

これまでの駐車場施策と 今後のあり方について

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和4年10月5日

1. 検討の概要

1-1 まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会について

2. これまでの駐車場施策

2-1 駐車場法の概要

2-2 駐車場施策の概要

3. 駐車場施策に関する課題と今後のあり方

3-1 駐車場を取り巻く環境変化

3-2 まちづくりと連携した駐車場施策

3-3 駐車場政策のあり方について

参考資料

1 関連法制度等

2 駐車場法の特例と活用事例

1. 検討の概要

- 1-1 まちづくりにおける駐車場政策のあり方
検討会について

まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会について

検討趣旨

駐車場政策については、これまでも「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」の発出等により、まちづくりと駐車場との連携を促進してきたところであるが、昨今の社会情勢の変化等もふまつつ、道路交通の円滑化のみならず、居心地の良い歩きたくなるまちづくり、土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について検討を行う。

検討体制

検討会の構成

- 学識経験者、駐車場関係団体、地方公共団体等
- 関係行政機関(国交省、警察庁)

委員	有識者	岸井 隆幸(座長)	一般財団法人計量計画研究所 代表理事
		大沢 昌玄	日本大学 理工学部 土木工学科 教授
		小早川 悟	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授
		野澤 千絵	明治大学 政治経済学部 政治学科・地域行政学科 教授
		小嶋 文	埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 准教授
	駐車場関係団体	(一社)全日本駐車協会 (公社)立体駐車場工業会 (一社)日本自走式駐車場工業会 (一社)日本パーキングビジネス協会	
	地方公共団体	東京都 千代田区 金沢市 神戸市 和歌山市	
	オブザーバー	国土交通省(道路局、住宅局、自動車局)、警察庁(交通局)	
	事務局	国土交通省 都市局 街路交通施設課	

検討内容

- まちづくりと駐車場政策の関係
- 駐車場法のこれまでの成果
- 社会情勢の変化や将来動向をふまえた課題
- 量的充足から質的向上に向けた今後のあり方 等

スケジュール

令和4年度	第1回	令和4年10月5日
	第2回	令和4年11~12月頃
	第3回	令和5年1~2月頃

2.これまでの駐車場施策

- 2-1 駐車場法の概要
- 2-2 駐車場施策の概要
 - 1) 施設の整備
 - 2) 安全対策
 - 3) 多様な課題への対応

2-1 駐車場法の概要

駐車場法の概要

- 道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市機能の維持及び増進に寄与することを目的として、**昭和32年5月に駐車場法が制定**。
- この法律により、既成市街地内に都市計画として駐車場整備地区を指定し、路外駐車場の設置を促進し、また駐車場整備地区及びその周辺に建築される一定の規模及び用途の建築物については、駐車施設の附置義務を課することが可能となると同時に、駐車場の構造、設備あるいは管理についても、適切な水準を確保するための基準が定められたものである。

① 駐車場法の目的(第1条)

この法律は、都市における自動車の**駐車のための施設の整備に関し必要な事項**を定めることにより、**道路交通の円滑化を図り**、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とする。

② 用語の定義(第2条)

- (1) 路上駐車場 駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であつて一般公共の用に供されるもの
- (2) 路外駐車場 道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であつて一般公共の用に供されるもの
- (3) 自動車 道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車
 - ※自転車及び第一種原動機付自転車(50cc以下)は「自転車法」の対象
 - ※自動二輪車(普通自動二輪車、大型二輪車)は「駐車場法」の対象

駐車場法の概要

③ 路上駐車場及び路外駐車場の計画的整備

○駐車場整備地区の決定(第3条)
 道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域については、都市計画に駐車場整備地区を定めることができる(市町村)。

商業地域、近隣商業地域、一種住居地域、二種住居地域、準住居地域、準工業地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区 等

都市計画に駐車場整備地区を定めた場合

○駐車場整備計画の策定(第4条)
 次の事項のうち必要な事項を定めた駐車場整備計画を定めることができる(市町村)。
 (都道府県と協議、道路管理者・都道府県公安委員会の意見聴取)

- ①路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針
- ②路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量
- ③目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策
- ④地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応じるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体
- ⑤主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

○路上駐車場の整備(第5条)
 駐車場整備計画に基づいて路上駐車場を設置するものとする(地方公共団体)。

○一般的責務(第4条の2)
 駐車場整備計画達成のため、路上駐車場及び路外駐車場の整備に関して必要な措置を講じるよう努めなければならない(地方公共団体)。

○駐車場整備地区内の路外駐車場の整備(第10条)
 駐車場整備地区内の長時間の駐車需要に応じるために必要な路外駐車場の都市計画を定めなければならない(市町村等)。
 これに基づく路外駐車場の整備に努めなければならない(地方公共団体)。

駐車場法の概要

④ 路外駐車場の整備等

○構造及び設備の基準(第11条)

一定の路外駐車場の構造及び設備は、一定の技術的基準に適合していなければならない。

路外駐車場管理者の届出の義務

○設置の届出(第12条)

一定の路外駐車場を設置する者(路外駐車場管理者)は、あらかじめ都道府県知事等にその設置を届出なければならない。

○管理規程の届出(第13条)

路外駐車場管理者は、管理規程を作成し、路外駐車場の供用開始後10日以内に都道府県知事等に届出なければならない。

○路外駐車場管理者の責務(第15条、第16条)

指導

監理

都道府県知事等の監督権限

○立入検査等(第18条)

○是正命令(第19条)

⑤ 附置義務駐車場

○駐車施設の附置義務(第20条、第20条の2)

地方公共団体は、建築物の新築等をしようとする者に対し、地域の自動車交通の状況等を勘案して条例で駐車施設の附置を義務付けることができる。

- ① 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
 - ・ 延べ面積が2,000㎡以上で条例で定める規模
 - ・ 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
- ② 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
 - ・ 特定用途(※)の延べ面積が2,000㎡以上で条例で定める規模

構造及び設備の基準

○路外駐車場のうち、駐車面積が500㎡以上であるものについては、駐車場法で構造及び設備の基準を規定。

※建築基準法その他の法令の規定の適用がある場合は、当該規定にも準拠

駐車場法11条「構造及び設備の基準」の対象

- 路外駐車場(路面外で一般公共の用に供する)
- 駐車面積が500㎡以上

駐車場法12条「設置の届出」の対象

- 都市計画区域内
- 駐車料金を徴収

※ 500㎡以上の路外駐車場でも、都市計画区域「外」にあるものや「無料」のものは届出は不要だが、構造及び設備の基準には準拠する必要がある

【構造及び設備の基準の主な内容】

出入口、車路、駐車マスの高さ、避難階段、防火区画、換気装置、照明装置、警報装置、特殊の装置

駐車場法の届出

○都市計画区域内において、自動車の駐車のために供する部分が500㎡以上の路外駐車場を設置し、その利用について料金を徴収しようとするものは、あらかじめその駐車場の位置、規模、構造、設備その他必要な事項を都道府県知事等に届け出なければならない。

○届出制度と技術基準により、駐車場の適切な管理を確保。

路外駐車場設置(変更)届出書							
(届出先)		年 月 日					
駐車場管理者の氏名又は名称及び住所							
駐車場法第12条の規定により、次のように届け出ます。							
1 駐車場の名称							
2 駐車場の位置							
イ 駐車場の区域の面積		平方メートル					
ロ 駐車場の用に供する部分の面積		平方メートル					
(A+B+C+D)							
規	3	a 建築物である部分	駐車場の用に供する部分の面積 (A)	一般公共の用に供する部分	四輪車(注)専用	平方メートル (駐車台数 台)	
					特定自動二輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)	
					四輪車及び特定自動二輪車併用	平方メートル (駐車台数 台)	
					小計	平方メートル	
					それ以外の部分	四輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)
				特定自動二輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)		
				四輪車及び特定自動二輪車併用	平方メートル (駐車台数 台)		
				小計	平方メートル		
			b 建築物でない部分	車路等の面積 (B)	一般公共の用に供する部分の面積 (C)	四輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)
						特定自動二輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)
					四輪車及び特定自動二輪車併用	平方メートル (駐車台数 台)	
					小計	平方メートル	
					それ以外の部分	四輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)
					特定自動二輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)	
					四輪車及び特定自動二輪車併用	平方メートル (駐車台数 台)	
					小計	平方メートル	
			車路等の面積 (D)			平方メートル	

規	模	駐車場の用に供する部分の面積の合計 (A+C)		一般公共の用に供する部分		
		平方メートル (駐車台数 台)	平方メートル (駐車台数 台)	平方メートル (駐車台数 台)	平方メートル (駐車台数 台)	
3	規	四輪車専用		四輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)	
		特定自動二輪車専用		特定自動二輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)	
4	規	四輪車及び特定自動二輪車併用		四輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)	
		小計		特定自動二輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)	
5	規	それ以外の部分		四輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)	
		四輪車専用		特定自動二輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)	
6	規	四輪車及び特定自動二輪車併用		四輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)	
		小計		特定自動二輪車専用	平方メートル (駐車台数 台)	
4		イ 建築物である部分				
5		ロ 建築物でない部分				
6	規	イ 特殊の装置の有無	認定の番号			
		ロ 特殊の装置に係る駐車場の施設令第15条の規定による設定の概要	特殊の装置の名称等			
7		ロ それ以外の設備				
8		6 附帯業務のための施設				
9		7 従業員概数				
10		8 供用開始(予定)日				
(注)						
道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第1項第9号の自動車のうち、特定自動二輪車以外のもの。						

- ※届出書の様式に加え、
- ・位置を表示した地形図
 - ・路外駐車場の区域、出入口等を表示した平面図
 - ・建築物の場合は各階平面図、立面図、断面図を提出する。

附置義務駐車施設

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

【対象地区及び建築物の規模】

①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

- ・延べ面積が2,000㎡以上で条例で定める規模
- ・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

②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

- ・特定用途(※)の延べ面積が2,000㎡以上で条例で定める規模

(※)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】

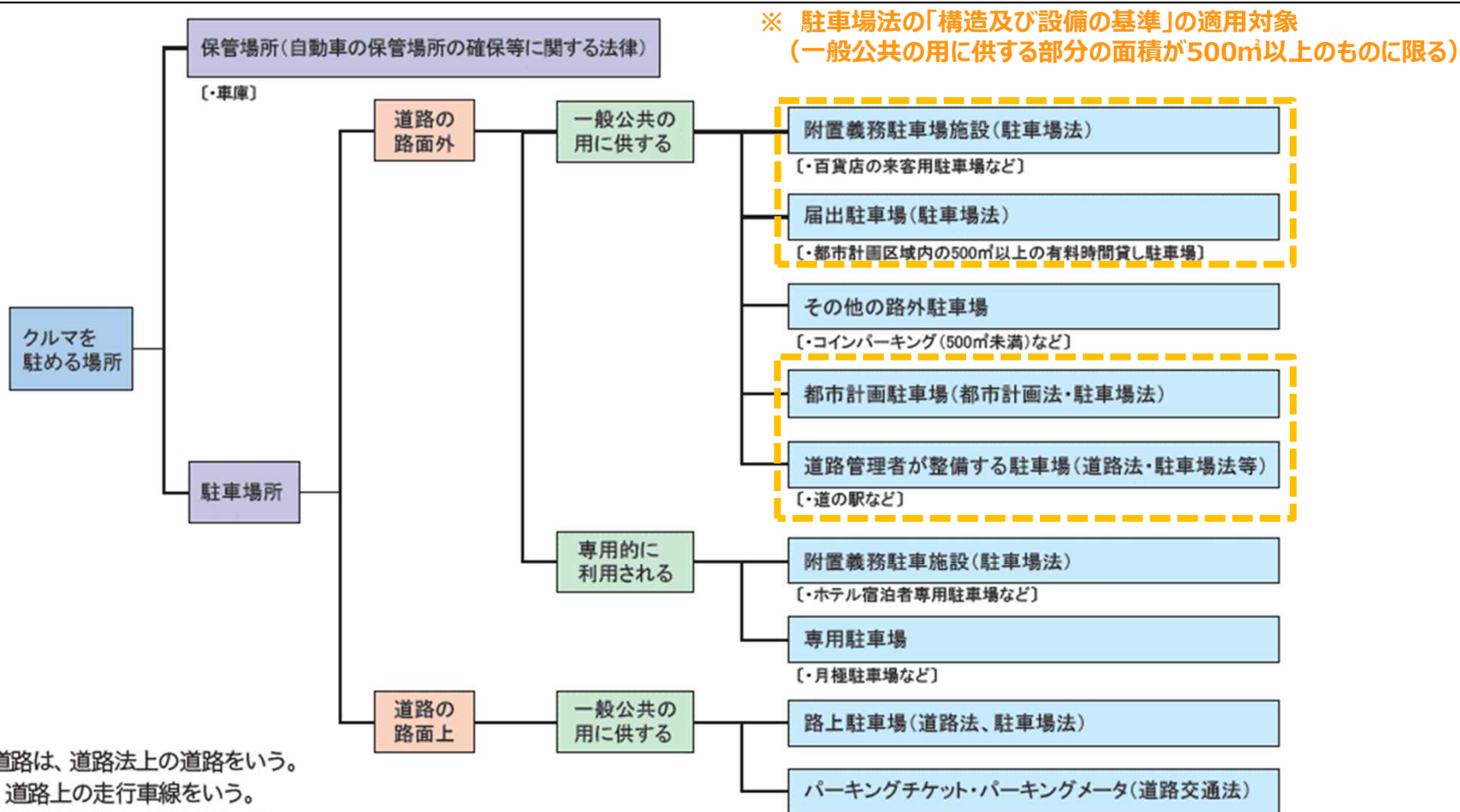
条例で地区や建築用途等に応じて定める原単位により算出される台数

(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100万人以上の都市	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㎡

駐車場等の分類

- 一般に駐車場といわれるものを分類すると、概ね以下のとおり。
- 駐車場法の「構造及び設備の基準」の適用を受けるのは、「一般公共の用に供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場」。
- 自転車及び第一種原動機付自転車(50cc以下)は「自転車法」の対象
- 駐車場法では「自動車※」(自動二輪車(普通自動二輪車、大型二輪車)を含む)が対象
 ※道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車



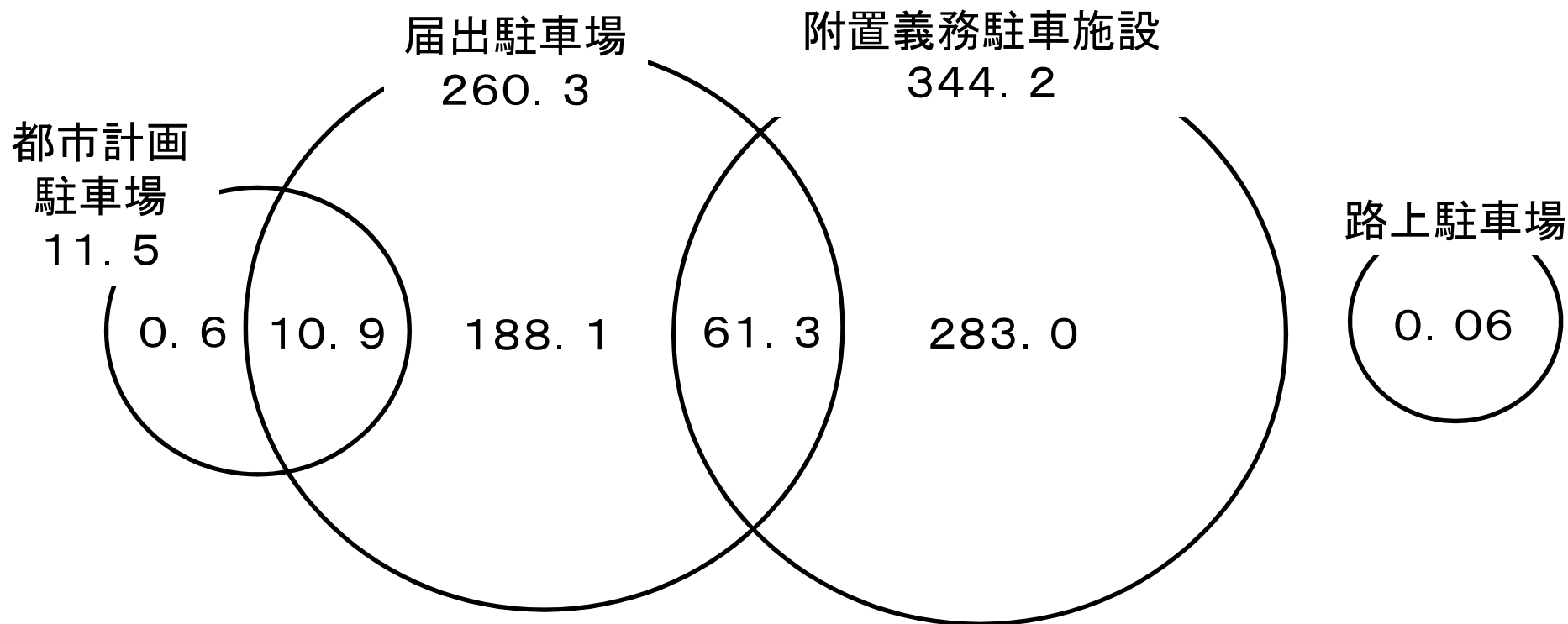
※ここでの道路は、道路法上の道路をいう。
 ※路面とは、道路上の走行車線をいう。
 ※駐車とは、道路交通法上の駐車をいう。

2-2 駐車場施策の概要

1) 施設の整備

駐車場の整備状況(令和2年度末)

○ 駐車場総供用台数 543.9万台



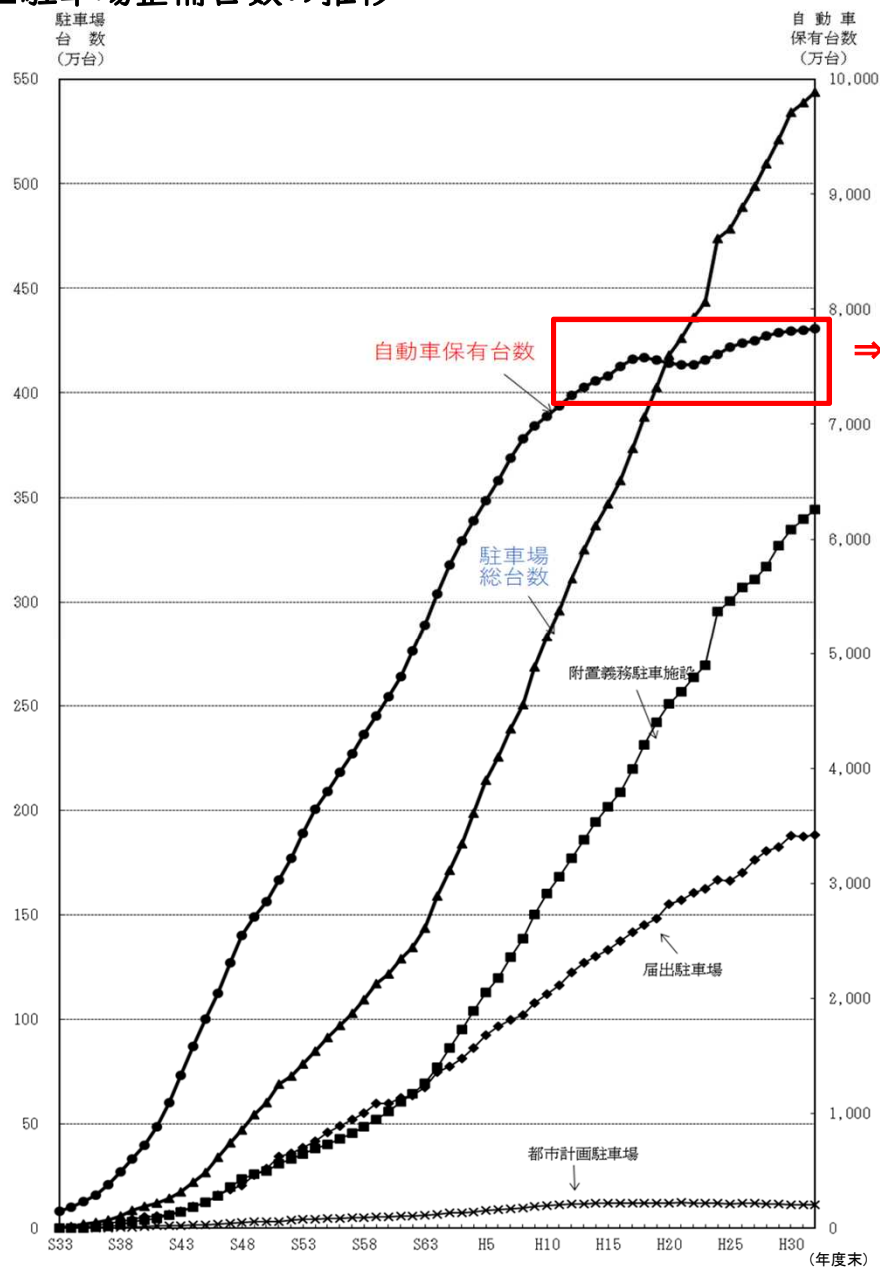
※駐車面積500㎡未満の駐車場(コインパーキング等)や、特定の者が利用する駐車場(車庫等)等は原則として統計に含まれない。

○ 自動車保有台数 7832万台

○ 自動車1万台当たりの駐車台数 694.5台

駐車場整備台数の推移

■ 駐車場整備台数の推移



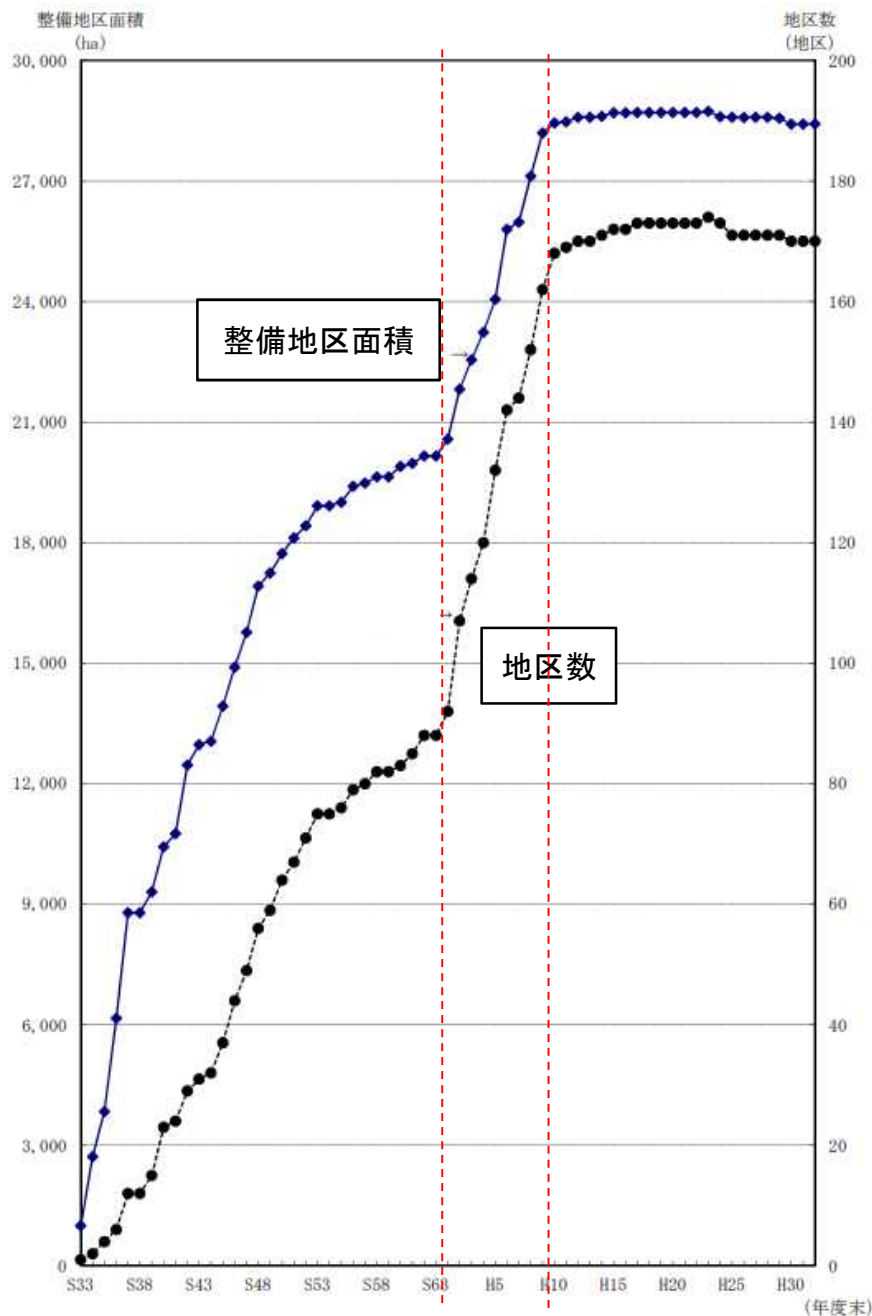
【駐車場整備台数】

- ・ 毎年着実に増加。
- ・ 特に、附置義務駐車施設が増加。

【自動車保有台数】

- ・ 平成12年(2000年)頃から増加傾向が鈍化。

駐車場整備地区・面積の推移



【駐車場整備地区】

全国130都市・170地区で指定

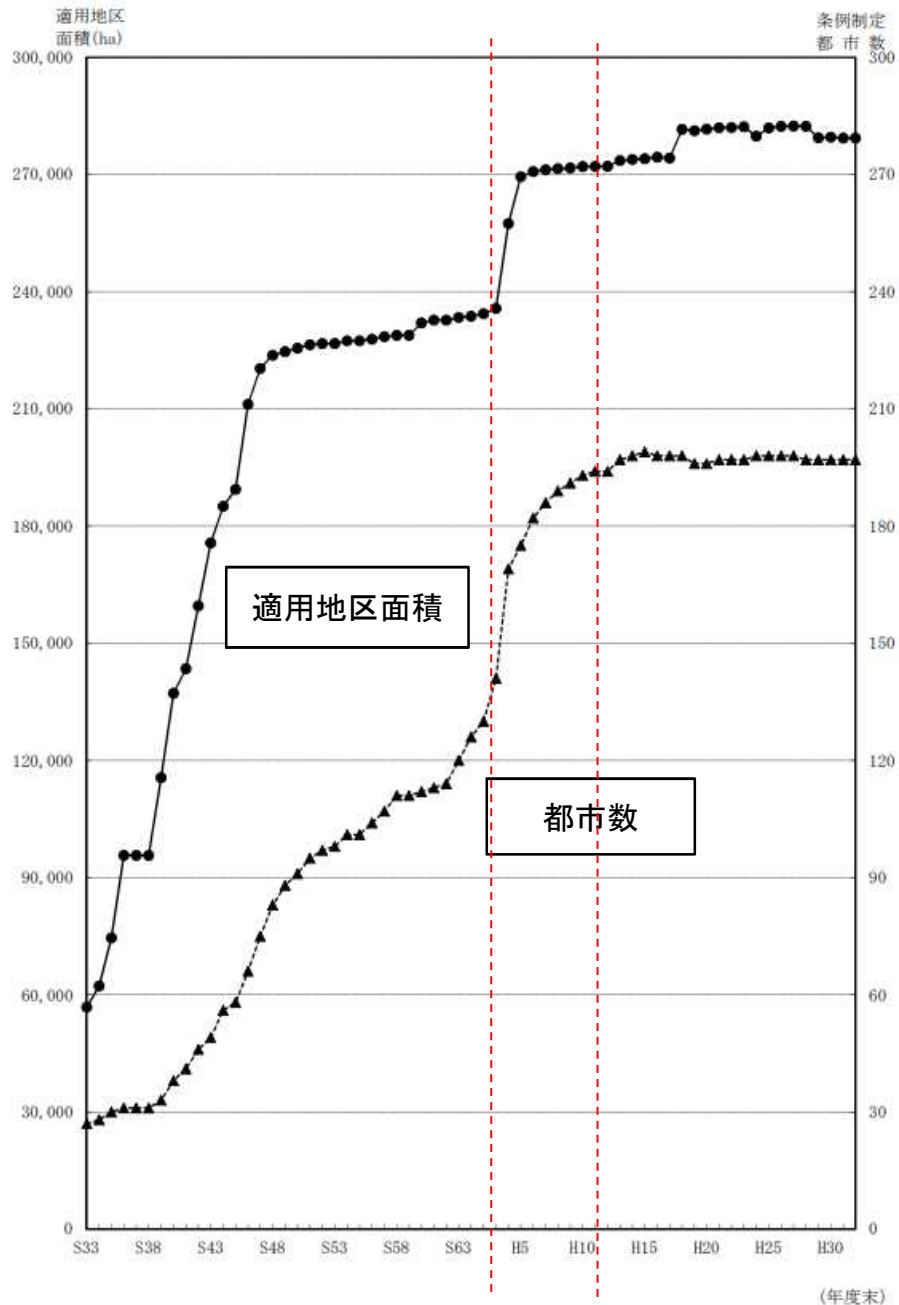
合計指定面積：28,420ha（R3.3末時点）

【駐車場整備計画】

全国83都市・779地区で策定（R3.3末時点）

- 平成元年（1989年）～平成10年（1998年）頃に急増した以降、整備地区数面積ともに横ばい
 ※直近の新規指定地区は平成23年の中野区のみ
- 更新されていない整備計画も多数存在

附置義務条例の制定都市数・面積の推移



【附置義務条例】
 全国197都市で適用 (R3.3末時点)

※ 条例は149都市で制定。
 そのうち、東京都駐車場条例が都内23区及び26市に適用されるため197都市。

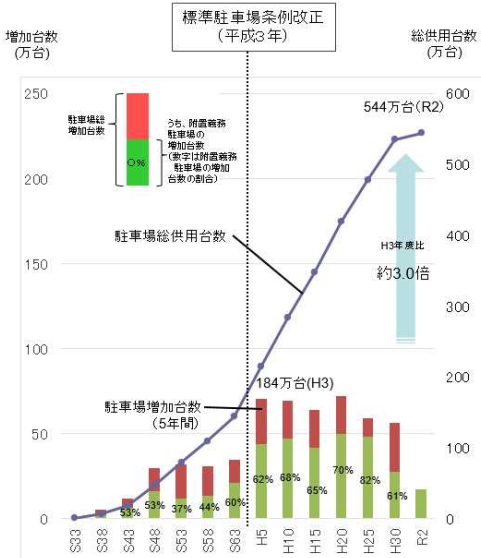
○ 平成元年(1989年)～平成10年(1998年)頃に急増した以降、都市数は横ばい

大都市における附置義務駐車場について

- 全国において、過去約25年間で、駐車場台数は約3.0倍増加している一方で、自動車保有台数は約1.3倍にとどまっている。（令和2年度末現在）
- 特に、東京23区においては、過去10年間で、駐車場台数は約1.22倍増加している一方で、自動車保有台数は約0.96倍と減少している。（令和2年度末現在）
- 駐車場の附置義務により、都心部に駐車場が過剰に整備されることで、社会的損失が発生。

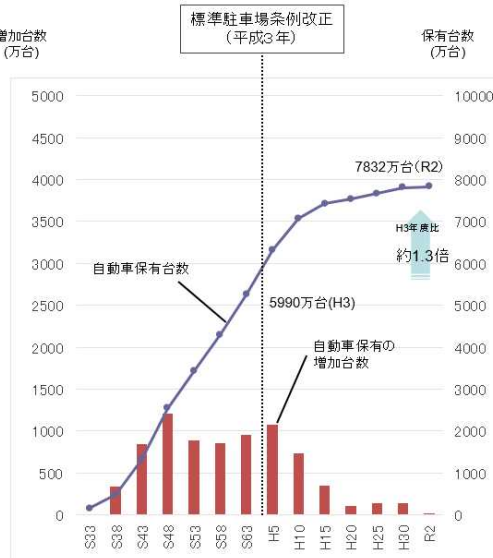
全国

駐車場台数の推移



【出典】国土交通省調べ

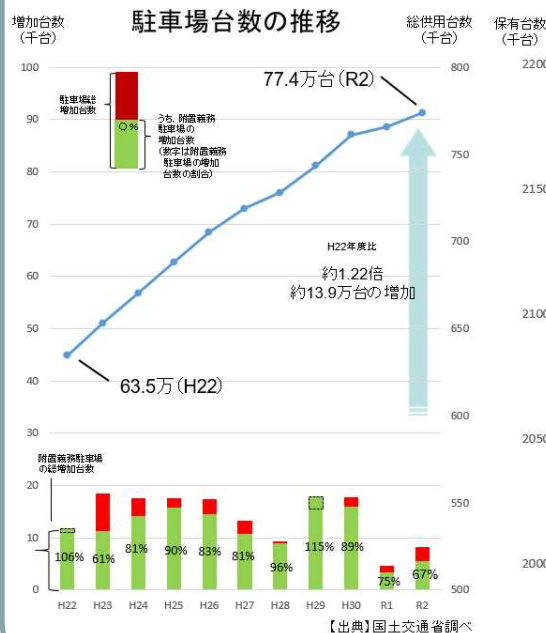
自動車保有台数の推移



【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

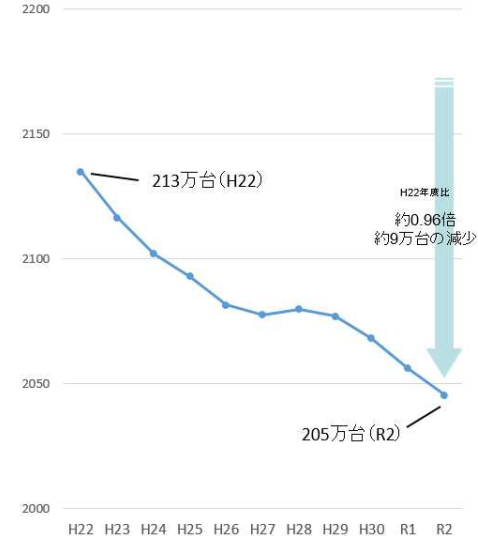
東京23区

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

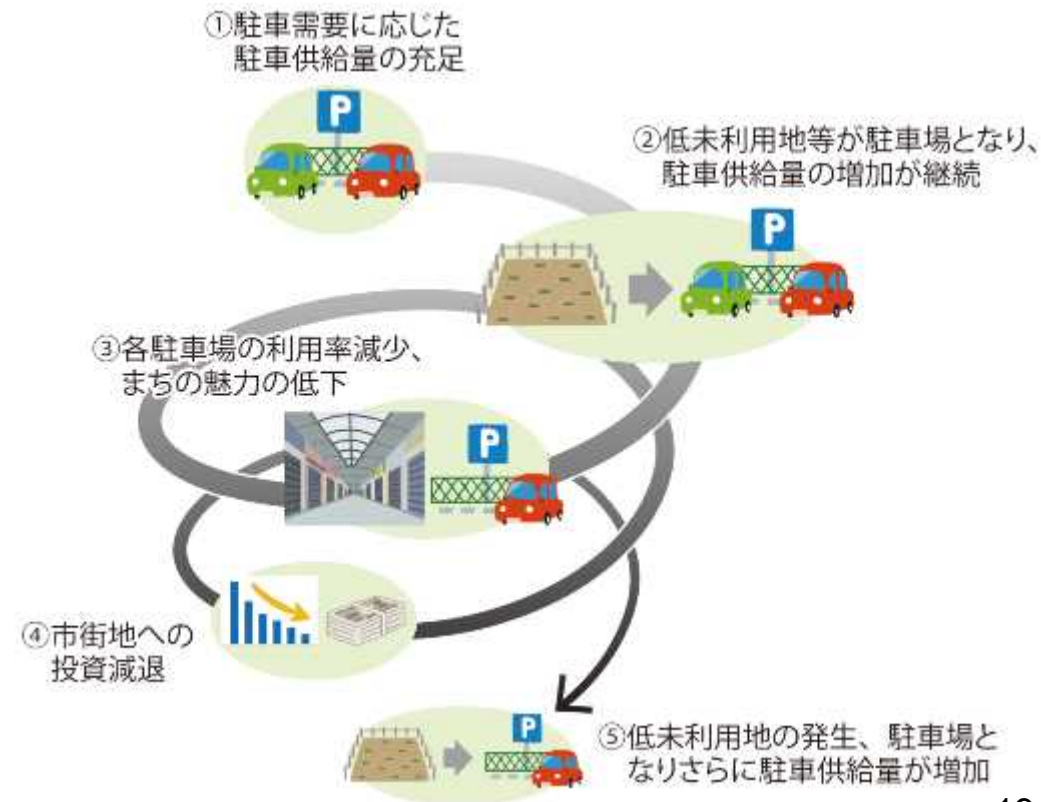
- 地方都市では、敷地を駐車場として活用することも多く、乱立することにより、駐車場が占める面積が大きくなっている例が見られる。
- 中心市街地の活力低下に伴う同地域への訪問動機・投資意欲減衰の結果、リスクが少なく比較的安定的な収益が期待できる駐車場への転用が進み、それがまちの魅力をさらに低下させるという負のスパイラルが発生していると考えられる。

■駅周辺に多くの駐車場が存在（S市）



出典：国土地理院ウェブサイト

■負のスパイラルのイメージ



○ 第25条第1項

標準駐車場条例で示している附置の原単位は、あくまで「目安値」

→ 駐車実態等を踏まえ、地域・地区の特性に応じて適切に原単位を設定が必要



大規模開発マニュアル改訂を踏まえて、事務所用途等の「目安値」の原単位を緩和

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

※特定用途…百貨店その他の店舗及び事務所を除く特定用途

○ 第25条第3項

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



附置義務の原単位を緩和できるパターン(今回(3)を追加)

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

附置義務緩和規定の制定状況

■ 特定エリアにおける緩和措置

【国土交通省調べ】

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

駐車場の散在による影響

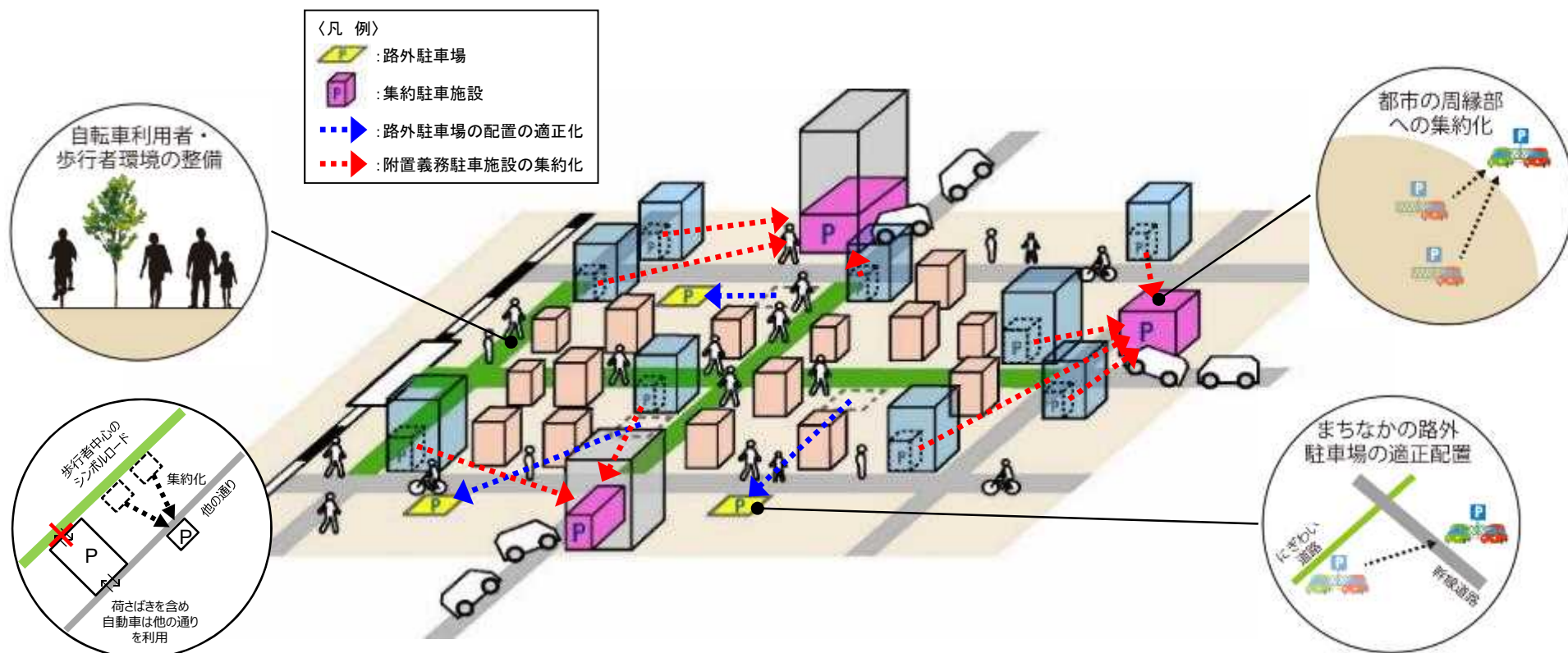
- 駐車場の出入口付近では、歩道が分断され、自動車と歩行者との交錯による事故発生のリスクが高まる。
- 駐車場の存在が連続する街並み（景観）を分断する。

■歩道の分断



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

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



駐車場の配置適正化による効果

人中心の歩行者空間形成

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



にぎわいや都市の魅力創出

■新宿駅東口周辺
 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



各法における駐車場関係の特例制度

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

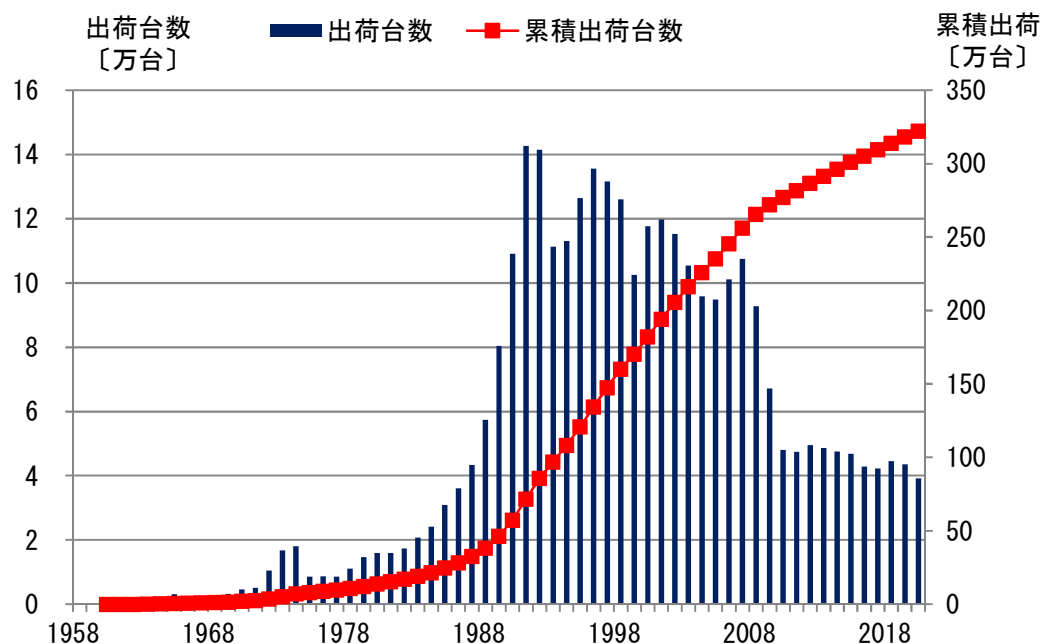
2-2 駐車場施策の概要

2) 安全対策

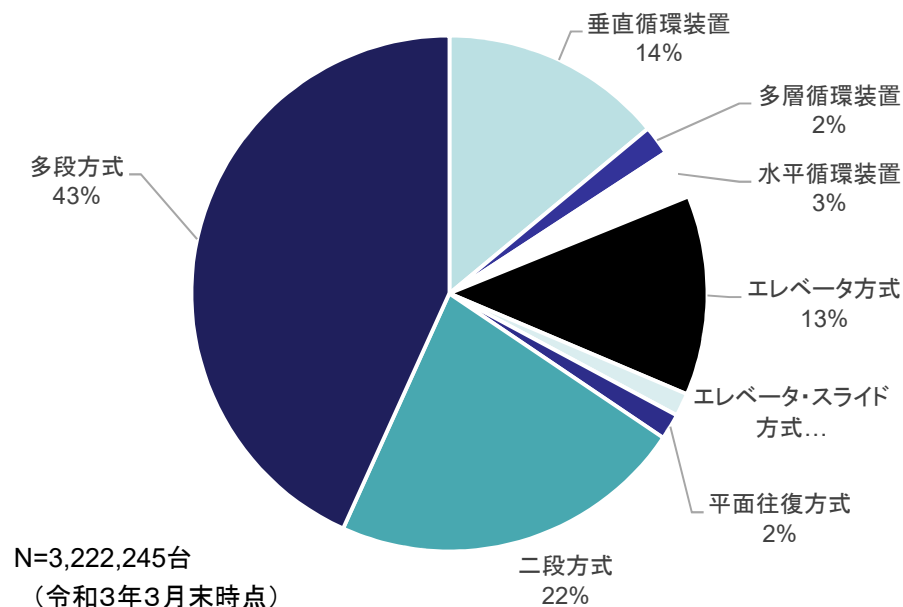
機械式駐車装置の普及状況

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

■機械式駐車装置の出荷台数の推移



■機械式駐車装置の種類別累計設置割合（台数）



機械式立体駐車場における重大事故の発生状況

- 平成19年度以降、一般利用者等の死亡・重傷に至った事故は、少なくとも47件発生。
- 発生場所としては、マンション駐車場が約6割を占め、利用者が自ら操作する使用形態での事故が多い。
- 発生状況としては、「装置内に人がいる状態で機械が作動」が約4割を占める。

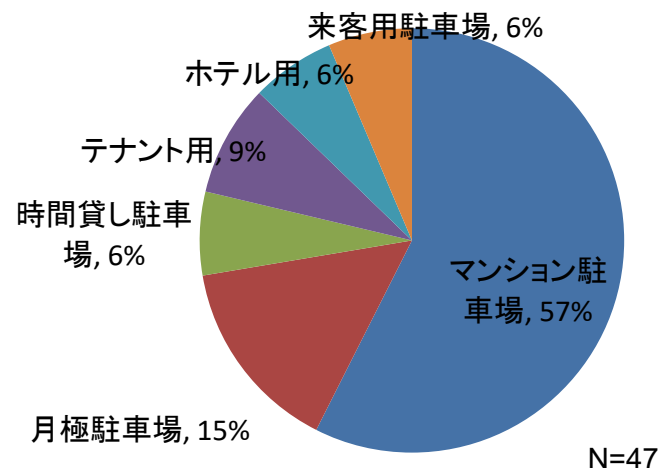
■一般利用者等の死亡・重傷事故数

平成19年度	1(0)
平成20年度	5(1)
平成21年度	2(1)
平成22年度	5(1)
平成23年度	2(1)
平成24年度	8(4)
平成25年度	3(2)
平成26年度	2(1)
平成27年度	4(1)
平成28年度	4(0)
平成29年度	0(0)
平成30年度	1(0)
令和元年度	5(0)
令和2年度	2(1)
令和3年度	3(1)
合計	47(14)

※括弧内は
死亡事故件数

(令和4年3月末時点)

■死亡・重傷事故の発生場所（駐車場用途別）



■死亡・重傷事故の発生状況と主な発生要因

	無人確認不足	危険源への接近	不適切な自動車運転	外部侵入	不適切な操作	機械・電気の不良、劣化	障害物	合計
装置内に人がいる状態で機械が作動	14			2				16
人の乗降・歩行時の転倒・落下		8			1	1	1	11
作動中の装置に侵入・接触		6		1				7
車両の入出庫時の衝突			8					8
装置の非常停止					1			1
その他		2			2			4
合計	14	16	8	3	4	1	1	47

機械式駐車装置の安全対策

安全性に係る基準等の制定

○大臣認定制度の改正（駐車場法施行規則）

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

○JIS規格の制定

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

安全確保の周知・啓発

○「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」・同「手引き」の作成

- ・ 製造者、設置者、管理者、利用者の各主体が取り組むべき事項をとりまとめ
- ・ 消費者庁と連携して、関係団体に対して安全対策の強化及び適正利用の推進を要請。
- ・ 消費者安全調査委員会による事故等原因調査の報告書を踏まえ、ガイドラインを公表。（H26年10月）
- ・ ガイドラインに示された各関係主体の取組を分かりやすく整理した「手引き」を公表。（H28年9月）

適切な維持管理





○「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」・同「ガイドブック」の作成

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

機械式駐車装置稼働基数実績(平成29年度調査)

○大臣認定装置が義務付けされている基数はストックベースで約2%

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

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

2-2 駐車場施策の概要

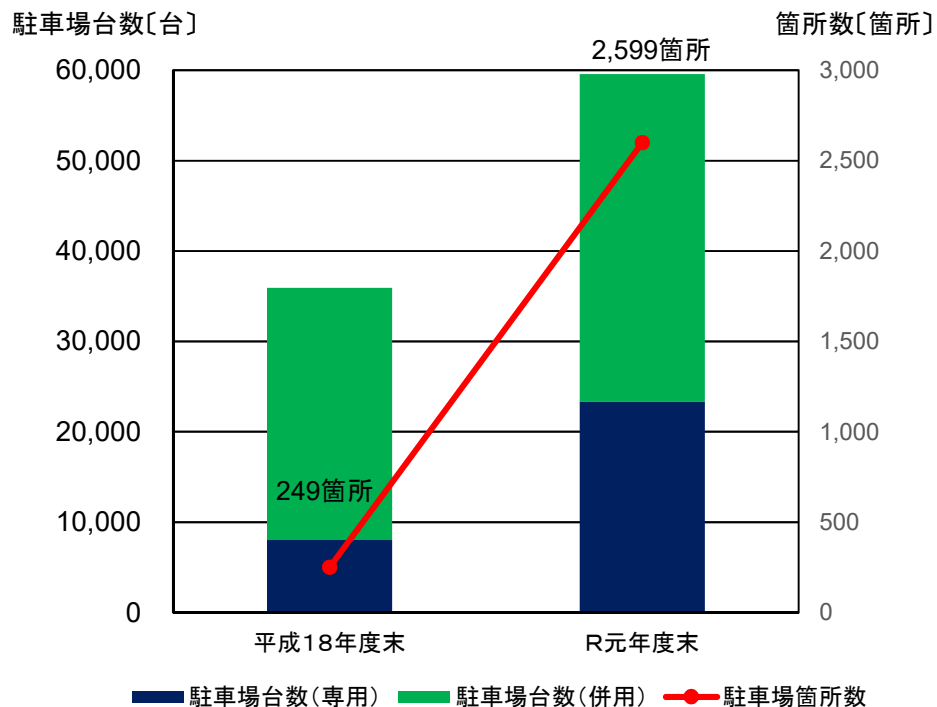
3) 多様な課題への対応

自動二輪車駐車場の整備状況

- 平成18年、駐車場法改正により、駐車場法の対象に自動二輪車を追加。
- 令和元年度末現在、全国の自動二輪車駐車場は2,599箇所。
(平成18年比で、自動二輪車駐車場の箇所数は約10.4倍に増加)

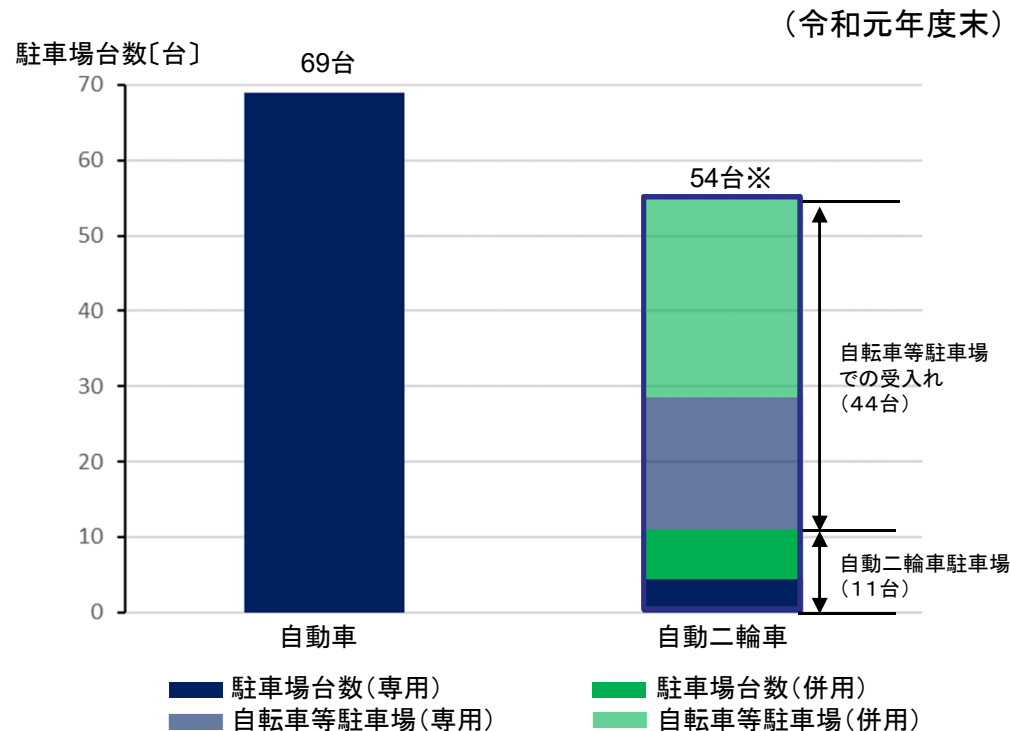
※ 自動二輪車保有台数は、原動機付自転車(出典：市町村税課税状況等の調(総務省))、軽二輪車及び小型二輪車(道路運送車両法第4条)(出典：わが国の自動車保有動向(一般財団法人自動車検査登録情報協会))をあわせた数値を算出している。

■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。

既存駐車場における自動二輪車の受入れ

■ 既存自転車駐車場における自動二輪車の受入れ

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

■ 既設自転車駐車場（屋内）で受け入れた事例 [仙台市]



■ 既設自転車駐車場（道路上）で受け入れた事例 [広島市]



■ 既存自動車駐車場における自動二輪車の受入れ

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

■ 機械式立体駐車場の敷地内に整備した事例 [札幌市]



■ 公共駐車場（地下）に整備した事例 [京都市]



■ 駐車マスを自動車と併用して使用している事例 [大津市]



荷さばき駐車対策

■荷さばき駐車施設の不足

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

■荷さばき車両による交通阻害



■荷さばき車両による歩行者空間の阻害



■荷さばき駐車施設の附置

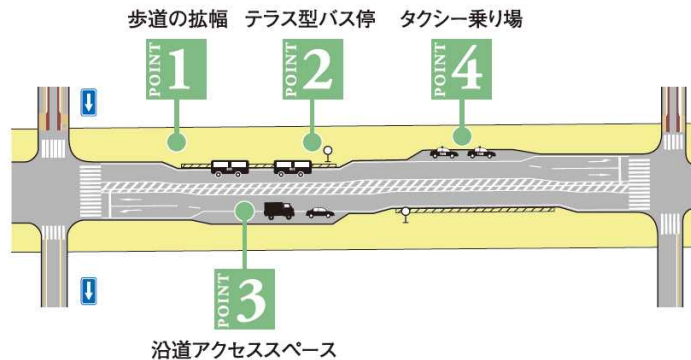
- 平成6年に各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例のひな型として通知している標準駐車場条例に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を追加
- 以来、地域の実情に合わせて、必要に応じて荷さばき駐車施設の条項を盛り込むことを推奨
- 令和2年度末現在、88都市において荷さばき駐車施設の附置を規定した条例が適用

※附置義務条例の制定都市数は149都市。

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

荷さばき対策の工夫事例

■ 京都四条通 (沿道の荷さばきスペースの確保)



POINT 3 沿道アクセススペースの設置

四条通に用事がある人のために、車を一時停止できるスペースを15箇所(32台分)設置します。



沿道アクセススペースでは、

- 人の乗降を行うための停車(タクシーなど)
- 5分以内の荷物の積卸しを行うための停車

が可能です

出典：京都市HP <https://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/page/0000191438.html>

■ 横浜元町商店街 (商店街での共同配送)

共同配送の取組について
【地元組織(元町SS会)の独自の取組】

商店街における集配車両数を少なくし、商店街に来られたお客様が安全で気持ちよく買い物ができるよう、環境にやさしい商店街(エコストリート)を目指し、わが国初の試みとして、「商店街での共同配送」を平成16年6月1日より開始。



出典：横浜市資料

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

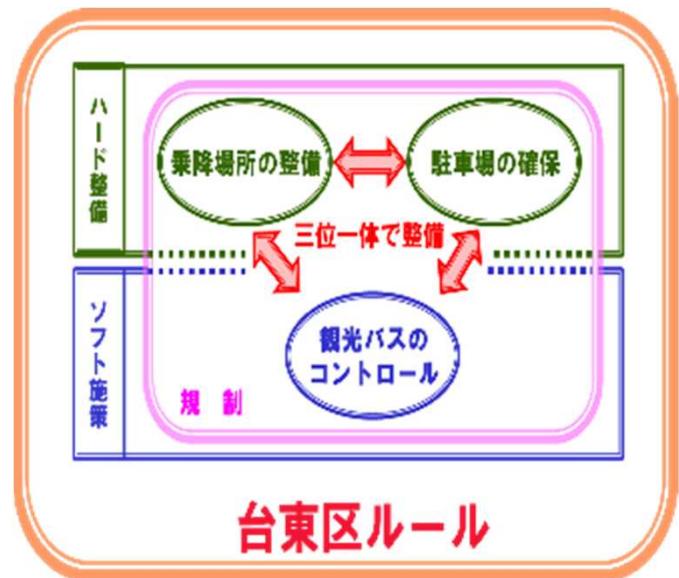


観光バス駐車対策の事例

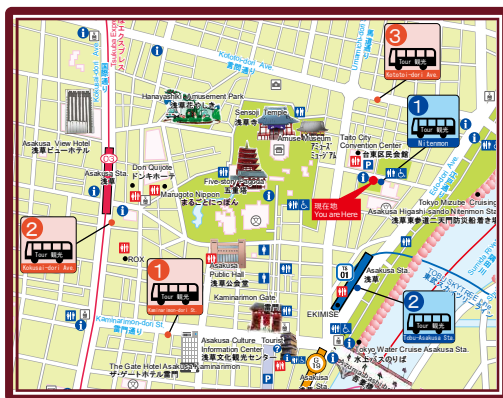
浅草地域が抱える課題

- 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）

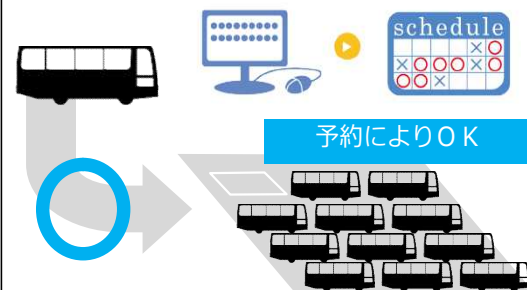


■降車場3ヶ所、乗車場2ヶ所の整備・誘導員配置



■観光バス予約システム H29.2運用開始

事前予約による駐車場、乗車場の確保
安定・確実な旅行行程の実現



■乗降場の交通規制



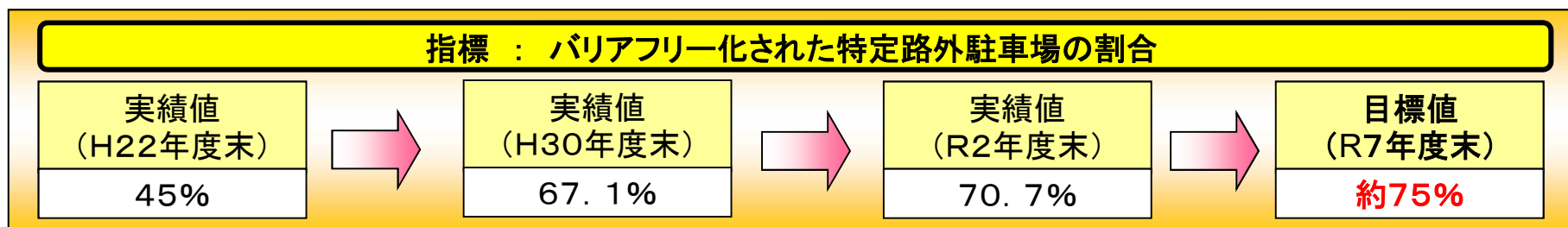
■全国初の観光バスに関する条例の制定

～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

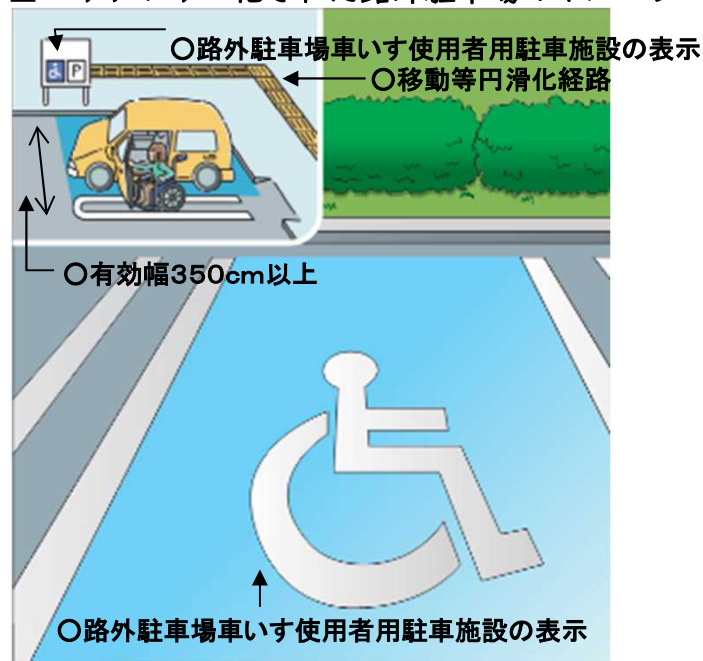
特定路外駐車場のバリアフリー化

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

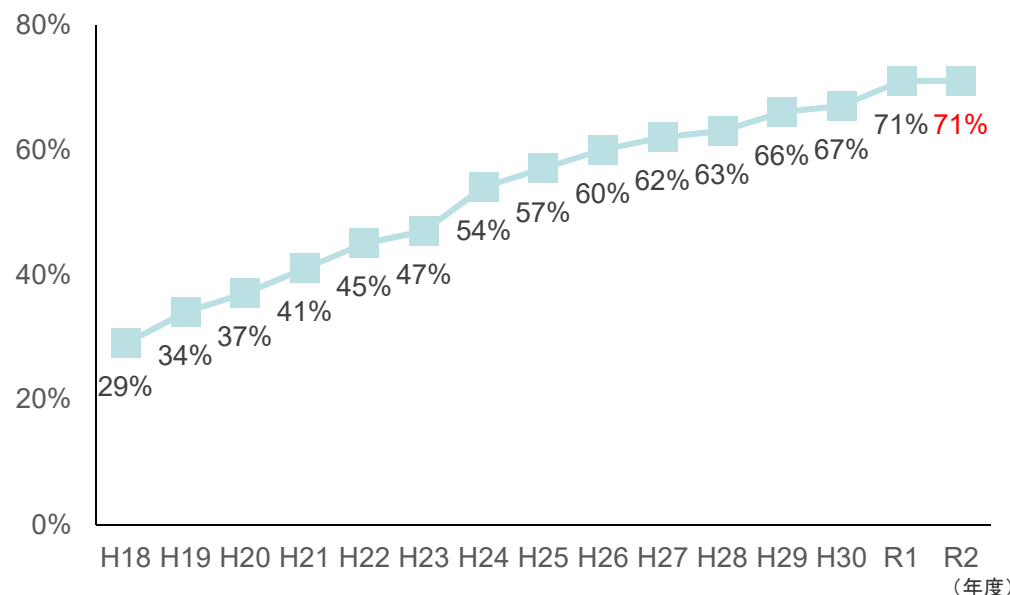


指標の解説: すべての人が安全で快適に利用できるバリアフリー化された特定路外駐車場の増加

■ バリアフリー化された路外駐車場のイメージ



■ 特定路外駐車場のバリアフリー化の推移



※平成24～平成30年の数値については令和4年3月に修正

駐車場のバリアフリー改修事例

○既存駐車場においても、様々な工夫や改修により、駐車場のバリアフリー化を図っている。

■一般区画を車椅子使用者用駐車施設に転用



一般用区画の線を消去し、
車椅子対応区画を上書き

■荷捌きしたスペースの一角に車高2.3mの車両に対応した車椅子使用者用区画を設置



出典：「第2回車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討会」資料
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000281.html

■障害者用駐車場のスロープの傾斜緩和



出典：東京都「東京バリアフリー2020」

<https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/hodohappyo/press/2022/03/28/19.html>

■駐車場から各施設を繋ぐスロープの設置例



出典：国土交通省都市局街路交通施設課調べ

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

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

様々なバリアフリー化ニーズ

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

■ 駐車場に関するバリアフリー化ニーズの例

○ 大型福祉車両に対応した高さの確保

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

○ 車いす使用者用駐車施設のマス奥行き等

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

○ 聴覚障害者に配慮した通信手段の確保

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

- 車椅子乗降時に雨や雪に濡れないよう、屋根を設置した例



出典：第4回移動等円滑化評価会議資料

- 発光により、呼出し機能の作動を知らせる装置
呼出しボタンを押すと発光



出典：名古屋市提供資料

3. 駐車場施策の課題 と今後のあり方

- 3-1 駐車場を取り巻く環境変化
- 3-2 まちづくりと連携した駐車場施策
- 3-3 駐車場政策のあり方について

3-1 駐車場を取り巻く環境変化

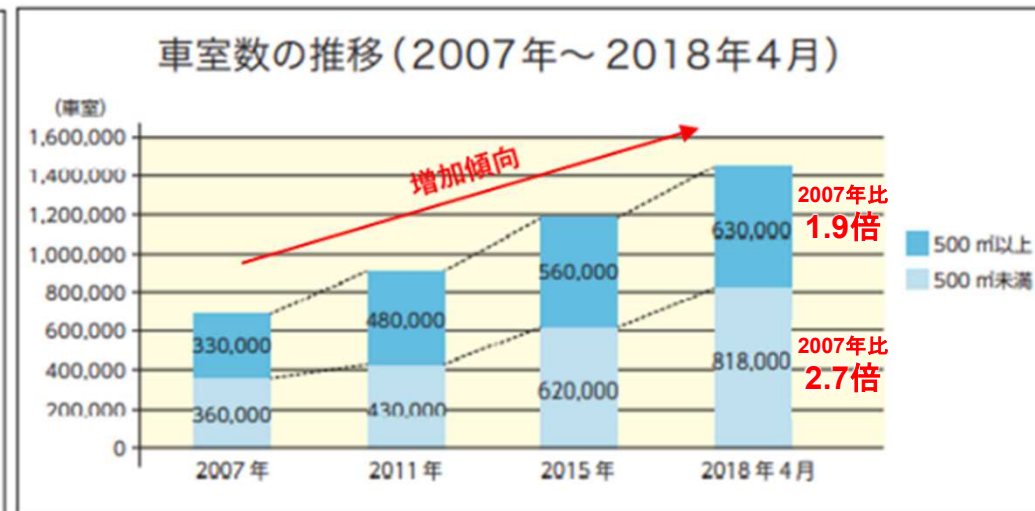
小規模なコインパーキングの増加

- 駐車場法の届出の対象外となる小規模なコイン式駐車場が全国で増加している。
- 500㎡未満のコイン式駐車場の箇所数は2007年の約32,000箇所から2018年には約79,600箇所へと、約2.4倍に増加している。

■コイン式駐車場の全体像



箇所数は500㎡未満は増加傾向



車室数は面積規模によらず増加傾向

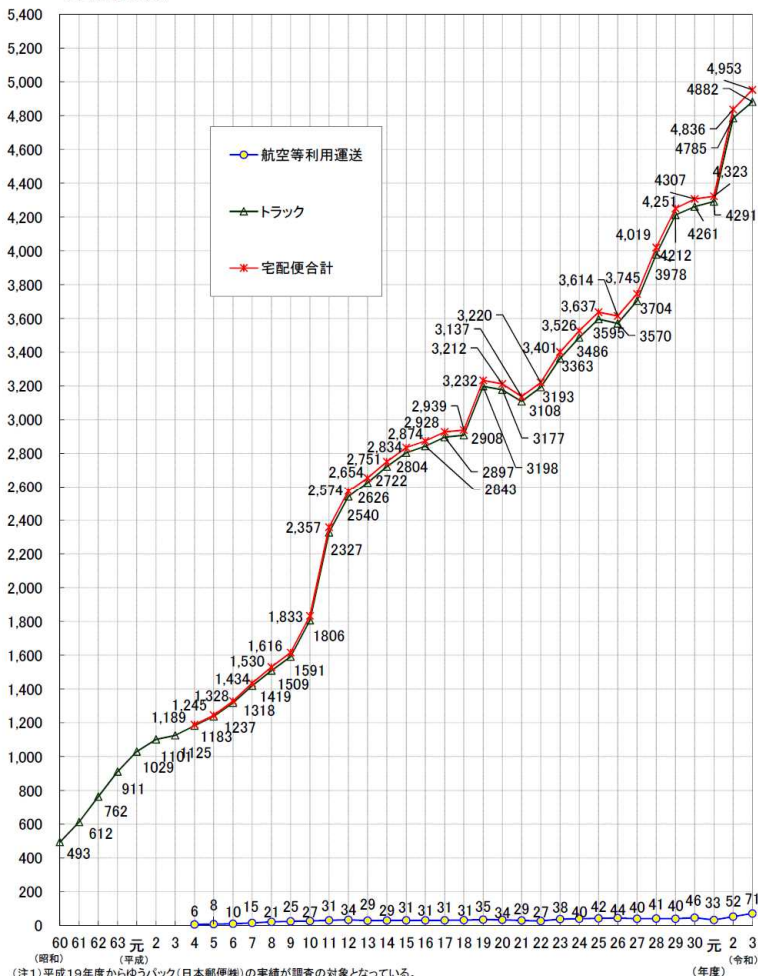
出典：日本パーキングビジネス協会
「コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査」

宅配需要の増加による都市内物流の変化

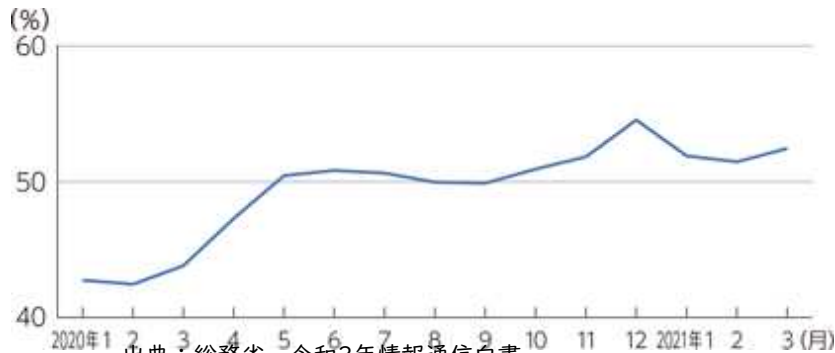
- 宅配便取扱個数は年々増加傾向にあるが、コロナ禍を契機にさらに急増
- インターネットを通じたオンラインでの商品注文・購入も増加する等、
- 消費者向け電子商取引 (B to C - EC) 市場規模も増加傾向。

■ 宅配便取扱個数の推移

(単位: 百万個)



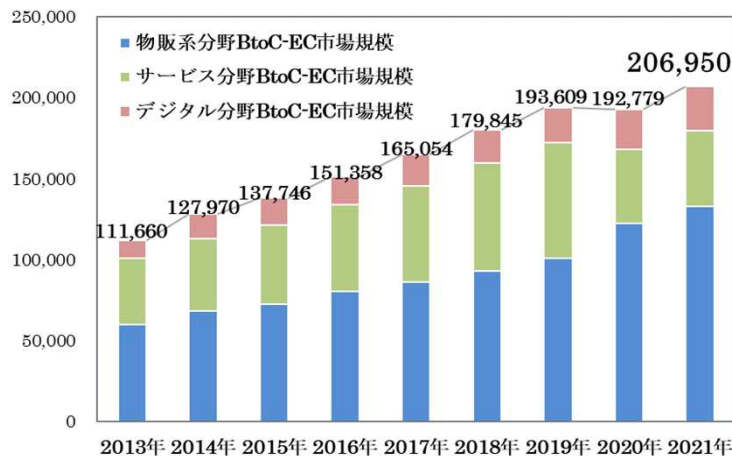
■ ネットショッピング利用世帯の割合



出典: 総務省 令和3年情報通信白書

<https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/r03/html/nd121310.html>

■ BtoC-EC市場規模の経年推移 (単位: 億円)



出典: 経済産業省 令和3年度デジタル取引環境整備事業 (電子商取引に関する市場調査)

<https://www.meti.go.jp/press/2022/08/20220812005/20220812005.html>

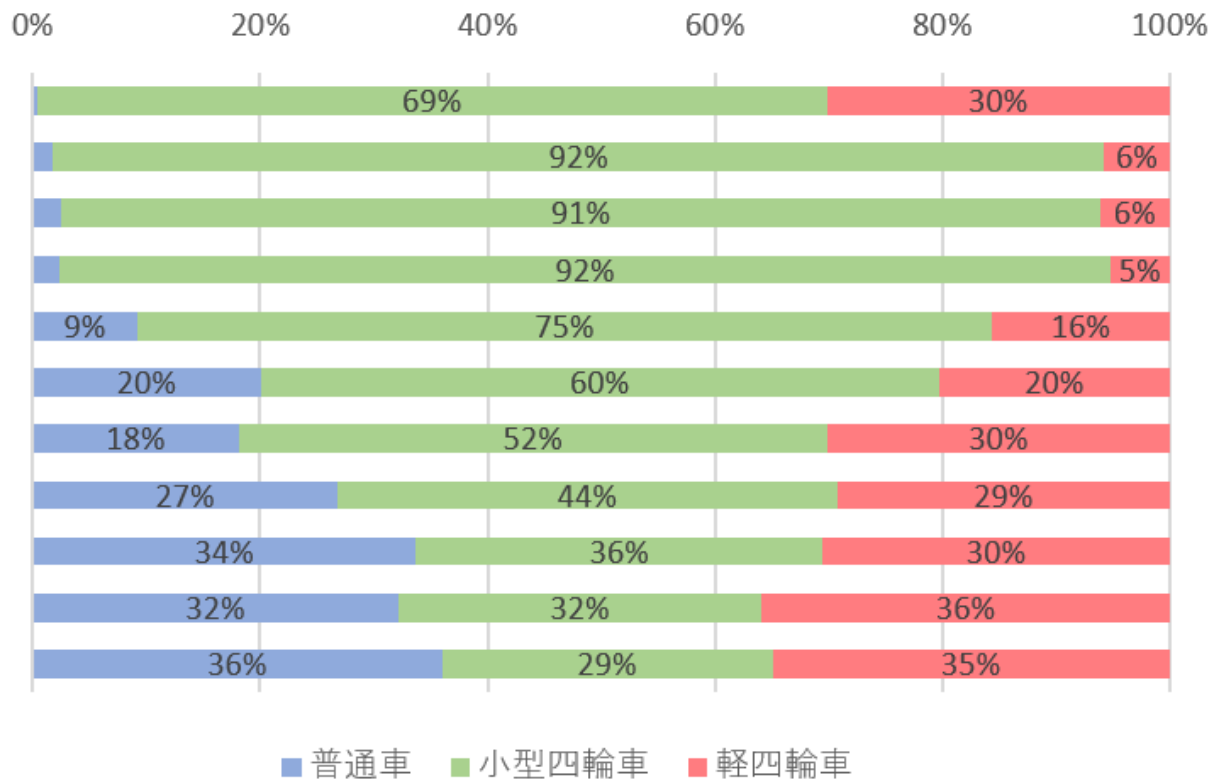
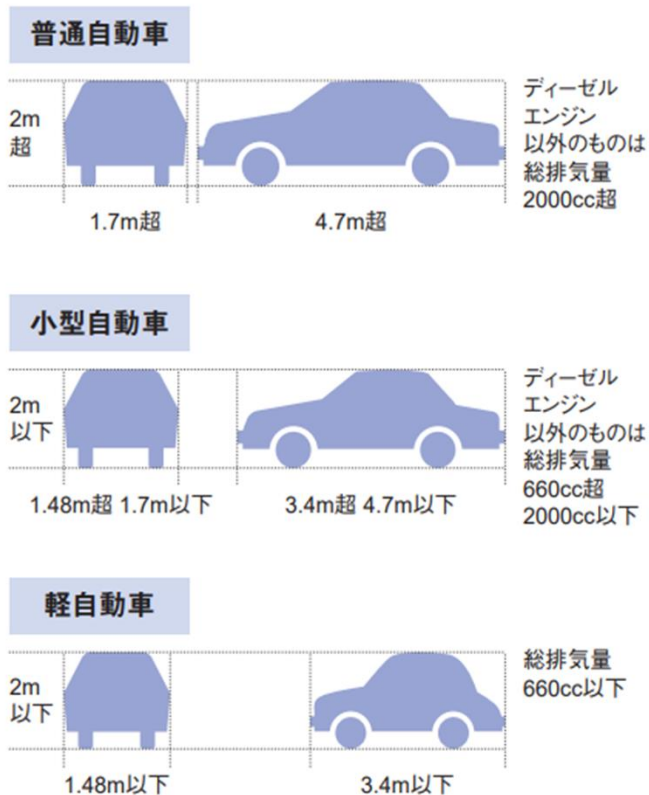
(注1) 平成19年度からゆうパック(日本郵便)の実績が調査の対象となっている。
 (注2) 日本郵便については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。
 (注3) 「ゆうパック」は平成28年9月まではメール便として、10月からは宅配便として集計している。
 (注4) 佐川急便(株)においては決算期の変更があったため、平成29年度は平成29年3月21日～平成30年3月31日(376日分)で集計している。

自動車規格の多様化、新たなモビリティの台頭

○ 四輪車生産台数のうち、普通車と軽四輪車の割合が増える一方で、小型四輪車の割合が減少しており、四輪車の大型化と小型化が進んでいる。

■道路運送車両法による分類 (登録・整備関係等)

■四輪車生産割合



注:以上の各条件を1つでも超えれば上位の類別に属することになる。

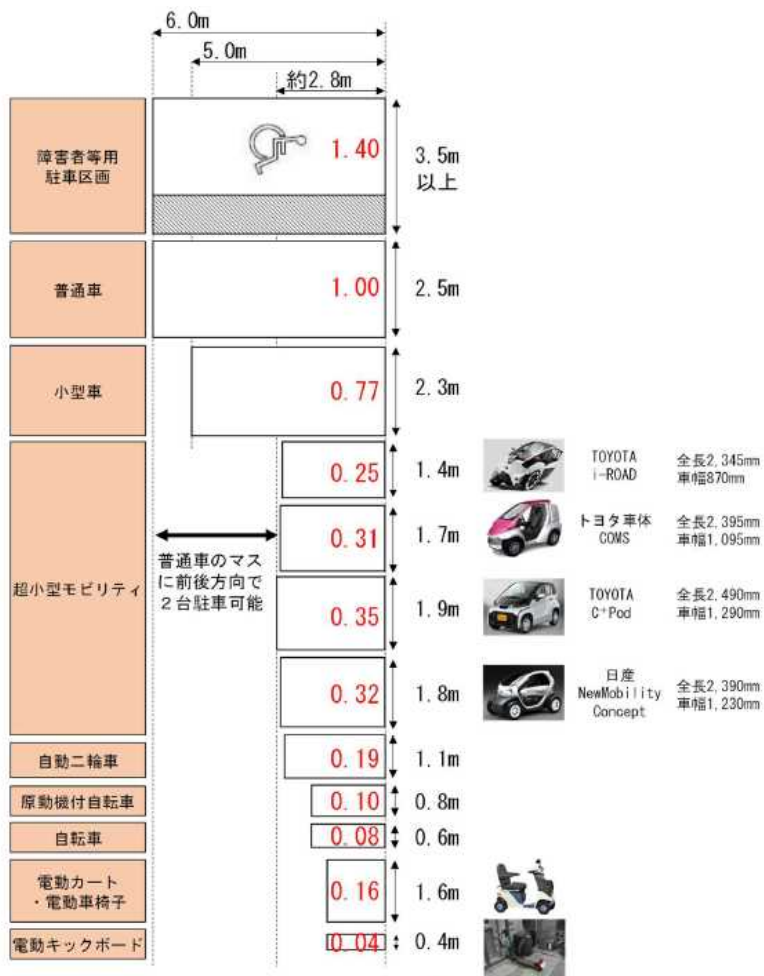
出典：日本自動車工業会「日本の自動車工業2020」
https://www.jama.or.jp/library/publish/mioj/ebook/2020/book_j/book.pdf

出典：日本自動車工業会 統計・資料より作成
https://www.jama.or.jp/statistics/facts/four_wheeled/index.html

自動車規格の多様化、新たなモビリティの台頭

- 環境性能に優れ、小回りが利く車両として、「超小型モビリティ」の認定制度が平成25年に創設。
- 様々なサイズのモビリティやシェアリング事業なども普及。

■様々なモビリティの必要駐車マスの大きさ

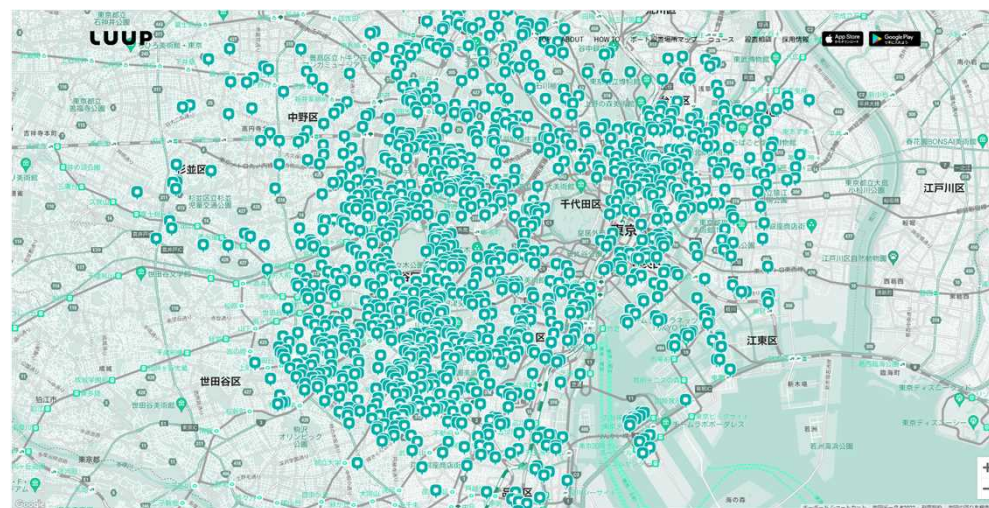


■小型モビリティの区分

	第一種原動機付自転車 (ミニカー)	軽自動車			普通自動車 (小型自動車)
		超小型モビリティ (型式指定車)	超小型モビリティ (認定車)	軽自動車	
最高速度	60km/h (道路交通法)	構造上60km/h	個別の制限付与	構造上の制限なし	構造上の制限なし
定格出力	0.6kW以下	0.6kW超	0.6kW~8.0kW	0.6kW超	0.6kW超
長さ	2.5m以下	2.5m以下	3.4m以下	3.4m以下	12m以下 (4.7m以下)
幅	1.3m以下	1.3m以下	1.48m以下	1.48m以下	2.5m以下 (1.7m以下)
高さ	2.0m以下	2.0m以下	2.0m以下	2.0m以下	3.8m以下 (2.0m以下)

出典：国土交通省「超小型モビリティについて」

■東京におけるLuupのポート設置場所 (マイクロシェアモビリティシェアリング事業)

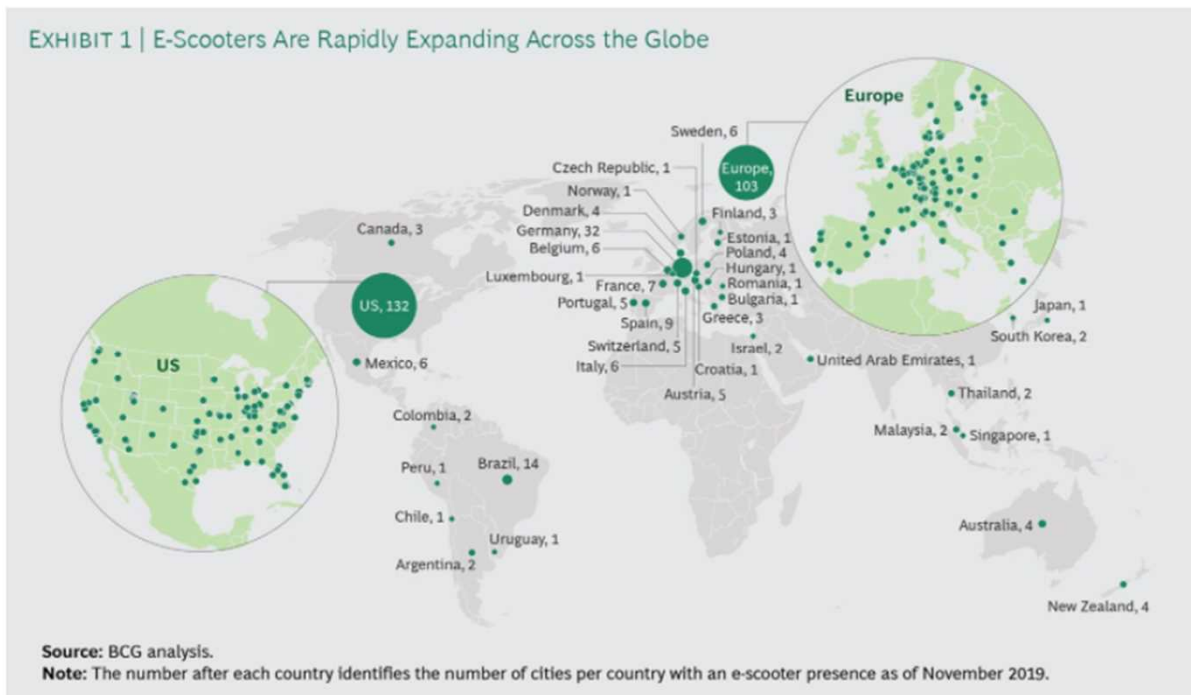


出典：Luup・HP <https://luup.sc/port-map/?city=tokyo>

電動キックボード等の道交法改正

- 電動キックボードシェアリングサービスは、2019年11月時点で世界350都市において展開。
- 2022年4月に改正道路交通法が成立し、今後、電動キックボード等の新たなモビリティが本格的に導入。

■ 電動キックボード導入地域



出典：Boston Consulting Group
「How E-Scooters Can Win a Place in Urban Transport」

■ 電動キックボード



■ 自動配送ロボット

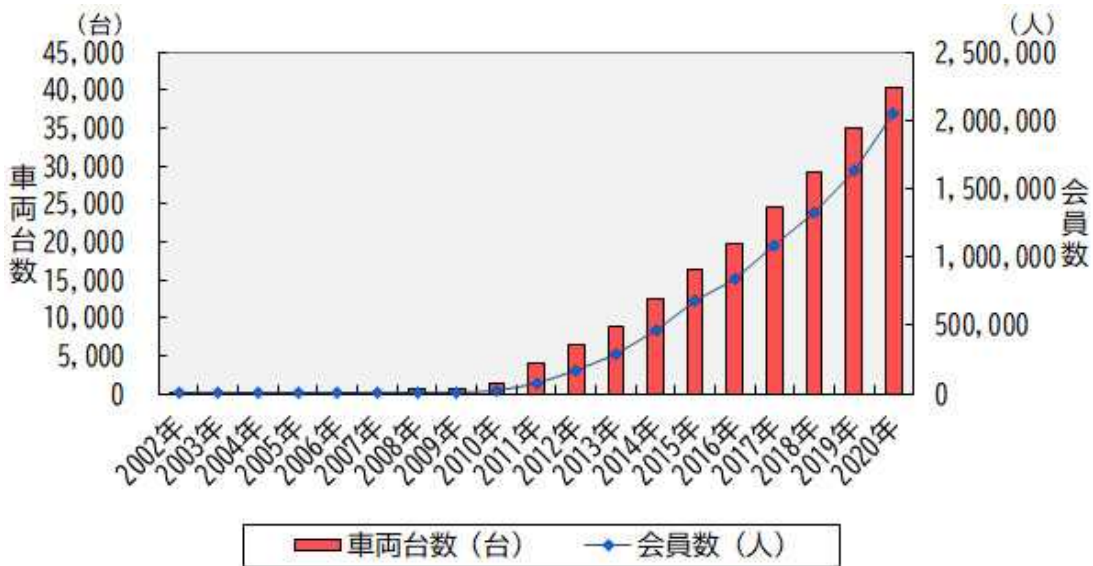


出典：令和2年度第1回車両安全対策検討会資料

モビリティの個人所有とシェアリング

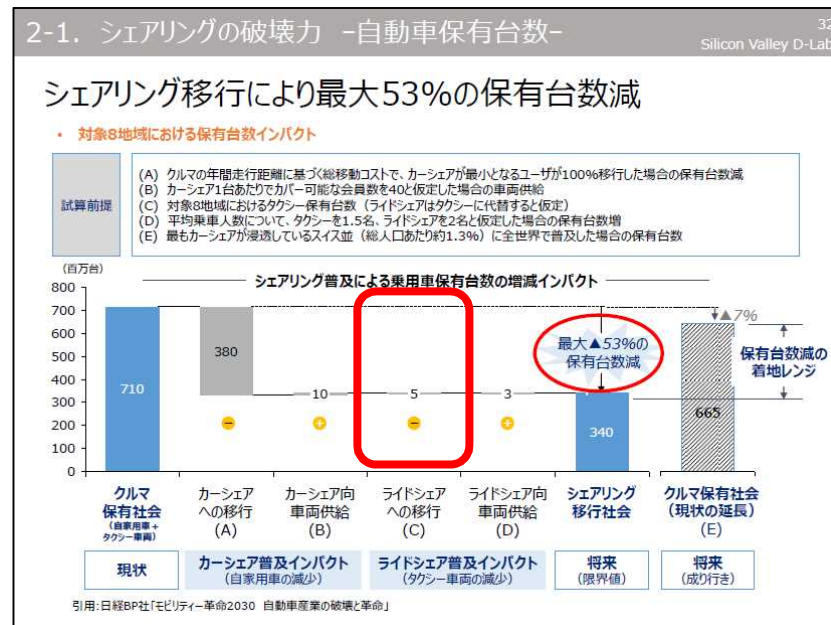
- 自動車の保有台数の増加が頭打ちとなる一方、カーシェアリングの会員数は、2020年現在200万人を超えており、堅調な増加傾向となっている。
- さらに、ライドシェアの影響も含めたシェアリング社会になると、現状から最大で53%程度保有台数が減少する試算もなされている。

■カーシェアリングの車両台数と会員数



出典：交通エコロジー・モビリティ財団
「わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移」

■ 2030年の自動車保有台数予測（要因別分析）

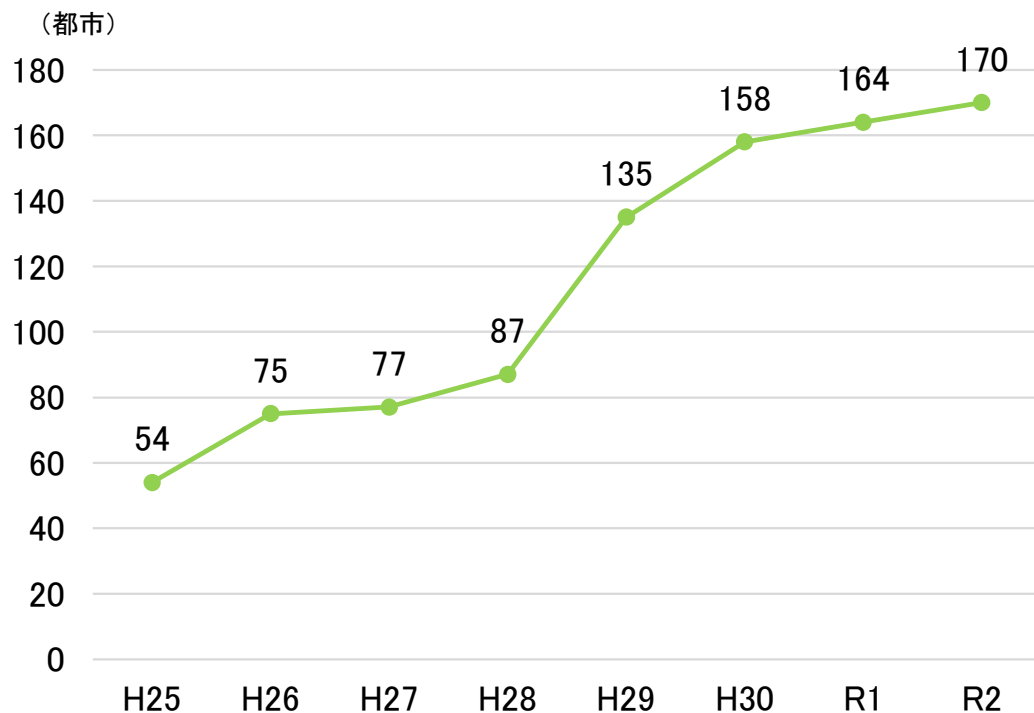


出典：経産省「シリコンバレーD-Labプロジェクト」、
シリコンバレーD-Lab×経済産業省セミナー、2018年1月30日

シェアサイクルの取組動向

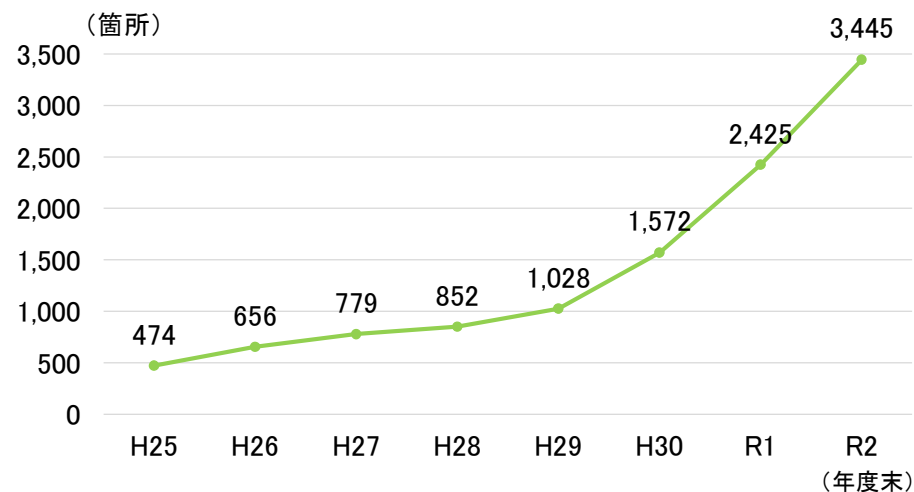
- シェアサイクルの本格導入都市数は令和2年度末時点で170都市。
- 本格導入都市数は毎年増加傾向にあるが、一方で撤退した都市も存在。
- ポート数は年々増加しており、都市圏中心部では設置密度も高まっている。

■シェアサイクルの実施都市数の推移



※令和4年3月11日時点、回答のあった都市および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

■ポート設置数の推移



※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

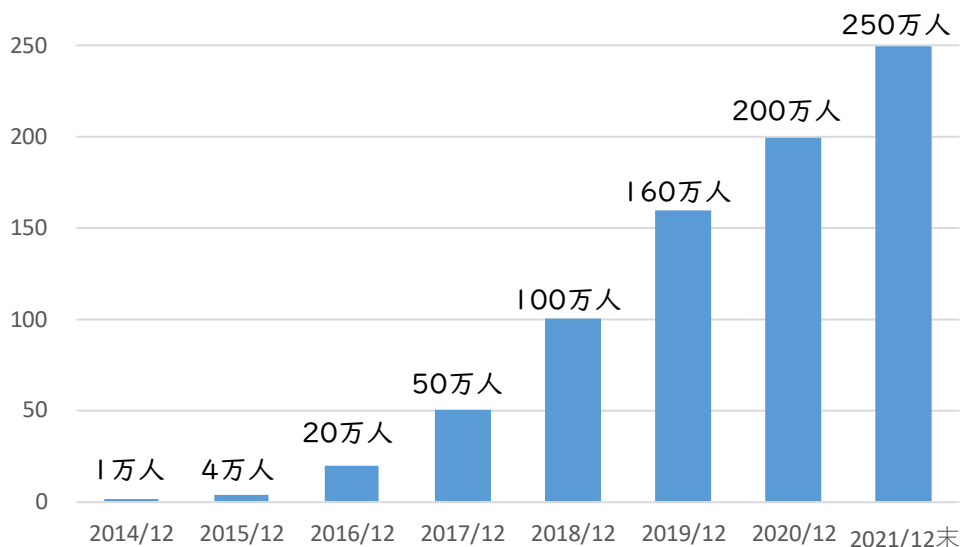
■シェアサイクルの社会実験
実施都市数・検討中の都市数

・社会実験の都市数	45都市
・検討中の都市数	50都市

駐車場の業態系の多様化

- 自宅などの土地を駐車場として他人が利用することができるakippaでは、2021年末時点で会員数250万人超となり、常時3万箇所を超える駐車場を運用している。
- Web上で場所を確認する予約制であるため、幹線道路沿いや観光地直近等の分かりやすい場所に立地していなくても駐車場が利用されやすくなるため、歩行者や他の自動車交通の妨げにならない配置への誘導が促進されることが期待される。
- 駐車場事業者や、NAVITIME、Google等、他業種の事業者でも駐車場の満空情報提供が開始されつつある。

■ akippa会員数の推移



出典：akippa・プレスリリースより作成

■ 駐車場満空情報



ドライバーの強い味方!
タイムズ駐車場検索 無料

iPhoneはこちら Androidはこちら

100万ダウンロード突破!

タイムズビジネスカード会員専用 iPhone/Androidアプリ
「タイムズ駐車場検索 for Biz」

駐車料金をからタイムズ駐車場を検索可能
• 離脱後としても使える!

アプリの特長

駐車場がラクラク探せる♪

- タイムズ駐車場検索・最新情報提供**
地図上でタイムズ駐車場の位置を検索。リアルタイムに最新の駐車空数情報が確認できます。現在地からタイムズ駐車場までルート検索も可能です。
- 絞り込み検索**
「最大料金あり」や「24時間入庫可」等の各種条件で、絞り込みができます。
- 駐車料金計算機能**
指定したタイムズ駐車場の駐車料金をシミュレーションできます。(※)

※詳細情報は各駐車場の詳細ページをご覧ください。
※料金は予告なく変更している場合があります。別途価格もご確認ください。
※駐車場の空き状況はリアルタイムで更新されません。また、駐車料金が異なる場合があります。
※詳細料金による変更や、タイムズクラブ会員への優待など、各駐車場の詳細は詳細ページに案内されております。
※一画、駐車場のレイアウトが変更された場合、タイムズ駐車場が変更されます。

周辺地図検索 絞り込み検索 駐車料金計算機能

出典：B-Times HP <https://btimes.jp/>

○ 駐車場の位置情報、満空情報、営業時間、車両情報等をHP等で公開する等、
駐車場情報データシステムを作成し、利便性向上に資する情報提供がなされている地区もある。

■金沢市駐車場案内システム

駅西地区

駐車場名	状態	電話番号	収容台数	営業時間	高さ制限	備考	Website	提携等
金沢駅西口時計駐車場	空車	076-263-5151	1500台	24時間	2.10m		Website	F FORUS ※入る前
金沢駅西広場一般駐車場	空車	076-223-7055	68台	24時間	3m	幅: 2.5m以下		提携無し
金沢駅西広場同体バス乗降場		076-223-7055	11台	24時間		幅: 3.5m以下		提携無し
名鉄桜園パーキング 金沢ニシバ		0120-722-247	240台	24時間	2.10m	幅: 1.9m、長さ: 5m、重さ: 2t以下	Website	F FORUS ※入る前
タイムズ金沢駅西上	空車	0120-72-8924	392台	24時間	2.10m		Website	F FORUS ※入る前
NPC24Hクロスゲート金沢パーキング	空車	0120-48-0015	152台	24時間	2.10m	幅: 1.9m、長さ: 5.0m、重さ: 2.5t以下	Website	提携無し

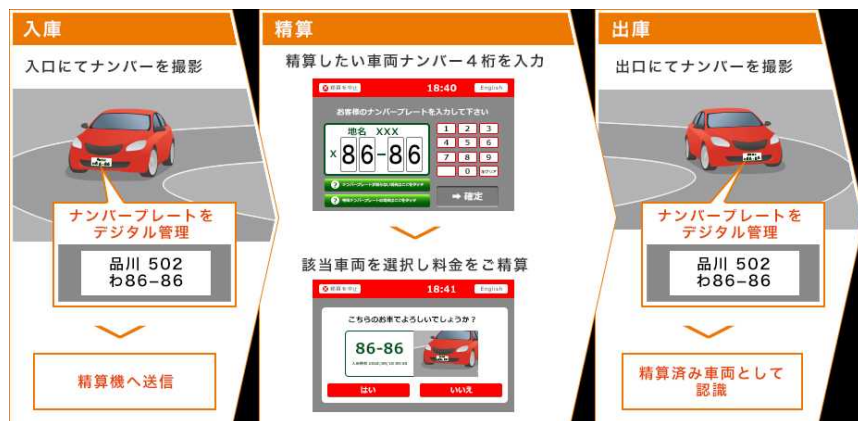
出典：金沢市駐車場案内システム
<http://www.parkingguide-kanazawa.com/index.html>

■s-park 都内時間貸駐車場検索サイト

出典：s-park 都内時間貸駐車場検索サイト
<https://www.s-park.jp/>

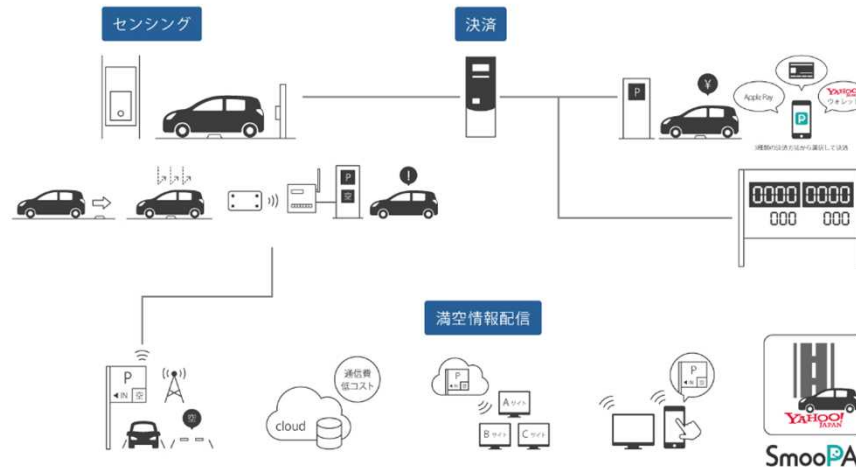
- ピットデザイン株式会社が開発したカメラ式駐車場管理システムの「スマートパーク」では、出入口で車両のナンバープレート全桁を認証するため、フラップが不要となる他、スマートフォンでの精算も可能となっている。
- オプテックス株式会社は、横浜市内に実験的な駐車場を開設しており、オンライン決済、遠隔での空き情報取得、時間帯や時期によって変動するダイナミックプライシングといったデジタルを活用した新たなサービスの変化に応えるために、各最新機器を連携をさせた駐車場システムを構築している。

■スマートパーク利用イメージ



出典：ピットデザイン株式会社HP
<https://www.pitdesign.jp/smartpark/>

■オプテックス株式会社の駐車場システム構成



出典：オプテックス株式会社HP 「横浜市内で駐車場の在り方を変えるコンセプト駐車場を共同で開設」 (2020/10/8)
<https://www.optex.co.jp/news/2020/1008.html>

○ 川崎市では、駐車場法の届出を窓口・郵送のほか、電子申請サービスでも行うことが可能であり、駐車場法に基づく手続きのデジタル化が進んでいる。



川崎市 KAWASAKI CITY

Google 提供 検索 検索の使い方

拡大 標準 反転 標準 読み上げ

メニューの大きさ 色の変更 読み上げ

トップ 暮らし・手続き お知らせ イベント・募集 市の施設 川崎の魅力 みどころ 事業者 就労支援情報 市政情報

現在位置： [トップページ](#) > [暮らし・手続き](#) > [まちづくり](#) > [まちづくりの計画](#) > [川崎市の交通政策](#) > [駐車場](#) > [届出駐車場の概要](#)

届出を要する路外駐車場（届出駐車場）

[Twitterへのリンクは別ウィンドウで開きます](#)
[Twitter](#)
 2019年1月27日
 コンテンツ番号18141

【重要なお知らせ】

▶ **新型コロナウイルス感染症の拡大防止に向けた窓口業務の取扱いについて**
 新型コロナウイルスの感染拡大防止等のため、**可能な限り窓口での協議・受付等を控え、引き続き電話・メール等により対応**を行います。

○事前協議・相談等
 メール等で実施させていただきます。事前協議の実施依頼や届出に関する質問事項等がある場合は、次の「相談票」を記入し関係する図面等とともに「50kousei@city.kawasaki.jp」まで送信してください。
 既存建築物の駐車施設に関する御相談についても当様式を用い御相談ください。

○届出書等の提出
 事前協議を実施していただき協議が整い次第、簡易版電子申請サービス（LoGoフォーム）または、ページ下「お問い合わせ先」欄記載の住所まで郵送で御提出ください。

駐車場

- ・ 駐車施設の設置に関する協議及び指導
- ・ 駐車施設の附置等に関する条例
- ・ 総合調整条例に基づく駐車場協議

届出駐車場の概要

- ・ [川崎市 駐車禁止除外・駐車許可申請手続きの一部改正について](#)
- ・ [川崎駅東口地区駐車対策推進計画について](#)
- ・ [川崎駅周辺の荷さばき場について](#)

サンキューコールかわさき
044-200-3939
 (市政に関するお問合せ・ご相談)

- ・ [よくある質問 \(FAQ\)](#)

A | チャット

出典：川崎市HP

[https://www.city.kawasaki.jp/kurashi/category/26-1-2-7-5-0-0-0-0.html](https://www.city.kawasaki.jp/kurashi/category/26-1-2-7-5-0-0-0-0-0.html)

駐車場の料金施策

○ 柔軟な駐車料金の設定やリアルタイムの満空情報提供等により、駐車需要の適切な分散・誘導を図っている施設もある。

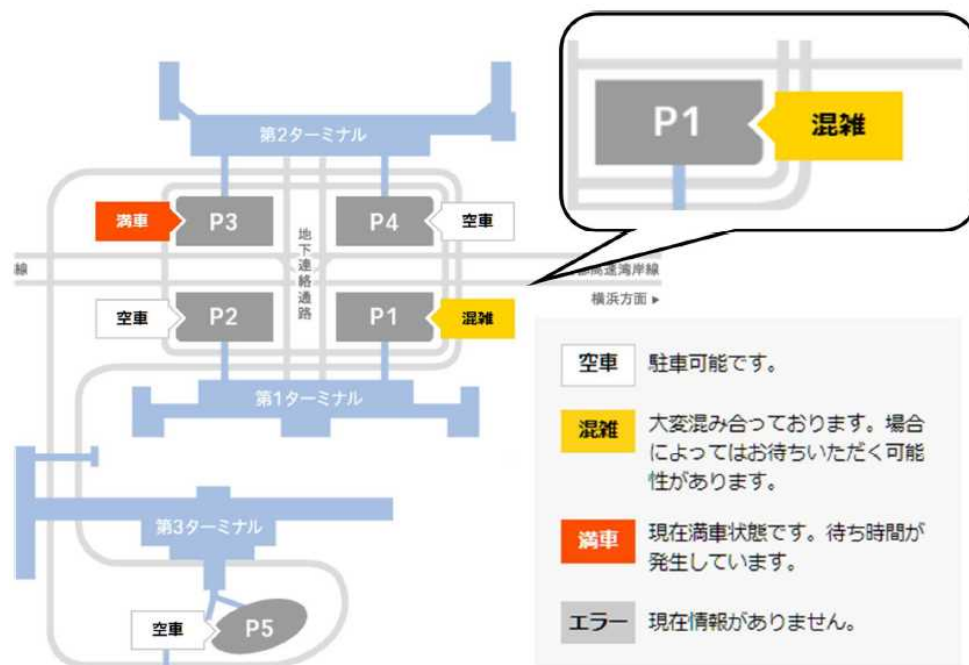
■羽田空港駐車場における混雑時の駐車料金の設定の例

区分	通常期料金	多客期料金 (GW・早期・年末年始)
	24時間毎最大料金	1,530円
時間料金	1日目 150円/30分毎	通常期料金と同じ
	2日目以降 300円/1時間毎	



出典：(一財) 空港振興・環境整備支援機構 羽田 P2・P3 駐車場資料

■羽田空港駐車場におけるリアルタイムな混雑情報の提供例



出典：「総合的な駐車対策の在り方」(東京都)
<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/kagami/index.htm>

出典：羽田空港国際旅客ターミナル「駐車場混雑情報」

駐車場の空間の利活用

○ 駐車機能以外にも、交通、商業、娯楽、業務、医療、防災などで駐車空間を活用。

■ 駐車場内に設置されたサイクルポート (JR本千葉駅西口本千葉駅前駐車場内)



出典：サイカパーキング株式会社HP
<https://www.cyca.co.jp/biz/value/sharecycle/>

■ 車中泊(亀の井ホテル・長瀬寄居)



出典：亀の井ホテルHP
<https://www.kanponoyado.japanpost.jp/yorii/syukuhaku/130829/index.html>

■ 移動型販売店舗

アパレル業者の出店



出典：アキペディアHP「akippaマルシェ」実施例とお問合せ先まとめ
<https://akipedia.akippa.co.jp/business/post-5087>

ワッフル店のキッチンカー



■ オフィスカーでのテレワーク



出典：浜松テレワーク推進プロジェクト「ハマリモ！」
<https://hama-remo.jp/column/detail/19>

駐車場の他用途への転換

- 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。
- 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。

■新栄テラス

整備前



整備後



■新栄テラスでのイベント



出典：国土地理院地図HP

出典：福井市資料より国土交通省作成

○ 地区の特性を踏まえた駐車場政策を進めるため、地区マネジメント組織が主体となって、地区のまちづくりの中で総合的に駐車場施策を検討。

■地区マネジメント組織の構成員のイメージ



開発事業者
不動産開発業者、
再開発準備組合 等

地元組織
町会、商店会、企業、
まちづくり団体 等

**交通・運送事業者
及び関係団体**
鉄道、バス、タクシー、
トラック、駐車場 等

道路管理者
国、都、区市町村 等

**地区マネジメント
組織**

**新たなモビリティ・
サービス提供事業者**

行政
国、都、区市町村

交通管理者
警察



【地区マネジメントの必要性】

- 最近の駐車場を取り巻く状況を踏まえ、居心地がよく歩きたくなるまちづくりの実現に向け、地区特性に応じた駐車対策が必要
- 駐車施策の実施に当たっては、地区の多くの関係者との合意の上で取り組めるよう、地区マネジメント組織が主体となった取組を実施

【地区マネジメント組織の考え方】

- 駐車施策は、行政だけでなく、地元組織や事業者等の理解や協働による取組が必要であるため、多様な主体により構成
- 組織の立上げに際し、各地区の地域ルール運用委員会等の既存組織を踏まえて構成

出典：東京都HP「総合的な駐車対策の在り方」
<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/kagami/index.htm>

エリアマネジメントとの連携

○ 地域・市民主導の持続的な活動を支える仕組みとして、まちづくり団体による駐車場等の収益力のある都市アセットの管理・運営など、安定的な自主財源を確保。



もっとまちを使いやすく

- 1 屋外広告物地域ルール
- 2 デザイン・基盤調整
- 3 駐車場運用
- 4 施設の管理
- 5 防災・防犯
- 6 AEMS・環境対策

渋谷駅前エリアマネジメント協議会

2013年5月30日設立

- ・まちづくりに関するルールづくり
- ・官民の調整担当

構成メンバー

【正会員】 ●渋谷駅街区エリアマネジメント協議会（東急株式会社／東日本旅客鉄道株式会社／東京地下鉄株式会社／渋谷スクランブルスクエア株式会社） ●渋谷ストリーム管理組合 ●渋谷フラス管理組合 ●渋谷駅桜丘口地区市街地再開発組合（参加組員：東急不動産株式会社） ●渋谷ヒカリエ管理組合

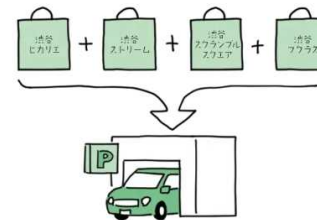
【準会員】 ●渋谷マークシティ

【特別会員】 ●渋谷駅街区土地区画整理事業共同施行者（東急株式会社／独立行政法人都市再生機構）

【行政会員】 ●国土交通省東京国道事務所 ●東京都建設局道路管理部路政課 ●東京都第二建設事務所 ●渋谷区土木部 ●渋谷区都市整備部

活動実績

渋谷駅前エリアマネジメント協議会



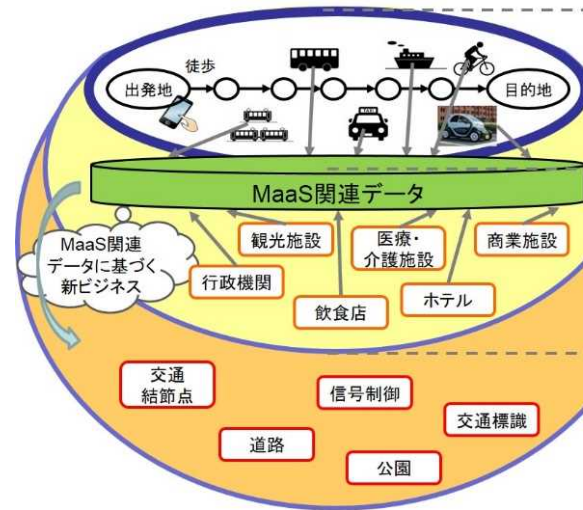
駐車場一体運用規約の制定

自動車が駅中心を行き交うことで、歩行者が歩きづらくなっていた渋谷駅前。2018年3月にエリアマネジメント会員施設でのお買い上げ金額を合算し、その合算金額に応じた駐車場サービスをどの会員施設でも利用できるように仕組みを構築しました。

出典：渋谷駅前エリアマネジメント協議会／一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメントHP
<https://shibuyaplusfun.com/project/>

MaaS(Mobility as a Service)とは、

- バス、鉄道、タクシーなどのモードを超えた移動手段の利用に関する手続き(検索・予約・決済等)を一括して行うことができるサービス。新たな移動手段(シェアサイクル等)の予約・決済等や、買い物、観光情報など移動以外の情報提供等のサービスを付加することも可能。
- 移動の利便性向上や交通以外のサービスとの一体化による移動需要の創出により、地域公共交通の維持・活性化、自家用車から公共交通機関利用への転換によるCO2排出抑制など、地域が抱える課題の解決に貢献。



機能	事業者
コアなMaaS 公共交通、新型輸送サービス等の複数の移動手段を最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行い、ストレスな移動を実現	・公共交通事業者(鉄道、バス、タクシー、フェリー等) ・新型輸送サービス(電動キックボード、シェアサイクル等)の運営事業者
MaaS+生活・観光サービス 病院やホテルの予約、商業施設や美術館の割引・イベント情報配信等、生活サービスと連携し、移動の高付加価値化を図り、移動を喚起	・観光施設事業者 ・商業施設運営事業者 ・医療施設運営法人 ・美術館・博物館運営法人 ・ホテル事業者
MaaS+社会インフラ 道路・交通結節点の整備、信号制御の見直し等、インフラ整備やまちづくりと連携し、交通渋滞や持続可能なまちづくり等の社会課題を解決	・地方自治体 ・警察 ・まちづくり団体



全国各地でのMaaSの普及⇒日本版MaaSの実現

地域課題の解決
(地域や観光地の移動手段の確保・充実、公共交通機関の維持・活性化等)

出典：国土交通省HP

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/>

電気自動車等の普及促進

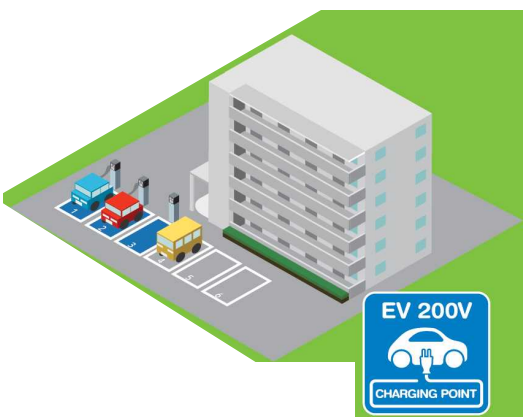
○ カーボンニュートラル社会の実現等に向けて、電気自動車等の普及が進められている。

カーボンニュートラル社会の実現に向けて、
みんなで広げる、EV・PHV用充電設備



日本の充電インフラの状況 ゼンリン調べ(2022年3月末時点)

普通充電スタンド基数	急速充電スタンド基数
21,198基	8,265基



電気自動車等の普及促進

2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(令和3年6月18日 経済産業省)

【現状と課題】 EV等の低価格化・インフラ整備

- ・ 欧中は戦略的にEV・PHEV普及
 - ・ EV・PHEV販売台数(2021年第1四半期)
 - ・ EU全体: 約35万台(前年同期比1.5倍以上)
 - ・ 日本: 約1.1万台(前年同期比約2割増)

【今後の取組】 今後の取組EV等の電動車の普及加速

- ・ **2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現**できるように、包括的な措置を講じる。

次世代自動車の普及

次世代自動車(乗用車)の国内販売台数の推移

単位:台

年	ハイブリッド車	プラグインハイブリッド車	電気自動車	燃料電池車	クリーンディーゼル乗用車	計
2008	108,518	0	0	0	0	108,518
2009	347,999	0	1,078	0	4,364	353,441
2010	481,221	0	2,442	0	8,927	492,590
2011	451,308	15	12,607	0	8,797	472,727
2012	887,863	10,968	13,469	0	40,201	952,501
2013	921,045	14,122	14,756	0	75,430	1,025,353
2014	1,058,402	16,178	16,110	7	78,822	1,169,519
2015	1,074,926	14,188	10,467	411	153,768	1,253,760
2016	1,275,560	9,390	15,299	1,054	143,468	1,444,771
2017	1,385,343	36,004	18,092	849	156,162	1,596,450
2018	1,431,856	23,230	26,533	612	176,725	1,658,956
2019	1,472,281	17,609	21,281	685	175,145	1,687,001
2020	1,346,841	14,680	14,574	761	147,139	1,523,995
2021	1,434,719	22,677	21,658	2,464	149,298	1,630,816

日本自動車工業会調

新車販売台数(乗用車)に占める次世代自動車の割合



日本自動車工業会調

○ 次世代自動車は、補助金や優遇税制などの普及促進策が開始された2009年以降、新車の販売台数が増加。

○ 新車販売台数(乗用車)に占める割合は、毎年増え続けて2021年は約44%。

自動バレーパーキングの商用化に向けた実証実験（2020年）

●社会実装に向けた取り組み

シュツットガルト空港のP6駐車場にてテストを実施。

- ・Sクラスに搭載された車両技術、ボッシュの提供するインフラ、駐車場運営会社のApcoa提供のデジタルプラットフォームAPCOA FLOWの連携を実験。
- ・自動バレーパーキングの利用者が車両の乗降に便利な場所に、広い乗降エリアが設置され、車両やインフラ技術、駐車場運営会社間の連携がスムーズに進むかなどを検証
- ・ボッシュは新型の車載カメラを提供し、空いている駐車スペースの識別、走行通路とその周囲のモニター、通路内の障害物や人間の検知を行う。利用可能なスペースへ到達するために車両が通るルートは駐車場内の専用コントロールセンターが計算し、車載機器が自動的に運転操作に変換する。
なお、完全自動駐車サービスによって、狭い、遠く離れているといった、条件が悪い駐車スペースの有効活用も可能となる。将来的には、本空港でスマートフォンで車両に駐車位置を指示するサービスなども導入する予定。
- ・自動駐車システムを用いると手動運転に比べて最大で20%も多くの車両が収容可能になると試算している。

●技術開発

- ・新型のメルセデス・ベンツSクラスにドライバーレス完全自動駐車機能（SAEレベル4）を搭載
- ・ボッシュが走行通路と障害物を検知するカメラベースのインフラを初めて自動バレーパーキング（AVP）に使用

※レベル4：一定の条件下で（特定の道路など。天候に制限あり）、車両が自律的にあらゆる交通状況に対応可能。ドライバーは不要。

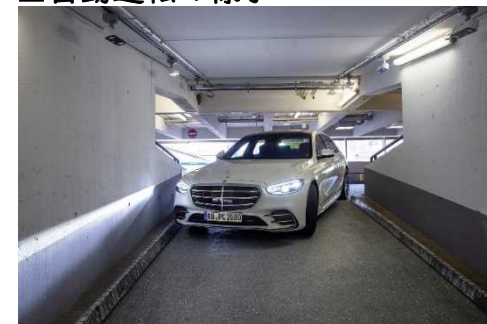
出典：ボッシュプレスリリース

<https://www.bosch.co.jp/press/group-2010-02/>

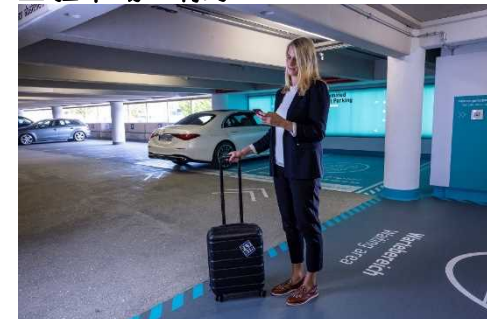
■駐車場入口



■自動運転の様子



■駐車場の様子



駐車場における自動運転技術の活用事例

複数の自動運転車の走行、一般車両混在状況における自動バレー駐車場の実験(2021年)

- 実施主体
ゼロ・サム、日本信号
- 実施時期
2021年2月
- 実施場所
けいはんなオープンイノベーションセンター



- 取組内容
 - ・ 自動運転車と一般車両とが混在する駐車場を想定した自動化レベル4の自動バレーパーキングシステム実証実験
 - ・ ゼロ・サムの同時複数車両に対する経路誘導ナビシステム、日本信号の駐車場管制システムを活用し、複数の自動運転車の制御や、インフラ監視による自動運転車両の停止指示、管制システムによる最適経路への変更指示の有効性を確認

出典：<https://dempa-digital.com/article/176348>

自動搬送ロボットを活用した自動バレーパーキングの実証実験(予定)

- 実施主体
三菱重工業、三菱重工機械システム、スタンレーロボティクス(仏・ベンチャー企業)：事業者
三菱地所：実験フィールド提供

- 実施場所
三菱地所グループ運営の大型商業施設や空港等(予定)

- 実施時期
不明

- 取組内容
 - ・ 三菱重工、三菱重工機械システムが仏・スタンレーロボティクス(SR社)と共同で先進的自動搬送ロボット事業を展開することを発表(2021年10月)
 - ・ SR社は、仏英の空港で自動搬送ロボットの運用実績がある
 - ・ SR社の技術と、三菱重工グループの機械式駐車場や交通流管制技術と無人システム監視・管理技術を組み合わせサービス展開を想定



出典：<https://merkmal-biz.jp/post/4344>

3-2 まちづくりと連携した駐車場施策

Walkable

歩きたくなる

Eye level

まちに開かれた1階

Diversity

多様な人の多様な用途、使い方

Open

開かれた空間が心地よい

居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたいくなる、歩きたくなる。

多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

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

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

1階
(店舗やオフィス等)

1階
(店舗やオフィス等)

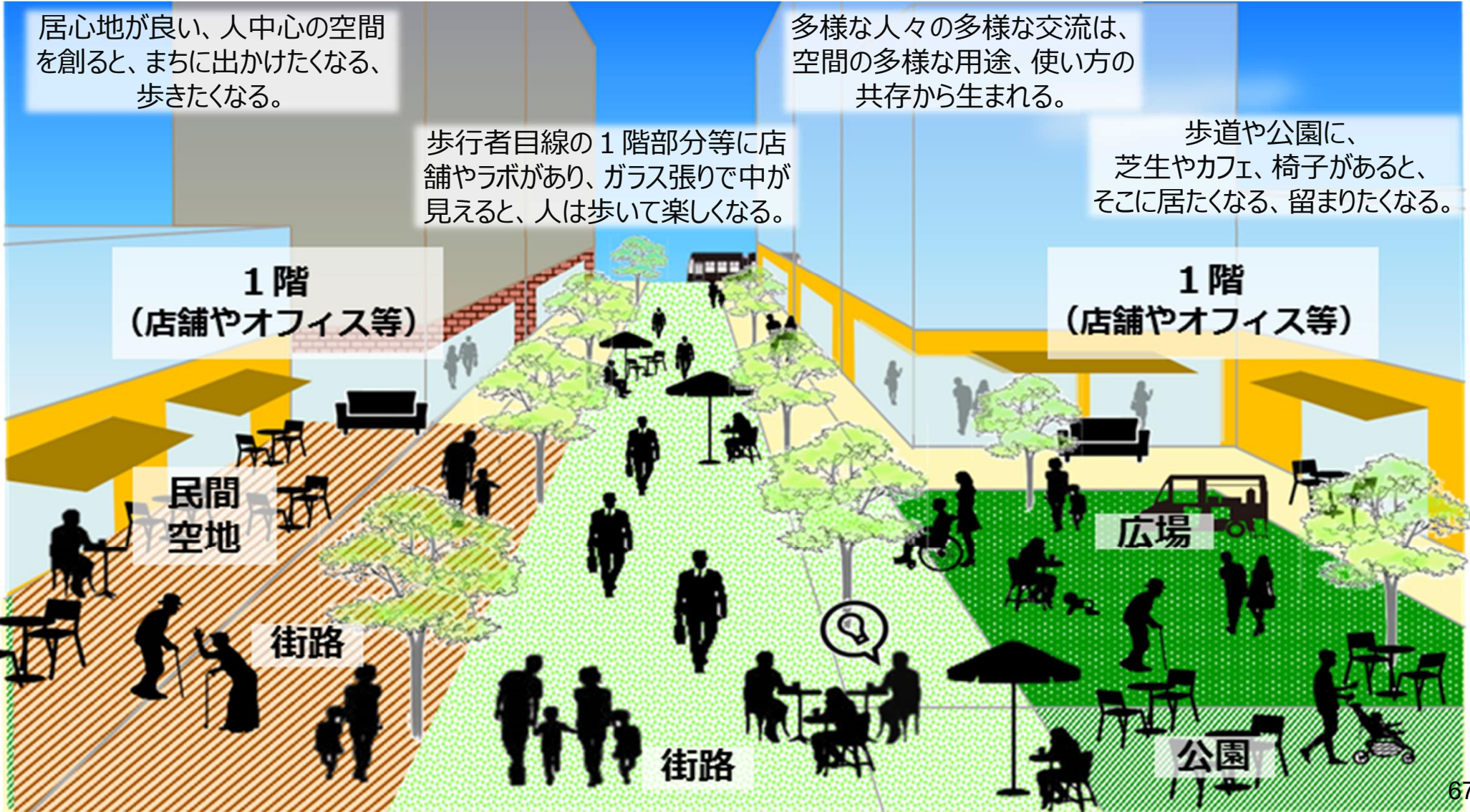
民間
空地

広場

街路

街路

公園



「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

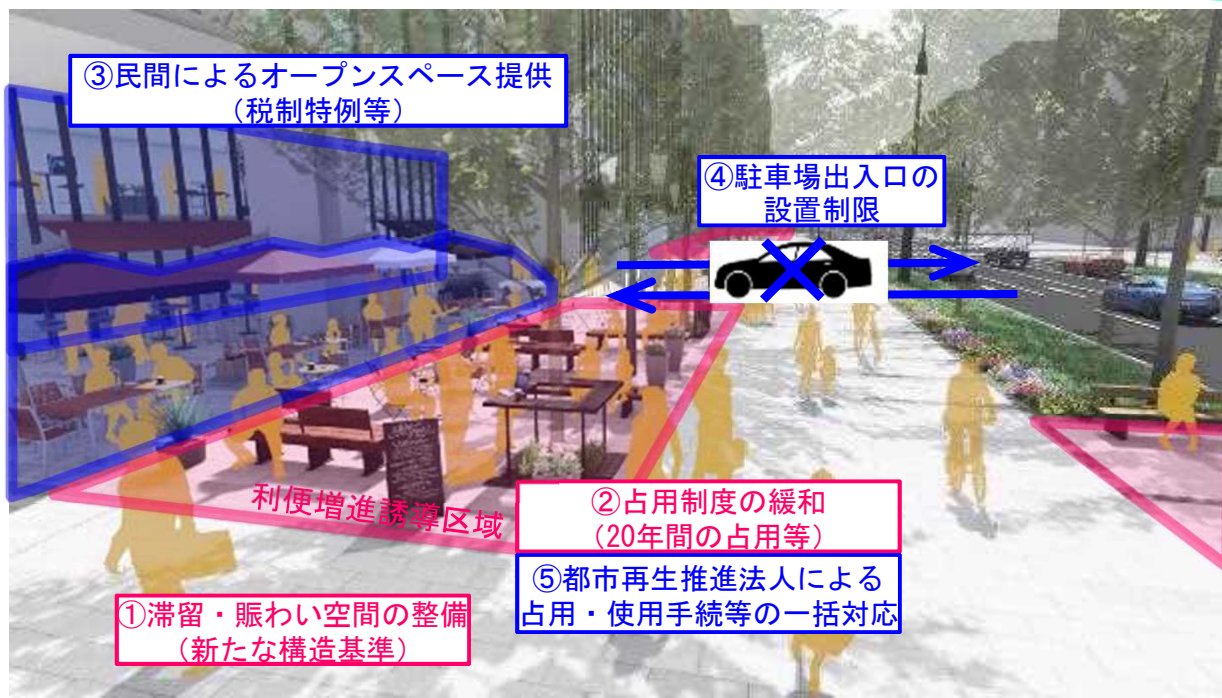
○歩行者利便増進道路（改正道路法）と滞在快適性等向上区域（改正都市再生特別措置法）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進

■歩行者利便増進道路

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

■滞在快適性等向上区域

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



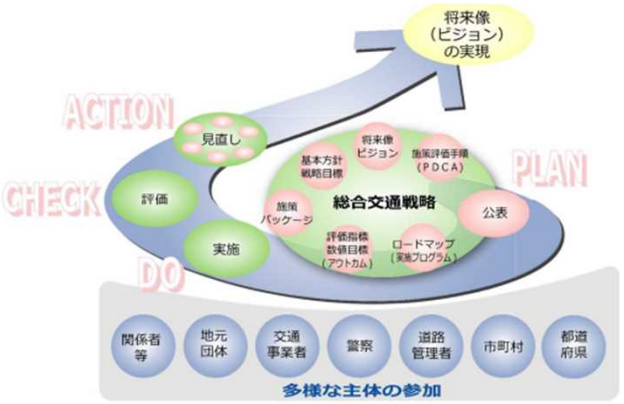
両制度を併用すると…相乗効果 大

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

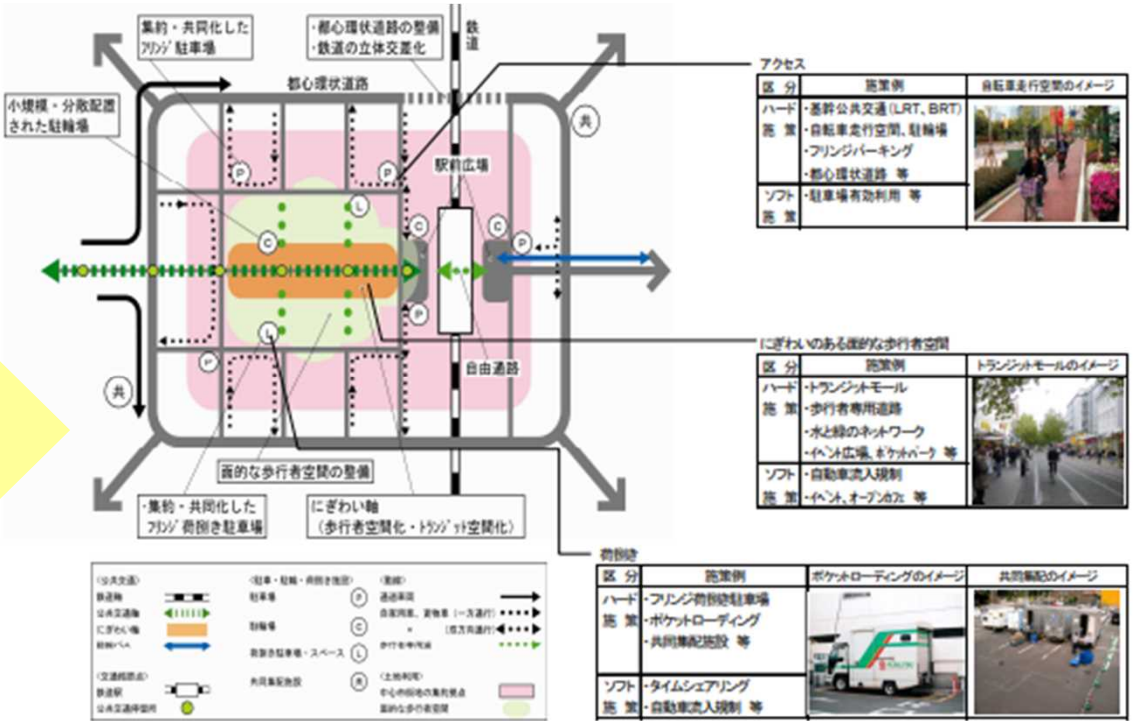
地区内の総合交通体系のあり方について

【都市・地域総合交通戦略】

進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。



■地区内交通の考え方（イメージ）



区分	施策例	自転車走行空間のイメージ
ハード	基幹公共交通 (LRT, BRT) 自転車走行空間、駐輪場 フリンジパーキング	
ソフト	都市環状道路 等 駐輪場有効利用 等	

区分	施策例	トランジットモールのイメージ
ハード	トランジットモール 歩行者専用道路 水と緑のネットワーク イベント広場、マーケット 等	
ソフト	自転車流入規制 イベント、オープンスペース 等	

区分	施策例	ポケットローディングのイメージ	共同配達のイメージ
ハード	フリンジ物産駐輪場 ポケットローディング 共同集配施設 等		
ソフト	タイムシェアリング 自転車流入規制 等		

【地区交通戦略】

都市・地域総合交通戦略のうち、都市の中心部といった「まちなか」や駅・駅前広場と周辺街区（駅まち空間）、居住誘導区域等にエリアを限定した、きめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるためのプログラム

1. 駐車場施策に関する現状と課題

駐車場供用台数が伸びる中、自動車保有台数は鈍化する等、駐車場施策は転換期

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

2. 駐車場施策の基本的考え方

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

量的、質的な観点から、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組むべき

3. 駐車場の量的供給の適正化

きめ細かく需給量を把握

将来の需給バランスを予測

駐車場の供給量を適正化

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

4. まちづくりと連携した駐車場施策

1 目指すべき都市像

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

3 街路ごとの「性格づけ」

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

5 駐車場の配置の適正化

○附置義務に係る「**地域ルール**」の活用

○様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の**立地誘導、出入口のコントロール**等

2 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリア

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

4 多角的な状況分析に基づく検討

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

○**フリンジ駐車場**への集約化

6 歩行者中心の街路空間の構築に向けた様々なアプローチ

○行政が計画に基づき街路空間を構築、民間事業者の建築等を誘導する<計画論的アプローチ>とともに、近年、**民間による個別の自発的なイベント・まちづくり活動の積み重ね**により、街路空間のあり方を変えていく<民間主導アプローチ>の動きも。

○地区レベルのスケールで民間と公共が議論し、地区のあり方 (**地区ビジョン**) を**公共・民間が共有する仕組み**を導入

7 駐車場の有用性の検証

○継続利用か、他用途へ転換か、**既存駐車場は検証**。

○良質な駐車場ストックは有効活用しつつ課題対応

○有用性が少ないものは、利用転換を誘導

8 駐車場の土地利用転換・利活用の促進

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

5. 駐車場の配置の適正化に資する仕組み

○置義務駐車場制度の緩和・隔地駐車場 ○立地・出入口コントロール

○駐車場の再配置（リロケーション）

○民間によるまちづくりの取り組みとの連携（社会実験ほかスタートアップへの支援） 等

6. 駐車場の多様なニーズへの対応

7. 荷さばき・自動二輪駐車場等への対応

■ 駐車場施策の検討～具体化のポイント～

Point 1 目指すべき都市像の検討

- 駐車場施策については、これまでも「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」の発出等により、まちづくりと駐車場との連携を促進してきたところであるが、自動運転やウォークブルなまちづくりとの連携、多様なモビリティへの配慮など、駐車場を取り巻く社会情勢が変化の中で、駐車場の量的充足から質的向上に向けて今後のあり方に関する検討を行う。

Point 2 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの検討

- 目指すべき都市像の具体化にあたっては、都心部等においては、来訪者が安心して快適に移動できるよう、ある一定のエリアを歩行者優先のエリアとして定めるとともに、当該エリアにおいては、自動車、公共交通、歩行者等の様々な交通が適切にコントロールされた上で、民間の様々なまちづくり活動が繰り広げられるような、歩行者中心の賑わいある街路空間を形成していくことが望ましい。

Point 3 街路ごとに性格付け

- 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアにおいては、都市内の交通機能と土地利用状況を踏まえて、エリア内外における個別の街路ごとに、例えば、歩行者中心の街路空間とする、トランジットモール化する等、それぞれの将来の方向性、すなわち街路ごとの「性格づけ」を行うことが必要である。
- また、このような街路空間は街路単体で構築されるわけではなく、沿道の建築物の景観や用途、当該地区で行われている様々な民間活動等と密接に関連があることから、街路そのものだけでなく、幅広い視点からの検討を経てその性格付けを行うことが重要である。

Point 4 多角的な状況分析に基づく駐車場施策の検討

- 目指すべき都市像の具体化にあたっては、都心部等においては、来訪者が安心して快適に移動できるよう、ある一定のエリアを歩行者優先のエリアとして定めるとともに、当該エリアにおいては、自動車、公共交通、歩行者等の様々な交通が適切にコントロールされた上で、民間の様々なまちづくり活動が繰り広げられるような、歩行者中心の賑わいある街路空間を形成していくことが望ましい。

Point 5 駐車場の配置の適正化

- 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの策定、地区のビジョン、街路それぞれの性格づけを踏まえた上で、具体的な駐車場の供給量と配置の適正化を図ることが重要である。
- 例えば、附置義務に係る「地域ルール」の活用、都心部周辺のFRINGE駐車場への集約化、様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の立地誘導、出入口のコントロール等を進めることが考えられる。
- また、これらの取り組みの具体化においては、駐車場整備計画その他の計画の適切な見直しを図るべきである。

Point 6 歩行者中心の街路空間の構築に向けた様々なアプローチ

- 歩行者中心の街路空間の構築に向けては、これまで、行政があらかじめ定めた都心部の交通まちづくり計画に基づいて街路空間の構築を進めるとともに、民間事業者による建築等の誘導を進めていく、計画論的なアプローチが実施されてきている。他方、近年では、民間による個別の自発的なイベントやまちづくり活動の積み重ねにより、街路の使い方や都心空間のあり方を変えていく、民間主導のアプローチを踏まえた街路空間の構築に向けた動きも見られる。
- 都心空間を再編し、歩行者中心の街路空間を構築するにあたっては、公共と民間の呼応、すなわち、公共の計画・施策に対して民間の呼応を呼びかけ、民間の取り組みに対して公共が呼応するようなプロセスが求められるため、地区レベルのスケールで民間と公共が議論し、地区のあり方（地区ビジョン）を共有する仕組みを導入することが考えられる。

Point 7 駐車場の有用性の検証

- 既存の駐車場については、駐車場の供給量的な観点、そして、街路の性格を踏まえた駐車場の配置的な観点から、既存の駐車場については、今後も駐車場として活用するのか、あるいは他用途への利用転換を図っていくのかの検証を行う必要がある。
- 良質な駐車場ストックとみなすことができれば有効活用しながら課題対応を図り、有用性が少ないと判断される駐車場については、利用転換を誘導していくことになる。
- なお、公営駐車場については、その役割の見直しと積極的な有用性の検証を行い、これらを通じた用途転換と利活用を図る一方、引き続き運営するものについても、経営の観点から総合的にマネジメントをしていくことが重要である。

Point 8 駐車場の土地利用転換・利活用の促進

- 有用性が少ないと判断された駐車場は、市街地における貴重な空間として、イベントスペースとしての提供等をはじめ、まちの賑わい創出への活用できる場合も考えられるため、地域における土地利用上の様々な施策等を活用して、そのような土地利用転換を促すよう誘導することが望ましい。

1. 需給状況の把握方法について

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

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

2. 供給量の適正化に向けて

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

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

3. 需要量の適正化に向けて

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

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

4. まちづくりと連携した駐車場施策に向けて

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

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

3-3 駐車場政策のあり方について

駐車場政策のあり方について(論点案)

○今後の駐車場施策のあり方

- ・ 昭和32年の駐車場法制定後、附置義務制度等により、駐車場の量的整備については一定程度進展したところ。駐車場に係るニーズが多様化している中で、今後の社会情勢の変化等を踏まえて、量的な供給だけでなく、質の高い駐車場の整備を進め、まちの魅力の向上を図ることが必要。

整備

地域特性に応じた整備

- ・ 都心部
 - － 附置義務の過剰
- ・ 地方都市
 - － スポンジ化対策
- ・ 住宅地
 - － 車庫、来客車両、宅配需要
- ・ 工業団地・物流拠点
 - － 貨物車

計画のあり方

- ・ 駐車場整備地区
- ・ 駐車場整備計画
- ・ 都市計画駐車場
- ・ 附置義務条例・特例措置

管理運営

管理運営のあり方

- ・ 届出制度のあり方
(届出事項、管理規程)
- ・ 料金施策のあり方
(エリアマネジメント、駐車需要マネジメント)
- ・ 駐車場関連データのあり方
(データの標準化、利活用)
- ・ 他用途への転換

(計画策定の視点)

- ・ フリンジ公共パーキング
- ・ 公共交通や他交通機関との連携
- ・ 需給バランス調整(時間・空間)
- ・ 出入口制限・通行規制
- ・ 荷さばき対策
- ・ 多様な利用者への配慮
- ・ EV、自動運転等への対応

安全対策

構造及び設備の基準

- ・ 車両規格・マスの変化
- ・ EV(車重、充電設備)
- ・ 自動運転
- ・ 多様なモビリティ
- ・ 構造基準の遵守の担保(届出)

機械式駐車場の安全対策

- ・ 適切な更新
- ・ 維持管理の効率化
- ・ 定期的な安全点検

まちづくりにおける 駐車場のあり方

- ・ 他交通モードとの連携、
総合交通体系での位置づけ
- ・ DX、GXへの対応

参考資料1 関連法制度等

- ・ 駐車場法の改正等の経緯
- ・ 駐車場整備地区
- ・ 路外駐車場の技術的基準
- ・ 駐車場の管理規程例
- ・ 附置義務条例適用都市（令和2年末時点）
- ・ 自動二輪車の駐車対策について（通知）
- ・ 自動二輪車駐車場の附置義務条例の策定・改正
- ・ 荷さばき駐車対策に対する支援制度
- ・ 観光バス駐車場整備に対する支援制度
- ・ 駐車場バリアフリー化の支援等
- ・ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律
- ・ 道路交通法の一部を改正する法律（電動キックボード、自動配送ロボット）
- ・ まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン

駐車場法の改正等の経緯

○昭和32年の制定以降、昭和37年に軽自動車の所有台数の飛躍的な増加を受けて、軽自動車を対象に含む改正がなされた。

○その後、平成3年には対象区域の拡大・整備計画の創設・対象となる規模下限の引き下げが行われた他、平成6年には荷さばき駐車場の附置義務を可能とする標準駐車場条例の改正がなされた。

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

駐車場法の改正等の経緯

- 平成16年には、より細やかな対応を可能とするローカルルールを採用や隔地駐車場の積極的な活用が進められ、路外駐車場の出入口設置条件も緩和された。
- その他、路上環境向上のための2006年の改正道路交通法によって、民間企業の駐車監視員による放置駐車違反の確認が強化され、街中での路上駐車取締りが厳しくなった。
- 平成18年には自動二輪車を駐車場法の対象に追加し、標準駐車場条例の通知も行われた。

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

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

駐車場法の改正等の経緯

- 平成24年にはエコまち法の制定に伴い、附置義務駐車施設を計画的に集約化することが可能となった。平成26年には都市再生特別措置法等の改正に伴い、立地適正化計画に駐車場配置適正化区域を定め、駐車場法の特例措置を活用することが可能となった。
- その他、平成26年には機械式駐車場における死亡事故等の発生等を受け、大臣認定制度による装置の構造規定、安全性を確保するため必要な機能の一体的に認定する仕組みが構築された。

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

- ・ 駐車機能集約区域における駐車場法の特例措置（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）

都市再生特別措置法等の
一部を改正する法律の制定

- ・ 駐車場配置適正化区域における駐車場法の特例措置（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

駐車場法の改正等の経緯

- 平成30年には都市再生特別措置法等の改正により、都市再生緊急整備地域に都市再生駐車施設配置計画を定め、駐車場法の特例措置を活用することが可能となった。
- 令和2年には都市再生特別措置法等の改正により、都市再生整備計画に滞在快適性等向上区域を定め、駐車場法の特例措置を活用することが可能となった。

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

平成30年（2018年）

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定

- ・ 都市再生緊急整備地域内の区域内における駐車場法の特例措置（駐車施設の附置義務の適正化）
- ・ 標準駐車場条例を通知

駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定

- ・ 令第7条第2号に基づく大臣認定によって路外駐車場を設置することができる道路又はその部分を追加

駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定

- ・ 路外駐車場の管理規程に定める駐車料金の額の定め方を変更

令和2年（2020年）

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定

- ・ 滞在快適性等向上区域における駐車場法の特例措置（路外駐車場の配置の適正化、にぎわいの中心となる道路への出入口設置制限、附置義務駐車施設の集約化）
- ・ 標準駐車場条例を通知

※年次の誤りを修正(R4.10)

- 駐車場整備地区は、全国130都市・170地区で指定されており、合計指定面積は28,420haとなっている。（令和3年3月末時点）
- また駐車場整備計画は83都市・119地区において制定されており、駐車場に関する基本方針を定めた後、整備の目標年次・目標量、必要な施策を記載することが求められている。

■駐車場整備計画に記載すべき内容

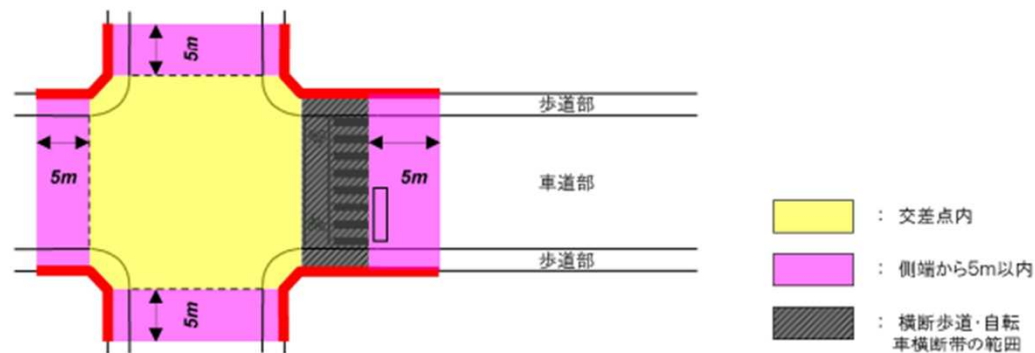
一	路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する 基本方針
二	路上駐車場及び路外駐車場の 整備の目標年次及び目標量
三	前号の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する 施策
四	地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によつては満たされない 自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体
五	主要な路外駐車場の整備 に関する事業の 計画 の概要

○路外駐車場のうち、自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上であるものの構造及び設備は、建築基準法その他法令の規定によるほか、駐車場法施行令で定める技術的基準によらなければならない。

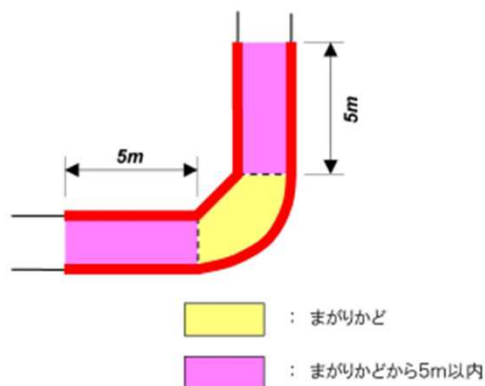
○平成30年に、まちづくり等の観点から、地域の土地利用や交通の状況に応じた柔軟な出入口の設置を可能とするため、国土交通大臣の認定によって出入口を設置することができる場所を追加。

■出入口を設けてはならない箇所（一部）

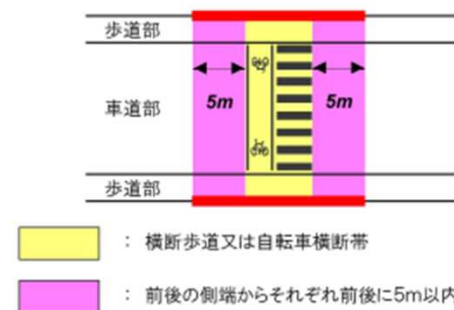
交差点及びその側端から5m以内



まがりかどから5m以内



横断歩道又は自転車横断帯及びその前後の側端からそれぞれ前後に5m以内



出典：愛知県「絵で見る技術的基準」平成28年10月改正

路外駐車場の管理規程

- 路外駐車場管理者は、路外駐車場の供用を開始しようとするときは、あらかじめ業務の運営の基本となるべき管理規程を定め、供用開始後10日以内に都道府県知事等に届け出なければならない。
- 平成17年1月に、駐車場の管理運営の適正化及び利用者の保護を図るため、管理規程を定める参考となる「管理規程例」を策定。

管理規程に定める内容

(法第十三条第二項)

- ・ 路外駐車場の名称
- ・ 路外駐車場管理者の氏名及び住所
- ・ 供用時間に関する事項
- ・ 駐車料金に関する事項
- ・ 路外駐車場の供用契約に関する事項

(施行規則第十三条)

- ・ 構造上駐車することができない自動車
- ・ 路外駐車場の業務に附帯して行う業務の概要

【参考】駐車場法施行令(抄)

(駐車料金の額の基準)

第十六条 法第十三条第三項の駐車料金の額の基準は、次のとおりとする。

- 一 能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含む額をこえないこと。
- 二 自動車を駐車させる者に対し不当な差別的取扱となる額でないこと。
- 三 自動車を駐車させる者の負担能力にかんがみ、その利用を困難にするおそれのない額であること。

(供用時間等の明示)

第十七条 法第十二条に規定する路外駐車場管理者は、路外駐車場を利用しようとする者の見やすい場所に、路外駐車場の供用時間及び駐車料金の額を明示しなければならない。

駐車場管理規程例

1 名称

*** 駐車場

所在地 ○○県○○市○○区○丁目○番○号

2 駐車場管理者

(1) 所在地 ○○県○○市○○区○丁目○番○号

(2) 名称 **** 駐車場株式会社

(3) 電話 ○○○ (○○○) ○○○○ (代表)

(4) 代表者 代表取締役社長 ○○○○

第1章 総則 (第1条—第6条)

第2章 利用 (第7条—第13条)

第3章 駐車料金及び算定等 (第14条—第17条)

第4章 引取りのない車両の措置 (第18条—第21条)

第5章 保管責任及び損害賠償 (第22条—第26条)

第6章 雑則 (第27条)

【参考】管理規程に定めるべき事項

(施行規則第二条)

- ・ 供用時間: 休業日、1日の供用開始・終了時刻について定めなければならない。
- ・ 駐車料金の額: 上限額をもって定めなければならない。
- ・ 供用契約: 駐車する自動車の滅失又は損傷についての損害賠償に関する事項を含むものでなければならない。

附置義務条例適用都市(令和2年末時点)

■附置義務条例適用都市一覽(197都市)

■北海道		■関東		■中部		■近畿		■中国										
都道府県	市区町村	都道府県	市区町村	都道府県	市区町村	都道府県	市区町村	都道府県	市区町村									
北海道	札幌市	茨城県	水戸市	東京都	東京都	新潟県	岐阜市	三重県	島根県									
	函館市		取手市				新潟市		津市	松江市								
	小樽市		つくば市			富山県	大垣市	岡山市										
	旭川市		守谷市			富山県	高山市	津山市										
	釧路市		筑西市				高岡市	伊勢市	岡山県									
	帯広市	宇都宮市	上市町			多治見市	津山市											
■東北	青森県	群馬県	前橋市			東京都	東京都	石川県	岐阜市	京都府	広島県							
			弘前市									高崎市	金沢市	大阪市	呉市			
		八戸市	さいたま市					七尾市	堺市	福山市								
	岩手県	埼玉県	川越市					墨田区	福井県	静岡県	大阪府	岸和田市	山口県	下関市				
			熊谷市					江東区				福井市			浜松市	宇部市		
			盛岡市					千葉市	尾浜氏	沼津市	山口市							
			北上市					船橋市	大野市	掛川市	防府市							
	一関市	千葉市	越前市					名古屋市	岩国市									
	釜石市	船橋市	長野市					豊橋市	周南市									
	宮城県	千葉県	木更津市					岡谷市	長野県	愛知県	兵庫県	神戸市		九州・沖縄	都道府県			
松戸市			飯田市					一宮市				姫路市				福岡県		
仙台市	船橋市		須坂市					尼崎市				北九州市						
塩竈市	木更津市		小諸市					明石市				福岡市						
秋田県	神奈川県	柏市	荒川区					駒ヶ根市				西宮市	大牟田市			長崎県	熊本県	大分県
		君津市	板橋区					中野市				芦屋市	久留米市					
山形県	神奈川県	横浜市	練馬区					茅野市				春日井市	伊丹市			長崎市	宮崎県	宮崎市
		川崎市	足立区					塩尻市				豊田市	三田市			佐世保市		
山形市		相模原市	佐久市	安城市	奈良市			熊本市				鹿児島県	鹿児島市			那覇市		
天童市		横須賀市	千曲市	小牧市	桜井市			熊本市										
		鎌倉市	安曇野市	豊明市	生駒市			大分市	宮崎県	都城市	鹿児島市							
		小田原市	西東京市		和歌山市			宮崎市				奄美市						
		厚木市						和歌山県	和歌山市	鹿児島市								
		大和市								那覇市								
		伊勢原市																

※東京都駐車場条例は区部(23区)・市部(26市)で適用

自動二輪車の駐車対策について(通知)

■荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について（技術的助言）【抜粋】

（平成30年7月13日国都街第39号）

＜国土交通省都市局街路交通施設課長 ⇒ 各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

2. 自動二輪車駐車対策について

（略）

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

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

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

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

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

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

自動二輪車駐車場の附置義務条例の策定・改正

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

■附置義務駐車場条例の事例（福岡市）

建築物における駐車施設の附置等に関する条例（抜粋）

（駐車施設の附置）

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

■条例化の背景

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

■附置義務駐車場条例の制定状況

自動二輪車附置義務適用：

10都市（令和2年1月現在）

- ・ 塩竈市 (H19. 2. 22施行)
- ・ 横浜市 (H19. 12. 1施行)
- ・ 川崎市 (H20. 4. 1施行)
- ・ 大阪市 (H20. 6. 1施行)
- ・ さいたま市 (H21. 4. 1施行)
- ・ 川越市 (H24. 7. 1施行)
- ・ 京都市 (H26. 10. 1施行)
- ・ 神戸市 (H27. 12. 18施行)
- ・ 福岡市 (H29. 4. 1施行)
- ・ 那覇市 (R2. 1. 1施行)

■対象区域：駐車場整備地区・商業地域・近隣商業地域の場合 ※1

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

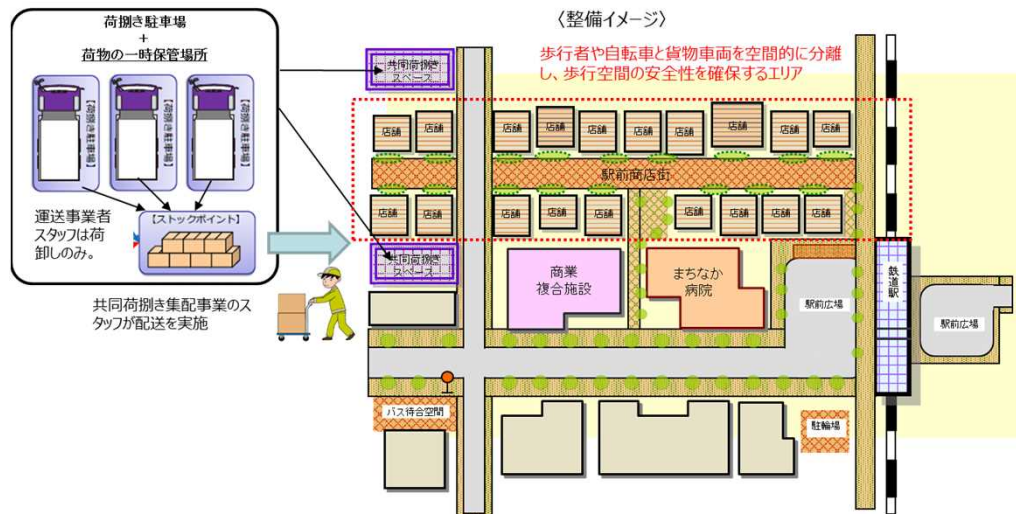
※1 川越市、福岡市、那覇市：商業地域・近隣商業地域の場合

※2 延床面積が6,000㎡未満の場合に緩和措置有

荷さばき駐車対策に対する支援制度

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

■共同荷さばき駐車場を整備する場合



■従来の荷さばき駐車場の場合



■荷さばき駐車施設の附置を規定した条例適用都市（88都市）

北海道	札幌市、旭川市、釧路市、帯広市
東北	八戸市、仙台市、塩竈市
関東	水戸市、取手市、守谷市、さいたま市、川越市、熊谷市、柏市、横浜市、川崎市、小田原市、長野市、佐久市、須崎市
東京	区部（23区）、市部（26市）
北陸	金沢市
中部	岐阜市、多治見市、高山市、名古屋市、春日井市、豊田市、瀬戸市
近畿	小浜市、三田市
中国	松江市、呉市、岩国市
四国	高松市
九州	福岡市、長崎市、佐世保市、大分市、奄美市

観光バス受入計画に基づく計画的な支援

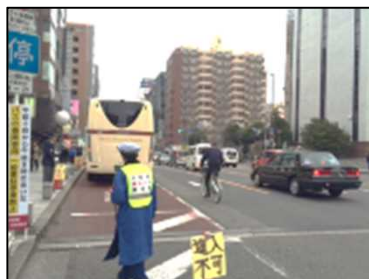
観光バスの路上駐停車により、周辺の交通に著しく支障が生じている地域において、地方公共団体や、地域の関係者などにより安全かつ円滑な都市交通の確保の観点から、観光バスを受け入れるための交通施策や施設整備等を戦略的に進めるための計画(観光バス受入計画)を作成し、当該計画に基づく観光バス駐車場整備を計画的に支援。

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



- ④ 観光バス駐車場の整備



H29に支援対象に追加

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

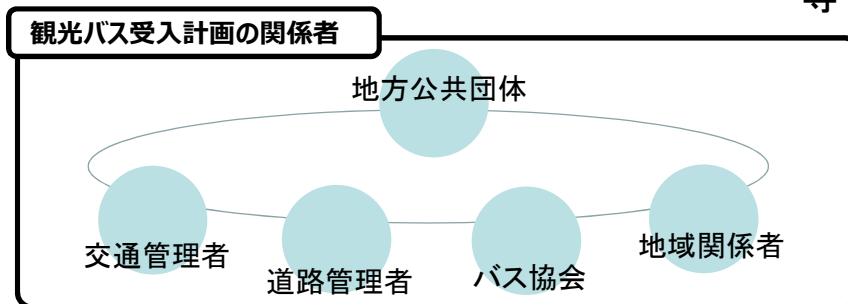
○観光バス駐停車対策の方針

・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



駐車場バリアフリー化の支援等

- 社会資本総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）により、バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想の区域等において、高齢者や障害者等が利用しやすいユニバーサルデザイン対応駐車場の整備に対する支援が可能。※H30より要綱において明確化
- コンパクト・プラス・ネットワークの推進を図るため、路面電車の電停等のバリアフリー化に対する支援を拡充。

駐車場のバリアフリー化の推進

(例)

■ユニバーサルデザイン対応駐車場を整備



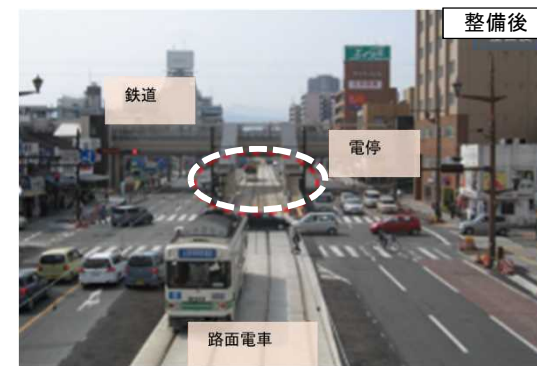
■駐車場にエレベータを設置



路面電車、BRT等のバリアフリー化の支援拡充

(例)

■電停の移設



- 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）

2 新たな交通主体の交通方法等に関する規定の整備

1 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等

- 最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当する車両を「特定小型原動機付自転車」とする。
- 特定小型原動機付自転車の運転には運転免許を要しないこととし（ただし、16歳未満の運転は禁止）、ヘルメット着用を努力義務とする。
- 特定小型原動機付自転車は、車道通行を原則とする。
- 特定小型原動機付自転車のうち、一定の速度以下に最高速度が制限されており、それに連動する表示がなされているものについては、例外的に歩道（自転車通行可の歩道に限る。）等を通行することができることとする。
- 交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とする。また、危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命ずることとする。

2 遠隔操作型小型車（自動配送ロボット等）の交通方法等

- 遠隔操作により通行する車であって、最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当するものを「遠隔操作型小型車」とし、歩行者と同様の交通ルール（歩道・路側帯の通行、横断歩道の通行等）を適用する。
- 遠隔操作型小型車の使用者は、都道府県公安委員会に届け出なければならないこととする。

①基本編(H30. 7公表)

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

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

②実践編—調査・分析(H31. 3公表)

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

参考資料2 駐車場法の特例と活用事例

- ・ 駐車場法の特例①都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）
- ・ 駐車場法の特例①エコまち法の特例の事例（小諸市）
- ・ 駐車場法の特例①エコまち法の特例の事例（港区）
- ・ 駐車場法の特例②都市再生特別措置法
- ・ 駐車場法の特例②都市再生特別措置法の特例の事例（長野県松本市）
- ・ 駐車場法の特例③都市再生特措法都市再生駐車施設配置計画
- ・ 駐車場法の特例③都市再生特別措置法の特例の事例（内神田一丁目周辺地区）
- ・ 駐車場法の特例④都市再生特措法滞在快適性等向上区域
- ・ 【都市再生特別措置法】 駐車場出入口の設置制限等

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

一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする者の駐車施設の設置義務

駐車場法（現行）… 当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨の条例を定めることが可能



低炭素まちづくり計画に以下の事項を位置づけ

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

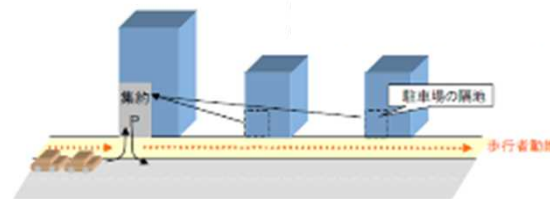
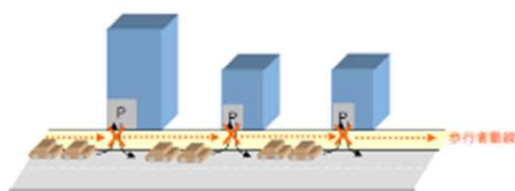


駐車場法の特例措置

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

の条例を定めることが可能

<イメージ>



駐車施設が各建築物に設けられ、非効率な自動車交通が発生

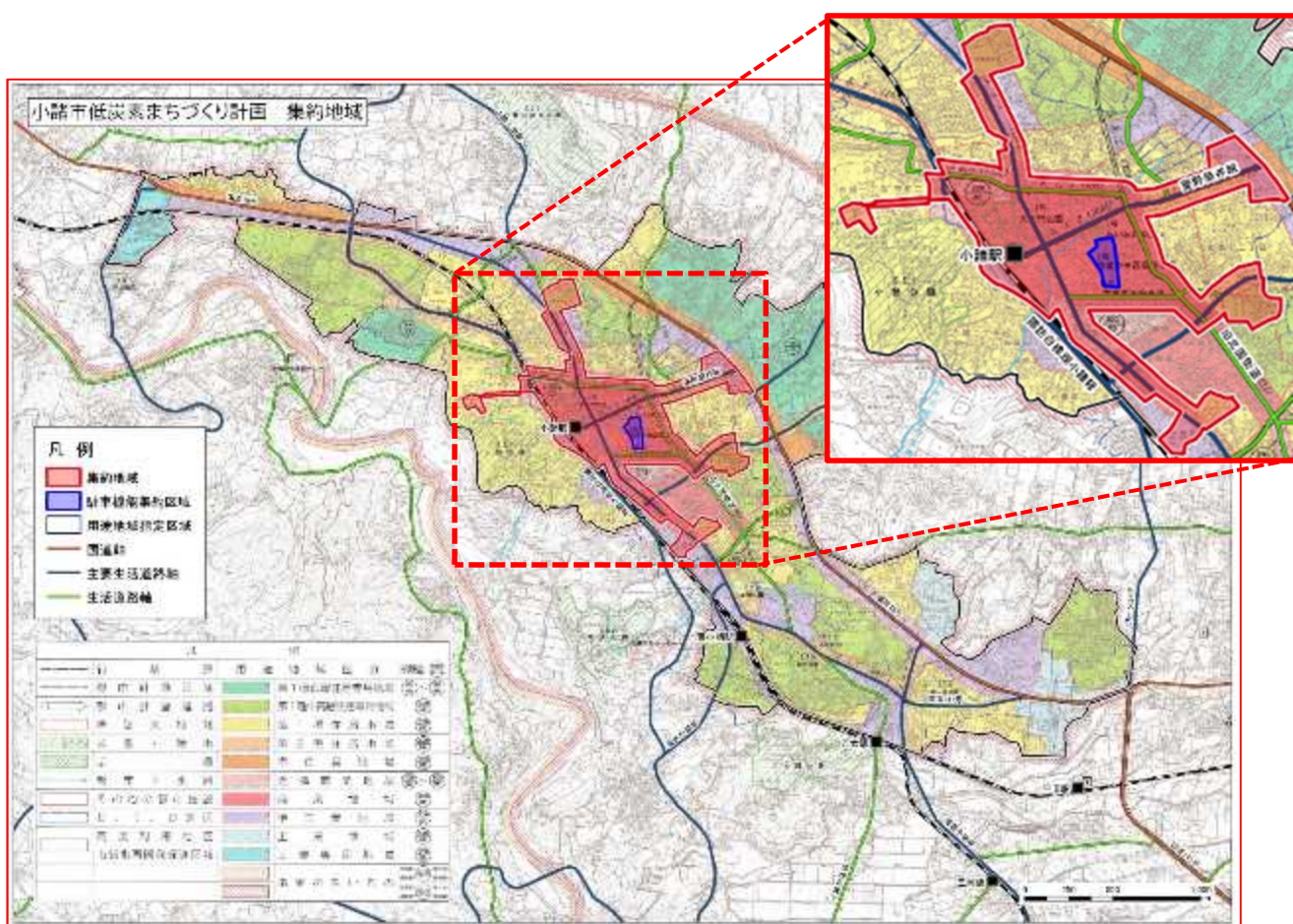
- ・ 駐車待ち車両による渋滞
- ・ 駐車施設を探す車両の移動

特例措置により駐車施設を集約

- ・ 都市の自動車交通を整理
- ・ 歩いて暮らせるまちづくりを促進

※詳細については、国土交通省HP（http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html）をご覧ください。

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



市庁舎敷地一帯での都市機能の集約

○集約駐車場

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

出典：小諸市資料より国土交通省作成

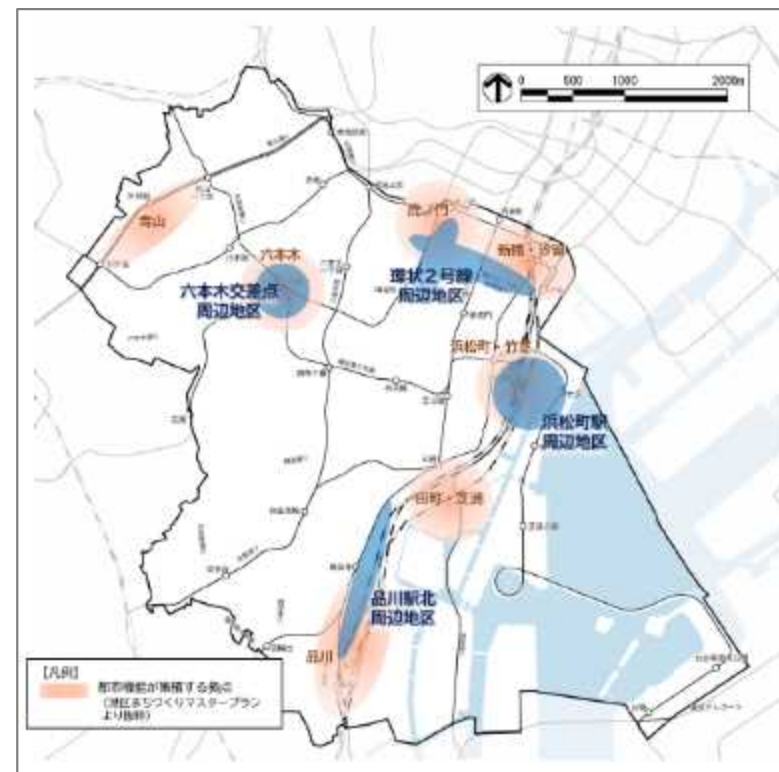
駐車場法の特例①エコまち法の特例の事例(港区)

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

■港区低炭素まちづくり計画 (都市機能集約化編)



■駐車場機能集約化を図る区域



出典：港区HPより国土交通省作成

駐車場法の特例②都市再生特別措置法

立地適正化計画（市町村が策定）

○駐車場配置適正化区域（都市機能誘導区域内）・・・§81⑥1
 歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域

○路外駐車場配置等基準・・・§81⑥2

路外駐車場の配置及び規模の基準

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

○集約駐車施設の位置及び規模・・・§81⑥3

集約駐車施設の位置及び規模に関する事項

<路外駐車場>

特定路外駐車場・・・§106
 （条例で定める一定規模以上の路外駐車場）

○市町村長への届出

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

○勧告

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

<附置義務駐車施設>

集約駐車施設・・・§107

○附置義務駐車施設の集約化
 条例により集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務付け

駐車場法（現行）

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



駐車場法の特例

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



集約駐車施設

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

■駐車場配置適正化区域



対象施設

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

届出対象行為

- ・ 特定路外駐車場の設置
- ・ 届出事項の変更

届出の流れ

- ・ 行為着手の30日前までに届出。

路外駐車場配置等基準

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

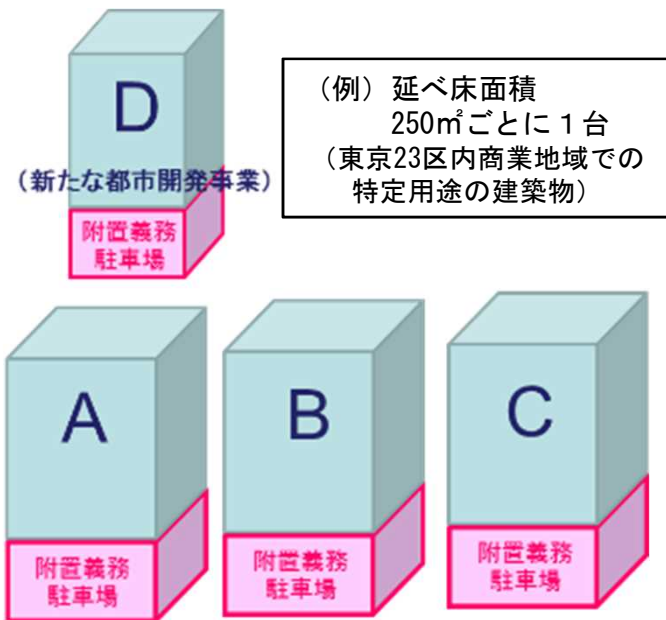
駐車場法の特例③都市再生特措法 都市再生駐車施設配置計画

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

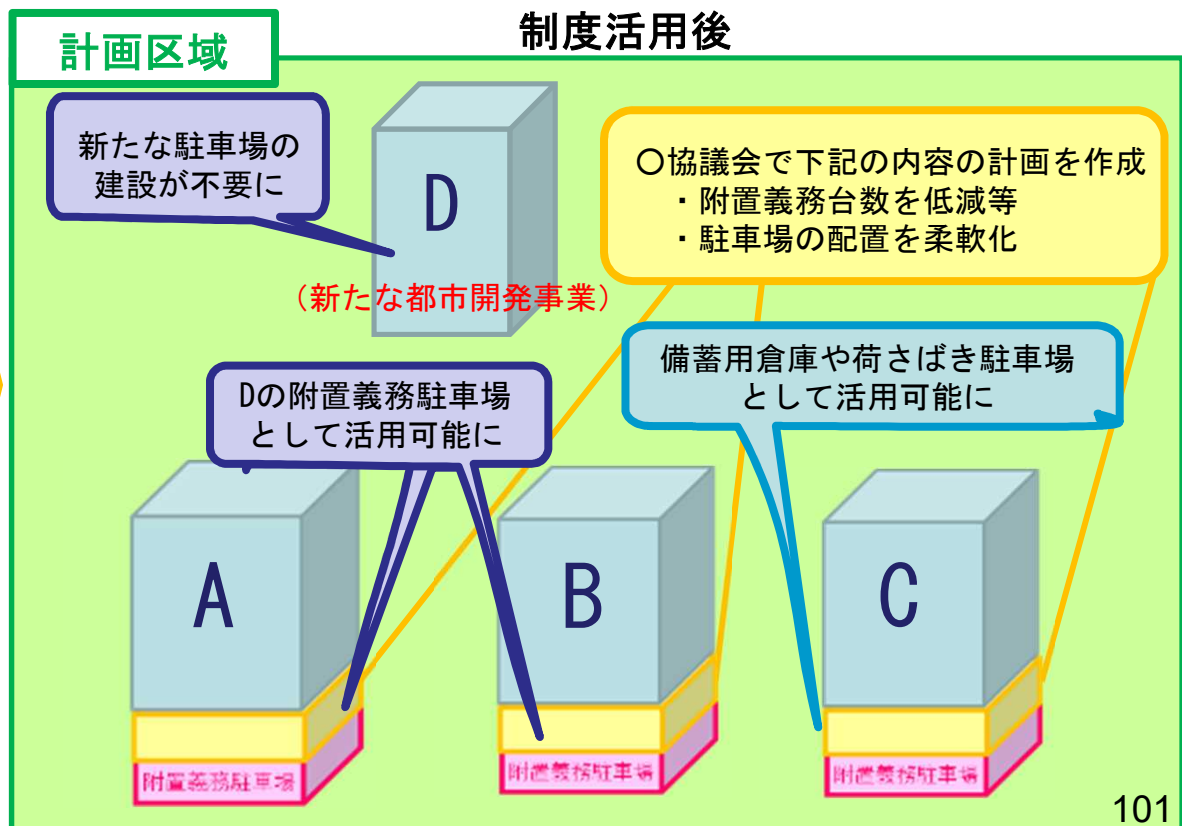
※手引き等については国土交通省HP（http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html）をご覧ください。

都市再生駐車施設配置計画制度のイメージ

制度活用前 （原則、建物単位で設置）



制度活用後

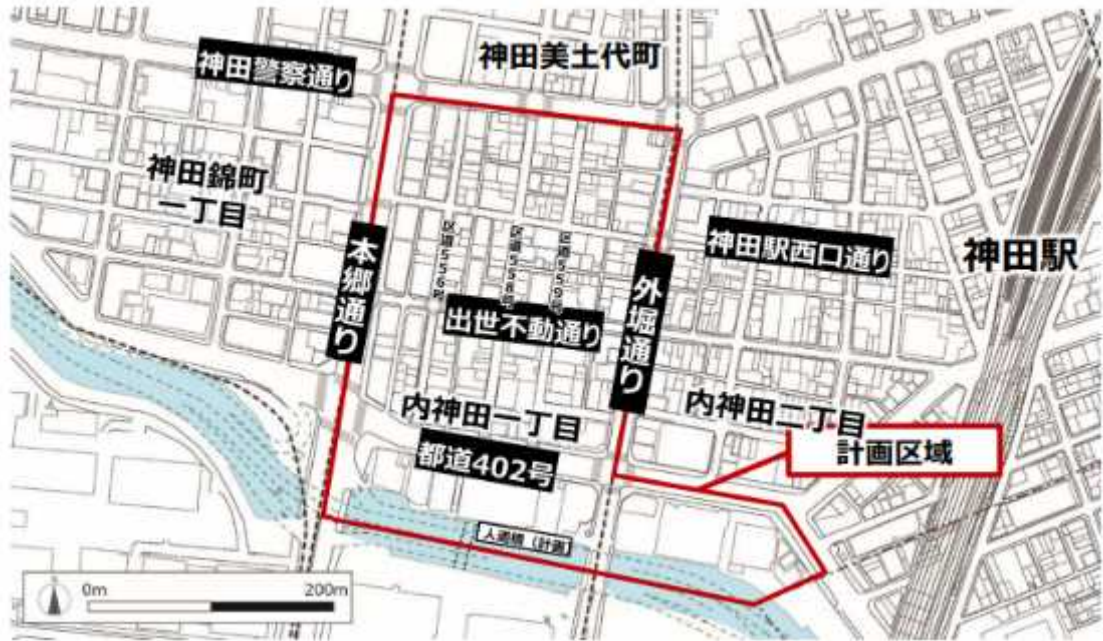


駐車場法の特例③都市再生特別措置法の特例の事例(内神田一丁目周辺地区)

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

■内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画 計画区域

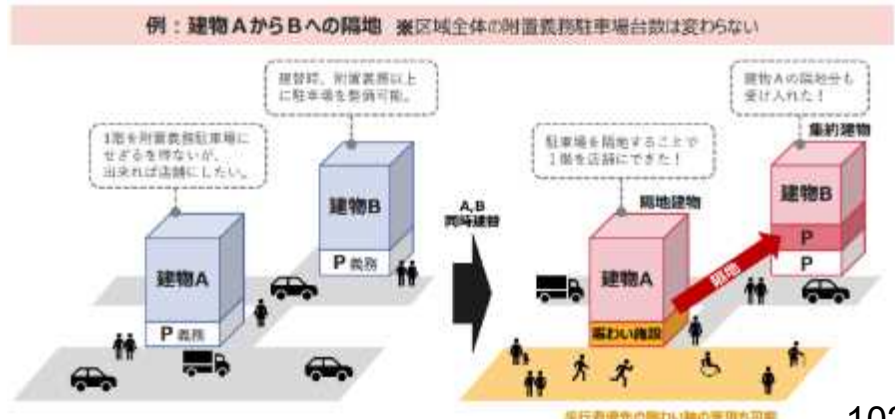
内神田一丁目周辺地区(内神田一丁目、内神田二丁目各地内)



■賑わい軸の設定



■駐車施設の隔地・集約

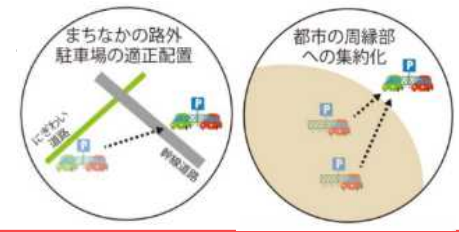


- 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年法律第43号）により創設 【第46の2、第46条の14等】
- 滞在快適性等向上区域において、①路外駐車場配置等基準、②駐車場出入口制限道路、③集約駐車施設の位置・規模を定めることにより、①路外駐車場の配置の適正化、②にぎわいの中心となる道路への出入口設置制限、③附置義務駐車施設の集約化等を図ることが可能となる。
- 改正に関して、令和2年9月に「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」を発出。

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

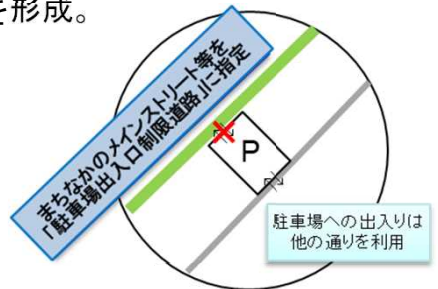
まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化

- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、め定めた基準に基づき路外駐車場の設置を誘導する等、まちなかの路外駐車場の配置を適正化。
- フリンジ駐車場の設置による区域内への自動車流入の抑制、自動車と歩行者の動線の分離等により、安全・快適で歩きやすいまちなかを形成。



まちなかのメインストリート等における路外駐車場の出入口規制

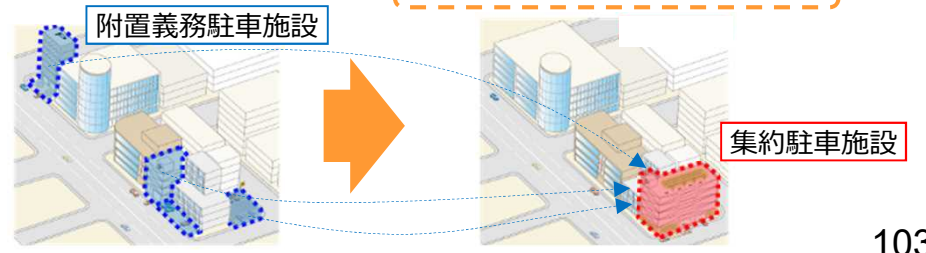
- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、メインストリートなどの交流・滞在空間として重要な道路を「駐車場出入口制限道路」に指定し、路外駐車場からの自動車の出入りを抑制。
- 歩行者の安全性・快適性が向上。沿道のオープンスペースでの交流・滞在や様々なイベント等の実施がしやすい公共空間を形成。



附置義務駐車施設の集約化

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

駐車場法（現行）	駐車場法の特例
条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置	3パターンの条例が制定可能に。 ①集約駐車施設内に設置させる ②建築物の敷地内に設置させる ③①か②のどちらかに設置させる



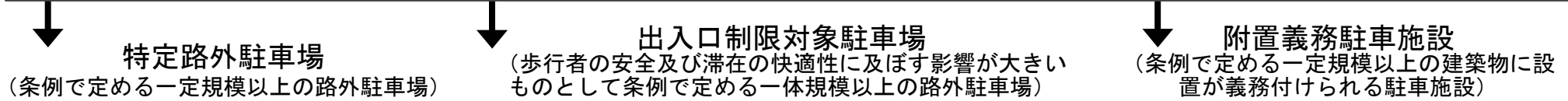
都市再生整備計画（市町村が策定）

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

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

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

○集約駐車施設の位置及び規模（第46条第14項第3号（ハ））



特定路外駐車場
(条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

○市町村長への届出
(第62条の9第1項・第2項)

- 特定路外駐車場を設置しようとする者は、設置に着手する30日前までに市町村長に届け出なければならない(届出事項の変更についても同様)

○勧告等
(第62条の9第3項・第4項)

- 市町村長は、届出の内容が路外駐車場配置等基準に適合しない場合、設置者に対して必要に応じて勧告することができる
- 市町村長は、勧告をした場合、必要に応じて土地の取得のあっせん等の措置を講ずるよう努めなければならない

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

○出入口の設置制限（第62条の10第1項）

- 出入口制限対象駐車場設置者等（駐車場出入口制限道路に面する土地に出入口制限対象駐車場を設置しようとする者又は出入口の位置を変更しようとする者）は、自動車の出入口を駐車場出入口制限道路に接して設けてはならない（やむを得ない場合として条例で定める場合を除く）

○市町村長への届出（第62条の10第2項・第3項）

- 出入口制限対象駐車場設置者等は、出入口の設置又は位置の変更着手する30日前までに市町村長に届け出なければならない

○勧告・命令（第62条の10第4項・第5項）

- 市町村長は、届出の内容が出入口の設置制限規定に適合しない場合、設置者に対して必要に応じて勧告することができる（出入口の位置に関する設計の変更等）
- 市町村長は、設置者が勧告に係る措置をとらなかった場合、安全かつ円滑な歩行の確保に特に支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、当該勧告に係る措置について命ずることができる

○歩行者の安全の確保等についての配慮（第62条の11）

- 現に駐車場出入口制限道路に接して出入口制限対象駐車場の出入口を設置している者等は、安全かつ円滑な歩行の確保等についての適正な配慮をして当該駐車場を運営しなければならない

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

○附置義務駐車施設の集約化
(第62条の12)

- 附置義務条例により、集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務づけることが可能

駐車場法（現行）
条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

駐車場法の特例
3パターンの条例が制定可能に。

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

○出入口の設置制限（第62条の12）

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