

標準駐車場条例の改正の概要(R7.3)

- 共同住宅への配送需要の増加等の近年の社会情勢の変化等を踏まえて、標準駐車場条例を改正し、地方公共団体の条例の見直しを促すことにより、社会の変化に対応した駐車場施策を推進。 ※ 前回改正R2.9

○ 量的課題への対応

物流2024年問題、駐車場整備施策と交通政策との整合、既存駐車施設の稼働率低下、車種毎の需給の偏り、地方公共団体による既存駐車施設の把握（監督）

- **共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務**の追加
共同住宅への配送需要増加、物流2024年問題への対応として、一定規模（50戸等）以上の共同住宅に対して戸数に応じて（100戸あたり1台等）荷さばき駐車施設を設置
- **公共交通利用促進措置**による緩和
交通施策と連携した場合の附置義務の緩和により、駐車場供給の適切化
- **駐車施設の振替規定**の追加
車両規格の多様化への対応や自動二輪車等の多様な車種の駐車施設の確保
- **附置義務緩和**についての規定を追加
専用駐車場について、敷地内の需要が十分賄える場合緩和
- **廃止時の届出義務化**
施設の廃止に伴い廃止された附置義務駐車施設の把握

○ 質的課題への対応

車両の変化、ユニバーサルデザイン・バリアフリー、駐車場の集約による歩行者の利便性・安全性確保やまちなみの連続性確保

- **荷さばき駐車施設の車高**への対応
梁下高さについて、原則3.0→3.2mとする
- **車椅子使用者駐車施設の数・車高**への対応
規模（駐車台数）に応じた基準※（1以上→200台までは2%等）にみなおすとともに、車高を2.3mとする
※ バリアフリー法に基づく政省令の改正と連動
- **集約駐車場への隔地**の推進
附置義務駐車施設の集約を可能にする規定を導入することにより、歩行者の安全性向上やまちの賑わいに影響の大きい建物1階部分の活用を推進
- **駐車施設の振替規定**の追加 ※左と共通
車両の大型化（ハイルーフ）等に伴う駐車需要への対応

○ 引き続きの課題について（技術的助言等に記載）

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

(参考) 標準駐車場条例改正(共同住宅荷さばき)概要について

- 近年の電子商取引等による**配送の増加**や、共同住宅の高層化・セキュリティの向上により、配送効率の低下や、長時間**路上駐車**せざるを得ない状況となっている。
- また、物流2024年問題等による**人手不足・物流の持続可能性**が懸念されており、共同住宅の新築等の際に、一定の荷さばき駐車施設の設置を求めることで**道路交通の円滑化**や、**都市内物流の効率化**を図っていく必要がある。

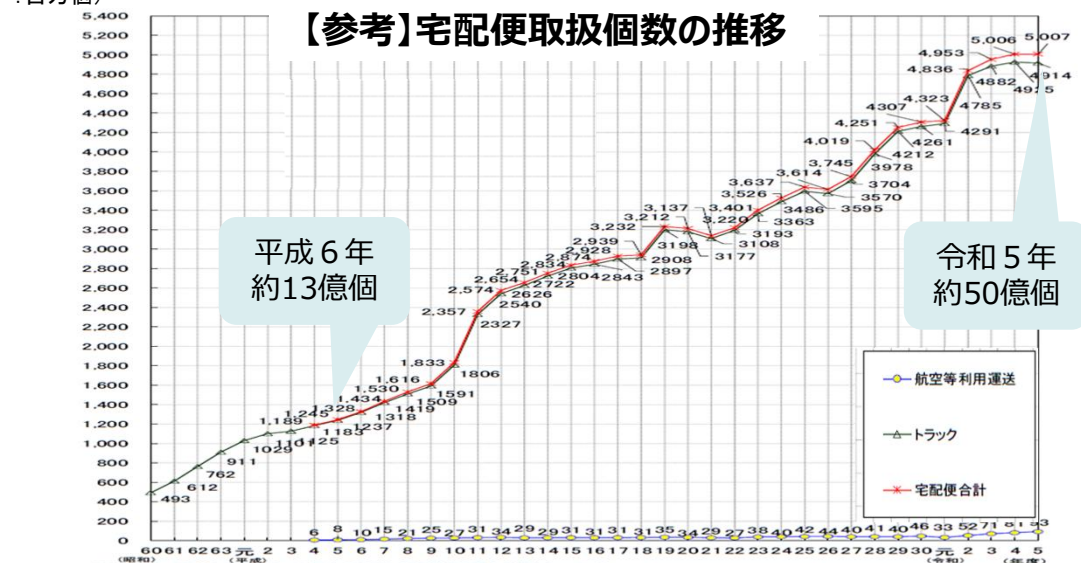
背景

- 平成6年以降、駐車場法に基づく附置義務条例により、商業・業務等用途の建築物へは荷さばき駐車施設の設置を促進。
- 近年、電子商取引等による**配送需要の増加**や、共同住宅の高層化、セキュリティの向上により、**共同住宅への配送**に起因する**長時間の路上駐車**や、**配送効率の低下**が発生。
- 物流2024年問題等による人手不足により、**物流の持続可能性**が懸念。

一定規模以上の共同住宅に対して、新築等の際に、規模に応じて荷さばき駐車施設の確保を求めることが必要

(単位
:百万個)

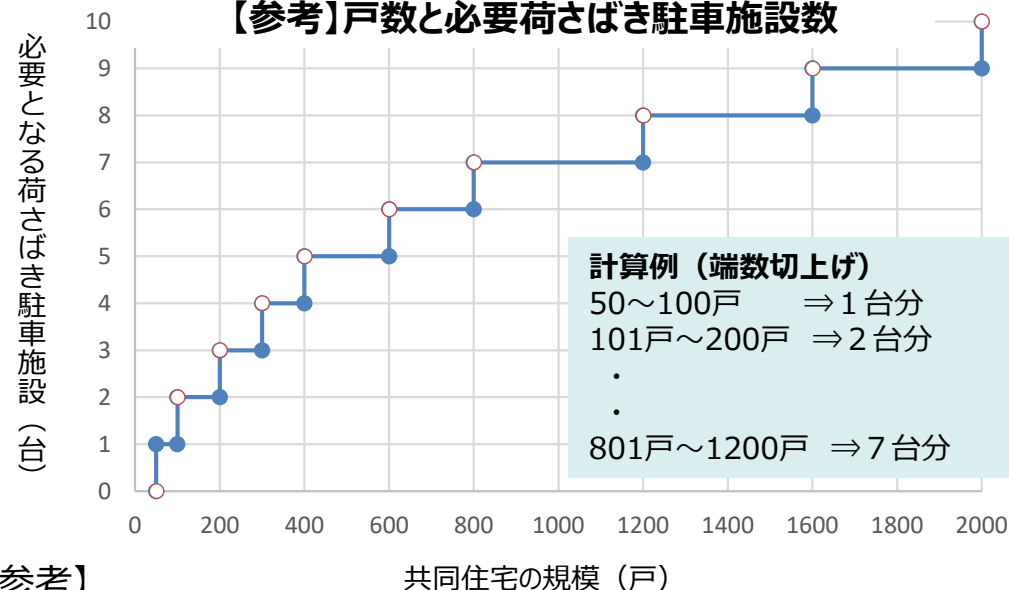
【参考】宅配便取扱個数の推移



標準駐車場条例における基準 (参考)

- 具体的な要件等は**地方公共団体の条例**により設定
- 標準的な基準として50戸以上の共同住宅に対して、100戸あたり1以上の荷さばき駐車施設の設置が必要と考えられる
 - ※ 400戸以上、800戸以上でそれぞれ0.5、0.25倍に逡減
 - ※ 延床2000㎡(商業地域の場合)かつ敷地1000㎡以上の場合

【参考】戸数と必要荷さばき駐車施設数



【参考】

- 駐車場法施行令改正(R7.3.7公布・R8.4.1施行)により、共同住宅を特定用途に追加し、附置義務の対象とできる用途地域を拡大
- 既存の共同住宅に対しては、乗用車用に余剰がある場合に振替による荷さばき駐車施設確保等の取り組みを推進

共同住宅への荷さばき駐車施設に係る改正の 概要

○ 配送事業者等の実態調査等を踏まえて、以下の通り標準条例を改訂・技術的助言を通知することとする。
※ 括弧内は現行の商業や業務等用途の荷さばき駐車施設の基準。

論点	実態等（調査結果）	方向性（標準条例【標】・技術的助言【GL等】で対応）
① 下限となる 延床面積 （駐車場整備地区 2,000 or その他3,000㎡）	- 戸数に比例して配達時間が長くなる傾向 ※ 既に条例で義務づけている自治体の多くは、20～50戸を下限としている（分譲マンションの平均面積約70㎡/戸で計算すると約1,400～3,500㎡）	- 延床面積については現行と同様とする。 - 商業や業務用途よりも過大な負担とならないよう、延床2,000㎡以上の共同住宅の8割程度をカバーできる規模として、50戸以上という要件を追加する。【標】
② 下限となる 敷地面積 （1000㎡）	- 自治体の4割は未設定 100戸以上でも敷地が1,000㎡未満の物件は一定数存在	現行と同様（地方公共団体の調査の下適切な値を設定）とする。【GL等】
③ 原単位 （1台/2,500～ 7,000㎡ 普通車の附置義務 台数の内数に含める ことができる）	- 調査結果を踏まえると、おおよそ100戸につき1台が必要 ※ 東京都市圏物資流動調査結果においても同程度の結果 ※ 集約配送により、効率的に駐車施設を運用している物件では、約240～300戸につき1台	大規模逡減を考慮しつつ、100戸あたり1台（端数切り上げ）の駐車施設の整備を求めることとする。（地域一律）【標】 - 普通車の附置義務台数の内数に含めることが出来ることとする。 ※ 400戸以上等の大規模物件については、個別性が高く、配送への配慮による効率的な使用による影響も大きいため、個別協議による整備が望ましい ※ 大規模物件において、都市の人口規模などで有意な地域差はみられなかったため、地域による差は設けないこととした
④ 駐車区画の 規格 （7.7×3×3.2m） ※ 機械式駐車装 置（特殊装置） の使用は不可	ヒアリングした5社中2社（配送回数のシェアで4割程度）は、専ら軽貨物車により配送を実施。	- 現行と同様（2トン車の規格）を標準としつつ、複数台整備が必要な場合、4割以下は普通車区画（2.5×6m）で整備することも認める。【標】 - 他方、複数の規格の区画を設ける場合、2トン車区画に軽貨物車が駐車することの無いよう、対象対象車種の明確化が必要。【GL等】 - 大規模施設の場合は、必要に応じて4トン車（高さ3.4m以上）に対応した高さとすることが考えられることを記載【GL等】
⑤ その他 （検討会ご指摘事項）	- 荷さばき駐車施設の利用対象者の明確化や敷地内に複数棟建築する際は各棟にそれぞれ荷さばき駐車施設を設置するなど、動線を考慮した整備を推奨。【GL等】 - 集約配送等のソフト対策による緩和を認める場合は定期報告などで継続性を担保。【GL等】 - 補助等により、地域での共同荷さばき駐車場を確保することも考えられることを記載。【GL等】	

○ 今回の標準条例の改正を踏まえて、新たな附置義務台数を既存の附置義務台数の内数とできるようにするなど、過度な負担とならないような制度設計とする。(技術的助言)

論点	対応 ※は現行の標準駐車場条例通りの条例としている場合
駐車場法に基づく既存の附置義務条例との関係	- 商業地域等において、駐車場法に基づき共同住宅に乗用車の附置を求めている場合、当該台数に改正後の条例に基づく荷さばき駐車施設の附置義務台数を内数として算入可能。※ - 複合用途の場合、各用途毎に必要な台数を算出して合計した上で、小数点以下の端数は切り上げるものとする。※
駐車場法に基づかない、既存の共同住宅に係る条例等(独自条例・要綱)との関係	- 駐車場法に基づかない条例等で共同住宅に乗用車の駐車施設の附置を求めている場合、今回の改正による荷さばき附置義務台数は、乗用車の駐車施設の台数の内数とするなど、所要の調整規定を設けることが望ましい。 - 既存の条例等が共同住宅の規模に応じて整備を求める内容となっているかや、規制の実効性も踏まえて駐車場法に基づく条例とするか判断されたい。なお、従前より、駐車場法は外部からの駐車需要を対象としており、住民の自動車の保管場所(自動車車庫)需要は主たる対象としていないことに留意されたい。
整備した駐車区画の運用	- 荷さばきのための駐車施設として附置義務により整備されたものであることから、駐車場における案内表示などにより荷さばき用であることを示すなど、所有者または管理者はその目的に適合するように管理する必要がある。※ - 居住者の車両の駐車のために使用することは上記の目的に含まれないと考えられるが、かご付自転車や二輪車等で配送している場合もあることから、荷さばき目的であれば柔軟に使えることが望ましい。 - 荷さばきに支障のないと管理者が認めた場合に、引っ越しや住民の送迎などの際に一時的に使うことは差し支えない。 - なお、今回の基準は、荷さばきのための最低限の数値として設定したものであることから、施設の性質に応じてその他の駐車需要が見込まれる場合は、別途駐車施設を設置する必要があることに留意する必要がある。
既存の共同住宅の扱い	- 附置義務制度は建築物の新築もしくは増築、特定用途への変更を対象としていることから、既存の共同住宅に対して、今回の改正による附置義務は適用されない。※ - 既存の共同住宅において、乗用車の附置義務駐車施設の利用率が低下している場合は、一部を荷さばき駐車施設等への振替(転用)を認めるなどして、不足する車種の駐車施設の確保を図ることが望ましい。
緩和を認める場合について	集約配送などにより、駐車区画の効率的な運用が図られる場合や、地方公共団体、地域を担当する配送事業者との事前協議等により、施設の設計や整備後の運用について一定の効率化の取り組みが行われる場合は、市長等の判断で類似事例を参考に緩和することが考えられる。 【参考】集約配送を実施している共同住宅における荷さばき駐車施設の設置事例 ① 2019年竣工 地上58階 1176戸 5台設置 ② 2023年竣工 地上58階 1665戸/地上45階1121戸(2棟・商業用途含む) 4台+5台(計9台)

- 共同住宅については、共同住宅の用途に供する部分の床面積が2000㎡以上（周辺地区等では3000㎡以上）かつ、50戸以上の場合、荷さばき駐車施設の附置義務の適用対象とする。
- 原単位（駐車施設 1 区画を必要とする単位）は100戸としつつ、400戸及び800戸以上の場合は大規模逡減を設ける。
※ 端数は切り上げとするため、例えば120戸の場合 2 区画必要。

標準駐車場条例（抄）

（最終改正）令和7年3月28日（**現行に青字で改正概要を追記**）

（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 2 5 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**及び戸数（共同住宅の用途に限る。以下この条において同じ。）**が（イ）欄に掲げる面積**及び戸数**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（**共同住宅の用途においては戸数**）をそれぞれ（エ）欄に掲げる面積（**共同住宅の用途においては戸数**）で除して得た数値を合計した数値（中略。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、**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**又は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 ㎡				2,000 ㎡かつ50戸以上	3,000 ㎡	3,000 ㎡かつ50戸以上
(ウ)	百貨店その他の店 舗	事務所	倉庫	特定用途(百貨店その他の 店舗、事務所、倉庫及 び共同住宅を除く。)	共同住宅	特定用途（共同住宅を除く。）	共同住宅
(エ)	〔①〕	〔②〕	〔③〕	〔④〕	100戸	〔⑤〕	100戸
(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 (略)							

（大規模な事務所の特例にかかる**大規模低減**）
第 2 6 条 （略）
（大規模な共同住宅の特例にかかる**大規模低減**）
第 2 6 条の 2 第 2 5 条の 2 の規定にかかわらず、戸数が 4 0 0 戸を超える共同住宅の用途に供する部分を有する建築物にあっては、当該共同住宅の戸数のうち、4 0 0 戸を超え 8 0 0 戸までの部分の戸数に 0 . 5 を、8 0 0 戸を超える部分の戸数に 0 . 2 5 をそれぞれ乗じたものの合計に 4 0 0 戸を加えた戸数を当該共同住宅の戸数とみなして、同条の規定を適用する。

参考 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（H6を踏襲しつつ追加）

- 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、**集約配送**や敷地内のセッ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。
- 本基準値は一応の目安を設定したものであり、各都市における調査の下設定。400戸以上の大規模物件については、個別性が高く、配送への配慮による効率的な使用による影響も大きいと考えられるため、個別に市長と協議を行い、「駐車施設の有効利用に資する取組が行われる場合」として個別に整備台数を設定することも考えらえる。

【参考】敷地・延床面積下限について①

- 現行の標準条例における荷さばき附置義務は対象用途（特定用途）部分の**延床面積2000㎡**を下限（駐車場整備地区等以外は3000㎡）としているほか、**敷地面積1000㎡未満**は市長の判断で免除が可能としている。
- 延床面積について、現行を維持しつつ、**小規模のものを除外**するため、**50戸**を下限として設定する。
- 他方、戸数や階数で見た際に、敷地面積が1000㎡未満の場合も一定規模の物件が含まれている。
（例：敷地200㎡と1,000㎡で比較した際、50戸以上で4割、100戸以上では2割、200戸以上で1%ほど含まれる。）
- 敷地について1,000㎡未満の大規模物件も一定程度あるところ、現行通り1,000㎡を想定しつつ、地域の状況に応じて、地方公共団体における調査の下設定を求めることとする。

● 建築着工統計分析（H31－R5）

H31-R5	合計	延床（㎡）/敷地制限なし			
	割合	～1,500	1,500～	2,000～	3,000～
共同住宅 （分譲＋貸家）	100%	78%	22%	16%	10%
分譲住宅	15%	4%	52%	60%	70%
共同住宅	敷地1,000㎡以上				
20戸以上	12.0%	1.8%	10.2%	9.1%	7.3%
50戸以上	6.6%	0.0%	6.6%	6.5%	6.0%
100戸以上	2.6%	0.0%	2.6%	2.6%	2.6%
200戸以上	0.7%	0.0%	0.7%	0.7%	0.7%
10階以上	4.9%	0.0%	4.9%	4.8%	4.5%
15階以上	1.8%	0.0%	1.8%	1.8%	1.8%
20階以上	0.4%	0.0%	0.4%	0.4%	0.4%
共同住宅	敷地200㎡以上※				
20戸以上	34.3%	13.1%	21.2%	15.6%	9.7%
50戸以上	11.9%	0.2%	11.8%	10.5%	7.8%
100戸以上	3.3%	0.0%	3.3%	3.3%	3.1%
200戸以上	0.7%	0.0%	0.7%	0.7%	0.7%
10階以上	14.9%	2.4%	12.6%	10.1%	6.8%
15階以上	3.5%	0.1%	3.5%	3.2%	2.6%
20階以上	0.4%	0.0%	0.4%	0.4%	0.4%

H31-R5	合計	延床（㎡）/敷地制限なし				2000～	
	件数	～1,500	1,500～	2,000～	3,000～		
共同住宅 （分譲＋貸家）	55,219	43,163	12,056	8,695	5,410	1,000㎡/200㎡ 比率	
分譲住宅	8,136	1,909	6,227	5,243	3,810		
共同住宅	敷地1,000㎡以上						
20戸以上	6,599	984	5,615	5,021	4,043		58.3%
50戸以上	3,645	14	3,631	3,590	3,315		61.7%
100戸以上	1,453	0	1,453	1,453	1,434		80.8%
200戸以上	390	0	390	390	390		98.7%
10階以上	2,719	18	2,701	2,665	2,487		48.0%
15階以上	987	3	984	983	971		55.3%
20階以上	231	1	230	229	229		96.6%
共同住宅	敷地200㎡以上※						
20戸以上	18,962	7,231	11,731	8,605	5,383		
50戸以上	6,586	94	6,492	5,823	4,320		
100戸以上	1,798	0	1,798	1,798	1,733		
200戸以上	395	0	395	395	395		
10階以上	8,252	1,301	6,951	5,557	3,738		
15階以上	1,946	32	1,914	1,778	1,439		
20階以上	240	2	238	237	237		

※地方公共団体における類似条例の運用では、敷地200㎡以下の場合は制約が大きいとの回答があった

【参考】敷地・延床面積下限について②

- 共同住宅全体では、延床2000㎡以上の物件は16%弱となっているが、**分譲マンションの場合は6割強**が該当。
- 延床2000㎡以上であり、敷地1000㎡以上かつ、50戸以上の**共同住宅**は、全体の6.5%、分譲の3割程度。

● 建築着工統計分析（H31－R5）【分譲のみの場合】

	延床（㎡）/敷地制限なし				
	割合	～1,500	1,500～	2,000～	3,000～
分譲住宅のみ	100%	23.5%	76.5%	64.4%	46.8%
分譲＋貸家	100%	78.2%	21.8%	15.7%	9.8%
分譲住宅のみ	敷地1,000㎡以上				
20戸以上	40.9%	0.1%	40.7%	40.5%	36.3%
50戸以上	29.4%	0.0%	29.4%	29.4%	28.8%
100戸以上	11.9%	0.0%	11.9%	11.9%	11.8%
200戸以上	3.6%	0.0%	3.6%	3.6%	3.6%
10階以上	25.3%	0.0%	25.3%	25.3%	24.3%
15階以上	11.0%	0.0%	11.0%	11.0%	10.9%
20階以上	2.6%	0.0%	2.6%	2.6%	2.6%
分譲住宅のみ	敷地200㎡以上				
20戸以上	88.8%	13.9%	74.9%	63.8%	46.6%
50戸以上	45.6%	0.5%	45.0%	41.7%	35.5%
100戸以上	13.9%	0.0%	13.9%	13.9%	13.5%
200戸以上	3.6%	0.0%	3.6%	3.6%	3.6%
10階以上	54.5%	4.3%	50.3%	44.1%	34.0%
15階以上	18.2%	0.1%	18.0%	17.3%	14.9%
20階以上	2.7%	0.0%	2.7%	2.7%	2.7%

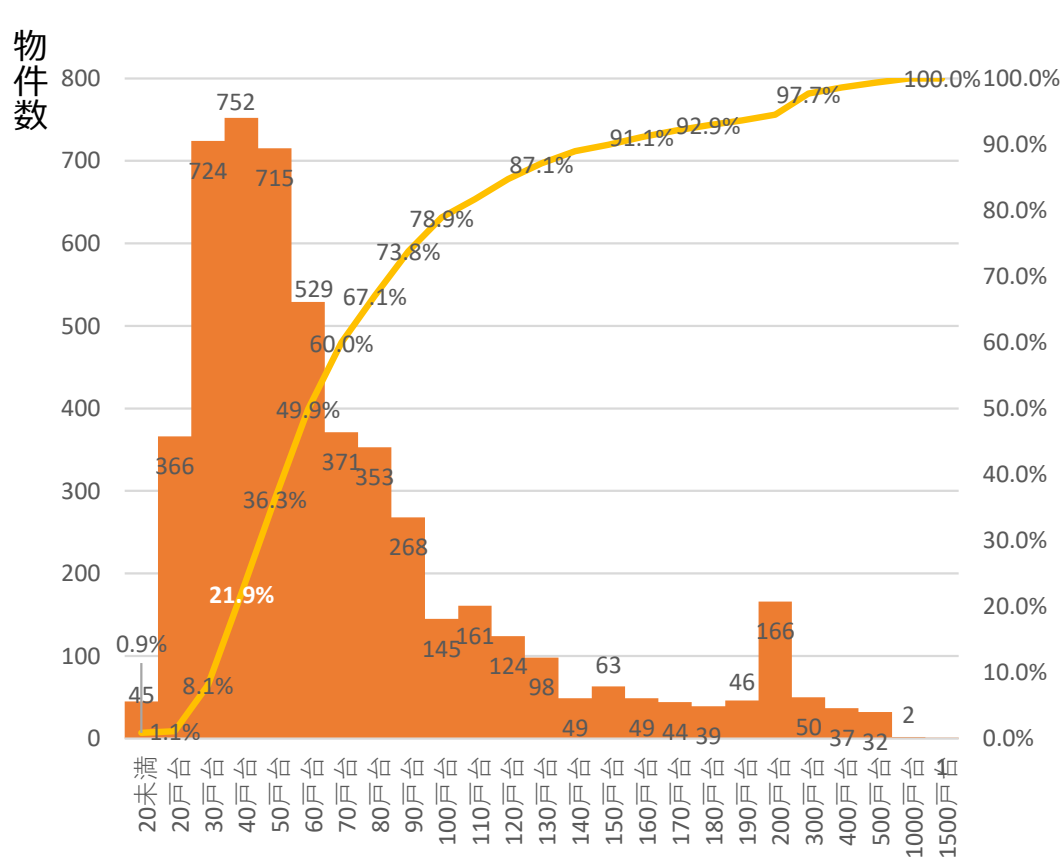
	合計	延床（㎡）/敷地制限なし			
	件数	～1,500	1,500～	2,000～	3,000～
分譲住宅のみ	8,136	1,909	6,227	5,243	3,810
分譲＋貸家	55,219	43,163	12,056	8,695	5,410
分譲住宅のみ	敷地1,000㎡以上				
20戸以上	3,326	11	3,315	3,293	2,954
50戸以上	2,393	0	2,393	2,389	2,345
100戸以上	965	0	965	965	960
200戸以上	295	0	295	295	295
10階以上	2,059	2	2,057	2,055	1,981
15階以上	895	0	895	894	885
20階以上	211	0	211	210	210
分譲住宅のみ	敷地200㎡以上				
20戸以上	7,222	1,130	6,092	5,191	3,793
50戸以上	3,707	44	3,663	3,396	2,887
100戸以上	1,129	0	1,129	1,129	1,098
200戸以上	296	0	296	296	296
10階以上	4,438	349	4,089	3,589	2,769
15階以上	1,477	12	1,465	1,406	1,213
20階以上	218	1	217	216	216

【参考】敷地・延床面積下限について③

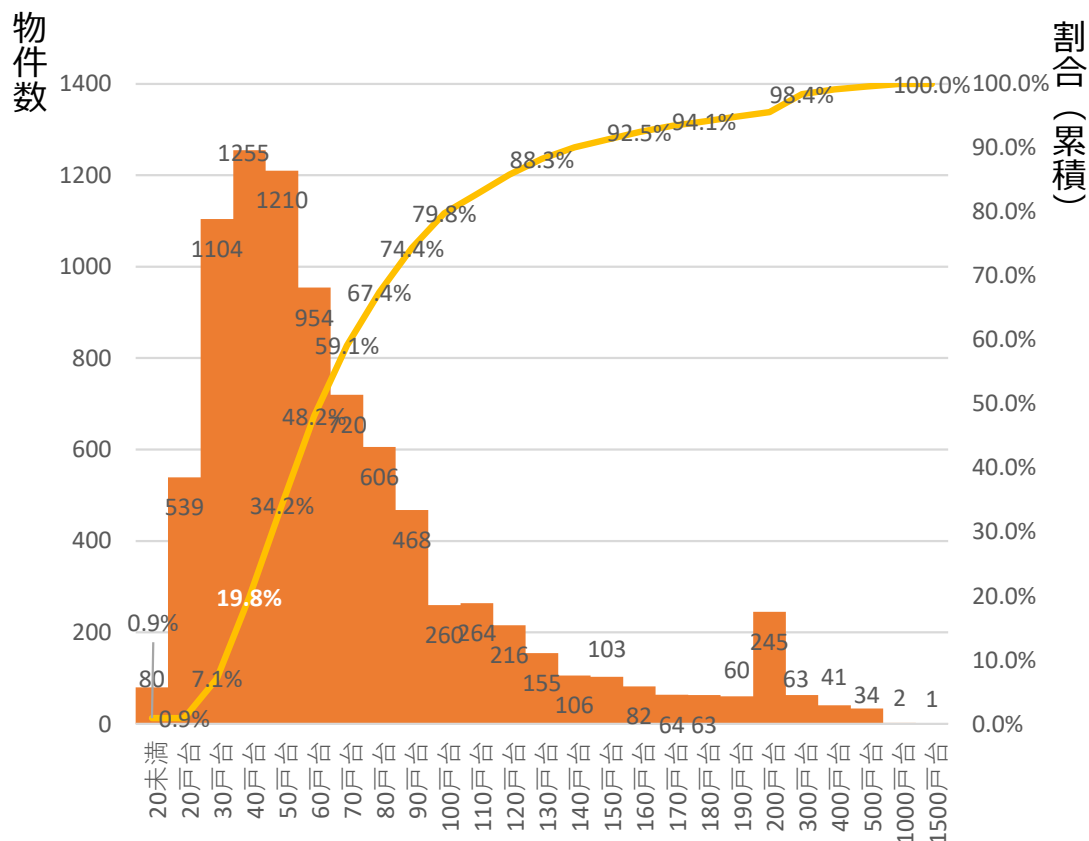
○ 住宅の延床が2,000㎡以上の共同住宅で見ると、戸数が50戸以上が8割程度となっている。
(分譲であっても、共同住宅全体でも概ね同様の傾向。)

● 共同住宅用途の延床2000㎡以上建築物の戸数の分布
(分譲マンション) n=5243

● 共同住宅用途の延床2000㎡以上建築物の戸数の分布
(分譲+貸家) n=8695



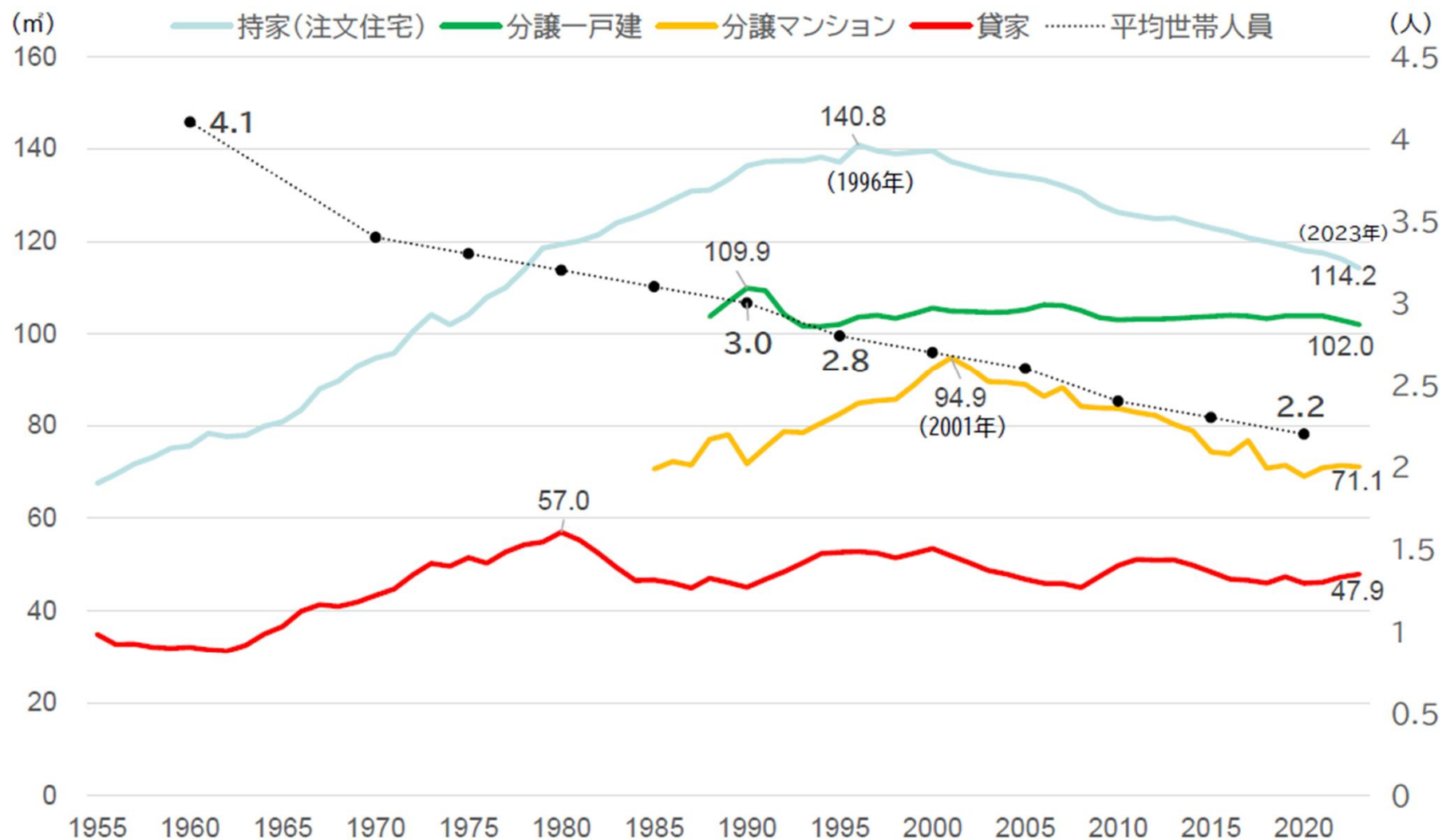
戸数 ※200戸迄は10戸毎



戸数 ※200戸迄は10戸毎

【参考】建物規模別床面積の推移

- 2000年前後から、持家及び分譲マンションの床面積は減少傾向。
- 分譲戸建て及び貸家の床面積は、概ね横ばい。
- 平均世帯人員は一貫して減少傾向。



出典：国土交通省「住宅着工統計」※利用関係別の床面積合計値を新設戸数で割ることにより戸当たり床面積を算出。
総務省「国勢調査」

【参考】自治体調査結果（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。

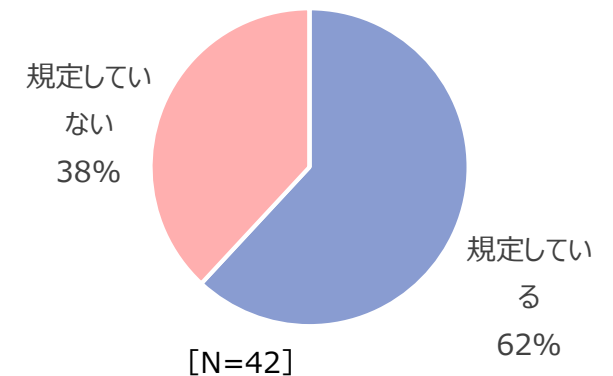
【下限の目安を1,000㎡から変更する場合についての意見】

- ・ 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。

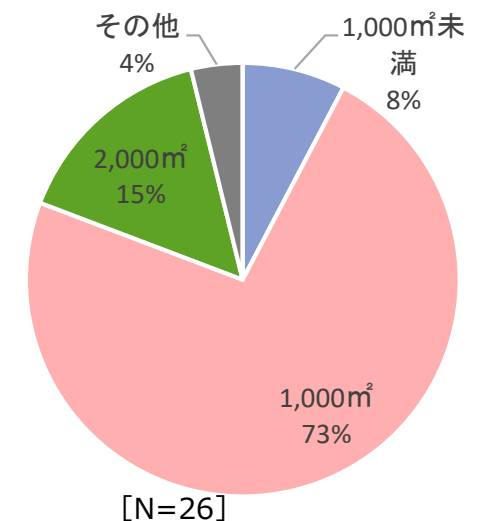
【その他の意見】

- ・ 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



【参考】配送業者に対する調査について

○ 今回の標準条例の改正に当たって、共同住宅への配送を実施している事業者5社に**ヒアリング**及び**一定の都市における配送実態**について、調査票への回答を依頼。

○ 提供情報に基づき、下記のモデル式を利用して有識者監修の下、複数の条件で分析を実施。

※ 配達回数の割合や複層の確認のため、東京都市圏物資流動調査における中高層住宅の調査結果を一部活用。

※ タワーマンションの自治体別ストック数や共同住宅への附置義務条例の制定状況、地域バランスを考慮して25都市選定。

※ 日本大学理工学部土木工学科 大沢昌玄教授に監修頂いた。また、日本大学理工学部交通システム工学科 小早川悟教授にもご指導頂いた。

調査対象都市（25都市）

調査項目 ※情報提供項目は各社異なる。

北海道	札幌市
宮城県	仙台市青葉区
東京都	江東区
	板橋区
	八王子市
	多摩市
千葉県	千葉市美浜区
	船橋市
	松戸市
埼玉県	さいたま市大宮区
	川口市
神奈川県	横浜市西区
	横浜市都筑区
	川崎市中原区
	相模原市中央区
	海老名市
	藤沢市
新潟県	新潟市中央区
静岡県	静岡市葵区
愛知県	名古屋市中区
大阪府	大阪市中央区
	大阪市北区
兵庫県	神戸市中央区
広島県	広島市
福岡県	福岡市中央区

① 地域ごとの宅配便等の配達回数等に関する調査	・営業所毎の宅配便等の配達回数（曜日別、最も宅配便等の取り扱いが最も多い一週間と、宅配便等の取り扱い平均的な一週間） ・営業所単位の通常時の平日、土曜日別の時間帯別の配達を行う貨物車両（自社＋傭車（再委託））の稼働台数
① 車両単位の配達に関する調査	・貨物車（軽貨物車、2t未満、2t車、3t車、4t以上）で配達を行っている5階建て以上の共同住宅への車両単位の配達状況（建物名、住所、主な駐車場所、駐車開始時刻、配達件数、配達回数、駐車終了時刻）
① 共同住宅（マンション等）毎の宅配便等の配達回数等に関する調査	・5階建て以上の共同住宅毎の宅配便等の配達状況（配達環境、配達車両、主な駐車場所、一回の駐車で配達する共同住宅数、配達回数、配達時間帯、駐車等時間、配達回数）

分析条件・想定概要

- **配達回数及び駐車時間**の回答があったデータに基づき、必要駐車台数
- **ピーク時間帯である午前中**の駐車時間・配達回数に基づく必要駐車台数
- **ピーク時期である12月**の配達量を想定した必要駐車台数（季節補正を実施）

分析の際に参照した式

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

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〕

※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～」

【参考】配送業者に対する調査結果等の概要

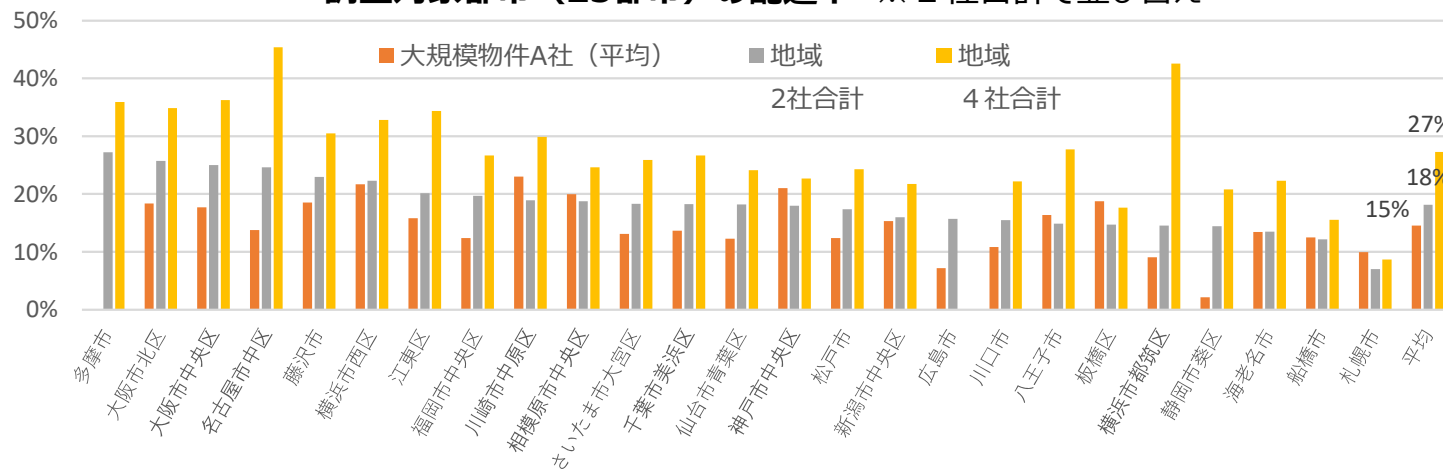
○ 都市ごとに**配達率**（世帯数当たりの配達個数の割合）の違いがみられるが、各社ごとに傾向が異なるほか、人口規模や自動車利用率等の指標に対して有意な差はみられないことから、地域区分はしないこととする。

※ 配達率は平日・土日やピーク・平常時の平均であり、各社ごとに区域等が異なる。（法人等住宅以外の配送が含まれる場合がある。）

※ 全ての地域の回答があり、極端な変動が少ない2社合計を中心に分析。A社は、調査対象の100戸以上の共同住宅の配達率。

※ 配達率は地域差を検証するために算出したものであり、原単位の推定には用いていない。

調査対象都市（25都市）の配達率 ※ 2社合計で並び替え



人口規模でみた地域分類と配達率の平均

	2社合計	A社	都市数
100万以上	19%	15%	12
50万以上100万未満	16%	14%	9
50万未満	20%	15%	4

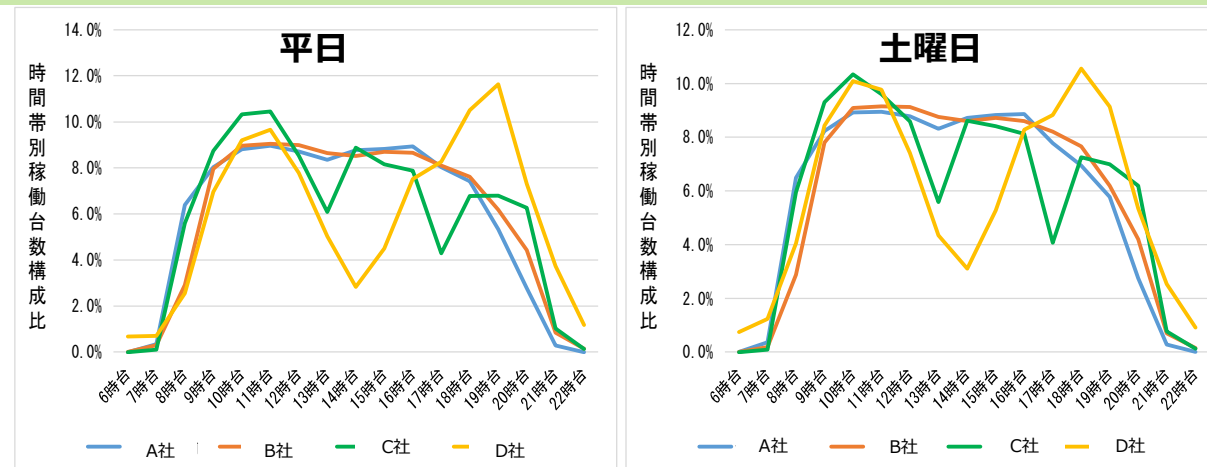
自動車利用率でみた地域分類と配達率の平均

	2社合計	A社	都市数
10%未満	21%	19%	5
10%以上～30%未満	18%	15%	14
30%以上	16%	10%	6

※ 人口規模・自動車利用率は令和2年国政調査

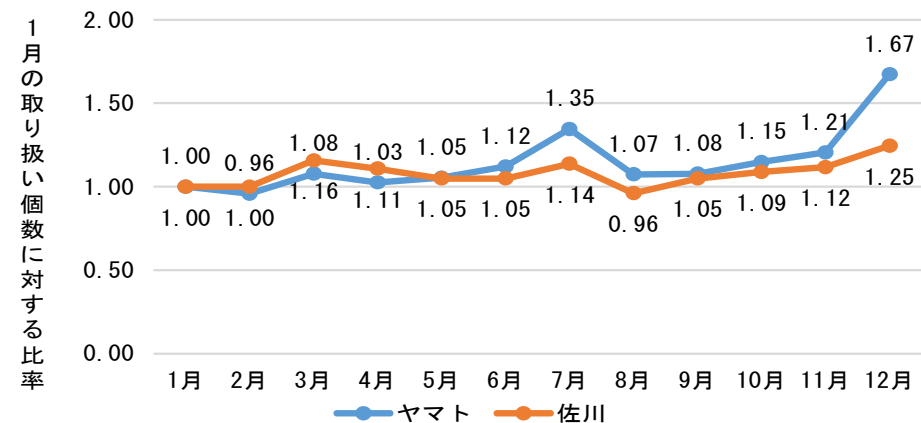
配送車両稼働台数でみたピーク率（時間毎）

○ 各社とも午前中がピークとなっており、1日の延べ配送車両稼働の1割前後が集中。



【参考】宅配便等の取扱個数の変動（月別）

○ 各社とも12月がピークとなっている。（調査は12月・1月）



（出典）各社HP（令和6年1月～12月の取り扱い個数

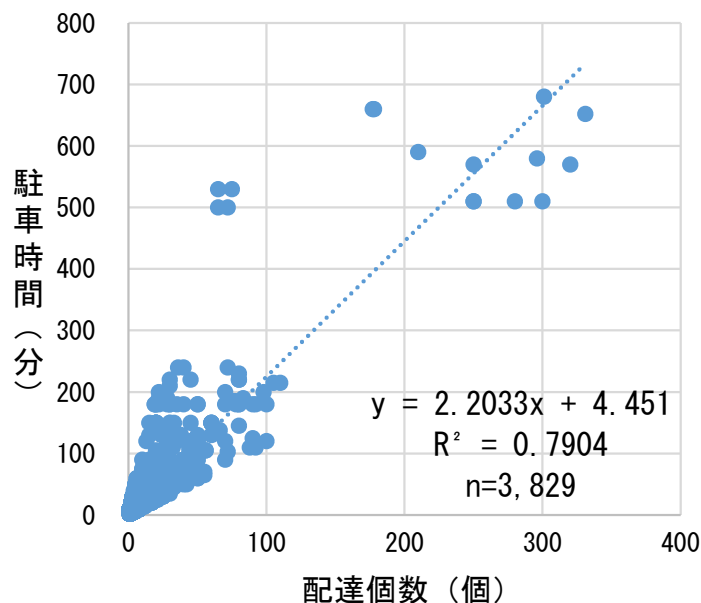
【参考】配送業者に対する調査結果等の概要

- 調査結果を踏まえると、400戸までは100戸あたり1台必要。
- 400戸超は物件数が少なく、配送環境による影響が大きいと考えられるが、増加率の逓減を考慮し、0.5倍、800戸超は0.25倍の低減率を設けることとする。
- ※ 分析結果において、配達率を考慮して地域を3区分して原単位を推定したが、高・中地域の原単位に大きな差は見られず、低地域では低い傾向があったものの、戸数の多い物件がなかったほか、低地域となる地域に有意な人口動態上の特徴がなかったため、地域区分はしないこととした。
- ※ 下記は結果の一部であり、複数パターンの分析結果を総合的に勘案。（傾きの逆数が原単位の目安）

○ 配達個数が多いほど駐車時間が長い。

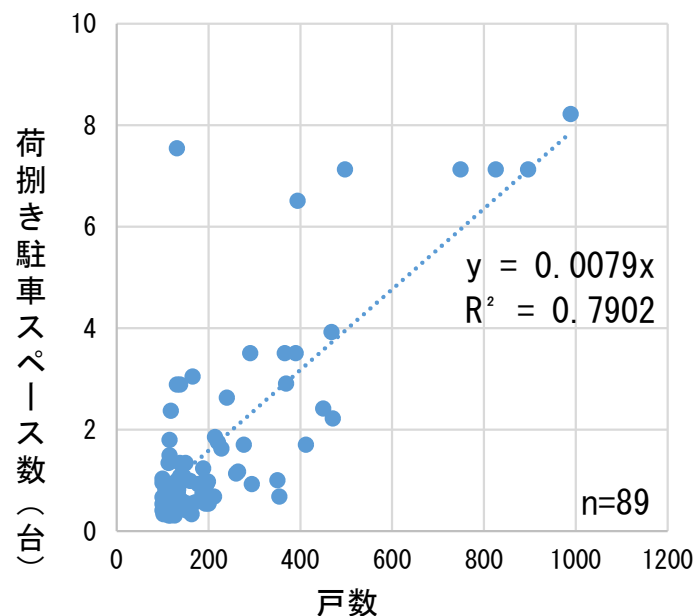
回答社の配達個数と駐車時間の関係 （異常値除去後）

※ 1個あたりの駐車時間上下10%を除去

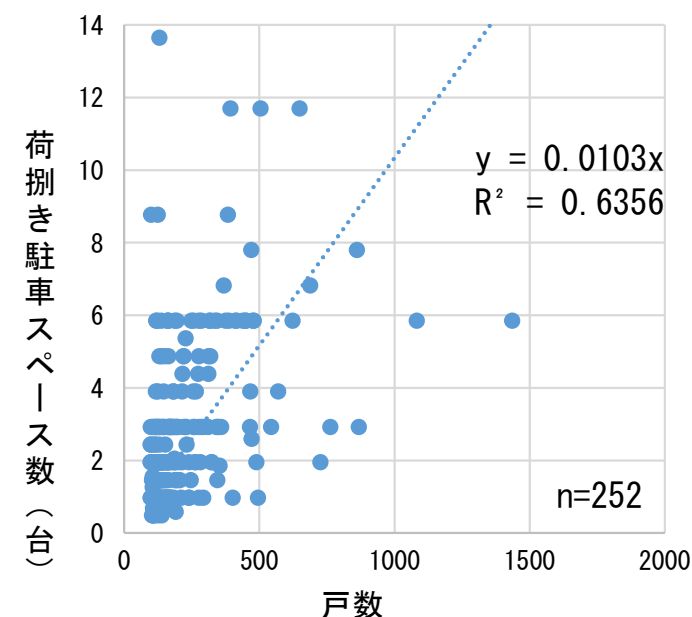


○ 400戸で4台、1,000戸で7台程度必要と推定される。

分析結果の例（午前中の駐車時間等を使用） ※ 回答社の共通物件・100戸超を対象として分析



分析結果の例（午前中の駐車時間等を使用） ※ A社の配送物件・100戸超を対象として分析



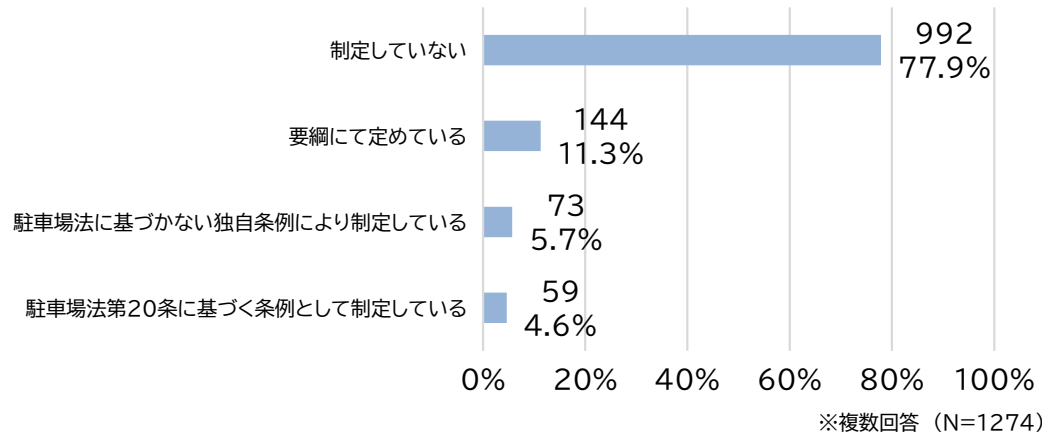
- ・100戸以上の集合住宅を対象
- ・戸数、配達個数が判明し、配達時間帯が正しく記載されているデータを対象
- ・台車での配達を除く
- ・A社のデータ（100戸以上）で、配達率が上位、下位それぞれ5%を除く（閾値は0.0136～0.280）
→ 配達個数と戸数の関係から特異値を除外
- ・A社のデータで、駐車時間に閾値を設け、特異値を除外
→ 1回当たりの駐車時間（＝ 駐車時間合計/配達回数）などの特異値を除外

その他参考資料 (検討会等資料)

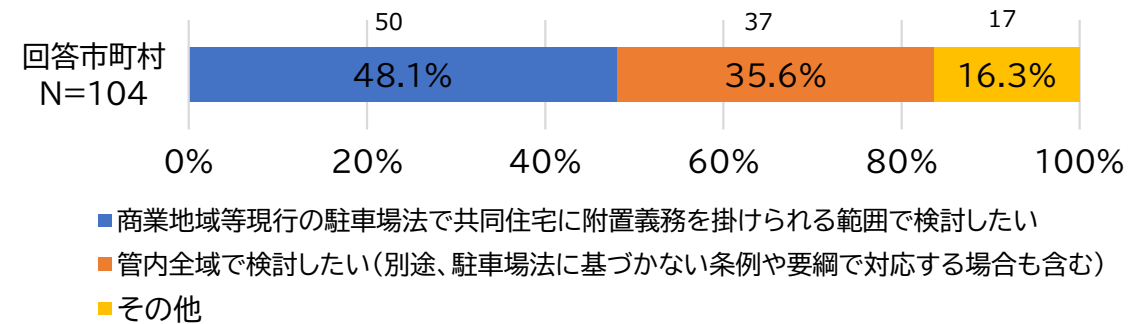
自治体調査結果（共同住宅への附置義務）

- 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276団体（うち駐車場法根拠59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27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97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50団体、管内全域で検討したいとする団体が37団体となっている。

共同住宅への附置義務条例等の有無

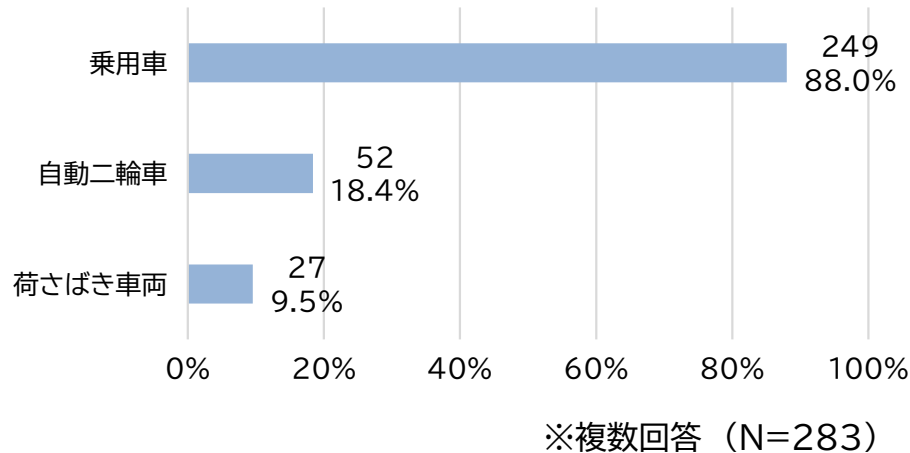


共同住宅に荷さばきの附置を義務づける条例等を制定・改正を検討する場合 対象地域の考え方



※未回答を除く

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

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

都市名	大阪市	神戸市	仙台市
条例/要綱の名称	「大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱」	「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」に基づく「指定建築物制度」	「仙台市中高層建築物等の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例」
目的	良好な 都市環境 の維持及び改善	住環境 の保全と育成	紛争の予防と調整、良好な近隣関係の保持、安全で快適な 住環境 の保全及び形成
対象施設	30戸以上の共同住宅	10戸以上の共同住宅又は長屋	10戸以上の共同住宅等
対象区域	市内全域	市内全域	市内全域
駐車台数の算定方法（四輪車） ※緑は二輪	○ファミリー：2%以上（自動二輪） ・商業系地域：30※1・35%※2以上 ・その他地域：40※1・50%※2以上 ※1 30戸以上の場合 ※2 70戸以上の場合 ○ワンルーム：3%以上（自動二輪） ：10%以上	○住戸面積40㎡以上 ・100%以上（自転車を含めた二輪車、うち15%は大型） ・商業系地域 5%※1、15%※2 ・住専系地域 25%※1、45%※2 ・その他地域 15%※1、30%※2 ※1 10～29戸の場合 ※2 30戸以上の場合 ○住戸面積40㎡未満 ・60%以上（自転車を含めた二輪車、うち15%は大型） ・住戸面積40㎡以上の基準の3分の1	・一律（自転車・原動機付自転車・自動二輪車）：70%以上 ・商業地域：30%以上 ・中高層住居専用地域、住居地域、準住居地域：60%以上 ・低層住居専用地域：70%以上 ・その他の区域：50%以上
その他	・ 荷さばき駐車施設 は、2倍して乗用車附置台数に算入可能（上限2台） ・附置義務条例の適用を受ける建築物については、 <u>いずれか多い台数</u> ・居住者用カーシェアリングを導入する場合、0.8-0.9を乗じた数に軽減	・2以上の用途地域にわたる場合は、敷地の最大部分が属する用途地域の規定を適用 ・ サービス用駐車場（宅配や福祉車両による送迎、来客） を設置する場合、基準台数を2減（1台分のみ）	・20戸以上の場合、 貨物荷卸スペース 設置 ・ 訪問者用 として、 <u>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</u> ・附置義務条例と重複する場合は、 <u>いずれか多い台数</u>

【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

- 地方公共団体に対して、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したところ、13の特別区及び14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)

【参考】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)

 国土交通省

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。

【参考】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。



【参考】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2.5m以上、奥行き6 m以上
	独自要綱	・市街化区域内	・住戸数20以上		・幅3m以上、奥行き6.0m以上、高さ3.0m以上
茅ヶ崎市	独自条例	市域全域	・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	・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。

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</u>、配送車両の駐車施設を<u>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

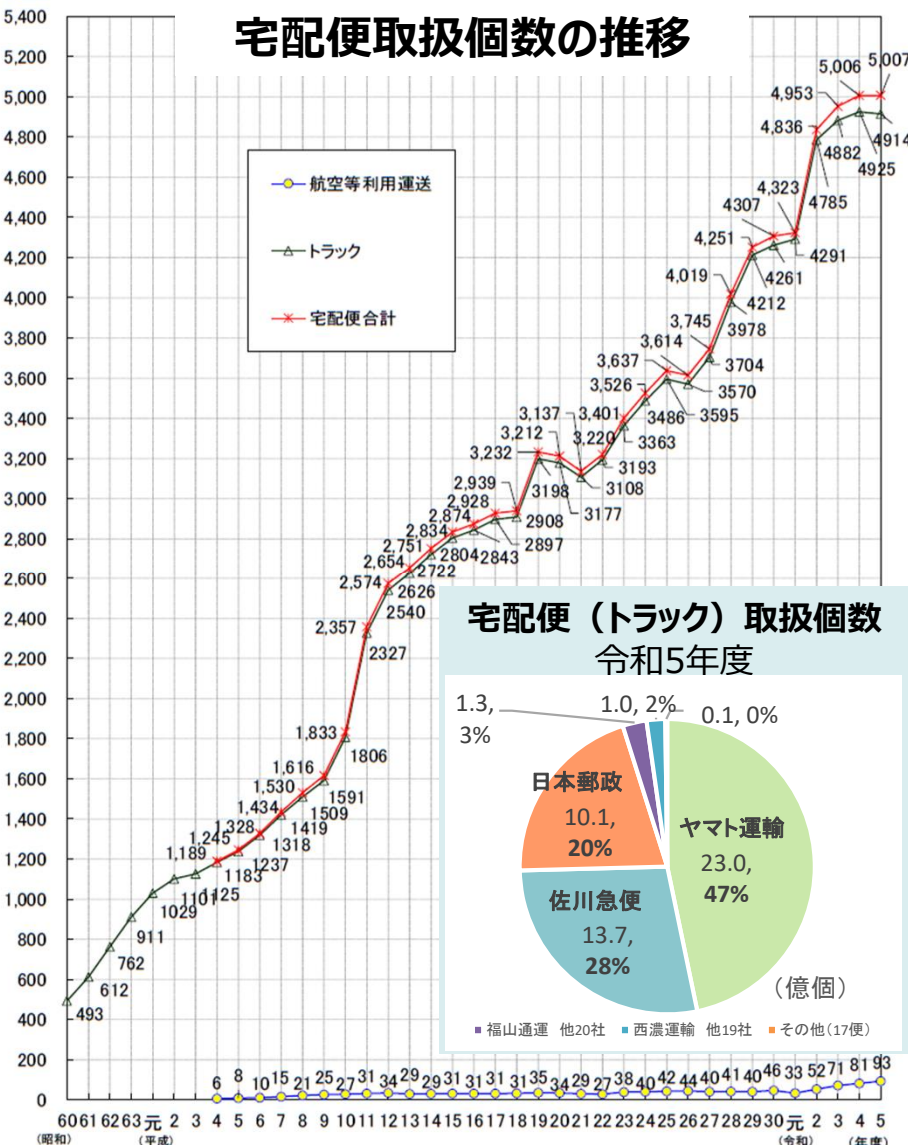
	主な用途	高さ	長さ	幅
ライトバン	自家用車による納品	～2.0 m	～4.7 m	～1.7 m
2トン車標準	宅配事業者等による集配	～3.2 m	～4.7 m	～1.7 m
2トンワイド車			～6.0 m	～2.2 m
2トンロング車			～6.2 m	～1.9 m
2トンロングワイド車	幹線輸送等		～6.2 m	～2.2 m
廃棄物収集運搬車（2トンバッカー車）	廃棄物収集	～2.3 m	～5.3 m	～1.9 m
廃棄物収集運搬車（4トンバッカー車）	廃棄物収集	～2.8 m	～7.4 m	～2.4 m
4トン車（ロング・ワイド）	路線トラック事業者による集配／引越	～3.4 m	～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

【参考】配送需要の現状について

- 宅配便取扱個数は近年急増しており、令和5年度で約50億個。（世帯数で割ると1戸当たり0.23個/日※）
 - 大手3社で約95%を占めているが、そのほかにも小売事業者から直接委託事業者等による配送・物流網の構築も行われており、各種公表情報を踏まえると相当の規模で行われていると推定される。
- ※ 50.07億（一部は法人向け）/6,027万世帯（総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」）/365日≒0.23個/世帯（再配達個数含まない）

（単位：百万個）

宅配便取扱個数の推移



小売事業者（EC）による配送の取組

○ アマゾンロジスティクス（Amazonの配送部門）

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

＜受取方法＞

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



宅配便の定義

- 一般貨物自動車運送事業の特別積合せ貨物運送又はこれに準ずる貨物の運送及び利用運送事業の鉄道貨物運送、内航海運、貨物自動車運送、航空貨物運送のいずれか又はこれらを組み合わせて利用する運送であって、重量30kg以下の一口一個の貨物を特別な名称を付して運送するもの
- 消費者⇄消費者、企業⇄消費者、企業⇄企業等の運送形態には関係なく、上記に該当する運送はすべて宅配便である。
 - 一口で何個もの荷物を運ぶ一般的な積合せ運送は宅配便ではない。
 - 事業者毎に全国の取扱個数を集計したものであり、各都道府県別等地域別の集計は行っていない。
 - ヤマト運輸(株)が取扱う「ネコポス」及び日本郵便(株)が取扱う「ゆうパケット」については宅配便として集計。

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

【参考】共同住宅の駐車実態に係る既往研究について

- 共同住宅の荷さばき等駐車の実態に関する既存研究について以下のものがある。
- 大手配送 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

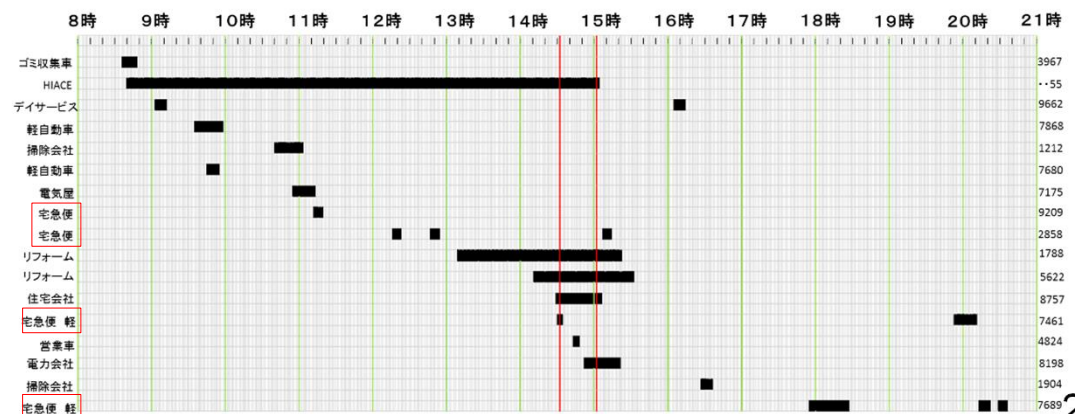
実態

- ・ 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】関係団体の意見について(関係事業者・団体ヒアリング結果①)

団体等	主な意見
不動産協会	- マンションは子供や高齢者などいるため、住民等の安全への配慮が特に求められる施設であり、歩道と駐車場出入口の交差などで安全性が低下するおそれがある。周辺環境や敷地形状によっては、荷さばき駐車施設を設置することで、<u>安全性の観点から懸念が生じるおそれがあり、そうした場合に無理に附置を求められることのないよう運用して頂きたい。</u> - 配送事業者が他の物件に配送する際に利用する等の不正利用や、事故があったときの責任の所在など、配送業者が義務を負う部分もあるのではないか。管理規約ではなく、制度的に担保する方法はないか。 (余剰となっている駐車場の転用による確保・附置義務の緩和について) 以前建てられた物件では、住民全員の確認を得ることは難しいため、管理組合による判断などでも柔軟に緩和が認められるようにして頂きたい。 - 地方公共団体毎に運用がバラバラにならないよう、ガイドラインなどで国としての基本的な考え方を示して頂きたい。
デベロッパー	共同配送について、分譲住宅では、販売後は共同配送の費用負担含めて管理組合が意思決定していくこととなるため、配送事業者の意向どおりに運用することが難しく、施設を所有してテナントを入れている商業施設と比べて導入の難易度が高い。また、生活スタイルが住戸ごと異なるため、配送事業者側も運営に苦慮している様子。 再配達の削減および入居者の利便性向上の観点から、宅配ボックスを設置しているが、<u>一戸に対して複数の配送業者の荷物が到着</u>することもあり、3割でも足りないという課題に対して、追加で入れることができるロッカーを全戸に設置することを計画。 - 荷さばき駐車施設の設置による物流対策を進めるのであれば、社会的意義の説明および緩和措置の適用もあるとよい。
マンション管理業協会	- 既存施設で対応を求められると困るが、<u>新築当初から義務づけられている場合においては管理の観点から大きな懸念はないと思われる。</u>夜間や管理人不在時間の不正利用についてはやや懸念がある。 (自治体の附置義務等で設置される) 荷さばきや引っ越しなどの駐車施設について、<u>運用規約を細かく定めて運用しているほか、点検用の駐車区画や消防用空地で対応している場合もある。</u> - 乗用車の駐車場の余剰を荷さばきに転用したり、外部に貸している例はあり、管理会社が附置義務緩和についての自治体との調整に行くこともある。今後、<u>社会の変化で荷さばき施設に余剰が生じる際は、柔軟に運用</u>できるようにしてほしい。
住宅生産団体連合会 (規制合理化WG会員社)	<u>必要があり、条例で義務になるのであれば、その範囲で対応していくことになる。</u>基準については実情を踏まえて妥当な水準を示すとともに、工夫による緩和措置もあると良い。1日にこれくらいの配送個数があると示されると理解しやすい。 - 配送業者向けに顔認証やQR認証によるセキュリティ認証の効率化、共同配送なども考えられるのでは。 - 入居者用の出入口は複数あっても、配送業者用の出入口は1つしかない場合が多く、インターフォンが配送業者で渋滞していることもある。セキュリティは賃貸より分譲の方が高い傾向にある。1日に300個の配送であれば、1日中駐車することになるのではないか。敷地が小さかったり、間口が狭い計画などでは難しい場合があると思われる。 駐車場の附置義務により、1階に店舗など収益性の高い施設を設けられないのは課題。

【参考】関係団体の意見について(関係事業者・団体ヒアリング結果②)

論点	物流3社（ヤマト運輸、佐川急便、日本郵便）、Amazon 主な意見※ ※ 各社意見を国土交通省において集約しており、各社共通の見解とは限らない。
地域毎の違いや実態	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

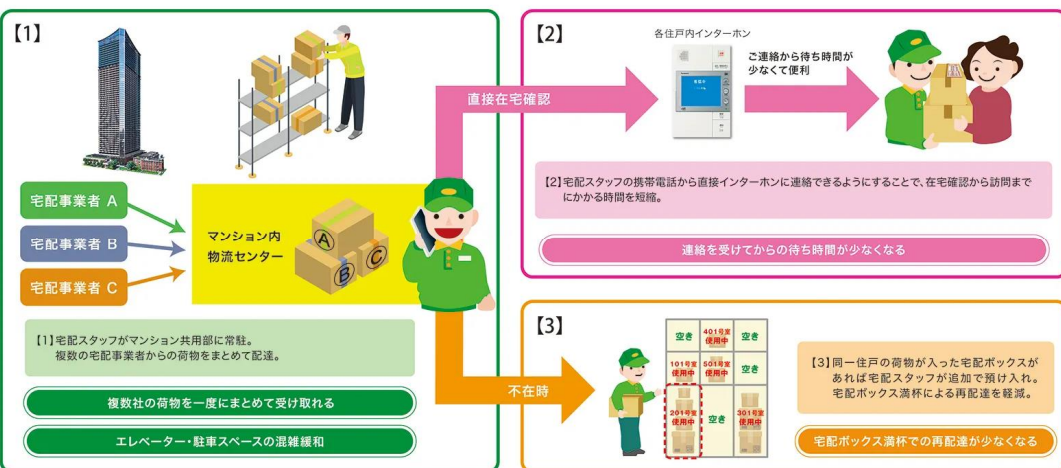
横浜市内の超高層共同住宅（地上58階、1176戸・2019年竣工）に以下の仕組みを導入。

- 【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】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%	1都3県で 3,289,944 戸	53.3%
	東京都	1,636,281 戸	26.5%		
	神奈川県	850,768 戸	13.8%		
	山梨県	7,508 戸	0.1%		

信越	長野県	12,676 戸	0.2%	49,027 戸	0.8%
	新潟県	36,351 戸	0.6%		

北陸	富山県	8,326 戸	0.1%	23,599 戸	0.4%
	石川県	12,328 戸	0.2%		
	福井県	2,945 戸	0.0%		

東海	岐阜県	15,934 戸	0.3%	403,840 戸	6.5%
	静岡県	77,342 戸	1.3%		
	愛知県	294,085 戸	4.8%		
	三重県	16,479 戸	0.3%		

地区・都道府県 マンション管理業協会各社の管理戸数・割合

近畿	滋賀県	39,836 戸	0.6%	1,385,845 戸	22.4%
	京都府	114,391 戸	1.9%		
	大阪府	756,938 戸	12.3%		
	兵庫県	412,156 戸	6.7%		
	奈良県	49,633 戸	0.8%		
	和歌山県	12,891 戸	0.2%		

中国	鳥取県	5,132 戸	0.1%	171,127 戸	2.8%
	島根県	6,257 戸	0.1%		
	岡山県	29,746 戸	0.5%		
	広島県	106,890 戸	1.7%		
	山口県	23,102 戸	0.4%		

四国	徳島県	8,186 戸	0.1%	62,573 戸	1.0%
	香川県	24,704 戸	0.4%		
	愛媛県	18,769 戸	0.3%		
	高知県	10,914 戸	0.2%		

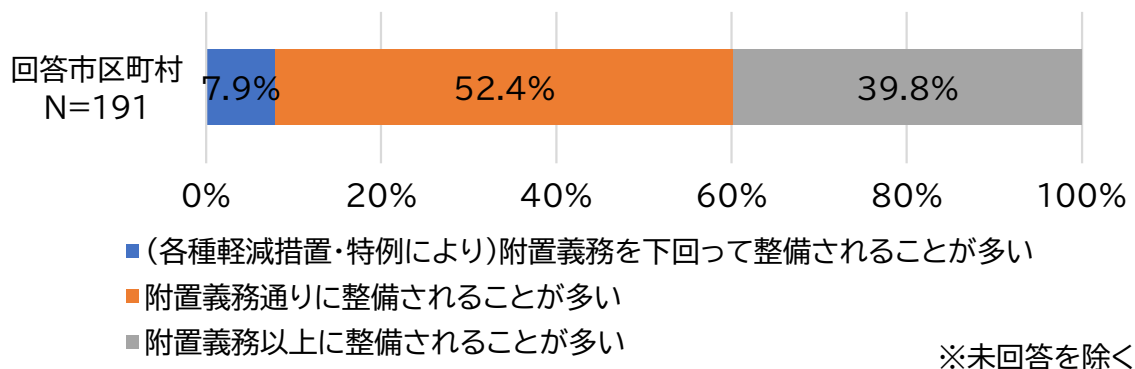
九州・沖縄	福岡県	277,003 戸	4.5%	411,736 戸	6.7%
	佐賀県	8,730 戸	0.1%		
	長崎県	17,732 戸	0.3%		
	熊本県	30,492 戸	0.5%		
	大分県	22,278 戸	0.4%		
	宮崎県	8,896 戸	0.1%		
	鹿児島県	22,840 戸	0.4%		
	沖縄県	23,765 戸	0.4%		

合計	6,176,412 戸	マンションストック数(2019年末時点:665.5万戸)に占める割合:92.8%			
----	-------------	--	--	--	--

駐車場需給・附置義務駐車施設の現状について

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

附置義務駐車場の整備状況

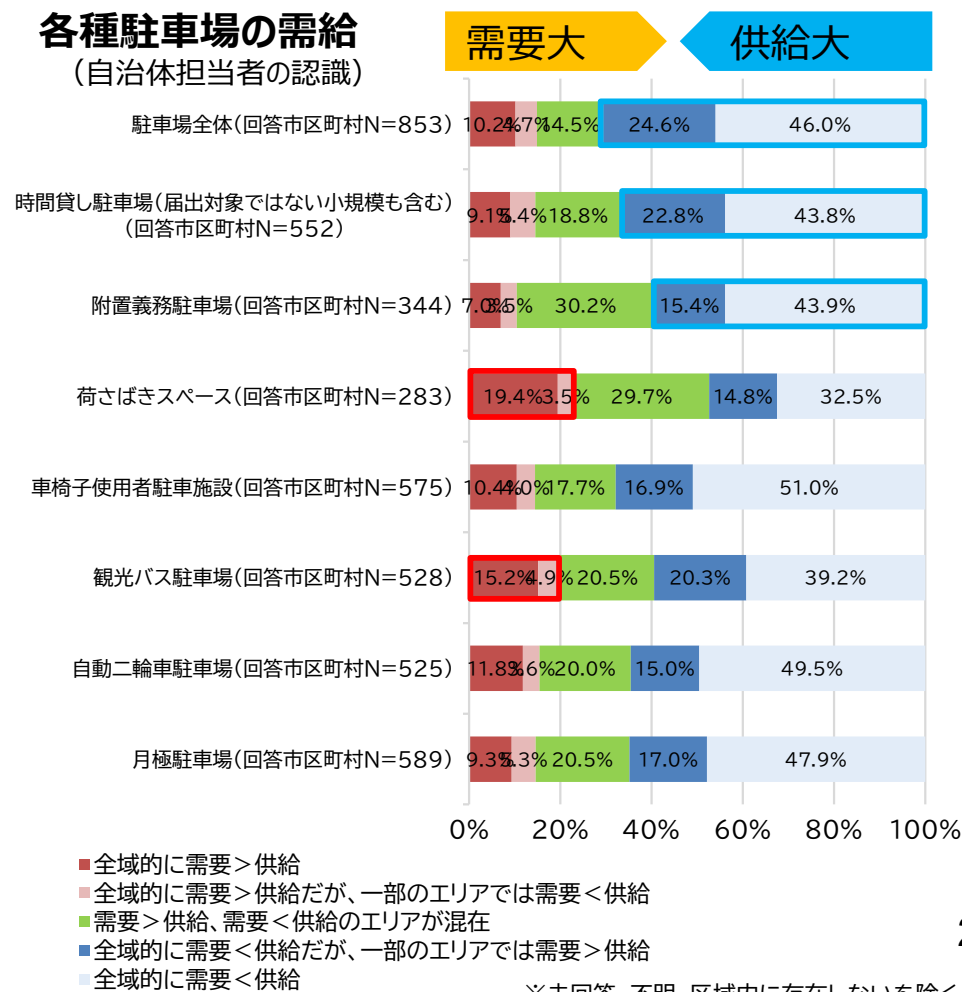


○ 駐車課題に関する自由記述 国交省全自治体対象調査 (R6)

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

各種駐車場の需給

(自治体担当者の認識)



公共交通利用促進措置について

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

導入自治体例を踏まえた制度の概要

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

地域の実情に応じて留意が必要な点

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

【参考】標準駐車場条例の改正に関する技術的助言（H26.8.1）

（１）基本的な考え方

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

（５）その他留意事項

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

【参考】地方公共団体における公共交通利用促進措置取組例

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

※ 国交省自治体調査（R6） 5自治体から回答

制度関係

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



実績について

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



地下通路接続、公共交通待合施設の整備例（札幌市）→

←歩行者デッキの整備例（港区）

【参考】公共交通利用促進策等による附置義務台数の緩和の例

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

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

凡例 ◎：必須 ○：該当メニューの例示あり（率の定めがある場合は記載、※付は最大値） △：公共交通・自動車利用抑制施策として含まれるもの －：記載無し	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○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。）

既存の附置義務駐車施設等の余剰に係る対応について

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

<原因>	みなおしのイメージ	<対応の方向性>
① 車種毎の需給の不一致 【一般公共駐車場】【専用駐車場】 （例：荷さばき、車椅子使用者用、自動二輪車用等）	➤ 附置義務駐車施設の駐車施設としての振替の容易化 ➤ 車種変更だけではなく、質の向上（車両の大型化やEV充電器導入、ゆとりのある駐車マス設置）への対応により、台数を減らす場合も容認	標準条例において、届出制による振替を記載
② 施設関係者の需要の変化 【専用駐車場】 （例：事務所、宿泊施設、住宅等）	➤ 施設関係者の需要に十分対応できることを確認できれば（振替により、全ての車種の需要が満たせることも確認）、附置義務を緩和し、緩和した分は他の附置義務の隔地受入や、関係法令の範囲内で駐車施設以外の転用（倉庫等）を容認	標準条例において、許可制での緩和を記載
③ 地域の供給が過剰 【一般公共駐車場】 （例：商業施設等）	➤ 再開発予定地が一時的な土地利用として時間貸駐車場の供給が増えている場合等一時的な供給増加の場合に、附置義務駐車施設を削減した場合、エリアの需要を賄えなくなるおそれがあるため、地域の駐車場需給の調査（一時的な土地利用か、配置や車種毎の需給の課題は無いかな等）・検討が必要。 ➤ その上で、一定の区域における駐車場施策の総合的なみなおし等により、エリアでの供給の適正化をしていくことが必要。（＝既存附置義務駐車施設も含む）標準条例での対応は無し（原単位調査等で対応） ※ 別途、駐車需要を減らす取組を評価して公共交通利用促進措置による附置義務緩和規定を追加	

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

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

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

【参考】都市計画駐車場の場合（解釈の明確化）

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



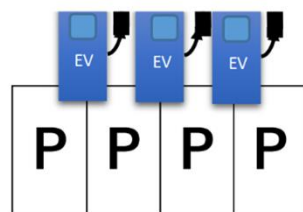
既存の附置義務駐車施設の駐車施設としての振替について(需給の不一致への対応)

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

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

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

複数の急速充電設備を一つの駐車場に設置すると



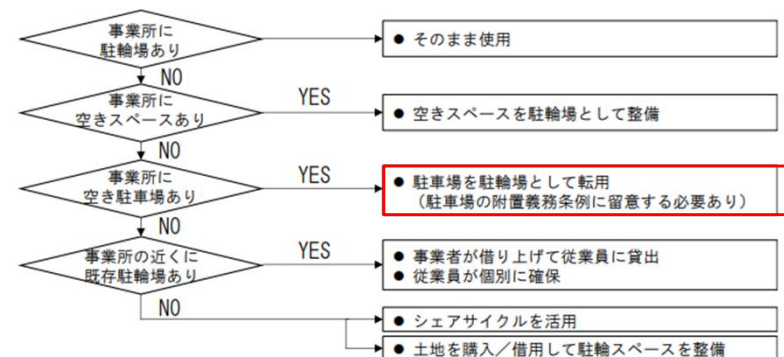
50kwhを超える出力

キュービクル式高圧変電設備の設置が必要



キュービクル設置費の発生、車室のレイアウト変更・減少

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



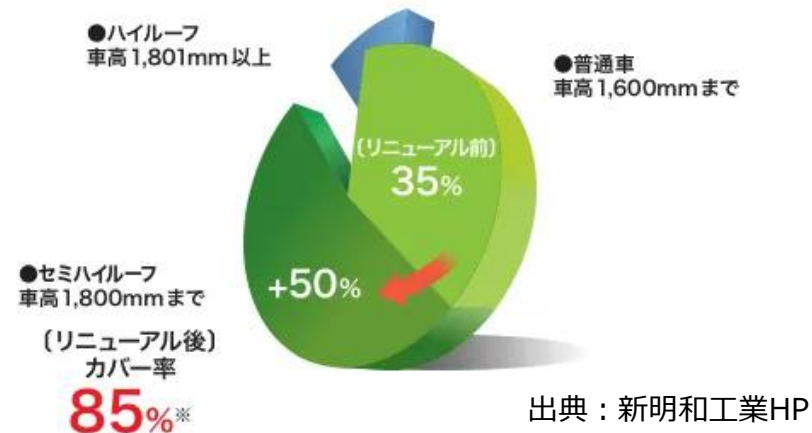
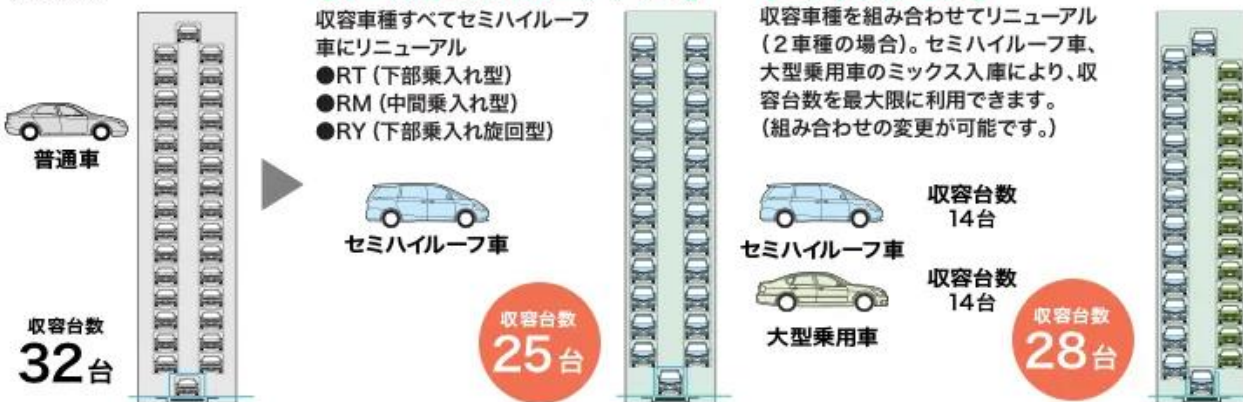
※駅などについては、従業員による駐輪場の確保が必要

図 32 駐輪場確保のための検討フロー

出典：自転車活用推進官民連携協議会 自転車通勤導入に関する手引き

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

【現状】



- 附置義務により設置された駐車施設については、条例（標準条例通りの場合）により「目的に適合するように管理」することが義務づけられている。
- 他方、駐車場法の目的である道路交通の円滑化等の観点や附置義務による建築物に起因する駐車需要への対応の観点からは、駐車区画数を減らしても支障の無い範囲で、**駐車場の利用ニーズの変化に対応**することは、当該目的に反するとはいえないと考えられる。
- 他方、自治体の地域需給把握、附置義務駐車施設の監督の観点から、振替の際は**届出**を求める。
 - ※ 一時的に駐車区画を柔軟に使用する場合は届出の対象外（例：車椅子利用者用駐車区画が不足した際に、普通車3区画を車椅子利用者用駐車区画2区画として使用する等）。また、車両が自家用・来客用・賃貸用（カーシェアやシェアサイクル等）かの区別は行わない。
 - ※ 駐車場法・バリアフリー法の**届出駐車場**（一定規模以上の路外駐車場）に該当する場合は、別途変更届出も必要。

○ **届出の際の記載事項のイメージ**

(自治体の規則で規定)

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

【参考】 標準条例における、駐車施設の区画の基準

種別	規格 ※赤字は改正後
小型車 7割	2.3m×5m以上
普通車 3割	2.5m×6m以上
車椅子利用者用	3.5m×6m以上 高さ 2.3m 以上
荷さばき用	3m×7.7m 高さ 3.2m 以上
自動二輪車	1m×2.3m以上

○ **駐車施設振替に係る届出様式のイメージ**（自治体の規則で規定）

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

既存の駐車施設附置義務の緩和について（施設利用者の需要の変化への対応）

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

附置義務緩和申請のイメージ

○ 確認事項のイメージ（自治体の規則で規定）

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

○ 附置義務緩和による効果の例

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

○ 附置義務緩和により生まれたスペースの活用例

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

【参考】「都市再生駐車施設配置計画の作成と運用に関する手引き（平成30年7月）」

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

参考事例（韓国：ソウル）

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



出典：ソウル市HP

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。）

荷捌き車両の規格について

- 現在の標準駐車場条例では、平成6年当時2トン車の9割の車両をカバーできる基準として、車高3.0mとして設定したところ、平成29年に行われた調査では、9割超の事業者が**3.2m以下**となっている一方、軽貨物車による配送も増えており、車両の変化に合わせて規格を見直していく必要がある。
- 例えば、地域においては、駐車場の有効梁下高3.2m以上にすることや十分な車路幅員を確保する取組を実施し、路上駐停車が減少する効果が出ている事例や、一部の区画を軽貨物が停められる普通車の規格としている例がある。

【参考】平成6年当時の考え方

「標準駐車場条例の改正について」（平成6年1月20日）

- ・ 通常都市内で貨物の運搬に利用される貨物車を対象として設定したもの
- ※ 2 tトラックの実車高2.7m以下のものが9割

【参考】大丸有地区の地域ルールにおける取組

地域ルールの取り組み

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

地域ルールの効果

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



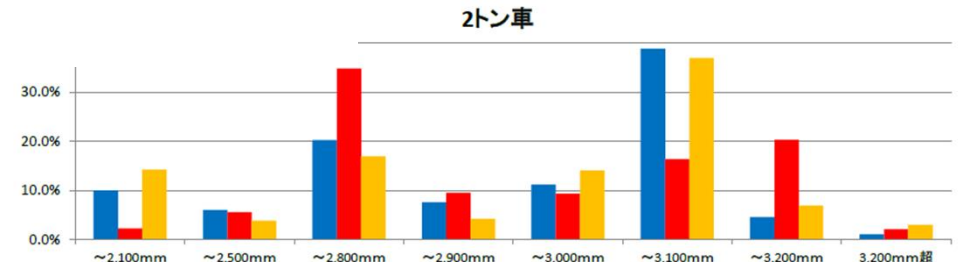
近年は有効梁下高を十分に確保したビルも増加している



図5-8 建物の入庫車高制限と貨物車の路上駐停車状況

大丸有地区の駐車需給と地域ルールについて

【参考】車種別配送車両の高さについて



出典：国土交通省総合政策局物流政策課『物流の円滑化・効率化を考慮した建築物の設計・運用に関するアンケート調査結果』（平成29年）

【参考】一部区画について、異なる規格による整備を認めている例

○札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例（抄）

（第3条の規定により附置する駐車施設の規模等）

第5条の2 第3条の規定により附置しなければならない駐車施設は、自動車の駐車のために供する部分の規模を駐車台数1台につき幅**3メートル以上、奥行き7.7メートル以上、有効高さ3メートル以上**とし、自動車を安全に駐車させ、かつ、円滑に出入りさせることができるものとしなければならない。

2 前項の規定にかかわらず、第3条の規定により附置しなければならない最小規模の駐車施設の駐車台数（以下「最小規模の駐車台数」という。）に**0.5を乗じて得た台数**（小数点以下の端数がある場合は、これを切り捨てるものとする。）に係る自動車の駐車のために供する部分の規模は、駐車台数1台につき幅**2.5メートル以上、奥行き6メートル以上**とすることができる。

3 （略）

【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

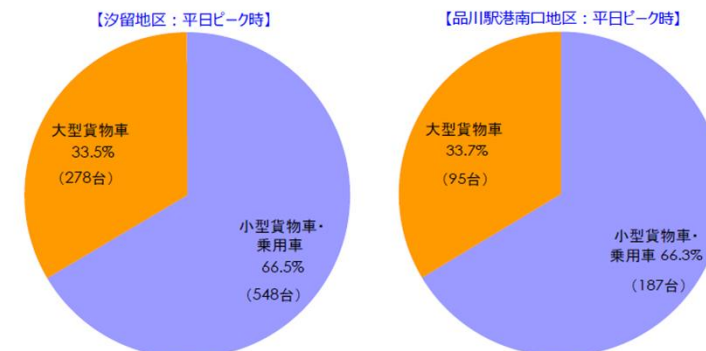


図 10 【参考】荷捌き車両の車種構成（既往実態調査における例）

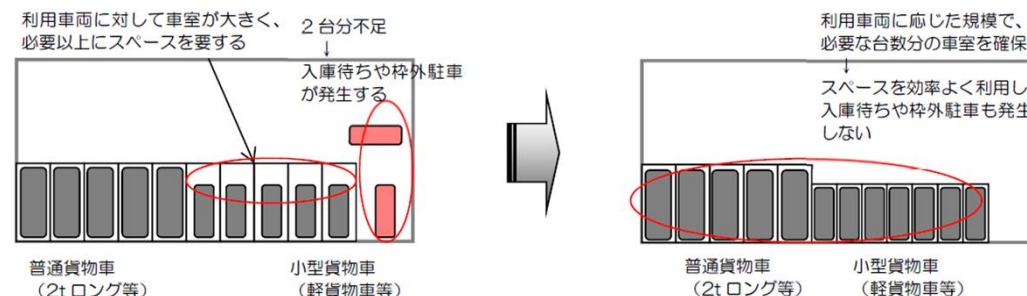


図 11 車種構成に応じた整備のイメージ

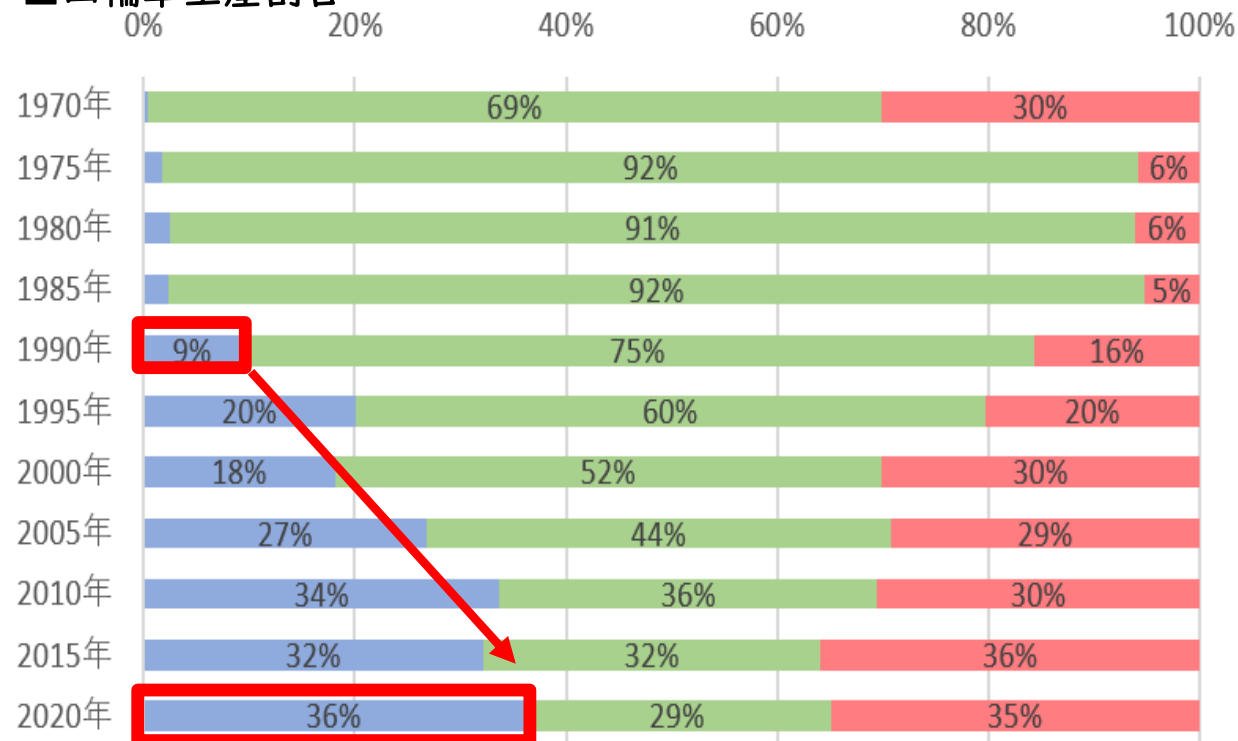
駐車スペースに係る規格の概要（標準駐車場条例）

- 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（改正前）

種別	規格
附置義務駐車施設 （小型車を念頭）	7割 幅2.3メートル以上、 奥行5メートル以上
附置義務駐車施設 （普通車を念頭）	3割 幅2.5メートル以上、 奥行6メートル以上
車椅子利用者用 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

○ 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。

※ 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

● 基準の改正について

【現在の基準】

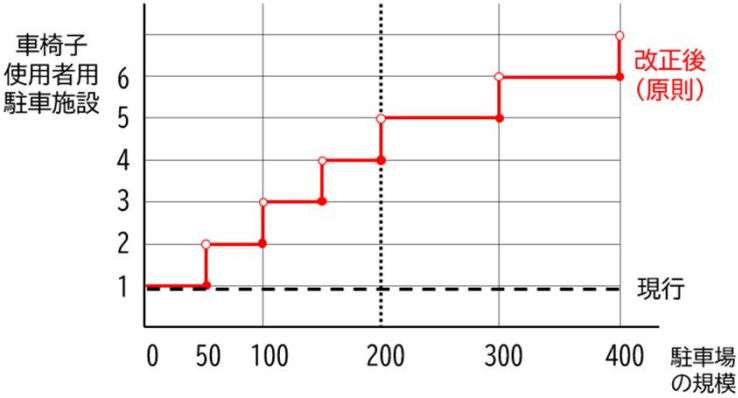
- 移動等円滑化経路の確保
- 1以上の車椅子使用者用駐車施設の確保

【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。

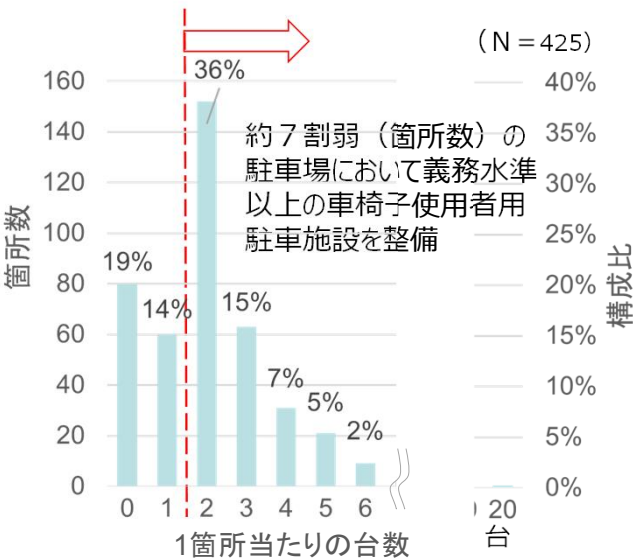


【参考】
特定路外駐車場の現状

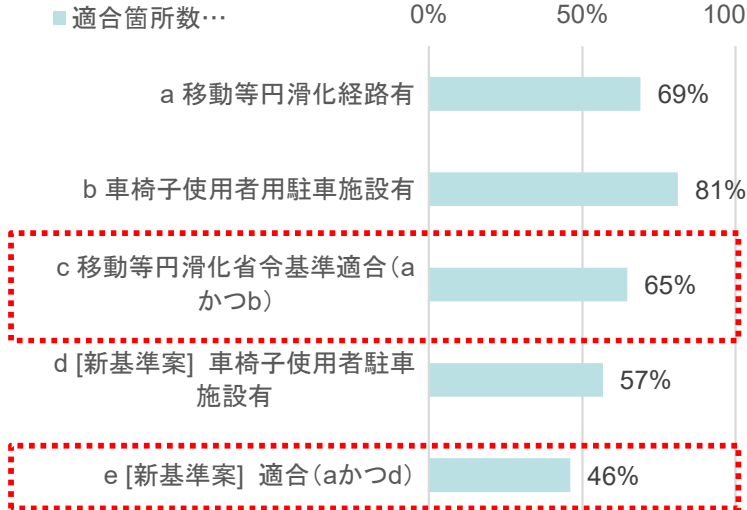
令和4年度末	特定路外駐車場		バリアフリー対応		バリアフリー化率 (β/α)	平均台数 (γ/β)
	箇所数 (α)	台数	箇所数 (β)	台数 (γ)		
全体	3,280	413,988	2,365	18,572	72%	7.85
(公共設置)	425	55,249	275	929	65%	3.38

- 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）
(N = 425)



出典：国土交通省都市局調査

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**

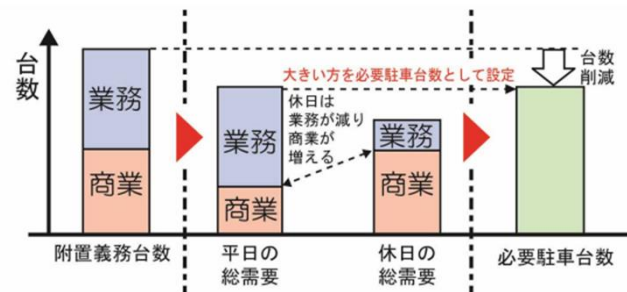


図2-1. 平日、休日の総需要の算出による必要駐車台数

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。
- ② **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。

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る、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	・建築物である駐車施設（青空駐車場は含まない） ・附置義務駐車施設の要件に適合していること ・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）	29箇所 (R5.3)
熊本市	毎年	・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、 ・駐車場法の路外駐車場の技術基準に適合していること ・歩行者利用増進道路に出入口が面していないこと ・渋滞区間に出入口が面していないこと ・幹線バス路線に出入口が面していないこと ・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）	なし
札幌市	毎年	・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 ・収容台数100台以上 ・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	5箇所385台 (R5.11)
名古屋市	毎年	・建築物である駐車施設であり、駐車面積500㎡以上 ・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 ・駐車場法の路外駐車場の技術基準に適合していること ・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 ・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	7箇所 (R3.12)
港区 (地域ルール)	毎年	・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 ・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。 ・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 ・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。 ・原則として10年以上※の貸借契約等が可能であること。 ※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	—

隔地・集約駐車場の運用事例

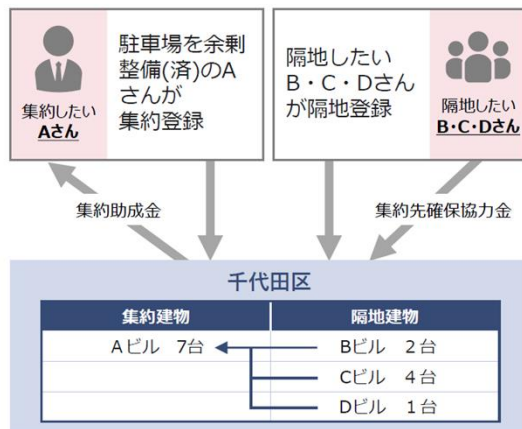
- 要件を満たした集約駐車場について自治体のHPに公表したり、自治体が間に入ることによりスムーズな隔地・集約駐車場の運用を図っている。
- 一定の集約駐車施設に集約した場合、集約に伴う必要駐車需要の低減分の附置義務を緩和している場合もある。

■ 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。
- ・ 地域開放型の場合、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（地域開放型では、多少のアンバランスは許容）

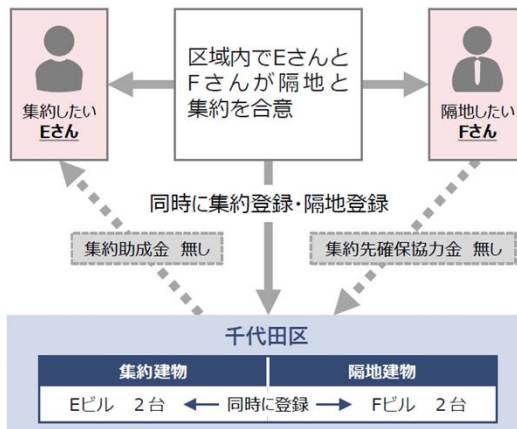
地域開放型の隔地集約 ～相手はおまかせ～

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）



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。



■ 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

(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。

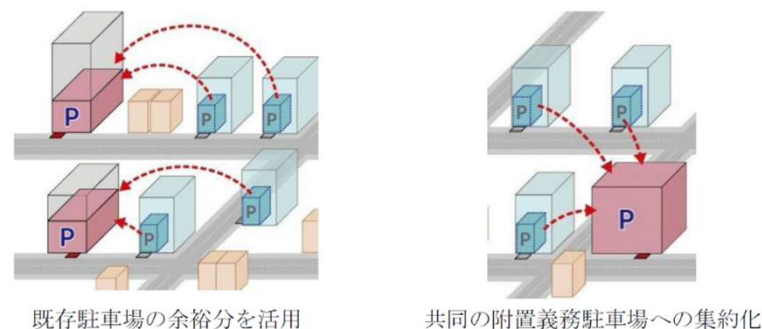


図4 集約化イメージ