

第1回施設デザインWG 事務局資料

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和5年10月17日

1.これまでの検討内容のふりかえり

2.多様な利用ニーズへの対応

2-1 バリアフリーへの対応

2-2 こどもまんなかまちづくりへの対応

2-2 多様な車種への対応

3. 駐車場施設の高度化

3-1 電気自動車(EV)への対応

3-2 まちづくりGXへの対応

3-3 キャッシュレス化への対応

4.情報発信、案内・誘導の高度化

5.本日も議論頂きたい事項

1.これまでの検討内容のふりかえり

1.昨年度の主な意見(施設デザインWG第1回関係)

- 昨年10月に設置されて以降の主な意見については以下の通り。
- 一部意見についてはガイドラインの改訂で反映。さらなる深堀が必要と考えられる点について、今年度のWGにおいて議論。

分類	これまでの検討会での主な意見（需給マネジメントWGに関わるものを抜粋）
バリアフリー・多様な利用ニーズへの対応	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 施設のことだけ考えても課題は解決できないので、<u>施設周辺との関係性</u>も考えていきたい。 ➤ 多様なモビリティの中では小型化が注目されている一方で、大型化した一般車も発売されるようになってきている。<u>駐車マスのあり方はどこかで議論しないといけない。</u>
駐車場施設の高度化	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 今後のEVの普及動向を見据え、<u>EV充電設備への対応</u>も検討する必要。 ➤ EVや自動運転を含めたDXについて、<u>どのように捉えて駐車場施策を検討すべきかを整理すべきではないか。</u> ➤ EV自動車では新たな課題も生じている。例えば、航続距離を長くするためにバッテリーを大きくして、車重が増加してきており、<u>機械式駐車場の重量制限を超えてしまう場合がある。</u>また、<u>充電の給電口が大きく、給電口を開けると機械式駐車場の駐車マスに収まらないため、駐車しながら給電できない場合がある。</u> ➤ <u>グリーン化や防災・減災対策</u>について、事例を充実させる必要。
情報発信、案内・誘導の高度化	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 情報提供の方法について、事業者別の情報提供ではなく、<u>利用者の利便性の観点から地域で統合していくことも検討すべきではないか。</u> ➤ 駐車場の満空情報等の情報提供について、<u>一般車に限らず、荷捌き、観光バス、バリアフリー対応等、細かい区分での需要への対応を検討してもよいのではないか。</u> ➤ 身障者への情報提供については、駐車場の満空情報だけでなく周辺のトイレの有無等も重要。<u>まちの情報とも一体となった効果的な情報提供に向けて検討を進めていくことが必要ではないか。</u> ➤ DXにより新たな情報提供が可能になる中で、どのタイミングで情報を提供すると<u>望ましい行動の変化につながるのか、どう伝えればわかりやすいのか</u>についても検討したい。 ➤ DX化を進めていくうえでは、<u>不正駐車対策への対応も必要ではないか</u>

2. 多様な利用ニーズへの対応

2-1 バリアフリーへの対応

これまでの検討会での主な意見（再掲）

- 施設のことだけ考えても課題は解決できないので、施設周辺との関係性も考えていきたい。
- 多様なモビリティの中では小型化が注目されている一方で、大型化した一般車も発売されるようになってきている。駐車マスのあり方はどこかで議論しないとイケない。

2-1(1) 駐車場のバリアフリー対策について 概要

- 「居心地が良く歩きたくなる」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。
- 平成18年のバリアフリー法※¹制定以降、特定路外駐車場※²等のバリアフリー化率は着実に増加。
- 他方、バリアフリー法上努力義務である既存施設のバリアフリー化や、バリアフリー法の規制対象となっていない駐車場のバリアフリー化、駐車場に係る様々なバリアフリーニーズへの対応が必要。
- これまで、国交省で駐車場に係る様々なバリアフリー対応ニーズについて議論してきているところ、本WGにおいては、①特定路外駐車場、②附置義務対象駐車場※³、③義務化対象外の路外駐車場（小規模コインパーキング等）について、さらなるバリアフリー化の推進・質の向上について議論※⁴。

※¹ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

※² 道路に付随する駐車場、公園施設の駐車施設、建築物に付随する駐車施設を除く路外駐車場であり、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、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの

※³ 特別特定建築物に係るバリアフリー義務の一環として、建築物に付随する駐車場のバリアフリー化義務の対象と重なる

※⁴ バリアフリー駐車場を含む多様な駐車場の確保については、需給マネジメントWGにおいて議論

類型	現状・課題の概要	今後の対応の方向性
①特定路外駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー対応：R3年度末 71%（目標R7年度末 75%） ・ 既存施設でのバリアフリー化（ハード・ソフト面） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予算による支援や公共駐車場を中心に改修等のさらなる取組促進を働きかけ ・ 基準の見直し（台数）
②附置義務対象駐車場（建築物付随駐車場）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存施設でのバリアフリー化（ハード・ソフト面） ・ 機械式立体駐車施設での対応 ・ 隔地で附置義務駐車施設を確保する際の扱い ※ 現在、住宅局にて基準見直し（台数）を議論 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予算による支援や公共駐車場を中心に改修等の促進の働きかけ ・ 取組事例の収集・周知 ・ 自治体への技術的助言の発出
③義務化対象外の路外駐車場（小規模コインパーキング等）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 義務がない中で、民間事業としての誘因の不足 ・ フラップレスやバリアフリー精算機等の対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の実情に応じて活用できるよう取組例や考え方を周知
【参考】 駐車場共通の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車椅子駐車場施設の不適正利用 <p>⇒車椅子利用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン（R5.3総政局）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 省内での方針等や好事例について、①～③の駐車場においても取り組まれるよう、自治体等へ周知

2-1(1) 駐車場等の分類

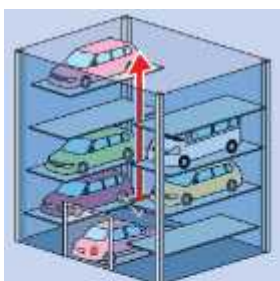
- 駐車場は、その構造（立体、地下、平面等）や施設との関係において、様々なタイプに分類される。
- バリアフリー法では、構造等に関わらず、建築物・路外駐車場・都市公園・道路といった施設種別や規模等に応じて、車椅子利用者用駐車施設の確保など基準への適合を求める仕組みとしている。

構造による分類イメージ

建築物である駐車施設

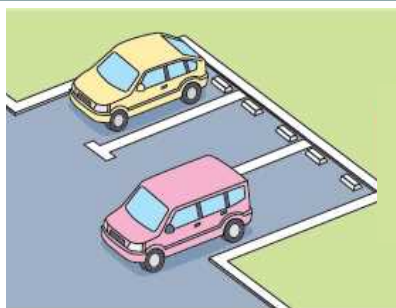


- 自走式立体駐車場
- 自走式地下駐車場



- 機械式立体駐車場
(垂直循環方式)
(エレベータ方式)
- 機械式地下駐車場
(水平循環方式)ビル地下など
(平面往復方式)道路下など

建築物ではない駐車施設

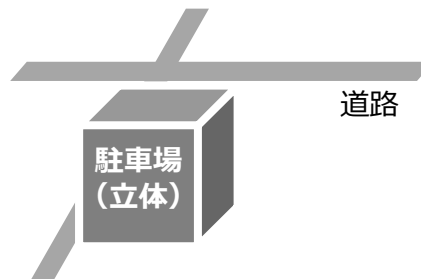


- 平面式駐車場

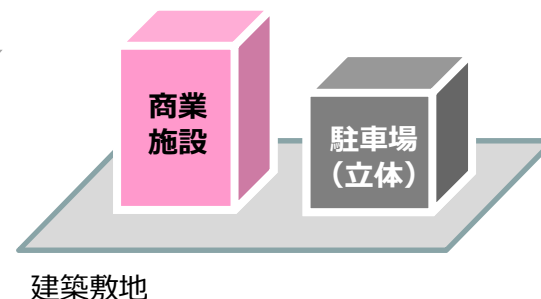
出典：「駐車場便覧2020」

施設との関係等による分類イメージ

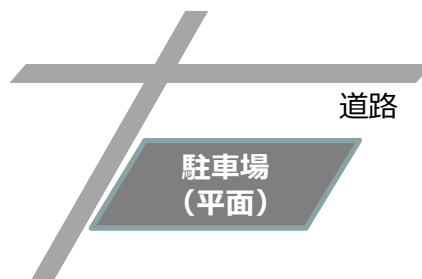
路外駐車場 (建築物)



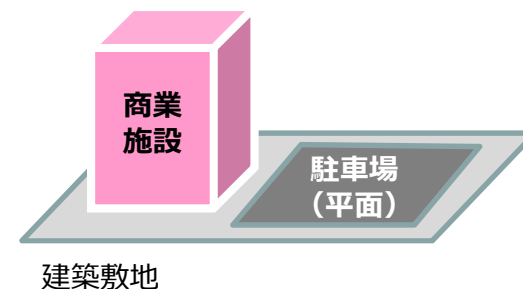
建築物に付随する駐車施設 (建築物)



路外駐車場 (建築物ではない)



建築物に付随する駐車施設 (建築物ではない)



2-1(1) 駐車場に関する法体系について

○駐車場に適用される主な構造基準等は、概ね以下のとおりである。

	構造基準等の趣旨	内容	適用対象	
			平面	建築物
駐車場法	寄託された自動車の安全、道路交通との調整 (※一般公共の用に供されるものが対象)	・出入口の位置 ・車路の幅員等	○※ (※駐車のために供する面積500㎡以上の路外駐車場)	○※ (※同上)
		・車路・車室の高さ ・避難階段 ・防火区画 ・換気・照明・警報装置		
建築基準法	建築物の敷地、構造、設備、用途に関する安全性の観点からの最低の基準	・敷地 ・構造耐力 ・屋根 ・外壁・防火壁 ・耐火建築物 ・電気設備・避雷設備 ・昇降機 ・避難施設・消火設備 等	-	○
バリアフリー法 ※詳細は別記	高齢者・障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性・安全性の向上の促進	・車椅子利用者用駐車施設(幅、位置等) ・移動等円滑化経路(幅、勾配等) <設置基準等> ①建築物移動等円滑化基準 ②路外駐車場移動等円滑化基準 ③都市公園移動等円滑化基準 ④道路移動等円滑化基準	○ ①床面積2000㎡以上の特別特定建築物に附属する駐車場 ② 駐車のために供する面積500㎡以上かつ有料の駐車場 ③特定公園施設の駐車場 ④特定道路に設けられる駐車場 等	○ ①床面積2000㎡以上の特別特定建築物である駐車場 ③特定公園施設の駐車場 ④特定道路に設けられる駐車場 等
大店立地法	大規模小売店舗の周辺的生活環境の保持 <届出>	・駐車場等の位置・収容台数 ・駐車場の自動車の出入口の数・位置 ・来客が駐車場を利用できる時間帯 等	○ (店舗面積が1,000㎡を超える小売店舗の駐車場)	

○各施設ごとの設置に関する基準等は、概ね以下のように示されている。

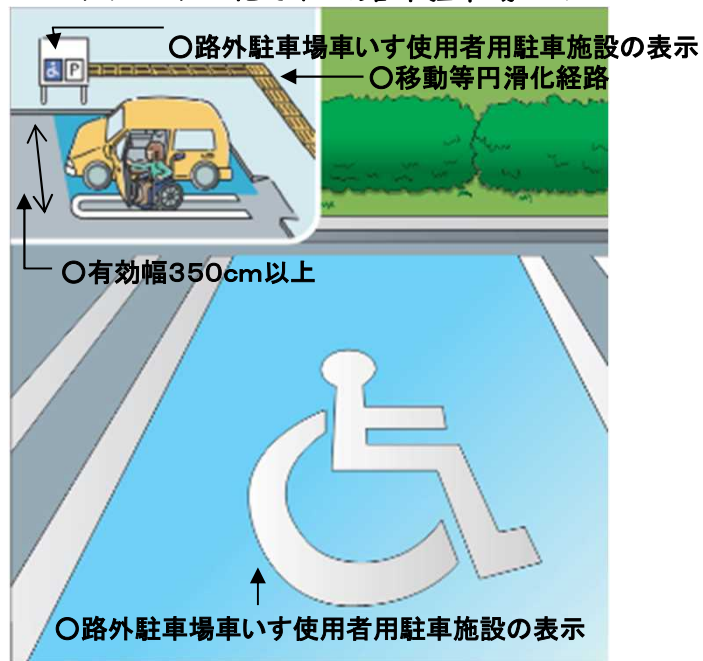
●バリアフリー法に基づく車椅子使用者用駐車施設等の設置基準

対象施設	建築物に附属する駐車場	路外駐車場	都市公園	道路に付随する駐車場
設置義務要件	特別特定建築物	特定路外駐車場	特定公園施設	特定道路
名称	車椅子使用者用駐車施設	路外駐車場 車いす使用者用駐車施設	車いす使用者用駐車施設	障害者用駐車施設
設置数	1以上 誘導基準 ・全駐車台数200以下： 当該駐車台数の2%以上 ・全駐車台数200超え： 当該駐車台数の1% + 2以上	1以上	・全駐車台数200以下： 当該駐車台数の2%以上 ・全駐車台数200超え： 当該駐車台数の1% + 2以上	・全駐車台数200以下： 当該駐車台数の2%以上 ・全駐車台数200超え： 当該駐車台数の1% + 2以上
設置基準	幅	幅は、350センチメートル以上とすること	幅は、350センチメートル以上とすること	有効幅を3.5m以上とすること
	位置	当該車椅子使用者用駐車施設から利用居室までの経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること	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長さができるだけ短くなる位置に設けること	当該障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入り口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること
	表示	車椅子使用者用駐車施設の付近の見やすい位置に、当該施設があることを表示する標識を、内容が容易に識別できるように設けること	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	車いす使用者用駐車施設又はその付近に、車いす使用者用駐車施設の表示をすること
根拠条文	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第17条、第19条、誘導基準省令第12条	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第2条	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第7条	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第22条

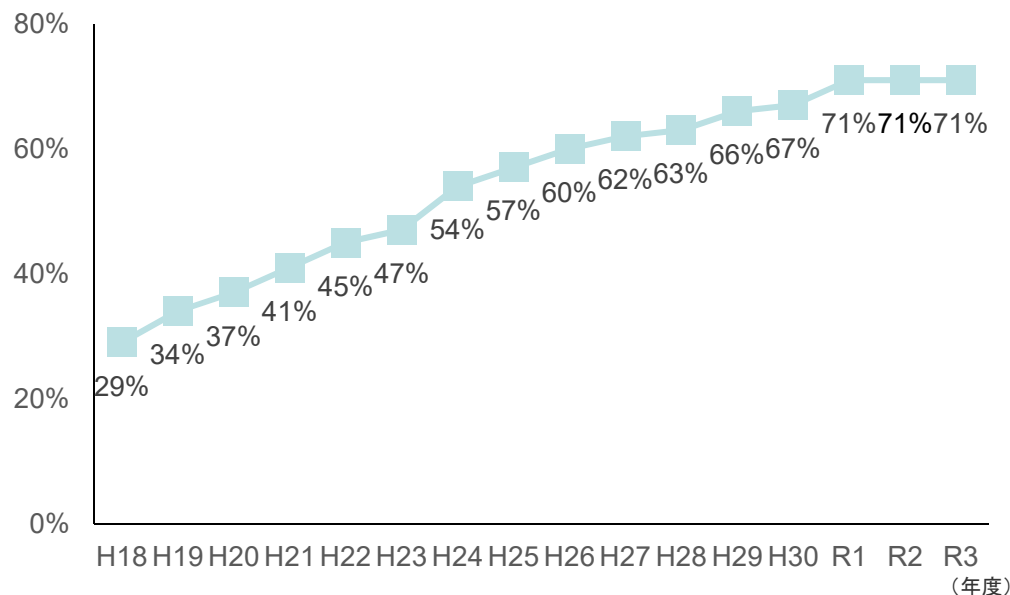
○ バリアフリー法に規定する特定路外駐車場(駐車のために供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路附属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場)については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成23年3月31日告示)において、令和7年度までに約75%を移動等円滑化することとしており、既存の路外駐車場の改修等により、さらなるバリアフリー対応駐車場の確保が必要。

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

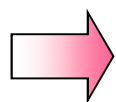


■ 特定路外駐車場のバリアフリー化の推移

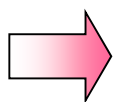


※平成24～平成30年の数値については令和4年3月に修正

実績値 (H30年度末)
67.1%



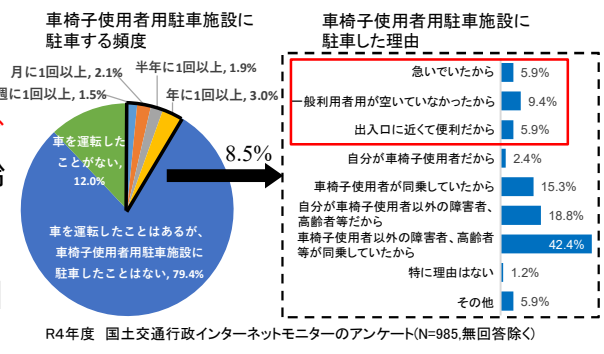
実績値 (R3年度末)
71.0%



目標値 (R7年度末)
約75%

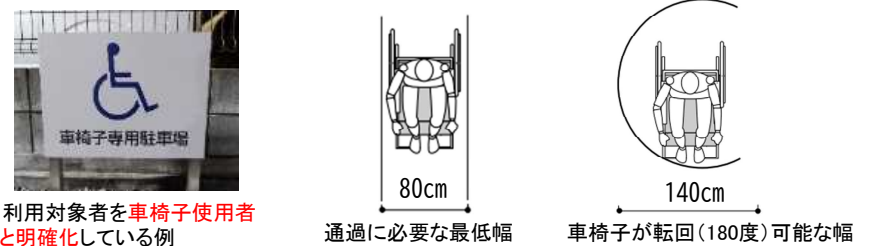
2-1(1) 参考:車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン(R5.3)

- 共生社会における移動環境確保のための基本的インフラの一つである、車椅子使用者が円滑に利用することができる駐車施設（車椅子使用者用駐車施設）に、それを必要とし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場合があり、その適正利用についての課題が指摘されている。
- 当該駐車施設の利用対象者に公的利用証を交付し適正利用を促す**地方公共団体の取組（パーキング・パーミット制度）**については、車椅子使用者の他、車椅子を使用しないものの移動に配慮が必要な人（高齢者、妊産婦、けが人等）も広く対象とし、そのような人向けの優先駐車区画を設ける場合もあり、利用区分の明確化や不適正利用の減少等によって、車椅子使用者等の**利用環境改善に効果**が認められる。
- 引き続き、地域の実情等に応じ、同制度の導入促進・普及啓発の他、以下の考え方を踏まえ、地方公共団体、施設設置管理者等及び国民における理解の増進と協力の確保等により、**適正利用を推進**。



車椅子使用者用駐車施設の利用対象者の明確

車椅子使用者用駐車施設については、バリアフリー法令上、車椅子使用者その他障害者等を除き、利用を控える等の適正配慮を規定。
 不適正利用や利用集中等により車椅子使用者の円滑な利用環境が阻害されている場合等には、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、「**車椅子使用者用駐車施設**」の利用対象者を「**車椅子使用者**」と**明確化**することが望ましい。

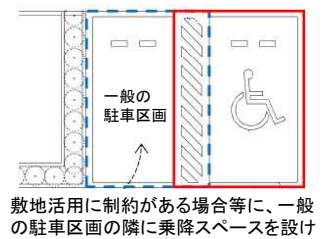
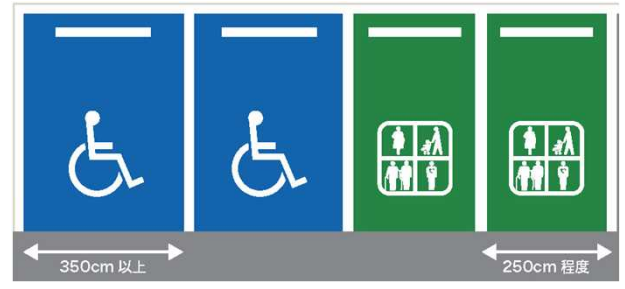


利用対象者の明確な区分とその考え方

車椅子使用者以外の障害者等については、広い幅員を必ずしも必要としないものの駐車区画の位置等に関し、移動に配慮が必要な人もいることから、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、そのような人への駐車区画を設置・運用する場合には、バリアフリー法令に位置づけられている「**車椅子使用者用駐車施設**」とは別に「**優先駐車区画**」として**位置づける**ことが望まれる。

様々な駐車区画の確保・不適正利用対策の取組

多様な利用対象者の駐車区画の確保、限られた区画の効率的利用、不適正利用対策の取組等を引き続き推進。



予算による支援について

- 社会資本整備総合交付金（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。
 - 令和5年度予算では、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。
 - 令和6年度概算要求では、子育て世代にとっても利便性の高いバリアフリー交通施設の整備について、支援対象地区の拡大を要求中。

公共駐車場を中心に改修等のさらなる取組促進の働きかけ

- 駐車場のバリアフリー対応では、車椅子対応駐車スペースの確保に加えて、移動等円滑化経路の確保も重要。
※バリアフリー法上、新設は義務、既存施設については努力義務
- 令和4年6月に公共が管理する特定路外駐車場について、移動等円滑化経路が確保されているかの実態調査を実施した結果、20.6%で経路が確保されていなかったものの、うち3割は軽微な改修により、経路確保が可能と回答。
 - 軽微な改修により確保可能な場合は、予算措置の活用も含めて、速やかに改修を実施するよう働きかけ。
 - その他の駐車場については、改修の機会を捉えて改修をするほか、近隣のバリアフリー対応駐車場へ誘導するなどソフト的な対策をあわせて実施するよう働きかけ

2-1(1) 特定路外駐車場のバリアフリー化推進について

基準の見直し(台数)について

- 新設特定路外駐車場における車椅子利用者用駐車施設の設置義務について、平成18年バリアフリー法制定以降基準は変わっていないところ、社会の動向や同法に基づく建築物の駐車場の動向を踏まえれば、駐車施設の規模に応じた水準に見直すべきではないか。

これまでの状況

- 平成18年のバリアフリー法制定時は、旧ハートビル法における建築物の駐車場に合わせて、駐車場施設の規模にかかわらず1台の車椅子対応駐車スペース(3.5m幅)を設置すること等を義務化。
 - 特定路外駐車場のバリアフリー化率は、平成18年度：29%⇒令和3年度：71%と、着実に増加。
 - 特定路外駐車場3,208箇所において整備されているバリアフリー対応駐車台数は20,218台であり、平均すると1箇所あたり約6台程度と、義務水準を超えて整備(総台数407,040台、1箇所平均127台)
- ※現在、公共の特定路外駐車場について、実際の駐車場ごとの車椅子対応駐車スペースの設置台数について調査中

現在の状況

- 令和4年度に街路課が自治体に行った調査では、混雑時に車椅子利用者用駐車施設が足りないなど、一部では不足しているという意見も存在。
- 自治体によっては、条例で規模に応じた附置義務を課すなど、車椅子利用者駐車施設を基準より多く設置することを求めている場合もある。
例：全駐車台数の2%以上(伊丹市)※建築物に附随するもの
駐車場台数100台未満 1以上、100台以上 2以上(京都府)
※建築物に附随しないもの
- 現在「建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討WG」の中で、建築物に附随する駐車場の施設あたりの設置数について、義務基準を総駐車台数に応じた割合に見直しをする方向で議論。
※ 現在、特定路外駐車場と同等の基準(建築物に1以上)

2-1(1) さらなるバリアフリーニーズへの対応

- バリアフリー法上の義務となっている、バリアフリー駐車スペースの確保や移動等円滑化以外にも、ニーズを踏まえた更なるバリアフリー対応をしていくにはどのような取組が考えられるか。
- バリアフリー法の義務のないコインパーキング等においても、バリアフリー対応をするにはどのような施策が必要か。

■ 駐車場に関するバリアフリー化ニーズの例

ニーズ	具体的な内容
大型福祉車両に対応した高さの確保	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
車いす利用者用駐車施設のマス奥行き等	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・車椅子利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の確保が必要。 ・雨天時の乗降に困難が生じないよう、乗降に必要なスペースは屋内に設ける、又は屋外の駐車施設に屋根若しくは庇を設けることが必要。
案内表示	<ul style="list-style-type: none"> ・車椅子利用者用駐車施設には、表示板やシンボルマークの塗装などで、車椅子利用者用であることを見やすく表示。表示板は、後部から乗降する場合の支障とならない位置に設置。
無人精算機におけるユニバーサル対応	<ul style="list-style-type: none"> ・料金の投入口等が全体的に低い位置に設置されているとともに、大型ディスプレイやカメラ、インターホンの設置により、障害者割引のスムーズな処理や、異常発生時の対応ができることが必要。
聴覚障害者に配慮した通信手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
周辺バリアフリー情報を含む統合的な情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者への情報提供では、駐車場の満空情報だけでなく、駐車後の動線や周辺のトイレの有無などの情報提供も必要。

■ ユニバーサル対応型精算機の設置例



全景

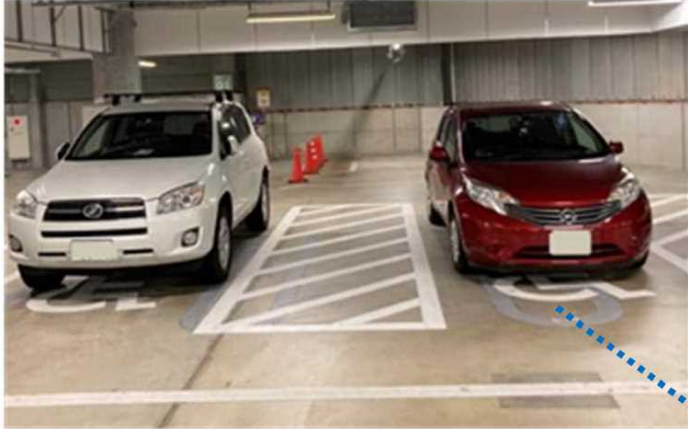


近景(ディスプレイ部、カメラ部)

2-1(2) 具体的な取組み例(バリアフリー改修)

○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。

■一般用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

■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」

■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

2-1(2) 具体的な取組み例(デジタル障害者手帳の活用)

- 通常の無人精算機で、障害者割引を利用するには、インターホン越しにオペレーターとやり取りをしながら遠隔カメラを用いて障害者手帳を提示する必要がある。
- 一部自治体では、民間企業が開発した「デジタル障害者手帳」と駐車場の精算機を連携させて、QRコードのスキャン機能により、減免を実施。障害のある方の利便性向上と駐車場管理者の負担軽減等が期待される。

■ デジタル障害者手帳「ミライロID」の例

ミライロID ご利用方法
事前に「ミライロID」に障害者手帳を登録しておく必要があります

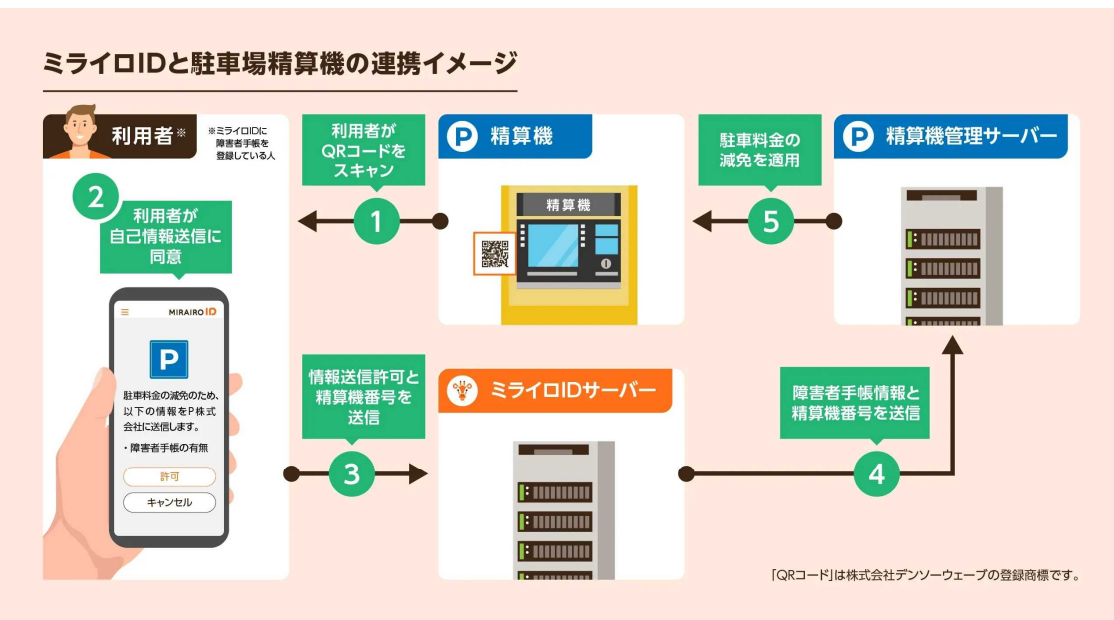
01 ▶▶▶ テンキーで車室を選択し「精算」ボタンを押してください

02 ▶▶▶ 駐車料金の表示後、右上のQRコードを読み取ってください*

03 ▶▶▶ スマホ画面の案内に沿ってお進みください

04 ▶▶▶ 駐車料金が割引されたことを確認し、精算してください

※「QRコード」は株式会社デンソーウェーブの登録商標です



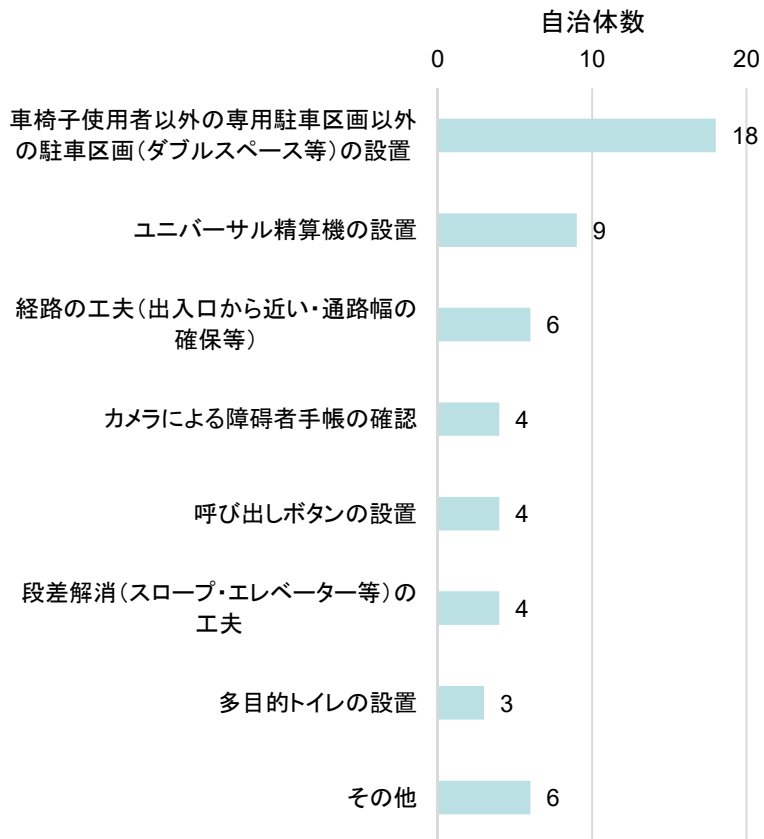
導入自治体

導入済：広島市、東大阪市、藤井寺市

導入予定：岡山県、福岡市

- 令和4年度に国交省が自治体に行った調査では、自治体独自のバリアフリーの観点からの取組として、ダブルスペース方式やユニバーサル精算機の設置が多かったほか、障害者手帳の確認による割引やバリアフリートイレの設置といった取組について回答があった。(38の自治体から回答)
- 寒冷地では、解氷・除雪についても必要との回答があった。

■バリアフリーの観点からの取組



ダブルスペース設置自治体の主な取組(18自治体)

- ・ 隣接して、身体障害のある方や妊娠中の方なども駐車できるスペースを設置(幅は全て3.5mで出入口付近)
- ・ 高齢者や運転の苦手な方も利用可能な幅の広い駐車スペースを設置
- ・ ダブルスペース部分は車止め後方部分の長さを拡大
- ・ 思いやり駐車スペース(妊産婦やけがを負っている人等)の設置
- ・ 3台横並びの駐車室の真ん中の駐車室にコーンを置き、真ん中の駐車室は駐車できないようにして左右の駐車室を1.5台分の幅に拡大して広々と駐車できるスペースを設置

ユニバーサルデザイン精算機設置自治体の主な取組(9自治体)

- ・ 呼び出しボタンで24時間コールセンターにつながり、カメラにより障がい者手帳の有無を判断し、障がい者割引を含めスムーズな精算
- ・ 料金投入口等を低い位置に設置
- ・ 大型ディスプレイを設置

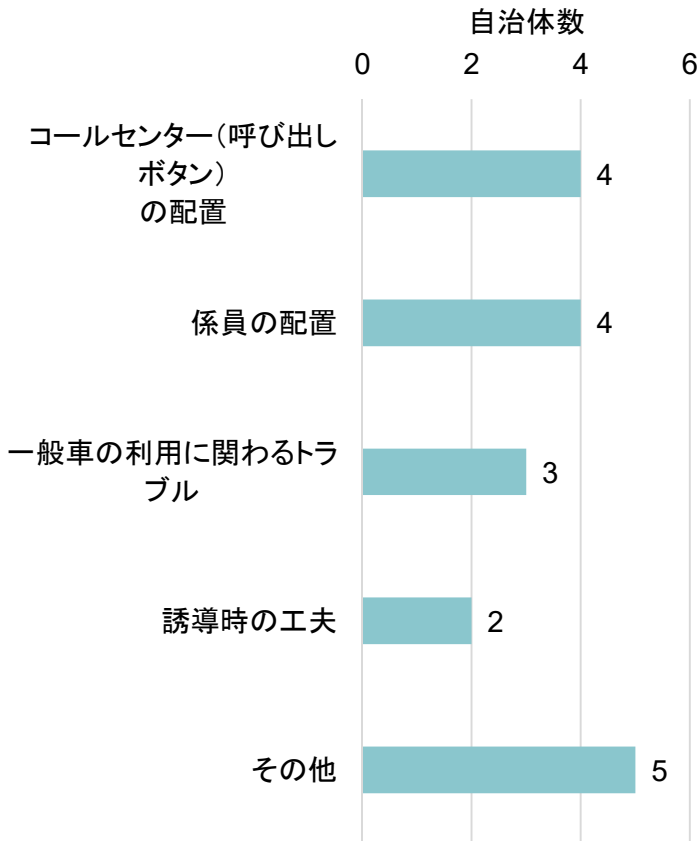
その他の取組

- ・ バリアフリー(多目的)トイレの設置(3自治体)
- ・ エレベーターの設置
- ・ ポスターや看板等により、身障者専用の駐車スペースであることを周知
- ・ 車番認証システムの導入(要事前精算)
- ・ 混雑時、通常の駐車場精算機のゲートではなく、別の入口から、身障者駐車スペースまで案内
- ・ 障がい者用駐車スペースの解氷作業を重点的に実施

2-1 (2) 自治体調査結果②(トラブル発生時の対応事例)

- 呼び出しボタンの設置や係員の配置により、常時トラブルに対応できる体制を整備し、事前精算や満車の場合の誘導等、個々のニーズに対応しているとの回答が見られた。
- トラブルについては、不正利用や混雑時の健全者利用、利用対象者の施設毎の違いに起因する口論等があった。

■ トラブル発生時の対応事例



呼び出しボタンを設置した事例

- 24時間対応可能なコールセンターを設置(委託等)
- 随時トラブルに対応できる体制
- 精算機周辺に呼び出しボタンを設置し、料金精算等に対応

係員を配置した事例

- 委託の中で、24時間管理人を常駐
- 併設している観光案内所の職員がトラブル発生時に適宜対応

トラブル対応の事例

- 花見時期に、一般車が身障者スペースに駐車。その後、身障者スペースには、カラーコーンとバーで仕切りを設置。
- 健全者が障害者区画を利用することによる苦情
- 来館者同士で当該スペースの使用可能者の認識をめぐる口論(障害者手帳所有者に限定している他施設と、けがや妊婦、歩行困難者な利用者すべてを使用可能としている施設の混同)

その他の取組

- 満車のとき、他の広い駐車室に案内
- 減免について、精算機及び精算機周辺に減免に関する表記を増やし周知
- 電話越しでは対応が困難な利用者のため、事前精算等の対応

2-2 こどもまんなかまちづくりへの対応

2-2(1) こども・子育てにやさしいまちづくりの推進

- こども施策を社会全体で総合的かつ強力に推進していくための包括的な基本法として「こども基本法」が令和4年6月に成立、令和5年4月に施行。
- まちづくりにおいても、こどもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるようにするために、「こどもまんなかまちづくり」を加速化していくことが必要。
- まちの装置・交通の結節点である駐車場においても、まちづくりと連携し、こどもや子育て世帯の目線を取り入れた、駐車場政策のあり方について考え方を整理する必要がある。

こどもや子育てに関連した取組の例

○ 安心・安全面での取組

- ・ 条例で「滞在快適性向上区域(いわゆるウォークブル区域)を設定し、駐車場出入口を制限

○ バリアフリー化(移動等円滑化)の取組(ダブルスペース方式等)

- ・ 移動等円滑化が図られている車椅子駐車スペースの近くに、ベビーカー利用者などへの優先区画を設置し、円滑に目的地まで移動できる環境を整備

○ 交通の結節点としての取組

- ・ ベビーカーの貸し出し
- ・ まちなか拠点としての機能強化

例：授乳室や育児用品自販機、ベビーカーの貸し出しサービスを提供等(地下鉄駅の事例)

今後求められる施策の方向性

- こどもや子育て世帯の目線を入れた取組の強化・優良事例の紹介等による横展開
 - ・ ガイドラインへの追記
 - ・ 必要な取組への支援 等

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。

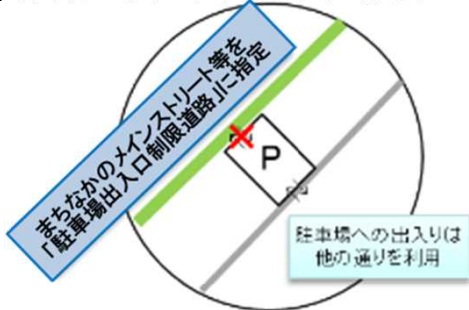
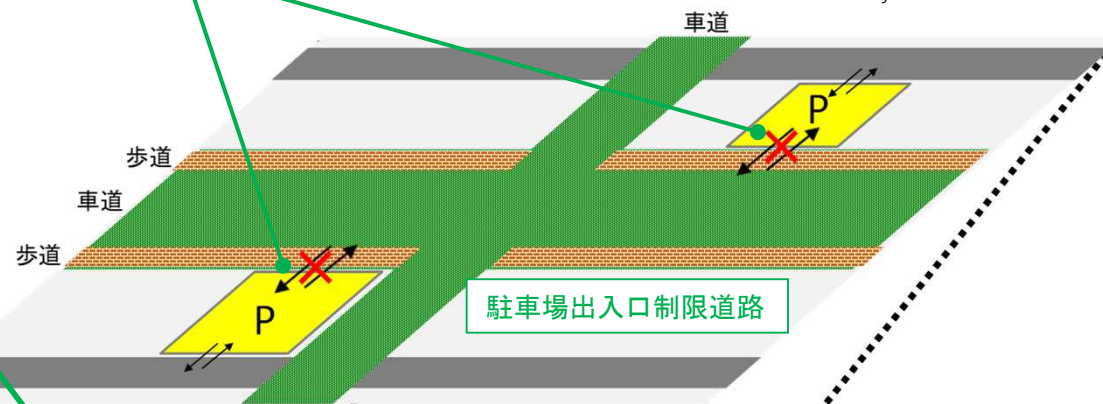


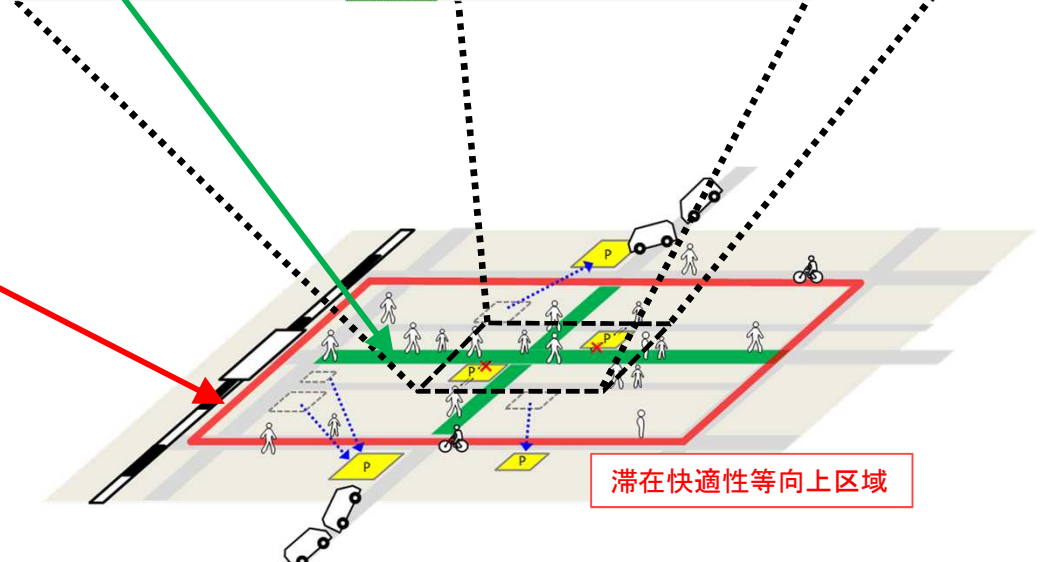
Photo by Norihito Yamauchi



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、予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。



2-2(2) 子育て世帯に向けた駐車場における取組例

- 子育て世帯優先駐車マスを設けたり、ダブルスペースの対象に妊産婦・ベビーカー利用者を対象とすることで、子育て世帯の移動を円滑化することが可能。
- 駐車場におけるベビーカーの貸出サービスにより、子育て世帯の外出しやすい環境の整備、交通の結節点としての質の向上を図っている。

■子育て応援駐車場

妊産婦、ベビーカー利用者専用の駐車マスを目的施設にアクセスしやすい場所に確保



出典：鳥取県HP：<https://tottori.pref.okayama.jp/312476.htm>

■ベビーカー貸出サービス

駐車場利用者を対象にベビーカーの貸出サービスを実施

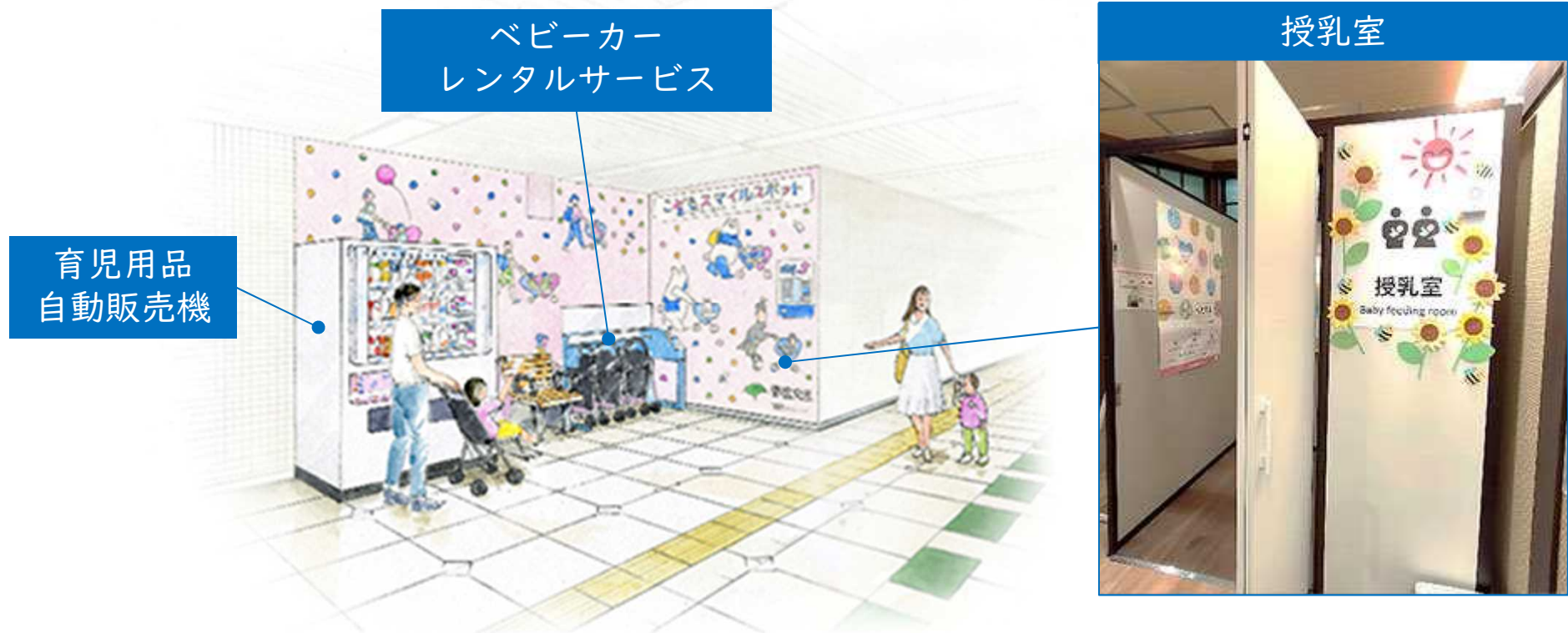


出典：広島市中央部商店街振興組合連合会HP
<https://www.chushinren.jp/babycar.html>

2-2(2)子育て層の外出しやすい環境の構築例

- 公共交通分野においては、子育て層が移動のしやすい環境の推進だけではなく、子育て層が外出しやすい環境の構築に向けた取組を実施。
- 駐車場分野においても同様に、子育て層が移動しやすい環境の推進に加えて、子育て層が外出しやすい環境の構築を推進していく必要があるのではないか。

■ こどもスマイルスポット（都営大江戸線上野御徒町駅）



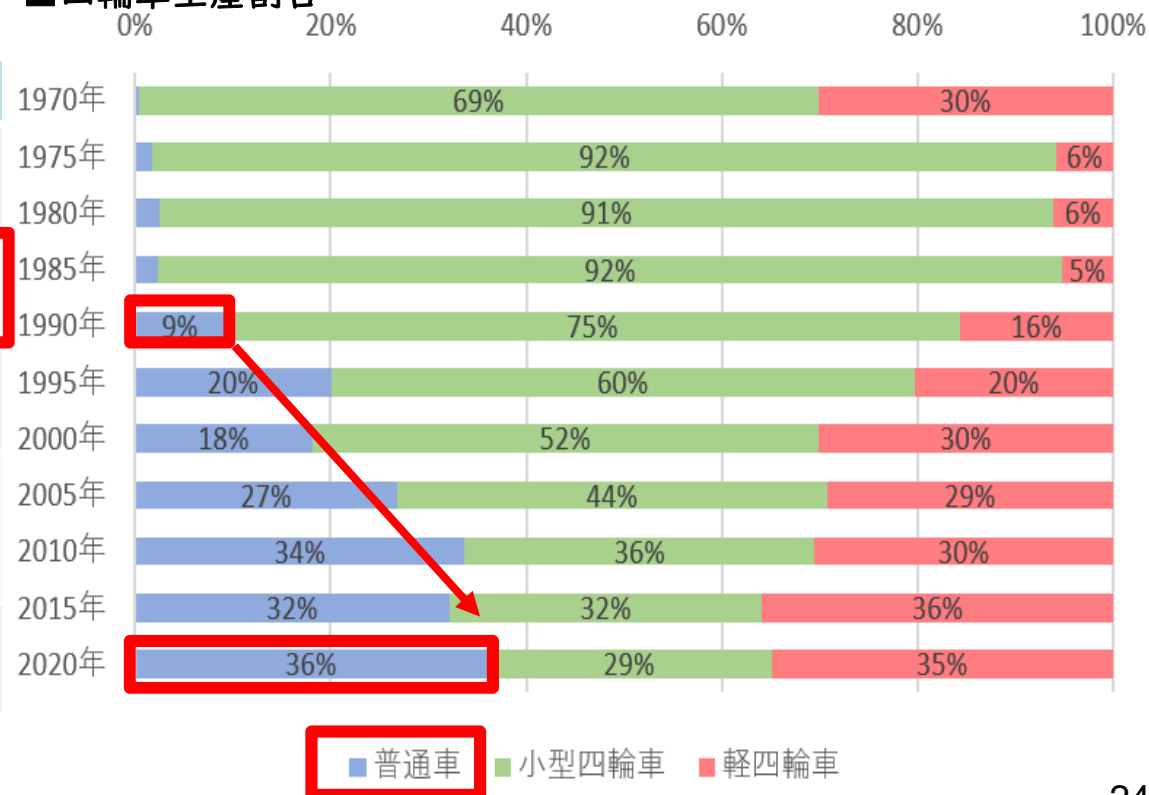
2-3 多様な車種への対応

- 自治体が駐車場法に基づき、附置義務条例を定める際のひな形として示している標準駐車場条例では、「附置しなければならない駐車施設の駐車マスの大きさについて規定。
- 平成2年以前は、外国車等の大型車に対応した基準（普通車）であったが、我が国において過半を占める小型車に対応した基準として、普通車用を3割、小型車用を7割と改正した。
 - ※ 当時の普通車保有台数7%に都市による実情の違いやピーク時の対応等を勘案して、3割と設定。
- 他方、近年の車の販売動向を踏まえると、普通車の割合が増加しており、附置義務における普通乗用車の割合や規格について見直しの検討をする必要があるのではないか。

■標準駐車場条例

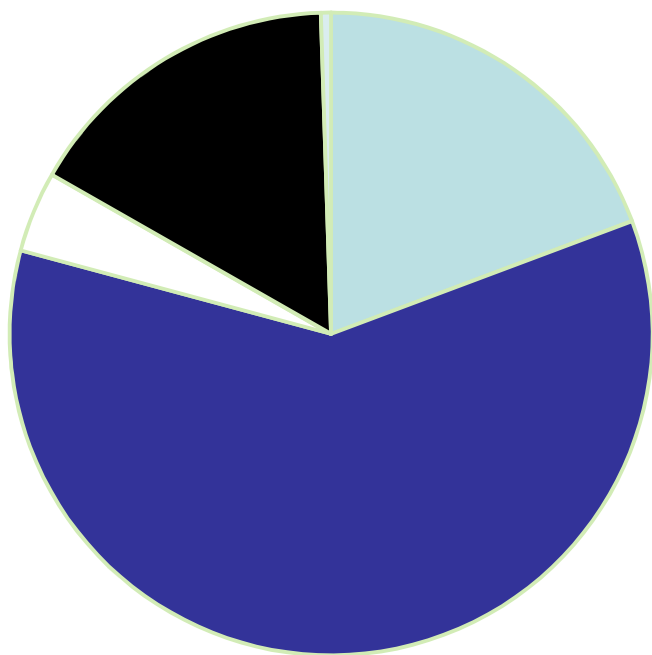
■四輪車生産割合

種別	規格
附置義務駐車施設 7割 (小型車を念頭)	幅2.3メートル以上、 奥行5メートル以上
附置義務駐車施設 3割 (普通車を念頭)	幅2.5メートル以上、 奥行6メートル以上
車椅子使用者 駐車施設	幅3.5メートル以上、 奥行6メートル以上
荷さばきのため の駐車施設	幅3メートル以上、 奥行7.7メートル以上、 はり下の高さ3メートル以上
自動二輪のための 駐車施設	幅1メートル以上、 奥行2.3メートル以上



- 附置義務条例を定めている自治体における普通車・小型車の駐車マスの大きさの割合について、
 全て普通車用としている自治体が全体の2割程度、標準駐車場条例通りの基準となっている自治体
 が全体の6割、普通車用の割合が標準駐車場条例以下の自治体が2割程度となっている。

条例の規定



- すべて普通車
- 標準駐車場条例通り
- 普通車1割
- 普通車なし
- その他

駐車マスの幅員		割合	都市数
すべて普通車 (幅員2.5m)		19.3%	38
標準駐車場条例通り (幅員2.5mが30%)		59.9%	118
普通車1割 (幅員2.5mが10%)		4.1%	8
普通車なし (幅員2.5mが0%)	幅員2.3mが100%	14.2%	28
	幅員2.25mが100%	2.0%	4
その他 貨物車のみ附置(八戸市)		0.5%	1
合計		100.0%	197

- 道路運送車両法では、普通自動車について、「小型自動車（小型乗用車の場合幅1.7m以下）より大きいもの」以外の具体的な規格はない。（道路法上、2.5m以上の車両は通行できない。）
- 「駐車場設計・施工指針」(平成4年・日本道路協会)における普通乗用車の駐車マスの考え方は、当時販売されていた車両の諸元を元に設定。
- 東京都道路整備公社が纏めた「駐車場ユニバーサルデザインガイドライン」（平成19年2月）では、運転初心者、高齢者、妊産婦、乳幼児を連れた人などをはじめ、誰でも安全かつ円滑に駐車及び乗降できるスペース（以下、「ゆったり駐車スペース」）を可能な限り設置することを提唱しており、その際の大きさは「幅2.7m以上、奥行き5.4m以上」としている。
- その際、案内表示で「ゆったり駐車スペース」であることを表示板や舗装面の色分けで表示することが推奨されている。

駐車場設計・施工指針(平成4年・日本道路協会)

普通乗用車 2.5×6m	市販されている車両の諸元をもとに設計対象車両の大きさを長さ5.6m、幅員2.0mと設定	壁や柱とのクリアランス、+0.4m、 ドライバーの乗降のためのドアの開閉寸法等 +0.5m
-----------------	---	---

駐車場ユニバーサルデザインガイドライン（平成19年東京都道路整備公社）

ゆったり駐車スペース 2.7×5.4m	当時市場に比較的多く出回っている車種のデータを参考に、全長5.1m、車幅1.9mを標準的な車両として設定	壁や柱とのクリアランス、+0.3m、 ドアをフルオープン可能な幅 +0.8m
------------------------	--	---

- 専門誌等によれば、近年の車両の大型化の動向について、1.8m以上の車両が増えているとの指摘があるが、2mを超えない範囲となっており、駐車場設計・施工指針の想定の内。
- 小型自動車から普通自動車マスの割合の増加には駐車場条例における割合を修正することで対応しつつ、ユニバーサルデザインの観点からは、ゆとりをもった幅の駐車マスの規格についても、検討していく必要があるのではないかと。

■車幅が1.8mを超える国産車の例（国交省調査）

車	車幅
トヨタ ランドクルーザー	1,980mm~1,990mm
レクサス LX	1,990mm
マツダ CX-5	1,845mm
スバル WRX S4	1,825mm

■ゆとりを持った駐車スペースを設けている事例（練馬中央陸橋ユニバーサルデザイン駐車場）

- ・ 運転初心者、お年寄り、妊娠している方、荷物の積みおろしなど、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン駐車スペース
- ・ 精算機についても、車椅子利用者に配慮した高さや、事前精算式を採用したユニバーサルデザインとなっている

・ ゆったり駐車スペース [7 区画]
(幅 2.75m、奥行き 5.1m)



出典：東京都『総合的な駐車対策の在り方』（2022年3月）

2-3(2) 荷捌き駐車対策 参考(物流を考慮した建築物の設計・運用)

- **建築設計者、建築主、地方自治体等向けに『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～』が策定されている。**
- 手引きでは、設計から運用までの一連の流れの他、荷さばき駐車スペースの算定式やサンプル別・用途別原単位、運用による物流の効率化の方策等も示されており、**建築物の新設・駐車施設運営の際はこれらの手引きを活用することで、荷捌き駐車対策にも有用と考えられる。**

手引きの概要

平成29年3月策定

- (1) 対象** 【参考としてもらうことを予定している関係者】
 ①建築物の開発・設計・管理に携わる方、②建築主、
【建築物】 ③物流事業者、④テナント、⑤地方自治体の関係者等
 政令指定都市で屋内駐車場を設ける大規模な商業施設、オフィスビル
 ※ 店舗・事務所部分の床面積が2万㎡以上(事務所は1/2換算)の新築
 ※ 運用関係部分については、既設や小規模な建築物にも参考に

(2) 設計関係

- 検討フロー(基本構想段階から管理段階までに考慮する事項等)
 ・基本構想段階から、館内物流について設計コンセプトを整理
 ・館内物流の運用面について物流事業者等の専門家と相談
 ※ 検討事項の例 ①用途別床面積から建築物内の発生物流量の推測、
 ②基本設計段階での荷捌き駐車場の位置、③荷捌きスペースの検討等
- 設計上の考慮事項(駐車マスの大きさ、車路の高さ、荷捌きスペース、館内配送の共同化、館内動線、貨物用エレベーター、駐車マス数等)

(3) 運用による物流の効率化

- ①館内配送の共同化、②納品時間の指定・調整、③一括納品等

■荷さばき駐車スペース数の算定式

$$P = C \times F \times \lambda \div \frac{60}{A}$$

- P: 荷捌き駐車スペース数(駐車マス数)
 C: 貨物車集中原単位[台/ha・日](床面積当たりの貨物車集中台数)
 F: 床面積[ha]
 λ: 貨物車ピーク率[%]
 A: 平均駐車時間[分]

■建築物への搬入等が見られたトラック等のサイズ

	主な用途	高さ	長さ	幅
ライトバン	自家用車による納品	～2.0m	～4.7m	～1.7m
2トン車標準	宅配事業者等による集配	～3.2m	～4.7m	～1.7m
2トンワイド車				～2.2m
2トンロング車				～1.9m
2トンロングワイド車	幹線輸送等		～6.2m	～2.2m
廃棄物収集運搬車(2トンバッカー車)	廃棄物収集	～2.3m	～5.3m	～1.9m
廃棄物収集運搬車(4トンバッカー車)	廃棄物収集	～2.8m	～7.4m	～2.4m
4トン車(ロング・ワイド)	路線トラック事業者による集配/引越	～3.4m	～8.5m	～2.5m
4トン平ボディ(クレーン付)	建築資材搬入	～2.5m(～2.8m)	～8.5m	～2.5m

- 大丸有地区の地域ルールでは、市街地の標準的な集配貨物車両（2トン車）が入庫できるよう、駐車場の有効梁下高3.2m以上にすることや十分な車路幅員を確保する取組を実施。
- 再開発により、十分な有効梁下高が確保されたビルの多い大手町エリアでは、貨物車の路上駐停車は少なくなっている一方、梁下有効高の低いビルが多く残る有楽町エリアにおいては、貨物車の路上駐停車が多い傾向。
- 現在の標準駐車場条例では、平成6年当時9割の車両をカバーできる基準として、車高3.0mとして設定したところ、実態を把握しつつ、運送事業者への対応車両規格の周知や一定の建築物における規格の見直しを検討していく必要があるのではないか。

地域ルールの取り組み

- 地域ルールでは、市街地の標準的な集配貨物車両(2トン車)が入庫できるよう、駐車場の有効梁下高3.2m以上や十分な車路幅員を確保するよう進めています。

地域ルールの効果

- 再開発の進行に伴い、十分な有効梁下高が確保されたビルの多い大手町エリアでは、貨物車の路上駐停車は少なくなっています。
- 一方、梁下有効高の低いビルが多く残る有楽町エリアにおいては、貨物車の路上駐停車が多い傾向となっています。



近年は有効梁下高を十分に確保したビルも増加している



図5-8 建物の入庫車高制限と貨物車の路上駐停車状況

資料)駐車需給実態調査 (2017年) より作成

平成6年当時の考え方

「標準駐車場条例の改正について」(平成6年1月20日)

- ・ 通常都市内で貨物の運搬に利用される貨物車を対象として設定したもの

※2tトラックの実車高2.7m以下のものが9割

出典：大丸有駐車協議会

『大丸有地区の駐車需給と地域ルールについて』

2(3) 多様な利用ニーズへの対応 論点

- 更なるバリアフリー化の推進・質の向上のためには、どのような取組が必要か。
- こども・子育てにやさしいまちづくりを目指していく上で、どのような駐車場が求められるか。
- 多様な車種・利用者のニーズに応えるにはどのような駐車場が求められるか

バリアフリー化の推進・質の向上

- 特定路外駐車場、附置義務駐車場、その他路外駐車場のバリアフリー化の推進
- 多様なニーズに応じたバリアフリー対応の質の向上 等

こども・子育てにやさしいまちづくり

- 安心・安全対策の取組の推進
- バリアフリー化(ダブルスペース方式)の推進
- 交通の結節点としての取組の推進 等

多様な車種・利用者のニーズ

- 普通乗用車駐車マスの割合の見直し
- ユニバーサルデザインの駐車マスの設置
- 荷捌き車両にあわせた駐車施設の規格の見直し 等

3. 駐車場施設の高度化

3-1 電気自動車（EV）への対応

これまでの検討会での主な意見（再掲）

- 今後のEVの普及動向を見据え、EV充電設備への対応も検討する必要
- EVや自動運転を含めたDXについて、どのように捉えて駐車場施策を検討すべきかを整理すべきではないか。
- EV自動車では新たな課題も生じている。例えば、航続距離を長くするためにバッテリーを大きくして、車重が増加してきており、機械式駐車場の重量制限を超えてしまう場合がある。また、充電の給電口が大きく、給電口を開けると機械式駐車場の駐車マスに収まらないため、駐車しながら給電できない場合がある。
- グリーン化や防災・減災対策について、事例を充実させる必要

- 電気自動車等の普及、充電インフラの整備に向けた動きが具体化している中で、官民で方向性を共有し、取組を促進するため、経済産業省に設置された検討会において、「充電インフラ整備促進に向けた指針」（以降「経産省指針案」）が策定予定。
- 経産省指針案では、自宅等での普通充電と経路での急速充電を組み合わせた「重層的な充電インフラ整備」が重要とされており、公共用の（まちなかの駐車場における）普通充電については、これらを一部補完することが期待されている。

充電インフラ整備促進に向けた指針(案)(抄) ※パブリックコメント版(10月中旬策定予定)

(B) 整備目標とその考え方

●日本の車の使われ方の特徴、住宅の状況

- ・1日の平均走行距離は、**50km以下が約9割**。自宅充電できれば十分な場合も多い。

⇒まずは**基礎充電ができる環境をつくりつつ**、必要な量の公共用充電器を整備していくことが重要。

●整備目標の考え方

(総論)

- ・充電インフラの整備については、**社会的な負担を低減しながら、利便性の高い最適な充電インフラ社会を構築していくことが重要**。こうした観点から、**①集合住宅などにおける普通充電器の整備と、②高速道路などにおける急速充電器の整備を、一体として進めていく**。

(口数)

2030年に向けて整備を目指す充電器の口数については、以下を勘案して、従来の15万口から倍増し、**公共用の急速充電器3万口を含む充電インフラ30万口**の整備を目指す。

- ① **新車販売の市場規模やEV等の普及の見通し、**
- ② **住宅環境、車両の大きさ、平均的な走行距離などの状況、**
- ③ **充電器の設置が見込まれる施設の数や規模、自治体や企業等における整備の方針**

(D) 普通充電（公共用目的地充電）

- ・公共用の普通充電器については、①施設への滞在時間の間に**コストを抑えて充電**でき、②**基礎充電がない場合や、経路充電の機能を、一部補完**することが期待される。
- ・他方で、事業者等においても積極的な設置目標を掲げているが、**稼働率が低い場所に設置した場合**、事業が継続できず、非効率な投資となり、**結果としてリソースが限れる中では全体最適とならない可能性**もある。

⇒以下のような施設を念頭に、**稼働率等のデータも確認しながら、必要性の高い施設を具体化していく**。

- －長距離走行後の目的地であり、滞在時間が長い施設
- －基礎充電の代替サービスを求めるユーザーが多い目的地であり、滞在時間が長い施設

⇒2030年における設置数の目安については、**附置義務のある駐車場の台数や、充電事業者の整備目標、業界団体等の設置目標等**を踏まえて、**10～15万口**の設置を目安とする。

(G) ユニバーサルデザイン・バリアフリー

- ・不特定多数の者が利用する公共用充電施設については、**車椅子利用者も含めた幅広い方々が利用しやすいよう、ユニバーサルデザイン（UD）・バリアフリー対応を進める**。

⇒UD・バリアフリー対応を進める上で有効な**ガイドライン**について、障害当事者等の意見を聴取しながら、**関係省庁及び関係事業者が連携して、策定**する。

⇒関係団体、充電インフラ事業者、充電器メーカー、設置場所を管理する事業者等に、**ガイドラインに基づく取組**を促す。

3-1 (1) 駐車場におけるEV充電対応 概要②

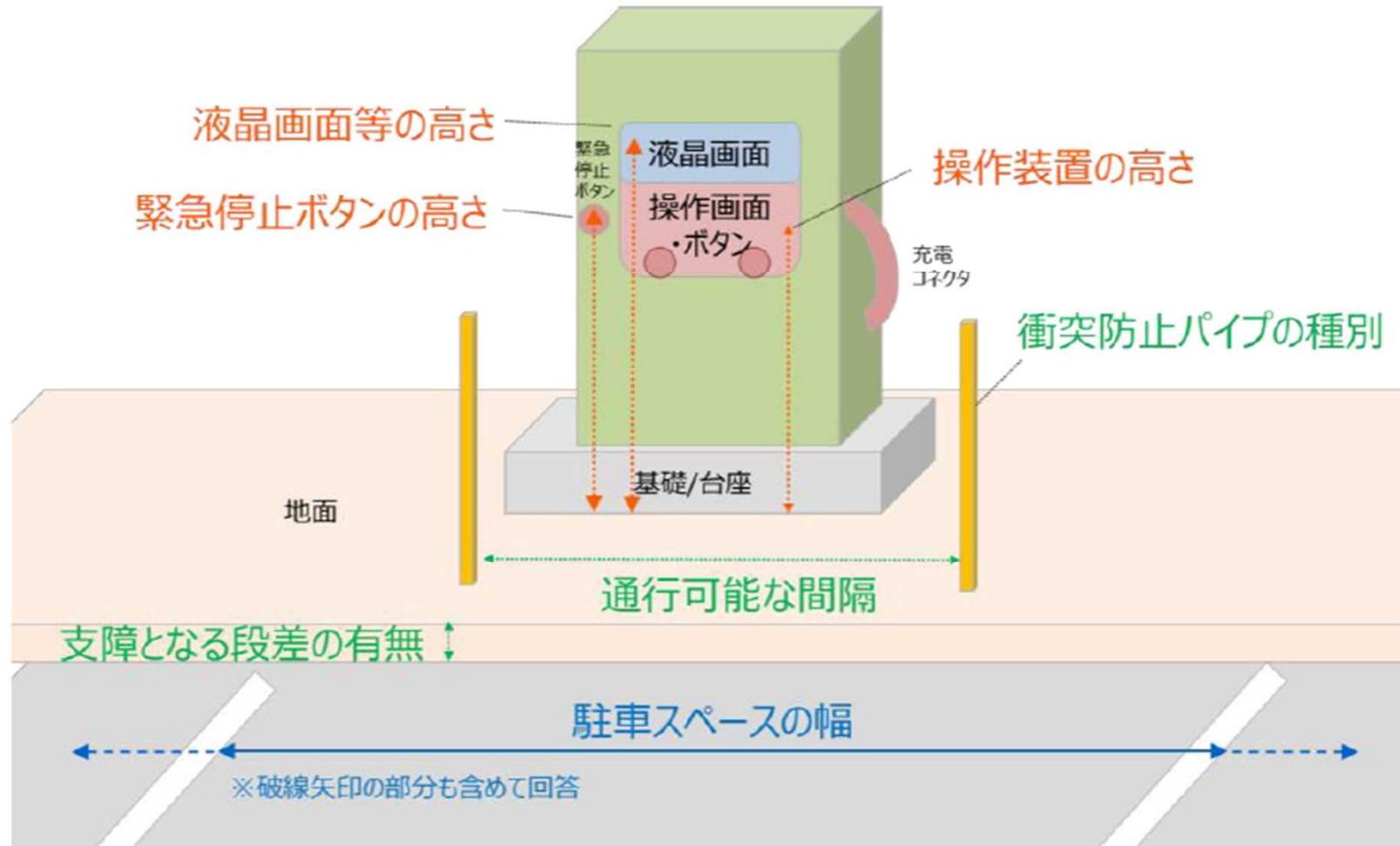
- 一般公共の用に供する（路外）駐車場におけるEV充電設備の設置については、補完的な役割とされており、設置施設の性質に応じた、駐車場の付加価値向上の手段の一つと考えられる。
- 他方、基礎充電の場としての役割が期待される集合住宅については、地域によっては駐車場の附置義務の対象となっているところ、今後の普及を見据えて、一定程度のEV充電設備の確保について、地域の環境政策と連携した上で、義務化・誘導策について検討する必要があるのではないか。
- 都市局では、2012年に「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン」を作成しているところ、内容が古くなっているほか、他のガイドラインも出てきていることから、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」に吸収することとしてはどうか。

※ 駐車場法の目的が「道路交通の円滑化」であることに留意

課題	現状	方向性
EV普及に向けた駐車場政策における考え方の整理	<ul style="list-style-type: none"> ○ 経産省指針案の策定 ○ 自治体における推進策（誘導策・義務化） <p>○2012年に「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン」について、他のガイドラインとの重複、内容の更新の必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 経産省指針を踏まえて、駐車場政策における考え方を整理 ➤ 整理した考えと合わせて、「まちづくりと連携した駐車場ガイドライン」に吸収
EV充電設備周辺のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ○ 経産省指針案において、ガイドラインを作成することとなっている 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 関係部局と連携して、今後、ガイドラインを策定、「まちづくりと連携した駐車場ガイドライン」において紹介
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○機械式駐車場におけるEV充電機の設置についての課題 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 技術等の開発動向を注視 ➤ 対応事例をガイドライン等で紹介

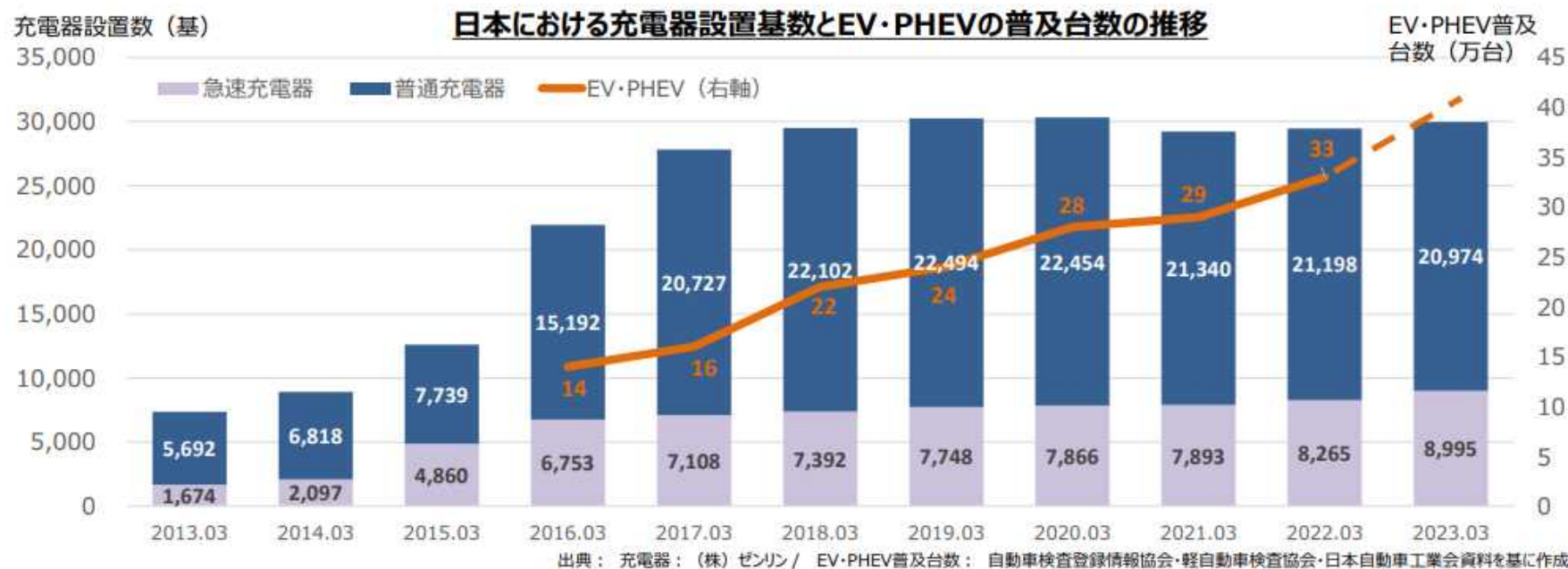
3-1 (1)EV充電施設のバリアフリー化について

- 「充電インフラ整備促進に向けた指針」に基づき、今後、関係部局と連携して、ガイドラインを策定。「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」において追記する等により紹介。



3-1 (1)EV充電器設置基数等の推移

- グリーン成長戦略（2021年）では、EV充電器については15万基の整備を目標を設定。
- EV・PHEVの普及台数は年々増加している中で、EV充電器設置数は現在約3万基程度。



各国におけるEV/PHVの累計販売台数と公共用充電器数（2022年実績）

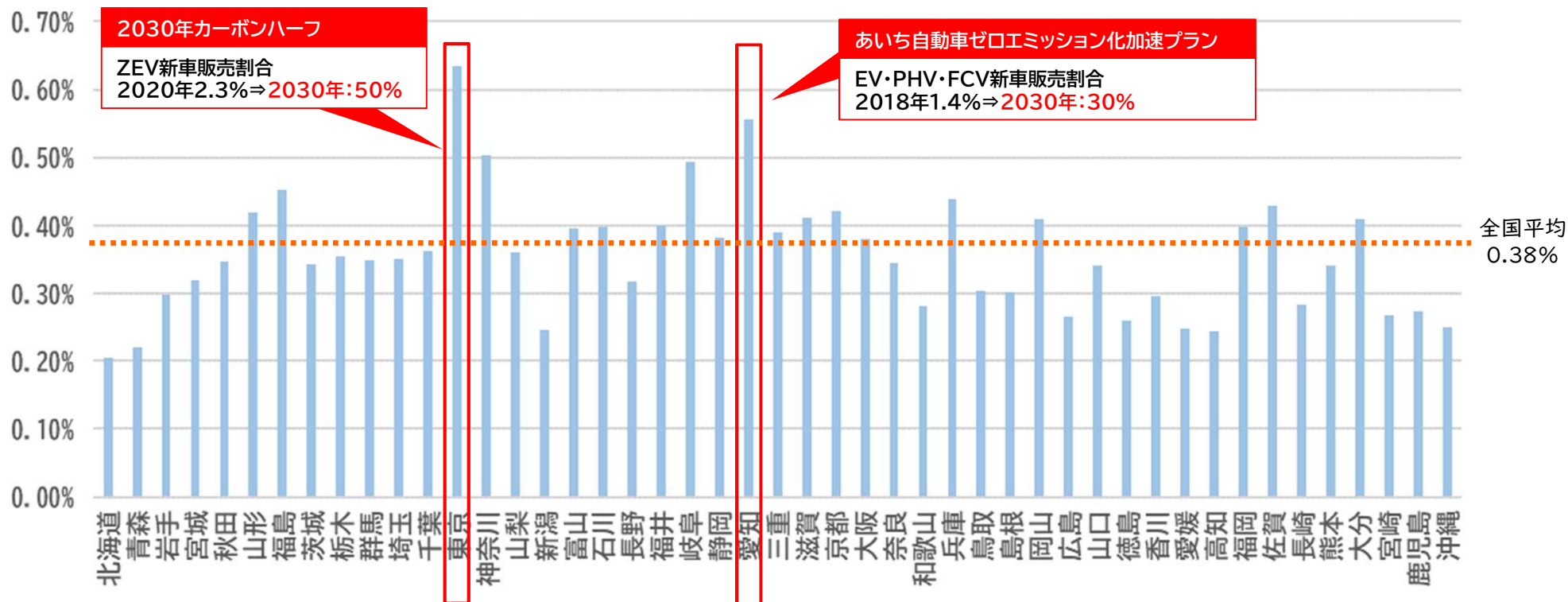
	日本	中国	米国	ドイツ	イギリス	フランス	オランダ	スウェーデン	ノルウェー
EV・PHVの累計販売台数	41万台	1,410万台	296万台	189万台	95万台	99万台	53万台	44万台	79万台
公共充電器数	2.9万基	176万基	12.8万基	7.7万基	5.1万基	8.4万基	12.4万基	1.8万基	2.4万基
(うち急速充電器数)	0.8万基	76万基	2.8万基	1.3万基	0.9万基	1.0万基	0.4万基	0.3万基	0.9万基
EV・PHV1台あたりの公共用充電器基数	0.07	0.12	0.04	0.04	0.05	0.08	0.23	0.04	0.03

出典：IEA Global EV Outlook 2023, IEA Global EV Data Explorer

3-1 (1) 都道府県別 EV普及率

○ EV・PHEV車の普及率は地域によって異なっており、EV・PHEVの普及促進の取組を積極的に行っている東京都、愛知県でEV・PHEVの普及率が高くなっている。

■ 都道府県別の普通車におけるEV・PHEV車の普及率（2022年3月末時点）



出典：低公害車の燃料別・車種別保有台数(自動車検査登録情報協会・令和4年3月末時点)
※ 普及率は、EV・PHEV車の保有台数/全車種における総保有台数により算出

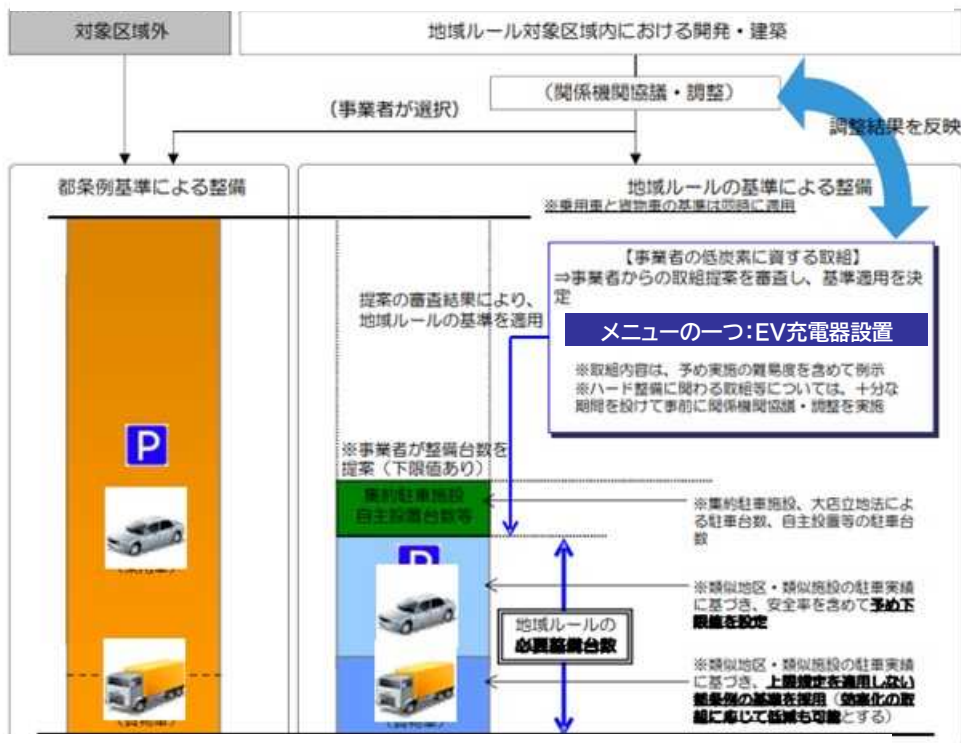
3-1 (2) 自治体の取組例

○ 駐車場法の特例に基づく地域ルールによる誘導や、環境条例による義務付けにより、駐車場におけるEV充電器の設置を促進している。

※ 機械式駐車場はEV充電器の設置が容易ではないことから、都条例では義務付けの対象外となっている

■ 駐車場法の特例に基づくEV充電器の整備（港区）

- 港区の駐車場地域ルールでは低炭素化に資する取組の実施により附置義務の緩和が可能。
- 低炭素化に資する取組の一つとして、EV充電器・水素ステーションの設置による附置義務駐車台数の緩和を実施。



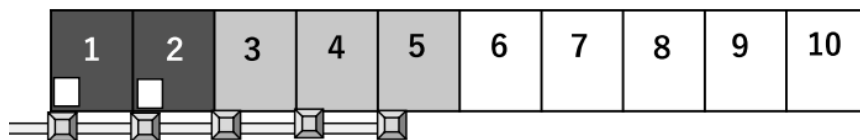
出典：駐車場地域ルールの概要（港区）を基に作成

■ 環境条例に基づくEV充電器の整備（東京都）

- 東京都においては、2050年に「ゼロエミッション東京」の実現を目指して、環境確保条例の改正を行い、2025年4月より都内新築建築物へのZEV充電設備の義務付け。
- 新建物稼働後の使用者ニーズに応じた増設に円滑に対応できるよう、充電設備の設置とともに、配管等を整備する基準とする

< 専用駐車場10区画の場合の履行イメージ >

2区画に充電設備を整備 充電設備：10×20% = 2区画
配管等 10×50% = 5区画



5区画（充電設備を整備した区画を含む）に配管等を整備

【基準適用の考え方】

- 機械式立体駐車場については、充電設備設置の技術進展等を踏まえ、当面は基準適用の対象外とする。
- 充電設備の整備は普通充電設備（充電用コンセントやV2Hを含む。）
- を基本とし、急速充電設備を整備する場合は、その容量の大きさに応じた台数の換算を行う。（例：容量30kWの場合、5台に換算）

出典：第3回充電インフラ整備促進に関する検討会（経済産業省）

3-1 (2) 機械式駐車場におけるEV充電設置事例

- 機械式駐車場において、EV充電器を設置する際は、車種によって規格が異なることから、車両全幅と給油口蓋（もしくは充電ガン）が既存のパレットのサイズからはみ出す可能性がある等の課題がある。
- 他方、これらの課題に対応したEV充電器・機械式駐車場の開発もみられる。

■機械式駐車場全パレット対応EV充電器の例

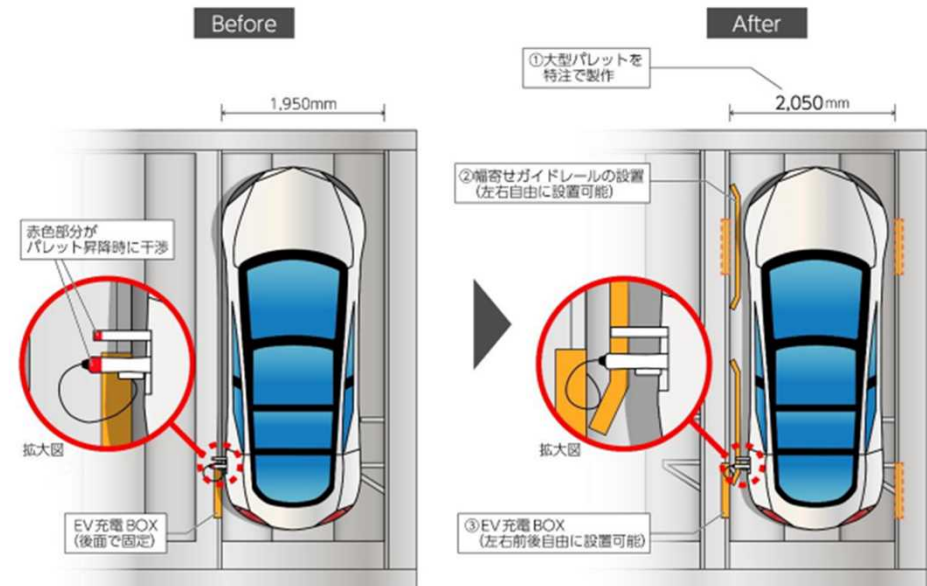
- ①前後左右どちらからでも充電が可能。
- ②パレット移動中でも充電可能。
- ③浸水時における自動充電ストップ。
- ④最大電流値の制御が可能な輪番充電。



出典：Yourstand HP (<https://yourstand-ev.com/news/ev-charging-in-all-bays-of-nippatsu-mechanical-parking/>)

■幅広い車両サイズに対応した機械式駐車場の設置例

- ①大型パレット（全幅 2,050 mm）を特注で製作
(従来は1,950mm)
- ②EV車の充電口蓋の位置に併せて「幅寄せガイドレール」の設置。
(車種によって異なる充電口蓋の位置に合わせて左右どちらかに設置)
- ③EV車の充電口蓋の位置に併せて「EV充電BOX」の設置。
(充電ケーブル等を格納する箱を左右前後自由に設置可能。配線が長くなることによる、断線等のリスクを極力回避可能)



出典：野村不動産プレスリリース資料 (<https://www.nomura-re.co.jp/creleases/n2023071101303.pdf>)

○ 災害発生時に駐車場を支援拠点として提供する「災害時支援駐車場」※において、充電器の整備と併せて、カーシェアにEVを導入することで、災害時の電源スポットとしても活用。

※ 駐車場に災害時などに役立つ各種設備（LED街路灯、Wi-Fi機能付高機能自動販売機等）を導入

カーシェアへのEV導入

平時：EVをカーシェアとして運用



非常時：EVを電源スポットとして活用



EVの普及促進と、災害時支援の両立を可能に

- 2012年に作成したガイドラインの内容は、内容が古いほか、経産省等の文書と重複。
- 必要な内容については、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」に吸収してはどうか。

ガイドラインの概要

- 1. 電気自動車と充電器の概要**
 - ◎ 電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車の特性
 - ◎ 急速充電器・普通充電器の特性
- 2. 充電施設の配置の考え方**
 - ◎ 充電形態の分類(プライベート充電とパブリック充電)
 - ◎ 利用実態を踏まえたパブリック充電施設の配置のあり方
- 3. 充電器設置に関する操作性・スペース**
 - ◎ 充電器の設置位置の考え方
 - ◎ 操作性についての配慮事項
 - ◎ 充電施設に付随すべき施設
 - ◎ 予約機能・課金機能の現状及び今後の見通し
- 4. 充電施設の案内、情報提供**
 - ◎ 充電施設に関するサイン・路面標示
 - ◎ 充電施設場所の情報提供

充電施設・電気自動車の普及促進



今後、地方公共団体や充電施設設置事業者において、本ガイドラインを活用した充電施設の整備促進が行われるよう、ガイドラインの周知や支援措置を行う。

3-2 まちづくりGXへの対応

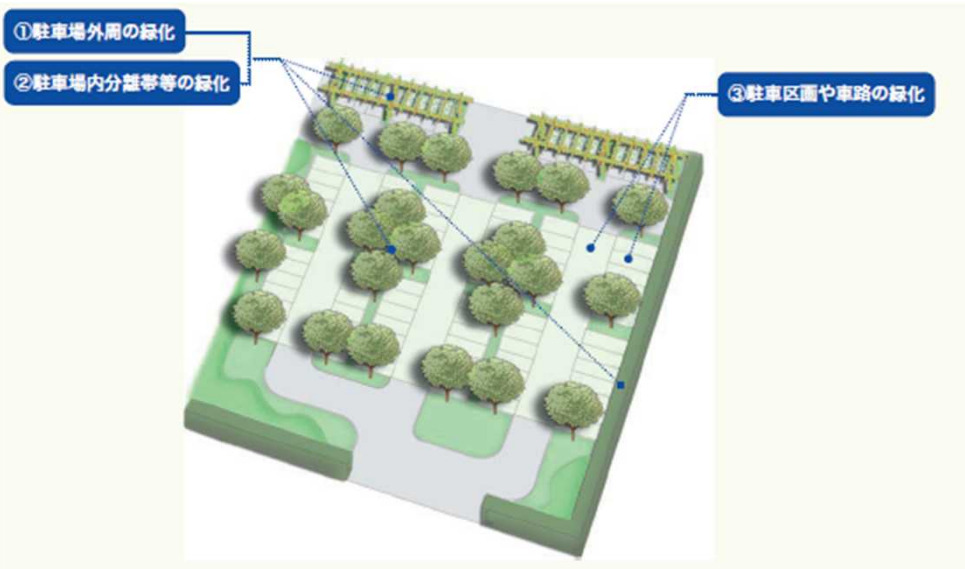
3-2(1) 駐車場におけるまちづくりGXの対応

- 都市における緑地の確保は、気候変動対応、生物多様性の確保、Well-being向上に対して、大きな役割を果たすところ、駐車場においても外周や駐車区画、車路、立体駐車場の壁面や屋上等を緑化をすることが可能。
- 自治体の緑化施策の一環として、駐車場の緑化について、効果や事例、留意点を纏めたガイドラインの策定をしたり、助成制度を設けている場合もある。
- 都市緑地法に基づき、都市計画に緑化地域が定められている場合や、地区整備計画等に建築物の緑化率の最低限度を定めた場合、建築物の新築等をする際に一定の割合を緑化する必要があるところ、駐車場の緑化により、緑地面積として算入が可能な場合もある。

※ 緑化地域を定めている自治体：名古屋市、横浜市、世田谷区、豊田市（R4.3末）

※ 地区計画等緑化率条例制度運用自治体：61 都市190 地区（R4.3末）

■平面駐車場の緑化



■立体駐車場の緑化



3-2(2) 自治体における駐車場緑化の推進例

○ 都市における緑化政策と併せて、駐車場の緑化について助成や指導等により推進。

横浜市

○横浜市駐車場整備基本計画 基本的な考え方(2019年)

3 緑化の推進

本市における建築物の緑化については、「緑の環境をつくり育てる条例」(昭和48年6月制定 平成16年3月改正)により、敷地面積500平方メートル以上の建築物に対して緑化を指導しており、地上部の緑化だけでなく、建築物の屋上や壁面などの緑化も認め、指導しています。この条例では、立体駐車場の緑化については、指導対象になりますが、平置きの駐車場は対象にはならないため、さらなる緑化対策を検討します。

市川市

○市川市みどりの基本計画

2. 緑化重点地区別整備方針

③重点的な施策

○密集した市街地の効果的な緑化施策として、駐車場緑化を推進します。

駐車場緑化助成

駐車場を緑化することにより都市緑化を推進し、都市の快適環境を創出すると共にヒートアイランド現象の緩和及び良好な環境の創出を図るため、その費用一部を助成する制度です。

助成対象者

- ・ 市川市内において駐車場内に5平方メートル以上の面積の緑化施設を設ける者。
- ※以下は対象外
- ・ 国、地方公共団体、公園その他の公共団体が行う前項に規定する事業。
- ・ 市川市宅地開発事業に係る手続及び基準等に関する条例(平成13年12月27日条例第35号)の規定に基づき施行する集合住宅の建築行為。(ただし、同条例に定める割合を超えて行う事業分を除く。)
- ・ 市川市風致地区条例(平成16年3月19日条例第13号)の規定に基づき施行する土地の形質の変更を伴う建築行為。(ただし、同条例に定める割合を超えて行う事業分を除く。)

助成条件

助成の回数	1敷地に対して1回限りとする。
期 限	申請時に未竣工で同年度内に完了すること。
※緑化施設の整備後は、5年間は良好な状態で管理すること。	

助成対象費用及び助成金額

整備される緑化施設面積に下記の表の区分(植栽種別)により算定した額の合計、または助成対象経費(申請者の見積額)の総額に2分の1を乗じて得た額のいずれか小さい額とす(上限50万円)

対象となる経費(植栽種別)	基準助成額
1. 芝・タマリユウ等の地被類	1,000円/㎡
2. 低木植栽 H=1m未満	1,000円/本
3. 中木植栽 H=1m以上~3m未満	4,000円/本
4. 高木植栽 H=3m以上	15,000円/本
5. 地比類と芝生等保護材(緑化率30%以上)	10,000円/㎡

☆注意【対象となる経費の植栽種別について】

- 建等敷地内の駐車場(戸建住宅・共同住宅など)の緑化は、1・5の2種類だけとする。
- 建等敷地に含まれない区域内の駐車場(駐車場のみに供されている土地)の緑化は、1~5を対象とする。
- ※裏面の緑化基準等を参照。



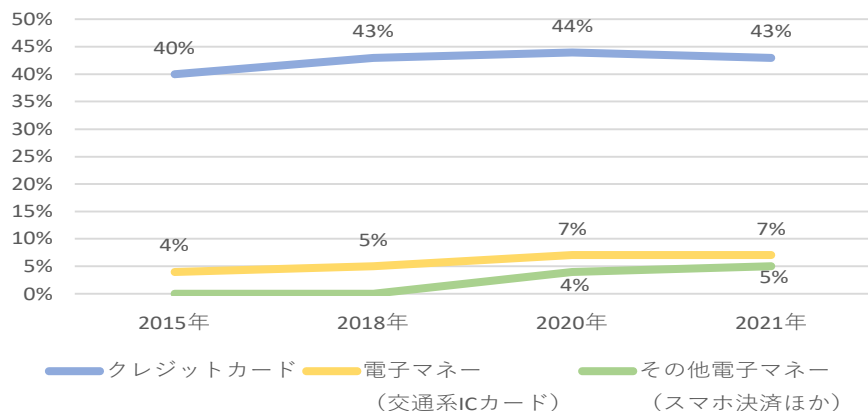
3-3 キャッシュレス化への対応

3-3(1) 駐車場におけるキャッシュレス化の状況

- キャッシュレス対応は、新型コロナウイルス以降の非接触決済のニーズへの対応等駐車場利用者の満足度向上や、現金管理負担の軽減等運営の効率化の観点から有効。
- 日本パーキングビジネス協会の調査によると、2021年4月時点でコインパーキングの料金精算機の4割程度はクレジットカードや交通系ICカード等何らかのキャッシュレス決済を導入。
- 2024年7月に発行開始予定の新日本銀行券（一万円、五千円及び千円）への対応として、精算機の更新が必要となり、この更新と併せて、キャッシュレス対応をすることも考えられる。

■時間貸し駐車場（500m²以上を含む）におけるキャッシュレス箇所数と推移

■コインパーキング運営会社の新札対応



【一時利用有料駐車場市場に関する実態分析調査 (日本パーキングビジネス協会)2021年度版より】

- コインパーキング運営会社では、新500円硬貨については急いで対応しない方針との回答が最も多かった
- 張り紙等で新500円硬貨は使用できないといった告知を行っている。
- 一方、新日本銀行券(千円、五千円、一万円)についてはしっかりとした対応を迫られる。
- 新千円札は利用頻度が高いため、利用できないとコインパーキングの稼働が落ちる可能性が高い。
- 2024年上期の新札発行までにキャッシュレスが浸透すれば精算機更新の必要がなくなるといった意見が一部でみられた

項目	2015年		2018年		2020年		2021年4月時点	
	箇所数 (箇所)	比率	箇所数 (箇所)	比率	箇所数 (箇所)	比率	箇所数 (箇所)	比率
調査対象箇所数	65,000	100%	85,200	100%	99,620	100%	99,200	100%
クレジットカード	26,000	40%	37,000	43%	43,500	44%	42,400	43%
電子マネー (交通系ICカード)	2,650	4%	4,400	5%	6,800	7%	6,800	7%
その他電子マネー (スマホ決済ほか)					4,300	4%	5,300	5%

出典：一時利用有料駐車場市場に関する実態調査2021年度版 (日本パーキングビジネス協会) を基に作成

3-3(2) 駐車場におけるキャッシュレス化の事例①

○ AIカメラによる車両認識システムを用いて、精算機やフラップ、ゲート機を設置しない駐車場も現れている。

■ AIカメラによる車両認識システム スマートパーク(PIT DESIGN)

■ AIカメラによる車両認識システム 1円パーキング(GOURIKIコーポレーション)

- AIカメラによる車番認証システム
- フラップやセンサーが不要
- QRコード決済専用

スマパアプリの利用方法

スマパアプリをスマートフォンにダウンロード



お車の検索方法を選択



ご自身のお車が表示されたら「はい」を選択



サービス券をお持ちの方は、スマートフォンでサービス券を撮影し、サービスを活用



駐車料金が発生している場合はお支払い方法を選択



お支払い方法を選択して精算完了



出典：PIT DESIGN HP
<https://www.pitdesign.jp/smartpark/>

出典：GOURIKIコーポレーション HP
<https://gouriki-kensetsu.com/service/smartparking/1yen/>

3-3(2) 駐車場におけるキャッシュレス化の事例②

○キャッシュレス化と併せて、例えば、交通系ICカードと連携したパーク&ライドシステムを導入することで、駐車需要マネジメントを行うことも可能。

■タイムズの取組

- 公共交通機関(鉄道・バス)と連携してICカードを活用したパーク&ライドを推進。



精算機の使い方



- 1 駐車券挿入**
タイムスクラブカード、サービス券をお持ちの場合は、駐車券挿入後に入れてください。
※フラップ式駐車場の場合は車室番号を入力し、精算ボタンを押してください。
- 2 開始ボタンを押す**
降車履歴確認のため開始ボタンを押してください。
※開始ボタンを押さないと優待されないため、ご注意ください。
- 3 ICカードをかざして優待**
ICカードを優待サービス確認部分にタッチします。
- 4 精算**
駐車料金が減額されます。残金はICカード、現金、クレジットカードでお支払いください。

■西武スマイルパークの取組

- 自社駐車場の最寄り駅での当日降車履歴のある交通系ICカードを駐車場精算機にタッチすると、最大料金の場合値引き。



3(3) 駐車場施設の高度化 論点

- 駐車場におけるEV充電への対応について、どのような考え方で取り組むべきか。
- まちづくりGXにおける駐車場の役割として、どのような取組が考えられるか。
- 駐車場のキャッシュレス化への対応について、どのように進めていくべきか。

EV充電

- 駐車場の種類（一般公共・集合住宅）や地域における実情に応じた、EV充電設置の考え方の整理 等

まちづくりGX

- 地域の実情に応じた、駐車場における緑化の推進 等

キャッシュレス化

- キャッシュレス対応と併せた、駐車施設の高度化・運営の効率化の推進 等

4.情報発信、案内・誘導の高度化

これまでの検討会での主な意見（再掲）

- 情報提供の方法について、事業者別の情報提供ではなく、利用者の利便性の観点から地域で統合していくことも検討すべきではないか。
- 駐車場の満空情報等の情報提供について、一般車に限らず、荷捌き、観光バス、バリアフリー対応等、細かい区分での需要への対応を検討してもよいのではないか。
- 身障者への情報提供については、駐車場の満空情報だけでなく周辺のトイレの有無等も重要。まちの情報とも一体となった効果的な情報提供に向けて検討を進めていくことが必要ではないか。
- DXにより新たな情報提供が可能になる中で、どのタイミングで情報を提供すると望ましい行動の変化につながるのか、どう伝えればわかりやすいのかについても検討したい。
- DX化を進めていくうえでは、不正駐車対策への対応も必要ではないか

4 (1) 駐車場情報の提供について(公共・民間)

- 現状、駐車場情報については、自治体・駐車場事業者・交通情報提供者がそれぞれ提供しており、網羅的に駐車場情報を探すことは困難。
- また、各駐車場検索サイトにおける掲載情報は異なっているほか、ニーズによる絞り込み機能の有無や、障害者スペースの情報、満空情報等への対応も一部となっている。

■ 公的駐車場検索サイトと掲載情報の例 (国交省調べ)

凡例：○絞り込み可能、△確認可能

自治体	東京都 道路整備保全公社 (s-park)	大阪市 (マップナビおおさか)	名古屋市 (名古屋パーキングナビ)	横浜市 (横浜市駐車場案内システム、観光バス駐車場案内)
対象エリア	都内全域	市内全域	名古屋駅エリア、栄エリアのみ	横浜駅周辺、関内周辺、みなとみらい21地区等のみ
車種	バリアフリー対応 (障害者専用スペース等)	○	○	△
	自動二輪駐車場	○	○	
	観光バス駐車場	○	○	○
	荷捌き対応	○		
	車両制限 (高さ、幅、重量等)	△	△	△
サービス	障害者割引	○		
	パーク&ライド	○	○	
	キャッシュレス (電子マネー、クレジット)	○		
	EV充電	○		
	トイレ	○		△
満空情報	△			○※
備考		主要施設の一環として、駐車場の情報を掲載		※一般駐車場の一部のみ対応

■ コインパーキング運営会社による駐車場検索サイトの利用状況

駐車場検索サイト名	利用社数	特記事項
NAVITIME (ナビタイム)	24	
ParkingNAVI (パーキングナビ)	2	
iPosNet (アイポスネット)	6	
コインパサーチ	1	
ParkSmart (パークスマート)	-	
その他	15	Google map、Yahoo!カーナビ、ロケスマ、ジオプラス提供サービスなど
利用なし・非回答	19	

※日本パーキングビジネス協会が行った調査に対して、回答があったコインパーキング運営会社43社の状況をまとめたもの。
※複数回答。

出典：一時利用有料駐車場市場に関する実態調査2021年度版
(日本パーキングビジネス協会)

4 (2) 満空情報の提供状況について①

- インターネット接続がない車載カーナビでは、満空情報等のリアルタイム性が求められる情報が提供されない場合があるが、スマートフォンアプリでは、複数のアプリにおいて駐車場検索サイトと同様に満空情報等が検索可能。
- 他方、駐車場によっては提供していない場合や、車椅子対応駐車スペース等の満空情報など、個々のニーズに応じた満空情報等について課題がある。

■ 駐車場検索機能を搭載したカーナビアプリの一例

Search results for parking spots:

- 駐車場**
 リパーク三番町第3
 東京都千代田区三番町24-13
 P 満車
- 駐車場**
 タイムズ本塩町
 東京都新宿区本塩町6
 P 満車
- 駐車場**
 リパーク麹町6丁目
 東京都千代田区麹町6丁目2-6
 P 空車
- 駐車場**
 コインパーク二番町第2
 東京都千代田区二番町8-20
- 駐車場**
 タイムズ市谷本村町第4
 東京都新宿区市谷本村町9
 P 混雑

Facility details for 'リパーク西浅草3丁目第7':

月～料金金	土日祝料金
60分/100円 (月～金 00:00～08:00)	60分/100円 (土日祝 00:00～08:00)
40分/200円 (月～金 08:00～22:00)	40分/200円 (土日祝 08:00～22:00)
60分/100円 (月～金 22:00～00:00)	60分/100円 (土日祝 22:00～00:00)

★ キープに登録する

台数 4台
 車両制限 高さ 2.00m/ 幅 1.90m/ 長さ 5.00m/ 重さ 2.00t
 クレジットカード 利用可

■ ナビゲーション中の駐車場満空情報の表示例

Navigation screen showing 2.6km to 市谷見附. The map displays several parking spots with status icons: P (empty), P+ (partially full), and P- (full).

出典：Yahoo!マップブログ：

https://map.yahoo.co.jp/blog/archives/20170203_carnavi_parking.html

出典：Yahoo!カーナビ公式note：

https://note.com/yahoo_carnavi/

4 (2) 満空情報の提供状況について②

- カーナビアプリ「カーナビタイム」では、目的地の駐車場に向かうナビゲーション中で、到着時間の15分前の時点で、目的地の駐車場が満車となっている場合に、音声にて他の駐車場の検索を提案する「駐車場満車アラート」機能を実装。
- また、目的地に設定したスポットに提携駐車場がある場合に、目的地到着の約15分前に音声にて提案した上で、その提携駐車場を検索し経由地として設定する「提携駐車場案内」機能も実装。

■ 「駐車場満車アラート」機能のイメージ

■ 「提携駐車場案内」機能のイメージ



出典：ナビタイムジャパン プレスリリース/おしらせページ：

https://corporate.navitime.co.jp/topics/pr/201603/03_3547.html

https://corporate.navitime.co.jp/topics/pr/201604/07_3607.html

4 (2)参考 公共交通分野の取組

- バス分野では、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための「標準的なバス情報フォーマット」を制定。
- 位置等の静的データと運行情報等の動的データについて、フォーマットを制定することで、小規模事業者の情報も含めて経路検索サービスに掲載されるほか、来訪者への認知度の向上、他の交通手段とのシームレスな案内、データ提供の一本化による業務の効率化等が可能。

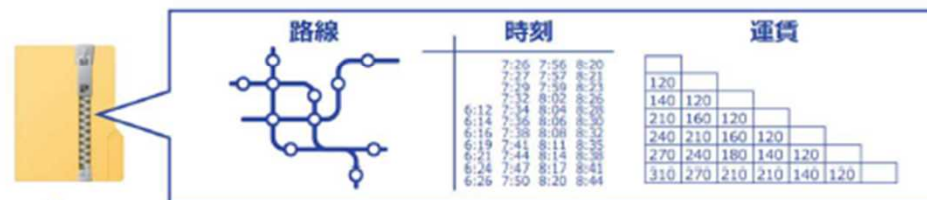
「標準的なバス情報フォーマット」制定の目的

- 1 バス情報を利用者ニーズに合わせて提供
 - ・データ化されていないバス事業者によるデータ整備の促進
 - ・バス事業者と情報利用者との情報受渡しの効率化・迅速化
 - ・乗換案内等での他のモードとのシームレス案内の実現
- 2 バス事業者の経営基盤強化
 - ・蓄積されたデータの活用による事業改善
 - ・MaaS※(マース)への戦略的参画

※MaaS:Mobility as a Service

「標準的なバス情報フォーマット」の構成

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。



情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能(GTFS Realtime)

区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP (2021年7月 第3版策定)	停留所、路線、便、時刻表、運賃等
動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT (2019年3月 策定)	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

活用状況

全国**634**のバス事業者や自治体で活用
(2023年3月時点、国土交通省調べ)

→2025年度末目標：**900** 事業者・自治体
(第2次交通政策基本計画より)

いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

4(3) 情報発信、案内・誘導の高度化 論点

- 多様な利用者ニーズに応えるとともに、駐車場の効率的な利用・高度化を図っていくためには、どのような情報発信が望ましいか。

- 駐車場情報の発信のありかた
- 駐車場情報の発信について、民間・公共の役割
- 駐車場情報と併せて発信が望ましい情報(項目) 等

5.本日まで議論頂きたい事項

5.本日ご議論頂きたい事項

■多様な利用ニーズへの対応

- 更なるバリアフリー化の推進・質の向上のためには、どのような取組が必要か。
- こども・子育てにやさしいまちづくりを目指していく上で、どのような駐車場が求められるか。
- 多様な車種・利用者のニーズに応えるにはどのような駐車場が求められるか。

■駐車場施設の高度化

- 駐車場におけるEV充電への対応について、どのような考え方で取り組むべきか。
- まちづくりGXにおける駐車場の役割として、どのような取組が考えられるか。
- 駐車場のキャッシュレス化への対応について、どのように進めていくべきか。

■情報発信、案内・誘導の高度化

- 多様な利用者ニーズに応えるとともに、駐車場の効率的な利用・高度化を図っていくためには、どのような情報発信が望ましいか。