

駐車対策の現状

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和5年12月20日

0. はじめに

1. まちづくりと連携した駐車場施策
2. 駐車施設附置義務の弾力化
3. 政策課題への対応
4. 機械式駐車装置の安全対策
5. 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)。

参考 用途地域の構成

第一種低層住居専用地域



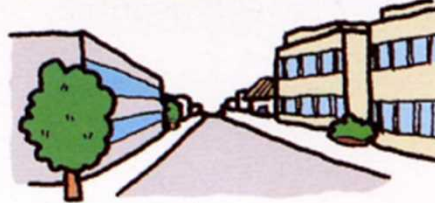
低層住宅のための地域です。小規模なお店や事務所をかねた住宅や、小中学校などが建てられます。

第二種低層住居専用地域



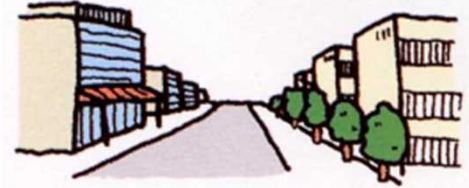
主に低層住宅のための地域です。小中学校などのほか、150㎡までの一定のお店などが建てられます。

第一種中高層住居専用地域



中高層住宅のための地域です。病院、大学、500㎡までの一定のお店などが建てられます。

第二種中高層住居専用地域



主に中高層住宅のための地域です。病院、大学などのほか、1,500㎡までの一定のお店や事務所など必要な利便施設が建てられます。

第一種住居地域



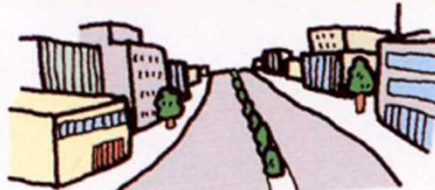
住居の環境を守るための地域です。3,000㎡までの店舗、事務所、ホテルなどは建てられます。

第二種住居地域



主に住居の環境を守るための地域です。店舗、事務所、ホテル、カラオケボックスなどは建てられます。

準住居地域



道路の沿道において、自動車関連施設などの立地と、これと調和した住居の環境を保護するための地域です。

田園住居地域



農家と調和した低層住宅の環境を守るための地域です。住宅に加え、農産物の直売所などが建てられます。

近隣商業地域



まわりの住民が日用品の買物などをするための地域です。住宅や店舗のほかに小規模の工場も建てられます。

商業地域



銀行、映画館、飲食店、百貨店などが集まる地域です。住宅や小規模の工場も建てられます。

準工業地域



主に軽工業の工場やサービス施設等が立地する地域です。危険性、環境悪化が大きい工場のほかは、ほとんど建てられます。

工業地域



どんな工場でも建てられる地域です。住宅やお店は建てられませんが、学校、病院、ホテルなどは建てられません。

工業専用地域



工場のための地域です。どんな工場でも建てられますが、住宅、お店、学校、病院、ホテルなどは建てられません。

駐車場整備計画を定めることができる地域(これらの地域の周辺も含む)

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

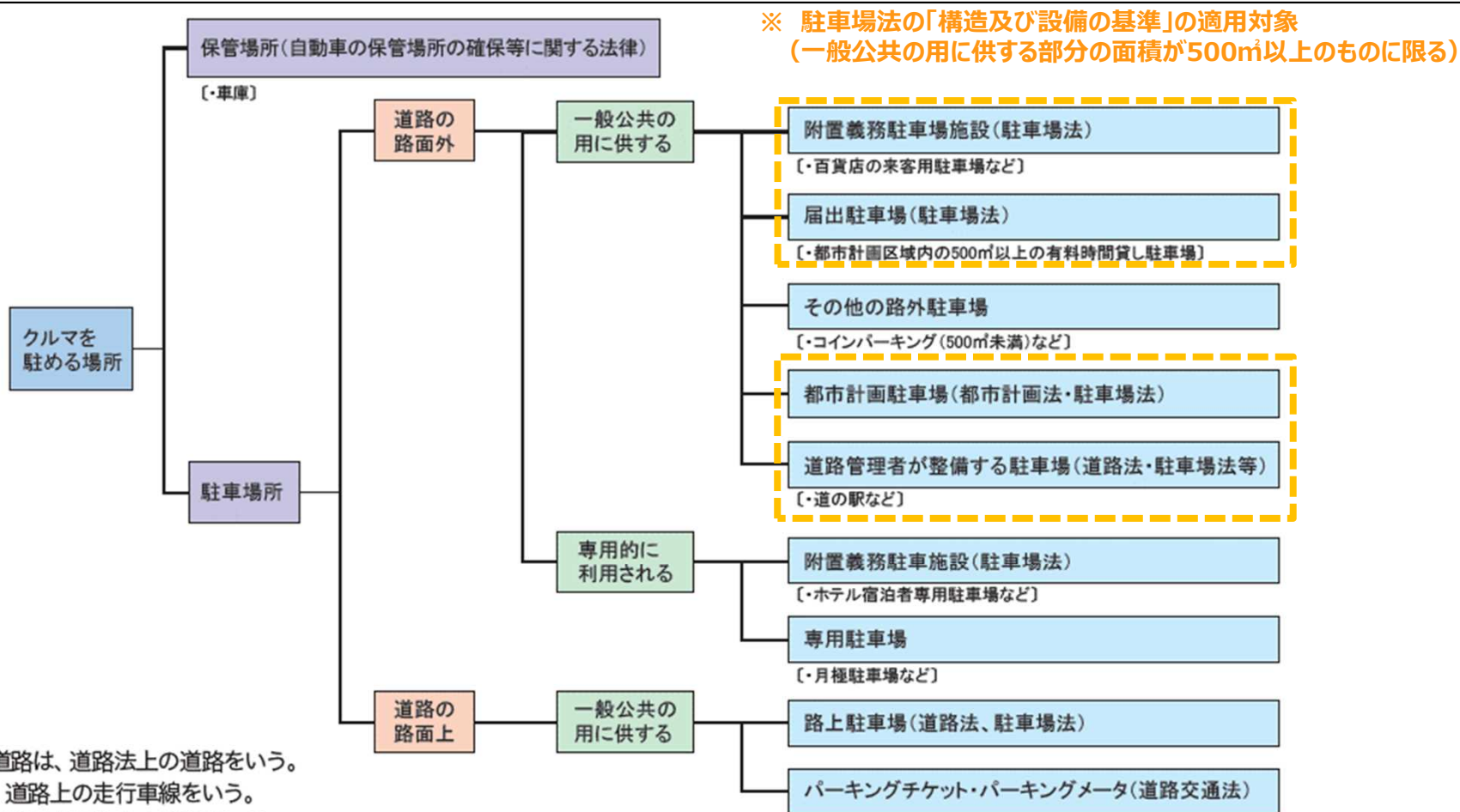
○駐車施設の附置義務(第20条、第20条の2)

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



1. まちづくりと連携した駐車場施策

設置趣旨

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えつつ、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、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HP> https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html

検討会の構成

有識者、駐車場関係団体、地方公共団体、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
- 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

設置時期

令和4年10月～

まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会WGについて

- まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会の下に、「需給マネジメントWG」と「施設デザインWG」の2つのWGを設置し、個別の検討事項の深掘りを実施。
- WGにおける議論は、検討会に報告を行い、今後の検討方針に反映。

		需給マネジメントWG	施設デザインWG	
検討内容		<ul style="list-style-type: none"> 車種別需要をふまえたエリア最適化 公民連携による駐車場誘導施策 	<ul style="list-style-type: none"> 運営効率化・安全性の向上 多様なニーズ・新たな時代への対応 	
有識者	小早川 悟 (座長)	日本大学 工学部 交通システム工学科 教授	大沢 昌玄 (座長)	日本大学 工学部 土木工学科 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
関係団体	善本 信之	一般社団法人 全日本駐車協会 専務理事	善本 信之	一般社団法人 全日本駐車協会 専務理事
	清家 政彦	一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長	岡部 達郎	公益社団法人 立体駐車場工業会 事務局長
	加藤 昌樹	一般社団法人 不動産協会 都市政策委員会 委員会社 森ビル株式会社 都市開発本部 計画企画部 計画推進2部 課長	清家 政彦	一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
	小久保 慎一	一般社団法人 日本自動車工業会 二輪車企画部会 二輪車利用環境分科会 分科会長	谷川 浩	一般財団法人 日本自動車研究所 新モビリティ研究部 研究主幹
	河木 照雄	日本商工会議所 まちづくり・地域経済循環推進専門委員会 副委員長 豊田商工会議所 副会頭	荻津 和良	社会福祉法人 日本身体障害者団体連合会 理事
	長谷川 隆三	全国エリアマネジメントネットワーク 事務局次長	松田 妙子	特定非営利活動法人 子育てひろば全国連絡協議会 理事 特定非営利活動法人 せたがや子育てネット 代表理事
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、自動車局）、警察庁（交通局）		国土交通省（道路局、自動車局、総合政策局）、警察庁（交通局）	
事務局	国土交通省 都市局 街路交通施設課			

スケジュール（予定）

第1回WG（R5.10）



第2回WG（R6.1）



第2回検討会（R6.3）に報告

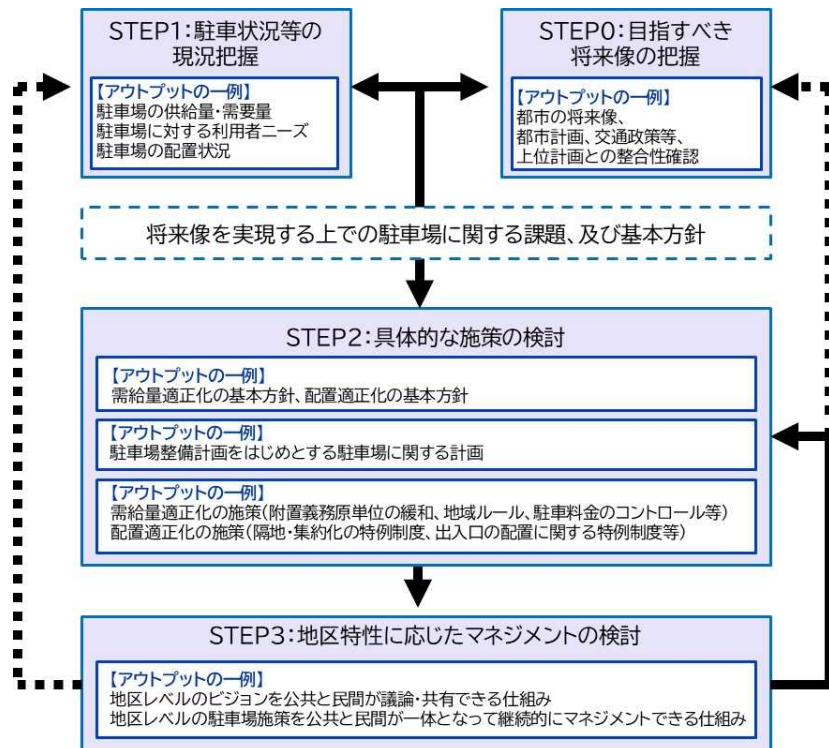
令和5年4月18日公表 https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000085.html

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

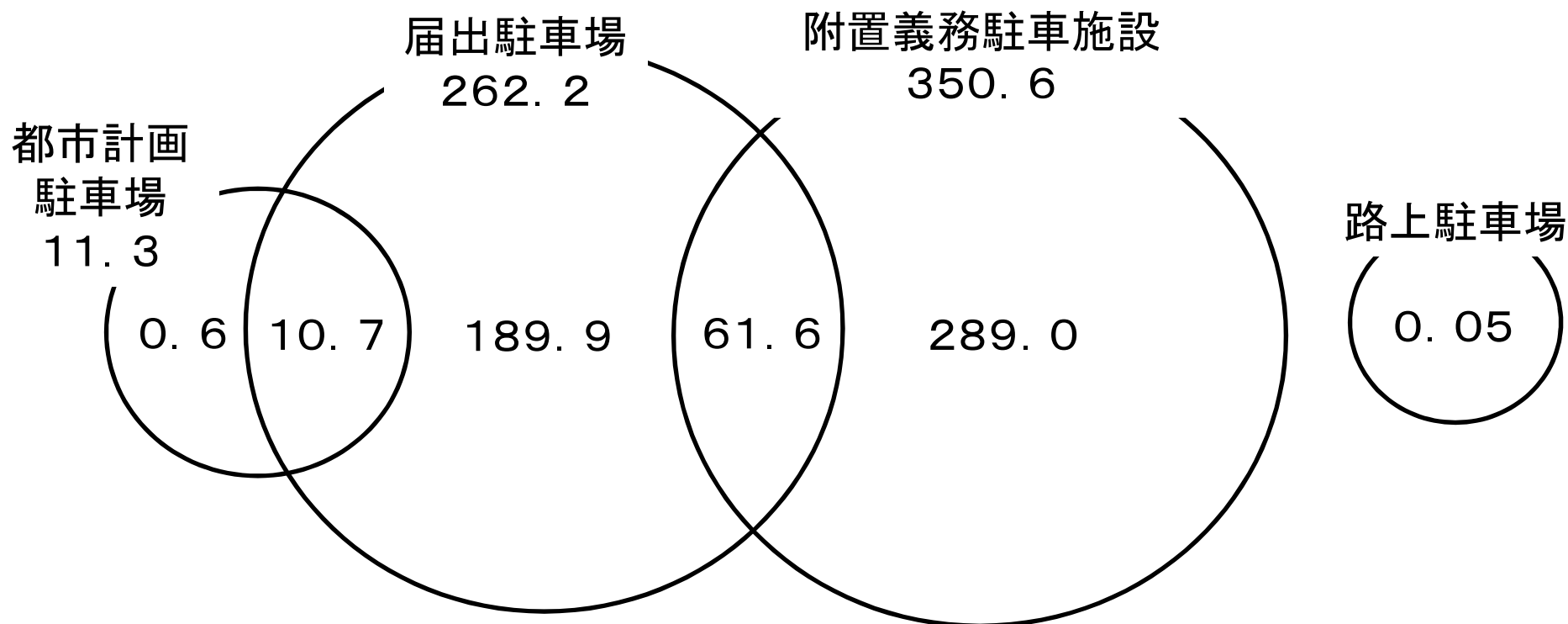
- ウォークابل施策をはじめ、最近の動向をふまえてガイドラインを時点更新。
- 「基礎編」と「実践編—調査・分析」を統合し、構成を見直し。
 - 施策の検討ポイントと施策の進め方(手法)をそれぞれ章立てしまとめ
 - 政策課題に対応した駐車施策について事例を交えて内容を充実
- 施策の検討にあたり参照すべき通知や資料等について【参照文献】として記載

■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(地域ルールの解説、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

駐車場の整備状況(令和3年度末)

○ 駐車場総供用台数 551.8万台



※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。

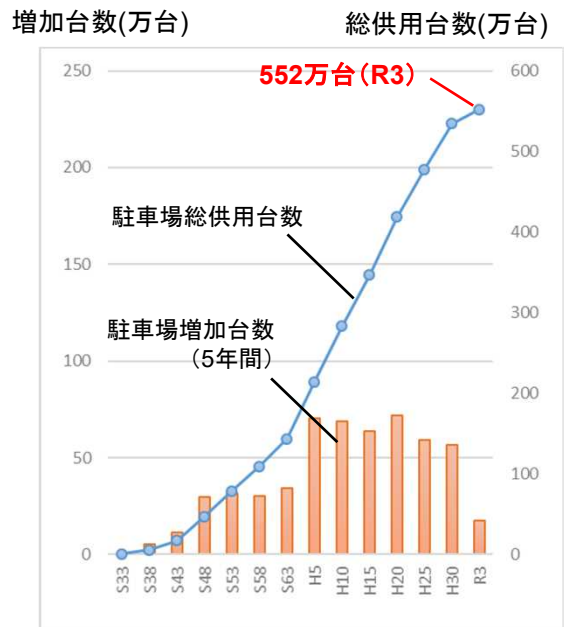
○ 自動車保有台数 7830万台

○ 自動車1万台当たりの駐車台数 704.4台

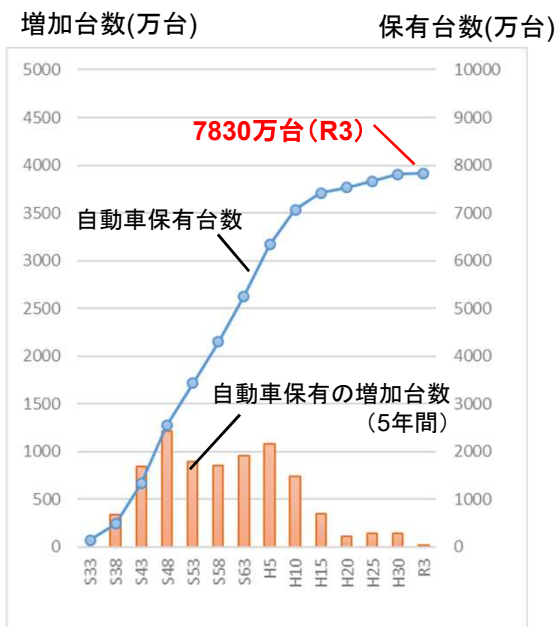
駐車場の整備状況(令和3年度末)

○駐車場の量的整備が進む一方、自動車保有台数は近年横ばいで推移。

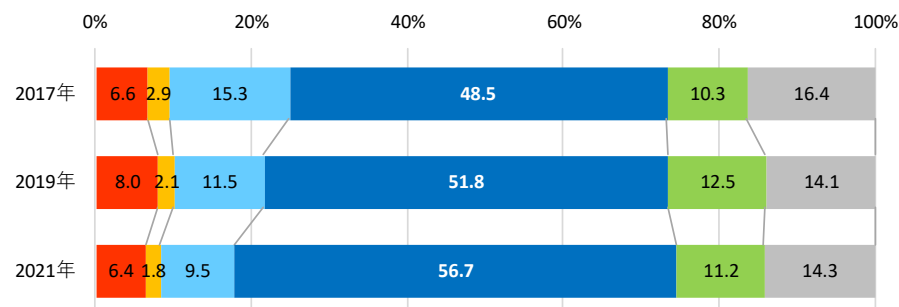
■ 駐車場台数の推移



■ 自動車保有台数の推移

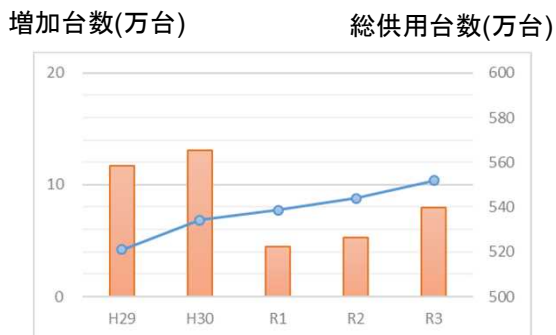


■ 駐車場の需給状況に関する地方公共団体アンケート (令和3年国土交通省調べ)



- ①全域的に需要 > 供給
- ②全域的に需要 > 供給だが、一部のエリアでは需要 < 供給
- ③全域的に需要 < 供給だが、一部のエリアでは需要 > 供給
- ④全域的に需要 < 供給
- ⑤需要 > 供給、需要 < 供給のエリアが混在
- 不明・その他

【参考】 駐車場台数の推移 (直近5か年)



【参考】 自動車保有台数の推移 (直近5か年)



駐車場の増加による影響

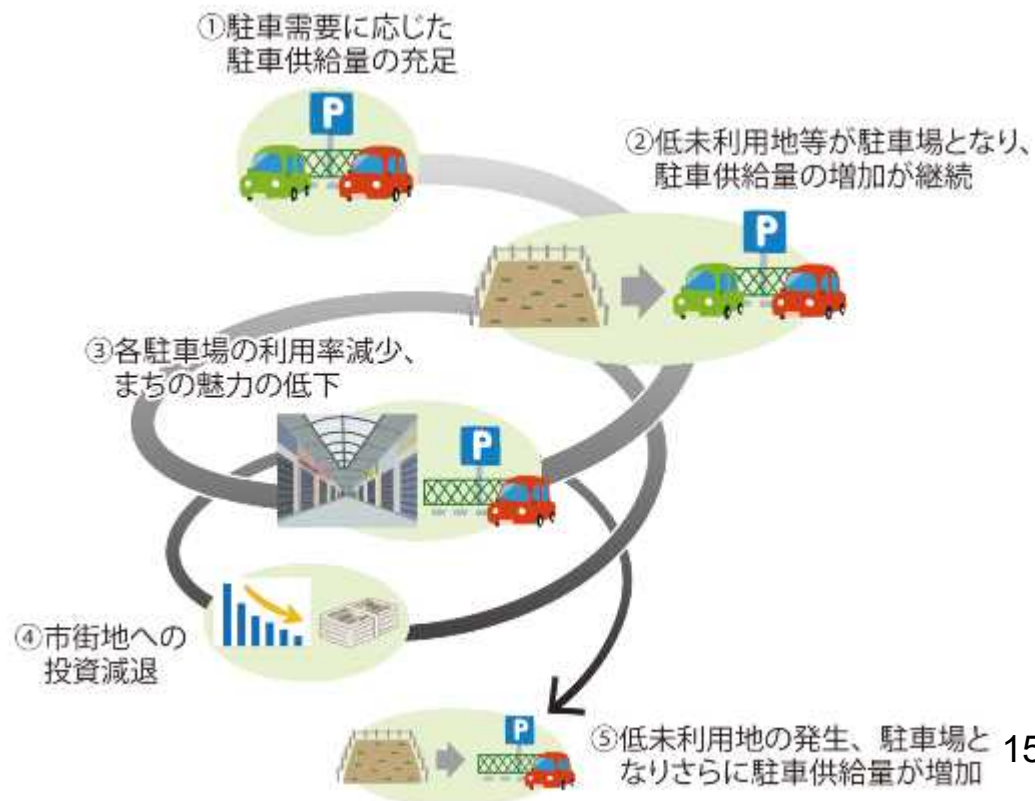
- 地方都市では、敷地を駐車場として活用することも多く、乱立することにより、駐車場が占める面積が大きくなっている例が見られる。
- 中心市街地の活力低下に伴う同地域への訪問動機・投資意欲減衰の結果、リスクが少なく比較的安定的な収益が期待できる駐車場への転用が進み、それがまちの魅力をさらに低下させるという負のスパイラルが発生していると考えられる。

■駅周辺に多くの駐車場が存在（S市）



【出典】国土地理院ウェブサイト

■負のスパイラルのイメージ



駐車場の散在による影響

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

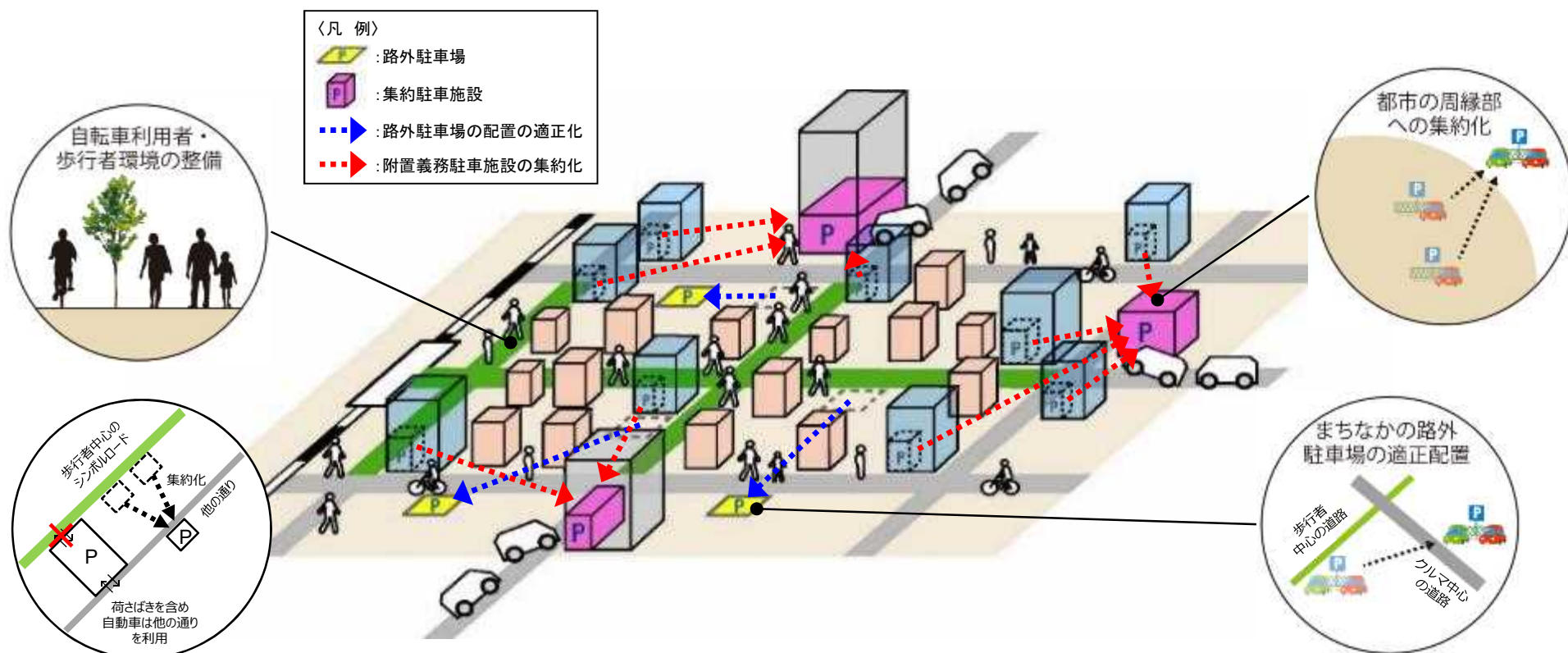


歩道の分断

駐車場の配置適正化

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

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



駐車場の配置適正化による効果

人中心の歩行者空間形成



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

にぎわいや都市の魅力創出



新宿区 新宿駅東口周辺
 (地域ルールによる駐車場出入口設置規制)



町田市 原町田中央通り
 (中心商店街(歩行者天国区間)の外縁部に集約駐車施設を整備し、附置義務を受入れ)

まち並みの連続性確保(景観向上)



神戸市 旧居留地
 (景観形成地域による駐車場出入口設置規制)



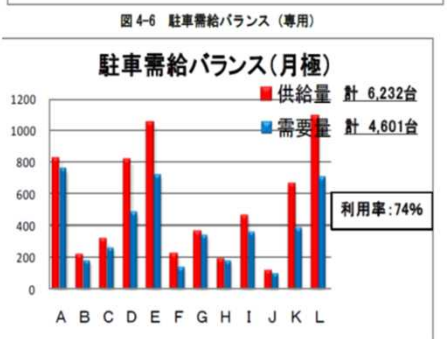
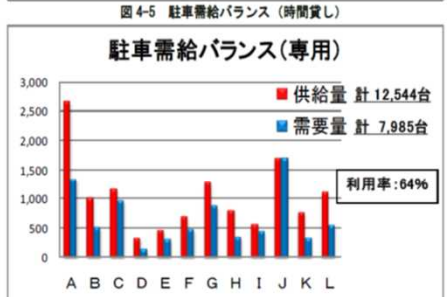
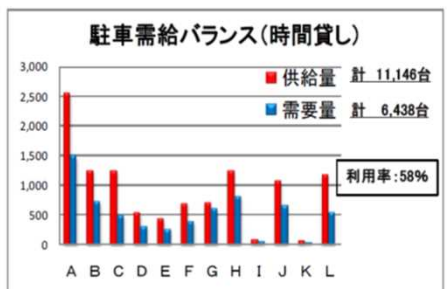
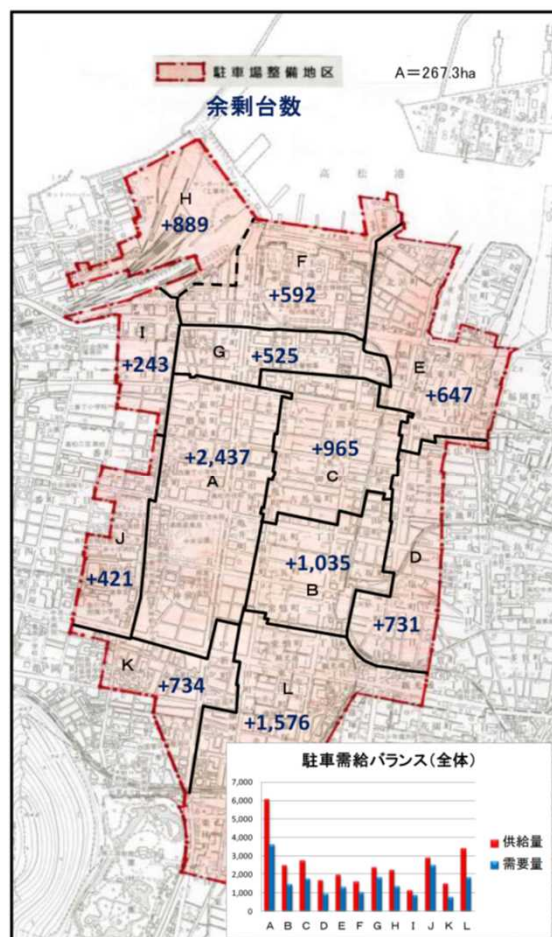
横浜市 元町商店街
 (街づくり協定による駐車場出入口設置規制)

■小規模建築物の附置義務廃止、隔地距離の緩和等を行った事例（高松市）

高松市建築物における駐車施設の附置等に関する条例

最終改正：平成24年4月1日

○駐車場の需給状況調査



調査時点：9月上旬平日ピーク時（10～14時）

○改正の概要

対象地区：駐車場整備地区

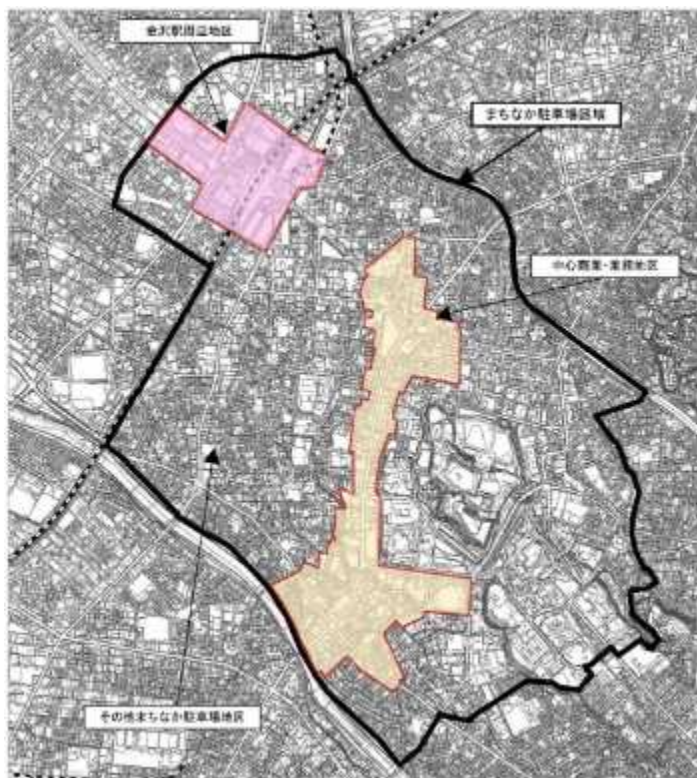
改正前	駐車場整備地区		隔地基準
建築物の規模	特定部分の床面積と非特定部分の床面に2分の1を乗して得た面積との合計の面積が1,000㎡を超えるもの		200m
用途	特定部分	非特定部分	
原単位	150㎡に1台	400㎡に1台	

改正後	駐車場整備地区		隔地基準
建築物の規模	<u>2,000㎡を超えるもの</u>	<u>3,000㎡を超えるもの</u>	<u>300m</u>
用途	特定部分	非特定部分	
原単位	<u>600㎡に1台</u>	<u>800㎡に1台</u>	

■小規模駐車場の設置届出、通りに面する駐車場の出入口設置制限を実施した事例（金沢市）

○金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例の概要

- ・まちなか駐車場区域(下図)における駐車場の新設等について、市長への事前届出を義務付け。
- ・対象は駐車面積50㎡以上の駐車場(※時間貸駐車場に限定せず、月極駐車場や車庫等も対象)
- ・まちなか駐車場設置基準に適合しないときは、指導・助言



まちなか駐車場設置基準地区区分図

＜まちなか駐車場設置基準の例＞

(共通)

- ・駐車場の出入りが前面道路の渋滞を引き起こさないこと
- ・歩行者の安全性を阻害しないこと

(中心商業・業務地域)

- ・店舗の連続性が確保されること
- ・原則として都心軸からの出入りを行わないこと

(金沢駅周辺地区)

- ・駐車場に出入りする自動車歩行者の回遊導線を阻害しないこと
- ・立体化・集約化等により土地が有効に利用されること

利用者	一般公共の用に供する駐車場 (不特定の者が利用)	その他の駐車場 (特定の者が利用)
大規模 (500㎡以上)	時間貸駐車場 ※ (ショッピングセンター、 公共駐車場等)	マンション駐車場 月極駐車場 ※
小規模 (500㎡未満)	時間貸駐車場 (コインパーキング等) 来客用駐車場 等	車庫、社員用駐車場 等

- 駐車場の適用範囲 = 届出駐車場の適用範囲
- 都市再生特別措置法の適用範囲 = 立地適正化計画に記載された駐車場配置適正化区域内の条例で定める規模以上の駐車場
- 金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例の適用範囲 = 50㎡以上、住宅の居住者の利用の駐車場除く

50㎡未満

○附置義務条例との関係

- ・まちなか駐車場区域においては、市長と公共交通利用促進協定(施設利用者のマイカー通勤の禁止、専用バスによる送迎等)を締結することにより、附置義務台数を緩和。

駐車場の有用性検証・土地利用転換

- 既存の駐車場については、その役割の見直しと有用性の検証を行う必要がある。
 ⇒優良な駐車場ストックは有効活用しつつ課題対応。有用性が少ないものは利用転換を誘導。
- 将来的なにぎわい創出にあたっては、土地利用政策と一体的に、地域全体の駐車場配置を踏まえて取り組むことが重要。

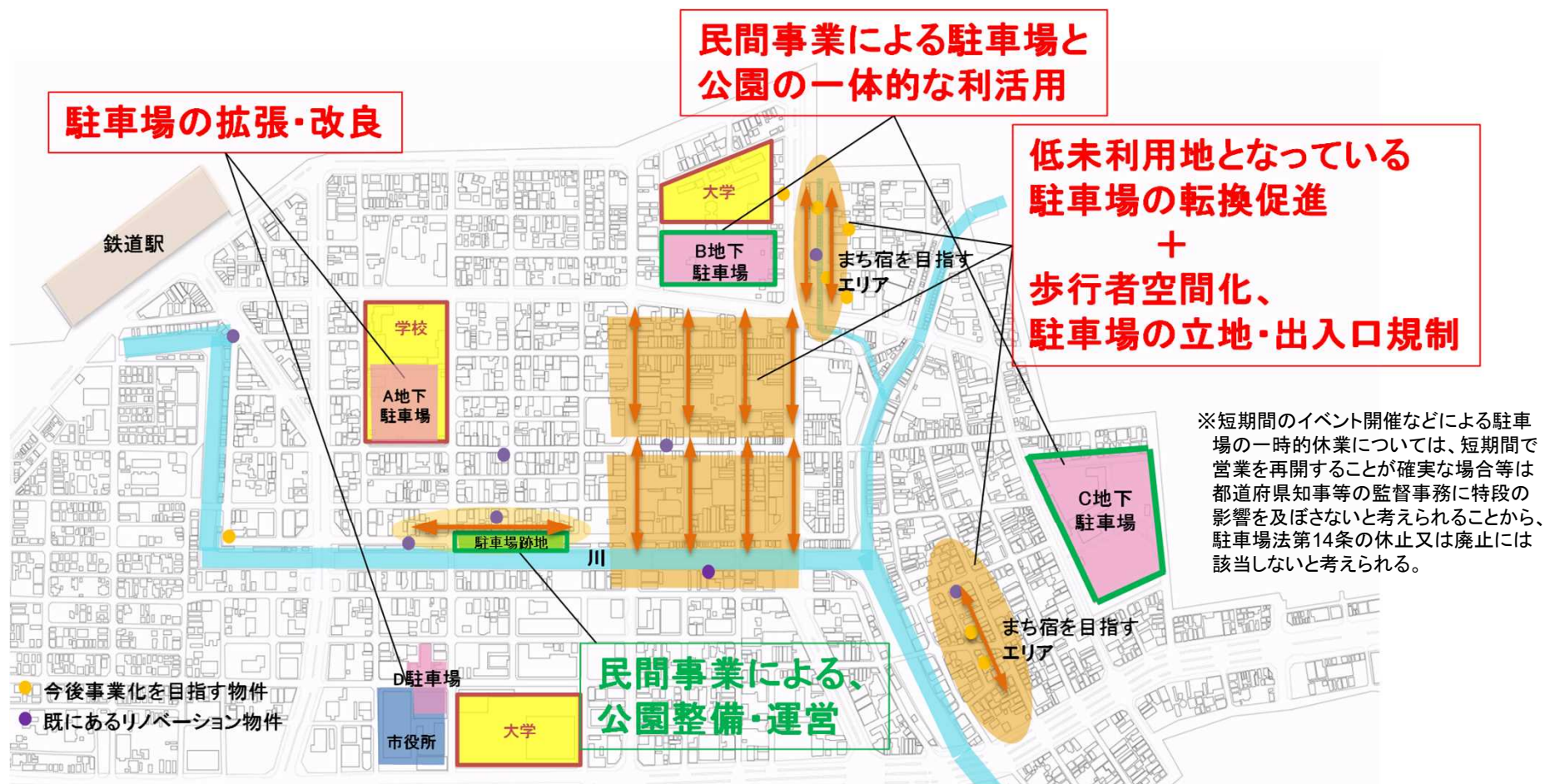


図 民間駐車場も含めた土地利用転換の具体的なイメージ

駐車場の転用及び配置適正化の事例(福井市)

- 福井市のJR福井駅前であり、空き店舗も目立っていた新栄商店街において、民間のコインパーキングを「新栄テラス」として広場化する取組が実施されている。
- 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している。
- 周辺の出店が増えたり、イメージが向上するなどまちの賑わいに寄与している。

新栄テラス

整備前



整備後



【地図】 国土地理院HP



新栄テラスでのイベント

■ 駐車場法施行令の一部を改正する政令（平成30年政令第354号）

○施行令第7条第2号に基づく国土交通大臣の認定によって路外駐車場の出入口を設置することができる場所として①～④を追加（現行は、交差点から5m以内、トンネル、橋が対象。）。

- ①道路の曲がり角から5m以内（道路交通法第44条第2号に掲げる部分）
- ②安全地帯の左側及びそこから10m以内（道路交通法第44条第4号に掲げる部分）
- ③路面電車の停留場の標示柱等から10m以内（道路交通法第44条第5号に掲げる部分）
- ④幅員6m未満の道路（令第7条第1項第1号ホに掲げる部分）

→まちづくり等の観点から、地域の土地利用や交通状況に応じて柔軟に路外駐車場の出入口を設置することが可能に。

※詳細については、国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000047.html)をご覧ください。

■ 駐車場法施規則の一部を改正する省令（平成30年国土交通省令第91号）

- 路外駐車場の管理規程に定める駐車料金の額を「確定額」から「上限額」に変更。
- 管理規程の雛形である駐車場管理規程例も合わせて改正。

→上限額以下の範囲内で駐車料金を変更する場合には、管理規程の変更及びその届出が不要。
→利用者ニーズに応じた弾力的な料金設定が可能に。

※詳細については、国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000023.html)をご覧ください。

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)

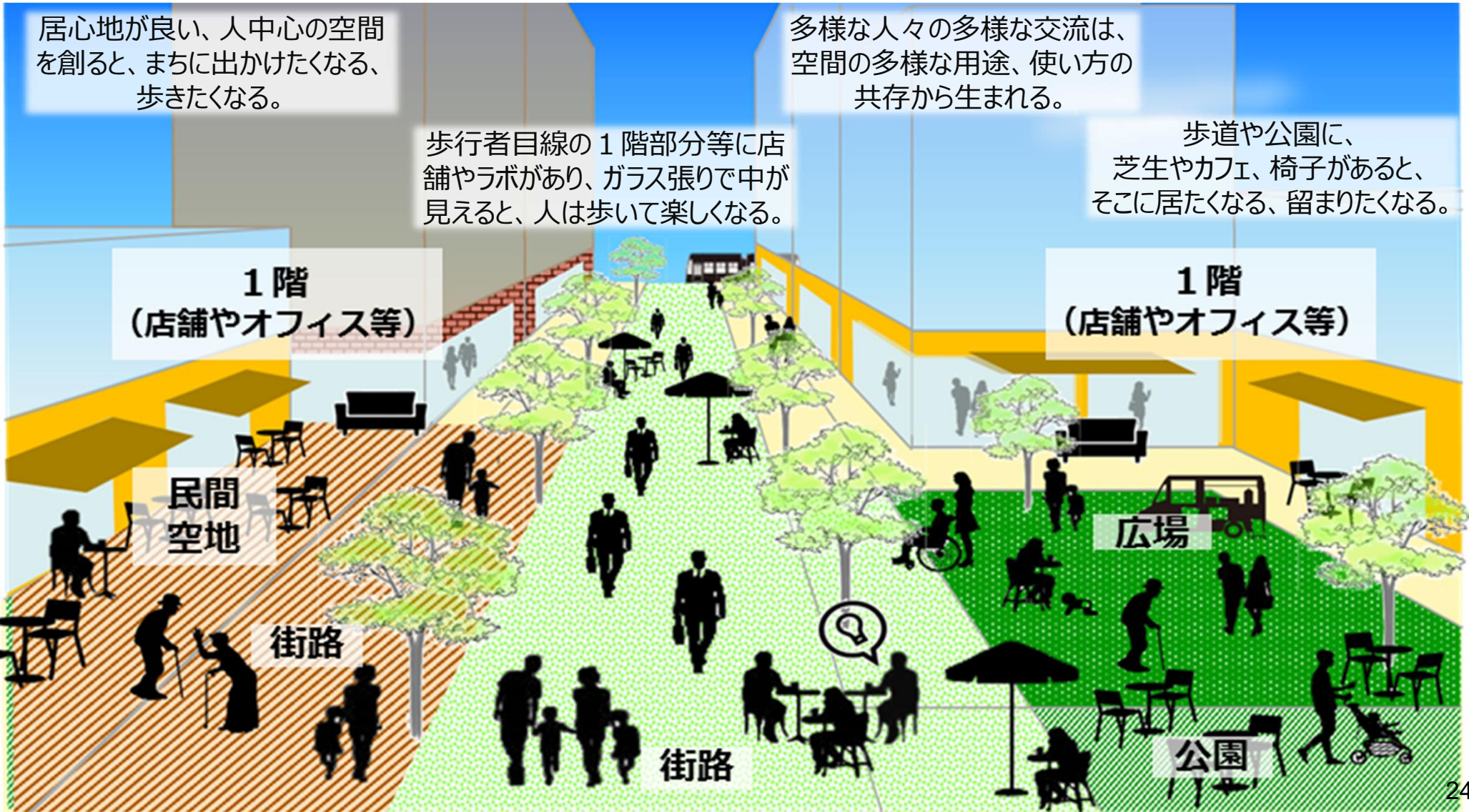
民間
空地

街路

街路

広場

公園



(今後のまちづくりの方向性(令和元年6月26日「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」提言より))

- 官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォークブルな人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成
- これにより、多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上が内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつける好循環が確立された都市を構築

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進
 ※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



居心地が良く歩きたくなるまちなか（イメージ）

Walkable	歩きたくなる	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。
Eye level	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで見えたら、人は歩いて楽しくなる。
Diversity	多様な人の多様な用途、使い方	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。
Open	開かれた空間が心地良い	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。

都市構造の改変等

- 都市構造の改変（通過交通をまちなか外へ誘導するための外周街路整備等）
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備（人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等）等

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティを可視化
民間敷地の一部を広場化（宮崎県日南市）



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）



駅前のトランジットモール化と広場創出（兵庫県姫路市）



道路を占用了した夜間オープンカフェ（福岡県北九州市）



公園を芝生や民間カフェ設置で再生（東京都豊島区）

「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

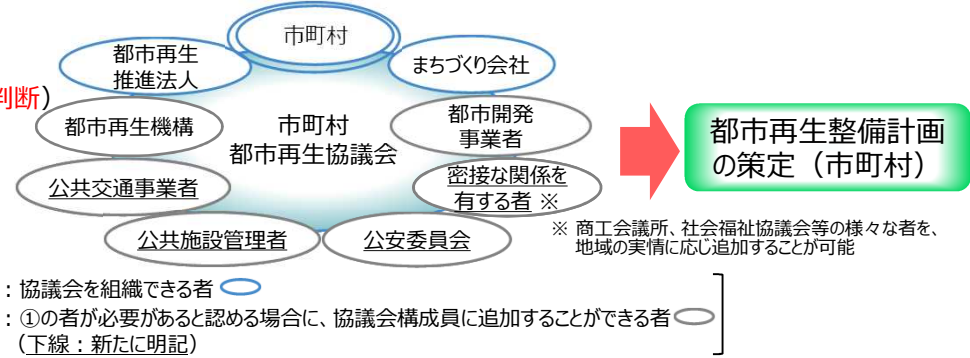
・市町村都市再生協議会*の構成員として、官民の多様な関係者を追加することを可能に*
 (まちづくりの主体である市町村等が、地域の実情に応じ、どのような者を構成員として追加するかを判断)

* 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

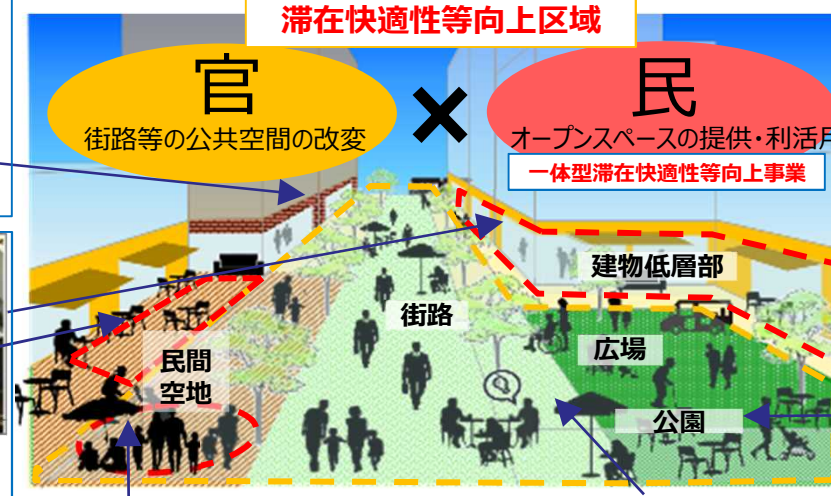


計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出

・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

・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）
 ※非道のリスク！

・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

駐車場出入口の設置制限等-路外駐車場-

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。

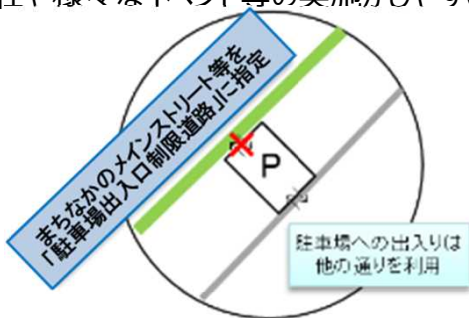
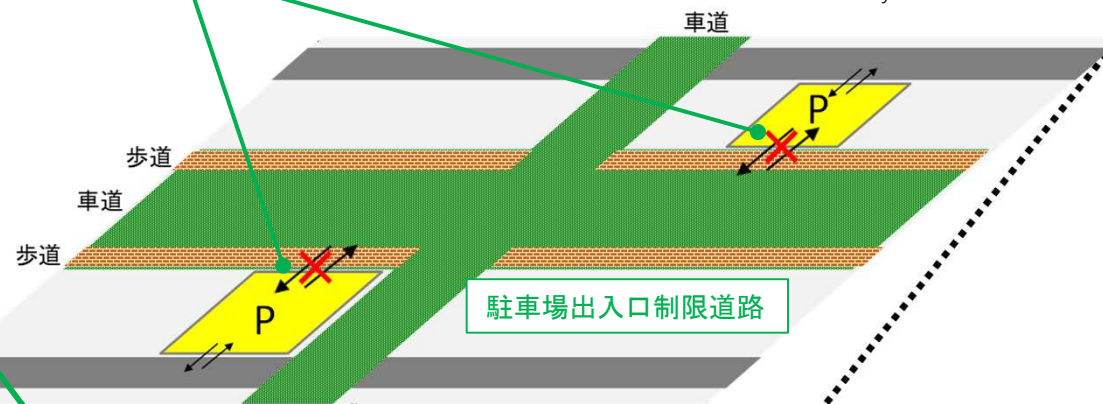


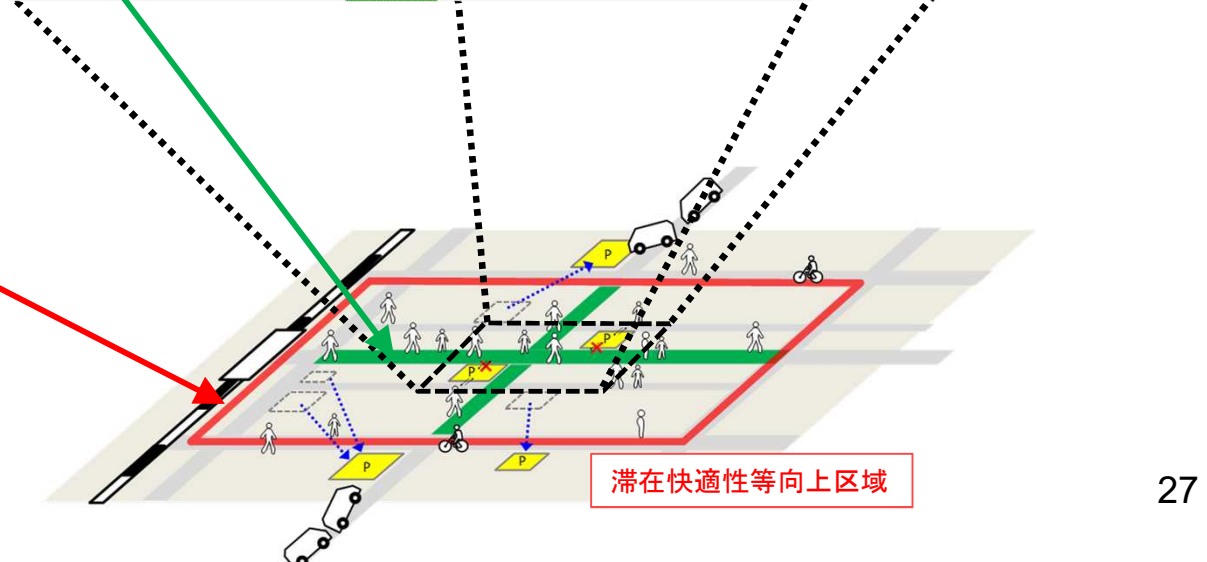
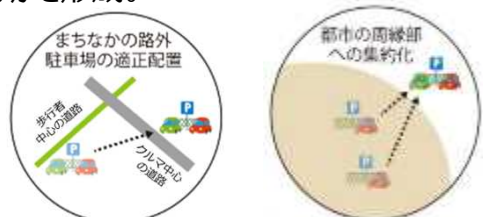
Photo by Norihito Yamauchi



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。



駐車場出入口の設置制限等-附置義務駐車施設-

附置義務駐車施設の集約化

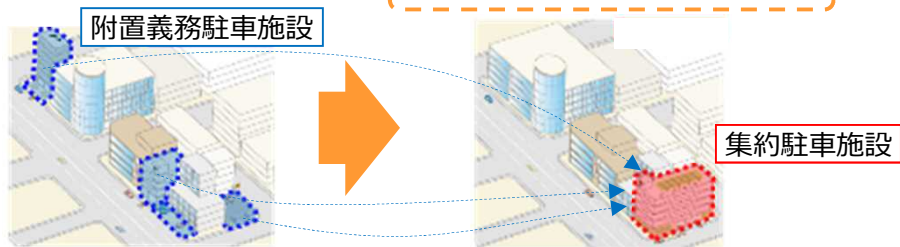
- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、附置義務駐車施設を集約化することにより、安全・快適で歩きやすいまちなかを形成。

駐車場法（現行）

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

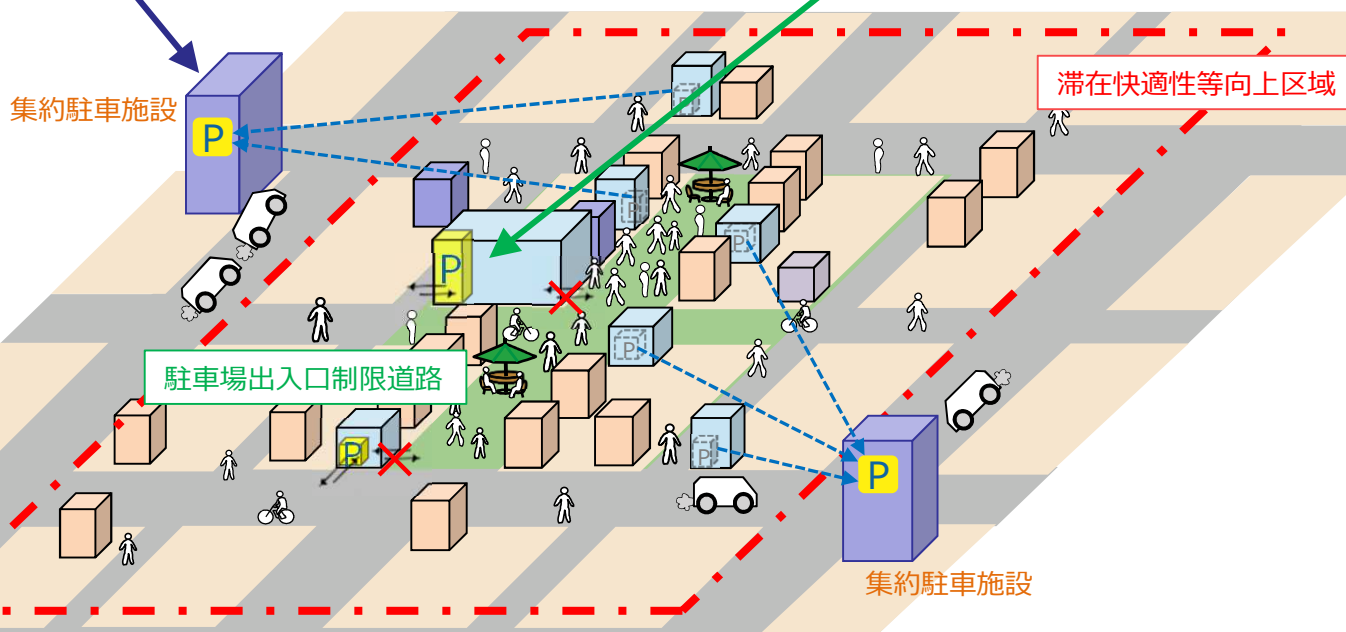
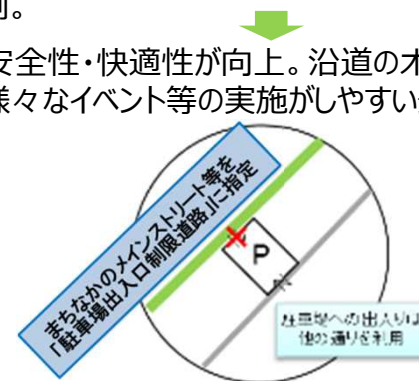
駐車場法の特例

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



まちなかのメインストリート等における附置義務駐車施設の出入口規制

- 「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、附置義務条例で定める規模以上の附置義務駐車施設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。



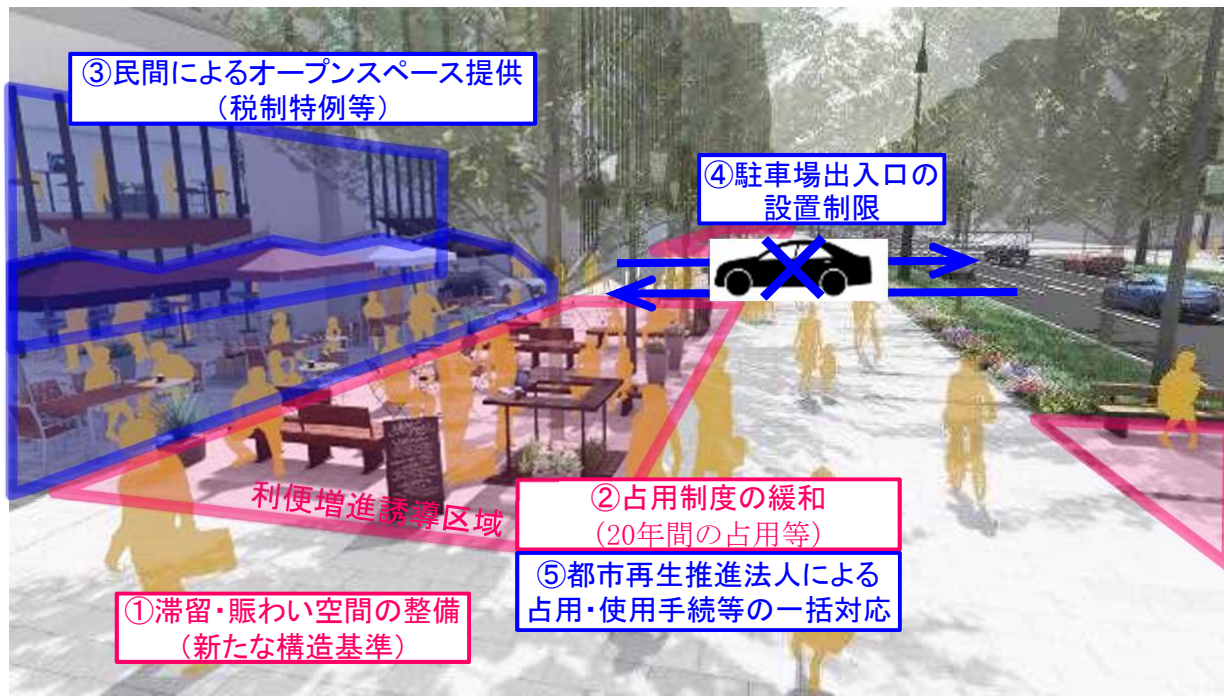
○ 歩行者利便増進道路（改正道路法）と滞在快適性等向上区域（改正都市再生特別措置法）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進

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。

【法律】 駐車場出入口の設置制限等

都市再生整備計画（市町村が策定）

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

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

○駐車場出入口制限道路に関する事項（第46条第14項第3号（ロ））

…安全かつ円滑な歩行の確保等を図るため駐車場の自動車の出入口の設置を制限すべき道路に関する事項

○集約駐車施設の位置及び規模（第46条第14項第3号（ハ））

↓
特定路外駐車場
 （条例で定める一定規模以上の路外駐車場）

○市町村長への届出

（第62条の9第1項・第2項）

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

○勧告等（第62条の9第3項・第4項）

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

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

○出入口の設置制限（第62条の10第1項）

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

○市町村長への届出（第62条の10第2項・第3項）

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

○勧告・命令（第62条の10第4項・第5項）

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

○歩行者の安全の確保等についての配慮（第62条の11）

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

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

○附置義務駐車施設の集約化

（第62条の12）

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

附置義務条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

↓
 駐車場法の特例

3パターンの附置義務条例が制定可能に

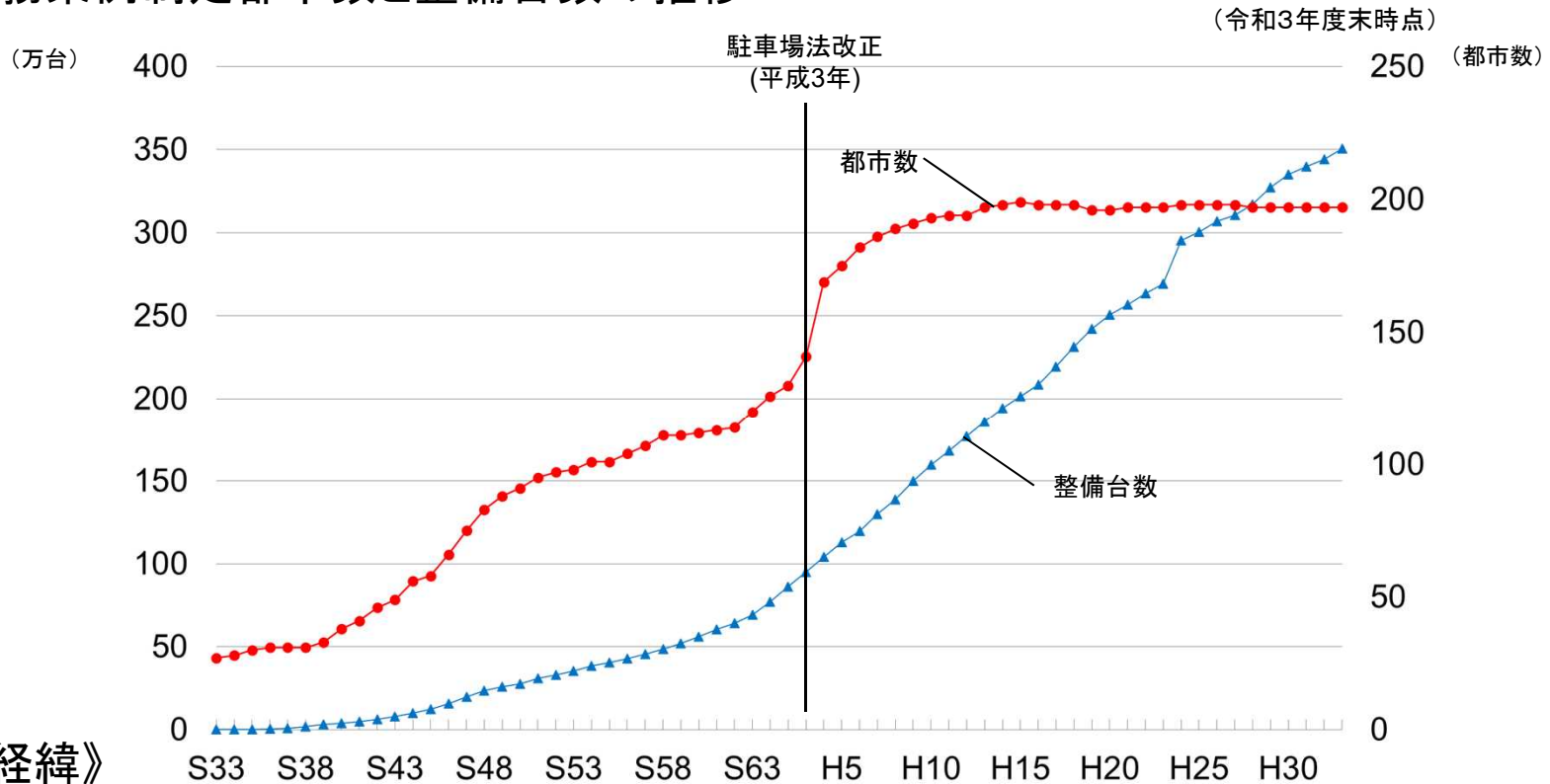
- 集約駐車施設内に設置させる
- 建築物の敷地内に設置させる
- ①か②のどちらかに設置させる

○出入口の設置制限（第62条の12）

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

2. 駐車施設附置義務の弾力化

○附置義務条例制定都市数と整備台数の推移



《改正経緯》

平成3年

- ・附置義務を課す建築物の床面積の最低下限の引き下げ
(特定用途では、 $2,000\text{m}^2 \rightarrow 1,500\text{m}^2$ (50万人以上)、 $1,000\text{m}^2$ (50万人未満))

平成6年

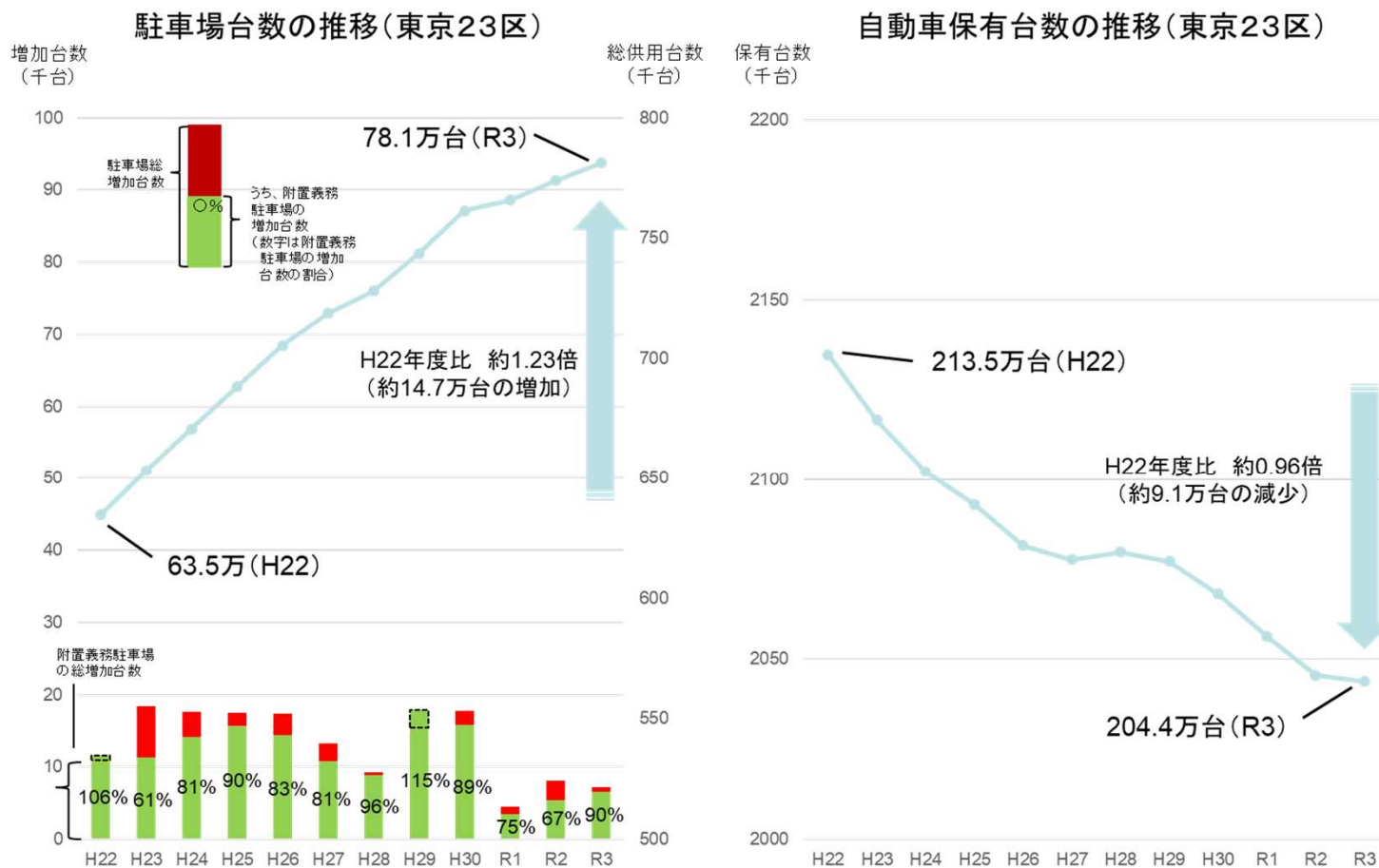
- ・荷さばき駐車施設に係る規定を追加 (88都市において規定を整備) R3.3時点

平成18年

- ・自動二輪車駐車施設に係る規定を追加 (10都市において規定を整備) R3.3時点

大都市における附置義務駐車場について

- 全国において、平成22年度末時点と比較して駐車場台数は約1.27倍に増加している一方で、自動車保有台数は約1.04倍の増加にとどまっている。（令和3年度末現在）
- 特に東京23区においては、平成22年度末時点と比較して駐車場台数は約1.22倍に増加している一方で、自動車保有台数は約0.96倍に減少している。（令和3年度末現在）
- 駐車場の附置義務により、都心部に駐車場が過剰に整備されることで、社会的損失が発生



○ 第25条第1項

標準駐車場条例で示している附置の原単位は、あくまで「目安値」

→ 駐車実態等を踏まえ、地域・地区の特性に応じて適切に原単位を設定が必要



大規模開発マニュアル改訂を踏まえて、事務所用途等の「目安値」の原単位を緩和

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

※特定用途…百貨店その他の店舗及び事務所を除く特定用途

○ 第25条第3項

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



附置義務の原単位を緩和できるパターン(今回(3)を追加)

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

附置義務緩和規定の制定状況

■ 特定エリアにおける緩和措置

【国土交通省調べ】

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

横浜市駐車場条例

(平成28年3月1日改正)

同取扱基準

(令和4年12月26日改正)

○横浜市駐車場条例および同取扱基準の改正

(1)「事務所」の附置義務基準

(条例適用地域の全域)

⇒「標準駐車場条例の一部改正※(H26.8月)」を踏まえ、「事務所」の原単位を緩和(ただし、自動二輪、荷さばきは除く。)

※国が東京都市圏(本市データも含む)及び京阪神都市圏の実態を調査した結果を踏まえ、国が示す「標準駐車場条例」において、乗用車について「事務所」の原単位を緩和する改正。

(2)地区の駐車需要に応じた算定基準の設定

(市長が別に定める基準が適用される地区)

⇒公共交通機関への近接性や駐車需要の実態を調査した上で「横浜市駐車場条例取扱基準」に具体的な基準を定める。

	現況駐車場	
	現状駐車場枠数(台)	ピーク時駐車台数(台)
横浜駅周辺地区	7,176	4,707(休日)
みなとみらい21地区	3,098	1,250(平日)

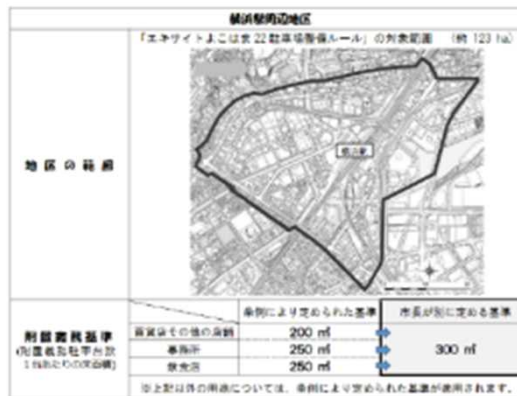
○改正の概要

(1)事務所の算定基準の見直し

(小数点以下は切り上げ)

対象地区又は地域		駐車場整備地区(※2)、商業地域、近隣商業地域		周辺地区、自動車ふくそう地区(※3)		
対象規模		(特定用途の延べ面積+非特定用途の延べ面積×0.5)が1,000㎡を超える場合		特定用途の延べ面積が、2,000㎡を超える場合		
		現行	改正後	現行	改正後	
原単位(※4)	特定用途(※5)	百貨店その他の店舗	200㎡	200㎡	200㎡	200㎡
		事務所	200㎡	250㎡	200㎡	250㎡
		倉庫、工場	250㎡	250㎡	300㎡	300㎡
		その他の特定用途	250㎡	250㎡	250㎡	250㎡
	非特定用途	550㎡	550㎡	—	—	

(2)地区の駐車需要に応じた算定基準の設定



公共交通利用促進策による附置義務台数の緩和

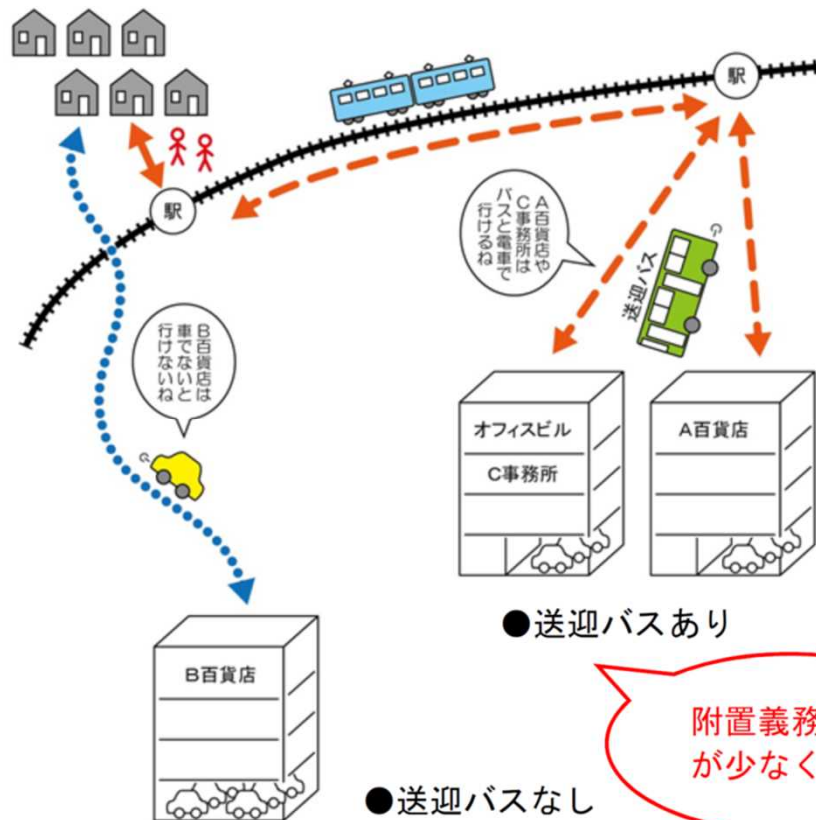
■ 神戸市（平成27年12月施行）

中央駐車場整備地区に位置する建築物を対象に、公共交通機関の利用の促進に資する措置を実施する建築主に対して、駐車施設の附置義務を緩和

（公共交通利用促進措置）

- ・従業員のマイカー通勤の規制
- ・サイクルシェアリングの導入
- ・駅やバス停から建物までの分かりやすいマップの表示・冊子配布
- ・鉄道駅への地下通路等の接続
- ・公共交通利用者への割引サービスや特典の付与
- ・公共交通利用者への運賃の補助
- ・建物内に公共交通の時刻表の表示・冊子配布
- ・カーシェアリングの導入
- ・公共交通利用者への商品配送サービス
- ・駅やバス停からの送迎バスの実施

事業所や商業施設の最寄り駅から送迎バスを運行することで、自動車利用が軽減される。



附置義務台数が少なくなる

イメージ図

駐車場法の各種特例措置及び適用地域

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

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

一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする者の駐車施設の設置義務

駐車場法（現行）

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨の条例を定めることが可能



低炭素まちづくり計画に以下の事項を位置づけ

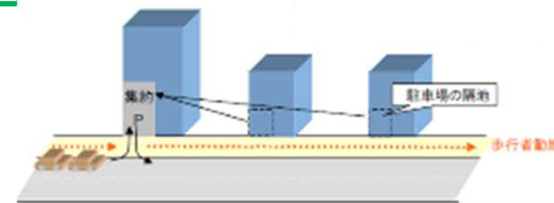
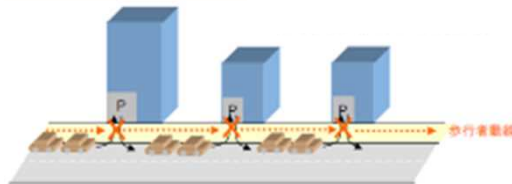
- 駐車施設の機能を集約させる区域（駐車機能集約区域）
- 集約駐車施設の位置・規模



駐車場法の特例措置

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨（現行通り）
 当該建築物の敷地内又は集約駐車施設に駐車施設を設置する旨
 集約駐車施設に駐車施設を設置する旨 } の条例を定めることが可能

<イメージ>



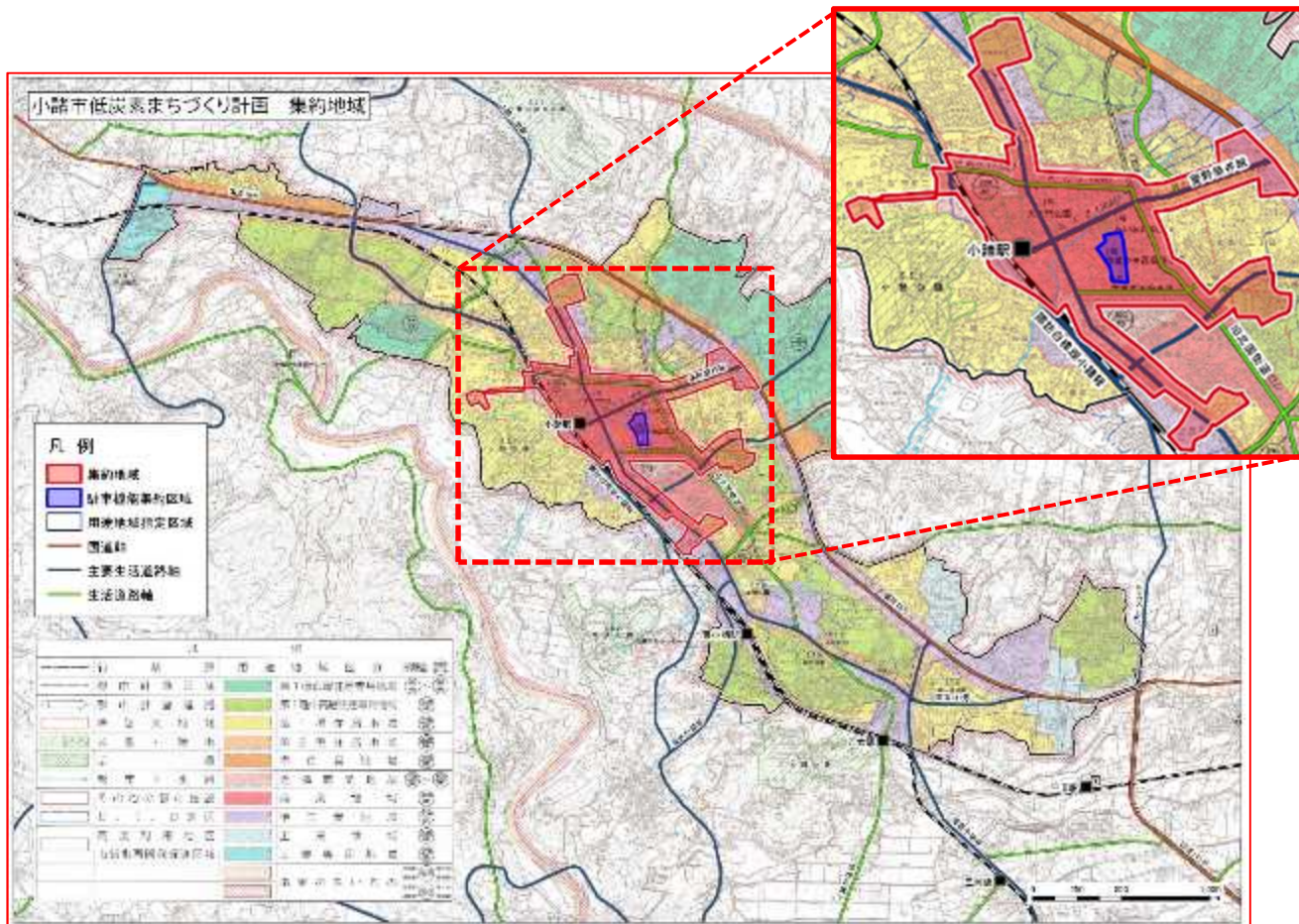
駐車施設が各建築物に設けられ、非効率な自動車交通が発生

- ・ 駐車待ち車両による渋滞
- ・ 駐車施設を探す車両の移動

特例措置により駐車施設を集約

- ・ 都市の自動車交通を整理
- ・ 歩いて暮らせるまちづくりを促進

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



市庁舎敷地一帯での都市機能の集約

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

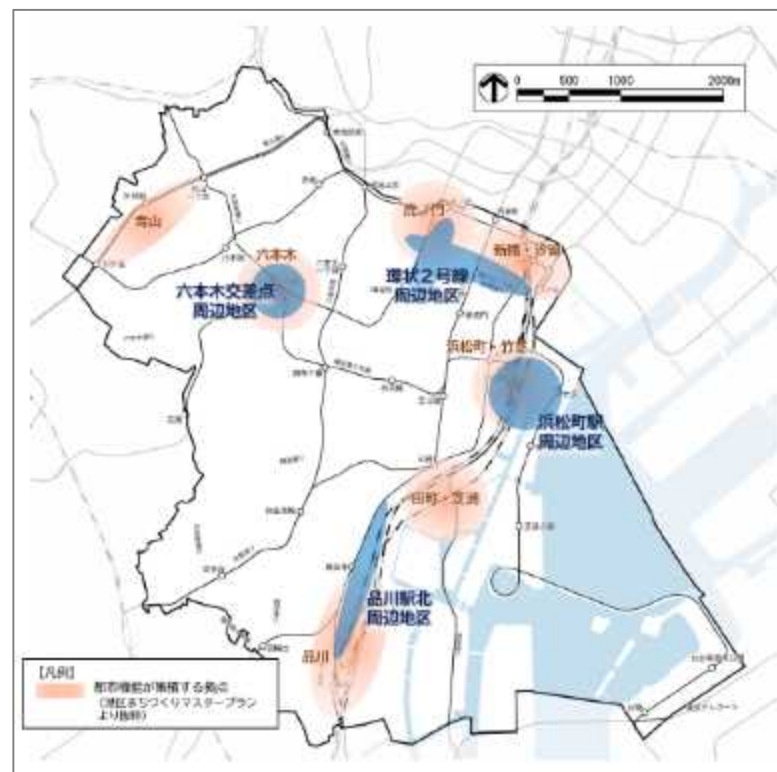
駐車場法の特例①エコまち法の特例の事例(港区)

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

港区低炭素まちづくり計画(都市機能集約化編)



駐車場機能集約化を図る区域



駐車場法の特例②都市再生特別措置法

立地適正化計画（市町村が策定）

○駐車場配置適正化区域（都市機能誘導区域内）・・・§81⑥1

歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域

○路外駐車場配置等基準・・・§81⑥2

路外駐車場の配置及び規模の基準

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

○集約駐車施設の位置及び規・・・§81⑥3

集約駐車施設の位置及び規模に関する事項

<路外駐車場>

特定路外駐車場・・・§106

（条例で定める一定規模以上の路外駐車場）

○市町村長への届出

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

○勧告

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

<附置義務駐車施設>

集約駐車施設・・・§107

○附置義務駐車施設の集約化

条例により集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務付け

駐車場法（現行）

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



駐車場法の特例

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



集約駐車施設

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

■ 駐車場配置適正化区域



対象施設

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

届出対象行為

- ・ 特定路外駐車場の設置
- ・ 届出事項の変更

届出の流れ

- ・ 行為着手の30日前までに届出。

路外駐車場配置等基準

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

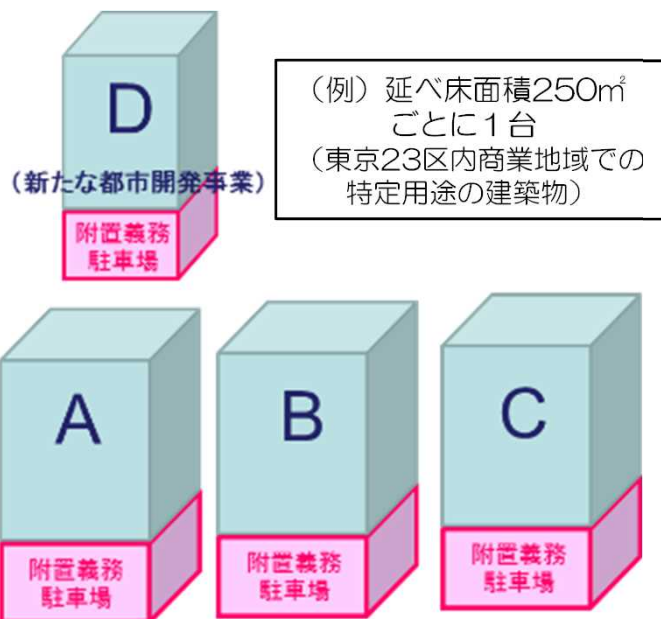
- 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成30年法律第22号)により創設【第19条の13、第19条の14】
- 都市再生緊急整備地域において、都市再生緊急整備協議会が一定の区域において、附置義務駐車場の台数と配置に関する計画を定める。
- 条例による一律的規制内容は適用されず、計画に即して駐車場を設けることで足りる。(条例に計画に即して駐車場を設ける旨が定められていることが必要。)
- 「都市再生駐車施設配置計画の作成と運用に関する手引き」を公表(平成30年7月)

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

都市再生駐車施設配置計画制度のイメージ

制度活用前

(原則、建物単位で設置)



制度活用後

計画区域

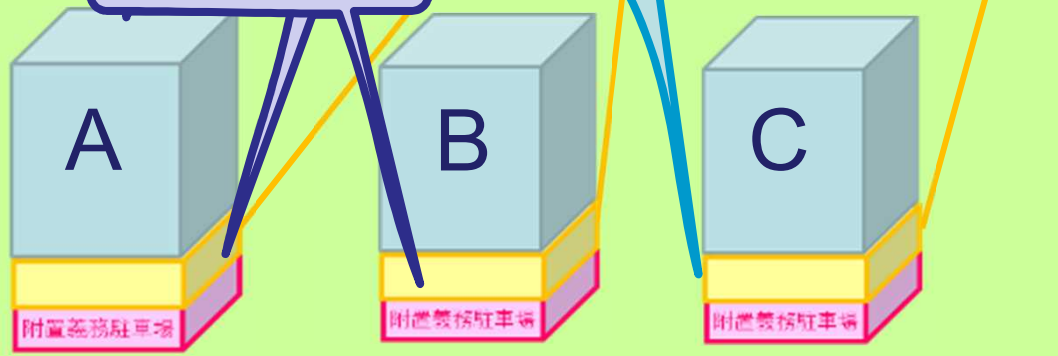
新たな駐車場の
建設が不要に

(新たな都市開発事業)

○協議会で下記の内容の計画を作成
・附置義務台数を低減等
・駐車場の配置を柔軟化

備蓄用倉庫や荷さばき駐車場
として活用可能に

Dの附置義務駐車場
として活用可能に



駐車場法の特例③都市再生特別措置法の特例の事例(内神田一丁目周辺地区)

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

■内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画 計画区域

内神田一丁目周辺地区 (内神田一丁目、内神田二丁目各地内)



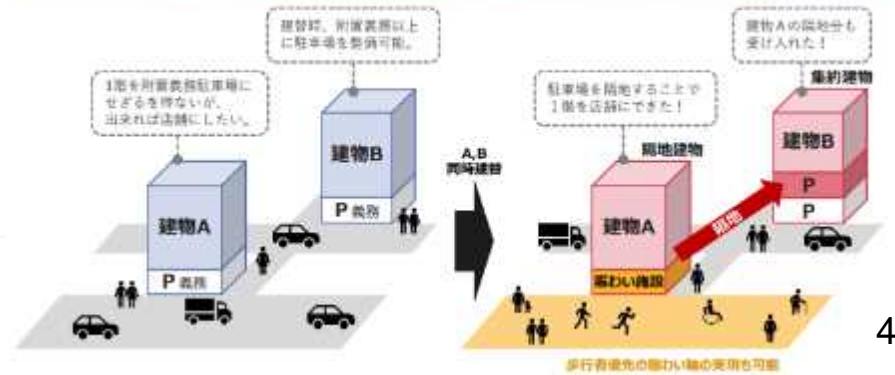
内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画 計画区域

■賑わい軸の設定



■駐車施設の隔地・集約

例：建物AからBへの隔地 案区域全体の附置義務駐車場台数は変わらない



【出典】千代田区HPより国土交通省作成

駐車場法の特例④都市再生特措法 滞在快適性等向上区域

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

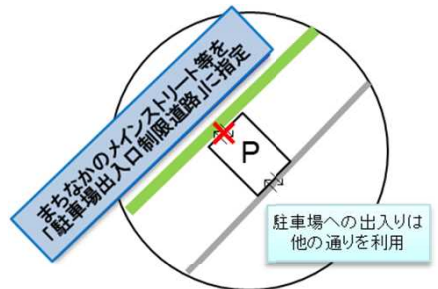
まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化

- 「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、届出が必要となる路外駐車場の規模及び配置の基準を定め誘導する等、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

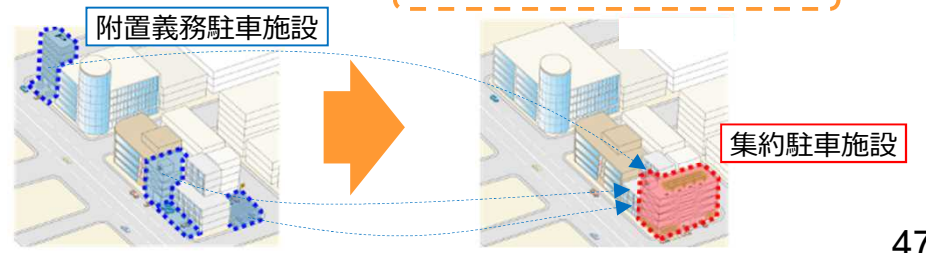
- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域(滞在快適性等向上区域)において、メインストリートなどの交流・滞在空間として重要な道路を「駐車場出入口制限道路」に指定し、路外駐車場からの自動車の出入りを抑制。
- 歩行者の安全性・快適性が向上。沿道のオープンスペースでの交流・滞在や様々なイベント等の実施がしやすい公共空間を形成。



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。

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



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

駐車場法の特例④都市再生特別措置法の特例の事例(熊本県熊本市)

○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

3. 政策課題への対応

- (1) 荷さばき
- (2) 観光バス
- (3) 多様なモビリティ（自動二輪車、電動キックボード等）
- (4) バリアフリー
- (5) DX・GX等

3. (1) 荷さばき

荷捌き駐車対策 附置義務について

- 商店街等による荷さばきを行う際、荷さばき駐車施設の不足から路上での荷さばきが多く見られる
- 快適な歩行空間、円滑な道路交通の確保のために荷さばき駐車対策は重要

■ 荷さばき車両による交通阻害



■ 荷さばき車両による歩行者空間の阻害



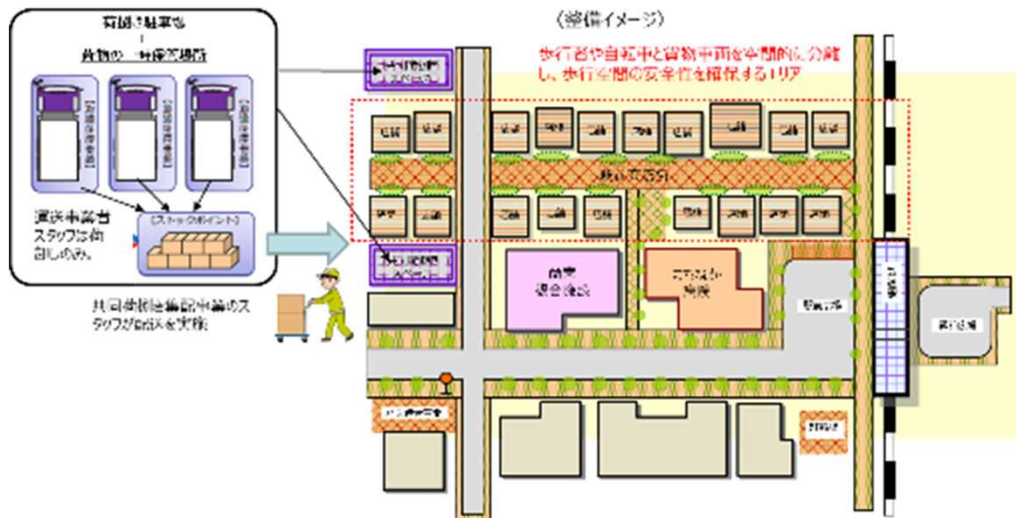
■ 荷さばき駐車施設の附置

- 平成6年に標準駐車場条例（各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例のひな型）に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を追加。地域の実情に応じて、荷さばき駐車施設の条項を盛り込むことを推奨。
- 令和3年度末現在、**88都市**において荷さばき駐車施設の附置を規定した条例が適用。
 ※附置義務条例の制定都市数は149都市。
 その適用都市数は、東京都駐車場条例が都内23区及び26市に適用されることから、197都市。
- **2024年問題**（労働時間規制強化）に伴う物流関連の団体等から要望も多く、各地方公共団体において条例化について検討が必要。
- 都市の低炭素化の促進に関する法律及び都市再生特別措置法における駐車場法の特例制度等も活用した**荷さばき駐車施設の集約化**についても、検討が望ましい。

荷捌き駐車対策 荷さばき駐車対策に対する支援制度

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

【共同荷さばき駐車場を整備する場合】



【従来の荷さばき駐車場の場合】

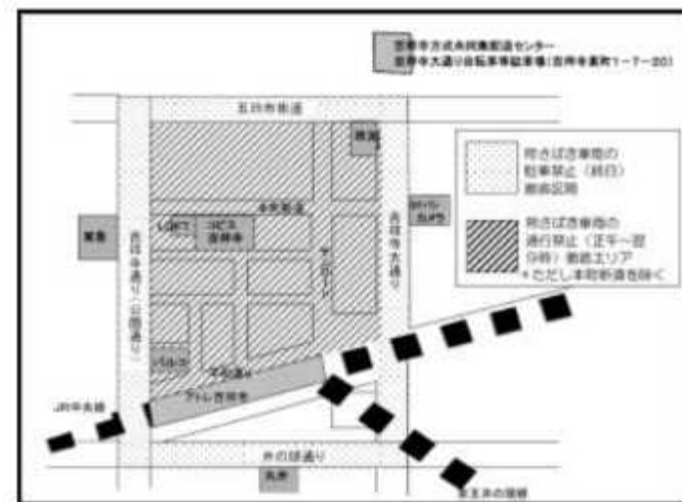


■実際に運営されている共同荷さばき集配事業の事例

東京都武蔵野市吉祥寺地区

- 中心市街地周辺における複合的な荷さばき施策(共同集配、交通規制、民間駐車場の活用)を複数年に渡り、社会実験等を繰り返し実施しながら導入。
- 共同集配事業は、1社がまとめて台車等で店舗に荷物を運ぶことで、路上駐車や商店街エリアへの車両の通行を少なくする取組で、吉祥寺地区の商店街約2,000店舗を対象としている。
(その他、類似の取組は、さいたま新都心、横浜市元町商店街、福岡市天神地区でも実施)

◆交通規制エリア



荷さばき駐車対策について(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＞

1. 荷さばき駐車対策について

平成6年に標準駐車場条例に荷さばきのための駐車施設に関する規定を追加し、その後、駐車場法に基づく附置義務条例の対象に荷さばきのための駐車施設に関する規定を追加する地方公共団体が増加してきたところであるが、荷さばきのための駐車場の不足は荷さばきを目的とした路上駐車を誘発するため、引き続き、その駐車需要を把握し、交通の円滑化や歩行者・自転車の安全の観点を踏まえつつ、まちづくりの方針等との整合性を考慮して必要な量を整備する必要がある。

荷さばきのための駐車施設の整備に当たっては、荷さばき需要の大きい一定規模以上の建築物については、引き続き、附置義務により確保することが望ましい。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(平成30年法律第22号)により創設された都市再生駐車施設配置計画制度を活用することにより、地域の実態に応じた荷さばき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。ただし、荷さばきのための駐車施設が建築物の中に設けられる場合は、貨物自動車による円滑な荷さばきが可能となるような駐車施設の構造や設備について十分検討することが望ましいことから、「物流を考慮した建築物の設計・運用について」(平成29年3月国土交通省総合政策局物流政策課)等を参考にされたい。

一方、地方公共団体の定める附置義務条例の対象とならない小規模な建築物が多く立地している地域については、地区内の大規模駐車場に設けられた荷さばきのための駐車施設の共用化、空地等を活用した供用の荷さばきのための駐車施設の設置等、多様な手法を活用することが望ましい。ただし、荷さばきのための駐車施設の共用化等は、駐車施設から目的地への運送距離の増加や歩行者との錯綜等により作業効率の低下等を招く可能性があるため、運送事業者との協力体制等の地域の実情を踏まえた検討が必要である。

また、地方公共団体が行う路上も含めた荷さばきのための駐車施設等の確保に関する取組に対しては、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。

なお、平成30年2月20日付けで警察庁より各都道府県警察に対し、別添1のとおり貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し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。

3. (2) 観光バス

○ 観光バスの路上駐停車により、都心部等において交通渋滞等の問題が発生



銀座



浅草



銀座



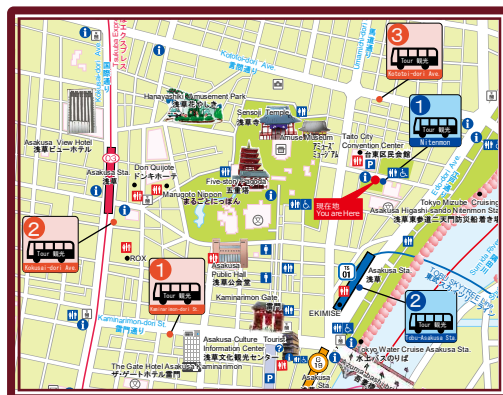
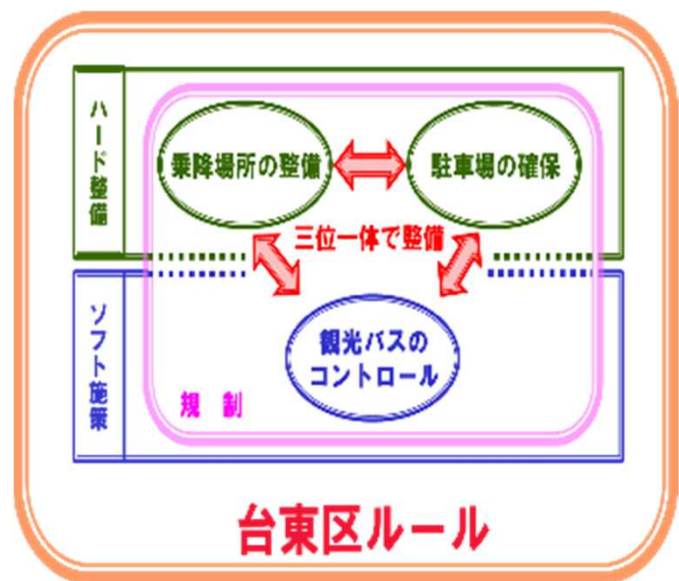
新宿

台東区における取組(浅草地域)

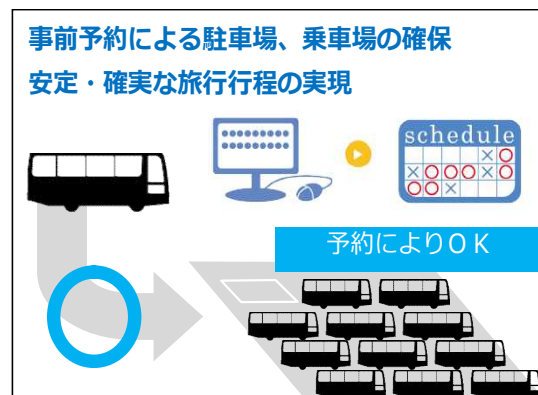
浅草地域が抱える課題

- 区が設置している観光バス駐車場は、ピーク時において必要台数を満たしていないため、近隣の道路で違法駐車が発生。
- 区が設置した乗降場所は観光バスが集中し、近隣に小学校があり、通学路となっているため、交通安全上問題。乗降場所の混雑により、周辺の道路において路上に駐車をしたり、乗降・待機を行っている観光バスが発生し、歩行者の安全や一般交通への影響。

観光バス対策の考え方(台東区ルール)



<降車場3ヶ所、乗車場2ヶ所の整備・誘導員配置>



<観光バス予約システム H29.2運用開始>

<全国初の観光バスに関する条例の制定>

～東京都台東区観光バスに関する条例～

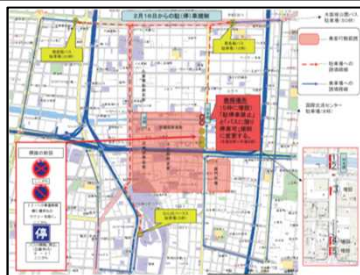
目的: 観光バスの迷惑な駐停車等を防止することで、道路交通の適正化を図り、もっと快適な交通環境や生活環境を実現



<乗降場の交通規制>

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

観光バス受入体制強化の主な取組



① 駐停車禁止規制を実施する一方で、観光バス専用の停車枠を設置



② 交通誘導員の配置



③ 観光バス駐車場の利用・予約情報の提供



H29に支援対象に追加

④ 観光バス駐車場の整備

観光バス受入計画のイメージ

○観光バス駐停車の現状

・観光バスの路上駐停車が生じている路線、駐停車台数、駐停車時間、それにより生じている交通渋滞の状況等

○観光バス駐停車対策の方針

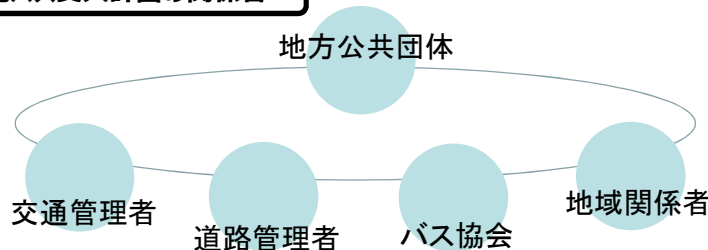
・ソフト対策の実施方針
 (駐停車禁止規制の見直し、交通誘導員の配置、予約システムの活用等)
 ・駐車施設の整備方針

○整備する観光バス駐車場の位置、規模

・上記方針を踏まえた具体的な観光バス駐車場の位置及び規模

等

観光バス受入計画の関係者



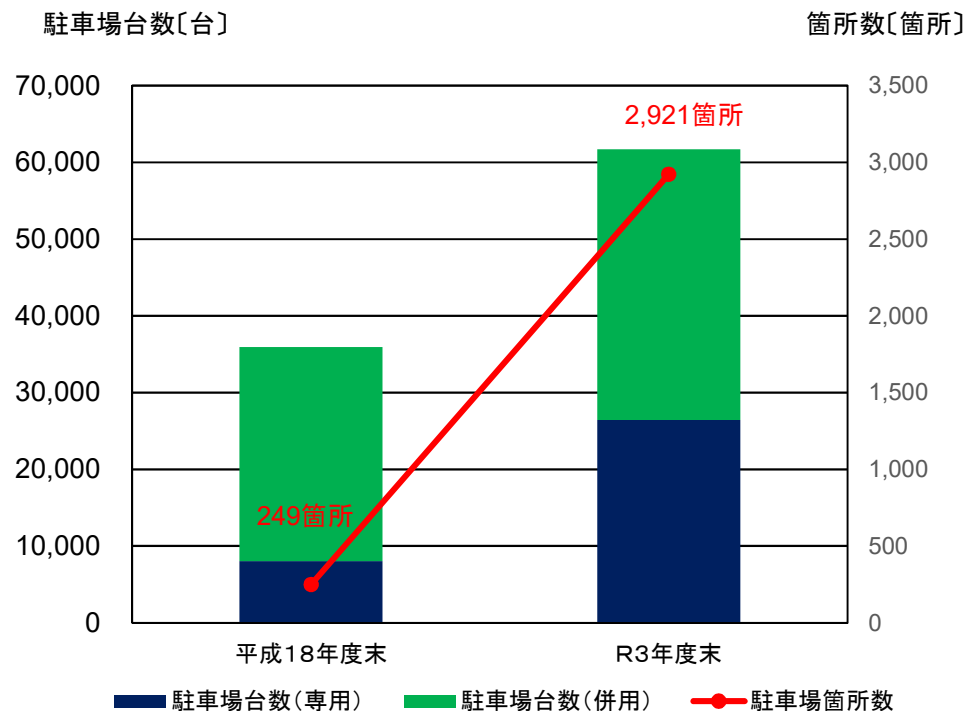
3. (3) 多様なモビリティ (自動二輪車、電動キックボード等)

自動二輪車 駐車場の整備状況

- 平成18年、駐車場法改正により、駐車場法の対象に自動二輪車を追加。
- 令和3年度末現在、全国の自動二輪車駐車場は2,921箇所。
(平成18年比で、自動二輪車駐車場の箇所数は約11.7倍に増加)

※ 自動二輪車保有台数は、第二種原動機付自転車、軽二輪車及び小型二輪車(道路運送車両法第4条)をあわせた数値を算出している。(出典:市町村税課税状況等の調(総務省)、わが国の自動車保有動向(一般財団法人 自動車検査登録情報協会))

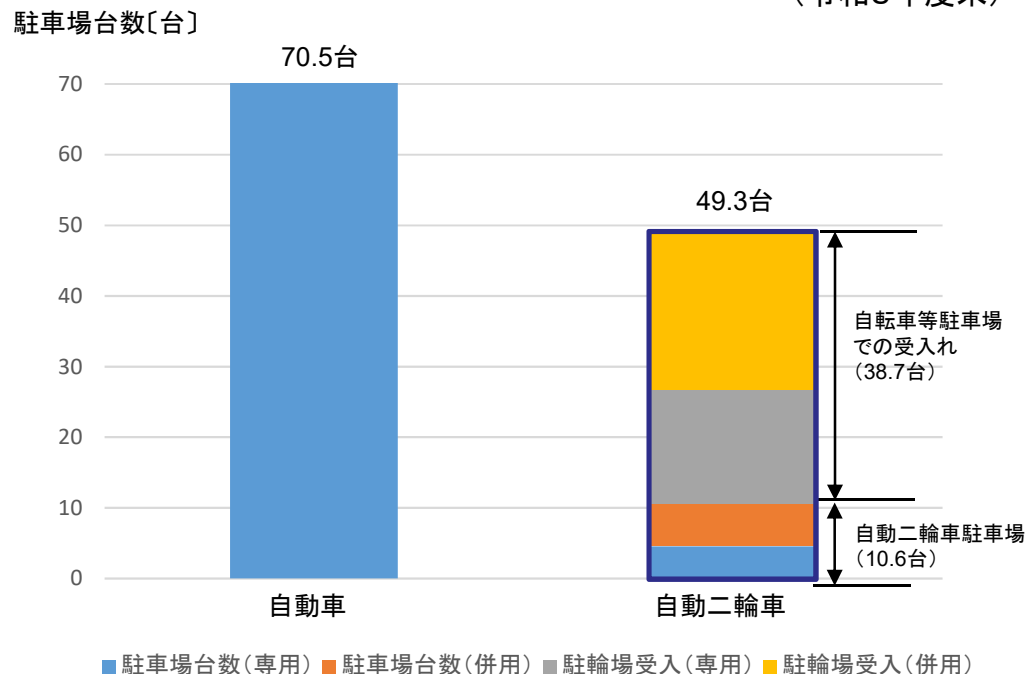
■自動二輪車駐車場の箇所数・駐車場台数



- 注1 駐車場の箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値。
 注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。
 注3 併用は、自動二輪車及び自動車(四輪車)がともに駐車可能なスペース。

■保有台数1,000台あたりの駐車場台数

(令和3年度末)

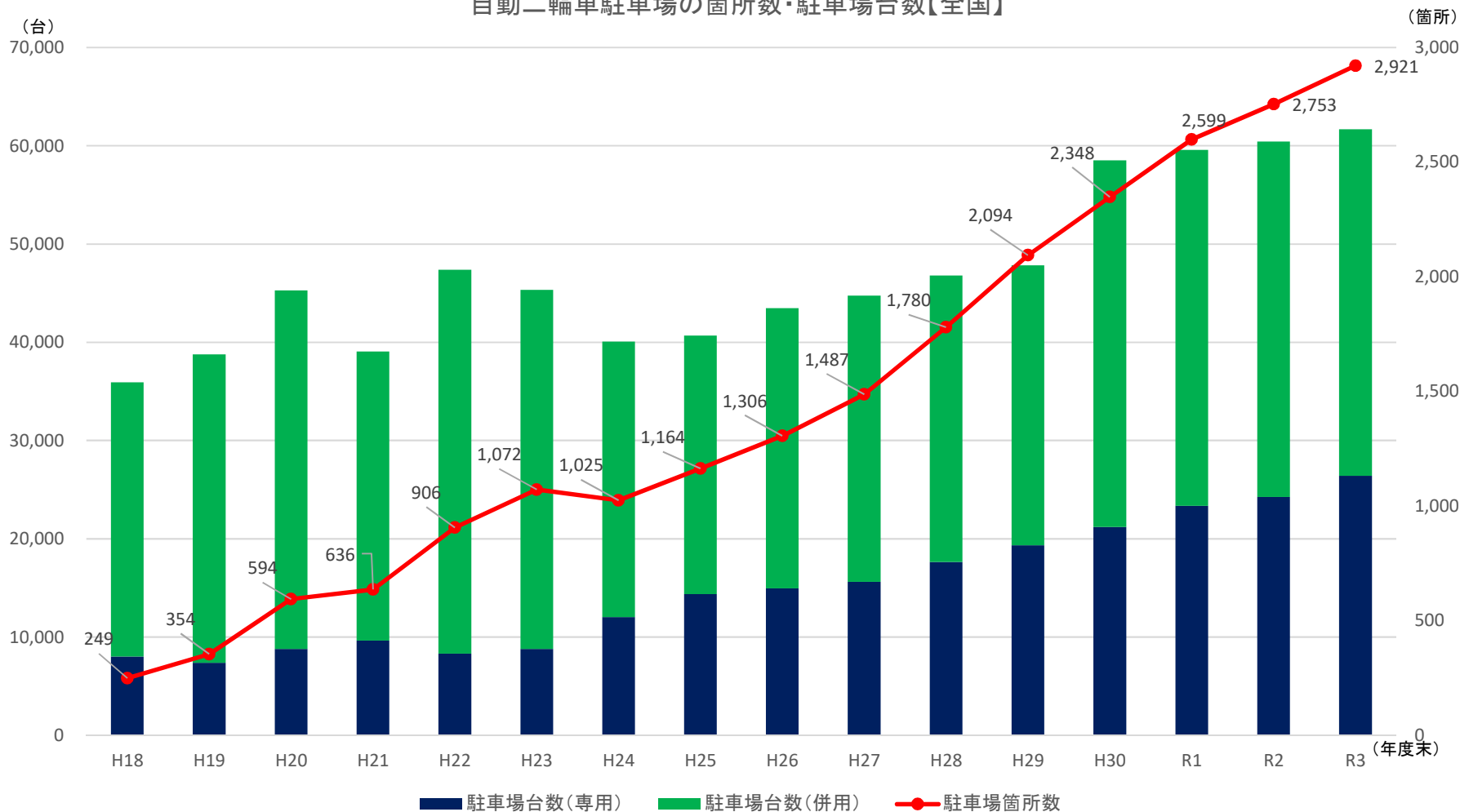


- 注1 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。
 注2 併用は、自動二輪車及び自動車(四輪車)又は自転車とともに駐車可能なスペース。

自動二輪車駐車場の整備状況

年度末時点	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
台数	35,942	38,777	45,278	39,077	47,392	45,330	40,084	40,680	43,486	44,759	46,800	47,825	58,519	59,576	60,442	61,683
箇所数	249	354	594	636	906	1,072	1,025	1,164	1,306	1,487	1,780	2,094	2,348	2,599	2,753	2,921

自動二輪車駐車場の箇所数・駐車場台数【全国】

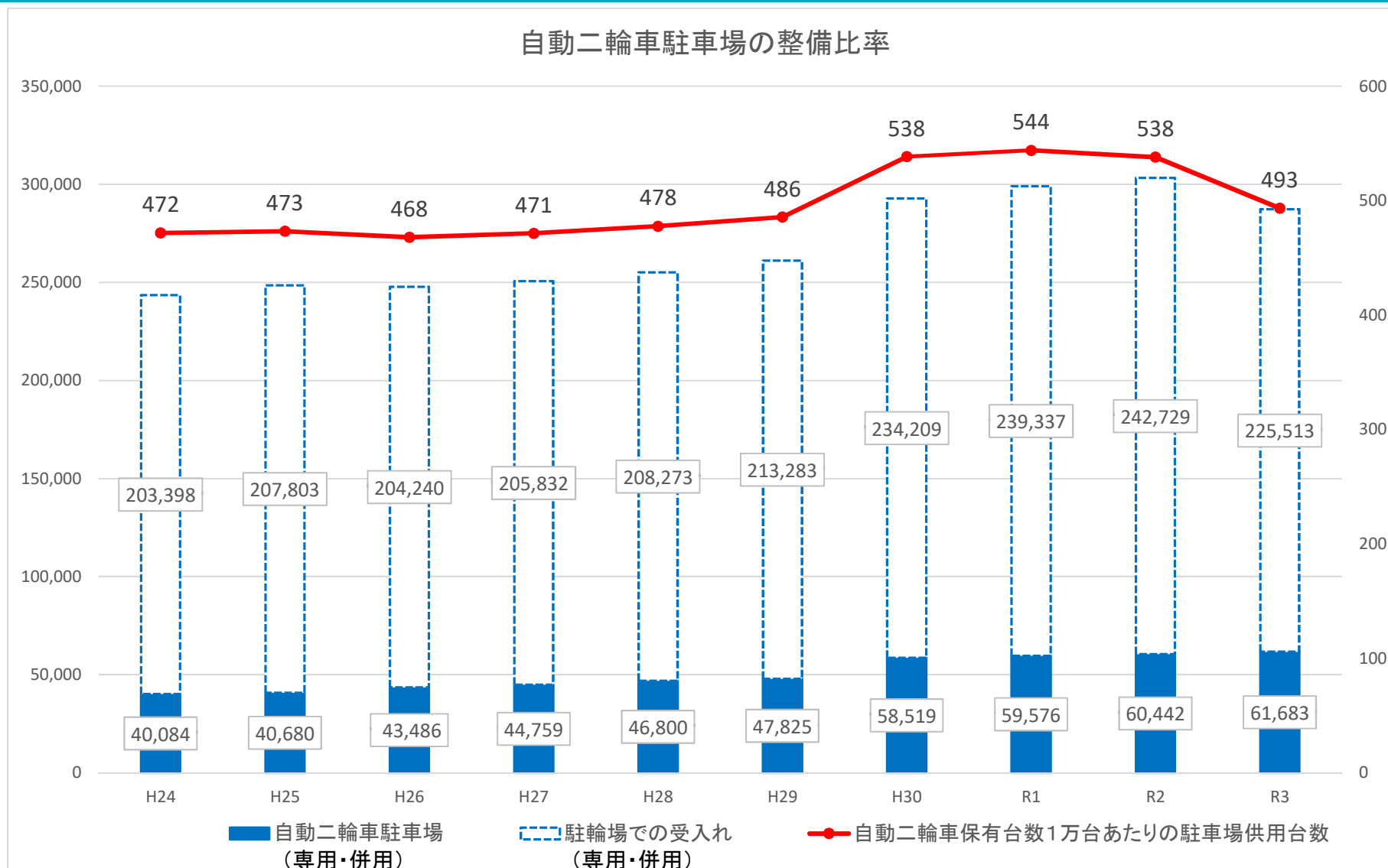


注1 駐車場の箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値。

注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。

注3 併用は、自動二輪車及び自動車(四輪車)がともに駐車可能なスペース。

自動二輪車駐車場の整備比率の推移



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

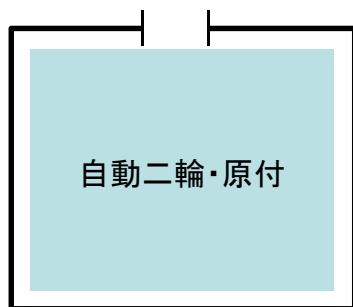
※ 平成24年～令和元年の数値については令和3年7月に修正

自動二輪車駐車場の分類

専用

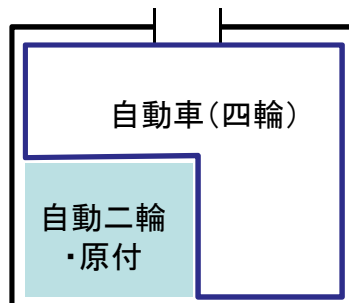
併用

自動車駐車場



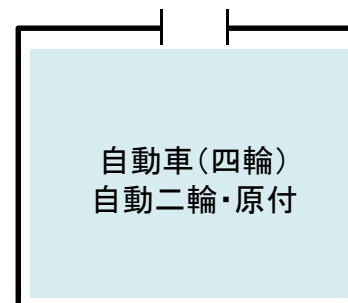
自動二輪車・原付のみが
駐車できる駐車場

➡ 「専用」として計上



自動車駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

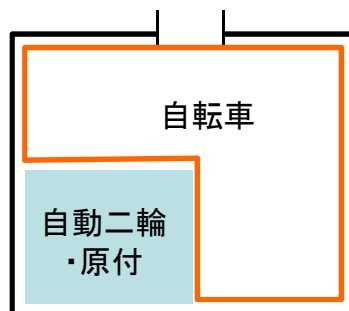
➡ 該当部分を「専用」として計上



自動車駐車場において四輪車が駐車できる
スペースで自動二輪車・原付も受け入れて
いる場合

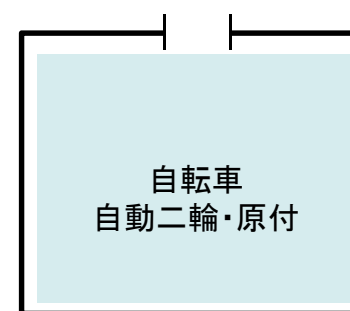
➡ 「併用」として計上

自転車等駐車場



自転車等駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

➡ 該当部分を「専用」として計上



自転車等駐車場において自転車
が駐車できるスペースで自動二輪車・原付も受け入れている
場合

➡ 「併用」として計上

自動二輪車駐車場の分類

専用

併用

自動車駐車場



自動二輪車・原付のみが
駐車できる駐車場

➡ 「専用」として計上



自動車駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

➡ 該当部分を「専用」として計上



自動車駐車場において四輪車が駐車できる
スペースで自動二輪車・原付も受け入れて
いる場合

➡ 「併用」として計上

自転車等駐車場



自転車等駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

➡ 該当部分を「専用」として計上



自転車等駐車場において自転車が駐車できる
スペースで自動二輪車・原付も受け入れている
場合

➡ 「併用」として計上

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れない。

自動二輪車駐車場の附置義務条例の策定・改正

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

◆附置義務駐車場条例の事例(福岡市)

建築物における駐車施設の附置等に関する条例(抜粋)

(駐車施設の附置)

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

○条例化の背景

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

◆附置義務駐車場条例の制定状況

自動二輪車附置義務適用:

10都市※3 (令和4年3月現在)

- ・塩竈市(H19.2.22施行)
- ・横浜市(H19.12.1施行)
- ・川崎市(H20.4.1施行)
- ・大阪市(H20.6.1施行)
- ・さいたま市(H21.4.1施行)
- ・川越市(H24.7.1施行)
- ・京都市(H26.10.1施行)
- ・神戸市(H27.12.18施行)
- ・福岡市(H29.4.1施行)
- ・那覇市(R2.1.1施行)
- ・千葉市(R5.4.1施行)※3

対象区域: 駐車場整備地区・商業地域・近隣商業地域の場合 ※1

	百貨店・その他の店舗		事務所		左記以外の特定用途	
	建築物の規模	附置基準	建築物の規模	附置基準	建築物の規模	附置基準
塩竈市※2	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	8,000㎡毎に1台	1,000㎡超	8,000㎡毎に1台
横浜市※2	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	10,000㎡毎に1台
川崎市※2	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
大阪市	①2,000㎡超	一律一台	①2,000㎡超	一律一台	①2,000㎡超	一律一台
	~3,000㎡以下		~3,000㎡以下		~6,500㎡以下	
	②3,000㎡超	3,000㎡毎に1台	②3,000㎡超	3,000㎡毎に1台	②6,500㎡超	6,500㎡毎に1台
さいたま市※2	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
川越市	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
京都市	2,000㎡超	3,000㎡毎に1台	2,000㎡超	8,000㎡毎に1台	2,000㎡超	8,000㎡毎に1台
神戸市	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	6,000㎡毎に1台	1,500㎡超	6,000㎡毎に1台
福岡市	3,000㎡超	3,000㎡毎に1台	5,000㎡超	5,000㎡毎に1台	5,000㎡超	5,000㎡毎に1台
那覇市※2	1,000㎡超	1,000㎡毎に1台	1,000㎡超	2,000㎡毎に1台	1,000㎡超	2,000㎡毎に1台
千葉市	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台

※1 川越市、福岡市、那覇市: 商業地域・近隣商業地域の場合

※2 延床面積が6,000㎡未満の場合に緩和措置有

※3 駐車場年報による把握ベース。公表情報による把握分を入れると、少なくとも11都市で適用

自動二輪車 既存駐車場における柔軟な受入れ例

■ 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。



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.	駐車場名	住所 (〒) / 所在地	駐車台数 (台)	営業時間 (時)	備考
1	レオパード前	北5条5丁目	207	9:00~19:30	
2	セントパウル 第24号館前	北4条6丁目	232	9:00~19:30	24時間
3	第2タカヤ前	北2条5丁目1	222	9:00~22:00 10:00~22:00	
4	第一東洋物産前	北1条5丁目12	280	9:00~19:30	24時間
5	カニパーク1・1	北1条1丁目	218	8:00~24:00	
6	北の丸パーク	北2条1丁目	221	9:00~23:00	
7	道庁パーク第2西4	北2条4丁目18	221	4:00~23:00	
8	ヘルパーク 第2東	北2条5丁目10-1	196	9:00~19:30	
9	道庁パーク第2西7	北2条5丁目3	231	9:00~21:30	
10	道庁パーク第2西7	北2条5丁目3	272	7:00~24:00	
11	ヘルパーク 東	北5条5丁目1	352	9:00~19:30	
12	知トピア前	北5条5丁目1-1	521	8:00~19:30	24時間
13	知トピア7番	北7条6丁目4-1	512	4:00~23:00	
14	道庁パーク	北7条5丁目1-1	511	9:00~19:30	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、キチンと停めたい

区から探す

駅から探す

◆ 東京都 道路整備 保全公社 HP

s-park for riders

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

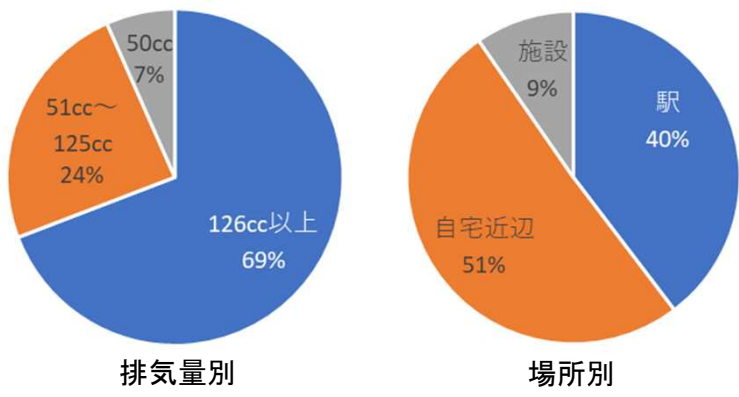
バイク(原付・自動二輪車)の増加は、従来のように不足しています。バイク駐車場を探すには、ライダーの皆さんが「どこ」を「どこ」で探してはなりません。バイク駐車場をつつて欲しい場所(地域)が、どこにあるかを把握し、必要な場所を整備して欲しい。あなたの声を国や自治体関係機関に届けたい。

「どこ」を「どこ」で探してはなりません。バイク駐車場をつつて欲しい場所(地域)が、どこにあるかを把握し、必要な場所を整備して欲しい。あなたの声を国や自治体関係機関に届けたい。

いますぐ「全国バイク駐車場案内」にアクセスして、駐車場をつつて欲しい場所を教えてください!

一般社団法人 日本二輪車普及安全協会

【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。

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

3. (4) バリアフリー

駐車場等の分類

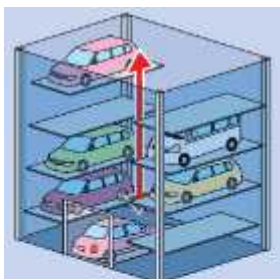
- 駐車場は、その構造（立体、地下、平面等）や施設との関係において、様々なタイプに分類される。
- バリアフリー法では、構造等に関わらず、建築物・路外駐車場・都市公園・道路といった施設種別や規模等に応じて、車椅子利用者用駐車施設の確保など基準への適合を求める仕組みとしている。

構造による分類イメージ

建築物である駐車施設

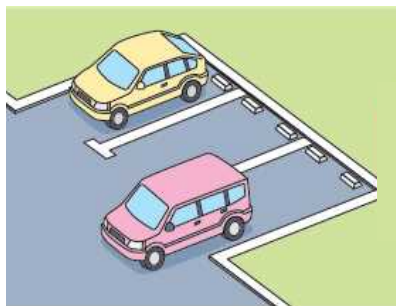


- 自走式立体駐車場
- 自走式地下駐車場



- 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

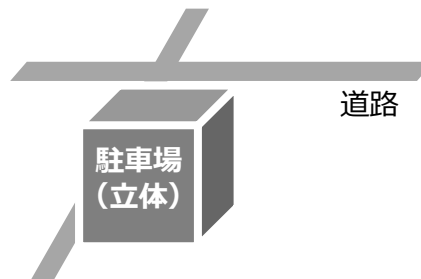


- 平面式駐車場

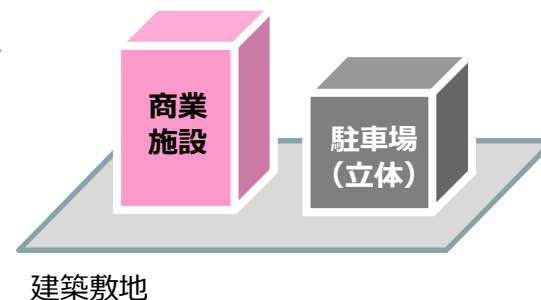
出典：「駐車場便覧2020」

施設との関係等による分類イメージ

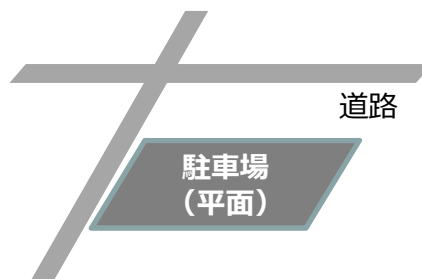
路外駐車場 (建築物)



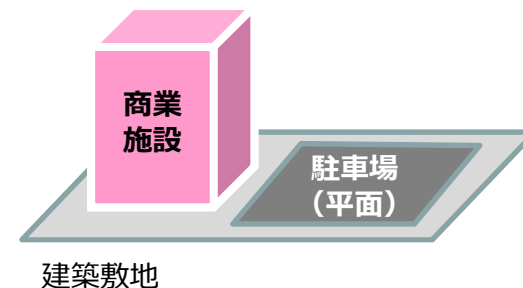
建築物に付随する駐車施設 (建築物)



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)



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)	

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

	法令	関連ガイドライン等
建築物	<ul style="list-style-type: none"> 建築物移動等円滑化基準 [平成30年10月改正] (高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令) 建築物移動等円滑化誘導基準 [令和元年6月改正] (高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準を定める省令) 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、障害者等の円滑な移動に配慮した建築設計標準 [令和3年3月改正]
路外駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 路外駐車場移動等円滑化基準 [平成18年12月制定] (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) 	(まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン (第2版) ※) [令和5年4月更新]
都市公園	<ul style="list-style-type: none"> 都市公園移動等円滑化基準 [平成24年4月改正] (移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令) 	<ul style="list-style-type: none"> 都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン [令和4年3月改訂]
道路	<ul style="list-style-type: none"> 道路移動等円滑化基準 [平成24年4月改正] (移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令) 	<ul style="list-style-type: none"> 道路の移動等円滑化整備ガイドライン [令和4年6月改訂]

※ バリアフリー法に係る指針も含むガイドライン

○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 <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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

重度の障害、介助者等に配慮したバリアフリー設計等に関する考え方・留意点の充実

●車椅子使用者用駐車施設等の必要な高さの見直し(運用面の柔軟な対応を含む)

- ①建築物に1以上設ける車椅子使用者用駐車施設は、「**車椅子用リフト付き福祉車両の車両高さ(230cm以上)に対応した必要有効高さを確保する**」と明示(従来は「望ましい」)、断面図も追加してより明確にした改正
- ②既存の車椅子使用者用駐車施設等で**大型福祉車両が、駐車できない場合の運用面への柔軟な対応を追加**

現行

①
・車いすによる乗降等を想定しているスペースに屋根又は庇を設ける場合には、車いす用リフト付き車両等に対応した天井高さを確保することが望ましい。

<留意点>リフト付き車両の高さ
一般的なリフト付き車両の高さは、230cm程度である。

【モデル例】

【設計例】

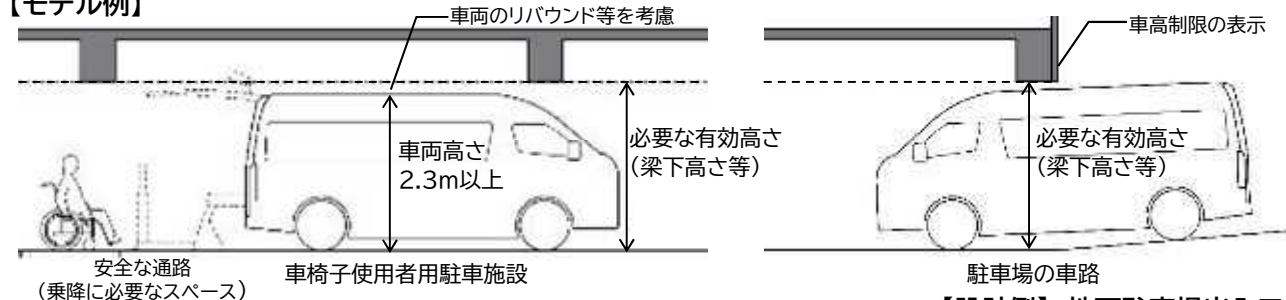
(なし)

改正

①
・駐車場には、車椅子使用者用駐車施設を1以上設ける。

②
・車椅子使用者用駐車施設及び車椅子による乗降可能な駐車スペースを屋内に設ける、又は屋根若しくは庇を設ける場合には、大型の車椅子用リフト付き福祉車両等の車両高さ(230cm以上)に対応した必要有効高さ(梁下高さ等)を確保する。(改修等で対応が困難な場合を除く)

【モデル例】



【設計例】 地下駐車場出入口



②
・既存の車椅子使用者用駐車施設等において、車両高さ制限の制約により、大型の車椅子用リフト付き福祉車両等(車高230cm以上)の駐車ができない場合には、乗り降り可能な場所を別途確保する、当該車両が駐車できるスペースに誘導する工夫を行う等、運用面での柔軟な対応が行うことができるように備える。
(対応例:一部のエリアで車高が確保できる車椅子使用者用駐車施設を設ける等)

○ 車椅子使用者に対応した機械式駐車装置について、「建築設計標準」では、配置や隙間、床のフラット化などの基準を定めている。

■機械式駐車装置

(出典:高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準)

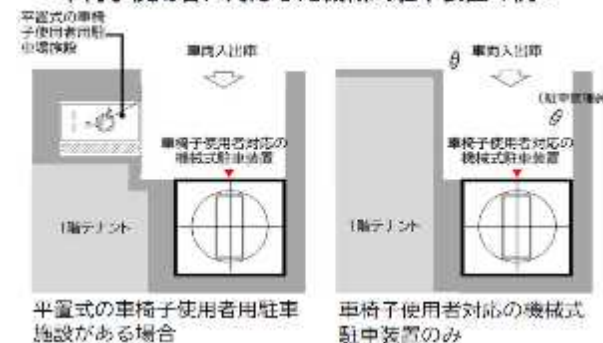
- 車椅子使用者用駐車施設は平置き式とすることが望ましいが、狭小敷地の場合等、やむを得ず機械式駐車装置で確保する場合には、駐車場管理員の配置や当該駐車装置の特性に応じた安全対策を講じる等、車椅子使用者の利用に支障がないものとする。

<設計例>



・車椅子利用者対応の機械式駐車装置の例（フルフラット化）

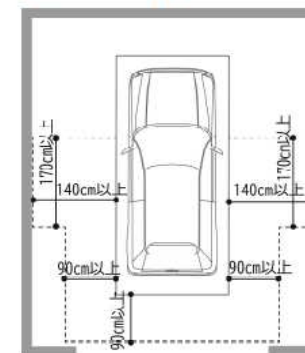
<車椅子使用者に対応した機械式駐車装置の例>



留意点：車椅子使用者対応の機械式駐車装置について

- 車椅子使用者が駐車場の管理員の介助がなくても自力で乗降できるよう、駐車装置の操作盤は、車椅子使用者が容易に操作できる位置に設ける。
- 乗降スペースを車両の駐車位置の両側に設ける。乗降スペースの寸法は、車椅子の回転を考慮して幅140cm以上×奥行170cm以上とし、乗降スペースから機械式駐車装置の外まで車椅子が円滑に移動できる幅90cm以上の通路を確保する。
- 機械式駐車装置の段差及び床の隙間は2cm以下とし、幅は乗降スペースを含めて350cm以上とする。
- 通常的車椅子使用者用駐車施設と同様、高齢者、障害者等の見やすい位置に、容易に識別できる標識を設ける。
- 入庫可能な車両の高さは駐車場全体計画（平置き式等を含む）を考慮し設定する。

<車椅子使用者対応の機械式駐車装置の例>



機械式駐車場のバリアフリー化の取り組み事例

■業界団体における取組

○公益社団法人立体駐車場工業会では、機械式駐車場技術基準により、車いす使用者対応駐車設備についての審査、適合証明を行っている。

車いす使用者対応駐車設備

取扱者(運転者)が車いす使用者である
駐車設備の特別要求事項を審査・証明

- ・通路幅 : 500mm ⇨ 900mm
- ・操作盤高さ: フロアーレベル + 1000mm

注: 同乗者が車いすの場合には前庭での降車



車いす使用者対応
認定のマーク



- 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

高齢者、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、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)施行
- 法の対象に旅客施設、道路、建築物とともに**特定路外駐車場**も追加
- **新設の特定路外駐車場については、移動等円滑化基準への適合義務、既存のものについては、基準適合への努力義務を規定**

- ・ 特に既存の駐車場のバリアフリー化が進むよう、法の主旨の徹底、啓発等が必要
- ・ 特定路外駐車場における車いす使用者駐車施設については、その整備を進めるとともに、その**施設が適正に利用されるよう民間駐車場管理者や利用者に対して啓発**をお願いします

■ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(抄)

(定義)

第二条

一～十 (略)

十一 特定路外駐車場 駐車場法第二条第二号に規定する路外駐車場(道路法第二条第二項第六号に規定する自動車駐車場、都市公園法(昭和三十一年法律第七十九号)第二条第二項に規定する公園施設(以下「公園施設」という。)、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。)であつて、自動車の駐車のために供する部分の面積が五百平方メートル以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するものをいう。

十二～二十八 (略)

■ 移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令(抄)

(路外駐車場車いす使用者用駐車施設)

第二条 特定路外駐車場には、車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設(以下「路外駐車場車いす使用者用駐車施設」という。)を一以上設けなければならない。ただし、専ら大型自動二輪車及び普通自動二輪車(いずれも側車付きのものを除く。)の駐車のための駐車場については、この限りでない。

2 路外駐車場車いす使用者用駐車施設は、次に掲げるものでなければならない。

一 幅は、三百五十センチメートル以上とすること。

二 路外駐車場車いす使用者用駐車施設又はその付近に、路外駐車場車いす使用者用駐車施設の表示をすること。

三 次条第一項に定める経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること。

(路外駐車場移動等円滑化経路)

第三条 路外駐車場車いす使用者用駐車施設から道又は公園、広場その他の空地までの経路のうち一以上を、高齢者、障害者等が円滑に利用できる経路(以下「路外駐車場移動等円滑化経路」という。)にしなければならない。

2 (略)

※令和2年法改正の内容について、赤字は令和2年6月19日施行
青字は令和3年4月1日施行

1. 国が定める基本方針

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 基本構想の指針
- 情報提供に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- その他移動等円滑化の促進に関する事項
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針

2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

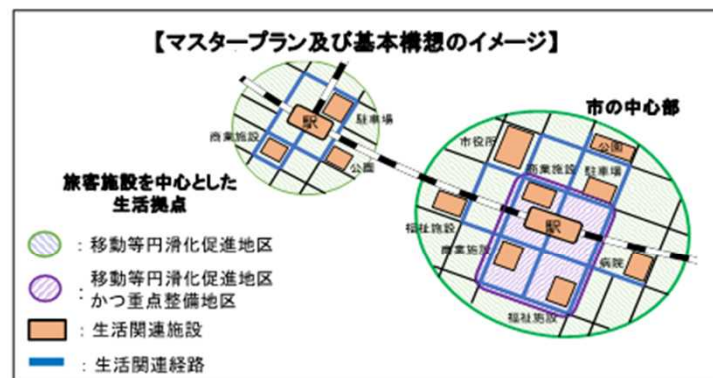
3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、**新設等は義務、既存は努力義務**
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、**整備推進**
- 各施設設置管理者に対し、**情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務**
- 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
 - ・旅客施設等を使用した**役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守**(新設等は義務、既存は努力義務)
 - ・他の公共交通事業者等からの**協議への応諾義務**
 - ・旅客支援、職員に対する**教育訓練の努力義務**
 - ・**ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務**(一定規模以上の公共交通事業者等)



4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・市町村が作成するマスタープランや基本構想に基づき、**地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進**
- ・基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「**心のバリアフリー**」に関する**教育啓発特定事業**を位置づけることで、**関係者による事業の実施を促進**(マスタープランには**具体の事業について位置づけることは不要**)
- ・**定期的な評価・見直しの努力義務**



5. 当事者による評価

- ・高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握・評価(移動等円滑化評価会議)

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載事項に「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用」等を追加

対象施設の例



(車両等の優先席)



(車椅子使用者用駐車施設)



(障害者用トイレ)

等

特定路外駐車場の管理者に求められる対応

- ★バリアフリー法上の新設特定路外駐車場（車いす使用者用駐車施設の設置が義務付けられた路外駐車場）の管理者は、利用者に対し、高齢者、障害者等が車いす使用者用駐車施設を円滑に利用するために必要となる適正な配慮について、広報活動及び啓発活動を行うことが求められます。

(努力義務)

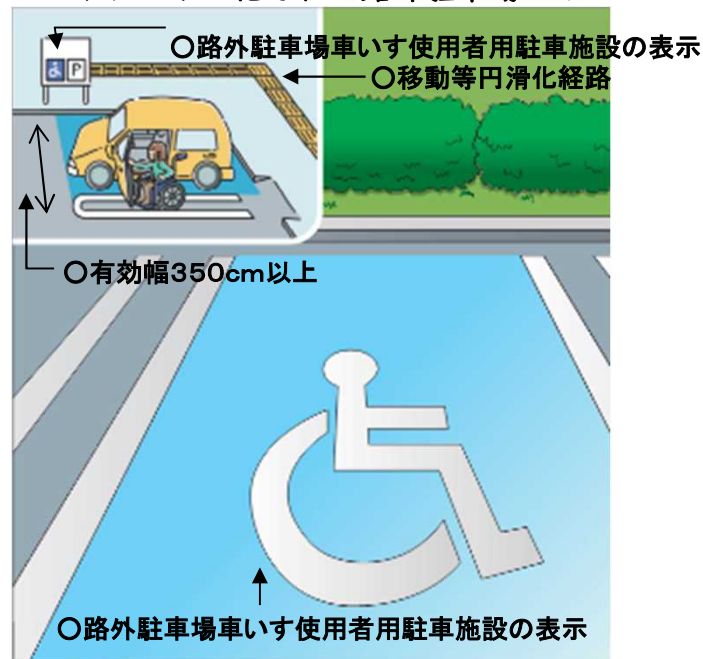
- ★例えば、ポスターの掲示、館内放送等により、利用者への呼びかけを行うこと等が考えられます。

特定路外駐車場のバリアフリー化の推進

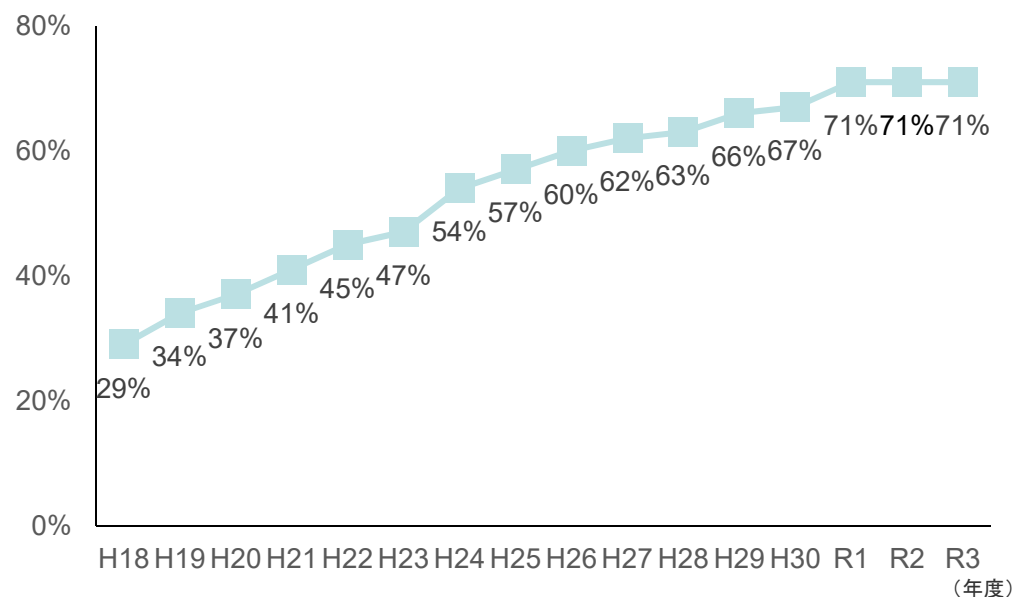
○ バリアフリー法に規定する特定路外駐車場(駐車のために供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路附属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場)については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成23年3月31日告示)において、令和7年度までに約75%を移動等円滑化することとしており、既存の路外駐車場の改修等により、さらなるバリアフリー対応駐車場の確保が必要。

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

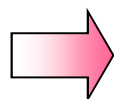


■ 特定路外駐車場のバリアフリー化の推移

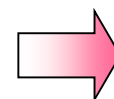


※平成24～平成30年の数値については令和4年3月に修正

実績値 (H30年度末)
67.1%



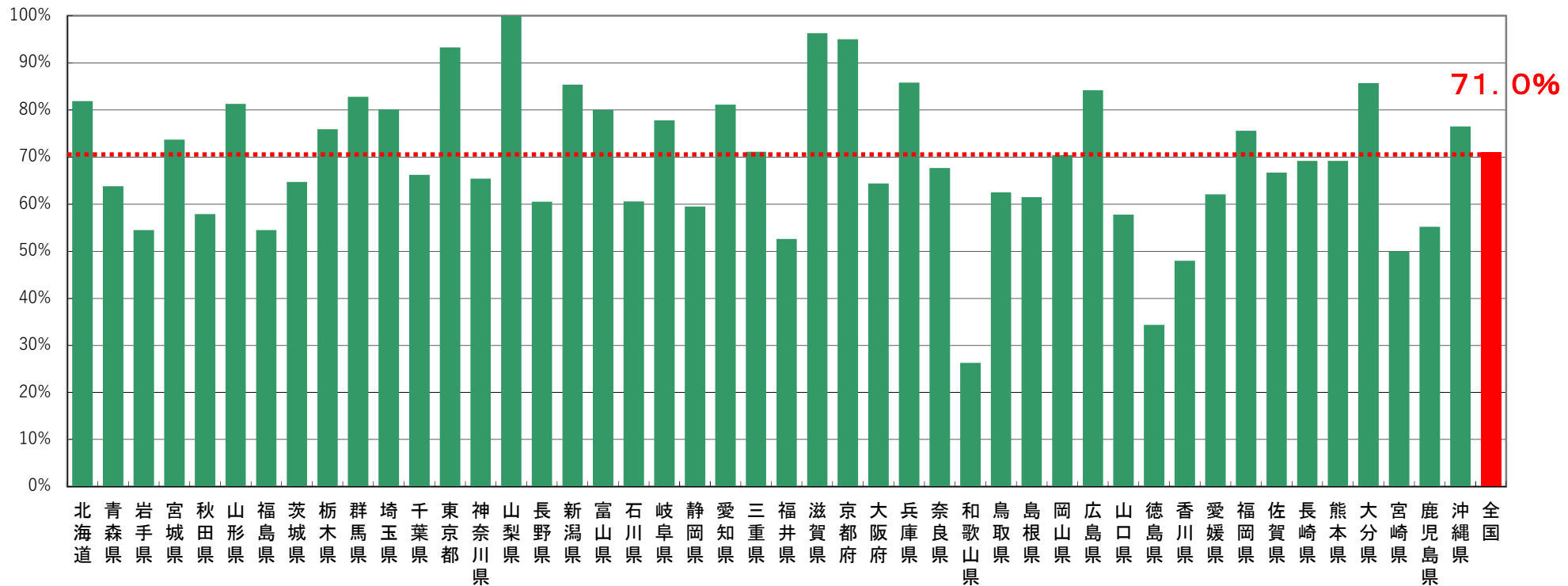
実績値 (R3年度末)
71.0%



目標値 (R7年度末)
約75%

特定路外駐車場のバリアフリー化状況

■ 都道府県別特定路外駐車場のバリアフリー化率（令和3年度末）

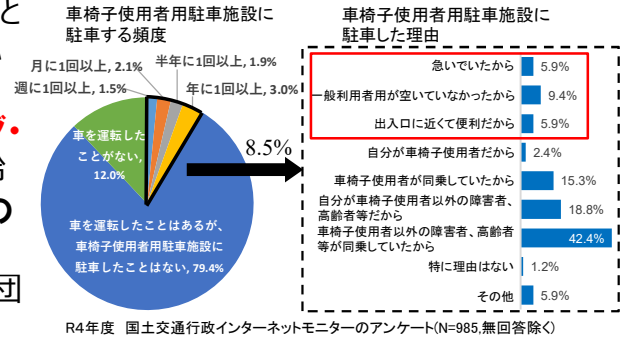


注) 高知県については、対象となる駐車施設がないため、上図には記載していない。

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)

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

- 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**。



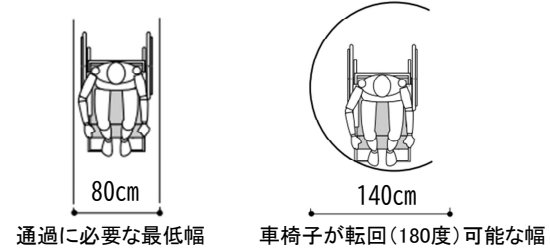
車椅子使用者用駐車施設の利用対象者の明確化

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。

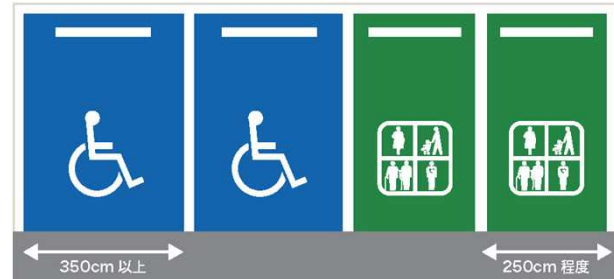


利用対象者を**車椅子使用者**と**明確化**している例



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。



複数種類の駐車区画を運用する場合のイメージ



地方公共団体の利用証の例

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。



機械式ゲートの設置による不適正利用対策の事例



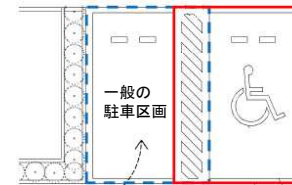
3台分の区画を2台分の幅広い区画とする運用例



狭小敷地等での車椅子使用者用駐車施設の確保・ダブルライン活用による駐車場全体の緩やかなバリアフリー化のイメージ



多様な利用対象者向けの優先駐車区画



敷地活用に制約がある場合等に、一般の駐車区画の隣に乗降スペースを設け、一般の駐車区画においても車椅子使用者が乗降可能となる工夫



施設の入口近くの駐車区画数が僅かであること等から、車椅子使用者以外の障害者等を車椅子使用者用駐車施設の利用対象者とする場合、誤認等が無いよう、利用対象者をピクトグラム等で分かりやすく明示している事例

ここが必要です。

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



- 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などが必要で、幅の広い区画でないと乗降ができません。

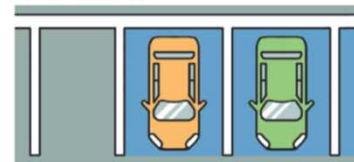
このようなデザインの区画には、一般の方をはじめとする幅の広い区画を必要としない方は駐車しないようにしましょう!!

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(大阪府)〉



〈パーキング・パーミット制度の駐車区画イメージ〉

地方公共団体の取組(パーキング・パーミット制度)

- 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」又はそれとは別に設ける「優先駐車区画」について、条件に該当する希望者が利用できる**利用証を交付する地方公共団体における取組**。
- 平成18年度以降、令和5年2月末日現在で41府県2市において導入され、地方公共団体間における相互利用の取組も進められている。
- 利用対象者の範囲は地方公共団体毎にあらかじめ設定（一律ではない）。
- 必ずしも広い幅員を必要としないものの歩行困難で移動に配慮が必要な人もいるため、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、幅の広い「車椅子使用者用駐車施設」のみでそのような人も利用対象として運用するのではなく、施設の出入口に近く等に別の「駐車区画(優先駐車区画)」を設けて運用される場合もある。

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。



(長野県の利用証)



〈パーキング・パーミット制度の駐車区画イメージ〉

※この制度は「パーキング・パーミット制度(駐車許可制)」と呼ばれているが、「許可制」ではありません。

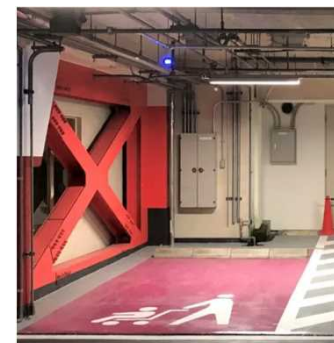
※幅の広い車椅子使用者用駐車施設については、バリアフリー法令により一定の施設に設置が義務付け。



利用対象者を車椅子使用者と明確化している事例



施設管理者の任意の取組（ダブルスペース方式）として、妊産婦や高齢者を対象に設けた優先駐車区画について、車椅子使用者も駐車できるように幅広な区画として提供している事例



施設管理者の任意の取組（ダブルスペース方式）として、車椅子使用者用駐車施設とは別に設けた優先駐車区画について、利用対象者を分かりやすいピクトグラムや色等で示している事例

バリアフリー法令上、必ずしも車椅子使用者用駐車施設の設置が求められない施設等においても、車椅子使用者が円滑に駐車できる**幅広の駐車区画**を設置することや、**ダブルライン**により駐車場全体を緩やかにバリアフリー化する取組が進められている。



幅広の駐車区画の設置事例・ダブルラインの設置イメージ



ダブルラインの設置事例

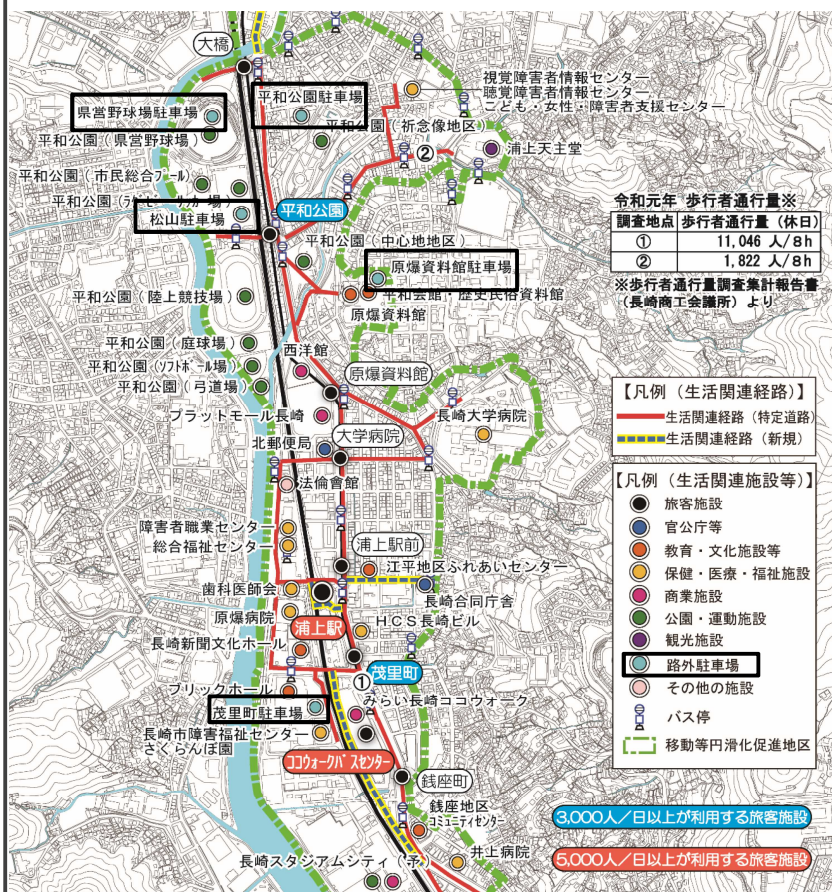


コインパーキングにおける幅広の駐車区画の設置事例

長崎市 マスタープラン・基本構想

長崎市では令和3年にマスタープランと基本構想を同時に作成し、マスタープランでは、今後5年間の市のバリアフリー化の方針を示している。一方、基本構想では、まちづくりに併せて実施するバリアフリーに関連する事業を特定事業に位置付けることで、面的・一体的なバリアフリー化を図り、具体の事業を**計画的・継続的に実施**することとしている。

都市部周辺地区



車椅子駐車施設に関する主な特定事業

路外駐車場特定事業

市営及び市営駐車場以外の特定**路外駐車場**における、**車椅子利用者用駐車施設等の設置**、車椅子利用者用駐車施設や高齢者等のための駐車区画に至る**経路の段差等の改善**に係る検討・実施 等

教育啓発特定事業

- 施設管理者による**車椅子利用者用駐車施設等の適正利用**に向けた**広報・啓発活動**の実施
- 違法駐車・駐輪行為の防止**に向けた啓発活動の実施



ワークショップの実施



まち歩き点検の実施

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＞ 91
(名古屋市提供資料)

○ 移動円滑化基準への適合だけでなく、無人精算機におけるユニバーサル対応も必要

■市営駐車場におけるユニバーサル対応型精算機の設置例

- ・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を可能としている。また、異常発生時の対応も可能である。



全景



近景(ディスプレイ部、カメラ部)

特定路外駐車場のバリアフリー状況等の調査

- 期間 : 令和4年6月21日～令和4年7月5日
- 方法 : 地方整備局等を通じて自治体にメールで調査票を送付

1. 特定路外駐車場の路外駐車場移動等円滑化経路に関する調査

■対象

自治体管理の特定路外駐車場について、路外駐車場移動等円滑化経路の設置の有無や、設置されていない場合その実態等について調査

■調査項目

- ・移動等円滑化経路の設置の有無
- ・移動等円滑化経路の基準への適合状況
(通路の幅が不足(120cm未満)、車いすの転回場所が不足(50mごと)、出入口の幅が不足(80cm未満)、その他(階段、傾斜路等の不適合))
- ・改修による移動等円滑化経路の設置の可能性
(軽微な改修で対応可能、大がかりな改修が必要、改修困難(地形・構造上等の理由)、その他から選択)
 - ※軽微な改修のイメージ: 手すりの設置など大きな費用をかけず短期間でできるもの
 - ※大がかりな改修のイメージ: スロープ新設や駐車場の構造変更を伴う改修など、一定規模以上の事業費や期間を要するもの

2. 平面駐車場の歩行者用経路の改修に関する調査

■対象

自治体管理の平面駐車場におけるバリアフリー改修事例の調査

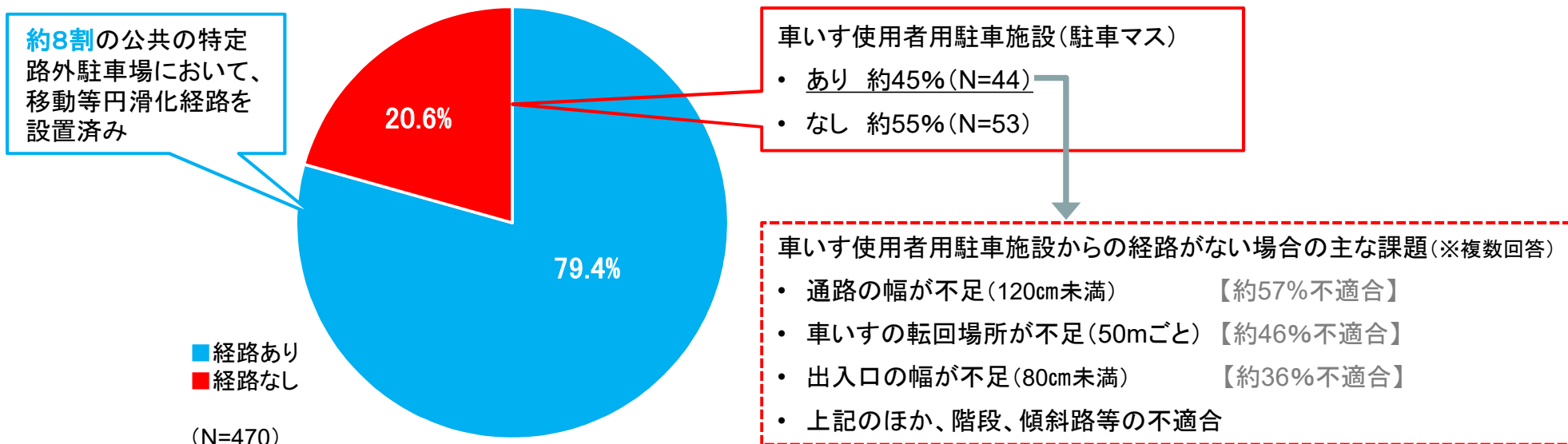
■調査項目

- ・歩行者用経路を改修し、バリアフリー化した事例の有無
- ・ある場合、事例の概要

バリアフリーの経路の確保

- バリアフリー法では、特定路外駐車場について、「車いす使用者用駐車施設」と「移動等円滑化経路」（駐車施設から道等まで高齢者、障害者等が円滑に利用できる経路）を1以上設置しなければならないとしている。
- 自治体管理の特定路外駐車場を対象として、アンケートにより経路の実態調査を実施。

公共の特定路外駐車場の経路の設置状況(R4.6アンケート調査)



➡ 駐車場の特性を踏まえたバリアフリー対応が必要

- 経路がないと回答した公共の特定路外駐車場のうち約3割については、手すりの設置など費用や事業期間の面で大きな負担がかからない**軽微な改修により経路確保が可能**と回答 ➡ **速やかに改修を実施するよう働きかけ**

※駐車場の全面的な改修が必要など大がかりな改修が必要な駐車場や地形・構造上等の理由から改修困難な駐車場 ➡ 周辺施設等の大規模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

路外駐車場のバリアフリー改修事例

○スロープ、車いす使用者用駐車施設、経路等の設置に加えて、手すりや屋根の設置、視認性や案内の改善、ドアの改修(自動化・引き戸化)、防滑処理、車寄せの設置、沿道アクセス箇所の歩車分離など、駐車場利用者のニーズに応じた様々なバリアフリー改修事例がある。

■スロープの設置・改良

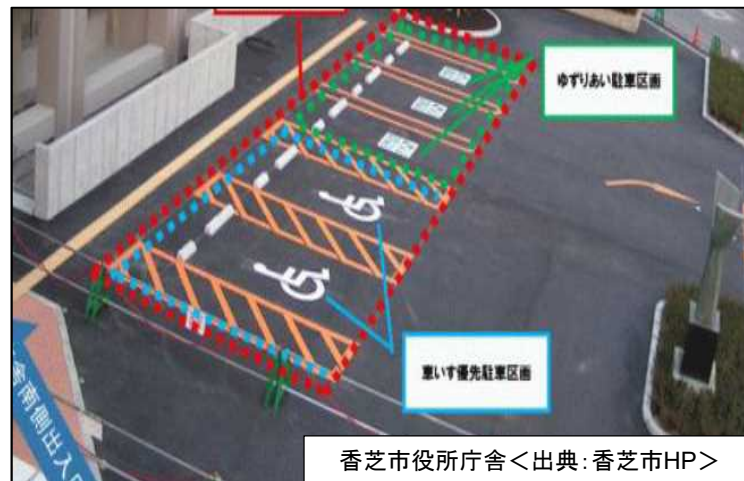
施設の正面玄関前にスロープを設置



川辺町海洋センター<出典:川辺町提供資料>

■車いす使用者用駐車施設等の設置

車いす優先駐車区画2台、ゆずりあい駐車区画3台分を設置し、視覚障害者誘導用ブロックをあわせて設置



香芝市役所庁舎<出典:香芝市HP>

■経路の設置

地域集会所の耐震改修及びリニューアル工事にあわせて、駐車場からの経路を設置



平良市民センター<出典:廿日市市提供資料>

■段差の切り下げ

駐車場から庁舎エントランスまでの区間で切り下げにより段差を解消



東根市役所庁舎<出典:東根市HP>

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

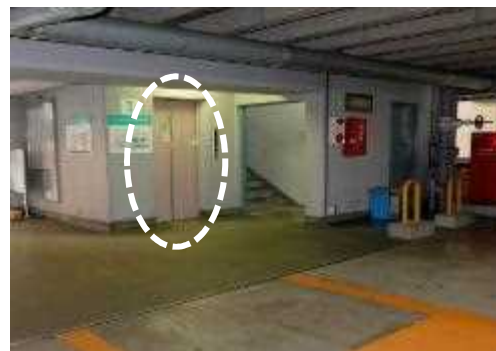
○コンパクト・プラス・ネットワークの推進を図るため、路面電車の電停等のバリアフリー化に対する支援を拡充。

駐車場のバリアフリー化の推進

(例)



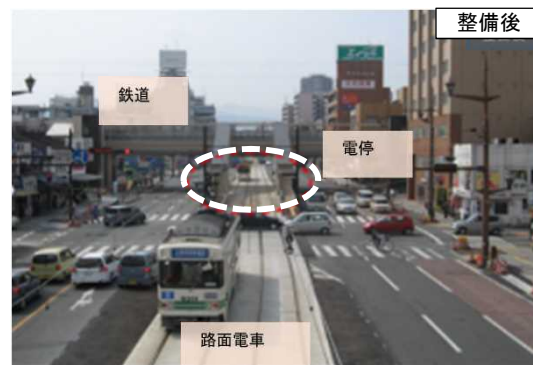
(ユニバーサルデザイン対応駐車場を整備)



(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)

都市・地域交通戦略推進事業

- 概要： 徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援
- 補助対象者： 地方公共団体※¹、法定協議会※²、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人等
- 施行区域： ①都市・地域総合交通戦略を策定している区域、②立地適正化計画を策定している区域、
③バリアフリー基本構想に定められた重点整備地区、④歴史的風致維持向上計画の重点区域、⑤地方踏切道改良計画に定められた区域
- 補助率： 1/3 ※³
 - ※¹ 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等(独立行政法人都市再生機構や特定非営利活動法人等を含む)も事業実施可能
 - ※² 整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象
 - ※³ 立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業等は補助率を嵩上げ(1/3→1/2)



特定路外駐車場のバリアフリー化の推進【R5予算拡充】

- 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>

3. (5)DX・GX等

○ 川崎市では、駐車場法の届出を窓口・郵送のほか、電子申請サービスでも受け付けており、駐車場法に基づく手続きについても、デジタル技術の活用が可能。



川崎市 KAWASAKI CITY

Google 提供 検索 検索の使い方

拡大 標準 反転 標準 読み上げ

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

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

届出を要する路外駐車場（届出駐車場）

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

【重要なお知らせ】

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

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

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

駐車場

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

届出駐車場の概要

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

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

- ・ [よくある質問（FAQ）](#)

A | チャット

- 充電インフラについては、グリーン成長戦略(2021年6月改定)において、**2030年までに「公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置する」**との目標を掲げ、これまで約3万基の整備を進めてきた。
- 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、関係者で方向性を共有し、取組を促進するため、**「充電インフラ整備促進に向けた指針」**を策定した。

基本的な考え

- ✓ 以下の**三原則**を総合的に勘案し、**世界に比肩する利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指す。**

①ユーザーの利便性向上

②充電事業の自立化・高度化

③社会全体の負担の低減

指針のポイント

(1) 世界に比肩する目標の設定

- ✓ **充電器設置目標を倍増(2030年までに15万口→30万口)、総数・総出力数を現在の10倍に**
⇒ **日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速**

(2) 高出力化

- ✓ **急速充電は、高速では90kW以上で150kWも設置。高速以外でも50kW以上を目安、平均出力を倍増(40kW→80kW)**
⇒ **充電時間を短縮し、ユーザーにとってより利便性の高まる充電インフラを整備**

(3) 効率的な充電器の設置

- ✓ **限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先(≒入札制の実施)**
⇒ **費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す**

(4) 規制・制度等における対応

- ✓ **充電した電力量(kWh)に応じた課金**について、**25年度からのサービスの実現。商用車を中心にエネマネを進め、コストを低減。**
⇒ **ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現。エネマネにより商用車の充電に伴う負荷を平準化・分散化**

■ 充電インフラ整備促進に向けた指針の策定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10月18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、電気自動車充電設備の整備について、経済産業省より「充電インフラ整備促進に向けた指針」が策定されました。指針では、2030年に向けて整備を目指す充電器の口数について30万口とするなど、日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速することが示されております。

「充電インフラ整備促進に向けた指針」の趣旨を踏まえて、駐車場法に基づく駐車場においても、地域の実情に応じて電気自動車充電設備の整備を適切に推進していただきますよう、宜しくお願い申し上げます。

なお、駐車場法における附置義務制度については、従前より、地域の特性に応じて、柔軟かつ合理的な運用が図られるよう周知を図ってきたところですが、駐車施設に電気自動車充電設備を整備し、駐車のために供する部分利用できるようにする場合であっても、当該部分を附置義務駐車施設として差し支えありません。この際、電気自動車以外の自動車の利用を完全に排除しない場合(例えば、自動車を優先する部分)であっても同様です。

充電設備の整備促進に向けて取り組んでいる事例

- 東京都駐車場条例第十七条の八に基づく港区の地域ルール（地域の特性に応じて、条例に基づく附置義務基準の緩和が可能）では、駐車施設の附置義務の対象となる開発・建築を行おうとする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として、自動車による環境負荷の抑制の観点から、EV充電器の設置を例示。

【地域ルールの適用条件】

本地域ルールにおいて、附置の適正化の基準を適用する際は、開発・建築を行う事業者の「低炭素化に資する取組」の提案を審査して決定し、この取組内容については予め例示する。

(1) 適用条件の考え方

○本地域ルールは、『港区低炭素まちづくり計画』における各分野の施策のうち、「環境に配慮した交通環境の整備」の一環として位置づけられていることから、「低炭素化に資する取組」については、交通環境の改善に資するものを対象とする。

○低炭素化に資する取組は、対象建築物の規模、新築・既存の別、立地状況等によって実施可能な内容および効果が異なり、また、「低炭素化に資する取組」と駐車台数の低減等は直接結び付かないため、取組例を定性的に例示するものとする。

(2) 低炭素化に資する取組の内容（例）

○内容を例示し、事業者からの取組提案について「上位計画等の位置づけへの対応」、「地域全体の取組のバランス」等を踏まえ、港区（担当部署）が総合的に判断し、地域ルールの適用可否を決定する。

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

■AVP導入により期待される効果

安全性向上

・システム制御、歩車分離による
駐車場内での事故の減少



利便性向上

・自動化による
駐車の手間の解消、
駐車時間の削減

効率性向上

・システム制御による
走行距離の最適化、
駐車スペースの効率化

まちへの波及

駐車時間等の削減に伴う滞在時間の増加
駐車スペース削減に伴う土地利用の効率化

都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会 <https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000079.html>

- AVPはロボットタイプと車両自走タイプ (タイプ1～3) ※に分類される
 - ロボットタイプや車両自走タイプ (タイプ2、タイプ3) で国内外で実証が行われている
- ※車両自走タイプ (タイプ1～3) の詳細は次頁参照

AVP タイプ	ロボットタイプ	車両自走タイプ		
		タイプ1 (車両依存)	タイプ2 (インフラ依存)	タイプ3 (路車協調)
実証 事例	<p><u>酒々井アウトレット</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶22年6～7月 ▶レベル4自動運転の搬送ロボットが車両を搬送 ▶手動運転車両や歩行者が侵入しない専用空間   <p><u>リヨン空港</u></p>	<p>公開されている 実証事例無し</p>	<p><u>シュツットガルト空港</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶20年～実施中 ▶現状で対応車両はベンツSクラスのみ ▶自走式立体駐車場   <p><u>ボッシュによる実車 デモ (22年12月)</u></p>	<p><u>JARI (日本自動車研究所)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶18年11月 ▶経産省事業で実施 ▶デックス東京ビーチ駐車場 (自走式)   <p><u>けいはんなオープン イノベーションセン ター (21年2月)</u></p>

- 自動運転技術の進展は都市に対して正負両面の側面があると考えられ、移動の概念や都市構造等に影響を及ぼす可能性がある。
- 今後、自動運転技術が進展し、自動運転が普及していくことを見据え、都市における自動運転の活用方策の検討や、適切に対応できる環境づくりの推進が必要である。



- 技術開発の動向を踏まえつつ、自動運転技術の普及が都市に対して与える影響を抽出・整理し、自動運転技術を活用するために、以下の二つの観点から検討を行う。

①自動運転技術の都市への影響可能性の抽出・整理と対応についての検討

- 都市施策との関係について
- 都市交通との関係について
- 交通施設との関係について

検討会

座長：森本教授
(早稲田大学)

- ・自動運転の都市施策・都市交通・交通施設への影響可能性の抽出・整理
- ・課題整理と対応方針のロードマップの整理
- ・自動運転を活用した施策推進方策の検討

②今後の都市交通に関する課題を踏まえた自動運転技術の活用についての検討

- ニュータウンにおける高齢者の移動の円滑化
- 公共交通（基幹的なバス、BRT等）や端末交通等におけるサービス向上

分科会

・ニュータウン分科会

座長：森本教授
(早稲田大学)

・基幹的なバス分科会

座長：森川教授
(名古屋大学)

- ・ニュータウン・基幹的なバスの課題の整理
- ・課題解決に向けた自動運転の活用方策の検討
- ・実証実験の実施に向けた検討

R3年度の検討内容

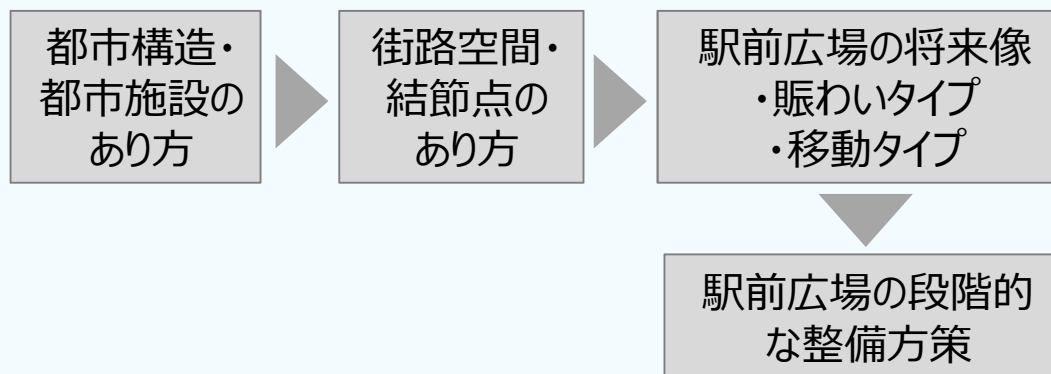
- 限定空間と混在空間では自動運転技術の社会実装の進捗が異なることが考えられる。
⇒ **短期的な社会実装への対応として、限定空間内外の接続機能のあり方を検討する。**
- また、混在空間においても自動運転を活用したサービスの実証実験の取組が増えている。
⇒ **自動運転を活用したサービスの持続的な提供に向けた都市側での対応方策を検討する。**

マクロ

ミクロ

混在空間

長期的



※混在空間での社会実装は短期的には難しい

限定空間

社会実装の進捗が異なるエリアをつなぐ機能が必要

限定空間内外の接続機能のあり方
＜R3年度＞

※限定空間では社会実装が進む可能性あり

自動運転を活用したサービスの持続的な提供に向けた検討
＜R3年度＞

自動運転を活用したサービスの実証実験事例整理

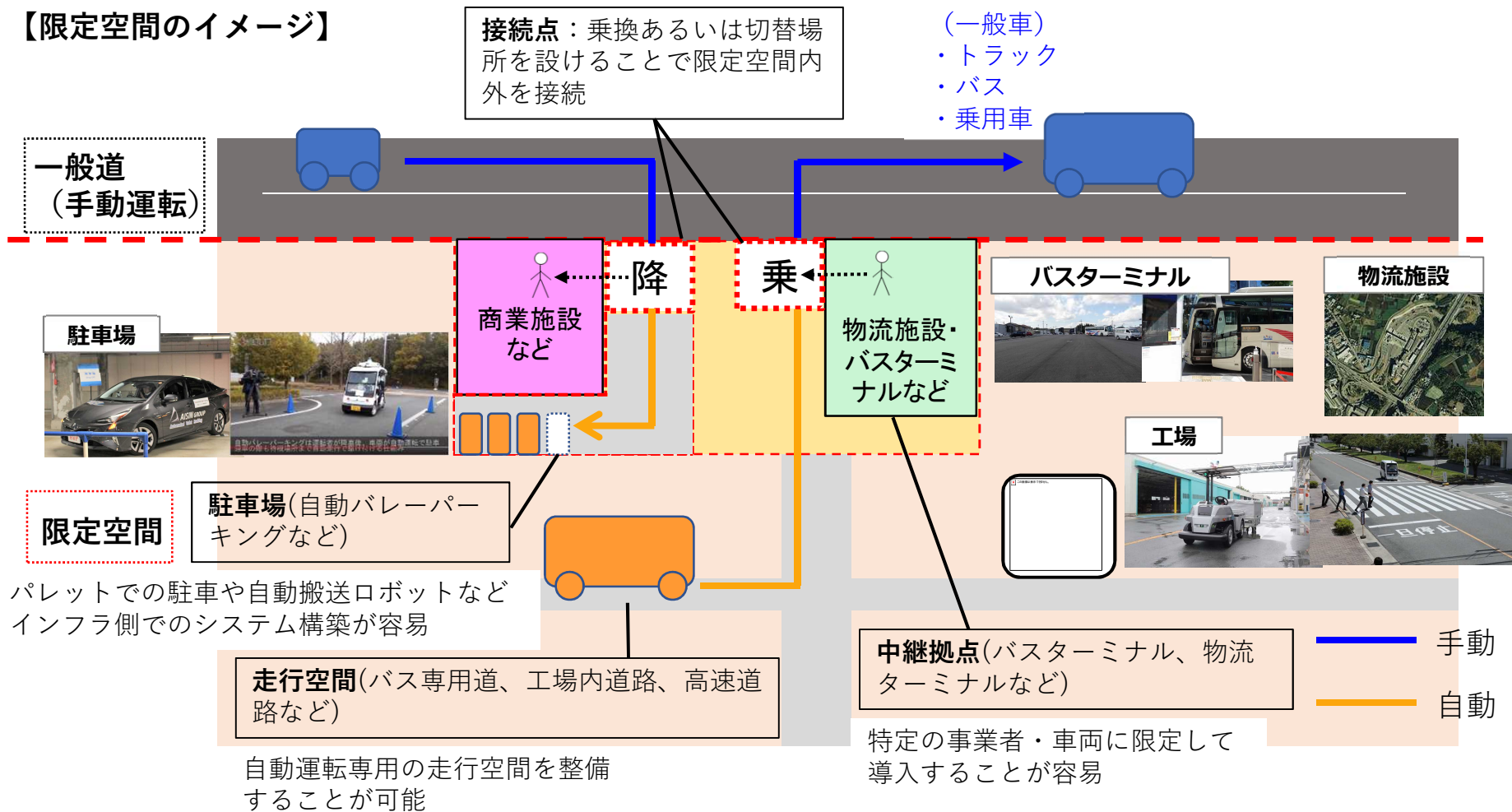
短期的

限定空間の考え方

■自動運転の早期社会実装を目指す上では、以下のような要素を有する「限定空間」をターゲットに検討を行うことが考えられる。

- ①他の交通(手動運転車、歩行者など)との混在が少ない
- ②比較的単一あるいは特定の車両(システム)のみ走行する
- ③自己位置推定が容易など、空間的・制度的自由度が高い

【限定空間のイメージ】



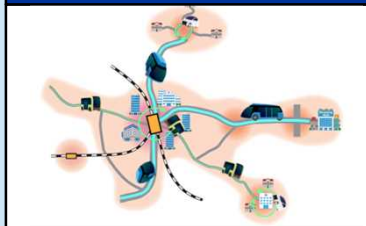
- 自動運転社会における望ましい都市交通・都市交通施設のあり方検討を深度化させるため、それぞれの姿の実現に向けた対応策とそのポイントを整理。
- 自動運転技術の早期社会実装に向け、都市側で検証すべき課題を整理するため、バスや歩道を低速で走行するモビリティを活用した社会実験を通じて、都市交通施設のあり方の検討を深度化。

R5年度

R6年度以降～

<都市交通・都市交通施設のあり方検討>

都市交通の望ましい姿 (実現に向けた対応策とポイント整理)



- ・ 都市交通マネジメント
- ・ 公共交通の利便性向上
- ・ 交通弱者等の移動手段提供

など

街路空間の望ましい姿 (実現に向けた対応策とポイント整理)



- ・ 公共交通の走行環境確保
- ・ 歩道利活用
- ・ 安全で円滑な乗入環境の確保
- ・ 適正な駐停車環境の確保

など

身近なエリアの望ましい姿 (実現に向けた対応策とポイント整理)



- ・ 歩行優先の環境
- ・ 駐車スペースの有効活用
- ・ 駐車スペースの共有
- ・ シェアリングの有効活用

など

ポイント集作成検討

都市空間における自動運転技術導入のための考え方をまとめたポイント集の作成等

<社会実験の実施>

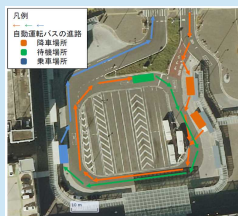
自動運転バス社会実験 (前橋市)



検証項目

- ・ バス停形状の検証
- ・ 駅前広場の条件、ルールの検証
- ・ 走行空間の確保に向けた検証
- ・ 社会受容性の向上

など



自律移動ロボット社会実験 (姫路市)



検証項目

- ・ 歩行者混雑時の走行可能性
- ・ 安全に共存するための走行区分
- ・ ほこみち空間の活用可能性

など

都市交通施設のあり方に反映

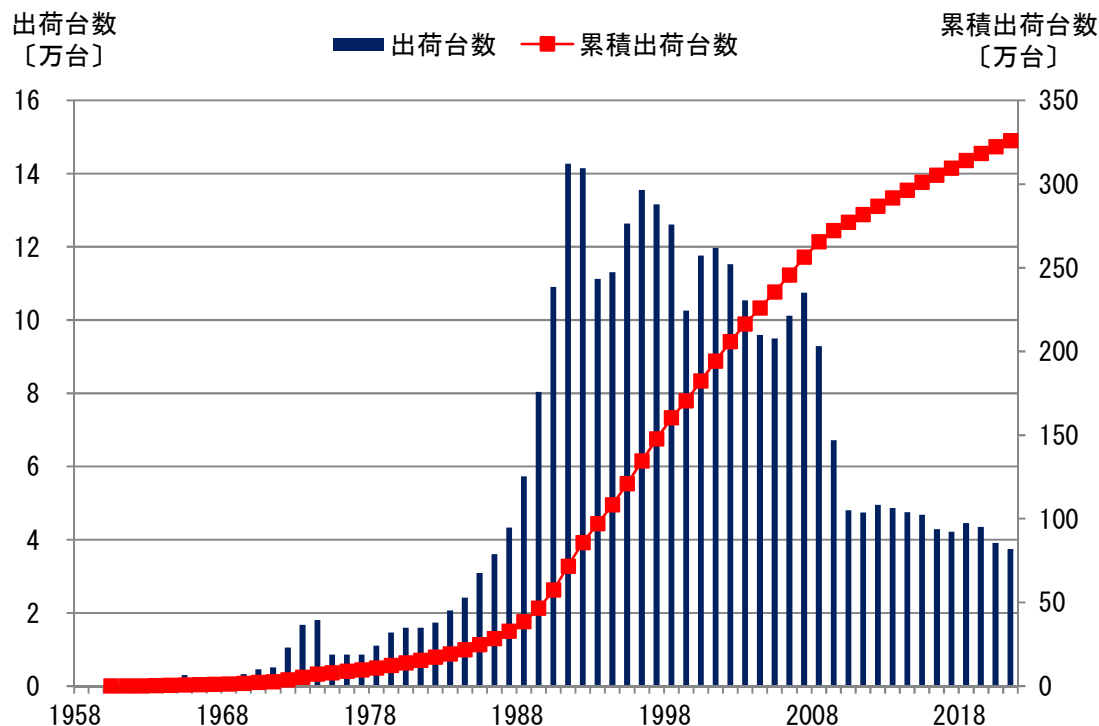
- ・ バスや自律移動ロボットの実走実験の継続
- ・ PLATEAUとの連携

4. 機械式駐車装置の安全対策

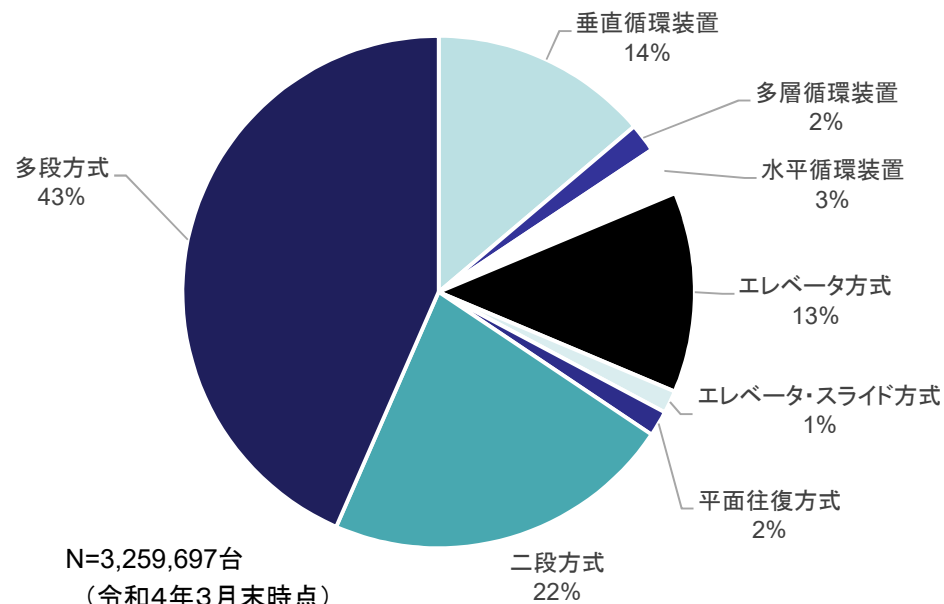
機械式駐車装置の普及状況

- 二段・多段方式、エレベータ方式を始め、様々な種類のものが存在。
- 限られた土地スペースを有効に活用可能なことから、1980年代後半から都市部で急速に普及（出荷累計は約59万台（令和4年3月末時点））。
- 時間貸し駐車場、商業施設等の公共用駐車場のほか、マンション等の専用駐車施設にも広く普及。

機械式駐車装置の 出荷台数の推移



機械式駐車装置の種類別 累計設置割合(台数)



機械式立体駐車場における重大事故の発生状況

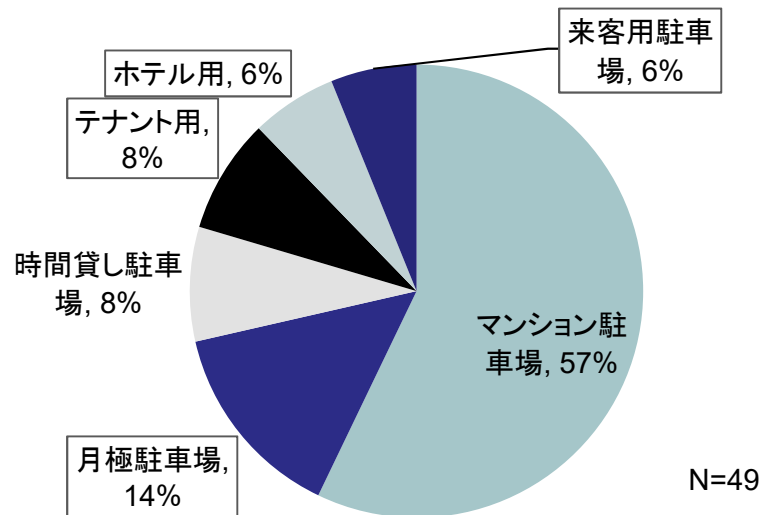
- 平成19年度以降、一般利用者等の死亡・重傷に至った事故は、少なくとも49件発生。
- 発生場所としては、マンション駐車場が約6割を占め、利用者が自ら操作する使用形態での事故が多い。
- 発生状況としては、「装置内に人がいる状態で機械が作動」が約4割を占める。

一般利用者等の死亡・重傷事故件数 (令和5年3月末時点)

平成19年度	1(0)
平成20年度	5(1)
平成21年度	2(1)
平成22年度	5(1)
平成23年度	2(1)
平成24年度	8(4)
平成25年度	3(2)
平成26年度	2(1)
平成27年度	4(1)
平成28年度	4(0)
平成29年度	0(0)
平成30年度	1(0)
令和元年度	5(0)
令和2年度	2(1)
令和3年度	3(1)
令和4年度	2(2)
合計	49(16)

※括弧内は
死亡事故件数

死亡・重傷事故の発生場所(駐車場用途別)



死亡・重傷事故の発生状況と主な発生要因

	無人確認不足	危険源への接近	不適切な自動車運転	外部侵入	不適切な操作	機械・電気の不良、劣化	障害物	合計
装置内に人がいる状態で機械が作動	16			2				18
人の乗降・歩行時の転倒・落下		8			1	1	1	11
作動中の装置に侵入・接触		6		1				7
車輛の入出庫時の衝突			8					8
装置の非常停止					1			1
その他		2			2			4
合計	16	16	8	3	4	1	1	49

事故事例(愛知県稲沢市)

発生日時 : 平成26年1月23日 午後4時15分頃
 発生場所 : 愛知県稲沢市
 駐車場分類 : 時間貸駐車場
 装置分類 : 垂直循環方式
 設置年月 : 昭和63年3月
 大臣認定年月 : 昭和57年11月

事故概要

被災者：運転者・死亡

事故状況：従業員は、機械式駐車場（北）から被災者の軽乗用車が駐車されているパレットを出庫位置まで移動させ、被害者は駐車場（北）の中にはいった。その後、従業員は駐車場（南）の対応を行っていたところ、駐車場（北）に次の客が来て、従業員へ出庫を伝えた。従業員は被災者の出庫確認を怠り、パレットの移動を開始。従業員は異常に気づき緊急停止ボタンを押したが、被災者はパレットの移動に巻き込まれており、病院へ搬送されたが死亡した。人感センサーは故障しており作動していなかった。



事故発生号機



人感センサー(故障中)



駐車室内の構造



事故のイメージ

安全性に係る基準等の制定

○大臣認定制度の改正（駐車場法施行規則）

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

○JIS規格の制定

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

安全確保の周知・啓発

○「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」・同「手引き」の作成

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

適切な維持管理

○「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」・同「ガイドブック」の作成

- ・ 機械式駐車設備の適切な管理のために管理者等が行うべき事項、保守点検業者の選定に当たって留意すべき事項、保守点検契約に盛り込むべき事項のチェックリスト等を取りまとめた指針を作成。（H30年7月）
- ・ 管理者等が保守点検契約を確認する際の参考となるよう、標準保守点検項目や、点検周期の目安も提示。
- ・ 立体駐車場工業会が維持管理に関する指針の内容を解説した「ガイドブック」を作成。（H30年12月）
- ・ 立体駐車場工業会が「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針の解説」を作成。（R3年12月）

- 機械式立体駐車場の安全対策検討委員会(座長: 向殿政男 明治大学名誉教授)の検討成果を踏まえ、平成26年3月、「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」を公表し、消費者庁と連携して、関係団体に対して安全対策の強化及び適正利用の推進を要請。
- その後、消費者安全法に基づく消費者安全調査委員会において事故調査報告書がとりまとめられたことなどを踏まえ、同年10月、ガイドラインの改定(「5. 関係主体間の連携・協働による取組」の追加)を行い、関係団体に対して既設の装置に関する安全対策及び適正利用の一層の推進を要請。

1. 製造者の取組

- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保(ゲート、柵の設置等)
- 装置の稼動状況に対する視認性確保(操作盤の位置、モニター等)
- 安全性に配慮した操作方法(安全確認ボタン、緊急停止ボタン等)
- 人の転倒、転落等を防止するための開口部、障害物等の除去
- 装置のインターロック機能の確保、安全センサーの設置
- 非常時を想定した構造・設備の確保(退避場所、非常口等)
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等等

2. 設置者の取組

- 1. の要件を満たす装置の使用
- 設置場所、気象条件、使用条件等を考慮した装置選択
- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保(ゲート、柵の設置等)
- 入出庫時の不要な人の立入抑止(子供の待機場所、荷物の積み下ろし場所等の確保)
- 装置内の視認性確保(照明設備の設置等)
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等等

3. 管理者の取組

- 利用者に対する操作方法、注意事項等に関する書面説明の徹底
- 装置の安全確保のための維持保全、専門技術者による定期的な点検の実施
- 事故等発生時の対処
- 管理責任者の選任・明示及び実施方法等に関する文書作成・閲覧
- 委託契約等における実施主体・方法等の明示等

4. 利用者の取組

- 装置の危険性を再認識した上での利用
- 他人の鍵、ボタン押し補助器具等の使用禁止
- 装置内の無人確認の徹底
- 運転者以外の乗降室外での乗降、やむを得ず同乗者が立ち入る場合の退出確認の徹底
- 乗降室内に長時間とどまらないこと等

5. 関係主体間の連携・協働による取組

- 既設装置について、製造者、保守点検事業者、設置者、管理者、利用者の関係主体は協議の場を設け、連携・協働して安全対策に取り組むこと
- 製造者、保守点検事業者は、協議の場において、装置のリスク、安全な利用方法等について説明を行うこと。これを踏まえ、設置者、管理者は、利用者に対する説明の徹底を図るとともに、製造者、保守点検事業者の参画の下、利用者への教育訓練を実施すること
- 利用者は、教育訓練への参加等により装置のリスクを十分認識した上で、適正な利用を心がけること

「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」の手引き

○「機械式立体駐車場の安全対策のあり方について」(平成26年3月機械式立体駐車場の安全対策検討委員会報告書)を踏まえ、関係主体が早期に取り組むべき事項をまとめた「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」を公表。

○機械式立体駐車場の安全対策及び適正利用のさらなる推進のため、一般の方にも一層分かりやすくなるよう、ガイドラインに基づく安全対策の具体的な実践例や関連する過去の事故事例等を取りまとめ、写真やイラストも交えて解説を加えた手引きを作成。(平成28年9月公表)

「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」の手引き



平成28年
国土交通省

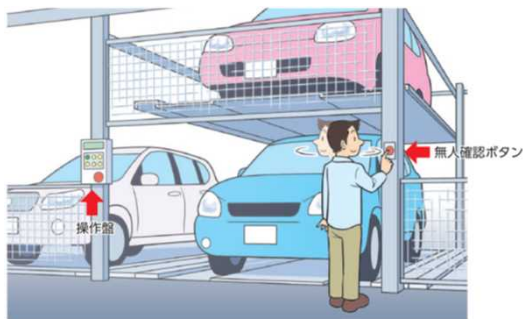


イラスト1
操作盤から離れた場所で視認性を確保する、無人確認ボタン

イラスト2
ボタン押し補助器具の使用と装置内立ち入りが容易のために起きた死亡事故例



イラスト3
入庫後の安全確認不足による死亡事故例



写真：外部者の侵入を防ぐ前面ゲートと柵の設置例

機械式立体駐車場の安全対策は大丈夫ですか？

～管理者向け自己チェックシート～

機械式立体駐車場では、利用者が機械に挟まれ死亡などの事故が発生しています。車を動かすために大きな力が働くので、ひとたび事故が発生した場合には、重大な事故に発展してしまいます。機械式立体駐車場の事故を防ぐためには、利用者において適正な利用に努めて頂くことが重要です。特に道路の駐車設備については、管理者において安全対策を検討・実施することが極めて重要であり、機械式立体駐車場の安全対策が十分に行われているかどうか、チェックしましょう。

- 装置内への人の侵入を防止するための措置が講じられていますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 人が自由に乗り入れられない(周知の注意ゲート等を設置している(※付注))	<input type="checkbox"/> 磁気や超音波センサーの設置など、侵入防止の工夫を行っている	<input type="checkbox"/> 遊んで子供などが、容易に侵入し出歩いている
- 装置内への人の閉じ込めを防止するための措置が講じられていますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 利用者に対して無人確認を促すことに加え、人の存在を感知して警報を発する装置(※付注)を設置している(※付注)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近に設置するシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない
- 船の利用者が閉鎖している状態で、次の利用者が取り込んで操作しないための措置が講じられていますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 磁気センサーやコーリナーゲーター等により利用者を検知でき警報を発している(※付注)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近に設置するシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない
- 緊急時の無人確認を徹底するための措置が講じられていますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 操作盤からの死者を確認するための無人確認センサー等を設置している(※付注)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近に設置するシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない
- 緊急時に装置を非正常停止するための工夫がなされていますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンを設置している(※付注)	<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンは無いが、非常停止を行うことのできる(※付注)	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の非正常停止の装置により、非常停止を行うことができない

各項目に対する説明は行われていますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 取扱い説明書を手交しているが、詳細は行っていない	<input type="checkbox"/> 取扱い説明書を手交しているが、取扱い説明書等を手交してない	<input type="checkbox"/> 取扱い説明書等を手交してない

2つの項目が利用する駐車場において、事例の取扱いに対して十分な取扱いを行う必要があります。特に、利用者に対する説明は適切に行われていますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 取扱い説明書が利用者の利用目的に合わせた内容になっている	<input type="checkbox"/> 取扱い説明書が利用者の利用目的に合わせた内容になっていない	<input type="checkbox"/> 取扱い説明書が利用者の利用目的に合わせた内容になっていない

技術者による点検や整備は適切に行われていますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 点検や整備を定期的に行っているが、点検記録が、未だ作成されていない	<input type="checkbox"/> 点検や整備を定期的に行っているが、点検記録が、未だ作成されていない	<input type="checkbox"/> 専門技術者による点検を行っていない

一事故が発生した場合の緊急連絡先を明示していますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 緊急連絡先がすぐ分かるように緊急連絡先を明示している	<input type="checkbox"/> 緊急連絡先がすぐ分かるように緊急連絡先を明示しているが、明示していない	<input type="checkbox"/> 緊急連絡先がすぐ分かるように緊急連絡先を明示していない

責任者を明示していますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 責任者が分かるように緊急連絡先を明示しているが、明示していない	<input type="checkbox"/> 責任者が決まっているが、明示していない	<input type="checkbox"/> 責任者を定めていない

※なお、警備員やメンテナンス業者への委託契約の締結を通じて、機械式立体駐車場の管理・保守業務を委託する場合は、委託先との間で、安全管理に関する取組を明示する必要があります。

安全対策の評価値は？ 下の□にチェックした数を入れて計算しましょう。

A: ×10点 + B: ×5点 + C: ×0点 = 点

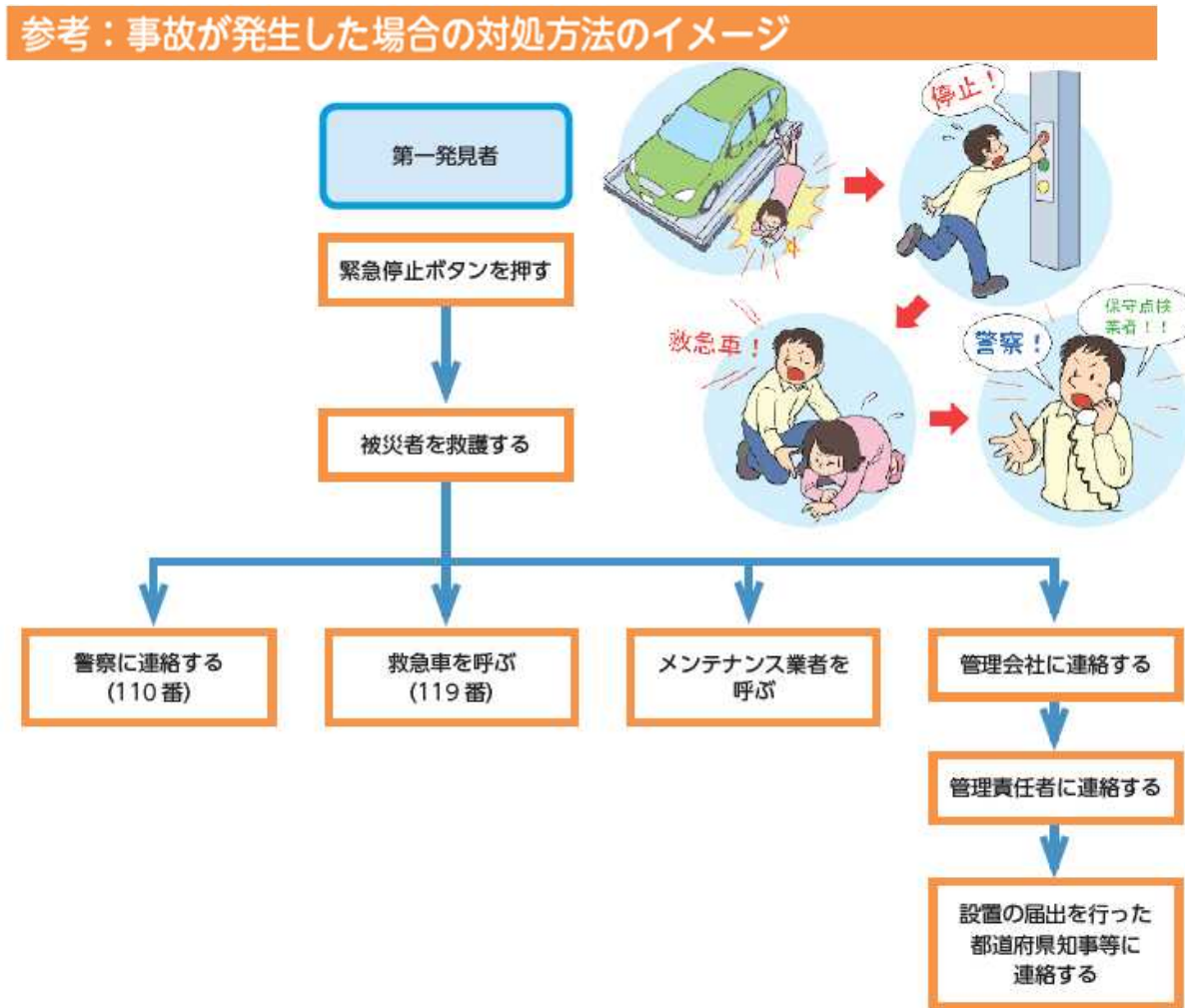
75点～100点の場合、安全対策は十分に講じられています。
 ・利用者への緊急時等に関する連絡体制の取組が確実です。
 50点～75点の場合、概ね対策は講じられていますが・・・
 ・全ての項目がB(5点)以上であれば、緊急時の対策は講じられています。
 ・C(0点)の項目がある場合は、必ずすぐできる対策の取組をお願いします。
 ・特に安全対策に関する取組の取組等を通じて、安全性向上のための対策の取組を徹底した安全対策を検討しましょう。

0～45点の場合、対策は不十分です。
 ・C(0点)の項目については、必ずすぐできる対策の取組をお願いします。

管理者向け自己チェックシート

- ガイドラインでは、関係主体を製造者、設置者、管理者及び利用者の4者と位置付け。
- また、管理者の取組として、事故等に備えて対処方法を定めておくこと、また、事故等があった場合には、警察、消防のほか、製造者、メンテナンス業者、設置の届出を行った都道府県知事等にすみやかに連絡し、記録を残すことを求めている。

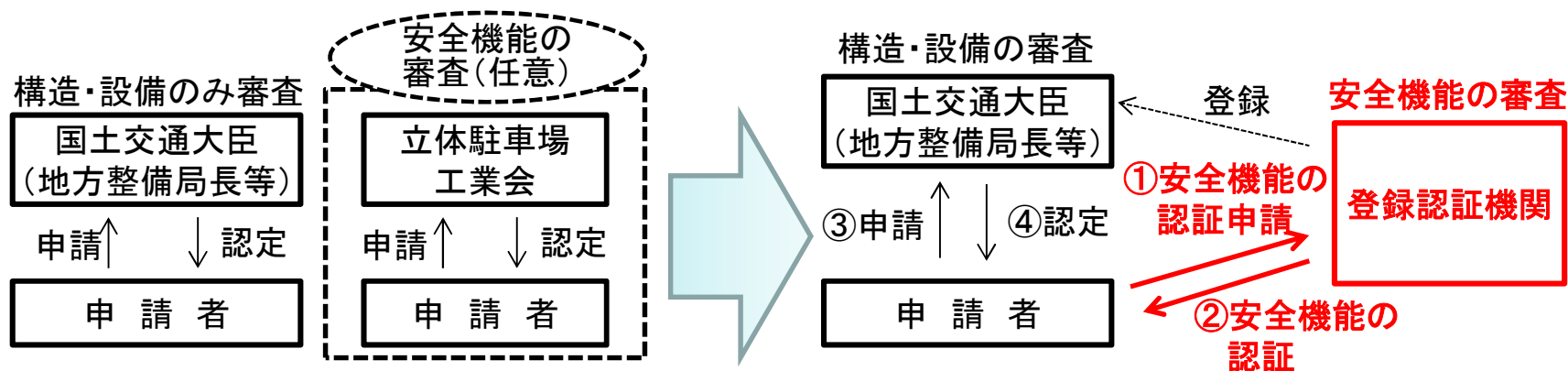
製造者	設置者
機械式駐車装置のメーカー。	機械式駐車装置の設置・仕様を決定する施主・建築主。一般的にはペロッパーが該当。
管理者	利用者
一般的には機械式駐車装置の所有者。マンションの場合は、一般的には管理組合が該当。 ※管理者の業務の一部は、管理会社やメンテナンス業者（＝保守点検事業者）に委託されていることが一般的。	機械式駐車装置を利用する者。マンションの住民など。



○ 駐車場法施行令第15条に基づく大臣認定制度の下で、同条に規定する特殊の装置（以下「機械式駐車装置」という。）の構造・設備と併せて安全性を確保することを目的に、駐車場法施行規則を改正。

＜駐車場法施行規則の改正＞

- 大臣認定制度の下で、装置の安全性についても一体的に審査・認定を行う仕組みを構築。
- 安全性に係る審査について、第三者的な専門機関が代行審査を行うための「登録認証機関」の制度を創設。



＜経過措置＞

- ・既設の装置については、新省令施行後も、引き続き大臣認定の効力があるものとみなす。
- ・新省令の施行日から1年6月の間に限り、新省令の施行前に大臣認定を受けた型式の装置の設置を認める。
（＝平成28年6月末に経過措置期間が終わり、新たな大臣認定を受けた装置の設置が義務づけ。）

○機械式駐車装置の認定状況（R4.3末現在）

二段・多段方式	201件	平面往復方式	28件	エレベータ方式	176件	合計：572件
多層循環方式	34件	水平循環方式	107件	垂直循環方式	26件	

<背景・経緯>

- 一般利用者が機械に身体を挟まれ死亡する事故等が発生している状況から、平成25年11月に「機械式立体駐車場の安全対策検討委員会」を設置し、再発防止に向けた安全対策のあり方の検討に着手。
- 平成26年3月に検討内容がとりまとめられ、**業界全体に適用される安全基準(JIS規格)の整備を進めていく必要**があると提言。
- 平成28年3月、公益社団法人立体駐車場工業会が認証基準をもとにJIS原案を作成。
- 平成29年5月、日本工業標準調査会の審議を経て、JIS規格(機械式駐車設備の安全要求事項(JIS B 9991))として制定。国際標準規格(ISO12100)に対応し、大臣認定制度と整合した安全基準が確立。

安全要求事項の基本的な考え方

機械類の安全性確保のための国際標準規格に対応

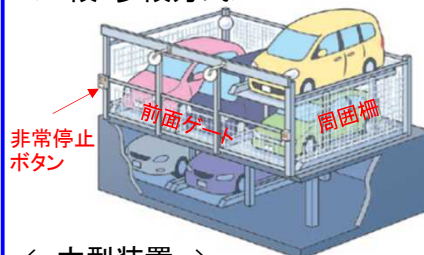
機械類の安全性を確保するための国際標準規格 (ISO12100)



機械式駐車設備の安全要求事項 (JIS B 9991)

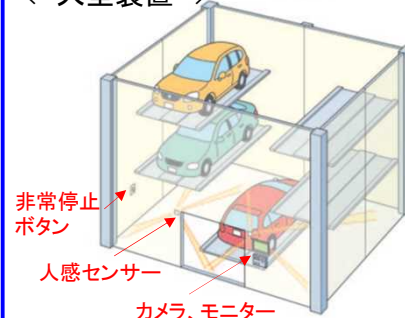
安全要求事項のイメージ

<二段・多段方式>



- ・周囲柵と前面ゲートを設置すること。
- ・装置内に人が残っていることを検知するセンサーを設置すること。
- ・装置の使用中に次の利用者が操作できないようにするための暗証番号等の機能を設けること。
- ・非常停止ボタンを設置すること。

< 大型装置 >



- ・装置内に人が残っていることを検知するセンサーを設置すること。
- ・装置内を確認するためのカメラやモニターを設置すること。
- ・装置の使用中に次の利用者が操作できないようにするための暗証番号等の機能を設けること。
- ・非常停止ボタンを設置すること。

< 今回の改正内容 >

- JIS規格は産業標準化法に基づき、5年毎に見直しを図っているところ。
- 今回の改正では、リスクに応じた更なる安全性の向上を図るため、2019年改正のJIS B 9705-01 (機械類の安全性-制御システムの安全関連部-) 及び機械安全に関するJISとの整合を図っている。
- 平成30年に機械式駐車場で発生した複数の事故について、令和3年2月に消費者安全委員会から国土交通大臣あての意見書が提出されており、その中で指摘のあった「ワイヤーロープの強度及び安定性に関する基準」について見直しを実施。

JIS規格 主な改正内容①

機械類の安全性確保のためのJIS規格に整合

 機械類の安全性を確保するための
JIS規格 (JIS 9705-01)

 機械式駐車設備の安全要求事項
(JIS B 9991)

JIS規格 主な改正内容②

 消費者庁からの意見書への対応として、
ワイヤーロープの強度及び安定性に関する基準について見直し

- C. 7. 3 機械部分の強度
- C. 7. 3. 1 特別な機械要素の強度
- 特別な機械要素の強度は、次による。
- a) ワイヤロープ及びローラチェーン
- 1) ワイヤロープの破断力及びローラチェーンの引張強さは、最大荷重 (動荷重係数 γ は乗じなくてもよい。) によって発生する引張力の7倍以上とする。
 なお、最大荷重は、次のいずれかの質量による荷重のほか、通常使用時に発生する荷重などがある場合は、それらを含む。
 - 入出庫時が最大の場合：可動部荷重+車両荷重+車載品荷重+乗員荷重
 - 作動時が最大の場合：可動部荷重+車両荷重+車載品荷重
 - 2) ワイヤロープ及びローラチェーンの端末金具の引張強度は、ワイヤーロープの破断力及びローラチェーンの引張強さの80%以上とする。

機械式駐車設備の維持管理に係る課題

- 適切な知識や技術力を持った保守点検業者をどのように選定すれば良いか？
- 保守点検の業務内容や責任範囲について、どのように契約上、明確化するか？
- 不具合情報等を把握し、確実に保守点検業者へ引き継ぐための仕組みはどうすべきか？

▶ 機械式駐車設備の知識に乏しい、ビルオーナーや管理組合の方などが、自ら管理している機械式駐車設備を、駐車場法施行令に定める技術的基準に適合させるための指針等が必要

「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」

管理者等、設置者、保守点検業者及び製造業者の役割

管理者等	: 適切な維持管理、適切な保守点検業者の選定
設置者	: 管理者への適切な情報提供等
保守点検業者	: 適切な保守・点検の実施、点検結果の報告・アドバイス等
製造業者	: 部品の供給、維持管理に関する問い合わせに対応する体制整備等

機械式駐車設備の適切な維持管理のために管理者等がなすべき事項

定期的な保守・点検の実施、作業報告書等の文書の保存、安全標識等による利用者への注意喚起等

管理者等が保守点検業者の選定に当たって留意すべき事項

契約金額だけでなく、担当者の能力、会社概要等を総合的に評価

保守点検契約に盛り込むべき事項のチェックリスト



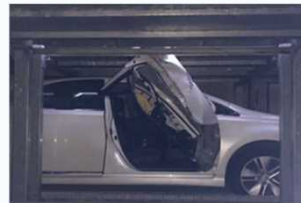
「機械式駐車設備標準保守点検項目、点検周期の目安」

- 管理者等が、保守点検事業者が行う点検内容・点検周期を確認する際や契約書に点検内容・点検周期を記載する際に参考とするための具体的なツール

■ 標準保守点検項目 ~ 機械式駐車装置の類型に応じた標準的な点検項目(安全装置、乗降領域等)の一覧

■ 点検周期の目安 ~ 機械式駐車装置の類型に応じた標準的な点検項目ごとの点検頻度の目安の一覧

○消費者からの申出のあった3件の事故について、消費者安全調査委員会において、事故等原因調査等の対象とすべきかの検討が行われた。その結果、**事故等原因調査等の対象とは選定しないこととなったが、検討の過程で明らかになった知見につき、令和3年2月18日に、国土交通大臣宛の意見書が発出された。**

	申出1	申出2	申出3
発生年月	平成30年9月	平成30年12月	平成31年3月
事故概要	<p>自動車を出庫中にワイヤーロープが破断し、自動車が搬器とともに落下。(物損)</p> 	<p>自動車を出庫中に制御装置又はモータの不具合が発生し、自動車が搬器と共に落下(物損)</p> 	<p>自動車を出庫中にモータの不具合が発生し、使用者が乗車中の自動車が搬器と共に落下(物損・人身(挫傷))</p> 
推定原因	<p>定期交換対象品である<u>ワイヤーロープ</u>を長期間使用したことによる経年劣化から破断した。</p>	<p>定期交換対象品である<u>インバータ</u>を長期間使用したことにより、<u>電動装置モータ</u>に異常な負荷がかかり、<u>軸・歯車</u>が破損した。</p>	<p>定期交換対象品である<u>電動装置モータ</u>を長期間使用したことによる経年劣化から、<u>ブレーキ</u>が機能不良になった。</p>

< 意見書での主な指摘 >

- ワイヤーロープの強度及び安定性に関する基準を見直す**こと。
- 生命身体事故につながる危険性が高い**定期交換推奨機器等**について、**製造者から所有者等にリスクを周知し、交換を促進**すること。設計耐用年数や保全計画等について所有者等に説明、提出すること。
- 劣化状況を所有者に示すことにより、**交換を促進できるような標準保守点検項目に見直す**こと。
「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」の内容を保守点検業者に**周知**すること。
- 今後、自動車の落下事故の情報を消費者安全調査委員会に提供すること。

○ 機械式駐車設備に関する専門的な知識を有していない、ビルオーナーや管理組合といった機械式駐車設備を管理されている方などにとって、保守点検事業者が行う点検内容・点検周期が適切かどうかの確認や、契約書の点検内容・点検周期の参考となるよう「**機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針**」を平成30年に策定



- 近年、機器等の交換が実施されなかったことによる事故が発生しているため、本指針に示す「**機械式駐車設備標準保守点検項目**」について、**交換を促進できるような項目を見直し**
- また、本指針では、所有者及び管理者から製造者への設備の適切な維持管理に係る問い合わせに対応する仕組みを製造者において整備することとしており、この仕組みを引き続き所有者及び管理者のほか、保守点検事業者も理解する必要があるため、「**保守点検事業者の選定に当たって留意すべき事項のチェックリスト**」を見直し

機械式駐車設備標準保守点検項目

本標準保守点検項目に記載の内容は一例であり、必要な点検項目は、対象とする機械式駐車設備の機械的特性、設置環境、特殊性、特別仕様等を考慮して定めること。

機械式駐車設備の種類						
1: 地上二段式	2: ビット二段(三段)昇降式	3: 昇降縦行(昇降横行)式				
4: エレベータ方式	5: 平面往復方式・水平循環方式・多層循環方式	6: 垂直循環方式	7: 類型4、5の方式などのバース式			

1. 安全装置関係

点検項目	点検内容	機械式駐車装置の類型						
		1	2	3	4	5	6	7
1 安全装置								
a 起動及び 起動制御	① 全ての安全装置の取付け状態の良否、損傷の有無を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	② 無人確認入力が適正に機能を維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	③ 反射鏡、カメラ、監視モニタの機能が適正に維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	④ 起動許可装置(安全確認ボタン)が適正に機能を維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑤ 操作確認が適正に機能を維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑥ 出入口扉・区画扉・非常用扉・通路扉・作業用扉などの開時の作動防止機能が維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
b 非常停止	① 設置してある全ての非常停止機器の機能が維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	乗降領域を区画する検知装置の作動の良否と検知装置を作動させインタロックの機能を点検する。 ・乗降領域と駐車・搬送装置とを区画する検知装置 ① 縦列式の区画扉に代えて設けた検知装置 ・バース式の出入口扉に代えて設けた検知装置	○	○	○	○	○	○	○
c 検知装置及びイン タロック	② 侵入検知装置の作動の良否と検知装置を作動させインタロックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	③ 扉閉保護装置の作動の良否と検知装置を作動させインタロックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	④ 扉乗越え検知装置の作動の良否と検知装置を作動させインタロックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑤ 扉閉検知装置の作動の良否と検知装置を作動させインタロックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑥ 装置を使用中に隣接装置の扉の開操作による、作動防止インタロック機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑦ 縦列式における乗越え装置と区画扉のインタロック機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑧ 可動床装置の検知装置の作動の良否と検知装置を作動させインタロックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○

別表 2

【保守点検事業者の選定に当たって留意すべき事項のチェックリスト】

- 該当する全てのチェック欄にチェックを行い、保守点検事業者の選定に対する参考資料として活用してください。
- 「確認内容」の記載については、選定対象となる保守点検事業者に依頼してください。
- 記載された「確認内容」をもとに比較し、適宜「管理者のチェック欄」をご活用ください。なお、全てのチェック欄がチェックされることが望ましいと考えられます。

【駐車場物件名】 _____

【駐車装置の型式】 _____

エレベータ方式 垂直循環方式 水平循環方式 多層循環方式

平面往復方式 バース付

地上二段式 ビット二段(三段)昇降式 昇降縦行(昇降横行)式

対象	確認内容	管理者の チェック欄
経営 状態	経営状況を客観的に確認できる資料が示されているか。 <input type="checkbox"/> 判断できる資料等の添付	<input type="checkbox"/>
安全 衛生	保守点検作業を安全に実施するための、安全組織・作業基準・安全指示書等が確認できる資料が示されているか。 <input type="checkbox"/> 判断できる資料等の添付	<input type="checkbox"/>
協力会社 教育	協力会社への教育内容が示されているか。 <input type="checkbox"/> 判断できる資料等の添付	<input type="checkbox"/>
品質	【ISO9001 認証取得】(適用：保守点検)	<input type="checkbox"/>

所有者、管理者、設置者、保守点検事業者及び製造者への周知、積極的なご活用をお願いします

- 公益社団法人 立体駐車場工業会では既に「指針」のガイドブックを発行しているが、R3.9の指針の一部見直しに合わせ、管理者等に対し、部品が交換されない場合の危険性や指針に示す保守点検項目の内容、保守点検結果に基づく部品の交換などに向けた判断基準等を詳しく解説した「**指針の解説**」をR3.12に新たに発行。
- 「指針の解説」では、第三編で管理者、保守点検事業者、製造者の果たすべき責任、第四編では 同じく管理者、保守点検事業者のなすべきことについて、新たに写真や図などを追加し、より具体的で理解しやすいよう解説。



総目次

- 第1編 「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」について
 - 1. 策定の背景
 - 2. 指針の活用
- 第2編 保守・点検が必要な機械式駐車装置の概要
 - 1. 類型区分について
 - 2. 機械式駐車装置の大臣認定について
- 第3編 「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」解説
 - 第一章 総則
 - 第二章 機械式駐車設備の適切な維持管理のために管理者がなすべき事項
 - 第三章 保守点検事業者の選定に当たって留意すべき事項
 - 第四章 保守点検契約に盛り込むべき事項
- 第4編 機械式駐車設備標準保守点検項目について
 - 第一章 総則
 - 1. 指針に示す機械式駐車装置の類型
 - 2. 保守点検結果の判定方法について
 - 第二章 管理者の保守・点検における注意事項
 - 1. 保守・点検に関する注意事項について
 - 第三章 保守点検事業者における保守・点検の注意事項
 - 1. 保守・点検に関する注意事項について
 - 第四章 指針に示す機械式駐車設備標準保守点検内容とその判定の解説
 - 1. 標準保守点検内容とその判定基準の解説
- 第5編 機械式駐車設備点検周期の目安について
 - 1. 点検周期とは
 - 2. 点検周期における注意点

【参考】機械式駐車装置稼働基数（平成29年度調査）

○大臣認定装置が義務付けされている基数はストックベースで約2%と推定される。

利用者 施設規模	一般公共の用に供する駐車場 (不特定の者が利用)	その他の駐車場 (特定の者が利用)	合計
大規模 (500㎡以上)	時間貸駐車場 等 (ショッピングセンター、 公共駐車場等) 約5,000基	マンション駐車場 月極駐車場 等 約101,000基	約106,000基
小規模 (500㎡未満)	時間貸駐車場 (コインパーキング等) 来客用駐車場 等 約6,000基	車庫、社員用駐車場 等 約157,000基	約163,000基
合計	約11,000基	約258,000基	約269,000基



届出駐車場の適用範囲＝一般公共の用に供する駐車場で、都市計画区域内にあり、駐車料金を徴収するもの



駐車場法に基づき、大臣認定を受けた機械式駐車装置の設置が義務づけ



附置義務駐車場の適用範囲



JIS規格の適用範囲(H28.3以降適用、標準規格ではあるが義務ではない)

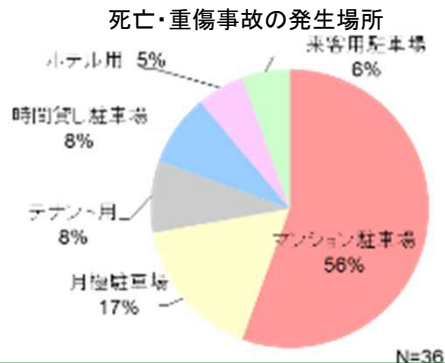
【出典】立体駐車場工業会資料より国土交通省作成

事故発生状況

- 平成19年度以降、利用者等の死亡・重傷に至った重大事故は少なくとも36件発生
- 重大事故発生場所は、マンション駐車場が56%、月極駐車場が17%で、利用者自ら操作する使用形態が多い

利用者等の死亡・重傷事故件数

平成19年度	1(0)
平成20年度	5(1)
平成21年度	2(1)
平成22年度	5(1)
平成23年度	2(1)
平成24年度	8(4)
平成25年度	3(2)
平成26年度	2(1)
平成27年度	4(1)
平成28年度	4(1)
合計	36(13)



課題

(製造・設置時の安全確保上の課題)

- 現行の大臣認定制度はマンション駐車場等は対象外
- JIS規格を満たす駐車装置の製造・設置は任意

(設置後の点検等による安全確保上の課題)

- 点検の実施は駐車場法に特段の規定がない
- 保守点検業者により点検項目や判断基準が異なる

(既設装置の安全確保上の課題)

- JIS規格で求める駐車装置内に人がいることを示す人感センサー等安全装置が設置されていない既設装置が多い

○JIS規格を満たす駐車装置の設置が促進されない場合は、必要に応じ、さらなる方策を検討

○点検が適切かつ確実に行われな場合は、必要に応じ、第三者による安全性の確認など新たな制度的枠組みを検討

○自助努力による安全確保を阻害しないか等の課題を踏まえた、既設装置の安全確保のための支援方策を引き続き検討

施策の具体的方向性

(製造・設置時の安全確保)

- 製造者、設置者、管理者に対してJIS規格を満たす駐車装置の製造、設置を促す
- JIS規格の内容やJIS規格を満たす駐車装置の製造、設置の重要性の周知徹底を図る
- JIS規格を満たす駐車装置の普及状況をモニタリング

(設置後の点検等による安全確保)

- 標準的な点検項目とそれぞれの点検項目に対して改修の必要性等の有無を判断できる判断基準を策定
 - 策定した点検項目と判断基準の周知徹底を図る
 - 適切な点検がされているか保守点検業者等の点検状況をモニタリング
 - 点検を行うことができる者については、講習の実施などによる技術力の確保・向上を図る
 - 優良な保守点検業者を登録する仕組みを設ける
- ### (既設装置の安全確保)
- 追加的な費用負担を要しても、安全確保に係る取組は必要であることの周知・啓発活動を継続的に行う
 - 製造者や設置者等の各主体により、受け取り方が異なることを考慮した事故リスク情報や安全確保に係る取組の効果等のわかりやすい情報提供

今後に向けて

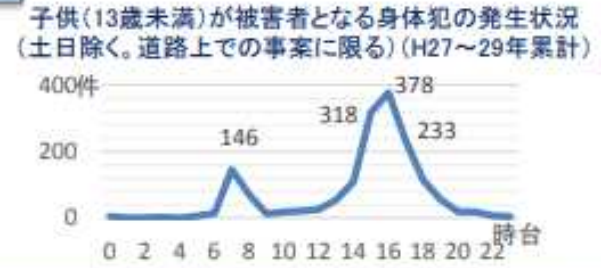
(参考1) 防犯まちづくり・自動車の盗難防止

登下校防犯プランについて(平成30年6月22日関係閣僚会議決定)

○平成30年5月に新潟市で発生した7歳の児童が犠牲となった大変痛ましい事件等を踏まえ、「登下校時の子供の安全確保に関する関係閣僚会議」が開催され、登下校時の子供の安全確保に関する今後の対策として、「登下校防犯プラン」が決定された。

登下校時における子供の安全の課題

- (1) 子供の被害は登下校、特に下校時(15~18時)に集中
犯罪件数が減少する中、ほぼ横ばいで推移
 - (2) ①既存の防犯ボランティアの高齢化、②共働き家庭の増加
→「地域の目」が減少、「見守りの空白地帯」が生じている
- ➡ **登下校時における総合的な防犯対策の強化が急務**



2. 通学路の合同点検の徹底及び環境の整備・改善

- (1) 通学路の防犯の観点による緊急合同点検の実施、危険箇所に関する情報共有
- (2) 危険箇所の重点的な警戒・見守り
- (3) 防犯カメラの設置に関する支援、防犯まちづくりの推進

4. 多様な担い手による見守りの活性化

- (1) 多様な世代や事業者が日常活動の機会に気軽に実施できる「ながら見守り」等の推進
- (2) スクールガードの養成、防犯ボランティア団体の活動等の支援
- (3) 「子供110番の家・車」への支援等

1. 地域における連携の強化

- (1) 登下校時における防犯対策に関する「地域の連携の場」の構築
- (2) 政府の「登下校防犯ポータルサイト」による取組の支援



3. 不審者情報等の共有及び迅速な対応

- (1) 警察・教育委員会・学校間の情報共有
- (2) 地域住民等による効果的な見守りや迅速な対応に資する情報の提供・発信
- (3) 放課後児童クラブ・放課後子供教室等の安全対策の推進

5. 子供の危険回避に関する対策の促進

- (1) 防犯教育の充実
- (2) 集団登下校、ICタグ、スクールバス等を活用した登下校の安全確保の推進

「登下校防犯プラン」を踏まえた防犯まちづくりの主な対応

●防犯まちづくりの推進

パンフレットの作成・周知

- ・防犯まちづくりを推進するために、平成15年に作成した、防犯まちづくりの留意事項などをまとめたパンフレットについて、国土交通省、文部科学省、警察庁が見直しを行い、地方公共団体へ周知を行う。

社会資本整備総合交付金

- ・地下通路、駐車場、公園等の公共施設整備にあわせて、安全性確保等の施設管理上の観点から照明灯や施設管理用カメラ等を設置する場合、市街地整備の一環として支援を実施。

相談窓口の設置

- ・地方整備局等に防犯まちづくりに関する相談窓口を設置し、地方公共団体からの防犯まちづくりについての相談を受付。

●空家・低未利用地等対策

立地誘導促進施設協定制度の活用

- ・立地誘導促進施設協定制度の活用を促進
- ・制度概要や税制特例等に関する自治体への周知・普及
- ・地方整備局等による相談受付

○「国際組織犯罪等対策に係る今後の取り組みについて」(平成13年8月29日国際組織 犯罪等対策推進本部決定)に基づき、自動車の盗難及び盗難自動車の不正輸出を防止するための総合的な対策について検討するため、「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」を設置し、「自動車盗難等防止行動計画」(平成14年1月策定、令和4年12月改定)に基づき、イモビライザ等の盗難防止機器の普及促進、自動車の使用者に対する防犯指導、広報啓発等に取り組んでいる。

1 自動車盗難防止対策

2 自動車盗難事件に対する取締り

3 盗難自動車の不正輸出防止対策

4 海外における盗難自動車の被害回復支援



1 自動車盗難防止対策

(6) 駐車場等における対策についての防犯指導及び広報啓発【継続】

駐車場における防犯対策についてのパンフレットを制作し、自動車盗難防止に対する対策方法や防犯機器などを広報啓発。

■「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/index.html>

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

(参考2) インボイス



令和5年10月1日 インボイス制度開始

～消費税が記載された事業者間でやり取りされる請求書の制度～

インボイス発行事業者は**消費税の申告**が必要となります

※基準期間の課税売上高が1,000万円以下の場合も申告が必要です

2割特例

新たに課税事業者になられた方には、売上金額を集計すれば、**手軽に納税額が計算できる特例**があります。

2割特例の手引き



自宅でe-Tax

e-Taxを使うと自宅やオフィスから申告ができます。なお、**個人事業者の方は、確定申告書作成コーナー**で、手軽に申告書が作成できます。

<法人向け>
e-Tax
ホームページ



<個人向け>
確定申告書等
作成コーナー



インボイス制度についての一般的なお問い合わせ

インボイス
コールセンター **0120-205-553** (無料)
9:00～17:00 (土日祝除く)

国税庁HPの「**インボイス制度に関する相談窓口一覧表**」に、補助金、取引上のお悩み、経営など、各種ご相談先をまとめていますので、まずはお気軽にお問い合わせください。

相談窓口一覧表



国税庁 (法人番号 7000012050002)

(令和5年10月)

登録を受けるかお悩みの方へ

●インボイスを交付するためには、インボイス発行事業者として登録を受ける必要があります。**登録は任意のため**、売上先からインボイスを求められるかどうかなどご自身の事業実態に合わせて登録をご検討ください。
なお、消費者や免税事業者等である売上先は、**インボイスの保存を必要としません。**



●登録申請手続を行う場合は、早期に登録通知を受けることができる**e-Tax**をご利用ください。

●課税事業者の方は原則として登録を受けた日から、免税事業者の方は登録申請の際に登録希望日(提出日から15日以降の登録を受ける日として事業者が希望する日)を記載することで、その**登録希望日から登録を受けることができます。**

●登録のご検討に当たっては、**国税庁HPの情報ガイド、各種説明会・登録要否相談会、オンライン説明会**をご活用ください。

インボイス制度
の説明会



お問い合わせが多いご質問など



●**お問い合わせが多いご質問などを国税庁HPに掲載しています。**
登録申請手続を行ったが、登録番号の通知がない場合の売手の対応やその場合における買手の対応等を公表しております。

お問い合わせが多い
ご質問など



補助金など支援策について知りたい方へ



インボイス対応に必要なITツール導入を支援する補助金制度や小規模事業者持続化補助金などの支援策があります。詳しくは中小企業庁のHPをご確認ください。

中小企業庁
リーフレット



インボイス制度を詳しく知りたい方へ

国税庁HPの「インボイス制度特設サイト」に制度の概要やQ&A、申請手続、消費税の申告手続に関する情報等を掲載しています。
インボイス制度を機に新たに消費税の申告が必要となる事業者の方もこちらをご確認ください。

インボイス制度
特設サイト



国税庁 (法人番号 7000012050002)

(令和5年10月)

インボイス制度

対面でのご相談にも対応しています

相談 FREE! 無料

申告書作成について相談したい

経営について色々相談したい

どんな補助金が利用できるか知りたい

記帳方法について教えてほしい

取引先からの不当な要求について相談したい



インボイス制度 ご不明点はありませんか？

お近くの

税務署 青色申告会
よろず支援拠点／商工会・商工会議所

にご連絡ください。
(一部、会員の方向けの窓口もあります。)

- 制度のキホン以外にも聞きたいことがある！という場合にもご要望に応じたオススメの窓口があります。
- どこに連絡したらよいかわからない・・・という方もご連絡ください。その際には、ご要望に応じた適切な窓口をご案内いたします。
- ご相談内容に応じて、別の窓口へご案内することがありますが、最初にご相談のあった窓口で訪問予約方法のご案内をいたします。

次頁もあります。ご連絡する際にご確認ください。







インボイス制度のキホンだけでなく
こんなことも相談したいときのオススメ窓口

税金全般や申告書の作成方法について相談したい

➤ 税務署

経営に関する相談をしたい

例：どんな事業者支援があるのか知りたい

➤ よろず支援拠点
商工会・商工会議所*

* 会員の方向けの窓口となります。

帳簿の作成方法について相談したい

➤ 青色申告会*

制度のキホンや相談先を聞きたいという方はこちら

インボイスコールセンター

0120-205-553

(フリーダイヤル：無料)

【受付時間】9:00～17:00 (土日祝除く)

インボイス制度に関連してこんなことも！
対面もOK!

独占禁止法・下請法に関する内容を相談したい

公正取引委員会事務総局

03-3581-3375 (直通)

【受付時間】10:00～17:00 (土日祝除く)

免税事業者の方はこちらも！
税理士無料オンライン相談案内実施中

**中小企業・小規模事業者
インボイス相談受付窓口**

0570-028-045 (ナビダイヤル)

045-330-1365 (一般電話)

【受付時間】9:00～17:00 (土日祝除く)

取引上のトラブルを相談したい

例：代金未払、減額、買いたたき

下請かけこみ寺

0120-418-618

(フリーダイヤル：無料)

【受付時間】9:00～12:00 / 13:00～17:00 (土日祝除く)

各窓口の所在地や
連絡先の検索はこちら



出典：国税庁HP <https://www.nta.go.jp/taxes/shiraberu/zeimokubetsu/shohi/keigenzeiritsu/invoice_about.htm>

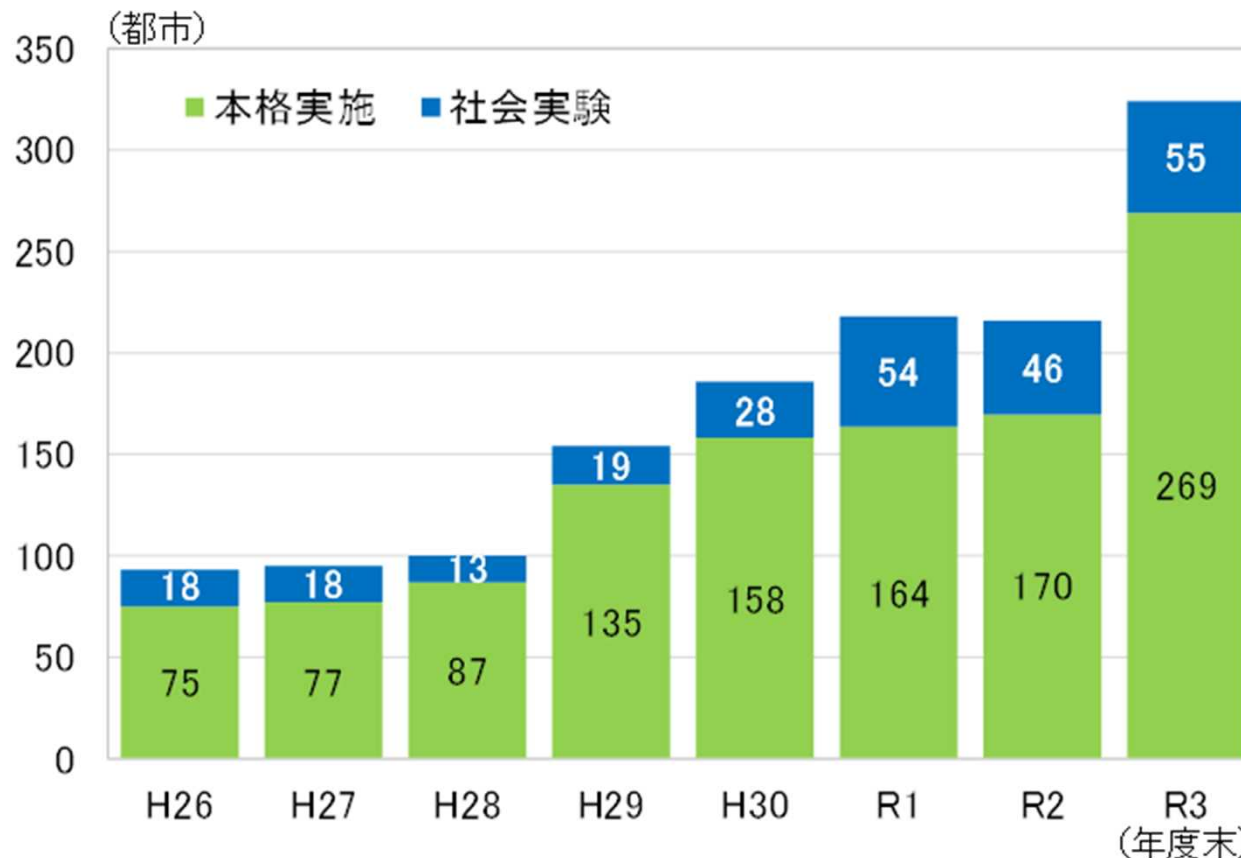
134

(参考3) 自転車・シェアサイクル

出典：第13回全国シェアサイクル会議資料
https://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html

(2)シェアサイクル実施都市数の推移(確報)

- ▶ シェアサイクルの本格導入都市数は令和3年度末時点で269都市。
- ▶ 本格導入都市数は毎年増加傾向にあるが、一方で撤退した都市も存在。



【シェアサイクルの検討中の都市数】

・検討中の都市数 75 都市

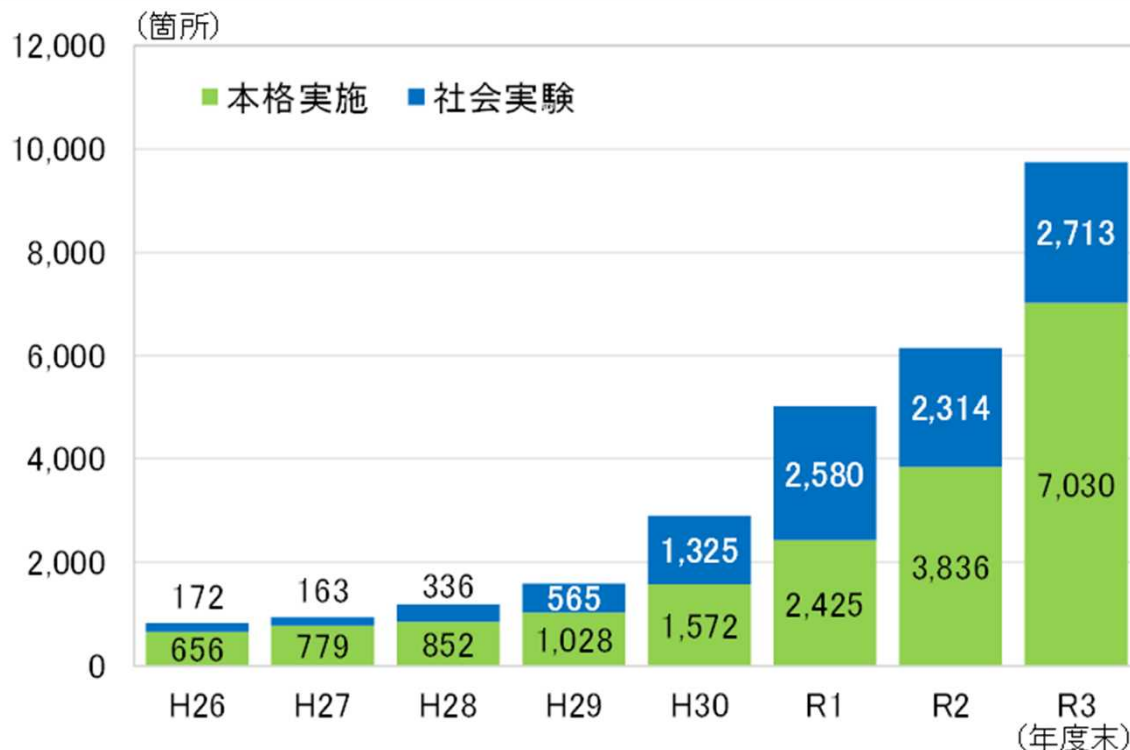
※国土交通省アンケートに本格実施、社会実験実施と回答のあった都市および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

(3) ポート数・ポート密度の推移 (確報)

出典: 第13回全国シェアサイクル会議資料
https://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html

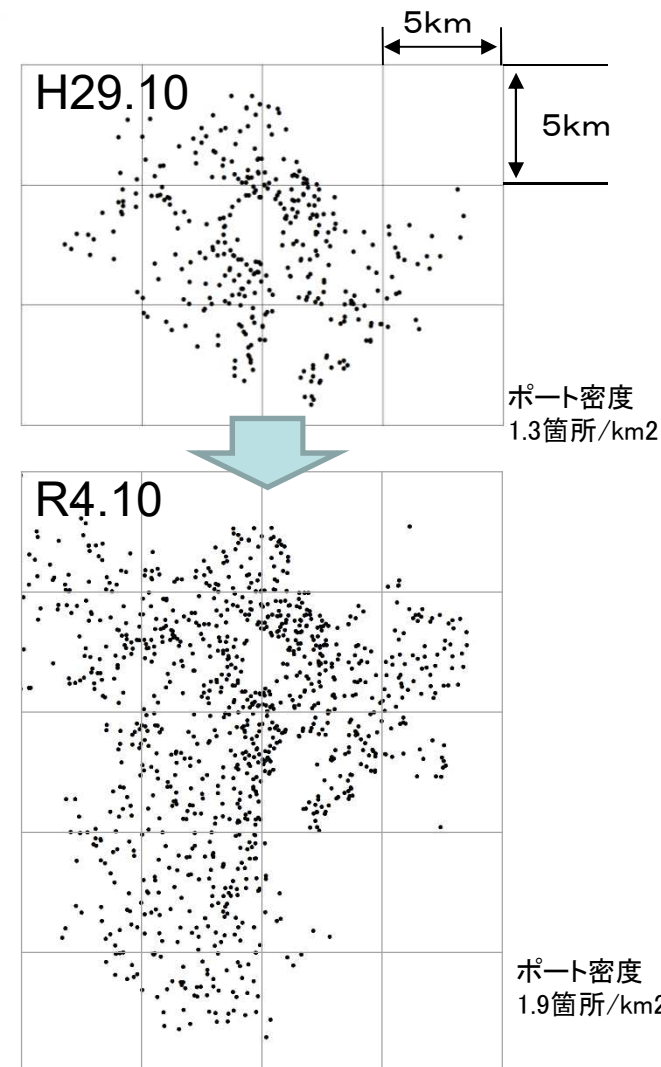
▶ ポート数は年々増加しており、設置密度も高まっているものと想定される。

【ポート設置数の推移】



※複数事業行う都市であっても、すべての事業を集計対象としている
 ※国土交通省アンケートに本格実施、社会実験実施と回答のあった都市
 および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

【ポート密度の変化の例(東京都)】 ※国土交通省調べ



(1) まちなかウォークブル推進事業 等

【所管 国土交通省都市局街路交通施設課 他】

○車中心から人中心の空間へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進する事業

事業主体等 【交付金】 市町村、市町村都市再生協議会 国費率：1 / 2
 【補助金】 都道府県、民間事業者等 国費率：1 / 2

施行地区 ① 都市再生整備計画事業の施行地区※、かつ、
 ② 都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域（当該区域の周辺整備に係る事業が実施される地区を含む）
※立地適正化計画策定に向けた具体的な取組を開始・公表していない市町村に対する令和6年度末までの経過措置は対象外

対象事業

【基幹事業】
 道路、公園、地域生活基盤施設（緑地、広場、地域防災施設等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、既存建造物活用事業、滞在環境整備事業、**エリア価値向上整備事業**、計画策定支援事業※ 等
※都市再生整備計画にグリーン化、デジタル技術・データの活用、子ども・子育て支援等の国が指定する「重点的に取り組むテーマ」及びテーマに即した目標・指標を設定した場合に実施可能

【提案事業】
 事業活用調査、まちづくり活動推進事業、地域創造支援事業（市町村の提案に基づくソフト事業・ハード事業）

事業のイメージ

- **歩きたくなる空間の創出 Walkable**
 - 街路空間の再構築
 - 道路・公園・広場等の整備及び既存ストックの改修・改変
 - 道路の美装化・芝生化、植栽・緑化施設や水上デッキの整備等による公共空間の高質化
 - 滞在快適性等向上区域を下支える周辺環境の整備（フリンジ駐車場、外周道路等の整備）
- **歩行者目線の1階をまちに開放 Eye Level**
 - 沿道施設の1階部分をリノベーションし、公共空間として開放
 - 1階部分のガラス張り化等の修景整備
- **既存ストックの多様な主体による多様な利活用 Diversity**
 - 官民の土地・施設を一体的に改修し、自由に活用できるコミュニティハブや公開空地として開放
 - 公共空間にイベント等で利用できる給電・給排水施設等を整備
 - 利活用状況を計測するセンサーの設置や、データを分析・見える化し、まちの情報を発信するシステムの整備
- **開かれた空間の滞在環境の向上 Open**
 - 屋根やトイレ、照明施設、ストリートファニチャー等の整備
 - 滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査



(1) まちなかウォーカーブル推進事業 等

【所管 国土交通省都市局街路交通施設課 他】

※エリア価値向上整備事業はまちなかウォーカーブル推進事業を含む都市再生整備計画関連事業で実施可能

基幹事業：エリア価値向上整備事業

官民連携により既存の都市のインフラ又は施設を活用し、公共公益施設の利便性向上及び都市再生整備計画内の地域の価値向上に資する以下の事業のうち、都市再生整備計画に整備及び維持管理を含む官民の費用負担並びに役割分担が記載されているものを支援。

都市再生整備計画に
整備・維持管理を含めた官民の費用負担及び役割分担を位置付け

エリア価値向上整備事業

官民連携により既存ストックを活用し、公共公益施設の利便性向上、及び都市再生整備計画内のエリア価値向上に資する事業

既存ストックを活用した
・地域生活基盤施設の整備
・高質空間形成施設の整備
・既存建造物活用事業



青空駐車場を
広場へ転換

情報化基盤施設の整備
(センサー、ビーコン、画像解析カメラ、スマートライト等)



混雑状況を把握するための
カメラの設置

都市再生整備計画の目標を達成するために必要なサービス提供のための設備の導入



シェアモビリティの
導入

情報の収集・発信等のためのシステム基盤整備



混雑情報・防災情報等まちの
情報のリアルタイム発信

社会実験の実施
社会実験の一環として実施するコーディネート等



空き地を暫定利用した広場化の
社会実験

公共公益施設の整備と
一体である必要はない

主として
都市再生整備計画区域
において提供されるもの

提供される情報が主として
都市再生整備計画区域
に関するもの

公共公益施設を含めた区
域で実施されるもの

※5つのメニューいずれかのみでも実施可

(2) 都市・地域交通戦略推進事業

【所管 国土交通省都市局街路交通施設課】

目的：人口減少、少子高齢化への対応や、集約型都市構造への再編に向けたまちづくりの取組として、多様な交通モードの連携による持続可能なコンパクトシティへの展開を図る。

- 徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援
- 補助対象者※1：地方公共団体、法定協議会※2、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体
※1 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等（独立行政法人都市再生機構や特定非営利活動法人等を含む）も事業実施可能
 ※2 整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象
- 補助率：1/3、1/2（立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業、地区交通戦略に位置づけられた滞在快適性等向上区域等で行われる事業、脱炭素先行地域において実施する事業）



路面電車・バス等の公共交通の施設（車両を除く）



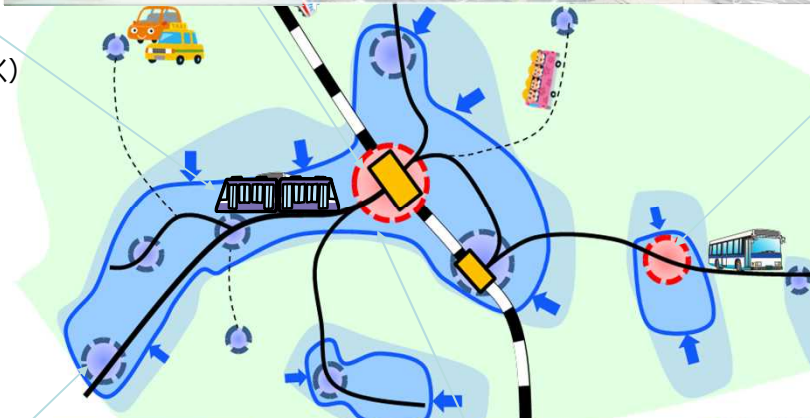
交通結节点整備



自転車駐車場



バリアフリー交通施設



公共交通施設と一体的に整備する再生可能エネルギー施設等



駐車場



交通まちづくり活動の推進



情報化基盤施設の整備

デジタルの活用に係る社会実験

(2) 都市・地域交通戦略推進事業 ～令和5年度 都市局関係予算 概算要求概要～

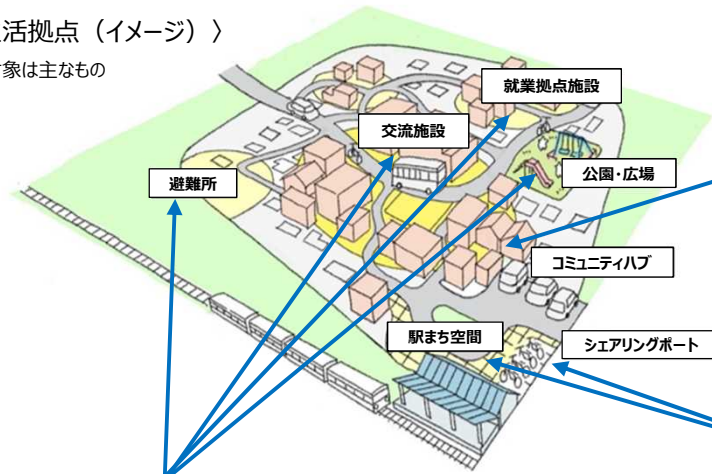
2. 多様なライフスタイルを支える持続可能な多極連携型まちづくり

(1) 日常生活を支える地域生活拠点の形成

多様なライフスタイルを支える人間中心のまちづくりの実現に向けて、日常生活を営む身近なエリア（ネイバーフッド）の充実を図るため、日常生活を支える地域生活拠点において、必要な都市機能・公共公益施設の誘導・整備、アクセス性の向上、ゆとりとにぎわいのあるウォーカブル空間の形成を推進する。

〈地域生活拠点（イメージ）〉

※支援対象は主なもの



滞在・交流の促進 (まちなかウォーカブル推進事業)

○地域生活拠点における滞在・交流空間の形成への支援

日常生活を支える地域生活拠点において、滞在の快適性の向上に資する公共空間の整備や既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」空間の形成を推進。

また、地域住民、来街者、関係人口等の多様な人々の滞在・交流を促進するため、地域の資源として存在する既存ストックやデジタル技術を活用したコミュニティハブ等の人々が集い憩う環境整備への支援を強化。



多様な人々が集うコミュニティハブ（イメージ）

アクセス性の向上 (都市・地域交通戦略推進事業)

○モビリティサービスの充実への支援

① 新たなモビリティの普及への対応
 ・シェアリングポートの整備等の多様なモビリティの導入に向けた環境整備への支援を強化。



シェアサイクルの整備
 (岡山県岡山市)

② 誰もがアクセスしやすい交通環境の整備
 ・バリアフリー交通施設の整備にかかる支援を強化。



改築した駅舎に観光案内所を併設
 (奈良県奈良市)

③ 駅まち空間の再構築
 ・駅まち空間の地域生活拠点への改修を支援。

都市機能の誘導・整備等 (都市構造再編集中支援事業)

○立地適正化計画に基づく公共公益施設の誘導・整備等への支援

立地適正化計画に基づき市町村や民間事業者等が行う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、集中的に支援。



都市機能の整備
 (交流施設、病院、学校、図書館等)



公共公益施設の整備
 (道路・公園・広場等)



防災力強化の取組
 (避難所の整備・改修等)

(参考4) 駐車場法の改正等の経緯等

駐車場法に関する主な制度拡充経緯

昭和30年代に入って、自動車保有台数の増加、自動車交通量の増加に伴い、路上駐車の問題が起こり、路上駐車規制とともに、駐車施設を整備する必要性が生じる

● 昭和32年(1957年) 駐車場法制定

- ・ 駐車場整備地区を指定し、路外駐車場の設置を促進
 - ・ 駐車施設の附置義務制度
 - ・ 駐車場の構造、設備、管理について適切な水準の確保のための基準
- ※ 自動二輪車、軽自動車は占有面積が小さいことから対象外



● 昭和37年(1962年) 駐車場法の一部改正

- ・ 軽自動車を対象
(外見上、一般の自動車と大差がないこと、所有台数の飛躍的な増加)



● 平成3年(1991年) 駐車場法の一部改正

- ・ 駐車場整備地区の対象区域の拡大
- ・ 駐車場整備計画の創設
- ・ 附置義務対象建築物の規模下限の引き下げ



参考 駐車場法の改正等の経緯

● 平成6年(1994年) 標準駐車場条例の改正

- ・ 荷さばき駐車場の附置義務を可能



● 平成16年(2004年) 標準駐車場条例の改正及び駐車場法施行令の改正

- ・ 附置義務制度の性能規定化
- ・ // ローカルルールを採用
- ・ // 隔地駐車場の積極的な活用
- ・ 路外駐車場の出入口設置の緩和



● 平成17年(2005年) 駐車場管理規程例の策定

- ・ 駐車場の管理運営の適正化及び利用者の保護を目的



● 平成18年(2006年) 道路交通法の一部改正

- ・ 放置車両についての使用者責任の拡充、取締関係事務の民間委託

● 平成18年(2006年) 駐車場法の一部改正

- ・ 自動二輪車を法律の対象に追加、あわせて標準駐車場条例を通知



● 平成24年(2012年) 都市の低炭素化の促進に関する法律の制定

- ・ 附置義務駐車施設を計画的に集約化、あわせて標準駐車場条例を通知



● 平成26年(2014年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定

- ・ 路外駐車場の配置適正化
- ・ 附置義務駐車施設の集約化
- ・ 標準駐車場条例を通知



● 平成26年(2014年) 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定


- ・ 駐車場法施行令第15条に基づく大臣認定制度の下で、同条に規定する特殊の装置(機械式駐車装置)の構造・設備と併せて安全性を確保するために必要な機能についても一体的に認定を行う仕組みを構築
- ・ 安全機能に係る認証に際して第三者機関の技術的知見を活用する仕組み(登録認証機関制度)の創設
- ・ 標準駐車場条例を通知



● 平成28年(2016年) 駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定

- ・ 建築物である路外駐車場に設ける換気装置の能力に関する基準を緩和
- ・ 宿泊施設における附置義務駐車施設の柔軟化について通知
(観光地における隔地規定の積極的活用等)



- 平成30年(2018年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定
 - ・ 都市再生駐車施設配置計画制度の創設(駐車施設の附置義務の適正化)
 - ・ 標準駐車場条例を通知
 - 平成30年(2018年) 駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定
 - ・ 令第7条第2号に基づく大臣認定によって路外駐車場を設置することができる道路又はその部分を追加
 - 平成30年(2018年) 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定
 - ・ 路外駐車場の管理規程に定める駐車料金の額の定め方を変更
- 
- 令和2年(2020年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定
 - ・ 滞在快適性向上区域の設定(①路外駐車場の配置の適正化、②にぎわいの中心となる道路への出入口設置制限、③附置義務駐車施設の集約化等)
 - ・ 標準駐車場条例を通知

事業名	対象・概要	補助率等	
		自治体	民間事業者
都市・地域交通戦略推進事業 (個別補助制度) (社会資本整備総合交付金) (防災・安全交付金)	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	(間接交付) 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。	
都市構造再編集中支援事業 (個別補助制度)	「立地適正化計画」に基づき、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等> 対象事業費の1/2 <居住誘導区域内等> 対象事業費の45%	(間接交付) <都市機能誘導区域内等> 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) (防災・安全交付金)	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	(間接交付) 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。	

※ 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。