

参考資料

- 地方公共団体調査結果
(駐車場政策の体制、計画策定状況、施策の取組意向等)
- 前回までの資料 ※一部更新
(ガイドライン案、共同住宅の荷さばき附置義務関係)

地方公共団体の駐車場政策の体制

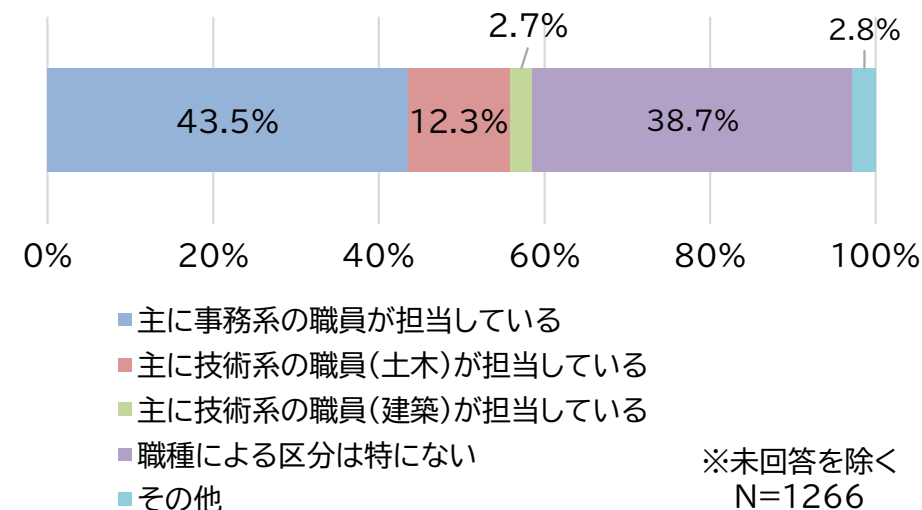
- 駐車場政策の担当部署については、全体として**都市整備・計画系**の部署が多い一方、附置義務に関しては**建築系の部署**、その他については**道路系の部署**とする回答が一定程度見られた。
- 担当者は**事務系の職員**が4割超となっており、次点で職種による区別が無いとする自治体が4割弱となっている。
- その他の回答として、駐車場施策がない、明確な部署がない、施設管理の部署で対応等があった。

対象：全自治体（回答 N=1274）時期：R6.8

駐車場政策等の担当部署

担当部署	駐車場政策全般 (N=808)	附置義務 (駐車場法に基づくもの) (N=166)	附置義務 (駐車場法に基づかないもの) (N=544)	届出確認等 (N=810)	整備計画等 策定 (N=557)
都市整備・計画系	70.3%	52.4%	58.1%	70.5%	73.2%
建築系	3.1%	27.1%	12.7%	5.9%	2.3%
都市交通系	8.7%	13.9%	7.2%	8.1%	7.4%
道路系	9.0%	6.0%	9.0%	9.0%	8.4%
その他の部署	8.9%	0.6%	13.1%	6.4%	8.6%

駐車場政策等の担当者属性



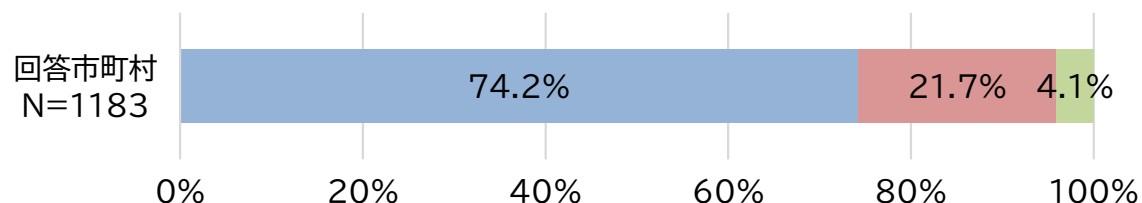
その他の回答の例

- ・ 駐車場施策を行っていない
- ・ 明確な担当部署が存在しない
- ・ 施設管理は、施設担当部署で実施
- ・ 郊外であるため、駐車場が不足することが稀であり、駐車場施策という分掌がない。調査などは事務系職員が対応 等

地方公共団体の駐車場整備計画策定状況・課題

- 駐車場法に基づく駐車場整備計画の策定自治体数は66団体となっており、策定していない自治体の4分の3は必要性がないとしているが、2割強は必要性を認識。
- また、2016年以降改訂された自治体は3割程であり、過去に策定されたまま、改訂されていない例が多く、見直し時期を計画に定めていない自治体が6割超、期限を過ぎているが、供給は充足した等の理由で見直していない自治体が2割となっている。

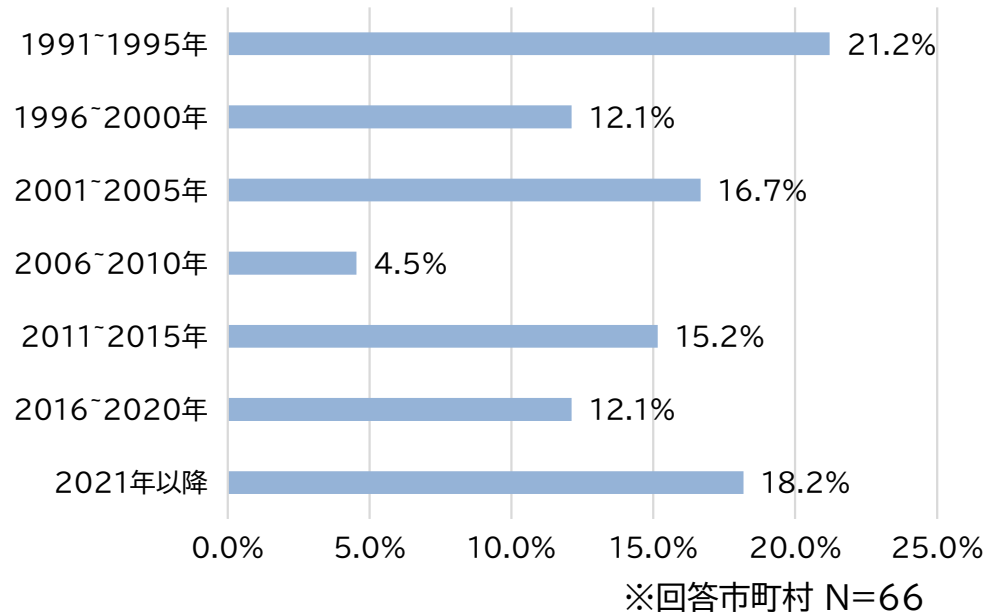
駐車場整備計画の必要性の認識



- 駐車場整備計画の必要性がないと判断しているため
- 駐車場整備計画の必要性は認識しているが、他の課題を優先する必要があるため
- その他

※未回答を除く

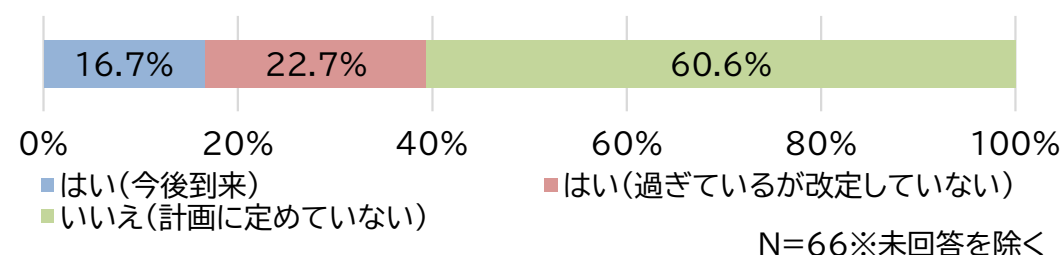
駐車場整備計画の最終改訂時期



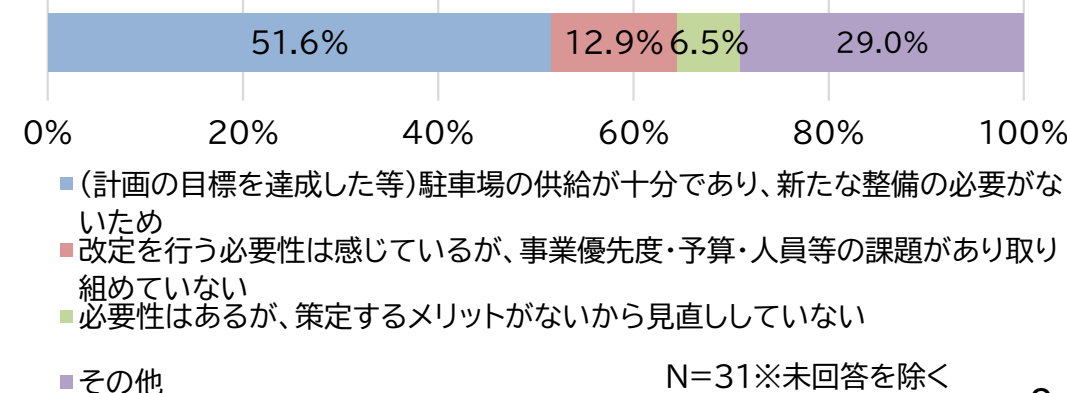
整備計画を策定していない理由

- ・ 都市計画がない、全域が都市計画区域外のため
- ・ 駐車場整備地区がない、廃止した
- ・ 担当部署や人員・ノウハウがない
- ・ 別の計画を策定・運用している（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、住環境整備条例等）等

駐車場整備計画の改訂・見直し時期



駐車場整備計画の見直しを行っていない理由



地方公共団体の駐車場整備計画策定に当たっての関係者の関与

- 計画策定時の委員として、学識者や道路・交通管理者を委員としている例は過半となっているほか、委員を公募している例もあるが、公共交通や物流、エリマネ団体等の参画例は少なく、委員がいない例もある。
- 他計画との連携について、都市計画マスタープランとの連携は多く見られたが、立地適正化計画やその他交通に係る計画は策定しているにもかかわらず、連携していない例が多い。 対象：駐車場整備計画策定自治体（回答 N=66） 時期：R6.8

駐車場整備計画策定時の関係者

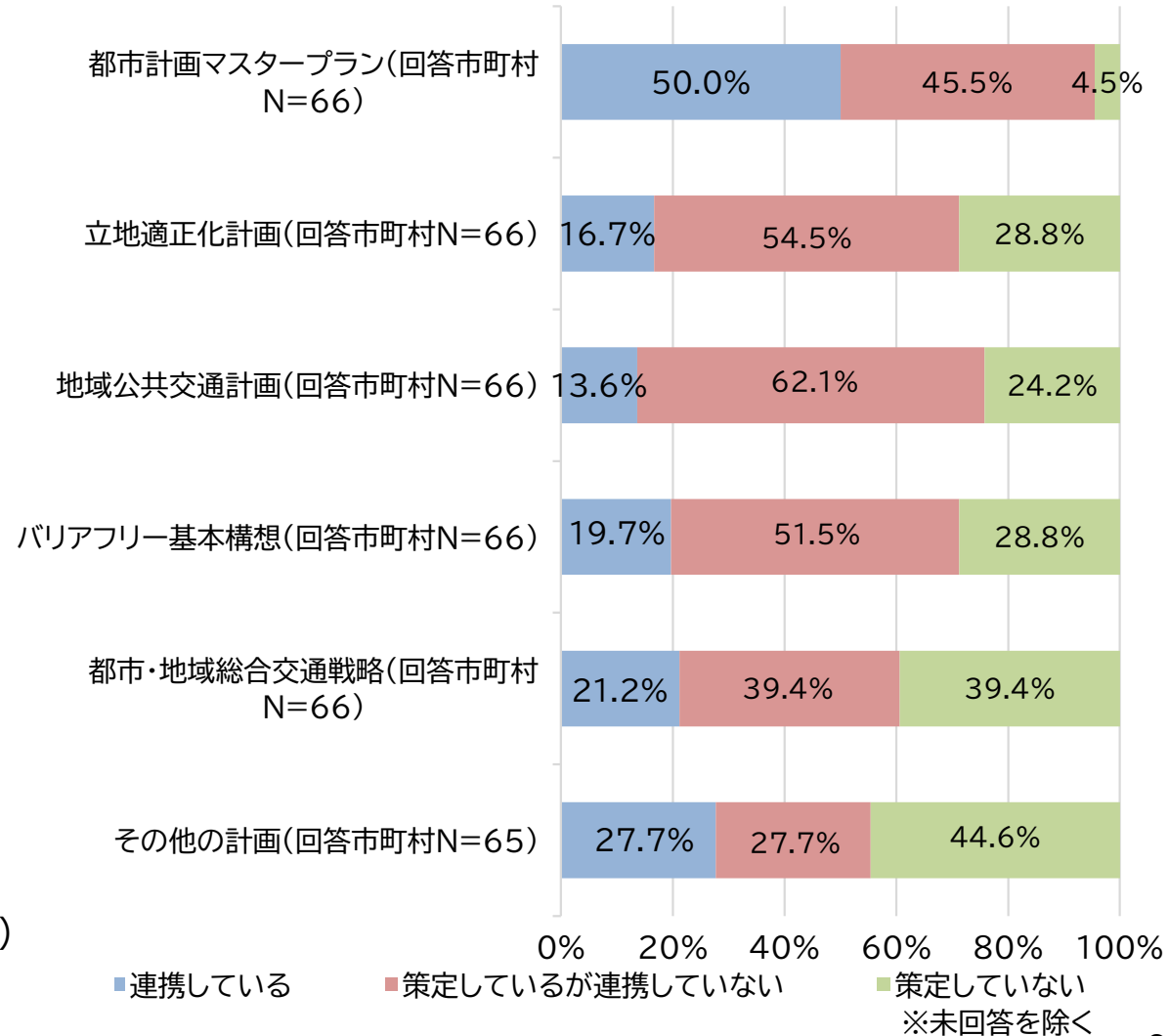
複数回答（N=66）

	数	割合
交通管理者（警察）	40	60.6%
学識者	39	59.1%
道路管理者（都道府県、地方整備局等）	36	54.5%
商工関係団体・事業者（商工会議所等）	28	42.4%
その他都道府県	21	31.8%
地方運輸局等	13	19.7%
不動産管理・駐車場関係団体・事業者	12	18.2%
公共交通関係団体・事業者	11	16.7%
物流関係団体・事業者	8	12.1%
自治会	7	10.6%
その他国の機関	6	9.1%
不動産開発関係団体・事業者	2	3.0%
エリアマネジメント団体	1	1.5%

その他関係者の例

- ・ 議会議員、**公募**委員
- ・ 職員（都市計画部署、公園・区画整理・再開発、道路部局）
- ・ 関係団体（**障害者・福祉関係、経済関係、観光関係**）
- ・ 委託により策定したため、委員等参加なし

駐車場整備計の上位・関連計画との連携



地方公共団体の駐車場整備計画以外の策定状況・課題

- 駐車場整備計画以外の駐車場に係る計画を策定している自治体は**29自治体**となっており、主に**駐車場法**に係る制度や施策に関係する計画と、**公営事業**に係る経営や公共駐車場整備に係る計画であった。
- 宇都宮市や相模原市のように、**幅広い計画と連携・整合**して策定している例もあった。

対象：全自治体（回答 N=1274）時期：R6.8

駐車場整備計画以外の計画について

関連計画の策定の背景・目的

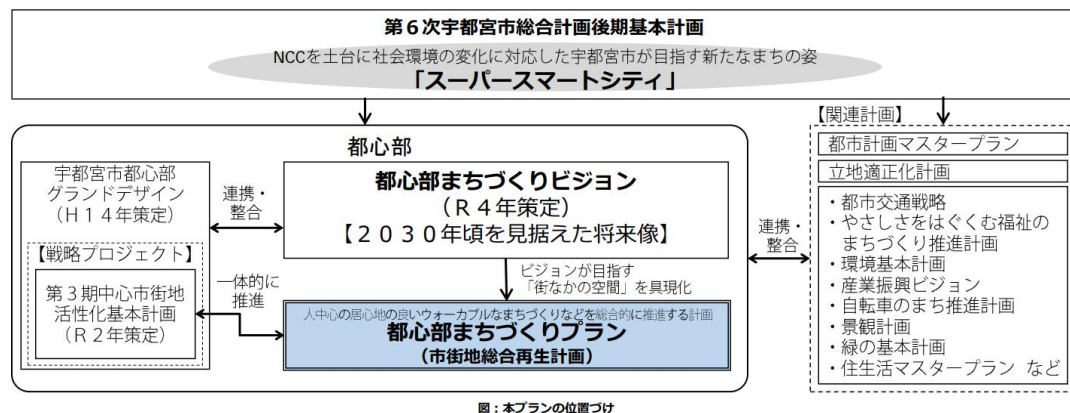
駐車場法・施策関係

- ・ 都市再生駐車施設配置計画（地域ルール）
- ・ 低炭素まちづくり計画（地域ルール）
- ・ 過剰供給が想定される**附置義務駐車場の適正なコントロール・既存の駐車施設の有効活用のため**（地域ルール）
- ・ **立地適正化計画**を踏まえ、中心市街地の駐車場の現状を分析し、諸課題に対応するため
- ・ **都心部のまちづくりの推進**のため、まちなかへの過度な自動車の**流入抑制**や民有地の有効活用などにつながる駐車場の**配置適正化**に取り組むため
- ・ **全市的な計画**を定め、駐車場**整備計画**策定及び駐車場**条例**の見直し等の基とするため
- ・ まちなかにおける小規模な駐車場の増加による自動車と歩行者との交錯、街並みの連続性の阻害等を防ぐため
- ・ 駐車問題に係る基本方針を定め、**市民・企業・関係機関が一致協力**して対策を実施していくため
- ・ **観光バス**の駐車対策を進めていくため

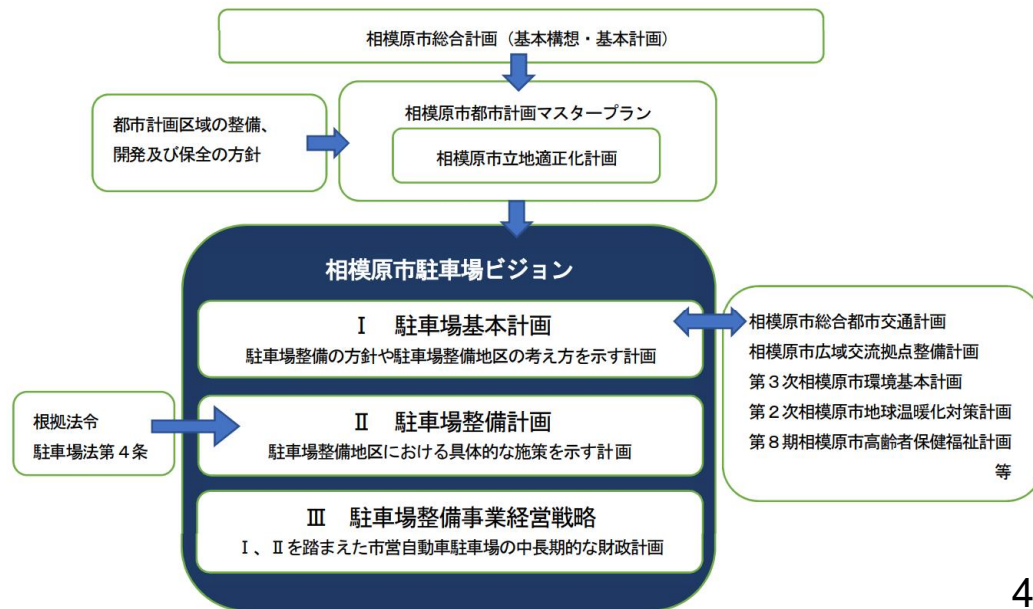
公営事業・整備等関係

- ・ 公共駐車場に係る経営の安定化等の検討のため（複数）
- ・ **鉄道駅**への駐車場整備、利用者数把握のため
- ・ 市営駐車場を設置している地区を対象として、**民間駐車場も含めた駐車場整備に関する基本的な方針、施策等**を見直し、それを踏まえ市営駐車場の中長期的な運営の見通しを示すため

宇都宮市 都心部まちづくりビジョン



相模原市駐車場ビジョン



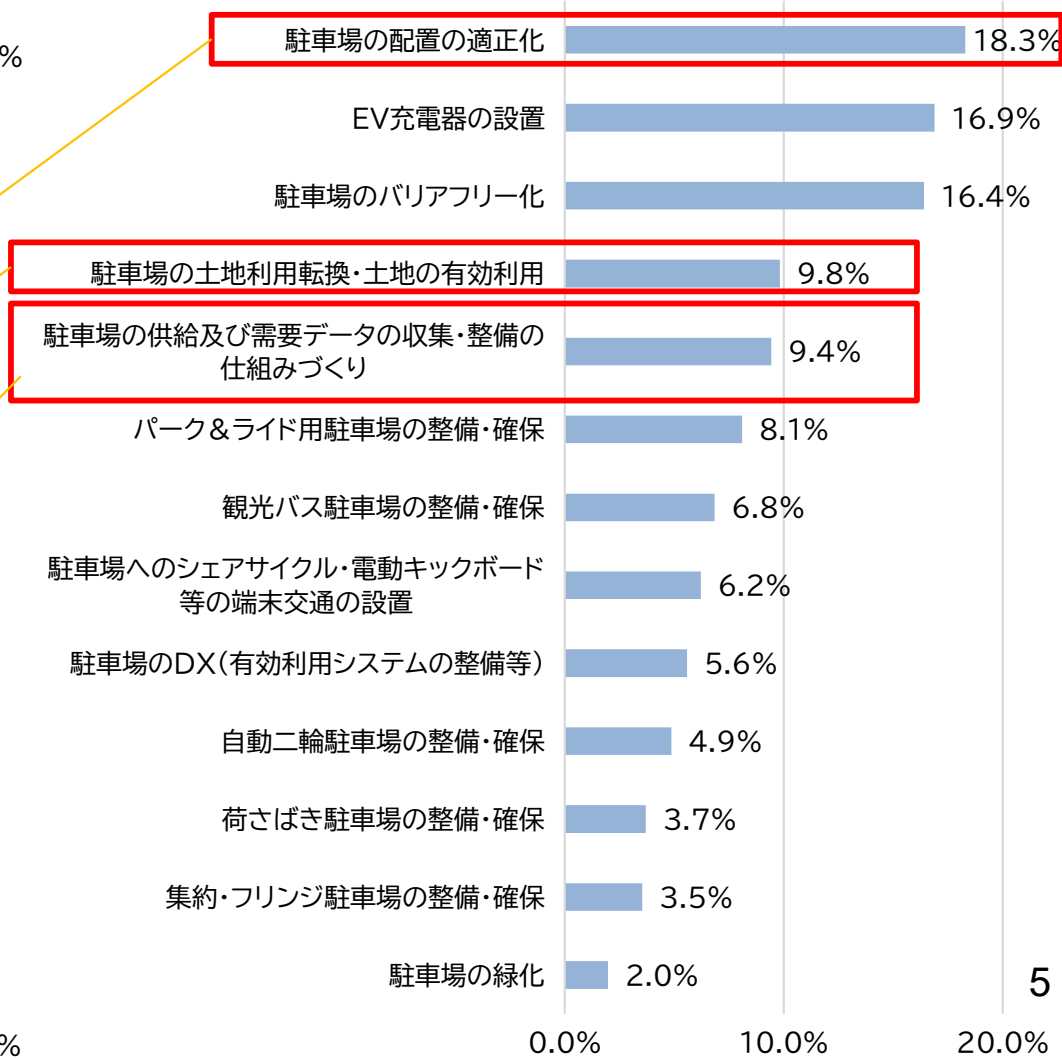
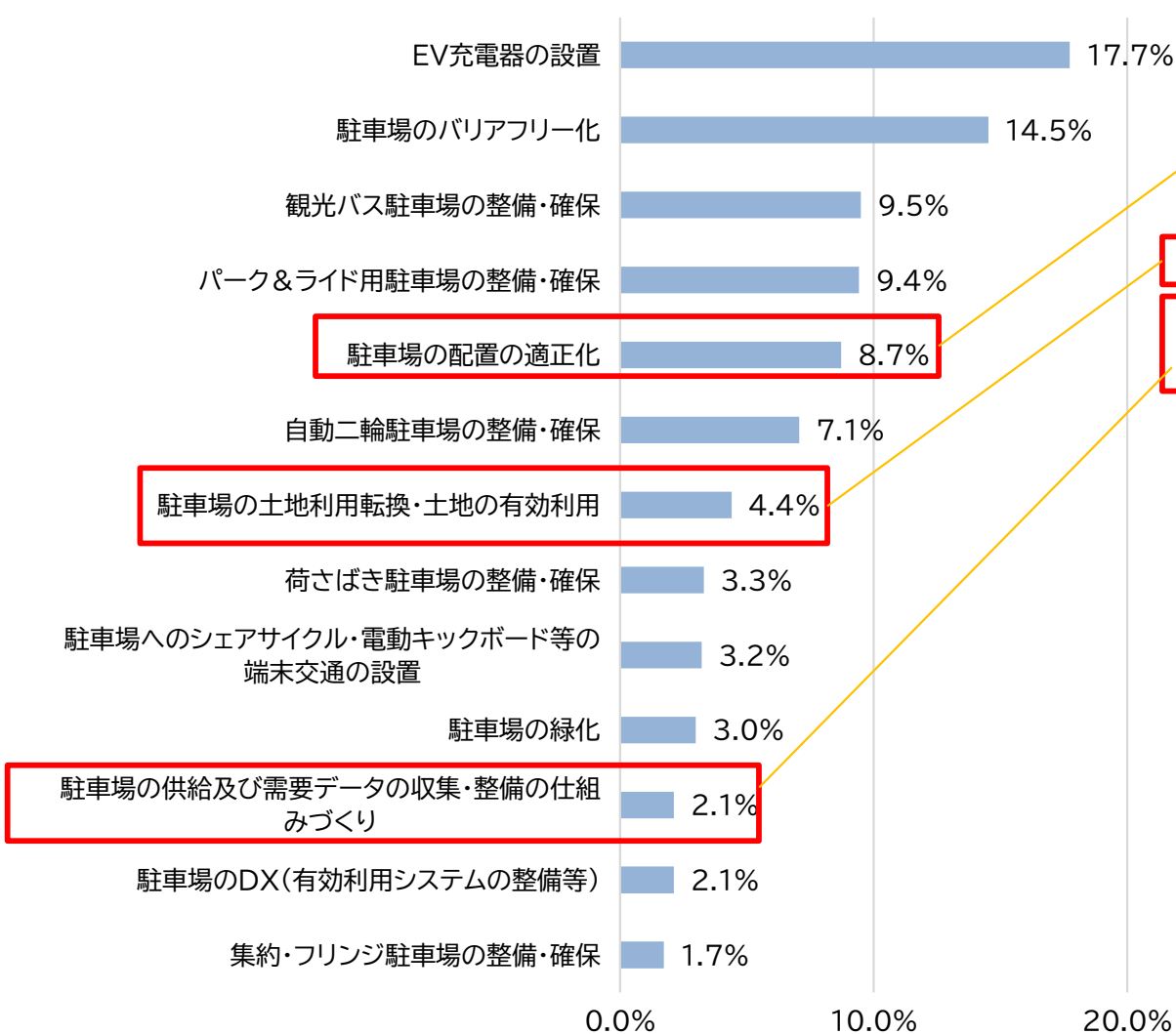
地方公共団体における駐車場施策の取組状況・意向

- 駐車場施策について、実施済みの施策としては、EV充電器の設置や、バリアフリー化が多く、緑化や、DX、集約・フリンジ駐車場整備・確保などは低い結果となった。
- **実施率が低い一方、必要性が高い取組としては、配置の適正化や土地利用転換、需給・データの収集**となった。

対象：全自治体（回答 N=1274） 時期：R6.8

実施済または実施予定の駐車場施策について

今後実施の必要性を感じている駐車場施策について



前回までの資料(一部更新)

ガイドラインの見直しの方向性について(案)

改正の方向性(省令・標準駐車場条例改正と同時期)

- ・ 駐車場政策の方向性・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向性(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 車椅子利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

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

駐車場法に基づき定めることができる附置義務条例

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

今年度検討・示していく事項（案）

駐車場整備地区：自動車交通が著しくふくそうする地区（商業、近商、準住居・準工業（政令で定める業務の利便の増進を図る特別用途地区に限る）内及びその周辺
自動車ふくそう地区：交通の状況が周辺地域に準ずる地域若しくはふくそうすることが予想される地域（都市計画区域内）
特定用途：駐車需要を生じさせる程度の大い用途として政令で規定（百貨店、事務所等。共同住宅は含まない。）
※ 同一敷地内の2以上の建築物で用途上不可分であるものは、これを1の建築物とみなす

- 共同住宅を入れるには、政令改正が必要（対応②）
- 標準条例改正で対応が可能（対応①）

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

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

標準駐車場条例（抄）

(最終改正) 令和2年9月7日 (現行に青字で改正イメージを追記)

(建築物の新築の場合の荷さばきのための駐車施設の附置)

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

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

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

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

★部分については、今年度中に調査を踏まえて目安となる数値を記載予定

参考 H6技術的助言（標準駐車場条例に荷さばきの規定の追加）による補足

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

駐車場法に基づく附置義務の考え方の整理について

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

駐車場法における下限面積の考え方（当時の想定）

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

※ 駐車場整地地区等の場合、特定用途は2,000㎡未満も可能

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

荷捌きの為の附置の台数の考え方（平成6年時点資料）

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

今後の方向性（案）

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

実態等を踏まえた荷さばき駐車施設に係る今後の方向性

課題	関係団体・事業者へのヒアリングによる実態等を踏まえた課題と方向性（案）
地域毎の実態	- 東京23区の臨海部、駅前などの商業地域だけでなく、その他大都市圏、住居系地域においても課題があり、荷さばき駐車施設は必要。 - 主要な配送業者以外にも、生協、自販機関係、住居施設関係、引越業者が駐車。 ⇒ 地方公共団体の条例により、<u>住宅地も含めて附置義務を掛けられるようにする必要があるのではないか</u> ⇒ 荷さばきを優先しつつ、<u>余裕がある場合は、引越しや送迎での一時的な駐車を認めてもよいのではないか</u>
ピーク時間等	- 住宅に関しては概ね午前中（特に土曜日）及び夜間となっており、同じ傾向にある。一日中駐車している場合もある。 - 住宅敷地内に駐車場所があっても、<u>短期間の利用</u>しか認められず、近隣の有料駐車場を利用せざるを得ない場合がある。 ⇒ 一時利用来訪者車両と荷さばきの性質が異なる場合があることから、<u>施設規模に応じて来訪者用とは別途の区画として設置し、配送車両の駐車施設を十分確保した上で、当該施設への配送のためであれば、必要な時間駐車を認める</u>よう運用する必要があるのではないか。
施設毎の違い・対策	- セキュリティや台車不可、インターフォンの渋滞など、施設の運用によって<u>配達時間が大きく異なる</u>ため、駐車時間も変わってくる。 ⇒ <u>施設の配送環境</u>次第では、駐車区画も多数必要。<u>配送に配慮された設計・運用が行われる場合は、必要数を低減できるのではないか。</u>（共同配送や、宅配業者用インターフォンの複数設置、静音性に優れた専用台車を貸し出すなどの<u>配送効率化の取組事例を紹介</u>）
駐車施設の規格	- 住宅への配送に使用される車両は、2tや軽貨物車、バイク、かご付き自転車など<u>複数の車種</u>があり、それぞれ確保が望ましい。 - 敷地内の駐車施設ではない場所に駐める場合、施設の保護や住民からの懸念等を踏まえると、<u>駐車のための場所として確保が望ましい。</u> - 敷地内に荷物を下ろして、配送している場合もある。（駐車区画を荷下ろし・仕分け場所として使っている場合もみられる） ⇒ 原則としては、共同住宅の敷地内に<u>駐車のための場所</u>として確保する必要があるのではないか。（機械式駐車場にはしない） ⇒ 駐車需要が大きく、<u>複数の駐車施設を設置する場合</u>については、全て同一の車種に対応した区画である必要はなく、<u>複数の車種（4t車、2t車、軽貨物車、二輪車等）</u>に対応した荷さばき駐車施設として設けることが考えられるのではないか。 - その際、大型貨物車のところに軽貨物車が駐まることが無いよう、<u>利用対象車種の明確化が必要</u>ではないか ⇒ 駐車場所とは別途、<u>荷下ろしなどの場所も確保</u>されることが望ましいのではないか。

参考① 荷さばき駐車スペース数についての算定式（既存研究）

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

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

P：荷捌き駐車スペース数（駐車マス数）

C：貨物車集中原単位〔台／ha・日〕（床面積当たりの貨物車集中台数）

F：床面積〔ha〕

λ：貨物車ピーク率〔％〕

A：平均駐車時間〔分〕

参考② 建築物への搬入等が見られたトラック等のサイズ

	主な用途	高さ	長さ	幅
ライトバン	自家用車による納品	～2.0 m	～4.7 m	～1.7 m
2トン車標準	宅配事業者等による集配	～3.2 m	～4.7 m	～1.7 m
2トンワイド車			～6.0 m	～2.2 m
2トンロング車			～6.2 m	～1.9 m
2トンロングワイド車	幹線輸送等		～6.2 m	～2.2 m
廃棄物収集運搬車（2トンバッカー車）	廃棄物収集	～2.3 m	～5.3 m	～1.9 m
廃棄物収集運搬車（4トンバッカー車）	廃棄物収集	～2.8 m	～7.4 m	～2.4 m
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	～3.4 m	～8.5 m	～2.5 m
4トン平ボディ（クレーン付）	建築資材搬入	～2.5 m（～2.8 m）	～8.5 m	～2.5 m

（出典）物流を考慮した建築物の設計・運用について（平成29年3月 国土交通省総合政策局物流政策課）

【参考】地方公共団体の荷さばき駐車施設に係る共同住宅附置義務について

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

都市名	仙台市	京都市	福岡市	墨田区	江東区
条例の名称	仙台市中高層建築物等の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例	京都市中高層建築物等の建築等に係る住環境の保全及び形成に関する条例	福岡市建築紛争の予防と調整に関する条例	墨田区集合住宅の建築に係る居住環境の整備及び管理に関する条例	江東区マンション等の建設に関する条例
目的	紛争の予防と調整、良好な近隣関係の保持、安全で快適な 住環境 の保全及び形成	紛争の予防及び解決、安全で快適な 住環境 の保全及び形成	建築紛争の予防と調整、市民の良好な近隣関係の保持、安全で快適な 居住環境 の保全及び形成	良質な集合住宅の整備、地域の 居住環境 の保全及び良好な近隣関係の形成	良好な住宅及び 住環境 の整備、 市街地環境 の形成を促進、安全で快適な まちづくり の推進
対象施設 ※荷さばきの場合	20戸以上	15戸以上かつ3階以上	ワンルーム住居（35㎡未満）が 5戸 以上かつ2階以上	・ 100戸 以上の場合	20戸以上 ※ワンルーム住居（40㎡未満）の場合は 敷地面積200㎡ 以上
対象区域	市内全域	用途地域指定の区域	市内全域	区内全域	区内全域
荷さばき駐車施設 関連規定 (区画の規格)	・ 貨物自動車1台を駐車出来る場所を確保 ・ 訪問者用 として、別途一台分駐車場所を敷地内に確保	・ サービス駐車場（宅配、居住者の送迎、居住者への役務提供）を1台以上設置（2.3×5m） ※ 機械式駐車場にしない	・ 引っ越し、荷下ろし等の作業ができる場所の確保（2×4.6m）	・ 運送自動車、緊急自動車等を停留させるための共用の駐車場を、日常的に利用する出入口の付近に設置（3×7.7×3m）	・ 緊急車両、宅配車両等の車両を停留させるための一時駐車スペースを設置（2.3×5m or 2.5×6m※） ※ 151戸以上の場合
その他 (罰則等)	—	—	公表 (指導、勧告に正当な理由なく従わない場合)	公表 (指導、勧告に従わない場合)	公表 (勧告に従わない場合)

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)

都市名	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	■ファミリーマンション：住戸数20戸以上 ■ワンルームマンション：住戸数20戸以上かつ敷地面積200㎡以上	・1台以上	・幅2.3m以上、奥行き5.0m以上
品川区	独自要綱	・区域全域	・住戸数 20 以上	・1台以上	・幅2.0m以上、奥行き5.0m以上、高さ2.5m以上
目黒区	独自条例	・区域全域	・住戸数2以上	・1台以上	・幅3.0m以上、奥行き7.0m以上 または、 ・幅4.0m以上、奥行き6.0m以上
世田谷区	独自条例	・住居系、準工業地域、商業系地域	■集合住宅等建築物 ・住戸専用面積40㎡以上の住戸数20以上の共同住宅または延床面積1500㎡以上 ■ワンルームマンション建築物 ・住居系・準工業地域内：40㎡未満の住戸数12以上 ・商業系地域：40㎡未満の住戸12以上	・1台以上	・幅2.5m以上、奥行き6m以上、高さ3.2m以上
中野区	独自条例	・区域全域	・階数3以上かつ戸数50以上	・1台以上	・幅4.0m、奥行き6.0m
荒川区	独自条例	・商業地域又は近隣商業地域 ・商業系の用途地域以外	・住戸数15以上	・1台以上	・幅3.5m程度、奥行き6.0m程度
板橋区	独自要綱	・区域全域	・住戸数50戸以上	・1台以上（来客用と兼用が可能）	・幅2.5m以上、奥行き6.0m以上
練馬区	独自条例	・区域全域	・敷地面積1,000㎡以上かつ住宅戸数15戸以上	・1台分以上	・幅2.5m以上、奥行き6.0m以上 ・一時停車空地の一部または全部が建築物にかかるときは、路面から有効に2.5m以上の高さを確保
足立区	独自条例	・区域全域	・敷地面積200㎡以上のマンション	・1台以上	・幅2.5m以上、奥行き6.0m以上
江戸川区	独自条例	・区域全域	・3階以上かつ10戸以上の共同住宅又は一団の土地に建築する40戸以上の共同住宅（特定共同住宅） ・事業区域面積が300㎡以上の共同住宅のうち、特定共同住宅でないもの（小規模共同住宅）	・1台以上	・2.5m以上、6.05m以上、高さ2.8m以上
葛飾区	独自条例	・区域全域	・住戸数又は住室数が15以上の共同住宅、寄宿舍、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

※ 公表情報及び各自治体回答に基づき国土交通省作成。網羅的ではなく、最新の制度を反映していない可能性がある。

共同住宅に対する荷さばき駐車施設附置義務について(東京市部)

都市名	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
立川市	独自要綱	・市域全域	・開発事業（15戸以上の集合住宅の建築等）	・1台以上	—
三鷹市	独自要綱	・市域全域	・15戸以上の共同住宅又は長屋	・1台以上 （誘導基準2台以上） ※ 福祉用駐車場とは別途確保	（誘導基準 幅3.0m以上、奥行き7.7m以上、高さ3.0m以上）
調布市	独自要綱	・市域全域	・開発事業（15戸以上集合住宅の建築等）	・50戸未満：1台以上 ・50戸以上：複数台（2以上） （荷さばき用のほか来客用等の用途も選択可能）	—
小金井市	独自要綱	・市域全域	・開発事業（20戸以上の共同住宅等）	・1台以上 （荷さばき用のほか来客用等の用途との併用可能）	—
小平市	独自条例	・市域全域	・中規模・大規模開発 （事業面積3,000㎡以上又は計画戸数50戸以上又は延床面積5,000㎡以上）	・1台以上 （荷さばき用のほか来客用等の用途との併用可能）	—
国立市	独自条例	市域全域	・30戸以上の集合住宅	・1台以上	・幅3.0m以上、奥行き7.7m以上、高さ3.0m以上
国分寺市	独自条例	市域全域	・16戸以上の共同住宅等	・1台以上 （荷さばき・来客等用）	・幅2.3m以上、奥行き5.0m以上 ※一般用駐車施設を含んだ規定
多摩市	独自要綱	市域全域	・開発事業（10戸以上の共同住宅等）	・計画戸数100戸未満：1台以上 ・計画戸数100戸以上：2台以上 （荷さばき用のほか来客用の用途との併用可能）	—

※ 公表情報及び各自治体回答に基づき国土交通省作成。網羅的ではなく、最新の制度を反映していない可能性がある。

共同住宅に対する荷さばき駐車施設附置義務について(その他都市)

都市名	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
秋田県 秋田市	独自要綱	・市域全域	・住戸数15以上	・住戸が30以下の場合：1台以上 ・住戸が30超の場合：2台以上	・1台当たり18㎡
宮城県 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	—
埼玉県 春日部市	独自条例	・市域全域	・共同住宅等（開発区域の面積が500㎡以上の開発行為、建築行為）	・計画住戸以上の台数 ※一般用駐車施設を含んだ規定	・幅2.5m以上、奥行き5.0m以上
吉川市	独自条例※	・駅周辺の商業地域及び近隣商業地域	・共同住宅又は長屋 ※小規模住戸（床面積35㎡未満）を除く	・（自動車駐車場として）原則戸数の10分の3以上。（荷捌きスペースは自動車駐車場の数に含めることが可能）	（出入りする車両に応じて適切に設けること）
神奈川県 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3m以上、奥行き6.0m以上、高さ3.0m以上
	独自要綱	・市街化区域内	・住戸数20以上		
茅ヶ崎市	独自条例	・市域全域	次の4つのいずれかの規定に該当する場合 ・第一種低層住居専用地域及び第二種低層住居専用地域における軒の高さが7メートルを超える建築物 ・上記以外の地域における建築物の高さが10メートルを超える建築物 ・延床面積1,000㎡以上 ・計画戸数8戸以上	・1台以上	・幅2.5m以上、奥行き5.0m以上、高さ3.0m以上
京都府 京都市	独自条例	・市域全域	・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を超え、来客用駐車場を別途設ける場合 ・幅2.0m以上、奥行き3.6m以上（参考寸法）
福岡県 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

※ 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

※ 公表情報及び各自治体回答に基づき国土交通省作成。網羅的ではなく、最新の制度を反映していない可能性がある。

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

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

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

契機・理由	○ 近年の社会情勢の変化に対応して、ここ数年で導入した自治体もみられる。 ・ 都市計画マスタープラン改定の際の区民の要望があった ・ 宅配需要の高まりのため ・ 介護等送迎サービスの利用等高齢社会対応及び電子商取引による配達の増加に対応 ・ 要綱で誘導していたが、守られなくなったため、条例で車寄せの設置を義務化 ・ 特定用途に当たらないもの、または駐車場条例で定める規模に満たないものにおいても、配送車両の出入りが一定数存在するため、区の条例で強化	規模（敷地面積）	○ 200㎡以上（2団体）、300㎡以上、1000㎡以上（2団体）、回答無し（6団体） ・ 事業者からの相談で難しい場合は200㎡が多いため。 ※ 理由について回答のあった自治体は1団体
		規模（戸数等）	○ 戸数等の閾値は様々であり、ワンルームタイプをターゲットにした団体以外は明示的な根拠は見られなかった。 ・ 事業者に対し無理のない範囲での附置とするため、戸数規模に関わらず一律で1区画の設置としており、かつ一般用駐車場の収容台数に含めることができるため、住戸数の少ない共同住宅を考慮 ・ 過去の実績や他区の状況等を踏まえ設定
	区域設定の考え方	やむを得ない場合	○ やむを得ない場合は、首長が認めて、適用除外若しくは隔地での確保を求めている。 ・ 前面道路が自転車歩行者専用道路の場合 ・ 建設予定地が商店街で車両の通行が制限されている場合 ・ 敷地面積、建蔽率、容積率等、間口等、総合的に判断し整備が難しい場合
		兼用について	・ 緊急自動車等の駐車スペース ・ 清掃局との協議で清掃車スペースと兼用を容認 ・ 居住者の送迎車両や引っ越し車両等、建築物に用事がある第三者の一時的なもの

【参考】地方公共団体における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です。
- ・ 駐車場の高さに関する規定がない。他用途の駐車場との併用が考えられる。（清掃車作業スペースとの併用は、清掃事務所が認めた場合は認めている。）

【政令市】

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

【参考】関係団体の意見について(関係事業者・団体ヒアリング結果)

論点	配送3社（ヤマト運輸、佐川急便、日本郵便）、Amazon 主な意見※ ※ 各社意見を国土交通省において集約しており、各社共通の見解とは限らない。
地域毎の違いや実態	23区の臨海部など、コインパーキングがないところは横乗り（2名）で対応している。23区以外にも、埼玉や神奈川、大阪、福岡などでも駐められる場所が少なく、路上駐車取締りが厳しい。 - 住宅エリアで駐車可能スペースがあった場合でも、ちゃんとした場所に駐めない住民からクレームが来ることもある。 - マンションへの配送について、主要な配送業者以外にも、生協、自販機関係、家電量販店、住居施設関係、引越業者が利用。引っ越しはそこまで多い印象ではない。
ピーク時間	- 平日及び土曜日の午前中及び平日の夜間が多い。指定がない場合午前中に配達。宅配ボックスも埋まることが多く、その奪い合いも発生。 - 置き配を含めると、6時から23時まで配送を実施している。 - 大型家電の配送だと、設置等の作業を行うため、1-2時間駐車することになる。
施設毎の違い・対策	- 配達に要する時間は、マンションのセキュリティによって大きく変わってくる。5-10分/個程度の場合もあれば、台車が使用不可であったり、インターフォンを鳴らした階にしか訪問できない場合は、1個づつ配達することもあり、20-30分/個要することもある。最近のマンションはセキュリティが厳しくなる傾向にある。採算割れになってしまう場合もあるが、配達先は選べない。 20階未満の共同住宅でも課題は同じであるが、横長のマンションの場合は何らかの駐車可能スペースがあることが多い。 - 昔はポーチ（専用部分）等があって、生協含め置き配がしやすいマンションもあったが、今は内廊下設計で置き配がしにくい設計が多い。 - 駐車施設があっても、配達に時間を要して、長時間になると管理組合から注意され、コインパーキングに駐めることもある。 - コインパーキングやパーキングメーターがあったとしても、対応車種が限定される。（2tトラックロング車等が利用できない。） - 駐車用に舗装された場所でないところを管理組合に駐車場所として指定される場合もあるが、タイルを傷つけてしまい賠償を求められたり、砂利でスタンドが傷つく場合もある。 - 月極で借りる場合について、一概に個数の目安があるわけではなく、人件費や賃料の関係で費用対効果が見込める場合に利用している。個別の交渉になるが、コインパーキングの一部区画のフラップを撤去して借りたこともある。 - ドライバーと分業して、現地で確保した配送スタッフに荷物を受け渡して、荷物を配って貰うこともある。こうした取組は一定の荷物の量がある場合に成立する。共同配送が導入されれば配達しやすくなる。 - 今後、経営の観点から営業所（集配拠点）は集約（＝削減）していく方針。
駐車施設の規格	2tトラックが駐車可能である必要がある。エリア単位で配達しているため、商業施設と住宅を同じ車両で配達している。 - 商業施設などは3,4tトラックも止められると良い。平面であれば車高を気にせずに済む。（4tトラックは2tトラックの約2倍程度積載可能） - 軽貨物で宅配している。バイクの場所も確保が必要。 - 軽貨物が大半だが、徒歩で台車を使つての配送や、免許が不要で運転ができる、リヤカー付きの自転車で配達している場合もある。 - 商業併用の施設で、4tトラックの駐車区画に軽貨物車が駐まっていたり、通行の妨げとなる場所に4tトラックを駐めざるを得なかった。 - 効率を考えると車両は大型化する傾向にある。2tトラックを軽貨物車に切り替えると、3台必要になり、人手や機材確保の観点から難しい。

【参考】共同住宅の駐車実態に係る既往研究について

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

大規模マンション等における荷さばき（配送）の実態に関する研究

（清水真人2022）

概要

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

実態

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

試算 ※ 一定の仮定の下での試算である点に留意が必要

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

集合住宅におけるサービス車の駐停車実態に関する研究

（花岡 秀太、岸井 隆幸、大沢 昌玄2016）

概要

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

※ 居住者駐車場、予約制来客駐車場のみで、サービス車の駐車場の設置はなし

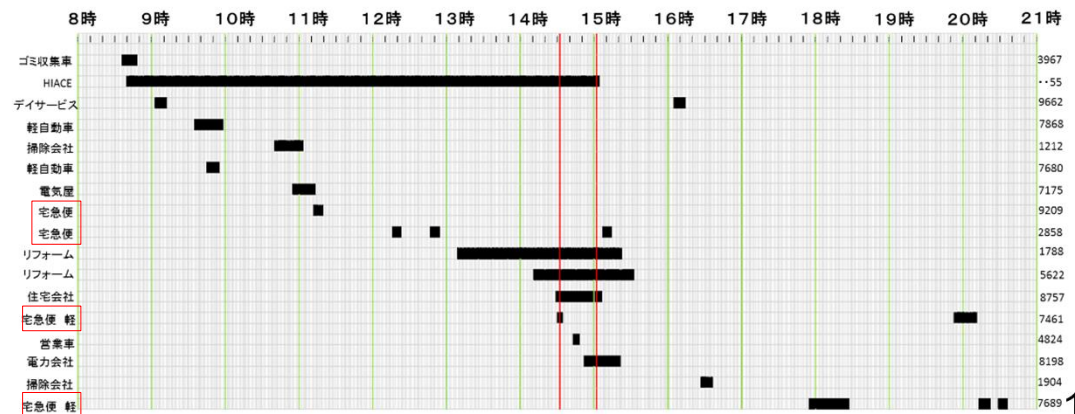
実態

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

考察

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

サービス車滞在時間（平日・木曜日の例）



【参考】共同住宅の配送効率化に向けた取組について

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

マンション内の集約配送等の事例

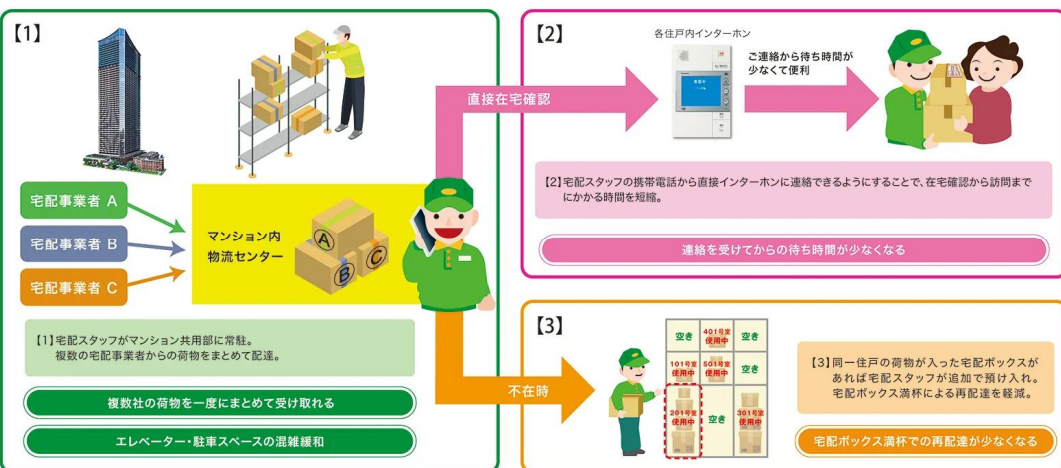
横浜市内の超高層共同住宅（地上58階、1176戸・2019年竣工）に以下の仕組みを導入。

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

※ 清水（2022）及びヒアリングによる実態情報

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

マンション内物流システムのご概念図



マンション内の集約配送等の事例②

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

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

※ヒアリングによる実態情報

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

専用台車



【参考】地域ルールにおける荷さばき附置義務の運用事例（物流効率化施策等）

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

物流効率化施策による取組例

表 8 荷捌き車の駐車台数に関わる物流効率化の取組例

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

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

駐車需要台数 = 駐車原単位* × 当該施設の用途別床面積

※駐車原単位 = 類似施設等の繁忙期ピーク時在庫台数 / 類似施設等床面積

車種構成の実態に応じた整備

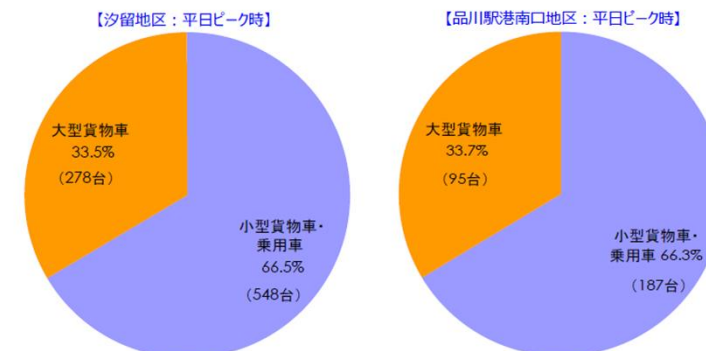


図 10 【参考】荷捌き車両の車種構成（既往実態調査における例）

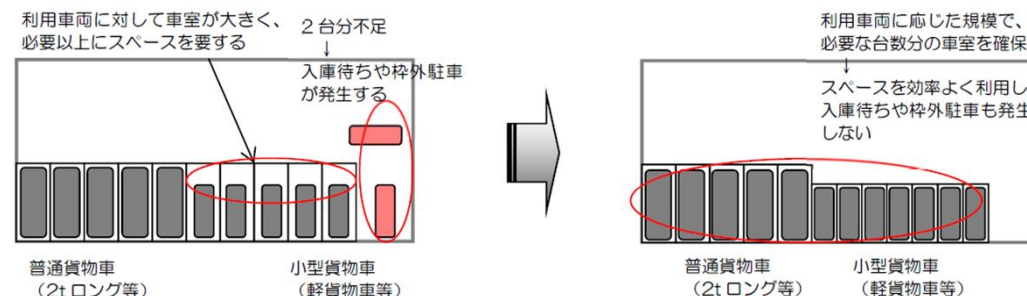


図 11 車種構成に応じた整備のイメージ