

令和6年度 第1回検討会 事務局資料

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和6年11月15日

目次

1. 前回以降の動きについて

(前回検討会ご意見、省令改正、規制改革実施計画)

2. 今回の検討事項について

(前回検討会ご意見等への検討、標準駐車場条例)

3. 今後のスケジュールについて

4. 御議論いただきたい事項

【別紙】参考資料(資料・関連データ等)

1. 前回以降の動きについて

- ① 前回検討会におけるご意見と今後の方向性
- ② 特定路外駐車場のバリアフリー基準(省令)の改正について
【報告】
- ③ 規制改革実施計画(共同住宅の荷さばき駐車施設の附置)
について

① 前回検討会(令和6年3月)におけるご意見と今後の方向性 1/2

- 意見や検討結果について、ガイドライン等に反映させるとともに、調査等も踏まえて引き続き検討を実施。
- 今回は、標準条例を中心とした課題について整理・検討。

ご意見概要	今後の方向性
<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場法の世界に収まらないかもしれないが、他の法制度と連携して、住宅においても、社会情勢の変化に対応して荷さばき駐車場の設置・配置・台数をきちんと位置づけることが重要 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 必要なエリアに必要な荷さばき駐車施設の設置ができるように措置しつつ、適切な原単位設定に向けて調査【今回検討】
<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場を作りすぎて路外の駐車場が余っているにも拘らず、自分の施設に人を呼びたくて駐車場を作った結果、エリア全体の利用率が低下し、料金水準も低下している状況になっている地域もあるのでは ● 積極的に駐車場を整備する場所と、整備を抑制する場所を設定して誘導 ● 観光地などで古い町並みを維持していくような地区では、整備の上限を設定する検討も必要 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 配置の適正化に加えて、量も含めて駐車場のマネジメントが必要であることや、量の適正化の為の措置について検討【次回検討】
<ul style="list-style-type: none"> ● 附置義務駐車場や公共の駐車場の余剰について転用を可能にしていくという打ち出しはありがたい。転用の際は使い方を限定するのではなく、地域の課題に応じて、様々な用途で使えるような方向も示されるとよい 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ エリアの駐車場の量を適正化していく場合、附置義務・都計駐について、まずは駐車場として活用（荷さばき・自動二輪車・自転車等への振替）しつつ、土地利用や出入口等配置の観点から課題があり、転用しやすい駐車場（非建築物）を優先的に土地利用転換していく考えを記載【今回検討】【次回検討】
<ul style="list-style-type: none"> ● 土地所有者の収益の観点と、虫食いの駐車場の立地がまちづくりの観点から望ましいのかの両方を考慮する必要がある。駐車場として利用を検討されている土地が出てきたときに、小規模であっても公共用地の拡大に関する法律などにより買い取ったり、駐車場ではなくまちづくりに寄与する使い方をしたりした方が地権者にメリットがあるようにできるとよい 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自治体による駐車場を買い取っての土地利用転換や、駐車場以外の土地利用へのインセンティブの事例を充実
<ul style="list-style-type: none"> ● 標準駐車場条例を実際の自治体の条例にどのように反映されるかが課題。ガイドラインと標準駐車場条例の役割の違いを自治体に示す必要 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ガイドラインと標準条例の違いについて整理・明確化【今回検討】
<ul style="list-style-type: none"> ● エリア全体での需給マネジメントのあり方や、コンパクト+ネットワークの観点から、公共交通との関わりについての検討 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 標準条例改定に反映しつつ、今後の調査を踏まえて検討
<ul style="list-style-type: none"> ● 原単位の見直しやエリア設定の考え方について、ガイドラインの中で簡素化のための雛形、もしくは、一番効率的でわかりやすいやり方が示されるとよい 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 今後の調査を踏まえて検討
<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場に係る法律も都市計画法や建築基準法など様々あり、横断的に連携して施策に取り組んでいくことが必要 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場があることでまち全体が良くなるようなデザイン 	
<ul style="list-style-type: none"> ● アメリカでは、郊外のショッピングセンターに対抗して、都心部にも駐車場を同程度整備してきた結果、駐車場だらけとなった地域もあったが、クルマ社会のアメリカでも最近では作らない方向に変わってきている。イギリスロンドンはずでに作らせない方向になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地域ルールとの関係について整理。【今回検討】
<ul style="list-style-type: none"> ● バリアフリーについて、法体系が複雑であり、体系的に上手く纏めてわかりやすく伝えていくことが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ガイドラインで記載や事例を充実（景観に配慮した駐車場、国内外の事例等）
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通利用促進措置等による原単位の緩和により、地域ルール導入地域への協力金等への影響は出てくる可能性があるが、見直し方次第であり、どのように運用するかは地域毎に考えていくことが必要。 	

① 前回検討会（令和6年3月）におけるご意見と今後の方向性 2/2

○ マネジメント計画に係る内容は、ガイドラインと併せて次回検討。

ご意見概要	今後の方向性
<ul style="list-style-type: none"> ● 都市における駐車場の位置づけ（案）について、「都市の公共的空間」という部分は理解しにくい。まちとの関係や、ハブとしての書き方について検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 「他の交通モード（公共交通、シェアサイクル等）への乗り継ぎ拠点となる」ハブであることや、「都市において開かれた公共的空間としてまちの賑わいや都市機能を支える施設」であることを記載【次回検討】
<ul style="list-style-type: none"> ● 全体の需給バランスを見るという観点でも、計画のメンテナンス（定期的な見直し）の必要性や、メンテナンスのあり方についても記載が必要ではないか。 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線道路の交通量は3年に一度把握されているのに、駐車場は定期的に把握されていないのは違和感。定期的に把握する方法の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 駐車場整備計画同様、5年を目安に計画見直しを行うことを推奨し、見直しに合わせた定期的な調査を推奨しつつ、引き続き検討
<ul style="list-style-type: none"> ● 附置義務駐車場の整備後の状況把握について、全国一律でやる方が公平。ガイドラインで定期的な利用状況を調査・報告を促すだけでなく、定期的に地域全体の需給を把握して政策に反映 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 民間駐車場の定期的な現状把握の方法について、民間の地図情報サービス（Google Earth等）等、駐車場事業者に過度な負担とならないような方法も検討した方がよい 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自治体の取組事例も調べつつ、今後の課題として整理
<ul style="list-style-type: none"> ● 整備された車椅子利用者駐車施設の利用実態についても、今後把握が望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 技術的課題があるものの、利用者の声等も踏まえて、地域で需給を把握し、必要であれば、改修や条例による上乗せを推奨
<ul style="list-style-type: none"> ● 平面でまちなかに駐車場が広がってしまうとまち全体が死んでしまう。また、大規模な商業店舗で完結するまちは楽しいのか。地域毎の違いもあるが、車をコントロールして、まちを人々の手に取り戻し、多くの人が車に依存しなくてもまちを歩いて楽しめる街にすることを、「マネジメント」という言葉で纏めることが出来るのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 土地利用、自動車利用の適正化の観点も含めたマネジメント計画の策定を推奨
<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体では公共交通の部局と駐車場の部局が分かれていることが多く、お互いの施策を見て連携することの重要性を示していくことも必要 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 計画策定の際の、関連計画や関係部局との連携を記載。
<ul style="list-style-type: none"> ● 現状は駐車場整備地区を定めて、駐車場整備計画を立てる仕組みになっているため、整備が必要とされた区域から外れると駐車場政策が皆無に等しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 整備の必要性が低下した地域においても、量や配置、土地利用の適正化も含めたマネジメント計画策定を促していくことを記載。【次回検討】
<ul style="list-style-type: none"> ● 技術的な面も含めて、計画策定への支援もあった方がよい。計画の中で位置づけがなされた施設・施策には、補助や規制緩和のメリットを設定する方向性もあるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 国による自治体への技術的助言や予算措置を紹介。 ➢ 自治体の条例、予算措置での取組も促しつつ、国としての措置も引き続き検討。
<ul style="list-style-type: none"> ● 機械式装置は一度設置すると25～30年は稼働できるため、車の多様化の速度と違いがあり、過去に設置した機械式駐車装置が使えなくなる場合もあることについては、今後の課題 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 機械式駐車装置における車両の規格変化に対応した附置義務の柔軟化を記載【今回検討】
<ul style="list-style-type: none"> ● 予算措置を紹介する際は、都市局の都市防災総合推進事業の地区公共施設等整備の中で、指定緊急避難場所となる駐車場の整備について、階段やスロープ等の避難施設等の部分が支援対象になる場合があることについても記載できないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 資料の備考に記載

② 特定路外駐車場のバリアフリー基準(省令)の改正について

○ 平成18年バリアフリー法制定以降、特定路外駐車場について一定のバリアフリー化が進んでおり、基準以上の整備箇所も見られるところ、社会の変化やニーズ、同法に基づく建築物（駐車場を含む）の基準見直しの検討動向を踏まえ、駐車施設の規模に応じた水準に見直すこととする。（令和6年9月30日公布）

● 基準の改正について（令和7年6月1日施行）

【現在の基準】

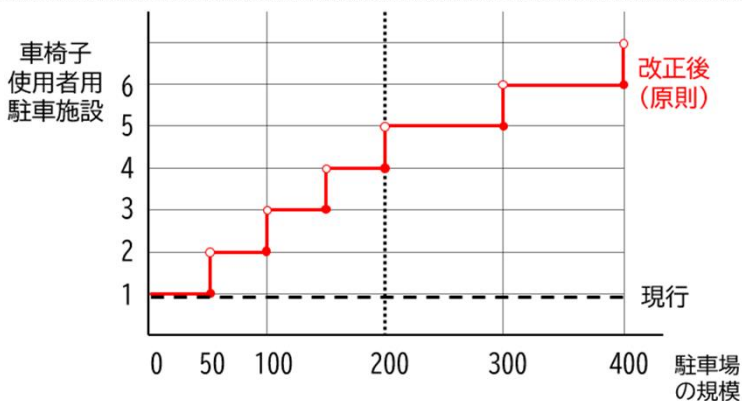
- ・ 移動等円滑化経路の確保
- ・ **1以上**の車椅子使用者用駐車施設の確保

【新基準】（省令改正）

- ・ 移動等円滑化経路の確保
- ・ **駐車場の規模に応じた**車椅子使用者用駐車施設を確保
200台以下は総数の2%以上
200台超は1% + 2以上

改正後の基準

- ・ 駐車場の規模が**200以下**の場合、**2%以上**を設ける。
- ・ 駐車場の規模が**200超**の場合、**1% + 2以上**を設ける。

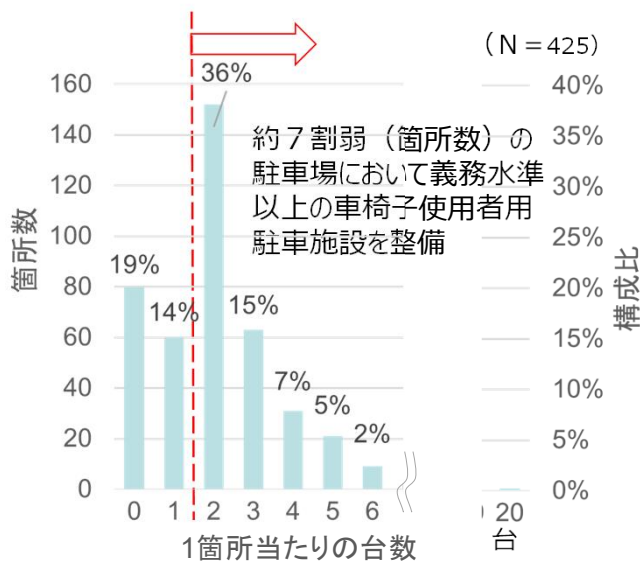


【参考】 特定路外駐車場の現状

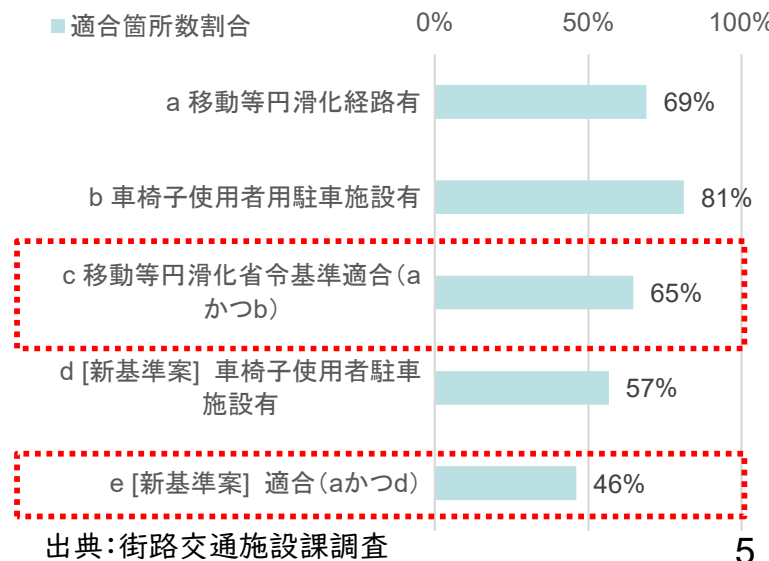
令和4年度末	特定路外駐車場		バリアフリー対応		バリアフリー化率 (β/a)	平均台数 (γ/β)
	箇所数 (a)	台数	箇所数 (β)	台数 (γ)		
全体	3,280	413,988	2,365	18,572	72%	7.85
(公共設置)	425	55,249	275	929	65%	3.38

- ・ 公共が設置した特定路外駐車場において、特定路外駐車場の車椅子使用者用駐車施設の数の基準（1以上）に適合している箇所数は、8割超となっており、うち約7割弱の駐車場においては、最低基準以上の車椅子使用者用駐車施設を整備。（特定路外駐車場全体のバリアフリー化率は約72%、公共設置は約65%）
- ・ 公共設置の場合、基準見直し後、約57%が適合。（バリアフリー化率としては約46%）

車椅子使用者用駐車施設設置数の分布（公共設置）



基準見直しによる適合箇所数の割合変化（公共設置）



出典：街路交通施設課調査

③ 規制改革実施計画(共同住宅の荷さばき駐車施設の附置)について

- 規制改革推進会議のWGにおいて、超高層マンションにおける駐車スペースの不足について事業者から説明があり、有識者から、超高層マンション等の新築の際に、駐車スペースを十分確保することの必要性について指摘。
- これを踏まえて、内閣府(規制改革推進室)と国土交通省で協議し、答申及び規制改革実施計画において、標準駐車場条例の改正により、共同住宅について、荷さばきのための駐車施設の附置について規定することが記載された。
- 共同住宅への荷さばき駐車施設の附置により、道路交通の円滑化及び都市内物流の効率化が期待される。

規制改革推進会議第7回 地域産業活性化ワーキング・グループ(令和6年2月16日)

事業者：東京都中央区のタワーマンションの一例です。左上の写真からいきますとこれは2棟で、ツインのタワーマンションなのですが、約2,800戸、一日300個から400個の宅配が到着するところで、真ん中の写真を見ていただきますと、この敷地内駐車場は一棟約1,400戸あるのに一棟2台分しかないというところで、駐車場の確保ができなければ非常に遠くまでパーキングを探しに行って、そこからの配達となっております。

有識者：警察庁だけで対応できないなと思うのは、例えば先ほどのタワーマンションについて言うと、明らかに駐車場を整備するのは義務だと思うのですね。それはオフィスビルもそうだと思います。であれば、いままけんけれども国交省の問題になってきて、大型の商業施設、あるいはタワーマンション的なものを造るのであれば、必ず宅配であれ、何かあったときのための駐車スペースというのを十分に確保するということを義務づけていくということ、これは逆に規制強化なのですけども、やはりこれは必要なのかなと思いました。

規制改革推進に関する答申※(令和6年5月31日 規制改革推進会議)

※ 規制改革推進に関する答申と規制改革実施計画の記載は概ね同様。

規制改革実施計画(令和6年6月21日 閣議決定)(抄)

(2) 物流

- 4 業務の性質上、短時間の駐車が不可避である業務用車両に係る駐車規制の在り方 【g：可能な限り速やかに検討を開始し、令和6年度措置】
- g 国土交通省は、平成27年から15年間でトラック運転手が約3割減少するとの予測もある一方で、宅配便取扱個数が過去5年間に約18%増加するなど増大の一途にある中、共同住宅内における荷さばきを行うための駐車施設が十分に設けられておらず、又は全く設けられていないことにより、路上駐車が交通渋滞を引き起こす原因にもなり得ることや、宅配事業者が当該共同住宅外の駐車場探索その他のコストを要し宅配事業者の生産性に悪影響が生じており、例えば、一部研究では、タワーマンションにおいて車両から搬送先への1往復だけで30分程度を要するとする課題が指摘されていることも踏まえ、標準駐車場条例(令和2年9月7日国土交通省都市局長通知)の改正により、共同住宅の用途に供する部分のある建築物を新築等する場合においても、百貨店等と同様、一定規模以上の荷さばきのための駐車施設を附置しなければならない旨の規定を置くこととし、あわせて、地方公共団体にその旨を周知する。

2. 今回の検討事項について

2-1 前回ご意見等の検討について

- ① 標準条例とガイドラインの違いについて
- ② 附置義務条例の見直しと地域ルールの関係・マネジメント施策の財源について(案)
- ③ 共同住宅における配送課題への駐車場施策における対応について(案)

2-2 標準駐車場条例の見直し(案)について

- ① 駐車場需給・附置義務駐車施設の現状について
- ② 既存の附置義務駐車施設等の余剰に係る対応について(案)
(他の駐車施設への振替・附置義務の緩和)
- ③ 公共交通利用促進措置について
- ④ 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務について(案)
- ⑤ 標準駐車場条例改正(案)について
- ⑥ 附置義務(原単位等)見直しに向けた調査について

① 標準条例とガイドラインの違いについて

- 標準駐車場条例は、地方公共団体が駐車場法に基づく条例を定める際の参考として、都市局長通知により地方公共団体に周知すると同時に、街路交通施設課長通知により内容及び運用に関する技術的助言を発出。
- また、平成30年度（令和5年改定）には「駐車場施策」のガイドラインを技術的助言として、関係課長による通知により発出している。
- これらの違いが分かりにくくなっているところ、以下の通り整理することとしている。

	標準駐車場条例 (局長通知)	標準駐車場条例改正に関する技術的助言 (課長通知)	まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン (まちづくり推進課長・都市計画課長・街路交通施設課長通知) ※H30策定・R5.4改定
位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体の条例の参考として作成 	<ul style="list-style-type: none"> 条例の制定及び策定に関する技術的助言として作成 	<ul style="list-style-type: none"> 附置義務制度を含む、駐車場施策全般の技術的助言としてとりまとめたもの。 (平成30年の策定時は、平成29年12月の社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループとりまとめにおいて、「まちづくりと連携した駐車場施策の推進」が求められたことを踏まえて策定したもの)

標準条例とガイドラインの違いについて

- **標準条例**は地方自治体の条例制定の**参考**として通知するもの（お知らせ）であり、課長通知により制定や策定等の**運用**について**技術的助言**を行っている。
- その他、所管法令や関係法令の改正等の動きに対応して、所掌事務に係る**技術的助言・通知**は随時行っているところ。
- **ガイドライン**については、駐車場法に基づく、附置義務制度の運用等に限らず、まちづくりと連携した駐車場施策についての総合的な技術的助言であり、**標準的なものとして示すほどの確度**はないものも含めて、考えられる**取組例**や、**具体例**など、個々の地域の実情に応じた取り組みの参考となる内容や、駐車場政策に係る国としての考え方を示すものとする。
- いずれにしても、地域の実情に合わせて、最終的には駐車場政策・施策の決定主体である地方公共団体の判断で、条例化等を含めて取り組まれるもの。

② 附置義務条例の見直しと地域ルールとの関係・マネジメント施策の財源について(案)

- 東京都を中心に、特定のエリアで協議会を構成して、当該エリア内の附置義務の原単位の緩和や駐車対策を実施。
- 附置義務原単位緩和で受益を受ける者から協力金を徴収する場合もあり、当該協力金が既存駐車場等の改修等の駐車場の効率的利用や地域の**駐車場・交通マネジメントに資する施策**、協議会運営費用等に充てられている。
- 地域の実情に応じて、関係者の納得できる方法による取組を大前提としつつ、**駐車場のマネジメントに資する費用は継続的に必要となる費用**であることから、駐車施策の便益を享受する関係者の負担による**安定した財源**により確保することが望ましいのではないかと。

現在の実態

- ・ 公共交通の発達等により、駐車場の余剰が発生するなど、**地域一律の附置義務基準では課題が発生する場合**に、特定の地区において、地域特性に応じた附置義務基準等の適用を認める「地域ルール」が**東京都を中心に**導入されている。(令和4年3月時点で**都内14地区**)
※ 東京都以外では、**さいたま市**(都市再生緊急整備地域)のみ。
- ・ **地域ルール協議会**では、学識者や交通管理者、地域関係者が参加して、**地域の駐車課題の調査・分析及びソフト面も含む駐車・交通対策(=マネジメント)**に取り組んでおり、**先進的な取組**も行われている。

課題

- ・ **附置義務が開発コスト**となって、新たな開発等への負担となっており、開発による都市機能の更新や土地利用の適正化の観点から、**附置義務水準の適正化が必要**。
- ・ **公共交通利用促進**の観点からは、**自家用車利用**からの転換・**駐車場整備の抑制**が望ましく、駐車場整備を抑制した者に、金銭の負担を求めることは、こうした方向性との整合性の観点から懸念。
- ・ **協力金が十分活用されていない**という指摘が出ていることや、**継続的な収入ではない**ことから、**持続的・安定的な財源**として活用できるのか懸念。
- ・ **都市開発が活発な地区**や、駐車場の附置義務と需要の乖離が大きい地域以外では、こうした取組は難しい。
- ・ **附置義務駐車場中心の取組**となっており、地域の駐車場供給に影響を与えている附置義務駐車場以外(時間貸等)も含めた取組が必要。

今後の方向性(案)

- ・ **駐車施設の附置義務**は、**道路交通円滑化等の目的から、駐車場の必要最小限度の規制**として課されるものであり、個別の建築計画毎に適切な義務を設定することが望ましいが、**行政による把握の限界**や、**規制の公平な執行の観点**から、**個別の事情を全て考慮することは難しい**ため、**地域内一律の基準**とならざるを得ない場合がある。
- ・ 上記の前提を踏まえると、**附置義務の適正化**に向けて、自治体の条例のみなおしや、駐車需要の異なる特定の地域における別途の基準、公共交通利用促進措置等の駐車需要低減策の評価等により、適切に行われる必要がある。
- ・ **附置義務制度にかかわらず**、地域における駐車場の需要と供給の適正化や質の適正化、地域関係者が連携しての駐車・交通対策に取り組む必要があり、**現在地域ルール協議会で行われている駐車場のマネジメントに資する取組**は引き続き取り組まれることが望ましい。
- ・ **マネジメントに必要な財源確保**については、駐車場の利用者や設置者等、**駐車施策の便益を享受する関係者の負担による安定した財源**により確保していくことが望ましいが、**従前の経緯や地域関係者の意見**等を踏まえつつ、**地域で合意できる方法**により取り組むことが期待される。

③ 共同住宅における配送課題への駐車場施策における対応について(案)

- 近年の電子商取引等による配送需要の増加や、共同住宅の高層化・セキュリティの向上により、配送効率の低下や、路上等において長時間駐車せざるを得ない状況となっている。
- また、物流2024年問題等による人手不足・物流の持続可能性が懸念されており、共同住宅においても荷さばき駐車施設の設置を求めることで道路交通の円滑化や、都市内物流の効率化を図っていく必要がある。

現在の実態

- ・ **住宅への配送需要**は近年の**電子商取引**の増加等により増加傾向であり、EC事業者等による宅配便以外（個人請負等）の配達も行われている
- ・ 単純に世帯数で割ると、1日**0.23個/世帯**の宅配、**共同配送実施個所の実績**で見ると戸数の約**4～5割**程度の需要がある物件もある
- ・ **宅配BOX**の設置目安は戸数の**3割**であるが、**不足**しており、各住居に宅配BOXを設置（1戸あたり1個）する試みもある
- ・ **共同住宅には荷さばき駐車施設の附置義務が基本的にはない**（自治体の条例に基づくものも原則1区画）もしくは設置されていたとしても不足しているため、路上若しくは近隣の駐車場（時間貸もしくは月極）から配送
- ・ **大規模な共同住宅**では、ほぼ1日中配送しており、駐車場設置と併せて**共同配送の取り組み**が行われている物件もあり、効率化につながっているが、取組箇所数は限定的。
- ・ **営業所から配送**している事業者もいるが、営業拠点は集配と併せて採算を確保する必要があり、採算性の観点から縮小していく方針が出ている

課題

- ・ **路上駐車**をせざるを得ない場合、取締のリスクがあるため、横乗り（ドライバーとは別の人員）等で対応している例もある。
- ・ **時間貸駐車場**では、高さや重量等の観点から荷さばき車両の規格が対応していない場合もあるほか、暫定的土地利用であることが多いため、**開発が進んでいる地域ではほとんどなく、配送物件から離れている場合もある。**
- ・ **超高層共同住宅**では、住民用エレベータと配送に使えるエレベータが分けられていることがあり、**エレベータの待機**に時間を要したり、**インターフォンの待機**等により、配送に時間がかかっている場合もある

今後の方向性（案）

（必要性について）

- ・ 道路における**歩行者の安全**や**自動車・自転車等の走行環境確保**の観点から、荷さばきスペースは極力路外で確保していく必要がある
- ・ **建築物の耐用年数**（50年以上）を踏まえると、**道路状況**や**周囲の土地利用**（時間貸駐車場や営業所）は変化する可能性があるほか、**物流2024年問題**をはじめとした**人手不足**の状況を踏まえると、**持続可能な方法が必要**
- ・ **特に大規模な共同住宅**では、配送需要が大きく、複数の配送事業者がほぼ1日中駐車し続ける必要があるため、**規模に応じて必要**

（具体的な施策）

- ① **今後新築する共同住宅について** 【標準条例のみなおして議論】
 - ・ 駐車場法に基づく**附置義務条例**により、
 - 建築上無理にならない範囲で一定規模以上の共同住宅に、荷さばきを原則として**敷地内（路外）**で行うことができるよう一定の荷さばき駐車施設の確保を求めていく
 - **荷さばき駐車施設の運用**についても**明確化**
- ② **既存又は上記の対象とならない共同住宅**への配送について
 - ・ 乗用車の駐車場余剰が生じている場合は、荷さばき駐車施設として**振替**を促していくことや、**時間貸駐車場等を荷さばき駐車場として活用**するなどの取組を推進
- ③ **駐車施設の整備では解決できない配送課題**について
 - ・ 取組の動向を注視しつつ、駐車施設の効率的な使用、需要減につながるものは附置義務の緩和等により評価

実態等を踏まえた荷さばき駐車施設に係る今後の方向性

課題	関係団体・事業者へのヒアリングによる実態等を踏まえた課題と方向性（案）
地域毎の実態	<ul style="list-style-type: none"> 東京23区の臨海部、駅前などの商業地域だけでなく、その他大都市圏、住居系地域においても課題があり、荷さばき駐車施設は必要。 主要な配送業者以外にも、生協、自販機関係、住居施設関係、引越業者が駐車。 ⇒ 地方公共団体の条例により、住宅地も含めて附置義務を掛けられるようにする必要があるのではないか ⇒ 荷さばきを優先しつつ、余裕がある場合は、引越しや送迎での一時的な駐車を認めてもよいのではないかと
ピーク時間等	<ul style="list-style-type: none"> 住宅に関しては概ね午前中（特に土曜日）及び夜間となっており、同じ傾向にある。一日中駐車している場合もある。 住宅敷地内に駐車場所があっても、短期間の利用しか認められず、近隣の有料駐車場を利用せざるを得ない場合がある。 ⇒ 一時利用来訪者車両と荷さばきの性質が異なる場合があることから、施設規模に応じて来訪者用とは別途の区画として設置し、配送車両の駐車施設を十分確保した上で、当該施設への配送のためであれば、必要な時間駐車を認めるよう運用する必要があるのではないかと。
施設毎の違い・対策	<ul style="list-style-type: none"> セキュリティや台車不可、インターフォンの渋滞など、施設の運用によって配達時間が大きく異なるため、駐車時間も変わってくる。 ⇒ 施設の配送環境次第では、駐車区画も多数必要。配送に配慮された設計・運用が行われる場合は、必要数を低減できるのではないか。（共同配送や、宅配業者用インターフォンの複数設置、静音性に優れた専用台車を貸し出すなどの配送効率化の取組事例を紹介）
駐車施設の規格	<ul style="list-style-type: none"> 住宅への配送に使用される車両は、2tや軽貨物車、バイク、かご付き自転車など複数の車種があり、それぞれ確保が望ましい。 敷地内の駐車施設ではない場所に駐める場合、施設の保護や住民からの懸念等を踏まえると、駐車のための場所として確保が望ましい。 敷地内に荷物を下ろして、配送している場合もある。（駐車区画を荷下ろし・仕分け場所として使っている場合もみられる） ⇒ 原則としては、共同住宅の敷地内に駐車のための場所として確保する必要があるのではないかと。（機械式駐車場にはしない） ⇒ 駐車需要が大きく、複数の駐車施設を設置する場合については、全て同一の車種に対応した区画である必要はなく、複数の車種（4t車、2t車、軽貨物車、二輪車等）に対応した荷さばき駐車施設として設けることが考えられるのではないかと。 その際、大型貨物車のところに軽貨物車が駐まることが無いよう、利用対象車種の明確化が必要ではないかと ⇒ 駐車場所とは別途、荷下ろしなどの場所も確保されることが望ましいのではないかと。

参考① 荷さばき駐車スペース数についての算定式（既存研究）

ピーク時間帯に集配に来る貨物車の台数を、1 駐車マス・時間当たりの駐車台数（回転数）で除すことで原単位の参考となる値を把握

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

- 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]

参考② 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			～6.0m	～1.9m
2トンロングワイド車	幹線輸送等		～6.2m	～2.2m
廃棄物収集運搬車（2トンバッカー車）	廃棄物収集	～2.3m	～5.3m	～1.9m
廃棄物収集運搬車（4トンバッカー車）	廃棄物収集	～2.8m	～7.4m	～2.4m
4トン車（ロング・ワイド）	路線トラック事業者による集配/引越	～3.4m	～8.5m	～2.5m
4トン平ボディ（クレーン付）	建築資材搬入	～2.5m （～2.8m）	～8.5m	～2.5m

（出典）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）

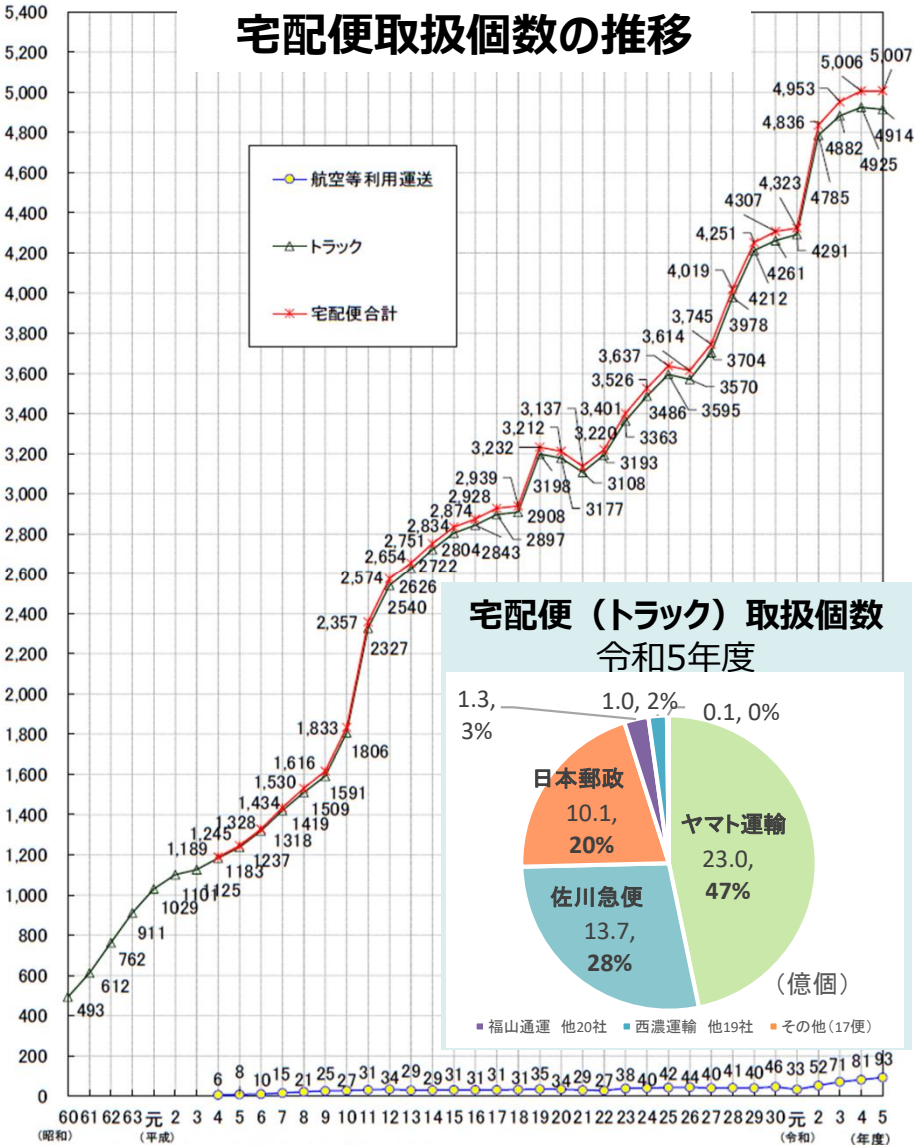
【参考】配送需要の現状について

- 宅配便取扱個数は近年急増しており、令和5年度で約50億個。(世帯数で割ると1戸当たり0.23個/日※)
- 大手3社で約95%を占めているが、そのほかにも小売事業者から直接委託事業者等による配送・物流網の構築も行われており、各種公表情報を踏まえると相当の規模で行われていると推定される。

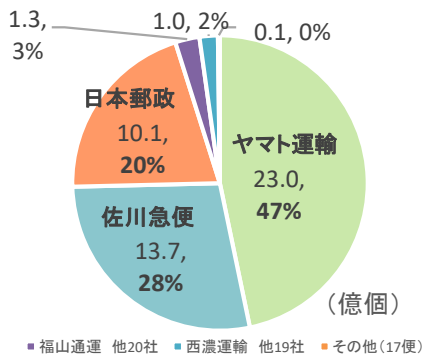
※ 50.07億 (一部は法人向け) / 6,027万世帯 (総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」) / 365日 = 0.23個/世帯 (再配達個数含まない)

(単位:百万個)

宅配便取扱個数の推移



宅配便 (トラック) 取扱個数 令和5年度



小売事業者 (EC) による配送の取組

○ アマゾンロジスティクス (Amazonの配送部門)

- 国内25か所以上の「フルフィルメントセンター (通称FC)」(商品保管、発送) を設置
- 国内65箇所以上ある「デリバリーステーション (通称DS)」(配送特化物流拠点) から、以下のチャネルを通して顧客に配送 ※2024年9月報道発表
 - ① Amazon Flexプログラム: **個人事業主**のドライバーが、軽貨物車 (黒ナンバー※)、軽乗用車で配送。**数万人**が参加。
※ 貨物軽自動車運送事業: 他人の需要に応じ、有償で、自動車 (三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。) を使用して貨物を運送する事業 (届出制)
 - ② デリバリーサービスパートナー (通称DSP): さまざまな規模の**配送業者**が、地域に配送業者コミュニティを築き、各自の方法で配送。**リアカー付電動アシスト自転車**も導入 (2024年10月現在33都道府県で**数百台**導入) **全国で60以上のパートナー**。
 - ③ Amazon Hubデリバリープログラム: 商店街の飲食店や生花店など、地域に根ざした**中小規模のビジネスオーナー**が本業の空き時間を利用し、Amazonの商品を配達。**1,000以上**。

<受取方法>

- 置き配を選択可能 (利用率**約80%**)
- Amazonロッカー (2023年時点**4,000台**以上) を設置。その他受取スポット**約40,000箇所**
- Amazon Key (配送時に商品を持っている時に限りオートロックを解除) 20都道府県**15,000棟**以上のマンションで活用
出典: Amazonニュース (2023年12月25日 等)



宅配便の定義

一般貨物自動車運送事業の特別積合せ貨物運送又はこれに準ずる貨物の運送及び利用運送事業の鉄道貨物運送、内航海運、貨物自動車運送、航空貨物運送のいずれか又はこれらを組み合わせる運送であって、重量30kg以下の一口一個の貨物を**特別な名称を付して運送するもの**

- 消費者⇄消費者、企業⇄消費者、企業⇄企業等の運送形態には関係なく、上記に該当する運送はすべて宅配便である。
- 一口で何個もの荷物を運ぶ一般的な積合せ運送は宅配便ではない。
- 事業者毎に全国の取扱個数を集計したものであり、各都道府県別等地域別の集計は行っていない。
- ヤマト運輸(株)が取扱う「ネコポス」及び日本郵便(株)が取扱う「ゆうパケット」については宅配便として集計。

出典: 国土交通省『令和5年度宅配便・メール便取扱実績について』(令和6年8月23日)

【参考】共同住宅の駐車実態に係る既往研究について

- 共同住宅の荷さばき等駐車の実態に関する既存研究について以下のものがある。
- 大手3社以外にも、軽貨物車や住民向けのサービス車両の駐車需要などもみられる。

大規模マンション等における荷さばき（配送）の実態に関する研究

（清水真人2022）

概要

大規模マンション（100戸以上かつ20階以上）の配送実態を明らかにするため、配達関係5社、マンション設備管理関係3社からヒアリングを実施

実態

- ・ 荷さばき駐車施設設置マンションは**0.3%**（某管理会社4000箇所のデータ）
- ・ 宅配便取扱個数（個人宅以外も含む）を単純に世帯数で割ると、**1日0.2個/世帯**（2021年）の荷物
- ・ オートロック導入共同住宅は2008年24.6%から2018年**34.2%**と増加（ヒアリングによるもの）
- ・ 宅配ボックスは2011年以降のマンションのほぼ**全て**に設置、戸数の**約30%分**（宅配ボックスメーカー推奨）整備されているが、平日日中はほぼ**満杯**
- ・ 呼び鈴から届けるまでは20-30分目安のため、1回の配達（地上階と各戸への配達）で**4-5件**が限界
- ・ 配送員携帯から呼び鈴を鳴らせるようにしたり、配達中の配送員と連携して地上階にいる別のスタッフが鳴らしている取組事例もある
- ・ **エレベータの待ち時間**が多いため、**縦に長いマンション（タワーマンション）**の方が配送に時間が必要
- ・ 時間帯指定は**午前中と夜**に集中
- ・ 置き配（宅配ボックス）に配送する個人事業主は**夜間や早朝に配送**する場合も

試算 ※ 一定の仮定の下での試算である点に留意が必要

- ・ ヒアリングを踏まえ、400戸のマンションで約90個の配送需要があり、1件**7分**で配達し、半日が午前中と**想定**
- ・ 3社が同程度の貨物量と**仮定して計算した場合**、106分/社・3社計5時間18分駐車が**必要**
- ・ 共同配送や呼び鈴の見直し等により工夫した場合は1件**4分**で配送が可能

集合住宅におけるサービス車の駐停車実態に関する研究

（花岡 秀太、岸井 隆幸、大沢 昌玄2016）

概要

千葉市美浜区にある集合住宅（3棟**450世帯**）※を対象として、**荷さばき車両を含むサービス車**の駐車（敷地内滞在）実態を1週間（8-21時）ビデオカメラ映像に基づきナンバープレートから判断して調査

※ 居住者駐車場、予約制来客駐車場のみで、サービス車の駐車場の設置はなし

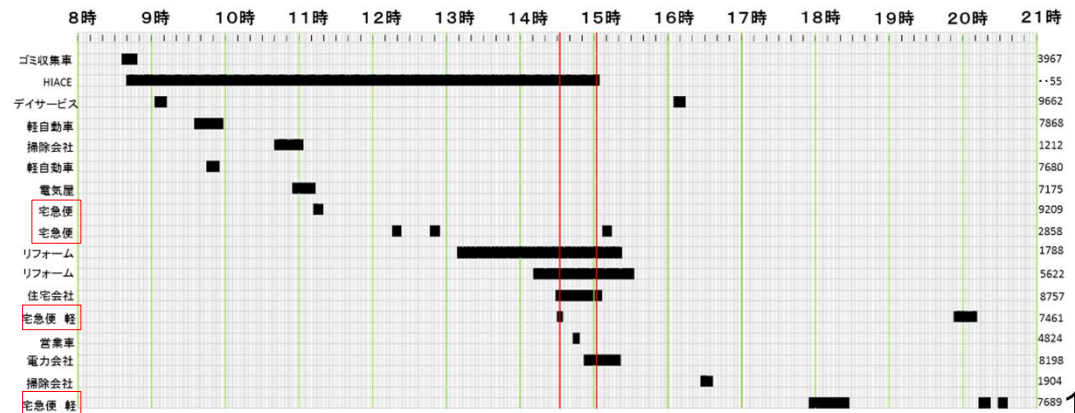
実態

- ・ 荷さばき車以外にも、様々なサービス車両が来訪
- ・ **荷さばき車やデイサービス車**は短時間である一方、**リフォーム会社や営業車**は長時間の傾向があり、**短期滞在車両**（1時間未満）と**長期滞在車両**で分けて考察
- ・ 流入車両数は、平日平均23.4台、休日平均12.5台と、平日が多い
- ・ 平均滞在時間は平日58.1分（短期滞在車両では12.8分）
休日29分（同18.9分）

考察

- ・ ピーク需要を踏まえると、**短期滞在用2台、長期滞在用3台の計5台**が必要
- ・ 短期滞在用は空いていることが多くなるため、一般車と併用など工夫が必要

サービス車滞在時間（平日・木曜日の例）



【参考】共同住宅の配送効率化に向けた取組について①

- 共同住宅における宅配ボックスの不足や、オートロック、エレベータ等に起因する配達時間に係る課題に対して、集約配送により、効率化・再配達削減に向けた取組も行われている。
- 分譲住宅における集約配送については、費用負担や物流量の増加等の課題もあり中止した例もあるなど、広がりは一時的であるものの、これらの取組が行われる場合は、配送の効率化や再配達需要の削減による施設の滞在時間短縮により、駐車施設需要の減少に寄与する可能性がある。

マンション内の集約配送等の事例

横浜市内の超高層共同住宅（地上58階、1176戸・2019年竣工）に以下の仕組みを導入。

- 【1】 **宅配スタッフ**がマンション共用部に常駐し、**複数の宅配事業者からの荷物を集約**することで、**各住戸へ複数の荷物をまとめて配達**。
- 【2】 **インターホンシステムを改良**し、宅配スタッフの**携帯電話**から各住戸内のインターホンに**直接連絡**できるようにすることで、在宅確認から訪問までにかかる時間を短縮
- 【3】 **宅配ボックスを改良**し、荷物が入っているボックスに**追加で入庫**できるようにすることで、ボックススペースを効率的に利用し、宅配ボックス満杯による**再配達を削減**。

※ 清水（2022）及びヒアリングによる実態情報

- ・ 荷さばき駐車施設は **5台分** 設置、搬送員7-8名含むスタッフ10名で配達・受付
- ・ 大手3社6回その他軽貨物、家具、工事資材含め **10回/日**、平均30分駐車
- ・ 上記に加えて、日替わりで5~6台来訪
- ・ **500個/日**（1件3~5分）宅配BOX約200個（余裕あり）

マンション内の集約配送等の事例②

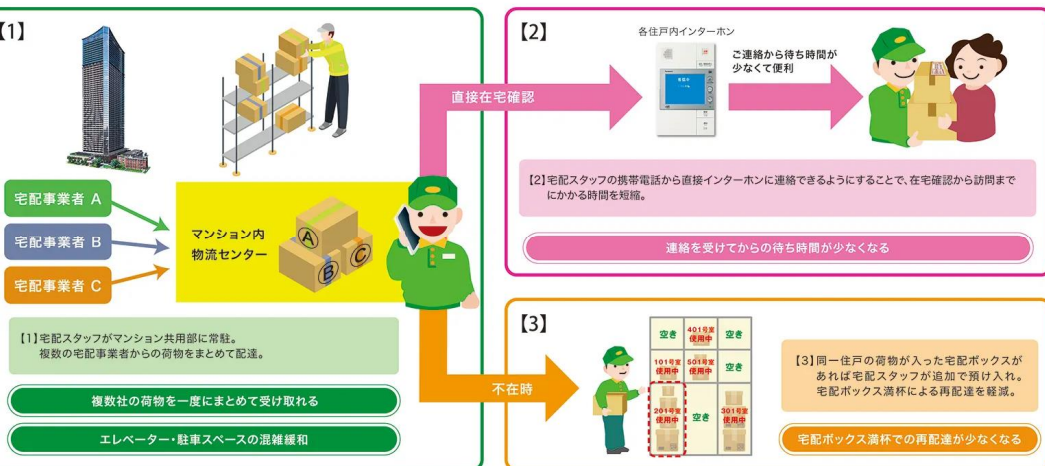
東京都中央区内の超高層共同住宅（2棟2786戸 /地上58階1665戸・45階1121戸+商業・2023年竣工）において、共同配送を実施。

- 地下駐車場に**荷さばき駐車施設4~5台/棟**と、**共同配送拠点（倉庫）**を設置（2台分は集配実施者専用・1台分は仕分けに使用）
- 集約に合意した3社（EC含む）の荷物を集約して、**専用の制服**を着たスタッフが配達。館内は静音性のある**専用台車**を使用。
- 集約対象貨物を積んだ貨物車は荷下ろし後、退出するため、駐車時間は**30分**程度。（一部は満車のため、車路で荷下ろしを実施）
- 地下で車高が低い（2.6~2.7m）ため、特注のトラックを使用して営業所から集荷。
- インターフォンとは別途**専用の呼び出し機（2機）**で配達先（住戸）に連絡。
- 配送センターでは**デリバリーコンシェルジュ1名/棟**を配置して運送会社の受付、住民からの問い合わせ・集荷受付に対応。

※ヒアリングによる実態情報

- ・ 搬送員 **12-13名**（延べ25名）で9-21時に配達（朝と夜が多い）
- ・ 3社分合計で**1000-1300個**（戸数の約4-5割）の荷物を集配
- ・ クール便も集配（約1割）
- ・ **宅配BOX250個/棟**（余裕あり）
- ・ 視察実施時点で1社は集約配送に参加（荷捌き駐車場に1日駐車し複数名体制での集配を実施）

マンション内物流システムのご概念図



専用台車



【参考】共同住宅の配送効率化に向けた取組について②

○ 共同住宅の配送の長時間化、再配達の原因となっている、エレベータの待ち時間や宅配ボックス不足等の課題に対して、新たな技術を活用した取組が行われている。

ロボットを活用した実証実験

- 不動産会社、通信会社等4社による、「集合住宅における搬送課題解決プロジェクト」において調査・協議を行い、2024年2月にマンション館内での「ロボットによる配達」実験を実施。
- 都内の某タワーマンション（約50階1,000世帯）での1日の配送業務（トラックの到着から退出まで）を調査したところ、マンション館内での作業時間225分のうち、「エレベーターの待ち時間・移動時間、フロアを移動する時間」の占める割合が**半分以上**
- 本事例の場合、住戸への移動から荷渡しまでの一連を**ロボットに代替**することができれば、一人当たり約**120分**作業時間の短縮を期待
⇒ 配送業者と居住者の協力の下、実証実験を実施
※ エントランスや通路について、床材などロボットへの配慮するとともに、扉の開閉やエレベータに乗ることができるようにするなど、**ロボットとマンション内のシステムを連携**

デジタル技術の活用等によるオートロック解錠・配達容易化の取組（予定）

東京都品川区に計画中の共同住宅（地上3階、21戸、2026年竣工予定）において、配送する**荷物（商品）**を持っている時のみ**オートロックを解除**することができる「Amazon Key」及び次世代型宅配システム「Pabbit」を分譲マンションに同時導入することで、Amazonと宅配事業者大手3社の配達する荷物を各住戸玄関前まで届けられるようにするとともに、各住戸専用宅配スペースを設置。

※ 各システムは他物件にて導入実績あり

「Amazon Key for Business」を使用した配達の流れ



「Pabbit」を使用した配達の流れ



「Pabbit」サービス対応事業者

SAGAWA 日本郵便 ヤマト運輸

上部：宅配事業者大手3社が連携する「Pabbit」用宅配スペース

EC 大手
amazon key
business

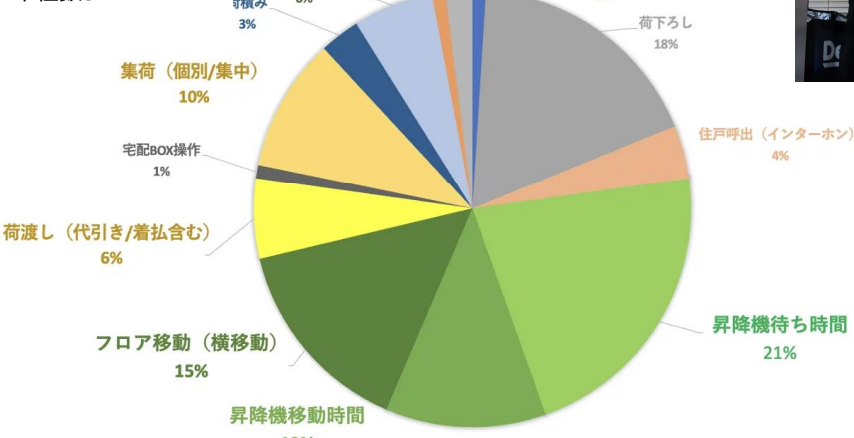
下部：「Amazon」専用宅配スペース



【住戸専用宅配スペースイメージ】

タワーマンション（約50階・1000戸）での配送所要時間の内訳例

225分における配送荷物の内訳
⇒訪問回数4回：配達数27・宅配BOX 4・集荷数5・不在数5



2023・日鉄興和不動産/ソフトバンクロボティクス/日建設計/日建ハウジングシステム 調べ

出典：日鉄興和不動産HP

出典：三井不動産プレスリリース

【参考】関係団体の意見について（関係事業者・団体ヒアリング結果①）

団体等	主な意見
不動産協会	<ul style="list-style-type: none"> マンションは子供や高齢者などいるため、住民等の安全への配慮が特に求められる施設であり、歩道と駐車場出入口の交差などで安全性が低下するおそれがある。周辺環境や敷地形状によっては、荷さばき駐車施設を設置することで、安全性の観点から懸念が生じるおそれがあり、そうした場合に無理に附置を求められることのないよう運用して頂きたい。 配送事業者が他の物件に配送する際に利用する等の不正利用や、事故があったときの責任の所在など、配送業者が義務を負う部分もあるのではないかと。管理規約ではなく、制度的に担保する方法はないか。 （余剰となっている駐車場の転用による確保・附置義務の緩和について）以前建てられた物件では、住民全員の確認を得ることは難しいため、管理組合による判断などでも柔軟に緩和が認められるようにして頂きたい。 地方公共団体毎に運用がバラバラにならないよう、ガイドラインなどで国としての基本的な考え方を示して頂きたい。
デベロッパー	<ul style="list-style-type: none"> 共同配送について、分譲住宅では、販売後は共同配送の費用負担含めて管理組合が意思決定していくこととなるため、配送事業者の意向どおりに運用することが難しく、施設を所有してテナントを入れている商業施設と比べて導入の難易度が高い。また、生活スタイルが住戸ごと異なるため、配送事業者側も運営に苦慮している様子。 再配達の削減および入居者の利便性向上の観点から、宅配ボックスを設置しているが、一戸に対して複数の配送業者の荷物が到着することもあり、3割でも足りないという課題に対して、追加で入れることができるロッカーを全戸に設置することを計画。 荷さばき駐車施設の設置による物流対策を進めるのであれば、社会的意義の説明および緩和措置の適用もあるとよい。
マンション管理業協会	<ul style="list-style-type: none"> 既存施設で対応を求められると困るが、新築当初から義務づけられている場合においては管理の観点から大きな懸念はないと思われる。夜間や管理人不在時間の不正利用についてはやや懸念がある。 （自治体の附置義務等で設置される）荷さばきや引っ越しなどの駐車施設について、運用規約を細かく定めて運用しているほか、点検用の駐車区画や消防用空地で対応している場合もある。 乗用車の駐車場の余剰を荷さばきに転用したり、外部に貸している例はあり、管理会社が附置義務緩和についての自治体との調整に行くこともある。今後、社会の変化で荷さばき施設に余剰が生じる際は、柔軟に運用できるようにしてほしい。
住宅生産団体連合会 （規制合理化WG会員社）	<ul style="list-style-type: none"> 必要があり、条例で義務になるのであれば、その範囲で対応していくことになる。基準については実情を踏まえて妥当な水準を示すとともに、工夫による緩和措置もあると良い。1日にこれくらいの配送個数があると示されると理解しやすい。 配送業者向けに顔認証やQR認証によるセキュリティ認証の効率化、共同配送なども考えられるのでは。 入居者用の出入口は複数あっても、配送業者用の出入口は1つしかない場合が多く、インターフォンが配送業者で渋滞していることもある。セキュリティは賃貸より分譲の方が高い傾向にある。1日に300個の配送であれば、1日中駐車することになるのではないかと。敷地が小さかったり、間口が狭い計画などでは難しい場合があると思われる。 駐車場の附置義務により、1階に店舗など収益性の高い施設を設けられないのは課題。

【参考】関係団体の意見について(関係事業者・団体ヒアリング結果②)

論点	物流3社(ヤマト運輸、佐川急便、日本郵便)、Amazon 主な意見※ ※ 各社意見を国土交通省において集約しており、各社共通の見解とは限らない。
地域毎の違いや実態	<ul style="list-style-type: none"> 23区の臨海部など、コインパーキングがないところは横乗り(2名)で対応している。23区以外にも、埼玉や神奈川、大阪、福岡などでも駐められる場所が少なく、路上駐車取締が厳しい。 住宅エリアで駐車可能スペースがあった場合でも、ちゃんとした場所に駐めない住民からクレームが来ることもある。 マンションへの配送について、主要な配送業者以外にも、生協、自販機関係、家電量販店、住居施設関係、引越業者が利用。引っ越しはそこまで多い印象ではない。
ピーク時間	<ul style="list-style-type: none"> 平日及び土曜日の午前中及び平日の夜間が多い。指定がない場合午前中に配達。宅配ボックスも埋まることが多く、その奪い合いも発生。 置き配を含めると、6時から23時まで配送を実施している。 大型家電の配送だと、設置等の作業を行うため、1-2時間駐車することになる。
施設毎の違い・対策	<ul style="list-style-type: none"> 配達に要する時間は、マンションのセキュリティによって大きく変わってくる。5~10分/個程度の場合もあれば、台車が使用不可であったり、インターフォンを鳴らした階にしか訪問できない場合は、1個づつ配達することもあり、20~30分/個要することもある。最近のマンションはセキュリティが厳しくなる傾向にある。採算割れになってしまう場合もあるが、配達先は選べない。 20階未満の共同住宅でも課題は同じであるが、横長のマンションの場合は何らかの駐車可能スペースがあることが多い。 昔はポーチ(専用部分)等があって、生協含め置き配がしやすいマンションもあったが、今は内廊下設計で置き配がしにくい設計が多い。 駐車施設があっても、配達に時間を要して、長時間になると管理組合から注意され、コインパーキングに駐めることもある。 コインパーキングやパーキングメーターがあったとしても、対応車種が限定される。(2tトラックロング車等が利用できない。) 駐車用に舗装された場所でないところを管理組合に駐車場所として指定される場合もあるが、タイルを傷つけてしまい賠償を求められたり、砂利でスタンドが傷つく場合もある。 月極で借りる場合について、一概に個数の目安があるわけではなく、人件費や賃料の関係で費用対効果が見込める場合に利用している。個別の交渉になるが、コインパーキングの一部区画のフラップを撤去して借りたこともある。 ドライバーと分業して、現地で確保した配送スタッフに荷物を受け渡して、荷物を配って貰うこともある。こうした取組は一定の荷物の量がある場合に成立する。共同配送が導入されれば配達しやすくなる。 今後、経営の観点から営業所(集配拠点)は集約(=削減)していく方針。
駐車施設の規格	<ul style="list-style-type: none"> 2tトラックが駐車可能である必要がある。エリア単位で配達しているため、商業施設と住宅を同じ車両で配達している。 商業施設などは3,4tトラックも止められると良い。平面であれば車高を気にせずに済む。(4tトラックは2tトラックの約2倍程度積載可能) 軽貨物で宅配している。バイクの場所も確保が必要。 軽貨物が大半だが、徒歩で台車を使っただけの配送や、免許が不要で運転ができる、リヤカー付きの自転車で配達している場合もある。 商業併用の施設で、4tトラックの駐車区画に軽貨物車が駐まっていたり、通行の妨げとなる場所に4tトラックを駐めざるを得なかった。 効率を考えると車両は大型化する傾向にある。2tトラックを軽貨物車に切り替えると、3台必要になり、人手や機材確保の観点から難しい。

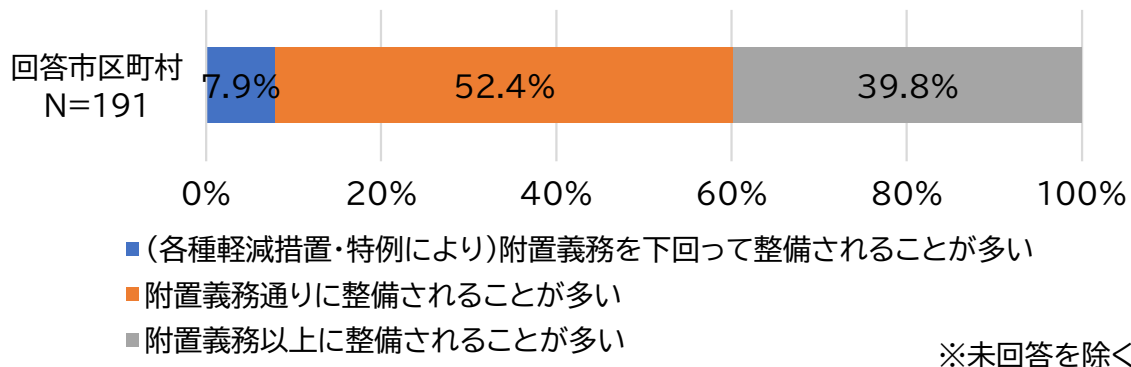
2-2 標準駐車場条例の見直し(案)について

- ① 駐車場需給・附置義務駐車施設の現状について
- ② 既存の附置義務駐車施設等の余剰に係る対応について(案)
(他の駐車施設への振替・附置義務の緩和)
- ③ 公共交通利用促進措置について
- ④ 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務について(案)
- ⑤ 標準駐車場条例改正(案)について
- ⑥ 附置義務(原単位等)見直しに向けた調査について

① 駐車場需給・附置義務駐車施設の現状について

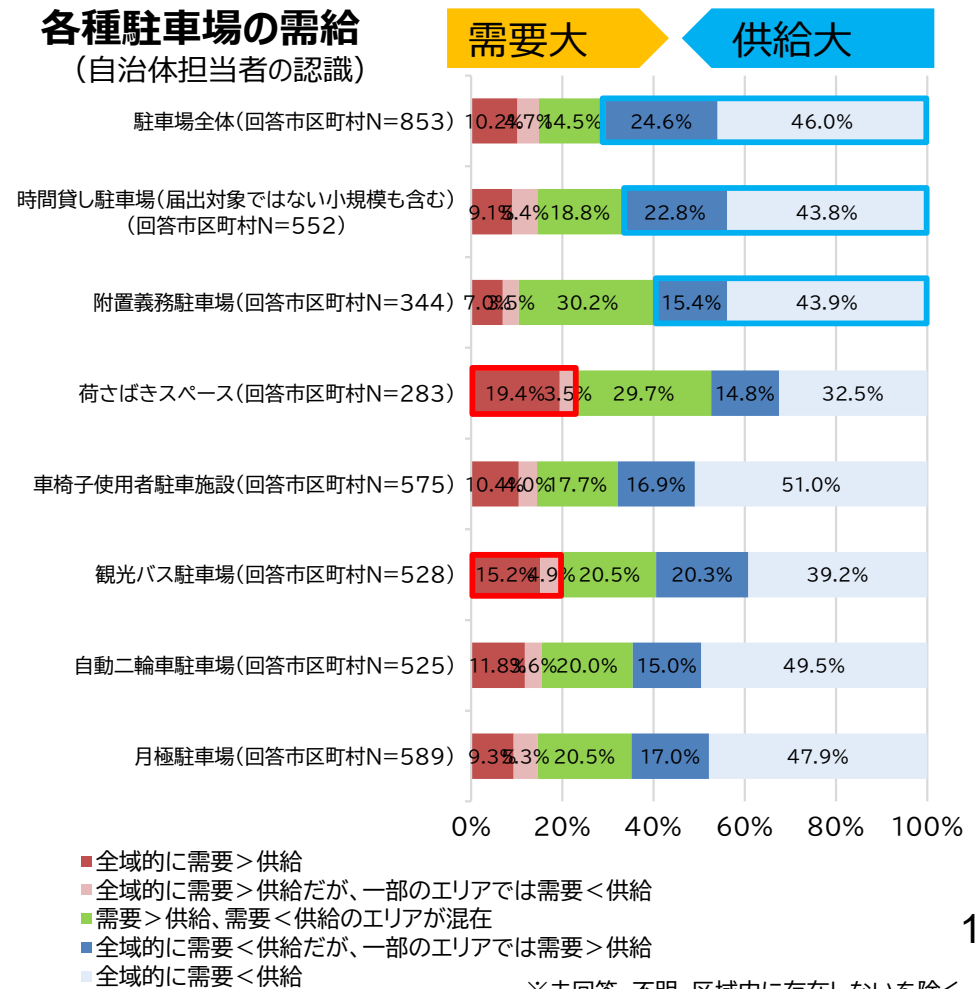
- 附置義務駐車施設の整備状況について、軽減措置の適用により本則より台数を下回って整備されることが多いと回答した自治体が1割、附置義務通りが5割、附置義務より多い台数が整備される場合が4割となっている。
- 車種毎の需給としては、附置義務や荷さばき駐車施設の需要を把握していない団体も多いものの、全体的には供給が上回っている傾向にあり、特に附置義務駐車場や時間貸駐車場の供給が上回っている傾向が見られる。
- 荷さばきや観光バス、車椅子利用者用など、利用者等から不足への指摘が多い駐車施設においても、供給が上回っているとする地域が存在し、こうした地域では、整備しても十分に活用されていない場合も考えられるため、駐車場の案内等による効率的活用や路上駐車対策、適正利用等のソフト対策と併せた取組も重要と考えられる。

附置義務駐車場の整備状況



- **駐車課題に関する自由記述** 国交省全自治体対象調査 (R6)
 - ・ 季節により需給の差が大きく、繁忙期は駐車場が不足する一方、閑散期は余剰。
 - ・ 荷捌き車両等における路上駐車が目立っており、具体的な適地がないのが課題
 - ・ 団地内に駐車場が不足しており、路上駐車が多くの課題
 - ・ 市中心部の大型商業施設に入庫待ちの車列ができる一方で、市中心部全体の駐車場の利用率は約7割であり、全体的には一定の空きが発生。これに対し公共交通利用促進と合わせ、駐車場の利用分散化について検討。
 - ・ 観光バス乗降場付近における迷惑駐車防止のため、バス事業者・旅行業事業者へ近隣のバス駐車場利用周知を実施。
 - ・ 中心市街地において小規模平面駐車場の供給量が多く、土地の有効利用が図られていない状態となっている。また、小規模平面駐車場が増えすぎると、駐車場の利用率が低下しまちのにぎわい低下につながる懸念。
 - ・ 駅周辺の土地の平面駐車場化 (低未利用)

各種駐車場の需給 (自治体担当者の認識)



② 既存の附置義務駐車施設等の余剰に係る対応について(案)

- 既存附置義務駐車施設の余剰について、**駐車施設としての振替**（区画等の変更）は柔軟に認めてはどうか。
- 附置義務で整備される駐車施設は、建築物の用途に応じて発生する駐車需要に対するものであり、**一般公共の用に供する駐車場**（＝施設・地域の来訪者用の駐車施設）もあれば、テナント入居企業や居住者等の**専用駐車場**（＝社用車や家用車の**自動車車庫**、従業員専用駐車場）として使用されるものもあることから、**区別して検討する**。
- 一般公共の用に供する駐車場については、**地域の需給を踏まえた対応**が必要。他方、施設関係者が専用的に使用する駐車場の場合、施設関係者の需要に十分対応できることが確認できれば**個別に緩和**を認めてはどうか。

<原因>	みなおしのイメージ	<対応の方向性>
① 車種毎の需給の不一致 【一般公共駐車場】【専用駐車場】 (例：荷さばき、車椅子使用者用、自動二輪車用等)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 附置義務駐車施設の駐車施設としての振替の容易化 ➤ 車種変更だけでなく、質の向上（車両の大型化やEV充電器導入、ゆとりのある駐車マス設置）への対応により、台数を減らす場合も容認 	標準条例において、届出制による振替を記載
② 施設関係者の需要の変化 【専用駐車場】 (例：事務所、宿泊施設、住宅等)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 施設関係者の需要に十分対応できることを確認できれば（振替により、全ての車種の需要が満たせることも確認）、附置義務を緩和し、緩和した分は他の附置義務の隔地受入や、関係法令の範囲内で駐車施設以外の転用（倉庫等）を容認 	標準条例において、許可制での緩和を記載
③ 地域の供給が過剰 【一般公共駐車場】 (例：商業施設等)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 再開発予定地が一時的な土地利用として時間貸駐車場の供給が増えている場合等一時的な供給増加の場合に、附置義務駐車施設を削減した場合、エリアの需要を賄えなくなるおそれがあるため、地域の駐車場需給の調査（一時的な土地利用か、配置や車種毎の需給の課題は無いかなど）・検討が必要。 ➤ その上で、一定の区域における駐車場施策の総合的なみなおし等により、エリアでの供給の適正化をしていくことが必要。（＝既存附置義務駐車施設も含む）標準条例での対応は無し（原単位調査等で対応） <p>※ 別途、駐車需要を減らす取組を評価して公共交通利用促進措置による附置義務緩和規定を追加</p>	

【参考】駐車場法における路外駐車場（届出対象）の解釈（平成10年2月12日街路課長通知）

一般公共の用に供する駐車場：不特定多数の者の直接の利用に供すること。百貨店等店舗及び病院の駐車場であっても、厳密に、当該建物の利用者のみ利用に限定される場合（専用の駐車場と解する。）以外は、「一般公共の用に供する」と解する。

専用駐車場：例えば、駐車場の入口で管理人等が一般の利用を排除している場合等。

【参考】都市計画駐車場の場合（解釈の明確化）

- 都市計駐車場について、他の都市施設や土地利用等への影響を一体的、総合的に検討したうえで、都市計画図書における参考事項としての**計画駐車台数のみを変更する必要がある場合**は、都市計画変更手続きを必ずしも要さない。

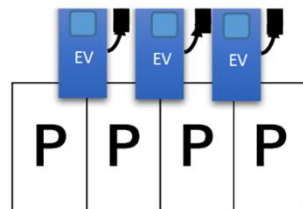
既存の附置義務駐車施設の駐車施設としての振替について(需給の不一致への対応)

- **乗用車用駐車施設が余剰**となっている一方、**多様な車両の駐車施設の確保**が課題となっていることから、**荷さばきや自動二輪車、車椅子使用者等用駐車施設への振替**や、EV充電器設置や機械式駐車装置の改修、ゆとりのある駐車区画設置等により台数が減少する場合も、**一定の範囲内で(2~4割)振替を容認**することとしてはどうか。
- また、**自転車通勤推進等の動き**もあるところ、**自転車等駐車場への振替**も認めてよいのではないか。

➤ 駐車場への**EV充電器設置**の際に、車室の減少が必要となる場合もある。

➤ 企業による**自転車通勤推進**の動きがあるところ、駐車場を駐輪場に転用する際に、**附置義務が支障**となるおそれがある。

複数の急速充電設備を一つの駐車場に設置すると



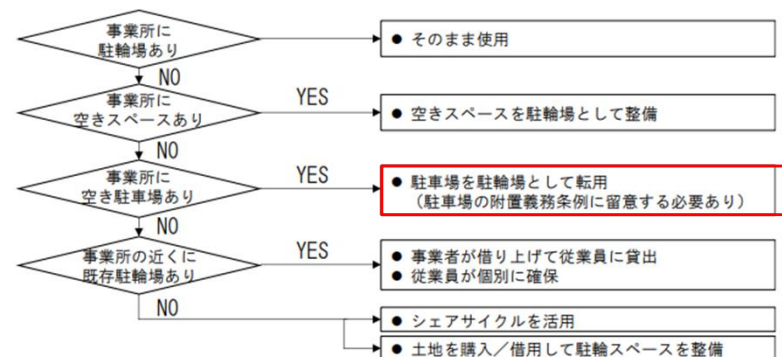
50kwhを超える出力

キュービクル式高圧変電設備の設置が必要



キュービクル設置費の発生、車室のレイアウト変更・減少

出典：第37回 全国駐車場担当者政策担当者会議 東京都道路整備保全公社 資料



※駅などについては、従業員による駐輪場の確保が必要

図 32 駐輪場確保のための検討フロー

出典：自転車活用推進官民連携協議会 自転車通勤導入に関する手引き

➤ 機械式駐車場においては、**車両の大型化**により駐車できない車両の割合が増えている場合があるものの、改修すると駐車台数が減少してしまう場合があり、**附置義務を満たせなくなってしまう場合がある。**

【現状】



【オールセミハイルーフプラン】

収容車種すべてセミハイルーフ車にリニューアル
●RT(下部乗入れ型)
●RM(中間乗入れ型)
●RY(下部乗入れ旋回型)



収容台数 25台

【ミックスプラン】

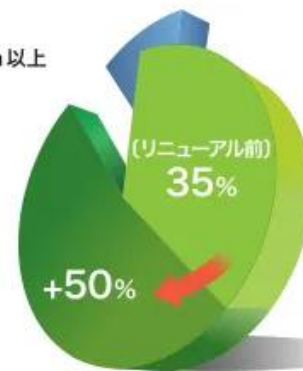
収容車種を組合わせてリニューアル(2車種の場合)。セミハイルーフ車、大型乗用車のミックス入庫により、収容台数を最大限に利用できます。(組み合わせの変更が可能です。)



収容台数 14台
収容台数 14台
収容台数 28台



●セミハイルーフ
車高1,800mmまで
(リニューアル後)
カバー率 85%*



出典：新明和工業HP

既存の附置義務駐車施設の駐車施設としての振替について 手続きのイメージ

- 附置義務により設置された駐車施設については、条例（標準条例通りの場合）により「目的に適合するように管理」することが義務づけられている。
- 他方、駐車場法の目的である道路交通の円滑化等の観点や附置義務による建築物に起因する駐車需要への対応の観点からは、駐車区画数を減らしても支障の無い範囲で、**駐車場の利用ニーズの変化に対応**することは、当該目的に反するとはいえないのではないかと。
- 他方、自治体の地域需給把握、附置義務駐車施設の監督の観点から、振替の際は**届出**を求める。
 - ※ **一時的な対応**として駐車区画を柔軟に使用する場合（車椅子利用者用駐車区画が不足した際に、普通車3区画を車椅子利用者用駐車区画2区画として使用する等）まで届出の対象とはしない。また、車両が来客・賃貸用（カーシェアやシェアサイクル等）・自家用かの区別は行わない。
 - ※ 駐車場法・バリアフリー法に基づく**届出駐車場**の場合は、別途変更届出も必要。

○ 届出の際の記載事項のイメージ

（自治体の規則で規定）

- 附置義務駐車場の**概要**（車種毎の設置数等）
- 附置義務駐車場の**稼働状況**（平均稼働率やピーク時需要、契約区画数など、区画が減少しても問題無いかを申告）
- **振替による変更の概要**（車種毎の台数の変化や変更理由）
- **添付書類**（配置図、各階平面図等）
- **特殊装置**（機械式駐車場）使用有無 等

○ 駐車施設振替に係る届出様式のイメージ（自治体の規則で規定）

		附置義務 台数/面積	変更後 台数/面積	変更の理由
乗 用 車	小型車	70台 /805㎡	20台 /230㎡	普通車への振替(-40)、自動二輪車への振替(-2)、自転車等への振替(-2) EV充電器設置その他配置変更に伴う減(-6)
	普通車	29台 /435㎡	50台 /750㎡	小型車からの振替(+32)、車椅子利用者用への振替(-6)、荷さばき用への振替(-5)
	車椅子用	1台/15㎡	5台/75㎡	普通車からの振替(+4)
	合計	100台 /1255㎡	75台 /1055㎡	※25%までの振替を認める場合（小型車分を普通車に転換すると、面積計算で約23%減）
荷さばき用		-	3台/69.3㎡	普通車からの振替(+3)
自動二輪車用		-	10台/23㎡	小型車からの振替(+10)
自転車等用 (原付含む)		-	10台/15㎡	小型車からの振替(+10)
駐車面積合計		1255㎡	1162.3㎡	
車路等の面積		1200㎡	1293.7㎡	急速充電器設置、配置の変更に伴う増(+93.7㎡)

【参考】 標準条例における、駐車施設の区画の基準

種別	規格 ※最低限の基準
小型車 7割	2.3m×5m以上
普通車 3割	2.5m×6m以上
車椅子利用者用	3.5m×6m以上
荷さばき用	3m×7.7m 高さ3m以上
自動二輪車	1m×2.3m以上

- 専用駐車場の場合、施設関係者のニーズがなく、他用途の駐車施設の需要も十分賄えることが確認できれば、**附置義務の緩和**を許可制により認めてはどうか。
- 附置義務緩和により、他の附置義務（隔地）の受入や機械式駐車装置の平面化、他法令（建築基準法や消防法等）の範囲内での他用途利用が可能。

附置義務緩和申請のイメージ

○ 確認事項のイメージ（自治体の規則で規定）

- 附置義務駐車場の**概要**（車種毎の設置数等）
- 附置義務駐車場の**稼働状況**（契約区画数及び施設テナント、居住者の駐車場確保状況など）
- **緩和後に必要な駐車施設が確保されること**（振替も含め、テナント、居住者の需要を踏まえた車種毎の必要台数が満たされること）
 - ※ テナント・入居者交代・来訪者への**余力**として一定（1-2割）は確保
- 添付書類（配置図、各階平面図等）
- 特殊装置（機械式駐車装置）等

○ 附置義務緩和による効果の例

- **駐車施設維持管理費用の合理化**
（例：機械式駐車場の平面化 等）
- **隔地受入による地域の駐車場整備の適正化**
 - ※ 附置義務駐車施設の外部への貸出については、現行特段妨げる規定を設けていない
 - ※ 隔地を認める際は、安定的に確保できるか・されているか留意が必要
- **土地・空間利用の適正化・有効利用**
（例：駐車施設に使用されていたスペースの他用途転換等）

○ 附置義務緩和により生まれたスペースの活用例

- ・ **駐車場の高質化、付加価値向上の観点**からは、関係法令の範囲内で、施設の立地や性質に応じて次のような用途への利用が望ましいと考えられる。
 - **建築物・屋内の場合**：周辺案内・休憩施設、バリアフリートイレ、防災備蓄倉庫、蓄電池、自家発電設備、宅配ロッカーの設置 等
 - **平面・屋外の場合**：緑地、広場 等

【参考】「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（平成30年7月）」

- ・ 附置義務の緩和により既存駐車施設に余剰が発生した場合は、以下への転用が望ましい旨記載
 - 自転車駐車場（駐輪場）、防災備蓄倉庫、帰宅困難者の一時的な収容場所、賑わいのためのスペース、観光案内所、子育て支援施設、インキュベーション施設、コワーキング施設、シェアオフィス 等

参考事例（韓国：ソウル）

旧ソウル駅屋上駐車場の一部を空中庭園にするとともに、ソウル路7017（旧道路を歩道化）と接続



出典：ソウル市HP

③ 公共交通利用促進措置について

- 公共交通の利便性の高いエリアでは、駐車場整備の必要性が高くないことから、標準条例の際に附置義務台数を低減することが適当である旨通知（平成26年・公共交通近接型）。
- これまでの自治体の取組事例及び効果を踏まえて、標準条例に利用促進に係る規定を盛り込むことで、**交通政策と連携して、公共交通の利便性向上や利用促進と併せて附置義務の緩和・駐車場整備の抑制**を図ることで、中心市街地への自家用車流入による**渋滞抑止**や**歩行者の安全性の向上**等を図ることとしてはどうか。
 - ※ 新設時だけでなく、既存施設への適用も可能。

導入自治体例を踏まえた制度の方向性

- ・ 「公共交通利用促進計画」により、駐車需要の削減に寄与すると市長が承認した場合に附置義務を緩和
- ・ 計画に基づき措置に取り組まれているか監督のため、**毎年の報告**を規定
 - ※ **個別の施策と削減率**について、定率か個別審査かは、事例を踏まえて、地域の実情等に応じて判断
 - ※ **審査**をどの程度厳格にやるかは地域の実情に応じて判断
- ・ 措置に取り組んでいない場合等は計画の**承認取消し**が可能

地域の実情に応じて留意が必要な点

- ・ **公共交通利用促進**の観点から、都心部への自家用車流入抑制のため、**パーク&ライド**の推進を図っていくような交通結節点（駅等）付近の場合は駐車場整備が望ましい可能性
- ・ 他方、施設利用者の駐車場ではない場合、附置義務駐車施設整備主体の負担ではなく、**広域的な連携による取組も必要**と考えられる。
 - 例：公共交通事業者やエリマネ団体との連携、中心市街地施設の連携 P&R駐車場について、公共交通ネットワーク上の**隔地**での確保 等

【参考】標準駐車場条例の改正に関する技術的助言（H26.8.1）

（1）基本的な考え方

- ・ 自動車利用者にとって駐車場は、徒歩等も含めた他の交通手段との交通結節点であり、その適正配置を図ることは、自動車利用者、歩行者双方にとって、移動上の利便性・安全性を高めるために重要であること。
- ・ 駐車場の適正配置と併せて、歩行環境はもとより**公共交通や自転車の利用環境の充実についても一体的に取り組むことが重要**であること。また、歩行環境の充実にあたっては、休憩施設や沿道景観の整備も併せて進めることが望ましいこと。

（5）その他留意事項

- ・ 鉄道駅やバスターミナル等の公共交通施設からの距離その他の事情を総合的に考慮して**駐車施設の需要が低いと認められる建築物**については、**低減率等**を乗じて**駐車施設の台数が算出されることが適当**と考えられること（標準駐車場条例第25条第3項第3号関連）。

【参考】地方公共団体における公共交通利用促進措置取組例

- 公共交通利用促進に資する取組と併せて駐車施設の附置義務を緩和している自治体は10以上。
- 審査については、第三者機関に委託している場合もあれば、担当部局で確認している場合もあった。また、大店舗法に基づく附置義務の審査と同一部署で対応したり、方針を揃えるなどして連携している場合もあった。
- 事後の監督に懸念を持っている自治体もあったが、大きな課題はなく、ハード&ソフトの取組事例が行われている。

※ 国交省自治体調査 (R6) 5自治体から回答

制度関係

- **附置義務削減割合の設定について**
 - ・ 個別施策ではなく、**取組を総合的に評価**して緩和の可否を判断
 - ・ **一定の定型化や簡略化**をしつつ、個別事情による審査も可能
 - ・ 将来的な駐車需要について、施設利用者の属性、**類似立地事例等に基づくシミュレーションの説明**を求めて判断
 - ・ 有識者検討会における検討を踏まえて設定
 - ・ 取組のコストと削減による便益は考慮していない (3自治体)
 - ・ 削減による事業者の便益に相当する協力金を地域ルール運用組織に納入 (地域ルール導入自治体)
- **附置義務削減割合の審査について**
 - ・ 計画を**所管部局において確認** (3自治体)
 - ・ **第三者審査機関**に審査を委託し、審査会において確認 (地域ルール導入自治体)
- **他制度との連携**
 - ・ 大店舗法の審査と**同一部局で担当し、統一した方針で対応**
 - ・ 地域ルールの適用の際、大店舗法の指針の「特別の事情の場合」として、**既存類似店舗のデータに基づき算出することが可能**
 - ・ **特になし (最も大きい基準を適用)**



←歩行者デッキの整備例 (港区)

実績について

- **駐車施設整備の削減例**
 - ・ 自治体A：適用施設：7件 (うちホテル5件) 143台減/義務171台
 - ・ 自治体B：適用11件 683台削減
 - ・ 自治体C：適用実績19件
 - ・ 自治体D：複数の案件で20%緩和
- **取組措置**
 - ソフト施策：公共交通案内 (MAP、時刻表等)、従業員のマイカー通勤規制
 - ハード施策：公共交通待合環境、地下通路接続、歩行者通路
- **実際に需要が大きかった場合の対応**
 - ・ そのような事例は把握していない (3自治体)
 - ・ (仮定の話として) 提携駐車場確保、駐車待ち車列対策を求めていく
 - ・ 附置義務自体が最低限の基準であるため、緩和措置の適用有無に限らず、必要な台数は確保が必要であるが指導が難しい
 - ・ 駐車場の確保や変更届が必要
- **課題**
 - ・ 特になし
 - ・ ハード施策が多く、ソフト施策の実績が少ない
 - ・ ソフト施策の取組が継続しているのかの監督

地下通路接続、公共交通待合施設の整備例 (札幌市) →



【参考】公共交通利用促進策等による附置義務台数の緩和の例

- 駐車場の附置義務を緩和できる要件として、公共交通利用促進策を設けている自治体が複数あり、具体的なメニューと緩和率、緩和上限を定めている自治体もあれば、都度提案を受けて認めるとする場合も見られた。
- メニューとしては、公共交通等の情報提供等のソフト施策や、公共交通利用インセンティブの付与、シェアモビリティ等の導入等自動車需要削減・都市の回遊性向上に繋がるもの、待合施設の整備や地下通路等への接続など、結節点機能強化に繋がるものが見られる。
- そのほか、自転車駐車場整備等により台数削減を認めている自治体が複数確認された。

※ 自転車駐輪場を整備すると駐車台数を削減している自治体の例（自転車5台につき自動車1台分等）：広島市、熊本市、長崎市

凡例	金沢市	京都市	神戸市	福岡市	名古屋市	札幌市	仙台市	（地域ルール） 港区	熊本市	宇都宮市	千葉市	長崎市	川崎市
最大緩和率（別途根拠に基づき認められる場合もある）	-	100%	20%	40%	20%	50%	55%	60%	-	30%	30%	20%+α	-
エリアの限定（公共交通拠点から〇m・附置義務区域の特定区域等）	○	○	○	○	○	-	○	○	-	○	-	-	○
定期的な報告義務（年1回等）	-	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
公共交通利用促進PR（パンフレット配布等）	○	○	△	△	○	◎	△	○	◎	◎	△	△	-
駅やバス停までの地図表示・冊子配布	△	△	5%	△	○	△	○	○	△	△	△	△	-
公共交通の時刻表の表示・冊子配布	△	△	5%	5%	○	△	5%※	△	△	△	△	△	-
公共交通機関の位置情報提供システムの導入	△	○	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	-
MaaSによる店舗情報等の提供	△	△	△	△	△	△	△	△	10%※	△	△	△	-
従業員のマイカー通勤規制等	○	○	5%	5%	○	5%	5%※	△	10%※	5%	△	△	-
公共交通利用者への運賃補助、割引、特典付与（商品配送等）	○	○	10%	10%	○	10%	10%※	○	30%※	10%	△	△	-
駅・バス停・フリンジ駐車場等からの送迎バス実施	○	○	10%	10%	○	△	△	○	30%	△	△	△	-
サイクルシェアリング導入	△	△	5%	△	△	△	△	○	20%※	△	5%※	△	-
カーシェアリング導入	○	△	10%	△	○	△	△	○	△	△	△	△	-
公共交通待合施設の整備	○	△	△	△	△	20%※	20%※	△	30%	△	10%※	△	-
端末交通との結節機能整備	△	△	△	△	△	△	△	○	△	10%	△	△	-
鉄道駅への連絡通路・地下通路等への接続	△	○	10%	20%	△	20%	40%	○	△	5%	15%	△	-
タクシー・観光バスの路上駐停車の抑制	○	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	-

※各自治体公表情報に基づき、国交省作成。（類似の項目をまとめているため、実際のメニュー名等とは一致しない場合がある。）

④ 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務について(案)

- ① 駐車場法上、**駐車場整備地区等**においては、共同住宅の新築等の際に、荷さばき駐車施設の附置を条例で義務付けることは可能であるものの、現在の荷さばき駐車施設に係る標準駐車場条例（局長通知）では、**特定用途（共同住宅を含まない）のみ規定していることから、近年の社会情勢の変化を踏まえた改正の一環として、共同住宅の用途の建築物にも、荷さばき駐車施設の附置を義務付けることができることを明確化**。【令和6年度中を予定・規制改革対応】
- ② 加えて、共同住宅（非特定用途）について、**周辺地区等**においても荷さばき車両による道路交通のふくそうが確認されるなど、**駐車需要を生じさせている程度が大きくなっている地域があるため、駐車場法施行令（政令）改正により共同住宅を特定用途に追加**することとし、**地域の実情に応じて附置義務条例を定めることが可能な区域を拡大**。【令和6年度中を予定・検討を踏まえた対応として、上記と併せて実施】
 - ※ 地方公共団体独自の条例等では、管内全域を対象にしていることが多く、支障事例も駐車場整備地区等の外。
- ③ **標準条例における数値の目安（原単位）**は今後の調査を踏まえて設定。【令和6年度中を予定】

駐車場法に基づき定めることができる附置義務条例

区域	駐車場整備地区 又は商業地域 若しくは近隣商業地域	周辺地区又は 自動車ふくそう地区
延べ面積	2,000 m ² 未滿も可	2,000 m ² 以上
用途	特定用途に 供する部分	特定用途に 供する部分 全て (共同住宅等)

駐車場整備地区：自動車交通が著しくふくそうする地区（商業、近商、準住居・準工業（政令で定める業務の利便の増進を図る特別用途地区に限る）内及びその周辺
 自動車ふくそう地区：交通の状況が周辺地域に準ずる地域若しくはふくそうすることが予想される地域（都市計画区域内）
 特定用途：駐車需要を生じさせる程度の大い用途として政令で規定（百貨店、事務所等。共同住宅は含まない。）

※ 同一敷地内の2以上の建築物で用途上不可分であるものは、これを1の建築物とみなす

→ 共同住宅を入れるには、政令改正が必要（対応②）

→ 標準条例改正で対応が可能（対応①）

今年度検討・示していく事項（案）

- 共同住宅への荷さばき駐車施設附置の必要性
 - 標準駐車場条例により明確化
 - ※ 原単位は調査を踏まえて年度内に目安となる基準を検討。次年度以降、原単位みなおし調査と合わせて精査予定。
- 附置が必要となる用途地域の考え方の整理
 - 駐車場整備地区等以外も必要。政令改正により、共同住宅を特定用途に追加し、**駐車場整備地区等以外も措置**
- 今後、条例制定、運用して行くに当たっての考え方
 - 技術的助言により、運用に当たっての留意点を記載
 （例：既存共同住宅において、余剰駐車場の振替等による確保、やむを得ない場合や共同配送等の参考事例等）

駐車場法・標準駐車場条例(荷さばき駐車施設)における対応について

- 駐車場法に基づき、地方公共団体が定めることができる附置義務条例の参考として、「標準駐車場条例」を策定して、都市局長通知により地方公共団体に周知するとともに、地域の実情に応じた条例の制定を推進。
- 駐車場整備地区は特定用途の延床面積が2,000㎡以上、その他地区は3,000㎡以上の建築物を対象としており、**敷地面積**が一定以下である場合や、**代替措置**（敷地内でスペースが確保可能）により**市長の判断で緩和・免除**が可能。

標準駐車場条例（抄）

（最終改正）令和2年9月7日（**現行に青字で改正イメージを追記**）

（建築物の新築の場合の**荷さばきのための駐車施設**の附置）

第25条の2 次の表の（ア）欄に掲げる**地区又は地域**内において、**特定用途に供する部分の床面積**が（イ）欄に掲げる面積を超える建築物を新築しようとする者は、（ウ）欄に掲げる建築物の**部分の床面積**をそれぞれ（エ）欄に掲げる**面積で除して得た数値**を合計した数値（（オ）欄に規定する延べ面積が6,000平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に（オ）欄に掲げる式により算出して得た数値を**乗じて得た数値**とし、小数点以下の端数があるときは、切り上げるものとする。）の台数以上の規模を有する荷さばきのための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**、当該建築物の敷地の面積が市長が定める面積を下回る場合又は**建築物内の荷さばきのための駐車施設の有効利用に資する取組が行われる場合、共同で荷さばきを行うための駐車施設**の計画的な整備及び活用**その他の代替措置**により本条による荷さばきのための駐車施設の整備と**同等以上の効力があると市長が認める場合**においては、この限りではない。

（ア）	駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域				周辺地区又は自動車ふくそう地区			
（イ）	2,000 平方メートル				★	3,000 平方メートル		★
（ウ）	百貨店その他の店舗	事務所	倉庫	特定用途(百貨店その他の店舗、事務所、倉庫及び 共同住宅 を除く。)	共同住宅	特定用途（ 共同住宅 を除く。）		共同住宅
（エ）	〔①〕	〔②〕	〔③〕	〔④〕	★	〔⑤〕		★
（オ）	1 - 6,000 平方メートル - 延べ面積 2 × 延べ面積				★	1 - 6,000 平方メートル - 延べ面積 延べ面積		★
備考	1 （ウ）欄に掲げる部分は、駐車施設の用途に供する部分を除き、観覧場にあつては、屋外観覧席の部分を含む。 2 （オ）欄に規定する延べ面積は、駐車施設の用途に供する部分の面積を除き、観覧場にあつては、屋外観覧席の部分の面積を含む。							

（注1）第1項及び第2項における各空欄については、各都市・地区における**交通の特性**や**交通計画**を踏まえ、当該都市等における荷さばきに係る駐車需要等を十分に検討した上で各々の数値を設定することが望ましい。なお、以下に**都市の人口規模別の標準的な数値**を示すので、**目安**として参考とされたい。（以下略）

例：人口がおおむね100万人以上の都市の場合 ①2,500㎡、②5,500㎡、③2,000㎡、④3,500㎡、⑤7,000㎡

★部分については、今年度中に調査を踏まえて**目安となる数値を記載予定**

参考 H6技術的助言（標準駐車場条例に荷さばきの規定の追加）による補足

- **敷地面積の下限**は地域の土地利用状況等によるものの、**1,000㎡**を想定。
- **代替措置**について、敷地内のセットバックや車寄せの整備により、荷さばきのための十分なスペースがある場合は、市長の判断で附置義務の緩和や免除が可能。

駐車場法に基づく附置義務の考え方の整理について

- これまでの駐車場法に基づく附置義務における**下限面積**や**対象車両**の考え方を踏まえつつ、今後の調査を踏まえて**荷さばき駐車需要に対応**できるよう検討。

駐車場法における下限面積の考え方（当時の想定）

- 駐車場法制定時（3,000㎡以上）
狭小宅地に、逐一駐車施設を設けさせることは、間口の点が無理であり、また、各戸毎に道路への出入口を設けられると交通障害が多くなることから、**交通への支障を来さないよう設定**
- H3駐車場法改正時（下限を**2,000㎡**に引き下げ）
著しい駐車場不足の状況に鑑み、駐車需要を建築物の敷地内において適正に吸収する必要があるところ、**人口規模の小さい都市では大半が附置義務の係らない小規模建築物**であり、**十分な効果を期待し得ない**ことを踏まえて設定（想定敷地面積は25m×25m程度と、制定時と大きな差が無く、**交通への支障が高まるおそれが小さい**）

※ 駐車場整地地区等の場合、特定用途は2,000㎡未満も可能

人口規模・延床面積別建築物の割合 (平成3年当時)		都市の人口規模	
		100万人以上	40～50万人以上
建築物の割合	3,000㎡未満	46%	74%
	2,000㎡未満	41%	66%

荷捌きの為の附置の台数の考え方（平成6年時点資料）

- **対象車両**
小型貨物車、普通貨物車に限定（**軽貨物車、貨客車**は**通常の附置駐車施設**の駐車マスの規模で十分荷さばきを行うことが可能）
- **対象施設**
特定用途のみとする。代表的な非特定用途建築物である**集合住宅**について、今回の調査のなかで、貨物車集中量が店舗、事務所に比べて**著しく少ない**こと、また**団地内**で荷捌きが可能であることが予想される。

今後の方向性（案）

- **下限面積**
 建築物側の都合は、駐車場法に基づく附置義務の範囲で、実態を踏まえて設定することとする。
 （原則：対象用途延床面積2,000㎡、敷地面積1,000㎡以上）
 また、団地や敷地内に複数の共同住宅がある計画であって、**敷地内の通路や車寄せ**等の整備により、荷さばきができる場所が確保される場合は、市長等の判断で緩和や免除が可能とする。
- **対象車両**
 従前どおり、**小型貨物車、普通貨物車**を対象とする。なお、超高層共同住宅では、大型貨物車（4t車等）が用いられることがあることから、**大規模な場合は、大型貨物車も対応した区画とすることが望ましい**。
軽貨物車による配送も増加しているところ、**普通車**の附置駐車施設がある場合は、**内数で対応することが望ましい**。
 また、**郵便局**による**自動二輪車**での配送や、リアカー付**自転車**での配送を行う事業者もいることから、**二輪車**への配送にも対応した区画も設置が望ましい。
- **その他共同住宅の駐車需要について**
 居住者への**サービス**の提供やリフォーム等の工事車両、緊急車両、引っ越し等の**来訪者**による需要がみられるところ、**荷さばきの為の駐車施設または、普通車の駐車施設**で対応。
 共同住宅への**普通車の附置義務**について、現行は駐車場整備地区等のみとなっているが、地方公共団体の条例や要綱により義務付けられていることが多く、今後地方公共団体の判断で、駐車場法に基づく条例として**駐車場整備地区等外**においても義務づけることも考えられる。駐車場法に基づく条例で整備する場合、法の趣旨を踏まえると、**まずは外部からの需要への対応のために**供されることが望ましい。

政令改正に伴う論点と考え方について(案)

- 政令改正により、駐車場整備地区等以外の共同住宅に荷さばき駐車施設の附置を義務づけることが出来るようになる場合、**過去の整理との整合性**や、**荷さばき以外の用途の駐車施設**についての扱いについて論点が生じるところ、以下の通り整理することとしてはどうか。

①これまでの考え方との整合性について

- ・ 現行は共同住宅について、駐車需要を生じさせる程度の大きい用途ではないとされており、**平成3年の改正時点では、集合住宅は外部からの駐車需要の誘発程度が低いこと**や、**車庫的な駐車需要**であることから、特定用途に追加することは不適切と整理されていた。
- ・ 他方、近年の**宅配需要**（トラックの宅配便取扱個数はH3:11.89億個⇒R5:49.14億個と**4倍以上**）の増加や、**超高層共同住宅**（累積でH4:82棟⇒R5:1515棟と**18倍以上**）の増加により、共同住宅の住民以外の**外部需要による駐車需要**の発生や、**駐車需要の集中により、道路交通の輻輳**の度合いが高まっているため、共同住宅を特定用途建築物に追加し、従来より広い地域で駐車場の附置を義務づけられるようになる必要がある。

②共同住宅における荷さばき以外の用途の駐車施設について

- ・ 本改正は共同住宅における荷さばき駐車施設の附置による確保を主眼としたものであるものの、普通車等の駐車施設についても、附置を義務づけることが**可能な地域が拡大**する。
- ・ 共同住宅において、**配送用の貨物車**や住民へのサービス提供等の**来訪者のための駐車施設**の附置を求めることは、駐車場法の目的である、**一般公共の用に供する駐車場の確保、道路交通の輻輳への対応に適合**すると考えられる。
 - ※ 整備する駐車場の**全部**を特定の事業者のみに貸すことは妥当ではないが、住宅への配送による駐車需要が著しく恒常的である場合や、効率的な駐車施設の利用に資する場合等、**利用実態に応じて一部を専用**にすることは考えられる。
- ・ 一方、住民の**自家用車の保管場所（自動車車庫）**については、各共同住宅（分譲若しくは賃貸）の設置者の判断で設置される（市場により選択される部分）であると考えられる。
 - ※ 自動車の保管場所の確保については、**自動車の保管場所の確保等に関する法律**（警察庁）により原則義務となっている。
- ・ 他方、**平成3年の改正時点**においても、**駐車場整備地区等**で、**マンションの車庫不足により道路交通上の支障となっている地域**においては**駐車場法に基づく附置義務条例での対応が適当**としていたほか、現行も自治体によっては、条例等により、居住者用の駐車施設（自動車車庫）についても、一定数の設置を義務づけており、**二輪車の駐車施設**については、**自宅周辺で不十分との意見も見られることから、地域の住宅政策等の実情**に応じて、最低限の義務を課すことは考えられる。
- ・ そのため、**都市政策の観点**から、標準条例で**車庫需要**を踏まえた、**具体の基準を示すことはしないもの**、自治体の判断により、独自条例や要綱を駐車場法に基づく条例に移行することについては、**許容されるのではないか。**
- ・ 他方、**一般公共用駐車施設と性質が異なるもの**であり、**過剰な整備は設置者や管理者への負担となるため、指導にとどめるなど引き続き緩やかな附置の誘導が望ましい場合もありえる**と考えられる。

【参考】現行の駐車場法の考え方について

- 駐車場法改正（H3）時において、一定の区域においては集合住宅に対して附置義務を課す必要性が認識され、駐車場整備地区対象地域を拡大している一方、集合住宅は外部からの駐車需要の誘発程度が低いことや、車庫的な駐車需要であることから、特定用途に追加することは不適切としていた。

（H3 駐車場法改正時資料より）

- **集合住宅を特定用途建築物に加える必要性について** ※特定用途の趣旨
 - ・ 「特定用途」建築物は昭和37年改正において、附置義務の対象区域の拡大と建築物の面積下限の引き下げを行うに際して、（中略）駐車場整備地区又は商業地域以外の区域において附置義務を課することとする建築物を、駐車需要を生じさせる程度が大きく、附置義務を課する必要性が特に高い一定の建築物に限定する必要があることから導入されたものである。
 - ・ 集合住宅については、①商業・業務ビルのように外部からの駐車需要を誘発する程度が低いこと、②住宅の駐車需要は車庫的な駐車需要がほとんどであり、車庫の確保は第一義的にはいわゆる車庫法の規制の適正な履行に委ねられるべきものであること、等から、集合住宅を特定用途建築物に追加することは不適切である。
- **地方公共団体のマンション指導要綱と駐車場法に基づく附置義務条例の関係**
 - ・ 規制は法律又は条例という民主的手続に則って策定される法令に行うべきもの。指導要綱は任意の協力を前提とした行政手続にとどめられるべきもの。
 - ・ 本来、住居の車庫は車庫法の適正な執行により確保されるべきものではあるが、商業・業務機能の集積に加えて、マンションの車庫不足等も一つの原因となり、違法路上駐車が蔓延し、道路交通上支障が出ているような地域においては、改正後の駐車場法に基づき駐車場整備地区に指定することにより、総合的な駐車場対策を推進する一環として、2000㎡以上のマンションも含めて建築物に対して附置義務を条例により課するべきものと考える。

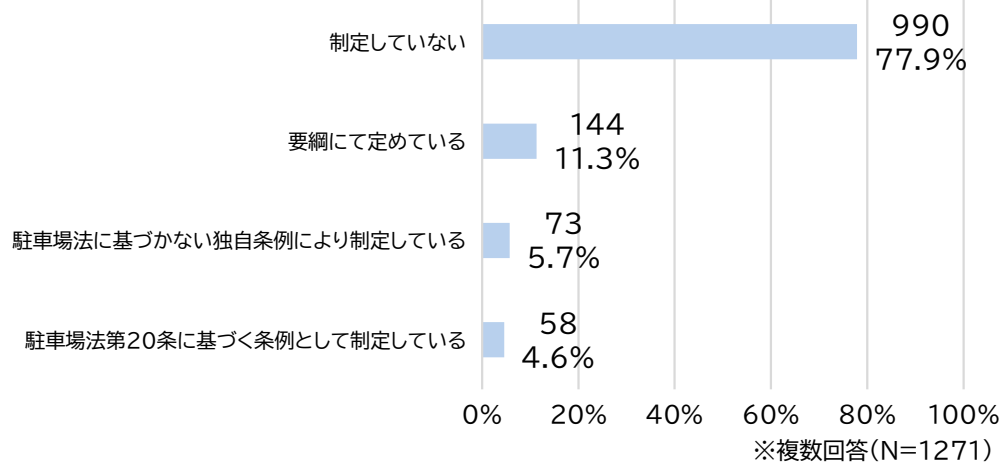
（駐車場整備地区の指定が出来ない地域について）

- ・ 建築物について一定の車庫の設置を義務づけるのは、駐車場法に基づく附置義務条例により対応すべきものと考えており、このような対応ができない地域にあっても、マンション指導要綱は法的規制ではないため、これを強制することは不適切であり、あくまでも行政指導の範囲内にとどめるべきであると考えます。

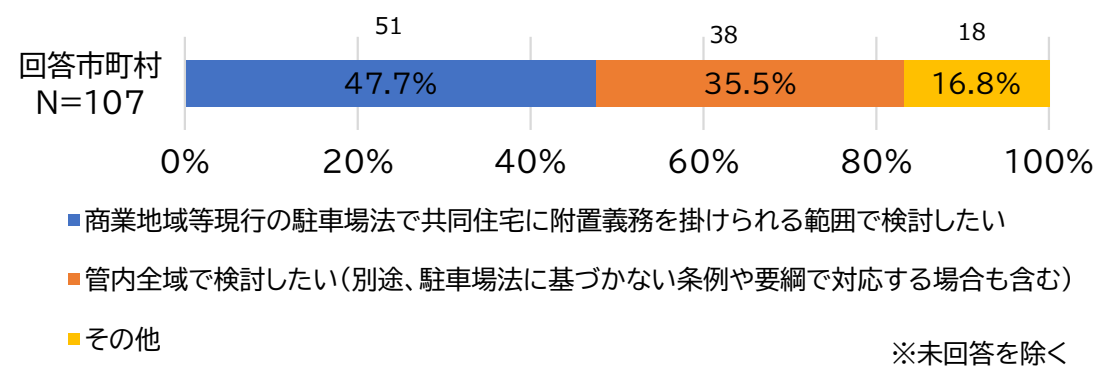
【参考】地方公共団体の意向調査結果（共同住宅への荷さばき附置義務）

- 地方公共団体の条例等において、何らか**共同住宅への駐車施設の附置**を求めているのは275団体（うち駐車場法根拠58団体）となっており、そのうち**荷さばき車両**について定めているのは37団体。 令和6年度国交省調査
- 今後標準条例改正を踏まえて、荷さばき駐車施設の附置を**検討している団体**は96団体、**検討中** 2 団体。
- **附置が必要なエリア**について（駐車場法に基づかない条例等を含め）、商業地域等現行の駐車場法の範囲で検討したいとする団体が51団体、管内全域で検討したいとする団体が38団体となっている。

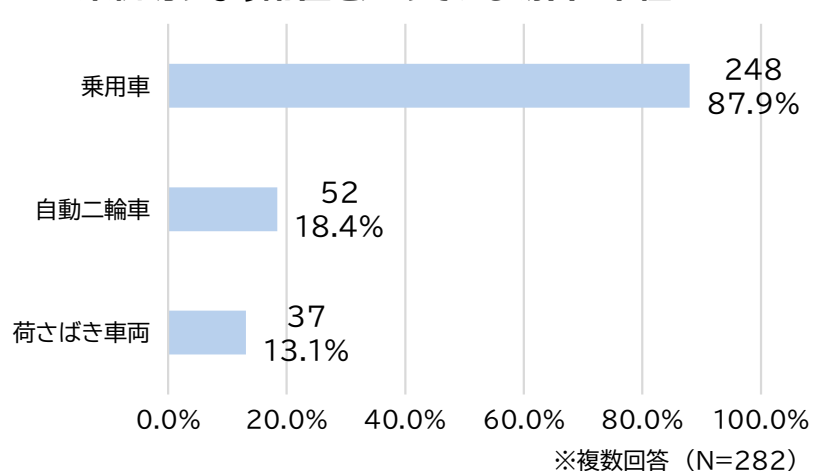
共同住宅への附置義務条例等の有無



共同住宅に荷さばきの附置を義務づける条例等を制定・改正を検討する場合 対象地域の考え方



条例等により附置を定めている場合 車種



その他と回答した自治体

- ・ 駐車場施策実施区域内
- ・ 既に管内全域を対象として条例・要綱により対応
- ・ 現時点で未定・未検討 等

【参考】改正等の意向無し等と回答した自治体

- ・ 既に措置済み（独自条例・要綱）
- ・ 周辺自治体・他都市の動向・事例を踏まえ検討
- ・ 現時点で検討予定無し
- ・ 管内に共同住宅がない・都市計画区域がない 等

【参考】地方公共団体の荷さばき駐車施設に係る共同住宅附置義務について

- 東京都特別区・政令市を対象に共同住宅の荷さばき駐車施設の附置の義務づけについて調査（N=44）したところ、13の特別区及び4の政令市において条例若しくは指導要綱により、荷さばき駐車施設を1以上設置することを義務づけ若しくは誘導。
- 対象となる施設の要件について、戸数や、敷地面積等を考慮しているが多様であり、宅配車両だけでなく、引っ越し、緊急車両、居住者の送迎などのためのスペースと兼ねた場所として確保を求めている場合もある。

都市名	仙台市	京都市	福岡市	墨田区	江東区
条例の名称	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	京都市中高層建築物等の建築等に係る住環境の保全及び形成に関する条例	福岡市建築紛争の予防と調整に関する条例	墨田区集合住宅の建築に係る居住環境の整備及び管理に関する条例	江東区マンション等の建設に関する条例
目的	紛争の予防と調整、良好な近隣関係の保持、安全で快適な 住環境 の保全及び形成	紛争の予防及び解決、安全で快適な 住環境 の保全及び形成	建築紛争の予防と調整、市民の良好な近隣関係の保持、安全で快適な 居住環境 の保全及び形成	良質な集合住宅の整備、地域の 居住環境 の保全及び良好な近隣関係の形成	良好な住宅及び 住環境 の整備、 市街地環境 の形成を促進、安全で快適な まちづくり の推進
対象施設 ※荷さばきの場合	20戸以上	15戸以上かつ3階以上	ワンルーム住居（35㎡未満）が 5戸 以上かつ2階以上	• 100戸 以上の場合	20戸以上 ※ワンルーム住居（40㎡未満）の場合は 敷地面積200㎡ 以上
対象区域	市内全域	用途地域指定の区域	市内全域	区内全域	区内全域
荷さばき駐車施設関連規定 (区画の規格)	<ul style="list-style-type: none"> • 貨物自動車1台を駐車出来る場所を確保 • 訪問者用として、別途一台分駐車場所を敷地内に確保 	<ul style="list-style-type: none"> • サービス駐車場（宅配、居住者の送迎、居住者への役務提供）を1台以上設置（2.3×5m） ※ 機械式駐車場にしない 	<ul style="list-style-type: none"> • 引っ越し、荷下ろし等の作業ができる場所の確保（2×4.6m） 	<ul style="list-style-type: none"> • 運送自動車、緊急自動車等を停留させるための共用の駐車場を、日常的に利用する出入口の付近に設置（3×7.7×3m） 	<ul style="list-style-type: none"> • 緊急車両、宅配車両等の車両を停留させるための一時駐車スペースを設置（2.3×5m or 2.5×6m※） ※ 151戸以上の場合
その他 (罰則等)	-	-	公表 (指導、勧告に正当な理由なく従わない場合)	公表 (指導、勧告に従わない場合)	公表 (勧告に従わない場合)

【参考】地方公共団体の荷さばき駐車施設に係る共同住宅附置義務の考え方について

- 地方公共団体の条例で荷さばき駐車施設の附置について義務化している例をみると、用途地域を問わず附置を求めていることや、緊急車両、居住者の送迎車両や引っ越し車両用と兼用を認めている点はおおむね共通。
- 最低敷地面積や戸数については、ばらつきがみられた。

条例等において荷さばき駐車施設等の附置について定めている地方公共団体の考え方

契機・理由	<ul style="list-style-type: none"> ○ 近年の社会情勢の変化に対応して、ここ数年で導入した自治体もみられる。 ・ 都市計画マスタープラン改定の際の区民の要望があった ・ 宅配需要の高まりのため ・ 介護等送迎サービスの利用等高齢社会対応及び電子商取引による配達の増加に対応 ・ 要綱で誘導していたが、守られなくなったため、条例で車寄せの設置を義務化 ・ 特定用途に当たらないもの、または駐車場条例で定める規模に満たないものにおいても、配送車両の出入りが一定数存在するため、区の条例で強化 	規模（敷地面積）	<ul style="list-style-type: none"> ○ 200㎡以上（2団体）、300㎡以上、1000㎡以上（2団体）、回答無し（6団体） ・ 事業者からの相談で難しい場合は200㎡が多いため。 ※ 理由について回答のあった自治体は1団体
区域設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 用途地域にかかわらず、一定規模以上の共同住宅を対象としている。 ・ 用途地域によらず、一定の建築規模により設置が必要（複数） ・ 一定規模の共同住宅における路上駐車を抑制するため設置が必要 ・ 交通量の多い道路に面している物件には設置を促している ・ 用途地域等に関わらず、おおむね同様の土地利用となっているため、駐車場法の附置義務地域等に関わらず設置が必要 ・ 宅配等一時的に車を駐車することは、用途地域に関係なく日常的にあるため区全域に設置が必要 	規模（戸数等）	<ul style="list-style-type: none"> ○ 戸数等の閾値は様々であり、ワンルームタイプをターゲットにした団体以外は明示的な根拠は見られなかった。 ・ 事業者に対し無理のない範囲での附置とするため、戸数規模に関わらず一律で1区画の設置としており、かつ一般用駐車場の収容台数に含めることができるため、住戸数の少ない共同住宅を考慮 ・ 過去の実績や他区の状況等を踏まえ設定
		やむを得ない場合	<ul style="list-style-type: none"> ○ やむを得ない場合は、首長が認めて、適用除外若しくは隔地での確保を求めている。 ・ 前面道路が自転車歩行者専用道路の場合 ・ 建設予定地が商店街で車両の通行が制限されている場合 ・ 敷地面積、建蔽率、容積率等、間口等、総合的に判断し整備が難しい場合
		兼用について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急自動車等の駐車スペース ・ 清掃局との協議で清掃車スペースと兼用を容認 ・ 居住者の送迎車両や引っ越し車両等、建築物に用事がある第三者の一時的なもの

【参考】地方公共団体の共同住宅の荷さばき駐車施設に係る課題について

- 荷さばきや引っ越し、住民へのサービスのための駐車場所に係る課題に対して、駐車施設や空地等の確保を義務づける等の取組を行っている自治体があるほか、附置義務の一部として荷さばき用への振替を認めている場合もある。
- 間口や敷地が狭い場合の免除についての課題や、店舗等に比して車両数が限定的との意見もあった。

課題を把握している場合、課題と対応策の概要

対象：東京都特別区・政令市（N=44） 時期：R6.3

【東京都特別区】

- 貨物集配車両の駐車スペース確保に苦慮している現状や、荷捌きスペースの規制緩和（実施区間や時間帯の拡充）の**要望は把握**している。区では令和2年に停車スペースを確保するよう要綱を改正した。
- 共同住宅の駐車施設利用率の低下や、**宅配等**の増加による路上駐車の増加などの課題に対し、附置義務台数を変更するのではなく、**環境空地**などの代替えなど総合的な改正を実施。
- 居住者の入れ替えが頻繁に起こる**ワンルーム**においては、**引っ越しの車が課題**となっていた。そのため、ワンルーム条例において、一定規模のワンルームにおいては、荷捌き駐車施設でなく、**荷捌き停留空地**（駐車マスには該当しない停留場）の設置を義務づけている。
- 単身者向け共同住宅等建築及び管理に関する条例の対象となる場合、**緊急自動車や運送自動車**等を停留させるための**駐車施設**として、幅2.5m以上、奥行き6m以上の広さの駐車スペースを敷地内に確保する必要があります。
- マンション等の建設に関する条例で、**宅配車両や在宅サービス、来訪車両**等を停留させるための**一時駐車スペース**（幅 2.3m以上、奥行き 5m以上）の設置を義務付けている。
- **敷地や間口が狭い計画**においては、荷さばき駐車施設を設置できるスペースを確保できないが、**条例のただし書きで免除**を可能としている。
- **規模の小さい計画**は特に、スペースが確保できないといった相談は多々受けるところです。
- 駐車場の高さに関する規定がない。他用途の駐車場との併用が考えられる。（**清掃車作業スペースとの併用**は、清掃事務所が認めた場合は認めている。）

【政令市】

- **アンケートで送迎、配達、荷捌き用**のスペースを望む声が多いこと等から、駐車施設に関する基準の変更を検討中。
- 路上での**荷さばき**が行われていることを実態調査において確認している。現行の条例や要綱においては、荷さばき駐車施設の設置による附置義務駐車施設への振替規定を設けているが、荷さばき駐車施設の義務化までは行っていない。一定規模以上の建築物においては、敷地内で荷さばき駐車施設を確保することについて、現在指導内容の見直しを検討している。
- 共同住宅では、荷さばき車両の需要が一定程度見込まれるが附置義務基準がないため、周辺道路での路上駐車を助長する恐れがあることが課題。しかしながら、**店舗や事務所等とは異なり、貨物車の数としては限定的**であり、敷地面積も限られていることから、義務として定めると事業者への負担が過大となる可能性があることから、条例及び要綱に荷さばき誘導基準を設けることで対応を図っている。

【参考】地域ルールにおける荷さばき附置義務の運用事例（物流効率化施策等）

- 港区の地域ルールでは、公共交通利用促進策による附置義務軽減に加えて、自動車による環境負荷の抑制の観点から、共同荷受けや共同配送の導入等の**物流効率化施策**に取り組んだ場合、当該取組により駐車台数が削減されることが確認されれば、**荷さばき駐車施設の附置義務を低減**。（店舗や事務所の附置義務）
- また、**車種構成の実態に応じた車室の大きさ・必要台数の整備**を認めている。

物流効率化施策による取組例

表 8 荷捌き車の駐車台数に関わる物流効率化の取組例

効率化の取組内容	取組による物流活動の変化	実施効果		
		荷捌き車台数の削減	ピークの平準化	駐車時間の短縮
①館内配送の共同化	荷捌き作業が貨物車からの積み卸しだけになる			○
②納品時間の指定・調整	混雑時間帯から空いている時間帯への分散が図られる		○	
③一括納品	納品のための貨物車台数の削減が図られる	○		
④駐車施設管理（料金設定）	荷捌き時間・滞在時間の短縮、館内物流の共同化等への誘導が図られる			○
⑤情報管理システム導入	館内荷受け、荷捌き駐車等の受付の効率化が図られる			○

●上記の物流効率化施策を実施する場合の荷捌き車駐車需要台数は、同様の取組を実施している類似施設等の繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績から駐車原単位を算定し、当該建築物の床面積を乗じて算定する。

$$\text{駐車需要台数} = \text{駐車原単位}^* \times \text{当該施設の用途別床面積}$$

$$*\text{駐車原単位} = \text{類似施設等の繁忙期ピーク時在庫台数} / \text{類似施設等床面積}$$

車種構成の実態に応じた整備

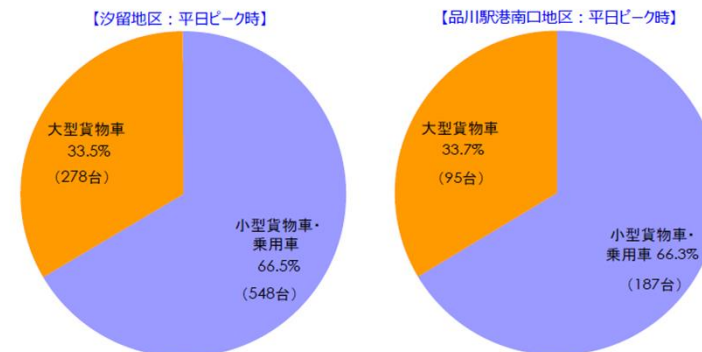


図 10 【参考】荷捌き車両の車種構成（既往実態調査における例）

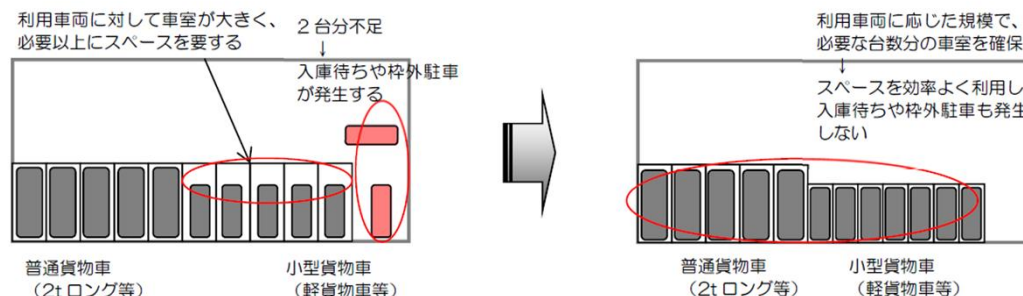


図 11 車種構成に応じた整備のイメージ

【参考】海外における共同住宅の附置義務について

- 海外では、住宅用途の建築物に対して、乗用車駐車場等の設置の**最低基準**を設けている例が見られる。
- 他方、近年は公共交通等利用促進、自家用車依存度引き下げ、アフォーダブル住宅供給等を目的として**最低基準の廃止**（米・CAサンフランシスコ・TXオースティン）や、**上限を設定**する例もある。
- 荷さばき（貨物車）用の駐車施設については、50戸以上の場合に荷さばきスペースと配送用スペースを各 1 箇所求めている例や、物流対策の計画について許可が必要としている例があった。
- 調べた範囲では、事務所などは面積に応じた基準であったが、住宅に対しては**戸数**（per dwelling）**に応じた基準**となっており、都市計画（用途地域）等に応じて基準が定められている。

都市名	米・コロンビア 特別区	米・ボストン	シンガポール	英・ロンドン
計画等	ZONING REGULATIONS OF 2016	Boston Zoning Code	Parking Places (Provision of Parking Places and Parking Lots) Rules 2018	The London Plan 2021 （都市計画）
出典	District of Columbia Municipal Regulations MINIMUM VEHICLE PARKING REQUIREMENTS	ARTICLE 23 - OFF-STREET PARKING	Code of Practice on Vehicle Parking Provision in Development Proposals	Policy T6 Car parking
乗用車※	1/6（公的支援住宅・集合） ～ 1（戸建）	2/5～ 1	1/7.5 ～ 1/3.8 1/143 ～ 1/73（二輪車）	0（禁止）※～3/2 ※ 身体障害者用は除く
貨物車 （荷さばき）※	1（50戸以上の場合） ※荷さばきスペース+配送用スペース	-	-	物流対策計画（Delivery and Servicing Plan）の許可が必要
その他	下限を規定。住居地域や混合用途地域、生産地域等で区分。	下限を設定。容積率で区分（容積率が高い程低下）	上限を規定。公共交通利用促進地区では、許可制。	地域（Zone）の公共交通利便性（PTAL）に応じて設置の 上限 を規定

※ 戸数当たり

【参考】コロンビア特別区・ロンドン駐車場設置上限(住宅)

○ 米・コロンビア特別区 荷さばきスペース等設置義務

Use	Minimum Number of Loading Berths Required	Minimum Number of Service/Delivery Spaces Required
Residential		
More than 50 dwelling units	1	1
Retail		
5,000 to 20,000 sq. ft. gross floor area	1	None
More than 20,000 to 100,000 sq. ft. gross floor area	2	1
More than 100,000 sq. ft. gross floor area	3	1
Service		
5,000 to 20,000 sq. ft. gross floor area	1	None
More than 20,000 to 100,000 sq. ft. gross floor area	2	1
More than 100,000 sq. ft. gross floor area	3	1
Sexually-oriented business establishment		
5,000 to 20,000 sq. ft. gross floor area	1	None
More than 20,000 to 100,000 sq. ft. gross floor area	2	1
More than 100,000 sq. ft. gross floor area	3	1
Transportation infrastructure	None	None
Waste-related services		
5,000 to 25,000 sq. ft. gross floor area	1	None
More than 25,000 sq. ft. gross floor area	2	None
For each 100,000 sq. ft. gross floor area more than 50,000 sq. ft.	1	None

※ loading berths(荷さばきスペース)

※ service/delivery spaces (配送用スペース)

○ 英・ロンドン 住宅における最大駐車場基準

Table 10.3 - Maximum residential parking standards

Location	Number of beds	Maximum parking provision*
Central Activities Zone Inner London Opportunity Areas Metropolitan and Major Town Centres All areas of PTAL 5 – 6 Inner London PTAL 4	All	Car free~
Inner London PTAL 3	All	Up to 0.25 spaces per dwelling
Inner London PTAL 2 Outer London Opportunity Areas	All	Up to 0.5 spaces per dwelling
Inner London PTAL 0 – 1	All	Up to 0.75 spaces per dwelling

Location	Number of beds	Maximum parking provision*
Outer London PTAL 4	1 – 2	Up to 0.5 - 0.75 spaces per dwelling+
Outer London PTAL 4	3+	Up to 0.5 - 0.75 spaces per dwelling+
Outer London PTAL 2 – 3	1 – 2	Up to 0.75 spaces per dwelling
Outer London PTAL 2 – 3	3+	Up to 1 space per dwelling
Outer London PTAL 0 – 1	1 – 2	Up to 1.5 space per dwelling
Outer London PTAL 0 – 1	3+	Up to 1.5 spaces per dwelling^

* Where Development Plans specify lower local maximum standards for general or operational parking, these should be followed

~ With the exception of disabled persons parking, see Part G Policy T6.1 Residential parking

+ When considering development proposals that are higher density or in more accessible locations, the lower standard shown here should be applied as a maximum

^ Boroughs should consider standards that allow for higher levels of provision where there is clear evidence that this would support additional family housing

【参考】Delivery and Servicing Plan(ロンドン・物流対策計画)

- 路上における貨物車関連事故や、配送による環境負荷低減等を背景として、配送を安全、清潔、効率的にできるようにすることを目的としており、荷さばきスペースは基本的に**路外で確保**することとしている。
- 新規開発・変更時に作成し、当局が承認。作成後は地権者や管理会社等が履行に責任を持つとともに、顕著な変化があれば更新。

政策背景

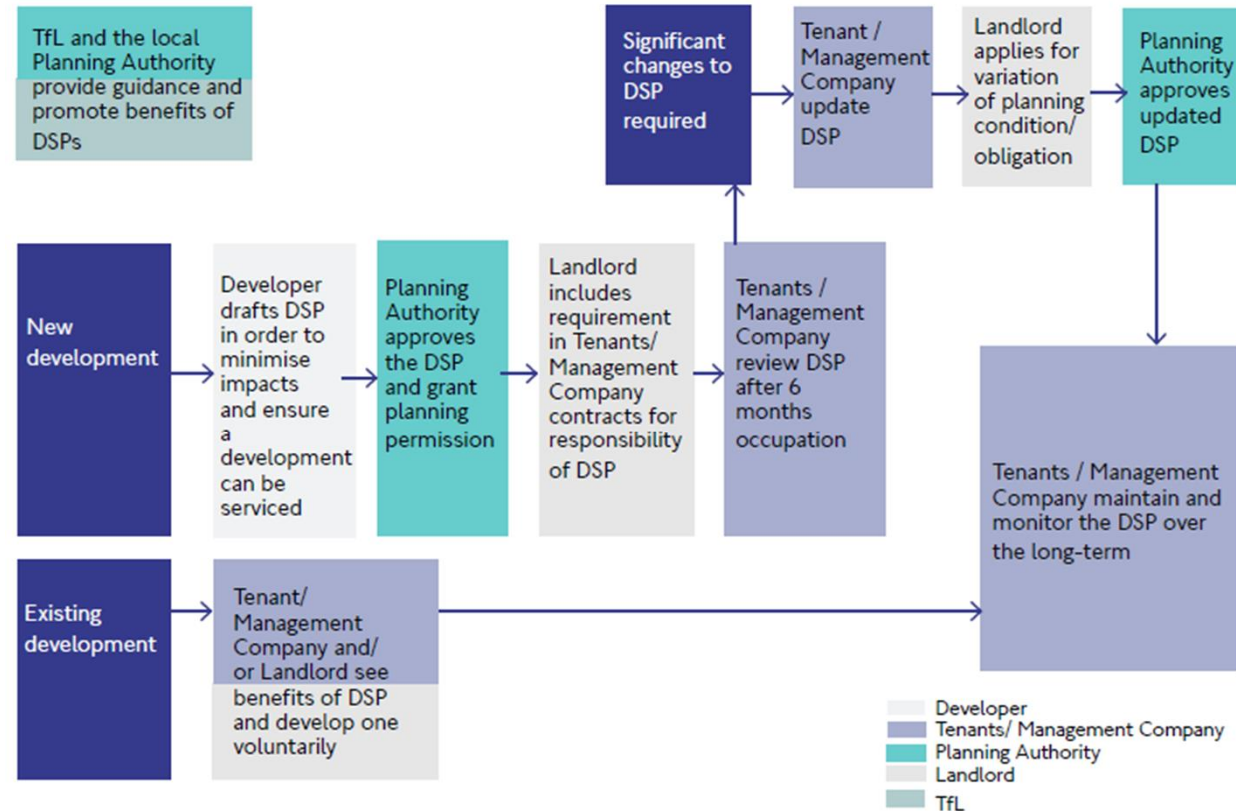
- ① **安全性**：2015-17年のロンドンにおける路上衝突死亡事故の1/3が貨物車関係であり、労働環境を安全にする必要
- ② **環境**：2016年のロンドン中心部の有害排気物の30%が配送車両関連であり、貨物輸送が増加傾向である中、2050年交通網排出ゼロ政策の実現のため、対策を講じる必要
- ③ **効率**：渋滞対策として交通量（配達回数）の削減、貨物自転車等配送車両の低・脱炭素化、ピーク分散

記載事項

- ・ 敷地の物理的設計や配置、及びそれが日々の配送活動へ適切であること
- ・ 現地での配送活動による影響を最小限に抑える方法
- ・ 継続的な改善のための目標（敷地の予想トリップを含む）等

DSPのメリット（開発事業者、所有者、管理者、テナント）

- ① **時間や金銭の節約**（配達予約システムによる空間や労働時間の節約等）
- ② **企業の社会的責任への貢献**（地域の渋滞緩和、効率的な配送によるCo2削減）
- ③ **安全性の向上**（適切な路外荷さばきスペースの供給等）



⑤ 標準駐車場条例の改正(案)について

○ 先進自治体の事例や関連法令等のみなおし等を踏まえて、標準駐車場条例を改正することで、地方公共団体の条例化を促すことにより、社会の変化に対応した駐車施策を推進。

○ 量的課題への対応

駐車場整備施策と交通政策との矛盾、既存駐車施設の稼働率低下、車種毎の需給のミスマッチ、物流2024年問題、自治体の監督

- **公共交通利用促進措置**による緩和
交通施策と併せた駐車場供給の適切化
- **駐車施設の振替規定**の追加
車両規格の多様化への対応・多様な車種の駐車施設の確保
- **附置義務緩和**についての規定を追加
専用駐車場について、敷地内需要が十分賄える場合緩和
- **共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務**の追加
共同住宅への配送需要増加、物流2024年問題への対応
- **廃止時の届出義務化**
施設の廃止に伴い廃止された附置義務駐車施設の把握

○ 質的課題への対応

駐車場の出入口乱立による歩行者の危険やまちなみの悪化、車両の変化、ユニバーサルデザイン・バリアフリー 等

- **集約駐車場への隔地**の推進
駐車場の出入口の集約化により、歩行者の安全性向上やまちの賑わいに影響の大きい建物1階部分の活用を推進
- **駐車施設の振替規定**の追加 ※左と共通
車両の大型化等に伴う駐車需要への対応
- **荷さばき駐車施設の車高**への対応
原則3.2mとする
- **車椅子利用者駐車施設の車高・数**への対応
規模に応じた基準へのみなおすとともに、車高を2.3mとする

○ 引き続きの課題について（技術的助言等に記載）

- 附置義務制度・原単位の適正化（来年度以降調査も含めて検討）
- 車両の規格の変化への対応（小型車比率のみなおし）
- 駐車場整備の抑制・マネージメントに資する制度の検討
- 附置義務駐車施設の稼働状況を含むエリアでの駐車場需給の把握

⑥ 附置義務(原単位等)みなおしに向けた調査について

- 共同住宅の荷さばき駐車施設の附置義務導入や、これまで発出してきた標準条例の附置義務制度(原単位等)の適正化に向けて、次年度以降も含めて調査・検討を実施。

① 共同住宅荷さばき附置義務の設定

監修：日本大学 理工学部 土木工学科
大沢 昌玄 教授

- 物流業者ヒアリング情報等を活用して目安となる基準を今年度設定
- 次年度以降、②の原単位みなおし調査と併せて、**個別事情を考慮した附置基準の設定**を検討
- 道路センサスや、物流事業者の配送実態を考慮して算出
- 必要に応じて来年度補完的な実地調査も検討
(東京都市圏物資流動調査の補完調査の知見も活用)

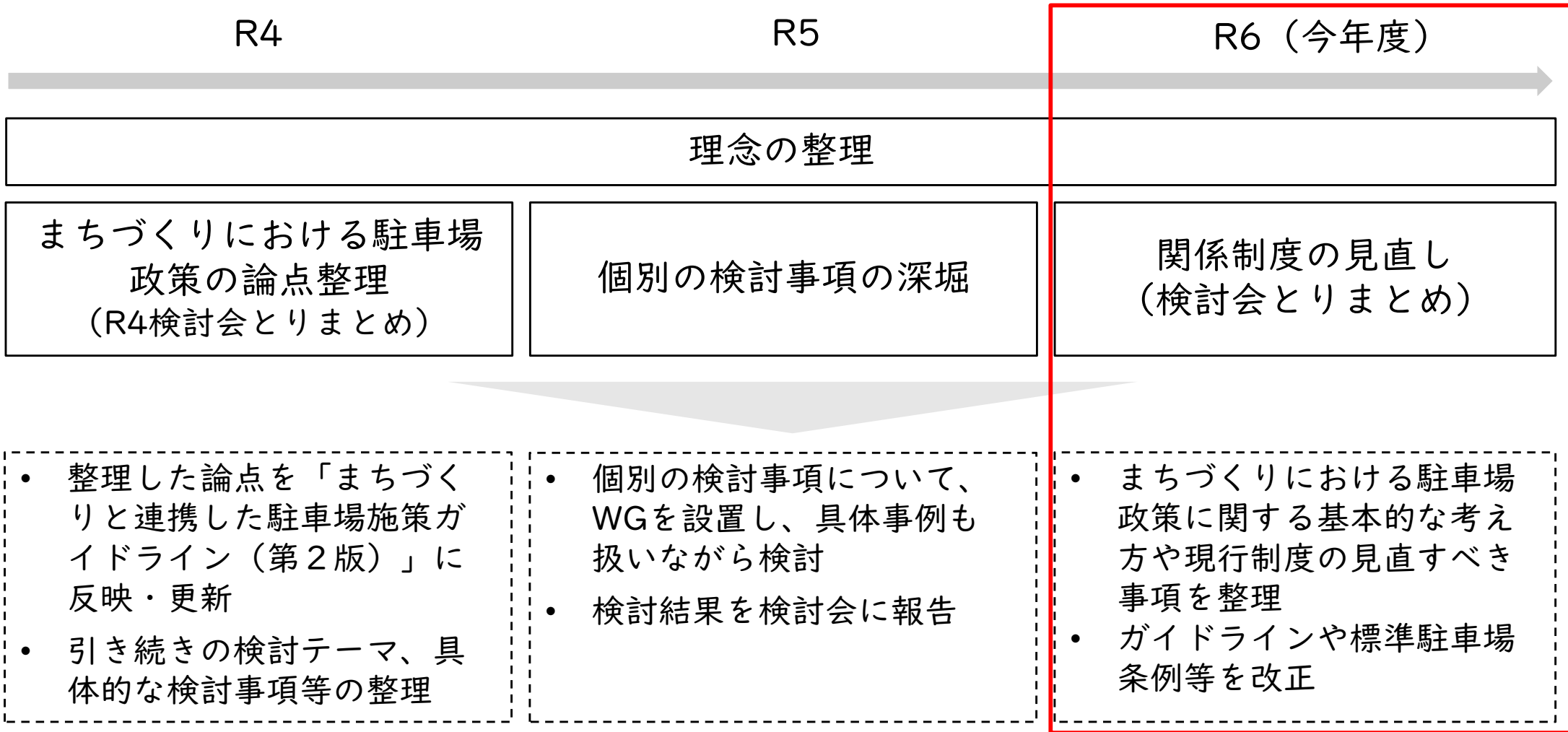
② 現行の標準条例のみなおし

監修：日本大学 理工学部 交通システム工学科
小早川 悟 教授

- H2以来殆ど見直していない標準条例の原単位について、**現在の社会にあった水準を検討**
- 駐車場管理者・地方公共団体の所有データ等を活用して、一定のエリアにおける整備状況や稼働状況を調査
- PT調査の自動車分担率等も活用して、都市の人口規模だけではなく、より妥当な附置義務制度(原単位等)を検討
- 地方公共団体の駐車場需給調査や附置義務制度の適正化に向けた技術的助言も検討

3. 今後のスケジュールについて

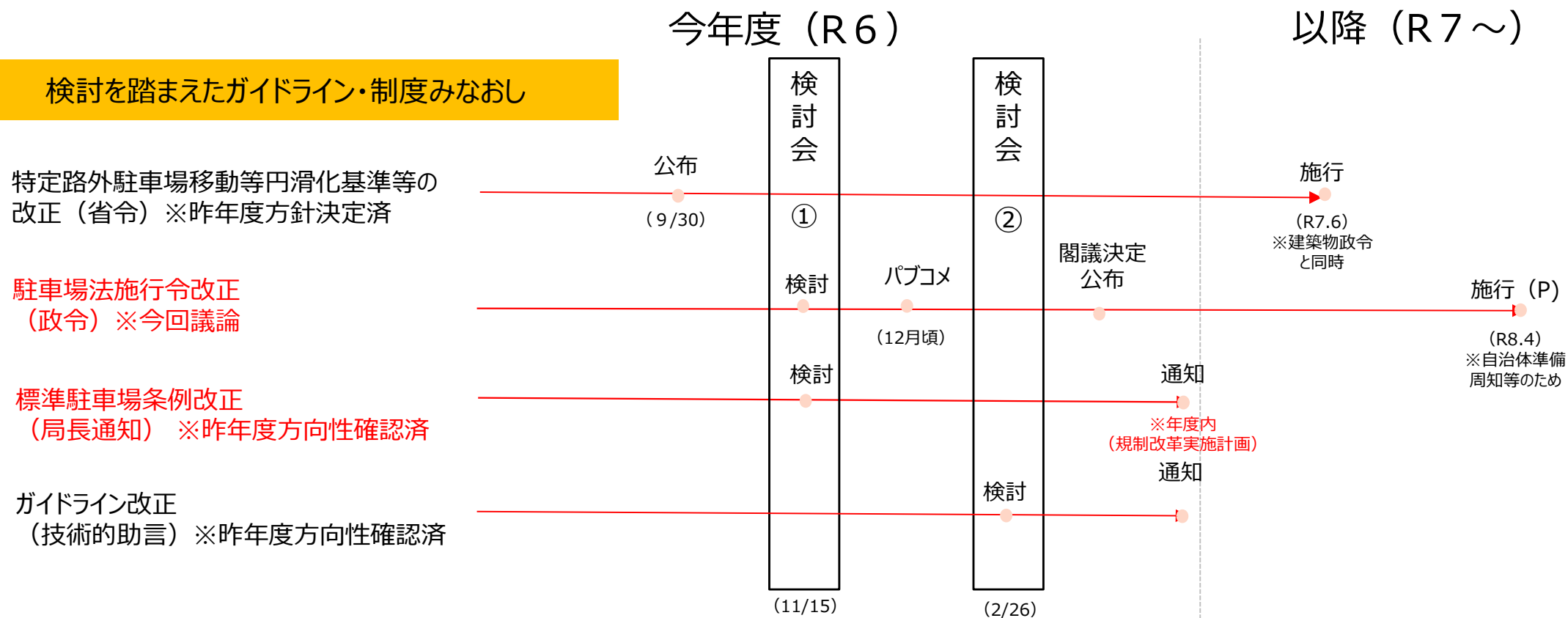
中長期的な検討の流れ



これからのまち（都市）における
適正な駐車場の“つくり方” “つかい方”

今後の検討のイメージ (R6.11時点想定)

- 今年度は2回検討会を行い、検討会の議論を踏まえて、政省令や技術的助言の改正を行う。
- 引き続きの検討課題について、まずは調査を行いつつ、要所で有識者の意見を確認することとする。



引き続きの検討課題

駐車場データの活用

委託調査等により論点整理・検討
(結果はガイドライン等に反映)

附置義務 (原単位等) の見直し

委託調査により、調査・検討を実施
(結果は標準駐車場条例やガイドライン等に反映)

4. 御議論いただきたい事項

- 標準駐車場条例の改正案を中心に、今後の駐車場施策についてどのように検討・運用を進めていくか。
- 標準駐車場条例の運用やガイドラインにおいて、どのように自治体への助言をしていくことで、望ましい駐車場政策・都市交通政策の実現に繋げていくか。

○ 前のご意見等の検討について

- ① 標準条例とガイドラインの違いについて
- ② 附置義務条例の見直しと地域ルールとの関係・マネジメント施策の財源について（案）
- ③ 共同住宅における配送課題への駐車場施策における対応について（案）

○ 標準駐車場条例の見直し（案）について

- ① 駐車場需給・附置義務駐車施設の現状について
- ② 既存の附置義務駐車施設等の余剰に係る対応について（案）
（他の駐車施設への振替・附置義務の緩和）
- ③ 公共交通利用促進措置について
- ④ 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務について（案）
- ⑤ 標準駐車場条例改正（案）について
- ⑥ 附置義務（原単位等）見直しに向けた調査について