

駐車場政策の最近の動向

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和5年12月20日

目次

0. 駐車場法等の概要
1. まちづくりと連携した駐車場施策
2. 駐車場の需給に係る課題・取組状況
3. 駐車施設に係る課題・取組状況

0. 駐車場法の概要

- 道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市機能の維持及び増進に寄与することを目的として、**昭和32年5月に駐車場法が制定**。
- この法律により、既成市街地内に都市計画として駐車場整備地区を指定し、路外駐車場の設置を促進し、また駐車場整備地区及びその周辺に建築される一定の規模及び用途の建築物については、駐車施設の附置義務を課することが可能となると同時に、駐車場の構造、設備あるいは管理についても、適切な水準を確保するための基準が定められたものである。

① 駐車場法の目的(第1条)

この法律は、都市における自動車の**駐車のための施設の整備に関し必要な事項**を定めることにより、**道路交通の円滑化を図り**、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とする。

② 用語の定義(第2条)

- (1) 路上駐車場 駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であつて一般公共の用に供されるもの
- (2) 路外駐車場 道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であつて一般公共の用に供されるもの
- (3) 自動車 道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車

※自転車及び第一種原動機付自転車(50cc以下)は「自転車法」の対象
※自動二輪車(普通自動二輪車、大型二輪車)は「駐車場法」の対象

駐車場法の概要

③ 路上駐車場及び路外駐車場の計画的整備

○駐車場整備地区の決定(第3条)
 道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域については、都市計画に駐車場整備地区を定めることができる(市町村)。

商業地域、近隣商業地域、一種住居地域、二種住居地域、準住居地域、準工業地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区 等

都市計画に駐車場整備地区を定めた場合

○駐車場整備計画の策定(第4条)
 次の事項のうち必要な事項を定めた駐車場整備計画を定めることができる(市町村)。
 (都道府県と協議、道路管理者・都道府県公安委員会の意見聴取)

- ①路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針
- ②路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量
- ③目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策
- ④地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応じるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体
- ⑤主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

○路上駐車場の整備(第5条)
 駐車場整備計画に基づいて路上駐車場を設置するものとする(地方公共団体)。

○一般的責務(第4条の2)
 駐車場整備計画達成のため、路上駐車場及び路外駐車場の整備に関して必要な措置を講じるよう努めなければならない(地方公共団体)。

○駐車場整備地区内の路外駐車場の整備(第10条)
 駐車場整備地区内の長時間の駐車需要に応じるために必要な路外駐車場の都市計画を定めなければならない(市町村等)。
 これに基づく路外駐車場の整備に努めなければならない(地方公共団体)。

駐車場法の概要

④ 路外駐車場の整備等

○構造及び設備の基準(第11条)

一定の路外駐車場の構造及び設備は、一定の技術的基準に適合していなければならない。

路外駐車場管理者の届出の義務

○設置の届出(第12条)

一定の路外駐車場を設置する者(路外駐車場管理者)は、あらかじめ都道府県知事等にその設置を届出なければならない。

○管理規程の届出(第13条)

路外駐車場管理者は、管理規程を作成し、路外駐車場の供用開始後10日以内に都道府県知事等に届出なければならない。

○路外駐車場管理者の責務(第15条、第16条)

指導

監理

都道府県知事等の監督権限

○立入検査等(第18条)

○是正命令(第19条)

⑤ 附置義務駐車場

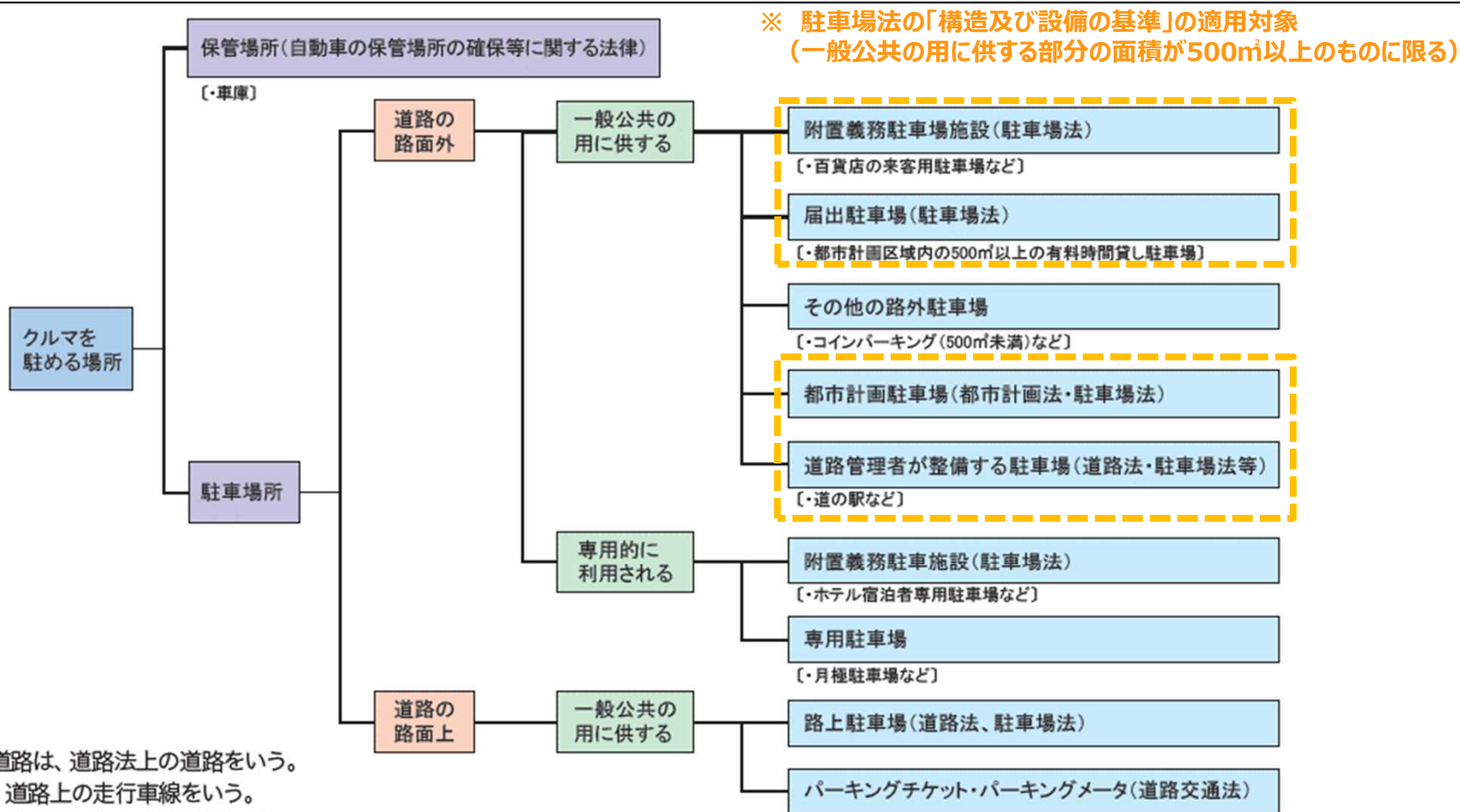
○駐車施設の附置義務(第20条、第20条の2)

地方公共団体は、建築物の新築等をしようとする者に対し、地域の自動車交通の状況等を勘案して条例で駐車施設の附置を義務付けることができる。

- ① 駐車場整備地区内、商業地域内、近隣商業地域内で条例で定める地区
 - ・ 延べ面積が2,000㎡以上で条例で定める規模
 - ・ 延べ面積が2,000㎡未満であるが特定用途の延べ面積が条例で定める規模
- ② これらの周辺地域又は自動車交通がふくそうすることが予想される地域内で条例で定める地区
 - ・ 特定用途(※)の延べ面積が2,000㎡以上で条例で定める規模

駐車場等の分類

- 一般に駐車場といわれるものを分類すると、概ね以下のとおり。
- 駐車場法の「構造及び設備の基準」の適用を受けるのは、「一般公共の用に供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場」。
- 自転車及び第一種原動機付自転車(50cc以下)は「自転車法」の対象
- 駐車場法では「自動車※」(自動二輪車(普通自動二輪車、大型二輪車)を含む)が対象
 ※道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車

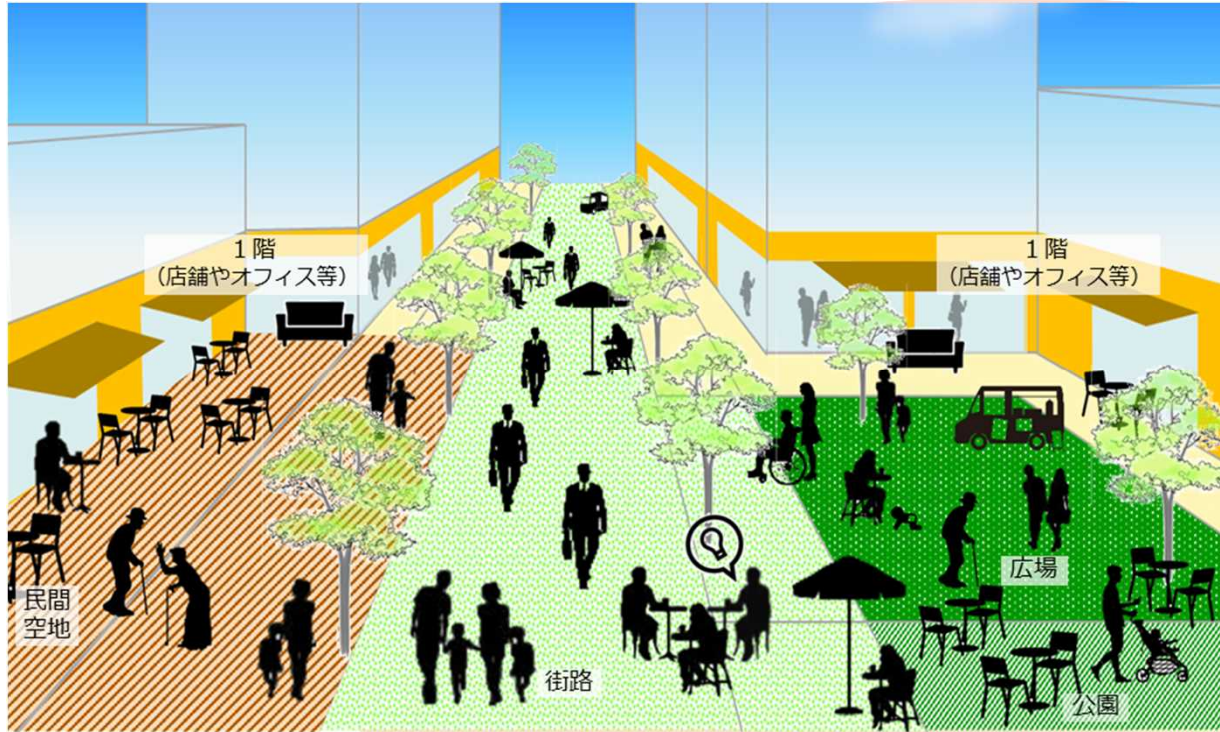


※ここでの道路は、道路法上の道路をいう。
 ※路面とは、道路上の走行車線をいう。
 ※駐車とは、道路交通法上の駐車をいう。

1. まちづくりと連携した駐車場施策

まちなかにおける「ウォーカブルなパブリック空間」のイメージ

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



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

駅前のトランジットモール化と広場創出 (姫路市)

道路を占用した夜間オープンカフェ (北九州市)

公園を芝生や民間カフェ設置で再生 (東京都豊島区)

1階をガラス張り店舗にリノベ (日南市)

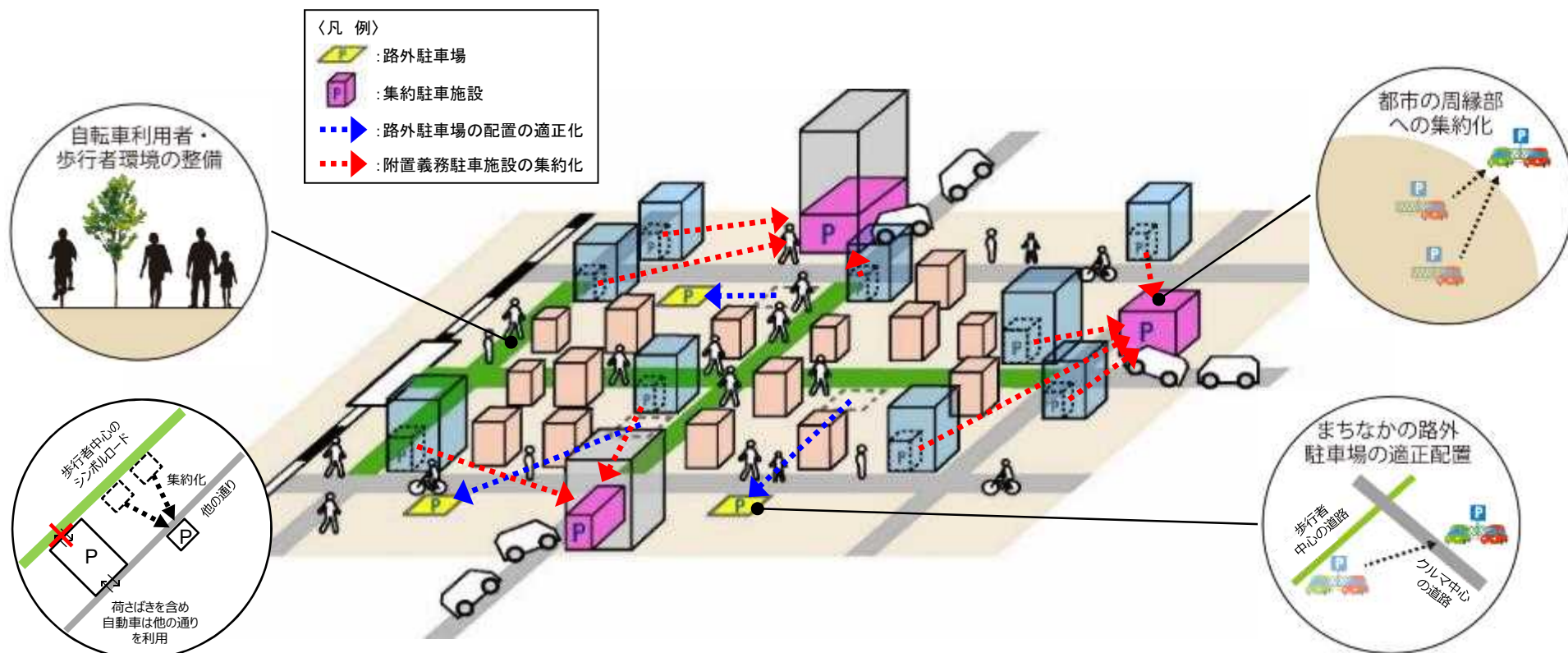
2つの開発の調整により一体整備された神社と森 (東京都中央区)



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)

- 宇都宮市では、LRTを基軸とした公共交通と一体となった官民協働のまちづくりの方針として、都心部まちづくりビジョンを策定。
- ビジョンの実現に向けて、「(仮称)都心部まちづくりプラン」の策定や、新たな施策を実施。

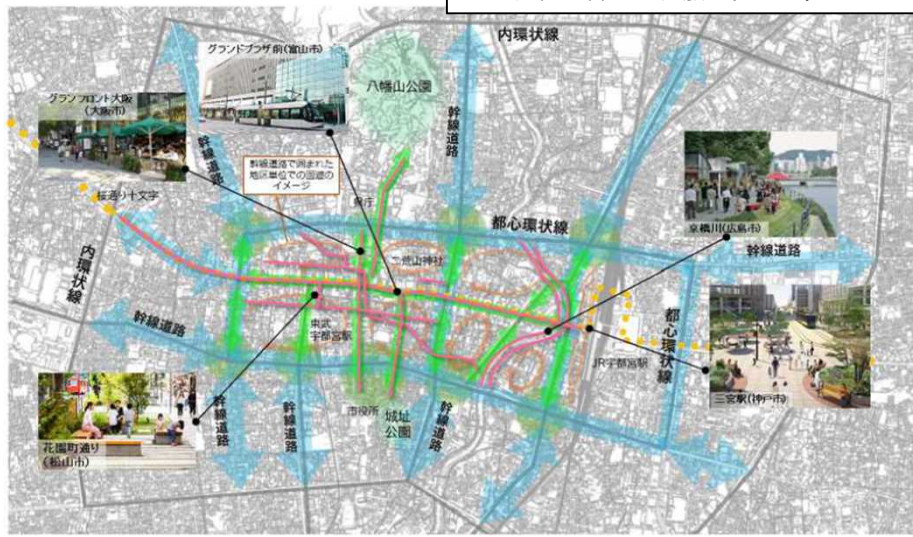
「(仮称)都心部まちづくりプラン」中間取りまとめ

- ① 「人中心のウォーカブルなまちの姿」を明示
- ② 街路ごとに将来的な使い方の方向性を明示
- ③ 民間の取組を促進するための施策展開の方針などを明示
(→駐車場の量や配置の適正化)

■ 目指す街路空間の使い方

〈街路空間の使い方の分類〉

- ・ 郊外からの広域的な移動 (青線)
- ・ 街なかの回遊や大通りへのアクセス (緑線)
- ・ 人の通行や滞在・活動場所 (ピンク線)

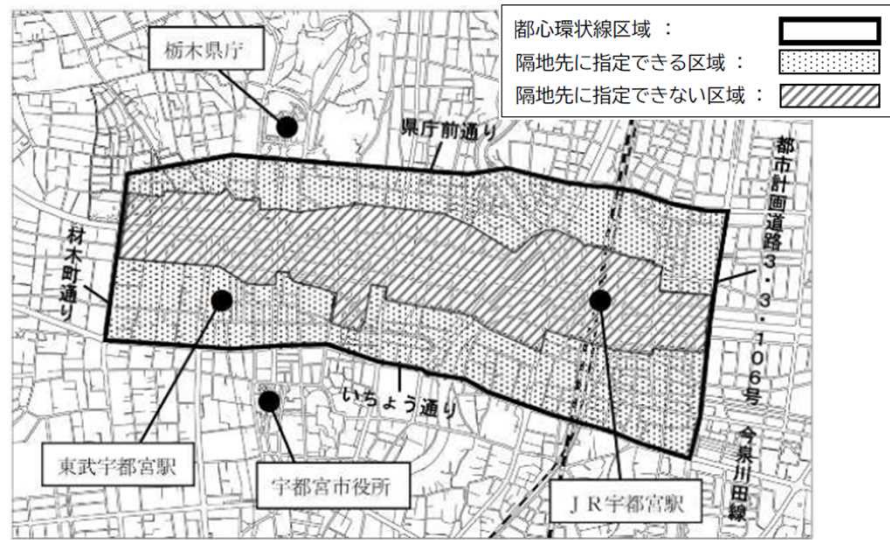


新たな施策

- ・ 民間開発への支援充実や**附置義務駐車場の設置基準の緩和・見直し**、テナント立地等への支援を実施。
- ⇒ 都心環状区域の附置義務駐車台数について緩和するとともに、都心環状線周辺に隔地駐車場の誘導を図るための要件の**見直し**(大通り周辺への隔地を制限する一方、区域内であれば距離要件を撤廃)を実施。

※ 附置義務台数の緩和は令和5年4月、隔地要件の見直しは10月から運用

■ 新基準の適用区域



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て、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

2. 駐車場の需給に係る課題・取組状況

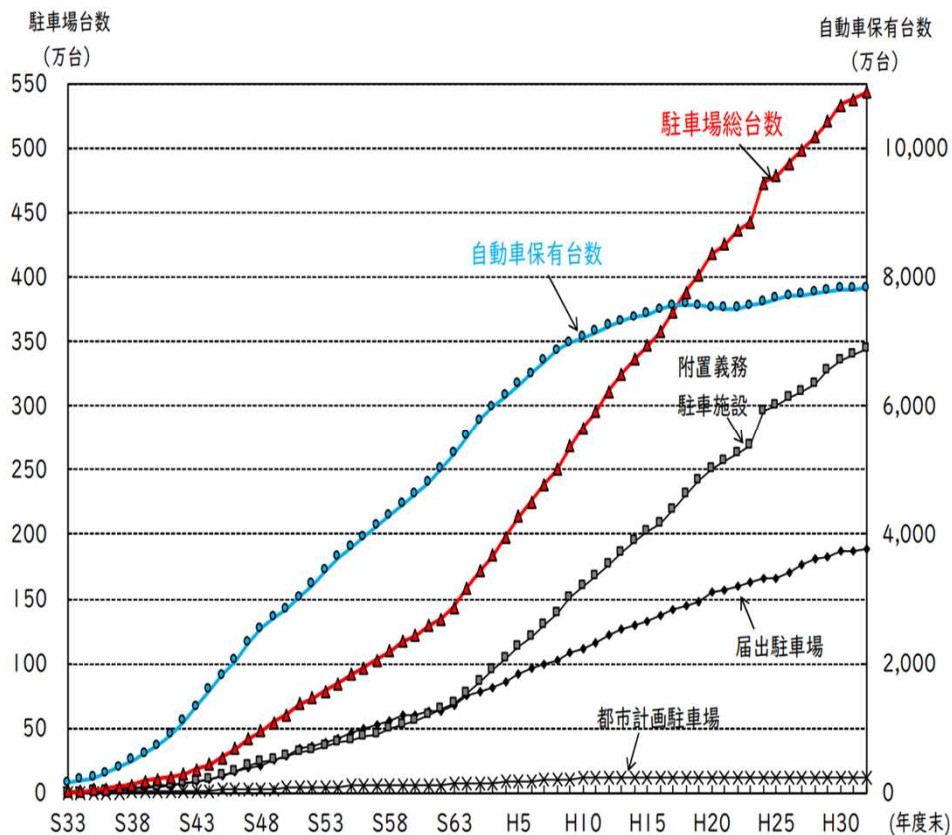
- 車種別需要について
- 需給の適正化について

※以降資料については、原則として第1回まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会WG資料を一部修正している。

多様なモビリティの駐車対策(全般)

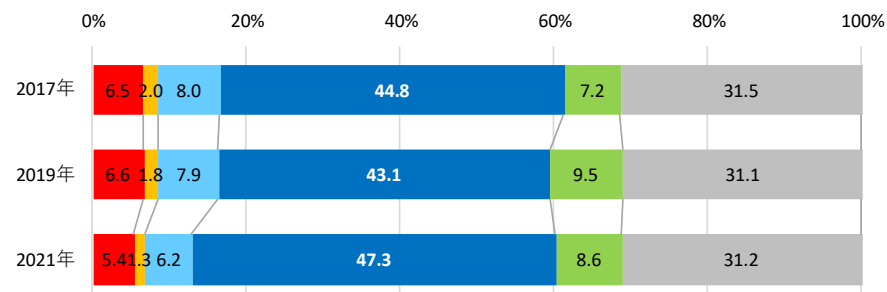
- 道路交通の円滑化、都市機能の維持増進等を目的として駐車場法が制定されて以降、駐車場の整備は着実に増加。他方、自動車保有台数の伸びの鈍化等により、多くの地域で需要を上回る駐車場の供給が行われているほか、一部では過剰も指摘されている。
- 他方、荷捌き駐車場や観光バス、自動二輪などの駐車環境については、地域によっては依然として課題があるほか、新たなモビリティの出現にも対応した駐車環境の整備について検討が必要。

■ 駐車場整備台数及び自動車保有台数の推移

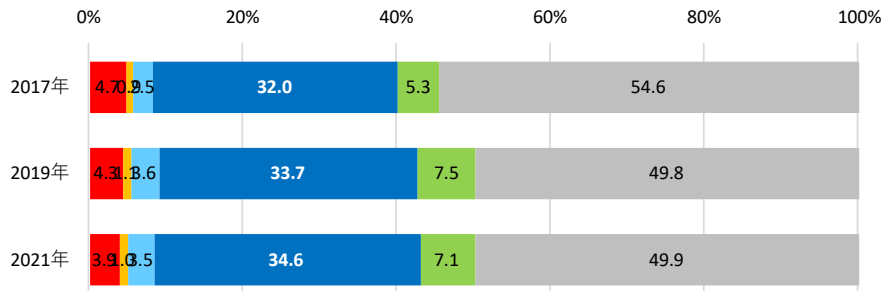


出典：国土交通省都市局街路交通施設課：自動車駐車場年報

■ 時間貸し駐車場の需給バランス



■ 附置義務駐車場の需給バランス



- 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

- 荷捌き駐車施設の不足による路上での荷捌きや、観光バスの路上駐停車により、道路交通の円滑化に支障が生じており、これまで、附置義務等の制度や予算措置等により、取組を実施してきているところ、近年の物流需要の増加や観光客の増大により、さらなる取組が必要。
- バリアフリー対応駐車場についても、引き続き既存の改修等による確保が必要。

	荷捌き駐車施設	観光バス(貸切バス)	バリアフリー駐車場
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荷捌き車両の路上駐車により、交通の円滑を妨げている地域が存在 ・ 近年の物流需要の増加 ・ 物流2024年問題への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅行客の乗降や待機を目的とした路上駐停車により、交通渋滞等を招いていることがある ・ 受入態勢の強化が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー法制定後着実に整備率は増加(R3年:71%) ・ 未対応駐車場について、引き続き改修等を推進
取組例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 附置義務制度(条例制定88都市) ・ 荷捌きを考慮した建築物の設計に基づく施設設計 ・ 既存施設の活用(コインパーキング、公共施設、高架下等の活用) ・ 共同荷捌き駐車場の整備 ・ 共同配送、時間帯需要を踏まえたルール策定等のソフト面での取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光バス受け入れ計画の策定 ・ 観光バス駐車場の整備・予約システムの導入 ・ 地域の空きスペース等を一時的な予約駐車場として提供 ・ 大規模開発・再開発等と併せた駐車場・乗降場所の整備 ・ 需要の分散に向けた取組 <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー法に基づく附置義務(全地域) ・ 既存施設の改修 ・ ソフト面での取り組み(一般車駐車場を区切って使用等)
今後の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存施設の活用・改修促進等さらなる取組の推進 ・ 駐車場整備地区以外での課題・対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・ さらなる取組の推進 ・ 駐車場整備地区以外での対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存施設のバリアフリー化等、バリアフリー駐車場のさらなる確保

赤字：規制措置、青字：予算措置

需給に係る課題②(自動二輪車、スローモビリティ等)

- 自動二輪車駐車場については、地域によっては未だ不足しているとの声もある。
- 電動キックボードやスローモビリティ等の新たなモビリティの台頭や、自動車規格も大小多様化していることなどをふまれば、今後は、既存の駐車スペース等を活用しながら多様なモビリティを受け入れるための駐車環境の整備を進めていくことが求められる。
- こうした状況をふまえ、駐車施策を検討するにあたっては、駐車場法の対象範囲のみにとどまらず、市民の移動・駐車環境としての視点をより重視し、自転車や原動機付自転車等も含めた多様なモビリティの駐車空間をどのようにデザインするかを総合的に検討することが求められる。

	自動二輪車	スローモビリティ等	その他車両等
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市部を中心に引き続き不足している 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 改正道路交通法等により、電動キックボード等新たなモビリティが台頭 ・ 今後の普及度合いによっては、受入環境整備が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 例えば、<u>普通乗用車の大型化、工事車両</u>については円滑な交通を妨げている事例が存在
取組	<ul style="list-style-type: none"> ・ 附置義務制度(H18法改正以降、条例制定10都市) ・ 二輪駐車場の整備 ・ 既存施設の活用(余剰駐車場での受入、自転車駐車場の活用) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の自動車駐車場・自転車駐車場での受入対応 	(自治体によっては以下の取組を実施) <ul style="list-style-type: none"> ・ 事例集に工事車両についての対策の例を記載 ・ ゆとりを持った駐車マスの設置
今後の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存施設の活用・改修促進等さらなる取組の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存施設での受入 ・ 普及動向を注視して、対応を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全国的な傾向が見られる場合は、制度改正・助言等の対応を検討

赤字：規制措置、青字：予算措置

- 荷捌き駐車場について、必要性がないとの回答があった自治体も見られたが、商業・住宅施設ともに需要が示されているほか、ウォーカブル政策に取り組む際のスペースの確保やフリンジでの整備についての必要性を指摘。
- 観光バス駐車場について、免税店等の観光地や主要ターミナル駅付近に乗降場所が必要との指摘や、夜間の待機場所、季節によって需要が異なることについても回答があった。
- その他のモビリティについて、回答は少ないものの、レンタル自転車やシニア向け車両の置き場について回答があった。

※対象：県庁所在地都市、政令市及び特別区

■荷捌き駐車場のニーズ (27自治体)

- ・ 都心商業地の午前中
- ・ 駅及びその周辺への配達
- ・ **道路交通センサス調査**による分析結果で需要があることを確認
- ・ 公共荷さばき場の利用率も100%であることがほとんど
- ・ 歩行者優先エリアの**外周部**に配置して欲しい
- ・ **ウォーカブル**に対応した道路改良等を検討しているが、歩行者空間が広がることで、現在、道路から行っている荷さばき作業について、**スペースの確保が課題**となる
- ・ **中小規模のオフィスや飲食店舗、小売店舗への配送**を目的とした駐車ニーズ
- ・ **商業施設**(スーパーマーケット、ドラッグストア、ホームセンター等)の搬出入頻度等が高い施設
- ・ 近年の宅配需要増に対応し**共同住宅**等にも設置を誘導。

■観光バス駐車場のニーズ (27自治体)

【場所】

- ・ **免税店**、中心市街地の観光スポット、観光地周辺(乗降場、待機場)
- ・ **主要駅・新幹線駅**からの乗り換え乗降場
- ・ 観光施設(寺)の裏側に駐車場があり、**表通り(参道)の店舗の営業機会が失われているが、表通りに乗降場所の適地がない。**

【時期等】

- ・ 観光シーズン、イベントの開催時期
- ・ 学生のスポーツ大会(夜間の駐車場所)

■荷捌き駐車場条例を制定していない理由 (33自治体)

- ・ 必要ない 26
- ・ 独自条例で対応 1 (建築指導要綱)
- ・ 課題あり 1 (地元との合意形成)
- ・ その他(3)
 - 大店法や中規模小売店舗に対して荷捌き施設の設置を求めている。
 - まちなかにおいて共同荷捌き場の社会実験等を行ったが、実現には至らなかった。
 - 附置義務条例を廃止している。

■その他車両のニーズ (2自治体)

- ・ レンタル電動アシスト自転車(中心地や観光地でレンタルした自転車の駐輪場所)
- ・ シニアカー(稀に自転車駐車場に置きたい申し出がある)

自治体調査結果概要②(自動二輪車) ※国交省調査(R4)

- 国交省が自治体に行った調査※によれば、大都市を中心に2割の自治体が自動二輪駐車場について問題意識を持っており、ニーズの増加や路上駐車・放置駐車問題等を課題として認識。
- 自動二輪車の附置義務条例を定めていない自治体でも、補助制度等により民間での整備を促進。
- 他方、顕在化していない自治体や、課題となっていない自治体も存在。 ※対象：附置義務条例（四輪）制定自治体

■「問題意識あり」の内容に関する主な回答

- ・ 駐車場供給量が不足している
- ・ 自動二輪車の路上駐車・放置駐車が問題である
- ・ 駐車場整備ニーズが増加している
- ・ 附置義務条例の改正を検討している
- ・ 自動二輪駐車場の周知が課題
- ・ 自転車駐輪場で自動二輪車を受け入れている 等

■問題認識があるが自動二輪駐車施設に関する条項を制定しない理由の主な回答

- ・ 民間事業者の自動二輪車駐車施設整備に補助制度を設けており、そちらで整備を促しているため
- ・ 東京都条例に基づいて対応を行っており、区条例を設けるほどの必要性を感じていない。
- ・ 潜在的な問題と認識しているが、顕在化していない
- ・ 今後検討していく 等

■「問題意識なし」の要因に関する主な回答

- ・ 自動二輪車の利用・保有が少ない
- ・ 駐車場の供給量は十分
- ・ 要望や苦情が少ない 等

■「問題意識あり」と回答した自治体

都道府県名	都市名
北海道	札幌市
東京都	大田区
	江東区
	新宿区
	豊島区
	荒川区
	中央区
神奈川県	横須賀市
	小田原市
千葉県	千葉市
岐阜県	高山市
愛知県	名古屋市
静岡県	静岡市
	浜松市
大阪府	東大阪市
兵庫県	明石市
	姫路市
広島県	福山市
	広島市
岡山県	岡山市
愛媛県	松山市
長崎県	長崎市
	時津町
	佐世保市
熊本	熊本市

- 自工会が行った自動二輪車政策に係る自治体調査※によれば、**48%の自治体が自転車駐車で受入を実施している一方、自転車駐車需要の方が強く困難である等の声もあった。**
- また、**公営の自動車駐車で自動二輪車の受入は3割となっており、余剰の生じている都市計画駐車場の転用について検討している自治体があった。**
- **自動二輪車を増やすための要件について、民間事業者が算入できる採算性(54%)や、どこに駐車場が必要か具体的な情報が必要(50%)との回答が多かった。**

※対象：政令市、特別区、市部

■自動二輪車を増やすための要件



【個別回答】

- 自動二輪車駐車場の需要を把握する上で、**道路交通センサス**などにおいて、**自動二輪車の交通量**が対外的に公開されていると、民間事業者が整備をする上で検討材料となる。
- 民間開発において、二輪車駐車場の整備促進を図る必要がある。
- 住宅都市であるため、駐車場設置の際に **その周辺地域の理解**を得ることがひとつのハードルとなっている。そのため 自動車用 コインパーキングはよく見かけるが、自動二輪車用駐車場は、まだ 少ないように思われる。
- **用地の確保**が必要

■自転車等駐車場への受入について主な回答

【有効】

- **自転車ほどではないにしろ、自動二輪車の需要は一定数有り、**放置自転車等の対策・区民満足度向上の観点から、自動二輪車を受け入れる必要性を感じている。

【困難】

- 利用者数の多い**自転車の駐車スペースが不足**している
- 駅周辺に区営自転車駐車場を新設できる**用地の確保が困難**である。
- **民地に隣接**した箇所に自転車駐車場があるため、**深夜など、自動二輪車の「音の問題」**で、隣接地の理解が得られない。

■自動車等駐車場への受入について主な回答

【有効】

- 都市計画駐車場の**用途転用**。稼働率は、自動車普及率と同様減少し、**大量の余剰が生じている**ため、用途に捉われず転用できることが有効と思われる。

【困難】

- **民間の自動二輪車駐車場が増えており、**現時点ではこれ以上自動二輪車駐車場の整備を行う必要性はない。
- 出入口に係る**車路の勾配が急で湾曲**していることや自動車とバイクの**錯綜、急発進の懸念**などから自動二輪車を受け入れることは困難である。
- 各施設で既存設備に差があり、**自動二輪専用入出庫ゲートがない**場合、管理者が手動でバーを上げる等**有人対応が必要**となる。
- **自動二輪車の駐車需要は自動車の駐車需要に対して極端に少ない**ことが想定。**経営する事業者にとってデメリットが大きく、困難**と思われる。

自治体調査結果概要④(多様なモビリティ)※国交省調査(R5)

- 電動キックボード受入可能駐車スペース有と回答した自治体は41自治体となっており、大半は原動機付自転車と併せて自転車等駐車場で受け入れている。
- 課題としては、自転車の駐車場の不足や構造上の理由を挙げている自治体が多い。
- 自治体駐車場等におけるシェアリングポートについて、1自治体で設置済、2自治体で設置予定。

※対象：県庁所在地都市、政令市及び特別区

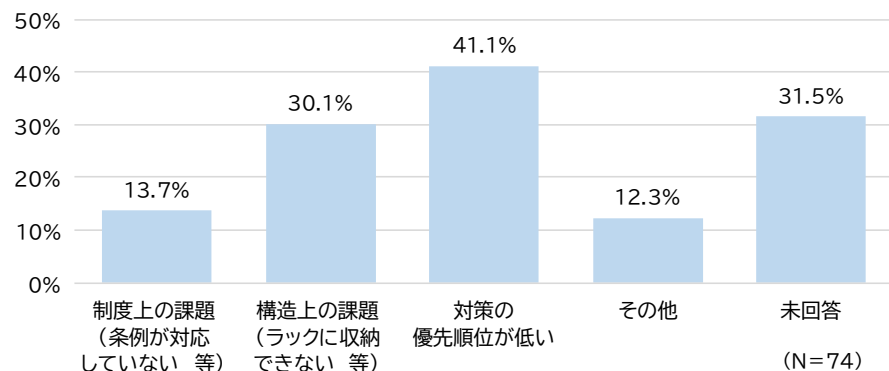
■電動キックボードの課題・対応策(10自治体)

【意向】

- ・ 今後、需要を調査するとともに、区営自転車駐車場に駐車できるように、**区の自転車条例の改正を予定**
- ・ 今後も多様なモビリティが生まれることを想定した**可変的な空間を確保**。
- ・ **都市計画駐車場、公共的駐車場等の空間を積極的に活用**する
- ・ 新技術の普及に合わせて、柔軟に検討していく。
- ・ 他市状況や利用状況を踏まえて、対応が必要かどうか検討

【課題】

- ・ 需要が増加した場合、原付と同様の**取り扱い**でよいか。
- ・ 現状では**自転車駐輪場の整備を優先**していることから、確保は困難
- ・ **ニーズの量が不透明**なため、全ての駐輪場に設けることができない。新たな用地の確保に努めているが、**最適地がない**状態である。
- ・ 一部メーカー製の**機械ゲートが対応していない**。
- ・ 自転車等駐車場において、**ゲート**を通過する際に、自動で自転車と原動機付自転車を**判別**しているが、現在のシステムでは自転車と判別される恐れがある



■受入可能駐車スペース(41自治体/74自治体が受入)

駐車スペースの種類	数	回答率
1.自動車駐車場(四輪+自動二輪)	1	2.4%
2.自転車等駐車場(自転車+原動機付自転車)	36	87.8%
3.自転車駐車場(自転車のみ)	2	4.9%
4.民間施設の来客用駐車場・駐輪場	3	7.3%
5.その他	4	9.8%

■電動キックボードのニーズの有無(3自治体)

- ・ 駅周辺にアクセスする人の利用が多い
- ・ 駐車ニーズがある
- ・ 現在、区立駐輪場にキックボード等の駐輪がない。しかし、**放置の状況は散見**される。ニーズの量は把握してないが、一定数はあると考える。
- ※ 大半の自治体はニーズがない、把握していないと回答

■電動キックボードシェアリングポートの設置(3自治体)

- ・ 区営**自転車駐車場**5か所に設置予定(**放置自転車等対策及び交通不便地域の移動支援等の為**)。※R5.10.1予定
- ・ 今後、**集約駐車施設の整備誘導**や**市営駐車場の再配置**等の検討と併せ、シェアリングポートの設置も含めた、**駐車場から街なかへのアクセスしやすい環境づくり**について検討
- ・ 公共用地において、設置可能場所を**検討中**
- ※ 大半は未回答

- 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



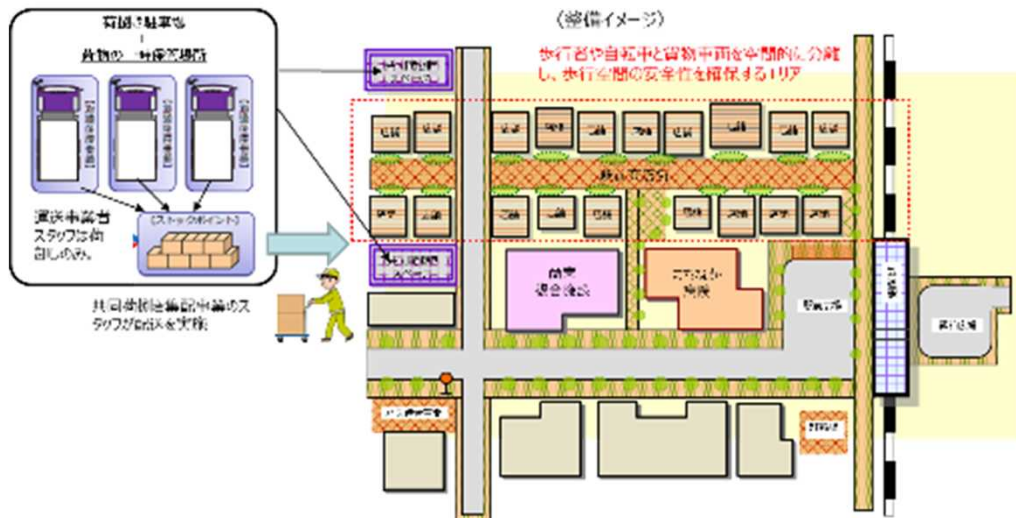
■ 荷さばき駐車施設の附置

- 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】

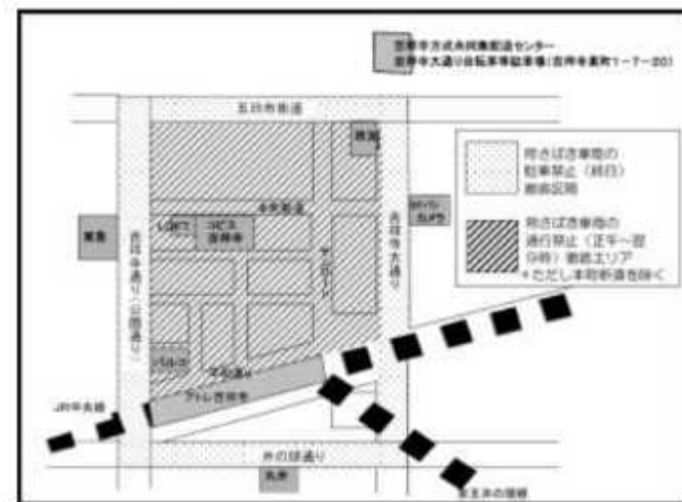


■実際に運営されている共同荷さばき集配事業の事例

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



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

手引きの概要

平成29年3月策定

(1) 対象

【参考としてもらうことを予定している関係者】

①建築物の開発・設計・管理に携わる方、②建築主、

【建築物】

③物流事業者、④テナント、⑤地方自治体の関係者等

政令指定都市で屋内駐車場を設ける大規模な商業施設、オフィスビル

※ 店舗・事務所部分の床面積が2万㎡以上(事務所は1/2換算)の新築

※ 運用関係部分については、既設や小規模な建築物にも参考に

(2) 設計関係

○検討フロー(基本構想段階から管理段階までに考慮する事項等)

・基本構想段階から、館内物流について設計コンセプトを整理

・館内物流の運用面について物流事業者等の専門家と相談

※ 検討事項の例 ①用途別床面積から建築物内の発生物流量の推測、

②基本設計段階での荷捌き駐車場の位置、③荷捌きスペースの検討等

○設計上の考慮事項(駐車マスの大きさ、車路の高さ、荷捌きスペース、

館内配送の共同化、館内動線、貨物用エレベーター、駐車マス数等)

(3) 運用による物流の効率化

①館内配送の共同化、②納品時間の指定・調整、③一括納品等

■荷さばき駐車スペース数の算定式

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

P：荷捌き駐車スペース数(駐車マス数)

C：貨物車集中原単位[台/ha・日](床面積当たりの貨物車集中台数)

F：床面積[ha]

λ：貨物車ピーク率[%]

A：平均駐車時間[分]

■建築物への搬入等が見られたトラック等のサイズ

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

荷捌き車両の規格について

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

地域ルールの取り組み

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

地域ルールの効果

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



近年は有効梁下高を十分に確保したビルも増加している



図5-8 建物の入庫車高制限と貨物車の路上駐停車状況

資料) 駐車需給実態調査 (2017年) より作成

大丸有地区の駐車需給と地域ルールについて 29

平成6年当時の考え方

「標準駐車場条例の改正について」(平成6年1月20日)

- ・ 通常都市内で貨物の運搬に利用される貨物車を対象として設定したもの

※2tトラックの実車高2.7m以下のものが9割

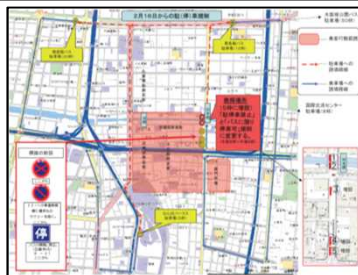
出典：大丸有駐車協議会

『大丸有地区の駐車需給と地域ルールについて』

観光バス駐車場整備に対する支援制度

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

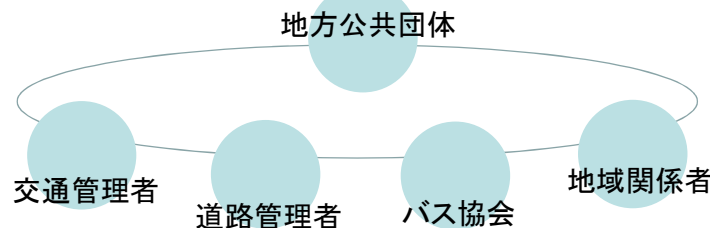
・ソフト対策の実施方針
 (駐停車禁止規制の見直し、交通誘導員の配置、予約システムの活用等)
 ・駐車施設の整備方針

○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



東京都

安全で快適な交通環境確保に向けて、観光バス駐車対策に積極的に取り組んでいくために、観光バス駐車問題の主な発生要因の分析や総合的な駐車対策をもって、魅力ある観光地づくりを促進することを目的として「観光バス駐車対策の考え方」を策定

(主な記載)

- 観光地周辺の行政が所有する公共施設・公園内や遊休地において観光バスが待機するための駐車場を整備（観光地の乗降場所からの距離や時間に留意）
 - ※ 観光バス駐車場は乗降場所から10分程度（2km以内）等
- 既存施設の活用として、観光地周辺の公共施設・公園内のバス駐車場、施設利用者限定の駐車場を休閑日や閑散期等に活用、トラクターミナルやバス営業所車庫の空き時間を利用しての活用
- 大規模開発・再開発等と併せた、観光バス駐車場・乗降場の整備
- 交通規制や道路空間の再配置による乗降場、路上乗降場の整備
- 新たな観光ルートの提案・観光施設の受入時間調整、乗車場・待機場の事前予約制による、ピークの平準化

観光バスの駐車問題と駐車対策

駐車問題		駐車対策
1. 駐車供給量の不足	1) 駐車場の供給量の不足	駐車場の整備・確保 ・観光バス駐車場の整備 ・既存のバス駐車場や空きスペース等の活用
	2) 目的地周辺の乗降場の不足	乗降場の整備・確保 ・民間開発等に伴う乗降場の整備 ・公共施設等における乗降場の整備 ・路上乗降場の整備・確保
2. 駐車需要量の偏り	1) 特定時間帯の駐車車の集中	ピーク時の平準化 ・新たな観光ルートの提案・観光施設の受入れ時間調整 ・乗車場・待機場の予約制
	2) 特定場所の駐車車の集中	案内・誘導 ・乗降場への案内サインの設置 ・案内マップの配布・配信
3. 関係者のマナー・モラルの不足		規制・指導 ・路上駐車車の取締り強化 啓発活動 ・マナー向上等に関する啓発活動
4. 駐車場情報の不足		情報提供 ・観光バス駐車場に関する提供情報の充実 ・観光バス駐車場の情報提供の拡張

民間開発等に伴う乗降場の整備の例 (GINZA SIX)



出典：東京都「観光バス駐車対策の考え方」(H31.3)

大阪市

「都市交通の視点」と「集客都市大阪の視点」の2つから、観光バス交通の特性に応じた「観光バス駐車基本計画」をとりまとめ

(主な記載)

- 大規模集客施設等の設置の際には、利用客の特性に応じて、乗降場所の確保を働きかける必要。ただし、都市部の観光特性として、特定の施設のみではなく、街そのものが着目的施設となっていることから、一般利用可能な乗降場所の確保も必要。
- 市内には多数の旅館・ホテル等の宿泊施設があるが、宿泊客用のバス駐車スペースを確保している施設はわずか
- 滞在型観光を促進していくためには、大阪市内を観光しているが宿泊は市外近郊で行っているような、大阪市内に宿泊可能な潜在的な需要にも対応していく必要

観光バス駐車基本計画

目次

1. 観光バス駐車対策の必要性

1) 都市交通の視点

- 観光バス交通の駐車需要に対応する駐車スペースを確保
- 運行実態に応じて駐車スペースを効率的に運用
- 路上駐車を削減し、交通の円滑化

2) 集客都市大阪の視点

- 駐車スペースの確保と有効活用、
- 観光バスの利便性を向上、
- 大阪の集客力の向上・拡大、滞在型観光と市内周遊の促進に寄与

2. 観光バスの運行特性と駐車需要の分類

3. 観光バス交通の現状と駐車実態

(1) 観光バス交通の現状

(2) 観光バス駐車実態

4. 観光バス駐車対策の基本方針

5. 観光バスの駐車対策

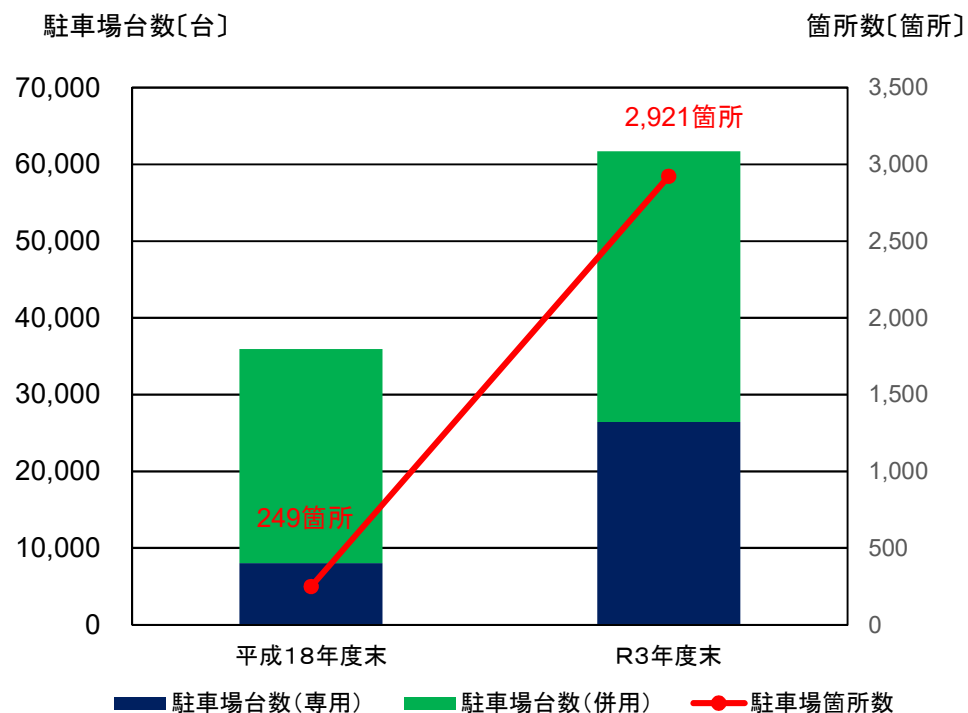
- 目的地での昼間の一時待機場所・乗降場所
- 宿泊時の夜間留置き場所
- 乗り継ぎターミナルでの乗降場所
- 観光バス駐車場に関する情報提供等

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))

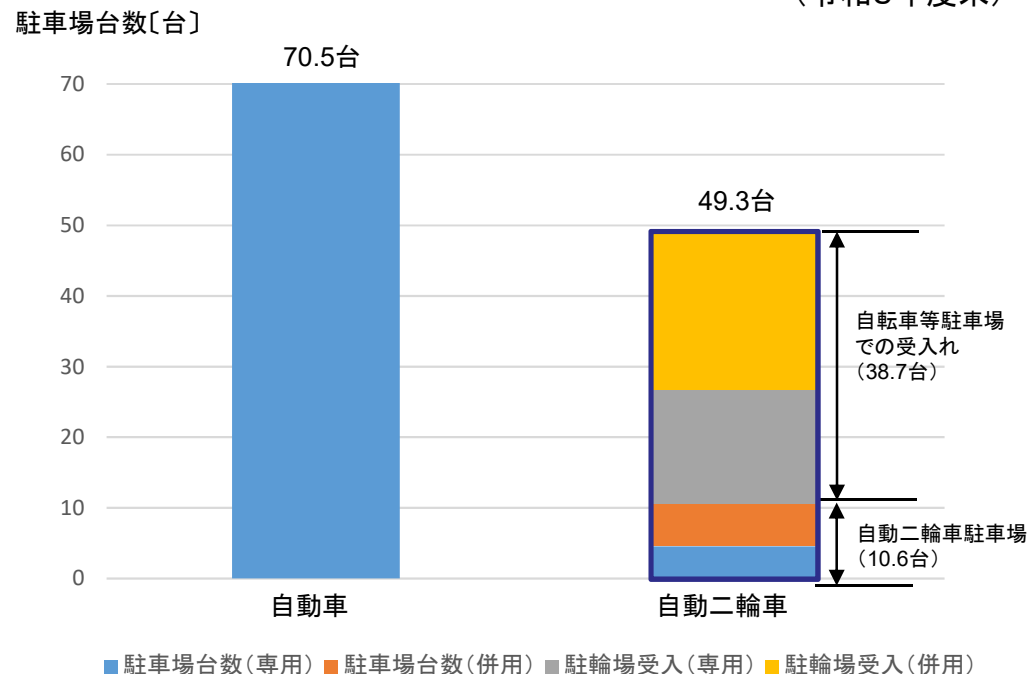
■自動二輪車駐車場の箇所数・駐車場台数



- 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ニーズ①

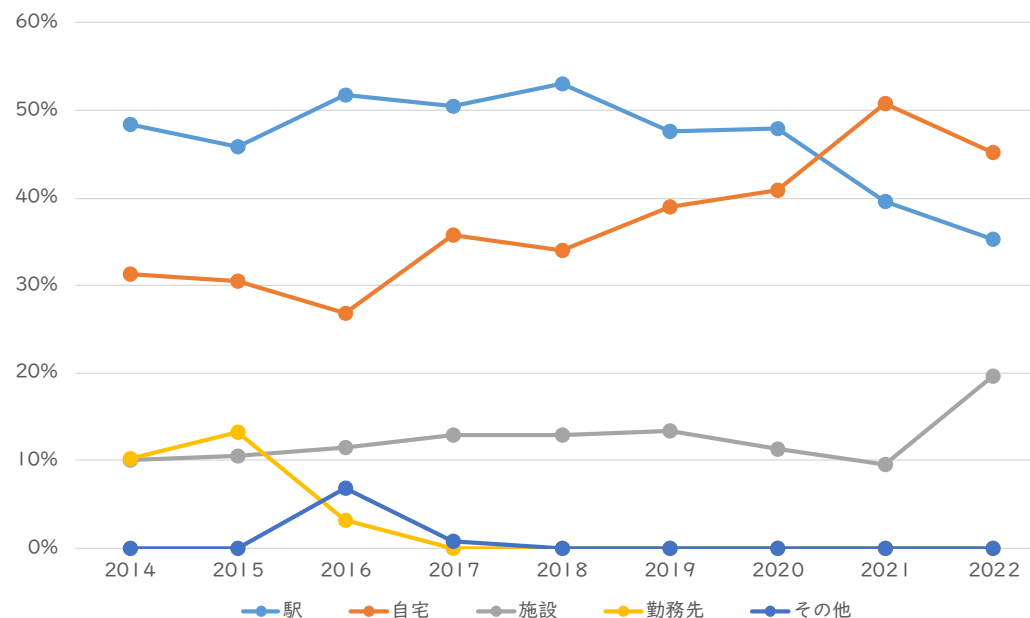
<https://www.jmpsa.or.jp/society/parking/register.html>

- 日本二輪車普及安全協会「バイク駐車場、ここにつくって！要望フォーム」の駐車場リクエストデータによれば、2014～2022年度におけるバイク駐車場の都道府県別の設置要望数が多い都道府県は、東京都33.7%、神奈川県16.3%、大阪府10.2%となっている。
- 駐車場が必要な場所については、自宅近辺が45.1%、駅が35.3%、施設が19.6%（2022年）。
- 近年においては、駅周辺、その他の割合が減少する一方で、2021年には自宅近辺、2022年には施設が増加。

■ バイク駐車場設置要望の多い都道府県
（2014～2022年計の割合）※上位10都道府県

順位	都道府県	割合
1位	東京都	33.7%
2位	神奈川県	16.3%
3位	大阪府	10.2%
4位	埼玉県	6.6%
5位	千葉県	5.7%
6位	兵庫県	4.9%
7位	愛知県	4.8%
8位	福岡県	3.8%
9位	京都府	2.7%
10位	北海道	1.4%

■ 駐車場が必要な場所についての要望の推移（割合）

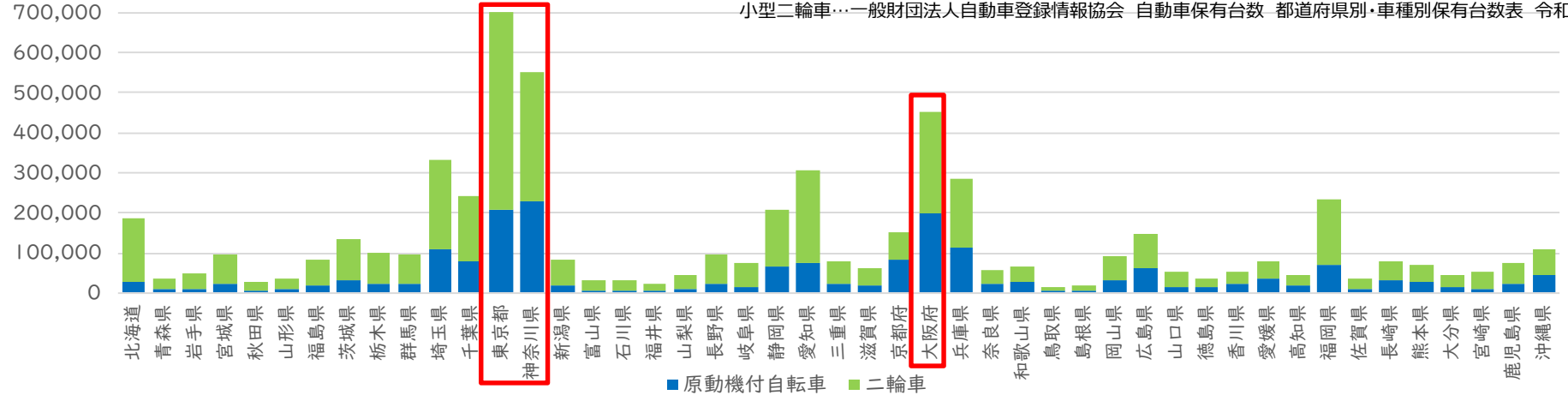


※2014～2015年度は「自宅」、2016～2022年度は「自宅近辺」。
※直近では駅/自宅/施設の3つから選択する方式となっている。

- 保有台数は、東京都70万台、神奈川県55万台、大阪府43万台が特に多くなっている。
- 自動二輪駐車を保有台数比率で見ると、地域によっては保有台数に見合った整備がされていない。

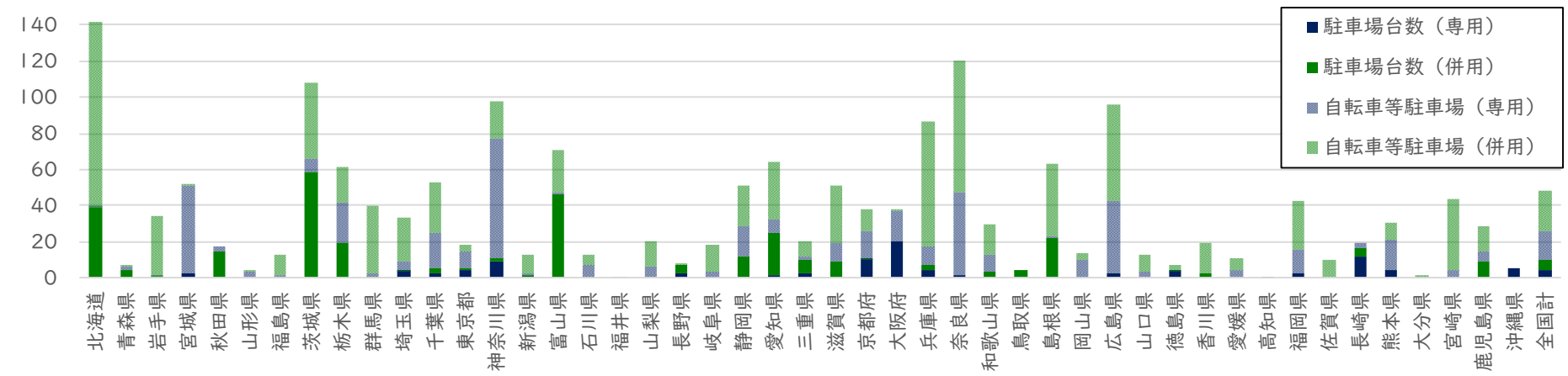
都道府県別の自動二輪車保有台数

※自動二輪車保有台数は、第二種原動機付自転車と軽二輪車及び小型二輪車を足して算出
 出典：原付二種…総務省 令和4年度 市町村税課税状況等の調 第21表 令和4年度軽自動車税（種別割）に関する調
 小型二輪車…一般財団法人自動車登録情報協会 自動車保有台数 都道府県別・車種別保有台数表 令和5年6月末



自動二輪車保有台数1,000台あたり駐車スペース台数

出典：駐車スペース台数…自動車駐車場年報 令和4年度版（2022年）



注1 駐車スペース台数は、駐車場（都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車場施設、路上駐車場）の台数及び自転車等駐車場での受入れ台数の合計値。
 注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。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。
 注3 自転車等駐車場での受入れ台数については、125cc以下限定の受入れ台数も含む。

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]

多様なモビリティの駐車環境について

- 改正道路交通法により、電動キックボードが「特定小型原動機付自転車」として位置づけ。
- 現在、シェアサービスが普及の中心となっているが、今後の動向に注視が必要。
- また、その他の小型モビリティについても、柔軟に駐車できる環境の整備が必要。

■多様なモビリティ例



電動車いす



シニアカー



電動キックボード



セグウェイ



電動アシスト自転車



歩行領域EV



立乗式電動スクーター



自動配送ロボット

■民地における電動キックボードポート



出典：国土交通省『令和4年度 車両安全対策検討会 安全一資料2-2』(令和4年10月12日)

エリア一体での駐車需給マネジメント 概要

- 駐車場の供給量の適正化にあたっては、公共駐車場、民間駐車場（附置義務駐車場、時間貸し駐車場等）それぞれについて、適正化を図ることが考えられる。
- 公共駐車場については、地方公共団体自らの判断で、地域の需要と需要の状況、まちづくり政策と併せて検討を行い、規模や立地等について見直しが可能。
- 附置義務駐車場は、原単位の見直しや、地域の特性に応じたルール（「地域ルール」等）、都市再生特別措置法に基づく特例の導入により、供給の適正化が可能。
- また、駐車場の需要量の適正化にあたっては、駐車料金のコントロール、公共交通の利便性向上、モビリティ・マネジメント等の取組みが考えられる。

駐車場の種別		駐車需給マネジメントにおける考え方
公共駐車場	都市計画駐車場等	<ul style="list-style-type: none"> • 駐車場の規模・配置・用途について、地域の需要・供給状況によって見直しが可能 • 都市政策・交通政策と統合的なモビリティ・マネジメントを実施することが容易 (例: 駐車料金のコントロール、公共交通の利便性向上等)
民間駐車場	附置義務駐車場	<ul style="list-style-type: none"> • 附置義務の原単位の見直し、各種特例・地域ルールの導入により、新規供給の適正化が可能 • 附置義務の緩和と併せた、公共交通利用促進策等の取組を実施
	路外駐車場 (時間貸し駐車場等)	<ul style="list-style-type: none"> • 500㎡以上の一般公共の用に供する路外駐車場について、安全の観点から構造設備の基準適合義務、都市計画区域内の料金を徴収するものは届出義務 • 設置や廃止は原則民間の自由 ※ 都再法特例に基づく条例により、届出義務面積の引下げ、勧告が可能 ※ 別途バリアフリー法に基づく義務(移動等円滑化・届出)あり
	月極駐車場 等	<ul style="list-style-type: none"> • 駐車場法に基づく規制はなく、設置や廃止は民間の自由

駐車場の需要・供給の把握①

- 駐車場の供給量の適正化にあたっては、用途（時間貸し、荷捌き）や車種（大型、自動二輪等）を区別し、地域における駐車場の需要と供給を把握・将来の予測をする必要がある。
- まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン及び参考資料では、調査方法（民間駐車場の設置動向、利用実態、設置者や利用者の意向）の例や分析の際の留意点（土地利用、交通の状況・見通し等）、事例を紹介。

■供給調査のステップ例と留意点

1. 調査対象区域とゾーン区分の設定

- ・歩行者中心の街路空間を構築すべきエリア(3-1-2)を基本とする
- ・駐車特性が似ていると想定されるまとまりを1つのゾーンとし、各ゾーンの広さがある程度一定となるように調査対象区域を分割

2. 駐車施設調査の実施

- ・調査対象区域内にある全駐車場を対象とし、調査員が実際に出向き、目視または施設管理者へのヒアリングを行い、下記の調査項目を把握（位置、出入口、用途別・車種別収容台数、料金、利用時間、休業日、構造等）
- ・駐車場事業者の協力を得て利用実態データを提供いただくことも検討

3. 駐車場経営者意向調査

- ・民間駐車場の安定的な利用条件や民間駐車場の活用の取組、中心市街地の活性化に資する取組について把握
- ・駐車供給量の将来的な推移を検討する材料を得るだけでなく、駐車場経営者との意見交換をするきっかけを持つことにもつながる

■需要調査のステップ例と留意点

1. 駐車場利用実態調査

- ・時間貸し駐車場における駐車台数の時間推移や占有率等を把握するとともに、供給調査と併せて現状の駐車需給バランスを算定することを目的とする
- ・平日、休日の各一日において、供給調査で把握された駐車施設別の台数に基づき、各ゾーンの代表的な駐車施設を選定

2. 路上駐車台数調査

- ・路上駐車台数の時間推移や荷捌き車両の占める割合等を把握し、駐車需要に加算することをねらいとして実施
- ・調査対象とする道路について、街路毎の性格付け（3-1-3）や幅員や交通状況、現地確認による路上駐車状況等を踏まえて選定する

3. 駐車者アンケート調査

- ・ドライバー属性、駅からの距離等による駐車場の利用状況、利用した理由、自動車（自動二輪）利用の理由、今後の駐車場施策の意向等について把握
- ・調査方法としては、駐車場利用者を対象とした調査員による聞き取り等が想定される
- ・なお、PT調査では、都市圏や調査年次により違いはあるものの、一般的には下記に示すような世帯属性・個人属性と、トリップ属性が調査されており、これらの結果を効果的に活用することで調査の簡略化を図ることも考えられる

4. 自動車利用に関するアンケート調査

- ・特に自動車を利用しない視点から中心市街地への来街手段として自動車利用の課題について把握
- ・調査対象は検討するエリアの特性によって異なる（例：一定と商業施設が存在し、バスで来訪する人が多い中心市街地においては、バスターミナルでバス利用来街者を対象として調査を実施、等）

駐車場の需要・供給の把握②

○ 駐車状況の概要の把握の際、パーソントリップ (PT) 調査を活用することで、世帯・個人属性・トリップ属性 (目的、交通手段、着施設、着時刻、駐車した場所等) を把握することが可能。

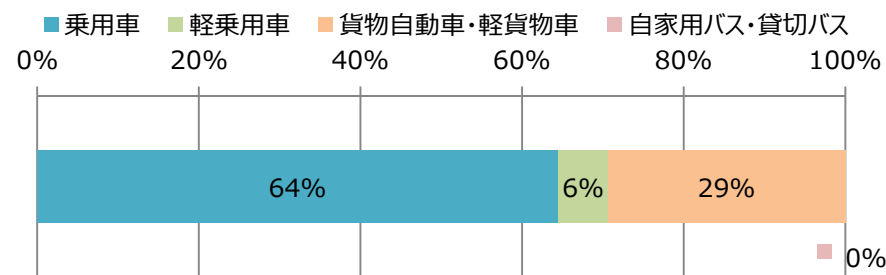
■パーソントリップ調査の概要

- 都市における人の移動に着目した調査
- 世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで調査
- 1967年以降、全国各地の都市圏で実施
- 都市交通の現況の把握、将来交通需要の予測、都市交通マスタープランの作成等に活用
- 調査周期は概ね10年に1度

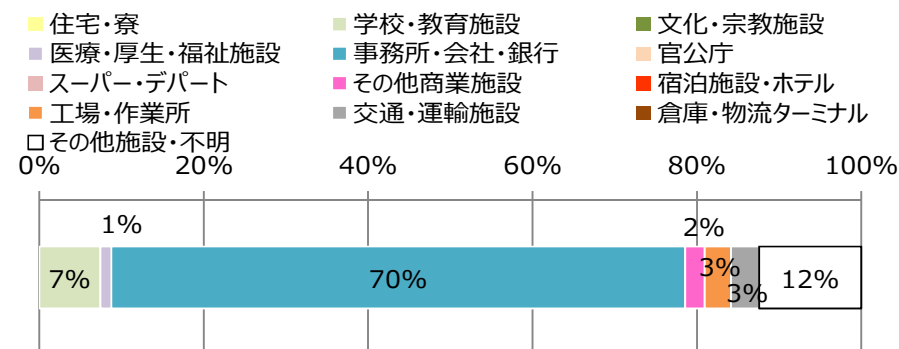
Who	どのような人か	若者?高齢者?一人暮らし?共働き?子育て世代?免許は持っている?自家用車は持っている?健康状態は?
Why	どのような目的で	仕事?学校?買い物?食事?子どもの送迎?通院?帰宅?
Where	どこからどこへ	地域間の移動量は?混雑する道路や鉄道路線は?人が集まる場所は?駐車場所、駐輪場所は?
When	どのような時間帯に	移動の時間帯のピークは?所要時間は?エリアの滞在時間は?
How	どのような交通手段で	鉄道?バス?自動車?自転車?歩いて?自分で運転?誰かに乗せてもらう?

■PT調査結果を使った駐車関連データ分析結果例

来訪交通手段 (自動車) の車種区分



自動車利用者の利用施設



出典：第2回内神田地区における駐車場の配置適正化に向けた勉強会・配布資料 (まちづくりと連携した駐車場ガイドライン 参考資料)

自治体の附置義務の原単位の設定状況

○ 各自治体の附置義務の原単位を標準駐車場条例と比較すると、百貨店その他の店舗では、約5割の自治体が標準条例より低く（面積あたり必要台数が少なく）、約4割が標準条例と同等、事務所用途では、約6割が標準条例より低い。

※ 人口規模で見ると人口の多い都市は、標準条例より低い傾向。

○ なお、近年の条例改正においては、原単位を緩和する方向で改正が行われる事例が多く、地域ルールで用いられている原単位も標準駐車場条例の倍（必要台数は半分）程度に緩和。

■百貨店その他の店舗の原単位の分布

分類	都市数	(割合)
1: 標準条例より低	103	52.3%
2: 標準条例と同等	82	41.6%
3: 標準条例より高	5	2.5%
9: その他	7	3.6%
合計	197	100.0%

分類	合計人口(千人)	(割合)
1: 標準条例より低	40,340	59.1%
2: 標準条例と同等	22,432	32.9%
3: 標準条例より高	2,263	3.3%
9: その他	3,216	4.7%
合計	68,250	100.0%

■宇都宮市における附置義務条例の改正 (R5.4.1~)

○ 都市の骨格となる都心環状線（県庁前通り、いちょう通りなど）に区域を設け、特定用途の原単位を150㎡/台から300㎡/台へと緩和。

○ その他、敷地からおおむね200m以内としていた隔地距離を、都心環状線区域内で隔地可能に。

対象区域	用途	改正前	改正後
商業地域又は近隣地域	特定用途	150㎡/台	変更なし
	非特定用途	450㎡/台	変更なし
都心環状線区域	特定用途	150㎡/台	300㎡/台
	非特定用途	450㎡/台	変更なし

出典：「宇都宮市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」の改正

■事務所の原単位の分布

分類	都市数	(割合)
1: 標準条例より低	91	46.2%
2: 標準条例と同等	22	11.2%
3: 標準条例より高	77	39.1%
9: その他	7	3.6%
合計	197	100.0%

分類	合計人口(千人)	(割合)
1: 標準条例より低	38,489	56.4%
2: 標準条例と同等	10,100	14.8%
3: 標準条例より高	16,446	24.1%
9: その他	3,216	4.7%
合計	68,250	100.0%

■東京都地域ルールでの原単位の設定

		駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域			
		特定用途			非特定用途
		百貨店 その他の店舗	事務所用途	その他	
標準 駐車 場 条例	100万人 以上の都市	200㎡/台	250㎡/台		450㎡/台
	その他	150㎡/台	200㎡/台		
地域 ル ー ル	新宿駅西口地区	420㎡/台	460㎡/台		460㎡/台
	新宿駅東口地区	420㎡/台	500㎡/台		500㎡/台
	池袋地区	300㎡/台	500㎡/台		500㎡/台

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

共同住宅に対する附置義務について

- 駐車場法に基づく附置義務条例（非特定用途として住宅が対象になる場合）の他、共同住宅等に対して各自治体で条例や要綱が制定されている場合もある。
- 附置が必要となる駐車台数の算定方法は自治体によりさまざまであるが、ワンルーム形式とファミリー形式を考慮したものや、住戸数を考慮したもの、用途地域を考慮したもの等がある。
- 自動二輪車や、荷捌き駐車施設について、義務化または設置を誘導している例もある。

都市名	大阪市	神戸市	仙台市
条例/要綱の名称	「大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱」	「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」に基づく「指定建築物制度」	「仙台市中高層建築物等の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例」
対象施設	30戸以上の共同住宅	10戸以上の共同住宅又は長屋	10戸以上の共同住宅等
対象区域	市内全域	市内全域（臨港地区、流通業務地区、特別緑地保全地区等を除く）	市内全域
駐車台数の算定方法（四輪車） ※緑は二輪	<ul style="list-style-type: none"> ○ファミリー：2%以上（自動二輪） <ul style="list-style-type: none"> ・商業系地域：30※1・35%※2以上 ・その他地域：40※1・50%※2以上 ※1 30戸以上の場合 ※2 70戸以上の場合 ○ワンルーム：3%以上（自動二輪）：10%以上 	<ul style="list-style-type: none"> ・一律（バイク）：10%以上（うち20%は自動二輪用駐車マス、その他は原付自転車用） ・近隣商業地域、商業地域 <ul style="list-style-type: none"> 5%※1、15%※2、25%※3 ・第1種・第2種低層住居専用地域 <ul style="list-style-type: none"> 第1種・第2種中高層住居専用地域 <ul style="list-style-type: none"> 25%※1、45%※2、65%※3 など ※1 10～29戸の場合 ※2 30～69戸の場合 ※3 70戸以上の場合 	<ul style="list-style-type: none"> ・一律（自転車・原動機付自転車・自動二輪車）：70%以上 ・商業地域：30%以上 ・中高層住居専用地域、住居地域、準住居地域：60%以上 ・低層住居専用地域：70%以上 ・その他の区域：50%以上
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・荷さばき駐車施設を設置するときは、その台数の2倍を四輪車の附置台数に算入することが可能（2台が上限） ・附置義務条例の適用を受ける建築物については、附置義務台数又は住戸指導台数に特定用途部分附置義務台数を加えた台数のいずれが多い台数 ・居住者用カーシェアリングを導入する場合、0.8-0.9を乗じた数に軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ・30㎡未満の住戸（ワンルームタイプ）は、上記の3分の1 ・2以上の用途地域にわたる場合は、敷地の最大部分が属する用途地域の規定を適用。 	<ul style="list-style-type: none"> ・数が20戸以上の場合には、貨物の荷卸のためのスペースを設置 ・訪問する者の利用に供するため、上記の台数に加え、自動車一台の駐車場所を敷地内に別途確保 ・隔地も可能（1/2以内・400m） ・附置義務条例と重複する場合は、いずれが多い台数

モビリティ・マネジメントの例(パーク&ライドによるコントロール)

- 駐車需要の誘導に関しては、これまで行われてきたパーク&ライド導入事例の知見を活用し、他の交通モードとの連携や分かりやすい情報提供、様々なインセンティブを組み合わせる取り組みが考えられる。
- パーク&ライドの取組は、主に①適した駐車場の情報提供、②交通系IC等との連携等によるインセンティブ付与、③公共交通の整備に合わせた駐車場整備、などに類型化でき、対象地域の特性や効果・費用を検討のうえ導入することが望ましいのではないか。

■パーク&ライドの類型と具体事例

分類		具体事例
①	パーク&ライドに適した駐車場についての情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 東京都 (S-park) 大阪府 富山県 など
②	交通系IC等と既存駐車場の連携(割引等)による取組	<ul style="list-style-type: none"> イオン(福岡県) タイムズ(交通ICパーク&ライド) など
③	公共交通の整備等と合わせた、P&R駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> 沖縄県(てだこ浦西駅) など

- ・東京都ではパーク&ライドに利用できる、駅から近くて長時間駐車しやすい料金設定を持つ駐車場を、駐車場案内サイト「s-park」に掲載
- ・検索条件入力の際に「パーク&ライド」にチェックをすると、利用できる駐車場のみが表示される。

- ・大阪府では、駅に近く、定期券・回数券等の取扱いや1日最大料金設定等を行っている駐車場をパークアンドライド駐車場として府のHPで紹介。(現在、27箇所の駐車場が掲載)

- ・富山県では交通事業者・市町村が管理主体のパーク&ライドで利用できる駐車場のリストをExcel形式で配布、利用状況も含め公表(令和5年4月1日時点で115箇所の駐車場が掲載)

- ・沖縄都市モノレール延長に合わせ駅へのスムーズな乗継を可能とする結節機能を充実させた駐車場を整備(収容台数992台、車椅子用12台、4階建て)



3. 駐車施設に係る課題・取組状況

- バリアフリー
- こどもまんなかまちづくり
- EV・GX

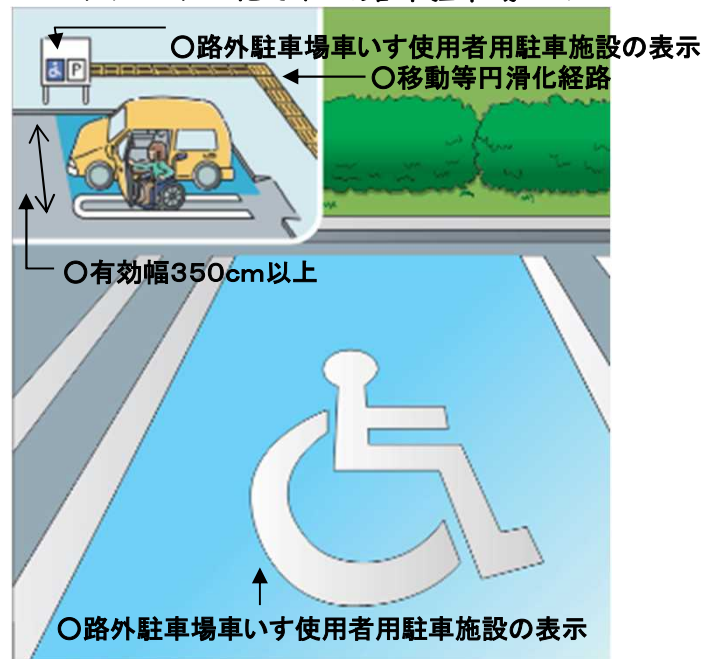
※以降資料については、原則として第1回まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会WG資料を一部修正している。

特定路外駐車場のバリアフリー化の推進

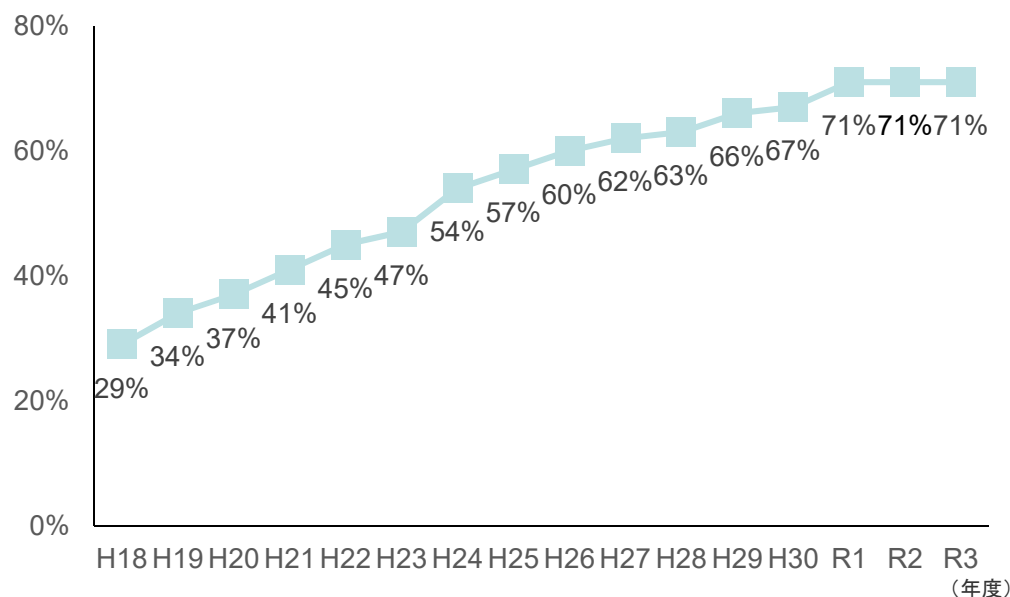
○ バリアフリー法に規定する特定路外駐車場(駐車のために供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路附属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場)については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成23年3月31日告示)において、令和7年度までに約75%を移動等円滑化することとしており、既存の路外駐車場の改修等により、さらなるバリアフリー対応駐車場の確保が必要。

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

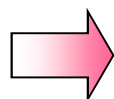


■ 特定路外駐車場のバリアフリー化の推移

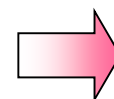


※平成24～平成30年の数値については令和4年3月に修正

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%

駐車場等の分類

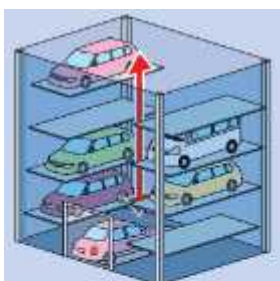
- 駐車場は、その構造（立体、地下、平面等）や施設との関係において、様々なタイプに分類される。
- バリアフリー法では、構造等に関わらず、建築物・路外駐車場・都市公園・道路といった施設種別や規模等に応じて、車椅子利用者用駐車施設の確保など基準への適合を求める仕組みとしている。

構造による分類イメージ

建築物である駐車施設

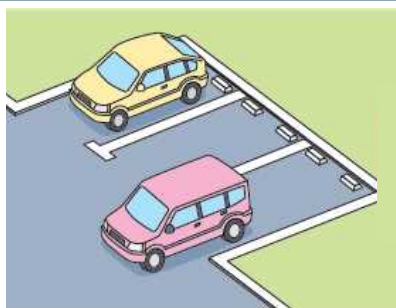


- 自走式立体駐車場
- 自走式地下駐車場



- 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

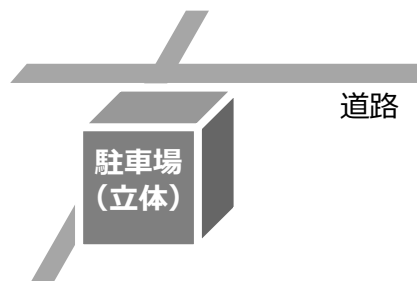


- 平面式駐車場

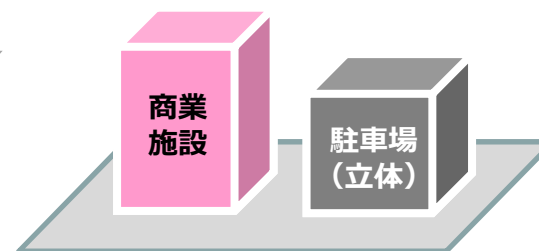
出典：「駐車場便覧2020」

施設との関係等による分類イメージ

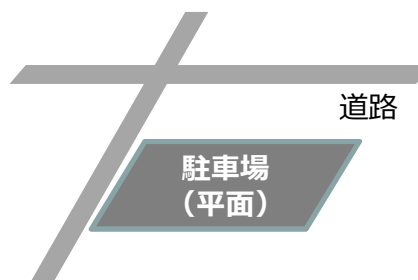
路外駐車場 (建築物)



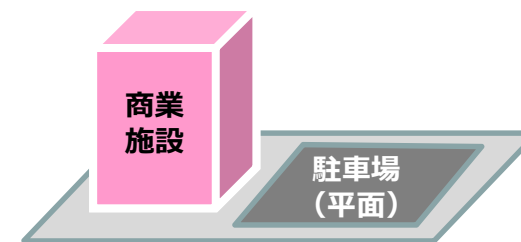
建築物に付随する駐車施設 (建築物)



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

○各施設ごとの設置に関する基準等は、概ね以下のように示されている。

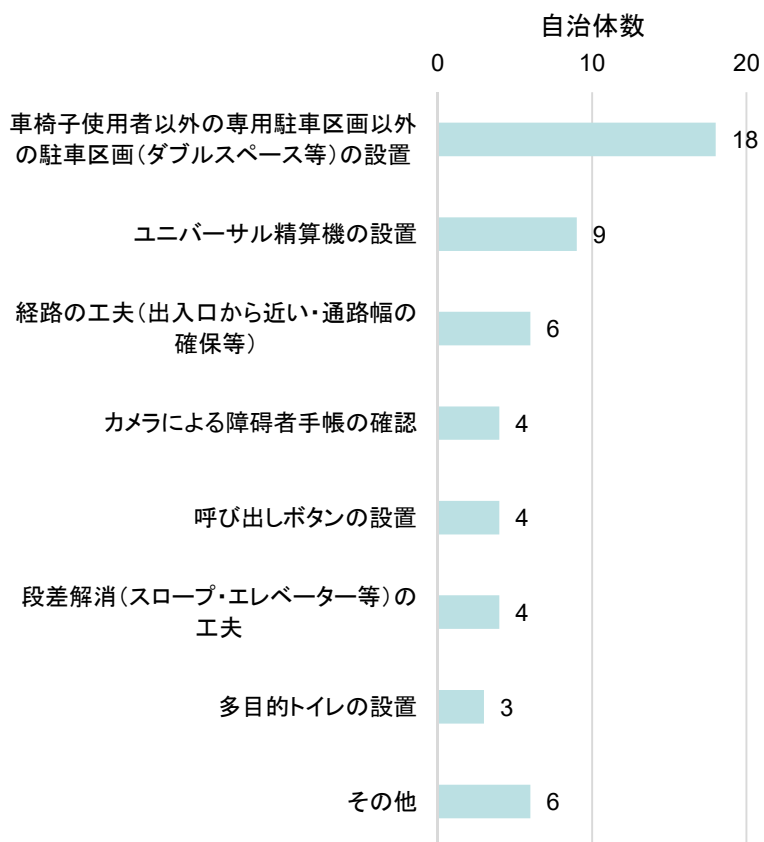
● バリアフリー法に基づく車椅子使用者用駐車施設等の設置基準

対象施設	建築物に附属する駐車場	路外駐車場	都市公園	道路に付随する駐車場
設置義務要件	特別特定建築物	特定路外駐車場	特定公園施設	特定道路
名称	車椅子使用者用駐車施設	路外駐車場 車いす使用者用駐車施設	車いす使用者用駐車施設	障害者用駐車施設
設置数	1以上 誘導基準 <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

自治体調査結果概要①(バリアフリーの観点からの取組)

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

■バリアフリーの観点からの取組



ダブルスペース設置自治体の主な取組(18自治体)

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

ユニバーサルデザイン精算機設置自治体の主な取組(9自治体)

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

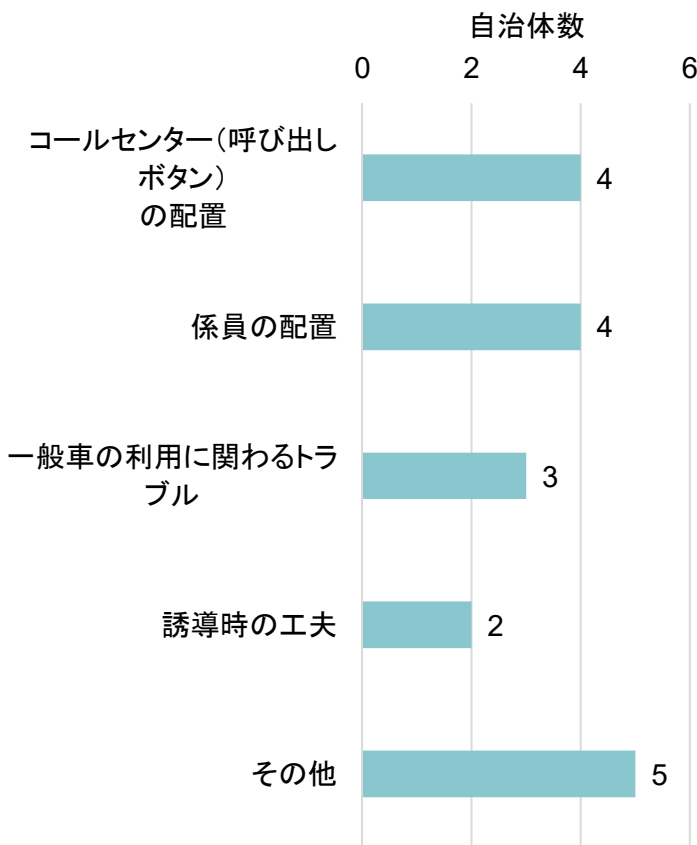
その他の取組

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

自治体調査結果概要②(トラブル発生時の対応事例)

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

■ トラブル発生時の対応事例



呼び出しボタンを設置した事例

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

係員を配置した事例

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

トラブル対応の事例

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

その他の取組

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

さらなるバリアフリーニーズへの対応

- バリアフリー法上の義務となっている、バリアフリー駐車スペースの確保や移動等円滑化以外にも、ニーズを踏まえた更なるバリアフリー対応をしていく必要がある。
- また、バリアフリー法の義務のないコインパーキング等においても、バリアフリー対応を推進していくことが望ましい。

■ 駐車場に関するバリアフリー化ニーズの例

ニーズ	具体的な内容
大型福祉車両に対応した高さの確保	<ul style="list-style-type: none"> ・大型の車椅子用リフト付福祉車両は、車高が高い(2.3m程度)ため、それに対応した高さのあるスペースが必要。
車いす利用者用駐車施設のマス奥行き等	<ul style="list-style-type: none"> ・大型ワンボックスカーを利用する障害児者の家庭が増え、車の後部から車いすが乗降するため奥行きのある駐車スペースが必要。 ・車椅子利用者用駐車施設については、停車した車の後方にスロープと車椅子のスペースの確保が必要。 ・雨天時の乗降に困難が生じないように、乗降に必要なスペースは屋内に設ける、又は屋外の駐車施設に屋根若しくは庇を設けることが必要。
案内表示	<ul style="list-style-type: none"> ・車椅子利用者用駐車施設には、表示板やシンボルマークの塗装などで、車椅子利用者用であることを見やすく表示。表示板は、後部から乗降する場合の支障とならない位置に設置。
無人精算機におけるユニバーサル対応	<ul style="list-style-type: none"> ・料金の投入口等が全体的に低い位置に設置されているとともに、大型ディスプレイやカメラ、インターホンの設置により、障害者割引のスムーズな処理や、異常発生時の対応ができることが必要。
聴覚障害者に配慮した通信手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・コインパーキング等において精算機等にトラブルが生じた際、聴覚障害者はインターホンによる音声やりとりができない。タッチパネルによる文字送信や遠隔手話サービス、聴覚障害者に対応した呼出しボタン等の整備が必要。
周辺バリアフリー情報を含む統合的な情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者への情報提供では、駐車場の満空情報だけでなく、駐車後の動線や周辺のトイレの有無などの情報提供も必要。

■ ユニバーサル対応型精算機の設置例



全景

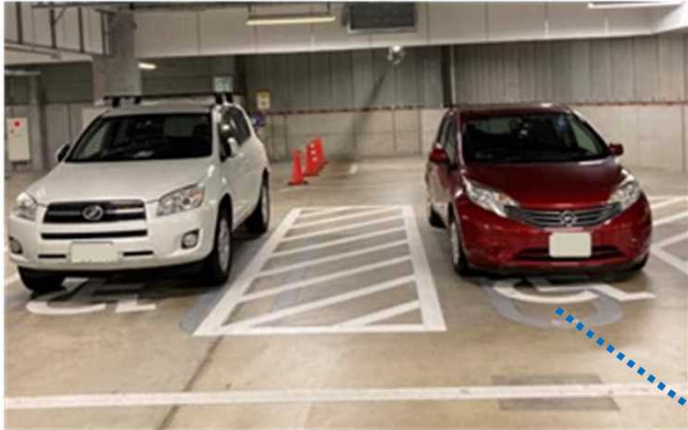


近景(ディスプレイ部、カメラ部)

具体的な取組み例(バリアフリー改修)

○既存駐車場においても、様々な工夫や改修により、駐車場のバリアフリー化を図っている。

■一般用区画を車椅子使用者用駐車施設に転用



一般用区画の線を消去し、
車椅子対応区画を上書き

■荷捌きスペースの一角に車高2.3mの車両に対応した車椅子使用者用区画を設置



出典：「第2回車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討会」資料

■障害者用駐車場のスロープの傾斜緩和



出典：東京都「東京バリアフリー2020」

■駐車場から各施設を繋ぐスロープの設置例



出典：国土交通省都市局街路交通施設課調べ

具体的な取組み例(デジタル障害者手帳の活用)

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

■ デジタル障害者手帳「ミライロID」の例

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

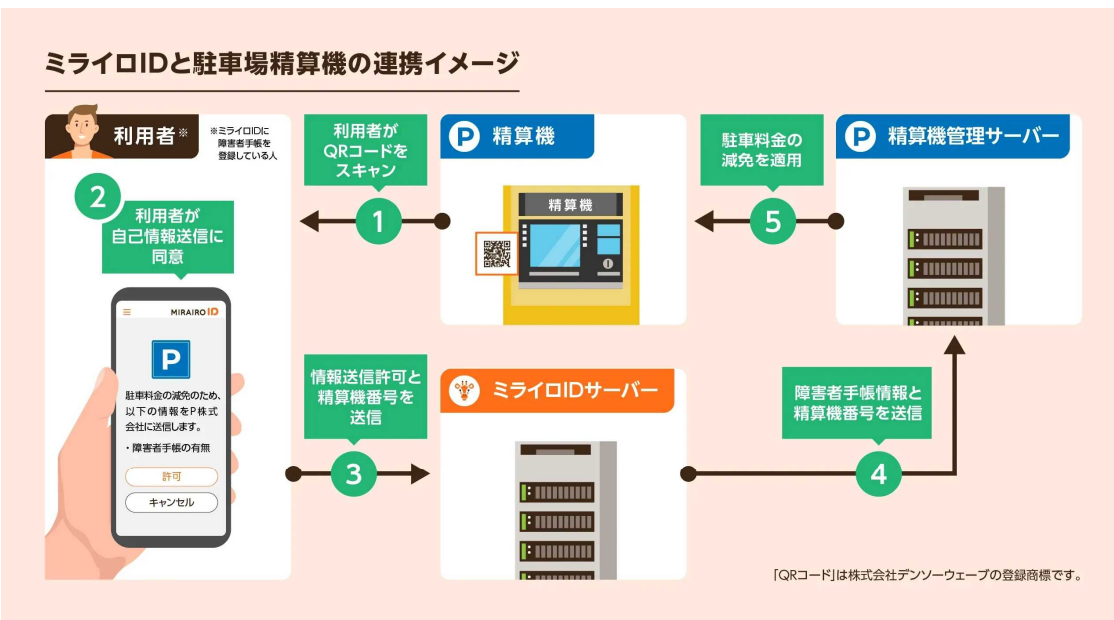
01 ▶▶▶ テンキーで車室を選択し「精算」ボタンを押してください

02 ▶▶▶ 駐車料金の表示後、右上のQRコードを読み取ってください*

03 ▶▶▶ スマホ画面の案内に沿ってお進みください

04 ▶▶▶ 駐車料金が割引されたことを確認し、精算してください

※「QRコード」は株式会社デンソーウェーブの登録商標です



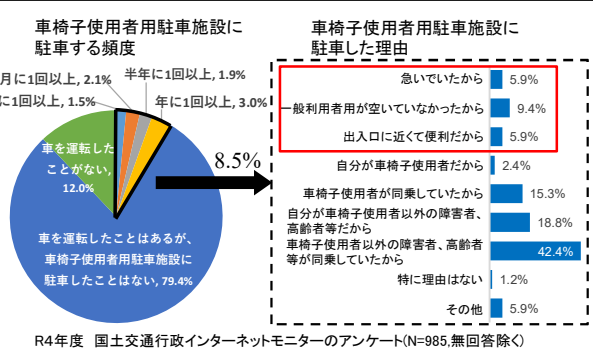
導入自治体

導入済：広島市、東大阪市、藤井寺市、岡山県

導入予定：福岡市

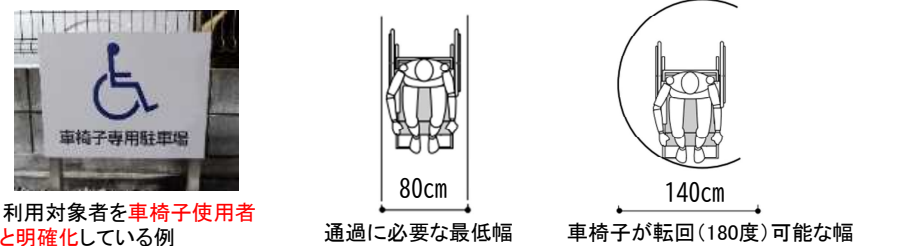
参考：車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン(R5.3)

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



車椅子使用者用駐車施設の利用対象者の明確

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

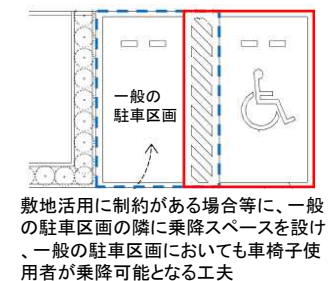
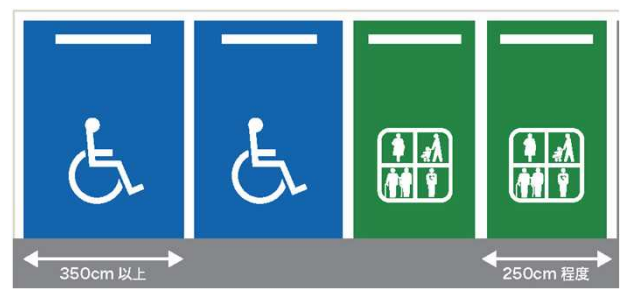


利用対象者の明確な区分とその考え方

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

様々な駐車区画の確保・不適正利用対策の取組

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



こども・子育てにやさしいまちづくりの推進

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

こどもや子育てに関連した取組の例	今後求められる施策の方向性
<ul style="list-style-type: none"> ○ 安心・安全面での取組 <ul style="list-style-type: none"> ・ 条例で「滞在快適性向上区域(いわゆるウォークアブル区域)を設定し、駐車場出入口を制限 ○ バリアフリー化(移動等円滑化)の取組(ダブルスペース方式等) <ul style="list-style-type: none"> ・ 移動等円滑化が図られている車椅子駐車スペースの近くに、ベビーカー利用者などへの<u>優先区画を設置し、円滑に目的地まで移動できる環境を整備</u> ○ 交通の結節点としての取組 <ul style="list-style-type: none"> ・ ベビーカーの貸し出し ・ まちなか拠点としての機能強化 例: 授乳室や育児用品自販機、ベビーカーの貸し出しサービスを提供等(地下鉄駅の事例) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ こどもや子育て世帯の目線を入れた取組の強化・優良事例の紹介等による横展開 <ul style="list-style-type: none"> ・ ガイドラインへの追記 ・ 必要な取組への支援 等

「こども未来戦略方針」～次元の異なる少子化対策の実現のための「こども未来戦略」の策定に向けて～(令和5年6月13日閣議決定)

(2)子育てしづらい社会環境や子育てと両立しにくい職場環境がある

- こどもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるようにするため、こどもや子育て世帯の目線に立ち、こどものための近隣地域の生活空間を形成する「こどもまんなかまちづくり」を加速化し、こどもの遊び場の確保や、親同士・地域住民との交流機会を生み出す空間の創出などの取組の更なる拡充を図っていく必要がある。

子育て世帯に向けた駐車場における取組例

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

■子育て応援駐車場

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



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

■ベビーカー貸出サービス

駐車場利用者を対象にベビーカーの貸出サービスを実施

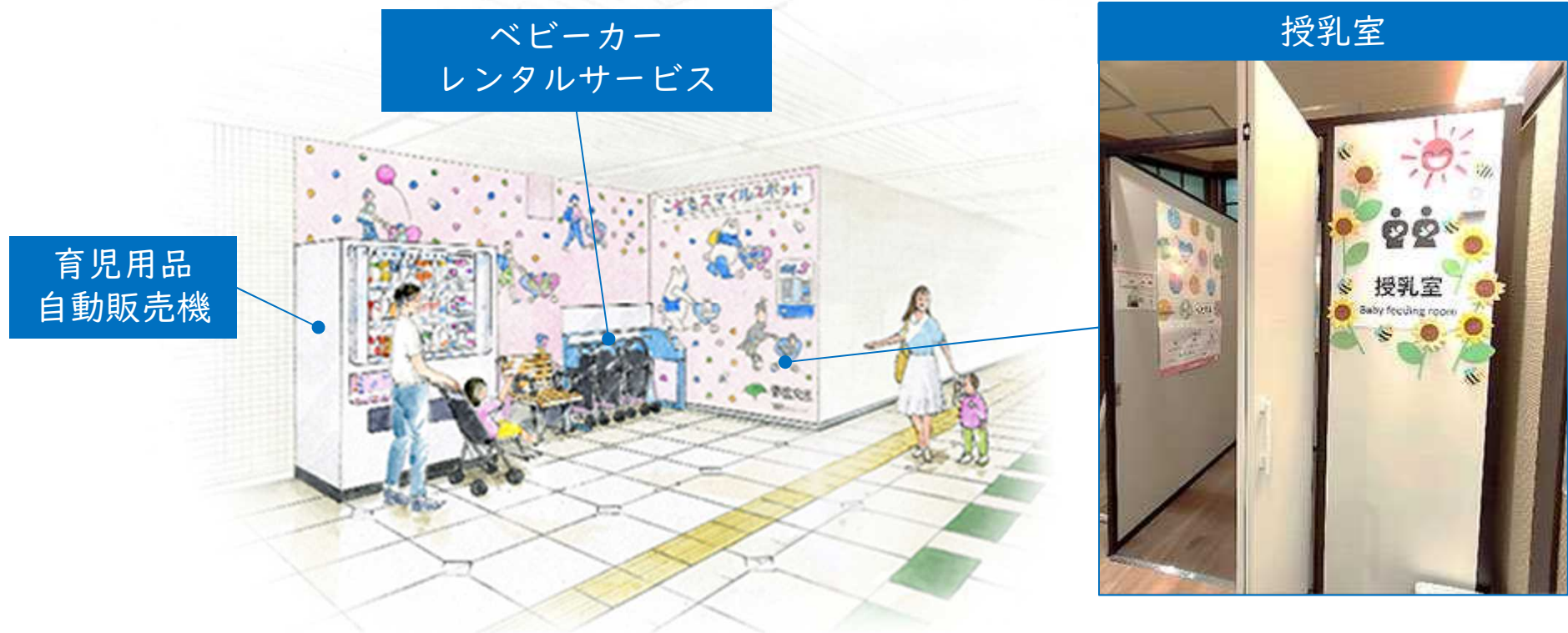


出典：広島市中央部商店街振興組合連合会HP
<https://www.chushinren.jp/babycar.html>

子育て層の外出しやすい環境の構築例

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

■ こどもスマイルスポット（都営大江戸線上野御徒町駅）



駐車場におけるEV充電対応

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

充電インフラ整備促進に向けた指針(抄) (令和5年10月策定)

(B) 整備目標とその考え方

●日本の車の使われ方の特徴、住宅の状況

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

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

●整備目標の考え方

(総論)

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

(口数)

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

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

(D) 普通充電（公共用目的地充電）

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

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

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

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

(G) ユニバーサルデザイン・バリアフリー

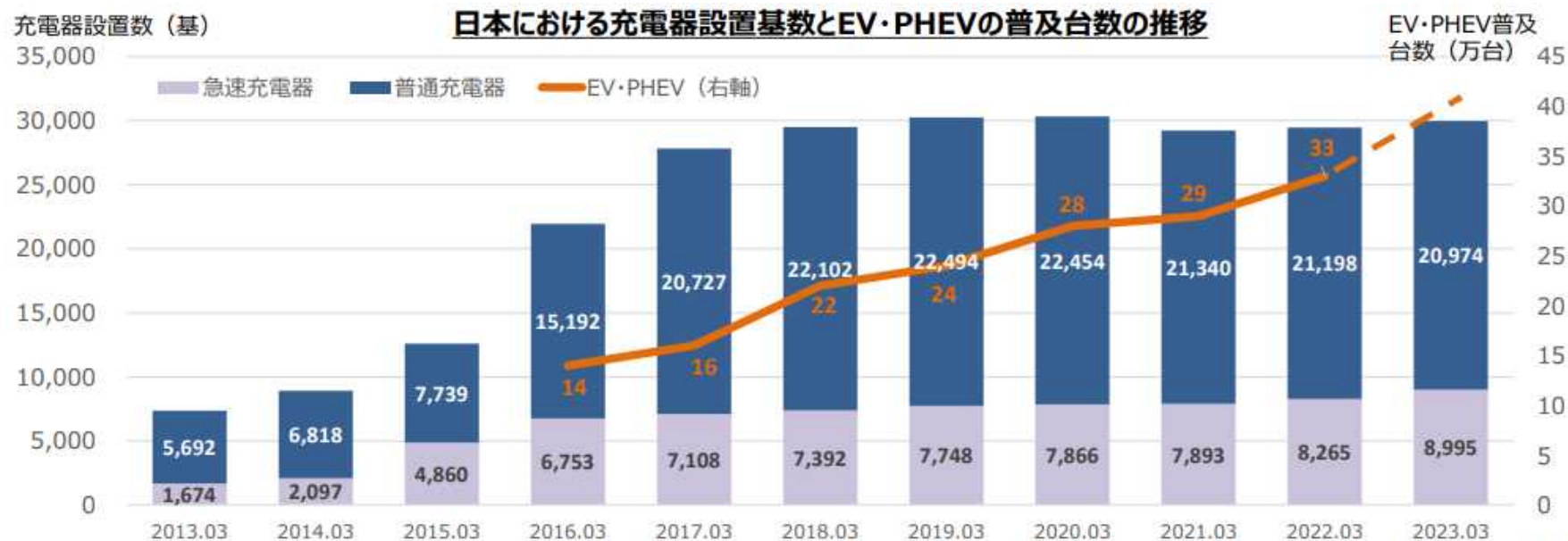
- ・不特定多数の者が利用する公共用充電施設については、**車椅子利用者も含めた幅広い方々が利用しやすいよう、ユニバーサルデザイン（UD）・バリアフリー対応を進める**。

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

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

EV充電器設置基数等の推移

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



出典：充電器：(株)ゼンリン / EV・PHEV普及台数：自動車検査登録情報協会・軽自動車検査協会・日本自動車工業会資料を基に作成

各国におけるEV/PHVの累計販売台数と公共用充電器数 (2022年実績)

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

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

出典：第1回充電インフラ整備促進に関する検討会（経済産業省）

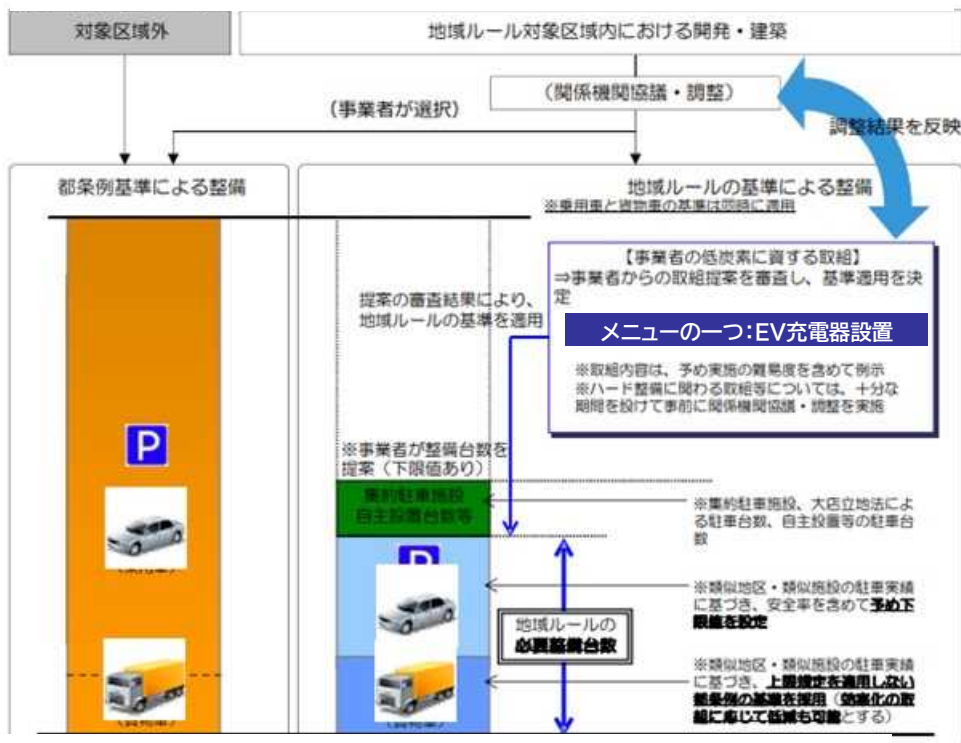
自治体におけるEV充電器設置に係る取組例

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

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

■ 駐車場法の特例に基づくEV充電器の整備（港区）

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



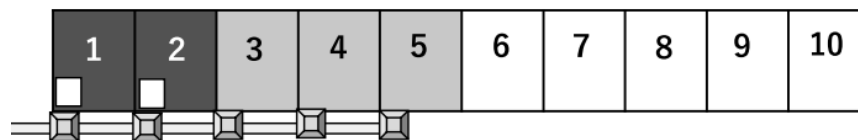
出典：駐車場地域ルールの概要（港区）を基に作成

■ 環境条例に基づくEV充電器の整備（東京都）

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

<専用駐車場10区画の場合の履行イメージ>

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



5区画（充電設備を整備した区画を含む）に配管等を整備

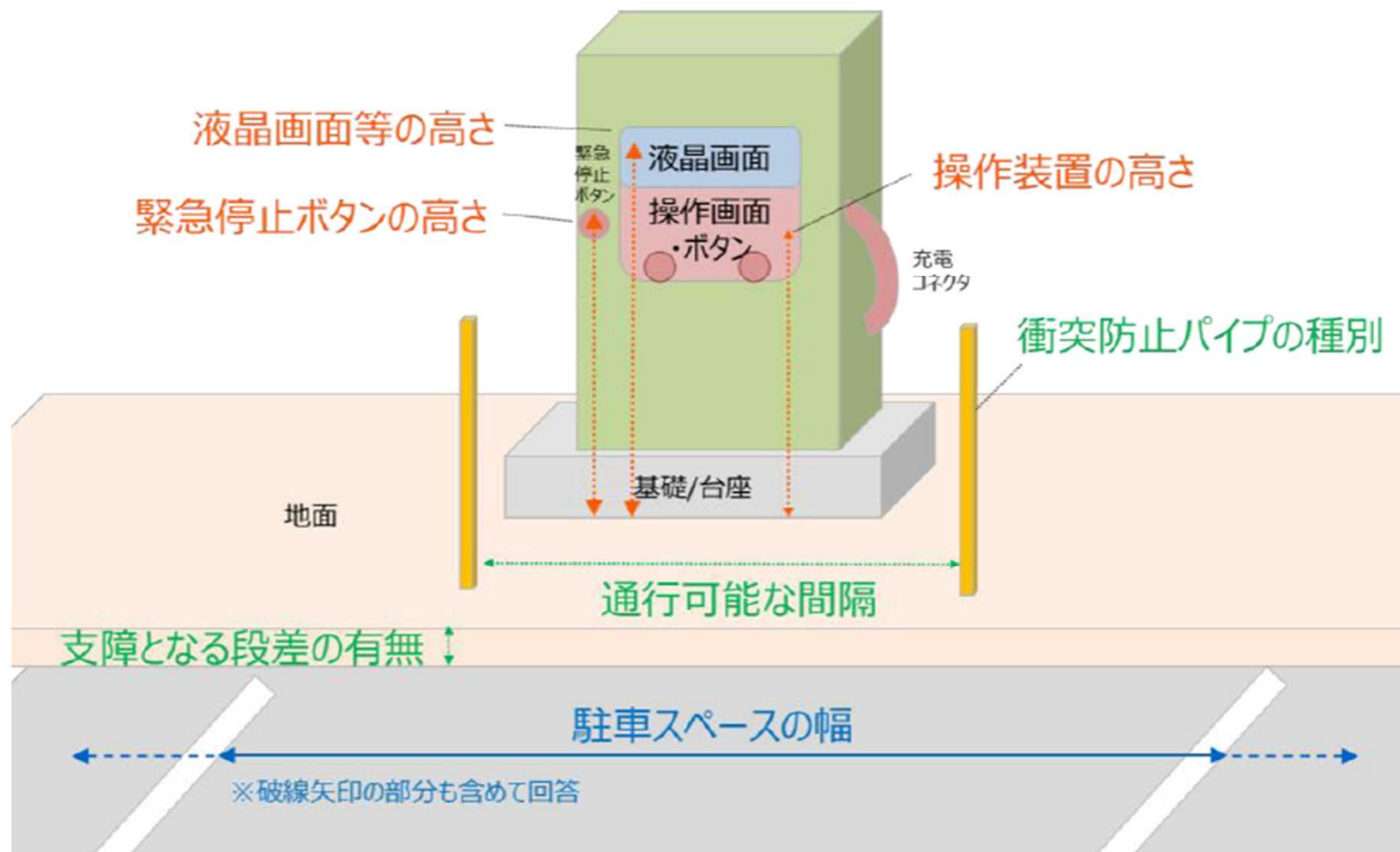
【基準適用の考え方】

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

出典：第3回充電インフラ整備促進に関する検討会（経済産業省）

EV充電施設のバリアフリー化について

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



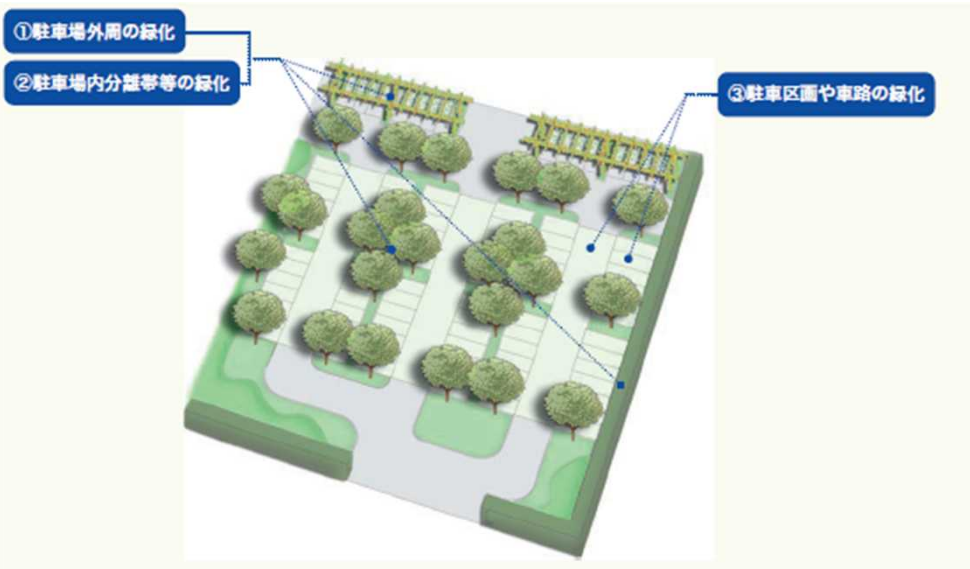
駐車場におけるまちづくりGXの対応

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

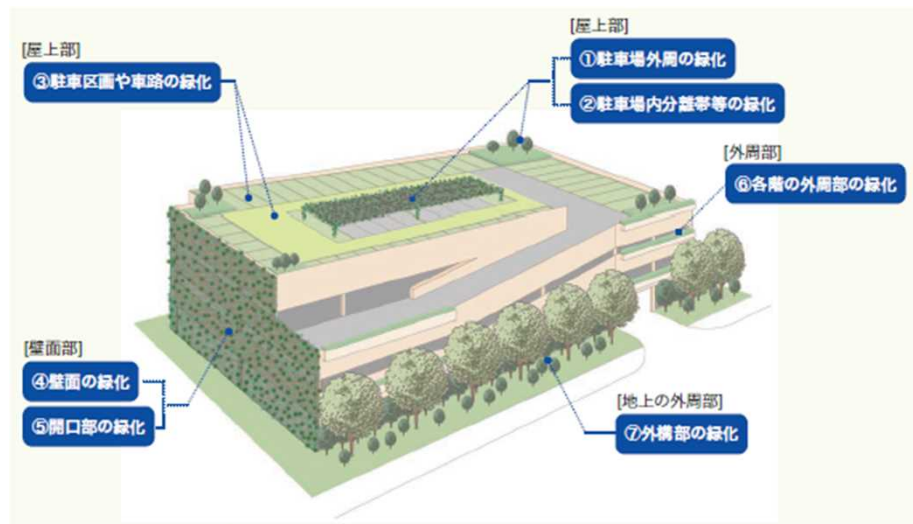
※ 緑化地域を定めている自治体：名古屋市、横浜市、世田谷区、豊田市（R4.3末）

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

■平面駐車場の緑化



■立体駐車場の緑化



自治体における駐車場緑化の推進例

○ 都市における緑化政策と併せて、駐車場の緑化について駐車場整備基本計画や、みどりの基本計画に位置づけた上で助成や指導等により推進。

横浜市

○横浜市駐車場整備基本計画 基本的な考え方(2019年)

3 緑化の推進

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

市川市

○市川市みどりの基本計画

2. 緑化重点地区別整備方針

③重点的な施策

○密集した市街地の効果的な緑化施策として、駐車場緑化を推進します。

駐車場緑化助成

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

助成対象者

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

助成条件

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

助成対象費用及び助成金額

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

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

☆注意【対象となる経費の植栽種別について】

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

