

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

参考資料集 ①（ガイドライン関係）

- 参考資料①と②に分割
 - 参考資料①は、ガイドライン参考資料として、「Ⅲ 具体的な施策の進め方」と連動した構成とする。
 - 参考資料②は、とりまとめ参考資料として、検討会の経緯や意見、自治体調査結果などを纏めたものとする。
- ※ 必要に応じて参考資料は随時時点更新を行う

1. 計画的な取組
2. 施設の構造設備に係る施策
3. 駐車場の整備（供給）施策
4. 各種政策課題への対応

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
- (2) 区域の考え方(エリア毎の取組、広域的な取組)
- (3) 需要と供給の把握(将来を含む)
- (4) 産学官連携による取組
- (5) マネジメントのための施策・手段

2

(1) 上位計画等を踏まえた基本方針・目標・期間の検討

3

駐車場のマネジメントに係る計画の必要性について

- 現状の駐車場整備計画は、整備のみの計画となっており、近年は整備が充足したとして、質の向上や運用面の施策も含めた、新たな計画と併せて作成する自治体がいるほか、計画が更新されていない自治体も見られる。
- 今後は、整備のみならずマネジメントに係る計画の策定を促すことにより、公民が連携して駐車場に係るハード・ソフト両方の施策を進めることで、都市や交通に係る課題の解消、都市機能の維持・増進を図っていく必要がある。

現在の駐車場整備計画の概要

- ・ 駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合、市町村が駐車場の需給の現況及び将来の見通しを勘案して、駐車場等の整備に関する計画を定めることが可能。
- ・ 策定に当たって、地方運輸局長、公安委員会等の意見を聞くとともに、商工部局と調整し、商業者からの意見も反映。
- ・ 整備の推進に当たって、都道府県、公安委員会、市町村、道路管理者を構成員とする協議会を設置、必要に応じて商工部局も参加。
(記載事項)
 - ・ 路外駐車場等の整備に関する**基本方針**
 - ・ 整備の**目標年次及び目標量**
 - ・ 目標量を達成するために必要な**整備に関する施策**
 - ・ 主要な路外駐車場の整備に関する**事業の計画の概要** 等

現在の駐車場政策の課題

- 【需要と供給の視点】
- ・ 一部車種（車椅子使用者用、荷捌き、観光バス、自動二輪等）や地域によっては不足している場合もあるものの、一般車用については、供給過剰による施設稼働率の低下も指摘されている。
- 【マネジメントの視点】
- ・ 既存施設や地域の駐車場に関わる地域の課題について、関係者が連携して取り組んでいくための**青写真**がない。
- ・ 既存施設がどの程度利用されているのか、自治体が**把握できていない**。
- ・ 共同荷捌き施設の活用等、整備後の施設活用に向けた**ソフト面の取組**も必要。
- ・ **附置義務廃止後の駐車場政策の不在**。

今後の方向性

- ・ 道路交通だけでなく、都市の健全な発展や土地の合理的な利用、秩序ある駐車場整備の観点から、駐車場のマネジメントが求められる区域を指定（現状の駐車場整備地区に限らない）
- ・ 都市・交通に係る上位計画を踏まえ、駐車場の整備も含むマネジメントに係る計画として策定
- ・ 当該計画に基づき、公民の関係者が連携して駐車場に係るハード・ソフト両方の取組を推進
(記載事項のイメージ)
 - ・ 駐車場の**マネジメント**に関する**基本方針**
 - ・ **計画の目標年次及び目標**
 - ・ 目標を達成するために必要な**措置**（制度的・財政的措置）
 - ・ **関係者及び関係者の責務**
 - ・ 主要な路外駐車場の**マネジメント**に関する**施策の概要** 等
(具体的な施策のイメージ)

ハード	・ パーク＆ライド、フリンジ・集約駐車場の整備・指定・活用 ・ 独自条例等による配置等の適正化 等
ソフト	・ 不足する車種の駐車場の確保（振替等） ・ 共同荷捌き駐車場の活用、荷捌きルールの策定・運用 ・ 観光バス乗降場所、駐車場の確保 ・ 車椅子使用者用駐車施設等の適正利用 ・ 駐車需要平準化・モビリティマネジメント（公共交通利用、ピーク時期の予約制・臨時駐車場確保・P&R等） ・ 遊休時期の駐車場空間の活用 ・ 駐車場の集約・低未利用土地（青空駐車場等）の抑制・土地利用転換（社会実験・他用途利用の誘導）等

駐車場に係るマネジメントの計画的な推進のイメージ

- 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。

計画の検討		産学官連携による取組	
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	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
	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	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・期間		目標達成の為に必要な措置	
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	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
		質の向上配置適正化	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はなく、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			

5

※ 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

駐車場整備計画について

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

○ 駐車場整備計画概要（駐車場法§4①）

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

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

- ① 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針
- ② 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量
- ③ 前号の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策
- ④ 地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によつては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体
- ⑤ 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

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

○ 駐車場整備計画を定めるに当たっての留意点

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

○ 駐車場整備連絡協議会

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

○ 駐車場整備計画の実施に係る地方公共団体の責務について

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

6

駐車に係る計画の例について

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

自治体	計画等の考え方	概要・ポイント
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【金沢市】（R5.4改定）	駐車場整備地区における駐車場整備台数は十分確保、他方、都市の活力と市民の安全性を図る必要があること、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりを目指すこと等により、量的な駐車場整備から質的な整備へ転換を図る ※目標年次2032年（計画見直しは5年を目処）	駐車場整備計画記載事項に加えて、駐車場整備地区におけるソフト施策等として以下を記載 (1) 駐車場台数の総量増加を抑制：附置義務適正化、駐車場案内システム周知による既存駐車場の効率的な活用 (2) 小規模駐車場の抑制・集約化：配置適正化、集約・立体駐車場の利用促進、技術的基準対象駐車場の拡大 (3) 都心軸上からの入出庫の抑制：まちなか駐車場設置基準に基づく指導 (4) まちなかへのマイカー流入抑制：P&Rの推進、バス専用レーン拡充等 (5) 路上における荷捌き車両の適正化：荷捌き駐車場等利用促進、空間確保 (6) 都心軸上や駅周辺におけるタクシーや観光バスの乗降の適正化
駐車施設基本計画【京都市】（H22.6改定）	平成8年に市全域の駐車場政策のマスタープランとして策定「歩くまち・京都」総合交通戦略に基づき、脱「クルマ中心」社会の実現を目指し、自動車利用の抑制に向けて、新たな駐車施設の整備を抑制し、既存駐車施設の有効活用を図る。 ※駐車場整備計画と同時に改定	駐車施設施策の内容として3つの柱を規定 ア 新たな駐車施設の整備を抑制し、自動車利用の抑制を図る施策：附置義務建築物の用途細分化、公共交通利用促進策の附置義務引き下げ、地域特性に応じた基準策定、小規模駐車施設の現状把握及び整序化 イ 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、パークアンドライド、観光バス対策、駐車場案内システムの高度化、共同荷捌きスペースの確保 ウ 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：附置義務制度による配置誘導、自動二輪車駐車施設の附置義務制度の適用、公共による駐車施設整備の再検討、景観に配慮した駐車施設の推進、荷捌き駐車施設の附置義務制度 ※「歩くまち・京都」総合交通戦略において、非自動車（徒歩・公共交通・自転車）分担率80%超を掲げている
駐車場計画【千代田区】（R3.7）	駐車場整備計画を改定し、駐車場整備に関する事項に、駐車場の運用等に関する事項等を加え、区の駐車場のあり方を定めるもの ※目標年次R12頃	○ 総合的な交通施策の展開：駐車場施策の効果的な展開には、駐車場施策を単独で実施するのではなく、各交通手段の課題解決に資する施策と効率的に連携を図ることが必要 ○ エリア特性を踏まえた細やかな施策展開に向けた体制構築：関係主体が地域特有の課題について意見を出し合う場（協議会等）を設けていくことが必要であり、エリア特性に応じたマネジメントを積極的に推進できる環境の構築をサポートしていく体制を構築を図る

7

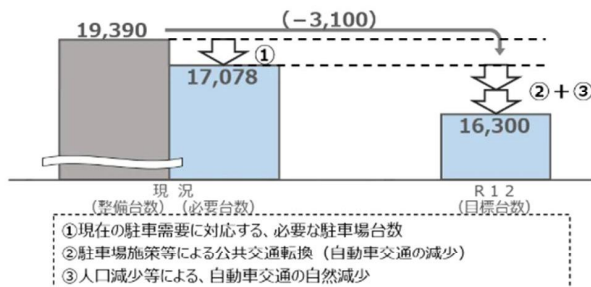
【参考】駐車場台数の目標量の設定例

- 将来的な駐車場の整備目標量について、定量的に設定している例もあれば、現況値と比べて維持や減少といった方向性を記載している計画もある。

■熊本市 まちなか駐車場適正化計画（R4）

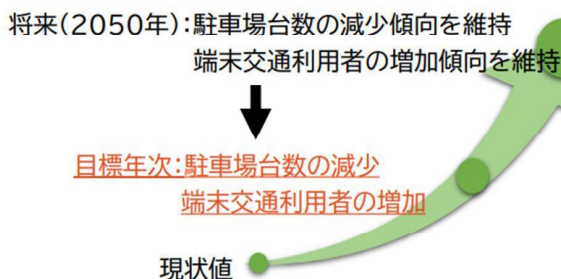
■駐車場の目標量

	現況（R3）		将来（R12）
	整備台数	必要台数	目標台数
駐車場整備地区	19,390	17,078	16,300 （-3,100台）
通町筋・桜町周辺地区	16,476	14,169	13,500
熊本駅周辺地区	2,914	2,908	2,800



■宇都宮市 都心部まちづくりプラン（R6）

成果指標Ⅳ 駐車場台数と街なかの端末交通の利用者数



■金沢市 駐車場整備地区における目標量（R4）

歩行者と公共交通優先のまちづくりによる駐車需要の軽減と相まって、2022年（R4）の駐車場台数を基本とし、各施策を推進しながら、2032年の推計必要台数に近づけていく。

【参考】

表 6 2022年（R4）の整備台数と2032年の推計必要台数の比較

	2022年現況整備台数 (A)	2032年推計必要台数 (B)	B/A
JR・IR 以東地区	約41,000台	約29,000台	71%
JR・IR 以西地区	約27,500台	約11,700台	43%
合計	約68,500台	約40,700台	59%

※効率的に活用されれば需要に対応できる目安となる駐車台数

出典：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）

■京都市京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画（H22）

路外駐車場の整備の目標年次及び目標量

将来においても駐車需要が大幅に増加することは見込まれないが、歩いて楽しいまちにふさわしい駐車場の整備、配置を実現するため、公共交通の利用促進策等と連携しながら、**駐車需要の抑制**を図ったうえで、**なお必要な量の駐車場を、必要な場所に確保**し、駐車場整備地区全体として、適切な駐車容量を確保していくものとする。

8

駐車場整備抑制について記載のある計画

【参考】なごや交通まちづくりプラン（平成26年9月）

●駐車場の集約化と新規整備の抑制

- ☆自動車が入り過ぎない都心部を目指し、違法駐車を排除しつつ、既存駐車場を有効に活用するなど集約化を図ることで、駐車場の増加を抑制し、適正な規模に誘導していきます。
- ☆将来的には、権利者や駐車場利用者等の意向をふまえながら、現在の駐車場整備地区を見直し、**駐車場の整備を抑制する地区**の指定を目指します。

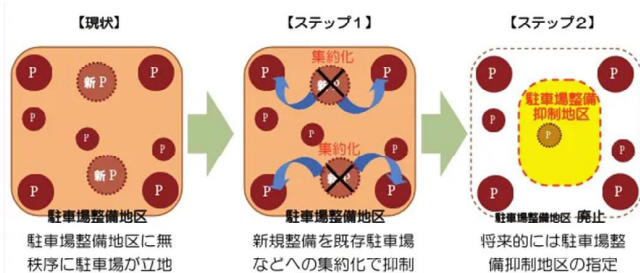


図 4-2-2 駐車場整備抑制を目指した段階的な取り組み方

表 4-2-1 駐車場整備抑制地区（仮称）の考え方のイメージ

	駐車場整備地区	駐車場整備抑制地区（仮称）
目的	新規建築により発生する自動車需要に対して、受け皿である駐車場を整備することで対応	新規建築により発生する自動車需要を公共交通に転換することで対応
手法	駐車場整備の義務付け	公共交通、歩行者環境向上のための費用の分担
附属義務以外の駐車場への対応	現状は、特になし	整備抑制対象として取り扱い



※供給量：平成19年11月26日(月)から12月3日(月)の期間に現地目視調査により把握した時間貸しおよび月極・時間貸し併用の駐車場の収容台数合計

※需要量：平成19年11月25日(日)及び27日(火)に巡回目視調査により把握した駐車需要ピーク時（平日・休日とも14時）の前後1時間程度における地区内全時間貸し駐車場の利用台数および路上駐車（合法・違法別）の合計台数

図 4-2-1 都心部駐車場需給量

9

1. (2) 区域の考え方 (エリア毎の取組、広域的な取組)

エリア特性に応じた駐車場の規模・配置の適正化 概要

○ 駐車場法や駐車場法の特例等では、様々なエリアに応じて義務や特例を設けている。

地域特性に応じた整備

- ・ 都心部
一 附置義務の過剰
- ・ 地方都市
一 スポンジ化対策
- ・ 住宅地
一 車庫、来客車両、宅配需要

計画・区域のあり方

- ・ 駐車場整備計画（駐車場整備地区）
- ・ 立地適正化計画（駐車場配置適正化区域）
- ・ 都市再生整備計画（滞在快適性向上区域）
- ・ 都市再生緊急整備地域（都市再生駐車施設配置計画）
- ・ 低炭素まちづくり計画（駐車機能集約区域）

（計画策定・運営の視点）

- ・ フリンジ公共パーキング
- ・ 公共交通や他交通機関との連携
- ・ 需給バランス調整（時間・空間）
- ・ 出入口制限・通行規制
- ・ 隔地・集約化のスキーム
- ・ 荷さばき対策
- ・ 多様な利用者への配慮
- ・ EV・自動運転等への対応

需要がある地域の例

- ・ 地方都市の鉄道駅周辺における駐車場（いわゆるパークアンドライド駐車場）
- ・ 公共交通によるアクセスが困難なまちなかの観光エリア等、来訪者の駐車需要を充足するような駐車場が未整備な地区

供給が過剰となっている地域の例

- ・ 公共交通機関のアクセスに優れているために駐車需要が比較的低いような大都市部の地域（附置義務駐車場の稼働率の低下）
- ・ 地方都市において、駐車場への土地利用転換が進んだ結果、駐車場の過剰な供給が続いている箇所（駐車場の稼働率の更なる低下や、駐車場が沿道空間の多くを占めることによるまちの魅力の低下、そして、これらに伴い市街地への投資が減退することによる、更なる低未利用地の発生と駐車場への転換という動きが循環する、言わば「負のスパイラル」の発生）

駐車場法等におけるエリアの考え方

- 駐車場法や駐車場法の特例等を定めている法律では、エリアの特性に応じて規制や規制の緩和が可能となっている。

エリア	定義等	効果等
駐車場整備地区 (都市計画)	商業地域、近隣商業地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、準工業地域内において、 <u>自動車交通が著しくふくそうする地区</u> 又は当該地区の <u>周辺</u> 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	- 都市計画に、駐車場整備地区を定めた場合、当該地区の駐車場の需給の現況・将来見通しを勘案して、路外駐車場等の整備に関する計画を定めることができる - 条例による附置義務を定めることができる
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 (<u>都市の低炭素化の促進に関する施策を総合的に推進</u> することが効果的であると認められる区域)	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)
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	- 附置義務の緩和 - 駐車場の配置の柔軟化 (集約駐車場の整備)
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公益施設の整備又は管理を行う必要があると認められる区域	- 附置義務駐車施設の集約 - 駐車場出入口制限道路 - 駐車場の届出義務面積の引下げ・勧告
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)	- 附置義務駐車施設の集約 - 駐車場の届出義務面積の引下げ・勧告

12

1. (3) 需要と供給の把握(将来を含む)

- 荷さばき駐車施設の不足による路上での荷捌きや、観光バスの路上駐停車により、道路交通の円滑化に支障が生じており、これまで、附置義務等の制度や予算措置等により、取組を実施してきているところ、近年の物流需要の増加や観光客の増大により、さらなる取組が必要。

○ バリアフリー対応駐車場についても、引き続き既存の改修等による確保が必要。

	荷さばき駐車施設	観光バス（貸切バス）	バリアフリー駐車場
現状	- 荷さばき車両の路上駐車により、円滑な交通が妨げられている地域が存在 - 住宅含む近年の配送需要の増加 - 物流2024年問題への対応	- 旅行客の乗降や待機を目的とした路上駐停車により、交通渋滞等を招いていることがある - 受入態勢の強化が必要	- バリアフリー法制定後着実に整備率は増加（R5年：75%） - 未対応駐車場について、引き続き改修等を推進
取組例	- 附置義務制度（条例制定91都市） - 荷さばきを考慮した建築物の設計に基づく施設設計 - 既存施設の活用（コインパーキング、公共施設、高架下等の活用） - 共同荷さばき駐車場の整備 - 共同配送、時間帯需要を踏まえたルールの策定等のソフト面での取組	- 観光バス受け入れ計画の策定 - 観光バス駐車場の整備 - 駐車・乗降場所予約システムの導入 - 地域の空きスペース等を一時的に駐車場として提供 - 大規模開発・再開発等と併せた駐車場・乗降場所の整備 - 需要の分散に向けた取組 等	- バリアフリー法に基づくバリアフリー化義務（全地域） - 既存施設の改修 - ソフト面での取組（一般車駐車場を区切って使用等）
今後の課題	- 既存施設の活用・改修促進等さらなる取組の推進 - 共同住宅への配送需要への対応（共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務導入）	関係者連携による、ハード・ソフト施策含む総合的かつ計画的な取組の推進	- 既存施設の改修や駐車施設の振替等によるバリアフリー化の推進 - 適正利用の推進（周知等） - バリアフリー駐車場のさらなる確保（省令改正による基準引上げ）

14

赤字：規制措置、青字：予算措置

- 自動二輪車駐車場については、地域によっては未だ不足しているとの声もある。

○ 電動キックボードや新基準原付等の新たなモビリティの台頭や、自動車規格も大小多様化していることなどをふまれば、今後は、既存の駐車スペース等を活用しながら多様なモビリティを受け入れるための駐車環境の整備を進めていくことが求められる。

○ こうした状況をふまえ、駐車施策を検討するにあたっては、駐車場法の対象範囲に限らず、自転車や原動機付自転車等も含めた多様なモビリティの駐車環境の確保について、関係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。

	自動二輪車	電動キックボード等	その他車両等
現状	都市部を中心に引き続き不足している	- 改正道路交通法等により、電動キックボードや新基準原付等新たなモビリティが登場 - 適切な受入環境整備が必要	例えば、普通乗用車の大型化、工事車両について、地域によっては円滑な交通を妨げている事例が存在
取組	- 附置義務制度（H18法改正以降、条例制定11都市） - 二輪駐車場の整備 - 既存施設の活用（余剰駐車場の振替、自転車等駐車場の活用）	既存の自動車駐車場・自転車等駐車場での受入	（自治体によっては以下の取組を実施） - 事例集に工事車両についての対策の例を記載 - ゆとりを持った駐車マスの設置
今後の課題	- 附置義務導入推進 - 既存施設の活用（振替）・改修促進等さらなる取組の推進	既存施設での受入の推進	全国的な傾向が見られる場合は、対応を検討

- 駐車場の供給量の適正化にあたっては、**公共駐車場、民間駐車場（附置義務駐車場、時間貸し駐車場等）**それぞれについて、適正化を図ることが考えられる。
- **公共駐車場**については、地方公共団体自らの判断で、地域の需要と需要の状況、まちづくり政策と併せて検討を行い、規模や立地等について見直しが可能。
- **附置義務駐車場**は、**原単位の見直し**や、地域の特性に応じたルール（「地域ルール」等）、都市再生特別措置法に基づく**特例の導入**により、供給の適正化が可能。
- また、駐車場の需要量の適正化にあたっては、**駐車料金のコントロール、公共交通の利便性向上、モビリティ・マネジメント**等の取組みが必要と考えられる。

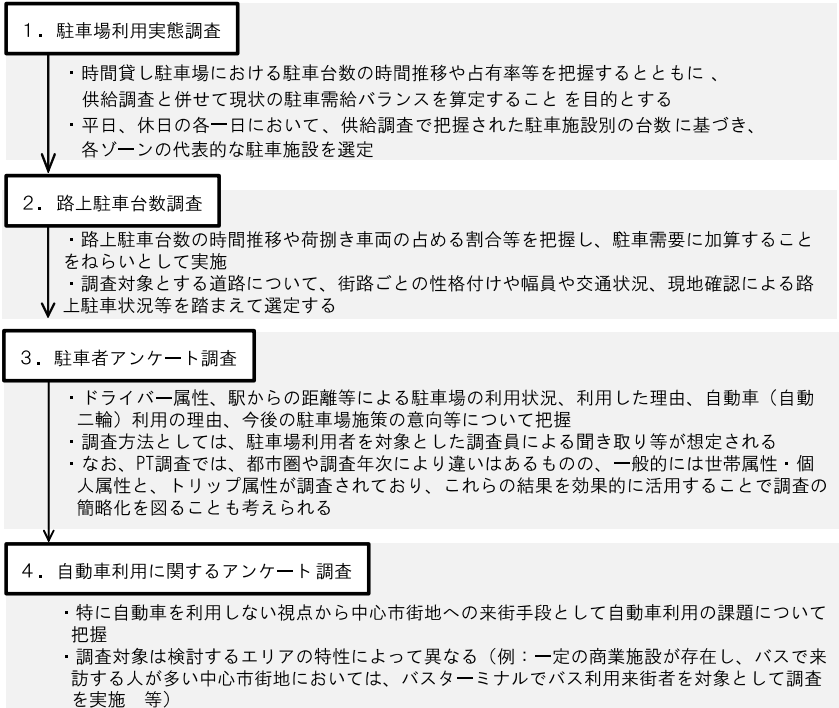
駐車場の種別		駐車需給マネジメントにおける考え方
公共駐車場	都市計画駐車場等	・ 駐車場の規模・配置・用途について、地域の需要・供給状況によって見直しが可能 ・ 都市政策・交通政策と整合的なモビリティ・マネジメントを実施することが容易（例：駐車料金のコントロール、公共交通の利便性向上等）
	民間駐車場	・ 附置義務の原単位の見直し、各種特例・地域ルールの導入により、新規供給の適正化が可能 ・ 附置義務の緩和と併せた、公共交通利用促進策等の取組を実施
民間駐車場	路外駐車場（時間貸し駐車場等）	・ 500㎡以上の一般公共の用に供する路外駐車場について、安全の観点から構造設備の基準適合義務、都市計画区域内の料金を徴収するものは届出義務 ・ 設置や廃止は原則民間の自由 ※ 都市再生特別措置法に基づく条例により、届出義務面積の引下げ、勧告が可能 ※ 別途バリアフリー法に基づく義務（移動等円滑化・届出）あり
	月極駐車場 等	・ 駐車場法に基づく規制はなく、設置や廃止は民間の自由 ※ 条例による配置等適正化対象にすることは可能

16

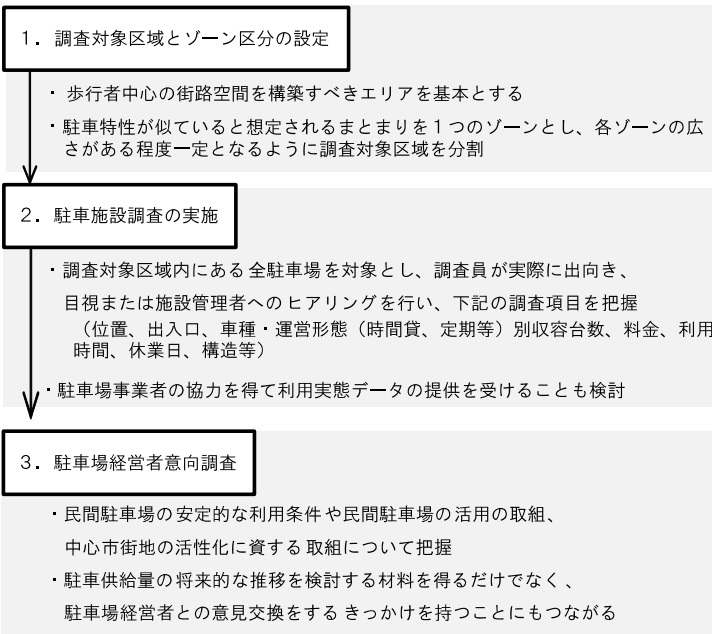
駐車場の需要・供給の調査のステップ例と留意点

- 駐車場の供給量の適正化にあたっては、**車種**（荷さばき、自動二輪等）や**運営形態**（時間貸、定期等）を区別し、地域における駐車場の**需要と供給の把握**や、**将来予測**をする必要がある。
- **まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン**及び**参考資料**では、**調査方法**（民間駐車場の設置動向、利用実態、設置者や利用者の意向）の例や**分析の際の留意点**（土地利用、交通の状況・見通し等）、**事例**を紹介。

■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



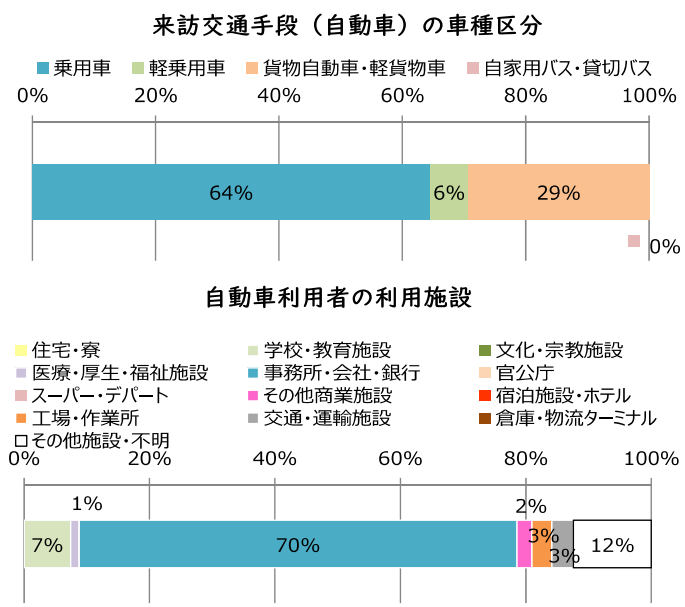
○ 駐車状況の概要の把握の際、**パーソントリップ（PT）調査**を活用することで、世帯・個人属性・トリップ属性（目的、交通手段、着施設、着時刻、駐車した場所等）を把握することが可能。

■パーソントリップ調査の概要

- 都市における人の移動に着目した調査
- 世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで調査
- 1967年以降、全国各地の都市圏で実施
- 都市交通の現況の把握、将来交通需要の予測、都市交通マスタープランの作成等に活用
- 調査周期は概ね10年に1度

Who	どのような人か	若者？高齢者？一人暮らし？共働き？子育て世代？免許は持っている？自家用車は持っている？健康状態は？
Why	どのような目的で	仕事？学校？買い物？食事？子どもの送迎？通院？帰宅？
Where	どこから どこへ	地域間の移動量は？混雑する道路や鉄道路線は？人が集まる場所は？駐車場所、駐輪場所は？
When	どのような時間帯に	移動の時間帯のピークは？所要時間は？エリアの滞在時間は？
How	どのような交通手段で	鉄道？バス？自動車？自転車？歩いて？自分で運転？誰かに乗せてもらう？

■PT調査結果を使った駐車関連データ分析結果例



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

出典：国交省都市局「パーソントリップ調査とは」

全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査の概要

● 自動車起終点調査(OD調査)は、道路交通の実態を把握し、道路の計画、建設、管理などについて基礎資料を得ることを目的とした、全国一斉の自動車の利用実態調査です。

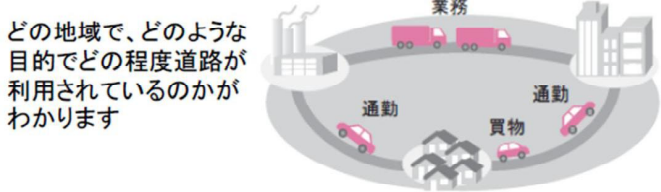
■全国道路・街路交通情勢調査の全体構成



■調査結果の活用例

- 道路の交通量や車の動きをもとに、現状の課題・実態の把握、施策立案、効果把握に活用されています

道路はどのように利用されているのか？



■調査概要

- 自動車起終点調査は、道路交通の実態を把握し、道路の計画、建設、管理などについて基礎資料を得ることを目的として、昭和33年から概ね5年毎に実施されてきた調査です

【調査内容】

世帯の情報 対象：世帯の全員 項目：性別、年齢など	自動車の情報 対象：世帯で所有されているすべての自動車 項目：車種、ETC車載器の有無、主な運転者など	移動の情報 対象：世帯で所有されているすべての自動車の1日の移動 項目：出発地・出発時刻、到着地・到着時刻、移動目的など
--	--	---

【調査方法】

- 調査票を郵送配布し、郵送回収またはWeb回収にて実施しました

■回収台数・回収率

()は回収率

用途区分	車種区分	有効回収台数（千台）		
		郵送回収	Web回収	計
自家用	乗用車	472(17%)	289(10%)	761(27%)
	貨物車	168(26%)	75(11%)	243(37%)
営業用	乗用車	10(44%)	4(19%)	15(63%)
	ハイヤー・タクシー	3(41%)	2(33%)	5(74%)
	貸切バス	82(25%)	70(21%)	152(46%)
全車計		734(19%)	441(12%)	1,175(31%)

※千台単位で表示しているため、表中の合計が一致しない場合があります

- 駐車需要の予測に関して、各自治体の**駐車場整備計画**においては、様々な予測手法を使用。
- **PT調査結果**の将来値を用いている例が多いが、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る。
- 将来予測を行う**カテゴリー**についても、平日・休日共に算出する事例（立川市）、**商業・業務目的と観光目的に**区分する事例（高山市）、**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（小牧市）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。
- 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算出している例も存在。

■駐車場整備計画における将来需要予測のパターン

分類		具体都市
①	PT調査の将来予測値を用いるケース	・金沢市 ・松山市 ・小田原市 など
②	現在需要×伸び率＋予定開発需要	・姫路市 柏市 ・高松市 など
③	現在需要＋予定開発需要	・豊島区 ・中野区
④	原単位×延床面積	・立川市
⑤	現在需要から減少or維持として設定する	・京都市 ・津山市 ・高崎市 など

■大丸有地区における乗用車の駐車需要推計

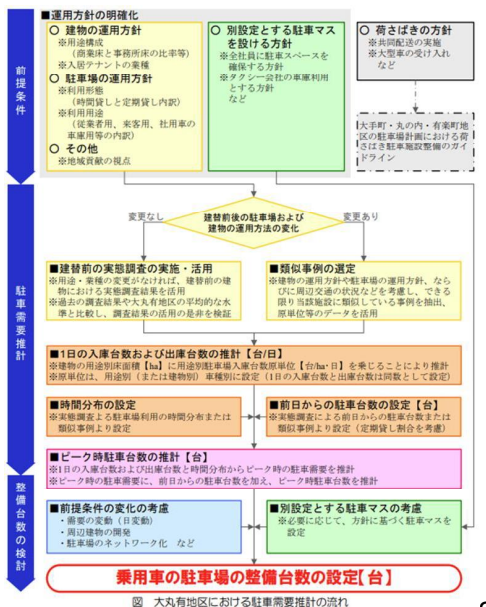
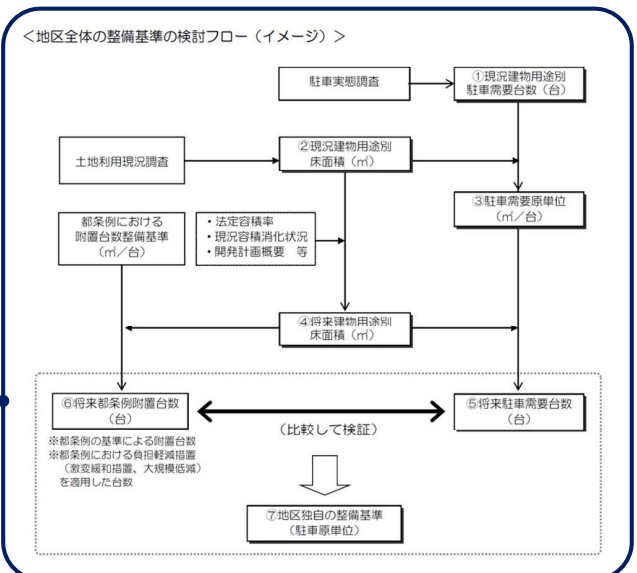


図 大丸有地区における駐車需要推計の流れ
出典：大丸有駐車協議会「乗用車の駐車需要推計に関する留意点」

- 将来駐車場需要の推計にあたって、**PT調査や、大規模開発マニュアル**だけではなく、**全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）**も活用されている。
- 将来の開発による建物用途別床面積や、乗用車保有台数、将来推計人口なども加味。

■将来需要推計の手法一覧 ※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	回答都市数※	具体例	備考
パーソントリップ調査（PT）を用いているもの	9	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 例（山口市） 自動車交通量の将来動向（道路交通センサスや都市圏総合都市交通体系調査から推計）、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
道路交通センサスを用いているもの	3	札幌市、山口市、宮崎市	
大規模開発マニュアルを用いているもの	4	渋谷区、横浜市、奈良市、山口市	
原単位×将来床面積を使っているもの	3	相模原市、新潟市、金沢市	※東京都都市整備局『地域ルール策定のための手引』で方法を例示
その他	5	宇都宮市、さいたま市、大田区、豊島区、長崎市	例（長崎市） ・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 ・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
不明	7		



出典：東京都都市整備局『地域ルール策定のための手引』（令和5年1月）

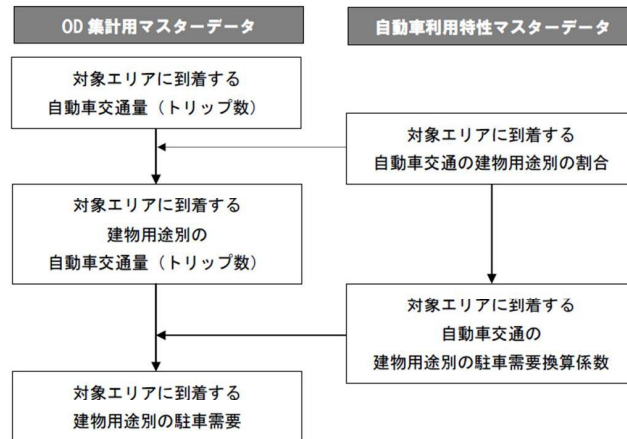
駐車場の需要・供給の把握(将来需要予測事例)

- 札幌市では、平成28年に**道路交通センサス**や**PT調査等**を活用して、**駐車場整備地区の駐車需給の推計を実施**。
- 原単位見直しの検討に用いるため、対象エリアに到着する建物用途・駐車場所別のトリップ数を算定、最も駐車が多い時間帯のウェイトを換算係数として設定し、建物用途別の駐車需要を算定。

■札幌市における将来駐車需要推計手法の概要

推計年次	平成22年から、概ね50年後
使用データ	平成22年道路交通センサスOD調査データ 第4回道央都市圏PT調査（H18）等
推計対象エリア	駐車場整備地区
推計方法概要	・センサスOD調査データを用いて駐車需要の現況値を算出 ・自動車利用特性マスターデータの目的施設トリップより計算した建物用途別の割合を用い、建物用途別に自動車交通量を算出 ・また駐車場所ごとの最も駐車が多い時間帯の駐車需要の合計から駐車需要換算係数を算出し、交通量を駐車需要に変換 ・その後PTデータを用いて伸び率を算出し、平成72年までの各年駐車需要を算出
対象車種	軽乗用車・乗用車 ※ただし荷さばき駐車施設は過年度に調査済
建物用途分類	特定用途（店舗）、特定用途（事務所）、特定用途（その他）、非特定用途
平日・休日	センサスデータの制約から平日駐車需要を算定 ※別途過年度調査により、店舗・事務所等全体では、同程度の需要になっていることを確認
その他	市駐車場（2カ所）の月別利用台数より 年間変動 を確認し、センサス調査時期が平均的な利用台数となっていることを確認

■現況値の算出フロー

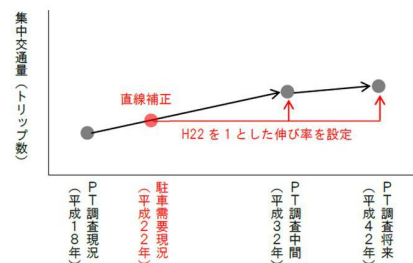


■将来値の算出方法

- PTデータより、全目的の「**集中交通量の伸び率**」と「**自動車分担率の伸び率**」を算出し、それらに乗じることによって将来駐車需要を算出

※PTで示されていないH42年以降の伸び率は、人口減少などを加味して1.0として算出

出典：札幌市提供資料



22

1. (4)産学官連携による取組

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

	公民連携による課題解決のイメージ	取組例
計画等の策定	- 地域の駐車場施策に係る課題等の認識の共有 - 目指すべきまちづくりの将来像について地域の関係者で共有 - 開発の見通し等まちづくりの動向と駐車場施策の連携	- 計画策定時の審議会等の設置 - 地域ルール協議会 等 ※ 駐車場法では、駐車場整備計画については、道路管理者、都道府県公安委員会の意見を聞くことを求めている
需給の最適化 駐車対策	- 既存の駐車場の有効活用（一体運営等） - 荷捌き・観光バス駐車対策等の地域の駐車課題についての連携（共同荷捌き駐車場の運用、小規模時間貸駐車場活用等）	地域ルール協議会 等
配置の適正化 土地の有効利用	- 駐車場設置時等にまちづくり等の観点から連携 - 空き地等の低未利用地等について、地域のニーズに沿った土地利用を誘導	- まちづくり協議会等による、駐車場設置時の協議 - 土地利用転換・社会実験 等

計画等検討の際のメンバー例

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

出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン第2版

東京都地域ルール協議会構成員

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

出典：東京都駐車場条例に基づく地域ルールの策定指針

産学官連携による駐車対策の事例

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

■コインパーキングを活用した荷捌き可能駐車場の確保（東京都）

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

■パーク＆ライド駐車場の確保・フリンジパーキング利用促進（福岡市）

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



この駐車場は、荷さばき可能駐車場です。
東京都・警視庁
駐車場の管理規程にしたがって、ご利用ください。

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

看板設置事例

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

■荷捌きルールの運用（東京都豊島区）

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

ルール2 路外駐車場などの安全な場所で行いましょう

(パーキング・メーター等の活用) (路外の民間駐車場等の活用)

詳しくはHPをご覧ください

南北区道周辺荷さばきルール運用協議会 構成員および賛成団体
出典：豊島区「南北区道周辺荷さばきルールポスター」

位置図



福岡市地下鉄片道乗車券 利用可能区間
天神地区 ⇒ グランドパーキング 渡辺通駅
博多駅地区 ⇒ グランドパーキング 渡辺通駅
博多駅地区 ⇒ 住吉パーキング

出典：福岡市プレスリリース

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

■株式会社金沢商業活性化センター

- ・商店街の組合・行政等の組織の調整の場となって、中心市街地の活性化・維持のための活動を、まちづくりの観点から総合的に企画・調整し実現することとしている。
- ・事業の一環として、金沢市中心部の駐車場 25箇所での利用可能な **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）

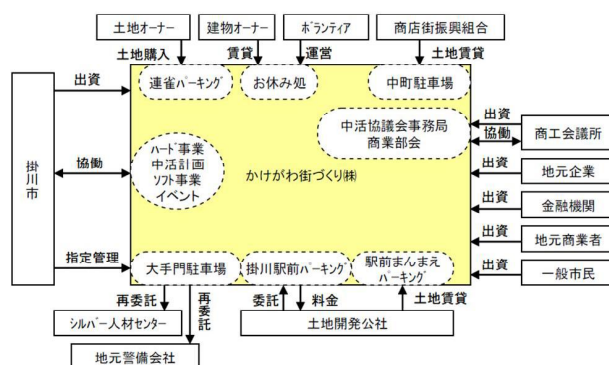


出典：金沢まちなかパーキングネット<<https://www.machip.com/>>

■ かけがわ街づくり株式会社

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

【関係図（ネットワーク）】



出典：まちづくり会社等の活動事例集

26

まちづくり会社による駐車場一体運営、連携事例②

■株式会社まちづくり長野

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

まちなかパーキング事業



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



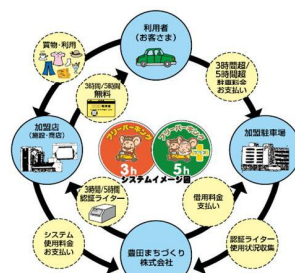
駐車場の運営管理
(表参道もんぜん駐車場)

※2層式の立体駐車場で、町並み景観に配慮した外観

■ 豊田まちづくり株式会社

- ・百貨店破綻による再開発ビルの再生、まちの活性化に取り組む第三セクターとして設立。再開発ビルの経営とまちの活性化に向けた各種事業を実施。
 - ・自社5駐車場と市有6駐車場を一体的に管理・運営。(駐車場事業)
 - ・また、中心市街地への来街促進と駐車場の利便性向上を目的として、加盟店のシステムの統一、加盟店利用で駐車料金3時間無料等のサービスに取り組んでいる。(フリーパーキング事業)
- ※ 加盟駐車場全4,334台(うち3,051台は豊田まちづくりが管理)

フリーパーキング事業



有料駐輪場(自転車243台、バイク73台)
※ 最初の3時間無料



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



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』



真③ 多目的トイレ

27

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

都市再生推進法人の業務(都市再生特別措置法第119条)

(1) 都市開発事業、跡地等の管理に関する事業、低未利用土地の利用又は管理に関する事業を行う民間事業者に対する専門家派遣、情報提供、相談等の援助

(2) 都市開発事業、跡地等の管理に関する事業を行うNPO法人等に対する助成

(3) 都市開発事業、跡地等の管理に関する事業の実施や公共施設、**駐車場、駐輪場の整備**

(4) 事業用地の取得、管理、譲渡

(5) 公共施設、**駐車場、駐輪場の管理**

(6) 公園施設設置管理協定に基づく滞在快適性向上公園施設の整備及び管理

(7) 都市利便増進協定に基づく都市利便増進施設の一体的な整備及び管理

(8) 低未利用土地利用促進協定に基づく居住者等利用施設の整備及び管理

(9) 跡地等管理協定に基づく跡地等の管理等

(10) 滞在快適性向上施設等の整備及び管理、滞在者の滞在及び交流の促進を図る広報又は行事の実施

(11) 道路、公園の占用や道路の使用の許可に係る申請の経由事務

(12) 都市の再生に関する情報の収集、整理及び提供

(13) 都市の再生に関する調査研究

(14) 都市の再生に関する普及啓発

(15) その他の都市の再生に必要な業務



1. (5) マネジメントのための施策・手段

取組を誘導する施策(インセンティブ等)について

- 制度的措置や財政的措置、公共財産の活用（指定管理の要件等）等の政策手段のメリット・デメリットを踏まえて、組み合わせて取組、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。

望ましい取組の例

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

	施策例	メリット・デメリット
財政的措置	民間の取組への補助	● 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。 ● 規制的措施と併せて、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。 ✓ 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。
	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）	● 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。 ✓ 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。 ✓ 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の整合性に留意が必要。 ✓ 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。
	負担金・課税等 例：地域ルール（東京都）、環境税（太宰府市）	● 駐車場整備削減や利用等に伴う外部性を内部化するとともに、一定のエリアで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。 ● 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。 ✓ 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。
	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）	● 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。 ✓ 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。
	エリアでの整備抑制・禁止 例：ミュンヘン・ロンドン等	● 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。 ✓ 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。
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算要素として記載）	● 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。 ✓ 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。

30

駐車場整備(自動二輪含む)に関する主な国土交通省の支援策

事業名	対象・概要	補助率等	
		自治体	民間事業者
都市・地域交通戦略推進事業 (個別補助制度) (社会資本整備総合交付金) (防災・安全交付金)	都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立することを目的に、地方公共団体が策定した「立地適正化計画」、「低炭素まちづくり計画」等において位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 1/3 等	(間接交付) 国: 1/3 地: 1/3 民: 1/3
		※概ね100台以上の駐車場の対象とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額とする。	
都市構造再編集中支援事業 (個別補助制度)	「立地適正化計画」に基づき、都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的に、市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	<都市機能誘導区域内等> 対象事業費の1/2 <居住誘導区域内等> 対象事業費の45%	(間接交付) <都市機能誘導区域内等> 国: 1/3 地: 1/3 民: 1/3 <居住誘導区域内等> 国: 9/30 地: 11/30 民: 10/30
		※概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする。	
都市再生整備計画事業 (社会資本整備総合交付金) (防災・安全交付金)	市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 4/10 等	(間接交付) 国: 4/15 地: 6/15 民: 5/15
		※概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする。	
道路事業 (社会資本整備総合交付金)	都市計画道路整備に関する事業等として、地方公共団体が道路事業として実施する駐車場(道路附属物)の整備に対する支援。	対象事業費の 1/2 等	—

※ 個別施設に対する支援ではなく、地域のまちづくり計画等に対する支援となります。

※ 拡張も新設と同様です。自動二輪車を受け入れるための改良についても支援可能です。

※ そのほか、駐車場を活用した指定緊急避難場所を整備する場合、都市防災総合推進事業(防災・安全交付金)により、避難のために必要な部分の支援が可能な場合があります。【交付率1/2 等】

31

- **駐車需要の誘導**に関しては、これまで行われてきた**パーク&ライド**導入事例の知見を活用し、他の交通モードとの連携や分かりやすい情報提供、様々なインセンティブを組み合わせる取り組みが考えられる。
- **パーク&ライド**の取組は、主に①**駐車場情報提供**、②**公共交通利用による割引**、③**公共交通の整備に合わせた駐車場整備**、などに類型化でき、対象地域の特性や効果・費用を検討のうえ導入することが望ましいと考えられる。

■パーク&ライドの類型と具体事例

分類		具体事例
①	パーク&ライドに適した駐車場についての情報提供	・東京都 (S-park) ・大阪府 ・富山県 など
②	公共交通利用による割引	・イオン (福岡県) ・タイムズ (交通ICパーク&ライド) など
③	公共交通の整備等と合わせた、P&R駐車場の整備	・沖縄県 (てだこ浦西駅) など

・パーク&ライドに利用できる、駅から近くて長時間駐車しやすい料金設定を持つ駐車場を、駐車場案内サイト「s-park」に掲載
・検索条件入力の際に「パーク&ライド」にチェックをすると、利用できる駐車場のみが表示される。

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

・交通事業者・市町村が管理主体のパーク&ライドで利用できる駐車場のリストをExcel形式で配布、利用状況も含め公表 (令和5年4月1日時点で115箇所の駐車場が掲載)

・優待対象の電車等を利用したICカードを精算機にかざすと、駐車料金が優待される。(出庫当日に鉄道等を利用した場合)

・沖縄都市モノレール延長に合わせ駅へのスムーズな乗継を可能とする結節機能を充実させた駐車場を整備 (収容台数992台、車椅子用12台、4階建て)

1

指定のタイムズの駐車場に駐車
交通ICパーク&ライドサービス対象のタイムズの駐車場に駐車。

2

ICカードを使って電車、バス、新幹線等に出かけ
※ICカードで対象駅を降車された方限定です。

3

駐車料金ご優待
優待対象の電車等に乗りつたICカードを精算機にかざし、降車確認が確認され、駐車料金を優待。
※優待料金は駐車場により異なります。

参考:2025年大阪・関西万博におけるP&Rの取組

- 万博会場への来場は、原則**公共交通機関の利用**を要請。
- **自家用車**については、万博会場への乗入れが出来ず、**事前予約制のP&R駐車場**に駐車した上で、シャトルバスに乗り換えて会場まで来場。
- また、**駐車等料金**についても、ダイナミックプライシングを取り入れるとともに、立地を考慮した上で近畿圏主要各都市からは **公共交通機関**を利用した方が**割安**となるように設定。

万博P&R駐車場 P&Rシャトルバス 万博会場

※P&R(パークアンドライド)とは、出発地からは自動車を利用し、途中で電車やバスなどに乗り換えて目的地まで移動する方式のことをいいます。大阪・関西万博では、バスにより輸送を行います。

舞洲P&R

基本料金 5,500円
(乗車人数によらず、一台当たりの料金)

②混雑時間帯^{※1} +500円
①繁忙期^{※2} +500円
①閑散期^{※2} ▲500円
③阪高中心部迂回^{※3} ▲500円

4,500円

尼崎・堺P&R

②混雑時間帯 +500円
①繁忙期 +500円
①閑散期 ▲500円
③阪高中心部迂回 ▲500円

5,500円

※1: 8~10時台のP&R駐車場・シャトルバスを予約した車両に適用
※2: 期間設定

	閑散期(56日)	通常期(61日)	繁忙期(67日)
平日	4月~5月 7月~お盆	6月 お盆~9月	10月
土日祝	—	4月~5月 GW以外	6月~10月 GW、お盆

※3: 阪高和川線を利用(三宅西本線料金所のチェックポイントを通過した車両に適用)
※4: 変動の上げ幅は、東京オリンピック首都高ロードプライシングの設定+1,000円を参考
※5: 阪高指定出口を利用しない場合(一般道で来場)は、上記に1,000円を加算した料金を徴収
※6: 障がい者等の利用料金は一般利用の半額とし、※5の加算料金は徴収しない

《近畿圏》主要都市における万博来場手段別利用料金の比較(往復利用)
(公共交通機関利用と自家用車利用) 4人利用(大人2人/小人2人)

凡 例

— 鉄道ルート
— 道路ルート

※ 表中の料金は往復の料金を示す
※ 鉄道は4人利用(大人2人/小人2人)で算定
※ 万博P&R利用料金は基本料金で算定

区間	鉄道	自家用車
1 京都駅~舞洲P	7,200円	10,080円
2 大阪駅~舞洲P	3,280円	6,860円
3 三ノ宮駅~舞洲P	6,240円	6,800円
4 奈良駅~舞洲P	6,720円	8,880円
5 和歌山駅~舞洲P	8,920円	9,220円

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

■検討対象の公共駐車場



調査の概要

調査対象	指定管理制度により運営する公共駐車場（7箇所） 業務委託により運営する月極駐車場（7箇所）
利用状況調査	公共駐車場 -各年度の利用台数、契約率・回転率 市営月極駐車場 -契約区画数、空き区画数、契約率
周辺の民間駐車場の供給状況	主要駅から半径500m範囲内の民間駐車場の、収容可能台数、平均駐車率、平均回転数、路上駐車台数

出典：大津市「大津市駐車場事業のあり方検討 事業方針」 34

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

■駐車場事業のあり方検討の基本方針

基本方針① 駅勢圏の駐車場供給と将来的なまちづくりの方向性を踏まえた駐車場の適正化

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

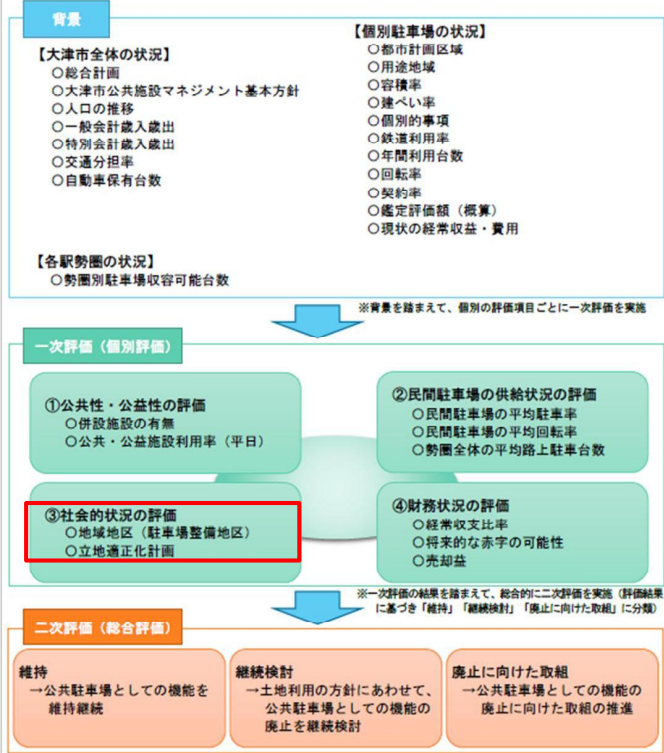
基本方針② 効率的な事業手法による事業採算性の健全化

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

基本方針③ 都心エリアのにぎわいを創る駐車場の確保

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

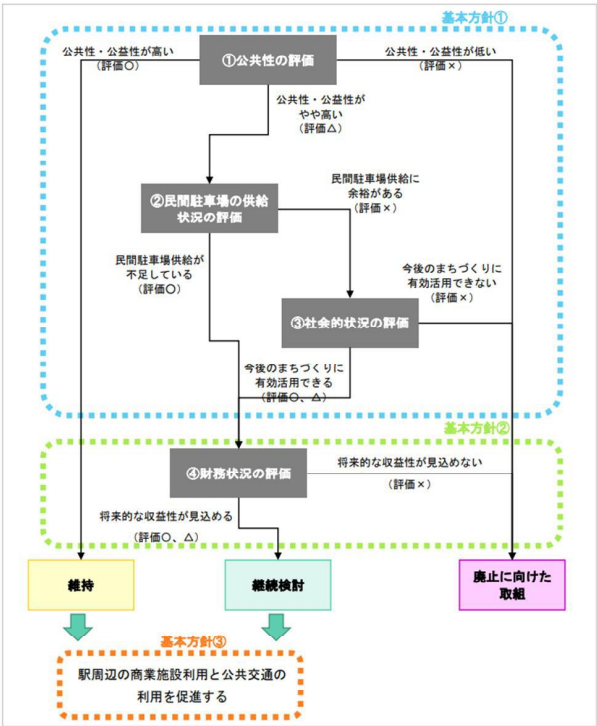
■あり方検討のフロー



出典：大津市「大津市駐車場事業のあり方検討 事業方針」

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

■二次評価のフロー



■各駐車場の方向性

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

36

出典：大津市「大津市駐車場事業のあり方検討 事業方針」

取組を誘導する施策(インセンティブ等)の事例

駐車場の集約等の際の容積率割増・財政支援の事例(熊本市)
熊本市では、まちなか再生プロジェクトと連携し、地区内の駐車場を集約して整備する場合や、観光バス乗降場等を整備した際に**容積率**を割り増す一方、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 ^{※1}	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 ^{※2}	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% ^{※2}
	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 ^{※1}	敷地内貫通通路や上空通路等、オープンテラス等の整備	50%
C：誘導用途の確保		高機能オフィスを整備	50%
		ハイグレードホテルを整備	50%
D：公開空地の確保		オープンスペースを整備	200%
		歩道状公開空地を整備	
ベース	指定容積率（本市最大容積率 600%）		

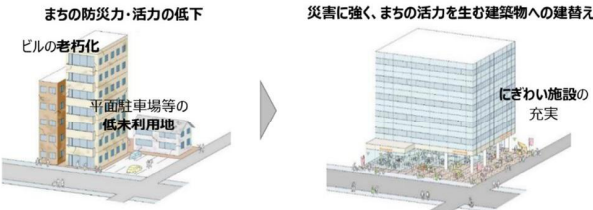
割増施策（公共費負担）

合計
300%
※3

※ 熊本市「防災機能強化等に着眼した容積率の割増運用基準」

1 低未利用地等からの土地利用転換に対する財政支援

低未利用地等に一定規模以上のにぎわい施設を建築する場合に財政支援を行う。
【まちなか再生プロジェクトと連携】



※ 熊本市「まちなか駐車場適正化計画」

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

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

1 集約駐車施設(立体駐車場)の整備に対する財政支援

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



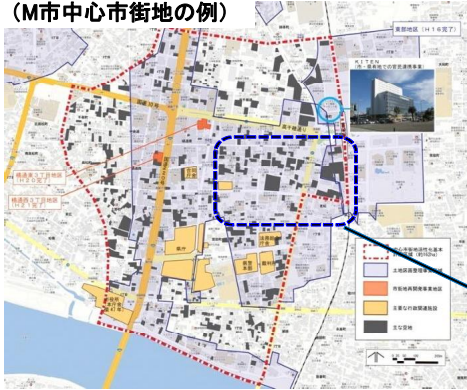
37

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

■ 中心市街地における空き地の発生

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

(M市中心市街地の例)



出典: Googleマップ

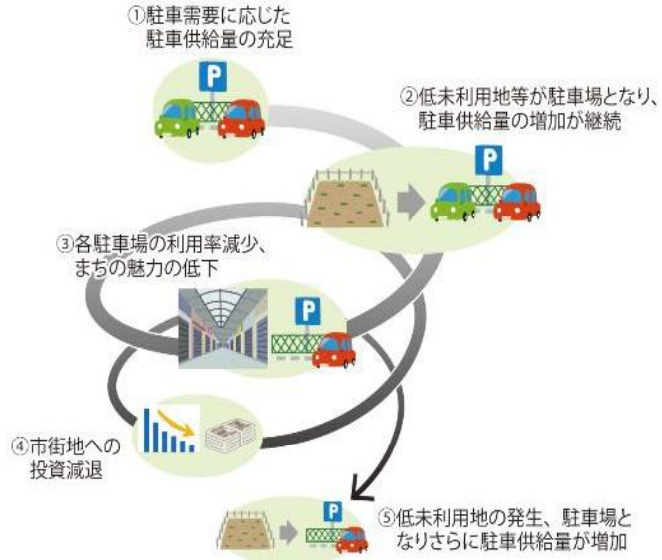
出典: M市中心市街地活性化基本計画等
国勢調査、住宅・土地統計調査
(参考: 令和5年11月改訂 立地適正化計画作成の手引き)

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

●M駅周辺部の現状(H25)



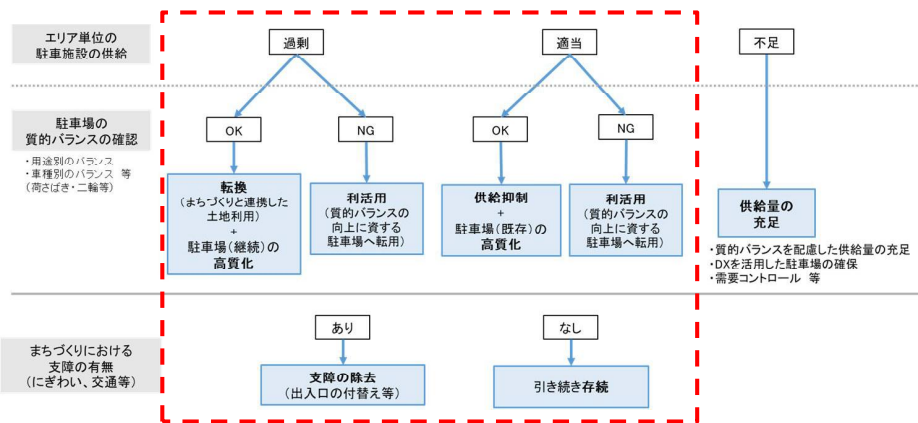
■ 負のスパイラルのイメージ



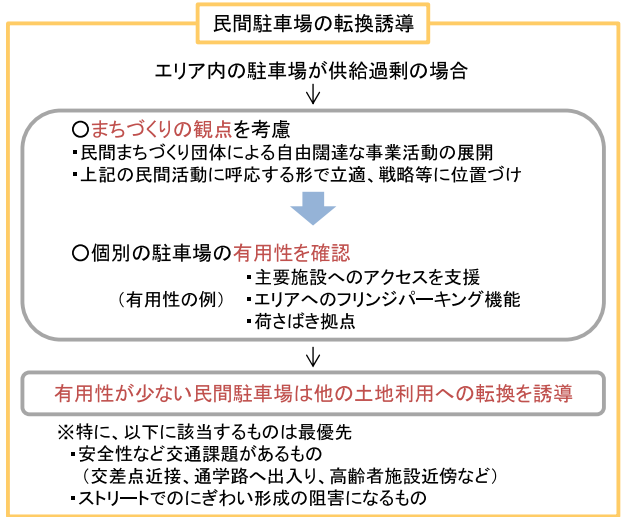
38

駐車場の有用性の検証、土地利用転換・利活用等の検討について

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



出典: まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン第2版



39

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

■低未利用空間の暫定活用に向けた事例集(平成30年)における駐車場関連事例

	北の屋台 (北海道帯広市)	新栄テラス (福井県福井市)	みんなのひろば(愛媛県松山市) ※平成31年1月 社会実験終了
従前の利用	中心市街地でにぎわっていた「一条市場」が火災により消失し、月極駐車場化	空き店舗の数が際だって多い商業エリアの中心部にある駐車場	まちなかの空洞化、点在する時間貸し駐車場による、まちなかの回遊性の低下
活用手法	有償で借受し、出店者に有償で貸出 ※公的な支援制度利用はなし	市の土地と民間の駐車場を交換 ※大学・市の社会実験を経て、商店街組合の運営に移行	市が有償で借受 ※市の社会実験事業として実施
運営主体	北の起業広場協同組合(帯広青年会議所等)	新栄商店街振興組合(大学と市も協力)	松山アーバンデザインセンター(UDCM)
活用内容	- 地域経済の活性化を目指し、<u>駐車場スペースを実験的屋台として活用</u>。 - 現在では、新たな観光スポットとして賑わいを創出	<u>駐車場をリノベーションして誰もが利用できる空間を確保</u> - 共同研究として行政、大学が連携し、地元関係者と継続的な協議を行うことで、事業スキームを構築	産官学が連携し、多様な実験プログラムを通じて賑わい拠点づくりを実施
効果	- 半径100m ほどの飲食店の来客数が増加 - 歩行者天国の開催やまちなか居住促進の動き	- まちなかの印象好転(来場者の86%が、まちなかの印象が好転したと回答) - 空き店舗数の減少(30 店舗あった空き店舗が半減)	- 歩行・滞留者密度を比較すると、<u>広場前面道路は 3.3 倍増加</u>。 - アーケード商店街のメインストリートから裏通りへ、<u>回遊性の向上に繋がった</u>。
メリット	◇土地所有者: 安定的に収益を確保可能 ◇土地利用者: 店舗出店のチャレンジが可能(顧客の確保) ◇地域社会: まちなかの魅力が向上し、周辺店舗の来客者数も増加	◇行政: 民間の土地を活用し、まちなかの拠点、自転車駐車場の整備が可能 ◇土地所有者: 駐車場時と同等以上の収益を確保が可能 ◇民間事業者: 代替地で駐車場の営業を継続できるため、収益を確保することが可能	◇土地所有者: 松山市に有償で貸し出すことで、収入を得ることができる。

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

■「北の屋台」従前従後の様子



(概要)

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

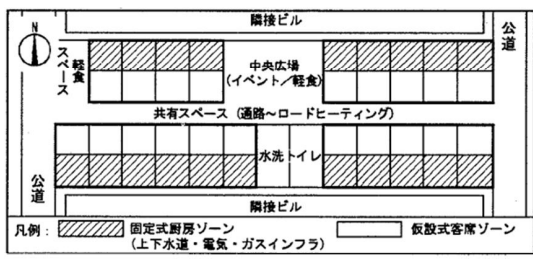
(効果)

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

■屋台が立ち並ぶ通路から見た様子 ■「北の屋台」空間構成概念図



出典:北の企業広場協同組合



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

■位置(帯広駅徒歩5分)



出典: Googleマップ

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

(概要)

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

■新栄テラスとして利用される前の駐車場の様子



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

■新栄テラスの風景



■新栄テラスと市営駐輪場の位置関係(利用権を交換)



再開発事業の保留地で無料の自転車駐輪場として使っていた

■新栄テラスにおける主な効果

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

■新栄地区周辺の空き店舗と青空駐車場の分布(2013年、2018年)



出典:福井市資料、駐車場活用広場「新栄テラス」の実現手法と定着プロセス、原田陽子、日本建築学会技術報告集 第26巻 第62号、296-301、2020年2月

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

■みんなのひろば設置の従前従後



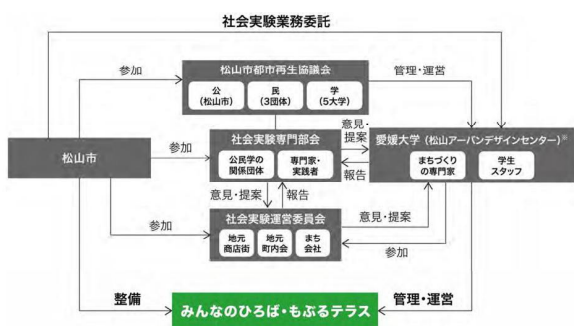
■位置



■まちなかに点在する駐車場



■運営体制



■効果(回遊性の向上)



歩行・滞留者密度調査の結果

※ 現在の様子



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

制度（対象区域）	メリット
低未利用土地権利設定等促進計画制度 （立地適正化計画の居住／都市機能誘導区域）	まちなかの低未利用地の地権者等と利用希望者とを、 <u>行政が能動的にコーディネート</u> の上、所有権にこだわらず複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する「低未利用土地権利設定等促進計画」制度により、駐車場として使用されていた土地の利用権の交換等により駐車場の <u>適正配置</u> や他の用途への転換による <u>有効利用</u> を図ることが可能
立地誘導促進協定制 度（立地適正化計画の居住／都市機能誘導区域）	地域の幅広いニーズに対応しながら <u>地域コミュニティ</u> で必要と判断した施設を整備・管理していく制度。 複数の <u>小規模駐車場の一体的な管理（共同化）</u> を図ることで、駐車効率の向上を図りながら余剰地を活用して賑わい空間の創出が可能
低未利用土地の適切な利用・管理を促進するための特例措置 （都市計画区域）	空き地・空き家等の低未利用土地（平面駐車場を含む）を、新たな利用意向を示す者への土地の <u>譲渡を促進</u> するため、 <u>個人</u> が保有する低未利用土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の金額から100万円を控除することで、 <u>土地の有効活用</u> を通じた投資の促進、 <u>地域活性化</u> を図る

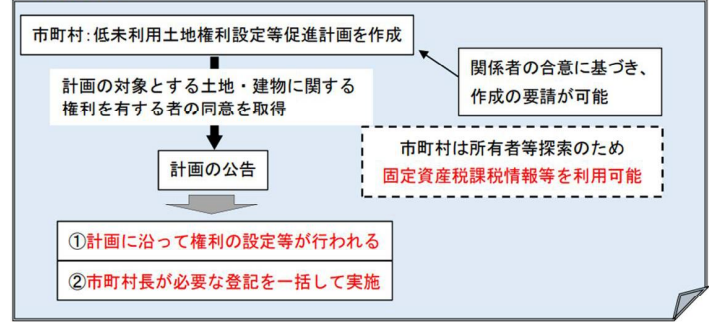
【参考】低未利用土地権利設定等促進計画制度（都市再生特別措置法）

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

【概要】

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

制度フロー



活用イメージ

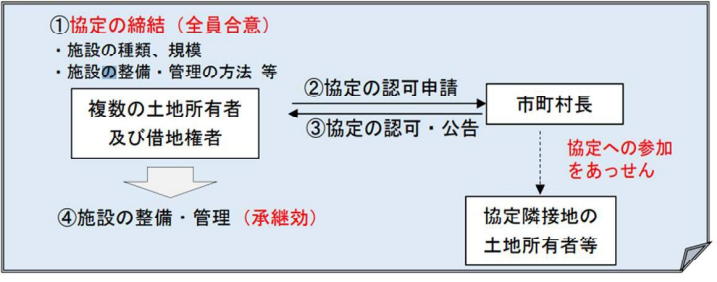


- 都市機能や居住を誘導すべき区域で、空き地・空き家を活用して、交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体が共同で整備・管理する空間・施設(コモンズ)についての、地権者合意による協定制度。
 - 例えば、中心部のメインストリートを歩行者中心に再構築することに合わせて、通りに面した街区を再生、街区内に小割で存在する各地権者所有の駐車場を共同化し、出入口を裏通りに集約することで安全性の確保、通りに面した敷地に広場や収益施設を整備・管理して賑わいを創出することが可能
- ※ 対象区域：立地適正化計画の居住／都市機能誘導区域

【概要】

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

制度フロー



活用イメージの概要

細分化された駐車場を共同化し、駐車場の効率化と公共空間の整備を実現したい

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

図解内容:
・街区内部に分散された駐車場が連綿して存在
・各々の敷地が不整形であるため、駐車台数の確保が非効率
・出入口が複数の街路に面しており、歩行空間の安全性に課題
・メインストリートに面する部分が駐車場の出入口であり、賑わいを喪失

活用イメージ:
・駐車場を共同化し、大きな一つの駐車場へ
・敷地が効率的に使えるため、少ない面積で従前の駐車台数を確保
・駐車場の出入口は裏通りの1箇所に集約
・メインストリートの沿道を中心に、店舗や広場を創出し、まちの賑わいを創出

○ 駐車効率の向上による空きUP
○ 歩行者の安全性確保と賑わい創出

出典:都市のスポンジ化対策 活用スタディ集

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

低額な不動産取引の課題

想定したよりも売却収入が低い

相対的に譲渡費用(測量費、解体費等)の負担が重い

様々な費用の支出があった上に、さらに課される譲渡所得税の負担感が大きい

土地を売らずに、低未利用土地(空き地)として放置

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

本特例措置の概要

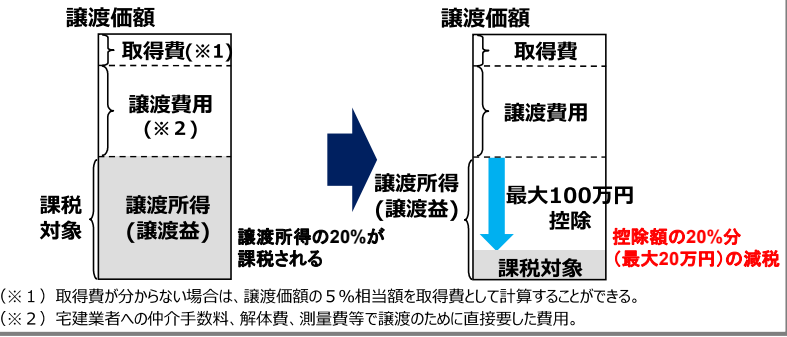
・市街化区域や用途地域設定区域内等の低未利用土地等の場合は、土地とその上物の譲渡の対価の額が800万円以下(※令和5年1月1日～令和7年12月31日)

・上記以外の都市計画区域内にある低未利用土地等の場合は、土地とその上物の譲渡の対価の額が500万円以下(※令和2年7月1日～令和7年12月31日)

で一定の要件を満たす取引について、長期譲渡所得から最大100万円を控除。

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

特例適用イメージ



利活用されていない少額の空き地等の活用イメージ

北海道北広島市(空き地)
譲渡価額約310万円

栃木県栃木市(空き店舗)
譲渡価額約240万円

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

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

(出典:北広島市提供)
(出典:栃木市提供)
(出典:北広島市提供)
(出典:栃木市提供)

- 太宰府市は深刻な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、平成15年に「歴史と文化の環境税」を導入。
- 市内の一時有料駐車場の利用者に一定の負担を求め、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	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
税収使途	歴史的文化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	市に自動車で訪れる方々に、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。

太宰府市の
駐車場情報と
ライブカメラ映像

太宰府市 交通情報案内システム

満空情報

機能一覧

交通情報案内システムの機能一覧です。下のパネルからご利用になりたい機能のパネルをクリックしてください。

満空情報

ライブカメラ

パークアンドライド

参道

カーナビ（VICS）内での駐車場満空情報

太宰府
ガイドマップ

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

48

国土交通省

2. 施設の構造設備に係る施策

(1) 配置の適正化

(2) 質の向上（結節点機能の強化、景観・デザイン等）

(3) 車両等の変化への対応

49

2. (1) 配置の適正化

配置・出入口規制・誘導策のあり方(全般)

- 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策定、**街路の性格づけ**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、**街路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**。
- 例えば、都心部周辺の**フリンジ駐車場への集約化**、様々な土地利用施策等との連携を通じた**駐車場の立地誘導、出入口のコントロール等**を進めることが考えられる。

	立地 ※附置義務に限らず、駐車場を設置する場合	出入口
現状・課題	中心市街地の空き店舗等の低未利用土地が駐車場となることにより、 <u>まちなか</u> への車の流入や、まちのにぎわいの低下（都市のスポンジ化）が発生 土地を高度利用すべき中心市街地で平面利用することにより、 <u>土地の利用効率が低下</u>	歩行者の通行量の多い街路に駐車場の出入口が設けられることにより、歩行者と車の錯綜が発生し、 <u>安全性の低下、ウォカブルなまちづくりの支障</u> となっている場合がある
施策・取組例	○ 駐車場法 ・附置義務駐車場の<u>隔地・集約</u>の特例等（都再法の特例に基づく条例） ・駐車場配置適正化区域（立地適正化計画）又は、滞在快適性等向上区域（ウォカブル区域）を設定することにより、<u>小規模駐車場の届出</u>及び配置基準に適合しない場合の<u>勧告</u>が可能 ○ 独自条例・地域ルール等 ・配置適正化条例 ・小規模駐車場（50㎡以上等）の届出・指導等 ※ 駐車場法は500㎡以上の路外駐車場が届出対象 ○ 建築基準法 ・建築物である駐車場（自動車庫）について、土地利用規制による制限（第一種・第二種低層住居専用地域、田園住居地域では単独での設置不可 等） ○ 都市のスポンジ化・低未利用土地対策に係る措置 ・駐車場の<u>土地利用転換・利活用</u>	○ 駐車場法 ・都市計画区域内で一般公共向けの500㎡以上の路外駐車場について、一定の出入口規制（道路交通法の駐停車禁止区域等）、6000㎡以上の場合は、出入口の分離等の規制 ・附置義務駐車場の隔地・集約の特例等（都再法の特例に基づく条例） ・滞在快適性等向上区域において、駐車場出入口制限道路を設定することで、出入口を制限 ○ 独自条例・地域ルール等 ・小規模（50㎡以上等）の駐車場の届出・指導等 ・景観法・まちづくり条例等による規制 ・地下車路接続による出入口削減（大丸有、渋谷区地域ルール等）
今後の方向性	➢ エリア・街路の性質を踏まえた上で、地域の実情に応じた取組の推進 ➢ まちづくりと連携した駐車場の配置・土地利用の更なる推進（フリンジ駐車場、立体駐車場での確保の誘導 等）	➢ エリア・街路の性質を踏まえた上で、地域の実情に応じた出入口規制の導入の働きかけ

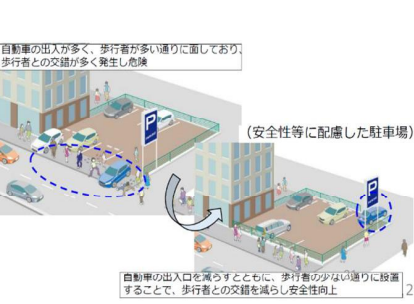
○ 駐車場の立地・出入口規制については、都市再生特別措置法の特例に基づく規制や、景観法に基づく規制を行う他、独自条例等により届出義務や設置基準を設けた上で、基準に適合しないものについて、規制、指導・助言を行う等の取組が行われている。

制度	エリアの特徴	規制・誘導策の特徴
小規模駐車場届出条例 (都市再生特別措置法) 【熊本市】	滞在快適性等向上区域 (163ha) ・歩行者が安全で快適に通行し滞在できる空間の整備の促進する区域 ・「昼も夜も誰もが歩いて楽しめる魅力的な都市空間」を目指す区域	・50m以上の一般公共の用に供する駐車場（無料駐車場含む）について届出を義務づけ。 ・歩行者の安全性等に配慮した配置等の観点から、市が路外駐車場配置等基準（例：500㎡以上の路外駐車場と同様の基準に加えて、歩道に面する場合は出入口を集約し幅を6m以内とする等）への適合を確認、適合していない場合は指導等を行う。
駐車場の適正な配置に関する条例 等 【金沢市】	まちなか駐車場区域 ・商業や業務施設、公共施設などの主要な都市機能拠点や金沢の個性を表す歴史・文化資源が集積している旧城下町区域	・まちなか駐車場区域における駐車場の新設等について、市長への事前届出を義務付け。対象は駐車面積50㎡以上の駐車場（時間貸の他、月極駐車場も対象） ・まちなか駐車場設置基準を別途設定（例：駐車場出入口が渋滞を引き起こさないこと、歩行者の安全性を阻害しないこと、平面の時間貸し駐車場は暫定利用に努めること、等）し、適合しないときは指導・助言を行う。
景観法に基づく建築物の形態意匠の制限 【仙台市】	青葉通景観地区 (仙塩広域都市計画景観地区) ・仙台駅から仙台城跡をつなぐシンボルロード	・景観地区内で建築行為を行う場合は、都市計画に定められた形態・意匠の制限に適合していることが必要。（市長の認定） ・自動車車庫に設ける出入口は、青葉通へ自動車が出入りするための敷地の出入口又は当該敷地の出入口に通じる車路に接続してはならない。 ・ただし、敷地の位置等によりやむを得ない場合で、自動車車庫が隣接する建築物との調和に配慮したデザインであり、敷地の出入口において安全確保のための取り組みを十分に行之い、かつ、自動車車庫に設ける出入口が最小限の幅であると市長が認める場合は、この限りでない。
地域まちづくり推進条例に基づく地域ルール 元町通り街づくり協定 【横浜市】	元町通り街作り協定 ・ショッピングストリートとして発展し、1950年代には全国に先駆けて壁面線後退による歩行者空間を創出	・地域まちづくりルール（市長が認定）の区域内で建築等を行う際は地域まちづくり組織との協議を行い承認を得た上で市に届出を義務づけ。 ・地域まちづくりルール（元町通り街づくり協定）により、元町通りに面する1階部分には、駐車場・駐輪場・車路の設置を禁止。 ※そのほか、元町通りでの荷捌きは原則として禁止、従業員が通勤に車を使用する場合は、必ず周辺に駐車場を確保等

52

■路外駐車場配置基準（熊本市）

- ・入口を集約した構造とし、幅を6メートル以下とすること。（駐車マスから直接出入りを行うハーモニカ構造の禁止）
 - ・自動車の出入口以外の部分から、自動車の出入りができない構造とすること
- ※ そのほか、路外駐車場（500㎡以上）の基準を準用



出典：第36回全国駐車場政策担当者会議
熊本市資料



滞在快適性等向上区域範囲図
出典：熊本市HP

■景観地区における制限（仙台市 青葉通景観地区）

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



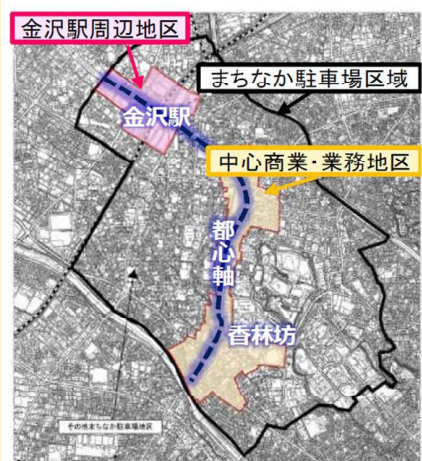
出典：青葉通街並み形成ガイドライン



調和に配慮したデザインの駐車場の出入口

■まちなか駐車場設置基準（金沢市）

- （共通）
 - ・まちなかへの過度な自動車の流入を助長しないこと
 - ・駐車場の出入りが前面道路の渋滞を引き起こさないこと
 - ・歩行者の安全性を阻害しないこと
 - ・周辺のまちなみ景観に配慮し、緑化等に努めること
 - ・平面の時間貸し駐車場としての土地利用は、一時的な利用に努めること
 - ・前面道路の幅員が6m未満の場合、時間貸し駐車場の設置を控えること
- （中心商業・業務地域）
 - ・駐車場に出入りする自動車が歩行者の回遊動線を阻害しないこと
 - ・店舗の連続性が確保されること
 - ・立体化・集約化等により土地が有効に利用されること
 - ・原則として都心軸からの出入りを行わないこと
 - ・近隣の駐車場需要を超えたものでないこと
- （金沢駅周辺地区）
 - ・駐車場に出入りする自動車が歩行者の回遊動線を阻害しないこと
 - ・立体化・集約化等により土地が有効に利用されること
 - ・金沢駅周辺における交通渋滞の緩和に必要となる対策の実施に努めること
- （その他まちなか駐車場地区）
 - ・周辺地区内の需要の範囲内であること
 - ・地区内の道路事情を勘案し、生活道路に悪影響を及ぼさないこと
 - ・中心商業・業務地区の利用者のための駐車場ではないこと
 - ・地域のコミュニティに配慮しているものであること

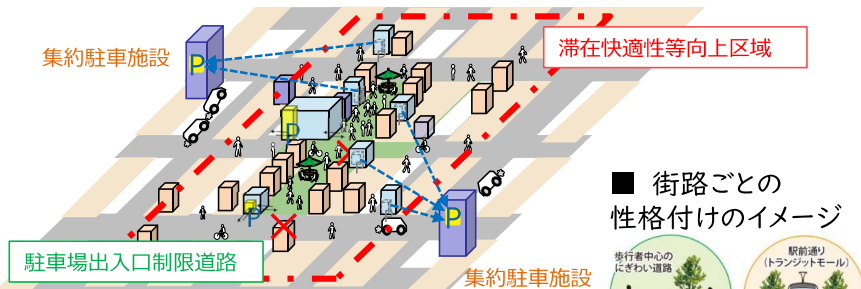


まちなか駐車場設置基準地区区分図
出典：第37回全国駐車場政策担当者会議・金沢市資料等

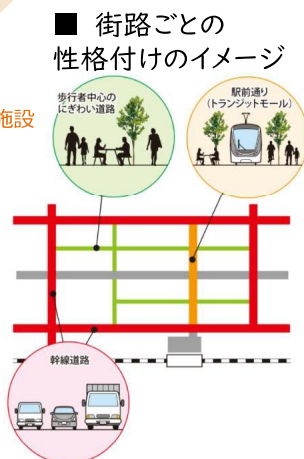
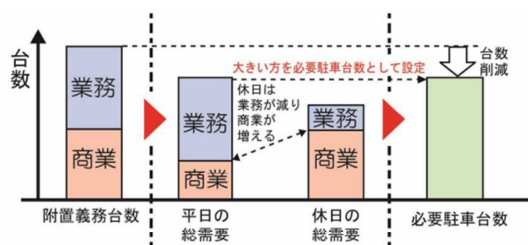
集約・フリンジ駐車場の推進

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

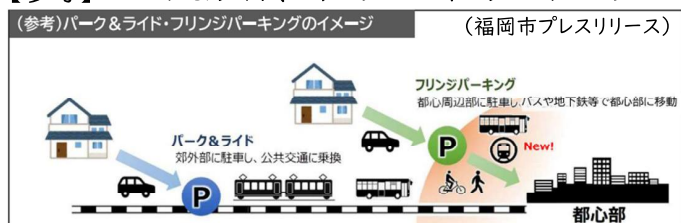
■ 駐車場のフリンジへの集約のイメージ(ウォークアブル特例の場合)



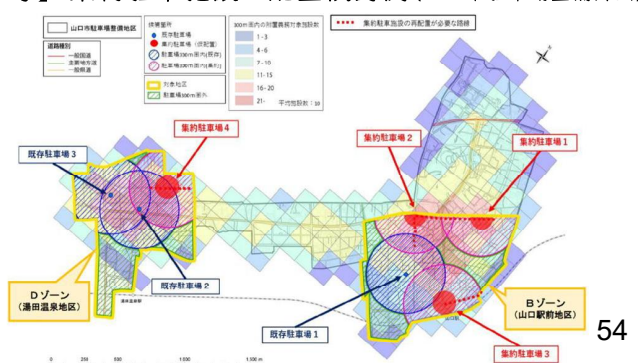
■ 集約による必要台数削減のイメージ



【参考】パーク&ライド、フリンジパーキングのイメージ



【参考】集約駐車施設の配置検討例(山口市駐車場整備計画)

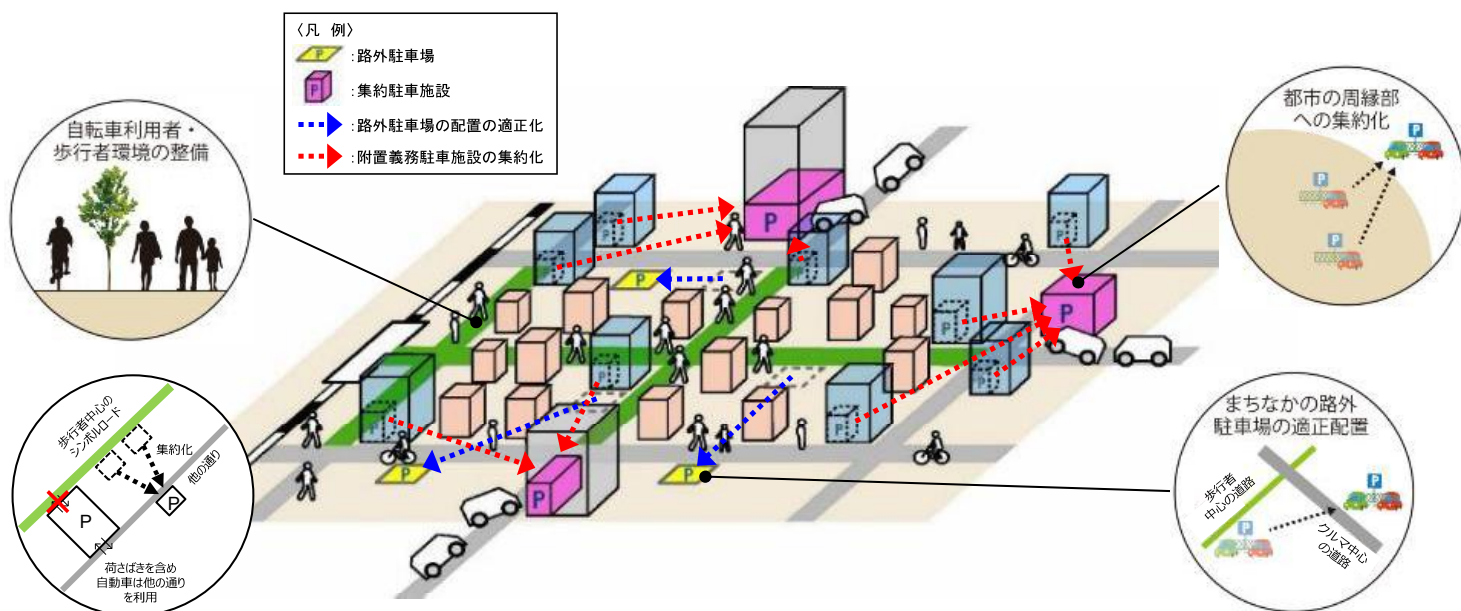


54

駐車場の配置適正化

まちなかの路外駐車場の適正配置、都市の周縁部への集約化
＋
公共交通の利用環境の充実、自転車利用者・歩行者環境の整備

まちづくりと連携した駐車場施策により、歩行者中心の街路空間の構築、
街並みの連続性確保、賑わいや都市の魅力の創出を実現



55

駐車場の散在による影響

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



歩道の分断

56

駐車場の配置適正化による効果

人中心の歩行者空間形成



中央区 銀座中央通り
(地域ルールにより隔地駐車場を確保し、にぎわいの連続性確保)

にぎわいや都市の魅力創出



新宿区 新宿駅東口周辺
(地域ルールによる駐車場出入口設置規制)

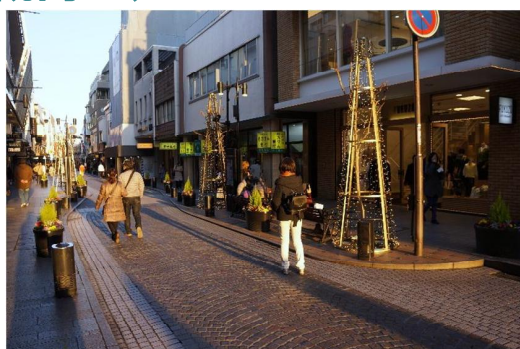


町田市 原町田中央通り
(中心商店街(歩行者天国区間)の外縁部に集約駐車施設を整備し、附置義務を受入れ)

まち並みの連続性確保(景観向上)



神戸市 旧居留地
(景観形成地域による駐車場出入口設置規制)



横浜市 元町商店街
(街づくり協定による駐車場出入口設置規制)

57

【法律】駐車場出入口の設置制限等

第46条第14項3号、第22項、第62条の9～第62条の12

都市再生整備計画（市町村が策定）

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

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

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

○集約駐車施設の位置及び規模（第46条第14項第3号（ハ））

↓ 特定路外駐車場
（条例で定める一定規模以上の路外駐車場）

○市町村長への届出（第62条の9第1項・第2項）
・特定路外駐車場を設置しようとする者は、設置に着手する30日前までに市町村長に届け出なければならない（届出事項の変更についても同様）

○勧告等（第62条の9第3項・第4項）
・市町村長は、届出の内容が路外駐車場配置等基準に適合しない場合、設置者に対して必要に応じて勧告することができる
・市町村長は、勧告をした場合、必要に応じて土地の取得のあっせん等の措置を講ずるよう努めなければならない

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

○出入口の設置制限（第62条の10第1項）
・出入口制限対象駐車場設置者等（駐車場出入口制限道路に面する土地に出入口制限対象駐車場を設置しようとする者又は出入口の位置を変更しようとする者）は、自動車の出入口を駐車場出入口制限道路に接して設けてはならない（やむを得ない場合として条例で定める場合を除く）

○市町村長への届出（第62条の10第2項・第3項）
・出入口制限対象駐車場設置者等は、駐車場の設置又は出入口の位置の変更に着手する30日前までに市町村長に届け出なければならない

○勧告・命令（第62条の10第4項・第5項）
・市町村長は、届出の内容が出入口の設置制限規定に適合しない場合、設置者に対して必要に応じて勧告することができる（出入口の位置に関する設計の変更等）
・市町村長は、設置者が勧告に係る措置をとらなかった場合、安全かつ円滑な歩行の確保に特に支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、当該勧告に係る措置について命ずることができる

○歩行者の安全の確保等についての配慮（第62条の11）
・現に駐車場出入口制限道路に接して出入口制限対象駐車場の出入口を設置している者等は、安全かつ円滑な歩行の確保等についての適正な配慮をして当該駐車場を運営しなければならない

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

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

附置義務条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

駐車場法の特例

3パターンの附置義務条例が制定可能に

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

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

60

Walkable

歩きたくなる

Eye level

まちに開かれた1階

Diversity

多様な人の多様な用途、使い方

Open

開かれた空間が心地よい

居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたい、歩きたくなる。

多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たい、留まりたい。

歩行者目線の1階部分等に店舗やラバがあり、ガラス張りで見えれば、人は歩いて楽しくなる。



61

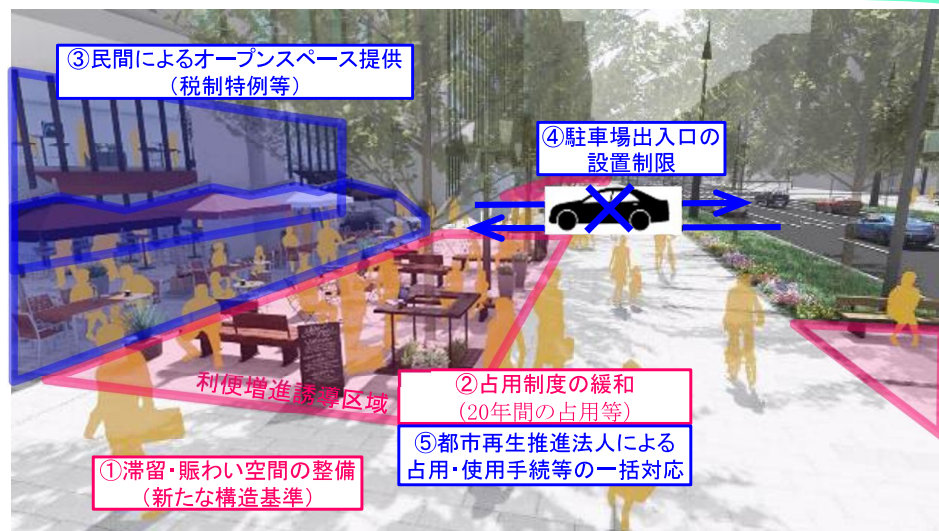
- 歩行者利便増進道路（改正道路法）と滞在快適性等向上区域（改正都市再生特別措置法）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進

歩行者利便増進道路

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

滞在快適性等向上区域

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



両制度を併用すると…相乗効果 大

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

62

駐車場出入口の設置制限等-路外駐車場-

まちなかのメインストリート等における 路外駐車場の出入口規制

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

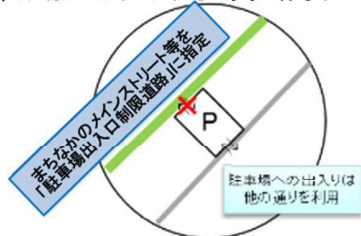
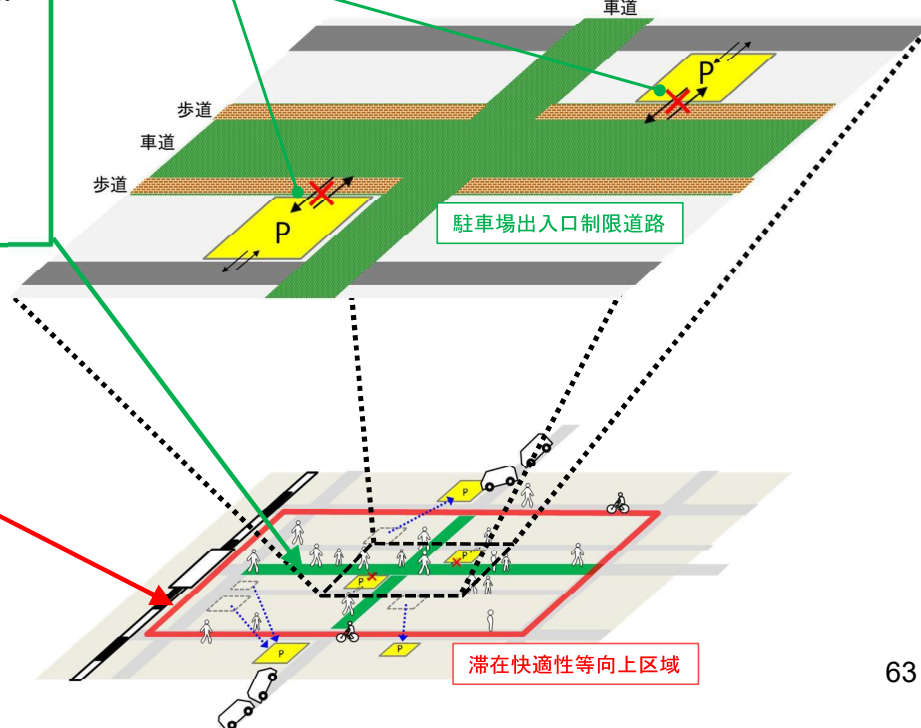


Photo by Norihito Yamauchi

まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化

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



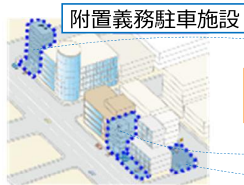
63

附置義務駐車施設の集約化

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

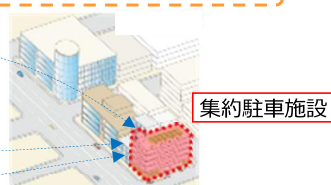
駐車場法（現行）

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



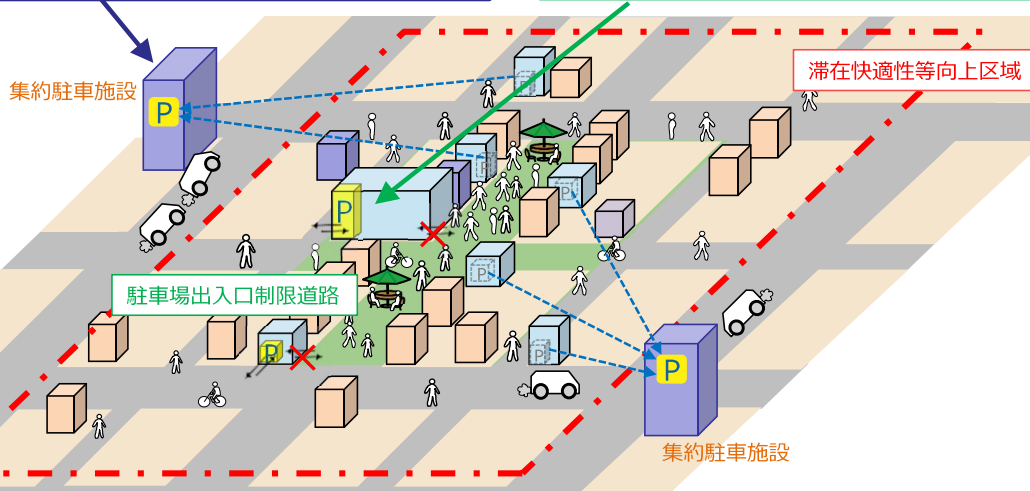
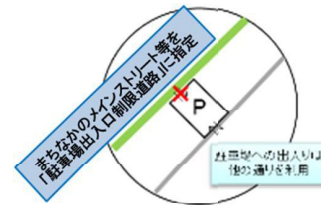
駐車場法の特例

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



まちなかのメインストリート等における附置義務駐車施設の出入口規制

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



64

2. (2) 質の向上 (結節点機能の強化、景観・デザイン等)

まちの装置として駐車場に必要な機能

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

交通の結節点としての機能

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

公共交通との接続



シェアモビリティの導入



バリアフリー化



ベビーカーの貸出



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

都市のにぎわい創出拠点としての機能

例：まちの情報発信、休憩施設、Wi-Fi（観光地など）、店舗、一部公園化

サイネージ等によるまちの情報発信



休憩施設



1階を店舗として活用



屋上公園化



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

その他都市施設としての機能

例：荷さばき駐車場、宅配ボックス設置、緑化、太陽光発電、防災拠点機能、トイレ

防災拠点機能



緑化



宅配ボックスの設置



太陽光発電



- ※8 出典：三井不動産リアルティ
- ※9 出典：株式会社 スクジオ ケンカマガイ
- ※10 出典：さいたま市都市整備公社
- ※11 出典：日本パーキング

66

立地特性に応じて駐車場に付加することが望ましい機能について(考え方)

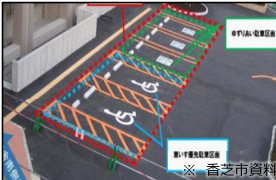
- コンパクト・プラス・ネットワーク、ウォークアブルなまちづくりを目指すに当たっては、駐車場の立地や地域の実情に応じた駐車場の機能の充実により、人々の移動や自動車交通の誘導（モビリティマネジメント）を通して望ましいまちづくりを図っていく必要がある。
- 規制（路外駐車場配置等基準や附置義務制度等）や補助制度、公共による駐車場整備・管理（指定管理の要件等）等の政策手段を通して、これらの取組を誘導していくことが望ましいと考えられる。
- ※ 住宅地については住宅政策とも連携しつつ、自動二輪車駐車場の確保、周辺道路等都市環境の観点から、荷捌き駐車施設の確保が望しい。

	中心市街地の駐車場	集約・フリンジ駐車場	パーク＆ライド駐車場
概要	- 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 - 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 - 一定の業務利用や短時間利用者も想定 - 小規模平面駐車場は土地の暫定利用に限定	- 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 - 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 - 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）	- 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 - 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 - 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
特に必要な機能（例）	目的地に近接が望ましい、車椅子利用者用駐車施設※、移動等制約者用優先区画、荷捌き駐車場、観光バス乗降場所（ターミナル駅周辺等）	- EV充電設備 - 観光バス駐車場（観光地等） - まちなか（目的地）への案内機能、休憩施設、トイレ、Wi-Fi	- EV充電設備 - 宅配ボックスの設置
必要なサービス（例）	- 施設情報・満空情報の発信、事前予約 - 障害者割引を導入するとともに、駐車料金は集約・P&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 - 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	- 施設情報・満空情報の発信 - 利用しやすい料金設定（周辺施設との提携等） - 公共交通の割引	- 施設情報・満空情報の発信 - 利用しやすい料金設定（公共交通との連携等） - 公共交通の割引
共通して求められる機能（例）	- 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など、周辺交通やまちなみ、にぎわいに配慮 - 車椅子利用者用駐車施設、優先区画※、ダブルライン・ゆとりのある駐車区画、自転車・自動二輪車駐車場、ベビーカーの貸出 - 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		

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

67

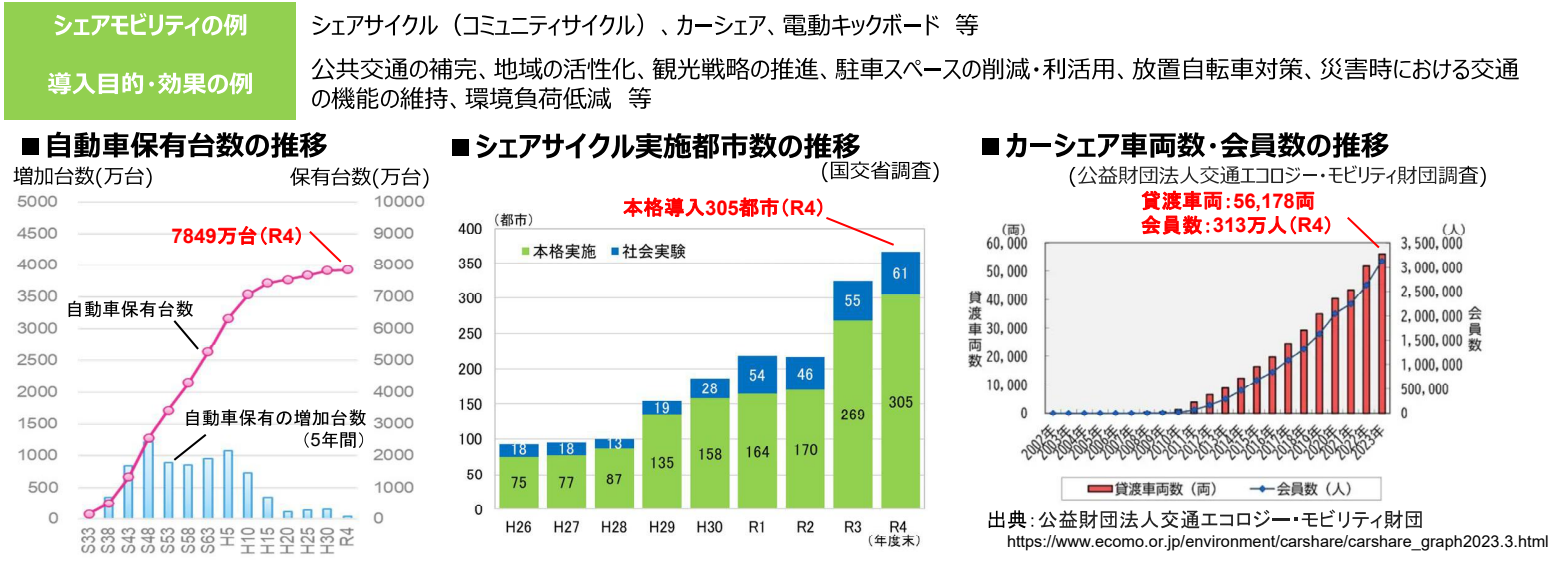
駐車場に付加することが望ましい機能について②(イメージ)

	中心市街地の駐車場	集約・フリンジ駐車場	パーク＆ライド駐車場
特徴	目的地への近接が必要な駐車需要への対応（短時間中心）	歩行者安全・まちなか回遊促進等の観点で利用を誘導（一定時間駐車）	公共交通との乗継利用を誘導（長時間駐車）
特に必要な機能（例）	車椅子使用者用駐車施設（コインパーキング）  荷捌き駐車施設  観光バス乗降場（中央区）  ※ 時間短縮駐車場 ※ 豊島区資料	周辺案内・休憩施設（金沢市）  観光バス駐車場（東京都）  ※ 東京スカイツリー（東京都資料）	宅配ボックスの設置（さいたま市）  EV充電機の設置  ※ 浦和パーキングセンター ※ 経産省資料
共通して求められる機能（例）	緑化（名古屋）  ※ 金城ふ頭駐車場（STGK） 1階を店舗にしてにぎわいに配慮（長野市）  ※ TOiGO（Google Map）	シェアモビリティポートの整備 モビリティハブ（世田谷区）  ※ ENEOSマルチモビリティステーション 自動二輪駐車場（京都市） 	防災拠点機能  ※ 三井のリパークHP
	車椅子使用者用・優先区画の設置（香芝市）  ※ 香芝市資料 ゆとりのある駐車区画（練馬区）  ※ 東京都資料	ベビーカーの貸出（広島市） おでかけ家族 おうえん宣言!! ベビーカー貸出サービス  ※ 広島市中央部商店街 公共交通待合室（熊本市） バス待合室のイメージ  ※ 熊本市資料	ペDESTリアンデッキ接続（清瀬市）  ※ クレア市営駐車場（Google Earth）

68

駐車場の交通結節点機能向上とシェアモビリティの活用について

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



- 交通拠点の機能強化に関する計画を検討する際の留意点等についてまとめられた「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」においては、シェアモビリティの普及等の変化の対応として、乗継の利便性、待合環境の快適性、拠点の効率的配置など、ノード（交通拠点）の機能強化、データ等の活用による交通行動の合理化・最適化する形でのマネジメントが重要とされている。
※ バスタプロジェクトを中心に検討されたものであるが、鉄道駅併設の大規模なものに限らず、小規模施設も想定されるとされている。
- また、自動運転サービスは主にシェアモビリティとして実装することが見込まれ、駐車需要が減少するというOECDの試算も取り上げられている。

○交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（R3.4 道路局）（抄）

第1章 道路ネットワークにおける交通拠点の意義

1-1 モビリティの変化と交通拠点（ノード）の役割

（2）シェアリングモビリティの普及

将来、自動運転サービスは主にシェアリングサービスとして実装することが見込まれるが、シェアリングサービスの普及に伴い、道路のピーク時交通量や駐車需要は大きく減少するとの試算もあり、シェアリングサービスが道路交通に与える影響の大きさを改めて認識する必要がある。

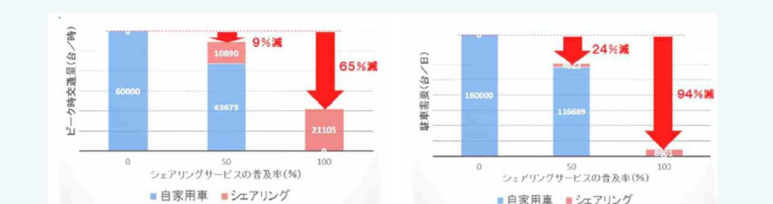


図 1-4 シェアリングサービスの普及率とピーク時交通量[※]
図 1-5 シェアリングサービスの普及率と駐車需要[※]
※ 鉄道等の大容量公共交通とライドシェア型自動運転サービスを併用した場合の試算

（3）ノード強化の必要性

このようなモビリティの変化に対応した道路施策を進めるためには、交通モード間の乗継の利便性や乗継時の待合環境の快適性の確保、そもそもモビリティを利用するための拠点の効率的な配置など、交通拠点（ノード）の機能強化を図った上で、モビリティのデータ等を活用してマネジメントを行うことが一層重要になると考えられる。

1-2 リンク中心からリンク×ノード×マネジメントへ

冒頭に述べたように道路を利用するモビリティが変化しつつあり、また、人口減少や高齢化、インバウンドなど社会情勢や人の流れが大きく変化している状況を鑑み、道路ネットワーク単体での効果の最大化を図ることは難しく、道路を利用するモビリティ、ひいては、交通ネットワークとの関係性にも留意しながら、道路ネットワークとして全体を捉えていく必要がある。そのため、モビリティの変化に対応した道路整備の観点からは、道路と交通のネットワークが重なる交通拠点（ノード）の重要性が一層高まっていると考えられる。

例えば、都市部へのラストマイルとなるアクセス道路（リンク）の整備と都心部の駅前のバスターミナル（ノード）の整備、さらには、そこを利用するモビリティの運行管理（マネジメント）などを組み合わせることにより、道路を利用するモビリティや人の流れを活性化し、道路ネットワークの効果を最大化することにも寄与するものと考えられる。なお、ここでいうノードは、鉄道駅に併設されるバスターミナルのような大規模なものに限るものではなく、カーシェアリングのステーションなど小規模な施設も想定される点に留意が必要である。

マネジメントについても、道路だけでなく、モビリティやまちづくり等も含めて広く検討することが求められる。効果的なマネジメントを行うためには、多様な主体と連携し、また、各種データの取得・利活用することも必要である。例えば、交通ターミナルを発着する多様なモビリティの位置情報や混雑情報等のデータを収集し、そのデータを活用・分析したものを、モビリティの料金や所要時間等と併せて利用者に情報提供し、利用するモビリティを総合的に判断して選択させることで、交通行動を合理化・最適化するといった形でのマネジメントも考えられる。また、こういった仕組みを災害時における代替輸送の確保など交通マネジメントのために活用していくことも考えられる。なお、データの活用（サイバー）と交通ターミナルの運用（フィジカル）の両面からマネジメントしていく試みは、MaaSやスマートシティの考え方も重なるところであり、これら施策とも連携して、マネジメントの高度化・多様化を図ることが望ましい。

- 交通拠点に求められる機能として、①交通機能、②防災機能、③交流機能の3つの機能を挙げており、周辺施設と連携して、パーク&バスライドや、サイクル&バスライドのための駐車場の確保も必要とされているほか、まちづくりと連携して拠点を整備することとされている。
- また、自動運転の実用化に伴い、地域の拠点からの移動の際にモビリティ・ハブのような拠点が必要となることも予想されるとされている。

○交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（R3.4 道路局）（抄）

1-4 バスタプロジェクトが目指す取組

（2）未来を先取りした施策展開

例えば、自動運転については、令和7年には高速道路でのレベル4（自動運転車（限定領域））の実現が目標とされており、着々と技術開発や制度整備が進められている。また、超小型モビリティ（1～2人程度が乗れる電動車両）など新たなモビリティの導入も徐々に進みつつある。これらモビリティは、地域の拠点からの移動などでの利用も想定されることから、例えば、地域において様々なモビリティが接続する「モビリティ・ハブ」のような拠点が必要となることも予想され、そのような将来像を具体的に描きながらプロジェクトを推進していく必要がある。

（4）地域の拠点・賑わい機能 1）まちづくりとの連携

①概要

交通拠点の整備はまちづくりの一部でもあることから、交通拠点の整備にあたっては民間開発や公園、自由通路の整備等、まちづくりと連携し、地域で一体となって拠点整備を行うことが求められる。

②検討時の留意点

- 民間開発を含め、交通拠点周辺におけるまちづくりに関する動向を把握した上で、積極的に連携を深めていくことが望ましい。その際、道路空間の立体的な利用など、周辺施設と一体となって空間を高度利用することも考えられる。
- 地域の拠点備の方向性について、自治体による関連計画等との整合性に留意する。

第3章 交通拠点に求められる機能

（1）基本機能 5）新たなモビリティサービスへの対応

②検討時の留意点

- 次世代モビリティはシェアモビリティによるサービスが想定される。
- 新たなモビリティへの対応を念頭に、施設の設計にあたって冗長性を持たせつつ、積極的に実証実験等を行って技術革新の加速化を図ることが考えられる。
- 次世代モビリティのカーブサイドでの乗降について、拠点（モビリティ・ハブ）を設けて積極的にマネジメントしていくことが考えられる。

（2）交通結節機能 2）交通モード間の接続

②検討時の留意点

- パーク&バスライド、サイクル&バスライドを行う際に設置する駐車場等は、地域のまちづくりに関する計画と整合を図りつつ、また、周辺施設と連携して確保する。
- 乗継に必要な運行情報の提供にあたっては、乗継時の動線等を想定してシームレスに情報提供ができるよう、案内サインや情報提供設備など、案内の方法や位置の工夫等を行うことが望ましい。

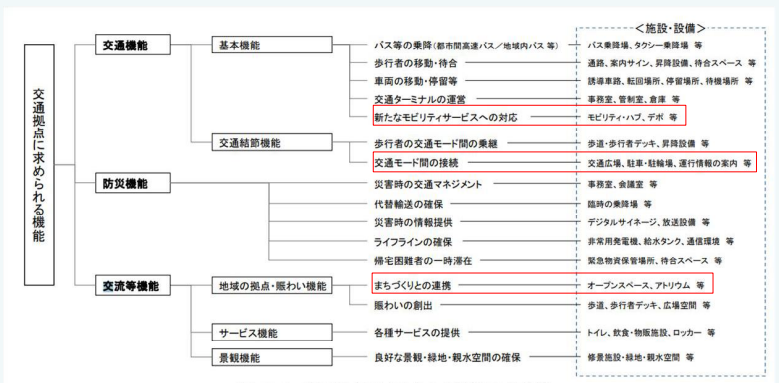


図 3-2 交通拠点で求められる機能の全体像

結節点機能強化にインセンティブを設けている事例

- モビリティハブのような交通の結節点については、シェアモビリティの活用に加えて、**待合環境の充実や円滑な乗継**ができる環境の整備を誘導していくことも重要と考えられる。
- 公共交通利用促進措置の一環として、公共交通の待合環境整備等の結節点としての機能を強化する場合に駐車場の附置義務の緩和によるインセンティブを設けている場合もある。

■附置義務条例による取組（北海道札幌市）

・バスや路面電車等の公共交通利用者の利便性向上を目的として、待合施設を建築物内又は建築物の敷地内に設置する場合に、附置義務台数を20%緩和（全天候型以外の待合施設の場合は10%）

取組内容		緩和率
①公共交通利用促進策	公共交通利用促進PR	必須
	マイカー通勤規制	5%
	公共交通利用者への運賃補助	10%
	公共交通利用者へのポイント付与サービス	10%
	公共交通利用者への商品配送サービス	10%
	公共交通の待合環境整備（全天候型対応以外）	20%(10%)
②集約化	公共地下通路等への接続	20%
	集約駐車施設への集約化	上限20%
最大緩和率50%		

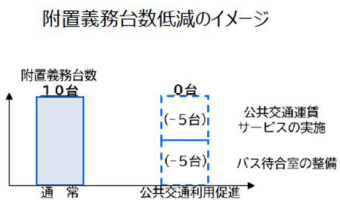
■附置義務条例による取組（熊本県熊本市）

・熊本市の公共交通利用促進計画に資する取組として、公共交通待合施設を整備する場合は、駐車場の附置義務台数を緩和。（空調や、椅子、テーブル等の休憩のための什器の設置等）

メニュー	緩和率	基本メニュー
① 公共交通利用促進広報・啓発、バスロケーションシステム等の利用促進に向けたPR	— 必須	
② MaaS等における店舗情報等の提供	上限10%	
③ 従業員の公共交通利用での通勤	上限10%	
④ 駐輪場・シェアサイクルポートの設置(1台/5台整備)	上限20%	
⑤ 買い物に応じた運賃サービス等の実施	上限30%	
⑥ 公共交通待合施設の整備	30%	
⑦ P & R 駐車場等からの送迎バスの運行	30%	



出典：札幌市、地域交流拠点等開発誘導事業パンフレット



出典：第32回全国駐車場政策担当者会議札幌市資料

出典：第36回全国駐車場政策担当者会議熊本市資料
熊本市「まちなか駐車場適正化計画について」

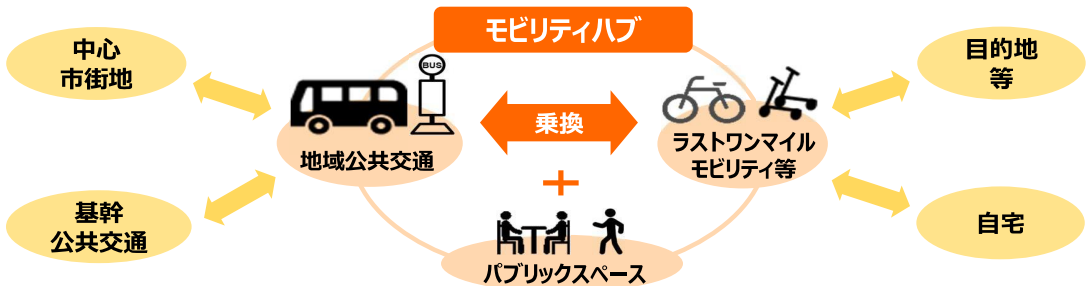
地域公共交通と連携したモビリティハブについて

モビリティハブへの期待

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

モビリティハブの方向性・求められる機能

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



地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ

欧州におけるモビリティハブの事例・計画

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

名称（都市） 設置の目的	主な機能	整備・運営主体等
乗り換え拠点/乗換え点 （ドイツブレーメン都市州） ・環境面、安全面から自家用 車の保有台数の削減	カーシェアリングを軸とした規模の異なる2種類のモビリティハブ ①乗り換え拠点 ・ 鉄道や路面電車の駅やバス停近くに設置 ・ 最大12台のカーシェア ②乗り換え点 ・ 小規模な施設で、2～3台の車両が駐車可能 ・ 駐車場所の確保が特に困難な 都心部 に設置 ・ 300m毎に設置することが最終目標（一部地域では達成済み）	・ 駐車場管理団体 が プレーメン都市州から 名称の使用許可を取得 (自治体からの補助はなし) ・ カーシェアリング事業者 が、駐車場管理 団体からスペースの貸与を受けて、 整備・ 管理・運営 を実施 ・ デベロッパー が、入居者に公共交通券や カーシェアリング会員権を提供するなど、モビ リティ管理施策に対し、事業者が一定額を 支払うことを義務付ける法改正を実施
アンコーツ・モビリティハブ （英国マンチェスター市） ・自家用車の削減と徒歩・自転 車による移動の促進 ・安全で魅力ある地区への再生	マンチェスター 市中心部 に隣接した旧工業地域に計画されている8階建て のモビリティハブ ・ カーシェアリングやシェアサイクル ・ 自転車保管スペース150台分 ・ 約400台の駐車スペース ・ ラストワンマイル配送施設 ・ 商業施設	・ 市と民間不動産企業のJVが整備 ・ 管理・運営 は、初期は市が実施し、その後 はその他の方法を検討 ・ 不動産デベロッパー が、モビリティハブ内の駐 車スペースを購入・レンタルし、近隣の 新築 住宅 で駐車スペースを限定することを計画
グルノーブル駅モビリティハブ （フランスグルノーブル市） ・より環境へ優しい移動手段へ の移行	主要鉄道駅にフランス最大規模の駐輪場（1,150台）利用者に応じた 3種類の駐輪場及びレンタルサイクル営業所等 を設置 ①日常的な自転車利用者向けの事前予約制ロッカー ②一時的な利用者向け（屋外） ③鉄道等の公共交通機関の利用者向け +レンタルサイクルサービスの営業所と自転車の空気補充ステーション	・ 中央政府・市・国鉄等 6 組織の負担で整備 ・ バスターミナルの管理・駐輪サービスは民間 企業に委託

出典： 国土交通政策研究所資料「地域モビリティサービス改善と運営に関する調査研究 ～欧州のモビリティハブの特徴と運営のしくみ～」R4.6 74

国内におけるモビリティハブ事例・計画①



■ENEOSマルチモビリティステーション
（東京都世田谷区）

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

サービス内容（各社のアプリ等を通して利用）

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



出典：ENEOSホールディングス株式会社プレスリリース

■乗継ハブ構想（大阪メトロ駅等周辺）

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



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

■金沢版モビリティハブ（石川県金沢市）

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

第3次金沢交通戦略（令和5年3月策定）

2-（3）官民連携による交通結節点の整備・充実
①モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実
現状・課題

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

方針・具体的な取組

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



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

（4）まちなかへのマイカー流入抑制
◇パーク・アンド・ライドの普及・利用促進

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

【各エリアにおける考え方】

まちなか

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

居住誘導区域

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

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
バス、地域運送交通	駅（北陸鉄道） 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	タクシーハイ等	金沢版モビリティハブ地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継する拠点を整備
自転車	駐輪場・ポート	
自動車	パーク・アンド・ライド	

※モビリティハブ：鉄道・バス・タクシー・地域運送交通・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

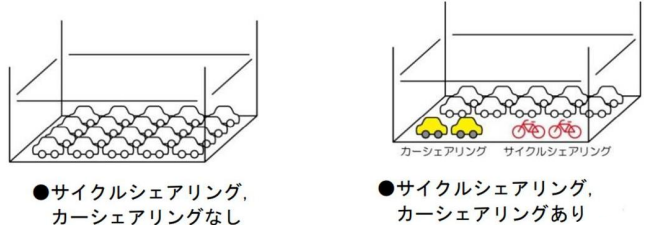
シェアモビリティの導入にインセンティブを設けている事例

- シェアサイクルやカーシェアリング導入による駐車需要の軽減・公共交通利用促進、環境負荷低減等の効果に着目して、駐車場の附置義務の緩和によるインセンティブを設けている場合もある。

※ 神戸市事例は「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」においても紹介

■附置義務条例による取組（兵庫県神戸市）

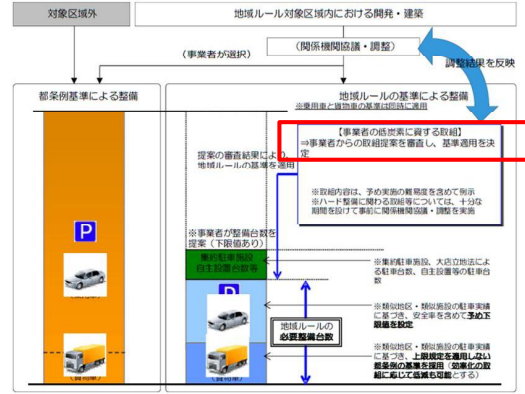
・ポート（自転車）やステーション（自動車）を駐車場内に設置し、自動車・自転車を複数の人で共有することで自動車利用台数（駐車施設の需要）が軽減される。



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

出典：神戸市「公共交通利用促進措置による附置義務台数の緩和（条例第9条の2関連）」

■地域ルールにおける取組（東京都港区）



【低炭素化に資する取組の内容(例)】

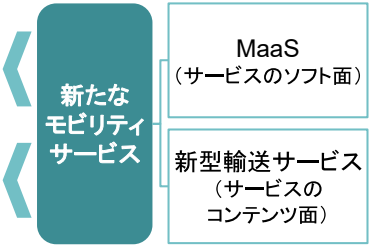
項目	ソフト対策	ハード整備
公共交通機関の利便性向上	公共交通利用者への商品割引サービスや特典の付与、運賃の補助 公共交通利用促進についての広報の実施 駅やバス停までのマップ表示・冊子配布 商品配送サービスの実施 など	バス停の整備・改築 公共交通機関へつながる歩行者ネットワーク整備 公共交通インフラの整備 交通広場の整備 など
自動車による環境負荷の抑制	従業員等への自動車通勤の禁止 共同乗車の実施 貨物車の低公害車利用 など	BV充電器、水素ステーション設置 クリーンエネルギー自動車の普及促進策 地域共同荷捌き施設の整備 カーシェアリングの導入 など
地区内移動の支援	手荷物預かりサービスの実施 地域交通（バス等）による周辺地域、鉄道駅への送迎 地区内の徒歩移動を支援する交通モードの導入 など	快適な歩行環境整備（ネットワーク整備） 自転車走行空間整備（ネットワーク整備） 交通広場の整備 地下車路による駐車場ネットワーク整備 自転車シェアリングポートの整備 など
その他	※事業者からの提案に基づき、適宜追加	

出典：港区駐車場地域ルールについて

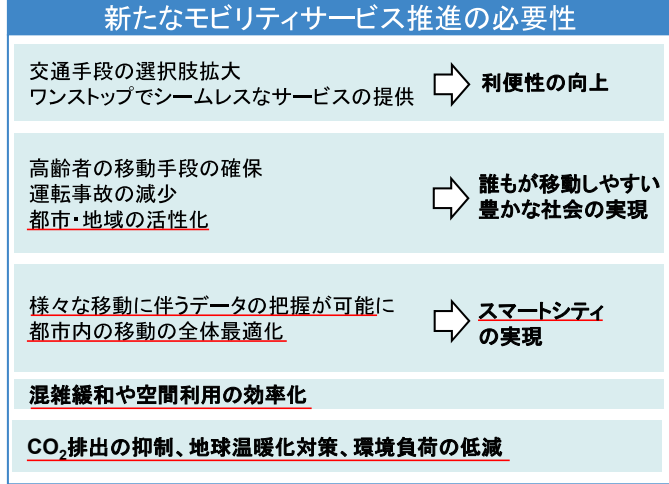
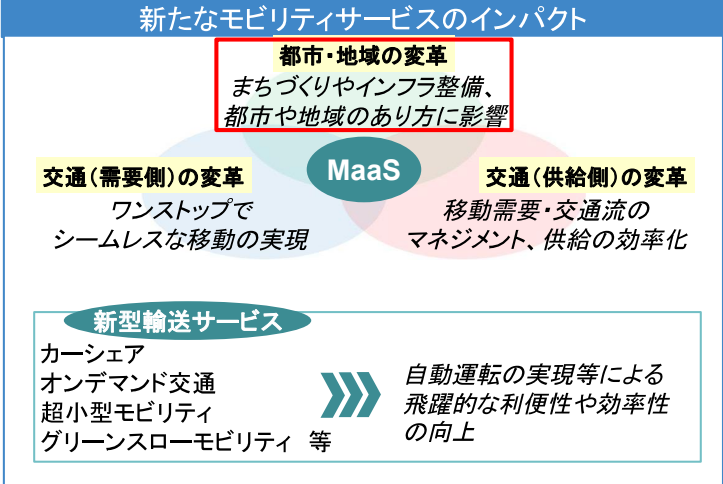
○ 新たなモビリティサービスの実現に向けて検討した「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」の中間とりまとめでは、シェアサイクル等の新たなモビリティについて、都市のあり方やインフラ整備にもインパクトをもたらす可能性があるとされており、**取り組む意義**として、**空間利用の効率化、スマートシティの実現、公共交通へのシフトによる環境負荷低減等**が挙げられている。

【交通分野を巡る動向】

	背景	現状(定量)	現状(課題)
都市部	- 経済状況の回復 - 公共交通サービスの充実	- 輸送実績拡大 - 需要堅調	- 道路混雑 →都市空間のロス - 経済的ロス - 環境問題
地方部	- 少子化・高齢化 - 公共交通サービスの利便性の問題 - 交通サービス提供主体の不存在	- 輸送実績減少 - 需要縮小	- 交通サービスの縮小及び撤退 - 外出機会減少 - 物流サービスの維持確保 - 地域社会維持困難



【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

- とりまとめでは、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。
- また、**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。

インフラ整備との連携に向けた取組



	2019年度に着手すべき施策	中長期的に取り組むべき施策
今後の取組方針	MaaS実用化に向けた実証実験の実施・支援	交通結節点・走行空間の整備に係る制度検討や、新たなモビリティサービスを統合的な計画に組み込むためのガイドラインの作成、地方自治体向けへの展開
	新たなモビリティサービスの実証実験に合わせてシームレス化に必要な交通結節点等の整備	新たなモビリティサービスを望ましい都市・交通の実現に資するような態様で位置付け、持続的な取組を展開
		取組の広域展開を見据えた、データ活用方法を考慮した実務レベルでの計画プロセスの刷新

- 駐車場に**休憩施設を併設**したり、自走式立体駐車場の屋上に**広場・公園空間**を設けるなど、まちのにぎわい創出に資する機能を駐車場に付加することや、**遊休時に地域の公共空間として活用**することも考えられる。

■公園としての活用

取組の概要	・ 自走式立体駐車場の屋上を公園として活用
期待される効果	・ 駐車場の立体化による<u>土地の有効利用</u>、緑化による、夏場の<u>ヒートアイランド現象緩和</u>・駐車場利用者の<u>車内快適性の向上</u> ・ 屋上公園利用を通じた、<u>地域コミュニティの形成・賑わい活性化</u> ・ 市民菜園やイベントの開催など、日常的に活用することにより、<u>災害時の避難空間としての認知度の向上</u> 等



出典：一般社団法人日本自走式駐車場工業会

■まちなかの賑わいの場としての活用例（新潟市8BAN PARK）

取組の概要	・ 有志団体「本町8BANリノベーション」では、<u>空きビルや空き店舗等の遊休地を、面を考えながら改修する「エリアリノベーション」により、歩いて回れる魅力的なエリアを作り出す取組を実施。</u> ・ 取組の一環として、<u>中心市街地の自走式立体駐車場の屋上で飲食ブースの出店やピクニックエリアでのイベント開催（ヨガ・ピラティス、テントサウナ等）により、賑わいの場として活用する社会実験を定期的実施。</u> ※ 当初は道路空間でのストリートマーケットの予定だったが、周辺住民の声を踏まえて立体駐車場の屋上を利用
期待される効果	・ 公共空間の利活用、エリアへの新たな人の流れの創出 ・ 来訪者やボランティア参加者、出展者等として関わることで、町やコミュニティへの関わりの増加 ・ 人材育成やきっかけづくり（エリアへの出店のトライアルの場）



出典：Things
(<https://things-niigata.jp/other/8ban-renovation>)

参考：8BANリノベーション広報室 (<https://note.com/hon8ban/n/n44337a9930eb>)

駐車場の景観についての指針や取組事例

- 都市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。

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

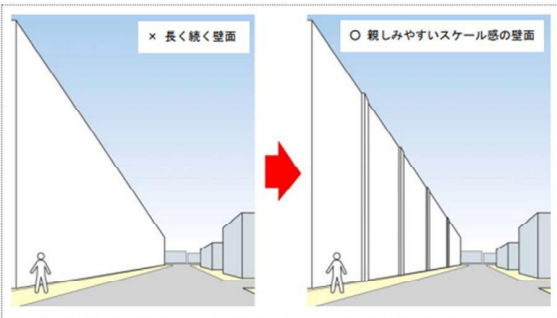


図 30. 壁面の分節化

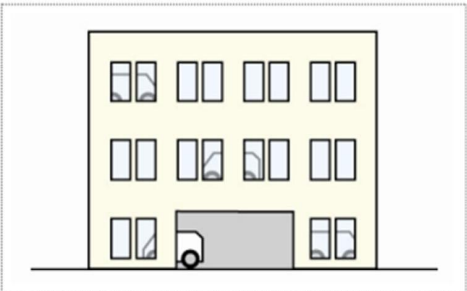


図 27. 建築物のようなデザイン



図 28. 1 階の道路沿いの店舗化

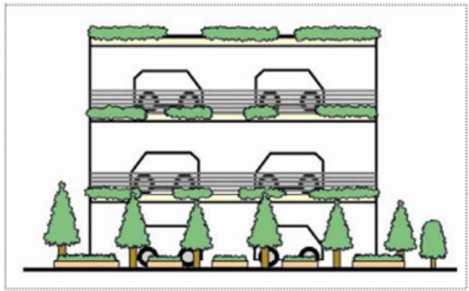


図 29. 植栽による緑化・修景

駐車場の景観についての指針や取組事例②

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。



立体駐車場の外壁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（長崎県長崎市）

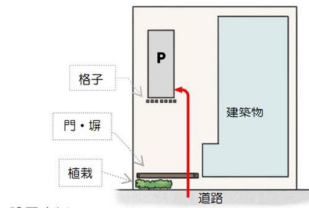
京の景観ガイドライン（建築デザイン編）（京都市）

- ・ **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（道路側へ配置）

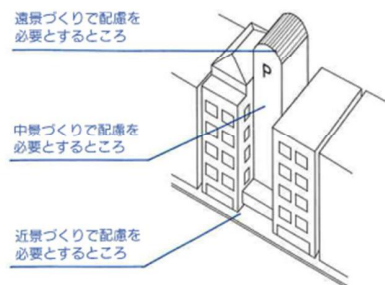


○ 道路側に門・塀、植栽等を設置更に、見える場合は本体を格子等で修景



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）

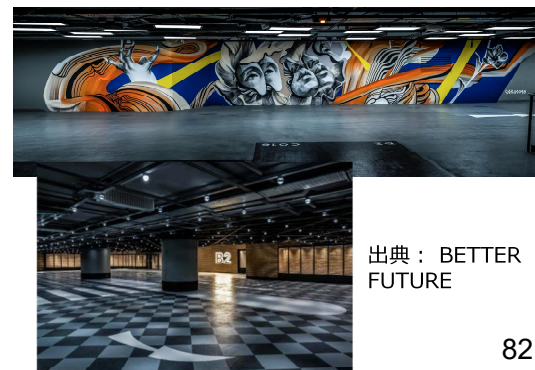
- ・ 6階建ての**木造駐車場**
- ・ 公園と駐車場と同じ配分の土地利用
- ・ 周辺には公園や、環境にやさしい乗り物、シェアリングサービスを提供する施設を併設



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



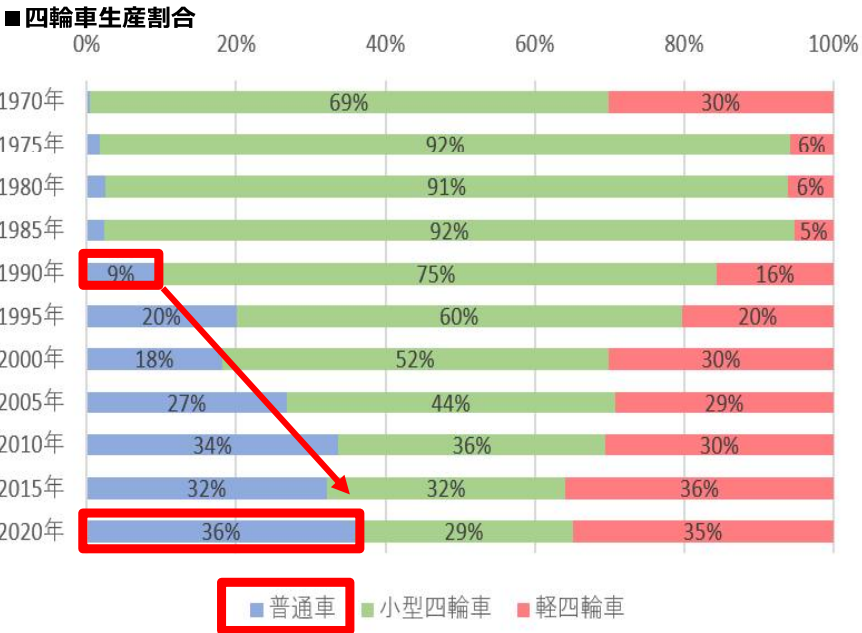
出典：BETTER FUTURE

2.（3）車両等の変化への対応

- 自治体が駐車場法に基づき、附置義務条例を定める際の参考として示している**標準駐車場条例**では、附置しなければならない駐車施設の駐車マスの大きさについて規定。
- 平成2年以前は、外国車等の大型車に対応した基準（普通車）であったが、我が国において過半を占める小型車に対応した基準として、**普通車用を3割、小型車用を7割**と改正。
※ 当時の普通車保有台数7%に都市による実情の違いやピーク時の対応等を勘案して、3割と設定。
- 他方、近年の車の販売動向を踏まえれば、**普通自動車の割合の増加**に対応して、附置義務条例における普通車用の割合について、**地域の実情に応じて設定していくことが考えられる。**

【参考】 標準駐車場条例における、駐車施設の区画の基準

種別	規格 ※赤字はR7.3改正後
小型車用 7割	2.3m×5m以上
普通車用 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



出典：日本自動車工業会 統計・資料より作成

駐車スペースに係る規格の概要(根拠・参考例)

- 「**駐車場設計・施工指針**」（平成4年・日本道路協会）における普通乗用車の駐車マスの考え方は、当時販売されていた車両の諸元を元に設定。（道路法上、2.5m以上の車両は通行できない。）
- 専門紙等では、近年の車両の大型化の動向について、1.8m以上の車両が増えているとの指摘がみられるが、**2mを超えない範囲**となっており、駐車場設計・施工指針の想定範囲内。
- ユニバーサルデザインの観点からは、**ゆとりをもった幅の駐車マス**の設置についても、検討していく必要があると考えられる。
- 例えば、東京都道路整備保全公社が纏めた「**駐車場ユニバーサルデザインガイドライン**」（平成19年2月）では、**運転初心者、高齢者、妊産婦、乳幼児を連れた人などをはじめ、誰でも安全かつ円滑に駐車及び乗降できるスペース（ゆったり駐車スペース）**を可能な限り設置することを記載するとともに、設置の際は、案内表示で表示板や舗装面の**色分けで表示**することが推奨されている。

駐車場設計・施工指針（平成4年・日本道路協会）		
普通乗用車	市販されている車両の諸元をもとに設計対象車両の大きさを長さ5.6m、幅員2.0mと設定	壁や柱とのクリアランス、+0.4m、ドライバーの乗降のためのドアの開閉寸法等+0.5m
2.5×6m		

駐車場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	当時市場に比較的多く出回っている車種のデータを参考に、全長5.1m、車幅1.9mを標準的な車両として設定	壁や柱とのクリアランス、+0.3m、ドアをフルオープン可能な幅+0.8m
2.7×5.4m		

【参考】車幅が1.8mを超える国産車の例（国交省調査）

車	車幅
トヨタ ランドクルーザー	1,980mm~1,990mm
レクサス LX	1,990mm
マツダ CX-5	1,845mm
スバル WRX S4	1,825mm

・ゆったり駐車スペース〔7区画〕
（幅 2.75m、奥行き 5.1m）

- ゆとりを持った駐車スペースを設けている事例（練馬区）
- ・ 運転初心者、お年寄り、妊娠している方、荷物の積みおろしなど、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン駐車スペース
 - ・ 精算機についても、車椅子利用者に配慮した高さや、事前精算式を採用したユニバーサルデザインとなっている



出典：東京都『総合的な駐車対策の在り方』（2022年3月）

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

【参考】平成6年当時の考え方

「標準駐車場条例の改正について」（平成6年1月20日）
 ・ 通常都市内で貨物の運搬に利用される貨物車を対象として設定したもの
 ※ 2 tトラックの実車高2.7m以下のものが9割

【参考】大丸有地区の地域ルールにおける取組

地域ルールの取り組み

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

地域ルールの効果

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

丸の内においても主に梁下有効高の低いビル周辺で貨物車の路上駐停車が多い

梁下有効高の3.2m以上を確保したビルは増加している

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

路上駐停車台数 貨物車 (台/10m)

- 0
- 0~0.5未満
- 0.5以上

建物入庫車高制限

- 2.5m未満
- 3.2m未満
- 3.2m以上

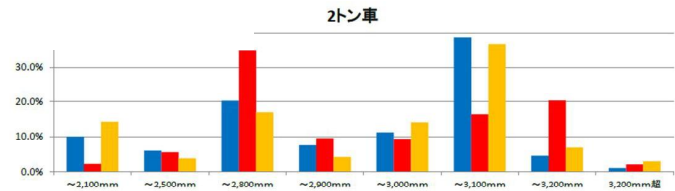
図5-8 建物の入庫車高制限と貨物車の路上駐停車状況

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

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』

【参考】車種別配送車両の高さについて



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

【参考】一部区画について、異なる規格による整備を認めている例

○札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例（抄）
 （第3条の規定により附置する駐車施設の規模等）

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

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

3 （略）

86

3. 駐車場の整備（供給）施策

- (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）
 - ① 交通全体施策との調和（公共交通利用促進措置等）
 - ② 配置の適正化（隔地・集約等）
 - ③ 変化への対応（振替・緩和等）
- (3) 外部不経済への対応（附置義務の廃止、量的規制等）

（参考） 駐車場法の特例・標準条例改正等

附置義務制度について(全般)

- 附置義務制度は、条例により道路交通が輻輳するエリアを中心に、一定規模以上の建築物の新設等の際に原則として敷地内に駐車場の確保（附置）を義務づけることができる制度。
- 過剰整備等の課題が指摘されており、これまで様々な施策により原単位の見直しや、緩和施策を促すことにより、適正化を図っており、緩和策と併せた地域課題等の解消への取組のインセンティブを設けている事例もある。
- 開発が多いエリアでは附置義務の緩和をインセンティブとした駐車等に係る課題解決を誘導する選択肢がある一方、開発が少ないエリアや附置義務を導入していない地域における駐車等対策への取組方策も必要。

現状・課題	施策・取組例	今後の方向性
○配置等関係（隔地・集約駐車場） ➢ 個々の建築物の敷地に駐車場が整備されることにより、出入口が乱立 ➢ 中心市街地に駐車場をつくることによる車の流入を誘発 ➢ 大規模建物に人の流れが完結しまちなかに出て行かない ○需給関係 ➢ 整備後の既存施設の活用や稼働率の状況等行政の把握が不十分（エリアの駐車場の需給、附置義務駐車場の稼働状況、廃止状況等） ➢ 既存附置義務駐車場の余剰 ➢ 余剰が生じているエリアもあるため、エリアの性質等地域特性に応じた附置義務制度とすることが望ましいものの、地域ルールの導入へのハードルが高い ➢ （地域ルール導入自治体）駐車場附置義務台数削減に伴い納付される協力金の使途の整理や活用方法 ○制度全体 ➢ 規模の小さい建物には適用されないことから、商店街など小規模の建物が並ぶエリアでは十分な量が整備されない ➢ 大規模開発がない場合や附置義務がない地域における駐車対策等の課題への対策ができない ➢ 車利用を前提とした制度であり、ウォークアブル施策や自転車活用、公共交通利用促進等施策との整合性がとれない	○法律による対応 ➢ 各種特例制度による駐車場の集約・原単位の緩和 ○技術的助言・標準駐車場条例による対応 ➢ エリアの性質・駐車需要に応じた原単位設定の推奨、標準駐車場条例による規定の例示 ➢ 小規模建築物の附置義務の除外 ➢ 集約駐車場・隔地駐車場の取組を推奨 ○地方公共団体の取組例 ➢ エリアの性質・駐車需要に応じた原単位設定、適用範囲の見直し ➢ 地域ルールによる附置義務緩和・駐車等課題への運用面を含めた対応、自治体への技術的・財政的支援（東京都） ➢ 附置義務条例の廃止（宮崎市等） ➢ 環境税による駐車対策（太宰府市） ○海外事例 ➢ 都心部の駐車場整備の抑制（ドイツ・ミュンヘン）・禁止（イギリス・ロンドン） ➢ 中心市街地への駐車場整備を抑制した上で、開発事業者から負担金を徴収、当該負担金で共同駐車場・駐輪場の整備を実施（スウェーデン・ウメオ）	○附置義務導入自治体 ➢ 更なる附置義務制度の弾力運用に向けた施策・考え方の整理 ➢ 標準駐車場条例の改正 ➢ 原単位設定や需給調査方法の検討 ○開発が少ない自治体・附置義務のない自治体 ➢ 附置義務に依らない公民連携等による駐車対策についての考え方の整理・事例の紹介 ➢ 予算措置の周知

88

(参考)標準条例とガイドラインの違いについて

- 標準駐車場条例は、地方公共団体が駐車場法に基づく条例を定める際の参考として、都市局長通知により地方公共団体に周知すると同時に、街路交通施設課長通知により内容及び運用に関する技術的助言を发出。
- また、平成30年度（令和5年改定）には「駐車場施策」のガイドラインを技術的助言として、関係課長による通知により发出している。
- これらの違いが分かりにくくなっているところ、以下の通り整理することとしている。

	標準駐車場条例 (局長通知)	標準駐車場条例改正に関する技術的助言 (課長通知)	まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン (まちづくり推進課長・都市計画課長・街路交通施設課長通知) ※H30策定・R5.4改定
位置づけ	地方公共団体の条例の参考として作成	条例の制定及び策定に関する技術的助言として作成	- 附置義務制度を含む、駐車場施策全般の技術的助言としてとりまとめたもの。 （平成30年の策定時は、平成29年12月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とりまとめにおいて、「まちづくりと連携した駐車場施策の推進」が求められたことを踏まえて策定したもの）

標準条例とガイドラインの違いについて

- ・ **標準条例**は地方自治体の条例制定の参考として通知するもの（お知らせ）であり、課長通知により制定や策定等の運用について技術的助言を行っている。
- ・ その他、所管法令や関係法令の改正等の動きに対応して、所掌事務に係る技術的助言・通知は随時行っているところ。
- ・ **ガイドライン**については、駐車場法に基づく、附置義務制度の運用等に限らず、まちづくりと連携した駐車場施策についての総合的な技術的助言であり、標準的なものとして示すほどの確度はないものも含めて、考えられる取組例や、具体例など、個々の地域の実情に応じた取組の参考となる内容や、駐車場政策に係る国としての考え方を示すものとする。
- ・ いずれにしても、地域の実情に合わせて、最終的には駐車場政策・施策の決定主体である地方公共団体の判断で、条例化等を含めて取り組まれるもの。

89

3. (1) 区域や建築物の用途、車種、原単位の適切性(附置義務)

標準駐車場条例における附置義務の考え方

- 標準駐車場条例では、エリア、建築物の用途・人口規模に応じて、附置義務の原単位を設定するとともに、エリア属性に応じて附置義務を緩和できるパターンを記載。
- 技術的助言により、地域・地区の特性、駐車実態を踏まえて、適切に条例で規定するよう記載。

■標準駐車場条例における原単位

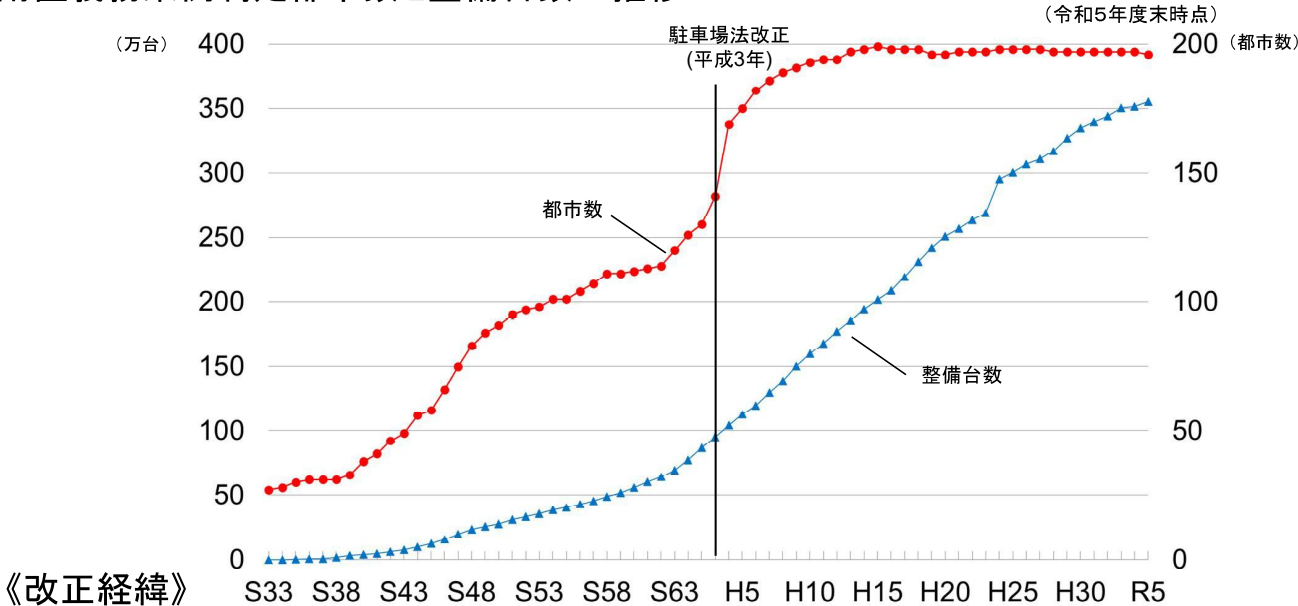
※特定用途…自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途

エリア	駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域			周辺地区又は自動車ふくそう地区
用途	特定用途(共同住宅を除く)			特定用途(共同住宅を除く)に供する部分
	百貨店その他の店舗	事務所用途	その他	
100万人以上の都市	200㎡／台	250㎡／台		250㎡／台
50万人以上 100万人未満の都市	150㎡／台	200㎡／台		450㎡／台
50万人未満の都市				

附置義務の原単位を緩和できるパターン

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

○附置義務条例制定都市数と整備台数の推移



《改正経緯》

平成3年

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

平成6年

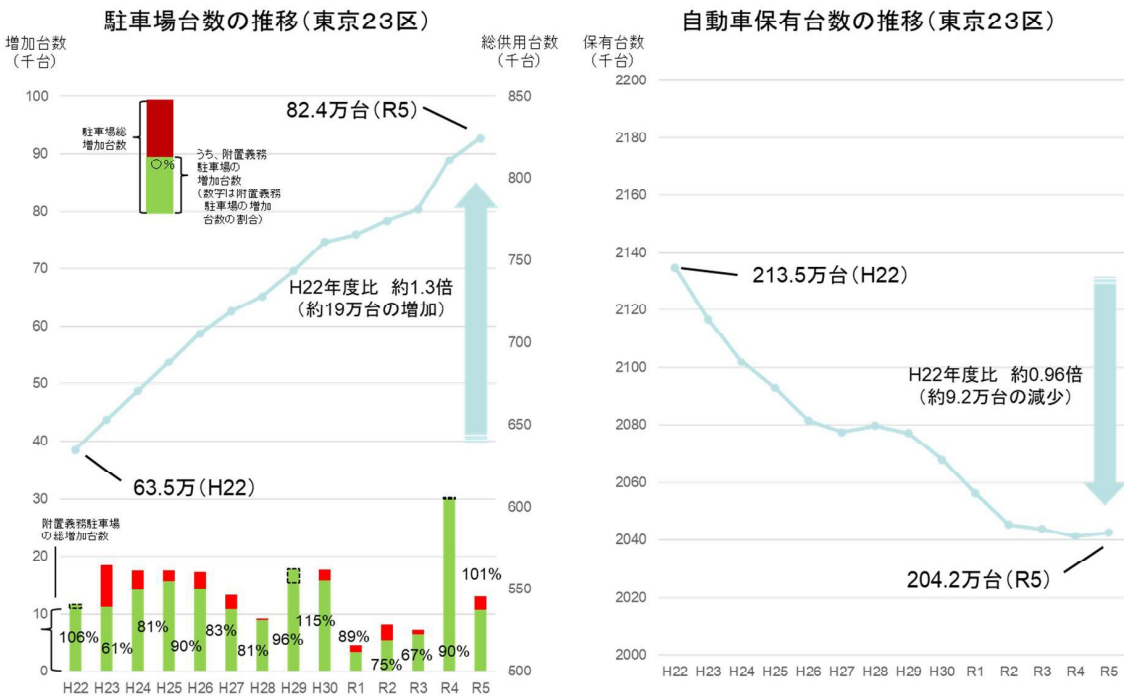
- ・荷さばき駐車施設に係る規定を追加 (91都市において規定を整備) R6.3時点

平成18年

- ・自動二輪車駐車施設に係る規定を追加 (11都市において規定を整備) R6.3時点

大都市における附置義務駐車場について

- 全国において、平成22年度末時点と比較して駐車場台数は約1.22倍に増加している一方で、自動車保有台数は約1.05倍の増加にとどまっている。(令和5年度末現在)
- 特に東京23区においては、平成22年度末時点と比較して駐車場台数は約1.3倍に増加している一方で、自動車保有台数は約0.96倍に減少している。(令和5年度末現在)
- 駐車場の附置義務により、都心部に駐車場が過剰に整備されることで、低未利用な都市空間が発生している。



- 各自治体の附置義務の原単位を標準駐車場条例と比較すると、**百貨店その他の店舗**では、約 5 割の自治体が標準条例より低く（面積あたり必要台数が少なく）、約 4 割が**標準条例と同等**、**事務所用途**では、約 6 割が**標準条例**より低い。
- ※ 人口規模で見ると人口の多い都市は、標準条例より低い傾向。
- なお、近年の条例改正においては、原単位を緩和する方向で改正が行われる事例が多く、地域ルールで用いられている原単位も標準駐車場条例の倍（必要台数は半分）程度に緩和。

■百貨店その他の店舗の原単位の分布

分類	都市数	(割合)
1：標準条例より低	103	52.3%
2：標準条例と同等	82	41.6%
3：標準条例より高	5	2.5%
9:その他	7	3.6%
合計	197	100.0%

分類	合計人口（千人）	(割合)
1：標準条例より低	40,340	59.1%
2：標準条例と同等	22,432	32.9%
3：標準条例より高	2,263	3.3%
9:その他	3,216	4.7%
合計	68,250	100.0%

■宇都宮市における附置義務条例の改正（R5.4.1～）

- 都市の骨格となる都心環状線（県庁前通り、いちよう通りなど）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、都心環状線区域内に緩和。

対象区域	用途	改正前	改正後
商業地域又は近隣地域	特定用途	150㎡/台	変更なし
	非特定用途	450㎡/台	変更なし
都心環状線区域	特定用途	150㎡/台	300㎡/台
	非特定用途	450㎡/台	変更なし

出典：「宇都宮市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」の改正

■事務所の原単位の分布

分類	都市数	(割合)
1：標準条例より低	91	46.2%
2：標準条例と同等	22	11.2%
3：標準条例より高	77	39.1%
9:その他	7	3.6%
合計	197	100.0%

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

■東京都地域ルールでの原単位の設定

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

【国土交通省調べ】

緩和規定の 類型	自治体	根拠規定
地域特性型	横浜市	○横浜市駐車場条例（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とみなす。 ⇒ 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

- 宇都宮市では、LRTを基軸とした公共交通と一体となった官民協働のまちづくりの方針として、都心部まちづくりビジョンを策定。
- ビジョンの実現に向けて、「(仮称)都心部まちづくりプラン」の策定や、附置義務基準等のみなおしを実施。

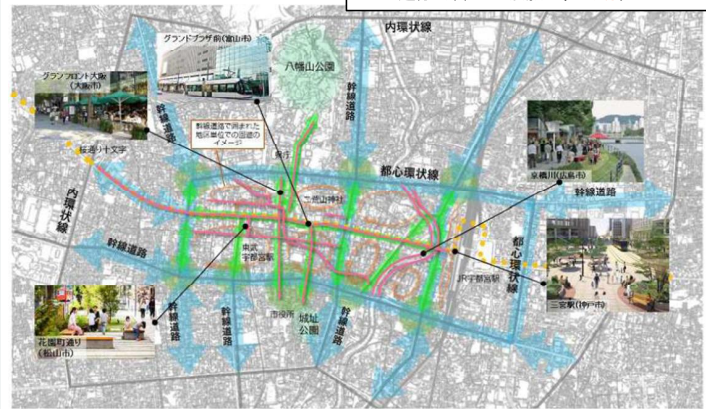
「(仮称)都心部まちづくりプラン」中間取りまとめ

- 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)



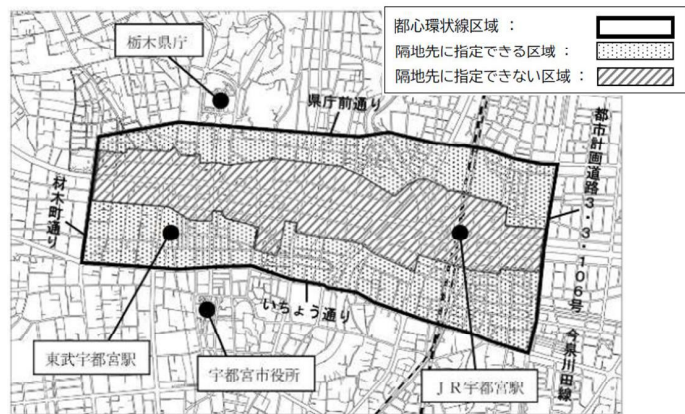
出典：宇都宮市プレスリリース『都心部をウォーカブルなまちに官民が共に変えていくための新たな施策を展開！！(令和5年3月)等』

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



3. (2) 制度の柔軟な運用(附置義務・都市計画駐車場)

- ① 交通全体施策との調和(公共交通利用促進措置等)
- ② 配置の適正化(隔地・集約等)
- ③ 変化への対応(振替・緩和等)

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

導入自治体例を踏まえた制度の方向性

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

地域の実情に応じて留意が必要な点

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

【参考】標準駐車場条例の改正に関する技術的助言（H26.8.1）

- （１）基本的な考え方
 - ・自動車利用者にとって駐車場は、徒歩等も含めた他の交通手段との交通結節点であり、その適正配置を図ることは、自動車利用者、歩行者双方にとって、移動上の利便性・安全性を高めるために重要であること。
 - ・駐車場の適正配置と併せて、歩行環境はもとより**公共交通や自転車の利用環境の充実についても一体的に取り組むことが重要**であること。また、歩行環境の充実にあたっては、休憩施設や沿道景観の整備も併せて進めることが望ましいこと。
- （５）その他留意事項
 - ・鉄道駅やバスターミナル等の公共交通施設からの距離その他の事情を総合的に考慮して**駐車施設の需要が低いと認められる建築物**については、**低減率等**を乗じて**駐車施設の台数が算出されることが適当**と考えられること（標準駐車場条例第２５条第３項第３号関連）。

98

【参考】地方公共団体における公共交通利用促進措置取組例

- 公共交通利用促進に資する取組と併せて駐車施設の附置義務を緩和している自治体は10以上。
 - 審査については、第三者機関に委託している場合もあれば、担当部局で確認している場合もあった。また、大店舗法に基づく附置義務の審査と同一部署で対応したり、方針を揃えるなどして連携している場合もあった。
 - 事後の監督に懸念を持っている自治体もあったが、大きな課題はなく、ハード＆ソフトの取組事例が行われている。
- ※ 国交省自治体調査（R6）5自治体から回答

制度関係

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



実績について

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

地下通路接続、公共交通待合施設の整備例（札幌市）→

←歩行者デッキの整備例（港区）

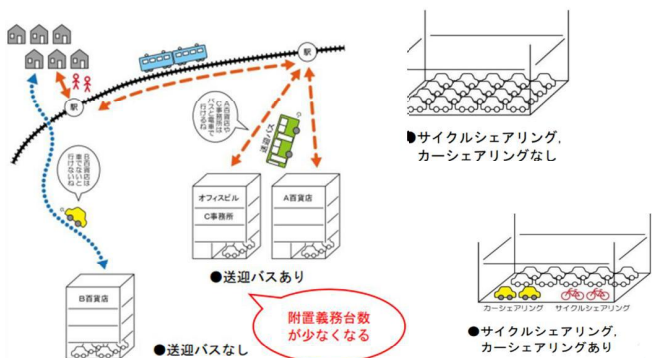
- 駐車場の附置義務を緩和できる要件として、公共交通利用促進策を設けている自治体が複数あり、具体のメニューと緩和率、緩和上限を定めている自治体もあれば、都度提案を受けて認めるとする場合も見られた。
 - メニューとしては、公共交通等の情報提供等のソフト施策や、公共交通利用インセンティブの付与、シェアモビリティ等の導入等自動車需要削減・都市の回遊性向上に繋がるもの、待合施設の整備や地下通路等への接続など、結節点機能強化に繋がるものが見られる。
 - そのほか、自転車駐車場整備等により台数削減を認めている自治体が複数確認された。
- ※ 自転車駐輪場を整備すると駐車台数を削減している自治体の例（自転車 5 台につき自動車 1 台分等）：広島市、熊本市、長崎市

[illegible]

※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。）

■ 神戸市 ※上限20%

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



【出典】神戸市「公共交通利用促進措置実施」

■ 札幌市 ※上限50%・毎年定期報告が必要

取組項目	概要		実施内容例 ※事前協議事項	実施 対称者	実施状況報告例	報告時にあ わせて必要 なデータ
ア (必須)	公共交通機関の利用を促進する PR を実施		時刻表の掲示やホームページ等で公共交通機関の利用を促進する宣伝を実施	入居する全ての事業者	・来場者には窓口で公共交通パンフレットを配付 ・HP の公共交通機関での来場案内を実施	
イ	マイカー通勤の規制		従業員のマイカー通勤を禁止し、公共交通機関等による通勤を義務付け	入居する全ての事業者	・マイカー通勤規制対象従業員約〇名に通知 ・違反者に対する指導約〇回	
ウ	①商業ビル	公共交通機関の利用客に対し、駐車場の割引と同程度の運賃補助や商品券等による還元を実施	2,000 円以上の買い物に対して、SAPICA に 100 円分チャージ	入居する全てのテナント	・公共交通機関の利用者約〇人に還元率約〇％でチャージ実施	・駐車施設の稼働状況が分かる資料
	②ホテル等	宿泊客等に対し、公共交通利用促進策を実施	1 日乗車券付きの宿泊プランを販売し、ホテル側でその金額を負担	事業者	・1 日乗車券付き宿泊プラン利用の宿泊者が 1 月あたり約〇人	・駐車施設周辺の混雑状況が分かる資料や写真
エ	商業ビル等で、公共交通機関の利用客に対し、駐車場の割引と同程度のポイント付与サービスを実施		2,000 円以上の買い物に対して、100 円分のポイントを付与	入居する全てのテナント	・公共交通機関の利用者 1 月あたり約〇人に通常の約〇倍でポイント付与	・公共交通利用促進措置等の実施状況が分かる資料や写真
オ	商業ビル等で、公共交通機関の利用客に対し、商品配送サービスを実施		5,000 円以上買い物したお客様に対して、商品配達料を無料に	入居する全てのテナント	・公共交通機関の利用者 1 月あたり約〇人に配達料無料で配送実施	
カ	バスや路面電車等の公共交通機関の利用者向け又は建築物の敷地内に又は建築物の敷地内に設置		敷地内に公共交通機関利用者用の待合設備を整備(図 2、図 3)	—	・待合施設を 1 日あたり約〇人利用	
キ	建築物と公共地下通路等を接続		公共地下通路への連絡通路を設置	—	・地下通路との連絡通路を 1 日あたり約〇人利用	

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

隔地に関する考え方

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

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

2 標準駐車場条例の改正について

（3）隔地における附置駐車施設について（第30条、第30条の2関係）

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

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

5-1 附置義務駐車場制度の緩和・隔地駐車場の導入

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

■ 駐車施設の附置の敷地外特例適用状況

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

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

102

集約駐車場に関する考え方

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

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

（4）附置義務駐車施設の集約化

③ 集約駐車施設の確保・整備

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

④ 移動制約者用の駐車施設の取扱い

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

⑤ 荷さばき駐車施設の取扱い

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

⑦ 駐車施設の隔地での附置との違い

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

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

（5）その他留意事項

① 駐車実態等に応じた附置義務基準の見直し

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

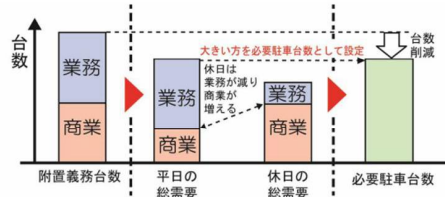


図2-1. 平日、休日の総需要の算出による必要駐車台数

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

② 条例の構成

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

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

103

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

宇都宮市

- 都市の骨格となる都心環状線の周辺へ、敷地外での附置義務駐車場(隔地)を誘導するため、「都心環状線区域」を設定
- 都心環状区域の附置義務駐車台数について緩和(特定用途の場合150㎡/台→300㎡/台)
- 大通り周辺への隔地を制限する一方、区域内であれば距離要件(200m)を撤廃

※ 都心環状線周辺からアクセスしやすい環境づくりとも連携

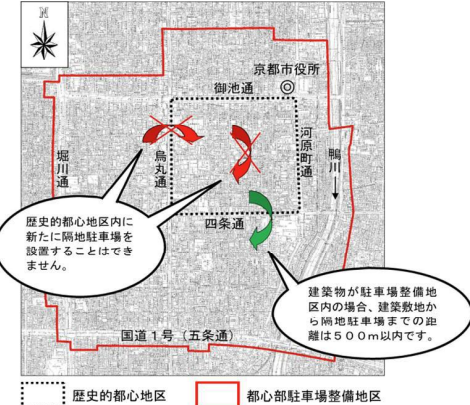
宇都宮市 隔地制限・誘導エリア



京都市

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

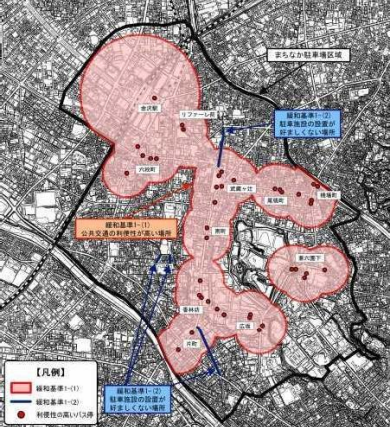
京都市 歴史的都心地区



金沢市

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

金沢市緩和対象エリア



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

集約駐車場の要件の例

○ 集約駐車場について指定制度があり、要件が公表されている自治体の例をみると、一定の規模や、安定的な確保や土地利用が期待される立体駐車場(建築物)であること、立地(出入口が周辺の交通に悪影響を与えないこと)等を考慮して定められている。

○ そのほか、一定の契約期間を求めている、契約状況や利用状況について毎年の報告を要求している場合がある。

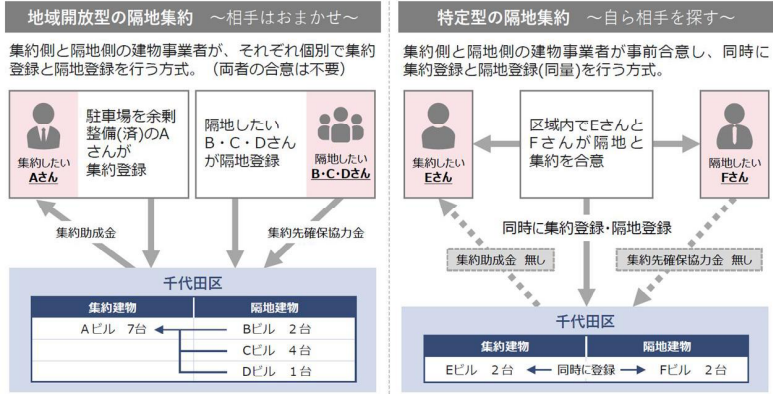
自治体	定期報告	構造規模等の要件例	指定状況
大阪市(共同駐車場)	毎年	- 建築物である駐車施設(青空駐車場は含まない) - 附置義務駐車施設の要件に適合していること - 駐車施設等の出入口付近の道路に当該駐車施設等を利用する自動車の滞留が発生しないこと(周辺の交通に与える影響が軽微であること)	29箇所(R5.3)
熊本市	毎年	- 収容台数が50台以上の新耐震基準に適合した立体駐車場であること、 - 駐車場法の路外駐車場の技術基準に適合していること - 歩行者利用増進道路に出入口が面していないこと - 渋滞区間に出入口が面していないこと - 幹線バス路線に出入口が面していないこと - 入庫待ち渋滞が発生していないこと(満車が月に4日以上発生していないこと)	なし
札幌市	毎年	- 建築物である駐車施設で駐車場法の路外駐車場の技術基準 - 収容台数100台以上 - 集約駐車施設への出入りに伴う歩行者動線との著しいふくそう、交通渋滞、周辺環境の悪化等を生じるおそれがないこと	5箇所385台(R5.11)
名古屋市	毎年	- 建築物である駐車施設であり、駐車面積500㎡以上 - 一般公共の用に供されている場合は、当該部分の10分の3以下、その他の場合(月極等)は空き台数以下 - 駐車場法の路外駐車場の技術基準に適合していること - 駐車施設の出入口付近の道路に当該駐車施設を利用する自動車の滞留が発生するおそれがないこと - 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律に規定する用途の施設及び付随する駐車施設でないこと	7箇所(R3.12)
港区(地域ルール)	毎年	- 建築物であり、駐車場法施行令の技術基準に適合していること - 他の建築物等の附置義務駐車施設となっていない部分であり、かつ駐車枠を固定して確保できること。 - 地域ルール適用区域内の建築物への来訪者が無理なく利用できる立地であること - 廃止の場合は、集約駐車施設としている契約者に対し、十分な期間をもって周知を行うこと。 - 原則として10年以上※の貸借契約等が可能であること。 ※長期間の貸借期間の設定ができない場合は、最低1年間以上の契約期間とする自動更新契約でも可	—

隔地・集約駐車場の運用事例

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

■ 内神田一丁目地区（千代田区・都市再生駐車施設配置計画）

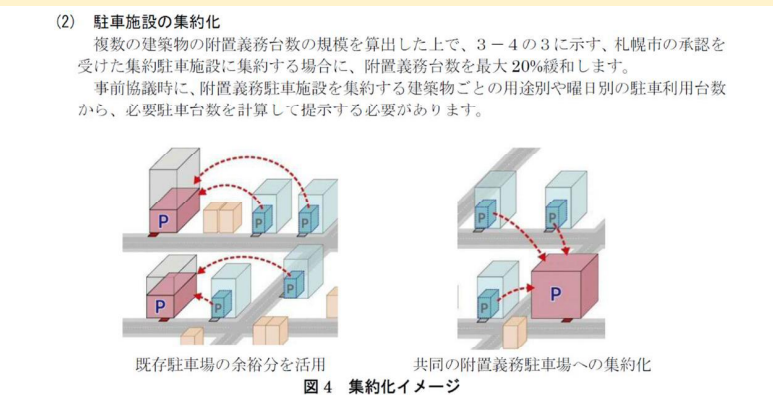
- ・ 駐車施設の隔地・集約について、**地域開放型**と特定型を選択可能。
- ・ 地域開放型の場合、隔地希望者と集約希望者の合意は必要なく、隔地希望者は区に**集約先確保協力金**を支払い、集約登録した駐車場には区から**集約助成金**が支払われる。
- ・ 隔地によって需給バランスが崩れないよう、区が隔地登録・集約登録それぞれの台数を管理。※HPで公表（地域開放型では、多少のアンバランスは許容）



出典：内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画 パンフレット

■ 札幌市（独自条例）

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



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

駐車場整備計画における集約駐車場整備の方針の例

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

駐車場整備の課題

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

駐車場整備の基本方針及び目指すべき方向性

駐車場需給バランスの適正化

- ・ 駐車場の集約化による総数の適正化（各ゾーンでの適正な駐車台数確保の確保）
- ・ 助成金制度（集約駐車施設整備に対する財政支援）

駐車場配置の適正化

- ・ 歩行者動線を考慮した駐車場の適正配置（駐車場出入口制限道路の快付、駐車場の集約化による出入口の削減）
- ・ 駐車場へのアクセス性や施設の立地を考慮した駐車場の適正配置（フリンジ：幹線道路沿いへの集約化）（施設近隣における駐車場の検討）
- ・ イベント時の駐車需要への対応

賢い駐車場運営の推進

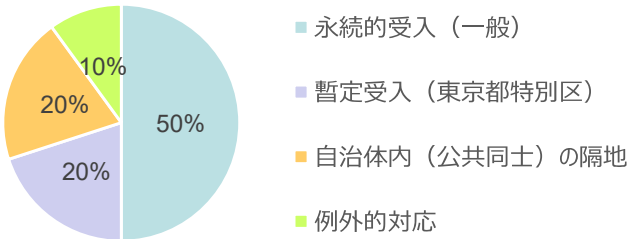
- ・ 効率的な利用のためのフレキシブルな駐車場運営（施設間における共同利用や、時期・時間帯・曜日による運用形態の変更）
- ・ 駐車場情報発信、スマートパーキング※（ITS：情報提供）

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

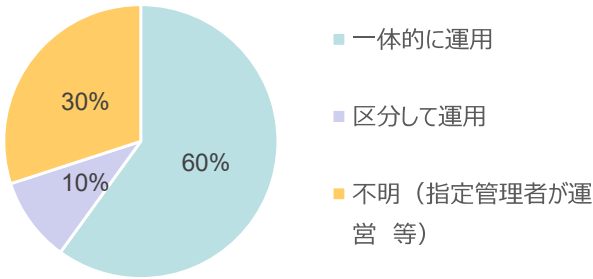
出典：山口市『山口市駐車場整備計画（R5.10）』

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

■ 受入実施状況 (N=10)



■ 駐車マスの区別について (N=10)



▼ 附置義務分の駐車マスを区別しないケースの例

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

▼ 運用上の工夫等

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

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

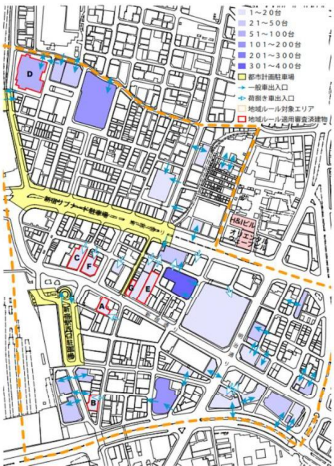
■ 名古屋市

- ・ 「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。

■ 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箇所て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。

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

※ 着色部分が追加する要件

出典：名古屋市「附置義務駐車場の見直しについて（H29.3）」

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 美術館地下駐車場	144	63.9	1/3	48
3 中央駐車場	321	76.0	-	0
4 南部駐車場	412	14.6	2/3	274
5 五町駅地下駐車場	448	64.2	1/3	149
6 袖場川駐車場	113	29.8	1/2	56
計	1,833			685

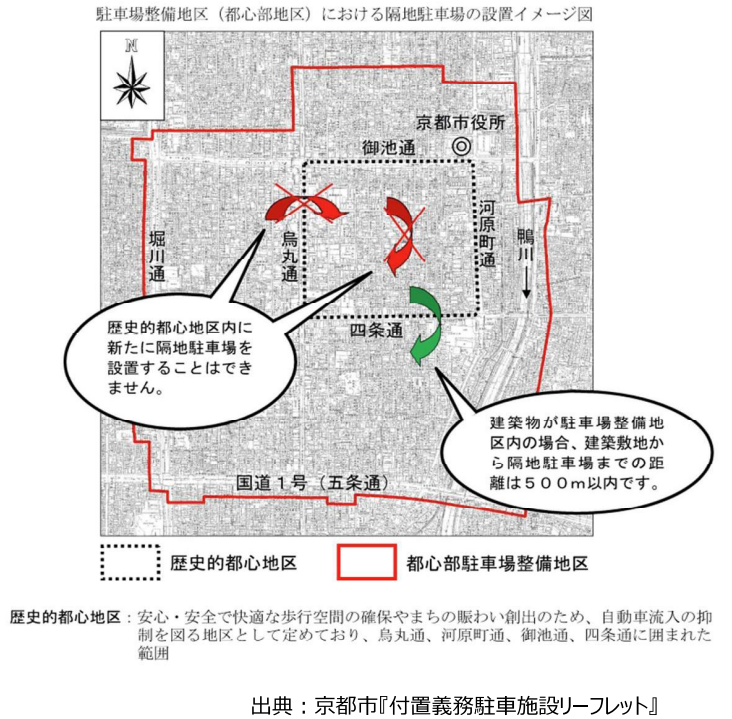
出典：高松市『高松市駐車対策基本計画（H24.2）』

赤枠：都市計画駐車場

地域特性に応じた附置義務の弾力的な取組の例①

○ 各自治体では（標準駐車場例に記載のない事項を盛り込んだ）独自の条例によりエリア特性に応じて、隔地の誘導や、附置義務の緩和等による配置の適正化に向けた取組を実施。
 ※ 附置義務駐車場の隔地での確保については、H16技術的助言等で推奨

京都市
 歴史的都心地区から外側に向けての方向のみ隔地を容認



大阪市
 駅周辺でデッキや地下通路で接続された施設について、附置義務を緩和

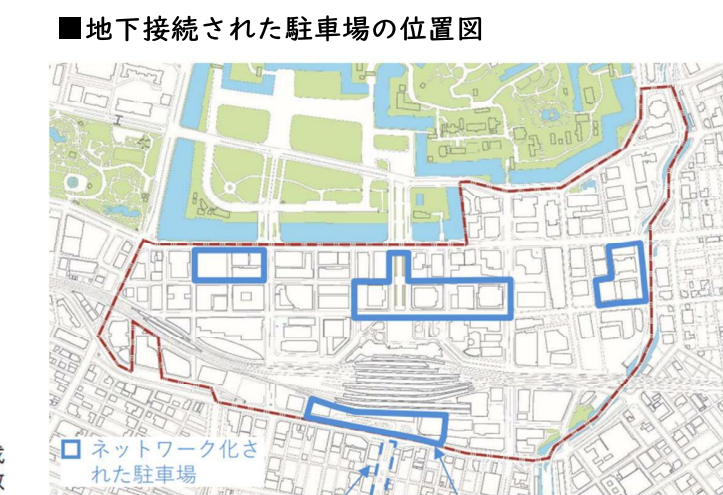
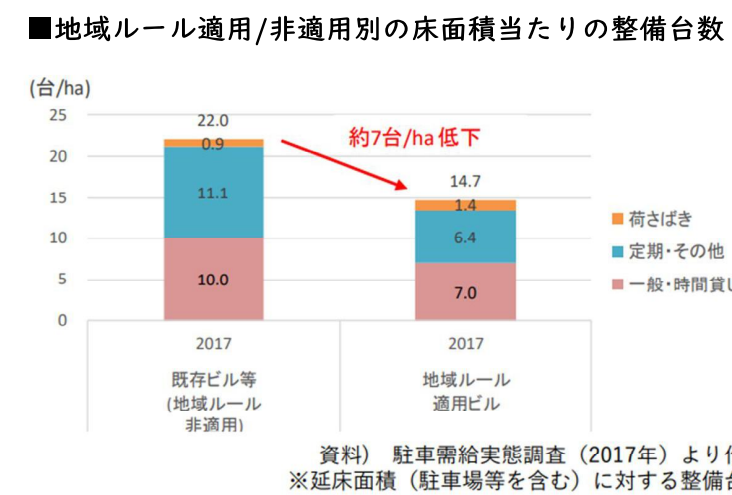
3. 駐車施設等の附置の特例
 （1） 附置義務の緩和について（条例第3条3項、条例施行基準第2条関係） 駐車場整備地区、商業地域又は近隣商業地域内で、鉄道駅に地下通路又は上空通路等で接続することにより、**駐車施設の需要を低くする措置**がなされた建築物で市長の承認を受けたものは附置義務を緩和することができます。（自動二輪車は対象となりません）
 出典：大阪市『附置義務駐車場等について（パンフレット）』

【参考】都市の交通実態に即した路外駐車場の整備を推進するための措置（駐車場出入口規定の弾力化及び駐車場附置義務の弾力化）について（技術的助言）【平成16年7月2日：国都街第18号】
 2 標準駐車場条例の改正について
 （3） 隔地における附置駐車施設について（第30条、第30条の2関係）
 小規模な附置駐車施設が多数設置されることは、駐車場の出入口が随所に設けられることによる交通阻害や土地効率的な利用等の観点から問題が多い。このため、**まちづくりや地区交通処理の方針と連動して、建築物及びその敷地以外の場所（いわゆる「隔地」）で駐車施設を確保する手法を採用し、駐車施設施設の配置を戦略的に誘導することを積極的に検討されたい。**
 110

地域特性に応じた附置義務の弾力的な取組の例③

○ 東京都条例に基づく地域ルールにより、附置義務の適正化、地下車路による駐車場の一体利用等の取組を実施。

大丸有地区（東京都千代田区）
 ・ 自動車利用が少なく附置義務駐車場に空きが生じていた一方、駐車場入庫台数に占める貨物車の割合が5～7割強を占めていたことから、地域ルールにより附置義務基準を緩和・荷さばき駐車施設の整備を実施。
 ・ 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避ける取組を実施。
 ※ 大丸有地区：大手町・丸の内・有楽町から形成される地区



○ 乗用車用の附置義務駐車施設について、**荷さばき駐車施設**や、**自動二輪車用**、**自転車用**の駐車施設など、他の駐車施設への振替えて算入を認めることで、必要な用途の駐車施設の供給を促すことが可能。

大阪市の例

○共同住宅の駐車施設に関する指導要綱（令和3年改正）

- 自転車利用の増加など、移動手段が多様化する一方、ネット通販や宅配サービスの配送車両の増加が想定
- 荷さばき駐車施設や自転車駐車場の四輪車駐車台数への振替、カーシェアに関する規定を追加

【改正内容】 令和3年4月1日 改正

(1) 自転車駐車場の四輪車駐車施設への振替

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

(2) カーシェアリングの導入による必要台数の緩和

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

(3) 荷さばき駐車施設の四輪車駐車施設への振替

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

※ 今回の改正は、既存の共同住宅において居住者の高齢化や自動車保有に対する意識の変化等に伴う駐車場利用率の低下の課題に対し、駐車場の空きスペースを活用するための選択策としても有効である。

○附置義務条例による荷さばき・自動二輪駐車施設の振替規定（「附置義務駐車場等について（パンフレット）」より）

- 荷さばき駐車施設を附置するときは、その台数を**2倍**に換算して附置しなければならない駐車台数に算入することができます。（四輪車の場合）ただし、5台（換算後で10台）を上限とします。
- 自動二輪車駐車台数のうち附置義務台数を超えて設置される駐車台数を**5で除して得た台数**（その台数に1未満の端数があるときは、これを切り捨てた台数）を附置義務四輪車駐車台数に算入することができます。

出典：大阪市資料に基づき国土交通省作成

広島市の例

○駐車場から駐輪場への整備誘導の促進（平成30年改正）

- 駐輪場附置義務条例によって、駐輪場の附置義務が課せられる施設を対象に、駐輪場附置義務台数を超える駐輪区画を5台分設ける場合、駐車場附置義務台数を1台低減することが可能。
- ※ 駐車場附置義務台数の10分の1が上限

(算定例1) 延べ面積6,200㎡、店舗等面積4,050㎡の小売店舗の場合

駐車場附置義務台数 $6,200 \div 150 = 41.3 \Rightarrow 42$ (台) (切り上げ)

駐輪場附置義務台数 $4,050 \div 20 = 202.5 \Rightarrow 202$ (台) (切り捨て)

緩和上限 $42 \times 1/10 = 4.2 \Rightarrow 4$ (台) (四捨五入)

駐輪場を $(202 + 4 \times 5 =) 222$ 台分設けた場合、

附置しなければならない駐車場を $(42 - 4 =) 38$ 台に減らすことができます。

(算定例2) 延べ面積9,600㎡、店舗等面積7,150㎡の事務所の場合

駐車場附置義務台数 $9,600 \div 250 = 38.4 \Rightarrow 39$ (台) (切り上げ)

駐輪場附置義務台数 $7,150 \div 100 = 71.5 \Rightarrow 71$ (台) (切り捨て)

緩和上限 $39 \times 1/10 = 3.9 \Rightarrow 4$ (台) (四捨五入)

駐輪場を $(71 + 4 \times 5 =) 91$ 台分設けた場合、

附置しなければならない駐車場を $(39 - 4 =) 35$ 台に減らすことができます。

出典：広島市資料に基づき国土交通省作成

既存施設の附置義務の緩和例

○ 東京都は既存分譲マンションの附置義務台数について、緩和基準を設定。

東京都駐車場条例第19条の2第1項第2号の運用について（技術的助言）（抄）
【平成31年3月25日東京都都市整備局市街地建築部長】

分譲マンションの駐車場については、居住者の高齢化や自動車保有に対する意識の変化等に伴い、利用率が低下しているものが一部存在する。一方、特に都心部で普及している機械式駐車場については、安全対策の強化や定期的な保守点検の実施に伴い維持管理費用の負担がマンション管理上の課題となっている。

駐車施設の附置義務制度においては、こうした駐車場に関する環境変化に対応し、適正な駐車施設の整備を促進することが重要である。このため、分譲マンションについて、利用実態に応じた駐車施設の維持管理が可能となるよう、条例第19条の2第1項第2号に基づく認定により、附置義務駐車台数を条例で定める基準台数（以下「基準台数」という。）未満に緩和する場合の認定基準等を、以下のとおり整理した

(2) 認定基準

以下のアからエの要件を満たす場合は、附置義務駐車台数を分譲マンションの管理組合が作成する【別紙1】の駐車場管理運営計画に記載された必要台数まで緩和する。

ア 既存駐車場の利用実績が、基準台数を上回っていないこと。

イ 駐車場管理運営計画において適切な駐車施設が確保されること。

ウ 管理組合により駐車場が適正に管理されること。

エ 分譲マンション以外の部分については、原則、条例の規定通りの駐車台数を確保すること。

※アは過去3年程度の管理台数等により確認、イについて、区分所有者の意向調査により必要台数を確認、跡地の利用計画が関係法令に適合している等を確認

分譲マンションの附置義務駐車台数を緩和する際の手続き

① 管理組合が駐車場管理運営計画等の案を作成

・区分所有者に対し、今後の駐車場利用意向等を調査した上で、駐車場管理運営計画、管理規約及び駐車場使用細則の案を作成します。

② 管理組合が都又は区市※へ事前協議を申請

・事前協議には以下の図書（正本1部、副本2部）が必要です。
事前協議書、委任状、附置義務駐車施設概要書、付近見取図、配置図、各階平面図、駐車場管理運営計画（案）、管理規約（案）、駐車場使用細則（案）、理事会議事録、駐車場契約管理台帳（写）（過去3年分）等
（配置図、各階平面図には、自動車の出入りのための一時停止線、カーブミラー、駐車施設の自動車の通路の位置及び幅員、前面道路幅員、駐車場撤去後の用途等を明示。）

③ 都又は区市が管理組合に事前協議が終了した旨を通知

・都又は区市は、所轄警察署等の意見を照会した上で、申請図書を審査し、認定基準に適合していると判断した場合は、事前協議の終了を管理組合に通知します。

④ 管理組合が駐車場管理運営計画等について集会で決議（区分所有者・議決権の各3/4以上の賛成）

・管理組合は、都又は区市との事前協議が終了した駐車場管理運営計画、管理規約及び駐車場使用細則について集会の決議で決定します。

⑤ 管理組合が都又は区市へ条例第19条の2に基づく認定を申請

・認定申請には集会の決議で決定した駐車場管理運営計画、管理規約（写）及び駐車場使用細則（写）を提出してください（正本1部、副本1部）。

⑥ 都又は区市が管理組合に附置義務駐車台数を減免する認定を通知

・自動車保管場所に係る届出等、他法令上の手続きが必要な場合があります。

⑦ 管理組合が駐車場管理運営計画等に基づき駐車場を管理（駐車場管理運営計画等の変更が必要な場合は、再度①から⑥の手続きを行う。）

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.(3) 外部不経済への対応 (附置義務の廃止、量的規制等)

駐車場の整備(量)の適正化について①

- 駐車場の量の供給過剰に対する課題については、まずは路外駐車場配置等基準の導入等により、新設される駐車場を**一定の質のもの**に限定するとともに、当該地域のまちづくり方針に沿った**土地利用**を促す施策で適正化が必要。
- 他方、駐車場の出入りを含む自動車交通により、渋滞や景観の喪失等、地域の住民の生活に影響を与えている場合においては、一定の区域において、**土地利用の制限**を含めた**駐車場整備抑制**等の対応も考えられる。

現在の状況

- ・ 一定規模(500㎡)未満の駐車場 → **自由に設置**可能
- ・ 一定規模以上の駐車場 → 一定の**技術的基準**に適合すれば届出により設置が可能。
- ※ 昭和32年当時、駐車場が不足している状況下では、駐車場の設置が急務となっていたため、**許可**に係らせて抑制することは不適当。他方、公共性を有することから、一般の利用者の安全のため、建築物を想定し、500㎡以上の建物が耐火構造(当時・準防火地域内)とする必要があることなどを考慮。
- ・ 滞在快適性向上区域や立地適正化計画の区域の一部かつ、**路外駐車場等配置基準**を導入 → 小規模の駐車場(例:50㎡以上)においても、一定の技術基準への適合を求めることが可能。(現在 **4 自治体** 導入)
- (参考)
 - ◆ 鎌倉市では、**土地利用条例**等により、駐車場を用途とする土地利用を行う際は、周辺関係者等との**協議**等を義務付け。
 - ◆ 白川村では**景観の保全**等のため、地域の合意により、地区内の交通規制と併せて、地区内の来街者用の駐車場の設置を**禁止**。
 - ◆ 名古屋市の「交通まちづくりプラン」では、将来的に**駐車場整備抑制地区**(仮称)を検討することとしている

課題

- ・ 駐車場の供給が過剰になっており、附置義務駐車場や都市計画駐車場の**稼働率の低下**や、中心市街地の**空洞化**がみられる地域がある。
- ・ 土地需要が活発である地域では、青空時間貸駐車場が**再開発**等により減少し、**駐車場不足**となっている場合もある
- ・ 地域によっては、地区計画や景観規制による駐車場の出入口設置制限等で質的側面について対応しているが、**建築物・工作物の設置を伴わない平面駐車場の制限**はできない

今後の方向性

- ・ **暫定的土地利用**である時間貸駐車場の供給増加に呼応して、安易に附置義務駐車場等の抑制や転用等を行った場合、将来開発が進んだ際に**駐車場が不足する恐れ**がある地域もある。
- ・ 駐車場の量の過剰が問題となっている地域の場合、まずは、**新設の際の駐車場の質の向上**を図る必要がある。
(例) 路外駐車場配置等基準の導入により、歩行者等に危険な駐車場の設置を**抑制**、エリアで不足している車種の駐車場設置への**誘導・義務化**等
- ・ 地域によっては、立地適正化計画等に基づく取組と併せた都市機能の誘導を図り、**土地需要の喚起、土地利用の適正化**を図ることが必要と考えられる。
(例) 佐賀市
- ・ それでも、なお駐車場の設置や自動車の流入により、地域の外部不経済が大きい地域については、必要に応じて交通規制とも連携しつつ、**土地利用**について、一定の制約を課すことが考えられる。
(例) 鎌倉市、白川村

【参考】なごや交通まちづくりプラン(平成26年9月)

- 駐車場の集約化と新規整備の抑制
 - ☆ 自動車が入り過ぎない都心部を目指し、違法駐車を排除しつつ、既存駐車場を有効に活用するなど集約化を図ることで、駐車場の増加を抑制し、適正な規模に誘導していきます。
 - ☆ 将来的には、権利者や駐車場利用者等の意向をふまえながら、現在の駐車場整備地区を見直し、**駐車場の整備を抑制する地区**の指定を目指します。

駐車場の整備(量)の適正化について②(附置義務の上限制について)

- 諸外国では、自家用車利用抑制等のため、駐車場の附置について**上限**を設けている例がある。また、国内において集約駐車場への容積率割増の際に、附置義務(集約含む)以上の整備を認めないこととしている例がある。
- 国内における駐車場の供給増加による課題については、空き店舗等遊休土地の一時的な土地利用としての時間貸し駐車場もあることから、まずは駐車場に係る**計画**において、地域における駐車場の**需給**や**交通分担率**、**道路容量**等を踏まえて、車種ごとの駐車場**台数の目標**や駐車場の**配置**について定めて、質や量に対する誘導的な手法(附置義務制度による誘導措置や、開発関連制度、負担金等)を含めて検討していくことが望ましいと考えられる。

海外事例

- ・ 以下の通り、上限の附置基準(一部は禁止)を設定している。

都市	商業[台/㎡]	業務[台/㎡]
ロンドン	0(中心部・公共交通利便区) ~ 1/75㎡・50㎡	0(中心部) ~ 1/600・100・50㎡
シンガポール	百貨店等の場合 1/530・210・160㎡	承認制 ~ 1/590・330・210㎡
ポートランド※	一般小売: 1/200ft ² (≒19㎡) 飲食: 1/75ft ² (≒7㎡)	1/300ft ² (≒28㎡)

- ※ net building area (有効建築面積) あたりの基準
- ※ B地区(より厳しい地域)の場合
- ※ 荷さばきについては下限の附置義務がある

国内事例

- ・ 熊本市の「容積率の割増し運用基準」では、都市計画制度において、**駐車場の集約化**を評価して割増しを行う際、「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**。」としている。
- ・ また、開発分野では、共同住宅の設置に伴うまちづくりへの影響に対応して、**税や協力金の負担**を求めている例がある。
(例)
東京都豊島区「狭小住戸集合住宅税」
➢ 狭小な住戸を有する**集合住宅の建築を抑制**し、得られた税を良好な住宅供給の支援に投入することによって、ゆとりある住環境を実現
東京都中央区「市街地開発事業指導要綱」
➢ 「活力ある地域社会の健全な発展および生活環境の向上ならびに快適な都心居住の推進に資するまちづくりの推進」を図るため、まちづくり支援事業などに活用することを目的として、**開発協力金**の負担を指導。
対象: 世帯用住宅(住戸の専用部分の床面積が40㎡以上の住戸)の戸数が10戸以上の共同住宅

今後の方向性

- ・ エリアで駐車場の設置が過剰である場合は、施設附帯であるか否かに限らず、**駐車場の量の抑制・質の向上・土地利用の適正化**が必要。
- ・ 駐車場の供給過剰地域に設置する施設において、附帯する駐車施設が附置義務水準等を上回って整備する場合に、**インセンティブ措置の対象から除外**することや、駐車場設置・自家用車流入増加に伴う**交通対策に係る取組やコスト**(交通配慮者へのアクセス手段確保、道路等混雑対策・交通インフラへの影響等)の負担を求めるなどにより、誘導していくことが考えられる。

116

景観の保全等の観点からの駐車場設置等規制の例(白川村)

- 白川村では、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・修景事業等)の費用に充当。
- 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。 ※同様の取組は富山県南砺市でも導入

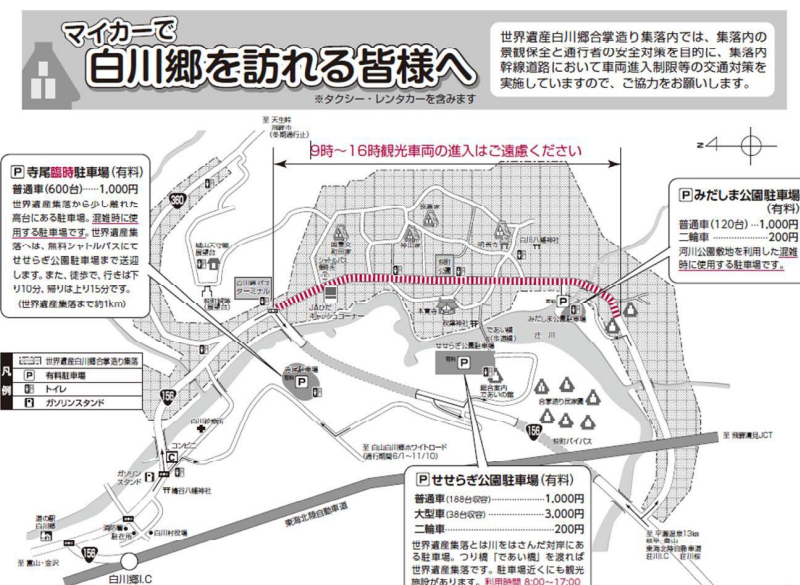
取組前

交通制限後

○ 車両進入規制と村営駐車場への集約(訪問者向けの周知資料)



地区内駐車場の公園化



○白川村 景観計画（抄）
（2）世界遺産と一体となった歴史的風致を形成する地区
〈交通や道路整備の基本方針〉

○白川村では、世界遺産である荻町地区内への観光車両の流入を防ぐために、規制・誘導等の交通対策を実施しています。世界遺産マスタープランにおいても、荻町地区内に観光車両が進入しない環境を目指し、観光車両用駐車場は地区外に整備する方針を掲げています。しかし、**駐車場造成は景観に与える影響が大きく、荻町地区外においても無秩序に行われるべきではありません。**これまでの交通対策の経緯を踏まえ、観光車両を適切に誘導する目的のもと、注意深く計画的に行われるべき事項です。したがって、**公的な計画に基づかない駐車場造成は行わない**こととし、それを目的とする**農地転用や宅地造成は厳しく規制**します。既に寺尾では、臨時駐車場が整備されていますが、特に荻町城趾からの眺望景観に十分配慮し、積極的な修景に取り組みます。

景観条例および景観計画と既存法制度や計画との関係性

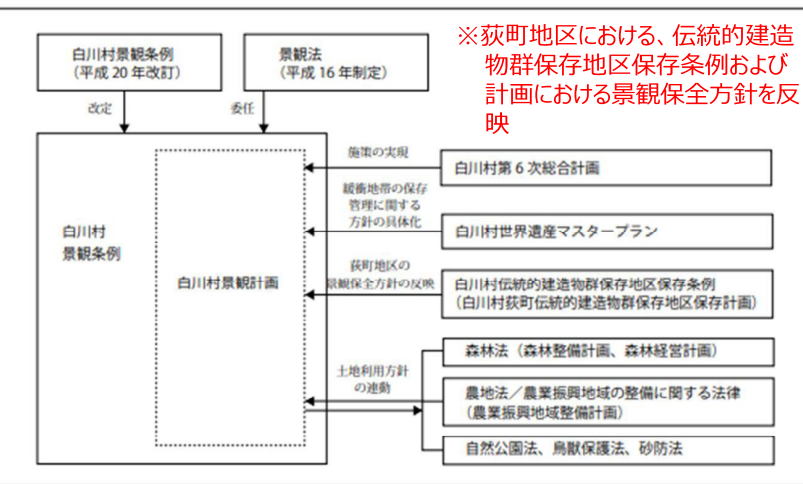


表 4 荻町地区における景観形成基準（駐車場）

- 住民の居住に必要最小限度とし、**借有料駐車場として利用しない**こと。また、新規営業用（店舗の客用）の駐車所については最小限度とし、現有の駐車場の拡大は原則として認めない。（ガ）
- 景観を考慮し、植栽による修景を施す。（ガ）
- ガイドラインに適合しない**現有の駐車場**に関しては、順次ガイドラインに沿うように整備する。（ガ）

世界文化遺産の保存・管理等に関する実態調査（平成28年総務省）

- 世界文化遺産登録後の観光客の増加により発生した課題に対策を講じている例
- ・白川郷荻町集落では、世界文化遺産登録後に観光客が増加し、集落内での観光車両による**交通渋滞**、騒音の発生や、白川村の景観保存基準ガイドライン等で禁止されている**集落内における有料駐車場の設置**などにより、**良好な景観の喪失や遺産価値の減少**などが懸念
- ・このため、白川村は、集落内への観光車両の流入を止める目的で、平成22年9月から集落内への**大型車の進入を規制**するとともに、住民への説得により、平成26年4月から、荻町集落内への**全ての車両**（住民や運送業者等を除く。）の**進入を制限**する自主規制を実施
- ・これにより、**全ての観光車両は、集落外に設置された村営駐車場に駐車**することとなり、集落内にあった民間駐車場は全て営業を終了、集落内への車両の進入による**交通渋滞や景観問題**等が改善

○保存・管理に係る事業の財源確保に寄附金や観光客からの協力を活用している例

- ・白川村では、**世界文化遺産の保存・管理**に資するため、「白川郷合掌造り集落保存基金」を設置し 全国から寄附金を募集（当初年間 300 万～400 万円程度）
- ・寄附金と基金の運用益だけでは、運用が困難であったため、保存事業に係る安定した自主財源を確保するため、平成 10 年以降、**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」（普通車 200 円）を徴収**
- ・平成 25 年度は、協力費徴収による 4,167 万円の収入があり、茅葺成事業、合掌造り家屋の修理・修景事業等の世界文化遺産の保存を目的として実施する事業に対して 2,977 万円を支出
- ※ 収支で残金が生じた場合は、基金に繰入、不足の場合は基金から充当 118

土地利用条例による駐車場設置等規制の例（鎌倉市）

○鎌倉市では、開発事業における手続及び基準等に関する条例の適用を受けない駐車場について、**土地利用に係る条例により、景観等への配慮や、緑化、周辺住民への説明等**を求めている。

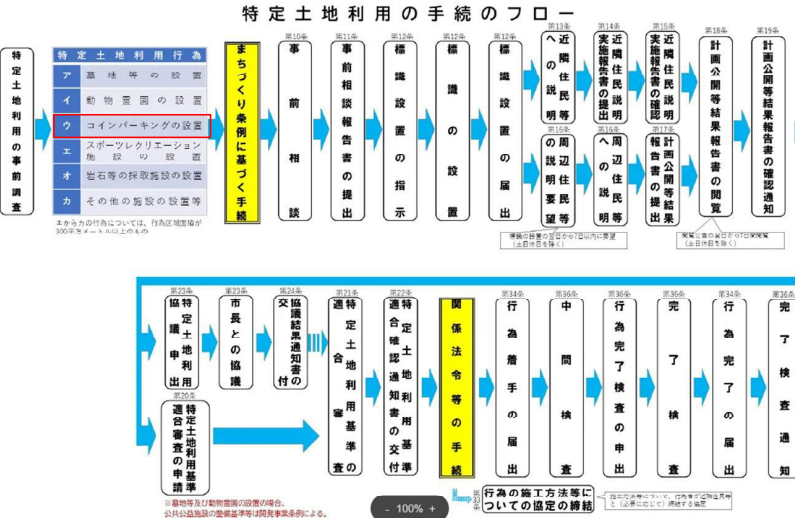
○鎌倉市特定土地利用における手続及び基準等に関する条例（目的）

- ・鎌倉市まちづくり条例の本旨を達成するため、特定土地利用に関し必要な手続及び基準その他必要な事項を定めることにより、**適正な土地利用を確保**（特定土地利用）
- ・コインパーキングの設置 鎌倉市開発事業における手続及び基準等に関する条例の適用を受けない駐車場であって、次のいずれにも該当する駐車場の設置
(ア) 24時間の営業であること。
(イ) 不特定多数の人が利用できる部分があること。
(ウ) 出庫時に利用した時間の料金を支払う仕組みのものであること。

※ そのほか、墓地、動物霊園等についても、同条例で規制（規制内容）

- ・市街化調整区域かつ、以下の区域では**禁止**
特別緑地保全地区、近郊緑地保全区域、歴史的風土保存区域、自然環境保全区域、保安林の指定に係る土地及び保安施設地区、農用地区域、農業振興地域、史跡名勝天然記念物の保全に特定土地利用による影響が生ずるおそれのある区域
- ・その他区域の場合
市長への**事前相談、近隣住民等への説明等**
- ・立地基準
出入口の基準、屋外広告物、精算機等の色彩等についての**景観への配慮**、雨水排水施設、夜間照明施設の設置、設置者名等の掲示、**緑化**についての協議、警察署との協議 等

○ 特定土地利用の手続のフロー（鎌倉市手引き）



出典：鎌倉市公表資料

土地利用適正化に向けた取組の例(佐賀市)

○ 佐賀市では、シンボルロードの再生及び中心市街地の活性化を図ることを目的として策定した「佐賀市中央大通り再生計画」に基づき、土地利用方針に沿った機能配置を促していくため、補助制度等により支援している。

○ 佐賀市中央大通りの未来ビジョン



出典：佐賀市公表資料

○ 中央大通り土地利用リニューアル支援事業補助制度



120

附置義務の上限の例(海外)

- ロンドンでは、2004年に従来型の附置義務制度から、**上限を定める附置義務制度**に変更。
- 区域の公共交通の利便性に応じて、中心部における駐車場の設置を制限・禁止している。

ロンドンの場合 ※ [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

事務所の例

Location	Maximum parking provision*
Central Activities Zone and inner London	Car free^
Outer London Opportunity Areas	Up to 1 space per 600 sq.m. gross internal area (GIA)
Outer London	Up to 1 space per 100 sq.m. (GIA)
Outer London locations identified through a DPD where more generous standards apply	Up to 1 space per 50 sq.m. (GIA)

* Where Development Plans specify lower local maximum standards for general or operational parking, these should be followed
 ^ With the exception of disabled persons parking, see Policy T6.5 Non-residential disabled persons parking

シンガポールの場合 ※原則 [台/㎡]

事務所	Zone1	1/590
	Zone2	1/590
	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のこと)]	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）。

121

- 都心部の**道路混雑の緩和**に向けて、1976年に都心部を対象に附置義務を撤廃するとともに、駐車場整備量の上限値を設定。その後、2003年にロードプライシングを導入。
- また、2004年には、この附置義務撤廃・駐車場整備量の上限値の設定を市域全域に拡大。現在は都心部は駐車場の整備を**禁止**。

■ 駐車場整備量の上限値

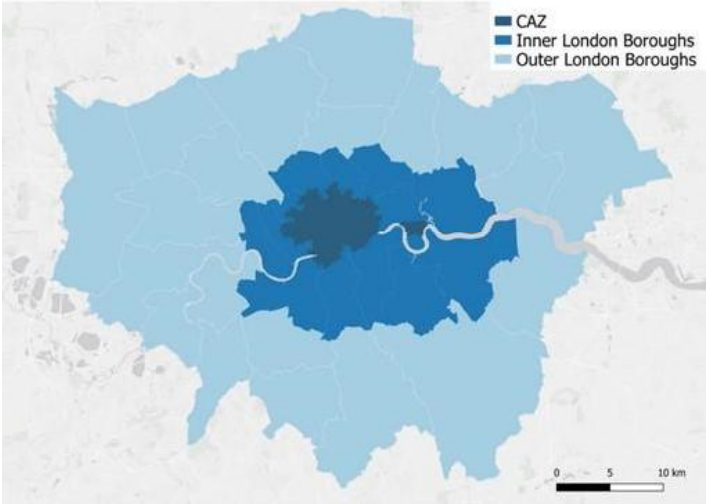
Table 10.4 - Maximum office parking standards

Location	Maximum parking provision*
Central Activities Zone and inner London	Car free^
Outer London Opportunity Areas	Up to 1 space per 600 sq.m. gross internal area (GIA)
Outer London	Up to 1 space per 100 sq.m. (GIA)
Outer London locations identified through a DPD where more generous standards apply	Up to 1 space per 50 sq.m. (GIA)

Table 10.5 - Maximum retail parking standards

Location	Maximum parking provision*
Central Activities Zone and all areas of PTAL 5-6	Car-free^
Inner London	Up to 1 space per 75 sq.m. gross internal area (GIA)
Outer London Opportunity Areas	Up to 1 space per 75 sq.m. gross internal area (GIA)
Outer London retail below 500 sq.m.	Up to 1 space per 75 sq.m. gross internal area (GIA)
Rest of outer London	Up to 1 space per 50 sq.m. (GIA)

出典：The London Plan 2021（ロンドン市）
https://www.london.gov.uk/sites/default/files/the_london_plan_2021.pdf



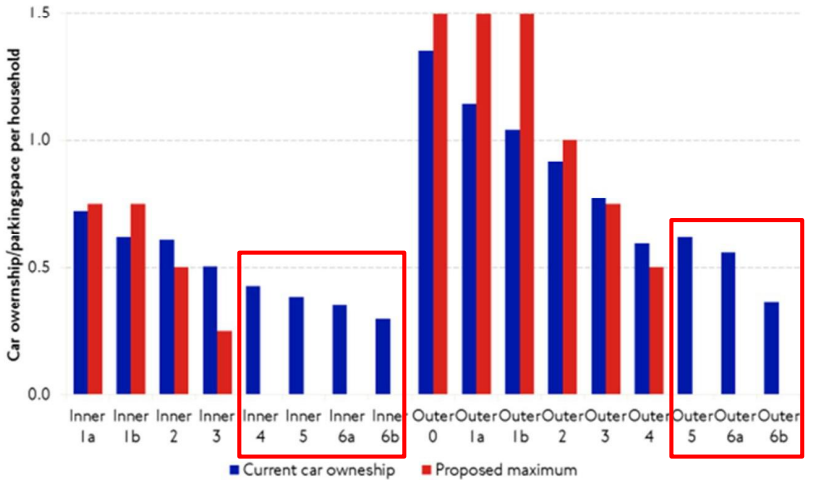
出典：ロンドン市
https://www.london.gov.uk/sites/default/files/future_of_the_central_activities_zone.pdf

【参考】ロンドンにおける附置義務の上限値の考え方

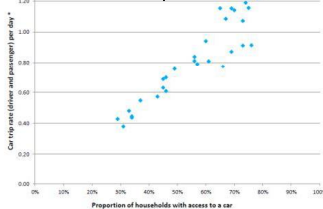
- ロンドンでは、「The Mayor’s Transport Strategy2018」（市の交通戦略）において、徒歩・自転車・公共交通の分担率を2041年までに80%以上とする目標を掲げており、附置義務（上限）においても当該目標への寄与を考慮している。（住宅の場合について公表されていたため、住宅について記載）

地域 (PTAL) ※1	上限値の設定の考え方
郊外部	0～2 現在の自動車の平均所有率よりも 高く設定
	3～4 現在の自動車の平均所有率と 同程度
	5～6 公共交通機関の接続性が高く、ほとんどの人にとって自動車のない生活が可能になるため、自動車の所有を 規制
中心部	1～2 既存の自動車所有率と 同程度 、もしくは 高く設定
	3 現在の自動車の平均所有率よりも 低く設定
	4～ 自動車の所有を 規制

PTAL及び中心部・周辺部ごとの現在の自動車保有水準（青）と最大駐車基準（赤）の比較



自動車保有率と自動車分担率の関係 2013/14



- 自動車の保有率と自動車の分担率の間に相関関係があるという調査結果【右図】を用いて、上限値の設定による効果を予測（※2）した結果、新しい開発地の居住者の全体的な自動車の交通手段シェアは**約27%**と予測（徒歩・自転車・公共交通の分担率は**約73%**）。
- 駐車場施策単独では、の目標である徒歩・自転車・公共交通の分担率80%以上を達成できないが、その他の交通施策と組み合わせることで、目標を実現できると言及されている。

※1：PTAL：公共交通へのアクセスのしやすさを示す指標。0が最も低く、6が最も高い。
※2：上限値を自動車保有率とみなして予測を実施

出典：Residential Car Parking – Part of the London Plan evidence base

Source: London Travel Demand Survey, 2013/14

附置義務の金銭代替の事例（海外）

- 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整備する事例もある。
- こうした取組は、小規模な附置義務駐車施設の整備による出入口乱立の抑制や、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。

国・都市	基準（概要）	使途						
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	・ 駐車施設の新設 ・ 既存の駐車施設の維持、修繕、近代化 ・ 地域の公共交通や自転車交通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						
ドイツ・ミュンヘン	市長が認めた場合 ゾーン毎に設定 <table><tr><td>ゾーンI（市中心部）</td><td>12,500€</td></tr><tr><td>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 ※</td><td>10,000€</td></tr><tr><td>上記以外の箇所</td><td>7,500€</td></tr></table>	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€	・ 駐車施設の新設・改修 ・ 自転車駐車場やレンタル設備の整備 ・ 公共交通や交通渋滞対策への投資
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€							
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	・ 地域の共同駐車場の整備や駐輪場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（Upab）への支払い）						

※ 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

124

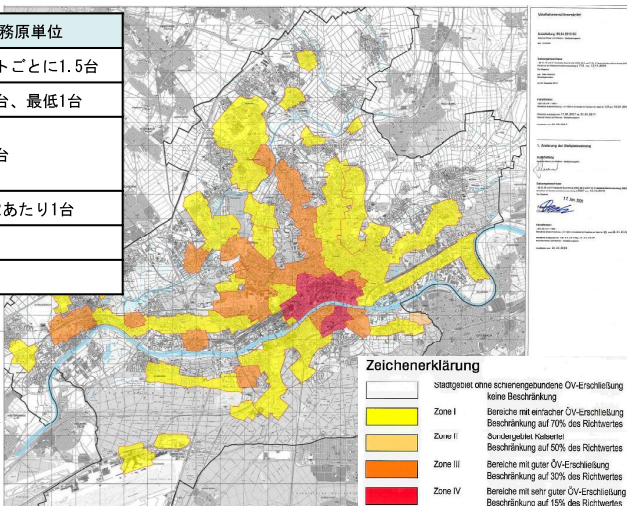
駐車場の整備抑制・附置義務の一部金銭代替の事例（ドイツ・フランクフルト）

- 1979年の駐車場条例制定により、附置義務が設定。
- ゾーン毎に附置義務台数の内、実際に整備できる割合、及び金銭による支払う割合が定められており、都心部では整備できる割合が1.5割と最も小さい。
- 金銭による支払額は、1台あたり10,000ユーロである。
- 中心部にあるツァイル通りは、条例制定とほぼ同時期に、車両の通行規制・路面電車の廃止・地下鉄の建設・歩行者専用モール化が行われ、まちなかへの自動車の流入を防いでいる。

■附置義務原単位（抜粋）と駐車場整備量の制限地区

■ツァイル通りの様子

施設	附置義務原単位
一戸建て・二戸建て	1住宅ユニットごとに1.5台
1,750m ² 以下の小売店	50m ² あたり1台、最低1台
1,750m ² 以上の小売店、およびショッピングセンターの一部としての小売店舗	25m ² あたり1台
レストラン	総床面積20m ² あたり1台
宿泊施設	4室につき1台
病院、老人ホーム療養所	6床につき1台



Zeichenerklärung

- Stadtgebiet ohne schrankengebundene OV-Erschließung: keine Beschränkung
- Zone I: Bereiche mit einfacher OV-Erschließung: Beschränkung auf 70% des Richtwertes
- Zone II: Bereiche mit guter OV-Erschließung: Beschränkung auf 50% des Richtwertes
- Zone III: Bereiche mit guter OV-Erschließung: Beschränkung auf 30% des Richtwertes
- Zone IV: Bereiche mit sehr guter OV-Erschließung: Beschränkung auf 15% des Richtwertes



出典：フランクフルト市

https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/Stellplatzsatzung/Stellplatzsatzung-Stadt_Frankfurt_2020.pdf?_id=1582118676

https://planas.frankfurt.de/infotool/getfile/S002_02_Zonenkarte_zur_Stellplatzsatzung.pdf/02_Zonenkarte%20zur%20Stellplatzsatzung.pdf

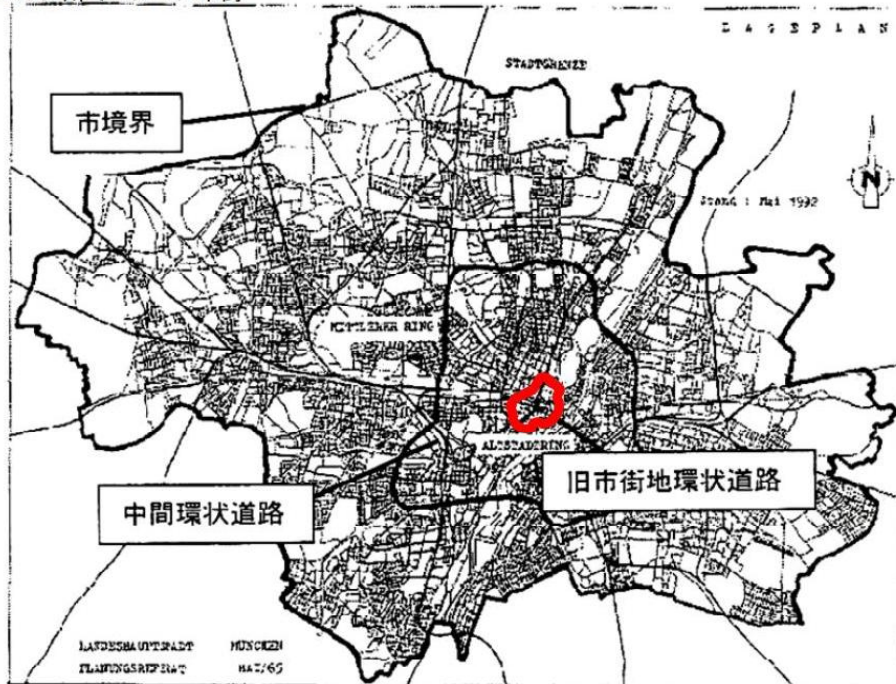
<https://www.frankfurt-tourismus.de/en/Media/Attractions/Zeil#/article/c5e1c657-ae7-44e5-89a3-5367d65bc796>

125

駐車需要発生原因者への金銭的な負担の例(ドイツ・ミュンヘン)

- 金銭負担や附置義務の上限を定めている例:ドイツ バイエルン州ミュンヘン市
- 都心部では、附置義務算定台数の 1/10までしか整備を認めておらず、残りの台数分は金銭で負担

ドイツ バイエルン州ミュンヘン市街



126

出典：平成18年 第4回 社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会

駐車需要発生原因者への金銭的な負担の例(スウェーデン・ウメオ)

- ウメオでは、「Green Parking Payoff project」として、駐車場整備量を削減する代わりに、開発業者は負担金を一定額納めることとしている。
- 「Green Parking Payoff project」で納められた負担金は地域の共同駐車場の整備や駐輪場等の自転車施設等の整備等に利用されている。



出典：PARKING STANDARDS AS A STEERING INSTRUMENT IN URBAN AND MOBILITY PLANNING (2020 CIVITAS)

127

3. 参考 駐車場法の特例・標準条例改正等

駐車場法の各種特例措置及び適用地域

根拠法	都市の低炭素化の促進に関する法律	都市再生特別措置法			
創設時期	平成24年	平成30年	令和2年	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81条、第106条	
背景	○ 都市・交通の低炭素化やエネルギー利用の合理化の推進	○ 交通量の多い道路や幅の狭い道路に面した附置義務駐車施設による円滑な交通の阻害 ○ 駐車施設の種類ごとの需給バランスの偏り	○ 滞在の快適性及び魅力の向上のために必要な「居心地が良く歩きたくなる」まちながづくりの推進	○ 都市機能の誘導に伴う自動車流入量の増加	
計画	低炭素まちづくり計画	—	都市再生整備計画	立地適正化計画	
適用区域	駐車機能集約区域	都市再生緊急整備地域内の区域	滞在快適性等向上区域内の区域 駐車場出入口制限道路	駐車場配置適正化区域（都市機能誘導区域内）	
内容	○ 附置義務駐車施設の集約化	○ 都市再生緊急整備協議会による駐車施設の種類ごとの位置及び規模に関する計画（都市再生駐車施設配置計画）の作成、当該計画に沿った附置義務の適用	○ 条例で定める規模以上の路外駐車場に対する届出・勧告制度 ○ 附置義務駐車施設の集約化	○ 条例で定める規模以上の路外駐車場及び附置義務駐車施設の出入口設置規制	○ 条例で定める規模以上の路外駐車場に対する届出・勧告制度 ○ 附置義務駐車施設の集約化
適用例	○ 長野県小諸市 ○ 港区（環状2号線・虎ノ門、品川駅北、六本木交差点、浜松町駅周辺地区）	○ 千代田区（内神田一丁目周辺地区） ○ 埼玉県さいたま市（大宮駅周辺地域）	○ 熊本県熊本市	—	○ 長野県松本市 ○ 和歌山県和歌山市 ○ 山形県山形市

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

一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする者の駐車施設の設置義務

駐車場法（現行）

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨の条例を定めることが可能



低炭素まちづくり計画に以下の事項を位置づけ

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

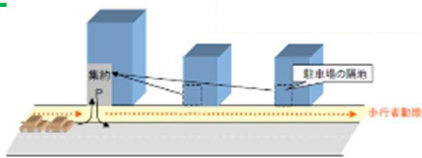
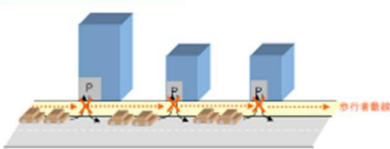


駐車場法の特例措置

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

の条例を定めることが可能

<イメージ>



駐車施設が各建築物に設けられ、非効率な自動車交通が発生

- ・ 駐車待ち車両による渋滞
- ・ 駐車施設を探す車両の移動

特例措置により駐車施設を集約

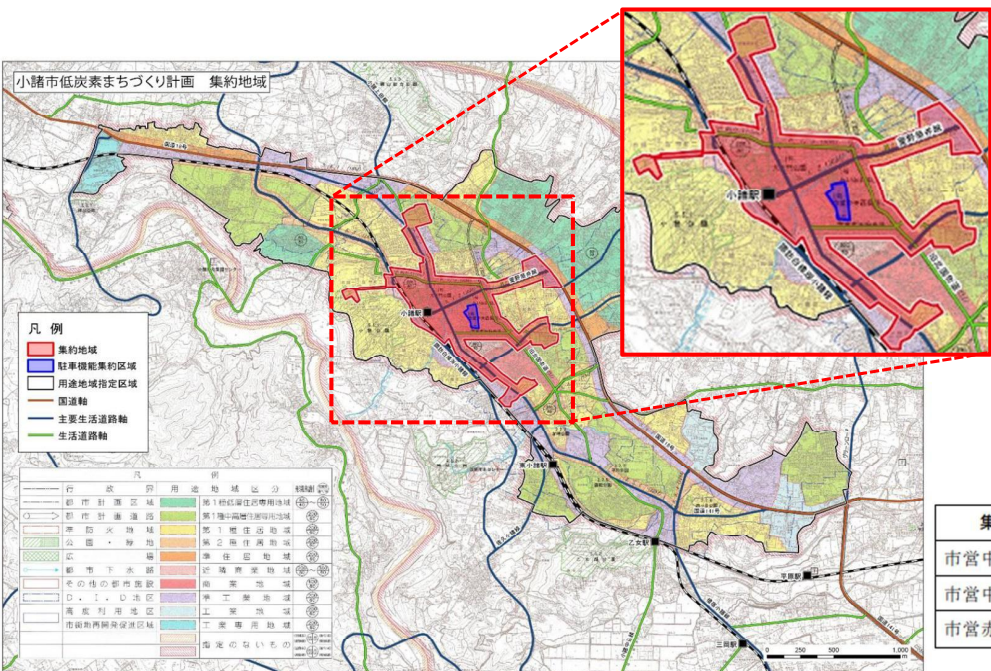
- ・ 都市の自動車交通を整理
- ・ 歩いて暮らせるまちづくりを促進

130

※詳細については、国土交通省HP (http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html) をご覧下さい。

駐車場法の特例①エコまち法の特例の事例（小諸市）

- 小諸市は「低炭素まちづくり計画」において、駐車機能集約区域を設定（H25）。
 - 市役所周辺を駐車機能集約区域とし、整備した駐車場を集約駐車施設として活用することで、駐車需要と都市機能の集積の両立を推進。
 - そのほか、立地誘導促進施設協定（コモンズ協定）を活用した駐車場の集約や、フリンジ駐車場の誘導、低未利用地の集約による活用に取り組むとしている。
- ※ 令和2年に立地適正化計画との整合性を図るため計画を改定（集約地域を立地適正化計画の都市機能誘導区域に位置付け。）



集約駐車施設一覧

集約駐車施設名	位置	規模
市営中央地下駐車場	小諸市相生町三丁目3番3号	165台
市営中央西側駐車場	小諸市相生町二丁目55番地4	163台
市営赤坂駐車場	小諸市赤坂一丁目654番地1	63台

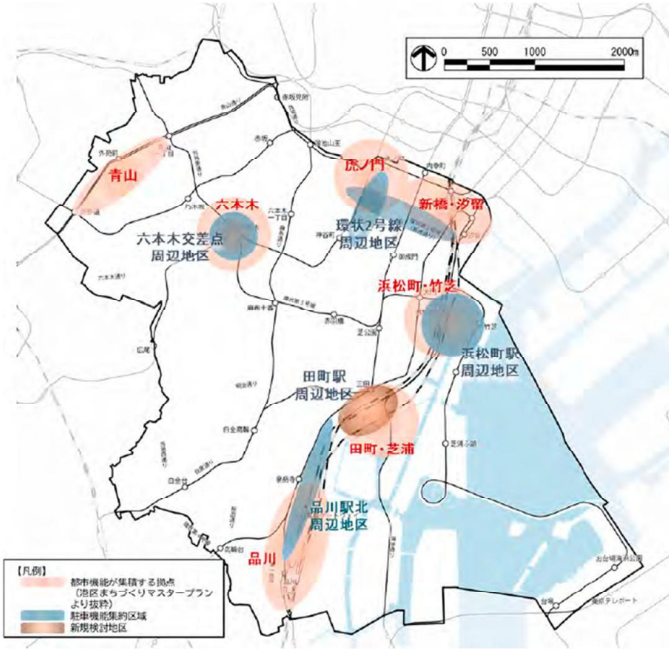
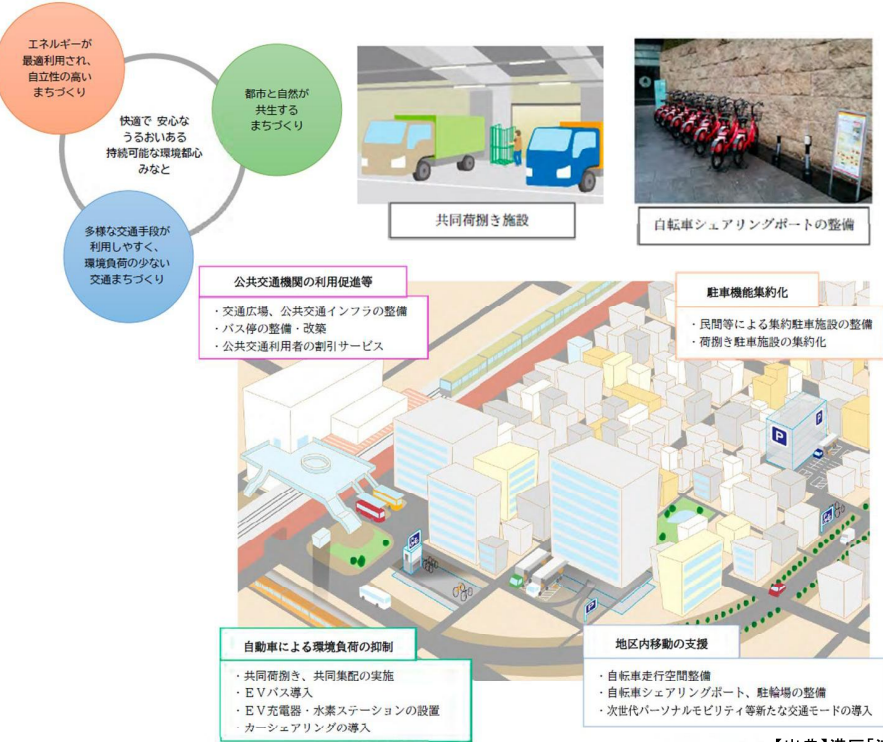
駐車場法の特例①エコまち法の特例の事例(港区)

- 港区では、エコまち法に基づく「港区低炭素まちづくり計画」(H27策定)の施策の一つである「駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約」の具体的な内容について別途「駐車機能集約化編」として策定。(H31策定)
- **駐車機能集約化**を行う際に、地域の駐車需要を踏まえた駐車施設の整備と併せて、**低炭素化に資する取組**を行うことで、地区全体で効果的に**低炭素まちづくり**を推進。

めざすべきまちの将来像

駐車場機能集約化の効果

低炭素まちづくり計画に基づき駐車機能集約化を行う区域と新規検討地区



【出典】港区「港区低炭素まちづくり計画(駐車機能集約化編)」(令和6年10月)より国土交通省作成

駐車場法の特例②都市再生特別措置法(立地適正化計画)

立地適正化計画 (市町村が策定)

○**駐車場配置適正化区域(都市機能誘導区域内)**・・・§ 8 1 ⑥ 1
歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域

○路外駐車場配置等基準・・・§ 8 1 ⑥ 2

路外駐車場の配置及び規模の基準

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

○集約駐車施設の位置及び規模・・・§ 8 1 ⑥ 3

集約駐車施設の位置及び規模に関する事項

<路外駐車場>

特定路外駐車場・・・§ 106 (条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

○市町村長への届出

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

○勧告

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

<附置義務駐車施設>

集約駐車施設・・・§ 107

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

駐車場法(現行)

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



駐車場法の特例

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



集約駐車施設

- 市街地における駐車場の適正な配置を推進し、歩行者の移動上の利便性・安全性を確保するとともに、まちの活性化を図る有効な土地活用を誘導することを目的として、**立地適正化計画に、駐車場配置適正化区域を設定するとともに、駐車場配置適正化条例を**制定して、区域内の30㎡以上の路外駐車場について届出制を導入。（R2.8施行）
- 住民が自主的に駐車場配置等のまちづくりのルール※（**まちづくり協定等**）を定めており、住民が主体となった**まちづくりのルールを制度化**するため、まちづくり協定等の範囲を対象として、駐車場配置適正化区域を設定するとともに、当該協定等に即した基準を設定。
※ 平成 28 年 4 月にまちづくり協定を締結、平成 30 年 3 月にまちなみガイドラインを作成。

■ 駐車場配置適正化区域



【出典】長野県松本市立地適正化計画に基づき国土交通省作成

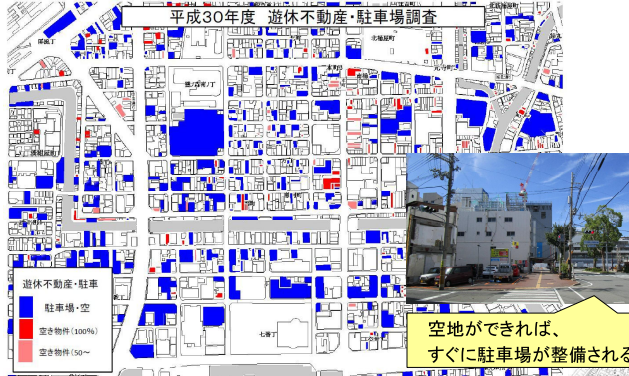
路外駐車場配置等基準の考え方

	内容
対象規模	駐車場法に基づき届出が必要な路外駐車場（駐車の用に供される部分の面積が500 平方メートル以上）未満の路外駐車場も届出等の対象とする。
配置基準	まちづくり協定等に即して、以下の配置基準等を設定する。 ・多くの来街者が回遊する通りや、暮らしを中心とした地区の細街路などには、駐車場の出入り口を設置しない。 ・個々の駐車マスへ道路から直接の入出庫がされないよう出入口の集約を行う。（ハーモニカ構造の禁止） ・駐車場の道路に面する部分には生垣などを設け、まちとの調和を図る。

参考 お城周辺地区第2ブロックまちづくり協定等（抜粋）	
○まちづくり協定	
大名町	・目抜き通りとして高度利用し、賑わいを創出する。 ・歩行空間を楽しんで過ごせる街路空間とする。
外堀大通り	・歩道内に車の進入又は通過をしないまちづくりを基本とする。
土井尻地区	・駐車場の道路に面する部分には生垣などを設け、まちとの調和を図る。
○まちなみガイドライン	
大名町エリア	・駐車場のみの利用は推奨しない。 ・車が目立たないようにする。
外堀大通りエリア 土井尻エリア 六九エリア	・歩道の切下げを限定し、塀や生垣で自動車を見えないようにする。

- 和歌山市は「居心地がよく、歩きたくなるまちなか」実現のため、**立地適正化計画を変更し、まちなかに駐車場配置適正化区域を設定し、路外駐車場の配置基準を定めるとともに、低未利用土地利用等指針を追加。**（R3.4変更）
- 駐車場配置適正化条例により、50㎡以上の駐車場の届出制を導入し、無秩序な駐車場設置を抑制。（R3.4施行）

■ 中心部における低未利用地の現状



■ 駐車場の配置の課題

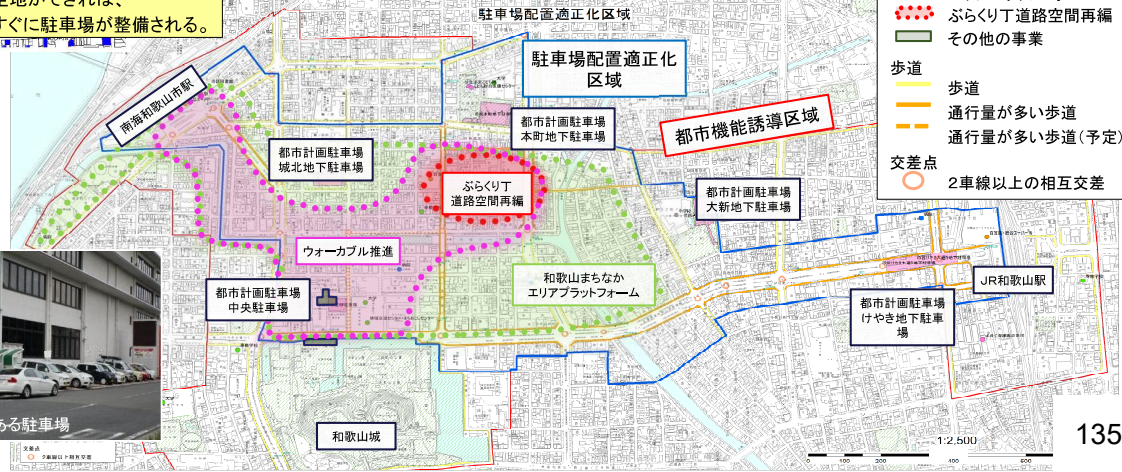


■ 立地適正化計画の変更

駐車場配置適正化区域	低未利用土地利用等指針
路上駐車場の配置基準 <全体> ・過度な自動車流入を助長しない ・交通量の多い交差点付近に出入口を設けない ・景観に配慮し、調和を図る <歩行者交通量が多い歩道沿い> ・出入口を原則設けない ・駐車マスから直接出入りする構造にしない	<管理指針> ・定期的な除草、伐採を行う ・不法投棄等を予防する措置を講ずる 等 <利用指針> (都市機能誘導区域) ・商業施設等利用者の利便を高める施設を推奨 ・リノベーションによる再生を推奨 (居住誘導区域内) ・敷地統合等による利用を推奨 ・公園が不足している場合、緑地利用を推奨

安全で歩きやすいまちなかの実現を目指す

空き地、空き家等の適切な利活用を推進を目指す



【出典】和歌山市資料に基づき、国土交通省作成

- 山形市では立地適正化計画に掲げる目標の実現に向け、「**まちなか駐車場適正化計画**」を策定。(R5.12)
- 具体的な施策として、**供給量の適正化**(附置義務条例の廃止等)、**配置の適正化**(駐車場配置適正化区域・路外駐車場配置等基準の設定)、**駐車場の多目的利用**の促進を掲げている。

I 計画策定の概要

モータリゼーションの進展により深刻化する路上駐車問題の解消を図るため、路外駐車場の整備を促進してきましたが、近年、中心市街地では2件の百貨店を含む店舗閉店が数多く発生し、その土地・建物の有効活用が図られず、跡地がコインパーキングに姿を変え、まちなみの分断を招いています。

令和3年3月に策定した「**山形市立地適正化計画**」に掲げる「**多様なネットワークにより地域がつながり歩いて暮らせる健康で賑わいのあるまちづくり**」の実現に向け、中心市街地における駐車場の現状を分析するとともに、分析により得られた諸課題に対応するための今後の駐車場政策を示すものです。(背景と目的)

II 中心市街地における駐車場の現状と課題

駐車場政策の役割を、これまでの収容台数の確保から、**整備台数の適正化**や**良好な歩行回遊環境の形成**、**低未利用地の削減**への貢献など、**都市空間の高質化**を後押しするための政策として転換していくことが課題(課題のまとめ)

III 駐車場政策の基本方針

- (1) 新たな駐車場の発生を抑制し、**供給量の適正化**を図ります。
- (2) 歩行者の安全性に配慮した駐車場の**配置の適正化**を図ります。
- (3) まちのにぎわいを後押しするため、駐車場の**多目的な利用**を促進します。

IV 駐車場政策の具体的な取り組み

- (1) **供給量の適正化**
駐車場整備地区・都市計画駐車場・附置義務条例を**廃止**
- (2) **配置の適正化**
 - ① 駐車場配置適正化区域の設定(都市機能誘導区域内の一部)
 - ② 路外駐車場配置等基準の設定(**都市再生特別措置法**に基づく**届出**が必要)
- (3) **駐車場の多目的利用の促進**
 - ① **フラップレス化**、**多目的スペース**設置、**緑化**等を努力基準として設定、
 - ② 市営駐車場の多目的利用・多用途化、交通結節点としての機能の充実に向けた検討



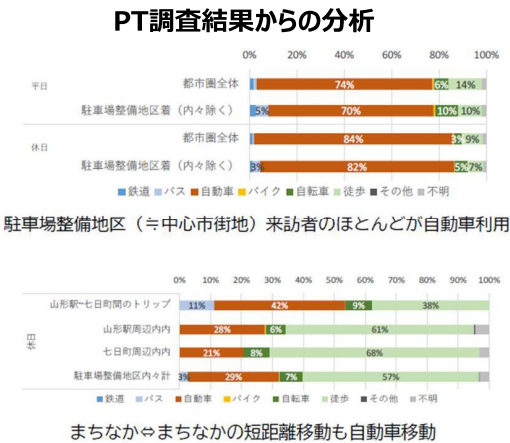
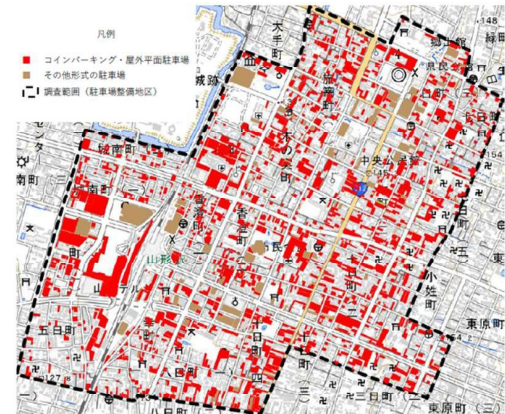
路外駐車場配置等基準の概要 (R6.7施行)

届出対象となる行為	駐車場配置適正化区域や主要な幹線道路に面した部分において、 ①路外駐車場を新たに設置する場合 ②既存の路外駐車場の規模または自動車の出入口を変更する場合
届出対象となる規模	駐車の用に供する部分(駐車マス)の面積が50㎡以上 ※無料駐車場を含む(月極駐車場や専用駐車場は除く)
構造等に関する基準	【駐車場配置適正化区域全体】 次の事項を可能な限り満たすこととする。 ①フラップレス化 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 【主要な幹線道路に面する路外駐車場】 主要な幹線道路に面した部分への出入口設置を原則禁止とする。 ただし、主要な幹線道路のみに面しているため、出入口を設置せざるを得ない場合は、ハーモニカ構造の禁止など7事項を遵守することを原則とする。

出典：山形市まちなか駐車場適正化計画(令和5年12月)

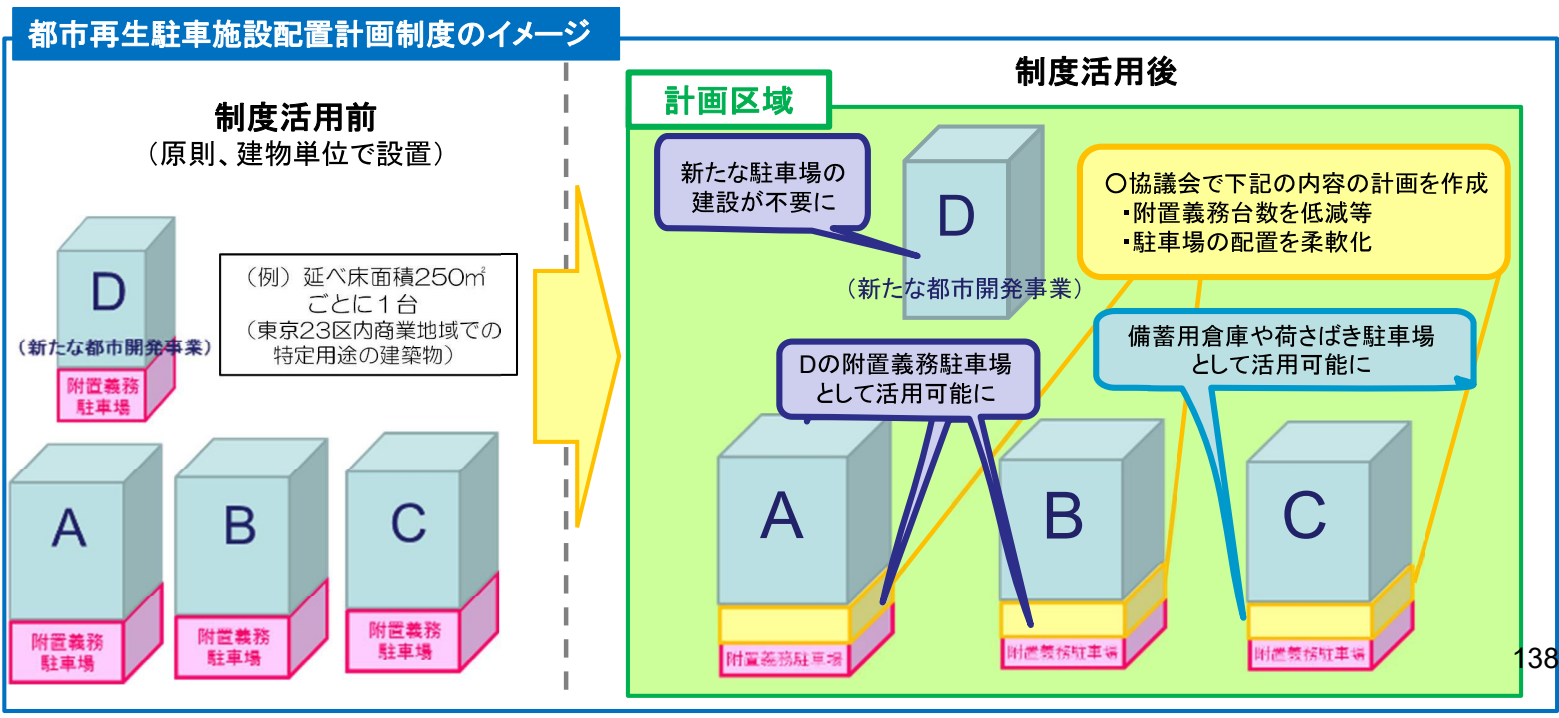
【参考】山形市まちなか駐車場適正化計画の詳細・ポイント

- 山形市では空き店舗の駐車場化による**スポンジ化**や、駐車場の増加による**稼働率低下・駐車料金の価格競争**、短距離でも高い**自動車分担率**、管理規定がネックとなり**休日にイベント活用ができない等**の課題に対応するため、駐車場事業者の理解を得ながら、駐車場適正化計画に基づき、**供給や配置の適正化・多目的利用**を推進。
- 計画策定による取組により、空き店舗の**リノベーションによる活用**や、駐車場の**イベント活用**などの事例が出ている。



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

※手引き等を国土交通省HP（http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html）に公開。



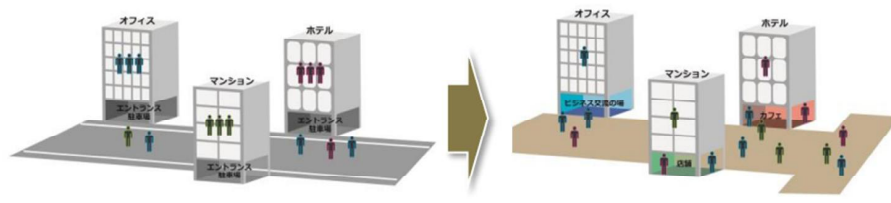
- 内神田一丁目周辺地区は附置義務制度によって整備された駐車場が点在するほか、青空駐車場や路上パーキングメーターも多く存在する一方、鉄道駅から比較的近接することもあり、駐車場の稼働率は低く、余剰な駐車場によるまちの賑わいの低下・分断や円滑な歩行者交通の阻害等が課題。
- そのため、附置義務駐車施設の位置と規模を建築物単位ではなく区域単位で最適化するため、「都市再生駐車施設配置計画」を作成し、駐車施設の供給量を適正化するとともに、隔地・集約を積極的に誘導。（R2.4施行）

■計画区域における賑わい軸の設定



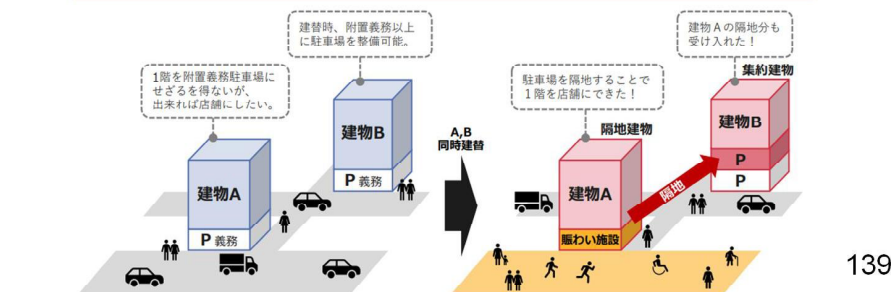
■内神田一丁目周辺地区の目指す将来像

歴史を継承し、地域の就業者や、増加傾向にある住民、さらには来街する周辺地域の就業者・観光客等が、建物内外で活動し、人々の行き交い・滞留・交流が歩行者からも見え、親しみやすい魅力によって賑わうまちを目指す。



■駐車施設の隔地・集約の積極的な誘導

例：建物AからBへの隔地 ※区域全体の附置義務駐車場台数は変わらない



国土交通省

駐車場法の特例③都市再生駐車施設配置計画に基づく特例の事例(さいたま市大宮駅周辺地区)

- 駅周辺の慢性的な道路渋滞や路上での荷さばきが散見されるという課題がある中で、今後のまちづくりの進展に伴い、駐車場が駅直近に集中し、更なる**交通負荷の増大**や**歩行者の安全性低下**、**駐車場出入口乱立による街並みの不連続**などが懸念されている。
- 駐車場附置義務**台数の適正化**や**外縁部への隔地化**、**路外荷さばき駐車施設整備促進**による課題解決を目指すため、都市再生駐車施設配置計画を策定（R5.8）し、運用を開始している（R6.5）

- 駐車場附置義務台数の適正化や外縁部への隔地化、路外荷さばき駐車施設整備促進による課題解決を目指すため、都市再生駐車施設配置計画を策定（R5.8）し、運用を開始している（R6.5）

■大宮駅周辺の道路状況（現状）



■大宮駅周辺の課題・対応方針

- ### ■主な交通課題
- ✓ 大宮駅周辺は交通負荷が入きで、慢性的な渋滞が発生
 - ✓ 駐車場の出入待ちや道路上的で荷さばき車両等が散見
 - ✓ 本場の対策である道路整備には長期間を要する
- ### ■まちづくりの進展に伴う懸念事項
- ✓ 駅直近に駐車場が集中し交差処理が困難
 - ✓ 地域全体で駐車場が供給過多になる恐れ
 - ✓ 歩行者優先空間へ車両が侵入し歩行者の安全性低下
 - ✓ 駐車場出入口乱立による街並みの不連続

- まちづくりの進展に伴う懸念事項
- ✓ 駅直近に駐車場が集中し交通処理が困難
 - ✓ 地域全体で駐車場が供給過多になる恐れ
 - ✓ 歩行者優先空間へ車両が侵入し歩行者の安全性低下
 - ✓ 駐車場出入口乱立による街並みの不連続

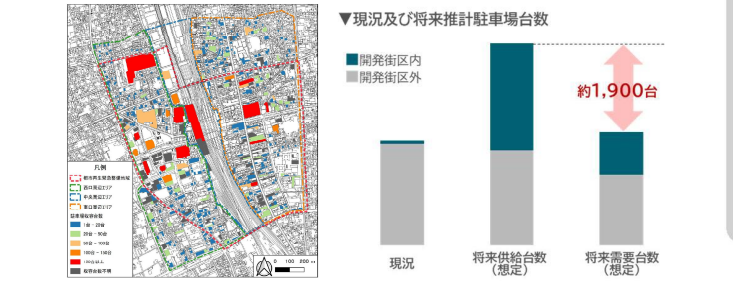
駐駐車場ルールにより “ウォーカブルなまち”の形成を目指す

- ✓ 建築物単体ではなく、地域全体で駐車場の位置や規模をコントロール
- ✓ ターミナル街区への交通流入を抑制し歩行者にやさしい空間に
- ✓ 交通需要マネジメントによるソフト施策で混雑緩和に取り組み

■大宮駅周辺の駐車場（現状と今後の見通し）

駐車場の利用状況は、ピーク時で全体の利用率は平日で**54%**、休日で**60%**であり、大宮駅周辺地区全体では供給量に余裕があり、駐車場供給量が地区全体で十分といえる。

しかし、将来の需要・供給台数を再開発のボリューム等に基づき試算すると、区域全体で約1,900台程度の余剰が発生することが想定される。

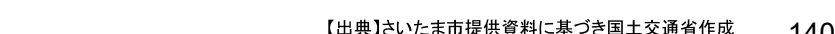
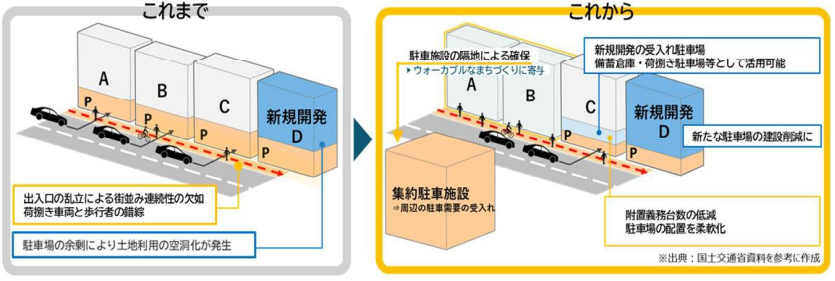


■計画区域の基本方針

- 1 駅周辺への交通流入を抑制する
需要に見合った駐車施設の規模を検討し、駅周辺への交通流入を抑制
 - 2 歩行者優先のウォークアブルな環境整備
駅周辺の外側に駐車施設を誘導し、歩行者に安心して快適な空間を提供
 - 3 まちづくりと一体的な駐車施設整備を誘導
まちづくりの動向に合わせて、区域全体で駐車施設の位置と規模を適正化

- これまで これから

- 新規開発の受入れ駐車場
備蓄倉庫・荷役駐車場等として活用可能



【出典】さいたま市提供資料に基づき国土交通省作成 140

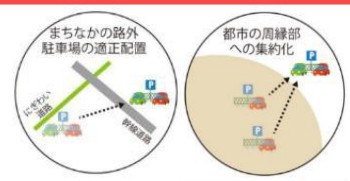
国土交通省

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

- 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を図ることが可能。

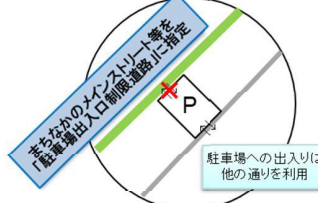
まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化

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



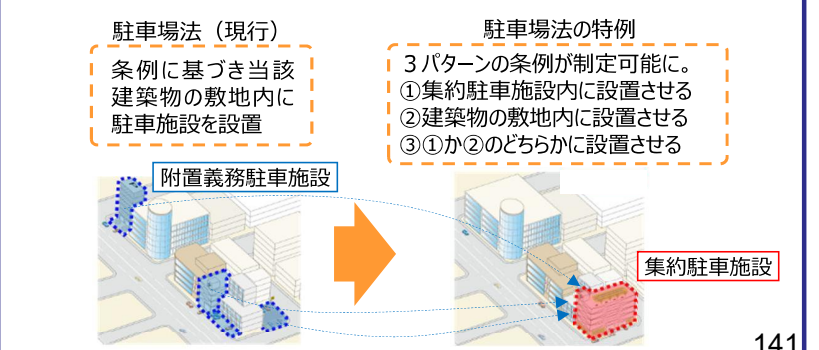
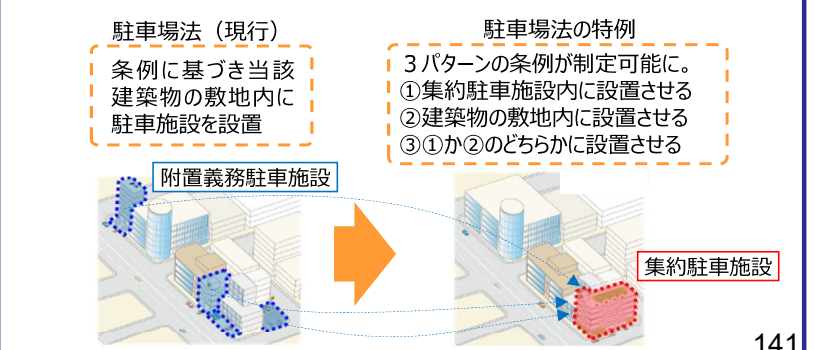
**まちなかのメインストリート等における
路外駐車場の出入口規制**

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



附置義務駐車施設の集約化

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



- 熊本市では、「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」の実現に向けて、駐車場の量や配置等を適正化し、これからのまちづくりに活かすため、**まちなか駐車場適正化計画**を策定。
- 計画に基づき、**都市再生特別措置法**に基づく小規模駐車場※届出条例を制定（R4.10施行）し、路外駐車場配置等基準との適合性を確認することで、歩行者の安全性に配慮した駐車場の整備を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の形成を図っている。 ※ 50㎡以上の駐車場を対象。

■まちなか駐車場適正化計画の概要

駐車場を「コントロール（総量と配置等を適正化）」し、まちづくりに活かす

基本方針1「土地利用」の視点

駐車場（土地）の有効活用と効率的で安全な配置により、地域経済活性化等に活かす

基本方針2「交通円滑化」の視点

駐車場利用（自動車利用）の適正化を図り、交通円滑化に活かす

基本方針3「使い方」の視点

駐車場等の多様な活用を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の整備に活かす

現状

“車中心”の都市空間

まちなかに多くの自動車交通が流入

歩行環境の悪化

平面駐車場（低未利用地）の増加

“人中心”の都市空間

歩いて楽しめるまち

外縁部に自動車交通を誘導、土地の有効利用

人中心の空間を形成

土地の有効利用

滞在快適性等向上区域

熊本城

市役所

熊本駅

駐車場整備地区

滞在快適性等向上区域

中心市街地

■路外駐車場配置等基準のイメージ

基準のイメージ

■駐車場法の出入口基準

●出入口は、横断歩道から5mを超えた部分に設置する

●出入口から2m離れた場所から、120°の範囲が見渡せるようにする

■+αの出入口基準

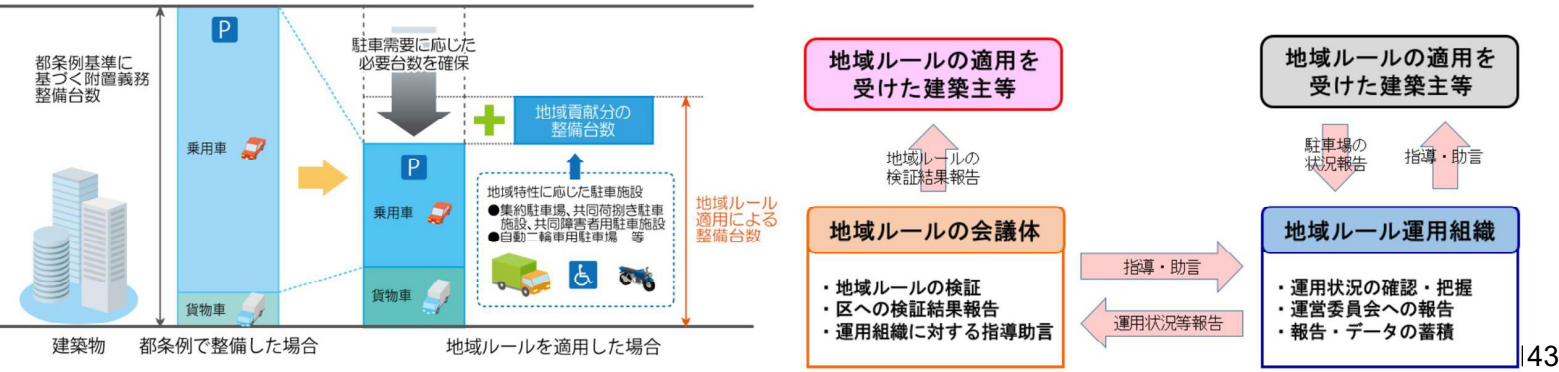
●出入口を集約し、幅6m以内とする

●出入口以外から車両の出入りができない構造

出典：熊本市資料

（第36回全国駐車場政策担当者会議）

- 東京都の地域ルールは、特定の地区において、別途ルール（知事認定、法定計画、区市の条例）を定めることで、条例で定める一律の基準によらず、駐車施設の供給量や配置等を認めるもの。
 - 建築主は地域ルールの基準で整備することを選択可能であり、適用を受ける場合、公共貢献として、荷さばき駐車施設の整備等地域課題の解決に資する取組や、削減台数等に応じた協力金を支払うこととされている場合が多くなっている。
 - 建築主は、毎年駐車施設の利用状況を地域ルール運用組織に報告することとされており、報告された運用組織は、建築主等からの駐車場の利用状況等の報告をとりまとめ、駐車実態のデータの蓄積等を行い、当該データは、地域ルールの見直し等に活用することとされている。
 - また、地域ルールの策定について、区市の負担が大きいという課題が指摘されており、地権者やまちづくり関係者等が区市に代わり提案できる制度の創設や、区市への技術的支援等が行われている。
- 参照：東京都「地域ルール策定のための手引」「駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方」



- 東京都地域ルールでは、原因者負担のバランスを図る観点や、地域ルールの運営経費を賄う観点から、附置義務駐車場の削減台数等に応じて協力金を徴収する制度を導入しており、協力金は、地域の駐車・交通対策に活用することとされている。
- 大丸有地区では、協力金（大丸有地区では負担金と呼称。）の40%を区に寄付して、公共による地区の交通環境の改善に使用^{※2}されている。

※1：東京都「駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方」

※ 2 : 大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会「大丸有地区における地域ルールとその効果」

地区名	協力金	協力金の設定根拠	協力金等の活用策
銀座地区 (H15.12)	■ 隔地台数 1 台あたり 200 万円	■ 隔地により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 集約駐車場の整備への助成 ■ その他交通環境改善支援事業の実施
大丸有地区 (H16.9)	■ 削減台数 1 台あたり 100 万円 ※ 3 割以上削減される場合、3 割を超える分につき 300 万円／台	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 駐車環境対策事業の実施
渋谷地区 (H23.6)	■ 削減台数 1 台あたり 200 万円 ※ 50 台以上削減される場合、50 台を超える分につき 300 万円／台	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域の駐車対策の実施
新宿駅東口地区 (H25.12)	■ 削減台数 1 台あたり 200 万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域まちづくり貢献策の実施
新宿駅西口地区 (H29.12)			
東京駅前地区 (H30.7)	■ 削減台数 1 台あたり 200 万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ まちづくり貢献策の実施
環状 2 号線・虎ノ門 周辺地区 (H31.4)	■ 削減台数 1 台あたり 200 万円	■ 地域で取り組む低炭素化施策等の 実施に対する応分の負担額	■ 地域の低炭素化に寄与する貢献策の実施
品川駅北周辺地区 (H31.4)			
内神田一丁目周辺地区 (R2.3)	■ 削減台数 1 台あたり 100 万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域整備協力に基づく事業の推進
池袋地区 (R2.3)	■ 削減台数 1 台あたり 200 万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域の駐車・交通対策の実施



出典：東京都 東京都駐車場条例検討委員会第2回（令和2年12月）資料、「地域ルール策定のための手引」

144

【参考】東京都駐車場条例等における附置義務基準

○東京都駐車場条例

【一般の駐車施設の附置義務基準】

- ・ 駐車場整備地区等において、非特定用途のうち、**共同住宅**についてはその他の用途よりも低い附置基準となっている。
- ・ 23区の場合、**特定用途**の建築物については、**都市計画区域全体**において附置義務が掛けられている。

【荷さばき駐車施設の附置義務基準】

- **非特定用途**に対しては、駐車場整備地区等であっても附置義務は掛けられていない。

地域・地区	対象規模	対象用途	基準床面積
A 駐車場整備地区等			
・駐車場整備地区 ・商業地域 ・近隣商業地域	特定用途の部分の床面積 + 非特定用途の部分の床面積 × 3/4 の合計が1500㎡を超えるもの	特定用途	百貨店その他の店舗 (23区) 250㎡ごとに一台 (市) 200㎡ごとに一台 その他 (23区) 300㎡ごとに一台 (市) 250㎡ごとに一台
		非特定用途	共同住宅 (23区) 350㎡ごとに一台 (市) 300㎡ごとに一台 その他 (23区) 300㎡ごとに一台 (市) 300㎡ごとに一台
B 周辺地区、自動車ふくそう地区			
・区部(23区)のAの区域以外の都市計画区域 ・市部の第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、準工業地域、工業地域及び工業専用地域(駐車場整備地区を除く。)	特定用途の部分の床面積 が2000㎡を超えるもの	特定用途	(23区) 300㎡ごとに一台 (市) 250㎡ごとに一台

地域・地区	対象規模	対象用途	基準床面積	
A 駐車場整備備地区等				
・駐車場整備地区 ・商業地域 ・近隣商業地域	特定用途の部分の床面積 が2000㎡を超えるもの	特定用途	百貨店その他の店舗	(23区・市)2500㎡ごとに一台
			事務所	(23区・市)5500㎡ごとに一台
			倉庫	(23区・市)2000㎡ごとに一台
			その他	(23区・市)3500㎡ごとに一台
B 周辺地区、自動車ふくそう地区				
・区部(20区)の都市計画区域内 で、Aの区域以外の区域 ・市部の第一種中高層住居専用 地域、第二種中高層住居専用 地域、第一種住居地域、第二種住居 地域、準住居地域、準工業地域、 工業地域及び工業専用地域(駐 車場整備地区を除く。)	特定用途の部分の床面積 が3000㎡を超えるもの	特定用途	(23区・市)7000㎡ごとに一台	

○東京都集合住宅駐車施設附置要綱

- ・駐車場整備地区等以外の特別区の区域の共同住宅（一定規模以上）に対しては、都の指導要綱により一定の駐車施設の附置を義務づけ。
（乗用車用及び車椅子使用者用）
- ・附置率は住戸又は住室の合計の3割若しくは集合住宅の床面積350㎡当たり1台のいずれか小さい方。
- ・従わない場合は勧告、公表。

＜東京都集合住宅駐車施設附置要綱の対象建築物＞

対象区域	対象建築物
特別区（23区）の区域内で、駐車場整備地区等以外の区域	延べ面積が10,000㎡を超える建築物で、集合住宅の用途に供する部分の床面積が2,000㎡を超えるもの

145

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

○ 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（小型車比率のみなまし）

○ 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

146

標準駐車場条例改正（共同住宅荷さばき）概要について

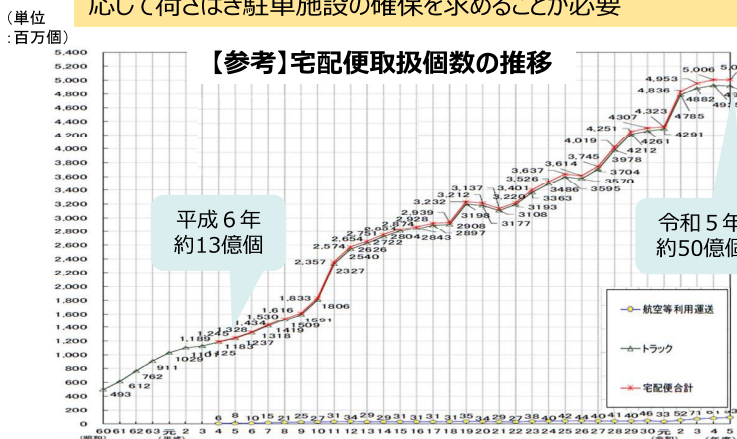
- 近年の電子商取引等による配送の増加や、共同住宅の高層化・セキュリティの向上により、配送効率の低下や、長時間路上駐車せざるを得ない状況となっている。
- また、物流2024年問題等による人手不足・物流の持続可能性が懸念されており、共同住宅の新築等の際に、一定の荷さばき駐車施設の設置を求めることで道路交通の円滑化や、都市内物流の効率化を図っていく必要がある。

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。

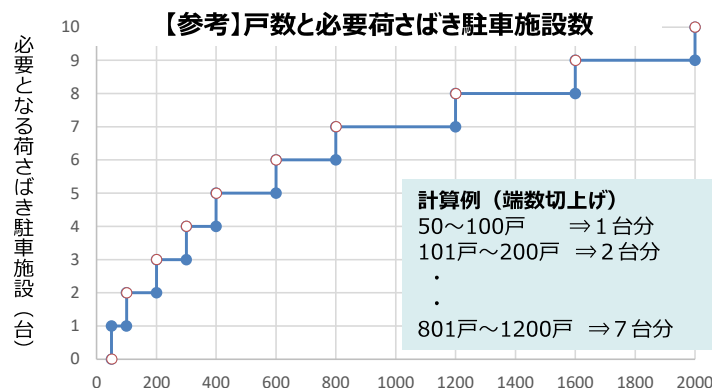
一定規模以上の共同住宅に対して、新築等の際に、規模に応じて荷さばき駐車施設の確保を求めることが必要

【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倍に減減
※ 延床2000㎡（商業地域の場合）かつ敷地1000㎡以上の場合



【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組を推進

147

(参考) 標準駐車場条例における改正イメージ

- 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逓減を設ける。
※ 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25条の2 次の表の（ア）欄に掲げる地区又は地域内において、特定用途に供する部分の床面積及び戸数（共同住宅の用途に限る。以下この条において同じ。）が（イ）欄に掲げる面積及び戸数を超える建築物を新築しようとする者は、（ウ）欄に掲げる建築物の部分の床面積（共同住宅の用途においては戸数）をそれぞれ（エ）欄に掲げる面積（共同住宅の用途においては戸数）で除して得た数値を合計した数値（中略。小数点以下の端数があるときは、切り上げるものとする。）の台数以上の規模を有する荷さばきのための駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、当該建築物の敷地の面積が市長が定める面積を下回る場合、建築物内の荷さばきのための駐車施設の有効利用に資する取組が行われる場合又は共同で荷さばきを行うための駐車施設の計画的な整備及び活用その他の代替措置により本条による荷さばきのための駐車施設の整備と同等以上の効力があると市長が認める場合においては、この限りではない。

(ア)	駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域					周辺地区又は自動車ふくそう地区	
(イ)	2,000 ㎡				2,000 ㎡かつ50戸以上	3,000 ㎡	3,000 ㎡かつ50戸以上
(ウ)	百貨店その他の店舗	事務所	倉庫	特定用途(百貨店その他の店舗、事務所、倉庫及び共同住宅を除く。)	共同住宅	特定用途（共同住宅を除く。）	共同住宅
(エ)	〔①〕	〔②〕	〔③〕	〔④〕	100戸	〔⑤〕	100戸
(オ)	1 - 6,000 平方メートル 延べ面積 2 × 延べ面積-					1 - 6,000 平方メートル 延べ面積 延べ面積	
備考	(略)						

（大規模な事務所の特例にかかる大規模低減）

第26条（略）

（大規模な共同住宅の特例にかかる大規模低減）

第26条の2 第25条の2の規定にかかわらず、戸数が400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、400戸を超える800戸までの部分の戸数に0.5を、800戸を超える部分の戸数に0.25をそれぞれ乗じたものの合計に400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）

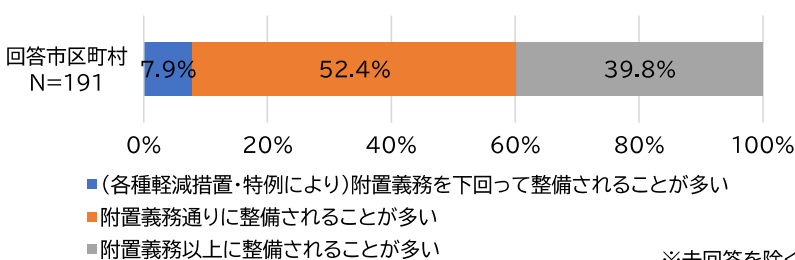
- 敷地面積の下限は地域の土地利用状況等によるものの、1,000㎡を想定。
- 代替措置について、集約配送や敷地内のセットバックや車寄せの整備により、荷さばきのための十分なスペースがある場合は、市長の判断で附置義務の緩和や免除が可能。
- 本基準値は一応の目安を設定したものであり、各都市における調査の下設定。400戸以上の大規模物件については、個別性が高く、配送への配慮による効率的な使用による影響も大きいと考えられるため、個別に市長と協議を行い、「駐車施設の有効利用に資する取組が行われる場合」として個別に整備台数を設定することも考えられる。

148

駐車場需給・附置義務駐車施設の現状について

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

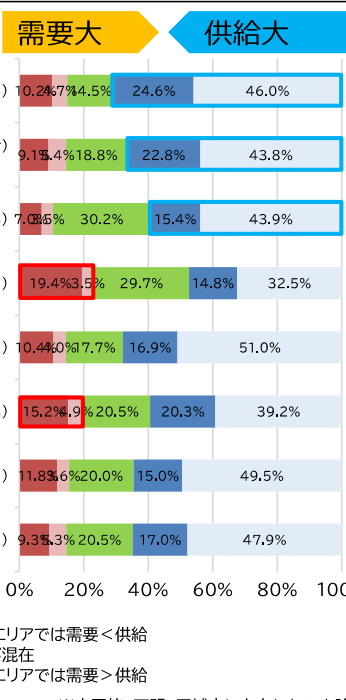
附置義務駐車場の整備状況



- **駐車課題に関する自由記述** 国土省全自治体対象調査（R6）
- ・ 季節により需給の差が大きく、繁忙期は駐車場が不足する一方、閑散期は余剰。
- ・ 荷捌き車両等における路上駐車が目立っており、具体的な適地がないのが課題
- ・ 団地内に駐車場が不足しており、路上駐車が多くの課題
- ・ 市中心部の大型商業施設に在庫待ちの車列ができ一方で、市中心部全体の駐車場の利用率は約7割であり、全体的には一定の空きが発生。これに対し公共交通利用促進と合わせ、駐車場の利用分散化について検討。
- ・ 観光バス乗降場付近における迷惑駐車防止のため、バス事業者・旅行業事業者へ近隣のバス駐車場利用周知を実施。
- ・ 中心市街地において小規模平面駐車場の供給量が多く、土地の有効利用が図られていない状態となっている。また、小規模平面駐車場が増えすぎると、駐車場の利用率が低下しまちのにぎわい低下につながることを懸念。
- ・ 駅周辺の土地の平面駐車場化（低未利用）

各種駐車場の需給

（自治体担当者の認識）



149

既存の附置義務駐車施設等の余剰に係る対応について

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

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

【参考】駐車場法における路外駐車場（届出対象）の解釈（平成10年2月12日街路課長通知）
一般公共の用に供する駐車場：不特定多数の者の直接の利用に供すること。百貨店等店舗及び病院の駐車場であっても、厳密に、当該建物の利用者のみの利用に限定される場合（専用の駐車場と解する。）以外は、「一般公共の用に供する」と解する。
専用駐車場：例えば、駐車場の入口で管理人等が一般の利用を排除している場合等。

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

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

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

- 駐車場への**EV充電器設置**の際に、車室の減少が必要となる場合もある。
- 企業による**自転車通勤推進**の動きがあるところ、駐車場を駐輪場に転用する際に、附置義務が支障となるおそれがある。



キュービクル設置費の発生、車室のレイアウト変更・減少

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



※駅などについては、従業員による駐輪場の確保が必要
 図 32 駐輪場確保のための検討フロー
 出典：自転車活用推進官民連携協議会 自転車通勤導入に関する手引き

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



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

○ **届出の際の記載事項のイメージ**

(自治体の規則で規定)

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

【参考】 標準駐車場条例における、駐車施設の区画の基準

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
自動二輪車用	1m×2.3m以上

○ **駐車施設振替に係る届出様式のイメージ**（自治体の規則で規定）

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

152

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

附置義務緩和申請のイメージ

○ **確認事項のイメージ**（自治体の規則で規定）

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

○ **附置義務緩和による効果の例**

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

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

- 【参考】「都市再生駐車施設配置計画の作成と運用に関する手引き（平成30年7月）」
 - ・ 附置義務の緩和により既存駐車施設に余剰が発生した場合は、以下への転用が望ましい旨記載
 - 自転車駐車場（駐輪場）、防災備蓄倉庫、帰宅困難者の一時的な収容場所、賑わいのためのスペース、観光案内所、子育て支援施設、インキュベーション施設、コワーキング施設、シェアオフィス 等

参考事例（韓国：ソウル）

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



出典：ソウル市HP

153

4. 各種政策課題への対応

- (1) 都市内物流(荷さばき)
- (2) 観光(観光バス等)
- (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)
- (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
 - ② こどもまんなかまちづくり
 - ③ 機械式駐車場の安全対策
- (5) GX・防災・DX
 - ① GX(緑化、EV等)
 - ② 防災
 - ③ DX(AVP、駐車場情報、決済手段等)

154

4. (1) 都市内物流(荷さばき)

- 商店街等による荷さばきを行う際、荷さばき駐車施設の不足から路上での荷さばきが多く見られる。
- 快適な歩行空間、円滑な道路交通の確保のために荷さばき駐車対策は重要。

■ 荷さばき車両による交通阻害



■ 荷さばき車両による歩行者空間の阻害



■ 荷さばき駐車施設の附置

- 平成 6 年に標準駐車場条例（各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例の参考）に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を追加。地域の実情に応じて、荷さばき駐車施設の条項を盛り込むことを推奨。
- 令和 5 年度末現在、9 1 都市において荷さばき駐車施設の附置を規定した条例が適用。
 - ※ 東京都駐車場条例が23特別区及び26市に適用されることから、適用都市数と制定都市数は異なる。
 - ※ 附置義務条例の制定都市数は148都市（うち荷さばき駐車施設の規定は43都市）、適用都市数は、196都市となっている。

駐車場法に基づく荷さばきに係る附置義務条例の適用都市

荷さばき駐車施設の附置を規定した条例適用都市（9 1 都市）

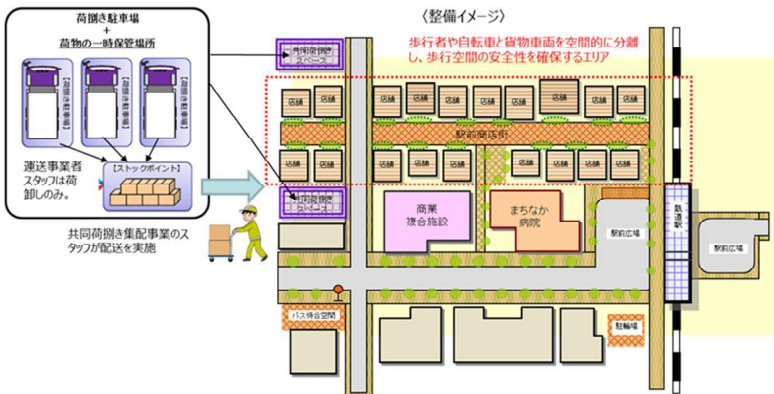
※ R 5 年度末時点

北海道	札幌市	旭川市	釧路市	帯広市						
東北	八戸市	仙台市	塩竈市							
関東	水戸市	取手市	守谷市	さいたま市	川越市	熊谷市	柏市	横浜市	川崎市	小田原市
	長野市	佐久市	須坂市	鎌倉市 (R5追加※)	千葉市 (R5追加※)					
東京	区部 (23区)	市部 (26市)								
北陸	金沢市									
中部	岐阜市	多治見市	高山市	名古屋市	春日井市	豊田市	瀬戸市			
近畿	小浜市	三田市								
中国	松江市	呉市	岩国市							
四国	高松市									
九州	福岡市	長崎市	佐世保市	大分市	奄美市	熊本市 (R4追加)				

荷さばき駐車対策に対する支援制度

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

【共同荷さばき駐車場を整備する場合】



【従来の荷さばき駐車場の場合】

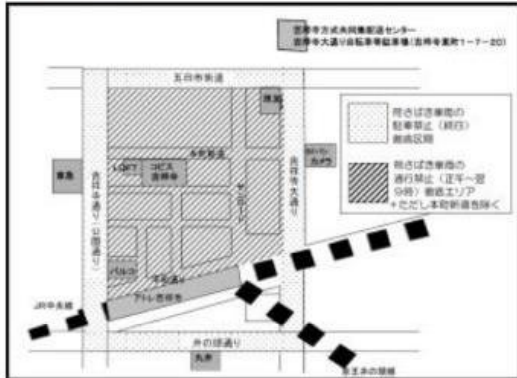


■実際に運営されている共同荷さばき集配事業の事例

東京都武蔵野市吉祥寺地区

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

◆交通規制エリア



荷さばき駐車対策について(通知)

■荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について（技術的助言）【抜粋】

(平成30年7月13日国都街第39号)

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

1. 荷さばき駐車対策について

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

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

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

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

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

- **建築設計者、建築主、地方自治体等**向けに『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～』が策定されている。
- 手引きでは、設計から運用までの一連の流れの他、荷さばき駐車スペースの算定式やサンプル別・用途別原単位、運用による物流の効率化の方策等も示されており、**建築物の新設・駐車施設運営**の際はこれらの手引きを活用することで、荷捌き駐車対策にも有用と考えられる。

手引きの概要

平成29年3月策定

(1) 対象

【参考としてもらうことを予定している関係者】
①建築物の開発・設計・管理に携わる方、②建築主、
【建築物】③物流事業者、④テナント、⑤地方自治体の関係者等
政令指定都市で屋内駐車場を設ける大規模な商業施設、オフィスビル
※ 店舗・事務所部分の床面積が2万㎡以上(事務所は1/2換算)の新築
※ 運用関係部分については、既設や小規模な建築物にも参考に

(2) 設計関係

○検討フロー(基本構想段階から管理段階までに考慮する事項等)
・基本構想段階から、館内物流について設計コンセプトを整理
・館内物流の運用面について物流事業者等の専門家と相談
※ 検討事項の例 ①用途別床面積から建築物内の発生物流量の推測、
②基本設計段階での荷捌き駐車場の位置、③荷捌きスペースの検討等
○設計上の考慮事項(駐車マスの大きさ、車路の高さ、荷捌きスペース、
館内配送の共同化、館内動線、貨物用エレベーター、駐車マス数等)

(3) 運用による物流の効率化

①館内配送の共同化、②納品時間の指定・調整、③一括納品等

■ 荷さばき駐車スペース数の算定式

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

P : 荷捌き駐車スペース数(駐車マス数)
C : 貨物車集中原単位[台/ha・日](床面積当たりの貨物車集中台数)
F : 床面積[ha]
λ : 貨物車ピーク率[%]
A : 平均駐車時間[分]

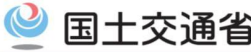
■ 建築物への搬入等が見られたトラック等のサイズ

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

160

出典：国土交通省総合政策局物流政策課『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～』(平成29年)

共同住宅における配送課題への駐車場施策における対応について



- 近年の電子商取引等による**配送需要の増加**や、共同住宅の高層化・セキュリティの向上により、配送効率の低下や、路上等において長時間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、共同住宅においても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。

現在の実態

- ・ **住宅への配送需要**は近年の**電子商取引**の増加等により増加傾向であり、EC事業者等による宅配便以外(個人請負等)の配達も行われている
- ・ 単純に世帯数で割ると、1日**0.23個/世帯**の宅配、共同配送実施箇所の実績で見ると戸数の**約4～5割**程度の需要がある物件もある
- ・ **宅配BOX**の設置目安は戸数の**3割**であるが、**不足**しており、各住居に宅配BOXを設置(1戸あたり1個)する試みもある
- ・ **共同住宅**には**荷さばき駐車施設の附置義務**が基本的にはない(自治体の条例に基づくものも原則1区画)もしくは設置されていたとしても不足しているため、路上若しくは近隣の駐車場(時間貸しもしくは月極)から配送
- ・ **大規模な共同住宅**では、ほぼ1日中配送しており、駐車場設置と併せて**共同配送の取組**が行われている物件もあり、効率化につながっているが、取組箇所数は限定的。
- ・ **営業所から配送**している事業者もいるが、営業拠点は集配と併せて採算を確保する必要があり、採算性の観点から縮小していく方針が出ている

課題

- ・ **路上駐車**をせざるを得ない場合、取締のリスクがあるため、横乗り(ドライパーとは別の人員)等で対応している例もある。
- ・ **時間貸駐車場**では、高さや重量等の観点から荷さばき車両の規格が対応していない場合もあるほか、暫定的土地利用であることが多いため、**開発が進んでいる地域**ではほとんどなく、**配送物件から離れている**場合もある。
- ・ **超高層共同住宅**では、住民用エレベータと配送に使えるエレベータが分けられていることがあり、**エレベータの待機**に時間を要したり、**インターフォンの待機**等により、配送に時間がかかっている場合もある

今後の方向性

(必要性について)

- ・ 道路における**歩行者の安全**や**自動車・自転車等の走行環境確保**の観点から、荷さばきスペースは極力路外で確保していく必要がある
- ・ **建築物の耐用年数**(50年以上)を踏まえると、**道路状況**や**周囲の土地利用**(時間貸駐車場や営業所)は変化する可能性があるほか、**物流2024年問題**をはじめとした**人手不足**の状況を踏まえると、**持続可能な方法が必要**
- ・ 特に**大規模な共同住宅**では、配送需要が大きく、**複数の配送事業者**がほぼ1日中駐車し続ける必要があるため、**規模に応じて必要**

(具体的な施策)

① 今後新築する共同住宅について 【標準条例・政令改正で対応】

- ・ 駐車場法に基づく**附置義務条例**により、
 - 建築上無理にならない範囲で一定規模以上の共同住宅に、荷さばきを原則として敷地内(路外)で行うことができるよう一定の荷さばき駐車施設の確保を求めていく
 - **荷さばき駐車施設の運用**についても**明確化**

② 既存又は上記の対象とならない共同住宅への配送について

- ・ 乗用車の駐車場余剰が生じている場合は、荷さばき駐車施設として**振替**を促していくことや、**時間貸駐車場等を荷さばき駐車場として活用**などの取組を推進

③ 駐車施設の整備では解決できない配送課題について

- ・ 取組の動向を注視しつつ、駐車施設の効率的使用、需要減につながるものは附置義務の緩和等により評価

- 規制改革推進会議のWGにおいて、超高層マンションにおける駐車スペースの不足について事業者から説明があり、有識者から、超高層マンション等の新築の際に、駐車スペースを十分確保することの必要性について指摘。
- これを踏まえて、内閣府（規制室）と国交省で協議し、答申及び規制改革実施計画において、標準駐車場条例の改正により、共同住宅について、荷さばきのための駐車施設の附置について規定することが記載された。
- 共同住宅への荷さばき駐車施設の附置により、道路交通の円滑化及び都市内物流の効率化が期待される。

規制改革推進会議第7回 地域産業活性化ワーキング・グループ（令和6年2月16日）

事業者：東京都中央区のタワーマンションの一例です。左上の写真からいきますとこれは2棟で、ツインのタワーマンションなのですが、約2,800戸、一日300個から400個の宅配が到着するところで、真ん中の写真を見ていただきますと、この敷地内駐車場は一棟約1,400戸あるのに一棟2台分しかないというところで、駐車場の確保ができなければ非常に遠くまでパーキングを探しに行って、そこからの配達となっております。

有識者：警察庁だけで対応できないと思うのは、例えば先ほどのタワーマンションについて言うと、明らかに駐車場を整備するのは義務だと思うんですね。それはオフィスビルもそうだと思います。であれば、いせんけれども国交省の問題になってきて、大型の商業施設、あるいはタワーマンション的なものを造るのであれば、必ず宅配であれ、何かあったときのための駐車スペースというのを十分に確保するというのを義務づけていくということ、これは逆に規制強化なのですけども、やはりこれは必要なかなと思いました。

規制改革推進に関する答申※（令和6年5月31日 規制改革推進会議）

※ 規制改革推進に関する答申と規制改革実施計画の記載は概ね同様。

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】第7回 地域産業活性化ワーキング・グループ 事業者資料

ドライバーの声：タワーマンション（中央区）

朝一の駐車場確保から貨物用エレベーターの争奪戦です。マンションの駐車スペースは2台、最寄りのパーキングは最短200m地点にありますほとんど満車状態です。



2棟の世帯数/約2,800戸
日/約300個～400個の宅配荷物到着



敷地内駐車場の確保が生命線！
1棟約1,400戸あるのに
1棟/2台分しかありません！



駐車場確保できなければ
空くまで外より配達！
近隣にパーキング無し（最短200m）

駐車場所に対する課題

コインパーキングでも総重量2.5t以下となると当社では貨物軽しか利用できず、トラックの駐車場所にはならない

リパーク

車両全長	車両全幅	車両全高	最低地上高	車両総重量
3.3m以上 5.0m以下	1.4m以上 1.9m以下	1.2m以上 2.1m以下	1.5cm以上	2.0t以下

タイムズ

車両全長	車両全幅	車両全高	最低地上高	車両総重量
3.3m以上 5.0m以下	1.4m以上 1.9m以下	1.2m以上 2.1m以下	1.5cm以上	2.0t以下

アップルパーク

車両全長	車両全幅	最低地上高	車両総重量
3.3m以上 5.0m以下	1.4m以上 1.9m以下	1.5cm以上	2.0t以下

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

参考① 荷さばき駐車スペース数についての算定式（既存研究）
ピーク時間帯に集配に来る貨物車の台数を、1 駐車マス・時間当たりの駐車台数（回転数）で除することで原単位の参考となる値を把握

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

P：荷捌き駐車スペース数（駐車マス数）
C：貨物車集中原単位〔台/ha・日〕（床面積当たりの貨物車集中台数）
F：床面積〔ha〕
λ：貨物車ピーク率〔%〕
A：平均駐車時間〔分〕

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

参考② 建築物への搬入等が見られたトラック等のサイズ

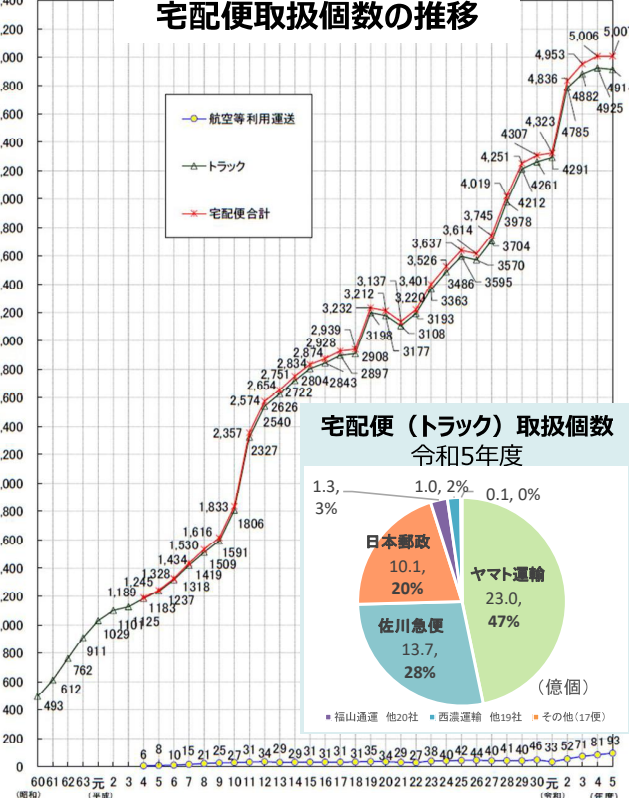
	主な用途	高さ	長さ	幅
ライトバン	自家用車による納品	～2.0m	～4.7m	～1.7m
2トン車標準	宅配事業者等による集配	～3.2m	～4.7m	～1.7m
2トンワイド車			～6.0m	～2.2m
2トンロング車			～6.2m	～2.2m
2トンロングワイド車	幹線輸送等			
廃棄物収集運搬車（2トンバスター車）	廃棄物収集	～2.3m	～5.3m	～1.9m
廃棄物収集運搬車（4トンバスター車）	廃棄物収集	～2.8m	～7.4m	～2.4m
4トン車（ロング・ワイド）	路線トラック事業者による集配・引越	～3.4m	～8.5m	～2.5m
4トン平ボディ（クレーン付）	建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

【参考】配送需要の現状について

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

（単位：百万個）

宅配便取扱個数の推移



小売事業者（EC）による配送の取組

- アマゾンロジスティクス（Amazonの配送部門）
 - 国内25か所以上の「フルフィルメントセンター（通称FC）」（商品保管、発送）を設置
 - 国内65箇所以上ある「デリバリーステーション（通称DS）」（配送特化物流拠点）から、以下のチャネルを通して顧客に配送 ※2024年9月報道発表
- ① Amazon Flexプログラム：個人事業主のドライバーが、軽貨物車（黒ナンバー※）、軽乗用車で配送。数万人が参加。
※ 貨物軽自動車運送事業：他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。）を使用して貨物を運送する事業（届出制）
- ② デリバリーサービスパートナー（通称DSP）：さまざまな規模の配送業者が、地域に配送業者コミュニティを築き、各自の方法で配送。リカー付電動アシスト自転車も導入（2024年10月現在33都道府県で数百台導入）全国で60以上のパートナー。
- ③ Amazon Hubデリバリープログラム：商店街の飲食店や生花店など、地域に根ざした中小規模のビジネスオーナーが本業の空き時間を利用し、Amazonの商品を配達。1,000以上。

＜受取方法＞

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



宅配便の定義

一般貨物自動車運送事業の特別積合せ貨物運送又はこれに準ずる貨物の運送及び利用運送事業の鉄道貨物運送、内航海運、貨物自動車運送、航空貨物運送のいずれか又はこれらを組み合わせる運送であって、重量30kg以下の一口一個の貨物を特別な名称を付して運送するもの

- ・ 消費者⇨消費者、企業⇨消費者、企業⇨企業等の運送形態には関係なく、上記に該当する運送はすべて宅配便である。
- ・ 一口で何個もの荷物を運ぶ一般的な積合せ運送は宅配便ではない。
- ・ 事業者毎に全国の取扱個数を集計したものであり、各都道府県別地域別の集計は行っていない。
- ・ ヤマト運輸(株)が取扱う「ネコバス」及び日本郵便(株)が取扱う「ゆうパケット」については宅配便として集計。

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

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

大規模マンション等における荷さばき（配送）の実態に関する研究

（清水真人2022）

概要

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

実態

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

試算

※ 一定の仮定の下での試算である点に留意が必要

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

集合住宅におけるサービス車の駐停車実態に関する研究

（花岡 秀太、岸井 隆幸、大沢 昌玄2016）

概要

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

※ 居住者駐車場、予約制来客駐車場のみで、サービス車の駐車場の設置はなし

実態

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

考察

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

サービス車滞在時間（平日・木曜日の例）

166

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

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

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

マンション内の集約配送等の事例

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

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

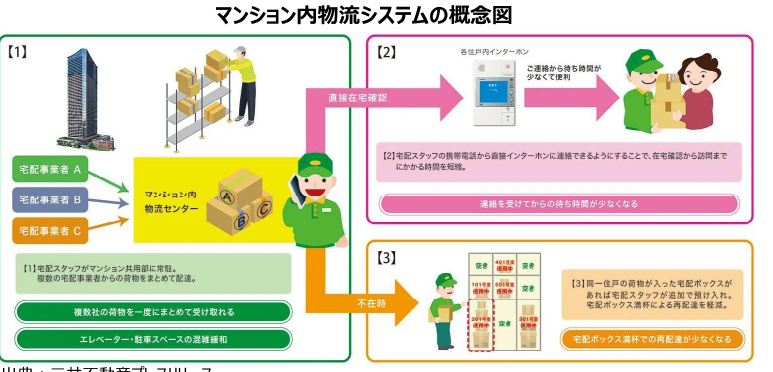
※ 清水（2022）及びヒアリングによる実態情報

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

マンション内の集約配送等の事例②

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

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



※ヒアリングによる実態情報

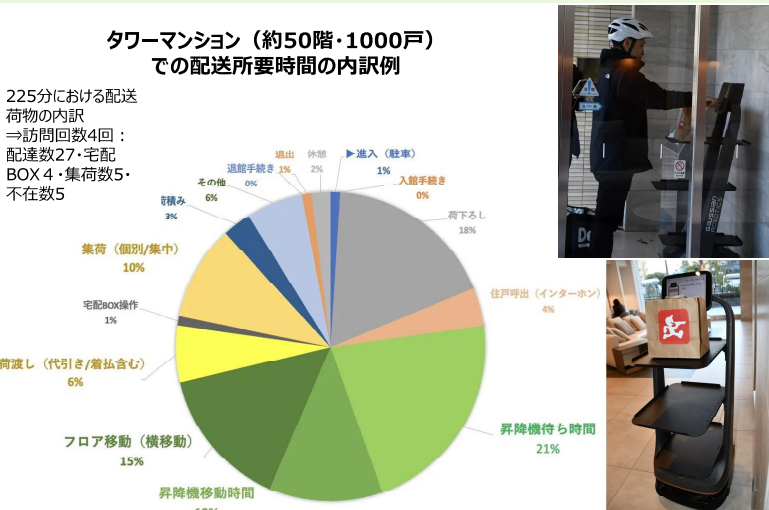
- 搬送員12〜13名（延べ25名）で9-21時に配達（朝と夜が多い）
- 3社分合計で1000-1300個（戸数の約4-5割）の荷物を集配
- クール便も集配（約1割）
- 宅配BOX250個/棟（余裕あり）
- 視察実施時点で1社は集約配送に参加（荷捌き駐車場に1日駐車し複数名体制での集配を実施）

専用台車

○ 共同住宅の配送の長時間化、再配達の原因となっている、エレベータの待ち時間や宅配ボックス不足等の課題に対して、新たな技術を活用した取組が行われている。

ロボットを活用した実証実験

- 不動産会社、通信会社等 4 社による、「集合住宅における搬送課題解決プロジェクト」において調査・協議を行い、2024年2月にマンション館内での「ロボットによる配達」実験を実施。
- 都内の某タワーマンション（約**50階1,000世帯**）での1日の配送業務（トラックの到着から退出まで）を調査したところ、マンション館内での作業時間**225分**のうち、「エレベーターの待ち時間・移動時間、フロアを移動する時間」の占める割合が**半分以上**
- 本事例の場合、住戸への移動から荷渡しまでの一連を**ロボットに代替**することができれば、一人当たり**約120分**作業時間の短縮を期待
⇒ 配送業者と居住者の協力の下、実証実験を実施
※ エントランスや通路について、床材などロボットへの配慮するとともに、扉の開閉やエレベータに乗ることができるようにするなど、**ロボットとマンション内のシステムを連携**

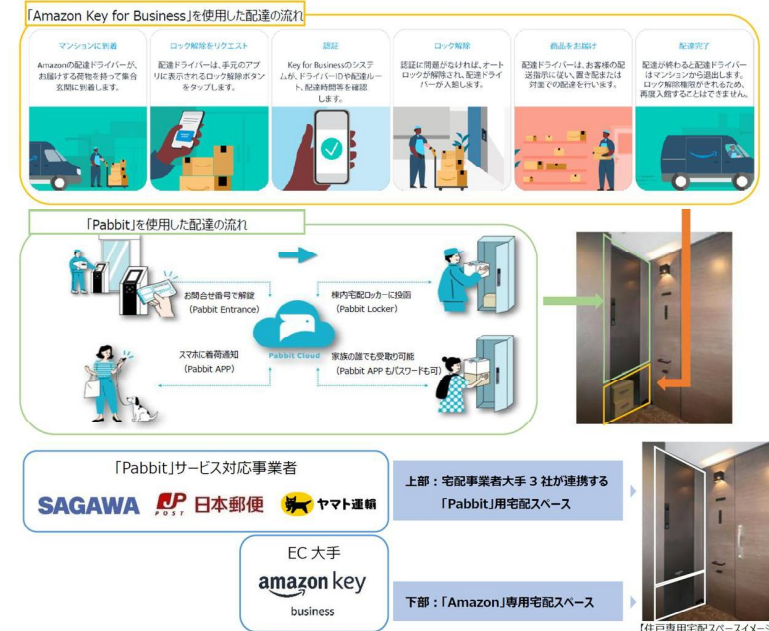


出典：日鉄興和不動産HP

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）

東京都品川区に計画中の共同住宅（地上3階、21戸、2026年竣工予定）において、配送する**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「Pabbitt」を分譲マンションに同時導入することで、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。**

※ 各システムは他物件にて導入実績あり



出典：三井不動産プレスリリース

170

【参考】地域ルールにおける荷さばき附置義務の運用事例（物流効率化施策等）

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

物流効率化施策による取組例

表 8 荷捌き車の駐車台数に関わる物流効率化の取組例

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

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

$$\text{駐車需要台数} = \text{駐車原単位※} \times \text{当該施設の用途別床面積}$$

※駐車原単位＝類似施設等の繁忙期ピーク時在庫台数／類似施設等床面積

車種構成の実態に応じた整備

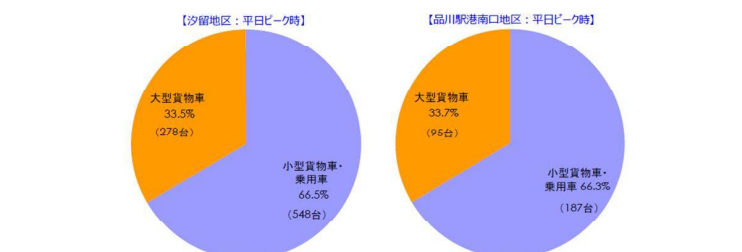


図 10 【参考】荷捌き車両の車種構成（既往実態調査における例）

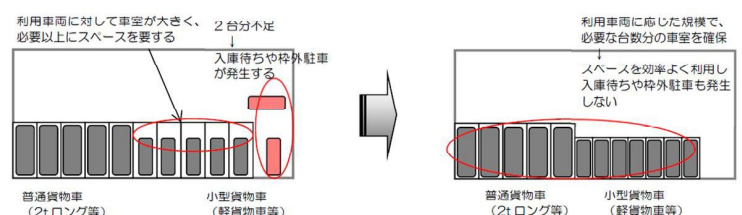


図 11 車種構成に応じた整備のイメージ

- 海外では、住宅用途の建築物に対して、乗用車駐車場等の設置の**最低基準**を設けている例が見られる。
- 他方、近年は公共交通等利用促進、自家用車依存度引き下げ、アフォーダブル住宅供給等を目的として**最低基準の廃止**（米・CAサンフランシスコ・TXオースティン）や、**上限を設定**する例もある。
- 荷さばき（貨物車）用の駐車施設については、50戸以上の場合に荷さばきスペースと配送用スペースを各 1 箇所求めている例や、物流対策の計画について許可が必要としている例があった。
- 調べた範囲では、事務所などは面積に応じた基準であったが、住宅に対しては**戸数**（per dwelling）**に応じた基準**となっており、都市計画（用途地域）等に応じて基準が定められている。

都市名	米・コロンビア 特別区	米・ボストン	シンガポール	英・ロンドン
計画等	ZONING REGULATIONS OF 2016	Boston Zoning Code	Parking Places (Provision of Parking Places and Parking Lots) Rules 2018	The London Plan 2021 (都市計画)
出典	District of Columbia Municipal Regulations MINIMUM VEHICLE PARKING REQUIREMENTS	ARTICLE 23 - OFF-STREET PARKING	Code of Practice on Vehicle Parking Provision in Development Proposals	Policy T6 Car parking
乗用車※	1/6（公的支援住宅・集合） ～ 1（戸建）	2/5～ 1	1/7.5 ～ 1/3.8 1/143 ～ 1/73（二輪車）	0（禁止）※～3/2 ※ 身体障害者用は除く
貨物車 （荷さばき）※	1（50戸以上の場合） ※荷さばきスペース+配送用スペース	-	-	物流対策計画（Delivery and Servicing Plan）の許可が必要
その他	下限を規定。住居地域や混合用途地域、生産地域等で区分。	下限を設定。容積率で区分（容積率が高い程低下）	上限を規定。公共交通利用促進地区では、許可制。	地域（Zone）の公共交通利便性（PTAL）に応じて設置の 上限 を規定

※ 戸数当たり

○ 米・コロンビア特別区 荷さばきスペース等設置義務

Use	Minimum Number of Loading Berths Required	Minimum Number of Service/Delivery Spaces Required
Residential		
More than 50 dwelling units	1	1
Retail		
5,000 to 20,000 sq. ft. gross floor area	1	None
More than 20,000 to 100,000 sq. ft. gross floor area	2	1
More than 100,000 sq. ft. gross floor area	3	1
Service		
5,000 to 20,000 sq. ft. gross floor area	1	None
More than 20,000 to 100,000 sq. ft. gross floor area	2	1
More than 100,000 sq. ft. gross floor area	3	1
Sexually-oriented business establishment		
5,000 to 20,000 sq. ft. gross floor area	1	None
More than 20,000 to 100,000 sq. ft. gross floor area	2	1
More than 100,000 sq. ft. gross floor area	3	1
Transportation infrastructure	None	None
Waste-related services		
5,000 to 25,000 sq. ft. gross floor area	1	None
More than 25,000 sq. ft. gross floor area	2	None
For each 100,000 sq. ft. gross floor area more than 50,000 sq. ft.	1	None

※ loading berths(荷さばきスペース)
※ service/delivery spaces（配送用スペース）

○ 英・ロンドン 住宅における最大駐車場基準

Table 10.3 - Maximum residential parking standards

Location	Number of beds	Maximum parking provision*
Central Activities Zone Inner London Opportunity Areas Metropolitan and Major Town Centres All areas of PTAL 5 – 6 Inner London PTAL 4	All	Car free~
Inner London PTAL 3	All	Up to 0.25 spaces per dwelling
Inner London PTAL 2 Outer London Opportunity Areas	All	Up to 0.5 spaces per dwelling
Inner London PTAL 0 – 1	All	Up to 0.75 spaces per dwelling

Location	Number of beds	Maximum parking provision*
Outer London PTAL 4	1 – 2	Up to 0.5 - 0.75 spaces per dwelling+
Outer London PTAL 4	3+	Up to 0.5 - 0.75 spaces per dwelling+
Outer London PTAL 2 – 3	1 – 2	Up to 0.75 spaces per dwelling
Outer London PTAL 2 – 3	3+	Up to 1 space per dwelling
Outer London PTAL 0 – 1	1 – 2	Up to 1.5 space per dwelling
Outer London PTAL 0 – 1	3+	Up to 1.5 spaces per dwelling^

* Where Development Plans specify lower local maximum standards for general or operational parking, these should be followed

~ With the exception of disabled persons parking, see Part G Policy 16.1 Residential parking

+ When considering development proposals that are higher density or in more accessible locations, the lower standard shown here should be applied as a maximum

^ Boroughs should consider standards that allow for higher levels of provision where there is clear evidence that this would support additional family housing

【参考】Delivery and Servicing Plan(ロンドン・物流対策計画)

- 路上における貨物車関連事故や、配送による環境負荷低減等を背景として、配送を安全、清潔、効率的にできるようにすることを目的としており、荷さばきスペースは基本的に**路外で確保**することとしている。
- 新規開発・変更時に作成し、当局が承認。作成後は地権者や管理会社等が履行に責任を持つとともに、顕著な変化があれば更新。

政策背景

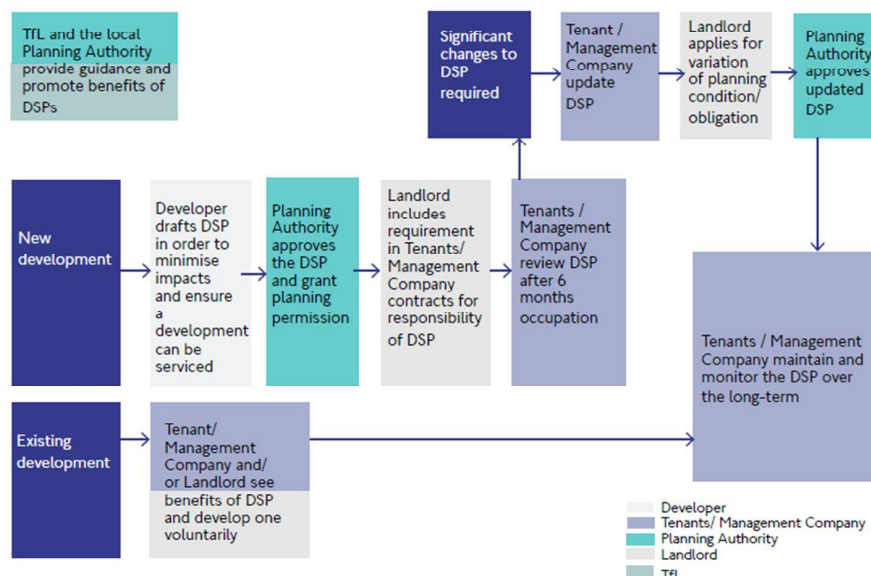
- ① **安全性**：2015-17年のロンドンにおける路上衝突死亡事故の1/3が貨物車関係であり、労働環境を安全にする必要
- ② **環境**：2016年のロンドン中心部の有害排気物の30%が配送車両関連であり、貨物輸送が増加傾向である中、2050年交通網排出ゼロ政策の実現のため、対策を講じる必要
- ③ **効率**：渋滞対策として交通量（配達回数）の削減、貨物自転車等配送車両の低・脱炭素化、ピーク分散

記載事項

- ・ 敷地の物理的設計や配置、及びそれが日々の配送活動へ適切であること
- ・ 現地での配送活動による影響を最小限に抑える方法
- ・ 継続的な改善のための目標（敷地の予想トリップを含む）等

DSPのメリット（開発事業者、所有者、管理者、テナント）

- ① **時間や金銭の節約**（配達予約システムによる空間や労働時間の節約等）
- ② **企業の社会的責任への貢献**（地域の渋滞緩和、効率的な配送によるCo2削減）
- ③ **安全性の向上**（適切な路外**荷さばきスペース**の供給等）



【出典】ロンドン市「Delivery and Servicing Plan Guidance」を元に抄訳 Figure 1: Stages and Responsibilities for implementing a DSP over time

174

【参考】地域ルールにおける荷さばき附置義務の運用事例（物流効率化施策等）

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

物流効率化施策による取組例

表 8 荷捌き車の駐車台数に関わる物流効率化の取組例

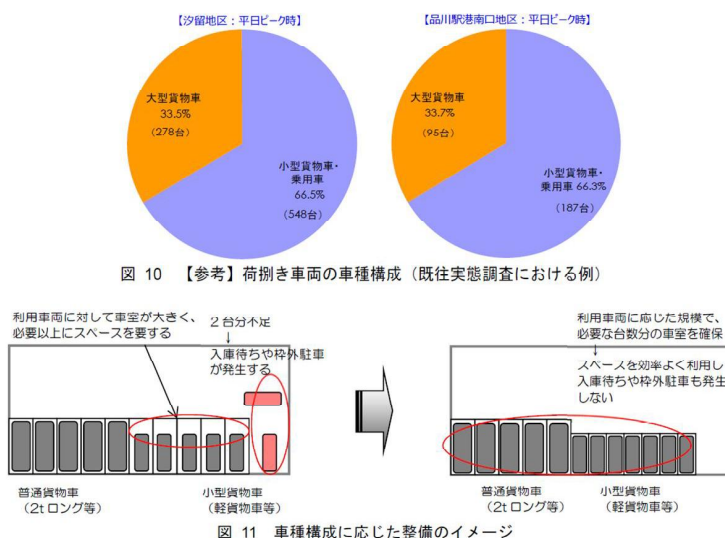
効率化の取組内容	取組による物流活動の変化	実施効果		
		荷捌き車台数の削減	ピークの平準化	駐車時間の短縮
① 館内配送の共同化	荷捌き作業が貨物車からの積み卸しだけになる			○
② 納品時間の指定・調整	混雑時間帯から空いている時間帯への分散が図られる		○	
③ 一括納品	納品のための貨物車台数の削減が図られる	○		
④ 駐車施設管理（料金設定）	荷捌き時間・滞在時間の短縮、館内物流の共同化等への誘導が図られる			○
⑤ 情報管理システム導入	館内荷受け、荷捌き駐車等の受付の効率化が図られる			○

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

駐車需要台数 = 駐車原単位 × 当該施設の用途別床面積

※駐車原単位 = 類似施設等の繁忙期ピーク時在庫台数 / 類似施設等床面積

車種構成の実態に応じた整備

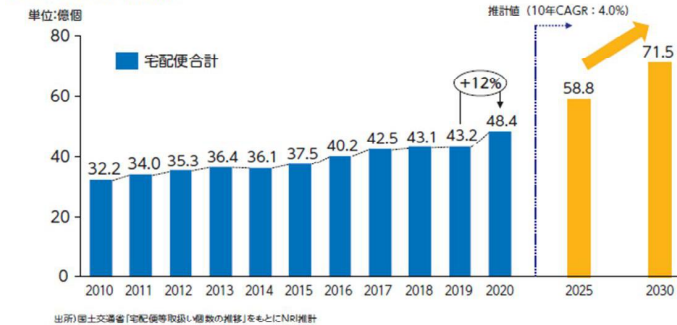


175

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

- 手引きでは、消費者向け配送の概観を整理した上で、人々の多様なライフスタイルを支える消費者向け配送の実現に向けた課題と解決の方向性をとりまとめている。
- また、施策別に依頼主（EC事業者等）、届け先（消費者）、宅配事業者、その他の各主体が取り組むべき事項を整理しており、共同住宅における課題についても施策が紹介されている。

■宅配便の取扱個数の推移



■課題と解決の方向性

消費者のライフスタイルやニーズが多様化していることを受け、消費者が自身の希望に沿った場所・方法で荷物を受取るようにするための更なる対応が必要となっている。荷物の責任所在、紛失時の補償、運送責任等を定めた上で、多様な受取り方法のさらなる普及が求められている。

消費者の住宅タイプ(戸建て住宅・集合住宅)によっても対応が異なる。特に、マンション等の集合住宅では、集合玄関から消費者宅までの複雑な動線等による配送効率の低下や再配達が発生している。マンション等集合住宅における関係主体と連携し、マンション内ルールの形成等の環境整備を行うことが求められる。

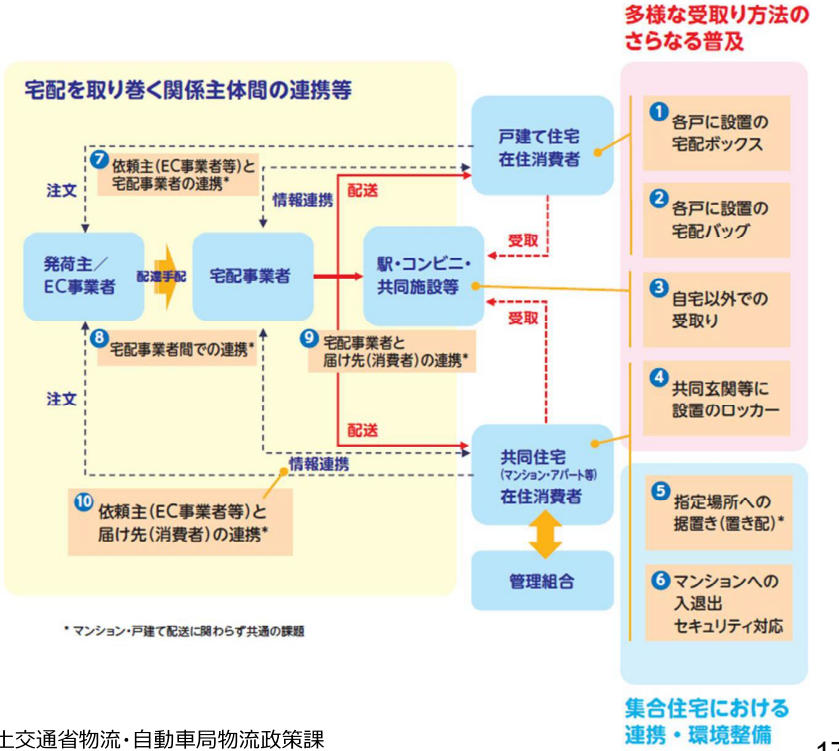
消費者の不在時または在宅時でも荷物を受取れない状況下で荷物が配送され、再配達が発生する。消費者とEC事業者等の依頼主、あるいは消費者と宅配事業者とのコミュニケーション不足が課題と考えられるが、関連主体間によるデータ連携等を通じたコミュニケーションの円滑化が必要となる。

主な課題

- 多様化するライフスタイル等への更なる対応の必要性
- マンション等集合住宅における複雑な動線による配送効率の低下
- 消費者とEC事業者・宅配事業者間のコミュニケーションの不足

解決の方向性

- 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
- 宅配を取り巻く関係主体間の連携等



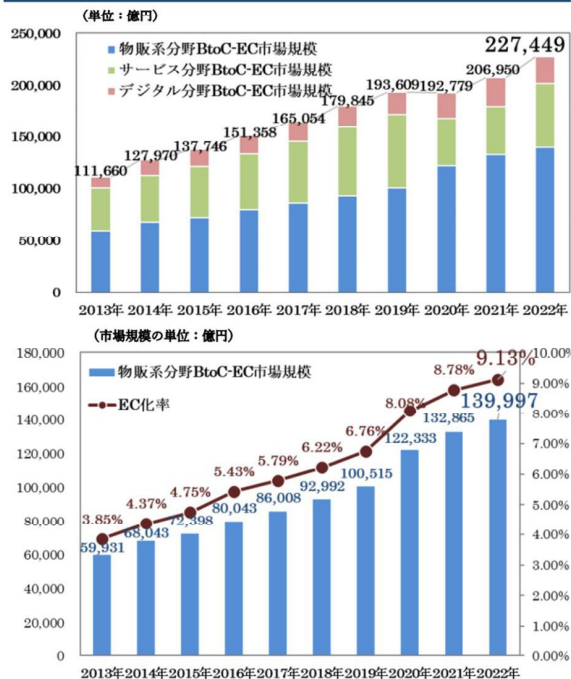
出典：国土交通省物流・自動車局物流政策課

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

宅配便等の実態について

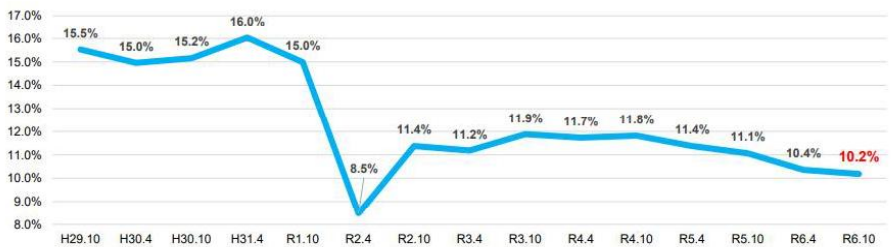
- EC市場の拡大に伴い宅配便の増加が続いている。また、宅配便の一部で再配達が発生しており、様々な取組により再配達率は低下しているものの、1割強(地方8.1%~都市部11.6%)となっており、都市部でやや高い傾向となっている。
- 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月関係閣僚会議決定)では、令和6年度に再配達率6%を目指すことが盛り込まれている。

BtoC-EC市場規模の経年推移

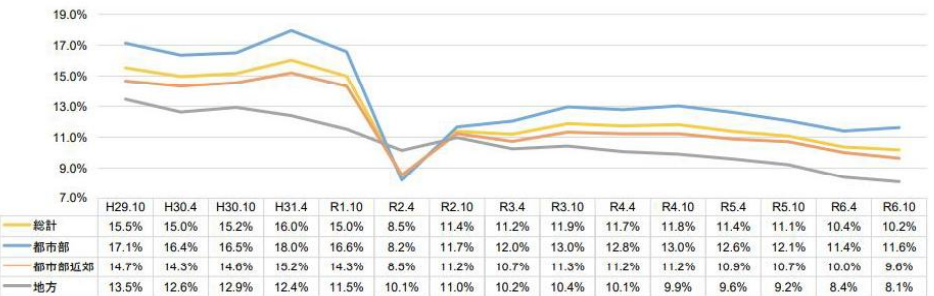


出典：経済産業省「令和4年度デジタル取引環境整備事業(電子商取引に関する市場調査)」より

実態調査に基づく再配達率の推移(総計)



実態調査に基づく地点別再配達率の推移



出典：国土交通省物流・自動車局「宅配便再配達実態調査結果」

宅配便取扱戸数(トラック)及び事業用貨物自動車の保有台数の推移

- トラックによる宅配便の取扱個数は年々増加傾向。
- 事業用貨物自動車の保有台数は、軽貨物、軽貨物以外ともに増加傾向であるが、軽貨物の方が大幅に増加傾向。

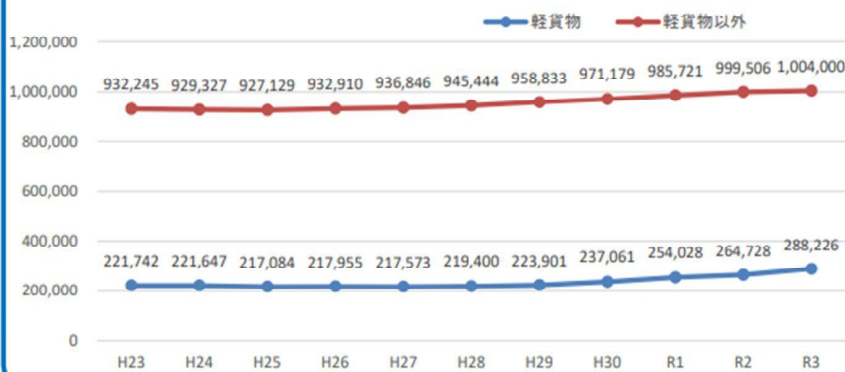
宅配便取扱個数(トラック)の推移



平成28年度	令和3年度	平成28年度→令和3年度
3,978	4,882	22.7%増

出典：国土交通省「宅配便取扱実績」

事業用貨物自動車の保有台数の推移



	平成28年	令和3年	平成28年→令和3年
軽貨物	219,400	288,226	31.4%増
軽貨物以外	945,444	1,004,000	6.2%増

出典：(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」

178

マンション政策における取組

- マンション政策の観点からも、宅配ボックスの設置や置き配等に係る取組が行われている。

今後のマンション政策のあり方に関する検討会とりまとめ (R5.8) (抄)

3.1.9 マンション管理に関する諸課題

(3) マンションと宅配サービス

現状

- マンション管理業者に対するヒアリングによると、インターネット通販の普及等によりマンションにおける宅配ボックスの設置に対するニーズは増加しており(125)、また、不動産物件サイトにおいても、宅配ボックスの有無が検索できるような環境が整備されている(126)。
- 民間企業の調査によると、築20年以下のマンションではほとんどのマンションに宅配ボックスが設置されているが、築26年以上になると設置率が大幅に減少し、築31年以上のマンションにおける設置率は約1割程度となっている(127)。
- マンションは戸建て住宅と比較して荷物の配達に時間を要し、特にタワーマンションにおいては、1個の荷物を配達するために30分以上要する場合があるなど、宅配事業者の負担が増加しているとの指摘がある(128)。
- 宅配ボックスの設置を促進する観点から、2018年に建築基準法施行令を改正し、宅配ボックスの設置部分については一定の範囲内で容積率規制の対象外とする措置を行ったほか(129)、2021年にマンション標準管理規約・コメントを改正し、置き配を実施する場合は、管理組合で議論をし、置き配を認める際のルールを使用細則として定めた上で実施することを示しているところ(130)。
- 「物流革新に向けた政策パッケージ(2023年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)」において、マンションにおける宅配ボックスの設置、置き配が進む取組を推進する旨が位置づけられた。

(125)：宅配ボックスの設置等に関するヒアリング【参考資料集154頁】

(126)：不動産物件サイトにおける宅配ボックスに係る表示【参考資料集153頁】

(127)：「分譲マンションにおける宅配ボックスの設置率(2020年11月20日)」(マンションみらい価値研究所)【参考資料集152頁】

(128)：マンションにおける宅配サービスの現状(第4回「持続可能な物流の実現に向けた検討会」佐川急便株式会社発表資料(2022年12月13日))【参考資料集151頁】

(129)：宅配ボックス設置部分に係る建築基準法の容積率規制の合理化【参考資料集155頁】

(130)：マンションにおける置き配(マンション標準管理規約)【参考資料集156頁】

179

【参考】マンションにおける宅配サービスの現状(住宅局資料)

マンションの概要及び特徴

◆マンションの概要

所在：東京都／階数：54階／戸数：550

◆配達の流れ・特徴

- ・ 地下1階の警備室より搬入
- ・ 配達階別に解錠カードが必要で都度警備室にて手続き
- ・ 43階以上の配達には地下1階と42階フロントの2重の受付が必要
- ・ 搬入利用エレベーター 2基
- ・ 全階エレベーターから居住エリアへ入るには階数別の解錠カードが必要

当該マンションも含め、台車の使用が禁止されているマンションが東京23区内に325棟存在



【出典】第4回「持続可能な物流の実現に向けた検討会」佐川急便株式会社発表資料（令和4年12月13日）

【参考】マンションストックの地域別分布(住宅局資料)

○ マンションは全国的に広く分布しており、各地域に一定のストックが存在。特に大都市圏への集中が見られる。

地区・都道府県				マンション管理業協会各社の管理戸数・割合			
北海道		179,069 戸	2.9%	179,069 戸	2.9%		
東北	青森県	3,326 戸	0.1%	121,802 戸	2.0%		
	岩手県	10,003 戸	0.2%				
	宮城県	84,169 戸	1.4%				
	秋田県	4,898 戸	0.1%				
	山形県	5,328 戸	0.1%				
	福島県	14,078 戸	0.2%				
関東	茨城県	34,681 戸	0.6%	3,367,794 戸	54.5%		
	栃木県	17,485 戸	0.3%				
	群馬県	18,176 戸	0.3%				
	埼玉県	404,446 戸	6.5%				
	千葉県	398,449 戸	6.5%	1都3県で 3,289,944 戸	53.3%		
	東京都	1,636,281 戸	26.5%				
	神奈川県	850,768 戸	13.8%				
	山梨県	7,508 戸	0.1%				
信越	長野県	12,676 戸	0.2%	49,027 戸	0.8%		
	新潟県	36,351 戸	0.6%				
北陸	富山県	8,326 戸	0.1%	23,599 戸	0.4%		
	石川県	12,328 戸	0.2%				
	福井県	2,945 戸	0.0%				
東海	岐阜県	15,934 戸	0.3%	403,840 戸	6.5%		
	静岡県	77,342 戸	1.3%				
	愛知県	294,085 戸	4.8%				
	三重県	16,479 戸	0.3%				

地区・都道府県		マンション管理業協会各社の管理戸数・割合				
近畿	滋賀県	39,836 戸	0.6%	1,385,845 戸	22.4%	
	京都府	114,391 戸	1.9%			
	大阪府	756,938 戸	12.3%			
	兵庫県	412,156 戸	6.7%			
	奈良県	49,633 戸	0.8%			
	和歌山県	12,891 戸	0.2%			
中国	鳥取県	5,132 戸	0.1%	171,127 戸	2.8%	
	島根県	6,257 戸	0.1%			
	岡山県	29,746 戸	0.5%			
	広島県	106,890 戸	1.7%			
四国	山口県	23,102 戸	0.4%	62,573 戸	1.0%	
	徳島県	8,186 戸	0.1%			
	香川県	24,704 戸	0.4%			
	愛媛県	18,769 戸	0.3%			
九州・沖縄	高知県	10,914 戸	0.2%	411,736 戸	6.7%	
	福岡県	277,003 戸	4.5%			
	佐賀県	8,730 戸	0.1%			
	長崎県	17,732 戸	0.3%			
	熊本県	30,492 戸	0.5%			
	大分県	22,278 戸	0.4%			
	宮崎県	8,896 戸	0.1%			
	鹿児島県	22,840 戸	0.4%			
沖縄県	23,765 戸	0.4%				
合計		6,176,412 戸	マンションストック数(2019年末時点: 665.5万戸)に占める割合: 92.8%			

※（一般社団法人）マンション管理業協会 マンション管理受託動向調査結果報告書(2020年4月1日時点)をもとに作成

4. (2) 観光(観光バス等)

観光バスによる駐停車問題

○ 観光バスの路上駐停車により、都心部等において交通渋滞等の問題が発生



銀座



浅草



銀座



新宿

東京都

安全で快適な交通環境確保に向けて、観光バス駐車対策に積極的に取り組んでいくために、観光バス駐車問題の主な発生要因の分析や総合的な駐車対策をもって、魅力ある観光地づくりを促進することを目的として「**観光バス駐車対策の考え方**」を策定

(主な記載)

- 観光地周辺の行政が所有する公共施設・公園内や遊休地において観光バスが待機するための駐車場を整備（**観光地の乗降場所からの距離や時間**に留意）
 - ※ 観光バス駐車場は乗降場所から10分程度（2km以内）等
- 既存施設の活用として、観光地周辺の公共施設・公園内のバス駐車場、施設利用者限定の駐車場を休閑日や閑散期等に活用、トラックターミナルやバス営業所庫車の空き時間を利用しての活用
- 大規模開発・再開発等と併せた、観光バス駐車場・乗降場の整備
- 交通規制や道路空間の再配置による乗降場、路上乗降場の整備
- 新たな観光ルートの提案・観光施設の受入時間調整、乗車場・待機場の事前予約制による、ピークの平準化

観光バスの駐車問題と駐車対策

駐車問題	駐車対策
1. 駐車供給量の不足	1) 駐車場の供給量の不足 -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. 駐車需要量の偏り	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
3. 関係者のマナー・モラルの不足	1) 特定時間帯の駐車場の集中 -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
4. 駐車場情報の不足	2) 特定場所の駐車場の集中 -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・配役
	規制・指導 -路上駐車等の取締り強化
	啓発活動 -マナー向上等に関する啓発活動
	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強化

民間開発等に伴う乗降場の整備の例（GINZA SIX）



出典：東京都「観光バス駐車対策の考え方」（H31.3）

大阪市

「都市交通の視点」と「集客都市大阪の視点」の2つから、観光バス交通の特性に応じた「**観光バス駐車基本計画**」をとりまとめ

(主な記載)

- 大規模集客施設等の設置の際には、利用客の特性に応じて、**乗降場所の確保**を働きかける必要。ただし、都市部の観光特性として、特定の施設のみではなく、**街そのものが着目的施設**となっていることから、**一般利用可能な乗降場所の確保**も必要。
- 市内には多数の旅館・ホテル等の**宿泊施設**があるが、宿泊客用のバス駐車スペースを確保している施設はわずか
- 滞在型観光**を促進していくためには、大阪市内を観光しているが宿泊は市外近郊で行っているような、大阪市内に宿泊可能な潜在的な需要にも対応していく必要

観光バス駐車基本計画

目次

- 観光バス駐車対策の必要性
 - 都市交通の視点
 - 観光バス交通の駐車需要に対応する駐車スペースを確保
 - 運行実態に応じて駐車スペースを効率的に運用
 - 路上駐車を削減し、交通の円滑化
 - 集客都市大阪の視点
 - 駐車スペースの確保と有効活用、
 - 観光バスの利便性を向上、
 - 大阪の集客力の向上・拡大、滞在型観光と市内周遊の促進に寄与
- 観光バスの運行特性と駐車需要の分類
- 観光バス交通の現状と駐車実態
 - 観光バス交通の現状
 - 観光バス駐車実態
- 観光バス駐車対策の基本方針
- 観光バスの駐車対策
 - 目的地での昼間の一時待機場所・乗降場所
 - 宿泊時の夜間留置き場所
 - 乗り継ぎターミナルでの乗降場所
 - 観光バス駐車場に関する情報提供等

184

台東区における観光バス対策の取組(条例や計画の策定)

○ 台東区では、観光バス乗り入れの**基本的なルールを定めた条例**の制定や、**観光バス対策基本計画**を策定し、乗降場所や駐車場所の確保といった**ハード施策**だけでなく、運用や規制も含めた**ソフト施策**に取り組んでいる。

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**

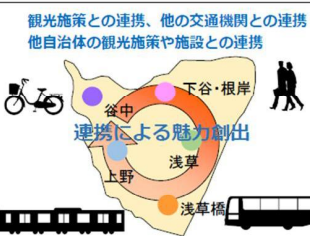
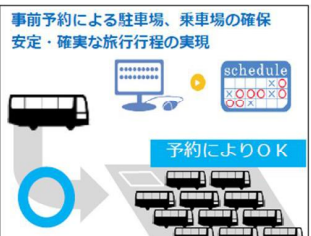
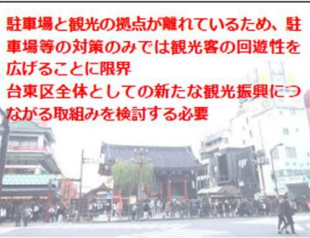
観光バスの受け入れ環境を整え、**区民の生活環境**を守り、**観光客等の満足度**を高める

(基本方針)

- 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～
- 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～
- 新たな魅力創出の実現
～おもてなしを広げる～

課題

対策後のイメージ



(基本的な考え方)

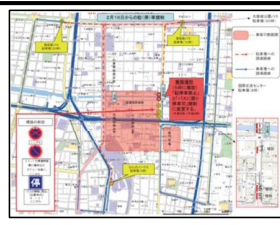
観光バスの行動に対応した**ハード施設整備**と、それを効果的に運用していくための**ソフト（運用や規制）施策**が必要

施策	① 乗降	- 原則路外で整備、出来ない場合は、観光バス利用者と歩行者等が分離できるスペースを確保、 - 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
		- 既設駐車場利用 - 他施設駐車場利用（余裕スペース活用、民間地活用検討） - 新設駐車場（区有地・区外公有地）
ソフト施策	③ 運用	- 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） - 台東区ルールの浸透
	④ 規制	- 台東区ルールを浸透させるための条例制定* - 周知・浸透化、条例に基づく指導・啓発
	⑤ 連携	地域・関係者の連携 - 取組の工夫（待合所、案内板、事前周知） - 警察や公安委員会など関係機関との連携

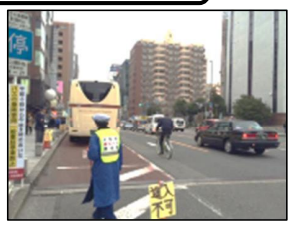
※ 観光バスの**迷惑な駐車等**を防止することで、**道路交通の適正化**を図り、もっと快適な**交通環境**や**生活環境**を実現することを目的として制定（平成29年3月）

観光バスの路上駐停車により、周辺の交通に著しく支障が生じている地域において、地方公共団体や、地域の関係者などにより安全かつ円滑な都市交通の確保の観点から、観光バスを受け入れるための交通施策や施設整備等を戦略的に進めるための計画（**観光バス受入計画**）に基づく観光バス駐車場整備に対して、都市・地域交通戦略推進事業により支援。

観光バス受入体制強化の主な取組



① 駐停車禁止規制を実施する一方で、観光バス専用の停車枠を設置



② 交通誘導員の配置



③ 観光バス駐車場の利用・予約情報の提供



④ 観光バス駐車場の整備

H29に支援対象に追加

観光バス受入計画のイメージ

○観光バス駐停車の現状

・観光バスの路上駐停車が生じている路線、駐停車台数、駐停車時間、それにより生じている交通渋滞の状況等

○観光バス駐停車対策の方針

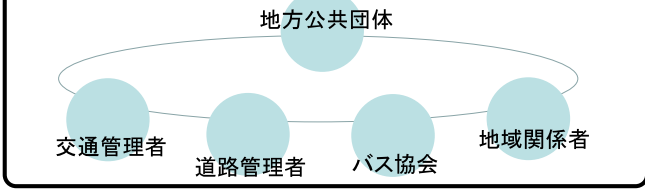
・ソフト対策の実施方針
(駐停車禁止規制の見直し、交通誘導員の配置、予約システムの活用等)
・駐車施設の整備方針

○整備する観光バス駐車場の位置、規模

・上記方針を踏まえた具体的な観光バス駐車場の位置及び規模

等

観光バス受入計画の関係者



地域における受入環境整備促進事業

令和7年度予算額 620百万円
※令和6年度補正予算も活用 観光庁

事業目的・背景・課題

- 我が国の各観光地における観光客の受入環境整備に当たっては、順調に増加するインバウンド旅行者を含めた観光客に対してストレスフリー・バリアフリーで快適な旅行を満喫してもらうための環境整備の側面と、観光地の住民の生活の質を確保しつつ、地域資源の保全・活用等を推進する側面の両面を、持続可能なあり方で追求することが重要。
- 本事業においては、全国の観光施設・公共交通機関等における受入環境整備の取組を支援するとともに、地域資源の保全・活用等に資する取組を集中的に支援。

事業内容

○持続可能な観光の推進に向けた受入環境整備を促進

- ・ 地域資源の保全・活用のための遊歩道やバイオトイレの整備のほか、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた混雑状況の可視化に係るシステム整備やマナー啓発のためのコンテンツ制作等を支援
- ・ 持続可能な観光推進に係る国際認証等を受けた地域における面的な設備導入等を総合的に支援

○交通サービスの受入環境整備を支援

- ・ 入国から目的地までの移動を円滑に実施するための公共交通機関等における取組を支援

※上記に加え、必要な調査・実証事業を実施

事業スキーム

- ・ 事業形態：直接補助事業 補助率：1／2、1／3等
- ・ 補助対象：地方公共団体、DMO、民間事業者等
- ・ 事業期間：平成28年度～

事業イメージ

地域資源の保全・活用



自然保護のための遊歩道の整備



バイオトイレの整備

需要の適切な管理



入域料等徴収のためのシステム整備

需要の分散・平準化



観光スポットや周辺エリアの混雑状況の可視化・リアルタイム配信

マナー啓発



マナー啓発のためのコンテンツ制作、看板・デジタルサイネージ等の整備

交通サービスの受入環境整備



多言語表記



UDタクシー



キャッシュレス決済

オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業

事業目的・背景・課題

- 国内外の観光需要が堅調に回復する中で、一部の地域や時間帯等によっては、観光客の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、旅行者の満足度の低下への懸念も生じている状況であり、適切な対処が必要。
- 観光客の受け入れと住民の生活の質の確保を両立しつつ、持続可能な観光地域づくりを実現するには、地域自身があるべき姿を描き、実情に応じた具体策を講じることが有効であり、こうした取組を総合的に支援する。

事業内容

各地域が現在抱えている／今後抱えうるオーバーツーリズムに関する課題について、その未然防止・抑制に向けた様々な取組※を総合的に支援する。

<類型>

- ① **地域一体型**：地方公共団体／DMOが中心となり、地域の観光関係者や住民の参画を得つつ実施する取組を支援。
- ② **実証・個別型**：地方公共団体／DMO／民間事業者等が主体となった取組を支援。（民間事業者等が主体となる場合、地方公共団体との連携が必須）

※(a) 地域における受入環境の整備・増強、(b) 需要の適切な管理、(c) 需要の分散・平準化、(d) マナー違反行為の防止・抑制、(e) 地域住民と協働した観光振興に係る取組（いずれも調査・実証事業を含む。）を対象とする。

事業スキーム

- ・事業形態：①、②ともに間接補助事業
- ・補助対象：国→民間事業者（事務局）

→①地方公共団体、DMO

補助率等：1地域あたり400万円まで定額、補助率2/3_(※)、1/2、上限額：8,000万円

※申請主体が持続可能な観光に取り組む地域である場合（日本版持続可能な観光ガイドライン（JSTS-D）ロゴマークを取得済又は取得予定）

→②地方公共団体、DMO、民間事業者等

補助率等：1/2、上限額：5,000万円

お問い合わせ先：観光庁 参事官（外客受入） 電話：03-5253-8972

事業イメージ



4. (3) 多様なモビリティ (自動二輪車、原付等)

法律上の区分

道路交通法に規定する「自動車」
(法第2条第1項第9号)

自動車
四輪自動車
自動二輪車 (51cc~)

自転車法

道路交通法に規定する「自転車」「原動機付自転車」
(法第2条第1項第11号の2、第10号)

自転車等
自転車
原動機付自転車 (~50cc)

(その他)

民地の
駐車スペース



現場での区分

自動車駐車場
専用
併用
自動二輪車専用
併用
自転車等駐車場 (50cc以下受入可)
専用
併用
自転車専用駐車場
自動二輪車、原付受入不可



電動キックボードが駐車可能な場所
= 原動機付自転車と同等扱い

多様なモビリティの駐車における留意点

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

等

【参考】自動車の種類(道路運送車両法・道路交通法)

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

種 類		自 動 車								原動機付自転車				
		普 通 自 動 車		小 型 自 動 車		軽 自 動 車		大型特殊 自 動 車	小型特殊自動車		第1種原動機付自転車		第2種原動機付自転車	
									農耕作業用	建設用・土木建設用	電動キック ボード	ミニバイク	バイク	
代表的な自動車		バ ス 大型トラック 大型乗用車	小型トラック 小型乗用車	3輪トラック	大型オートバイ	軽トラック 軽乗用車	オートバイ	ロードローラー ブルドーザー	農耕トラクター (注1)	フォークリフト ジャベルローダー (注2)	電動キック ボード	ミニバイク	バイク	
構 造	車 輪 数	4輪以上	4輪以上	3輪	2輪	3輪以上	2輪	制限なし	制限なし	制限なし	制限なし	制限なし	2輪	
	大きさ (m) 長 幅 高 さ	4輪以上の小型自動車より大きいもの	4.7以下 1.7以下 2.0以下	3輪の軽自動車 より大きいもの	2輪の軽自動車 より大きいもの	3.4以下 1.48以下 2.0以下	2.5以下 1.3以下 2.0以下	制限なし	制限なし	制限なし	1.9以下 1.7以下 2.8以下	0.6以下 — —	1.9をこえ2.5以下 0.6をこえ1.3以下 2.0以下	2.5以下 1.3以下 2.0以下
造	総排気量(cc)または定格出力 (W)	同 上	660ccをこえ 2,000cc以下 (注3)	660ccをこえる	250ccをこえる	660cc以下	125ccをこえ 250cc以下	制限なし	制限なし	制限なし	600W以下	50cc以下または 600W以下	50ccをこえ125cc以下または 600Wをこえ1000W以下	
	検 査	○	○	○	○	○	×	○	×	×	×	×	×	×
強 制 保 険	登 録	○	○	○	×	×	×	○	×	×	×	×	×	×
	届 出	×	×	×	×	×	○	×	×	×	×	×	×	×
強 制 保 険	保 険	○	○	○	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○

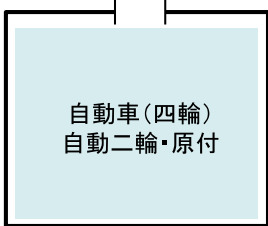
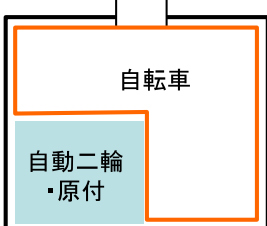
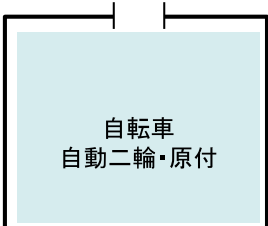
申請(手続) さきは次のとおり
運輸支局...普通自動車、小型特殊自動車(小型特殊自動車を除く)、大型特殊自動車、軽自動車(三輪以上を除く)
軽自動車検査協会...軽自動車(二輪を除く)
市区町村...小型特殊自動車、原動機付自転車

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

種類		大型自動車	中型自動車	準中型自動車	普通自動車	大型自動2輪車	普通自動2輪車	大型特殊自動車	小型特殊自動車	原動機付自転車	
		車間総重量 11トン以上 最大積載量 6.5トン以上 乗員定員 30人以上	車間総重量 7.5トン以上 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	車間総重量 3.5トン以上 最大積載量 2トン以上 4.5トン未満	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 50cc/定格出力600Wを超え、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キロ以下 の特種自動車	一般原動機付自転車 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50cc/定格出力600W 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)	特定小型原動機付自転車 長さ1.9m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
構造その他	のいずれかに該当する自動車	のいずれかに該当する自動車	のいずれかに該当する自動車	のいずれかに該当する自動車	乗用車	自動二輪車				原付自転車	

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

自動二輪車駐車場の分類

	専 用	併 用
自動車駐車場	 自動二輪車・原付のみが駐車できる駐車場 ➡ 「専用」として計上  自動車駐車場において自動二輪車・原付のみが駐車できるスペースを設けている場合 ➡ 該当部分を「専用」として計上	 自動車駐車場において四輪車が駐車できるスペースで自動二輪車・原付も受け入れている場合 ➡ 「併用」として計上
自転車等駐車場	 自転車等駐車場において自動二輪車・原付のみが駐車できるスペースを設けている場合 ➡ 該当部分を「専用」として計上	 自転車等駐車場において自転車が駐車できるスペースで自動二輪車・原付も受け入れている場合 ➡ 「併用」として計上

192

自動二輪車駐車場の分類

	専 用	併 用
自動車駐車場	 自動二輪車・原付のみが駐車できる駐車場 ➡ 「専用」として計上  自動車駐車場において自動二輪車・原付のみが駐車できるスペースを設けている場合 ➡ 該当部分を「専用」として計上	 自動車駐車場において四輪車が駐車できるスペースで自動二輪車・原付も受け入れている場合 ➡ 「併用」として計上
自転車等駐車場	 自転車等駐車場において自動二輪車・原付のみが駐車できるスペースを設けている場合 ➡ 該当部分を「専用」として計上	 自転車等駐車場において自転車が駐車できるスペースで自動二輪車・原付も受け入れている場合 ➡ 「併用」として計上

193

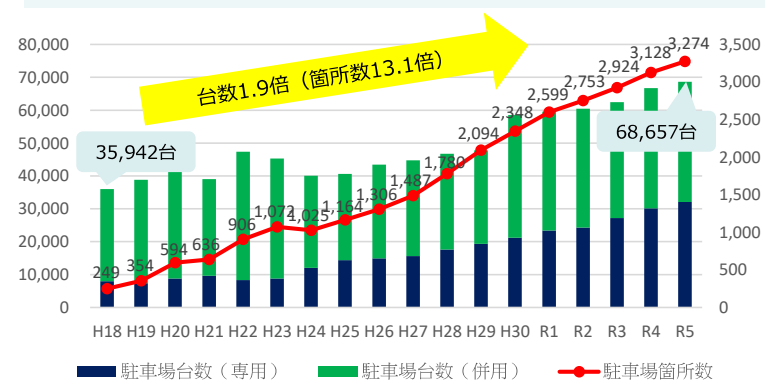
○ 国土交通省では、地方公共団体に対して、一定規模以上の建築物の新築や増築の際に自動二輪車駐車場の設置を義務付ける**条例の制定**や、自動車駐車場のみならず自転車駐車場での自動二輪車の柔軟な受入れの要請や優良事例の横展開などの**技術的助言**、自動二輪車駐車場整備への**財政的な支援**等により、地域の実情に応じた自動二輪車の駐車施設の確保を推進。

駐車場法に基づく対応

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

【参考】駐車場法改正（H18）後の自動二輪車駐車場整備状況

※ 自転車等駐車場での受入や届出対象外駐車場（一定規模以下）は含まない



地方公共団体への技術的助言等

- 自転車等駐車場における自動二輪車の**柔軟な受け入れ**の要請
- 余剰**となる乗用車駐車施設について、自動二輪車のための駐車施設への**転用**等の検討の要請
- 地方公共団体の**駐車場担当者会議**（毎年開催）や、地方公共団体駐車場関係会議等における働きかけ、**優良事例の周知**等
 - 平成22年と平成23年に、**自転車駐輪場**で自動二輪車を受け入れるための取組推進を図るよう通知
 - 平成30年に、余剰駐車場の自動二輪車用への**転用**等含め、自動二輪車の駐車対策を図るよう通知
 - 令和5年4月に、自動二輪車駐車施策を含む、「まちづくりにおける駐車場施策ガイドライン（第2版）」の発出等
 - 令和6年11月に、改正道路交通法施行規則に基づく**新基準原付**の駐車環境の整備に関する取組と併せて自動二輪車駐車対策の推進を図るよう通知
 - 令和7年3月に、既存の**余剰**附置義務駐車施設を自動二輪車用等の不足する車種用への**振替**を容易化する規定を盛り込んだ**標準駐車場条例**（条例制定時の参考）を通知

予算による支援

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

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

自動二輪車の駐車対策に関する各種通知

■ 自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて（通知）【抜粋】（平成22年4月20日国都街発第6号）
＜国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長⇒各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

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

■ 自動二輪車の駐車対策について（通知）【抜粋】（平成23年5月12日国都街発第11号）
＜国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長⇒各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

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

■ 荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について（技術的助言）【抜粋】（平成30年7月13日国都街第39号）
＜国土交通省都市局街路交通施設課長⇒各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

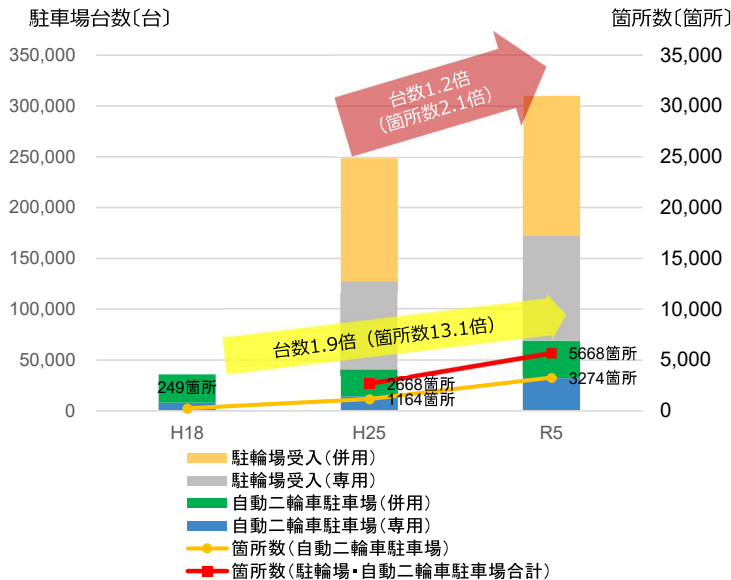
- （略）**地方公共団体で管理する自動車駐車場における自動二輪車専用の駐車区画の確保や、従来、専ら自動二輪車以外の自動車の駐車に用いていた駐車区画に自動二輪車も駐車できるようにすることも考えられるほか、（略）、自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づけることにより自動二輪車の受入が可能となることから、柔軟な対応をお願いしたい。**
- （略）こうした取組のほか、**各地域の自動二輪車の駐車の実態を把握した上で、必要に応じて建築物の新築等の際に自動二輪車のための駐車施設を附置させるための条例の整備を検討されたい。**
- （略）さらに、**自動二輪車を附置義務の対象としていない場合であっても、既存の建築物を含めた附置義務の適正化を行った結果、余剰となる駐車施設を自動二輪車のための駐車施設に転用することで、建築主の新たな負担を生じさせることなく駐車施設の確保を図ることもできることから、駐車需要全体を考慮した対策を検討することが望ましい。**

自動二輪車駐車場の整備状況

- 平成18年の駐車場法改正により、駐車場法の対象に自動二輪車を追加。令和5年度末現在、自動二輪車駐車場の供用台数は1.9倍（平成18年比）に増加。（駐輪場受入を含めた台数は平成25年比で1.2倍に増加）
- 自転車等駐車場での受入を含めて、保有台数1,000台あたり50.8台の駐車場を確保。

※ 自動二輪車保有台数は、第二種原動機付自転車、軽二輪車及び小型二輪車（道路運送車両法第4条）をあわせた数値を算出している。（出典：市町村税課税状況等の調（総務省）、わが国の自動車保有動向（一般財団法人自動車検査登録情報協会））

■ 自動二輪車駐車場の供用台数・箇所数



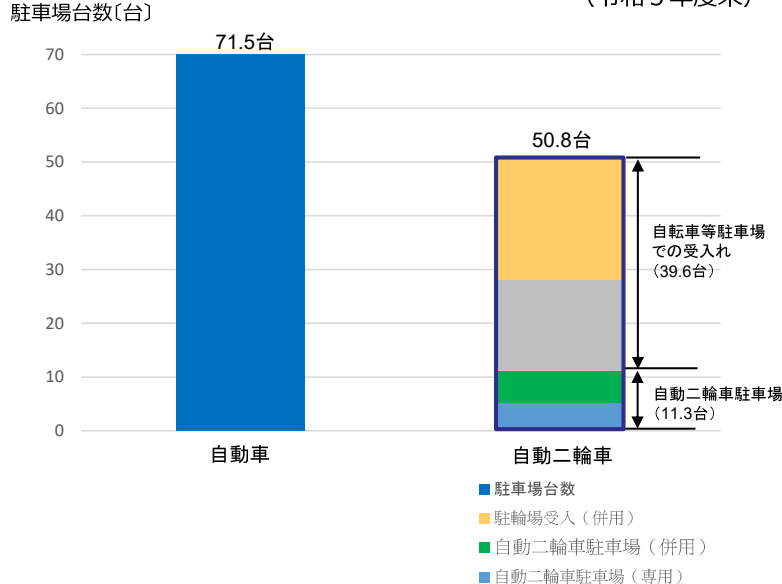
注1 駐車場の箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値。

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

(令和5年度末)



196

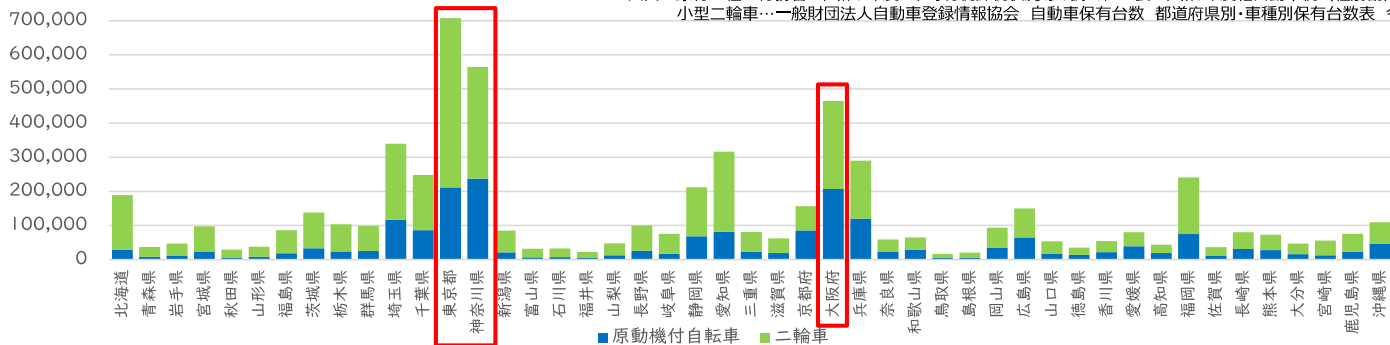
自動二輪車駐車場の地域別の状況

- 保有台数は、東京都70万台、神奈川県56万台、大阪府46万台と大都市で特に多くなっている。
- 自動二輪駐車場を保有台数比率で見ると、地域によっては保有台数に見合った整備がされていない。

■ 都道府県別の自動二輪車保有台数

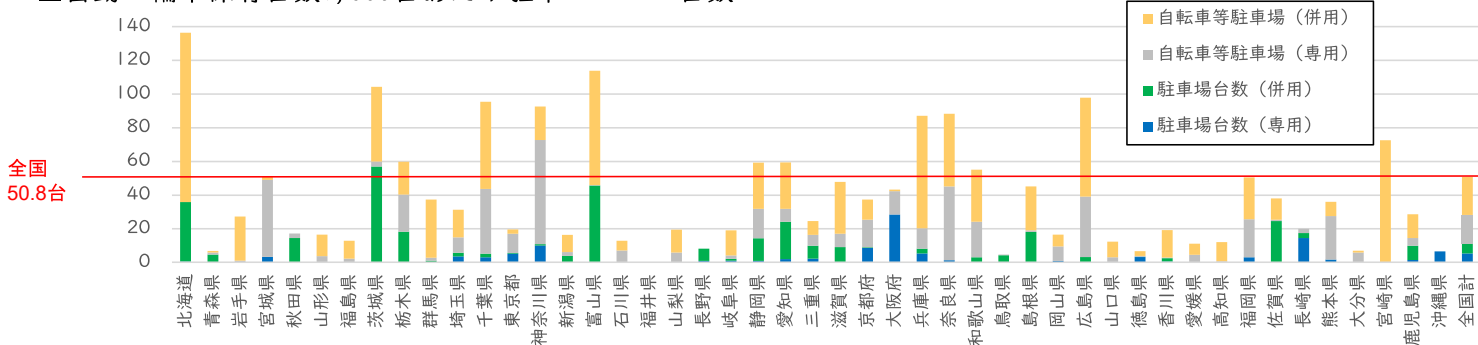
※ 自動二輪車保有台数は、第二種原動機付自転車と軽二輪車及び小型二輪車を足して算出

出典：原付二種…総務省 令和6年度 市町村税課税状況等の調 第21表 令和6年度軽自動車税（種別割）に関する調
小型二輪車…一般財団法人自動車検査登録情報協会 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）



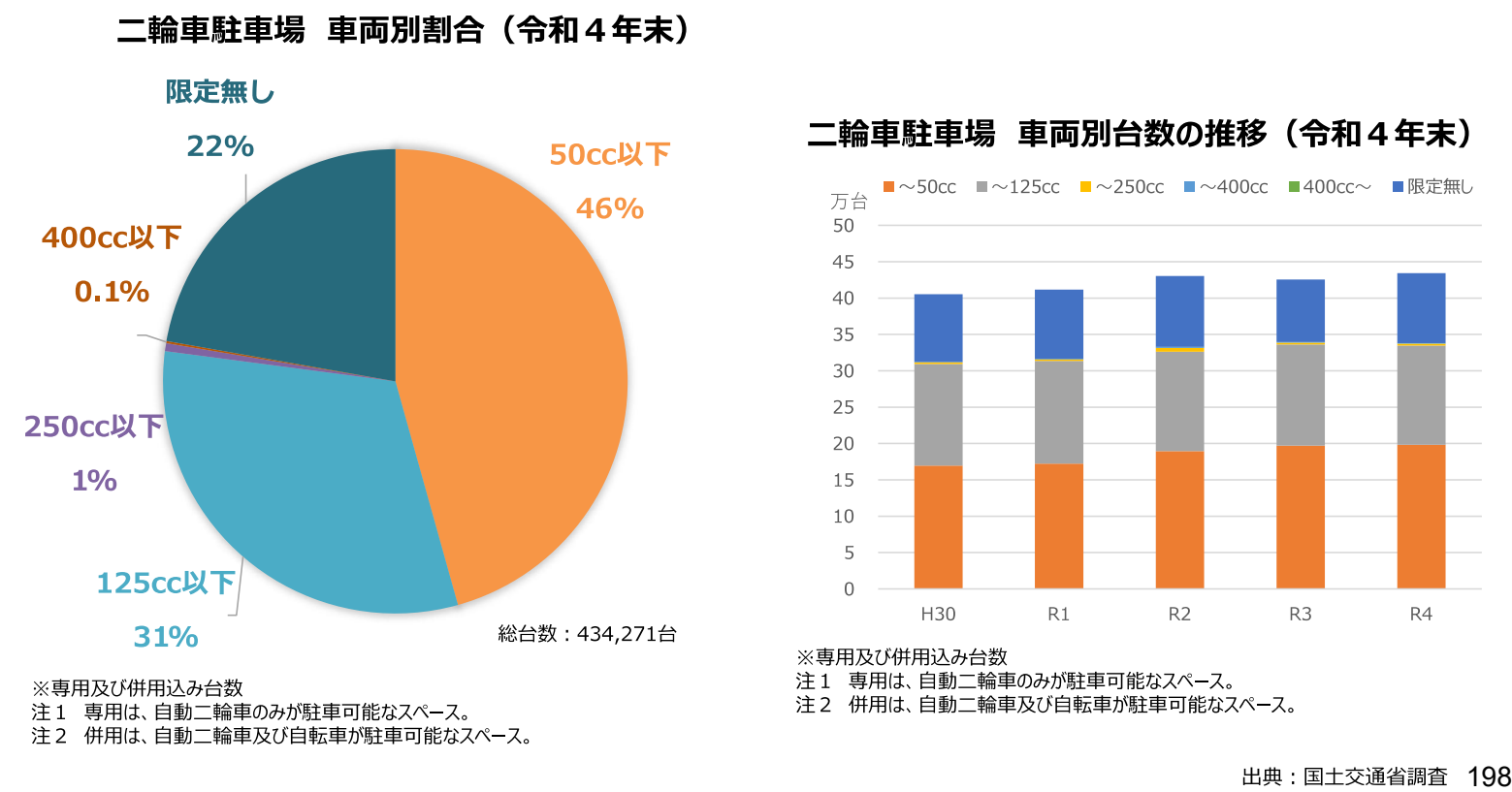
注1 駐車スペース台数は、駐車場(都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場)の台数及び自転車等駐車場での受入れ台数の合計値。

注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。併用は、自動二輪車及び自動車(四輪車)がともに駐車可能なスペース。

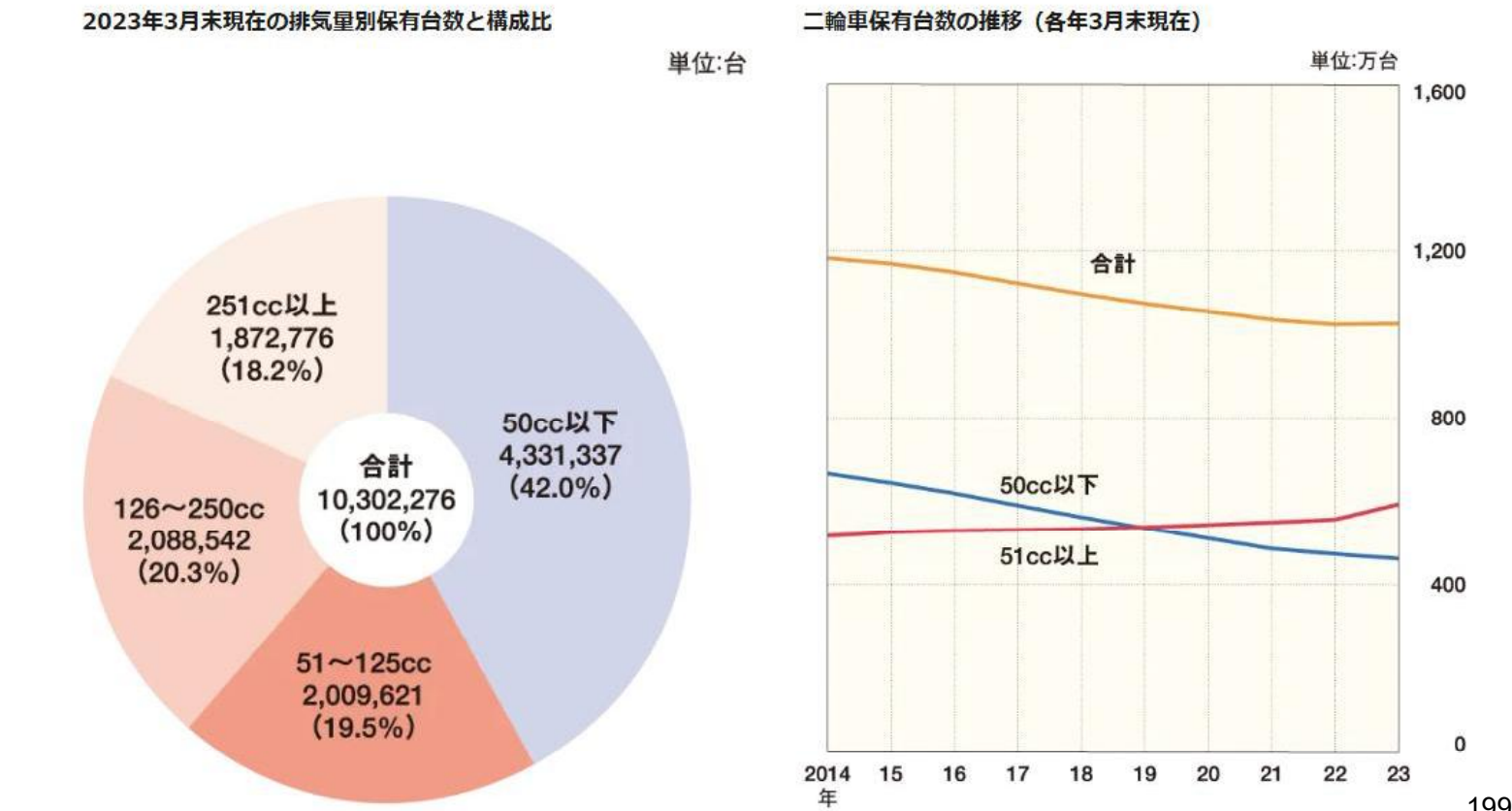
注3 自転車等駐車場での受入れ台数については、125cc以下限定の受入れ台数も含む。

197

- 50cc以下の二輪車（原動機付自転車）まで受け入れている自転車等駐車場は二輪車駐車場全体の5割弱。
 - 過去5年での二輪車駐車場は全体として増加しており、50cc以下の二輪車駐車場も、増加傾向となっている。
- ※ 自転車駐車場との併用による台数を含む



- 50cc以下の二輪車（原動機付自転車）の保有台数は約430万台と全体の4割超を占めている。
- 二輪車の保有台数を見ると、自動二輪車（51cc以上）については増加傾向となっている。

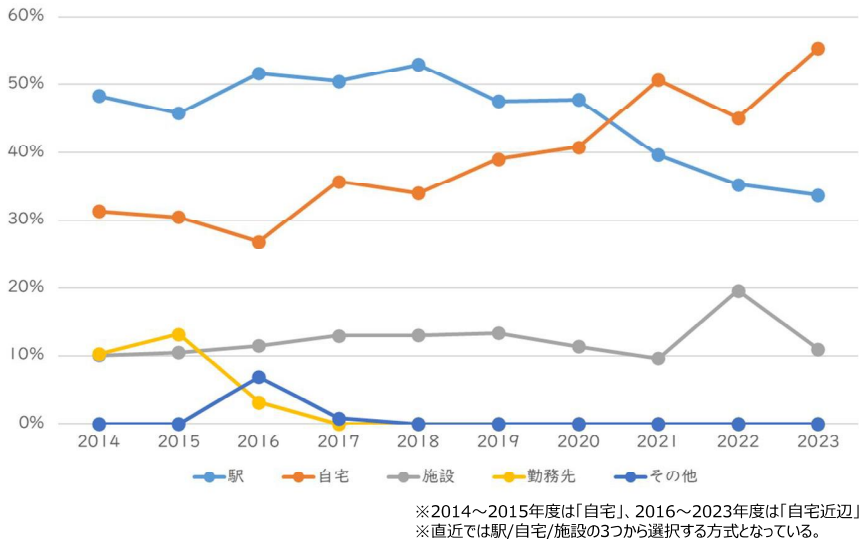


- 日本二輪車普及安全協会「バイク駐車場、ここにつくって！要望フォーム」の**駐車場リクエストデータ**によれば、2014～2023年度におけるバイク駐車場の都道府県別の設置要望数が多い都道府県は、東京都33.0%、神奈川県16.2%、大阪府10.1%となっている。
- 駐車場が必要な場所については、自宅近辺が55.3%、駅が33.7%、施設が11.0%（2023年）。
- 近年においては、駅周辺、その他の割合が減少する一方で、2023年には自宅近辺、2022年には施設が増加。

■ バイク駐車場設置要望の多い都道府県
（2014～2023年計の割合）※上位10都道府県

順位	都道府県	割合
1位	東京都	33.0%
2位	神奈川県	16.2%
3位	大阪府	10.1%
4位	埼玉県	6.6%
5位	千葉県	5.7%
6位	兵庫県	5.1%
7位	愛知県	4.9%
8位	福岡県	3.8%
9位	京都府	2.7%
10位	北海道	1.6%

■ 駐車場が必要な場所についての要望の推移（割合）



出典：一般社団法人日本二輪車普及安全協会「バイク駐車場、ここにつくって！要望フォーム」駐車場リクエストデータ（2014～2023年度）

- 日本自動車工業会が実施した「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020)では、利用者の調査結果について以下の通りまとめている。（2019年8月調査）

- 【二輪車駐車場の利用実態】
- ① 東京都の二輪車ユーザーの**16.7%**、地方都市圏の**21.0%**が、二輪車駐車場を“**日常的に**”利用している。
 - ② 東京都の二輪車ユーザーの83.4%、地方都市圏の二輪車ユーザーの79.0%は、二輪車駐車場を“**必要な機会に応じて**”利用している。
 - ③ 東京都、地方都市圏とも、二輪車駐車場は、**「用事」や「趣味／遊び」**に多く利用されている。地方都市圏では、「通勤（自宅から駅まで）」にも多く利用されている。
 - ⇒ ③より、街なかでの「一時貸し駐車場」、駅周辺での「定期貸し駐車場」、それぞれ高い需要があると考えられる。
 - ⇒ **東京都**では「通勤（自宅から駅まで）」目的での二輪車駐車場の利用が地方都市圏に比べると少ない結果となっており、**駅周辺の二輪車駐車場の不足**が考えられる
- 【二輪車ユーザーの意識】
- ④ 東京都、地方都市圏とも、二輪車ユーザーの**60%以上**が二輪車駐車場の箇所数に「**不満**」を持っている。
 - ⑤ 東京都では、二輪車駐車場の箇所数について、「**とても不満**」が40.7%、地方都市圏では34.4%となっており、**東京都のほうがより不満度が高い**。
 - ⑥ 東京都、地方都市圏とも、二輪車駐車場が充実することで、二輪車ユーザーの約6割（東京都＝64.8%、地方都市圏＝58.6%）が積極的に二輪車を利用するようになる。**日常の用事**をこなすのが便利になり、**趣味や遊びが充実**すると考えている。

- 【二輪車駐車場が必要な場所】
- ⑦ 東京都で、二輪車駐車場が欲しい場所（複数可）を尋ねたところ、「**目的地のそばの道路上**」が56.8%でトップ、次いで「**趣味や遊びのスポット**」が54.3%、「**自宅の最寄り駅**」が47.5%と続いた。
 - ⑧ 地方都市圏で、二輪車駐車場が欲しい場所（複数可）を尋ねたところ、「**自宅の最寄り駅**」が54.6%でトップ、次いで「**目的地のそばの道路上**」が48.7%、「**趣味や遊びのスポット**」が46.8%と続いた。
 - ⑨ 二輪車駐車場が欲しい場所（1つだけ）を尋ねたところ、「**自宅の最寄り駅**」（東京都＝21.0%、地方都市圏＝29.0%）が最も多かった。

- 【どんな二輪車駐車場が好まれるか】
- ⑩ 東京都、地方都市圏とも、**二輪車専用の駐車場**が支持されている。
 - ⑪ 東京都では、便利な二輪車駐車場として、**二輪車専用の「コインパーキング」**が67.3%で、最も多かった。次いで二輪車専用の「路上駐車場」が58.6%だった。
 - ⑫ 地方都市圏では、便利な二輪車駐車場として、**二輪車専用の「路上駐車場」**が55.8%で、最も多かった。次いで二輪車専用の「コインパーキング」が54.1%だった。
 - ⑬ 東京都で、一時利用の駐車料金「1日500円」を許容できるのは59.3%、地方都市圏では45.1%だった。
 - ⑭ 東京都で、定期利用の駐車料金「1か月5,000円」を許容できるのは51.8%、地方都市圏では36.0%だった。
 - ⑮ 東京都、地方都市圏とも、二輪車駐車場から目的地までの距離が「**5分（400m）**」を超えると利用されづらくなる

○ 日本自動車工業会が実施した「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020)では、**ノンユーザー（免許を持っている潜在ユーザー）**の調査結果について以下の通りまとめている。（2019年8月調査）

【二輪車ノンユーザーの関心】

- ①東京都では、二輪車駐車場が充足することで、二輪車ノンユーザーの**44.9%**が二輪車の利用を検討する（潜在ユーザーという）。
- ②地方都市圏では、二輪車駐車場が充足することで、二輪車ノンユーザーの**52.7%**が二輪車の利用を検討する。
- ⇒地方都市圏の割合が東京都より高いのは、要因として、公共交通網の発達の違いなどが考えられる。

【二輪車駐車場が必要な場所】

【二輪車ノンユーザー（潜在ユーザー）の意識】

- ③東京都、地方都市圏とも、潜在ユーザーの**70%以上**が「**趣味／遊び**」で二輪車駐車場を利用したいと考えている。
- ④東京都、地方都市圏とも、潜在ユーザーの**40%以上**が「**通勤**」で二輪車駐車場を利用したいと考えている。

【二輪車駐車場が必要な場所】

- ⑤東京都、地方都市圏とも、潜在ユーザーが欲しいと思う駐車場の場所で最も多かったのは、「**自宅の最寄り駅**」（東京都＝48.6％／地方都市圏＝46.2％）となっている。
- ⑥東京都、地方都市圏とも、欲しいと思う駐車場の場所に「自宅（またはその周辺）」を挙げた潜在ユーザーも少なくない（東京都＝42.9％、地方都市圏＝35.9％）。
- ⇒⑥より、外出先での駐車場のみならず、車庫（保管場所）としての二輪車駐車場の確保も課題であると考えられる。

調査対象者の属性分布

〈東京都〉	調査対象	構成			全体
	二輪車ユーザー	原付一種（～50cc）	37人	162人	240人
		原付二種（51～125cc）	54人		
		自動二輪（126cc～）	71人		
	二輪車ノンユーザー（原付または自動二輪免許保有者）			78人	

〈地方都市圏〉 ・埼玉県 ・千葉県 ・神奈川県 ・愛知県 ・大阪府 ・福岡県	調査対象	構成			全体
	二輪車ユーザー	原付一種（～50cc）	163人	538人	760人
		原付二種（51～125cc）	146人		
		自動二輪（126cc～）	229人		
	一輪車ノンユーザー（原付または自動二輪免許保有者）			222人	

出典：日本自動車工業会「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020) 」

202

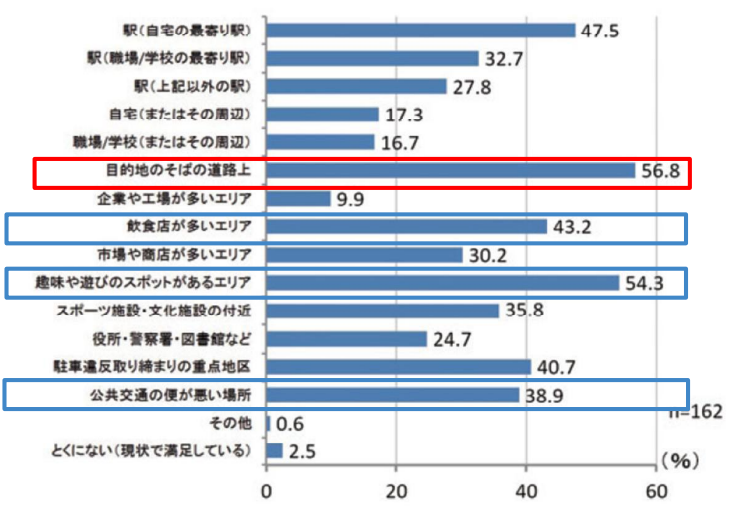
【参考】自動二輪車等駐車場のニーズ(日本自動車工業会調査結果①)

- 二輪車駐車場が欲しい場所について、**東京都**では、「**目的地のそばの道路上**」が最も多く、**地方都市圏**では「**自宅の最寄り駅**」、「**職場／学校の最寄り駅**」、「**それ以外の駅**」と**駅が多い結果**となっている。
- 「**趣味や遊びのスポットがあるエリア**」や「**公共交通の便が悪い場所**」「**飲食店が多いエリア**」は共通して高い傾向となっている。

出典：日本自動車工業会「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020) 」

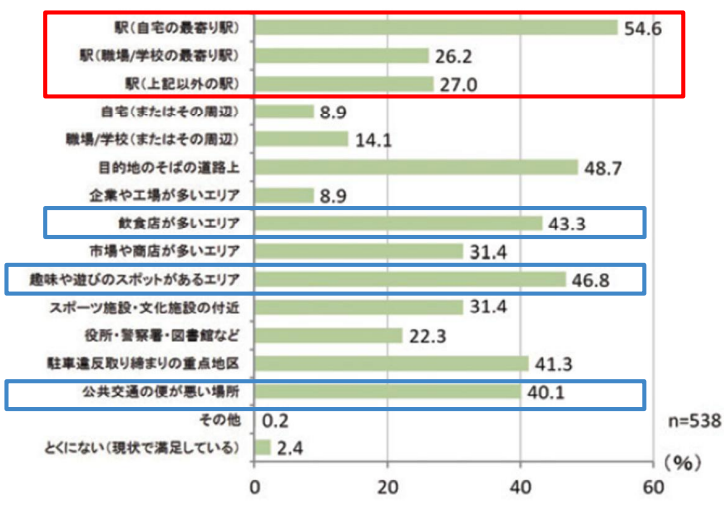
【東京都】

* n=162 は、東京都の二輪車ユーザー数



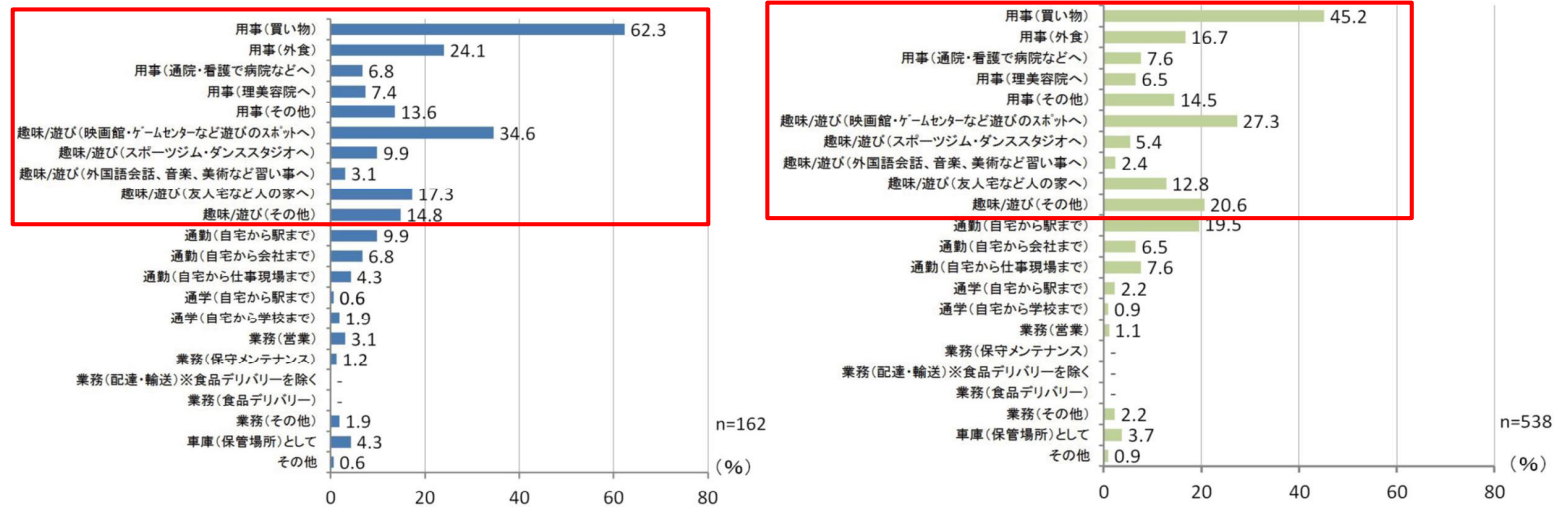
【地方都市圏】

* n=538 は、地方都市圏の二輪車ユーザー数

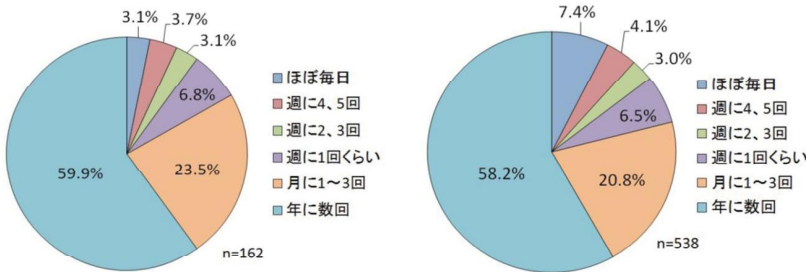


- **利用目的**について、「**用事**」や「**趣味**」が多くなっており、**通勤・通学**目的について、東京都は2割程度、地方都市圏では3割強となっている。
- 二輪車の利用頻度について、日常的に二輪車駐車場を利用（週1回以上）している割合は**2割程度**となっている。

二輪車駐車場 利用目的（東京都/地方都市）



二輪車駐車場 利用頻度（東京都/地方都市）

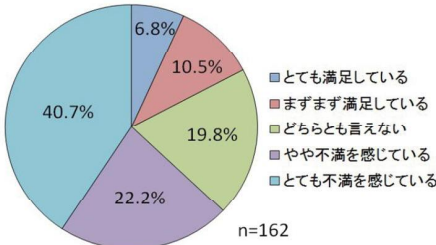


204
出典：日本自動車工業会「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020)

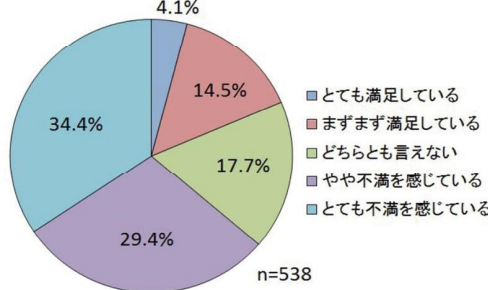
- 二輪車駐車場について、ユーザーの6割以上が不満を持っており、**原付二種・自動二輪**ユーザーの不満割合が高くなっている。
- 「通勤」や「通学」で利用されるケースが多い**原付一種**は、すでに二輪車駐車場を確保しているユーザーからは、不満が起きづらいのではないかと考察されている。

出典：日本自動車工業会「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020)

駐車場箇所数への満足感
(東京都)



(地方都市)



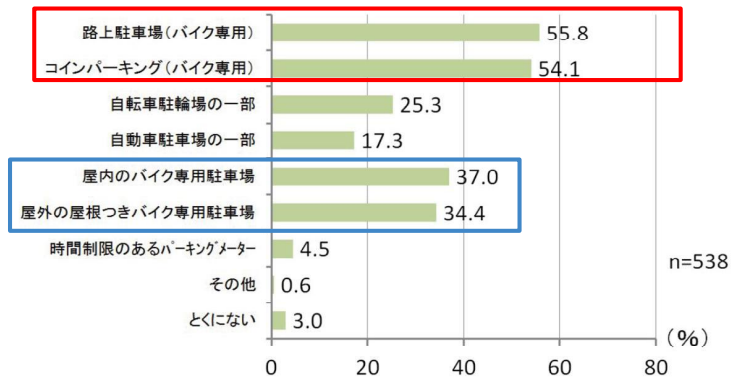
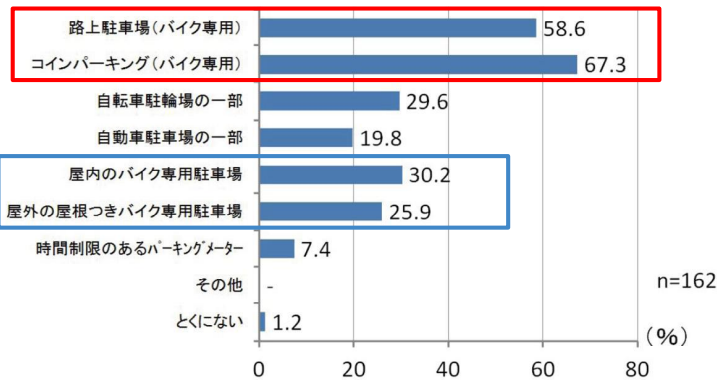
Q3 駐車場箇所数への 満足感 (SA)	全体	満足感				
		とても満足している	まあまあ満足している	どちらとも言えない	やや不満を感じている	とても不満を感じている
東京都	162	6.8	10.5	19.8	22.2	40.7
原付一種(～50cc)	37	13.5	16.2	16.2	21.6	32.4
原付二種(51～125cc)	54	5.6	11.1	18.5	29.6	35.2
自動二輪(126cc～)	71	4.2	7.0	22.5	16.9	49.3
地方都市圏	538	4.1	14.5	17.7	29.4	34.4
原付一種(～50cc)	163	7.4	21.5	22.1	29.4	19.6
原付二種(51～125cc)	146	2.7	10.3	17.1	32.9	37.0
自動二輪(126cc～)	229	2.6	12.2	14.8	27.1	43.2

【参考】自動二輪車等駐車場のニーズ(日本自動車工業会調査結果④)

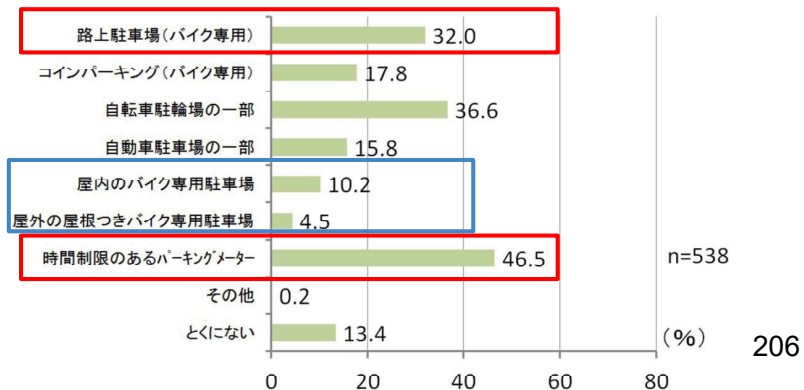
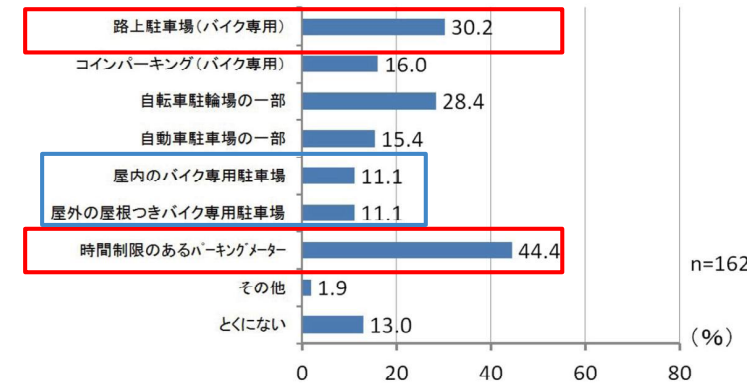
- 二輪車専用の、**コインパーキング**や**路上駐車場**のニーズが高い。一方、**パーキングメーター**は利用しづらいという声もあるほか、雨や悪戯への懸念から路上駐車場を嫌煙する声もあり、**屋内もしくは屋根付きの駐車場**についての総合評価が高くなっている。

出典：日本自動車工業会「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020)」

便利だと思う二輪車駐車場（東京都/地方都市圏）



利用しづらい二輪車駐車場（東京都/地方都市圏）



206

自動二輪車 既存駐車場における柔軟な受入れ例

■ 既存自転車駐車場における自動二輪車の受入れ

- 都市内の自動二輪車や自転車の駐車需要を踏まえつつ、**自転車駐車場において自動二輪車を受入れる**ことにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが望ましい。
- ※ 自動二輪車等が駐車可能であることを入口等で分かりやすく表示することが重要。



既設自転車駐車場(屋内)で受け入れた事例[仙台市]



既設自転車駐車場(道路上)で受け入れた事例[広島市]

■ 既存自動車駐車場における自動二輪車の受入れ

- 駐車需要の高い駅前等では、既存の駐車場等の**スペースの有効活用**を図ることにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが可能。
- ※ 自動二輪車等が駐車可能であることを入口等で分かりやすく表示することが重要。



機械式立体駐車場の敷地内に整備した事例[札幌市]



公共駐車場(地下)に整備した事例[京都市]



駐車マスを自動車と併用して使用している事例[大津市]

207

自動二輪車等駐車場の利用促進に向けた取組

- 駐車場の利用者に対して、**地方公共団体等**のHPにおいて、自動二輪車等の**駐車場情報の発信**が行われている。
- また、**日本二輪車普及安全協会**が運営する「**全国バイク駐車場案内**」では、**駐車場情報の発信**が行われており、二輪車駐車場情報の掲載を希望する場合、無料で登録が可能。（令和7年4月時点で約4.4万箇所登録）

地方公共団体等の取組

◆札幌市

都心部自動二輪車受け入れ駐車場マップの作成



駐車場管理者への要請

駐車場管理者の皆様へ
札幌市では、各駐車場への自動二輪車の受け入れをお願いしております。
駐車場を管理される皆様には、積極的なご対応をお願いします。

◆東京都 道路整備保全公社 H P

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掲載



関係団体の取組

◆日本二輪車普及安全協会HP



ライダーの皆様へのお願い

駐車場の増設には皆さんのマナーアップが必要です。マナーをこころがけ、バイクの駐車環境を改善していきましょう。

- ・ バイクから離れるときは、短時間でも必ず駐車場を利用して下さい。駐車場の利用率が高まることで、駐車場の増設につながります。
- ・ バイク駐車場では速やかにエンジンを切りましょう。
- ・ 適切な施設利用を実施し料金は必ずお支払下さい。（チェーンロック等の設備利用）

駐車場の新規掲載・登録について

全国バイク駐車場案内への駐車場情報掲載は無料です。
駐車場情報の掲載をご希望の方は下記フォームより登録してください。

全国バイク駐車場・駐輪場案内
(<https://www.jmps.or.jp/society/parking/>)

自動二輪車等駐車場の整備促進に向けた取組（関係団体）

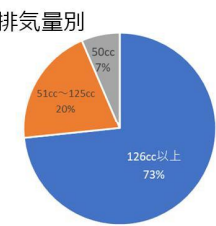
- **日本二輪車普及安全協会**により、二輪車ユーザーからの**設置場所についての要望**を収集して、地方公共団体等への提供が行われている。
- また、**日本自動車工業会**により、地方公共団体の**二輪駐車場整備・確保の事例**がまとめられている。

自動二輪車等の利用者のニーズの把握

◆日本二輪車普及安全協会パンフレット

駐車場を整備して欲しい場所を要望できる

◆時間貸し駐車場に対する要望の状況



◆都道府県別要望件数（令和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

自動二輪車等駐車場整備の事例のとりまとめ

入口のゲートのバーを短くして**バイクレーン**を設置し、駐車券を取らずに通過可能（名古屋市）



路上原付駐車場の設置（名古屋市）



駐車場シェアリング事業者と**協定を締結し**、事業所や民家等の空きスペースの**予約制駐車場**としての活用を推奨（町田市）



電動バイクの充電用にコンセントを設置（中野区）



民間施設と市営駐輪場でスロープを共用・料金統一（福岡市）



検討の背景

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

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

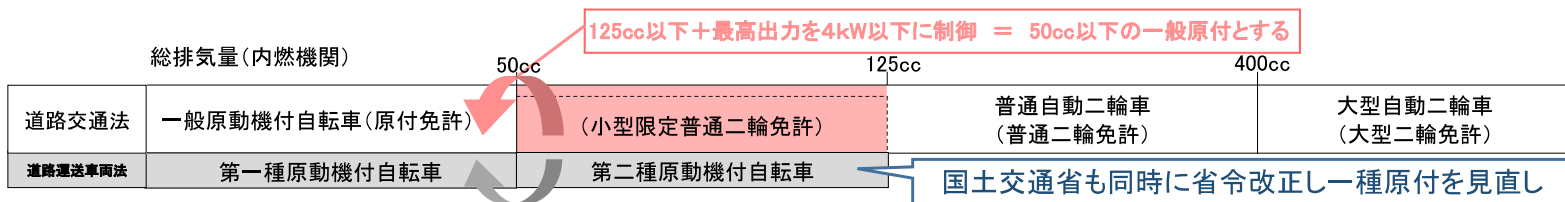
走行評価等の結果

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

→ その結果、**新基準原付の運転特性は、現行原付とほぼ同等と評価可能**

改正の内容

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



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) 210

新基準原付(道路交通法施行規則等改正)への駐車場の対応について 国土交通省

- 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:原動機付自転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 (一般原動機付自転車)	自動二輪車(自動車) (普通自動二輪車)
【参考】	原動機付自転車	自動車
道路運送車両法	(第一種原動機付自転車)	(第二種原動機付自転車)

※ 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、以下の場合には、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)

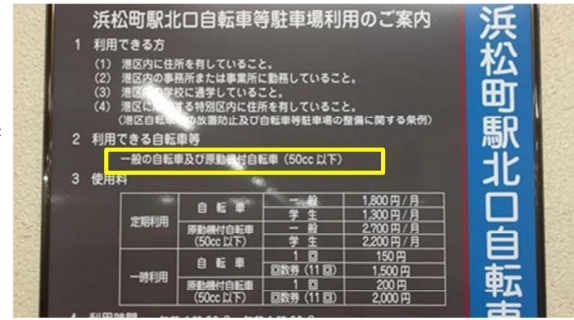
- ・ 地方公共団体に対して、以下の内容を**技術的助言**として**通知**し、適切な対応を求めていくこととする。
 - － 第一種原付を受け入れている自転車等駐車場において、新基準原付が停められるよう、**規約や運用の確認**
 - － 自転車等駐車場や自動車駐車場における、原動機付自転車、自動二輪車の**柔軟な受入**(過去の通知内容の徹底)
 - － **車両区分・規格のみなおし**、車両を受け入れるための**改良**

・ 条例では、「原動機付自転車」となっている場合、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(昭和三十一年法律第五号)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二番先	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駐車場	東京都港区高輪一丁目二番二十号先	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二十四号	自転車等
港区立「ろうかみ」の公園自転車駐車場	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）			
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・実値)	4.0kW (制動・実値)	3.9kW (制動・実値)	3.8kW (制動・実値)	3.8kW (制動・実値)	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 (実値)	7.2N・m (実値)	7.1N・m (実値)	8.1N・m (実値)	7.0N・m (実値)	12N・m	12N・m	8.8N・m

出典：二輪車車両区分見直しに関する有識者検討会報告書（令和5年12月）

【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）

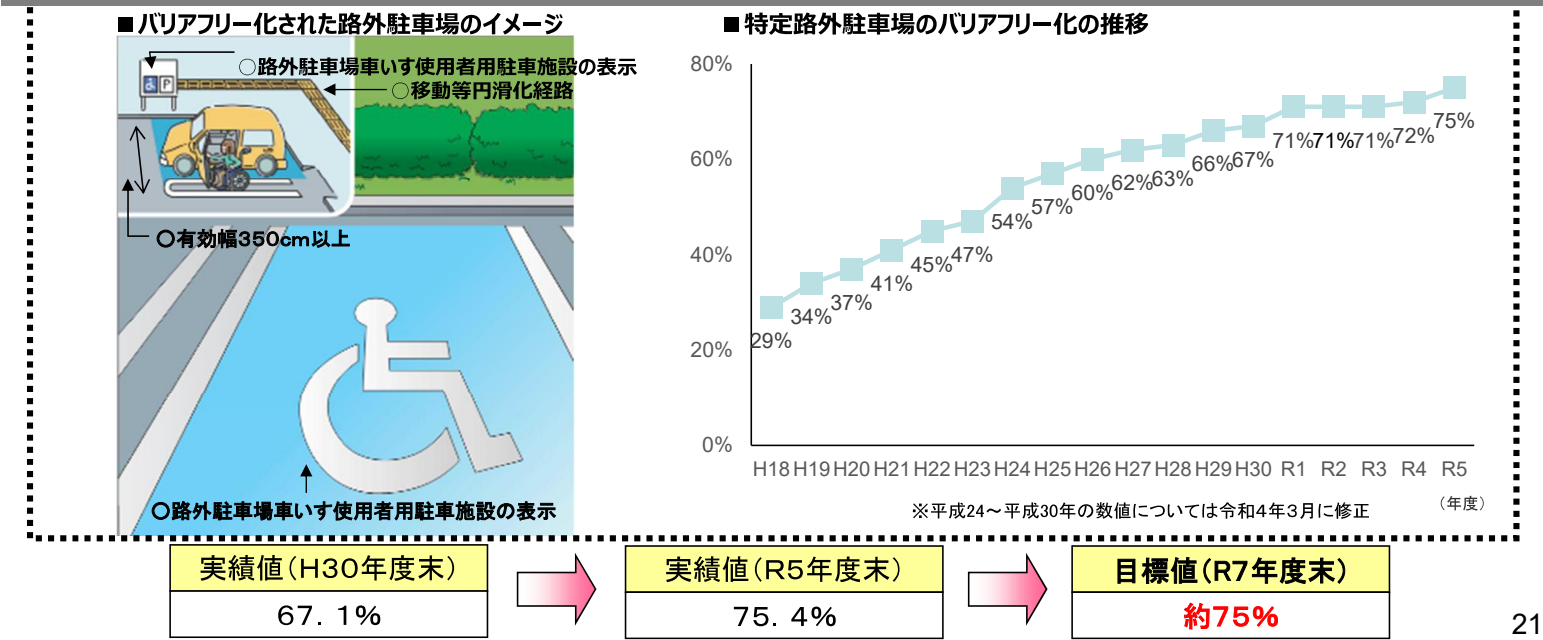
4.（4）安心・安全の確保

- ① バリアフリー・ユニバーサルデザイン
- ② こどもまんなかまちづくり
- ③ 機械式駐車場の安全対策

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、新たな基準に基づくバリアフリー化率として設定予定。

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

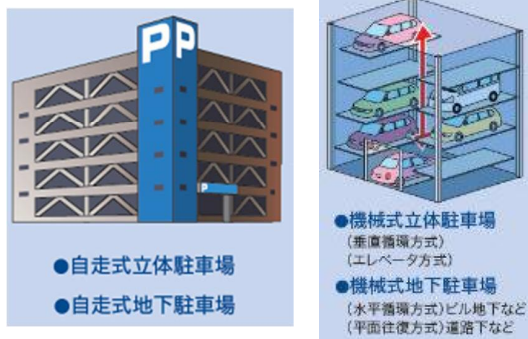


駐車場等の分類

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

構造による分類イメージ

建築物である駐車施設

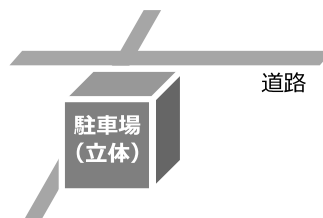


建築物ではない駐車施設

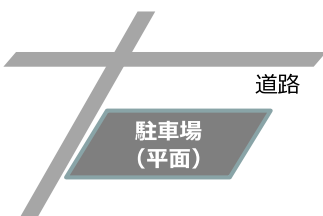


施設との関係等による分類イメージ

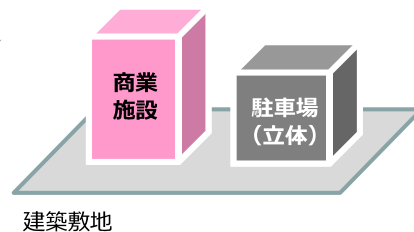
路外駐車場（建築物）



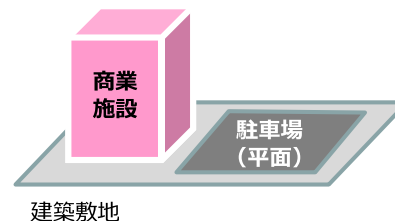
路外駐車場（建築物ではない）



建築物に付随する駐車施設（建築物）



建築物に付随する駐車施設（建築物ではない）



	構造基準等の趣旨	内容	適用対象	
			平面	建築物
駐車場法	寄託された自動車の安全、道路交通との調整 (※一般公共の用に供されるものが対象)	・出入口の位置　・車路の幅員等	○※ (※駐車の用に供する面積500㎡以上の路外駐車場)	
		・車路・車室の高さ・避難階段 ・防火区画　・換気・照明・警報装置	—	○※ (※同上)
建築基準法	建築物の敷地、構造、設備、用途に関する安全性の観点からの最低の基準	・敷地　・構造耐力　・屋根 ・外壁・防火壁　・耐火建築物 ・電気設備・避雷設備　・昇降機 ・避難施設・消火設備　等	—	○
バリアフリー法 ※詳細は別記	高齢者・障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性・安全性の向上の促進	・車椅子使用者用駐車施設(幅、位置等) ・移動等円滑化経路(幅、勾配等) ＜設置基準等＞ ①建築物移動等円滑化基準 ②路外駐車場移動等円滑化基準 ③都市公園移動等円滑化基準 ④道路移動等円滑化基準	○ ①床面積2000㎡以上の特別特定建築物に附属する駐車場 ②駐車の用に供する面積500㎡以上かつ有料の駐車場 ③特定公園施設の駐車場 ④特定道路に設けられる駐車場　等	○ ①床面積2000㎡以上の特別特定建築物である駐車場 ③特定公園施設の駐車場 ④特定道路に設けられる駐車場　等
大店舗立地法	大規模小売店舗の周辺の生活環境の保持 ＜届出＞	・駐車場等の位置・収容台数 ・駐車場の自動車の出入口の数・位置 ・来客が駐車場を利用できる時間帯　等	○ (店舗面積が1,000㎡を超える小売店舗の駐車場)	

車椅子使用者用駐車施設等の設置基準の概要及び関連ガイドライン

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		車椅子使用者用駐車施設	路外駐車場 車いす使用者用駐車施設	車いす使用者用駐車施設	障害者用駐車施設
設置数 ※R7.6～		・全駐車台数200以下：当該駐車台数の2%以上 ・全駐車台数200超え：当該駐車台数の1%+2以上			
		※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	当該車椅子使用者用駐車施設から利用居室までの経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること	車いす使用者用駐車施設から道又は公園、広場その他の空地までの経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること	(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り口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること
	表示	車椅子使用者用駐車施設の付近の見やすい位置に、当該施設があることを表示する標識を、内容が容易に識別できるように設けること	車いす使用者用駐車施設又はその付近に、路外駐車場車いす使用者用駐車施設の表示をすること	車いす使用者用駐車施設又はその付近に、車いす使用者用駐車施設の表示をすること	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～		・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) ・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)	・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)	・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)	・道路移動等円滑化基準 (移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令第22条)
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

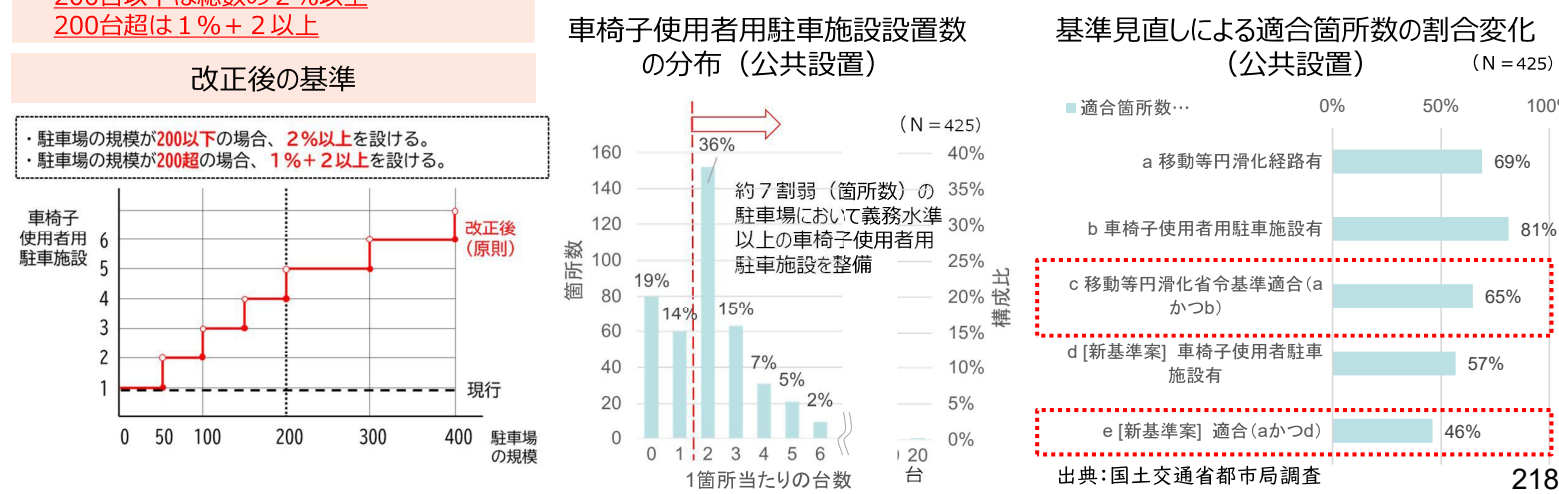
※基準については概要であり、一定の例外あり。建築物及び路外駐車場については、関連する政省令の改正を反映し、R7.6.1以降の基準を記載。

○ 平成18年バリアフリー法制定以降、特定路外駐車場※について一定のバリアフリー化が進んでおり、基準以上の整備箇所も見られるところ、社会の変化やニーズを踏まえ、駐車施設の規模に応じた水準に見直すこととする。

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

【現在の基準】	令和4年度末	特定路外駐車場		バリアフリー対応		バリアフリー化率 (β/α)	平均台数 (γ/β)
		箇所数 (α)	台数	箇所数 (β)	台数 (γ)		
・移動等円滑化経路の確保 ・1以上の車椅子使用者用駐車施設の確保	全体	3,280	413,988	2,365	18,572	72%	7.85
	(公共設置)	425	55,249	275	929	65%	3.38

- 【新基準】(省令改正)
- ・移動等円滑化経路の確保
 - ・**駐車場の規模に応じた**車椅子使用者用駐車施設を確保
 - 200台以下は総数の2%以上
 - 200台超は1%+2%以上
- 【参考】特定路外駐車場の現状
- ・公共が設置した特定路外駐車場において、特定路外駐車場の車椅子使用者用駐車施設の数の基準(1以上)に適合している箇所数は、8割超となっており、うち約7割弱の駐車場においては、最低基準以上の車椅子使用者用駐車施設を整備。(特定路外駐車場全体のバリアフリー化率は約72%、公共設置は約65%)
 - ・公共設置の場合、基準見直し後、約57%が適合。(バリアフリー化率としては約46%)



バリアフリー基準(特定路外駐車場移動等円滑化基準)の適用除外の考え方について

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

●適用除外範囲について(イメージ)

これまでの適用除外範囲

新たな適用除外範囲

バス専用駐車場の例

荷さばき駐車施設の例

特定路外駐車場

【参考】車種ごとの駐車施設の規格例(駐車マス大きさ)

出典:TIMES24

出典:東京都HP

出典:駐車場設計・施工指針

機械式駐車場のバリアフリー化の取組事例

■業界団体における取組

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

車いす使用者対応駐車設備

取扱者（運転者）が車いす使用者である
駐車設備の特別要求事項を審査・証明

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

注：同乗者が車いすの場合には前庭での降車



車いす使用者対応
認定のマーク



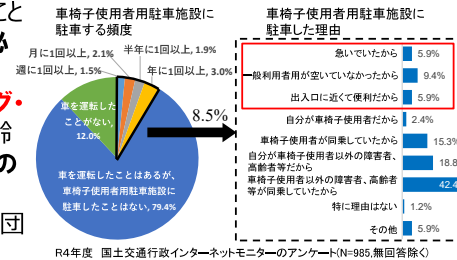
出典：立体駐車場工業会

220

車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン(R5.3)

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000322.html

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



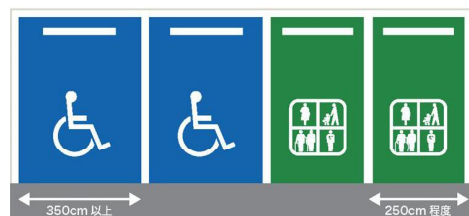
車椅子使用者用駐車施設の利用対象者の明確化

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

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

利用対象者の明確な区分とその考え方

車椅子使用者以外の障害者等については、**広い幅員を必ずしも必要としないものの駐車区画の位置等に関し、移動に配慮が必要な人も**いることから、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、そのような人への駐車区画を設置・運用する場合には、バリアフリー法令に位置づけられている**「車椅子使用者用駐車施設」とは別に「優先駐車区画」として位置づける**ことが望まれる。



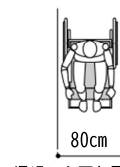
複数種類の駐車区画を運用する場合のイメージ



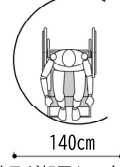
地方公共団体の利用証の例



利用対象者を車椅子使用者と明確化している例



通過に必要な最低幅



車椅子が転回(180度)可能な幅

様々な駐車区画の確保・不適正利用対策の取組

多様な利用対象者の駐車区画の確保、限られた区画の効率的利用、不適正利用対策の取組等を引き続き推進。



機械式ゲートの設置による不適正利用対策の事例



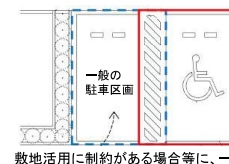
3台分の区画を2台分の幅広い区画とする運用例



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



多様な利用対象者向けの優先駐車区画



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



施設の入口近くの駐車区画数が僅かであること等から、車椅子使用者以外の障害者等を車椅子使用者用駐車施設の利用対象者とする場合に、一般の駐車区画においても車椅子使用者が乗降可能となる工夫

221

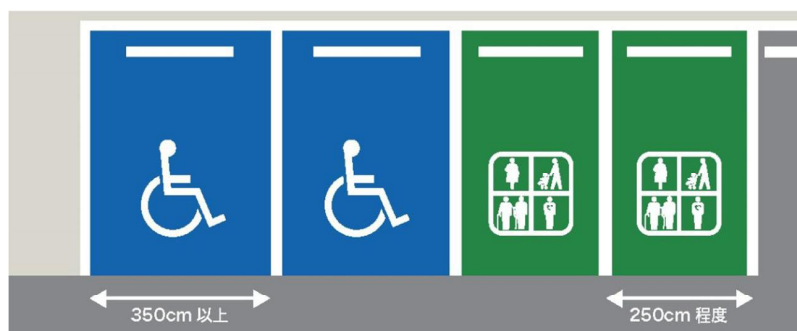
- 施設管理者の協力のもと、幅の広い「**車椅子使用者用駐車施設**」又はそれとは別に設ける「**優先駐車区画**」について、条件に該当する希望者が使用できる**利用証を交付する地方公共団体における取組**。
- 平成18年度以降、令和5年2月末日現在で41府県2市において導入され、地方公共団体間における相互利用の取組も進められている。
- 利用対象者の範囲は地方公共団体毎にあらかじめ設定（一律ではない）。
- 必ずしも広い幅員を必要としないものの歩行困難で移動に配慮が必要な人もいるため、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、幅の広い「**車椅子使用者用駐車施設**」のみでそのような人も利用対象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

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

※自治体・施設によって対象者は異なります。



（長野県の利用証）



＜パーキング・パーミット制度の駐車区画イメージ＞

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

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

222

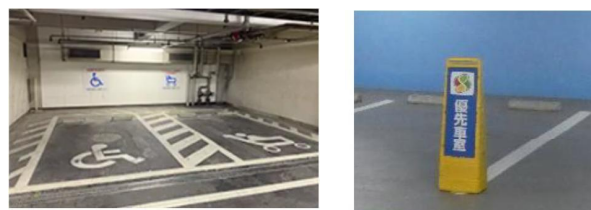
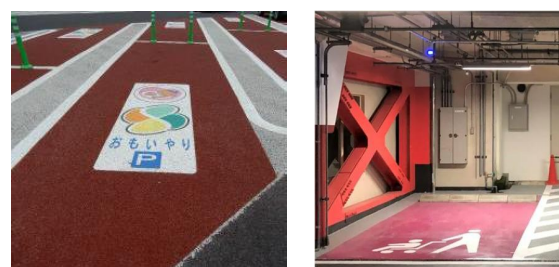
利用対象者を分かりやすいピクトグラムや色等で示している事例等



利用対象者を車椅子使用者と明確化している事例



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



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

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



幅広の駐車区画の設置事例・ダブルラインの設置イメージ



ダブルラインの設置事例



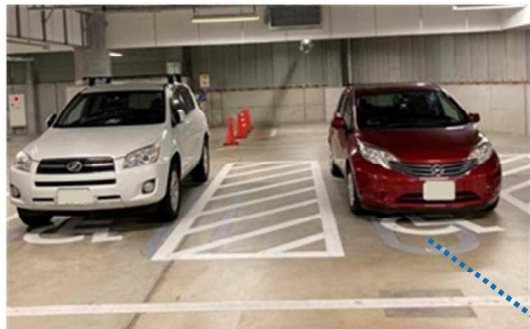
コインパーキングにおける幅広の駐車区画の設置事例

224

具体的な取組み例(バリアフリー改修)

○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。

■一般用区画を車椅子使用者用駐車施設に転用



一般用区画の線を消去し、
車椅子対応区画を上書き

■荷捌きスペースの一角に車高2.3mの車両に対応した車椅子使用者用区画を設置



出典：「第2回車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討会」資料

■障害者用駐車場のスロープの傾斜緩和



出典：東京都「東京バリアフリー2020」

■駐車場から各施設を繋ぐスロープの設置例



出典：国土交通省都市局街路交通施設課調べ

225

路外駐車場のバリアフリー改修事例

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

■スロープの設置・改良

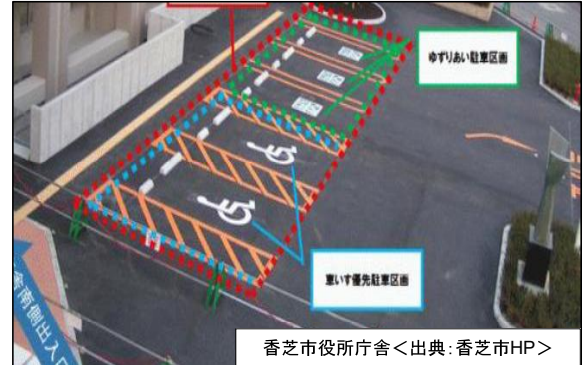
施設の正面玄関前にスロープを設置



川辺町海洋センター<出典:川辺町提供資料>

■車いす使用者用駐車施設等の設置

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



香芝市役所庁舎<出典:香芝市HP>

■経路の設置

地域集会所の耐震改修及びリニューアル工事にあわせて、駐車場からの経路を設置



平良市民センター<出典:廿日市市提供資料>

■段差の切り下げ

駐車場から庁舎エントランスまでの区間で切り下げにより段差を解消



東根市役所庁舎<出典:東根市HP>

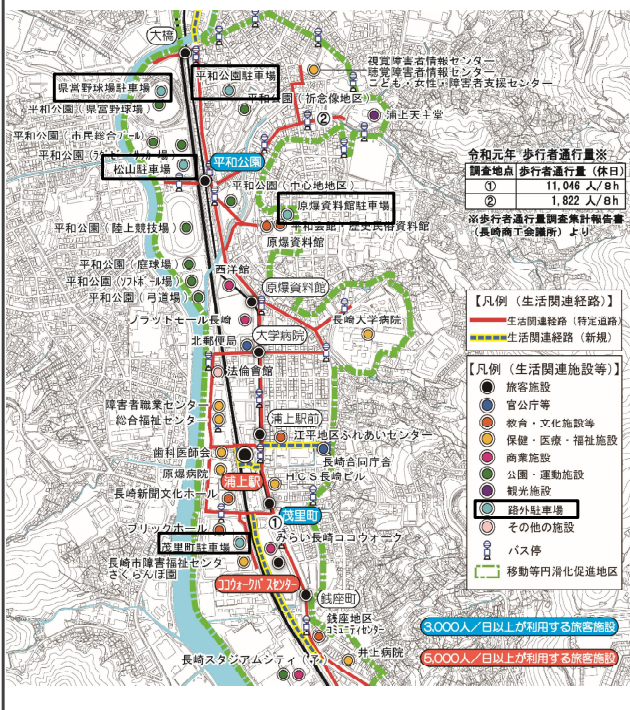
226

バリアフリー基本構想等に基づく、車椅子使用者用駐車施設等を含めた面的・一体的なバリアフリー化の推進事例(長崎市)

長崎市 マスタープラン・基本構想

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

都市部周辺地区



車椅子駐車施設に関する主な特定事業

路外駐車場特定事業

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

教育啓発特定事業

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



ワークショップの実施



まち歩き点検の実施

こども・子育て当事者にやさしいまちづくりの推進

- こども施策を社会全体で総合的かつ強力に推進していくための包括的な基本法として「こども基本法」が令和4年6月に成立、令和5年4月に施行。
- まちづくりにおいても、こどもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるようにするために、「**こどもまんなかまちづくり**」を加速化していくことが必要。
- まちの装置・交通の結節点である駐車場においても、まちづくりと連携し、こどもや子育て当事者の目線を取り入れた、安心・安全に使える駐車場について検討する必要がある。

こどもや子育てに関連した取組の例	今後求められる施策の方向性
○ 安心・安全面での取組 ・ 条例で「滞在快適性向上区域（いわゆるウォークアブル区域）」を設定し、駐車場出入口を制限 ○ バリアフリー化（移動等円滑化）の取組（ダブルスペース方式等） ・ 移動等円滑化が図られている車椅子駐車スペースの近くに、ベビーカー利用者などへの優先区画を設置し、円滑に目的地まで移動できる環境を整備 ○ 交通の結節点としての取組 ・ ベビーカーの貸し出し ・ まちなか拠点としての機能強化 例：授乳室や育児用品自販機、ベビーカーの貸し出しサービスを提供等（地下鉄駅の事例）	➢ こどもや子育て世帯の目線を入れた取組の強化・優良事例の紹介等による横展開 ・ ガイドラインへの追記 ・ 必要な取組への支援 等

「こども未来戦略方針」～次元の異なる少子化対策の実現のための「こども未来戦略」の策定に向けて～（令和5年6月13日閣議決定）

(2) 子育てしやすい社会環境や子育てと両立しにくい職場環境がある

○ こどもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるようにするため、こどもや子育て世帯の目線に立ち、こどものための近隣地域の生活空間を形成する「こどもまんなかまちづくり」を加速化し、こどもの遊び場の確保や、親同士・地域住民との交流機会を生み出す空間の創出などの取組の更なる拡充を図っていく必要がある。

228

子育て世帯に向けた駐車場における取組例

- 子育て世帯優先駐車マスを設けたり、ダブルスペースの対象に妊産婦・ベビーカー利用者を対象とすることで、子育て世帯の移動を円滑化することが可能。
- 駐車場におけるベビーカーの貸出サービスにより、子育て世帯の外出しやすい環境の整備、交通の結節点としての質の向上を図っている。

■子育て応援駐車場

妊産婦、ベビーカー利用者専用の駐車マスを目的施設にアクセスしやすい場所に確保



出典：鳥取県HP：<https://tottori.pref.okayama.jp/312476.htm>

■ベビーカー貸出サービス

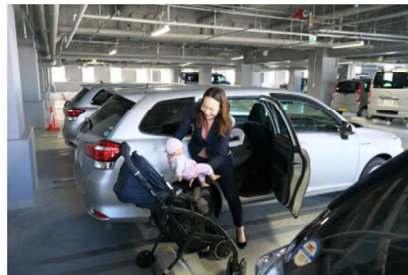
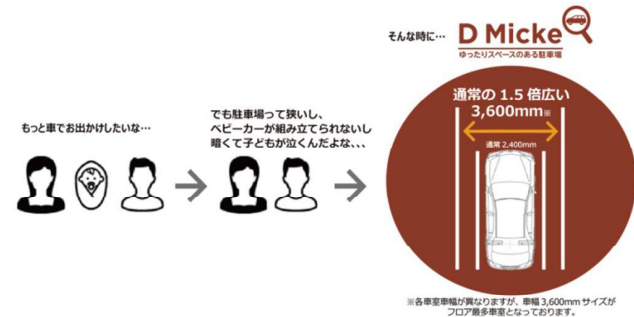
駐車場利用者を対象にベビーカーの貸出サービスを実施



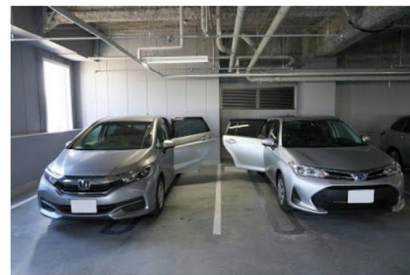
出典：広島市中央部商店街振興組合連合会HP
(<https://www.chushinren.jp/babycar.html>)

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

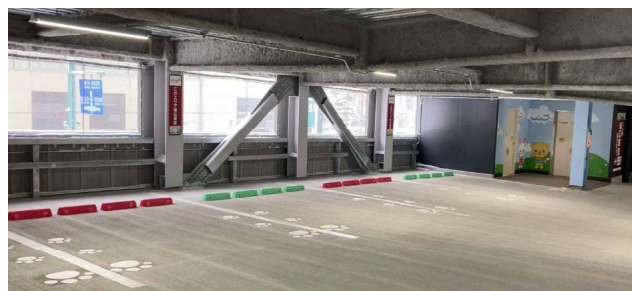
■子育て世帯向け駐車場



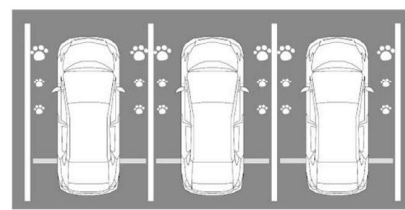
【ベビーカーへの移動の様子】



【自動車のドア開閉時の様子】



【エレベーターホール イメージ】



【駐車ガイドライン】

設置箇所：静岡県浜松市、北海道旭川市

出典：大和ハウス工業株式会社プレスリリース

<<https://www.daiwahouse.com/about/release/group/20200527092656.html>>

230

機械式駐車装置の安全対策

安全性に係る基準等の制定

○大臣認定制度の改正（駐車場法施行規則）

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

○JIS規格の制定

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

安全確保の周知・啓発

○「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」・同「手引き」の作成

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

適切な維持管理

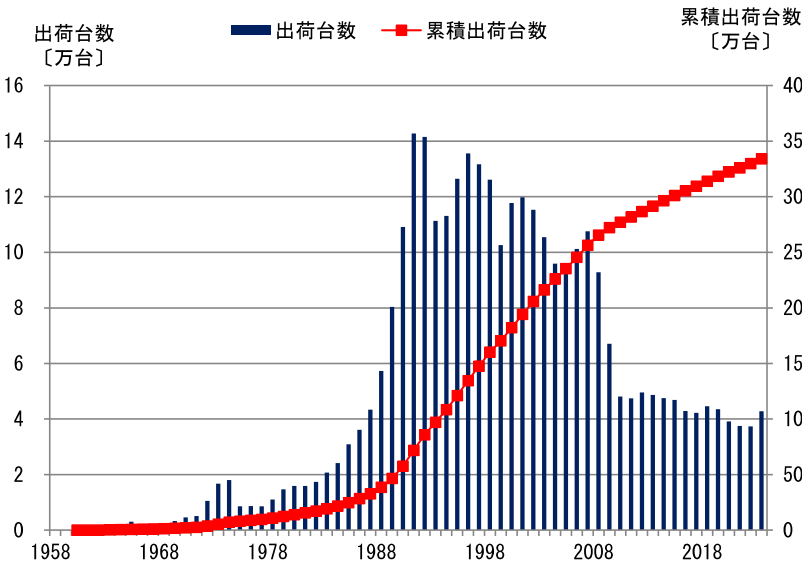
○「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」・同「ガイドブック」の作成

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

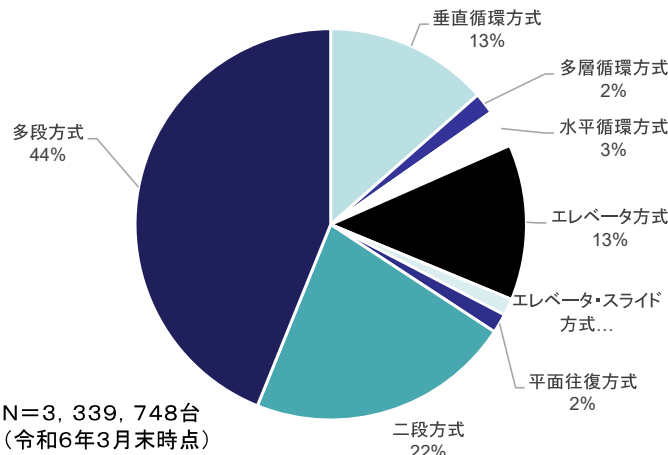
231

- 二段・多段方式、エレベータ方式を始め、様々な種類のものが存在。
- 限られた土地スペースを有効に活用可能なことから、1980年代後半から都市部で急速に普及（出荷累計は約60万基、334万台（令和6年3月末時点））。
- 時間貸し駐車場、商業施設等の公共用駐車場のほか、マンション等の専用駐車施設にも広く普及。

機械式駐車装置の出荷台数の推移



機械式駐車装置の種類別累計設置割合(台数)



出典：公益社団法人 立体駐車場工業会資料に基づき国土交通省作成

機械式立体駐車場における重大事故の発生状況

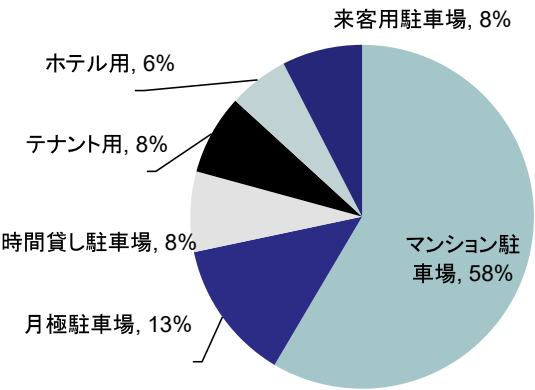
- 平成19年度以降、一般利用者等の死亡・重傷に至った事故は、少なくとも53件発生。
- 発生場所としては、マンション駐車場が約6割を占め、利用者が自ら操作する使用形態での事故が多い。
- 発生状況としては、「装置内に人がいる状態で機械が作動」が約4割を占める。

一般利用者等の死亡・重傷事故件数（令和6年3月末時点）

※括弧内は死亡事故件数

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

死亡・重傷事故の発生場所(駐車場用途別)



N=53

死亡・重傷事故の発生状況と主な発生要因

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

出典：公益社団法人 立体駐車場工業会資料に基づき国土交通省作成

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

1. 製造者の取組

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

3. 管理者の取組

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

2. 設置者の取組

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

4. 利用者の取組

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

5. 関係主体間の連携・協働による取組

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

本文はこちら→ <https://www.mlit.go.jp/common/001056799.pdf>

234

「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」の手引き

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

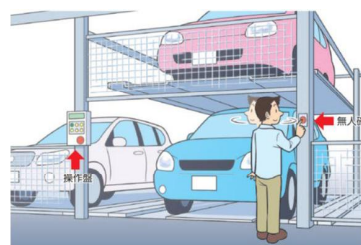


イラスト1
操作盤から離れた場所で視認性を確保する、無人確認ボタン



イラスト3
入庫後の安全確認不足による死亡事故例



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



写真: 外部者の侵入を防ぐ前面ゲートと柵の設置例

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

機械式立体駐車場では、利用者が機械に挟まれたりするなどの事故が発生しています。事故を未然に防ぐためには、入庫時の安全確認が最も重要です。また、利用中に装置内に立ち入ったり、ボタン押し補助器具を使用したりすることは、非常に危険です。本チェックシートは、管理者が装置の安全対策を十分に検討しているかどうか、チェックしましょう。

項目	回答	結果
1. 装置内への入庫を防止するための閉鎖性確保は行っていますか？	A (1点) B (5点) C (10点)	結果を記入してください。
2. 装置内への立ち入りを防止するための閉鎖性確保は行っていますか？	A (1点) B (5点) C (10点)	結果を記入してください。
3. 装置の稼働状況に対する視認性を確保するための対策は行っていますか？	A (1点) B (5点) C (10点)	結果を記入してください。
4. 装置の危険性を再認識するための説明は行っていますか？	A (1点) B (5点) C (10点)	結果を記入してください。
5. 装置の危険性を再認識するための説明は行っていますか？	A (1点) B (5点) C (10点)	結果を記入してください。

※ 結果を記入する際は、装置の安全対策を十分に検討しているかどうか、チェックしましょう。

※ 結果を記入する際は、装置の安全対策を十分に検討しているかどうか、チェックしましょう。

※ 結果を記入する際は、装置の安全対策を十分に検討しているかどうか、チェックしましょう。

「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」の手引き

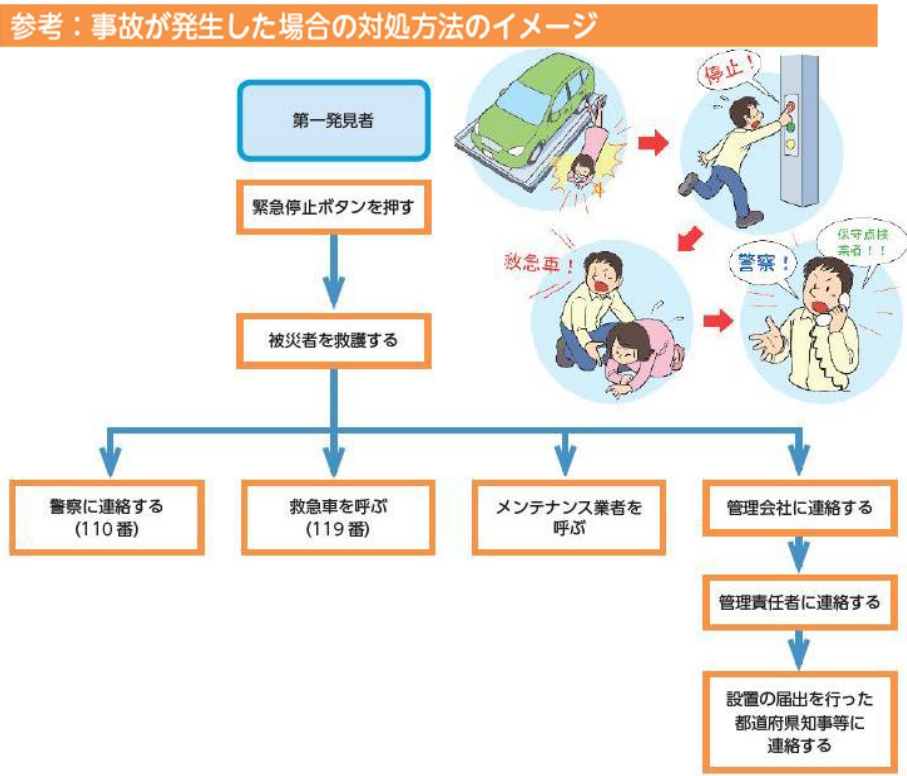


平成28年
国土交通省

本文はこちら→ <https://www.mlit.go.jp/common/001145272.pdf>

235

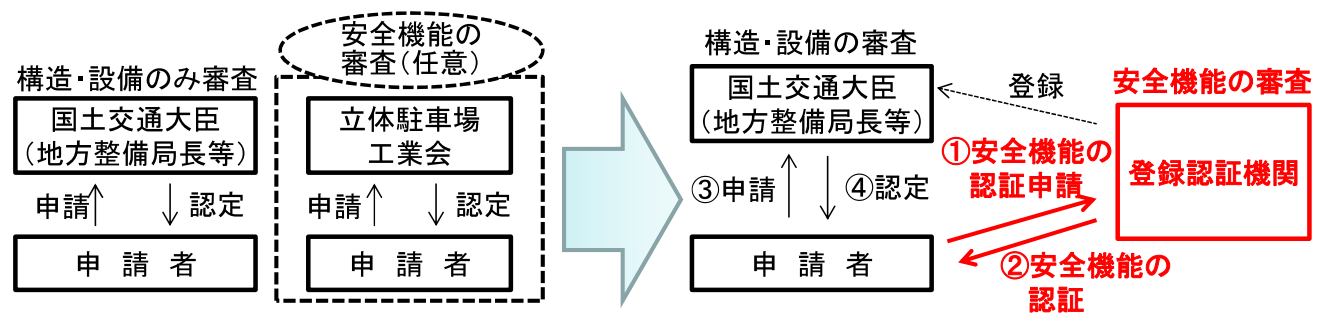
○ガイドラインでは、関係主体を製造者、設置者、管理者及び利用者の4者と位置付け。
○また、管理者の取組として、事故等に備えて対処方法を定めておくこと、また、事故等があった場合には、警察、消防のほか、製造者、メンテナンス業者、設置の届出を行った都道府県知事等にすみやかに連絡し、記録を残すことを求めている。



駐車場法施行規則の改正（平成27年1月1日施行） 国土交通省

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

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



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

○機械式駐車装置の認定状況(R6.3末現在)

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

237

<背景・経緯>

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

安全要求事項の基本的な考え方

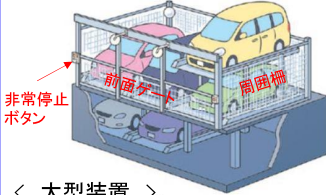
機械類の安全性確保のための国際標準規格に対応

機械類の安全性を確保するための国際標準規格 (ISO12100)

機械式駐車設備の安全要求事項 (JIS B 9991)

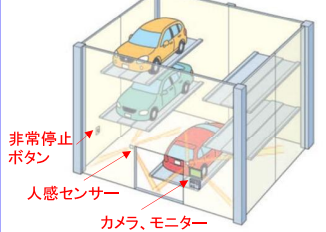
安全要求事項のイメージ

<二段・多段方式>



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

< 大型装置 >



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

238

機械式駐車設備の安全基準(JIS規格)の改正

<今回の改正内容>

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

JIS規格 主な改正内容①

機械類の安全性確保のためのJIS規格に整合

機械類の安全性を確保するためのJIS規格 (JIS 9705-01)

機械式駐車設備の安全要求事項 (JIS B 9991)

JIS規格 主な改正内容②

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

- C. 7. 3 機械部分の強度
- C. 7. 3. 1 特別な機械要素の強度
- 特別な機械要素の強度は、次による。
- a) ワイヤロープ及びローラチェーン
- 1) ワイヤロープの破断力及びローラチェーンの引張強さは、最大荷重(動荷重係数 γ は乗じなくてもよい。)によって発生する引張力の7倍以上とする。
なお、最大荷重は、次のいずれかの質量による荷重のほか、通常使用時に発生する荷重などがある場合は、それらを含む。
 - － 入庫時が最大の場合：可動部荷重+車両荷重+車載品荷重+乗員荷重
 - － 作動時が最大の場合：可動部荷重+車両荷重+車載品荷重
 - 2) ワイヤロープ及びローラチェーンの端末金具の引張強度は、ワイヤロープの破断力及びローラチェーンの引張強さの80%以上とする。

239

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

本文はこちら→<https://www.mlit.go.jp/common/001244925.pdf> ²⁴⁰

消費者安全調査委員会からの意見書の概要(R3.2)

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

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

< 意見書での主な指摘 >

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

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



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

機械式駐車設備標準保守点検項目

別表 2

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

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

1. 安全装置関係

点検項目	点検内容	1	2	3	4	5	6	7
a 起動及び制動	① 全ての安全装置の取付け状況の異常、損傷の有無を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	② 無人確認入力装置が適正に機能しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	③ 反射鏡、カメラ、距離モニタの機能が適正に機能しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	④ 起動許可装置(安全確認ボタン)が適正に機能しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑤ 操作図説が適正に機能しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
b 非常停止	⑥ 出入口扉、区画扉、非常閉扉、遮断扉・作業用扉などの開閉の作動防止機能が維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑦ 設置してある全ての非常停止装置の機能が維持しているか確認する。	○	○	○	○	○	○	○
c 検知装置及びインテック	乗降領域を区画する検知装置の作動の異常と検知装置を作動させインテックの機能を点検する。 ・乗降領域と駐車・搬送装置とを区画する検知装置 ・検知式の区画扉に代えて設けた検知装置 ・バース式の出入に備えて設けた検知装置	○	○	○	○	○	○	○
	⑧ 侵入検知装置の作動の異常と検知装置を作動させインテックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑨ 扉閉検知装置の作動の異常と検知装置を作動させインテックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑩ 扉閉検知装置の作動の異常と検知装置を作動させインテックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑪ 扉閉検知装置の作動の異常と検知装置を作動させインテックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑫ 装置を使用中に隣接装置の扉の開閉作による、作動防止インテック機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑬ 縦列式における乗降装置と区画扉のインテック機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
	⑭ 可動式装置の検知装置の作動の異常と検知装置を作動させインテックの機能を点検する。	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○

【保守点検事業者の選定に当たって留意すべき事項のチェックリスト】

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

【駐車場物件名】
【駐車装置の型式】
□エレベータ方式 □垂直循環方式 □水平循環方式 □多層循環方式
□バース付 □バース付
□平面往復方式 □バース付
□地上二段式 □ビット二段(三段)昇降式 □昇降縦行(昇降横行)式

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

所有者、管理者、設置者、保守点検事業者及び製造者への周知、積極的なご活用をお願いします 242

詳細はコチラ→ https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000086.html

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



総 目 次

第1編 「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」について
1. 策定の背景
2. 指針の活用

第2編 保守・点検が必要な機械式駐車装置の概要
1. 類型区分について
2. 機械式駐車装置の大匠認定について

第3編 「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」解説
第一章 総則
第二章 機械式駐車設備の適切な維持管理のために管理者がなすべき事項
第三章 保守点検事業者の選定に当たって留意すべき事項
第四章 保守点検契約に盛り込むべき事項

第4編 機械式駐車設備標準保守点検項目について
第一章 総則
1. 指針に示す機械式駐車装置の類型
2. 保守点検結果の判定方法について
第二章 管理者の保守・点検における注意事項
1. 保守・点検に関する注意事項について
第三章 保守点検事業者における保守・点検の注意事項
1. 保守・点検に関する注意事項について
第四章 指針に示す機械式駐車設備標準保守点検項目とその判定の解説
1. 標準保守点検項目とその判定基準の解説

第5編 機械式駐車設備点検周期の目安について
1. 点検周期とは
2. 点検周期における注意点

【参考】機械式駐車装置稼働基数(平成29年度調査)

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

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



- 届出駐車場の適用範囲＝一般公共の用に供する駐車場で、都市計画区域内にあり、駐車料金を徴収するもの
- 駐車場法に基づき、大臣認定を受けた機械式駐車装置の設置が義務づけ
- 附置義務駐車場の適用範囲
- JIS規格の適用範囲(H28.3以降適用、標準規格ではあるが義務ではない)

【出典】立体駐車場工業会資料より国土交通省作成

244

【参考】機械式駐車装置の安全確保について

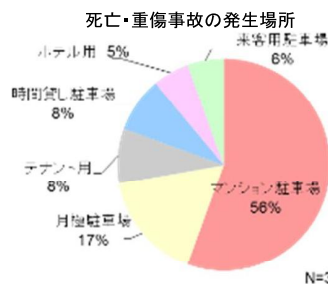
機械式駐車装置安全対策SWG
とりまとめ概要(平成29年12月)

事故発生状況

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

利用者等の死亡・重傷事故件数

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



課 題

(製造・設置時の安全確保上の課題)

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

(設置後の点検等による安全確保上の課題)

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

(既設装置の安全確保上の課題)

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

施策の具体的方向性

(製造・設置時の安全確保)

- 製造者、設置者、管理者に対してJIS規格を満たす駐車装置の製造、設置を促す
- JIS規格の内容やJIS規格を満たす駐車装置の製造、設置の重要性の周知徹底を図る
- JIS規格を満たす駐車装置の普及状況をモニタリング

(設置後の点検等による安全確保)

- 標準的な点検項目とそれぞれの点検項目に対して改修の必要性等の有無を判断できる判断基準を策定
- 策定した点検項目と判断基準の周知徹底を図る
- 適切な点検がされているか保守点検業者等の点検状況をモニタリング

- 点検を行うことができる者については、講習の実施などによる技術力の確保・向上を図る

- 優良な保守点検業者を登録する仕組みを設ける

(既設装置の安全確保)

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

今後に向けて

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

4. (5) GX・防災・DX

駐車場におけるまちづくりGXの対応

- 都市における緑地の確保は、気候変動対応、生物多様性の確保、Well-being向上に対して、大きな役割を果たすところ、駐車場においても外周や駐車区画、車路、立体駐車場の壁面や屋上等を緑化をすることが可能。
- 自治体の緑化施策の一環として、駐車場の緑化について、効果や事例、留意点を纏めたガイドラインの策定をしたり、助成制度を設けている場合もある。
- 都市緑地法に基づき、都市計画に緑化地域が定められている場合や、地区整備計画等に建築物の緑化率の最低限度を定めた場合、建築物の新築等をする際に一定の割合を緑化する必要があるところ、駐車場の緑化により、緑地面積として算入が可能な場合もある。

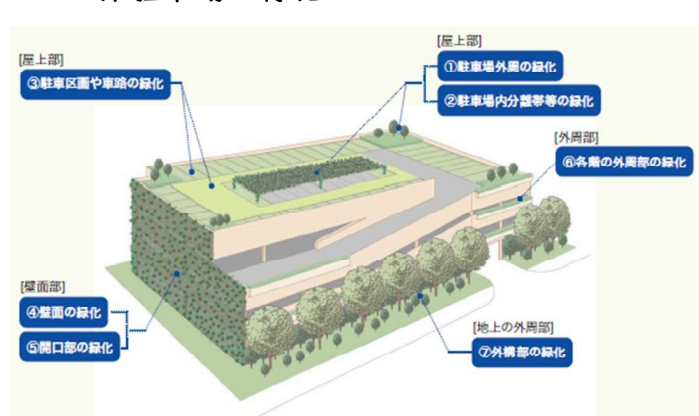
※ 緑化地域を定めている自治体：名古屋市、横浜市、世田谷区、豊田市（R5.3末）

※ 地区計画等緑化率条例制度運用自治体：61 都市201 地区（R5.3末）

■ 平面駐車場の緑化



■ 立体駐車場の緑化



駐車場の緑化の効果の例

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

■ 駐車場緑化の効果（東京都環境局「駐車場緑化ガイド」より）

◆ 環境面の効果（都市や地域の住民に及ぼす効果）

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

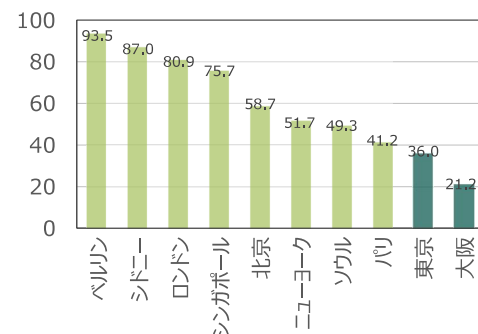
◆ 経済面の効果（駐車場所所有者に及ぼす効果）

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

◆ 利用面の効果（駐車場利用者に及ぼす効果）

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

世界主要都市の緑地の充実度



出典：森記念財団「世界の都市総合ランキング2022」

ヒートアイランド現象の緩和の例

緑化した駐車区画はアスファルト面よりも20℃以上低温を示している

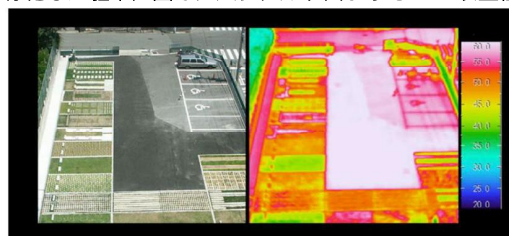


写真-1 アスファルト面と緑化面の温度比較（兵庫県福祉センター駐車場）
撮影：山田宏之（和歌山大学システム工学部）

生物多様性の確保の例

駐車場緑化で採餌する野鳥



出典：東京都環境局「駐車場緑化ガイド」

248

自治体における駐車場緑化の推進例

- 都市における緑化政策と併せて、駐車場の緑化について駐車場整備基本計画や、みどりの基本計画に位置づけた上で助成や指導等により推進。

横浜市

○ 横浜市駐車場整備基本計画 基本的な考え方（2019年） 3 緑化の推進

本市における建築物の緑化については、「緑の環境をつくり育てる条例」（昭和48年6月制定 平成16年3月改正）により、敷地面積500平方メートル以上の建築物に対して緑化を指導しており、地上部の緑化だけでなく、建築物の屋上や壁面などの緑化も認め、指導しています。この条例では、立体駐車場の緑化については、指導対象になりますが、平置き駐車場の緑化は対象にはならないため、さらなる緑化対策を検討します。

市川市

○ 市川市みどりの基本計画 2. 緑化重点地区別整備方針 ③ 重点的な施策

○ 密集した市街地の効果的な緑化施策として、駐車場緑化を推進します。

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

駐車場緑化助成

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、公団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。）
 - ・市川市農政地区条例（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

助成回数	1敷地に対して1回限りとする。
期 限	申請時に未施工で同一年度内に完了すること。
※緑化施設の整備後は、5年間は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・タマリユツ等の地被類	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種に限りとする。
○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。



249

駐車場におけるEV充電対応

- 電気自動車等の普及、充電インフラの整備に向けた動きが具体化している中で、官民で方向性を共有し、取組を促進するため、経済産業省に設置された検討会において、「**充電インフラ整備促進に向けた指針**」を策定。
- 当該指針では、**自宅等での普通充電と経路での急速充電**を組み合わせた「**重層的な充電インフラ整備**」が重要とされており、**公共用の（まちなかの駐車場における）普通充電**については、これらを**一部補完**することが期待されている。

充電インフラ整備促進に向けた指針（抄）（令和5年10月策定）

（B）整備目標とその考え方

●日本の車の使われ方の特徴、住宅の状況

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

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

●整備目標の考え方

（総論）

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

（口数）

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

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

（D）普通充電（公共用目的地充電）

- ・公共用の普通充電器については、①施設への滞在時間の間に**コストを抑えて充電でき**、②**基礎充電がない場合や、経路充電の機能を、一部補完**することが期待される。

- ・他方で、事業者等においても積極的な設置目標を掲げているが、**稼働率が低い場所に設置した場合、事業が継続できず、非効率な投資となり、結果としてリソースが限れる中では全体最適とならない可能性もある。**

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

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

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

（G）ユニバーサルデザイン・バリアフリー

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

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

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

250

充電インフラ整備促進に向けた指針（令和5年10月 経済産業省）

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

基本的な考え

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

①ユーザーの利便性向上

②充電事業の自立化・高度化

③社会全体の負担の低減

指針のポイント

（1）世界に比肩する目標の設定

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

（2）高出力化

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

（3）効率的な充電器の設置

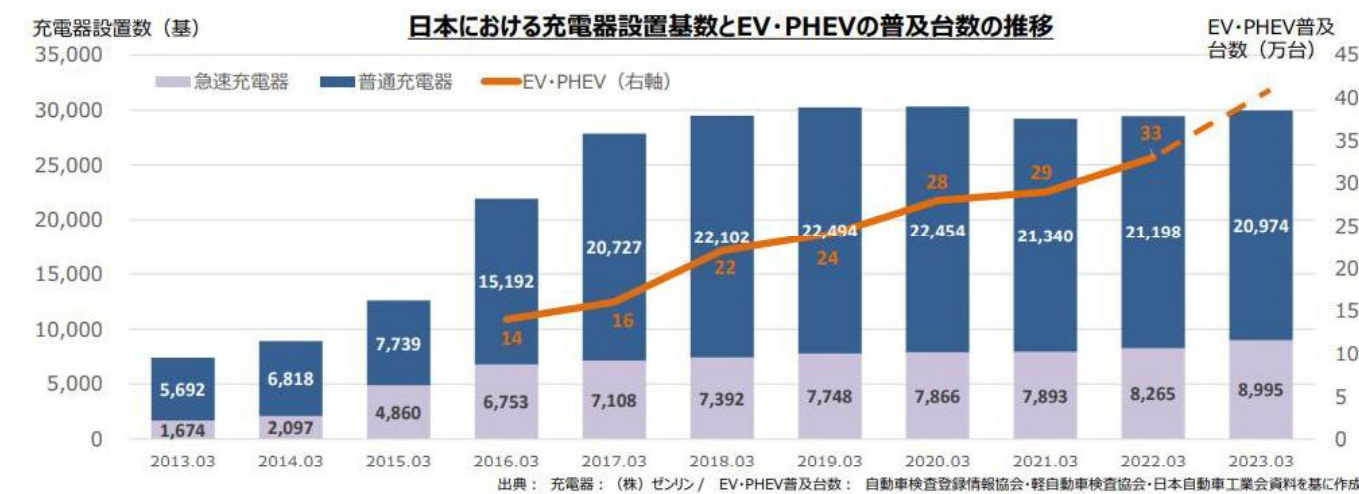
- ✓ **限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先（＝入札制の実施）**
⇒ **費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す**

（4）規制・制度等における対応

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

251

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



各国におけるEV/PHVの累計販売台数と公共用充電器数（2022年実績）

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

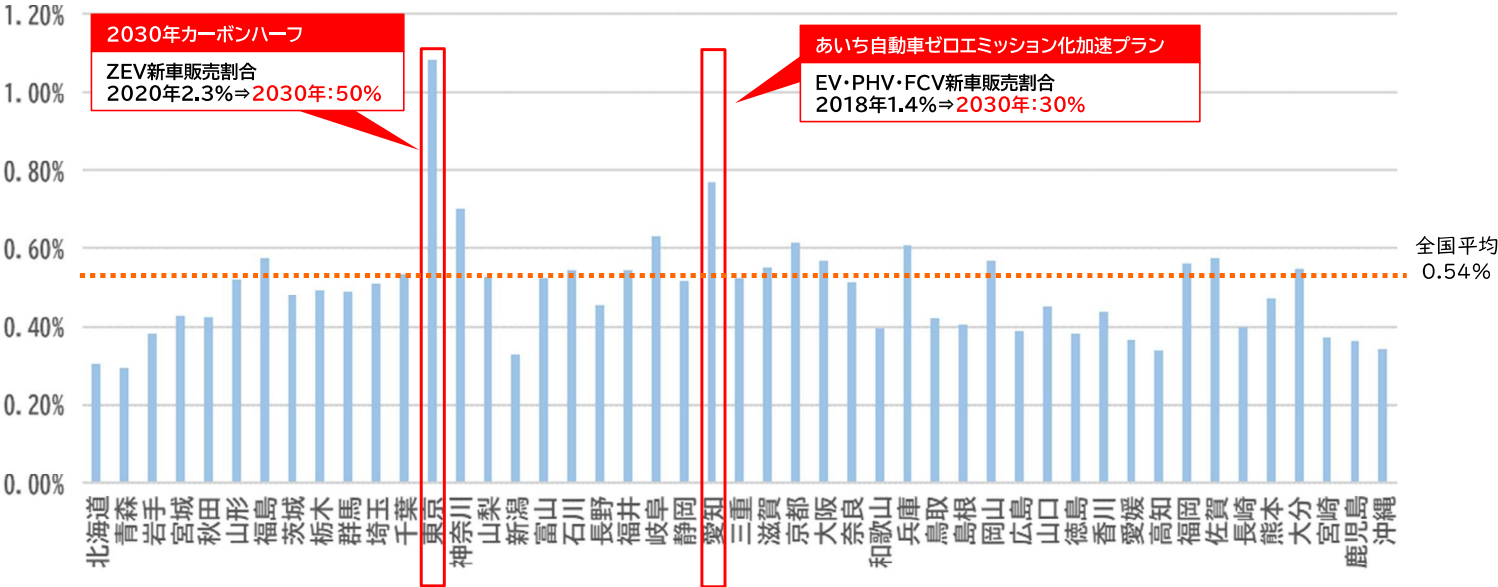
出典：IEA Global EV Outlook 2023、IEA Global EV Data Explorer

出典：第1回充電インフラ整備促進に関する検討会（経済産業省）252

都道府県別 EV普及率

- EV・PHEV車の普及率は地域によって異なっており、EV・PHEVの普及促進の取組を積極的に取り組んでいる東京都、愛知県でEV・PHEVの普及率が高くなっている。

都道府県別の普通車におけるEV・PHEV車の普及率（2024年3月末時点）



出典：低公害車の燃料別・車種別保有台数(自動車検査登録情報協会・令和6年3月末時点)
※ 普及率は、EV・PHEV車の保有台数/全車種における総保有台数により算出 253

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

(令和5年10月18日国都街第26号)
＜国土交通省都市局街路交通施設課長 ⇒ 各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

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

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

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

254

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

【地域ルールの適用条件】

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

(1) 適用条件の考え方

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

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

(2) 低炭素化に資する取組の内容(例)

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

【低炭素化に資する取組の内容(例)】

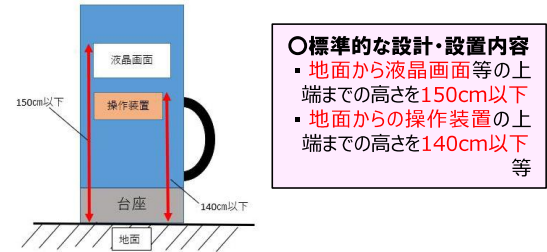
項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	●公共交通利用者への商品割引サービスや特典の付与、運賃の補助 ●公共交通利用促進についての広報の実施 ●駅やバス停までのマップ表示・同子配布 ●商品配送サービスの実施 など	○バス停の整備・改築 ○公共交通機関へつながる歩行者ネットワーク整備 ○公共交通インフラの整備 ○交通広場の整備 など
■自動車による環境負荷の抑制	●従業員等への自動車通勤の禁止 ●共同集配の実施 ●貨物車の低公害車利用 など	○EV充電器、水素ステーション設置 ○クリーンエネルギー自動車の普及促進策 ○地域共同荷捌き施設の整備 ○カーシェアリングの導入 など
■地区内移動の支援	●手荷物預かりサービスの実施 ●地域交通（バス等）による周辺地域、鉄道駅への送迎 ●地区内の徒歩移動を支援する交通モードの導入 など	○快適な歩行環境整備（ネットワーク整備） ○自転車走行空間整備（ネットワーク整備） ○交通広場の整備 ○地下車路による駐車場ネットワーク整備 ○自転車シェアリングポートの整備 など
■その他	※事業者からの提案に基づき、適宜追加	

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

【ガイドラインの内容と重点】

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

【充電器本体の設計・設置について】



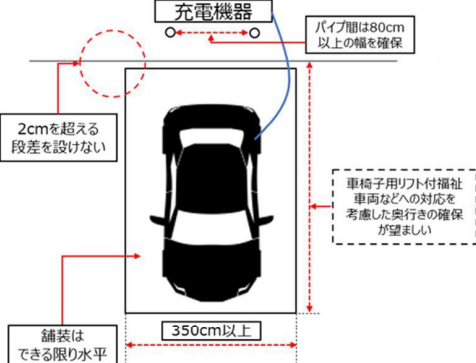
【充電器周辺の整備について】

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

【高速道路におけるバリアフリー改修の例】



【充電機器を後方に設置する場合】



防災の観点からの駐車場の活用事例①

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

指定緊急避難場所の指定に関する手引き(平成29年3月内閣府)

- 災害対策基本法に基づく市町村長の指定緊急避難場所※の指定の際の**参考資料**として整理。
 - ※ 居住者等が災害から命を守るために緊急的に避難する施設又は場所
- **指定基準**として、災害に応じて、管理条件や立地要件、構造要件、耐震要件を満たす必要がある。
- 公共施設だけでは十分な避難場所を確保できない場合に、**民間施設の指定も検討**することとしている。
 - 【事例】商業施設等の自走式立体駐車場(津波の場合)、スーパー・ホームセンター等の駐車場(地震、火災の場合)
- 指定を受ける側の**メリット**と**感じて**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

■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)

■地震・洪水の緊急避難場所の指定例(長野県安曇野市)



出典：ぐるっと松本

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

■ 民間事業者と自治体の協定の例

協定（自治体・事業者）	協定の概要	実際の例
洪水時における一時緊急避難施設としての使用に関する協定 (埼玉県川口市・三井不動産)	- 川口市域で洪水が発生し、又は発生するおそれがある場合、事業者が管理する指定店舗の駐車場を、近隣住民等のための一時避難場所として使用 - 店舗で保有する備蓄食料等を避難者に対して提供	商業施設・共同住宅の駐車場5カ所
災害時におけるカーシェアリング用電気自動車からの電力供給等に関する協定 (神奈川県藤沢市・パーク24)	- 災害（地震、風水害など）の影響により大規模停電が発生、又は発生のおそれのある場合に、駐車場のカーシェアの電気自動車を藤沢市が避難施設の電源確保などのために活用 - 災害時にEVおよび充電スタンドの無償提供	タイムズ藤沢市朝日町駐車場 (自治体駐車場・管理運営委託)
災害時における支援協力に関する協定書 (大阪府和泉市・三井不動産リアルティ株式会社(三井のリパーク))	- 災害時、和泉市からの協力要請を受けた際に、駐車場を近隣住民の一時避難場所として提供することに加え、駐車場内に設置された災害時に役立つ支援設備を和泉市に提供 - 導入されている災害支援設備は、組立式テント、災害用簡易トイレ、かまどベンチ、ソーラーLED街路灯等	「三井のリパーク」光明池駅前駐車場

出典：各自治体・各公表情報を基に国土省作成



画像出典：三井不動産リアルティ発表資料

自動バレーパーキング等における駐車場のあり方

○ 自動運転技術が進展し、普及していくに当たって、都市における活用方策や環境整備の検討が必要。

○ 駐車場においても、インフラ側に求められる役割を考慮した上で、既存の駐車場に係る構造や設備とは異なる基準が必要となってくると考えられるため、将来を見据えた検討が必要。

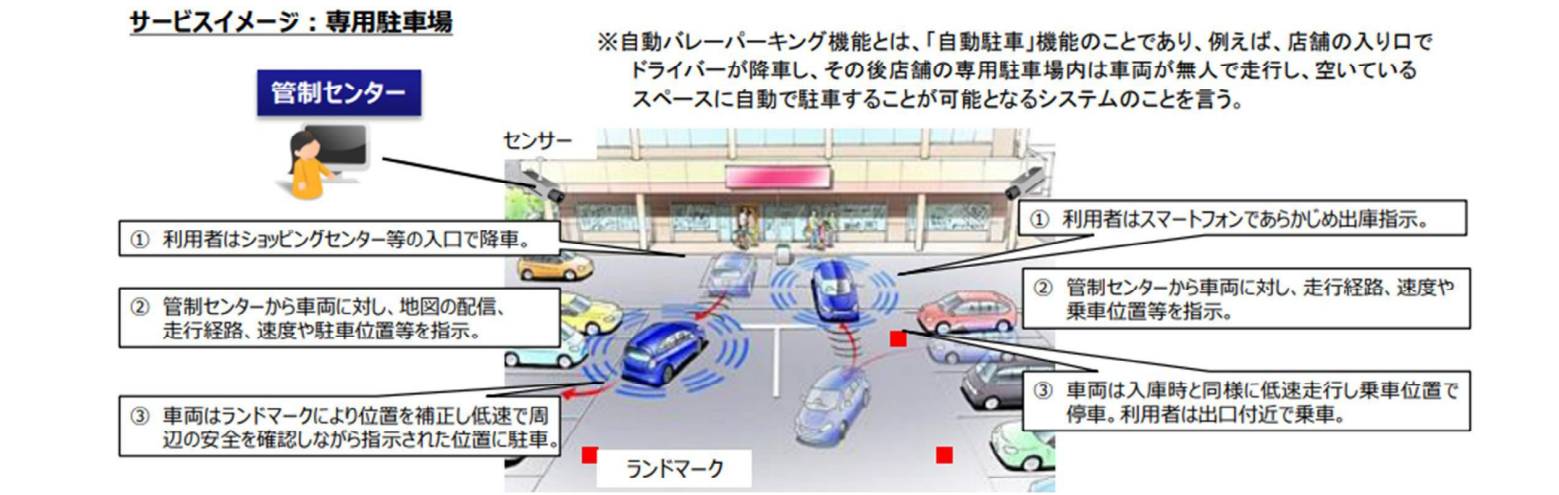
自動バレーパーキング（AVP：Auto Valet Parking）について

○ 自動バレーパーキング（AVP）とは、自動運転技術を活用し無人で自動駐車を行うサービスを指す。

○ AVPでは、運転手は所定の乗降エリアで降車・乗車し、駐車マスへの駐車・呼出は無人かつ自動で実施される。

○ AVPの実施には、AVPに対応したシステム・環境を備えた駐車場と車両が必要となる。駐車場設備・車両・利用者等の複数のシステムが協調してAVPの機能が実現される。

○ 近年、AVPの実装に向けて、国土省・経産省の他、自動車メーカーや駐車場事業者等、様々な立場から実証実験が実施されており、ドイツではシュツットガルト空港の駐車場で商業利用されている。



自動バレーパーキング導入のメリットと効果

自動バレーパーキングのメリット

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

自動バレーパーキングの効果

安全性向上

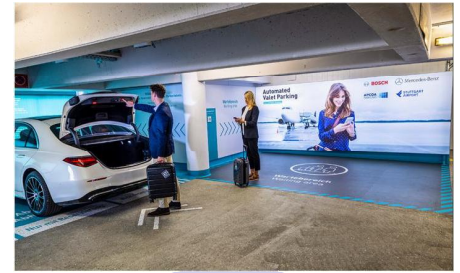
- ヒューマンエラー等による駐車場内での事故の減少
- ユニバーサルデザイン対応が比較的容易

利便性向上

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

効率性向上

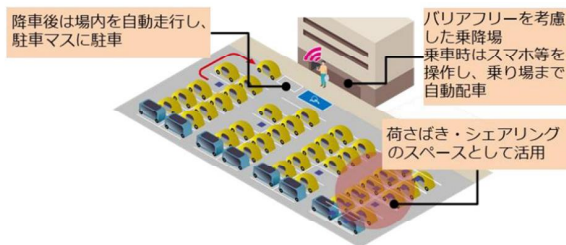
- 駐車場内のうろつき運転の削減、移動の最適化
- 駐車スペースの効率化



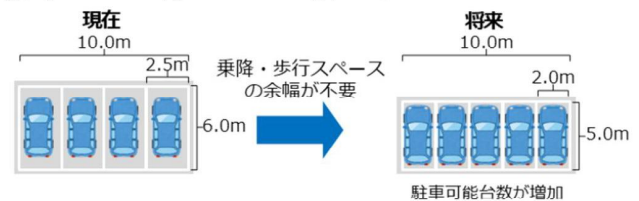
まちへの波及

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

■駐車場の将来イメージ



■駐車マスの省スペース化のイメージ



※車両サイズ4.8m×1.7mに対して駐車マス5.0m×2.0mとした場合

出典:東京都都市整備局「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」

260

【参考】公共交通分野の取組

- バス分野では、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための「標準的なバス情報フォーマット」を制定。
- 位置等の静的データと運行情報等の動的データについて、フォーマットを制定することで、小規模事業者の情報も含めて経路検索サービスに掲載されるほか、来訪者への認知度の向上、他の交通手段とのシームレスな案内、データ提供の一本化による業務の効率化等が可能。

「標準的なバス情報フォーマット」制定の目的

① バス情報を利用者ニーズに合わせて提供

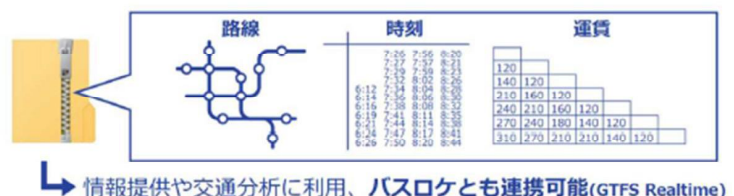
- データ化されていないバス事業者によるデータ整備の促進
- バス事業者と情報利用者との情報受渡しの効率化・迅速化
- 乗換案内等での他のモードとのシームレス案内の実現

② バス事業者の経営基盤強化

- 蓄積されたデータの活用による事業改善
 - MaaS※(マース)への戦略的参画
- ※MaaS: Mobility as a Service

「標準的なバス情報フォーマット」の構成

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。



区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP (2021年7月 第3版策定)	停留所、路線、便、時刻表、運賃等
動的データ	GTFSリアルタイム 略称: GTFS-RT (2019年3月 策定)	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

活用状況

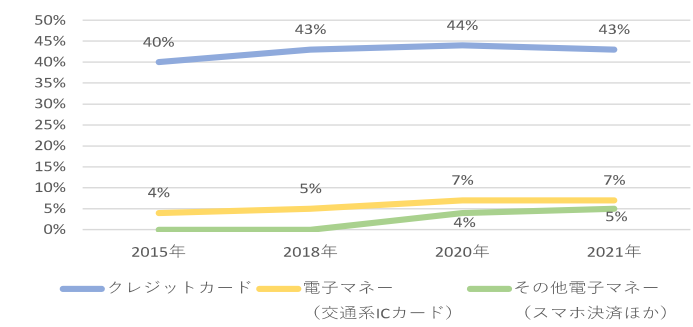
全国634のバス事業者や自治体で活用
(2023年3月時点、国土交通省調べ)

→2025年度末目標: 900 事業者・自治体
(第2次交通政策基本計画より)

いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

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

■時間貸し駐車場（500m²以上を含む）におけるキャッシュレス箇所数と推移



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

■コインパーキング運営会社の新札対応

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

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

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

(参考)時間貸し駐車場における表示・運用に関するガイドライン(H26)

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

■業界への要望(独立行政法人国民生活センター報道資料) 平成25年10月3日

(1) 消費者が利用前に料金や利用条件について理解できるよう、適切な表示を行うこと
消費者がコインパーキングを利用するかどうかを判断するに当たって重要な情報である利用料金や利用条件などについて、独特な表現を多用せず、分かりやすく表示すること。特に、料金については、上限料金の表示がとて大きく、消費者の目を引くのにに対し、上限料金が適用される時間帯などの細かい条件の表示は小さいことが多い。消費者の誤解を招くような表示は行わず、大きく、理解しやすい表示をすること。利用規約についても、消費者がコインパーキングを利用する前に確認できる状態で掲示すること。
また、利用料金や利用条件などの表示については、コインパーキングごとにまちまちであり、消費者の誤解を招きやすいことから、統一的な表示に関する基準を作成することも検討すること。

(2) 不当と思われるような請求を行わないよう配慮すること
駐車券を紛失した際、通常の利用料金に比べてあまりにも高額な料金を取ることは、消費者契約法にいう不当条項に該当し不当な請求となるおそれがあるため、適切な紛失時料金を設定すること。
精算時にお釣りを返さないことについては、その旨の表示方法や消費者の認識によっては、不当利得となるおそれがあるため、きちんとお釣りが出る精算機を導入すること。導入が困難である場合、当該コインパーキングではお釣りが出ない、ということを消費者が理解した上で利用することができるような表示を行うこと。また、精算機には、消費者が操作を誤っても取り消すことができるような機能を必ず付けること。

■検討委員会

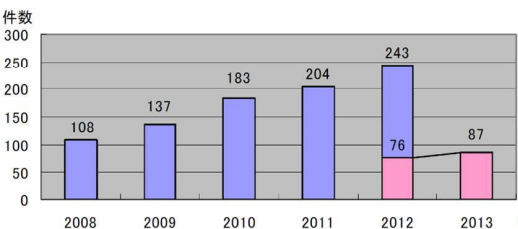
	氏名	担当部署
委員長	大槻 靖彦	三井不動産リアルティ(株)リパーク事業本部事業推進部長
副委員長	山中 直樹	(株)アップルパーク 代表取締役社長
委員	文山 功	アイパークシステムズ(株)代表取締役社長
"	清家 政彦	セイワパーク(株)代表取締役社長
"	吉野 昭	モーリスコーポレーション(株)代表取締役社長
"	平澤 貴之	株グランドパーキングサービス代表取締役社長
"	小林 高	株NTTリアルバリュー取締役 企画総務部長
"	本間 靖士	株コインパーク管理部長
オブザーバー	大坪 弘敏	国土交通省 都市局 街路交通施設課 課長補佐
"	保木口 知子	(独)国民生活センター 相談情報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

■ガイドラインを踏まえた看板記載例

【最大料金繰り返し適用あり、特定料金（車室別料金）ありの場合】



コインパーキングについての表示・広告に関する相談件数(当時)



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

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