

# 駐車対策の現状

---

国土交通省 都市局  
街路交通施設課  
令和7年1月16日

0. はじめに
1. まちづくりと連携した駐車場施策
2. 駐車場マネジメントの手段について
3. 政策課題への対応
4. 機械式駐車装置の安全対策
5. その他

# 0. はじめに

---

# ① 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】

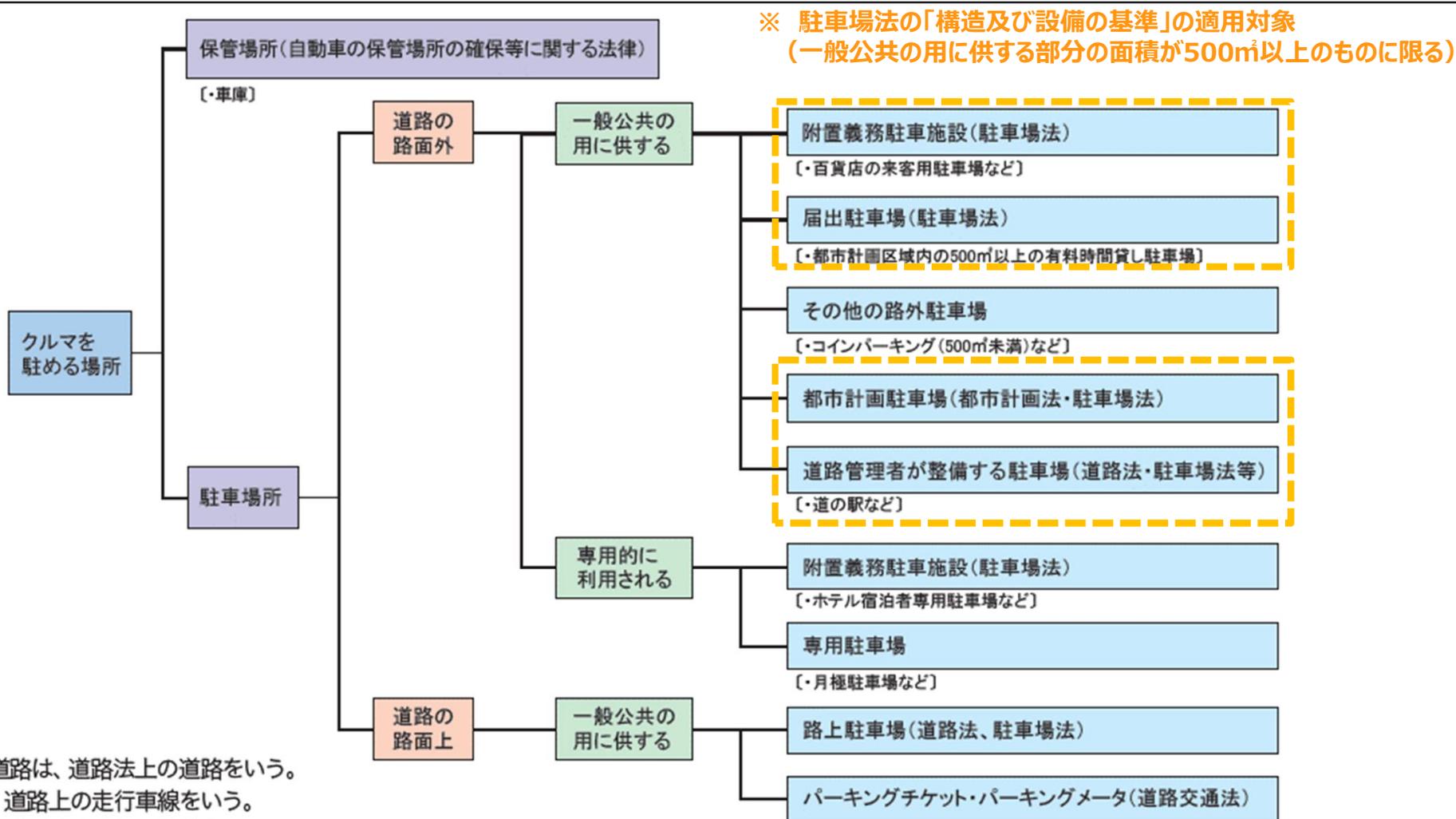
- ①都市計画に定められた駐車場整備地区内、商業地域内、近隣商業地域内で条例で定める地区
  - ・延べ面積が2000㎡以上で条例で定める規模
  - ・延べ面積が2000㎡未満であるが、特定用途の延べ面積が条例で定める規模
- ②これらの周辺地域又は自動車交通がふくそうすることが予想される地域内で条例で定める地区
  - ・特定用途の延べ面積が2000㎡以上で条例で定める規模

※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



# 駐車場等に関わる主要な法律①

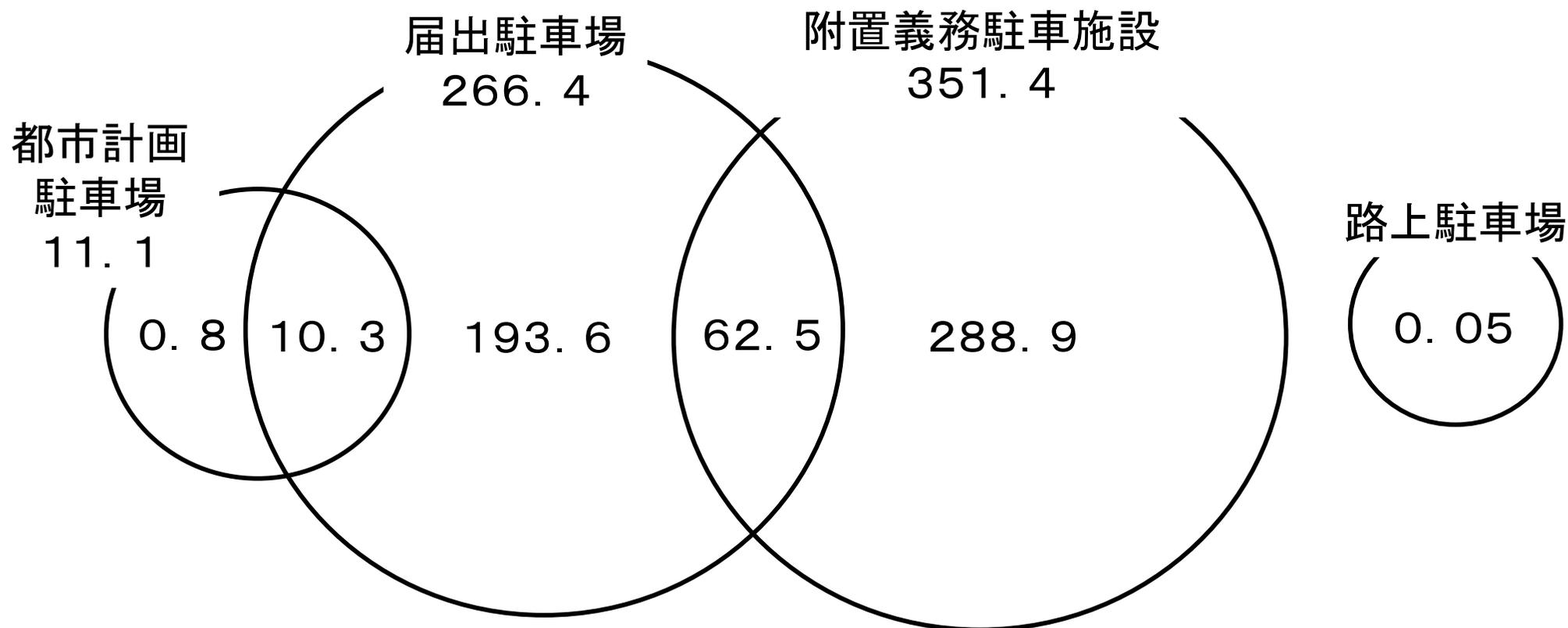
	駐車場との関係	主な関連項目	法律の目的
駐車場法 (昭和32年法律 第106号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場整備計画</li> <li>・ 路外駐車場</li> <li>・ 都市計画駐車場</li> <li>・ 駐車施設の附置義務</li> </ul>	全体	都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、 <b>道路交通の円滑化</b> を図り、もつて <b>公衆の利便</b> に資するとともに、 <b>都市の機能の維持及び増進</b> に寄与すること
都市計画法 (昭和43年法律 第100号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場整備地区</li> <li>・ 都市計画駐車場</li> </ul>	第4条(定義)、第8条(地域地区)、第11条(都市施設)等	都市計画の内容及びその決定手続、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関し必要な事項を定めることにより、 <b>都市の健全な発展と秩序ある整備</b> を図り、もつて <b>国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進</b> に寄与すること
都市の低炭素化の促進に関する法律 (平成24年法律 第84号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車機能集約区域</li> <li>・ 集約駐車施設</li> </ul>	第7条(低炭素まちづくり計画)、第20条(附置に係る駐車場法の特例)	社会経済活動その他の活動に伴って発生する二酸化炭素の相当部分が都市において発生しているものであることに鑑み、都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針の策定について定めるとともに、市町村による <b>低炭素まちづくり計画の作成及びこれに基づく特別の措置</b> 並びに低炭素建築物の普及の促進のための措置を講ずることにより、地球温暖化対策の推進に関する法律と相まって、 <b>都市の低炭素化の促進</b> を図り、もつて <b>都市の健全な発展</b> に寄与すること
都市再生特別措置法 (平成14年法律 第22号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市再生駐車施設配置計画</li> <li>・ 駐車場配置適正化区域</li> <li>・ 路外駐車場配置等基準</li> <li>・ 駐車場出入口制限道路</li> <li>・ 集約駐車施設</li> </ul>	第19条の13・14(都市再生駐車施設配置計画、附置に係る駐車場法の特例)、第46条(都市再生整備計画)、第62条の9～12(届出、出入口の設置の制限、附置に係る駐車場法の特例等)、第81条(立地適正化計画)、第106条・107条(届出、附置に係る駐車場法の特例等)等	近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に我が国の都市が十分対応できたものとなっていないことに鑑み、これらの情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図り、併せて都市の防災に関する機能を確保するため、都市の再生の推進に関する基本方針等について定めるとともに、 <b>都市再生緊急整備地域における市街地の整備を推進するための民間都市再生事業計画の認定及び都市計画の特例</b> 、都市再生整備計画に基づく事業等に充てるための交付金の交付並びに <b>立地適正化計画に基づく住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化</b> を図るための <b>都市計画の特例等の特別の措置</b> を講じ、もつて <b>社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上</b> に寄与すること
高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 (平成18年法律 第91号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路外駐車場</li> </ul>	第2条(定義)、第11条・第12条(路外駐車場管理者等の基準適合義務等)、第33条(路外駐車場特定事業の実施)等	高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性に鑑み、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、 <b>路外駐車場</b> 、公園施設並びに建築物の <b>構造及び設備を改善するための措置</b> 、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらとの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置、移動等円滑化に関する国民の理解の増進及び協力の確保を図るための措置その他の措置を講ずることにより、 <b>高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進</b> を図り、もつて <b>公共の福祉の増進</b> に資すること

# 駐車場等に関わる主要な法律②

	駐車場との関係	主な関連項目	法律の目的
建築基準法 (昭和25年法律 第201号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車車庫(特殊建築物)</li> <li>建築基準関連規定(附置義務)</li> </ul>	第2条(定義)、第6条(建築物の建築等に関する申請及び確認)、第52条(容積率)	<b>建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準</b> を定めて、 <b>国民の生命、健康及び財産の保護</b> を図り、もつて <b>公共の福祉の増進</b> に資すること
道路法 (昭和27年法律 第180号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車駐車場(道路の付属物)</li> </ul>	第2条(定義)等	道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて <b>交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進</b> すること
道路交通法 (昭和35年法律 第105号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>時間制限駐車区間(パーキング・メーター、パーキング・チケット)</li> </ul>	第2条(定義)、第49条(時間制限駐車区間)等	<b>道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑</b> を図り、及び <b>道路の交通に起因する障害の防止</b> に資すること
自動車の保管場所の確保等に関する法律 (昭和27年法律 第180号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>車庫(自動車の保管場所)</li> </ul>	第2条(定義)、第3条(保管場所の確保)、第4条(保管場所の確保を証する書面の提出等)等	自動車の保有者等に <b>自動車の保管場所を確保</b> し、道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づけるとともに、自動車の駐車に関する規制を強化することにより、 <b>道路使用の適正化、道路における危険の防止及び道路交通の円滑化</b> を図ること
大規模小売店舗立地法 (平成10年法律 第91号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>店舗に附属する施設(駐車場、荷さばき施設等)</li> </ul>	第4条(指針)、第5条(大規模小売店舗の新設に関する届出等)	大規模小売店舗の立地に関し、 <b>その周辺の地域の生活環境の保持のため</b> 、大規模小売店舗を設置する者によりその <b>施設の配置及び運営方法について適正な配慮がなされることを確保</b> することにより、小売業の健全な発達を図り、もつて <b>国民経済及び地域社会の健全な発展並びに国民生活の向上</b> に寄与すること
自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律 (昭和55年法律 第87号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般公共の用に供される自転車等駐車場(原動機自転車を含む)</li> <li>自転車等駐車場の附置義務</li> </ul>	第2条(定義)、第5条(自転車等の駐車対策の総合的推進)、第7条(総合計画)、第9条(自転車等駐車場の構造及び設備の基準)	自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、 <b>自転車等の駐車対策の総合的推進</b> 等に関し必要な措置を定め、もつて <b>自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止</b> を図り、あわせて <b>自転車等の利用者の利便の増進</b> に資すること

# 駐車場の整備状況(令和4年度末)

○ 駐車場総供用台数 556.2万台



※駐車面積500㎡未満の駐車場(コインパーキング等)や、特定の者が利用する駐車場(車庫等)等は原則として統計に含まれない。

○ 自動車保有台数 7849万台

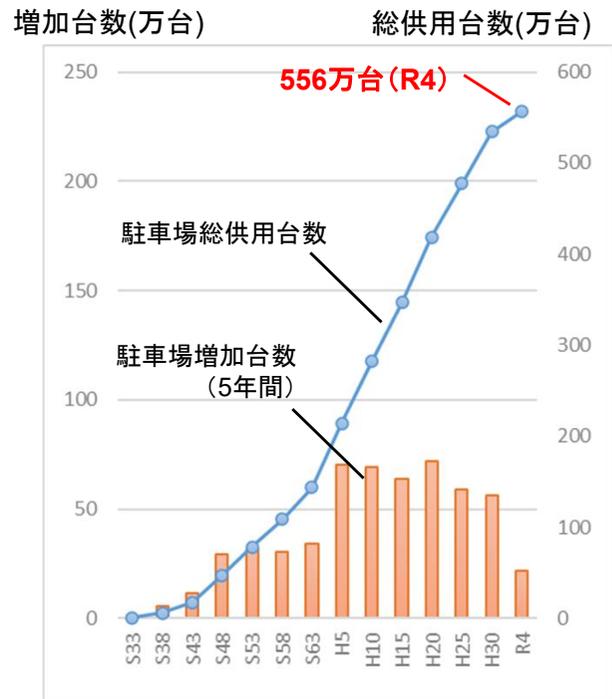
○ 自動車1万台当たりの駐車台数 708.7台

# 駐車場の整備状況(令和4年度末)

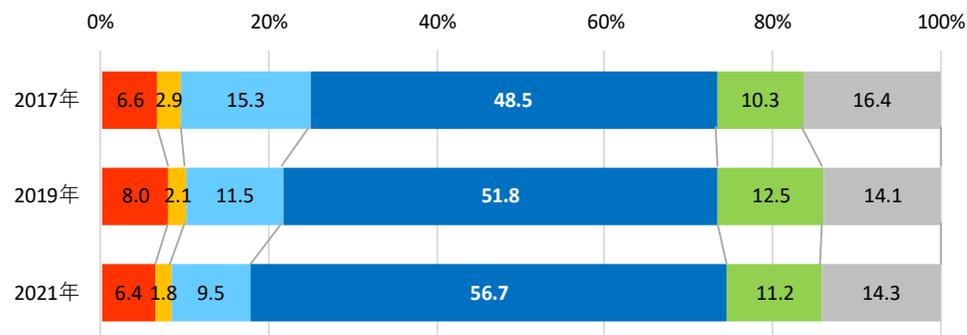
○駐車場の量的整備が進む一方、自動車保有台数は近年横ばいで推移。

## ■ 駐車場台数の推移

## ■ 自動車保有台数の推移

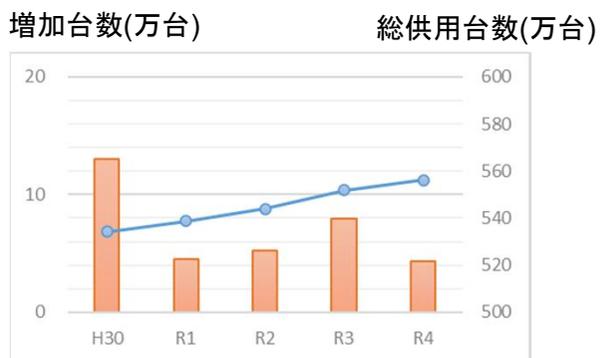


## ■ 駐車場の需給状況に関する地方公共団体アンケート (令和3年国土交通省調べ)



### 【参考】 駐車場台数の推移 (直近5か年)

### 【参考】 自動車保有台数の推移 (直近5か年)



- 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

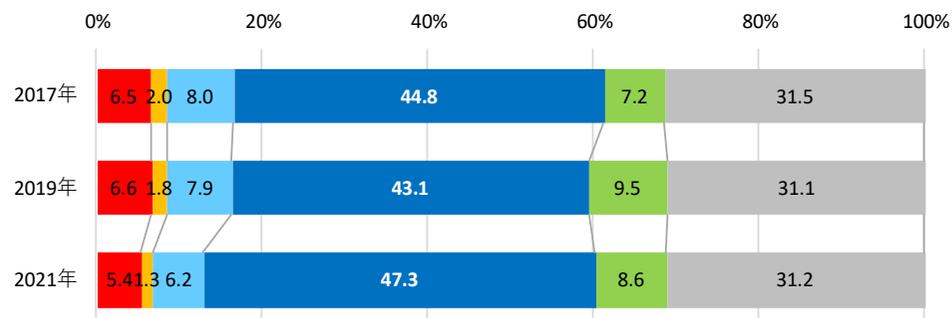
# 小規模駐車場の規模と駐車場の需給について

- 国交省が行った自治体調査では、時間貸駐車場や附置義務駐車場については、供給が需要を上回っているとの回答が増加している。
- 協会調査によれば、路外駐車場の届出義務等の係らない小規模駐車場(500㎡未満)について、届出駐車場等よりも急速に増加しており、2020年時点で93万台と駐車場全体(国交省調査+業界調査)の14.6%を占めている。

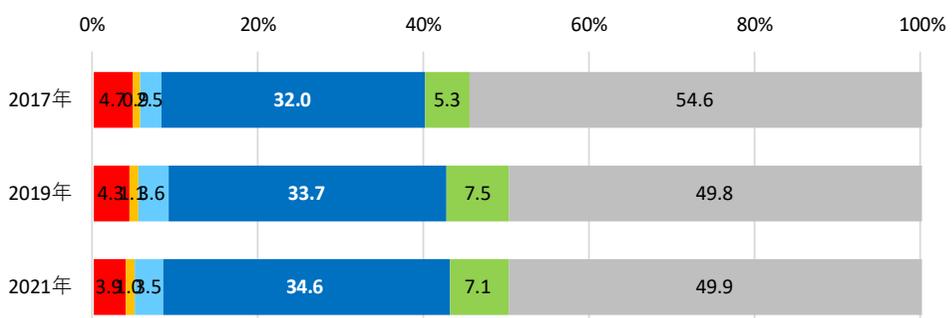
※ 国交省調査(年報)は、都市計画駐車場・附置義務駐車場・届出駐車場(500㎡以上)が対象。

※ 届出駐車場には500㎡以上のコインパーキングが含まれており、届出駐車場に占めるコインパーキングの割合は36.2%となっている。

## ■時間貸し駐車場の需給バランス

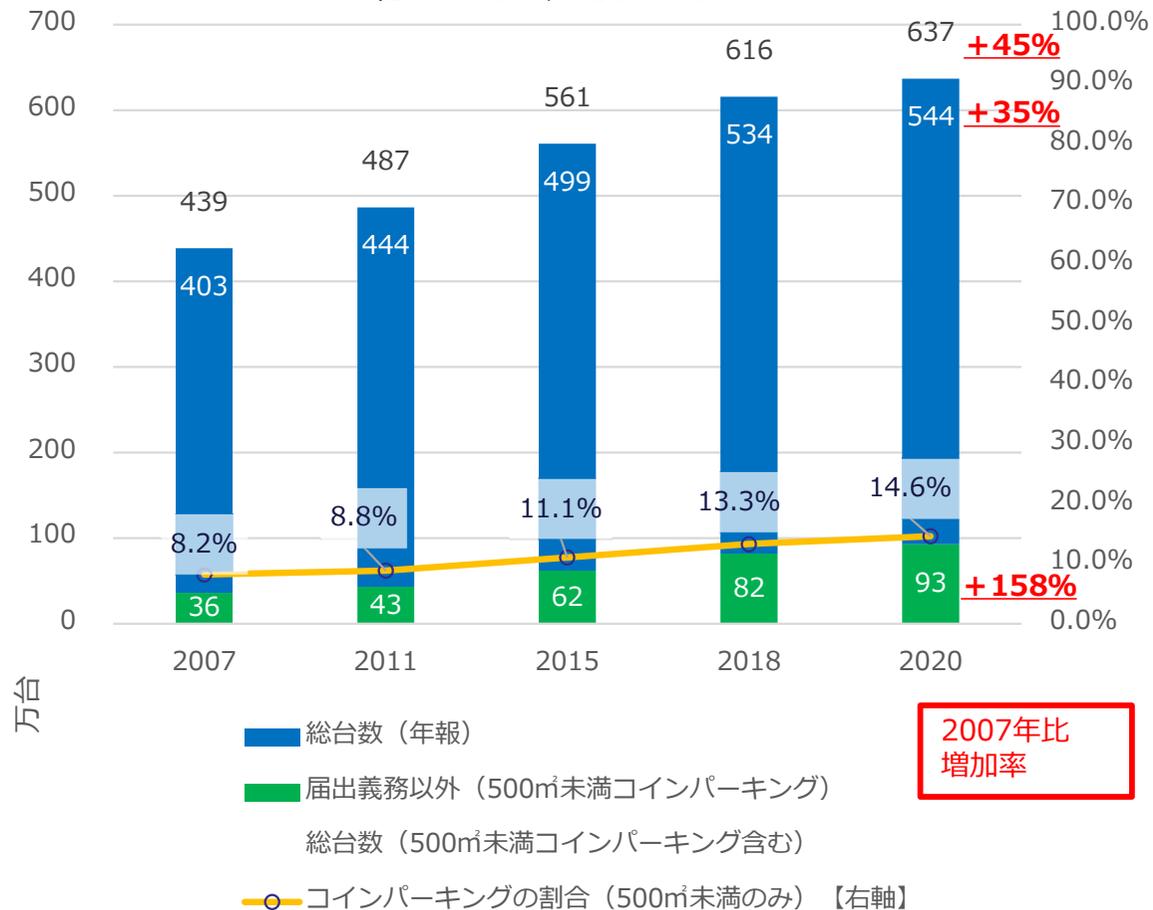


## ■附置義務駐車場の需給バランス



- 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

## ■コインパーキングを含めた駐車場供用台数



2007年比  
増加率

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」

日本パーキングビジネス協会「一時利用有料駐車場(コインパーキング)市場に関する実態分析調査」

# 1. まちづくりと連携した駐車場施策

---

# まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会について

## 設置趣旨

駐車場政策については、これまでも「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」の発出等により、まちづくりと駐車場との連携を促進してきたところであるが、昨今の社会情勢の変化等もふまえつつ、道路交通の円滑化のみならず、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について検討を行う。

<検討会HP> [https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000103.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html)

## 検討体制

### 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 工学部 土木工学科 教授
		小早川 悟	日本大学 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～

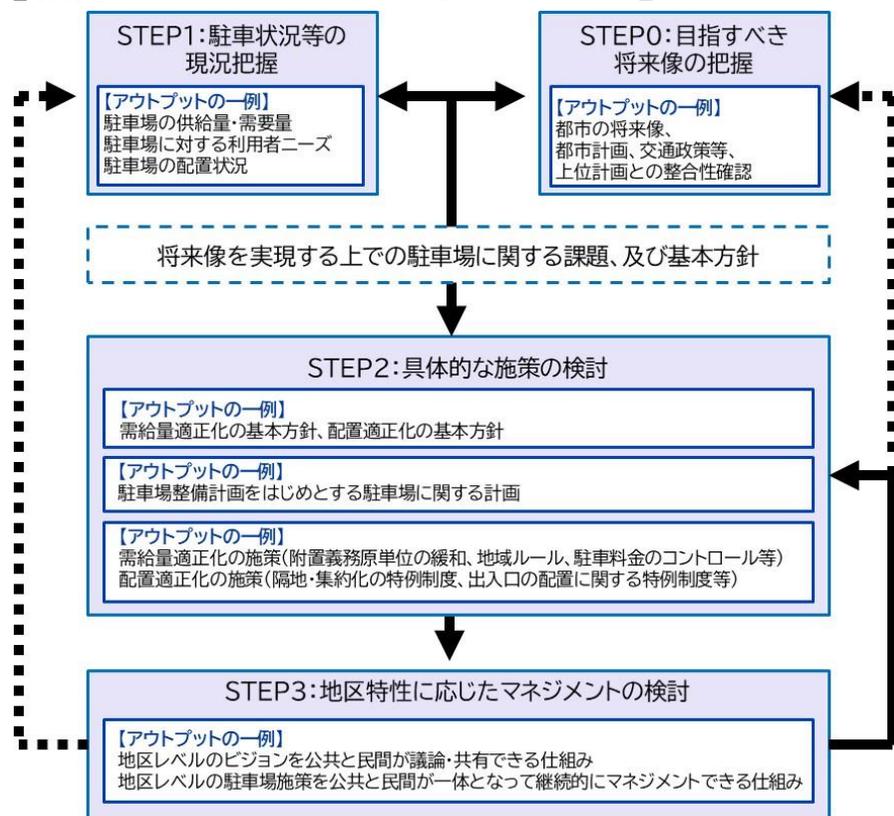
令和5年4月18日公表 [https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000085.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000085.html)

道路交通の円滑化のみならず、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え駐車場施策の検討を進めていくため、これまでの『まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン』の基本編と実践編を統合・再編し、最近の動向を考慮して時点更新を行い、『まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)』を発行。需給状況の把握方法や、供給量・需要量の適正化に向けた考え方や留意点等については、別に参考資料としてまとめた。

## 【ガイドラインの対象】

駐車場法による駐車場整備地区の対象となる「まちなか」の地区を対象の基本としつつ、それ以外の地区においても、駐車場を取り巻く課題の状況等を鑑み、地域の特性やまちづくりの状況等を踏まえて積極的に活用されることを期待。

## 【検討ステップとアウトプットのイメージ】



## 【目次】

### 1. 駐車場施策に関する現状と課題

- 1-1 駐車場施策に関する現状
- 1-2 社会情勢の変化と駐車場施策を取り巻く課題

### 2. まちづくりと連携した駐車場施策の基本的考え方

- 2-1 本ガイドラインの対象とする地区について
- 2-2 まちづくりと連携した駐車場施策の全体像

### 3. まちづくりと連携した駐車場施策の検討のポイント

- 3-1 都市が目指すべき将来像の把握
- 3-2 駐車状況等の現況把握
- 3-3 具体的な施策の検討
- 3-4 地区特性に応じたマネジメントの検討

### 4. まちづくりと連携した駐車場施策の進め方

- 4-1 需給量適正化の手法
- 4-2 駐車場の配置の適正化
- 4-3 公民連携等の様々なアプローチ

### 5. 政策課題に対応した駐車場施策

- 5-1 荷さばき駐車場への対応(都市内物流対策)
- 5-2 観光バスによる交通環境悪化への対応(観光対策)
- 5-3 多様なモビリティへの対応(自動二輪、原付等)
- 5-4 車椅子用駐車施設への対応(バリアフリー対策)
- 5-5 DX・GX等

## ■更新の考え方

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

## ■主な更新内容

- 全体的な時点更新
  - 以下の観点を追加
    - ・ウォークアブル、駐車場法の特例措置(R2都再法改正等)
    - ・エリアマネジメント(地域ルールの解説、地区マネジメント制度の紹介等)
    - ・荷さばき、観光バス(支援制度、好事例等)
    - ・多様なモビリティ(自動二輪・原付等)(自転車法と駐車場法の整理、地域の実情に応じた対策・好事例等)
    - ・バリアフリー(各種法令の整理、好事例等)
    - ・DX、GXへの対応(デジタル技術の活用にかかる好事例、EV車への対応等)
- 等

# 令和5年度WGの開催状況

- 自治体調査結果や取組事例、関連分野の取組等も踏まえて、各テーマについて深掘りして議論。
- 自治体、民間事業者のゲストスピーカーから、駐車場施策に係る取組について情報提供。

## 需給マネジメントWG

## 施設デザインWG

第1回

- **多様なモビリティの駐車環境の確保**  
(荷捌き車両、観光バス、バリアフリー対応、自動二輪車、スクーターモビリティ等)
- **エリア特性に応じた駐車場の規模・配置の適正化**  
(駐車場法、エコまち法、都再法、独自条例等)
- **エリア一体での駐車需給マネジメント**  
(駐車場の需給調査、供給の適正化・公共駐車場の見直し、需要の適正化・モビリティマネジメント)

### 【ゲストスピーカー】

- ・ 渋谷駅周辺地域の共同荷さばき場の施策について (渋谷区)
- ・ 豊島区 池袋地区の駐車・交通課題 (荷さばき・観光バス) への取組みについて (豊島区)
- ・ ソフトバンクが考える駐車場稼働データ×まちづくり (ソフトバンク株式会社)

- **多様な利用ニーズへの対応**
  - ・ バリアフリーへの対応
  - ・ こどもまんなかまちづくりへの対応
  - ・ 多様な車種への対応
- **駐車場施設の高度化**
  - ・ 電気自動車 (EV) への対応
  - ・ まちづくりGXへの対応
  - ・ キャッシュレス化への対応
- **情報発信、案内・誘導の高度化**

### 【ゲストスピーカー】

- ・ 時間貸し駐車場DXについて (株式会社GOURIKIコーポレーション)
- ・ 2030年を目指した駐車場GXについて (ユアスタンド株式会社)

第2回

- **計画面の方策**
  - ・ まちづくりと連携した駐車場施策に向けた計画等のあり方
- **制度・規制面の方策**
  - ・ 配置・出入口規制・誘導策のあり方
  - ・ 附置義務制度のあり方 (隔地・集約駐車場、供給の適正化等)
  - ・ 土地利用転換・利活用その他誘導策のあり方
- **運用面の方策**
  - ・ 公民連携・エリアマネジメントによる対応のあり方

### 【ゲストスピーカー】

- ・ 大津市駐車場事業のあり方検討を受けて (大津市)
- ・ 宇都宮市都心部における駐車場施策について (宇都宮市)

- **まちの装置として駐車場に必要な機能**  
(交通の結節点としての機能、都市のにぎわい創出拠点としての機能、その他都市施設としての機能)
- **自動バレーパーキング等における駐車場のあり方**

### 【ゲストスピーカー】

- ・ ボッシュ Automated Valet Parkingへの取り組み (ボッシュ株式会社)
- ・ さいたま市 シェア型マルチモビリティの取組と交通政策 (さいたま市)

# 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"> <li>➤ <b>廃止</b>の際の届出義務を規定。               <ul style="list-style-type: none"> <li>※ 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。</li> <li>※ ガイドライン等により定期的な利用状況の<b>報告・調査</b>を行うことも考えられることを記載。</li> </ul> </li> </ul>
附置義務駐車場の余剰について	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>既存の余剰</b>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<b>転用</b>を可能とする規定の整備。</li> <li>➤ 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、<b>やむを得ない場合</b>の附置義務の<b>緩和</b>規定の追加。</li> <li>➤ <b>公共交通利用促進措置</b>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"> <li>※ 報告・調査等により情報を収集して<b>原単位の見直し</b>を推奨。</li> <li>※ 来年度以降の調査も踏まえて、<u>原単位設定方法の見直し</u>について引き続き検討。</li> </ul> </li> </ul>
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"> <li>➤ <b>集約駐車場</b>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"> <li>※ 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。</li> </ul> </li> </ul>
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"> <li>➤ 一定規模以上の<b>荷捌き</b>のための駐車施設について、高さを「3m以上」から「<b>3.2m以上</b>」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（<b>共同住宅</b>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"> <li>※ 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。</li> </ul> </li> <li>➤ <b>車椅子利用者用駐車施設</b>の設置数について、「少なくとも1台分」から<b>規模に応じた数</b>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<b>2.3m</b>以上とする。               <ul style="list-style-type: none"> <li>※ <b>省令</b>改正により、非建築物の場合（<b>特定路外駐車場</b>）における車椅子利用者用駐車施設設置数も同様に改正。</li> <li>※ ガイドライン等により、条例による駐車場整備地区等の<b>中心市街地</b>における500㎡未満の小規模平面駐車場への<b>車椅子利用者用駐車施設の設置</b>や、ダブルスペース方式を推奨。</li> <li>※ 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。</li> </ul> </li> </ul>

# ガイドラインの見直しの方角性について(案)

## 改正の方角性(省令・標準駐車場条例改正と同時期)

- 駐車場政策の方角性・ビジョンの明確化(駐車場の位置づけの明確化、マネジメント計画策定の必要性)
- 構成の見直し(マネジメントの考え方を踏まえて、構成も計画策定・施策・運用の柱で見直し)
- 項目の追加(こどもまんなかまちづくり、機械式駐車装置安全対策)
- 記載内容の充実
  - 各テーマの深掘り(バリアフリー、まちづくりGX、EV、緑地、防災、PPP・PFI)、施策の効果や導入の時系列についても可能な限り記載
  - 網羅性を向上(技術的助言・関連制度・ガイドラインの紹介等)
- 課題等(引き続きの検討、対応が求められる事項)

## 構成(案) まちづくりと連携した駐車場マネジメントのためのガイドライン(仮称)

※番号は現行ガイドラインと対応

### 1. 駐車場政策に関する現状と課題

#### 都市における駐車場の位置づけ

- 1-1 駐車場政策に係る現状
- 1-2 社会情勢の変化と駐車場政策を取り巻く課題
- 2-2 今後の駐車場政策の方角性(駐車場マネジメントの必要性・意義)

### 2. 計画策定編(駐車場マネジメントの基本的考え方)

- 3-1 都市が目指すべき将来像の把握(上位計画・関連計画を踏まえた検討)  
駐車場マネジメント計画の策定
- 2-1 区域設定の考え方(商業地・住宅地・広域的な視点)  
駐車場マネジメントの関係者及びその役割
- 3-2 駐車場に係る課題の現況把握(関係者のヒアリング、需給調査方法の概要)  
検討を踏まえた計画の策定(需給バランスの検討等)  
計画策定にあたっての留意点(時間軸・位置づけ等)

### 3. 施策編(駐車場マネジメントの手段)

- 3-3 望ましい取組を進めていくための誘導施策(インセンティブ等)について
- 4-2 駐車場の配置の適正化(都再法特例・独自条例等)
- 4-1 駐車場の需要の適正化(他の交通手段との連携、モビリティマネジメント)  
駐車場の供給の適正化(附置義務・公共駐車場のみなおし・転用等)
- 3-4-2 土地利用転換・利活用について(社会実験、各種制度等)  
駐車場の質の向上(駐車場の立地等に応じた機能付加等)  
駐車場関連予算の紹介

### 4. 運用編(駐車場をマネジメントしていく際の留意点)

- 3-4 地域における駐車場のマネジメント体制の構築(荷捌きルール、協議会等)
- 4-3 公民連携等による取組(PPP/PFI等による効率的な運営、まちづくりと連携した一体的運営、駐車場空間の活用、低未利用土地の発生防止等)
- 4-3-3 データやデジタル技術等の活用による効率的運営・高質化(満空情報・事前予約・キャッシュレス等)
- 4-3-1 開発動向等必要に応じた計画の見直し(PDCA)

### 5. 政策課題に対応した駐車場施策

**赤字部分を修正・追加**

- 5-1 荷さばき駐車需要への対応(都市内物流対策)  
物流建築物GL(H29.3)の紹介、共同集配スペース事例等  
共同住宅への附置義務の紹介
- 5-2 観光バスへの対応(観光対策)  
自治体取組事例の拡充(遊休地活用、再開発と合わせた乗降場所整備)
- 5-3 多様なモビリティへの対応(自動二輪、原付、電動キックボード等)  
共同住宅への附置義務・インセンティブ事例の紹介  
電動キックボード対応の考え方(通知の紹介)・新原付(125cc以下)の対応
- 5-4 バリアフリー・安全への対応
  - ① 車椅子使用者用駐車施設への対応(バリアフリー対策)  
車いす駐車施設適正利用GL(R5.3)  
ダブルスペース方式の推奨  
多様なニーズの記載、事例の拡充(後方乗降スペース等)  
※ 建築設計標準の駐車場パートと整合的に記載
  - ② こどもまんなかまちづくりへの対応  
こども目線での駐車場施策(安全対策、ウォークابل、ダブルスペース方式、機能付加等)
  - ③ 機械式駐車装置の安全対策について(概要、ガイドラインの紹介等)
- 5-5 GX・防災・DX等  
EV充電器設置についての考え方・事例(旧都市局EVガイドライン、経産省指針、バリアフリーガイドライン)  
緑地政策・防災政策との連携。関連制度・事例  
自動バレーパーキング(AVP)の動向等

### 6. 参考事例 ※ガイドライン中にも適宜記載

近年の駐車場政策みなおし、附置義務弾力化等を行った事例について、スケジュールや効果も可能な限り記載

# 駐車場の散在による影響

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



歩道の分断

# Walkable

歩きたくなる

# Eye level

まちに開かれた1階

# Diversity

多様な人の多様な用途、使い方

# Open

開かれた空間が心地よい

居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。

多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。

歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

1階  
(店舗やオフィス等)

1階  
(店舗やオフィス等)

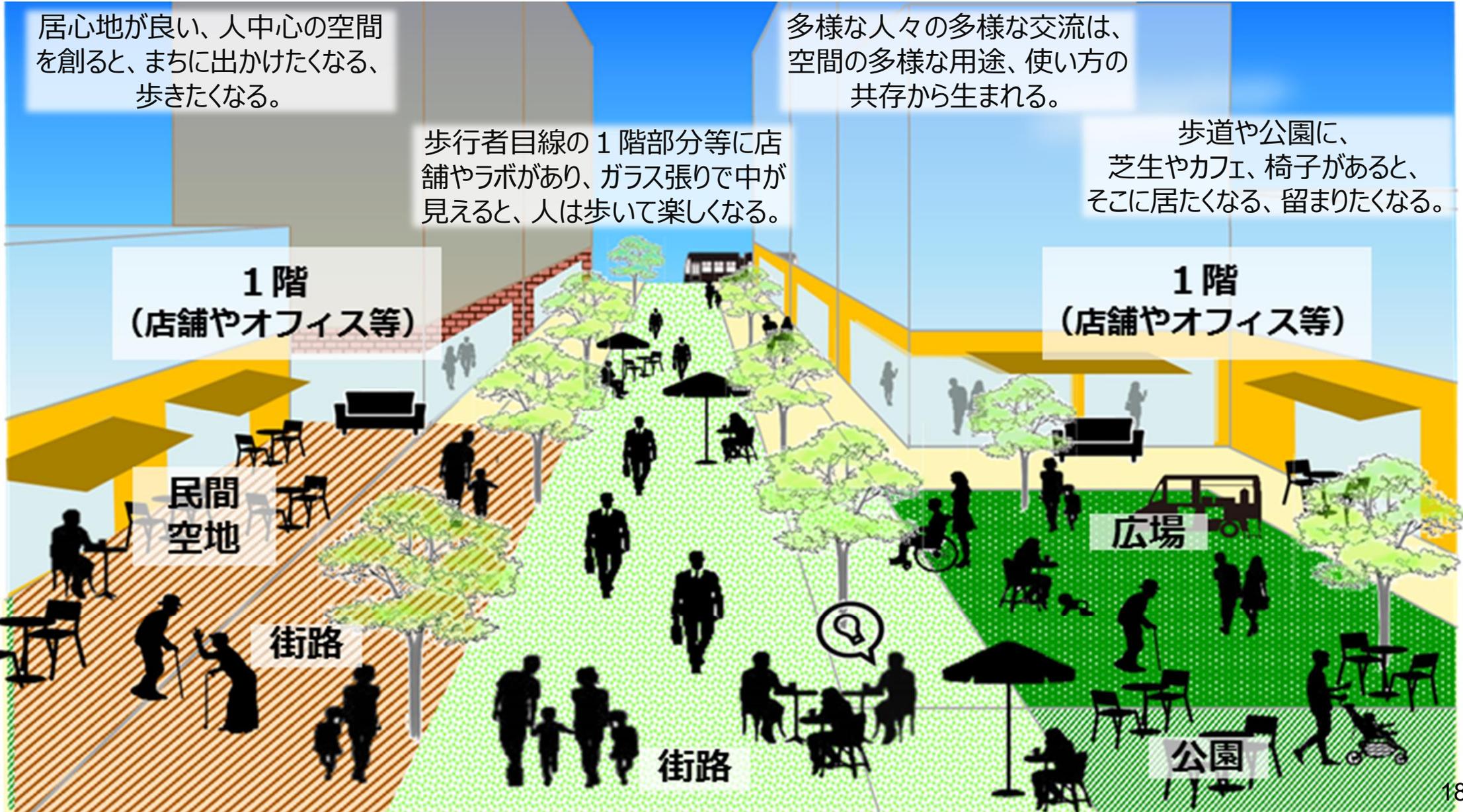
民間  
空地

街路

街路

広場

公園



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

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



## 居心地が良く歩きたくなるまちなか（イメージ）

**Walkable**

歩きたくなる

居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたい、歩きたくなる。

**Eye level**

まちに開かれた1階

歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。

**Diversity**

多様な人の多様な用途、使い方

多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

**Open**

開かれた空間が心地良い

歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

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



2つの開発の調整により  
一体整備された神社と森（東京都中央区）



## 都市構造の改変等

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



駅前のトランジットモール化と広場創出(兵庫県姫路市)



道路を占用した夜間オープンカフェ(福岡県北九州市)



公園を芝生や民間カフェ設置で再生(東京都豊島区)

# 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出による「魅力的なまちづくり」

## 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けた計画の策定・共有

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

- \* 市町村都市再生協議会：都市再生整備計画（市町村が作成するまちづくりのための計画）の策定・実施等に関し必要な協議を行う場
- \* 協議会構成員に追加することができる者として、公共交通事業者、公共施設管理者、公安委員会 その他まちづくり計画に密接な関係を有する者を明記

・市町村が都市再生整備計画を策定し、官民一体で行う「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を位置付け

[予算] 官民連携によるまちづくり計画の策定等を支援



- ①：協議会を組織できる者 ○
- ②：①の者が必要があると認める場合に、協議会構成員に追加することができる者 ○  
 (下線：新たに明記)

## 計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出

・市町村等による歩行者滞在空間の創出  
 (街路の広場化等)



[予算] 交付金等による支援

・民間事業者による民地部分のオープンスペース化 ① や建物低層部のガラス張り化等 ②



[税制] 固定資産税の軽減  
 [予算] 補助金による支援

・都市再生整備計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援



・駐車場の出入口の設置を制限 (メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置)



・民間事業者が公園管理者と締結する協定に基づき、公園内にカフェ・売店等を設置

・都市再生推進法人\*がまちづくり活動の一環としてベンチの設置、植栽等を実施

\* 都市再生推進法人：NPO、まちづくり会社等の地域におけるまちづくり活動を行う法人（市町村が指定）



[金融] 低利貸付による支援



・イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占用手続を一括して対応

# 駐車場出入口の設置制限等-路外駐車場-

## まちなかのメインストリート等における 路外駐車場の出入口規制

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

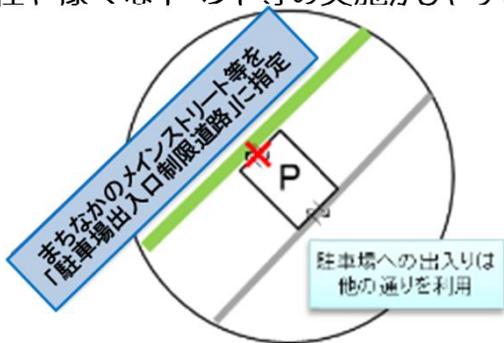
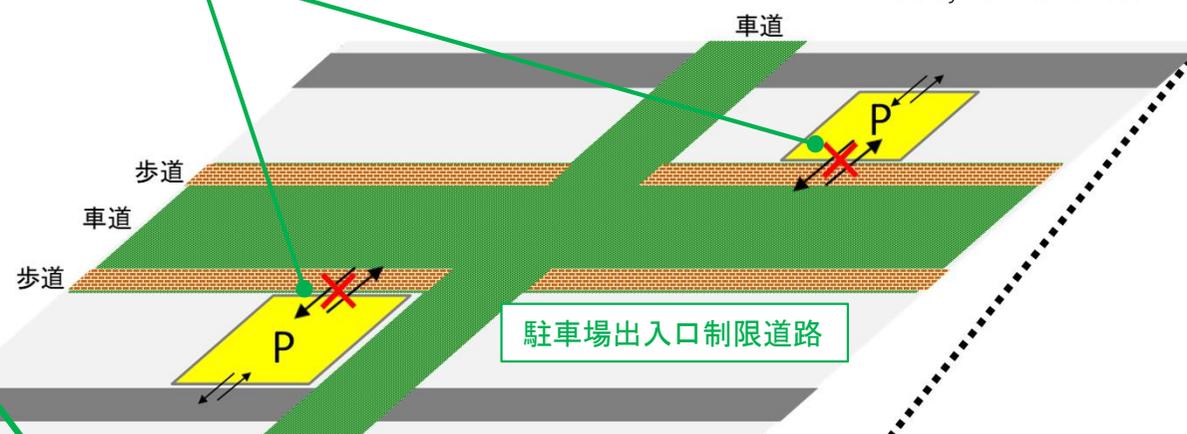
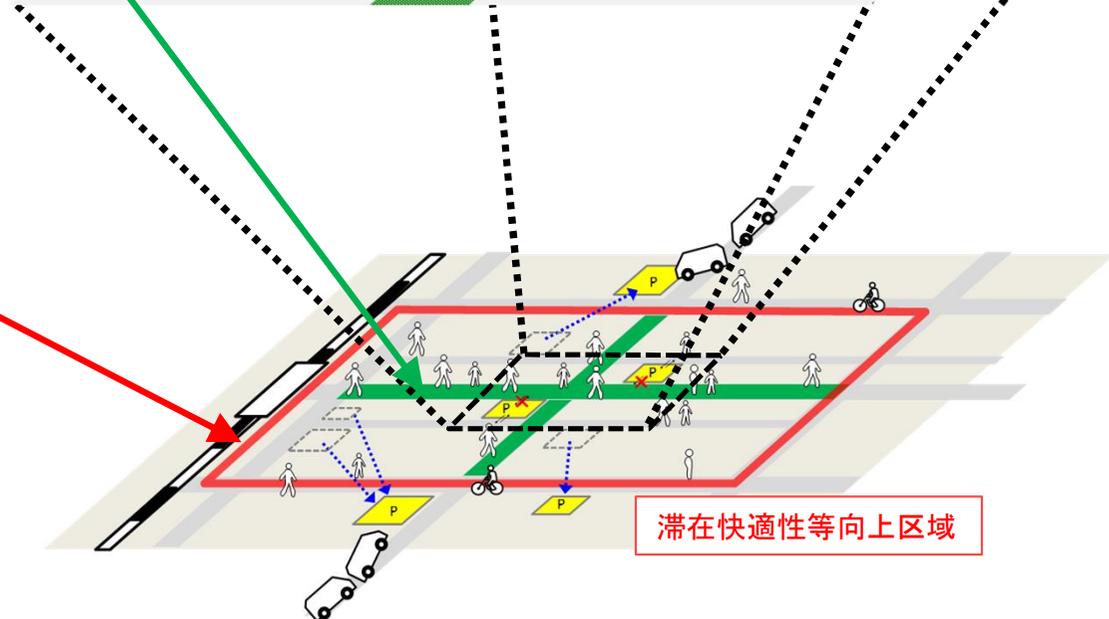


Photo by Norihito Yamauchi



## まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化

- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、予め定めた基準に基づき路外駐車場の設置を誘導する等、まちなかの路外駐車場の配置を適正化。
- フリンジ駐車場の設置による区域内への自動車流入の抑制、自動車と歩行者の動線の分離等により、安全・快適で歩きやすいまちなかを形成。



滞在快適性等向上区域

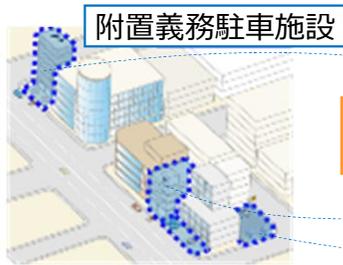
# 駐車場出入口の設置制限等-附置義務駐車施設-

## 附置義務駐車施設の集約化

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

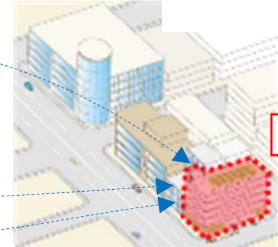
### 駐車場法（現行）

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



### 駐車場法の特例

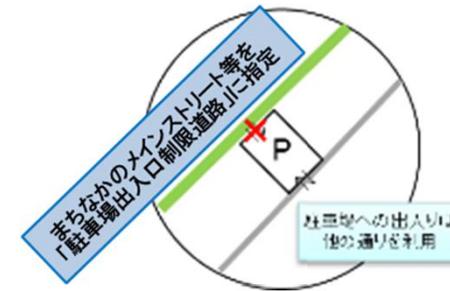
- 3パターンの条例が制定可能に。
- ①集約駐車施設内に設置させる
  - ②建築物の敷地内に設置させる
  - ③①か②のどちらかに設置させる



集約駐車施設

## まちなかのメインストリート等における附置義務駐車施設の出入口規制

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



集約駐車施設

滞在快適性等向上区域

駐車場出入口制限道路

集約駐車施設

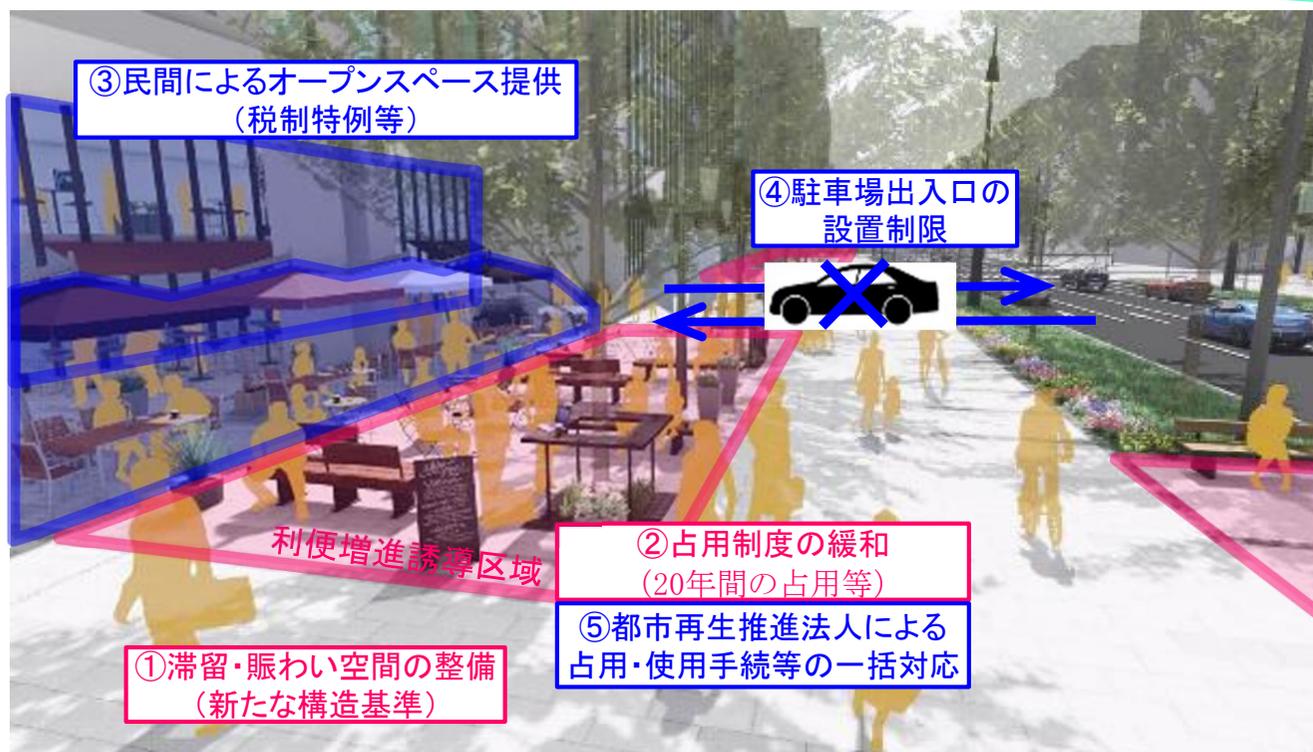
○ 歩行者利便増進道路（改正道路法）と滞在快適性等向上区域（改正都市再生特別措置法）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進

## 歩行者利便増進道路

- ① 車線を減らして歩道を広げるなど、歩道等の中に（通行区間とは別に）歩行者の滞留・賑わい空間を整備することが可能  
⇒公共：交付金による重点支援（検討中）
- ② カフェやベンチの設置など、占用制度を緩和  
⇒“無余地性”※1基準が除外され、占用物が置きやすく  
※1) 無余地性＝道路区域外にその占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可する、という基準  
⇒実質的に20年の占用が可能、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすく（占用公募を行う場合※2。通常は5年。）  
※2) 公募が行われない場合でも、道路協力団体による占用であれば許可に代わって協議で占用可

## 滞在快適性等向上区域

- ③ 公共による道路の修復・改変と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出が可能  
⇒公共：交付金（国費率の嵩上げ等）  
民間：税制特例、補助金
- ④ 区域内の特定の道路について、駐車場出入口の設置を制限することが可能
- ⑤ イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占用・使用手続等を一括して対応



## 両制度を併用すると…相乗効果 大

- i. 歩行者の利便増進のための道路整備や、その周辺で民間によるオープンスペースが提供されるなど、エリア内でまちづくりが行いやすくなる。
- ii. カフェ、ベンチ等の道路の占用について、占用基準・期間の緩和、都市再生推進法人による手続面のサポートにより、空間活用が行いやすくなる。
- iii. 歩行者の利便増進が図られた道路沿いの駐車場の出入口の設置制限により、エリア内の安全性や快適性が向上する。

# 【法律】 駐車場出入口の設置制限等

## 都市再生整備計画（市町村が策定）

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

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

○**駐車場出入口制限道路に関する事項**（第46条第14項第3号（ロ））  
…安全かつ円滑な歩行の確保等を図るため駐車場の自動車の出入口の設置を制限すべき道路に関する事項

○**集約駐車施設の位置及び規模**（第46条第14項第3号（ハ））

**特定路外駐車場**  
（条例で定める一定規模以上の路外駐車場）

- 市町村長への届出（第62条の9第1項・第2項）
  - ・ 特定路外駐車場を設置しようとする者は、**設置に着手する30日前までに市町村長に届け出なければならぬ**（届出事項の変更についても同様）
- 勧告等（第62条の9第3項・第4項）
  - ・ 市町村長は、届出の内容が路外駐車場配置等基準に適合しない場合、設置者に対して必要に応じて**勧告することができる**
  - ・ 市町村長は、勧告をした場合、必要に応じて**土地の取得のあっせん等の措置を講ずるよう努めなければならない**

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

- 出入口の設置制限（第62条の10第1項）
  - ・ 出入口制限対象駐車場設置者等（駐車場出入口制限道路に面する土地に**出入口制限対象駐車場を設置しようとする者又は出入口の位置を変更しようとする者**）は、**自動車の出入口を駐車場出入口制限道路に接して設けてはならない**（やむを得ない場合として条例で定める場合を除く）
- 市町村長への届出（第62条の10第2項・第3項）
  - ・ **出入口制限対象駐車場設置者等は、駐車場の設置又は出入口の位置の変更に着手する30日前までに市町村長に届け出なければならない**
- 勧告・命令（第62条の10第4項・第5項）
  - ・ 市町村長は、届出の内容が出入口の設置制限規定に適合しない場合、設置者に対して必要に応じて**勧告することができる**（**出入口の位置に関する設計の変更等**）
  - ・ 市町村長は、設置者が勧告に係る措置をとらなかった場合、安全かつ円滑な歩行の確保に特に支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、当該勧告に係る措置について**命ずることができる**

○歩行者の安全の確保等についての配慮（第62条の11）
 

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

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

- 附置義務駐車施設の集約化（第62条の12）
  - ・ 附置義務条例により、**集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務づけることが可能**  
駐車場法（現行）

附置義務条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

駐車場法の特例

3パターンの附置義務条例が制定可能に

  - ① 集約駐車施設内に設置させる
  - ② 建築物の敷地内に設置させる
  - ③ ①か②のどちらかに設置させる

- 出入口の設置制限（第62条の12）
  - ・ 附置義務条例により、条例で定める規模以上の附置義務駐車施設について、**自動車の出入口を駐車場出入口制限道路に接して設けることを制限する旨を規定することが可能**

## 2. 駐車場マネジメントの手段について

---

- (1) 計画的・公民連携による取組
- (2) 配置の適正化について
- (3) 需給の適正化・附置義務の見直し
- (4) 土地利用転換・利活用について
- (5) 駐車施設の質の向上について

## 2. (1) 計画的・公民連携による取組

---

# 駐車場整備計画について

- 駐車場整備計画については、整備（供給）に特化した計画となっており、技術的助言においては、整備の推進についての協議会を設置することや、5年をめぐりに見直しを行うこととしている。
- 近年は整備が充足したとして、質の向上や運用面の施策も含めた、新たな計画と併せて作成する自治体がいるほか、計画が更新されていない自治体も見られるところ、今後はマネジメントに係る計画の策定を推進していく必要がある。

## ○ 駐車場整備計画概要（駐車場法§4①）

駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合、市町村は、その駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、その地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画（駐車場整備計画）を定めることが可能

## ○ 記載事項として、おおむね次に掲げる事項を定めることとされている（駐車場法§4②）

- 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 前号の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つては満たされない自動車の駐車需要に応ず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**

## 駐車場法の一部改正について（技術的助言）概要【平成3年11月1日：国都再発第99号】

### ○ 駐車場整備計画を定めるに当たっての留意点

- ・ **身体障害者**の運転する自動車について配慮するとともに、当該計画には（中略）**商店街等荷さばき**の頻度が高い地区における荷捌き施設の整備の方針に関すること、**集合住宅等**における駐車施設の整備の方針に関すること等の事項を定めることができること。
- ・ 計画を定めるに当たっては**地方運輸局長、都道府県公安委員会**等の意見を聴くこと
- ・ **地域小売商業**への影響に配慮するとともに、駐車場法担当部局と商工担当部局との調整により商業者からの意見を反映させ、商店街整備計画その他の地域の商業関連計画との整合を十分図ること。
- ・ 必要に応じ、**おおむね5年を目処**に包括的な見直しを行うこと

### ○ 駐車場整備連絡協議会

- ・ 駐車場整備計画の策定その他当該地区における駐車場の計画的な整備の推進のために必要な連絡及び協議を行うため、**都道府県、都道府県公安委員会、市町村及び当該市町村内における道路管理者**を構成員とする協議会を設置
- ・ 必要に応じて、駐車場問題に関し**学識経験を有する者**その他**駐車場の管理、運営に関係を有する者**等の参加を求めると
- ・ 小売商業に密接に係る事項について協議がなされる場合は、商店街等の意見を反映させるため、市町村又は都道府県の商工担当部局の参加を求めると

### ○ 駐車場整備計画の実施に係る地方公共団体の責務について

- ・ 計画を策定した市町村には、当該計画の全体について、都道府県には協議を受けた範囲内の事項について、**計画遂行の義務**が生じる。（**一般的な計画**達成の責務を規定したものであり、直ちに個別特定の駐車場の整備について努力義務を課すものではない。）

# 駐車に係る計画の例について

- 近年、駐車場政策には量の整備だけではなく、質的な取組も求められることから、都市・交通に係る上位計画等を踏まえつつ、駐車場整備計画と併せて又は別途、駐車に係る課題に対する**総合的な計画**が策定されている。
- 例えば、荷捌きや観光バス、自動二輪等の駐車需要に対応しつつ、既存駐車場の活用等による新たな**駐車場整備の抑制、小規模駐車施設の適正化、配置の適正化等のマネジメント**に係る内容が記載されている。

自治体	計画等の考え方	概要・ポイント
<b>駐車場整備に関する基本計画及び駐車場整備地区における駐車場整備計画</b> 【金沢市】 (R5.4改定)	駐車場整備地区における駐車場整備台数は十分確保、他方、都市の活力と市民の安全性を図る必要があること、 <b>公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりを目指すこと等により、量的な駐車場整備から質的な整備へ転換を図る</b> ※目標年次2032年 (計画見直しは5年を目処)	駐車場整備計画記載事項に加えて、駐車場整備地区における <b>ソフト施策</b> 等として以下を記載 (1) <b>駐車場台数の総量増加を抑制</b> ：附置義務適正化、駐車場案内システム周知による <b>既存駐車場の効率的な活用</b> (2) <b>小規模駐車場の抑制・集約化</b> ：配置適正化、集約・立体駐車場の利用促進、技術的基準対象駐車場の拡大 (3) <b>都心軸上からの入出庫の抑制</b> ：まちなか駐車場設置基準に基づく指導 (4) <b>まちなかへのマイカー流入抑制</b> ：P&Rの推進、バス専用レーン拡充等 (5) <b>路上における荷捌き車両の適正化</b> ：荷捌き駐車場等利用促進、空間確保 (6) 都心軸上や駅周辺におけるタクシーや <b>観光バス</b> の乗降の適正化
<b>駐車施設基本計画</b> 【京都市】 (H22.6改定)	平成8年に市全域の駐車場政策の <b>マスタープラン</b> として策定「歩くまち・京都」総合交通戦略に基づき、 <b>脱「クルマ中心」社会の実現</b> を目指し、自動車利用の抑制に向けて、新たな駐車施設の整備を抑制し、 <b>既存駐車施設の有効活用</b> を図る。 ※駐車場整備計画と同時に改定	駐車施設施策の内容として3つの柱を規定 ア <b>新たな駐車施設の整備を抑制し、自動車利用の抑制を図る施策</b> ：附置義務建築物の用途細分化、公共交通利用促進策の附置義務引き下げ、地域特性に応じた基準策定、 <b>小規模駐車施設の現状把握及び整序化</b> イ <b>既存の駐車施設を有効に活用する施策</b> ：既存駐車施設から <b>自動二輪車</b> 駐車施設への転用、 <b>パークアンドライド、観光バス対策</b> 、駐車場案内システムの高度化、共同 <b>荷捌き</b> スペースの確保 ウ <b>自動車利用(駐車需要)の抑制や既存駐車施設の有効活用を図ったうえで必要となる自動二輪車等の駐車施設を確保する施策</b> ：附置義務制度による <b>配置誘導</b> 、 <b>自動二輪車</b> 駐車施設の附置義務制度の適用、公共による駐車施設整備の再検討、景観に配慮した駐車施設の推進、 <b>荷捌き</b> 駐車施設の附置義務制度
<b>駐車場計画</b> 【千代田区】 (R3.7)	駐車場整備計画を改定し、駐車場整備に関する事項に、 <b>駐車場の運用等に関する事項等</b> を加え、区の <b>駐車場のあり方</b> を定めるもの ※目標年次R12頃	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>総合的な交通施策</b>の展開：駐車場施策の効果的な展開には、駐車場施策を単独で実施するのではなく、<b>各交通手段</b>の課題解決に資する施策と効率的に連携を図ることが必要</li> <li>○<b>エリア特性</b>を踏まえた細やかな<b>施策展開に向けた体制構築</b>：関係主体が地域特有の課題について意見を出し合う場（<b>協議会</b>等）を設けていくことが必要であり、<b>エリア特性に応じたマネジメント</b>を積極的に推進できる環境の構築をサポートしていく体制を構築を図る</li> </ul>

# 取組を誘導する施策(インセンティブ等)について

- 制度的措置や財政的措置、公共財産の活用（指定管理の要件等）等の政策手段のメリット・デメリットを踏まえつつ、組み合わせて取り組み、望ましい駐車政策を実現していく必要がある。
- 国としても、技術的助言や予算措置により、地域の実情に応じた取組を促していく。

## 望ましい取組の例

- ① **ハード面（機能向上）**：集約駐車場等整備、車椅子利用者用駐車施設・優先区画の確保、シェアモビリティ設置、緑化・EV充電器設置 等
- ② **ソフト面（運用面の取組）**：障害者割引、まちづくり会社等への委託、まちづくりとの連携（協議への参加や場所提供協力等）、駐車場稼働データの自治体への提供、利用者への情報提供、公共交通との連携 等

	施策例	メリット・デメリット
財政的措置	民間の取組への <b>補助</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 計画等に基づく駐車場整備、機能向上等の取組については、既存の国の支援制度（<b>予算</b>）の<b>活用</b>が可能。</li> <li>● 規制的措置と併せて、駐車場集約等、駐車場適正化の取組を進めることにより、<b>地域の活性化</b>やコンパクトシティ化を図ることで、<b>行政コストの削減</b>、地価の下落抑制・上昇、民間活動活発化等による<b>税収増</b>が期待。</li> <li>✓ 自治体の<b>人的・財政的制約</b>がある一方、駐車場は収益事業であり、他の施策との<b>優先順位</b>も考慮が必要。</li> </ul>
	自治体自ら整備等を実施	
制度的措置	望ましい取組に伴う附置義務等の <b>規制緩和</b>  例：公共交通利用促進措置（神戸市等複数）、集約駐車場整備に対する <b>容積率</b> の緩和（熊本市）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>公共交通利用促進措置</b>等による緩和は、<b>移動需要全体を最適化する</b>ものであり、<b>公共交通が発達している地域や駐車需要・稼働率が低下している地域</b>において有効。</li> <li>✓ 駐車需要が大きく、駐車場確保が顧客獲得手段となっている地域・施設では利用インセンティブが小さい。</li> <li>✓ 附置義務の緩和は原則として、<b>駐車需要の削減・合理化</b>に繋がる取組を評価して緩和するものであり、利用を誘導すべき駐車場の付加価値向上（需要増要因）に伴い、<b>駐車台数を減らすこと</b>の整合性に留意が必要。</li> <li>✓ <b>附置義務導入している地域</b>のみ可能かつ、<b>小規模駐車場</b>等その他の駐車場への対応は別途必要。</li> </ul>
	負担金・課税等  例：地域ルール（東京都）、環境税（太宰府市）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駐車場整備削減や利用等に伴う外部性を内部化するとともに、一定のエリアで<b>駐車対策の財源を確保</b>し、施策を実施することで、交通やまちづくりに係る地域課題について<b>全体最適</b>となる施策を実施し解決を図ることが可能。</li> <li>● 財源の使途（駐車対策）について、<b>協議会</b>等における議論の場が生まれ、<b>公民連携</b>を促すことが期待。</li> <li>✓ 制度導入について、地域関係者の理解や、一定の<b>制度運用コスト</b>が必要。</li> </ul>
	駐車場法の特例・独自条例による立地・配置規制 例：配置適正化条例（金沢市等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の<b>低未利用地活用・土地利用施策</b>と一体で取組むことで、駐車場の<b>配置適正化</b>・有効な<b>土地利用</b>が期待。</li> <li>✓ 指導等については規制の実効性に懸念がある一方、<b>権利の制限</b>を伴う場合は、目指すべきまちづくりや公益性について、<b>地域の理解</b>が必要。また、低未利用地対策には駐車場の立地規制での対応は限界がある。</li> </ul>
	エリアでの整備抑制・禁止 例：ミュンヘン・ロンドン等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 供給過剰地域や車の流入を抑制すべき地域において<b>新たな供給を抑制・制限</b>することが可能。</li> <li>✓ 他方、<b>既存駐車場の質の向上</b>の担保や、<b>土地利用施策</b>、交通施策と併せた取組が必要。</li> </ul>
その他	公共財産の活用（公共駐車場の指定管理や、駐車場用地提供の際の必須要件や加点要素として記載）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自治体自らの財産の管理の運用により対応することができ、取組が<b>比較的容易</b>。</li> <li>✓ 駐車場運営の<b>事業性</b>に過度の制限を掛けると、運営効率の低下や運営委託等歳入の水準低下等が懸念。</li> </ul>

# 【参考】取組を誘導する施策(インセンティブ等)の事例

## 駐車場の集約等の際の容積率割増・財政支援の事例(熊本市)

熊本市では、まちなか再生プロジェクトと連携し、地区内の駐車場を集約して整備する場合や、観光バス乗降場等を整備した際に容積率を割り増すこととしている。

また、低未利用地等からの土地利用転換や集約駐車場(立体駐車場)の整備に対して財政支援をすることとしている。

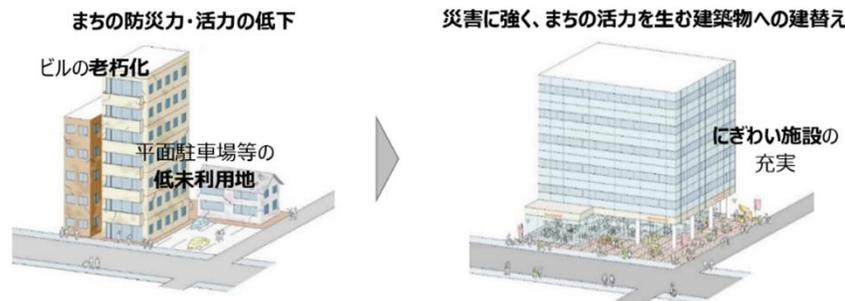
取組内容		具体例	割増し上限値	合計300% <sup>※3</sup>
A: 防災機能の強化	A-1: 敷地集約化 <sup>※1</sup>	敷地集約化による防災機能強化	100%	
	A-2: 耐震性能	建築物の耐震性能の強化	50%	
	A-3: 災害時対策	災害発生時の帰宅困難者対策(一時滞在スペース、備蓄倉庫整備等)の実施	50%	
B: まちづくり取組	<b>B-1: 交通施策<sup>※2</sup></b>	<b>駐車場の集約化、観光バス乗降場の整備、公共交通待合施設の整備</b>	<b>100%<sup>※2</sup></b>	
	B-2: 環境負荷	一定の環境性能基準を満たす建築物の整備	50%	
	B-3: 都市魅力 <sup>※1</sup>	敷地内貫通通路や上空通路等、オープンテラス等の整備	50%	
C: 誘導用途の確保		高機能オフィスを整備	50%	
		ハイグレードホテルを整備	50%	
D: 公開空地の確保		オープンスペースを整備	200%	
		歩道状公開空地を整備		
ベース	指定容積率(本市最大容積率 600%)			

※ 熊本市「防災機能強化等に着目した容積率の割増運用基準」

### 1 低未利用地等からの土地利用転換に対する財政支援

低未利用地等に一定規模以上のにぎわい施設を建築する場合に財政支援を行う。

【まちなか再生プロジェクトと連携】



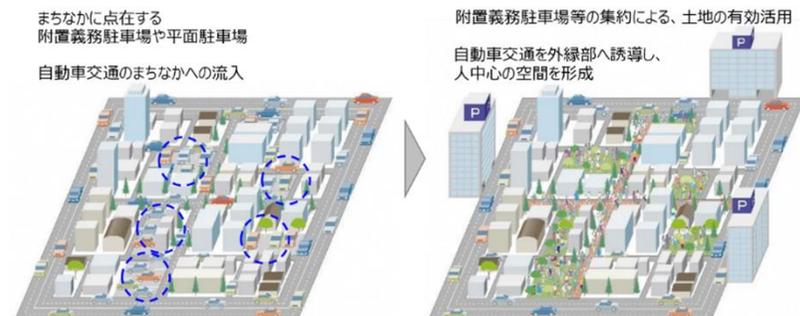
※ 熊本市「まちなか駐車場適正化計画」

取組例	内容	
	総合設計制度	都市計画制度
① 駐車場の集約化		自動車駐車場(但し、荷さばき・障がい者等用・自動二輪車駐車場は除く)は、地区単位で集約して設置すること。地区内外問わず、集約して整備する駐車場以外の駐車場の整備は、原則、認めない。集約して整備する駐車場においては、原則、附置義務相当分の台数を超えないこと。
② 共同荷捌き駐車場の整備	歩道等での荷捌き防止のため、敷地内に荷捌き駐車場を整備すること。	地区内の建物が共同で使用できる荷捌き駐車場を集約して整備すること。
③ 観光バス等乗降場の整備	敷地内に、観光バス・タクシーの乗降場等を整備すること。	地区内に、観光バス・タクシー乗降場等を集約して整備すること。
④ 障がい者等用駐車場の整備	敷地内に、一般公共の用に供する障がい者等用駐車場を整備すること。	地区内に、一般公共の用に供する障がい者等用駐車場を集約して整備すること。
⑤ 駐輪場の整備(自動二輪車駐車場含む)	敷地内に、附置義務台数を超える公共駐輪場を整備すること。	地区内に、駐輪場を集約して整備すること。
⑥ 公共交通待合施設の整備	敷地内に、公共交通機関利用者のための待合施設を整備すること。	同左

※その他機能強化と魅力づくりに寄与すると判断できるものについては、個別に評価する。

### 1 集約駐車施設(立体駐車場)の整備に対する財政支援

附置義務駐車場を集約する立体駐車場を整備する場合、または、新たに整備される平面駐車場等の整備を抑制する受け皿となる集約駐車施設を整備する場合など、その整備に係る費用の一部を助成する。



# 公民連携について(全般)

○ 駐車場施策に係る計画の策定や、地域の駐車場需要の適正化、駐車対策の取組、土地の有効利用については、幅広い関係者が連携して取り組んでいく必要がある。

## 計画等検討の際のメンバー例

学識経験者	専門分野：交通、物流、等
交通管理者	本庁の交通担当部局
	所轄警察署の交通担当部局
道路管理者	附置義務駐車場条例担当部局
	道路管理担当部局
	交通計画担当部局
地域事業者	大規模開発が予定されている地域の代表者
	主要商業施設
	地元商店会
地域住民	地元自治会・町会代表
	エリアマネジメント団体
駐車場関連団体	地元駐車業協会、等

出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン第2版

## 東京都地域ルール協議会構成員

- (1) 地域ルール策定主体：特別区又は市
- (2) 学識経験者
- (3) 地域：町会、商店会等
- (4) 交通管理者：警視庁、所轄警察署
- (5) 東京都：都市整備局
- (6) その他：上記に加え、地区特性に応じた駐車場の附置基準の策定検討に必要な者

出典：東京都駐車場条例に基づく地域ルールの策定指針

### 公民連携による課題解決のイメージ

### 取組例

#### 計画等の策定

- 地域の駐車場施策に係る課題等の認識の共有
- 目指すべきまちづくりの将来像について地域の関係者で共有
- 開発の見通し等まちづくりの動向と駐車場施策の連携

- 計画策定時の審議会等の設置
- 地域ルール協議会 等
- ※ 駐車場法では、駐車場整備計画については、道路管理者、都道府県公安委員会の意見を聞くことを求めている

#### 需給の最適化 駐車対策

- 既存の駐車場の有効活用（一体運営等）
- 荷捌き・観光バス駐車対策等の地域の駐車課題についての連携（共同荷捌き駐車場の運用、小規模時間貸駐車場活用等）

- 地域ルール協議会 等

#### 配置の適正化 土地の有効利用

- 駐車場設置時等にまちづくり等の観点から連携
- 空き地等の低未利用地等について、地域のニーズに沿った土地利用を誘導

- まちづくり協議会等による、駐車場設置時の協議
- 土地利用転換・社会実験

等

# 公民連携による駐車対策の事例

○ 荷捌き駐車場の確保・運用やパーク&ライド駐車場の確保・利用促進等の駐車に係る課題に取り組むためには、駐車場事業者や、まちづくり団体等の関係者と連携して取組んでいくことが重要。

## ■コインパーキングを活用した荷捌き可能駐車場の確保 (東京都)

- 交通渋滞の一因となる路上での荷さばき行為を解消するため、**駐車場事業者**の協力を得て、路外に荷さばきスペースを設置
- 駐車場事業者の協力を得て、どの駐車マスでも荷さばき可能な駐車場を「荷さばき可能駐車場」として指定。(令和5年3月末現在548駐車場)。
- 都内総合駐車場案内s-parkにおいて検索可能



駐車場を利用できるのは、**管理規程に示す基準に該当するサイズの荷さばき車**に限りです。



看板設置事例

出典: 東京都都市整備局HP

## ■荷捌きルールの運用 (東京都豊島区)

- 安全で快適な歩行者空間を創出のため、多様な主体が参画して荷さばきルールを策定。
- 荷捌きルール運用協議会には、**地元商店会**や**貨物運送事業者**、**商業事業者**、**駐車場事業者**が参加。

**ルール2 路外駐車場などの安全な場所で行いましょう**

[パーキング・メーター等の活用]

[路外の民間駐車場等\*の活用]

\*時間貸し駐車場、共同荷さばきスペース等

詳しくはHPをご覧ください

南北区道周辺荷さばきルール運用協議会 構成員および構成団体  
 地元関係者(町会、商店会等)、貨物運送事業者、商業事業者、駐車場事業者、豊島区、オブザーバー等

(問い合わせ) 事務局: 豊島区都市整備部都市計画課 TEL: 03-4566-2635

地元の皆さんと一緒に活動しています!!

出典: 豊島区「南北区道周辺荷さばきルールポスター」

## ■パーク&ライド駐車場の確保・フリンジパーキング利用促進 (福岡市)

- 都心部のマイカー乗り入れを減らすため、郊外部に車を停めて、公共交通機関への乗り換えを促すパーク・アンド・ライドに取組んでおり、大型**商業施設**等と連携して駐車場を確保。
- **We Love 天神協議会・博多まちづくり推進協議会**等と連携し、フリンジパーキングの利用特典として、乗車人数分の地下鉄・バス片道乗車券の提供を実施。

対象地区	天神地区	博多駅地区
対象駐車場 (営業時間)	ポートレス福岡第1立体駐車場 (9:00~21:30) アキラパーキング (24時間) グランドパーキング (24時間)	住吉パーキング (24時間) グランドパーキング (24時間) <small>※グランドパーキングは天神地区・博多駅地区の両方に対応</small>
駐車料金	天神に行く方 駐車料金最大 500 円 (入庫後 12 時間まで※) <small>※ポートレス福岡第1立体駐車場は当日 21:30 まで</small>	博多に行く方 駐車料金最大 500 円 (入庫後 12 時間まで)
利用特典 及び 受取場所	乗車人数分の「西鉄バス片道乗車券」もしくは「 <b>福岡市地下鉄片道乗車券</b> 」を進呈 <small>※福岡市地下鉄片道乗車券はグランドパーキング(七隈線渡辺通駅まで)のみ対象</small>	
	福岡市観光案内所 (ライオン広場内)	博多駅総合案内所 (博多駅構内)



出典: 福岡市プレスリリース

# まちづくり会社による駐車場一体運営、連携事例①

○ まちづくり会社等がまちづくり・地域活性化の活動と連携して、地域の駐車場を一体的な管理・運営を行うことで、来訪者の利便性向上、行政との連携の円滑化、料金のコントロールや案内充実等による駐車場の効率的な活用、まちなかの回遊性向上等が期待される。

## ■株式会社金沢商業活性化センター

- 商店街の組合・行政等の組織の調整の場となって、中心市街地の活性化・維持のための活動を、まちづくりの観点から総合的に企画・調整し実現することとしている。
- 事業の一環として、金沢市中心部の駐車場 25箇所で利用可能な **共通駐車サービス券事業**を実施。
- 購入金額に応じて100円、200円、400円の3種類のサービス券を発行。100円のサービス券は、駐車料金の割引だけではなく、まちバスや金沢ふらっとバス(公共交通)の乗車券としても利用可能。(運賃:100円)

## ■かけがわ街づくり株式会社

- 掛川商工会議所等と協同し中心市街地活性化事業に取り組んでおり、自主財源確保を目的に複数の駐車場を管理運営。
- 各駐車場の状況に応じて管理運営に係る事業スキームが異なっており、①土地開発公社の土地を賃貸しているもの、②市営駐車場の指定管理者として運営するもの、③ビル跡地を購入しているもの、④土地開発公社が駐車場運営組合から引き継いだ駐車場の運営を受託しているもの、⑤商店街組合から賃借した土地を活用しているもの等がある。
- 元々は「共通駐車券化」等の取組を試みたが、利害関係の調整が難しかったため、駐車場の敷地そのものを賃借し、自ら運営するスキームにより運営。



提携駐車場一覧  
日中の普通車初回料金です

① エムズカインキング	250円/30分
② 近江町15分駐車場	100円/30分
③ 近江町15分コインパーキング	100円/60分
④ 近江町24時間・短時間駐車場	100円/30分
⑤ OVALパーキング	400円/60分
⑥ 片町商店街駐車場	◎100円/30分 ◎100円/15分
⑦ 金沢工場地下駐車場	250円/30分
⑧ 金沢市役所・美穂館駐車場	◎150円/60分 ◎500円/60分
⑨ 金沢第二本庁舎地下駐車場	◎150円/60分 ◎500円/60分
⑩ 金沢商工会議所	300円/60分
⑪ 金沢セントラルパーキング	200円/30分
⑫ 北15分	300円/60分
⑬ グランドパーキング	100円/30分
⑭ 第八駐車場	◎100円/30分 ◎400円/60分
⑮ 香林坊地下駐車場	150円/30分
⑯ 高家駐車場	◎200円/60分 ◎300円/60分
⑰ 大和丸15分パーキング	◎200円/60分 ◎300円/60分
⑱ 聖野パーキング	◎200円/60分 ◎400円/60分
⑲ Dパーキング金沢市南町第一	200円/60分
⑳ 山崎駐車場	200円/30分
㉑ 北堀15分	100円/20分
㉒ 武蔵第一駐車場	100円/30分
㉓ 武蔵地下駐車場	300円/90分
㉔ モリガキパーキング	100円/60分
㉕ リゾナーレ駐車場	100円/30分

(50分単位) ◎月～金 ◎土日祝

まP 100 サービス券

まちバス ふらっと

金沢まちなかパーキングネット

おつりはできません

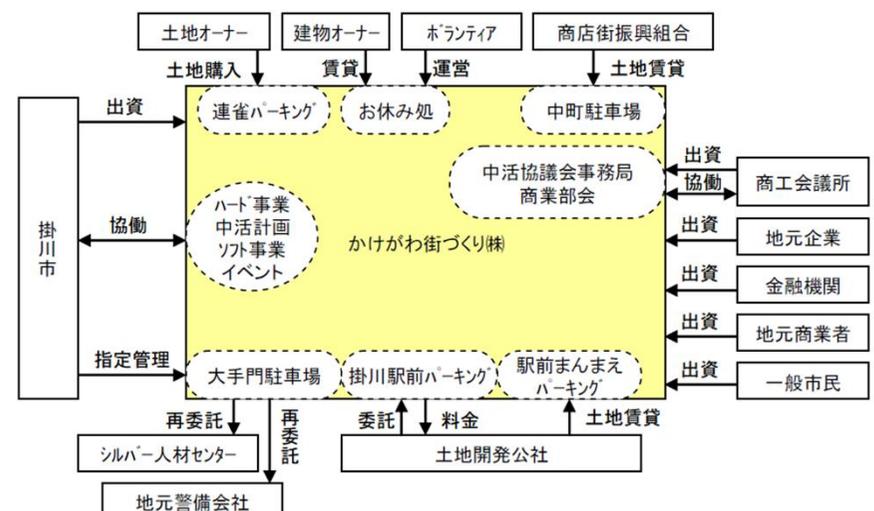
まちバス

運賃: 大人100円

ふらっと

運賃: 大人100円

【関係図 (ネットワーク)】



### 株式会社まちづくり長野

- 長野市中心市街地活性化基本計画に基づくまちづくり事業を推進するために、**長野商工会議所**を中心に設立。
- 商店街活性化支援事業の一環として、中心市街地にある駐車場23箇所で使用できる**共通駐車サービス券**事業を実施。
- ロードサイド店への顧客流出**が課題となっており、**中心市街地の「商店街」と「駐車場」が連携し、まちなかに車で来訪する顧客の利便性向上を図ることで、来街者の増加、回遊・滞在時間の延長など**を目指した事業。  
※ そのほか、駐車場の**運営**等の施設管理事業、**空き店舗情報サービス**事業、**遊休不動産活用**事業にも取り組んでいる

#### まちなかパーキング事業

**長野まちなかパーキング**  
加盟駐車場に車をとめて、加盟店で買い物をすると、お買い物金額に応じて共通駐車サービス券がもらえます。

**長野まちなかパーキングの利用方法**

- 1 加盟駐車場にクルマを駐めます。そのマークが加盟駐車場の目印です。マップ上ではが加盟駐車場です。
- 2 右のステッカーのある加盟店を利用します。マップ上ではが加盟店です。
- 3 駐車券を提示しサービスをお願いします。駐車料金の精算、不足分は現金でお支払いください。

出典：まちなかパーキングHP<<https://www.machidukuri-nagano.jp/parking/>>



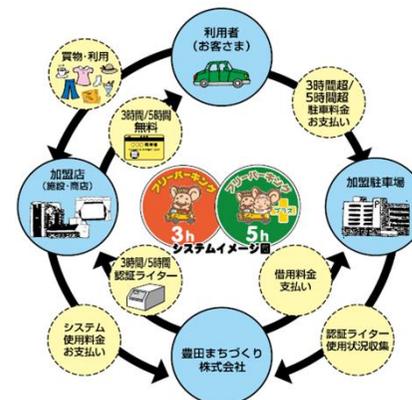
#### 駐車場の運営管理 (表参道もんぜん駐車場)

※2層式の立体駐車場で、町並み景観に配慮した外観  
出典：まちづくり会社等の活動事例集

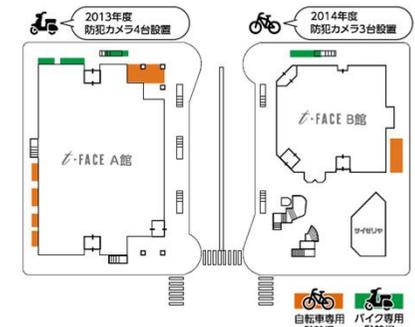
### 豊田まちづくり株式会社

- 百貨店破綻による再開発ビルの再生、まちの活性化に取り組む第三セクターとして設立。再開発ビルの経営とまちの活性化に向けた各種事業を実施。
- 自社5駐車場と市有6駐車場を**一体的に管理・運営**。(駐車場事業)
- また、**中心市街地への来街促進と駐車場の利便性向上**を目的として、加盟店のシステムの統一、加盟店利用で駐車料金3時間無料等のサービスに取り組んでいる。**(フリーパーキング事業)**  
※ 加盟駐車場全4,334台(うち3,051台は豊田まちづくりが管理)

#### フリーパーキング事業



有料駐輪場(自転車243台、バイク73台)  
※ 最初の3時間無料



駐車場の不快さ(暗い、汚い、怖い)を解消するため環境整備を実施。  
豊田市と共働し『豊田市都心駐車場計画』に基づく駐車場リニューアルを推進中。



図① 車番認証システム

出典：豊田まちづくり株式会社『中心市街地活性化への歩み』

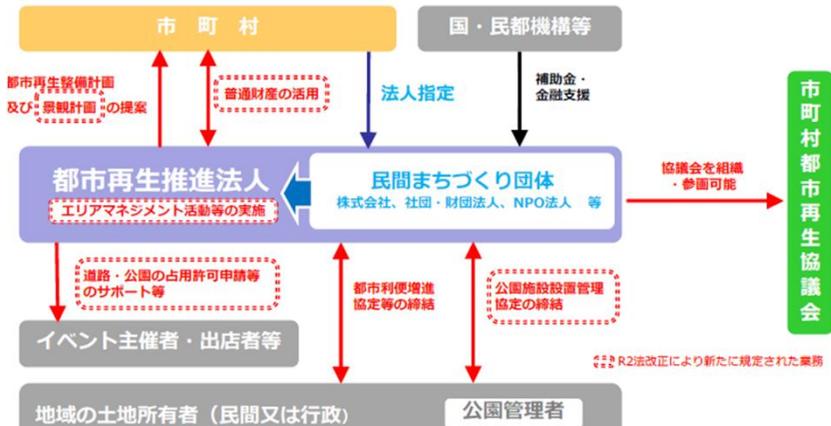


# 官民連携まちづくりの推進について(都市再生推進法人への期待)

- まちづくりに関する豊富なノウハウ等を有し、運営体制等が整っている優良なまちづくり団体に対して、都市再生特別措置法に基づき市町村長が都市再生推進法人として指定することが可能。(都市再生推進法人の業務として、駐車場等の整備や管理をすることも規定されている。)
- 指定を受けることで、公的な位置づけを与え、市町村や民間デベロッパー等では十分に果たすことができない、まちのエリアマネジメントを展開することが期待される。(指定を受けることで、市町村に対する都市再生整備計画の提案や、都市利便増進協定の締結等を活用することが可能)
- 例えば、都市再生推進法人である札幌大通まちづくり株式会社は共通駐車場事業も行っており、エリアマネジメント活動と連携した駐車場の管理等施策に取り組むことも期待される。

## 都市再生推進法人の業務(都市再生特別措置法第119条)

- |  |  |
|--|--|
| (1) 都市開発事業、跡地等の管理に関する事業、低未利用土地の利用又は管理に関する事業を行う民間事業者に対する専門家派遣、情報提供、相談等の援助 | (9) 跡地等管理協定に基づく跡地等の管理等                           |
| (2) 都市開発事業、跡地等の管理に関する事業を行うNPO法人等に対する助成                                   | (10) 滞在快適性向上施設等の整備及び管理、滞在者の滞在及び交流の促進を図る広報又は行事の実施 |
| (3) 都市開発事業、跡地等の管理に関する事業の実施や公共施設、 <b>駐車場、駐輪場の整備</b>                       | (11) 道路、公園の占用や道路の使用の許可に係る申請の経由事務                 |
| (4) 事業用地の取得、管理、譲渡  | (12) 都市の再生に関する情報の収集、整理及び提供                       |
| (5) 公共施設、 <b>駐車場、駐輪場の管理</b>  | (13) 都市の再生に関する調査研究                               |
| (6) 公園施設設置管理協定に基づく滞在快適性向上公園施設の整備及び管理                                     | (14) 都市の再生に関する普及啓発                               |
| (7) 都市利便増進協定に基づく都市利便増進施設の一体的な整備及び管理                                      | (15) その他の都市の再生に必要な業務                             |



### 札幌大通まちづくり株式会社

○平成21年9月に大通地区の商店街等が中心となり、継続的にまちづくり活動を行う組織として設立。  
 ○収益事業で得られた利益は全てまちづくり事業に還元。地域の付加価値を維持・向上させる公共的な事業を展開。  
 ○まちの賑わい・交流の創出や来街者の利便増進に寄与する取り組みを行うために、道路等の公共空間を有効活用。

都市再生整備推進法人に指定(H23.12)

今後、道路占用許可の特例等の制度を活用した都市再生整備計画の提案等が可能に!

官民協働による新たな魅力やにぎわいの創出により、都心のまちづくりがより一層進展することを期待!

### カモンチケット

まちなか共通の駐車券システム  
 たくさんのお店でたくさんのお金が循環！  
 その流れを確認すれば、期待も高まる！

1 カモンチケット  
 カモンチケットはあちらこちらにたくさんあります！  
 ※1目印はこのマーク

2 カモンチケットは  
 お買い上げ金額に応じて  
 お取り扱いのお店です！  
 200円 400円  
 ※提供条件は取扱店によって異なります。  
 詳しくは取扱店へお問い合わせください。

出典:札幌大通まちづくり株式会社  
 「カモンチケットラシ」

★ 法に基づき指定を受けることにより、団体の信用度・認知度の向上及び公平性の担保  
 ★ 指定された団体は、まちづくり活動のコーディネーターや推進主体としての役割を期待  
 出典:都市局まちづくり推進課「官民連携まちづくりの手引き」

## 2(2) 需給の適正化・附置義務の見直し

---

- 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"> <li>• 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</li> <li>• 近年の物流需要の増加</li> <li>• 物流2024年問題への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 受入態勢の強化が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• バリアフリー法制定後着実に整備率は増加(R3年:71%)</li> <li>• 未対応駐車場について、引き続き改修等を推進</li> </ul>
取組例	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>附置義務制度(条例制定88都市)</b></li> <li>• 荷捌きを考慮した建築物の設計に基づく施設設計</li> <li>• 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)</li> <li>• <b>共同荷捌き駐車場の整備</b></li> <li>• 共同配送、時間帯需要を踏まえたルールの設定等のソフト面での取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 観光バス受け入れ計画の策定</li> <li>• <b>観光バス駐車場の整備・予約システムの導入</b></li> <li>• 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</li> <li>• 大規模開発・再開発等と併せた駐車場・乗降場所の整備</li> <li>• 需要の分散に向けた取組</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>バリアフリー法に基づく附置義務(全地域)</b></li> <li>• <b>既存施設の改修</b></li> <li>• ソフト面での取り組み(一般車駐車場を区切って使用等)</li> </ul>
今後の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 既存施設の活用・改修促進等さらなる取組の推進</li> <li>• 駐車場整備地区以外での課題・対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• さらなる取組の推進</li> <li>• 駐車場整備地区以外での対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>

## 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"> <li>• 都市部を中心に引き続き不足している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 今後の普及度合いによっては、受入環境整備が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 例えば、<u>普通乗用車の大型化、工事車両</u>について、地域によっては円滑な交通を妨げている事例が存在</li> </ul>
取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>附置義務制度(H18法改正以降、条例制定10都市)</b></li> <li>• <b>二輪駐車場の整備</b></li> <li>• 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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 既存の自動車駐車場・自転車駐車場での受入対応</li> </ul>	(自治体によっては以下の取組を実施) <ul style="list-style-type: none"> <li>• 事例集に工事車両についての対策の例を記載</li> <li>• ゆとりを持った駐車マスの設置</li> </ul>
今後の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 既存施設の活用・改修促進等さらなる取組の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 既存施設での受入</li> <li>• 普及動向を注視して、対応を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>

赤字：規制措置、青字：予算措置

# 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

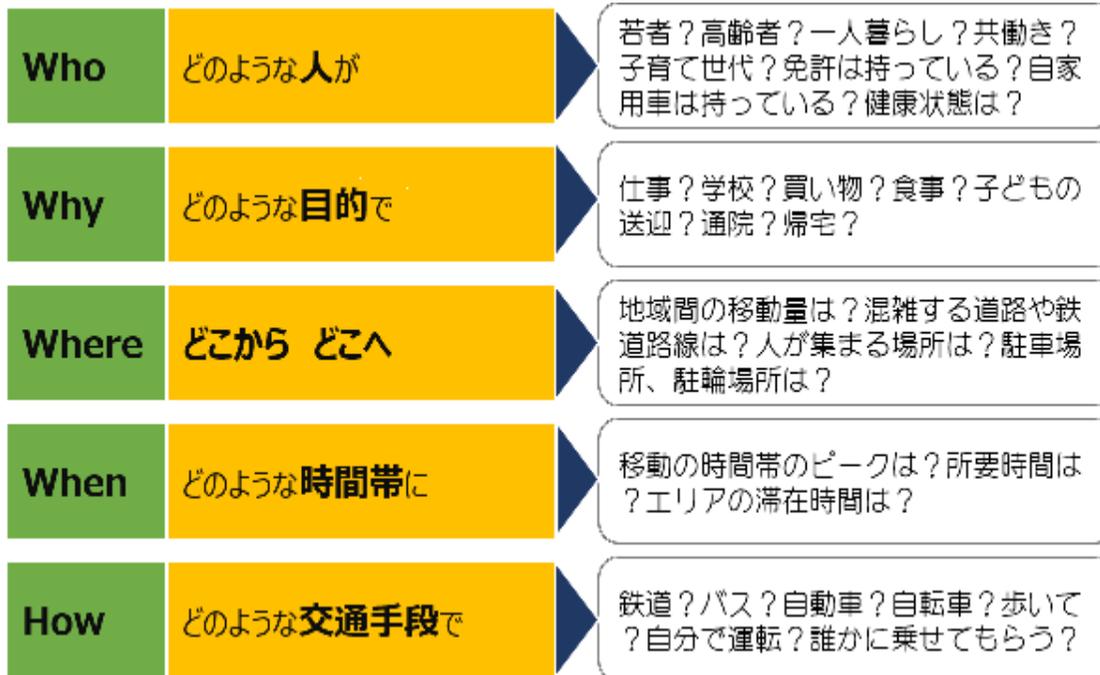
- ・特に自動車を利用しない視点から中心市街地への来街手段として自動車利用の課題について把握
- ・調査対象は検討するエリアの特性によって異なる（例：一定と商業施設が存在し、バスで来訪する人が多い中心市街地においては、バスターミナルでバス利用来街者を対象として調査を実施、等）

# 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。

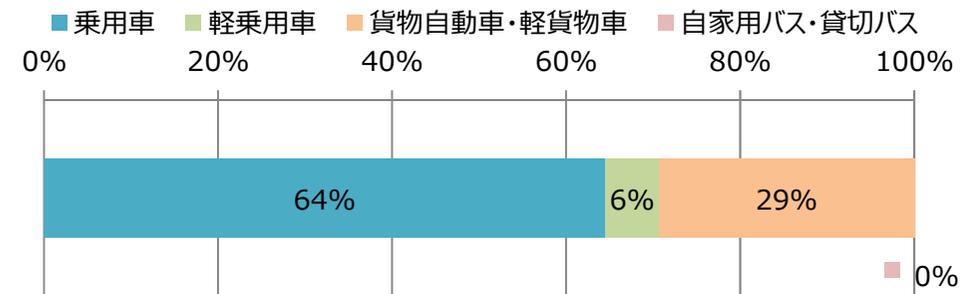
## ■ パーソントリップ調査の概要

- 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

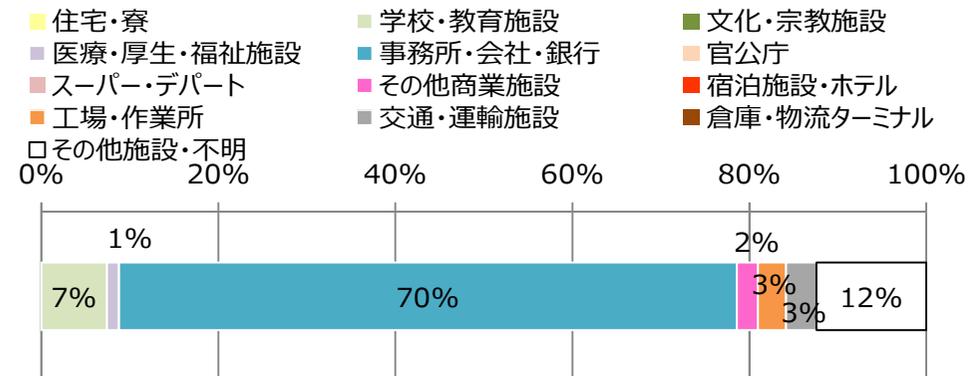


## ■ PT調査結果を使った駐車関連データ分析結果例

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

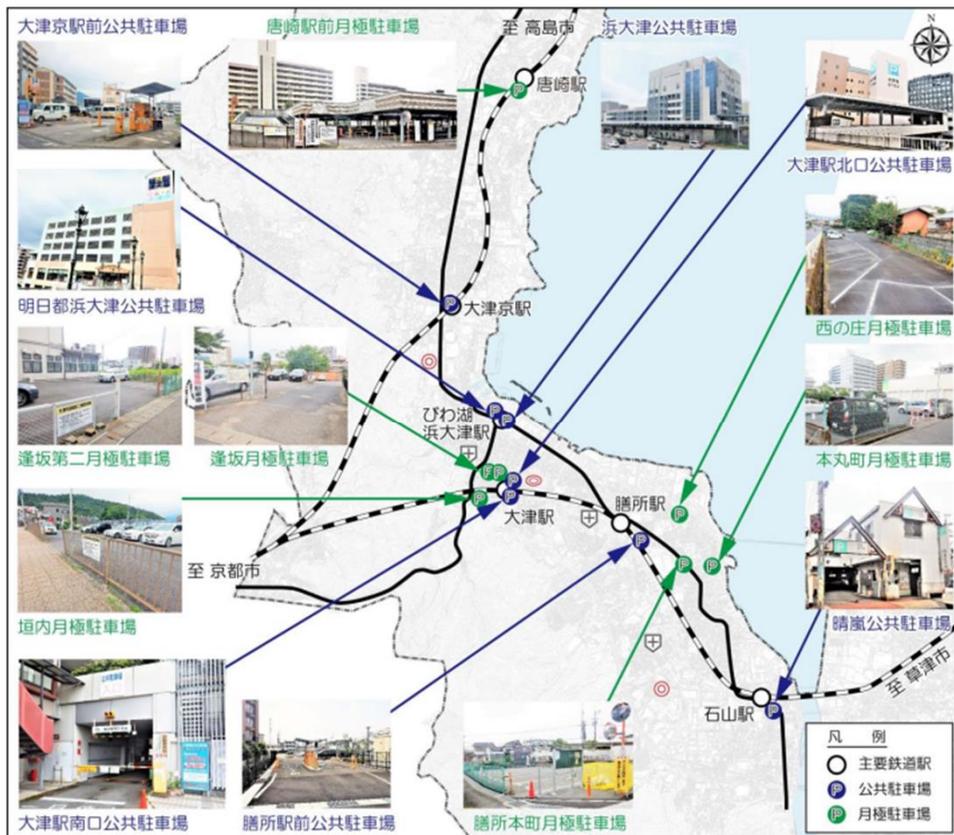


出典：第2回内神田地区における駐車場の配置適正化に向けた勉強会・配布資料 (まちづくりと連携した駐車場ガイドライン 参考資料)

# 公共駐車場の見直し例(大津市)①

- 大津市では、人口減少・高齢化が進展した後も、限られた財源の中で公共施設のあり方を見直し、効率的に運営するため、平成26年に「公共施設マネジメント基本方針」を策定。
- 駐車場においても、当初は違法駐車対策で整備したものの、現在は民間駐車場が整備されて一定の役割を終えたものもあることから、まちづくりや交通政策の視点を踏まえて機能を見直し。
- 市が管理・運営する駐車場を対象に利用実態の把握や周辺民間駐車場の立地状況を踏まえた地域全体での需要の確認、将来におけるまちづくりの方向性を踏まえ、駐車場事業のあり方を検討。

## ■検討対象の公共駐車場



## 調査の概要

### 調査対象

指定管理制度により運営する公共駐車場  
(7箇所)  
業務委託により運営する月極駐車場  
(7箇所)

### 利用状況調査

公共駐車場  
-各年度の利用台数、契約率・回転率  
市営月極駐車場  
-契約区画数、空き区画数、契約率

### 周辺の民間駐車場の供給状況

主要駅から半径500m範囲内の民間駐車場の、収容可能台数、平均駐車率、平均回転数、路上駐車台数

出典：大津市「大津市駐車場事業のあり方検討 事業方針」

# 公共駐車場の見直し例(大津市)②

- 見直しに当たって、立地適正化計画やコンパクトで持続可能な“まちづくり”の観点から、駐車場事業あり方検討の基本方針を策定し、当該方針を踏まえて2段階で評価。
- 社会的状況の評価において、将来的に都市機能等を誘導し、集約型の駐車場として周辺施設利用や鉄道利用の促進に寄与する駐車場を提供するという方針で評価。

## ■駐車場事業のあり方検討の基本方針

### 基本方針①

#### 駅勢圏の駐車場供給と将来的なまちづくりの方向性を踏まえた駐車場の適正化

- ◆ 民間駐車場を含めた駅勢圏全体の立地状況及び利用状況を踏まえて、公共駐車場の需要を判断する
- ◆ 現状の利用実態を踏まえ、公共性の低い駐車場の売却を視野に入れた駐車場利用の適正化を行う
- ◆ 将来的なまちづくりの方向性を考慮した駐車場のあり方を検討する
- ◆ 併設の公共施設の駐車場機能を維持する

### 基本方針②

#### 効率的な事業手法による事業採算性の健全化

- ◆ 民間ノウハウや民間資金を活用し、コストの削減、駐車場+αの価値創造による利用台数の増加を促進する
- ◆ 将来的な事業収支を考慮し、市の財政負担につながる駐車場については廃止を視野に入れた駐車場利用の適正化を行う

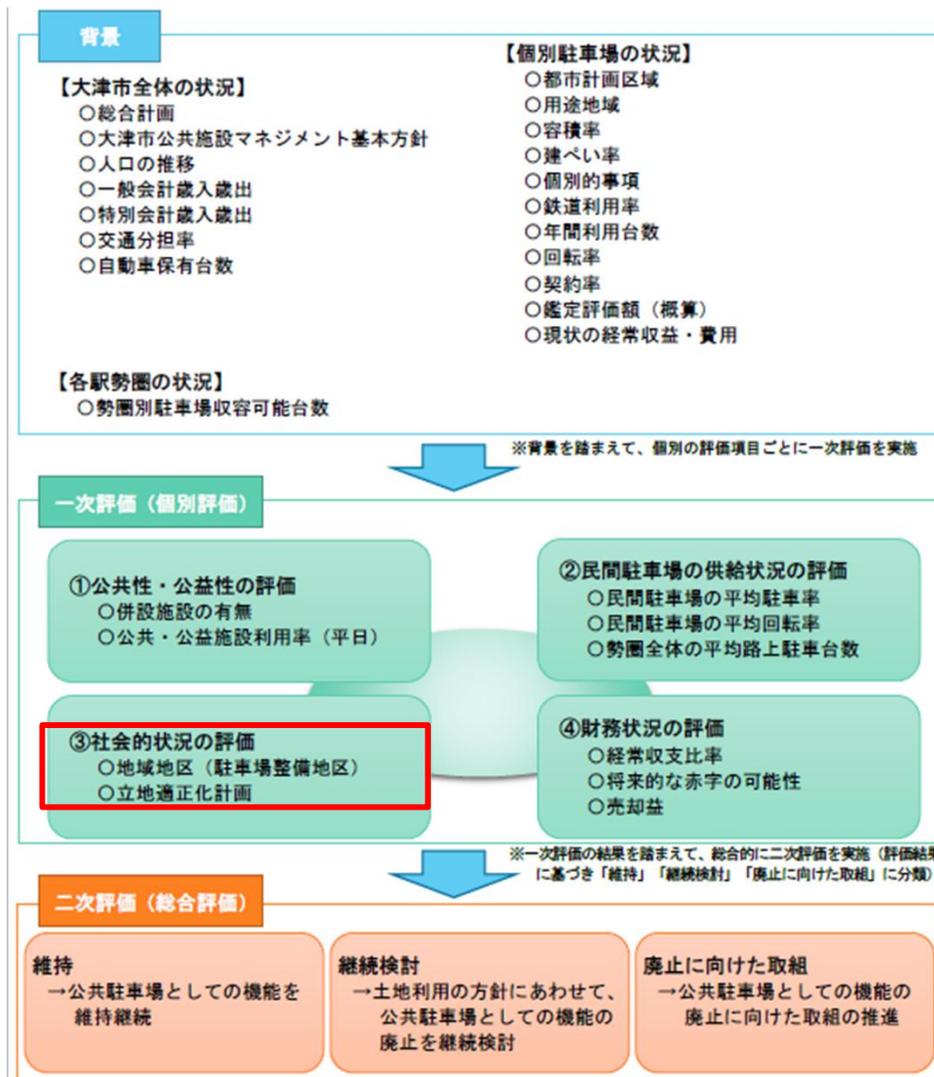
### 基本方針③

#### 都心エリアのにぎわいを創る駐車場の確保

- ◆ 都心エリアの鉄道駅からのアクセス性が高い駐車場を維持し、駅周辺の商業施設の利用と公共交通の利用を促進する

出典：大津市「大津市駐車場事業のあり方検討 事業方針」

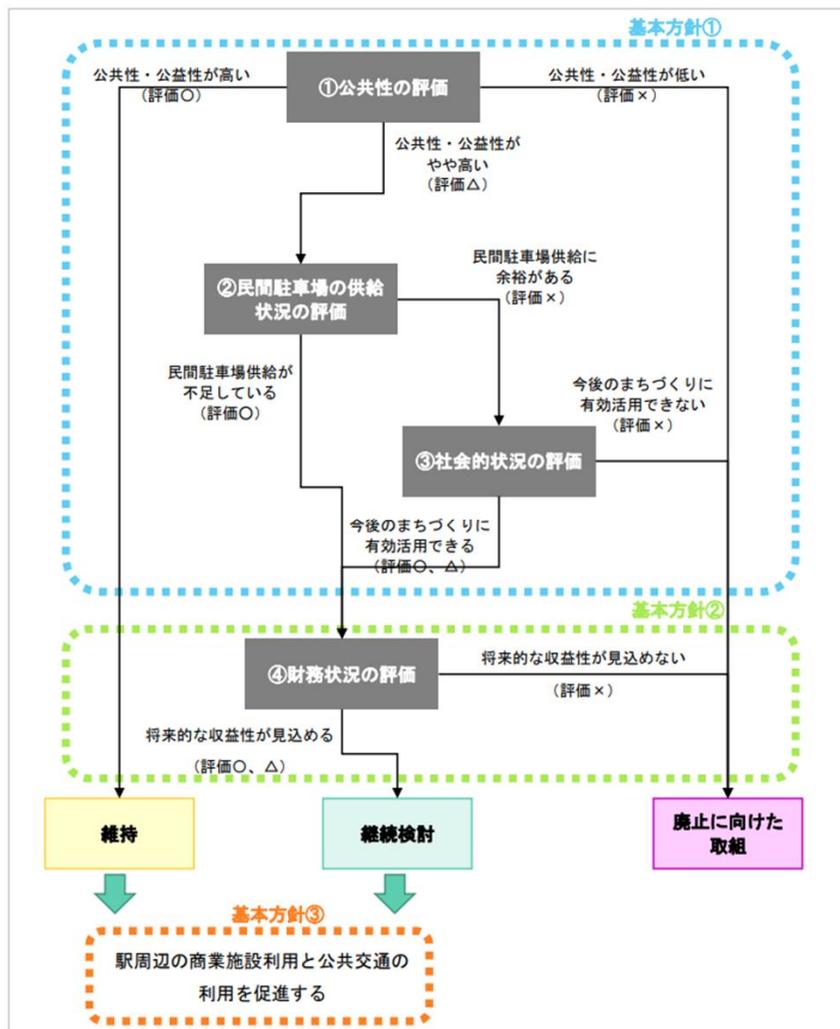
## ■あり方検討のフロー



# 公共駐車場の見直し例(大津市)③

○ 今後のまちづくりに活用が可能な駐車場等有効性が確保された駐車場のみ維持とし、それ以外の駐車場については廃止して、それぞれの立地に望ましい土地利用が行われる方向性が定められた。

## ■二次評価のフロー



## ■各駐車場の方向性

		今後の方向性	
唐崎駅勢圏	唐崎駅前月極駐車場	廃止に向けた取組	住居系・商業系の土地利用を中心に民間へ募集を図る。 ※市民センター駐車場区画の確保について検討する。
大津京駅勢圏	大津京駅前公共駐車場	継続検討	別途検討中の駅前広場の土地活用の方針に合わせて公共駐車場としての機能の廃止を継続検討する。
びわ湖浜大津大津駅勢圏	明日都浜大津公共駐車場	維持	公共性が高いため維持し、利用料金制の導入による市場競争の促進と、駐車場運営の効率化を図る。
	浜大津公共駐車場	維持	公共性が高いため維持し、利用料金制の導入による市場競争の促進と、駐車場運営の効率化を図る。
	大津駅北口公共駐車場	継続検討	大規模修繕が必要になるまで、利用料金制の導入による市場競争の促進と、駐車場運営の効率化を図る。
	大津駅南口公共駐車場	廃止に向けた取組	自走式への改修や、転用が困難である。公共性が低く、現状で赤字額が大きいため廃止する。
	逢坂月極駐車場	廃止に向けた取組	住宅地内に立地しており、接道幅員が狭いため、住居系の土地利用を中心に民間へ募集を図る。
	逢坂第二月極駐車場	廃止に向けた取組	住宅地内に立地しており、接道幅員が狭いため、住居系の土地利用を中心に民間へ募集を図る。
膳所駅勢圏	垣内月極駐車場	廃止に向けた取組	国道1号の沿道利用を促進するような商業系の土地利用を中心に民間へ募集を図る。
	膳所駅前公共駐車場	継続検討	都市機能施設等への土地活用時まで、利用料金制の導入による市場競争の促進と、駐車場運営の効率化を図る。
	西の庄月極駐車場	廃止に向けた取組	住宅地内に立地しているため、住居系の土地利用を中心に民間へ募集を図る。
	本丸町月極駐車場	廃止に向けた取組	住宅地内に立地しているため、住居系の土地利用を中心に民間へ募集を図る。
石山駅勢圏	膳所本町月極駐車場	廃止に向けた取組	廃止後は都市計画道路用地として保全する。
	晴嵐公共駐車場	廃止に向けた取組	将来的に赤字が見込まれるため廃止する。 ※併設の駐輪場の方針と整合性を図りながら、土地利用の方向性も検討する

# 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"> <li>東京都 (S-park)</li> <li>大阪府</li> <li>富山県</li> </ul> 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"> <li>イオン(福岡県)</li> <li>タイムズ(交通ICパーク&amp;ライド)</li> </ul> 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"> <li>沖縄県(てだこ浦西駅)</li> </ul> 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。

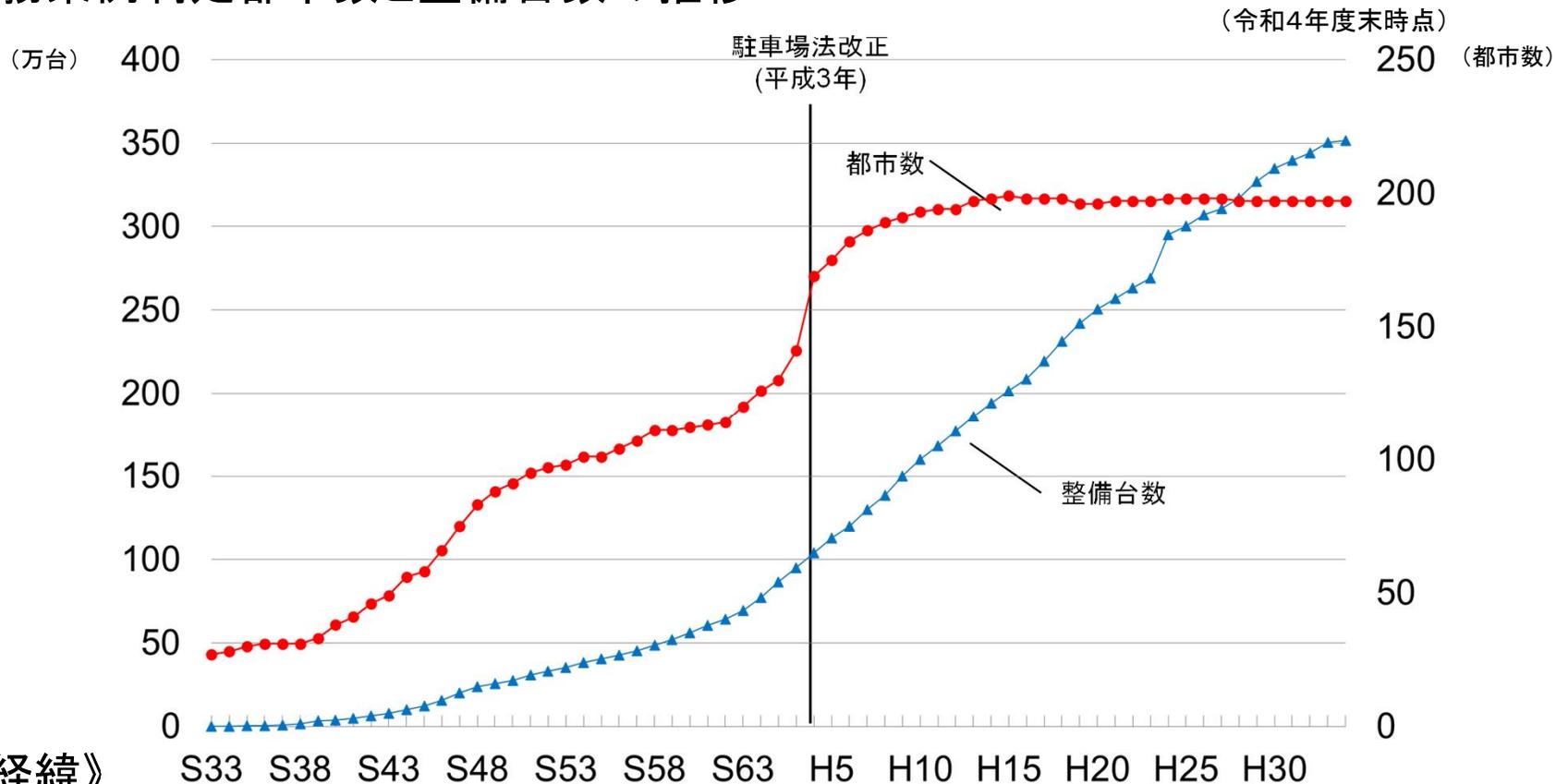
- ・大阪府では、駅に近く、定期券・回数券等の取扱いや1日最大料金設定等を行っている駐車場をパーク&ライド駐車場として府のHPで紹介。(現在、27箇所の駐車場が掲載)

- ・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)



## ○附置義務条例制定都市数と整備台数の推移



## 《改正経緯》

## 平成3年

- ・附置義務を課す建築物の床面積の最低下限の引き下げ  
(特定用途では、2,000㎡→1,500㎡ (50万人以上)、1,000㎡ (50万人未満) )

## 平成6年

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

## 平成18年

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

# 標準駐車場条例における附置義務の考え方

- 標準駐車場条例では、エリア、建築物の用途・人口規模に応じて、附置義務の原単位を設定。地域・地区の特性、駐車実態を踏まえて、適切に条例で規定するよう助言。
- 標準駐車場条例においては、エリア属性に応じて附置義務を緩和できるパターンを設けている。

## ■標準駐車場条例における原単位

※特定用途…自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途

エリア	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
	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	
100万人以上の都市	200㎡/台	250㎡/台		250㎡/台
50万人以上 100万人未満の都市	150㎡/台	200㎡/台		450㎡/台
50万人未満の都市				

### 附置義務の原単位を緩和できるパターン

- (1) 市長が特に必要と認めて、別に附置義務基準を定めた地区において、当該基準により駐車施設を附置する場合(地域特性型)
- (2) 一定規模を超える建築物の建築を行う場合に、周辺の交通特性等を踏まえて、規則で定める方法(例えば、大規模開発マニュアル)により算定された台数の駐車施設を附置する場合(個別評価型) ※H24追加
- (3) 鉄道駅やバスターミナルからの距離等を考慮して駐車需要が低いと市長が認めた建築物について、市長が定める割合をもとに算定した駐車施設を附置する場合(公共交通近接型) ※H26追加

# 附置義務緩和規定の制定状況

## ■ 特定エリアにおける緩和措置

【国土交通省調べ】

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

# 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

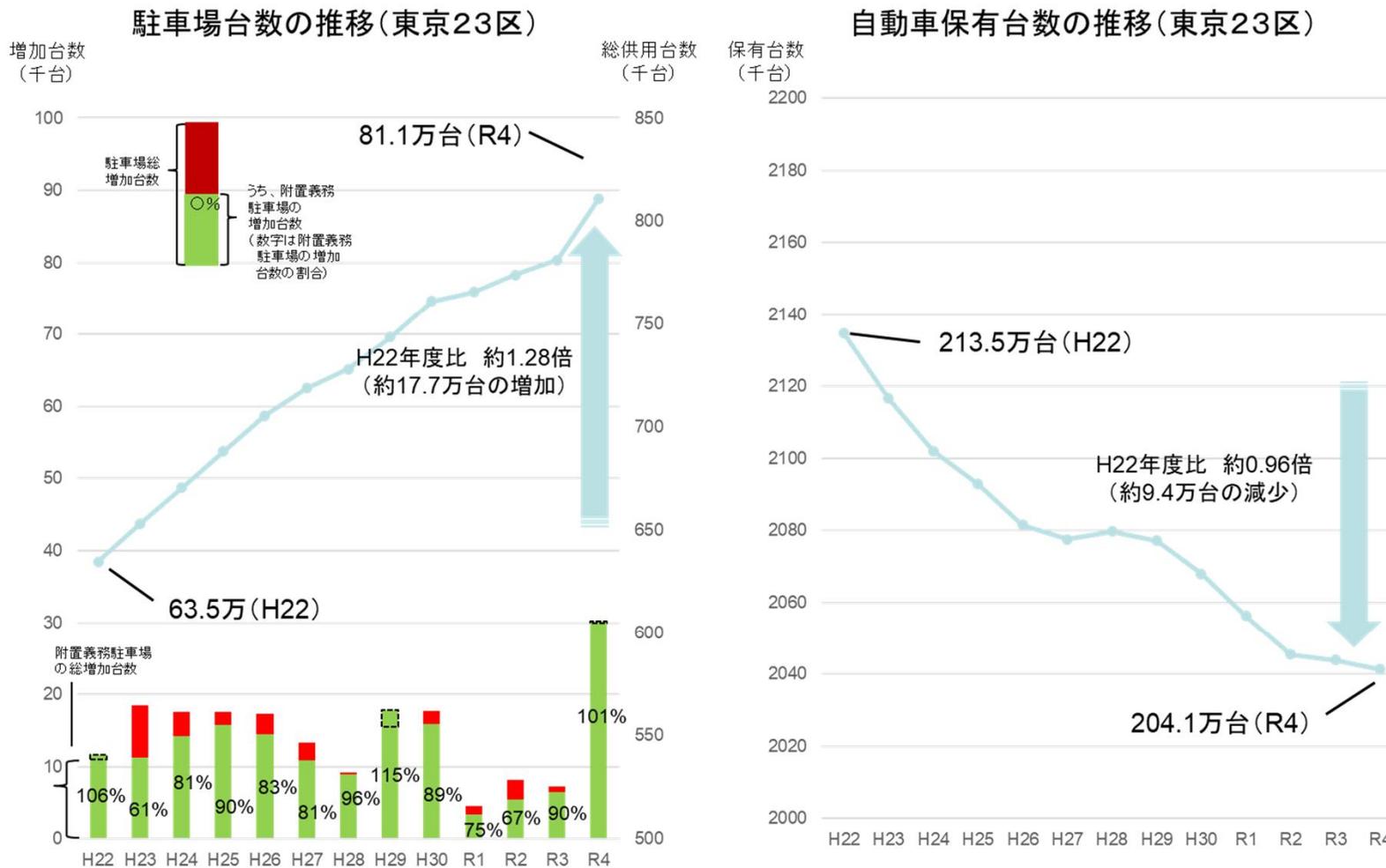
		駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域			
		特定用途			非特定用途
		百貨店 その他の店舗	事務所用途	その他	
標準 駐車 場 条例	100万人 以上の都市	200㎡/台	250㎡/台		450㎡/台
	その他	150㎡/台	200㎡/台		
地域 ル ール	新宿駅西口地区	420㎡/台	460㎡/台		460㎡/台
	新宿駅東口地区	420㎡/台	500㎡/台		500㎡/台
	池袋地区	300㎡/台	500㎡/台		500㎡/台

# 大都市における附置義務駐車場について

○全国において、平成22年度末時点と比較して駐車場台数は約1.18倍に増加している一方で、自動車保有台数は約1.03倍の増加にとどまっている。（令和4年度末現在）

○特に東京23区においては、平成22年度末時点と比較して駐車場台数は約1.28倍に増加している一方で、自動車保有台数は約0.96倍に減少している。（令和4年度末現在）

○駐車場の附置義務により、都心部に駐車場が過剰に整備されることで、社会的損失が発生



【出典】国土交通省調べ

【出典】『市区町村別 自動車保有車両数』  
(一般財団法人自動車検査登録情報協会)より国土交通省作成

# 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		
	創設時期	平成24年	平成30年	令和2年
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	○ 都市・交通の低炭素化やエネルギー利用の合理化の推進	○ 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	○ 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	○ 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内の区域 駐車場出入口制限道路	駐車場配置適正化区域（都市機能誘導区域内）
内容	○ 附置義務駐車施設の集約化	○ 都市再生緊急整備協議会による駐車施設の種類ごと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	○ 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	○ 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	○ 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）	○ 千代田区（内神田一丁目周辺地区） ○ 埼玉県さいたま市（大宮駅周辺地域）	○ 熊本県熊本市	○ 長野県松本市 ○ 和歌山県和歌山市 ○ 山形県山形市

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

## 一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする者の駐車施設の設置義務

駐車場法（現行）

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨の条例を定めることが可能



低炭素まちづくり計画に以下の事項を位置づけ

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

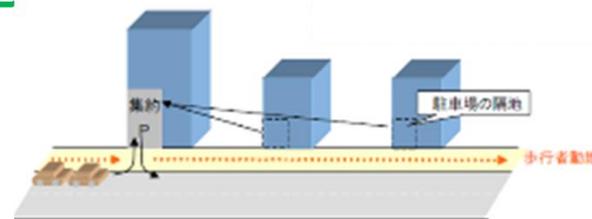
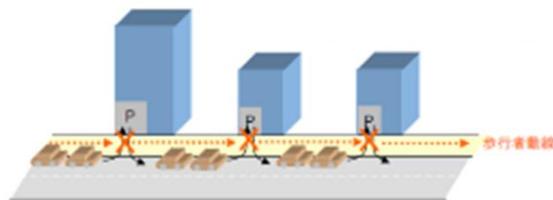


駐車場法の特例措置

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨（現行通り）  
 当該建築物の敷地内又は集約駐車施設に駐車施設を設置する旨  
 集約駐車施設に駐車施設を設置する旨

の条例を定めることが可能

<イメージ>



駐車施設が各建築物に設けられ、非効率な自動車交通が発生

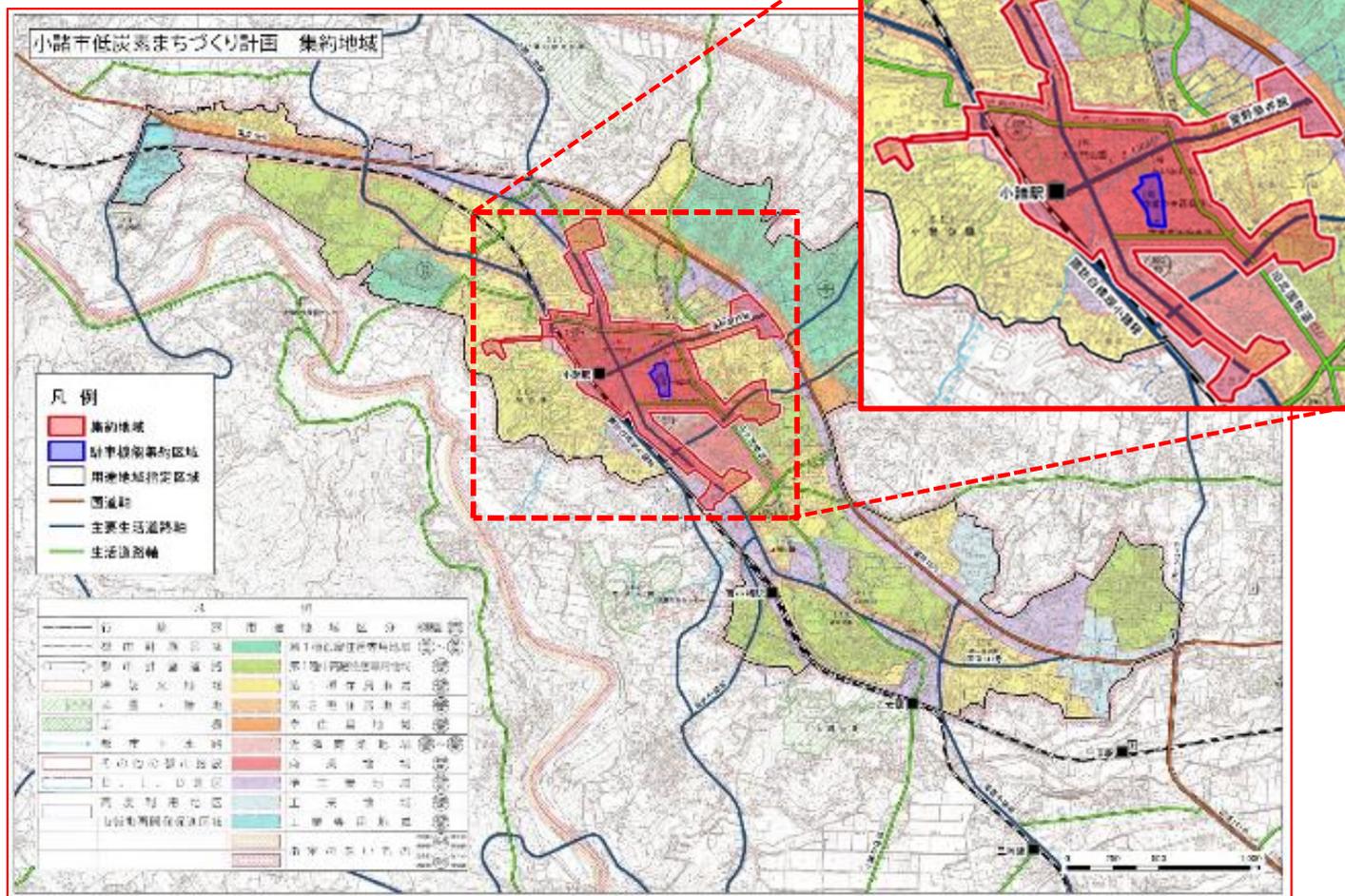
- ・ 駐車待ち車両による渋滞
- ・ 駐車施設を探す車両の移動

特例措置により駐車施設を集約

- ・ 都市の自動車交通を整理
- ・ 歩いて暮らせるまちづくりを促進

# 駐車場法の特例①エコまち法の特例の事例(小諸市)

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



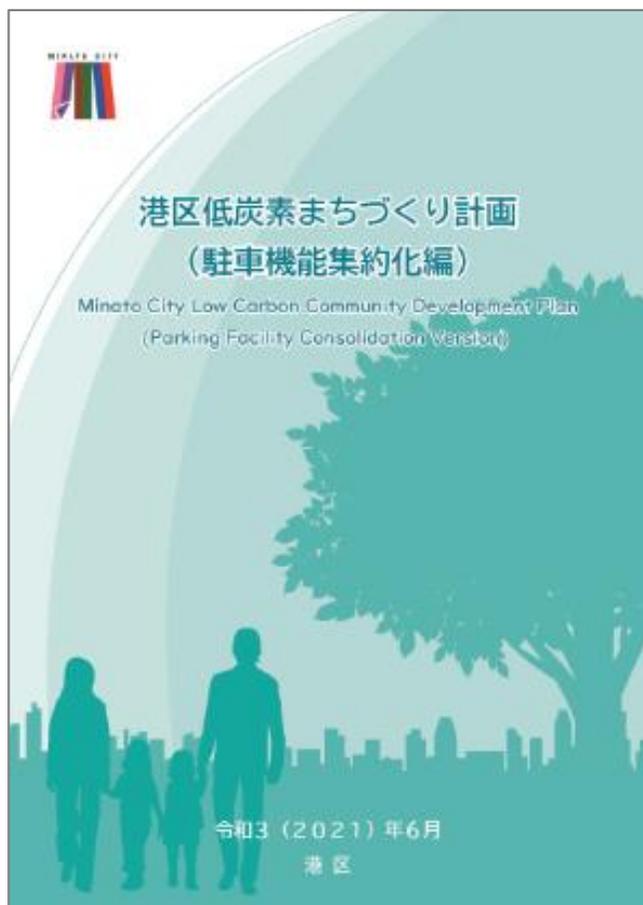
市庁舎敷地一帯での都市機能の集約

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

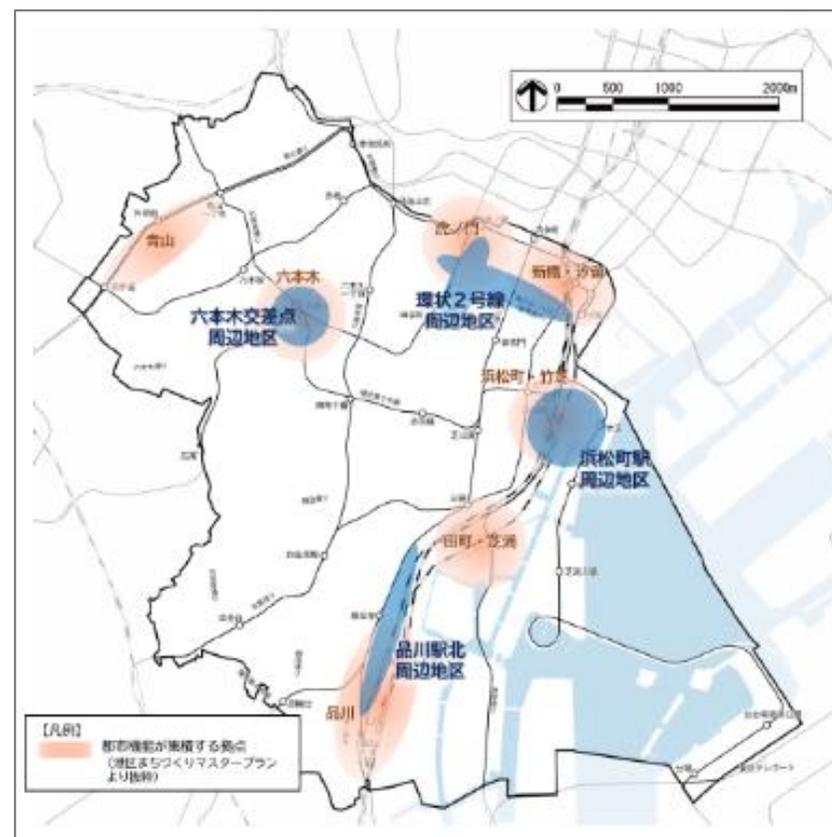
# 駐車場法の特例①エコまち法の特例の事例(港区)

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

## 港区低炭素まちづくり計画(都市機能集約化編)



## 駐車場機能集約化を図る区域



# 駐車場法の特例②都市再生特別措置法

## 立地適正化計画（市町村が策定）

○駐車場配置適正化区域（都市機能誘導区域内）・・・§81⑥1  
 歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域

### ○路外駐車場配置等基準・・・§81⑥2

路外駐車場の配置及び規模の基準

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

### ○集約駐車施設の位置及び規・・・§81⑥3

集約駐車施設の位置及び規模に関する事項

## <路外駐車場>

### 特定路外駐車場・・・§106 （条例で定める一定規模以上の路外駐車場）

#### ○市町村長への届出

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

#### ○勧告

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

## <附置義務駐車施設>

### 集約駐車施設・・・§107

○附置義務駐車施設の集約化  
 条例により集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務付け

#### 駐車場法（現行）

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



#### 駐車場法の特例

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



集約駐車施設

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

### ■ 駐車場配置適正化区域



### 対象施設

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

### 届出対象行為

- ・ 特定路外駐車場の設置
- ・ 届出事項の変更

### 届出の流れ

- ・ 行為着手の30日前までに届出。

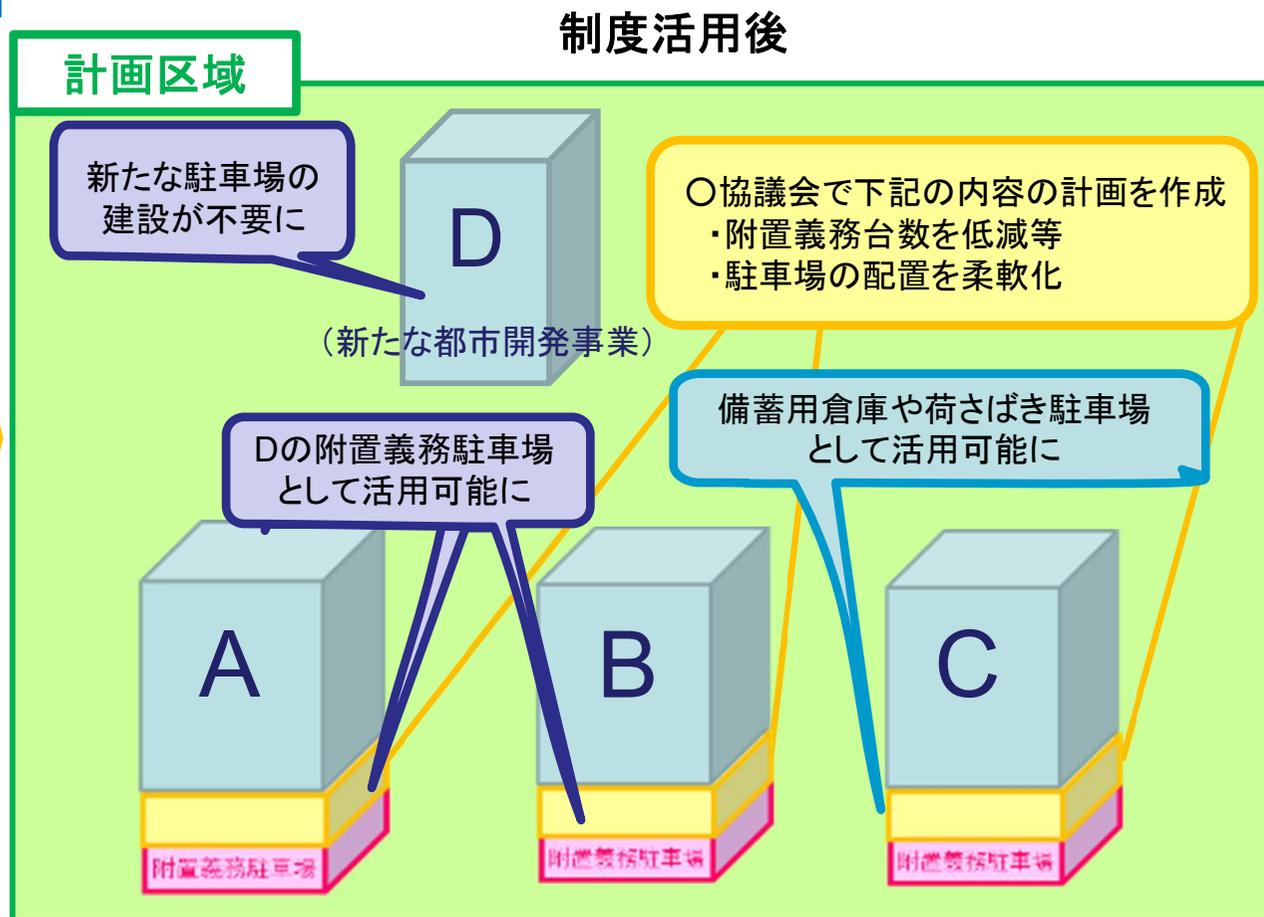
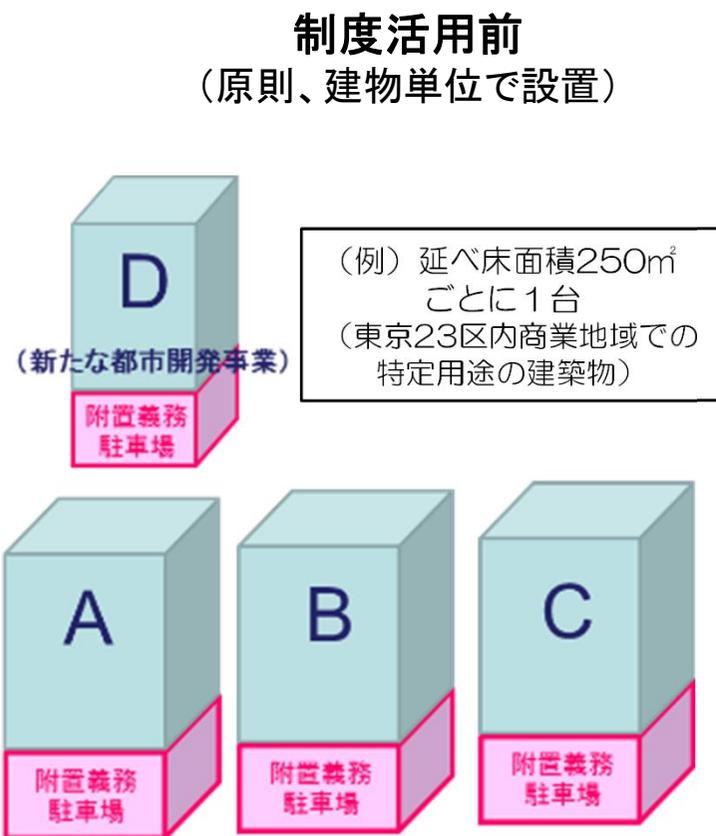
### 路外駐車場配置等基準

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

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

※手引き等については国土交通省HP( [http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000040.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html) )をご覧ください。

## 都市再生駐車施設配置計画制度のイメージ

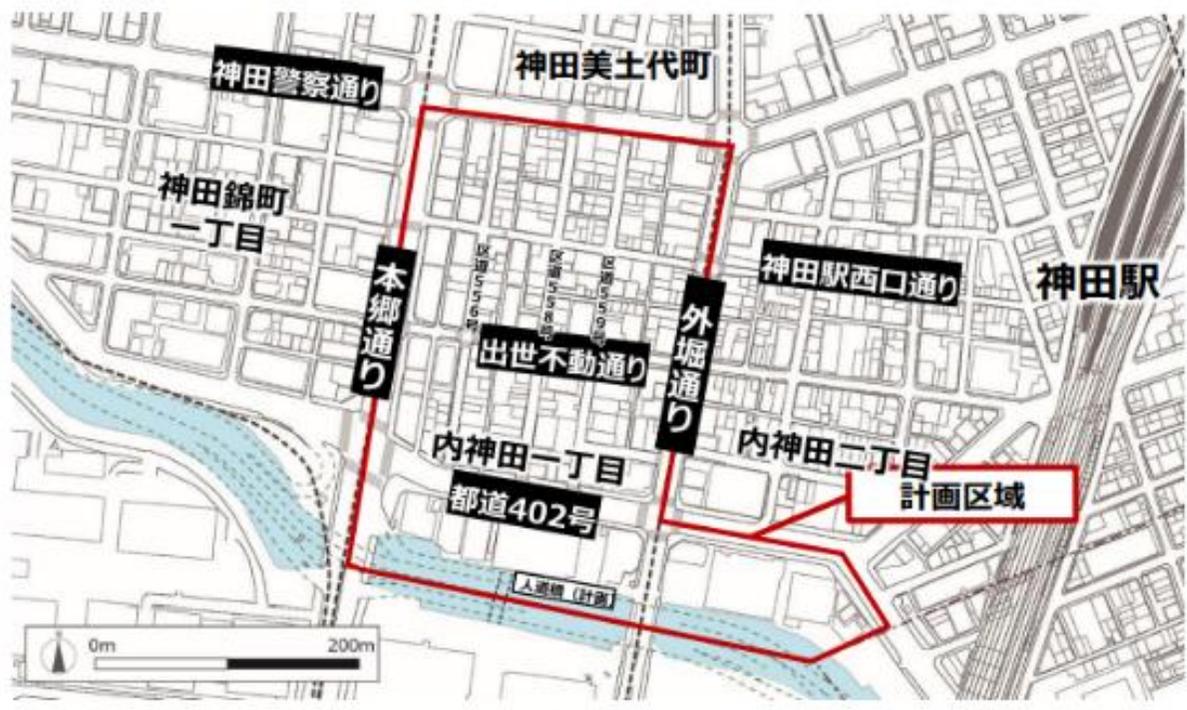


# 駐車場法の特例③都市再生特別措置法の特例の事例(内神田一丁目周辺地区)

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

## ■内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画 計画区域

内神田一丁目周辺地区(内神田一丁目、内神田二丁目各地内)



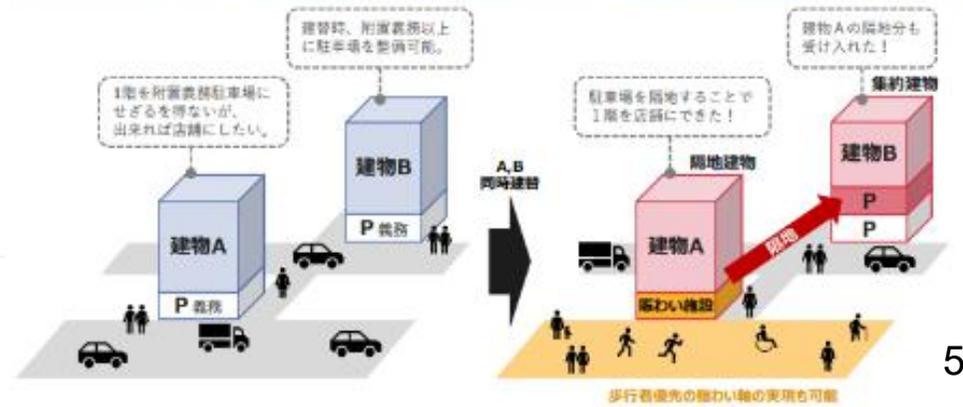
内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画 計画区域

## ■賑わい軸の設定



## ■駐車施設の隔地・集約

例：建物AからBへの隔地 ※区域全体の附置義務駐車台数は変わらない



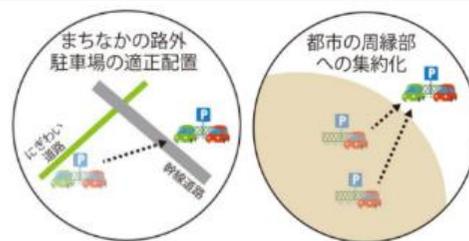
【出典】千代田区HPより国土交通省作成

# 駐車場法の特例④都市再生特措法 滞在快適性等向上区域

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

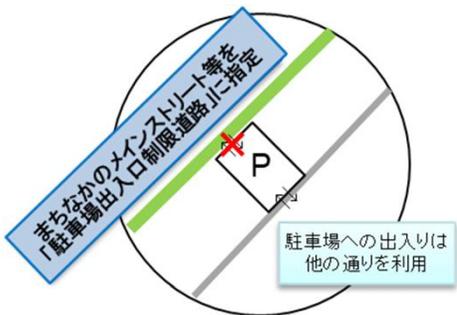
## まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化

- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域(滞在快適性等向上区域)において、届出が必要となる路外駐車場の規模及び配置の基準を定め誘導する等、まちなかの路外駐車場の配置を適正化。
- フリンジ駐車場の設置による区域内への自動車流入の抑制、自動車と歩行者の動線の分離等により、安全・快適で歩きやすいまちなかを形成。



## まちなかのメインストリート等における路外駐車場の出入口規制

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



## 附置義務駐車施設の集約化

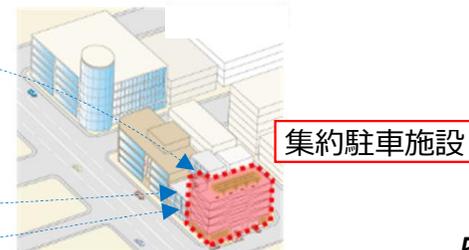
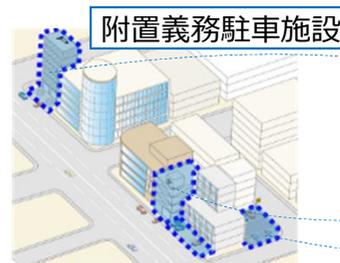
- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域(滞在快適性等向上区域)において、附置義務駐車施設を集約化することにより、安全・快適で歩きやすいまちなかを形成。

### 駐車場法(現行)

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

### 駐車場法の特例

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



# 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	○	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	-

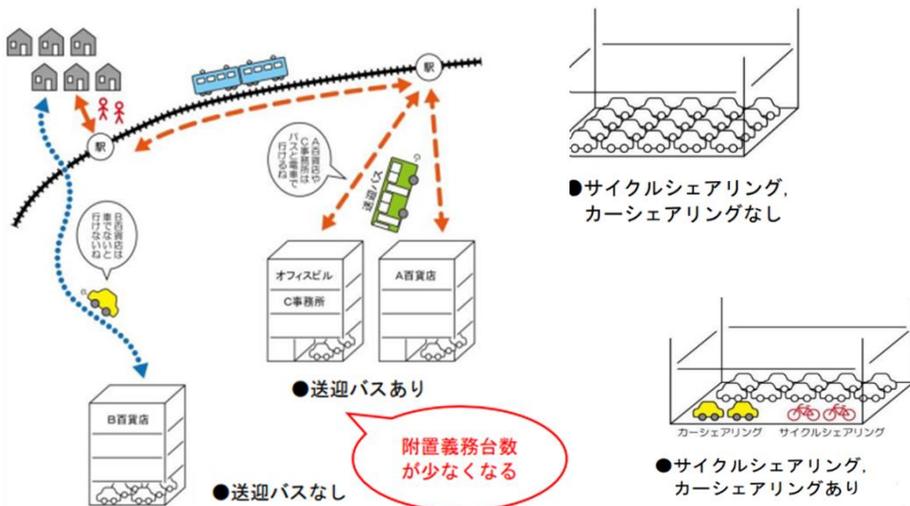
※各自治体公表情報に基づき、国交省作成。（類似の項目をまとめているため、実際のメニュー名等とは一致しない場合がある。）

# 公共交通利用促進策等による附置義務台数の緩和の例

○ 公共交通利用促進策と併せて駐車施設の附置義務の緩和策を設けている例が複数自治体で見られる。

## ■ 神戸市 ※上限20%

公共交通利用促進措置	緩和率
a.従業員のマイカー通勤の規制	20分の1 (5%)
b.サイクルシェアリングの導入	20分の1 (5%)
c.駅やバス停から建物までの分かりやすいマップの表示・冊子配布	20分の1 (5%)
d.公共交通利用者への割引サービスや特典の付与	20分の1 (5%)
e.建物内に公共交通の時刻表の表示・冊子配布	20分の1 (5%)
f.鉄道駅への地下通路等の接続	10分の1 (10%)
g.公共交通利用者への運賃の補助	10分の1 (10%)
h.カーシェアリングの導入	10分の1 (10%)
i.公共交通利用者への商品配送サービス	10分の1 (10%)
j.駅やバス停からの送迎バスの実施	10分の1 (10%)



【出典】神戸市「公共交通利用促進措置実施」

## ■ 札幌市 ※上限50%・毎年定期報告が必要

取組項目	概要	実施内容例 ※事前協議事項	実施対象者	実施状況報告例	報告時にあわせて必要なデータ
ア (必須)	公共交通機関の利用を促進するPRを実施	時刻表の掲示やホームページ等で公共交通機関の利用を促進する宣伝を実施	入居する全ての事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>来場者には窓口で公共交通パンフレットを配付</li> <li>HPの公共交通機関での来場案内を実施</li> </ul>	
イ	マイカー通勤の規制	従業員のマイカー通勤を禁止し、公共交通機関等による通勤を義務付け	入居する全ての事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>マイカー通勤規制対象従業員約〇名に通知</li> <li>違反者に対する指導約〇回</li> </ul>	
ウ	① 商業ビル	公共交通機関の利用客に対し、駐車場の割引と同程度の運賃補助や商品券等による還元を実施	入居する全てのテナント	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の利用者約〇人に還元率約〇%でチャージ実施</li> </ul>	・駐車施設の稼働状況が分かる資料
	② ホテル等	宿泊客等に対し、公共交通利用促進策を実施	事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>1日乗車券付き宿泊プラン利用の宿泊者が1月あたり約〇人</li> </ul>	・駐車施設周辺の混雑状況が分かる資料や写真
エ	商業ビル等で、公共交通機関の利用客に対し、駐車場の割引と同程度のポイント付与サービスを実施	2,000円以上の買い物に対して、100円分のポイントを付与	入居する全てのテナント	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の利用者1月あたり約〇人に通常の約〇倍でポイント付与</li> </ul>	・公共交通利用促進措置等の実施状況が分かる資料や写真
オ	商業ビル等で、公共交通機関の利用客に対し、商品配送サービスを実施	5,000円以上買い物したお客様に対して、商品配送料を無料に	入居する全てのテナント	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の利用者1月あたり約〇人に配送料無料で配送実施</li> </ul>	
カ	バスや路面電車等の公共交通機関の利用者向けの待合施設を建築物内又は建築物の敷地内に設置	敷地内に公共交通機関利用者向けの待合施設を整備(図2、図3)	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>待合施設を1日あたり約〇人利用</li> </ul>	
キ	建築物と公共地下通路等を接続	公共地下通路への連絡通路を設置	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下通路との連絡通路を1日あたり約〇人利用</li> </ul>	

【出典】札幌市「建築物における駐車施設の附置等に関する条例及び同条例施行規則の手引き」

○ 乗用車用の附置義務駐車施設について、他の駐車施設に振り替えた場合に必要台数を緩和することで、必要な用途の駐車施設の供給を促すことが可能。

- ・ コロナ禍では、自転車利用の増加など移動手段が多様化し、また、外出自粛に伴いネット通販や宅配サービスなどの配送車両の増加などが想定される。
- ・ このため「大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱」に、荷捌き駐車施設や自転車駐車場の四輪車駐車台数への振替、カーシェアリングに関する規定を追加する改正を実施。

[要綱における四輪車駐車施設の設置率]

共同住宅等建築物の全住戸数		ワンルーム形式住戸	ファミリー形式住戸
30戸以上	商業系地域	10%以上	30%以上
	その他地域		35%以上
70戸以上	商業系地域	10%以上	40%以上
	その他地域		50%以上

**【改正内容】 令和3年4月1日 改正**

**(1) 自転車駐車場の四輪車駐車施設への振替**

- ➡ 「大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例」等の基準を超える自転車駐車場を設置する場合、自転車駐車場10台を、四輪車駐車施設1台分に振替える

**(2) カーシェアリングの導入による必要台数の緩和**

- ➡ 居住者等を対象としたカーシェアリングを導入する場合、住戸数に対し各区分に応じた緩和率を乗じ、四輪車駐車施設の台数を緩和する

**(3) 荷さばき駐車施設の四輪車駐車施設への振替**

- ➡ 荷さばき駐車施設（必要台数の基準なし）を設置する場合、荷さばき駐車施設1台を、四輪車駐車施設2台分に振替える

※ 今回の改正は、既存の共同住宅において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う駐車場利用率の低下の課題に対し、駐車場の空きスペースを活用するための選択肢としても有効である。

# 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
<b>A 駐車場整備地区等</b>			
・ 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>B 周辺地区、自動車ふくそう地区</b>			
・ 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。)	特定用途の部分の床面積が2000㎡を超えるもの	特定用途	(23区)300㎡ごとに一台
			(市)250㎡ごとに一台

### 【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
<b>A 駐車場整備地区等</b>			
・ 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)5500㎡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>B 周辺地区、自動車ふくそう地区</b>			
・ 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。)	特定用途の部分の床面積が3000㎡を超えるもの	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

# 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。）

# 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※<sub>2</sub>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)			
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)			
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



- 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。

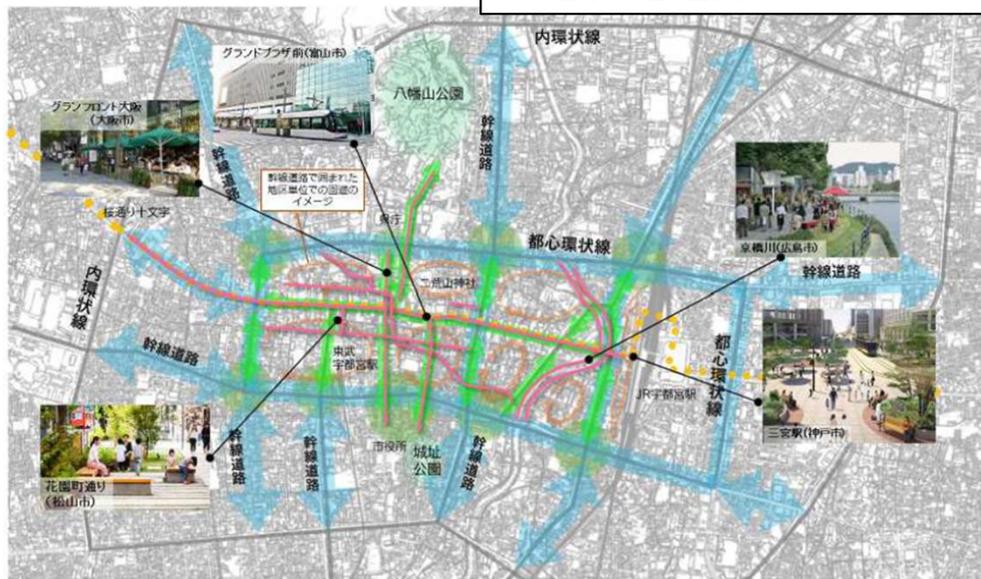
## 「(仮称) 都心部まちづくりプラン」中間取りまとめ

- 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)

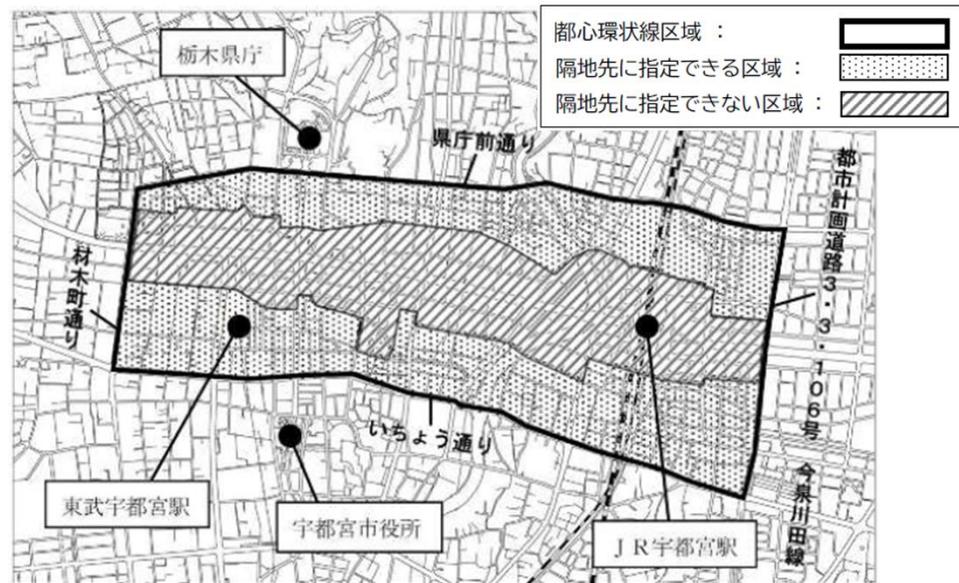


## 新たな施策

- ・ 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



# 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 <b>都市環境</b> の維持及び改善	<b>住環境</b> 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 <b>住環境</b> 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"> <li>○ファミリー：2%以上（自動二輪）</li> <li>・商業系地域：30※1・35%※2以上</li> <li>・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</li> <li>○ワンルーム：3%以上（自動二輪） ：10%以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○住戸面積40㎡以上               <ul style="list-style-type: none"> <li>・100%以上（自転車を含めた二輪車、うち15%は大型）</li> <li>・商業系地域 5%※1、15%※2</li> <li>・住専系地域 25%※1、45%※2</li> <li>・その他地域 15%※1、30%※2 ※1 10～29戸の場合 ※2 30戸以上の場合</li> </ul> </li> <li>○住戸面積40㎡未満               <ul style="list-style-type: none"> <li>・60%以上（自転車を含めた二輪車、うち15%は大型）</li> <li>・住戸面積40㎡以上の基準の3分の1</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一律（自転車・原動機付自転車・自動二輪車）：70%以上</li> <li>・商業地域：30%以上</li> <li>・中高層住居専用地域、住居地域、準住居地域：60%以上</li> <li>・低層住居専用地域：70%以上</li> <li>・その他の区域：50%以上</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>荷さばき駐車施設</b>は、2倍して乗用車附置台数に算入可能（上限2台）</li> <li>・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></li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・<b>サービス用駐車場</b>（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）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・20戸以上の場合、<b>貨物荷卸スペース</b>設置</li> <li>・<b>訪問者用</b>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</li> <li>・附置義務条例と重複する場合は、<u>いずれか多い台数</u></li> </ul>

## 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"> <li>■ファミリーマンション：住戸数20戸以上</li> <li>■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</li> </ul>	・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"> <li>■集合住宅等建築物</li> <li>・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</li> <li>■ワンルームマンション建築物</li> <li>・住居系・準工業地域内：40㎡未満の住戸数12以上</li> <li>・商業系地域：40㎡未満の住戸12以上</li> </ul>	・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"> <li>・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）</li> <li>・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）</li> </ul>	・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、寄宿舍、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6m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

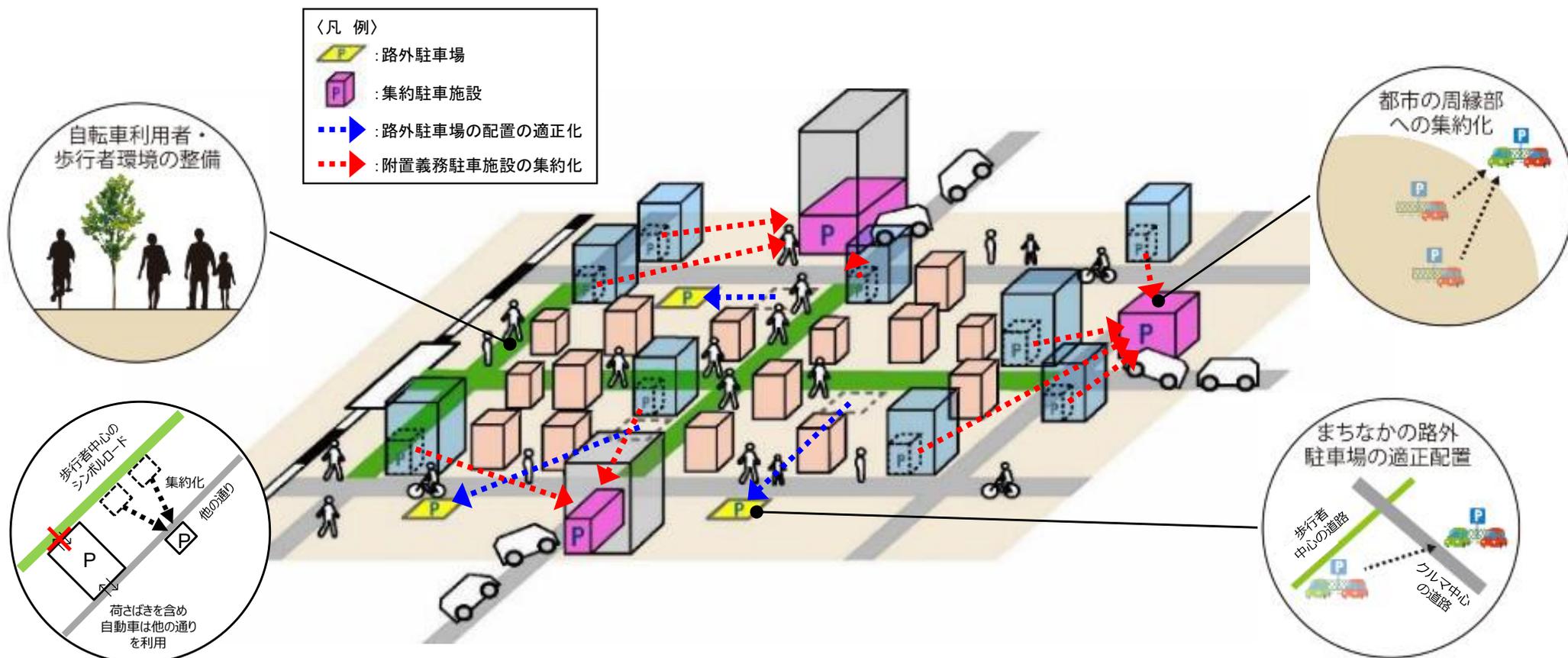
## 2(3). 配置の適正化について

---

# 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

## にぎわいや都市の魅力創出



**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)

**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)

# 駐車場の立地・出入口規制・誘導策の例①

- 駐車場の立地・出入口規制については、都市再生特別措置法の特例に基づく規制や、景観法に基づく規制を行う他、独自条例等により届出義務や設置基準を設けた上で、基準に適合しないものについて、規制、指導・助言を行う等の取組が行われている。

制度	エリアの特徴	規制・誘導策の特徴
小規模駐車場届出条例 (都市再生特別措置法) 【熊本市】	<b>滞在快適性等向上区域</b> (163ha) ・歩行者が安全で快適に通行し滞在できる空間の整備の促進する区域 ・「昼も夜も誰もが歩いて楽しめる魅力的な都市空間」を目指す区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>50㎡以上</b>の一般公共の用に供する駐車場 (<b>無料駐車場含む</b>) について<b>届出</b>を義務づけ。</li> <li>・歩行者の安全性等に配慮した配置等の観点から、市が<b>路外駐車場配置等基準</b> (例：500㎡以上の路外駐車場と同様の基準に加えて、歩道に面する場合は出入口を<b>集約</b>し幅を6m以内とする等) への適合を確認、適合していない場合は<b>指導</b>等を行う。</li> </ul>
駐車場の適正な配置に関する条例等 【金沢市】	<b>まちなか駐車場区域</b> ・商業や業務施設、公共施設などの主要な都市機能拠点や金沢の個性を表す歴史・文化資源が集積している旧城下町区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなか駐車場区域における駐車場の新設等について、市長への事前<b>届出</b>を義務付け。対象は駐車面積<b>50㎡以上</b>の駐車場 (時間貸の他、<b>月極駐車場も対象</b>)</li> <li>・まちなか<b>駐車場設置基準</b>を別途設定 (例：<b>駐車場出入りが渋滞を引き起こさないこと</b>、歩行者の安全性を阻害しないこと、平面の時間貸し駐車場は<b>暫定利用</b>に努めること、等) し、適合しないときは<b>指導・助言</b>を行う。</li> </ul>
景観法に基づく建築物の形態意匠の制限 【仙台市】	<b>青葉通景観地区</b> (仙塩広域都市計画景観地区) ・仙台駅から仙台城跡をつなぐシンボルロード	<ul style="list-style-type: none"> <li>・景観地区内で<b>建築行為</b>を行う場合は、<b>都市計画</b>に定められた<b>形態・意匠の制限</b>に適合していることが必要。(市長の認定)</li> <li>・<b>自動車車庫</b>に設ける出入口は、青葉通へ自動車が入り出すための敷地の出入口又は当該敷地の出入口に通じる車路に<b>接続してはならない</b>。</li> <li>・ただし、敷地の位置等によりやむを得ない場合で、自動車車庫が隣接する建築物との調和に配慮したデザインであり、敷地の出入口において安全確保のための取り組みを十分に行い、かつ、自動車車庫に設ける出入口が最小限の幅であると市長が認める場合は、この限りでない。</li> </ul>
地域まちづくり推進条例に基づく地域ルール元町通り街づくり協定 【横浜市】	<b>元町通り街作り協定</b> ・ショッピングストリートとして発展し、1950年代には全国に先駆けて壁面線後退による歩行者空間を創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域まちづくりルール (市長が認定) の区域内で<b>建築等</b>を行う際は<b>地域まちづくり組織</b>との<b>協議</b>を行い<b>承認</b>を得た上で市に<b>届出</b>を義務づけ。</li> <li>・地域まちづくりルール (<b>元町通り街づくり協定</b>) により、元町通りに面する<b>1階部分</b>には、<b>駐車場・駐輪場・車路の設置を禁止</b>。</li> </ul> <p>※そのほか、元町通りでの<b>荷捌き</b>は原則として禁止、<b>従業員が通勤</b>に車を使用する場合は、必ず周辺に駐車場を確保等</p>

# 駐車場の立地・出入口規制・誘導策の例②

## ■路外駐車場配置基準（熊本市）

- 入口を**集約**した構造とし、幅を6メートル以下とすること。（駐車マスから直接出入りを行うハーモニカ構造の禁止）
- 自動車の出入口以外の部分から、自動車の出入りができない構造とすること

※ そのほか、路外駐車場（500㎡以上）の基準を準用

自動車の出入が多く、歩行者が多い通りに面しており、歩行者との交錯が多く発生し危険



自動車の出入口を減らすとともに、歩行者の少ない通りに設置することで、歩行者との交錯を減らし安全性向上

出典：第36回全国駐車場政策担当者会議  
熊本市資料



滞留快適性等向上区域範囲図  
出典：熊本市HP

## ■景観地区における制限（仙台市 青葉通景観地区）

- 歩道の安全性を確保するため、駐車場は、原則として青葉通側に**出入口**を設けないこととする。
- 敷地の位置などの理由で、やむを得ず設ける場合は、安全確保のための取り組みを十分に行ったうえで、出入口は機能上・安全上必要な最小限の幅とし、かつ隣接する建築物との調和に配慮した**デザイン**とする。



青葉通を避けて設けた駐車場の出入口



調和に配慮したデザインの駐車場の出入口

出典：青葉通街並み形成ガイドライン

## ■まちなか駐車場設置基準（金沢市）

### （共通）

- まちなかへの過度な自動車の**流入**を助長しないこと
- 駐車場の出入りが前面道路の**渋滞**を引き起こさないこと
- **歩行者**の安全性を阻害しないこと
- 周辺の**まちなみ景観**に配慮し、**緑化**等に努めること
- **平面の時間貸し駐車場**としての**土地利用**は、**一時的な利用**に努めること
- 前面道路の幅員が6m未満の場合、時間貸し駐車場の設置を控えること

### （中心商業・業務地域）

- 駐車場に出入りする自動車が**歩行者**の回遊動線を阻害しないこと
- **店舗の連続性**が確保されること
- **立体化・集約化**等により**土地が有効に利用**されること
- 原則として都心軸からの出入りを行わないこと
- 近隣の駐車場**需要**を超えたものでないこと

### （金沢駅周辺地区）

- 駐車場に出入りする自動車が**歩行者**の回遊動線を阻害しないこと
- **立体化・集約化**等により**土地が有効に利用**されること
- 金沢駅周辺における交通渋滞の緩和に必要な対策の実施に努めること

### （その他まちなか駐車場地区）

- 周辺地区内の**需要**の範囲内であること
- 地区内の道路事情を勘案し、生活道路に悪影響を及ぼさないこと
- 中心商業・業務地区の**利用者**のための駐車場ではないこと
- 地域のコミュニティに配慮しているものであること



まちなか駐車場設置基準地区区分図

出典：第37回全国駐車場政策担当者会議・金沢市資料等

# 隔地に関する考え方

- 附置義務駐車場の建築物の敷地内に設置することによる問題点も生じたことから、駐車場政策の方向性の一つとして、地域の実情に応じた附置義務駐車場の隔地を推奨。
- 附置義務条例を策定している全197都市が駐車施設の附置の敷地外特例を適用。

都市の交通実態に即した路外駐車場の整備を推進するための措置(駐車場出入口 規定の弾力化及び駐車場附置義務の弾力化)について(技術的助言)【平成16年7月2日:国都街第18号】

## 2 標準駐車場条例の改正について

### (3) 隔地における附置駐車施設について(第30条、第30条の2関係)

小規模な附置駐車施設が多数設置されることは、駐車場の出入口が随所に設けられることによる交通阻害や土地効率的な利用等の観点から問題が多い。このため、まちづくりや地区交通処理の方針と連動して、建築物及びその敷地以外の場所(いわゆる「隔地」)で駐車施設を確保する手法を採用し、駐車場施設の配置を戦略的に誘導することを積極的に検討されたい。また、隔地で駐車施設を設置させる場合には、当該駐車施設の位置、規模等の必要な情報を把握するとともに、標準条例第33条及び第34条に規定される立入検査、措置命令の適切な運用等、当該駐車施設の機能が維持されるために措置を講ずることが望ましい。なお、荷さばきに係る隔地附置については、共同荷さばきの設置を含めた地区内の適切な荷さばきに関する方針を検討した上で、取り扱いを決定することが望ましい。

まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)【平成30年7月:国土交通省 都市局 まちづくり推進課・都市計画課・街路交通施設課】

### 5-1 附置義務駐車場制度の緩和・隔地駐車場の導入

- 附置義務駐車場の供給量については、その原単位の見直しにより適正化を図ることが考えられるところ、過剰な駐車場の配置を抑制するためにも、例えば小規模建築物については附置義務駐車場の対象外とする等により、配置の適正化を図ることが考えられる。
- また、附置義務駐車場は、原則として一定の基準に基づき、建築物又はその敷地ごとに駐車場の附置を義務付ける制度であるが、各建築物又は敷地ごとに駐車場を整備するよりも、まちづくり上の観点を踏まえ、地区単位で駐車場を集約配置した方が適当な地域も存在することから、このような地域においては、例えば近隣の公営駐車場等において附置義務駐車場を受け入れるなど、いわゆる「隔地」での附置義務駐車場について検討することが考えられる。

## ■ 駐車施設の附置の敷地外特例適用状況

	都市数	割合
おおむね100m以内	1	1%
おおむね200m以内	110	56%
おおむね250m以内	1	1%
おおむね300m以内	74	38%
おおむね350m以内	3	2%
おおむね400m以内	2	1%
おおむね500m以内	3	2%
規定なし	3	2%
合計	197	100%

出典：令和4年度版(2022年)自動車駐車場年報  
(国土交通省 都市局 街路交通施設課)

# 集約駐車場に関する考え方

- 都市再生特別措置法の技術的助言において、集約駐車施設について、集約駐車場は隔地と同じ取扱である点があるものの、まちづくり政策の観点から俯瞰的に決定される点で性格が異なるとしている。
- 集約駐車場は既存ストックの有効活用の観点から、場合によっては都市計画駐車場も活用可能であるほか、公的主体が先行的に整備することも考えられるとしている。

## 標準駐車場条例の改正に関する技術的助言【平成26年8月1日街路交通施設課長通知】(抄)

### (4) 附置義務駐車施設の集約化

#### ③ 集約駐車施設の確保・整備

- ・ 既存の大規模な駐車施設を有効に活用することが考えられること。具体的には、附置義務台数以上に整備されている駐車施設や、附置義務の原単位の見直し等により生じる附置義務駐車施設の余剰分を、集約駐車施設として確保することが考えられること。また、都市計画駐車場であっても、都市計画決定当時の交通状況や社会環境の変化等を受けて、求められる機能、役割等が変化している場合においては、既存ストックの有効活用という観点から集約駐車施設として活用することも可能と考えられること。
- ・ 集約駐車施設を新たに整備する場合には、附置義務を負う建築主等が共同して整備することや、公的主体が附置義務の受け皿として先行的に整備することも考えられること。

#### ④ 移動制約者用の駐車施設の取扱い

- ・ 集約の対象から外すと各建築物又はその敷地内に車両の出入口が設けられ、駐車場配置適正化区域内の歩行環境等に影響を与える場合も考えられることから、地域の障がい者団体等と相談の上、移動制約者の移動を困難にしないような形で集約することが可能であれば、集約することも考えられること。
- ・ 集約駐車施設を含む附置義務駐車施設内に車いす使用者用の駐車施設を設置する際には、車いすを使用しない障がい者や高齢者、妊婦等のための通常幅の駐車スペースも併せて導入すること（いわゆる「ダブルスペース」）が望ましいこと。

#### ⑤ 荷さばき駐車施設の取扱い

- ・ 集約化により駐車施設から目的地への運送距離の増加や作業効率の低下を招く可能性があることから、荷主、運送事業者等の協力体制等の地域の実情を踏まえた上で、可能であれば集約することも考えられること。

#### ⑦ 駐車施設の隔地での附置との違い

- ・ 附置義務駐車施設の集約化は、駐車施設を対象建築物内又は敷地内に附置しないという点では、従来の隔地の取り扱いと同じであるが、隔地の取り扱い

は個別の建築行為に対して個別に隔地先が決定されるのに対して、附置義務駐車施設の集約化はまちづくり政策の観点から俯瞰的に決定される点で、性格が異なるものであることに留意されたい。

### (5) その他留意事項

#### ① 駐車実態等に応じた附置義務基準の見直し

集約駐車施設において異なる用途の建築物の駐車施設を集約する場合には、各建築物の駐車需要のピーク時間帯や曜日が異なることが想定される。このため、集約駐車施設においてこれらの駐車施設を融通し合うことにより、各建築物で個別に必要な附置義務台数を低減させることも考えられること。

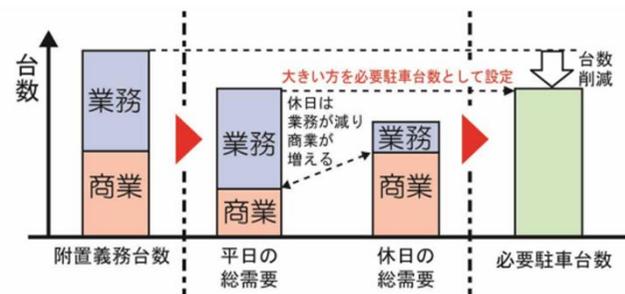


図 2-1. 平日、休日の総需要の算出による必要駐車台数

出典：都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き 改訂版【平成27年3月：国土交通省都市局】

附置義務基準の見直しによって発生する余剰スペースについては、自動二輪車駐車場や自転車等駐車場、災害用備蓄倉庫等として活用することも考えられること。

#### 条例の構成

標準駐車場条例の構成に関わらず、本特例制度を実施するために必要な規定を整備するための特別の条例（「駐車場配置適正化条例」等）を定めることを妨げない。

# 隔地・集約駐車場の運用事例

- 要件を満たした集約駐車場について自治体のHPに公表したり、自治体が間に入ることによりスムーズな隔地・集約駐車場の運用を図っている。
- 一定の集約駐車施設に集約した場合、集約に伴う必要駐車需要の低減分の附置義務を緩和している場合もある。

## ■ 内神田一丁目地区 (千代田区・都市再生駐車施設配置計画)

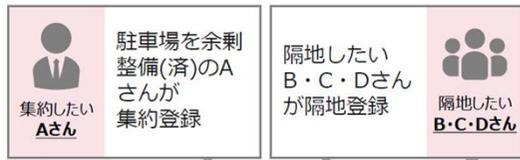
- ・ 駐車施設の隔地・集約について、**地域開放型**と特定型を選択可能。
- ・ 地域解放型の場合、隔地希望者と集約希望者の合意は必要なく、隔地希望者は区に**集約先確保協力金**を支払い、集約登録した駐車場には区から**集約助成金**が支払われる。
- ・ 隔地によって需給バランスが崩れないよう、区が隔地登録・集約登録それぞれの台数を管理。※HPで公表 (地域解放型では、多少のアンバランスは許容)

## ■ 札幌市 (独自条例)

- ・ 札幌市の承認を受けた集約駐車施設 (HPで公表) に集約する場合に、附置義務台数を最大**20%**緩和。
- ・ 事前協議時に、附置義務駐車施設を集約する建築物ごとの用途別や曜日別の駐車利用台数から、必要駐車台数を計算して提示。
- ・ 駐車場の実態調査に基づく必要台数の算出にあたっては、直近の1か月分以上のデータ等から平均的な平日、休日における入庫台数を整理する等、客観的な指標に基づき算出。
- ※ その他公共交通利用促進策により、最大50%削減可能

### 地域開放型の隔地集約 ~相手はおまかせ~

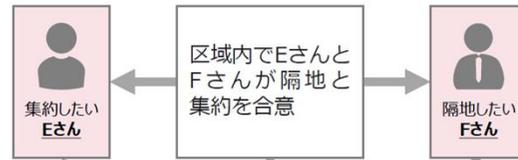
集約側と隔地側の建物事業者が、それぞれ個別で集約登録と隔地登録を行う方式。(両者の合意は不要)



千代田区	
集約建物	隔地建物
Aビル 7台	Bビル 2台
	Cビル 4台
	Dビル 1台

### 特定型の隔地集約 ~自ら相手を探す~

集約側と隔地側の建物事業者が事前合意し、同時に集約登録と隔地登録(同量)を行う方式。



千代田区	
集約建物	隔地建物
Eビル 2台	Fビル 2台

### (2) 駐車施設の集約化

複数の建築物の附置義務台数の規模を算出した上で、3-4の3に示す、札幌市の承認を受けた集約駐車施設に集約する場合に、附置義務台数を最大20%緩和します。事前協議時に、附置義務駐車施設を集約する建築物ごとの用途別や曜日別の駐車利用台数から、必要駐車台数を計算して提示する必要があります。

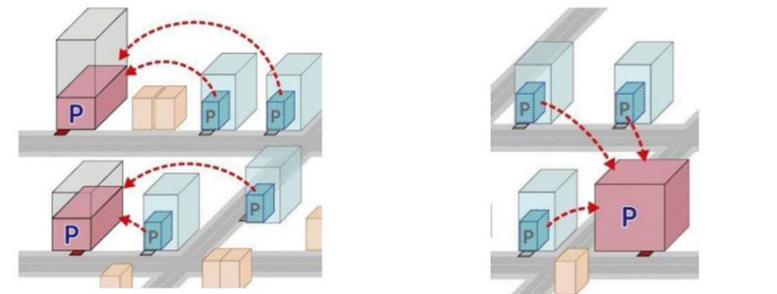


図4 集約化イメージ

出典:札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例及び同条例施行規則の手引き

# 都市計画駐車場における隔地受入事例① 調査結果概要

- 過去の調査や公表情報に基づき自治体にヒアリングを実施したところ、12の自治体（悉皆調査ではない）が都市計画駐車場により隔地受入を可としており、うち10自治体が実際に受入。
- 隔地受入れについて、東京都特別区の2事例では暫定措置としている一方で、その他のケースでは永続的な措置として運用。
- 隔地受入駐車区画とその他駐車場の駐車区画の区分については、区別せず一体的に運用する自治体が多く、また、契約において行政の裁量を確保する等の工夫も見られた。

## ■ 受入実施10自治体の詳細内訳

分類	自治体数
永続的受入（一般）	5
暫定受入（東京都特別区）	2
自治体内（公共同士）の隔地	2
例外的対応	1

## ■ 駐車マスの区別について

分類	自治体数
一体的に運用	6
区分して運用	1
不明（指定管理者が運営 等）	3

## ▼ 附置義務分の駐車マスを区別しないケースの工夫の例

- 毎年運用状況報告を受け、稼働が高い場合には再申請してもらう
- 隔地受入れ台数に上限を設定（例：総台数の30%、算定式より算出した空き台数のいずれか少ない方 等）
- 稼働率が低いことを確認したうえで運用

## ▼ その他、ヒアリング調査から判明した知見

- 条例の駐車場の集約化制度は、既設時間貸駐車場の空き台数の有効活用を想定した制度であり、都市計画駐車場も隔地受入の対象とした。
- 都市計画駐車場の設置趣旨から考え、原則時間貸してあるが、駐車場の運営上、月極の取り扱いを行っているケースもある。
- 隔地元と隔地先との契約については、長期的な契約（20年等）を結ぶことを求めつつ、都市計画駐車場であるため急な解約があると明記するなど、自治体側の裁量を大きくするケースもみられる。
- 隔地受入れ側の収入については、民間のため不介入としているケースも多いが、時間貸しかつ自治体が把握している場合には、隔地受入側の運営事業者等の収入として取り扱っている。
- いずれの自治体も都市計画の変更は行っていない。

# 都市計画駐車場における隔地受入事例②

○ 都市計画駐車場の稼働実態や地域の実情に合わせて、都市計画駐車場を集約駐車場として活用。

## ■名古屋市

- 「なごや交通まちづくりプラン (H26.9)」において、都市計画駐車場の役割見直し、附置義務駐車場の集約先として利用する旨記載。
- 集約駐車場として3つの都市計画駐車場が指定されており受入を実施。
- 集約駐車場の取扱基準において、一般公共の用に供する部分の3割又は空き台数を上限としており、区画は区別せず運用している。

隔地理由	隔地元	隔地要件		
		距離	担保	構造等
自己の都合により、敷地内に確保しない場合 (自己都合)	敷地面積が500㎡未満	同一敷地とみなし得る位置	自己所有又は長期(10年間以上の契約期間)の貸借契約等を締結	駐車マスを固定
		建築物の敷地からおおむね300m以内		他の用途へ転用のおそれのない場所に設置
交通安全上の理由等により、敷地内に確保できない場合 (他者都合)	自動車出入口の位置が法令等に抵触 前面道路に交通規制 前面道路の歩行者又は自動車の交通量大 間口が狭小 等			
市が指定する集約駐車場に隔地する場合 (集約化)	建築物の敷地からおおむね300m以内	使用に対する正当な権原がわかるものを明示	時間貸し駐車場 (都市計画駐車場を含む)への隔地も可	

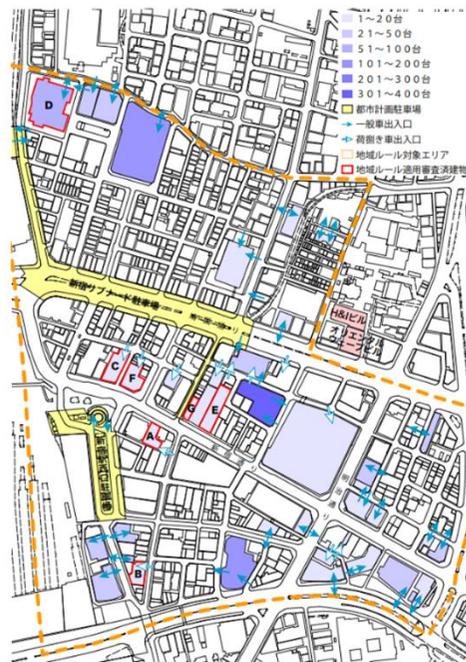
※ 着色部分が追加する要件

出典：名古屋市「附置義務駐車場の見直しについて (H29.3)」

## ■新宿区 (暫定的受入)

- 新宿駅東口地区では、集約駐車場が不足していることから、多くの隔地先を新宿サブナード駐車場(都市計画駐車場)としている。
- 都条例に基づく地域ルールにより審査が行われている。

新宿駅東口地区の駐車場分布 (2019年6月時点)



出典：『東京都における附置義務駐車場低減に向けた地域ルールの運用実態と課題』日本建築学会技術報告集、第27巻、第65号、424-428、2021年2月

## ■高松市

- 公共駐車場の利用率が低いことを踏まえ、受入基準を定め、都市計画駐車場5箇所のうち4箇所で民間の附置義務駐車場の受け入れを認めている。

### (参考) 受入基準

- 1建築物に対する受入れ台数は、受入限度台数の1/3以内かつ1建築物の附置義務台数の1/2以内とする。
- 中央駐車場については、利用率が高いこと、また市役所立体駐車場の廃止 (H24.3) の影響を考慮し、受入れは行わないものとする。

赤枠：都市計画駐車場

駐車場名	駐車台数(台)	利用率(%)	受入割合	受入限度台数(台)
1 高松駅前広場地下駐車場	395	59.8	2/5	158
2 美術館地下駐車場	144	63.9	1/3	48
3 中央駐車場	321	76.0	—	0
4 南部駐車場	412	14.6	2/3	274
5 瓦町駅地下駐車場	448	64.2	1/3	149
6 杉場川駐車場	113	29.8	1/2	56
計	1,833			685

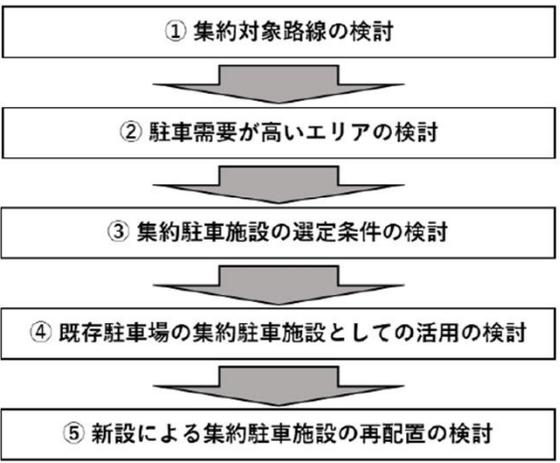
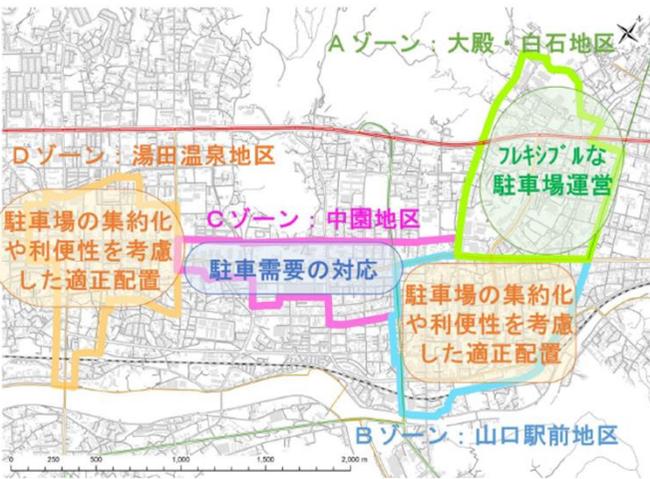
出典：高松市『高松市駐車対策基本計画 (H24.2)』

# 駐車場整備計画における集約駐車場整備の方針の例

- 山口市駐車場整備計画では、駐車場整備の課題として、小規模平面駐車場が無秩序に点在していることを挙げており、まちの魅力創出に向けた土地利用転換に資する駐車場の集約が求められるとしている。
- 駐車需要が高く、まちなかへの自動車の流入抑制、歩行者の回遊性向上や安全確保を進めている2地区において集約駐車施設の配置を検討しており、当該2地区において、今後フリンジ駐車場の整備促進等による駐車場の集約化と駐車場跡地の高度利用の促進等を関係者の理解や協力を得ながら行うとしている。

- 駐車場整備の課題**
- まちの魅力創出に向けた土地利用転換に資する駐車場の集約
  - 安全で円滑な交通環境の確保に資する駐車場の整備
  - 歩行者と自動車との共存に資する駐車場の整備
  - 誰もが利用しやすい駐車場の整備
  - 需要に応じた効率的で柔軟性の高い駐車場の運営

- 駐車場整備の基本方針及び目指すべき方向性**
- 駐車場需給バランスの適正化**
- ・駐車場の集約化による総数の適正化 (各ゾーンでの適正な駐車台数の確保)
  - ・助成金制度 (集約駐車施設整備に対する財政支援)
- 駐車場配置の適正化**
- ・歩行者動線を考慮した駐車場の適正配置 (駐車場出入口制限道路の検討、駐車場の集約化による出入口の削減)
  - ・駐車場へのアクセシビリティや施設の立地を考慮した駐車場の適正配置 (フリンジ：幹線道路沿いの集約化) (施設近隣における駐車場の検討)
  - ・イベント時の駐車需要への対応
- 賢い駐車場運営の推進**
- ・効率的な利用のためのフレキシブルな駐車場運営 (施設間における共同利用や、時期・時間帯・曜日による運用形態の変更)
  - ・駐車場情報発信、スマートパーキング\* (ITS：情報提供)



## 集約駐車施設の選定条件

抽出内容	視点	条件	設定理由
既存駐車場の活用	A. 土地利用	集約駐車施設から300m圏内に駐車場の附置が義務付けられる施設が多く立地するメッシュを包含すること	山口市条例に基づく駐車場の附置義務制度に定める附置場所の特例の隔地距離が300m以内であることから、駐車需要の高いエリアについて、集約駐車施設から300m圏内としてカバーすることが望ましいため
	B. 安全性・交通円滑化	駐車場の敷地が集約対象路線に面していること	歩行者と自動車の適切な分離を図ることから、歩行者優先路線を除く、車道が2車線以上あり両側に歩道が整備されている路線(集約対象路線)とすることが望ましいため 集約駐車施設の設置による周辺道路への影響を極力抑えるよう、整備されている路線(集約対象路線)とすることが望ましいため
	C. 規模・位置	周辺の駐車場を集約できる規模であること 運用形態が時間貸駐車場であること <u>立体駐車場であること</u>	中心部の限られた土地の中で効率的な土地利用を図るため 既存施設の中でも多様な運用形態への利用転換が可能と考えられるため <u>中心部の限られた土地の中で効率的な土地利用を図るため</u>
新設駐車施設の再配置	A. 土地利用	集約駐車施設から300m圏内に駐車場の附置が義務付けられる施設が多く立地するメッシュを包含すること 将来開発される施設がある場合は、その300m圏内にあること	山口市条例に基づく駐車場の附置義務制度に定める附置場所の特例の隔地距離が300m以内であることから、駐車需要の高いエリアについて、集約駐車施設から300m圏内としてカバーすることが望ましいため 将来の開発に伴い、周辺に新たな駐車需要が発生するため

# 附置義務(隔地・集約含む)の要件による配置誘導策の例

○ ウォークラブルな空間の確保、まちなかの自動車流入の抑制等の観点から、附置義務の緩和や隔地の誘導により、駐車場の配置の誘導・一定区域における整備の抑制を図ることが可能。

## 宇都宮市

- 都市の骨格となる都心環状線の周辺へ、敷地外での附置義務駐車場(隔地)を誘導するため、「都心環状線区域」を設定
  - 都心環状線区域の附置義務駐車台数について緩和(特定用途の場合150㎡/台→300㎡/台)
  - 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(200m)を撤廃
- ※ 都心環状線周辺からアクセスしやすい環境づくりとも連携

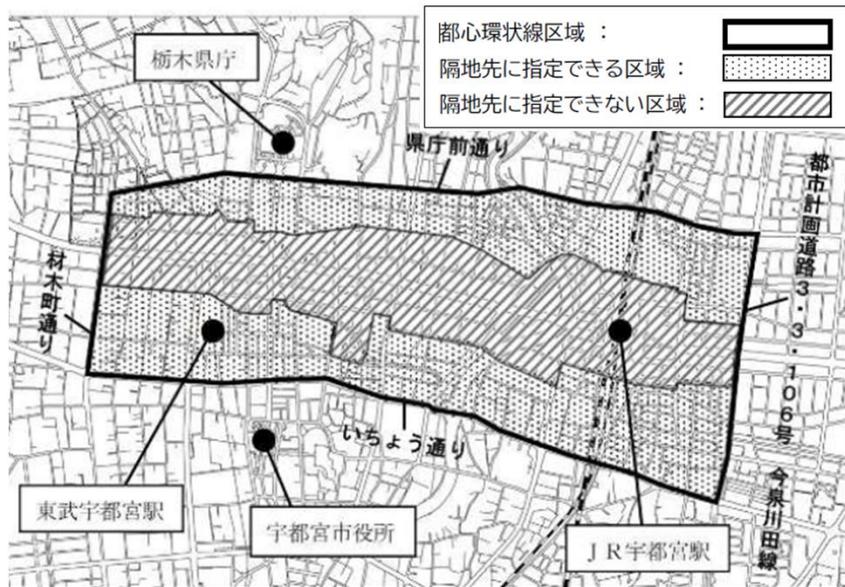
## 京都市

- 歴史的都心地区:安心・安全で快適な歩行空間の確保やまちの賑わい創出のため、自動車流入の抑制を図る地区を設定(烏丸通、河原町通、御池通、四条通に囲まれた範囲)
- 外側にのみ隔地を認め、隔地距離を500mに設定(その他地区は200m)

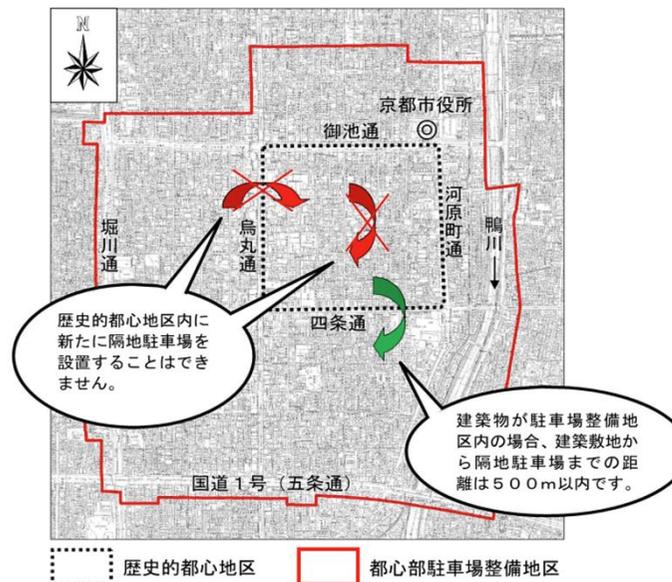
## 金沢市

- 以下いずれかの場所において新築される建築物で、施設利用者への公共交通の利用の促進等の取組が行われる場合は、駐車施設の附置義務を緩和
- (1) 公共交通の利便性が高い場所  
※対象バス停から半径約200mの範囲内又は金沢駅から半径約500mの範囲内
- (2) 「歩けるまちづくり協定」区域内であり駐車施設の設置が好ましくない場所

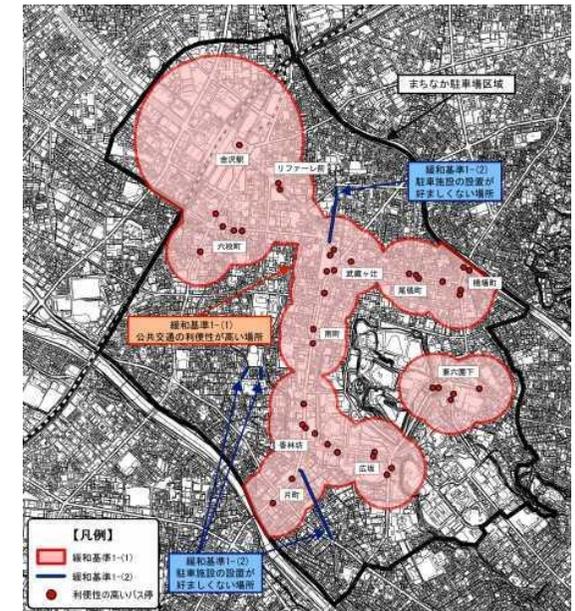
宇都宮市 隔地制限・誘導エリア



京都市 歴史的都心地区



金沢市緩和対象エリア



# 集約駐車場の要件の例

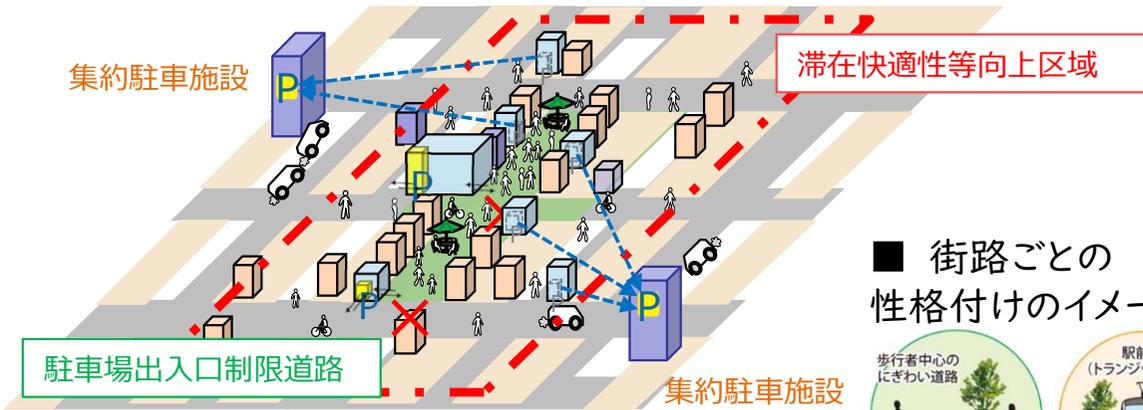
- 集約駐車場について指定制度があり、要件が公表されている自治体の例をみると、一定の規模や、安定的な確保や土地利用が期待される立体駐車場（建築物）であること、立地（出入口が周辺の交通に悪影響を与えないこと）等を考慮して定められている。
- そのほか、一定の契約期間を求めていたり、契約状況や利用状況について毎年の報告を要求している場合がある。

自治体	定期報告	構造規模等の要件例	指定状況
大阪市 (共同駐車場)	毎年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建築物である駐車施設（青空駐車場は含まない）</li> <li>・附置義務駐車施設の要件に適合していること</li> <li>・駐車施設等の出入口付近の道路に当該駐車施設等を利用する自動車の滞留が発生しないこと（周辺の交通に与える影響が軽微であること）</li> </ul>	29箇所 (R5.3)
熊本市	毎年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収容台数が50台以上の新耐震基準に適合した立体駐車場であること、</li> <li>・駐車場法の路外駐車場の技術基準に適合していること</li> <li>・歩行者利用増進道路に出入口が面していないこと</li> <li>・渋滞区間に出入口が面していないこと</li> <li>・幹線バス路線に出入口が面していないこと</li> <li>・入庫待ち渋滞が発生していないこと（満車が月に4日以上発生していないこと）</li> </ul>	なし
札幌市	毎年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建築物である駐車施設で駐車場法の路外駐車場の技術基準</li> <li>・収容台数100台以上</li> <li>・集約駐車施設への出入りに伴う歩行者動線との著しいふくそう、交通渋滞、周辺環境の悪化等を生じるおそれがないこと</li> </ul>	5箇所385台 (R5.11)
名古屋市	毎年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建築物である駐車施設であり、駐車面積500㎡以上</li> <li>・一般公共の用に供されている場合は、当該部分の10分の3以下、その他の場合（月極等）は空き台数以下</li> <li>・駐車場法の路外駐車場の技術基準に適合していること</li> <li>・駐車施設の出入口付近の道路に当該駐車施設を利用する自動車の滞留が発生するおそれがないこと</li> <li>・風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律に規定する用途の施設及び付随する駐車施設でないこと</li> </ul>	7箇所 (R3.12)
港区 (地域ルール)	毎年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建築物であり、駐車場法施行令の技術基準に適合していること</li> <li>・他の建築物等の附置義務駐車施設となっていない部分であり、かつ駐車枠を固定して確保できること。</li> <li>・地域ルール適用区域内の建築物への来訪者が無理なく利用できる立地であること</li> <li>・廃止の場合は、集約駐車施設としている契約者に対し、十分な期間をもって周知を行うこと。</li> <li>・原則として10年以上※の貸借契約等が可能であること。</li> </ul> <p>※長期間の貸借期間の設定ができない場合は、最低1年間以上の契約期間とする自動更新契約でも可</p>	—

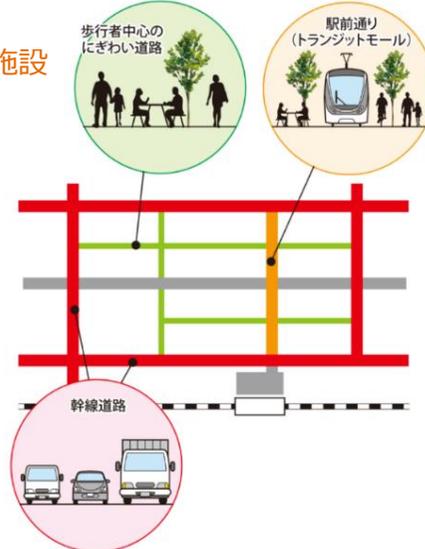
# 【参考】集約・フリンジ駐車場のイメージ

- 駐車場の配置について、街路やエリアの性格を踏まえ、歩行者中心の街路やエリアへの立地の抑制、広域的な移動を担う幹線道路沿線への集約・移転をすることで、区域内への自動車流入の抑制、自動車と歩行者の動線の分離等により、安全・快適で歩きやすいまちなかを形成することが可能。
- また、駐車場を集約することにより、出入口の削減による道路交通の円滑化や、需要のピークが異なる目的施設を集約することによる総整備量の抑制、既存駐車施設の有効活用等が期待される。
- これまでは、附置義務駐車場について、都再法やエコまち法等の特例、条例による隔地等の対応により集約化を推進してきているところ、附置義務駐車施設に限らず、小規模平面駐車場が担っている駐車需要も含めて、フリンジ駐車場への集約化を図っていくことが望ましいと考えられる。

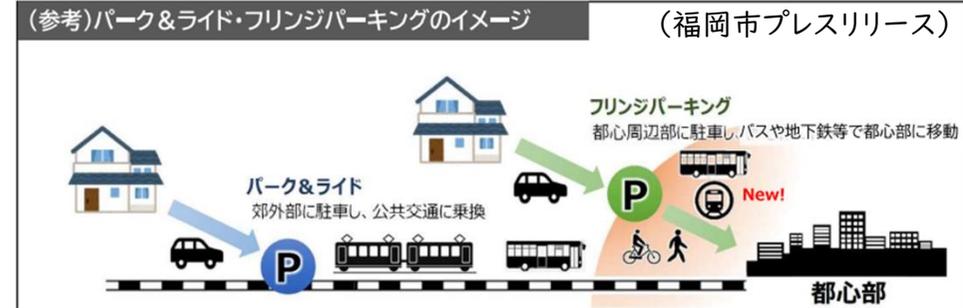
## ■ 駐車場のフリンジへの集約のイメージ(ウォークブル特例の場合)



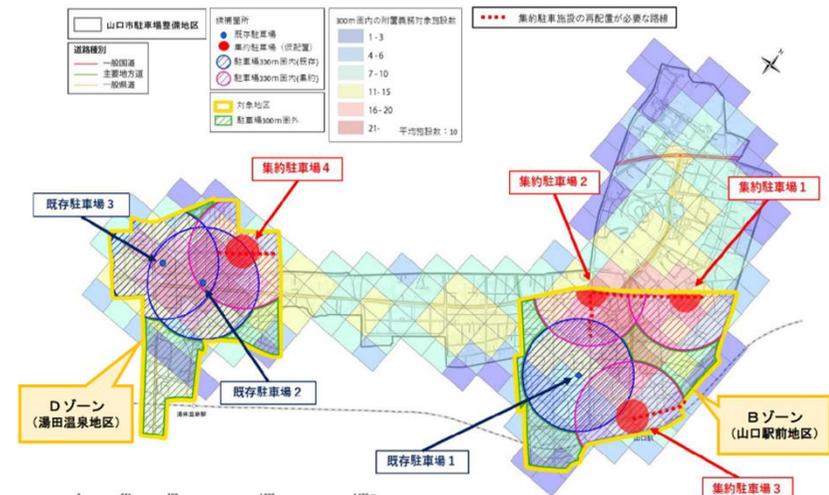
## ■ 街路ごとの性格付けのイメージ



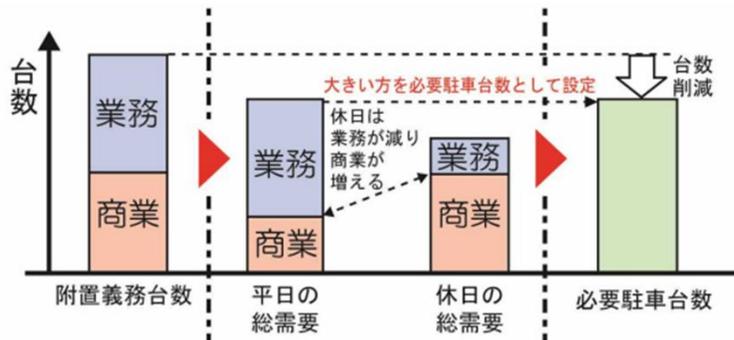
## 【参考】パーク&ライド、フリンジパーキングのイメージ



## 【参考】集約駐車施設の配置検討例(山口市駐車場整備計画)



## ■ 集約による必要台数削減のイメージ



## 2(4)土地利用転換・利活用について

---

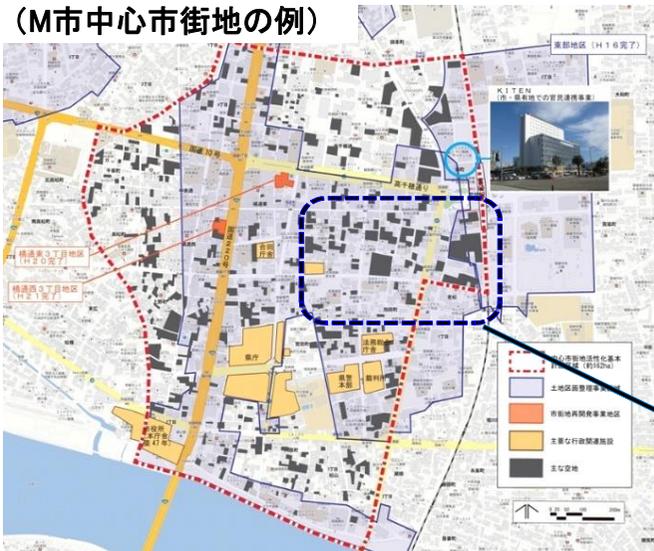
# 中心市街地における駐車場の増加と土地利用転換の必要性について

- 地方都市等を中心に、空き地・店舗等の低未利用土地を、平面駐車場として利用することも多く、地域によっては乱立により、駐車場が占める面積が大きくなっている例が見られる。
- 中心市街地の活力低下に伴う同地域への訪問動機・投資意欲減衰の結果、リスクが少なく、比較的安定的な収益が期待できる駐車場への転用が進み、それがまちの魅力をさらに低下させるという負のスパイラルが発生しており、コンパクトシティ政策の推進、都市のスポンジ化の解消に向けて、適切な土地利用を図っていく必要がある。

## ■ 中心市街地における空き地の発生

M市は人口減少、商業の停滞等により駐車場・空き家等の低未利用地が増加している。このまま放置しておけば経済活動の場としての機能が維持できなくなるおそれ。

### (M市中心市街地の例)



出典：Googleマップ

中心市街地約162haのうち、  
平面駐車場等の空地：約21.6ha  
中心市街地の13.3%が空地

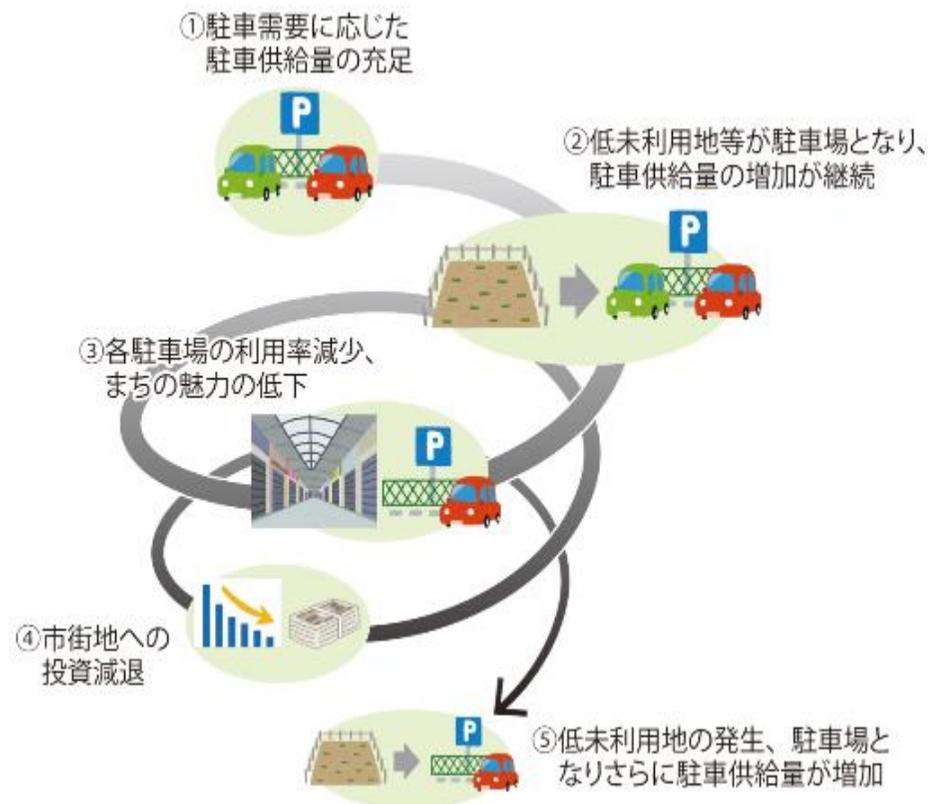
### ● M駅周辺部の現状(H25)



出典：M市中心市街地活性化基本計画等  
国勢調査、住宅・土地統計調査

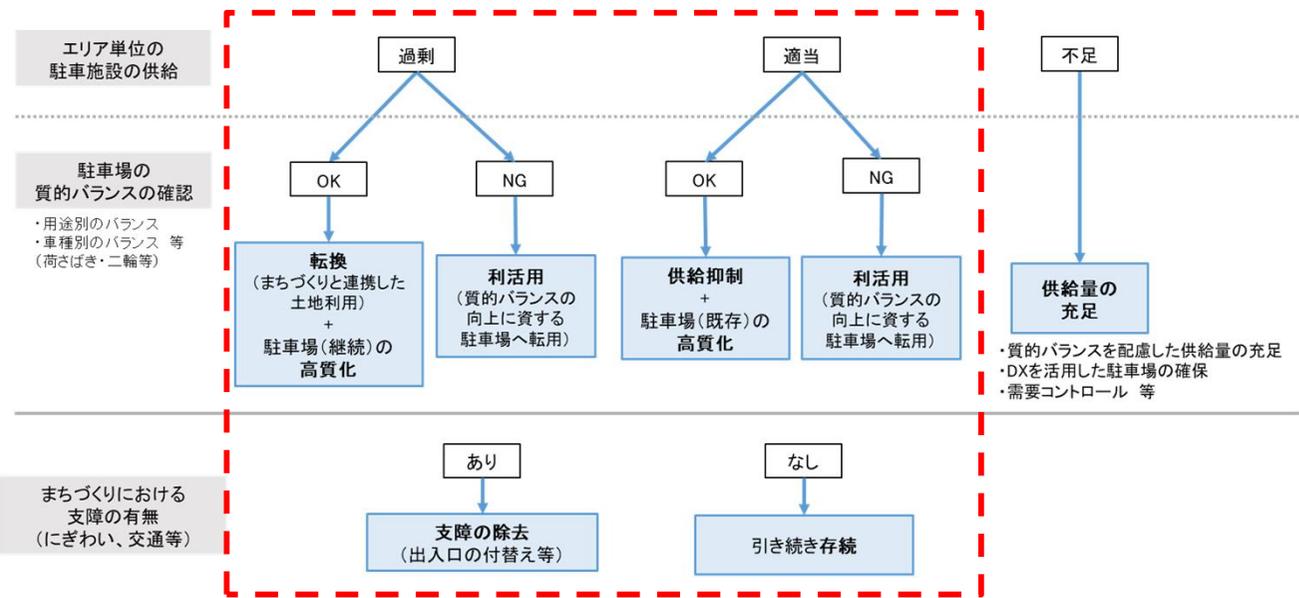
(参考：令和5年11月改訂 立地適正化計画作成の手引き)

## ■ 負のスパイラルのイメージ



# 駐車場の有用性の検証、土地利用転換・利活用等の検討について

- 既存の駐車場については、駐車場の供給量的な観点、そして、街路の性格を踏まえた駐車場の配置的な観点から、今後も引き続き駐車場として有効活用するのか、あるいは、駐車場として存置することが都市の将来像を実現するうえで支障となるために当該駐車場について他用途への利用転換を図っていくのかの検証を行う必要がある。
- 駐車場の配置、規模、機能などの観点から、良質な駐車場ストックとみなすことができれば有効活用しながら課題対応を図り、有用性が少ないと判断される駐車場については、利用転換を誘導していくことになる。
- 民間駐車場について、地域によってはその供給が過剰とされている場合もある。このような民間駐車場について、検討の結果、その有用性が少ないものについては、市街地における貴重な空間として、イベントスペースとしての提供等をはじめ、まちの賑わい創出への活用できる場合も考えられるため、地域における土地利用上の様々な施策等を活用して、そのような土地利用転換を促すよう誘導することも考えられる。



出典:まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン第2版

### 民間駐車場の転換誘導

エリア内の駐車場が供給過剰の場合

- まちづくりの観点を考慮
  - ・民間まちづくり団体による自由闊達な事業活動の展開
  - ・上記の民間活動に呼応する形で立適、戦略等に位置づけ
- 個別の駐車場の有用性を確認 (有用性の例)
  - ・主要施設へのアクセスを支援
  - ・エリアへのフリンジパーキング機能
  - ・高さばき拠点

有用性が少ない民間駐車場は他の土地利用への転換を誘導

※特に、以下に該当するものは最優先

- ・安全性など交通課題があるもの (交差点近接、通学路へ出入り、高齢者施設近傍など)
- ・ストリートでのにぎわい形成の阻害になるもの

# 駐車場の有用性検証・土地利用転換

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

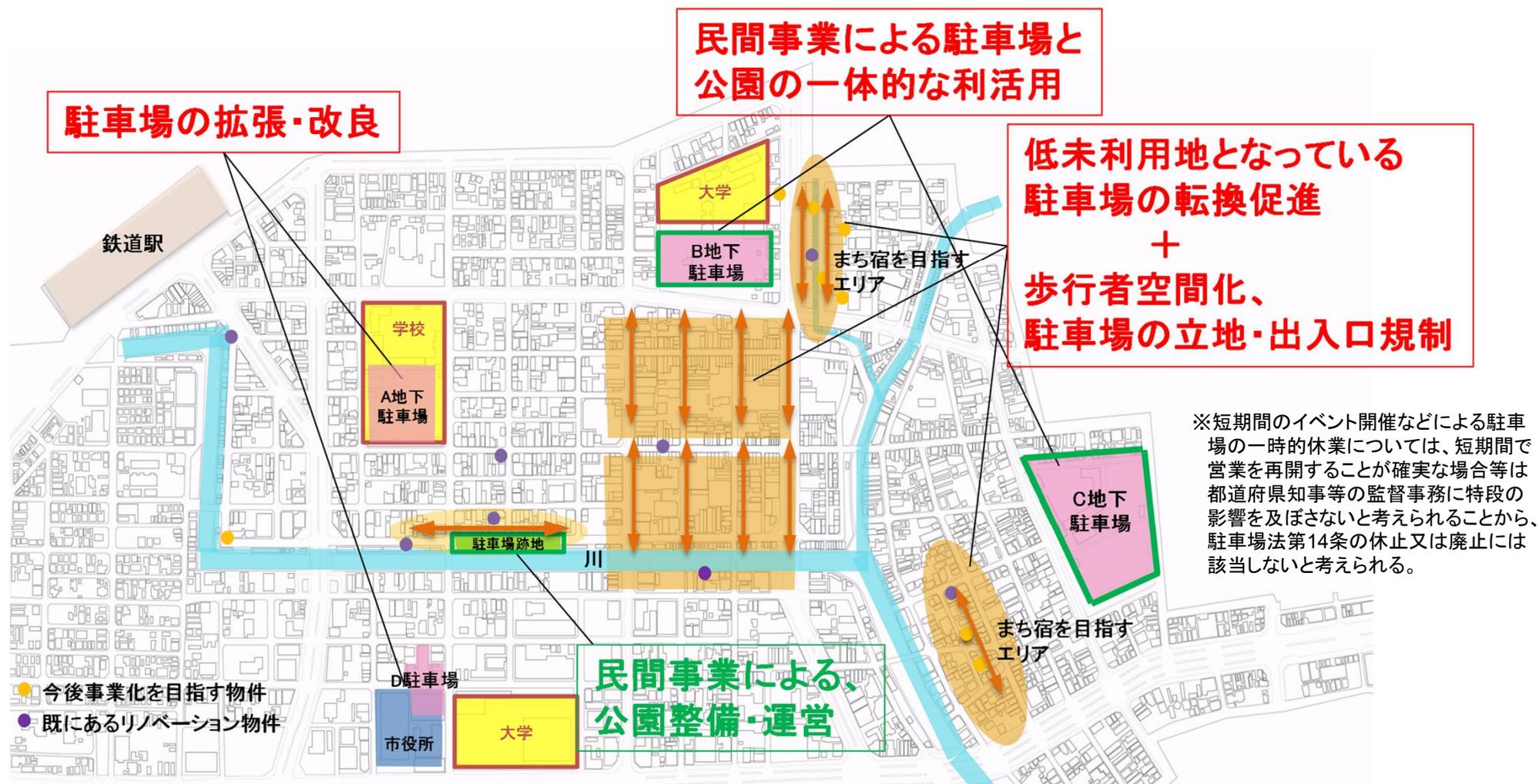


図 民間駐車場も含めた土地利用転換の具体的なイメージ

- 中心市街地の平面駐車場を社会実験等により地域の活性化に資する土地として利用し、中心市街地の活性化地域の魅力向上に取り組んでいる事例がある。
- 他方、社会実験終了後は平面駐車場に戻る事例もあり、持続的な取組として低未利用土地の発生防止、土地利用転換を図っていくには、関係者の連携や継続的な事業性の確保等の工夫が求められる。

■ 低未利用空間の暫定活用に向けた事例集(平成30年)における駐車場関連事例

	北の屋台 (北海道帯広市)	新栄テラス (福井県福井市)	みんなのひろば(愛媛県松山市) ※平成31年1月 社会実験終了
従前の利用	中心市街地でにぎわっていた「一条市場」が火災により消失し、月極駐車場化	空き店舗の数が際だって多い商業エリアの中心部にある駐車場	まちなかの空洞化、点在する時間貸し駐車場による、まちなかでの回遊性の低下
活用手法	有償で借受し、出店者に有償で貸出 ※公的な支援制度利用はなし	市の土地と民間の駐車場を交換 ※大学・市の社会実験を経て、商店街組合の運営に移行	市が有償で借受 ※市の社会実験事業として実施
運営主体	北の起業広場協同組合(帯広青年会議所等)	新栄商店街振興組合(大学と市も協力)	松山アーバンデザインセンター(UDCM)
活用内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域経済の活性化を目指し、<u>駐車場スペースを実験的屋台として活用</u>。</li> <li>・ 現在では、新たな観光スポットとして賑わいを創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>駐車場をリノベーションして誰もが利用できる空間を確保</u></li> <li>・ 共同研究として行政、大学が連携し、地元関係者と継続的な協議を行うことで、事業スキームを構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 産官学が連携し、多様な実験プログラムを通じて賑わい拠点づくりを実施</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 半径100mほどの飲食店の来客数が増加</li> <li>➢ 歩行者天国の開催やまちなか居住促進の動き</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ まちなかの印象好転(来場者の86%が、まちなかの印象が好転したと回答)</li> <li>➢ 空き店舗数の減少(30店舗あった空き店舗が半減)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 歩行・滞留者密度を比較すると、<u>広場前面道路は3.3倍増加</u>。</li> <li>➢ <u>アーケード商店街のメインストリートから裏通りへ、回遊性の向上に繋がった</u>。</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇土地所有者 : 安定的に収益を確保可能</li> <li>◇土地利用者 : 店舗出店のチャレンジが可能(顧客の確保)</li> <li>◇地域社会 : まちなかの魅力が向上し、周辺店舗の来客者数も増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇行政 : 民間の土地を活用し、まちなかでの拠点、自転車駐車場の整備が可能</li> <li>◇土地所有者 : <u>駐車場時と同等以上の収益を確保が可能</u></li> <li>◇民間事業者 : <u>代替地で駐車場の営業を継続できるため、収益を確保することが可能</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇土地所有者</li> <li>・ 松山市に有償で貸し出すことで、収入を得ることができる。</li> </ul>

- 地域経済の活性化を目指し、駐車場スペースを実験的屋台として活用。
- 現在では、新たな観光スポットとして賑わいを創出。

## ■「北の屋台」従前従後の様子



### (概要)

- 中心市街地にある160坪の民間駐車場を借り切って、そこに出店希望者を募り、通年営業で20店の屋台を一つの空間に集約させたもの
- 起業家の支援を目的の一つとしており、契約期間は3年間を一区切りとし、3年で屋台を卒業し、市内の空き店舗に移って独立し商売を大きくしてもらうことが一つの狙い。
- 短期的には屋台の集合体が空き地を埋め、長期的には屋台の卒業生が空き店舗を埋めることで地域の活性化につなげている。

### (効果)

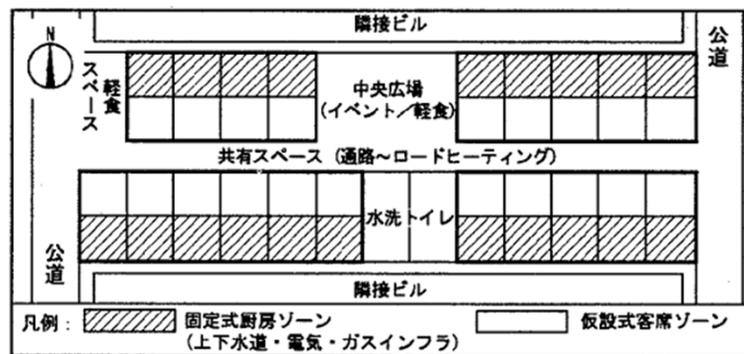
- 北の屋台が開業したことで、入店できないお客さんが他の飲食店に行くという現象が起き、半径100mほどの飲食店では来客数が増加している。
- 歩行者天国の開催やまちなか居住促進の動きが見られるようになっており、北の屋台の取組が新しい中心市街地活性化の動きの契機につながっている。

## ■屋台が立ち並ぶ通路から見た様子



出典：北の企業広場協同組合

## ■「北の屋台」空間構成概念図



出典：帯広「北の屋台」の活動の広がりと内包する地域再生の視点、林美香子ら、日本建築学会技術報告集第22号、475-480、2005年12月

## ■位置(帯広駅徒歩5分)



出典：Googleマップ

- 中心市街地の中で低未利用土地が際立っていた地区において、駐車場を市有地と交換し、産学官連携による社会実験により屋外広場に転換、現在は地元商店街組合により運営。
- 新栄テラスの創出により、来訪者層の変化や空き店舗の解消などの効果がみられている。

## (概要)

- ・ 市街地再生のために大学の研究室が地権者意向を調査した結果、暫定的な土地の貸出の意向、広場空間のニーズが高かったことから、試験的な取組として「新栄テラス」を実施。
- ・ 実験の結果、市民や地元店主から圧倒的に高い評価を得たことから、継続的な取組とするために、同規模の福井市営自転車駐輪場と土地の使用権の交換を実施。(当初は、月何十万という賃借料を駐輪場管理会社に支払っていた)
- ・ 土地利用権の交換にあたって、市は新栄テラスの運営主体は商店街組織など地元の公共的団体とすることを条件とした。
- ・ 当初は市からの支援や大学の研究費で空間整備費用を賄ってきたが、地元運営体制になってからは、広場の収益事業や、クラウドファンディング、地元企業からの寄付により老朽化したベンチの更新等を行うなど、地元主体での運営に移行。

## ■新栄テラスとして利用される前の駐車場の様子



駐車場が無くなることへの地元店主による不安や反対の意見もあったが、駐車場利用者調査の結果、2/3以上の利用者は新栄商店街以外を目的地としていたことが判明。

## ■新栄テラスの風景



## ■新栄テラスと市営駐輪場の位置関係 (利用権を交換)



再開発事業の保留地で無料の自転車駐輪場として使っていた

## ■新栄地区周辺の空き店舗と青空駐車場の分布 (2013年、2018年)



## ■新栄テラスにおける主な効果

- 空き店舗数の減少 (2014年:35件→2018年:16件)
- 新栄テラスがあることでまちなかの印象が良くなった:約86% (来場者266人アンケート結果)
- 地元店主からの総合評価:約8割が良い(48人)

- まちなかの空洞化、点在する時間貸し駐車場による、まちなかでの回遊性の低下に対応するため、市が有償で駐車場の土地を借りて、産官学が連携し、多様な実験プログラムを通じて賑わい拠点づくりを実施する社会実験を実施。
- 広場前面道路の歩行・滞留者密度が3.3倍増加し、アーケード商店街のメインストリートから裏通りへ、回遊性の向上が見られた。(社会実験終了後は駐車場となっている。)

## ■みんなのひろば設置の従前従後



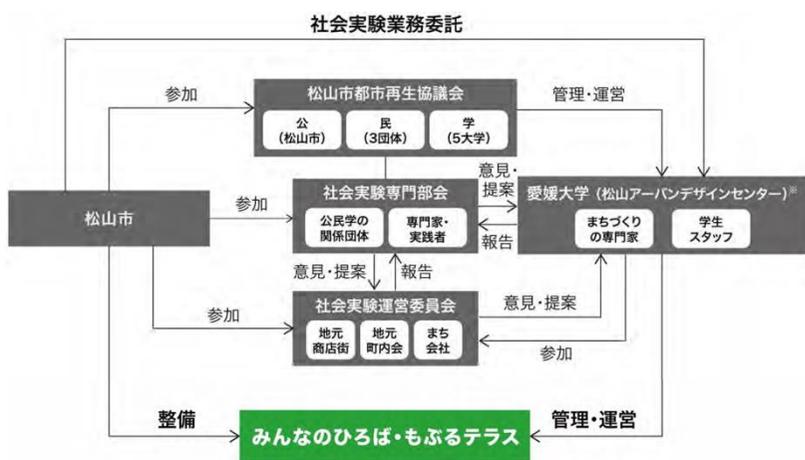
## ■位置



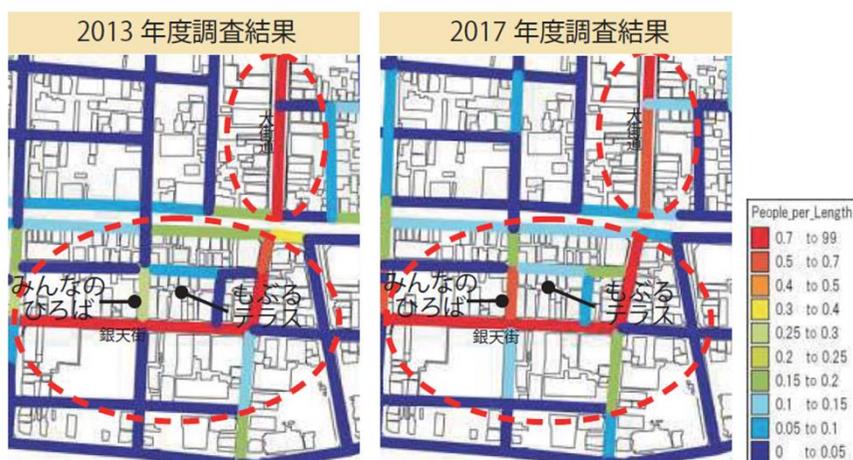
## ■まちなかに点在する駐車場



## ■運営体制



## ■効果(回遊性の向上)



歩行・滞留者密度調査の結果

## ※ 現在の様子



## 駐車場の配置適正化・土地利用転換に適用可能な制度の例

- 行政や地域コミュニティ、土地所有者が都市のスポンジ化対策や低未利用土地の活用を目的とした制度を活用することで、土地の有効利用、都市の再生を図ることが可能。

制度 (対象区域)	メリット
低未利用土地権利設定等促進計画制度 (立地適正化計画の居住/都市機能誘導区域)	まちなかの低未利用地の地権者等と利用希望者とを、 <u>行政が能動的にコーディネート</u> の上、所有権にこだわらず複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する「低未利用土地権利設定等促進計画」制度により、駐車場として使用されていた土地の利用権の交換等により駐車場の <u>適正配置</u> や他の用途への転換による <u>有効利用</u> を図ることが可能
立地誘導促進協定制 (立地適正化計画の居住/都市機能誘導区域)	地域の幅広いニーズに対応しながら <u>地域コミュニティ</u> で必要と判断した施設を <u>整備・管理</u> していく制度。 複数の小規模駐車場の <u>一体的な管理</u> (共同化) を図ることで、駐車効率の向上を図りながら余剰地を活用して賑わい空間の創出が可能
低未利用土地の適切な利用・管理を促進するための特例措置 (都市計画区域)	空き地・空き家等の低未利用土地 (平面駐車場を含む) を、新たな利用意向を示す者への土地の <u>譲渡を促進</u> するため、 <u>個人</u> が保有する低未利用土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の金額から100万円を控除することで、 <u>土地の有効活用</u> を通じた投資の促進、 <u>地域活性化</u> を図る

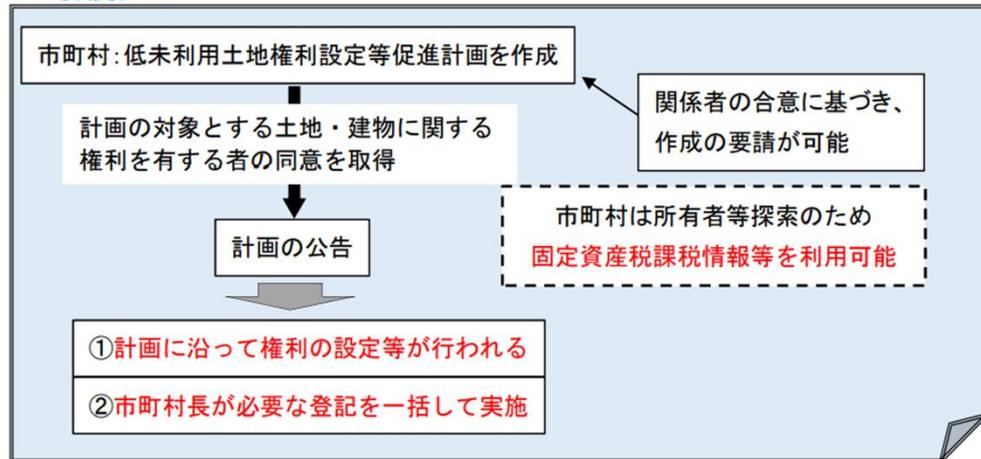
# 【参考】低未利用土地権利設定等促進計画制度(都市再生特別措置法)

- 低未利用地の地権者等と利用希望者とを、行政が所有者等の探索も含め能動的にコーディネートの上、土地・建物の利用のために必要となる権利設定等に関する計画を市町村が作成し、一括して権利設定等を行うことが可能。
- 駐車場の適正配置や他用途への転換による土地の有効利用を図ることが可能。
  - ※ 権利設定等：地上権、賃借権、使用貸借権の設定・移転、所有権の移転
  - ※ 対象区域：立地適正化計画の居住／都市機能誘導区域

## 【概要】

- 空き地や空き家等の低未利用地は、地権者の利用動機が乏しく、また、「小さく」「散在する」するため使い勝手が悪い。さらに、所有者の探索に多くの手間と時間がかかる。
- これまで行政は、民間による開発・建築行為を待つ規制等により受動的に関与をしてきたところ、新たに低未利用地の利用に向けた行政の能動的な働きかけを可能とする制度。

## □ 制度フロー



## □ 活用イメージ



# 【参考】立地誘導促進施設協定(通称:コモンズ協定)(都市再生特別措置法)

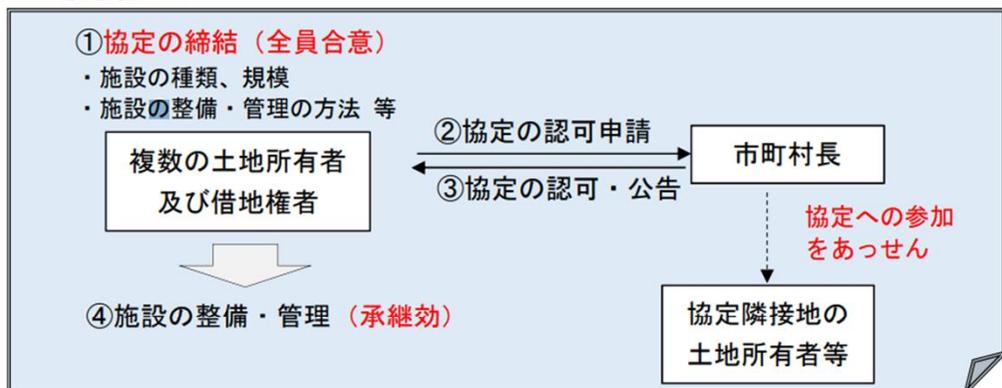
- 都市機能や居住を誘導すべき区域で、空き地・空き家を活用して、交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体が共同で整備・管理する空間・施設(コモンズ)についての、地権者合意による協定制度。
- 例えば、中心部のメインストリートを歩行者中心に再構築することに合わせて、通りに面した街区を再生、街区内に小割で存在する各地権者所有の駐車場を共同化し、出入口を裏通りに集約することで安全性の確保、通りに面した敷地に広場や収益施設を整備・管理して賑わいを創出することが可能

※ 対象区域：立地適正化計画の居住/都市機能誘導区域

## 【概要】

- 空き地・空き家等の低未利用地の発生は、地域コミュニティにとって必要な、身の回りの公共空間を創出する大きなチャンス。
- 都市機能や居住を誘導すべき区域で、空き地・空き家を活用して、交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体が共同で整備・管理する空間・施設(コモンズ)についての、地権者合意による協定制度を創設。

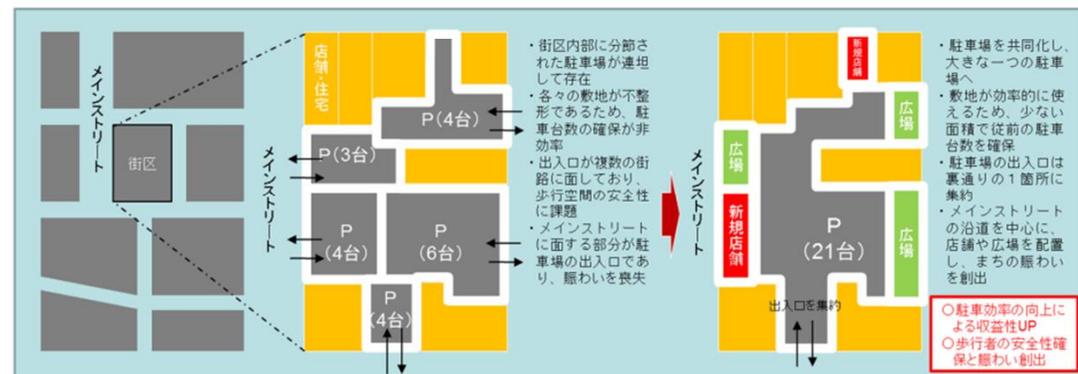
## □ 制度フロー



## 活用イメージの概要

細分化された駐車場を共同化し、駐車場の効率化と公共的空間の整備を実現したい

- ・中心部のメインストリートに面した街区のエリア価値を向上するため、細分化された駐車場を共同化し、駐車場の駐車マスの配置を効率化
- ・配置の効率化により、同規模以上の駐車台数を確保した上で、余剰地を創出
- ・出入口を集約し、広場や店舗用地の確保により賑わいを創出



# (参考) 低未利用土地の適切な利用・管理を促進するための特例措置

地方部を中心に全国的に空き地・空き家が増加する中、新たな利用意向を示す者への土地の譲渡を促進するため、個人が保有する**低未利用土地等**を譲渡した場合の**長期譲渡所得の金額から100万円を控除**することで、**土地の有効活用を通じた投資の促進、地域活性化、更なる所有者不明土地の発生**の予防を図る。

## 低額な不動産取引の課題

想定したよりも  
売却収入が低い

相対的に譲渡費用  
(測量費、解体費等)  
の負担が重い

様々な費用の支出があった上に、さらに  
課される譲渡所得税の  
負担感が大きい

土地を売らずに、低未利用土地（空き地）  
として放置

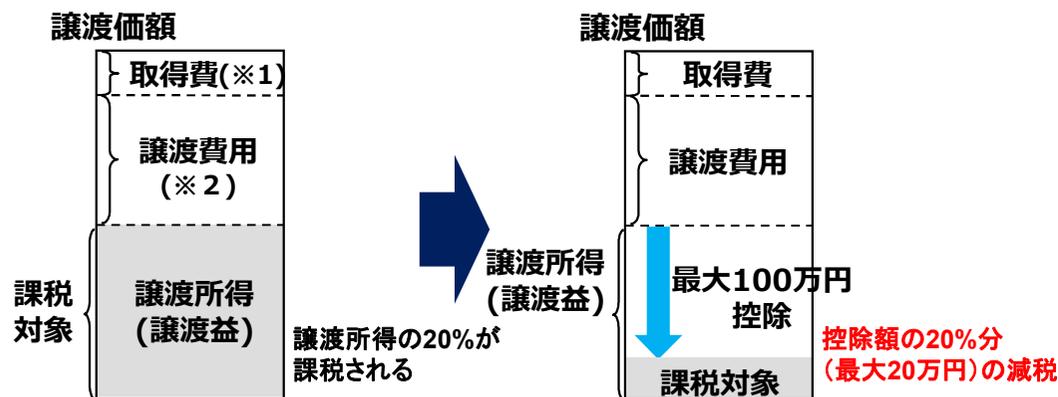
売却時の負担感を軽減することで売却インセンティブを付与し、土地に新たな価値を見いだす者への譲渡を促進

## 本特例措置の概要

- ・市街化区域や用途地域設定区域内等の低未利用土地等の場合は、  
土地とその上物の譲渡の対価の額の合計が**800万円以下**（※令和5年1月1日～令和7年12月31日）
  - ・上記以外の都市計画区域内にある低未利用土地等の場合は、  
土地とその上物の譲渡の対価の額の合計が**500万円以下**（※令和2年7月1日～令和7年12月31日）
- で一定の要件を満たす取引について、**長期譲渡所得から最大100万円を控除**。

- 新たな利用意向を示す新所有者による土地の適切な利用・管理
- 土地の有効活用を通じた投資の促進、地域活性化
- 所有者不明土地の発生予防

## 特例適用イメージ



(※1) 取得費が分からない場合は、譲渡価額の5%相当額を取得費として計算することができる。

(※2) 宅建業者への仲介手数料、解体費、測量費等で譲渡のために直接要した費用。

## 利活用されていない少額の空き地等の活用イメージ



※ 空き地には、**駐車場**や資材置場等を含むものとする。ただし、**立体駐車場**等は、空き地には含まれない。

- ・ 移住者等の居住、店舗、事務所、アトリエ等の利用
- ・ 隣地所有者による管理・利活用

## 2. (5) 駐車施設の質の向上について

---

# まちの装置として駐車場に必要な機能

- 都市の公共財としての性質を持つ駐車場については、量の適正化だけではなく、施設の質の向上も図っていく必要がある。（最低限の規制として、構造設備基準やバリアフリー法に基づく規制を実施。）
- 歩行者への危険が少ないフリンジ駐車場等、望ましい立地の駐車場については、機能向上により利用を誘導することで、街の中心部等歩行者優先のエリアへの車の流入の抑制が期待される。
- 例えば、駐車場が立地するエリアの性質に応じて、交通の結節点としての機能、都市のにぎわい創出拠点としての機能、その他都市施設としての機能を向上していくことが考えられる。

## 交通の結節点としての機能

例：公共交通との接続（P&R等）、シェアモビリティの導入、二輪駐車場の設置、EV充電器・バッテリー交換器設置、バリアフリー化、ベビーカー貸し出し

公共交通との接続



※1 てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場

シェアモビリティの導入



※2 ENEOSマルチモビリティステーション

バリアフリー化



※3 阿久比町役場庁舎

ベビーカーの貸出

おでかけ家族 おうえん宣言!!  
**ベビーカー貸出サービス**

下部の企業市中央部駐車場システム加盟駐車場をご利用の方に、  
※貸出ベビーカーを無料でご貸出しています。どしどしご利用ください。

貸出ベビーカー-乗車場のサービスは、の26/所!

<p>リパーク三浦前パーキング</p> <p>企業市中央部11-1 092-502-6966</p> <p>営業時間 9:00-17:00 貸出時間 9:00-17:00 料金 2,300円 ※24時間貸出可能</p>	<p>ヒロシマパーキング</p> <p>企業市三浦1-18 092-249-4488</p> <p>営業時間 9:00-17:00 貸出時間 9:00-17:00 料金 2,300円 ※24時間貸出可能</p>
---	---

※4 広島市中央部商店街

## 都市のにぎわい創出拠点としての機能

例：まちの情報発信、休憩施設、Wi-Fi（観光地など）、店舗、一部公園化

サインージ等によるまちの情報発信



※5 兼六駐車場

休憩施設



1階を店舗として活用



※6

屋上公園化



※7

※1 出典：沖縄県  
 ※2 出典：スマートモビリティ  
 ※3 出典：阿久比町提供資料  
 ※4 出典：広島市中央部商店街振興組合連合会

※5 出典：石川県  
 ※6 出典：大和リース  
 ※7 出典：一般社団法人日本自走式駐車場工業会

## その他都市施設としての機能

例：荷捌き駐車場、宅配ボックス設置、緑化、太陽光発電、防災拠点機能、トイレ

防災拠点機能



※8 「三井のリパーク」光明池駅前駐車場

緑化



※9 金城ふ頭駐車場

宅配ボックスの設置



※10 浦和パーキングセンター

太陽光発電



※11 NPC24H 南大沢駅前パーキング

※8 出典：三井不動産リアルティ  
 ※9 出典：株式会社 スタジオ ゲンクマガイ  
 ※10 出典：さいたま市都市整備公社  
 ※11 出典：日本パーキング

# 駐車場に付加することが望ましい機能について(考え方)

- コンパクト・プラス・ネットワーク、ウォークブルなまちづくりを目指すに当たっては、駐車場の立地や地域の実情に応じた駐車場の機能の充実により、人々の移動や自動車交通の誘導（モビリティマネジメント）を通して望ましいまちづくりを図っていく必要がある。
- 規制や補助制度、附置義務制度、公共による駐車場整備・管理（指定管理の要件等）等の政策手段を通して、これらの取組を誘導していくことが望ましいと考えられる。

※ 住宅地については住宅政策とも連携しつつ、自動二輪車駐車場の確保、周辺道路等都市環境の観点から、荷捌き駐車施設の確保が望ましい。

	中心市街地の駐車場	集約・フリンジ駐車場	パーク&ライド駐車場
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者の安全、道路交通等の観点から過度の自家用車の流入を抑制が望ましいエリアであり、駐車場の供給を抑制することが望ましい</li> <li>移動等に制約のある者、物流等目的地への近接が必要な需要を充足することが中心</li> <li>一定の業務利用や短時間利用者も想定</li> <li>小規模平面駐車場は土地の暫定利用に限定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者の安全、中心市街地への車の流入抑制の観点から、積極的に利用を誘導</li> <li>車を一定時間駐車して、まちなかを回遊していく拠点、まちの入口としての機能が重要</li> <li>必要に応じて公共が民間駐車場を指定・整備誘導又は自ら整備する等により確保（周辺の附置義務の隔地受入）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地への車の流入抑制の観点から、積極的に利用を誘導</li> <li>長時間駐車して、公共交通との乗継をしていく際の利便性、結節点機能が重要</li> <li>必要に応じて公共が民間駐車場を指定・整備誘導又は自ら整備する等により確保</li> </ul>
特に必要な機能(例)	<ul style="list-style-type: none"> <li>目的地に近接が望ましい、車椅子利用者用駐車施設※、移動等制約者用優先区画、荷捌き駐車場、観光バス乗降場所（ターミナル駅周辺等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EV充電設備</li> <li>観光バス駐車場（観光地等）</li> <li>まちなか（目的地）への案内機能、休憩施設、トイレ、Wi-Fi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EV充電設備</li> <li>宅配ボックスの設置</li> </ul>
必要なサービス(例)	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設情報・満空情報の発信、事前予約</li> <li>障害者割引を導入するとともに、駐車料金は集約・P&amp;R駐車場や公共交通利用の利用を誘導する水準が望ましい</li> <li>平日の利用が中心の場合、休日はまちなかにぎわい空間としての活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設情報・満空情報の発信</li> <li>利用しやすい料金設定（周辺施設との提携等）</li> <li>公共交通の割引</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設情報・満空情報の発信</li> <li>利用しやすい料金設定（公共交通との連携等）</li> <li>公共交通の割引</li> </ul>
共通して求められる機能(例)	<ul style="list-style-type: none"> <li>出入口や配置の適正化や緑化、立体駐車場（土地の高度利用を図るエリア）、1階部分は商業施設にする等周辺交通やまちなみ、にぎわいに配慮</li> <li>車椅子利用者用駐車施設、優先区画※、ダブルライン・ゆとりのある駐車区画、自転車・自動二輪車駐車場、ベビーカーの貸出</li> <li>結節点機能（シェアサイクル・シェアモビリティポート（モビリティハブ）、公共交通待合室、公共交通に係る案内、地下通路・ペDESTリアンデッキ接続等）、防災拠点機能 等</li> </ul>		

※ 車椅子利用者用駐車施設は隔地に向かないため、中心市街地含むそれぞれの目的地に近接して確保が望ましい

# 駐車場に付加することが望ましい機能について②(イメージ)

	中心市街地の駐車場	集約・フリンジ駐車場	パーク&ライド駐車場
特徴	目的地への近接が必要な駐車需要への対応（短時間中心）	歩行者安全・まちなか回遊促進等の観点で利用を誘導（一定時間駐車）	公共交通との乗継利用を誘導（長時間駐車）

## 特に必要な機能(例)

車椅子使用者用駐車施設（コインパーキング）



荷捌き駐車施設



※ 豊島区資料

観光バス乗降場（中央区）



※ GINZA SIX（東京都資料）

周辺案内・休憩施設（金沢市）



※ 兼六駐車場（石川県資料）

観光バス駐車場（東京都）



※ 東京スカイツリー（東京都資料）

宅配ボックスの設置（さいたま市）



※ 浦和パーキングセンター

EV充電機の設置



※ 経産省資料

## 共通して求められる機能(例)

緑化（名古屋市）



※ 金城ふ頭駐車場（STGK）

1階を店舗にしてにぎわいに配慮（長野市）



※ TOiGO（Google Map）

シェアモビリティポートの整備  
モビリティハブ（世田谷区）



※ ENEOSマルチモビリティステーション

自動二輪駐車場（京都市）

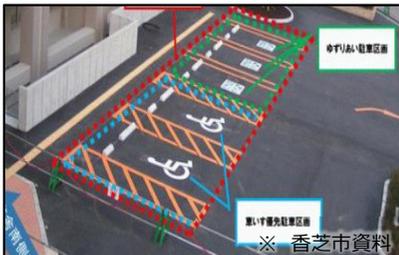


防災拠点機能



※ 三井のリパークHP

車椅子使用者用・優先区画の設置（香芝市）



※ 香芝市資料

ゆとりのある駐車区画（練馬区）



※ 東京都資料

ベビーカーの貸出（広島市）

おでかけ家族 おうえん宣言!!  
ベビーカー貸出サービス

下記の広島市中央部駐車場システム加盟駐車場をご利用の方に  
8型ベビーカーを無料貸出しています。どしどしご利用ください。

ベビーカー貸出している駐車場はこの2ヶ所！  
現在ベビーカー貸出サービスは休止中です。

<p>リパーク三浦橋パーキング</p> <p>広島市東区町10-1 082-242-0666</p> <p>営業時間 7:45～20:00</p> <p>駐車台数 236台 高さ 2.10m 幅 2.30m</p>	<p>ヒロシマパーキング</p> <p>広島市三丁目1-18 082-249-4408</p> <p>営業時間 24時間</p> <p>駐車台数 400台 高さ 2.10m 幅 2.30m</p>
---	--

※ 広島市中央部商店街

\* 曜日により営業時間が異なる場合があります。\* 入庫時駐車券の提示をお願いします。

公共交通待合室（熊本市）



※ 熊本市資料

ペDESTリアンデッキ接続（清瀬市）



※ クレア市営駐車場（Google Earth）

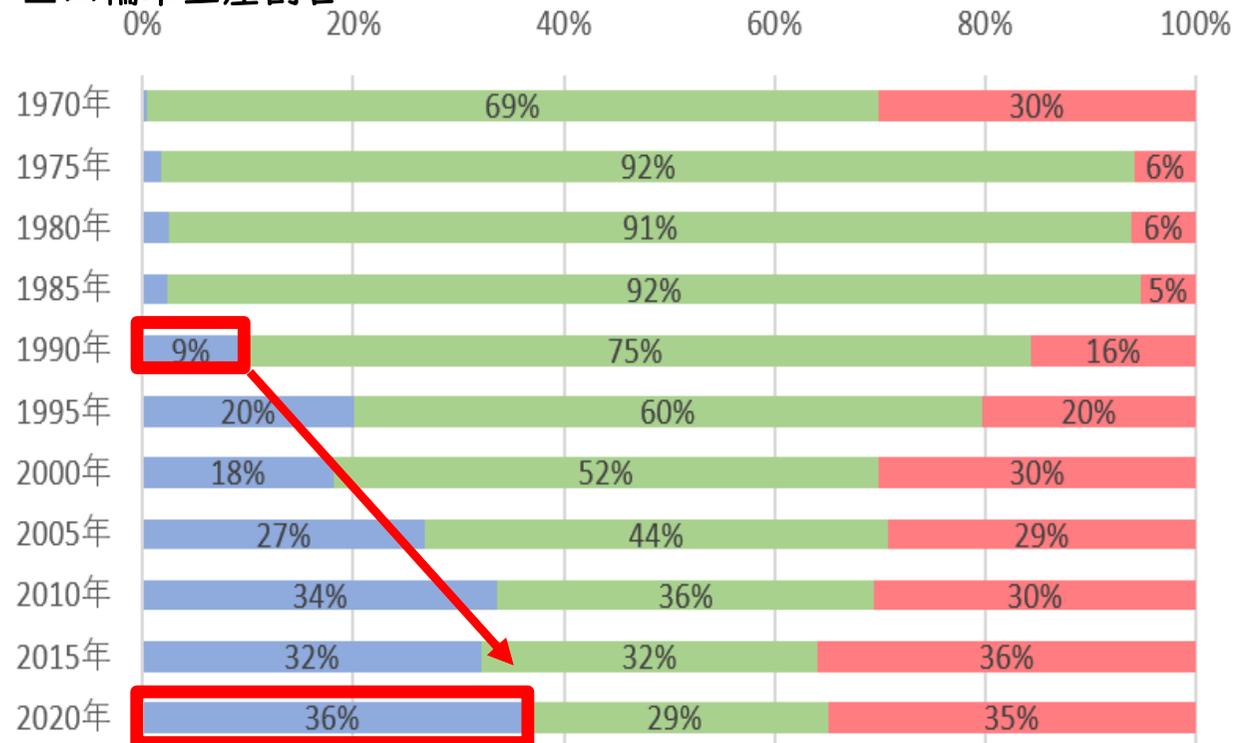
# 駐車スペースに係る規格の概要(標準駐車場条例)

- 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
車椅子使用者 駐車施設	幅3.5メートル以上、 奥行6メートル以上
荷さばきのため の駐車施設	幅3メートル以上、 奥行7.7メートル以上、 はり下の高さ3メートル以上
自動二輪のための 駐車施設	幅1メートル以上、 奥行2.3メートル以上

## ■四輪車生産割合

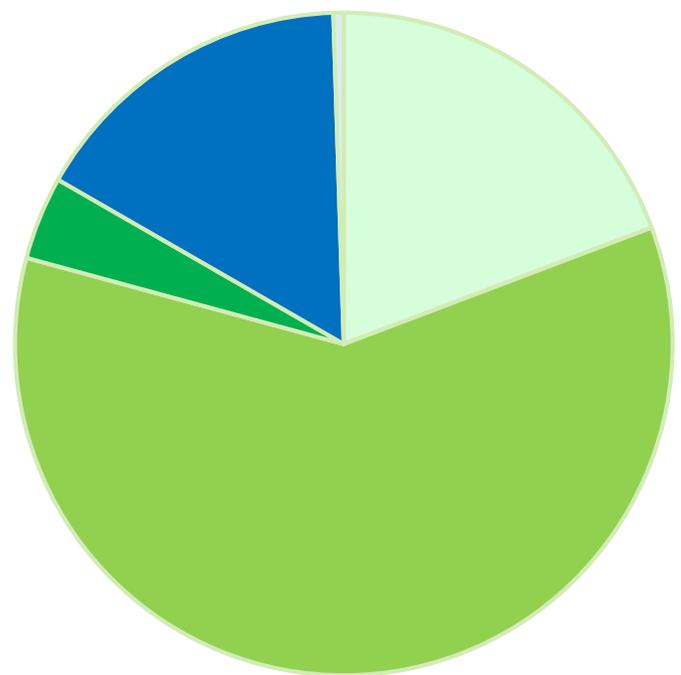


■ 普通車 ■ 小型四輪車 ■ 軽四輪車

# 駐車スペースに係る規格の概要(各都市の駐車場条例)

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

条例の規定



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

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

### 3. 政策課題への対応

---

- (1) 荷さばき
- (2) 観光バス
- (3) 多様なモビリティ（自動二輪車、電動キックボード等）
- (4) バリアフリー・こどもまんなかまちづくり
- (5) GX・防災・DX等

## 3. (1) 荷さばき

---

# 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都市が荷さば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※）

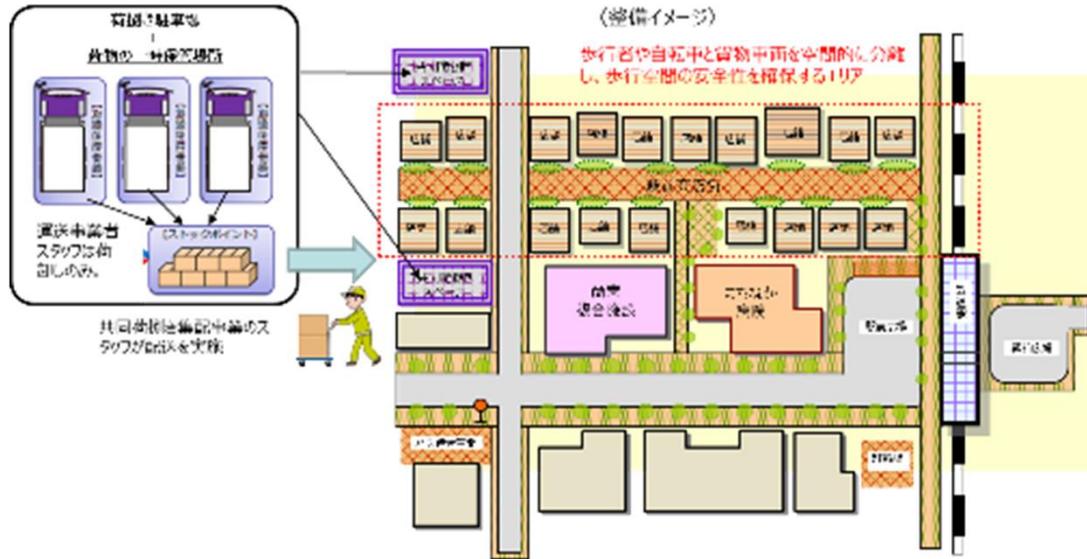
北海道	札幌市	旭川市	釧路市	帯広市						
東北	八戸市	仙台市	塩竈市							
関東	水戸市	取手市	守谷市	さいたま市	川越市	熊谷市	柏市	横浜市	川崎市	小田原市
	長野市	佐久市	須坂市	鎌倉市 (R5追加※)	千葉市 (R5追加※)					
東京	区部 (23区)	市部 (26市)								
北陸	金沢市									
中部	岐阜市	多治見市	高山市	名古屋市	春日井市	豊田市	瀬戸市			
近畿	小浜市	三田市								
中国	松江市	呉市	岩国市							
四国	高松市									
九州	福岡市	長崎市	佐世保市	大分市	奄美市	熊本市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

# 荷捌き駐車対策 荷さばき駐車対策に対する支援制度

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

【共同荷さばき駐車場を整備する場合】



【従来の荷さばき駐車場の場合】

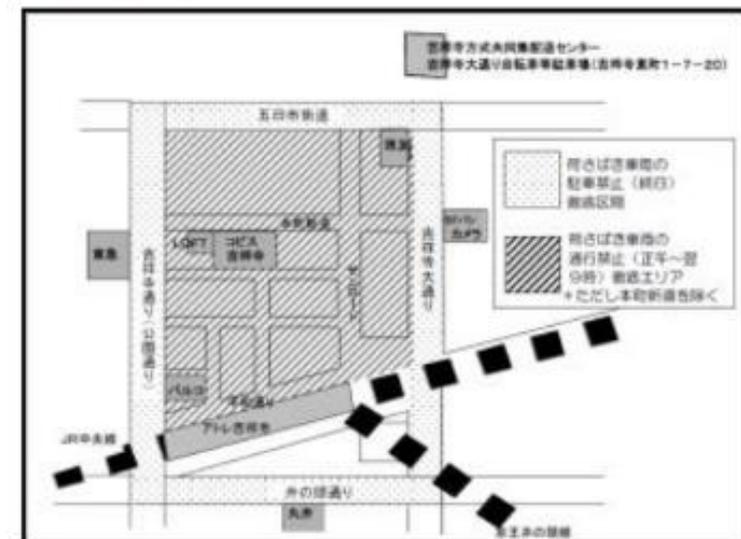


## ■実際に運営されている共同荷さばき集配事業の事例

### 東京都武蔵野市吉祥寺地区

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

### ◆交通規制エリア



# 荷さばき駐車対策について(通知)

## ■荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について（技術的助言）【抜粋】

(平成30年7月13日国都街第39号)

<国土交通省都市局街路交通施設課長 ⇒ 各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長>

### 1. 荷さばき駐車対策について

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

荷さばきのための駐車施設の整備に当たっては、荷さばき需要の大きい一定規模以上の建築物については、引き続き、附置義務により確保することが望ましい。都市再生緊急整備地域については、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成30年法律第22号)により創設された都市再生駐車施設配置計画制度を活用することにより、地域の実態に応じた荷さばきのための駐車施設を含むきめ細かい附置義務駐車施設の整備が可能となる。ただし、荷さばきのための駐車施設が建築物の中に設けられる場合は、貨物自動車による円滑な荷さばきが可能となるような駐車施設の構造や設備について十分検討することが望ましいことから、「物流を考慮した建築物の設計・運用について」(平成29年3月国土交通省総合政策局物流政策課)等を参考にされたい。

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

また、地方公共団体が行う路上も含めた荷さばきのための駐車施設等の確保に関する取組に対しては、社会資本整備総合交付金等を活用することが可能である。

なお、平成30年2月20日付けで警察庁より各都道府県警察に対し、別添1のとおり貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について通知されていることから、必要に応じて各都道府県警察と連携して取り組まされたい。

# 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）

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） 500m<sup>2</sup>単位 原単位

【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）

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 <sup>2</sup> /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 <sup>2</sup> /台)	2191	5378	1538	3285	0	6723
		↓	↓	↓	↓		↓
		2500	5500	2000	3500		7000
50万人～100万人	現行附置 (m <sup>2</sup> /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 <sup>2</sup> /台)	2311	4511	1363	3489	0	6015
		↓	↓	↓	↓		↓
		2500	5000	1500	3500		6500
50万人未満	現行附置 (m <sup>2</sup> /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 <sup>2</sup> /台)	2967	4536	1234	3842	0	4536
		↓	↓	↓	↓		↓
		3000	5000	1500	4000		5000

【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	0.06566	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

- **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			～6.0m	～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トンパッカー車)	廃棄物収集	～2.3m	～5.3m	～1.9m
廃棄物収集運搬車 (4トンパッカー車)	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：国土交通省総合政策局物流政策課『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～』（平成29年）

# 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。

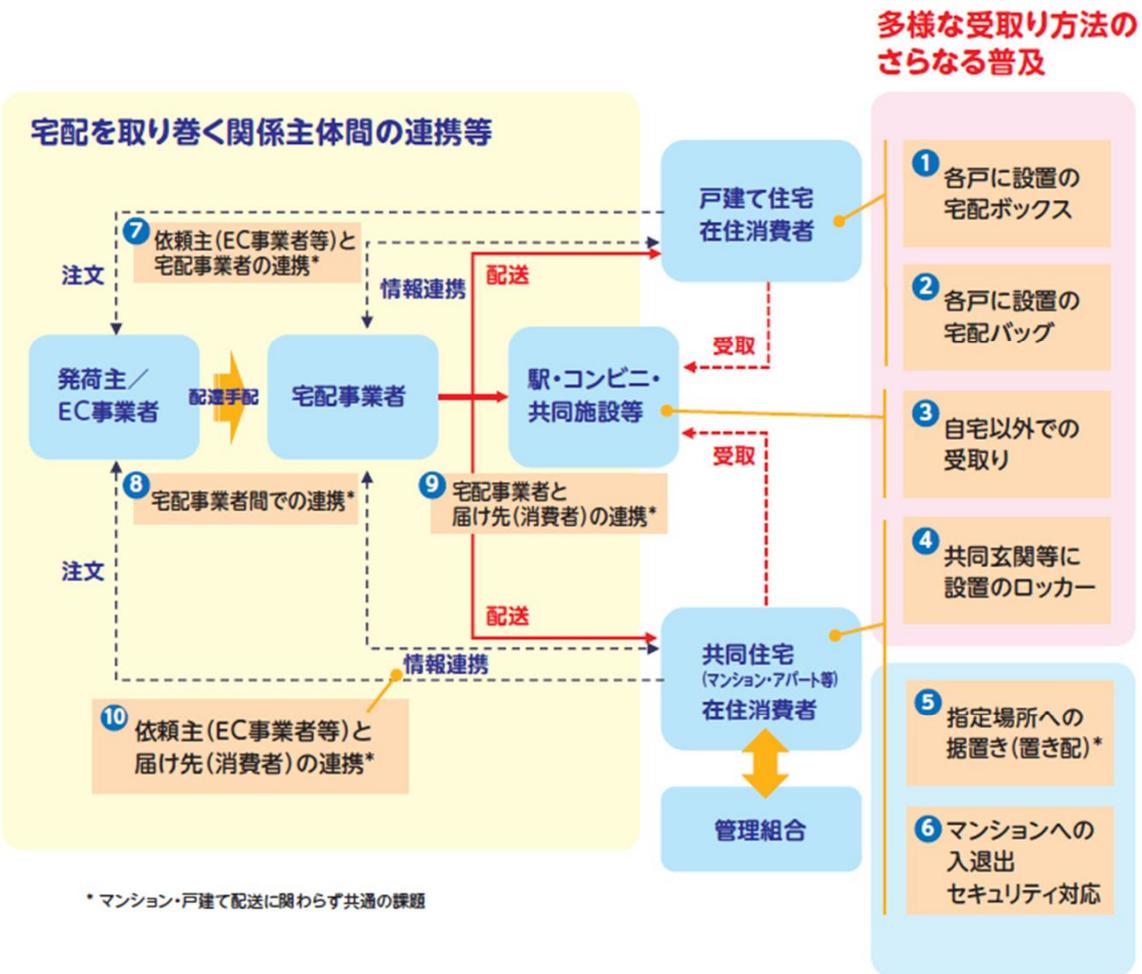
## ■宅配便の取扱個数の推移



## ■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・方法で荷物を受取れ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



多様な受取り方法のさらなる普及

集合住宅における連携・環境整備

出典：国土交通省物流・自動車局物流政策課

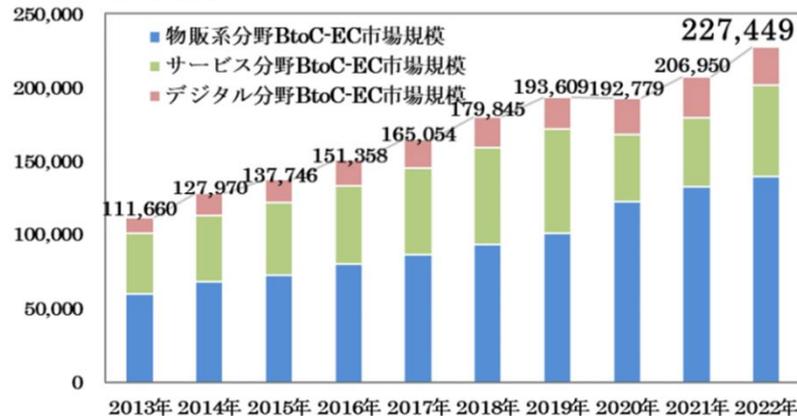
「多様なライフスタイルをささえる持続可能な宅配の実現に向けた手引き(令和3年度)」

# 宅配便等の実態について

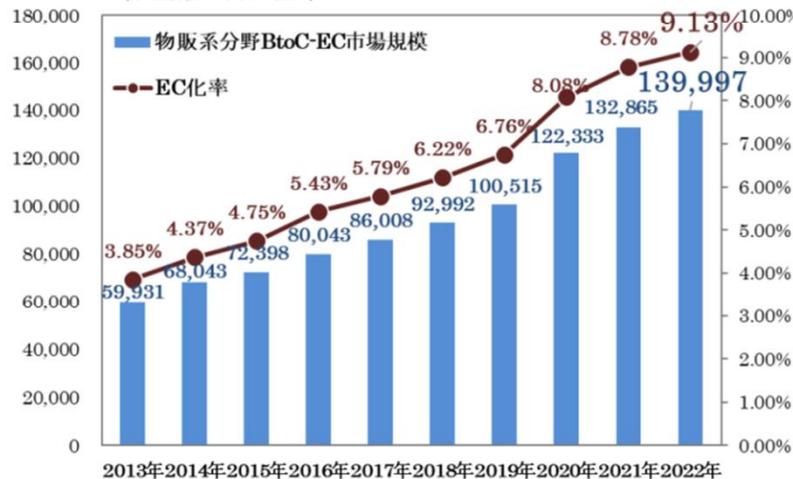
- EC市場の拡大に伴い宅配便の増加が続いている。また、宅配便の一部で再配達が発生しており、様々な取組により再配達率は低下しているものの、1割強（地方8.4%～都市部11.4%）となっており、都市部でやや高い傾向となっている。
- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月関係閣僚会議決定）では、令和6年度に再配達率6%を目指すことが盛り込まれている。

## BtoC – EC市場規模の経年推移

（単位：億円）

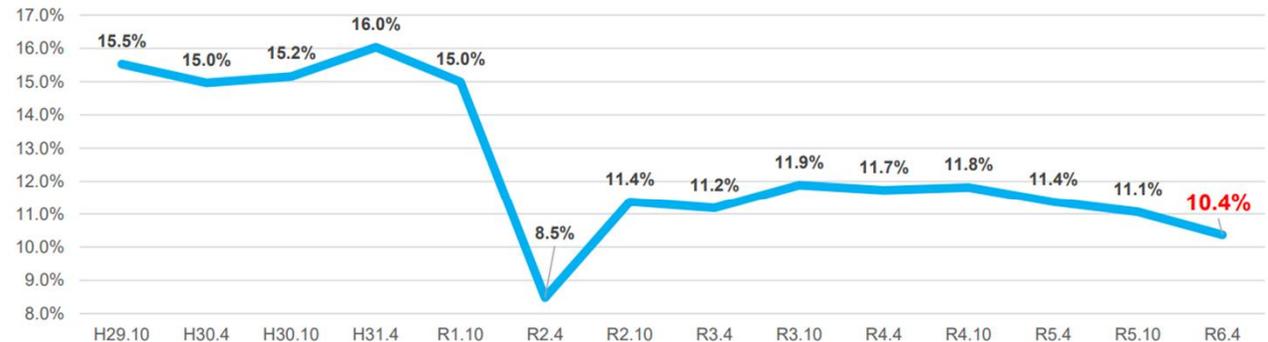


（市場規模の単位：億円）

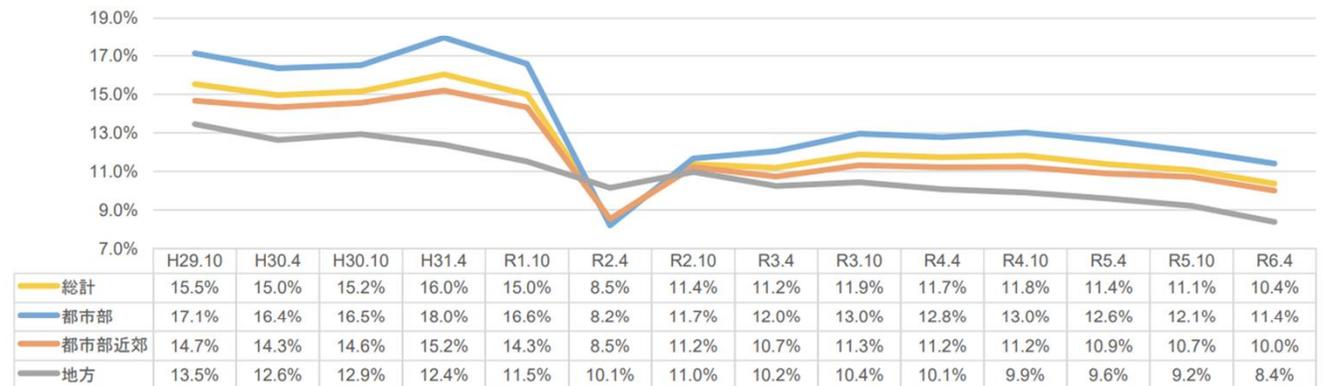


出典：経済産業省「令和4年度デジタル取引環境整備事業（電子商取引に関する市場調査）」より

## 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：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。

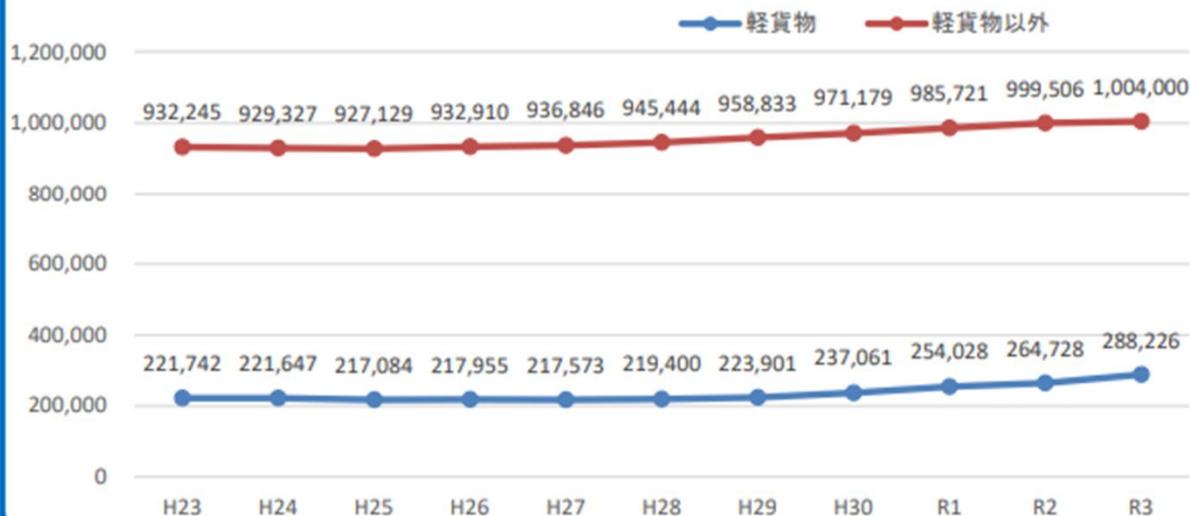
## 宅配便取扱個数(トラック)の推移



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」

- 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

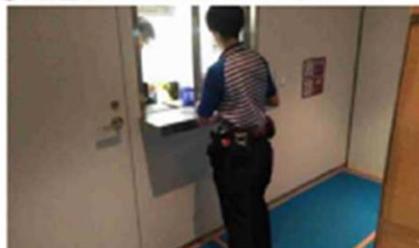
所在：東京都／階数：54階／  
戸数：550

### ◆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。

# 【参考】マンションストックの地域別分布(住宅局資料)

○ 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			
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%		
	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			
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%		
四国	山口県	23,102 戸	0.4%	62,573 戸	1.0%
	徳島県	8,186 戸	0.1%		
	香川県	24,704 戸	0.4%		
	愛媛県	18,769 戸	0.3%		
九州・沖縄	高知県	10,914 戸	0.2%	411,736 戸	6.7%
	福岡県	277,003 戸	4.5%		
	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%			

## 3. (2) 観光バス

---

# 観光バスによる駐停車問題

○ 観光バスの路上駐停車により、都心部等において交通渋滞等の問題が発生



銀座



浅草



銀座

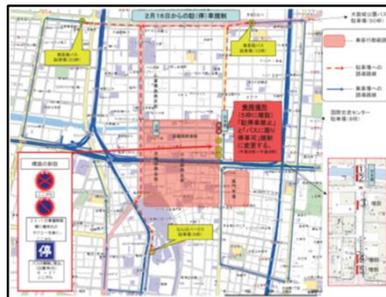


新宿

# 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

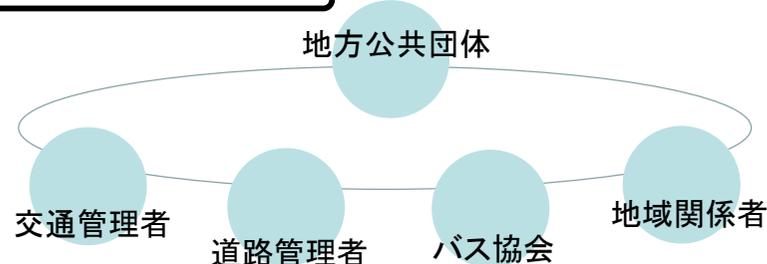
・ソフト対策の実施方針  
 (駐停車禁止規制の見直し、交通誘導員の配置、予約システムの活用等)  
 ・駐車施設の整備方針

### ○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、トラッ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
- 新たな観光ルートへの提案・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

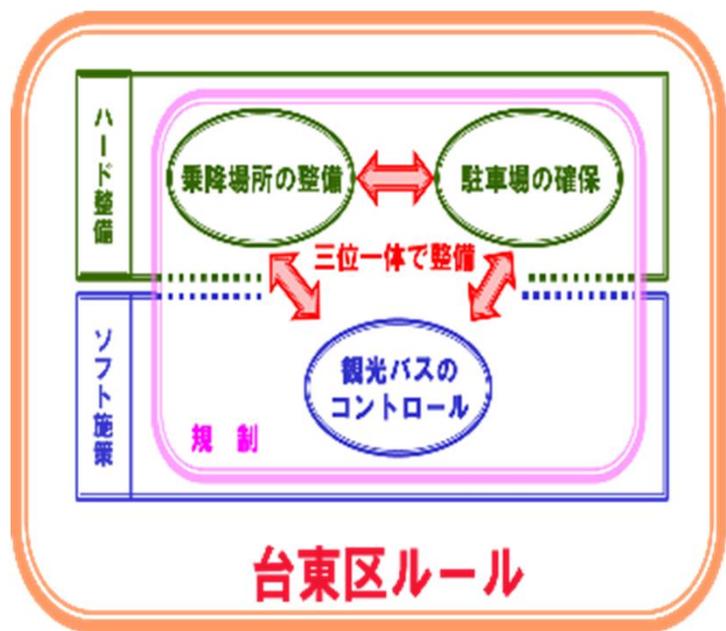
- 観光バス駐車対策の必要性
  - 都市交通の視点
    - 観光バス交通の駐車需要に対応する駐車スペースを確保
    - 運行実態に応じて駐車スペースを効率的に運用
    - 路上駐車を削減し、交通の円滑化
  - 集客都市大阪の視点
    - 駐車スペースの確保と有効活用、
    - 観光バスの利便性を向上、
    - 大阪の集客力の向上・拡大、滞在型観光と市内周遊の促進に寄与
- 観光バスの運行特性と駐車需要の分類
- 観光バス交通の現状と駐車実態
  - 観光バス交通の現状
  - 観光バス駐車実態
- 観光バス駐車対策の基本方針
- 観光バスの駐車対策
  - 目的地で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

# 台東区における取組（浅草地域）

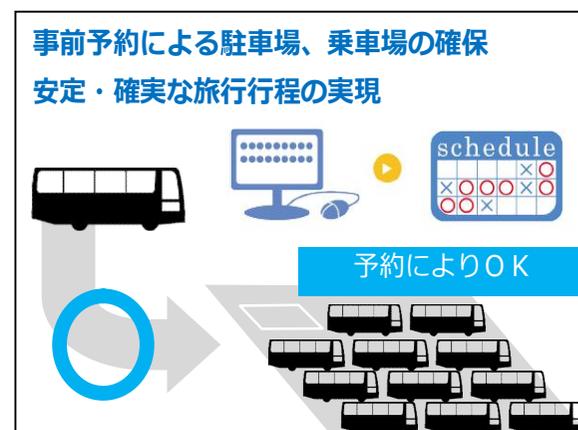
## 浅草地域が抱える課題

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

## 観光バス対策の考え方（台東区ルール）



<降車場3ヶ所、乗車場2ヶ所の整備・誘導員配置>



<観光バス予約システム H29.2運用開始>

<全国初の観光バスに関する条例の制定>

～東京都台東区観光バスに関する条例～

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



<乗降場の交通規制>

### 3. (3) 多様なモビリティ (自動二輪車、電動キックボード等)

---

# 多様なモビリティの駐車環境について

	駐車場法	自転車法	(その他)
法律上の区分	<p>道路交通法に規定する「自動車」 (法第2条第1項第9号)</p> <p><b>自動車</b></p> <p>四輪自動車</p> <p>自動二輪車 (51cc~)</p>	<p>道路交通法に規定する「自転車」「原動機付自転車」 (法第2条第1項第11号の2、第10号)</p> <p><b>自転車等</b></p> <p>自転車</p> <p>原動機付自転車 (~50cc)</p>	<p>民地の 駐車スペース</p> 
現場での区分	<p><b>自動車駐車場</b></p> <p><b>専用</b></p>  <p>自動車駐車場における自動二輪車・原付の専用駐車スペース</p> <p><b>併用</b></p>  <p>四輪車が駐車できるスペースで自動二輪車・原付も受け入れ</p>	<p><b>自動二輪車駐車場</b></p> <p><b>専用</b></p>  <p>自動二輪車・原付のみが駐車できる専用駐車場</p> <p><b>併用</b></p>  <p>自転車が駐車できるスペースで自動二輪車・原付も受け入れ</p>	<p><b>自転車等駐車場</b> (50cc以下受入可)</p> <p><b>専用</b></p>  <p>自転車等駐車場における自動二輪車・原付のみが駐車できるスペース</p> <p><b>自転車駐車場</b></p> <p>自動二輪車、原付受入不可</p> 
	<p>電動キックボードが駐車可能な場所 = 原動機付自転車と同等扱い</p>		

## 多様なモビリティの駐車における留意点

- ・ 車両の盗難防止対策
- ・ 既存の構造物（自転車ラック等）との適合性確認
- ・ 建築基準法や消防法等の関係法令の規定による対応

# 【参考】自動車の種類(道路運送車両法・道路交通法)

## 自動車の種類

自動車の種類及び区分方法は道路運送車両法によるものと道路交通法によるものがあるが、自動車の検査、登録、届出、強制保険については道路運送車両法による分類が、運転免許、交通取締については道路交通法による分類が用いられている。

## 道路運送車両法

種類	自動車							原動機付自転車						
	普通自動車		小型自動車		軽自動車		大型特殊自動車	小型特殊自動車		第1種原動機付自転車		第2種原動機付自転車		
代表的な自動車	バス 大型トラック 大型乗用車		小型トラック 小型乗用車	3輪トラック	大型オートバイ	軽トラック 軽乗用車	オートバイ	ロードローラー ブルドーザー	農耕トラクター (注1)	フォークリフト シャベルローダー (注2)	電動キックボード	ミニバイク	バイク	
構造	車輪数	4輪以上		4輪以上	3輪	2輪	3輪以上	2輪	制限なし	制限なし	制限なし	制限なし	2輪	
	大きさ(m)	4輪以上の小型自動車より大きいもの		4.7以下 1.7以下 2.0以下	3輪の軽自動車より大きいもの	2輪の軽自動車より大きいもの	3.4以下 1.48以下 2.0以下	2.5以下 1.3以下 2.0以下	制限なし	制限なし	制限なし	制限なし	2.5以下 1.3以下 2.0以下	
	長さ 幅 高さ	4輪以上の小型自動車より大きいもの		4.7以下 1.7以下 2.0以下	3輪の軽自動車より大きいもの	2輪の軽自動車より大きいもの	3.4以下 1.48以下 2.0以下	2.5以下 1.3以下 2.0以下	制限なし	制限なし	制限なし	制限なし	2.5以下 1.3以下 2.0以下	
造	総排気量(cc)または定格出力(W)	同上		660ccをこえ2,000cc以下 (注3)	660ccをこえる	250ccをこえる	660cc以下	125ccをこえ250cc以下	制限なし	制限なし	制限なし	600W以下	50cc以下または600W以下	50ccをこえ125cc以下または600Wをこえ1000W以下
検査	査	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
登録	録	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
届出	出	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
強制保険	険	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

申請(手続) さきは次のとおり  
 運輸支局...普通自動車、小型自動車(小型特殊自動車を除く)、大型特殊自動車、軽自動車(三輪以上を除く)  
 軽自動車検査協会...軽自動車(二輪を除く)  
 市区町村...小型特殊自動車、原動機付自転車

(注) 1. 最高速度35キロ未満のものに限る。  
 2. 最高速度15キロ以下のものに限る。  
 3. ジーゼル機関を用いるものについては総排気量の適用はない。  
 4. 原動機付自転車等については、道路運送車両法上の届出義務はないが、条例により市区町村へ届出、ナンバープレート(標識番号標)をつけることになっている。

## 道路交通法

種類	自動車						原動機付自転車			
	大型自動車	中型自動車	準中型自動車	普通自動車	大型自動2輪車	普通自動2輪車	一般原動機付自転車	特定小型原動機付自転車		
構造その他	・車両総重量 11トン以上 ・最大積載量6.5トン以上 ・乗員定員 30人以上  のいずれかに該当する自動車	・車両総重量 7.5トン以上 11トン未満 ・最大積載量 4.5トン以上 6.5トン未満 ・乗車定員 11人以上 30人未満  のいずれかに該当する自動車	・車両総重量 3.5トン以上 7.5トン未満 ・最大積載量 2トン以上 4.5トン未満  のいずれかに該当する自動車	他のいずれにも該当しない自動車  <b>乗用車</b>	総排気量400cc/定格出力20KWを超える2輪の自動車	総排気量50cc/定格出力600Wを超え400cc/20KW以下の2輪の自動車  <b>自動二輪車</b>	特殊自動車のうち、小型特殊自動車の規格を超えるもの  の特殊自動車	・長さ4.7m以下 ・幅 1.7m以下 ・高さ2.0m以下(注1)  最高時速15キロ以下	二輪のもの及び総理大臣が指定する三輪以上のもの(注2): 総排気量50cc/定格出力600W以下 その他のもの: 20cc/250W以下  (特定小型原動機付自転車に該当するものを除く)  <b>原付自転車</b>	大きさ 長さ1.9m以下 幅 0.6m以下  構造 定格出力600W以下 最高時速20キロ以下 走行中に構造上の最高速度の設定の変更ができない AT機構がとられている 保安基準に規定する最高速度表示灯を備える

(注) 1. ヘッドガード等を備えた自動車で、ヘッドガード等を除いた部分の高さが2.0m以下のものについては、2.8m以下。  
 2. 車室なしかつ輪距50cm以下及び側面が開放されている車室を備え、かつ輪距50cm以下

※ 駐車場法・自転車法 (自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律) では、道路交通法の定義を引用

# 国土交通省における自動二輪車駐車場確保の取組

- 国土交通省では、地方公共団体に対して、一定規模以上の建築物の新築や増築の際に自動二輪車駐車場の設置を義務付ける**条例の制定**や、自動車駐車場のみならず自転車駐車場での自動二輪車の柔軟な受入れの要請や優良事例の横展開などの**技術的助言**、自動二輪車駐車場整備への**財政的な支援**等により、地域の実情に応じた自動二輪車の駐車施設の確保を推進。

## 駐車場法に基づく対応

- 総合的かつ計画的な**駐車場整備**の推進  
(駐車場整備地区の決定、駐車場整備計画の策定)
  - 平成18年の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
  - 駐車場整備計画に基づき計画的な駐車場整備を図っていく対象に自動二輪車を追加
- **附置義務条例**の制定推進 (附置義務条例制定：11団体)
  - 建築物の新築等の場合に、地方公共団体が条例により、自動二輪車駐車施設の附置の義務づけが可能

### 【参考】駐車場法改正 (H18) 後の自動二輪車駐車場整備状況

※ 自転車等駐車場での受入や届出対象外駐車場 (一定規模以下) は含まない



## 地方公共団体への技術的助言等

- 自転車等駐車場における自動二輪車の**柔軟な受け入れ**の要請
- **余剰**となる乗用車駐車施設について、自動二輪車のための駐車施設への**転用**等の検討の要請
- 地方公共団体の**駐車場担当者会議** (毎年開催) や、地方公共団体駐車場関係会議等における働きかけ、**優良事例の周知** 等
  - 平成22年と平成23年に、地方公共団体に対し、**自転車駐輪場**で自動二輪車を受け入れるための取組推進を図るよう通知
  - 平成30年に、地方公共団体に対し、余剰駐車場の自動二輪車用への**転用**等含め、自動二輪車の駐車対策を図るよう通知
  - 令和5年4月に、自動二輪車駐車施策を含む、「まちづくりにおける駐車場施策**ガイドライン** (第2版)」の発出 等
  - 令和6年11月に、地方公共団体に対し、改正道路交通法施行規則に基づく**新基準原付**の駐車環境の整備に関する取組と併せて自動二輪車駐車対策の推進を図るよう通知

## 予算による支援

- 自転車等駐車場・自動車駐車場の**整備・改良**に対して**社会資本整備総合交付金**等により支援

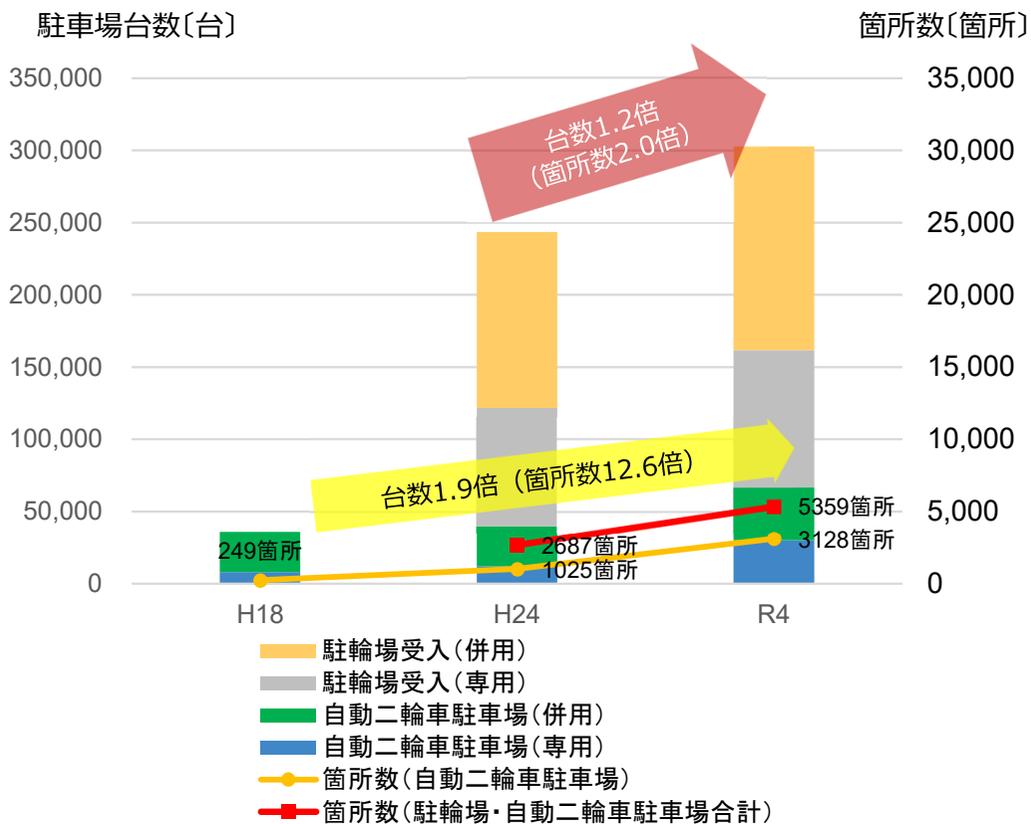
注1 駐車場の箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値。  
 注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。  
 注3 併用は、自動二輪車及び自動車(四輪車)がともに駐車可能なスペース。

# 自動二輪車駐車場の整備状況

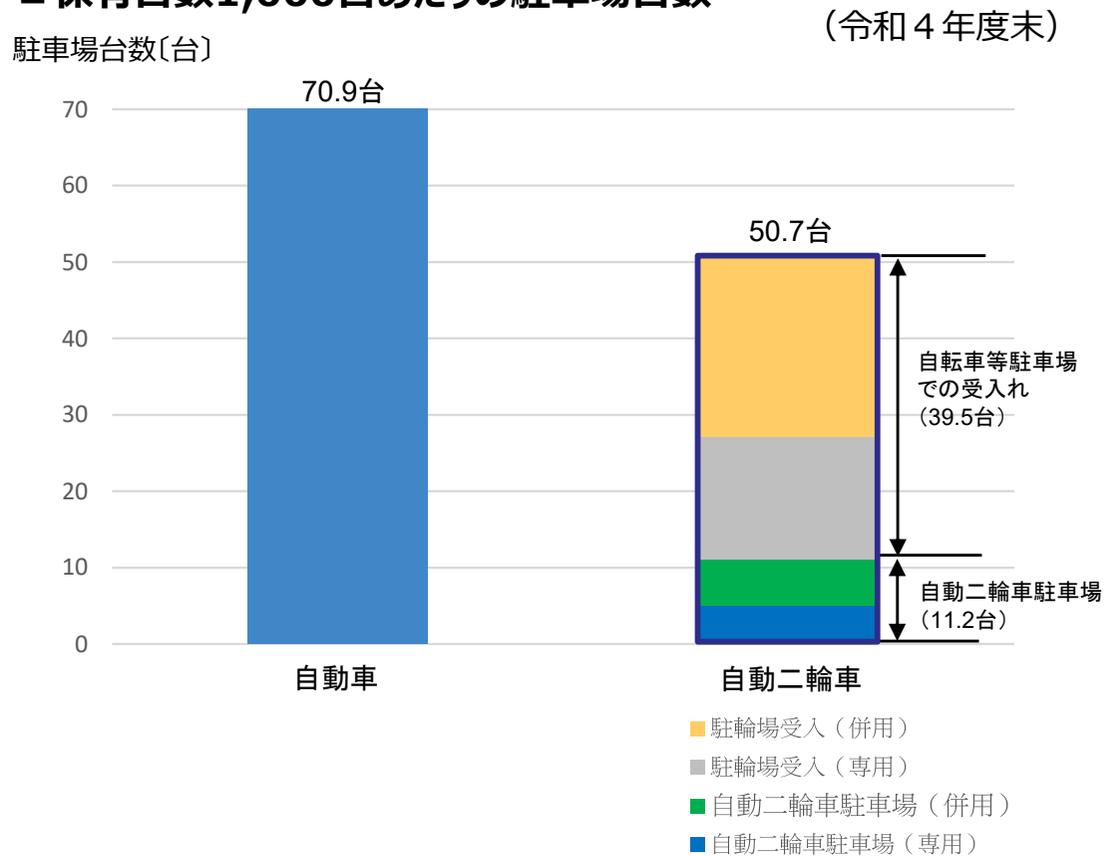
- 平成18年の駐車場法改正により、駐車場法の対象に自動二輪車を追加。令和4年度末現在、自動二輪車駐車場の供用台数は1.9倍（平成18年比）に増加。（駐輪場受入含めた台数は平成24年比で1.2倍に増加）
- 自転車等駐車場での受入を含めて、保有台数1,000台あたり50.7台の駐車場を確保。

※ 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供用台数・個所数



## ■ 保有台数1,000台あたりの駐車場台数

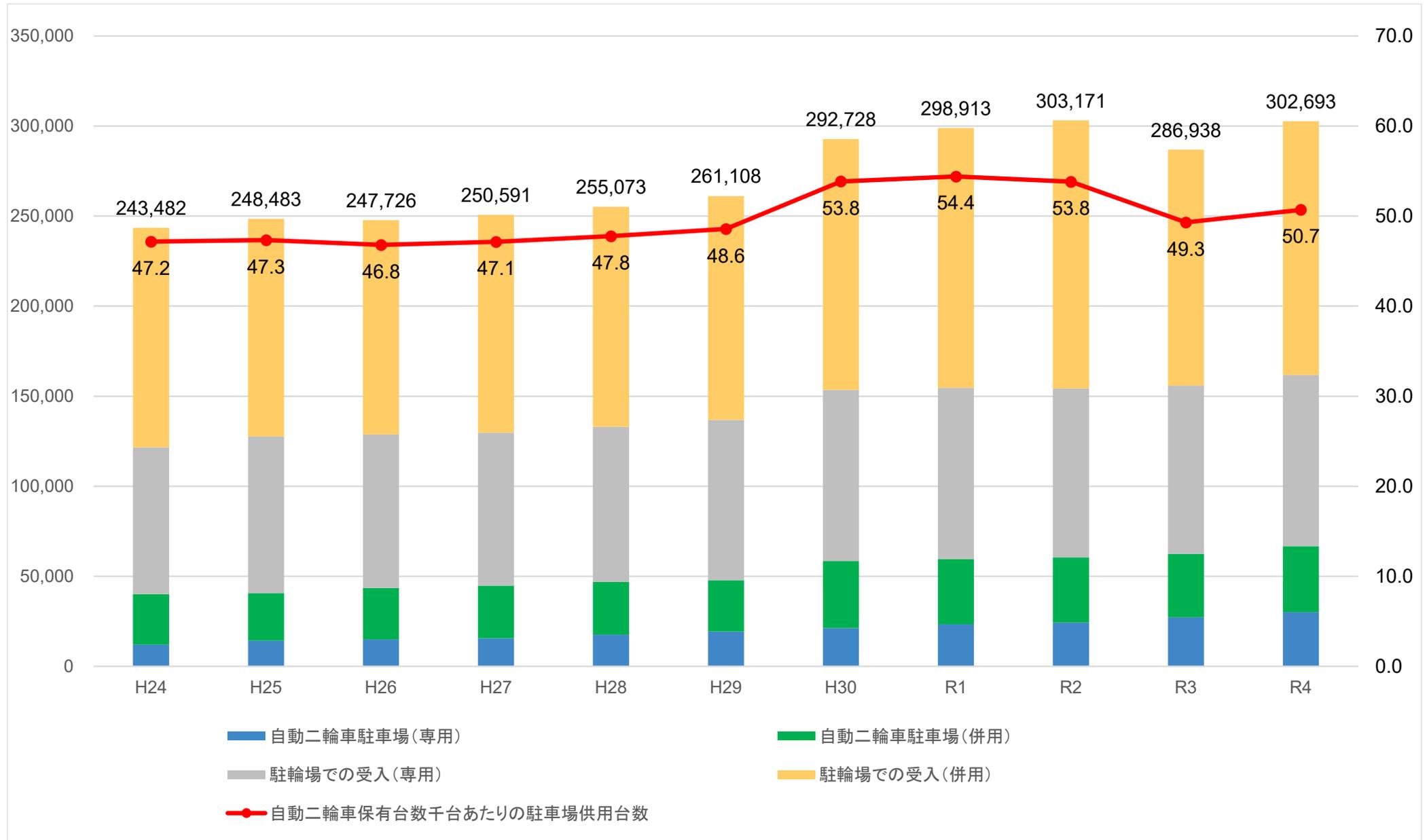


注1 駐車場の箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値。

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（駐車場の場合）または自転車（駐輪場の場合）がともに駐車可能なスペース。

# 駐車場の供用台数と保有台数比率の推移



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

※ 平成24年~令和元年の数値については令和3年7月に修正

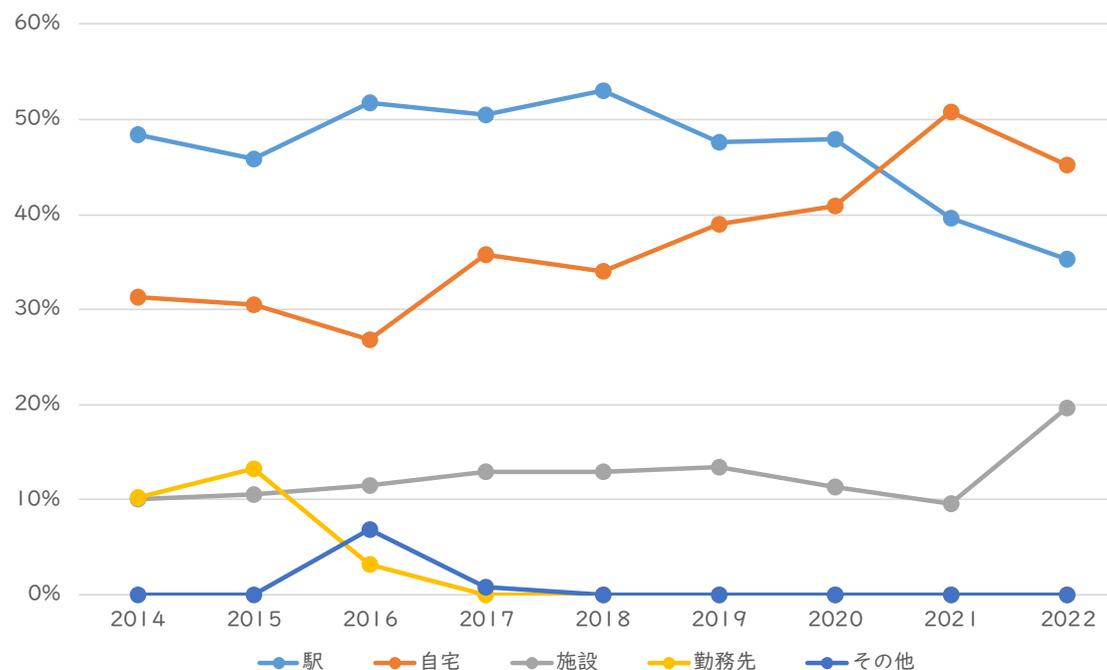
# 自動二輪車駐車場のニーズ①

- 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）



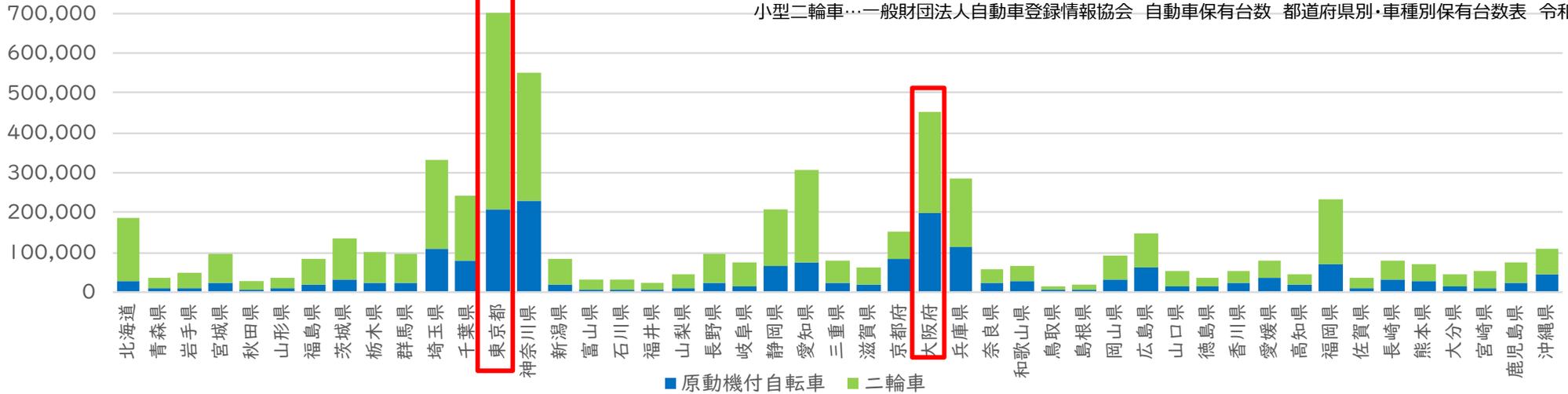
※2014～2015年度は「自宅」、2016～2022年度は「自宅近辺」。  
※直近では駅/自宅/施設の3つから選択する方式となっている。

# 自動二輪車駐車場のニーズ②

- 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。

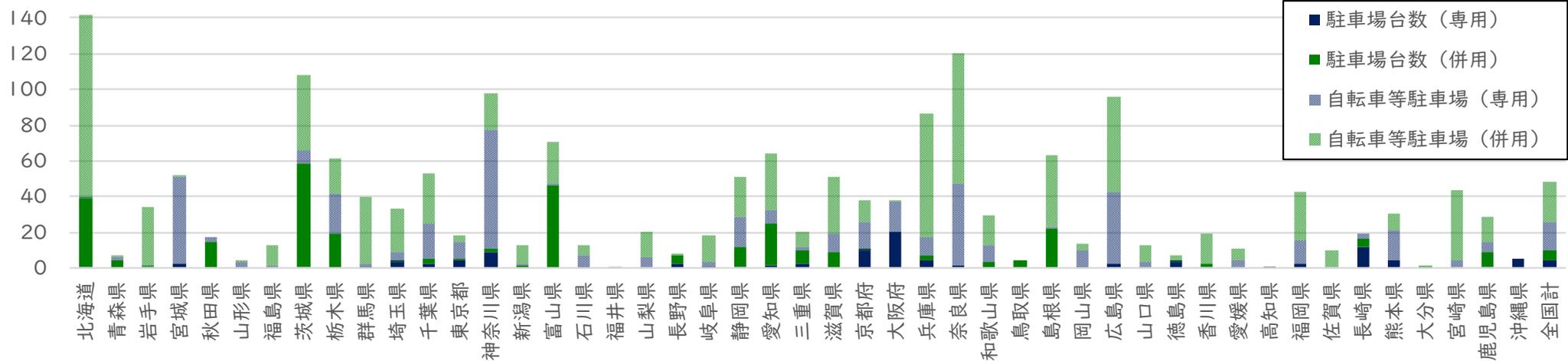
## 都道府県別の自動二輪車保有台数

※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）



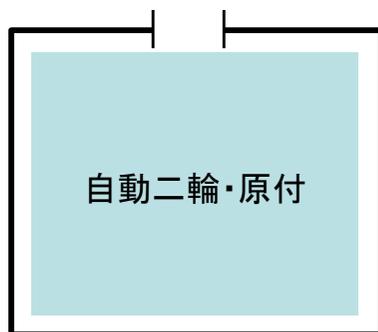
注1 駐車スペース台数は、駐車場（都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場）の台数及び自転車等駐車場での受入れ台数の合計値。  
 注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。併用は、自動二輪車及び自動車（四輪車）がともに駐車可能なスペース。  
 注3 自転車等駐車場での受入れ台数については、125cc以下限定の受入れ台数も含む。

# 自動二輪車駐車場の分類

専用

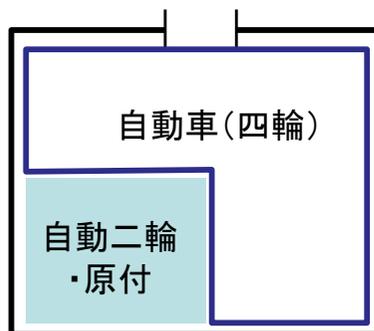
併用

自動車駐車場



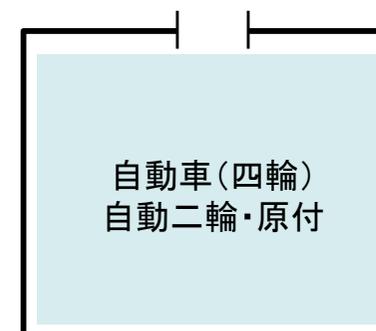
自動二輪車・原付のみが  
駐車できる駐車場

➡ 「専用」として計上



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

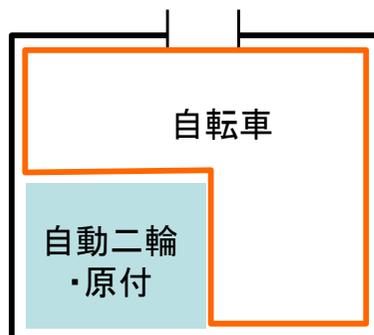
➡ 該当部分を「専用」として計上



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

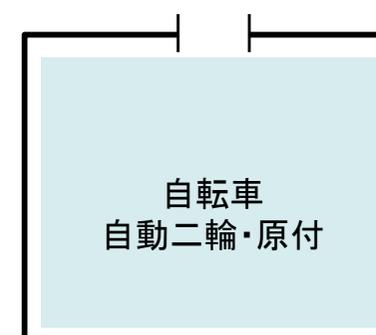
➡ 「併用」として計上

自転車等駐車場



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

➡ 該当部分を「専用」として計上



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

➡ 「併用」として計上

# 自動二輪車駐車場の分類

自動車駐車場

専用

併用



自動二輪車・原付のみが  
駐車できる駐車場

➡ 「専用」として計上



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

➡ 該当部分を「専用」として計上



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

➡ 「併用」として計上

自転車等駐車場



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

➡ 該当部分を「専用」として計上



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

➡ 「併用」として計上

# 自動二輪車の駐車対策に関する各種通知

## ■ 自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて(通知)【抜粋】(平成22年4月20日国都街発第6号)

＜国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長⇒各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

(略) 自転車法では自動二輪車は対象外とされていますが、各地方公共団体においては、**自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づける改正等を行うことにより、自転車駐車場における自動二輪車の受入れが可能**であり、また、このような事例があること(別添事例紹介資料参照)について十分に御認識いただくとともに、**慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しくお願い申し上げます。**

## ■ 自動二輪車の駐車対策について(通知)【抜粋】(平成23年5月12日国都街発第11号)

＜国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長⇒各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

1. (略) **自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しくお願い申し上げます。特に、125ccまでの自動二輪車については、比較的需要が高く、駐車場が不足している状況です。125ccまでの自動二輪車の駐車施設については、平成22年9月末時点において26都市、319箇所の自転車駐車場において約47,000台分が確保されている実績があり、積極的に自転車駐車場の管理条例の改正等による対応を推進して頂きますようお願いいたします。**
2. (略) **既設の駐車場及び自転車駐車場への受入れのための改良の取組を積極的に検討されますようお願いいたします。**
3. これまでに国からの補助金が活用されず整備された民間駐車場について、**自動二輪車を受入れるための改良について設備投資に係る部分については、社会資本整備総合交付金を活用した助成が可能**です。

## ■ 荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について(技術的助言)【抜粋】(平成30年7月13日国都街第39号)

＜国土交通省都市局街路交通施設課長⇒各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

(略) **地方公共団体で管理する自動車駐車場における自動二輪車専用の駐車区画の確保や、従来、専ら自動二輪車以外の自動車の駐車の用に供していた駐車区画に自動二輪車も駐車できるようにすることも考えられるほか、(略)、自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づけることにより自動二輪車の受入が可能となることから、柔軟な対応をお願いしたい。**

(略) こうした取組のほか、**各地域の自動二輪車の駐車の実態を把握した上で、必要に応じて建築物の新築等の際に自動二輪車のための駐車施設を附置させるための条例の整備を検討されたい。**

(略) さらに、**自動二輪車を附置義務の対象としていない場合であっても、既存の建築物を含めた附置義務の適正化を行った結果、余剰となる駐車施設を自動二輪車のための駐車施設に転用することで、建築主の新たな負担を生じさせることなく駐車施設の確保を図ることもできることから、駐車需要全体を考慮した対策を検討することが望ましい。**

# 自動二輪車駐車場の附置義務条例の策定・改正

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

## ◆附置義務駐車場条例の事例(福岡市)

建築物における駐車施設の附置等に関する条例(抜粋)

(駐車施設の附置)

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

## ○条例化の背景

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

## ◆附置義務駐車場条例の制定状況

**自動二輪車附置義務適用:**

**10都市※3 (令和4年3月現在)**

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

対象区域: 駐車場整備地区・商業地域・近隣商業地域の場合 ※1

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

※1 川越市、福岡市、那覇市: 商業地域・近隣商業地域の場合

※2 延床面積が6,000㎡未満の場合に緩和措置有

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

# 自動二輪車 既存駐車場における柔軟な受入れ例

## ■ 既存自転車駐車場における自動二輪車の受入れ

○ 都市内の自動二輪車や自転車の駐車需要を踏まえつつ、**自転車駐車場において自動二輪車を受入れる**ことにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが望ましい。



既設自転車駐車場(屋内)で受け入れた事例[仙台市]



既設自転車駐車場(道路上)で受け入れた事例[広島市]

## ■ 既存自動車駐車場における自動二輪車の受入れ

○ 駐車需要の高い駅前等では、既存の駐車場等の**スペースの有効活用**を図ることにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが可能。



機械式立体駐車場の敷地内に整備した事例[札幌市]



公共駐車場(地下)に整備した事例[京都市]



駐車マスを自動車と併用して使用している事例[大津市]

# 自動二輪車の利用環境の向上に向けた取組

## ■ 自動二輪車利用者に届く広報・PR

○ 駐車スペースの確保、利用環境の整備のほか、**利用者の目に届くようなPR活動**をすることも同様に重要です。

### ◆札幌市 都心部 自動二輪車受け入れ駐車場マップ

No.	駐車場名	住所(〒市町区)	面積(㎡)	受入台数	営業時間
1	レールパーク札幌	北5条西1丁目	207-5088	二輪専用(10台)	8:00~18:30
2	ポプラタウン 南5条4条駐車場	南5条西6丁目	252-6198	自動車専用	24時間
3	南2条タカカバパーキング	南2条西3丁目1	222-5432	自動車専用	7:00~22:30 11~18 8:30~22:30
4	東1条西3丁目1-2	東1条西3丁目1-2	200-5508	二輪専用(3台)	7:30~22:00
5	カービズパーク1+1	南1条西1丁目	218-6710	自動車専用	7:00~24:00
6	北方パーキング	南2条西1丁目	221-2056	自動車専用	8:00~23:00
7	通商パーキング南2条西4	南2条西4丁目18	221-4481	自動車専用	8:00~23:00
8	ベルパーキング 南2条西5	南2条西5丁目10-1	586-9616	自動車専用	7:00~24:00
9	通商パーキング南2条西7	南2条西7丁目3	231-6596	自動車専用	8:30~21:30
10	通商パーキング南3条西7	南3条西7丁目2	272-7447	自動車専用	8:30~21:30
11	ベルパーキング 東5条	東5条西6丁目1	552-4388	自動車専用	24時間
12	ベルパーキング 南5条	南5条西5丁目7-1	531-9807	自動車専用	24時間
13	知パーキング東7条	東7条西5丁目4-1	512-4000	自動車専用	9:00~25:00
14	東野パーキング	東7条西3丁目1-1	511-6311	自動車専用	24時間

### ◆横浜市HP

横浜市 都市整備局 都市整備課

#### 自動二輪車駐車案内

大切な二輪だから、きちんと停めたい

区名から探す | 駅名から探す

※区別の駐車場一覧を参照します。 | ※駅周辺の駐車場マップを参照します。

お問い合わせ: 045-661-1111

### ◆東京都 道路整備 保全公社 HP

s-park Search Safety Service for riders

主要エリアから探す | 路線図から探す | 新規登録自動二輪車駐車情報

都心部から探す | 東京都全域から探す

検索 | 検索

東京都道路整備保全公社

## ■ 自動二輪車利用者のニーズの把握

### ◆日本二輪車 普及安全協会 パンフレット

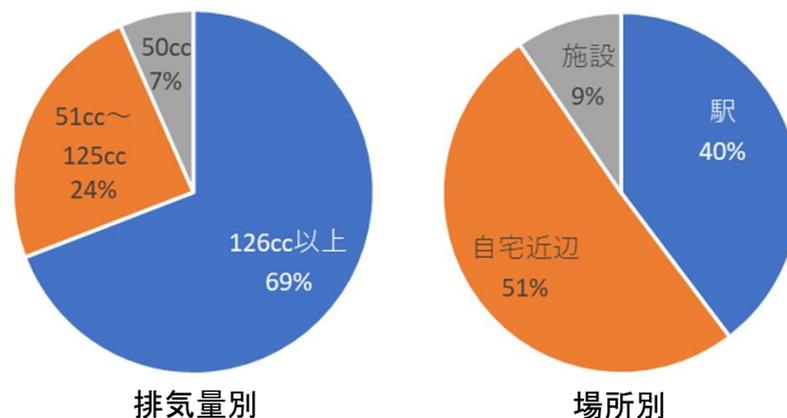
どこにある? どこに必要? バイク駐車場

バイク(原付・自動二輪車)の駐車場所は、まだ不足しています。バイク駐車場を増やすには、ライダーの皆さんが「声」がなくてはなりません。バイク駐車場をつかって欲しい場所(地点)が、どこか教えてください。あなたの声を行政や民間駐車場事業者に届けましょう!

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

一般社団法人 日本二輪車普及安全協会

【よせられた要望の概要】(令和3年度)  
◆時間貸し駐車場に対する要望の状況



### ◆都道府県別要望件数(令和3年度)

都道府県	月極	時間貸	総計
1 東京都	152	96	248
2 神奈川県	70	36	106
3 大阪府	68	22	90
4 埼玉県	34	15	49
5 千葉県	36	9	45
...			
合計	517	252	769

駐車場を整備して欲しい場所を要望できる

# 道路交通法改正（令和5年7月1日施行）

## ■ 道路交通法の一部を改正する法律について（電動キックボード、自動配送ロボット）

### ② 新たな交通主体の交通方法等に関する規定の整備

#### 1 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等

- 最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当する車両を「特定小型原動機付自転車」とする。
- 特定小型原動機付自転車の運転には運転免許を要しないこととし（ただし、16歳未満の運転は禁止）、ヘルメット着用を努力義務とする。
- 特定小型原動機付自転車は、車道通行を原則とする。
- 特定小型原動機付自転車のうち、一定の速度以下に最高速度が制限されており、それに連動する表示がなされているものについては、例外的に歩道（自転車通行可の歩道に限る。）等を通行することができることとする。
- 交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とする。また、危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命ずることとする。

#### 2 遠隔操作型小型車（自動配送ロボット等）の交通方法等

- 遠隔操作により通行する車であって、最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当するものを「遠隔操作型小型車」とし、歩行者と同様の交通ルール（歩道・路側帯の通行、横断歩道の通行等）を適用する。
- 遠隔操作型小型車の使用者は、都道府県公安委員会に届け出なければならないこととする。

#### ■ 電動キックボード



#### ■ 自動配送ロボット



## ■ 道路交通法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う駐車環境の整備に向けた取組の推進について【抜粋】

(令和5年6月1日国都街第26号)

<国土交通省都市局街路交通施設課長 → 各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長>

今般、道路交通法の一部を改正する法律(令和4年法律第32号)により、特定小型原動機付自転車が新たに位置づけられたことから、今後、その普及に伴い、駐車環境の整備に向けた取組を推進することが求められます。

**特定小型原動機付自転車の駐車スペース**については、現状の原動機付自転車と同様、管理者等の意向に基づき、「駐車場法」に基づく駐車場や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づく自転車等駐車場等において駐車が可能です。

そのため、これまで協力をお願いしてきた自動二輪車等の駐車対策と同様に、**地域の駐車需要**の他、既存の原動機付自転車が駐車可能な**路外駐車場の活用**や**路上駐車等の実態等**を踏まえ、適切な手法により特定小型原動機付自転車の駐車環境の整備を推進することが必要です。特に近年、特定小型原動機付自転車を含め自動二輪車等や荷捌き車など、**駐車需要が多様化**しているところ、各駐車場において**駐車可能な車種を明記**する等により**利用環境の向上**に努めることも重要です。

## 検討の背景

大気環境保護と国際基準調和の観点から2025年(令和7年)11月以降に製作される総排気量50cc以下で設計最高速度が50km/hを超える原付に対して、新たな排ガス規制が適用開始

規制をクリアする原付の開発は困難、かつ、開発費用に見合う事業性が見通しが立たず、今後、取得が容易な原付免許で運転できる総排気量50cc以下の現行区分に該当する原付の国内での生産・販売の継続が困難

## 走行評価等の結果

令和5年に警察庁において、総排気量125cc以下の二輪車の「最高出力」を現行原付と同等レベルの4kW以下に制御した二輪車(新基準原付)を原付免許で運転することについて、その安全性や運転の容易性等に問題がないかどうかを、車両の走行評価や関係者からのヒアリングを行うなどして検討。

➡ その結果、**新基準原付の運転特性は、現行原付とほぼ同等と評価可能**

## 改正の内容

走行評価等の結論を踏まえ、構造上出すことができる最高出力を4kW以下に制御した総排気量125cc以下の二輪車を、現在は総排気量50cc以下とされている一般原動機付自転車に新たに区分する

総排気量(内燃機関)

50cc

125cc

400cc

125cc以下+最高出力を4kW以下に制御 = 50cc以下の一般原付とする

道路交通法	一般原動機付自転車(原付免許)	(小型限定普通二輪免許)	普通自動二輪車 (普通二輪免許)	大型自動二輪車 (大型二輪免許)
道路運送車両法	第一種原動機付自転車	第二種原動機付自転車		

国土交通省も同時に省令改正し一種原付を見直し

## 今後の予定

令和7年 4月1日 施行

11月 新排ガス規制適用 (従来の原付の生産不可、新基準原付に移行) 136

- 道路交通法施行規則等改正により、新基準原付の登場が今後見込まれることに伴い、駐車環境の確保が必要。
- 従前から実施している、自動二輪車の駐車環境の確保と併せて、適切な対応を求めていく。

## 背景

- 中央環境審議会第13次答申「**今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について**」(平成29年5月)を踏まえ、令和7年11月以降、**原動機付自転車**に対して、新たな排出ガス規制が開始
  - 規制に対応した原付の開発等が困難である状況を踏まえ、警察庁の「**二輪車車両区分見直しに関する有識者検討会**」が、以下の方針を提示
    - 総排気量50ccを超え125cc以下の二輪自動車のうち、「**最高出力**」を現行の原付と同等レベルに制御したものを原付免許で運転できるよう、**道路交通法体系の見直しを行うこと**
    - 新たな原付の扱いが、現行の原付と整合するように関係諸制度を改めること
  - 当該方針を踏まえて、以下の通り**道路交通法施行規則及び道路運送車両法施行規則**が改正
    - **道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令** (R6.11.13公布・R7.4.1施行予定)
      - 道路交通法の「**一般原動機付自転車**」に新基準原付を追加
    - **道路運送車両法施行規則の一部を改正する省令** (R6.11.13公布・施行)
      - **第一種原動機付自転車**に、新基準原付を追加 等
- ※ 一般原動機付自転車:原動機付自動車のうち道路交通法第2条第1項第10号イに該当するもの
- ※ 新基準原付:総排気量が50cc超125cc以下かつ最高出力が4.0kW以下の二輪車

【参考】現行の法令における二輪車の区分

	自転車法 (道交法:自転車等) ~50cc	駐車場法 (道交法:自動車) ~125cc
道路交通法	<b>原動機付自転車</b> ( <b>一般原動機付自転車</b> )	自動二輪車 (自動車) (普通自動二輪車)
【参考】 道路運送車両法	<b>原動機付自転車</b> ( <b>第一種原動機付自転車</b> )	自動車 ( <b>第二種原動機付自転車</b> )

※ 道路交通法上の原動機付自転車には、一般原動機付自転車の他に特定小型原動機付自転車がある

## 自転車等駐車場における状況

- 自治体が設置する自転車等駐車場における**利用対象車両**を定める条例等では、大半が**道路交通法**の規定を引用。
- これらの、現行原付を受け入れている自転車等駐車場は、**道路交通法・道路運送車両法の改正に伴い、新基準原付も駐車が可能**

原動機付自転車の定義 (n=39)	都市数	割合
道路交通法	33	84.6%
道路運送車両法	3	7.7%
定義無し	3	7.7%

※ 政令市・特別区の条例を国交省確認 (令和6年10月現在)

- 他方、以下の場合は、実態として新基準原付の駐車ができない可能性がある。
  - 実際の施設の看板等では50cc以下の原付と看板に記載されている場合
  - 民間協定等による管理の為条例で規定していない場合

## 対応

※ 道路交通法規則公布と同時に通知発出 (令和6年11月13日国都街第89号)

- 地方公共団体に対して、以下の内容を**技術的助言**として**通知**し、適切な対応を求めていくこととする。
  - 第一種原付を受け入れている自転車等駐車場において、新基準原付が停められるよう、**規約や運用の確認**
  - 自転車等駐車場や自動車駐車場における、**原動機付自転車、自動二輪車の柔軟な受入** (過去の通知内容の徹底)
  - **車両区分・規格のみなおし**、車両を受け入れるための**改良**

### 3. (4) バリアフリー・こどもまんなかまちづくり

# 駐車場等の分類

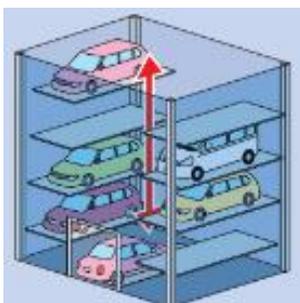
- 駐車場は、その構造（立体、地下、平面等）や施設との関係において、様々なタイプに分類される。
- バリアフリー法では、構造等に関わらず、建築物・路外駐車場・都市公園・道路といった施設種別や規模等に応じて、車椅子利用者用駐車施設の確保など基準への適合を求める仕組みとしている。

## 構造による分類イメージ

### 建築物である駐車施設

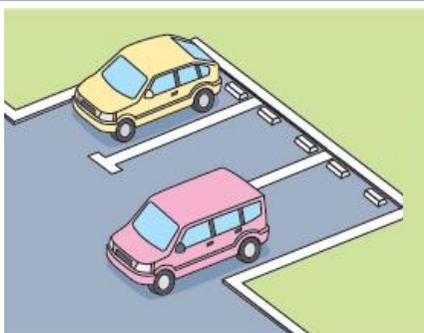


- 自走式立体駐車場
- 自走式地下駐車場



- 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

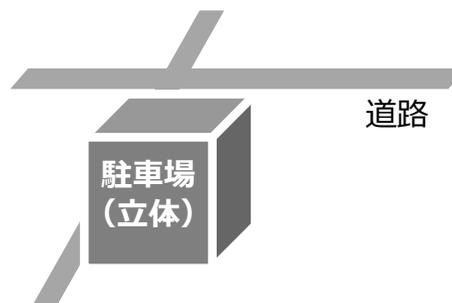


- 平面式駐車場

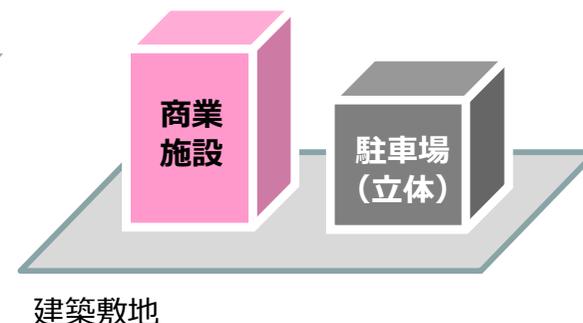
出典：「駐車場便覧2020」

## 施設との関係等による分類イメージ

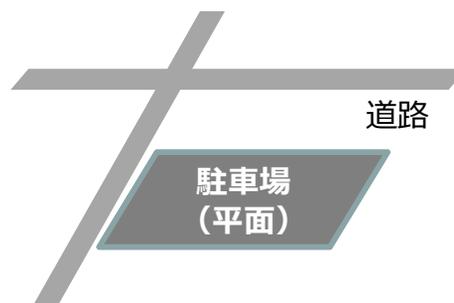
### 路外駐車場 (建築物)



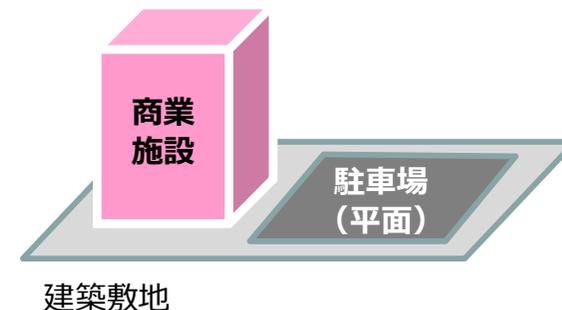
### 建築物に付随する駐車施設 (建築物)



### 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)	

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

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

※ バリアフリー法に係る指針も含むガイドライン

# 車椅子使用者用駐車施設等の設置基準等について

○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"> <li>全駐車台数200以下： 当該駐車台数の2%以上</li> <li>全駐車台数200超え： 当該駐車台数の1% + 2以上</li> </ul> ※ R7.6改正前の基準	1以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>全駐車台数200以下： 当該駐車台数の2%以上</li> <li>全駐車台数200超え： 当該駐車台数の1% + 2以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全駐車台数200以下： 当該駐車台数の2%以上</li> <li>全駐車台数200超え： 当該駐車台数の1% + 2以上</li> </ul>
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

# 特定路外駐車場のバリアフリー基準(省令)の見直しについて

○ 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。

## ● 基準の改正について（令和7年6月1日施行）

### 【現在の基準】

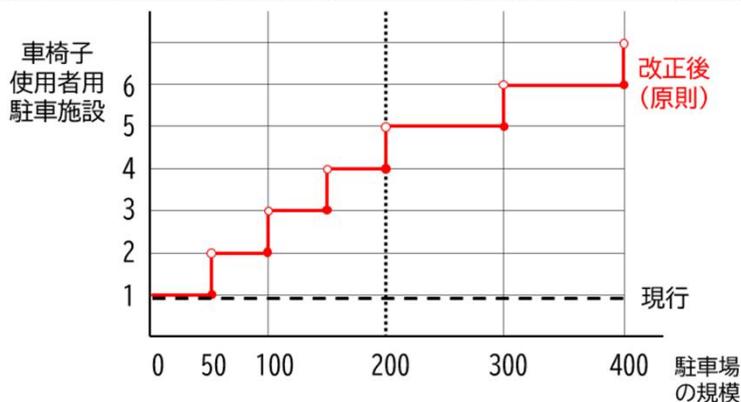
- ・ 移動等円滑化経路の確保
- ・ **1以上**の車椅子使用者用駐車施設の確保

### 【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。

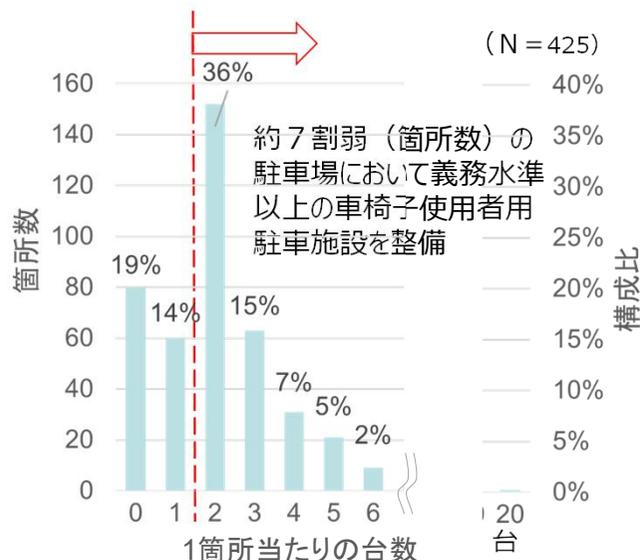


## 【参考】 特定路外駐車場の現状

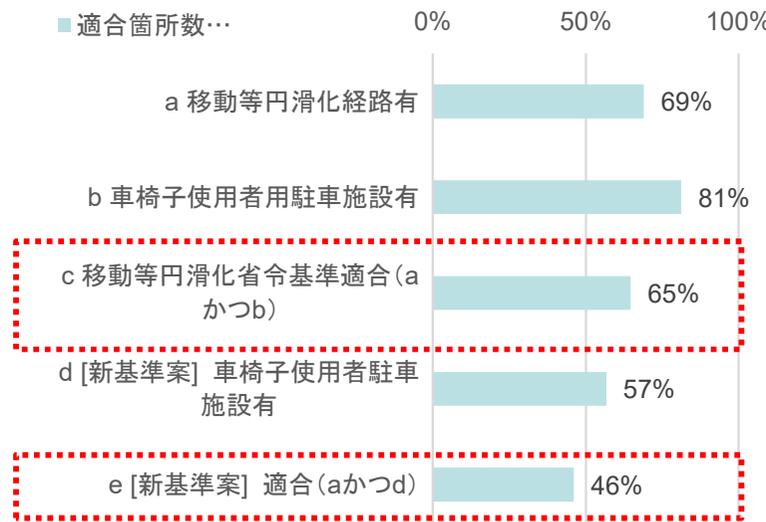
令和4年度末	特定路外駐車場		バリアフリー対応		バリアフリー化率 (β/a)	平均台数 (γ/β)
	箇所数 (a)	台数	箇所数 (β)	台数 (γ)		
全体	3,280	413,988	2,365	18,572	72%	7.85
(公共設置)	425	55,249	275	929	65%	3.38

- ・ 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:国土交通省都市局調査

- 現行の路外駐車場移動等円滑化基準では、専ら大型自動二輪車及び普通自動二輪車の駐車のための駐車場について、車椅子使用者用駐車施設を設ける必要性が乏しいことからバリアフリー義務の適用除外としている。
- 近年は、外国人観光客の増加や貨物需要の増加により、観光バス専用駐車場や荷さばき駐車施設など、多様な駐車場等が整備されている。このような、専ら普通自動車以外の自動車の駐車のための駐車場の場合について、車椅子使用者用駐車施設を設ける必要性が乏しいことから、バリアフリー化義務の適用除外とするとともに、併設されている場合は、車椅子使用者用駐車施設の必要数の必要数を算出する際の駐車施設の数には含めないこととする。

●適用除外範囲について (イメージ)

これまでの適用除外範囲

- ・専ら大型自動二輪車及び普通自動二輪車の駐車のための駐車場

新たな適用除外範囲

- ・専ら普通自動車以外の自動車 (大型自動二輪車及び普通自動二輪車を含む) の駐車のための駐車場を除外
- ・車椅子使用者用駐車施設の必要数の算出の際の規模を普通自動車のための駐車施設に限定するとともに、荷さばき駐車施設を除外

バス専用駐車場の例



出典:TIMES24

荷さばき駐車施設の例



出典:東京都HP

特定路外駐車場



一般公共の用に供される自動車の駐車のための施設 (有料かつ駐車面積500㎡以上) ※道路附属物、公園施設、建築物・建築物特定施設であるものを除く  
 専用の場合は当該駐車場が適用対象外 (併用の場合は算出時の規模から除外)

当該部分の台数に基づき、設置を義務づける車椅子使用者要駐車施設の数を出

【参考】車種ごとの駐車施設の規格例 (駐車マスの大きさ)

[単位: m]

設計対象車両	長さ	幅員
軽自動車	3.6	2.0
小型乗用車	5.0	2.3
普通乗用車	6.0	2.5
小型貨物車	7.7	3.0
大型貨物車およびバス	13.0	3.3

出典:駐車場設計・施工指針

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

### ●車椅子使用者用駐車施設等の必要な高さの見直し(運用面の柔軟な対応を含む)

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

#### 現行

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

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

#### 【モデル例】

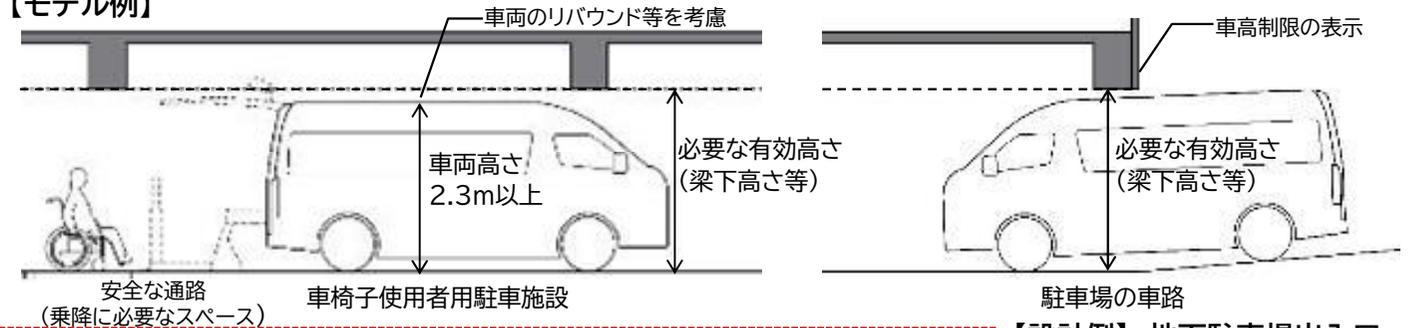
#### 【設計例】

(なし)

#### 改正

- ・駐車場には、車椅子使用者用駐車施設を1以上設ける。
- ・車椅子使用者用駐車施設及び車椅子による乗降可能な駐車スペースを屋内に設ける、又は屋根若しくは庇を設ける場合には、大型の車椅子用リフト付き福祉車両等の車両高さ(230cm以上)に対応した必要有効高さ(梁下高さ等)を確保する。(改修等で対応が困難な場合を除く)

#### 【モデル例】



#### 【設計例】 地下駐車場出入口



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

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

## ■ 機械式駐車装置

(出典:高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準)

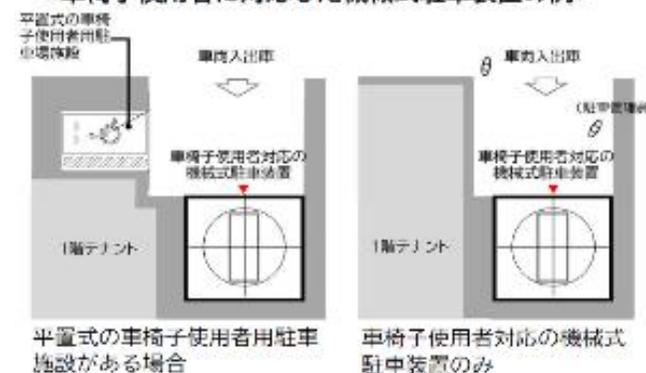
- 車椅子使用者用駐車施設は平置き式とすることが望ましいが、狭小敷地の場合等、やむを得ず機械式駐車装置で確保する場合には、駐車場管理員の配置や当該駐車装置の特性に応じた安全対策を講じる等、車椅子使用者の利用に支障がないものとする。

### <設計例>



・車椅子利用者対応の機械式駐車装置の例（フルフラット化）

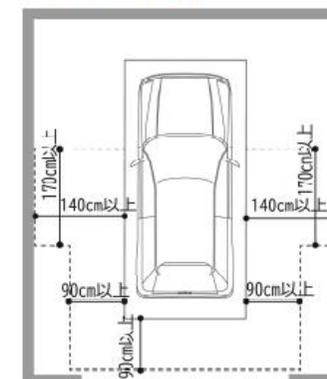
### <車椅子使用者に対応した機械式駐車装置の例>



### 留意点：車椅子使用者対応の機械式駐車装置について

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

### <車椅子使用者対応の機械式駐車装置の例>



# 機械式駐車場のバリアフリー化の取り組み事例

## ■業界団体における取組

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

### 車いす使用者対応駐車設備

取扱者(運転者)が車いす使用者である  
駐車設備の特別要求事項を審査・証明

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

注: 同乗者が車いすの場合には前庭での降車



車いす使用者対応  
認定のマーク



# 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

- 平成18年、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)施行
- 法の対象に旅客施設、道路、建築物とともに**特定路外駐車場**も追加
- **新設の特定路外駐車場については、移動等円滑化基準への適合義務、既存のものについては、基準適合への努力義務を規定**

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

## ■ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(抄)

(定義)

### 第二条

一～十 (略)

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

十二～二十八 (略)

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

(路外駐車場車いす使用者用駐車施設)

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

2 路外駐車場車いす使用者用駐車施設は、次に掲げるものでなければならない。

- 一 幅は、三百五十センチメートル以上とすること。
- 二 路外駐車場車いす使用者用駐車施設又はその付近に、路外駐車場車いす使用者用駐車施設の表示をすること。
- 三 次条第一項に定める経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること。

(路外駐車場移動等円滑化経路)

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

2 (略)

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

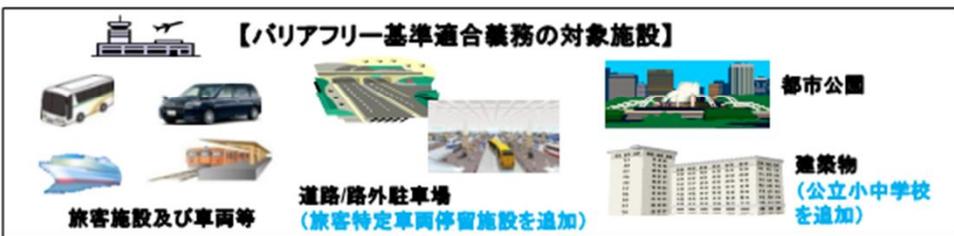
### 1. 国が定める基本方針

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

### 2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

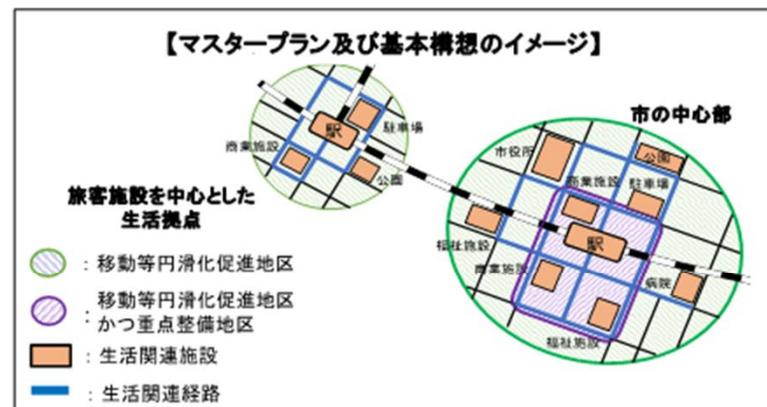
### 3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

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



### 4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

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



### 5. 当事者による評価

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

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

### 対象施設の例



(車両等の優先席)



(車椅子使用者用駐車施設)



(障害者用トイレ)

等

### 特定路外駐車場の管理者に求められる対応

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

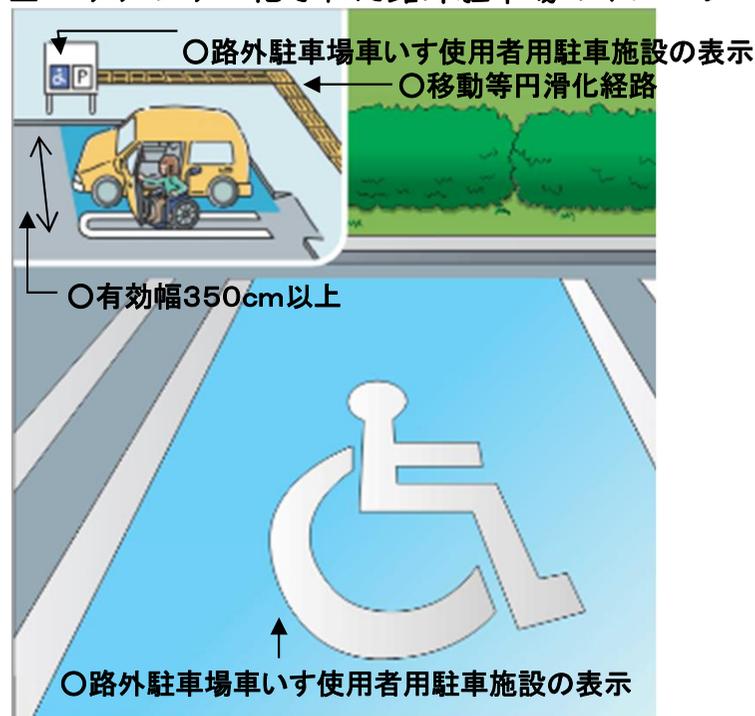
★例えば、ポスターの掲示、館内放送等により、利用者への呼びかけを行うこと等が考えられます。150

# 特定路外駐車場のバリアフリー化の推進

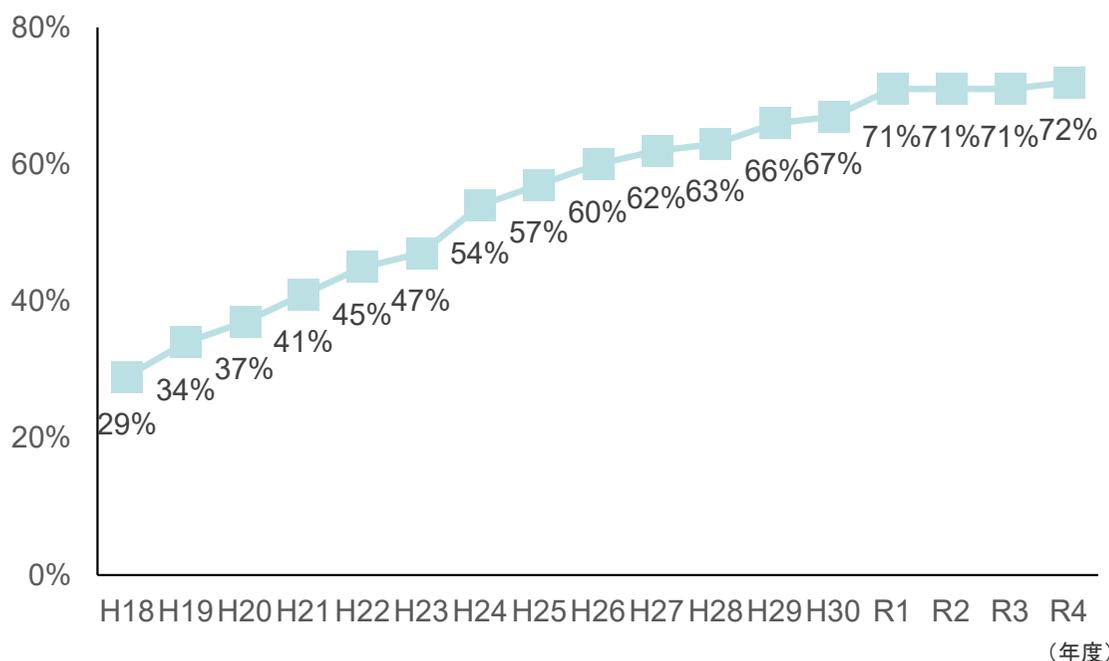
- バリアフリー法に規定する**特定路外駐車場**（駐車のために供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路附属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場）については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成23年3月31日告示）において、**令和7年度までに約75%を移動等円滑化すること**としており、既存の路外駐車場の改修等により、さらなるバリアフリー対応駐車場の確保が必要。

## 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

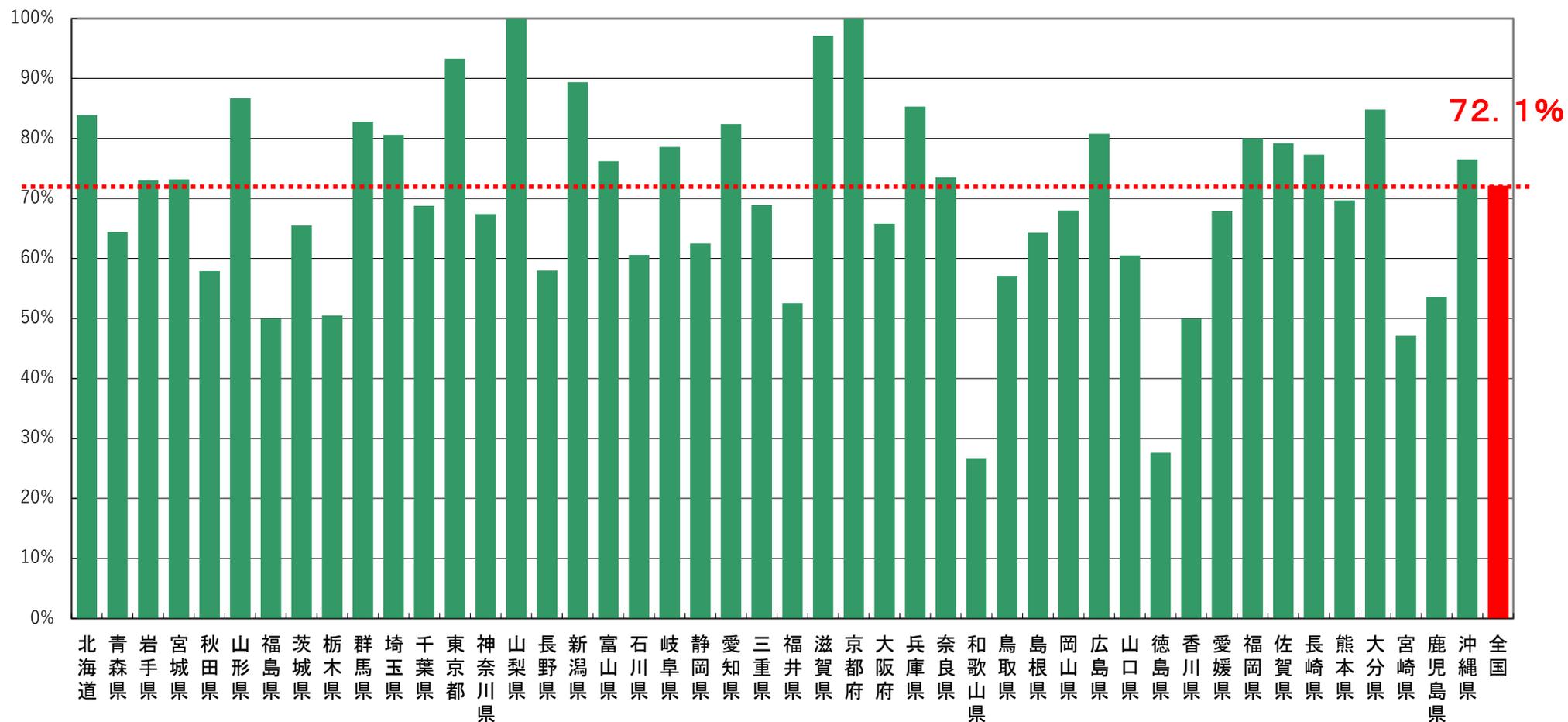


※平成24～平成30年の数値については令和4年3月に修正

実績値 (H30年度末)	実績値 (R4年度末)	目標値 (R7年度末)
67.1%	72.1%	約75%

# 特定路外駐車場のバリアフリー化状況

■都道府県別特定路外駐車場のバリアフリー化率（令和4年度末）

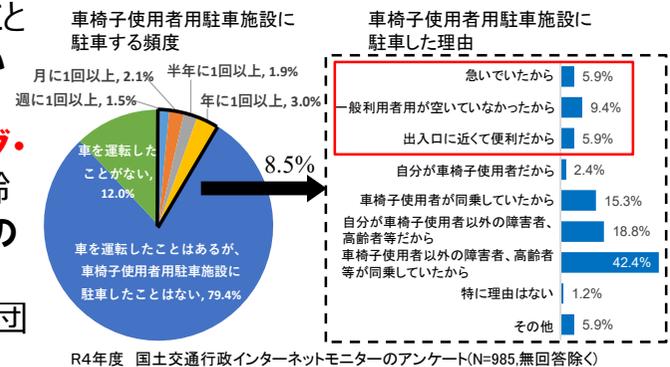


注) 高知県については、対象となる駐車施設がないため、上図には記載していない。

# 車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン(R5.3)

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei\\_barrierfree\\_tk\\_000322.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000322.html)

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



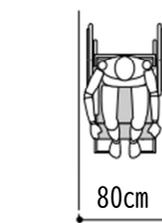
## 車椅子使用者用駐車施設の利用対象者の明確化

車椅子使用者用駐車施設については、バリアフリー法令上、車椅子使用者その他障害者等を除き、利用を控える等の適正配慮を規定。

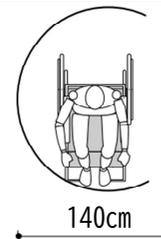
**不適正利用や利用集中等により車椅子使用者の円滑な利用環境が阻害**されている場合等には、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、「**車椅子使用者用駐車施設**」の利用対象者を「**車椅子使用者**」と**明確化**することが望ましい。



利用対象者を**車椅子使用者**と**明確化**している例



通過に必要な最低幅



車椅子が転回(180度)可能な幅

## 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。



機械式ゲートの設置による不適正利用対策の事例



3台分の区画を2台分の幅広い区画とする運用例



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



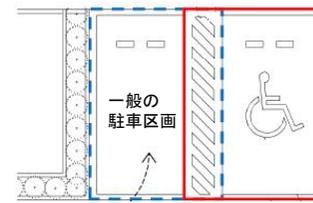
複数種類の駐車区画を運用する場合のイメージ



地方公共団体の利用証の例



多様な利用対象者向けの優先駐車区画

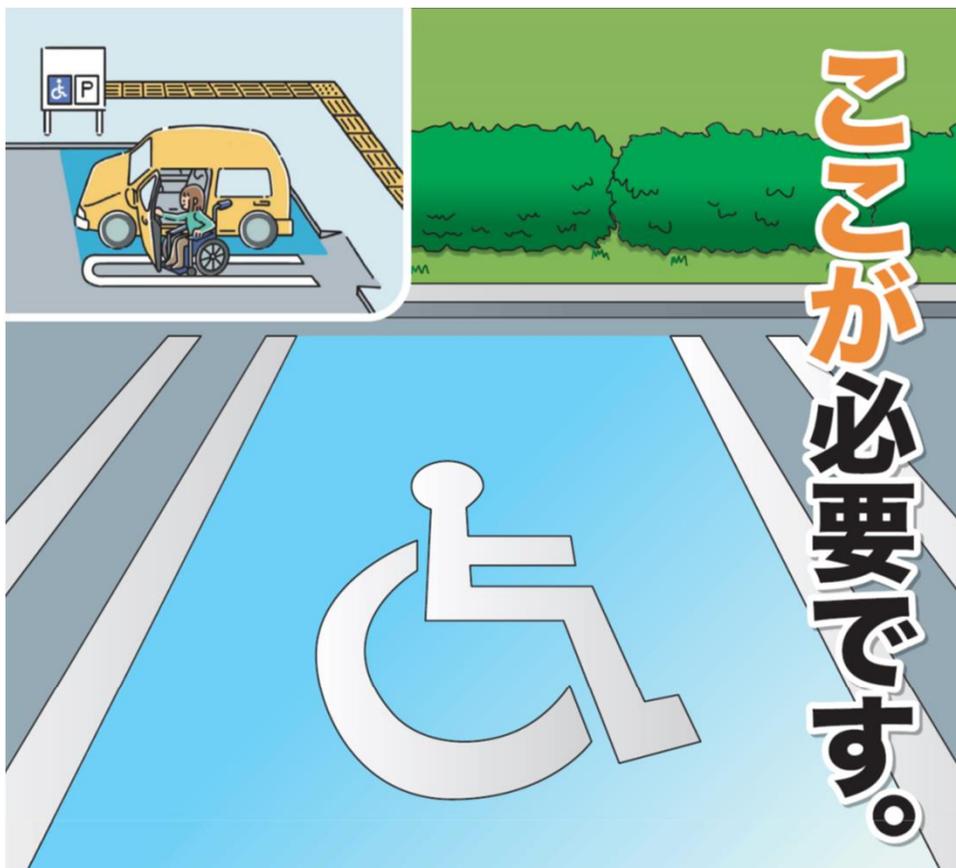


敷地活用に制約がある場合等に、一般の駐車区画の隣に乗降スペースを設け、一般の駐車区画においても車椅子使用者が乗降可能となる工夫



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

# 車椅子使用者用駐車施設等の適正利用の取組



ここが必要です。

車椅子使用者は、クルマの乗り降りに  
広いスペースを必要としています。

幅の広い駐車区画を必要としない方は  
一般区画に駐車しましょう。

改正バリアフリー法では、新たに車椅子使用者用駐車施設等を含む、「高齢者、障害者等用施設等の適正な利用の推進」が国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務となりました(令和3年4月施行)。

## 車椅子使用者用駐車施設等の適正利用の取組

車椅子使用者等、乗降時に幅**3.5m**の区画が必要な人が対象です。

### 車椅子使用者用駐車施設とは



障害者のための国際シンボルマーク

提供：福島県

- 車椅子使用者用駐車施設とは、バリアフリー法において設置が義務付けられた幅の広い(3.5m以上)区画です。
- 車椅子使用者等は、乗降時に車椅子を置くなどが必要で、幅の広い区画でないと乗降ができません。

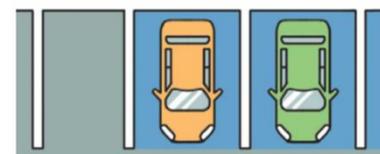
このようなデザインの区画には、一般の方をはじめとする幅の広い区画を必要としない方は駐車しないようにしましょう!!

### こんな困りごとがあります

- 幅の広い区画がないと駐車しても乗り降りができない。



- 一般車が停まっていてそもそも駐車できない。



### パーキング・パーミット制度とは

※全国の自治体が独自に設けている制度で、「おもいやり駐車場制度」「障害者用駐車区画利用証」など名称は異なります。

- 施設管理者の協力のもと、幅の広い車椅子使用者用駐車施設や通常幅の専用区画について、条件に該当する希望者が使用できる利用証を交付する制度です。
- 平成18年度以降、令和3年7月1日現在で40府県4市において導入されており、また、自治体間での相互利用の取組も進められています。
- 障害者等用駐車区画を利用できる対象者の範囲は、自治体ごとにあらかじめ設定されています(一律ではありません)。
- 歩行が困難でも乗降時に幅の広い区画は必要としない人もいますので、車椅子利用者等のための幅の広い区画に加えて、施設の出入口に近い3.5m未満の通常の幅の駐車区画もパーキング・パーミット制度の対象となる取組が行われています。

以下のような方々がパーキング・パーミット制度の対象とされている場合があります。

※自治体・施設によって対象者は異なります。



〈利用証(大府庁)〉



〈パーキング・パーミット制度の駐車区画イメージ〉

# 地方公共団体の取組(パーキング・パーミット制度)

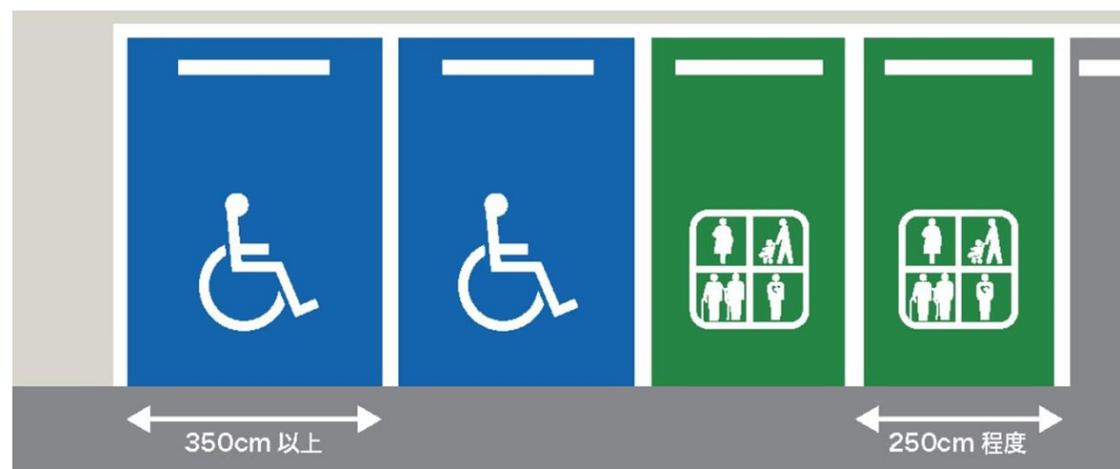
- 施設管理者の協力のもと、幅の広い「**車椅子使用者用駐車施設**」又はそれとは別に設ける「**優先駐車区画**」について、条件に該当する希望者が使用できる**利用証を交付する地方公共団体における取組**。
- 平成18年度以降、令和5年2月末日現在で41府県2市において導入され、地方公共団体間における相互利用の取組も進められている。
- 利用対象者の範囲は地方公共団体毎にあらかじめ設定（一律ではない）。
- 必ずしも広い幅員を必要としないものの歩行困難で移動に配慮が必要な人もいるため、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、幅の広い「**車椅子使用者用駐車施設**」のみでそのような人も利用対象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

以下のような方々がパーキング・パーミット制度の対象とされている場合があります。

※自治体・施設によって対象者は異なります。



(長野県の利用証)



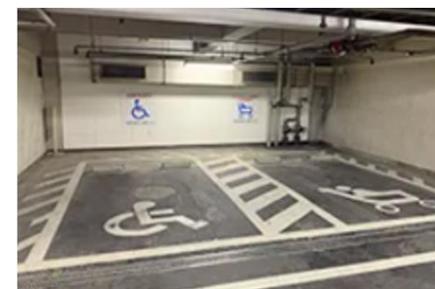
〈パーキング・パーミット制度の駐車区画イメージ〉

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

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



利用対象者を車椅子使用者と明確化している事例



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



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

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



幅広の駐車区画の設置事例・ダブルラインの設置イメージ



ダブルラインの設置事例

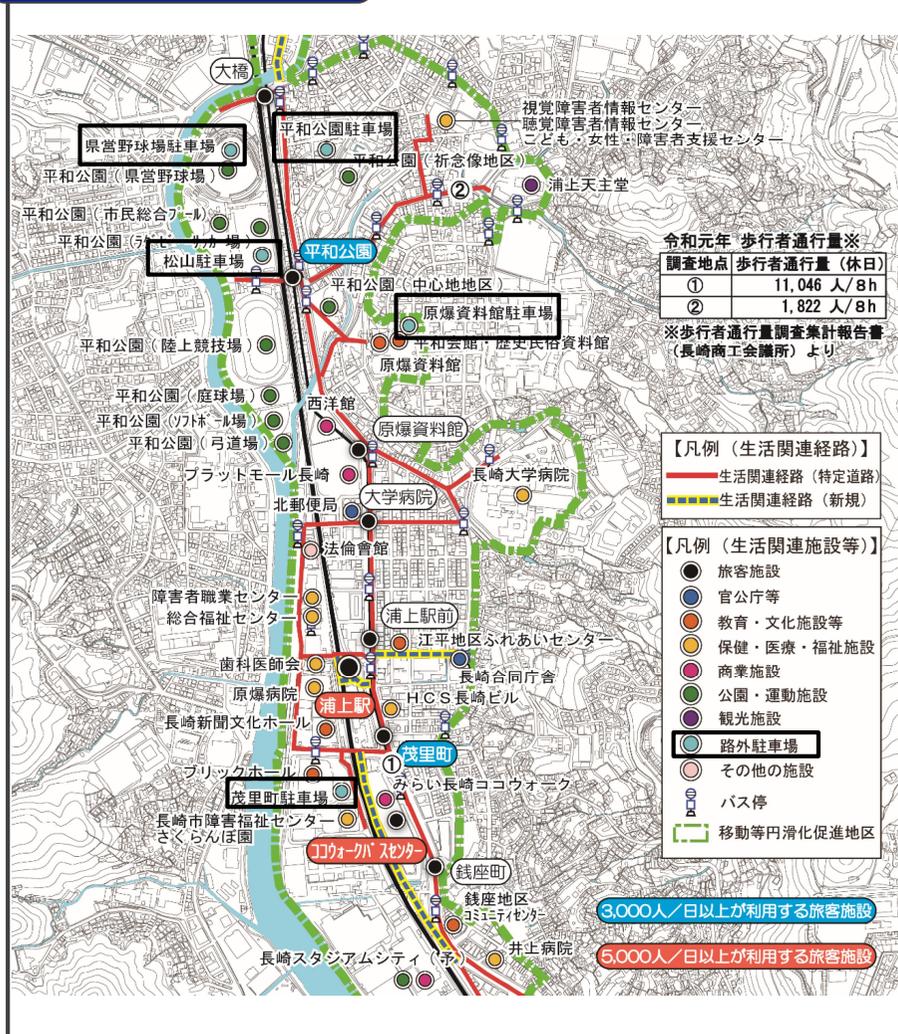


コインパーキングにおける幅広の駐車区画の設置事例

## 長崎市 マスタープラン・基本構想

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

## 都市部周辺地区



## 車椅子駐車施設に関する主な特定事業

### 路外駐車場特定事業

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

### 教育啓発特定事業

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



ワークショップの実施



まち歩き点検の実施

# 様々なバリアフリー化ニーズ

- バリアフリー法の義務化の対象となっていない**コインパーキング等においても、バリアフリー化のニーズは存在**。また、障害の特性等によって、必要な対応は異なる。
- 駐車場の利用実態等を踏まえた適切なニーズ把握が重要。

## ■ 駐車場に関するバリアフリー化ニーズの例

### ○ 大型福祉車両に対応した高さの確保

- ・大型の車椅子用リフト付福祉車両は、車高が高い(2.3m程度)ため、それに対応した高さのあるスペースが必要。

### ○ 車いす使用者用駐車施設のマスの奥行き等

- ・大型ワンボックスカーを利用する障害児者の家庭が増え、車の後部から車いすが乗降するため奥行きのある駐車スペースが必要。
- ・車椅子使用者用駐車施設については、停車した車の後方にスロープと車椅子のスペースを確保してほしい。

### ○ 聴覚障害者に配慮した通信手段の確保

- ・コインパーキング等において精算機等にトラブルが生じた際、聴覚障害者はインターホンによる音声やりとりができない。タッチパネルによる文字送信や遠隔手話サービス、聴覚障害者に対応した呼出しボタン等の整備が必要。



＜車高制限2.3mの屋根付き車椅子使用者用駐車施設＞  
(建築設計標準(令和2年度改正版))

呼出しボタンを押すと発光



＜発光により、呼出し機能の作動を知らせる装置＞159  
(名古屋市提供資料)

# 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"> <li>・ 大型の車椅子用リフト付福祉車両は、<b>車高が高い（2.3m程度）</b>ため、それに対応した高さのあるスペースが必要。</li> </ul>
車いす利用者用駐車施設のマスの奥行き等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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、<b>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</b>が必要。</li> <li>・ 車椅子利用者用駐車施設については、<b>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</b>が必要。</li> <li>・ 雨天時の乗降に困難が生じないように、<b>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</b>ことが必要。</li> </ul>
案内表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車椅子利用者用駐車施設には、<b>表示板やシンボルマークの塗装</b>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、<b>後部から乗降する場合の支障とならない位置</b>に設置。</li> </ul>
無人精算機におけるユニバーサル対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 料金の投入口等が全体的に<b>低い位置に設置</b>されているとともに、<b>大型ディスプレイやカメラ、インターホンの設置</b>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。</li> </ul>
聴覚障害者に配慮した通信手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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、<b>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</b>。タッチパネルによる文字送信や遠隔手話サービス、<b>聴覚障害者に対応した呼出しボタン</b>等の整備が必要。</li> </ul>
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"> <li>・ 身体障害者への情報提供では、<b>駐車場の満空情報だけでなく、<u>駐車後の動線や周辺のトイレの有無</u></b>などの情報提供も必要。</li> </ul>

## ■ 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)

# 特定路外駐車場のバリアフリー状況等の調査

○期間：令和4年6月21日～令和4年7月5日

○方法：地方整備局等を通じて自治体にメールで調査票を送付

## 1. 特定路外駐車場の路外駐車場移動等円滑化経路に関する調査

### ■対象

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

### ■調査項目

・移動等円滑化経路の設置の有無

・移動等円滑化経路の基準への適合状況

(通路の幅が不足(120cm未満)、車いすの転回場所が不足(50mごと)、出入口の幅が不足(80cm未満)、その他(階段、傾斜路等の不適合))

・改修による移動等円滑化経路の設置の可能性

(軽微な改修で対応可能、大がかりな改修が必要、改修困難(地形・構造上等の理由)、その他から選択)

※軽微な改修のイメージ: 手すりの設置など大きな費用をかけず短期間でできるもの

※大がかりな改修のイメージ: スロープ新設や駐車場の構造変更を伴う改修など、一定規模以上の事業費や期間を要するもの

## 2. 平面駐車場の歩行者用経路の改修に関する調査

### ■対象

自治体管理の平面駐車場におけるバリアフリー改修事例の調査

### ■調査項目

・歩行者用経路を改修し、バリアフリー化した事例の有無

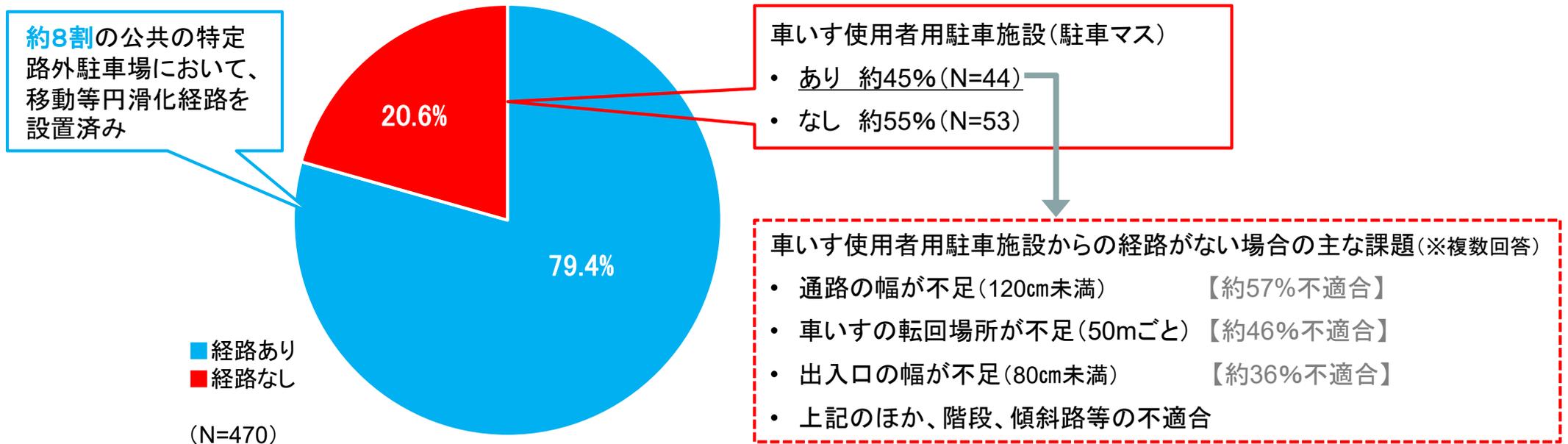
・ある場合、事例の概要

# バリアフリーの経路の確保

○バリアフリー法では、特定路外駐車場について、「車いす使用者用駐車施設」と「移動等円滑化経路」（駐車施設から道等まで高齢者、障害者等が円滑に利用できる経路）を1以上設置しなければならないとしている。

○自治体管理の特定路外駐車場を対象として、アンケートにより経路の実態調査を実施。

公共の特定路外駐車場の経路の設置状況 (R4.6アンケート調査)



## ➡ 駐車場の特性を踏まえたバリアフリー対応が必要

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

※駐車場の全面的な改修が必要など大がかりな改修が必要な駐車場や地形・構造上等の理由から改修困難な駐車場 ➡ 周辺施設等の大規模改修の機会を捉えて改修をするほか、近隣のバリアフリー対応駐車場へ誘導するなどソフト的な対策をあわせて実施するよう働きかけ

# 路外駐車場のバリアフリー改修事例

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

## ■スロープの設置・改良

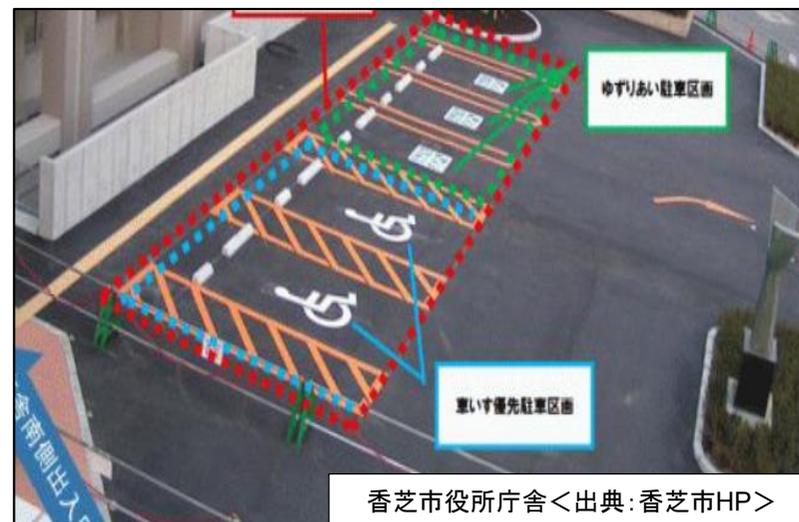
施設の正面玄関前にスロープを設置



川辺町海洋センター<出典:川辺町提供資料>

## ■車いす使用者用駐車施設等の設置

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



香芝市役所庁舎<出典:香芝市HP>

## ■経路の設置

地域集会所の耐震改修及びリニューアル工事にあわせて、駐車場からの経路を設置



平良市民センター<出典:廿日市市提供資料>

## ■段差の切り下げ

駐車場から庁舎エントランスまでの区間で切り下げにより段差を解消



東根市役所庁舎<出典:東根市HP>

# 駐車場バリアフリー化の支援 等

○社会資本総合交付金(都市・地域交通戦略推進事業)により、バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想の区域等において、高齢者や障害者等が利用しやすいユニバーサルデザイン対応駐車場の整備に対する支援が可能。※H30より要綱において明確化

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

## 駐車場のバリアフリー化の推進

(例)



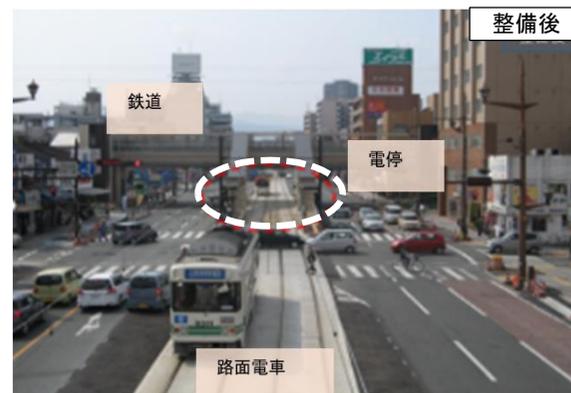
(ユニバーサルデザイン対応駐車場を整備)



(駐車場にエレベータを設置)

## 路面電車、BRT等のバリアフリー化の支援拡充

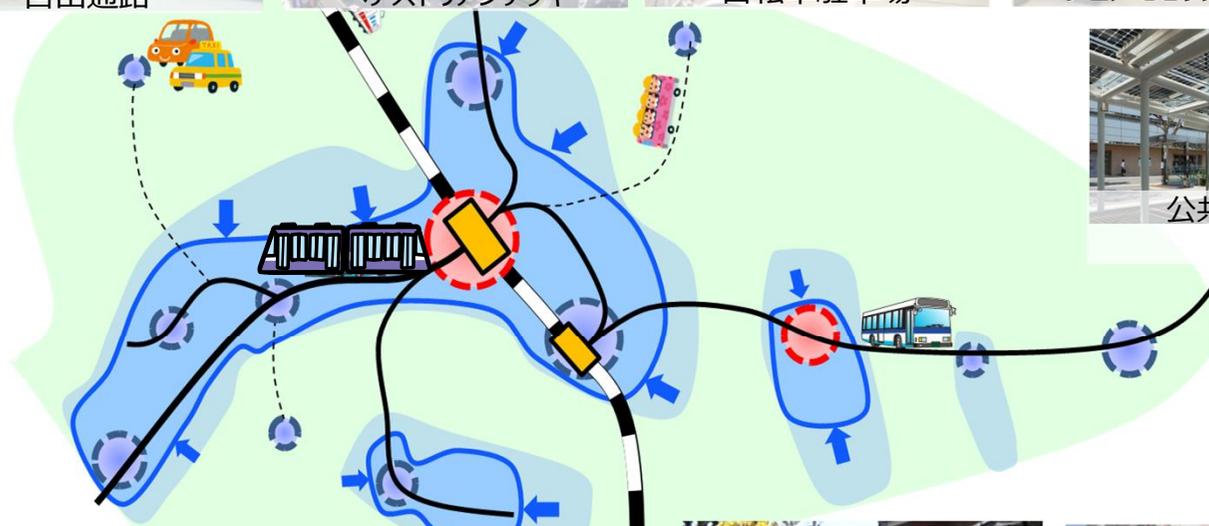
(例)



(電停の移設)

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援

- 補助対象者※1：地方公共団体、法定協議会※2、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体
  - ※1 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等（独立行政法人都市再生機構や特定非営利活動法人等を含む）も事業実施可能
  - ※2 整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象
- 補助率：1/3、1/2（立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業、地区交通戦略に位置づけられた滞在快適性等向上区域等で行われる事業、脱炭素先行地域において実施する事業）



※3 インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援可能

※4 情報化基盤施設：センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先進的な技術を活用した施設、サービス提供のための設備の導入、情報の収集・発信等のための基盤整備等

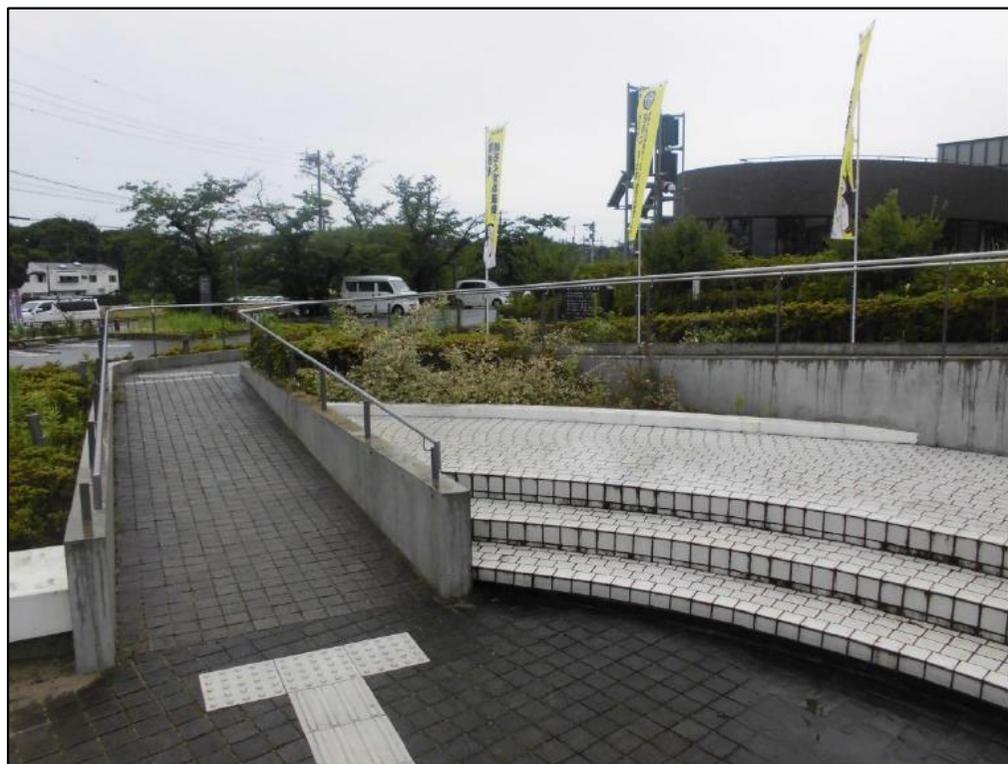
# 特定路外駐車場のバリアフリー化の推進【R5予算拡充】

- 社会資本総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）により、バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想の区域等において、高齢者や障害者等が利用しやすいユニバーサルデザイン対応駐車場の整備に対する支援が可能。※H30より要綱において明確化
- 駐車場等に関するバリアフリー化については多様なニーズがある一方、小規模な改修で対応が可能な施設もあり法的に義務付けがなされていない小規模な駐車場等も含め、収益に必ずしも直結しない駐車場等のバリアフリー化を一層進めるにあたっては、事業規模の大小に関わらず公的な支援の強化が必要。

## 【拡充内容】

- バリアフリー交通施設整備を単独で実施する場合は、現行で50百万円以上となっている全体事業費の要件を撤廃。

### ■ 駐車場から各施設を繋ぐスロープの設置例



阿久比町役場庁舎駐車場＜出典：阿久比町提供資料＞

### ■ 駐車場出入口のスロープ改修例



出典：「東京バリアフリー2020」（東京都）

<https://www.2020games.metro.tokyo.lg.jp/taikaijunbi/houkoku/Barrier-free-2020/index.html>

# 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"> <li>○ <b>安心・安全面での取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> </li> <li>○ <b>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)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</u>を設置し、円滑に目的地まで移動できる環境を整備</li> </ul> </li> <li>○ <b>交通の結節点としての取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ベビーカーの貸し出し</li> <li>・ まちなか拠点としての機能強化</li> </ul>           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)         </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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"> <li>・ ガイドラインへの追記</li> <li>・ 必要な取組への支援 等</li> </ul> </li> </ul>

「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

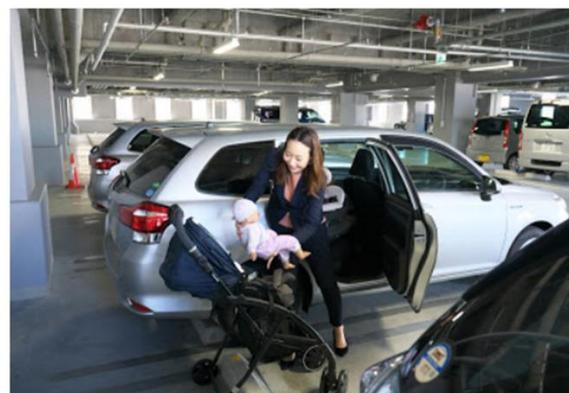
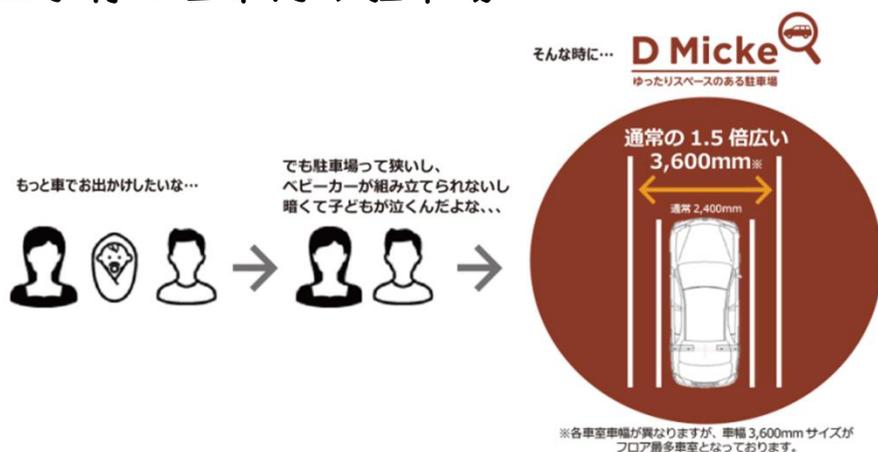


出典：広島市中央部商店街振興組合連合会HP  
<https://www.chushinren.jp/babycar.html>

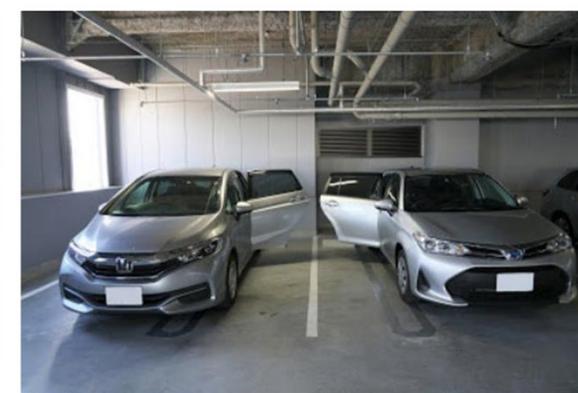
# 子育て世帯に向けた駐車場における取組例②

- 駐車場事業者（大和ハウスパーキング）とベビー用品総合メーカー（コンビ）が共同で子育て世帯向け駐車場（D Micke）を開発。
- 子育て世帯100人を対象とした調査で、半数以上が「駐車料金よりも駐車スペースの広さを重視」していることが判明。駐車スペースの両脇を広く取って、赤ちゃんの移動を安全・快適に行えるようにするとともに、内装デザインにもキャラクターを採用。

## ■子育て世帯向け駐車場



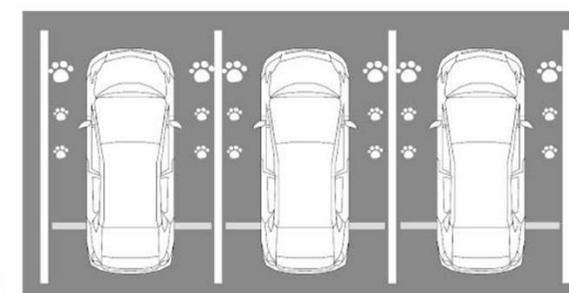
【ベビーカーへの移動の様子】



【自動車のドア開閉時の様子】



【エレベーターホール イメージ】



【駐車ガイドライン】

設置箇所：静岡県浜松市、北海道旭川市

## 3. (5) GX・防災・DX等

---

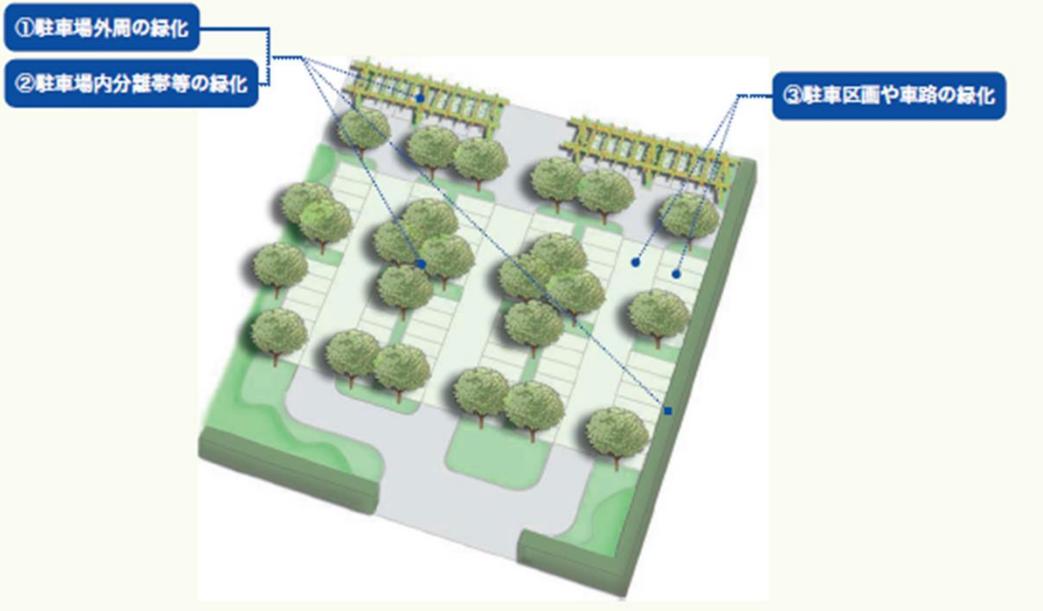
# 駐車場におけるまちづくりGXの対応

- 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。

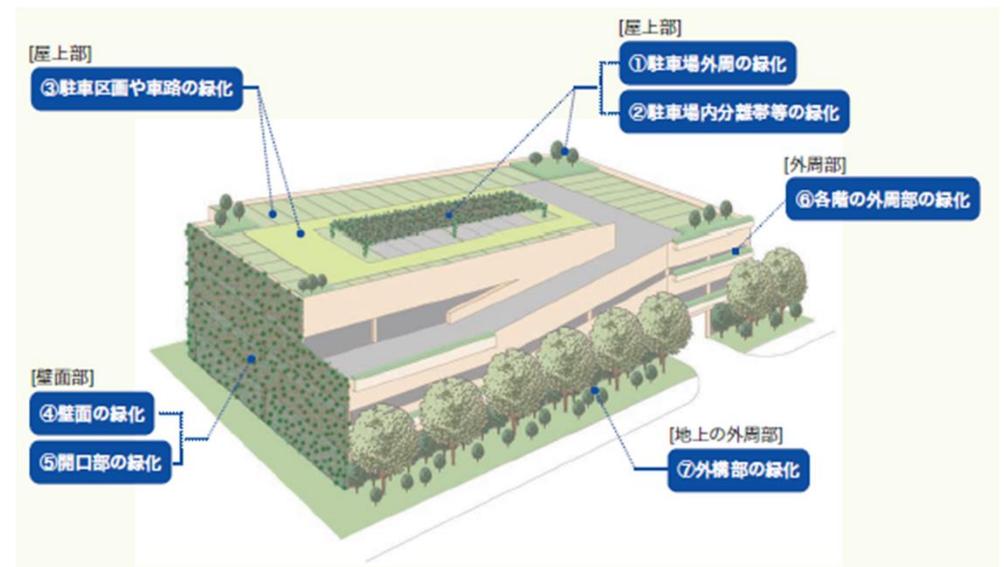
※ 緑化地域を定めている自治体：名古屋市、横浜市、世田谷区、豊田市（R4.3末）

※ 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



# 駐車場の緑化の効果の例

- 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向上の観点から重要となっており、駐車場においても緑化することで、都市の緑被率の向上に貢献が可能。
- 例えば、駐車場の舗装で一般的であるアスファルトは高温化しやすく、蓄熱効果により夜間も熱を放出し続けるなど、ヒートアイランド現象の一因となっているところ、緑化により改善が期待できるほか、駐車場利用者にとっても、夏場の車内温度上昇の抑制等、利用環境の改善が期待できる。

## ■ 駐車場緑化の効果 (東京都環境局「駐車場緑化ガイド」より)

### ◆ 環境面の効果 (都市や地域の住民に及ぼす効果)

- ・都市のヒートアイランド現象の緩和に貢献します。
- ・生物の生息空間として都市の自然性を高めます。
- ・潤いある都市景観・地域景観を形成します。

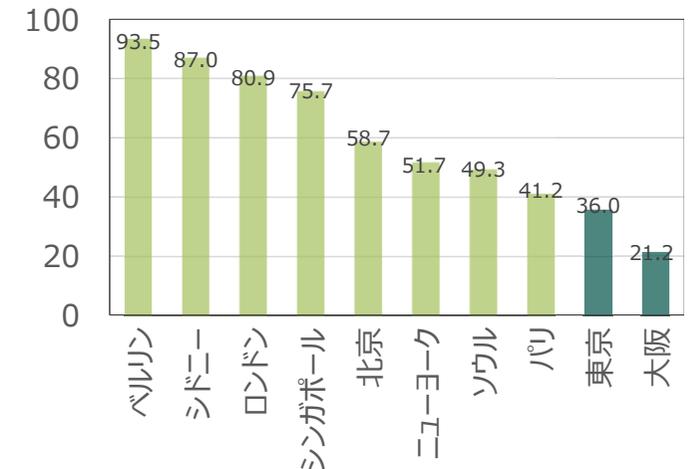
### ◆ 経済面の効果 (駐車場所所有者に及ぼす効果)

- ・利用者の快適性が増し、利用者数の増加につながります。
- ・環境問題への取り組みの姿勢が、企業のCSR (社会的責任) の証となります。

### ◆ 利用面の効果 (駐車場利用者にとぼす効果)

- ・木陰などにより体感温度の上昇が抑制され、快適に利用できます。
- ・木陰などにより駐車車両の車内温度の上昇が抑制され、快適に利用できます。
- ・利用者にとっての身近な景観が向上し、快適に利用できます。

## 世界主要都市の緑地の充実度



出典：森記念財団「世界の都市総合ランキング2022」

## ヒートアイランド現象の緩和の例

緑化した駐車区画はアスファルト面よりも20℃以上低温を示している

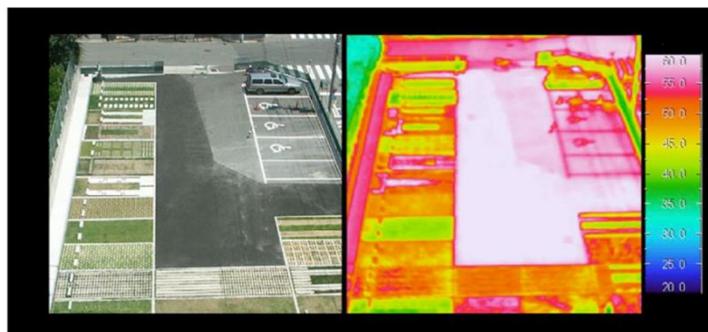


写真-1 アスファルト面と緑化面の温度比較 (兵庫県福祉センター駐車場)  
撮影：山田宏之 (和歌山大学システム工学部)

## 生物多様性の確保の例

駐車場緑化で採餌する野鳥



出典：東京都環境局「駐車場緑化ガイド」

# 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

#### ●日本の車の使い方の特徴、住宅の状況

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

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

#### ●整備目標の考え方

##### (総論)

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

##### (口数)

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

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

### (D) 普通充電(公共用目的地充電)

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

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

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

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

### (G) ユニバーサルデザイン・バリアフリー

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

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

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

# 充電インフラ整備促進に向けた指針(令和5年10月 経済産業省)

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

## 基本的な考え

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

①ユーザーの利便性向上

②充電事業の自立化・高度化

③社会全体の負担の低減

## 指針のポイント

### (1) 世界に比肩する目標の設定

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

### (2) 高出力化

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

### (3) 効率的な充電器の設置

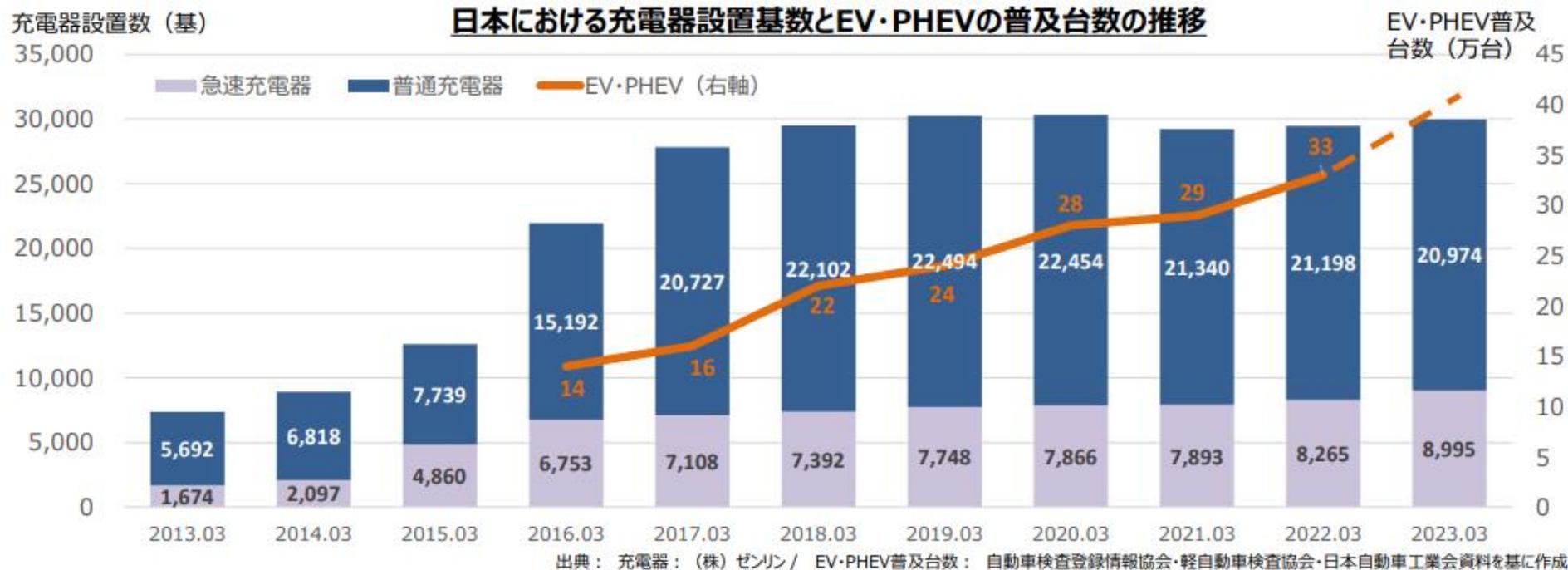
- ✓ **限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先(≒入札制の実施)**  
⇒ **費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す**

### (4) 規制・制度等における対応

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

# EV充電器設置基数等の推移

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



## 各国におけるEV/PHVの累計販売台数と公共用充電器数（2022年実績）

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

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

## ■充電インフラ整備促進に向けた指針の策定に伴う駐車環境の整備に向けた取組の推進について【抜粋】

(令和5年10月18日国都街第26号)

<国土交通省都市局街路交通施設課長 → 各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長>

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

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

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

# 充電設備の整備促進に向けて取り組んでいる事例

- 東京都駐車場条例第十七条の八に基づく港区の地域ルール（地域の特性に応じて、条例に基づく附置義務基準の緩和が可能）では、駐車施設の附置義務の対象となる開発・建築を行おうとする事業者等からの低炭素化に資する取組の提案に基づき、地域ルールの適用可否を決定
- 低炭素化に資する取組として、自動車による環境負荷の抑制の観点から、EV充電器の設置を例示。

## 【地域ルールの適用条件】

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

### (1) 適用条件の考え方

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

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

### (2) 低炭素化に資する取組の内容（例）

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

## 【低炭素化に資する取組の内容(例)】

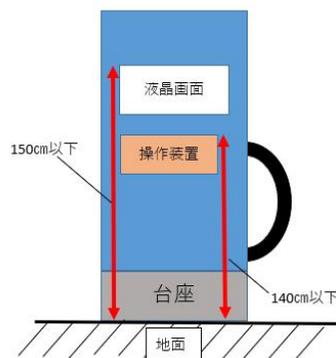
項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通利用者への商品割引サービスや特典の付与、運賃の補助</li> <li>●公共交通利用促進についての広報の実施</li> <li>●駅やバス停までのマップ表示・冊子配布</li> <li>●商品配送サービスの実施 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス停の整備・改築</li> <li>○公共交通機関へつながる歩行者ネットワーク整備</li> <li>○公共交通インフラの整備</li>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

- ・ 「**充電インフラ整備促進に向けた指針**」(2023年10月、経済産業省策定)において、多様な利用形態の実現に向け、**不特定多数の方が利用する公共用充電施設**については、**ユニバーサルデザイン・バリアフリー対応を進めること**とされた。
- ・ これを踏まえ、**経済産業省・国土交通省**において、**充電インフラ事業者・施設設置管理者・障害当事者団体へのヒアリング**等を行い、2024年8月に**標記ガイドライン**を策定した。
- ・ 今後、**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。

【ガイドラインの内容と重点】

- ・ 公共用施設において、車椅子利用者を含む多様な方の利便性やアクセス性確保に当たって考慮すべき**標準的な設計・設置、整備の内容**を示す。(段差や充電器の操作装置の高さ等)
- ・ 多くの施設での実現は難しいものの、**施設の事情に応じて考慮することが望ましい整備の内容**も示す。
- ・ ガイドラインは**急速、普通充電**といった**充電器の種別や施設の規模等の違いに関わらず参考**となる内容。
- ・ なお、実際の推進については、まずは**高速道路SA・PAや道の駅**といった**不特定多数が利用する急速充電器**を中心に対応を促すこととし、より広範な施設における対応を徐々に促す。

【充電器本体の設計・設置について】



- 標準的な設計・設置内容
- ・ 地面から液晶画面等の上端までの高さを**150cm以下**
  - ・ 地面からの操作装置の上端までの高さを**140cm以下**等

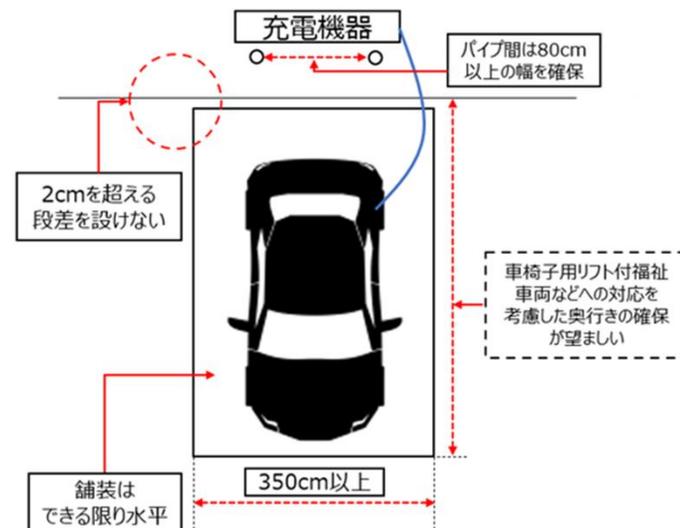
【充電器周辺の整備について】

- 標準的な整備内容
- ・ 少なくとも一つの区画は**有効幅を350cm以上とする**
  - ・ 充電器の設置面と駐車区画との間に**2cm超の段差を設けない**
  - ・ **衝突防止パイプ**を設置する場合、**80cm以上の間隔**を設ける
  - ・ 舗装はできる限り**水平**とする
- 望ましい整備内容
- ・ 奥行について、車椅子用リフト付福祉車両等の利用を想定した**乗降スペースを確保**
  - ・ 屋外の駐車施設に**屋根等を設ける場合**には、大型の車椅子用リフト付き福祉車両等の車両高さ(230cm以上)に対応した**必要な有効高さの確保**
  - ・ 区画新設の際、建築物等から**できるだけ近い位置**に設置 等

【高速道路におけるバリアフリー改修の例】



【充電機器を後方に設置する場合】



# 防災の観点からの駐車場の活用事例①

- 災害対策基本法に基づく指定緊急避難場所として、駐車場を指定することも可能。周辺に基準に適合する施設がない場合は、比較的安全な場所として確保する例もある。
- また、津波から避難する施設については、津波防災地域づくり法に基づき要件（安全な構造・避難場所の高さ）等が定められており、自走式立体駐車場を指定している例もある。

## 指定緊急避難場所の指定に関する手引き（平成29年3月内閣府）

- 災害対策基本法に基づく市町村長の指定緊急避難場所※の指定の際の参考資料として整理。  
※ 居住者等が災害から命を守るために緊急的に避難する施設又は場所
- **指定基準**として、災害に応じて、管理条件や立地要件、構造要件、耐震要件を満たす必要がある。
- 公共施設だけでは十分な避難場所を確保できない場合に、**民間施設**の指定も検討することとしている。  
【事例】商業施設等の自走式立体駐車場（津波の場合）、スーパー・ホームセンター等の駐車場（地震、火災の場合）
- 指定を受ける側のメリットと覚えてもらえることがあれば指定に向けた調整がしやすいとされている  
【事例】地元貢献姿勢を見せることによる企業のイメージアップ、防災マップ等に名称が掲載されることによる知名度向上等
- 指定避難場所以外についても、民間施設を補完的役割を担う避難場所として位置づけている事例も存在  
【事例】指定緊急避難場所ではないものの、駐車場の提供について民間事業者側から積極的な提案があった。
- 指定緊急避難場所の確保が困難な場合の対応として、指定条件を満たす場所等が近隣に無く、指定緊急避難場所を確保することが困難な場合に、市町村において指定緊急避難場所以外の比較的安全な避難場所を確保すること等も記載

### ■津波避難ビルの指定例 （静岡県静岡市）



出典：津波避難ビル等に係る事例集（内閣府）

### ■洪水緊急避難建物の指定例 （東京都葛飾区）



出典：国土地理院「電子地形図（タイル）」に加筆

出典：総合的な駐車対策の在り方（東京都）

### ■地震・洪水の緊急避難場所の指定例 （長野県安曇野市）



出典：ぐるっと松本

# 防災の観点からの駐車場の活用事例②

○民間事業者と自治体の協定により、民間事業者の駐車場を避難場所・防災施設として確保するとともに、食料の備蓄やEVを活用した電源の確保、災害支援設備の提供を行うこととしている。

## ■民間事業者と自治体の協定の例

協定（自治体・事業者）	協定の概要	実際の例
<b>洪水時における一時緊急避難施設としての使用に関する協定</b> （埼玉県川口市・三井不動産）	<ul style="list-style-type: none"> <li>川口市域で洪水が発生し、又は発生するおそれがある場合、事業者が管理する指定店舗の駐車場を、近隣住民等のための一時避難場所として使用</li> <li>店舗で保有する<b>備蓄食料</b>等を避難者に対して提供</li> </ul>	商業施設・共同住宅の駐車場 5カ所
<b>災害時におけるカーシェアリング用電気自動車からの電力供給等に関する協定</b> （神奈川県藤沢市・パーク24）	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害（地震、風水害など）の影響により大規模停電が発生、又は発生のおそれのある場合に、駐車場のカーシェアの電気自動車を藤沢市が避難施設の<b>電源確保</b>などのために活用</li> <li>災害時に<b>EV</b>および充電スタンドの無償提供</li> </ul>	タイムズ藤沢市朝日町駐車場 （自治体駐車場・管理運営委託）
<b>災害時における支援協力に関する協定書</b> （大阪府和泉市・三井不動産リアルティ株式会社(三井のリパーク)）	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時、和泉市からの協力要請を受けた際に、駐車場を近隣住人の一時避難場所として提供することに加え、駐車場内に設置された災害時に役立つ支援設備を和泉市に提供</li> <li>導入されている災害支援設備は、<b>組立式テント、災害用簡易トイレ、かまどベンチ、ソーラーLED街路灯</b>等</li> </ul>	「三井のリパーク」光明池駅前駐車場

出典：各自治体・各社公表情報を基に国交省作成



組立式テント



かまどベンチ



ソーラーLED街路灯

画像出典：三井不動産リアルティ発表資料

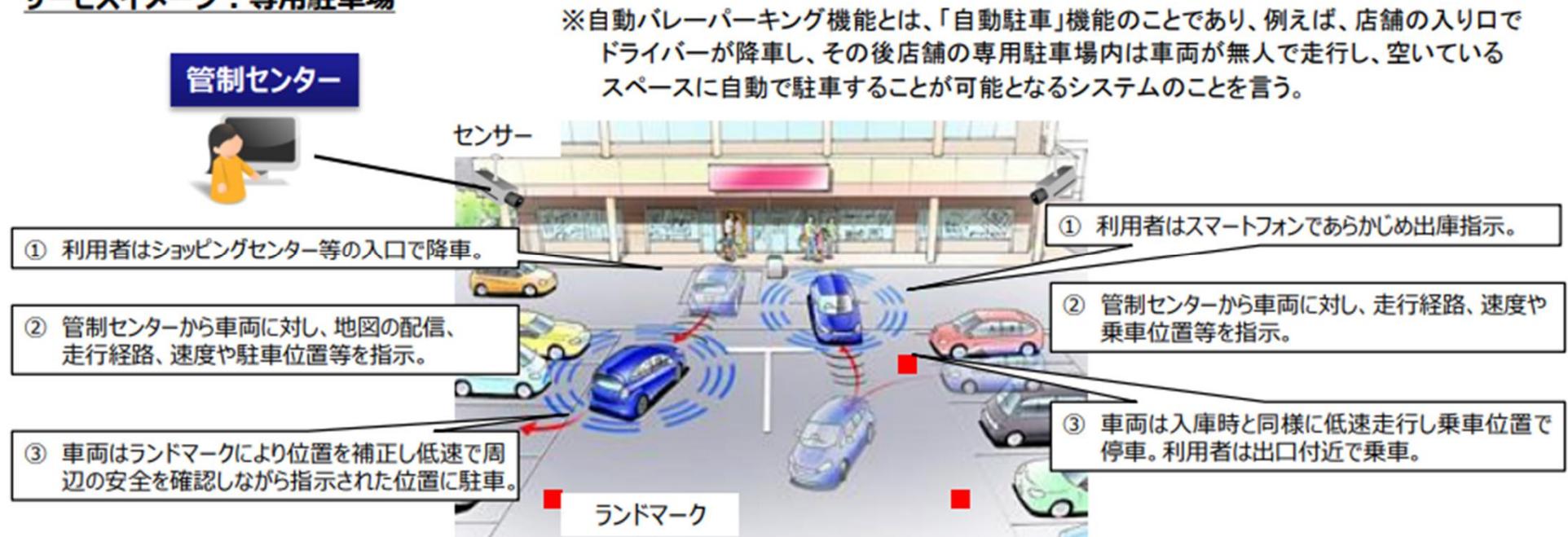
# 自動バレーパーキング等における駐車場のあり方

- 自動運転技術が進展し、普及していくに当たって、都市における活用方策や環境整備の検討が必要。
- 駐車場においても、インフラ側に求められる役割を考慮した上で、既存の駐車場に係る構造や設備とは異なる基準が必要となってくると考えられるため、将来を見据えた検討が必要。

## 自動バレーパーキング（AVP：Auto Valet Parking）について

- 自動バレーパーキング（AVP）とは、自動運転技術を活用し無人で自動駐車を行うサービスを指す。
- AVPでは、運転手は所定の乗降エリアで降車・乗車し、駐車マスへの駐車・呼出は無人かつ自動で実施される。
- AVPの実施には、AVPに対応したシステム・環境を備えた駐車場と車両が必要となる。駐車場設備・車両・利用者等の複数のシステムが協調してAVPの機能が実現される。
- 近年、AVPの実装に向けて、国土省・経産省の他、自動車メーカーや駐車場事業者等、様々な立場から実証実験が実施されており、ドイツではシュツットガルト空港の駐車場で商業利用されている。

### サービスイメージ：専用駐車場



# 自動バレーパーキング導入のメリットと効果

## 自動バレーパーキングのメリット

- 乗降場所と駐車場所の分離(駐車場所の無人化)が可能
- ドアの開閉スペースが不要であり、駐車密度を高めることが可能
- システム制御のため、管制の指示に従って、駐車後も止め直しが可能

## 自動バレーパーキングの効果

### 安全性向上

- ヒューマンエラー等による駐車場内での事故の減少
- ユニバーサルデザイン対応が比較的容易

### 利便性向上

- 運転手にとっての駐車の手間、駐車に要する時間の削減
- 駐車時のサービスの付加(充電・洗車等)への期待

### 効率性向上

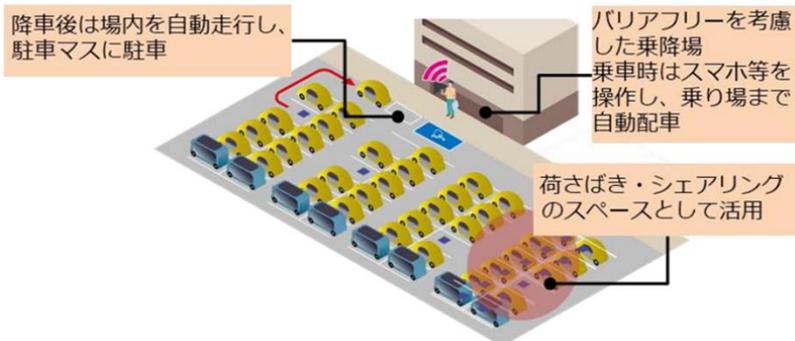
- 駐車場内のうろつき運転の削減、移動の最適化
- 駐車スペースの効率化



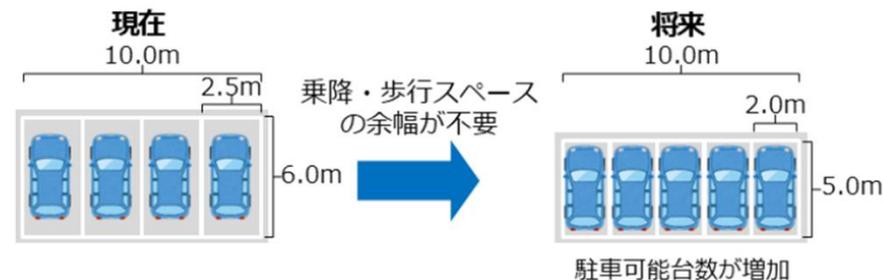
## まちへの波及

- 駐車時間等の削減に伴うまちでの滞在時間の増加
- 駐車スペース削減に伴う土地の有効活用の可能性

### ■ 駐車場の将来イメージ



### ■ 駐車マスの省スペース化のイメージ



※車両サイズ4.8m×1.7mに対して駐車マス5.0m×2.0mとした場合

出典: 東京都都市整備局「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」

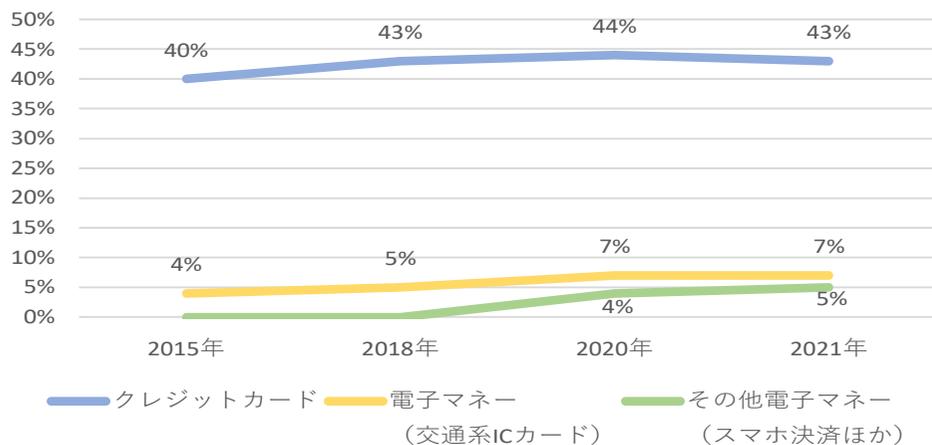
- H29年度より 自動運転の普及が都市構造や都市交通・交通施設にどのような影響を及ぼすかを抽出・整理し、都市にとって望ましい自動運転技術の活用のあり方を検討。
- R3年度からは、自動運転技術の早期実装に向け、限定空間における実装に着目し、バスや歩道を低速で走行するモビリティを活用した社会実験を通じて、都市交通施設のあり方の検討を深度化。



# 駐車場における支払手段(新紙幣・キャッシュレス対応)について

- 2024年7月から新日本銀行券(一万円、五千円及び千円)が発行開始しており、精算機の更新と併せて、キャッシュレス対応をすることも考えられる。
- キャッシュレス対応は、新型コロナウイルス以降の非接触決済のニーズへの対応等駐車場利用者の満足度向上や、現金管理負担の軽減等運営の効率化の観点から有効。
- また、駐車場を利用する前に、対応している支払手段(新紙幣や高額紙幣への対応、キャッシュレス専用等)を確認できるように、分かりやすく表示することが利用者保護、トラブル防止の観点から重要。

## ■時間貸し駐車場(500m<sup>2</sup>以上を含む)におけるキャッシュレス箇所数と推移



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

## ■コインパーキング運営会社の新札対応

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

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

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

- 平成25年当時、コインパーキングに関する上限料金表示や利用条件等のトラブルが増加し、国民生活センターから日本パーキングビジネス協会に要望がされたことを踏まえて、平成26年に日本パーキングビジネス協会がガイドラインを策定。

■業界への要望(独立行政法人国民生活センター報道資料)

平成25年10月3日

(1) 消費者が利用前に料金や利用条件について理解できるよう、適切な表示を行うこと  
 消費者がコインパーキングを利用するかどうかを判断するに当たって重要な情報である **利用料金**や**利用条件**などについて、独特な表現を多用せず、分かりやすく表示すること。特に、料金については、上限料金の表示がとても大きく、消費者の目を引くのに対し、**上限料金**が適用される時間帯などの細かい条件の表示は小さいことが多い。消費者の誤解を招くような表示は行わず、大きく、理解しやすい表示をすること。**利用規約**についても、消費者がコインパーキングを利用する前に確認できる状態で**掲示**すること。

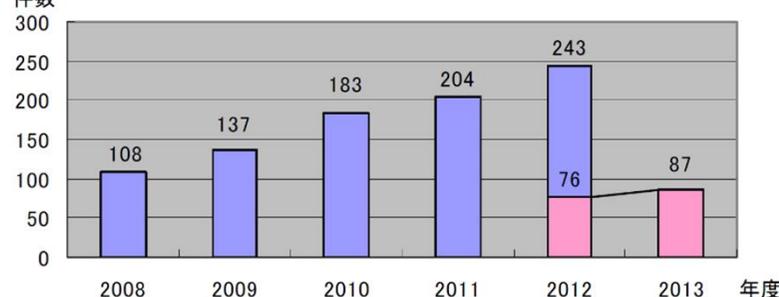
また、利用料金や利用条件などの表示については、コインパーキングごとにまちまちであり、消費者の誤解を招きやすいことから、**統一的な表示**に関する基準を作成することも検討すること。

(2) 不当と思われるような請求を行わないよう配慮すること

駐車券を**紛失した際**、通常の利用料金に比べてあまりにも高額な料金を取ることは、消費者契約法にいう不当条項に該当し不当な請求となるおそれがあるため、適切な紛失時料金を設定すること。

精算時に**お釣りを返さないこと**については、その旨の表示方法や消費者の認識によっては、不当利得となるおそれがあるため、**きちんとお釣りが出る精算機を導入**すること。導入が困難である場合、当該コインパーキングでは**お釣りが出ない、ということ**を消費者が**理解した上で利用**することができるような**表示**を行うこと。また、精算機には、消費者が操作を誤っても**取り消すことができるような機能**を必ず付けること。

コインパーキングについての表示・広告に関する相談件数(当時)



※PIO-NET(全国消費生活情報ネットワーク・システム)に寄せられた、コインパーキングを含む一時的に自動車等を預けるパーキングについての表示・広告に関する件数

■検討委員会

	氏名	担当部署
委員長	大槻 靖彦	三井不動産リアルティ(株)リパーク事業本部事業推進部長
副委員長	山中 直樹	(株)アップルパーク 代表取締役社長
委員	文山 功	アイパークシステムズ(株)代表取締役社長
"	清家 政彦	セイワパーク(株)代表取締役社長
"	吉野 昭	モーリスコーポレーション(株)代表取締役社長
"	平澤 貴之	(株)グランドパーキングサービス代表取締役社長
"	小林 高	(株)NTTL・パルク取締役 企画総務部長
"	本間 靖士	(株)コインパーク管理部長
オブザーバー	大坪 弘敏	国土交通省 都市局 街路交通施設課 課長補佐
"	保木口 知子	(独)国民生活センター 相談情報部 相談第一課長
"	亘理 章	都市交通評論家

■ガイドラインを踏まえた看板記載例

【最大料金繰り返し適用あり、特定料金 (車室別料金) ありの場合】

① [最大料金] 45mm 最大料金  
 ② [車室番号] 65mm 車室番号 1番-10番  
 ③ [最大料金] 63mm 入庫後12時間以内  
 ④ [通常料金] 45mm 通常料金  
 ⑤ [時間] 34mm 8:00 - 22:00 30分/100円  
 ⑥ [時間] 34mm 22:00 - 8:00 60分/100円  
 ⑦ [最大料金] 65mm 株式会社  
 ⑧ [車室番号] 36mm 車室番号 ひな形2丁目  
 ⑨ [電話番号] 37mm 0120-325-130

①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
通常料金	最大料金	曜日	時間	特定料金	繰返有無	問合せ先	駐車場名	会社名 (ブランド名)

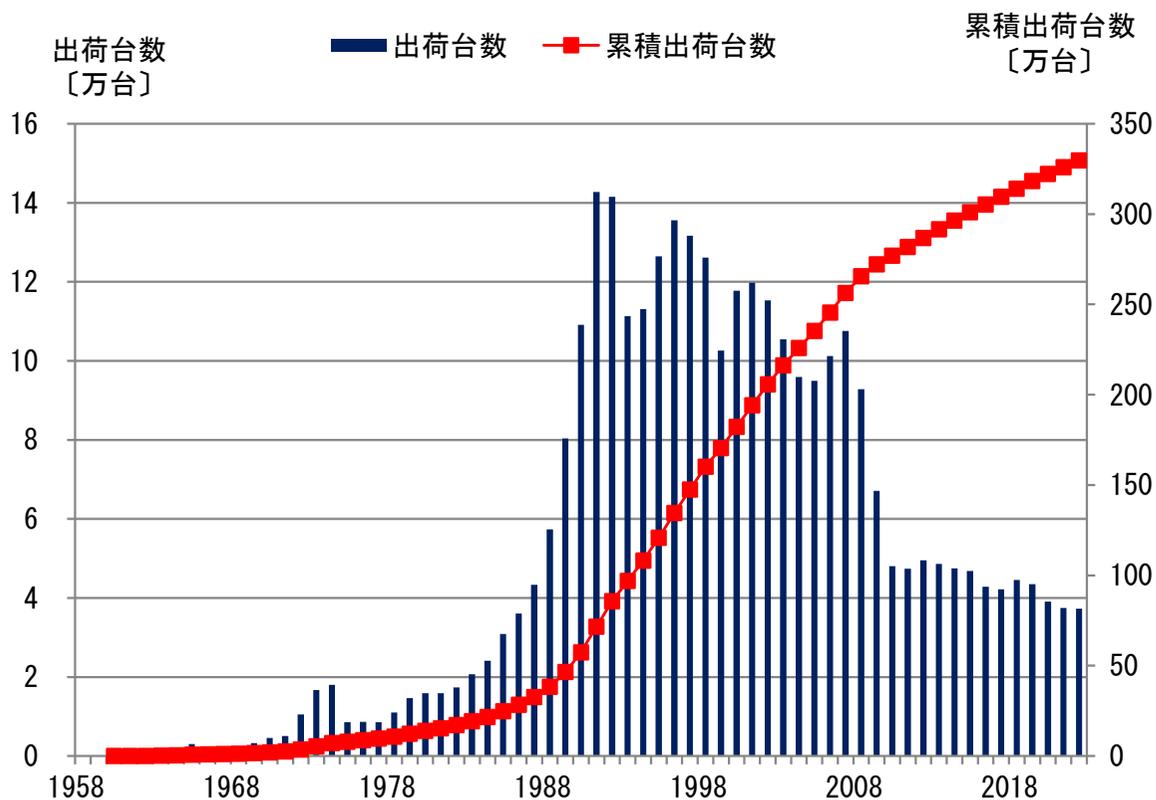
## 4. 機械式駐車装置の安全対策

---

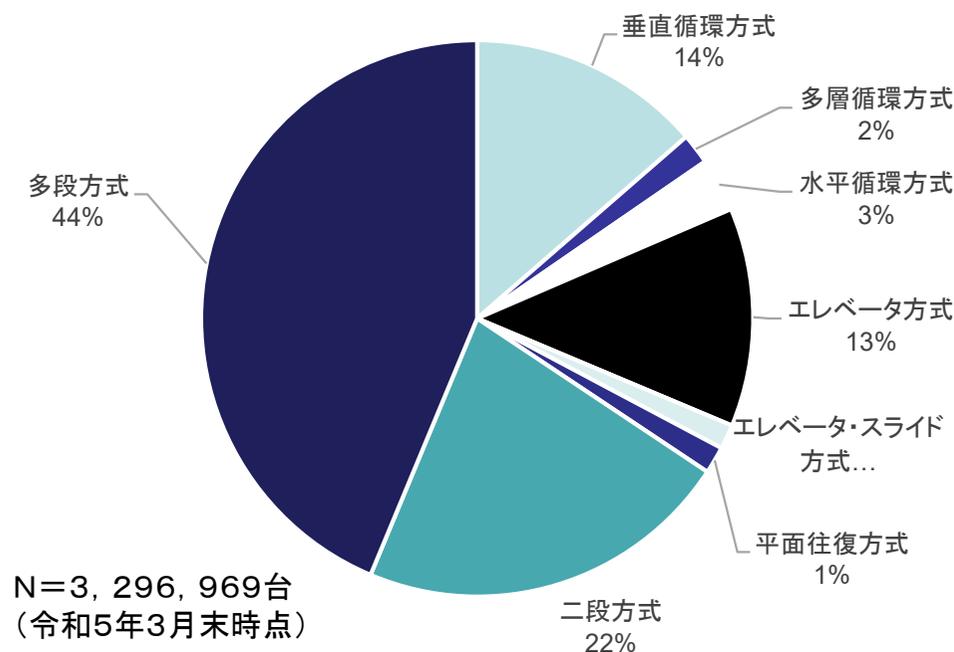
# 機械式駐車装置の普及状況

- 二段・多段方式、エレベータ方式を始め、様々な種類のものが存在。
- 限られた土地スペースを有効に活用可能なことから、1980年代後半から都市部で急速に普及（出荷累計は約59万台（令和5年3月末時点））。
- 時間貸し駐車場、商業施設等の公共用駐車場のほか、マンション等の専用駐車施設にも広く普及。

### 機械式駐車装置の 出荷台数の推移



### 機械式駐車装置の種類別 累計設置割合(台数)



# 機械式立体駐車場における重大事故の発生状況

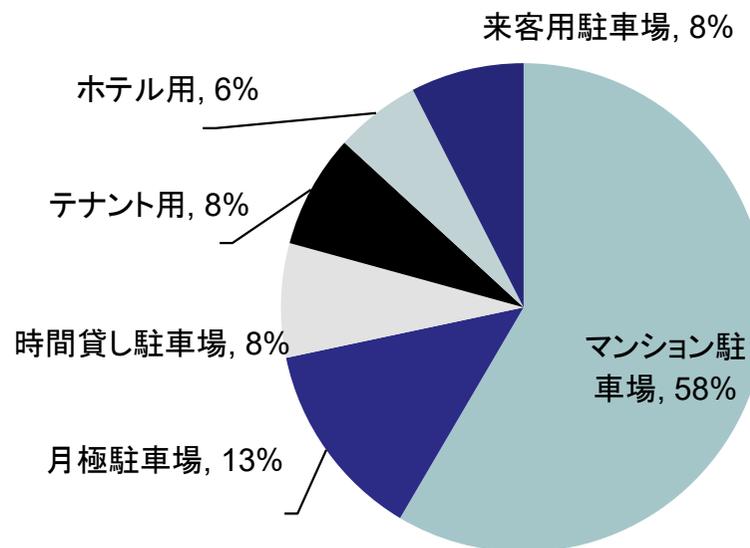
- 平成19年度以降、一般利用者等の死亡・重傷に至った事故は、少なくとも53件発生。
- 発生場所としては、マンション駐車場が約6割を占め、利用者が自ら操作する使用形態での事故が多い。
- 発生状況としては、「装置内に人がいる状態で機械が作動」が約4割を占める。

## 一般利用者等の死亡・重傷事故件数（令和6年3月末時点）

※括弧内は死亡事故件数

平成19年度	1(0)	平成29年度	0(0)
平成20年度	5(1)	平成30年度	1(0)
平成21年度	2(1)	令和元年度	5(0)
平成22年度	5(1)	令和2年度	2(1)
平成23年度	2(1)	令和3年度	3(1)
平成24年度	8(4)	令和4年度	2(2)
平成25年度	3(2)	令和5年度	4(0)
平成26年度	2(1)		
平成27年度	4(1)		
平成28年度	4(0)		
		合計	53(16)

## 死亡・重傷事故の発生場所(駐車場用途別)



## 死亡・重傷事故の発生状況と主な発生要因

	無人確認不足	危険源への接近	不適切な自動車運転	外部侵入	不適切な操作	機械・電気の不良、劣化	障害物	合計
装置内に人がいる状態で機械が作動	17			2				19
人の乗降・歩行時の転倒・落下		10			1	1	1	13
作動中の装置に侵入・接触		6		1				7
車両の入出庫時の衝突			8					8
装置の非常停止					1			1
その他	1	2			2			5
合計	18	18	8	3	4	1	1	53

# 事故事例(愛知県稲沢市)

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

## 事故概要

被災者 : 運転者・死亡

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



事故発生号機



人感センサー(故障中)



駐車室内の構造



事故のイメージ

## 安全性に係る基準等の制定

### ○大臣認定制度の改正（駐車場法施行規則）

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

### ○JIS規格の制定

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

## 安全確保の周知・啓発

### ○「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」・同「手引き」の作成

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

## 適切な維持管理

### ○「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」・同「ガイドブック」の作成

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

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

### 1. 製造者の取組

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

### 2. 設置者の取組

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

### 3. 管理者の取組

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

### 4. 利用者の取組

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

### 5. 関係主体間の連携・協働による取組

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

# 「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」の手引き

- 「機械式立体駐車場の安全対策のあり方について」(平成26年3月機械式立体駐車場の安全対策検討委員会報告書)を踏まえ、関係主体が早期に取り組むべき事項をまとめた「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」を公表。
- 機械式立体駐車場の安全対策及び適正利用のさらなる推進のため、一般の方にも一層分かりやすくなるよう、ガイドラインに基づく安全対策の具体的な実践例や関連する過去の事故事例等を取りまとめ、写真やイラストも交えて解説を加えた手引きを作成。(平成28年9月公表)

## 「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」の手引き

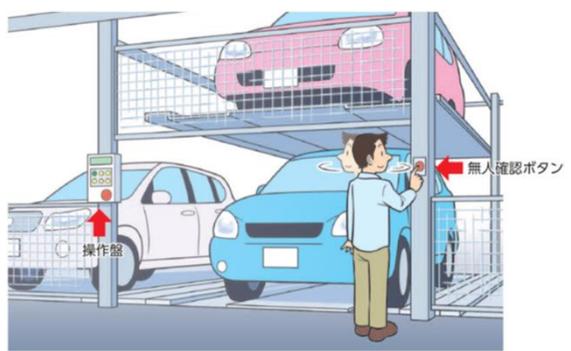


イラスト1  
操作盤から離れた場所で視認性を確保する、無人確認ボタン

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



イラスト3  
入庫後の安全確認不足による死亡事故例



写真：外部者の侵入を防ぐ前面ゲートと柵の設置例

**機械式立体駐車場の安全対策は大丈夫ですか？**  
～管理者向け自己チェックシート～

機械式立体駐車場では、利用者が機械に挟まれ死亡するなどの事故が発生しています。車を載せて動かすために大きな力が働くので、ひとたび事故が生じた場合には、重大な事故になってしまいます。

機械式立体駐車場での事故を防ぐためには、利用者において適正な利用に努めて頂くことも重要ですが、特に施設の駐車装置については、管理者において安全対策を検討・実施することが極めて重要です。

機械式立体駐車場の安全対策が十分に行われているかどうか、チェックしましょう。

1. 装置内への人の侵入を防止するための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 人が容易に乗り越えられない可動部やゲート等を設置している(後付け可也)。	<input type="checkbox"/> 格納や前面チェーンの設置など、侵入の工夫を行っている。	<input type="checkbox"/> 潜んでいる子供などが、容易に侵入出来てしまう。
2. 装置内への人の閉じ込めを防止するための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 利用者に対して無人確認を促すことに加え、人の存在を検知して装置を停止するセンサーを設置している(後付け可也)。	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している。	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない。
3. 前の利用者が閉鎖している状態で、次の利用者が閉り込んで操作しないための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 閉鎖番号やカードリーダー等により利用者を検定できる機能を備えている(後付け可也)。	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している。	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない。
4. 装置内の無人確認を徹底するための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 操作盤からの点検を確認するための表示灯やモニター等を設置している(後付け可也)。	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している。	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない。
5. 緊急時に装置を非常停止するための工夫がなされていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンを設置している(後付け可也)。	<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンは無いが、非常停止を行うことが出来る。(操作ボタンから手動で停止させる等の装置が停止する等)	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の本意とは異なる理由により、非常停止を行うことができない。

安全対策の評価値は？ 下の□にチェックした数を入れて計算しましょう。  
A: □×10点 + B: □×5点 + C: □×0点 = □点

50点～100点の方：安全対策が十分に講じられています。  
・利用者の安全確保に引き続き積極的に取り組みましょう。

50点～50点の方：適切な対策は講じられていますが・・・  
・全ての項目がB(5点)以上であれば、優良施設と評価されています。

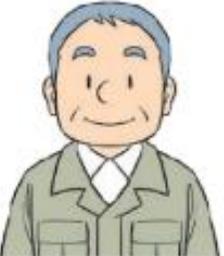
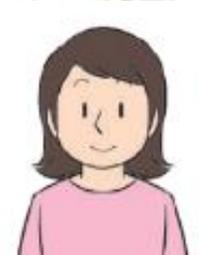
C(0点)の項目がある場合には、今すぐできる対策から取り組みましょう。  
・結果を踏まえた改善の検討等を通じて、安全性向上のために計画的な安全対策を推進した安全対策を講じましょう。

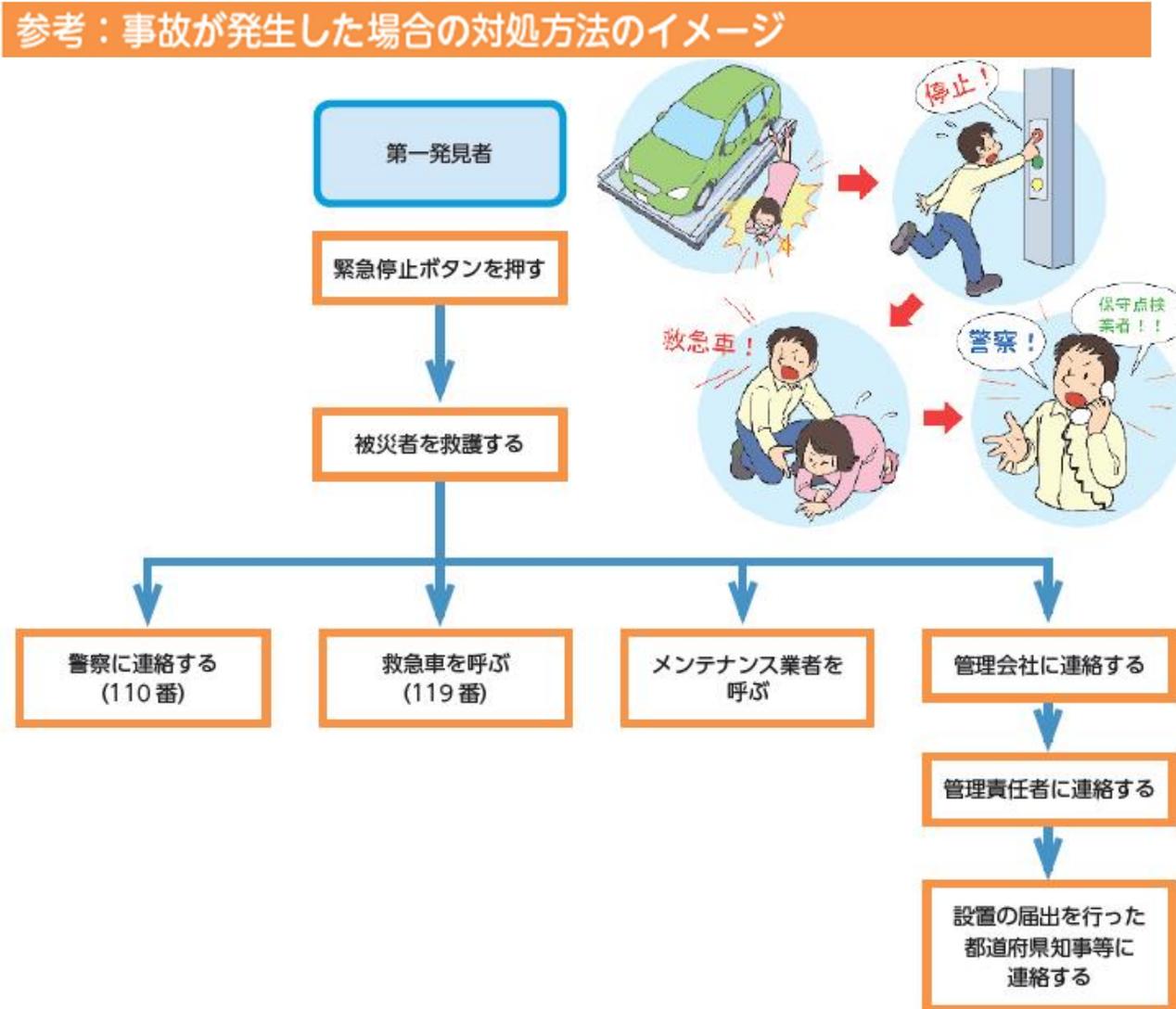
0～45点の方：対策は不十分です。  
・C(0点)の項目については、今すぐできる対策から取り組みましょう。



管理者向け自己チェックシート

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

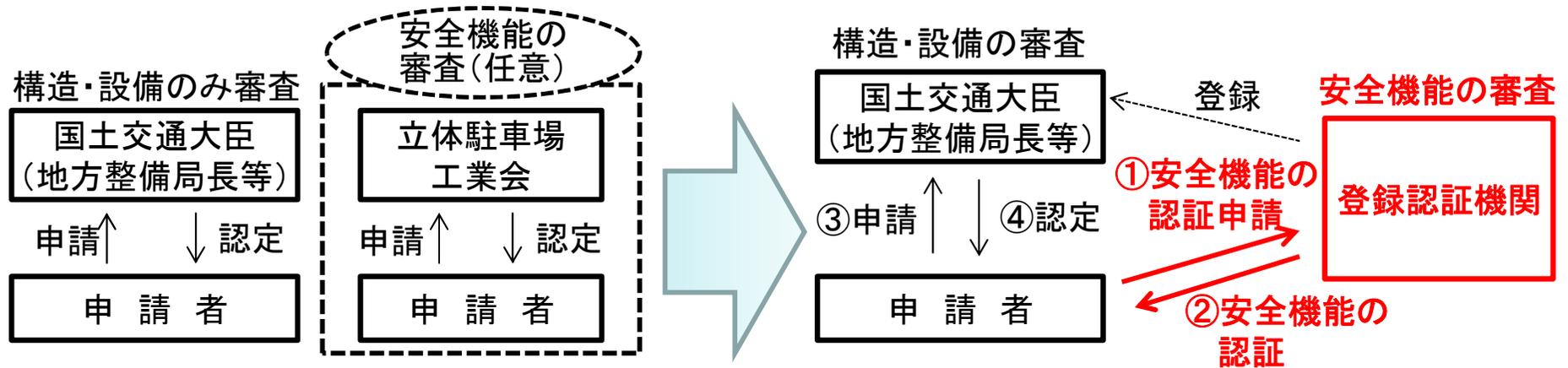
	
<b>製造者</b> 機械式駐車装置のメーカー。	<b>設置者</b> 機械式駐車装置の設置・仕様を決定する施主・建築主。一般的にはデベロッパーが該当。
	
<b>管理者</b> 一義的には機械式駐車装置の所有者。マンションの場合は、一般的には管理組合が該当。 ※管理者の業務の一部は、管理会社やメンテナンス業者(=保守点検事業者)に委託されていることが一般的。	<b>利用者</b> 機械式駐車装置を利用する者。マンションの住民など。



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

## < 駐車場法施行規則の改正 >

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



## < 経過措置 >

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

## ○ 機械式駐車装置の認定状況 (R6.3末現在)

二段・多段方式	265件	平面往復方式	32件	エレベータ方式	233件	合計: 767件
多層循環方式	44件	水平循環方式	158件	垂直循環方式	35件	

## &lt;背景・経緯&gt;

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

## 安全要求事項の基本的な考え方

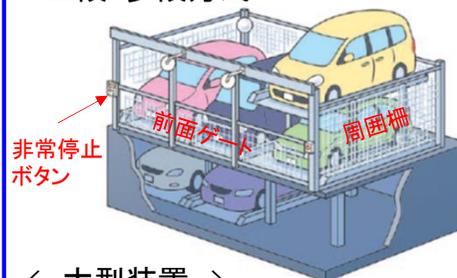
機械類の安全性確保のための国際標準規格に対応

機械類の安全性を確保するための国際標準規格 (ISO12100)

機械式駐車設備の安全要求事項 (JIS B 9991)

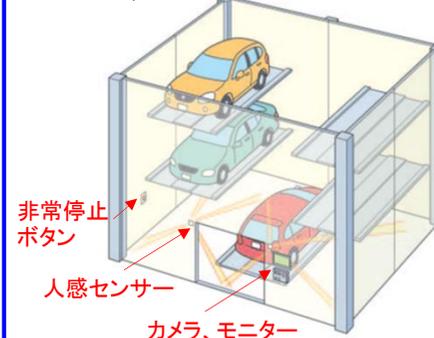
## 安全要求事項のイメージ

## &lt;二段・多段方式&gt;



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

## &lt; 大型装置 &gt;



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

## &lt;今回の改正内容&gt;

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

## JIS規格 主な改正内容①

機械類の安全性確保のためのJIS規格に整合

 機械類の安全性を確保するための  
JIS規格（JIS 9705-01）

 機械式駐車設備の安全要求事項  
（JIS B 9991）

## JIS規格 主な改正内容②

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

## C. 7. 3 機械部分の強度

## C. 7. 3. 1 特別な機械要素の強度

特別な機械要素の強度は、次による。

## a) ワイヤーロープ及びローラチェーン

- 1) ワイヤーロープの破断力及びローラチェーンの引張強さは、最大荷重（動荷重係数 $\gamma$ は乗じなくてもよい。）によって発生する引張力の7倍以上とする。

なお、最大荷重は、次のいずれかの質量による荷重のほか、通常使用時に発生する荷重などがある場合は、それらを含む。

- 入庫時が最大の場合：可動部荷重+車両荷重+車載品荷重+乗員荷重
- 作動時が最大の場合：可動部荷重+車両荷重+車載品荷重

- 2) ワイヤーロープ及びローラチェーンの端末金具の引張強度は、ワイヤーロープの破断力及びローラチェーンの引張強さの80%以上とする。

## 機械式駐車設備の維持管理に係る課題

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

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

## 「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」

### 管理者等、設置者、保守点検業者及び製造業者の役割

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

### 機械式駐車設備の適切な維持管理のために管理者等がなすべき事項

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

### 管理者等が保守点検業者の選定に当たって留意すべき事項

契約金額だけでなく、担当者の能力、会社概要等を総合的に評価

### 保守点検契約に盛り込むべき事項のチェックリスト

## 「機械式駐車設備標準保守点検項目、点検周期の目安」

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

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

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

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

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

<意見書での主な指摘>

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

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



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

### 機械式駐車設備標準保守点検項目

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

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

#### 1. 安全装置関係

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

別表 2

#### 【保守点検事業者の選定に当たって留意すべき事項のチェックリスト】

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

【駐車場物件名】 \_\_\_\_\_

【駐車装置の型式】 \_\_\_\_\_

エレベータ方式    垂直循環方式    水平循環方式    多層循環方式

平面往復方式    バース付

地上二段式    ピット二段(三段)昇降式    昇降縦行(昇降横行)式

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

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

詳細はコチラ→

[https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000086.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000086.html)

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



総目次

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

# 【参考】機械式駐車装置稼働基数（平成29年度調査）

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

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



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



駐車場法に基づき、大臣認定を受けた機械式駐車装置の設置が義務づけ



附置義務駐車場の適用範囲



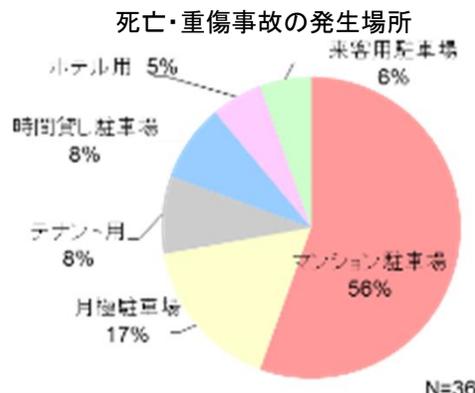
JIS規格の適用範囲(H28.3以降適用、標準規格ではあるが義務ではない)

## 事故発生状況

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

利用者等の死亡・重傷事故件数

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



## 課題

### (製造・設置時の安全確保上の課題)

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

### (設置後の点検等による安全確保上の課題)

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

### (既設装置の安全確保上の課題)

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

## 施策の具体的な方向性

### (製造・設置時の安全確保)

- 製造者、設置者、管理者に対してJIS規格を満たす駐車装置の製造、設置を促す
- JIS規格の内容やJIS規格を満たす駐車装置の製造、設置の重要性の周知徹底を図る

### (設置後の点検等による安全確保)

- 標準的な点検項目とそれぞれの点検項目に対して改修の必要性等の有無を判断できる判断基準を策定
- 策定した点検項目と判断基準の周知徹底を図る
- 適切な点検がされているか保守点検業者等の点検状況をモニタリング
- 点検を行うことができる者については、講習の実施などによる技術力の確保・向上を図る
- 優良な保守点検業者を登録する仕組みを設ける

### (既設装置の安全確保)

- 追加的な費用負担を要しても、安全確保に係る取組は必要であることの周知・啓発活動を継続的に行う
- 製造者や設置者等の各主体により、受け取り方が異なることを考慮した事故リスク情報や安全確保に係る取組の効果等のわかりやすい情報提供

## 今後に向けて

- JIS規格を満たす駐車装置の設置が促進されない場合は、必要に応じ、さらなる方策を検討
- 点検が適切かつ確実に行われない場合は、必要に応じ、第三者による安全性の確認など新たな制度的枠組みを検討
- 自助努力による安全確保を阻害しないか等の課題を踏まえた、既設装置の安全確保のための支援方策を引き続き検討

## (参考1) 防犯まちづくり・自動車の盗難防止

# 登下校防犯プランについて(平成30年6月22日関係閣僚会議決定)

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

## 登下校時における子供の安全の課題

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



### 2. 通学路の合同点検の徹底及び環境の整備・改善

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

### 4. 多様な担い手による見守りの活性化

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

### 1. 地域における連携の強化

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



### 3. 不審者情報等の共有及び迅速な対応

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

### 5. 子供の危険回避に関する対策の促進

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

# 「登下校防犯プラン」を踏まえた防犯まちづくりの主な対応

## ●防犯まちづくりの推進

### パンフレットの作成・周知

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

### 社会資本整備総合交付金

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

### 相談窓口の設置

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

## ●空家・低未利用地等対策

### 立地誘導促進施設協定制度の活用

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

# 自動車盗難等防止行動計画

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

## 1 自動車盗難防止対策

## 2 自動車盗難事件に対する取締り

## 3 盗難自動車の不正輸出防止対策

## 4 海外における盗難自動車の被害回復支援



## 1 自動車盗難防止対策

### (6) 駐車場等における対策についての防犯指導及び広報啓発【継続】

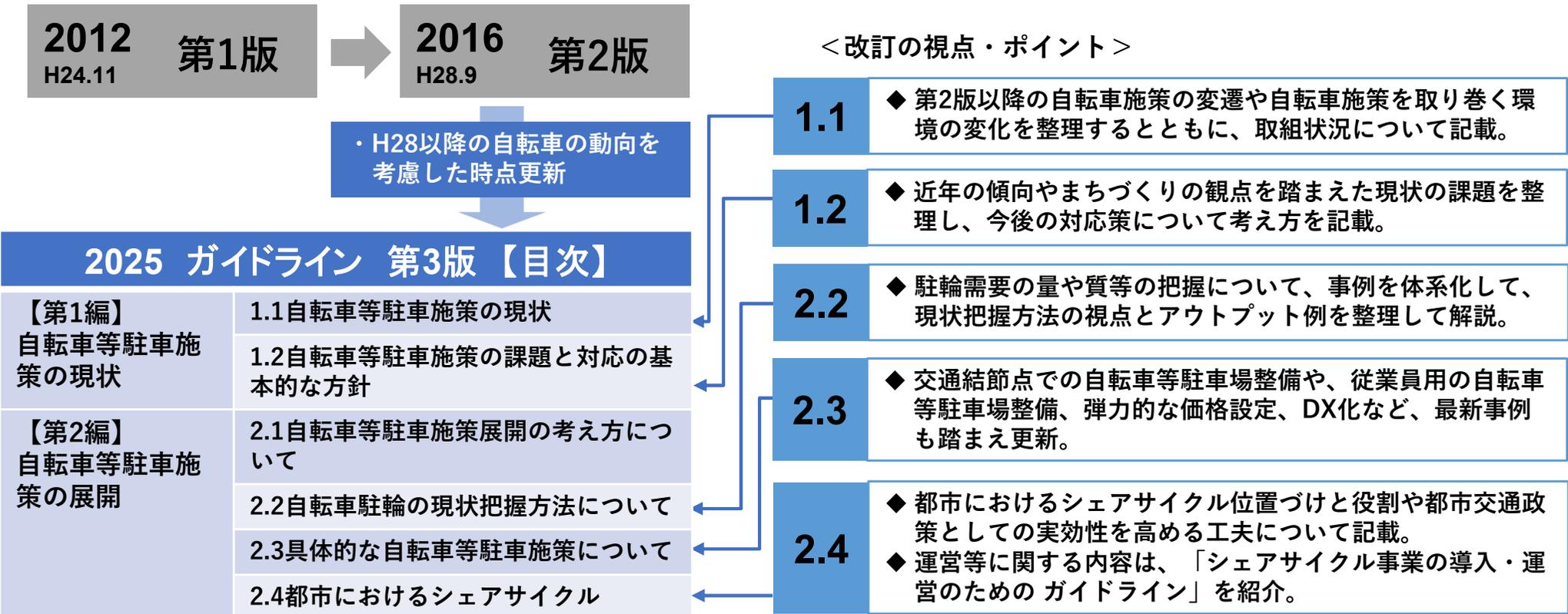
駐車場における防犯対策についてのパンフレットを制作し、自動車盗難防止に対する対策方法や防犯機器などを広報啓発。

自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチームの概要や自動車盗難等の発生状況等については、警察庁のWEBサイトをご覧ください。➡<https://www.npa.go.jp/bureau/safetylife/bouhan/car/index.html>

## (参考2) 自転車・シェアサイクル等

- 平成28年5月に公表された本ガイドライン（第2版）以降、翌年の平成29年に「**自転車活用推進法**」が施行され、平成30年に第1次自転車活用推進計画、令和3年には第2次計画が閣議決定されるなど、**自転車に関する政策は大きく変化**。
- 令和2年に発生した新型コロナウイルスのパンデミックにより、リモートワークの普及や新しい生活様式の広がりなど、自転車の利用パターンも変化。
- 令和5年の道路交通法改正による**特定小型原動機付自転車**の Kategorie の新設による電動キックボードの普及や、令和6年の道路交通法規則改正による**新基準原付**の誕生など、**モビリティが多様化**。
- 本ガイドラインは、このような変化を踏まえ、従来のガイドライン（第2版）に、「**コンパクト・プラス・ネットワーク**」や「**人間中心のウォークブルなまちづくり**」の観点、近年の**モビリティの多様化**等を踏まえた**自転車等駐車場の整備方策**及び**都市におけるシェアサイクルの活用方策**等を追加し、各都市での取組事例を織り交ぜつつ令和6年度末に改訂を予定。

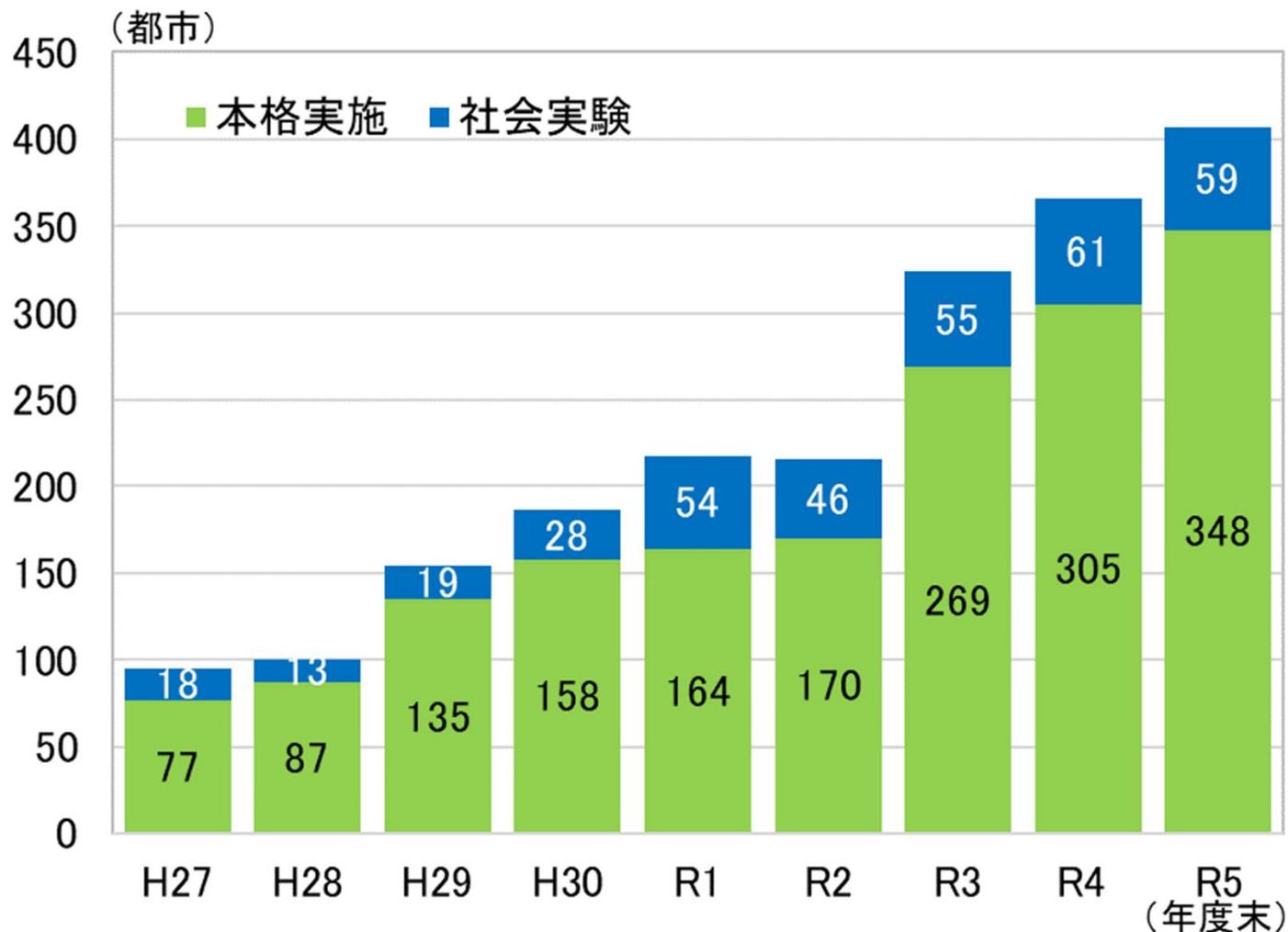
■第3版（案）の概要と主な改訂のポイント



## シェアサイクル実施都市数の推移(速報値)

出典: 第15回全国シェアサイクル会議資料  
[https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_fr\\_000130.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000130.html)

▶ シェアサイクルの本格導入都市数は2024年3月末時点で348都市。



### 【シェアサイクルの検討中の都市数】

・検討中の都市数 44都市

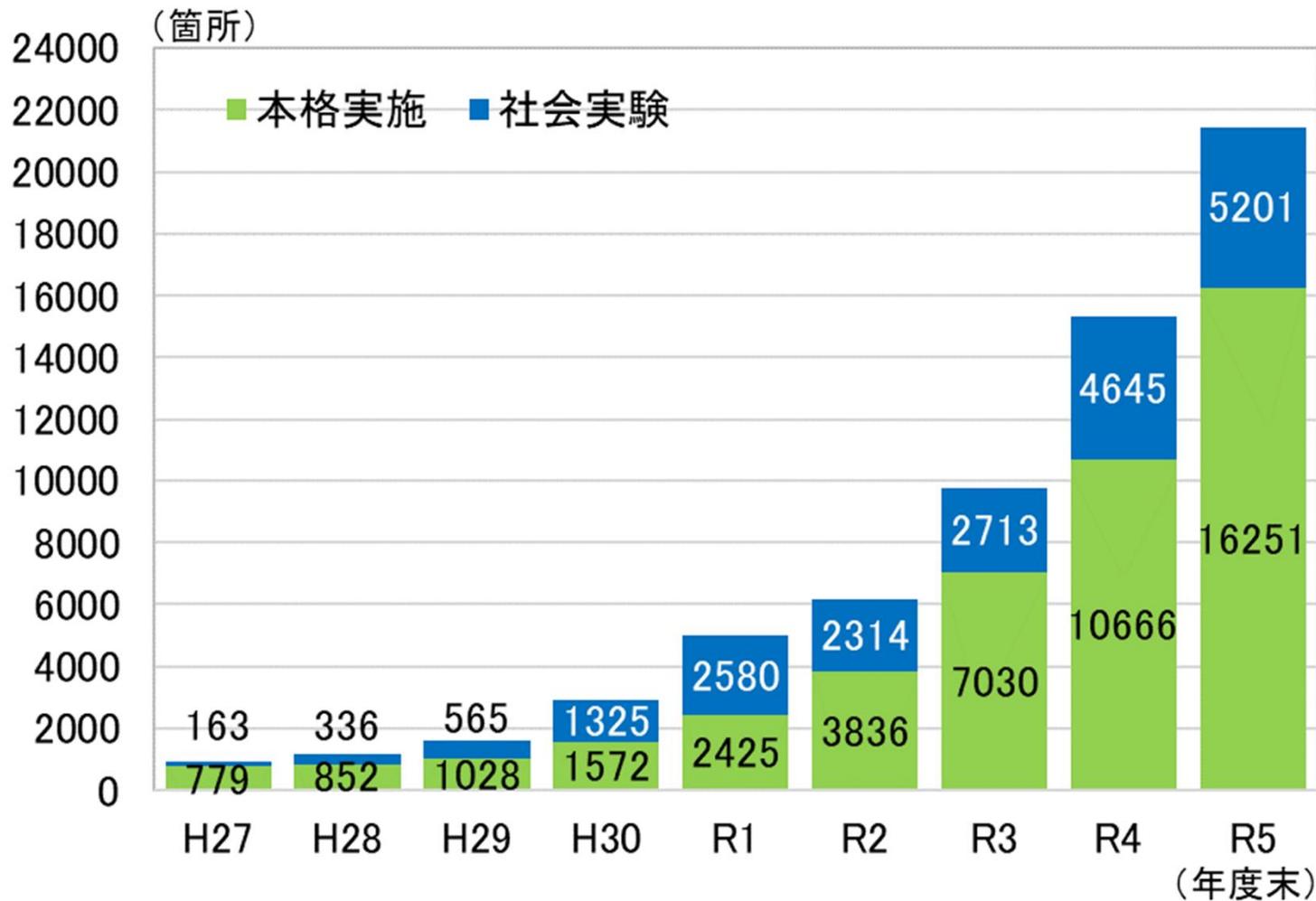
※国土交通省アンケートに本格実施、社会実験実施と回答のあった都市および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

## ポート数の推移(速報値)

出典: 第15回全国シェアサイクル会議資料  
[https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_fr\\_000130.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000130.html)

➤ ポート数は年々増加し、2024年3月末時点で全国で20,000箇所を超えている。

### 【ポート設置数の推移】



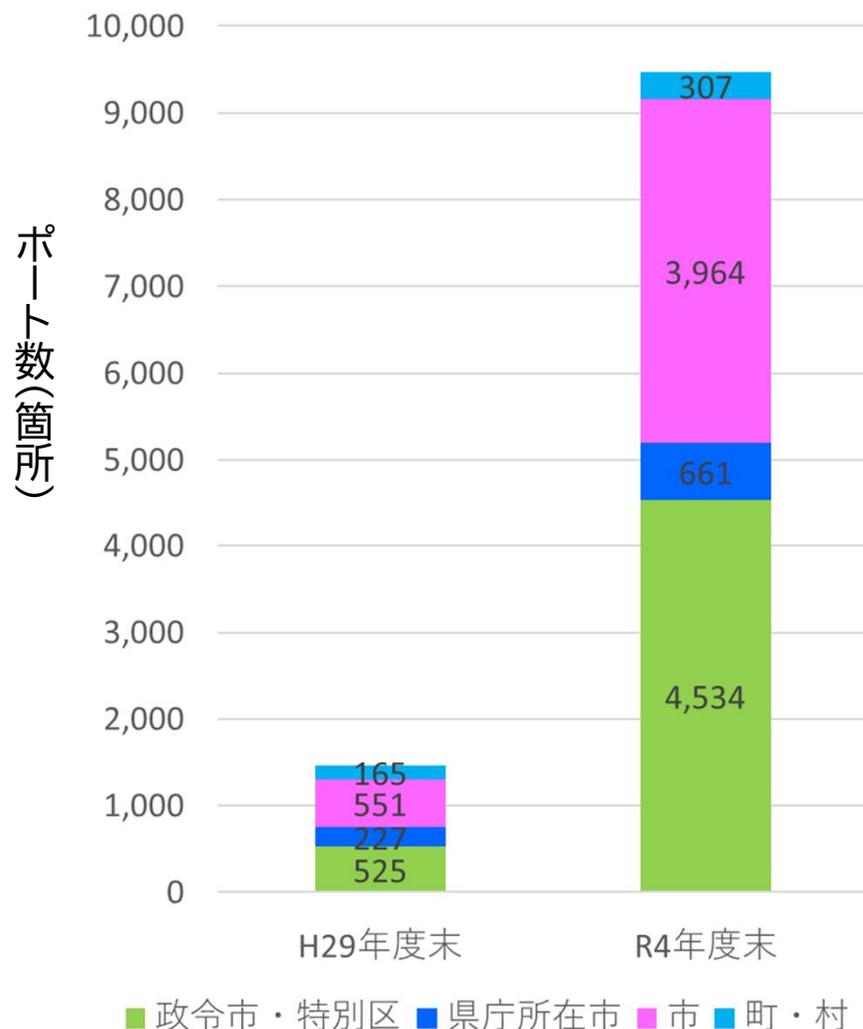
※複数事業行う都市であっても、すべての事業を集計対象としている  
 ※国土交通省アンケートに本格実施、社会実験実施と回答のあった都市  
 および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

## ポート数の推移

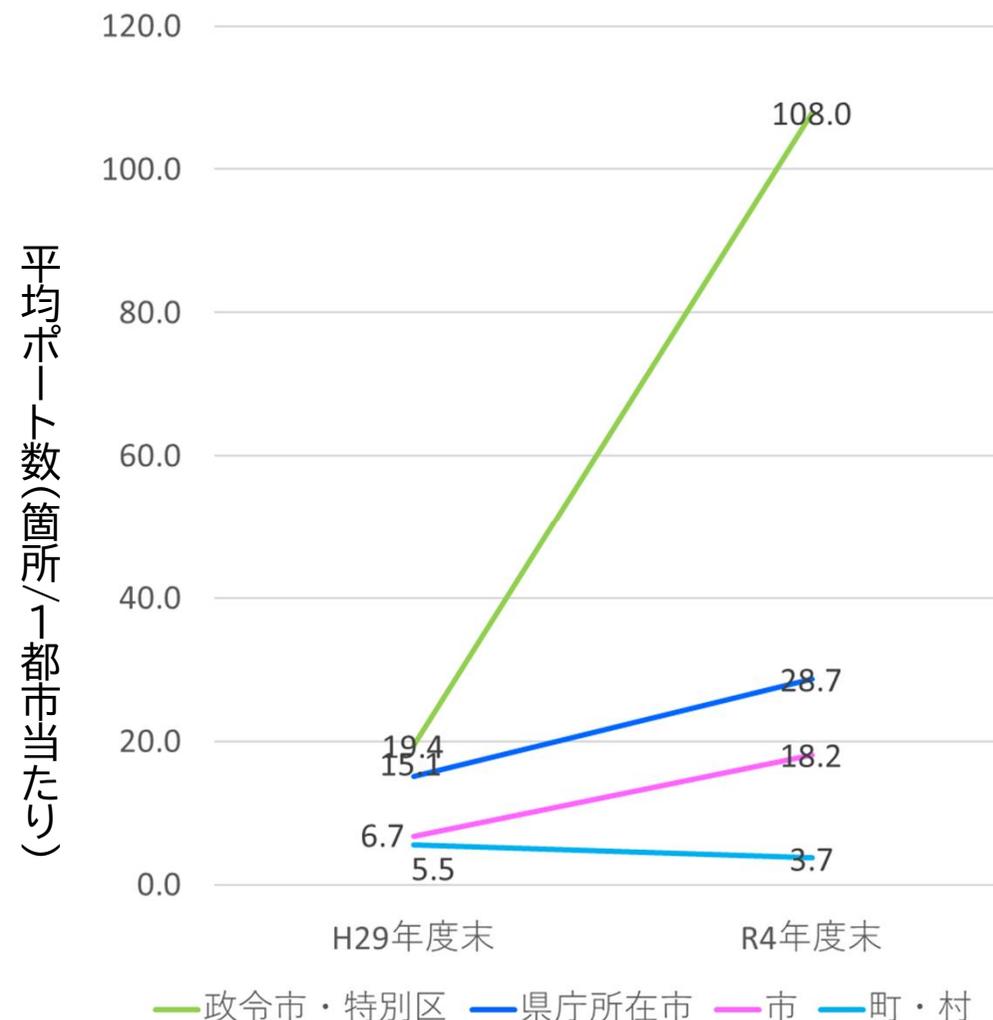
出典：第15回全国シェアサイクル会議資料  
[https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_fr\\_000130.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000130.html)

- 10年間の都市規模別のポート数推移をみると、政令市・特別区での伸びが著しい。
- 1都市当たりの平均ポート数でみると、政令市・特別区で大きく増加しており、都市部におけるポート密度の上昇がわかる。

### 【ポート設置数の都市規模別推移】



### 【1都市当たりの平均ポート数】



## ポート密度の変化

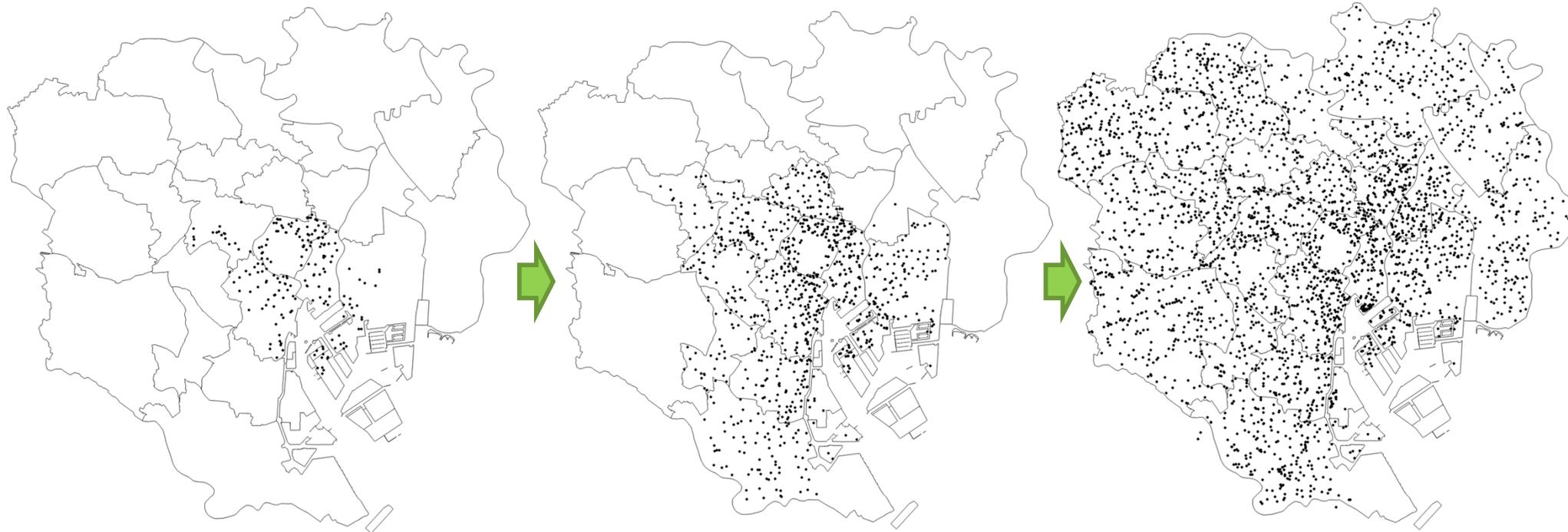
出典: 第15回全国シェアサイクル会議資料  
[https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_fr\\_000130.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000130.html)

▶ 東京23区におけるポート密度の変化をみると、エリア拡大とともに密度が高まっていることがわかる。

H28.10のポート配置

R2.12のポート配置

R6.10のポート配置



	H28.10	R2.12	R6.10
ポート数	196箇所	842箇所	3,124箇所
ポート密度(1km <sup>2</sup> あたり)	1.89箇所/km <sup>2</sup>	3.93箇所/km <sup>2</sup>	5.02箇所/km <sup>2</sup>
人口1000人当たりポート数	0.15箇所/1000人	0.28箇所/1000人	0.32箇所/1000人

# 駐車場の交通結節点機能とシェアモビリティの活用について

- 自動車保有台数が伸び悩む一方、シェアサイクルやカーシェア、電動キックボードのシェアサービスなど、近年急速にシェアモビリティが普及しており、地域公共交通と連携し、複数のシェアモビリティの結節となる拠点（モビリティハブ）として整備される事例も出てきている。
- シェアモビリティについては、公共交通の補完によるまちなかの回遊性向上や、土地の有効利用（乗用車駐車場と比して省スペース）の観点、脱炭素社会への移行（電動等のため環境負荷が小さい）の観点から、都市・交通政策の観点からも有用であるほか、スマートシティ施策やMaaS施策との連携により、得られるデータのまちづくり等への活用も期待される。
- 将来的には、自動運転シェアモビリティの登場により、駐車場の需給や役割もさらに変化していく可能性があるため、都市における駐車場政策とも統合的に検討が必要。

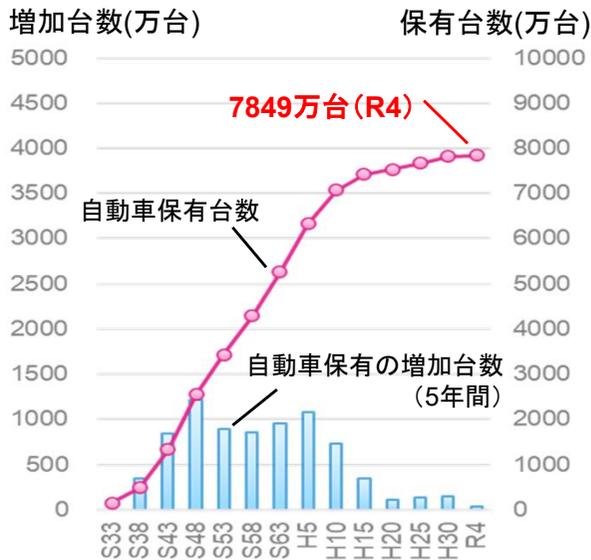
## シェアモビリティの例

シェアサイクル（コミュニティサイクル）、カーシェア、電動キックボード 等

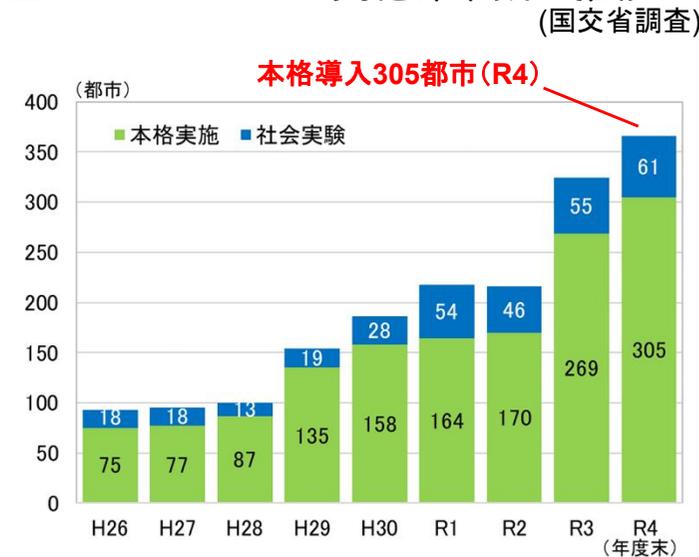
## 導入目的・効果の例

公共交通の補完、地域の活性化、観光戦略の推進、駐車スペースの削減・利活用、放置自転車対策、災害時における交通の機能の維持、環境負荷低減 等

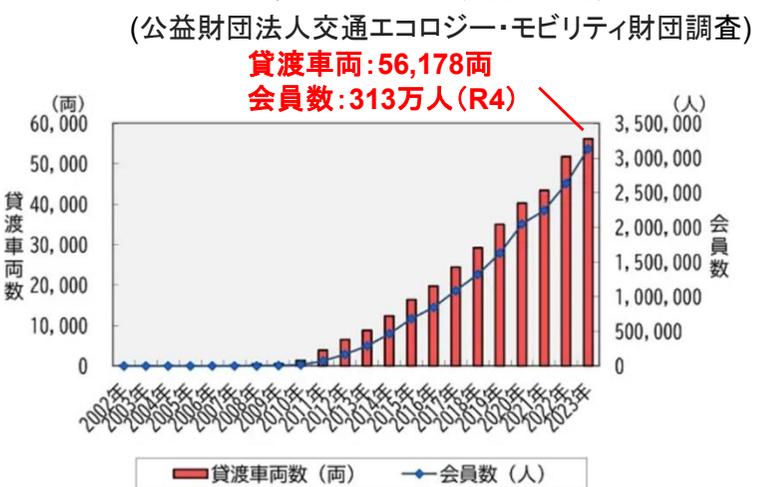
### ■自動車保有台数の推移



### ■シェアサイクル実施都市数の推移



### ■カーシェア車両数・会員数の推移



出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団  
[https://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare\\_graph2023.3.html](https://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_graph2023.3.html)

### ■電動キックボード

2021年4月にLUUP社が電動キックボードのシェアリングサービスを開始、現在8都市※で展開  
 ※ 東京・大阪・京都・横浜・宇都宮・神戸・名古屋・広島で提供(2024.2時点)

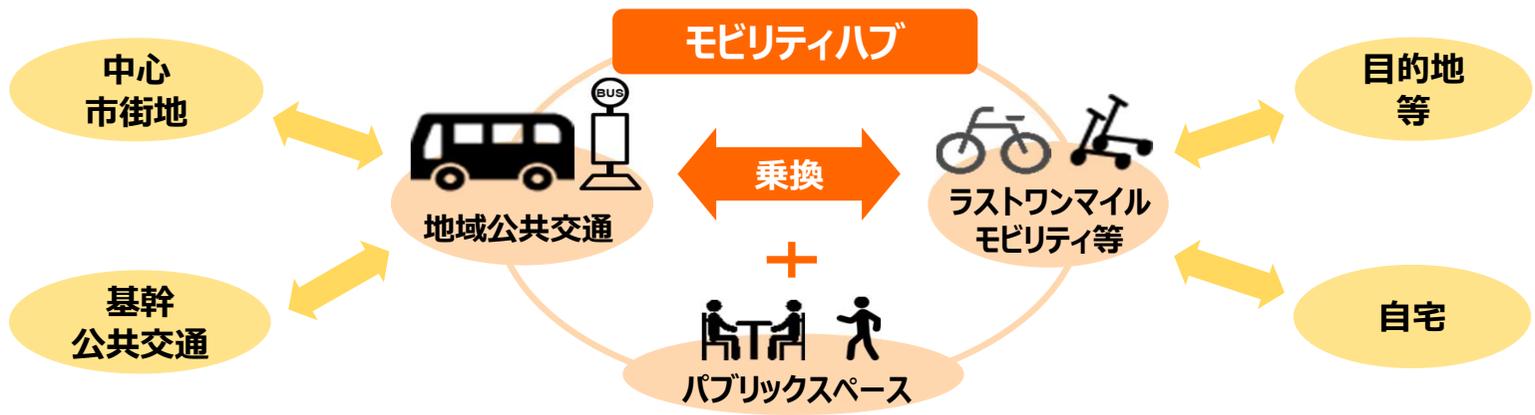
# 地域公共交通と連携したモビリティハブについて

## モビリティハブへの期待

- 身近な生活圏内における**移動サービスの質の向上**を図るため、多様なモビリティの選択肢を提供するモビリティハブ※が重要な役割。  
※ 公共交通やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節となる拠点
- 地域の実情に応じて、ハブの配置、モビリティの種類、その他機能の導入をカスタマイズすることで、**地域課題の解消**に貢献。
- 個人利用車からの転換による**脱炭素化**、回遊性の向上による**地域活性化**、外出機会の増加による心身の健康増進、基幹**公共交通の維持促進**なども含め、幅広い効果が期待。

## モビリティハブの方向性・求められる機能

- ・ MaaSの普及  
⇒ 乗換拠点の重要性 (**選択肢 + シームレス**)
- ・ 利便性・持続性に繋がる運行効率化  
⇒ AIオンデマンドバス、自動運転等の導入
- ・ 「所有」から「共有」への意識変化  
⇒ シェアモビリティの普及
- ・ そもそも、「移動」は何らかの目的を達成するための手段  
⇒ 目的達成に資する**機能・情報**はハブで提供もあり
- ・ 「人が集まる場」であることを生かさない手は無い  
⇒ **交流空間**等の付加価値 (⇒ 乗換抵抗の低減にも繋がる)



地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ

# 欧州におけるモビリティハブの事例・計画

- 欧州におけるモビリティハブの整備・計画事例では、小規模なものから大規模なものまで様々存在し、行政や公的主体の関与について、整備段階から限定的な場合から、初期の運営まで関わるものまで様々となっている。
- また、不動産事業者と連携して、住宅の駐車場整備抑制や入居者の公共交通・シェアモビリティ利用促進を図る場合も見られる。

名称（都市） 設置の目的	主な機能	整備・運営主体等
<p><b>乗り換え拠点/乗換え点</b> <b>（ドイツブレーメン都市州）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境面、安全面から自家用車の保有台数の削減</li> </ul>	<p>カーシェアリングを軸とした規模の異なる2種類のモビリティハブ</p> <p>①<b>乗り換え拠点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道や路面電車の駅やバス停近くに設置</li> <li>・ 最大12台のカーシェア</li> </ul> <p>②<b>乗り換え点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小規模な施設で、2～3台の車両が駐車可能</li> <li>・ 駐車場所の確保が特に困難な<b>都心部</b>に設置</li> <li>・ 300m毎に設置することが最終目標（一部地域では達成済み）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>駐車場管理団体</b>が ブレーメン都市州から名称の使用許可を取得（自治体からの補助はなし）</li> <li>・ <b>カーシェアリング事業者</b>が、駐車場管理団体からスペースの貸与を受けて、<b>整備・管理・運営</b>を実施</li> <li>・ <b>デベロッパー</b>が、入居者に公共交通券やカーシェアリング会員権を提供するなど、モビリティ管理施策に対し、事業者が一定額を支払うことを義務付ける法改正を実施</li> </ul>
<p><b>アンコーツ・モビリティハブ</b> <b>（英国マンチェスター市）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車の削減と徒歩・自転車による移動の促進</li> <li>・安全で魅力ある地区への再生</li> </ul>	<p>マンチェスター<b>市中心部</b>に隣接した旧工業地域に計画されている8階建てのモビリティハブ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ カーシェアリングやシェアサイクル</li> <li>・ 自転車保管スペース150台分</li> <li>・ 約400台の駐車スペース</li> <li>・ ラストワンマイル配送施設</li> <li>・ 商業施設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>市と民間不動産企業</b>のJVが<b>整備</b></li> <li>・ <b>管理・運営</b>は、初期は市が実施し、その後はその他の方法を検討</li> <li>・ <b>不動産デベロッパー</b>が、モビリティハブ内の駐車スペースを購入・レンタルし、<b>近隣の新築住宅</b>で駐車スペースを限定することを計画</li> </ul>
<p><b>グルノーブル駅モビリティハブ</b> <b>（フランスグルノーブル市）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・より環境へ優しい移動手段への移行</li> </ul>	<p>主要鉄道駅にフランス最大規模の駐輪場（1,150台）利用者に応じた<b>3種類の駐輪場</b>及び<b>レンタルサイクル営業所</b>等を設置</p> <p>①日常的な自転車利用者向けの事前予約制ロッカー</p> <p>②一時的な利用者向け（屋外）</p> <p>③鉄道等の公共交通機関の利用者向け</p> <p>+ レンタサイクルサービスの営業所と自転車の空気補充ステーション</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>中央政府・市・国鉄</b>等 6 組織の負担で<b>整備</b></li> <li>・ バスターミナルの<b>管理・駐輪サービス</b>は<b>民間企業に委託</b></li> </ul>

出典： 国土交通政策研究所資料「地域モビリティサービス改善と運営に関する調査研究 ～欧州のモビリティハブの特徴と運営のしくみ～」R4.6

## ■ENEOSマルチモビリティステーション (東京都世田谷区)

- ラストワンマイルの移動における変革を目指して、複数の電動モビリティおよび電動二輪向けバッテリーのシェアリングサービスを提供する拠点を開設。(令和5年2月)
- 低炭素・循環型社会への貢献に向けた取り組み推進の一環として、ENEOS社が出資する企業が提供するマイクロモビリティサービスの全てを実装し、これらの楽しさや利便性を体験する場として開設。

### サービス内容(各社のアプリ等を通して利用)

シェアリングサービス	台数	サービス名称	運営会社
電動キックボード	6台	LUUP	株式会社 Luup
電動アシスト自転車	6台	HELLO CYCLING	Open Street 株式会社
電動スクーター	6台	HELLO MOBILITY	
電動小型自動車	2台	HELLO MOBILITY	
電動二輪バッテリー交換機	1基 * バッテリー 10個	Gachaco	株式会社 Gachaco



出典:ENEOSホールディングス株式会社プレスリリース



## ■乗継ハブ構想(大阪メトロ駅等周辺)

- 大阪メトロは、MaaSを中期経営計画の大きな柱と位置付け、多様なモビリティとの連携により、従来の生活行動の在り方の変革を促すことを目指している。
- 鉄道+バスという固定的な公共交通サービスの提供にとどまらず、オンデマンドバス、シェアサイクル等のマイクロモビリティとをシームレスにつなぐことで、立地による交通利便性の格差を是正。



出典Osaka Metro HP

近畿経済産業局「令和2年度「高度な自動走行・MaaS等の社会実装に向けた研究開発・実証事業～調査レポート～」

# 国内におけるモビリティハブ事例・計画②

## ■金沢版モビリティハブ（石川県金沢市）

- 金沢市では、交通結節点の整備・充実の取組として、モビリティハブの整備を推進することとしており、駐車場整備等計画においても、まちなかへのマイカー流入抑制に係る取組として、パークアンドライドに加えて、モビリティハブの整備を推進することとしている。

### 第3次金沢交通戦略（令和5年3月策定）

#### 2-(3) 官民連携による交通結節点の整備・充実

##### ①モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実

###### 現状・課題

今後は、鉄道駅や主要なバス停などの大量輸送機関の接続・乗継拠点に限らず、地域の実情に応じて多様な交通モードの接続・乗継拠点となる「新たな交通結節点（モビリティハブ）」の整備が必要となっています。

###### 方針・具体的な取組

まちなかや公共交通重要路線沿線においては、（中略）鉄道・バス等の大量輸送機関とシェアモビリティやパーク・アンド・ライド駐車場が接続・乗継できるモビリティハブの整備を推進します。

#### 第3次金沢交通戦略が目指す姿

- 基本的な考え方
- 歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
- 交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり



### 金沢市駐車場整備に関する基本計画及び駐車場整備地区における駐車場整備計画（令和5年3月改訂）

#### (4) まちなかへのマイカー流入抑制

##### ◇パーク・アンド・ライドの普及・利用促進

引き続き、利用促進を行うとともに、新たなパーク・アンド・ライド駐車場の整備を検討します。また、金沢MaaS や駐車場案内システムと連携した取組による利用促進を図ります。さらに、バス、シェアサイクル、タクシーなど多様な交通モードとの接続・乗換拠点となるモビリティハブの整備を推進します。

#### 【各エリアにおける考え方】

- まちなか**
  - 自家用車等の流入を抑制し、徒歩・自転車・バス等の多様な交通モードが便利に利用できる人中心の空間を形成する
  - 都心軸を中心とした「新しい交通システム（第1段階）」の整備により、まちなかと郊外におけるスムーズな移動を実現し、魅力をさらに高める

- 居住誘導区域**
  - まちなかと郊外を結ぶ「公共交通重要路線」について、定時性や速達性などの利便性を高め、公共交通の便利な区域への居住の誘導を図る
  - 鉄道・バス等と他の交通モードを接続・乗継できるモビリティハブの整備を進め、多様な交通モードを便利に利用できる移動環境を整え、自家用車からの転換を目指す

#### 【交通結節点とモビリティハブの定義】

交通モード	交通結節点	本市の状況
鉄道	駅(JR・IR)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備
	駅(北陸鉄道)	
バス、地域運営交通	バス停留所	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要
	タクシー	
タクシー	タクシーベイ等	金沢版モビリティハブ 地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継する拠点を整備
自転車	駐輪場・ポート	
自動車	パークアンドライド	

※モビリティハブ：鉄道・バス・タクシー・地域運営交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点

- 郊外**
  - 自家用車と公共交通を組み合わせながら、地域の特性に応じたフィーダー交通の導入を進め、移動手段の確保とともに、過度に自家用車に依存せず外出しやすい環境づくりを目指す

## (1) まちなかウォーカーブル推進事業 等

【所管 国土交通省都市局街路交通施設課 他】

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

### 事業主体等

●市町村、市町村都市再生協議会（社会資本整備総合交付金） ●都道府県、民間事業者等（都市再生推進事業費補助） いずれも国費率：1/2

### 施行地区

次のいずれかの要件に該当する地区、かつ、都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域（当該区域の周辺整備に係る事業が実施される地区を含む）

- ① 立地適正化計画策定に向けた具体的な取組を開始・公表している市町村の、市街化区域等内のうち、鉄道・地下鉄駅※から半径1kmの範囲内又はバス・軌道の停留所・停車場※から半径500mの範囲内の区域等 ※ピーク時間運行本数が片道で1時間当たり3本以上あるものに限る。
- ② 観光等地域資源の活用に関する計画があり、かつ、当該区域の整備が都市のコンパクト化の方針と齟齬がないと認められる市街化区域等外の区域
- ③ 立地適正化計画、広域的な立地適正化の方針等に位置づけられた都市計画区域外の地域生活拠点

### 対象事業

#### 【基幹事業】

道路、公園、地域生活基盤施設（緑地、広場、地域防災施設等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、既存建造物活用事業、滞在環境整備事業、**エリア価値向上整備事業**、計画策定支援事業※ 等

※都市再生整備計画にグリーン化、デジタル技術・データの活用、子ども・子育て支援等の国が指定する「重点的に取り組むテーマ」及びテーマに即した目標・指標を設定した場合に実施可能

#### 【提案事業】

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

### 事業のイメージ

#### ● 歩きたくなる空間の創出 Walkable

- 街路空間の再構築
- 道路・公園・広場等の整備及び既存ストックの改修・改変
- 道路の美装化・芝生化、植栽・緑化施設や水上デッキの整備等による公共空間の高質化
- 滞在快適性等向上区域を下支えする周辺環境の整備（フリンジ駐車場、外周道路等の整備）

#### ● 歩行者目線の1階をまちに開放 Eye Level

- 沿道施設の1階部分をリノベーションし、公共空間として開放
- 1階部分のガラス張り化等の修景整備

#### ● 既存ストックの多様な主体による多様な利活用 Diversity

- 官民の土地・施設を一体的に改修し、自由に利活用できるまちなかハブや公開空地として開放
- 公共空間にイベント等で利用できる給電・給排水施設等を整備
- 利活用状況を計測するセンサーの設置や、データを分析・見える化し、まちの情報を発信するシステムの整備

#### ● 開かれた空間の滞在環境の向上 Open

- 屋根やトイレ、照明施設、ストリートファニチャー等の整備
- 滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査



## (1) まちなかウォーカーブル推進事業 等

【所管 国土交通省都市局街路交通施設課 他】

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

### 基幹事業：エリア価値向上整備事業

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

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

### エリア価値向上整備事業

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

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



青空駐車場を  
広場へ転換

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



混雑状況を把握するための  
カメラの設置

都市再生整備計画の目標を達成するために必要なサービス提供のための設備の導入



シェアモビリティの  
導入

情報の収集・発信等のためのシステム基盤整備



混雑情報・防災情報等まちの  
情報のリアルタイム発信

社会実験の実施  
社会実験の一環として実施するコーディネート等



空き地を暫定利用した広場化の  
社会実験

公共公益施設の整備と  
一体である必要はない

主として  
都市再生整備計画区域  
において提供されるもの

提供される情報が主として  
都市再生整備計画区域  
に  
関係するもの

公共公益施設を含めた区域  
で実施されるもの

※ 5つのメニューいずれかのみでも実施可

## (2) 都市・地域交通戦略推進事業

【所管 国土交通省都市局街路交通施設課】

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援

- 補助対象者※<sup>1</sup>：地方公共団体、法定協議会※<sup>2</sup>、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体  
 ※<sup>1</sup> 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等（独立行政法人都市再生機構や特定非営利活動法人等を含む）も事業実施可能  
 ※<sup>2</sup> 整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象
- 補助率：1/3、1/2（立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業、地区交通戦略に位置づけられた滞在快適性等向上区域等で行われる事業、脱炭素先行地域において実施する事業）



路面電車・バス・鉄道等の公共交通の施設※<sup>3</sup>



自由通路



ペDESTリアンデッキ



自転車駐車場



シェアサイクル設備



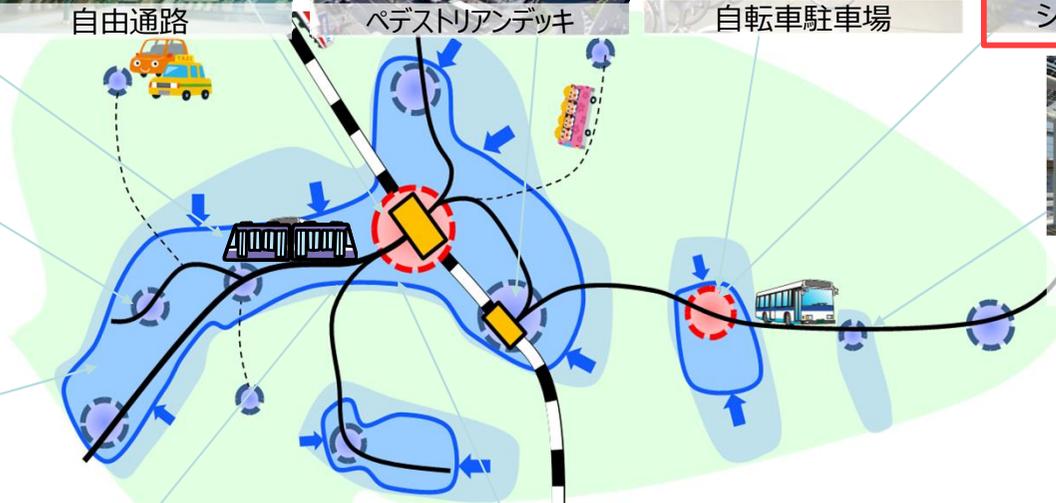
駐車場(P&R等)



駅舎の地域拠点施設への改修・減築



交通結節点整備



公共交通施設と一体的に整備する再生可能エネルギー施設等



自立分散型エネルギー施設



バリアフリー交通施設



荷捌き駐車場



地区交通戦略に基づく街路空間再構築・利活用



整備計画の作成  
交通まちづくり活動の推進



情報化基盤施設※<sup>4</sup>  
の整備



スマートシティの推進  
デジタルの活用に係る  
社会実験

※<sup>3</sup> インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援可能

※<sup>4</sup> 情報化基盤施設：センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先進的な技術を活用した施設、サービス提供のための設備の導入、情報の収集・発信等のための基盤整備等

## (2) 都市・地域交通戦略推進事業 (R5拡充内容)

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

### 都市・地域交通戦略推進事業の拡充内容

#### ○モビリティサービスの充実への支援

##### ①新たなモビリティの普及への対応

- ・シェアサイクル設備の整備を単体で実施する場合は、事業費要件（100百万円以上）を撤廃。
- ・シェアリングポート等を含めた自転車駐車場をエリア全体で一体的に整備する場合は、台数要件（200台以上）を撤廃。

##### ②誰もがアクセスしやすい交通環境の整備

- ・バリアフリー交通施設整備を単体で実施する場合は、事業費要件（50百万円以上）を撤廃。

##### ③駅まち空間の再構築

- ・都市経営の向上に資する駅舎の地域拠点施設への改修や減築等を支援対象に追加。
- ・地区交通戦略の策定要件のKPIについて、駅まち空間の再構築の考え方を踏まえた指標を追加。

〈地域生活拠点（イメージ）〉

※支援対象は主なもの



シェアサイクルの整備 (岡山県岡山市)



改築した駅舎に地域交流施設や観光案内所を併設

## まちなかウォーカーブル推進事業、都市・地域交通戦略推進事業 (R6拡充内容)

### ■モビリティハブ整備の支援

○多様なライフスタイルを支える人間中心のまちづくりの実現に向けて、地域公共交通と連携しつつ、近隣の生活圏内における移動サービスの質の向上を図るため、公共交通機関やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節の拠点となる「モビリティハブ」の整備を支援する。

### 【拡充内容：都市・地域交通戦略推進事業】

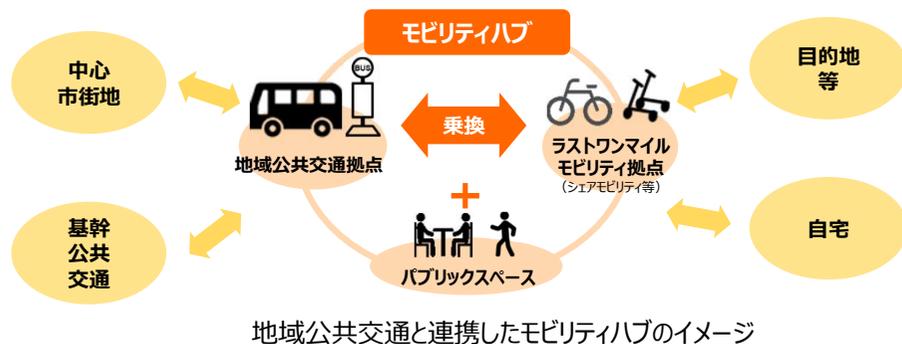
「シェアサイクル設備の整備」を「シェアモビリティ設備の整備」に改め、以下を支援対象とする。

○シェアモビリティの導入に必要なポート、ポートのゲート、精算機及び登録機等の設備の整備に要する費用。

### 【拡充内容：まちなかウォーカーブル推進事業】

基幹事業「滞在環境整備事業」の補助対象として以下を追加する。

○シェアモビリティの導入に必要なポート、ポートのゲート、精算機及び登録機等の設備の整備に要する費用。



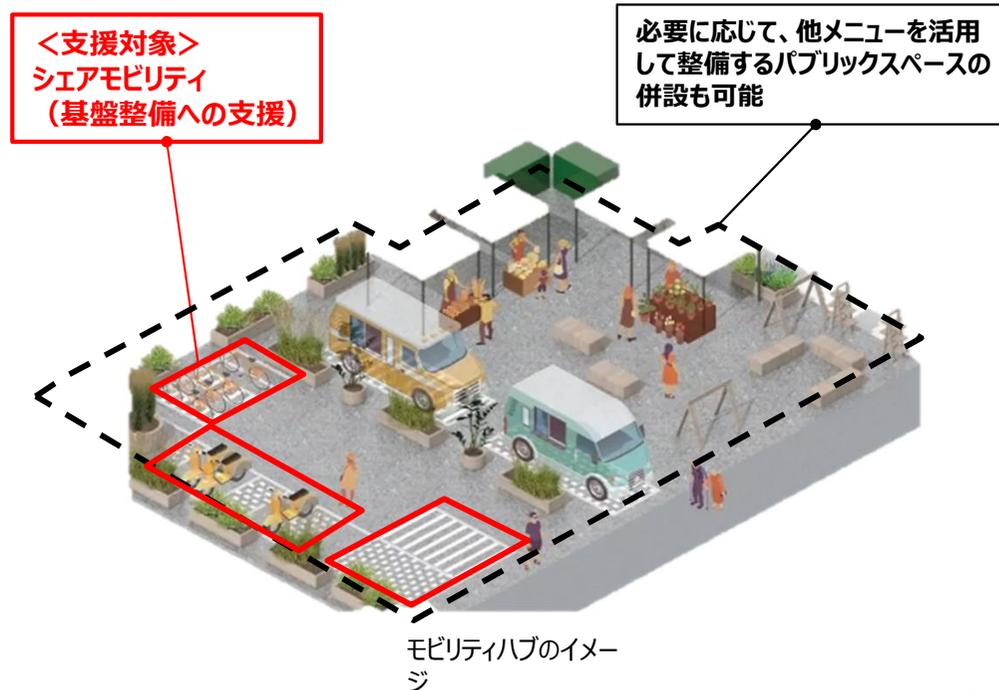
### ▼モビリティハブの事例



さいたま市大宮ぷらっと



東急田園都市線駒澤大学駅



モビリティハブのイメージ

## (参考3) 駐車場整備に関する主な国土交通省の支援策



# 駐車場整備(自動二輪含む)に関する主な国土交通省の支援策

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】

## (参考4) 駐車場法の改正等の経緯等

# 参考 駐車場法の改正等の経緯①

## 駐車場法等に関する主な制度拡充経緯

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

### ● 昭和32年(1957年) 駐車場法制定

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

### ● 昭和37年(1962年) 駐車場法の一部改正

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

### ● 平成3年(1991年) 駐車場法の一部改正

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

### ● 平成6年(1994年) 標準駐車場条例の改正

- ・ 荷さばき駐車施設の附置義務を規定

## 参考 駐車場法の改正等の経緯②

- 平成16年(2004年) **駐車場法施行令**及び**標準駐車場条例**の改正の改正
  - ・ 路外駐車場の出入口設置の緩和
  - ・ 附置義務制度の性能規定化、ローカルルールの採用、隔地駐車場の積極的な活用
- 平成17年(2005年) **駐車場管理規程例**の策定
  - ・ 駐車場の管理運営の適正化及び利用者の保護を目的
- 平成18年(2006年) **道路交通法**の一部改正
  - ・ 放置車両についての使用者責任の拡充、取締関係事務の民間委託
- 平成18年(2006年) **駐車場法**の一部改正
  - ・ 自動二輪車を法律の対象に追加、あわせて標準駐車場条例を通知
- 平成24年(2012年) **都市の低炭素化の促進に関する法律**の制定
  - ・ 附置義務駐車施設を計画的に集約化、あわせて標準駐車場条例を通知
- 平成26年(2014年) **都市再生特別措置法等の一部を改正する法律**の制定
  - ・ 路外駐車場の配置適正化
  - ・ 附置義務駐車施設の集約化
  - ・ 標準駐車場条例を通知
- 平成26年(2014年) **駐車場法施行規則**の一部改正
  - ・ 令第15条に基づく大臣認定制度の下で、特殊の装置(機械式駐車装置)の構造・設備と併せて安全性を確保するために必要な機能についても一体的に認定を行う仕組みを構築
  - ・ 安全機能に係る認証に際して第三者機関の技術的知見を活用する仕組み(登録認証機関制度)の創設
  - ・ 標準駐車場条例を通知

## 参考 駐車場法の改正等の経緯③

- **平成28年(2016年) 駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定**
  - ・ 建築物である路外駐車場に設ける換気装置の能力に関する基準を緩和
  - ・ 宿泊施設における附置義務駐車施設の柔軟化について通知  
(観光地における隔地規定の積極的活用等)
  
- **平成30年(2018年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定**
  - ・ 都市再生駐車施設配置計画制度の創設(駐車施設の附置義務の適正化)
  - ・ 標準駐車場条例を通知
- **平成30年(2018年) 駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定**
  - ・ 令第7条第2号に基づく大臣認定によって路外駐車場を設置することができる道路又はその部分を追加
- **平成30年(2018年) 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定**
  - ・ 路外駐車場の管理規程に定める駐車料金の額の定め方を変更
  
- **令和2年(2020年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定**
  - ・ 滞在快適性向上区域の設定(①路外駐車場の配置の適正化、②にぎわいの中心となる道路への出入口設置制限、③附置義務駐車施設の集約化等)
  - ・ 標準駐車場条例を通知

## (参考5) 自治体調査結果概要

- 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、ウォークア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
- ・ **ウォークアブル**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)

- 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場での受入を実施している一方、自転車駐車場需要の方が強く困難である等の声もあった。**
- また、**公営の自動車駐車場での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ても、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。

- 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。(調査時点)

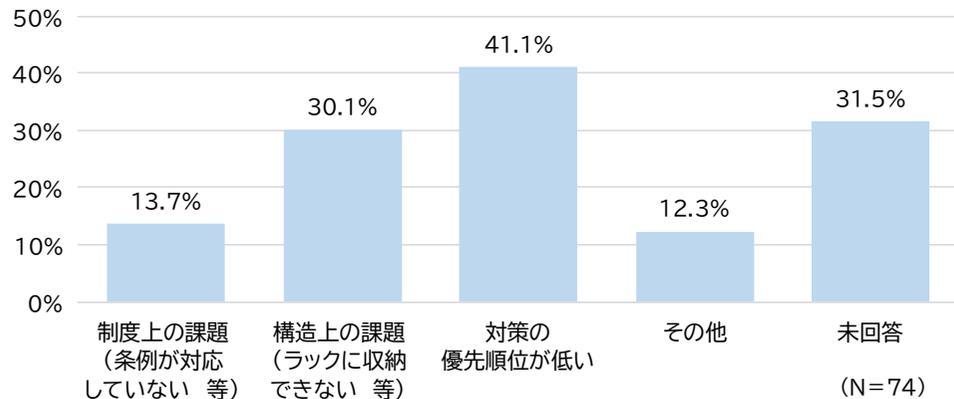
## ■電動キックボードの課題・対応策(10自治体)

### 【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



※対象：県庁所在地都市、政令市及び特別区

## ■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いないが、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

- 附置義務の弾力運用について、公共交通利用促進策による緩和をしている例が複数みられたほか、実態を踏まえて、原単位の緩和や、附置義務の廃止を検討している自治体があった。
- 駐車施設の整備を促すことについて、ウォークラブルなまちづくりと矛盾するため、公共交通や自転車の利用促進を図っていくべきではないかとの指摘があった。
- 地域ルールや地区ごとの原単位設定については、実態調査等の負担が大きいことや、マネジメントする担い手がいないと導入がしにくいとの指摘があった。また、導入した自治体においても、地域貢献協力金の使途について課題が指摘された。

※対象：県庁所在地都市、政令市及び特別区

### ■附置義務制度の弾力運用の取組

- ・ 公共交通利用促進策による附置義務の緩和（複数）
- ・ 限りある街なかの空間をかしく使い分ける必要があることから、都心部の街路空間を「広域的な移動で使う空間」や「人の通行や滞在・活動で使う空間」などに分類、都心環状線の内側について、原単位を見直し（宇都宮市）
- ・ 「駐輪場」の附置義務台数を超える駐輪区画を設ける場合、「駐車場」の附置義務台数を低減（広島市）
- ・ 中心市街地の時間貸し駐車場の増加に伴い、附置義務台数等を緩和
- ・ 附置義務台数について、標準駐車場条例から緩和して規定（複数）
- ・ 必要台数の確保に支障が無いため、条例の廃止を検討（複数）
- ・ 建築物指導要綱により、来客用駐車場1台の附置を義務化

### ■滞在快適性等向上区域の特例を活用していない理由

- 必要なし（32）
- 課題があった（1）
  - ・ 駐車場の出入口設置を制限したい道路があったが、既存不適格となる駐車場が複数あり、地権者の合意形成を図ることができなかった。
- 独自条例で対応
  - ・ 地域ルールで対応（2自治体）
- その他（7）
  - ・ 現在検討中である。
  - ・ 今後検討していく。
  - ・ 活用していく可能性がある。
  - ・ ウォークラブル区域を定めていない。 等

### ■附置義務制度の課題

- ・ コンパクトシティーやウォークラブルシティーを目指す中、商業地域の建築物に駐車場を義務付けることに矛盾を感じている。
- ・ ウォークラブルなまちづくりには公共交通機関や自転車の更なる活用に力を入れていくべきであるが、現行の附置基準は、主に自家用車でまちなかに来るケースを想定した駐車台数の設定をしていることから、見直しが必要
- ・ 公共交通利用促進による低減制度の活用促進。
- ・ 地域ルールに基づく地域貢献協力金の活用方法・具体的な使途が未整理
- ・ 特例制度活用を行う際、エリアによってはマネジメントする担い手がおらず、取組が困難
- ・ 条例で定める駐車場の設置基準が、実態に合わなくなっている可能性がある。
- ・ 共同住宅について、駅周辺のため実態として駐車需要は低く、条例の基準では過剰な整備台数となるため、地域ルールにおいて新たな附置義務基準を検討して欲しいとの地元要望はあるが、根拠となる事例が周辺に乏しいため、新たな基準の検討が出来ていない。
- ・ 駅周辺は、店舗への集配のための荷さばき需要が多く、共同荷さばき施設の整備を促進させるよう地域ルールを検討しているが、整備後の運用を検討するための指針やひな型が必要
- ・ 地区ごとに駐車台数の原単位を設定するには、駐車場の利用状況に関する調査やその費用が必要となるため展開が難しい

- フリンジ駐車場を設置、もしくは誘導して、中心市街地への過度な車の流入の抑制、公共交通・自転車・徒歩への転換を図っている例が確認された。
- 隔地を認める条件について、やむを得ない場合など、一定の制約を設けている場合もあれば、緩和する場合や、インセンティブを設けている例もある。
- 集約駐車場が望ましいとの声が多いものの、隔地の受入先となる集約駐車場の安定的な確保について、民間同士では課題があり、公共が整備せざるを得ないとの意見もあった。 ※対象：県庁所在地都市、政令市及び特別区

### ■立地・出入口誘導策の取組

- ・ 中心市街地への過度な車の流入抑制を図るため、外縁部にフリンジパーキングを設け、エリア内での自動車利用を抑制し、公共交通や徒歩、自転車、など多様な移動手段の利用環境の向上を図り、自動車から他の移動手段への転換を促している(那覇市)
- ・ 地区計画において、歩行者中心の街並みづくりを誘導する通りについては、駐車場の出入口の幅を間口の2分の1以内にする基準を設定
- ・ 景観計画において、「大通札幌駅前通北街区地区」と「大通地区」においては、建築物の場合の駐車場の出入口の設置を制限(札幌市)
- ・ 開発協議における働きかけや地区計画により、緩やかな誘導。

### ■隔地・集約誘導策の取組

- ・ 『隔地による附置を誘導するエリア』、『隔地による附置を認めないエリア』を設定するとともに、隔地の距離を撤廃(宇都宮市)
- ・ 指定集約駐車場に集約した場合に附置義務を緩和(札幌市)
- ・ 地区まちづくりルールを策定した区域は、隔地距離・設置基準の緩和を実施(札幌市)
- ・ 一定の条件を満たす駐車施設については、共同駐車場として指定することにより、駐車施設の隔地先として利用することができる
- ・ 隔地を認める距離や要件の緩和
- ・ 特定の区域において、隔地条件を撤廃(千葉市)
- ・ 敷地が歩行者空間を積極的に整備した路線のみに面している場合に駐車施設の附置の特例として隔地駐車場を容認
- ・ 隔地の承認条件として、歩きやすさや賑わいの創出に資する「地域に配慮した空間づくり」を求めている
- ・ バリアフリー基本構想の特定経路等に面した駐車場の隔地を禁止

### ■立地・出入口誘導策の課題

- ・ 景観規制による制限は建築物の場合のみかつ、立地上やむを得ない場合は認めざるを得ず、強い実効性を持っていないことを懸念
- ・ 出入口設置の誘導策を講じたいが、地権者の土地利用に制限を課すことによるため合意形成が困難である。
- ・ 駐車場施策が交通の視点からまちづくり的視点に移行している中で、複数の課の連携が必要となるが、連携体制の構築が追いついていない。

### ■隔地・集約誘導策の課題

- ・ 集約駐車場について、輻輳の改善などメリットが大きいものであるが、民間事業者同士での調整や用地確保など課題が多く実現が難しいため、公共が整備せざるを得ないと思われる。
- ・ 都市計画駐車場に余裕がある場合でも都計駐への隔地が原則認められず、集約駐車場の一つとして都計駐を検討できない状況にあり無駄が生じている。
- ・ 指定集約駐車場への隔地件数が少ない
- ・ 事業者が隔地先を容易に見つける仕組みが無い。
- ・ 隔地先の集約化を検討していますが、本市には市営駐車場がないことや、多くの台数を受け入れられる大規模駐車場は利用率が高いことなど、集約駐車場として活用できる既存駐車場が少なく、集約先の確保に苦慮
- ・ 隔地先と設定した駐車場が別の土地利用となることや、隔地先として契約更新できず新たな隔地先の確保が困難となるケースが存在。
- ・ 隔地に伴う駐車場供給減少に伴う路上駐車への懸念。
- ・ 集約地域荷さばき場の活用促進、路上荷捌きが残ることの懸念。
- ・ 附置義務駐車台数が数台の場合でも、身障者用駐車場の隔地ができず敷地内に設けざるを得なくなり、特に小規模建物が連なるエリアでは歩道が分断され安全性の低下や路面店形成の阻害によるにぎわい創出への影響が懸念。
- ・ 中心市街地の駐車場の集約化を図りたいのでよい事例が欲しい。

- 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ほか、寒冷地では、解氷・除雪についても必要との回答があった。(38の自治体から回答)
- トラブル対応の事例として、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常者利用、利用対象者の施設毎の違いに起因する口論等があった。

## ■バリアフリーの観点からの取組例

### 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、身体の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

## ■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。
- ・ 健常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)

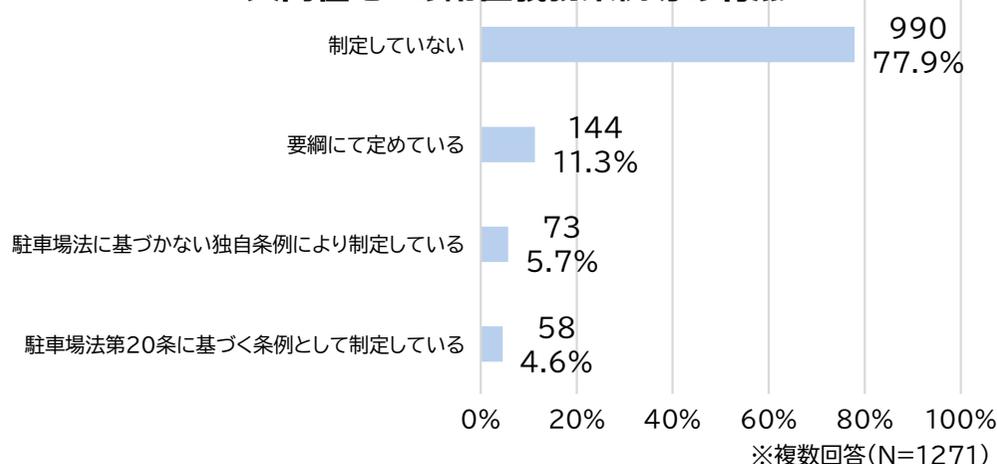
### その他の取組

- ・ 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

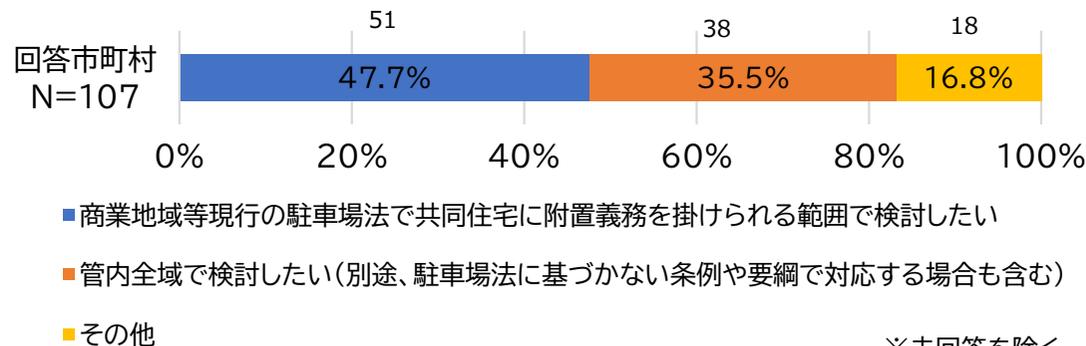
# 自治体調査結果⑧(共同住宅への荷さばき附置義務)

- 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。

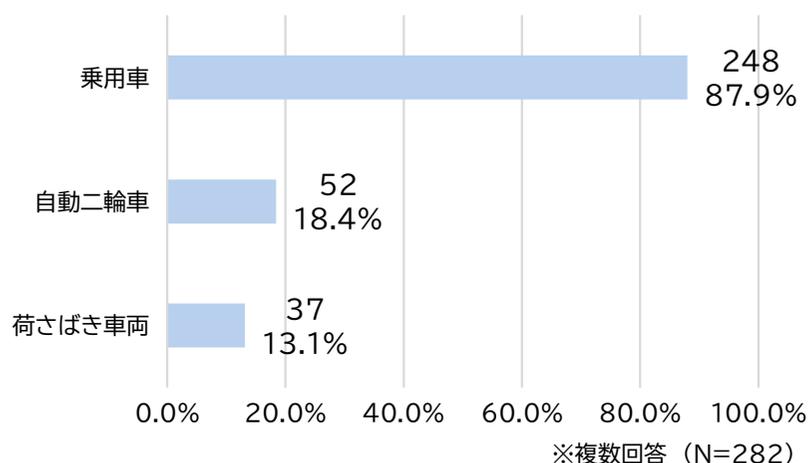
### 共同住宅への附置義務条例等の有無



### 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

## 自治体調査結果⑨（共同住宅の荷さばき課題への対応）

- 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。また、東京都駐車場条例の附置義務について引き続き指導している。
- 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など総合的な改正を公布し、施行予定。
- 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。計画時には図面に示してもらい、工事完了時は写真による報告を求めています。その後の運用については確認していません。そのため、実態の把握ができていないことが課題ですが、現時点では対応できていません。
- 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。
- 特定のエリアで地域ルールを導入し、不足している荷捌き駐車施設の整備を促進するため、都条例における整備台数の上限を撤廃している。また、共同荷捌き場の整備に対する補助制度の導入、路上のタイムシェアリング等を検討しているが、共同住宅に特化した対応の検討は行っていない。
- 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だ。
- 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。

# 自治体調査結果⑩（荷さばき附置義務の下限についての考え等）

- 荷さばきについて附置義務の規定がある自治体において、敷地面積の下限を設定している自治体は6割強であり、設定している自治体のうち、1,000㎡未満を定めている自治体は2団体（1,000㎡未満・500㎡）であった。
- 路上駐車等の観点から、適用除外への懸念がある一方、引下げは土地利用制限等の観点からの懸念も見られた。

## 自由記述における意見の概要

対象：荷さばき附置義務条例制定都市（N=42） 時期：R6.12

### 【適用除外を規定していない団体】

- 延べ面積の下限値を**標準条例よりも高く設定**しており、敷地による適用除外の規定を設ける必要性がない。
- 荷さばき駐車施設に関しては基本的に**隔地は認めていない**ため、不都合等はなし。
- **隔地**駐車場により荷捌き駐車場を確保できると考えるため
- 当市では**道路幅員が狭い場所**が多く、狭小地にて荷捌き駐車場を**免除すると路上駐車による作業が増加し、住環境への弊害**が生じるため、不都合は特になし。
- 荷さばき駐車場は敷地面積ではなく**床面積に応じて必要**になると考えられるため。
- 市街地において、附置義務駐車場のための敷地を確保することが難しくなっている。
- 狭小地では、敷地の大部分が駐車場で占有されることで建物利用が制限されるといった意見がある。

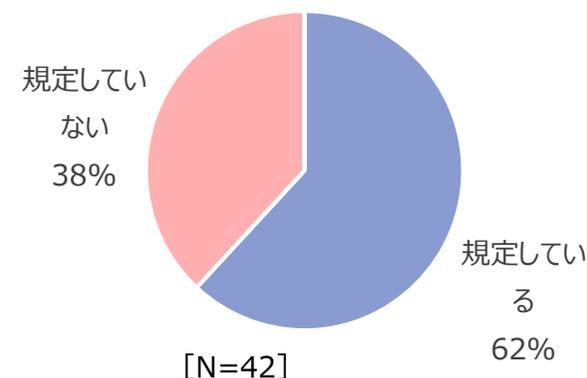
### 【下限の目安を1,000㎡から変更する場合についての意見】

- 現行下限規定（**適用除外**）がないため不都合は生じない（3）
- これまで適用除外が**3件しかなかった**ため、不都合が生じる可能性が低い、別途扱いを定める必要がある。
- これまでに敷地が1,000㎡未満のの超高層共同住宅の**事例はない**。適用事例を認知していない。
- あまりにも小規模の場合に適用すると、**土地利用の制限**に係る可能性。
- **通路**を含めると、荷さばき駐車場の**確保は難しい**。
- **既存不適格**が発生する可能性への懸念（2）。前後の不公平感や遡及適用の可否や設置者の理解を得るための合理的説明が必要。
- 開発条例の適用が**500㎡以上**であるため、それ以上として頂きたい。

### 【その他の意見】

- 特定用途の区分を見直してほしい。建築基準法の用途との整合について整理してほしい。
- 建築分野での対応が必要ではないのか。
- 条例改正の時期が法令施行より遅れる可能性が否定できないが、その場合、特定用途の変更は**民間開発への影響**が非常に大きい。
- 原単位や、必要となる駐車施設の寸法を早く教えてほしい。
- 地域によって水準が異なると考えられるので、検討に時間を要する。
- 義務化ではなく誘導施策、一般車マスとの振替施策などの含めた、**幅広い対応案**を示してほしい。

敷地の下限面積の有無



下限面積を設定している場合の面積

