

# 駐車対策の現状

---

国土交通省 都市局  
街路交通施設課  
平成30年 2月 2日

1. 駐車場マネジメント(配置適正化)
2. 駐車施設附置義務の弾力化
3. 機械式駐車装置を巡る最近の動き
4. 荷さばき駐車対策
5. 自動二輪車駐車対策
6. 観光バス駐停車対策
7. 路外駐車場のバリアフリー化

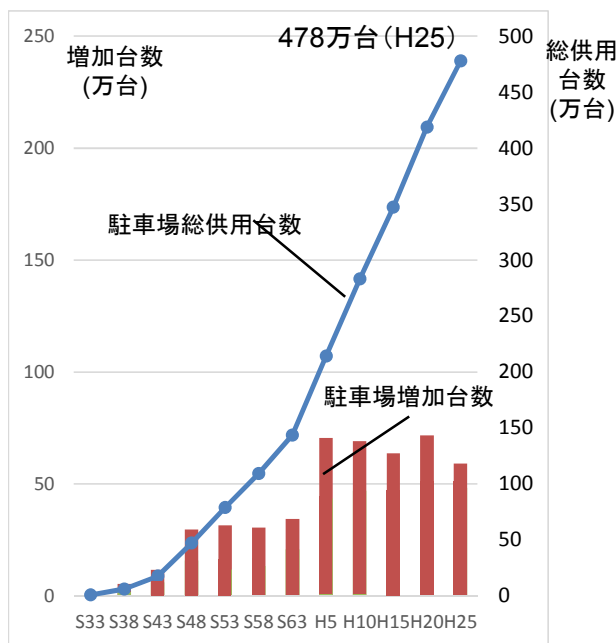
# 1. 駐車場マネジメント(配置適正化)

---

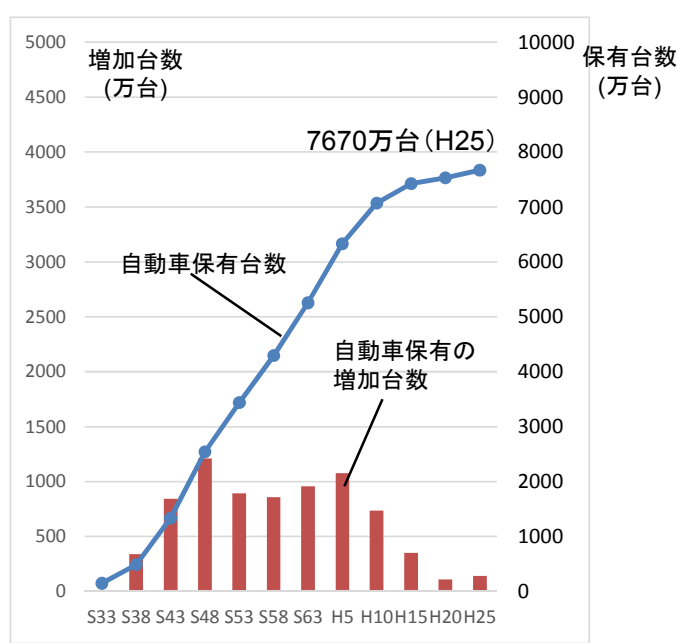
# 駐車場の整備状況

○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。

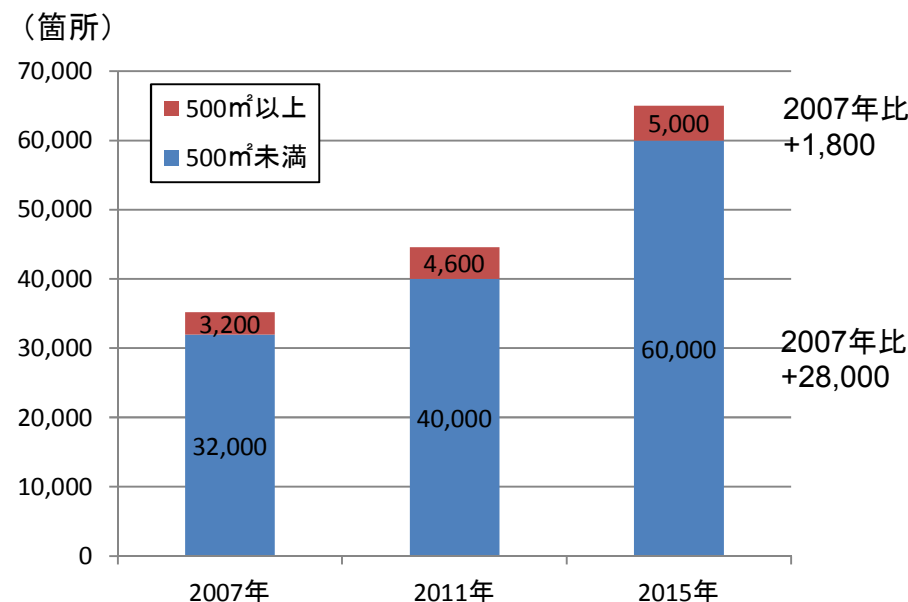
### 駐車場台数の推移



### 自動車保有台数の推移



### コイン式駐車場の 箇所数推移



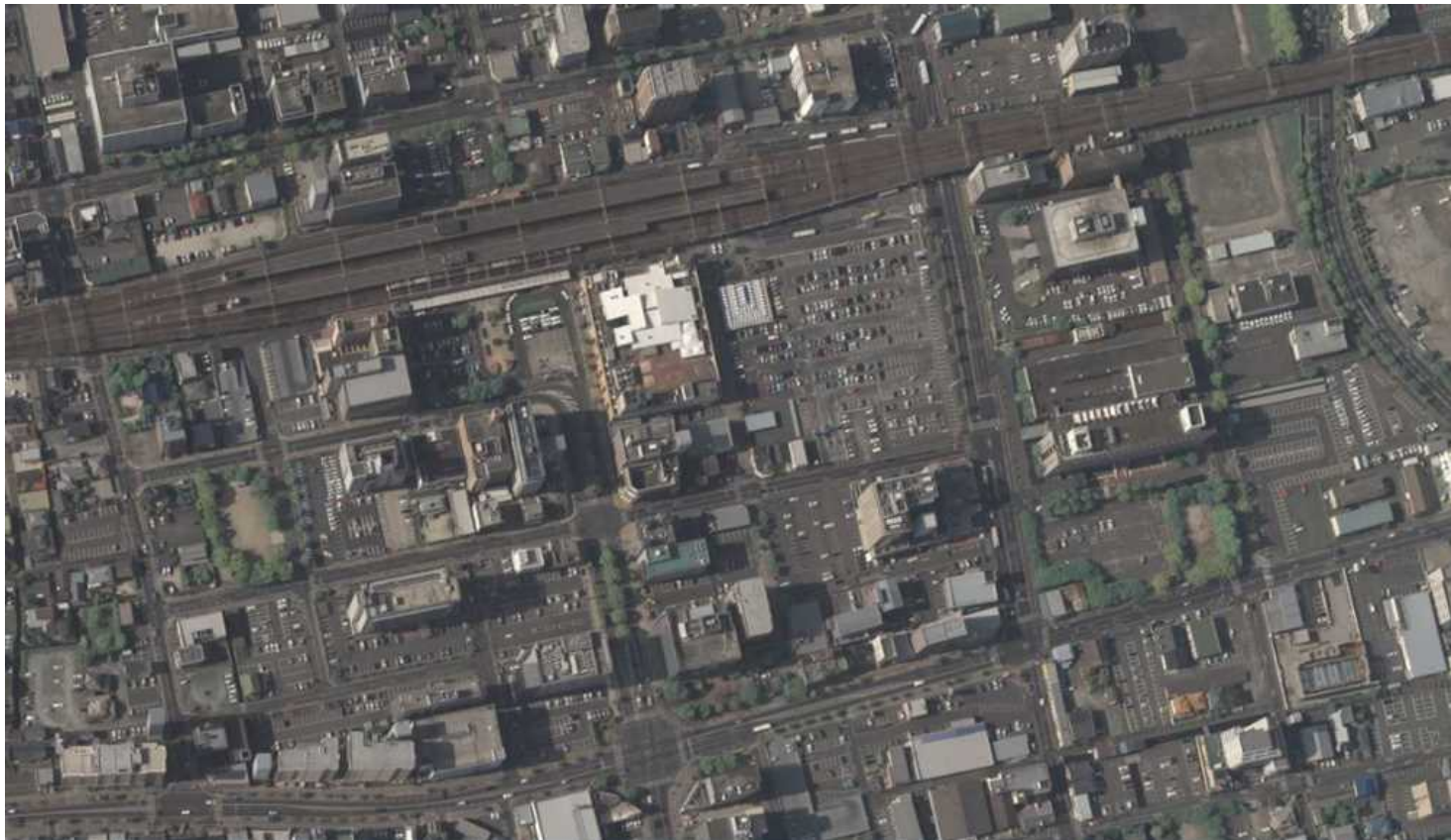
【出典】・自動車駐車場年報 国土交通省都市局街路交通施設課  
 ・コイン式駐車場市場に関する実態分析調査  
 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 H24. 7



# 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

# 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



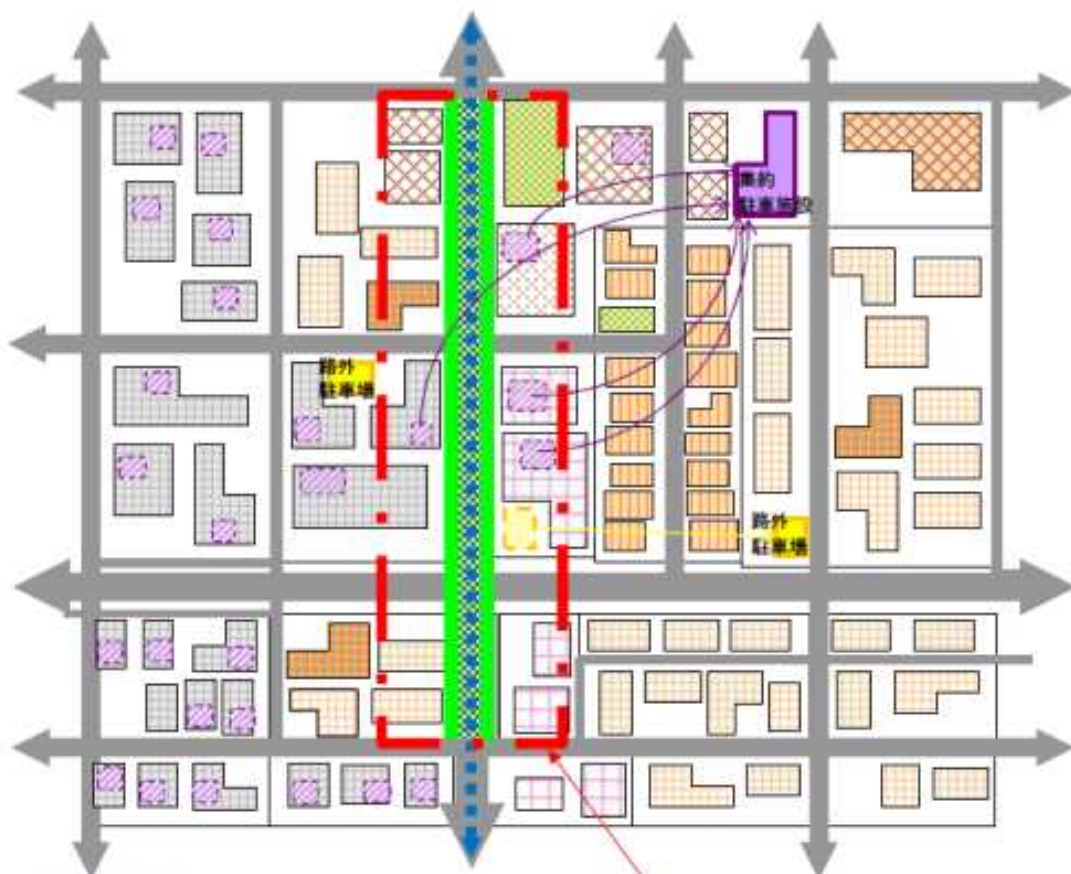
歩道の分断



# 駐車場マネジメント(配置適正化)のイメージ

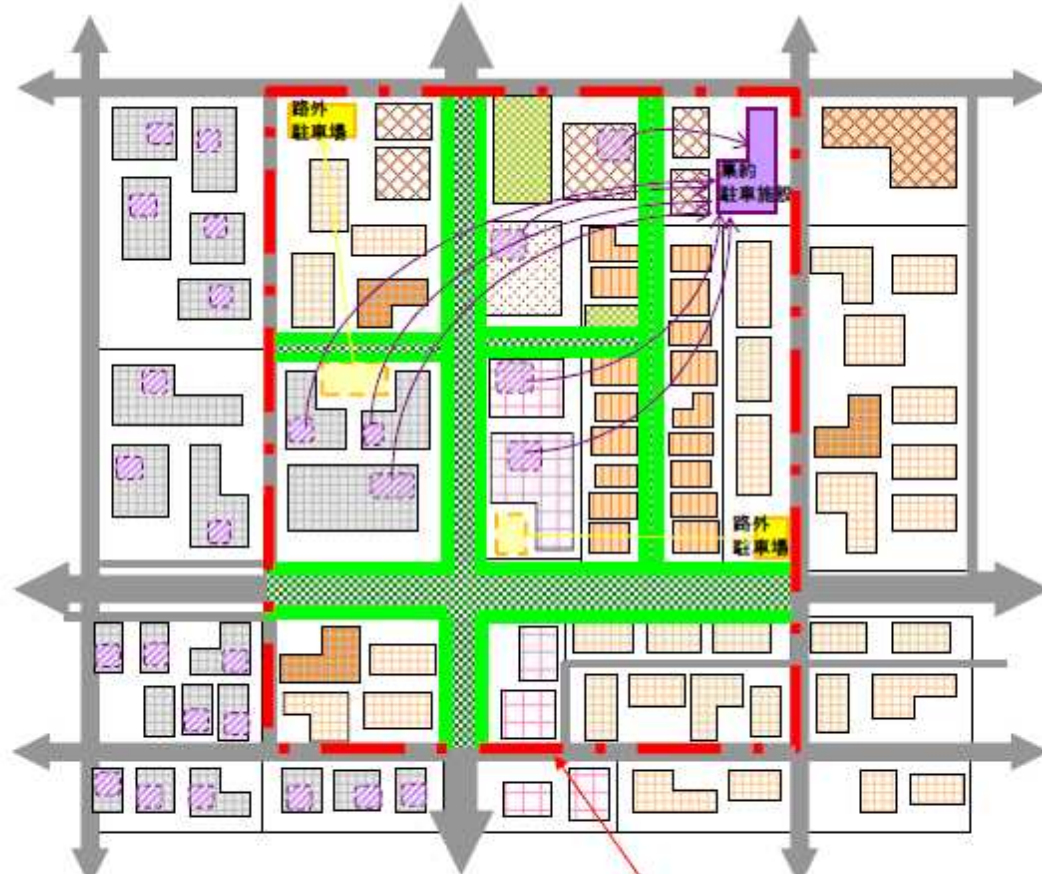
○駐車場の配置適正化を行うエリアの設定方法として、「①特定の通りに沿った線的なエリアを設定」、「②歩行者優先の面的なエリアとして設定」、などが考えられる

①特定の通りに沿った線的なエリアを設定



- : 路外駐車場の設置を抑制する区間
- : 公共交通軸
- : 歩道
- : 駐車場配置適正化区域

②歩行者優先の面的なエリアとして設定



- : 路外駐車場の設置を抑制する区間
- : 歩行者専用道路
- : 駐車場配置適正化区域



# 駐車場マネジメント(配置適正化)のイメージ

駐車場の出入口があると・・・

入庫待ち(渋滞)の発生

歩行者との錯綜の発生

まちなみの連続性の断裂  
土地利用の非効率化

現状



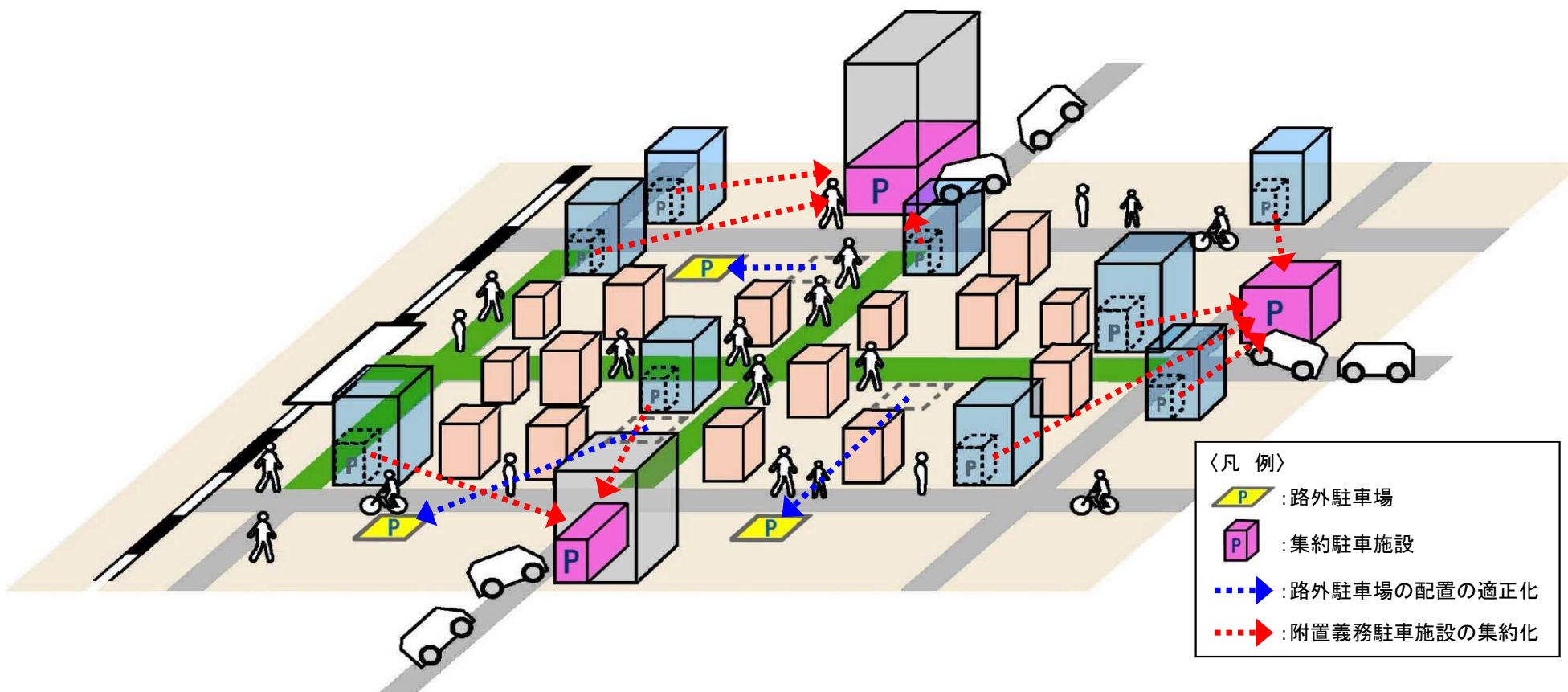
将来



イラスト:なごや交通まちづくりプラン(平成26年9月名古屋市)

まちづくり計画等を踏まえた路外駐車場の適正配置  
＋  
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

まち並みの連続性確保、賑わいや都市魅力の創出。





# 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

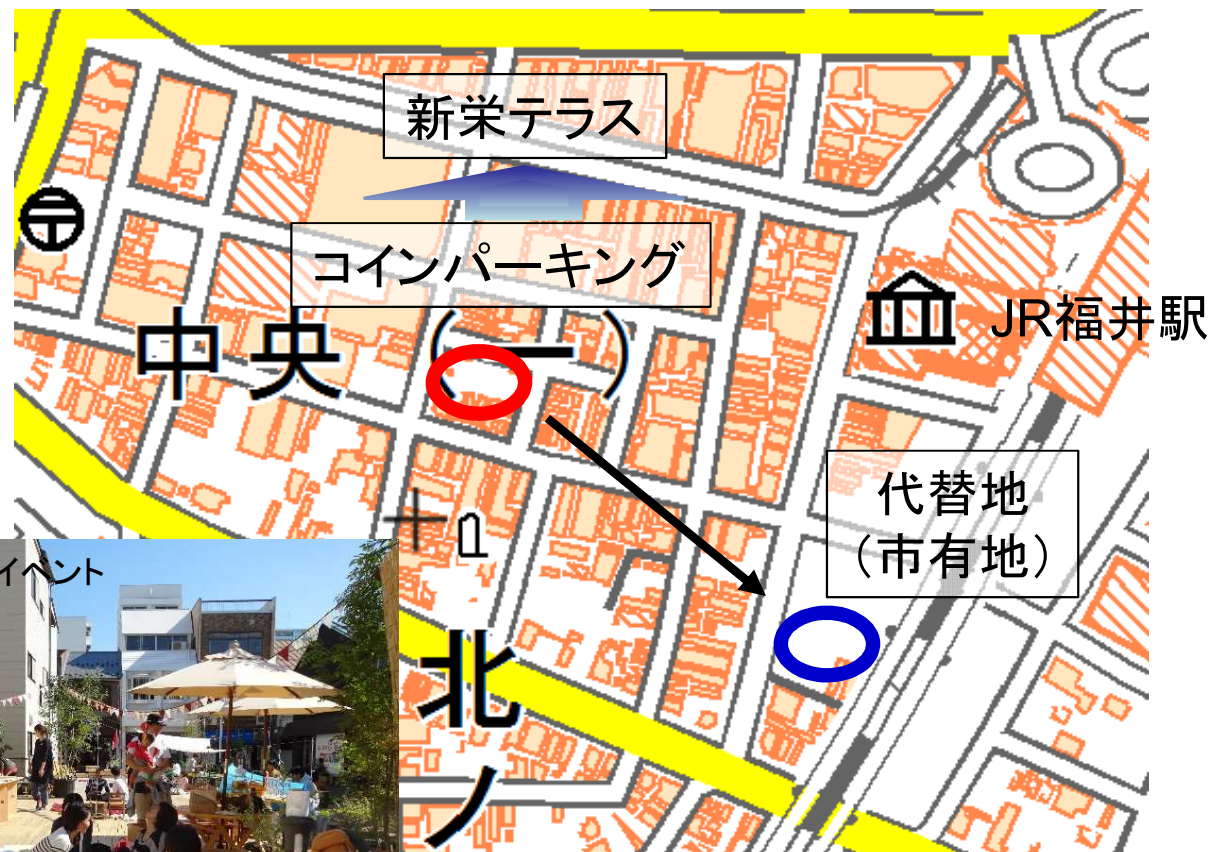
(街づくり協定による駐車場出入口設置規制)



# 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



【地図】 国土地理院HP

○ 駐車施設の集約化（隔地化）及び路外駐車場の配置適正化の推進にあたっては、以下のような手段が考えられる。

① 現行の駐車場法制度の活用

隔地による附置 等

② 駐車場法以外の法制度の活用

都市計画法、景観法、道路交通法 等

③ 独自条例の制定

駐車場配置適正条例 等

④ 他事業との連携

土地区画整理事業 等

⑤ 都市の低炭素化の促進に関する法律

駐車場法の特例措置

⑥ 都市再生特別措置法

駐車場法の特例制度

等



# 現行の駐車場法制度の活用 — 隔地による附置

## ■ 駐車場附置義務の弾力化(平成16年7月2日街路課長通知)(抜粋)

### 2(3) 隔地における附置駐車施設について(第30条、第30条の2関係)

小規模な附置駐車施設が多数設置されることは、駐車場の出入口が随所に設けられることによる交通阻害や土地効率的な利用等の観点から問題が多い。このため、まちづくりや地区交通処理の方針と連動して、建築物及びその敷地以外の場所(いわゆる「隔地」)で駐車施設を確保する手法を採用し、駐車場施設の配置を戦略的に誘導することを積極的に検討されたい。

また、隔地で駐車施設を設置させる場合には、当該駐車施設の位置、規模等の必要な情報を把握するとともに、標準条例第33条及び第34条に規定される立入検査、措置命令の適切な運用等、当該駐車施設の機能が維持されるために措置を講ずることが望ましい。

なお、荷さばきに係る隔地附置については、共同荷さばきの設置を含めた地区内の適切な荷さばきに関する方針を検討した上で、取り扱いを決定することが望ましい。

## ■ 標準駐車場条例(抄)

(駐車附置の特例)

第30条 第25条から第27条までの規定により駐車施設を附置すべき者(…略…)が、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の認定を受けて当該建築物の敷地以外の場所に駐車施設を設けたときは、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置したものとみなす。

2 前項の規定により市長の認定を受けようとする者は、あらかじめ、規則で定めるところにより、当該駐車施設の位置、規模その他必要な事項を記載した申請書を市長に提出しなければならない。申請書に記載した内容について変更しようとする場合も、また同様とする。

(建築物の敷地以外の場所における駐車附置に関する勧告)

第30条の2 市長は、交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資すると認めるときは、第25条から第27条までの規定により駐車施設を附置すべき者に対し、当該建築物の敷地以外の場所に駐車施設を設けるべきことを勧告することができる。

# 附置義務駐車場の隔地事例(仙台市)

- 仙台市では駐車場の附置義務条例として「建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」を制定。
- 駐車施設の附置の特例として、「特例基準」に該当する場合には、市長の認定を受けることにより、当該建築物又は 当該建築物の敷地内に駐車施設を附置したものとみなしている。

## 〈 特例基準 〉

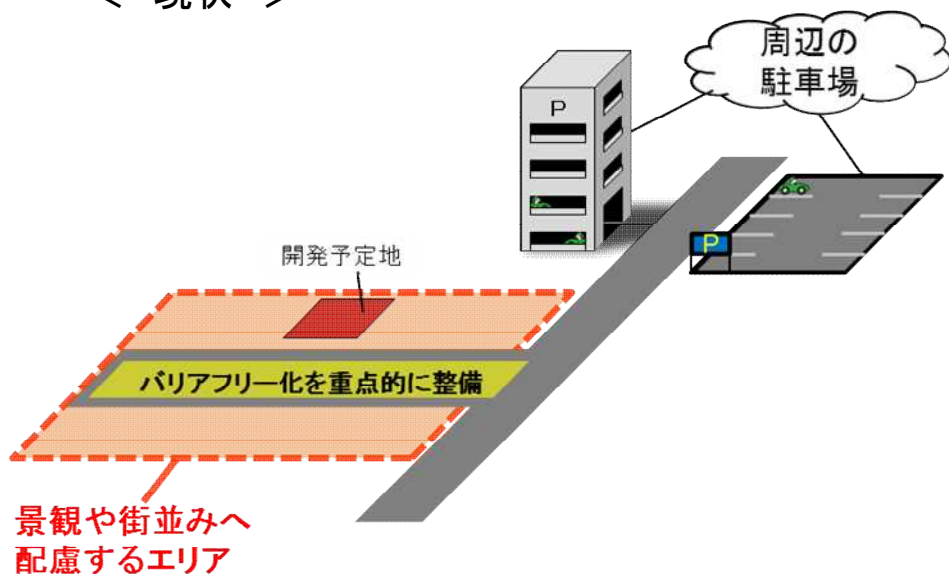
隔地特例として認定する場合のおもな要件

- ・既存の建築物について増築又は大規模な修繕等を行う場合において、当該建築物の構造上駐車施設の設置が不可能。
- ・駐車施設の設置のため、自動車の出入口が駐車場法施行令に定める基準により設置出来ない場合、自動車の出入口に接する道路について道路管理者からの承認又は警察署長の許可を受けることができない。
- ・自動車の出入口に接する道路が、**景観や街並みへ配慮する地区の道路又は安全性向上のためにバリアフリー化を重点的に整備する道路。**

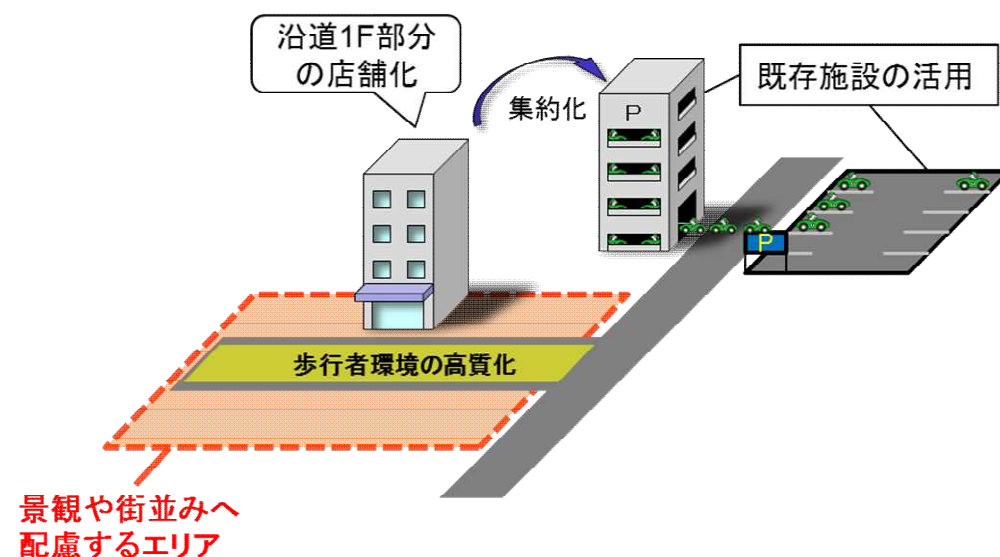
【出典】仙台市資料より国土交通省作成

## 【 隔地のイメージ 】

### 〈 現状 〉



### 〈 周辺駐車場に隔地を図る場合 〉





# 駐車場の配置適正化の事例（金沢市）

- ・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（50m<sup>2</sup>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

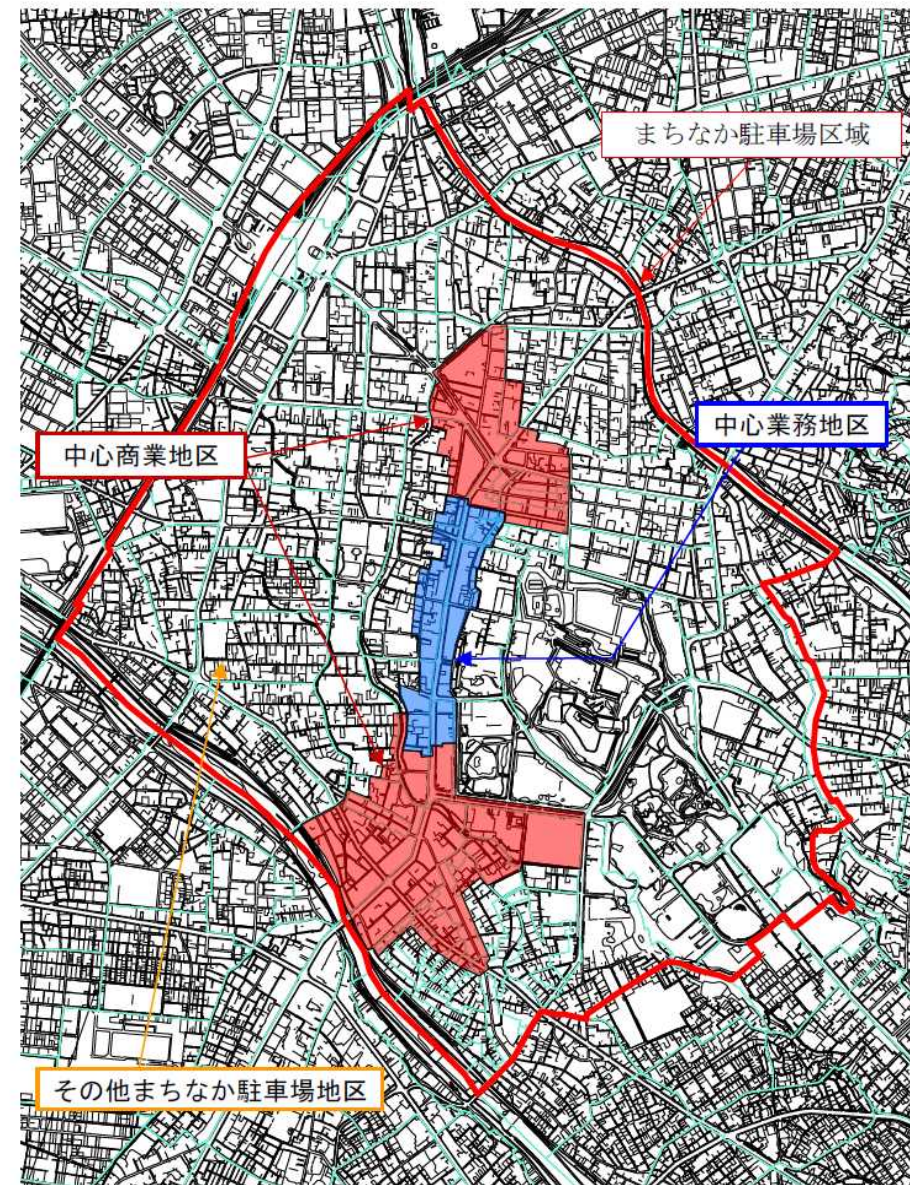
### ●中心業務地区に適用する事項

- ・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】

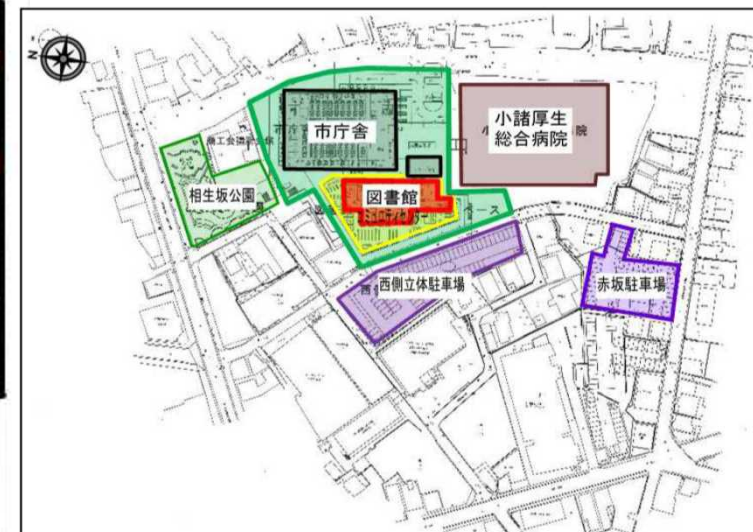
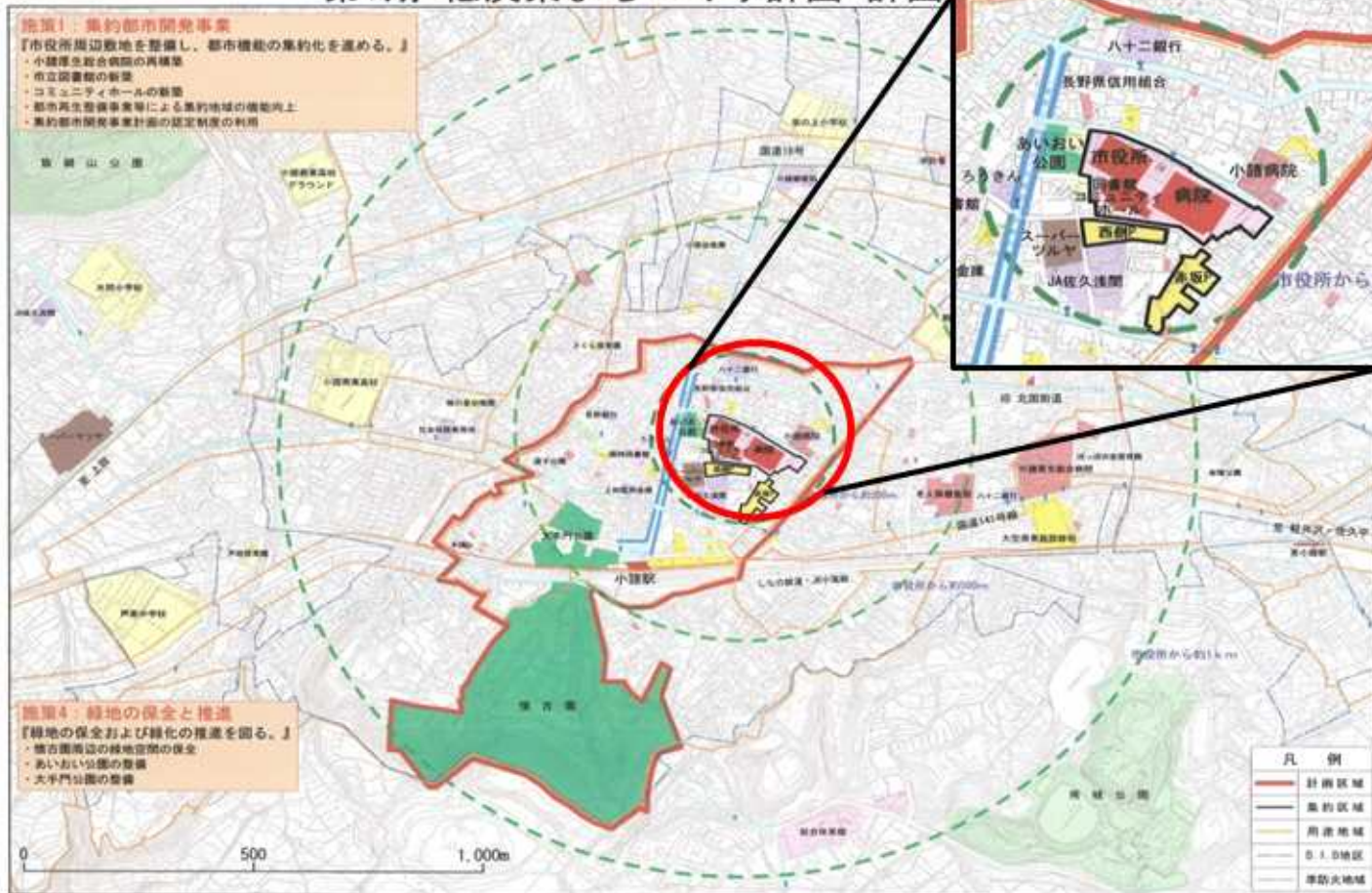
- ・中心商業地区：54.8ha（武蔵が辻地区：19.1ha、香林坊・片町地区 35.7ha）
- ・中心業務地区：13.6ha
- ・その他まちなか駐車場地区：410.6ha



# エコまち法の集約化の事例(小諸市)

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

第1期 低炭素まちづくり計画 計画区域図



市庁舎敷地一帯での都市機能の集約

- 集約駐車場
  - ・赤坂駐車場(市営)
  - ・西側立体駐車場(市営)
  - ・市役所地下駐車場(市営)



## 背景

東日本大震災を契機とするエネルギー需給の変化や国民のエネルギー・地球温暖化に関する意識の高揚等を踏まえ、市街化区域等における民間投資の促進を通じて、都市・交通の低炭素化・エネルギー利用の合理化などの成功事例を蓄積し、その普及を図るとともに、住宅市場・地域経済の活性化を図ることが重要

## 法律の概要

●基本方針の策定 (国土交通大臣、環境大臣、経済産業大臣)

●民間等の低炭素建築物の認定

●低炭素まちづくり計画の策定 (市町村)

### 【認定低炭素住宅に係る所得税等の軽減】

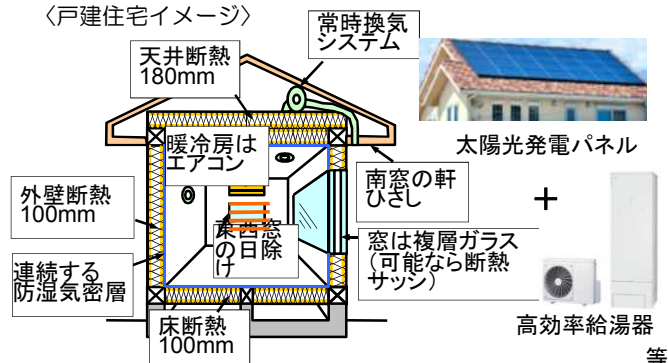
居住年	所得税最大減税額 引き上げ(10年間)		登録免許税率 引き下げ
H24年	400万円 (一般300万円)	保存 登記	0.1% (一般0.15%)
H25年	300万円 (一般200万円)	移転 登記	0.1% (一般0.3%)

### 【容積率の不算入】

低炭素化に資する設備 (蓄電池、蓄熱槽等) について通常の建築物の床面積を超える部分

### 【認定のイメージ】

〈戸建住宅イメージ〉

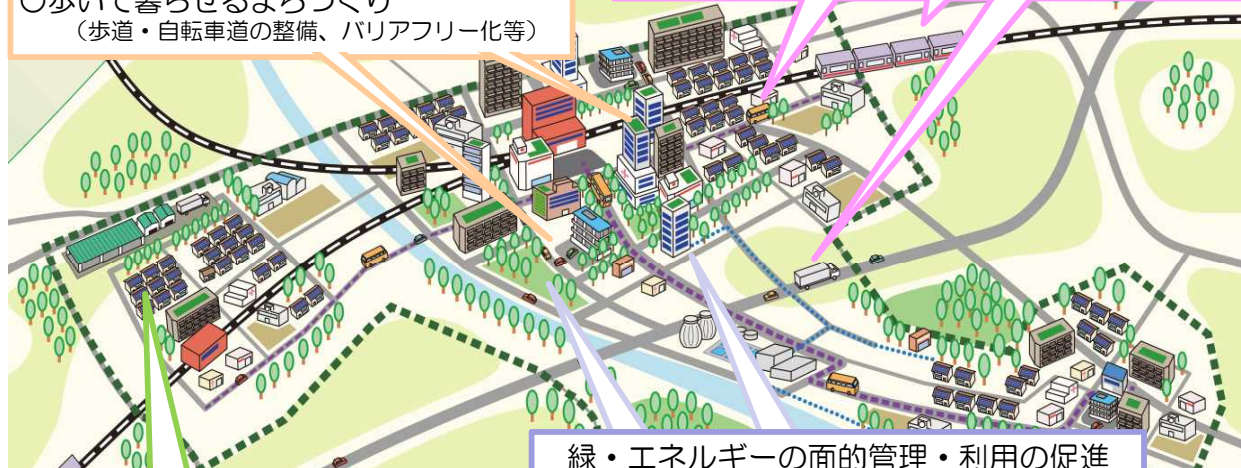


### 都市機能の集約化

- 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備
  - ◇ 民間事業の認定制度の創設
- 民間等による集約駐車施設の整備
  - ◇ 建築物の新築等時の駐車施設設置義務の特例
- 歩いて暮らせるまちづくり  
(歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等)

### 公共交通機関の利用促進等

- バス路線やLRT等の整備、共同輸配送の実施
  - ◇ バス・鉄道等の各事業法の手続特例
- 自動車に関するCO2の排出抑制



### 建築物の低炭素化

- 民間等の先導的な低炭素建築物・住宅の整備

### 緑・エネルギーの面的管理・利用の促進

- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進
  - ◇ 樹林地等に係る管理協定制度の拡充
- 未利用下水熱の活用
  - ◇ 民間の下水の取水許可特例
- 都市公園・港湾隣接地域での太陽光発電、蓄電池等の設置
  - ◇ 占用許可の特例

# 駐車場法の特例措置

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

## 一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする者の駐車施設の設置義務

駐車場法（現行）

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨の条例を定めることが可能



低炭素まちづくり計画に以下の事項を位置づけ

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

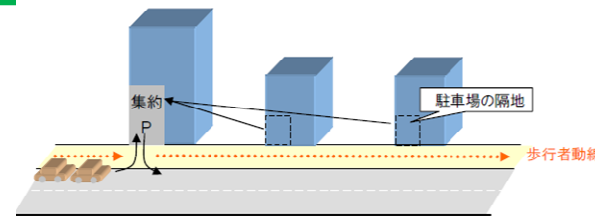
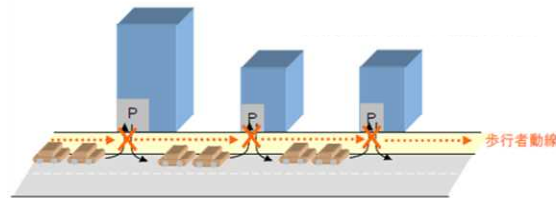


駐車場法の特例措置

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

の条例を定めることが可能

<イメージ>



駐車施設が各建築物に設けられ、非効率な自動車交通が発生

- ・ 駐車待ち車両による渋滞
- ・ 駐車施設を探す車両の移動

特例措置により駐車施設を集約

- ・ 都市の自動車交通を整理
- ・ 歩いて暮らせるまちづくりを促進



## 法の概要

- 立地適正化計画(市町村)
  - ・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成
  - ・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり(多極ネットワーク型コンパクトシティ)

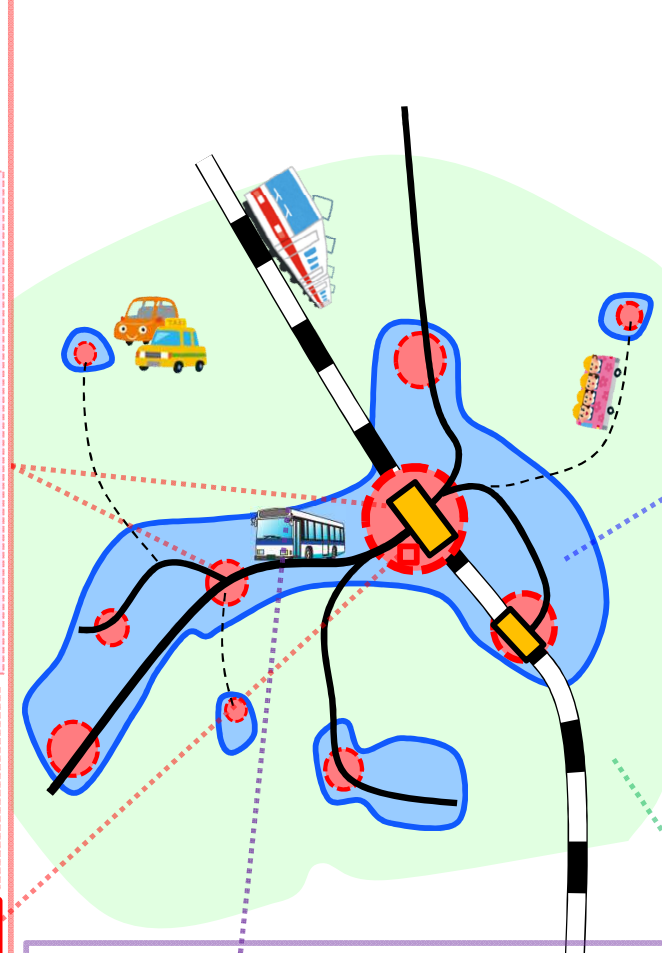
### 都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

- ◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進
  - 誘導施設への税財政・金融上の支援
    - ・外から内(まちなか)への移転に係る買換特例
    - ・民都機構による出資等の対象化
    - ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加
  - 福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和
    - ・市町村の判断で誘導用途の容積率等を緩和可能
  - 公的不動産・低未利用地の有効活用
    - ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援

- ◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール
  - ・誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

- ◆駐車場配置適正化区域
  - ・路外駐車場の配置及び規模の基準を設定
    - 特定路外駐車場(市町村が定める規模以上のもの)について、届出、市町村による働きかけ
  - ・集約駐車施設の配置及び規模を設定
    - 附置義務駐車場の集約化も可能



### 居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

- ◆区域内における居住環境の向上
  - ・区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助
  - ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度(例：低層住居専用地域への用途変更)

- ◆区域外の居住の緩やかなコントロール
  - ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
  - ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

- ◆区域外の住宅等跡地の管理・活用
  - ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
  - ・都市再生推進法人等(NPO等)が跡地管理を行うための協定制度
  - ・跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援

### 公共交通

維持・充実を図る公共交通網を設定

- ◆公共交通を軸とするまちづくり
  - ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援(地域公共交通活性化再生法)
  - ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援

# 駐車場配置適正化区域のポイント

- 市町村は、立地適正化計画において、次に掲げる事項を記載することができる。  
(第81条第5項)
  - ①駐車場配置適正化区域
  - ②路外駐車場配置等基準  
(基準の例)
    - ・幹線道路や歩行者優先道路に面して、駐車場の新たな出入口を設けないこと
    - ・横断歩道や交差点の近傍部に駐車場の新たな出入口を設けないこと 等
  - ③集約駐車施設の位置・規模に関する事項
  
- 路外駐車場配置等基準(第106条)
  - ・駐車面積(車室部分の面積)が市町村の条例で定める規模以上の路外駐車場(一般公共の用に供する駐車場)の設置に当たって、市町村長に対する事前届出を義務付け  
(届出駐車場の対象とならない駐車面積500㎡未満の路外駐車場や、料金を徴収しない路外駐車場も対象)
  - ・路外駐車場配置等基準に適合しない場合は勧告を行うことが可能
  
- 集約駐車施設(第107条)
  - ・自己敷地内に加え、集約駐車施設も附置先として選択することが可能



## 2. 駐車施設附置義務の弾力化

---

## ○ 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	事務用途	200m <sup>2</sup> /台	<u>250m<sup>2</sup>/台</u>
50万人以上100万人未満の都市		150m <sup>2</sup> /台	<u>200m<sup>2</sup>/台</u>
50万人未満の都市		150m <sup>2</sup> /台	<u>200m<sup>2</sup>/台</u>
	特定用途※	150m <sup>2</sup> /台	<u>200m<sup>2</sup>/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

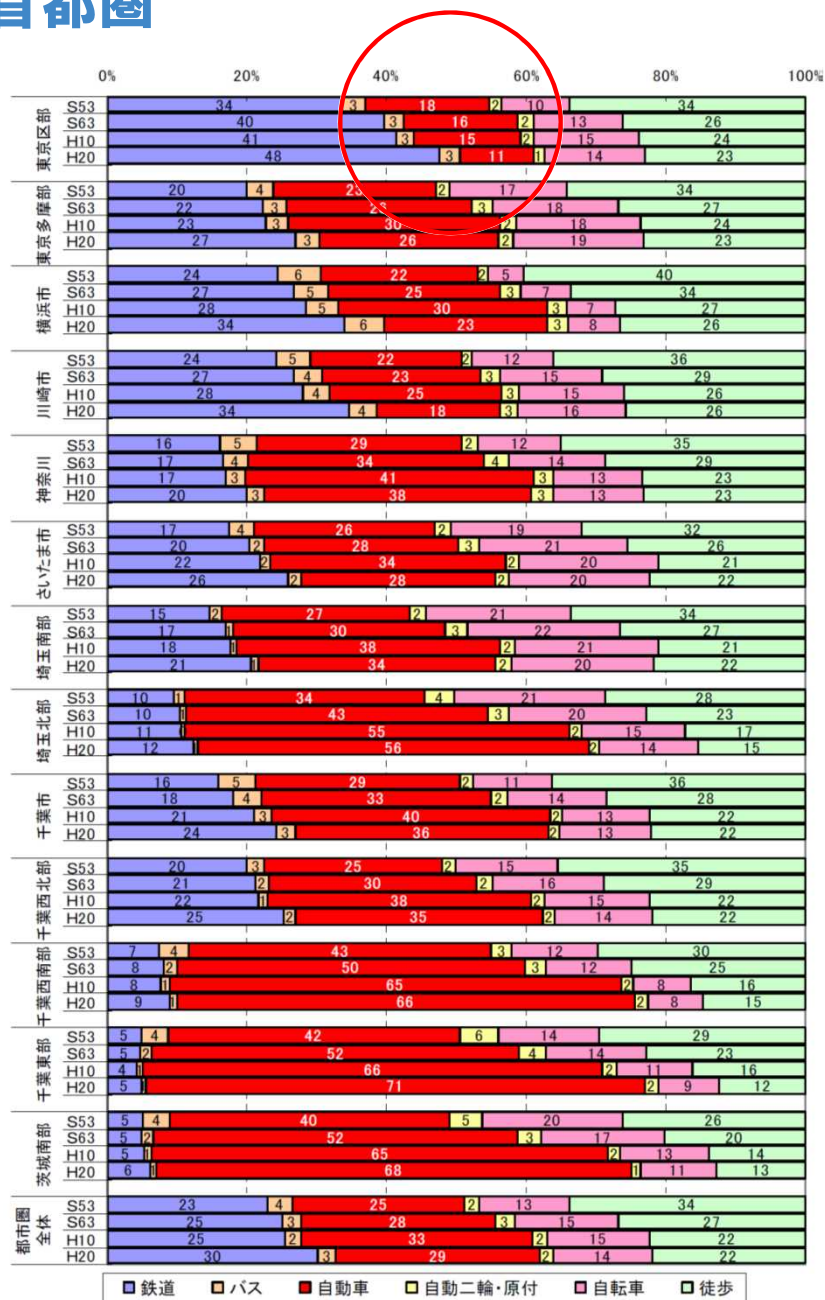


### 附置義務の原単位を緩和できるパターン(今回(3)を追加)

- (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)

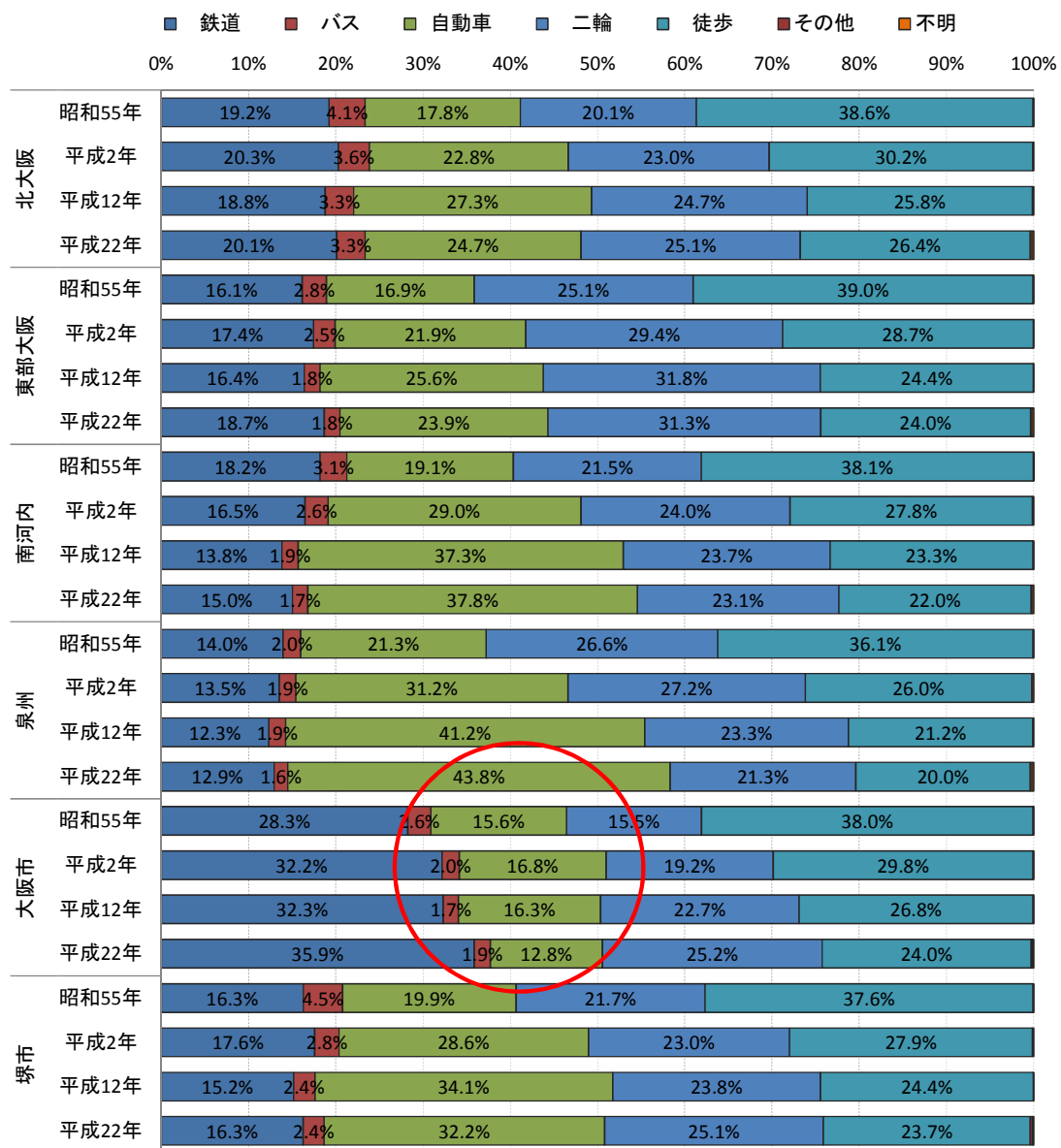
# 首都圏・大阪府における交通分担率の推移

## 首都圏



【出典】東京都市圏パーソントリップ調査

## 大阪府



【出典】近畿圏パーソントリップ調査

## ■成長力の拡大に向けた税制・都市・住宅に関する政策要望

〔平成28年7月15日  
一般社団法人不動産協会要望より抜粋〕

### 2. 都市政策

我が国の大都市に世界中から人材・企業・資金・情報を呼び込むとともに、その相互作用によりイノベーションを生み出し活力の向上を図るために、ハード・ソフトの両面から以下の取組みが必要である。

(1)～(4)略

(5)時代の変化に対応した都市の実現

- ① 用途変更等における既存不適格遡及の柔軟化
- ② 魅力的なまちづくりを進めるための複数プロジェクトに跨がる共同貢献の実現

③ 附置義務住宅制度の見直し、附置義務駐車場台数の適正化

(6)略

# 公共交通利用促進策による附置義務台数の緩和

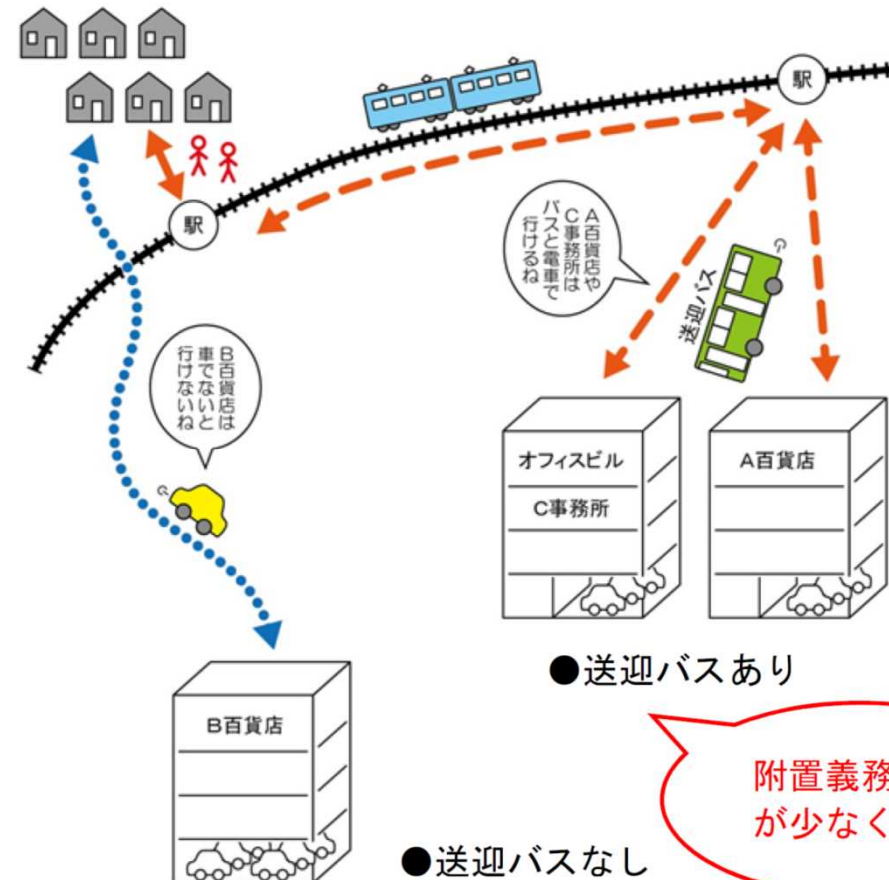
## ■ 神戸市（平成27年12月施行）

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



# 各自治体における駐車場条例改正の状況(横浜市)

## 横浜市駐車場条例

最終改正：平成28年3月1日

## 同取扱基準

最終改正：平成28年9月1日

### ○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。

横浜市周辺地区、みなとみらい21地区ともに、地区内の全域において駐車場整備量が不足とならないように駐車需要の実態を踏まえ、地区内の基準を設定した。

### ○改正の概要

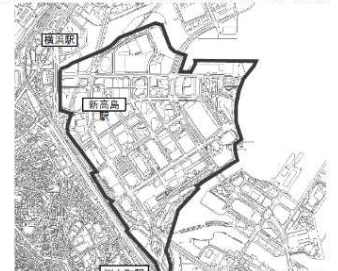
#### (1)事務所の算定基準の見直し

(小数点以下は切り上げ)

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

#### (2)地区の駐車需要に応じた算定基準の設定

横浜駅周辺地区		「エキサイトよこはま22駐車場整備ルール」の対象範囲(約123ha)	
地区の範囲			
	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㎡	
飲食店	250㎡		
※上記以外の用途については、条例により定められた基準が適用されます。			

みなとみらい21地区		「みなとみらい21街づくり協議指針」の協議区域(約135ha)	
地区の範囲			
	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㎡
	※上記以外の用途については、条例により定められた基準が適用されます。		

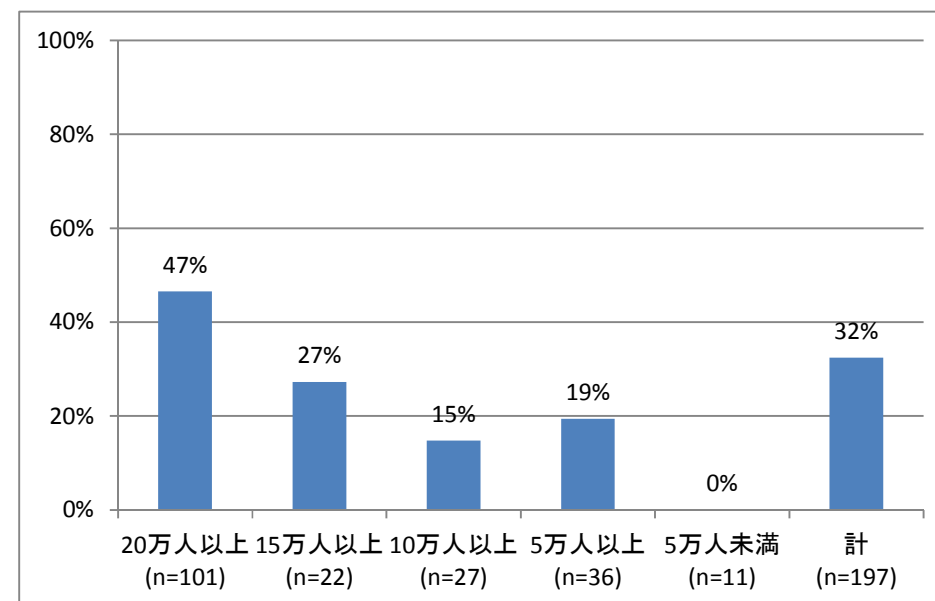




# 将来の需給バランスの検討状況

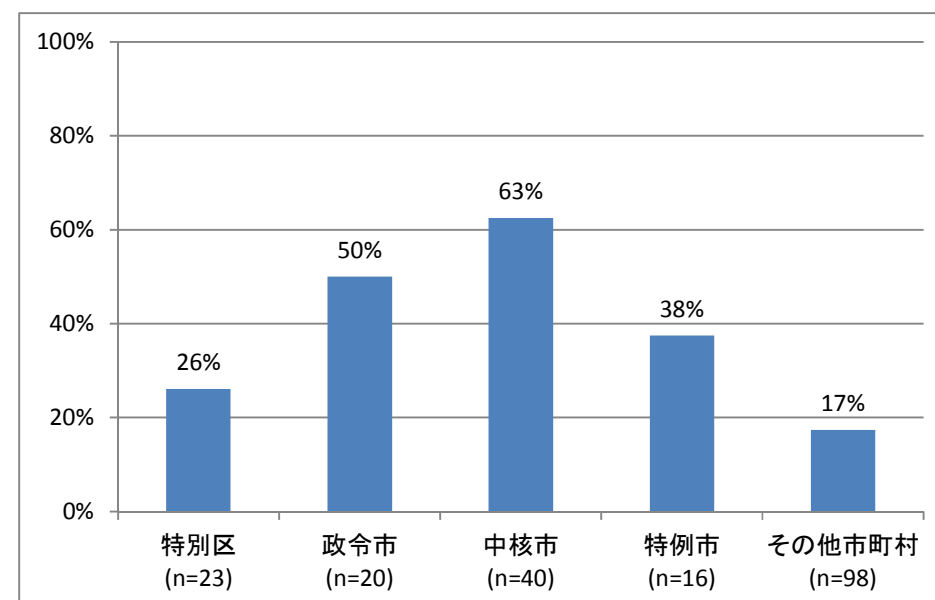
## ■人口規模別

人口規模	自治体数	需給バランスの検討を実施した自治体数	割合
20万人以上	101	47	47%
15万人以上	22	6	27%
10万人以上	27	4	15%
5万人以上	36	7	19%
5万人未満	11	0	0%
計	197	64	32%



## ■自治体の分類別

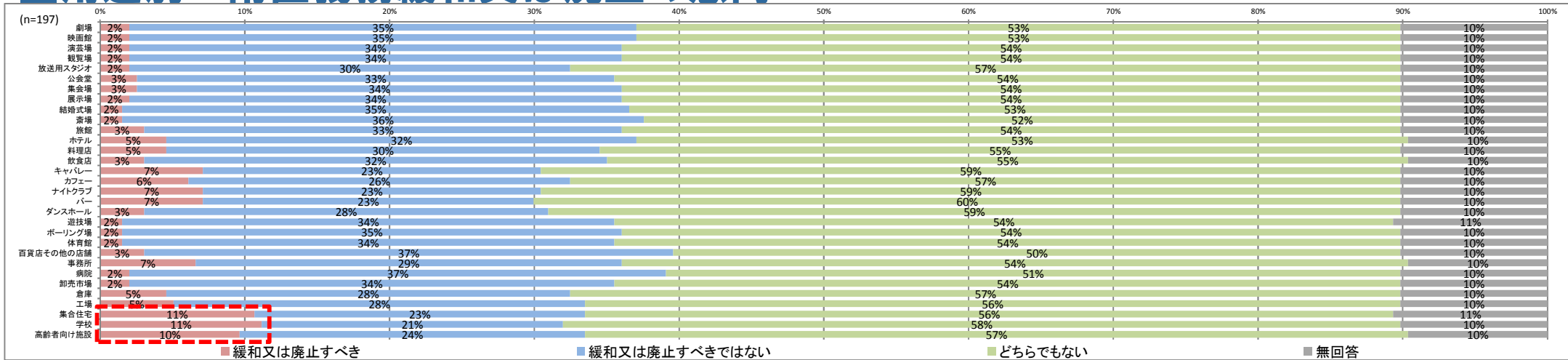
人口規模	自治体数	需給バランスの検討を実施した自治体数	割合
特別区	23	6	26%
政令市	20	10	50%
中核市	40	25	63%
特例市	16	6	38%
その他市町村	98	17	17%
計	197	64	32%



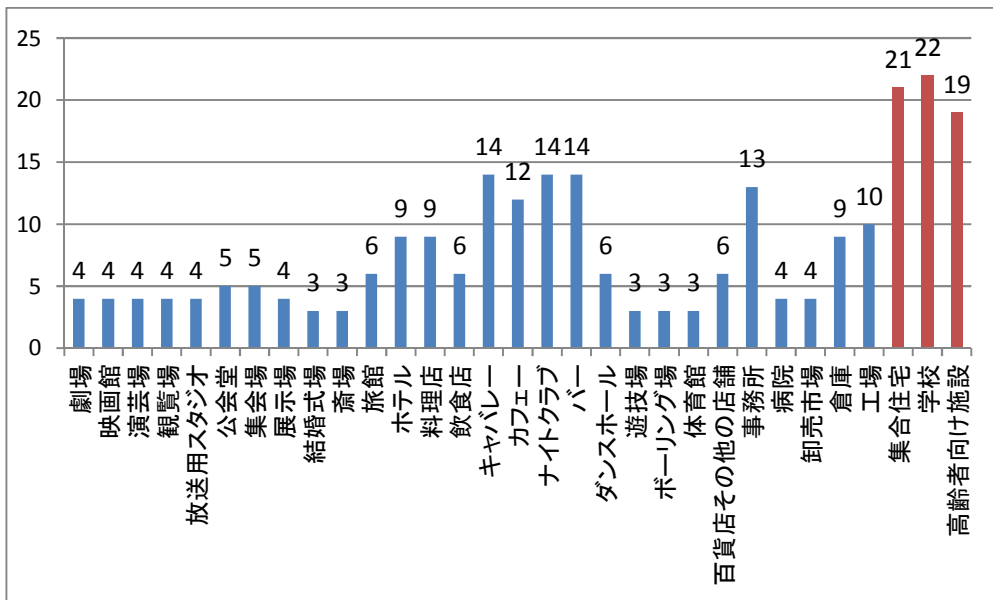
# 施設用途別における附置義務について

○附置義務条例制定197自治体に対し、施設用途別に附置義務の緩和又は廃止の意向を確認したところ、集合住宅、学校、高齢者向け施設が高い。

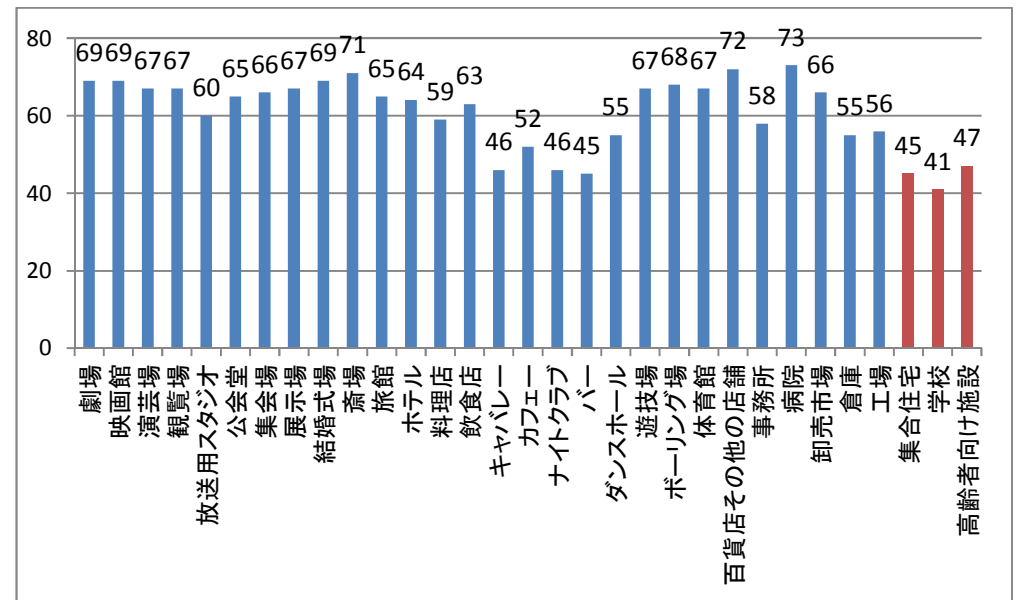
## 用途別・附置義務緩和又は廃止の意向



## 緩和又は廃止すべきと考える用途



## 緩和又は廃止すべきではないと考える用途



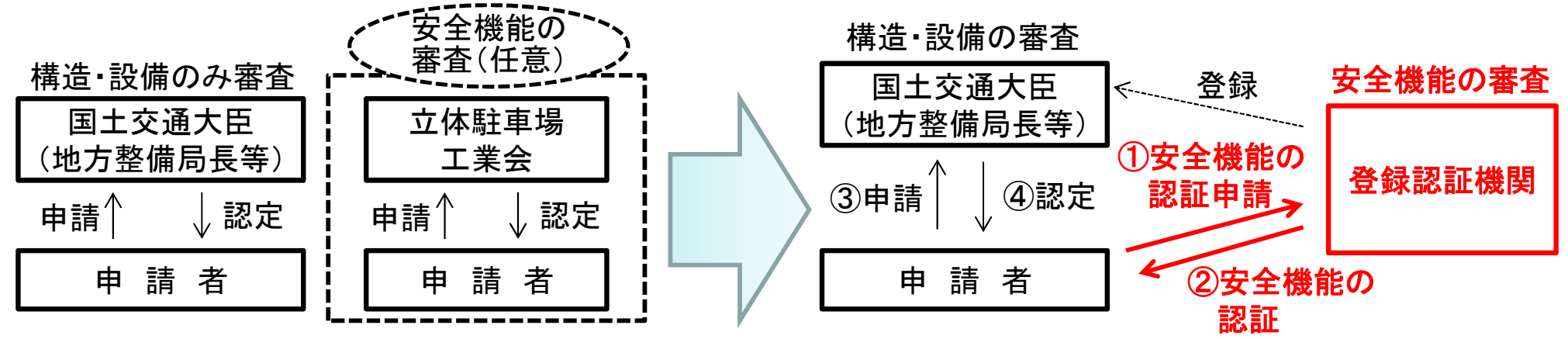
### 3. 機械式駐車装置を巡る最近の動き

---

# 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 (H29.12末現在)

二段・多段方式	108件	平面往復方式	17件	エレベータ方式	77件	
多層循環方式	10件	水平循環方式	58件	垂直循環方式	11件	合計: 281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](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000068.html)) をご覧下さい。

# 「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」

- 「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)

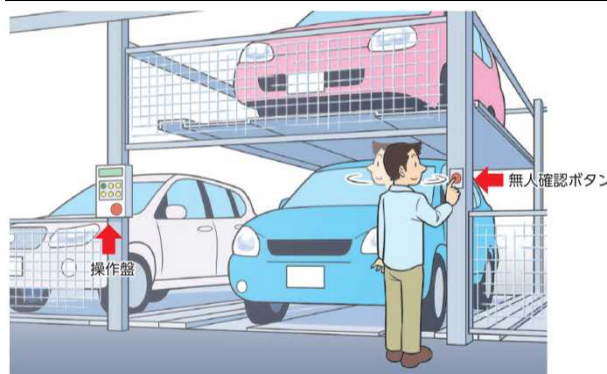


イラスト1  
操作盤から離れた場所で視認性を確保する、無人確認ボタン



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は、利用者が機械に挟まれ死亡などの事故が発生しています。車を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の事故を防ぐためには、利用者において適正な利用に努めて頂くことも重要ですが、特に既設の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されているかどうか、チェックしましょう。

1. 装置内への人の侵入を防止するための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 人が容易に車の見えられない箇所や前面ゲート等を設置している。(後付け可)	<input type="checkbox"/> 格納や前部チェーンの設置など、視からの工夫を行っている。	<input type="checkbox"/> 遊んでいる子供などが、容易に侵入出来てしまう。

2. 装置内への人の閉じ込めを防止するための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 利用者に対して無人確認を促すことに加え、人の存在を検知して装置を停止するセンサーを設置している。(後付け可)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している。	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない。

3. 前の利用者が居残っている状態で、次の利用者が取り乱して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"/> 照り番号やカードリーダー等により利用者を認証できる機能が付いている。(後付け可)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している。	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない。

4. 装置内の無人確認を徹底するための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 操作盤からの死角を確認するための定規やモニター等を設置している。(後付け可)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している。	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない。

5. 緊急時に装置を非常停止するための工夫がなされていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンを設置している。(後付け可)	<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンは無いが、非常停止を行うことはできる。(操作ボタンから) (後付け可)	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の手動操作により装置が停止する等)

管理者に対する説明は行われていますか？ (装置内自己チェックシート参照)

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 取扱説明書等により説明を行っているが、説明が行っていない。	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手交しているが、説明が行っていない。	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手交していない。

多数の利用する駐車場においては、専任の取扱者に対して十分な説明を行う必要があります。

管理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"/> 定期的な教育訓練を実施している。	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付や利用者向けのパンフレットの配布等により、定期的な注意喚起を行っている。	<input type="checkbox"/> 定期的には注意喚起を行っていない。

技術者による点検や整備は適切に行われていますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 点検や整備を定期的に行っている。	<input type="checkbox"/> 点検において整備の実施を指示されているが、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"/> 取の第一発見者がすぐ分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るが、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"/> 管理者が分かる位置に責任者を明示している。	<input type="checkbox"/> 管理責任者は決まっているが、明示していない。	<input type="checkbox"/> 管理責任者を決めていない。

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点の方：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みましょう。

50点～90点の方：概ね対策は講じられていますが・・・  
・全ての項目がB(5点)以上であれば、最低限の対策は講じられています。  
・C(0点)の項目がある場合には、今すぐできる対策から取り組みましょう。  
・関係主体による協議の場の設置等を通じて、安全性向上のために計画的な安全対策を考慮した安全対策を検討しましょう。

0～45点の方：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みましょう。

消費者庁 国土交通省 公益社団法人 立体駐車場工業会



# 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

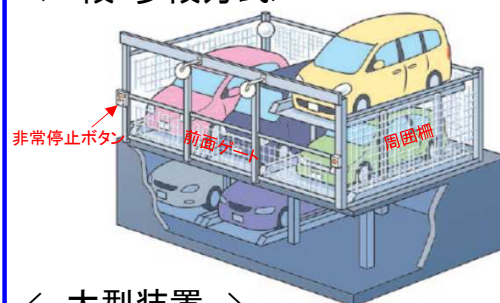
**機械類の安全性を確保するための国際標準規格（ISO12100）**



**機械式駐車設備の安全要求事項（JIS B 9991）**

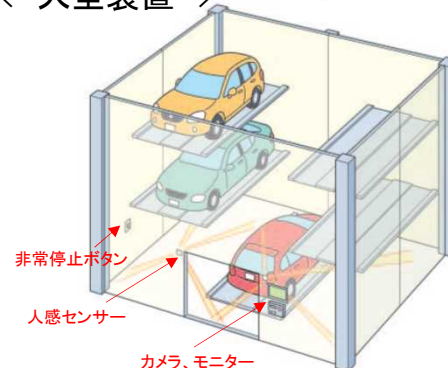
## 安全要求事項のイメージ

〈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)  <b>5,286基</b>	マンション駐車場 月極駐車場 等  <b>100,552基</b>	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  <b>5,927基</b>	車庫、社員用駐車場 等  <b>156,745基</b>	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

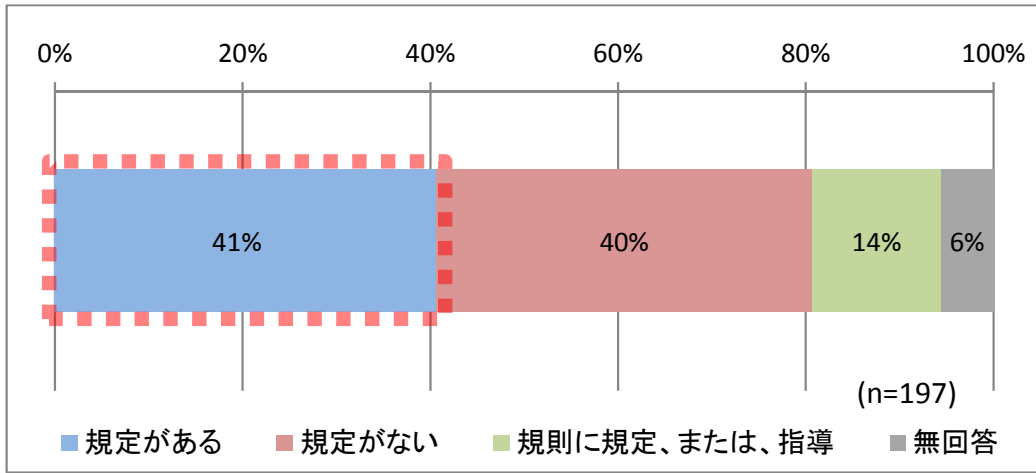


附置義務駐車場の適用範囲

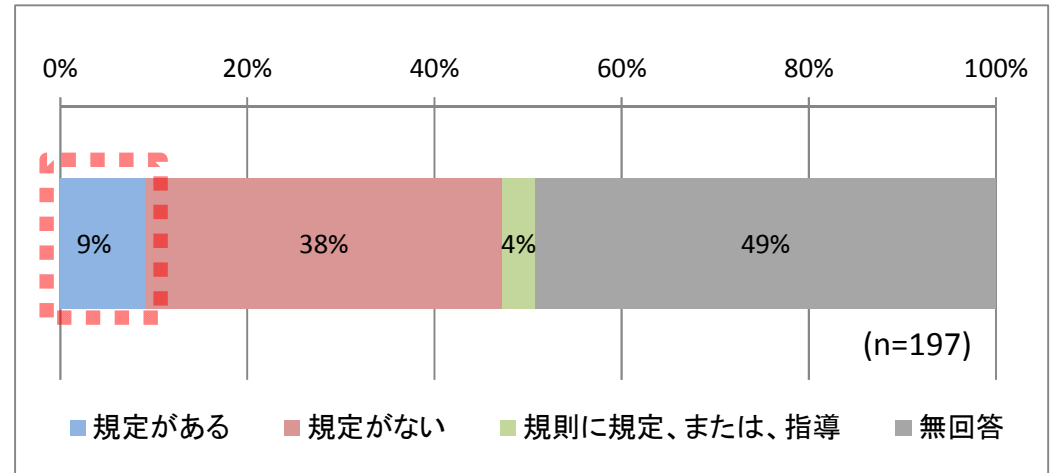


JIS規格の適用範囲(標準規格ではあるが義務ではない)

## ■ 駐車場法に基づく附置義務条例



## ■ 自主条例・要綱等



【H29.12 国土交通省調べ】

## ■ 機械式立体駐車場の安全対策の強化について(平成29年12月27日街路交通施設課長通知)(抜粋)

国土交通省では、この取りまとめ内容に基づき、機械式駐車装置の製造者、機械式駐車装置の設置者及び管理者に対して、JIS規格の安全要求事項に関する基準※1を満たした装置の製造又は設置を要請する予定です。

これと合わせて、貴自治体が定める駐車場条例等に基づいて附置される駐車施設で用いられる機械式駐車装置について、JIS規格(機械式駐車設備の安全要求事項(JIS B 9991))に関する基準を満たした装置と同等の安全性を有するものを要求する規定の追加をお願いする予定ですので、今回の取りまとめの趣旨及び国土交通省の機械式駐車装置の安全対策への取組について、ご理解とご協力をお願いいたします。

### ※1 JIS規格の安全要求事項に関する基準

- ・機械式駐車装置の安全機能に関する認証基準 第2版 (平成29年5月25日)  
公益社団法人 立体駐車場工業会
- ・機械式駐車場技術基準・同解説 2017年版 (平成29年7月28日)  
公益社団法人 立体駐車場工業会



# 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



光電センサー(故障中)



駐車室内の構造



事故のイメージ

- 機械式駐車場の適切な維持管理に関する指針
  - 機械式駐車設備標準保守点検項目・判定基準
- ⇒策定に向けて検討中

## 4. 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28年度末現在、附置義務条例の適用のある197の地方公共団体のうち、88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
- 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。





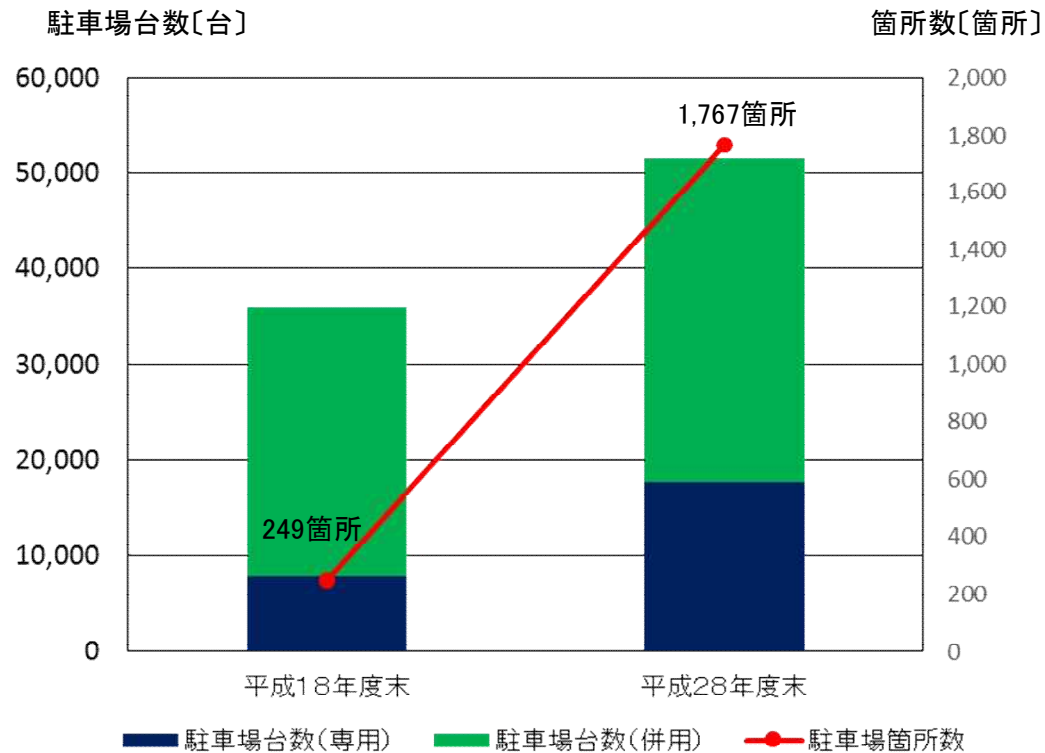
## 5. 自動二輪車駐車対策

---

# 自動二輪車駐車場の整備状況

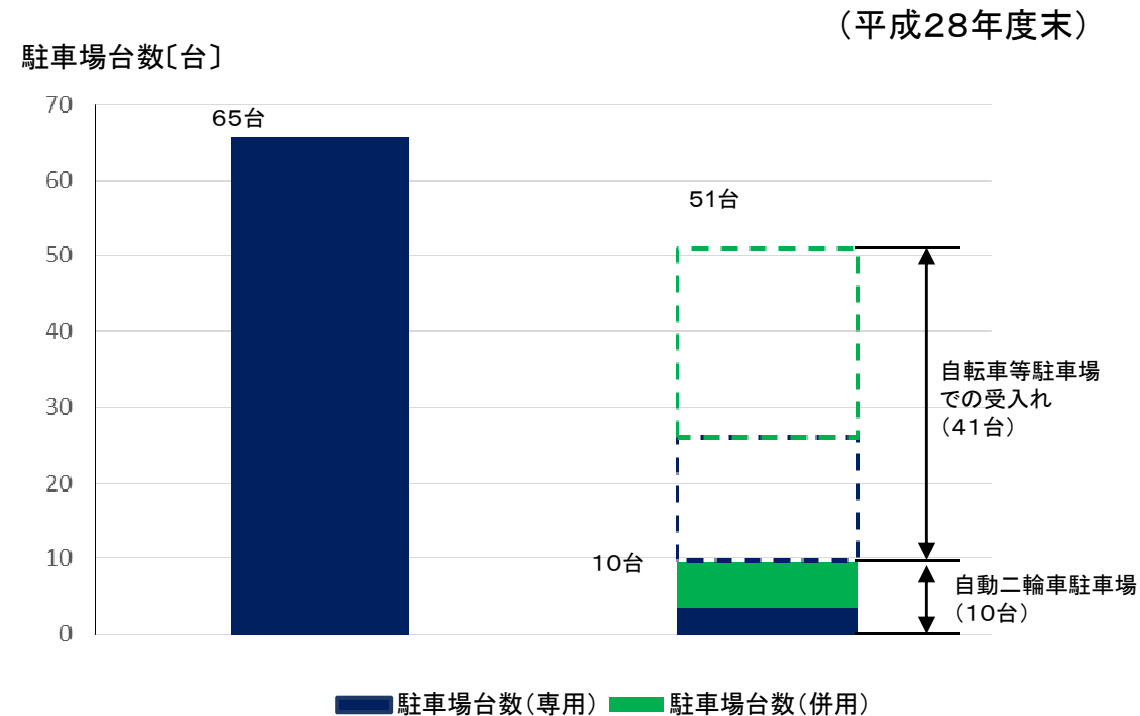
- 平成18年、駐車場法改正により、駐車場法の対象に自動二輪車を追加。
- 平成28年度末現在、全国の自動二輪車駐車場は1,767箇所。  
(平成18年比で、自動二輪車駐車場の箇所数は約7倍に増加)
- ただし、保有台数あたりの駐車場台数は、自動車と比較すると、まだ少ない水準。

### 自動二輪車駐車場の箇所数・駐車場台数



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

### 保有台数1,000台あたりの駐車場台数



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



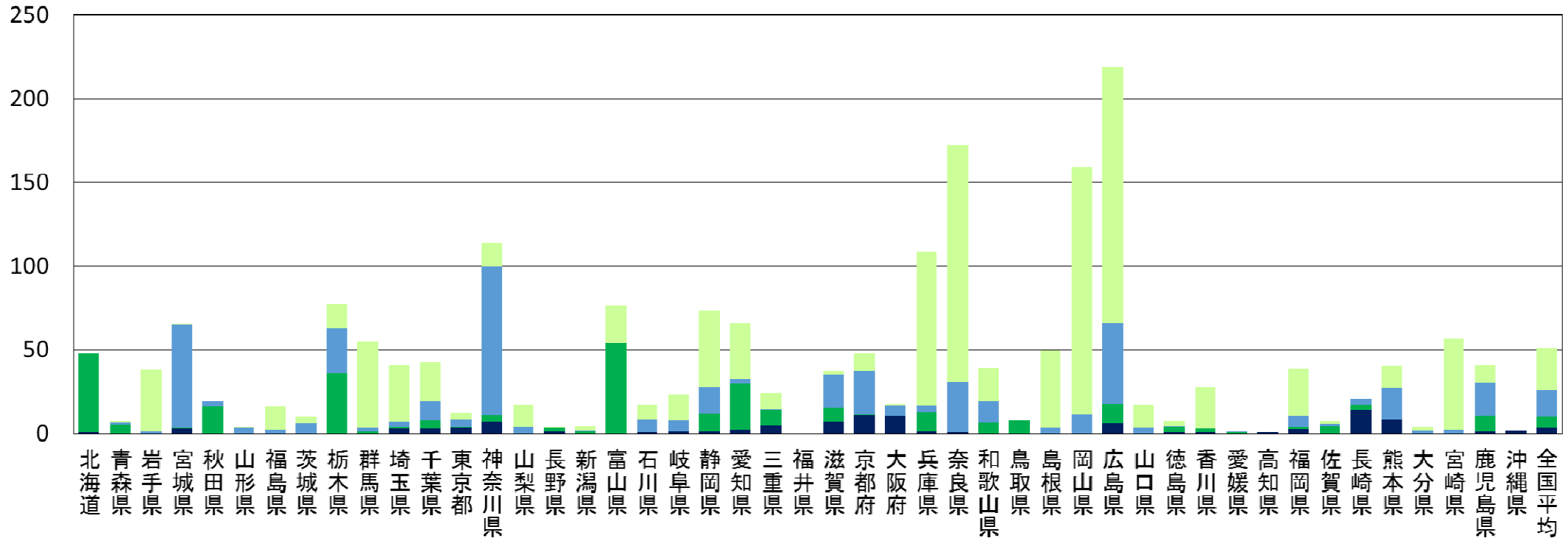
# 自動二輪車駐車スペースの整備状況

○ 都道府県ごとの整備状況は、差のある状況となっている。

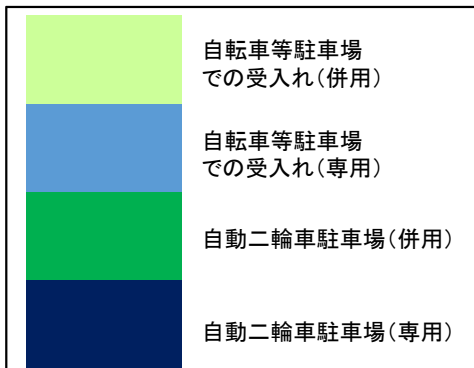
駐車スペース台数〔台〕

自動二輪車保有台数1,000台あたりの駐車スペース台数

(平成28年度末)



【凡例】

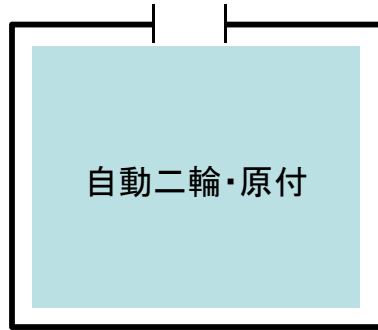


- 注1 各数値は、「自動車保有車両数 月報」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)、総務省自治税務局市町村税課資料及び国土交通省調べによる。
- 注2 駐車スペース台数は、駐車場(都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場)の台数及び自転車等駐車場で受入れ台数の合計値。
- 注3 専用は自動二輪車のみが駐車可能なスペース。
- 注4 併用は自動二輪車及び自動車(四輪車)又は自転車とともに駐車可能なスペース。
- 注5 自転車等駐車場で受入れ台数については、125cc以下限定の受入れ台数も含む。

# 自動二輪車駐車場の分類

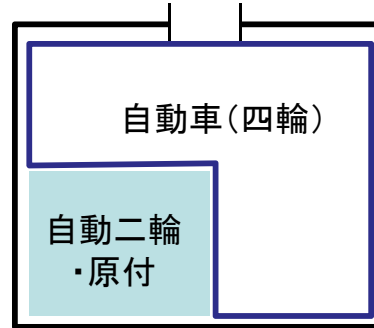
専用

併用

 自動車  
駐車場


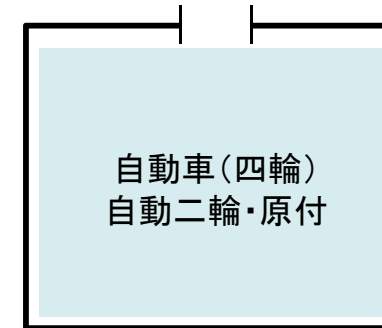
自動二輪車・原付のみが  
駐車できる駐車場

➡ 「専用」として計上



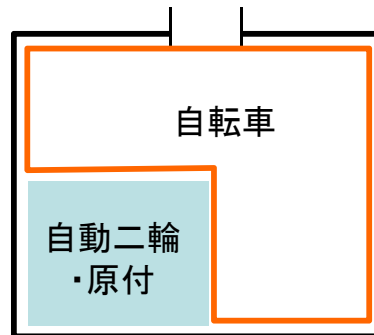
自動車駐車場において自動二輪車  
・原付のみが駐車できるスペースを  
設けている場合

➡ 該当部分を「専用」として計上



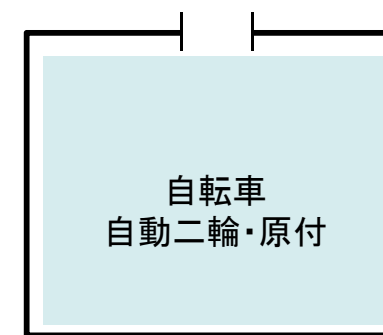
自動車駐車場において四輪車が駐車できる  
スペースで自動二輪車・原付も受け入れて  
いる場合

➡ 「併用」として計上

 自転車  
等  
駐車場


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

➡ 該当部分を「専用」として計上



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

➡ 「併用」として計上

# 自動二輪車駐車場の分類

## 専用

## 併用

### 自動車駐車場



自動二輪車・原付のみが  
駐車できる駐車場

➡ 「専用」として計上



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

➡ 該当部分を「専用」として計上



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

➡ 「併用」として計上

### 自転車等駐車場



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

➡ 該当部分を「専用」として計上



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

➡ 「併用」として計上



# 附置義務条例の策定・改正による駐車施設の整備

○ 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)、川崎市(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:那覇市(H31改正予定)  
千葉市、浜松市、岡山市、広島市、長崎市

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
川崎市	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 川崎市: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



既設自転車駐車場(道路上)で受け入れた事例

## ■ 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



公共駐車場(地下)に整備した事例



駐車マスを自動車と併用して使用している事例



# 自動二輪車の利用環境の向上に向けた取組

## 自動二輪車利用者に届く広報・PR

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

### 札幌市 都心部 自動二輪車受け入れ駐車場マップ

No.	駐車名称	住所(〒/市/区)	面積(㎡)	受付時間	営業時間
1	レーベルパーク札幌	北5東西1丁目	207-5088	二輪専用(10台)	8:00~18:30
2	ビッグマウンテン 南4東3西1	南4東3西1丁目	232-8198	自動車専用	24時間
3	東2西4東3西1	東2西4東3西1丁目	222-5432	自動車専用	7:00~22:00 11:00~20:30
4	北1東西5丁目2	北1東西5丁目2	200-5908	二輪専用(3台)	7:30~22:00
5	カーピザパーク1・1	南1東西1丁目	218-9710	自動車専用	7:00~24:00
6	北方パーキング	南2東西1丁目	221-2958	自動車専用	8:00~23:00
7	通商パーキング南2西4	南2東西4丁目18	221-4481	自動車専用	8:00~23:00
8	ベルパーキング 南2東部	南2東西7丁目10-1	580-9616	自動車専用	7:00~24:00
9	通商パーキング南2西5ア	南2東西7丁目3	231-8996	自動車専用	8:30~21:30
10	通商パーキング南2西5イ	南2東西7丁目2	272-7447	自動車専用	8:30~21:30
11	ベルパーキング 本店	南5東西6丁目1	552-4088	自動車専用	24時間
12	通商パーキング 南5東	南5東西5丁目7-1	531-8907	自動車専用	24時間
13	通商パーキングア	南7東西6丁目4-1	512-4000	自動車専用	9:00~25:00
14	北東パーキング	南7東西5丁目1-1	511-9311	二輪専用(2台) 自動車専用(2台)	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

どこにある? どこに必要? バイク駐車場

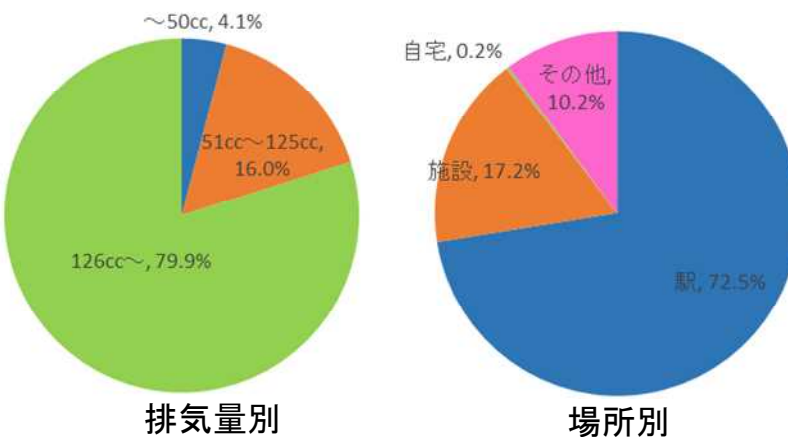
バイク(原付・自動二輪車)の駐車場所は、まだ不足しています。バイク駐車場を確保するには、ライダーの皆さんが「声」がなくてはなりません。バイク駐車場をつつて欲しい場所(地点)が、どこかありませんか? あなたの声を国や自治体関係者等に届けましょう!

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

一般社団法人 日本二輪車普及安全協会

### 【よせられた要望の概要】

#### ◇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	135	193	328
2 神奈川県	54	78	132
3 大阪府	46	29	75
4 埼玉県	30	19	49
5 千葉県	19	16	35
⋮			
合計	364	443	807

駐車場を整備して欲しい場所を要望できる



# 路上駐車違反の状況(平成28年)

## 都道府県別 確認標章取付状況

都道府県 警察	確認標章 取付件数	自二・原付	
			占める割合
北海道	25,260	160	0.6%
青森県	1,589	0	0.0%
岩手県	1,054	0	0.0%
宮城県	9,232	1,142	12.4%
秋田県	881	0	0.0%
山形県	1,679	0	0.0%
福島県	4,527	0	0.0%
警視庁	399,418	44,251	11.1%
茨城県	5,431	31	0.6%
栃木県	3,502	1	0.0%
群馬県	3,396	1	0.0%
埼玉県	69,673	9,754	14.0%
千葉県	52,197	543	1.0%
神奈川県	156,569	40,416	25.8%
新潟県	5,354	0	0.0%
山梨県	214	0	0.0%
長野県	2,655	13	0.5%
静岡県	15,683	2,692	17.2%
富山県	2,764	2	0.1%
石川県	2,008	0	0.0%
福井県	3,468	2	0.1%
岐阜県	5,576	221	4.0%
愛知県	116,608	6,946	6.0%
三重県	1,909	0	0.0%

都道府県 警察	確認標章 取付件数	自二・原付	
			占める割合
滋賀県	6,256	24	0.4%
京都府	43,314	10,717	24.7%
大阪府	153,472	16,060	10.5%
兵庫県	60,699	4,577	7.5%
奈良県	13,173	1,711	13.0%
和歌山県	7,049	0	0.0%
鳥取県	674	0	0.0%
島根県	846	0	0.0%
岡山県	7,643	0	0.0%
広島県	20,492	3,932	19.2%
山口県	2,379	0	0.0%
徳島県	1,569	0	0.0%
香川県	4,428	0	0.0%
愛媛県	6,419	0	0.0%
高知県	4,176	0	0.0%
福岡県	72,563	6,370	8.8%
佐賀県	879	0	0.0%
長崎県	6,132	1,424	23.2%
熊本県	2,082	195	9.4%
大分県	4,525	0	0.0%
宮崎県	3,472	1,008	29.0%
鹿児島県	5,689	278	4.9%
沖縄県	11,316	1,522	13.4%
計	1,329,894	153,993	11.6%

※ 件数は平成28年中(12月末)に警察庁放置駐車違反管理ファイルに登録された件数

※ 占める割合は、各都道府県警察における放置車両確認標章取付件数のうち、自動二輪・原付の割合

平成22年4月20日

国都街発第6号

各都道府県及び各政令指定都市担当部局長 殿

国土交通省都市・地域整備局  
街路交通施設課長

## 自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて(通知)

各位におかれましては、日頃より自転車駐車場行政の推進に御尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動二輪車の駐車対策については、従前より、駐車場政策担当者会議等において、各位に対し、その推進を図られるよう周知を行ってきたところですが、未だに不足しており、その充実が求められております。各位におかれては、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(以下「自転車法」という。)に基づく自転車駐車場の整備等の取組みが進められているものと認識していますが、自転車駐車場における自動二輪車の受入れについても積極的に進めていくことが必要と考えられます。

自転車法では自動二輪車は対象外とされていますが、各地方公共団体においては、**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改正等を行うことにより、自転車駐車場における自動二輪車の受入れが可能**であり、また、このような事例があること(別添事例紹介資料参照)について十分に御認識いただくとともに、**慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しく願い申し上げます。**

なお、自転車駐車場における自動二輪車の受入れに当たっては、当該自転車駐車場の構造、必要な設備等について、建築基準法、消防法等の関係法令への対応が必要となる場合がありますのでご留意下さい(参考資料参照)。

以上

# 自動二輪車の駐車対策について(通知)

平成23年5月12日  
国都街発第11号

各都道府県及び各政令指定都市担当部局長 殿

国土交通省都市・地域整備局  
街路交通施設課長

## 自動二輪車の駐車対策について(通知)

各位におかれましては、日頃より自転車駐車場行政の推進に御尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動二輪車の駐車対策については、従前より、駐車場政策担当者会議等において、各位に対し、その推進を図られるよう周知を行ってきたところですが、未だに不足しており、その充実が求められております。

自動二輪車駐車場の確保のためには、既存の駐車場や自転車駐車場において、自動二輪車を受入れる取組が重要です。以下の三点を参考に、積極的な受入れを進めて頂きますようお願いいたします。

なお、貴管内市区町村(駐車場施策及び自転車駐車場施策担当。政令指定都市を除く。)に対しても、この旨周知徹底方をお願いいたします。

1. 各位におかれては、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(以下「自転車法」という。)に基づく自転車駐車場の整備等の取組みが進められているものと認識していますが、自転車駐車場における自動二輪車の受入れについても積極的に進めていくことが必要と考えられます。このため、平成22年4月20日付(国都街発第6号)において、街路交通施設課長より「自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて」の通知を行ったところですが、引き続き、慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、**自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しく御礼申し上げます。**

**特に、125ccまでの自動二輪車については、比較的需要が高く、駐車場が不足している状況です。125ccまでの自動二輪車の駐車施設については、平成22年9月末時点において26都市、319箇所の自転車駐車場において約47,000台分が確保されている実績があり、積極的に自転車駐車場の管理条例の改正等による対応を推進して頂きますようお願いいたします。**



# 自動二輪車の駐車対策について(通知)

2. **既設の駐車場および自転車駐車場に自動二輪車を受入れるために改良すること**と「補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律」第22条の規定に基づく**財産処分の規定の関係**については次の通りです。これを踏まえ、**既設の駐車場及び自転車駐車場への受入れのための改良の取組を積極的に検討されますようお願いいたします。**

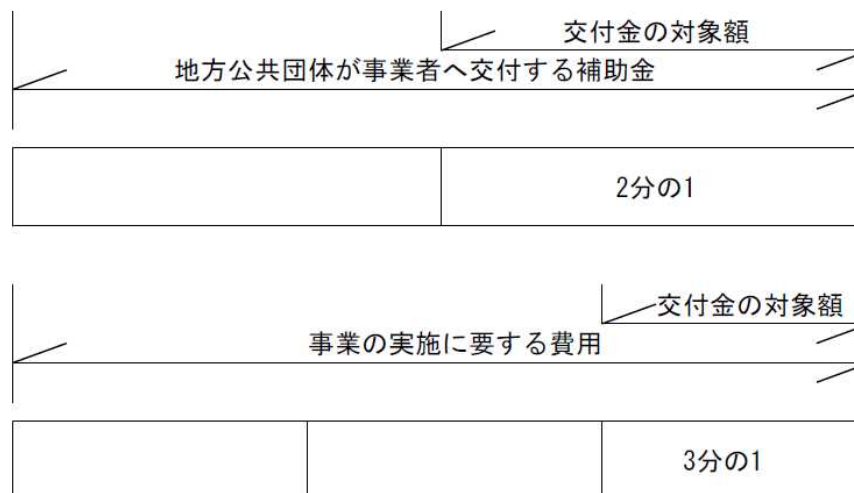
[財産処分の規定について]

補助金等の交付の目的に反して使用しない場合は、当該規定に抵触することはありません。例えば、補助金等の交付の目的が「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、公共交通の適正な分担が図られた交通体系を確立し、もって公共の福祉に寄与すること」などの場合は、**自動二輪車を受入れるために改良することが交付の目的に反していると考えません。**

3. これまでに国からの補助金が活用されず整備された民間駐車場について、**自動二輪車を受入れるための改良について設備投資に係る部分については、社会資本整備総合交付金を活用した助成が可能です。**以下を参照し、積極的な活用をお願いいたします。

[社会資本整備総合交付金の活用の考え方]

地方公共団体が当該交付金事業者へ交付する補助金の額の2分の1又は事業の実施に要する費用の3分の1のいずれか低い額とする



以上

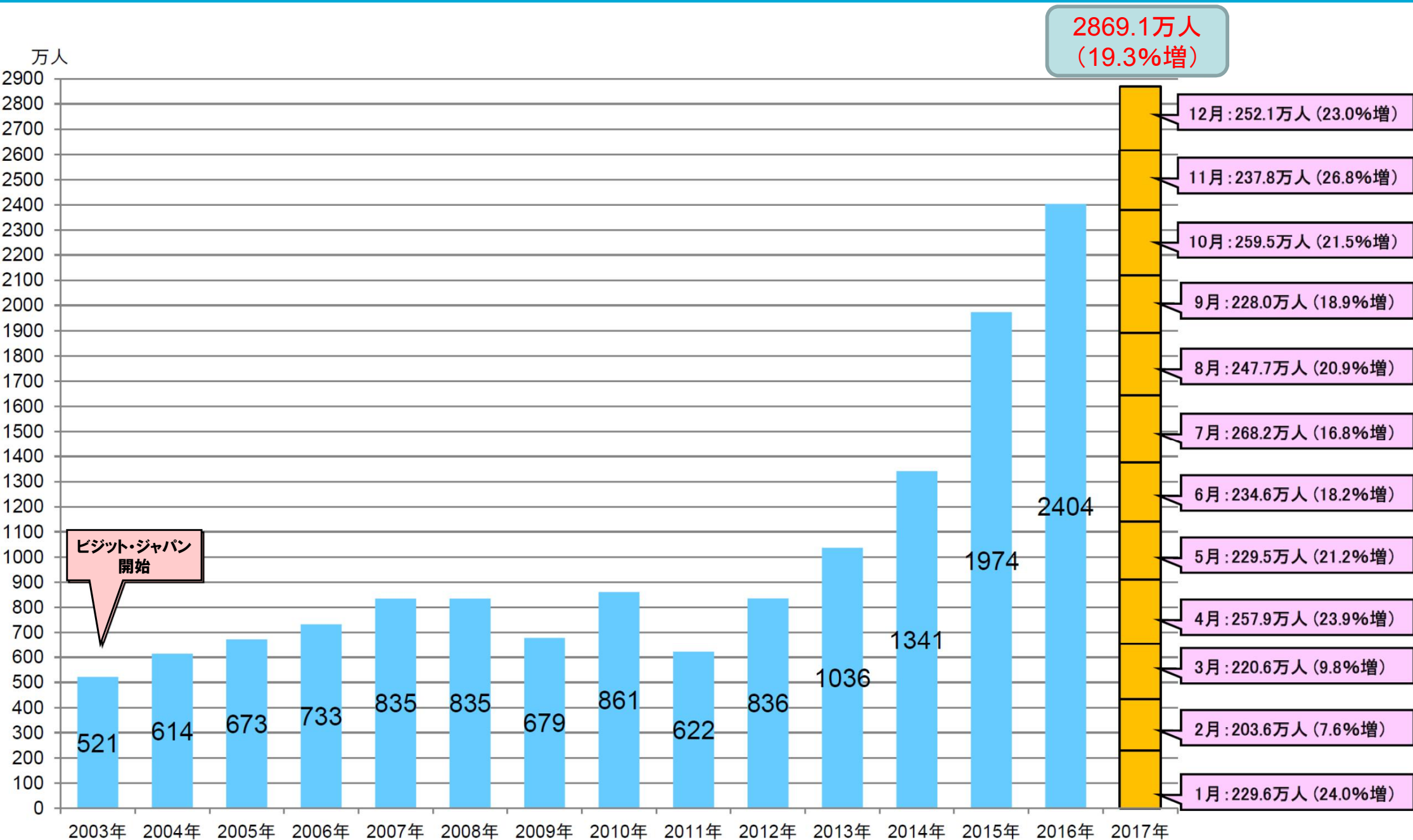
事業名	対象・概要	補助額	
		自治体	民間事業者
都市再生整備計画事業 (社会資本整備総合交付金)	地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを総合的に支援し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的に、地方公共団体が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 概ね 4/10 (概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする)	(間接補助)  国:4/15 地:6/15 民:5/15
都市・地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 概ね 1/3, 1/2 (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とする)	(間接補助)  国:1/3 地:1/3 民:1/3
道路(街路)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 概ね 5.5/10	—

## 6. 観光バス駐停車対策

---



# 訪日外国人旅行者数の推移



注) 2015年以前の値は確定値、2016年1～10月の値は暫定値、2016年11月～12月の値は推計値、%は対前年(2015年)同月比

出典: JNTO(日本政府観光局)

# 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

## ■宿泊施設の整備に着目した容積率緩和制度の創設について

平成28年6月13日国都計第34-1号  
都道府県知事、指定都市の長あて国  
土交通省都市局長通知より抜粋

### 3. その他

1)大規模な建築物の開発事業に併せて宿泊施設を整備する場合や、鉄道駅等の公共交通施設からの近傍性により駐車施設の需要が低いと認められる宿泊施設を整備する場合には、附置義務駐車施設の台数を減免することも考えられるため、各地方公共団体の駐車場条例に基づき、適切な対応を図られたい。

また、観光地における安全な歩行空間の確保など、観光まちづくりの観点から望ましい場合は、既存の駐車場も活用しつつ、宿泊施設及びその敷地以外の場所(いわゆる「隔地」)で駐車施設を確保する手法を採用し、駐車施設の配置を戦略的に誘導することを積極的に検討されたい。

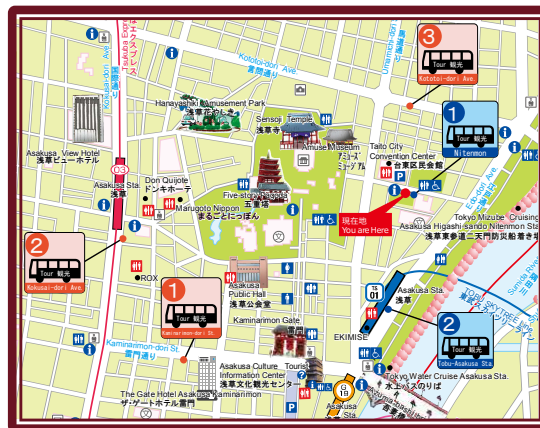
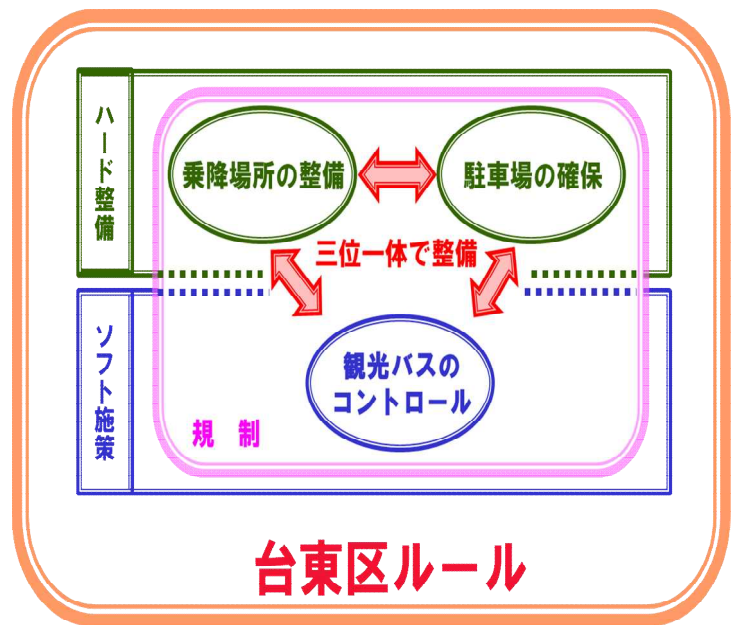


# 台東区における取組(浅草地域)

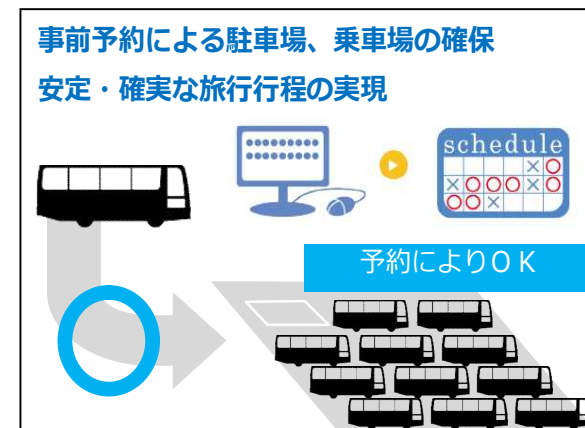
## 浅草地域が抱える課題

- 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

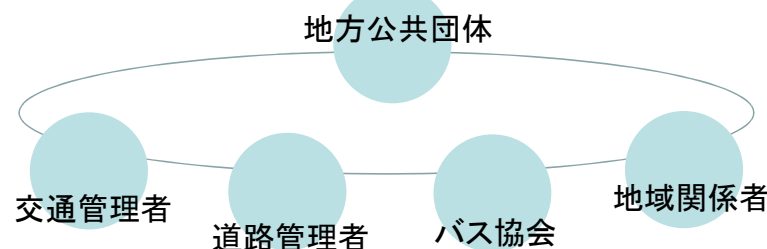
・ソフト対策の実施方針  
 (駐停車禁止規制の見直し、交通誘導員の配置、予約システムの活用等)  
 ・駐車施設の整備方針

### ○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



# 7. 路外駐車場のバリアフリー化

---



- 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。

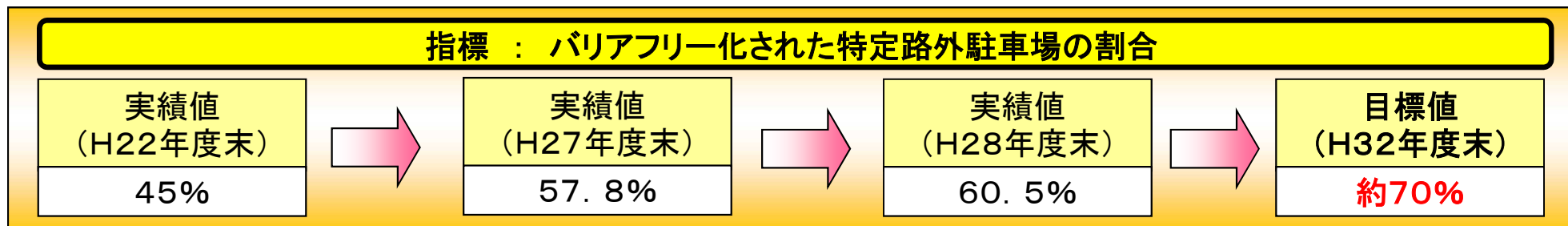
(路外駐車場移動等円滑化経路)

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)

# 特定路外駐車場のバリアフリー化

- 移動円滑化の促進に関する基本方針(平成23年3月31日告示)
- 交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)
- 第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定)

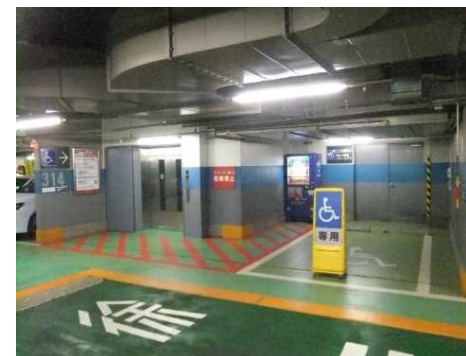


指標の解説: すべての人が安全で快適に利用できるバリアフリー化された特定路外駐車場の増加

## バリアフリー化された路外駐車場のイメージ



## 整備事例 (エレベーターに近接して設置)



## ◆国土交通省2020年オリンピック・パラリンピック東京大会準備本部バリアフリーワーキングとりまとめ(H29)

- 高齢者、障害者等の社会参加の円滑化の観点、高齢者、障害者等の改善要望も踏まえ、建築物等個別施設の更なるバリアフリー化について、条例による区域を限った義務基準強化を含め検討。

条例による区域を限った義務基準強化の取組を推進

# バリアフリー法改正のイメージ

## バリアフリー法の改正

### ① 理念及び責務

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

### ② 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

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

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



【施設整備】



【旅客支援】



【情報提供】



【教育訓練】

### ③ バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

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

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

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

#### 【バリアフリーのマスタープラン】(新設)

- ・市区町村による方針の作成
- ・重点的に取り組む対象地区(※)の設定

※対象地区内:

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

#### 【基本構想(具体事業調整)】

- ・事業を実施する地区の設定
- ・事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施

- 既存地下鉄駅等では、近隣建築物との連携が有効

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

### ④-1 利用し易さ確保に向けた「対象の拡充」

- 観光立国実現に向け、**貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要**

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



【バリアフリー対応のバス(リフト付バス)】



【遊覧船】

### ④-2 利用し易さ確保に向けた「情報の充実」

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

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

### ④-3 利用し易さ確保に向けた「評価の充実」

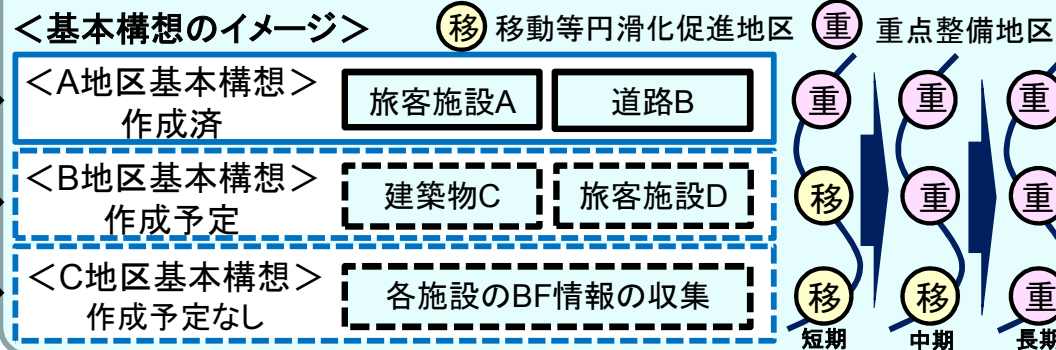
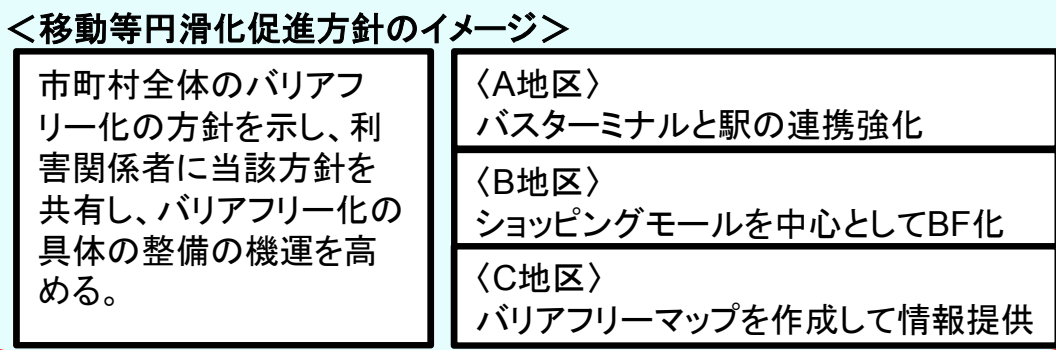
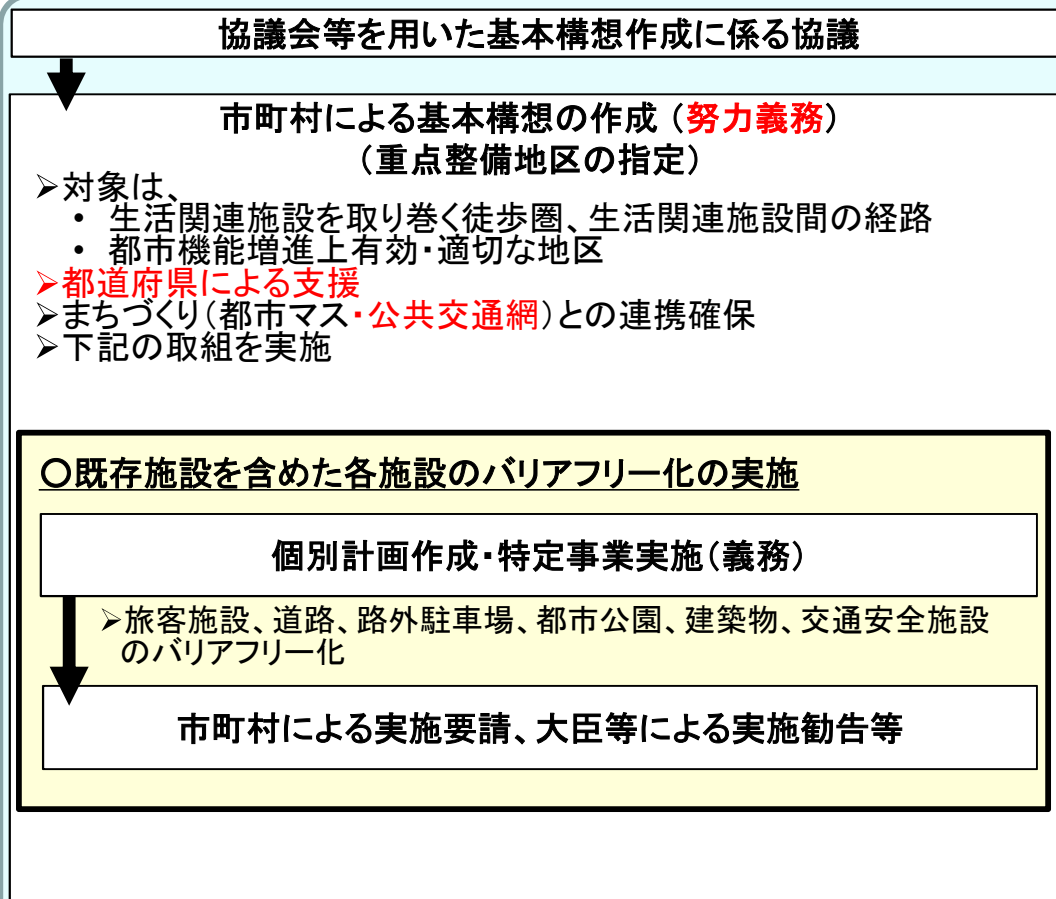
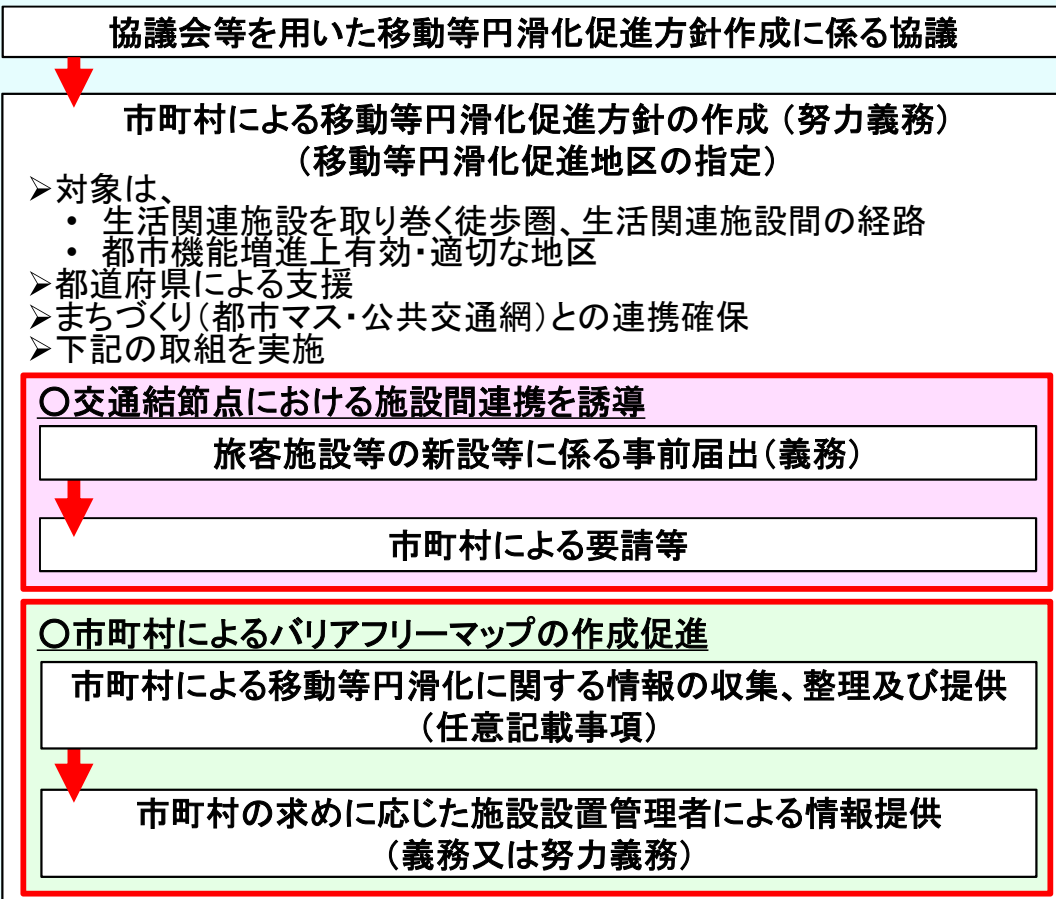
- **障害者等参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記**



■移動等円滑化促進方針制度

■基本構想制度

※赤枠内・赤文字:改正事項

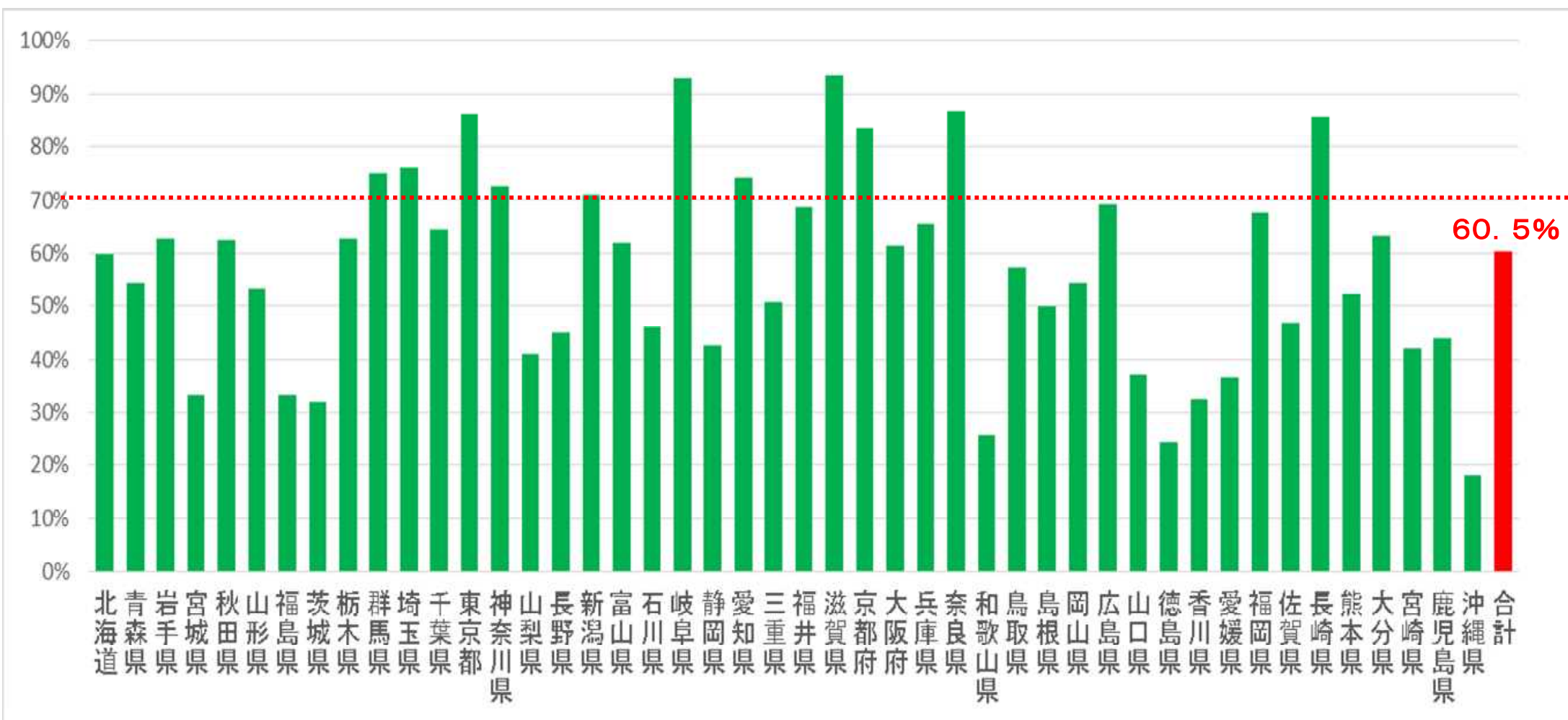


# 特定路外駐車場のバリアフリー化状況

○ 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。

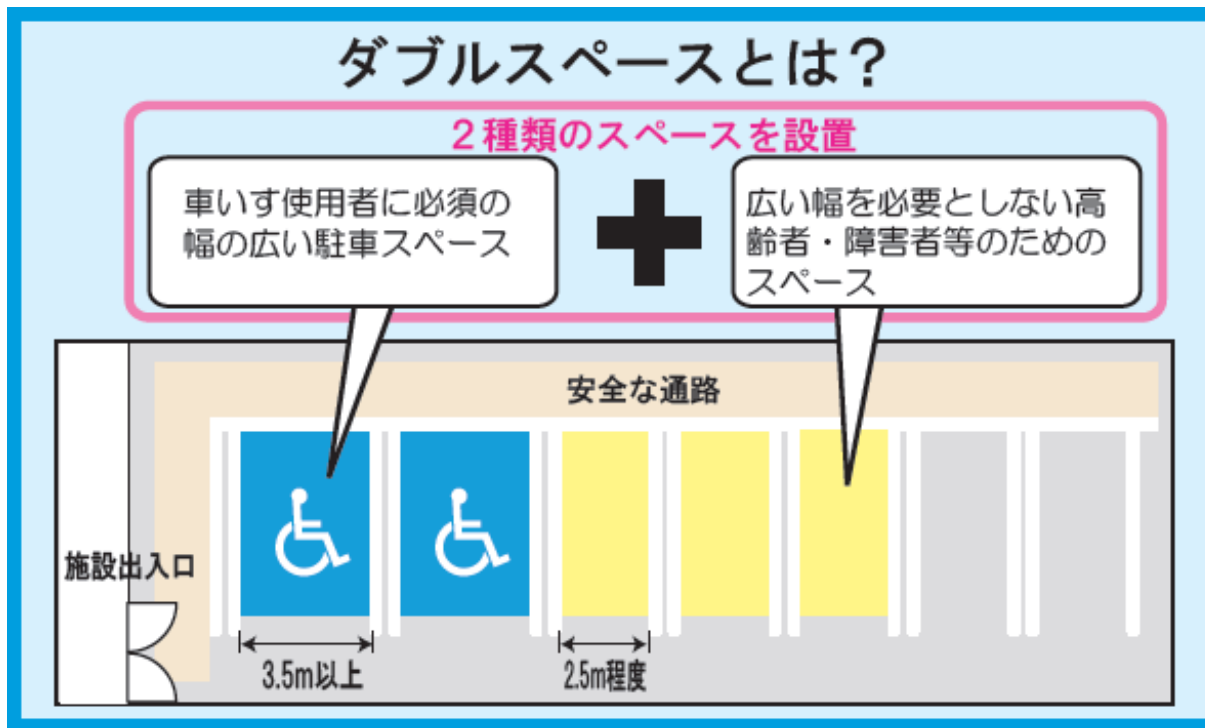
都道府県別特定路外駐車場のバリアフリー化率

(平成28年度末)



- 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](http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000030.html)

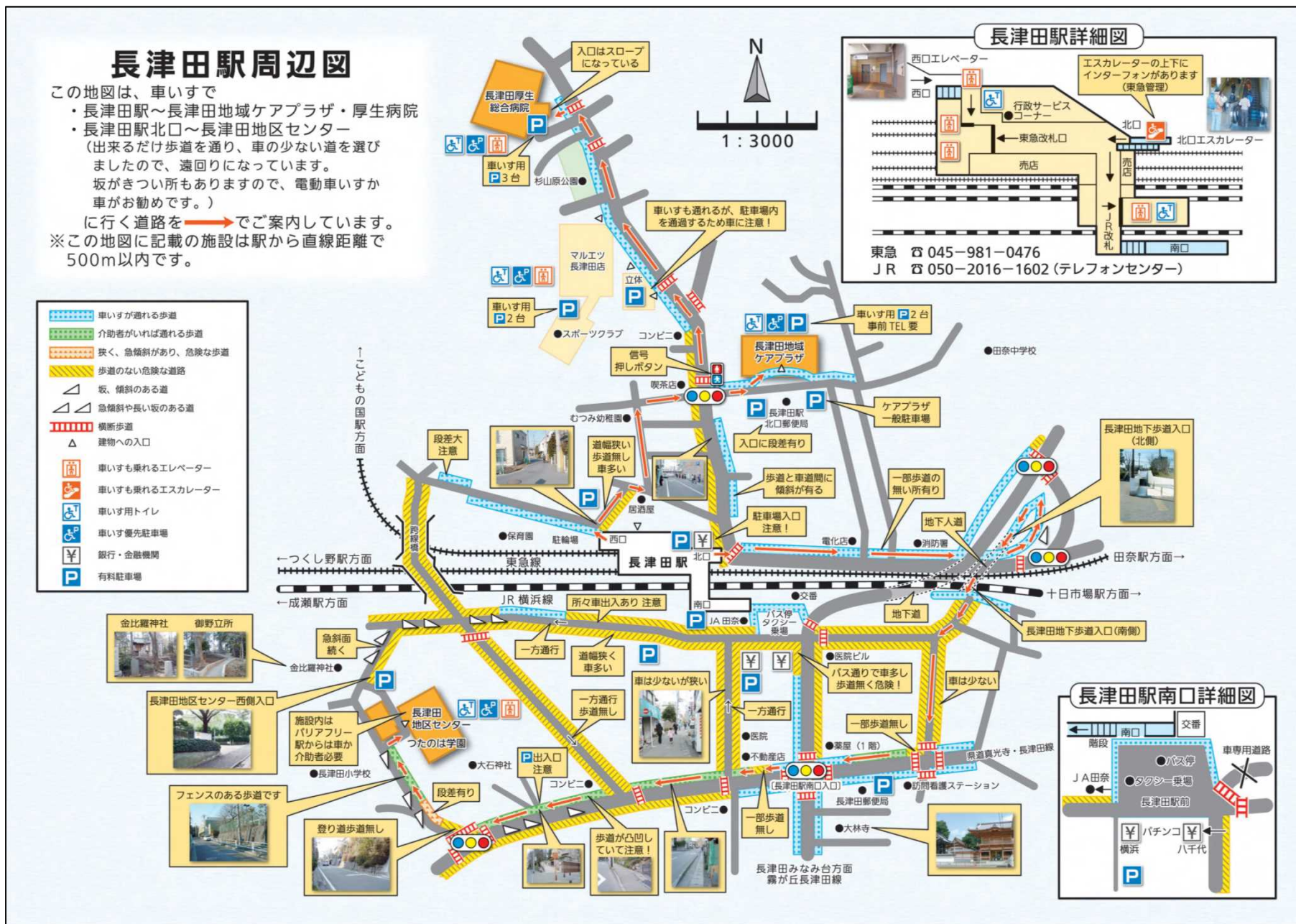


必要なスペースを確保し、障害者や高齢者等の間でも使いやすくする工夫として、軽度障害者や高齢者用に『通常の幅で施設出入口に近い駐車スペース』を設ける『ダブルスペース』の導入を検討することが有効。



# (参考)車いすガイドマップ

## ○ 駐車場も含めたまち全体でのバリアフリー化が有効



○ 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)



# 車いす使用者用駐車スペースに対する配慮事項

- 車いす使用者用駐車スペースへの配慮事項として、雨天時の利便性確保や大型化する福祉車両への対応が求められている。
- 調査対象の病院では、平面式駐車場の車いす使用者用駐車スペースにおいて、屋根が設置されている駐車場台数は約1割。
- 調査対象の病院では、立体式及び地下式駐車場の車いす使用者用駐車スペースにおいて、有効高さが2.35m以上ある駐車場台数は約3割。

## 【調査対象】

- ・地方公共団体が開設者(運営者)である医療法上の病院
- ・地方公共団体が解説者(運営者)でない医療法上の病院で、附置義務駐車施設として地方公共団体へ届出があり、施設状況を把握しているもの

## 【調査内容】

車いす使用者用駐車スペースについて、

- ・平面式駐車場の場合は、屋根の設置の有無と高さ
- ・立体式及び地下式駐車場の場合は、内空高さを調査 (調査基準日:平成27年4月1日)



【福祉車両(例)】

集計病院数(箇所数)	1166 箇所
車いす使用者用駐車施設設置有	1042 箇所
車いす使用者用駐車施設設置無	124 箇所

## 【参考】

病院数 8,485箇所  
 (平成27年3月末時点)  
 (厚生労働省 医療施設調査)

## 平面式駐車場における車いす使用者用駐車スペース

車いす使用者用 駐車場	全体	うち屋根有	
		うち高さ2.35m以上	
箇所数	996	166	132
台数	4,707	610	505

## 立体式及び地下式駐車場における車いす使用者用駐車スペース

車いす使用者用 駐車場	全体	うち入口及び内空高さ2.35m以上	
箇所数	73		29
台数	514		164



## 参考 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
- ・ // ローカルルールの採用
- ・ // 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)