

**まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会  
とりまとめ**

**～持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた  
駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン～**

**令和7年5月**

## 目次

I	はじめに	3
II	基本的な考え方	5
	1. 駐車場政策のこれまでの経緯	5
	2. 近年の駐車場政策をとりまく状況を踏まえた方向性	8
	(1) 駐車場の需給等の実態	8
	(2) 都市政策の動向	10
	(3) 駐車場をとりまく動向（交通・物流・観光等）	18
III	具体的な施策の進め方	21
	1. 計画的な取組	21
	(1) 上位計画等を踏まえた基本方針・目標・期間の検討	21
	(2) 区域の考え方（エリアごとの取組、広域的な取組）	22
	(3) 需要と供給の把握（将来を含む）	24
	(4) 産学官連携による取組	30
	(5) マネジメントのための施策・手段	35
	2. 施設の構造設備に係る施策	38
	(1) 配置の適正化	38
	(2) 質の向上（結節点機能の強化、景観・デザイン等）	41
	(3) 車両等の変化への対応	46
	3. 駐車場の整備（供給）施策（附置義務制度、都市計画駐車場等）	49
	(1) 区域や建築物の用途、車種、原単位の適切性（附置義務）	50
	(2) 制度の柔軟な運用（附置義務・都市計画駐車場）	53
	① 交通施策との調和（公共交通利用促進措置等）	53
	② 配置の適正化（隔地・集約等）	53
	③ 変化への対応（振替・緩和等）	58
	(3) 外部不経済への対応（附置義務の廃止、量的規制等）	60
	4. 各種政策課題への対応	62
	(1) 都市内物流（荷さばき）	62
	(2) 観光（観光バス等）	71
	(3) 多様なモビリティの駐車環境の確保（自動二輪車、原付等）	75
	(4) 安心・安全の確保	82
	① バリアフリー・ユニバーサルデザイン	82
	② こどもまんなかまちづくり	91
	③ 機械式駐車場の安全対策	92
	(5) GX・防災・DX	94
	① GX（緑化、EV等）	94
	② 防災	99
	③ DX（AVP、駐車場情報、決済手段等）	101
	検討経緯	107
	委員名簿	108

## I はじめに

- これからの都市政策は、**持続可能性**を考慮し、**コンパクト・プラス・ネットワーク**や**居心地が良く歩きたくなるまちづくり**、**ユニバーサルデザイン**、**GX・DX・防災**などの考え方を踏まえて進めることが求められている。
- 駐車場は、他の都市施設や地域の関係者と連携して適切に整備・活用等のマネジメントをしていくことにより、他の交通モード（公共交通、シェアサイクル等）への乗り継ぎ拠点となる**交通の結節点（ハブ）**としての機能を発揮するものであるとともに、都市機能やまちの賑わいを支える**公共的空間**として、**人間中心のまちづくり**及び地域課題の解決に貢献が期待される施設である。
- 駐車場は、需要に応じた適切な整備を通して路上駐車削減を通じた**道路交通の円滑化**に資する一方、無秩序な整備は歩行者との交錯や中心市街地への自動車流入による渋滞などにより**交通の支障**となる場合があるほか、**遊休土地の簡易な運用手段**としての側面を持っていることから、**土地利用**を通して**都市の構造や景観**等に大きな影響を与える施設である。
- 駐車場は、都市の重要な交通施設の一つであり、**物流や観光、多様化するモビリティ**への対応も重要である。**自転車等のアクティブモビリティ、公共交通やシェアモビリティ**の活用など、**環境負荷が低く幅広い世代が利用可能な持続可能な交通手段**と連携したバランスのとれた都市交通の実現も求められている。
- 近年は**新たな技術**を活用して、フラップレスや事前予約制などを導入する駐車場もあり、自動バレーパーキングの実証実験などの事例も出てきている。こうした技術を適切に活用することで都市交通に係る課題解決への貢献も期待される。
- 令和4年に設置された「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」では、駐車場を取り巻く上記のような社会動向を意識しつつ、地域公共交通と連携した「コンパクト・プラス・ネットワーク」型のまちづくりや「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を考慮したまちづくりを見据え、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駐車場政策のあり方などについて検討を行ってきた。
- 本書はこのあり方検討会の議論結果を整理したもので、今後は「**統合的な政策に基づき、駐車場の量や配置の状況を適切に把握してマネジメントしていくことが必要**」という基本的認識の下、本とりまとめが**国、地方公共団体、民間事業者がそれぞれの立場で取り組んでいくための指針**となることを期待して編集したものである。
- 「**受け身の駐車場政策**」から「**攻めの駐車場政策**」へ、本とりまとめに基づいて、各主体が**連携して駐車場施策に取り組んでいくことを期待している**。

## 本とりまとめにおいて、各主体に想定する役割

国	本とりまとめに基づく制度の検討や各種支援施策の検討、個別の技術的助言
地方公共団体	本とりまとめを技術的助言（ガイドライン）として活用しつつ、地域の実情に応じて、計画や条例等の制度・施策の検討及び見直し
民間事業者	本とりまとめの考え方を参考とした駐車場設置・運営や、地方公共団体及び他の民間事業者との連携、政策課題に資するサービス等の開発

## 凡例

本とりまとめでは、以下の考え方で記載している。

### ①枠囲み部分

検討会の議論を踏まえた指針を記載

### ②説明

指針の背景や、具体的な手法等の補足説明を記載

### ③事例・関連文書等

事例や関連文書等を紹介している。あくまでも代表的なものであり、別添する参考資料集も含めて参考とされたい。

## II 基本的な考え方

### 1. 駐車場政策のこれまでの経緯

戦後の急激なモータリゼーションを背景とした駐車場不足、路上駐車による道路交通の効用低下等に対応するため、昭和 32 年に駐車場法が制定された。その後もモータリゼーションが続き、平成 2 年の駐車場法改正では、駐車場整備に関するマスタープランである駐車場整備計画制度の創設や附置義務対象建築物の下限規模の引き下げによる強化など、駐車場整備による道路交通の円滑化を図ってきた。加えて、平成 6 年の標準駐車場条例改正による荷さばき駐車需要への対応、平成 18 年の駐車場法改正による自動二輪車の駐車需要への対応など、駐車需要に対して必要な対応を行ってきた。



皇居前の幹線道路の様子

(昭和 20 年代)

出典：Parking 211 号 (2015・7)

他方、平成中期からは自動車保有台数の増加のペースが落ち着きはじめ、地域によっては低下している場合も見られる一方、駐車場出入口の乱立に伴う交通の阻害や、駐車場の余剰が課題となるなど、駐車場整備に係る課題も顕在化し始めた。そうした状況において、例えば、東京都では自動車需要が少ない高密度な商業地や都市開発が活発な地区において附置義務による駐車場整備の課題が顕在化したことを背景に、平成 14 年の条例改正により、地域ルールが創設され、地域特性に応じた駐車施設の配置や附置義務基準の設定を可能にする仕組みが導入された。また、金沢市においては、平成 18 年に駐車場の適正な配置に関する条例が制定され、小規模な駐車場の届出義務化や基準に基づく助言や指導が行われている。国においても、平成 16 年の標準駐車場条例の改正等により、附置義務駐車施設の隔地や地域特性に応じた弾力化の推奨が行われている。

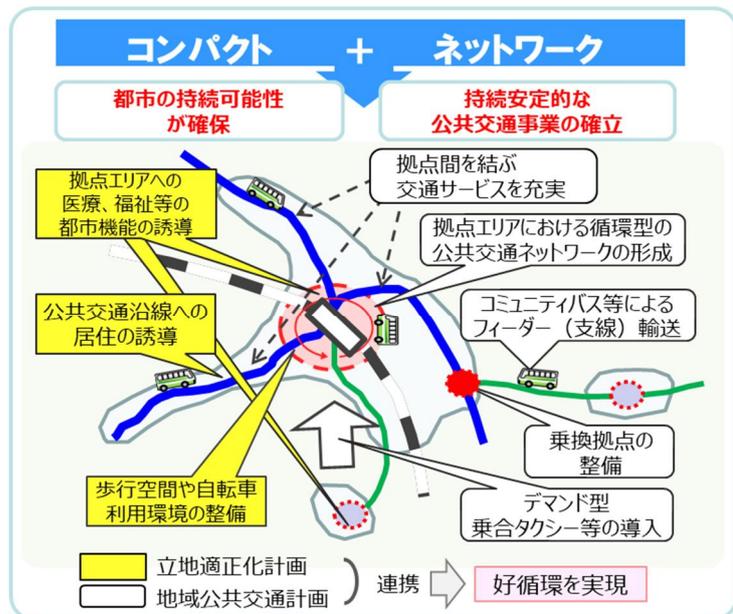
また、高齢者や障害者が自立した日常生活及び社会生活を営むことができる「共生社会」の実現、全ての利用者に利用しやすい施設等の整備を通じた「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づく施設整備、移動等円滑化の促進等を図るため、平成 18 年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が制定され、(非建築物の) 特定路外駐車場のバリアフリー化が義務となった。

平成 24 年には、深刻さを増す地球温暖化問題への対応、高齢者・子育て世帯の環境の整備、市街地の拡大等による行政コストの適正化を背景として、都市のコンパクト化、都市の低炭素化を進めるため、都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）が制定され、過度な自動車による移動の抑制、分散的な駐車施設の配置による歩行者動線の交錯等を抑制するため、駐車場法の特例として、低炭素まちづくり計画に位置づけることにより、附置義務駐車施設の計画的な集約が可能になった。

また、**機械式立体駐車場の安全性**の一層の向上を図るため、平成 25 年に「機械式立体駐車場の安全対策検討委員会」が設置され、検討委員会報告書を踏まえて、機械式立体駐車場に関わる製造者、設置者、管理者、利用者が先ず早期に取り組むべき事項を「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」として策定・公表するとともに、関係団体へ安全対策の強化及び適正利用の周知について要請が行われている。また、駐車場法施行令の一部を改正する省令により、駐車場法施行令第 15 条に基づく大臣認定制度の下で、機械式駐車装置の構造・設備と併せて安全機能についても基準を定め、この安全機能に関する基準への適合を認定の要件として追加するとともに、安全機能の認証に際して、第三者機関（登録認証機関）が認証を行う制度が導入されている。

平成 26 年の都市再生特別措置法の改正では、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題である中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えを進めていく

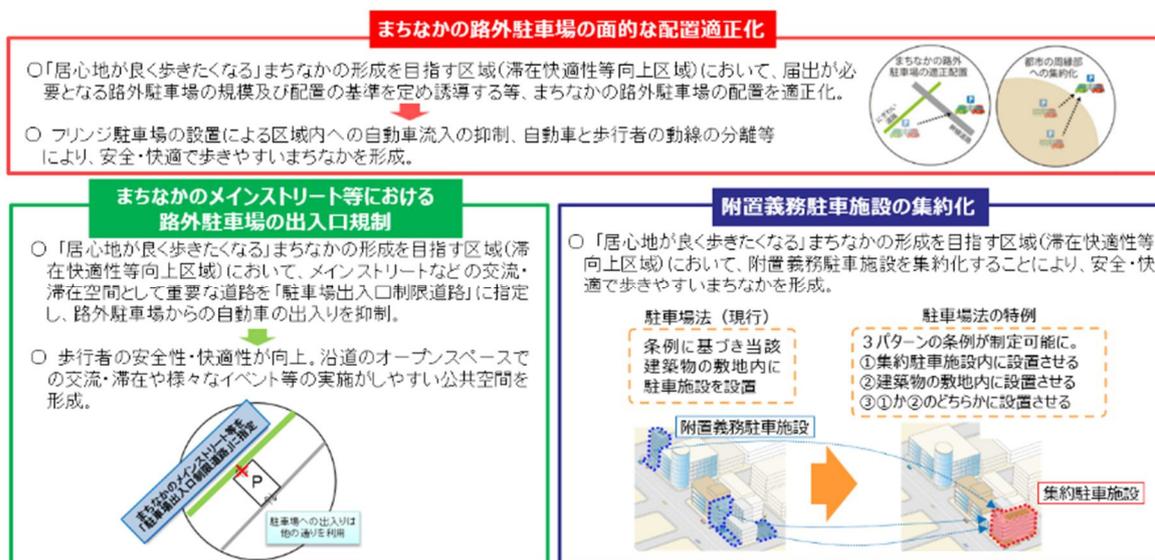
ため、**立地適正化計画**制度が創設された。本制度において、駐車場法の特例等に係る制度が設けられており、立地適正化計画に伴う都市機能の誘導・集積に伴い、自動車流入の集中が見込まれ、道路交通の輻輳、歩行環境等の悪化を招くおそれがある場合に、**①路外駐車場の配置の適正化、②附置義務駐車施設の集約化**が可能となった。



平成 29 年の社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループのとりまとめにおいて、自動車保有台数の伸びは鈍化しつつある一方で、駐車場供用台数の伸びはほとんど変わらず、**駐車需要**や地方公共団体が策定する**まちづくり・都市交通に関する計画と整合していない地域**が見られるようになってきており、まちづくりと連携した駐車場施策の推進が必要とされた。基本的な考え方として、駐車需要やまちづくり計画等に基づく駐車場施策を再構築していくために、**①地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車場の整備、②まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置、③駐車場の整備・活用プロセスの一体的推進、④地域の状況に応じた駐車場の整備・活用等**が必要とされた。平成 30 年の都市再生特別措置法の改正では、都市再生緊急整備地域において、旺盛な民間開発の増加に伴い多くの附置義務駐車施設の供給がなされてきた一方、公共交通機関が発達していること等により、駐車施設の稼働率が低い水準に留まっている結果、駐車場の余剰が生じているような区域が存在することを背景に、当該地域の附置義務の基準を一律に適用するのではなく、

地域の一部の区域の実態に応じて、附置義務駐車施設を建築物単位でなく区域単位でその位置と規模を最適化する特別な仕組みとして、都市再生駐車施設配置計画制度が創設された。当該制度により、都市再生緊急整備地域において、計画に基づく附置義務駐車施設の集約化が可能になっている。併せて同年に「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」が発出されている。また、同ワーキンググループにおいて、機械式駐車装置の安全確保に向けた施策の具体的方向性として、設置後の点検等による安全確保に関する取組が示されたことを踏まえ、平成30年に「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」が公表された。

令和2年の都市再生特別措置法改正では、人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、まちなかに多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」空間を官民一体で形成することによって、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出することが有効と考えられることから、都市再生整備計画に滞在快適性等向上区域を記載できることとし、当該区域における快適性や魅力の向上を図るために必要な各種の特例措置等を設けることにより、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進することとされた。こうした「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けては、駐車場の配置や出入口の位置を適正化し、駐車場への自動車の出入りによる自動車と歩行者の輻輳を避け、歩行者が安全かつ快適に滞在できる空間を形成することが重要であることから、改正法において駐車場に係る特例措置等が設けられ、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になった。

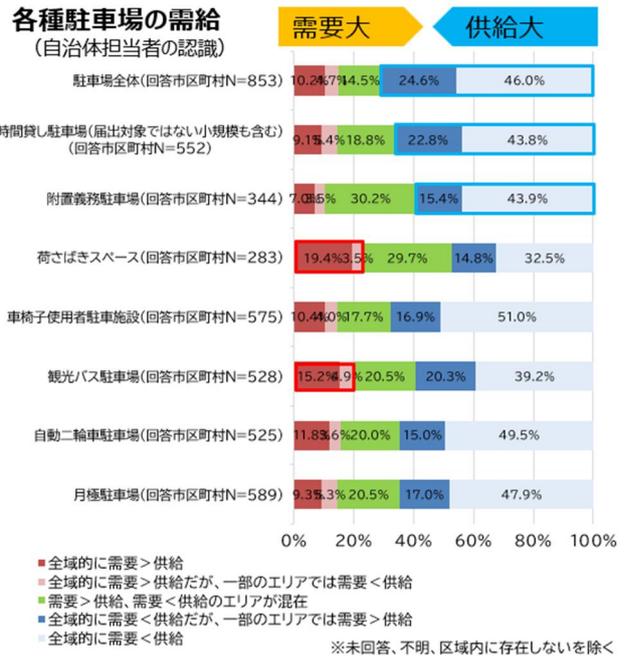


## 2. 近年の駐車場政策をとりまく状況を踏まえた方向性

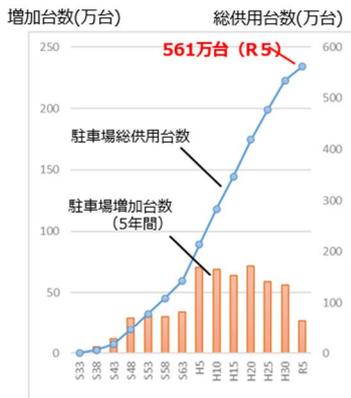
### (1) 駐車場の需給等の実態

(令和6年度調査)

全国的に自動車保有台数が近年横ばいで推移する一方、駐車場整備台数は依然として増加の一途をたどっており、多くの自治体において全体としては供給が需要を上回っているとの認識が示されている。特に駐車場の届出の対象とならない小規模駐車場(500㎡未満)の増加率(2007年から2020年比で158%増)は、届出駐車場(同35%増)を上回っているとの調査結果もあり、地方都市を中心に中心市街地の小規模平面駐車場の供給増加に伴う土地の低未利用地化や、配置の適正化が課題となっている。



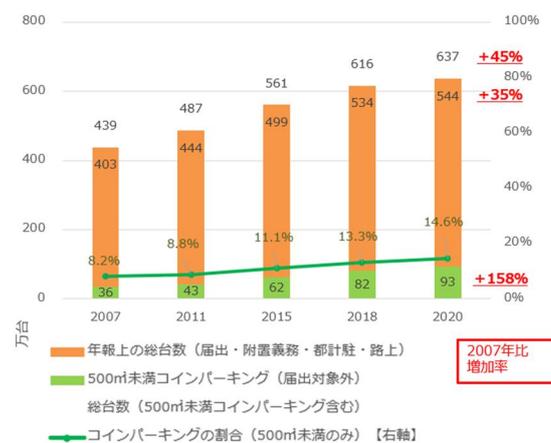
#### 【参考】 駐車場台数の推移



#### 自動車保有台数の推移



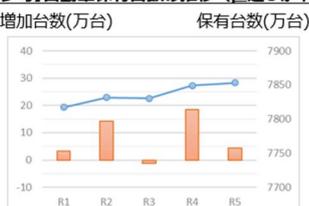
#### コインパーキングを含めた駐車場供用台数の推移



#### 【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)



※ 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)、路上駐車場が対象。  
 ※ 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。

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」

他方、車種によっては需要が供給を上回っているという都市も多くなっており、荷さばきや観光バス、自動二輪車駐車場については、引き続き確保の取組を進めていく必要がある。

**附置義務制度について**  
 は、附置義務の基準より多くの駐車場が整備される例が多い都市が4割弱となっており、附置義務制度を緩和したり、廃止したりする

都市も出ている。他方、附置義務を単に廃止する都市もあれば、廃止と併せて駐車場の配置等の適正化に取り組む都市や、緩和と併せて公共交通利用への誘導施策を求めている都市もあるなど、都市や交通全体の方針を踏まえた戦略的な取組を行っている都市もある。

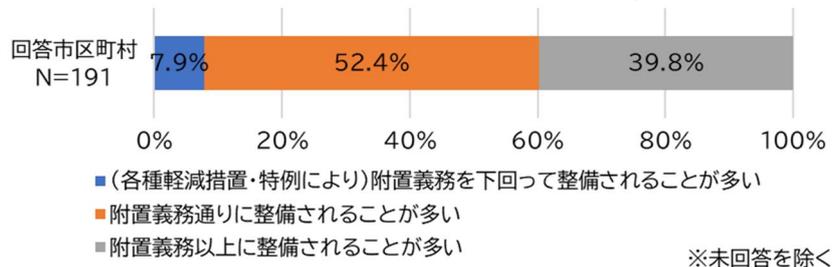
海外では、イギリス・ロンドンの様に附置義務制度について整備しなくてはならない駐車施設の下限台数ではなく、上限台数を定める制度に変更して、駐車場の設置を制限し、**総合的な交通需要マネジメント（TDM）の一環**として駐車場政策に取り組んでいる都市もある。また、スウェーデン・ウメオやドイツ・ミュンヘンのように、附置義務駐車施設について、中心市街地で整備できる台数を制限した上で残りの台数分について金銭負担を求め、当該金銭を共同駐車場の整備などに充当している都市もある。

例えば、アジアの14都市の駐車場政策について分析した『Parking Policy in Asian Cities』においては、Barter (2010)の枠組みを基に、駐車場政策の手法について、「従来型」「駐車場管理型」「市場型」の3つに分類している。

「従来型」（≡下限を定める附置義務制度）については、自動車中心の考えに基づくものである一方、「駐車場管理型」では、供給を制約することで、モビリティ・マネジメントにより、広範な都市・交通政策の目標の達成が可能としており、「市場型」では、価格により需給が形成されるとしている。

日本の駐車場政策（車庫証明制度）は意図せずして住宅駐車場について市場ベースの結果を生み出しているとしているが、一般共用駐車場については、「従来型」の需要現実主義的なアプローチになっている都市が多いと考えられる。

附置義務駐車場の整備状況（令和6年度調査）



駐車場政策の手法		例	駐車場の捉え方／責任主体	主目的	副次的効果の見方	需要と供給の見方
従来型	自動車中心	北米・豪の郊外	インフラ／政府と不動産所有者の責任	駐車場不足の回避	フリーライダー問題 施設が駐車場を自前で処理するようにすることで回避	需要に見合った供給が計画されている（ゼロ価格を含む自動車依存の仮定に基づく）
	需要現実主義	米・豪の旧市街 アジア		不足と無駄な余剰の両方を選べる	避けるべきだが、小さい副作用のリスクを受け入れ、その緩和を用意する	実際の状況に基づき、 <b>需要を満たす</b> よう計画された供給
駐車場管理型	多目的	西欧	インフラ／主に政府の責任	より <b>広範な都市・交通政策目標</b> に資する駐車場計画（路上駐車対策を含む）	対立の原因となるが、 <b>予想されることであり、積極的な政策努力</b> で管理可能	需要と供給の両方を <b>管理</b> する必要がある
	制約条件重視	代替交通手段が豊富なCBD（アムステルダム、コペンハーゲン、ロンドン、サンフランシスコ、シドニー、チューリッヒ）		主要な関連目標は、（特定の場所への）自動車利用の制限		駐車場供給の制約は、 <b>重要なモビリティ・マネジメントやTDMの手段</b>
市場型		<b>日本（車庫法による住宅駐車場）</b>	不動産型サービス／民間主体の支払意思により正当化	需要、供給、価格が互いに反応するようにする 市場の失敗を避ける	問題を緩和するとともに、駐車場市場の仕組みの一部として期待される	需要と供給は、 <b>市場価格から情報を得て、市場関係者の行動によって形成</b> される

出典：アジア開発銀行「Parking Policy in Asian Cities」（2011）※ 当時の情報であるため、その後の政策変更は未反映。

これまで、開発による交通影響に対して、駐車施設の附置を求めるという附置義務制度が道路交通の円滑化に一定の効果を果たしてきた。供給が充足している地域が増えている一方、過度な供給により、自動車の流入による渋滞や歩行者の安全性低下、土地利用、景観等への課題が発生しており、**都市空間の非効率な利用**につながっていないか、駐車場の過剰供給による駐車料金の低下により**過度な自動車利用を促進**していないか、**他の交通手段や駐車場を利用しない関係者の負担**となっていないか、整備費用の上昇を通して**都市開発に過度な負担**となっていないか、他方、**単純に廃止して外部不経済が生じないか**などをデータや関係者の意見を踏まえて検討していく必要があると考えられる。

## (2) 都市政策の動向

これまでの一連の取組により、一部の都市においては附置義務の適正化や駐車場の配置の適正化が進んでいるものの、**立地適正化計画**策定市町村が**599 都市**（令和6年12月末時点）である一方、駐車場法の特例等の導入都市数は**3 都市**、**滞在快適性向上区域**を設定した市区町村が**102 都市**（令和5年12月末時点）である一方、駐車場法の特例等の導入都市数が**1 都市**に留まっているなど、必ずしも制度が十分活用されていない実態がある。また、制度の導入を検討するも、地域の合意形成が難しいという課題や、実効性が弱いとの課題が挙げられている。

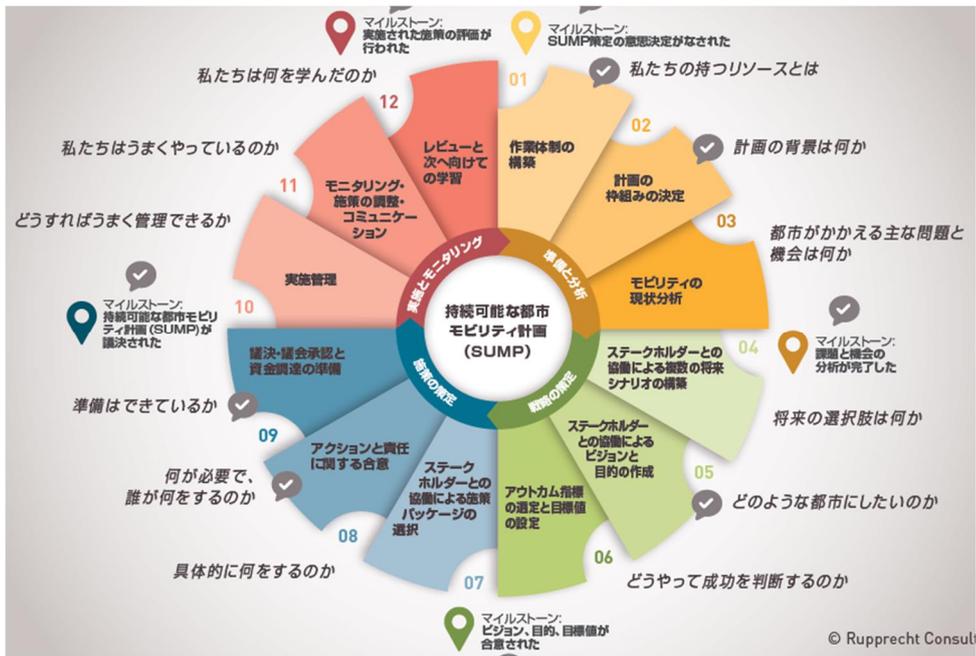
**駐車場整備計画**について、策定都市数が66 団体となっている一方、2016 年以降改訂していない都市が7 割となっており、供給は充足しているため不要としている都市や、政策の優先順位が低いとの認識が示されている。一方で、駐車場整備に限らない、駐車場施策について、ハード・ソフト両方を含む計画を策定している都市も出ている。また、都市や交通に係る他の計画と連携した計画もあれば、連携が不十分な計画もある。

欧州委員会では、**持続可能な都市交通計画（SUMP）**というコンセプトが打ち出されており、持続可能な交通機関やサービスを優先した上で、生活の質を向上させるための戦略的な計画を策定する動きが出ており、そうした計画に基づく施策により、**中心市街地への車の流入の抑制**や、**公共交通利用者数の維持**等の効果が出ている都市もある。持続可能な都市交通を考えていく上で、こうした動きを踏まえた統合的な計画の下で駐車場政策を考えていく必要があると考えられる。

### 持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）と他の計画の関係



SUMP 策定の 12 ステップ (第 2 版)



「CREATE プロジェクト」<sup>1</sup>で、過去 50~60 年の都市行政の考え方を調査したところ、西欧の多くの都市行政のビジョンは、「クルマ中心の都市」から、「持続可能なモビリティの都市」を経て、居場所としての都市空間を重視する「プレイスのある都市」を目指しているとされており、我が国でも「居心地がよく歩きたくなるまちづくり」などの方向性が示されているなかで、まちづくりと交通政策の考え方を見直したうえで、駐車場政策を考えていく必要があると考えられる。

都市のモビリティビジョンとその典型的な政策手段のタイプ



出典：(一財) 地域公共交通総合研究所 SUMP「持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン」

<sup>1</sup> Peter Jones et al., 2018, CREATE project summary and recommendations for cities: <http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

## コンパクト・プラス・ネットワークと駐車場について

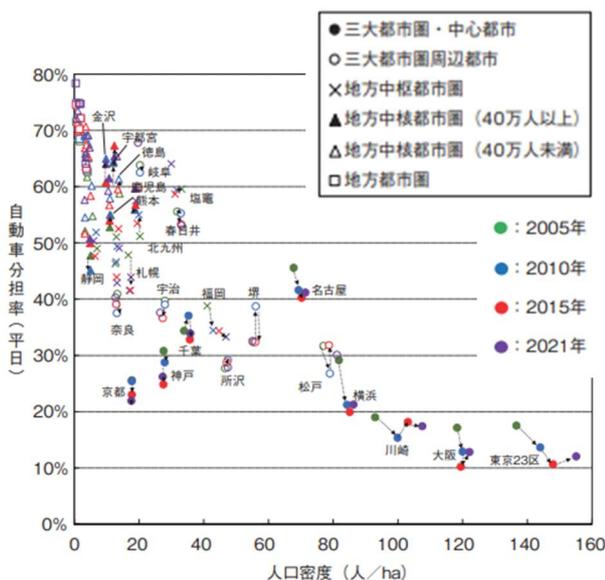
人口減少や中心市街地の空洞化等により必要な密度が維持できない地域も出てきているなか、居住や都市機能を一定のエリアに誘導することで経済性を高め、密度の経済性を発揮し、持続可能な都市構造を目指す、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を進めていく必要性のある地域は多いと考えられる。そうした取組の指針となる立地適正化計画が平成26年度に制度化され、立地適正化計画を作成した地域は順調に増加しているところ。一方、必要性がある地域において、様々な事情により計画の作成に取組めていない地域が存在している。また、計画の見直しによる更なる質の向上を目指す観点から、令和6年12月には、立地適正化計画の実効性の向上に向けたあり方検討会において、「持続可能な都市構造の実現のための『立適+（プラス）』」がとりまとめられたところである。

こうしたコンパクト・プラス・ネットワークの取組と連携する都市内交通について考えた際に、自動車の駐車に必要な面積は大きく、都市機能の誘導を図る中心市街地において道路容量に制約がある場合、公共交通に比して輸送能力が限られる自家用車で全ての移動が行われると渋滞等の原因となる。そのため、駐車場について既存施設活用・過剰整備の抑制、パーク&ライド等により公共交通と組み合わせた移動を推進することで、都市空間の効率的な利用を図る必要があると考えられる。また、土地の高度利用を図るエリアにおいて駐車場を設置しようとする場合は、立体駐車場により確保するなど、望ましい土地利用と調和を図る必要があると考えられる。

### 【参考】都市において必要な空間の面積の比較

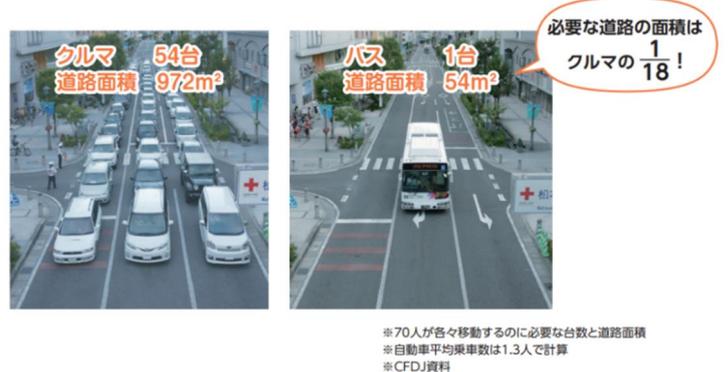
自動車1台の駐車に必要な面積	25～30㎡（車路を含む）※1
住宅の1人当たり居住室の面積（畳数）	約24.2㎡（14.65畳※2）
オフィスワーカー1人当りの床面積	12.5㎡※3
自転車1台の駐車に必要な面積	1.5㎡～（車路を含む）※4

### 【参考】都市の人口密度と自動車分担率※5



資料：国土交通省都市局作成

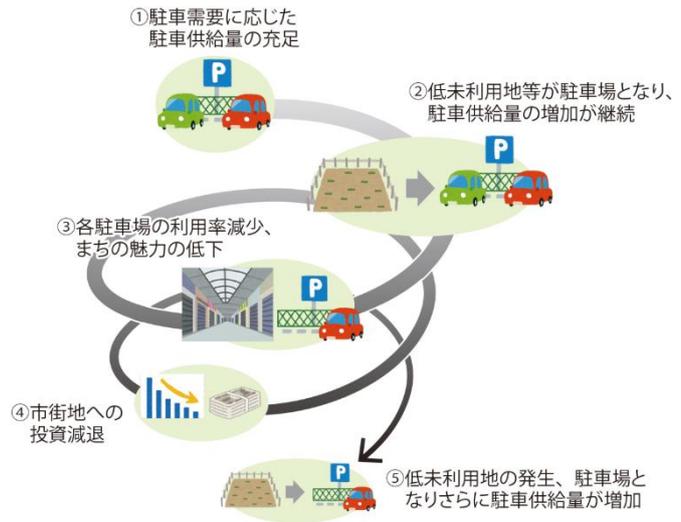
### 【参考】移動に必要な道路面積の比較※6



- ※1 岸井隆幸ほか「駐車場からのまちづくり」
- ※2 総務省統計局「令和5年住宅・土地統計調査」
- ※3 日本ビルディング協会連合会「ビル実態調査（平成25年版）」
- ※4 一般社団法人 カーフリーデージャパン資料
- ※5 令和6年度交通政策白書
- ※6 さいたま市資料

特に自動車分担率の高い都市では、駐車場がないと施設に人が来ないという認識の下、施設ごとの駐車場整備及び無料若しくは廉価な駐車場の提供が行われ、駐車場設置コストの安い郊外への商業施設の立地、中心市街地の店舗の相対的な競争力の低下による空き店舗の駐車場化などにより、市街地の拡散が進み、交通の結節点である駅前が空洞化しているという負のスパイラルに陥っている場合もある。

### 負のスパイラルのイメージ



### 郊外に立地する商業施設の例



### 駐車場が広がる駅前の例



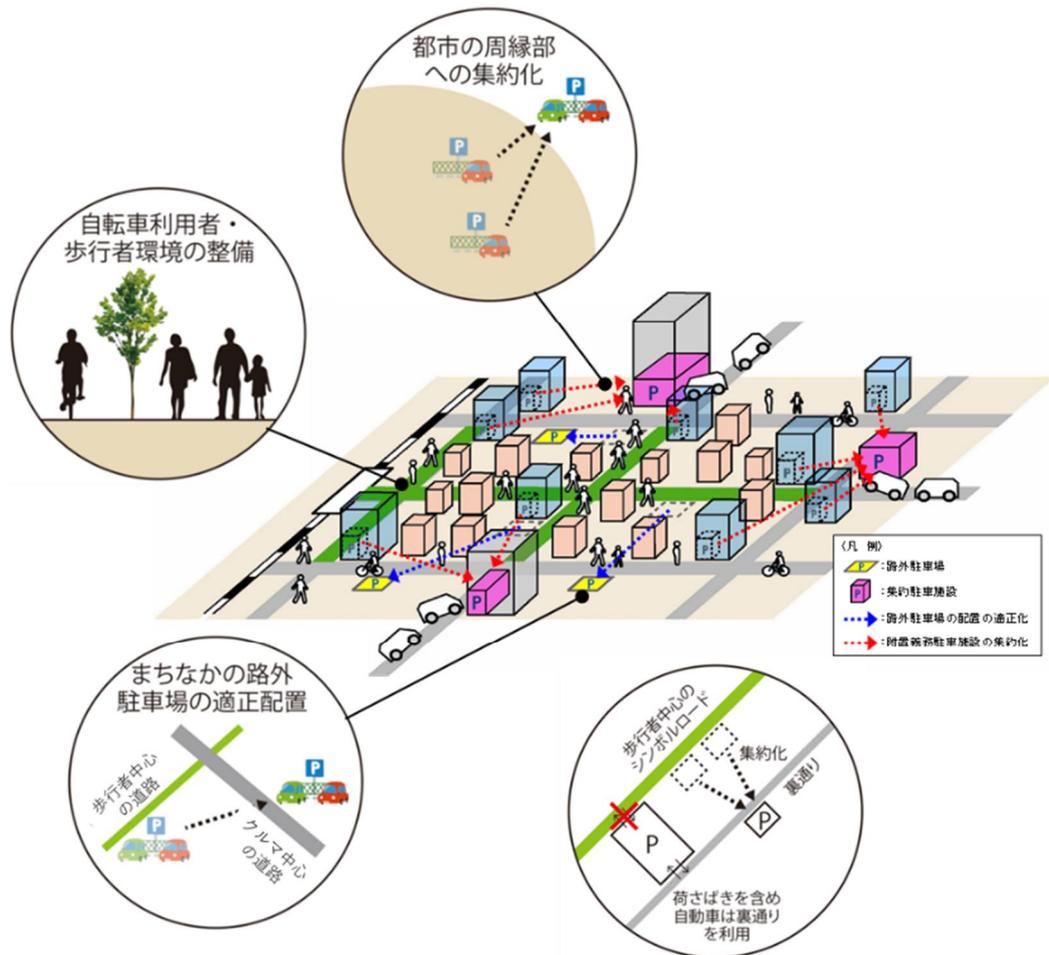
出典 : Google Earth

## 人間中心のウォーカブルなまちづくりと駐車場について

また、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、まちなかに多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」空間を官民一体で形成することによって、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出することが有効と考えられる。このような「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けては、歩行者中心の街路と幹線道路やトランジットモールのように、街路ごとの性質を明確にして、一定の街路・区域において自動車の流入をコントロールしていくことで、駐車場への自動車の出入りによる自動車と歩行者の輻輳を避け、歩行者が安全かつ快適に滞在できる空間を形成する必要がある。そのためには、適切な規制などを通して駐車場の配置や出入口の位置を適正化するとともに、価格や利便性などの誘導手段を駆使してフリッジでの駐車場利用を誘導し、中心市街地への自動車流入を抑制していく必要がある。

特に、観光地や商店街など、商業施設等が集積し、歩行者中心を目指していく街路において、平行した街路がある場合は、当該平行街路に自動車交通を誘導し、駐車場の出入口を設けることが適切と考えられるため、路外駐車場等配置基準や駐車場出入口制限道路の導入等により、駐車場の配置の適正化や自動車の流入抑制を検討していくことが望ましいと考えられる。

配置の適正化のイメージ

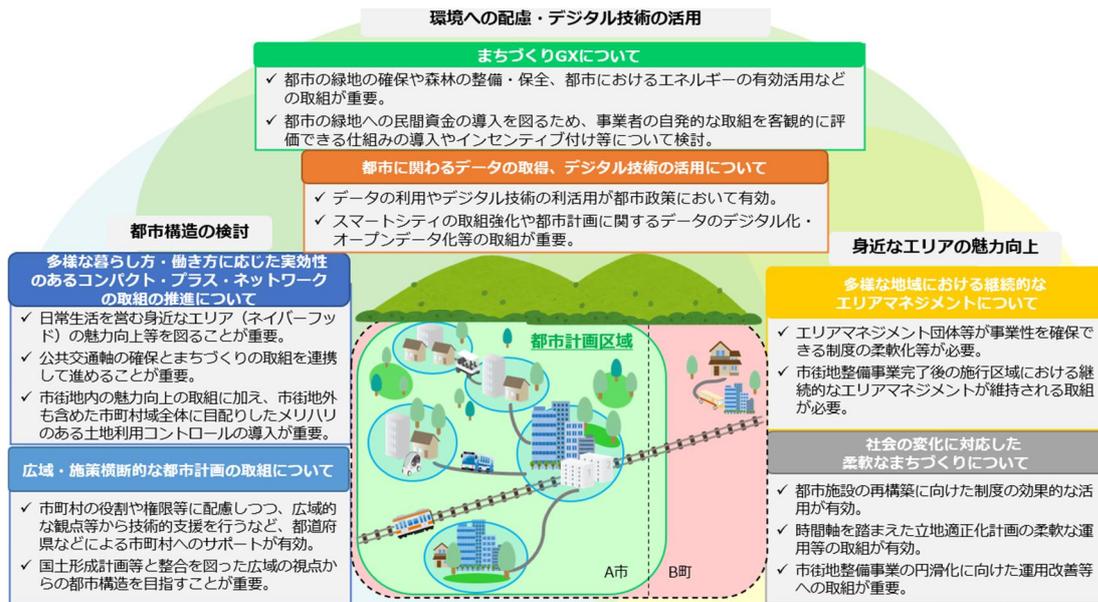


歩行者中心街路に駐車場出入口がある例



出典：Google

令和5年4月にとりまとめられた、「都市計画基本問題小委員会中間とりまとめ～多様な価値観や社会の変化を包摂するまちづくりを目指して～」においては、人口減少や少子高齢化等の社会経済状況の変化、コロナ禍を契機とした人々のライフスタイルの変化、それに伴う都市におけるWell-being（人々の満足度）の向上への要請、気候変動の加速や生物多様性確保への脅威などの地球規模の課題への対応等、今日の都市政策を巡る課題を踏まえて、今後の都市政策の方向性として、**都市構造の検討、環境への配慮・デジタル技術の活用、身近なエリアの魅力向上**が提言されており、**社会の変化や新たな価値観に対応した都市政策全体に通底する方向性として、まちづくりGX**の取組や都市の課題解決に向けたデータやデジタル技術の活用等が挙げられている。



これらの方向性に沿って駐車場施策を考えていくと、以下の点が考えられる。

## ○ 都市構造の検討

### ・ 多様な暮らし方・働き方に応じた実効性のあるコンパクト・プラス・ネットワークの取組の推進を踏まえた駐車場施策

駐車場は都市の密度や土地利用、交通手段の選択へ大きな影響を与えることから、コンパクト・プラス・ネットワークを進めていく観点から、地域公共交通と連携したパーク＆ライドの推進や、駐車場のモビリティハブ化等の結節点機能の向上、駐車場の集約化・フリンジへの配置、土地利用転換の推進を図っていく必要があると考えられる。

### ・ 広域・施策横断的な都市計画の取組を踏まえた駐車場施策

駐車場政策においても、パーク＆ライドなど、広域的な都市政策や交通政策と連携した取組が求められることから、市町村が主体となりつつ、都道府県・地方整備局等の適切な関与・技術的助言や、近隣市町村との連携を図っていくことが考えられる。

また、駐車場は交通や物流、商業、観光等の活動を支えるインフラとしての側面があることから、各分野と連携して取り組む必要がある。また、多くの人が使用するインフラであることから、バリアフリー・ユニバーサルデザインについて配慮するとともに、福祉政策とも連携して取組を進めていく必要がある。加えて、都市における公共的空間として、防災への貢献も期待される。

## ○ 環境への配慮・デジタル技術の活用

### ・ まちづくりGXを踏まえた駐車場施策

都市において緑地の確保やエネルギーの有効活用の取組を進めていく上では、都市における駐車場の占有面積の大きさを鑑み、また、エネルギー使用量の大きい自動車交通に関わるインフラとして、緑化や集約化、自転車や公共交通の利用促進、EV充電器の設置等、低炭素・脱炭素に資する取組が求められる。

- ・ **社会の変化に対応した柔軟なまちづくりを踏まえた駐車場施策**

電子商取引の増加等の人々のライフスタイルの変化や、高齢化等による自動車保有台数の減少、訪日外国人観光客の増加、車両の変化（大型化や新たなモビリティの登場）等により、従来の普通車の駐車場の需要が減少する一方、バリアフリー化の要請や、荷さばきや、観光バス、自動二輪車、自転車等の駐車場需要が増加している場合もあることを踏まえれば、既存の施設を最大限活用しつつ、改修やタイムシェアなどの運用により柔軟に活用することで、多様なモビリティや駐車需要を受け入れられるような駐車場のあり方が求められる。

- **身近なエリアの魅力向上**

- ・ **多様な地域における継続的なエリアマネジメントを踏まえた駐車場施策**

駐車場の過不足や配置に起因する自動車交通は住民等の地域関係者にも影響の大きいものであり、駐車場単体での対応は限界があることから、エリアマネジメント団体等と連携して、地域一体となって継続的に駐車場施策に取り組んでいく必要があると考えられる。

例えば、駐車需要が季節や曜日、時間によって大きく異なることを踏まえれば、駐車場の共同利用の推進等により、地域や時間帯での需要の分散や不足時の確保、閑散期の駐車場の公共的空間としての活用、低未利用土地となった駐車場を広場等の公共施設にする等の土地利用転換などを通して、地域課題を解消していくことのきっかけとなることも期待される。

- ・ **都市に関わるデータの取得、デジタル技術の活用を踏まえた駐車場施策**

駐車場の施設の情報や、満空情報などは十分に公開や活用がされていない。駐車場に係るデータのオープン化や活用の推進を図ることにより、駐車施設の効率的整備や活用、自動運転技術等の社会実装へ寄与することが期待されることから、地域で連携してのデータ収集・活用の枠組みや、情報提供を促進するようなインセンティブのある制度設計が求められる。加えて、デジタル技術を活用することにより、遊休空間の駐車場として活用や、予約制により混雑時のうろつき交通の抑制に取り組むことなどにより、まちづくりや交通に係る課題の解消も期待される。

### (3) 駐車場をとりまく動向（交通・物流・観光等）

#### 地域公共交通を巡る動向

地域公共交通は人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、ライフスタイルの変化の影響もあり、取り巻く状況は年々悪化している。そのため、令和5年には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が成立し、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための枠組みが創設・拡充され、地方公共団体が中心となって作成する地域公共交通計画等を通じて、地域公共交通の「リ・デザイン」の取組について支援が行われている。

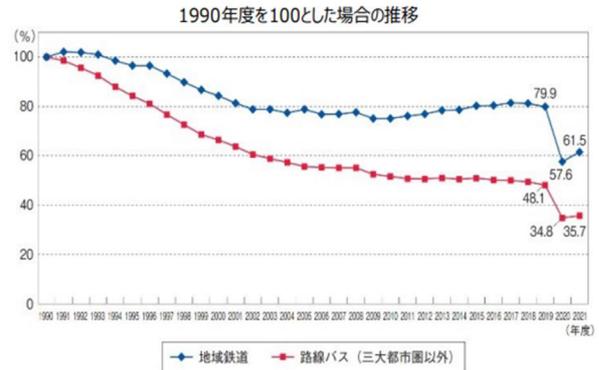
こうした都市では、自動車の運転ができない学生や高齢者等にとって、通学や通院、買い物、行政手続などの日常生活を送ることが難しいという課題もあることから、幅広い世代や立場の視点も踏まえた、持続可能なまちづくり、地域交通のあり方と連携した駐車場政策に取り組んでいく必要があると考えられる。

#### 観光を巡る動向

近年、外国人観光客の増加等により、観光客が集中する一部の地域や時間帯等においては、観光バスの乗降場所や駐車場不足を含む過度な混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度低下への懸念といった課題が生じている。

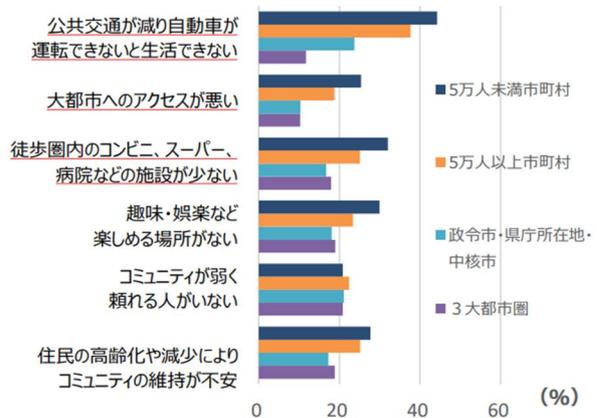
国際的に持続可能な観光への関心・意識が高まる中で、地方公共団体や観光地域づくり法人（DMO）等が中心となった、「住んでよし、訪れてよし」の地域と観光客の双方が観光のメリットを享受・実感できる地域づくりを推進する取組が求められており、こうした動きとも連携した駐車場政策が求められている。

路線バスと地域鉄道の利用者数の推移



資料) 「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」より国土交通省作成

居住地域に対する不安（地域別）



資料) 平成29年度国土交通白書「国民意識調査」

出典：地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ（令和6年5月）

#### 持続可能な観光地域づくり戦略

- 観光振興が地域社会・経済に好循環を生む仕組みづくりを推進する
- 観光産業の収益力・生産性を向上させ、従事者の待遇改善にもつなげる（「稼げる産業・稼げる地域」）
- 地域住民の理解も得ながら、地域の自然、文化の保全と観光を両立させる（「住んでよし、訪れてよし」）



出典：観光立国推進基本計画（第4次）概要

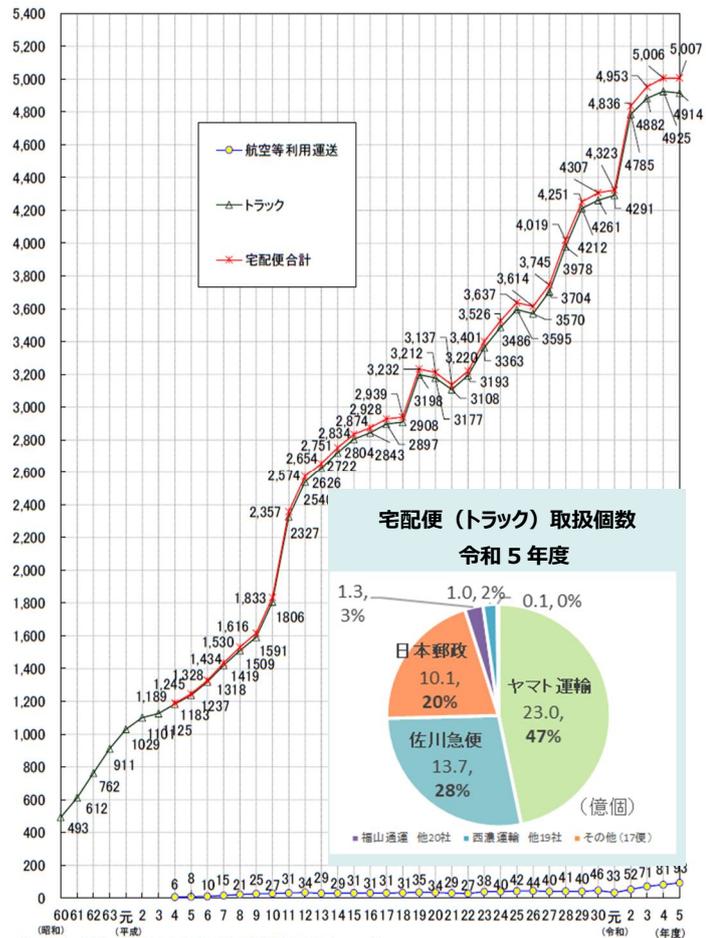
## 物流を巡る動向

近年、電子商取引の増加等により宅配便をはじめとした配送需要は増加傾向であり、宅配便取扱個数は平成6年の約13億個から、令和5年度は約50億個と4倍近く増加しており、世帯数あたり単純計算すると約0.23個/日<sup>2</sup>となっている。(法人への配達含む) 他方、共同住宅は高層化やセキュリティの厳格化(オートロック等)、配送事業者が住民用エレベータを使わず、業務用エレベータを使わざるを得ないことによるエレベータ待ちなどにより配送環境は厳しくなっている。そのため、数百世帯以上が居住する共同住宅では一日中駐車して複数人で配達している物件もあるなど、住宅への荷さばき駐車需要が顕在化している一方、十分な荷さばき駐車施設がない場合が多く、長時間の路上駐車や、遠方の駐車場に駐めて配送せざるを得なくなっているなど物流の効率性低下を招いている。

他方、働き方改革に関する法律が2024年4月から施行されたこと等による人手不足により、物流の持続可能性が懸念される物流「2024年問題」が課題となっており、物流の効率化に向けて、荷さばき駐車施設の確保を含めて、関係者が連携した取組が求められている。

(単位：百万個)

宅配便取扱個数の推移



出典：令和5年度宅配便・メール便取扱実績について

輸送力不足の見通し(対策を講じない場合)



出典：令和6年度国土交通白書概要

<sup>2</sup> 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」令和5年1月1日現在)/365日=0.23個/世帯(再配達個数含まない)

## 車両を巡る動向

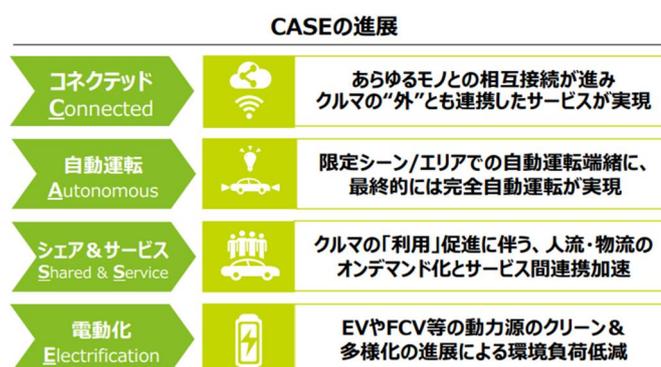
現在、自動車産業は100年に一度と言われる構造変化の年とされており、CASE (Connected 相互接続, Autonomous 自動運転, Shared Service シェア&サービス化, Electrification 電動化) の進展に合わせた駐車場のあり方も検討が必要と考えられる。

自動運転技術の進展により、国内外でオートバレーパーキングの実証実験の動きも見られることから、今後の普及に

向けての検討が求められる一方、自動運転により、自家用車の保有動向に変化が生じる可能性もある。また、既に駐車場においてカーシェアやシェアサイクルの導入や、地方公共団体とも連携して、交通の結節点となる場所に「モビリティハブ」として複数のシェアモビリティが整備されるなどの動きが見られるように、シェア&サービス化により、駐車場の都市におけるあり方にも変化の兆しが出ている。加えて、電動化による、EVやPHVの登場により、駐車場にも充電器やバッテリーの交換器が設置されるなどの取組が行われている。他方、駐車場の情報化が進んでいないことや、EV充電器の設置等が不十分との声もあるため、こうしたモビリティの変化にインフラ側である駐車場も適切に対応するとともに、駐車場の機能強化や質の向上、安全性の向上、環境負荷の低減等を通して交通インフラとしての機能を高めていくことが求められる。

近年はモビリティが多様化しており、電動キックボード等の特定小型原動機付自転車の登場（令和5年7月改正道路交通法施行）や、原動機付自転車が環境規制により製造出来なくなることに伴い、出力を制限した二輪車（新基準原付・令和7年4月改正道路交通法施行規則施行）が登場している。車両の規格が自動二輪車に近いことも踏まえれば、より一層自転車等駐車場施策と自動車駐車場施策の連携を図った上で、これらの駐車環境の確保を考えていく必要がある。

こうした駐車場政策を取り巻く状況を踏まえれば、従来の増大する需要に対して駐車場整備していくという「受け身の駐車場政策」ではなく、統合的な政策に基づき、積極的に駐車場をマネジメントして適正化し、目指すべき都市像を実現していくことで、持続可能なまちづくり・都市交通の実現につなげていく、「攻めの駐車場政策」に取り組んでいく必要がある。



出典：経済産業省資料

### Ⅲ 具体的な施策の進め方

#### 1. 計画的な取組

##### (1) 上位計画等を踏まえた基本方針・目標・期間の検討

- ・ 駐車場政策の検討に当たっては、まちづくりや都市交通に係る計画との連携が重要であり、駐車場の需給の把握に加えて、各種計画と有機的な連携を図った上で、駐車場政策を通して実現する「目指すべき都市の将来像」を考える必要がある。
- ・ 上位計画のうち、誘導していく都市機能や土地利用、来訪者の性質、街路の性格、道路容量や環境への負荷軽減等を踏まえた交通手段の分担率などを考慮しつつ、データを踏まえて検討することが望ましい。
- ・ こうした駐車場政策を通して実現する「目指すべき都市の将来像」に基づき、駐車場整備計画等の他の計画と併せて、若しくは任意の計画として、駐車場のマネジメントに係る内容を含む計画を策定して進めていくことが望ましい。(計画の検討タイミングについても、立地適正化計画等の関連計画と併せて検討することが望ましい。)
- ・ また、定期的に施策の進捗や課題について関係者で共有を図るとともに、5年を目処に関連計画の更新や、施策の進捗及び実態を踏まえて改訂していくことが望ましい。

まちづくりや都市交通に関する各種計画としては、都市計画マスタープランや、立地適正化計画、都市・地域総合交通戦略、地域公共交通計画などが考えられる。

駐車場の設置は、来街者の交通手段の選択や土地利用を通して、まちづくりに与える影響が大きいことから、各種まちづくりや交通に係る計画を検討する際に、駐車場についても考慮していくことが望ましい。

目標については、駐車場の供給量だけでなく、交通分担率、人流や道路の混雑度（路上駐車を含む）、土地利用（誘導施設の立地や低未利用土地の状況等）などが考えられる。

計画期間については、インフラ整備や都市開発等が中長期的なものであることを踏まえると、長期に渡ると考えられるが、駐車場整備計画や立地適正化計画などの期間を考慮して、少なくとも5年を目処に現状を評価して改訂していくとともに、都市開発動向の大きな変化（例：鉄道の延伸等）に併せて、当該期間にとらわれずに改訂していくことが望ましい。

また、定期的に（例：年1回程度）計画に基づく施策の進捗や課題について、協議会などの場において関係者で共有を図っていくことが望ましい。

なお、計画策定にあたっては、駐車場整備計画等の他の計画と併せて改訂・策定していくことが考えられるが、類似の計画がない場合は駐車場のマネジメントに係る内容を含む任意の計画として作成することも考えられる。駐車場整備計画等の策定について、立地適正化計画を策定している区域など整備地区の要件を満たす場合、都市・地域交通戦略推進事業の活用も考えられる。

## (2) 区域の考え方（エリアごとの取組、広域的な取組）

- ・ 駐車場政策に取り組んでいくべき地域は、中心市街地から、住宅地まで幅広く存在するほか、中心市街地への自動車流入の抑制を目指したパーク＆ライドや観光バス受入対策等の取組では、複数の行政区域に跨がる場合もあるため、近隣市区町村との連携や都道府県によるサポートなど、広域的な取組も重要である。
- ・ 他方、地域によって取り組むべき駐車場課題が異なるほか、課題の度合いが異なることから、地域の特性に応じて、特に適正化が必要な区域を対象として定めることや、行政区域内の地域ごとに定めることも考えられる。

現行の駐車場整備計画では、区域の対象を「道路交通が著しく輻輳する地区」としているところ、超高層共同住宅への配送のための荷さき駐車需要など、現在の駐車場に係る課題を踏まえれば、住居系地域を含めた取組や、パーク＆ライドなどにより行政区域を越えて駐車場政策に取り組んでいく必要がある。

他方、交通政策として近隣市区町村や都道府県と連携してパーク＆ライドに取り組む場合や附置義務条例などを通して行政区域内で特定の用途に駐車場の整備を図っていくような場合と、都市機能の集積や公共交通の利便性等により駐車場の需要が異なる地域や「歩きたくなる」まちなかを形成していく地域などにおいては、駐車場の量や配置を計画的にコントロールしていく必要性が異なることから、後者に特化した計画を地域ごとに作っていくことも考えられる。

大規模開発があり、附置義務による駐車場整備が増加することが見込まれる地域においてだけではなく、都市機能の誘導を図る区域や、「歩きたくなる」まちなかを創出する区域、その他住環境の保全等の観点から路上駐車に適正化を図るべき区域においても検討が必要である。

観光政策や物流政策と連携した検討も必要である。まちなみや景観資源等の保全が求められる地域においては、「歩きたくなる」まちなか同様に歩行者と自動車交通の分離や、まちなみ及び景観の保全の観点から、駐車場の無秩序な整備の抑制等の駐車場政策の検討が望まれる。

【参考】法定計画における区域等の考え方

エリア	定義等	効果等
駐車場整備地区 (都市計画)	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場整備計画の作成</li> <li>附置義務条例の制定</li> </ul>
駐車機能集約区域 (低炭素まちづくり計画)	駐車施設の機能を集約すべきもの (都市の低炭素化の促進に関する施策を総合的に推進することが効果的であると認められる区域)	<ul style="list-style-type: none"> <li>附置義務駐車施設の集約 (併せて、附置義務の原単位見直しも推奨)</li> </ul>
都市再生緊急整備地域 (都市再生駐車施設配置計画)	自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途の施設の集積の状況、当該施設の周辺における道路の交通の状況、公共交通機関の利用の状況等を勘案し、一般駐車施設、荷さばき駐車施設等の種類ごとに駐車施設を適切な位置及び規模で配置することが当該都市再生緊急整備地域の都市機能の増進を図るため必要であると認めるとき	<ul style="list-style-type: none"> <li>附置義務の緩和</li> <li>駐車場の配置の柔軟化 (集約駐車場の整備)</li> </ul>
滞在快適性等向上区域 (都市再生整備計画)	滞在者等の滞在及び交流の促進を図るため、円滑かつ快適な歩行者の確保に資する歩道の拡幅その他の道路の整備等の滞在者等の利便の増進に寄与する滞在の快適性及び魅力の向上のために必要な公共施設等の整備又は管理を行う必要があると認められる区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>附置義務駐車施設の集約</li> <li>駐車場出入口制限道路</li> <li>駐車場の届出義務面積の引下げ・勧告</li> </ul>
駐車場配置適正化区域 (立地適正化計画)	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 (住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画)	<ul style="list-style-type: none"> <li>附置義務駐車施設の集約</li> <li>駐車場の届出義務面積の引下げ・勧告</li> </ul>

【参考】区域の設定例

○ 全域としている例

- 金沢市では、駐車場整備計画と併せて市の**駐車場基本計画**を策定
- 駐車場整備地区の一部は、駐車場の増加が公共交通機関の利用低下及び中心部の交通渋滞の原因となっていることから、**まちなか駐車場区域**として、公共交通機関の利用促進を図り中心部への過度な自動車の流入を抑制すること及び歩行者の安全性の確保を目指す区域として設定している（条例により、届出及びまちなか駐車場配置基準への適合が必要）
- 計画内の駐車場必要台数の推計において、上位計画を踏まえて、2032年の**自動車分担率**を40%と設定

出典：金沢市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（第3次）（令和3年）

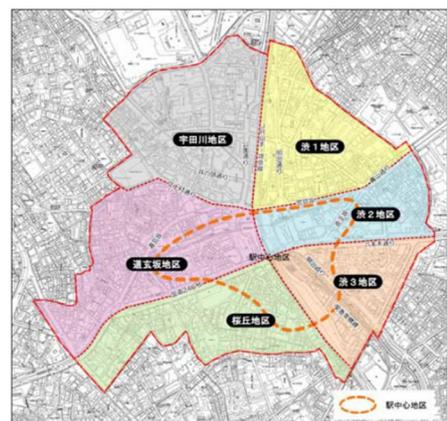


○ 管内の整備地区ごとに計画を策定している例

- 渋谷区では、代々木地区と渋谷地区の2地区が駐車場整備地区となっており、整備地区ごとに計画を作成
- 整備地区中でも鉄道や道路による地域分断があり、土地利用や駐車特性に違いがあることから、6地区に分割した上で、計画を策定

都市計画駐車場整備地区  
都市計画渋谷駐車場整備地区[渋谷区決定]

出典：渋谷地区駐車場整備計画（平成25年）



### (3) 需要と供給の把握(将来を含む)

- ・ 駐車場は、適切な整備が図られない場合は路上駐車等を通して道路交通の効用の低下につながる一方、都市空間において相対的に占有する面積が大きいことから、車種ごとに需要と供給を可能な限り把握した上で政策判断を行う必要がある。
- ・ 把握の方法については、詳細な実態調査を行うことが望ましいが、都市や交通に係る調査と合わせて実施することや、公営駐車場の稼働データの活用、民間事業者の協力、各種デジタル技術の活用など様々な手法を通して、簡易的な把握も活用しつつ、効率的に把握することが望ましい。

普通車（乗用車）だけではなく、自動二輪車や荷さばき車両、観光バスなど可能な限り車種を区別して調査することが望ましい。また、自動二輪車と併せて、自転車や、原動機付自転車、特定小型原動機付自転車など、**駐車場法の対象ではない車両**の駐車場施策とも連携して把握することが望ましい。加えて、時間貸や定期（月極）、専用等の運営形態を区別して把握することが望ましいが、制約がある場合は少なくとも時間貸について把握することが考えられる。

近年は地図の衛星画像により一定の把握が可能である場合や、民間サービスによるデータベース化、利用者団体によりとりまとめられている場合があるため、そうした情報を活用することも考えられる。

民間事業者から調査の協力を得ることが難しい場合もあるが、需給の的確な把握により、需給の適正化が進めば、まちの賑わい創出による来訪者の増加や、駐車料金の過度な競争の緩和など、民間事業者のメリットがあることを説明していくことが重要である。加えて、自治体設置駐車場や、各種補助や附置義務等の緩和等の際の要件として、需給の定期的な報告や調査への協力を求めるなど、自治体の持っている手段を最大限活用して収集していくことが考えられる。

なお、調査について、都市・地域交通戦略推進事業等により、駐車場整備に係る計画の策定の一環としての調査のほか、駐車場単独の調査ではなく、都市計画基礎調査や、総合的な交通体系の調査の際に、併せて駐車場の需給を調査することも考えられる。

#### 需要

定性的なものとして、例えば、駐車場利用者の声や区域内の施設のヒアリングなどによる需要の把握が挙げられる。他方、駐車場が不足しているという声が多くても、実際の整備量は充足していて、稼働率が低く使われていないという場合もあるため、**定量的なデータ**も併せて確認することが必要である。

定量的なものとして、実際に区域内の駐車場の稼働状況や路上駐車状況について調査することの他に、道路交通センサスやパーソントリップ調査などの活用が挙げられる。また、その他公共が管理している駐車場（運営委託の場合も含む）の稼働率を活用して一部推計するということも考えられる。

将来推計について、地域における自家用車の保有動向や人口動態、交通分担率に係る政策効果を踏まえて推計することも考えられる。

## 供給

駐車場法の届出対象となる有料の路外駐車場や附置義務駐車施設、都市計画駐車場については、各種行政手続等を通して把握が可能となっている。しかし、附置義務駐車施設の廃止について把握されておらず、過大に報告されている可能性もあるため、建築物の廃止・解体等の手続や、都市計画基礎調査等による地域の土地利用・開発状況などの把握を通して、駐車場の廃止を含めて適切に把握する必要がある。また、特に適正化が必要な区域においては、小規模駐車場の届出条例を制定することは、供給の把握の観点からも意義がある。

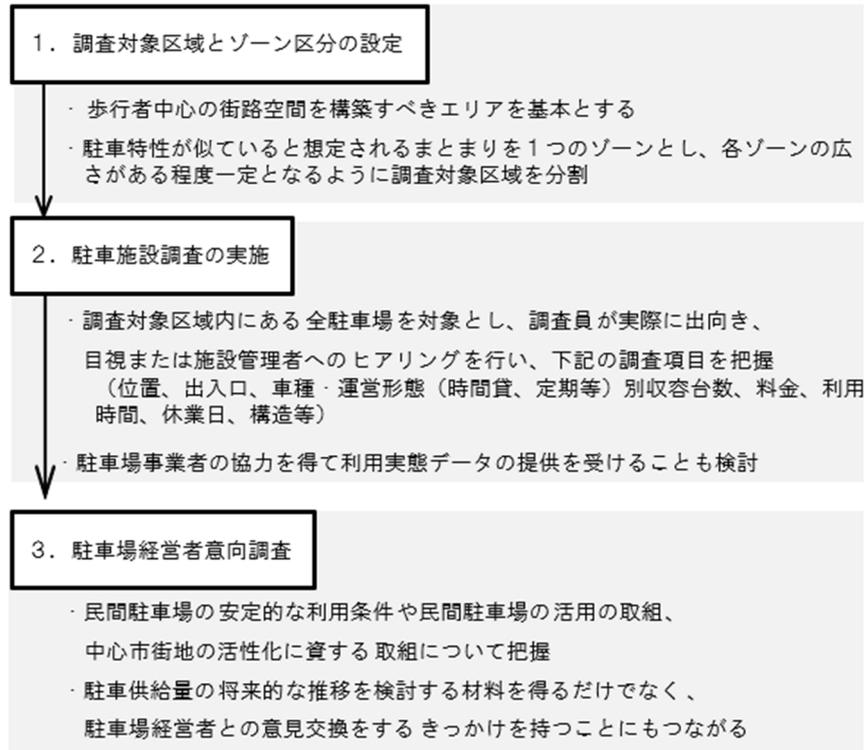
将来推計について、当該地域において大規模な開発が予定されている場合は、当該開発に伴い供給される附置義務駐車施設を考慮していくことも重要である。

また、**質の観点**から、面している街路の性質や歩行者交通等の関係を含む配置上の課題や、車種ごとのニーズに適合しているか、土地利用の観点から適切かなどを踏まえることが望ましい。特に、土地の暫定利用としての駐車場である場合、開発により廃止される可能性もあることから、安定的な確保が期待される駐車場と区別して考慮することも考えられる。

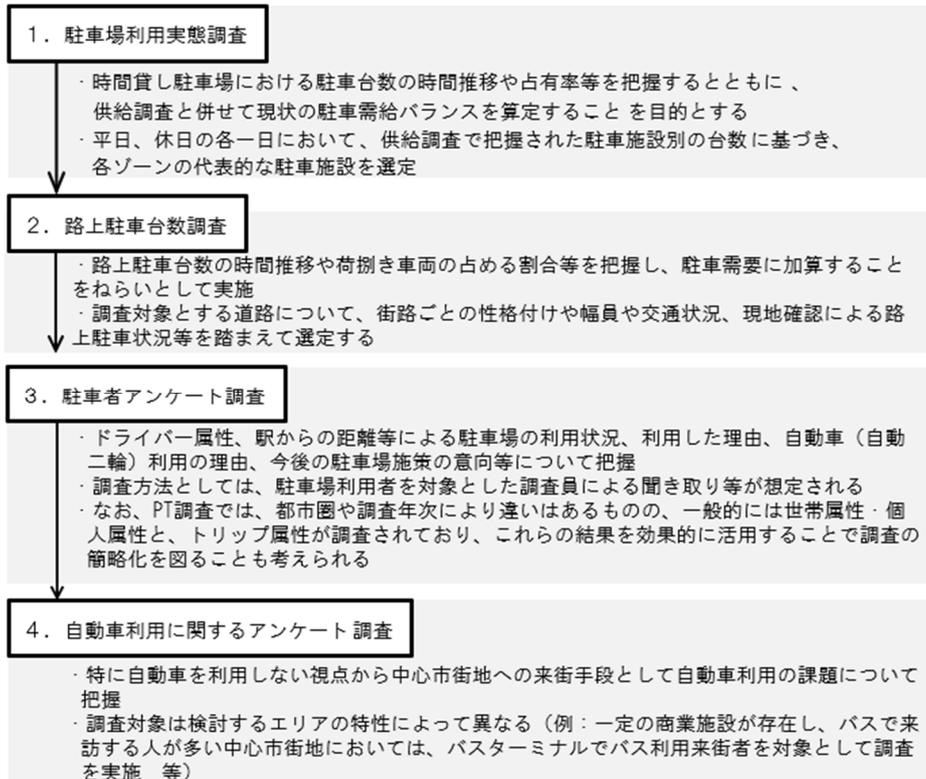
【参考】周辺の再開発により、駐車場の供給が不足している地域の例（満車の時間貸駐車場への待機車両）



## 需要調査のステップ例と留意点



## 供給調査のステップ例と留意点



## 調査・検討項目の例

検討事項		検討の視点
土地利用	土地利用の状況 (都市計画基礎調査等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来訪者等による駐車需要</li> <li>・地域の土地利用への影響（路外駐車場の設置を抑制・誘導した場合、附置義務駐車施設を集約した場合）</li> <li>・まち並みの連続性等、景観面への配慮</li> </ul>
	主要施設の立地・分布状況 (現地調査等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内の主要施設と、主要施設への来訪者数や主要施設の駐車需要</li> <li>・附置義務駐車施設を集約する場合、既存の駐車施設を集約駐車施設として活用可能か</li> </ul>
	開発動向 (ヒアリング等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内で開発の動向</li> <li>・将来的なまちづくりの方向性</li> </ul>
交通	自動車交通、歩行者交通、自転車交通の状況及び将来の見通し (道路交通センサス、交通量調査等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の各種交通の量・分担率（現状及び増減傾向）、目的地、通過交通、各種交通の交錯の状況</li> <li>・地域の各種交通の将来予測</li> <li>・地域内の各交通への影響（路外駐車場の設置を抑制・誘導した場合、附置義務駐車施設を集約した場合）</li> </ul>
	公共交通の利用状況 (パーソントリップ調査、乗降客数調査等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討地域の公共交通の運行状況、利用状況（利用者・混雑率）、今後の公共交通施設の開発予定はどうなっているのか</li> <li>・公共交通への影響（路外駐車場の設置を抑制・誘導した場合、附置義務駐車施設を集約した場合）</li> </ul>
駐車場	設置状況 (届出情報、現地調査等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車種、運営形態等ごとに量を把握</li> </ul>
	利用実態 (現地調査等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入出庫時間分布、利用率、利用者の目的地</li> <li>・路上駐車状況</li> </ul>
その他	人口の動向（国勢調査、住民基本台帳等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者、児童の割合、人口分布構成（地域内の住民や来訪者）</li> </ul>
	来街者の動向（パーソントリップ調査等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・訪問者の出発地、来訪目的</li> </ul>
	民間活動等の実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討地域における民間活動の有無</li> </ul>

## 駐車需要の推計について

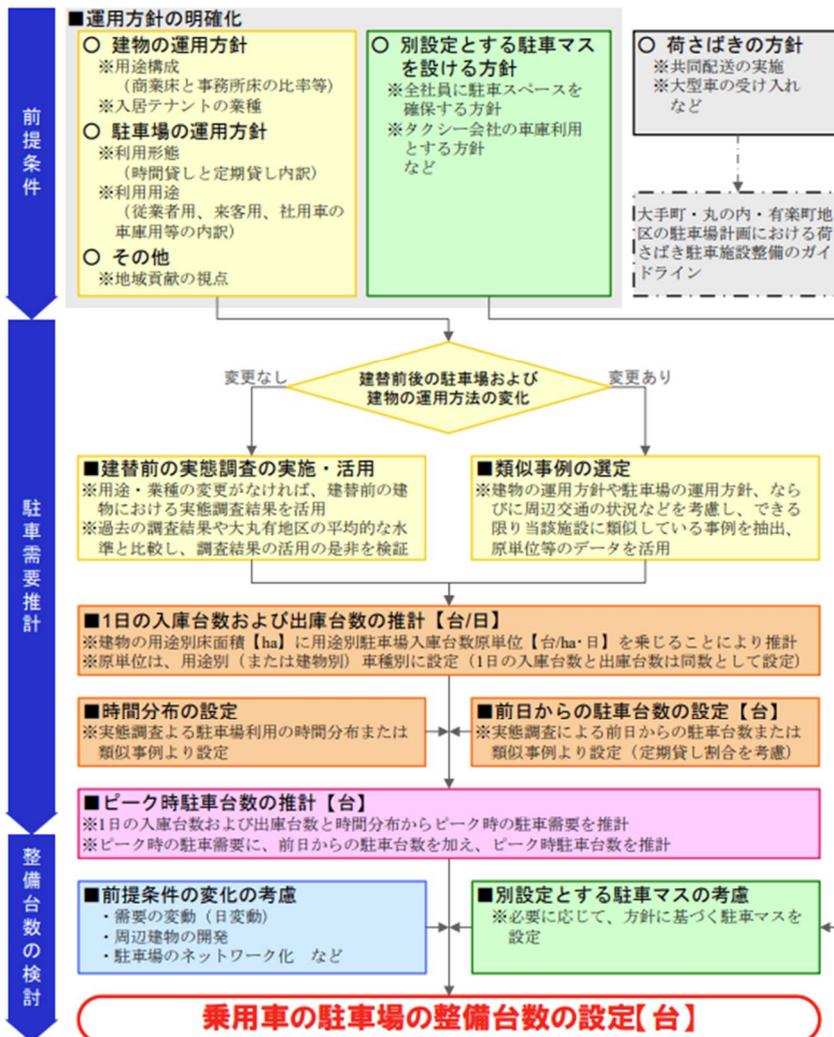
各自治体の駐車場整備計画における駐車需要の予測では、PT 調査結果の将来値を用いている例が多い一方、ベースとなる現在需要の算出や、将来予測値として採用する項目などは各自治体で異なっていた。

将来予測を行うカテゴリについて、平日・休日共に算出する事例、商業・業務目的と観光目的に区分する事例、一時預かり駐車需要とパークアンドライド駐車需要に区分する事例等、エリア特性や施策を考慮し地域独自の推計手法を採用している例もある。

また、地域ルール の 運用においては、当該施設の運用方針を明確化したうえで、類似事例の原単位データを活用し、詳細な設定を行ったうえで需要を算出している例もある。

取組例（令和5年度アンケート調査を元に類型化）	
PT 調査の将来予測値	金沢市 松山市 小田原市 など
現在需要×伸び率 + 予定開発需要	姫路市 柏市 高松市 など
現在需要 + 予定開発需要	豊島区 中野区
原単位×延床面積	立川市
現在需要から減少 or 維持として設定	京都市 津山市 高崎市 など

### 【参考】大丸有地区における乗用車の駐車需要推計



出典：大丸有駐車協議会「乗用車の駐車需要推計に関する留意点」

図 大丸有地区における駐車需要推計の流れ

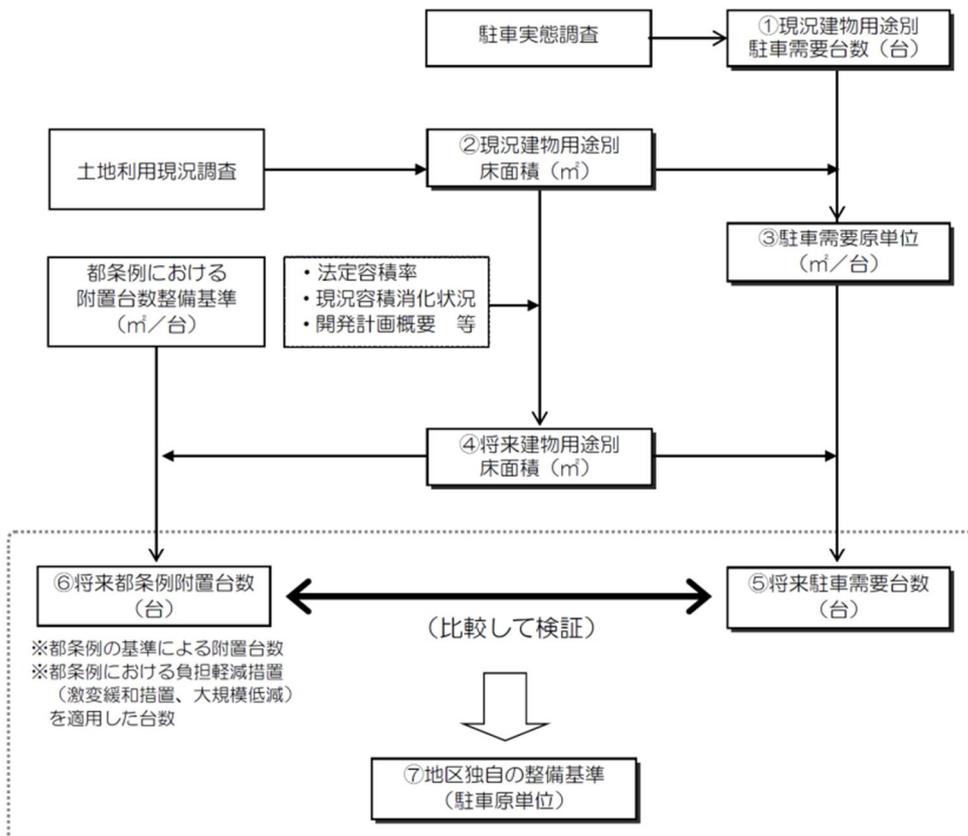
将来需要推計の手法例一覧

※ 回答ベースの集計の為、実際は回答数以上にデータ等が利用されている可能性がある。

分類	都市の例	備考
パーソントリップ調査 (PT)	<b>9都市</b> 札幌市、盛岡市、千葉市、横浜市、川崎市、岐阜市、山口市、福岡市、熊本市	複数の調査を用いている都市もある  山口市の例 自動車交通量の将来動向（ <b>道路交通センサス</b> や <b>都市圏総合都市交通体系調査</b> から推計）、市施策による公共交通利用者の自動車利用率、市事業による施設整備（大規模開発マニュアル）より推計
道路交通センサス	<b>3都市</b> 札幌市、山口市、宮崎市	
大規模開発マニュアル	<b>4都市</b> 渋谷区、横浜市、奈良市、山口市	
原単位×将来床面積	<b>3都市</b> 相模原市、新潟市、金沢市	※ 東京都都市整備局『 <b>地域ルール策定のための手引</b> 』で方法を例示
その他	<b>5都市</b> 宇都宮市、さいたま市、大田区、豊島区、長崎市	長崎市の例 <ul style="list-style-type: none"> <li>乗用車保有台数の推計結果と地域別将来推計人口より、乗用車保有台数を推計</li> <li>乗用車保有台数推計値と今後開発等に伴い発生する駐車需要量を加味して算出</li> </ul>
不明	7都市	

【参考】『地域ルール策定のための手引』（令和5年1月 東京都都市整備局）

<地区全体の整備基準の検討フロー（イメージ）>



#### (4) 産学官連携による取組

- ・ 駐車場政策については、まちづくりと一体として計画的に取り組む観点から、都市部局を主体として計画の策定などに取り組んでいく必要がある。
- ・ 他方、行政のリソースやノウハウの制約、取組の実行可能性や継続性を踏まえれば、計画段階から民間団体と連携して取り組む必要がある。
- ・ 連携に当たっては、有識者や道路管理者、交通管理者などの行政機関だけではなく、駐車場関係団体や不動産開発事業者、土地の地権者などの当事者に加えて、エリアマネジメント団体など、幅広い立場の地域関係者の意見を反映することが重要である。
- ・ また、公民連携に当たっては、各主体の役割や責務を明確にした上で、安定的な資金の確保を含めて、持続可能な体制を構築することが重要である。

不動産事業者や商業関係者などの駐車場の設置や管理に係る団体だけではなく、障害者団体や配送事業者などの利用者団体や、まちづくり会社やエリアマネジメント団体、観光地域づくり法人（DMO）、自治会など、駐車場設置に伴う交通等の影響を受ける地域住民・関係者を含む、幅広い団体の意見を反映させた上で、計画の検討や計画に基づく取組（協議会の設置等）を進めていくことが望ましいと考えられる。他方、団体の規模や体制、駐車場政策への関心度合いなども異なると考えられるため、ヒアリングなどを含めて、地域の実情に応じた検討・運用体制を構築していく必要がある。また、これらの関係者を所管する行政の部局とも連携して取り組んでいくことが望ましい。

#### 産学官連携の例

学識経験者	都市、交通、物流 等		
行政	・ 都市計画部局 (駐車場担当)	地域住民等	・ エリアマネジメント団体、都市再生推進法人、地元自治会・町会 等
	・ 交通管理者 (都道府県警察、警察署)	利用者団体	・ 障害当事者団体、物流事業者 等
	・ 道路管理者 (地方整備局、都道府県等)	駐車場事業者	・ 駐車場設置管理事業者、駐車協会、不動産管理事業者 等
	・ 交通政策担当部局 (公共交通、物流、観光) ・ 商工担当部局 等	地域事業者	・ 不動産開発事業者、商業事業者、商店会、まちづくり会社、観光地域づくり法人 等

また、駐車場の運営を受託している事業者に決定権がないことも考えられるため、土地を持つ地権者に対して、駐車場政策がエリア価値向上や地域活性化、資産価値向上などが期待される点について理解を得ながら進めていくことも重要である。

地方公共団体の場合、駐車場の設置や管理については、民間事業者のノウハウや、地域の商業活動・エリアマネジメント活動との連携により、効率的かつ効果的なサービスの提供が期待されることから、各種駐車場政策の目標が達成されるよう適切な条件を設定しながら、PPP/PFI<sup>3</sup>の手法を活用することも重要である。

公民の役割や持続的な資金の確保を検討していくにあたっては、駐車場が収益事業であることや、様々な交通手段があるなかで、自動車利用者以外との公平性や裨益を踏まえつつ、必要に応じて受益者に一定の負担を求めることも検討するとともに、民間活力を活用して取組む必要があると考えられる。

また、施設単独での駐車場の整備や運営は、施設利用に紐づく駐車料金の優遇などにより、近隣施設の回遊であっても、都度車両の出し入れが発生したり、時期や曜日、イベントの際の駐車需要を一つの施設で対応することにより、ピーク時の必要台数に合わせて駐車場整備が必要になったり、周辺駐車場が空いているにもかかわらず、施設駐車場への入庫待ちの車両による渋滞などが発生して非効率になる場合もあることから、例えば地域での一括管理や、共同利用（同一の料金や割引）、提携駐車場の確保など、駐車場設置管理者同士の連携を促していくような取組も重要である。

**【参考】PPP/PFI推進アクションプラン（令和6年改定版）**

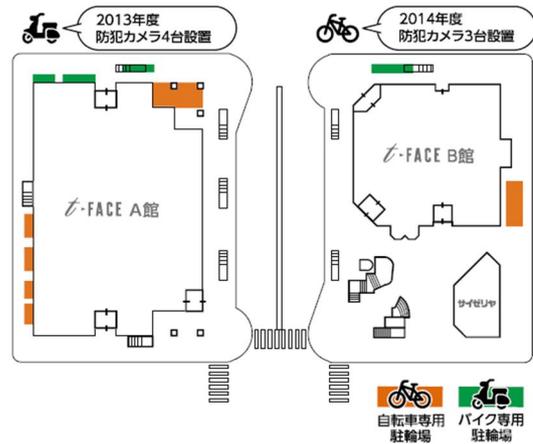
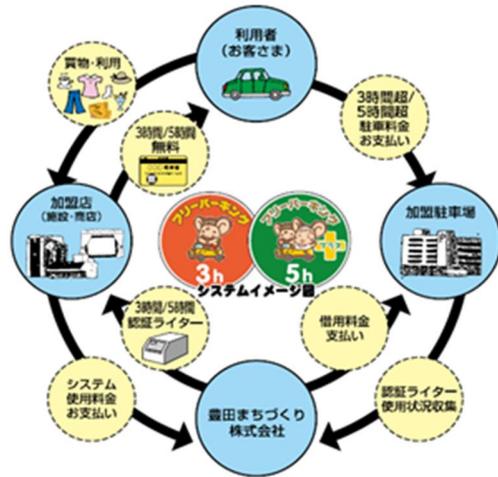
- iv) PPP/PFIの活用を推進する新たな分野の開拓
- ⑤ 公営駐車場について、需要動向やまちづくりのあり方等を踏まえ、PFIの導入やまちづくり会社による駐車場運営をはじめとした民間事業者との連携による駐車場経営の改善、計画的な維持管理等、総合的なマネジメントを地方公共団体において積極的に進められるよう、ガイドラインの充実や優良事例の横展開等を行う。（令和5年度開始）〈国土交通省〉

<sup>3</sup> 公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図るものであり、指定管理者制度や包括的民間委託、PFI（Private Finance Initiative）など、様々な方式がある。PFIは民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI法）法に基づく手法をいう。

地域一括管理の事例

○ 豊田まちづくり株式会社

- ・ 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)



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』

○ 株式会社金沢商業活性化センター

- ・ 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)



出典：金沢まちなかパーキングネット

○ 都市再生推進法人による駐車場施策取組例

- 札幌市では、附置義務緩和の適用を申請する際、公共交通利用促進措置等に係る取組内容について、まちづくり会社（札幌大通りまちづくり株式会社、札幌駅前まちづくり株式会社）への協議を求めている。
- 都市再生推進法人である札幌大通りまちづくり会社は、共通駐車券システム事業を実施。



出典：札幌大通りまちづくり株式会社「カモンチケットチラシ」

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」(平成31年4月)

## PFI の事例

※ 他にも内閣府 HP「PFI 事業事例（まちづくり）」<sup>4</sup>において事例の確認が可能

### ○ 青森県駐車場維持管理・運営事業

施設名・種類	青森県営駐車場（都市計画駐車場） 青森県営柳町駐車場（都市計画駐車場）
指定期間	令和 3 年 4 月 1 日～令和 12 年 3 月 31 日
指定管理者制度	平成 18 年度から指定管理者制度導入 令和 3 年度から指定管理者制度（利用料金制）を採用
P P P・P F I	令和 3 年度から PFI 法に基づく事業として、指定管理者を兼ねる選定事業者が大規模修繕及び維持管理運営を行う

出典：青森県駐車場事業経営戦略（令和 3 年 3 月）

### ○ 横浜市みなとみらい公共駐車場運営事業

事業の趣旨	本施設は市の中核的存在であるみなとみらい 2 1 地区において、パシフィコ横浜における国際会議等の開催や臨港パーク等の公共施設の整備による公共的な駐車需要に対応するため、パシフィコ横浜併設の駐車場として、平成 3 年 10 月に整備された。 本事業は民間のノウハウを活かし、V I P のセキュリティ対応など、安全かつ円滑な M I C E 開催を実現することで、「グローバル M I C E 都市」としての競争力をさらに強化することを目的とする。本施設の運営に当たっては、P F I 法に基づく公共施設等運営事業として実施する。加えて、本事業の実施に当たっては、横浜市中心企業振興基本条例（平成 22 年横浜市条例第 9 号）の趣旨に鑑み、地域活性化に資することにも期待するものである。
指定期間	令和 2 年 12 月 24 日至 令和 22 年 3 月 31 日

出典：みなとみらい公共駐車場運営事業 公共施設等運営権実施契約書（令和 2 年 12 月）

<sup>4</sup> [https://www8.cao.go.jp/pfi/pfi\\_jouhou/jireishuu/matidukuri.html](https://www8.cao.go.jp/pfi/pfi_jouhou/jireishuu/matidukuri.html)

## (5) マネジメントのための施策・手段

- ・ 計画により目指すべき駐車場政策の基本方針が決まったら、具体的な施策を検討していく必要がある。
- ・ 駐車場法に基づく附置義務制度や都市再生特別措置法等に基づく特例制度の他にも、地方公共団体の条例等に基づく規制や誘導を通した様々な手段を通して、計画の目的達成に向けた施策を検討する必要がある。
- ・ 規制など、利害関係者の調整が必要な施策については、幅広い関係者を巻き込みつつ、幅広く裨益する取組を検討するとともに、社会実験などを通して施策導入の効果を関係者で共有していくなど、段階的に進めていくことで全体最適となる取組の実現を図っていくことが考えられる。

### 需要の適正化に向けた施策の例

パーク&ライドの推進	・ 民間施設との協定締結や、一定の基準を満たすものの認定、新規整備による確保や、広報による周知や料金インセンティブ、円滑な乗継環境確保による利用誘導 等
公共交通・自転車等との分担、利用の促進	・ パーク&ライドに加えて、通勤等の際に環境への負荷の少ない公共交通や自転車（シェアサイクルを含む）の利用の促進や、公共交通を利用した場合との均衡を考慮した駐車場料金・割引の設定 等 (附置義務の緩和によるインセンティブ付与等)
路上駐車対策	・ 警察の取締等や地域関係者と連携して、路外駐車場の利用誘導、駐車場の案内・周知
デジタル技術の活用	・ 混雑時の事前予約制導入や遊休空間のタイムシェアなどによる活用により、駐車施設の効率的な活用を推進

### 供給の適正化・質の向上に向けた施策の例

公共駐車場の見直し	・ 公共団体が設置・管理している駐車場（都市計画駐車場等）について、利用動向や民間による供給動向など、設置当初からの状況の変化を考慮した見直し。（必要に応じて、公的不動産として活用） ・ 改修などにより、需要に応じた車種の駐車施設への振替や必要な機能の付加。
附置義務の適正化	・ 附置義務の対象となる用途、車種、原単位、区域の見直しにより、車種やエリアごとに必要な台数を整備・振替により確保。 ・ 隔地や集約駐車場制度の活用による配置の適正化や、公共交通利用促進措置等により、駐車需要の抑制や交通需要適正化に資する取組を附置義務の緩和により評価。 (既存施設への適用により、有効活用にも配慮)
開発時の誘導	・ 都市計画制度や総合設計制度等に基づく、各種交通影響の評価や公共貢献の評価の際の考慮等
改修・土地利用転換（補助等）	・ 駐車場の整備や改修（車種の変更や出入口の見直し等）や土地利用転換等への補助、地方公共団体による低未利用土地取得により、地域に必要な公共施設（広場等）を整備。 ・ 都市のスポンジ化対策や低未利用土地対策と連携して、駐車場以外の用途への転換、誘導。
金銭負担導入	・ 必要な駐車場の整備や駐車場の設置に伴う自動車流入によるまちづくり・交通への影響対策を目的として、駐車場の設置や利用に対して一定の負担金や協力金、課税等を導入。 ・ 例えば、附置義務台数が小規模である一方、敷地内に設置した場合に配置等の観点から支障となる場合に、整備費用相当分の負担を求めて、当該資金により、集約駐車施設の整備・補助等。
設置規制の見直し	・ 都市再生特別措置法に基づく路外駐車場配置等基準の導入や出入口制限道路の設定及び小規模駐車場や無料駐車場を含む届出を求める等の条例制定により、一定の基準に適合する駐車場かどうかの確認等を行う手続を導入し、まちづくりの観点で支障となる駐車場の設置を抑制。 ・ 交通規制等の他施策と連携して、土地利用等に制限を設ける条例等により、駐車場の設置が望ましくない特定の区域において一定の駐車場の整備を抑制・禁止。

**望ましい取組を誘導する施策(インセンティブ等)の例**

- ・ 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。
- ・ 計画策定や整備について、国の支援制度が活用可能な場合もある。

	施策例	メリット・デメリット
財政的措置	民間の取組への補助	<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（予算）の活用が可能。</li> <li>● 規制措置と併せて、駐車場集約等、駐車場適正化の取組を進めることにより、地域の活性化やコンパクト・プラス・ネットワークの推進を図ることで、行政コストの削減、地価の下落抑制・上昇、民間活動活性化等による税収増が期待。</li> <li>✓ 自治体の人的・財政的制約がある一方、駐車場は収益事業であり、他の施策との優先順位も考慮が必要。</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規制緩和 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容積率の緩和（熊本市）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通利用促進措置等による緩和は、移動需要全体を最適化するものであり、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において有効。</li> <li>✓ 駐車場需要が大きく、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、駐車需要の削減・合理化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、駐車台数を減らすこととの整合性に留意が必要。</li> <li>✓ 附置義務導入している地域のみ可能かつ、小規模駐車場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もに、一定のエリアで駐車対策の財源を確保し、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全体最適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、協議会等における議論の場が生まれ、公民連携を促すことが期待。</li> <li>✓ 制度導入について、地域関係者の理解や、一定の制度運用コストが必要。</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>● 地域の低未利用地活用・土地利用施策と一体で取組むことで、駐車場の配置適正化・有効な土地利用が期待。</li> <li>✓ 指導等については規制の実効性に懸念がある一方、権利の制限を伴う場合は、目指すべきまちづくりや公益性について、地域の理解が必要。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：ムンヘン・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新たな供給を抑制・制限することが可能。</li> <li>✓ 他方、既存駐車場の質の向上の担保や、土地利用施策、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、取組が比較的容易。</li> <li>✓ 駐車場運営の事業性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】開発時の誘導・財政措置の事例（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一方、集約駐車場について、「原則、附置義務相当分の台数を超えないこと」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。

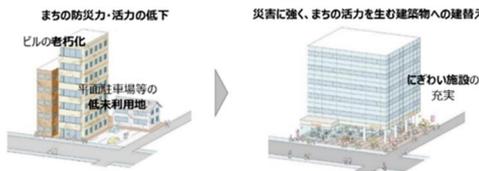
取組内容	具体例	割増し上限値	
A：防災機能の強化	A-1：敷地集約化 <sup>※1</sup>	敷地集約化による防災機能強化	100%
	A-2：耐震性能	建築物の耐震性能の強化	50%
	A-3：災害時対策	災害発生時の帰宅困難者対策（一時滞在スペース、備蓄倉庫整備等）の実施	50%
B：まちづくり取組	B-1：交通施策 <sup>※2</sup>	駐車場の集約化、観光バス乗降場の整備、公共交通待合施設の整備	100% <sup>※2</sup>
	B-2：環境負荷	一定の環境性能基準を満たす建築物の整備	50%
	B-3：都市魅力 <sup>※1</sup>	敷地内貫通通路や上空通路等、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			
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	都市計法制度
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 駐車場の整備	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。



**【参考】法定外普通税の導入による財源の確保（太宰府市）**

- 交通渋滞への対策のための財源確保が課題となっていたため、住民にとって住みやすく、来訪者にとって再び訪れたいと思われる魅力あふれるまちづくりを推進するため導入。
- 市内の一時有料駐車場の利用者にとって一定の負担を求め、得られた税収により駐車場満空情報の配信、臨時駐車場の整備といった交通渋滞対策等を実施することにより、市の税制審議会より、住民の生活改善に寄与しているとの評価を受けている。（支出先は市民、有識者、駐車場事業者などから構成される協議会の意見を踏まえて決定）

歴史と文化の環境税とは（太宰府市HPより引用）											
目的等	本市固有の歴史的・文化的遺産及び観光資源等の保全と整備を図り、環境にやさしい「歴史とみどり豊かな文化のまち」を創造するため、太宰府市内にある一時有料駐車場の利用者にとって一定の負担を求める法定外普通税として創設										
納税義務者	一時有料駐車場の利用者（駐車場事業者による特別徴収）										
課税免除	地方税法第292条第1項第9号に規定する障害者上記の障害者に準ずる者										
税率	<table border="1"> <tr> <td>駐車行為1回につき車種別税率</td> <td></td> </tr> <tr> <td>原付自転車を含む二輪車</td> <td>50円（自転車を除く）</td> </tr> <tr> <td>乗用車</td> <td>100円</td> </tr> <tr> <td>マイクロバス</td> <td>300円</td> </tr> <tr> <td>大型バス</td> <td>500円</td> </tr> </table>	駐車行為1回につき車種別税率		原付自転車を含む二輪車	50円（自転車を除く）	乗用車	100円	マイクロバス	300円	大型バス	500円
駐車行為1回につき車種別税率											
原付自転車を含む二輪車	50円（自転車を除く）										
乗用車	100円										
マイクロバス	300円										
大型バス	500円										
税収用途	歴史的・文化的遺産の保存活用事業、来訪者への「おもてなし」事業、環境負荷削減事業等まちづくりのために使用されます。										
税収規模	約7千万円（年間）										

大宰府駅前広場整備事業  
駅前広場の舗装化とバス停車帯の設置



使途の例（令和4年度事業より）	
臨時駐車場設置事業	交通渋滞を緩和する観点から、観光客等の駐車需要の大きい時期や場所に臨時駐車場を設置します。
駐車場待ち車両の抑制	市に自動車で行く方々に、太宰府天満宮や九州国立博物館周辺の道路・駐車場等の交通情報を配信することにより、公共交通機関への交通手段の転換を呼びかけ、交通渋滞の緩和を図ることを目的としています。
自転車等の利便性向上	レンタサイクルの借用及び返却場所が増えることにより、利便性が向上し、市内回遊の促進や滞在時間の延長につなげることを目的に実施します。
交差点交通誘導警備	正月三が日の初詣客対策はもとより、3月までの観梅時期等をはじめ、交通渋滞が予想される時期について、交差点内の円滑な交通誘導を図るため、五条、梅大路の交差点に交通誘導員を配置します。



出典：内閣府地方分権改革事例集 駐車場利用者への環境税により、文化・観光のまちづくりと住民の生活環境改善を推進、太宰府市 HP

## 2. 施設の構造設備に係る施策

### (1) 配置の適正化

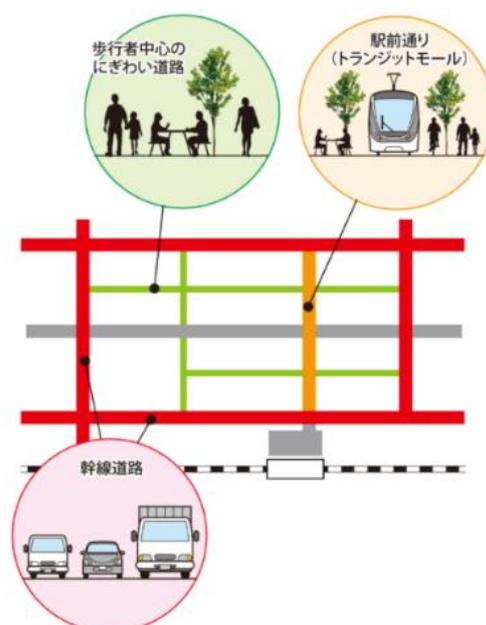
- ・ 都市が目指すべき将来像、歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの選定、街路それぞれの性格づけを踏まえた上で、駐車場の需給量の適正化や質的向上の検討と併せて、体系的な街路網空間の構築に向けた具体的な駐車場の配置の適正化を図ることが重要。
- ・ 都市機能の集積を図る区域や「歩きたくなる」人間中心のまちなかを目指していく区域において、歩行者と自動車の動線を分離して安全性を確保するとともに、円滑な道路交通の観点からは中心市街地への自動車の流入を抑制する必要がある場合もあることから、街路の性質や土地利用を考慮した上で、駐車場は小規模なものを含めて、一定の路線への駐車場の出入口の制限や、当該区域の周辺部（フリンジ）など適切な位置に設置されるよう誘導していく必要がある。

駐車場法では、一定規模の路外駐車場（駐車面積 500 m<sup>2</sup>以上）について、自動車の出入が道路交通の障害とならない観点から、一定の出入口に係る基準を設けて、都市計画区域内の有料のものは届出により把握する仕組みとしており、例えば交差点から5m以内に設置しないなどの配置に係る技術基準が設けられている。他方、当該規模以下の小規模駐車場や専用駐車場（月極等）については、こうした技術基準が適用されないほか、無料の場合は届出により把握できない。

立地適正化計画における都市機能誘導区域や、滞在快適性向上区域などは、特に都市機能の集中に伴う歩行者の安全性の確保やまちなみの連続性の確保等の必要があると考えられることから、小規模駐車場を含めて路外駐車場配置基準の設定や届出により把握を行い、適正化を図っていくことが必要である。

また、附置義務駐車施設については、敷地内に駐車施設を設けることにより、出入口が安全上課題のある場所に設置せざるを得ないこともあることから、隔地・集約駐車場での確保等により、適切に配置されるよう誘導していく必要がある。

街路ごとの性格づけのイメージ

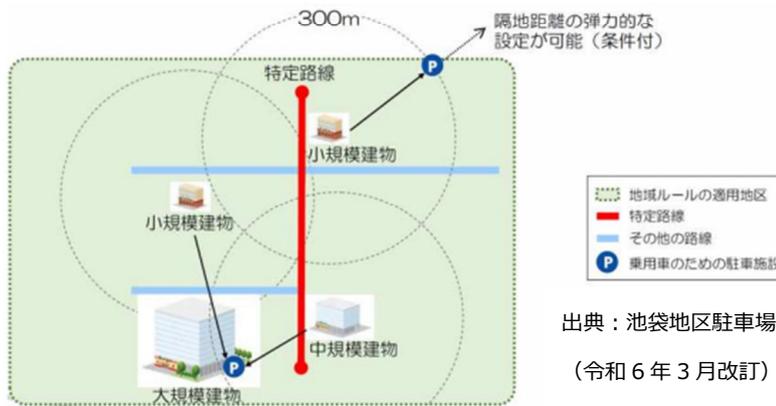


【参考】豊島区の例

- ・ 歩行者を最優先する路線を特定路線として設定し、原則として駐車施設の設置を抑制。
- ・ 当該地区の建替に伴う附置義務駐車施設について、以下の通り隔地による確保を認めている。

駐車施設の区分	隔地・集約化の内容
①乗用車の駐車施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小規模建築物及び特定路線のみに面する建築物は、隔地による確保を認める。</li> <li>・ 大規模建築物及び中規模建築物は、原則として敷地内に設ける。ただし、隔地により設置することが有効と認められる場合は、上記に関わらず隔地による確保を認める。</li> <li>・ 隔地先は当該建築物の敷地から概ね300mの範囲内とする。</li> </ul>
②貨物車の駐車施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 原則として敷地内に設けるものとする。</li> <li>・ ただし、特定路線のみに面する建築物は、隔地による確保を認める。</li> </ul>
③障害者のための駐車施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 原則として敷地内に設けるものとする。</li> <li>・ ただし、特定路線のみに面する建築物等は、隔地による確保を認める。</li> </ul>

<乗用車の駐車施設の隔地・集約のイメージ>



出典：池袋地区駐車地域域ルール概要版  
(令和6年3月改訂)

【参考】宇都宮市の例

- ・ 都心部まちづくりビジョンにおいて、目指す街路空間の使い方を明示し、実現に向けて、附置義務基準の見直し等を実施。

「(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

都心環状線区域： [Hatched Box]

隔地先に指定できる区域： [Dotted Box]

隔地先に指定できない区域： [Cross-hatched Box]

栃木県庁

県庁前通り

東武宇都宮駅

宇都宮市役所

JR宇都宮駅

出典：宇都宮市プレスリリース資料

【参考】地下通路接続による交通円滑化の例

○ 広島市

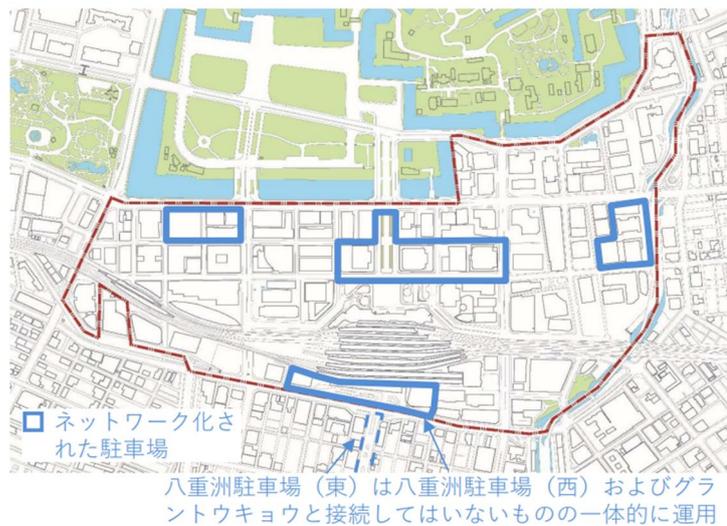
- ・ 4つの駐車場を地下道路でネットワーク接続
- ・ 地下通路の入り口は、最も交通渋滞の厳しい交差点から離れたところに2箇所設置
- ・ 制御・案内システムにより、地下道路と駐車場の情報をリアルタイムに提供



出典：もともちパーキングアクセス HP

○ 大丸有地区（地域ルールによる取組）

- ・ 複数施設の駐車場を地下車路で接続し、地下駐車場をネットワーク化して相互利用等連携することで、入出庫の利便性向上や地上交通との錯綜を回避



出典：大丸有駐車協議会『大丸有地区の駐車需給と地域ルールについて』

## (2) 質の向上（結節点機能の強化、景観・デザイン等）

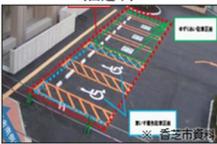
- ・ 目指す都市像の実現に向けた駐車場施策の検討に当たっては、**駐車場の立地や地域の実情に応じた駐車場の機能の充実**により、人々の移動や自動車交通の誘導（モビリティ・マネジメント）を通して望ましいまちづくりを図っていく必要がある。
- ・ 近年はシェアリングモビリティや、MaaS など、新たな交通手段・概念が登場しており、こうした新たな交通手段等を駐車場に併設する等により連携を図っていくことで、利用者の利便性の向上や都市の回遊性向上、環境負荷の低減、土地利用や交通行動の適正化を図っていくことが考えられる。
- ・ 例えば、駐車場を「モビリティハブ」として、複数のモビリティの乗換の拠点となる結節点として整備することが考えられる。
- ・ また、まちの入口となる駐車場は、**周辺施設の案内や付帯施設・機能の充実、景観への配慮**などにより魅力的な駐車場であることが求められる。景観等の観点から優良な事例を表彰することも考えられる。
- ・ また、都市における**緑地の確保**や、**暑熱対策**が課題となっている中、駐車場についても、緑化や立体化、舗装材の工夫等により、これらの課題への貢献が期待される。
- ・ まちなかに広場等の公共空間が不足している場合に、稼働率が低く配置に課題がある駐車場を土地利用転換して広場等の公共施設を整備することや、遊休駐車場をイベント等の空間として活用することも考えられる。

駐車場の質の向上に当たっては規制の見直し（附置義務制度やその他の条例等）、補助制度、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、駐車場の質の向上に資する取組を誘導していくことが望ましいと考えられる。

結節点機能の強化や、新たなモビリティ（シェアモビリティ等）、MaaSなどの活用に当たっては、技術革新の速度とインフラ整備の速度の時間軸の違いに留意しつつ、計画的な取組により、環境負荷の低減や地域の活性化、土地利用・空間利用の適正化を図っていくことが考えられる。また、交通結節点機能の強化と併せて、待合室や交流空間等の公共空間の確保や、公共交通や周辺案内等の情報発信充実を図ることで、乗継抵抗の低減や地域の活性化等を図っていくことも考えられる。

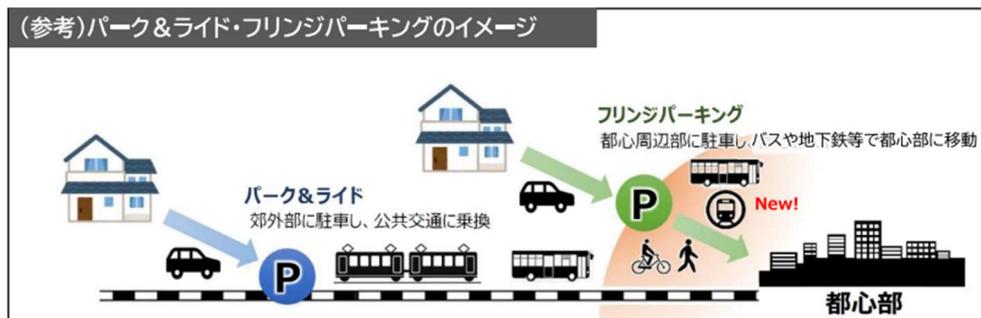
また、都市における施設の一つである駐車場は、施設利用者にとって魅力的であると同時に、周辺住民や来街者にとっても魅力的な施設となるよう、周囲の景観への調和や魅力的な駐車場であることが望ましいと考えられる。例えば、地域における景観計画等と連携して、駐車場においても一定の景観基準への適合や配慮を求めていくことが考えられる。

駐車場に付加することが望ましい機能の例

	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 観光バス乗降場（中央区） 	周辺案内・休憩施設（金沢市）  観光バス駐車場（東京都） 	宅配ボックスの設置（さいたま市）  EV充電機の設置 
共通して求められる機能（例）	緑化（名古屋市）  1階を店舗にしてにぎわいに配慮（長野市） 	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）  自動二輪駐車場（京都市） 	防災拠点機能 
	車椅子使用者用・優先区画の設置（富芝市）  ゆとりのある駐車区画（練馬区） 	ベビーカーの貸出（広島市）  公共交通待合室（熊本市） 	ペDESTリアンデッキ接続（清瀬市） 
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、車椅子使用者用駐車施設※、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、休日はまちの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>車椅子使用者用駐車施設、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>		

※ 車椅子使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

【参考】パーク&ライド、フリンジパーキングのイメージ（福岡市プレスリリース）



## 新たなモビリティサービスの活用と交通結節点機能について

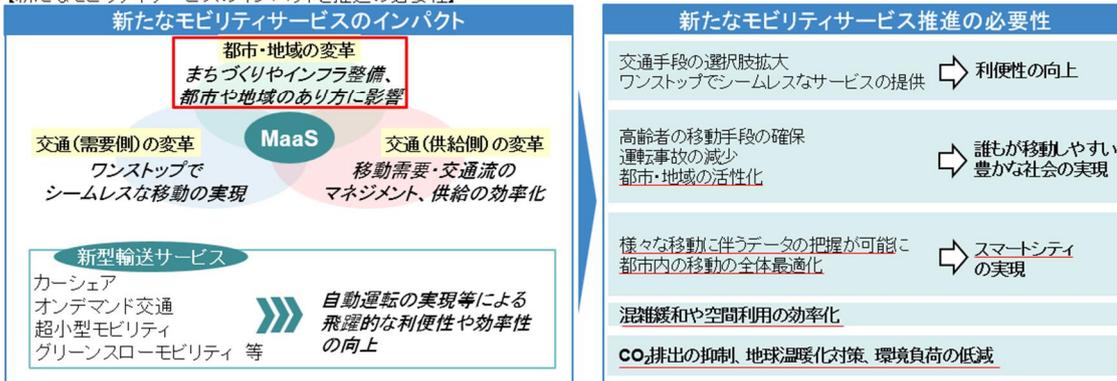
新たなモビリティサービスの実現に向けて検討した「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」の中間とりまとめでは、シェアサイクル等の新たなモビリティについて、都市のあり方やインフラ整備にもインパクトをもたらす可能性があるとしてされており、取り組む意義として、空間利用の効率化、スマートシティの実現、公共交通へのシフトによる環境負荷低減等が挙げられている。

また、新たなモビリティサービスを社会実装していく際のフィジカル空間における取組として、MaaS等の技術とまちづくり等の時間軸の差異に留意しつつ、解決すべき都市や地域の課題を明確にした上で、都市・交通政策との整合を図る必要があるとされている。交通モード間の連携が重要とされており、モード間の円滑な利活用に資する交通結節点をいかに整備するかといったフィジカル空間における取組が重要とされている。

【交通分野を巡る動向】

	背景	現状(定量)	現状(課題)	新たなモビリティサービス	MaaS (サービスのソフト面)	新型輸送サービス (サービスのコンテンツ面)
都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>経済状況の回復</li> <li>公共交通サービスの充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送実績拡大</li> <li>需要整調</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路混雑 →都市空間のロス</li> <li>経済的ロス</li> <li>環境問題</li> </ul>			
地方部	<ul style="list-style-type: none"> <li>少子化・高齢化</li> <li>公共交通サービスの利便性の問題</li> <li>交通サービス提供主体の不存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送実績減少</li> <li>需要縮小</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通サービスの縮小及び撤退</li> <li>外出機会減少</li> <li>物流サービスの維持確保</li> <li>地域社会維持困難</li> </ul>			

【新たなモビリティサービスのインパクトと推進の必要性】



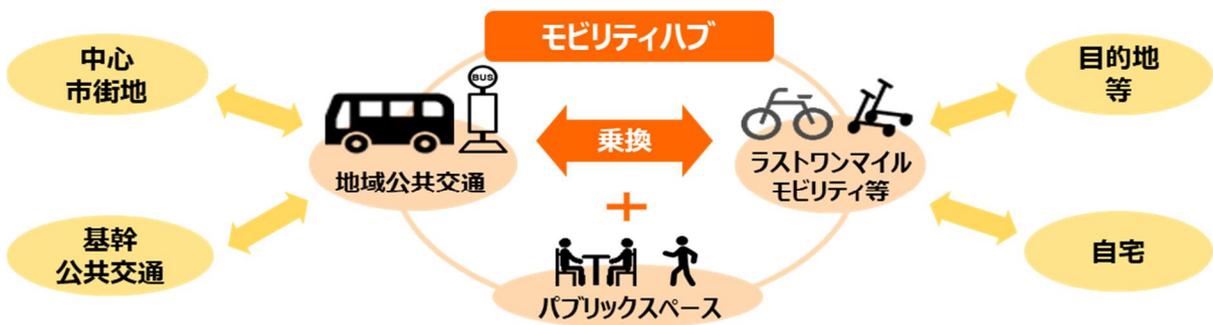
▶ 中長期ビジョンの不断の見直し、地域の交通政策・まちづくり施策との整合に留意

## インフラ整備との連携に向けた取組



## モビリティハブについて

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（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）が重要な役割を果たすと考えられる。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。自家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、幅広い効果が期待されることから、交通の結節点にある駐車場の活用・機能向上などにより、計画的に導入を図っていくことが考えられる。また、交通の結節点は「人が集まる場」であることから、**交流空間等**を設けることで付加価値向上や**乗換抵抗の低減**が期待される。



地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ

【参考】第3次金沢交通戦略（令和5年3月策定）

- 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
- まちなかを中心とした「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

- 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

### 【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	タクシーベイ等	
自転車	駐輪場・ポート	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

## 駐車場の景観についての指針や取組事例

### 国・地方公共団体による指針等

#### 住宅・建築物等整備事業に係る景観形成ガイドライン（住宅局）

- ・ 駐車場は、**道路からできるだけ露出して見えない**よう車路、出入口、立体施設等の配置に工夫することや植栽等により修景を図ることが望ましい。
- ・ 石や木材、植物等の自然素材は、時間の経過とともに、経年変化（エイジング）により味わいが増す素材であり、その活用を検討する必要がある。



立体駐車場の外観を通風性の良いものとし、かつツタ類が壁面を徐々に覆い、味わいがでている（兵庫県赤松町）

#### 京の景観ガイドライン（建築デザイン編）（京都市）

- ・ **町並みの連続性**を保つため、建築物の前面に駐車スペース等の空地を設ける場合は、道路沿いに周囲の景観と調和した門や塀等を設置することを基準で定めている
- ・ **建築物に該当しない機械式立体駐車場**であっても、規模及び形態の基準を設定

× 周辺の町並みと調和していない事例（道路側へ配慮）



機械式立体駐車車が道路にあることで、町並みの連続性が保たれていない

○ 道路側に門・塀、植栽等を設置し、見える場合は本体を格子等で修景し、見える場合は本体を格子等で修景

○ 道路側に門・塀、植栽等を設置し、見える場合は本体を格子等で修景



遠景づくりで配慮を必要とするところ

中景づくりで配慮を必要とするところ

近景づくりで配慮を必要とするところ

近景づくりで配慮を必要とするところ

#### 立体駐車場の景観形成とデザイン指針（大阪市）

- ・ 規模からみて、立体駐車場が**景観形成に与える影響が大きい**にも関わらず、周囲のまちなみを乱している例が少なくないことから、立体駐車場の設計に当たっての景観的・デザインの配慮のポイントやヒントを示している
- ・ 遠景、中景、近景の3つの視点から示している

### 海外事例

#### Parking house in wood（デンマーク）

- ・ 6階建ての**木造駐車場**
- ・ 公園と駐車場で同じ配分の土地利用
- ・ 周辺には公園や、環境にやさしい乗り物、シェアリングサービスを提供する施設を併設



出典：Open Platform

#### K11 MUSEA Carpark（香港）

- ・ 2019年開業の**文化商業施設**の駐車場
- ・ 2019 Hong Kong Design Awards受賞



出典：BETTER FUTURE

### 【参考】都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく駐車施設の集約化に関する手引き（平成26年）

集約駐車施設も、街並みや沿道環境を形成する一要素であることを踏まえ、街並みに融合するデザインや緑化に留意するなどの配慮を行うことが望まれます。

駐車施設の街並みや沿道環境に対する工夫として、例えば、以下のようなものが考えられます。

- ・ 通常の建築物に見えるようなデザインとする（図27）
  - ・ 沿道の低層部分を商業用途として、賑わいの連続性を作り出す（図28）
  - ・ 沿道や壁面に植栽を行うことで、街並みと調和させる（同時に低炭素化の効果も高める）（図29）
  - ・ 長い壁面を避け、適度に分節化（※）することで、親しみやすいスケール感にする（図30）
- ※ 建築物の壁面などを単一の形態とせず、凹凸や区切りなどを入れることにより、デザインに変化を付けること

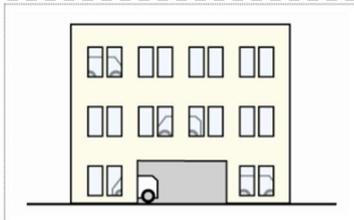


図27. 建築物のようなデザイン



図28. 1階の道路沿いの店舗化

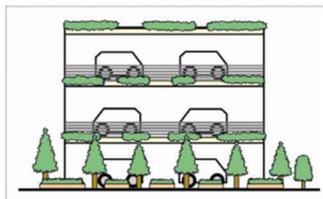


図29. 植栽による緑化・修景

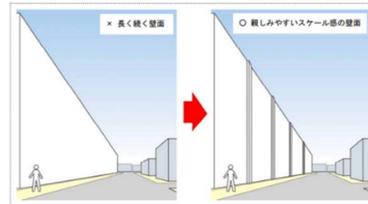


図30. 壁面の分節化

### (3) 車両等の変化への対応

- ・ 近年は特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）や新基準原付などのように、車両が多様化しているほか、普通自動車についても車両の大型化や電動化により、車両の幅や高さ、重量などの規格が変化している。
- ・ 加えて、バリアフリー・ユニバーサルデザインの観点からはリフト付福祉車両の乗降への対応や、ゆとりのある駐車区画の設置も検討する必要がある。
- ・ 貨物車についても、運送効率を重視して、従前より車高が高い車両が増加している一方、軽貨物車やカーゴ付自転車による配送も増加しており、多様な駐車区画への対応が必要となっている。
- ・ 加えて、今後、自動運転技術等の進化により、自動バレーパーキングが実用化した場合は、そうした車両に対応した駐車施設の基準の見直しも必要である。
- ・ そうした車両の変化に対応できるよう、駐車施設の基準の見直しや、既存施設の改修等による柔軟な運用が必要である。 ※バリアフリーの詳細は後述

駐車場法では、一定規模の路外駐車場（駐車面積 500 m<sup>2</sup>以上）について、多数の利用者が安心して寄託出来るよう、車路や建築物の場合のはり下高さ、特殊の装置（機械式駐車装置）を使用する場合の安全機能など、一定の構造設備上の基準を求めている。駐車区画の規格については建築物である場合に、はり下高さを定めている。

附置義務駐車施設については、標準駐車場条例において、駐車区画の規模を定めており、小型車7割、普通車3割という基準になっているが、近年は全国で見ると普通車が増加して車両が大型化しており、小型車の区画では駐車できない場合も想定されることから、地域の自動車の保有動向や実態に応じて見直しをしていくことが考えられる。貨物車のはり下高さについて「物流を考慮した建築物の設計・運用」の策定に当たって実施したアンケート調査（平成29年）において、2トン車の場合、9割超の事業者がはり下3.2m必要とされていることや、地域における取組を踏まえれば、2トン車に対応して3.2mが必要であるほか、施設の性質に応じて4トン車などを想定して設計することも考えられる。他方、軽貨物車による配送も増加していることから、多様な車両が駐車可能な区画を設置していくことが考えられる。

また、バリアフリーの観点では、バリアフリー法に基づく政省令により、車椅子使用者駐車施設の駐車区画の幅を3.5mと定めているが、リフト付き車両のためにはり下高さを2.3m確保することや、リフト付き車両の乗降スペース（奥行き）を確保することも重要である。また、車椅子使用者以外に、ベビーカーを利用する子育て当事者や、運転初心者等に向けて、幅にゆとりを持たせた駐車区画を設置することは、駐車場利用者の利便性向上やユニバーサルデザインの観点から有効であると考えられる。

標準駐車場条例における附置義務駐車施設の区画の規格等

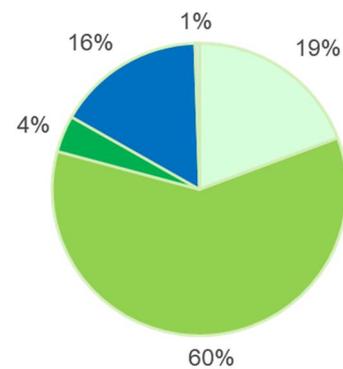
種別	規格
(小型車用) 7割	幅 2.3m以上、奥行 5m以上
(普通車用) 3割	幅 2.5m以上、奥行 6m以上
車椅子使用者駐車施設 <u>2%以上等</u> <sup>*1</sup> (1以上)	幅 3.5m以上、奥行 6m以上 <u>はり下の高さ 2.3m以上</u> <sup>*2</sup>
荷さばき用駐車施設	幅 3m以上、奥行 7.7m以上、 はり下の高さ <u>3.2</u> <sup>*2</sup> (3) m以上
自動二輪車駐車施設	幅 1m以上、奥行 2.3m以上

※1 200台未満の場合、200台以上は2台+1%

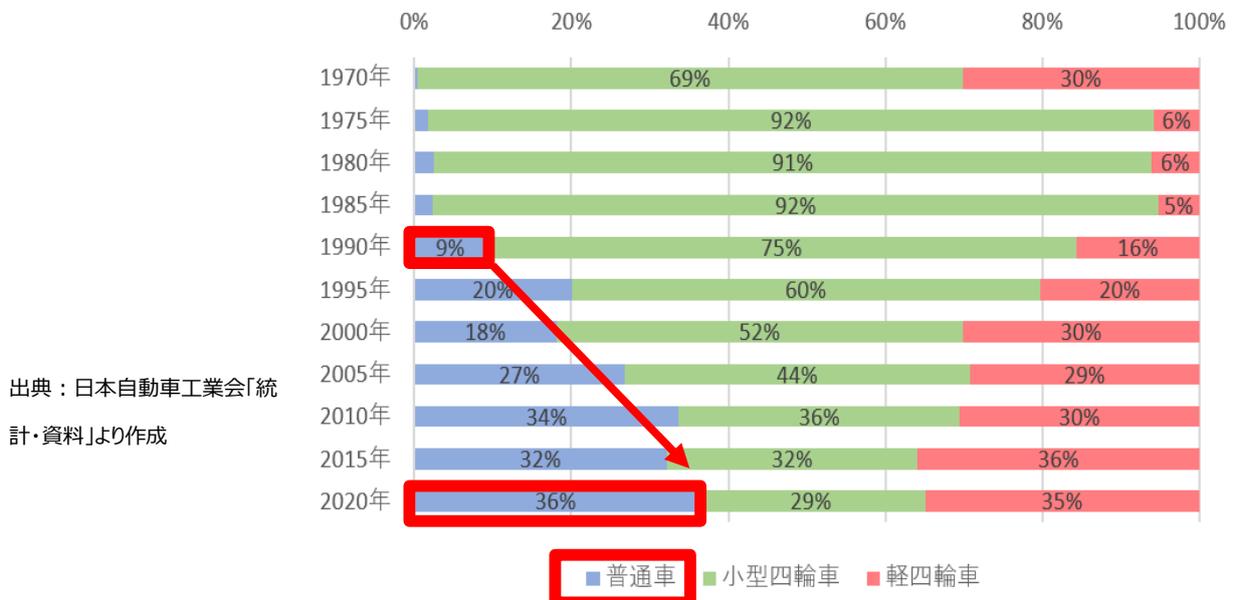
※2 赤字下線は令和7年3月標準駐車場条例改定後（改定前）

【参考】地方公共団体の条例における車椅子使用者駐車区画の例（令和3年度末時点）

H3以前標準条例（幅員 2.5m が 100%）		19%
標準駐車場条例通り（幅員 2.5m が 30%）		60%
その他	普通車 1割（幅員 2.5m が 10%）	4%
	幅員 2.3m が 100%	14%
	幅員 2.25m が 100%	2%
	貨物車のみ（普通車附置義務なし）	1%
合計		100%



【参考】乗用車（四輪車）の生産割合



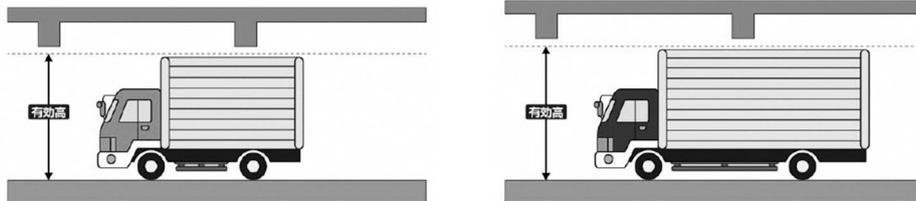
【参考】荷さばき車両の規格に係る地域の取組例

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

◇荷さばき用の駐車マスは、最低限の寸法を定めていますが、貨物自動車の種類によっては、有効高さが足りず入れない場合なども想定されますので、実際に出入りする車両の大きさを考慮した上で、設置するマスの大きさや構造（有効高さなど）を決定してください。

【参考1】荷さばき車両のうち、高さ3.0m未満の車両は全体の約3割であり、約7割の車両が3.0mを超えています。出典：（一社）全国物流ネットワーク協会調査結果

【参考2】有効高さは、2t車であれば3.2m、4t車であれば3.4mを想定することが望ましいとされています。出典：国土交通省、大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き



2 t 車；有効高さ 3.2m

4 t 車；有効高さ 3.4m

- 大丸有駐車協議会

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

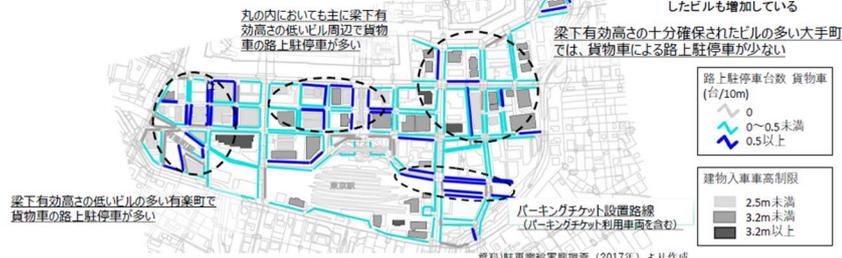


図5-8 建物の入庫車高制限と貨物車の路上駐停車状況

資料)駐車実態調査(2017年)より作成 大丸有地区の駐車実態と地域ルールについて 29

- 港区 環状2号線周辺地区駐車場

地域ルール 運用マニュアル

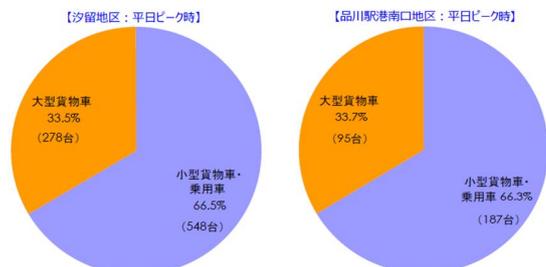


図 10 【参考】荷捌き車両の車種構成（既往実態調査における例）

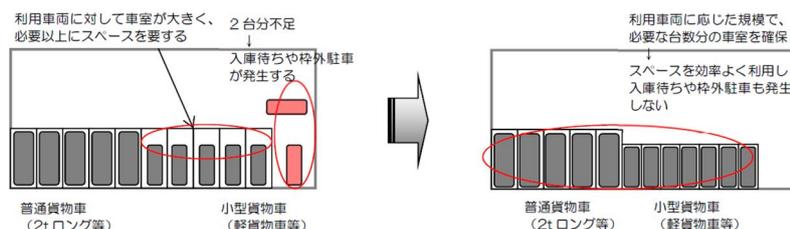


図 11 車種構成に応じた整備のイメージ

### 3. 駐車場の整備（供給）施策（附置義務制度、都市計画駐車場等）

- ・ 駐車場について、荷さばき車両（貨物車）用や自動二輪車用など、依然として十分に整備されない車種の駐車施設もある一方、供給の増加や公共交通分担率向上等により供給が過剰になっている地域が多くなっている。
- ・ 道路交通の円滑化等の観点から、必要な車種の駐車施設の整備については、引き続き取り組んでいく必要がある一方、過剰な整備は、低未利用の都市空間を生み出すだけでなく、整備コストや維持管理コストの増加、駐車場供給増加による駐車料金の低下により、必要な設備更新・維持管理コストを料金収入で賄えなくなるおそれや、公共交通を利用する誘因の低下、過度な自動車利用の促進となるおそれがあるほか、渋滞の悪化により却って道路交通の支障となってしまうおそれもある。
- ・ そのため、附置義務制度の原単位や対象用途・区域の見直しや、公共交通利用等により駐車需要の抑制が図られる場合の附置義務の緩和による積極的評価、既存附置義務駐車施設の振替や緩和など、制度の柔軟な運用、隔地や集約による戦略的な駐車場配置の誘導により、適時適切な見直しをしていく必要がある。
- ・ また、附置義務による整備台数が少ない物件の場合や駐車場設置が望ましくない立地となる場合に、整備台数の一部について、金銭による代替を認めて、フリンジ等の適切な配置による集約駐車場整備や、公共交通利便性向上等の駐車需要を減らす施策への充当、交通需要マネジメント（TDM）の一環として、エリアでの駐車場整備台数の上限を設定した上で、附置義務以上の整備を抑制若しくは制限するような制度など、整備の促進だけでなく、供給の抑制に向けた制度を検討することも考えられる。
- ・ なお、都市計画駐車場等の公共駐車場についても、需要に合わせて柔軟な運用や見直しをしていく必要がある。

駐車場法に基づき、国及び地方公共団体は、自動車の駐車のための施設の需要に応じて、自動車の駐車のための施設の総合的かつ計画的な整備の推進を図る責務があるところである。

これまで、開発（建築）による交通影響に対して、地方公共団体の条例により、敷地内に駐車施設の附置を求めるといった附置義務制度が道路交通の円滑化に一定の効果を果たしてきている。

また、駐車場整備地区等において公共等が主体となって整備する駐車場<sup>5</sup>について都市施設として都市計画に位置づけた場合、都市計画事業として整備することも可能である。

こうした制度の活用により、必要な駐車場については引き続き整備を図っていく必要がある一方、乗用車の駐車場については供給が充足している地域が多くなっており、寧ろ過剰な駐車場の供給により、自動車の流入による中心市街地の渋滞や歩行者の安全性低下、土地利用、景観等に係る課題が発生している地域もある。

<sup>5</sup> 都市計画法における都市施設としての「駐車場」には「自動車駐車場」のほか、「自転車駐車場」も含まれる。

そのため、

- (1) 区域や建築物の用途、車種、原単位の適切性（附置義務）
- (2) 制度の柔軟な運用（附置義務・都市計画駐車場）
- (3) 外部不経済への対応（附置義務の廃止の場合等）

などの観点から、データや地域の関係者の意見を踏まえて、附置義務制度を含めて整備のあり方の見直しについて検討していく必要があると考えられる。

#### (1) 区域や建築物の用途、車種、原単位の適切性（附置義務）

附置義務は、地方公共団体の条例で定めることから、一定の区域に対して一律の基準となっていることが多い一方、公共交通が発達している地区など、地域特性によって自動車分担率が異なる場合がある。また、附置義務制度を導入した時点と現在において、交通の状況が異なっている場合もある。そのため、特定のエリアにおける緩和措置や、地区ごとの原単位の設定など、地域特性に応じた附置義務制度となるよう、実態を踏まえて見直しを検討していく必要がある。

駐車場の需給については、地域全体で考えていく必要があるものの、大規模な開発が行われる場合については、周辺の交通対策と併せて駐車需要が予測されることから、大規模開発地区関連交通計画マニュアルなどを参考に、地域特性や物件の特性に応じて個別に評価することも考えられる。

また、建築物の用途ごとに駐車需要は異なると考えられることから、附置義務制度の対象となる建築物の用途についても実態を踏まえて検討する必要がある。特に、道路交通の円滑化を目的とした駐車場法に基づく附置義務制度は外からの駐車需要を主眼としており、自動車の保管場所については、自動車の保管場所の確保等に関する法律（車庫法）により確保することとされていることから、共同住宅については、荷さばき車両など来訪者の駐車場の確保は附置義務により確保を求める必要性が高い一方、自動車を所有しない住民もいることを踏まえて、駐車場法に基づく附置義務制度の適用対象や基準を検討する必要がある。また、既存施設における需要の減少も適切に考慮していく必要がある。

なお、標準駐車場条例と同様の規定の条例の場合、附置義務駐車施設には、設置の目的に適合するように管理する必要があるところであるが、附置義務以上に整備された駐車施設については、当該義務は掛からないことに留意が必要である。

車種について、乗用車用については需要に応じて市場原理に基づく供給が行われている場合が多いものの、自動二輪車用や荷さばき用駐車施設などは、十分行われていない場合があるなど、乗用車用とは供給の状況が異なる点について留意した上で、検討する必要がある。なお、附置義務制度は一定規模以上の建築物を対象としていることから、附置義務以外の措置を含めた総合的な対策が必要である。

【参考】附置義務の原単位を緩和できるパターン（標準駐車場条例）

- (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） ※H2 4 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） ※H2 6 追加

特定エリアにおける緩和措置の例

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（抄） 第4条 …ただし、同表の(1)の項に掲げる地区又は地域内で市長が別に駐車施設の附置に係る基準を定める区域において、当該基準に定めるところにより駐車施設を附置した者は、この条本文の規定により附置しなければならない駐車施設を附置したもののみならず。 ⇒ 横浜市駐車場条例取扱基準において、対象の区域および基準を設定（令和7年4月時点で「横浜駅周辺地区」及び「みなとみらい21地区」が対象）
	大丸有ルール（千代田区） 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）	○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）
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2号
	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	

【参考】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。
- 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%
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%
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

■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%
その他	7	3.6%
合計	197	100.0%

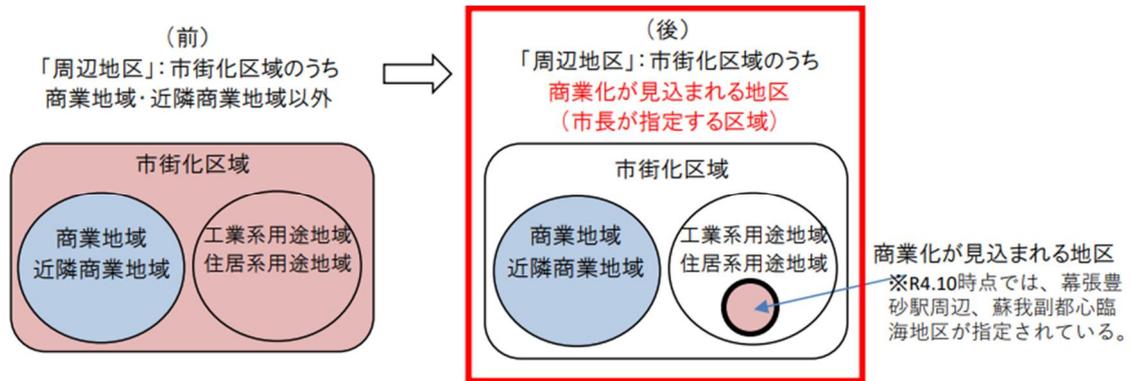
分類	合計人口(千人)	(割合)
1: 標準条例より低	38,489	56.4%
2: 標準条例と同等	10,100	14.8%
3: 標準条例より高	16,446	24.1%
その他	3,216	4.7%
合計	68,250	100.0%

■東京都地域ルールでの原単位の設定

標準 駐車 場 条 例	駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域			
	百貨店 その他の店舗	特定用途		非特定用途
		事務所用途	その他	
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

【参考】附置義務の対象区域・車種・原単位の見直し例（千葉市）

- 千葉市では、附置義務の対象を市街化区域全域としていたが、商業・近隣商業地域以外の駐車場では、約 85% が附置義務台数より多い駐車場を整備していたこと等を踏まえて、商業化が見込まれる地区に重点化
- 需要を踏まえて商業地域等の附置義務の原単位を2割引き下げる一方、自動二輪車・荷さばき駐車施設の附置義務を導入



【商業地域・近隣商業地域の場合】

(前)		概ね2割の緩和	(後)	
建築物の種類	附置義務台数		建築物の種類	附置義務台数(案)
A特定用途(店舗・事業所)	(A延床面積-1,500㎡)÷200㎡(台)	→	A特定用途(店舗・事業所)	(A延床面積-1,500㎡)÷250㎡(台)
B非特定用途(住居等)	(B延床面積-3,000㎡)÷300㎡(台)		B非特定用途(住居等)	(B延床面積-3,000㎡)÷350㎡(台)
AとBの併用	(A延床面積+B延床面積×2/3-1,500㎡)÷200㎡(台)		AとBの併用	(A延床面積×7/5+B延床面積-3,000㎡)÷350㎡(台) 又は (A延床面積-1,500㎡)÷250㎡(台) のうち駐車場台数が大きいほう

出典：千葉市資料

【参考】配置を考慮した区域及び原単位の設定事例

宇都宮市	京都市	金沢市
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>都心環状区域の附置義務駐車場台数について緩和(特定用途の場合150㎡/台→300㎡/台)</li> <li>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</li> <li>※ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>外側のみ隔地を認め、隔地距離を500mに設定(その他地区は200m)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>(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</li> <li>(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</li> </ul>
<p>宇都宮市 隔地制限・誘導エリア</p>	<p>京都市 歴史的都心地区</p>	<p>金沢市緩和対象エリア</p>

出典：宇都宮市プレスリリース

出典：京都市『附置義務駐車施設リーフレット』

出典：金沢市HP

(2) 制度の柔軟な運用（附置義務・都市計画駐車場）

① 交通施策との調和（公共交通利用促進措置等）

附置義務制度については、自動車利用を前提としていることから、公共交通や自転車等の利用の推進を図る施策との調和を考える必要がある。例えば、従業員の自家用車通勤を制限する場合や、待合環境の整備や地下通路等での接続などの公共交通の利便性向上を図る施策、公共交通利用者への優遇施策（購入額に応じた割引等）を行うことにより、自家用車利用を抑制し、駐車場必要台数が減るような場合は、積極的に評価する施策を導入していくことが考えられる。

【参考】公共交通利用促進策の例

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○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・プリング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。）

② 配置の適正化（隔地・集約等）

附置義務制度は建築する際に原則として敷地内に駐車施設を設けるという制度になっていることから、小規模の物件であっても建物ごとに駐車場の出入口が設置されるほか、駐車場の出入口は1階のスペースを使ってしまうことから、賑わいを生む施設に使える空間を減らしてしまうという課題がある。

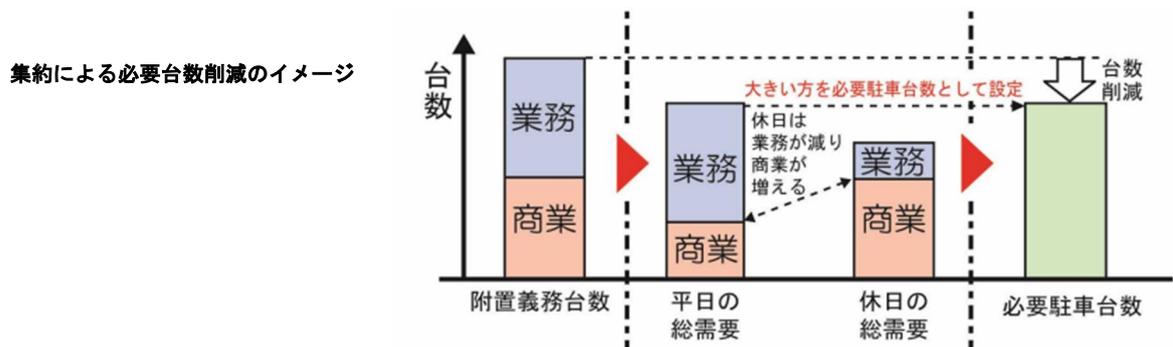
加えて、中心市街地への車の流入による渋滞の抑制や、まちなかの回遊性向上の観点からは、中心市街地の周辺（フリンジ）に駐車して、中心市街地を歩いて回遊を促していくまちづくりが望ましいと考えられる。

そのため、駐車施設の集約について積極的に取り組むことが求められる。集約に当たっては、都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）または都市再生特別措置法に基づき、計画的な集約が図られる際の特例を設けることが考えられる。

また、配置等の観点から適切な集約駐車場を指定若しくは整備して、条例等において、当該駐車場への隔地を認める規定を設けて、積極的に促していくことが考えられる。

一般に、駐車場の必要台数は施設ごとのピーク需要により決まってくるところ、施設ごとの状況や、施設の性質（業務・商業等）によりピークとなる時間帯や曜日は異なってくるため、集約化・地域における駐車場の共同利用を行うことにより、整備台数を合理化できると考えられるため、附置義務制度の適用に当たって、当該整備台数の合理化を考慮することも考えられる。

また、施設ごとに駐車場を整備するのではなく、共同で整備して利用してもらうことにより、短距離であっても施設ごとに駐車場を移動することによる、車の出し入れを抑制し、歩行者との交錯リスクの減少及び安全性の向上、エリアの回遊性が高まる効果も期待される。



【参考】駐車場法の各種特例措置及び適用地域<sup>6</sup>

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	平成26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	潜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（大宮駅周辺地区）	○ 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

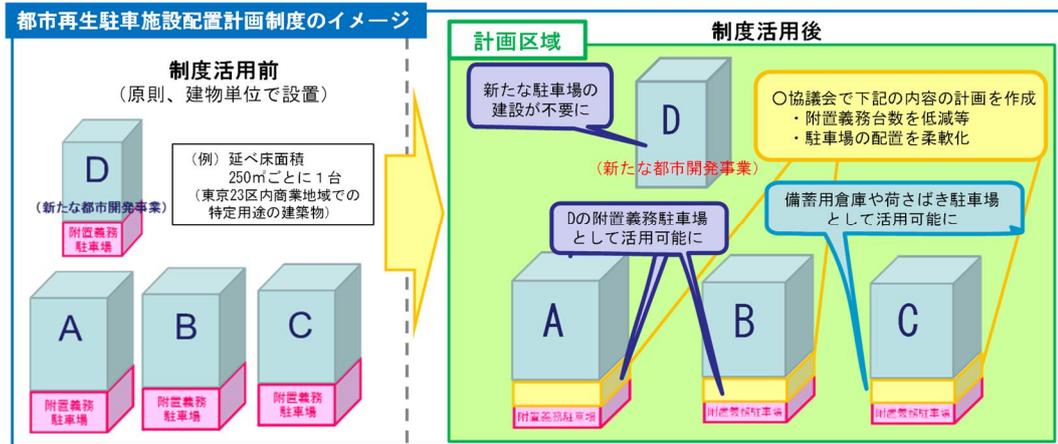
※適用都市には、附置義務の集約化の特例を導入していない都市も含まれる

<sup>6</sup> 都市再生特別措置法・都市の低炭素化の促進に関する法律における駐車場法の特例措置

[https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000040.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html)

隔地駐車場については、駐車場設置者（附置義務の適用を受ける建築者）が自ら探するのが難しいという課題がある。そのため、(i) 原単位の緩和による既存の附置義務駐車施設の緩和部分の活用、(ii) 都市計画駐車場等の公共駐車場での受け入れ、(iii) 地方公共団体による仲介等が考えられる。

(i) 既存の附置義務駐車施設の緩和部分の活用イメージ



(ii) について、平成 26 年通知において、「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」旨通達されており、地域の実情に応じた取組事例も出ているところである。国土交通省の調査によれば、複数都市で暫定若しくは長期的な隔地受入が行われており、駐車区画を指定せず、一体的に運用している例が複数あった。また、隔地駐車場の安定確保の観点から、長期契約としつつ自治体の都合で急な解約がある旨契約で明確化しているという工夫もみられた。

【参考】都市計画駐車場における隔地受入例

■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	用途
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	隣一帯の少ない見込み	自己所有又は長期借入を決定
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)	建築物の敷地から300m以内	300m以内	用途が法外等に抵触
市が指定する集約駐車場に隔地する場合 (集約先)	建築物の敷地から300m以内	使用に供する立地が確保される	時間貸し駐車場 (都市計画駐車場) の場合は、用途が法外等に抵触しない

※ 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、受入基準を定めたうえで、都市計画駐車場5箇所のうち4箇所での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

●市立駐車場における附置義務駐車場の受入れ台数				
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 養老館地下駐車場	144	63.9	1/3	48
3 中央駐車場	321	76.0	-	0
4 南郷駐車場	412	14.6	2/3	274
5 瓦町駅前地下駐車場	448	84.2	1/3	149
6 柳井川駐車場	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)』

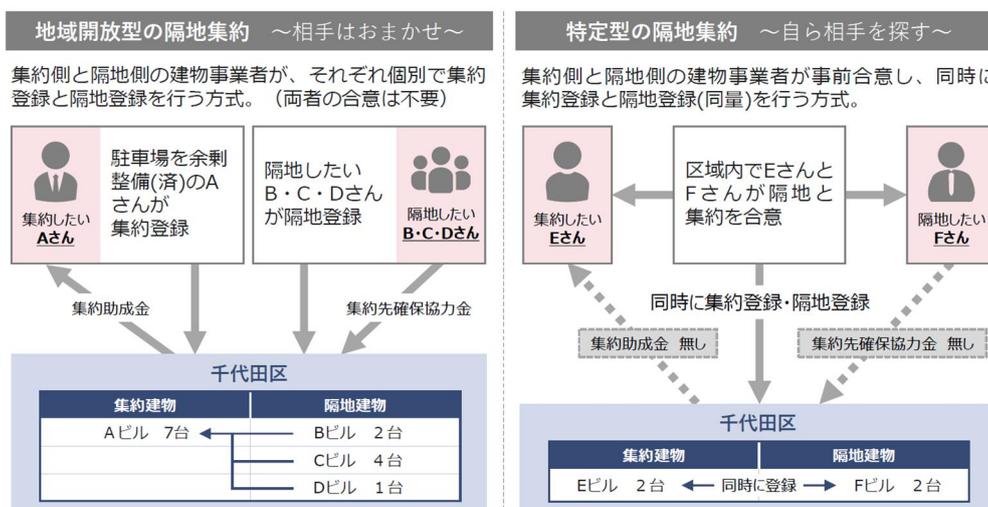
(iii) の地方公共団体による仲介について、隔地受入・集約駐車場を指定してHPで公表するとともに、集約による駐車場の必要台数の合理化を考慮することや、金銭を媒介として、需給バランスが崩れないよう隔地により附置義務を確保する者の利益と集約駐車場整備者のインセンティブを考慮する方法が考えられる。

**【参考】札幌市の取組事例**

- 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%緩和可能

**【参考】内神田一丁目地区（千代田区・都市再生駐車施設配置計画）の例**

- 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）



海外では、附置義務により整備できる台数を制限して残りを金銭で代替して、公的主体が駐車場や公共交通等の整備に充当している事例もあるところであり、小規模な附置義務駐車施設の整備の抑制や、駐車場整備による中心市街地への自動車の流入抑制策として有効と考えられる。

【参考】海外における附置義務の金銭代替の事例

国・都市	基準（概要）	用途
ドイツ・フランクフルト	一般公共用 10,000€ 専用 1,000€ 等 附置義務以上の整備を制限 区域の公共交通利便性に応じて最小15%に整備台数を制限	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車施設の<b>新設</b></li> <li>・ 既存の駐車施設の<b>維持、修繕、近代化</b></li> <li>・ 地域の<b>公共交通</b>や<b>自転車交通</b>のための投資策を含む、路上交通を緩和するためのその他の措置</li> </ul>
ドイツ・ミュンヘン	市長が認めた場合 7,500€～12,500 【下記】 ゾーンごとに設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車施設の<b>新設・改修</b></li> <li>・ <b>自転車</b>駐車場やレンタル設備の整備</li> <li>・ <b>公共交通</b>や<b>交通渋滞対策</b>への投資</li> </ul>
スウェーデン・ウメオ	14,000€（整備費の5-6割） ※ モビリティサービス導入（公共交通・自転車・シェアサービス）による附置義務軽減あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の<b>共同駐車場の整備</b>や<b>駐輪場</b>等の自転車施設等の整備等 (市が100%出資する駐車場整備運営等をする公社(Ufab)への支払い)</li> </ul>

※ 各都市条例、CIVITAS（EUの持続可能な都市交通政策プログラム）資料等に基づき作成

ミュンヘンの例（HP）

ゾーンI（市中心部）	12,500€
ゾーンII（市街地）および非住宅用途かつ公共交通利便地区および同等の場所 ※	10,000€
上記以外の箇所	7,500€

※ 鉄道駅から600メートル、電停から400メートルのエリア

### ③ 変化への対応（振替・緩和等）

附置義務の適用を受けた建築物を使用する年数を考慮すれば、その間の施設利用者の変化や車両・交通手段の変化により、駐車施設が実態に合わなくなり、稼働率の低下や駐車需要のある車両との設置された駐車施設の需給の不一致が発生している可能性がある。

そうした場合は、附置義務台数通りの維持管理を求めたとしても、車種によっては駐車施設需要に対して供給が不足しているにも関わらず、遊休駐車施設が生じてしまうことから、駐車施設の車種間の振替を柔軟に認めていくことが考えられる。（**駐車場のままでの転用**）その際、車椅子使用者用や荷さばき用、自動二輪車用のような区分だけではなく、乗用車などの車高（ハイルーフ車両）への対応や、駐車場法の射程にとられず、自転車等の駐車施設への振替を認めていくことも考えられる。加えて、EV充電に対応するために、駐車区画が一部減少するような場合も柔軟に認めていくことが考えられる。

また、都市計画駐車場においても、乗用車用に余剰がある一方、荷さばき用や二輪車用が不足している場合など、駐車区画の規格が車種ごとの需要と合わない場合は、台数の増減を伴う駐車区画の見直しを検討することが望ましい。なお、都市計画駐車場について、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と考えられる。

➢ 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。

複数の急速充電設備を一つの駐車場に設置すると

キュービクル式高圧変電設備の設置が必要

50kwhを超える出力

**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

➢ 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。

図 32 駐輪場確保のための検討フロー

※駅などについては、従業員による駐輪場の確保が必要

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】**

普通車 収容台数 32台

**【オールセミハイルーフプラン】**

収容車種すべてセミハイルーフ車にリニューアル

- RT（下部乗入れ型）
- RM（中間乗入れ型）
- RY（下部乗入れ旋回型）

セミハイルーフ車 収容台数 25台

**【ミックスプラン】**

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

セミハイルーフ車 収容台数 14台

大型乗用車 収容台数 14台

収容台数 28台

●ハイルーフ 車高1,801mm以上

●普通車 車高1,600mmまで

●セミハイルーフ 車高1,800mmまで

（リニューアル後）カバー率 **85%\***

（リニューアル前） **35%**

+50%

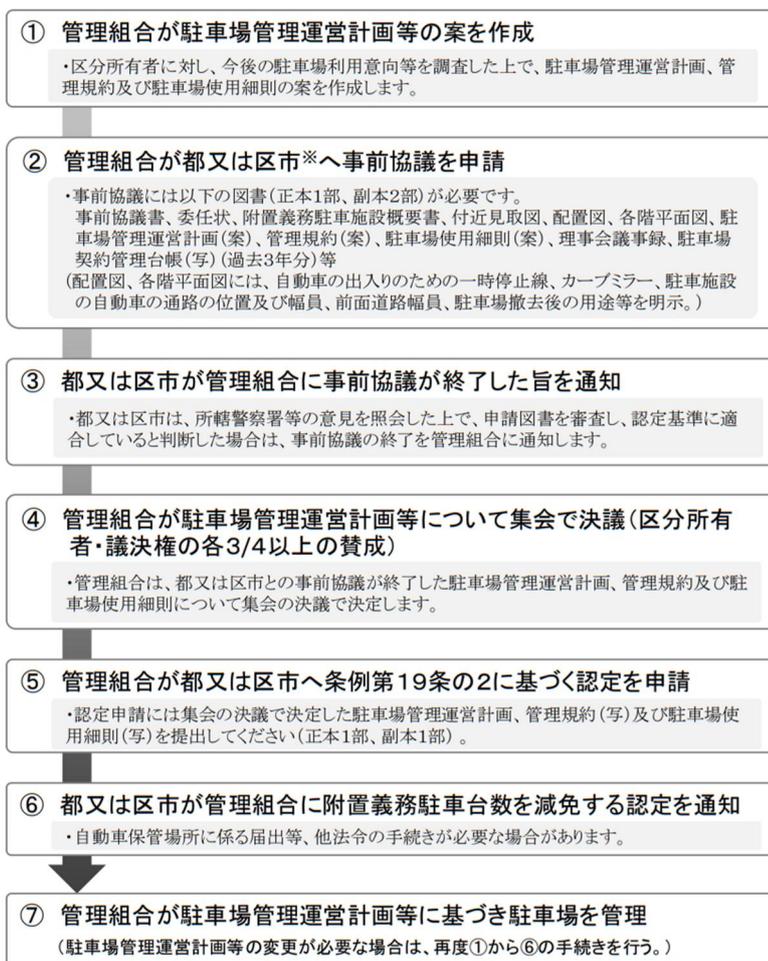
出典：新明和工業HP

他方、**駐車場以外への転用**は、駐車場の性質によっては、地域の需給への影響が大きいと考えられることから、慎重な検討が必要と考えられる。そのため、一般公共の用に供する駐車場と、テナントや居住者等への専用駐車場で区別して考える必要がある。一般公共の用に供する駐車場については、余剰が生じている可能性がある場合、地域での原単位の見直しなどを考えていくことが考えられる。他方、施設利用者等専用駐車場であれば、施設関係者の需要に十分対応できることがわかれば緩和を認めることが考えられる。

例えば、共同住宅においては、公共交通機関の発達や住民の高齢化により余剰が生じている一方、附置義務がネックとなり、機械式駐車装置の維持管理等に支障をきたしている例がある。他方、荷さばき駐車施設や、自転車、自動二輪車、ハイルーフ車両等の駐車場が敷地内に十分確保されていない場合もある。そうした場合は、車種ごとの需要台数を考慮した上で、施設の改修できる範囲で車種間の駐車施設の振替（転用）等により必要台数を確保した上で、必要台数相当（一定の余裕は確保）まで緩和することが考えられる。

その際、駐車場法に基づく附置義務の場合は、趣旨を踏まえて、荷さばきや施設の工事・サービス車両等の外来者の駐車施設を確保することに留意が必要である。その際、既存施設の活用であることから改修等が現実的ではないことにより、高さなどの規格が標準駐車場条例の規格に合わない場合であっても、軽貨物車やかご付き自転車による配送への対応を鑑みて、普通車の規格の区画としての振替を認めることが考えられる。また、緩和の手続きにおいては、関連法令の範囲で、関係者に十分な周知期間を設けたうえで、管理組合による判断等を踏まえて緩和を認めるなど、過度な負担とならないよう留意することが考えられる。

#### 【参考】分譲マンションの附置義務台数の緩和についての運用事例



出典：東京都都市整備局「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)」

### (3) 外部不経済への対応（附置義務の廃止、量的規制等）

近年は、附置義務以上に駐車場が整備される地域があるなど、義務化する必要性が低下したとして、附置義務を廃止する自治体も出てきている。

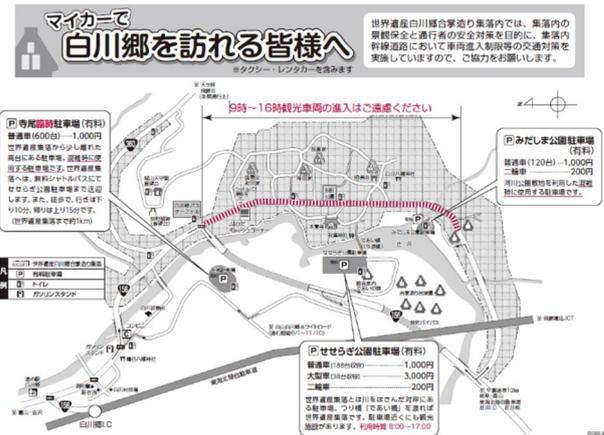
他方、附置義務制度を廃止すると、届出駐車場と公共駐車場以外の駐車場について行政の関与がなくなることや、開発に伴う交通影響への対応手段がなくなることから、実態を把握したうえで、都市や交通に係る将来像に基づき、駐車場配置の適正化や質の向上、量の適正化に取り組むなど、駐車場のマネジメントに係る施策について積極的に検討する必要がある。

また、駐車場の過剰整備に伴う中心市街地への自動車の流入や低未利用土地化が問題となる場合は、地域の都市政策・交通政策と併せて、整備の抑制や禁止について検討することも考えられる。

国内においては、世界遺産の保護のために集落内への来街者向け時間貸駐車場の設置を禁止した白川村の事例や、海外においては、ロンドンやシンガポールのように、中心市街地への駐車場整備を禁止している例がある。

#### 【参考】交通規制と合わせた有料駐車場の設置規制の例（白川村）

- ・ 村営駐車場の利用者から駐車料金とは別に「世界遺産保存協力費」を徴収し、世界文化遺産の保存を目的とした事業の費用（合掌造り家屋の修理・修繕事業等）に充当。
- ・ しかし、集落内の民間有料駐車場との競合による村営駐車場利用者からの協力金の不足や、**集落への車両流入による交通渋滞**、駐車場の設置による**景観の喪失**に対応するため、**集落内の有料駐車場の設置規制**（条例及びガイドライン）や、**集落内への車両の進入規制**を実施。
- ・ 住民への説得などによる民間駐車場の営業終了や交通規制導入により、**全ての観光車両は集落外の駐車場に駐車**することになり、交通渋滞や景観問題等が改善

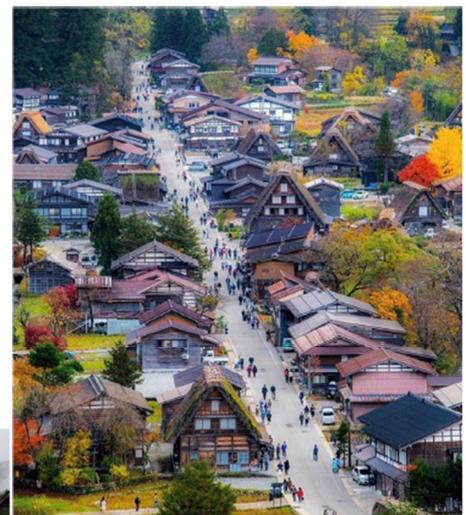


取組後

取組前



地区内駐車場の公園化



【参考】駐車場の整備の抑制の例（ロンドン・シンガポール）

ロンドンの例 [台/㎡]

事務所	中心地区および Inner London	禁止※
	Outer London の業務地域	1/600
	Outer London	1/100
	郊外の緩和地区	1/50
商業施設	中心地区および PTAL5~6 の全エリア	禁止※
	Inner London、Outer London の業務地域、Outer London の 500 ㎡以下の小売店	1/75
	その他 Outer London	1/50

※ PTAL : Public Transportation Accessibility Level (値が高い地域ほど、公共交通が使いやすい)

※ 障害者用駐車場について例外措置あり

シンガポールの場合 原則 [台/㎡]

事務所	Zone1	1/590
	Zone2	1/330
	Zone3	1/210
商業施設 [一般商業店舗および百貨店]	Zone1	1/530
	Zone2	1/210
	Zone3	1/160
商業施設 [生鮮食品売場が 1500 ㎡以上の店舗]	Zone1	1/420
	Zone2	1/60
	Zone3	1/50
商業施設 [ホーカーセンター（廉価な飲食の屋台等を集めた施設）]	Zone1	-
	Zone2	3/2[台/店舗]
	Zone3	2/1[台/店舗]
商業施設 [飲食店・喫茶店等（酒類提供店舗含む）]	Zone1	1 台+160 ㎡超 1/80[台/㎡]
	Zone2	1 台+160 ㎡超 1/60[台/㎡]
	Zone3	1 台+160 ㎡超 1/50[台/㎡]

Zone1 : 市街地とマリーナベイ地区

Zone2 : Zone 1、Zone 4 以外で駅から 400m 以内

Zone3 : Zone 1、Zone 2、Zone 4 以外

Zone4 : カーライト地区および公共交通利用促進地区（Zone4 における駐車場の設置は、陸運庁の承認が必要）。

#### 4. 各種政策課題への対応

##### (1) 都市内物流（荷さばき）

- ・ 路上での荷さばきは、歩行者・自転車・自動車交通の障害になることもあることから、道路交通の円滑化や都市内物流の効率化の観点から、路外における荷さばき駐車施設の確保は重要である。
- ・ 近年は宅配需要の増加により、共同住宅にも荷さばき駐車施設の需要が増加しており、建築物の規模に応じて適切な確保が求められている。
- ・ 荷さばき駐車施設の確保だけでなく、施設の設計や運用において、物流を考慮していくことで、荷さばき駐車施設の効率的な利用（必要となる区画数の合理化）だけでなく、受取人の利便性向上や、周辺住民等の安全性向上、配送事業者の労働環境改善、環境負荷の軽減を通じた持続可能な物流の実現が期待されることから、関係者が連携して取り組んでいくことが重要である。

荷さばき駐車場の整備に当たっては、その駐車需要を適切に把握し、需要に応じた適切な駐車場を整備する必要がある。特に、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附置義務制度により、その確保を推進する必要がある。その際には、荷さばきを考慮した車路や館内動線などのハード整備のみならず、館内配送の共同化や納品時間の調整といった運用面でのソフト施策も併せて検討し、実行することが望ましい。

大規模な共同住宅においては、インターホン等のセキュリティや住民用エレベータ・施設内での台車の使用不可がボトルネックとなって、配達に時間を要している例がある。例えば、大規模な物件だとインターホンを鳴らしてから訪問するまでに30分要したり、エレベータ待ちが1時間発生したりする場合もあるなど、配送業者と住民双方の負担となっているほか、指定した時間帯内の配送に支障が生じる恐れがある。

そのため、物件の規模に応じて複数のインターホンの設置や、住民用エレベータと配送業者用を分ける場合は、配送需要を考慮したエレベータの設置、静音性に優れた専用台車の用意、館内配送の集約、宅配ボックスの十分な設置や機能向上等を実施することが、配送の効率化による駐車施設の効率的利用や住民の利便性維持・向上、配送業者の労働生産性向上の観点から重要と考えられる。

一方、附置義務駐車場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、公有地の活用や、国による予算支援制度（都市・地域交通戦略推進事業等）の活用、大規模開発と合わせた地域共同の荷さばき駐車場の設置、若しくは民間駐車場設置運営事業者と連携しての確保等の多様な手法を活用することも考えられる。また、附置義務等による路外駐車場の整備には時間を要することから、短期的な対策として、交通管理者との連携により、駐車規制の見直し<sup>7</sup>により、安全かつ円滑に駐車できる道路上の場所における確保や、路上の貨物車専用パーキングメーター等の設置、地域で時間帯ごとにルールを定めて取り組むことなども考えられる。

<sup>7</sup> 「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに向けた継続的な取組の推進について」（令和5年2月9日警察庁交通局長通達）  
<https://www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/kisei/kisei20230209.pdf>



## 荷さばきルールってどんなルール？

荷さばきルールでは、主に2つのルールを定めています。

### ルール1 荷さばきの時間帯の変更

土曜日・日曜日・休日の12時～19時以外の時間帯（荷さばき推奨時間帯）で荷さばきを実施しましょう。



### ルール2 荷さばきの駐車場所の変更

安全に荷さばきができる場所で荷さばきを行いましょう。

＜路外の民間駐車場等\*の活用＞



\*時間帯/駐車量/共同荷さばきスペース等

＜パーキング・メーター等の活用＞



**【参考】民間事業者と連携した取組例（武蔵野市）**

- ・ 吉祥寺の更なる魅力向上に向け、平成 23 年から市が設置した共同集配送センターを活用し、民間事業者による共同集配送事業を実施。
- ・ 令和 4 年度には共同集配送事業で宅配便約 35 万個、メール便約 3 万 3 千個を集荷・配達し、荷さばき車両の減少に寄与。
- ・ 併せて、駐車場事業者が管理運営している時間貸し駐車場を、一般車両の利用率が低く、荷さばき車両の路上駐車台数が多い時間帯（午前 6 時～正午）に定額料金で利用できる事業を実施。

**共同集配送事業の仕組み**

共同集配送センターに荷物を集約し、コラポデリパリー株式会社が各店舗までカゴ車等で配達を行うまちづくりの取組みです。



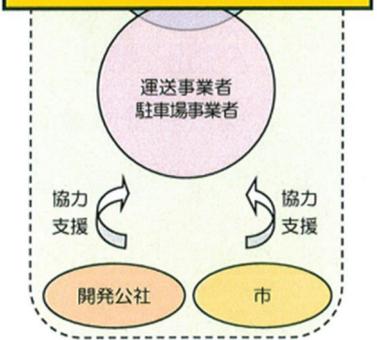
目印は赤い帽子と洋服！安全に配慮し、お荷物をお届けしています。



**吉祥寺の回遊性を高めるまちづくり**

各プレイヤーの共助による荷さばき問題への取り組み

**吉祥寺方式物流対策協議会**



**共同集配送事業による効果**

◆まちの回遊性・安全性・景観の向上 ◆道路上の駐車車両の減少 ◆道路交通渋滞の改善



<取り組み前>  
荷さばき車両が通行の妨げになっています。



<取り組み後>  
荷さばき車両が減少し、歩行者が安全安心に通行しています。

サービス内容	ご利用料金とご請求								
<p>吉祥寺駅周辺14ヶ所のタイムズを指定時間内・月額固定料金でご利用いただけるカードです。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;"> <p style="color: orange;">指定時間内 ご優待</p> </div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;"> <p style="color: orange;">月額固定 料金</p> </div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;"> <p style="color: orange;">現金不要! キャッシュレス</p> </div> </div>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">0時</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">6時</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">12時</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">24時</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">通常課金</td> <td style="text-align: center; background-color: yellow;">優待 時間</td> <td style="text-align: center;">通常課金</td> <td style="text-align: center;">通常課金</td> </tr> </table> <p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold; color: orange;">月額固定 5,000円 (前払い) + 通常課金 (後払い) = 利用翌月一括請求</p> <p style="font-size: 0.8em;">※6時～12時以外の入庫・出庫で、固定料金は適用されません。</p>	0時	6時	12時	24時	通常課金	優待 時間	通常課金	通常課金
0時	6時	12時	24時						
通常課金	優待 時間	通常課金	通常課金						

出典：きっちり・すっきり・吉祥寺 荷さばきガイドライン(平成 29 年 3 月改訂)、荷さばきカード事業プラン、吉祥寺方式共同集配送事業プラン

【参考】地方公共団体による荷さばき駐車場の確保例

○ 金沢市

中心市街地周辺における複合的な貨物車の受け入れ整備の一環として、**金沢市所有地の一部**を平日のみ荷さばき駐車場として運用。



○ 町田市

大規模な**公共駐車場の2階部分**に11台の貨物車駐車スペースを設け、**共同荷さばき場**として活用。

駐車場へは商店街の裏側からアクセスが可能となっており、貨物車動線と歩行者動線が重ならないような工夫がされている。



○ 川崎市

幹線道路上の路上荷さばき車両を適切な場所に誘導し、幹線道路の走行環境や荷さばきと歩行者との錯綜等の改善を図ることを目的とし、**市有地の一部スペース**を荷さばき車両のための駐車スペースとし、運用。



出典：端末物流対策の手引き ～まちづくりと一体となった物流対策の推進～、東京都市圏交通計画協議会

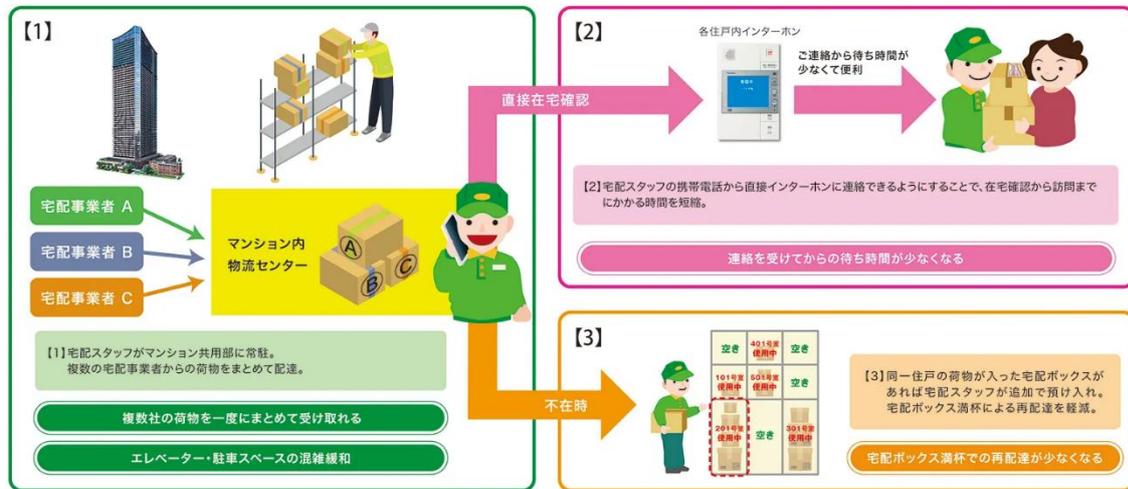
【参考】荷さばきのための路上駐停車スペースの設置例（愛媛県松山市）



出典：ストリートデザインガイドライン（バージョン 2.0）、国土交通省都市局・道路局

【参考】不動産開発事業者等による取組例

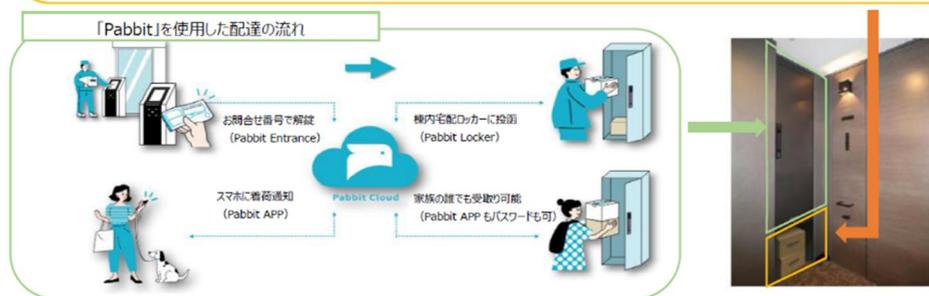
○ マンション内物流システムの取組例



- 【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。

○ デジタル技術の活用等によるオートロック解錠・配達容易化の取組（予定）

- ・ 配達する荷物（商品）を持っている時のみオートロックを解除することができる「Amazon Key」及び次世代型宅配システム「Pabbit」を分譲マンションに同時導入
- ・ Amazon と宅配事業者大手 3 社の配達する荷物を各住戸玄関前まで届けられるようにするとともに、各住戸専用宅配スペースを設置。



出典：三井不動産プレスリリース

【参考】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）<sup>8</sup>

- ・ 建築設計者、建築主、地方自治体等向けの手引きとして策定。
- ・ 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・駐車施設運営の際に活用することで、荷さばき駐車対策にも有用と考えられる。

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				～2.2 m
2トンロング車				～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

事例紹介：大規模施設における館内共同配送の取組例

事業者

森ビル㈱、ヤマト運輸㈱

事業概要

虎ノ門ヒルズは複合施設（オフィス・カンファレンス・レジデンス・商業・ホテルなど）であるため、荷物だけでなく、車両、人の管理まで行うことで、効率的な物流と施設のセキュリティ向上を同時に実現している。

本取組のポイント

- ・ 施設への納品には事前申請制を導入し、車両、荷物の情報を事前に管理し、入庫後は入退館管理、台車管理を行い、納品に関する全体を一元管理している。
- ・ 施設外（新虎通り）の荷物も一部、荷捌き所で集約しエリア共同配送を行うことで荷捌き所の効率的活用につなげている。



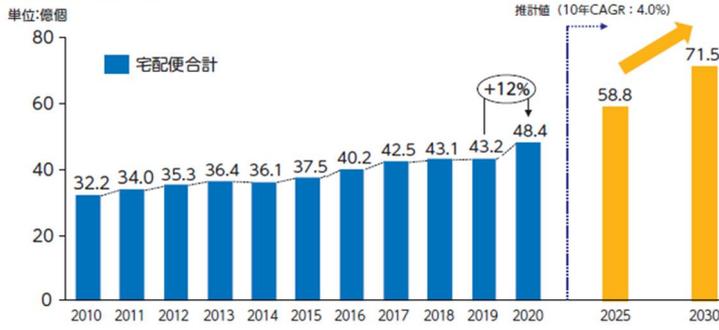
<sup>8</sup> [https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01\\_hh\\_000317.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000317.html)

【参考】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<sup>9</sup>（令和3年）

- ・ 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。
- ・ 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。

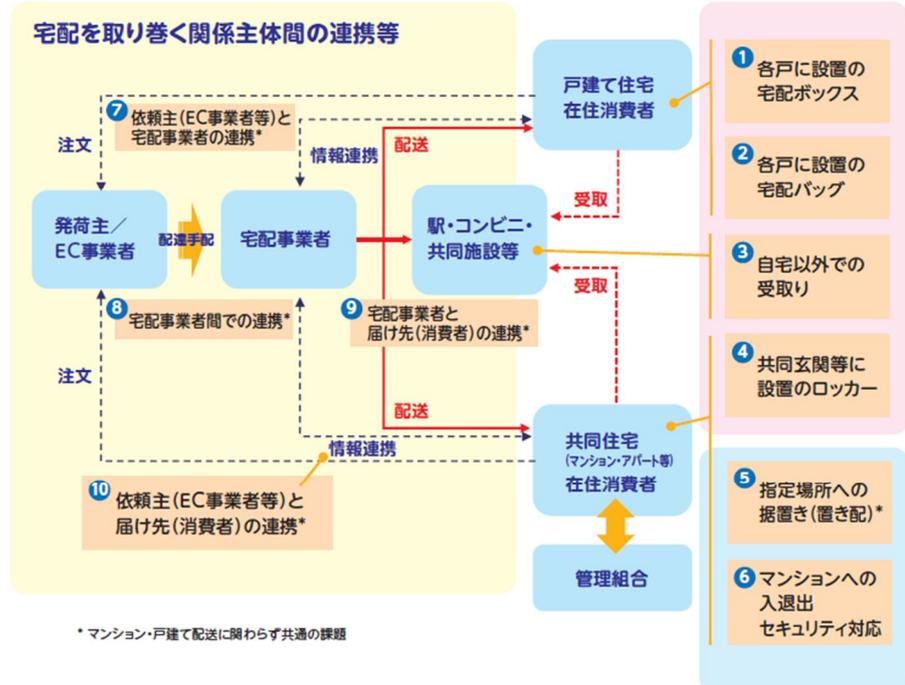


■宅配便の取扱個数の推移



出所)国土交通省「宅配便等取扱い個数の推移」をもとにNRI推計

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

<sup>9</sup> <https://www.mlit.go.jp/common/001476596.pdf>

**【参考】規制改革実施計画（令和6年6月21日閣議決定）（抄）**

**（2）物流**

4 業務の性質上、短時間の駐車が不可避である業務用車両に係る駐車規制の在り方 【g：可能な限り速やかに検討を開始し、令和6年度措置】

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

**【参考】交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ（2024年11月27日）（抄）**

**（4）集貨又は配達に係る運転者への負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項（第33条第2項第4号）**

- ・ 国及び地方公共団体は、それぞれの立場から、再配達の削減や、路上を含め貨物集配中の車両が駐車できるスペースの確保等に取り組み、集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減を図ること。

**（5）その他貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関し必要な事項（第33条第2項第5号）**

- ・ 地方公共団体は、積載効率の向上等に資する共同輸配送等の取組の実施やそのための拠点づくりに向けて地域の関係者の合意形成に積極的に関与・参加するほか、地域の産業振興やまちづくり等と連携しながら荷捌き施設や休憩場所の確保等の取組を推進することが望ましいこと。
- ・ 港湾、空港、卸売市場、ショッピングセンター、中古車オークション会場等の施設管理者や、タワーマンション、オフィスビル、商業施設等を開発・運営するデベロッパー、商社や EC モールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、運送契約や貨物の受け渡しに直接関わりを持たないものの商取引に影響がある者も含め、経済界全体で、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保の重要性に関する理解を深めるとともに、その実現に資する措置を講ずるよう努める必要があること。

(2) 観光（観光バス等）

- ・ 近年の訪日外国人観光客の増加等により、観光バス（貸切バス）の無秩序な駐車による歩行者の安全性の低下や道路交通の支障などが発生している地域があり、主要ターミナル駅周辺や観光地など、適切な乗降場所の確保が必要となっている。
- ・ また、観光バス等の駐車場が十分確保されていない場合、路上駐車やうろつき交通による渋滞等の道路交通の支障等による地域住民への影響や、運転手の労働環境の悪化、環境への負荷が懸念される。
- ・ そのため、観光バス等の受入環境整備について、広域的な地域の連携や、官民連携により、駐車場や乗降場所の整備・確保といったハード面だけではなく、路上駐車対策や、適切な情報提供、事前予約制導入など、ソフト面も含めた総合的かつ計画的な取組が必要である。

適切な観光バス乗降場所の確保について、開発と合わせた整備や交通規制の見直しなどが考えられる。また、観光地においては、単に目的施設付近に乗降場所を設けるだけでなく、待合環境・空間の確保や、地域の回遊性向上、賑わい創出などの観点も踏まえて、乗降場所を適切に設定していくことも考えられる。

観光バス駐車場等の交通施設の整備については、観光客向け施設の整備に併せての整備や、公有地等の遊休土地の活用（季節や曜日により変動がある場合のタイムシェアを含む）、都市施設として都市計画に定めた上で都市計画事業<sup>10</sup>としての整備、国による予算支援制度（都市・地域交通戦略推進事業等）の活用が考えられる。また、民間事業者のノウハウなども活用して、オンラインによる事前予約制の導入により利便性の向上を図ることや、旅行代理店等の観光関係者への周知・ピーク時間帯の分散の働きかけなど、整備された駐車場が効率的かつ適切に使われるような取組も重要である。

【参考】台東区 観光バス対策基本計画に基づく取組の例

**台東区観光バス対策基本計画 概要（平成29年3月）**

**（目的）** 想定を超える観光バスの来訪により、交通渋滞や路上駐車、交通事故の危険性など地域に負担をかけているだけでなく、観光客や観光事業者にとっても、スケジュールが立てにくいなどの影響

観光バスの受け入れ環境を整え、区民の生活環境を守り、観光客等の満足度を高める

**（基本方針）**

- ① 交通負荷の軽減による安全安心な生活環境の実現  
～おもてなしを育む～
- ② 安全・安心・安定した観光バス来訪環境の実現  
～おもてなしで迎える～
- ③ 新たな魅力創出の実現  
～おもてなしを広げる～

**課題**

- 観光バスが集中  
乗車降車による歩行空間の混雑  
→安全・安心な生活環境が阻害されている
- 乗車降車の集中  
歩道、人の集中
- 観光バスが集中  
乗車降車による歩行空間の混雑  
→安全・安心な生活環境が阻害されている
- 乗車降車の集中  
歩道、人の集中
- 観光バスが集中  
乗車降車による歩行空間の混雑  
→安全・安心な生活環境が阻害されている
- 乗車降車の集中  
歩道、人の集中

**対策後のイメージ**

- 乗降場、駐車場確保、交通規制等による歩道環境・生活環境の改善
- 安全・安心の確保
- 乗降場、駐車場確保、交通規制等による歩道環境・生活環境の改善
- 安全・安心の確保
- 乗降場、駐車場確保、交通規制等による歩道環境・生活環境の改善
- 安全・安心の確保

**（基本的な考え方）**  
観光バスの行動に対応したハード施設整備と、それを効果的に運用していくためのソフト（運用や規制）施策が必要

ハード施策	① 乗降	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 原則路外で整備、出来ない場合は、観光バス利用者とは歩行者等が分離できるスペースを確保。</li> <li>・ 乗車場と降車場は分離して設置、バス利用者のための待機場所を確保</li> </ul>
	② 駐車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既設駐車場利用</li> <li>・ 他施設駐車場利用（余裕スペース活用、民間地活用検討）</li> <li>・ 新設駐車場（区有地・区外公有地）</li> </ul>
ソフト施策	③ 運用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光バス予約システム（駐車だけでなく、降車・乗車も予約を前提）</li> <li>・ 台東区ルールの浸透</li> </ul>
	④ 規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 台東区ルールを浸透させるための条例制定*</li> <li>・ 周知・浸透化、条例に基づく指導・啓発</li> </ul>
	⑤ 連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域・関係者の連携</li> <li>・ 取組の工夫（待合所、案内板、事前周知）</li> <li>・ 警察や公安委員会など関係機関との連携</li> </ul>

※ 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することを目的として制定（平成29年3月）

<sup>10</sup> 駐車場の車種は都市計画決定事項に含まれていない。

【参考】ターミナル駅周辺での観光バス乗降場所・待機場確保の例（京都駅）



京都駅八条口貸切バス乗降場



京都駅八条口



- ・ 駐車ではなく、短時間の乗降利用を目的として整備
- ・ 鉄道(特に新幹線)利用者が観光バスに乗換え
- ・ 指定管理制度を活用し、利用料金制により運営
- ・ バス配車システムの運用により入場待ちバスの路上滞留を防止

出典：京都市資料

【参考】市街地再開発事業と併せて整備した高速バスターミナルにおいて貸切バスを受入（バスターミナル東京八重洲）

- ・ 3棟の再開発ビルの地下に段階的に高速バスターミナルを整備し、一体的に運営。(第1期エリアは開業済。第2期、第3期エリアは整備中。)
- ・ ターミナル内には、待合スペース、トイレ、授乳室、コインロッカーなどの設備のほか、物販等の店舗を併設。
- ・ 観光バス等の貸切バスの発着や一時駐車の実受も実施。

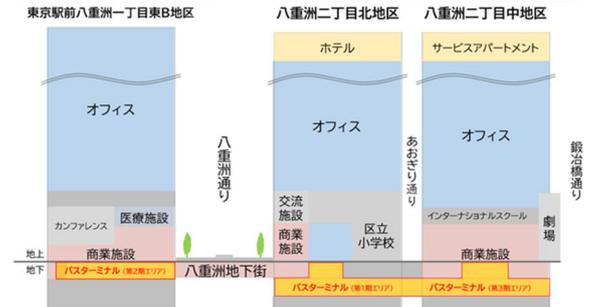


本バスターミナル整備前

- バス停が路上等に散在(わかりづらい、案内が不十分)
- 待合機能が不足(雨天下のバス待ち、トイレが無い等)
- 鉄道との乗り換えが不便
- バスが路上で発着するため、周辺の歩道・車道が混雑

本バスターミナル整備後

- 新しいバスターミナルに集約(デジタルサイネージ等の案内も充実)
- 安全で快適な待合空間(屋内にあり、商業施設等も併設)
- 地下街経由で東京駅と直結京橋駅とも地下通路で接続
- 歩道上でのバス待ちの列や車道上のバス車両が減少

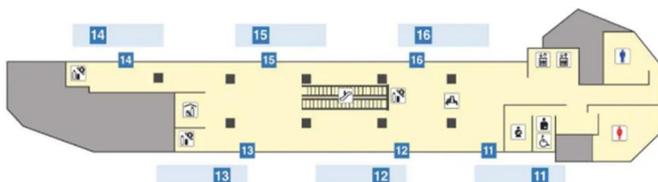


出典：UR 都市機構より資料提供

乗り場・降り場は6ヶ所 ※第1期エリア

一時駐車ができる待機スペースは3台分ございます

快適な室内のバスターミナルで乗車・降車が可能です。  
東京駅から地下直結のため、雨でも濡れずにアクセスできます。  
もちろん空調設備で季節を問わず快適な環境を提供いたします。



出典：京王電鉄バス HP

【参考】観光バスの駐車問題と駐車対策（東京都）

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) 特定時間帯の駐停車の集中	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) 特定場所の駐停車の集中	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 ・路上駐停車の取締り強化
		啓発活動 ・マナー向上に関する啓発活動
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)

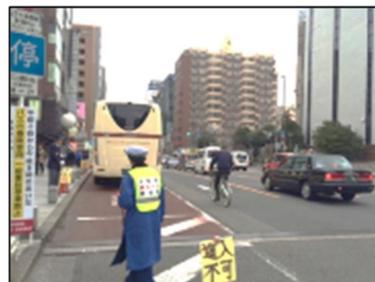


出典：東京都「観光バス駐車対策の考え方」(H31.3)

① 駐停車禁止規制区域に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



④ 観光バス駐車場の整備



出典：大阪市資料、京都市都市整備公社 KYOTO PARKING NAVI

【参考】観光立国推進基本計画（令和 5 年 3 月 31 日閣議決定）

- ・ 観光立国推進基本計画では、コロナによる変化やコロナ前からの課題を踏まえ、我が国の観光を持続可能な形で復活させる旨が記載されている。
- ・ 「持続可能な観光」「消費額拡大」「地方誘客促進」をキーワードに、「持続可能な観光地域づくり」「インバウンド回復」「国内交流拡大」に戦略的に取り組み、全国津々浦々に観光の恩恵を行きわたらせる旨が記載されている。

（6）持続可能な観光地域づくりのための体制整備等の推進

国際的に持続可能な観光への関心・意識が高まる中で、今後我が国が世界の観光旅行者から選ばれる観光地となるためには、地球環境に配慮した旅行を推進するとともに、地域が主体となって持続可能な観光地域づくりを行うことが重要である。

地球環境に配慮した旅行には、カーボンニュートラルな交通手段の活用や、プラスチックゴミ・食品ロスの削減等に取り組む宿泊施設の利用が重要であり、観光事業者の自発的な取組の推進と、観光旅行者を含めた普及啓発、認知度の向上を図る。

地域づくりの主体は、地域をマネジメントする各地方公共団体や観光地域づくり法人（DMO）であり、観光庁が令和元年 6 月にとりまとめた報告書「持続可能な観光先進国に向けて」においても、各地方公共団体や観光地域づくり法人（DMO）が主体となって、多面的な現状把握の結果に基づき持続可能な観光地マネジメントを行う必要性が示唆されている。

こうした背景を受け、地方公共団体や観光地域づくり法人（DMO）等が地域を多面的に把握できるよう、観光庁では国連世界観光機関（UNWTO）駐日事務所とともに、社会経済・文化・環境とこれらを管理するマネジメントの 4 分野から構成された「日本版持続可能な観光ガイドライン」（JSTS-D）を開発・公表した。

これを活用し、データと中長期的な計画に基づき、地域・観光旅行者の双方がメリットを享受・実感できる地域づくりを推進する地方公共団体や観光地域づくり法人（DMO）等のマネジメント体制を構築する。具体的には、実証事業を通じてマナー違反や混雑等の住民との課題の未然防止等の地域の課題解決に取り組み、より強固な観光地マネジメントを確立する優良モデルの構築を支援する。また将来的には、観光による恩恵を感じる地域住民及び我が国を持続可能な観光地として認識する訪日外国人旅行者の増加を目指し、持続可能な観光の浸透を図る。

（7）良好な景観の形成・保全・活用

オ 駅周辺等における「観光・まち一体再生」の推進

（中略）今後のインバウンド需要の拡大に対応するため、都市公園の占用特例による観光案内所等の設置や、拠点駅及び周辺における空間の再構築、統一的な案内サイン・バリアフリー化等による観光地の回遊性確保、地方公共団体による観光バスの駐停車スペースの確保に関する取組、容積率緩和制度も活用した民間都市開発におけるバス乗降場の一体的整備を促進する。

### (3) 多様なモビリティの駐車環境の確保（自動二輪車、原付等）

- ・ 自動二輪車の駐車場については、附置義務条例の制定や自転車等駐車場での受入により、着実に増加しているが、大都市部を中心に不足しているという声もある。
- ・ また、特定小型原付や新基準原付など、新たな車両への対応も求められることから、自転車等駐車場施策と連携して、多様なモビリティの駐車環境の確保について、総合的かつ計画的に取り組んでいく必要がある。

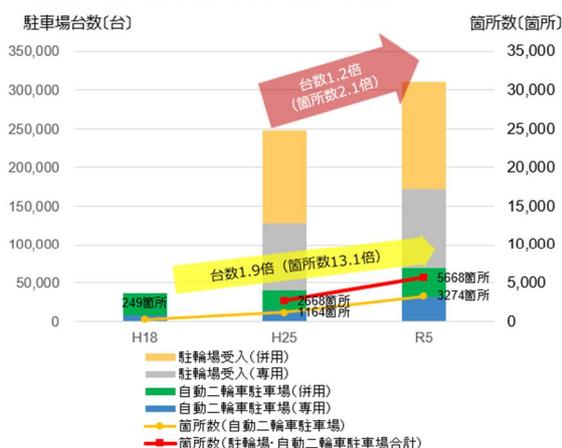
自動二輪車の駐車場については、平成 18 年の駐車場法改正により自動二輪車が対象に追加され、その整備が進められるとともに、自転車等駐車場での受入も進められたことで、全国的には着実に増加してきているものの、地域によっては未だ不足しているとの声もあることから、附置義務制度の活用等により、引き続き地域の実情に応じた確保が求められる。また、乗用車の需要が少ない駐車場がある場合は、附置義務制度の運用等により、原付、自動二輪車など、不足している他の車種の駐車施設に振替（転用）を促していくことが考えられる

また、特定小型原動機付自転車<sup>11</sup>や新基準原付<sup>12</sup>（最高出力を制御した二輪車）等の新たなモビリティの登場や、車両の規格の多様化などを踏まえれば、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確保も求められる。

こうした状況を踏まえ、駐車施策を検討するにあたっては、駐車場法の対象範囲（道路交通法における自動車）に限らず、自転車や原動機付自転車も含めた多様なモビリティの駐車施設の確保について、関連部署と連携して総合的かつ計画的に検討することが求められる。（自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第 3 版）<sup>13</sup>も参考）

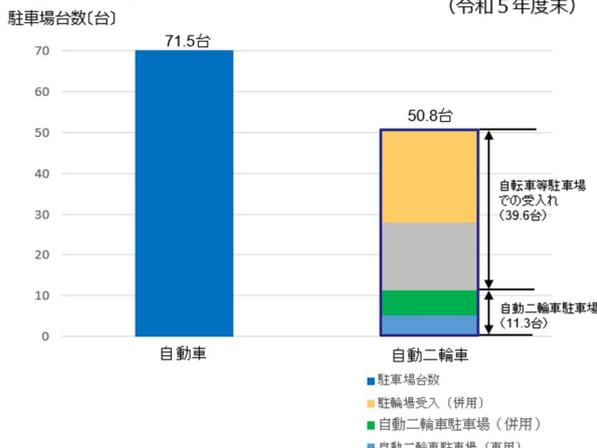
また、自動二輪車等の駐車環境の確保に当たっては、交通管理者や道路管理者と連携していく必要がある。警察庁から自動二輪車等の駐車環境の整備に向けた取組の推進についての都道府県警察等宛の通達<sup>14</sup>において、自動二輪車等の駐車需要や地域の交通実態を踏まえた路外駐車場の新設や附置義務条例の制定の働き掛け等の推進、自動二輪車等に配慮した駐車規制の見直しについて記載されており、警察との連携・協力による駐車環境の確保も重要である。

■ 自動二輪車駐車場の供用台数・箇所数



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。

■ 保有台数1,000台あたりの駐車場台数



<sup>11</sup> <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001843183.pdf>  
<sup>12</sup> <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001843184.pdf>  
<sup>13</sup> [https://www.mlit.go.jp/toshi/crd\\_gairo\\_tk\\_000015.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html)  
<sup>14</sup> <https://www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/kisei/kisei20220324.pdf>

加えて、多様なモビリティの駐車環境の確保の観点から、事前の情報発信（D×パート参照）や、各駐車場において利用可能な車種・利用条件（時間貸・月極等）・満空情報を入口等において分かりやすく表示するなど、利用者への駐車場情報の提供も重要である。

【参考】自動車の種類（道路運送車両法・道路交通法）

道路運送車両法		自動車							原動機付自転車				
種類	代表的な自動車	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		原動機付自転車	
		普通自動車	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	農耕用トラクター (注1)	フォークリフト ジャッキリフト (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	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	制限なし	2輪
寸法	長さ (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	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	2.5以下 1.3以下	制限なし	制限なし	制限なし	1.9以下 0.6以下	1.9をこえ2.5以下 0.6をこえ1.3以下	2.5以下 1.3以下
	高さ (m)	同 上	2.0以下	2.0以下	2.0以下	2.0以下	2.0以下	制限なし	制限なし	制限なし	2.8以下	2.8以下	2.0以下
性能	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	250ccをこえ	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	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
登録	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
届出	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
強制保険	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

申請(手続) ときは次のとおり  
運輸支庁...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)  
経自動車検査協会...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た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)をつけることになっている。

道路交通法		自動車							原動機付自転車	
種類	大型自動車	中型自動車	準中型自動車	普通自動車	乗用車		大型特殊自動車	小型特殊自動車	原動機付自転車	
					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 ・乗員定員 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	総排気量 400cc/定格出力20kWを超える2輪の自動車	総排気量500cc/定格出力600Wを超える 400cc/20kW以下の2輪の自動車	特殊自動車のうち、小型特殊自動車の規格を超えるもの	・長さ4.7m以下 ・幅 1.7m以下 ・高さ2.0m以下(注1) ・最高時速15キロ以上の特殊自動車	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90cc/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)	長さ1.8m以下 幅 0.6m以下 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

※ 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**

二輪車車両区分見直しに係る道路交通法施行規則改正について 警察庁資料

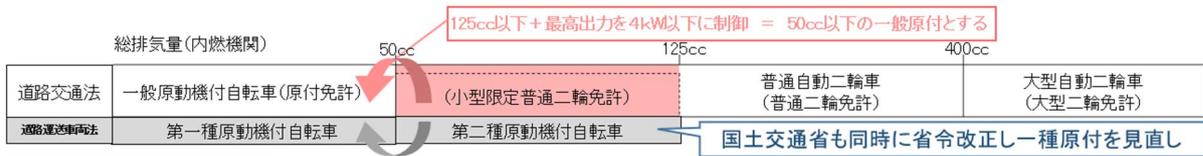
**検討の背景**  
 大気環境保護と国際基準調和の観点から2025年(令和7年)11月以降に製作される総排気量50cc以下で設計最高速度が50km/hを超える原付に対して、新たな排ガス規制が適用開始

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の見通しが立たず、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、構造上出ることができない最高出力を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



**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)

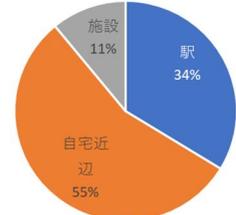
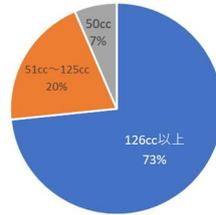
【参考】自動二輪車駐車場のニーズ

- 日本二輪車普及安全協会「バイク駐車場、ここにつくて！要望フォーム」の駐車場リクエストデータによれば、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、神奈川県、大阪府が上位となっている。
- 駐車場が必要な場所については自宅近辺が55.3%、駅が33.7%、施設が11.0%（2023年）。

◆都道府県別要望件数（令和5年度）

都道府県	月極	時間貸	総計
1 東京都	189	81	270
2 神奈川県	114	32	146
3 大阪府	56	33	89
4 埼玉県	47	12	59
5 千葉県	42	13	55
合計	448	171	619

よせられた要望の概要（令和5年度）



排気量別

場所別

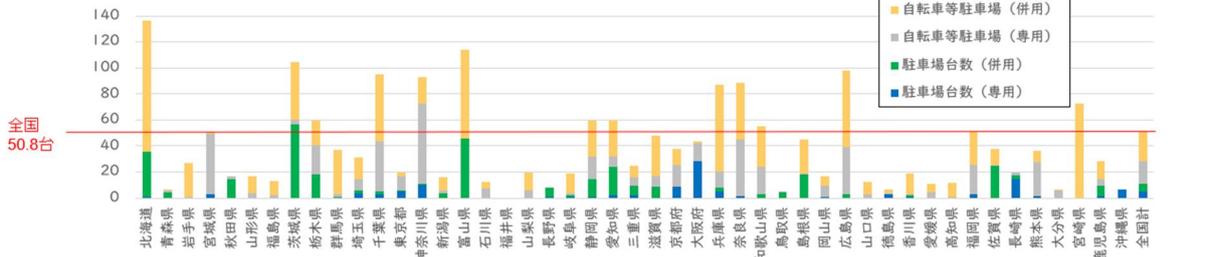
出典：日本二輪車普及安全協会資料より国土交通省作成

■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6年度 市町村税課税状況等の調査 第21表 令和6年度軽自動車税（種別割）に関する調査  
 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6年3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6年度版（2024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け入れ台数の合計値。  
 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け入れ台数については、125cc以下限定の受け入れ台数も含む。

【参考】地方公共団体等による取組例

○計画的な取組の事例

都市名	京都市	新宿区	千代田区	大田区
計画の名称	京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画（平成22年6月）	新宿区駐車場整備計画（平成23年4月）	千代田区駐車場計画（令和3年7月）	大田区駐車場計画（蒲田地区）（令和6年10月）
自動二輪に関する記載（地域課題等）	都心部では、駐車施設の需給バランスを測る状況にあるが、自動二輪車の駐車施設が少ないため自動二輪車の路上駐車が問題となっている…。 したがって、自動二輪車や荷捌き車両に対応するための駐車施設の改善、…、既存の駐車施設の有効活用、効率的利用を行う。	新宿区は、日本最大の繁華街である歌舞伎町をはじめ、大規模な商業施設を抱えるとともに、大学や専門学校等も多く、自動二輪車の駐車需要が発生しやすい環境。 一方で、…、民間駐車場の整備が進捗しないこともあり、放置駐車が蔓延する状況となっている。…そこで、地区の課題に応じた自動二輪車の駐車スペース確保を積極的に進め、駐車場への利用を促進していくこととする。	二輪車用駐車場は附置義務駐車場の対象外であること等が影響し、駐車場が不足している地域があります。 また、駐車施設の整備量は鈍化傾向にあることから、地域の実情に応じて、二輪車用駐車場の量的な確保を図っていくことが必要です。	収容台数に占める需要台数の割合をみると、最も高い地区で320%、駐車場整備地区全体では149%であり、需要台数が収容台数を上回っています。 路上駐車による通行の阻害や景観の悪化を防ぐため、需要台数に対して収容台数が不足している地区を中心に駐車施設を確保し、路上駐車を削減していくことが必要です。
自動二輪車関係施策	● 既存の駐車施設を有効に活用する施策 ● 既存駐車施設から自動二輪車駐車施設への転用 ● 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 ● 自動二輪車駐車施設の附置義務制度の適用	(1) 整備に関する基本施策 1) 駐車場法に基づく附置義務制度の導入検討 2) フリッジ部への駐車場の集約整備の推進 3) 既存駐輪場などの利活用 4) 道路空間を活用した自動二輪車駐車スペースの整備 i. 道路占有による整備 ii. 道路附属物としての整備 5) 既存駐車場における受け入れ要請 6) 助成金活用による民間駐車場の整備促進 7) 二輪車用パーキング・チケットの検討	● 施設立地に伴う自動二輪車用駐車場の整備 ● 自動二輪車用駐車場が不足する地域では、自動二輪車用駐車場の整備を促進するために、附置義務制度や地域ルールを活用等を検討。 ● 既存駐車場の活用 ● 乗用車用駐車場の整備量が駐車需要を上回っている現状を踏まえ、既存の乗用車用駐車場の一部を自動二輪車用駐車場として活用する方策を検討。	● 自動二輪車等用駐車施設の確保 ● 不足している需要台数を補い路上駐車を解消するため、建築物を新築する際はその用途に応じた駐車施設の確保を促すとともに、再開発等と連携して地域の駐車需要に貢献する施設の導入を推進します。 また、今後の社会情勢も見据えながら地区の需要に対応できる駐車施設が不足する場合は、既存駐車施設の余剰分を自動二輪車等用駐車施設に転用するなど、駐車施設の確保に向け柔軟な整備を誘導します。

○ 整備等の事例

民間開発にあわせた駐車場整備例



民間開発の自動二輪車駐車場  
(渋谷フクラス)



自動車・二輪車・荷さばき車駐車場出入口  
(渋谷パルコ)

駐車可能な  
車種ごとに満  
空等を表示

出典：東京都「総合的な駐車対策の在り方」(R4.3)

高架下の活用



電動二輪車への対応例

100V コンセントの設置



バッテリー交換機設置場所の提供



○ 自動二輪車用駐車場整備助成の例

- 地域で不足する自動二輪車駐車場の整備を促進するため、区と連携し、駐車場事業者等に対し自動二輪車駐車場の整備を支援



助成リーフレット



助成金を活用して整備された駐車場

○ 駐車場検索サイトによる情報提供の例

- 都内の時間貸バイク等駐車場の情報を、運営事業者の枠を超えて、駐車場検索サイトに掲載し、都内駐車場の活用を促進



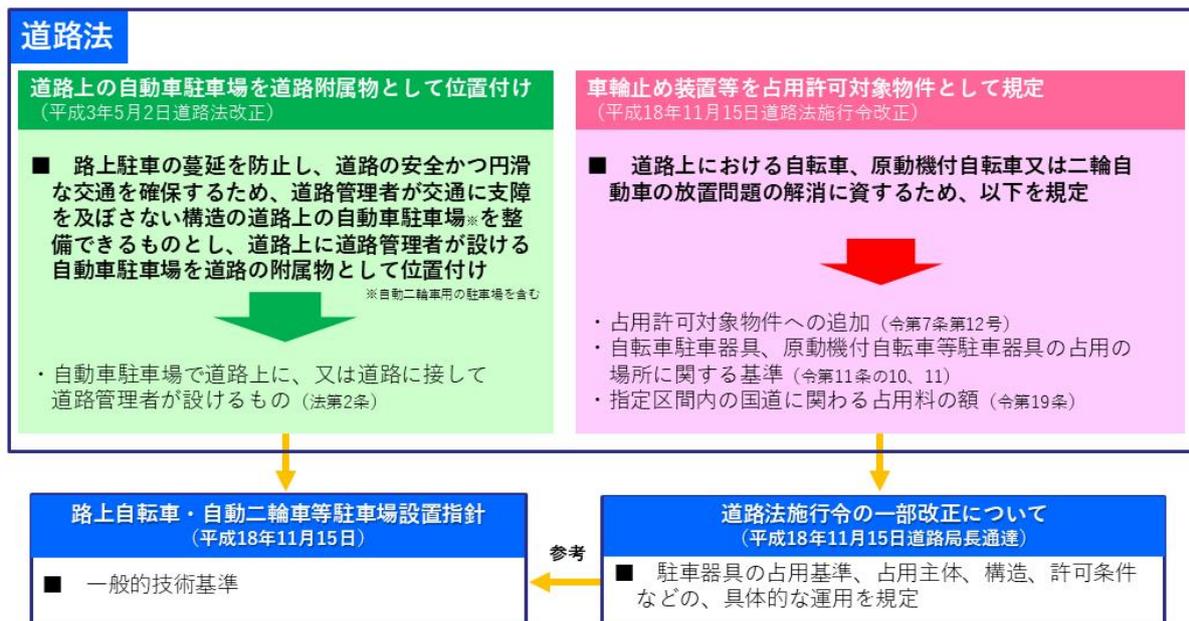
出典：(公財)東京都道路整備保全公社資料・HP 等

## 路上における自動二輪車等駐車場の設置について

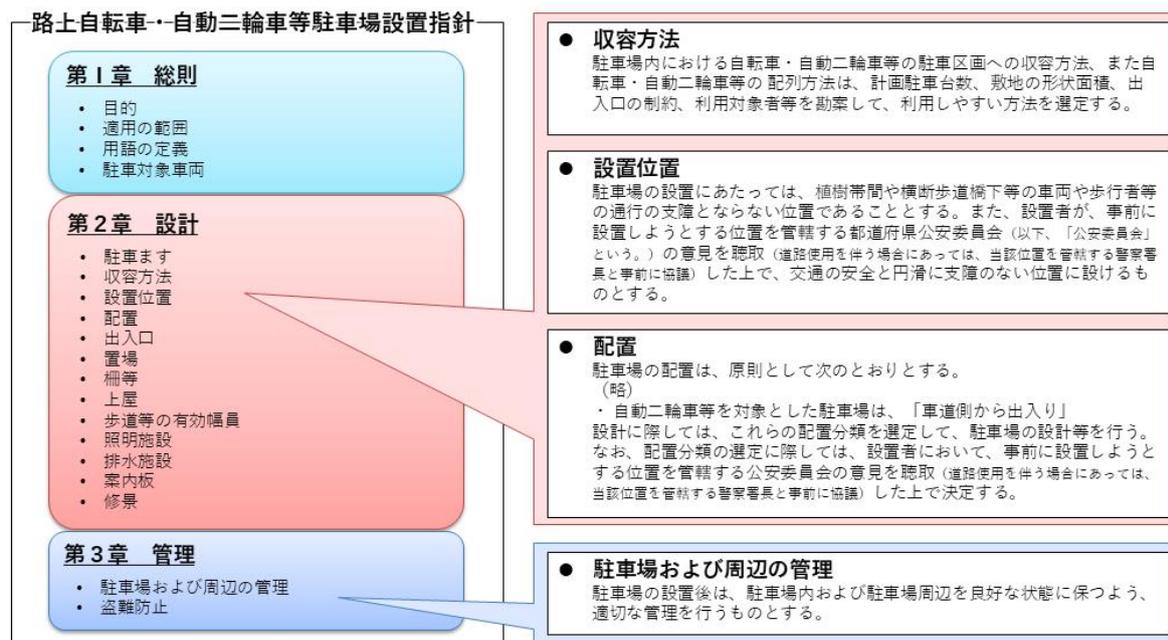
道路附属物として、もしくは、道路の占用により路上自動二輪車等駐車場を整備するに当たっての一般的技術的基準としては、「路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針について」（平成18年11月15日国道交安第28号）<sup>15</sup>などが通知されている。

路外で駐車場用地を確保することが困難な場合で、道路上の自動車、自転車、歩行者等の通行の支障とならない場合等においては、既存道路空間を活用して、路上の自動二輪車等駐車場の整備を検討していくことも考えられる。

### 【参考】路上自動二輪車等駐車場の制度の概要



### 【参考】路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針の概要



<sup>15</sup> <https://www.mlit.go.jp/notice/noticedata/pdf/201002/00005156.pdf>

【参考】道路占用における運用について

運用の方針

■道路法施行令の一部改正について（平成18年11月15日付国道利第31号道路局長通達）（抄）

- 自転車等駐車器具の占用は次のいずれにも該当するものであること。
  - ア、放置自転車等が問題となっている地域等において、これらが整序されることにより、歩行者等の安全で円滑な通行に資する等相当の公共的利便に寄与するものであること。
  - イ、自転車等駐車器具は、逼迫する駐車場需要に対応するという公益性が大きいことから占用を認めるものであることから、一般公共の用に供するものであること。
- 占用主体は、地方公共団体、公益法人、公共交通事業者等適切に管理し、これに駐車される自転車等を適切に整序する能力を有すると認められる者。
- 占用にあたっては、占用主体、占用の場所、駐車料金の額や徴収方法などの運営形態等について、関係地方公共団体等と十分に調整し、その意見、要望等を反映したものであること。

【参考】路上における自動二輪車等駐車場の整備事例

千代田区



神戸市



出典：東京都道路整備保全公社 HP、日本自動車工業会「自治体の二輪車駐車場・事例集 2021」

【参考】自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン<sup>16</sup>（第3版）概要

- 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 категория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アブルなまちづくり」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。

■第3版の概要と主な改訂のポイント



▼自転車等駐車場での自動二輪車の受け入れ（屋内）



▼自転車等駐車場での自動二輪車の受け入れ（道路上）

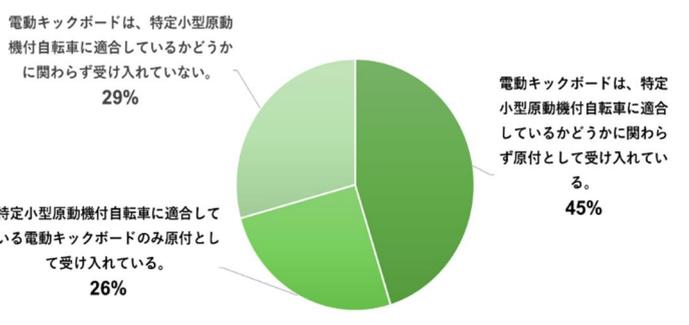


▼特定小型原動機付自転車の駐輪

・自転車等駐車場における特定小型原動機付自転車の受け入れの例



▼電動キックボードの受入状況



令和5年度自転車駐車施設に関するアンケート調査（国土交通省都市局）

<sup>16</sup> [https://www.mlit.go.jp/toshi/crd\\_gairo\\_tk\\_000015.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html)

#### (4) 安心・安全の確保

##### ① バリアフリー・ユニバーサルデザイン

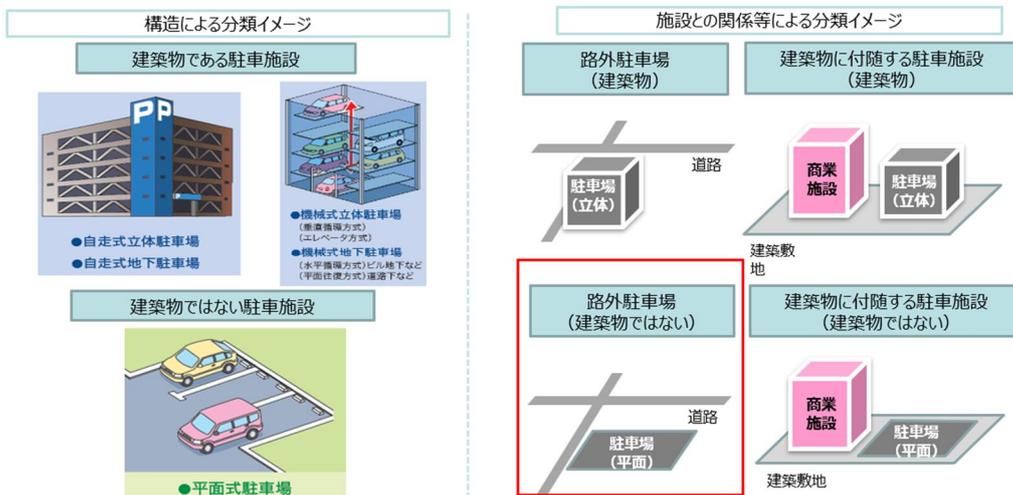
- ・ 我が国において、今後更なる高齢化が進展すると見込まれている中、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現が求められている。また、障害の有無にかかわらず国民誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「共生社会」の実現が求められている。さらに、近年、障害者の権利に関する条約の締結及び障害者基本法等の関連法制の整備等を契機として、共生社会の実現を目指し、全国において更にバリアフリー化を推進するとともに、高齢者、障害者等も含めて誰もが包摂され活躍できる社会の実現に向けた取組を進めることが必要となっている。
- ・ このような社会の実現のためには、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができる社会を構築することが重要であり、そのための環境の整備を一刻も早く推進していくことが求められている。
- ・ 移動及び施設の利用は、高齢者、障害者等が社会参加をするための重要な手段であることから、移動等円滑化を促進することは、このような社会の実現のために大きな意義を持つものである。
- ・ また、移動等円滑化の促進は、高齢者、障害者等の社会参加を促進するのみでなく、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、全ての利用者に利用しやすい施設等の整備を通じて、国民が生き生きと安全に暮らせる活力ある社会の維持に寄与するものである。
- ・ 加えて、まちづくりにおいて、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出の観点及びこどもまんなかまちづくりの観点からも、高齢者、障害者等の移動制約者やベビーカー利用者等の子育て当事者にとっても安全かつ快適に移動できる空間を形成することが重要であり、駐車場を含むまちなかの面的なバリアフリー化・ユニバーサルデザインを図っていくことが重要である。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）は、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充し、建築物、旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園等の一体的・連続的なバリアフリー化を促進するための法律として平成18年に成立した。

また、令和2年の改正により、バリアフリー法上の新設特定路外駐車場（車椅子利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、障害者等が車いす利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努力義務として求められることとなった。

加えて、令和6年6月に公布された「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の一部を改正する政令」や、同年9月に公布された「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及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則の一部を改正する省令」により、一定の特別特定建築物に付随する駐車場及び特定路外駐車場における車椅子利用者駐車施設の基準について、駐車場の規模に応じた基準に改正された。（いずれも令和7年6月1日施行）

駐車場法では、建築物である駐車場や公園施設である駐車場、道路付属物である駐車場も含めた一般公共の用に供する駐車場全体を射程としているが、バリアフリー法においては、建築物や都市公園、道路、これらに含まれない路外駐車場（特定路外駐車場）ごとにバリアフリー基準が定められており、各類型における要件に該当する駐車場について、それぞれの基準が適用される。



本ガイドラインについては、特定路外駐車場についてのガイドラインとしての性質を持つものである。また、駐車場政策に携わる地方公共団体担当者や関係する事業者の参考となるよう、関連する基準及びガイドラインについても紹介することとするが、引用する基準等については、必要に応じて最新のものを確認するとともに、当事者の意見も踏まえて取り組むこととされたい。

【参考】バリアフリー法に基づく車椅子利用者用駐車施設等の設置基準の概要・ガイドライン

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	車椅子利用者用駐車施設	路外駐車場 車いす利用者用駐車施設	車いす利用者用駐車施設	障害者用駐車施設
設置数 ※R7.6～	<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>			
	※誘導基準 ・当該駐車台数の2%以上	-	-	-
設置基準	幅	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	当該車椅子利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	車いす利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	(ガイドラインには記載あり) 当該障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入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	車椅子利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	車いす利用者用駐車施設又はその付近に、路外駐車場車いす利用者用駐車施設の表示をすること	車いす利用者用駐車施設又はその付近に、車いす利用者用駐車施設の表示をすること	障害者用である旨を見やすい方法により表示すること
	根拠法令 ※R7.6～	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築物移動等円滑化基準（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18条、第20条）</li> <li>建築物移動等円滑化誘導基準（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第12条）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路外駐車場移動等円滑化基準（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）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市公園移動等円滑化基準（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）</li> </ul>
関連ガイドライン	高齢者、障害者等の円滑な移動に配慮した建築設計標準	(本ガイドライン)	都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン	道路の移動等円滑化に関するガイドライン

※基準については概要であり、一定の例外あり。建築物及び路外駐車場については、関連する政省令の改正を反映し、R7.6.1以降の基準を記載。

## 更なるバリアフリーニーズへの対応・ユニバーサルデザイン

バリアフリー法に基づく義務は最低限の基準として設けられたものであり、また障害の特性等によって、必要な対応は異なることから、駐車場の利用実態等地域の実情や関係者のニーズを踏まえて、更なるバリアフリー・ユニバーサルデザインに取り組むことが望ましい。

バリアフリー法に基づき、地方公共団体の条例により車椅子使用者駐車施設の設置数の引き上げなど、必要な規定の追加が可能である。

また、駐車区画の高さや駐車区画の奥行き確保、精算機等のユニバーサルデザイン等のハード面の取組だけでなく、車椅子使用者駐車施設の利用対象者の明確化（パーキング・パーミット制度<sup>17</sup>の導入等）等の適正利用の推進の取組や、駐車後の移動も見据えた統合的な情報提供等のソフト面の取組も重要である。車椅子使用者駐車施設の適正利用の推進については「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（令和5年3月）<sup>18</sup>」を参照されたい。

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> <li>雨天時の乗降に困難が生じないよう、<b>乗降に必要なスペースは屋内に設ける</b>、又は屋外の駐車施設に<b>屋根若しくは庇</b>を設けることが必要。</li> </ul>
円滑な乗降（ロック板）	車椅子使用者の乗降の妨げとなる位置にロック板等を設置しない。（フラップレス等）
車いす使用者用駐車施設のマス奥行き等	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子使用者用駐車施設については、停車した車の<b>後方</b>にスロープと車椅子のスペースの確保が必要。</li> <li><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が必要</b>。（駐車区画の長さを含めて約8m程度）</li> <li>※ 車椅子使用者駐車区画の奥行について、標準駐車場条例においては6m以上としており、通路等と併せて+約2m程度確保されることが望ましい。</li> </ul>
案内表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子使用者用駐車施設には、<b>表示板（標識）や青色塗装、国際シンボルマーク（白）</b>の表示などで、車椅子使用者用であることを見やすく表示。</li> <li>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>精算機前は<b>水平</b>かつ、車椅子が転回できる幅（1.4m角）を確保。</li> <li>料金の<b>投入口等</b>が全体的に<b>低い位置</b>に設置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> <li>※ 事前精算式（車に乗る前に精算等が可能）の導入も望ましい。</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場合等において、聴覚障害者は<b>インターホンによる音声やりとり</b>ができないことから、<b>タッチパネルによる文字送信</b>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、駐車場の<b>満空情報</b>だけでなく<b>駐車後の動線</b>や<b>周辺のトイレの有無</b>などの情報提供も必要。</li> </ul>

<sup>17</sup> パーキング・パーミット制度事例集 ～障害者等用駐車区画の適正利用に向けた取組～（平成31年国土交通省総合政策局）

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei\\_barrierfree\\_tk\\_000178.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000178.html)

<sup>18</sup> [https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09\\_hh\\_000355.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000355.html)

【参考】リフト付車両に対応した車高を確保しつつ、車椅子乗降時に雨や雪に濡れないよう、屋根を設置した例

出典：建築設計標準



【参考】ユニバーサルデザインに対応した精算機の設置例



全景



近景

(タッチパネルにより、聴覚障害の方にも対応)

【参考】周辺バリアフリー情報を含む統合的な情報提供の例

- 「豊中市バリアフリーマスタープラン（移動等円滑化促進方針）」で定める移動等円滑化促進地区内の生活関連施設・生活関連経路の情報をバリアフリーマップに掲載
- 駅周辺のバリアフリーマップでは、生活関連施設の一つとして路外駐車場を記載し、思いやり駐車区画等の情報も掲載

**路外駐車場**

めいてつぎようしやう  
**③ 名鉄協商パーキング「豊中市役所」**

駐車場入口

障害者用駐車施設

市役所第二庁舎北側にある駐車場。  
**【入口】**南側/段差なし。  
**【案内】**多言語対応(英)。  
**【その他】**思いやり駐車場1区画併設。  
 駐車料金: 障害者割引制度あり。

- 住所 中桜塚3-5
- 電話番号 ー
- FAX番号 ー
- 営業時間 24時間
- 定休日 なし

**● マップの見方** ※下記、参考マップの記載情報は凡例版のものになります。

**歩道の幅**  
 歩道がない道路  
 両側に歩道がない場合は、道路の中心に線を示しています。片側に歩道がない場合は、歩道のない片側に線を示しています。

歩道幅が1.5m未満の歩道  
 有効幅員(人が通行できる幅)が1.5m未満の歩道を示しています。

**歩道の勾配(傾斜)**  
 歩道の急な勾配を示しています。「緩勾配」と「横勾配」で表記が異なります。

**縦勾配と横勾配について**

急な縦勾配(約8%~)  
 約8%以上の急な縦勾配がある場所を示しています。矢じりの方向へ上がる傾斜になります。

急な横勾配(約2%~)  
 約2%以上の急な横勾配がある場所を示しています。矢じりの方向へ上がる傾斜になります。

**施設番号・施設名**  
 表示している施設は、P.6より詳細情報を掲載しています。

**注意する箇所**  
 注意が必要な場所と、注意する内容を記載しています。

**点字ブロック**  
 歩道の点字ブロックの有無を示しています。

**施設入口**  
 生活関連施設の入口の場所です。段差がない、またはスロープがある推奨入口と、その他の入口を示しています。  
 ▶推奨入口 ▶その他入口

**横断歩道・信号**  
 横断歩道のある場所と、信号機の情報を示しています。

横断歩道  
 信号  
 音響式信号機  
 音響番号の方向は、改せ出し(拡大図)で示しています。

**その他 凡例**

- バリアフリートイレ
- エレベーター
- バス停
- 駐車場
- 移動経路案内板(熟知平面図)
- 障害者用駐車施設
- エスカレーター
- タクシーのりば
- 交通
- 線路
- スロープ
- 休憩スペース
- 駐輪場
- 郵便局
- 歩道橋
- アーケード

出典：豊中市バリアフリーマップ（令和5年6月発行）

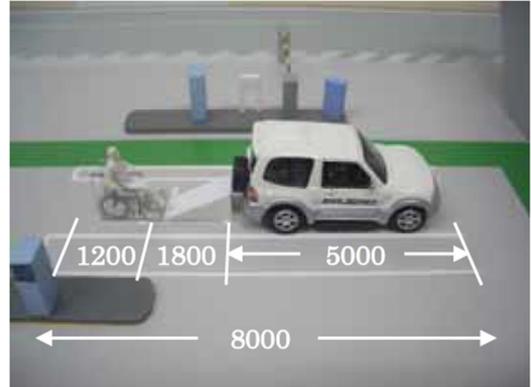
【参考】駐車場のユニバーサルデザインガイドライン（平成 19 年東京都道路整備保全公社）

ゆったり駐車スペースの構造

- a) ○ ゆったり駐車スペースの大きさ  
ゆったり駐車スペースは、幅2.7m以上、奥行き5.4m以上とすることが望ましい。
- b) ○ ゆったり駐車スペースの境界表示  
幅 2.7m以上のゆったり駐車スペースでは、駐車スペースの境界表示は、間隔 80 c m程度の二重ラインとすることが望ましい。

障害者用駐車スペースの構造

- a) ・b) (略)
- c) ○ 福祉車両対応の障害者用駐車スペースの大きさ  
車体後部からスロープの出る福祉車両は、車体の全長に後方突出幅を加えると、約6.8m（メーカー最高値）の奥行きがある。  
こうした福祉車両を考慮すると、障害者用駐車スペースのうち、最低1台分以上は、奥行きとして、車体用スペース6.8mに、車いすの乗降スペース1.2mを加えた8m以上を確保することが望ましい。  
ただし、奥行き8m以上を確保することが困難な場合には、停車用スペースとして設置することが望ましい。  
また、駐車スペースに安全かつ円滑に入庫しやすくなるよう配置等にも配慮することが望ましい。



【参考】ゆったり駐車スペースの例



出典：東京都『総合的な駐車対策の在り方』

【参考】近年販売されたリフト付き車両の規格

- ・ 近年の車椅子使用者用車両の出荷若しくは販売台数上位 13 車種の規格を踏まえると、車両の全長と後方の突出幅の最大値は約 6.6mとなっている。
- ・ これに乗降に必要なスペースの幅 1.2mを加えると約 7.8 mとなる。  
※ 集計期間 2023 年 4～12 月。一部 2022 年。  
※ 各社公表資料を基に国土交通省都市局集計

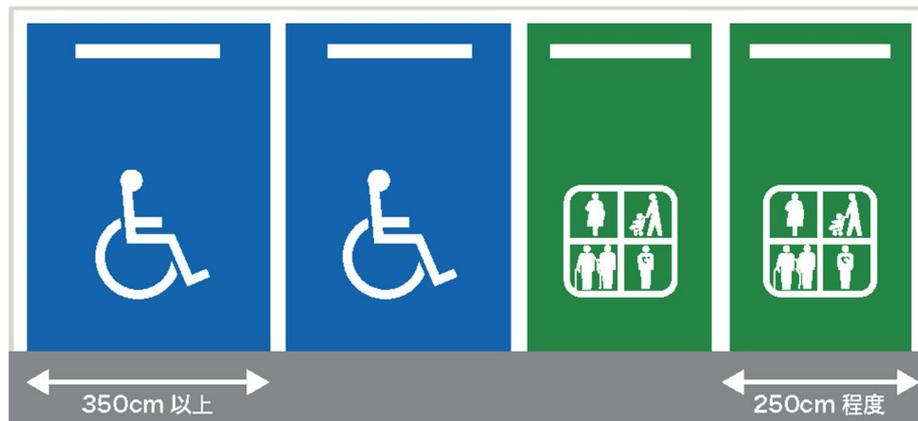
項目	最小値[mm]	最大値 mm]
①車体全長	3,395	4,830
②後方突出幅	1,080	1,755
①車体の全長 + ②後方突出幅	4,475	6,585

順位	台数	規格情報[mm]			データ期間 (4～12月)	台数 基準
		①	②	①+②		
1	2741	3,395	1,080	4,475	2023 年	販売
2	2192	3,395	1,365	4,760	2022 年	販売
3	2177	4,695	1,375	6,070	2023 年	販売
4	1727	4,260	1,300	5,560	2023 年	販売
5	892	4,765	1,415	6,180	2023 年	出荷
6	833	3,395	1,230	4,625	2023 年	販売
7	686	3,395	1,230	4,625	2023 年	出荷
8	663	3,395	1,385	4,780	2023 年	販売
9	548	3,395	1,235	4,630	2023 年	販売
10	506	4,400	1,555	5,955	2023 年	出荷
11	301	4,295	1,410	5,705	2022 年	販売
12	202	4,690	1,670	6,360	2023 年	出荷
13	198	4,830	1,755	6,585	2022 年	販売

また、車椅子使用者用駐車区画の明確化と併せて、車椅子使用者ではないものの、移動等に制約のある者が目的地に円滑に移動するための区画として、車椅子使用者駐車区画とは別途、優先駐車区画を設ける「ダブルスペース方式」の導入や、小規模コインパーキングをはじめとした500㎡未満の駐車場においても、車椅子使用者を含む誰もが利用可能な幅広の駐車区画（ダブルライン）を設けることが望ましいと考えられる。

複数種類の駐車区画を運用する場合のイメージ

(ダブルスペース方式)



利用対象者を車椅子使用者と明確化している例



地方公共団体の利用証の例

(利用対象者の明確化)



出典：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）

小規模駐車場における車椅子使用者駐車施設や幅広の区画の設置事例



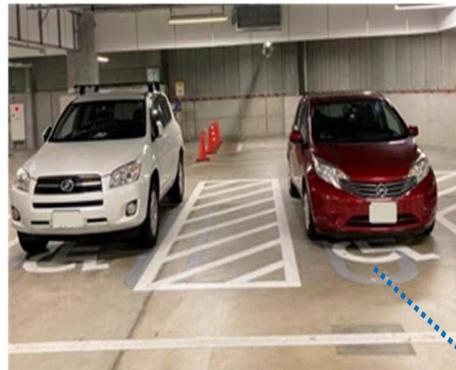
既存駐車場においても、様々な工夫や改修により、駐車場のバリアフリー化を図っている他、区画の柔軟な運用など、ソフト面の施策によりバリアフリーのスペースを確保していくことも重要である。

#### 改修による移動等円滑化経路の確保例

(阿久比町提供資料)



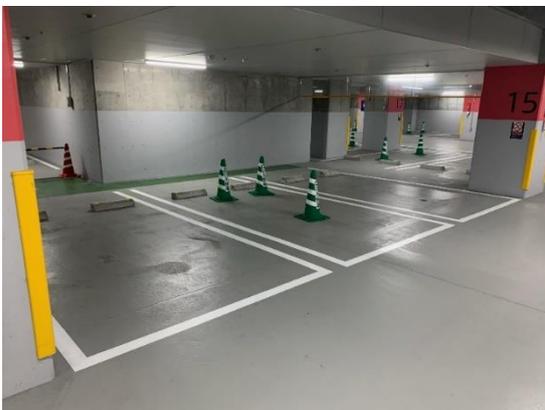
#### 一般車用駐車区画の転用の例



一般用区画の線を消去し、  
車椅子対応区画を上書き

#### ソフト施策により区画を確保した例

- ・ 駐車区画にパイロンを設置し、3台分の区画を2台分の幅の広い駐車区画として運用
- ・ 一般区画も含めてソフト面での取組を行うことで、より多くの利用者のニーズに合わせた区画利用が可能。
- ・ 需給状況等に応じて柔軟に運用可能。

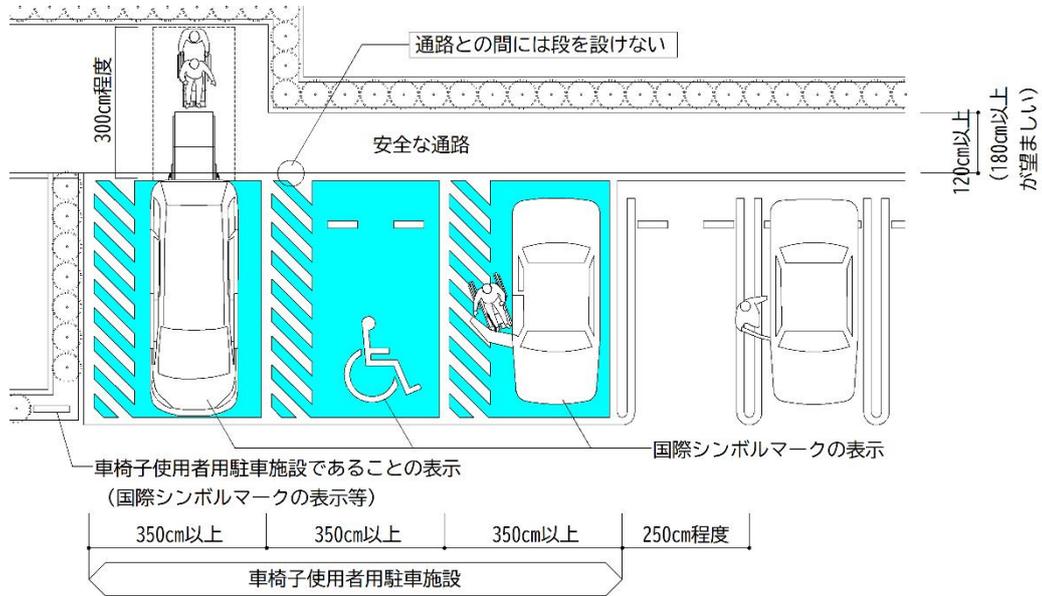


出典：府中市資料

※ 意見募集時（3/31～4/30）の内容。

### 2.2.3.2 空間の確保

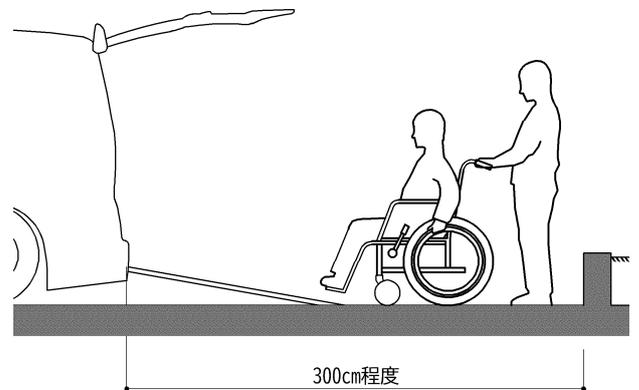
#### <車椅子使用者用駐車施設の例>



#### <後部ドア側の乗降スペースの例>

##### 留意点：狭小敷地等でやむを得ない場合の車椅子使用者用駐車施設の乗降スペース

- ・狭小敷地や地上部の敷地活用の制約等でやむを得ない場合には、関係機関と協議の上、車椅子使用者用駐車施設の乗降スペースを、人の出入りが少ない建築物の出入口（通用口等）に通ずる敷地内の通路（避難経路以外の通路）と兼用することが考えられる。
- ・この場合、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。



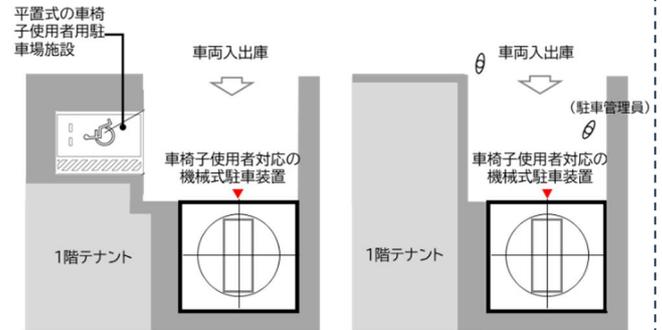
### 2.2.1.1 車椅子使用者用駐車施設

- ・車椅子使用者が円滑に自動車に乗降することが可能な機械式駐車場を車椅子使用者用駐車施設として扱ってもよい。

### 2.2.3.4.2 機械式駐車装置

- ・狭小敷地の場合等で、やむを得ず機械式駐車装置により確保する場合には、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。

#### <車椅子使用者に対応した機械式駐車装置の例>



・平置き式の車椅子使用者用駐車施設がある場合

・車椅子使用者対応の機械式駐車装置のみ

#### <設計例>

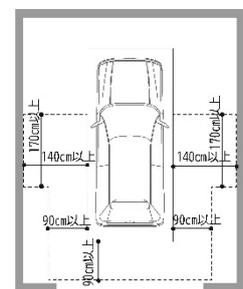


・車椅子使用者対応の機械式駐車装置の例（フルフラット化）

#### 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。
- ・通常の車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>



## ② こどもまんなかまちづくり

- ・ 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、駐車場について検討していく必要がある。

こども施策を社会全体で総合的かつ強力で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求められている。

駐車場の配置の適正化等による子供の安全の確保や、ベビーカー利用者等を対象としたゆとりのある駐車区画の設置や、子育て世帯優先駐車区画の設置、ダブルスペース方式において、妊産婦・ベビーカー利用者を対象とすることで、子育て当事者等の移動を円滑化することが考えられる。

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例もある。

### ベビーカー貸出サービス

(広島市中央部商店街振興組合連合会 HP)

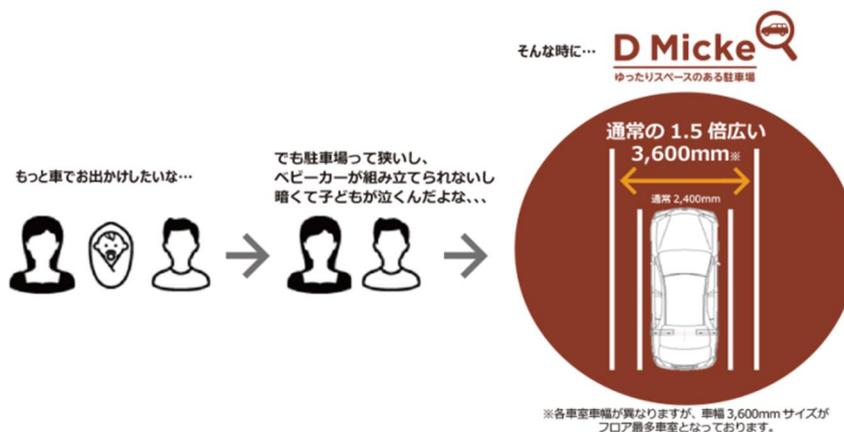


### 子育て応援駐車場（優先区画）の例

(鳥取県 HP)



### 子育て世帯向け駐車場



出典：大和ハウス工業株式会社プレスリリース

### ③ 機械式駐車場の安全対策

- ・ 機械式駐車装置は、限られた都市空間の有効利用を図ることができることから、商業施設や共同住宅を中心に活用されている。
- ・ 適切に維持管理することで、便利に使用することができる一方、一般利用者の不注意や不適切な利用、維持管理の不足等により、死亡等の重大事故も発生していることから、製造者・設置者・管理者・利用者がそれぞれの役割に応じて、関係主体の連携により、適切な取組を行う必要がある。
- ・ また、車両の規格の変化や利用者の車の使用動向の変化等への対応も求められており、附置義務の柔軟な運用等により、改修等による既存施設の活用も重要と考えられる。
- ・ EV充電器の設置等の機能向上を図る際は、製造者と連携して取組む必要がある。

機械式駐車装置について、駐車場法に基づく技術的基準の適用を受ける路外駐車場で使用する場合は、駐車場法施行令第15条に基づく大臣認定を取得した駐車装置を使用する必要がある。大臣認定を取得する際は一定の安全基準に適合する必要があるため、安全基準について登録認証機関による審査が行われている。

他方、マンションなど、専用駐車場で使用する場合は、当該技術的基準の適用を受けない（地方公共団体の附置義務条例等により路外駐車場と同等の基準が求められる場合を除く）ことから、JIS規格への適合等により安全性を確保することとしている。

機械式駐車場の安全対策については、「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」（平成26年策定）<sup>19</sup>において、製造者、設置者、管理者、利用者それぞれによる取組み及び関係主体間の連携・協働による取組が示されている。また、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が作成されている。（平成28年9月公表）ガイドラインは、駐車場法の適用を受ける路外駐車場に設置される機械式駐車装置について準拠を要請しており、マンション等の専用駐車場においても準拠を推奨している。

#### 機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドラインにおける関係主体



<sup>19</sup> [https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000038.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000038.html)

機械式駐車設備については、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求められていたことから、平成30年に「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針<sup>20</sup>」が取りまとめられており、ガイドブックも作成されている。（令和3年9月一部見直し）また、立体駐車場工業会により、「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針の解説」が令和3年12月に発行されている。こうした指針に基づき、定期的な保守・点検や機器等の交換等を行っていく必要がある。

### 機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針

#### 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

近年は車両の大型化等の変化やEV充電器の設置のニーズの高まりにより、機械式駐車装置についても、こうしたニーズに対応した製品が開発されている。また、既存の装置の改修により、こうしたニーズに対応できるサービスも提供されている。他方、これらの対応に当たって改修する場合については、製造者と連携しない場合、安全性に支障をきたす恐れがあることから、適切に連携していく必要がある。また、附置義務が支障となる場合は、駐車場需要への適切な対応や、維持管理負担の合理化の観点から、附置義務の緩和など柔軟な運用を図っていくことも必要と考えられる。

<sup>20</sup> [https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000086.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000086.html)

## (5) GX・防災・DX

### ① GX（緑化、EV等）

- ・ 2050年カーボンニュートラルや、GX（グリーン・トランスフォーメーション）が大きな政策課題となっている中で、都市においても、緑地の質・量両面での確保や、エネルギーの効率的利用の取組等の推進等、まちづくりGXを進めていくことが重要である。
- ・ 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ことから、都市において大きな空間を占め、ヒートアイランド現象の一因となるアスファルトの面積の大きい駐車場においても緑化等により環境負荷の低減を図っていくことが重要と考えられる。
- ・ 加えて、2050年カーボンニュートラル、脱炭素化を図っていく上で、自転車や公共交通、電動車など、環境負荷の少ない交通手段を優先していくことも重要と考えられる。

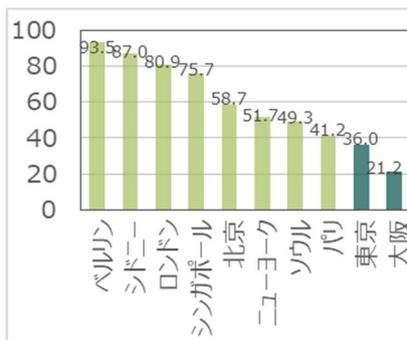
### 都市における緑地の確保と暑熱対策

駐車場は外周や駐車区画、車路、立体駐車場の壁面や屋上等の緑化により都市における緑地の確保に寄与することが期待される。地方公共団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や、助成制度を設けている例もある。

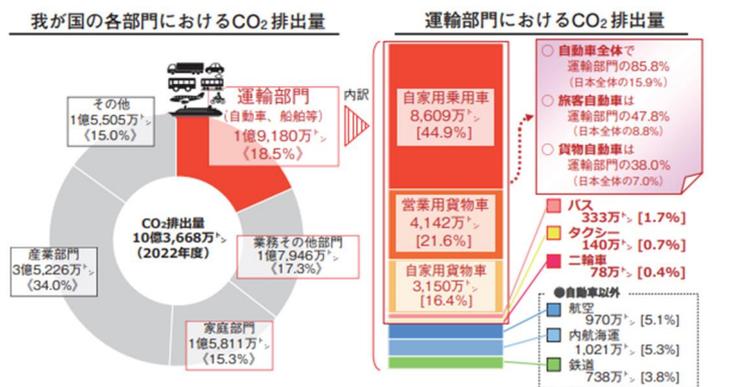
都市緑地法に基づき、都市計画に緑化地域が定められている場合や、地区整備計画等に建築物の緑化率の最低限度を定めた場合、建築物の新築等をする際に一定の割合を緑化する必要があるところ、駐車場の緑化により、緑地面積として算入が可能な場合もある。また、都市再生特別措置法に基づき、路外駐車場等配置基準を定める際に、一定の緑化を求めるなど、緑化規制に係らない非建築物である駐車場に対しても、積極的な緑化が求められる。

また、ヒートアイランド対策として、浸透性や保水性、遮熱性に優れた舗装材料を用いるなど環境負荷の低い資材を活用して駐車場を整備することも重要と考えられる。

世界主要都市の緑地の充実度



日本の各部門及び運輸部門における二酸化炭素排出量



注1：電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。  
 注2：端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。  
 注3：二輪車は2015年度確報までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。  
 注4：本図表のCO<sub>2</sub>排出量は、エネルギー起源CO<sub>2</sub>の排出量である（ただし、「その他」及び「CO<sub>2</sub>排出量」には、非エネルギー起源CO<sub>2</sub>の排出量が含まれる）。  
 資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2022年度）確報値」から国土交通省総合政策局作成

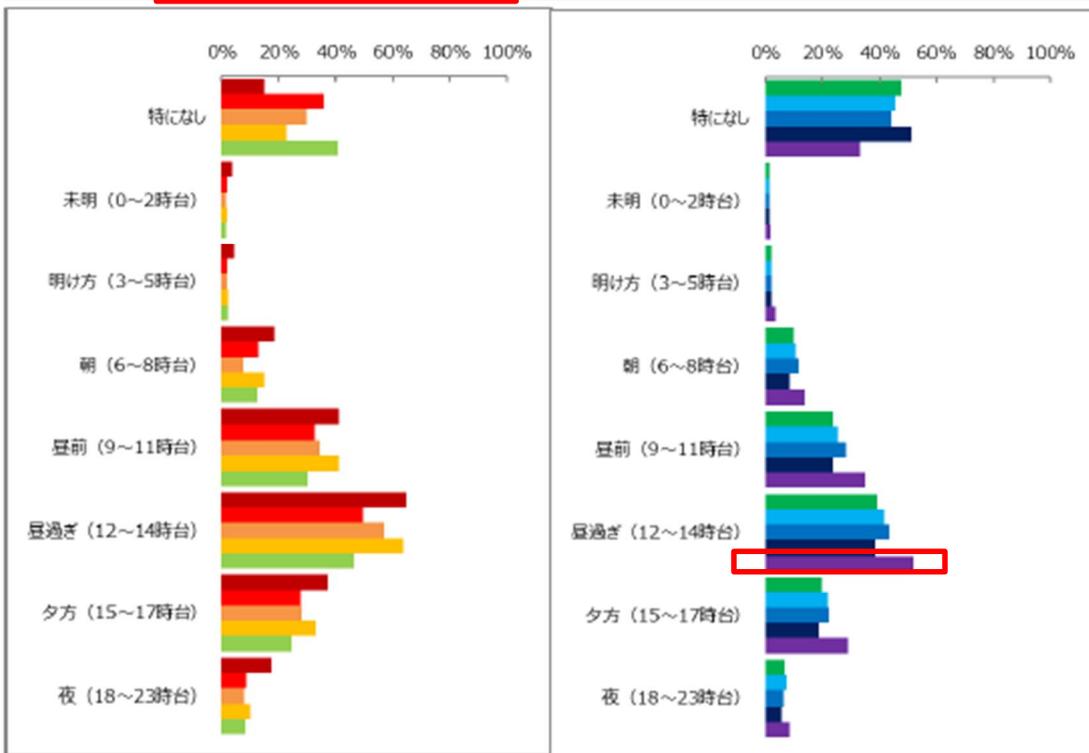
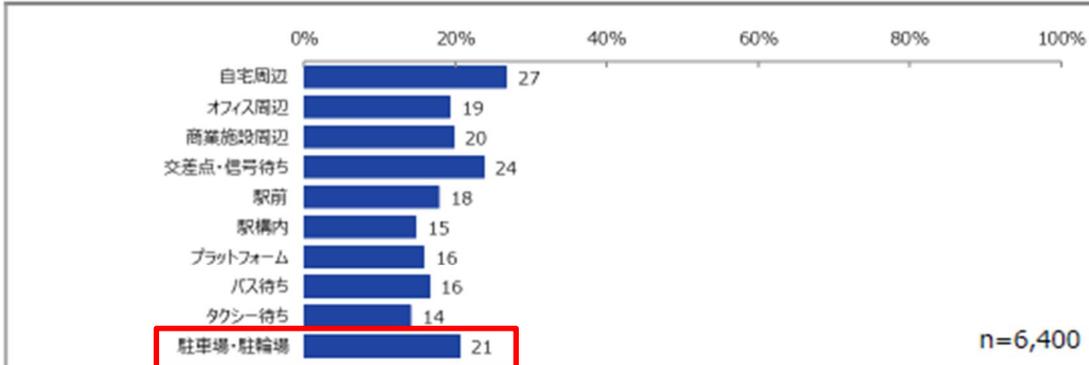
出典：森記念財団「世界の都市総合ランキング 2022」、令和6年度交通政策白書

【参考】暑熱環境及び対策に対する調査（環境省 2022 年）

- ・ 環境省が実施した調査では、「まちなかの移動で」暑さを感じているとの回答が 6 割超となっており、特に昼過ぎの時間帯の駐車場において暑さを感じている割合が高くなっている。

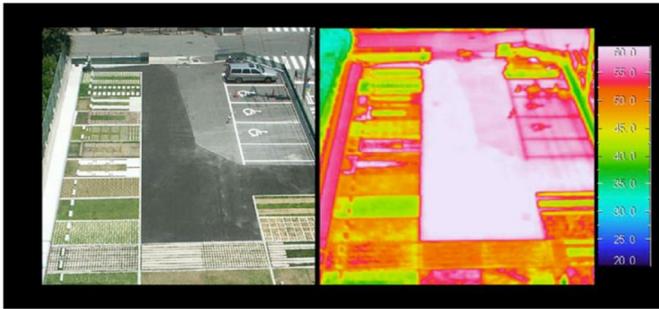
まちなかの移動の際に暑いと感じる場所及び時間

最も暑さを感じている場所は「自宅周辺」で 27% だった。暑さを感じている時間は昼過ぎ（12～14 時台）であり、「自宅周辺」「交差点・信号待ち」「駐車場・駐輪場」で 60% を超えていた。



- 自宅周辺
- オフィス周辺
- 商業施設周辺
- 交差点・信号待ち
- 駅前
- 駅構内
- プラットフォーム
- バス待ち
- タクシー待ち
- 駐車場・駐輪場

**【参考】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

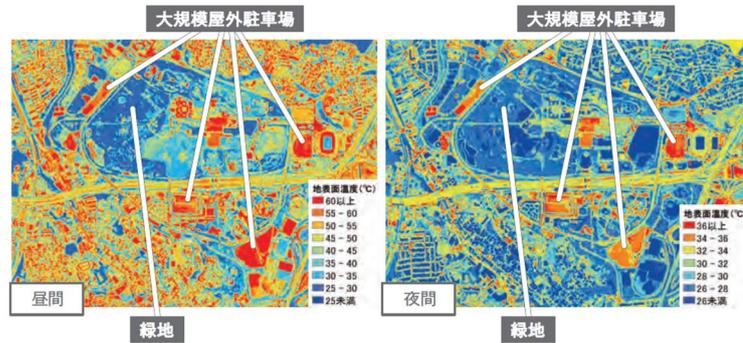
出典：東京都環境局「駐車場緑化ガイド」

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）

**【参考】駐車場におけるヒートアイランド対策の例（吹田市）**

- ・ ヒートアイランド対策を、第2次環境基本計画の重点プロジェクトとして位置付け
- ・ 屋外駐車場が夜でも高い温度を示していることから、大規模建築物・駐車場の所有者に、パンフレットを使って、ヒートアイランド現象とその対策を啓発

●万博記念公園周辺エリアの緑地は、昼も夜も温度が低く、クールスポットとなっています。しかし、緑地内の大規模な駐車場は昼夜を通して表面温度が高く、せっかくのクールスポットの効果を低減させています。

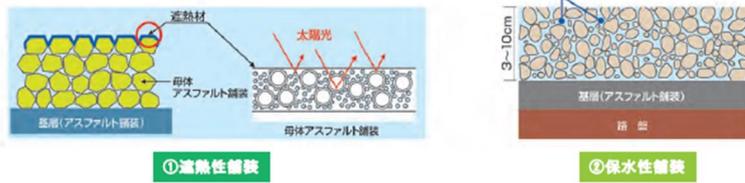


●万博記念公園周辺エリアの昼間と夜間の地表面温度

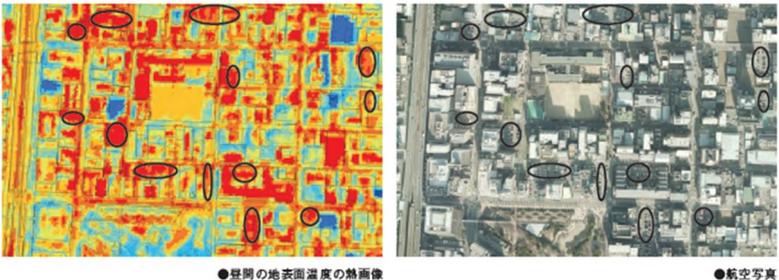
**路面温度の上昇を抑制する ～遮熱性舗装・保水性舗装～**

遮熱性舗装や保水性舗装により、路面温度の上昇を抑制し、快適な歩行空間づくりに貢献することができます。また、舗装への蓄熱が少なくなるため、夜間の気温低下を促進することができます。

- ①遮熱性舗装 路面に特殊な顔料や材料を塗布もしくは充填し、路面に当たる日射の一部を反射して路面温度の上昇を抑制します。
- ②保水性舗装 保水材を充填したアスファルトや保水性の高いブロック等を使用することで、降雨や散水により保水された水分が蒸発し、水の気化熱により路面温度の上昇を抑制します。



アスファルト面が広がる大規模な駐車場等では、日中多くの日射を受けるため、表面温度が高くなるとともに蓄熱が進み、昼夜を通して暑くなる原因となります。(図中央：屋外駐車場)



出典：吹田市 ヒートアイランド対策 パンフレット

環境に優しい舗装材での整備例（荒川区）



- ・令和元年（2019年）に発生した台風15号・19号により被災した家屋等の廃瓦（約3,520枚）を活用して整備。
- ・廃瓦を活用した舗装材は、アスファルトに比べて熱がこもらず、また、廃材を利用することで環境にもやさしく、災害ごみの減量と復興支援にも繋がる。

出典：荒川区HP

緑化について助成している例

駐車場を緑化することにより都市緑化を推進し、都市の快適環境を創出すると共にヒートアイランド現象の緩和及び良好な環境の創出を図るため、その費用一部を助成する制度です。

助成対象者

- ・市川市内において駐車場内に5平方メートル以上の面積の緑化施設を設ける者。
- ※以下は対象外
- ・国、地方公共団体、公園その他の公共団体が行う前項に規定する事業。
  - ・市川市宅地開発事業に係る手続及び基準等に関する条例（平成13年12月27日条例第35号）の規定に基づき施行する集合住宅の建築行為。（ただし、同条例に定める割合を超えて行う事業分を除く。）
  - ・市川市風致地区条例（平成16年3月19日条例第13号）の規定に基づき施行する土地の形質の変更を伴う建築行為。（ただし、同条例に定める割合を超えて行う事業分を除く。）

助成条件

助成の回数	1敷地に対して1回限りとする。
期限	申請時に未着工で同一年度内に完了すること。
※緑化施設の整備後は、5年間良好な状態で管理すること。	

助成対象費用及び助成金額

整備される緑化施設面積に下記の表の区分（植栽種別）により算定した額の合計、または助成対象経費（申請者の見積額）の総額に2分の1を乗じて得た額のいずれか小さい額とする<上限50万円>

対象となる経費（植栽種別）	基準助成額
1. 芝・タマリユ等の地被類	1,000円/㎡
2. 低木植栽 H=1m未満	1,000円/本
3. 中木植栽 H=1m以上～3m未満	4,000円/本
4. 高木植栽 H=3m以上	15,000円/本
5. 地比類と芝生等保護材（緑化率30%以上）	10,000円/㎡

☆注意【対象となる経費の植栽種別について】  
 ○建築敷地内の駐車場（戸建住宅・共同住宅など）の緑化は、1・5の2種類だけとする。  
 ○建築敷地に含まれない区域内の駐車場（駐車場のみ）に供されている土地の緑化は、1～5を対象とする。  
 ※裏面の緑化基準等を参照。



出典：市川市 花と緑のまちづくり財団「駐車場緑化助成事業に関するパンフレット

## 駐車場におけるEV充電器の設置

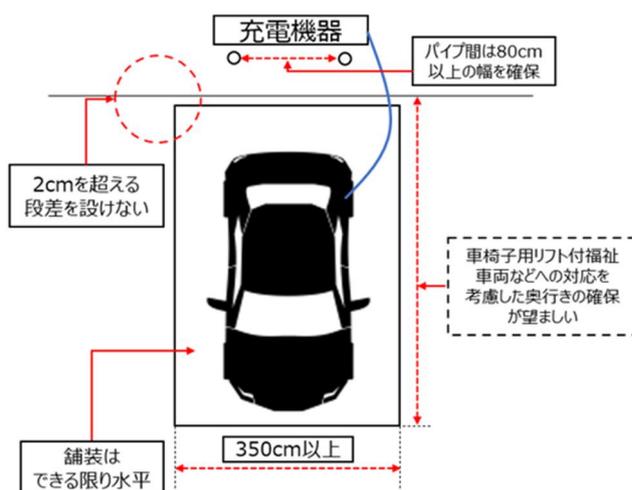
経済産業省に設置された検討会において、令和5年10月に「充電インフラ整備促進に向けた指針<sup>21</sup>」が策定された。当該指針では、2030年に向けて整備を目指す充電器の口数について30万口とするなど、日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速することが示されている。また、自宅等での普通充電と経路での急速充電を組み合わせた「重層的な充電インフラ整備」が重要とされており、公共用の（まちなかの駐車場における）普通充電については、これらを一補完することが期待されている。

駐車場におけるEV充電器設置促進に向けた取組として、例えば、港区のエコまち法に基づく地域ルールでは、都市の低炭素化に資する取組について、開発・建築を行う事業者等からの提案に基づき、地域ルールの適用可否を決定しており、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している。

なお、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で利用できるような場合であっても、当該部分を附置義務駐車施設として差し支えない旨令和5年10月に通知されている。

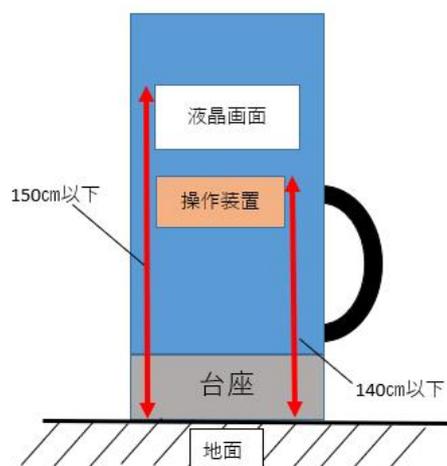
また、不特定多数の方が利用する公共用充電施設については、ユニバーサルデザイン・バリアフリー対応を進める必要があることから、経済産業省・国土交通省において、充電インフラ事業者・施設設置管理者・障害当事者団体へのヒアリング等を行い、令和6年8月に「電動車のための公共用充電施設におけるユニバーサルデザイン・バリアフリー対応に関するガイドライン」<sup>22</sup>を策定しており、EV充電器を設置する際は、施設の事情に応じてバリアフリー化を検討して行くことが望ましい。

### 充電機器を後方に設置する場合



### 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



<sup>21</sup> <https://www.meti.go.jp/press/2023/10/20231018003/20231018003.html>

<sup>22</sup> [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei\\_barrierfree\\_tk\\_000351.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000351.html)

## ② 防災

- ・ 駐車場が災害時の緊急避難場所として指定される例もあり、地域の防災施策と連携して、整備・活用していくことで、地域への貢献に資するとともに、駐車場の知名度向上等のメリットもあると考えられる。

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となっており、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

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っている例もある。

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：総合的な駐車対策の在り方（東京都）

民間事業者と協定を結んで、災害支援設備を導入している例（大阪府和泉市）



かまどベンチ



ソーラーLED街路灯



組立式テント

出典：三井不動産リアルティ発表資料

【参考】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じ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

### ③ DX（AVP、駐車場情報、決済手段等）

- ・ 自動運転等の新たな技術の進展により、国内外において自動バレーパーキング（AVP）の実証実験等の動きが出ており、今後の普及に備えて、都市における活用方策や安全性の確保等の環境整備が求められる。
- ・ 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、将来を見据えて検討が必要である。
- ・ また、都市や交通において、デジタル技術の活用が進んでいる中で、駐車施設に係る情報（静的・動的）のオープン化は必ずしも進んでいない一方、情報を活用して整備の適正化や運用の効率化等が図られている例もあることから、地域で公民連携による情報収集の枠組みや、情報提供を促進してくようなインセンティブのある制度設計が求められる。
- ・ また、デジタル技術の活用や技術革新により、キャッシュレス化やフラップレス化、事前予約制駐車場などが登場しており、こうした技術を適切に活用していくことで、まちづくりや交通に係る課題の解決も期待される。

#### 自動バレーパーキング（AVP）

AVP とは、ホテル等で係員に車を預けて駐車を代理してもらうバレーパーキング（Valet Parking）サービスを、自動運転技術を活用して無人で行うシステムであり、運転手は所定の乗降エリアで降車・乗車し、駐車場所への駐車・呼出は無人かつ自動で実施される。

複数のタイプが想定されており、ロボットタイプと車両自走タイプの2つのタイプが存在する。車両自走タイプの中でも、i) 車両依存型、ii) インフラ依存型、iii) 路車協調型が存在する。

AVP の利点として、①乗降場所と駐車場所の分離（駐車場所の無人化）、②ドアの開閉スペース（クリアランス）が不要、③駐車後も停め直しが可能であることから、安全性の向上や、利便性の向上、効率性の向上が期待される。例えば、通常の駐車場では車椅子使用車駐車施設の設置数にバリアフリー対応できる利用者数が限定されるが、AVP の場合は乗降場所をバリアフリー化することで、全ての利用者のバリアフリー対応を行うことが可能である。ほかにも、駐車場内を歩行する必要がなくなることや、駐りに要する時間を目的地での滞在等に活用できること、駐車区画の省スペース化による土地の有効利用等が期待される。

他方、現行の駐車場法等の駐車場に係る法制度では、AVP を想定していない部分もあることから、利用者等が安全に駐車場を利用できるような基準を検討していくとともに、規制の合理化を図っていくなどにより、これらの技術を効果的に活用していく環境整備が必要と考えられる。

## 駐車場情報のオープン化・事前予約制の導入等

現行、一定規模の駐車場の設置の際の届出や附置義務駐車場の設置の確認等の際に一部駐車施設の情報（静的情報）は地方公共団体により把握されている一方で、附置義務駐車場の廃止や稼働状況、届出対象外の駐車場について把握が十分ではないという課題があり、駐車場整備計画等の見直しの際の調査の際に手間等を要するなどにより、駐車場政策の立案を難しくしている。

加えて、満空情報などの動的情報については、施設の対応車種等の静的情報と併せてオープン化することにより、駐車場を探索する際のうろつき交通の減少や駐車施設の効率的な活用に資すると考えられる。各駐車場運営事業者が公表している場合もあれば、公的団体等により一定の区域内の民間駐車場の情報を一元的にまとめている例や、満空情報発信端末の設置助成をしている例もあり、利用者目線での情報の充実化を図っていくことが重要と考えられる。例えば、車種（車椅子使用者用・荷さばき用・自動二輪用・観光バス用等）や、駐車施設の規格（高さ制限や重量制限、ゆったり区画等）、割引制度（障害者・P&R利用）、決済手段・付帯施設（EV充電器、シェアサイクル、バリアフリートイレ等）、満空情報が考えられる。

また、駐車場の事前予約制を導入することで、混雑時のうろつき交通による渋滞の防止等が期待される。

他方、地域や事業者ごとにプラットフォームが分かれており、公表しているデータもそれぞれ異なるほか、捕捉率の観点や、データフォーマットの規格等の課題がある。

### 【参考】地域での駐車場データの収集・活用の取組例

- ・ 大丸有地域ルール協議会では、地域ルールに参加する駐車場に対して、毎年1回、駐車場の運用状況の報告を求めているほか、助成金などを活用してデータを収集し、活用している。

## 5-8 負担金の活用(2) -車番認証カメラ設置への助成とデータ活用-

### 助成金の活用事例

- 精緻な駐車場の利用状況データの蓄積と、スムーズな料金精算を目的として、カメラでナンバープレート情報を読み取る「車番認証システム」の導入費用を助成し、そのデータの提供をお願いしています
- 車番認証データは、需給状況の把握や、駐車場の適切な整備や効率的な運用に対して極めて有用な情報を与えてくれます。その活用のあり方について鋭意検討を進めています

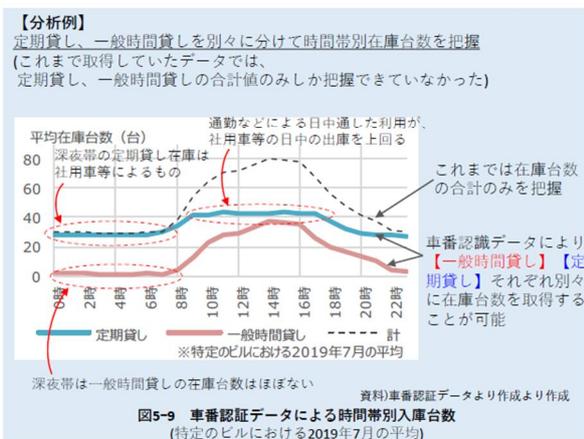
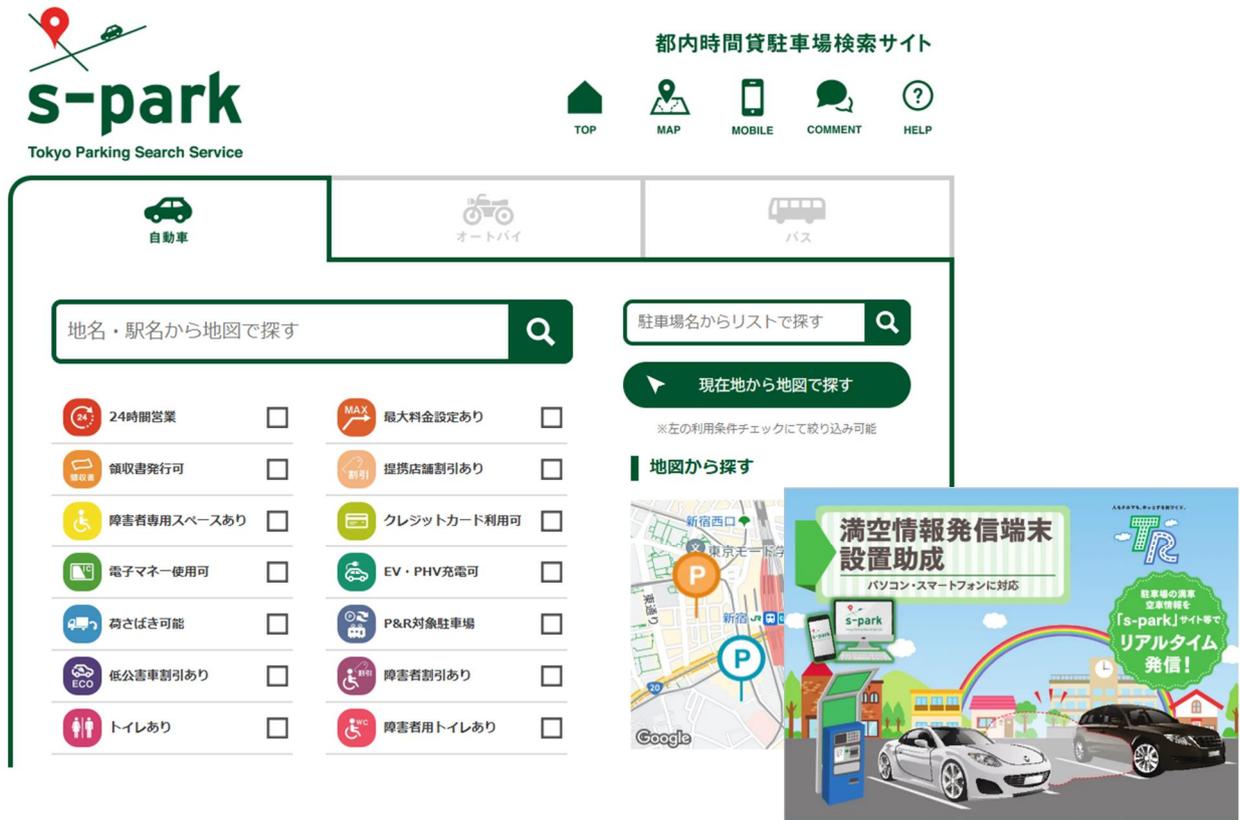


図5-9 車番認証データによる時間帯別在庫台数 (特定のビルにおける2019年7月の平均)

出典：大丸有駐車環境対策協議会 資料

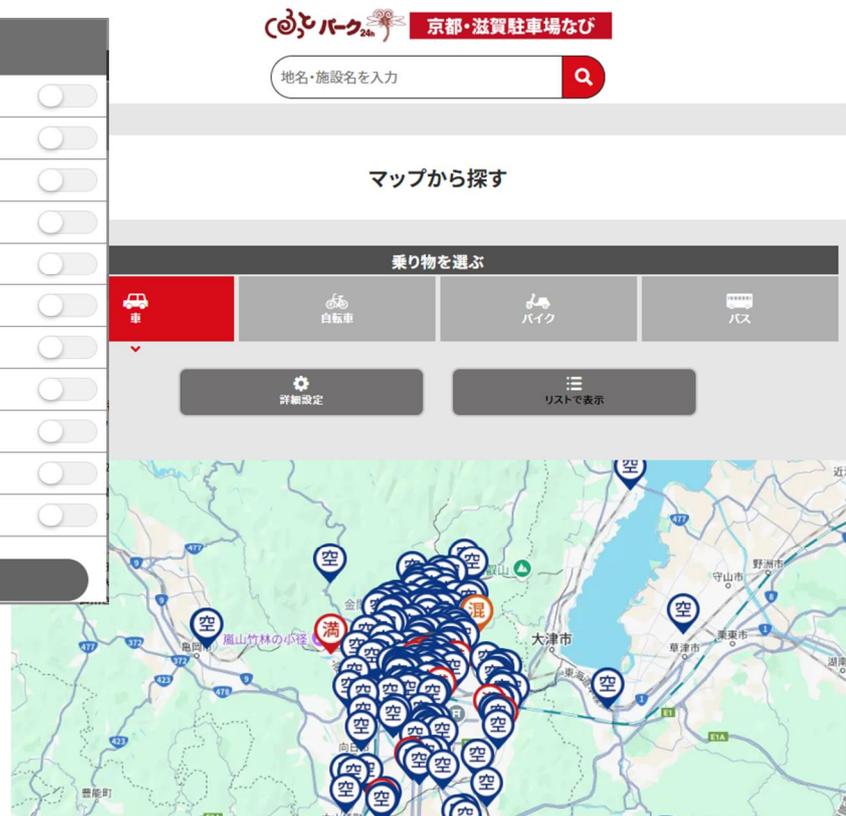
【参考】公的団体による取組例（駐車場情報提供、満空情報発信端末の設置助成）



出典：東京都道路整備保全公社 HP

詳細設定	
最大料金	24時間営業
回数券/プリペイド	クレジット
電子マネー	高額紙幣
ゆったり車室	予約可
ゲート式	フラップ式
地下式	屋根あり
月極あり	EV充電
提携店舗	レンタサイクル
シェアサイクル	有人対応
身障者トイレ	身障者割引
身障者専用スペース	当社管理物件

絞り込む



出典：京都市都市整備公社  
「京都・滋賀駐車ナビ」

### 【参考】イベント（花火大会）における事前予約制駐車場の事例

- ・ 土浦市と事業者が連携し、公式駐車場について有料事前予約制を導入
- ・ 花火大会当日は、例年 15 時頃から発生する周辺道路の混雑が緩和
- ・ 駐車場利用者の約 7 割が入庫前「まったく渋滞にはまらなかった」と回答

## DX化・駐車場の有料予約化により四方よしが実現



出典：akippa 株式会社 プレスリリース

## 車でお越しの方

大会当日は午前中から混雑し、午後3時頃には渋滞になるため、大変混雑します。なるべく公共交通機関をご利用ください。

また、お帰りの際も大渋滞となりますので、余裕をもったスケジュールでお越しください。

### 🌟 有料駐車場の事前予約について

令和6年11月2日（土曜日）に開催する、第93回土浦全国花火競技大会の有料駐車場について、駐車場混雑および周辺道路の交通渋滞緩和を目的に、事前予約を導入しております。有料駐車場については、以下のとおり事前予約が必要となりますので、ご注意ください。

#### 🌟 事前予約について

- 1 予約開始 令和6年10月1日（火曜日）12時（正午）から 申込順による予約
- 2 予約方法 専用サイトよりインターネット予約(駐車場予約サービスakippa)  
予約サイトURL：<https://akippa.com/tsuchiurahanabi/>
- 3 駐車料金 3,000円/台（予約には、別途10%のサービス利用料が発生します。）
- 3 駐車台数 約1,000台
- 4 駐車可能日時 令和6年11月2日(土曜日)11時～22時(延期の場合は開催日当日)

出典：土浦全国花火大会 HP

## 決済手段（キャッシュレス等）、フラップレス等

近年はデジタル技術の発達や非接触決済のニーズ、2024年7月に行われた新紙幣の登場、政府の方針等により、駐車場においても、キャッシュレス決済手段の導入やキャッシュレス専用の駐車場も登場している。

利用者の利便性向上の観点からは、支払い手段の充実が望ましいと考えられる一方、支払い手段が限定される場合、トラブル防止の観点からは、利用者が駐車場を利用する前に対応している支払い手段（キャッシュレス専用・新紙幣・高額紙幣使用不可等）を把握できるよう、HPや駐車場の看板等において分かりやすく表示するなどの取組が重要と考えられる。

### 【参考】時間貸し駐車場（500㎡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%

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

### 【参考】対応している支払い手段を事前に明示している例

HPにおける案内



駐車場における看板



出典：三井不動産リアルティ HP、Google Map

### 【参考】新紙幣・新500円・高額紙幣の対応不可の表示の例



出典：パーク24 提供資料



出典：パーキングビジネス協会提供資料

加えて、フラップレスの駐車場も出てきており、バリアフリー化の観点や遊休時に駐車場を公共的空間として活用しやすくなる観点からも有効と考えられる。

**【参考】駐車場事業者による取組例**

- ・ AIカメラによる車番認証システム
- ・ フラップやセンサーが不要
- ・ QRコード決済専用



出典：GOURIKI コーポレーション

**【参考】自治体の取組例**

路外駐車場等配置基準にフラップレス化を追加（山形市）

- (1) 駐車場配置適正化区域全体に適用する事項  
 次の事項を可能な限り満たすこととします。
- ① フラップレス化（※2）
  - ② にぎわいの創出に資する管理規程の作成
  - ③ 通りに面した部分への多目的スペースの設置や植栽等による緑化（※3）
- ※2 駐車マスごとに設置するフラップ（ロック板）がないもの。車両後方へのカメラ、地面に埋め込むセンサー、場内全体を撮影する防犯カメラなどを設置して出入庫を管理する。フラップがないことにより、駐車場以外の多目的利用がしやすくなる。
- ※3 テーブルやベンチ等を置くことで、歩行者や駐車場利用者などが休憩など多目的に利用できるスペースを設けること。通りに面したフェンス等へフラワーハンギングや植栽をすること。

検討経緯<sup>23</sup>

令和4年度	第1回	R4. 10. 5	・ これまでの駐車場施策と今後のあり方
	第2回	R4. 12. 15	・ まちづくりにおける駐車場政策に関する課題等
	第3回	R5. 2. 24	・ まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン今後の検討の進め方と中長期的な検討事項
令和5年度	第1回	R5. 7. 24	・ 駐車場施策の最近の動向 ・ 令和5年度の検討の進め方
	需給マネジメントWG	第1回	R5. 10. 11 ・ 多様なモビリティの駐車環境の確保 ・ エリア特性に応じた駐車場の規模・配置の適正化 ・ エリア一体での駐車需給マネジメント ゲストスピーカー：渋谷区、豊島区、ソフトバンク株式会社
		第2回	R6. 1. 30 ・ 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、附置義務制度、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、宇都宮市
	施設デザインWG	第1回	R5. 10. 17 ・ 多様な利用ニーズへの対応(バリアフリー、こどもまんなかまちづくり、多様な車種) ・ 駐車施設の高度化(電気自動車、まちづくりGX、キャッシュレス) ・ 情報発信、案内・誘導の高度化 ゲストスピーカー：株式会社GOURIKIコーポレーション、ユアスタンド株式会社
		第2回	R6. 1. 16 ・ まちの装置として駐車場に必要な機能 ・ 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：ボッシュ株式会社、さいたま市
		第2回	R6. 3. 27 ・ WGにおける検討の概要と今後の進め方 ・ 検討を踏まえた今後の方向性
令和6年度	第1回	R6. 11. 15 ・ 前回以降の動きについて ・ 今回の検討事項について ・ 今後のスケジュールについて	
	第2回	R7. 2. 26 ・ 前回までのご意見について ・ 今回の検討事項について	

<sup>23</sup> [https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000103.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html)

## 委員名簿

※ 役職及び組織名称は令和7年2月時点・()は前任者

### (有識者)

座長 岸井 隆幸 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 理工学部 土木工学科 教授  
小早川 悟 日本大学 理工学部 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)

荒井 昭雄 一般社団法人 全日本駐車協会 専務理事  
(善本 信之)  
岡部 達郎 公益社団法人 立体駐車場工業会 事務局長  
亀村 幸泰 一般社団法人 日本自走式駐車場工業会 専務理事  
前川 琢也 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長  
(清家 政彦)

### (地方公共団体)

佐々木 啓文 東京都 都市整備局 交通政策担当部長  
(三木 健)  
加島 津世志 千代田区 環境まちづくり部 まちづくり担当部長  
近藤 陽介 金沢市 都市政策局 交通政策監  
津島 秀郎 神戸市 都市局 都心再整備本部 局長(事業推進担当)  
坂部 圭治 和歌山市 都市建設局 都市計画部長  
(吉田 哲雄)

### (オブザーバー)

国土交通省 道路局  
国土交通省 住宅局  
国土交通省 物流・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