

駐車場施策の最近の動向

国土交通省 都市局 街路交通施設課
令和5年3月15日

0. はじめに

1. まちづくりと連携した駐車場施策

2. 最近のトピック

3. その他

0. はじめに

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

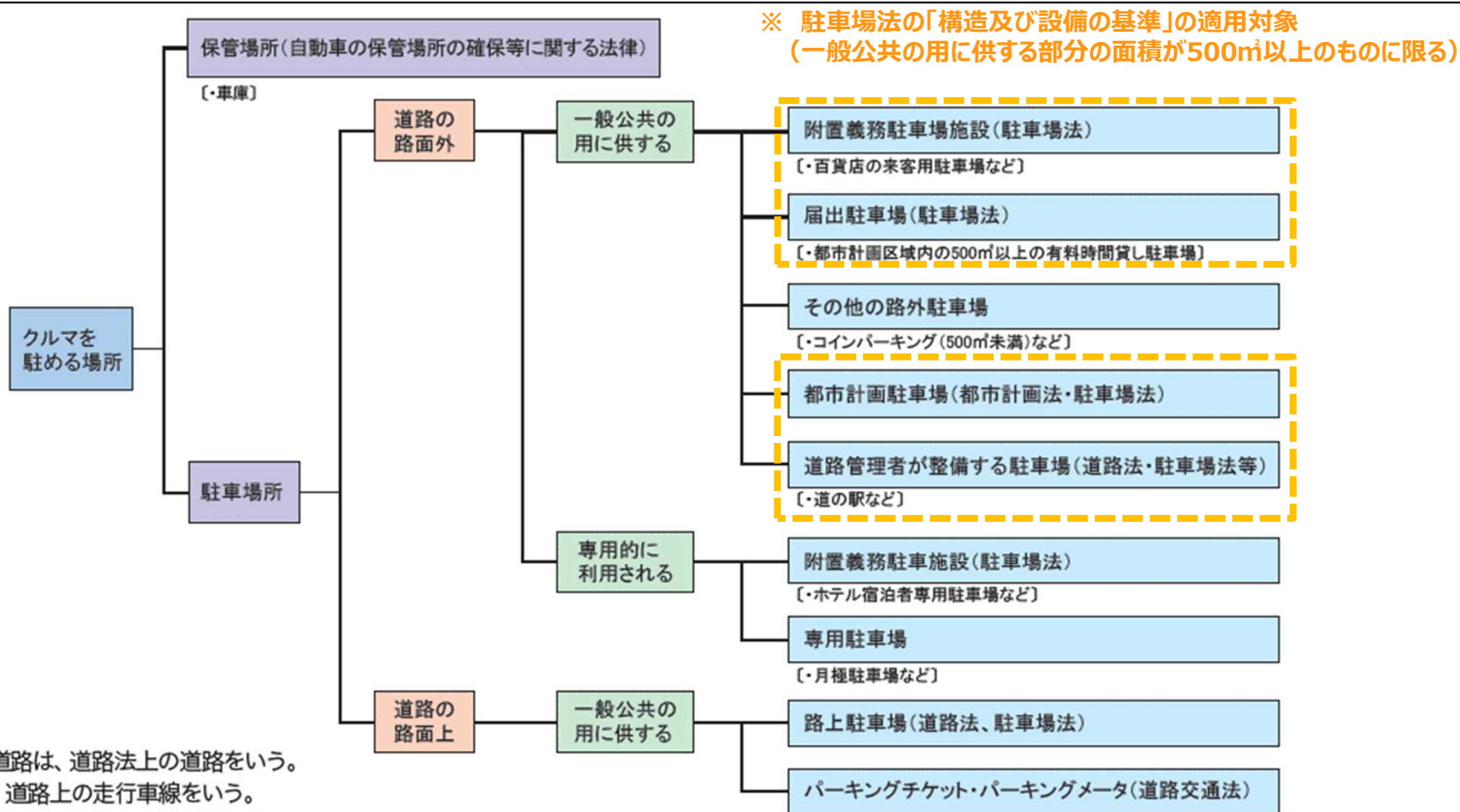
○駐車施設の附置義務(第20条、第20条の2)

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

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。

1. まちづくりと連携した駐車場施策

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

<検討会HP> https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html

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12月15日
	第3回	令和5年2月24日

■更新の考え方

- ウォークアブル施策をはじめ、最近の動向をふまえてガイドラインを時点更新。
- 「基礎編」と「実践編—調査・分析」を統合し、構成を見直し。
 - 施策の検討ポイントと施策の進め方(手法)をそれぞれ章立てしまとめ
 - 政策課題に対応した駐車施策について事例を交えて内容を充実
- 施策の検討にあたり参照すべき通知や資料等について【参照文献】として記載

■主な更新内容

- 全体的な時点更新
 - 以下の観点を追加
 - ・ウォークアブル、駐車場法の特例措置(R2都再法改正等)
 - ・バリアフリー(各種法令の整理、好事例等)
 - ・多様なモビリティ(自動二輪・原付等)(自転車法と駐車場法の整理、地域の実情に応じた対策・好事例等)
 - ・荷さばき、観光バス(支援制度、好事例等)
 - ・GX、DXへの対応(EV車への対応、デジタル技術の活用にかかる好事例等)
 - ・エリアマネジメント(地域ルールの解説、地区マネジメント制度の紹介等)
- 等

1. 駐車場施策に関する現状と課題

1-1 駐車場施策に関する現状

1-2 社会情勢の変化と駐車場施策を取り巻く課題

2. まちづくりと連携した駐車場施策の基本的考え方

2-1 本ガイドラインの対象とする地区について

2-2 まちづくりと連携した駐車場施策の全体像

3. まちづくりと連携した駐車場施策の検討のポイント

3-1 都市が目指すべき将来像の把握

3-1-1 目指すべき都市像の確認 (Point 1)

3-1-2 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの確認 (Point 2)

3-1-3 街路ごとの性格づけを踏まえた検討 (Point 3)

3-2 駐車場に関する現況把握

3-2-1 駐車場の需給状況等のきめ細やかな把握

3-2-2 多角的な視点からの現況把握 (Point 4)

3-3 具体的な施策の検討

3-3-1 駐車需給バランスの検討

3-3-2 駐車需給量の適正化の検討

3-3-3 駐車場の質の向上の検討

3-3-4 駐車場の配置の適正化の検討 (Point 5)

3-3-5 公民連携等の様々なアプローチ (Point 6)

3-4 地区特性に応じたマネジメントの検討

3-4-1 駐車場マネジメントの検討

3-4-2 駐車場の有用性の検証、土地利用転換・利活用等の検討 (Point 7, 8)

4. まちづくりと連携した駐車場施策の進め方

4-1 需給量適正化の手法

- 4-1-1 附置義務駐車場の原単位の見直し
- 4-1-2 条例等の地域独自のルールを導入
- 4-1-3 都市再生駐車施設配置計画制度を通じた附置義務駐車場の適正化
- 4-1-4 駐車需要のマネジメント

4-2 駐車場の配置の適正化

- 4-2-1 附置義務駐車制度の緩和・隔地・集約
- 4-2-2 立地および出入口のコントロール
- 4-2-3 駐車場の再配置(リロケーション)

4-3 公民連携等の様々なアプローチ

- 4-3-1 駐車場整備計画等の策定・見直し
- 4-3-2 民間によるまちづくりの取り組みとの連携
- 4-3-3 デジタル技術を活用した効率的な駐車場マネジメント

5. 政策課題に対応した駐車場施策

- 5-1 荷さばき駐車場への対応(都市内物流対策)
- 5-2 観光バスによる交通環境悪化への対応(観光対策)
- 5-3 多様なモビリティへの対応(自動二輪、原付等)
- 5-4 車椅子利用者用駐車施設への対応(バリアフリー対策)
- 5-5 DX・GX等

(巻末参考) まちづくりと連携した駐車場の整備を支援する各種制度

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)

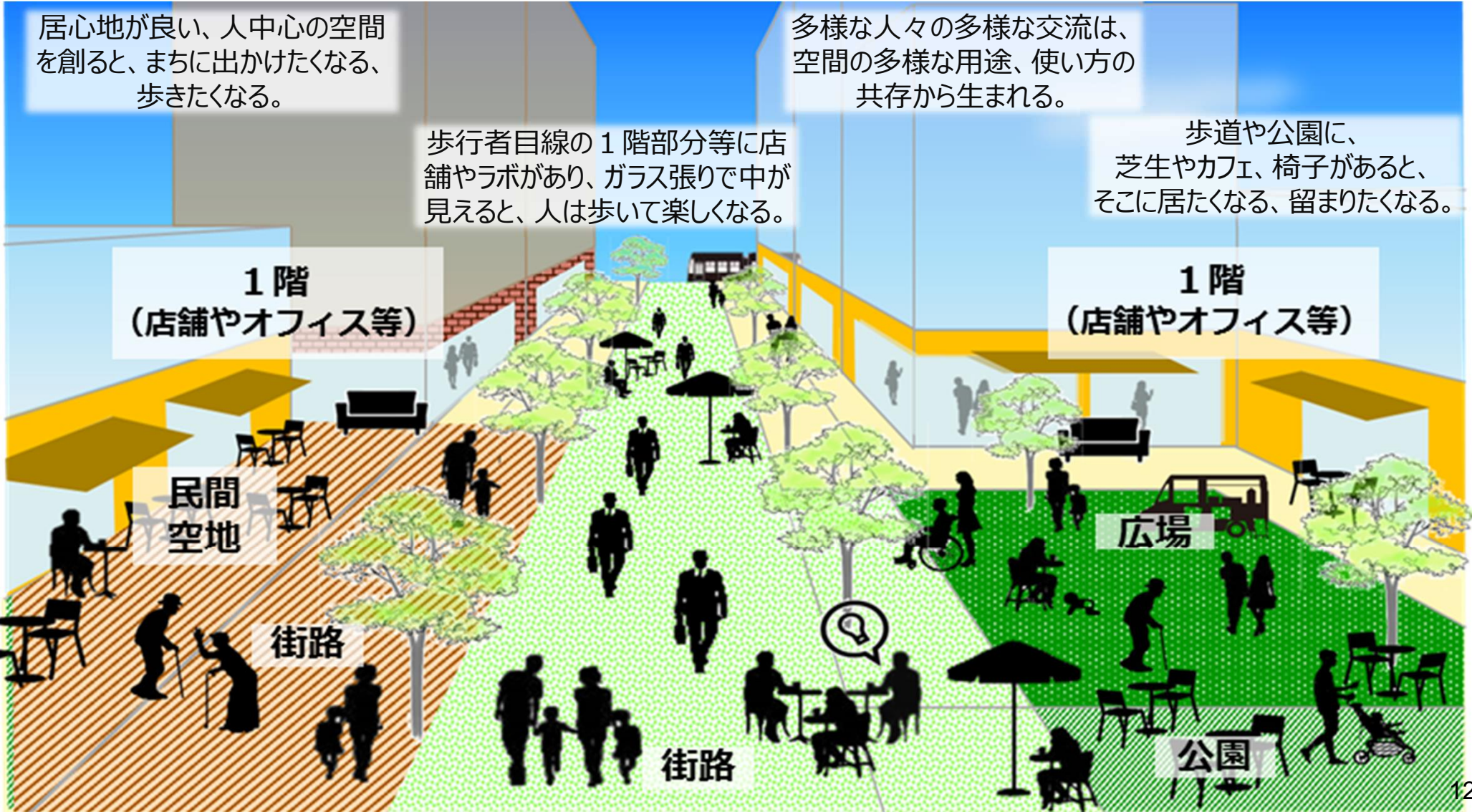
民間
空地

広場

街路

街路

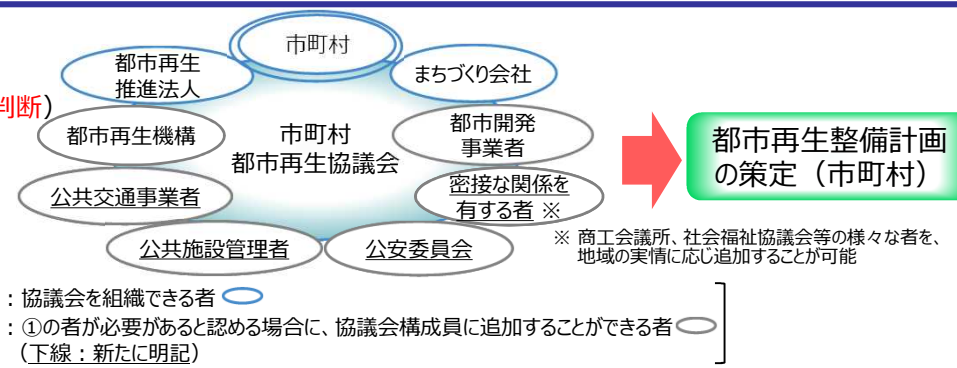
公園



「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出による「魅力的なまちづくり」

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けた計画の策定・共有

- 市町村都市再生協議会*の構成員として、官民の多様な関係者を追加することを可能に* (まちづくりの主体である市町村等が、地域の実情に応じ、どのような者を構成員として追加するかを判断)
 - * 市町村都市再生協議会：都市再生整備計画（市町村が作成するまちづくりのための計画）の策定・実施等に関し必要な協議を行う場
 - * 協議会構成員に追加することができる者として、公共交通事業者、公共施設管理者、公安委員会 その他まちづくり計画に密接な関係を有する者を明記
- 市町村が都市再生整備計画を策定し、官民一体で行う「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を位置付け
 - [予算] 官民連携によるまちづくり計画の策定等を支援



計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出

・都市再生整備計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援

滞在快適性等向上区域

官 × **民**

街路等の公共空間の改変 × オープンスペースの提供・利活用
一体型滞在快適性等向上事業

・市町村等による歩行者滞在空間の創出（街路の広場化等）

[予算] 交付金等による支援

・民間事業者による民地部分のオープンスペース化 (①) や建物低層部のガラス張り化等 (②)

[税制] 固定資産税の軽減
[予算] 補助金による支援

・駐車場の出入口の設置を制限（メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置）

事故のリスク！

・民間事業者が公園管理者と締結する協定に基づき、公園内にカフェ・売店等を設置

・都市再生推進法人*がまちづくり活動の一環としてベンチの設置、植栽等を実施

* 都市再生推進法人：NPO、まちづくり会社等の地域におけるまちづくり活動を行う法人（市町村が指定）

[金融] 低利貸付による支援

・イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占用手続を一括して対応

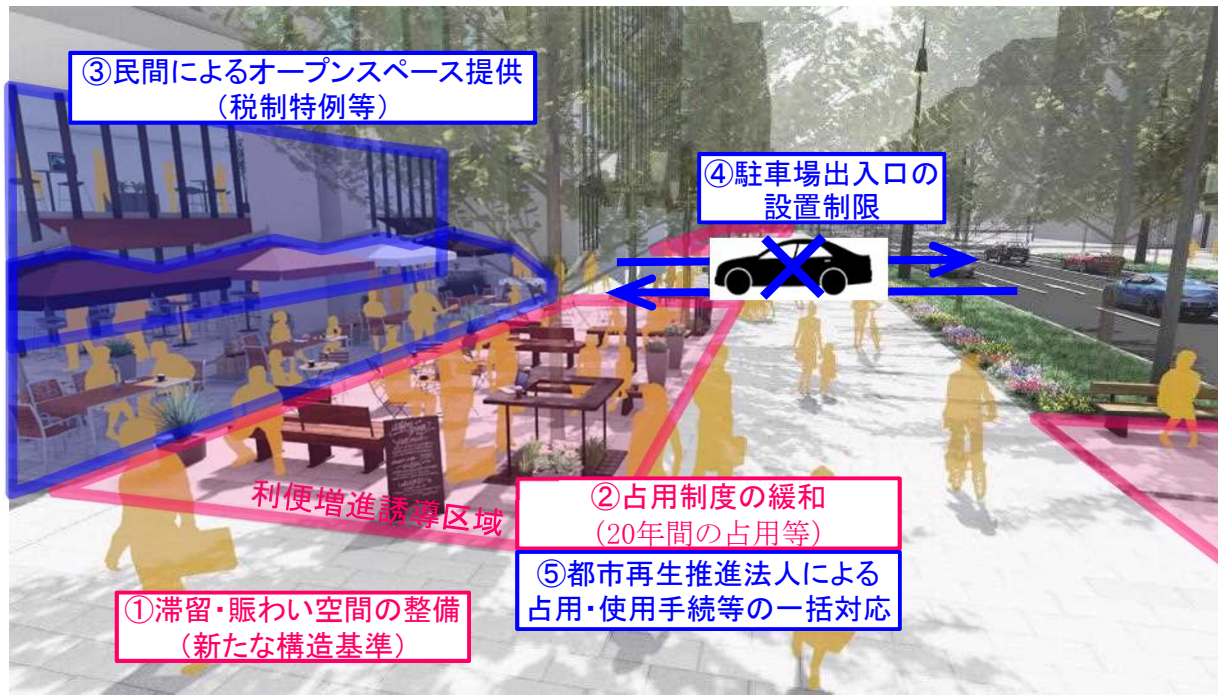
○ 歩行者利便増進道路（改正道路法）と滞在快適性等向上区域（改正都市再生特別措置法）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進

歩行者利便増進道路

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

滞在快適性等向上区域

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



両制度を併用すると…相乗効果大

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

2. 最近のトピック

- (1) 多様なモビリティ(自動二輪、原付等)
- (2) バリアフリー

2(1) 多様なモビリティ(自動二輪、原付等)

既存駐車場における自動二輪車の受入れ

■ 既存自転車駐車場における自動二輪車の受入れ

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



既設自転車駐車場(屋内)で受け入れた事例[仙台市]



既設自転車駐車場(道路上)で受け入れた事例[広島市]

■ 既存自動車駐車場における自動二輪車の受入れ

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



機械式立体駐車場の敷地内に整備した事例[札幌市]



公共駐車場(地下)に整備した事例[京都市]



駐車マスを自動車と併用して使用している事例[大津市]

自動二輪車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用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されたい。

自動二輪車の利用環境の向上に向けた取組

自動二輪車利用者に届く広報・PR

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

札幌市 都心部 自動二輪車受け入れ駐車場マップ

No.	駐車施設	住所(〒)で検索	駐車台数	営業時間	備考
1	レーサーハウス	北5条5丁目	207/506	24時間	800-11830
2	セックヤウイン 南24条駅前	北4条5丁目	232/818	24時間	24時間
3	東2条タキヤパーキング	東2条5丁目1	222/543	24時間	700-2200 11-82-253
4	東1条駅前駐車場	東1条5丁目12	280/568	24時間	13区
5	中央パーク1+1	東1条1丁目	218/870	24時間	700-2459
6	中央パーク2	東2条1丁目	221/206	24時間	800-2330
7	道南パークランド西4	東2条4丁目18	221/481	24時間	800-2330
8	ヘルパーク 東2条駅前	東2条5丁目10-1	196/916	24時間	700-2400
9	道南パークランド西5	東2条5丁目3	231/636	24時間	800-2135
10	道南パークランド西7	東2条5丁目2	272/747	24時間	800-2135
11	ヘルパーク 東5条	東5条5丁目1	352/406	24時間	
12	ヘルパーク南5条	南5条5丁目1-1	521/807	24時間	
13	ヘルパーク南7条	南7条5丁目4-1	512/406	24時間	900-2500
14	道南パークランド	東7条5丁目11	511/531	24時間	

横浜市HP

横浜市 都市整備部 自転車課

自動二輪車駐車場案内

大切な二輪だから、きちんと停めたい

区名から探す

駅名から探す

東京都 道路整備 保全公社 HP

s-park 都道府県別 駐車案内サイト

主要エリアから探す

都心部から探す

駅名から探す

行き先から探す

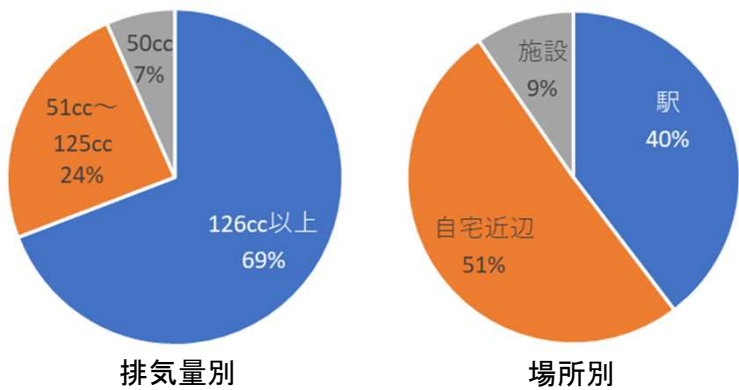
自動二輪車利用者のニーズの把握

日本二輪車 普及安全協会 パンフレット

どこにある? どこに必要? バイク駐車場

バイク(原付・自動二輪車)の増加に伴って、バイク駐車場の確保は必要不可欠です。バイク駐車場の確保には、ライダーの皆さんからの声が必要です。バイク駐車場の確保は、ライダーの皆さんからの声が必要です。バイク駐車場の確保は、ライダーの皆さんからの声が必要です。

【よせられた要望の概要】(令和3年度)
◆時間貸し駐車場に対する要望の状況



都道府県別要望件数(令和3年度)

都道府県	月極	時間貸	総計
1 東京都	152	96	248
2 神奈川県	70	36	106
3 大阪府	68	22	90
4 埼玉県	34	15	49
5 千葉県	36	9	45
合計	517	252	769

↓

駐車場を整備して欲しい場所を要望できる

■ 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



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>自動車</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>自転車等</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>自動車駐車場</p> <p>専用</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>併用</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>自動二輪車駐車場</p> <p>専用</p>  <p>自動二輪車・原付のみが駐車できる専用駐車場</p> <p>併用</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>自転車等駐車場 (50cc以下受入可)</p> <p>専用</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>自転車駐車場</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

2(2) バリアフリー

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000322.html

検討趣旨

- 共生社会における移動環境を確保するための基本的インフラの一つとなっている車椅子使用者用駐車施設等に、本来であれば必要がない人が駐車すること等により、**真に必要な人が利用できない状況も見られ、その適性利用のあり方等について課題**が指摘されている。
- そこで、ハード・ソフト両面から**今後の施策のあり方**について、**令和3年度**に検討会を設置しハード・ソフトの両面から検討を実施し、**中間整理**を取りまとめたところ。
- ハード整備方策については、各施設整備における基準やガイドライン等により整備を促進しつつ、**車椅子使用者駐車施設への適正利用等の課題のソフト面**については、様々な利用者ニーズを踏まえ、適正利用等に関する推進方策の**検討が必要**。
- このため、令和3年度の中間整理を踏まえ、車椅子使用者駐車施設の**利用対象者の明確化、制度運用の統一**的考え方の提示、**多様な区画確保や不適正駐車対策の取組周知等、ソフト面での対応**として、**適正利用に関するガイドラインを作成**する。



検討の体制

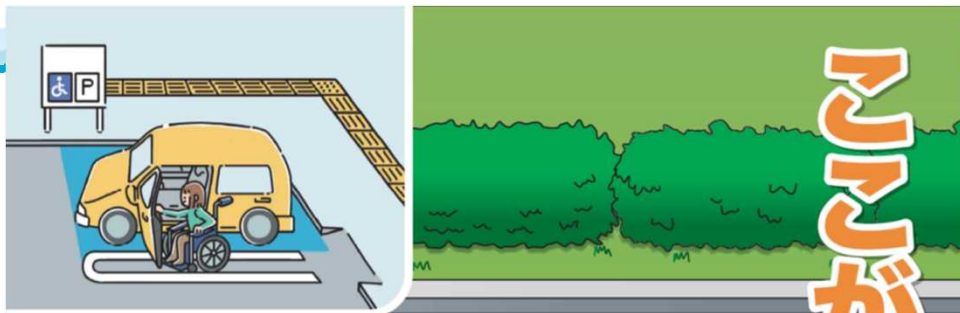
構成

- ・ 学識経験者、障害者団体、事業者団体、駐車場関係団体、地方公共団体等（委員長：高橋名誉教授（東洋大学））
- ・ 事務局（国土交通省総合政策局、都市局、住宅局、道路局）、関係省庁

スケジュール

R3年度の中間整理等を踏まえ、取組事例を収集・整理等をしつつ、検討会（2回）を経て、ガイドラインをとりまとめる。

4～8月	9月	10～2月	3月頃
多様な障害者団体、事業者団体、駐車場関係団体、地方公共団体等との意見交換等	第1回検討会 ガイドライン（素案）についての意見交換等	取組事例の収集・整理等 第1回検討会でのご意見等を踏まえたガイドライン（素案）の修正等	第2回検討会 ガイドラインのとりまとめ



幅が必要ですよ。

車椅子使用者は、クルマの乗り降りに
広いスペースを必要としています。

幅の広い駐車区画を必要としない方は
一般区画に駐車しましょう。

改正バリアフリー法では、新たに車椅子使用者用駐車施設等を含む、「高齢者、障害者等用施設等の適正な利用の推進」が国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務となりました(令和3年4月施行)。

車椅子使用者用駐車施設等の適正利用の取組

車椅子使用者等、乗降時に幅3.5mの区画が必要な人が対象です。

車椅子使用者用駐車施設とは



提供：福島県



障害者のための
国際シンボルマーク

- 車椅子使用者用駐車施設とは、バリアフリー法において設置が義務付けられた幅の広い(3.5m以上)区画です。
- 車椅子使用者等は、乗降時に車椅子を置くが必要で、幅の広い区画でないと乗降ができません。

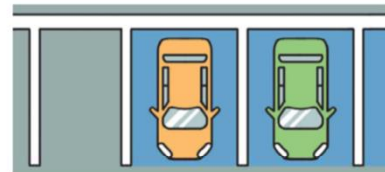
このようなデザインの区画には、一般の方をはじめとする幅の広い区画を必要としない方は駐車しないようにしましょう!!

こんな困りことがあります

- 幅の広い区画がないと駐車しても乗り降りができない。



- 一般車が停まっていてそもそも駐車できない。



パーキング・パーミット制度とは

※全国の自治体が独自に設けている制度で、「おもいやり駐車場制度」「障害者用駐車区画利用証」など名称は異なります。

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

以下のような方々がパーキング・パーミット制度の対象とされている場合があります。

※自治体・施設によって対象者は異なります。



利用証(大政府)



(パーキング・パーミット制度の駐車区画イメージ)

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。



＜車高制限2.3mの屋根付き車椅子使用者用駐車施設＞
(建築設計標準(令和2年度改正版))

呼出しボタンを押すと発光



＜発光により、呼出し機能の作動を知らせる装置＞ 25
(名古屋市提供資料)

○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、車椅子利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 車椅子利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



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

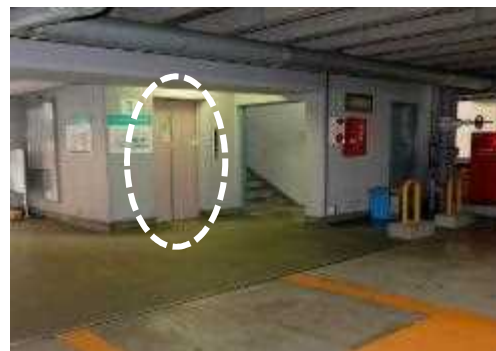
○コンパクト・プラス・ネットワークの推進を図るため、路面電車の電停等のバリアフリー化に対する支援を拡充。

駐車場のバリアフリー化の推進

(例)



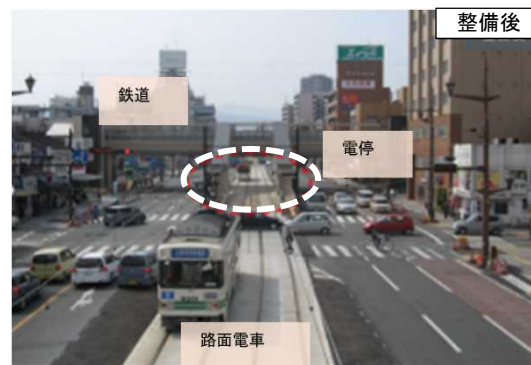
(ユニバーサルデザイン対応駐車場を整備)



(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)

誰もがアクセスしやすい交通環境の整備【R5予算拡充】

- 駐車場等に関するバリアフリー化については多様なニーズがある一方、小規模な改修で対応が可能な施設もあり法的に義務付けがなされていない小規模な駐車場等も含め、収益に必ずしも直結しない駐車場等のバリアフリー化を一層進めるにあたっては、事業規模の大小に関わらず公的な支援の強化が必要。

【拡充内容】

- バリアフリー交通施設整備を単独で実施する場合は、現行で50百万円以上となっている全体事業費の要件を撤廃。

■ 駐車場から各施設を繋ぐスロープの設置例



阿久比町役場庁舎駐車場<出典:阿久比町提供資料>

■ 駐車場出入口のスロープ改修例



出典:「東京バリアフリー2020」(東京都)
<https://www.2020games.metro.tokyo.lg.jp/taikaijunbi/houkoku/BARRIER-free-2020/index.html>

3. その他

■「自動車盗難防止キャンペーン」において、ポスター掲出、啓発チラシの配布、インターネット等を活用した広報活動により、自動車ユーザーに対し、自動車盗難の注意喚起、盗難防止対策の理解促進、必要性を訴求。

第22次キャンペーンポスター
(2022年10月7日～2022年10月20日)



自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチームの概要や自動車盗難等の発生状況等については、警察庁のWEBサイトをご覧ください。

➡ <https://www.npa.go.jp/bureau/safetylife/bouhan/car/202301jidousyatou.pdf>

出典：
一般社団法人日本損害保険協会
https://www.sonpo.or.jp/news/notice/2022/2210_01.html

消費税

令和5年10月

事業者の方へ

インボイス制度が始まります！

インボイス発行事業者となるためには、**登録申請が必要です！**

- インボイスを発行するためには、**インボイス発行事業者の登録申請が必要です**。登録は**課税事業者**が受けることができます。
- 免税事業者の方も、ご自身の事業実態に合わせて、インボイス発行事業者の登録を受けるかをご検討ください。
- 登録を受けるかどうかは事業者の方の**任意**です。登録にあたっては、取引先との調整やシステムの整備が必要となることもあるため、**お早目のご準備**をおすすめします。
- 登録を受けると「**国税庁適格請求書発行事業者公表サイト**」で登録番号や氏名又は名称等の情報が公表されます。



登録申請手続は、**e-Tax** をご利用ください！

- ☑ e-Taxで登録申請手続を行っていただくと、書面で申請された場合に比べて**早期に登録通知**を受けることができます！
- ☑ e-Taxで申請した場合、電子データで登録通知を受け取れます！電子データで受け取れば**紛失のリスク**がありません！



個人事業者の方はスマートフォンからでも**e-Tax**で申請できます。**e-Taxのご利用には**事前にマイナンバーカードの取得が必要です。

国税庁 (法人番号 7000012050002) (令和4年12月改訂)

「インボイス」とは

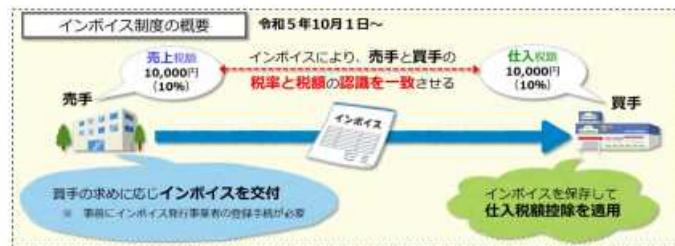
売手が買手に対して、正確な適用税率や消費税額等を伝えるものです。

具体的には、現行の「区分記載請求書」に「登録番号」、「適用税率」及び「税率ごとに区分した消費税額等」の記載が追加されたものをいいます。

「インボイス制度」とは

売手であるインボイス発行事業者は、買手である取引相手（課税事業者）から求められたときは、インボイスを交付しなければなりません（また、交付したインボイスの写しを保存しておく必要があります）。

買手は仕入税額控除の適用を受けるために、原則として、取引相手（売手）であるインボイス発行事業者から交付を受けたインボイスの保存等が必要となります。



インボイス制度特設サイト

制度の概要の他に説明会の開催情報や申請手続などを掲載しております。

「**国税庁適格請求書発行事業者公表サイト**」へのリンクもご案内しております。

免税事業者の方
向けのコンテンツ
も掲載中！



制度についての一般的なご質問は

チャットボットにご質問を入力いただくと、AIを活用して**24時間自動**でお答えします。

上記の「**インボイス制度特設サイト**」からも、ご利用いただけます。



インボイス制度の疑問
にお答えします！



税務職員ふたば

インボイスコールセンターでは、一般的なご質問にお答えします

フリーダイヤル **0120-205-553 (無料)**
9:00~17:00 (土日祝除く)

※ 個別相談は、所轄の税務署への事前予約をお願いします。

国税庁 (法人番号 7000012050002) (令和4年12月改訂)