

参考資料

駐車場法の概要(昭和32年法律第106号)

目的 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

駐車場整備地区・駐車場整備計画

- 以下の区域においては、都市計画に**駐車場整備地区**を定めることができる。
 - ※商業地域、近隣商業地域、第一種・第二種住居地域、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、又は当該地区の周辺の地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区で、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
- 市町村は、駐車場整備地区における**駐車場整備計画**を定めることができる。
- 地方公共団体は、駐車場整備計画の達成のため、路上・路外駐車場の整備に関し必要な措置を講ずるよう努める。

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って、一般公共の用に供されるもの

- **路上駐車場の設置**
 - 地方公共団体は、駐車場整備計画に基づき路上駐車場を設置
- **駐車料金等**
- **路上駐車場の表示**

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って、一般公共の用に供されるもの

500㎡以上の路外駐車場

■ 構造及び設備の基準への適合義務

- <主な技術的基準> ※政令で規定
- ・出入口 道路交通法で定める駐停車禁止場所、小学校等の出入口から20m以内には設置不可等
 - ・車路 一方通行以外の車路の幅員5.5m以上等
 - ・高さ 駐車スペースの高さは、はり下2.1m以上

都市計画区域内・500㎡以上・駐車料金を徴収する路外駐車場

■ 都道府県知事(市の区域内では市長)への届出義務

- 届出内容
 - ・路外駐車場の位置、規模、構造設備その他必要な事項
 - ・管理規程(駐車料金も含む)
 - ・休廃止、再開
- 罰則…50万円以下の罰金、両罰規定

■ 路外駐車場管理者の責務

- **立入検査等** (罰則…20万円以下の罰金、両罰規定)
- **是正命令** (罰則…100万円以下の罰金、両罰規定)

建築物における駐車施設の附置

■ 附置義務条例

- 地方公共団体は、以下の地区内において、以下の規模以上の建築物を新築等する者に対し、条例で、当該建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設を設けなければならない旨を定めることができる。

【対象地区及び建築物の規模】

- ①都市計画に定められた駐車場整備地区内、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2000㎡以上で条例で定める規模
 - ・延べ面積が2000㎡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2000㎡以上で条例で定める規模

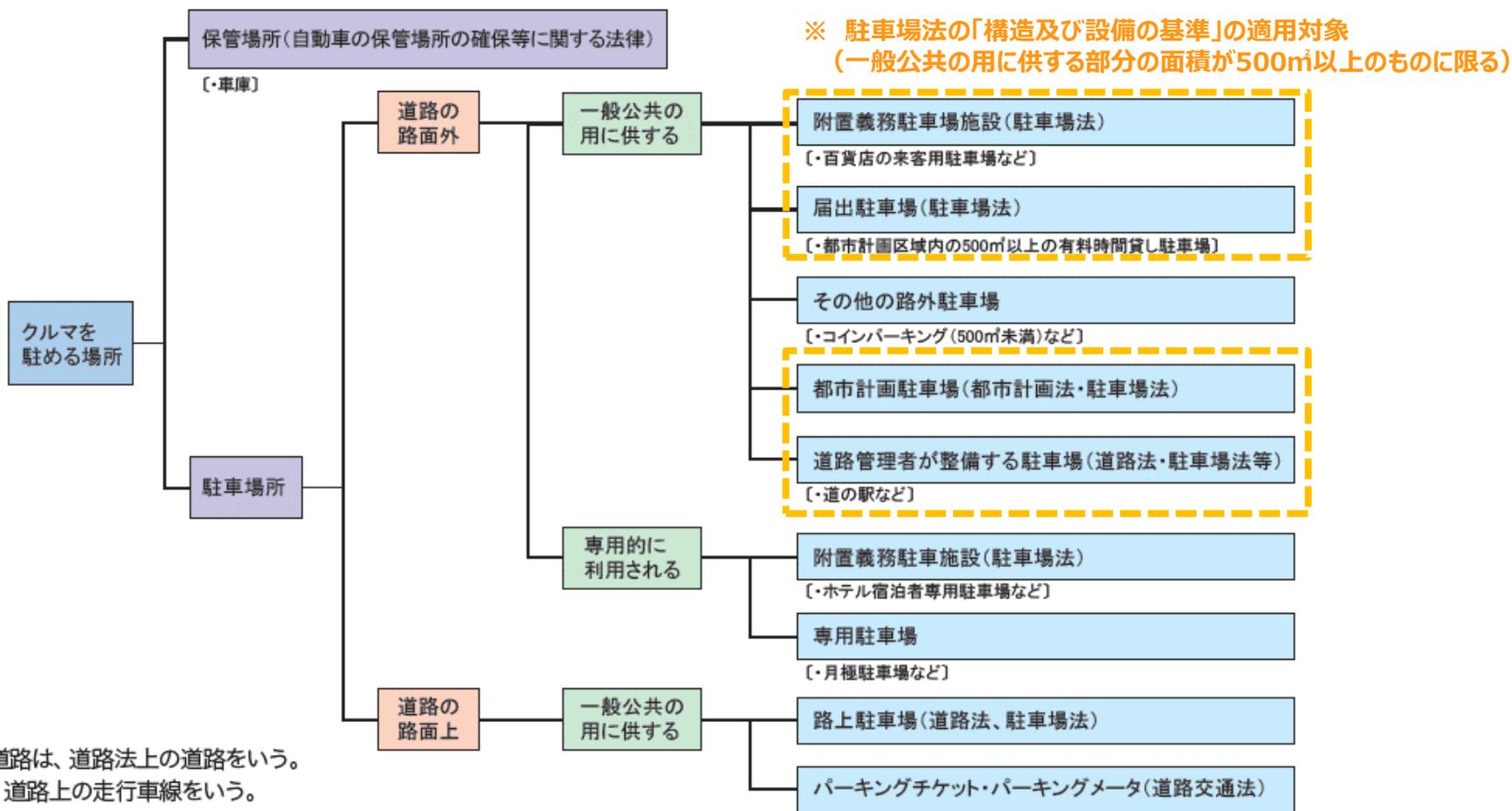
※特定用途…劇場、百貨店、事務所その他の自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途で政令で定めるもの

附置義務条例適用都市(R5.3時点) : 197都市(制定は149都市)
 うち **荷さばき**に係る規定あり : 89都市、**自動二輪車**に係る規定あり : 11都市

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、概ね以下の図のとおり。
- 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以下等)のための駐車場の整備は「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)のための駐車場の整備が対象。

※ 道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車



事業名	対象・概要	補助率等	
		自治体	民間事業者
都市・地域交通戦略推進事業 (個別補助制度) (社会資本整備総合交付金) (防災・安全交付金)	都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立することを目的に、地方公共団体が策定した「立地適正化計画」、「低炭素まちづくり計画」等において位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 1/3 等	(間接交付) 国:1/3 地:1/3 民:1/3
		※概ね100台以上の駐車場を対象とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額とする。	
都市構造再編集中支援事業 (個別補助制度)	「立地適正化計画」に基づき、都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的に、市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	<都市機能誘導区域内等> 対象事業費の1/2	(間接交付) <都市機能誘導区域内等> 国:1/3 地:1/3 民:1/3
		<居住誘導区域内等> 対象事業費の45%	<居住誘導区域内等> 国:9/30 地:11/30 民:10/30
※概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする。			
都市再生整備計画事業 (社会資本整備総合交付金) (防災・安全交付金)	市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 4/10 等	(間接交付) 国:4/15 地:6/15 民:5/15
		※概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする。	
道路事業 (社会資本整備総合交付金)	都市計画道路整備に関する事業等として、地方公共団体が道路事業として実施する駐車場(道路附属物)の整備に対する支援。	対象事業費の 1/2 等	—

※ 個別施設に対する支援ではなく、地域のまちづくり計画等に対する支援となります。

※ 拡張も新設と同様です。自動二輪車を受け入れるための改良についても支援可能です。

※ そのほか、駐車場を活用した指定緊急避難場所を整備する場合、都市防災総合推進事業(防災・安全交付金)により、避難のために必要な部分の支援が可能な場合があります。【交付率1/2 等】

今後の駐車場政策のあり方(案)

○ 駐車場は量から質の時代となっており、質への転換には、既存施設の柔軟な活用、秩序のある整備等のマネジメントをしていく必要があり、公民が連携していくための青写真を策定して、計画的に進めていくことが必要。

これからの駐車場政策

- 駐車場の**マネジメント**（既存駐車場の把握、**柔軟**な活用・**秩序**ある整備等）
- **多様な利用者ニーズ・車種、新技術**への対応（車椅子使用者、観光バス、荷捌き車両、自転車、自動二輪車、自動バレーパーキング等）
- **魅力的な駐車施設**（駐車場の立地等に応じた**高質化**、交通**結節点**機能強化）
- **まちづくり**との連携（**公民連携**：エリマネ団体・まちづくり会社・駐車場事業者等）
- **交通全体**での適切な分担（**公共交通**との連携、**シェアモビリティ**の活用）

これまでの駐車場政策

- 増加する駐車需要への対応
- 渋滞、交通輻輳対策

(施策)

- 駐車場整備地区の設定
- 都市計画駐車場の整備
- 附置義務 等

(施策)

- 駐車場マネジメント計画の策定
- 既存の駐車施設の柔軟な活用・転用
- 附置義務の弾力化
- 新技術・駐車場データの活用 等

近年の駐車場・都市交通をとりまく課題

- 中心市街地への車の流入・歩行者中心の通りにおける車の出入りによる**歩行者**の危険・渋滞
- 中心市街地の小規模駐車場の**乱立・低未利用地**の増加
- 既存駐車場の稼働率低下・**余剰**の発生
- 貨物需要の増加・**荷捌きスペース**の不足
- 観光客の増加・**観光バス**駐停車場所の不足
- 2024年問題（物流等）・**公共交通**の持続可能性の危機 等

今後のまちづくりに求められるもの

- **コンパクト・プラス・ネットワーク**の推進
- **人間中心のウォークブル**なまちづくり
- 社会の変化に対応した**柔軟**なまちづくり
- **ユニバーサルデザイン・バリアフリー**
- **こどもまんなか**まちづくり
- **環境**への配慮・まちづくり**GX**
- **データ**の取得・デジタル技術の活用

標準駐車場条例の改正の方向性について

- 駐車場法に基づき、自治体が附置義務条例を定める際の参考として、標準駐車場条例（局長通知）を策定。
- ガイドラインの改正と合わせて、検討を踏まえた課題に対応した条例のひな形を示すことで、取組を推進。

課題	改正の方向性
附置義務駐車場の整備後の状況（稼働状況・廃止）が把握できない	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 廃止の際の届出義務を規定。 <ul style="list-style-type: none"> ※ 現状、自治体によっては、地域ルールや集約駐車場等においては、毎年の報告を規定。 ※ ガイドライン等により定期的な利用状況の報告・調査を行うことも考えられることを記載。
附置義務駐車場の余剰について	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 既存の余剰駐車施設の一部を需要のある他用途（荷捌き駐車場・自動二輪車・自転車駐車場・シェアモビリティポート）へ転用を可能とする規定の整備。 ➢ 機械式駐車装置の維持管理に支障が出ているにも関わらず、附置義務により解体が困難である場合など、やむを得ない場合の附置義務の緩和規定の追加。 ➢ 公共交通利用促進措置による原単位緩和規定の記載。（優良事例の横展開） <ul style="list-style-type: none"> ※ 報告・調査等により情報を収集して原単位の見直しを推奨。 ※ 来年度以降の調査も踏まえて、原単位設定方法の見直しについて引き続き検討。
個々の建築物に駐車場が整備されることによる出入口等の散在	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 集約駐車場に隔地を可能とする規定の追加（都市再生駐車施設配置計画等の特例に依らない駐車場の集約の推進） <ul style="list-style-type: none"> ※ ガイドライン等により、一定の要件を満たした集約駐車場の指定、集約駐車場整備等への財政支援、集約した場合の附置義務の緩和、公共による整備も考えられることを記載。
社会の変化に対応した駐車施設の基準の見直し （荷捌き車両・車椅子利用者用駐車施設・自動車の大型化）	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 一定規模以上の荷捌きのための駐車施設について、高さを「3m以上」から「3.2m以上」に変更（「物流を考慮した建築物の設計・運用における、2トン車の場合に望ましい基準」に対応。）するとともに、非特定用途（共同住宅等）においても、商業区域等において荷捌き駐車施設の附置を義務づけることが可能であることを明確化。 <ul style="list-style-type: none"> ※ ガイドライン等により、施設の規模・用途に応じて4トン車の場合の荷捌き駐車施設や、館内共同配送センター、共同住宅における荷捌き駐車施設の設置の必要性等を記載。 ➢ 車椅子利用者用駐車施設の設置数について、「少なくとも1台分」から規模に応じた数に変更（「建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討WG」を踏まえた数）するとともに、当該駐車区画の高さを2.3m以上とする。 <ul style="list-style-type: none"> ※ 省令改正により、非建築物の場合（特定路外駐車場）における車椅子利用者用駐車施設設置数も同様に改正。 ※ ガイドライン等により、条例による駐車場整備地区等の中心市街地における500㎡未満の小規模平面駐車場への車椅子利用者用駐車施設の設置や、ダブルスペース方式を推奨。 ※ ガイドライン等により、地域の実情に応じて、現状3割となっている普通車の割合の見直しを推奨。

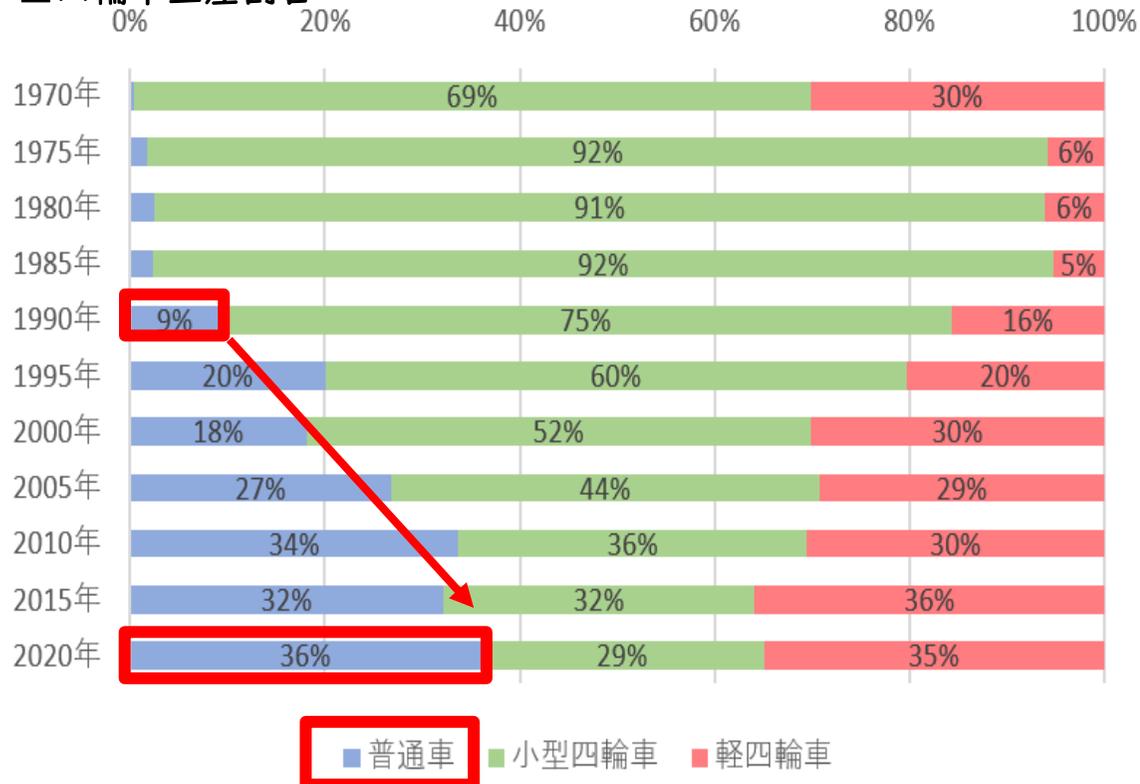
駐車スペースに係る規格の概要(標準駐車場条例)

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

■標準駐車場条例

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

■四輪車生産割合



東京都駐車場条例等における附置義務基準

○東京都駐車場条例

【一般の駐車施設の附置義務基準】

- ・ 駐車場整備地区等において、非特定用途のうち、**共同住宅**についてはその他の用途よりも低い附置基準となっている。
- ・ 23区の場合、**特定用途**の建築物については、**都市計画区域全体**において附置義務が掛けられている。

地域・地区	対象規模	対象用途	基準床面積
A 駐車場整備地区等			
・ 駐車場整備地区 ・ 商業地域 ・ 近隣商業地域	特定用途の部分の床面積 + 非特定用途の部分の床面積 × 3/4の合計が1500㎡を超えるもの	特定用途	百貨店その他の店舗 (23区)250㎡ごとに一台 (市)200㎡ごとに一台 その他 (23区)300㎡ごとに一台 (市)250㎡ごとに一台
		非特定用途	共同住宅 (23区)350㎡ごとに一台 (市)300㎡ごとに一台 その他 (23区)300㎡ごとに一台 (市)300㎡ごとに一台
		B 周辺地区、自動車ふくそう地区	
		・ 区部(23区)のAの区域以外の都市計画区域 ・ 市部の第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、準工業地域、工業地域及び工業専用地域(駐車場整備地区を除く。)	特定用途

【荷さばき駐車施設の附置義務基準】

- ・ **非特定用途**に対しては、駐車場整備地区等であっても附置義務は掛けられていない。

地域・地区	対象規模	対象用途	基準床面積	
A 駐車場整備地区等				
・ 駐車場整備地区 ・ 商業地域 ・ 近隣商業地域	特定用途の部分の床面積が2000㎡を超えるもの	特定用途	百貨店その他の店舗 (23区・市)250㎡ごとに一台 事務所 (23区・市)550㎡ごとに一台 倉庫 (23区・市)2000㎡ごとに一台 その他 (23区・市)3500㎡ごとに一台	
		B 周辺地区、自動車ふくそう地区		
		・ 区部(23区)の都市計画区域内で、Aの区域以外の区域 ・ 市部の第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、準工業地域、工業地域及び工業専用地域(駐車場整備地区を除く。)	特定用途	(23区・市)7000㎡ごとに一台

○東京都集合住宅駐車施設附置要綱

- ・ **駐車場整備地区等以外**の特別区の区域の共同住宅（一定規模以上）に対しては、都の**指導要綱**により一定の駐車施設の附置を義務づけ。（乗用車用及び車椅子使用者用）
- ・ 附置率は住戸又は住室の合計の**3割**若しくは集合住宅の床面積**350㎡当たり1台**のいずれか小さい方。
- ・ 従わない場合は**勧告、公表**。

<東京都集合住宅駐車施設附置要綱の対象建築物>

対象区域	対象建築物
特別区（23区）の区域内で、駐車場整備地区等以外の区域	延べ面積が10,000㎡を超える建築物で、集合住宅の用途に供する部分の床面積が2,000㎡を超えるもの

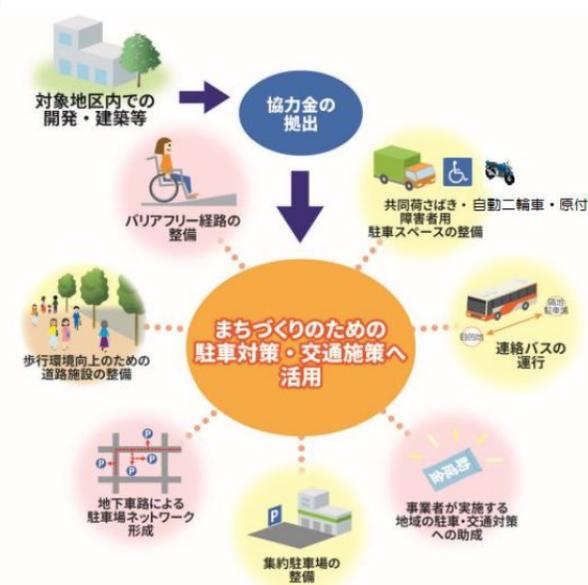
東京都における地域ルール・協力金について

- 東京都地域ルールでは、原因者負担のバランスを図る観点や、地域ルールの運営経費を賄う観点から、附置義務駐車場の削減台数等に応じて協力金を徴収する制度を導入しており、協力金は、地域の駐車・交通対策に活用することとされている。
- 大丸有地区では、協力金（大丸有地区では負担金と呼称。）の40%を区に寄付して、公共による地区の交通環境の改善に使用※₂されている。

※1：東京都「駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方」

※2：大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会「大丸有地区における地域ルールとその効果」

地区名	協力金	協力金の設定根拠	協力金等の活用策
銀座地区 (H15. 12)	■ 隔地台数 1 台あたり200万円	■ 隔地により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 集約駐車場の整備への助成 ■ その他交通環境改善支援事業の実施
大丸有地区 (H16. 9)	■ 削減台数 1 台あたり100万円 ※3割以上削減される場合、3割を超える分につき300万円/台	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 駐車環境対策事業の実施
渋谷地区 (H23. 6)	■ 削減台数 1 台あたり200万円 ※50台以上削減される場合、50台を超える分につき300万円/台	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域の駐車対策の実施
新宿駅東口地区 (H25. 12)	■ 削減台数 1 台あたり200万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域まちづくり貢献策の実施
新宿駅西口地区 (H29. 12)	■ 削減台数 1 台あたり200万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域まちづくり貢献策の実施
東京駅前地区 (H30. 7)	■ 削減台数 1 台あたり200万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ まちづくり貢献策の実施
環状2号線・虎ノ門周辺地区 (H31. 4)	■ 削減台数 1 台あたり200万円	■ 地域で取り組む低炭素化施策等の実施に対する応分の負担額	■ 地域の低炭素化に寄与する貢献策の実施
品川駅北周辺地区 (H31. 4)	■ 削減台数 1 台あたり200万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域の低炭素化に寄与する貢献策の実施
内神田一丁目周辺地区 (R2 3)	■ 削減台数 1 台あたり100万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域整備協力に基づく事業の推進
池袋地区 (R2 3)	■ 削減台数 1 台あたり200万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域の駐車・交通対策の実施



既存施設の附置義務の緩和例

○ 東京都は既存分譲マンションの附置義務台数について、緩和基準を設定。

東京都駐車場条例第19条の2第1項第2号の運用について（技術的助言）（抄）
【平成31年3月25日東京都都市整備局市街地建築部長】

分譲マンションの駐車場については、居住者の高齢化や自動車保有に対する意識の変化等に伴い、利用率が低下しているものが一部存在する。一方、特に都心部で普及している機械式駐車場については、安全対策の強化や定期的な保守点検の実施に伴い維持管理費用の負担がマンション管理上の課題となっている。

駐車施設の附置義務制度においては、こうした駐車場に関する環境変化に対応し、適正な駐車施設の整備を促進することが重要である。このため、分譲マンションについて、利用実態に応じた駐車施設の維持管理が可能となるよう、条例第19条の2第1項第2号に基づく認定により、附置義務駐車台数を条例で定める基準台数（以下「基準台数」という。）未満に緩和する場合の認定基準等を、以下のとおり整理した

（2）認定基準

以下のアからエの要件を満たす場合は、附置義務駐車台数を分譲マンションの管理組合が作成する【別紙1】の駐車場管理運営計画に記載された必要台数まで緩和する。

ア 既存駐車場の利用実績が、基準台数を上回っていないこと。

イ 駐車場管理運営計画において適切な駐車施設が確保されること。

ウ 管理組合により駐車場が適正に管理されること。

エ 分譲マンション以外の部分については、原則、条例の規定通りの駐車台数を確保すること。

※アは過去3年程度の管理台数等により確認、イについて、区分所有者の意向調査により必要台数を確認、跡地の利用計画が関係法令に適合している等を確認

分譲マンションの附置義務駐車台数を緩和する際の手続き

① 管理組合が駐車場管理運営計画等の案を作成

・区分所有者に対し、今後の駐車場利用意向等を調査した上で、駐車場管理運営計画、管理規約及び駐車場使用細則の案を作成します。

② 管理組合が都又は区市※へ事前協議を申請

・事前協議には以下の図書（正本1部、副本2部）が必要です。
事前協議書、委任状、附置義務駐車施設概要書、付近見取図、配置図、各階平面図、駐車場管理運営計画（案）、管理規約（案）、駐車場使用細則（案）、理事会議事録、駐車場契約管理台帳（写）（過去3年分）等
（配置図、各階平面図には、自動車の出入りのための一時停止線、カーブミラー、駐車施設の自動車の通路の位置及び幅員、前面道路幅員、駐車場撤去後の用途等を明示。）

③ 都又は区市が管理組合に事前協議が終了した旨を通知

・都又は区市は、所轄警察署等の意見を照会した上で、申請図書を審査し、認定基準に適合していると判断した場合は、事前協議の終了を管理組合に通知します。

④ 管理組合が駐車場管理運営計画等について集会で決議（区分所有者・議決権の各3/4以上の賛成）

・管理組合は、都又は区市との事前協議が終了した駐車場管理運営計画、管理規約及び駐車場使用細則について集会の決議で決定します。

⑤ 管理組合が都又は区市へ条例第19条の2に基づく認定を申請

・認定申請には集会の決議で決定した駐車場管理運営計画、管理規約（写）及び駐車場使用細則（写）を提出してください（正本1部、副本1部）。

⑥ 都又は区市が管理組合に附置義務駐車台数を減免する認定を通知

・自動車保管場所に係る届出等、他法令の手続きが必要な場合があります。

⑦ 管理組合が駐車場管理運営計画等に基づき駐車場を管理

（駐車場管理運営計画等の変更が必要な場合は、再度①から⑥の手続きを行う。）

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」
目的	良好な 都市環境 の維持及び改善	住環境 の保全と育成	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
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	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） ・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"> ○住戸面積40㎡以上 ・100%以上（自転車を含めた二輪車、うち15%は大型） ・商業系地域 5%※1、15%※2 ・住専系地域 25%※1、45%※2 ・その他地域 15%※1、30%※2 ※1 10～29戸の場合 ※2 30戸以上の場合 ○住戸面積40㎡未満 ・60%以上（自転車を含めた二輪車、うち15%は大型） ・住戸面積40㎡以上の基準の3分の1 	<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"> ・荷さばき駐車施設は、2倍して乗用車附置台数に算入可能（上限2台） ・附置義務条例の適用を受ける建築物については、<u>いずれか多い台数</u> ・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"> ・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 ・サービス用駐車場（宅配や福祉車両による送迎、来客）を設置する場合、基準台数を2減（1台分のみ） 	<ul style="list-style-type: none"> ・20戸以上の場合、貨物荷卸スペース設置 ・訪問者用として、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 ・附置義務条例と重複する場合は、<u>いずれか多い台数</u>

共同住宅に対する荷さばき駐車施設附置義務について(東京23区)

	条例・要綱	共同住宅における附置条件		共同住宅における附置内容	
		適用地域	対象建築物	台数	駐車マスのサイズ
港区	独自条例	・区域全域	・37㎡未満の住戸が7戸以上	・1台以上	・幅2.5m以上、奥行き6.0m以上
墨田区	独自条例	・区域全域	・住戸数又は住室数が100以上	・1台以上	・幅3.0m以上、奥行き7.7m以上、高さ3.0m以上
江東区	独自条例	・区域全域	<ul style="list-style-type: none"> ■ファミリーマンション：住戸数20戸以上 ■ワンルームマンション：住戸数20戸以上かつ敷地面積200㎡以上 	・1台以上	・幅2.3m以上、奥行き5.0m以上
品川区	独自要綱	・区域全域	・住戸数 20 以上	・1台以上	・幅2.0m以上、奥行き5.0m以上、高さ2.5m以上
目黒区	独自条例	・区域全域	・住戸数2以上	・1台以上	・幅3.0m以上、奥行き7.0m以上 または、 ・幅4.0m以上、奥行き6.0m以上
世田谷区	独自条例	・住居系、準工業地域、商業系地域	<ul style="list-style-type: none"> ■集合住宅等建築物 ・住戸専用面積40㎡以上の住戸数20以上の共同住宅または延床面積1500㎡以上 ■ワンルームマンション建築物 ・住居系・準工業地域内：40㎡未満の住戸数12以上 ・商業系地域：40㎡未満の住戸12以上 	・1台以上	・幅2.5m以上、奥行き6m以上、高さ3.2m以上
中野区	独自条例	・区域全域	・階数3以上かつ戸数50以上	・1台以上	・幅4.0m、奥行き6.0m
荒川区	独自条例	・商業地域又は近隣商業地域 ・商業系の用途地域以外	・住戸数15以上	・1台以上	・幅3.5m程度、奥行き6.0m程度
板橋区	独自要綱	・区域全域	・住戸数50戸以上	・1台以上（来客用と兼用が可能）	・幅2.5m以上、奥行き6.0m以上
練馬区	独自条例	・区域全域	・敷地面積1,000㎡以上かつ住宅戸数15戸以上	・1台分以上	・幅2.5m以上、奥行き6.0m以上 ・一時停車空地の一部または全部が建築物にかかるときは、路面から有効に2.5m以上の高さを確保
足立区	独自条例	・区域全域	・敷地面積200㎡以上のマンション	・1台以上	・幅2.5m以上、奥行き6.0m以上
江戸川区	独自条例	・区域全域	<ul style="list-style-type: none"> ・3階以上かつ10戸以上の共同住宅又は一団の土地に建築する40戸以上の共同住宅（特定共同住宅） ・事業区域面積が300㎡以上の共同住宅のうち、特定共同住宅でないもの（小規模共同住宅） 	・1台以上	・2.5m以上、6.05m以上、高さ2.8m以上
葛飾区	独自条例	・区域全域	・住戸数又は住室数が15以上の共同住宅、寄宿舎、長屋のうち3階数以上のもの	・1台以上	・幅2.8m以上、奥行き6.0m以上

共同住宅に対する荷さばき駐車施設附置義務について(政令市)

	条例・要綱	共同住宅における附置条件		共同住宅における附置内容	
		適用地域	対象建築物	台数	駐車マスサイズ
仙台市	独自条例	・市域全域	・住戸の数が20以上である集合住宅	・1台以上	—
川崎市	駐車場法に基づく条例※	・商業地域又は近隣商業地域	・延床面積2,000㎡超	(荷捌き用駐車施設 1 台整備すると、乗用車駐車施設の2台分とみなすことが可能 (上限1台))	・幅2.5m以上、奥行き6 m以上
	独自要綱	・市街化区域内	・住戸数20以上		・幅3m以上、奥行き6.0m以上、高さ3.0m以上
京都市	独自条例	・用途地域指定の区域	・階数が3以上で、かつ、住戸の数が15以上のもの	・1台以上	■ 住戸が30以下の場合 ・幅2.3m以上、奥行き5.0m以上 ■ 住戸が30超の場合 ・幅2.0m以上、奥行き3.6m以上
福岡市	独自条例	・市域全域	・2階以上、かつ、専用床面積が35㎡以下の住戸の数が5以上である集合住宅	・1台以上	・幅2.0m以上、奥行き4.6m以上

※ 共同住宅に対する荷さばき駐車施設の附置義務はないものの、乗用車用駐車施設の荷さばき駐車施設への振替を可能とする規定があるため記載

荷さばき駐車対策 附置義務について

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

■ 荷さばき車両による交通阻害



■ 荷さばき車両による歩行者空間の阻害



■ 荷さばき駐車施設の附置

- 平成6年に標準駐車場条例（各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例のひな型）に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を追加。地域の実情に応じて、荷さばき駐車施設の条項を盛り込むことを推奨。
- 令和5年度末現在、89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。
 - ※ 令和5年に鎌倉市、千葉市において施行されているため、少なくとも91都市が荷捌き駐車施設の附置を規定した条例を制定。

荷さばき駐車施設の附置を規定した条例適用都市（少なくとも91都市※）

北海道	札幌市	旭川市	釧路市	帯広市						
東北	八戸市	仙台市	塩竈市							
関東	水戸市	取手市	守谷市	さいたま市	川越市	熊谷市	柏市	横浜市	川崎市	小田原市
	長野市	佐久市	須坂市	鎌倉市 (R5追加※)	千葉市 (R5追加※)					
東京	区部 (23区)	市部 (26市)								
北陸	金沢市									
中部	岐阜市	多治見市	高山市	名古屋市	春日井市	豊田市	瀬戸市			
近畿	小浜市	三田市								
中国	松江市	呉市	岩国市							
四国	高松市									
九州	福岡市	長崎市	佐世保市	大分市	奄美市	熊本市 (R4追加)				

※ 自治体への悉皆調査では、年度末の状況をとりまとめているため、最新はR5年度末時点であるが、公表情報により把握している都市を含む。

荷さばき駐車施設の附置義務の設定方法について

- 平成6年の標準駐車場条例における原単位の設定に当たっては、既存の附置義務制度の枠内で、附置の内数の明確化として、荷さばきのための附置台数を設定。
 - 台数の設定に当たっては、道路交通センサスにおける荷さばき車両比率に基づき、駐車時間比を考慮した比率を、当時の附置義務（普通車）の基準値を除することで設定。
- ※ 非特定用途（主に集合住宅）の比率は当時わずかだったため、0と設定。

荷さばきの駐車施設 1 台あたりの建築物の床面積の算定手法 (平成 2 年道路センサスを使用)

【参考】荷さばきのための駐車施設 1 台あたりの建物床面算定手法（平成 2 年）

例：駐車場整備地区 店舗 人口100万人以上都市の場合
 $200\text{m}^2/\text{台} \div 9.128\% = 2191 \text{m}^2/\text{台} \rightarrow 2500 \text{m}^2/\text{台}$
 乗用車 荷捌き車比率 切上げ 荷捌き
 原単位 (小型貨物・普通貨物) 500m²単位 原単位

【参考】道路交通センサスによる全車両に占める荷さばき車両比率（平成 2 年）

	商業施設	事務所	倉庫	社交・娯楽	その他	特定その他
(人口100万人以上の都市)						
千代田区	0.25870	0.11045	0.45127	0.30162	0.27451	0.28110
中央区	0.27377	0.13097	0.34545	0.17084	0.25211	0.22920
横浜市	0.16125	0.04004	0.34736	0.0	0.22024	0.14362
大阪市	0.14164	0.05288	0.36370	0.05808	0.05054	0.05246
名古屋市	0.13623	0.04626	0.15401	0.10057	0.12442	0.11427
京都市	0.12374	0.06556	0.28936	0.10523	0.08553	0.09267
平均/2	0.09128	0.03719	0.16259	0.07363	0.08395	0.07611

荷捌き比率 = 荷さばき車両の集中量 / 全車の集中量 / 2

人口規模	地域特性	駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域				周辺、自動車輻輳地区	
		特定用途				非特定用途	特定用途
		施設用途	店舗	事務所	倉庫		
100万人以上	現行附置 (m ² /台)	200	200	250	250	250	250
	荷さばき車比	9.128%	3.719%	16.259%	7.611%	(0%)	(3.719%)
	荷さばき附置 (m ² /台)	2191	5378	1538	3285	0	6723
		↓	↓	↓	↓		↓
		2500	5500	2000	3500		7000
50万人～100万人	現行附置 (m ² /台)	150	150	200	200	200	200
	荷さばき車比	6.489%	3.325%	14.677%	5.733%	(0%)	(3.325%)
	荷さばき附置 (m ² /台)	2311	4511	1363	3489	0	6015
		↓	↓	↓	↓		↓
		2500	5000	1500	3500		6500
50万人未満	現行附置 (m ² /台)	150	150	150	150	150	150
	荷さばき車比	5.055%	3.307%	12.151%	3.905%	(0%)	(3.307%)
	荷さばき附置 (m ² /台)	2967	4536	1234	3842	0	4536
		↓	↓	↓	↓		↓
		3000	5000	1500	4000		5000

- **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

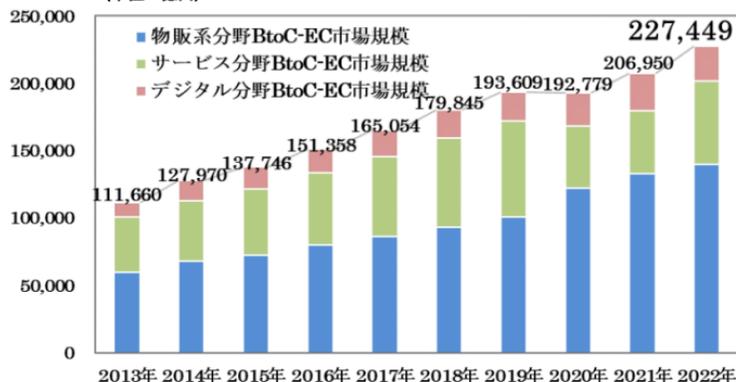
	主な用途	高さ	長さ	幅
ライトバン	自家用車による納品	～2.0m	～4.7m	～1.7m
2トン車標準	宅配事業者等による集配	～3.2m	～4.7m	～1.7m
2トンワイド車				～2.2m
2トンロング車				～1.9m
2トンロングワイド車	幹線輸送等		～6.2m	～2.2m
廃棄物収集運搬車(2トントラック)	廃棄物収集	～2.3m	～5.3m	～1.9m
廃棄物収集運搬車(4トントラック)	廃棄物収集	～2.8m	～7.4m	～2.4m
4トン車(ロング・ワイド)	路線トラック事業者による集配/引越	～3.4m	～8.5m	～2.5m
4トン平ボディ(クレーン付)	建築資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

宅配便等の実態について

- EC市場の拡大に伴い宅配便の増加が続いている。また、宅配便の一部で再配達が発生しており、様々な取組により再配達率は低下しているものの、1割強（地方8.4%～都市部11.4%）となっており、都市部でやや高い傾向となっている。
- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月関係閣僚会議決定）では、令和6年度に再配達率6%を目指すことが盛り込まれている。

BtoC – EC市場規模の経年推移

(単位：億円)



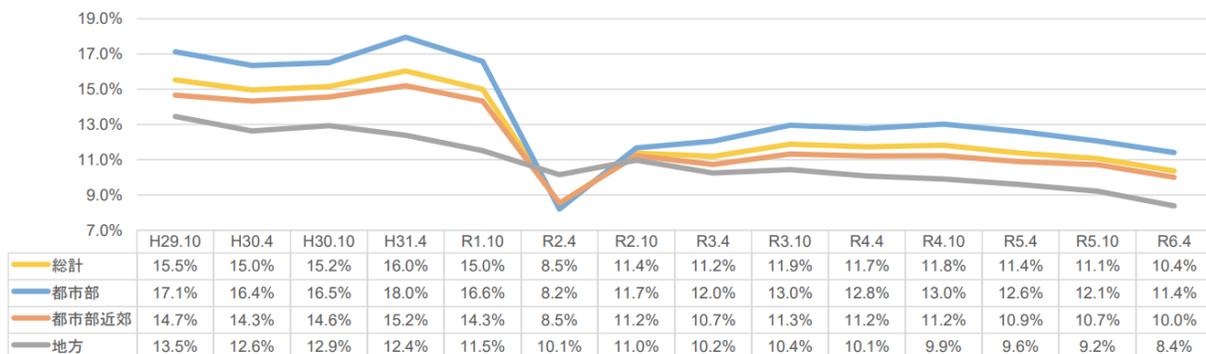
(市場規模の単位：億円)



実態調査に基づく再配達率の推移（総計）



実態調査に基づく地点別再配達率の推移



出典：経済産業省「令和4年度デジタル取引環境整備事業（電子商取引に関する市場調査）」より

出典：国土交通省物流・自動車局「宅配便再配達実態調査結果」

宅配便取扱戸数(トラック)及び事業用貨物自動車の保有台数の推移

- トラックによる宅配便の取扱個数は年々増加傾向。
- 事業用貨物自動車の保有台数は、軽貨物、軽貨物以外ともに増加傾向であるが、軽貨物の方が大幅に増加傾向。

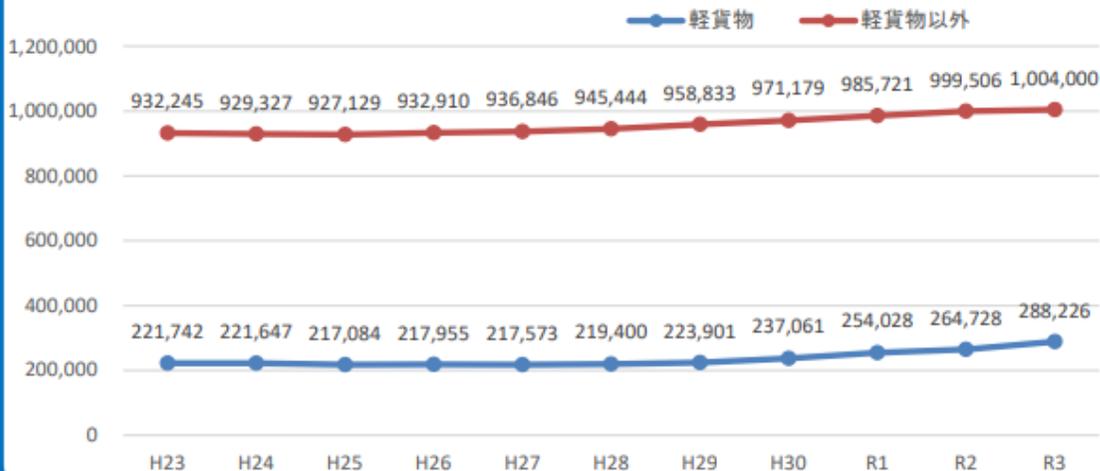
宅配便取扱個数(トラック)の推移



平成28年度	令和3年度	平成28年度→ 令和3年度
3,978	4,882	22.7%増

出典:国土交通省「宅配便取扱実績」

事業用貨物自動車の保有台数の推移



	平成28年	令和3年	平成28年→ 令和3年
軽貨物	219,400	288,226	31.4%増
軽貨物以外	945,444	1,004,000	6.2%増

出典:(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」

ドライバーの声：タワーマンション（中央区）

朝一の駐車場確保から貨物用エレベーターの争奪戦です。マンションの駐車スペースは2台、最寄りのパーキングは最短200m地点にあります。ほとんど満車状態です。



2棟の世帯数/約2,800戸
日/約300個～400個の宅配荷物到着



敷地内駐車場の確保が生命線！
1棟約1,400戸あるのに
1棟/2台分しかありません！



駐車場確保できなければ
空くまで外より配達！
近隣にパーキング無し（最短200m）

駐車場所に対する課題

コインパーキングでも総重量2.5t以下となると当社では貨物軽しか利用できず、トラックの駐車場所にはならない

リパーク

4. 駐車することができる車両

●駐停車場内に駐車することができる車両のサイズは、下記の基準に該当するものに限り、**●全長3.3m以上5.0m以下 ●全幅1.9m以下 ●全高2.0m以下 ●車両総重量2.0t以下 ●最低地上高15cm以上**

●上記基準に該当する車両でも、下記の車両は駐車することができません。

1. 最低地上高が25cmを超える車両等、車両入庫時検査者が作動しない形状の車両。
2. オートレベリング機能等を生じ、車高が変化する車両。
3. エアロパーツ及び大型バーツ等装備、バックカメラの搭載により入庫検査を妨ごすおそれがある車両。
4. 乗客扉、車体切れ扉等、一般道路を走行することが行われている車両。
5. 自動車登録簿等に備わった、又は取り外されている車両等、登録簿等自動車登録簿等による規制が異なる車両。
6. 自動車登録簿等の記載があるにもかかわらず手動登録手続きが済んでいない車両。
7. 成程中の車両等、車体の特定が困難な車両。
8. 危険物を積載している車両、その他駐車場の管理上支障を生ずる車両。

●上記規定の基準に準じては、車両の付属品等及び積載物等を含めて判断するものとします。

●自動二輪車、原付自転車、空陸自走車、小型特殊自動車は、駐車することができません。

タイムズ

	車両全長	車両全幅	最高車両高	最低地上高	車両総重量
平地に設置する駐車場の場合	3.3m以上 5.0m以下	1.4m以上 1.9m以下	1.2m以上 2.1m以下	15cm以上	2.5t以下
立体昇降式駐車場の場合	3.3m以上 5.0m以下	1.4m以上 1.9m以下	1.2m以上 2.1m以下	15cm以上	2.5t以下
特殊式及びタワー式の駐車場の場合	3.3m以上 5.0m以下	1.4m以上 1.9m以下	1.2m以上 1.9m以下	15cm以上	2.0t以下

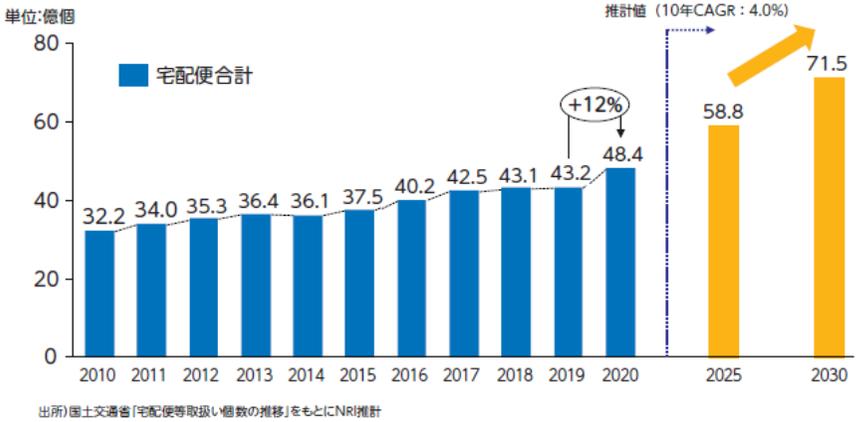
アップルパーク

車両全長	車両全幅	最高車両高	最低地上高	車両総重量
3.3m以上	1.4m以上	1.2m以上	15cm以上	2.0t以下
5.0m以下	1.9m以下	2.1m以下		

多様なライフスタイルをささえる持続可能な宅配の実現に向けた手引き(令和3年度)

- 手引きでは、消費者向け配送の概観を整理した上で、人々の多様なライフスタイルを支える消費者向け配送の実現に向けた課題と解決の方向性をとりまとめている。
- また、施策別に依頼主（EC事業者等）、届け先（消費者）、宅配事業者、その他の各主体が取り組むべき事項を整理しており、共同住宅における課題についても施策が紹介されている。

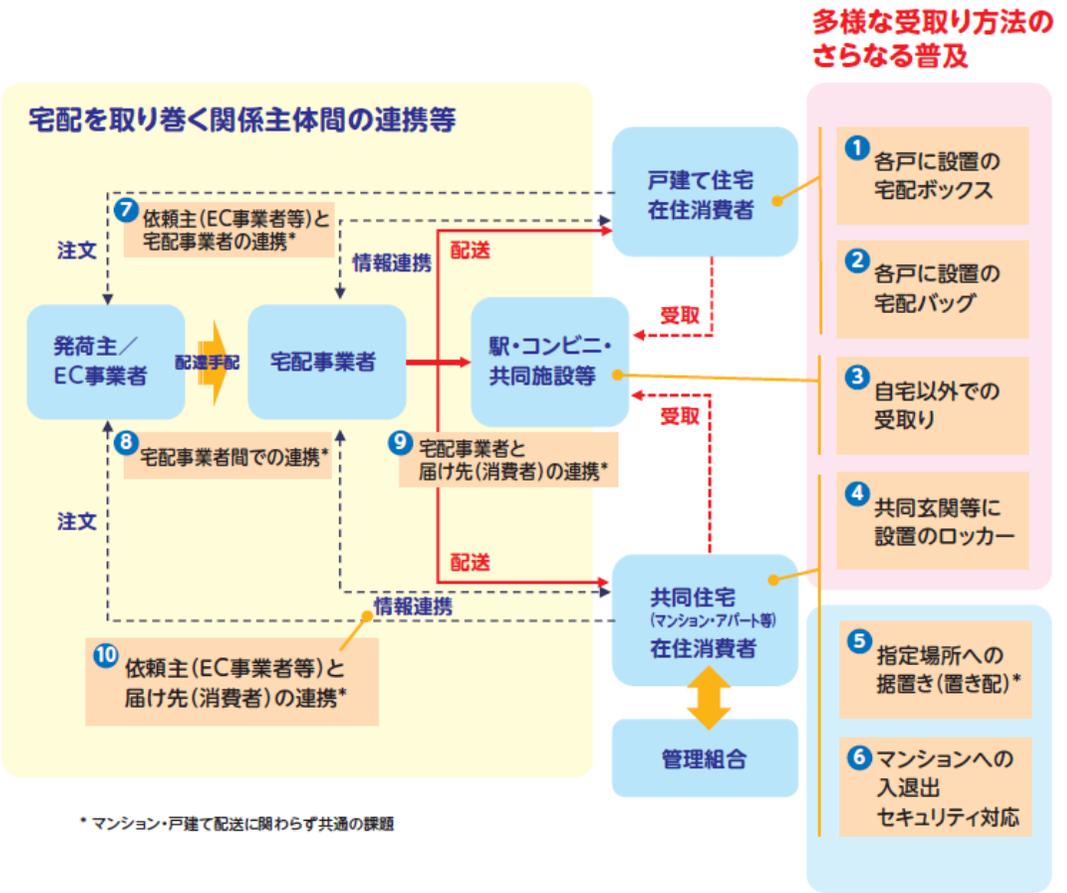
■宅配便の取扱個数の推移



■課題と解決の方向性

- 消費者のライフスタイルやニーズが多様化していることを受け、消費者が自身の希望に沿った場所・方法で荷物を受取るようにするための更なる対応が必要となっている。荷物の責任所在、紛失時の補償、運送責任等を定めた上で、多様な受取り方法のさらなる普及が求められている。
- 消費者の住宅タイプ(戸建住宅・集合住宅)によっても対応が異なる。特に、マンション等の集合住宅では、集合玄関から消費者宅までの複雑な動線等による配送効率の低下や再配達が発生が指摘されている。マンション等集合住宅における関係主体と連携し、マンション内ルールの形成等の環境整備を行うことが求められる。
- 消費者の不在時または在宅時でも荷物を受取れない状況下で荷物が配送され、再配達が発生する。消費者とEC事業者等の依頼主、或いは消費者と宅配事業者のコミュニケーション不足が課題と考えられるが、関連主体間によるデータ連携等を通じたコミュニケーションの円滑化が必要となる。

主な課題	解決の方向性
多様化するライフスタイル等への更なる対応の必要性	多様な受取り方法のさらなる普及
マンション等集合住宅における複雑な動線による配送効率の低下	集合住宅における連携・環境整備
消費者とEC事業者・宅配事業者間のコミュニケーションの不足	宅配を取り巻く関係主体間の連携等



集合住宅における
連携・環境整備

- マンション政策の観点からも、宅配ボックスの設置や置き配等に係る取組みが行われている。

今後のマンション政策のあり方に関する検討会とりまとめ（R5.8）（抄）

3.1.9 マンション管理に関する諸課題

（3）マンションと宅配サービス

現状

- マンション管理業者に対するヒアリングによると、インターネット通販の普及等によりマンションにおける宅配ボックスの設置に対するニーズは増加しており(125)、また、不動産物件サイトにおいても、宅配ボックスの有無が検索できるような環境が整備されている(126)。
- 民間企業の調査によると、築20年以下のマンションではほとんどのマンションに宅配ボックスが設置されているが、築26年以上になると設置率が大幅に減少し、築31年以上のマンションにおける設置率は約1割程度となっている(127)。
- マンションは戸建て住宅と比較して荷物の配達に時間を要し、特にタワーマンションにおいては、1個の荷物を配達するために30分以上要する場合があるなど、宅配事業者の負担が増加しているとの指摘がある(128)。
- 宅配ボックスの設置を促進する観点から、2018年に建築基準法施行令を改正し、宅配ボックスの設置部分については一定の範囲内で容積率規制の対象外とする措置を行ったほか(129)、2021年にマンション標準管理規約・コメントを改正し、置き配を実施する場合は、管理組合で議論をし、置き配を認める際のルールを使用細則として定めた上で実施することを示しているところ(130)。
- 「物流革新に向けた政策パッケージ（2023年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）」において、マンションにおける宅配ボックスの設置、置き配が進む取組を推進する旨が位置づけられた。

(125)：宅配ボックスの設置等に関するヒアリング【参考資料集154頁】

(126)：不動産物件サイトにおける宅配ボックスに係る表示【参考資料集153頁】

(127)：「分譲マンションにおける宅配ボックスの設置率（2020年11月20日）」（マンションみらい価値研究所）【参考資料集152頁】

(128)：マンションにおける宅配サービスの現状（第4回「持続可能な物流の実現に向けた検討会」佐川急便株式会社発表資料（2022年12月13日））【参考資料集151頁】

(129)：宅配ボックス設置部分に係る建築基準法の容積率規制の合理化【参考資料集155頁】

(130)：マンションにおける置き配（マンション標準管理規約）【参考資料集156頁】

マンションの概要及び特徴

◆マンションの概要

所在：東京都／階数：54階／
戸数：550

◆配達の流れ・特徴

- ・ 地下1階の警備室より搬入
- ・ 配達階別に解錠カードが必要で都度警備室にて手続き
- ・ 43階以上の配達には地下1階と42階フロントの2重の受付が必要
- ・ 搬入利用エレベーター 2基
- ・ 全階エレベーターから居住エリアへ入るには階数別の解錠カードが必要

当該マンションも含め、台車の使用が禁止されているマンションが東京23区内に325棟存在

①配達手順：受付で10分



地下1階の警備室で配達送り状をすべて見せて細かな配達指示をもらう。(今回の配達先は42階のフロント)

③目的エレベーターまで2分 計15分



エレベーターに向かうための2カ所のセキュリティを解錠

⑤iPad入力 5分 計26分



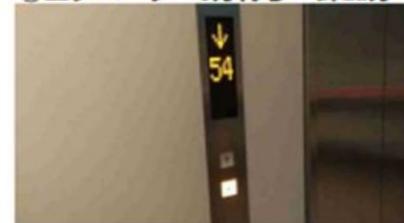
再度2カ所のセキュリティを解錠して42階に到着。専用iPadに荷送人、商品などの必要事項を入力
※入力情報はマンション側での入荷情報

②解錠カード手続きに3分 計13分



配達階別のセキュリティ解錠カードを預かる。
※解錠カードはその階のみ利用可能

④エレベーター6分待ち 計21分



利用できる配達業者エレベーターは2基

⑥専用バーコード出力～配達 30分経過



iPadに入力した情報が専用プリンターで出力。荷物に貼付し、フロントの受付で再度スキャンし配達完了。

マンションストックの地域別分布

○ マンションは全国的に広く分布しており、各地域に一定のストックが存在。特に**大都市圏への集中**が見られる。

地区・都道府県 マンション管理業協会各社の管理戸数・割合

地区	都道府県	管理戸数	割合	合計	割合
北海道		179,069 戸	2.9%	179,069 戸	2.9%
東北	青森県	3,326 戸	0.1%	121,802 戸	2.0%
	岩手県	10,003 戸	0.2%		
	宮城県	84,169 戸	1.4%		
	秋田県	4,898 戸	0.1%		
	山形県	5,328 戸	0.1%		
	福島県	14,078 戸	0.2%		
関東	茨城県	34,681 戸	0.6%	3,367,794 戸	54.5%
	栃木県	17,485 戸	0.3%		
	群馬県	18,176 戸	0.3%		
	埼玉県	404,446 戸	6.5%		
	千葉県	398,449 戸	6.5%	1都3県で 3,289,944 戸	53.3%
	東京都	1,636,281 戸	26.5%		
	神奈川県	850,768 戸	13.8%		
	山梨県	7,508 戸	0.1%		
信越	長野県	12,676 戸	0.2%	49,027 戸	0.8%
	新潟県	36,351 戸	0.6%		
北陸	富山県	8,326 戸	0.1%	23,599 戸	0.4%
	石川県	12,328 戸	0.2%		
	福井県	2,945 戸	0.0%		
東海	岐阜県	15,934 戸	0.3%	403,840 戸	6.5%
	静岡県	77,342 戸	1.3%		
	愛知県	294,085 戸	4.8%		
	三重県	16,479 戸	0.3%		

地区・都道府県 マンション管理業協会各社の管理戸数・割合

地区	都道府県	管理戸数	割合	合計	割合
近畿	滋賀県	39,836 戸	0.6%	1,385,845 戸	22.4%
	京都府	114,391 戸	1.9%		
	大阪府	756,938 戸	12.3%		
	兵庫県	412,156 戸	6.7%		
	奈良県	49,633 戸	0.8%		
	和歌山県	12,891 戸	0.2%		
中国	鳥取県	5,132 戸	0.1%	171,127 戸	2.8%
	島根県	6,257 戸	0.1%		
	岡山県	29,746 戸	0.5%		
	広島県	106,890 戸	1.7%		
	山口県	23,102 戸	0.4%		
四国	徳島県	8,186 戸	0.1%	62,573 戸	1.0%
	香川県	24,704 戸	0.4%		
	愛媛県	18,769 戸	0.3%		
	高知県	10,914 戸	0.2%		
九州・沖縄	福岡県	277,003 戸	4.5%	411,736 戸	6.7%
	佐賀県	8,730 戸	0.1%		
	長崎県	17,732 戸	0.3%		
	熊本県	30,492 戸	0.5%		
	大分県	22,278 戸	0.4%		
	宮崎県	8,896 戸	0.1%		
	鹿児島県	22,840 戸	0.4%		
	沖縄県	23,765 戸	0.4%		
合計		6,176,412 戸			マンションストック数(2019年末時点: 665.5万戸)に占める割合: 92.8%