

令和7年度 全国駐車場政策担当者会議

令和8年1月29日

国土交通省都市局 街路交通施設課

1. まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 とりまとめ概要
2. 標準駐車場条例 改正概要
3. 地下駐車場の浸水対策
4. その他(各種施策の推進等)

1. まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 とりまとめ概要

まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会について

設置趣旨

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

検討体制

<検討会HP> https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html

検討会の構成

有識者、駐車場関係団体、地方公共団体、関係行政機関（国交省、警察庁）

委員	有識者	岸井 隆幸（座長）	一般財団法人 計量計画研究所 代表理事
		大沢 昌玄	日本大学 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	（一社）全日本駐車協会、（公社）立体駐車場工業会、（一社）日本自走式駐車場工業会、（一社）日本パーキングビジネス協会	
	地方公共団体	東京都、千代田区、金沢市、神戸市、和歌山市	
オブザーバー		国土交通省（道路局、住宅局、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	

検討内容

- ・ まちづくりと駐車場政策の関係
- ・ 社会情勢の変化や将来動向をふまえた課題
- ・ 量的充足から質的向上に向けた今後のあり方 等

設置時期

令和4年10月～令和7年2月

- 従来の「**受け身の駐車場政策**」では、**車種ごとの需給の不一致**や中心市街地への**過度な車の流入**による**渋滞**、**歩行者の安全性の低下**、**駐車場設置による景観の悪化**、**低未利用土地**の発生等の外部不経済が発生。
- 車優先から、歩行者、自転車、公共交通など**持続可能な交通手段**を優先した、人間中心の**持続可能なまちづくり**、**都市交通の実現**に向けた政策**目的達成の手段**として、統合的な政策に基づき**駐車場をマネジメント**していく「**攻めの駐車場政策**」への転換が必要。

I はじめに

- **人間中心の持続可能なまちづくり**を考慮した駐車場政策
(コンパクト・プラス・ネットワーク、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)
- **交通の結節点、公共的空間**としての駐車場の秩序ある整備・活用
(産学官連携による地域でのマネジメント)
- **新技術の活用** (自動バレーパーキング、事前予約制等)
- **物流や観光、多様化するモビリティ**への対応
- **持続可能な交通手段とのバランス**
(幅広い世代の利用可能性、環境負荷の低減に資す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)

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、計画や条例・施策の検討・見直し
民間事業者	本とりまとめ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

II 基本的な考え方

1. 駐車場政策のこれまでの経緯
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（車種ごとの偏りや計画の未更新）
 - (2) **都市政策**の動向（SUMP等の**海外動向**等）
 - (3) 駐車場をとりまく動向（**交通・物流・観光**等）

III 具体的な施策の進め方

1. 計画的な取組

- まちづくり、都市交通に係る**上位計画**を考慮し、**適切な目標**（駐車場供給・配置に加えて、**交通分担率**、土地利用等）を設定
- **需給**の把握、**定期的**な見直し
- **産学官連携**（エリマネ団体、物流事業者、駐車場設置管理者等）
- マネジメントのための**施策・手段**（駐車場設置運営に係る規制、誘導等）

2. 施設の構造設備に係る施策

- **配置の適正化**（路外駐車場配置等基準導入、駐車場集約）
- **質の向上**（モビリティハブ化等の結節点機能の強化、まちの入口としての案内・機能の充実、景観等への配慮による魅力的な駐車場）
- **車両等の変化への対応**（新基準原付、普通車や**貨物車**の大型化、**リフト付福祉車両の高さ**等への対応）

3. 駐車場の整備（供給）施策

- 附置義務の見直し（**区域**や建築物**用途**、**車種**毎の量の適正化）
- 交通施策との調和（**公共交通利用促進措置**による緩和）、配置の適正化（**隔地・集約の推進**）**制度の柔軟な運用**（**既存附置義務駐車施設の振替・緩和**等）
- 外部不経済への対応（**土地利用**の適正化、駐車場の質による量の適正化、量的規制等）

4. 各種政策課題への対応

- 都市内**物流**（**荷さばき駐車場**）・**観光**（観光バス乗降・駐車場等）
- **多様なモビリティ**の駐車環境の確保（自動二輪車、原付等）
- **安心・安全**の確保（**バリアフリー**・ユニバーサルデザイン、**こどもまんなかまちづくり**、機械式駐車場の**安全対策**）
- **GX**（緑化、EV等）、**防災**、**DX**（AVP、駐車場情報等）

※ **青字**は制度改正（政省令・標準条例）、**下線**は既存制度活用（法・予算）、**その他**は自治体による運用（参考事例の充実）や今後の検討による対応を想定。

5

立地適正化計画等と併せて駐車場のマネジメントを図る都市のイメージ

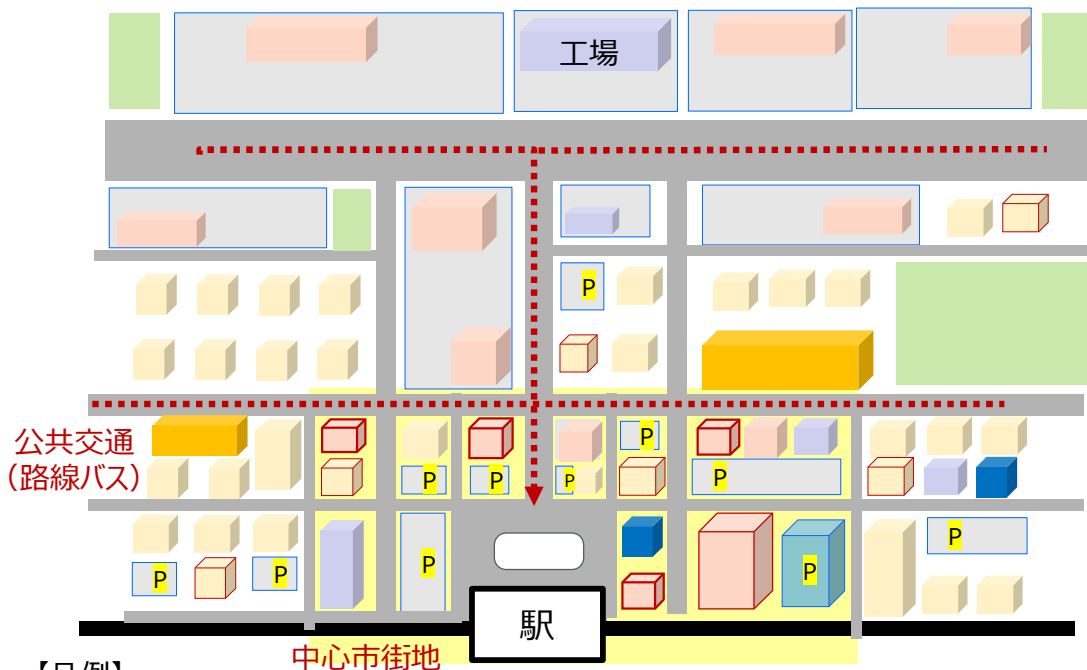
- 立地適正化計画に基づく都市機能の誘導施策等と併せて、駐車場のマネジメントに取り組んでいくことで、中心市街地への車の流入の抑制及び公共交通の利用率向上、土地利用の適正化により、幅広い世代が車に依存せず日常生活を営むことが出来る人間中心の都市空間の創出及び中心市街地の活性化等が期待される。

市街地の拡散が進んだ都市（イメージ）

- 幹線道路沿いに商業施設等が立地する一方、駅周辺等の中心市街地は**低未利用地化**（空店舗や平面駐車場）し、**賑わいが喪失**
- 平面駐車場による**舗装面積**の増加、都市の**緑化率の低下**による、**環境負荷の増加**、**ヒートアイランド現象**の懸念
- **日常生活**（通勤や買物等）を営むためには**自動車に依存**せざるをえず、**移動に自動車**が**不可欠**のため、朝夕の通勤時等は**渋滞**
- **学生や高齢者**などの自動車を使えない者が日常生活（通学・通院、行政手続・交流等）をするには、**公共交通**や**家族の送迎**が必要。
- 公共交通が必要なエリアは広いが、利用者密度が低く、**維持が困難**

コンパクト・プラス・ネットワークが図られている都市（イメージ）

- 拠点に**都市機能**（商業・業務）が**集積**するとともに、公共交通利用や**駐車場の配置適正化**が図られていることにより、中心市街地への**自家用車流入**の抑制、駐車場への車の出入の減少による安全性の向上、歩きやすい**人中心の空間・賑わいの創出**（交通結節点を核とした経済活動・交流）
- **土地利用の適正化**による、**緑地等の維持・増加**や**環境負荷の低減**
- 幅広い世代が**公共交通**や**徒歩交通**により、**日常生活**を営むことが可能
- 通勤に公共交通や自転車を使う人が増えることで、事務所の従業員用**駐車場の削減**が可能になり、駐車場**整備費削減・都市空間の有効活用**が図られるとともに、**公共交通の利用率向上**や、朝夕の**道路渋滞が緩和**



駐車場のマネジメントが求められる都市のイメージ

- 駅前等の交通結節点における中心市街地が空洞化・駐車場等による低未利用土地化が進む一方、郊外に商業施設等の都市機能が流出している都市や、歩行者中心の街路に駐車場の出入口が立地し、車が歩行者中心の街路に流入している都市においては、都市構造の再編や適切な土地利用コントロール、交通マネジメントに加えて、駐車場をマネジメントしていく必要があると考えられる。

- 幹線道路沿いに広大な駐車場を設けた商業施設等が立地する一方、駅周辺等の中心市街地は**低未利用地化**（空店舗や平面駐車場）し、賑わいが喪失

郊外に立地する商業施設の例

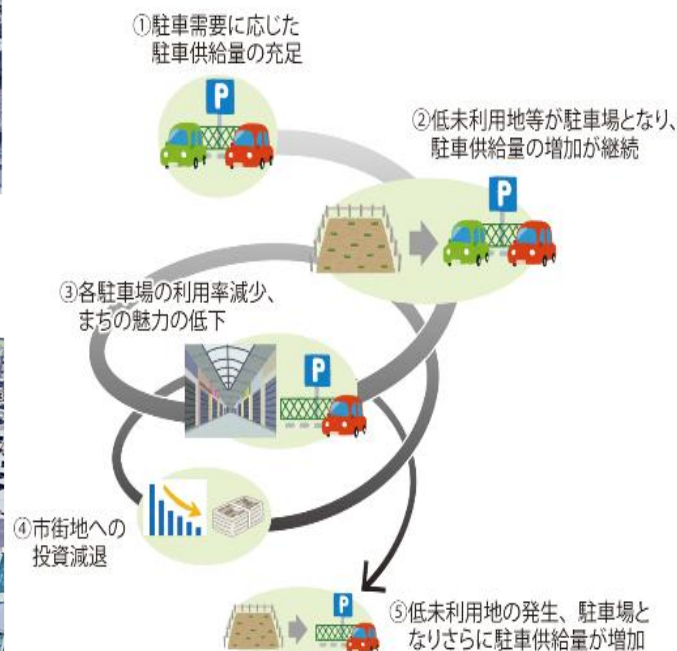


駐車場が広がる駅前の例



出典：Google

負のスパイラルのイメージ



- 平行して道路があるにも関わらず、多くの人で賑わう街路にも**駐車場の出入口**があり、車が歩行者と交錯

歩行者中心街路に駐車場出入口がある例（Y市・温泉街）

道路・
駐車場

多くの人でにぎわう
メインストリート



とりまとめのポイント II 基本的な考え方 (1) 駐車場の需給等の実態

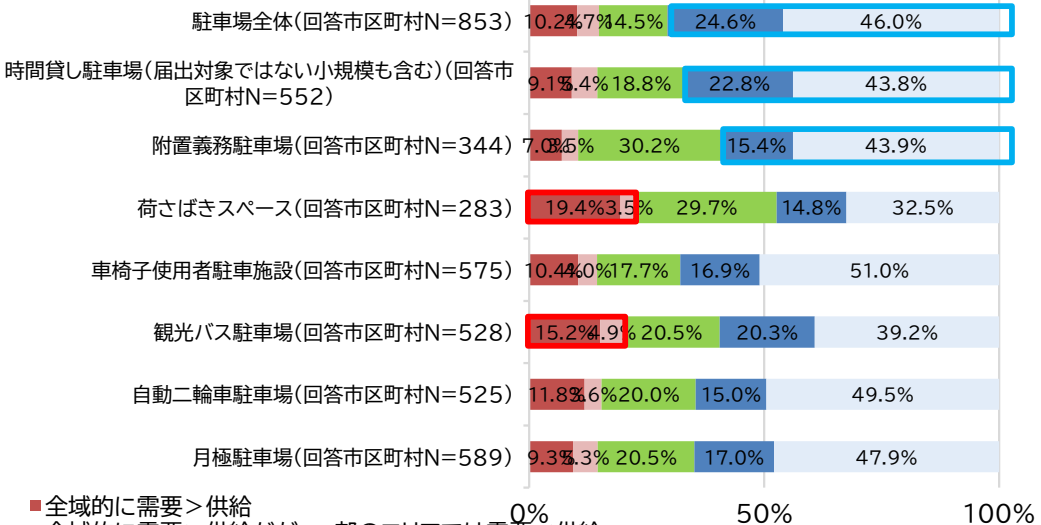
- 多くの自治体において**全体としては供給が需要を上回っている**と認識

⇒ 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

駐車場の需給状況に関する 地方公共団体調査 (R6)

各種駐車場の需給 (自治体担当者の認識)

需要大 供給大



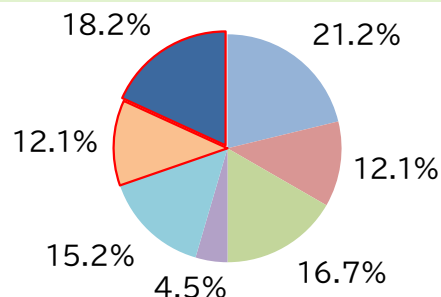
- 全域的に需要 > 供給
 - 全域的に需要 > 供給だが、一部のエリアでは需要 < 供給
 - 需要 > 供給、需要 < 供給のエリアが混在
 - 全域的に需要 < 供給だが、一部のエリアでは需要 > 供給
 - 全域的に需要 < 供給
- ※未回答、不明、区域内に存在しないを除く

- 駐車場整備計画策定都市**66都市**のうち、**2016年以降計画を改訂した都市は3割**

駐車場整備計画の最終改訂時期

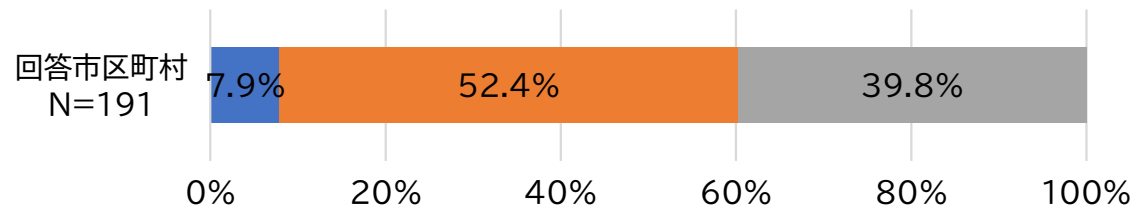
- 1991~1995年
- 1996~2000年
- 2001~2005年
- 2006~2010年
- 2011~2015年
- 2016~2020年
- 2021年以降

※回答市町村 N=66



- 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**

附置義務駐車場の整備状況



- (各種軽減措置・特例により)附置義務を下回って整備されることが多い
- 附置義務通りに整備されることが多い
- 附置義務以上に整備されることが多い

※未回答を除く

- 海外では、**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り、**上限を定める附置義務制度**や、**附置義務の金銭代替・当該金銭により共同駐車場整備等**を実施

ロンドンにおける上限を定める附置義務制度の例

[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

※ 障害者用駐車場について例外措置あり

とりまとめのポイント II 基本的な考え方 (2) 都市政策の動向

- コンパクト・プラス・ネットワークを踏まえた駐車場政策の必要性
 - 立地適正化計画策定都市599都市に対して、駐車場法の特例等による配置の適正化等に取り組んでいる自治体数は3都市（令和6年12月末時点）

- 自動車の駐車に必要な面積は大きく、中心市街地での過度な自家用車利用は渋滞等の原因

【参考】移動に必要な道路面積の比較

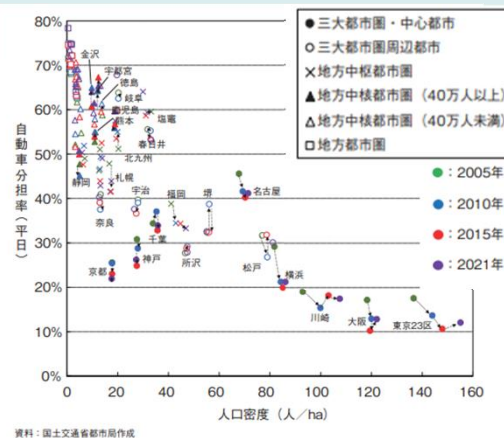
出典：さいたま市資料



- 中心市街地が空洞化（青空駐車場等の低未利用土地化）する一方、広大な駐車場を備えた郊外へ商業施設立地等により都市機能が流出している都市もある

【参考】都市の人口密度と自動車分担率

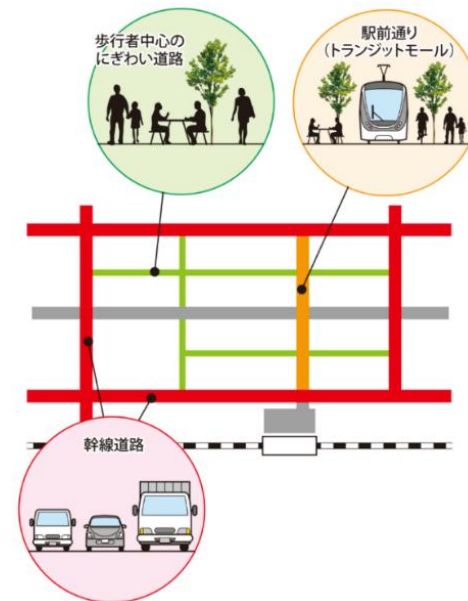
出典：令和6年度国土交通白書



- 海外においては、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、当該計画に基づく施策により、中心市街地への車の流入抑制や、公共交通利用者の維持等の効果

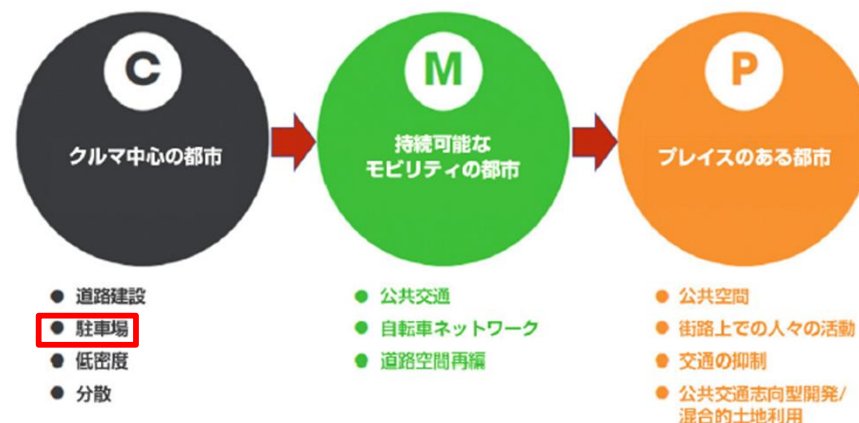
- ウォーカブルなまちづくりと連携した駐車場政策の必要性
 - 滞在快適性向上区域設定都市102都市に対して、駐車場法の特例等の導入都市数は1都市（令和5年12月末時点）

- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けて、歩行者中心の街路等、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のコントロールが必要



【参考】街路ごとの性格付けのイメージ

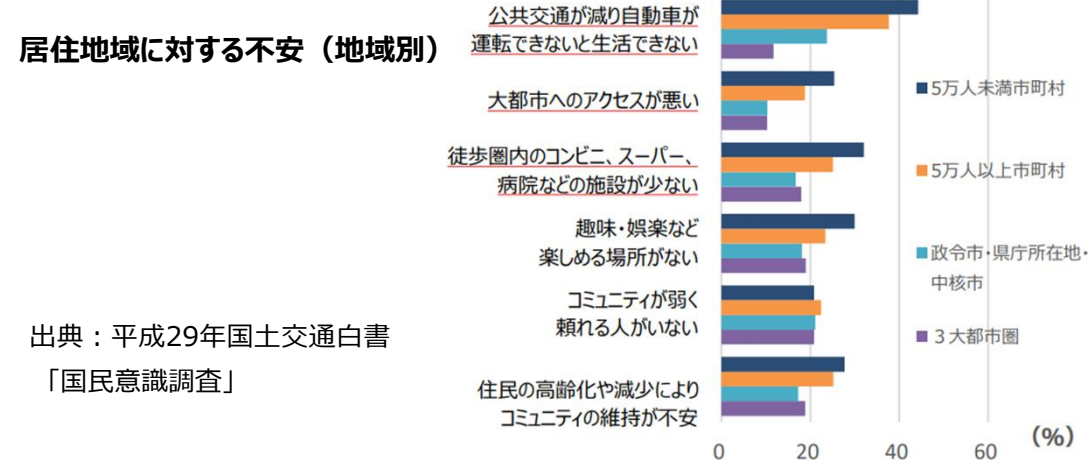
- 近年の西欧の都市行政のビジョンは、「クルマ中心の都市」から、「持続可能なモビリティの都市」を経て、居場所としての都市空間を重視する「プレイスのある都市」へ移行する傾向



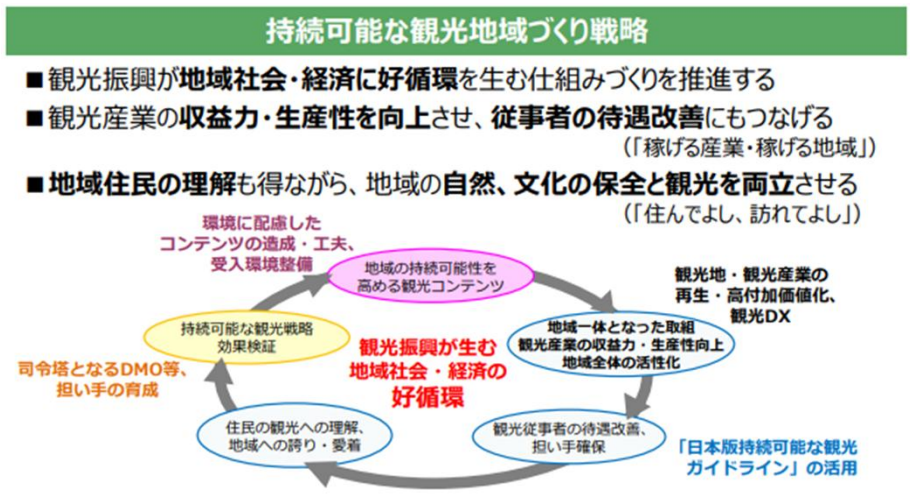
出典：（一財）地域公共交通総合研究所 SUMP「持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン」

とりまとめのポイント II 基本的な考え方 (3) 駐車場をとりまく動向(交通・物流・観光等)

・ 持続可能な地域交通の必要性
⇒ P&Rをはじめとした公共交通との連携・分担により、過度な自家用車利用・渋滞の抑制により、公共交通の利用促進・定時制向上等、持続可能な地域交通のあり方と連携した駐車場政策が必要



・ 国際的な持続可能な観光への関心・意識の高まり
⇒ 観光バスの乗降場所や駐車場の確保等により、地域住民の生活環境を維持しつつ、観光客の満足度の向上を図るなど、「住んでよし、訪れてよし」の地域づくりと連携した駐車場政策が必要



・ 物流「2024年問題」をはじめとした、人手不足の懸念
⇒ 荷さばき駐車施設の確保など、物流の効率化、持続可能な物流に向けた関係者連携による駐車場政策が必要



・ CASEをはじめとした、100年に一度の自動車産業の変化
⇒ 車両の電動化やシェアサービスの普及、自動運転化、多様な車両（電動キックボード、新基準原付等）に対応した駐車場政策が必要

CASEの進展		
コネクテッド Connected		あらゆるモノとの相互接続が進み クルマの“外”とも連携したサービスが実現
自動運転 Autonomous		限定シーン/エリアでの自動運転端緒に、 最終的には完全自動運転が実現
シェア&サービス Shared & Service		クルマの「利用」促進に伴う、人流・物流の オンデマンド化とサービス間連携加速
電動化 Electrification		EVやFCV等の動力源のクリーン& 多様化の進展による環境負荷低減

とりまとめのポイントⅢ具体的な施策の進め方 1. 計画的な取組

- まちづくり、都市交通に係る**上位計画**を考慮するとともに、駐車場の**需給の把握**を行い、「目指すべき都市の将来像」を検討するとともに、**適切な目標**（駐車場供給・配置に加えて、**交通分担率**、**土地利用等**）を設定。
- **産学官連携**（エリマネ団体、物流事業者、駐車場設置管理者等）により継続的に取組むとともに、**定期的**に見直しを実施。
- マネジメントのための**施策・手段**について、**制度・事例**を紹介。（駐車場の設置運営に係る規制、誘導等）

計画の検討

基本方針の検討

交通・まちづくりに係る上位計画を踏まえた、地域における駐車場政策の検討
 例：都市計画マスタープラン、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 等

駐車場の需要及び供給の把握
 車種別・路上駐車などの把握、関係者へのヒアリング等により駐車・交通ニーズや駐車場に係るまちづくりのニーズを把握

将来需要・供給について検討
 目指していく交通分担率や開発動向等を考慮

目標・期間

上位計画等も踏まえて目標を設定
 例：駐車場供給量、交通分担率、人流、道路混雑、土地利用 等

中長期的な目標として設定しつつ、定期的な見直し
 5年に一度を目処に需給の調査を行い、見直し（開発動向を踏まえて必要に応じて随時見直し）
 ※ 計画期間自体は各種関連計画と合わせて長期

区域の設定

駐車場のマネジメントが求められる区域を指定
 関連計画やまちづくり・駐車場・交通の状況を踏まえて設定。必要に応じて、行政区をまたがる広域的な取組や連携した取組も必要

産学官連携による取組

関係者の特定

駐車場・交通に係る関係者の検討（産学官連携による検討）
 例：学識者、道路管理者、交通管理者、地域住民、利用者団体、駐車場事業者、地域事業者 等
 ※ 会議出席に限らず、ヒアリング等により、意見を反映
 ※ 協議会等により継続的に進捗を確認

関係者の責務

目標達成に向けて、関係者に求められる取組や役割を明確化
 例：発生原因者による整備を原則としつつ、公共による誘導等の関与について記載

目標達成の為に必要な措置

需要・供給適正化

供給の適正化について検討
 附置義務の適正化や公共駐車場の見直し、土地利用転換 等

需要の適正化について検討
 駐車場情報の発信強化、事前予約制導入等によるタイムシェアリング、価格の適正化、公共交通や自転車の利用促進、P&R、路上駐車対策 等

配置適正化・質の向上

質の向上に向けた施策の検討
 駐車場配置適正化区域の設定、条例等による適正化
 集約駐車場の整備・指定・活用促進
 駐車場の遊休時期（土日）の活用推進 等

※ 駐車場整備計画だけでなく、地域の課題や実情に応じて、都市や交通に係る他の計画と併せて柔軟に策定することも可能

とりまとめのポイントⅢ具体的な施策の進め方 2. 施設の構造設備に係る施策

- 路外駐車場配置等基準導入、附置義務駐車施設等のフリンジへの**集約**による**配置の適正化**に取り組むとともに、**質の向上**に向けて、駐車場の交通**結節点**としての**機能**の向上、**まちの入口**としての案内・機能の充実、**景観**等への配慮により**魅力的な駐車場**を目指していくことが必要。
- また、**新基準原付**、普通車や貨物車の**大型化**、**リフト付福祉車両**の高さなど、**車両の変化への対応**が必要。

配置の適正化

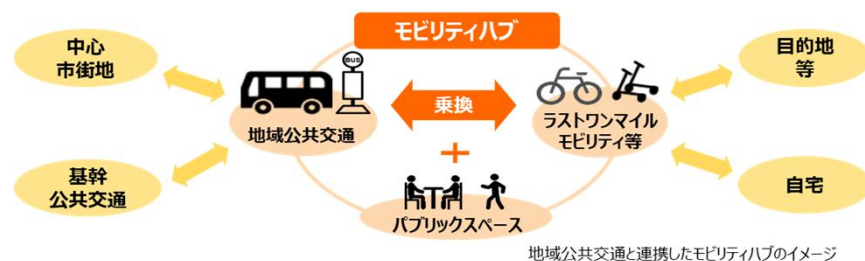
(都市再生特別措置法に基づく路外駐車場配置等基準の導入等)



質の向上

(参考事例の紹介、予算支援等)

交通結節点機能の充実



地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ

まちの入口としての機能向上 (周辺案内・休息施設等の例)



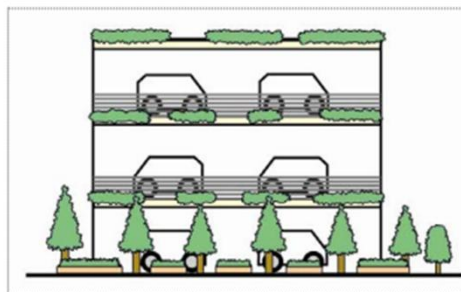
出典：兼六駐車場（金沢市）

車両の変化への対応

(標準駐車場条例の改正等)

種別	規格 ※赤字はR7.3改正後
小型車 7割	2.3m×5m以上
普通車 3割	2.5m×6m以上
車椅子使用者用	3.5m×6m以上 高さ2.3m以上
荷さばき用	3m×7.7m 高さ3.2m以上
自動二輪車	1m×2.3m以上

景観への配慮



植栽による緑化・修景



1階の道路沿いの店舗化

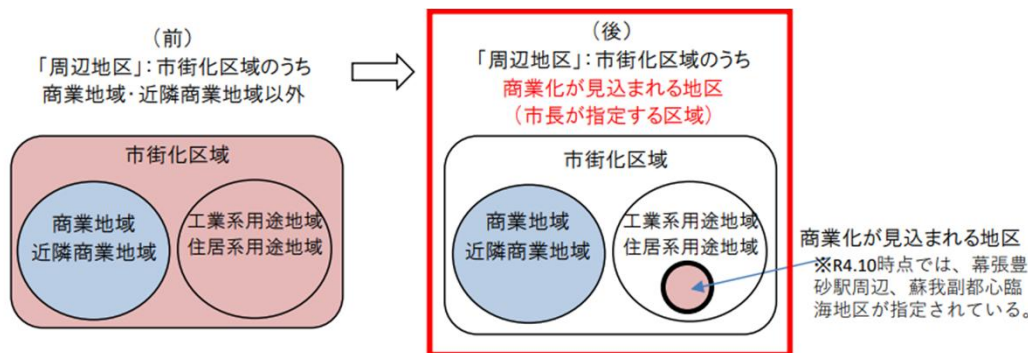
とりまとめのポイントⅢ 具体的な施策の進め方 3. 駐車場の整備（供給）施策

- 附置義務制度の見直し推進により、**区域**や建築物用途、車種ごとの量の適正化を推進。
- 標準駐車場条例改正により、**公共交通利用促進措置**の導入による**交通施策**との調和や、**隔地・集約の推進による配置の適正化**、**既存附置義務駐車施設の振替・緩和**等による**制度の柔軟な運用の推進**。
- 駐車場設置に伴う、**外部不経済への対応**に向けて、**土地利用**や駐車場の量の適正化に係る事例を紹介。

附置義務の見直し

（参考事例の紹介等）

【参考】附置義務の**区域**や**原単位**を見直す一方、**自動二輪車用**や**荷さばき駐車施設**の附置義務を導入した例（千葉市）



交通施策との調和、配置の適正化

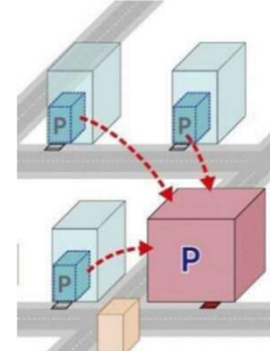
（標準駐車場条例の改正等）

【参考】**公共交通利用促進措置**や**集約駐車場**の取組例

歩行者デッキ整備

公共交通待合施設整備

附置義務の集約化



出典：森ビル・札幌市資料

制度の柔軟な運用

（標準駐車場条例の改正等）

【参考】不足する車種の駐車施設への**振替**の例
（大阪市）

荷さばき駐車施設：四輪車の附置義務駐車台数の**2倍換算**して算入可能（荷さばき5台/四輪車10台分が上限）

自動二輪車：自動二輪車の附置義務台数以上に整備する場合、**自動二輪車用5台につき四輪車1台に振替可能**

※ **既存附置義務駐車施設**にも適用可能

（広島市）

自転車：駐輪場の附置義務以上に整備する場合、**自転車用5台につき四輪車1台に振替可能**（10%上限）

外部不経済への対応

（参考事例の紹介）

【参考】地区内の**有料駐車場設置禁止**や車両の進入規制、**地区外**の駐車場への**集約**の例（白川村）

取組前



取組後



とりまとめのポイントⅢ具体的な施策の進め方 4. 各種政策課題への対応

- 共同住宅の荷さばき駐車施設の**附置義務**導入や、地域連携による荷さばき駐車施設の確保による都市内**物流**の効率化や、ハード・ソフト合わせた総合的な取組による**観光バス駐車場・乗降場所の確保**の推進。
- 自動二輪車**の**附置義務**導入や自転車等駐車場での受入等による**多様なモビリティ**の駐車環境の確保の推進。
- バリアフリー・ユニバーサルデザイン**、**こどもまんなかまちづくり**、機械式駐車場の安全対策推進による**安心・安全確保**。
- 駐車場の緑化やE・V充電対応等による**G・X**や、**防災機能強化**、デジタル技術活用による**D・X**の推進。

都市内物流の効率化 (標準駐車場条例の改正等)

共同住宅への荷さばき
駐車施設附置義務導入
＜荷さばき駐車施設の例＞



【参考】地域連携による荷さばき
駐車スペースの確保・運用等
＜荷さばきルールの例＞ (豊島区)



観光客受入環境 (観光バス等) 整備 (参考事例、予算支援の紹介等)

【参考】ターミナル駅周辺での
乗降場所の確保の例 (京都市)



【参考】民間開発と合わせた
乗降場の整備の例
(東京都中央区)



多様なモビリティの駐車環境確保 (標準駐車場条例の改正、参考事例の紹介等)

自動二輪車駐車施設の
附置義務導入 (大阪市)



自転車等駐車場における柔軟な
受入推進 (電動キックボード等)



安心・安全、GX、防災、DX (参考事例の紹介等)

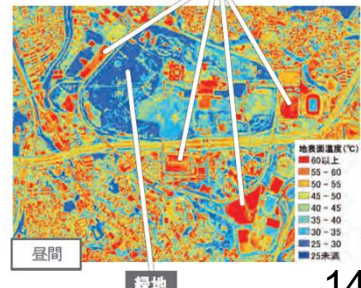
こどもまんなかまちづくり
＜子育て応援駐車場の例＞
(鳥取県)



フラップレス化
キャッシュレス対応



駐車場の暑熱対策
(吹田市) 大規模屋外駐車場



2. 標準駐車場条例改正の概要(令和7年3月)

【参考】駐車場法の概要(昭和32年法律第106号)

目的 都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与

駐車場整備地区・駐車場整備計画

- 以下の区域においては、都市計画に**駐車場整備地区**を定めることができる。
※商業地域、近隣商業地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、準工業地域内において、自動車交通が著しくふくそうする地区、又は当該地区の周辺の地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域
- 市町村は、駐車場整備地区における**駐車場整備計画**を定めることができる。
- 地方公共団体は、駐車場整備計画の達成のため、路上・路外駐車場の整備に関し必要な措置を講ずるよう努める。

路上駐車場

…駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるもの

■路上駐車場の設置

○地方公共団体は、駐車場整備計画に基づき路上駐車場を設置

■駐車料金等

■路上駐車場の表示

路外駐車場

…道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるもの

500㎡以上の路外駐車場

■構造及び設備の基準への適合義務

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

都市計画区域内・500㎡以上・駐車料金を徴収する路外駐車場

■都道府県知事（市の区域内では市長）への届出義務

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

■路外駐車場管理者の責務

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

建築物における駐車施設の附置

■附置義務条例

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

【対象地区及び建築物の規模】

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

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

附置義務条例適用都市（R6.3時点）：196都市（制定は148都市）
うち **荷さばき**に係る規定あり：91都市、**自動二輪車**に係る規定あり：11都市

標準駐車場条例の改正の概要(R7.3)

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

○ 量的課題への対応

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

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

○ 質的課題への対応

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

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

○ 引き続きの課題について（技術的助言等に記載）

- ・ 附置義務制度・原単位の適正化（令和7年度以降調査も含めて検討）
- ・ 駐車場整備の抑制・マネジメントに資する制度の検討
- ・ 附置義務駐車施設の稼働状況を含むエリアでの駐車場需給の把握
- ・ 車両の規格の変化への対応（小型車比率のみなおし）

共同住宅への荷さばき駐車施設に係る改正の 概要

(参考) 標準駐車場条例改正(共同住宅荷さばき)概要について

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

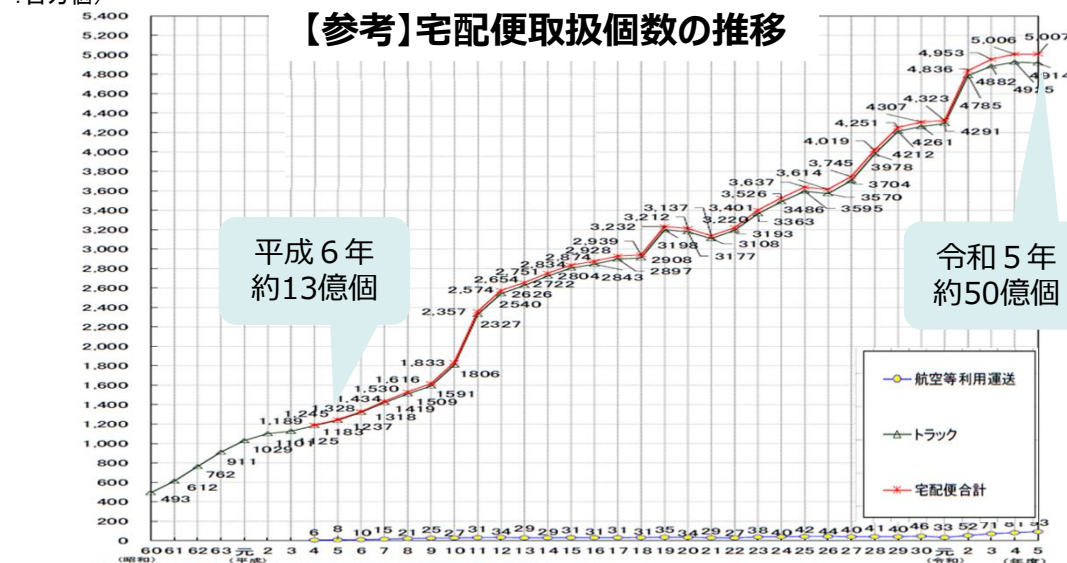
背景

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

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

(単位: 百万個)

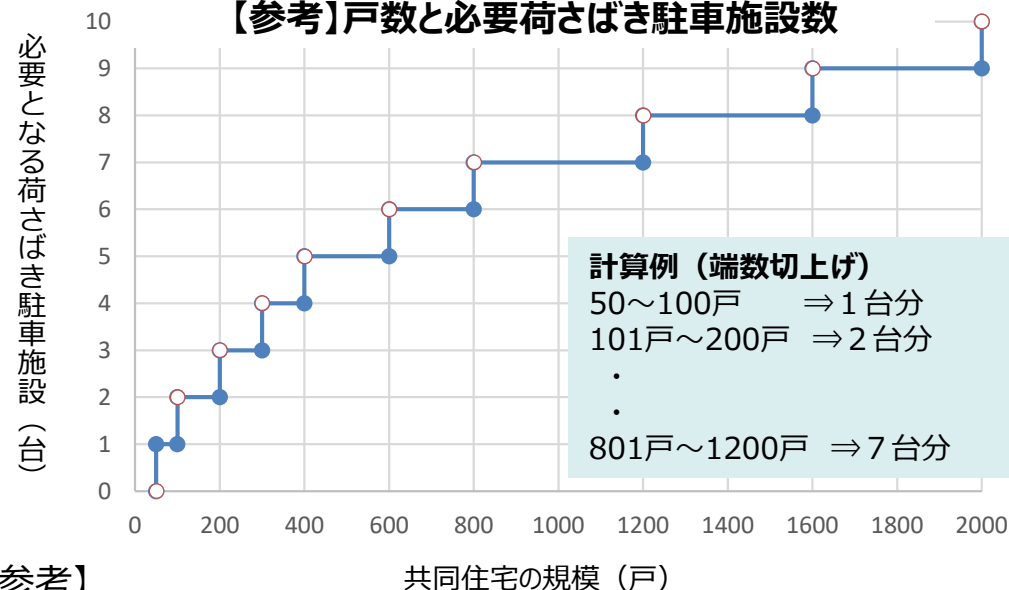
【参考】宅配便取扱個数の推移



標準駐車場条例における基準 (参考)

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

【参考】戸数と必要荷さばき駐車施設数



【参考】

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

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

標準駐車場条例（抄）

（最終改正）令和7年3月28日（**現行に青字で改正概要を追記**）

（建築物の新築の場合の**荷さばきのための駐車施設**の附置）
第 2 5 条の 2 次の表の（ア）欄に掲げる地区又は地域内において、特定用途に供する部分の床面積及び戸数（共同住宅の用途に限る。以下この条において同じ。）が（イ）欄に掲げる面積及び戸数を超える建築物を新築しようとする者は、（ウ）欄に掲げる建築物の部分の床面積（共同住宅の用途においては戸数）をそれぞれ（エ）欄に掲げる面積（共同住宅の用途においては戸数）で除して得た数値を合計した数値（中略。小数点以下の端数があるときは、切り上げるものとする。）の台数以上の規模を有する荷さばきのための駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、当該建築物の敷地の面積が市長が定める面積を下回る場合、**建築物内の荷さばきのための駐車施設の有効利用に資する取組が行われる場合**又は共同で荷さばきを行うための駐車施設の計画的な整備及び活用その他の代替措置により本条による荷さばきのための駐車施設の整備と同等以上の効力があると市長が認める場合においては、この限りではない。

(ア)	駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域				周辺地区又は自動車ふくそう地区	
(イ)	2,000 m ²				2,000 m ² かつ50戸以上	3,000 m ² かつ50戸以上
(ウ)	百貨店その他の店 舗	事務所	倉庫	特定用途(百貨店その他の 店舗、事務所、倉庫及 び共同住宅を除く。)	共同住宅	特定用途（共同住宅を除く。） 共同住宅
(エ)	〔①〕	〔②〕	〔③〕	〔④〕	100戸	〔⑤〕 100戸
(オ)	1 - 6,000 平方メートル-延べ面積 2×延べ面積-				1 - 6,000 平方メートル-延べ面積 延べ面積	
備考 (略)						

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

参考 技術的助言（標準駐車場条例に荷さばきの規定の追加）による補足（H6を踏襲しつつ追加）

- 敷地面積の下限は地域の土地利用状況等によるものの、**1,000㎡**を想定。
- 代替措置について、**集約配送**や敷地内のセッバックや車寄せの整備により、荷さばきのための十分なスペースがある場合は、市長の判断で附置義務の緩和や免除が可能。
- 本基準値は一応の目安を設定したものであり、各都市における調査の下設定。400戸以上の大規模物件については、個別性が高く、配送への配慮による効率的な使用による影響も大きいと考えられるため、個別に市長と協議を行い、「駐車施設の有効利用に資する取組が行われる場合」として個別に整備台数を設定することも考えらえる。

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

論点	実態等（調査結果）	方向性（標準条例【標】・技術的助言【GL等】で対応）
① 下限となる 延床面積 （駐車場整備地区 2,000 or その他3,000㎡）	<ul style="list-style-type: none">戸数に比例して配達時間が長くなる傾向※ 既に条例で義務づけている自治体の多くは、20～50戸を下限としている（分譲マンションの平均面積約70㎡/戸で計算すると約1,400～3,500㎡）	<ul style="list-style-type: none">延床面積については現行と同様とする。商業や業務用途よりも過大な負担とならないよう、延床2,000㎡以上の共同住宅の8割程度をカバーできる規模として、50戸以上という要件を追加する。【標】
② 下限となる 敷地面積 （1000㎡）	<ul style="list-style-type: none">自治体の4割は未設定100戸以上でも敷地が1,000㎡未満の物件は一定数存在	<ul style="list-style-type: none">現行と同様（地方公共団体の調査の下適切な値を設定）とする。【GL等】
③ 原単位 （1台/2,500～ 7,000㎡ 普通車の附置義務 台数の内数に含める ことができる）	<ul style="list-style-type: none">調査結果を踏まえると、おおよそ100戸につき1台が必要※ 東京都市圏物資流動調査結果においても同程度の結果※ 集約配送により、効率的に駐車施設を運用している物件では、約240～300戸につき1台	<ul style="list-style-type: none">大規模逡減を考慮しつつ、100戸あたり1台（端数切り上げ）の駐車施設の整備を求めることとする。（地域一律）【標】普通車の附置義務台数の内数に含めることが出来ることとする。※ 400戸以上等の大規模物件については、個別性が高く、配送への配慮による効率的な使用による影響も大きいため、個別協議による整備が望ましい※ 大規模物件において、都市の人口規模などで有意な地域差はみられなかったため、地域による差は設けないこととした
④ 駐車区画の 規格 （7.7×3×3.2m） ※ 機械式駐車装 置（特殊装置） の使用は不可	<ul style="list-style-type: none">ヒアリングした5社中2社（配送回数のシェアで4割程度）は、専ら軽貨物車により配送を実施。	<ul style="list-style-type: none">現行と同様（2トン車の規格）を標準としつつ、複数台整備が必要な場合、4割以下は普通車区画（2.5×6m）で整備することも認める。【標】他方、複数の規格の区画を設ける場合、2トン車区画に軽貨物車が駐車することの無いよう、対象対象車種の明確化が必要。【GL等】大規模施設の場合は、必要に応じて4トン車（高さ3.4m以上）に対応した高さとすることが考えられることを記載【GL等】
⑤ その他 （検討会ご指摘事項）	<ul style="list-style-type: none">荷さばき駐車施設の利用対象者の明確化や敷地内に複数棟建築する際は各棟にそれぞれ荷さばき駐車施設を設置するなど、動線を考慮した整備を推奨。【GL等】集約配送等のソフト対策による緩和を認める場合は定期報告などで継続性を担保。【GL等】補助等により、地域での共同荷さばき駐車場を確保することも考えられることを記載。【GL等】	

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

論点	対応 ※は現行の標準駐車場条例通りの条例としている場合
駐車場法に基づく既存の附置義務条例との関係	<ul style="list-style-type: none">商業地域等において、駐車場法に基づき共同住宅に乗用車の附置を求めている場合、当該台数に改正後の条例に基づく荷さばき駐車施設の附置義務台数を内数として算入可能。※複合用途の場合、各用途毎に必要な台数を算出して合計した上で、小数点以下の端数は切り上げるものとする。※
駐車場法に基づかない、既存の共同住宅に係る条例等(独自条例・要綱)との関係	<ul style="list-style-type: none">駐車場法に基づかない条例等で共同住宅に乗用車の駐車施設の附置を求めている場合、今回の改正による荷さばき附置義務台数は、乗用車の駐車施設の台数の内数とするなど、所要の調整規定を設けることが望ましい。既存の条例等が共同住宅の規模に応じて整備を求める内容となっているかや、規制の実効性も踏まえて駐車場法に基づく条例とするか判断されたい。なお、従前より、駐車場法は外部からの駐車需要を対象としており、住民の自動車の保管場所(自動車車庫)需要は主たる対象としていないことに留意されたい。
整備した駐車区画の運用	<ul style="list-style-type: none">荷さばきのための駐車施設として附置義務により整備されたものであることから、駐車場における案内表示などにより荷さばき用であることを示すなど、所有者または管理者はその目的に適合するように管理する必要がある。※居住者の車両の駐車のために使用することは上記の目的に含まれないと考えられるが、かご付自転車や二輪車等で配送している場合もあることから、荷さばき目的であれば柔軟に使えることが望ましい。荷さばきに支障のないと管理者が認めた場合に、引っ越しや住民の送迎などの際に一時的に使うことは差し支えない。なお、今回の基準は、荷さばきのための最低限の数値として設定したものであることから、施設の性質に応じてその他の駐車需要が見込まれる場合は、別途駐車施設を設置する必要があることに留意する必要がある。
既存の共同住宅の扱い	<ul style="list-style-type: none">附置義務制度は建築物の新築もしくは増築、特定用途への変更を対象としていることから、既存の共同住宅に対して、今回の改正による附置義務は適用されない。※既存の共同住宅において、乗用車の附置義務駐車施設の利用率が低下している場合は、一部を荷さばき駐車施設等への振替(転用)を認めるなどして、不足する車種の駐車施設の確保を図ることが望ましい。
緩和を認める場合について	<ul style="list-style-type: none">集約配送などにより、駐車区画の効率的な運用が図られる場合や、地方公共団体、地域を担当する配送事業者との事前協議等により、施設の設計や整備後の運用について一定の効率化の取り組みが行われる場合は、市長等の判断で類似事例を参考に緩和することが考えられる。 【参考】集約配送を実施している共同住宅における荷さばき駐車施設の設置事例 ① 2019年竣工 地上58階 1176戸 5台設置 ② 2023年竣工 地上58階 1665戸/地上45階1121戸(2棟・商業用途含む) 4台+5台(計9台)

(参考)標準駐車場条例改正への対応状況調査結果

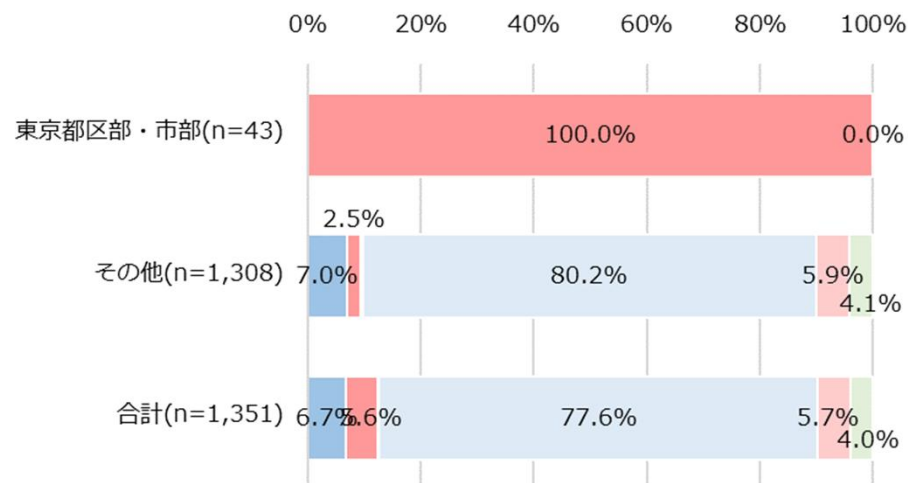
標準駐車場条例改正への対応状況調査概要

調査内容	標準駐車場条例改正への対応状況調査
調査方法	<ul style="list-style-type: none">・国土交通省都市局街路交通施設課より各地方整備局等へ依頼・各自治体よりMicrosoft formsにより回答 ※上記フォームによる回答ができない場合は、別添のExcel 回答様式での回答を各地方整備局等にて回収後メールにて提出
調査対象	全市区町村
発出	令和7年5月16日（金）～令和7年5月30日（金）
回答数	1351自治体

標準駐車場条例改正への対応状況調査結果①

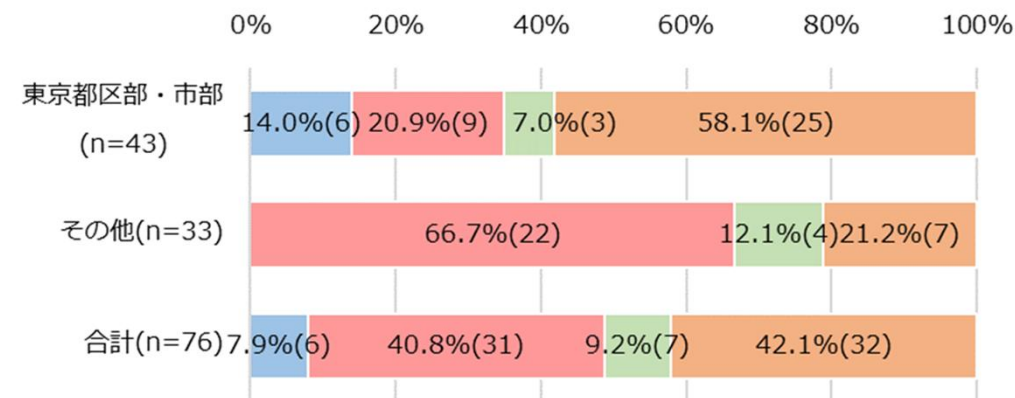
- 東京都区部・市部では、東京都駐車場条例の適用がされるため、全区市において（独自の）「改正予定なし」と回答。
- その他都市中、条例制定済みの都市に限ると「改正予定なし」（※駐車場法に基づかない条例等での対応予定を含む）が33自治体、「改正を予定」が91自治体。
- 改正の必要がない理由として、荷さばき等の今回の標準駐車場条例改正事項に係る課題がないと判断している自治体が多い。

駐車場法に基づく条例の改正有無の予定



- 駐車場法に基づく条例を制定しており、改正を予定している
- 駐車場法に基づく条例を制定しているが、改正の予定はない（駐車場法に基づかない条例等での対応予定を含む）
- 駐車場法に基づく条例を制定しているが、廃止を予定している
- 駐車場法に基づく条例を制定していないが、制定を予定している
- 駐車場法に基づく条例を制定しておらず（又は廃止しており）、制定の必要性はないと考えている
- 駐車場法に基づく条例を制定しておらず、その他の条例又は要綱により対応を予定している
- その他

改正する必要がない理由について



- 駐車場法に基づかない条例で荷さばき等の課題に対応予定のため
- 荷さばき等の今回の標準駐車場条例改正事項に係る課題がないと判断しているため
- 特定用途を条例で引用していないため（政令のハネ改正が発生しないため。）
- その他

標準駐車場条例改正への対応状況調査結果②

○「駐車場法に基づかない条例等で対応予定」の内容は、開発要綱・条例等での対応等。

駐車場法に基づかない条例等で対応を予定している場合の内容と理由

回答

・現行条例の規定で対応できるため

・すでに一定の敷地規模の建築物に対して、駐車場台数の附置基準を設けているため、加えて荷捌きスペースとして1台以上の駐車場設置の基準を設けた（荷捌きスペースのみ対応予定）

・開発行為が市内で行われる際に条例に基づく、駐車場の附置を義務付けている。

内容：開発事業に係る駐車場の附置義務を定めている

理由：上記の条例で対応できており、課題は生じていないと考えているため

・荷さばき駐車施設について検討しており、駐車場法に基づかない条例による対応が可能であるため。

・まちづくりにおける手続及び基準等に関する条例の審査の中で共同住宅や商業施設の駐車台数の付置義務を定めている。

内容：1,000㎡以上の土地に共同住宅を建築する場合、荷さばき駐車施設を設置させる。

理由：新たに建築される共同住宅に対し、適用させるため。

・指導要綱による対応

・集配送車などの駐車スペースについて、規定があるため。

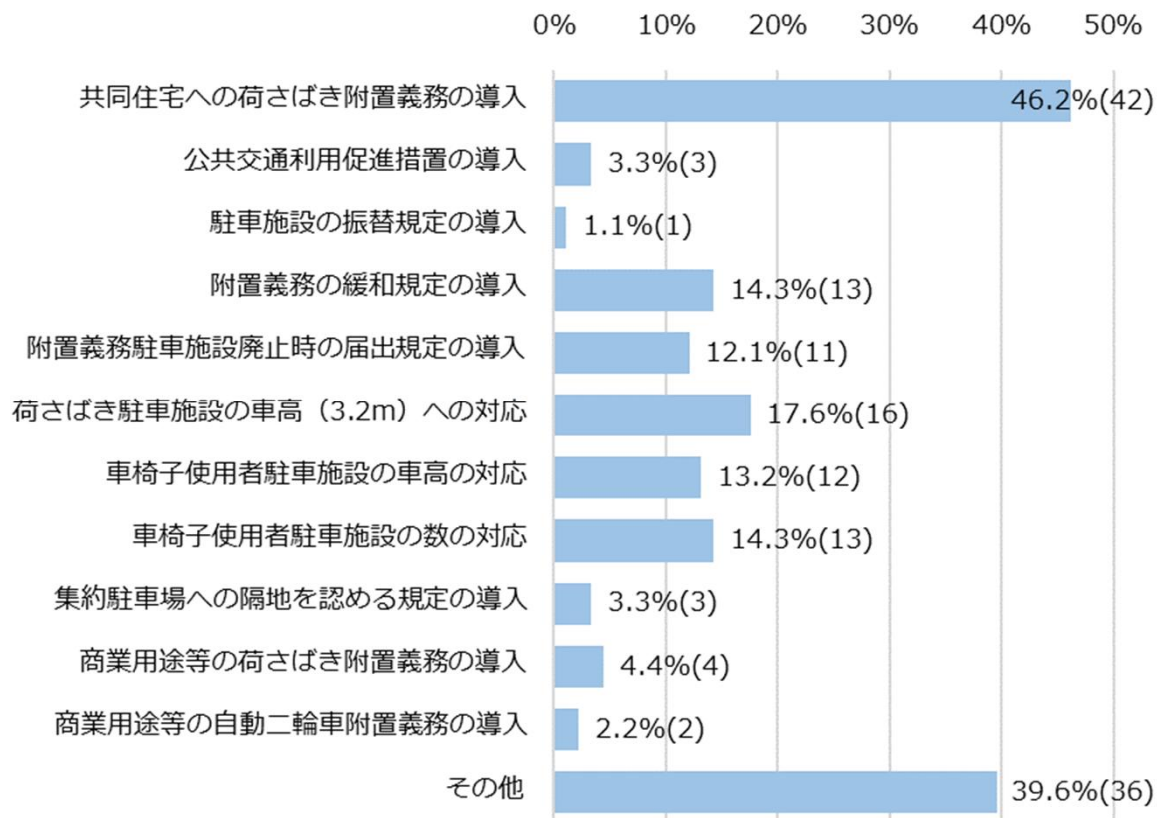
・現状、町の交通結節点において公営の駐車場・駐輪場でまかなっており、その他新たな施設の建設等による駐車場需要に関しては、都計法並びに町開発条例等で指導されるため。

・開発指導において、実情に即した自動車、自動二輪駐車施設等の設置をお願いするべく開発指導要綱の改正に取り組んでいる。

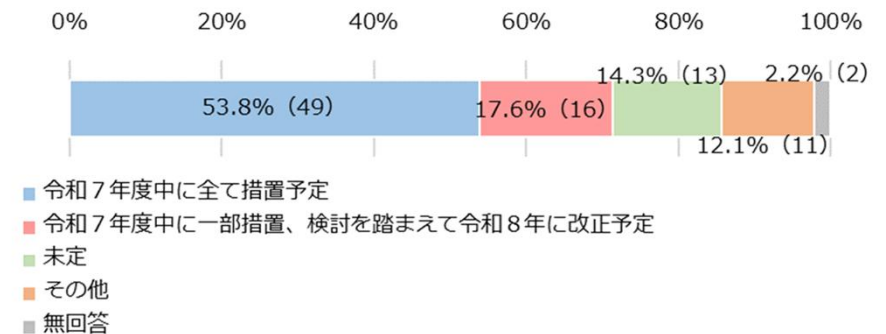
標準駐車場条例改正への対応状況調査結果③

- 改正内容として「共同住宅への荷さばき附置義務の導入」が43自治体と最も多い。
- 「その他」として「検討中」、「現状維持のため特定用途から共同住宅を除く」等の回答がみられる。
- 改正予定時期は「令和7年度中」とする回答が最も多い。

改正（制定）を予定している内容



改正予定時期



3. 地下駐車場の浸水対策

くすの木パーキング浸水被害概要①

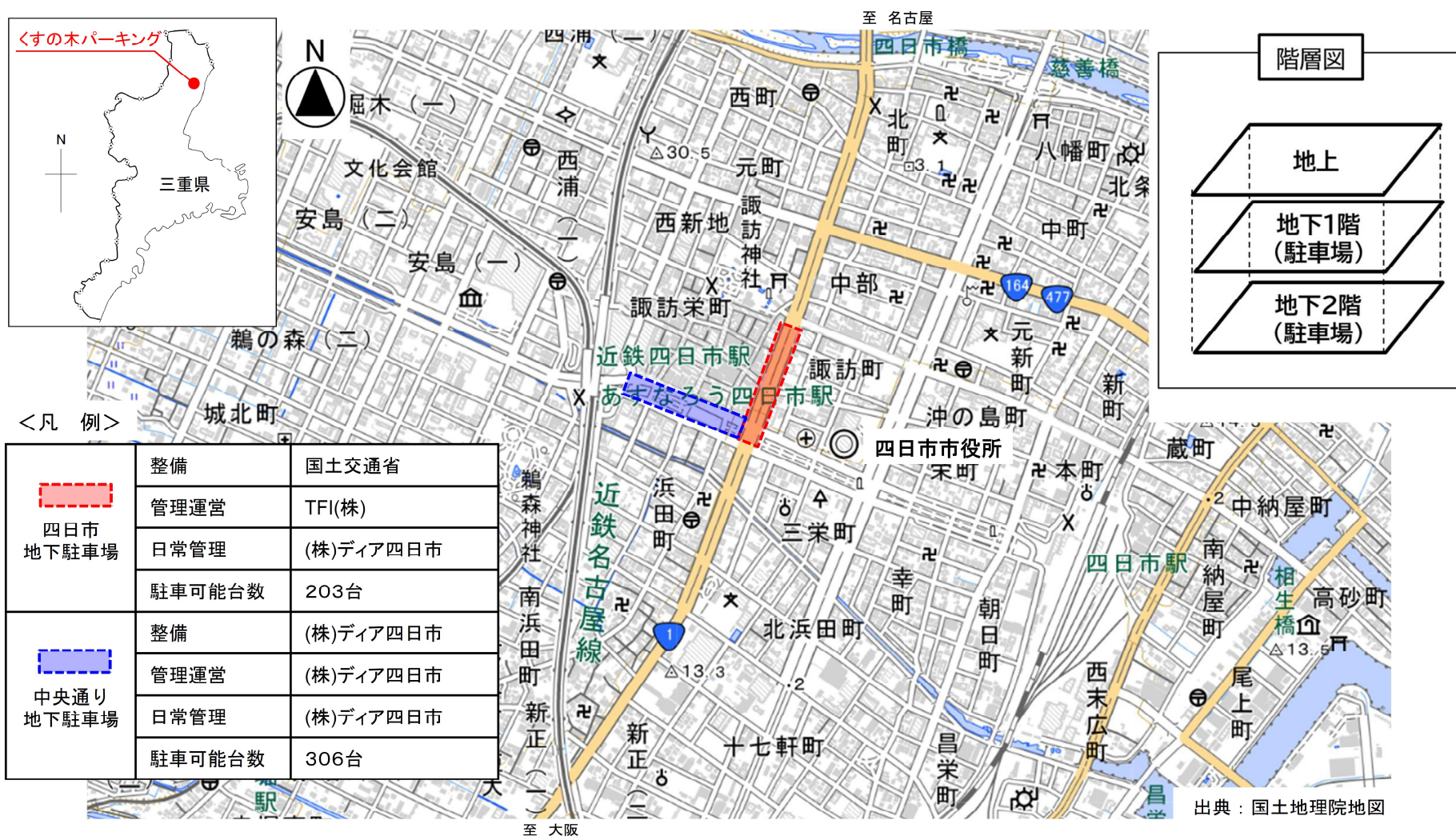
【被害概要】

発生日時：令和7年9月12日

被災施設：くすの木パーキング（三重県四日市市）

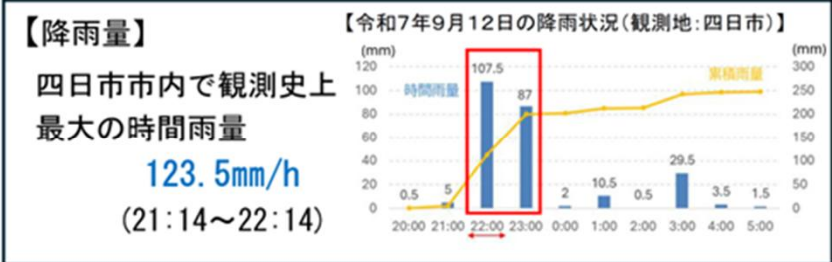
被災車両：274台

くすの木パーキングの概要



災害の事実経過（１）

気象状況及び浸水状況



【各出入り口等の浸水深(推定)】
全ての出入口等の計15箇所から浸水

国道側		市道側	
東出口(車両) ※止水板故障中	約14cm	西入口(車両)	約12cm
東入口(車両) ※止水板故障中	約6cm	歩行者用出入口1	約10cm
歩行者用出入口6	約5cm	歩行者用出入口2	約30cm
歩行者用出入口7	約5cm	歩行者用出入口3	約7cm
歩行者用出入口8	約5cm	エレベーター	約10cm
歩行者用出入口9	約5cm	地下横断歩道出入口(西側)	約1cm
エレベーター	約15cm	バスタ工事用出入口	約45cm
地下横断歩道出入口(東側)	約7cm		

【被害状況】
最大浸水高さ：5m10cm
被災車両：274台
(国道側58台、市道側216台)
人的被害：なし

9/12 (金)

22:00

23:00

0:00

主な現場対応経緯

【情報収集】

21:53 大雨警報(浸水害) → 認知せず

22:08 記録的短時間大雨情報 → 約30分後に認知

【現場対応】

22:20頃 施設内の浸水を確認
中央監視室前に土のうを設置

22:30頃 ディア四日市職員1名到着
料金精算機のゲートバーを開放

23:00頃 駐車場から避難
→ 急速な浸水のため止水板設置はできず

22:20頃 浸水：0cm 22:30頃 浸水：約15cm 23:00頃 浸水：約50cm

地下1階東出口精算所(中央監視室付近)

【情報伝達】

23:26 ディア四日市→TFIに連絡

0:00頃 TFI→三重河川国道事務所に連絡

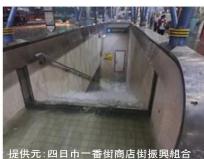
2名体制

3名体制

四日市市地下駐車場施設復旧検討委員会 最終とりまとめ概要

令和7年12月24日


事実経過



提供元：四日市一番街商店街振興組合

- R7.9.12観測史上最大の短時間豪雨(123.5mm/h)
- 全ての出入口15箇所から急激に浸水
- 国道側車両出入口2箇所の止水板が故障
- 地下2階は水没、地下1階は1.2m冠水
- 国道側・市道側合計で274台の車両が被災

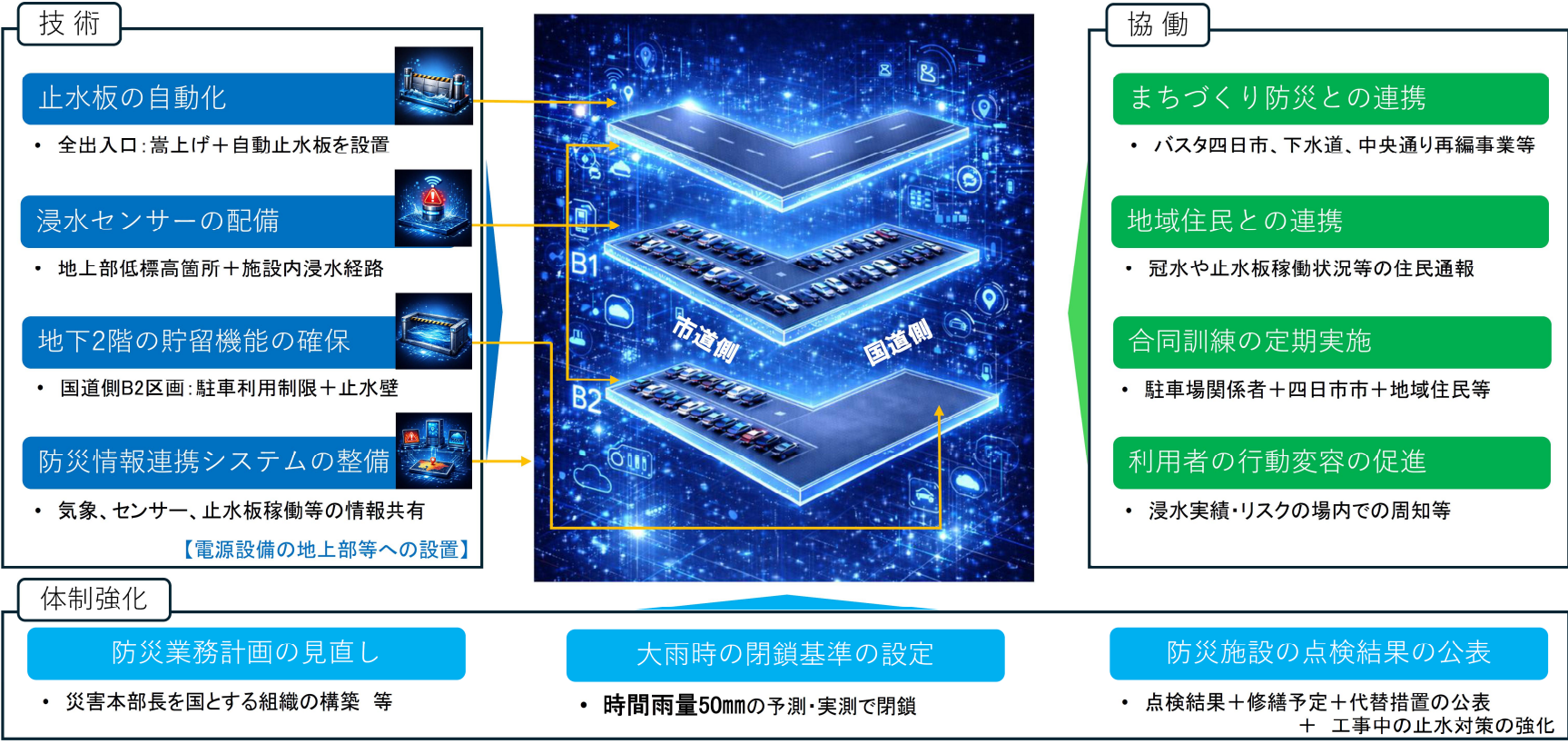
課題



- 気象等の情報収集や関係機関への伝達の確実性
- 人力による止水板設置の困難性
- 駐車場スタッフへの依存性
- 訓練の確実性・実効性
- 防災施設のメンテナンスの計画性 等

施設の復旧と防災力強化の方針

先進防災技術と地域協働で築く「次世代型地下駐車場」への再生



注）AI生成画像（駐車場図、技術アイコン）

都市計画駐車場浸水対策状況調査

○都市計画駐車場の浸水対策状況調査

- ・調査期間：R7.9.22～R7.10.3
- ・調査対象：全国地方公共団体

【調査内容】

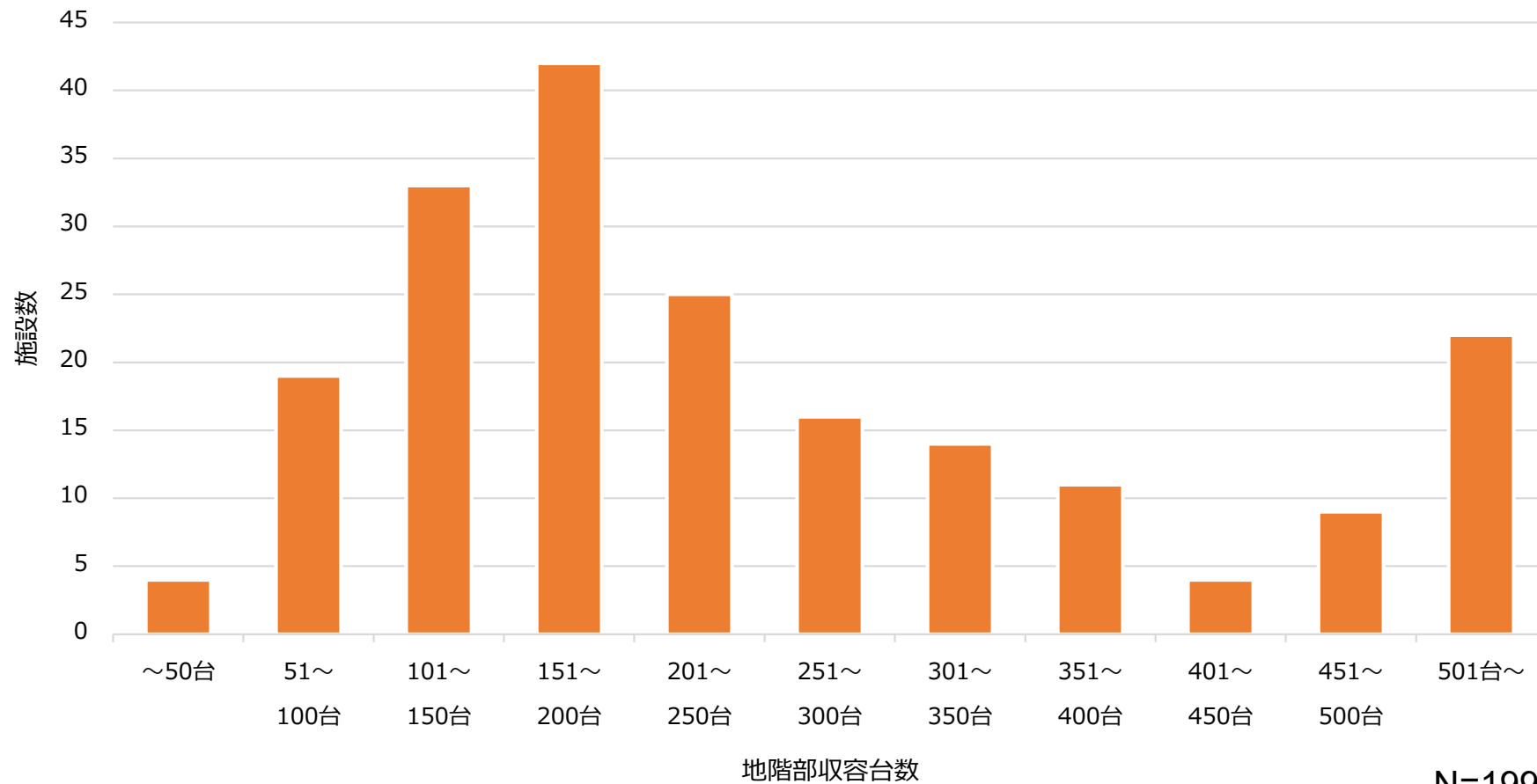
- ・都市計画駐車場の内、地階部に駐車施設を有する施設について、浸水想定区域の該当の有無・浸水対策施設（止水板・排水施設）の設置有無・大雨時の閉鎖基準・過去の被災状況等を調査

【結果】

- ・回答数：200施設
 - ※1 共用停止中のものを含む
 - ※2 地階部が自転車駐車場のみの施設を除く

都市計画駐車場浸水対策状況①

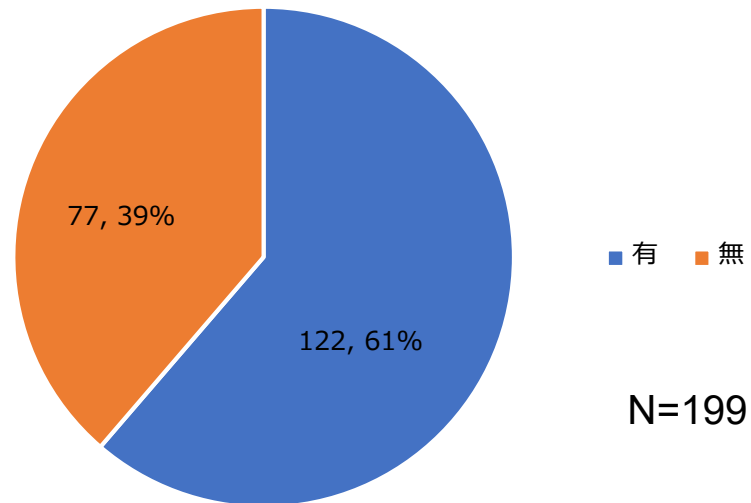
- 地階部収容台数別の施設数分布は以下の通り
- 101～200台に多く、500台を超える施設も多い



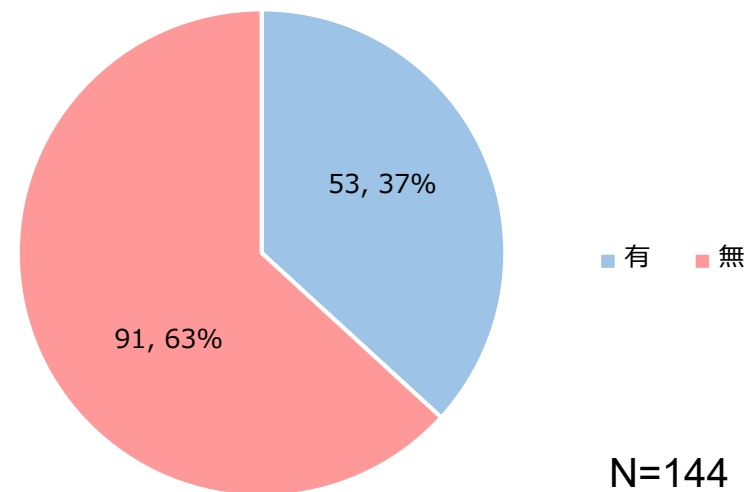
N=199

都市計画駐車場浸水対策状況②

- 約 6 割の施設が水防法の浸水想定区域内に存在
- 想定区域外でも任意に浸水防止計画が作成されているケースがある

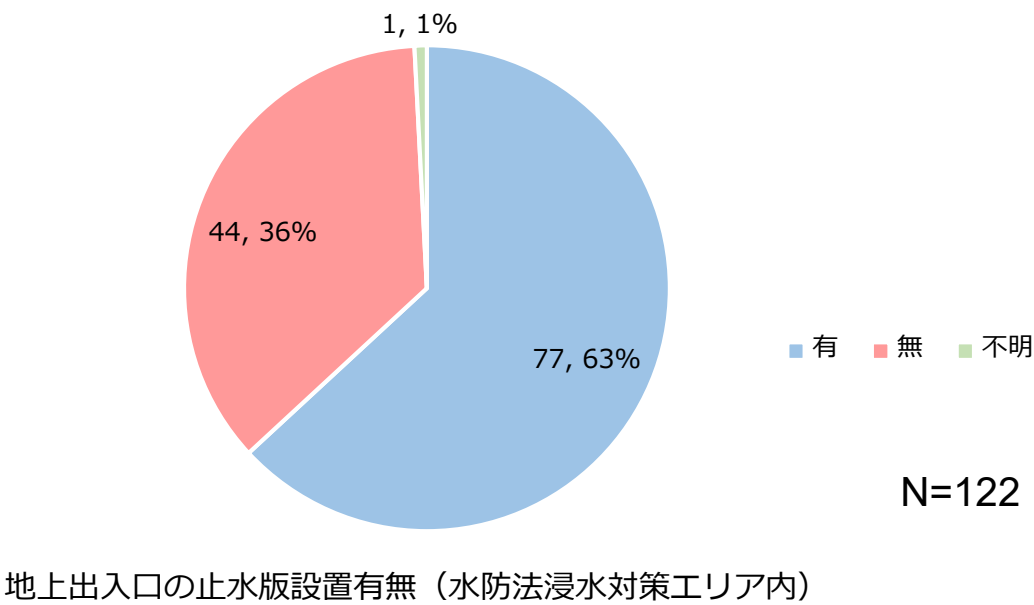
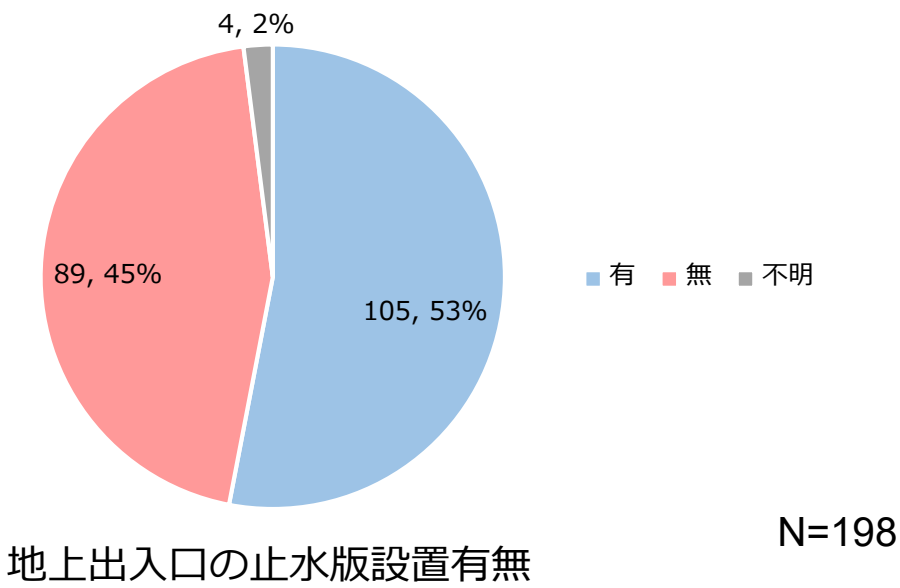


水防法第14条の浸水想定区域（洪水・雨水出水・高潮）指定有無



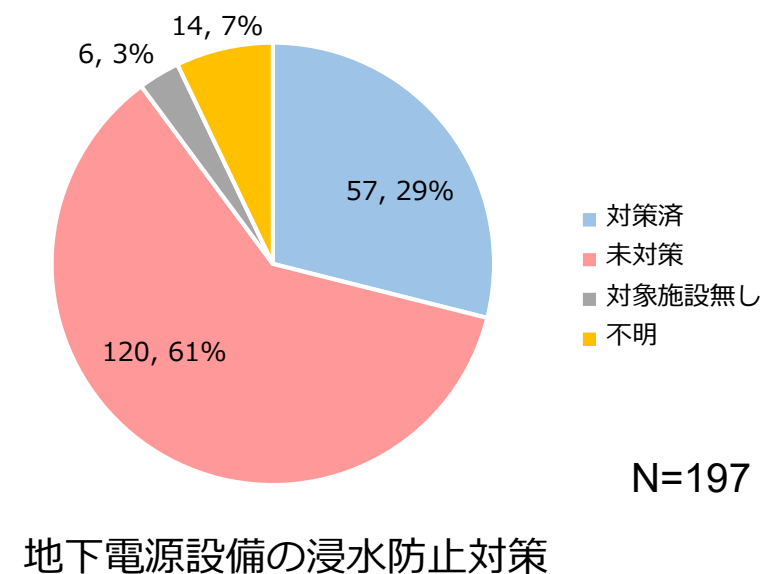
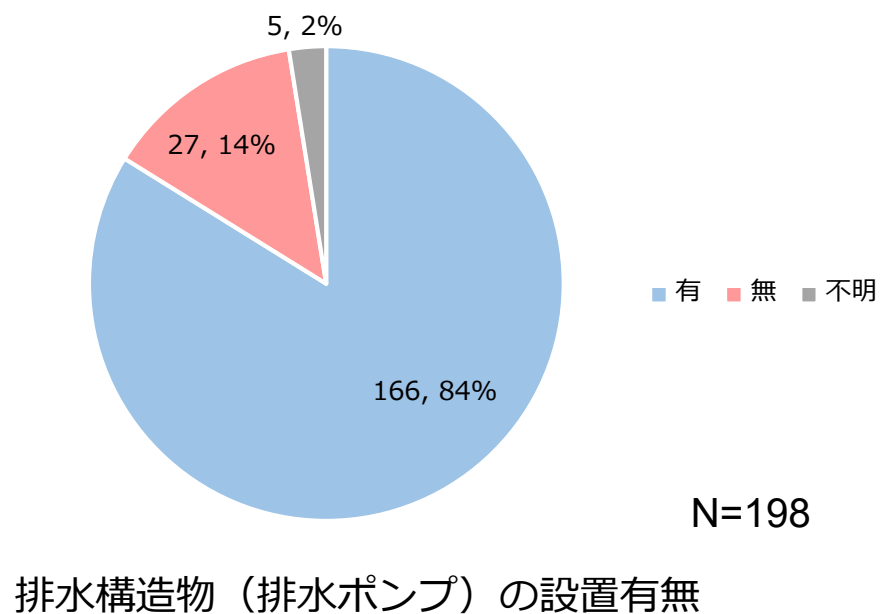
地域防災計画における避難確保・浸水防止計画作成状況

○止水板の設置割合は約半数である一方、水防法浸水対策エリア内に限ると約 6 割。



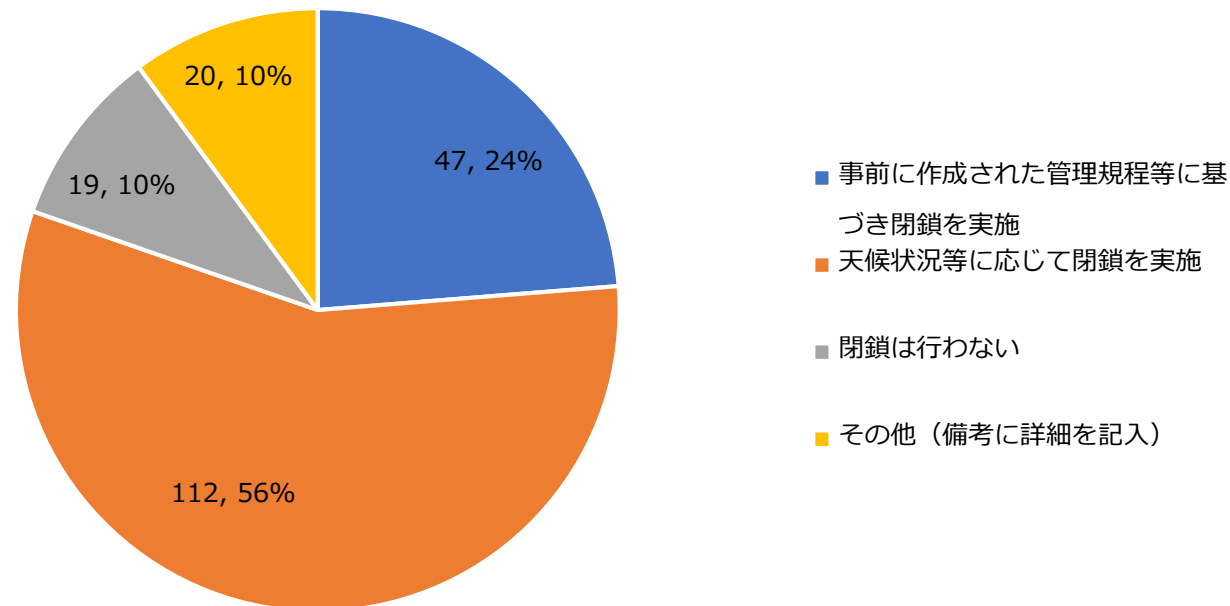
都市計画駐車場浸水対策状況④

○排水構造物（排水ポンプ）は84%と止水板よりも設置率が高いが、電源設備の浸水対策は未対策の箇所が多い。



都市計画駐車場浸水対策状況⑤

○大雨時の閉鎖は天候状況に応じて実施されている場合が最も多い



大雨時の閉鎖基準

○その他主な内容

- ・状況によってはスロープ途中にあるシャッターの閉鎖を実施する
- ・防災マニュアルを策定しており、マニュアルに沿って閉鎖を実施
- ・災害対策基本法に基づく警戒レベル4に至った場合は、閉鎖。
- ・大雨時の閉鎖基準等を定めた浸水対応マニュアルの作成や、土嚢の準備等の対応を検討中
- ・管理規定に休止条項はあるが、閉鎖基準については、規定していない。
- ・指定管理者が作成した緊急時対応マニュアル等により、災害発生等の緊急時において、安全の確保がなされるまでは駐車場業務を停止することとしている。
- ・浸水が想定される大雨予報の発令がある場合、車両等を退避するなど状況に応じ対応するもの

【拡充】地下駐車場の浸水対策

(都市・地域交通戦略推進事業、都市構造再編集中支援事業)

- 近年、全国各地で記録的短時間大雨情報が頻繁に発表され、集中豪雨によって市街地部等での内水被害が発生
- 特に、地下駐車場への浸水被害が発生すると、設備や車両等への直接的な被害のみにとどまらず、市街地部における駐車環境を損なうこととなり、都市交通機能への支障が発生し、ひいては中心市街地の賑わいなどを含めた都市機能の低下につながる恐れ

- 都市交通を支える都市計画駐車場（地下）に対して、早急な浸水対策を行い、都市交通機能の強靱化を図る

【事例：四日市市における地下駐車場浸水被害】



令和7年9月12日の豪雨により
中心市街地の地下駐車場が浸水。
現在も使用不可の状況。

〈国土交通大臣、都市局長への四日市市長・
四日市商工会議所会頭の要望時のコメント〉

- ・ 中心市街地から500台分の駐車機能が失われ、駐車難民が発生している状況。
- ・ 都市計画駐車場として公共的機能を持つ駐車場であり、交通機能の役割が大きい。
- ・ 商店街の店舗も困っており、一部、売り上げが下がっている店舗もあると聞く。
- ・ 早期の復旧をお願いしたい。

(令和7年10月16日要望実施)

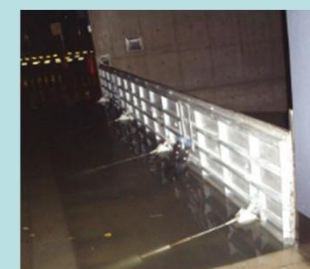
早急な浸水対策の実施

【対策のイメージ】

【排水ポンプの整備】



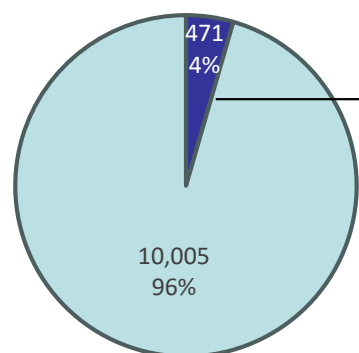
【止水版の設置】



【地下電源への
防水扉設置や高上げ】



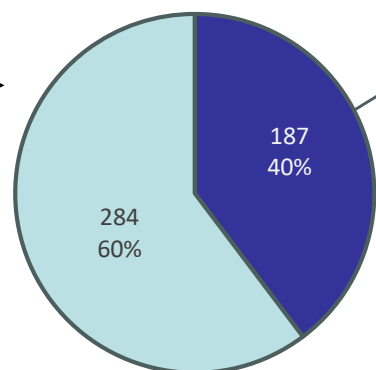
【地下駐車場の概況】



■ 地下式 ■ 地下式以外

全国の駐車場（※）のうち、
地下に駐車機能を有するものは約 **4.5 %**

※出典：『令和6年度駐車場年報』
(都市計画駐車場及び届出駐車場を対象)



■ 都市計画駐車場 ■ 届出駐車場

全国の地下駐車場の総数は
471 箇所 (自走式・機械式をカウント)

うち、都市計画駐車場は

187 箇所

このうち、未対応の浸水対策があるものは
約 **140 箇所** (R7.10都市局調べ)

〈補足〉

- 都市計画駐車場
円滑な都市活動を支える等のために必要なものとして都市計画に定められた駐車場をいう。
- 届出駐車場
駐車場法第12条において届出の対象（一般公共の用に供し500㎡以上等）となる駐車場をいう。

【拡充事項】

- 通常の駐車場整備の場合、整備に要する費用の4分の1が補助対象額となるところ、地下に駐車機能を有する都市計画駐車場について、**浸水対策に係る費用については、整備に要する費用を補助対象額とする。**
- なお、早急な対策を促す観点から、当該措置は時限措置（3箇年を想定）とする。

4. その他(各種施策の推進等)

4-1. 自動二輪車等の駐車スペース確保

市街地における自動二輪車等の駐車スペース確保に係る関係省庁連絡会議について

- 関係行政機関相互の連携の下、路外駐車場をはじめとした市街地における一般公共の用に供する自動二輪車及び原動機付自転車（以下「自動二輪車等」という。）のための駐車スペースの確保に関する施策の実施の推進に資することを目的として、自動二輪車等の駐車スペース確保に係る関係省庁連絡会議を設置。

**市街地における自動二輪車等の駐車スペース確保に係る
関係省庁連絡会議****市街地における自動二輪車等の駐車スペース確保に係る
関係省庁連絡会議 WG****構成員**

議長 国土交通省都市局街路交通施設課長
構成員 警察庁交通局交通規制課長
経済産業省製造産業局自動車課長
国土交通省道路局路政課長
国土交通省道路局参事官（自転車活用推進）

※ ワーキンググループは、議長が必要があると認めるときに設置。結果を適宜、連絡会議に報告。

構成員 議長の指名する者（関係課補佐級）

開催状況

第1回 令和7年6月4日 関係団体ヒアリング
（日本自動車工業会、自動二輪車普及安全協会、全国オートバイ共同組合連合会）
第2回 令和7年10月9日 駐車場事業者ヒアリング
第3回 令和7年11月12日 地方公共団体ヒアリング

開催状況

第1回 令和7年5月12日 関係省庁の取組状況等
第2回 令和7年12月3日 WG結果等の共有・今後の進め方

今後の施策の方向性**○ 国レベルでの連携の強化**

- ・ 関係団体へのヒアリング等を踏まえ、各業界団体と地方公共団体の間でのミスマッチ等、特定のテーマについて各業界団体等との意見交換を実施しつつ、関係省庁とも課題を共有した上で、関係省庁で連携して対応しうる解決方策について引き続き検討を行う。
- ・ 関係省庁連絡会議を随時開催することにより、施策や情報交換の実施、当該情報に基づく施策の更なる推進を実施。

○ 現場との連携強化

- ・ 大都市地域を中心に自動二輪車等駐車場が不足している自治体と個別に協議を行い、附置義務条例の制定推進等の働きかけを実施。

- 自動二輪車等駐車スペースの確保に向けて、関係省庁において、各種制度等に基づく取組を推進。
- 関係団体（自動二輪車関係、駐車場設置運営事業者、地方公共団体）へのヒアリング結果を踏まえて、関係省庁連携により更なる取組を進めることが必要。

国土交通省における取組

- **路外における自動二輪車等駐車場の整備の推進**
 - ・ 駐車場法に基づき、総合的かつ計画的な**駐車場整備**の推進（駐車場整備地区の決定、駐車場整備計画の策定）
 - ・ **附置義務条例**の制定推進（附置義務条例制定：11団体）
 - ・ 自転車等駐車場・自動車駐車場の整備・改良に対して**社会資本整備総合交付金**等により支援
- 自動二輪車駐車場整備状況（令和6年3月末）**

自動二輪車駐車場※	3,274箇所	68,657台
自転車等駐車場での受入を含む	5,668箇所	310,119台

※ 届出駐車場や附置義務駐車場、都市計画駐車場の合計値であり、小規模の駐車場（届出不要）は含まない場合がある

- **路上における自動二輪車等駐車場の設置**
 - ・ 道路法に基づく占用制度、設置指針等の策定・周知（平成18年に「路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針」を策定）

警察庁における取組

- **駐車場の整備に向けた働き掛けの推進**
 - ・ 地方公共団体、道路管理者、民間事業者等に対する整備の働き掛け
 - ・ 市区町村に対して、附置義務条例の整備の働き掛け
- **自動二輪車等に配慮した駐車規制の見直しの推進**
駐車規制からの除外等の状況（令和6年3月末）

駐車規制からの除外	30,183区間	20,377,062m
駐車可	169区間	5,560m

- **関係機関等との連携・協力**
 - ・ 地方公共団体、道路管理者、民間事業者等との認識の共有を推進

経済産業省における取組

- **二輪車産業振興、利用環境向上**
 - ・ 二輪車関係団体と連携した取組

今後の施策の方向性

- **国レベルでの連携の強化**
 - ・ 関係団体へのヒアリング等を踏まえ、各業界団体と地方公共団体の間でのミスマッチ等、特定のテーマについて各業界団体等との意見交換を実施しつつ、関係省庁とも課題を共有した上で、関係省庁で連携して対応しうる解決方策について引き続き検討を行う。
 - ・ 関係省庁連絡会議を随時開催することにより、施策や情報交換の実施、当該情報に基づく施策の更なる推進を実施。
- **現場との連携強化**
 - ・ 大都市地域を中心に自動二輪車等駐車場が不足している自治体と個別に協議を行い、附置義務条例の制定推進等の働きかけを実施。

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

背景

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

【参考】現行の法令における二輪車の区分

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

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

自転車等駐車場における状況

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

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

※ 政令市・特別区の条例を国交省確認（令和6年10月現在）
- ・ 他方、以下の場合は、実態として新基準原付の駐車ができない可能性がある。
 - 実際の施設の看板等では50cc以下の原付と看板に記載されている場合
 - 民間協定等による管理の為条例で規定していない場合

対応

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

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

【参考】地方公共団体の条例等の例・車両の規格について

- 条例では、「原動機付自転車」となっている場合もあるが、現地での案内看板では、「50cc以下」となっている場合がある。

○ 港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例（抄）

（定義）

第二条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

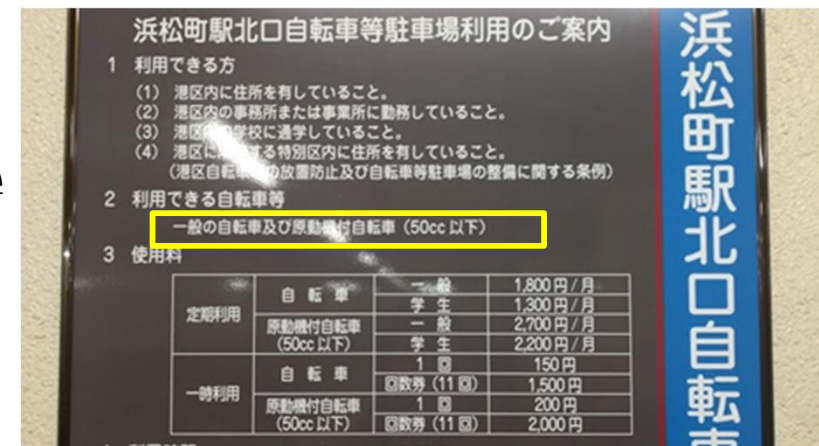
- 一 自転車 道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第二条第一項第十一号の二に規定する自転車をいう。
- 二 自転車等 自転車又は原動機付自転車(道路交通法第二条第一項第十号に規定する原動機付自転車をいう。)をいう。
- 三 自転車等駐車場 一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設をいう。
- 四・五 （略）

（区立駐車場の設置）

第十五条 区は、この条例の目的を達成するため、港区立自転車等駐車場(以下「区立駐車場」という。)を設置する。

2 区立駐車場の名称及び位置並びに駐車可能な車両は、次のとおりとする。

名称	位置	駐車可能な車両
港区立田町駅東口自転車等駐車場	東京都港区芝浦三丁目三番先	自転車等
港区立品川駅港南口自転車等駐車場	東京都港区港南二丁目十四番六号	自転車等
港区立白金高輪駅自転車等駐車場	東京都港区高輪一丁目三番二十号先	自転車
港区立浜松町駅北口自転車等駐車場	東京都港区海岸一丁目二番三十四号	自転車等
港区立五反田駅公園自転車等駐車場	東京都港区港南一丁目九番二十四号	自転車



- 新基準原付の車両の規格は現行の原付より大きく、小型自動二輪車に近い可能性がある。

○ 二輪車車両区分見直しに関する検討の際の走行評価において使用された車両

	現行原付（～50cc）				新基準原付（51～125cc、最高出力4kW）					現行小型二輪（51～125cc）		
	ベンリィ	ギア	タクト	C50	PCX	リード125	Vision 110	CB125 R	C110	リード125	CB125 R	C110
車両重量	110kg	98kg	79kg	96kg	132kg	116kg	96kg	130kg	101kg	116kg	130kg	101kg
全長	1830mm	1850mm	1675mm	1860mm	1935mm	1845mm	1870mm	2040mm	1860mm	1845mm	2040mm	1860mm
軸距	1280mm	1280mm	1180mm	1210mm	1315mm	1275mm	1255mm	1345mm	1205mm	1275mm	1345mm	1205mm
全幅	690mm	680mm	670mm	695mm	740mm	680mm	685mm	820mm	705mm	680mm	820mm	705mm
最高出力	3.2kW	3.2kW	3.3kW	2.7kW	3.9kW (制動・実績)	4.0kW (制動・実績)	3.9kW (制動・実績)	3.8kW (制動・実績)	3.8kW (制動・実績)	8.3kW	11kW	5.9kW
最大トルク	4.2N・m	4.1N・m	4.1N・m	3.8N・m	7.5N・m (実績)	7.2N・m (実績)	7.1N・m (実績)	8.1N・m (実績)	7.0N・m (実績)	12N・m	12N・m	8.8N・m

【参考】道路上の自転車及び自動二輪車等（原動機付自転車を含む）の駐車場の整備に関する技術的指針

表 駐車ますの大きさ（単位：m）

	長さ	幅員
自転車	1.9	0.6
原動機付自転車	1.9	0.8
自動二輪車	2.3	1.0

出典：路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針
（平成18年道路局地方道・環境課長）

4-2. 特定路外駐車場のバリアフリー化

背景

- 基本方針における第3次目標は令和7年度までを期限としているため、令和8年度を開始年度とする第4次整備目標の策定に向けて、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を開催し、学識経験者、高齢者・障害者等団体、事業者団体の方々から専門的・具体的なお意見をいただきながら検討を進め、最終とりまとめを整理した。

※検討会の開催経緯

第12回：令和6年5月30日、第13回：令和6年10月16日、第14回：令和7年3月26日、第15回：令和7年5月30日

第4次目標の設定に向けた見直しの視点

- ・ 第3次目標では、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく観点から、聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリー進捗状況の見える化や「心のバリアフリー」の推進等を図ることに留意しつつ、施設等の種別ごとにバリアフリー化の目標を設定している。
- ・ 国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携してバリアフリー化に取り組み、一定程度の進捗がみられるが、引き続きバリアフリー化を進める必要があることから、**数値目標の引き上げや対象範囲の拡大等**の見直しを検討。
- ・ また、主要課題として設定している「**基本構想等**」、「**心のバリアフリー**」、「**当事者参画**」については、本検討会等における議論を踏まえて、**新規項目の設定や見直しを行う**ことで、更なる推進を図る。

目標期間

- ・ 第3次目標：令和3(2021)年度から令和7(2025)年度までの5年間
- ・ 第4次目標：社会資本整備重点計画等の計画期間、バリアフリー法に基づく基本構想等の評価期間等を踏まえ、第3次目標と同様、令和8(2026)年度から令和12(2030)年度までの**5年間**とする。(※)

※ 感染症等による影響、新技術の開発など予見し難い状況の変化が生じた場合には、次期目標期間内であっても、必要に応じて目標の見直しに努める。

バリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標について【概要】(最終とりまとめ)

(赤字：現行目標から変更した箇所(削除箇所は二重取消線))

2030(令和12)年度末までの目標			2023年度末 現状値	2025年度末 数値目標	2030年度末 数値目標	数値目標以外の目標
タクシー	福祉タクシー車両における バリアフリー化率	ユニバーサルデザインタクシーの割合 (注)	52,553台※6 約9%※6※10	約90,000台 100%	約90,000台 100%	(注)各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする
旅客船	2,000人以上/日の旅客 船ターミナルにおけるバリア フリー化率	段差の解消※1	約94%	原則 100%	原則 100%	・ 離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ・ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約82%	原則 100%	原則 100%	
		案内設備※3	約65%	原則 100%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約94%	原則 100%	原則 100%	
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)におけるバリアフリー化率		約58%※6	約60%	約70%	・ 2,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は、構造等の制約条件を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ・ その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
航空	2,000人以上/日の航空 旅客ターミナルにおけるバ リアフリー化率	段差の解消※1	100%	原則 100%	原則 100%	・ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約98%	原則 100%	原則 100%	
		案内設備※3	約95%	原則 100%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	100%	原則 100%	原則 100%	
	航空機におけるバリアフリー化率		100%※6	原則 100%	原則 100%	・ 更なる改善を実現するため、当事者や事業者等と連携しながら、航空機のバリアフリー化に向けた機運醸成を図る。
道路	重点整備区域内の主要な生活関連経路を構成する道路におけるバリアフリー化率		約71%	約70%	約77%	
都市公園	規模の大きい概ね2ha以上の都市公園におけるバリアフリー化率	園路及び広場	約64%	約70%	約70%	・ その他、基本構想の作成状況や地域の実情にかんがみ、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
		駐車場	約56%	約60%	約60%	
		便所	約64%	約70%	約70%	
路外駐車場	特定路外駐車場におけるバリアフリー化率		約75% (約29%) (注)	約75%	約35% (注)	(注)令和7年6月施行の新たな基準への適合状況を踏まえて目標を設定 現状値のカッコ内は、令和7年6月施行の新たな基準を踏まえた参考値

特定路外駐車場のバリアフリー化の推進

○ バリアフリー法に規定する**特定路外駐車場**※¹については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、**令和7年度までに約75%をバリアフリー化**。（令和5年度末に前倒して達成）

○ バリアフリー基準改正※²に伴い、既存の路外駐車場の改修等による、更なるバリアフリー化が必要※³。

※¹ 駐車用の供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路附属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場

※² 路外駐車場移動等円滑化基準（省令）改正の施行（R7.6.1）以降は新たな基準（200台までは2%、200台超は1%+2）による整備が必要

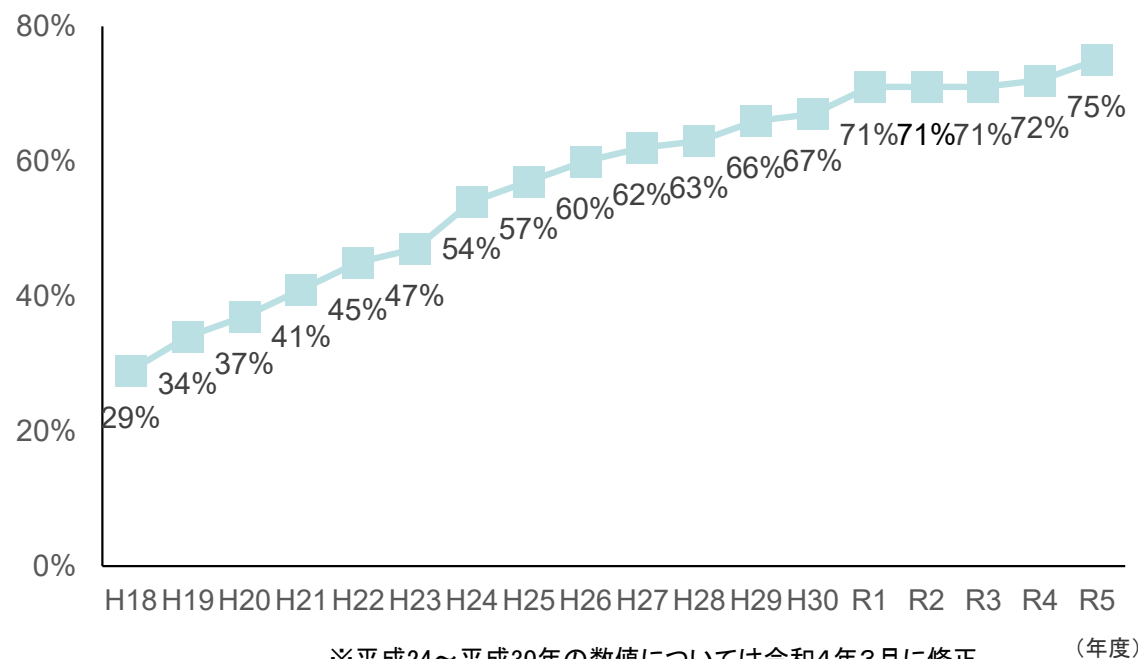
※³ 令和7年度以降の目標値は、新たな基準により設定（**R12年度末：約35%**）。

指標の解説：すべての人が安全で快適に利用できるバリアフリー化された特定路外駐車場の増加

■ バリアフリー化された路外駐車場のイメージ



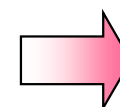
■ 特定路外駐車場のバリアフリー化の推移



バリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標
目標期間：令和8年度から令和12年度までの5年間

実績値（R5年度末）

約29%



目標値（R12年度末）

約35%

4-3. 駐車場政策セミナーの開催(情報提供)

○地方公共団体間の連携や知見の共有等を目的として、地方公共団体の駐車場政策担当者を対象に参加募集を行い、駐車場政策セミナーを下記の通り開催した。

開催日	令和7年11月27日（木）～11月28日（金）
開催都市	札幌市
開催方法	現地開催（1日目の話題提供・事例紹介のみweb併用で実施）
プログラム	<p>【1日目】 14：00～17：10</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 話題提供：駐車場政策をめぐる最近の話題（国土交通省 都市局 街路交通施設課） ◆ 事例紹介 <ul style="list-style-type: none"> ①札幌市における駐車場利用環境の適正化に向けた取組（札幌市まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課） ②札幌都心共通駐車券「カモンチケット」（札幌大通りまちづくり株式会社） ③札幌市のウォーカブル関連の取組事例（札幌市まちづくり政策局都心まちづくり推進室） ◆ 意見交換会 <p>A荷捌き駐車等の物流対策、B公共交通施策との連携、Cその他施策の3テーマについて、各都市の課題や悩み事の共有、先進自治体における取組紹介、意見交換を実施</p> <p>【2日目】 10:00～12：00</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ テーマⅠ ウォーカブルなまちづくりの現地視察 <p>札幌駅前通地下歩行空間（チ・カ・ホ）、札幌市北3条広場（アカプラ）、すわろうテラス</p> ◆ テーマⅡ ウォーカブルなまちづくりを実現するための駐車場施策の現地視察 <ul style="list-style-type: none"> <①荷さばき対策>さっぽろシャワー通り、札幌市南1西2・3中通り <②公共交通利用促進による附置義務緩和>ココノススキノ
参加者	現地参加：11自治体のべ20名、web参加（1日目の話題提供・事例紹介のみ）：66自治体のべ90名

4-4. その他

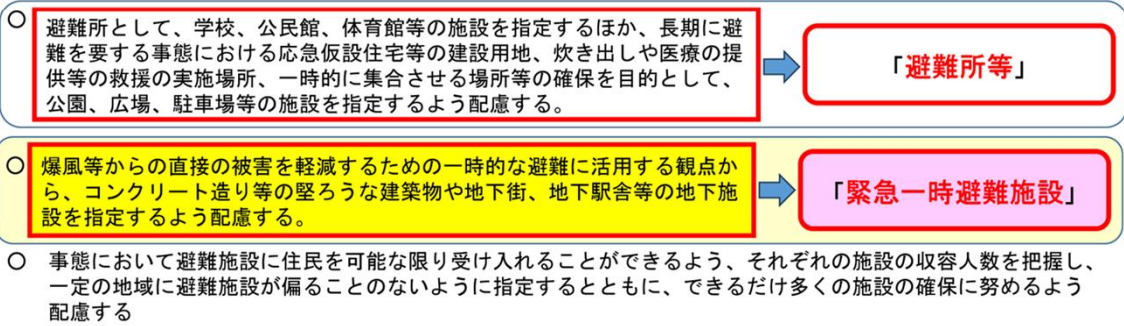
○国民保護法に基づく緊急一時避難施設についてR3～R7年度までを集中取組期間として地下施設の指定促進。
○地下駐車場についても指定の対象としてR4年度に地方公共団体あて依頼文を発出済みであり、引き続きのご協力をお願いしたい。

避難施設の指定

内閣官房
「武力攻撃を想定した避難施設(シェルター)の確保に係る関係府省連絡会議」資料

- 国民保護法（抄）
（避難施設の指定）
第百四十八条 **都道府県知事※**は、住民を避難させ、又は避難住民等の救援を行うため、あらかじめ、政令で定める基準を満たす施設を**避難施設として指定しなければならない。**※第百八十四条により、指定都市にあっては市長。以下、「都道府県知事」について同。
2都道府県知事は、前項の規定により避難施設を指定しようとするときは、当該施設の管理者の同意を得なければならない。
○国民の保護に関する基本指針（閣議決定）（抄）
第4章第1節5（1） 避難施設の指定

都道府県知事は、区域の人口、都市化の状況、防災のための避難場所の指定状況等地域の実情を踏まえ、発生の可能性のある事態を念頭に置き、市町村と連携しつつ、避難施設を指定するものとする。この場合において、以下の事項等に留意するものとする。



→ 緊急一時避難施設の指定をより一層促進し、特に地下施設（地下街・地下駅舎等）の指定を進めるため、令和3年度から7年度までの5年間で集中取組期間として指定を推進（令和3年5月）

事務連絡
令和4年9月16日

北海道開発局 事業振興部 都市事業管理官 殿
各地方整備局 建設部 都市（・住宅）整備課長 殿
沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課長 殿

国土交通省 都市局 街路交通施設課
街路交通施設安全対策官

避難施設（地下駐車場）の指定にかかる対応について（依頼）

都道府県、政令指定都市では、武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律（平成16年法律第112号）に基づき、避難施設を指定しているところですが、この度、別添事務連絡のとおり内閣官房及び消防庁より「避難施設（地下駐車場）の指定の促進について」協力依頼があったところです。

既に地下駐車場を指定している事例もあり、内閣官房及び消防庁では、引き続き指定を促進していく予定であるため、地方公共団体を通じて地下駐車場の施設管理者等に対して、下記内容を情報提供いただくようお願いいたします。

- ・都道府県又は政令指定都市より協議がありましたら対応いただきますようお願いいたします。
- ・地下駐車場を指定するにあたっては、長期的な避難に対応した必要な設備や物品等を地下駐車場の施設管理者に要請するのではなく、あくまでも現状のままで一時的な避難場所として利用いただくことを想定したものとしております。

なお、重点的に働きかけを行っていただく対象として、「都市計画駐車場（都市計画法第11条）」、「届出駐車場（駐車場法第12条）」を挙げておりますが、それ以外の駐車場について指定を妨げるものではありません。

- （参考資料）
- 01 「避難施設（地下駐車場）の指定の促進について（協力依頼）」
（令和4年9月14日付け内閣官房副長官補（事態対処・危機管理担当）付内閣参事官、消防庁国民保護・防災部防災課国民保護室長事務連絡）
 - 02 「避難施設データベースの配布及び避難施設の指定の促進等について」
（令和4年3月31日付け消防庁第71号消防庁国民保護室長通知）
 - 03 「避難施設に指定されている地下駐車場の例」
 - 04 「避難施設（地下施設）の指定の促進について（協力依頼）」
（令和元年5月7日付け国土交通省道路局あて事務連絡）
 - 05 「避難施設（地下施設）の指定の促進について（協力依頼）」
（令和2年12月2日付け国土交通省大臣官房、鉄道局及び都市局あて事務連絡）
 - 06 「避難施設（地下駅舎）の指定の促進について（追加協力依頼）」
（令和3年12月7日付け国土交通省大臣官房及び鉄道局あて事務連絡）