

駐車場施策の最近の動向について

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和5年7月24日



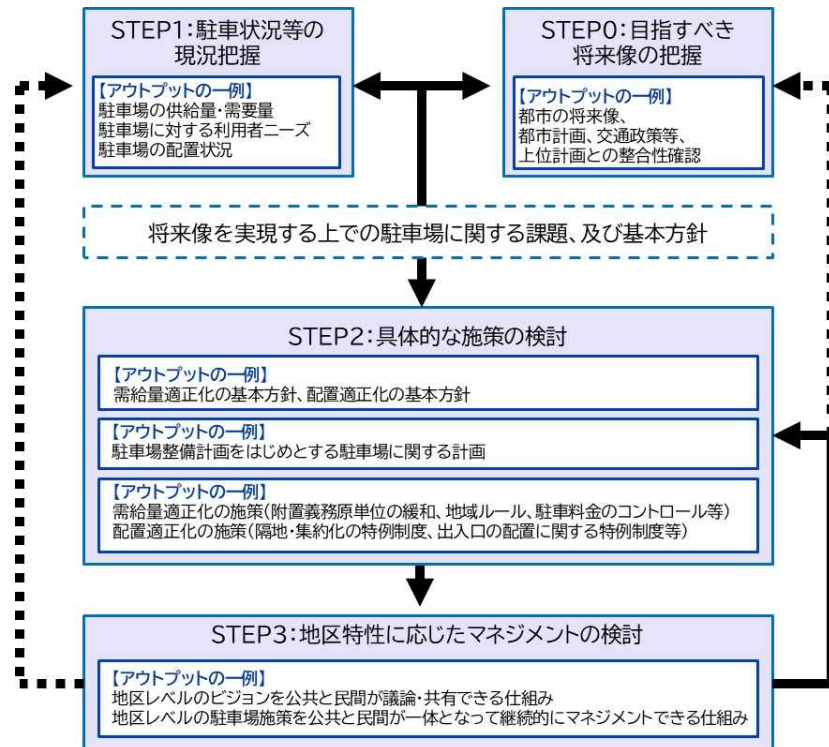
令和5年4月18日公表 https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000085.html

道路交通の円滑化のみならず、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え駐車場施策の検討を進めていくため、これまでの『まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン』の基本編と実践編を統合・再編し、最近の動向を考慮して時点更新を行い、『まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)』を発行。需給状況の把握方法や、供給量・需要量の適正化に向けた考え方や留意点等については、別に参考資料としてまとめた。

【ガイドラインの対象】

駐車場法による駐車場整備地区の対象となる「まちなか」の地区を対象の基本としつつ、それ以外の地区においても、駐車場を取り巻く課題の状況等を鑑み、地域の特性やまちづくりの状況等を踏まえて積極的に活用されることを期待。

【検討ステップとアウトプットのイメージ】



【目次】

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
- 3-2 駐車状況等の現況把握
- 3-3 具体的な施策の検討
- 3-4 地区特性に応じたマネジメントの検討

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
- 4-2 駐車場の配置の適正化
- 4-3 公民連携等の様々なアプローチ

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 車椅子用駐車施設への対応(バリアフリー対策)
- 5-5 DX・GX等

■更新の考え方

- ウォークابل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ابل、駐車場法の特例措置(R2都再法改正等)
 - ・エリアマネジメント(地域ルール of 解説、地区マネジメント制度の紹介等)
 - ・荷さばき、観光バス(支援制度、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)
 - ・バリアフリー(各種法令の整理、好事例等)
 - ・DX、GXへの対応(デジタル技術の活用にかかる好事例、EV車への対応等)
- 等

(一部抜粋) 駐車場施策に関する現状と課題

1. 駐車場施策に関する現状と課題

1-2 社会情勢の変化と駐車場施策を取り巻く課題

○社会情勢の変化により、駐車に関する様々な課題も発生している。

- コロナ禍を契機とした宅配需要のさらなる増加に伴う荷さばき駐車環境の整備
- 自動車規格の多様化、新たなモビリティ、シェアサービス等への対応
- ナンバープレートの画像認証やオンライン決済、リアルタイム満空情報の提供等、新たなデジタル技術を用いた駐車場のDX等への対応
- 自動運転技術の進展をふまえた駐車場のあり方に関する検討

○こうした社会情勢の変化をふまえつつ、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を進めるにあたり、クルマ中心からヒト中心の空間へと転換を図っていく上での、駐車場の役割を改めて見直すことが必要である。

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

○本ガイドラインにおいては、駐車場施策に関する課題の存在状況等に鑑み、その主たる対象を、自動車交通が著しくふくそうする地区である、商業地域及び近隣商業地域等といった、駐車場法による駐車場整備地区の対象となる「まちなか」の地区としているが、観光地等を含めたそれ以外の地区においても、駐車場を取り巻く課題の状況等を鑑み、地域の特性やまちづくりの状況等を踏まえて適切に活用されたい。

○なお、同じまちなかの地区においても、地区の立地エリア（三大都市圏、地方都市圏）、地区の用途（業務中心、商業中心、業務・商業混合等）といった地区の特色に応じて、人の暮らし方・自動車の使われ方が異なってくることから、地域の実情に応じた駐車場施策を適切に選択することが望ましい。

■都市圏別の代表交通手段別分担率

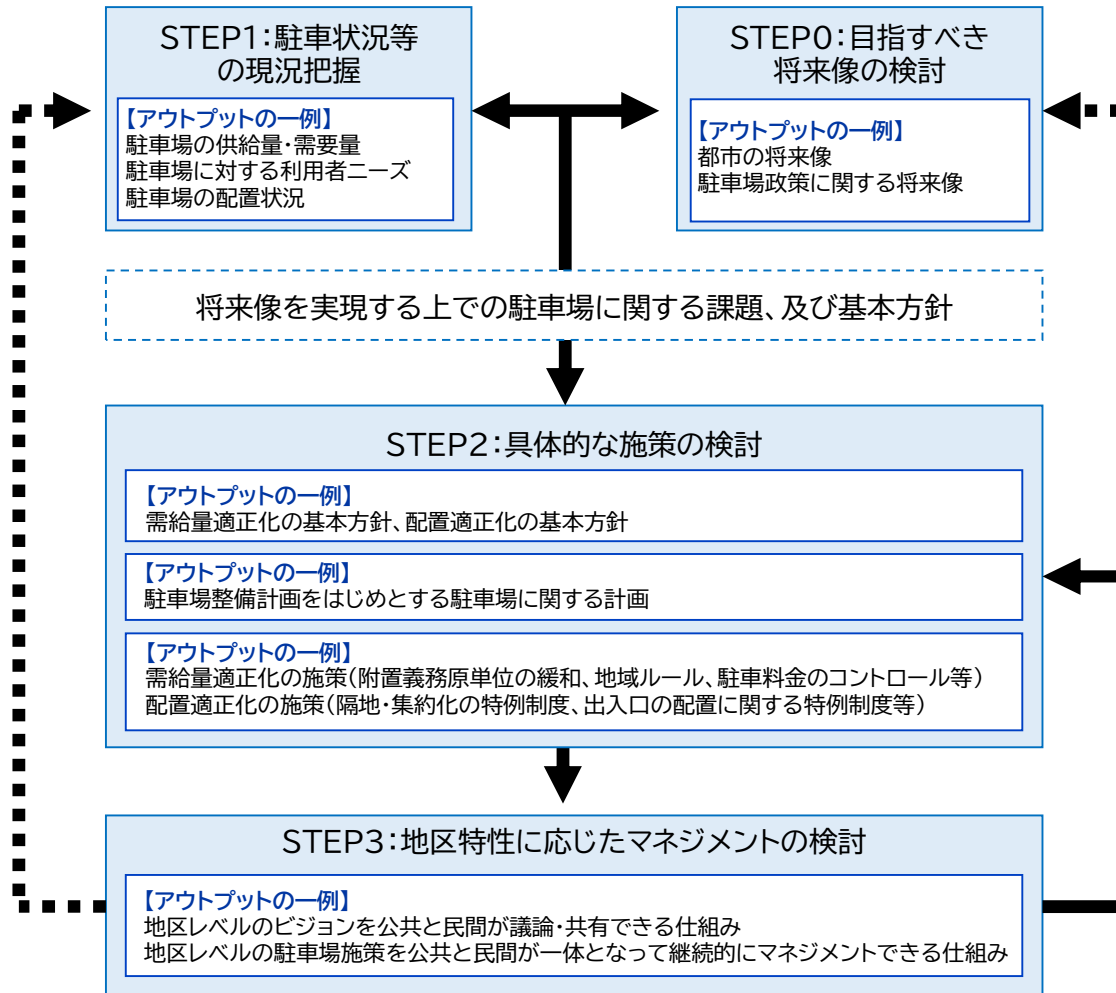


出典：令和3年度全国都市交通特性調査結果【速報版】（国土交通省）を基に作成

2. まちづくりと連携した駐車場施策の基本的考え方

2-2 まちづくりと連携した連携した駐車場施策の全体像

■ 4ステップのアウトプットのイメージ



○駐車場施策については、供給量に関する適正化の観点だけでなく、配置の適正化や質の向上等の観点等も含めて、まちづくりの一環として取り組むべき施策である。

○各ポイントについては、相互に関連がある部分もあることから、常に全体像を把握しつつ、必要に応じて、各ポイント間を相互に行き来しつつ検討することが考えられる。

Step 0 都市が 目指すべき将来 像の把握	Point 1	目指すべき都市像の明確化
	Point 2	歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの検討
	Point 3	街路ごとの性格付け
Step 1 駐車状 況等の現況把握	Point 4	駐車状況等のきめ細やかな把握
	Point 5	多角的な視点からの状況分析
Step 2 具体的 な施策の検討	Point 6	駐車需給バランスの検討
	Point 7	駐車場需給量の適正化の検討
	Point 8	駐車場の質の向上の検討
	Point 9	駐車場の配置の適正化の検討
	Point 10	公民連携等の様々なアプローチ
Step 3 地区特 性に応じたマネ ジメントの検討	Point 11	駐車場マネジメントの検討
	Point 12	駐車場の有用性の検証、土地利用転換・利活用等の検討

Step 0 都市が目指すべき将来像の把握～具体化のポイント～

Point 1 目指すべき都市像の明確化

○駐車場は、人と自動車との結節点であり、都市における重要な装置であることから、その供給量の側面からも、場所・配置という質的な側面からも、交通や賑わい等、まちづくりそのものを大きく左右するため、駐車場のあり方・施策の検討に際しては、まず、自らの都市が目指すべき都市像を明確にすることが必要である。

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、自転車、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。

Step 0 都市が目指すべき将来像の把握～具体化のポイント～

Point 3 街路ごとの性格付け

- 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアにおいては、都市内の総合的な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、地区全体の「まちづくり」といった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。

Step 1 駐車状況等の現況把握～具体化のポイント～

Point 4 駐車需給状況等のきめ細かな把握

- 駐車場施策を進めるにあたり、まずは駐車場の需給状況の把握が不可欠であり、エリア別・用途別・時間帯別・車種別等、きめ細かい駐車需要と供給量を把握するとともに、現状の駐車需給バランスを確認することが望ましい。
- なお、駐車需要及び供給量等に関する情報・データは、継続的な調査によって把握するとともに、必要に応じてこれらに関係者で共有することが重要である。

Point 5 多角的な視点からの状況分析

- まちづくりと連携した駐車場施策を進める際には、総合的な交通体系とともに、地域の土地利用その他の地域特性、民間活動の動向等、様々な観点からの多様な状況分析を行うことが重要である。
- そのため、駐車場の需給状況のみならず、土地利用、交通、社会経済動向や民間活動等の実施状況など、様々なデータを取得し、分析することが必要である。

Step 2 具体的な施策の検討～具体化のポイント～

Point 6 駐車需給バランスの検討

- 現在の駐車需給バランスの把握結果や今後のまちづくりの方向性などもふまえ将来的な駐車需要量・供給量を予測し、そのバランスを確認する。
- 将来予測においても、エリア別・用途別・時間帯別等、きめ細かい需要予測がなされることが望ましく、エリアの開発動向や附置義務駐車場台数の増減、既往の統計データ等も活用し、可能な範囲で検討を行うことが重要である。

Point 7 駐車需給量の適正化の検討

- 現在及び将来の需給バランスの把握結果をふまえ、バランスが偏っている際には駐車供給量の適正化を検討することが必要である。
- 需要と供給のバランスを適切に図るためには、公共交通を利用しやすい環境の整備等を通じて、駐車場の需要についてもその適正化を図っていくことが重要である。

Step 2 具体的な施策の検討～具体化のポイント～

Point 8 駐車場の質の向上の検討

- 駐車場の質的向上を図るには、エリアにおける総量のみならず、エリア全体での配置の適正化も念頭に置きつつ、それぞれの駐車場において、用途別や車種別など、目的に応じたきめ細やかな駐車ニーズや周辺の歩行者動線等をふまえた検討を進める必要がある。
- また、駐車場の適切な維持管理・更新、安全性の向上や、新たな付加価値の創造など、最新技術の動向をふまえながら、適切かつ効率的な情報発信や案内・誘導等、駐車場を“かしこく使う”仕組みの構築も含めて検討を進めていくことが重要である。

Point 9 駐車場の配置の適正化の検討

- 都市が目指すべき将来像、歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの策定、街路それぞれの性格づけを踏まえた上で、駐車場の需給量の適正化や質的向上の検討と併せて、街路空間の構築に向けた具体的な駐車場の配置の適正化を図ることが重要である。
- 例えば、都心部周辺のフリンジ駐車場への集約化、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。

Step 2 具体的な施策の検討～具体化のポイント～

Point 10 公民連携等の様々なアプローチ

- 公共、民間それぞれの動きを通じた様々なアプローチがある中で、公共と民間の呼応、すなわち、公共が計画・施策を進める上で民間に呼応を呼びかけ、民間の取り組みに対して公共が呼応して計画を見直していくようなプロセスが求められる。
- 例えば、民間による自発的な活動に対して、公共が社会実験等により呼応し受け止め、これらのプロセスを通じて地区ビジョンを明確化し、地区のマネジメントに結実させ、さらには隣接エリアへ波及させていく、といったアプローチも考えられる。

Step 3 地区特性に応じたマネジメントの検討～具体化のポイント～

Point 11 駐車場マネジメントの検討

- 駐車施設の位置や規模が実態に合っているか、また、変化する駐車需要に対応できているかどうかを検証するため、配置計画に基づき整備された駐車施設の利用状況や、安全かつ円滑な交通の確保に与える影響について、継続的に確認を行う必要がある。その結果に基づき、必要に応じて計画の内容の見直しを行うことが必要である。
- また、単に駐車場を量的に整備することだけではなく、都市の将来像の実現の視点から、行政、交通管理者、道路管理者、地域事業者、地域住民、開発事業者、交通事業者等の地域の多様なステークホルダーの各々が連携しながら、まちづくりの一環として適切に駐車場の利活用、管理運営等を図っていくことが重要である。
- なお、駐車場施策について継続的に見直し、PDCA サイクルを回していくにあたっては、社会情勢の変化等を捉えながら新たな時代（DX・GX）への対応も含めて、駐車場の利活用や管理運営のあり方を検討することが重要である。

Step 3 地区特性に応じたマネジメントの検討～具体化のポイント～

Point 12 駐車場の有用性の検証、土地利用転換・利活用等の検討

- 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が必要である。
- 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。
- 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。

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

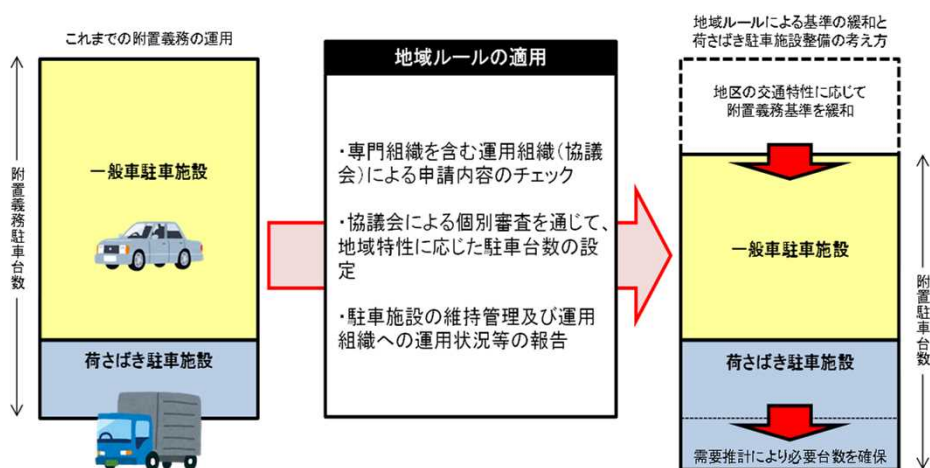
4-1-1 附置義務駐車場の原単位の見直し

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

<地域ルールによる供給量適正化の流れ>



○駐車場の供給量の適正化にあたっては、公共駐車場、民間駐車場、附置義務駐車場それぞれについて、その適正化を図ることが考えられるが、これらのうち、附置義務駐車場は、地方公共団体が自らその適正化に取り組むことができ、また、建築主に対して一定の義務を課す制度である。附置義務駐車場の供給量の適正化に関しては、大きく分けて、原単位の見直しと、地域の特性に応じたルール（「地域ルール」等）、都市再生特別措置法に基づく特例の導入が考えられる。

○また、駐車場の需要量の適正化にあたっては、駐車料金のコントロール、公共交通の利便性向上、モビリティ・マネジメント等の取組みが考えられる。

4. まちづくりと連携した駐車場施策の進め方

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

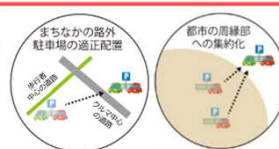
4-2-2 立地および出入口のコントロール

4-2-3 駐車場の再配置(リロケーション)

<滞在快適性等向上区域に基づく特例の概要>

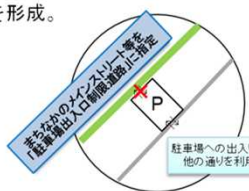
まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化

- 「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。



- 駐車場の配置の適正化を進めるにあたっては、様々な仕組みを組み合わせ、より最適な取組を進めることが求められる。

- 附置義務駐車制度の緩和や地区単位での集約配置、路外駐車場に対する配置及び規模の基準の設定による適正配置の誘導等の駐車場の配置の適正化に資する仕組みが考えられる。

4. まちづくりと連携した駐車場施策の進め方

4-3 公民連携等の様々なアプローチ

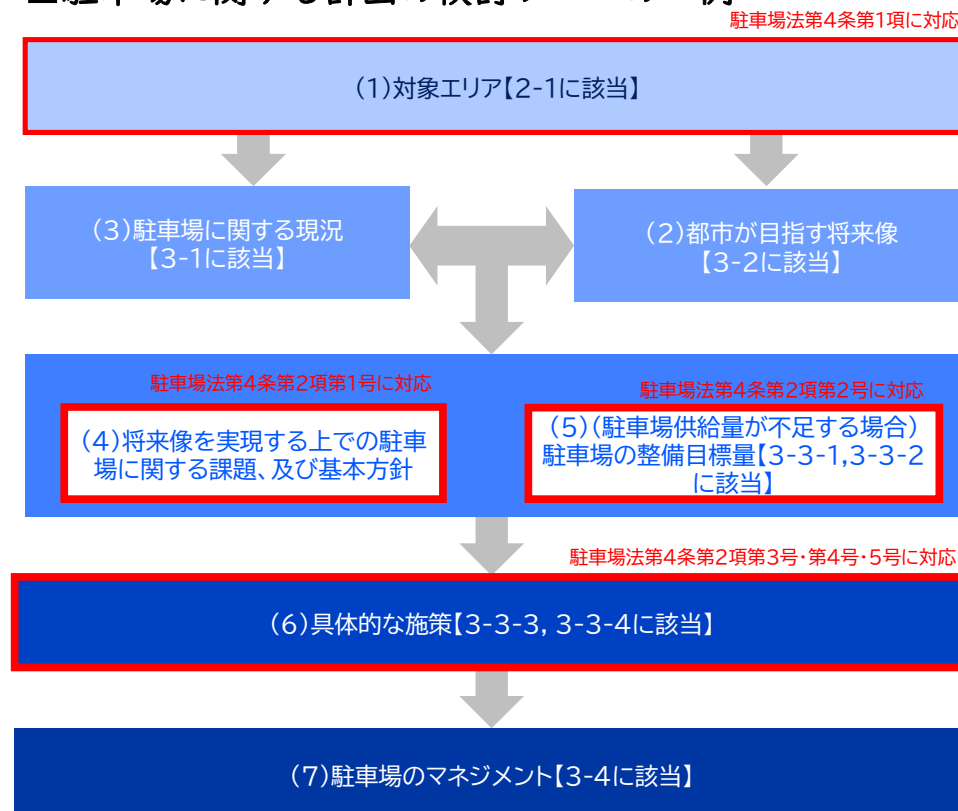
4-3-1 駐車場整備計画等の策定・見直し

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

○公民連携等の様々なアプローチを進めるにあたっては、公共が駐車場整備計画等の策定・見直し等を適切に行うとともに、民間によるまちづくりの取り組みとの連携を図っていくことが求められる。また、デジタル技術を活用した効率的な駐車場マネジメント等の取り組みも考えられるところ、こうした公民連携の手法について概説する。

■駐車場に関する計画の検討フローの一例



【参考事例】熊本市 まちなか駐車場適正化計画に基づく取り組み

「①土地利用」の視点 ～土地利用転換及び駐車場の効率的な配置により、地域経済活性化等に活かす～

- 平面駐車場等からの土地利用転換を図る【施策A】
- 個別建物毎に整備されている附置義務駐車施設を外縁部に集約【施策C】
- 集約駐車施設(立体駐車場)の整備を促進する【施策B】
- 歩行者に配慮した構造とする【施策D】

低未利用地等からの土地利用転換に対する財政支援
(まちなか再生プロジェクト)【施策A】



集約駐車施設の整備に対する財政支援【施策B】
集約駐車施設への附置の義務化【施策C】

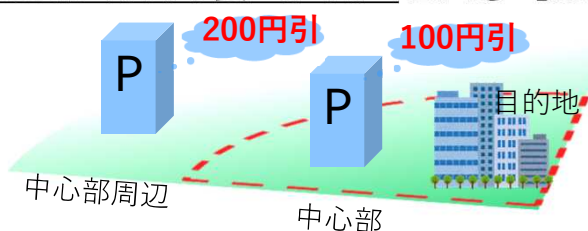


駐車場出入口等の構造を整序化
歩行者と自動車の交錯を減らし、安全性を向上【施策D】

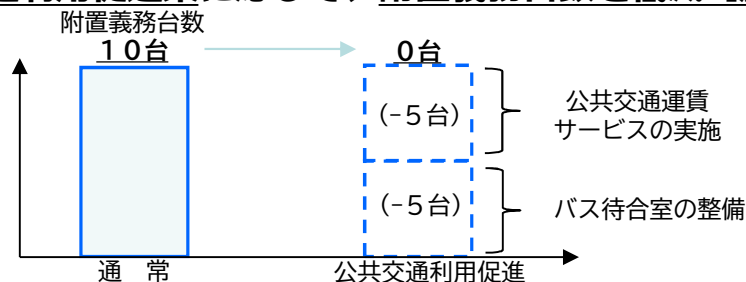
「②交通円滑化」の視点

～駐車場利用の適正化により、交通円滑化に活かす～

- 駐車料金のコントロールにより、
中心部の交通円滑化と歩行者の安全性向上を図る【施策E】



- 公共交通利用促進策に応じて、附置義務台数を低減【施策F】



「③使い方」の視点

～多様な利用を促進、誰もが安心して訪れられる環境整備に活かす～

- 既存の駐車スペース等の使い方を変える【施策G】
- 道路整備と一体的に観光バス乗降場を確保【施策H】



荷さばき駐車場の義務化

障がい者等用駐車場の義務化

道路整備と一体的に観光バス乗降場を確保

【参考事例】 熊本市 まちなか駐車場適正化計画に基づく取り組み

○熊本市では、まちなか駐車場適正化計画に基づき、駐車場附置義務条例の改正と小規模駐車場届出条例を制定(R4.10.1より施行開始)

○まちなか(滞在快適性等向上区域内)で50㎡以上のコインパーキングを整備等する場合は、市へ届出を行い、基準との適合を確認。歩行者の安全性に配慮した駐車場の整備を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の形成を図っている。



滞在快適性等向上区域範囲図

Point1 駐車マス合計面積が50平方メートル以上の駐車場整備を行う場合は届出の提出が必要です

1. まちなか(滞在快適性等向上区域)で駐車マスの合計面積が50平方メートル以上の駐車場を整備する際は届出が必要です。
2. 駐車料金の徴収がなくても一般公共の用に供する(誰でも使うことのできる)駐車場として整備をする場合は届出が必要です。
3. 届出は、駐車場を新たに設置する30日前まで又は変更に係る行為に着手する30日前までに提出する必要があります。

Point2 駐車場の出入口に関する基準との適合を確認します

1. 歩行者の安全性等に配慮した構造となっているか、市が基準との適合を確認します。
2. 基準に適合していない場合は、指導等を行います。

(基準の例)

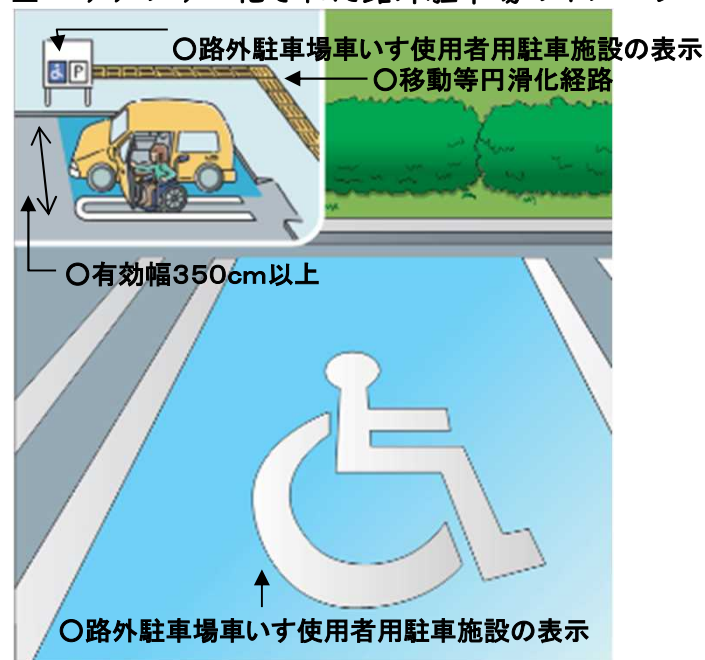
- ・出入口は横断歩道から5mを超えた部分に設置すること
- ・歩行者を視認できる視距を確保すること
- ・歩道に面する場合は、出入口を集約した構造とし、出入口の幅を6m以内とすること など

特定路外駐車場のバリアフリー化の推進

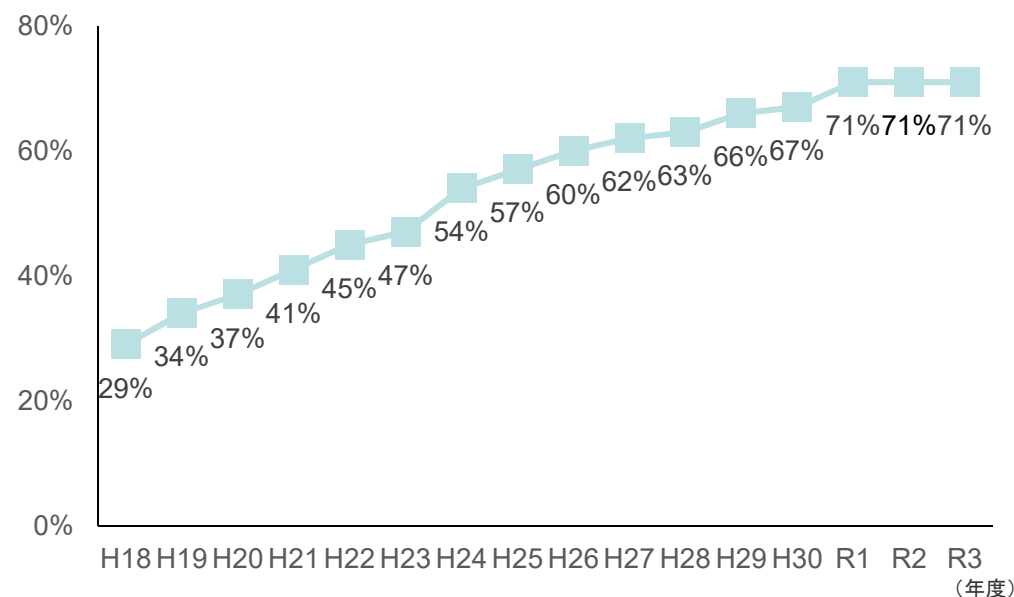
- バリアフリー法に規定する特定路外駐車場（駐車のために供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路附属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場）については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成23年3月31日告示）において、令和7年度までに約75%を移動等円滑化することとしている。

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



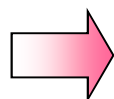
■ 特定路外駐車場のバリアフリー化の推移



※平成24～平成30年の数値については令和4年3月に修正

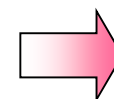
実績値 (H30年度末)

67.1%



実績値 (R3年度末)

71.0%



目標値 (R7年度末)

約75%

- 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
- 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/taikaiyunbi/houkoku/Barrier-free-2020/index.html>

道交法改正(令和5年7月1日施行)

■ 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



■ 道路交通法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う駐車環境の整備に向けた取組の推進について【抜粋】

(令和5年6月1日国都街第26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＞

今般、道路交通法の一部を改正する法律(令和4年法律第32号)により、特定小型原動機付自転車が新たに位置づけられたことから、今後、その普及に伴い、駐車環境の整備に向けた取組を推進することが求められます。

特定小型原動機付自転車の駐車スペースについては、現状の原動機付自転車と同様、管理者等の意向に基づき、「駐車場法」に基づく駐車場や「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」に基づく自転車等駐車場等において駐車が可能です。

そのため、これまで協力をお願いしてきた自動二輪車等の駐車対策と同様に、地域の駐車需要の他、既存の原動機付自転車が駐車可能な路外駐車場の活用や路上駐車等の実態等を踏まえ、適切な手法により特定小型原動機付自転車の駐車環境の整備を推進することが必要です。特に近年、特定小型原動機付自転車を含め自動二輪車等や荷捌き車など、駐車需要が多様化しているところ、各駐車場において駐車可能な車種を明記する等により利用環境の向上に努めることも重要です。