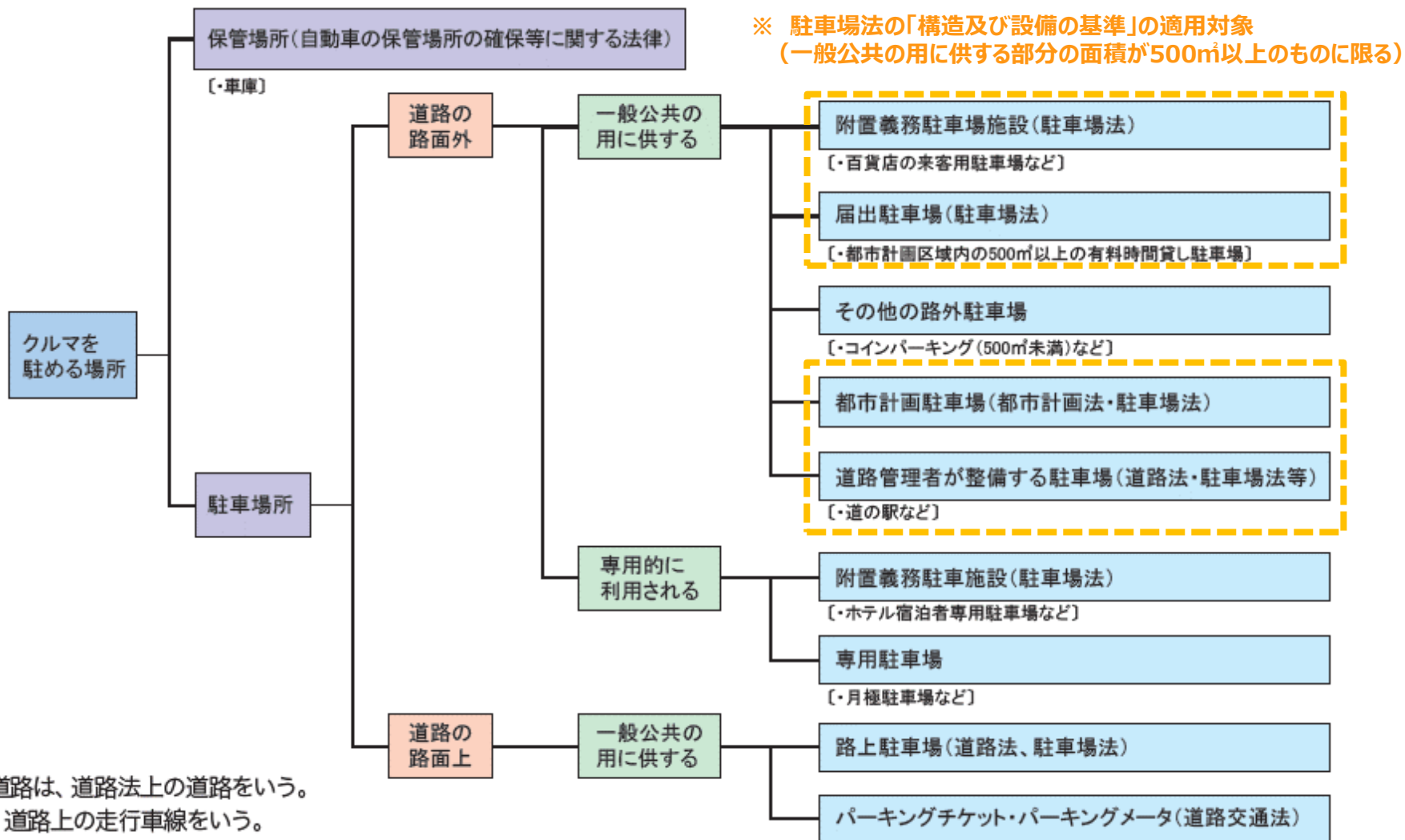


駐車対策の現状

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。



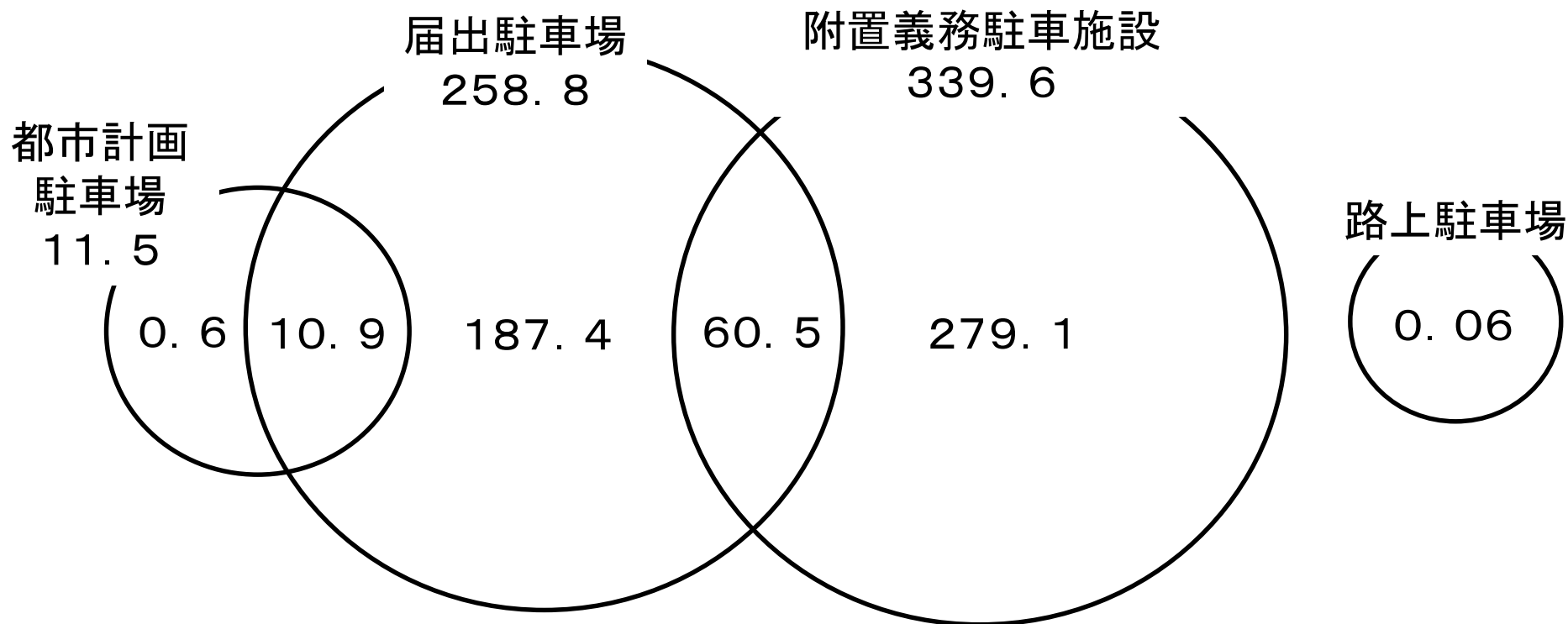
※ここでの道路は、道路法上の道路をいう。
 ※路面とは、道路上の走行車線をいう。
 ※駐車とは、道路交通法上の駐車をいう。

1. まちづくりと連携した駐車場施策
2. 駐車施設附置義務の弾力化
3. 荷さばき駐車対策
4. 自動二輪車駐車対策
5. 観光バス駐停車対策
6. 機械式駐車装置の安全対策
7. 路外駐車場のバリアフリー化

1. まちづくりと連携した駐車場施策

駐車場の整備状況(令和元年度末)

○ 駐車場総供用台数 538.6万台



※駐車面積500㎡未満の駐車場(コインパーキング等)や、特定の者が利用する駐車場(車庫等)等は原則として統計に含まれない。

○ 自動車保有台数 7817万台

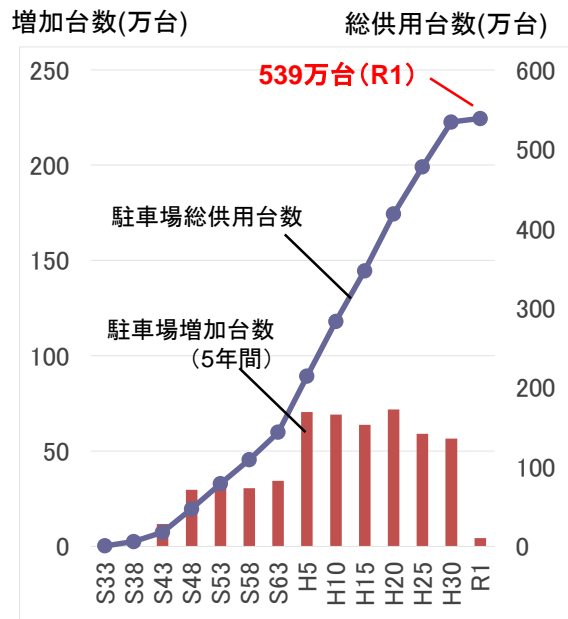
○ 自動車1万台当たりの駐車台数 689.0台

駐車場の整備状況

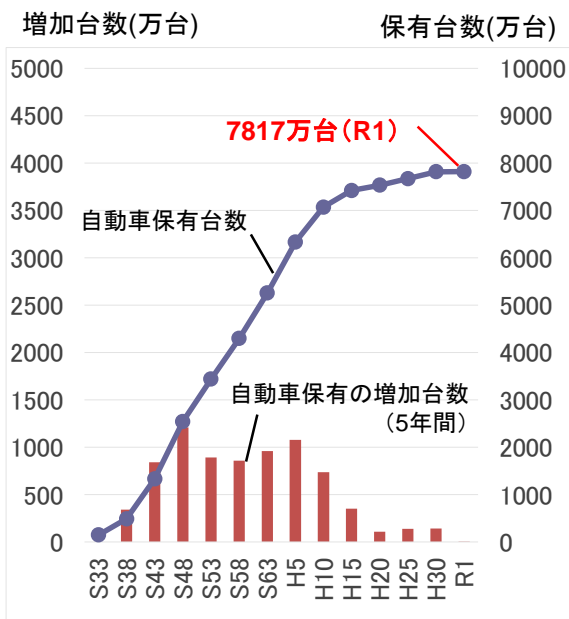
○駐車場の量的整備が進む一方、自動車保有台数は近年横ばいで推移。

■ 駐車場台数と自動車保有台数の推移

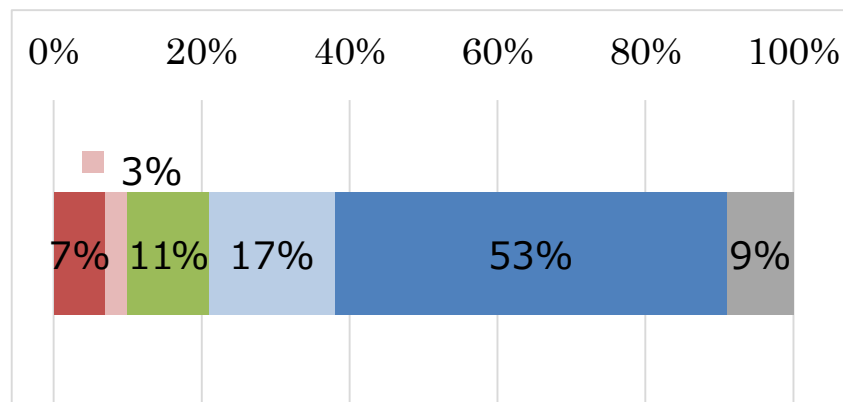
駐車場台数の推移



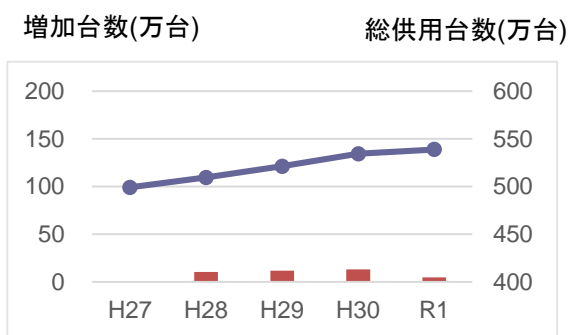
自動車保有台数の推移



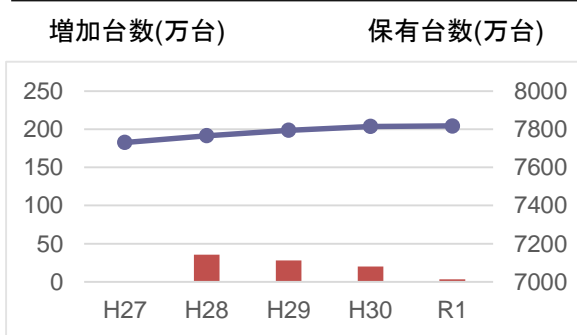
■ 駐車場の需給状況に関する地方公共団体アンケート (平成29年 国土交通省調べ)



【参考】 駐車場台数の推移 (直近5か年)



【参考】 自動車保有台数の推移 (直近5か年)



- ①全体的に需要>供給
- ②全体的に需要>供給だが、一部のエリアでは需要<供給
- ③需要>供給、需要<供給のエリアが混在
- ④全体的に需要<供給だが、一部のエリアでは需要>供給
- ⑤全体的に需要<供給
- 無回答

駐車場の増加による影響

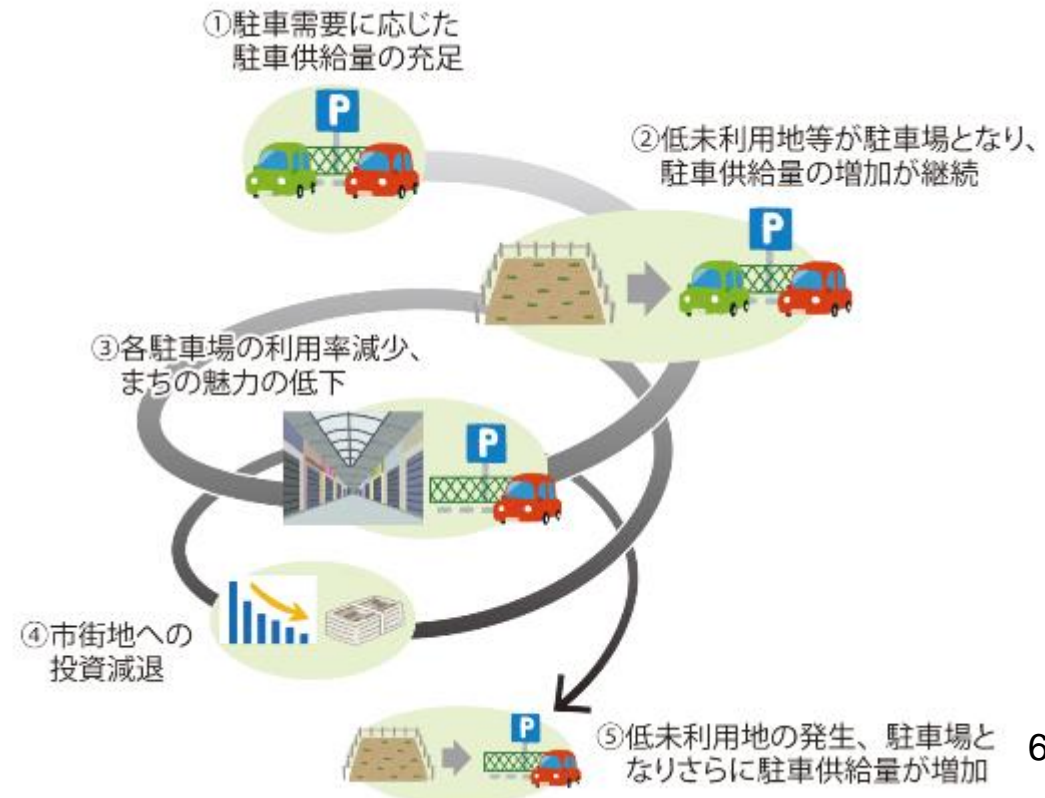
- 地方都市では、敷地を駐車場として活用することも多く、乱立することにより、駐車場が占める面積が大きくなっている例が見られる。
- 中心市街地の活力低下に伴う同地域への訪問動機・投資意欲減衰の結果、リスクが少なく比較的安定的な収益が期待できる駐車場への転用が進み、それがまちの魅力をさらに低下させるという負のスパイラルが発生していると考えられる。

■駅周辺に多くの駐車場が存在（S市）



【出典】国土地理院ウェブサイト

■負のスパイラルのイメージ



駐車場の散在による影響

- 駐車場の出入口付近では、歩道が分断され、自動車と歩行者との交錯による事故発生のリスクが高まる。
- 駐車場の存在が連続する街並み(景観)を分断する。

街並みの分断

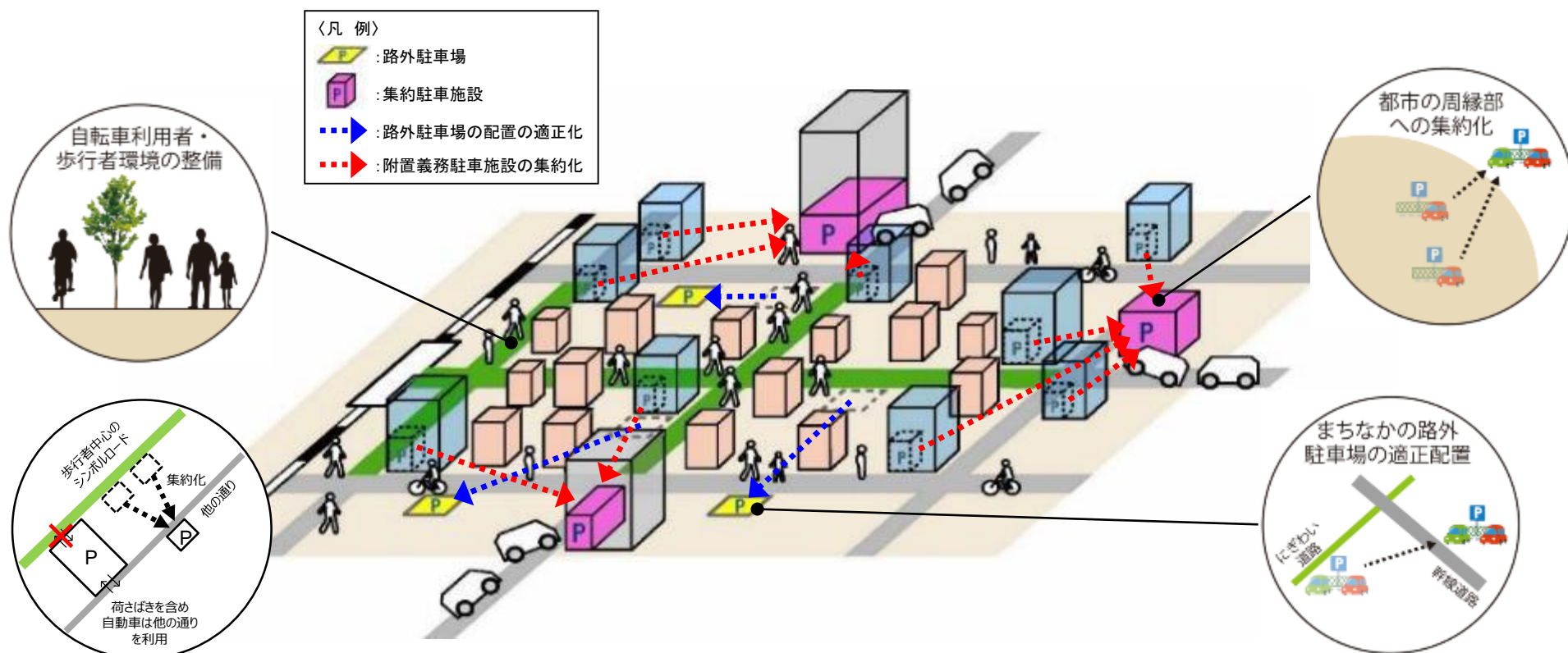


歩道の分断



まちなかの路外駐車場の適正配置、都市の周縁部への集約化
+
公共交通の利用環境の充実、自転車利用者・歩行者環境の整備

まちづくりと連携した駐車場施策により、歩行者中心の街路空間の構築、
街並みの連続性確保、賑わいや都市の魅力の創出を実現



駐車場の配置適正化による効果

人中心の歩行者空間形成



中央区 銀座中央通り
 (地域ルールにより隔地駐車場を確保し、にぎわいの連続性確保)

にぎわいや都市の魅力創出



新宿区 新宿駅東口周辺
 (地域ルールによる駐車場出入口設置規制)



町田市 原町田中央通り
 (中心商店街(歩行者天国区間)の外縁部に集約駐車施設を整備し、附置義務を受入れ)

まち並みの連続性確保(景観向上)



神戸市 旧居留地
 (景観形成地域による駐車場出入口設置規制)



横浜市 元町商店街
 (街づくり協定による駐車場出入口設置規制)

①基本編(H30. 7公表)

- まちづくりと駐車場の連携に焦点を当て、まちの将来像から、都市空間のあり方、そのために必要な駐車場の量、場所、配置のきめ細かなコントロール、さらには駐車場から新たな土地利用への転換といった、様々な側面からその基本的な考え方を整理し、とりまとめた。

各都市においてケーススタディ等を実施し、
駐車場施策の検討や分析のポイントとなる事項等について検討。

②実践編-調査・分析(H31. 3公表)

- 各地方公共団体等において駐車場施策等の検討を具体的かつ実践的に進める一助になるよう、まずは駐車需要の調査・分析方法等の具体的な取組方策から、公営駐車場の経営改善、駐車場の地域ルール等、駐車場施策の検討に取りかかる“初めの一步”に向けた多種多様な内容をとりまとめた。

① まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)

1. 駐車場施策に関する現状と課題

駐車場供用台数が伸びる中、自動車保有台数は鈍化する等、駐車場施策は転換期

- ・ 適切な駐車場の整備が必要な地域がなお存在する一方、過剰な供給が生ずる地域もあるなど、様々な現状。
- ・ 特に、公共交通機関のアクセスが優れる大都市等においては、**附置義務駐車場の利用率の低下**が見られる。
- ・ また、地方都市では、駐車場の過剰な供給が、まちの魅力の低下、市街地への投資減退を起こすという、「負のスパイラル」の懸念。

2. 駐車場施策の基本的考え方

- ・ **適正な需要に見合った、量的なコントロール**が必要。また、総量のみならず、**荷さばきや自動二輪車等、用途別の適正化**も重要。
- ・ 公共交通機関の利便性の向上等、駐車場の**需要の適正化**も重要。
- ・ 都市空間の魅力減退、市街地の空洞化等に対して、駐車場の**位置・配置など「質」的なコントロール**が重要。

量的、質的な観点から、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組むべき

3. 駐車場の量的供給の適正化

きめ細かく需給量を把握

将来の需給バランスを予測

駐車場の供給量を適正化

- **附置義務駐車場の原単位の見直し** <地区別、用途別等で原単位を見直し>
- **地域ルール**の策定 <地域の特性に応じた特別なルールの導入、駐車場の集約整備>
- **都市再生駐車施設配置計画制度等**を通じた附置義務駐車場の適正化

① まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)

4. まちづくりと連携した駐車場施策

1 目指すべき都市像

- 駐車場のあり方・施策の検討に際して、まず、自らの都市が目指すべき**将来の都市像を明確化**

2 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリア

- 来訪者が安心して快適に移動できるよう、**歩行者優先エリアを設定**し、歩行者中心の賑わいある街路空間を構築

3 街路ごとの「性格づけ」

- 歩行者中心の街路空間とする、トランジットモール化する等、それぞれの**街路ごとに「性格づけ」**

4 多角的な状況分析に基づく検討

- 土地利用、交通、社会経済動向のみならず、**民間活動等の実施状況など、様々なデータ**を取得し、分析

5 駐車場の配置の適正化

- 附置義務に係る「**地域ルール**」の活用
- **フリンジ駐車場**への集約化
- 様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の**立地誘導、出入口のコントロール**等

6 歩行者中心の街路空間の構築に向けた様々なアプローチ

- 行政が計画に基づき街路空間を構築、民間事業者の建築等を誘導する<計画論的アプローチ>とともに、近年、**民間による個別の自発的なイベント・まちづくり活動の積み重ね**により、街路空間のあり方を変えていく<民間主導アプローチ>の動きも。
- 地区レベルのスケールで民間と公共が議論し、地区のあり方(**地区ビジョン**)を**公共・民間が共有する仕組み**を導入

7 駐車場の有用性の検証

- 継続利用か、他用途へ転換か、**既存駐車場は検証**。
- 良質な駐車場ストックは有効活用しつつ課題対応
- 有用性が少ないものは、利用転換を誘導

8 駐車場の土地利用転換・利活用の促進

- **有用性が少ないと評価された駐車場**は、市街地における**貴重な空間として、まちの賑わい創出に活用**する等、土地利用転換を誘導

5. 駐車場の配置の適正化に資する仕組み

- 附置義務駐車場制度の緩和・隔地駐車場
- 立地・出入口コントロール
- 駐車場の再配置(リロケーション)
- 民間によるまちづくりの取り組みとの連携(社会実験ほかスタートアップへの支援) 等

6. 駐車場の多様なニーズへの対応

7. 荷さばき・自動二輪駐車場等への対応

② まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(実践編-調査・分析)

1. 需給状況の把握方法について

- 1-1 駐車目的把握の重要性
- 1-2 駐車目的を把握するための方法
- 1-3 駐車目的地側の重要性について
- 1-4 駐車需要の日変動に関する考え方について

- 駐車場の需要分析において、“**駐車目的**”を把握することが重要。
- 駐車目的を把握するための方法として、**PT調査**や**駐車場の入出庫データ**等を活用した様々な分析手法を紹介。

2. 供給量の適正化に向けて

- 2-1 大都市圏都心部における附置義務基準からの削減率の考え方
- 2-2 大店立地法で定められた台数との整合性について
- 2-3 地域ルール等の検討・運用における具体的な検討の進め方・プロセス
- 2-4 地域ルール等の検討・運用における関係者の取扱いについて

- 公共交通が発達した都心部のエリアでは、駐車場の余剰が発生。
- こうしたエリアにおいては、**地域ルールを活用する等、地域特性に応じた附置義務の適正化**を図ることが望ましい。

3. 需要量の適正化に向けて

- 3-1 駐車料金による誘導の考え方について
- 3-2 駐車需要の誘導のための留意点について

- 利用する駐車場を選択する際には、**目的地までの距離や駐車時間**による影響が大きい。
- 駐車需要を誘導するためには、**駐車料金による誘導以外にもモビリティ・マネジメント等**を活用し、駐車目的に即した対応を行うことが望ましい。

4. まちづくりと連携した駐車場施策に向けて

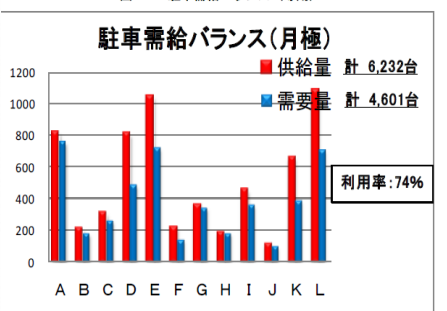
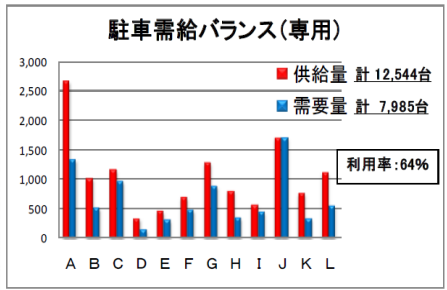
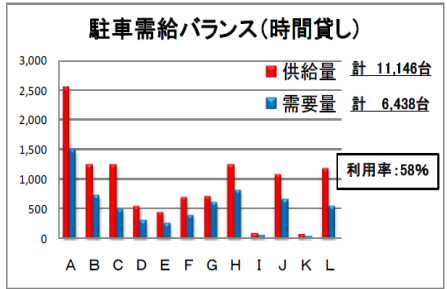
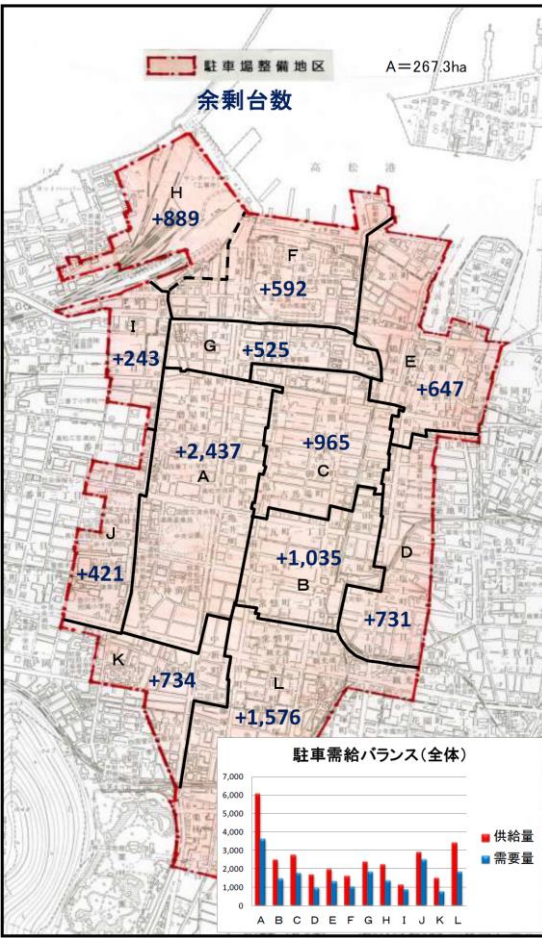
- 4-1 公営駐車場等の経営について
- 4-2 まちのにぎわいづくりと併せた駐車場経営について

- 経営状況が悪化している公営駐車場においては、**IT技術等**を活用した**運営の効率化や弾力的な料金制度の導入**等の改善方策が有効。
- また、**まちなかの賑わい創出を目的とした各種イベント**を活用する等、駐車場の利用増加に向けた施策も有効。

■小規模建築物の附置義務廃止、隔地距離の緩和等を行った事例（高松市）

高松市建築物における駐車施設の附置等に関する条例 最終改正：平成24年4月1日

○駐車場の需給状況調査



調査時点：9月上旬平日ピーク時（10～14時）

○改正の概要

対象地区：駐車場整備地区

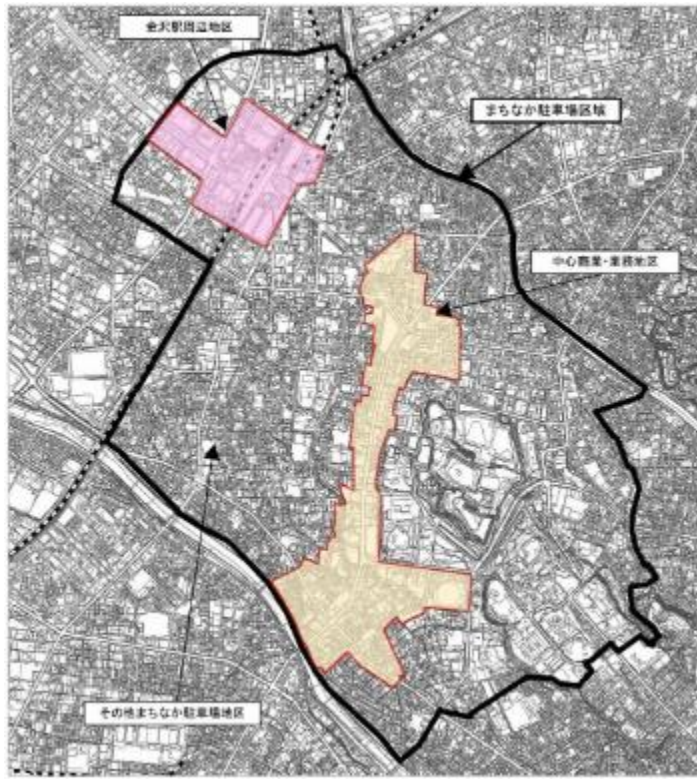
改正前	駐車場整備地区		隔地基準
建築物の規模	特定部分の床面積と非特定部分の床面に2分の1を乗して得た面積との合計の面積が1,000㎡を超えるもの		200m
用途	特定部分	非特定部分	
原単位	150㎡に1台	400㎡に1台	

改正後	駐車場整備地区		隔地基準
建築物の規模	<u>2,000㎡を超えるもの</u>	<u>3,000㎡を超えるもの</u>	<u>300m</u>
用途	特定部分	非特定部分	
原単位	<u>600㎡に1台</u>	<u>800㎡に1台</u>	

■小規模駐車場の設置届出、通りに面する駐車場の出入口設置制限を実施した事例（金沢市）

○金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例の概要

- ・まちなか駐車場区域(下図)における駐車場の新設等について、市長への事前届出を義務付け。
- ・対象は駐車面積50㎡以上の駐車場(※時間貸駐車場に限定せず、月極駐車場や車庫等も対象)
- ・まちなか駐車場設置基準に適合しないときは、指導・助言



まちなか駐車場設置基準地区区分図

＜まちなか駐車場設置基準の例＞

- (共通)
 - ・駐車場の出入りが前面道路の渋滞を引き起こさないこと
 - ・歩行者の安全性を阻害しないこと
- (中心商業・業務地域)
 - ・店舗の連続性が確保されること
 - ・原則として都心軸からの出入りを行わないこと
- (金沢駅周辺地区)
 - ・駐車場に出入りする自動車歩行者の回遊導線を阻害しないこと
 - ・立体化・集約化等により土地が有効に利用されること

利用者	一般公共の用に供する駐車場 (不特定の者が利用)	その他の駐車場 (特定の者が利用)
大規模 (500㎡以上)	時間貸駐車場 等 (ショッピングセンター、 公共駐車場等)	マンション駐車場 月極駐車場 等
小規模 (500㎡未満)	時間貸駐車場 (コインパーキング等) 来客用駐車場 等	車庫、社員用駐車場 等

50㎡未満

駐車場の適用範囲＝
届出駐車場の適用範囲

都市再生特別措置法の適用範囲＝
立地適正化計画に記載された駐車場配置適正化
区域内の条例で定める規模以上の駐車場

金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例の適用範囲＝
50㎡以上、住宅の居住者の利用の駐車場除く

○附置義務条例との関係

・まちなか駐車場区域においては、市長と公共交通利用促進協定(施設利用者のマイカー通勤の禁止、専用バスによる送迎等)を締結することにより、附置義務台数を緩和。

駐車場の有用性検証・土地利用転換

- 既存の駐車場については、その役割の見直しと有用性の検証を行う必要がある。
⇒優良な駐車場ストックは有効活用しつつ課題対応。有用性が少ないものは利用転換を誘導。
- 将来的なにぎわい創出にあたっては、土地利用政策と一体的に、地域全体の駐車場配置を踏まえて取り組むことが重要。

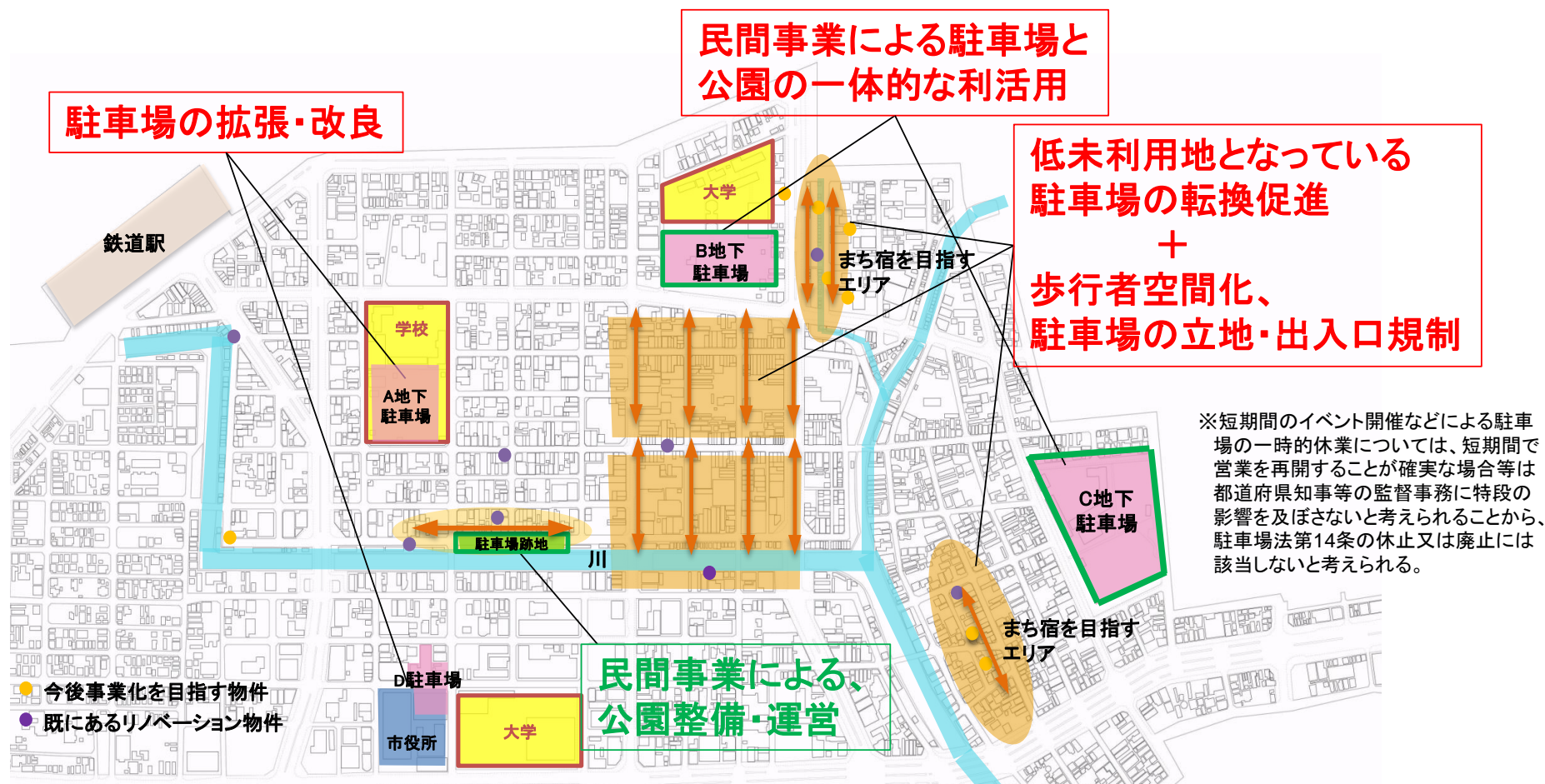


図 民間駐車場も含めた土地利用転換の具体的なイメージ

駐車場の転用及び配置適正化の事例（福井市）

- 福井市のJR福井駅前であり、空き店舗も目立っていた新栄商店街において、民間のコインパーキングを「新栄テラス」として広場化する取組が実施されている。
- 市が近くの市有地をコインパーキングの代替地として用意し、等価で貸借し、新栄商店街振興組合が市から広場を無償で借りて管理運営している。
- 周辺の出店が増えたり、イメージが向上するなどまちの賑わいに寄与している。

新栄テラス

整備前



整備後



新栄テラスでのイベント



【地図】 国土地理院HP

■ 駐車場法施行令の一部を改正する政令（平成30年政令第354号）

○施行令第7条第2号に基づく国土交通大臣の認定によって路外駐車場の出入口を設置することができる場所として①～④を追加（現行は、交差点から5m以内、トンネル、橋が対象。）。

- ①道路の曲がり角から5m以内（道路交通法第44条第2号に掲げる部分）
- ②安全地帯の左側及びそこから10m以内（道路交通法第44条第4号に掲げる部分）
- ③路面電車の停留場の標示柱等から10m以内（道路交通法第44条第5号に掲げる部分）
- ④幅員6m未満の道路（令第7条第1項第1号ホに掲げる部分）

→まちづくり等の観点から、地域の土地利用や交通状況に応じて柔軟に路外駐車場の出入口を設置することが可能に。

※詳細については、国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000047.html)をご覧ください。

■ 駐車場法施規則の一部を改正する省令（平成30年国土交通省令第91号）

- 路外駐車場の管理規程に定める駐車料金の額を「確定額」から「上限額」に変更。
- 管理規程の雛形である駐車場管理規程例も合わせて改正。

→上限額以下の範囲内で駐車料金を変更する場合には、管理規程の変更及びその届出が不要。
→利用者ニーズに応じた弾力的な料金設定が可能に。

※詳細については、国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000023.html)をご覧ください。

Walkable

歩きたくなる

Eye level

まちに開かれた1階

Diversity

多様な人の多様な用途、使い方

Open

開かれた空間が心地よい

居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたいくなる、歩きたくなる。

多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。

歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たいくなる、留まりたいくなる。

1階
(店舗やオフィス等)

1階
(店舗やオフィス等)

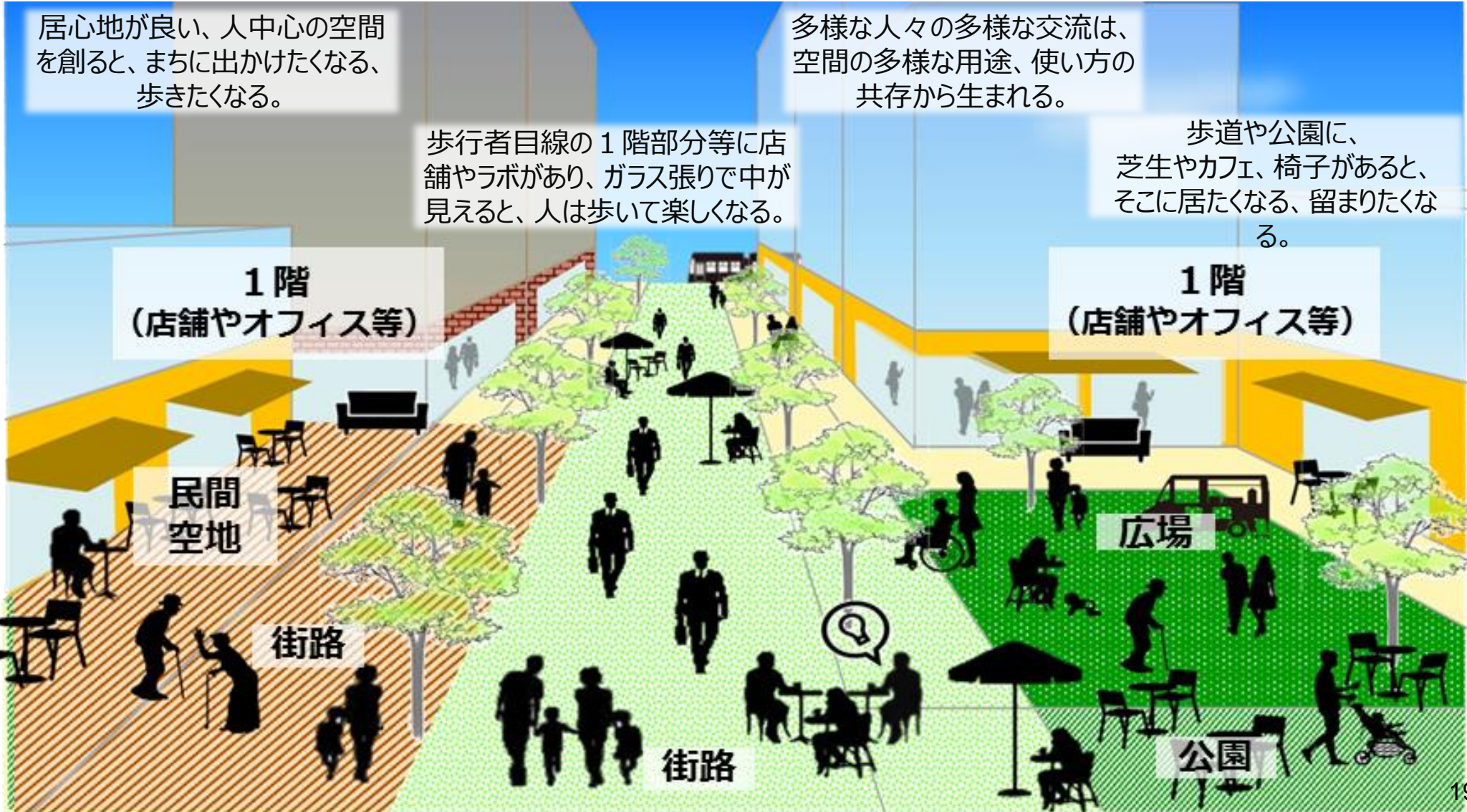
民間
空地

街路

街路

広場

公園



- 官民のパブリック空間 (街路、公園、広場、民間空地等) をウォークブルな人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成
- これにより、多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上が内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつける好循環が確立された都市を構築

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進
 ※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



居心地が良く歩きたくなるまちなか (イメージ)

Walkable

歩きたくなる

居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたいくなる、歩きたくなる。

Eye level

まちに開かれた1階

歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。

Diversity

多様な人の多様な用途、使い方

多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

Open

開かれた空間が心地良い

歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

都市構造の改変等

- 都市構造の改変 (通過交通をまちなか外へ誘導するための外周街路整備等)
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備 (人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等) 等

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティを可視化
 民間敷地の一部を広場化 (宮崎県日南市)



駅前のトランジットモール化と広場創出 (兵庫県姫路市)



道路を占用了した夜間オープンカフェ (福岡県北九州市)

2つの開発の調整により
 一体整備された神社と森 (東京都中央区)



公園を芝生や民間カフェ設置で再生 (東京都豊島区)

「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

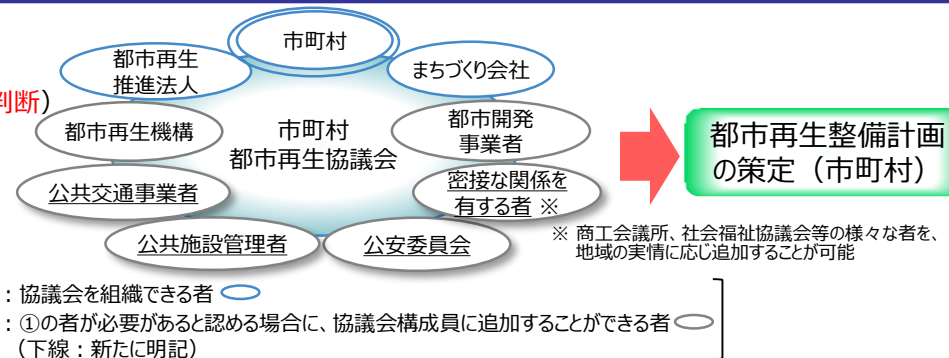
・市町村都市再生協議会*の構成員として、官民の多様な関係者を追加することを可能に*
 (まちづくりの主体である市町村等が、地域の実情に応じ、どのような者を構成員として追加するかを判断)

* 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



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）

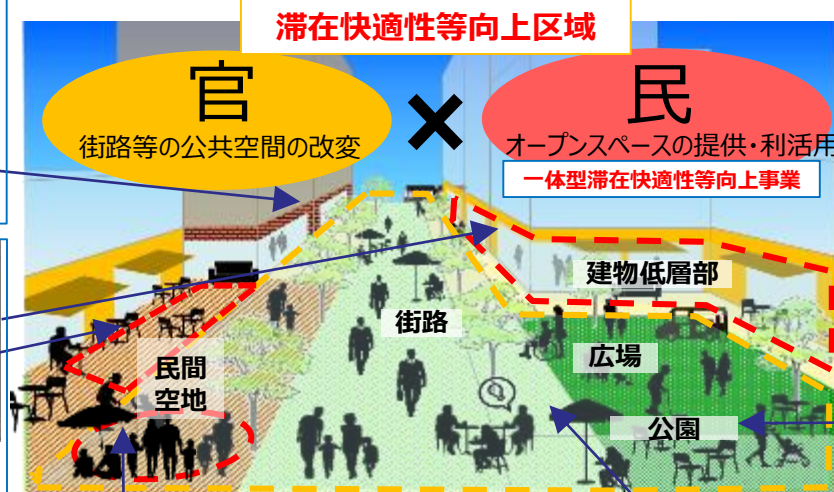


[予算] 交付金等による支援

・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)



[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）



・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・公園の占有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。

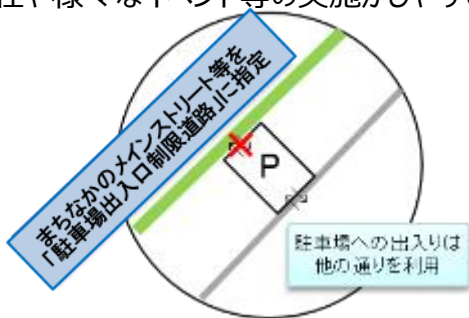
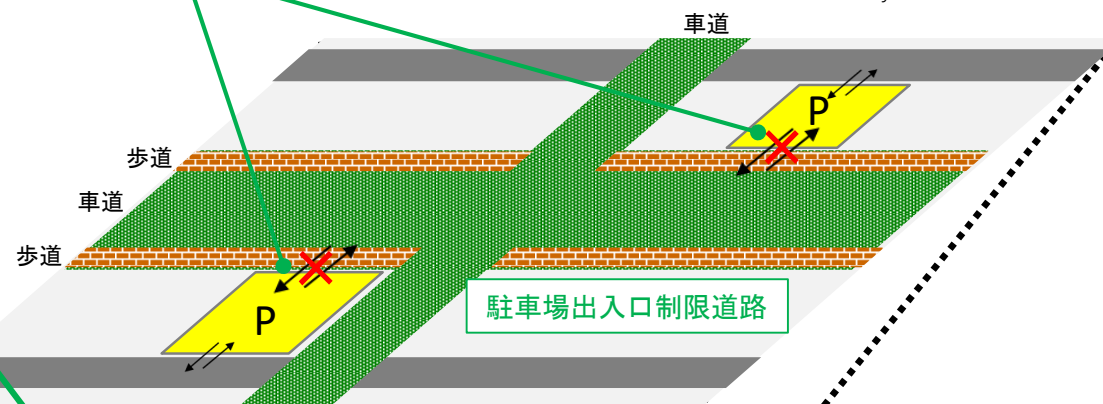


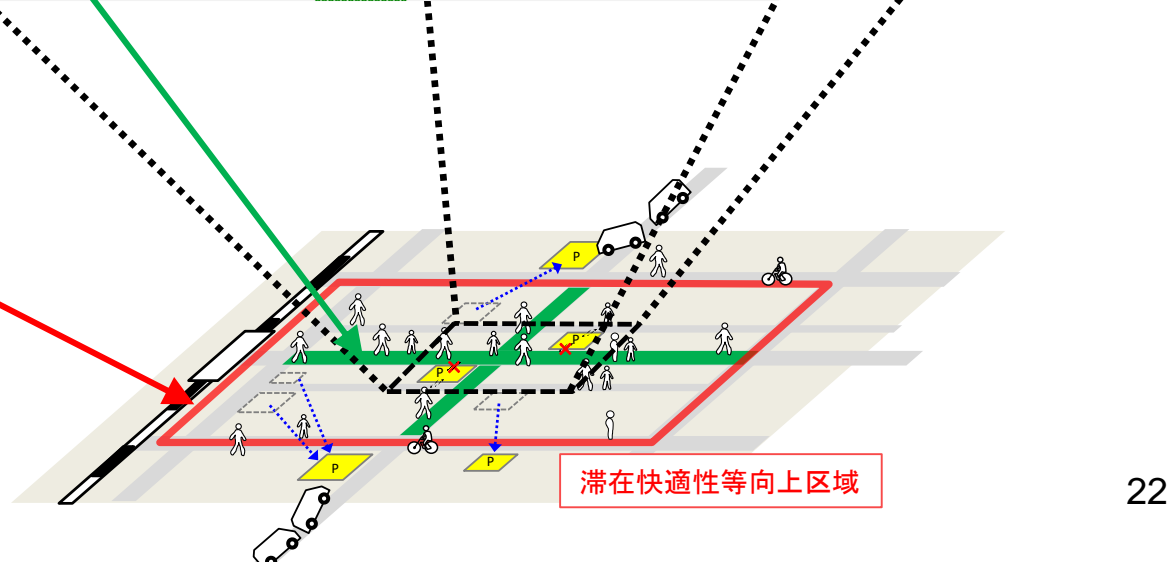
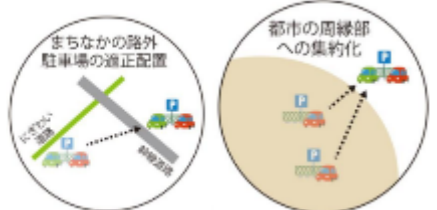
Photo by Norihito Yamauchi



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。



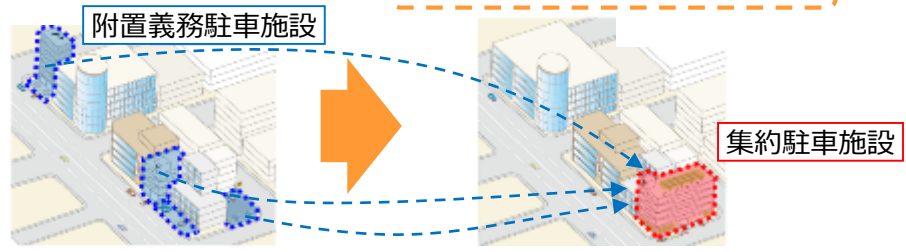
駐車場出入口の設置制限等-附置義務駐車施設-

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。

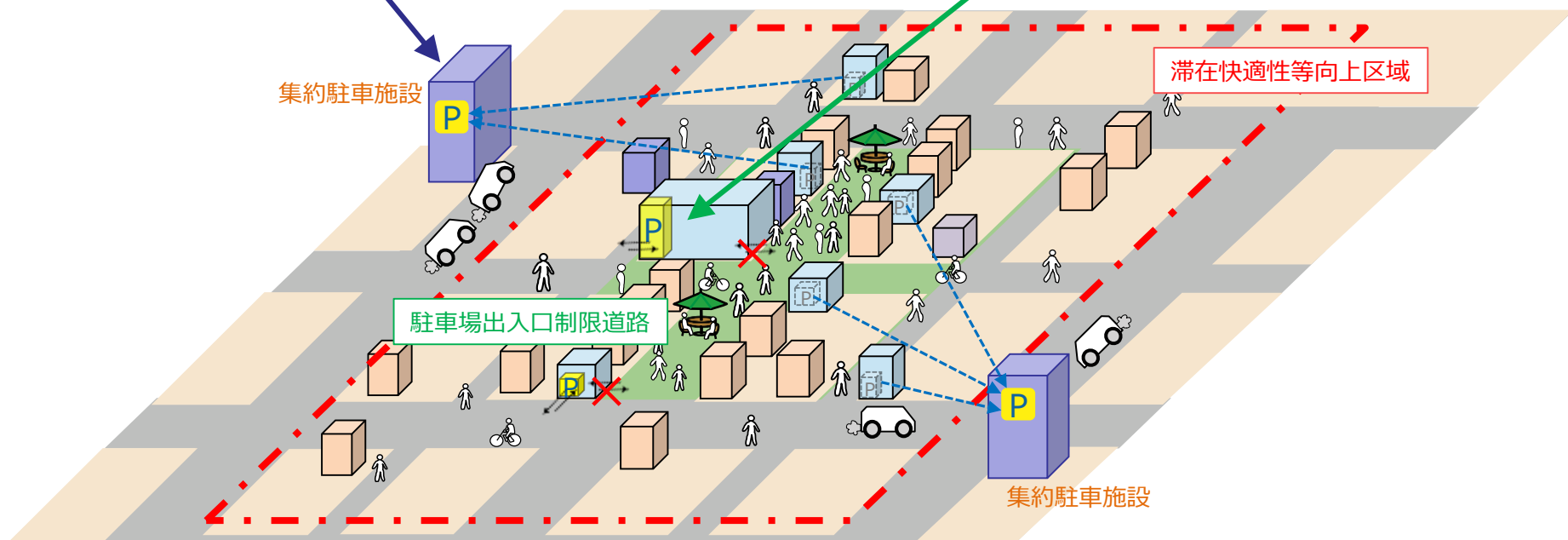
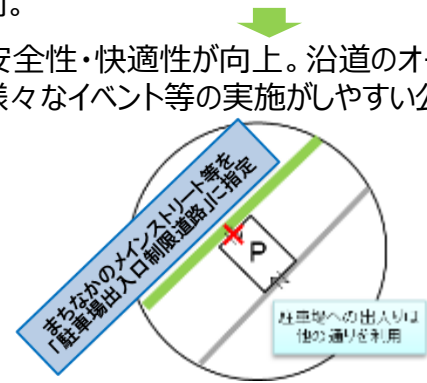
駐車場法（現行）
 条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

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。



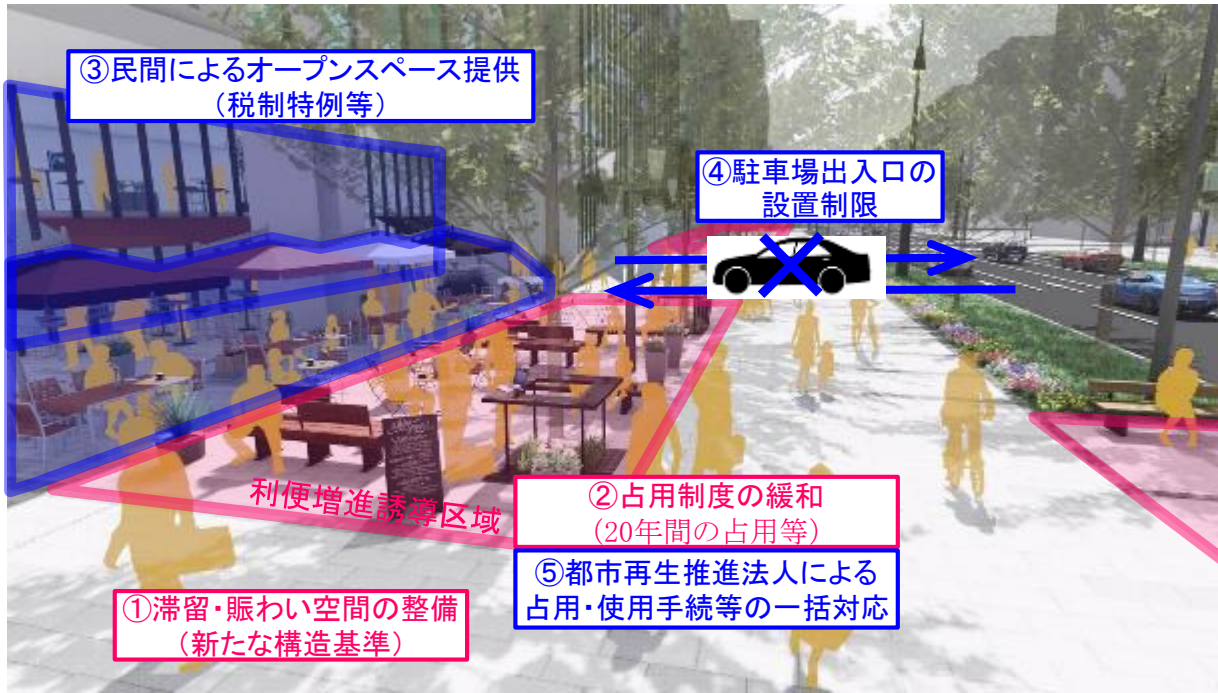
○ 歩行者利便増進道路（改正道路法）と滞在快適性等向上区域（改正都市再生特別措置法）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進

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

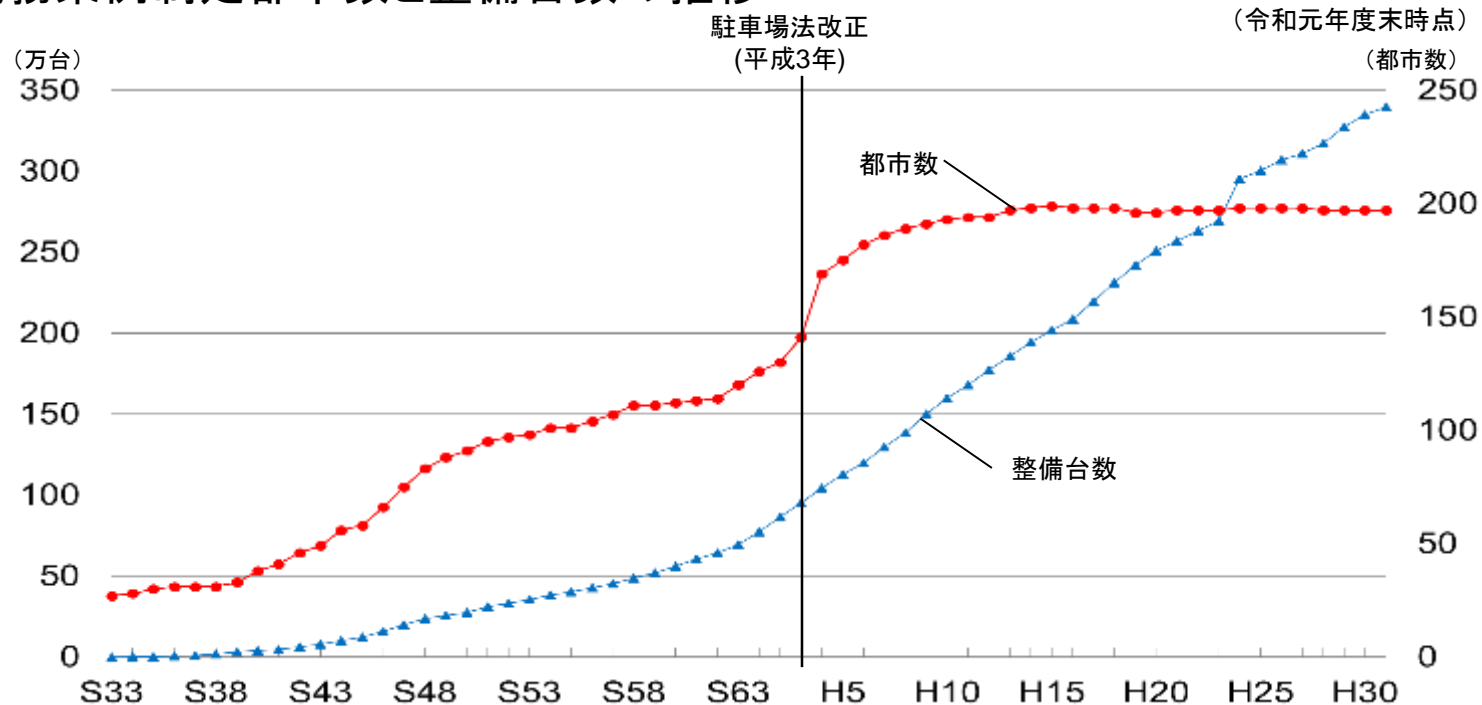
↓
附置義務駐車施設
(条例で定める一定規模以上の建築物に設置が義務付けられる駐車施設)

- 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

○附置義務条例制定都市数と整備台数の推移



《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) R2.3時点

平成18年

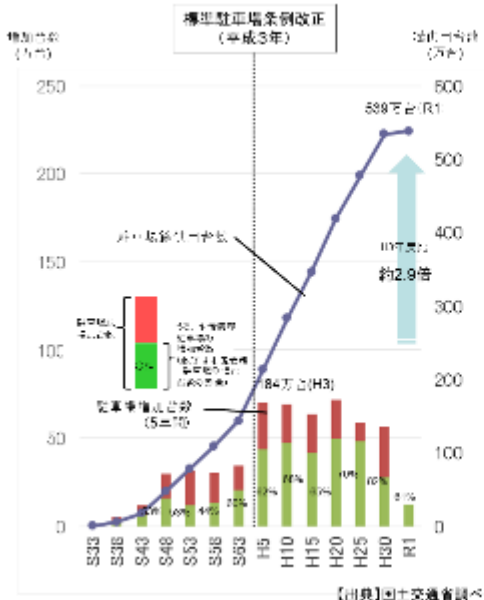
- ・自動二輪車駐車施設に係る規定を追加 (10都市において規定を整備) R2.3時点

大都市における附置義務駐車場について

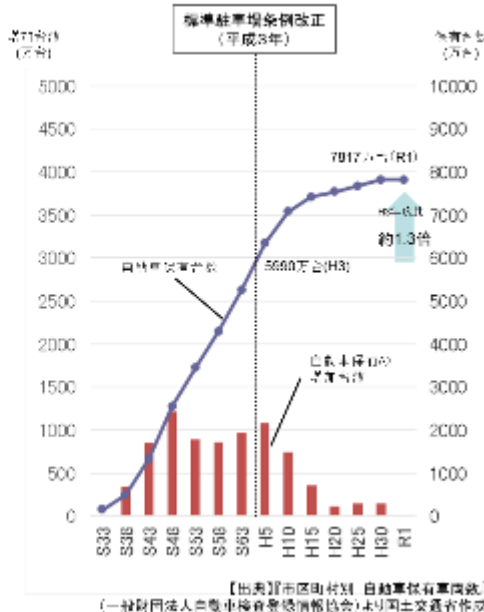
- 全国において、過去約25年間で、駐車場台数は約2.9倍増加している一方で、自動車保有台数は約1.3倍にとどまっている。(令和元年度末現在)
- 特に、東京23区においては、過去10年間で、駐車場台数は約1.24倍増加している一方で、自動車保有台数は約0.93倍と減少している。(令和元年度末現在)
- 駐車場の附置義務により、都心部に駐車場が過剰に整備されることで、社会的損失が発生。

全国

駐車場の推移

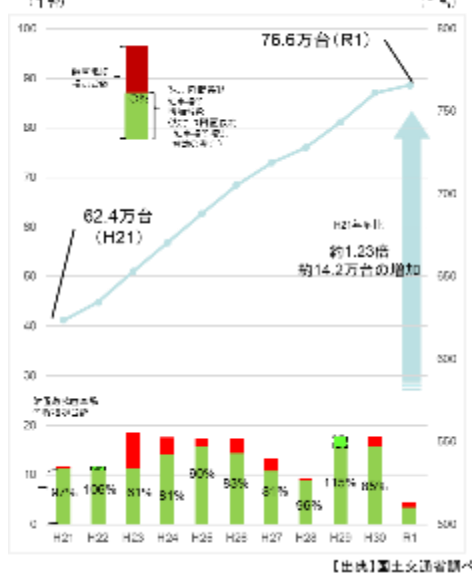


自動車保有台数の推移

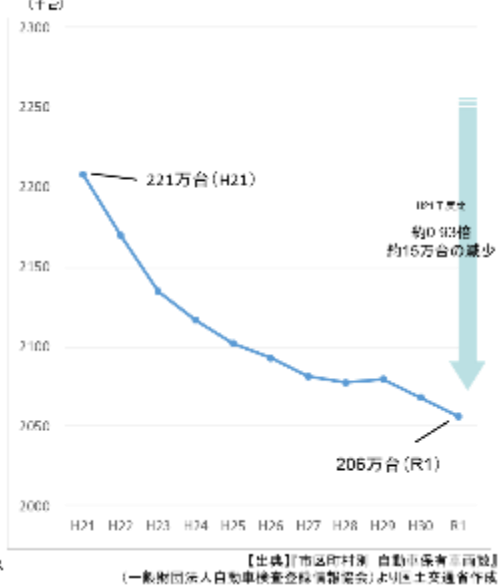


東京23区

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)

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

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」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

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㎡	—	—

(小数点以下は切り上げ)

(2)地区の駐車需要に応じた算定基準の設定

「エネサイト」よこはま22駐車場整備フェーズ1の対象区域 (約123 ha)

用途	条例により定められた基準	市長が別に定める基準
百貨店その他の店舗	200㎡	300㎡
事務所	250㎡	300㎡
倉庫	250㎡	300㎡

「みなとみらい21」第2期開発区域の協議区域 (約130 ha)

用途	条例により定められた基準	市長が別に定める基準
事務所	250㎡	400㎡

公共交通利用促進策による附置義務台数の緩和

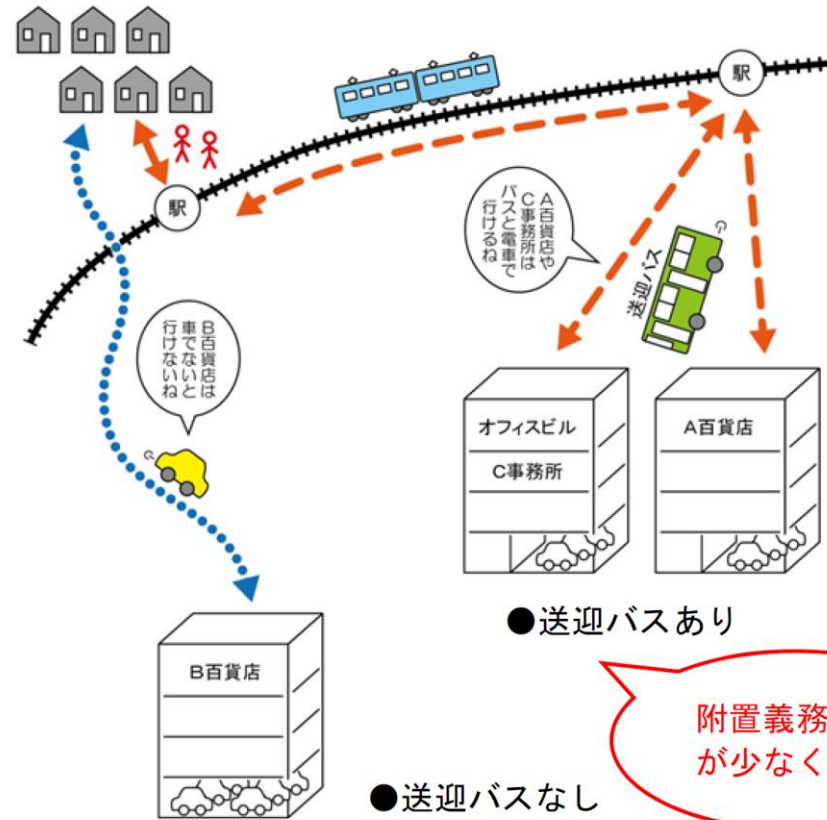
■ 神戸市（平成27年12月施行）

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

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、増築等を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

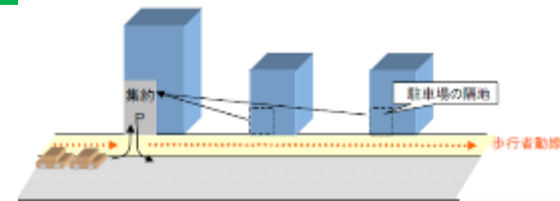
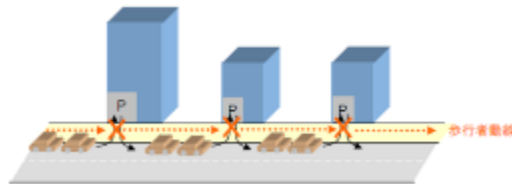


駐車場法の特例措置

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>



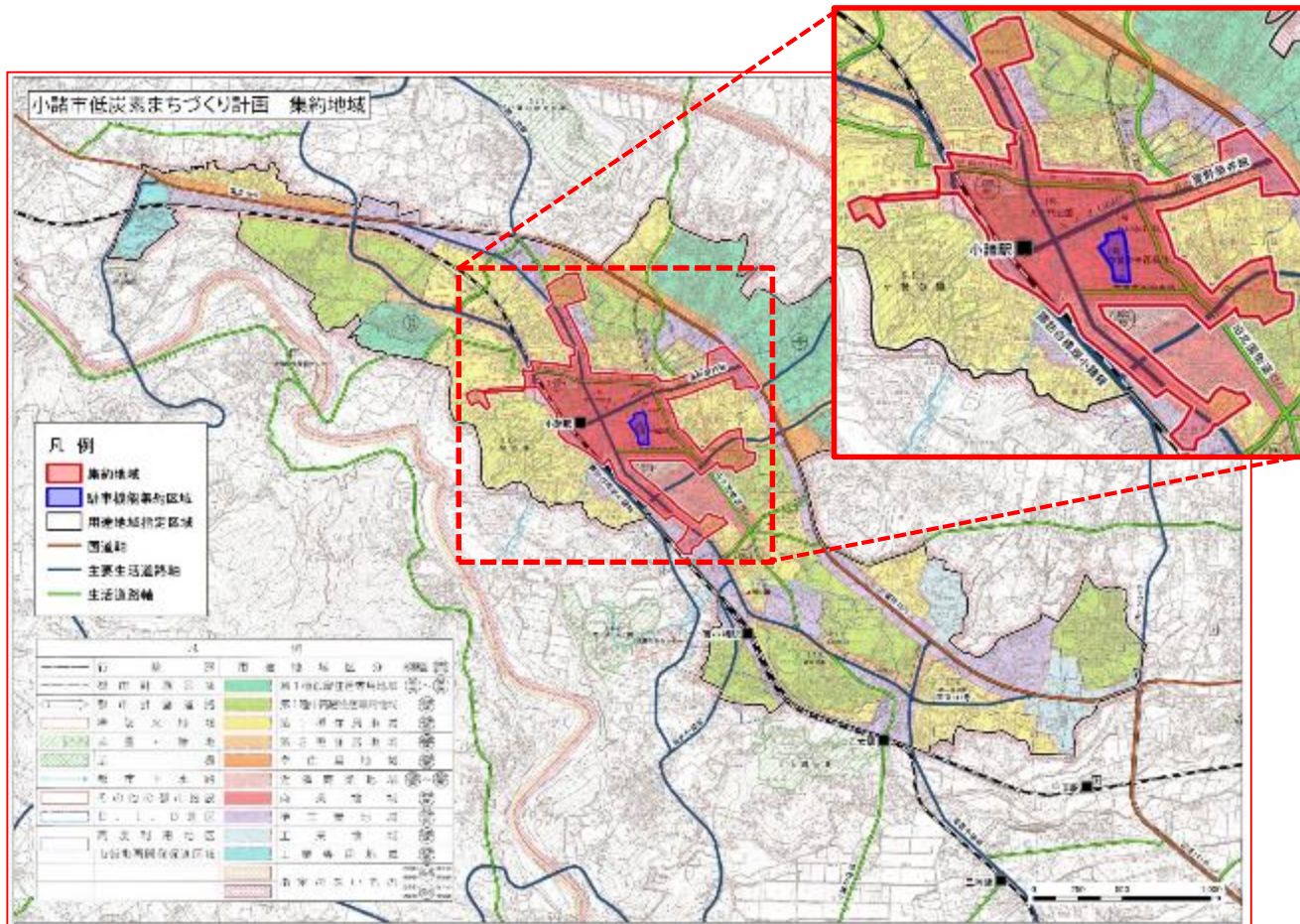
駐車施設が各建築物に設けられ、非効率な自動車交通が発生

- ・ 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

- 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。



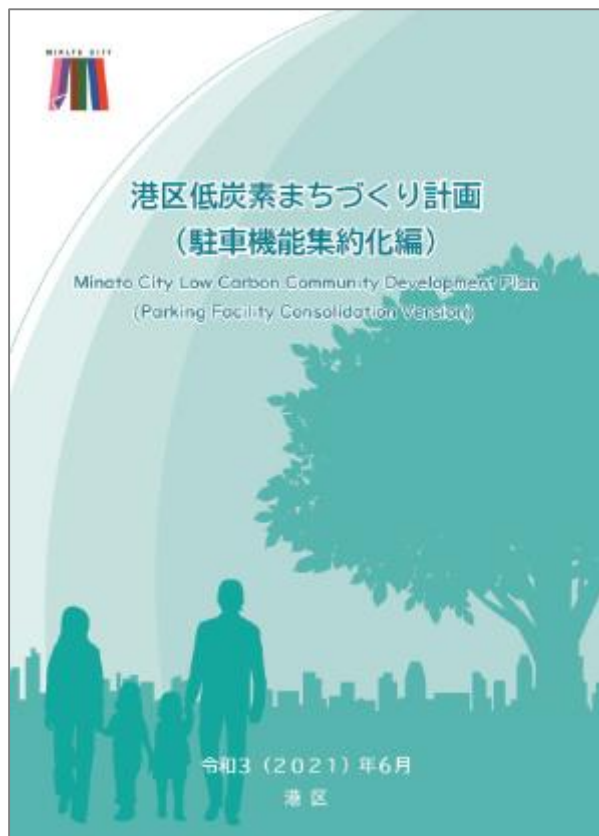
市庁舎敷地一帯での都市機能の集約

- 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)

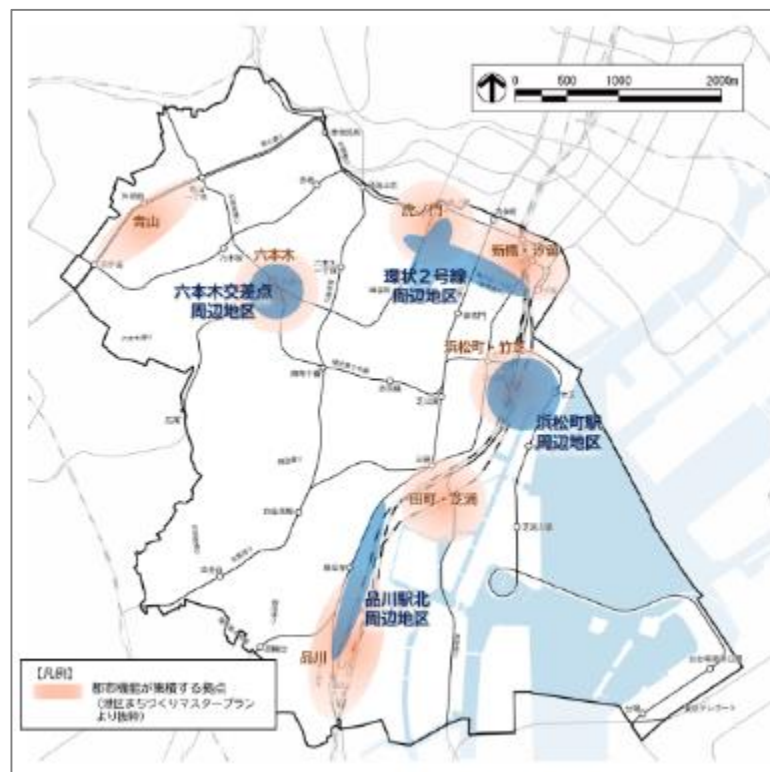
駐車場法の特例①エコまち法の特例の事例(港区)

- 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り口を設けないこと
- ・ 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り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。

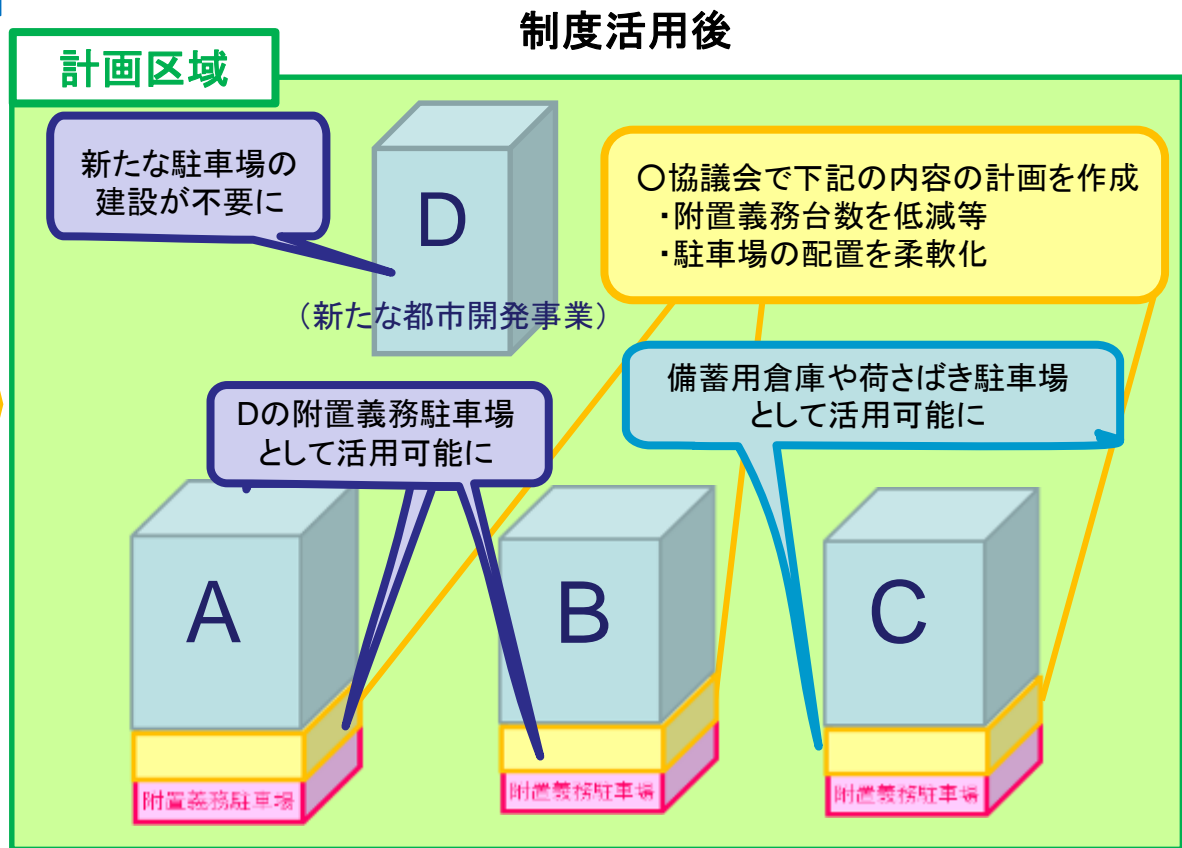
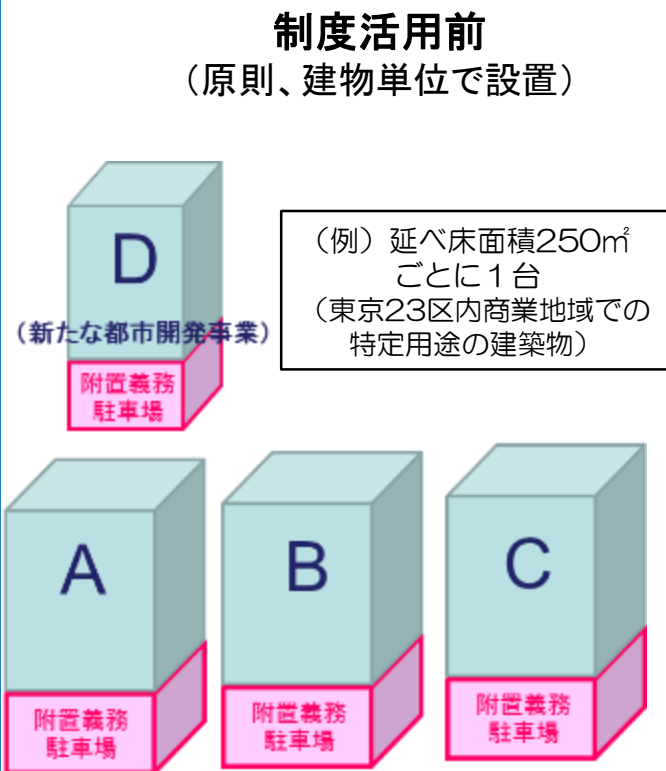
路外駐車場配置等基準

- ・ 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



- 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)



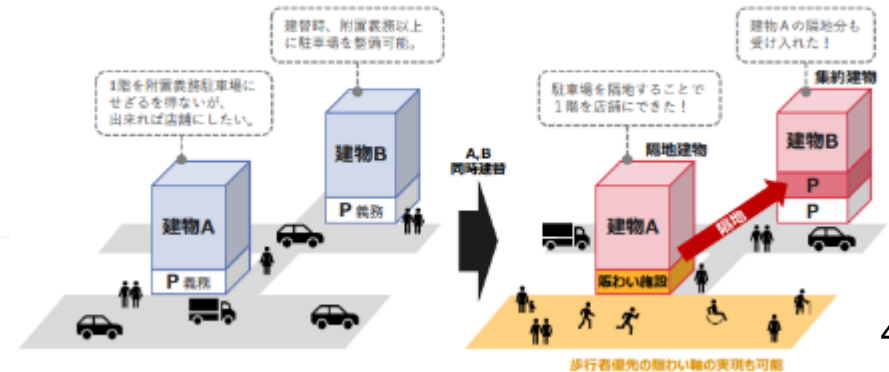
内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画 計画区域

■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



3. 荷さばき駐車対策

■ 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されています。

※附置義務条例の制定都市数は149都市。

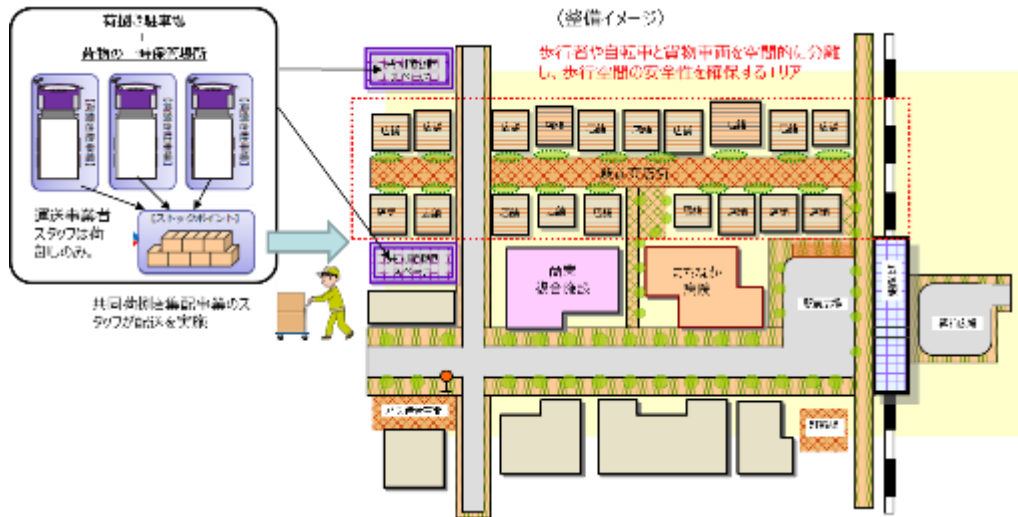
その適用都市数は、東京都駐車場条例が都内23区及び26市に適用されることから、197都市。

- 改正道路交通法の施行に伴い、物流関連の団体等から条例化の促進が求められており、各地方公共団体において条例化の推進をお願いします。
- 都市の低炭素化の促進に関する法律及び都市再生特別措置法における駐車場法の特例制度による荷さばき駐車施設の集約化についても、ご検討をお願いします。

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】

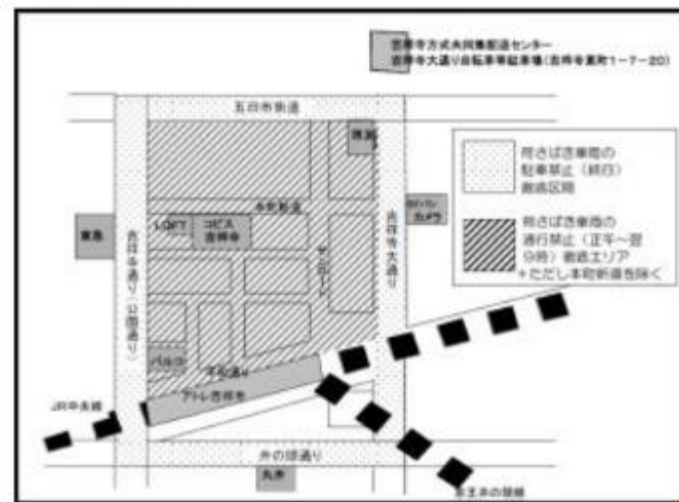


■ 実際に運営されている共同荷さばき集配事業の事例

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。
- 共同集配送事業は、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)

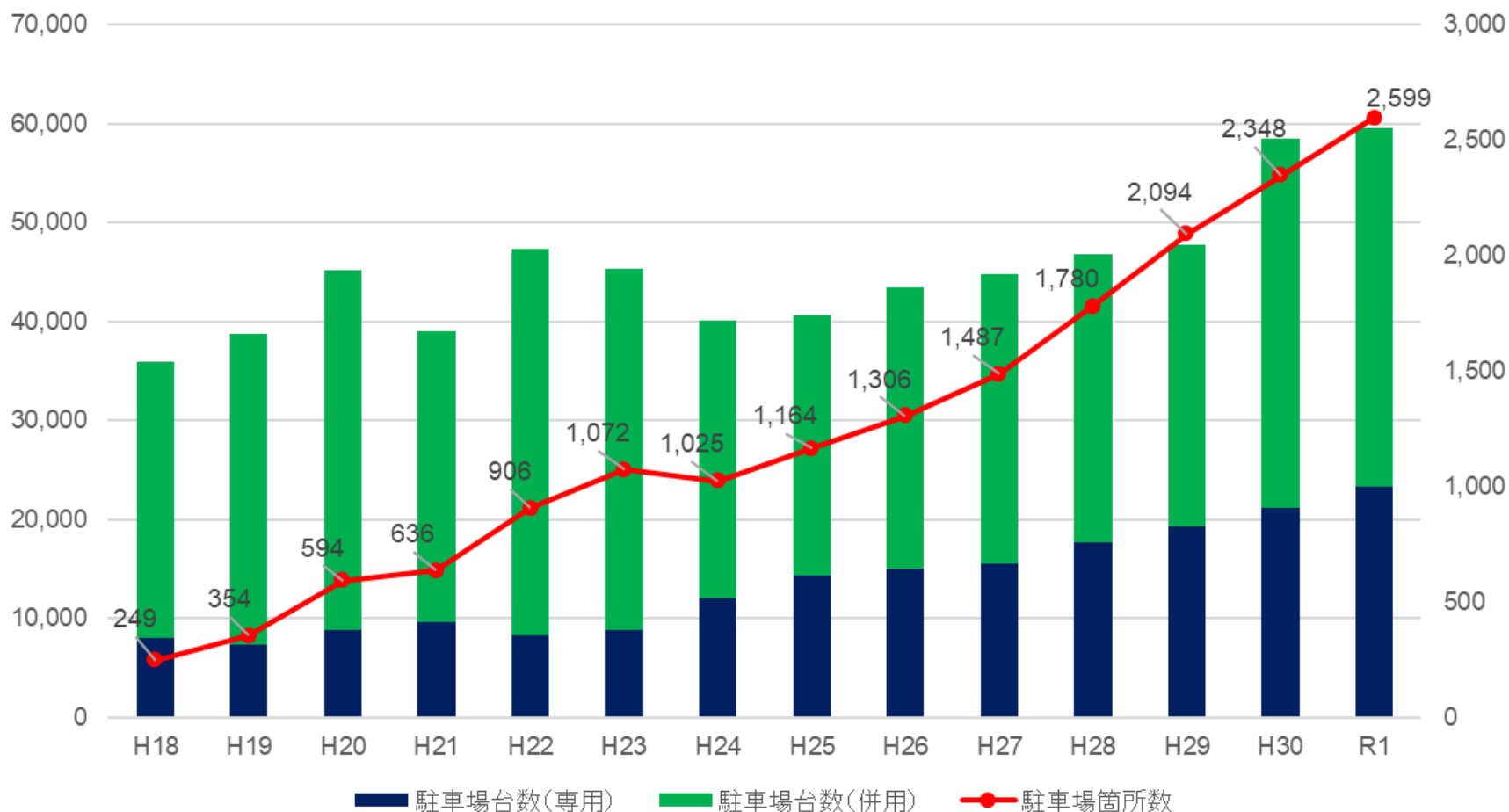
◆ 交通規制エリア



4. 自動二輪車駐車対策

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。

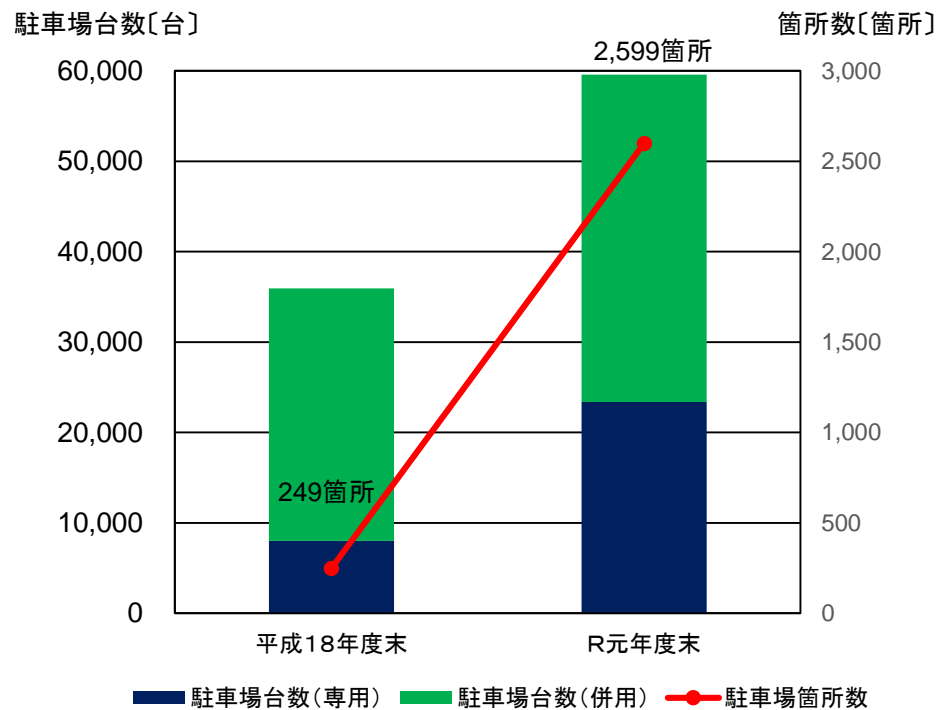
注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。

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。
- 令和元年度末現在、全国の自動二輪車駐車場は2,599箇所。
(平成18年比で、自動二輪車駐車場の箇所数は約10.4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

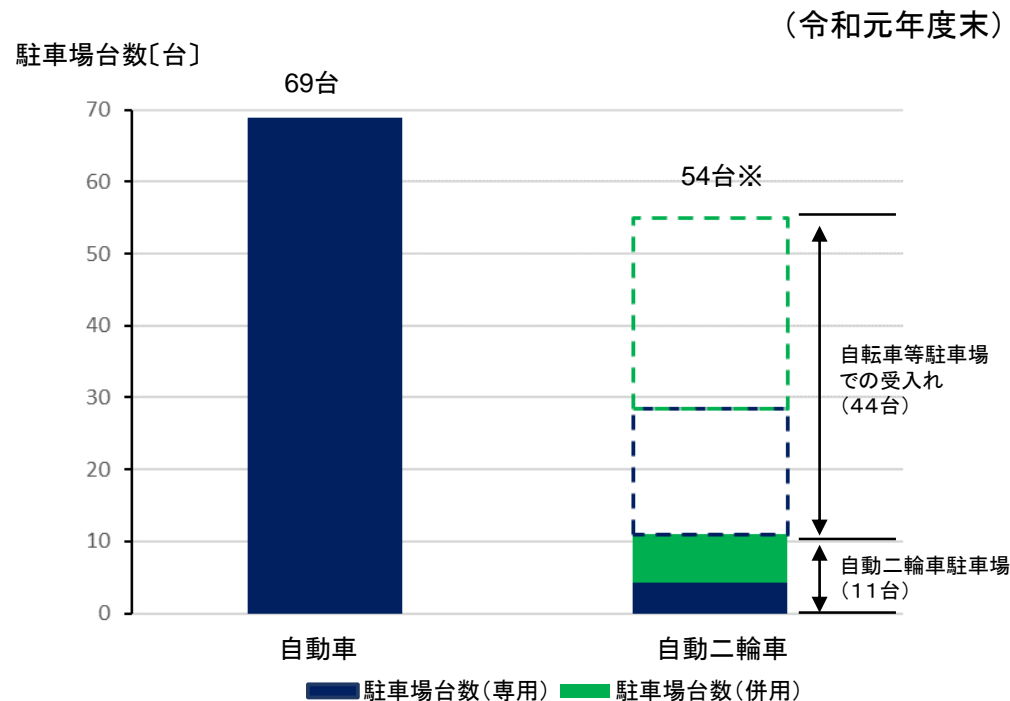


注1 駐車場の箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値。

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

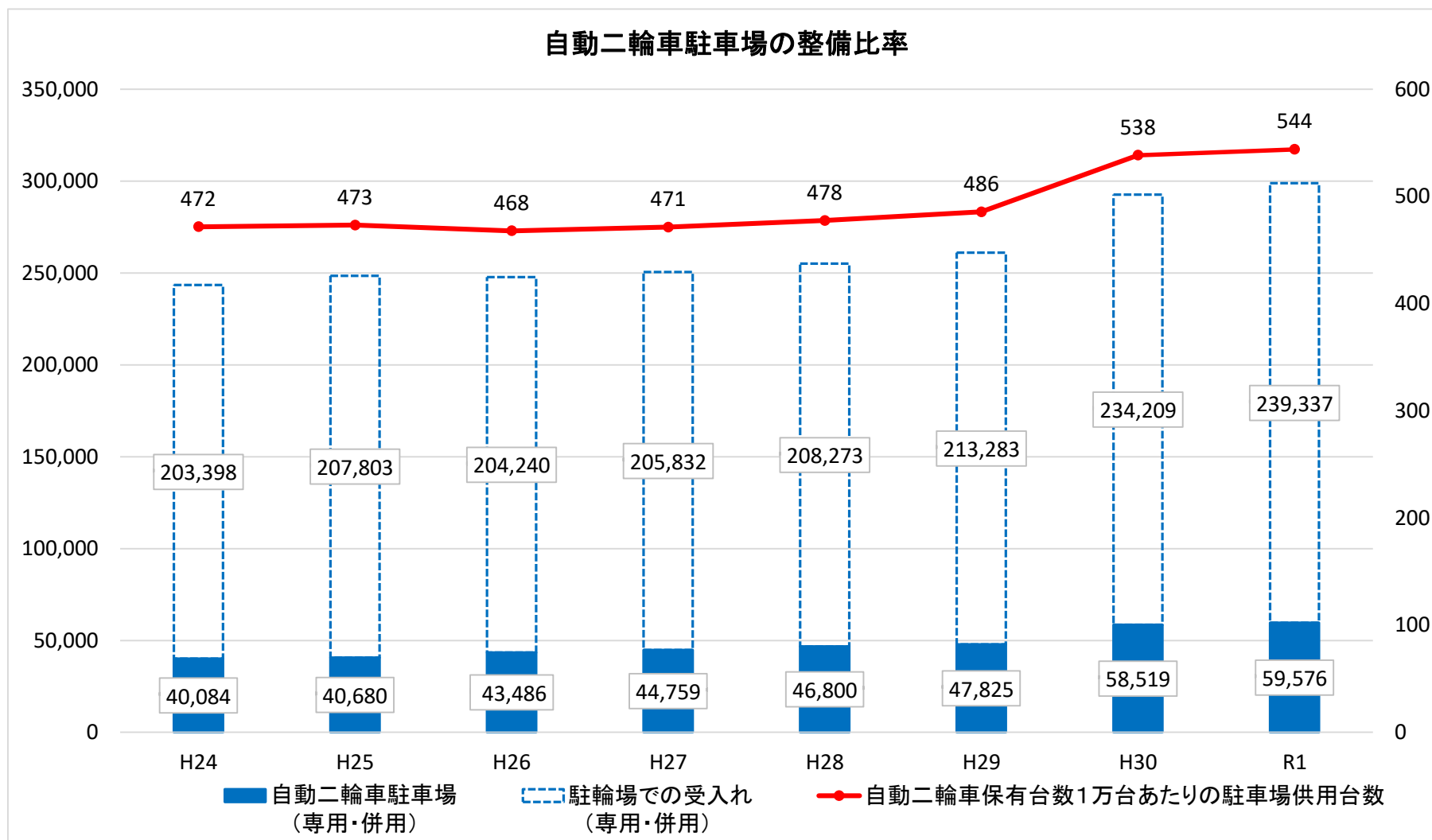


注1 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。

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。

※小数点以下第1位を四捨五入しているため、内訳台数と合計台数は一致していない。


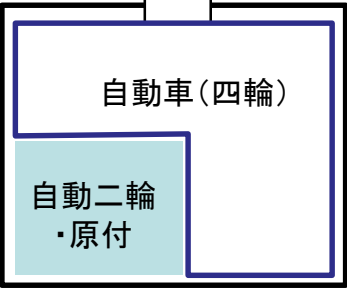
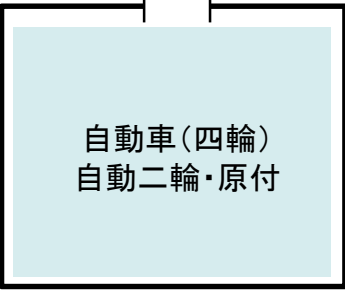


自動二輪車駐車場の整備比率の推移



※ 自動二輪車保有台数は、原動機付自転車(出典:令和2年度 市町村税課税状況等の調(総務省))、軽二輪車及び小型二輪車(出典:わが国の自動車保有動向(令和2年3月末)(一般財団法人 自動車検査登録情報協会))により算出している。

※ 平成24年～令和元年の数値については令和3年7月に修正

自動二輪車駐車場の分類

	専用	併用	
自動車駐車場	 <p>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</p>	 <p>自動車(四輪) 自動二輪・原付</p> <p>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</p>	 <p>自動車(四輪) 自動二輪・原付</p> <p>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</p>
自転車等駐車場	 <p>自転車 自動二輪・原付</p> <p>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</p>	 <p>自転車 自動二輪・原付</p> <p>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</p>	

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

自動二輪車の駐車対策について(通知)

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。

○ 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
さいたま市※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
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

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

No.	駐車場名	住所 (3桁まで)	電話番号	営業時間 (10分)	営業時間
1	レールパーク前	北5条南1丁目	207-9288	自転車専用	8:00~18:30
2	ピットタウン88北4条駅前	北4条南6丁目	232-6188	自転車専用	24時間
3	東2条キタカバパーク	東2条南3丁目1	232-5432	自転車専用	7:00~22:00 (休・祭日不可)
4	東1条ゆりかご	東1条南7丁目2	200-6008	自転車専用	7:30~22:00
5	カービズパーク1+1	南1条南1丁目	218-6710	自転車専用	7:00~24:00
6	ピカパパーク	南2条南1丁目	221-2956	自転車専用	8:00~23:00
7	東1条パーク南2条西4	南2条南4丁目18	221-4481	自転車専用	8:00~23:00
8	ベルパーク 東2条南	東2条南7丁目10-1	096-9616	自転車専用	7:00~24:00
9	東橋パーク南2条西7	南2条南7丁目3	231-6366	自転車専用	8:30~21:30
10	東橋パーク南2条西5	南2条南7丁目2	272-7447	自転車専用	8:30~21:30
11	ベルパーク 東5条	東5条南6丁目	052-4038	自転車専用	24時間
12	東橋パーク南5条	南5条南5丁目7-1	531-8907	自転車専用	24時間
13	東橋パーク南7条	南7条南6丁目4-1	512-4039	自転車専用	9:00~25:00
14	東橋パーク南7条	南7条南5丁目1-1	511-6311	自転車専用	24時間

◆ 横浜市HP

◆ 東京都 道路整備 保全公社 HP

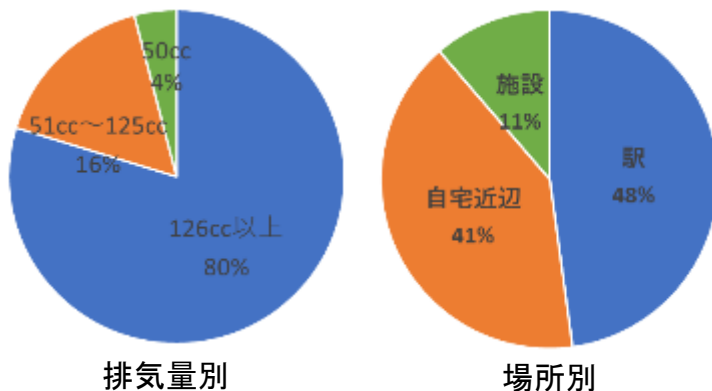
■ 自動二輪車利用者のニーズの把握

◆ 日本二輪車 普及安全協会 パンフレット

バイク(国産・自動二輪車)の駐車場は現状に不足しています。バイク駐車場を確保するには、**サイターの皆さんの「声」**がなくてはなりません。バイク駐車場をつくらせて欲しい場所(地点)がしつこく教えてください。あなたの声は自治体の自転車駐車場確保に繋がります!

いますぐ「全国バイク駐車場案内」にアクセスして、駐車場をつくらせて欲しい場所を教えてください!

【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

5. 観光バス駐停車対策

観光バスによる駐停車問題

○ 観光バスの路上駐停車により、都心部等において交通渋滞等の問題が発生



銀座



浅草



銀座



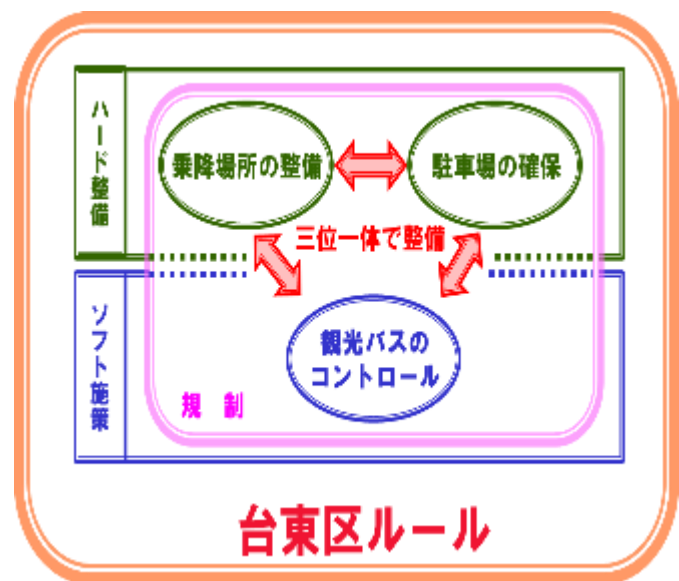
新宿

台東区における取組(浅草地域)

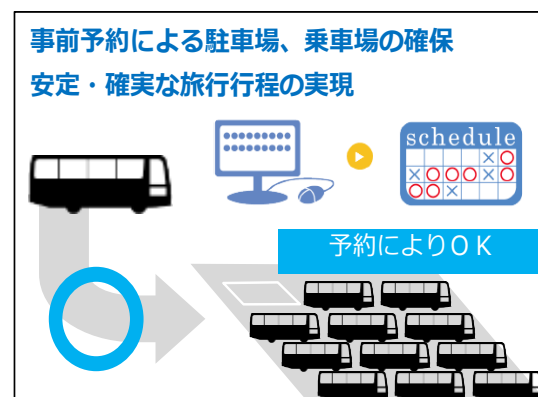
浅草地域が抱える課題

- 区が設置している観光バス駐車場は、ピーク時において必要台数を満たしていないため、近隣の道路で違法駐車が発生。
- 区が設置した乗降場所は観光バスが集中し、近隣に小学校があり、通学路となっているため、交通安全上問題。乗降場所の混雑により、周辺の道路において路上に駐車をしたり、乗降・待機を行っている観光バスが発生し、歩行者の安全や一般交通への影響。

観光バス対策の考え方(台東区ルール)



<降車場3ヶ所、乗車場2ヶ所の整備・誘導員配置>



<観光バス予約システム H29.2運用開始>

<全国初の観光バスに関する条例の制定>

～東京都台東区観光バスに関する条例～

目的: 観光バスの迷惑な駐停車等を防止することで、道路交通の適正化を図り、もっと快適な交通環境や生活環境を実現



<乗降場の交通規制>

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

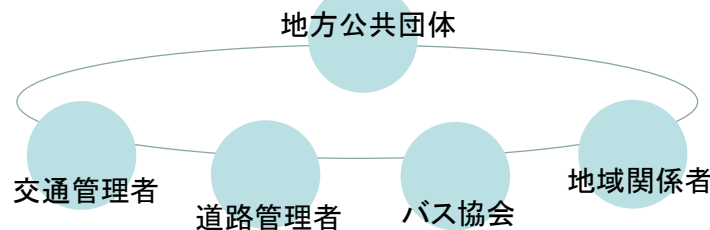
・ソフト対策の実施方針
 (駐停車禁止規制の見直し、交通誘導員の配置、予約システムの活用等)
 ・駐車施設の整備方針

○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

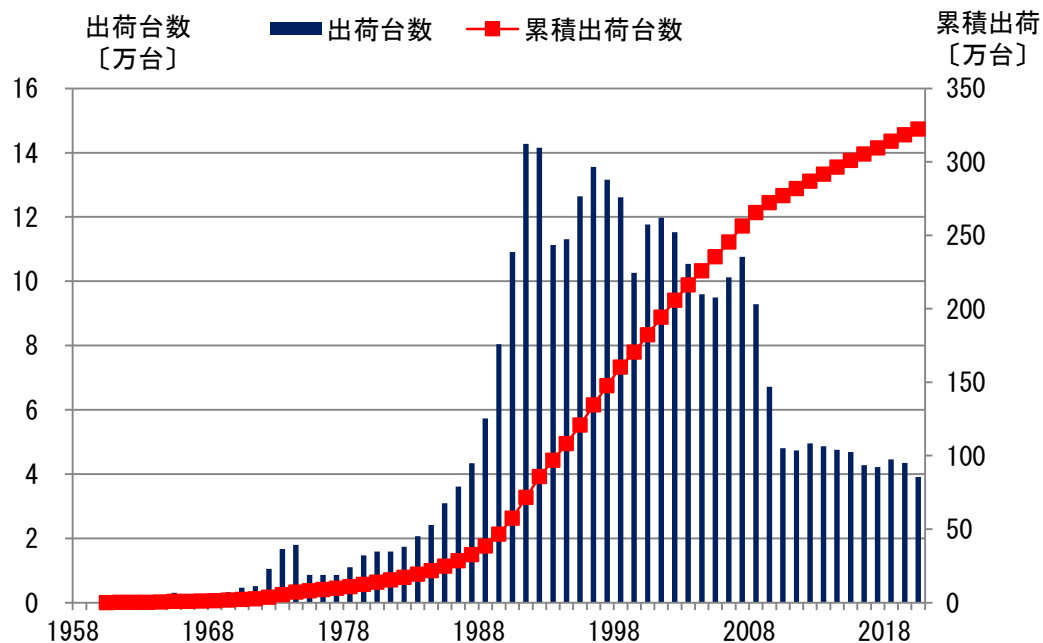


6. 機械式駐車装置の安全対策

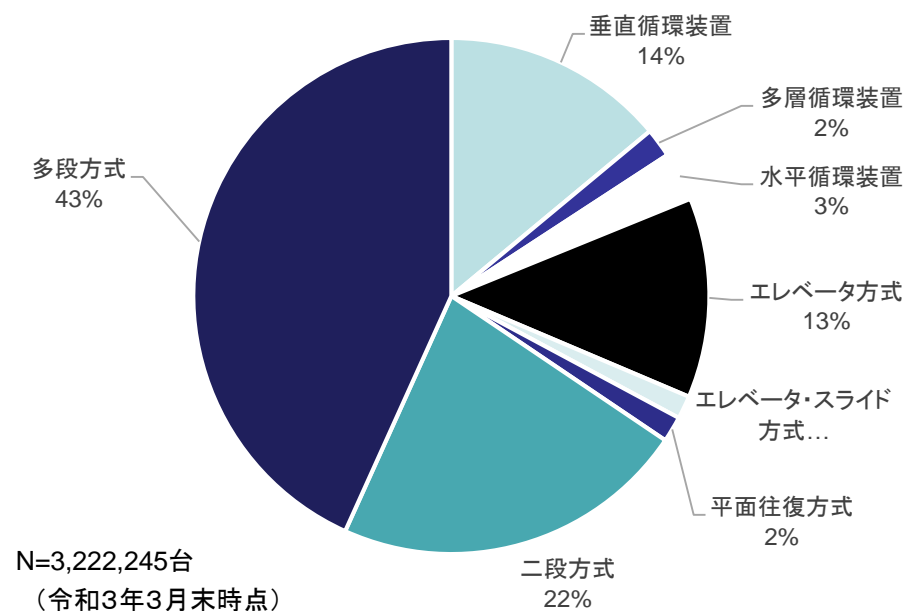
機械式駐車装置の普及状況

- 二段・多段方式、エレベータ方式を始め、様々な種類のものが存在。
- 限られた土地スペースを有効に活用可能なことから、1980年代後半から都市部で急速に普及（出荷累計は約58万台（令和3年3月末時点））。
- 時間貸し駐車場、商業施設等の公共用駐車場のほか、マンション等の専用駐車施設にも広く普及。

機械式駐車装置の 出荷台数の推移



機械式駐車装置の種類別 累計設置割合(台数)



機械式立体駐車場における重大事故の発生状況

- 平成19年度以降、一般利用者等の死亡・重傷に至った事故は、少なくとも46件発生。
- 発生場所としては、マンション駐車場が約6割を占め、利用者が自ら操作する使用形態での事故が多い。
- 発生状況としては、「装置内に人がいる状態で機械が作動」が約4割を占める。

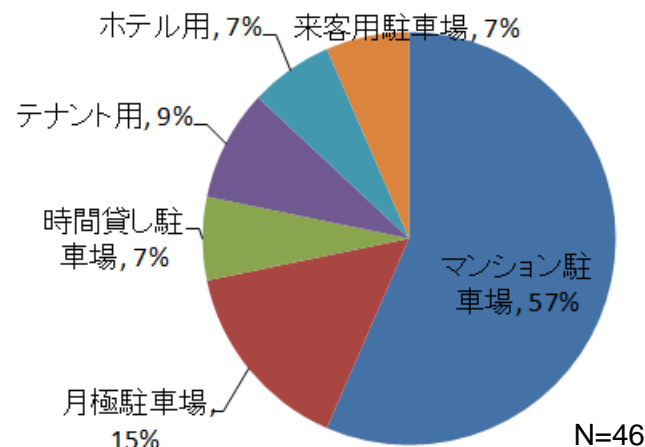
一般利用者等の死亡・重傷事故件数

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(0)
平成29年度	0(0)
平成30年度	1(0)
令和元年度	5(0)
令和2年度	2(1)
令和3年度	2(1)
合計	46(14)

※括弧内は
死亡事故件数

(令和3年9月末時点)

死亡・重傷事故の発生場所(駐車場用途別)



死亡・重傷事故の発生状況と主な発生要因

	無人確認不足	危険源への接近	不適切な自動車運転	外部侵入	不適切な操作	機械・電気の不良、劣化	障害物	合計
装置内に人がいる状態で機械が作動	14			2				16
人の乗降・歩行時の転倒・落下		7			1	1	1	10
作動中の装置に侵入・接触		6		1				7
車両の入出庫時の衝突			8					8
装置の非常停止					1			1
その他		2			2			4
合計	14	15	8	3	4	1	1	46

出典: 公益社団法人 立体駐車場工業会資料に基づき国土交通省作成

事故事例(愛知県稲沢市)

発生日時 : 平成26年1月23日 午後4時15分頃
 発生場所 : 愛知県稲沢市
 駐車場分類 : 時間貸駐車場
 装置分類 : 垂直循環方式
 設置年月 : 昭和63年3月
 大臣認定年月 : 昭和57年11月

事故概要

被災者：運転者・死亡

事故状況：従業員は、機械式駐車場（北）から被災者の軽乗用車が駐車されているパレットを出庫位置まで移動させ、被害者は駐車場（北）の中にはいった。その後、従業員は駐車場（南）の対応を行っていたところ、駐車場（北）に次の客が来て、従業員へ出庫を伝えた。従業員は被災者の出庫確認を怠り、パレットの移動を開始。従業員は異常に気づき緊急停止ボタンを押したが、被災者はパレットの移動に巻き込まれており、病院へ搬送されたが死亡した。人感センサーは故障しており作動していなかった。



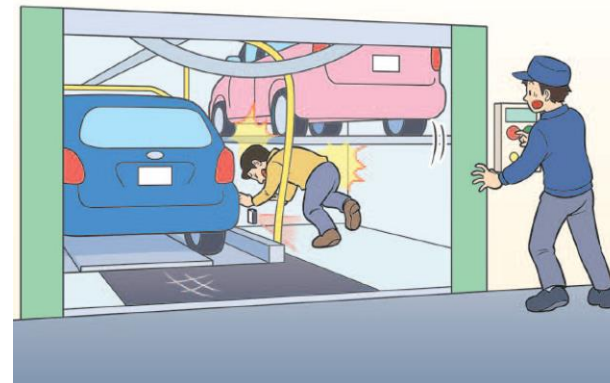
事故発生号機



人感センサー(故障中)



駐車室内の構造



事故のイメージ

○ 昨今、一般利用者のみならず、維持管理等にかかる作業員の事故も頻発

消火ガス噴出か4人死亡
1人重症 地下駐車場作業中

誤って作動させた可能性

2021年1月開業した新宿区にある地下駐車場で、消火設備の誤作動によりガスが噴出し、作業員2人が死亡した。2020年12月の名古屋市のホテル地下駐車場で発生した火災と同様に、消火設備の誤作動が原因で、男性作業員が死亡した。新宿区消防局によると、2021年1月15日午後10時ごろ、新宿区西新宿にあるマンション地下駐車場で発生した火災で、作業員2人が死亡した。消防局によると、消火設備の誤作動が原因で、ガスが噴出したとみられる。現場には消防隊が到着し、作業員2人を救出した。消防局によると、作業員2人は、消火設備の誤作動によるガス噴出に巻き込まれたとみられる。消防局によると、作業員2人は、消火設備の誤作動によるガス噴出に巻き込まれたとみられる。消防局によると、作業員2人は、消火設備の誤作動によるガス噴出に巻き込まれたとみられる。

駐車場ガスの事故各地で

東京都府中市のマンション地下駐車場で、2020年12月22日午後10時ごろ、作業員が火災を発生させた。消防隊が到着し、作業員1人を救出した。消防局によると、作業員1人は、消火設備の誤作動によるガス噴出に巻き込まれたとみられる。消防局によると、作業員1人は、消火設備の誤作動によるガス噴出に巻き込まれたとみられる。

2021.4.15 新宿区 マンション地下駐車場
消火設備の誤作動による死亡事故

駐車場で煙、男性死亡 名古屋のホテルで11人搬送

愛知 中経 社会-くらし
2020/12/22 13:02 (2020/12/22 13:56更新)

📄 印刷 📄 共有 📄 日報 📄 📱 📺 📺 📺 📺 その他

22日午前10時ごろ、名古屋市中区伊3のホテル名古屋ガーデンパレスの地下駐車場で「煙が出ている」と119番があった。消防によると、二酸化炭素を含む消火用のガスが充満したとみられる。11人が体調不良を訴えて病院に搬送され、うち50代の男性1人が死亡した。



地下駐車場で煙が出た場所をめぐり消防隊が捜索している。(22日午後、名古屋市中区) -共同

消防やホテルによると、火災は確認されておらず、何らかの理由でガスが噴出された可能性がある。当時駐車場では設備の工事をしていただけで、死亡した男性は現場で作業していたとみられる。宿泊客らが屋外に避難した。

駐車場にいた70代男性によると、急に火災時に鳴る放送が響き、ガス注入がアナウンスされるとともに、白い煙を目撃。息苦しくなってきたため「逃げる逃げる」と声を上げながら避難したという。

現場は名古屋市中心部の繁華街で、飲食店やオフィスが並ぶ区域。消防車や救急車計約40台が駆け付け、辺りは一時騒然となった。立ち入り禁止の規制線が張られる中、通行人らが不安そうに救助活動を見守っていた。【共同】

2020.12.22 名古屋市 ホテル地下駐車場
消火設備の誤作動による死亡事故

機械式駐車装置の安全対策

安全性に係る基準等の制定

○大臣認定制度の改正（駐車場法施行規則）

- ・ 駐車場法に基づく大臣認定制度の下で、装置の安全性についても一体的に審査・認定を行う仕組みを構築
- ・ 安全性に係る審査について第三者的な専門機関が審査を行う「登録認証機関」の制度を創設（H26年12月）

○JIS規格の制定

- ・ 立体駐車場工業会が機械式駐車装置の安全性に関する基準について、JIS規格を制定（H29年5月）
（機械式駐車設備の安全要求事項（JIS B 9991））

安全確保の周知・啓発

○「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」・同「手引き」の作成

- ・ 製造者、設置者、管理者、利用者の各主体が取り組むべき事項をとりまとめ
- ・ 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。
- ・ 消費者安全調査委員会による事故等原因調査の報告書を踏まえ、ガイドラインを公表。（H26年10月）
- ・ ガイドラインに示された各関係主体の取組を分かりやすく整理した「手引き」を公表。（H28年9月）

適切な維持管理

○「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」・同「ガイドブック」の作成

- ・ 機械式駐車設備の適切な管理のために管理者等が行うべき事項、保守点検業者の選定に当たって留意すべき事項、保守点検契約に盛り込むべき事項のチェックリスト等を取りまとめた指針を作成。（H30年7月）
- ・ 管理者等が保守点検契約を確認する際の参考となるよう、標準保守点検項目や、点検周期の目安も提示。
- ・ 立体駐車場工業会が維持管理に関する指針の内容を解説した「ガイドブック」を作成。（H30年12月）

- 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

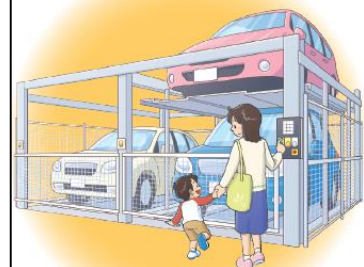
5. 関係主体間の連携・協働による取組

- 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

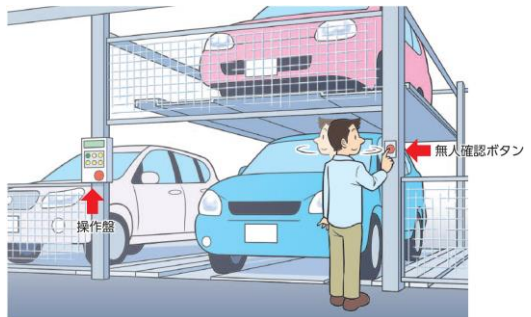


イラスト1
操作盤から離れた場所で視認性を確保する、無人確認ボタン



イラスト3
入庫後の安全確認不足による死亡事故例

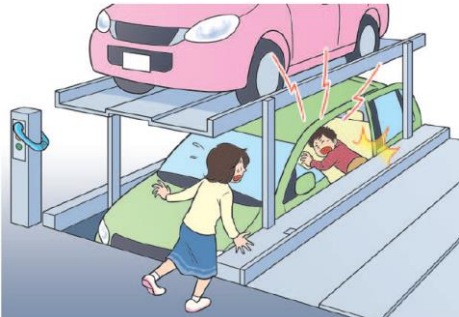


イラスト2
ボタン押し補助器具の使用と装置内立ち入りが容易のために起きた死亡事故例



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、利用者が機械に挟まれて死亡するなどの事故が発生しています。車を載せて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。

機械式立体駐車場で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が、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。

- 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面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
- 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す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
- 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"/> 扉や扉やカーリダー等により利用者を閉止できる構造となっている(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
- 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監視カメラや二重扉を設置している	<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
- 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、非常停止ボタンで対応できる(操作ボタンから手を離すことによる装置が停止する等)	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の有害な装置の使用により、非常停止を行うことができない

利用者に対する説明は行われていますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 取扱い説明書等により説明しているが、取扱い説明書等を手交していない	<input type="checkbox"/> 取扱い説明書等を手交している	<input type="checkbox"/> 取扱い説明書等を手交していない

本所の者が使用する駐車場においては、事故の発生防止に十分な説明を行う必要があります。

利用者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"/> 本所において定期的な説明を行っている	<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の監視により、定期的な注意喚起を行っている	<input type="checkbox"/> 定期的な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を行っていない

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"/> 緊急連絡先がすぐ分かるように明示されている	<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	<input type="checkbox"/> 管理責任者が決まっているが、明示していない	<input type="checkbox"/> 管理責任者を決めていない

注：点検、点検やメンテナンスマン等による点検等の実施は、機械式立体駐車場の管理を行う事業者が実施すべきです。

安全対策の評価は？ 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：安全対策は十分に講じられています。
・利用者への緊急時等に引き続く連絡の取り組みましょう。

90点～95点の間：概ね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取り組みましょう。

関係主体による説明の徹底等を通じて、安全対策の向上に向けた安全対策を講じましょう。

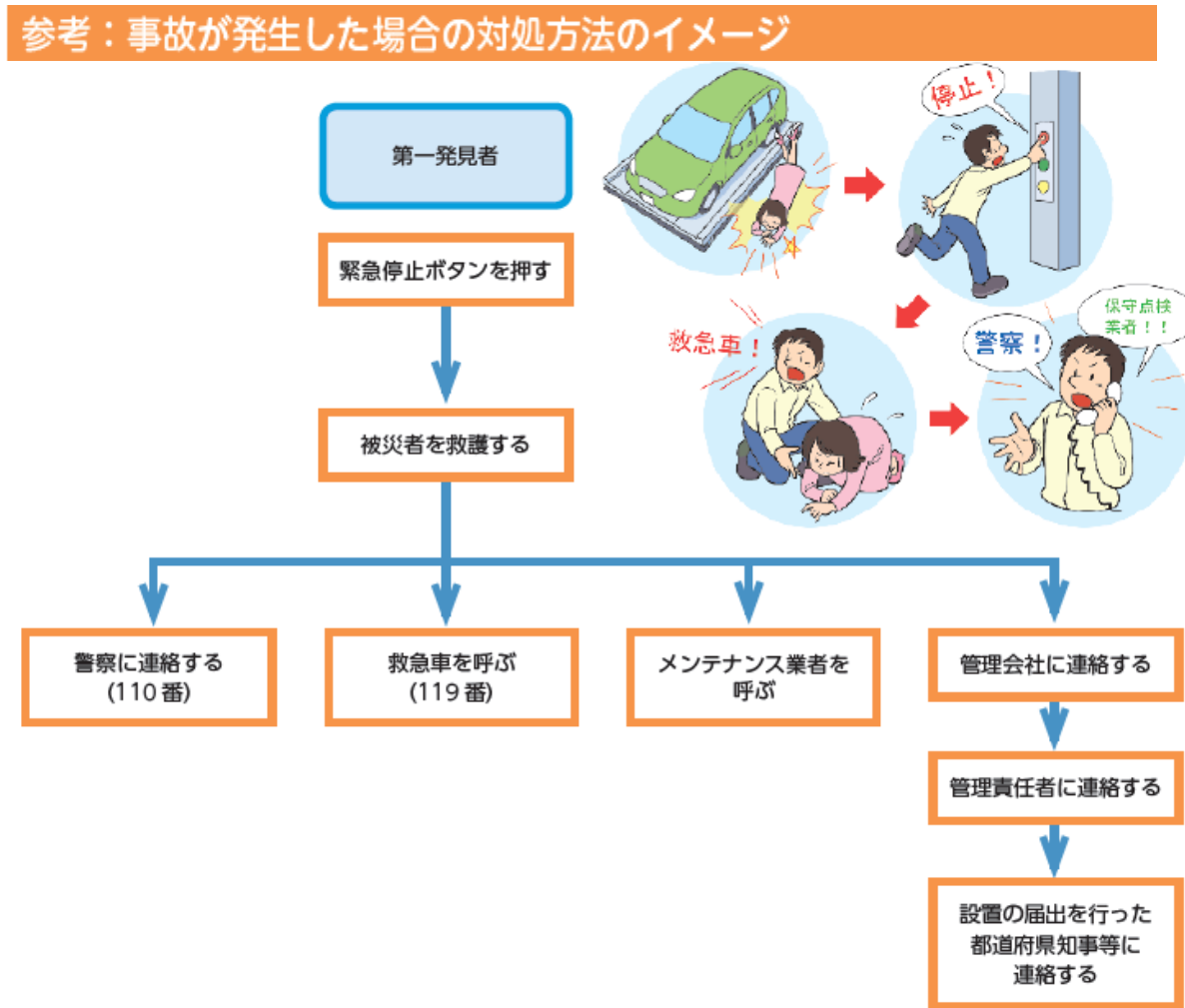
0～45点の間：対策は不十分です。
・C(0点)の項目については、今すぐできる対策から取り組まましょう。

消費者庁 国土交通省 国土交通省 国土交通省 国土交通省 国土交通省 国土交通省 国土交通省 国土交通省 国土交通省

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。

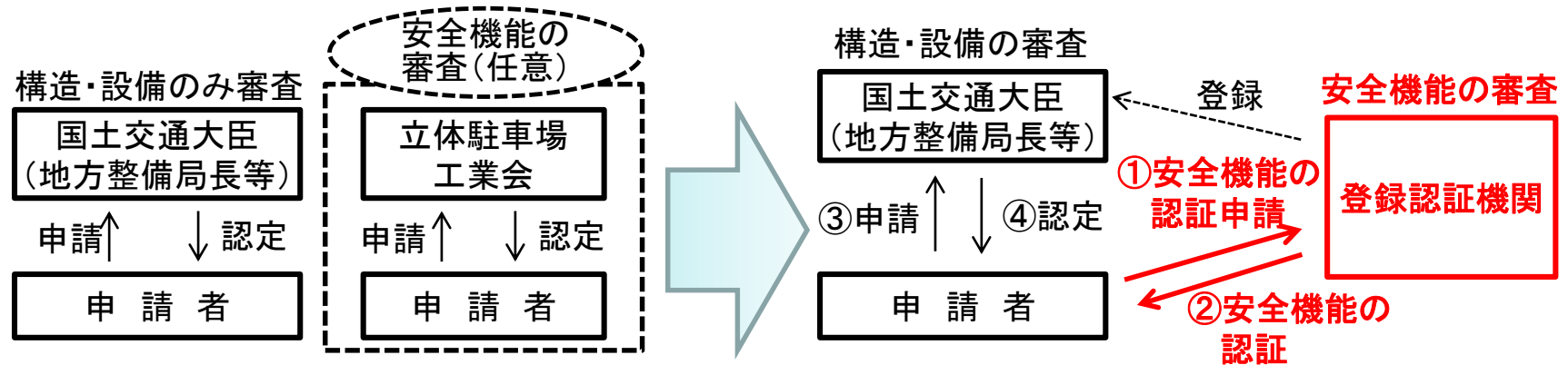
製造者	設置者
機械式駐車装置のメーカー。	機械式駐車装置の設置・仕様を決定する施主・建築主。一般的にはデベロッパーが該当。
管理者	利用者
一義的には機械式駐車装置の所有者。マンションの場合は、一般的には管理組合が該当。 ※管理者の業務の一部は、管理会社やメンテナンス業者（＝保守点検事業者）に委託されていることが一般的。	機械式駐車装置を利用する者。マンションの住民など。



○ 駐車場法施行令第15条に基づく大臣認定制度の下で、同条に規定する特殊の装置（以下「機械式駐車装置」という。）の構造・設備と併せて安全性を確保することを目的に、駐車場法施行規則を改正。

＜駐車場法施行規則の改正＞

- 大臣認定制度の下で、装置の安全性についても一体的に審査・認定を行う仕組みを構築。
- 安全性に係る審査について、第三者的な専門機関が代行審査を行うための「登録認証機関」の制度を創設。



＜経過措置＞

- ・既設の装置については、新省令施行後も、引き続き大臣認定の効力があるものとみなす。
- ・新省令の施行日から1年6月の間に限り、新省令の施行前に大臣認定を受けた型式の装置の設置を認める。
（＝平成28年6月末に経過措置期間が終わり、新たな大臣認定を受けた装置の設置が義務づけ。）

○機械式駐車装置の認定状況（R3.9末現在）

二段・多段方式	178件	平面往復方式	23件	エレベータ方式	154件	合計：502件
多層循環方式	32件	水平循環方式	97件	垂直循環方式	18件	

機械式駐車設備の安全基準のJIS化

- 平成27年1月より駐車場法に基づく大臣認定制度を開始。登録認証機関(公益社団法人立体駐車場工業会)が定めた認証基準により安全性を審査。
- 平成28年3月、公益社団法人立体駐車場工業会が認証基準をもとにJIS原案を作成。日本工業標準調査会の審議を経て、本日(平成29年5月25日)、JIS規格(機械式駐車設備の安全要求事項(JIS B 9991))として制定。国際標準規格(ISO12100)に対応し、大臣認定制度の整合した安全基準が確立。
- 今般のJIS規格の制定を契機として、わが国の安全で高品質な機械式立体駐車場の海外展開をより一層推進。

安全要求事項の基本的な考え方

機械類の安全性確保のための国際標準規格に対応

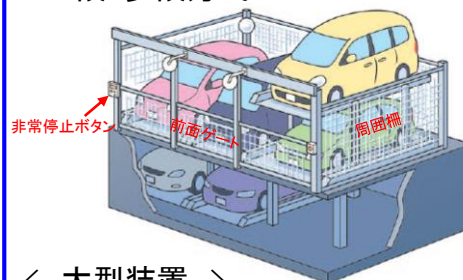
機械類の安全性を確保するための国際標準規格 (ISO12100)



機械式駐車設備の安全要求事項 (JIS B 9991)

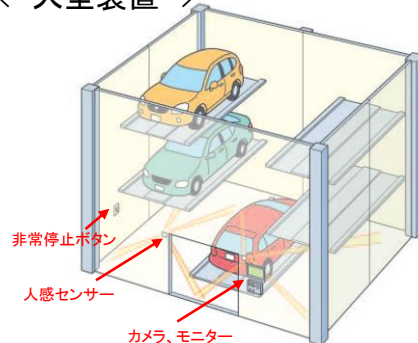
安全要求事項のイメージ

<二段・多段方式>



- ・周囲柵と前面ゲートを設置すること。
- ・装置内に人が残っていることを検知するセンサーを設置すること。
- ・装置の使用中に次の利用者が操作できないようにするための暗証番号等の機能を設けること。
- ・非常停止ボタンを設置すること。

< 大型装置 >



- ・装置内に人が残っていることを検知するセンサーを設置すること。
- ・装置内を確認するためのカメラやモニターを設置すること。
- ・装置の使用中に次の利用者が操作できないようにするための暗証番号等の機能を設けること。
- ・非常停止ボタンを設置すること。

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ワイヤーロープ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インバータを長期間使用したことにより、電動装置モータに異常な負荷がかかり、軸・歯車が破損した。	定期交換対象品である電動装置モータを長期間使用したことによる経年劣化から、ブレーキが機能不良になった。

<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

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: ビット二段(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			

1. 安全装置関係

点検項目	点検内容	機械式駐車装置の類型						
		1	2	3	4	5	6	7
1 安全装置								
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 装置使用中に開扉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。	○	○	○	○	○	○	○

別表 2

【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 ビット二段(三段)昇降式 昇降縦行(昇降横行)式

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	<input type="checkbox"/>
協力会社 の 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	【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

【参考】機械式駐車装置稼働基数実績(平成29年度調査)

○大臣認定装置が義務付けされている基数はストックベースで約2%

利用者 施設規模	一般公共の用に供する駐車場 (不特定の者が利用)	その他の駐車場 (特定の者が利用)	合計
大規模 (500㎡以上)	時間貸駐車場等 (ショッピングセンター、 公共駐車場等) 5,286基	マンション駐車場 月極駐車場等 100,552基	105,838基
小規模 (500㎡未満)	時間貸駐車場 (コインパーキング等) 来客用駐車場等 5,927基	車庫、社員用駐車場等 156,745基	162,672基
合計	11,213基	257,297基	268,510基

-  届出駐車場の適用範囲＝一般公共の用に供する駐車場で、都市計画区域内にあり、駐車料金を徴収するもの
-  駐車場法に基づき、大臣認定を受けた機械式駐車装置の設置が義務づけ
-  附置義務駐車場の適用範囲
-  JIS規格の適用範囲(標準規格ではあるが義務ではない)

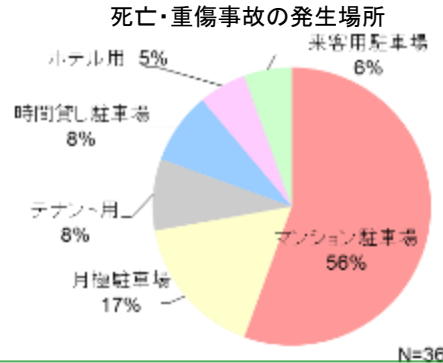
【出典】立体駐車場工業会資料より国土交通省作成

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

○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なない場合は、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

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

○JIS規格を満たす駐車装置の普及状況をモニタリング

(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

7. 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。

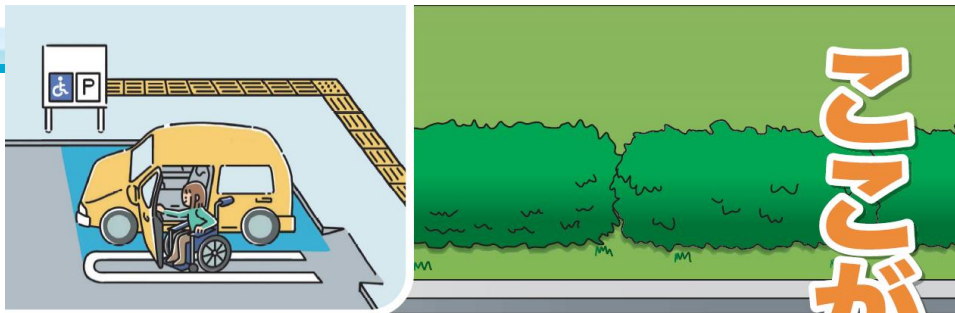
検討体制

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



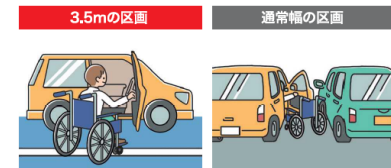
障害者のための国際シンボルマーク

- 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。

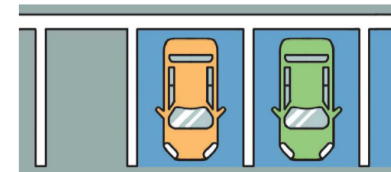
このようなデザインの区画には、一般の方をはじめとする幅の広い区画を必要としない方は駐車しないようにしましょう!!

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。

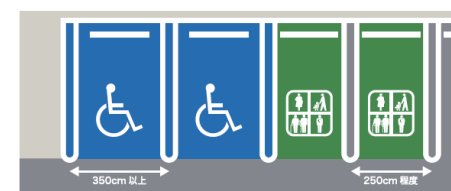
- 施設管理者の協力のもと、幅の広い車椅子使用者用駐車施設や通常幅の専用区画について、条件に該当する希望者が使用できる利用証を交付する制度です。
- 平成18年度以降、令和3年7月1日現在で40府県4市において導入されており、また、自治体間での相互利用の取組も進められています。
- 障害者等用駐車区画を利用できる対象者の範囲は、自治体ごとにあらかじめ設定されています(一律ではありません)。
- 歩行が困難でも乗降時に幅の広い区画は必要としない人もいますので、車椅子利用者等のための幅の広い区画に加えて、施設の出入口に近い3.5m未満の通常の幅の駐車区画もパーキング・パーミット制度の対象となる取組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

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〉

駐車場等の分類

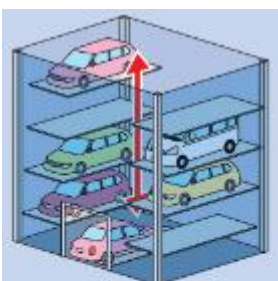
- 駐車場は、その構造（立体、地下、平面等）や施設との関係において、様々なタイプに分類される。
- バリアフリー法では、構造等に関わらず、建築物・路外駐車場・都市公園・道路といった施設種別や規模等に応じて、車椅子利用者用駐車施設の確保など基準への適合を求める仕組みとしている。

構造による分類イメージ

建築物である駐車施設

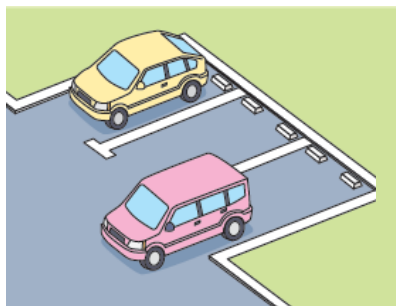


- 自走式立体駐車場
- 自走式地下駐車場



- 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

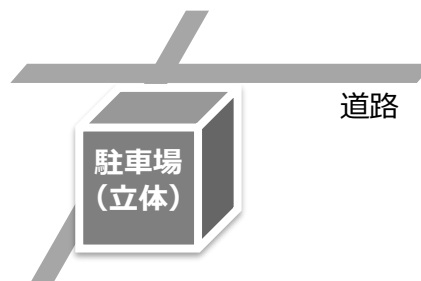


- 平面式駐車場

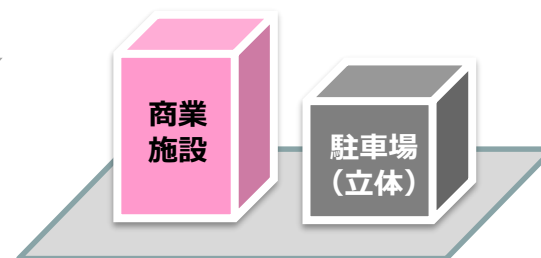
出典：「駐車場便覧2020」

施設との関係等による分類イメージ

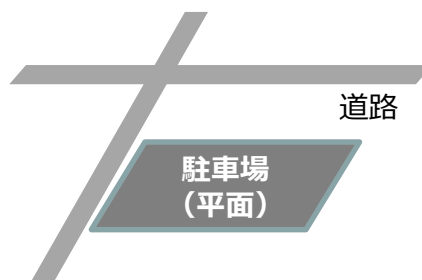
路外駐車場 (建築物)



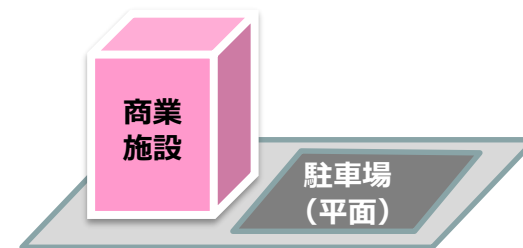
建築物に付随する駐車施設 (建築物)



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		
		・車路・車室の高さ ・避難階段 ・防火区画 ・換気・照明・警報装置		
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的生活環境の保持 <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]

○各施設ごとの設置に関する基準等は、概ね以下のように示されている。

●バリアフリー法に基づく車椅子使用者用駐車施設等の設置基準

対象施設	建築物に附属する駐車場	路外駐車場	都市公園	道路に付随する駐車場
設置義務要件	特別特定建築物	特定路外駐車場	特定公園施設	特定道路
名称	車椅子使用者用駐車施設	路外駐車場 車いす使用者用駐車施設	車いす使用者用駐車施設	障害者用駐車施設
設置数	1以上 誘導基準 ・全駐車台数200以下： 当該駐車台数の2%以上 ・全駐車台数200超え： 当該駐車台数の1% + 2以上	1以上	・全駐車台数200以下： 当該駐車台数の2%以上 ・全駐車台数200超え： 当該駐車台数の1% + 2以上	・全駐車台数200以下： 当該駐車台数の2%以上 ・全駐車台数200超え： 当該駐車台数の1% + 2以上
設置基準	幅	幅は、350センチメートル以上とすること	幅は、350センチメートル以上とすること	幅は、350センチメートル以上とすること
	位置	当該車椅子使用者用駐車施設から利用居室までの経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること	車いす使用者用駐車施設から道又は公園、広場その他の空地までの経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること	(ガイドラインには記載あり)
	表示	車椅子使用者用駐車施設の付近の見やすい位置に、当該施設があることを表示する標識を、内容が容易に識別できるように設けること	車いす使用者用駐車施設又はその付近に、路外駐車場車いす使用者用駐車施設の表示をすること	車いす使用者用駐車施設又はその付近に、車いす使用者用駐車施設の表示をすること
根拠条文	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第17条、第19条、誘導基準省令第12条	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第2条	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第7条	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第22条

重度の障害、介助者等に配慮したバリアフリー設計等に関する考え方・留意点の充実

●車椅子使用者用駐車施設等の必要な高さの見直し(運用面の柔軟な対応を含む)

- ①建築物に1以上設ける車椅子使用者用駐車施設は、「**車椅子用リフト付き福祉車両の車両高さ(230cm以上)に対応した必要有効高さを確保する**」と明示(従来は「望ましい」)、断面図も追加してより明確にした改正
- ②既存の車椅子使用者用駐車施設等で**大型福祉車両が、駐車できない場合の運用面への柔軟な対応を追加**

現行

①
・車いすによる乗降等を想定しているスペースに屋根又は庇を設ける場合には、車いす用リフト付き車両等に対応した天井高さを確保することが望ましい。

<留意点>リフト付き車両の高さ
一般的なリフト付き車両の高さは、230cm程度である。

【モデル例】

【設計例】

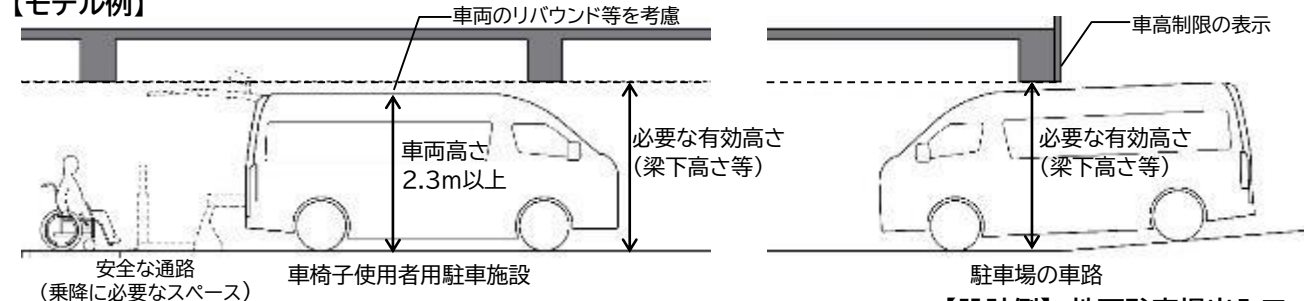
(なし)

改正

①
・駐車場には、車椅子使用者用駐車施設を1以上設ける。

②
・車椅子使用者用駐車施設及び車椅子による乗降可能な駐車スペースを屋内に設ける、又は屋根若しくは庇を設ける場合には、大型の車椅子用リフト付き福祉車両等の車両高さ(230cm以上)に対応した必要有効高さ(梁下高さ等)を確保する。(改修等で対応が困難な場合を除く)

【モデル例】



【設計例】地下駐車場出入口



②
・既存の車椅子使用者用駐車施設等において、車両高さ制限の制約により、大型の車椅子用リフト付き福祉車両等(車高230cm以上)の駐車ができない場合には、乗り降り可能な場所を別途確保する、当該車両が駐車できるスペースに誘導する工夫を行う等、運用面での柔軟な対応が行うことができるように備える。
(対応例:一部のエリアで車高が確保できる車椅子使用者用駐車施設を設ける等)

- 車椅子使用者に対応した機械式駐車装置について、「建築設計標準」では、配置や隙間、床のフラット化などの基準を定めている。

■機械式駐車装置

(出典:高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準)

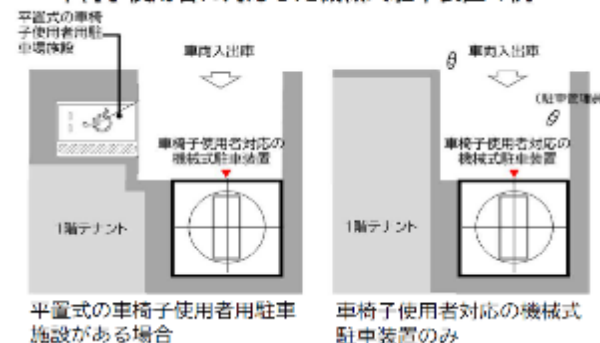
- 車椅子使用者用駐車施設は平置き式とすることが望ましいが、狭小敷地の場合等、やむを得ず機械式駐車装置で確保する場合には、駐車場管理員の配置や当該駐車装置の特性に応じた安全対策を講じる等、車椅子使用者の利用に支障がないものとする。

<設計例>



・車椅子利用者対応の機械式駐車装置の例（フルフラット化）

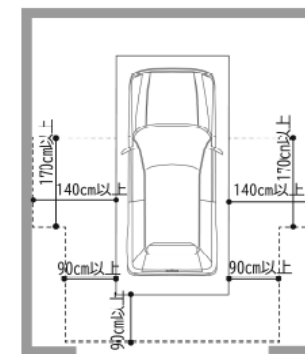
<車椅子使用者に対応した機械式駐車装置の例>



留意点：車椅子使用者対応の機械式駐車装置について

- ・車椅子使用者が駐車場の管理員の介助がなくても自力で乗降できるよう、駐車装置の操作盤は、車椅子使用者が容易に操作できる位置に設ける。
- ・乗降スペースを車両の駐車位置の両側に設ける。乗降スペースの寸法は、車椅子の回転を考慮して幅140cm以上×奥行170cm以上とし、乗降スペースから機械式駐車装置の外まで車椅子が円滑に移動できる幅90cm以上の通路を確保する。
- ・機械式駐車装置の段差及び床の隙間は2cm以下とし、幅は乗降スペースを含めて350cm以上とする。
- ・通常的車椅子使用者用駐車施設と同様、高齢者、障害者等の見やすい位置に、容易に識別できる標識を設ける。
- ・入庫可能な車両の高さは駐車場全体計画（平置き式等を含む）を考慮し設定する。

<車椅子使用者対応の機械式駐車装置の例>



■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)】

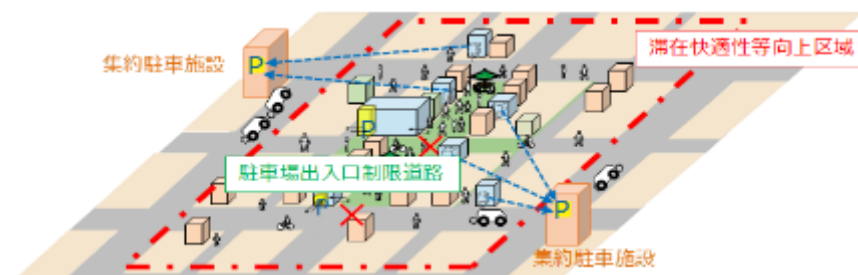
4(2) 移動制約者の駐車施設の取扱い

- 「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

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

国土交通省

- 平成18年、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)施行
- 法の対象に旅客施設、道路、建築物とともに**特定路外駐車場**も追加
- **新設の特定路外駐車場については、移動等円滑化基準への適合義務、既存のものについては、基準適合への努力義務を規定**

- ・ 特に既存の駐車場のバリアフリー化が進むよう、法の主旨の徹底、啓発等が必要
- ・ 特定路外駐車場における車いす使用者駐車施設については、その整備を進めるとともに、その**施設が適正に利用されるよう民間駐車場管理者や利用者に対して啓発**をお願いします

■ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(抄)

(定義)

第二条

一～十 (略)

十一 特定路外駐車場 駐車場法第二条第二号に規定する路外駐車場(道路法第二条第二項第六号に規定する自動車駐車場、都市公園法(昭和三十一年法律第七十九号)第二条第二項に規定する公園施設(以下「公園施設」という。)、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。)であつて、自動車の駐車のために供する部分の面積が五百平方メートル以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するものをいう。

十二～二十八 (略)

■ 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(抄)

(路外駐車場車いす使用者用駐車施設)

第二条 特定路外駐車場には、車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設(以下「路外駐車場車いす使用者用駐車施設」という。)を一以上設けなければならない。ただし、専ら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。)の駐車のための駐車場については、この限りでない。

2 路外駐車場車いす使用者用駐車施設は、次に掲げるものでなければならない。

一 幅は、三百五十センチメートル以上とすること。

二 路外駐車場車いす使用者用駐車施設又はその付近に、路外駐車場車いす使用者用駐車施設の表示をすること。

三 次条第一項に定める経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること。

(路外駐車場移動等円滑化経路)

第三条 路外駐車場車いす使用者用駐車施設から道又は公園、広場その他の空地までの経路のうち一以上を、高齢者、障害者等が円滑に利用できる経路(以下「路外駐車場移動等円滑化経路」という。)にしなければならない。

2 (略)

※令和2年法改正の内容について、赤字は令和2年6月19日施行
青字は令和3年4月1日施行

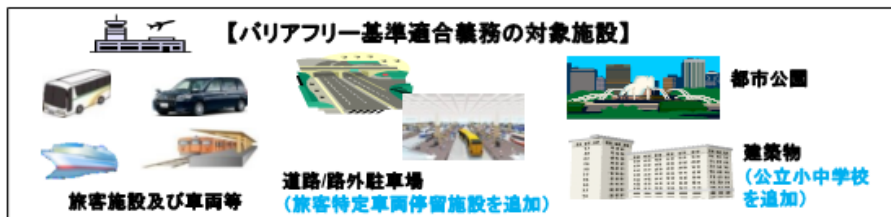
1. 国が定める基本方針

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 基本構想の指針
- 情報提供に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- その他移動等円滑化の促進に関する事項
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針

2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

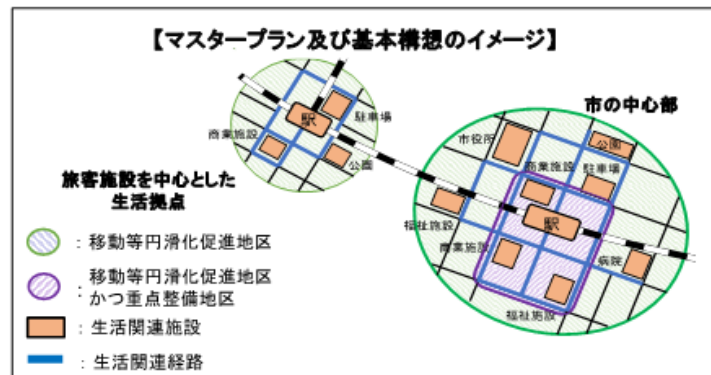
3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務
- 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
 - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守(新設等は義務、既存は努力義務)
 - ・他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
 - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
 - ・ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務(一定規模以上の公共交通事業者等)



4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・市町村が作成するマスタープランや基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
- ・基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「**心のバリアフリー**」に関する教育啓発特定事業を位置づけることで、関係者による事業の実施を促進(マスタープランには具体の事業について位置づけることは不要)
- ・定期的な評価・見直しの努力義務



5. 当事者による評価

- ・高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握・評価(移動等円滑化評価会議)

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載事項に「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用」等を追加

対象施設の例



（車両等の優先席）



（車椅子使用者用駐車施設）



（障害者用トイレ）

等

特定路外駐車場の管理者に求められる対応

- ★バリアフリー法上の新設特定路外駐車場（車いす使用者用駐車施設の設置が義務付けられた路外駐車場）の管理者は、利用者に対し、高齢者、障害者等が車いす使用者用駐車施設を円滑に利用するために必要となる適正な配慮について、広報活動及び啓発活動を行うことが求められます。

（努力義務）

- ★例えば、ポスターの掲示、館内放送等により、利用者への呼びかけを行うこと等が考えられます。 91

特定路外駐車場のバリアフリー化

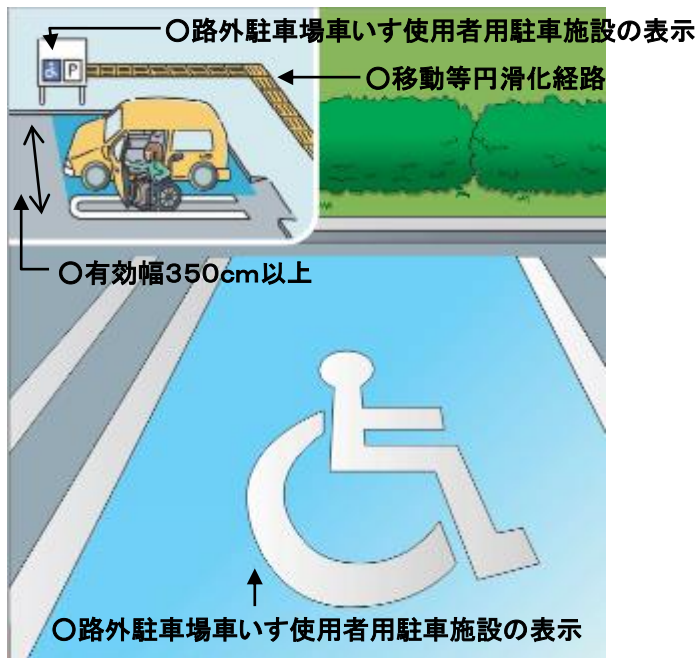
- 移動等円滑化の促進に関する基本方針(平成23年3月31日告示)
- 第2次交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)
- 第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)

指標：バリアフリー化された特定路外駐車場の割合

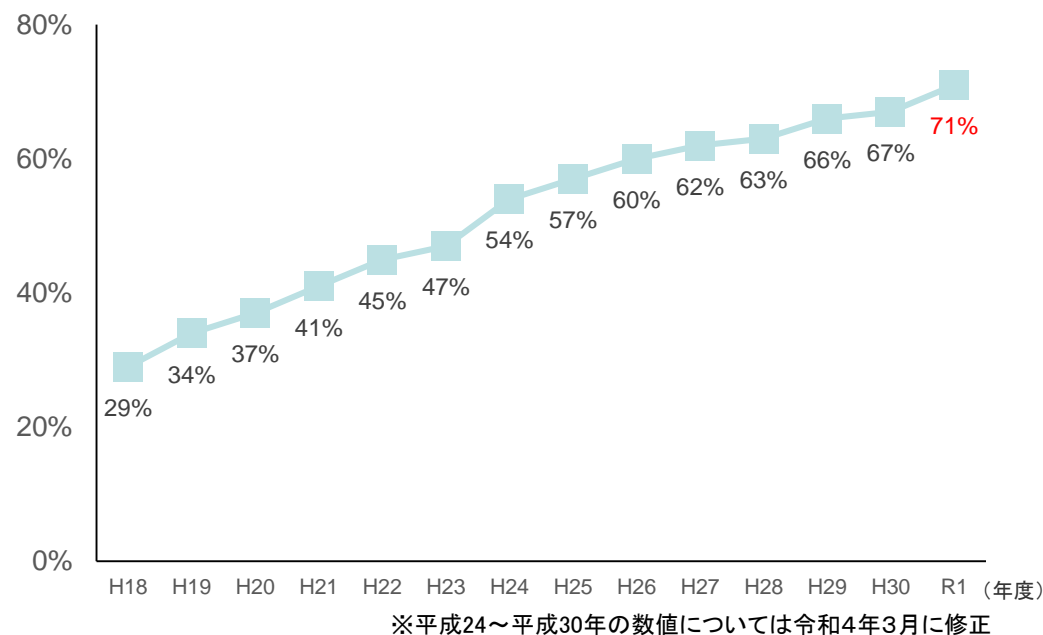
実績値 (H22年度末)	実績値 (H30年度末)	実績値 (R元年度末)	目標値 (R7年度末)
45%	64.8%	70.6%	約75%

指標の解説: すべての人が安全で快適に利用できるバリアフリー化された特定路外駐車場の増加

バリアフリー化された路外駐車場のイメージ

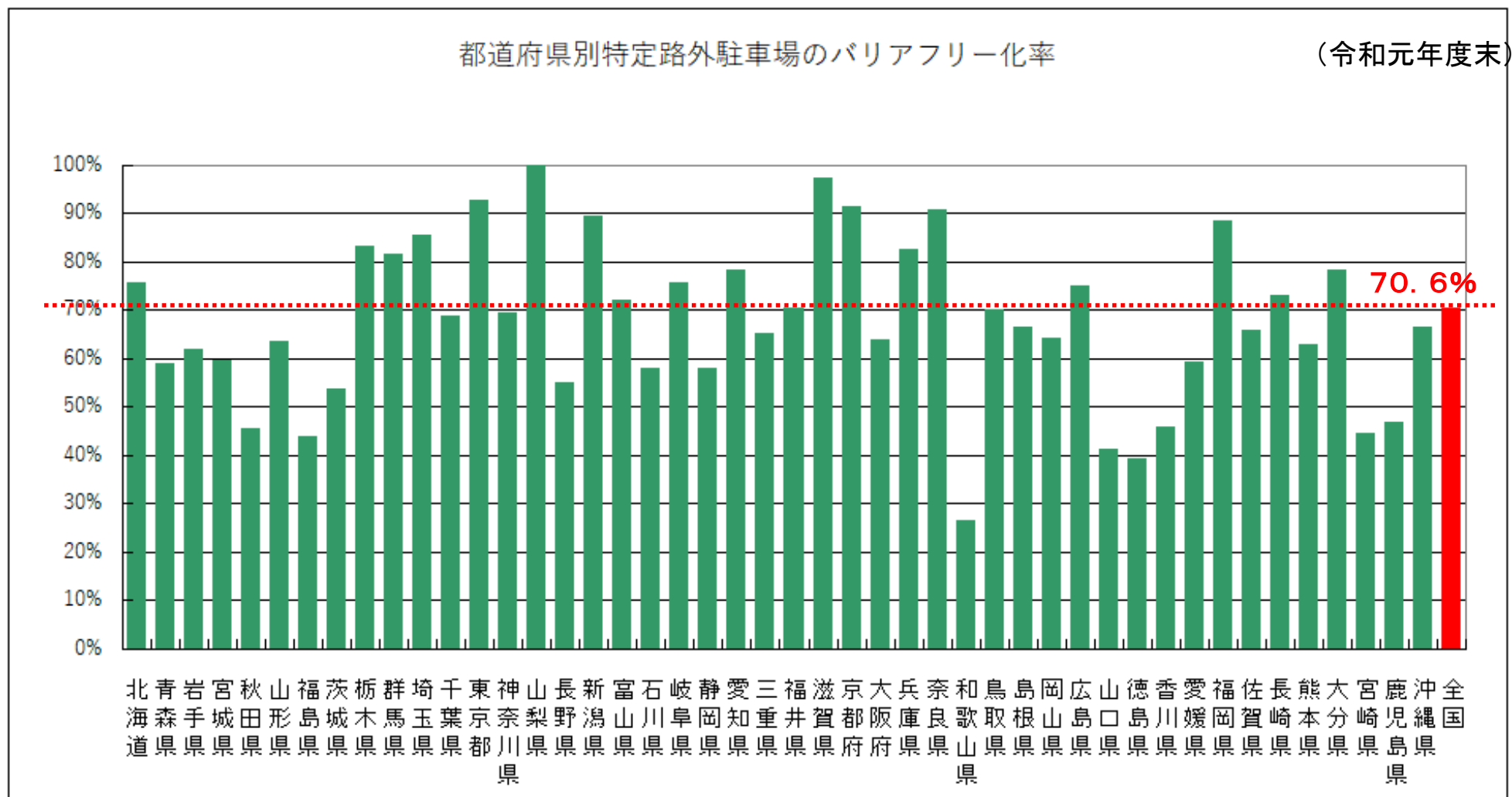


特定路外駐車場のバリアフリー化の推移



特定路外駐車場のバリアフリー化状況

○ 都道府県ごとの特定路外駐車場のバリアフリー化率は、下図のとおりとなっている。



注) 高知県については、対象となる駐車施設がないため、上図には記載していない。

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)



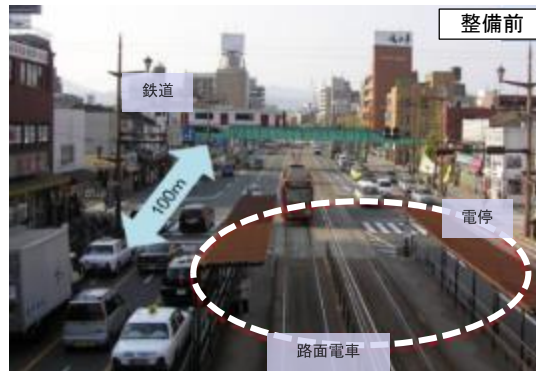
(ユニバーサルデザイン対応駐車場を整備)



(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)

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の奥行き等

- ・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＞ 95
(名古屋市提供資料)

パーキングパーミット制度

○ パーキングパーミット制度とは

利用できる対象者の範囲を設定し、施設管理者の任意の協力の下、当該施設の障害者等用駐車区画について、条件に該当する希望者が、共通に利用できる利用証を交付する制度。

○ 導入状況

平成18年に佐賀県で初めて制度が導入されて以来、毎年制度を導入する地方公共団体が増えてきており、令和3年7月時点において、40府県4市において制度が導入されている。

○ 対象施設

制度の趣旨に賛同し、協力に応じた施設が制度の対象となる。利用対象施設としては、官公庁・公共施設、医療・福祉施設、大型スーパーマーケット・ホームセンター等が多くなっているが、地方公共団体によって、対象となる施設の用途は異なっているところ。



制度導入40府県4市（年度別）

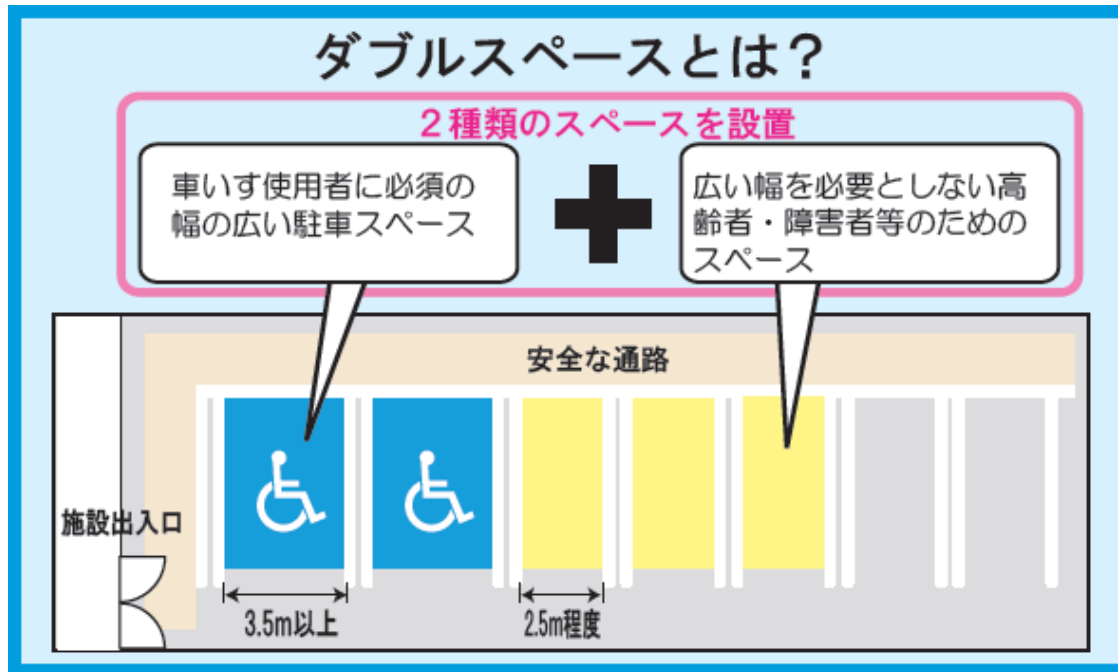
H18	佐賀県				
H19	山形県	福井県	長崎県	熊本県	
H20	栃木県	島根県			
H21	福島県	群馬県	鳥取県	徳島県	川口市
		鹿児島県			
H22	岩手県	岡山県	山口県	愛媛県	
	高知県				
H23	茨城県	新潟県	京都府	広島県	久喜市
	香川県	福岡県	大分県	宮崎県	
H24	静岡県	山梨県	三重県	兵庫県	那覇市
H25	滋賀県	大阪府			
H27	石川県	奈良県	和歌山県		
H28	秋田県	長野県			
H30	宮城県				
R1	岐阜県				
R2	富山県				浦添市
R3	千葉県				

6

【出典：国土交通省総合政策局 「パーキングパーミット制度の導入促進方策検討会」とりまとめ 平成30年7月】

【出典：国土交通省総合政策局 「第1回車椅子利用者利用者用駐車施設等のあり方に関する検討会」 令和3年8月25日】

- 総合政策局による平成22年度調査において、**軽度障害者や高齢者用に「通常の幅で施設出入口に近い駐車スペース」**を設ける**「ダブルスペース」**の導入を検討することが**有効**とされていますので参考にしてください。（下記HP参照）
http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000030.html



○必要なスペースを確保し、障害者や高齢者等の間でも使いやすくする工夫として、軽度障害者や高齢者用に『通常の幅で施設出入口に近い駐車スペース』を設ける『ダブルスペース』の導入を検討することが有効。

○ 移動円滑化基準への適合だけでなく、無人精算機におけるユニバーサル対応も必要

■市営駐車場におけるユニバーサル対応型精算機の設置例

- ・料金の投入口等が全体的に低い位置に設置されているとともに、大型ディスプレイやカメラ、インターホンの設置により、障害者割引のスムーズな処理を可能としている。また、異常発生時の対応も可能である。



全景



近景(ディスプレイ部、カメラ部)

(参考1) 自動車の盗難防止

- 「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。

自動車盗難防止対策

「盗難だけは笑えねえ。」の笑えねえ啓発動画
 “自動車盗難防止対策の術” 林敏行のホト

YouTubeで
 笑えねえ第一集
 を見よう!

YouTubeで
 “盗難だけは笑えねえ”
 を見よう!

複数の盗難防止対策で、大切な愛車を守りましょ。

イモビライザーの装着  高級キーや専用リモコンのコードを盗まねば、エンジンをかけられず盗難防止効果が期待できます。	車を離れる際のドアロック  盗難防止効果が期待できるため、必ず車を離れる際にドアロックを確実にしましょう。	盗難防止機器の活用  パーキングセンサー、防犯カメラ、GPS追跡装置、盗難通報サービスなどを利用。
貴重品の置きっぱなし厳禁  貴重品の盗難防止効果は、車内に置きっぱなしにしておくだけで期待できません。必ず持ち出しましょう。	自動車部品にも盗難防止対策  アンバーフライトやタイヤチェーン等の部品も盗難防止効果が期待できます。必ず装着しましょう。	安全な駐車場選び  自動車盗難の大半は、駐車場で発生。盗難でも発生しにくい駐車場の利用を検討しましょう。

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

警察庁 財務省 経済産業省 国土交通省

(参考2) 都市交通における自動運転

- 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)

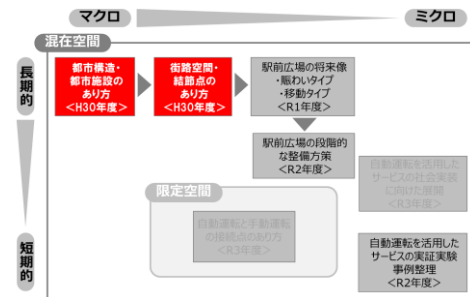
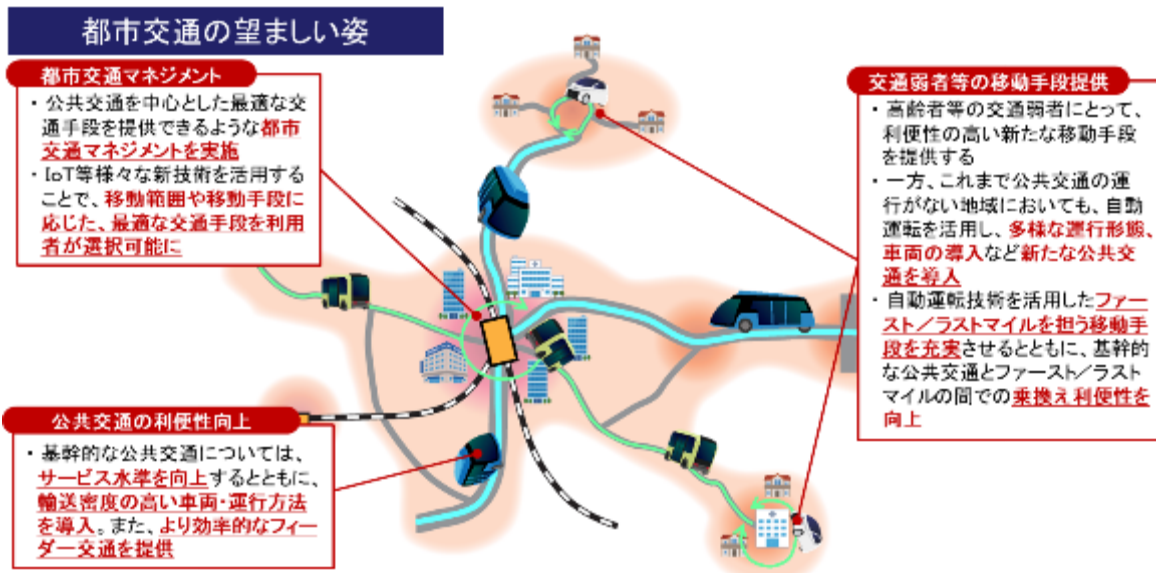
・基幹的なバス分科会

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

■ 都市構造、都市交通については、交通マネジメントや公共交通の利便性向上等、望ましい姿を整理。交通施設については、街路、駅前広場等の交通施設ごとに望ましい姿の検討を進めてきたところ。

自動運転社会における望ましい都市交通のあり方（H30年度第2回資料）



自動運転社会における望ましい都市交通施設のあり方（H30年度第2回資料）

身近なエリアの望ましい姿

- 共有スペースの有効活用**
 - 共有スペースの有効活用により、近隣の住民が安心して利用できるような環境を整える。共有スペースの有効活用により、近隣の住民が安心して利用できるような環境を整える。
- 歩行者の安全確保**
 - 歩行者の安全確保を図る。歩行者の安全確保を図る。
- シェアリングの有効活用**
 - 共有スペースの有効活用により、近隣の住民が安心して利用できるような環境を整える。
- 歩行者の安全確保**
 - 歩行者の安全確保を図る。歩行者の安全確保を図る。

街路空間の望ましい姿

- 歩行者の安全確保**
 - 歩行者の安全確保を図る。歩行者の安全確保を図る。
- 共有スペースの有効活用**
 - 共有スペースの有効活用により、近隣の住民が安心して利用できるような環境を整える。
- 歩行者の安全確保**
 - 歩行者の安全確保を図る。歩行者の安全確保を図る。

駅前広場の望ましい姿

- 共有スペースの有効活用**
 - 共有スペースの有効活用により、近隣の住民が安心して利用できるような環境を整える。
- 歩行者の安全確保**
 - 歩行者の安全確保を図る。歩行者の安全確保を図る。
- 共有スペースの有効活用**
 - 共有スペースの有効活用により、近隣の住民が安心して利用できるような環境を整える。

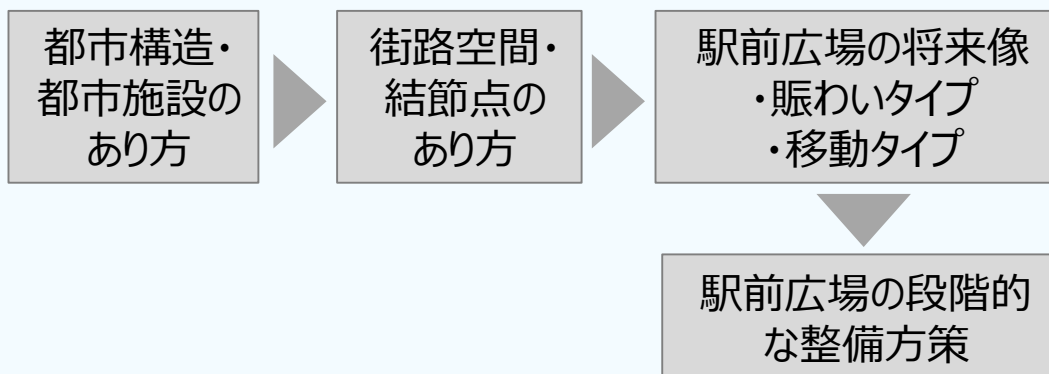
R3年度の検討内容

- 限定空間と混在空間では自動運転技術の社会実装の進捗が異なることが考えられる。
⇒ 短期的な社会実装への対応として、限定空間内外の接続機能のあり方を検討する。
- また、混在空間においても自動運転を活用したサービスの実証実験の取組が増えている。
⇒ 自動運転を活用したサービスの持続的な提供に向けた都市側での対応方策を検討する。

マクロ

ミクロ

混在空間



※混在空間での社会実装は短期的には難しい

限定空間

社会実装の進捗が異なるエリアをつなぐ機能が必要

限定空間内外の接続機能のあり方
＜R3年度＞

※限定空間では社会実装が進む可能性あり

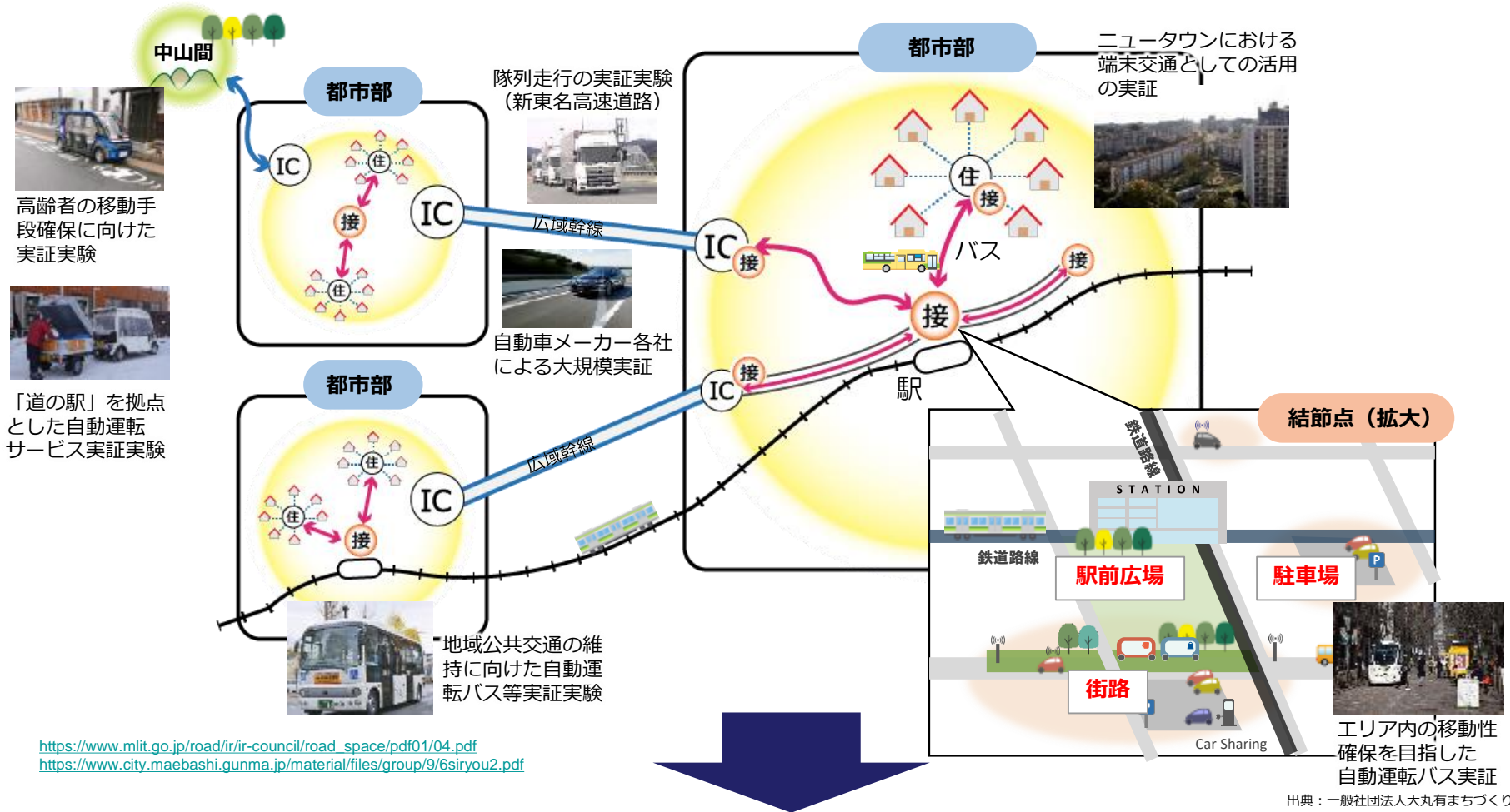
自動運転を活用したサービスの持続的な提供に向けた検討
＜R3年度＞

自動運転を活用したサービスの実証実験事例整理

長期的

短期的

■ 限定空間と混在空間では自動運転技術の社会実装の進捗が異なることが考えられる。
 ⇒ 短期的な社会実装への対応として、限定空間内外の接続機能のあり方を検討する。



- 限定空間において自動運転技術の社会実装の進んだ際に、当面の対応として必要となる限定空間と混在空間の間の移動において発生する“乗り換え”や“自動運転と手動運転の切り替え”等の接続機能の整理
- 限定空間内外の接続機能の整備にあたり、車両、インフラ、運用などの面で都市側で検討すべき事項の整理

■ 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

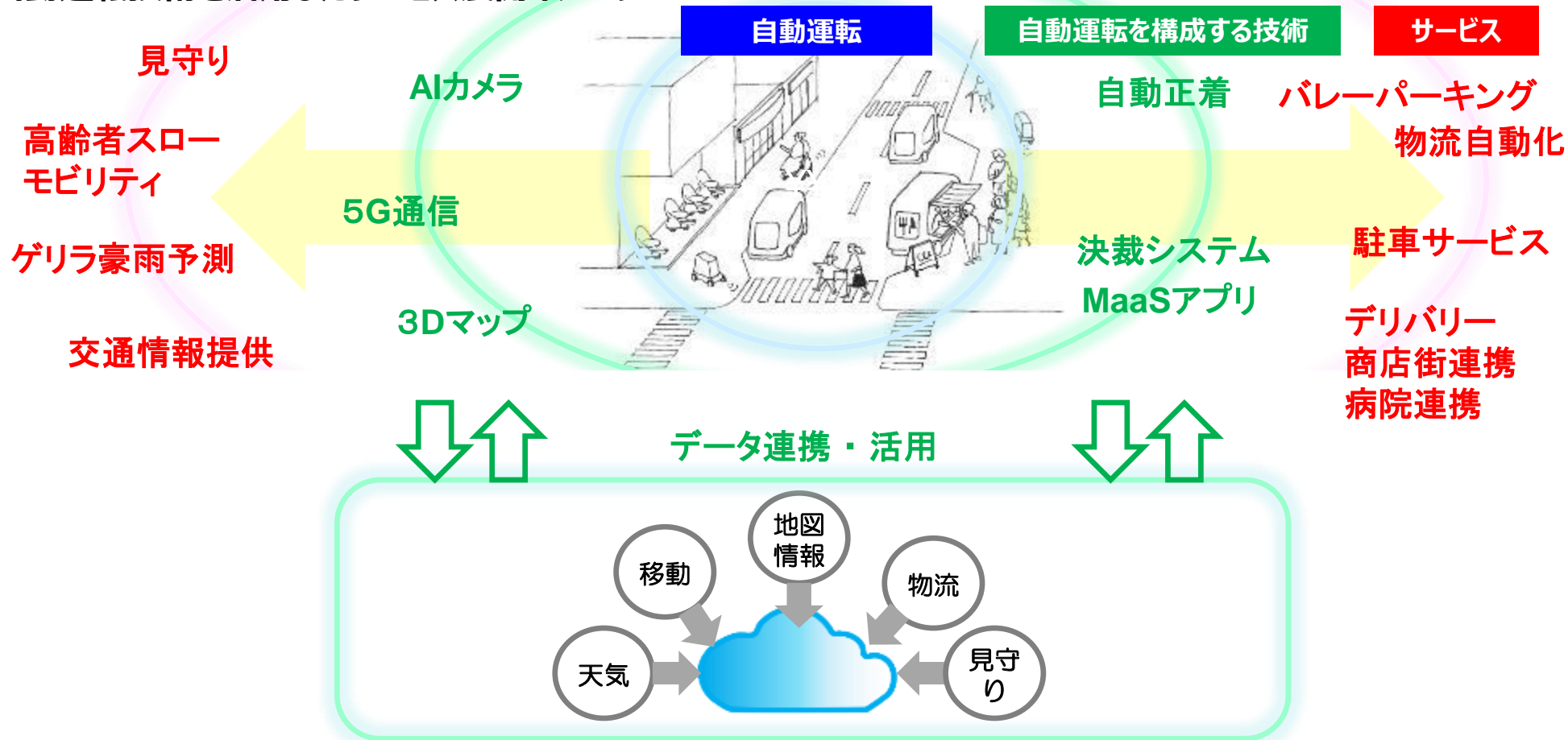
子供や高齢者の行先、居場所が
わかることによる安心感の確保



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

混在空間においても自動運転を活用したサービスの実証実験の取組が増えている。
⇒自動運転を活用したサービスの持続的な提供に向けた都市側での対応方策を検討する。

●自動運転技術を活用したサービス展開イメージ



- 自動運転技術によって新たに生み出されると考えられる多様なサービスの展開方策の検討
- 各種サービスを都市において持続的に提供するための都市側で進めるべき事項の検討

(参考3) 自転車・シェアサイクル



- シェアサイクルの普及促進を図るため、専門的な見地から検討する「シェアサイクルの在り方検討委員会」を令和2年3月に設置し、公共的な交通としての在り方や持続可能な事業運営に向けた課題等について検討。

委員

<有識者>

- 屋井 鉄雄 東京工業大学大学院教授・副学長
- 有村 幹治 室蘭工業大学大学院工学研究科准教授
- 伊藤 昌毅 東京大学生産技術研究所特任講師
- 入谷 誠 (一財)全日本交通安全協会専務理事
- 楠田 悦子 モビリティジャーナリスト
- 中村 文彦 横浜国立大学副学長・教授
- 吉田 樹 福島大学
人文社会学群経済経営学類准教授

<地方公共団体>

- 東京都
江東区 (広域11区代表)

<事業者>

- OpenStreet(株)
- (株)ドコモ・バイクシェア

(○: 委員長)
(敬称略)
(五十音順 ※地方公共団体を除く)

これまでの検討内容

令和2年3月31日 第1回 検討委員会

- ・シェアサイクルに関する課題、検討の方向性

令和2年6月30日 第2回 検討委員会

- ・事業者ヒアリング

令和2年8月26日 第3回 検討委員会

- ・シェアサイクルの公共的な交通としての在り方
- ・公共用地等へのサイクルポートの設置の在り方

令和3年1月21日 第4回 検討委員会

- ・シェアサイクルの採算性確保
- ・サイクルポートへの案内誘導策
- ・利便性向上策
- ・今後の取組について 等

- ▶ 新型コロナ危機を契機に生じた変化として、公共交通から自転車への転換の可能性が挙げられる。
- ▶ 今後の方向性として、多様な移動手段の確保や自転車が利用しやすい環境整備が必要。

【論点2】都市交通(ネットワーク)の今後のあり方と新しい政策の方向性

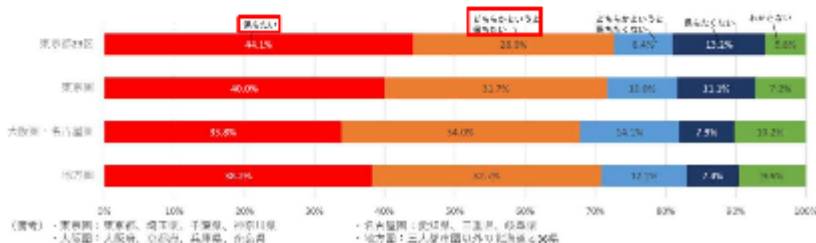
<新型コロナ危機を契機に生じた変化>

- 公共交通の利用への不安や在宅勤務推奨の結果、公共交通利用者が減少。
- 移動時間等の削減により時間価値の重要性が強く認識されるものと考えられる。
- 近距離の移動については、公共交通から自転車に転換しうる可能性。
- 公共交通について、感染リスクも踏まえた密度や施設のあり方の対応も必要に。
- 歩行者にとっての過密の回避、居心地の良い環境へのニーズの高まりのため、都市のウォークアブル空間の重要性が高まっていくと考えられる。

<今後の方向性>

- 混雑状況のリアルタイム発信等により、過密を回避し、安心して利用できる環境が必要。
- まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進する必要。
- 公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど、多様な移動手段の確保や自転車が利用しやすい環境整備が必要。
- 駅周辺に生活に必要な都市機能を集積させ、安全性・快適性・利便性を備えた「駅まち」空間の一体的な整備が必要。
- 適切な密度の確保等新しい街路空間の考え方の導入が必要。

今回の感染拡大で「通勤の通勤時間が減少した人のうち、約7割が「今後も現在の通勤時間を保ちたい」と回答



【出典】「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(令和2年6月21日内閣府、政策総括官(経済社会システム担当))

岡山駅周辺の空間再構築<岡山駅前広場、県庁通りの可整備等>
駅前広場への跨面電車の乗入による交通結節機能強化と
駅前の具行通りの再整備による歩行者空間の隔わり・交流拠点の形成

岡山駅前広場の整備イメージ

県庁通り再整備イメージ



【出典】京山市

都市・地域交通戦略推進事業の拡充について(R3～)

- ▶ コンパクトでゆとりとにぎわいあるウォーカブル空間の創出に向けて、都市・地域交通戦略推進事業において、シェアサイクル設備の整備を支援対象に追加

2. コンパクトでゆとりとにぎわいあるウォーカブル空間の創出

都市・居住機能が集積するまちなかにおいて、既存ストックの改変による「居心地が良く歩きたくなる」空間（ウォーカブル空間）を形成し、官民によるゆとりとにぎわいの創出に取り組む。また、新型コロナウイルス感染症拡大を契機として、オープンスペースの充実や、職住近接のニーズの高まりにも対応したまちづくりを推進する。

施策の概要

まちなかウォーカブル区域（滞在快適性等向上区域）
※歩ける範囲のエリア（概ね1km程度以内の区域を想定）であって賑わい溢れるまちづくりに必要な施策を重点的・集中的に講じる区域

Walkable 歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。
Eye level まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りの中が見えと、人は歩いて楽しくなる。
Diversity 多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
Open 開かれた空間が心地よい	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

都市再生整備計画区域

※まちなかウォーカブル区域を下支えする周辺環境の整備を図る区域

コンパクトでゆとりとにぎわいあるウォーカブルなまちのイメージ



2. コンパクトでゆとりとにぎわいあるウォーカブル空間の創出

(2) 官民連携によるウォーカブル空間の形成

まちなかウォーカブル推進事業 補助	2.0億円(1.33倍)
都市・地域交通戦略推進事業 補助	9.0億円(1.30倍)
まちなかウォーカブル推進事業、都市・地域交通戦略推進事業 社総交	6,311億円の内数
官民連携まちなか再生推進事業 補助	5.1億円(1.02倍)
まちなか公共空間等活用支援事業 補助	0.6億円(1.07倍)

※令和2年度第3次補正予算 まちなかウォーカブル推進事業 社総交 1,157億円の内数

新型コロナウイルス感染症拡大を契機として顕在化した、「まちの過密」を避ける観点から、官民連携による良質なオープンスペースやゆとりとにぎわいある「居心地が良く歩きたくなる」空間の形成を推進する。

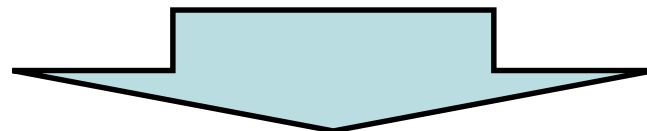
事業内容

○ 官民連携による取組を推進し、ゆとりとにぎわいある「居心地が良く歩きたくなる」空間を形成

まちなかウォーカブル推進事業 ・水辺周辺のプロムナードや水上デッキの整備について支援を明確化	官民連携まちなか再生推進事業 ・エリアプラットフォーム構築、未来ビジョン等策定支援期間の延長（最大2年間⇒最大3年間）
都市・地域交通戦略推進事業 ・シェアサイクル設備を支援対象に追加 ・軌道緑化の整備について支援を明確化 ・まちなかウォーカブル区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設の整備について国費率を嵩上げ（1/3⇒1/2）	まちなか公共空間等活用支援事業 ・ベンチの設置等(カフェ等も併せて整備)を行う都市再生推進法人への低利貸付による支援を推進

(参考) サイクルラックの新基準について

近年、前後にチャイルドシートを設けた「子乗せ3人乗り電動アシスト自転車」が普及。しかし、重量、サイズともに従来の自転車の規格と大きく異なる。



子乗せ自転車スライド式サイクルラック 技術基準を発刊 (H30.11.1)
(一般社団法人 自転車駐車場工業会)

ラックの重量基準(旧): 20kg



基準の見直し: **35kg**までカバーできる基準に!

さらに

▶ロングボディへの対応: 1875mm(旧1785mm)

▶多様化するタイヤ幅への対応: 新基準の検討: 54mm(旧48mm)

(参考4) 駐車場法の改正等の経緯

駐車場法に関する主な制度拡充経緯

昭和30年代に入って、自動車保有台数の増加、自動車交通量の増加に伴い、路上駐車の問題が起こり、路上駐車規制とともに、駐車施設を整備する必要性が生じる

● 昭和32年(1957年) 駐車場法制定

- ・ 駐車場整備地区を指定し、路外駐車場の設置を促進
 - ・ 駐車施設の附置義務制度
 - ・ 駐車場の構造、設備、管理について適切な水準の確保のための基準
- ※ 自動二輪車、軽自動車は占有面積が小さいことから対象外



● 昭和37年(1962年) 駐車場法の一部改正

- ・ 軽自動車を対象
(外見上、一般の自動車と大差がないこと、所有台数の飛躍的な増加)



● 平成3年(1991年) 駐車場法の一部改正

- ・ 駐車場整備地区の対象区域の拡大
- ・ 駐車場整備計画の創設
- ・ 附置義務対象建築物の規模下限の引き下げ



● 平成6年(1994年) 標準駐車場条例の改正

- ・ 荷さばき駐車場の附置義務を可能



● 平成16年(2004年) 標準駐車場条例の改正及び駐車場法施行令の改正

- ・ 附置義務制度の性能規定化
- ・ // ローカルルールを採用
- ・ // 隔地駐車場の積極的な活用
- ・ 路外駐車場の出入口設置の緩和



● 平成17年(2005年) 駐車場管理規程例の策定

- ・ 駐車場の管理運営の適正化及び利用者の保護を目的



● 平成18年(2006年) 道路交通法の一部改正

- ・ 放置車両についての使用者責任の拡充、取締関係事務の民間委託

● 平成18年(2006年) 駐車場法の一部改正

- ・ 自動二輪車を法律の対象に追加、あわせて標準駐車場条例を通知



● 平成24年(2012年) 都市の低炭素化の促進に関する法律の制定

- ・ 附置義務駐車施設を計画的に集約化、あわせて標準駐車場条例を通知



● 平成26年(2014年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定

- ・ 路外駐車場の配置適正化
- ・ 附置義務駐車施設の集約化
- ・ 標準駐車場条例を通知



● 平成26年(2014年) 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定

- ・ 駐車場法施行令第15条に基づく大臣認定制度の下で、同条に規定する特殊の装置(機械式駐車装置)の構造・設備と併せて安全性を確保するために必要な機能についても一体的に認定を行う仕組みを構築
- ・ 安全機能に係る認証に際して第三者機関の技術的知見を活用する仕組み(登録認証機関制度)の創設
- ・ 標準駐車場条例を通知



● 平成28年(2016年) 駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定

- ・ 建築物である路外駐車場に設ける換気装置の能力に関する基準を緩和
- ・ 宿泊施設における附置義務駐車施設の柔軟化について通知(観光地における隔地規定の積極的活用等)



- 平成30年(2018年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定
 - ・ 都市再生駐車施設配置計画制度の創設(駐車施設の附置義務の適正化)
 - ・ 標準駐車場条例を通知
- 平成30年(2018年) 駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定
 - ・ 令第7条第2号に基づく大臣認定によって路外駐車場を設置することができる道路又はその部分を追加
- 平成30年(2018年) 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定
 - ・ 路外駐車場の管理規程に定める駐車料金の額の定め方を変更

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。