

# 参考資料集

- (1) まちづくりにおける駐車場政策の理念・目的
- (2) 施策(仕組み)のあり方
- (3) 公と民の役割分担のあり方
- (4) まちづくりにおける駐車場の柔軟な活用のあり方
- (5) 新たな時代(DX, GX)に対応した駐車場施策のあり方

# (1) まちづくりにおける駐車場政策の 理念・目的

# 駐車場等に関する主要な法律

## ■ 駐車場に関する主要な法律の目的

	対象とする駐車場	関連条目	法律の目的
駐車場法(昭和三十二年法律第百六号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>附置義務駐車場施設</li> <li>届出駐車場</li> <li>都市計画駐車場</li> <li>道路管理者が整備する駐車場</li> </ul>	全条目	第一条 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、 <b>道路交通の円滑化</b> を図り、もつ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。
道路法(昭和27年法律第180号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路管理者が整備する駐車場</li> </ul>	第2条第2項第6号(自動車駐車場)、第24条の2(駐車料金)、第24条の3(駐車料金の表示)	第一条 この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて <b>交通の発達に寄与</b> し、公共の福祉を増進することを目的とする。
道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>時間制限駐車区間(パーキングメーター、パーキングチケット)</li> </ul>	第49条(時間制限駐車区間)	第一条 この法律は、 <b>道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り</b> 、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。
自動車の保管場所の確保等に関する法律(昭和27年法律第180号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>車庫</li> </ul>	全条目	第一条 この法律は、自動車の保有者等に自動車の保管場所を確保し、道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づけるとともに、自動車の駐車に関する規制を強化することにより、 <b>道路使用の適正化、道路における危険の防止及び道路交通の円滑化</b> を図ることを目的とする。
大規模小売店舗立地法(平成10年法律第91号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模商業施設の来客者用の駐車場(≒附置義務駐車場)</li> </ul>	第4条(指針)、第5条(大規模小売店舗の新設に関する届出等)	第一条 この法律は、大規模小売店舗の立地に関し、 <b>その周辺の地域の生活環境の保持のため</b> 、大規模小売店舗を設置する者によりその施設の配置及び運営方法について適正な配慮がなされることを確保することにより、小売業の健全な発達を図り、もつて国民経済及び地域社会の健全な発展並びに国民生活の向上に寄与することを目的とする。
都市計画法(昭和43年法律第100号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画駐車場</li> </ul>	第8条第1項第8号(地域地区)、第11条第1項第1号(都市施設)、第29条第1項(開発許可)	第一条 この法律は、都市計画の内容及びその決定手続、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関し必要な事項を定めることにより、 <b>都市の健全な発展と秩序ある整備を図り</b> 、もつて国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

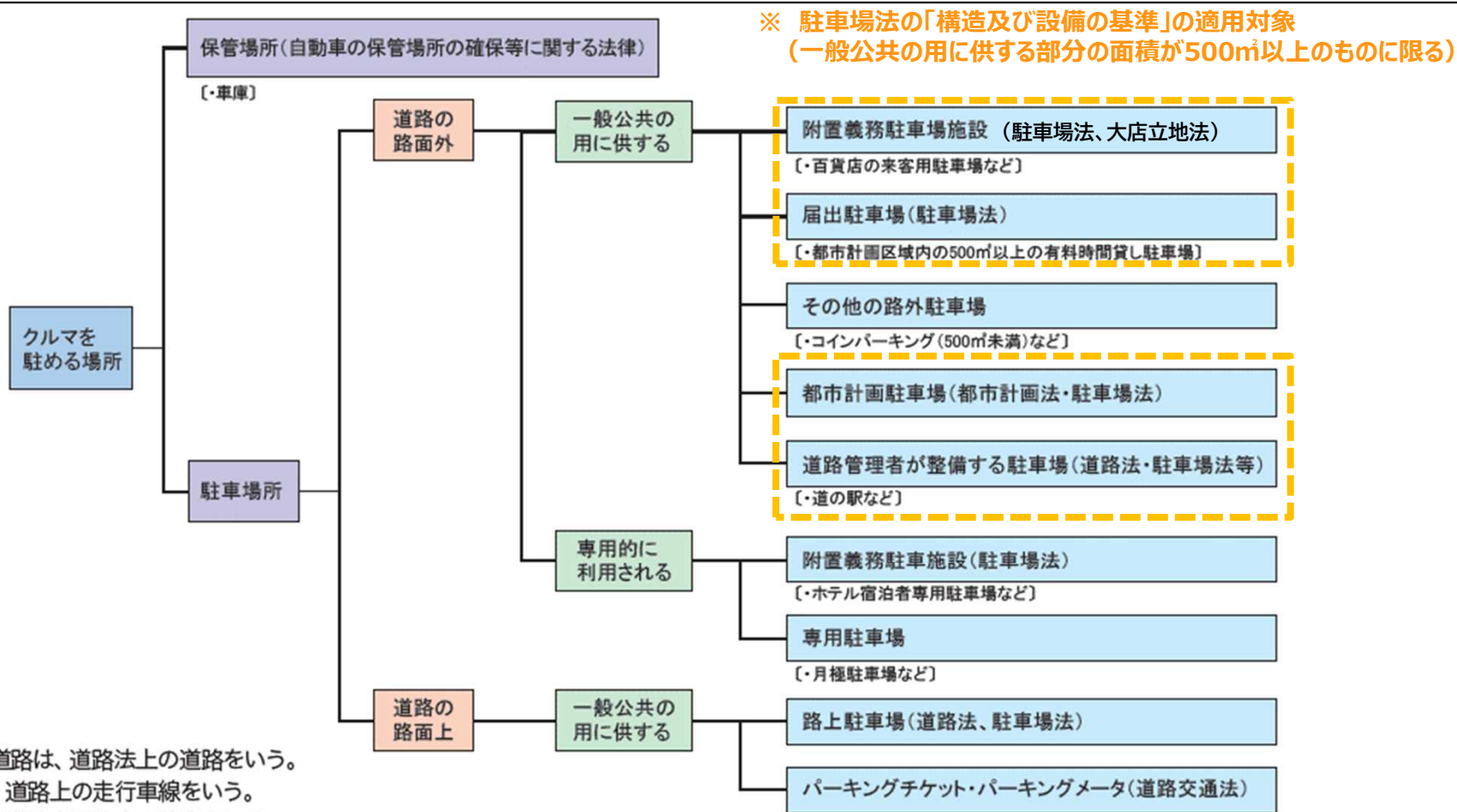
# 駐車場等に関する主要な法律

## ■駐車場に関する主要な法律の目的

	対象とする駐車場	関連条目	法律の目的
高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>届出駐車場</li> </ul>	第2条、第10条～第24条(施設管理者の基準適合義務等)、第24条の8、第40条の2(施設設置管理者による市町村への情報提供)、第33条～第35条(特定事業の実施)	第一条 この法律は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性に鑑み、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらとの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置、移動等円滑化に関する国民の理解の増進及び協力の確保を図るための措置その他の措置を講ずることにより、 <b>高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り</b> 、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする
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(昭和五十五年法律第八十七号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般公共の用に供される自転車等駐車場</li> <li>附置義務自転車等駐車場</li> </ul>	第5条～第6条(自転車等の駐車対策の総合的推進)、第7条(総合計画)第9条(自転車等駐車場の構造及び設備の基準)	第一条 この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もつて <b>自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り</b> 、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。








# 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。

# 多様なモビリティの駐車環境について

	駐車場法	自転車法	(その他)
法律上の区分	<p>道路交通法に規定する「自動車」 (法第2条第1項第9号)</p> <p><b>自動車</b></p> <p>四輪自動車</p> <p>自動二輪車 (51cc~)</p>	<p>道路交通法に規定する「自転車」「原動機付自転車」 (法第2条第1項第11号の2、第10号)</p> <p><b>自転車等</b></p> <p>自転車</p> <p>原動機付自転車 (~50cc)</p>	<p>民地の駐車スペース</p> 
現場での区分	<p><b>自動車駐車場</b></p> <p><b>専用</b></p>  <p>自動車駐車場における自動二輪車・原付の専用駐車スペース</p> <p><b>併用</b></p>  <p>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</p>	<p><b>自動二輪車駐車場</b></p> <p><b>専用</b></p>  <p>自動二輪車・原付のみが駐車できる専用駐車場</p> <p><b>併用</b></p>  <p>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</p>	<p><b>自転車等駐車場</b> (50cc以下受入可)</p> <p><b>専用</b></p>  <p>自転車等駐車場における自動二輪車・原付のみが駐車できるスペース</p> <p><b>自転車駐車場</b></p> <p>自動二輪車、原付受入不可</p> 
	<p>電動キックボードが駐車可能な場所 = 原動機付自転車と同等扱い</p>		

## 多様なモビリティの駐車における留意点

- ・ 車両の盗難防止対策
- ・ 既存の構造物（自転車ラック等）との適合性確認
- ・ 建築基準法や消防法等の関係法令の規定による対応

## ■ 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する中で、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。

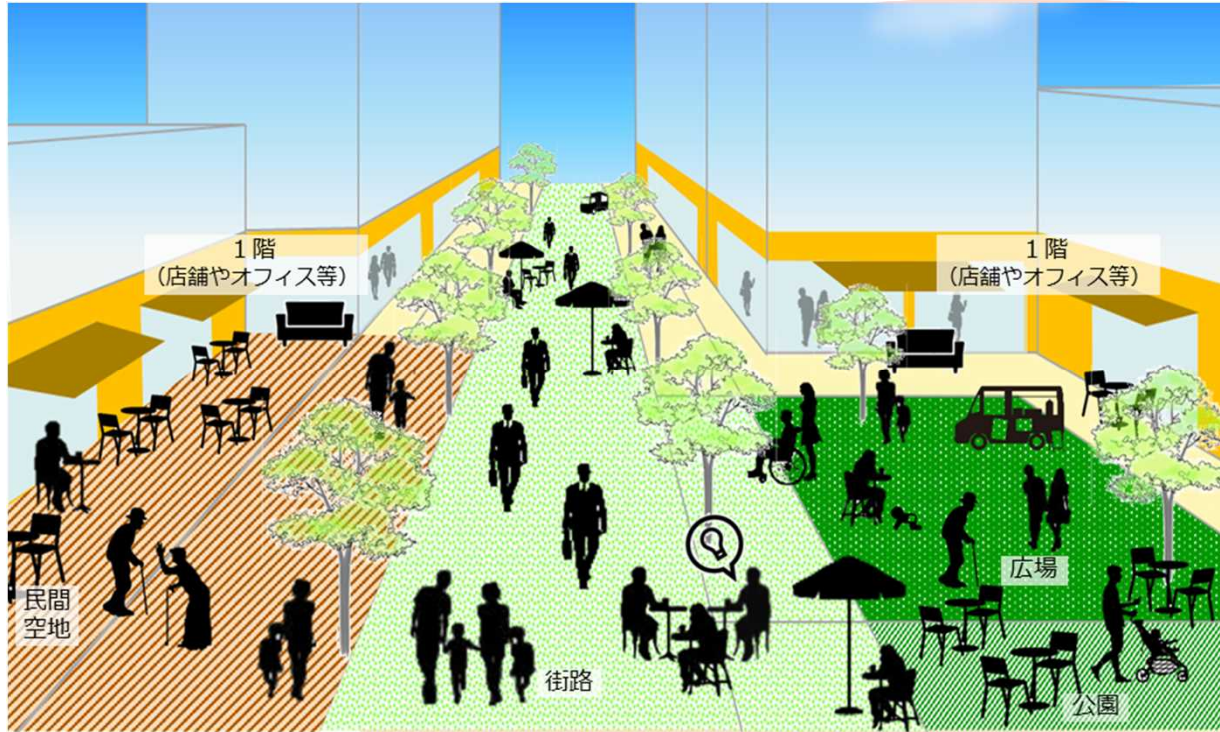
## Point 8 駐車場の土地利用転換・利活用の促進

- 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。



## まちなかにおける「ウォーカブルなパブリック空間」のイメージ

まちなかにおける歩ける範囲のエリアを対象に、街路、公園、広場等の公共空間、民間空地、沿道建物の1階部分等の**官民空間をエリア一体でリノベーション**



- W**alkable 歩きたくなる
- E**ye Level まちに開かれた1階
- D**iversity 多様な人の多様な用途、使い方
- O**pen 開かれた空間が心地よい

駅前のトランジットモール化と広場創出  
(姫路市)

道路を占用了した夜間オープンカフェ  
(北九州市)

公園を芝生や民間カフェ設置で再生  
(東京都豊島区)

1階をガラス張り店舗にリノバ  
(日南市)

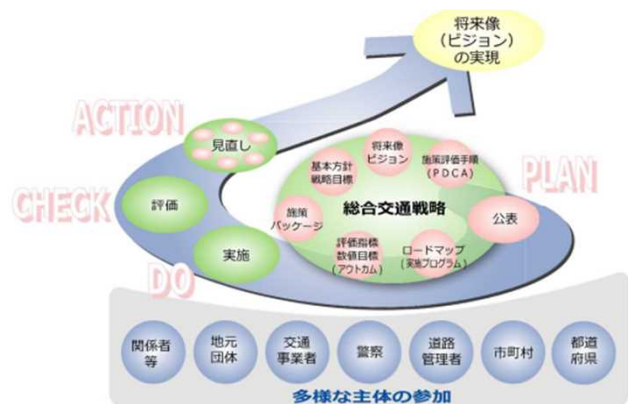
2つの開発の調整により一体整備  
された神社と森(東京都中央区)



# 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】

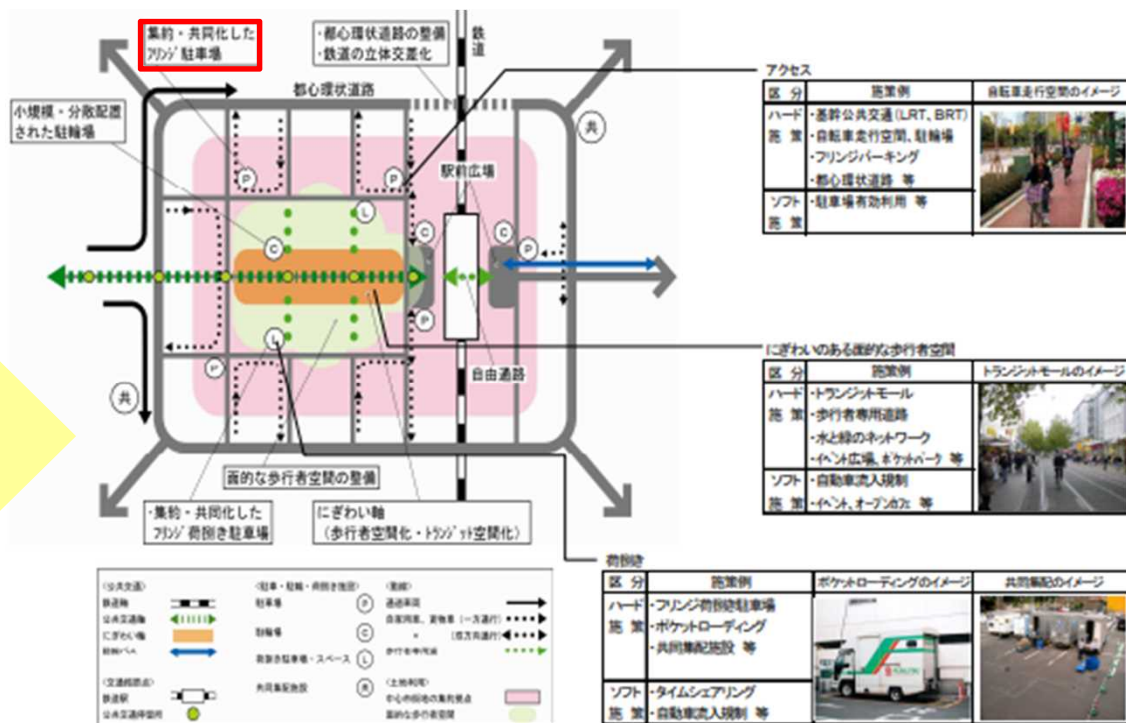
進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。



## 【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

## ■地区内交通の考え方（イメージ）



## (2) 施策(仕組み)のあり方

- 2-1 国内の駐車場に関する規制・誘導施策について
- 2-2 海外の駐車場に関する規制・誘導施策について

## 2-1 国内の駐車場に関する主な規制・誘導施策

### I 規制施策

- 附置義務駐車施設（駐車場法）
- 駐車場構造基準、届出制度（駐車場法）  
    ※機械式駐車施設の構造基準含む
- 移動等円滑化経路の確保（バリアフリー法）
- 出入口制限道路（都市再生特別措置法）
- 地区計画への位置づけや自主条例の制定 等

### II 誘導施策

- 都市計画駐車場の整備、駐車場整備地区の設定
- 予算・税制支援（社会資本整備総合交付金等）
- 規制緩和（附置義務緩和：地域ルール、隔地・集約配置等） 等

【参考】ドライバーに対する規制・誘導

違法駐車を取り締まり（道路交通法）、満車空車情報提供、利用料金の変動

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

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

# 適正配置に関する考え方

- 附置義務駐車場の建築物の敷地内に設置することによる問題点も生じたことから、駐車場政策の方向性の一つとして、地域の実情に応じた附置義務駐車場の隔地を推奨。
- 附置義務条例を策定している全197都市が駐車施設の附置の敷地外特例を適用。

都市の交通実態に即した路外駐車場の整備を推進するための措置(駐車場出入口 規定の弾力化及び駐車場附置義務の弾力化)について(技術的助言)【平成16年7月2日:国都街第18号】

## 2 標準駐車場条例の改正について

### (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。

まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)【平成30年7月:国土交通省 都市局 まちづくり推進課・都市計画課・街路交通施設課】

### 5-1 附置義務駐車場制度の緩和・隔地駐車場の導入

- ・ 附置義務駐車場の供給量については、その原単位の見直しにより適正化を図ることが考えられるところ、過剰な駐車場の配置を抑制するためにも、例えば小規模建築物については附置義務駐車場の対象外とする等により、配置の適正化を図ることが考えられる。
- ・ また、附置義務駐車場は、原則として一定の基準に基づき、建築物又はその敷地ごとに駐車場の附置を義務付ける制度であるが、各建築物又は敷地ごとに駐車場を整備するよりも、まちづくり上の観点を踏まえ、**地区単位で駐車場を集約配置した方が適当な地域も存在することから**、このような地域においては、例えば近隣の公営駐車場等において附置義務駐車場を受け入れるなど、いわゆる「隔地」での附置義務駐車場について検討することが考えられる。

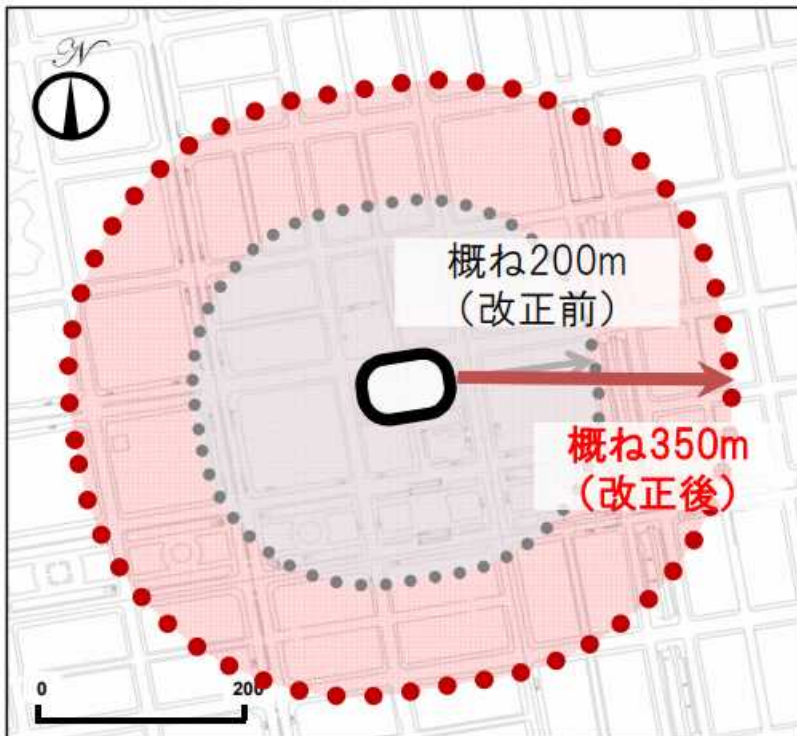
## ■ 駐車施設の附置の敷地外特例適用状況

	都市数	割合
おおむね100m以内	1	1%
おおむね200m以内	113	57%
おおむね250m以内	1	1%
おおむね300m以内	72	37%
おおむね350m以内	3	2%
おおむね400m以内	2	1%
おおむね500m以内	3	2%
規定なし	2	1%
合計	197	100%

出典：令和3年度版(2021年)自動車駐車場年報  
(国土交通省 都市局 街路交通施設課)

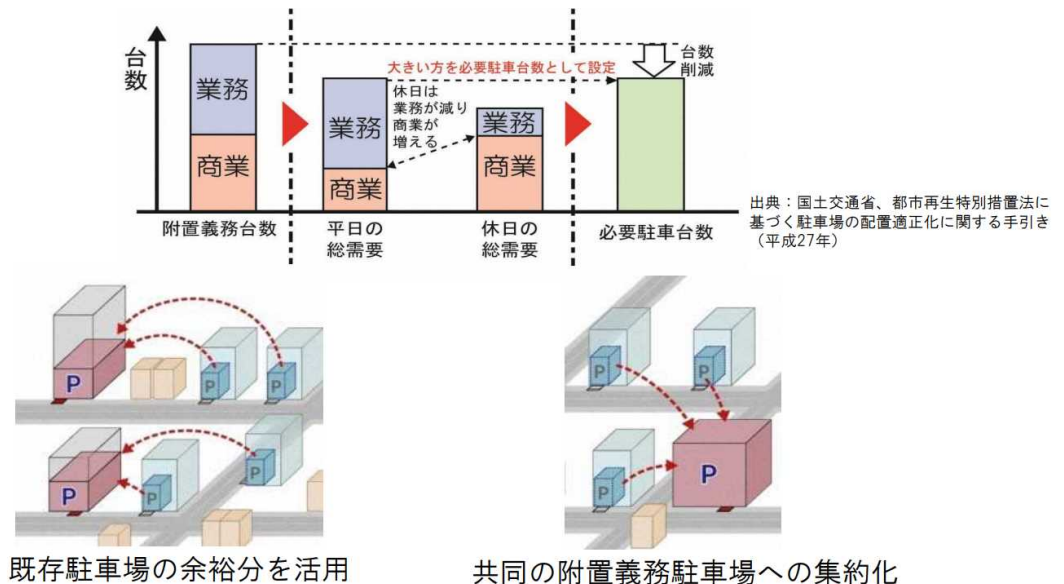
## 駐車場の隔地

建築物の構造若しくは敷地の状態により市長が特にやむを得ないと認める場合、又は交通の安全及び円滑化、良好な景観の形成若しくは土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合において、隔地駐車施設の設置が可能となる(隔地距離は350m以内)。



## 駐車場の集約化

複数の建築物の附置義務駐車台数を札幌市の指定する集約駐車施設に設置する場合は、用途別、曜日別の駐車台数を算出し、それらを組み合わせた必要駐車台数まで緩和(上限20%)を認める。



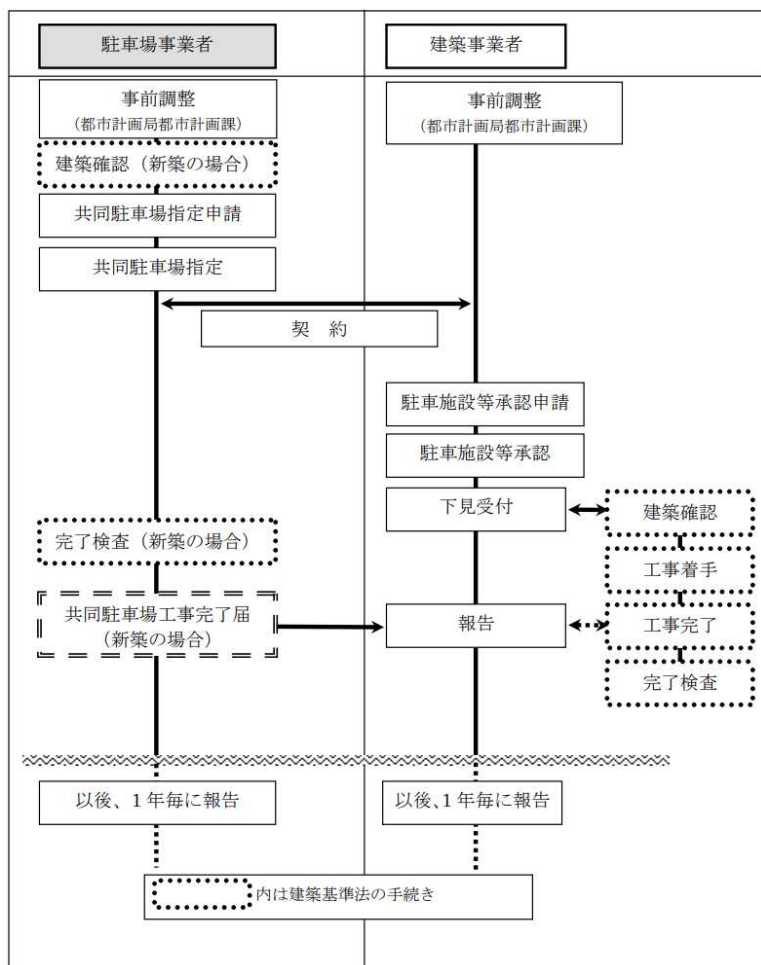
出典：第32回全国駐車場政策担当者会議(国土交通省)

# 附置義務条例における隔地制度の事例(大阪市)

## 駐車場の集約化

市長が指定する共同駐車場に附置義務駐車施設等を設置する場合は、当該建築物の敷地内に附置義務駐車施設等を附置しないことが可能(隔地距離は350m)。

### ■ 共同駐車場設置の続きの流れ



### ■ 共同駐車場指定箇所一覧

指定番号	駐車場名称
No.1	京セラドーム大阪地下駐車場
No.2	阪急茶屋町ビルディング駐車場
No.3	THE PEAK SHINSAIBASHI 駐車場
No.4	御堂筋カービット
No.5	オーガニックパーキング
No.6	郵政福祉内本町パーキング
No.8	ビッグステップ駐車場
No.10	OnePark心斎橋
No.12	大昌タワーパーキング
No.13	FUKUBLD. 南久宝寺パーキング
No.14	山一モータープール
No.15	エコロパーク南森町第一
No.16	(仮称)大手前立体駐車場
No.17	あべのルシアス
No.18	タカラパーキングタワー
No.19	リーガロイヤルホテル アネックス駐車場
No.22	パーキングなかむら

指定番号	駐車場名称
No.23	船場ミッドキューブモータープール
No.24	心斎橋大陽ビル駐車場
No.25	北浜NEXU.BUILD
No.26	バラカORC200
No.27	EDGE心斎橋駐車場
No.28	旭モータープール
No.30	西心斎橋駐車場
No.31	上本町駐車場
No.32	トラストパークまいどパーキング難波千日前
No.34	國庄パーキング

出典：大阪市

[https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/cmsfiles/contents/0000016/16355/guidebook\(P38--43\).pdf](https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/cmsfiles/contents/0000016/16355/guidebook(P38--43).pdf)

<https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/cmsfiles/contents/0000005/5188/kyodoPshitei.pdf>



○都市再生特別措置法に基づく特例を活用し、「小規模駐車場届出条例」の施行により、届出制度を規定。(令和4年10月1日施行)

### ■熊本市 滞在快適性等向上区域範囲図



出典：熊本市

[https://www.city.kumamoto.jp/hpKiji/pub/detail.aspx?c\\_id=5&id=42955&class\\_set\\_id=3&class\\_id=628](https://www.city.kumamoto.jp/hpKiji/pub/detail.aspx?c_id=5&id=42955&class_set_id=3&class_id=628)

### 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50㎡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。

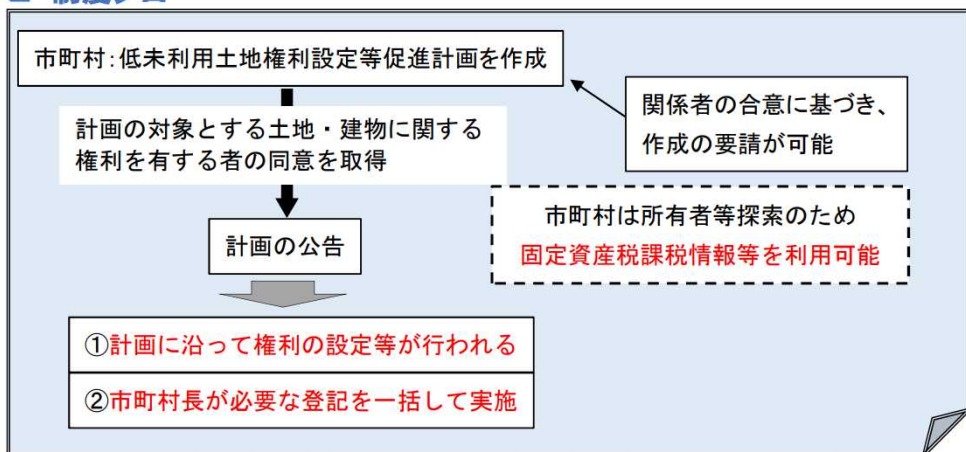
### 路外駐車場配置等基準

- ・ 出入口は横断歩道から5mを超えた部分に設置すること
- ・ 歩行者を視認できる視距を確保すること
- ・ 歩道に面する場合は、出入口を集約した構造とし、出入口の幅を6m以内とすることなど

# 立地誘導促進施設協定

○低未利用地の地権者等と利用希望者とを、行政が所有者等の探索も含め能動的にコーディネートの上、土地・建物の利用のために必要となる権利設定等に関する計画を市町村が作成し、一括して権利設定等を行う。

## □ 制度フロー



## □ 支援措置

### 【税制特例】

(登録免許税) 計画に基づく土地・建物の取得等について税率を軽減

⇒ 地上権等の設定登記等 (本則1%→0.5%)

所有権の移転登記 (本則2%→1%)

(不動産取得税) 計画に基づく一定の土地取得について軽減 (課税標準の1/5控除)

## □ 活用イメージ



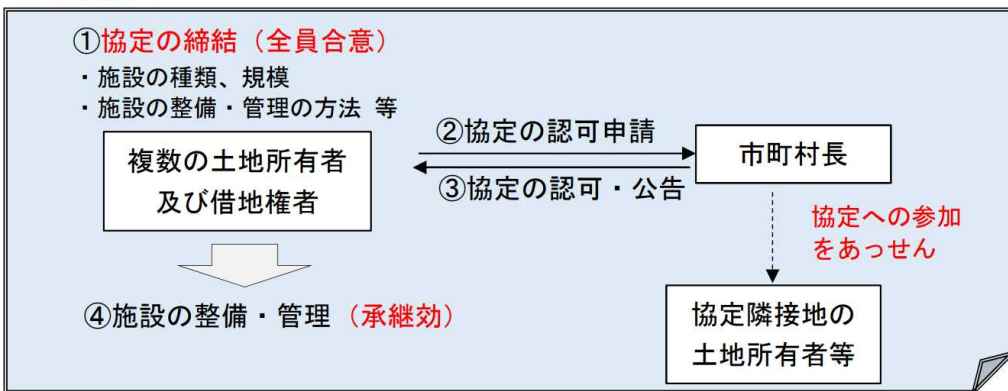
出典：都市のスポンジ化対策 活用スタディ集 (国土交通省)

<https://www.mlit.go.jp/common/001255368.pdf>

# 低未利用土地権利設定等促進計画

○低未利用地の地権者等と利用希望者とを、行政が所有者等の探索も含め能動的にコーディネートの上、土地・建物の利用のために必要となる権利設定等に関する計画を市町村が作成し、一括して権利設定等を行う。

## □ 制度フロー



## □ 支援措置

【税制特例】※本税制特例は令和4年3月31日までに認可を受けた協定に適用（固定資産税・都市計画税）

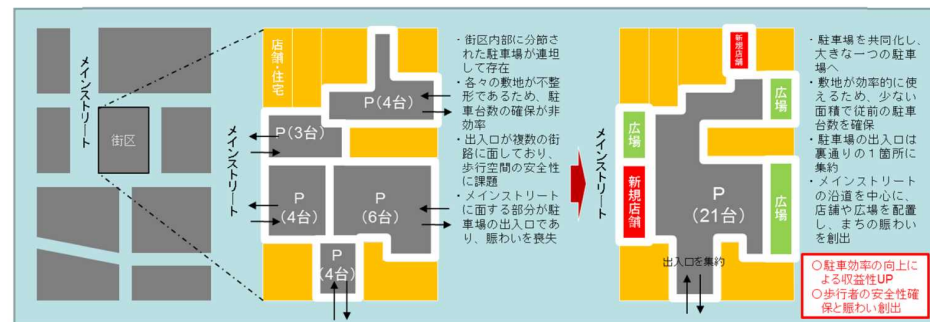
協定に基づき整備・管理する公共施設等（道路・通路、公園、緑地、広場）の用に供する土地・償却資産について、都市再生推進法人が管理する場合に課税標準を2/3に軽減（5年以上の協定の場合は3年間、10年以上の協定の場合は5年間）

出典：都市のスポンジ化対策 活用スタディ集（国土交通省）  
[https://www.mlit.go.jp/toshi/city\\_plan/content/001474455.pdf](https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/content/001474455.pdf)  
<https://www.mlit.go.jp/common/001255373.pdf>

## 活用イメージの概要

細分化された駐車場を共同化し、駐車場の効率化と公共的空間の整備を実現したい

- ・中心部のメインストリートに面した街区のエリア価値を向上するため、細分化された駐車場を共同化し、駐車場内の駐車マスの配置を効率化
- ・配置の効率化により、同規模以上の駐車台数を確保した上で、余剰地を創出
- ・出入口を集約し、広場や店舗用地の確保により賑わいを創出



## 2-2 海外の駐車場に関する規制・誘導施策

### ○イギリス

- ・駐車場の整備抑制(イギリス・ロンドン)

### ○ドイツ

- ・駐車場の適正配置(ドイツ・マインツ)
- ・駐車場の整備抑制・まちづくりとの連携(ドイツ・フランクフルト)
- ・駐車需要発生原因者への金銭的な負担(ドイツ・ミュンヘン)

### ○スイス

- ・駐車場の整備抑制(スイス・チューリッヒ)
- ・路上駐車場の他用途への転換(スイス・チューリッヒ)

### ○スウェーデン

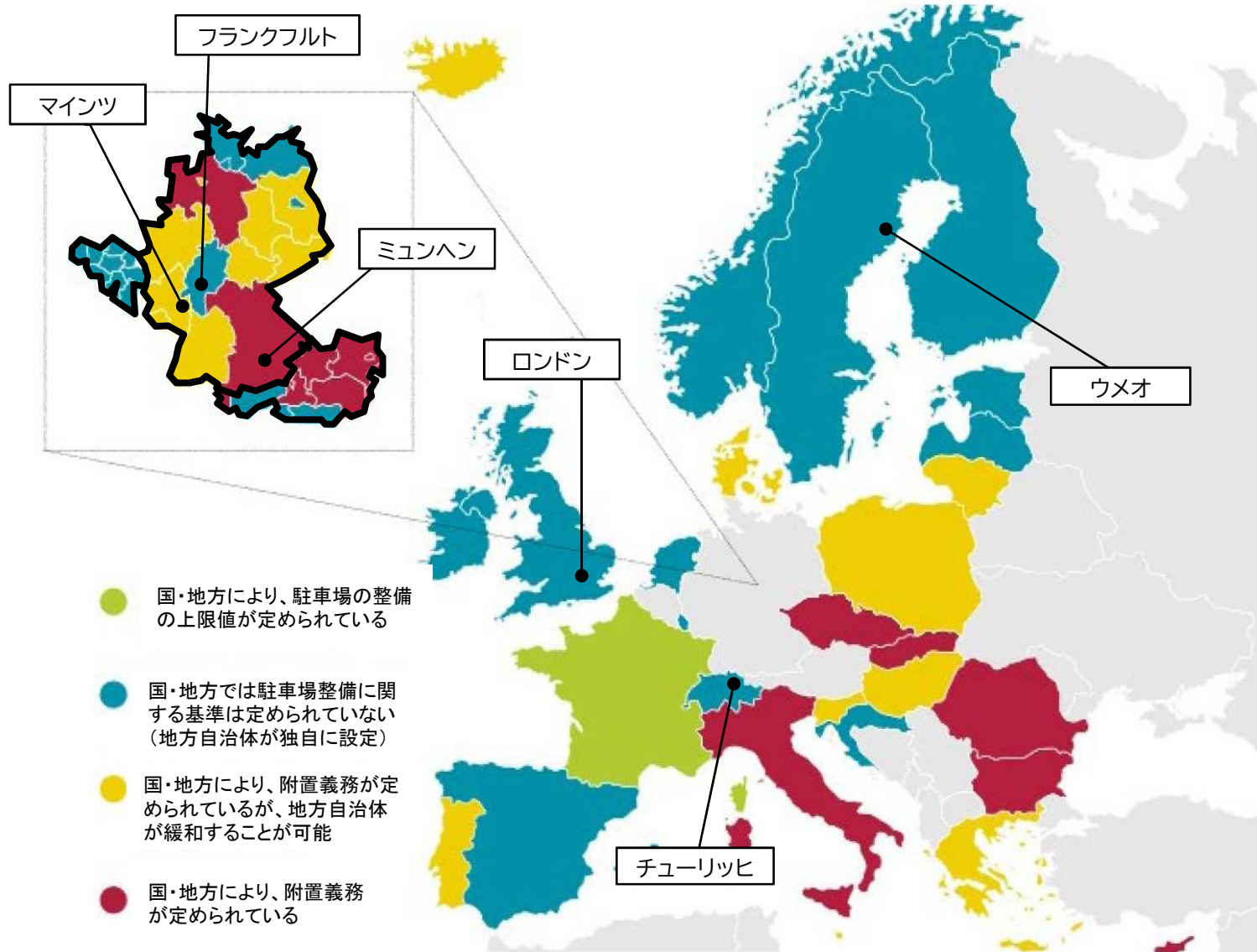
- ・駐車需要発生原因者への金銭的な負担(スウェーデン・ウメオ)

### ○アメリカ

- ・駐車場の適正配置(アメリカ・サンアントニオ)
- ・駐車場の整備抑制(アメリカ・ポートランド)
- ・駐車場の整備抑制(アメリカ・ボストン)

# ヨーロッパ各国における駐車場の整備に関する考え方

○ヨーロッパ各国の駐車場整備に関する基準については下図に示す通り。



# 駐車場の整備抑制(イギリス・ロンドン)

- 都心部の道路混雑の緩和に向けて、1976年に都心部を対象に附置義務を撤廃するとともに、駐車場整備量の上限值を設定。その後、2003年にロードプライシングを導入。
- また、2004年には、この附置義務撤廃、及び駐車場整備量の上限值の設定を市域全域に拡大。現在は都心部は駐車場の整備が禁止。

## ■ 駐車場整備量の上限值

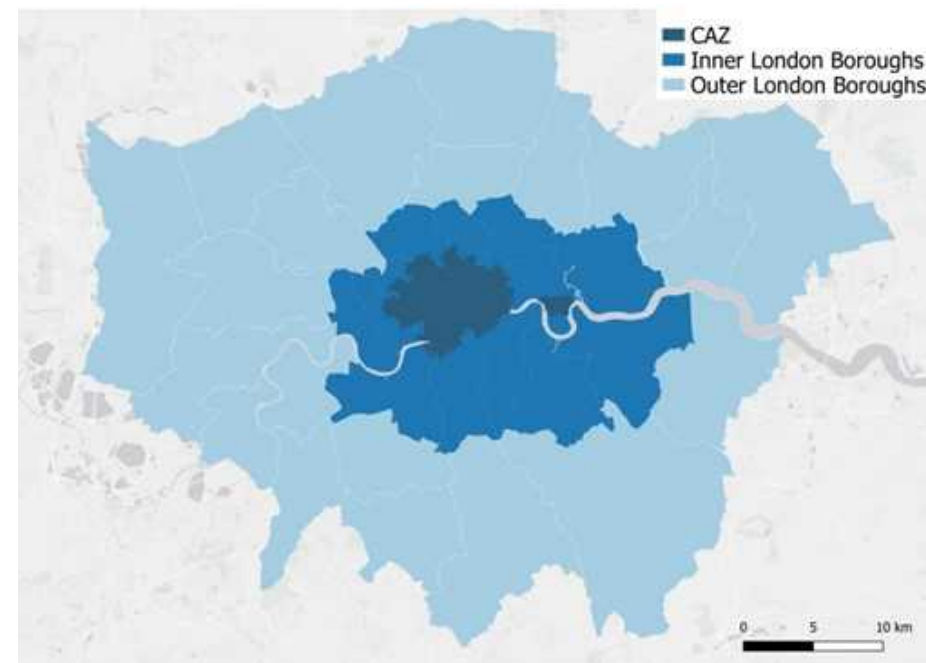
Table 10.4 - Maximum office parking standards

Location	Maximum parking provision*
Central Activities Zone and inner London	Car free^
Outer London Opportunity Areas	Up to 1 space per 600 sq.m. gross internal area (GIA)
Outer London	Up to 1 space per 100 sq.m. (GIA)
Outer London locations identified through a DPD where more generous standards apply	Up to 1 space per 50 sq.m. (GIA)

Table 10.5 - Maximum retail parking standards

Location	Maximum parking provision*
Central Activities Zone and all areas of PTAL 5-6	Car-free^
Inner London Outer London Opportunity Areas Outer London retail below 500 sq.m.	Up to 1 space per 75 sq.m. gross internal area (GIA)
Rest of outer London	Up to 1 space per 50 sq.m. (GIA)

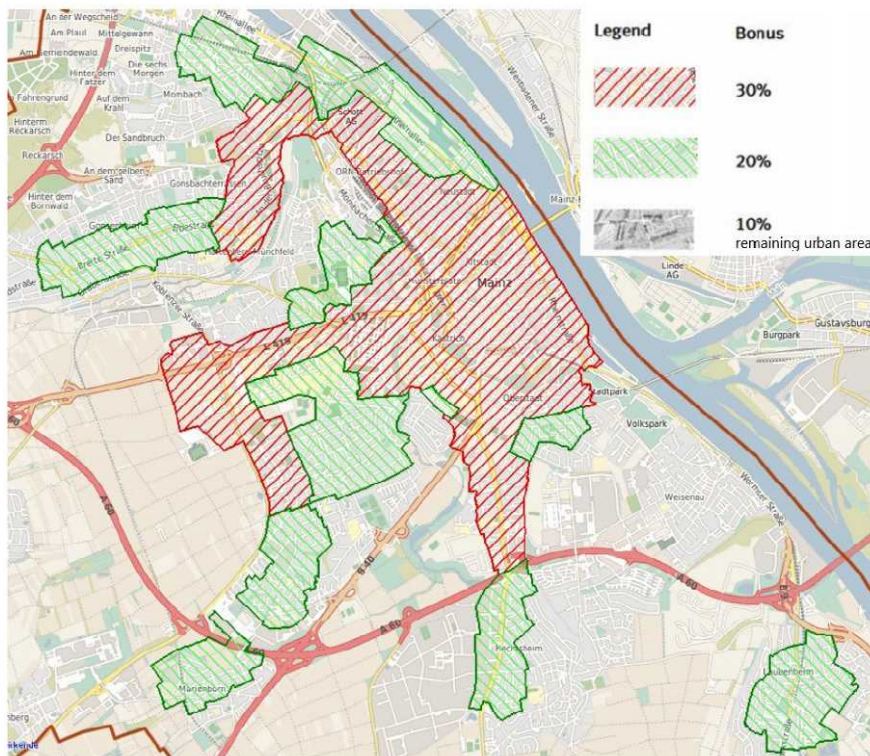
出典：The London Plan 2021（ロンドン市）  
[https://www.london.gov.uk/sites/default/files/the\\_london\\_plan\\_2021.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/the_london_plan_2021.pdf)



出典：ロンドン市  
[https://www.london.gov.uk/sites/default/files/future\\_of\\_the\\_central\\_activities\\_zone.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/future_of_the_central_activities_zone.pdf)

# 駐車場の適正配置(ドイツ・マインツ)

○マインツでは公共交通のサービスレベル、及び公共交通の結節点の距離に応じて、附置義務台数の緩和を実施。



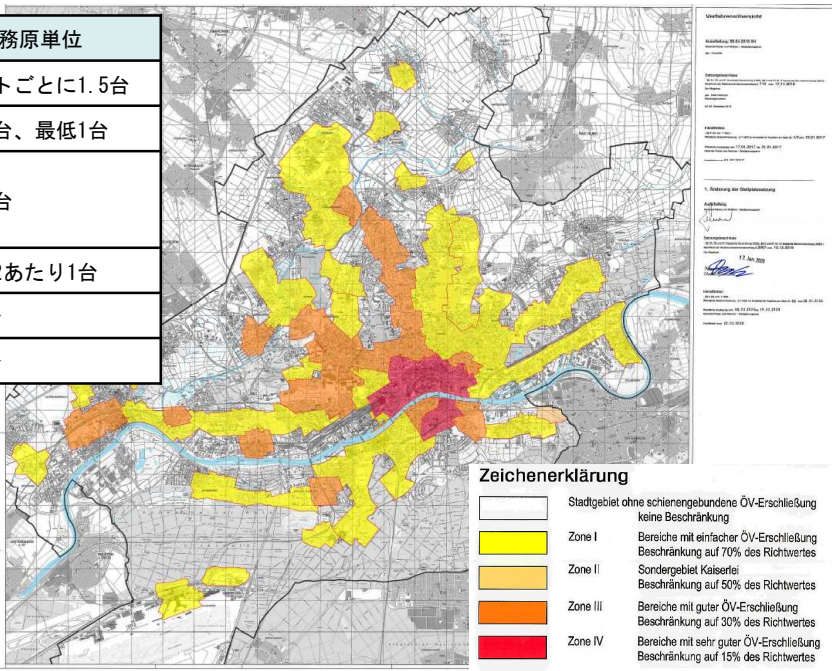
PT-Bonus	Only Bus		Only Tram	
	Departures / hour	Distance from main station	Departures / hour	Distance from main station
30%	≥12	and ≤ 10minutes from main station	≥12	and ≤ 15minutes from main station
	or		or	
	6 - 11	and ≤ 5minutes from main station	6 - 11	and ≤ 10minutes from main station or
20%	or		or	
	Walking distance to the Roman Theatre (600m)	and ≤ 10minutes from main station	≥6	and ≤ 5minutes from main station
	≥12	and 11 – 15 minutes from main station	≥12	and 16 – 20 minutes from main station
10%	or		or	
	6- 11	and 6 – 10 minutes from main station	6 - 11	and 11 -15 minutes from main station
	or		or	
10%	≤6	and ≤ 5minutes from main station	≤6	and ≤ 10minutes from main station
	All other public transport services (bus/tram) are within a 300 m radius of the public transport stops.			

出典： PARKING STANDARDS AS A STEERING INSTRUMENT IN URBAN AND MOBILITY PLANNING (2020 CIVITAS)

- 1979年の駐車場条例制定により、附置義務が設定。
- ゾーン毎に附置義務台数の内、実際に整備できる割合、及び金銭による支払う割合が定められており、都心部では整備できる割合が1.5割と最も小さい。
- 金銭による支払額は、1台あたり10,000ユーロである。
- 中心部にあるツァイル通りは、条例制定とほぼ同時期に、車両の通行規制・路面電車の廃止・地下鉄の建設・歩行者専用モール化が行われ、まちなかへの自動車の流入を防いでいる。

## ■ 附置義務原単位(抜粋)と駐車場整備量の制限地区

施設	附置義務原単位
一戸建て・二戸建て	1住宅ユニットごとに1.5台
1,750m <sup>2</sup> 以下の小売店	50m <sup>2</sup> あたり1台、最低1台
1,750m <sup>2</sup> 以上の小売店、およびショッピングセンターの一部としての小売店舗	25m <sup>2</sup> あたり1台
レストラン	総床面積20m <sup>2</sup> あたり1台
宿泊施設	4室につき1台
病院、老人ホーム療養所	6床につき1台



## ■ ツァイル通りの様子



出典：フランクフルト市

[https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads\\_\\_alle/Rechtsgrundlagen\\_und\\_Satzungen/Stellplatzsatzung/Stellplatzsatzung\\_Stadt\\_Frankfurt\\_2020.pdf?\\_=/1582118676](https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/Stellplatzsatzung/Stellplatzsatzung_Stadt_Frankfurt_2020.pdf?_=/1582118676)

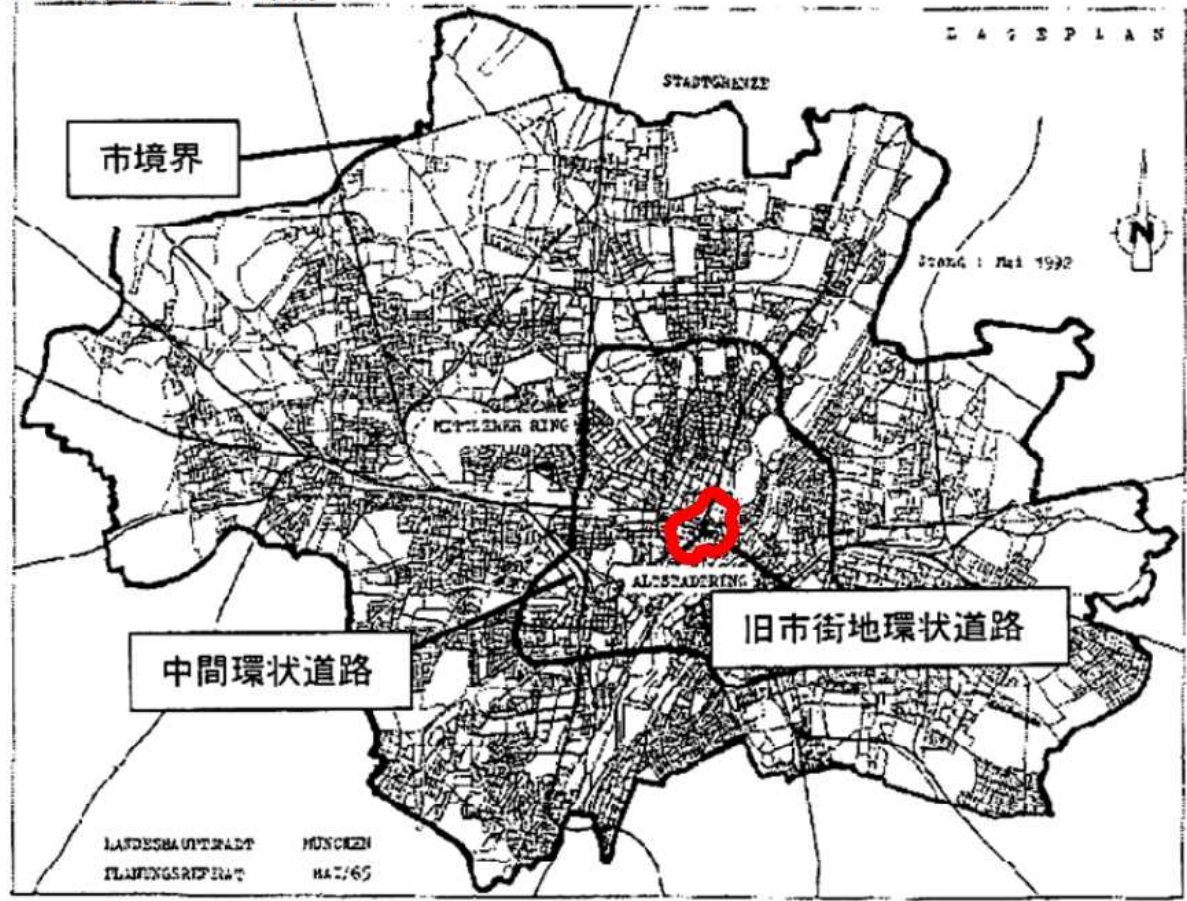
[https://planas.frankfurt.de/infotool/getfile/S002\\_02\\_Zonenkarte\\_zur\\_Stellplatzsatzung.pdf/02\\_Zonenkarte%20zur%20Stellplatzsatzung.pdf](https://planas.frankfurt.de/infotool/getfile/S002_02_Zonenkarte_zur_Stellplatzsatzung.pdf/02_Zonenkarte%20zur%20Stellplatzsatzung.pdf)

<https://www.frankfurt-tourismus.de/en/Media/Attractions/Zeil#/article/c5e1c657-ae7-44e5-89a3-5367d65bc796>



- 金銭負担や附置義務の上限を定めている例:ドイツ バイエルン州ミュンヘン市
- 都心部では、附置義務算定台数の 1/10までしか整備を認めておらず、残りの台数分は金銭で負担

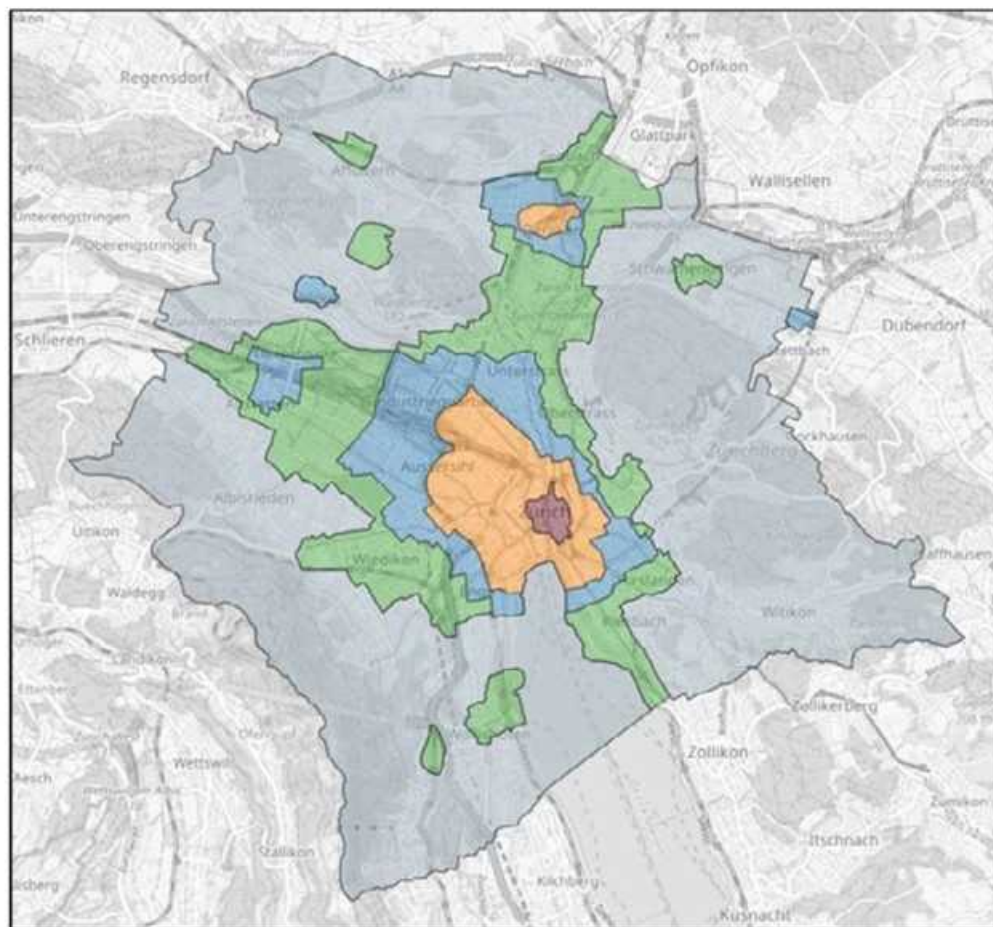
ドイツ バイエルン州ミュンヘン市街



出典：社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会 都市交通・市街地整備小委員会

# 駐車場の整備抑制(スイス・チューリッヒ)






- チューリッヒにおいて、2015年に駐車場整備に関する条例の見直しが実施され、附置義務台数と駐車場整備量の上限值を設定している。
- 附置義務台数と駐車場整備量の上限值の設定について、地域の土地利用、公共交通の利便性・道路の交通容量、地域の大気質の状況等を踏まえて、下図の様な区分で設定されている。



**Municipal Parking - City of Zürich**  
**Map of areas with reduced mandatory parking spaces**  
**(Art. 5 Para. 1 PPV)**

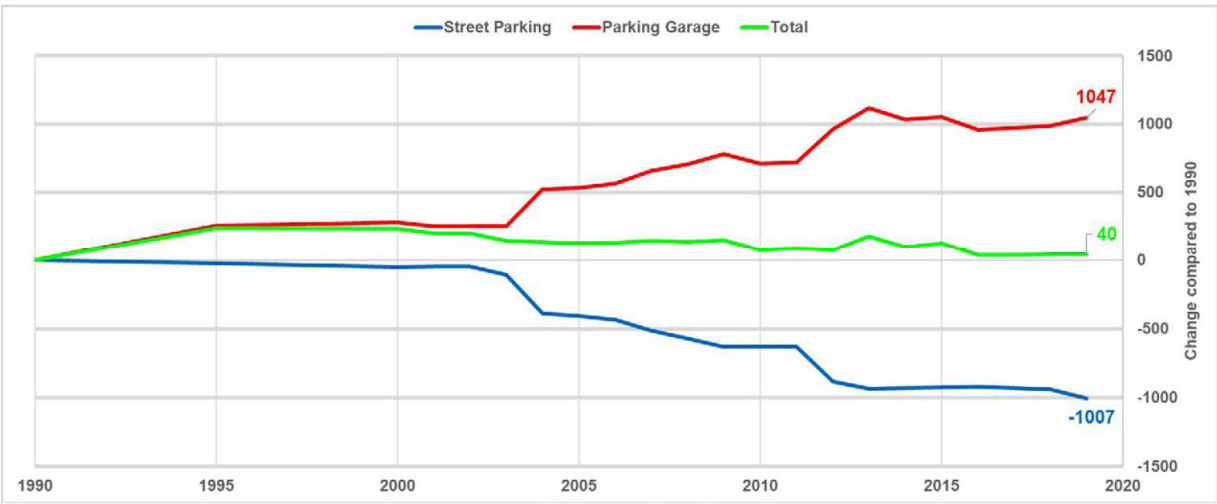
Update: 31.12.2015

In the following areas, the number of minimum required and the maximum permitted parking spaces due to the quality of access is as follows:

	<b>Area A</b>	Min. 10%	Max. 10%	Max.10%*
	<b>Area B</b>	Min. 25%	Max. 45%	Max.50%*
	<b>Area C</b>	Min. 40%	Max. 70%	Max.75%*
	<b>Area D</b>	Min. 40%	Max. 70%	Max.75%*
	<b>Other Areas</b>	Min. 70%	Max. 115%	Max.130%*

\*as soon as and as long as the permissible pollution limit of the „Air Pollution Control Ordinance“ („Luftreinhalte-Verordnung“) are met throughout the entire city area, these max. values apply.

- 1996年、チューリッヒでは、路上駐車場のスペースを効果的に利用し、都心部を魅力ある空間にするために、市内の駐車場の供給台数の上限値を1990年の水準に設定。
- これに基づき、附置義務で新たに路外駐車場が整備される代替わり分、路上駐車場を撤廃されている。



出典： PARKING STANDARDS AS A STEERING INSTRUMENT IN URBAN AND MOBILITY PLANNING (2020 CIVITAS)

- ウメオでは、「Green Parking Payoff project」として、駐車場整備量を削減する代わりに、開発業者は負担金を一定額納めることとしている。
- 「Green Parking Payoff project」で納められた負担金は地域の共同駐車場の整備や駐輪場等の自転車施設等の整備等に利用されている。

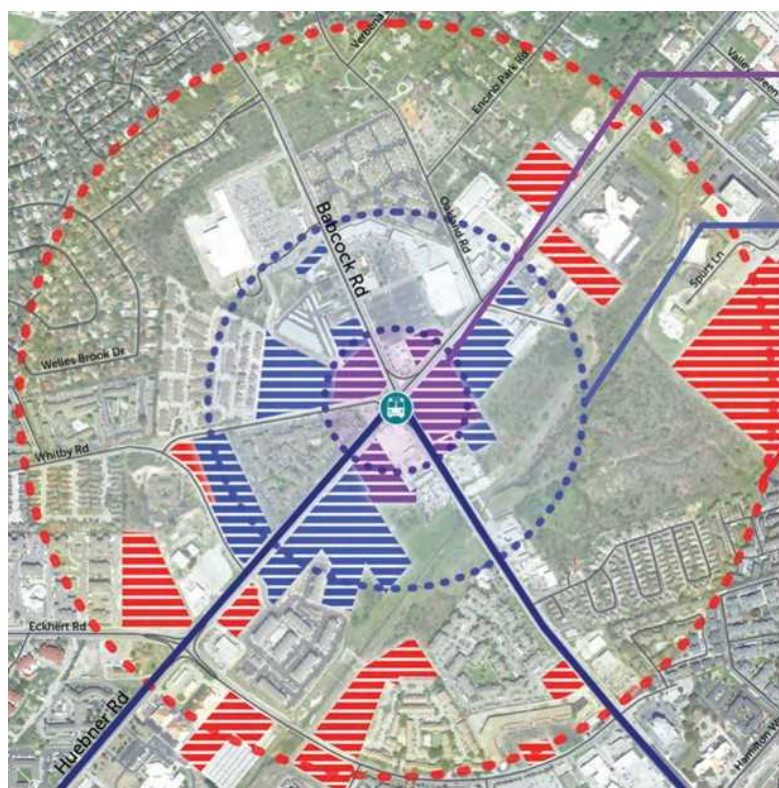


出典： PARKING STANDARDS AS A STEERING INSTRUMENT IN URBAN AND MOBILITY PLANNING (2020 CIVITAS)

# 駐車場の適正配置(アメリカ・サンアントニオ)

- サンアントニオでは公共交通指向型開発(TOD)を推進しており、公共交通機関の停留所からの距離に応じて、附置義務緩和を実施している。
- 停留所から500フィート以内の地区(TOD-C)では、附置義務撤廃を実施し、1/4マイル以内の地区(TOD-C)は附置義務の50%を、1/4マイルから1/2マイルの間の地区(TOD-P)は附置義務の75%に緩和している。

## ■TODに伴う附置義務緩和



**TOD-C1**  
Core 1: Area within 500 feet of a transit station. Greatest intensity and mix of uses should be focused here.

**TOD-C2**  
Core 2: Area between 500 feet and 1/4 mile from station.

**TOD-P**  
Periphery: Area between 1/4 mile and 1/2 mile. Here intensity should step down to reflect longer walking distance to the transit station.

TOD DISTRICT PROPOSED MINIMUM PARKING REQUIREMENTS (% OF STANDARD REQUIREMENT)			
Station Type	TOD-C1 (Core 1)	TOD-C2 (Core 2)	TOD-P (Periphery)
Urban Center (UC)	0%	0%	0%
Community Corridor (CC)	0%	50%	75%
Neighborhood Main Street (NMS)	0%	50%	75%
Commuter Station (CS)	0%	75%	75%
	0-500 Feet	500 - 1/4 Mile	1/4 - 1/2 Mile

出典：サンアントニオ市

<https://www.sanantonio.gov/Portals/0/Files/Planning/Resources/SACorridors/TransitSupportiveLandUse.pdf>

# 駐車場の整備抑制(アメリカ・ポートランド)

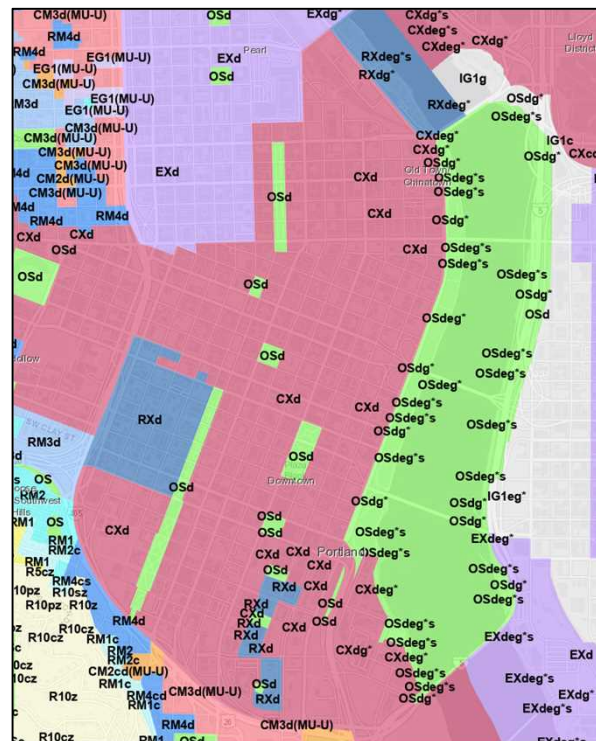
- 条例 (City Code) により設定されたゾーニングごとに用途や開発の規制が設定されており、その1つとして駐車場の附置義務台数、及び駐車場整備台数の上限値が設定。
- 中心商業ゾーン (CX) においては、附置義務台数は設定されておらず、買い物やビジネス利用客のために5つの公営駐車場 (スマートパーク) を設置。

## ■ゾーンごとの必要最小、許容最大の 駐車場スペースの規定 ■ポートランドのゾーニング ■スマートパークの位置

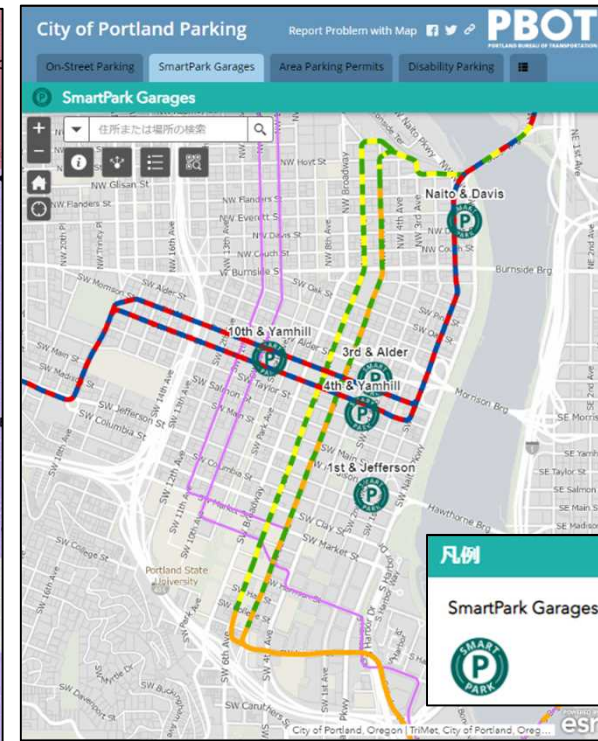
Zone	Requirement
OS, RF - R2.5, RMP, EG, I, IR	Minimum is Standard A in Table 266-2.  Maximum is Standard B in Table 266-2.
RM1-RM4, CR, CM1, CM2, CM3, CE, CI	Minimum for sites that are 10,000 square feet or less in size: No minimum except for Household Living, which has the following minimums: 0 for 1 to 30 units; 0.20 per unit for 31-40 units; 0.25 per unit for 41-50 units; and 0.33 per unit for 51+ units. Minimum for all other sites is Standard A in Table 266-2.  Maximum is Standard B in Table 266-2.
EX	No minimum except for Household Living, which has the following minimums: 0 for 1 to 3 units; 1 per 2 units for four+ units; and SROs are exempt.  Maximum is Standard A in Table 266-2, except: 1) Retail, personal service, repair-oriented - Maximum is 1 per 200 sq. ft. of net building area. 2) Restaurants and bars - Maximum is 1 per 75 sq. ft. of net building area. 3) General office - Maximum is 1 per 400 sq. ft. of net building area. 4) Medical/Dental office - Maximum is 1 per 330 sq. ft. of net building area.
RX, CX	No minimum except for Household Living, which has the following minimums: 0 for 1 to 30 units; 0.2 per unit for 31-40 units; 0.25 per unit for 41-50 units; and 0.33 per unit for 51+ units.  Maximum is Standard B in Table 266-2.

[1] Regulations in a plan district or overlay zone may supersede the standards of this table.  
[2] Uses subject to a Conditional Use, Impact Mitigation Plan, or Transportation Impact review may establish different parking minimum and maximum requirements through the review.

出典: ポートランド市条例 (33 Planning and Zoning における 266 Parking and Loading) (<https://www.portland.gov/code>)



出典: Portland Zoning (<https://www.portlandmaps.com/bps/zoning/#/map/>)

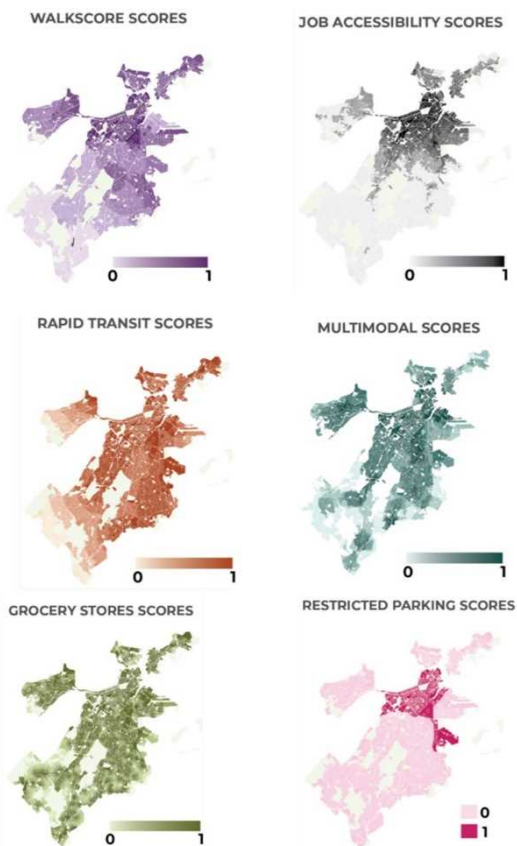


出典: City of Portland Parking (<https://pdx.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=ad171d005d4442bba3c640735d070aa3&entry=3>)

# 駐車場の整備抑制(アメリカ・ボストン)

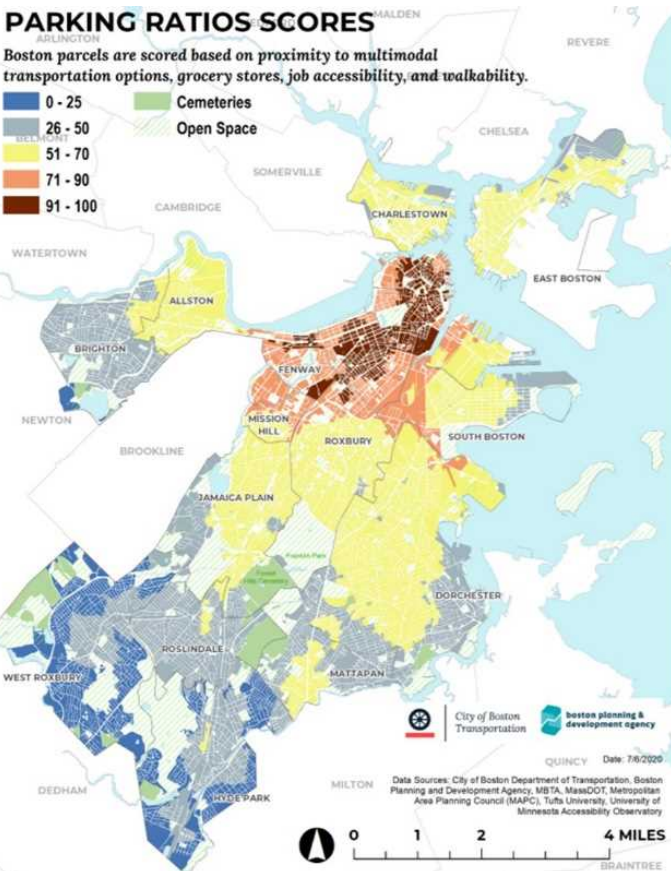
- 2021年9月、ボストン市はTDM戦略と連携した駐車場戦略を策定しており、駐車場戦略に基づき、開発における駐車場整備量の上限値を設定している。
- 駐車場整備量の上限値については、生活利便性に関わる6つの指標(①歩きやすさ、②勤務先への公共交通でのアクセス性、③高速鉄道駅へのアクセス性、④マルチモーダルな交通環境、⑤食料品店へのアクセス性、⑥駐車場制限地区内外)の合計値に基づき、設定されている

## 生活利便性に関わる6つの指標



出典：ボストン市

## 生活利便性に関わる6つの指標の合計値



## 生活利便性に関わる6つの指標の合計値に基づく駐車場整備量の上限値

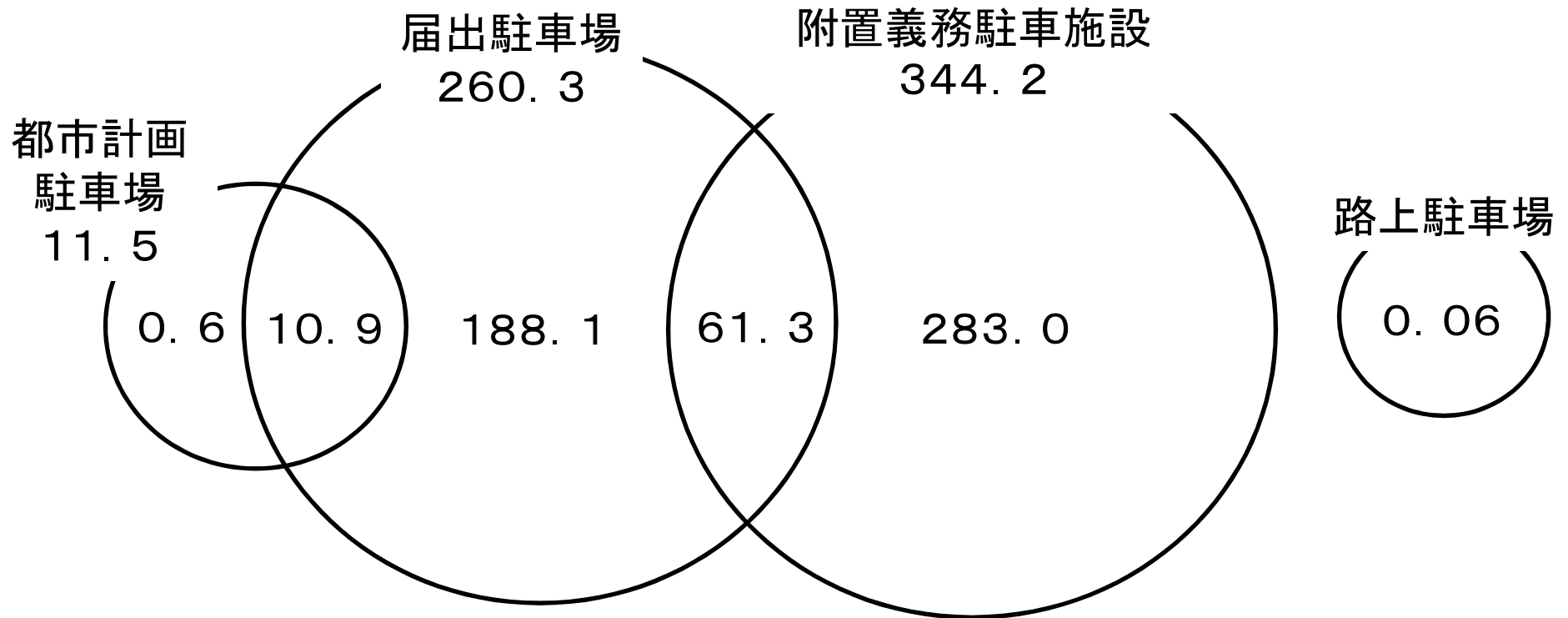
LAND USE	TOTAL SCORE	MAX PARKING RATIO FOR DEVELOPMENTS 50,000 SQ FT AND LARGER		
		Rental	Condos	
RESIDENTIAL (PER UNIT)	91-100	0 - 0.35	0 - 0.50	
	71-90	0 - 0.50	0 - 0.75	
	51-70	0 - 0.75	0 - 1.0	
	26-50	0 - 1.0	0 - 1.0	
	0-25	0 - 1.0	0 - 1.25	
HOTEL (PER UNIT)	Any	0 - 0.20		
RETAIL (PER 1,000 SF)		Retail < 5,000 sq ft	Retail > 5,000 sq ft	
	91-100	0 - 0.25	0 - 0.50	
	71-90	0 - 0.30	0 - 0.60	
	51-70	0 - 0.40	0 - 0.80	
	26-50	0 - 0.50	0 - 1.0	
OFFICE / PRIVATE LAB (PER 1,000 SF)	91-100	0 - 0.30		
	71-90	0 - 0.60		
	51-70	0 - 0.80		
	26-50	0 - 1.0		
	0-25	0 - 1.25		
INSTITUTIONAL (PER 1,000 SF)		Medical Clinics	Research and Development / Laboratories	Universities & Colleges
	91-100	0 - 0.5	0 - 0.20	0 - 0.20
	71-90	0 - 0.70	0 - 0.40	0 - 0.40
	51-70	0 - 0.80	0 - 0.60	0 - 0.60
	26-50	0 - 1.0	0 - 0.80	0 - 0.80
INDUSTRIAL / MANUFACTURING (PER 2,500 SF)	91-100	0 - 0.20		
	71-90	0 - 0.35		
	51-70	0 - 0.55		
	26-50	0 - 0.75		
	0-25	0 - 1.25		

## (3) 公と民の役割分担のあり方



# 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

(公共)

都市計画駐車場、公共駐車場、公共施設付属駐車場

(民間)

届出駐車場、附置義務駐車場、  
その他 時間貸駐車場 (小規模含む)  
専用駐車場・車庫等

+

- 一時的・暫定的な駐車供給量の確保
  - ・従業員駐車場や民地等の一時的な活用
  - ・道路空間や路肩等の一時的な活用

# 駐車場整備計画における公民の役割分担

## 池袋地区駐車場整備計画

駐車場整備計画を実行性の高いものとするためには、行政と民間さらには地元等が連携・協力し、地域の実情に合った計画とすることが重要であり、駐車施設の整備は再開発事業者等の協力が不可欠である。

**駐車場はその発生原因者である施設側が整備することが原則であり、その原因者が民間である場合は、基本的には民間が整備主体となる。**

一方、池袋駅周辺では、小規模な建物や施設が多く、それぞれの施設に必要とされる駐車場を設置することは、まちづくりや交通処理、経済効率などにおいて望ましくない。

これらのことから、公共は駐車場の位置や規模等に関する誘導方策により駐車場を集約する等、適正な路外駐車場の整備を促進していくものとする。

## 中野区駐車場整備計画

一時預かり等の駐車場は、**その発生原因者が整備することを原則**としており、その原因者が民間である場合は、基本的には民間が整備主体となる。

中野駅直近については、中野駅が当該地区の自動車、公共交通、歩行者の交通結節点であり、交通利便性の確保を進めるために、**公民の適切な役割分担のもとで**駐車場の確保を進めるものとする。

- ・ 駅周辺においては、**公共として整備すべき**、**必要最低限の台数**を確保する。
- ・ 民間開発にあたっては、**適正な規模の駐車場**を確保する。

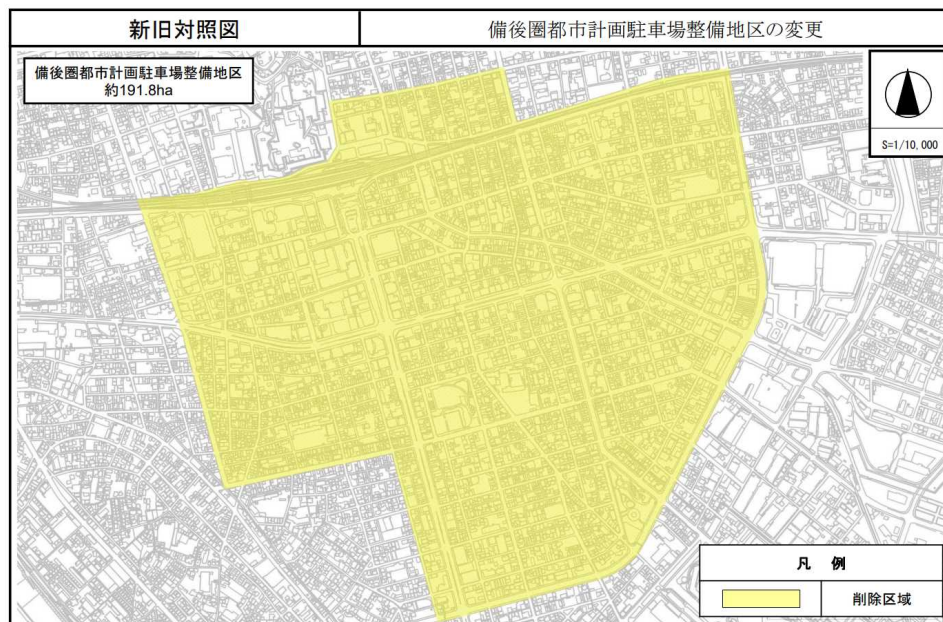
## 大和市駐車場整備計画

駐車場目的の施設	公共と民間の整備分担の方向性
買物・私用目的駐車場	立地法の対象となる店舗については、特定施設に駐車需要が集中することから、店舗自らの責任において駐車場を整備する。 <b>中小規模の店舗については、複数（不特定）の建築物に対して不特定の利用者が集中することから、この駐車需要に対して公共が関与する意義がある。このため、共同駐車場の整備などに対して公共が積極的に支援する。</b>
通勤・通学目的駐車場	通勤・通学の着目的地である民間側が整備する。
業務目的駐車場	業務目的による自動車交通は、その着目的地のほとんどが特定の施設を対象としており、民間側が整備する。

# 駐車場整備地区・都市計画駐車場の廃止(福山市)

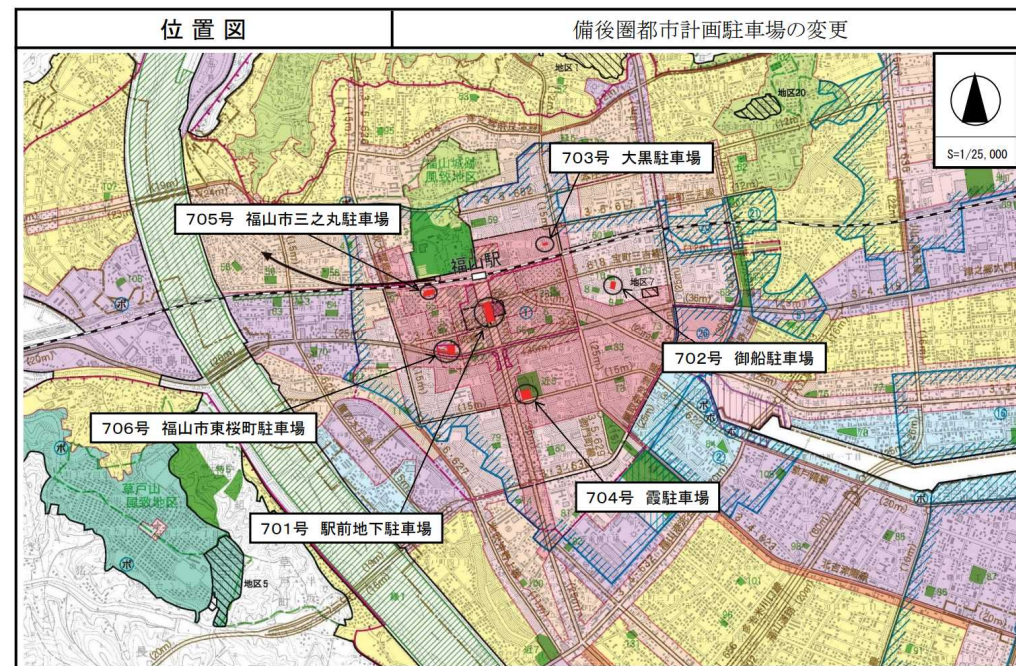
## ■廃止した駐車場整備地区

集約駐車場やフリンジ駐車場といった新たな駐車場施策を展開し、連続した美しいまちなみの中で、歩きやすく安全な歩行空間が確保された回遊性の高いまちを実現していく必要性があることから、都市計画駐車場整備地区を廃止する。



## ■廃止した都市計画駐車場

都市計画駐車場を集約駐車場等として活用することも考えられるが、都市計画駐車場は広く一般公衆の共同使用のためのものであるという性質上、月極駐車場や専用駐車場といった特定の利用者を対象とした活用が制限されることから、都市計画駐車場の位置づけを廃止し、新たな駐車場施策を展開する。



出典：福山市

<https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/toshikeikaku/143880.html>

# 附置義務条例の廃止の検討(宮崎市)

令和5年3月末に条例廃止に向けて、令和4年11月11日7日～ 令和4年12月6日でパブリックコメント実施。

## 1 条例廃止の背景と目的

昭和47年「宮崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例※」(以下、「条例」または「附置条例」という)施行

今後の推計:人口減少・少子高齢化等による駐車場需要の低下

駐車場の量的整備⇒質的整備への転換の必要性

令和3年 宮崎市駐車場整備計画改訂 ～まちづくりと連携した駐車場施策の検討～

土地利用の自由化等を図るための施策として条例を廃止(案)

※指定地区内において一定規模以上の建築物を新築等する場合に駐車施設の設置が義務付ける条例 (F2 附置条例の概要)参照

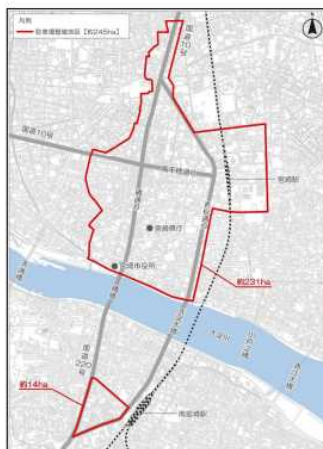


表 駐車需要推計の結果(将来:2030年)

将来の駐車需要推計値(2030年)				2020年 実測値
全体の駐車需要推計値 (台/日)		ピーク時駐車需要 (台/時)		現状の駐車場 収容台数 (台)
平日	休日	平日	休日	
41,440	29,205	11,628	8,145	

表 将来のピーク時における駐車需給の比較(将来:2030年)

項目	平日	休日
現況(2020年) 駐車場台数	18,185台	18,185台
将来(2030年) 駐車需要台数	11,628台	8,145台
2030年/2020年	64%	45%

【参考】宮崎広域都市計画駐車場整備地区における将来の駐車需要推計による需給バランス  
※「宮崎市駐車場整備計画」(R3.6改訂)より

## 3 今後の予定

令和3年度

・宮崎市駐車場整備計画改訂～量的整備から質的整備への転換～

令和4年度

・条例廃止素案の作成  
・**パブリックコメント実施**  
・条例廃止案の確定  
・条例廃止案の市議会提案  
・条例廃止(令和5年3月末頃予定)

令和5年度  
以降

・質的駐車場政策の検討・実施

「基本理念:安心で快適なウォークアブルなまちなか」の実現へ

基本方針	検討施策	
人 中 心 の 歩 い て 楽 し め る ま ち な か の 形 成	【1-1】安全で快適なまちなか環境の形成	
	① 駐車場出入口の設置の適正化	② フリンジ(周縁部)駐車場ゾーンの形成
	③ 自動車流入量の抑制	④ 荷捌き駐車場とタクシー待機場の確保
	【1-2】まちなかへの来街支援環境の向上	
	① ICT等を活用した利便性の高い 駐車場情報の提供	② 駐車場利用者の行動心理に働きかける 駐車場施策
	③ 自動二輪車用駐車スペースの確保	④ 自動車流入量の抑制(再掲)
	⑤ 荷捌き駐車場とタクシー待機場の確保 (再掲)	⑥ 駐車場のバリアフリー化の向上

### 【意見募集概要】

<募集期間>

令和4年11月7日(月)～ 令和4年12月6日(火)(30日間)

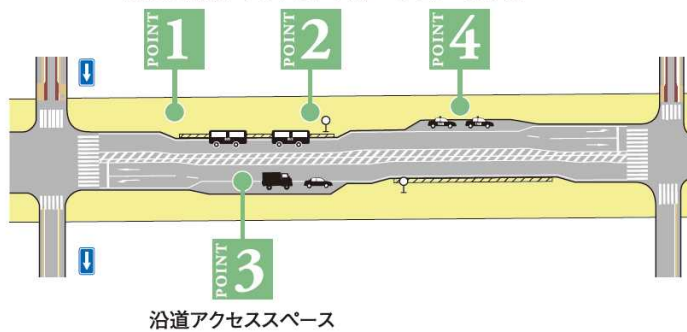
<意見等の提出方法>

① 郵送 ② ファクシミリ ③ 市HP入力フォーム又は電子メール ④ 閲覧場所への書面提出

# 荷さばき対策の工夫事例

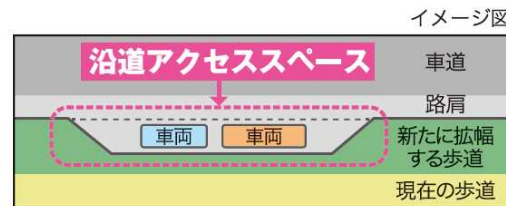
## ■ 京都四条通 (沿道の荷さばきスペースの確保)

歩道の拡幅 テラス型バス停 タクシー乗り場



## 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。



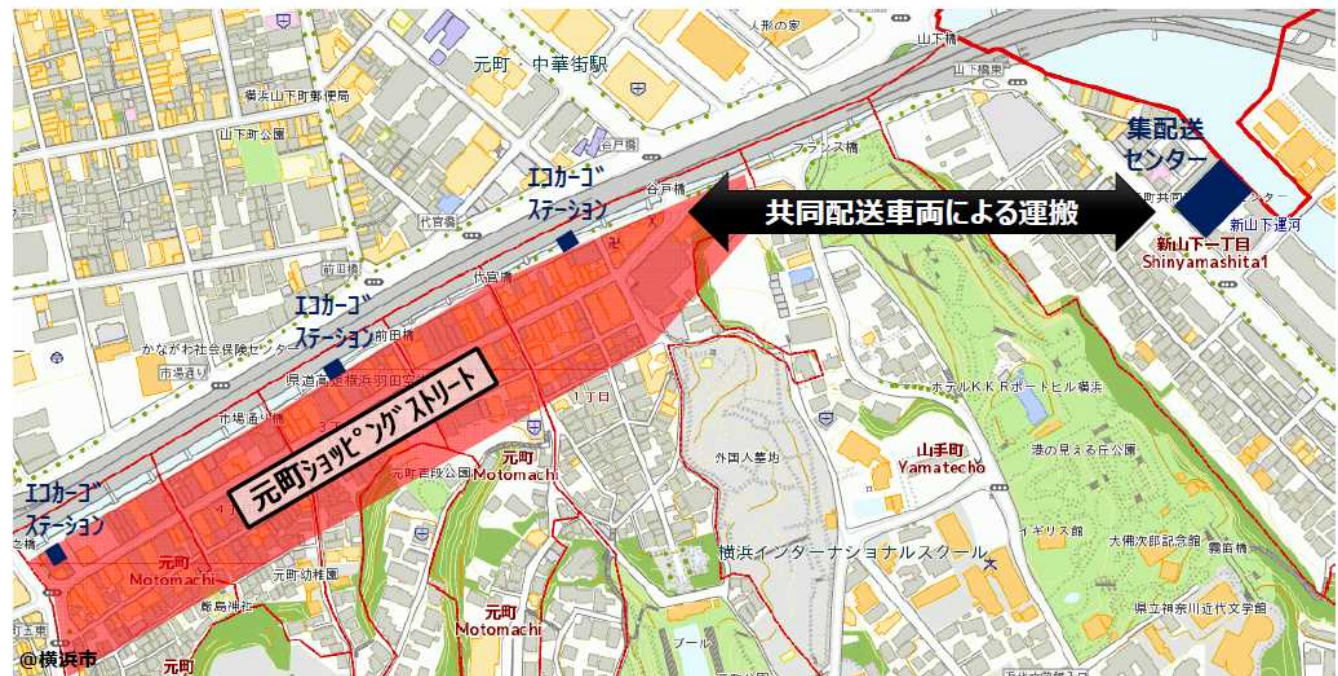
沿道アクセススペースでは、  
● 人の乗降を行うための停車(タクシーなど)  
● 5分以内の荷物の積卸しを行うための停車  
が可能です

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。

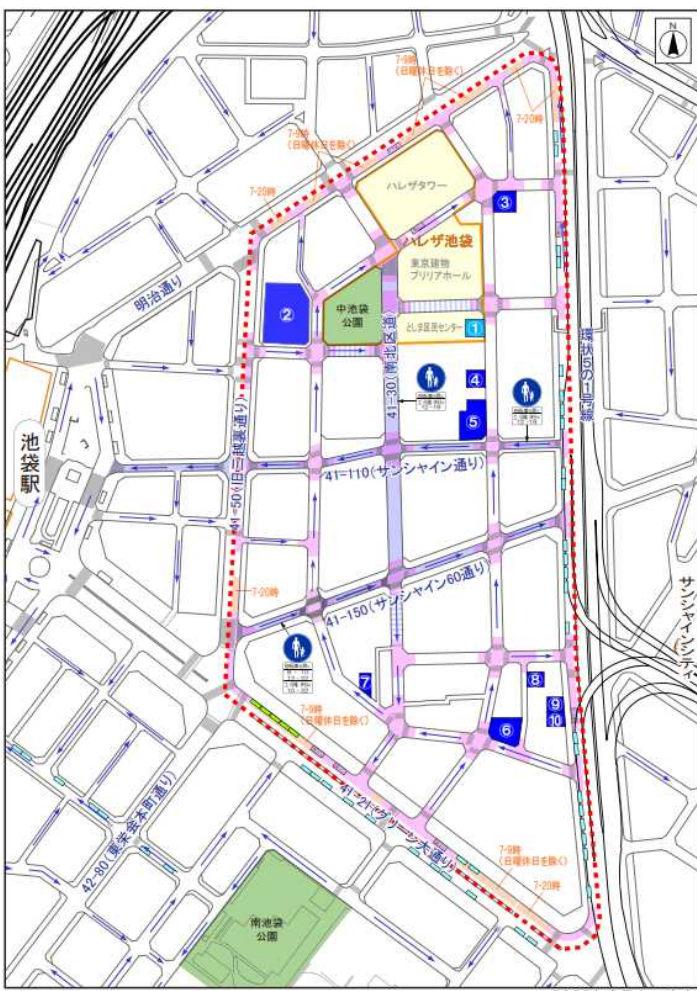


出典：横浜市資料

# 荷さばき対策の工夫事例

## ■豊島区「南北区道周辺荷さばきルール」

- 豊島区では、南北区道周辺荷さばきルールを策定(令和2年10月31日～運用開始)
- 事前に申請手続きを行えば利用可能な、共同荷さばきスペースを設置。



**車両通行禁止規制の時間帯**

- サンシャイン通り、南北区道  
土日休日12時～19時(自転車を除く)
- サンシャイン60通り  
土日休日10時～22時(自転車を除く)  
平日8時～10時、12時～22時(自転車を除く)

**凡 例**

- 荷さばきルールの適用範囲
- 車両通行禁止規制(自転車を除く)の道路
- 上記の規制により自動車を通れない道路
- 一方通行規制
- 駐停車禁止の場所
- 駐停車禁止の場所(時間及び曜日指定)
- 荷さばき車両が駐車可能な時間貸し駐車場
- 共同荷さばきスペース
- パーキング・メーター(貨物車用)
- パーキング・メーター(車種の指定なし)

駐車場No	収容台数	高さ制限
①	1台	3.2m
②	100台	2.3m
③	6台	なし
④	2台	なし
⑤	20台	なし
⑥	10台	なし
⑦	4台	なし
⑧	3台	なし
⑨	5台	なし
⑩	9台	なし

※表中の収容台数は、荷さばき車両が駐車できる台数ではありません。ご利用にあたっては、各駐車場の規約をご確認下さい。  
 ※としま区民センター施設利用者用の駐車場は2台ですが、共同荷さばきスペースとして利用できるのは1台です。

### ルール2-② 民間の駐車場を利用する際のルール

●各駐車場の駐車場管理規程等のルールを遵守して適切に利用しましょう。

### ルール2-③ 共同荷さばきスペースを利用する際のルール

●荷さばき車両が利用できる「共同荷さばきスペース」を設置しています。(現在設置されている共同荷さばきスペースは「としま区民センター」の1箇所 ※場所は、裏面の地図をご参照ください)

●利用の際は、利用ルールを遵守して適切に利用しましょう。

※ご利用には、事前の申請が必要です。ご利用にあたっての手続き等については、ホームページ等をご確認ください。



共同荷さばきスペース駐車許可証(例)



としま区民センター共同荷さばきスペース



共同荷さばきスペース看板



写真4-1 としま区民センター共同荷さばきスペース

# 荷さばき対策の工夫事例

## ■コインパーキングを活用した「荷さばき可能駐車場」の確保

- 東京都では、警視庁及び東京国道事務所と連携し、駐車場事業者の協力を得て、路外に荷さばきスペースを設置する取組を進めている。
- 駐車場事業者の協力を得て、どの駐車マスでも荷さばき可能な駐車場を「荷さばき可能駐車場」として指定。(554駐車場(令和4年3月末現在))

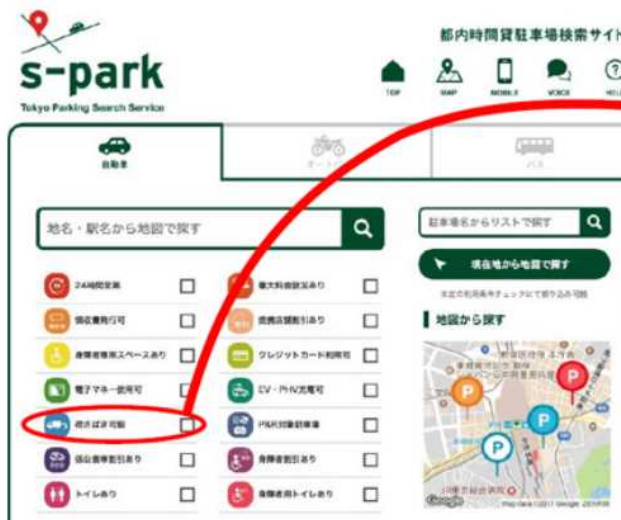


この駐車場は、荷さばき対策協力駐車場です。

東京都・警視庁

駐車場の管理規程にしたがって、  
ご利用ください。

駐車場を利用できるのは、  
管理規程に示す基準に該  
当するサイズの  
荷さばき車に限ります。



「荷さばき可能駐車場」  
には、このアイコンが  
付いています。

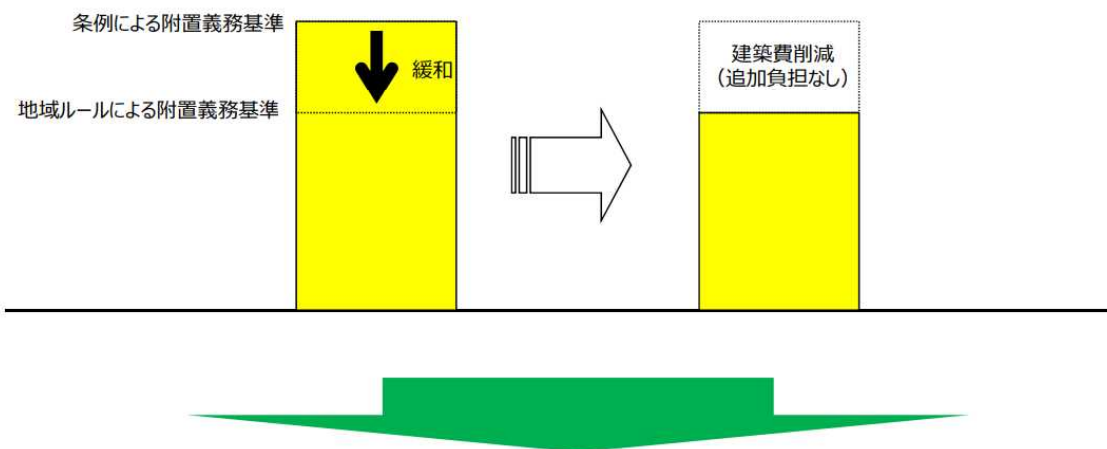
※東京都道路保全整備公社のインターネット総合駐車場案内「s-park」にて、「荷さばき可能駐車場」を検索可能



## ■地域ルールにおける協力金制度

### ■協力金の必要性

- 地域ルールの運用・検証・見直し、その実効性を確保するための関連駐車対策の実施には原資が必要であり、地域ルールを持続的に運用していくための資金を確保する必要がある。
- 駐車場の附置義務を緩和する場合、建築主は追加投資なくメリットを享受することから、協力金を含む地域貢献と併せて実施することとしている。



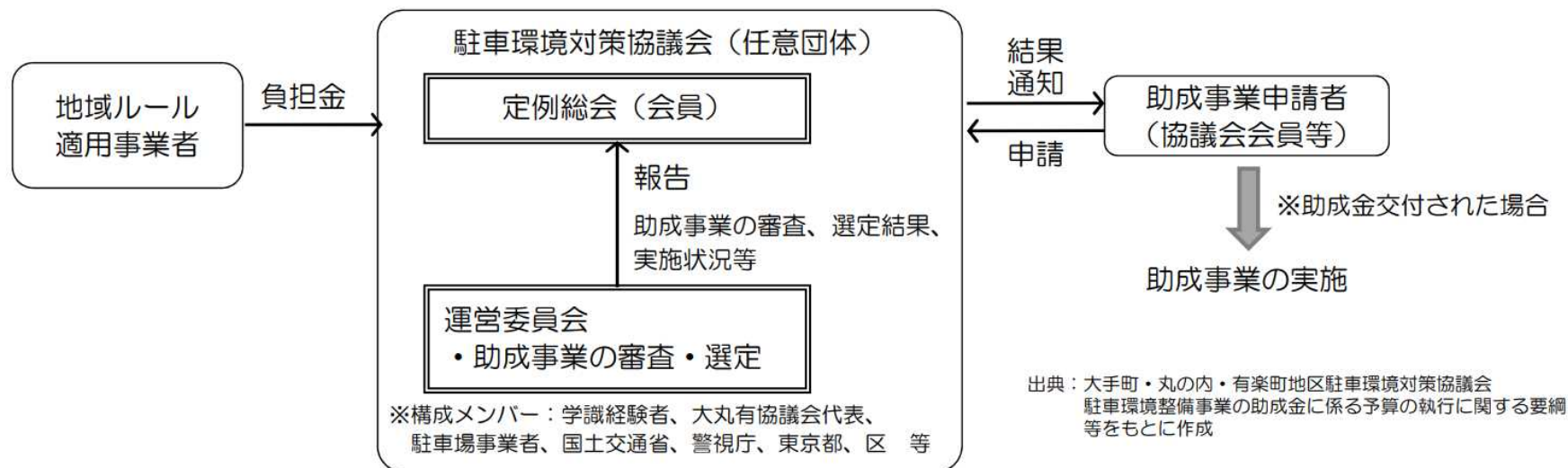
上記の必要性を踏まえ、既存の地域ルール導入地区においては  
いずれも協力金（負担金）を導入している ⇒税法上の扱いは寄付

## ■大丸有地区における協力金制度

### ■協力金（負担金）の活用の仕組み

- ・地域ルールにより附置義務駐車施設の整備台数の緩和を受けた事業者が、負担金を地域ルール運用組織である「大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会」（駐車環境対策協議会）へ拠出
- ・上記の負担金をもとに、**良好な交通環境の維持・改善に資する事業（駐車環境整備事業）**を駐車環境対策協議会が募集し、選定事業者に対して助成することにより、駐車環境整備事業を実施（2009年より募集開始）
- ・助成事業の審査・選定は、駐車環境対策協議会内の運営委員会が実施（年4回開催予定）し、運営委員会は、助成事業の審査、選定結果、実施状況等について、定例総会で会員に報告

＜大丸有地区地域ルールにおける協力金（負担金）活用の仕組み＞



出典：東京都

[https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/parking/file/kentou\\_04\\_02.pdf](https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/parking/file/kentou_04_02.pdf)

## 地域再生エリアマネジメント負担金制度の創設

平成30年地域再生法改正関係  
平成30年6月1日公布・施行

- ◆近年、民間が主体となって、賑わいの創出、公共空間の活用等を通じてエリアの価値を向上させるためのエリアマネジメント活動の取組が拡大。
- ◆他方、エリアマネジメント活動では、安定的な活動財源の確保が課題。特に、エリアマネジメント活動による利益を享受しつつも活動に要する費用を負担しないフリーライダーの問題を解決することが必要。  
(民間団体による自主的な取組であるため、民間団体がフリーライダーから強制的に徴収を行うことは困難)
- ◆このため、海外におけるB I Dの取組事例等を参考とし、3分の2以上の事業者の同意を要件として、市町村が、エリアマネジメント団体が実施する地域再生に資するエリアマネジメント活動に要する費用を、その受益の限度において活動区域内の受益者(事業者)から徴収し、これをエリアマネジメント団体に交付する官民連携の制度(地域再生エリアマネジメント負担金制度)を創設し、地域再生に資するエリアマネジメント活動の推進を図る。

※B I D…Business Improvement District。米国・英国等において行われている、主に商業地域において地区内の事業者等が組織や資金調達等について定め、地区の発展を目指して必要な事業を行う仕組み。

### 【地域再生に資するエリアマネジメント活動】

地域の来訪者又は滞在者の利便の増進やその増加により経済効果の増進を図り、地域における就業機会の創出や経済基盤の強化に資する活動

(例)



イベントの開催



オープンスペースの活用

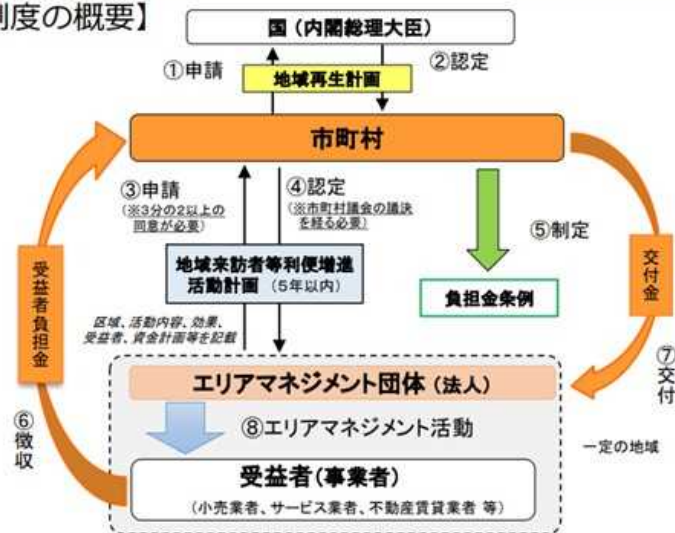


自転車駐輪施設の設置



賑わいの創出に伴い必要となる巡回警備

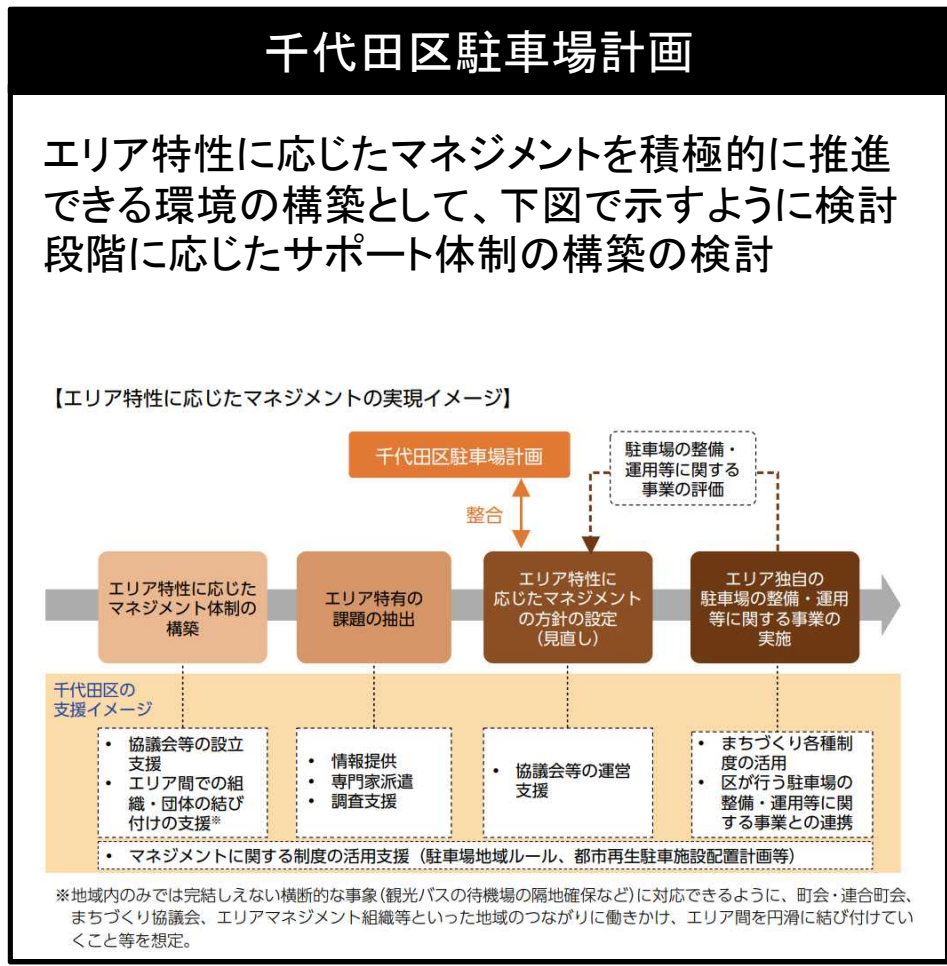
### 【制度の概要】



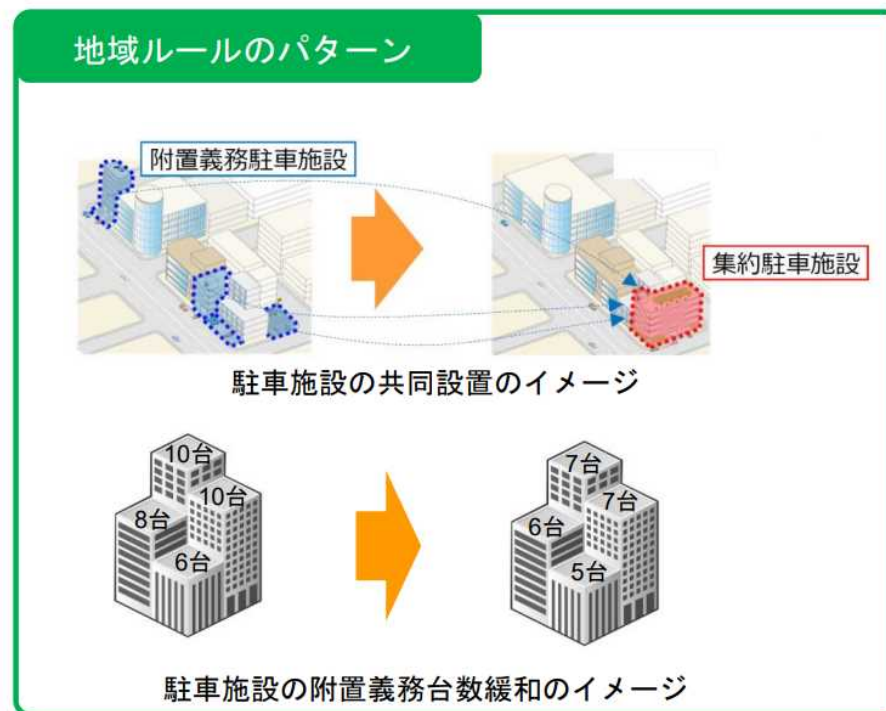
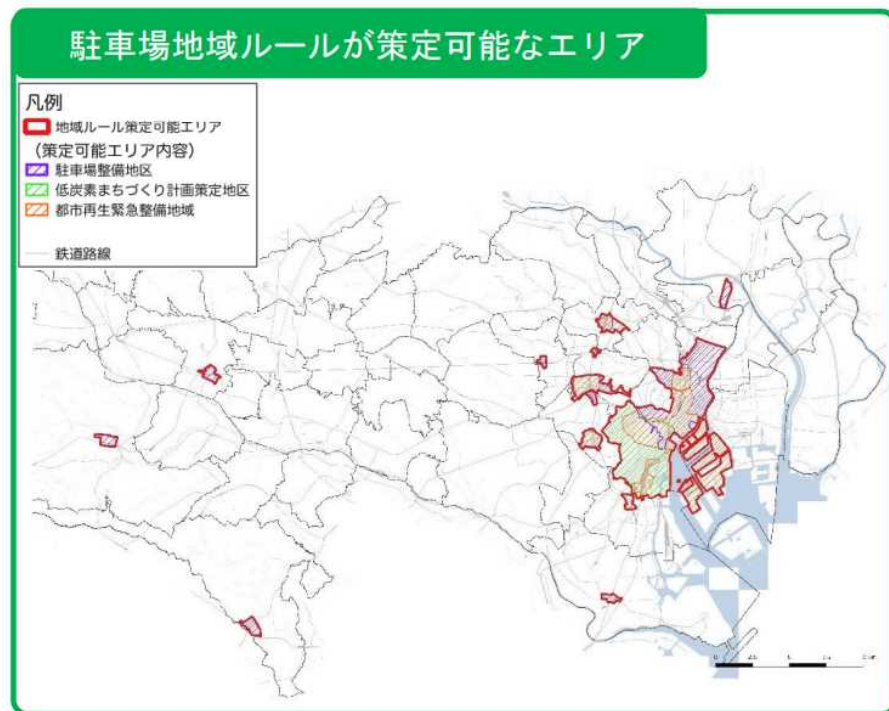
※3分の1超の事業者の同意に基づく計画期間中の計画の取消等についても、併せて規定

来訪者等の増加により事業機会の拡大や収益性の向上を図り、地域再生を実現

○ 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。



- 地域ルールの対象エリアは、駐車場条例において、都市計画法に基づく「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とされている。
- 都は、「東京都駐車場条例に基づく地域ルールの策定指針」を定め、地域ルールの策定主体(区市)、策定手順(協議会の設置、駐車場利用実態調査の実施等)などを示している。
- 地域ルールが適用された地区では、小規模な敷地が連坦する商業地における駐車施設の共同設置や、公共交通が発達し、かつ、駐車施設が過剰に整備されている地区における附置義務台数の緩和などが行われている。



出典：東京都

[https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/parking/file/rule\\_01.pdf](https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/parking/file/rule_01.pdf)

# 面的な駐車場のバリアフリー化の推進

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

## ■ 駐車場法の特例制度を活用する際の留意点

【標準駐車場条例の改正に関する技術的助言(R2.9)(抜粋)】

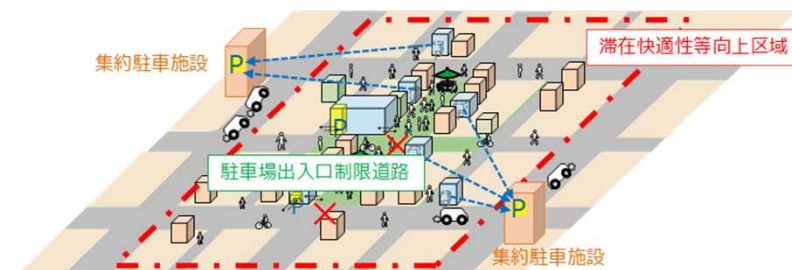
### 4(2) 移動制約者の駐車施設の取扱い

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

## ■ 改正都市再生特別措置法に基づく特例措置

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

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



図：滞在快適性等向上区域のイメージ

## (4) まちづくりにおける駐車場の 柔軟な活用のあり方について

## ○区画の柔軟な運用など、ソフト的な対応でバリアフリーのスペースを確保している

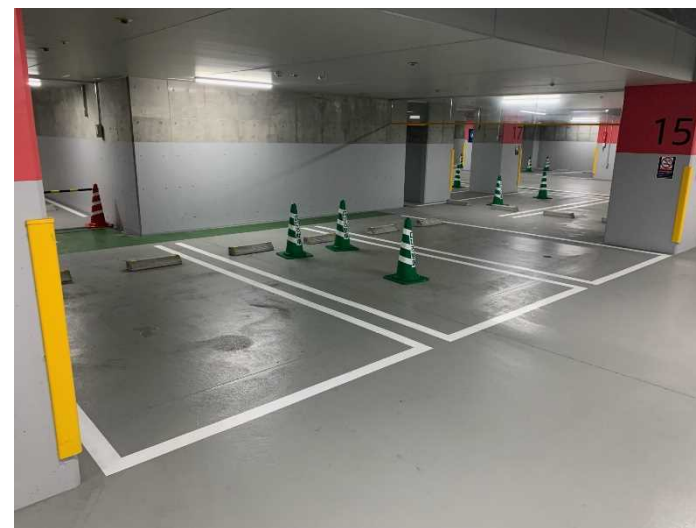
### ■ソフト的な取組で区画を確保

駐車区画にパイロンを設置し、3台分の区画を2台分の幅の広い駐車区画として運用

#### 【効果】

- 一般区画も含めてソフト的な対応を行うことで、より多くの利用者のニーズに合わせた区画利用が可能。
- 区画の塗装等も必要ないため、需給状況等に応じて柔軟に運用可能。

出典：府中市提供資料



### ■満車時に管理室に連絡し、広めの一般区画等へ誘導

管理室と通話できるインターホンを設置して、車椅子使用者用駐車施設が満車時に、誘導員が一般区画の端や少し広めの区画へ案内

#### 【効果】

- 一般区画も活用することで、より多くの利用者のニーズに合わせた区画利用を実現。

出典：令和3年度 車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討会 第2回 資料3





○天神地区の交通混雑緩和に向けて、FRINGE駐車場の利用者にバス片道料金を無料化。

天神地区の交通混雑緩和に向けて実施中!  
**車で天神におでかけの際は  
 フリンジパーキングをご利用ください!**

天神に行く方限定  
 駐車料金  
**最大500円**

乗車人数分  
**バス片道  
 無料**



駐車券割引所	サービス内容
福岡市観光案内所 (受付時間 9:30~19:00)	駐車券割引    バス片道乗車券
ライオン広場 (受付時間 5:00~24:00)	駐車券割引(セルフ処理)

出典：福岡市

<https://www.city.fukuoka.lg.jp/data/open/cnt/3/67236/1/fringeparkingA4.pdf?20221101173627>

○武蔵境における、小田急バス沿線の地域コミュニティとモビリティ拠点の創出に向けた事業。(2021年10月～)

○なりわい賃貸住宅を核に、シェアカーやシェアサイクルを有する地域コミュニティとモビリティの拠点としてバス沿線地域の活性化を目指す。

■実施主体:

小田急バス株式会社

■コンセプト:

暮らしの「町あい所」

“ナリワイ”が育む、“顔が見える”小さなコミュニケーション

■利用可能なモビリティ、設備

- 小田急バス
- シェアカー(EveryGo)
- シェアサイクル(HELLO CYCLING)
- 宅配ロッカー

■なりわい賃貸住宅

- 店舗兼住居:5戸
- 住居専用:8戸



出典: hocco

<https://www.odakyubus.co.jp/hocco/>

小田急バス

<https://www.odakyubus.co.jp/news/item/6829dd5ca71a11fa59edf3da7daa18b402cb566a.pdf>

# モビリティハブ(大宮ぷらっと)

- さいたま市大宮区の氷川神社参道沿いにて、2022年10月よりオープン。
- 電動アシスト自転車やスクーター、小型電気自動車など、次世代モビリティのシェアリングステーションと、飲食店や衣料品、雑貨販売などの“商い”が融合する、地域の新しい拠点づくりを目指した取組。

■実施主体：  
株式会社AMANE

■コンセプト：  
ぷらっと=ぷらっと立ち寄る、交通サービスと生活サービスのプラットフォーム

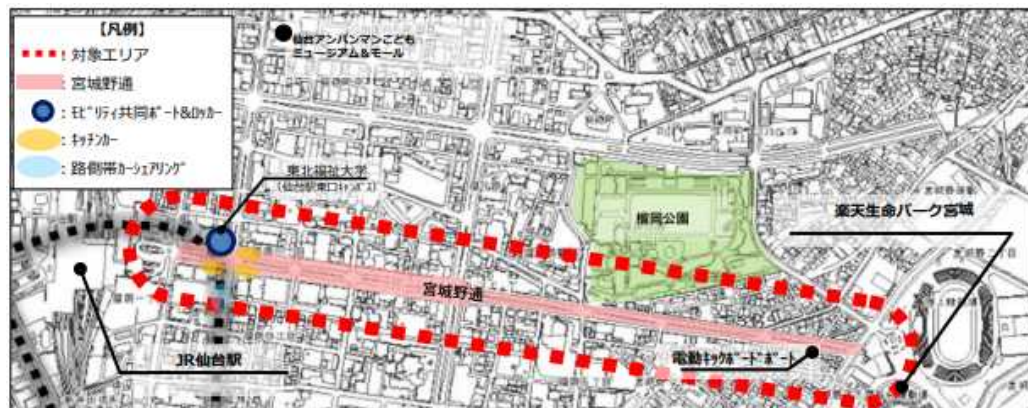


出典：大宮ぷらっと  
<https://platto-amane.studio.site/PRTIMES>  
<https://prtmes.jp/main/html/rd/p/000000001.000110131.html>

- 宮城野通にて、電動アシスト自転車や電動キックボードなど、複数種類のモビリティを設置。
- 社会実験では、複数種類のモビリティが同時に混在したときの走行安全性や、利便性について検証中。(令和3年度～令和4年度)

■実施主体：  
仙台駅東まちづくり協議会

■対象地域：



■地域の課題：

- 日常的な賑わいの不足  
仙台駅西口に比べ、沿道店舗が少ない
- 施設間のつながりの不足  
仙台駅東口～東天生命パーク宮城までの回遊性が弱い

出典：仙台駅東まちづくり協議会

[https://sendai-ekihigashi.net/wp-content/themes/one\\_theme/img/top\\_experiment\\_document.pdf](https://sendai-ekihigashi.net/wp-content/themes/one_theme/img/top_experiment_document.pdf)

日本道路協会

<https://www.road.or.jp/event/pdf/20220425-2.pdf>

■設置物：



# 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福井駅前にあり、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

# 駐車場の防災拠点としての活用

- 静岡市では民間の立体駐車場を津波避難ビルに指定し、来場者や近隣住民、従業員等の津波発生時の緊急避難場所を屋上に確保。（静岡県静岡市）



国土交通省告示に基づく構造計算により、鉄骨造の津波避難ビルとしての構造安全性を確認している

つなみ  
**津波ひなんビル**  
Tsunami Evacuation Building  
海啸避难大楼 쓰나미 피난 빌딩  
Edificio de Refugio de Tsunami

津波発生時は、このビルの屋上に避難してください。

静岡市

---

屋上海抜14m

SBSマイホームセンター 津波避難立体駐車場  
SBS My Home Center, Tsunami Evacuation Multi-Storey Parking Garage



屋上に緊急避難場所を確保している

# 暫定的な(予約制)駐車場の確保

- 仙台東まちづくり協議会では、駐車場予約アプリ「akippa」を運営するakippa株式会社と、株式会社楽天野球団、仙台市と協力し、楽天生命パーク宮城周辺にある仙台市が所有する用地を、暫定的に予約制の駐車場として貸出開始。
- スタジアム周辺の駐車場問題や当協議会活動エリアにおいて地域の賑わいと魅力の創出に取り組んでいる。



出典：仙台東まちづくり協議会HP  
<https://sendai-ekihigashi.net/>

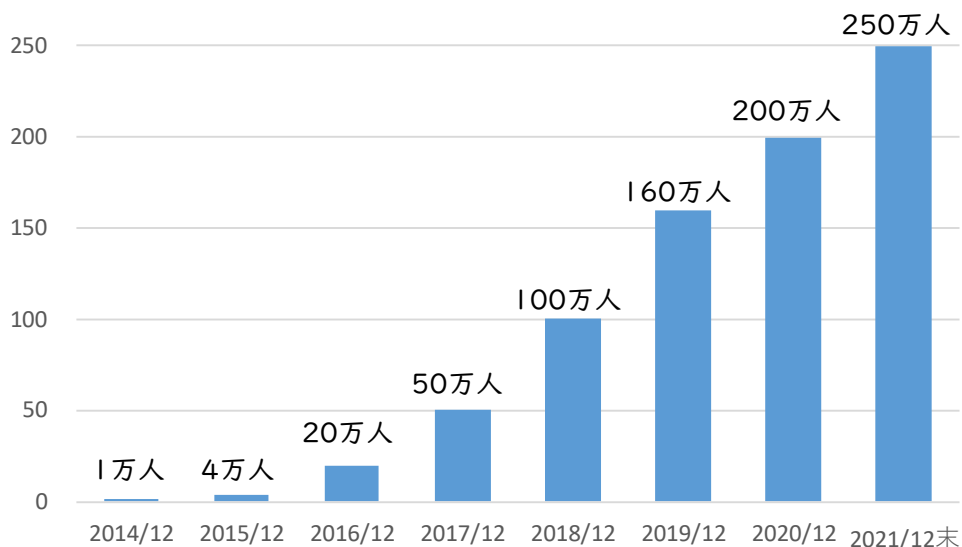


## (5) 新たな時代(DX, GX)に対応した 駐車場施策のあり方

# 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」

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室情報が確認できます。現在地からタイムズ駐車場までの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。現在価格もご確認ください。  
※詳細により駐車料金が異なります。その場合、駐車料金が変動いたします。また、駐車終了している場合があります。  
※当該料金による駐車や、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発表されておりません。  
※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。

出典：B-Times HP <https://btimes.jp/>

○ 愛知県では、MaaSの社会実装に向けた実証実験において、パーク&ライド検索を展開

## ＜愛・地球博記念公園への経路検索の概要＞

愛・地球博記念公園を目的地として経路検索した際に、パーク&ライド用駐車場として設定された豊田中央研究所駐車場(長久手市。「my route」からの予約・決済。料金は1日500円)に駐車の上、駐車場最寄り駅のリニモ「芸大通駅」からリニモを利用して目的地まで移動する経路を提案。



「my route」による提供サービス

### (1) 経路検索：

以下の移動手段を対象とした移動経路を検索できます。

#### (ア) 公共交通

電車、バス※、船、飛行機、タクシー

※県内全てのコミュニティバス

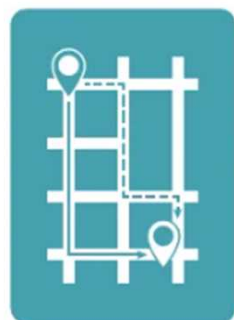
(オンデマンド型を除く)にも対応しています。

#### (イ) 自動車

マイカー、レンタカー、カーシェア

#### (ウ) シェアサイクル

#### (エ) 徒歩



## 色々な移動手段を組み合わせたルートがわかる！

電車だけではなく、コミュニティバスを含む路線バスやタクシー、カーシェア、シェアサイクルを組み合わせた最適な経路を提案！思いがけない経路がわかるかも？

パーク&ライド  
検索

ジブリパークや豊田スタジアムへお出かけする時にご利用ください。渋滞回避や環境に優しい移動を提案！公共交通機関でスムーズに移動しよう！

ジブリパーク向けのパーク&ライドは駐車場の事前予約もできます！

※詳しくはmy routeアプリでご確認ください。

シェアサイクル  
検索

リニモ沿線にシェアサイクルのポートを設置！  
周遊観光に是非ご利用ください！



○ 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/>

# ICTと連携したパーク＆ライド(鎌倉市)

○観光施設が集積したエリアにおける、交通渋滞の緩和を目的としたパーク＆ライド。  
 ○アプリ上で目的地を設定すると、パーク＆ライド駐車場を経由した、目的施設までの経路案内（電車ルートと徒歩ルートを含む）が表示。

鎌倉行きたい! でも渋滞が...

車で来るとき **それなら** 便利なアプリ!

## スイスイ旅 を使ってみよう!

「スイスイ旅」は、鎌倉の指定駐車場から公共交通機関に乗り換えて鎌倉をめぐる方法「パーク＆ライド」をより便利に、効率よく使えるアプリです。

**● 駐車料金もわかる経路案内!**

**● 公共交通機関に乗りかえやすい!**

**● 特典情報がサッとわかる!**

**● 道がすいている時間がわかる!**

**● 出発までにひと遊びできる!**

目的地を入力すると、公共交通機関の利用を組み合わせた経路案内を表示。パーク＆ライドを利用した場合としない場合の費用と所要時間も比較できます。パーク＆ライド利用者が特典を受けられる店舗や会社などの情報も、カンタンに確認できます。

渋滞時間を考慮した帰り時間を、アプリが複数提案してくれます。渋滞に巻き込まれにくい時間帯まで時間を有効に使えて、効率よく帰れます。

まずはアプリをダウンロード!

約8割が「また使いたい!」

スイスイ旅を今後も使いたい 78%

iPhoneの方

Androidの方

使ってアンケートに答えると、プレゼントも!

募集期間 令和4年12/28(水)まで

参加条件 (1) 自家用車またはレンタカーなどで鎌倉地域に滞在いただける方  
 (2) 実験用アプリ「スイスイ旅」を使用いただける方  
 (3) スマートフォン (iOS 14以上/Android 8以上) をお持ちの方

お礼 アンケートへの回答で、鎌倉で使える「まちのコイン」2,000クルップ(全員)とQUOカードPay(デジタルギフト)500円分(先着200名)を進呈

鎌倉市 芝浦工業大学 実証実験は鎌倉市と芝浦工業大学との協定に基づき実施しています。

お問い合わせ 鎌倉市都市計画課 交通政策担当 電話 0467-23-3000 (平日 8:30~17:00)

①目的地検索・経路案内

②駐車場選択

③駐車場詳細

④目的地までの経路案内

①帰宅経路検索

②所要時間表示

③-1 経路案内 (今すぐ出発)

③-2 立寄り施設案内 (後で出発)

# 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。

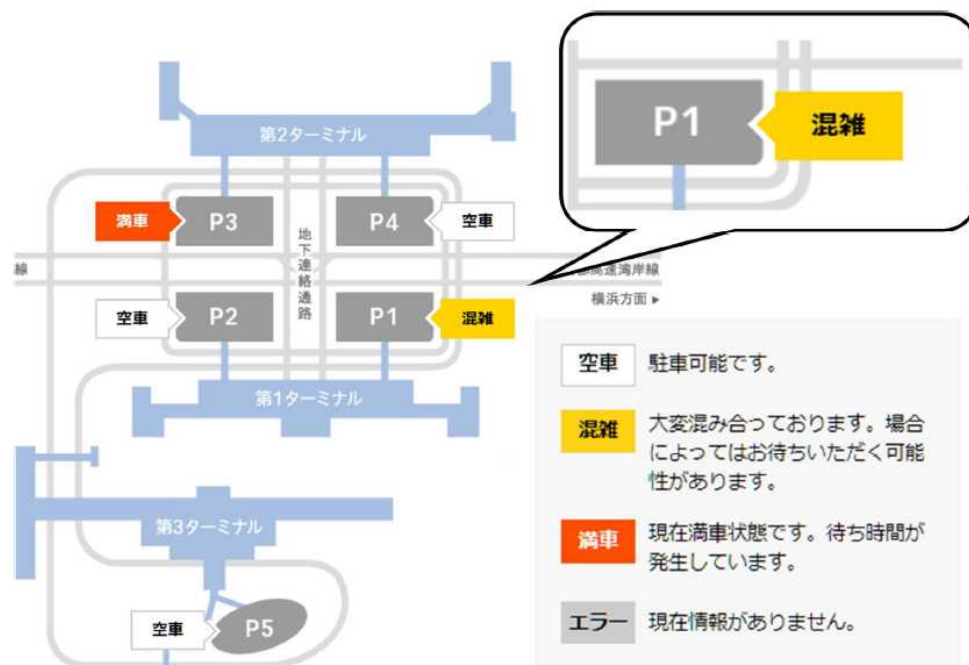
## ■羽田空港駐車場における混雑時の駐車料金の設定の例

区分	通常期料金	多客期料金 (GW・長期・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



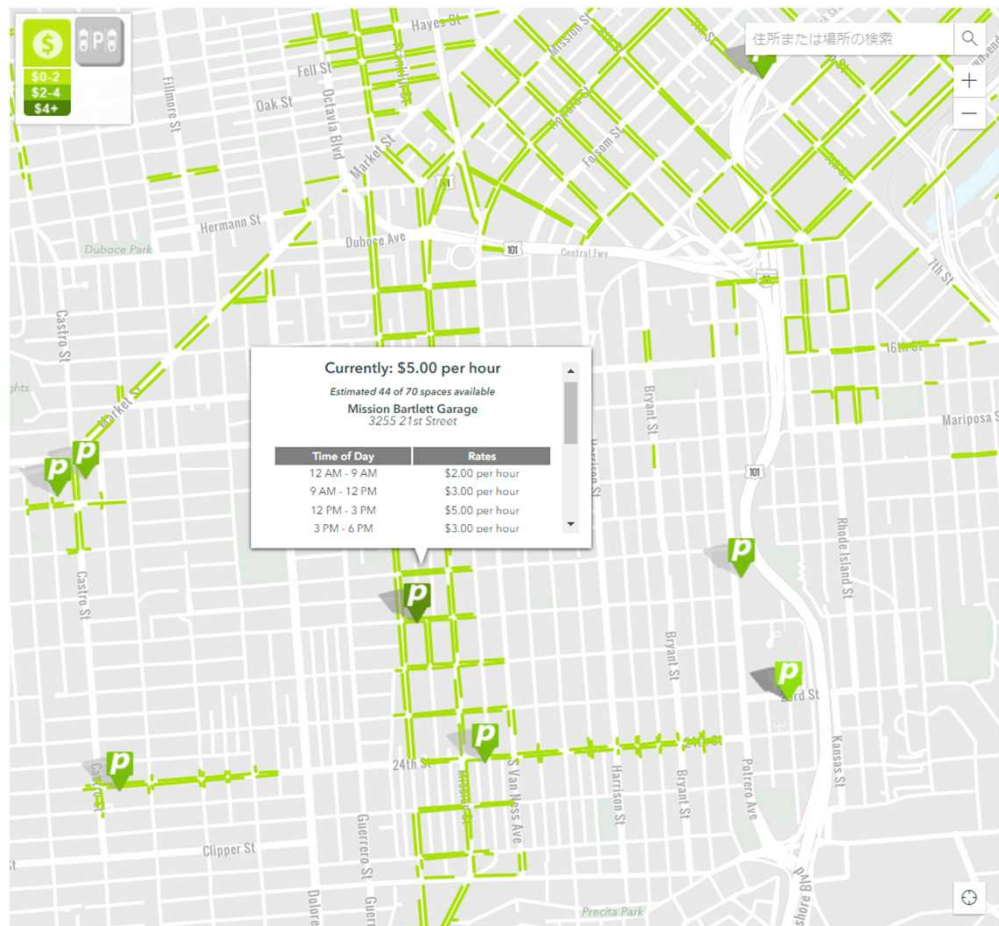
出典：総合的な駐車対策の在り方（東京都）

<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/kagami/index.htm>

出典：駐車場混雑情報（羽田空港国際旅客ターミナル）

# 駐車場の料金施策(アメリカ・サンフランシスコ市)

- サンフランシスコ市交通局は、2017年12年から公道と14の市営駐車場にある28,000台の駐車区画に対して、需要に合わせた料金設定の試験運用「Demand-Responsive Parking Pricing」を開始。
- 駐車料金は概ね4半期毎に調整され、稼働率が60~80%であれば料金は変わらず、80%を超えると25セント上がり、一方、60%以下になると25セント下がるようになっている。

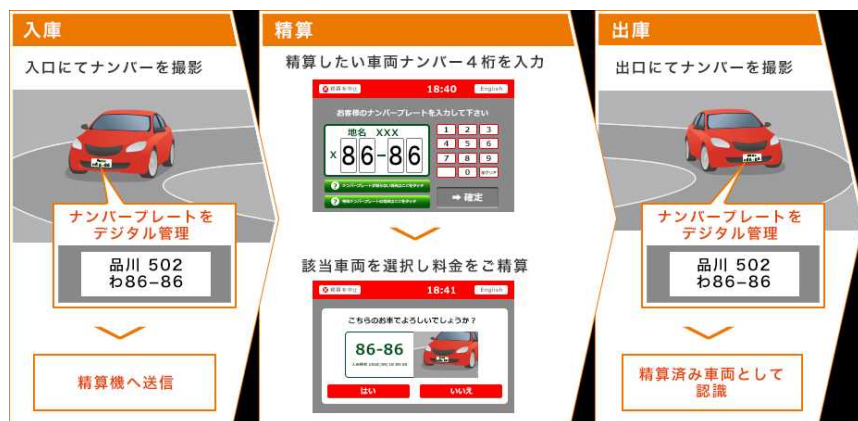


出典：San Francisco Adopts Demand-Responsive Pricing Program to Make Parking Easier (サンフランシスコ市)  
<https://www.sfmta.com/blog/san-francisco-adopts-demand-responsive-pricing-program-make-parking-easier>

出典：Demand-Responsive Parking Pricing (サンフランシスコ市)  
<https://www.sfmta.com/demand-responsive-parking-pricing>

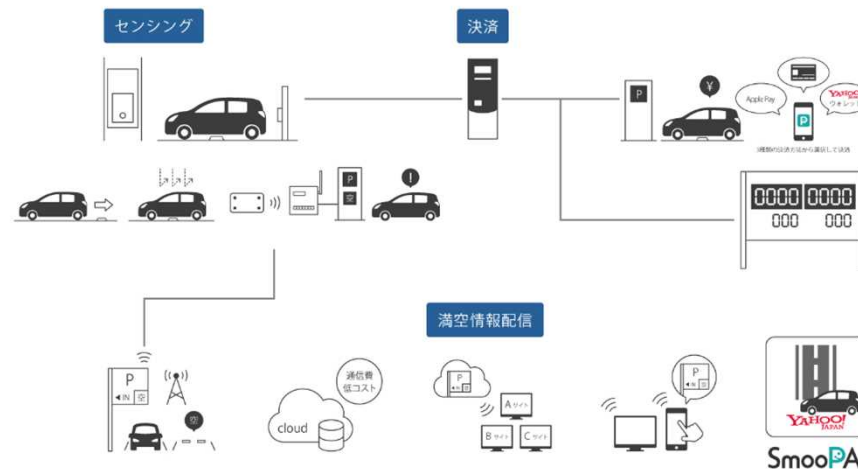
- ピットデザイン株式会社が開発したカメラ式駐車場管理システムの「スマートパーク」では、出入口で車両のナンバープレート全桁を認証するため、フラップが不要となる他、スマートフォンでの精算も可能となっている。
- オプテックス株式会社は、横浜市内に実験的な駐車場を開設しており、オンライン決済、遠隔での空き情報取得、時間帯や時期によって変動するダイナミックプライシングといったデジタルを活用した新たなサービスの変化に応えるために、各最新機器を連携をさせた駐車場システムを構築している。

## ■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/>

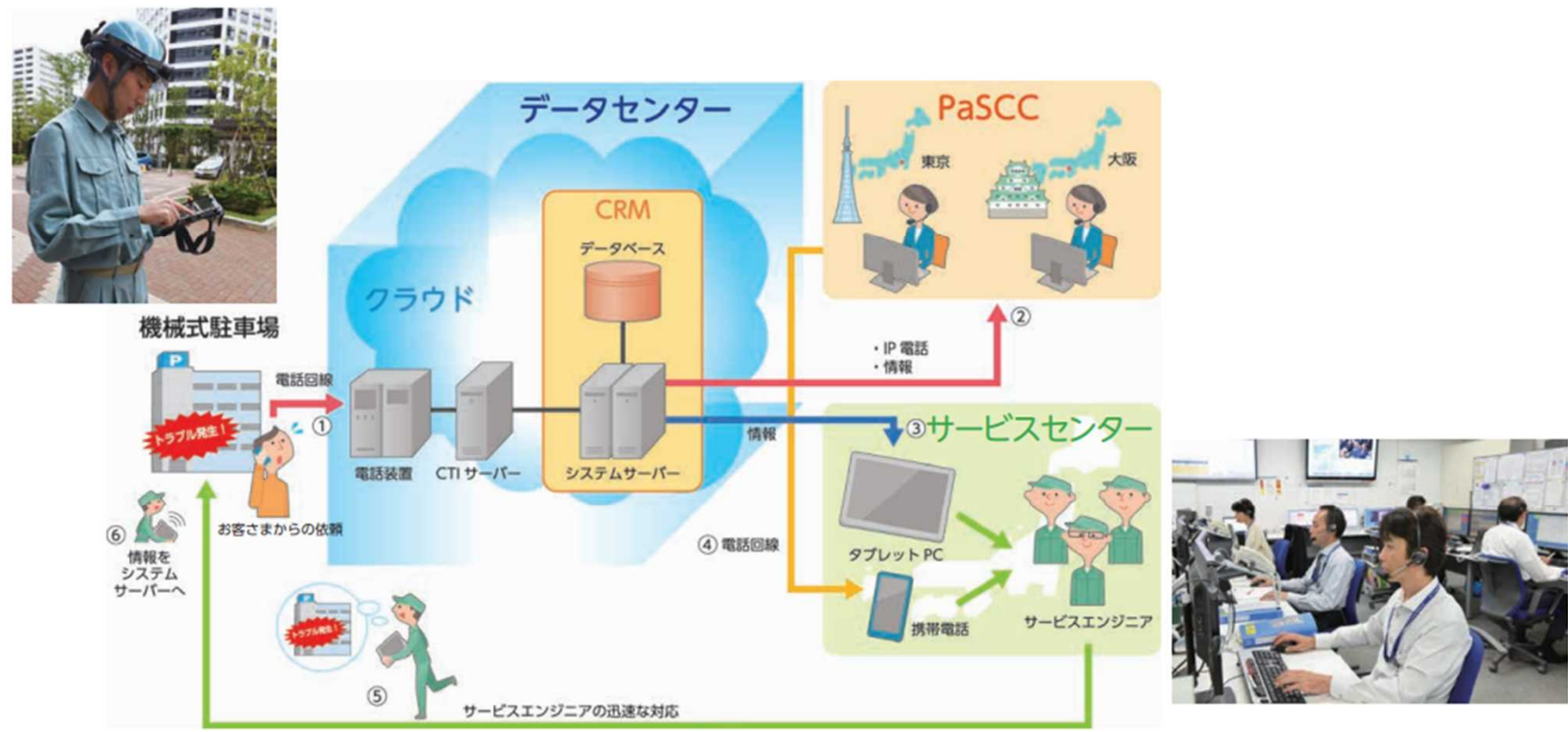
## ■オプテックス株式会社の駐車場システム構成



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>



## ■機械式駐車場の遠隔異常監視システムの運用



パーキングの要請対応体制

出典：IHI運搬機械株式会社HP

[https://www.ihico.jp/var/ezwebin\\_site/storage/original/application/4eab4aa1b1b7e00a49aa6b5b32c85b99.pdf](https://www.ihico.jp/var/ezwebin_site/storage/original/application/4eab4aa1b1b7e00a49aa6b5b32c85b99.pdf)

## ■ 道路交通法の一部を改正する法律について（電動キックボード、自動配送ロボット）

### 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。

#### ■ 電動キックボード



#### ■ 自動配送ロボット



## 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

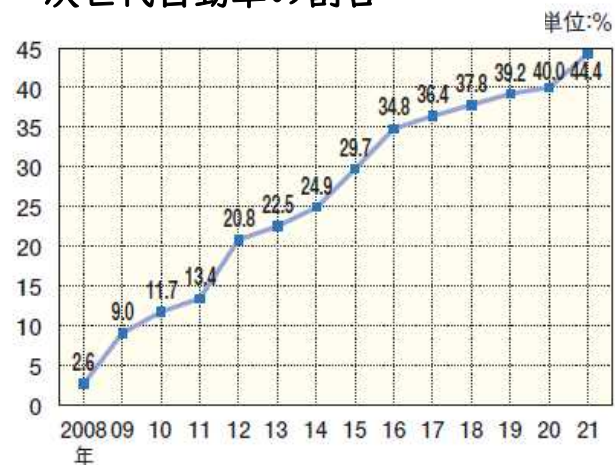
### 次世代自動車(乗用車)の国内販売台数の推移

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%。

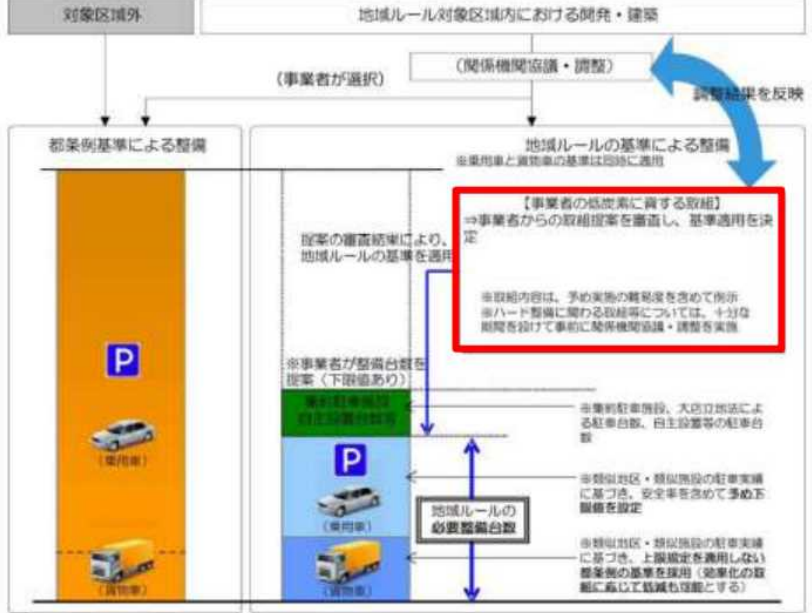
○港区の地域ルールでは、駐車施設の附置の対象となる開発・建築を行う事業者等からの低炭素化に資する取組の提案に基づき、地域ルールの適用可否を決定

○低炭素化に資する取組の中に、自動車による環境負荷の抑制として、EV充電器の設置を含めている

### 【低炭素化に資する取組の内容(例)】

項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利便促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通利用者への商品割引サービスや特典の付与、運賃の補助</li> <li>●公共交通利用促進についての広報の実施</li> <li>●駅やバス停までのマップ表示・冊子配布</li> <li>●商品配送サービスの実施 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス停の整備・改築</li> <li>○公共交通機関へつながる歩行者ネットワーク整備</li> <li>○公共交通インフラの整備</li> <li>○交通広場の整備 など</li> </ul>
■自動車による環境負荷の抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>●従業員等への自動車通勤の禁止</li> <li>●共同集配の実施</li> <li>●貨物車の低公害車利用 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○EV充電器、水素ステーション設置</li> <li>○クリーンエネルギー自動車の普及促進策</li> <li>○地域共同荷捌き施設の整備</li> <li>○カーシェアリングの導入 など</li> </ul>
■地区内移動の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>●手荷物預かりサービスの実施</li> <li>●地域交通（バス等）による周辺地域、鉄道駅への送迎</li> <li>●地区内の徒歩移動を支援する交通モードの導入 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○快適な歩行環境整備（ネットワーク整備）</li> <li>○自転車走行空間整備（ネットワーク整備）</li> <li>○交通広場の整備</li> <li>○地下車路による駐車場ネットワーク整備</li> <li>○自転車シェアリングポートの整備 など</li> </ul>
■その他	※事業者からの提案に基づき、適宜追加	

### 【適用イメージ】



出典：駐車場地域ルールの概要（パンフレット）（港区）



地域ルールの地域貢献策の取組の1つとして、「ZEV用充電器の設置」を追加し、ZEV用充電器の設置促進を誘導する

出典：東京都 [https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/parking/file/kentou\\_03\\_03\\_3.pdf](https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/parking/file/kentou_03_03_3.pdf)

- 江戸川区で「江戸川区住宅等整備事業における基準等に関する条例施行規則」を改正（令和4年4月）
- EV充電スペースを整備した場合の取扱いについて明確化している

共同住宅等の駐車場整備基準（規則第17条関係）

対象	改正前	改正後
特定共同住宅	<p>【分譲】 計画戸数の1/3以上</p> <p>【賃貸】 30平方メートル未満 1/10以上 30平方メートル以上50平方メートル未満 1/4以上 50平方メートル以上 1/3以上</p>	<p>【分譲】 計画戸数の1/3以上</p> <p>【賃貸】 30平方メートル未満 1/15以上 30平方メートル以上50平方メートル未満 1/5以上 50平方メートル以上 1/3以上</p>
特定共同住宅・小規模共同住宅	<p>【地域貢献施設】 緑地（屋上、壁面含む）、駐輪場、バイク置場、歩道状・広場状空地、公開空地、ポケットパーク、防災備蓄倉庫</p> <p>特例【改正後は廃止】 事業区域の1/2を超える部分が商業系用途地域において、一階部分を店舗とする事業において、店舗用駐車場等の面積に相当する共同住宅用駐車場を共同住宅用駐車場の設置すべき規模の1/2日を超えない範囲で隔地駐車場にできる。</p>	<p>【地域貢献施設】 緑地（屋上、壁面含む）、駐輪場、バイク置場、歩道状・広場状空地、公開空地、ポケットパーク、防災備蓄倉庫、全住戸宅配ボックス設置、店舗等（商業系用途地域かつ駅から500メートル以内の物件に限る）</p> <p>特例【新設】 電気自動車充電スペース、または、荷捌きスペースを整備した場合、その2倍の台数分の共同住宅用駐車場をそのスペースに換えることができる。（住戸用2台分=スペース1台分）</p>

出典：江戸川区

<https://www.city.edogawa.tokyo.jp/e016/toshikeikaku/kenchiku/ruletokyogi/seibijorei/ichibukaise3.html>

## 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駐車場でテストを実施。

- ・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。

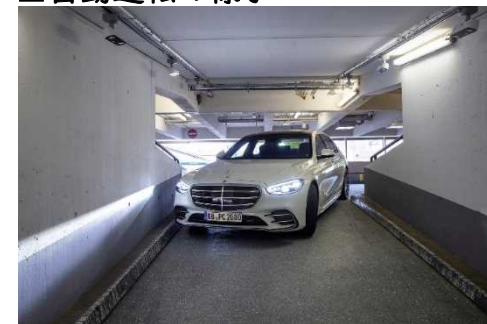
出典：ボッシュプレスリリース

<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



# 自動運転への対応

## 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)

- 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

- 実施時期  
不明



出典：<https://merkmal-biz.jp/post/4344>

# 自動運転への対応

## 自動バレーパーキングに関するISO規格について

- 現在、ISO/204（ITSの標準化を行う専門委員会）内のワーキンググループ14で自動バレーパーキングに関する国際規格について審議されている。

TC204の組織

TC204国際議長

事務局：SAE International

ISO内相互リエゾン	ISO外リエゾン(A, B)	ワーキンググループ	コンビナー
JTC1 (情報技術)	APEC (アジア太平洋経済協力)	WG1: Architecture	USA
JTC1/SC6 (通信とシステム間の標準化)	ERA (欧州経済領域)	WG3: ITS geographic data	Japan
JTC1/SC17 (カード及び個人識別)	ETSI (欧州標準規格協会)	WG5: Fee and toll collection	Sweden
JTC1/SC27 (セキュリティ技術)	ICAO (国際民間航空機関)	WG7: General fleet management and commercial/freight	Canada
TC22 (自動車)	IEEE (電気・電子工学学会)	WG8: Public transport/emergency	USA
TC22/SC31 (カーナビ)	ISOC (インターネット協会)	WG9: Integrated transport information, management and control	Australia
TC22/SC32 (電気・電子技術)	ITU (国際電気通信連合)	WG10: Traveller information systems	UK
TC22/SC33 (無線LAN)	OGC (国際標準化機構)	<b>WG14: Vehicle/roadway warning and control systems</b>	Japan
TC22/SC39 (人工工学)	SAE (米国自動車技術協会)	WG16: Communications	USA
TC23/SC19 (通信標準化)	SBS (欧州自動車標準化協会)	WG17: Nomadic Devices in ITS Systems	Korea
TC104 (道路コンテナ)	TISA (銀行業務標準化協会)	WG18: Cooperative systems	Germany
TC122 (道路)	UNECE (国際連合欧州経済委員会)	WG19: Mobility integration	Norway
TC154 (行政・商業・工業用車及び貨物車)			
TC211 (道路管理)			

**Pメンバー (29カ国):** 投票の義務があり作業に積極的参加するとともに会議に参加する  
オーストラリア、オーストリア、ベラルーシ、ベルギー、カナダ、中国、キプロス、チェコ、フィンランド、フランス、ドイツ、ハンガリー、インド、イラン、アイルランド、イタリア、日本、韓国、マレーシア、オランダ、ニュージーランド、ロシア、ノルウェー、南アフリカ、スペイン、スウェーデン、スイス、イギリス、アメリカ

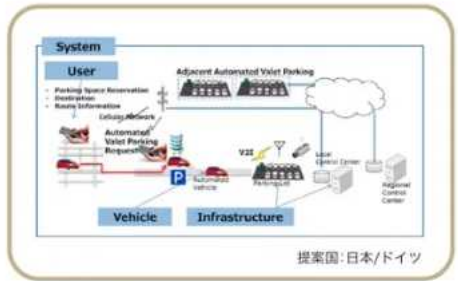
**Oメンバー (30カ国):** オブザーバーとして業務をフォローし、コメントの提出と会議出席の権利がある  
アルジェリア、ブルガリア、チリ、コロンビア、コンゴ、クロアチア、キューバ、デンマーク、エジプト、エチオピア、ギリシャ、香港、インドネシア、イスラエル、メキシコ、モンテネグロ、パキスタン、フィリピン、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、北マケドニア、サウジアラビア、セルビア、シンガポール、スロバキア、タイ、トルコ、ウクライナ

### CD 23374-1 自動バレー駐車システム (AVPS)

自動バレー駐車システムには大きく分けて二つの要素があります。一つは、駐車可能な施設の探索、予約、及び駐車車両の呼び出しなどに関するユーザーとサービスプロバイダー間のインターフェース。二つ目は、ユーザーの乗降場所と駐車位置との間のシステムによる車両の自動運行です。

これらの機能の実現には複数のサブシステムが必要となるため、早期に通信内容や役割分担を標準化することで全体の相互運用性を確立し、ユーザーの利便性向上やシステムの普及を促します。

このようなシステムが社会に普及することで駐車場内での事故の低減、狭いスペースの有効活用、さらに駐車スペースの探索やそれに起因する無駄な交通渋滞によるエネルギー消費の低減などに寄与することが期待されます。



### 機械式駐車装置における実験



出典：新明和工業HP  
<https://www.shinmaywa.co.jp/interview/challenge/challenge05.html>

出典：ITSの標準化  
[https://www.jsae.or.jp/01info/org/its/its\\_2020\\_jp.pdf](https://www.jsae.or.jp/01info/org/its/its_2020_jp.pdf)