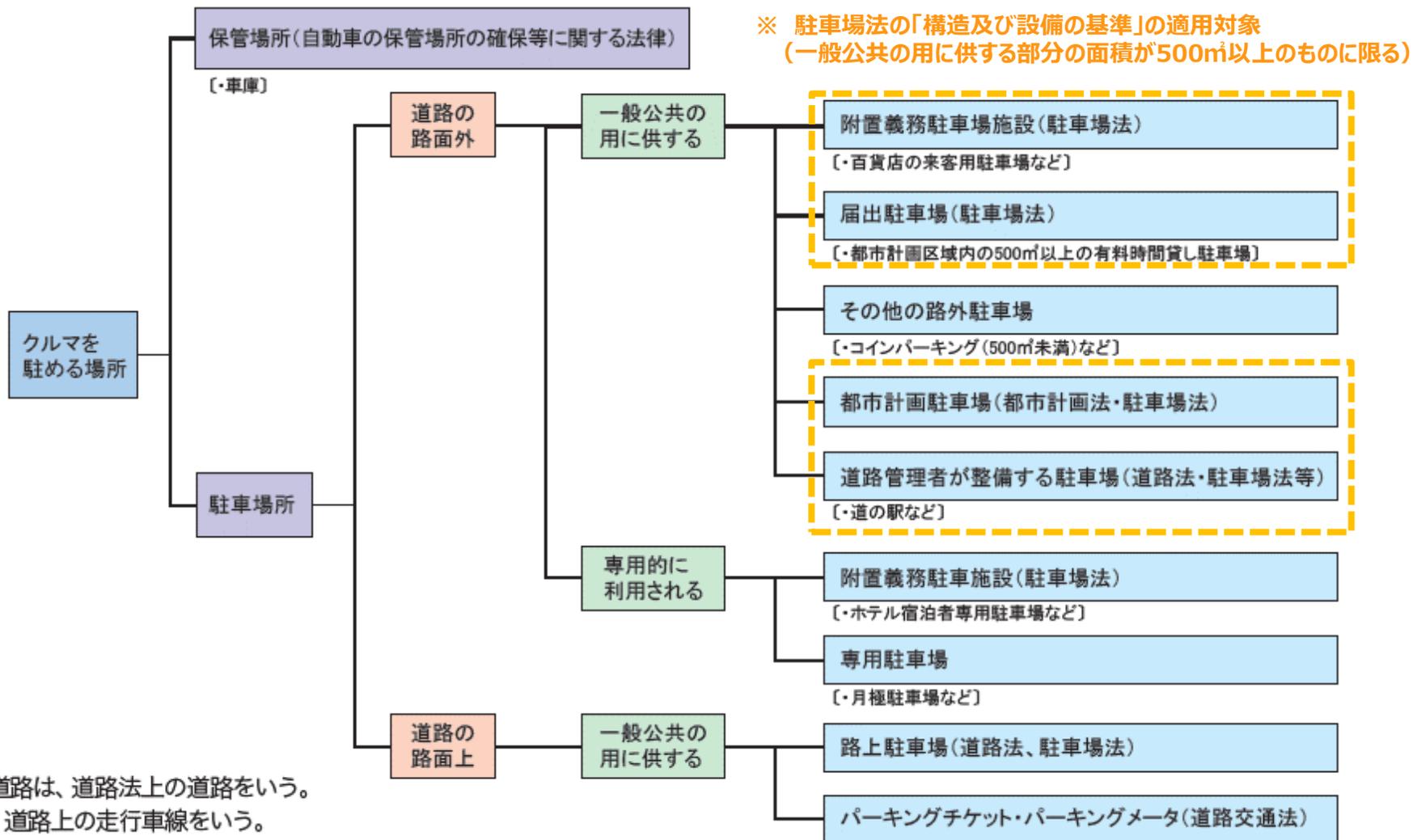


駐車場施策の最近の動向

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和4年 3月4日

駐車場等の分類

- 一般に駐車場といわれるものを分類すると、概ね以下のとおりである。
- 駐車場法の「構造及び設備の基準」の適用を受けるのは、「一般公共の用に供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場」である。



※ここでの道路は、道路法上の道路をいう。
 ※路面とは、道路上の走行車線をいう。
 ※駐車とは、道路交通法上の駐車をいう。

1. まちづくりと連携した駐車場施策

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出による「魅力的なまちづくり」

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けた計画の策定・共有

・市町村都市再生協議会*の構成員として、官民の多様な関係者を追加することを可能に*
 (まちづくりの主体である市町村等が、地域の実情に応じ、どのような者を構成員として追加するかを判断)

* 市町村都市再生協議会：都市再生整備計画（市町村が作成するまちづくりのための計画）の策定・実施等に関し必要な協議を行う場

* 協議会構成員に追加することができる者として、公共交通事業者、公共施設管理者、公安委員会その他まちづくり計画に密接な関係を有する者を明記

・市町村が都市再生整備計画を策定し、官民一体で行う「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を位置付け

[予算] 官民連携によるまちづくり計画の策定等を支援



- ①：協議会を組織できる者 ○
 - ②：①の者が必要であると認める場合に、協議会構成員に追加することができる者 ◯
- (下線：新たに明記)

計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出

・都市再生整備計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援

・市町村等による歩行者滞在空間の創出（街路の広場化等）

[予算] 交付金等による支援

・民間事業者による民地部分のオープンスペース化 ① や建物低層部のガラス張り化等 ②

① ②

[税制] 固定資産税の軽減
[予算] 補助金による支援



・駐車場の出入口の設置を制限（メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置）

事故のリスク!

・民間事業者が公園管理者と締結する協定に基づき、公園内にカフェ・売店等を設置

・都市再生推進法人*がまちづくり活動の一環としてベンチの設置、植栽等を実施

* 都市再生推進法人：NPO、まちづくり会社等の地域におけるまちづくり活動を行う法人（市町村が指定）

[金融] 低利貸付による支援

・イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占用手続を一括して対応

駐車場出入口の設置制限等-路外駐車場-

まちなかのメインストリート等における 路外駐車場の出入口規制

○ 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、メインストリートなどの交流・滞在空間として重要な道路を「駐車場出入口制限道路」に指定し、路外駐車場からの自動車の出入りを抑制。

○ 歩行者の安全性・快適性が向上。沿道のオープンスペースでの交流・滞在や様々なイベント等の実施がしやすい公共空間を形成。

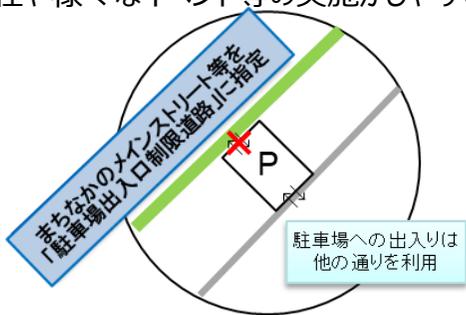
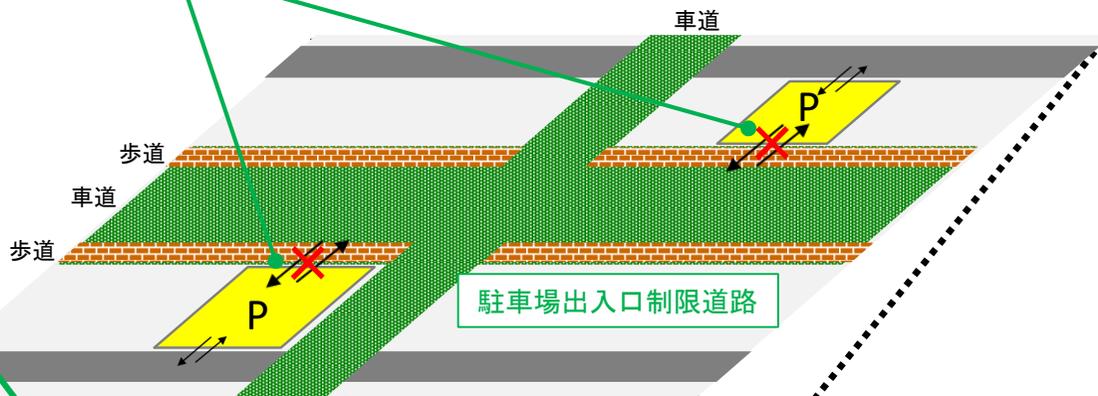


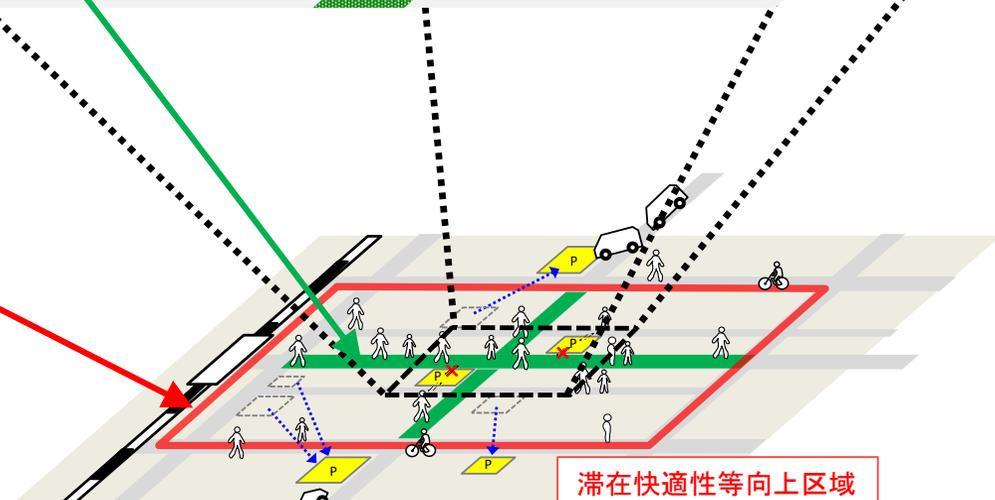
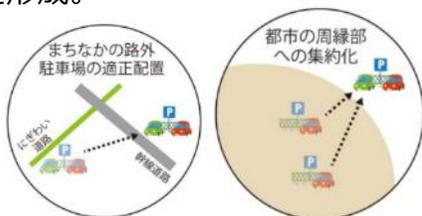
Photo by Norihito Yamauchi



まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化

○ 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、予め定めた基準に基づき路外駐車場の設置を誘導する等、まちなかの路外駐車場の配置を適正化。

○ フリンジ駐車場の設置による区域内への自動車流入の抑制、自動車と歩行者の動線の分離等により、安全・快適で歩きやすいまちなかを形成。



駐車場出入口の設置制限等-附置義務駐車施設-

附置義務駐車施設の集約化

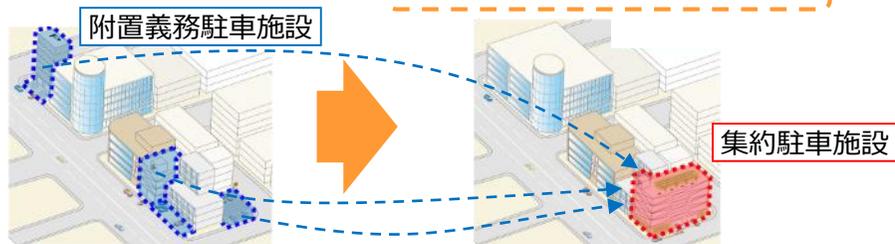
- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、附置義務駐車施設を集約化することにより、安全・快適で歩きやすいまちなかを形成。

駐車場法（現行）

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

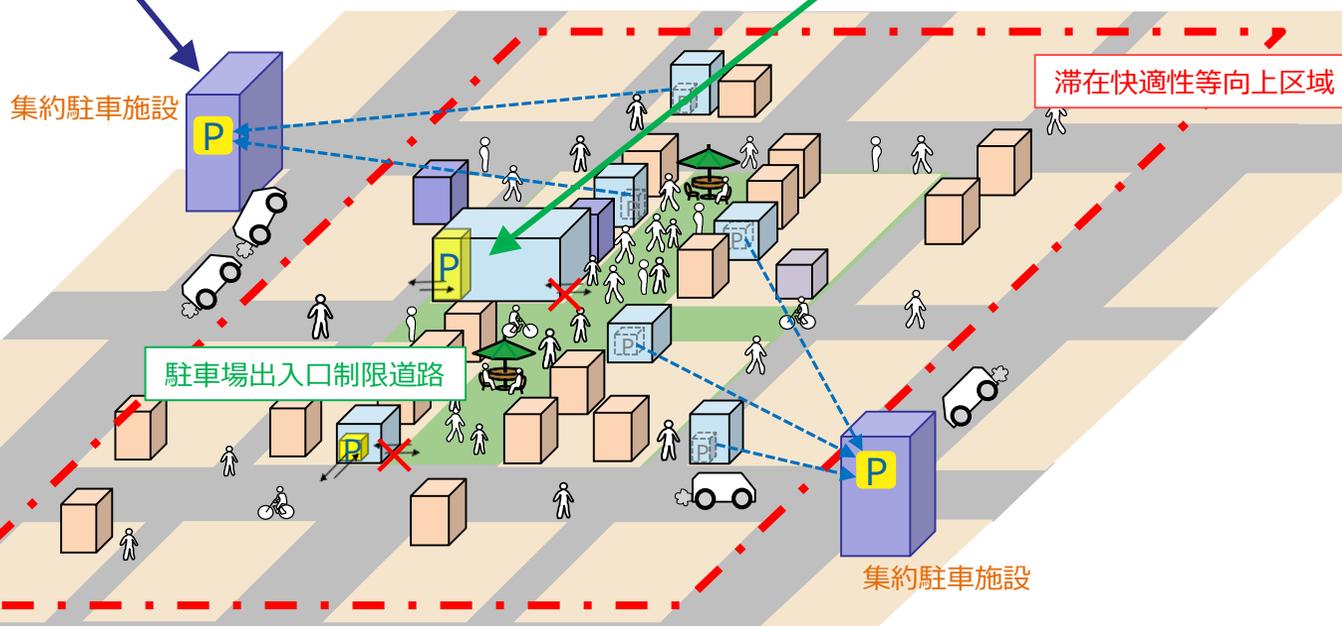
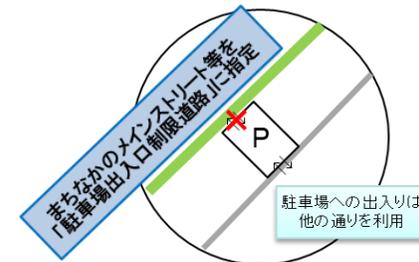
駐車場法の特例

- 3パターンの条例が制定可能に。
- ①集約駐車施設内に設置させる
 - ②建築物の敷地内に設置させる
 - ③①か②のどちらかに設置させる



まちなかのメインストリート等における附置義務駐車施設の出入口規制

- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、メインストリートなどの交流・滞在空間として重要な道路を「駐車場出入口制限道路」に指定し、附置義務条例で定める規模以上の附置義務駐車施設からの自動車の出入りを抑制。
- 歩行者の安全性・快適性が向上。沿道のオープンスペースでの交流・滞在や様々なイベント等の実施がしやすい公共空間を形成。



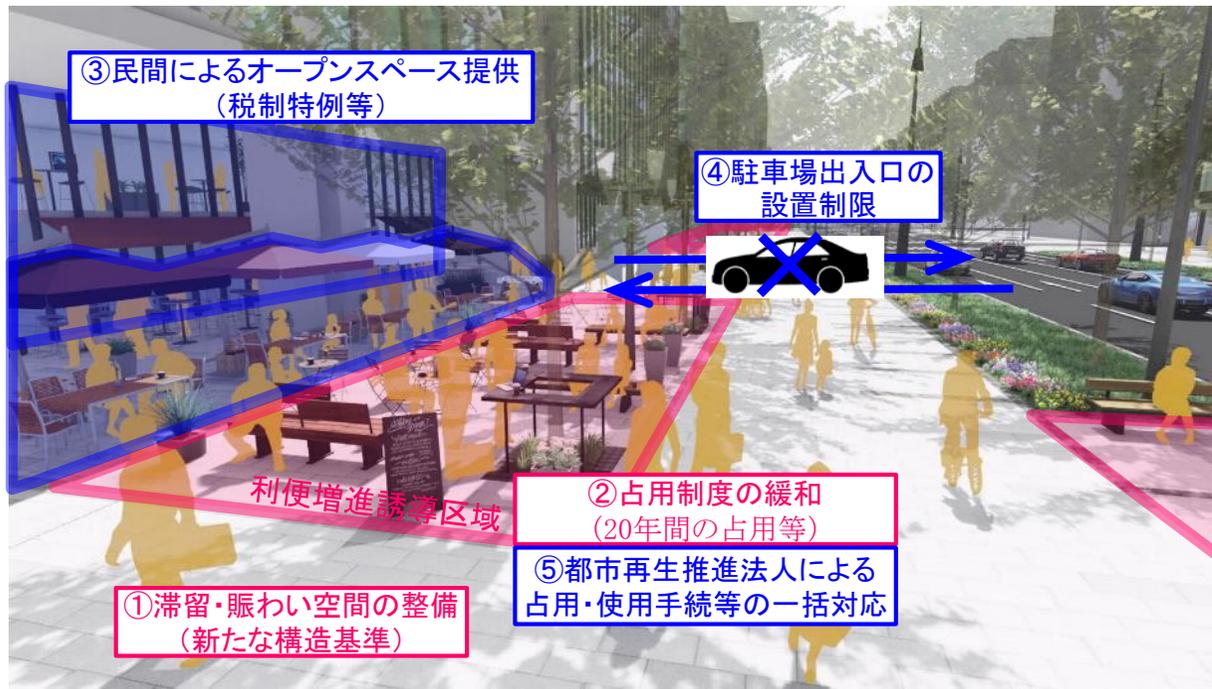
○ 歩行者利便増進道路（改正道路法）と滞在快適性等向上区域（改正都市再生特別措置法）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進

歩行者利便増進道路

- ① 車線を減らして歩道を広げるなど、歩道等の中に（通行区間とは別に）歩行者の滞留・賑わい空間を整備することが可能
⇒公共：交付金による重点支援（検討中）
- ② カフェやベンチの設置など、占用制度を緩和
⇒“無余地性”※1基準が除外され、占用物が置きやすく
※1) 無余地性＝道路区域外にその占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可する、という基準
⇒実質的に20年の占用が可能、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすく（占用公募を行う場合※2。通常は5年。）
※2) 公募が行われない場合でも、道路協力団体による占用であれば許可に代わって協議で占用可

滞在快適性等向上区域

- ③ 公共による道路の修復・改変と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出が可能
⇒公共：交付金（国費率の嵩上げ等）
民間：税制特例、補助金
- ④ 区域内の特定の道路について、駐車場出入口の設置を制限することが可能
- ⑤ イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占用・使用手続等を一括して対応



両制度を併用すると…相乗効果大

- i. 歩行者の利便増進のための道路整備や、その周辺で民間によるオープンスペースが提供されるなど、エリア内でまちづくりが行いやすくなる。
- ii. カフェ、ベンチ等の道路の占用について、占用基準・期間の緩和、都市再生推進法人による手続面のサポートにより、空間活用が行いやすくなる。
- iii. 歩行者の利便増進が図られた道路沿いの駐車場の出入口の設置制限により、エリア内の安全性や快適性が向上する。

都市再生整備計画（市町村が策定）

○滞在快適性等向上区域（第46条第2項第5号）…「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域

○路外駐車場配置等基準（第46条第14項第3号（イ））…路外駐車場の配置及び規模の基準

○駐車場出入口制限道路に関する事項（第46条第14項第3号（ロ））
…安全かつ円滑な歩行の確保等を図るため駐車場の自動車の出入口の設置を制限すべき道路に関する事項

○集約駐車施設の位置及び規模（第46条第14項第3号（ハ））

↓
特定路外駐車場
(条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

- 市町村長への届出（第62条の9第1項・第2項）
 - ・特定路外駐車場を設置しようとする者は、設置に着手する30日前までに市町村長に届出なければならない（届出事項の変更についても同様）
- 勧告等（第62条の9第3項・第4項）
 - ・市町村長は、届出の内容が路外駐車場配置等基準に適合しない場合、設置者に対して必要に応じて勧告することができる
 - ・市町村長は、勧告をした場合、必要に応じて土地の取得のあっせん等の措置を講ずるよう努めなければならない

↓
出入口制限対象駐車場
(歩行者の安全及び滞在の快適性に及ぼす影響が大きいものとして条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

- 出入口の設置制限（第62条の10第1項）
 - ・出入口制限対象駐車場設置者等（駐車場出入口制限道路に面する土地に出入口制限対象駐車場を設置しようとする者又は出入口の位置を変更しようとする者）は、自動車の出入口を駐車場出入口制限道路に接して設けてはならない（やむを得ない場合として条例で定める場合を除く）
- 市町村長への届出（第62条の10第2項・第3項）
 - ・出入口制限対象駐車場設置者等は、出入口の設置又は位置の変更に着手する30日前までに市町村長に届出なければならない
- 勧告・命令（第62条の10第4項・第5項）
 - ・市町村長は、届出の内容が出入口の設置制限規定に適合しない場合、設置者に対して必要に応じて勧告することができる（出入口の位置に関する設計の変更等）
 - ・市町村長は、設置者が勧告に係る措置をとらなかった場合、安全かつ円滑な歩行の確保に特に支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、当該勧告に係る措置について命ずることができる
- 歩行者の安全の確保等についての配慮（第62条の11）
 - ・現に駐車場出入口制限道路に接して出入口制限対象駐車場の出入口を設置している者等は、安全かつ円滑な歩行の確保等についての適正な配慮をして当該駐車場を運営しなければならない

↓
附置義務駐車施設
(条例で定める一定規模以上の建築物に設置が義務付けられる駐車施設)

- 附置義務駐車施設の集約化（第62条の12）
 - ・附置義務条例により、集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務づけることが可能
駐車場法（現行）
- 附置義務条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置
- ↓
駐車場法の特例
- 3パターンの附置義務条例が制定可能に
 - ① 集約駐車施設内に設置させる
 - ② 建築物の敷地内に設置させる
 - ③ ①か②のどちらかに設置させる

- 出入口の設置制限（第62条の12）
 - ・附置義務条例により、条例で定める規模以上の附置義務駐車施設について、自動車の出入口を駐車場出入口制限道路に接して設けることを制限する旨を規定することが可能

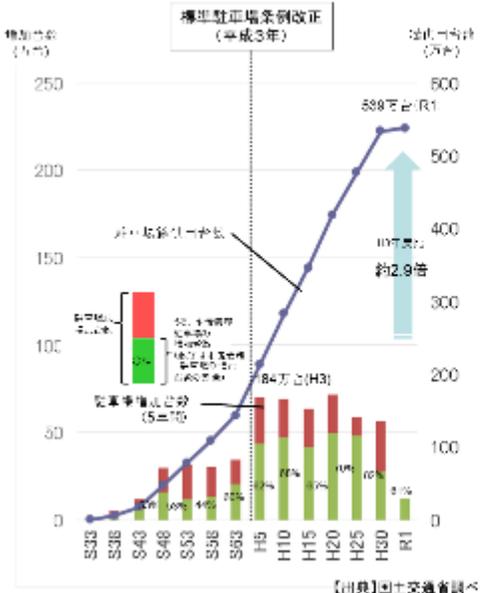
2. 駐車施設附置義務の弾力化

大都市における附置義務駐車場について

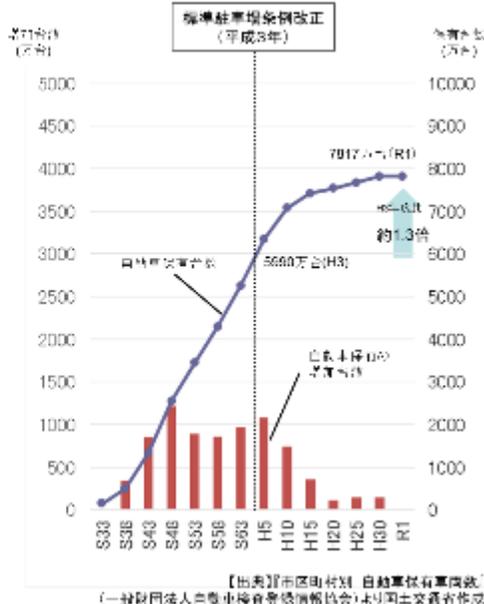
- 全国において、過去約25年間で、駐車場台数は約2.9倍増加している一方で、自動車保有台数は約1.3倍にとどまっている。(令和元年度末現在)
- 特に、東京23区においては、過去10年間で、駐車場台数は約1.24倍増加している一方で、自動車保有台数は約0.93倍と減少している。(令和元年度末現在)
- 駐車場の附置義務により、都心部に駐車場が過剰に整備されることで、社会的損失が発生。

全国

駐車場の推移

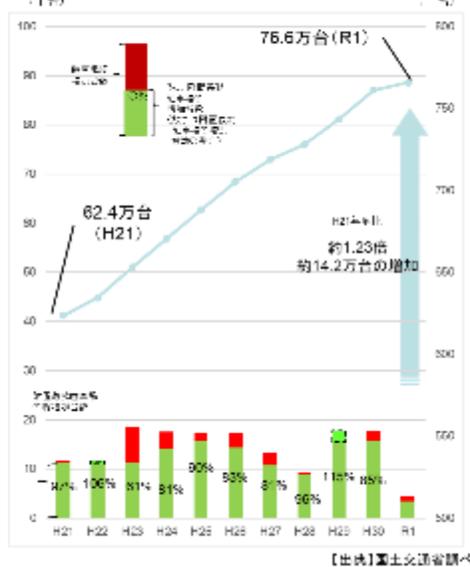


自動車保有台数の推移

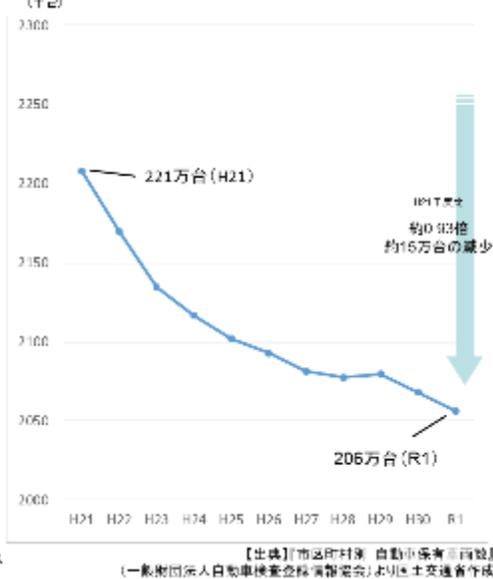


東京23区

駐車場の推移



自動車保有台数の推移



○ 第25条第1項

標準駐車場条例で示している附置の原単位は、あくまで「目安値」

→ 駐車実態等を踏まえ、地域・地区の特性に応じて適切に原単位を設定が必要



大規模開発マニュアル改訂を踏まえて、事務所用途等の「目安値」の原単位を緩和

人口規模	用途	改正前	改正後
100万人以上の都市	事務所用途	200㎡/台	<u>250㎡/台</u>
50万人以上100万人未満の都市		150㎡/台	<u>200㎡/台</u>
50万人未満の都市		150㎡/台	<u>200㎡/台</u>
	特定用途※	150㎡/台	<u>200㎡/台</u>

※特定用途・・・百貨店その他の店舗及び事務所を除く特定用途

○ 第25条第3項

鉄道駅等に近接する建築物については、その他の建築物より、一定程度原単位を緩和できる旨を明文化



附置義務の原単位を緩和できるパターン(今回(3)を追加)

- (1) 市長が特に必要と認めて、別に附置義務基準を定めた地区において、当該基準により駐車施設を附置する場合(地域特性型)
- (2) 一定規模を超える建築物の建築を行う場合に、周辺の交通特性等を踏まえて、規則で定める方法(例えば、大規模開発マニュアル)により算定された台数の駐車施設を附置する場合(個別評価型) ※平成24年追加
- (3) 鉄道駅やバスターミナルからの距離等を考慮して駐車需要が低いと市長が認めた建築物について、市長が定める割合をもとに算定した駐車施設を附置する場合(公共交通近接型)

横浜市駐車場条例

(平成28年3月1日改正)

同取扱基準

(令和3年12月24日改正)

○横浜市駐車場条例および同取扱基準の改正

(1)「事務所」の附置義務基準

(条例適用地域の全域)

⇒「標準駐車場条例の一部改正※(H26.8月)」を踏まえ、「事務所」の原単位を緩和(ただし、自動二輪、荷さばきは除く。)

※国が東京都市圏(本市データも含む)及び京阪神都市圏の実態を調査した結果を踏まえ、国が示す「標準駐車場条例」において、乗用車について「事務所」の原単位を緩和する改正

(2)地区の駐車需要に応じた算定基準の設定

(市長が別に定める基準が適用される地区)

⇒公共交通機関への近接性や駐車需要の実態を調査した上で「横浜市駐車場条例取扱基準II」に具体的な基準を定める。

	現況駐車場	
	現状駐車場枠数(台)	ピーク時駐車台数(台)
横浜駅周辺地区	7,176	4,707(休日)
みなとみらい21地区	3,098	1,250(平日)

○改正の概要

(1)事務所の算定基準の見直し

(小数点以下は切り上げ)

対象地区又は地域		駐車場整備地区(※2)、商業地域、近隣商業地域		周辺地区、自動車ふくそう地区(※3)	
対象規模		(特定用途の延べ面積+非特定用途の延べ面積×0.5)が1,000㎡を超える場合		特定用途の延べ面積が、2,000㎡を超える場合	
		現行	改正後	現行	改正後
原単位(※4)	特定用途(※5)				
	百貨店その他の店舗	200㎡	200㎡	200㎡	200㎡
	事務所	200㎡	250㎡	200㎡	250㎡
	倉庫、工場	250㎡	250㎡	300㎡	300㎡
	その他の特定用途	250㎡	250㎡	250㎡	250㎡
	非特定用途	550㎡	550㎡	—	—

(2)地区の駐車需要に応じた算定基準の設定



公共交通利用促進策による附置義務台数の緩和

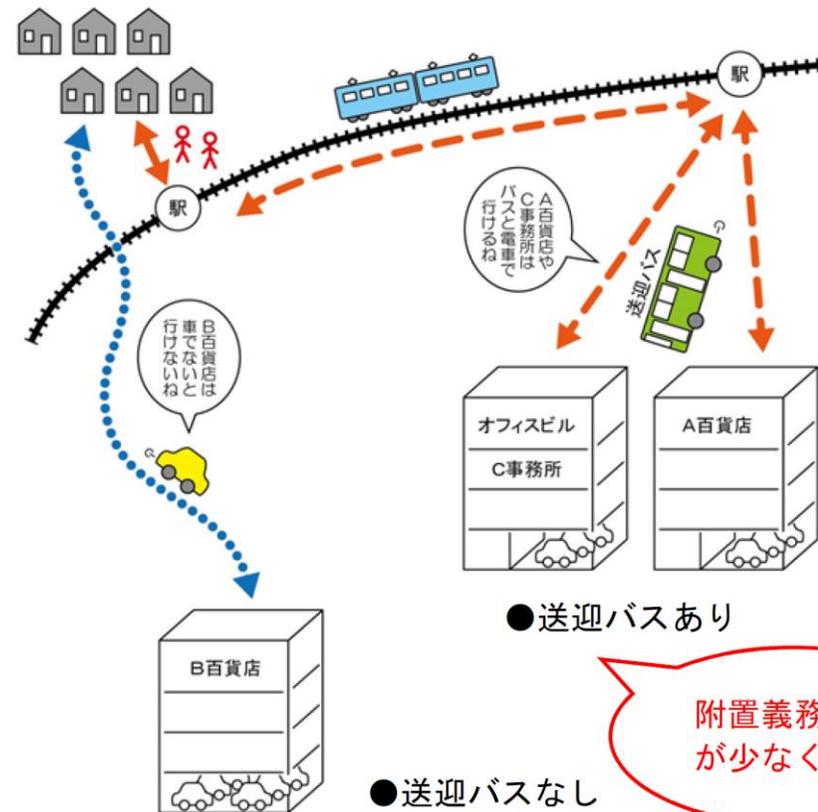
■ 神戸市（平成27年12月施行）

中央駐車場整備地区に位置する建築物を対象に、公共交通機関の利用の促進に資する措置を実施する建築主に対して、駐車施設の附置義務を緩和

（公共交通利用促進措置）

- ・従業員のマイカー通勤の規制
- ・サイクルシェアリングの導入
- ・駅やバス停から建物までの分かりやすいマップの表示・冊子配布
- ・鉄道駅への地下通路等の接続
- ・公共交通利用者への割引サービスや特典の付与
- ・公共交通利用者への運賃の補助
- ・建物内に公共交通の時刻表の表示・冊子配布
- ・カーシェアリングの導入
- ・公共交通利用者への商品配送サービス
- ・駅やバス停からの送迎バスの実施

事業所や商業施設の最寄り駅から送迎バスを運行することで、自動車利用が軽減される。



イメージ図

附置義務緩和規定の制定状況

■ 特定エリアにおける緩和措置

【国土交通省調べ】

緩和規定の類型	自治体	根拠規定
地域特性型	横浜市	○横浜市駐車場条例 第4条
個別評価型	大丸有ルール (千代田区)	○東京都駐車場条例(抄) (建築物を新築する場合の駐車施設の附置) 第17条 ……建築物を新築しようとする者は、……以上の台数の規模を有する駐車施設を当該建築物 又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、こ の限りでない。 一 駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、知事が地区特性に応じ た基準(=地域ルール)に基づき、必要な駐車施設の附置が図られていると認める場合 二 前号に定めるもののほか、知事が特に必要がないと認める場合 2・3 (略)
	銀座、東京駅前ルール (中央区)	
	渋谷、代々木ルール (渋谷区)	
	新宿駅東口、新宿駅西口 ルール(新宿区)	
	池袋ルール (豊島区)	
	中野駅周辺ルール (中野区)	
	柏市	
公共交通近接型	柏市	○柏市建築物における駐車施設附置条例 第3条第2項第1号
	川崎市	○川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例 第6条の2
	金沢市	○建築物の駐車施設に関する条例 第3条第2項
	名古屋市	○名古屋市駐車場条例 第5条の3
	京都市	○京都市駐車場条例 第26条の2
	神戸市	○建築物に附置すべき駐車施設に関する条例 第9条の2
	福岡市	○福岡市建築物における駐車施設の附置等に関する条例 第8条の3

各法における駐車場関係の特例制度

根拠法	都市の低炭素化の促進に関する法律	都市再生特別措置法		
条項	第20条	第19条の13 第19条の14	第62条の9 ～第62条の12	第106条
背景	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市・交通の低炭素化やエネルギー利用の合理化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通量の多い道路や幅の狭い道路に面した附置義務駐車施設による円滑な交通の阻害 ○ 駐車施設の種類ごとの需給バランスの偏り 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 滞在の快適性及び魅力の向上のために必要な「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市機能の誘導に伴う自動車流入量の増加
計画	低炭素まちづくり計画	—	都市再生整備計画	立地適正化計画
適用区域	駐車機能集約区域	都市再生緊急整備地域内の区域	滞在快適性等向上区域 駐車場出入口制限道路	駐車場配置適正化区域
内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 附置義務駐車施設の集約化 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市再生緊急整備協議会による駐車施設の種類の位置及び規模に関する計画(都市再生駐車施設配置計画)の作成、当該計画に沿った附置義務の適用 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 条例で定める規模以上の路外駐車場に対する届出・勧告制度 ○ 附置義務駐車施設の集約化 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 条例で定める規模以上の路外駐車場に対する届出・勧告制度 ○ 附置義務駐車施設の集約化
適用例	<ul style="list-style-type: none"> ○ 長野県小諸市 ○ 港区(環状2号線・虎ノ門、品川駅北、六本木交差点、浜松町駅周辺地区) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 千代田区(内神田一丁目周辺地区) 	—	<ul style="list-style-type: none"> ○ 長野県松本市 ○ 和歌山県和歌山市

低炭素まちづくり計画に駐車機能集約区域（駐車施設の機能を集約させる区域）並びに集約駐車施設に関する事項を記載した場合、駐車機能集約区域内で建築物の新築、増築等しようとする者に対し、条例で、集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨等を定めることができる。

一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする者の駐車施設の設置義務

駐車場法（現行）

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨の条例を定めることが可能



低炭素まちづくり計画に以下の事項を位置づけ

- 駐車施設の機能を集約させる区域（駐車機能集約区域）
- 集約駐車施設の位置・規模

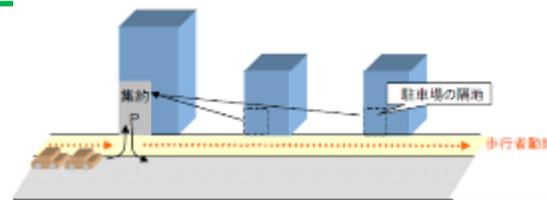
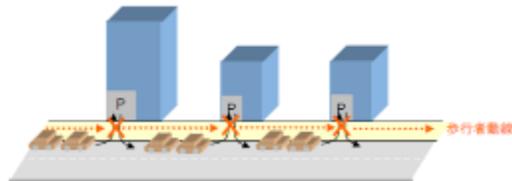


駐車場法の特例措置

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨（現行通り）
当該建築物の敷地内又は集約駐車施設に駐車施設を設置する旨
集約駐車施設に駐車施設を設置する旨

の条例を定めることが可能

<イメージ>



駐車施設が各建築物に設けられ、非効率な自動車交通が発生

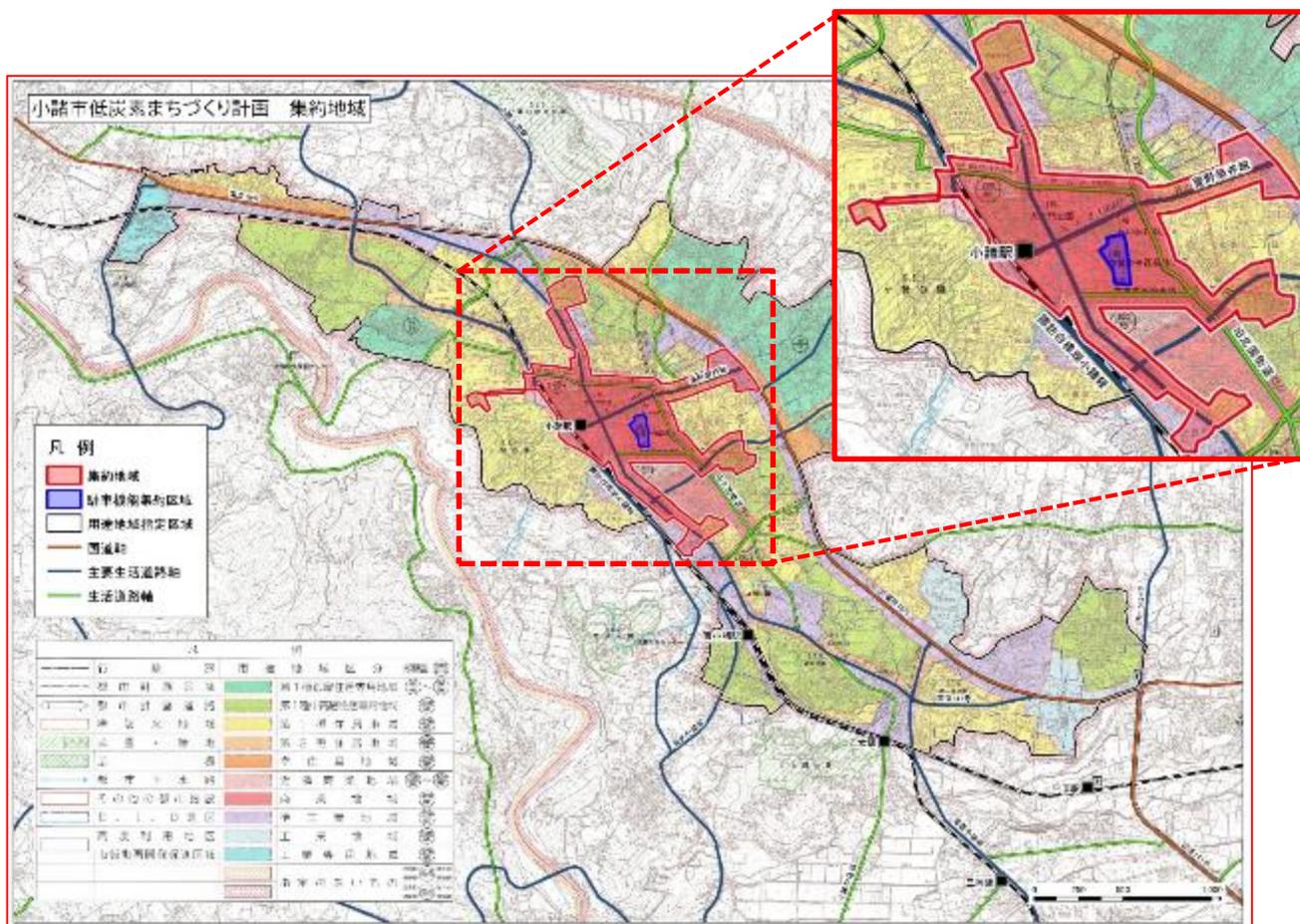
- ・ 駐車待ち車両による渋滞
- ・ 駐車施設を探す車両の移動

特例措置により駐車施設を集約

- ・ 都市の自動車交通を整理
- ・ 歩いて暮らせるまちづくりを促進

駐車場法の特例①エコまち法の特例の事例(小諸市)

- 小諸市の第1期低炭素まちづくり計画において、駐車施設の機能を集約させる区域(駐車機能集約区域)を設定(平成25年3月)。現行の自主条例に駐車機能集約区域を追加(平成27年改正)。
- 集約駐車場施設を整備し、市役所、図書館、コミュニティーセンター、病院の附置義務を受け入れ。
- 小諸市の立地適正化計画(平成29年3月31日)において、市役所敷地一帯での整備を活かした市街地の形成による「持続可能な活力あるコンパクトシティ小諸の再構築」に向けて整備中。



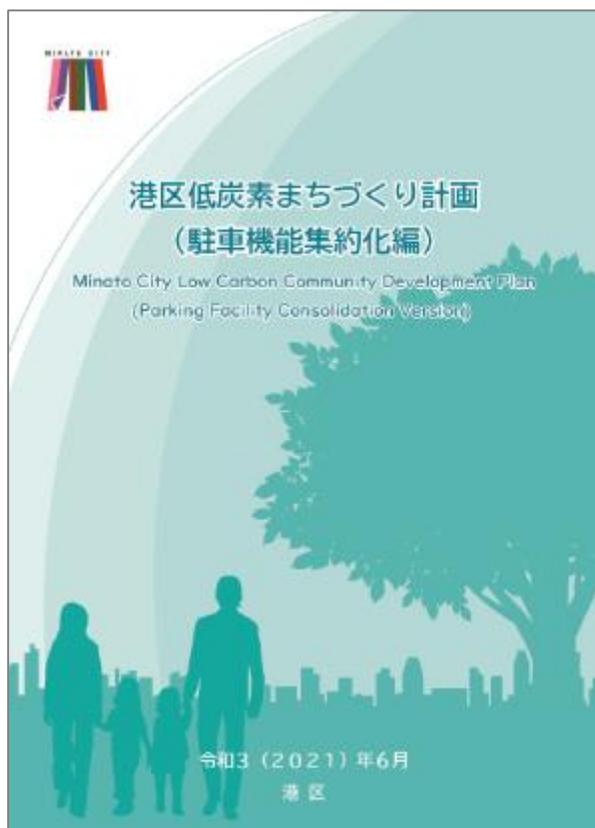
市庁舎敷地一帯での都市機能の集約

○集約駐車場

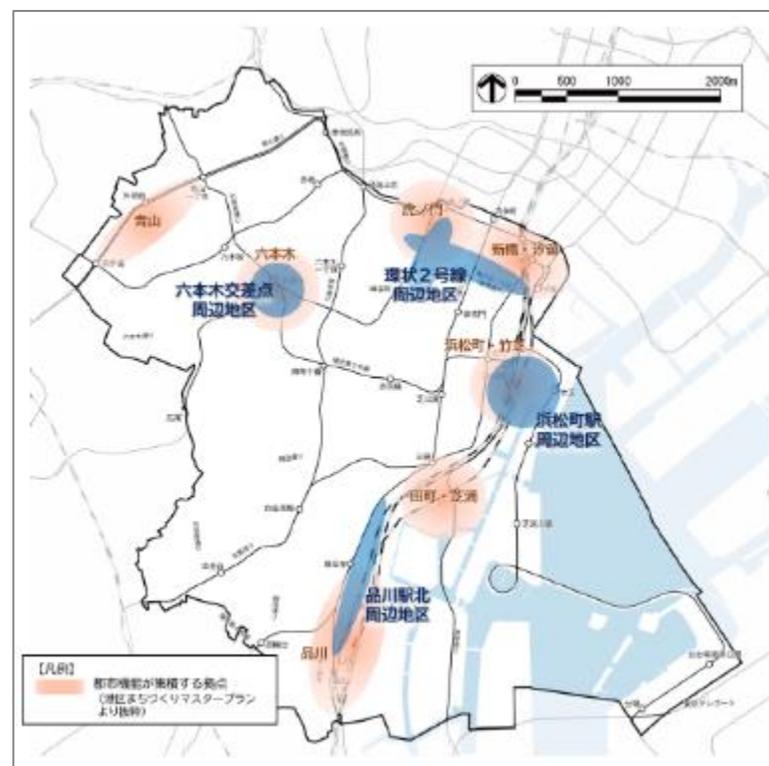
- ①市役所地下駐車場(市営)
- ②西側立体駐車場(市営)
- ③赤坂駐車場(市営)

- 港区では、エコまち法に基づき平成 27(2015)年 10 月に「港区低炭素まちづくり計画」を策定し、その施策の一つである「駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約」の具体的な内容について別途定める「駐車機能集約化編」を平成 31(2019)年2月に策定。
- 環状2号線周辺地区と品川駅北周辺地区に加え、新たに、六本木交差点周辺地区と浜松町駅周辺地区において駐車場地域ルールを策定。

港区低炭素まちづくり計画(都市機能集約化編)



駐車場機能集約化を図る区域



駐車場法の特例② - 都市再生特別措置法 -

立地適正化計画(市町村が策定)

○駐車場配置適正化区域(都市機能誘導区域内)・・・ § 81⑥1

歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域

○路外駐車場配置等基準・・・ § 81⑥2

路外駐車場の配置及び規模の基準

- (例)・ 歩行者交通量の多い道路に面して出入口を設けないこと
- ・ 道路から個々の駐車マスへの直接の出入りがされないよう出入口の集約を行うこと

○集約駐車施設の位置及び規模・・・ § 81⑥3

集約駐車施設の位置及び規模に関する事項

< 路外駐車場 >

特定路外駐車場・・・ § 106

(条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

○市町村長への届出

- ・ 特定路外駐車場を設置しようとする者
- ・ 設置に着手する30日前までに届出

○勧告

- ・ 届出の内容が基準に適合しない場合
- ・ 市町村長は設置者に対して必要に応じて勧告(出入口の設置箇所・構造の変更、誘導員の配置等)

< 附置義務駐車施設 >

集約駐車施設・・・ § 107

○附置義務駐車施設の集約化

条例により集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務付け

駐車場法(現行)

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



駐車場法の特例

3パターン of 条例が制定可能に。

- ①集約駐車施設内に設置させる
- ②建築物の敷地内に設置させる
- ③①か②のどちらかに設置させる



集約駐車施設

○都市再生特別措置法に基づく特例を活用し、「松本市駐車場配置適正化条例」の施行により、届出制度や配置等基準を規定。(令和2年8月1日施行)

■ 駐車場配置適正化区域



対象施設

- ・ 特定路外駐車場
…路外駐車場のうち、駐車マスの面積の合計が30㎡以上のもの（施設等の専用駐車場や月極駐車場は対象外。）

届出対象行為

- ・ 特定路外駐車場の設置
- ・ 届出事項の変更

届出の流れ

- ・ 行為着手の30日前までに届出。

路外駐車場配置等基準

- ・ 駐車場の出入口の位置、駐車場配置適正化区域内の道路に面してハ一モ二力型構造の駐車場を設置する場合の面積、緑化の努力義務等について規定

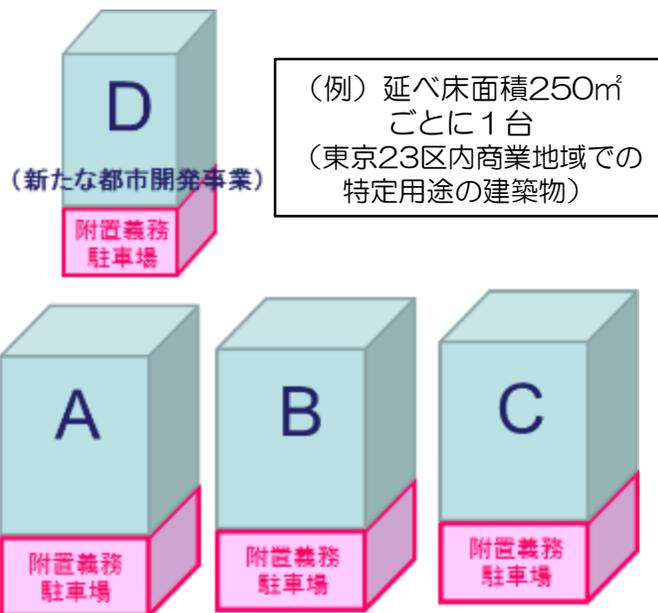
- 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成30年法律第22号)により創設【第19条の13、第19条の14】
- 都市再生緊急整備地域において、都市再生緊急整備協議会が一定の区域において、附置義務駐車場の台数と配置に関する計画を定める。
- 条例による一律的規制内容は適用されず、計画に即して駐車場を設けることで足りる。(条例に計画に即して駐車場を設ける旨が定められていることが必要。)
- 「都市再生駐車施設配置計画の作成と運用に関する手引き」を公表(平成30年7月)

※手引き等については国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html)をご覧ください。

都市再生駐車施設配置計画制度のイメージ

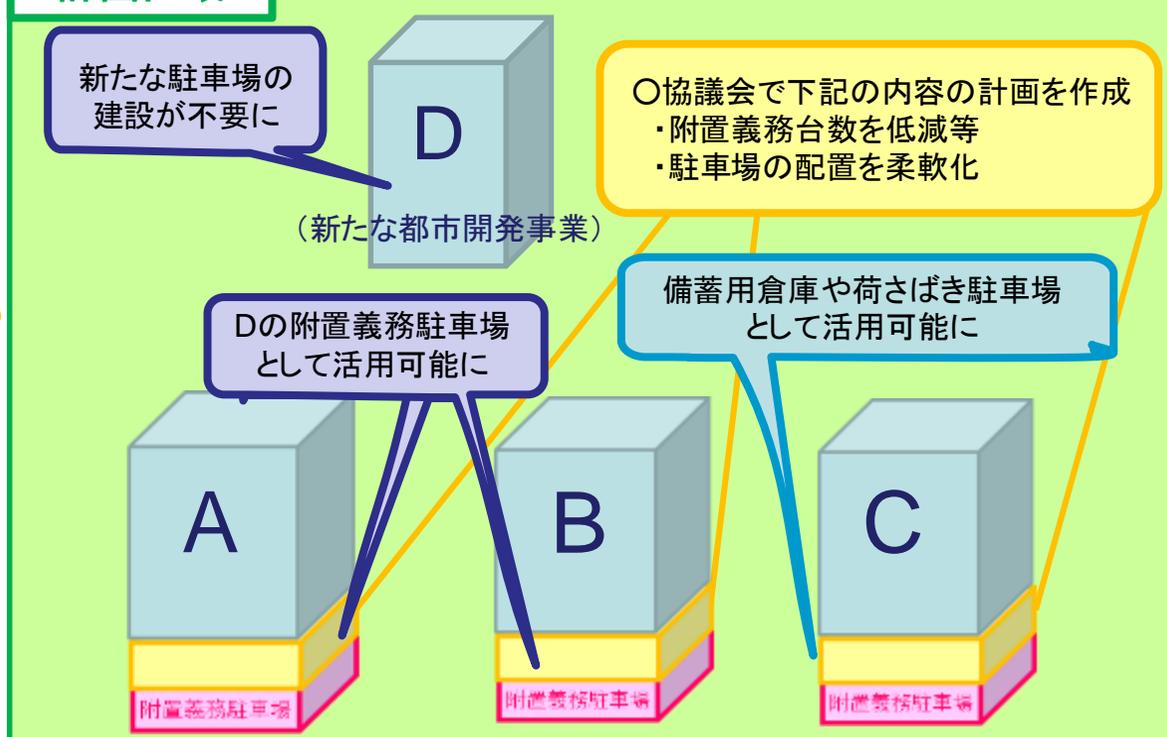
制度活用前

(原則、建物単位で設置)



制度活用後

計画区域

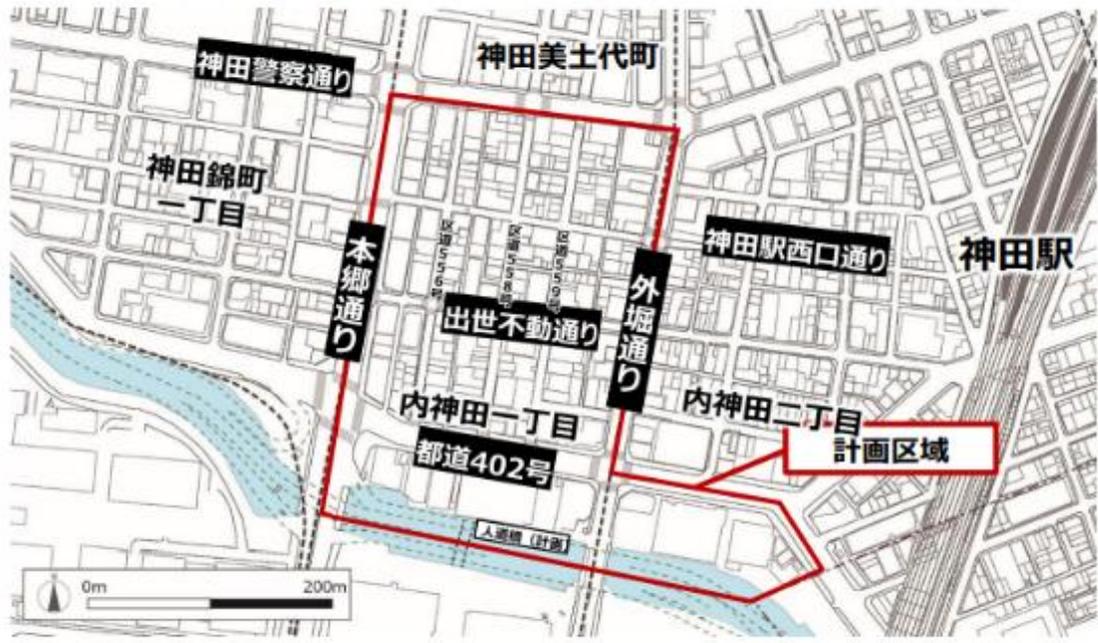


駐車場法の特例③都市再生特別措置法の特例の事例(内神田一丁目周辺地区)

- 千代田区内神田一丁目周辺地区は、都市再生緊急整備地域の「秋葉原・神田地域」内に位置する。
- 同地区において、附置義務駐車施設の位置と規模を建築物単位ではなく区域単位で最適化するため、「都市再生駐車施設配置計画」を令和2年3月26日に作成し、令和2年4月1日から施行。

■内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画 計画区域

内神田一丁目周辺地区(内神田一丁目、内神田二丁目各地内)



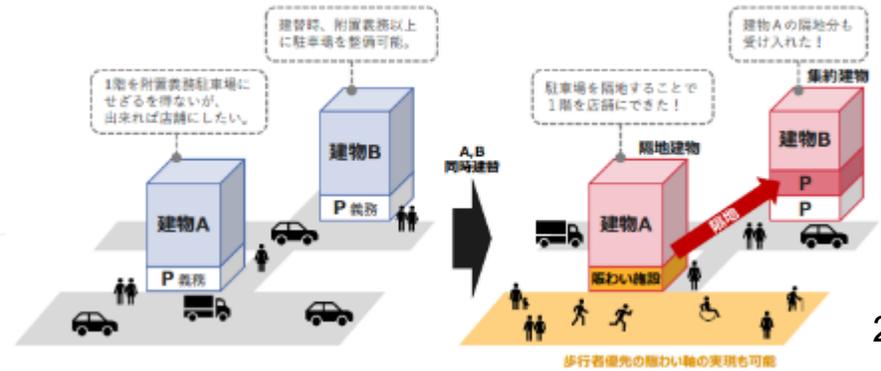
内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画 計画区域

■賑わい軸の設定



■駐車施設の隔地・集約

例：建物AからBへの隔地 案区域全体の附置義務駐車台数は変わらない



【出典】千代田区HPより国土交通省作成

3. 荷さばき・自動二輪車・観光バス駐車対策

■ 荷さばき駐車施設の不足

- 商店街等による荷さばきを行う際、荷さばき駐車施設の不足から路上での荷さばきが多く見られる
- 改正道路交通法の施行により、荷さばき駐車施設の不足が顕著となり、整備が求められている
- 快適な歩行空間、円滑な道路交通の確保のために荷さばき駐車対策は重要



荷さばき車両による交通阻害



荷さばき車両による歩行者空間の阻害



■ 荷さばき駐車施設の附置

- 平成6年に各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例のひな型として通知している標準駐車場条例に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を追加
- 以来、地域の実情に合わせて、必要に応じて荷さばき駐車施設の条項を盛り込むことを推奨
- 令和元年度末現在、88都市において荷さばき駐車施設の附置を規定した条例が適用

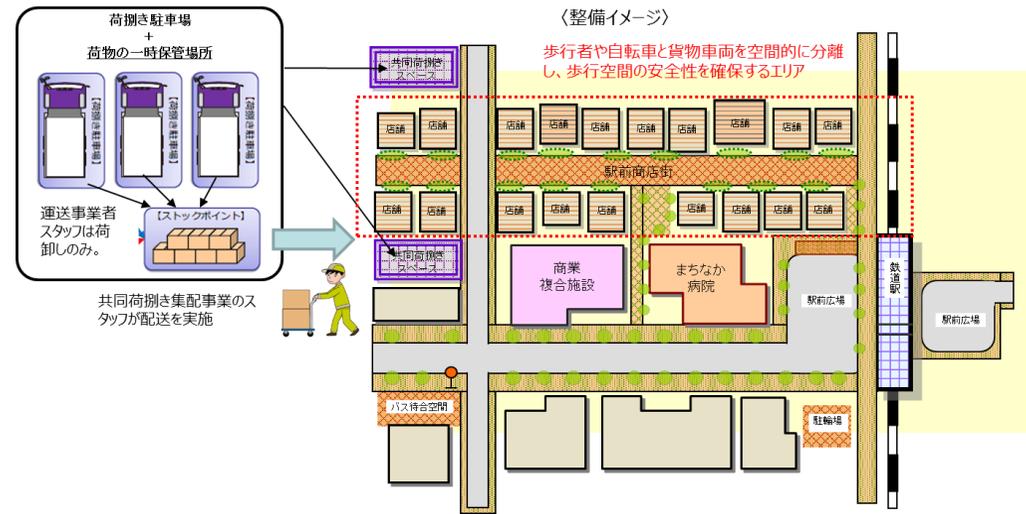
※附置義務条例の制定都市数は149都市。

その適用都市数は、東京都駐車場条例が都内23区及び26市に適用されることから、197都市。

荷さばき駐車対策に対する支援制度

○ 荷さばき車両の受皿をつくるため、**共同荷さばき駐車場の整備**等の取組に対して、**都市・地域交通戦略推進事業等を活用し、支援を行うことが可能**です。

【共同荷さばき駐車場を整備する場合】



【従来の荷さばき駐車場の場合】

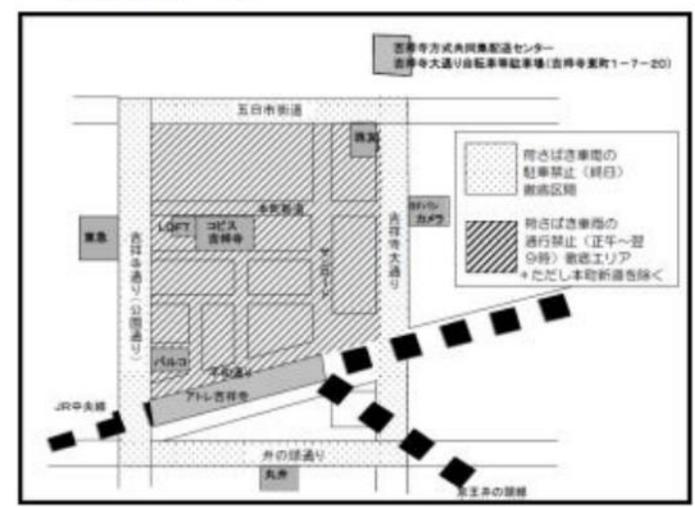


■ 実際に運営されている共同荷さばき集配事業の事例

東京都武蔵野市吉祥寺地区

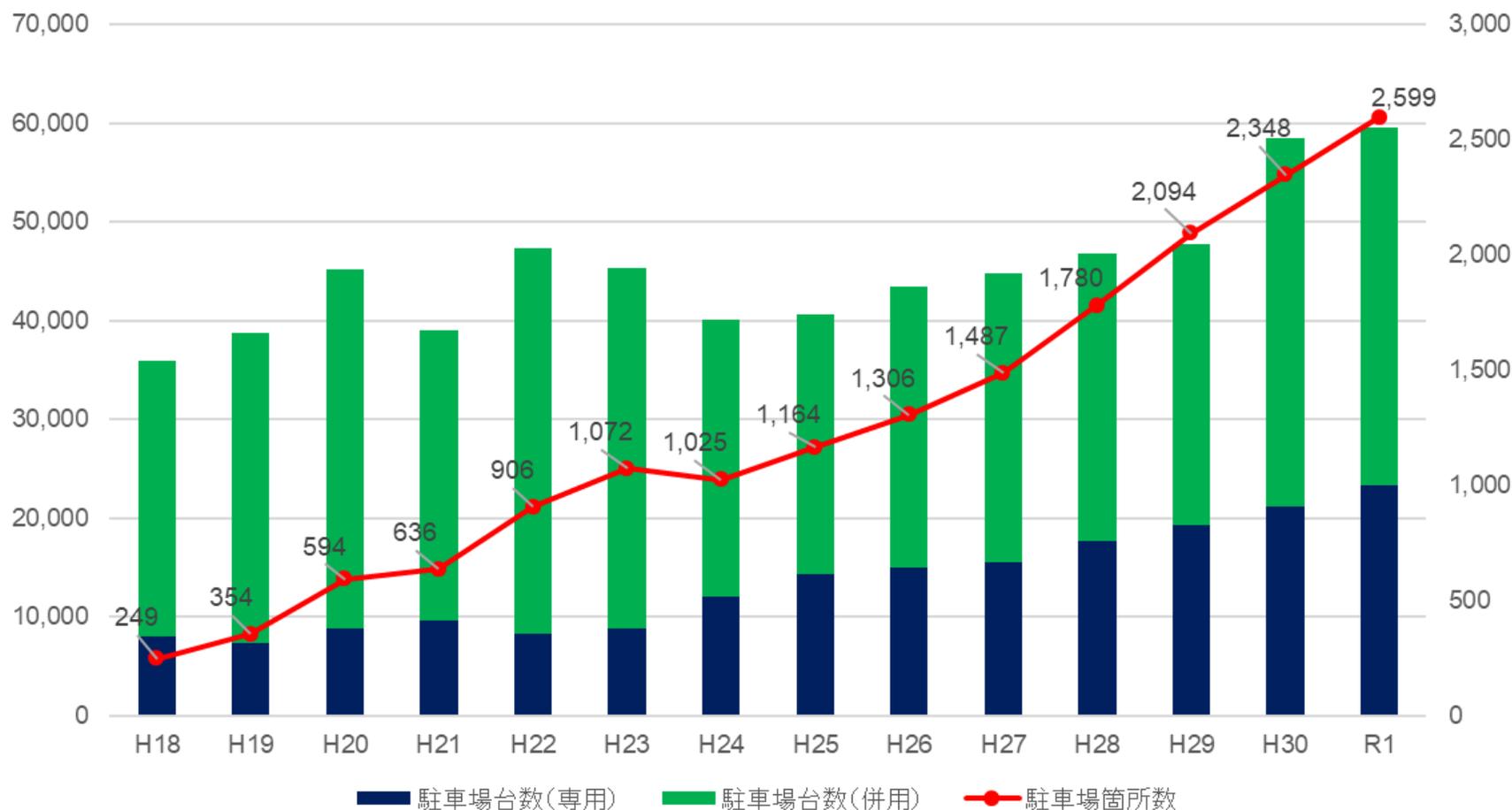
- 中心市街地周辺における複合的な荷さばき施策(共同集配、交通規制、民間駐車場の活用)を複数年に渡り、社会実験等を繰り返し実施しながら導入。
- 共同集配事業は、1社がまとめて台車等で店舗に荷物を運ぶことで、路上駐車や商店街エリアへの車両の通行を少なくする取組で、吉祥寺地区の商店街約2,000店舗を対象としている。
(その他、類似の取組は、さいたま新都心、横浜市元町商店街、福岡市天神地区でも実施)

◆ 交通規制エリア



年度末時点	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
台数	35,942	38,777	45,278	39,077	47,392	45,330	40,084	40,680	43,486	44,759	46,800	47,825	58,519	59,576
箇所数	249	354	594	636	906	1,072	1,025	1,164	1,306	1,487	1,780	2,094	2,348	2,599

自動二輪車駐車場の箇所数・駐車場台数【全国】



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。

自動二輪車駐車場の分類

専用

併用

自動車駐車場



自動二輪車・原付のみが
駐車できる駐車場

➡ 「専用」として計上



自動車駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

➡ 該当部分を「専用」として計上



自動車駐車場において四輪車が駐車できる
スペースで自動二輪車・原付も受け入れて
いる場合

➡ 「併用」として計上

自転車等駐車場



自転車等駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

➡ 該当部分を「専用」として計上



自転車等駐車場において自転車
が駐車できるスペースで自動二輪車・原付も受け入れている
場合

➡ 「併用」として計上

自動二輪車駐車場の附置義務条例の策定・改正

○ 一定規模以上の建築物に対しては**附置義務条例を制定・改正**し、自動二輪車の駐車スペースを確保することが可能です。

◆附置義務駐車場条例の事例(福岡市)

建築物における駐車施設の附置等に関する条例(抜粋)

(駐車施設の附置)

第3条の2 次の表の(あ)欄に掲げる地区又は地域内において、(い)欄に掲げる用途に供する建築物であつて(う)欄に掲げる規模のものを新築しようとする者は、(え)欄により算定した台数を合計した台数以上の自動二輪車を収容することができる駐車施設を建築物又は建築物の敷地内に設けなければならない。ただし、規則で定めるものの用に供する建築物で、市長が特に認めるものについては、この限りでない。

○条例化の背景

自動二輪車の保有台数が増加しており、都心部においては、違法駐車も見られることから、自動二輪車の駐車施設の設置を新たに義務づけ

◆附置義務駐車場条例の制定状況

自動二輪車附置義務適用:
10都市 (令和2年1月現在)

- ・塩竈市(H19.2.22施行)
- ・横浜市(H19.12.1施行)
- ・川崎市(H20.4.1施行)
- ・大阪市(H20.6.1施行)
- ・さいたま市(H21.4.1施行)
- ・川越市(H24.7.1施行)
- ・京都市(H26.10.1施行)
- ・神戸市(H27.12.18施行)
- ・福岡市(H29.4.1施行)
- ・那覇市(R2.1.1施行)

対象区域: 駐車場整備地区・商業地域・近隣商業地域の場合 ※1

	百貨店・その他の店舗		事務所		左記以外の特定用途	
	建築物の規模	附置基準	建築物の規模	附置基準	建築物の規模	附置基準
塩竈市※2	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	8,000㎡毎に1台	1,000㎡超	8,000㎡毎に1台
横浜市※2	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	10,000㎡毎に1台
川崎市※2	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
大阪市	①2,000㎡超	一律一台	①2,000㎡超	一律一台	①2,000㎡超	一律一台
	～3,000㎡以下		～3,000㎡以下		～6,500㎡以下	
さいたま市※2	②3,000㎡超	3,000㎡毎に1台	②3,000㎡超	3,000㎡毎に1台	②6,500㎡超	6,500㎡毎に1台
川越市	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
京都市	2,000㎡超	3,000㎡毎に1台	2,000㎡超	8,000㎡毎に1台	2,000㎡超	8,000㎡毎に1台
神戸市	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	6,000㎡毎に1台	1,500㎡超	6,000㎡毎に1台
福岡市	3,000㎡超	3,000㎡毎に1台	5,000㎡超	5,000㎡毎に1台	5,000㎡超	5,000㎡毎に1台
那覇市※2	1,000㎡超	1,000㎡毎に1台	1,000㎡超	2,000㎡毎に1台	1,000㎡超	2,000㎡毎に1台

※1 川越市、福岡市、那覇市: 商業地域・近隣商業地域の場合
 ※2 延床面積が6,000㎡未満の場合に緩和措置有

国都街第39号
平成30年7月13日

各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長 殿

国土交通省都市局
街路交通施設課長

荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について(技術的助言)

(略)

2. 自動二輪車駐車対策について

自動二輪車(道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第1項第9号に規定する自動車のうち、大型自動二輪車及び普通自動二輪車(いずれも側車付きのものを除く。)をいう。以下同じ。)の駐車対策については、平成18年に駐車場法を改正し、自動二輪車を同法の対象とするとともに、「自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて」(平成22年4月20日国都街第6号)や「自動二輪車の駐車対策について」(平成23年5月12日国都街第11号)等の通知を通じ、または、全国駐車場政策担当者会議等の機会を利用し、自動二輪車駐車場の確保について協力をお願いしてきたところである。

自動二輪車の駐車対策については、地域の自動二輪車の駐車需要の他、自動二輪車が駐車可能な路外駐車場の整備状況や自動二輪車の路上駐車等の実態等を踏まえ、適切な手法により推進することが必要である。

地方公共団体で管理する自動車駐車場における自動二輪車専用の駐車区画の確保や、従来、専ら自動二輪車以外の自動車の駐車のために供していた駐車区画に自動二輪車も駐車できるようにすることも考えられるほか、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年法律87号)に基づく取組として整備した自転車駐車場であっても、自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づけることにより自動二輪車の受入が可能となることから、柔軟な対応をお願いしたい。

自動二輪車の駐車対策について(通知)

また、地方公共団体が行う自動二輪車駐車場等の整備に対しては、社会資本整備総合交付金等を活用することが可能である。

こうした取組のほか、各地域の自動二輪車の駐車の実態を把握した上で、必要に応じて建築物の新築等の際に自動二輪車のための駐車施設を附置させるための条例の整備を検討されたい。都市再生緊急整備地域については、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律により創設された都市再生駐車施設配置計画制度(平成30年法律第22号)を活用することにより、地域の実態に応じた自動二輪車のための駐車施設を含むきめ細かい附置義務駐車施設の整備が可能となる。

さらに、自動二輪車を附置義務の対象としていない場合であっても、既存の建築物を含めた附置義務の適正化を行った結果、余剰となる駐車施設を自動二輪車のための駐車施設に転用することで、建築主の新たな負担を生じさせることなく駐車施設の確保を図ることもできることから、駐車需要全体を考慮した対策を検討することが望ましい。

なお、平成30年4月16日付けで警察庁より各都道府県警察に対し、別添2のとおり自動二輪車等に係る駐車環境の整備の推進について通知されていることから、必要に応じて各都道府県警察と連携して取り組まされたい。

既存駐車場における自動二輪車の受入れ

■ 既存自転車駐車場における自動二輪車の受入れ

○ 都市内の自動二輪車や自転車の駐車需要を踏まえつつ、**自転車駐車場において自動二輪車を受入れる**ことにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが望ましい。



既設自転車駐車場(屋内)で受け入れた事例[仙台市]



既設自転車駐車場(道路上)で受け入れた事例[広島市]

■ 既存自動車駐車場における自動二輪車の受入れ

○ 駐車需要の高い駅前等では、既存の駐車場等の**スペースの有効活用**を図ることにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが可能です。



機械式立体駐車場の敷地内に整備した事例[札幌市]



公共駐車場(地下)に整備した事例[京都市]



駐車マスを自動車と併用して使用している事例[大津市]

自動二輪車の利用環境の向上に向けた取組

■ 自動二輪車利用者に届く広報・PR

- 駐車スペースの確保、利用環境の整備のほか、**利用者の目に届くようなPR活動**をすることも同様に重要です。

◆ 札幌市 都心部 自動二輪車受け入れ駐車場マップ

札幌市 都心部 自動二輪車受け入れ駐車場マップ (令和27年7月現在)

No.	駐車場名	住所 (3桁まで省略)	駐車台数 (台)	営業時間	備考
1	レールパーク東区	東区東区1丁目	207-5098	24時間	24時間
2	ピッコロタウン 88 24 駅前店	東区東区6丁目	232-6188	24時間	24時間
3	東区タキカワパーク	東区東区3丁目1	232-5432	7:00~22:00	
4	東区東区7丁目12	東区東区7丁目12	200-6008	24時間	24時間
5	カービズパーク1+1	東区東区1丁目	218-6710	24時間	24時間
6	ピッコロタウン	東区東区1丁目	221-2956	24時間	24時間
7	東区東区4丁目18	東区東区4丁目18	221-4481	24時間	24時間
8	ベルパーク 東区東区	東区東区7丁目10-1	196-9616	24時間	24時間
9	東区東区7丁目3	東区東区7丁目3	231-6366	24時間	24時間
10	東区東区7丁目2	東区東区7丁目2	272-7447	24時間	24時間
11	ベルパーク 東区東区	東区東区6丁目1	192-4068	24時間	24時間
12	東区東区5丁目7-1	東区東区5丁目7-1	531-8907	24時間	24時間
13	東区東区5丁目4-1	東区東区5丁目4-1	512-4039	24時間	24時間
14	東区東区5丁目1-1	東区東区5丁目1-1	511-6311	24時間	24時間

◆ 横浜市HP

横浜市HPのスクリーンショット。自動二輪車駐車場の案内と、都心部の主要な駅やランドマーク周辺の自動二輪車駐車場の検索機能を示しています。

◆ 東京都 道路整備 保全公社 HP

東京都道路整備保全公社HPのスクリーンショット。s-park検索サービスを通じて、都心部や主要な駅周辺の自動二輪車駐車場の検索結果を表示しています。

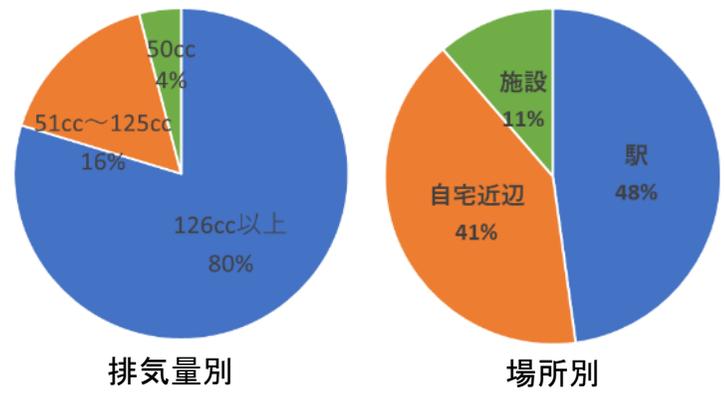
■ 自動二輪車利用者のニーズの把握

◆ 日本二輪車 普及安全協会 パンフレット



駐車場を整備して欲しい場所を要望できる

【よせられた要望の概要】(令和2年度) ◆ 時間貸し駐車場に対する要望の状況



◆ 都道府県別要望件数

都道府県	月極	時間貸	総計
1 東京都	86	65	151
2 神奈川県	29	42	71
3 大阪府	37	16	53
4 埼玉県	20	18	38
5 千葉県	19	18	37
合計	263	222	485

観光バス駐車場整備に対する支援制度

観光バス受入計画に基づく計画的な支援

観光バスの路上駐停車により、**周辺の交通に著しく支障が生じている地域**において、地方公共団体や、地域の関係者などにより安全かつ円滑な都市交通の確保の観点から、**観光バスを受け入れるための交通施策や施設整備等を戦略的に進めるための計画（観光バス受入計画）を作成し、当該計画に基づく観光バス駐車場整備を計画的に支援。**

観光バス受入体制強化の主な取組



① 駐停車禁止規制を実施する一方で、観光バス専用の停車枠を設置



② 交通誘導員の配置



③ 観光バス駐車場の利用・予約情報の提供



H29に支援対象に追加

④ 観光バス駐車場の整備

観光バス受入計画のイメージ

○観光バス駐停車の現状

・観光バスの路上駐停車が生じている路線、駐停車台数、駐停車時間、それにより生じている交通渋滞の状況等

○観光バス駐停車対策の方針

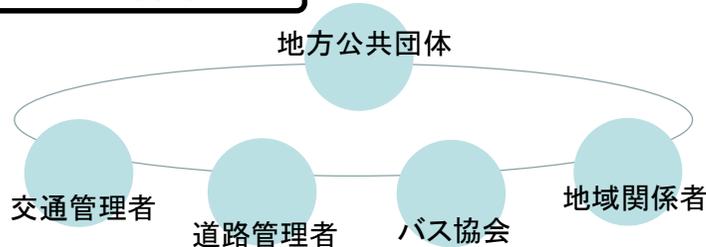
・ソフト対策の実施方針
 (駐停車禁止規制の見直し、交通誘導員の配置、予約システムの活用等)
 ・駐車施設の整備方針

○整備する観光バス駐車場の位置、規模

・上記方針を踏まえた具体的な観光バス駐車場の位置及び規模

等

観光バス受入計画の関係者



事業名	対象・概要	補助額	
		自治体	民間事業者
都市構造再編集中支援事業 (個別支援制度)	「立地適正化計画」に基づき、市町村や民間事業者等が行う一定期間内の都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的に、市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	<都市機能誘導区域内> 対象事業費の1/2 <居住誘導区域内等> 対象事業費の45%	(間接補助) <都市機能誘導区域内> 国: 1/3 地: 1/3 民: 1/3 <居住誘導区域内等> 国: 9/30 地: 11/30 民: 10/30
		※概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする。	
都市再生整備計画事業 (社会資本整備総合交付金)	地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを総合的に支援し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的に、市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 4/10 等	(間接補助) 国: 4/15 地: 6/15 民: 5/15
		※概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする。	
都市・地域交通戦略推進事業 (社会資本整備総合交付金)	都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立することを目的に、地方公共団体が策定した「立地適正化計画」、「低炭素まちづくり計画」等において位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 1/3 等	(間接補助) 国: 1/3 地: 1/3 民: 1/3
		※概ね100台以上の駐車場を対象とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額とする。	
道路事業 (社会資本整備総合交付金)	都市計画道路整備に関する事業等として、地方公共団体が道路事業として実施する駐車場(道路附属物)の整備に対する支援。	対象事業費の 1/2 等	—

※ 個別施設に対する支援ではなく、地域のまちづくり計画等に対する支援となります。
 ※ 拡張も新設と同様です。自動二輪車を受け入れるための改良についても支援可能です。

4. 機械式駐車装置の安全対策

- 機械式立体駐車場の安全対策検討委員会(座長: 向殿政男 明治大学名誉教授)の検討成果を踏まえ、平成26年3月、「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」を公表し、消費者庁と連携して、関係団体に対して安全対策の強化及び適正利用の推進を要請。
- その後、消費者安全法に基づく消費者安全調査委員会において事故調査報告書がとりまとめられたことなどを踏まえ、同年10月、ガイドラインの改定(「5. 関係主体間の連携・協働による取組」の追加)を行い、関係団体に対して既設の装置に関する安全対策及び適正利用の一層の推進を要請。

1. 製造者の取組

- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保(ゲート、柵の設置等)
- 装置の稼動状況に対する視認性確保(操作盤の位置、モニター等)
- 安全性に配慮した操作方法(安全確認ボタン、緊急停止ボタン等)
- 人の転倒、転落等を防止するための開口部、障害物等の除去
- 装置のインターロック機能の確保、安全センサーの設置
- 非常時を想定した構造・設備の確保(退避場所、非常口等)
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等等

2. 設置者の取組

- 1. の要件を満たす装置の使用
- 設置場所、気象条件、使用条件等を考慮した装置選択
- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保(ゲート、柵の設置等)
- 入出庫時の不要な人の立入抑止(子供の待機場所、荷物の積み下ろし場所等の確保)
- 装置内の視認性確保(照明設備の設置等)
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等等

3. 管理者の取組

- 利用者に対する操作方法、注意事項等に関する書面説明の徹底
- 装置の安全確保のための維持保全、専門技術者による定期的な点検の実施
- 事故等発生時の対処
- 管理責任者の選任・明示及び実施方法等に関する文書作成・閲覧
- 委託契約等における実施主体・方法等の明示等

4. 利用者の取組

- 装置の危険性を再認識した上での利用
- 他人の鍵、ボタン押し補助器具等の使用禁止
- 装置内の無人確認の徹底
- 運転者以外の乗降室外での乗降、やむを得ず同乗者が立ち入る場合の退出確認の徹底
- 乗降室内に長時間とどまらないこと等

5. 関係主体間の連携・協働による取組

- 既設装置について、製造者、保守点検事業者、設置者、管理者、利用者の関係主体は協議の場を設け、連携・協働して安全対策に取り組むこと
- 製造者、保守点検事業者は、協議の場において、装置のリスク、安全な利用方法等について説明を行うこと。これを踏まえ、設置者、管理者は、利用者に対する説明の徹底を図るとともに、製造者、保守点検事業者の参画の下、利用者への教育訓練を実施すること
- 利用者は、教育訓練への参加等により装置のリスクを十分認識した上で、適正な利用を心がけること

○「機械式立体駐車場の安全対策のあり方について」(平成26年3月機械式立体駐車場の安全対策検討委員会報告書)を踏まえ、関係主体が早期に取り組むべき事項をまとめた「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」を公表。

○機械式立体駐車場の安全対策及び適正利用のさらなる推進のため、一般の方にも一層分かりやすくなるよう、ガイドラインに基づく安全対策の具体的な実践例や関連する過去の事故事例等を取りまとめ、写真やイラストも交えて解説を加えた手引きを作成。(平成28年9月公表)

「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」の手引き



平成28年
国土交通省

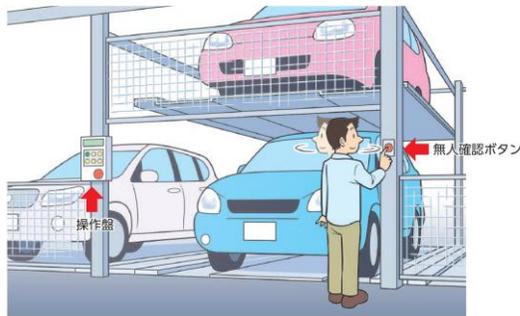


イラスト1
操作盤から離れた場所で視認性を確保する、無人確認ボタン



イラスト3
入庫後の安全確認不足による死亡事故例



イラスト2
ボタン押し補助器具の使用と装置内立ち入りが容易のために起きた死亡事故例



写真：外部者の侵入を防ぐ前面ゲートと柵の設置例

機械式立体駐車場の安全対策は大丈夫ですか？

～管理者向け自己チェックシート～

機械式立体駐車場では、利用者が機械に挟まれ死亡などの事故が発生しています。車を動かすために大きな力が働くので、ひとたび事故が生じた場合には、重大な事故になってしまいます。機械式立体駐車場の事故を防ぐためには、利用者において適正な利用に努めて頂くことが重要です。特に事故の発生防止については、管理者において安全対策を検討・実施することが極めて重要です。機械式立体駐車場の安全対策が十分にされているかどうか、チェックしましょう。

1. 装置内への人の侵入を防止するための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 人が容易に乗り越えられない周縁部や前ゲート等を設置している(後付け可)	<input type="checkbox"/> 騒音や前部チェーンの設置など、侵入の工夫を行っている	<input type="checkbox"/> 遊んでいる子供などが、容易に侵入出来てしまう
2. 装置内への人の閉じ込めを防止するための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 利用者が閉じ込められた場合に、人の存在を感知して警報を発生させる装置が設置されている(後付け可)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない
3. 前の利用者が閉鎖している状態で、次の利用者が取り込んで操作しないための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 扉や扉を閉めるための装置やセンサー等により、利用者が閉鎖されている状態を確認している(後付け可)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない
4. 装置内の無人確認を徹底するための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 操作盤からの視界を確認するための装置やセンサー等が設置されている(後付け可)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない
5. 緊急時に装置を非常停止するための工夫がなされていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンが設置されている(後付け可)	<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンは無いが、非常停止ボタンとして使える(操作ボタンから非常停止ボタンへの装置が停止する等)	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具の不適切な使用により、非常停止を行うことができない

管理者向け自己チェックシート(継続)		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 事故に対する説明が行われていますか？	<input type="checkbox"/> 取組状況をまとめているが、関係者に行っていない	<input type="checkbox"/> 取組状況をまとめているが、関係者を手交していない
事故の発生する駐車場においては、事故の発生に対して十分な説明を行う必要がある。		
事故に対する注意喚起は適切に行われていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 定期的な教育訓練を実施している	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付や利用者の行動パターンの改善等により、定期的な注意喚起を行っている	<input type="checkbox"/> 定期的には注意喚起を行っていない
技術者による点検や整備は適切に行われていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 点検や整備を定期的に行っている	<input type="checkbox"/> 点検において装置の実態を確認されているが、未対応がある	<input type="checkbox"/> 専門技術者による点検が行っていない
一事故が発生した場合の緊急連絡先を明示していますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 緊急連絡先がすぐ分かるように緊急連絡先が明示されている	<input type="checkbox"/> 緊急連絡先が明示されているが、明示していない	<input type="checkbox"/> 緊急連絡先を決めていない
管理責任者を明示していますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 事故が発生した場合に管理責任者を明示しているが、明示していない	<input type="checkbox"/> 管理責任者を明示しているが、明示していない	<input type="checkbox"/> 管理責任者を決めていない

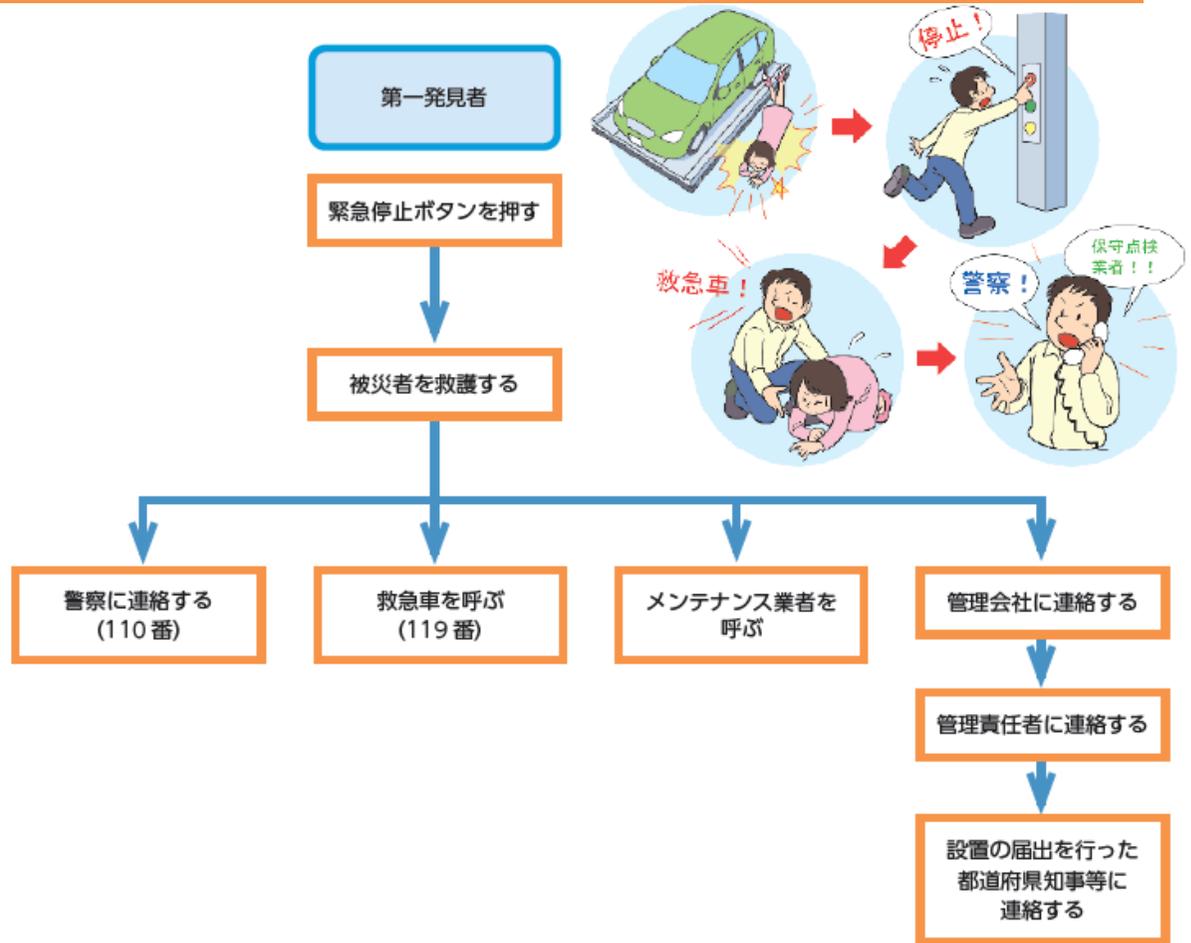
安全対策に関する質問は？ 下の□にチェックした数を入れて計算しましょう。
 A: □×10点 + B: □×5点 + C: □×0点 = □点
 50点～90点の間：対策は十分と評価されています。
 ・利用者への緊急対応に引き続き積極的に取り組みましょう。
 50点～90点の間：現状対策は講じられています。
 ・全ての項目がB(5点)以上であれば、緊急時の対策は講じられています。
 ・C(0点)の項目がある場合は、今すぐできる範囲での改善をお願いします。
 ・関係者による説明の徹底等を通して、安全有向上のために計画的な安全対策を推進し、安全対策を検討しましょう。

管理者向け自己チェックシート

- ガイドラインでは、関係主体を製造者、設置者、管理者及び利用者の4者と位置付け。
- また、管理者の取組として、事故等に備えて対処方法を定めておくこと、また、事故等があった場合には、警察、消防のほか、製造者、メンテナンス業者、設置の届出を行った都道府県知事等にすみやかに連絡し、記録を残すことを求めている。

製造者	設置者
機械式駐車装置のメーカー。	機械式駐車装置の設置・仕様を決定する施主・建築主。一般的にはデベロッパーが該当。
管理者	利用者
一義的には機械式駐車装置の所有者。マンションの場合は、一般的には管理組合が該当。 ※管理者の業務の一部は、管理会社やメンテナンス業者（＝保守点検事業者）に委託されていることが一般的。	機械式駐車装置を利用する者。マンションの住民など。

参考：事故が発生した場合の対処方法のイメージ



機械式駐車設備の維持管理に係る課題

- 適切な知識や技術力を持った保守点検業者をどのように選定すれば良いか？
- 保守点検の業務内容や責任範囲について、どのように契約上、明確化するか？
- 不具合情報等を把握し、確実に保守点検業者へ引き継ぐための仕組みはどうすべきか？

▶ 機械式駐車設備の知識に乏しい、ビルオーナーや管理組合の方などが、自ら管理している機械式駐車設備を、駐車場法施行令に定める技術的基準に適合させるための指針等が必要

「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」

管理者等、設置者、保守点検業者及び製造業者の役割

管理者等	: 適切な維持管理、適切な保守点検業者の選定
設置者	: 管理者への適切な情報提供等
保守点検業者	: 適切な保守・点検の実施、点検結果の報告・アドバイス等
製造業者	: 部品の供給、維持管理に関する問い合わせに対応する体制整備等

機械式駐車設備の適切な維持管理のために管理者等がなすべき事項

定期的な保守・点検の実施、作業報告書等の文書の保存、安全標識等による利用者への注意喚起等

管理者等が保守点検業者の選定に当たって留意すべき事項

契約金額だけでなく、担当者の能力、会社概要等を総合的に評価

保守点検契約に盛り込むべき事項のチェックリスト

「機械式駐車設備標準保守点検項目、点検周期の目安」

- 管理者等が、保守点検事業者が行う点検内容・点検周期を確認する際や契約書に点検内容・点検周期を記載する際に参考とするための具体的なツール

- 標準保守点検項目 ~ 機械式駐車装置の類型に応じた標準的な点検項目(安全装置、乗降領域等)の一覧
- 点検周期の目安 ~ 機械式駐車装置の類型に応じた標準的な点検項目ごとの点検頻度の目安の一覧

消費者安全調査委員会からの意見書の概要

○消費者からの申出のあった3件の事故について、消費者安全調査委員会において、事故等原因調査等の対象とすべきかの検討が行われた。その結果、**事故等原因調査等の対象とは選定しないこととなったが、検討の過程で明らかになった知見につき、2月18日に、国土交通大臣宛の意見書が発出された。**

	申出1	申出2	申出3
発生年月	平成30年9月	平成30年12月	平成31年3月
事故概要	自動車を出庫中にワイヤーロープが破断し、自動車が搬器とともに落下。 (物損) 	自動車を出庫中に制御装置又はモータの不具合が発生し、自動車が搬器と共に落下(物損) 	自動車を出庫中にモータの不具合が発生し、使用者が乗車中の自動車が搬器と共に落下(物損・人身(挫傷)) 
推定原因	定期交換対象品である <u>ワイヤーロープ</u> を長期間使用したことによる経年劣化から破断した。	定期交換対象品である <u>インバータ</u> を長期間使用したことにより、 <u>電動装置モータに異常な負荷</u> がかかり、 <u>軸・歯車が破損</u> した。	定期交換対象品である <u>電動装置モータ</u> を長期間使用したことによる経年劣化から、 <u>ブレーキが機能不良</u> なた。

< 意見書での主な指摘 >

- ワイヤーロープの強度及び安定性に関する基準を見直す**こと。
- 生命身体事故につながる危険性が高い**定期交換推奨機器等**について、**製造者から所有者等にリスクを周知し、交換を促進**すること。設計耐用年数や保全計画等について所有者等に説明、提出すること。
- 劣化状況を所有者に示すことにより、**交換を促進**できるような**標準保守点検項目に見直す**こと。
「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」の内容を保守点検業者に周知すること。
- 今後、自動車の落下事故の情報を消費者安全調査委員会に提供すること。

○ 機械式駐車設備に関する専門的な知識を有していない、ビルオーナーや管理組合といった機械式駐車設備を管理されている方などにとって、保守点検事業者が行う点検内容・点検周期が適切かどうかの確認や、契約書の点検内容・点検周期の参考となるよう「**機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針**」を平成30年に策定



- 近年、機器等の交換が実施されなかったことによる事故が発生しているため、本指針に示す「**機械式駐車設備標準保守点検項目**」について、**交換を促進できるような項目を見直し**
- また、本指針では、所有者及び管理者から製造者への設備の適切な維持管理に係る問い合わせに対応する仕組みを製造者において整備することとしており、この仕組みを引き続き所有者及び管理者のほか、保守点検事業者も理解する必要があるため、「**保守点検事業者の選定に当たって留意すべき事項のチェックリスト**」を見直し

機械式駐車設備標準保守点検項目

別表 2

本標準保守点検項目に記載の内容は一例であり、必要な点検項目は、対象とする機械式駐車設備の機械的特性、設置環境、特殊性、特別仕様等を考慮して定めること。

機械式駐車設備の種類						
1：地上二段式	2：ピット二段（三段）昇降式	3：昇降縦行（昇降横行）式				
4：エレベータ方式	5：平面往復方式・水平循環方式・多層循環方式	6：垂直循環方式	7：類型4、5の方式などのバース式			

【保守点検事業者の選定に当たって留意すべき事項のチェックリスト】

- 該当する全てのチェック欄にチェックを行い、保守点検事業者の選定に対する参考資料として活用してください。
- 「確認内容」の記載については、選定対象となる保守点検事業者に依頼してください。
- 記載された「確認内容」をもとに比較し、適宜「管理者のチェック欄」をご活用ください。なお、全てのチェック欄がチェックされることが望ましいと考えられます。

【駐車場物件名】 _____

【駐車装置の型式】 _____

エレベータ方式 垂直循環方式 水平循環方式 多層循環方式

平面往復方式 バース付

地上二段式 ピット二段（三段）昇降式 昇降縦行（昇降横行）式

点検項目	点検内容	機械式駐車装置の種類						
		1	2	3	4	5	6	7
1. 安全装置関係								
a 起動及び 起動制御	① 全ての安全装置の取付け状態の良否、損傷の有無を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	② 無人確認入力器が適正に機能を維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	③ 反射鏡、カメラ、監視モニタの機能が適正に維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	④ 起動許可装置（安全確認ボタン）が適正に機能を維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑤ 操作認証が適正に機能を維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑥ 出入口扉・区画扉・非常用扉・通路扉・作業用扉などの開時の作動防止機能が維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
b 非常停止	① 設置してある全ての非常停止機器の機能が維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	乗降領域を区画する検知装置の作動の良否と検知装置を作動させインタロックの機能を点検する。 ・乗降領域と駐車・搬送装置とを区画する検知装置 ① 縦列式の区画扉に代えて設けた検知装置 ・バース式の出入口扉に代えて設けた検知装置	○	○	○	○	○	○	○
c 検知装置及びイン タロック	② 侵入検知装置の作動の良否と検知装置を作動させインタロックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	③ 扉閉保護装置の作動の良否と検知装置を作動させインタロックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	④ 扉乗越え検知装置の作動の良否と検知装置を作動させインタロックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑤ 扉閉検知装置の作動の良否と検知装置を作動させインタロックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑥ 装置使用中に扉閉装置の扉の開操作による、作動防止インタロック機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑦ 縦列式における奥側装置と区画扉のインタロック機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑧ 可動床装置の検知装置の作動の良否と検知装置を作動させインタロックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○

対象	確認内容	管理者の チェック欄
経営 状態	経営状況を客観的に確認できる資料が示されているか。 <input type="checkbox"/> 判断できる資料等の添付	<input type="checkbox"/>
	安全 衛生	保守点検作業を安全に実施するための、安全組織・作業基準・安全 指示票等が確認できる資料が示されているか。 <input type="checkbox"/> 判断できる資料等の添付
教育	協力会社への教育内容が示されているか。 <input type="checkbox"/> 判断できる資料等の添付	<input type="checkbox"/>
品質 管理	【ISO9001 認証取得】（適用：保守点検）	<input type="checkbox"/>

所有者、管理者、設置者、保守点検事業者及び製造者への周知、積極的なご活用をお願いします

- 公益社団法人 立体駐車場工業会では既に「指針」のガイドブックを発行しているが、R3.9の指針の一部見直しに合わせ、管理者等に対し、部品が交換されない場合の危険性や指針に示す保守点検項目の内容、保守点検結果に基づく部品の交換などに向けた判断基準等を詳しく解説した「**指針の解説**」をR3.12に新たに発行。
- 「指針の解説」では、第三編で管理者、保守点検事業者、製造者の果たすべき責任、第四編では 同じく管理者、保守点検事業者のなすべきことについて、新たに写真や図などを追加し、より具体的で理解しやすいよう解説。



総 目 次

- 第1編 「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」について
 - 1. 策定の背景
 - 2. 指針の活用
- 第2編 保守・点検が必要な機械式駐車装置の概要
 - 1. 類型区分について
 - 2. 機械式駐車装置の大臣認定について
- 第3編 「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」解説
 - 第一章 総則
 - 第二章 機械式駐車設備の適切な維持管理のために管理者がなすべき事項
 - 第三章 保守点検事業者の選定に当たって留意すべき事項
 - 第四章 保守点検契約に盛り込むべき事項
- 第4編 機械式駐車設備標準保守点検項目について
 - 第一章 総則
 - 1. 指針に示す機械式駐車装置の類型
 - 2. 保守点検結果の判定方法について
 - 第二章 管理者の保守・点検における注意事項
 - 1. 保守・点検に関する注意事項について
 - 第三章 保守点検事業者における保守・点検の注意事項
 - 1. 保守・点検に関する注意事項について
 - 第四章 指針に示す機械式駐車設備標準保守点検内容とその判定の解説
 - 1. 標準保守点検内容とその判定基準の解説
- 第5編 機械式駐車設備点検周期の目安について
 - 1. 点検周期とは
 - 2. 点検周期における注意点

5. 路外駐車場のバリアフリー化

検討趣旨

- 車椅子利用者用駐車施設等は、共生社会における移動環境を確保するための基本的なインフラの一つであり、ハード・ソフト両面から今後の対策のあり方について検討することが求められている。
- これまでもバリアフリー法や地方公共団体における独自の取組（パーキング・パーミット制度）等により、駐車区画の整備や適正利用の推進がなされてきたところではあるが、現状の取組を検証し、今後の対策のあり方について検討を行うことを目的として、「車椅子利用者用駐車施設等のあり方についての検討会」を設置する。

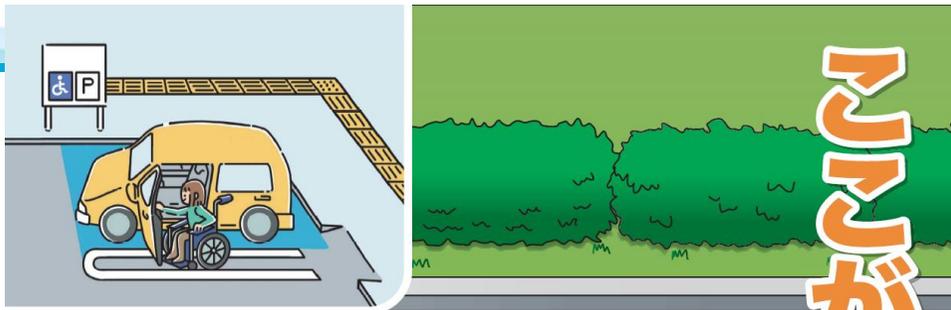
検討体制

検討会の構成

- 学識経験者、障害者団体、事業者団体、駐車場関係団体、地方公共団体等
（委員長：高橋名誉教授（東洋大））
- 国土交通省（総合政策局、住宅局、都市局、道路局等）、関係省庁

スケジュール

- 令和3年度に検討会を立ち上げ、検討会においてハード整備、ソフト対策についてそれぞれ検討・整理を行い、関係者で連携しながら年度内に今後の方向性をとりまとめる予定。
- 令和4年度（可能なものは令和3年度）以降、具体的な施策を推進



幅が必要ですよ。

車椅子使用者は、クルマの乗り降りに広いスペースを必要としています。

幅の広い駐車区画を必要としない方は一般区画に駐車しましょう。

改正バリアフリー法では、新たに車椅子使用者用駐車施設等を含む、「高齢者、障害者等用施設等の適正な利用の推進」が国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務となりました(令和3年4月施行)。

車椅子使用者用駐車施設等の適正利用の取組

車椅子使用者等、乗降時に幅3.5mの区画が必要な人が対象です。

車椅子使用者用駐車施設とは



提供：福島県



障害者のための国際シンボルマーク

- 車椅子使用者用駐車施設とは、バリアフリー法において設置が義務付けられた幅の広い(3.5m以上)区画です。
- 車椅子使用者等は、乗降時に車椅子を置くが必要で、幅の広い区画でないと乗降ができません。

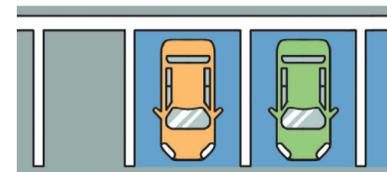
このようなデザインの区画には、一般の方をはじめとする幅の広い区画を必要としない方は駐車しないようにしましょう!!

こんな困りごとがあります

- 幅の広い区画がないと駐車しても乗り降りができない。



- 一般車が停まっていてそもそも駐車できない。



パーキング・パーミット制度とは

※全国の自治体が独自に設けている制度で、「おもいやり駐車場制度」「障害者用駐車区画利用証」など名称は異なります。

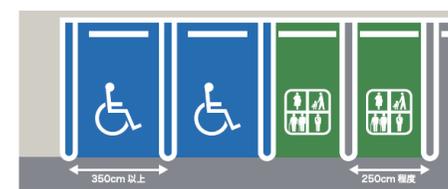
- 施設管理者の協力のもと、幅の広い車椅子使用者用駐車施設や通常幅の専用区画について、条件に該当する希望者が使用できる利用証を交付する制度です。
- 平成18年度以降、令和3年7月1日現在で40府県4市において導入されており、また、自治体間での相互利用の取組も進められています。
- 障害者等用駐車区画を利用できる対象者の範囲は、自治体ごとにあらかじめ設定されています(一律ではありません)。
- 歩行が困難でも乗降時に幅の広い区画は必要としない人もいますので、車椅子利用者等のための幅の広い区画に加えて、施設の出入口に近い3.5m未満の通常の幅の駐車区画もパーキング・パーミット制度の対象となる取組が行われています。

以下のような方々がパーキング・パーミット制度の対象とされている場合があります。

※自治体・施設によって対象者は異なります。



〈利用証(大阪府)〉



〈パーキング・パーミット制度の駐車区画イメージ〉

様々なバリアフリー化ニーズ

- バリアフリー法の義務化の対象となっていない**コインパーキング等においても、バリアフリー化のニーズは存在**。また、障害の特性等によって、必要な対応は異なる。
- 駐車場の利用実態等を踏まえた適切なニーズ把握が重要。

■ 駐車場に関するバリアフリー化ニーズの例

○ 大型福祉車両に対応した高さの確保

- ・大型の車椅子用リフト付福祉車両は、車高が高い(2.3m程度)ため、それに対応した高さのあるスペースが必要。



＜車椅子乗降時に雨や雪に濡れないよう、屋根を設置した例＞
(第4回移動等円滑化評価会議資料)

○ 車いす使用者用駐車施設のマス奥行き等

- ・大型ワンボックスカーを利用する障害児者の家庭が増え、車の後部から車いすが乗降するため奥行きのある駐車スペースが必要。
- ・車椅子使用者用駐車施設については、停車した車の後方にスロープと車椅子のスペースを確保してほしい。

○ 聴覚障害者に配慮した通信手段の確保

- ・コインパーキング等において精算機等にトラブルが生じた際、聴覚障害者はインターホンによる音声やりとりができない。タッチパネルによる文字送信や遠隔手話サービス、聴覚障害者に対応した呼出しボタン等の整備が必要。

呼出しボタンを押すと発光



＜発光により、呼出し機能の作動を知らせる装置＞ 46
(名古屋市提供資料)

駐車場等の分類

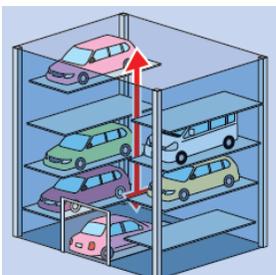
- 駐車場は、その構造（立体、地下、平面等）や施設との関係において、様々なタイプに分類される。
- バリアフリー法では、構造等に関わらず、建築物・路外駐車場・都市公園・道路といった施設種別や規模等に応じて、車椅子利用者用駐車施設の確保など基準への適合を求める仕組みとしている。

構造による分類イメージ

建築物である駐車施設

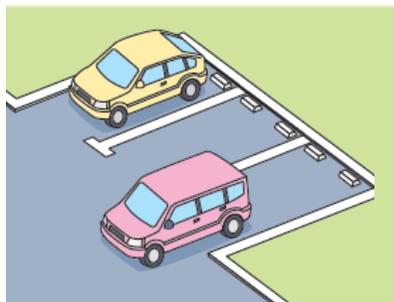


- 自走式立体駐車場
- 自走式地下駐車場



- 機械式立体駐車場
(垂直循環方式)
(エレベータ方式)
- 機械式地下駐車場
(水平循環方式)ビル地下など
(平面往復方式)道路下など

建築物ではない駐車施設

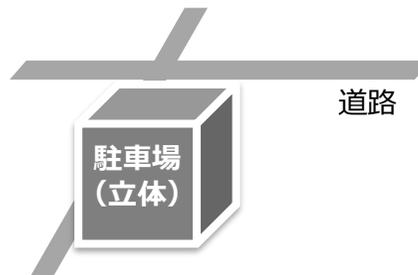


- 平面式駐車場

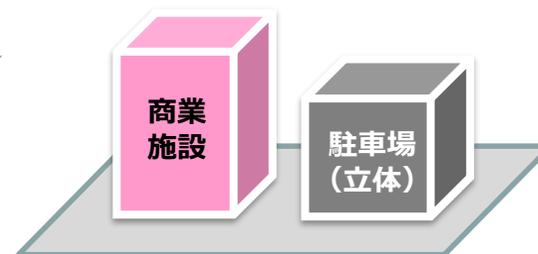
出典：「駐車場便覧2020」

施設との関係等による分類イメージ

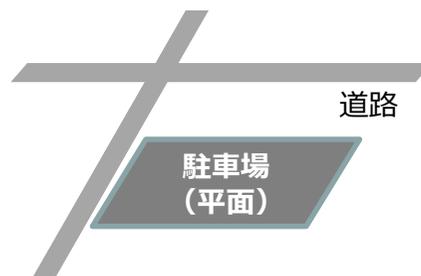
路外駐車場 (建築物)



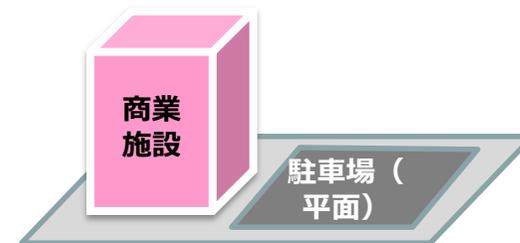
建築物に付随する駐車施設 (建築物)



路外駐車場 (建築物ではない)



建築物に付随する駐車施設 (建築物ではない)



建築敷地

駐車場に関する法体系について

○駐車場に適用される主な構造基準等は、概ね以下のとおりである。

	構造基準等の趣旨	内容	適用対象	
			平面	建築物
駐車場法	寄託された自動車の安全、道路交通との調整 (※一般公共の用に供されるものが対象)	・出入口の位置 ・車路の幅員等	○※ (※駐車のために供する面積500㎡以上の路外駐車場)	
		・車路・車室の高さ ・避難階段 ・防火区画 ・換気・照明・警報装置	—	○※ (※同上)
建築基準法	建築物の敷地、構造、設備、用途に関する安全性の観点からの最低の基準	・敷地 ・構造耐力 ・屋根 ・外壁・防火壁 ・耐火建築物 ・電気設備・避雷設備 ・昇降機 ・避難施設・消火設備 等	—	○
バリアフリー法 ※詳細は別記	高齢者・障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性・安全性の向上の促進	・車椅子利用者用駐車施設(幅、位置等) ・移動等円滑化経路(幅、勾配等) <設置基準等> ①建築物移動等円滑化基準 ②路外駐車場移動等円滑化基準 ③都市公園移動等円滑化基準 ④道路移動等円滑化基準	○ ①床面積2000㎡以上の特別特定建築物に附属する駐車場 ②駐車のために供する面積500㎡以上かつ有料の駐車場 ③特定公園施設の駐車場 ④特定道路に設けられる駐車場 等	○ ①床面積2000㎡以上の特別特定建築物である駐車場 ③特定公園施設の駐車場 ④特定道路に設けられる駐車場 等
大店立地法	大規模小売店舗の周辺の生活環境の保持 <届出>	・駐車場等の位置・収容台数 ・駐車場の自動車の出入口の数・位置 ・来客が駐車場を利用できる時間帯 等	○ (店舗面積が1,000㎡を超える小売店舗の駐車場)	

○バリアフリー法においては、一定規模以上の特別特定建築物等において、車椅子使用者用駐車施設の設置が義務付けられており、設置に関する基準はバリアフリー法に基づく政省令に定められているほか、車椅子使用者用駐車施設等の整備に関する指針が各施設ごとのガイドライン等において示されている。

	バリアフリー法	関連ガイドライン等
建築物	<ul style="list-style-type: none"> 建築物移動等円滑化基準 [平成30年10月改正] (高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令) 建築物移動等円滑化誘導基準 [令和元年6月改正] (高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準を定める省令) 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、障害者等の円滑な移動に配慮した建築設計標準 [令和3年3月改正]
路外駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 路外駐車場移動等円滑化基準 [平成18年12月制定] (移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令) 	—
都市公園	<ul style="list-style-type: none"> 都市公園移動等円滑化基準 [平成24年4月改正] (移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令) 	<ul style="list-style-type: none"> 都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン [平成24年3月改訂]
道路	<ul style="list-style-type: none"> 道路移動等円滑化基準 [平成24年4月改正] (移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令) 	<ul style="list-style-type: none"> 道路の移動等円滑化整備ガイドライン [平成23年8月第3版]

■業界団体における取組

○公益社団法人立体駐車場工業会では、機械式駐車場技術基準により、車いす使用者対応駐車設備についての審査、適合証明を行っている。

車いす使用者対応駐車設備

取扱者(運転者)が車いす使用者である
駐車設備の特別要求事項を審査・証明

- ・通路幅 : 500mm ⇨ 900mm
- ・操作盤高さ: フロアーレベル + 1000mm

注: 同乗者が車いすの場合には前庭での降車



車いす使用者対応
認定のマーク



- 都市再生特別措置法に基づく駐車場法の特例措置の適用により、路外駐車場の配置の適正化や附置義務駐車施設の集約化等を図ることが可能。

■ 駐車場法の特例制度を活用する際の留意点

【標準駐車場条例の改正に関する技術的助言(R2.9)(抜粋)】

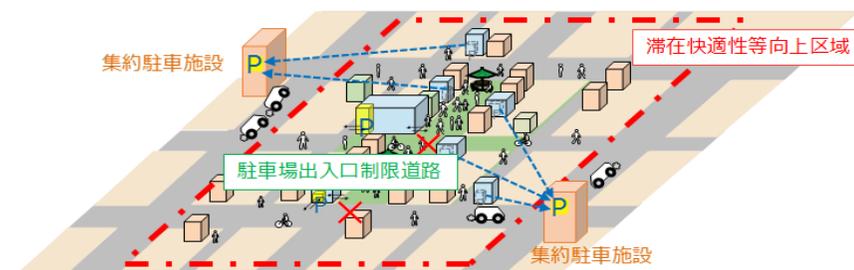
4(2) 移動制約者の駐車施設の取扱い

- 「居心地のよく歩きたくなる」まちなかの創出のためには、高齢者、障害者等の移動制約者にとっても安全かつ快適に移動できる空間を形成することが重要である。
- 移動制約者用の駐車施設を集約駐車施設に集約すると、目的地への離隔を生じることによって、移動制約者の利便性が低下するおそれがある一方、集約によって自動車と歩行者の交錯が減り、歩行環境が大幅に向上する等の効果も考えられる。
- 集約の可否を検討する際には、移動制約者の利便性に最大限配慮することが必要であることから、集約駐車施設から附置義務対象建築物への経路が移動制約者にとって円滑に移動できる経路であるかについて、地域の移動制約者の意見等も踏まえた検討を行うことが望ましい。

■ 改正都市再生特別措置法に基づく特例措置

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域【滞在快適性等向上区域】において、

- 路外駐車場の配置の適正化：
条例で定める一定規模以上の路外駐車場を設置する際の事前届出制度の導入。
- にぎわいの中心となる道路における出入口の設置制限：
市町村が指定した道路への駐車場の出入口の設置を制限(やむを得ない場合として条例で定める場合を除く)。
- 附置義務駐車施設の集約化：
附置義務条例により、集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務づけることが可能。



図：滞在快適性等向上区域のイメージ

駐車場バリアフリー化の支援 等

- 社会資本総合交付金(都市・地域交通戦略推進事業)により、バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想の区域等において、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が可能。※H30より要綱において明確化
- 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)



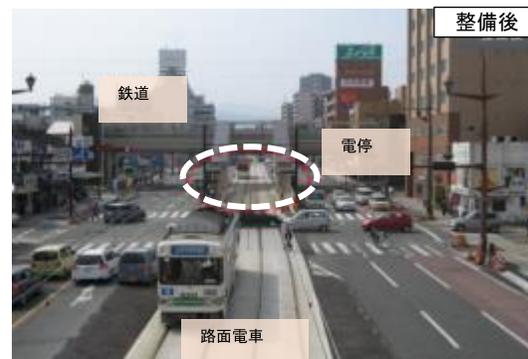
(ユニバーサルデザイン対応駐車場を整備)



(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)

6. その他

- 自動運転技術の進展は都市に対して正負両面の側面があると考えられ、移動の概念や都市構造等に影響を及ぼす可能性がある。
- 今後、自動運転技術が進展し、自動運転が普及していくことを見据え、都市における自動運転の活用方策の検討や、適切に対応できる環境づくりの推進が必要である。



○技術開発の動向を踏まえつつ、自動運転技術の普及が都市に対して与える影響を抽出・整理し、自動運転技術を活用するために、以下の二つの観点から検討を行う。

①自動運転技術の都市への影響可能性の抽出・整理と対応についての検討

- 都市施策との関係について
- 都市交通との関係について
- 交通施設との関係について

検討会

座長：森本教授
(早稲田大学)

- ・自動運転の都市施策・都市交通・交通施設への影響可能性の抽出・整理
- ・課題整理と対応方針のロードマップの整理
- ・自動運転を活用した施策推進方策の検討

②今後の都市交通に関する課題を踏まえた自動運転技術の活用についての検討

- ニュータウンにおける高齢者の移動の円滑化
- 公共交通（基幹的なバス、BRT等）や端末交通等におけるサービス向上

分科会

・ニュータウン分科会

座長：森本教授
(早稲田大学)

・基幹的なバス分科会

座長：森川教授
(名古屋大学)

- ・ニュータウン・基幹的なバスの課題の整理
- ・課題解決に向けた自動運転の活用方策の検討
- ・実証実験の実施に向けた検討

■ 都市の回遊不足、高齢者やラストワンマイルの移動手段不足といった人の移動に関する課題に加え、増加する宅配需要など、物流関係の課題も存在。また、その他都市課題に対しても自動運転技術の活用による解決の取組が期待される。

都市の回遊性の不足

歩くと遠いまちなかでの移動手段不足



高齢者の移動手段不足

今後増加する高齢者の移動手段の不足、
高齢者ドライバーによる事故の増加



自然災害の増加

気候変動に伴う集中豪雨等による
災害リスク



https://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/chiba_index030.html

ラストワンマイル の移動手段不足

既存交通から地区内施設への乗換
不足、段差、勾配移動の負荷



増加する宅配需要

増加する配達車両による
交通安全性低下の懸念



<https://signal.diamond.jp/articles/-/611>

労働力不足

ドライバーの不足や高齢化



<https://bestcarweb.jp/news/280467?prd=3>

子供や高齢者等の見守り

子供や高齢者の行先、居場所が
わかることによる安心感の確保



https://www.city.kakogawa.lg.jp/material/files/group/7/flyer_back.pdf

自動車盗難等防止行動計画

- 「国際組織犯罪等対策に係る今後の取り組みについて」（平成13年8月29日国際組織犯罪等対策推進本部決定）に基づき、自動車の盗難及び盗難自動車の不正輸出を防止するための総合的な対策について検討するため、「自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチーム」が設置され、自動車盗難等防止行動計画が取りまとめられた。
- 自動車盗難等防止行動計画は、2002年1月から2006年12月までの5年間の取組として策定。情勢に応じて行動計画の改定を行っており、2022年12月まで取組の延長を決定。

1 自動車盗難防止対策

2 自動車盗難事件に対する取締り

3 盗難自動車の不正輸出防止対策

4 海外における盗難自動車の被害回復支援



1 自動車盗難防止対策

（6）駐車場等における対策についての防犯指導及び広報啓発【継続】

駐車場における防犯対策についてのパンフレットを制作し、自動車盗難防止に対する対策方法や防犯機器などを広報啓発。

自動車盗難等防止行動計画

■「自動車盗難防止キャンペーン」において、ポスター掲出、啓発チラシの配布、インターネット等を活用した広報活動により、自動車ユーザーに対し、自動車盗難の注意喚起、盗難防止対策の理解促進、必要性を訴求。

第21次キャンペーンポスター
 (2021年10月7日～
 2021年10月20日)



「盗難だけは笑えねえ。」なのに笑える啓発動画
 “自動車盗難防止対策の嘯” 林家けい太

YouTubeで
 笑えねえ第一集
 を配信中!

「盗難だけは笑えねえ。」の啓発動画

複数の盗難防止対策で、大切な愛車を守りまじょう。

イモビライザーの装着  乗車キーを手に、車のロックを解除。この時一瞬だけエンジンが止まります。	車を離れる際のドアロック  短時間でも車を離れるときは必ず鍵を持って、ドアロックを習慣にしましょう。	盗難防止機器の活用  パーセントドナルロック、センサー式警報装置、GPS追跡装置、電気盗難キーレスなどを活用。
貴重品の置きっ放し厳禁  貴重品の車内放置は危険。車内に置かず、車から離れる際は必ず持ち出しましょう。	自動車部品にも盗難防止対策  アンバープレートやタイヤホイール等の部品も盗難防止グッズでしっかり対策しましょう。	安全な駐車場選び  自動車盗難の大半は、駐車場で発生。夜間でも明るく防犯設備の充実した場所を選びましょう。

詳しくは、「STOP THE 自動車盗難」のウェブサイトへ、<http://www.car-tounan-boushi.jp/> STOP THE 自動車盗難 検索

警察庁 財務省 経済産業省 国土交通省

「自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチーム」HP：
<https://www.car-tounan-boushi.jp/project-plan.html>