

駐車施策の最近の動向

国土交通省 都市局
街路交通施設課
平成30年 2月 2日

1. 今後の駐車場政策の方向性
2. 自動二輪車駐車対策
3. 路外駐車場のバリアフリー化
4. 都市・地域交通戦略推進事業の拡充
5. 路外駐車場の技術的基準の見直し

1. 今後の駐車場政策の方向性

まちづくりと連携した駐車場施策の推進

駐車場が抱える課題

- 自動車保有台数の伸びは鈍化しつつあるが、駐車場供用台数の伸びはほとんど変わらないため、駐車需要や地方公共団体が策定するまちづくり計画等と整合していない地域が見られるようになってきている。
- 附置義務駐車場については、都市内一律で定めた原単位の適用が行われることがほとんどであることから、地域ごとの駐車場の需給特性が十分に反映できず、利便性が高い公共交通が発達した大都市部では、需要を超える駐車場が整備されてしまう場合もみられる。
- 高密度に店舗が立地しているエリアでは、個々の店舗に附置義務駐車場の設置を求める場合、店舗スペースの削減、まちなみの分断等により、まちの賑わいを阻害するほか、当該駐車場に出入りする自動車と歩行者が錯綜し、安全で快適な歩行が困難になる懸念がある。
- 主に地方部の中心市街地などにおいて、地域の駐車需要やその将来見通しだけでなく、まちづくり計画等も考慮されずに駐車場が無秩序に整備され、まちの賑わいに影響を及ぼしている場合が多いと考えられる。
- 乗用車用と比較し、荷さばき用駐車場、観光バス用駐車場、自動二輪車用駐車場については、十分な整備ができていない地域がある。

課題解決に向けた基本的な考え方

- 駐車需要やまちづくり計画等に基づく駐車場施策に再構築。

地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車場の整備

- 都市内一律で定めた原単位の適用を原則とはせず、駐車場の需給特性や建築物の用途を反映した附置義務駐車場の整備も認める必要がある。
- 地域の関係者により、駐車需要やまちづくり計画等との整合性等をきめ細かく検討した上で得られた地域ルールに基づいた附置義務駐車場の整備を行うことも考えられる。

まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置

- 地域ルール等に基づく場合、附置義務駐車場の隔地化や集約化を柔軟に認め、敷地単位ではなく地域単位で駐車需要に対応することや、原単位の見直しとあわせて余剰が生じている既設駐車場を隔地先や集約先として活用することも考えられる。
- 計画的に駐車場の整備や活用を図るためには、駐車場施策とまちづくりに関する施策が適切に連携することが必要であり、歩行者優先を図るエリアの場合は、駐車場の位置、規模、出入口の位置の制限やフリンジ駐車場の料金を安くすることによる自動車流入抑制も有効。

駐車場の整備・活用プロセスの一体的推進

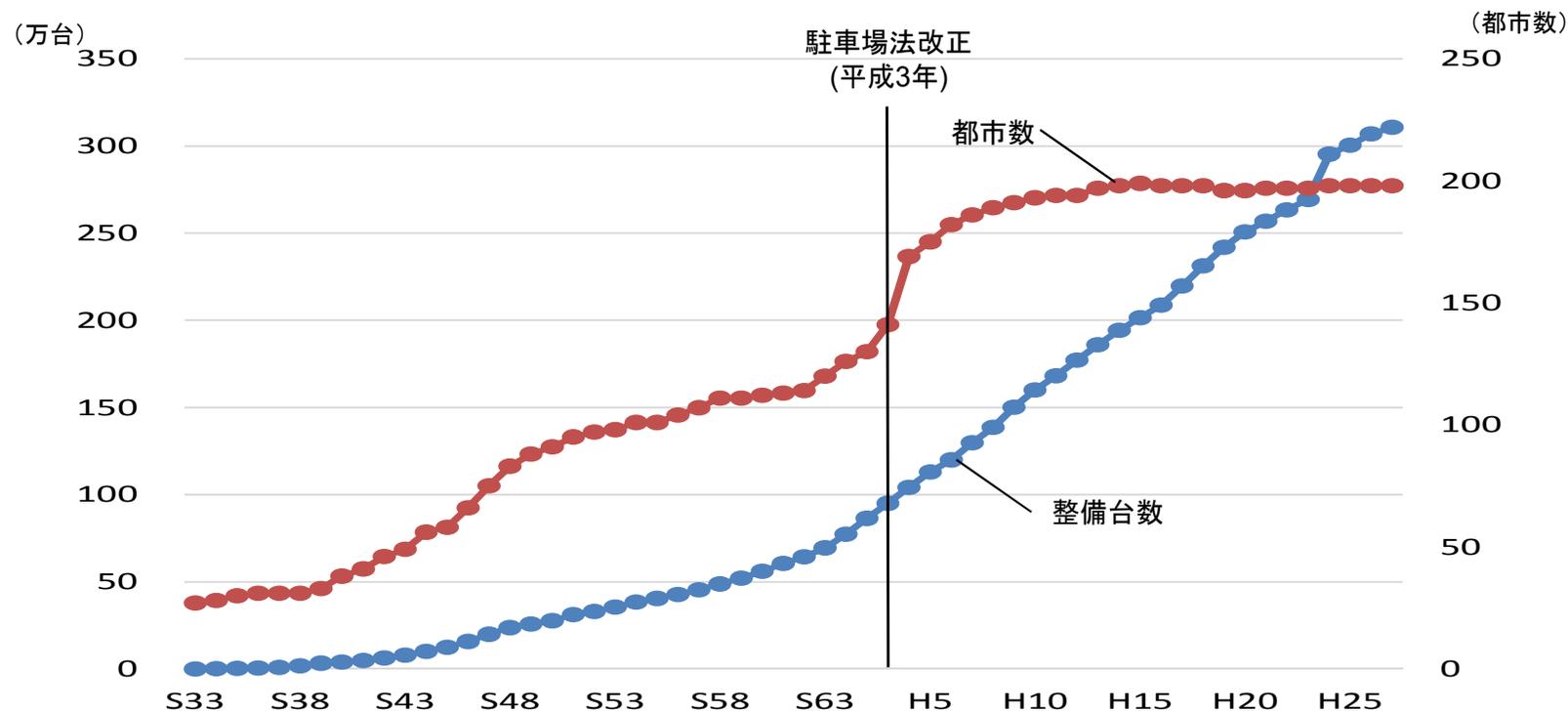
- 長期的な視点を持って、駐車場の整備や活用を総合的・計画的に推進するため、調査の段階から整備後のマネジメントを見据えて一体的に取り組むことが必要。その際、公共駐車場と民間駐車場の適切な役割分担を図ることが重要。
- 必要な整備量より既設駐車場が多い場合は、まちづくり計画等を踏まえた上で、他用途への転用も検討するべき。

地域の状況に応じた駐車場の整備・活用等

- まちの賑わい創出に有用な場所にある駐車場では、イベントの実施等賑わい創出に貢献できる取組について検討することが望ましい。
- 集約先の駐車場など今後も必要な駐車場については、地域の課題解消などに貢献できるように緑化等の高質化を図ることが望ましい。
- 地域の需要やまちづくり計画等との整合性を考慮し、荷さばき用駐車場、観光バス用駐車場、自動二輪車用駐車場の整備を促進。

附置義務制度の経緯

○附置義務条例制定都市数と整備台数の推移



《主な改正経緯》

平成3年

- ・附置義務を課す建築物の床面積の最低下限の引き下げ
(特定用途では、 $2,000\text{m}^2 \rightarrow 1,500\text{m}^2$ (50万人以上)、 $1,000\text{m}^2$ (50万人未満))

平成6年

- ・荷さばき駐車施設に係る規定を追加(88都市において規定を整備) H30.2時点

平成18年

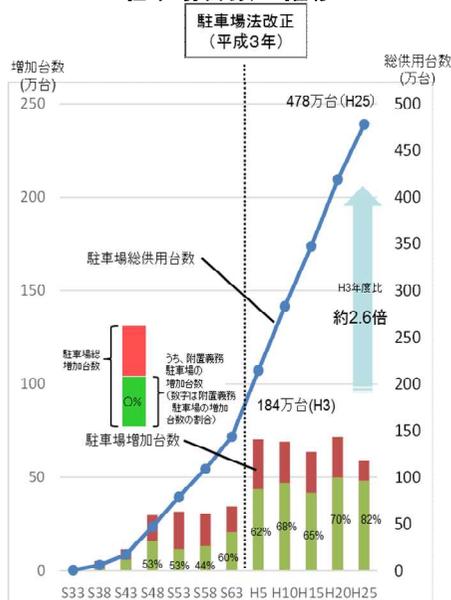
- ・自動二輪車駐車施設に係る規定を追加(9都市において規定を整備) H30.2時点

大都市における附置義務駐車場について

- 全国において、過去約20年間で、駐車場台数は約2.6倍増加している一方で、自動車保有台数は約1.3倍にとどまっている。(平成25年度現在)
- 特に、東京23区においては、過去10年間で、駐車場台数は約1.25倍増加している一方で、自動車保有台数は約0.89倍と減少している。(平成28年度現在)
- 駐車場の附置義務により、都心部に駐車場が過剰に整備されることで、社会的損失が発生。

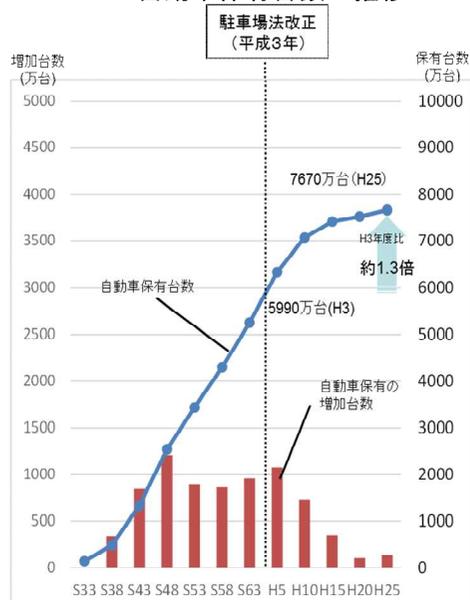
全国

駐車場台数の推移



【出典】国土交通省調べ

自動車保有台数の推移



【出典】『市区町村別 自動車保有車両数』(一般財団法人自動車検査登録情報協会)より国土交通省作成

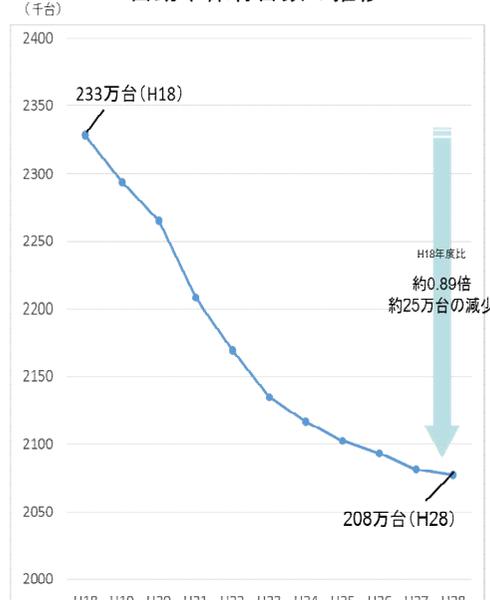
東京23区

駐車場台数の推移



【出典】国土交通省調べ

自動車保有台数の推移



【出典】『市区町村別 自動車保有車両数』(一般財団法人自動車検査登録情報協会)より国土交通省作成

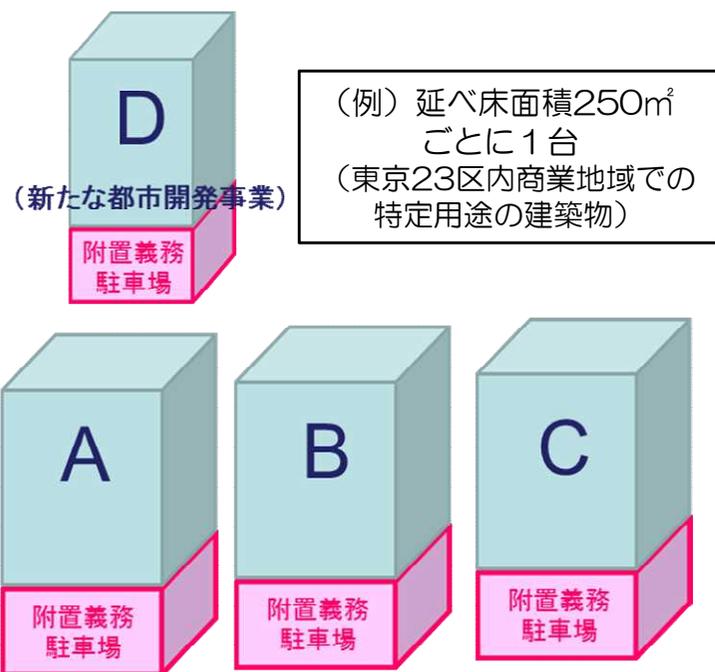
駐車場附置の適正化に向けた枠組みの具体的な整備

○大都市都心部における駐車場の附置義務の適正化のため、以下の制度を創設。

- ・都市再生緊急整備地域において、都市再生緊急整備協議会は、一定の区域において、附置義務駐車場の台数と配置に関する計画を定める。その場合、既存条例による一律的規制内容は適用されず、計画に即して駐車場を設けることで足りることとする。

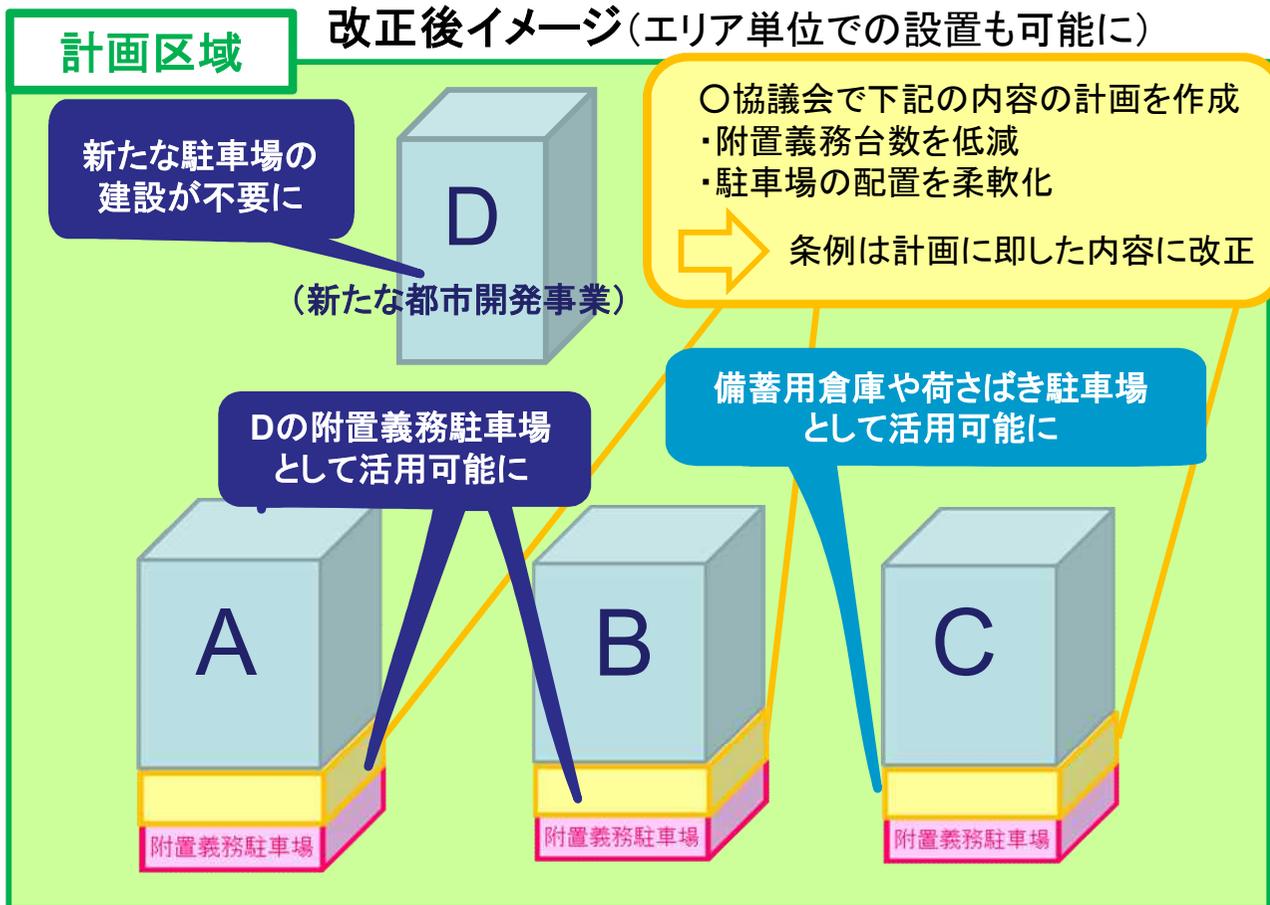
制度イメージ

現行(原則、建築物単位で設置)



計画区域

改正後イメージ(エリア単位での設置も可能に)



備蓄用倉庫

荷さばき駐車場



物流センター



駐車場の課題への対応

■ 駐車場の課題

○「量」の視点

- ・地方都市においては、依然として駐車場が不足している地域がある一方で、暫定的な利用も含む平面駐車場が増加した地域もあり、こうした地域では地域全体の駐車場の稼働率が低下。

○「質」の視点

- ・原則敷地ごとに設けることが必要な附置義務駐車場の整備や小規模な平面駐車場の無秩序な散在により、歩行環境の悪化やまちなみの分断などの課題が発生。
- ・荷さばき駐車場、自動二輪駐車場については、不足している地域も見られる。

■ 駐車場の課題対応の考え方

- 駐車場は都市を構成する1つの施設。
- 都市の課題の解消に貢献する整備をすべきではないか。



課題が顕在化しているエリアの抽出



エリア内の駐車場の需給状況等の調査



集約先の駐車場など今後も必要な駐車場については、都市の課題解消などに貢献できるよう検討(高質化)



駐車場施策の見直し

- ・駐車場の量と配置の適正化や有効利用の検討

まちづくりに貢献する駐車場施策イメージ

- 駐車場について、まちづくりの観点から実態調査から計画策定、整備・転用まで一体的に支援することにより、駐車場の量と配置の適正化や有効利用を誘導する。
- 駐車場の整備、運営について、まちづくりの観点から柔軟な対応を推進する必要。
- まちのにぎわいの創出にあたっては、配置適正化を含む駐車場施策と土地利用施策等の他の施策が連携して取り組むことが必要。

調査から整備・転用までを一体的に支援

駐車場実態調査

- ・ 需給分析 等

駐車場に関する計画策定

- ・ 附置義務原単位の見直し
- ・ 沿道土地利用や民間まちづくりの動向に呼応した交通施策の検討
- ・ 駐車場配置適正化(集約化、隔地化)の検討

駐車場整備・転用

- ・ まちづくり上今後も必要な駐車場の集約化・高質化を支援
- ・ 必要性の低い駐車場は広場等への転用を支援

他の施策との連携による賑わい創出イメージ



駐車場の転用



公共交通支援



駐車場の高質化

連携



公共空間整備・利活用



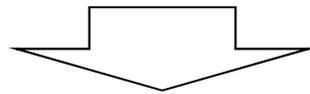
建物のリノベーション

【出典】 ・ ダイトウテクノグリーン HP
 ・ 福井市資料

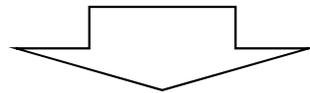
駐車場設備等の高質化について

集約先の駐車場など今後も必要な駐車場については、都市の課題解消などに貢献できるような整備をすべき

- 従来・・・駐車機能の確保が道路交通の円滑化という大きな問題の解消に貢献
- 現在・・・都市を取り巻く課題は多様であり、都市のおかれた状況に応じた整備をすべき



駐車場の高質化を検討



高質化のための整備例

- ①地球温暖化対策・・・電気自動車用充電器の設置、緑化
- ②災害時対策・・・・・・・・支援物資の備蓄倉庫、情報取得用wi-fi
- ③駐車場利便性向上・・・満空情報の提供、カーシェア拠点
- ④快適な都市環境・・・・・・・・荷さばき拠点、良好な景観形成 等

【課題】

・昭和32年の駐車場法制定以来、駐車場は着実に整備され、量としては充足してきている一方、駐車需要や地方公共団体が策定するまちづくり計画等と整合していない地域があるため、駐車需要やまちづくり計画等を踏まえた駐車場施策へ再構築していく。

【具体的取組(平成30年度の予定)】

・ケーススタディを国交省直轄調査業務で行う。(地方公共団体の費用負担はなし。)

《ケーススタディの内容》

①公共駐車場の配置適正化に関するケーススタディ

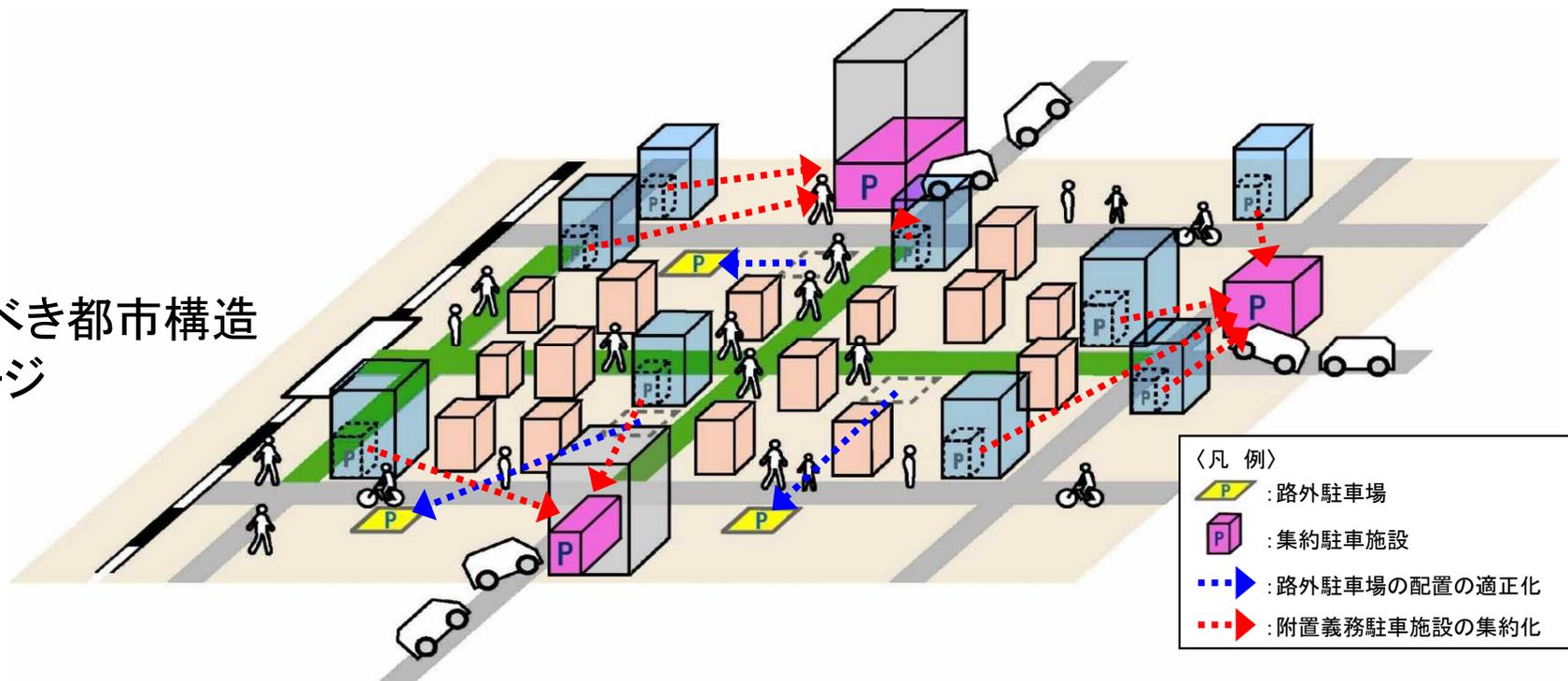
複数の公共駐車場が存在し駐車場が供給過剰となっているエリアを対象に、対象エリアとなる地方公共団体と国交省が主体となり、公共駐車場のあり方を検討。

②計画策定支援(勉強会)

まちづくりと連携した駐車場計画等策定に向けて取り組む地方公共団体と国交省とで勉強会を立ち上げ、参加都市を事例としてケーススタディを実施。

・ケーススタディに参加する地方公共団体を4月に募集し、6月に決定する。

目指すべき都市構造
のイメージ



駐車場マネジメント(配置適正化)のイメージ

駐車場の出入口があると・・・

入庫待ち(渋滞)の発生

歩行者との錯綜の発生

まちなみの連続性の断裂
土地利用の非効率化

現状



将来



イラスト:なごや交通まちづくりプラン(平成26年9月名古屋市)

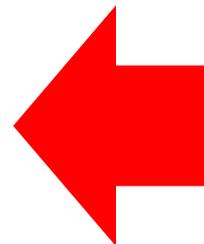
各都市のまちづくり

- リノベーションまちづくり
- 歩行者優先の空間づくり
- スポンジ化対策

etc...

駐車場配置適正化の推進

- まちづくりを考慮した
駐車場配置計画
- 公共駐車場のあり方検討
民間駐車場の適正配置
- 必要な駐車場の高質化



連携
・
サポート

各都市のまちづくりにあわせた歩行者優先の
賑わいのある公共空間づくり

まちづくりと連携した駐車場配置適正化の考え方

駐車場の供給・配置適正化の計画

まちづくりを考慮した駐車場配置計画の策定
(駐車場整備地区、駐車場配置適正化区域)

⇒都市・地域交通戦略推進事業等で支援

公共駐車場

「公共駐車場の今後のあり方に関する計画」を策定
⇒都市・地域交通戦略推進事業等で支援

- ・「公共施設等総合管理計画」と連携
- ・個々の駐車場について、駐車場経営の観点とまちづくりの観点とを踏まえ、残すべき有用性の高い駐車場と利用転換すべき駐車場を判定
- ・有用性の高い駐車場の有効活用方針と有用性の低い駐車場の用途転換方針(PREとして活用)を決定

民間駐車場

立地適正化計画における駐車場配置適正化区域の運用促進

- ・路外駐車場配置等基準の策定
⇒都市・地域交通戦略推進事業等で支援
- ・特定路外駐車場(市町村が定める規模以上のもの)について、届出、市町村による働きかけ
- ・附置義務条例を改正し駐車場を集約化

駐車場空間の有効利用

公共駐車場

民間駐車場

有効利用

- 「公共駐車場の今後のあり方に関する計画」「立地適正化計画」に基づく有用性の高い駐車場の有効利用
・駐車場の集約化、高質化、多様なニーズへの対応等を支援
⇒都市・地域交通戦略推進事業等で支援

利用転換

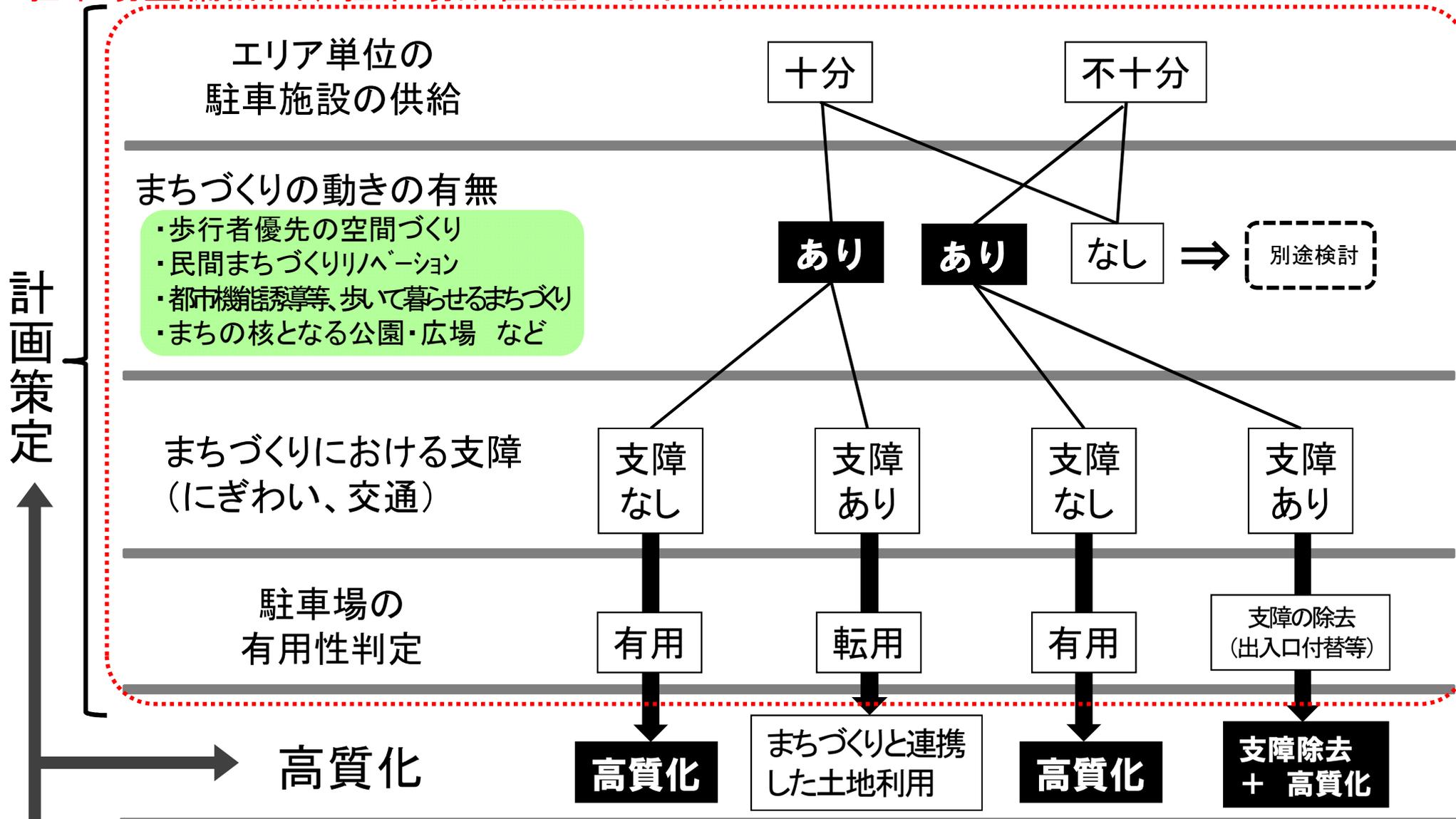
- PREとして活用推進

- 既存駐車場のまちづくりのニーズに応じた用途転換推進
・税制

- 地区交通改善(荷さばき駐車場、自動二輪駐車場)やにぎわい創出(観光バス駐車場、広場等)の種地として活用
⇒都市・地域交通戦略推進事業等で支援

まちづくりと連携した駐車場配置適正化の実施フロー(案)

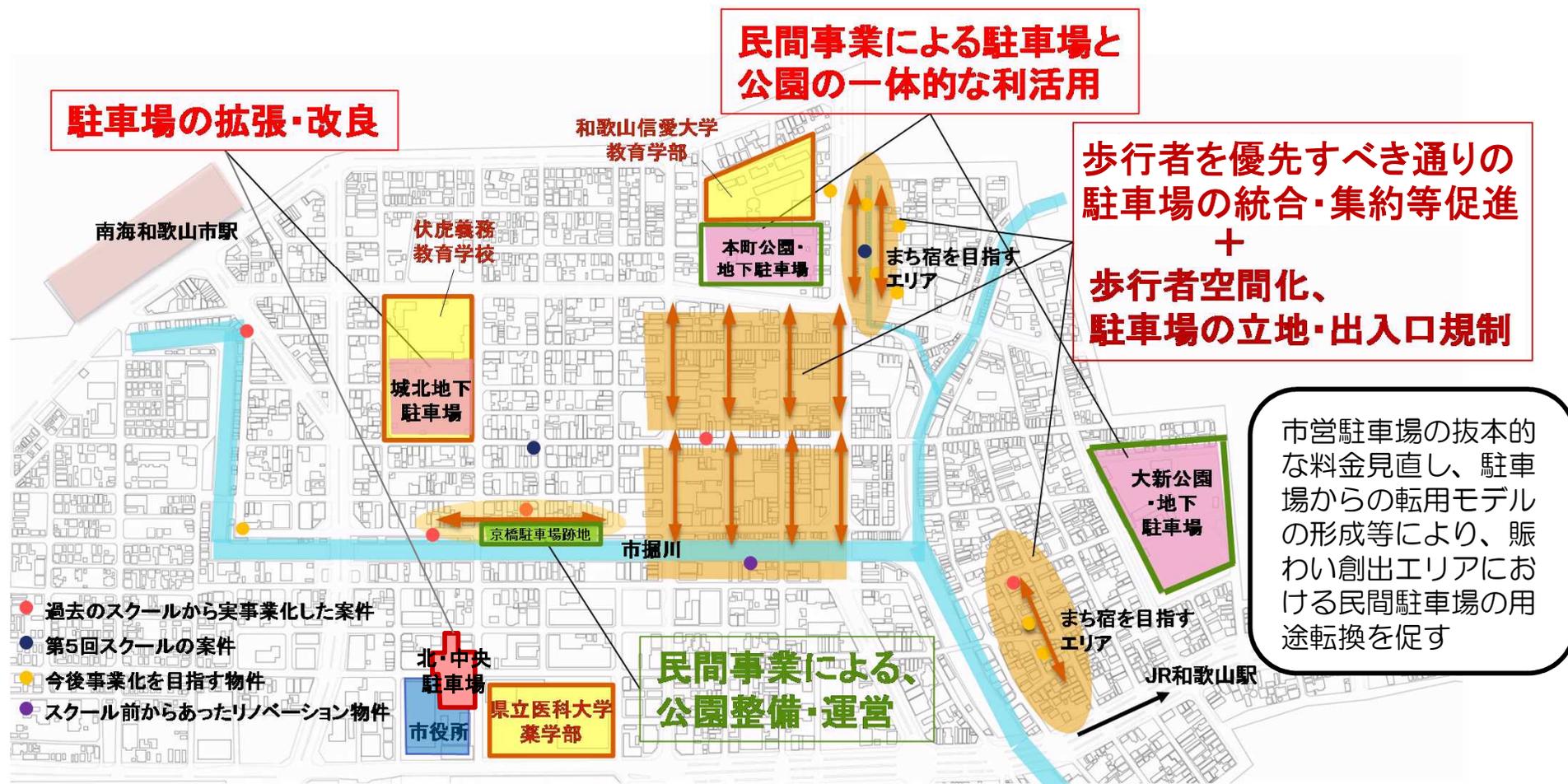
駐車場整備計画、駐車場配置適正化区域



計画策定、駐車場の高質化の駐車場に関わる事業を
都市・地域交通戦略推進事業等で支援

駐車場配置適正化のイメージ

- 将来的なにぎわい創出にあたっては、駐車場の配置を含む**地区交通施策と土地利用施策**が**一体的に取り組む**ことが必要。
- 公共駐車場についてトリアージ計画に基づいて**高質化や転用を実施**。
- 民間駐車場について有用性に応じて**高質化や転用を支援**するとともに、**歩行者を優先すべき通りについては、駐車場の統合等により、駐車場立地を誘導**。
- 民間によるリノベーションなどの動きがあれば、それに呼応する形で**民都機構の出融資や行政による歩行空間改善事業等**を行うことにより加速化。

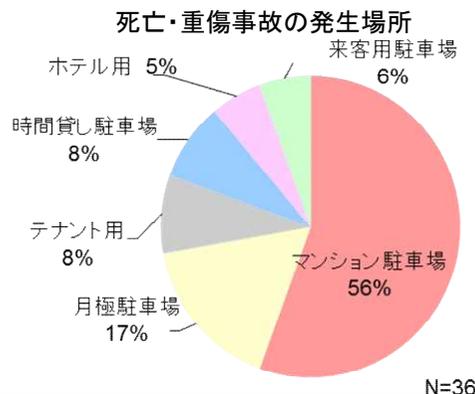


事故発生状況

- 平成19年度以降、利用者等の死亡・重傷に至った重大事故は少なくとも36件発生
- 重大事故発生場所は、マンション駐車場が56%、月極駐車場が17%で、利用者自ら操作する使用形態が多い

利用者等の死亡・重傷事故件数

平成19年度	1(0)
平成20年度	5(1)
平成21年度	2(1)
平成22年度	5(1)
平成23年度	2(1)
平成24年度	8(4)
平成25年度	3(2)
平成26年度	2(1)
平成27年度	4(1)
平成28年度	4(1)
合計	36(13)



課題

(製造・設置時の安全確保上の課題)

- 現行の大臣認定制度はマンション駐車場等は対象外
- JIS規格を満たす駐車装置の製造・設置は任意

(設置後の点検等による安全確保上の課題)

- 点検の実施は駐車場法に特段の規定がない
- 保守点検業者により点検項目や判断基準が異なる

(既設装置の安全確保上の課題)

- JIS規格で求める駐車装置内に人がいることを示す人感センサー等安全装置が設置されていない既設装置が多い

施策の具体的方向性

(製造・設置時の安全確保)

- 製造者、設置者、管理者に対してJIS規格を満たす駐車装置の製造、設置を促す
- JIS規格の内容やJIS規格を満たす駐車装置の製造、設置の重要性の周知徹底を図る

(設置後の点検等による安全確保)

- 標準的な点検項目とそれぞれの点検項目に対して改修の必要性等の有無を判断できる判断基準を策定
- 策定した点検項目と判断基準の周知徹底を図る
- 適切な点検がされているか保守点検業者等の点検状況をモニタリング
- 点検を行うことができる者については、講習の実施などによる技術力の確保・向上を図る
- 優良な保守点検業者を登録する仕組みを設ける

(既設装置の安全確保)

- 追加的な費用負担を要しても、安全確保に係る取組は必要であることの周知・啓発活動を継続的に行う
- 製造者や設置者等の各主体により、受け取り方が異なることを考慮した事故リスク情報や安全確保に係る取組の効果等のわかりやすい情報提供

今後に向けて

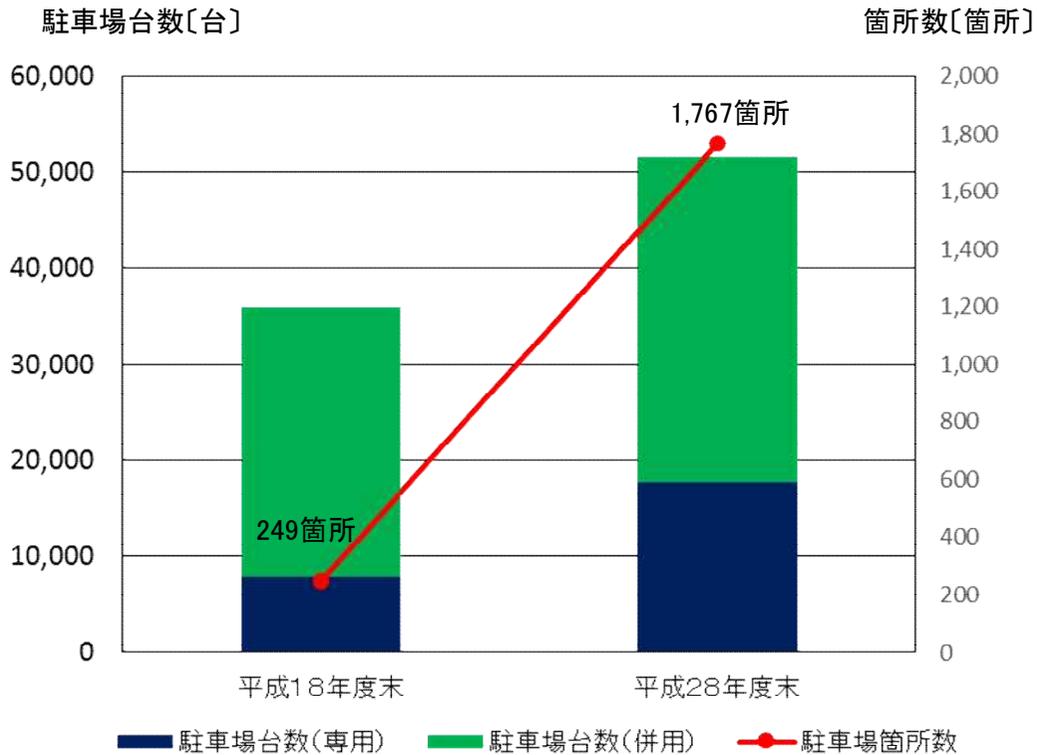
- JIS規格を満たす駐車装置の設置が促進されない場合は、必要に応じ、さらなる方策を検討
- 点検が適切かつ確実に行われぬ場合は、必要に応じ、第三者による安全性の確認など新たな制度的枠組みを検討
- 自助努力による安全確保を阻害しないか等の課題を踏まえた、既設装置の安全確保のための支援方策を引き続き検討

2. 自動二輪車駐車対策

自動二輪車駐車場の整備状況

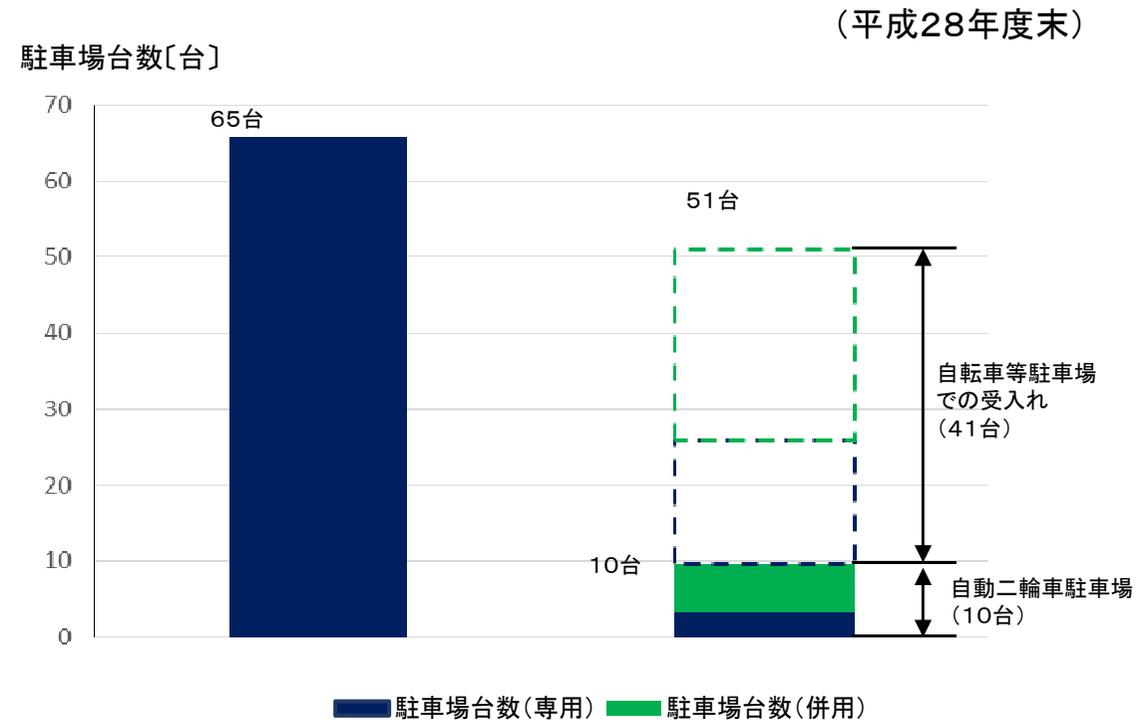
- 平成18年、駐車場法改正により、駐車場法の対象に自動二輪車を追加。
- 平成28年度末現在、全国の自動二輪車駐車場は1,767箇所。
(平成18年比で、自動二輪車駐車場の箇所数は約7倍に増加)
- ただし、保有台数あたりの駐車場台数は、自動車と比較すると、まだ少ない水準。

自動二輪車駐車場の箇所数・駐車場台数



- 注1 駐車場の箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値。
- 注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。
- 注3 併用は、自動二輪車及び自動車(四輪車)がともに駐車可能なスペース。

保有台数1,000台あたりの駐車場台数



- 注1 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。
- 注2 併用は、自動二輪車及び自動車(四輪車)又は自転車とともに駐車可能なスペース。

- 附置義務条例の策定・改正による駐車施設の整備
- 既存自動車駐車場等における自動二輪車の受入れ

3. 路外駐車場のバリアフリー化

バリアフリー法改正のイメージ

バリアフリー法の改正

① 理念及び責務

- 理念に「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
- 国及び国民の責務に「心のバリアフリー」の重要なポイントとして、高齢者、障害者等に対する支援（鉄道駅利用者による声かけ等）を明記

② 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- エレベーターやホームドアの整備等、既存の施設を含む更なるハード対策、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要

- ハード対策に加え、**接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニュー**を国交大臣が新たに作成
- **事業者が、ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表を行う制度を創設**
- ※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【施設整備】



【旅客支援】



【情報提供】



【教育訓練】

③ バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 具体的な事業に関する計画である**基本構想の未作成、フォローアップの欠如**等により、地域におけるバリアフリー化が不十分

- **市区町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設**
- **マスタープラン・基本構想の作成を努力義務化**
- **併せて定期評価・見直しを推進**

※マスタープラン作成を国の予算により支援、協議会等における調整、都道府県によるサポート

【バリアフリーのマスタープラン】(新設)

- ・市区町村による方針の作成
- ・重点的に取り組む対象地区(※)の設定

※対象地区内:

- 公共交通事業者等の事前届出を通じた交通節点の調整
- バリアフリーマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

【基本構想(具体事業調整)】

- ・事業を実施する地区の設定
- ・事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施

- 既存地下鉄駅等では、近隣建築物との連携が有効

- **駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路・バリアフリー整備を促進するため、協定(承継効)・容積率特例制度を創設**

④-1 利用し易さ確保に向けた「対象の拡充」

- 観光立国実現に向け、**貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要**

- **貸切バス、遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を新たに義務化**



【バリアフリー対応のバス(リフト付バス)】



【遊覧船】

④-2 利用し易さ確保に向けた「情報の充実」

- 高齢者、障害者等の利用に資するため、公共交通機関に加え、建築物等に関する**バリアフリー情報の積極的な提供が必要**

- **建築物、道路、都市公園、路外駐車場のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化**
- **市町村のバリアフリーマップ作成に事業者等が協力する仕組みを制度化**

④-3 利用し易さ確保に向けた「評価の充実」

- **障害者等参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記**

4. 都市・地域交通戦略推進事業の拡充

都市・地域交通戦略推進事業の概要

目的：人口減少、少子超高齢化への備えが必要となり、また、中心市街地の衰退、都市の維持コストの増大、など都市構造に関する課題認識が高まっている。そこで、モータリゼーションの進展に併せて、市街地が全面的に広がる拡散型都市構造を見直し、環境負荷低減型のコンパクトシティへの展開を図る。

- 徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援
- 補助対象者：地方公共団体 等
- 補助率：1/3（立地適正化計画に位置付けられた事業1/2）



路面電車・バス等の公共交通の施設（車両を除く）



自由通路



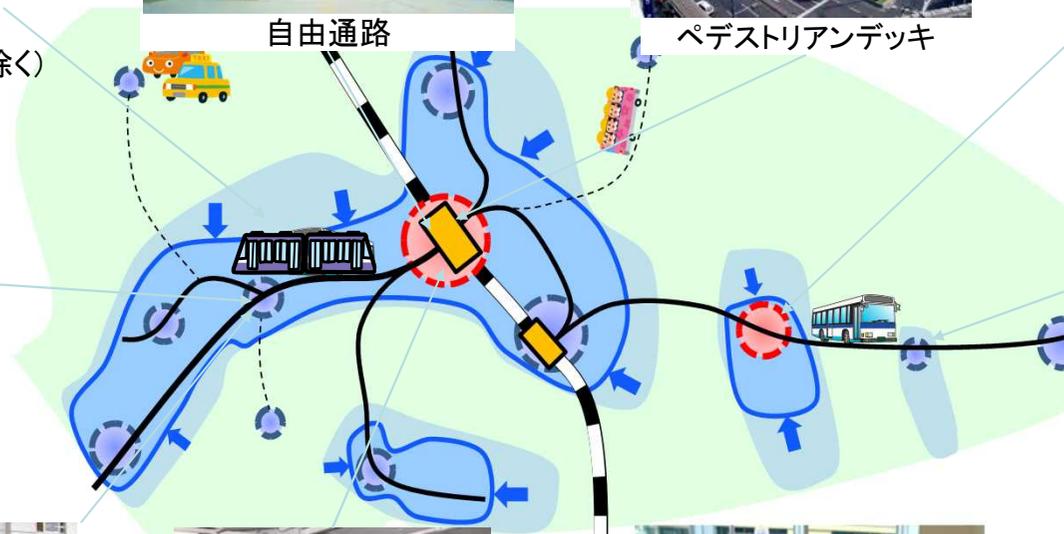
ペDESTリアンデッキ



自転車駐車場



交通結節点整備



駐車場(P & R等)



バリアフリー交通施設



荷捌き駐車場



民間施設と一体となった待合所



交通まちづくり活動の推進

駐車場バリアフリー化の支援 等

- 高齢者や障害者等が利用しやすいユニバーサルデザイン対応駐車場の整備に対する支援を明確化。
- コンパクト・プラス・ネットワークの推進を図るため、路面電車の電停等のバリアフリー化に対する支援を拡充。

駐車場のバリアフリー化の推進

(例)



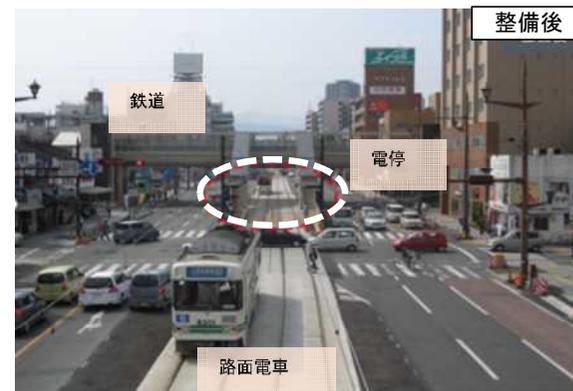
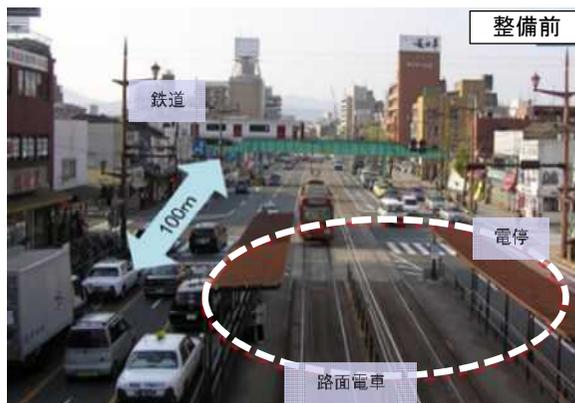
(ユニバーサルデザイン対応駐車場を整備)



(駐車場にエレベータを設置)

路面電車、BRT等のバリアフリー化の支援拡充

(例)



(電停の移設)

5. 路外駐車場の技術的基準の見直し

駐車場における技術的基準に関する自治体意見

- 駐車場の集約化・配置適正化等に関する取組を実施するにあたり、支障となったあるいは支障となることが想定される技術的基準に関して、138件の意見が寄せられた。
- 内訳としては、出入口に関する基準の中で、「道路のまがりかどから5m以内」、「道路幅員が6m未満の道路」、「前面道路が2以上ある場合」等に関する意見が多い。

技術的基準	事例数計
【駐車場の出口及び入口に関する技術的基準】(第7条)	
基準1-① 横断歩道・自転車横断帯(前後の側端からそれぞれ前後に5メートル以内の部分を含む)	10
基準1-② 踏切(前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分を含む)	5
基準1-③ 軌道敷内	2
基準1-④ 坂の頂上付近	1
基準1-⑤ 勾配の急な坂	2
基準1-⑥ 道路のまがりかどから5メートル以内	18
基準1-⑦ 安全地帯(安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分を含む)	2
基準1-⑧ 乗合自動車の停留所、トロリーバス・路面電車の停留場(停留所又は停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分を含む)	6
基準2 横断歩道橋(地下横断歩道を含む。)に昇降口から5メートル以内の道路の部分	2
基準3 以下の施設の出入口から20メートル以内 (①幼稚園、②小学校、③義務教育学校、④特別支援学校、⑤幼保連携型認定こども園、⑥保育所、⑦児童発達支援センター、⑧情緒障害児短期治療施設、⑨児童館)	9
基準4 道路幅員が6メートル未満の道路	44
基準5 縦断勾配が10%を超える道路	3
基準6 前面道路が2以上ある場合において、歩行車の通行に著しい支障を及ぼすおそれのあるとき、その他特別の理由があるときを除き、その前面道路のうち自動車交通に支障を及ぼすおそれの少ない道路に設けること	16

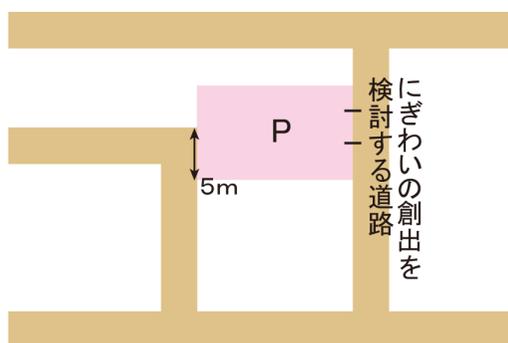
技術的基準	事例数計
【駐車場の出口及び入口に関する技術的基準】(第7条)	
基準7 駐車面積が6,000m ² 以上の場合の出入口を、10メートル以上とすること	5
基準8 自動車の出入口において自動車の回転を容易にするため必要がある場合に隅切りをすること	3
基準9 自動車の出口付近の構造について、道路の中心線に直角に向かって左右にそれぞれ60°以上の範囲において、当該道路を通行する者の存在を確認できるようにすること	1
【車路に関する技術的基準】(第8条)	
基準10 自動車の車路の幅員 ・一方通行の自動車の車路のうち、当該車路に接して駐車料金の徴収施設が設けられており、かつ、歩行者の通行の用に供しない部分:2.75メートル ・上記以外の一方通行の自動車の車路又はその部分:3.5メートル ・その他の自動車の車路又はその部分:5.5メートル	8
基準11 はり下の高さ2.3メートル以上	1
基準12 自動車を5メートル以上の内法半径で回転させることができる構造	0
基準13 縦断勾配は17%を超えないこと	0
【駐車の用に供する部分の高さ】(第9条)	
基準14 自動車の駐車の用に供する部分のはり下の高さ2.1メートル以上	0
【その他】	
事例計	138

技術的基準に関して要望の多かった事例

○ 要望の多かった基準1-⑥、4、6については、具体的に支障となった事例も多く寄せられている。支障事例の概要は下記のとおり。

基準1-⑥

道路のまがりかどから
5メートル以内

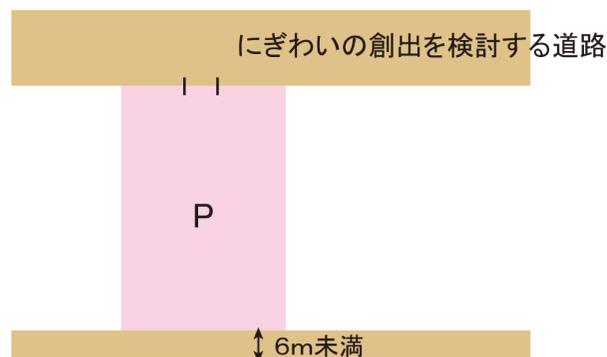


【宮城県内の事例】

- 3つの道路に面している敷地において、敷地に面している2つの道路は、通過交通や歩行者等の多い道路である。
- その道路側に出入口を設けた場合、入出庫に起因して円滑かつ安全な交通の確保に支障となる場面が想定される。
- よって、もう一方の道路に出入口を設置したかったが、道路のまがりかど部分であることから、路外駐車場として設置することを断念した。

基準4

道路幅員が6メートル
未満の道路

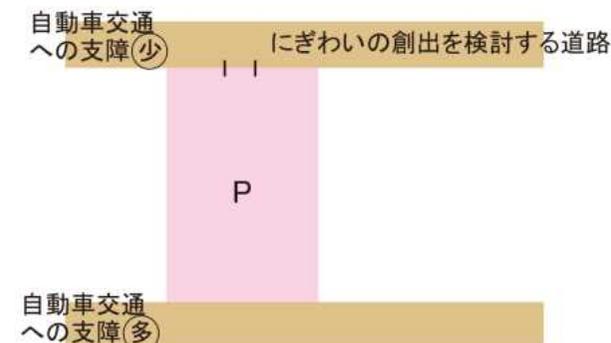


【東京都内の事例】

- 2つの道路に面している場合で、歩行者のにぎわい創出のため休日に主要な道路を歩行者天国としているため、もう一方の道路に駐車場の出入口を設置したかったが、6メートル未満のため検討を要している。

基準6

前面道路が
2以上ある場合



【北海道内の事例】

- 2つの道路が面している場合で、歩行者のにぎわい創出を検討する道路であるため、もう一方の道路に駐車場の出入口を設置したかったが、もう一方の道路と比べて交通量が少なかったため、当該道路へ設置することとなった。

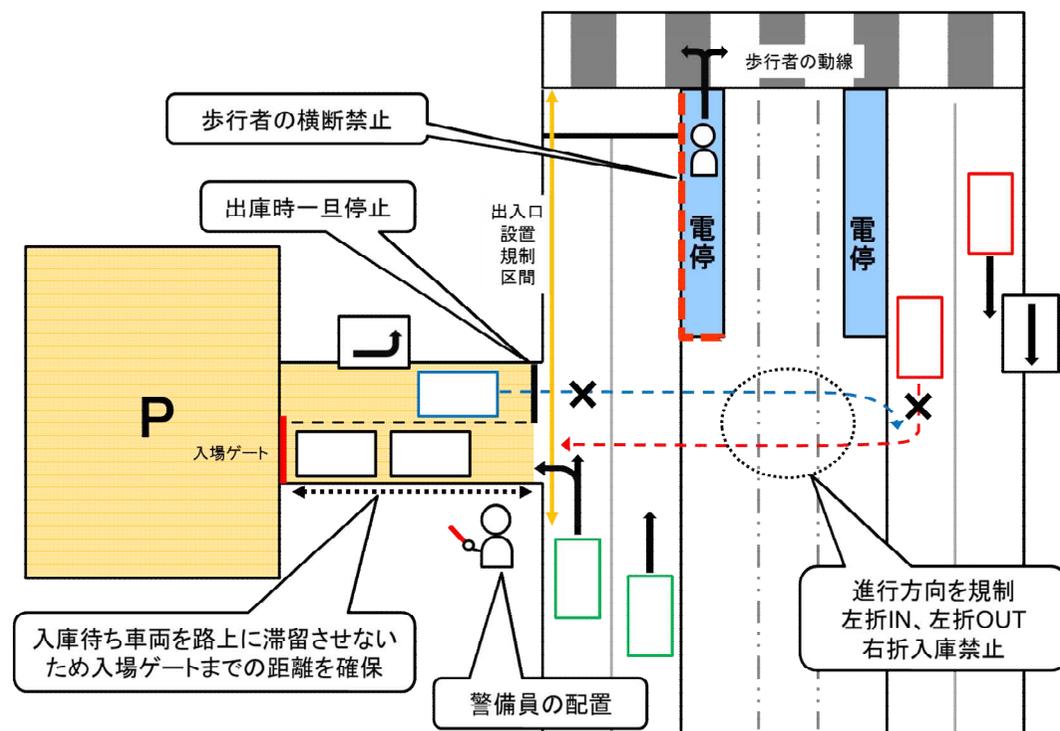
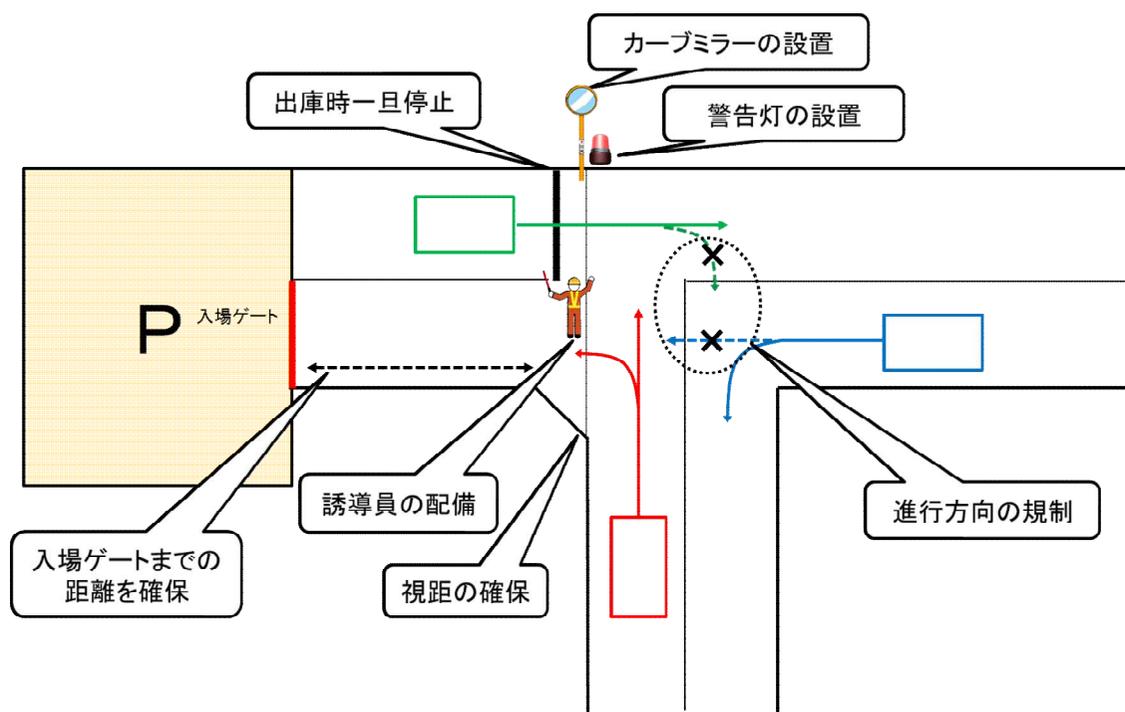
検討中の技術的基準

○交差点に係る大臣認定制度においては、道路の円滑かつ安全な交通を確保するため、安全対策を講じている事例がある。

○交差点に係る大臣認定制度の運用実態を参考としつつ、まがりかどや電停付近等における円滑かつ安全な交通の確保について関係部局とともに検証し、規定の弾力化について検討。

＜まがりかどに出入口を設置する場合の例＞

＜電停周辺に出入口を設置する場合の例＞



※駐車場の集約化・配置適正化等に関する取組を実施するにあたり、支障となることが想定される技術的基準がありましたら国土交通省までご相談下さい。