

都市施設ワーキンググループに おける検討事項について

平成29年11月24日
国土交通省都市局

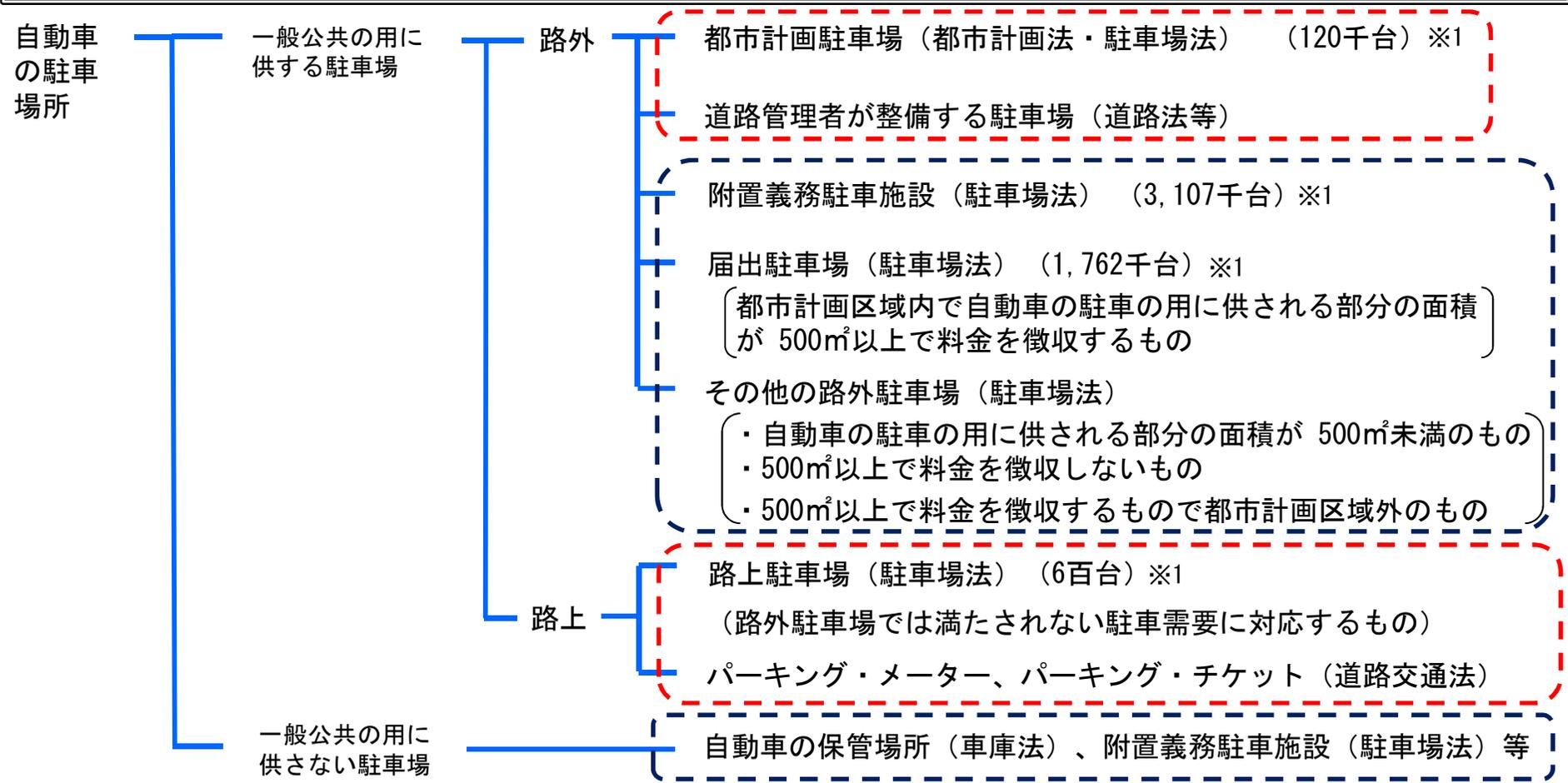
1. 駐車場制度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・p3
2. 駐車場の附置義務制度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・p13
3. 機械式駐車装置の安全対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・p30
4. 駐車場の配置適正化と高質化への誘導について・・・・・・p50
5. 都市計画道路の必要性の点検・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・p70
6. 道路上空を活用し土地の有効活用の促進・・・・・・p84

1. 駐車場制度

平成29年9月7日
国土交通省都市局

駐車場の分類と統計(1)

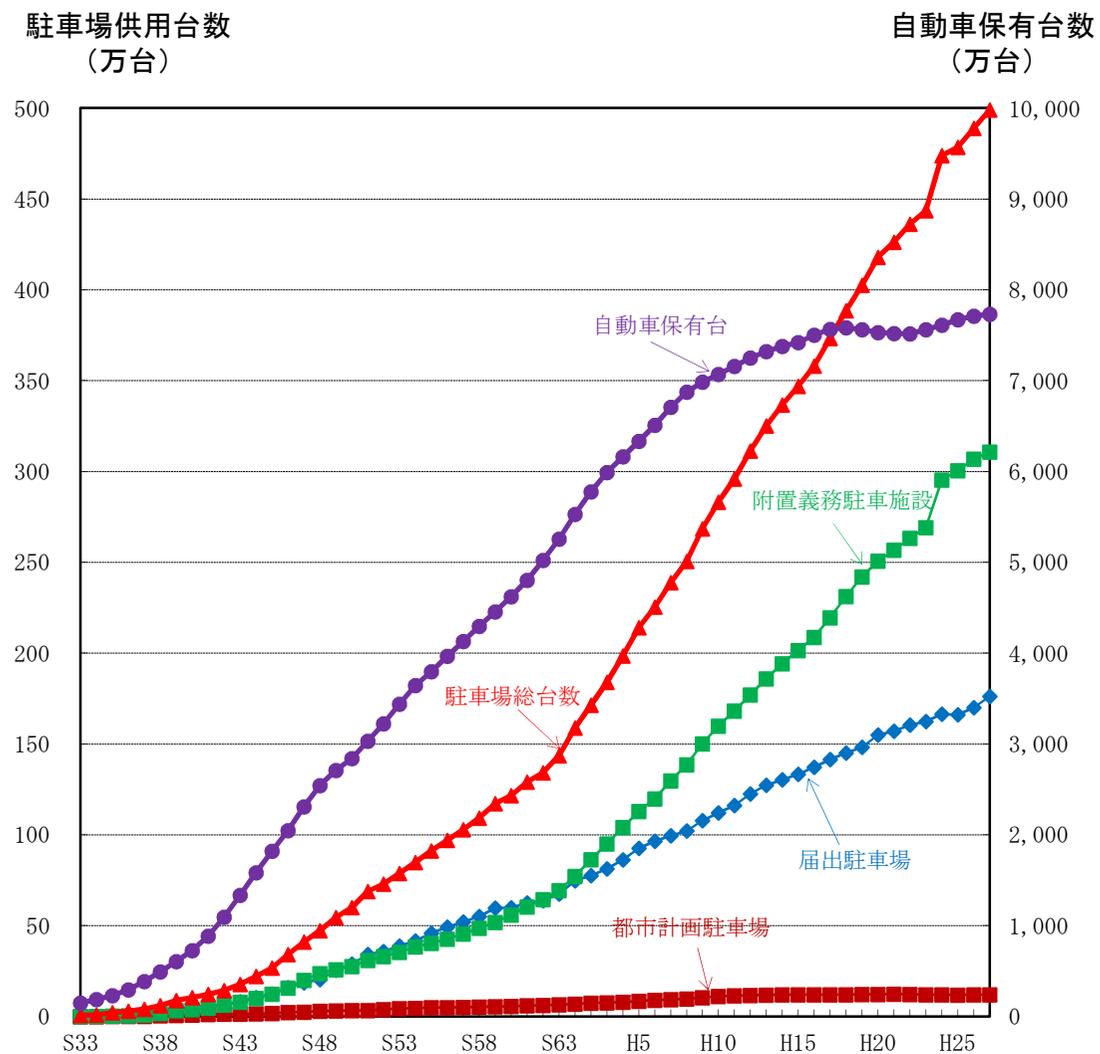
自動車の駐車場所は、一般公共の用に供する駐車場と、一般公共の用に供さない駐車場に大別される。



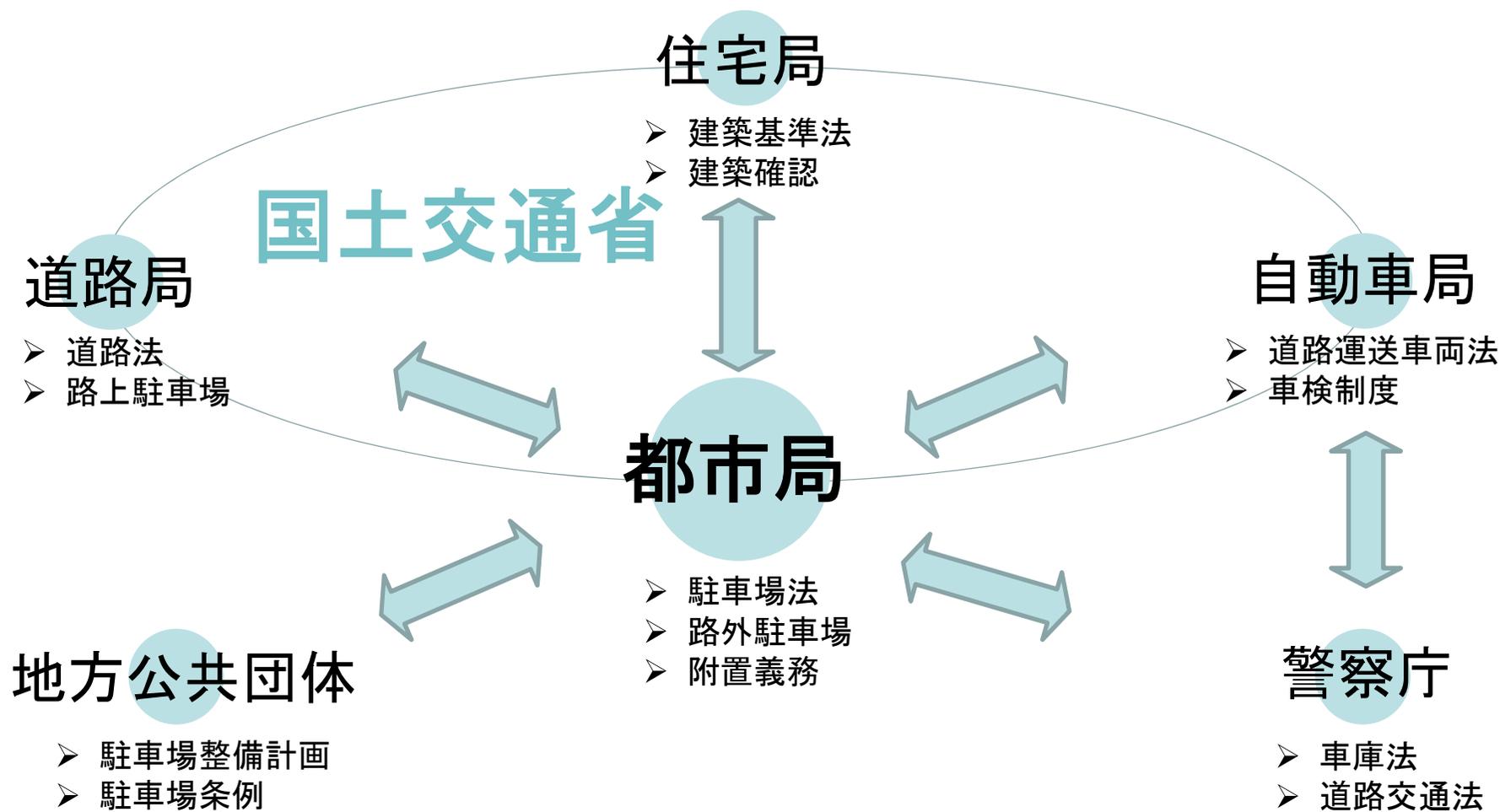
〔 〕 主として公共主体が設置
 [] 主として民間主体が設置

(※1)は平成27年度末

駐車場の分類と統計(2)



1950~60年代の自動車交通渋滞風景



<国から地方公共団体への支援>

- 駐車場の整備に対する補助金
- 地方公共団体が駐車施設の附置や自ら運営する駐車場の規程等を定める条例（駐車場条例）のモデルとなるガイドライン（標準駐車場条例）の作成

駐車場法(昭和32年法律第106号)

➤ 自動車の利用に際して必要となる駐車場を、地方公共団体及び民間事業者による駐車場整備により確保

- 目的 — 道路交通の円滑化、都市機能の維持・増進
- 「駐車場」は、自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるもの
- 地方公共団体は、都市計画において駐車場整備地区を定め、駐車場の整備のために必要な措置を講じるよう努める(例:駐車場整備計画)
- 民間事業者の整備する駐車場について、届出制度及び技術基準により適切な管理を確保(駐車場の技術的基準の制定)
- 駐車需要を生じさせる程度の大きい用途がある建築物については、新築等の時に駐車施設の附置を義務付け(附置義務)。建築確認制度において、附置義務を確認。(駐車施設の附置の義務付け)

駐車場の技術的基準の制定

➤ 駐車のために供する部分の面積が500㎡以上の一般公共の用に供する路外駐車場について、その構造及び設備に関する技術的基準を遵守する義務を課す。

＜主な技術的基準＞

- ・ 出入口 道路交通法で定める駐停車禁止場所、小学校等の出入口から20m以内には設置不可 等
- ・ 車路 一方通行以外の車路の幅員5.5m以上 等
- ・ 高さ 駐車スペースの高さは、はり下2.1m以上

■機械式立体駐車場

- 駐車場法施行規則を改正(H27.1.1施行)し、大臣認定制度の下で機械式駐車装置の安全性についても一体的に審査・認定を行うこととしている。
- 登録認証機関である社団法人立体駐車場工業会は「機械式駐車装置の安全機能に関する認証基準」を策定し、機械式駐車装置の安全性を認証している。

駐車施設の附置の義務付け

➤ 駐車需要を生じさせる程度の大きい用途がある建築物の建築主に対して、その新築、増築等の時に於いて駐車施設の附置を義務づける制度

- 国は地方公共団体に対して建築物の一般的な駐車需要から算定される必要な駐車施設台数の標準値を提示(標準駐車場条例)
- 義務付けられる駐車施設の数、地方公共団体が条例で定めるところにより、その建築物の用途・床面積に応じて決定される

＜標準駐車場条例に基づく附置義務台数の例＞

- ・人口が100万人以上の都市、駐車場整備地区内の事務所の場合・・・床面積250㎡毎に1台
- ・人口が50万人未満の都市、商業地域内の百貨店の場合・・・床面積150㎡毎に1台

主な技術的基準

- ・ 出入口 道路交通法で定める駐停車禁止場所、小学校等の出入口から20m以内には設置不可 等
- ・ 車路 一方通行以外の車路の幅員5.5m以上 等
- ・ 高さ 駐車スペースの高さは、はり下2.1m以上
- ・ 避難階段 直接地上へ通ずる出入口のある階以外の階に駐車スペースを設ける場合には避難階段又はこれに代わる設備を設置
- ・ 防火区画 給油所その他の火災の危険のある施設を附置する場合には、耐火構造の壁または特定防火設備によって区画
- ・ 換気装置 内部の空気を1時間につき5回以上、直接外気と交換するものを設置すること
- ・ 照明装置 自動車の車路路面では10ルックス以上、駐車のために供する部分では2ルックス以上の明るさにすること
- ・ 警報装置 自動車の出入及び道路交通の安全確保に必要な警報装置を設けること

地方公共団体の取組

1. 駐車場整備地区の設定

- 地方公共団体は、商業地域や近隣商業地域等において、駐車場整備地区を定め、駐車場の整備のために必要な措置を講じるよう努める

2. 駐車場整備計画の策定

- 基本方針
- 目標年次及び目標量
- 駐車場の整備に関する施策
- 主要な路外駐車場の整備の計画
- (地域ルールによる駐車施設の整備)

※法律事項ではない

3. 都市計画駐車場の整備

- 地方公共団体が、駐車場整備地区内の長時間の自動車の駐車需要に応じるために設置
- 道路や公園の地下に整備する場合、道路管理者や公園管理者は占有を許可

4. 附置義務条例の制定

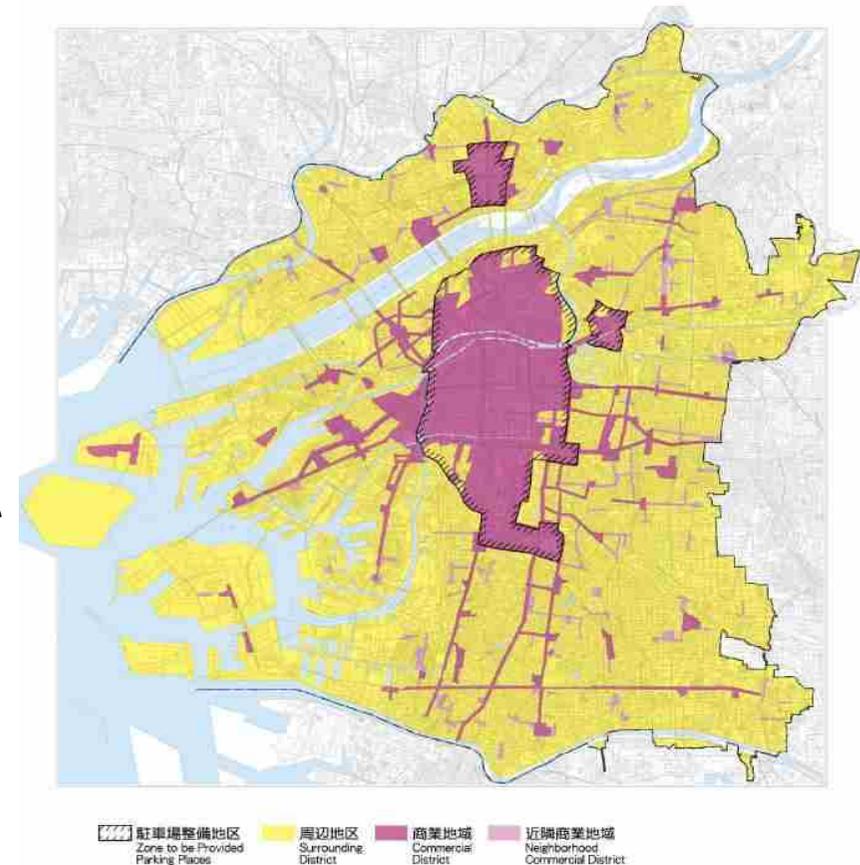
- 建築物の規模に応じ、原則としてその敷地内で一定の駐車施設を義務づける附置義務条例の制定

5. 是正命令等

- 駐車場の技術的基準への不適合、業務運営の法令違反について、路外駐車場管理者に対し是正のために必要な措置等をとることを命ずる

駐車場整備地区（大阪市）

Zone to be Provided Parking Places



○地方公共団体による都市計画駐車場の整備事例

<上野中央通り地下駐車場>

- 東京都台東区が平成21年に整備した機械式駐車場
- 東京都による上野中央通り（都道、幅員36m）の地下歩道整備に合わせ、台東区が都市計画駐車場として整備
- 設置者：台東区
- 管理者：台東区（事務作業は民間事業者へ委託）
- 駐車台数：300台 24時間営業
- 構造：入出庫ロビー（B2）及び駐車格納階（B3）
- 敷地面積：5,400㎡ 延べ床面積：14,310㎡

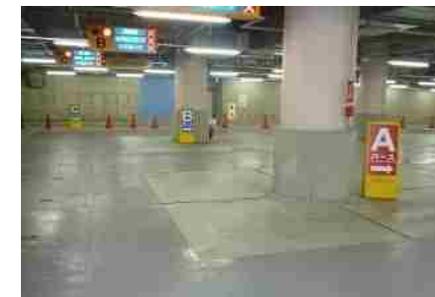


駐車場入口

（参考）台東区 都市計画マスタープラン（抄）

○上野駅、御徒町駅の駅前空間の整備

上野駅周辺は、区内の各拠点への起点となるよう上野駅前広場をもてなしの空間として整備を図るとともに、地域の回遊性を高めるため、地下通路、地下駐車場等とのネットワークの形成、乗り換えの利便性向上等、交通結節点にふさわしい整備を推進する。



民間事業者の取組

1. 建築物への駐車施設の設置

- 駐車需要を生じさせる程度の大きい建築物の建築主は、駐車場法に基づく地方公共団体の条例によりその新築等の時に駐車施設を設置しなければならない（具体的な設置台数の基準は、地域の交通状況を踏まえて地方公共団体が条例で定める）



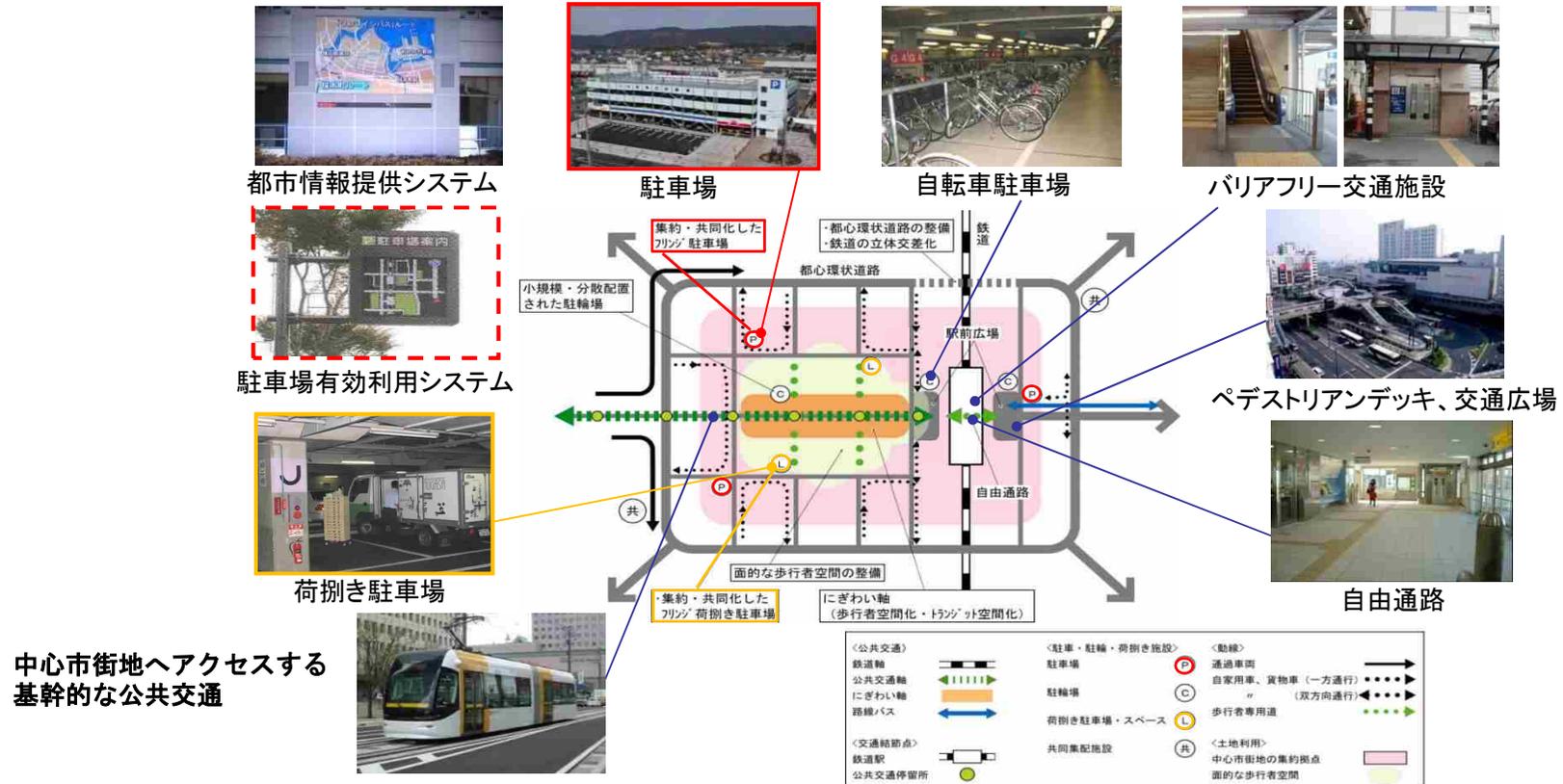
2. 路外駐車場（届出駐車場）

- 駐車のために供する部分の面積が500㎡（約30台分）を超えるものは、技術的基準への適合が必要。さらに、料金を徴収するものは都道府県知事等への届出が必要
- 届出駐車場の管理者は、技術的基準への適合、管理規程（供用時間、駐車料金等）の届出及びこれに従った運営、自動車の滅失・損傷についての損害賠償（※）等を行わなければならない（※ 善良な管理者の注意を怠らなかったことを証明する場合を除く）

駐車場政策の方向性

- 地球環境に優しく、持続可能な都市交通の実現に向けては、駐車場、公共交通、自転車、歩行空間の一体的な計画、整備が重要（総合的な交通連携）
- 駐車場を市街地外周部等に配置し、市街地への自動車流入を抑制するとともに、公共交通によるアクセス手段の確保、市街地における快適な歩行者空間の形成を推進。

総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ



2. 駐車場の附置義務制度

平成29年9月7日
国土交通省都市局

附置義務駐車施設について

附置義務駐車施設

駐車場法に基づく地方公共団体の条例(附置義務条例)により、一定の地区内において、一定の規模以上の建築物を新築等する場合に、設けることが義務付けられている駐車施設

【対象地区】

都市計画に定められた駐車場整備地区内、商業地域内、近隣商業地域内で条例で定める地区
これらの周辺地域又は自動車交通がふくそうすることが予想される地域内で条例で定める地区

【対象建築物の規模】

延べ面積が2,000㎡以上で条例で定める規模

駐車場整備地区等内で、延べ面積が2,000㎡未満であるが特定用途(※)の延べ面積が条例で定める規模

(※)特定用途・・・劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、待合、キャバレー、カフェー、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場(駐車場法施行令第18条)

【附置義務台数】

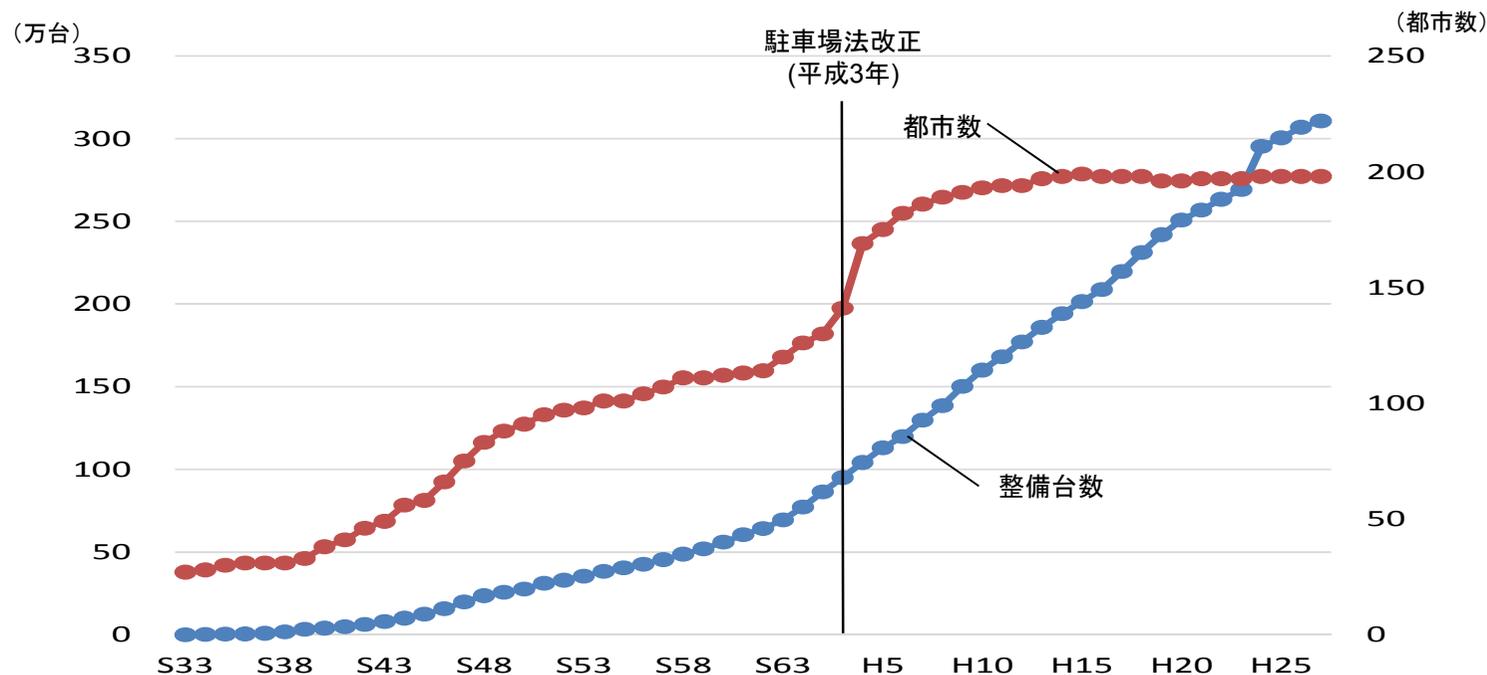
条例で地区や建築用途等に応じて定める原単位により算出される台数

(国が示す標準駐車場条例における附置義務)

地区	建築用途	延べ床面積	駐車施設1台の整備を要する建築床面積(原単位)			
			人口がおおむね100万以上の都市	人口がおおむね50万人以上100万人未満の都市	人口がおおむね50万人未満の都市	
駐車場整備地区 又は商業地域若しくは近隣商業地域	特定用途に供する部分	条例で定める規模以上 (標準駐車場条例では、人口規模が50万人以上の都市は1500㎡、人口50万人未満の都市は1000㎡)	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	200㎡	150㎡	150㎡
			事務所の用途に供する部分	250㎡	200㎡	200㎡
			特定用途(百貨店その他の店舗及び事務所を除く。)に供する部分	250㎡	200㎡	200㎡
	非特定用途に供する部分	2000㎡以上の条例で定める規模以上	450㎡	450㎡	450㎡	
上記の周辺地域 又は自動車ふくそう地区のうち条例で定める地区	特定用途に供する部分	2000㎡以上の条例で定める規模以上	250㎡	200㎡	200㎡	

附置義務制度の経緯

○附置義務条例制定都市数と整備台数の推移



《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㎡→1,500㎡ (50万人以上)、1,000㎡ (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(89都市において規定を整備) H29.4時点

平成18年

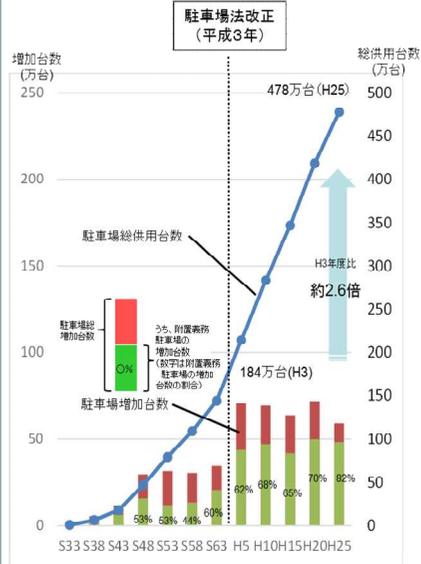
- ・自動二輪車駐車施設に係る規定を追加(9都市において規定を整備) H29.4時点

大都市における附置義務駐車場について

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

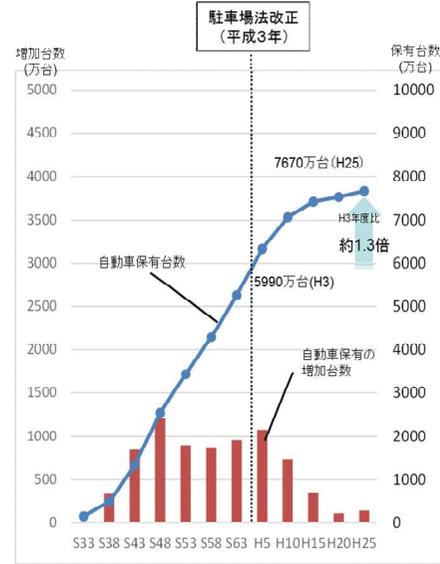
全国

駐車場台数の推移



【出典】国土交通省調べ

自動車保有台数の推移



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

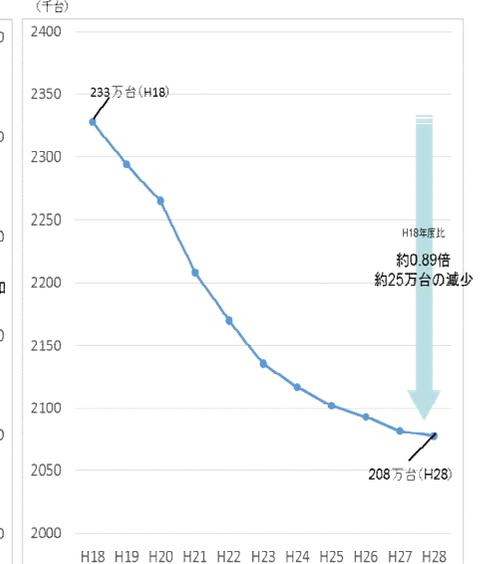
東京23区

駐車場台数の推移



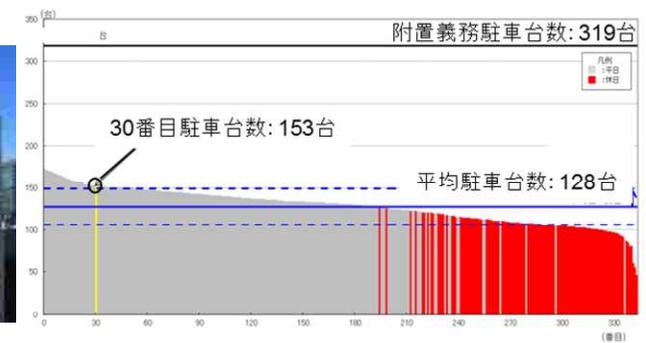
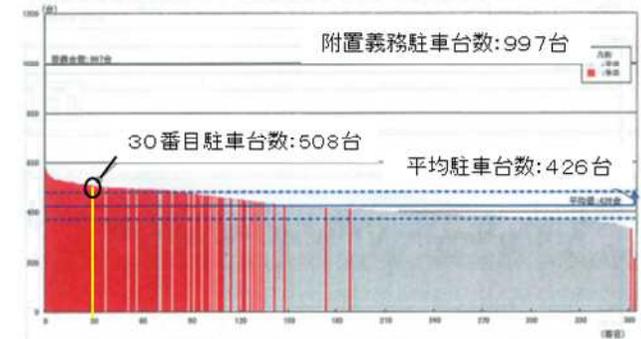
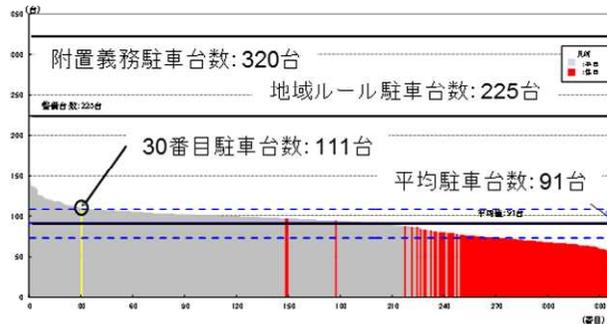
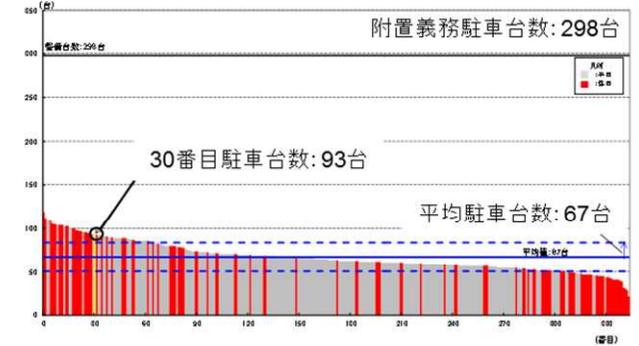
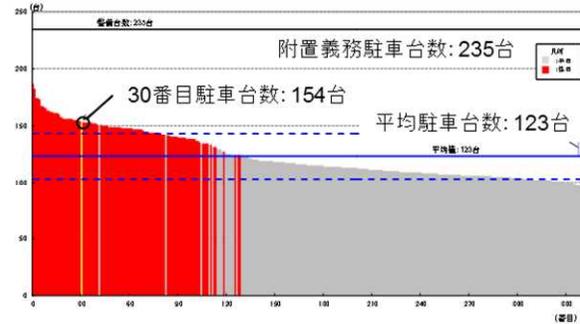
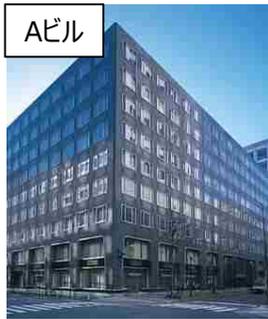
【出典】国土交通省調べ

自動車保有台数の推移



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

大丸有地区における附置義務駐車場の稼働状況



調査実施日: H22.4.1~(1年間)

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	改定後
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

附置義務条例の見直し例

自治体における対応の例

○都市内の駐車需給の変化に対応し、一部の自治体では附置義務条例の見直し等を実施

東京都

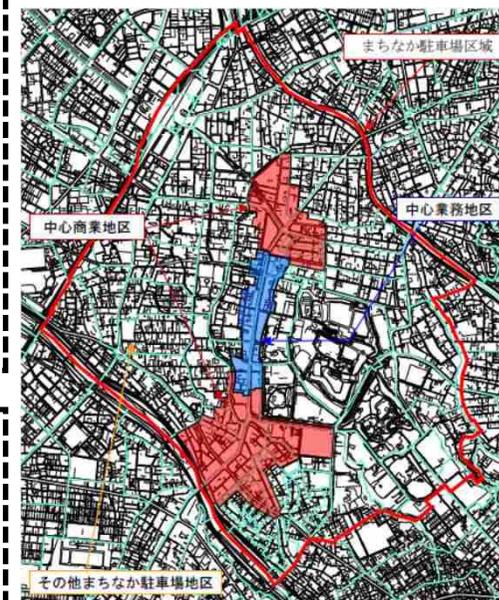
- 平成14年に附置義務条例を改正
 - 地域ルールに関する特例を新設（※現在、銀座・大丸有・渋谷・新宿において地域ルールが適用）
- 平成26年に附置義務条例を改正
 - 附置義務の緩和（300㎡→350㎡につき1台（区部の共同住宅）等）
 - 既存建築物についても附置義務を緩和し、**備蓄倉庫や駐輪場等への転用**を可能に

横浜市

- 平成19年に附置義務条例取扱基準を改正
 - 自己敷地外（隔地）における駐車施設の附置を認める地域を明示化（元町通り等）
- 平成28年に附置義務条例を改正
 - 附置義務の緩和（200㎡→250㎡につき1台（事務所用途））、**地域ルール**に関する特例を新設
- 平成28年に附置義務条例取扱基準を改正
 - 横浜駅周辺地区において**地域ルールを適用**、大店立地法を含めた個別建築物ごとの駐車場台数の算定（**大規模開発地区関連交通計画マニュアルの活用**）や**周辺の空き駐車場の活用**等を可能に

金沢市

- 平成18年に「**駐車場の適正な配置に関する条例**」を制定
 - 駐車場の設置届出を義務化、設置基準（歩行者の安全性を阻害しないこと等）への適合について指導・助言
- 平成21年に附置義務条例を改正
 - 周辺の交通環境の保全上支障がなく、公共交通の利用促進等の措置が講じられると認められた場合に、**一般車の附置義務を免除**



駐車場設置基準区分図(金沢市)

（参考）附置義務制度の概要

- 駐車場法に基づき、路上駐車の解消や道路交通の円滑化を目的として、自治体の条例において建築物の新築等の際に駐車施設の附置を義務付ける制度。
- 駐車施設の附置は自己敷地内が原則。
- 原単位（附置義務1台当たりの延床面積）は条例により規定。

東京都駐車場条例(地域ルール)

○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)

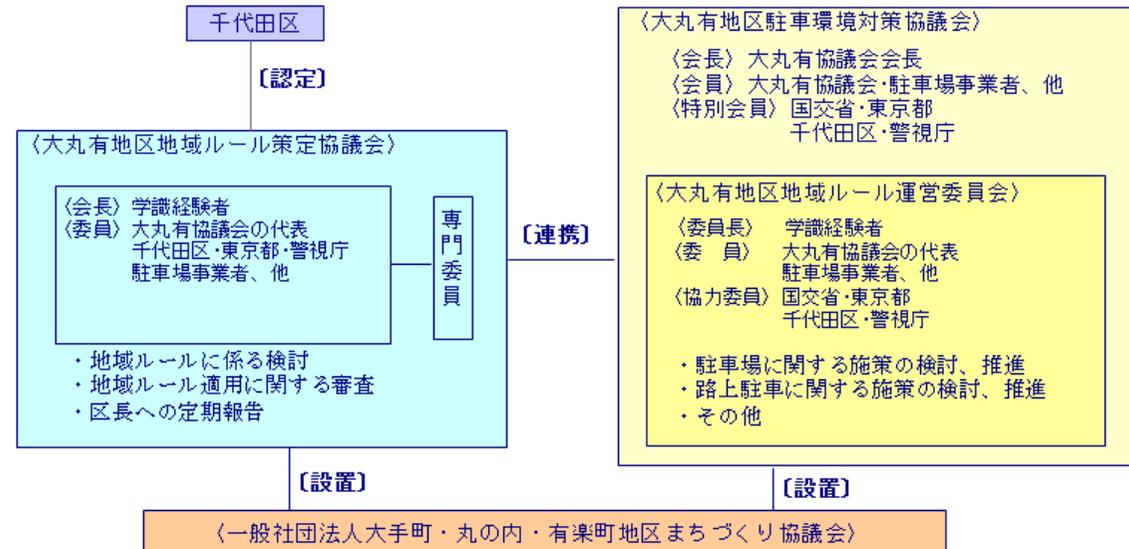
ルール名	主な内容
銀座ルール(中央区) H15.12～	隔地規定の積極的運用 集約駐車場の確保 負担金制度の導入
大丸有ルール(千代田区) H16.9～	附置義務台数の減免 負担金制度の導入
渋谷ルール(渋谷区) H23.12～	附置義務台数の減免 隔地規定の積極的運用 隔地距離の柔軟化 地域貢献協力金制度の導入
新宿駅東口ルール(新宿区) H25.11～	附置義務台数の減免 駐車場の出入口規制 隔地規定の積極的運用 隔地距離の柔軟化 地域まちづくり協力金制度の導入
新宿駅西口ルール(新宿区) ※当面未施行	附置義務台数の減免 隔地規定の積極的運用 地域まちづくり協力金制度の導入
八重洲ルール(中央区)	※現在検討中 (街路交通施設課オブザーバー参加)
虎ノ門ルール(港区)	※現在検討中 (街路交通施設課オブザーバー参加)
品川ルール(港区)	※現在検討中 (街路交通施設課オブザーバー参加)

<対象地区>

[地域ルールの対象地区]

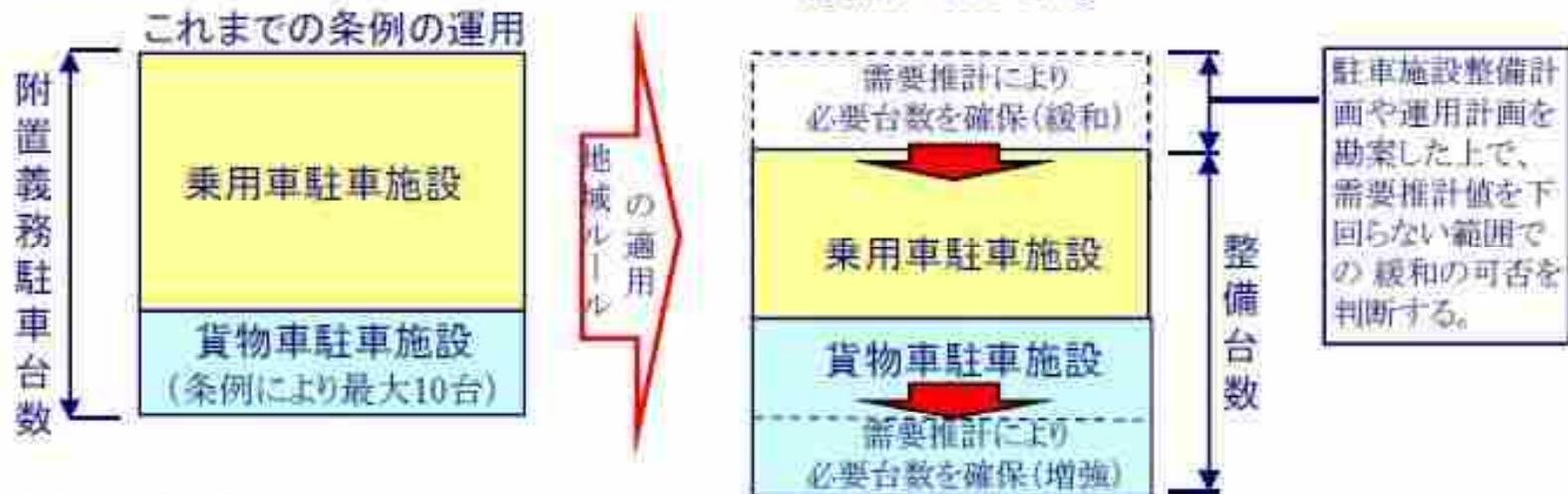


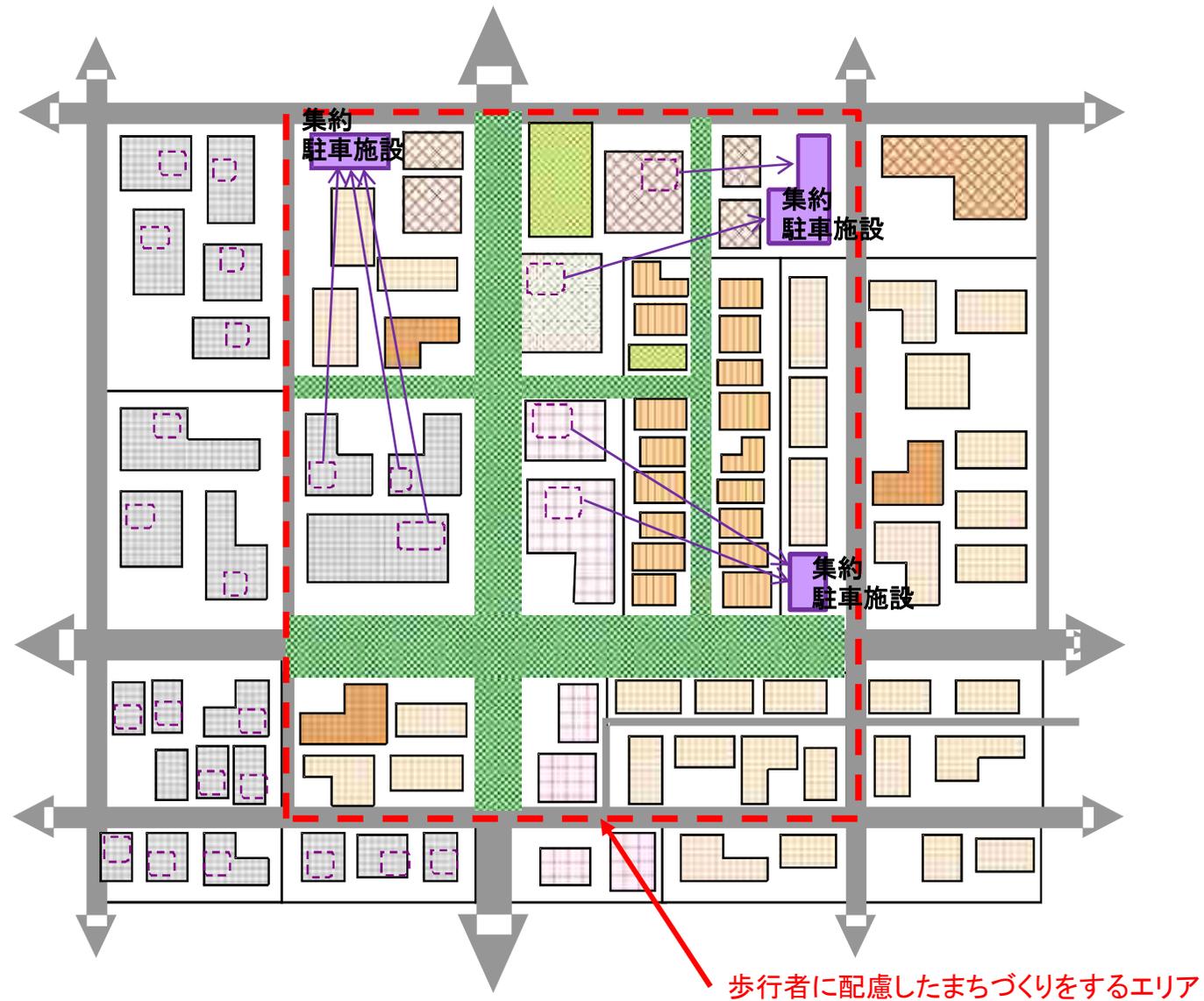
<実施体制>



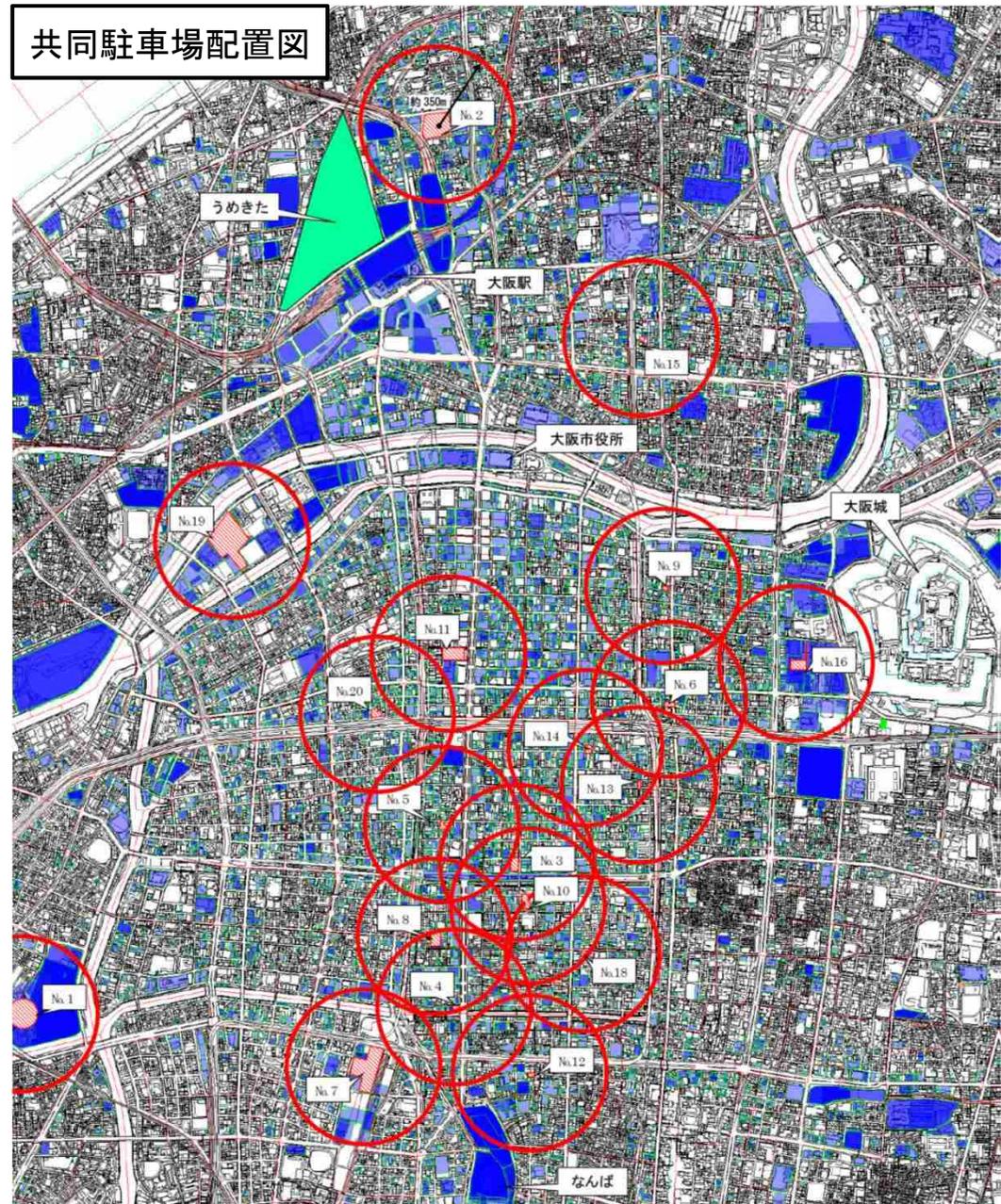
<減免イメージ>

(駐車場整備台数の考え方の模式図)





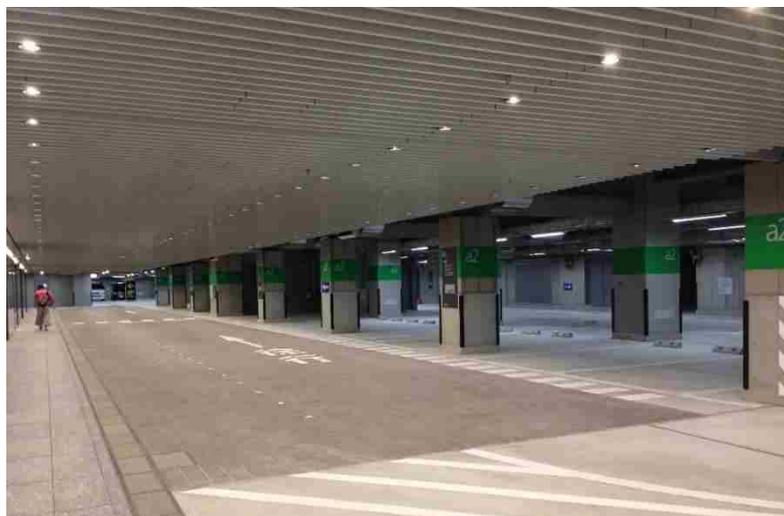
- 条例に基づき、一定の基準を満たす駐車場を共同駐車場として指定することが可能(右図赤円中心部の駐車場)
- 右図の赤円内の建築物(共同駐車場からおおむね350m以内)は共同駐車場に駐車施設を設置することで、当該建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設を附置しないことが可能
- 平成28年1月末時点で、共同駐車場は20箇所(937台分)を指定



※赤い円の中心が
共同駐車場

※赤い円は
半径約350m

ビル内の余った駐車場を・・・



物流センター、備蓄倉庫等に活用



物流センター
(オフィスビルの館内に一括して配送するための拠点)



備蓄倉庫

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

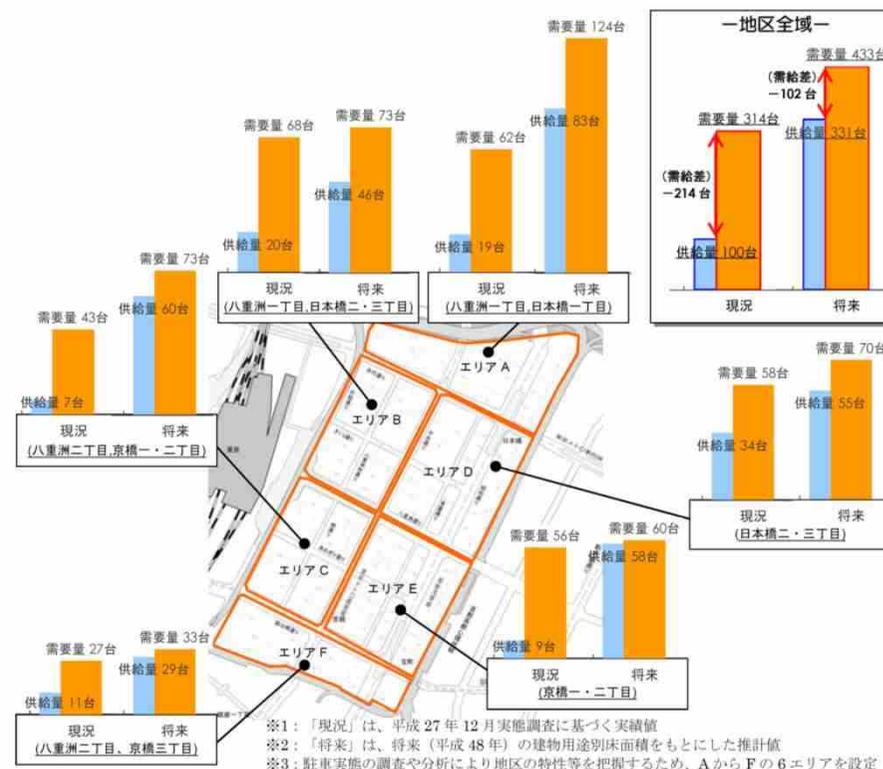
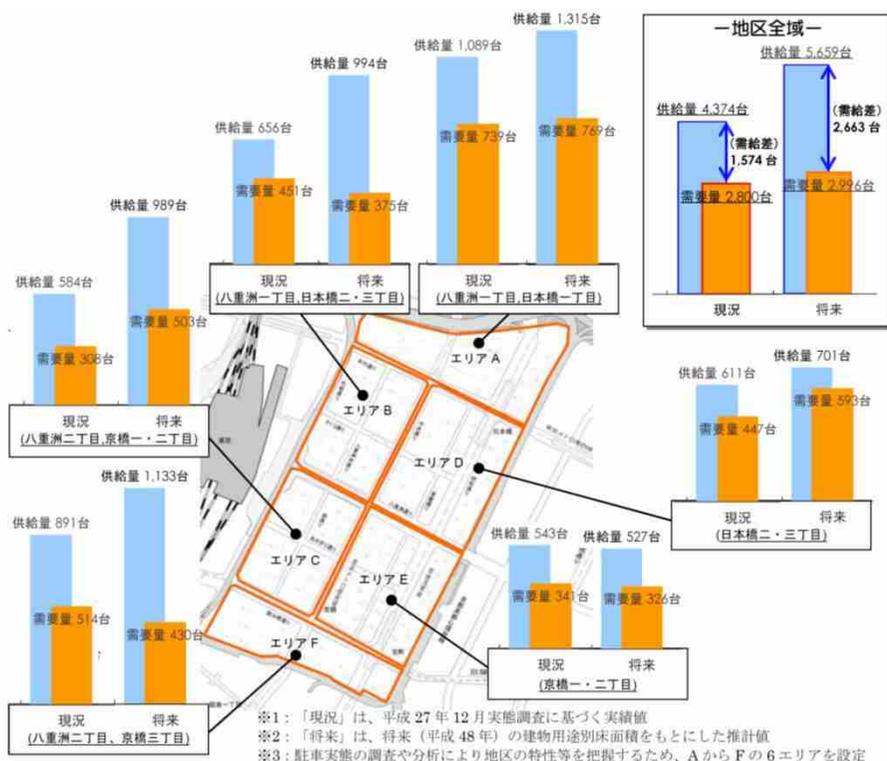
- 平成6年に各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例のひな型として通知している標準駐車場条例に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を追加
- 以来、地域の実情に合わせて、必要に応じて荷さばき駐車施設の条項を盛り込むことを推奨
- 平成27年度末現在、附置義務条例の適用のある198の地方公共団体のうち、89の地方公共団体において荷さばき駐車施設に関する条項を規定

東京駅前地区の需給調査

○駐車場整備地区における駐車場の需要と供給の現況および将来の見通し等を
 勘案し、当該地区における駐車場の整備に関する計画の策定中の事例。

【 駐車需給の現況・将来 《乗用車》 】

【 駐車需給の現況・将来 《貨物車》 】

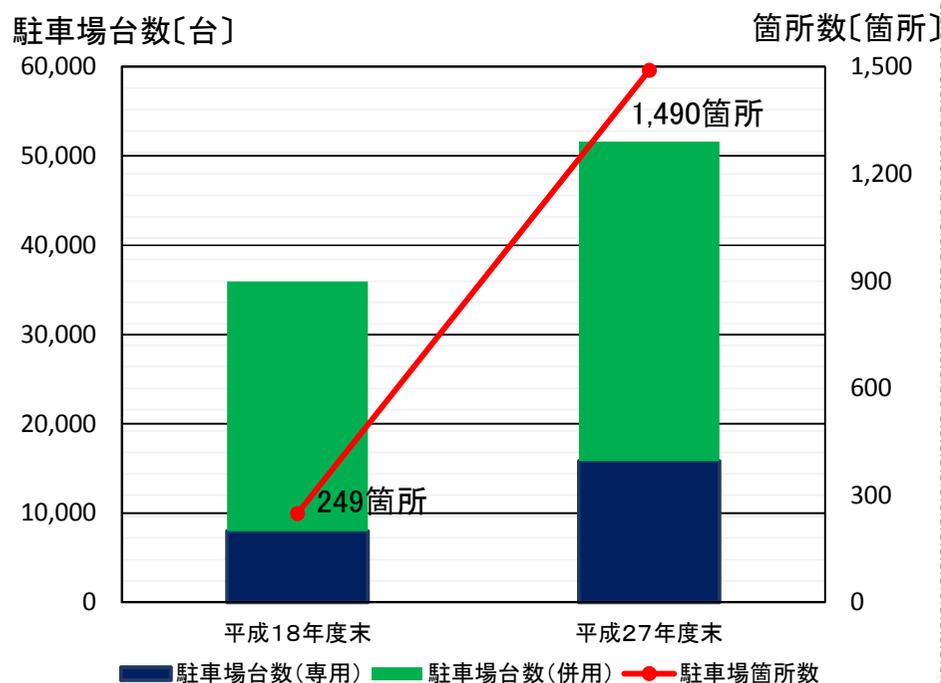


※出典:東京駅前地区駐車場整備計画検討委員会資料

自動二輪車駐車場の整備状況

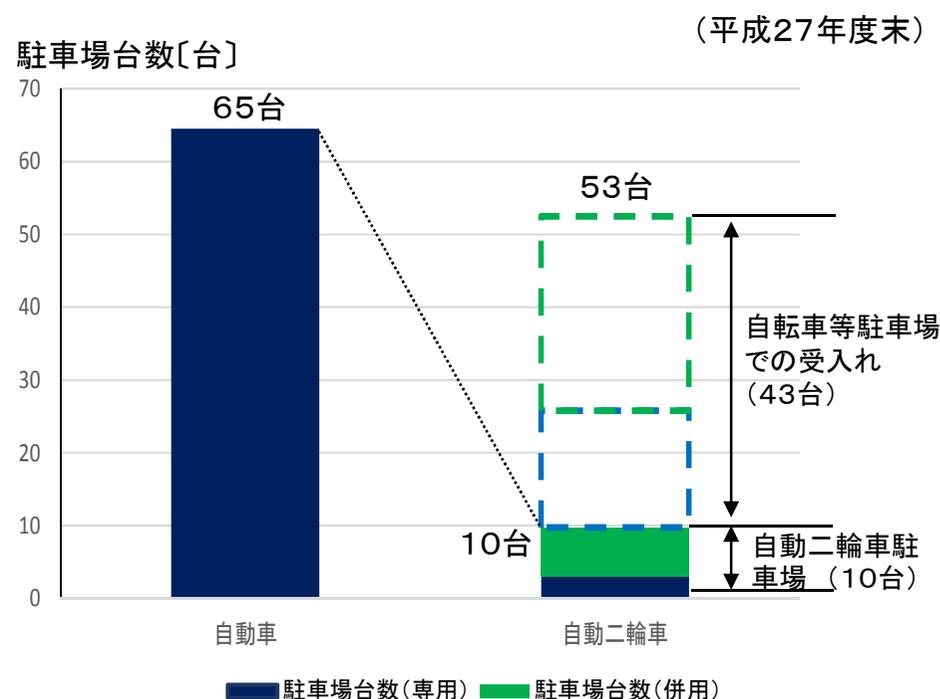
- 平成18年、駐車場法改正により、駐車場法の対象に自動二輪車を追加。
- 平成27年度末現在、全国の自動二輪車駐車場は1,490箇所。
(平成18年比で、自動二輪車駐車場の箇所数は約6倍に増加)
- ただし、保有台数あたりの駐車場台数は、自動車と比較すると、まだ少ない水準。

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。

○ 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の増加しており、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: 9都市 (平成29年4月末現在)

- 塩竈市(19.2.22施行)、横浜市(19.12.1施行)、川崎市(20.4.1施行)、大阪市(20.6.1施行)、さいたま市(21.4.1施行)、川越市(24.7.1施行)、京都市(26.10.1施行)、神戸市(27.12.18施行)、福岡市(29.4.1施行)

条例改正検討都市:

千葉市、浜松市、岡山市、広島市、長崎市



公共駐車場(地下)に整備した事例

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 ~3,000㎡以下	一律一台	①2,000㎡超 ~3,000㎡以下	一律一台	①2,000㎡超 ~6,500㎡以下	一律一台
	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

※1 川越市: 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

附置義務に関する論点

○既存ストックも有効活用しつつ、附置義務駐車場の量・位置の合理化を図り、効率的な民間都市開発を推進するため、旺盛な都市開発需要が見込まれる地域を中心に、

- ・既存の制度にとらわれず、地域ごとに附置義務の内容を柔軟に定めることのできる枠組みの確立
- ・既存駐車場の、集約駐車場や荷さばき駐車場等としての活用推進

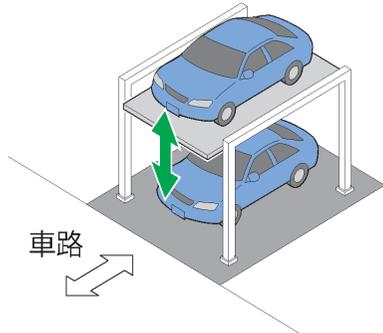
を図ることが考えられないか。

○地域の需給状況を勘案した上で、荷さばき駐車場や自動二輪車駐車場の整備を進めていくにはどのような方策が考えられるか。

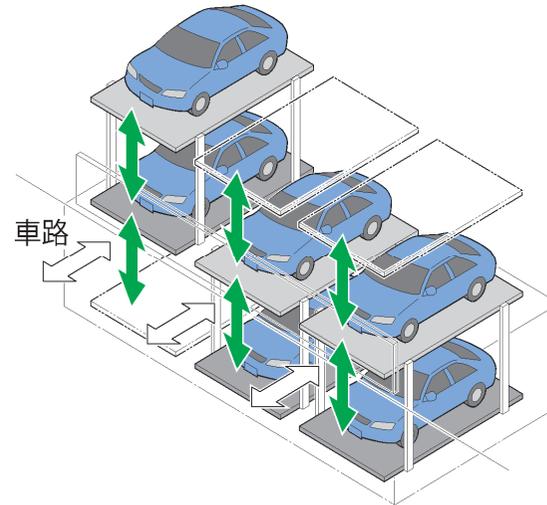
3. 機械式駐車装置の安全対策

平成29年9月7日
国土交通省都市局

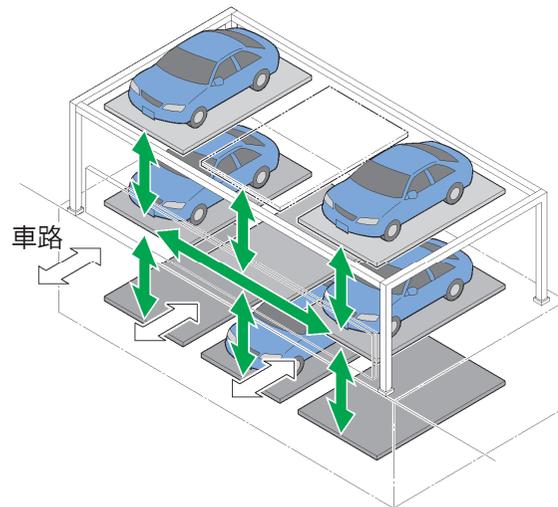
機械式駐車装置の種類(1)



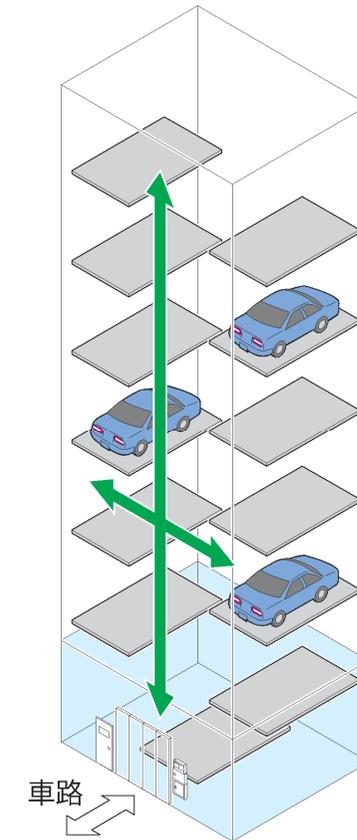
地上二段式



ピット二段昇降式

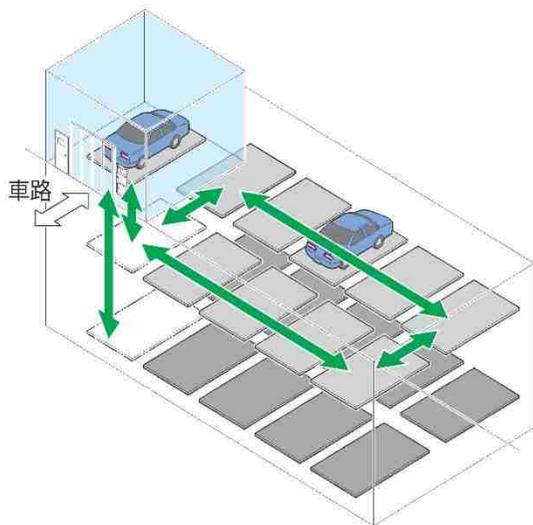


昇降横行式

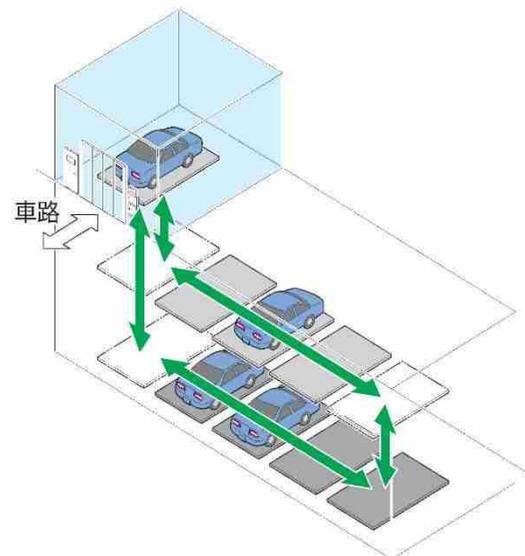


エレベータ方式

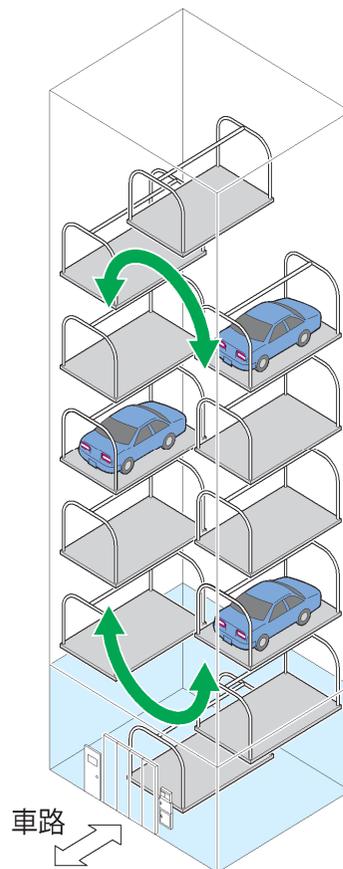
機械式駐車装置の種類(2)



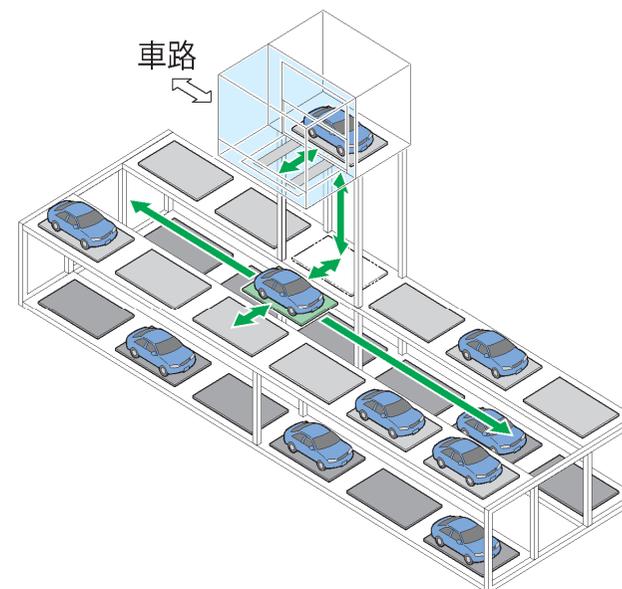
水平循環方式



多層循環方式



垂直循環方式

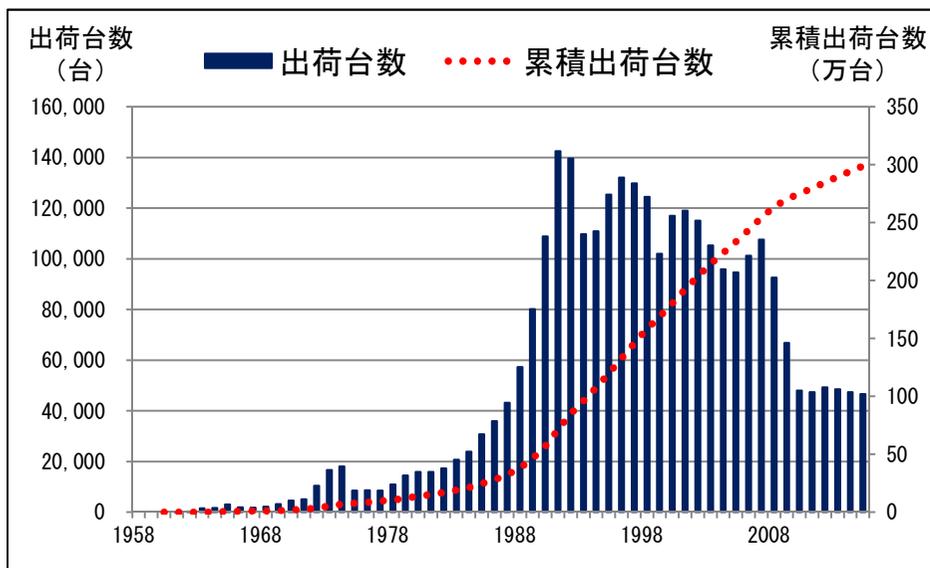


平面往復方式のバース式

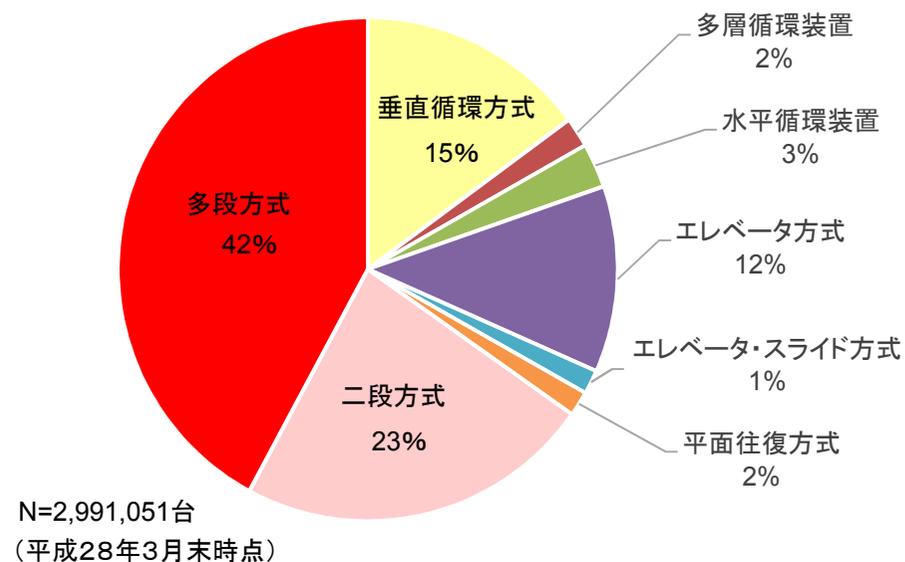
機械式駐車装置の普及状況

- 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55万基（平成28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

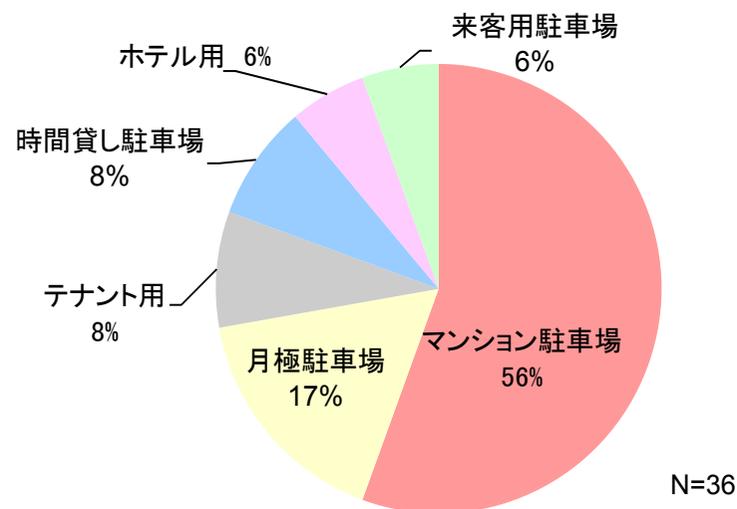
- 平成19年度以降、一般利用者等の死亡・重傷に至った事故は、少なくとも36件発生。
- 発生場所としては、マンション駐車場が5割強を占め、利用者が自ら操作する使用形態での事故が多い。
- 発生状況としては、「装置内に人がいる状態で機械が作動」が約4割を占める。

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(1)
合計	36(13)

※ 括弧内は死亡事故件数

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	その他	合計
装置内に人がいる状態で機械が作動	11			2					13
人の乗降・歩行時の転倒・落下		3			1	1	1		6
作動中の装置に侵入・接触		6		1					7
車輛の入出庫時の衝突			6						6
装置の非常停止					1				1
その他		1						2	3
合計	11	10	6	3	2	1	1	2	36

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簿欄を押したが、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

安全センサー8年前破壊

稲沢駐車場事故過致死容疑で捜査

愛知県稲沢市の機械式立上り式駐車場(北)で、平成26年1月23日午後4時15分頃、軽乗用車がパレットに巻き込まれて死亡した。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した。従業員は異常に気づき緊急停止簿欄を押したが、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。

稲沢市は、この事故を契機として、機械式駐車場の安全対策を強化する方針を示している。また、この事故は、機械式駐車場の安全対策の重要性を改めて示している。

この事故は、機械式駐車場の安全対策の重要性を改めて示している。また、この事故は、機械式駐車場の安全対策の重要性を改めて示している。

光電センサー(故障中)



駐車室内の構造



事故のイメージ

機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン（H26. 3公表、H26. 10改定）

- 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

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

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

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

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等

- 「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。
- 今般、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事故例等を取りまとめ、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)

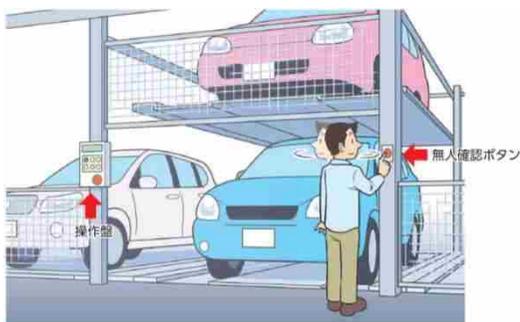


イラスト1
操作盤から離れた場所で視認性を確保する、無人確認ボタン



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



イラスト3
入庫後の安全確認不足による死亡事故例



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死に至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ることも重要ですが、特に施設が駐車装置については、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行われているかどうか、チェックしましょう。

- 装置内へ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"/> 人が勝手に乗り込まれないよう扉や扉ロック等を設置している。(兼付可)	<input type="checkbox"/> 機械や駐車チェーンの設置など、可能な工夫を行っている。	<input type="checkbox"/> 遊んでいる子供などが、容易に侵入出来てしまう。
- 装置内への人の立ち込み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"/> 利用者に対して無人確認ボタンを押し、人の動きを感知して装置を停止するセンサーを設置している。(兼付可)	<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。
- 装置の利用者が居る状態で、次の利用者が動き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"/> 扉設置やカードリーダー等により利用者を確認できる装置が取り付けられている。(兼付可)	<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"/> 操作盤からの音声確認音などの音声確認音による確認が可能な電子カーを装着している。(兼付可)	<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。
- 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"/> 非常停止ボタンを設置している。(兼付可)	<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンは無いが、非常停止を行うことのできる、(兼付可)ボタンから手動停止して止めることができる装置が停止する等)	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不備な器具の使用により、非常停止を行うことができない。

各項目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"/> 施設概要等により説明しているが、説明は行っていない。	<input type="checkbox"/> 施設概要等を手交しているが、説明は行っていない。	<input type="checkbox"/> 施設概要等を手交していない。

利用者が利用する駐車装置については、専任の管理者に対して十分説明を行う必要があります。特に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"/> 説明・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等により、利用者に対する注意喚起を行っている。	<input type="checkbox"/> 定期的に注意喚起を行っている。

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"/> 点検において整備の実施が確認されているが、未実施である。	<input type="checkbox"/> 専任技術者による点検を行っていない。

一事故が発生した際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"/> 緊急連絡先がすぐわかるように緊急連絡先を明示している。	<input type="checkbox"/> 緊急連絡先は決まっていますが、明示していない。	<input type="checkbox"/> 緊急連絡先を決めていない。

責任者を明示していますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 責任者が分かるように責任者を明示している。	<input type="checkbox"/> 責任者は決まっていますが、明示していない。	<input type="checkbox"/> 責任者を決めていない。

各項目、重要項目のメンテナンス担当者への事故予防訓練なども通じて、機械式立体駐車場の管理について説明を行う必要があります。

安全対策の評価点は？ 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～100点の場合、安全対策は十分に講じられています。

・利用者への注意喚起等に引き続き積極的に取り組まれます。

50点～60点の場合、適切な対策は講じられています・・・

・全ての項目が(5点)以上であれば、適切な対策は講じられています。

・(0点)の項目がある場合は、必ず対応できる対策が取り込まれます。

・施設主体による施設の構造や設備等を通じて、安全向上のために計画的な安全改善や修繕した安全対策を検討しましょう。

0～50点の場合、対策は十分です。

・(0点)の項目についても、必ず対応できる対策から取り組みましょう。

消費者庁 国土交通省 国土交通省 機械式立体駐車場工業会

管理者向け自己チェックシート

機械式立体駐車場での 事故に御注意ください！

機械式立体駐車場では、利用者が機械に挟まれ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います。

駐車場を利用する場合には、以下に注意して安全に利用しましょう！また、改めて取扱説明書を確認したり、安全講習等を受けて、車載パレットの動き、操作盤の操作方法、緊急時の対処方法等を確認してください。

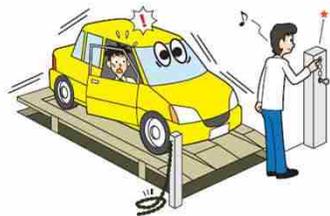
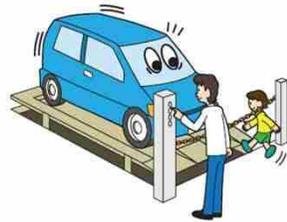


・運転者以外は中に入らないで下さい

運転者以外は装置の外で乗降してください。やむを得ず、幼児等を同乗させたまま入庫する場合には、装置から退出したことを必ず自ら確認の上、操作してください。

・子どもが装置に近付かないように細心の注意を払いましょう

特に機械の操作中に目を離してしまい、子どもの動きに気が付かないことがあります。また、停止しているときでも、装置の隙間に転落する事故が発生しています。子どもとは常に手をつなぎ、目を離さないようにしてください。



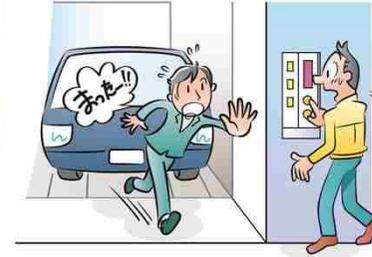
・他人の鍵が挿さっているときは使用中です

操作盤に他の人の鍵が挿さっている場合は、人が装置内に残っている可能性が高いため、絶対に操作をしないで下さい。

二段方式・多段方式の注意点



エレベータ方式の注意点



・死角に人がいるかもしれません。隅々まで確認してください。

操作盤の位置からでは、車の陰になって見えない場所もあります。人が隠れていないか必ず確認してください。

・装置内へ人が立ち入らないようにしてください。

装置の前面にチェーンがある場合は、必ず掛けてください。

・操作盤の昇降ボタンを器具等で固定して使用しないでください。

昇降ボタンを器具等で固定すると、安全機能が働かないため、直ちに停止させることができず危険です。

・センサー等に頼らずに、自分の目で装置内に人がいないことを確認してください。

人感センサーは、装置内に人が残っていても感知しない場合があります。また、車内の人は感知できません。そのため、安全装置が働かないこともあります。

・装置内への閉じ込め等、不測の事態が発生した場合には、

① 迷わず、非常停止ボタンを押してください。

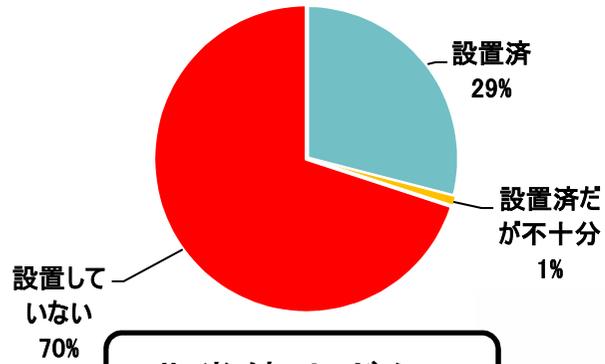
② 至急、操作盤に記載されている緊急連絡先へ連絡してください。

機械によっては、僅かな時間で危険な状態になることがあります。あらかじめ、操作盤及び装置内のどこに非常停止ボタンがあるかを確認してください。

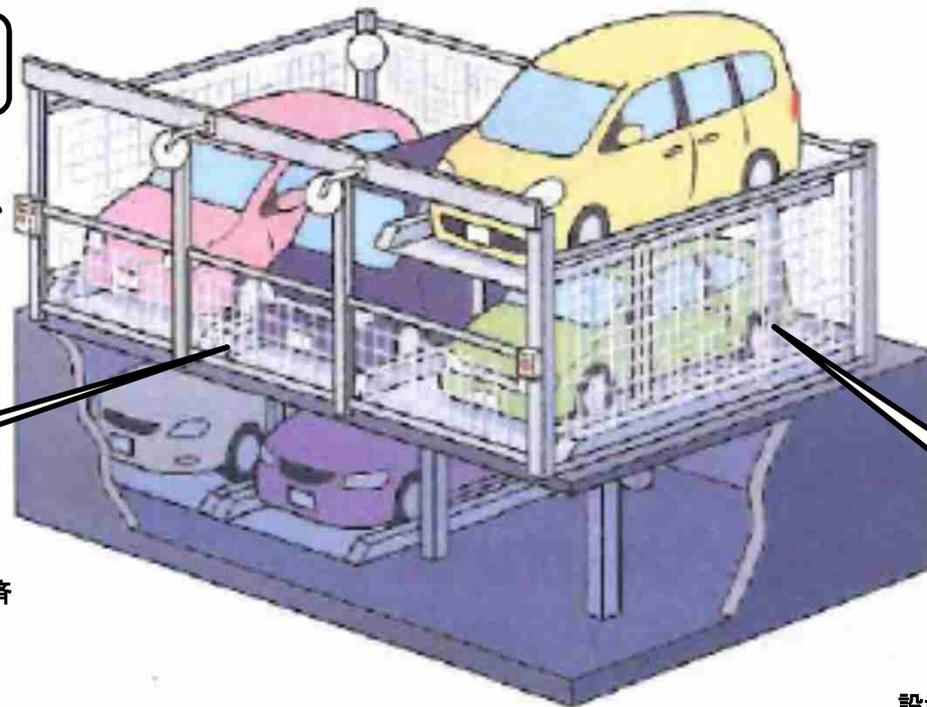
 機械式立体駐車場での 事故に御注意ください! 	二段・多段 方式用	 機械式立体駐車場での 事故に御注意ください! 	大型装置用		
他人の鍵が 挿してあるときは 操作しない!  消費者庁 国土交通省 日本機械工業協会 立体駐車場工業会	子供は 中に入れない! 装置に近づかせない。  消費者庁 国土交通省 日本機械工業協会 立体駐車場工業会	装置内を確認! 人がいないか 隅々まで確かめて。  消費者庁 国土交通省 日本機械工業協会 立体駐車場工業会	運転者以外は 中に入らない!  消費者庁 国土交通省 日本機械工業協会 立体駐車場工業会	装置内を確認! 人がいないか 隅々まで確かめて。  消費者庁 国土交通省 日本機械工業協会 立体駐車場工業会	緊急時には、 ① 非常停止ボタンを押し、 ② 緊急連絡先へ。  消費者庁 国土交通省 日本機械工業協会 立体駐車場工業会

【二段・多段方式用】

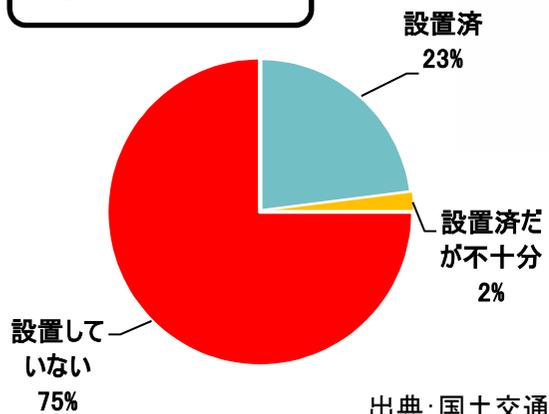
【大型装置用】



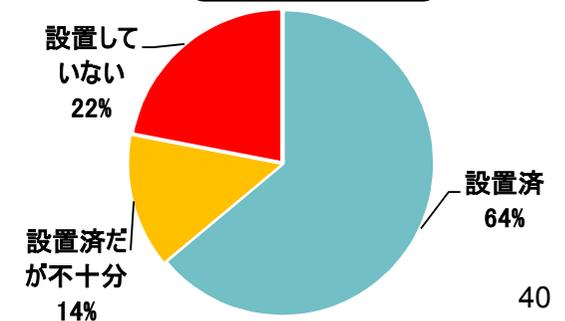
非常停止ボタン



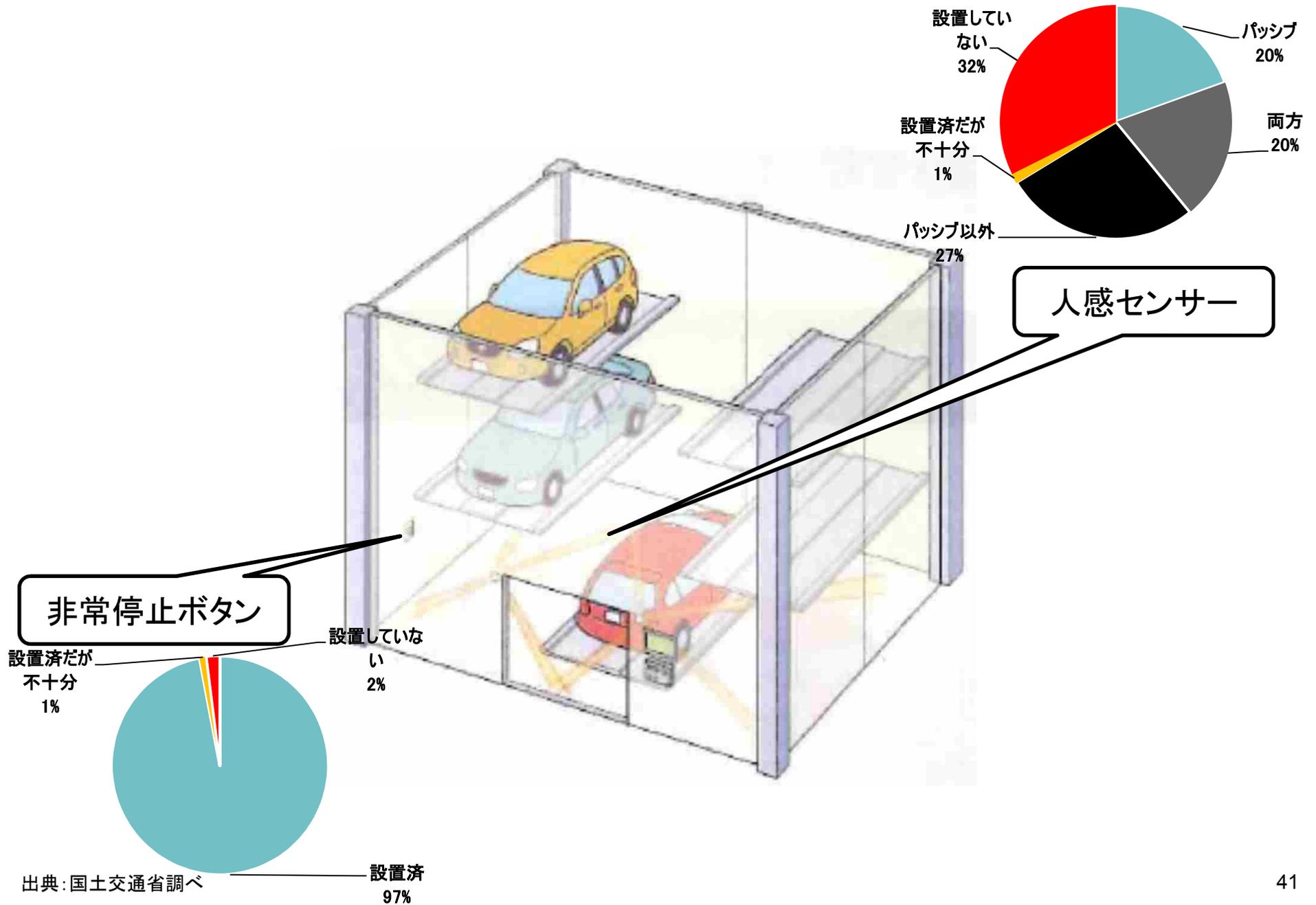
前面ゲート



周囲柵



出典: 国土交通省調べ



【参考】事故情報の収集・開示

街路・連立・新交通

ホーム > 政策・仕事 > 都市 > 街路・連立・新交通 > 機械式立体駐車場の事故情報

機械式立体駐車場の事故情報

国土交通省では、機械式立体駐車場における事故の再発防止を図るため、(公社)立体駐車場工業会からの報告等に基づき、これまでに発生した重大事故の情報提供を行っています。

- 注1) 重大事故とは、一般利用者の利用時に発生した死亡・重傷(全治30日以上)の事故を指します。
 注2) 推定情報や間接情報を含むものであり、事故の原因や法的責任を特定するものではありません。

【事故の概要(平成19年6月以降)】(PDFファイル)

(公社)立体駐車場工業会では、機械式立体駐車場で発生した事故事例等を、アニメーション動画により分かり易く提供しています。

多

国交省HP (http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000063.html)

機械式立体駐車場の重大事故情報 (平成29年3月31日現在)

○装置内に人がいる状態で機械が作動

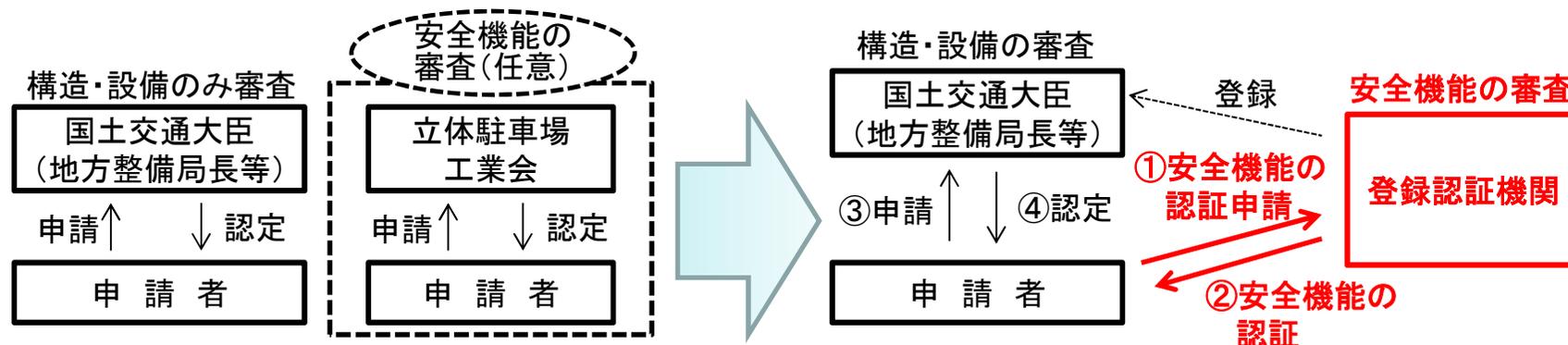
発生日	発生時刻	発生場所	被災者	危害区分	操作者	装置区分	駐車場用途	設置年月	事故概要
平成19年8月24日	午前10時頃	北海道札幌市	運転者A	重傷	運転者B	エレベーター方式	月極駐車場	平成3年9月	駐車場を通常利用せず、操作を行っていない人が操作を行ったところ、別の利用者が機械の旋回に巻き込まれ被害にあった。
平成22年3月25日	午前6時40分以前	大阪府大阪市	侵入者	死亡	不明	エレベーター方式	マンション駐車場	平成19年2月	侵入者が協力者の車に同乗して暗証番号を使って入庫。協力者は駐車場外に退出したが、侵入者は車が最上段付近に格納されてから車を降り、物色していたところ、次の利用者の出庫操作により上昇したカウンターウェイトにぶつかり転落した。
平成22年4月20日	午前12時頃	神奈川県横浜須賀町	運転者	死亡	係員	垂直循環方式	月極駐車場	昭和58年11月	運転者は車を入庫し、駐車装置外に退出した後、助手席にある荷物を取るため再び駐車装置内に入った。駐車場の操作係員が装置を起動したため、運転者は被害にあった。
平成23年5月31日	午後10時20分頃	福岡県福岡市	同乗者(子供)	死亡	運転者	エレベーター方式	マンション駐車場	平成16年3月	運転者は子供を乗せて入庫後、駐車装置の出入口扉を閉める操作を行った。その後、子供が駐車装置内に残っていることに気づき、出入口扉を開けたが、子供は機械に挟まれ被害にあった。
平成23年11月19日	午後7時30分頃	千葉県千葉市	運転者A	重傷	運転者B	昇降・横行方式	マンション駐車場	平成20年12月	利用者が鍵を操作盤に挿した状態で車を入庫後、助手席で荷物を取り出していたところ、次の利用者が操作を行ったため装置が動きはじめ、開口部から転落し被害にあった。
平成24年5月18日	午前9時30分頃	大阪府吹田市	運転者	重傷	係員	垂直循環方式	時間貸し駐車場	昭和58年3月	操作係員は、運転者が既に駐車装置外に出たものと思い装置を作動させた。その後、操作係員は、駐車装置内に運転者が残っていることに気づいたが、緊急停止ボタンを押すべきところを誤って取消ボタンを押したため、装置は停止せず、運転者は被害にあった。
平成24年6月30日	午前0時15分頃～午前4時頃	千葉県松戸市	侵入者	死亡	運転者	エレベーター方式	月極駐車場	平成3年11月	被害者は外部から駐車装置内に侵入したと推定され、機械装置に挟まれて被害にあった。

駐車場法施行規則の改正（平成27年1月1日施行）

○ 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。

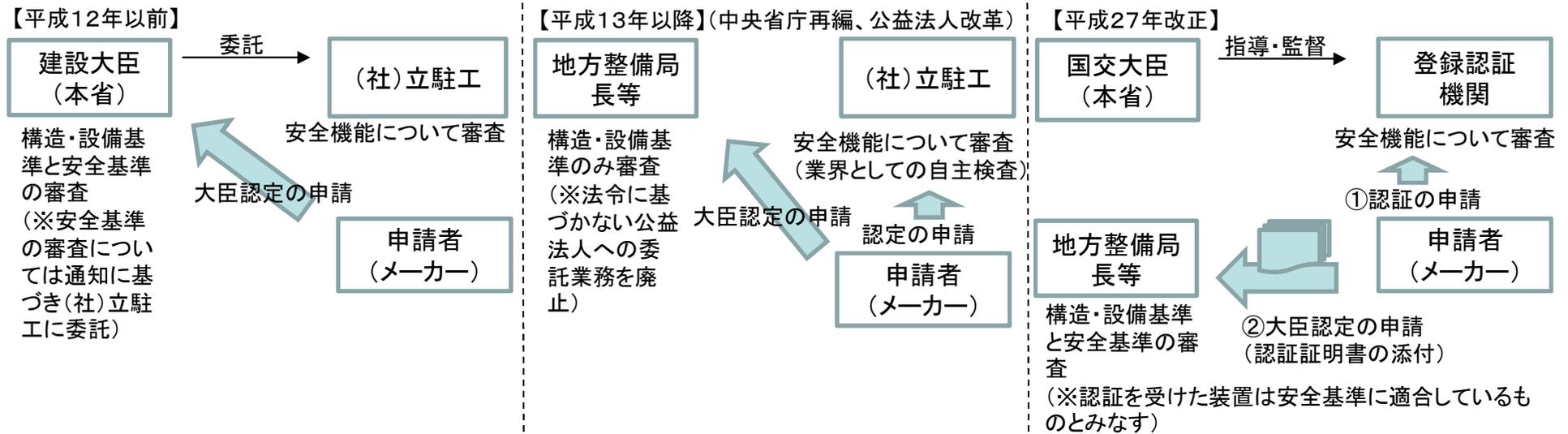
平成28年7月から新たな大臣認定を受けた装置の設置が義務づけ

○機械式駐車装置の認定状況(H29.7末現在)

二段・多段方式	91件	平面往復方式	14件	エレベータ方式	54件	
多層循環方式	7件	水平循環方式	47件	垂直循環方式	9件	合計:222件

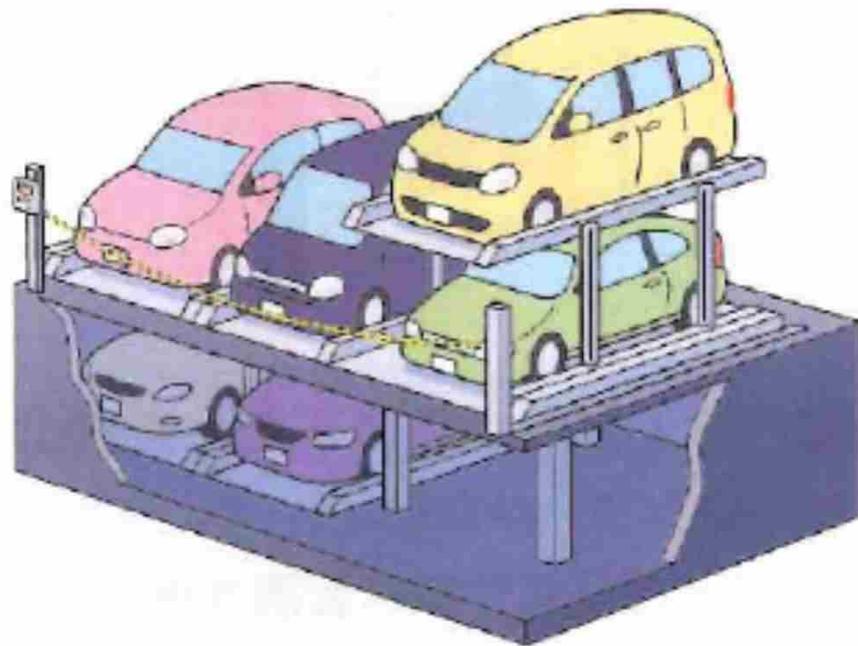
※詳細については、国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000068.html)をご覧ください。

機械式駐車装置の大臣認定制度の変遷について



（特殊の装置）
 第十五条 この節の規定は、その予想しない特殊の装置を用いる路外駐車場については、国土交通大臣がその装置がこの節の規定による構造又は設備と同等以上の効力があると認める場合においては、適用しない。

<従来の装置のイメージ>



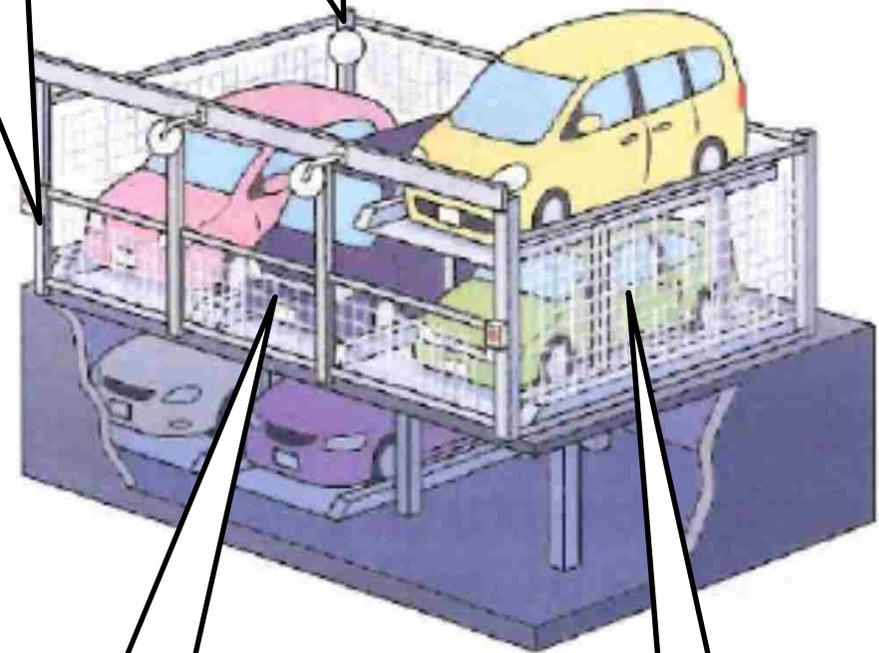
<新たな装置のイメージ>

非常停止ボタン

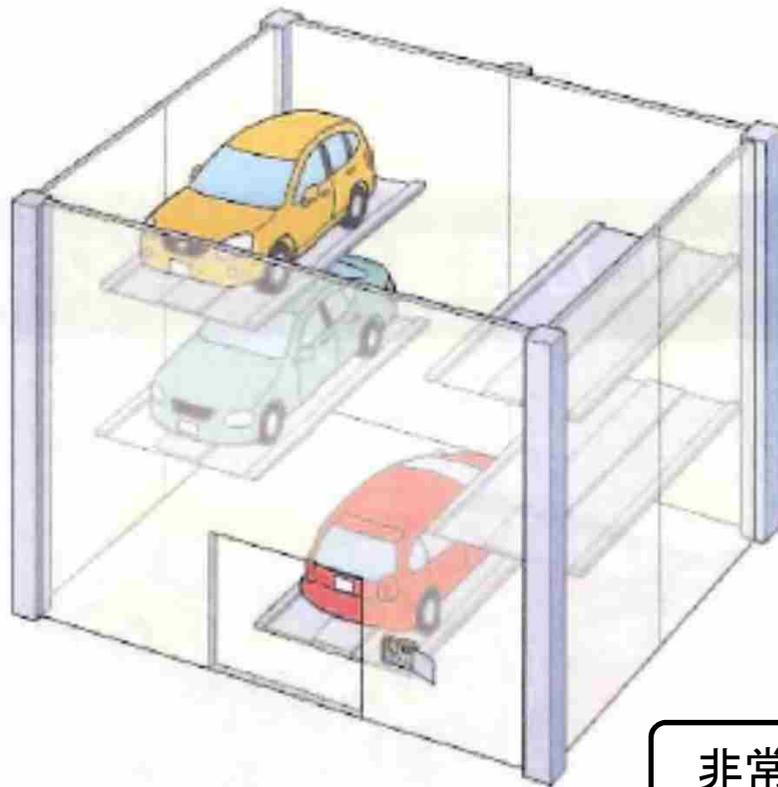
反射鏡

前面ゲート

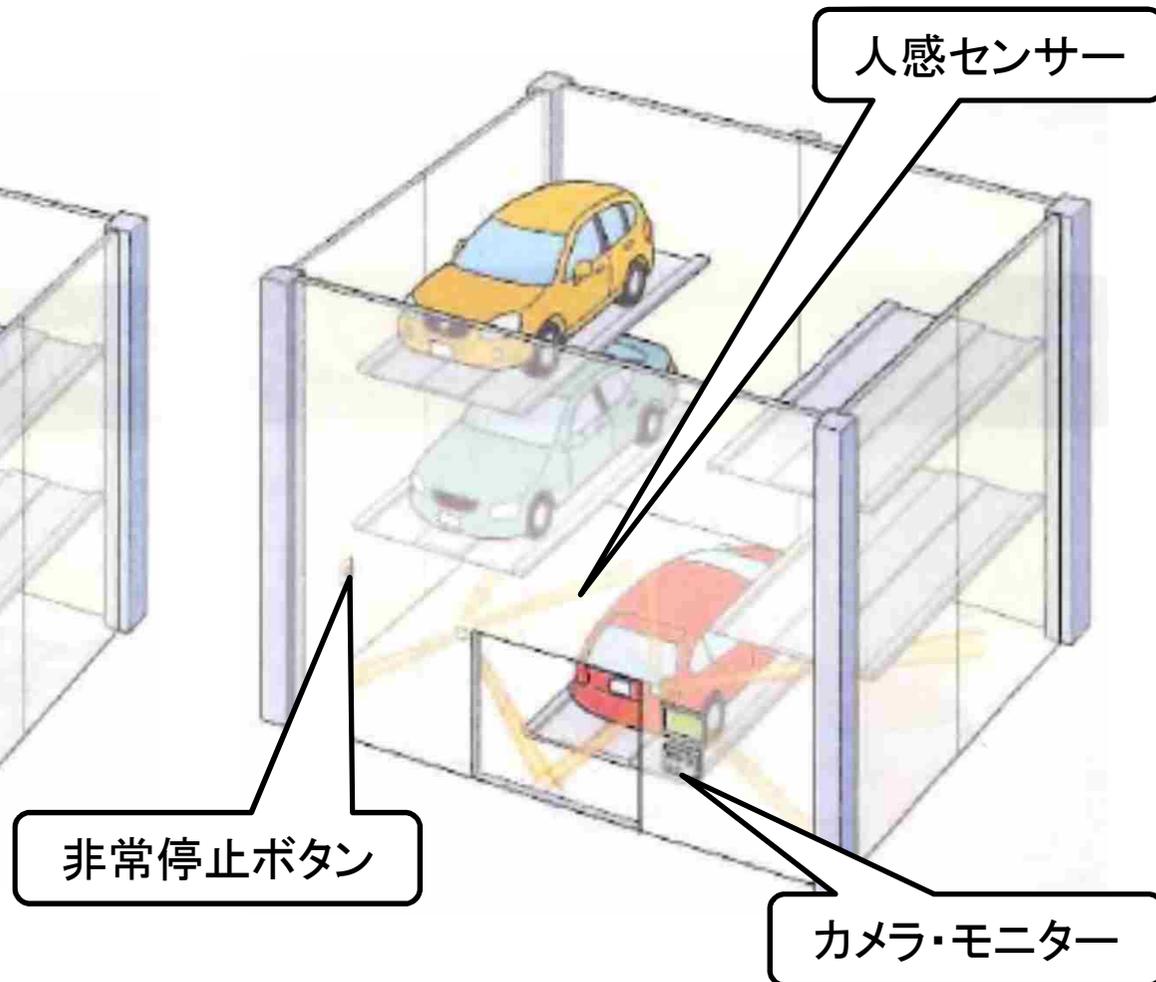
周囲柵



<従来の装置のイメージ>



<新たな装置のイメージ>



大臣認定制度の対象範囲

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)
施設規模		
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

-  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＝地方自治体の条例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
-  JIS規格の適用範囲(標準規格ではあるが義務ではない)

- 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、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(平成29年5月25日)。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

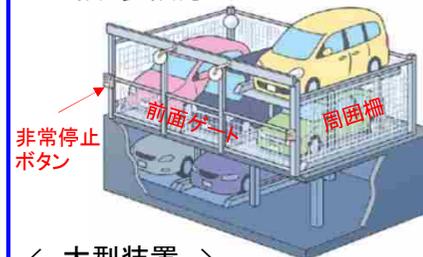
機械類の安全性を確保するための国際標準規格 (ISO12100)



機械式駐車設備の安全要求事項 (JIS B 9991)

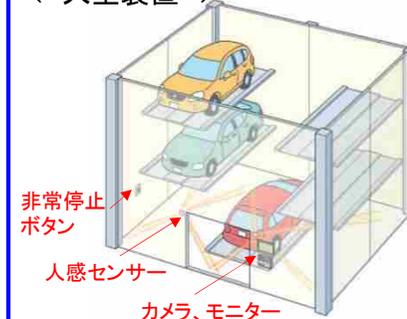
安全要求事項のイメージ

<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。

安全対策SWGでご議論いただく事項

これまでの取組

- 機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン (H26.3策定・公表/同年10月改訂)**
 - ・機械式立体駐車場に関わる製造者、設置者、管理者、利用者が早期に取り組むべき事項をとりまとめ
- 機械式立体駐車場の安全設備に関する実態調査**
 - ・安全装置の設置状況等について実態調査を実施 (H26)
- 事故情報の収集・開示**
 - ・公益社団法人立体駐車場工業会で、会員各社から提供のあった事故情報をもとに安全対策の実施や注意喚起を公表 (H26.7～)
- 新たな大臣認定制度の創設 (H28.7本格施行)**
 - ・機械式駐車装置の構造・設備と併せて安全性についても一体的に審査・認定を行う仕組みを導入
 - ・安全性に係る審査に際して第三者機関の技術的知見を活用する仕組みを導入 ※認定件数 216件 (H29.6末時点)
- 「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 (H28.9策定・公表)**
 - ・ガイドラインに基づく安全対策の具体的な実践例など、写真やイラストも交えて解説
 - ・管理者が既設装置の安全対策の実施状況を確認することができる「管理者向け自己チェックシート」を作成・公表
- JIS規格の制定 (H29.5制定)**
 - ・国際標準規格 (ISO12100) に対応し、大臣認定制度にも整合したJIS規格の制定

今後の検討課題

- 適用範囲の見直し**
 - ・現行の大臣認定制度は、路外駐車場(一般公共の用に供する駐車場)のみを対象としており、マンション等の専用駐車施設(車庫)については対象としていない。
 - ・マンション等の専用駐車施設において多く事故が発生していることに鑑みれば、安全性を確保する観点から、駐車場法の適用範囲の見直しや関係法令における対応を含めた新たな制度的枠組みの検討が必要。
- 点検・整備に係る制度の検討**
 - ・機械式駐車装置については、その安全性を確保する観点から、点検・整備が確実に実施される仕組みが必要であり、具体的な点検時期・項目、点検資格者等を含めて、制度的な検討を深めていく検討が必要。
- 既存装置の安全性向上**
 - ・現在使用されている既設装置についても安全対策の強化が必要。

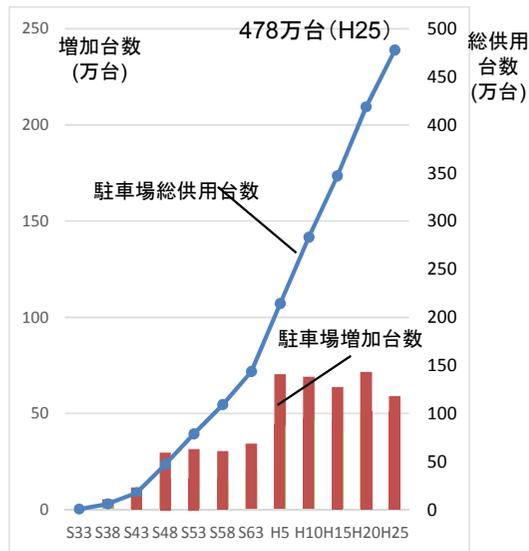
安全対策SWGでご議論

4. 駐車場の配置適正化と 高質化への誘導について

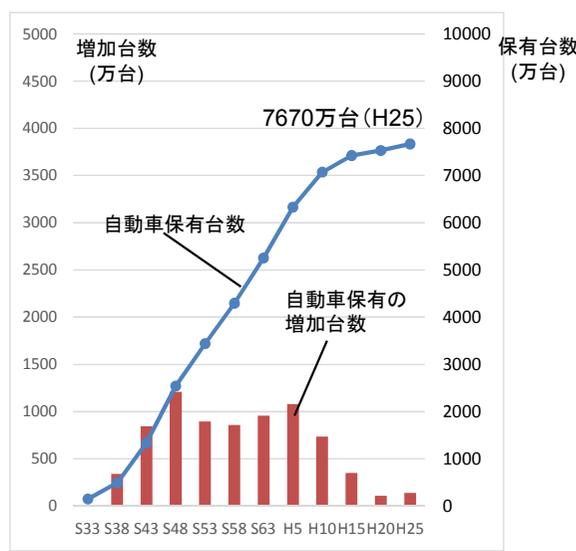
平成29年10月20日
国土交通省 都市局

○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。

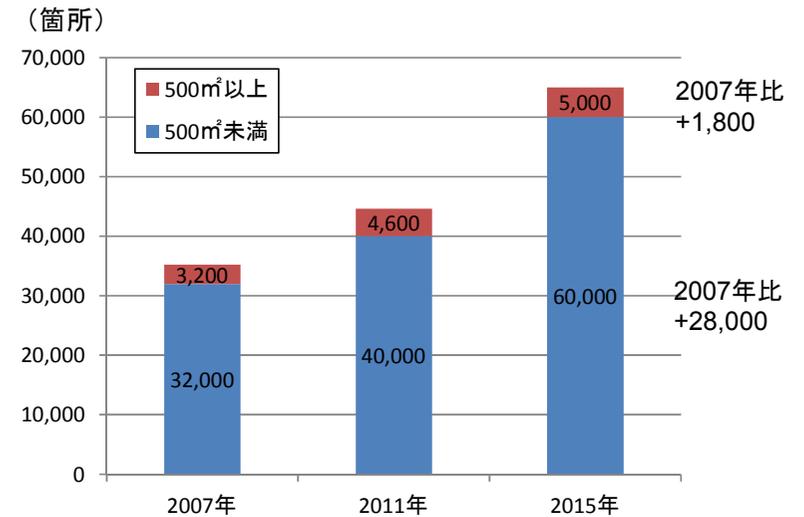
駐車場台数の推移



自動車保有台数の推移



コイン式駐車場の箇所数推移



【出典】・自動車駐車場年報 国土交通省都市局街路交通施設課
・コイン式駐車場市場に関する実態分析調査
一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 H24.7

- 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

- 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

■都市の低炭素化の促進に関する法律

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の位置及び規模を記載した場合、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。

■都市再生特別措置法

立地適正化計画（都市機能誘導区域内）に駐車場配置適正化区域（駐車場の配置適正化・集約化を図る区域）並びに集約駐車施設の位置及び規模を記載した場合、駐車場配置適正化区域で建築物の新築、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。また、駐車場配置適正化区域における路外駐車場配置等基準を定めた場合、条例で、市町村が定める規模以上の路外駐車場について、市町村長への届出を義務づけることができる。

駐車場法（現行）

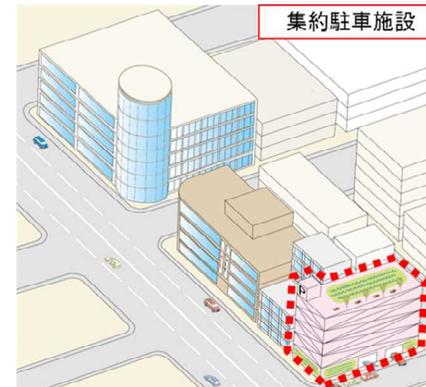
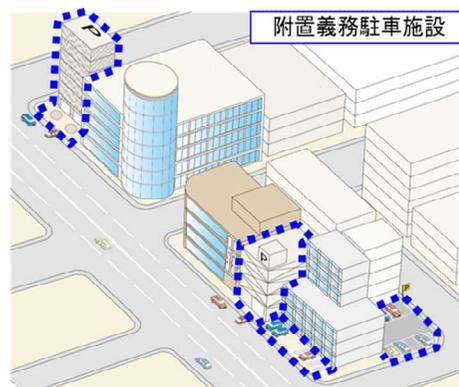
条例に基づき当該建築物の敷地内に
駐車施設を設置



駐車場法の特例

以下の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（現行）
- ③ ①か②のどちらかに設置させる



○駐車場の配置適正化を行うエリアの設定方法として、「①特定の通りに沿った線的なエリアを設定」、「②歩行者優先の面的なエリアとして設定」、などが考えられる

①特定の通りに沿った線的なエリアを設定



②歩行者優先の面的なエリアとして設定



まちづくりの観点から条例で隔地を認めているのは19%

隔地駐車場に関する地方公共団体アンケート結果 (H29.5)

選択肢	回答数	割合
① 物理的あるいは法律上、敷地内に駐車場を設置できない場合にのみ認めている	94	63%
② ①だけでなく、中心市街地への自動車の流入抑制や景観への配慮など、まちづくりの観点からも認めている	28	19%
③ 特に運用上のルールは設けていない	24	16%
無回答	4	3%

N=150

駐車場の課題への対応

■ 駐車場の課題

○「量」の視点

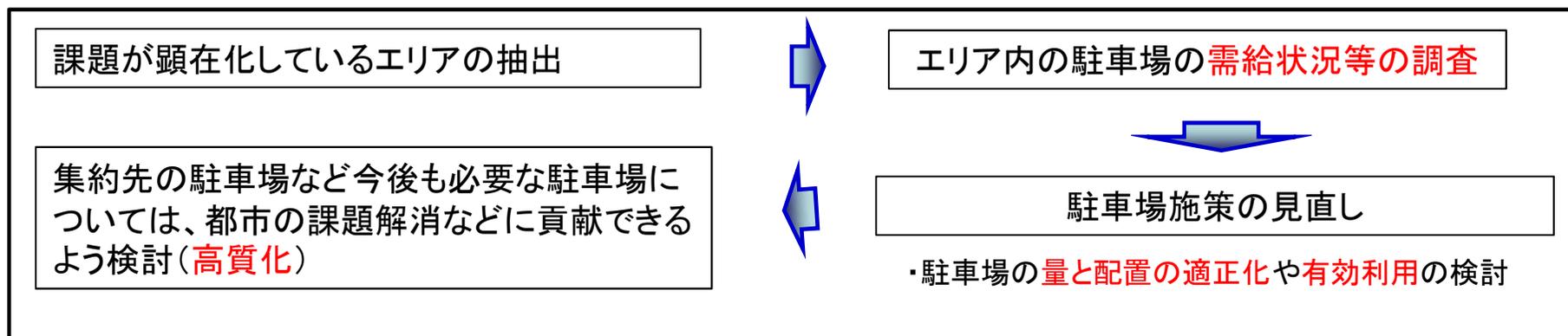
・地方都市においては、依然として駐車場が不足している地域がある一方で、暫定的な利用も含む平面駐車場が増加した地域もあり、こうした地域では地域全体の駐車場の稼働率が低下。

○「質」の視点

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

■ 駐車場の課題対応の考え方

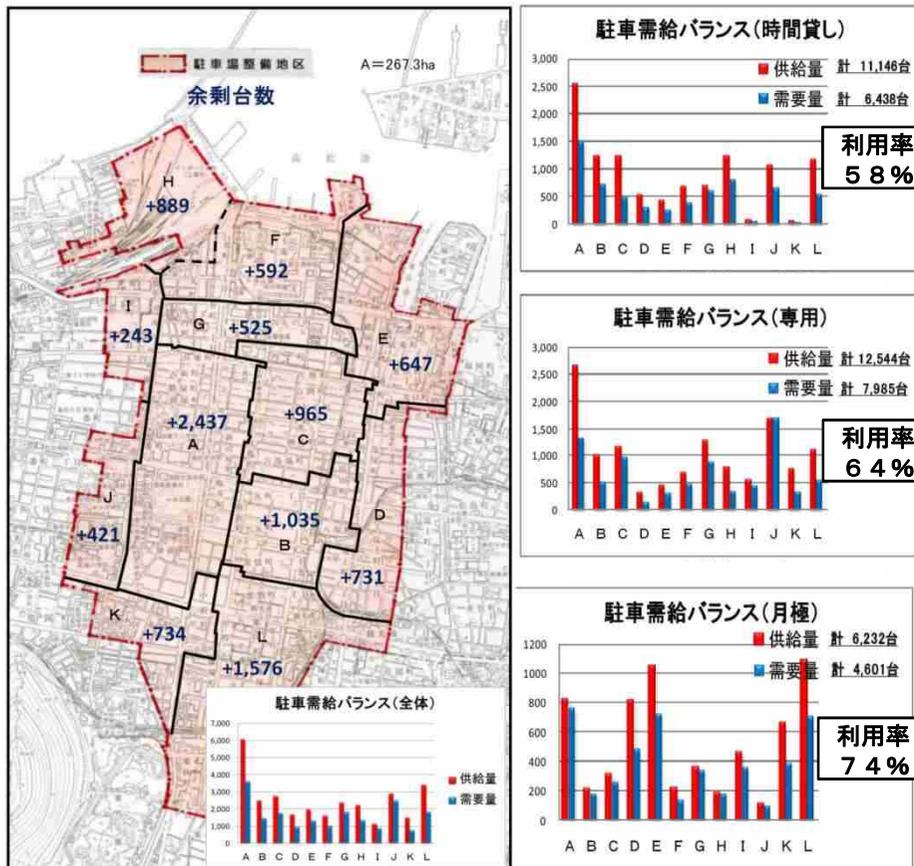
- 駐車場は都市を構成する1つの施設。
- 都市の課題の解消に貢献する整備をすべきではないか。



高松市駐車対策基本計画

- ・駐車場の需要と供給に関する調査を踏まえて、**附置義務基準を緩和**
- ・市営駐車場における**附置義務駐車場としての台数受入**（市営駐車場の稼働率増）

○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）

出典：高松市HP

○改正の概要

対象地区：駐車場整備地区

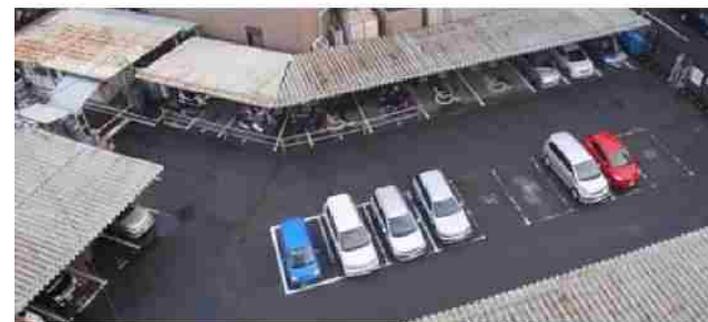
改正前	駐車場整備地区		隔地基準
建築物の規模	特定部分の床面積と非特定部分の床面に2分の1を乗して得た面積との合計の面積が1,000㎡を超えるもの		200m
用途	特定部分	非特定部分	
原単位	150㎡に1台	400㎡に1台	

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

⇒小規模店舗の設置義務がなくなり、他用途に土地利用が可能に

概要

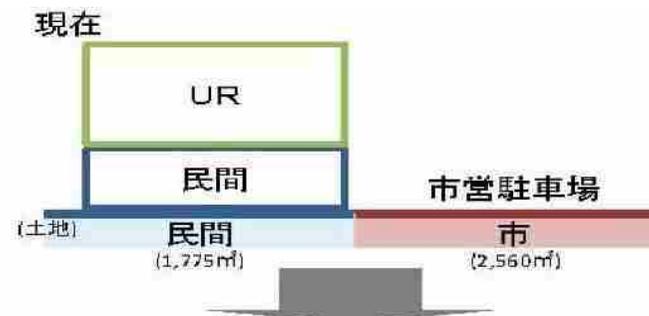
- ・昭和44年9月: 供用開始
- ・2,560㎡、広場式、博多駅徒歩3分圏内
- ・収容台数: 自動車88台
- ・平成27年3月: 事業廃止
- ・経営状況(H26): 収支黒字、稼働率253.4%



整備前の状況

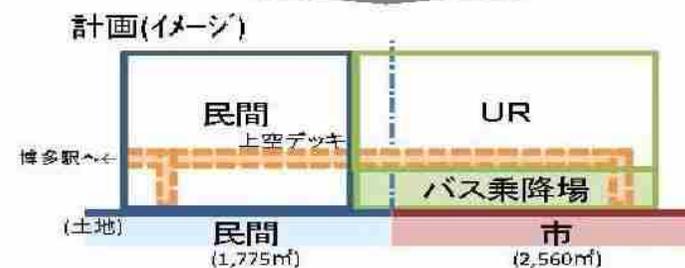
背景

- ・ **供用開始時と比べて民間駐車場が大きく増加**
(近隣200m圏内の収容台数が831台まで増え、休日のピーク時利用台数665台を十分にまかなえるのが現状)
- ・ **駅近の土地として高度利用の期待あり**
(事業廃止及び跡地の有効活用を検討)



計画

- ・ **1階にバス乗降場** (クルーズ対応貸切バス及び高速乗合バス)、**2階以上に賃貸住宅やオフィスビルを建設** (URと市有地の賃貸借契約を結び、URが事業主体)
- ・ 乗降場は平成30年度、その他は平成32年度に供用開始予定



整備計画イメージ

- ・金沢市では条例により、**まちなか駐車場区域内※での駐車場(50m²以上)の新設・増築や営業方法等を変更する場合、届出が必要**
- ・まちなか駐車場設置基準を3つの地区(中心商業地区、中心業務地区、その他まちなか駐車場地区)に区分して設定
- ・「金沢市集約都市形成計画」(立地適正化計画)の中でまちなか駐車場区域を駐車場配置適正化区域に位置づけている。

※まちなか駐車場区域:「金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例」(平成18年施行)で定める区域)

●まちなか駐車場設置基準

条例第8条第1項の規定にもとづき、以下の通り「まちなか駐車場設置基準」を定める。なお、各地区の範囲については、別図に示す通りとする。

◎まちなか駐車場区域共通に適用する事項

- ・まちなかへの過度な自動車の流入を助長しないこと
- ・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
- ・周辺のまちなみ景観に配慮すること

●中心商業地区に適用する事項

- ・駐車場に出入りする自動車が買い物客の回遊動線を阻害しないこと
- ・店舗の連続性が確保されること
- ・立体化・集約化等により土地が有効に利用されること

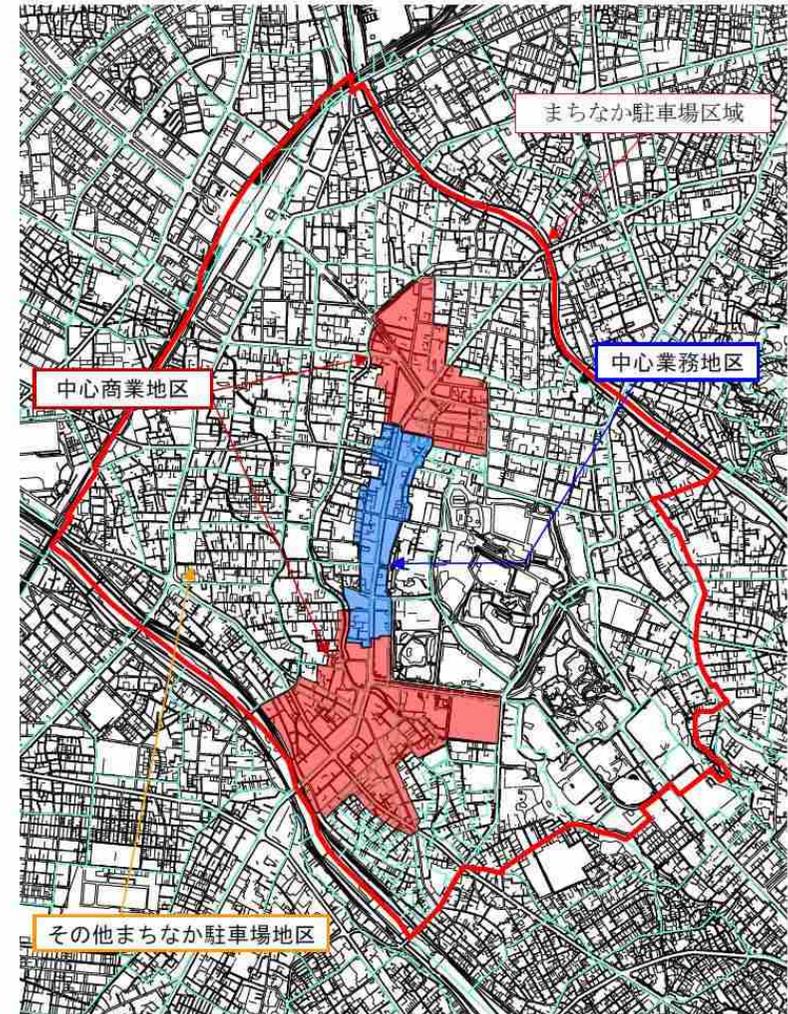
●中心業務地区に適用する事項

- ・原則として国道157号からの出入りを行わないこと
- ・近隣の業務需要を超えたものでないこと
- ・立体化により土地の高度利用がなされること

●その他まちなか駐車場地区に適用する事項

- ・周辺地区内の需要の範囲内であること
- ・地区内の道路事情を勘案し、生活道路に悪影響を及ぼさないこと
- ・前2地区の利用者のための駐車場ではないこと
- ・地域のコミュニティに配慮しているものであること

別図 まちなか駐車場設置基準地区区分図



【地区面積】

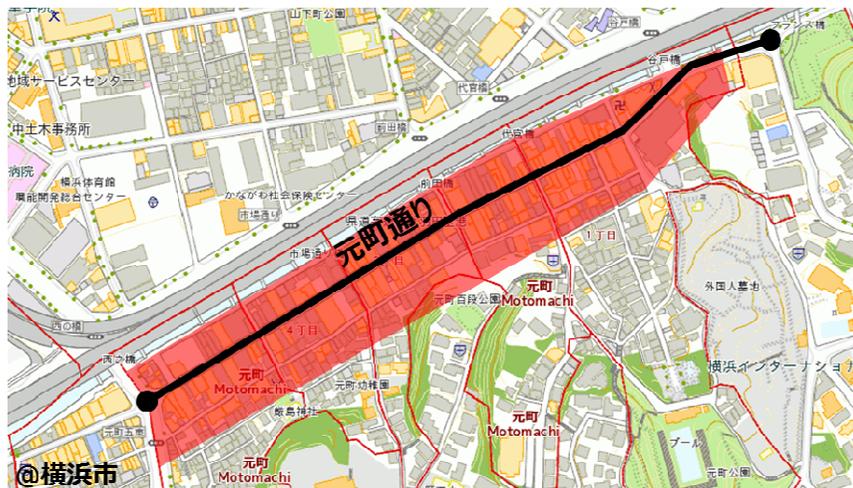
- ・中心商業地区: 54.8ha (武蔵が辻地区: 19.1ha、香林坊・片町地区 35.7ha)
- ・中心業務地区: 13.6ha
- ・その他まちなか駐車場地区: 410.6ha

横浜市元町地区では「美しい街並みの創造」や「ホスピタリティ溢れる街の醸成」などを街づくりの基本方針としており、楽しくショッピングできる質の高い街並みの連続を目的として駐車場規制を行っている



＜元町通り街づくり協定＞

- ・**元町通りに面する1階部分の駐車場・駐輪場・車路の設置を禁止**
- ・元町通りでの荷捌きは原則として禁止。やむを得ず行う場合は、近隣の迷惑や歩行者の通行の妨げとならないよう、短時間で行うこと
- ・店主や従業員が通勤に車を使用する場合は、必ず周辺に駐車場を確保し、近隣および歩行者の安全に配慮すること
- ・通勤等でバイク、自転車を使用する場合、敷地内あるいは周辺に必ず駐輪場を確保すること



【出典】横浜市資料より国土交通省作成

＜横浜市駐車場条例、取扱基準(要略)＞

- ・交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合その他市長がやむを得ないと認める場合においては、**隔地駐車場**とすることができる。
- ・地区計画等において、駐車施設等の配置に関する方針が明確に規定されているもののうち、別図2に定める区域内(=元町通り等)で当該地区計画等に定められた方針のとおり駐車施設等を設置する場合は、**隔地駐車場とすることができる場合に該当するものとする。**

- 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



【地図】 国土地理院HP

【出典】 福井市資料より国土交通省作成

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

調査から整備・転用までを一体的に支援

駐車場実態調査

- ・需給分析 等

駐車場に関する計画策定

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

駐車場整備・転用

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

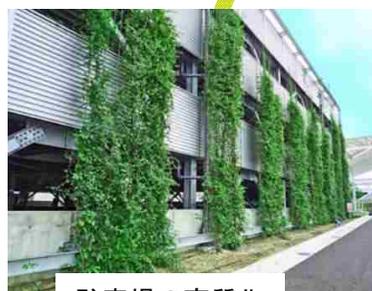
他の施策との連携による賑わい創出イメージ



駐車場の転用



公共交通支援



駐車場の高質化

連携



公共空間整備・利活用



建物のリノベーション

【出典】 ・ダイトウテクノグリーン HP
・福井市資料

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

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



駐車場の高質化を検討



高質化のための整備例

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

電気自動車用充電設備の設置や駐車場緑化等の整備事例があり、CO₂を削減する効果が期待できる。

a. 電気自動車用充電設備の設置



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2015. 8)

b. 駐車場の緑化



【出典】東京都『駐車場緑化ガイド～広げよう緑の駐車場～』

c. ソーラーパネル+蓄電池による街路灯設置



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2016. 2)

d. 公共交通支援のためのパーク&ライト'用スペース確保



【出典】長崎市 HP

駐車場内に災害時に必要となる物品の備蓄やソーラーパネル・Wi-Fiの設置がなされているほか、災害時の特殊車両の駐車を前提とした設計がなされるなど避難拠点としての活用を見据えた整備事例もある。

a. 災害時必要施設の整備・必要物品の備蓄



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2016. 8)

b. 充電用ソーラーパネルの設置



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2016. 3)

c. 災害情報取得にも備えたWi-Fiの設置



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2016. 8)

d. 避難拠点として活用



【出典】環境ビジネスオンライン (2017年2月13日)

地図情報と連携した満空情報の提供の他、シェアサイクル用地の提供やユニバーサルデザイン対応の推進、予約システムの提供など、多様なサービスが実現されつつある。

a. 駐車マス満空情報の提供



【出典】Times24 (https://times-info.net/sp_app/), Google Blog (<https://www.blog.google/products/maps/know-you-go-parking-difficulty-google-maps/>)

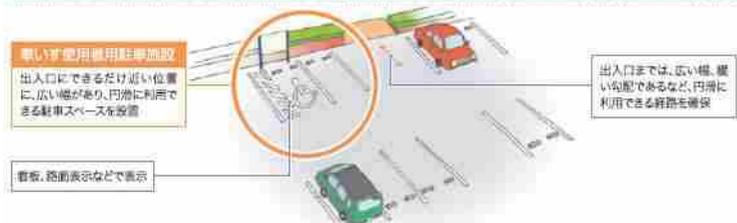
b. カーシェアポート・シェアサイクル用地の提供



c. ユニバーサルデザイン対応の推進

特定路外駐車場を設置する際には、車いす使用者用駐車施設を1以上設けるなど、路外駐車場に関するバリアフリー化基準(路外駐車場移動等円滑化基準)に適合させなければなりません。また、既設の特定路外駐車場に対しては、基準に適合するよう努めなければなりません。

なお、特定路外駐車場を設置する際は、都道府県知事等に届出なければなりません。



【出典】財団法人東京都道路整備保全公社『駐車場ユニバーサルデザインガイドライン』

d. 駐車場予約システムの提供



【出典】B-Times HP (<https://btimes.jp/>), akippa HP (<https://www.akippa.com/>)

快適な都市環境の形成という観点からは、景観へ配慮する事例の他、荷さばき拠点や観光拠点、まちづくり拠点等として利活用されている整備事例がある。

a. 荷さばき拠点としての利活用



【出典】東京都道路整備保全公社ホームページ
30分未満無料・荷さばき可能駐車場一覧 2016.11

b. 景観への配慮



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2010.8)

c. 観光拠点機能の併設



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2017.6)

d. まちづくり拠点としての利活用



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2016.4)

- 駐車場の需給調査等を積極的に進め、駐車実態等に応じた附置義務基準の見直しを推進する必要があるのではないか。
- 安全快適な歩行者空間の創出等のまちづくりや都市の課題解消の観点から、駐車場の立地や出入り口を抑制すべきエリアを定めることで、駐車場の配置適正化や有効利用を図るべきではないか。その際、余剰のある駐車場については隔地での附置義務受け入れを積極的に進めるべきではないか。
- 稼働率の低下している公共駐車場については、有効活用するもの、転用するものに分け、まちづくりに活用していくべきではないか。
- まちづくりの観点から、駐車場の高質化を誘導していくべきではないか。
- 駐車場について整備・転用までを一体的に支援し、他の施策と連携してまちの活性化に取り組むべきではないか。その際、運営を含め、柔軟な対応を推進する必要があるのではないか。

5. 都市計画道路の必要性の点検

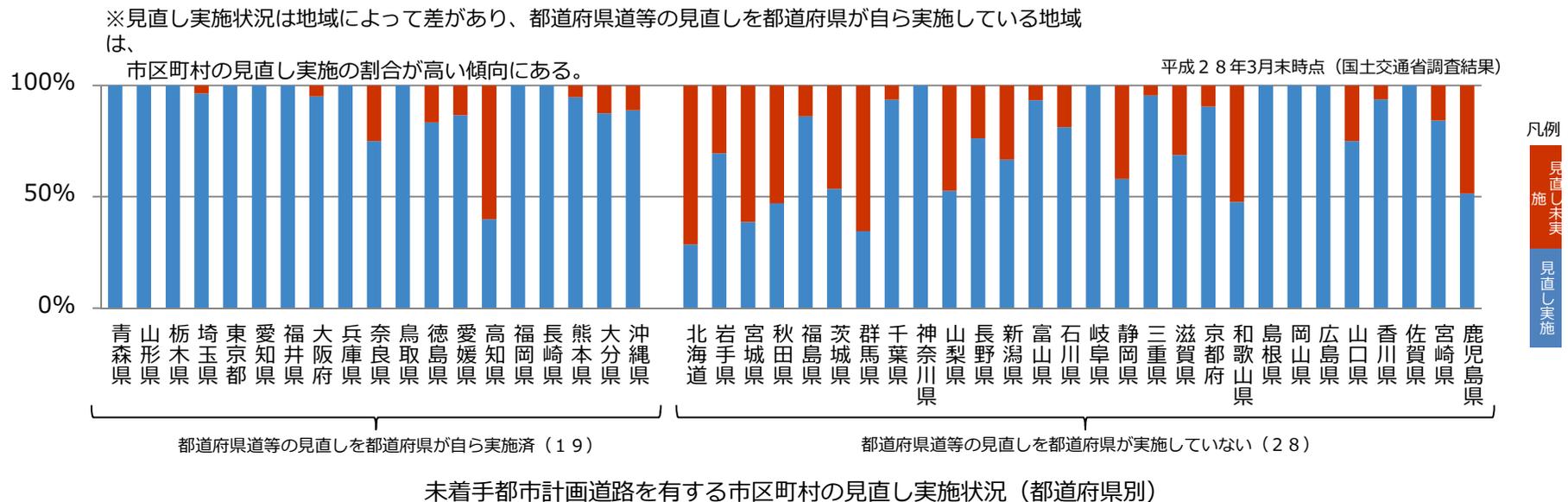
平成29年10月20日
国土交通省都市局

背景

- 人口減少等の社会経済情勢の変化から、持続可能な社会を構築していくために、コンパクト・プラス・ネットワークの取組の重要性が高まっている。
- 各地方公共団体においても、立地適正化計画の策定が進むなど、都市の再構築に向けた取組を進めているところ。
- 都市計画は社会経済情勢の変化を踏まえ適時適切な見直しが行われることが望ましく、都市の骨格を定める都市計画道路についても、目指すべき都市構造と対応したものであるか、必要な再検証が求められる。

現状と課題

- 都市計画道路（幹線街路）の計画延長約6.4万kmのうち、未着手区間は約2.1万km（32.2%）。
- 全国の約8割の地方公共団体が都市計画道路の見直しを実施済であるが、地域ごとに取組状況に差がある。



第1回基本問題小委員会で提示した課題

① 地方公共団体によるさらなる適時適切な見直し等の推進

・これまで国では都市計画運用指針を発出するなど、都市計画決定主体である地方公共団体において都市計画道路の必要性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や幅員変更等を行うよう、その取組を促してきたところだが、さらなる地方公共団体の対応が望まれる。

② 建築制限の緩和

・長年にわたる建築制限への対応として、先進自治体による建築許可事例や建築・解体技術の進展等を踏まえ、地方公共団体の裁量による建築制限の緩和に係る運用についての検討が望まれる。

都市計画道路の見直しに関する課題

都市計画道路に関する訴訟

【盛岡裁判の例】

・長年にわたる建築制限に対し賠償等を求めた裁判
→ 最高裁により原告が敗訴（※補足意見あり）
「正当な理由がないにもかかわらず、都市計画事業自体が長期間全く進行していないとか、当該特定路線の必要性が見直されるべきであるのに、これが長期間放置されているとかという特別の事情がない限り、市町村の下した判断は、裁量権の範囲内のものとして違法になることはない」と解するのが相当である」

【最高裁の補足意見】

- ・60年にわたる建築制限に対し損失補償不要とする考え方は大いに疑問
- ・ただし、本地域は第1種住居地域であり従来高度な土地利用は行われておらず、補償を必要とするとは言えない

地方公共団体による自主的な見直しを促すにはどのような方策が有効か

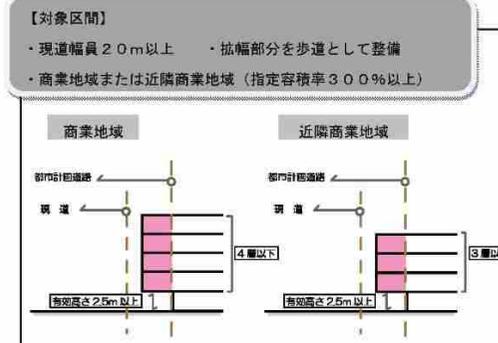
論点①

建築制限の緩和に関する課題

緩和に関する自治体の取組

地方公共団体の裁量により、都市計画施設区域内の建築規制は緩和が可能

【横浜市例】 1階以上+4階（3階）を許可する運用



地方公共団体の裁量の範囲で建築制限を緩和することについてどのような運用が有効か

論点②

【 論点① 】

地方公共団体による自主的な見直しを促すには
どのような方策が有効か

- 過去3度（H12・H18・23）にわたり「都市計画運用指針」を発出し、地方公共団体において都市計画道路の必要性について再検証を行い、必要に応じて、廃止や幅員変更などの都市計画変更を行うことを助言。
- 平成29年7月に都市計画道路の見直しの手引きを発出。（全国の都道府県・政令市が策定した見直しガイドラインについて、見直しの手順や観点等を整理）

【都市計画運用指針】
（第8版：平成27年1月）

IV-2-2 都市施設 II) 施設別の事項 A. 交通施設 A-2. 道路
2. 道路の都市計画の考え方

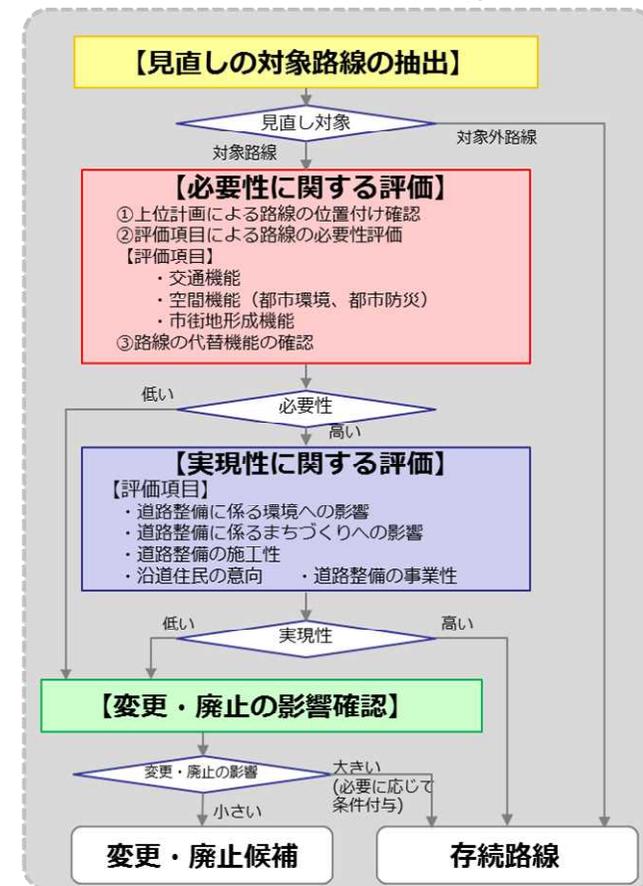
（8）道路に関する都市計画の見直し

道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。この場合、地域整備の在り方とあわせて、地域全体における都市計画道路の配置、構造等についての検討を行うべきであり、また、過去に整備された道路の再整備についても、必要に応じ検討を行うことが望ましい。また、都市計画道路の変更を行う場合には、その変更理由を明確にした上で行うべきである。

長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべきである。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車が分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。

都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにした上で行うべきである。また、代替路線を計画する場合は、新たな建築制限が課される関係者を含めた地域社会の合意形成の必要性も念頭において検討を行うことが必要であると考えられる。

【都市計画道路の見直しの手引き】
（第1版：平成29年7月）



▲多くの都道府県・政令市の見直しガイドラインにおいて採用されている都市計画道路見直しの検討の流れ

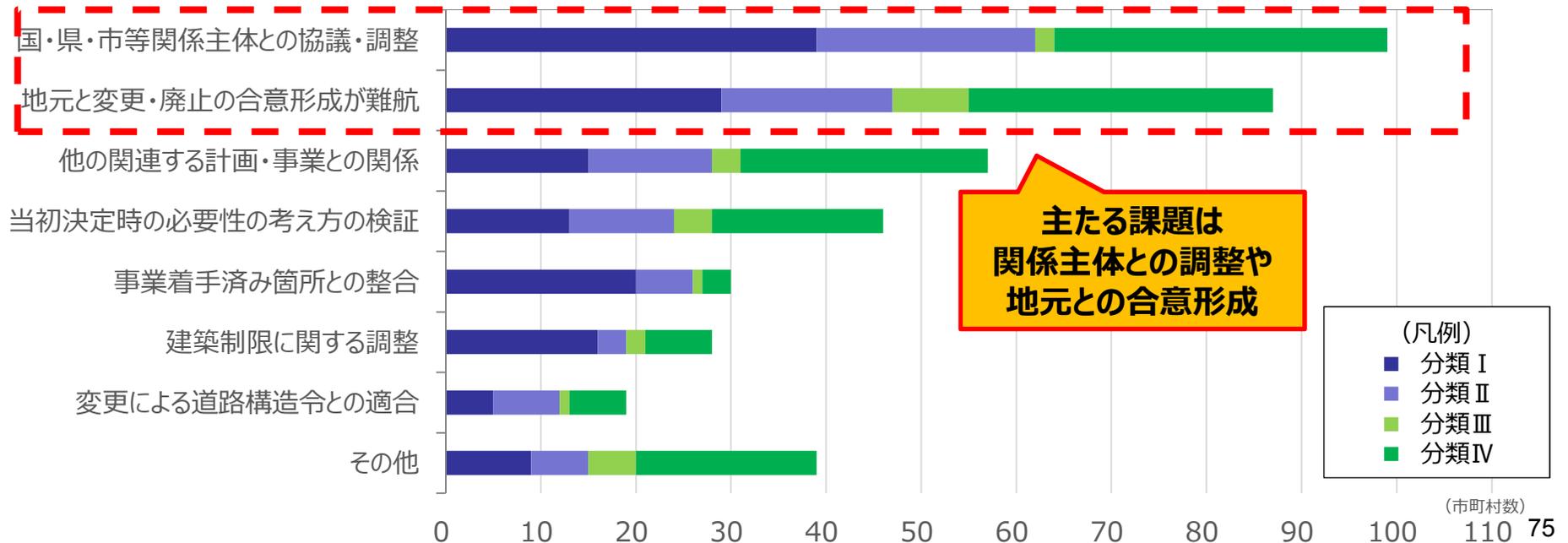
- 見直しにあたって課題・障壁となる原因を整理するため、見直しに際しての課題認識を調査。
- 分析にあたり、地方公共団体をその取り組み状況に応じて類型化

以下の2つの観点で、地方公共団体を類型化

- ・ 都道府県道の見直しを、都道府県が自ら行っている = 都道府県 完了
自ら行っていない = 都道府県 未了
- ・ 都道府県ごとに、管内の市町村が見直しを行っている割合が
90%以上 = 市町村 90%以上
90%未満 = 市町村 90%未満

	都道府県 完了	都道府県 未了
市町村 90%以上	【分類Ⅰ】 410	【分類Ⅱ】 251
市町村 90%未満	【分類Ⅲ】 103	【分類Ⅳ】 501

見直しに際して課題となった事項の整理 (n=260 : 見直しにあたって課題を有した市町村)



分類Ⅰ（都道府県 完了／市町村 90%以上）

- 市町村に、路線ごとに状況を整理するカルテを作成させ、個別にヒアリングやフォローアップを行っている。さらに、5年ごとの見直しを行うよう働きかけている。【都道府県】
- 市町村の都市計画道路まで含めて、県で一括して交通量推計を行い、その結果を市町村へ提供している。【都道府県】
- 盛岡裁判の補足意見を踏まえ、見直すべきものは見直すよう意識している。【市町村】
- 県がガイドラインを策定したときに見直しの声掛けがあり、全体的な見直しを行った。その時から10年近くたち、周辺状況の変化を踏まえて、課題のある路線について再度見直しを行っている。【市町村】
- 県・市町村で定期的に担当者会議を行い、進捗や課題を共有している。【都道府県】【市町村】



- ・ 都道府県が率先して見直しの方針や指標を市町村へ提供している。
- ・ 都道府県、市町村ともに課題の把握が行われており、目的意識をもって見直しを進めている。
- ・ 都道府県と市町村の取組体制や役割分担が明確化されている。

分類Ⅱ（都道府県 未了／市町村 90%以上）

- 市町村に対し、見直し作業の更なる推進を求める通知を発出し、検証結果の提出を求めている。【都道府県】
- 県主催の、県・市町村の毎年の会議で県の方針や他の市町村の取組状況が示され、それにのっとり見直しを進めている。【市町村】
- 上位計画（地域高規格道路など）を補完する都市計画道路は、上位計画の方針が未定だと路線の位置づけが難しく見直しの支障となっている。【市町村】
- 都市計画道路の見直しはまちづくりとセットで行うものと考えており、市町村が主体となり見直すこととしている。【都道府県】



- ・ 都道府県自身は見直しを行っていないが、市町村の見直しが進むよう必要な助言や情報提供を行っている。
- ・ 上位の計画が示されないと、市町村の見直しの方針に影響を与える場合がある。

分類Ⅲ(都道府県 完了／市町村 90%未満)

- 市町村が見直しにあたり抱える課題は、相談があれば対応するようにしているが、あまり相談もなく、県として市町村の課題を把握できていない状況。【都道府県】
- 地元との合意形成に苦慮している。数十年前に決定した都市計画を今このタイミングで廃止することに対し、住民説明の中で反対意見があり、都市計画変更を行えずにいる。【市町村】
- 都市計画の変更や廃止を行うにあたって、具体的に動き出した時点で、都市計画道路の存在自体を住民が初めて知る、ということがある。【市町村】
- 整備の見通し状況等を踏まえて、53条許可の緩和を行うことは望ましいことだと感じている。【都道府県】



- ・ 都道府県が、市町村の取組を十分にフォローできていない状況である。
- ・ 都市計画の内容が住民に浸透しておらず、変更・廃止にあたって合意形成に苦慮する場合がある。

分類Ⅳ(都道府県 未了／市町村 90%未満)

- 地権者の多い市街化した地域に比べ、中山間部や離島地域は見直しの必要性を自発的には感じにくく、取組が進んでいないのが実情。【都道府県】
- 予算と人員が大きな課題。予算については、整備費を確保することで精一杯であり、見直しに係る調査費を確保することが困難なのが正直なところである。人員については、特に小さな市町村は、公共事業全体を一人の担当者が行っている場合もあり、災害対応などもある中で、時間を確保できないという実情がある。【都道府県】
- 今後、都市計画道路の見直しに初めて着手する予定であるが、具体的な進め方などが分かる職員が内部におらず、必要となる調査や見直しの方法などの情報不足が課題となっている。【市町村】



- ・ 地域の特性により、都市計画道路の見直しの必要性の認識に差がある。
- ・ 調査費の確保や、特に人口規模の小さな市町村では人員の確保が課題となる場合がある。
- ・ 地方公共団体の内部にノウハウが蓄積されておらず、情報不足が課題となる場合がある。

ヒアリング結果のまとめ

【市町村 90%以上】

【分類Ⅰ（都道府県 完了／市町村 90%以上）】

- ・ 都道府県が率先して見直しの方針や指標を市町村へ提供している。
- ・ 都道府県、市町村ともに課題の把握が行われており、目的意識をもって見直しを進めている。
- ・ 都道府県と市町村の取組体制や役割分担が明確化されている。

【分類Ⅱ（都道府県 未了／市町村 90%以上）】

- ・ 都道府県自身は見直しを行っていないが、市町村の見直しが進むよう必要な助言や情報提供を行っている。
- ・ 上位の計画が示されないと、市町村の見直しの方針に影響を与える場合がある。

【市町村 90%未満】

【分類Ⅲ（都道府県 完了／市町村 90%未満）】

- ・ 都道府県が、市町村の取組を十分にフォローできていない状況である。
- ・ 都市計画の内容が住民に浸透しておらず、変更・廃止にあたって合意形成に苦慮する場合がある。

【分類Ⅳ（都道府県 未了／市町村 90%未満）】

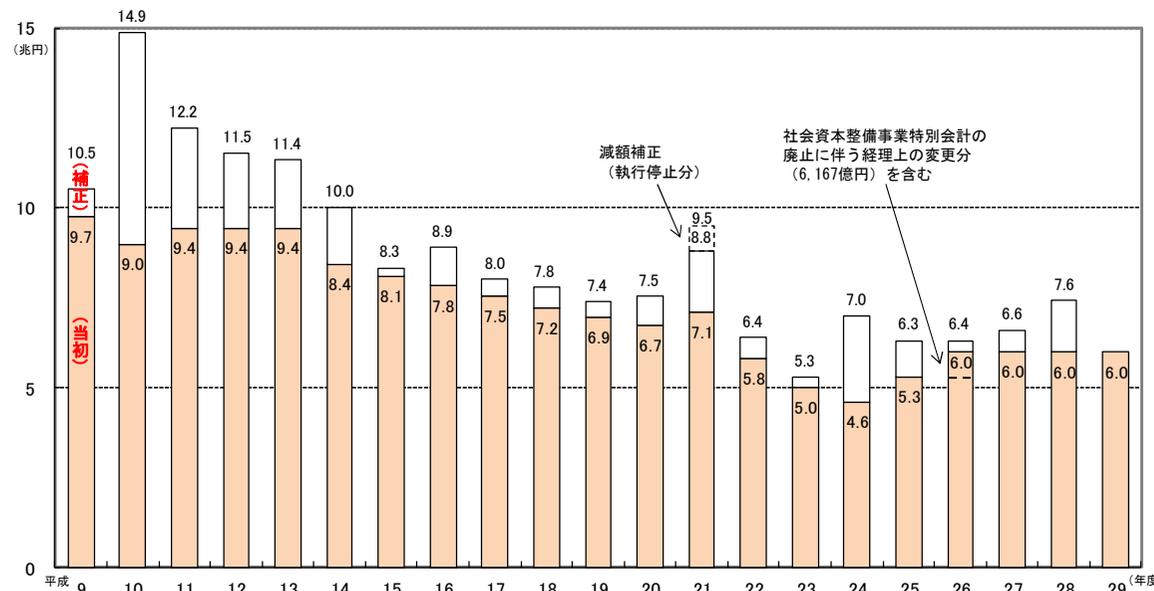
- ・ 地域の特性により、都市計画道路の見直しの必要性の認識に差がある。
- ・ 調査費の確保や、特に人口規模の小さな市町村では人員の確保が課題となる場合がある。
- ・ 地方公共団体の内部にノウハウが蓄積されておらず、情報不足が課題となる場合がある。

- ・ 都道府県が指導・助言を積極的に行い、市町村の取組が加速化されている。

- ・ 都道府県の助言やフォローアップが不十分である。
- ・ 少ない人員で対応せざるを得ないことや、必要となる情報の不足が市町村の見直しの課題となっている。

見直しに必要な視点・内容や、効率的に進める方法の共有が取組の加速化に重要

- コンパクト・プラス・ネットワークの取組を踏まえ、都市の骨格を定める都市計画道路が目指すべき都市構造に対応したものであるかを適時適切に検証していくことが重要である。
- 一方で、限られた財政資源の中、効率的に事業を執行していくためにも、必要性の高い路線・事業への「選択と集中」を図る必要があり、この観点からも、都市計画道路の適時適切な「見直し」が求められる。



- ・ 公共事業関係費は、近年横ばい。
- ・ 都市計画道路整備に係る「選択と集中」の実行にあたっては、路線毎または事業毎に必要性を再検証した上で、必要性が認められた箇所については、重点的に事業推進することが求められる。
- ・ また、上記検証にあたっては、ネットワーク全体の観点から検討する必要があることから、地方公共団体による「都市計画道路の見直し」の適時適切な実施が必要。



都市計画道路の「適時適切な見直し」の取組を促進することが必要

※本表は、予算ベースである。
 ※平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額(0.7兆円)が一般会計計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、この特殊要因を除けば6.4兆円(▲5.2%)である。
 ※平成23年度及び平成24年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。
 ※平成25年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)及び国有林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金(29億円)を含む。また、これら及び地域自主戦略交付金の廃止という特殊要因を考慮すれば、対前年度+182億円(+0.3%)である。
 ※平成23～29年度において、東日本大震災の被災地の復旧・復興や全国的な防災・減災等のための公共事業関係予算を計上しており、その額は以下の通りである。
 H23一次補正: 1.2兆円、H23三次補正: 1.3兆円、H24当初: 0.7兆円、H24一次補正: 0.01兆円、H25当初: 0.8兆円、H25一次補正: 0.1兆円、H26当初: 0.9兆円、H26補正: 0.002兆円、H27当初: 1.0兆円、H28当初: 0.9兆円、H28二次補正: 0.06兆円、H29当初(案): 0.7兆円(平成23年度3次補正までは一般会計ベース、平成24年度当初以降は東日本大震災復興特別会計ベース。また、このほか東日本大震災復興交付金がある。)
 ※平成26年度については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分(これまで同特別会計に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金等を一般会計に計上)を除いた額(5.4兆円)と、前年度(東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)を除く。)を比較すると、前年度比+1,022億円(+1.9%)である。なお、消費税率引き上げの影響を除けば、ほぼ横ばいの水準である。

公共事業関係費(政府全体)の推移

【 論点② 】

地方公共団体の裁量の範囲で建築制限を
緩和することについてどのような運用が有効か

- 都市計画法第53条における建築の許可は、第54条に定める許可の基準を超えるものについても、都道府県知事等の裁量で許可・不許可を判断することができる。
- 長期に未着手となっている路線などは、適切な見直しを図るべきであるが、必要と判断された路線でも、予算等の制約から整備の見通しが明確にできないものについては、過度な権利制限を避ける目的から、当面の対応として、周辺の土地利用状況等を勘案しながら、地方公共団体の裁量により建築制限の緩和が行われている。
- このような取組について、全国の運用状況や考え方に関し、調査・整理を行った。

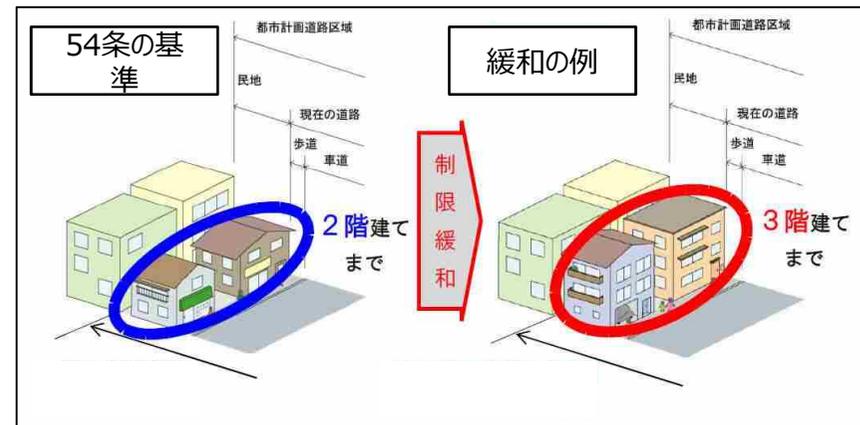
		54条の基準より緩和する基準・運用		
		ある	ない	計
54条の運用	市区町村の基準で運用	184 (14%)	590 (45%)	774 (59%)
	都道府県の基準で運用	74 (5%)	459 (30%)	533 (41%)
	計	258 (20%)	1,049 (80%)	1,307 (100%)



独自の設定根拠がある	107 (41%)
他自治体の基準を参考	136 (53%)
計 (うち無回答15)	258

およそ2割の地方公共団体が緩和の運用
うち、およそ4割が独自の設定根拠を有する

【参考】東京都における建築許可の基準の緩和の例



【抜粋】都市計画法
(建築の許可)

第五十三条 都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等の許可を受けなければならない。

(許可の基準)

第五十四条 都道府県知事等は、前条第一項の規定による許可の申請があつた場合において、当該申請が次の各号のいずれかに該当するときは、その許可をしなければならない。

三 当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

イ 階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。

ロ 主要構造部（建築基準法第二条第五号に定める主要構造部をいう。）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

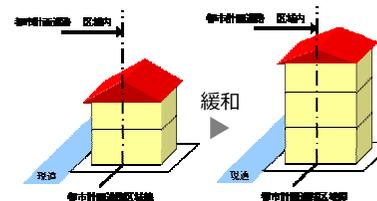
分類	階数	地階	主要構造部	緩和対象	主な都市
法54条 許可基準	2以下	有しない	木造、鉄骨造、コンクリートブロック造、その他これらに類する構造	都市計画施設内の区域	-
基本的な緩和例	3以下	同上	同上	同上	東京都、さいたま市、川崎市、盛岡市 等
(事例1) 整備優先度等の考慮	3以下	同上	同上	整備の優先度が低い場合は緩和対象	仙台市、名古屋市、神戸市、京都市 等
(事例2) 沿道用途の考慮	3以下	同上	同上	整備の優先度が高い場合でも商業系地域内なら緩和対象	仙台市
	4以下	同上	同上	商業地域で一定の条件を満たしている場合は緩和対象	横浜市
(事例3) 建物用途の考慮	3以下	同上	同上	住宅は許可	南魚沼市
(事例4) 地下駐車場の緩和	3以下	車庫は許可	同上	都市計画施設内の区域	横須賀市、浜松市 等

【その他の事例】

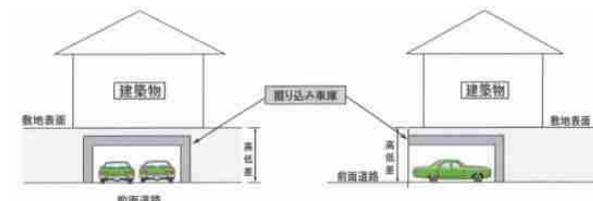
- ・ 廃止区間は階数や構造の制限を設けていない (仙台市)
- ・ 個別に判断し3階以下まで許可することもある (福岡市)

【緩和を検討している自治体が考える課題】

- ・ 緩和対象とする路線の選定が困難
- ・ 対象施設を限定して緩和するか否かの判断に苦慮
- ・ 緩和は必要だと考えているが、他都市の動向をみて検討



基本的な緩和例 (川崎市HPより)



事例4 地下駐車場の緩和 (浜松市HPより)



地域ごとの実情や必要性を反映し、整備の優先度や沿道用途・建物用途等を踏まえ、階数等の緩和が行われている

論点①: 地方公共団体による自主的な見直しを促すための方策

【課題】

- 関係機関との調整や、変更・廃止にあたっての地元との合意形成等が見直しにあたっての主たる課題
- 取組が進んでいない地方公共団体は、見直しに必要な視点・内容や、効率的に進める方法の共有がなされていない傾向
- 限られた財政資源の中で、必要性の高い路線への「選択と集中」を図る必要



- ・ 見直しに必要な視点・内容や、効率的に進める方法の共有が取組の加速化に重要
- ・ 「選択と集中」も視野に入れた「適時適切な見直し」の取組を促進することが必要

論点②: 地方公共団体の裁量の範囲で建築制限を緩和するための運用

【課題】

- 2割の地方公共団体が緩和を行っており、うち4割は独自の基準を有しているが、緩和対象路線の選定や、他都市との横並びを課題と感じる地方公共団体も存在



- ・ 地域ごとの実情や必要性を反映するために、地方公共団体の裁量により、整備の優先度や沿道用途・建物用途等を踏まえ、階数等の緩和を行うことが有効

6. 道路上空を活用した 土地の有効活用の促進

平成29年10月20日
国土交通省都市局

平成元年 立体道路制度の創設（地区計画制度の活用）

用地費の高騰、代替地の取得難等により、道路用地の取得が困難な状況が生じている中、幹線道路の整備に併せ周辺地域も含めた一体的かつ総合的な整備を行う必要性が高まった。

- （対象）
- ・自動車専用道路、特定高架道路等
 - ・都市計画道路
 - ・新設、改築

平成23年 都市再生を推進するエリアにおいて、 一般道路に適用を拡大（都市再生特別地区の活用）

都市の国際競争力の強化を図るため、柔軟かつ迅速に道路の上部又は路面下空間を有効に活用した都市再生を推進するため、特定都市再生緊急整備地域内において、自専道・特定高架道路に限らず一般道路に適用を拡大

- （対象）
- ・特定都市再生緊急整備地域内
 - ・都市計画道路
 - ・新設、改築

平成26年 既存の道路、非都市計画道路に対象を拡大
（道路法・都市計画法の改正）

平成26年 既存の道路、非都市計画道路に対象を拡大
（道路法・都市再生特別措置法の改正）

平成28年 都市再生緊急整備地域内の道路に対象を拡大
（都市再生特別措置法の改正）

【現行制度における適用範囲】

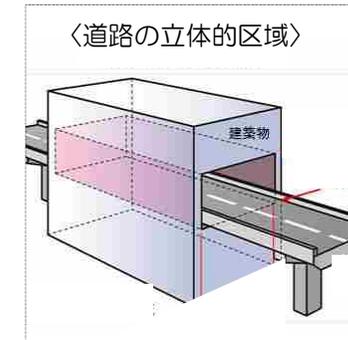
都市再生緊急整備地域においては、全ての道路が立体道路制度の適用対象となるが、その他の地域では自動車専用道路、特定高架道路等のみが適用対象であり、一般道路の上空利用ができない

立体道路制度の概要

良好な市街地環境を確保しつつ、適正かつ合理的な土地利用を促進するため、道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うことを可能とする制度。

[現行制度における適用範囲]

	都市再生緊急整備地域	その他の地域
自動車専用道路・高架道路	○	○
一般道路	○	×

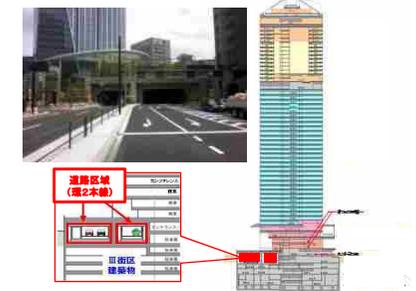


現行制度において、都市再生緊急整備地域外では、自動車専用道路等の上空又は路面下の利用に限定

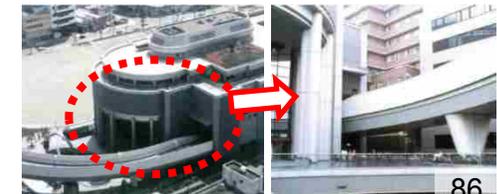
○ これまで地区計画を用いて立体道路制度を活用した例（計14地区）

都心部	多様かつ高次の都市機能が集積する都市の中心となる地区	さいたま新都心地区 (地下に首都高速埼玉東西連絡道路) 新橋・虎の門地区(環状2号線一体整備) 大阪湊町地区(阪神高速直結バスターミナル等) 等
拠点地区	交通結節点や商業・業務・行政サービス機能等が集積する地域の中心となる地区	大橋地区(首都高速大橋ジャンクション) 泉大津旧港地区(阪神高速泉大津PA) 等
大規模幹線道路が分断する地区	大規模な幹線道路により分断されており、面的で一体的な整備の要請が強い地区	和光市西大和団地地区(外環道上空利用) 京田辺市松井山手地区(第二京阪上空利用)

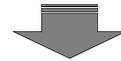
(例) 新橋・虎の門地区



(例) 大阪湊町地区



- 近年、既存の駅前広場の上空利用に関する相談など一般道路の上空利用に関するニーズが見受けられる。
- 道路上空の利用を認めるにあたっては、道路空間が有する市街地環境を確保する上での多様かつ重要な機能を一定程度制限してまでも土地の有効・高度利用を行う公益性・必要性が認められることが必要。

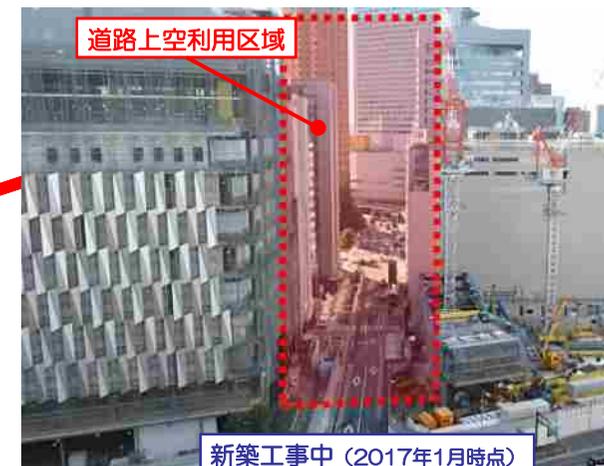


検討の方向性

今後、一般道路の上空利用に関するニーズ等を広く調査し、その結果を踏まえ、立体道路制度の適用拡大について検討する。

(参考) 立体道路制度を活用し、歩行者空間との一体整備を実施している例

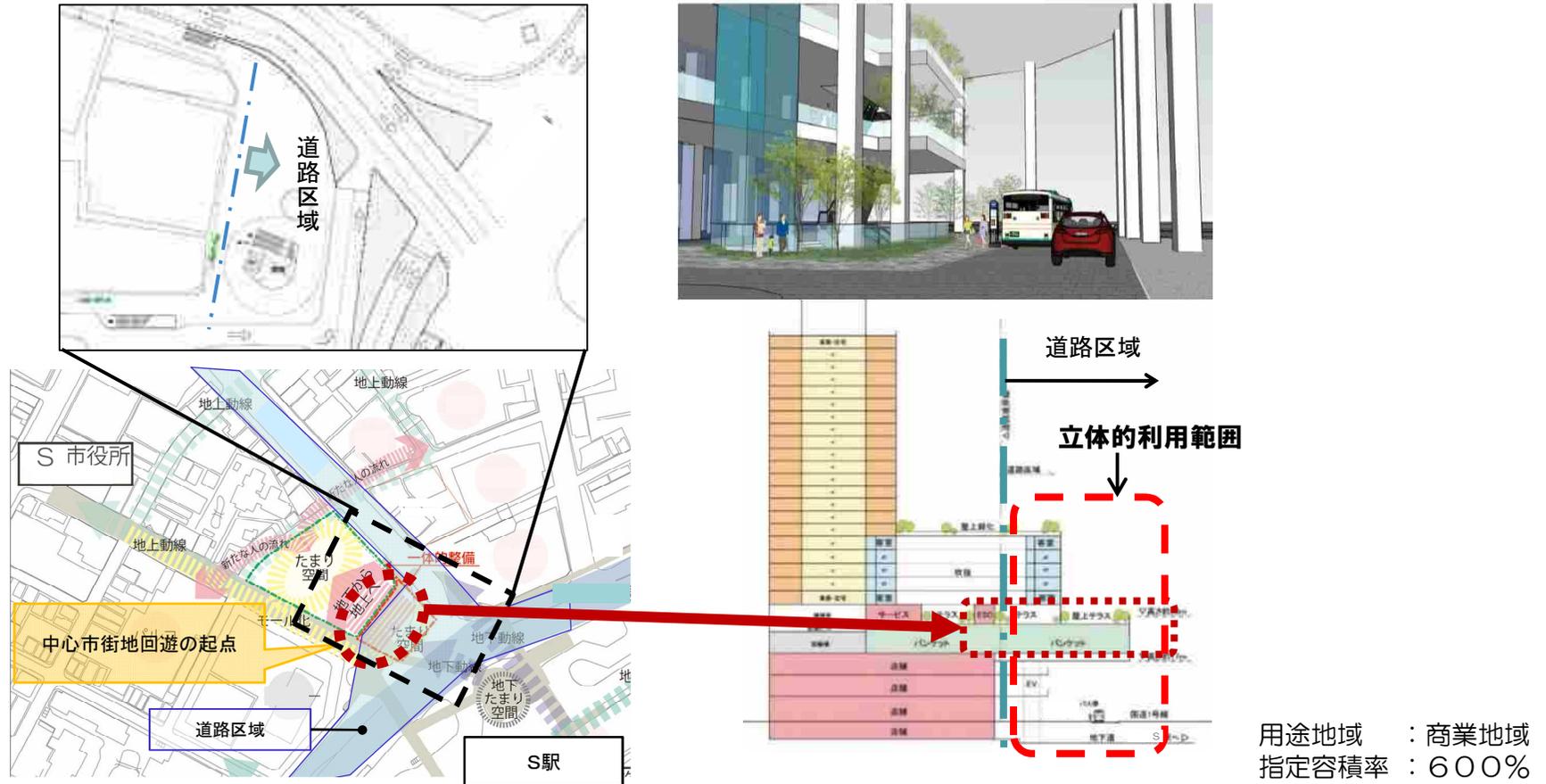
○ 梅田一丁目地区（大阪神ビルディング・新阪急ビル建替計画）



※平成25年都市再生特別地区 都市計画決定
平成34年竣工予定

① 既存の駅前広場の上空利用のニーズ(事例)

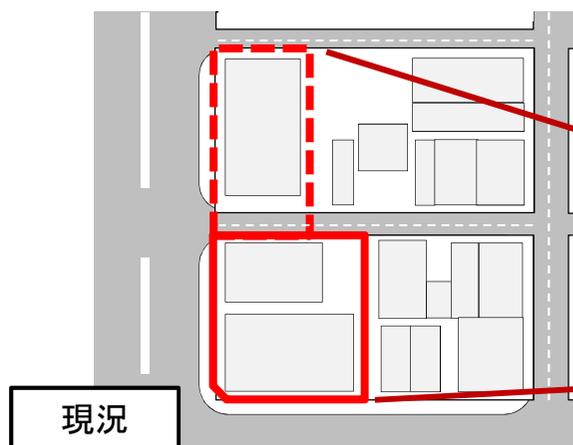
県庁所在市中心部の駅前の既存道路上空に商業施設を建築し、合理的な土地利用を行うことを通じて、良好な市街地環境の形成に資するとともに、都市機能(快適性)の向上を図ることを検討。



⇒ 【効果】 稠密な駅前空間の有効利用・高度化を図ることにより、地域の拠点を創出。

② 既存道路を挟んだ敷地の共同化のニーズ(事例)

- 県庁所在市中心部で、既存道路を挟んだ敷地を一体的に利用し本社機能とホールの併設を検討。
- 災害時の近隣住民の避難場所としての対応や、高いセキュリティの中で強いコミュニケーションづくりが可能となる業務環境を確保し、国際化にも備えた設備を充実することを検討。



- 鉄骨造、11階建て
- 延床面積：11,500㎡

用途地域：商業地域
指定容積率：700%・500%

⇒ 【効果】小規模街区において、交通ネットワーク機能を確保しつつ、大規模な敷地を生み出すことを可能とし、広い床面積が必要なビジネス用途の誘致等を実現。