

駐車場施策の最近の 動向について

国土交通省 都市局
街路交通施設課

平成25年 1月28日

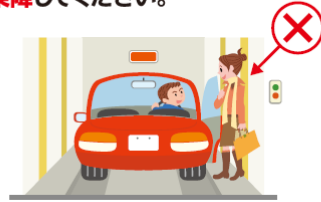
機械式立体駐車場での事故再発防止について

機械式立体駐車場での事故にご注意ください!



最近、機械式立体駐車場で、中に人がいることを確認しないまま駐車装置を操作したため起きたと思われる事故や、子どもの予期せぬ行動により起きたと思われる事故が発生しています。事故が再び発生しないよう、機械式立体駐車場を利用する際は、機械の使用方法を守るとともに、特に次のことに注意してください。

機械式立体駐車場で自動車を入出庫する際は、**運転者以外は駐車場の外で乗降**してください。



駐車装置を操作する際には、機械式立体駐車場の中に**人がいないこと**を**十分確認**した上で操作してください。



駐車装置の操作中は装置から離れず、また、**子どもが駐車場内に近づかない**よう注意してください。



駐車装置の**操作ボタン**を器具などで**固定し押し続けた状態**にすることは**絶対に行わない**でください。



本日の内容

- 自動二輪車駐車対策について
- 駐車場附置義務の弾力化について
- 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン
- 路外駐車場のバリアフリー化について
- 自転車等駐車場の整備のあり方ガイドライン
- PFI事業について

1 自動二輪車駐車対策

- 平成18年、駐車場法の一部改正
→自動二輪車を駐車場法の対象に追加

自動二輪車駐車場の整備促進と適正な管理運営の推進

- 自動二輪車の駐車需要を加味した路上駐車場、路外駐車場の計画的整備の促進。
- 自動二輪車を附置義務制度の対象に追加。

1 自動二輪車駐車対策

○全国の駐車場整備状況

●平成20年3月末現在

自動車 4,035千台(68,600箇所)

自動二輪車 39千台(350箇所)

※届出駐車場、附置義務駐車施設(専用的に利用されるもの)、路上駐車場及び自動二輪車を受け入れていることが把握できた駐車場

●平成21年3月末現在

自動車 4,187千台(70,100箇所)

自動二輪車 45千台(590箇所)

【前年比 +4%(台数ベース)】

【前年比 +15%(台数ベース)】

●平成22年3月末現在

自動車 4,267千台(71,100箇所)

自動二輪車 49千台(640箇所)

【前年比 +2%(台数ベース)】

【前年比 +7%(台数ベース)】

●平成23年3月末現在

自動車 4,362千台(72,500箇所)

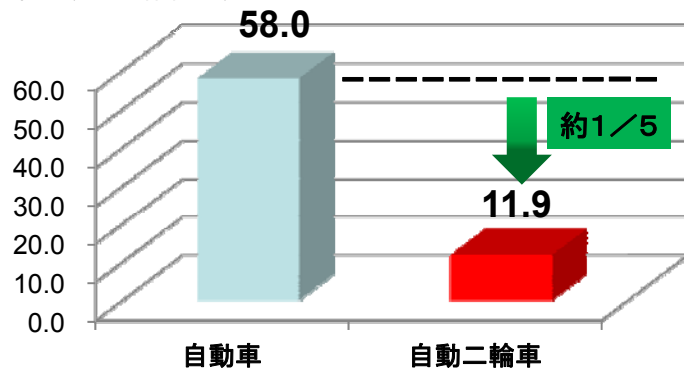
自動二輪車 60千台(910箇所)

【前年比 +2%(台数ベース)】

【前年比 +22%(台数ベース)】

○自動車と自動二輪車の水準比較

収容台数(台)/保有台数(千台)



・自動車の保有台数・収容台数、自動二輪車の収容台数:自動車駐車場年報(2011年)

※都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場及び自動二輪車を受け入れていることが把握できた駐車場を対象とし月極駐車場、住宅の車庫などは含まれていない。

・自動二輪車の保有台数:(財)自動車検査登録情報協会HP(H23.3末)

1 自動二輪車駐車対策

○駐車場整備地区及び駐車場整備計画

自動二輪車対応: 渋谷区H22.4、京都市H22.6、新宿区H23.4、
金沢市H23.7、松戸市H24.3、横浜市H24.10

(平成24年11月末現在)

策定検討都市: 町田市、浜松市、下関市、長崎市

「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」(平成22年6月)

○路外駐車場の整備に関する基本方針

●自動二輪車の路上駐車による歩行者の安全・快適性の低下といった問題も依然として残っており、今後も引き続き、駐車場整備地区として対策が必要な状況

○駐車場整備計画の推進に必要な施策

●既存駐車場から自動二輪車駐車場への転用

・自動二輪車の駐車場の確保に際しては、既存駐車場の駐車マスの一部を自動二輪車用に転用するだけでなく、駐車場内の空きスペースを自動二輪車用の駐車マスとすることで、自動二輪車駐車場の確保を図る。

●自動二輪車駐車施設の附置義務制度の適用

1 自動二輪車駐車対策

○附置義務駐車場条例

自動二輪車附置義務適用:6都市 (平成24年11月末現在)

→塩竈市(19.2.22施行)、横浜市(19.12.1施行)

川崎市(20.4.1施行)、大阪市(20.6.1施行)

さいたま市(21.4.1施行)、川越市(24.7.1施行)

条例改正検討都市:神戸市、長崎市

条例制定都市の原単位 (㎡に1台)

	百貨店その 他の店舗	事務所	左記以外の 特定用途
塩竈市	3000㎡	8000㎡	8000㎡
横浜市	3000㎡	3000㎡	10000㎡
川崎市	3000㎡	3000㎡	8000㎡
大阪市	3000㎡	3000㎡	6500㎡
さいたま市	3000㎡	3000㎡	8000㎡
川越市	3000㎡	8000㎡	8000㎡

※商業地域・近隣商業地域の場合

1 自動二輪車駐車対策

平成22年4月20日

国都街発第6号

各都道府県及び各政令指定都市担当部局長 殿

国土交通省都市・地域整備局
街路交通施設課長

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)

各位におかれましては、日頃より自転車駐車場行政の推進に御尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動二輪車の駐車対策については、従前より、駐車場政策担当者会議等において、各位に対し、その推進を図られるよう周知を行ってきたところですが、未だに不足しており、その充実が求められております。各位におかれては、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(以下「自転車法」という。)に基づく自転車駐車場の整備等の取組みが進められているものと認識していますが、自転車駐車場における自動二輪車の受入れについても積極的に進めていくことが必要と考えられます。

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、宜しくお願い申し上げます。**

なお、自転車駐車場における自動二輪車の受入れに当たっては、当該自転車駐車場の構造、必要な設備等について、建築基準法、消防法等の関係法令への対応が必要となる場合がありますのでご留意下さい(参考資料参照)。

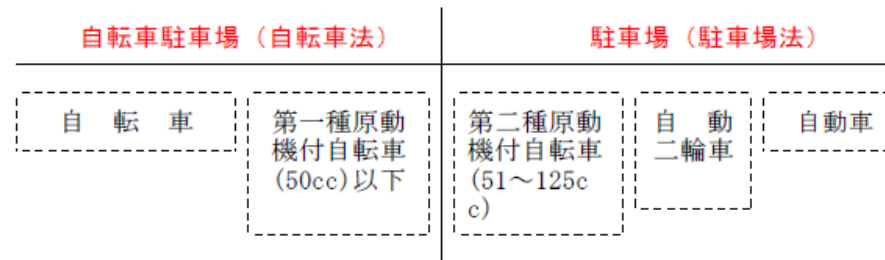
以上

1 自動二輪車駐車対策

(参考)

- ◆ 原動機付自転車等を自転車駐車場に駐車させるには、建築基準法、消防法等の関係法令の規定による対応が必要となる場合があります。
- ◆ 個々具体の事案について、上記対応の必要がある場合には、当該地域の特定行政庁、消防部局等の関係機関にお問い合わせいただくこと等により、適切に対応していただきますようお願いいたします。

【自転車法と駐車場法との法律上の区分】



【自動二輪車の法律上の区分】

		51cc~400cc		401cc~
		51~125cc	126~250cc	250cc~
自転車法	原動機付自転車 (道交法第2条第1項第10号に規定する原動機付自転車)			
	駐車場法	自動二輪車（自動車） (道交法第2条第1項第9号に規定する自動車)		
道路交通法	原動機付自転車	自動二輪車（自動車）		
		普通自動二輪車	大型自動二輪車	
道路運送車両法	原動機付自転車	自動車		
	第一種原動機付自転車	第二種原動機付自転車	二輪の軽自動車 (軽二輪)	二輪の小型自動車 (小型二輪)

2 自動二輪車駐車対策

○公設自転車等駐車場の管理規則(平成23年9月末現在)

- 自動二輪車対応:169都市

「和泉市自転車等駐車場の設置及び管理に関する条例」

第2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。

- (1) 自転車 道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。
- (2) 原動機付自転車 道路交通法第2条第1項第10号に規定する原動機付自転車をいう。
- (3) 自動二輪車 道路交通法第3条に規定する普通自動二輪車(側車付きのものを除く。)をいう。
- (4) 自転車等 自転車、原動機付自転車又は自動二輪車をいう。

第4条 駐車場に駐車することができる車種は、駐車場の構造に応じて、自転車、原動機付自転車又は自動二輪車とし、駐車場ごとに別表第1に定めるところによる。

1 自動二輪車駐車対策

■ 自転車駐車場において自動二輪車の受け入れを工夫している事例

大阪市

- 地域からの要望を受け、駅単位で自転車の駐輪需要台数と供給台数を確認
- あわせて、自動二輪車の駐車需要を確認
- 自転車駐車場の構造や利用状況を確認し、自動二輪車が駐車可能な自転車駐車場を抽出
- 平成24年4月より、5箇所の自転車駐車場において自動二輪車を受入開始

☆安全対策

・両利用者の安全対策のため、自転車と自動二輪車の通路・駐車スペースを物理的に分離。

・幹線道路沿いの自転車駐車場などには入口部に減速する区間を設置。



新大阪駅北口
自転車駐車場



弁天町駅西
自転車駐車場

1 自動二輪車駐車対策

■ 自転車駐車場において自動二輪車の受け入れを工夫している事例

仙台市、東京都大田区、さいたま市、清瀬市、厚木市、大阪市、霧島市、津山市等で実施中



仙台駅西口駐輪場(仙台市)



小町自転車等駐車場(広島市)



浦和パーキング(さいたま市)



大井町駅西口駐輪場(品川区)

1 自動二輪車駐車対策

平成23年5月12日

国都街発第11号

各都道府県及び各政令指定都市担当部局長 殿

国土交通省都市・地域整備局
街路交通施設課長

自動二輪車の駐車対策について(通知)

各位におかれましては、日頃より自転車駐車場行政の推進に御尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動二輪車の駐車対策については、従前より、駐車場政策担当者会議等において、各位に対し、その推進を図られるよう周知を行ってきたところですが、未だに不足しており、その充実が求められております。

自動二輪車駐車場の確保のためには、既存の駐車場や自転車駐車場において、自動二輪車を受入れる取組が重要です。以下の三点を参考に、積極的な受入れを進めて頂きますようお願いいたします。

なお、貴管内市区町村(駐車場施策及び自転車駐車場施策担当。政令指定都市を除く。)に対しても、この旨周知徹底方
願いたします。

1. 各位におかれては、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(以下「自転車法」という。)に基づく自転車駐車場の整備等の取組みが進められているものと認識していますが、自転車駐車場における自動二輪車の受入れについても積極的に進めていくことが必要と考えられます。このため、平成22年4月20日付(国都街発第6号)において、街路交通施設課長より「自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて」の通知を行ったところですが、引き続き、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、宜しく御礼申し上げます。**

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。**

1 自動二輪車駐車対策

2. 既設の駐車場および自転車駐車場に自動二輪車を受入れるために改良すること「補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律」第22条の規定に基づく財産処分の規定の関係については次の通りです。これを踏まえ、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。

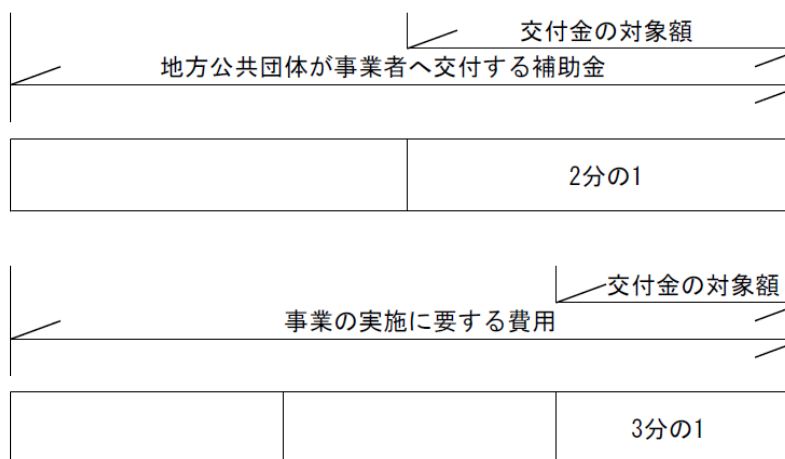
[財産処分の規定について]

補助金等の交付の目的に反して使用しない場合は、当該規定に抵触することはありません。例えば、補助金等の交付の目的が「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、公共交通の適正な分担が図られた交通体系を確立し、もって公共の福祉に寄与すること」などの場合は、自動二輪車を受入れるために改良することが交付の目的に反していると考えません。

3. 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。以下を参照し、積極的な活用をお願いいたします。

[社会資本整備総合交付金の活用の考え方]

地方公共団体が当該交付金事業者に交付する補助金の額の2分の1又は事業の実施に要する費用の3分の1のいずれか低い額とする



1 自動二輪車駐車対策

○附置義務自転車等条例

自動二輪車附置義務適用:12都市（平成24年11月末現在）

「仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」

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 自転車等 自転車(道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第二条第一項第十一号の二に規定する自転車をいう。以下同じ。)、原動機付自転車(同項第十号に規定する原動機付自転車をいう。以下同じ。)及び自動二輪車(同法第三条に規定する自動二輪車(側車付きのものを除く。))をいう。以下同じ。)をいう。

第三条 指定区域内において、別表(ア)欄の用途に供する施設で当該用途に供する部分の床面積(以下「店舗面積等」という。)が同表(イ)欄の規模のものを新築しようとする者は、当該店舗面積等について同表(ウ)欄の基準により算定した規模以上の自転車等駐車場を当該施設に係る敷地等の場所に設置しなければならない。

2 前項の店舗面積等の算定は、規則で定めるところにより行う。

3 第一項の規定により算定した自転車等駐車場の規模に対する自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の台数の割合については、規則で定める。

「仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例施行規則」

第四条 条例第三条第三項に規定する自転車等駐車場の規模に対する自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の台数の割合は、それぞれ百分の五十、百分の四十及び百分の十とする。

1 自動二輪車駐車対策

■ 自動車駐車場において自動二輪車の受け入れを工夫している事例

仙台市、松戸市、さいたま市、横浜市、浜松市、広島市、松山市等で実施中

松戸市

デッドスペースの活用

- ・四輪駐車場収容台数を変更せず、デッドスペースを活用して、自動二輪車を受け入れ、利用ニーズに対応。
- ・インターネット検索サイトに情報提供、広報、HP、バイク店、ガソリンスタンド、教習所等にポスターを配布してPR。

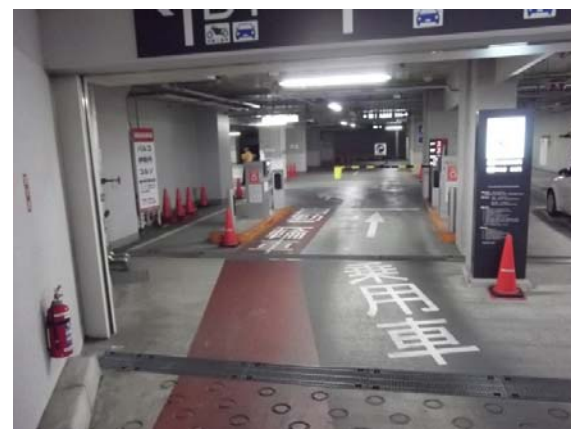


松戸駅西口地下駐車場(松戸市)

さいたま市

清算方法の切り分け

- ・出入口にゲートシステムを採用しているため、ゲートバーを短く切断したうえで、自動二輪車を感知しないよう壁寄りに自動二輪車の動線を確保。
(自動二輪車は駐車スペースで精算)
- ・出入口が四輪車と混在するため、自動二輪車の動線をはっきり色分け。



浦和駅東口駐車場(さいたま市)

1 自動二輪車駐車対策

■ その他の工夫した取組み事例

町田市

鉄道事業者と役割分担

・整備前は無料自転車等駐車場として自転車・バイクが混在していた。
電鉄業者と調整を行い、鉄道業者が自転車駐車場、市が二輪車駐車場を整備し有料化した。



鶴川東側バイク駐車場(町田市)

新宿区

違法駐輪の解消

・新宿駅新南口開設後、近接する区道歩道上及び駅ビル周辺の公開空地に違法駐輪が始まった。これを解消するため、関係機関と協議し、区道歩道上に路上自転車等駐輪場を設置することとした。



新宿駅新南口路上自転車等駐輪場(新宿区)

1 自動二輪車駐車対策

■ 自動二輪車駐車場のPR

札幌市

札幌市 都心部 自動二輪車 受入駐車場 一覧図 (H22.6 把握分)



下記の駐車場で、自動二輪車の受入をしています。
なお、料金や満車・空車の確認は、各駐車場に直接お問い合わせください。

No	駐車場名	住所	電話番号	受入台数	営業時間
1	レールパーク札幌駐車場	中)北5条西1丁目2	207-5088	10台	8:00~19:00
2	第2タキカワパーキング	中)北2条西3丁目	222-5432	3台	平日7:00~22:00 日祝日8:30~20:30
3	札幌市北1条駐車場	中)北1条西1丁目	251-3841	34台	24時間
4	北1条地下駐車場	中)北1条西5丁目1-2	290-5908	※1	7:30~22:00
5	カービスパーク1・1	中)南1条西1丁目	218-6710	※1	7:00~24:00
6	カービスパーク1・4	中)南1条西4丁目	231-2000	※1	8:00~20:00
7	遠藤パーキング南2東2	中)南2条東2丁目18-1	221-7447	5台※1	8:10~21:30
8	ミカタパーキング	中)南2条西1丁目8	221-2958	5台※1	8:00~23:00
9	遠藤パーキング南2西4	中)南2条西4丁目18	221-4481	5台※1	8:00~23:00
10	遠藤パーキング南2西7	中)南2条西7丁目3	231-8366	3台※1	8:30~21:30
11	遠藤パーキング南3西7	中)南3条西7丁目2	272-7447	4台※1	8:30~21:30
12	遠藤パーキング南4西2	中)南4条西2丁目9	241-0456	4台※1	8:30~23:00
13	旭パーキング6条	中)南6条西5丁目	531-8607	30台※1	24時間
14	カービスパーク7・4	中)南7条西4丁目	533-3317	※1	24時間
15	北欧パーキング	中)南7条西5丁目	511-6311	7台※1	24時間

※1：駐車スペースは自動車と自動二輪車で併用

この情報は「さっぽろパークナビ(札幌市駐車場案内システム)」
URL:<http://parking-info.jp/sapporo/>でも、ご覧いただけます。

お問い合わせ先:
札幌市 市民まちづくり局 総合交通計画部 交通計画課
電話:011-211-2275 E-mail:sogokotsu3@city.sapporo.jp

出典：札幌市HP

この他、東京都・横浜市・横須賀市においてもインターネット等により情報を発信
日本二輪車協会においても、バイク駐車場の位置情報を発信
<http://www.nmca.gr.jp/society/parking/>

福岡市

自動二輪 駐車場マップ

自転車専用駐輪場への駐車は「駐車違反」になります。
下記の駐車場をご利用ください。

博多駅
中洲・川端
エリア

■ 自動二輪の駐輪が可能な駐車場・駐輪場

番号	駐車場名	台数	料金	営業時間	駐輪時間
①	エキサイド博多	5台	24時間: 200円 (平成23年3月)	6:00~24:30	473~8328
②	ヨドバシカメラ	12台 61台	2時間無料(以降3時間:125cc超:250円/125cc以下:200円)	9:30~25:00	471-1010
③	市営博多駅前駐輪場	30台	30分:50円(24時間以内500円打ち切り)	24時間	431-6600
④	サニックス博多	5台 16台	1時間無料(12時間:125cc超:300円/125cc以下:200円)	24時間	0120-988-025
⑤	市営川端地下駐輪場(リパレン)	40台	30分:50円(24時間以内500円打ち切り)	24時間	263-1400
⑥	バイクロック中洲第1駐輪場	6台 16台	1時間無料(12時間:125cc超:300円/125cc以下:200円)	24時間	0120-988-025
⑦	トラストパーク gate's	52台	12時間:300円	24時間	282-6230
⑧	博多駅前4丁目駐輪場	11台 46台	12時間:125cc超:300円/125cc以下:200円)	24時間	0120-988-025
⑨	福岡交通センタービル	23台	24時間:200円	7:00~23:00	092-431-1176

私たちのまち、福岡。ルールを守って「快適バイクライフ」 福岡市

出典：福岡市HP

1 自動二輪車駐車対策

■ 自動二輪車の受け入れを工夫している事例

一般社団法人 日本自動車工業会
より「自治体の二輪車駐車場・事
例集2011」が発行されていますの
で参考にしてください。

自治体の 二輪車駐車場・事例集 2011



2011年1月

一般社団法人 日本自動車工業会
二輪車特別委員会

2 駐車場附置義務の弾力化

■ 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号各都道府県、各指定都市の駐車場担当部局あて国土交通省都市・地域整備局街路課長通知より抜粋

(1) 附置を義務付ける駐車施設1台あたりの床面積(原単位)について

標準駐車場条例第25条等において示している原単位は、一応の目安を示したものに過ぎず、従来より、条例の制定にあたっては、各都市における効果・影響等についての十分な調査の下に適切な原単位を設定されたい旨示していたところではあるが、今般この趣旨を徹底し、**地方公共団体の独自の政策判断に応じた設定を推奨**するため、**標準条例における原単位は、あくまでも参考**である旨を明確にするためとして表現の適正化を図ったので、原単位の設置・変更にあたってはこの旨改めて十分に留意されたい。

(2) 特定の地区毎に別途の駐車施設附置に係る基準を設定することについて

標準駐車場条例第25条第2項及び第25条の2第2項において、**特定の地区ごとに別途の基準値を設けることを可能**とした趣旨は、地区の交通特性や建築物の用途等によって駐車需要の発生に大きな違いがあることに加え、既存駐車場の有効活用方策や地区内の交通処理計画の内容に応じ、新たに設置すべき駐車施設の量が変わることから、基準の合理化を推進するものである。

したがって、別途の基準を設ける地区の設定及びその地区における基準値の設定にあたっては、十分な調査の下に、**その地区の実態や地区交通計画等を踏まえて**行われたい。

2 駐車場附置義務の弾力化

■ 附置義務算定基準(自動車)の傾向

これまでに制定された附置義務条例の原単位(附置義務1台あたりの床面積)を集計

百貨店その他の店舗
又は事務所の用途

特定用途

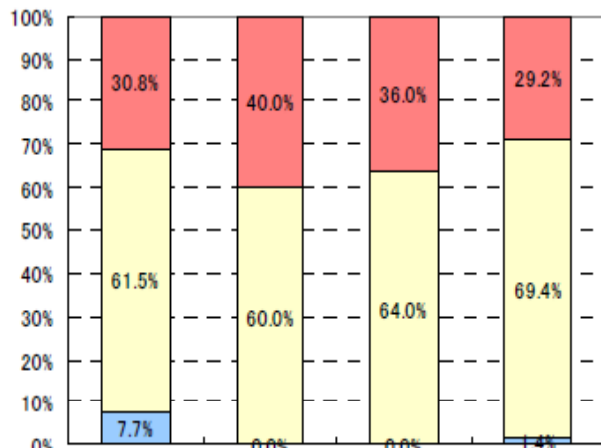
非特定用途

標準条例(m²)

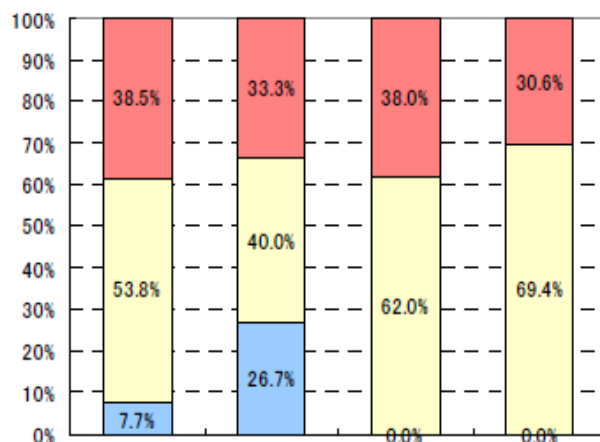
→ 200 150 150 150

250 250 150 150

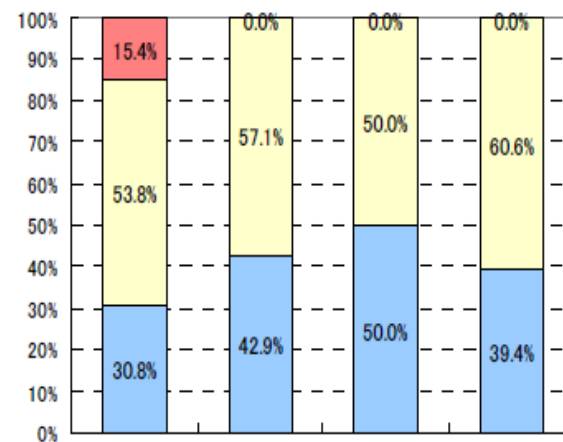
450 450 450 450



■ 小さい □ 同じ ■ 大きい



■ 小さい □ 同じ ■ 大きい



■ 小さい □ 同じ ■ 大きい

標準駐車場条例と比較して原単位が □ 小さい(強化) □ 同じ ■ 大きい(緩和)

2 駐車場附置義務の弾力化

■ 一定の条件下での附置義務台数の緩和（仙台市）

商業地域内で市長が特別に定めた地区又は駐車場整備地区に区域において、附置義務台数を2割軽減。

○附置義務台数

- ・百貨店その他の店舗又は事務所の用途に供する部分の床面積の合計を200平方メートルで除して得た数値に0.8を乗じて得た数値
- ・特定用途（百貨店等の用途を除く。）に供する部分の床面積の合計を250平方メートルで除して得た数値に0.8を乗じて得た数値
- ・非特定用途に供する部分の床面積の合計を450平方メートルで除して得た数値に0.8を乗じて得た数値

■ 一定の条件下での附置義務台数の緩和（大阪市）

鉄道駅と地下通路又は上空通路等で接続する建築物で市長の承認を受けたものについては、当該建築物の延べ面積に0.8を乗じて得た値で附置義務台数を算出。

○承認に必要な条件（いずれにも該当）

- ・内建築物の敷地が、駐車場整備地区、商業地域又は近隣商業地域内に位置すること
- ・建築物が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あること

2 駐車場附置義務の弾力化

■ 公共交通利用促進策による附置義務台数の緩和（H21.7・金沢市）

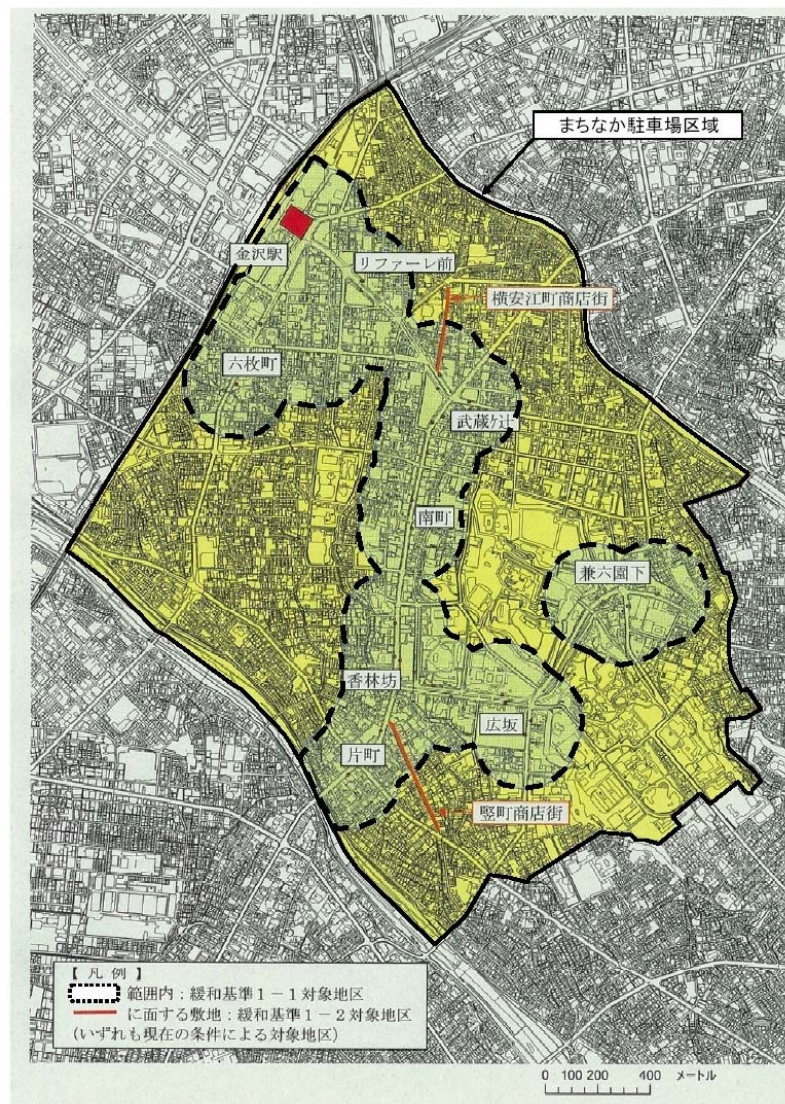
公共交通の利便性が高い場所等の駐車施設の設置が好ましくない場所において建築物を新築するにあたって、施設利用者への公共交通の利用の促進等の取組が行われる場合は、駐車施設の附置義務を緩和。

（緩和対象となる取組）

下記いずれかにより、施設利用者に対して公共交通の利用の促進等を図るとともに、その取組を周知すること

- ・バス停におけるバス待ち環境整備
- ・エコポイント券の利用促進
- ・バス券、タクシー券の配布、
- ・施設専用バスによる送迎
- ・カーシェアリングの導入
- ・施設入居者のマイカー通勤の原則禁止
- ・その他公共交通の利用の促進及び自動車の利用抑制に資すると判断される取組

まちなか駐車場区域における交通利便性が高いバス停と圏域図



2 駐車場附置義務の弾力化

■ 公共交通利用促進策による附置義務台数の緩和（H24.5改定・京都市）

駐車施設を附置すべき者で、建築物の利用者に対する公共交通機関の利用促進を行おうとするものは、附置すべき駐車台数から、公共交通利用促進措置により減少することが見込まれる自動車利用者の数に応じて、駐車台数を減じることができる。

○適用地区

市内の全鉄道駅(130駅)から500mの範囲

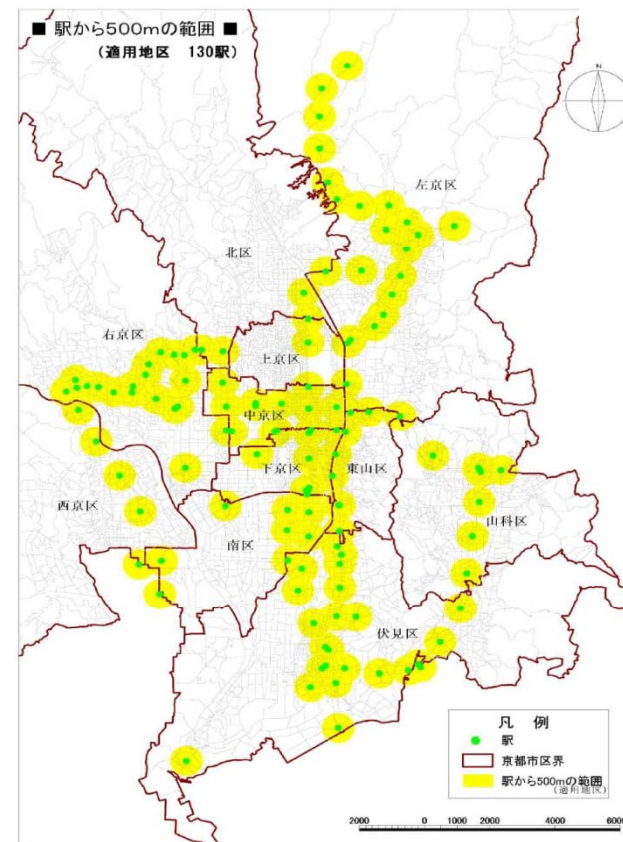
○適用対象建築物

特定用途の建築物

※但し、工場用途の建築物は全市域に適用

○公共交通利用促進に資する措置

- ・公共交通利用者への割引サービスや特典の付与
- ・公共交通利用者への運賃の補助
- ・公共交通利用者への商品配送サービス
- ・公共交通利用促進についての広報の実施
- ・鉄道駅への地下通路等の接続
- ・駅への施設専用バスによる送迎
- ・建築物への自動車による通勤の禁止
- ・建築物内における公共交通機関の位置情報提供システムの導入
- ・その他、公共交通利用促進に資すると認められるもの



3 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

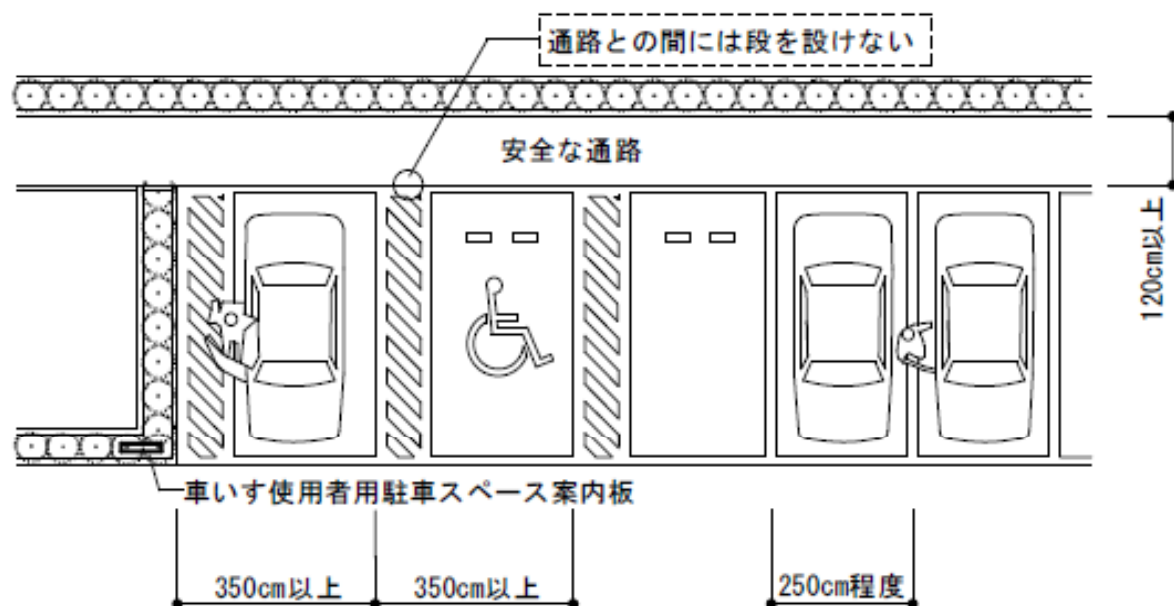


今後、地方公共団体や充電施設設置事業者において、本ガイドラインを活用した充電施設の整備促進が行われるよう、ガイドラインの周知や支援措置を行う。

4 路外駐車場のバリアフリー化

■ 特定路外駐車場のバリアフリーの推進

- 平成18年、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が成立、施行
- 法の対象に旅客施設、道路、建築物とともに路外駐車場も追加
- 新設の路外駐車場については、移動等円滑化基準への適合義務、既存のものについては、基準適合への努力義務が生じている
- 特に既存の駐車場のバリアフリー化が進むよう、法の主旨の徹底、啓発等が必要
- 特定路外駐車場における車いす使用者駐車施設については、その整備を進めるとともに、その施設が適正に利用されるよう民間駐車場経営者や市民に対して啓発をお願いします。



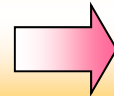
4 路外駐車場のバリアフリー化

社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)

指標：バリアフリー化された路外駐車場の割合

現状値(H22年度末)

45%



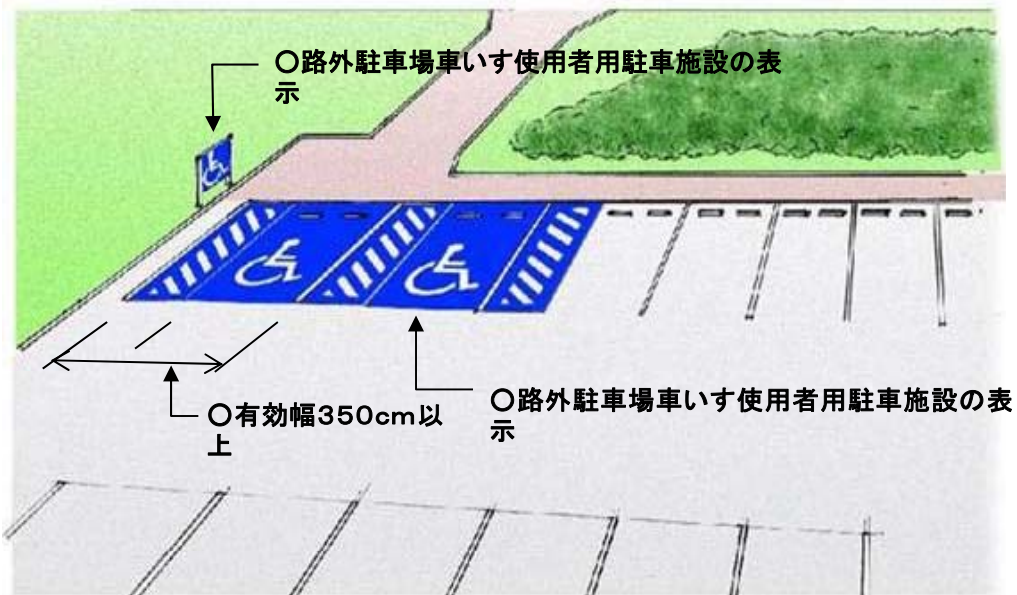
目標(H32年度末)

約70%

新たな目標年及び目標値を設定

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路外駐車場の増加

バリアフリー化された路外駐車場のイメージ



車いす使用者等に配慮した通路

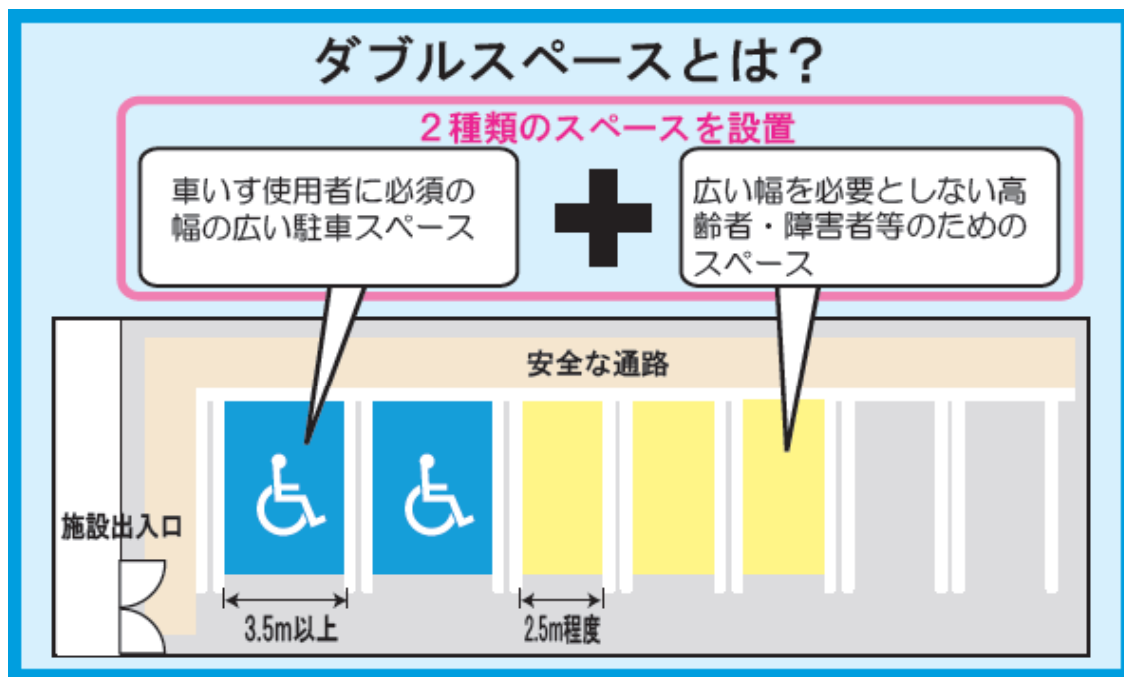


4 路外駐車場のバリアフリー化

■ 特定路外駐車場のバリアフリーの推進

総合政策局による平成22年度調査において、軽度障害者や高齢者用に「通常の幅で施設出入口に近い駐車スペース」を設ける「ダブルスペース」の導入を検討することが有効とされていますので参考にしてください。（下記アドレス参照）

http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000030.html



必要なスペースを確保し、障害者や高齢者等の間でも使いやすくする工夫として、軽度障害者や高齢者用に『通常の幅で施設出入口に近い駐車スペース』を設ける『ダブルスペース』の導入を検討することが有効。

5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

■ 放置自転車対策の実施

1 自転車等駐車場の整備

駅前広場地下を機械式駐輪場として利用
(平井駅南口駐輪場・H21年10月1日供用開始)



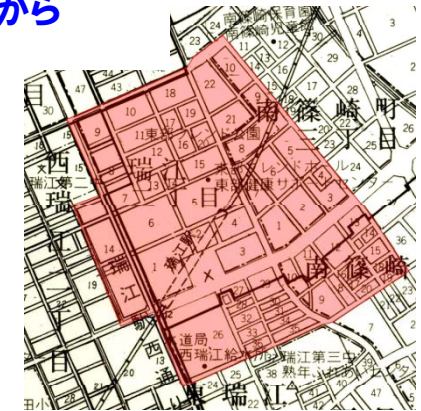
出典:江戸川区資料

2 附置義務条例による商業施設等への自転車駐輪場の設置

・・・全国134都市で条例を制定

3 放置禁止区域の拡大と撤去

従来の路線単位の指定から
エリア単位での指定へ



出典:江戸川区資料

4 自転車マナー・ルールの向上



中学生による自転車
業務体験学習の様子

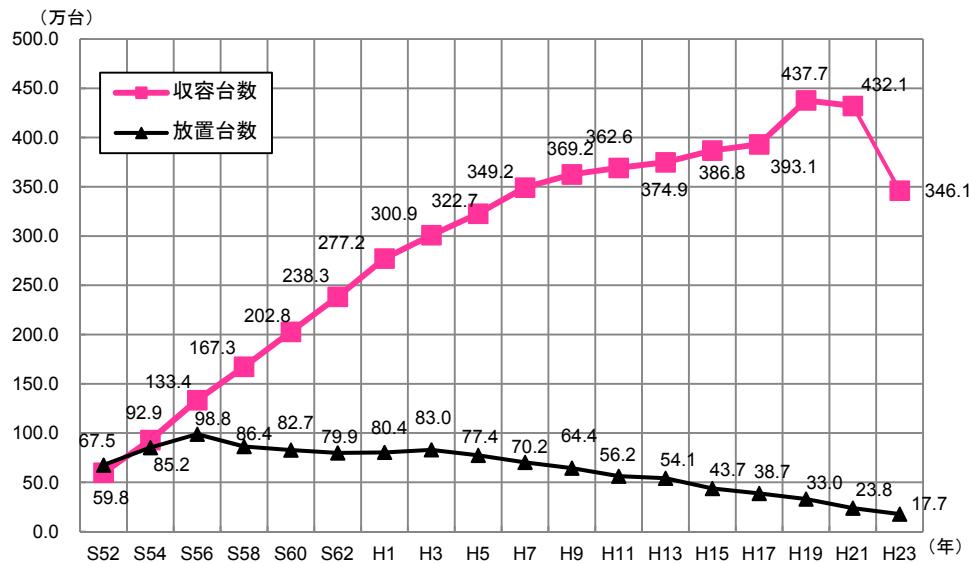
出典:江戸川区資料

5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

■ 放置自転車の現状

- 駐車可能台数は、着実に増加しつつも、依然として駅周辺を中心に放置自転車が存在
- 駅周辺を勤務地とする従業員の通勤利用や買い物などの短時間利用者への対応が必要

◆ 放置自転車台数と収容台数の推移

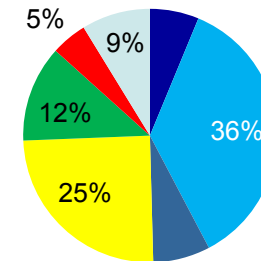
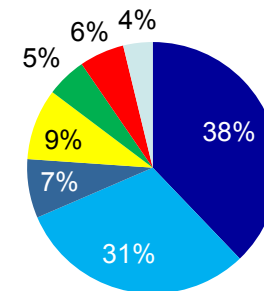


「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」
(内閣府:平成24年3月)

◆ 駐輪場利用及び放置車両の自転車利用目的

【駐輪場利用者】N=502

【放置自転車】N=480



- 通勤・通学 (公共交通端末)
- 通勤・通学 (駅周辺が目的地)
- 通勤・通学 (不明)
- 買い物
- 仕事
- その他
- 不明

「静岡市調べ(平成15年度)」

5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

平成24年11月 都市局街路交通施設課

自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(第1版) ～自転車利用者のニーズに基づく、「量」と「質」による対策の推進～

【自転車等駐車施策の現状】

<放置自転車の現状、課題>

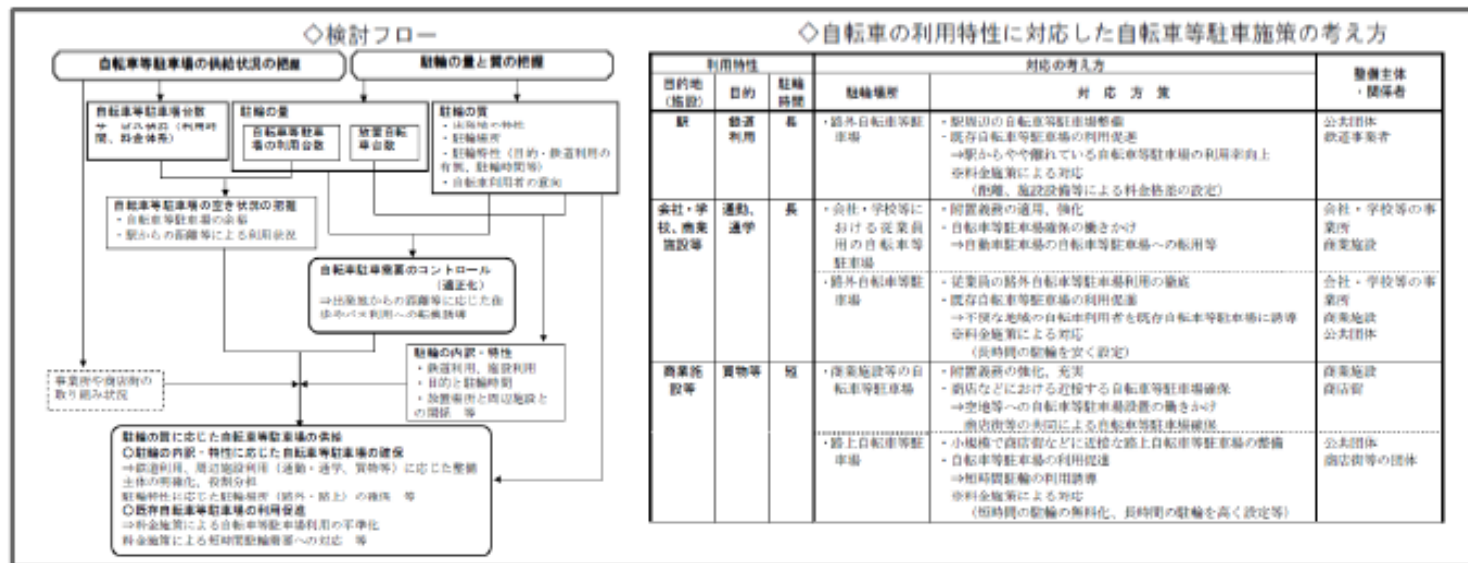
- ・依然として駅周辺等には多くの放置自転車が存在しており、歩行や自転車通行の妨げ
- ・既存自転車等駐車場の利用率の低下、撤去による自転車等駐車施策の限界

<放置自転車の実態>

- ・利用目的に応じて異なる駐輪時間(通勤・通学:長時間 買い物、業務:短時間)
- ・鉄道利用者の多くは自転車等駐車場を利用する傾向があり、放置自転車は買い物客等の短時間利用や駅周辺を勤務地とする従業員の通勤利用が多い傾向

【今後の自転車等駐車施策の展開(対策マニュアル)】

- 自転車等駐車施策の関係主体を明確にし、自転車利用者のニーズに対応したきめ細かい対応を図っていくため、自転車駐輪実態の量(駐車場の利用台数、放置台数等)だけでなく質(利用目的、駐輪時間等)の視点からも的確に把握
- 地区の駐輪ニーズに応じた自転車等駐車場の整備、料金施策を含めた既存自転車等駐車場の利用率の向上等の取組の推進



5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

(1) 買い物目的の駐輪対策

■ 柏市

店舗ビルの外周用地の活用例

- 最初の2時間無料
- 以後4～8時間毎100円

行政の役割

- 放置禁止区域の指定
- 撤去・取締りの実施

■ 高松市

商店街と連携し、空き店舗に駐輪場を整備し活用



大型店舗の空地を利用した駐輪場

出典：道路2010-10月号(特集 自転車施策の推進)

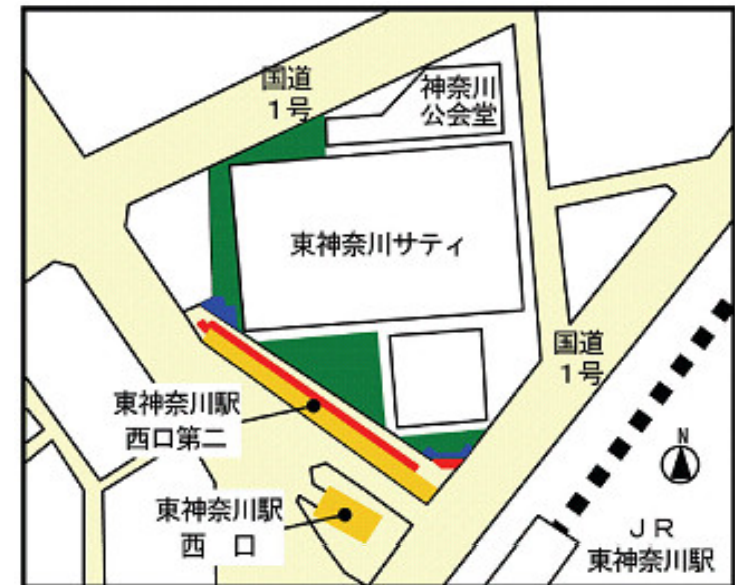


商店街内に設置された駐輪場

5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

(1) 買い物目的の駐輪対策(横浜市)

商業施設に存する公開空地において、商業施設事業者による駐輪場整備を認めることにより、放置自転車対策を推進。



凡 緑色 : 公開空地 青色 : 自動二輪車駐車場
黄色 : 市営自転車駐車場 赤色 : 増設部分
例 淡黄色 : 現在の自転車等放置禁止区域

概略位置図

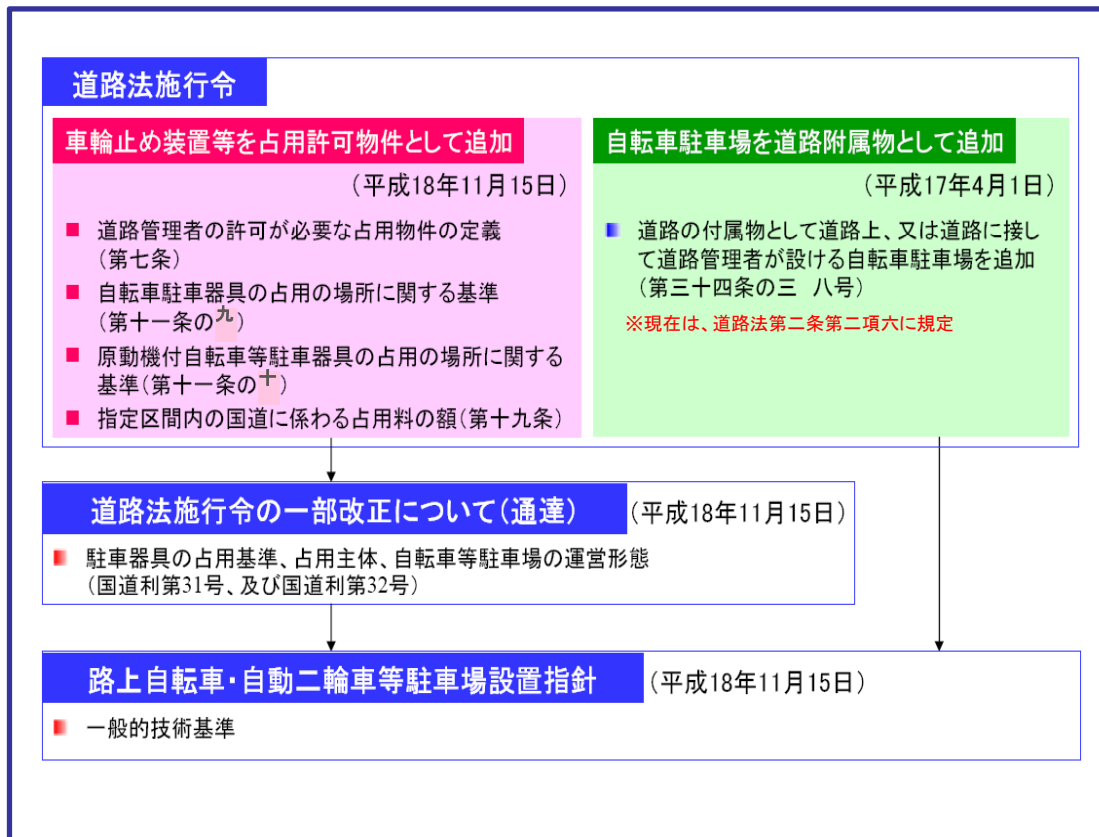


公開空地の現状



5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

- 中心市街地では、自転車が集中する施設が点在し、できるだけ目的地に駐輪する利用者に対応するため、小規模な自転車等駐車場の面的配置が効果的
- 用地確保が困難な場合で、道路の通行を阻害しない場合は、路上自転車駐車場の整備を検討、自転車ネットワーク計画との連携や料金施策による自転車の適切な利用を誘導



5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

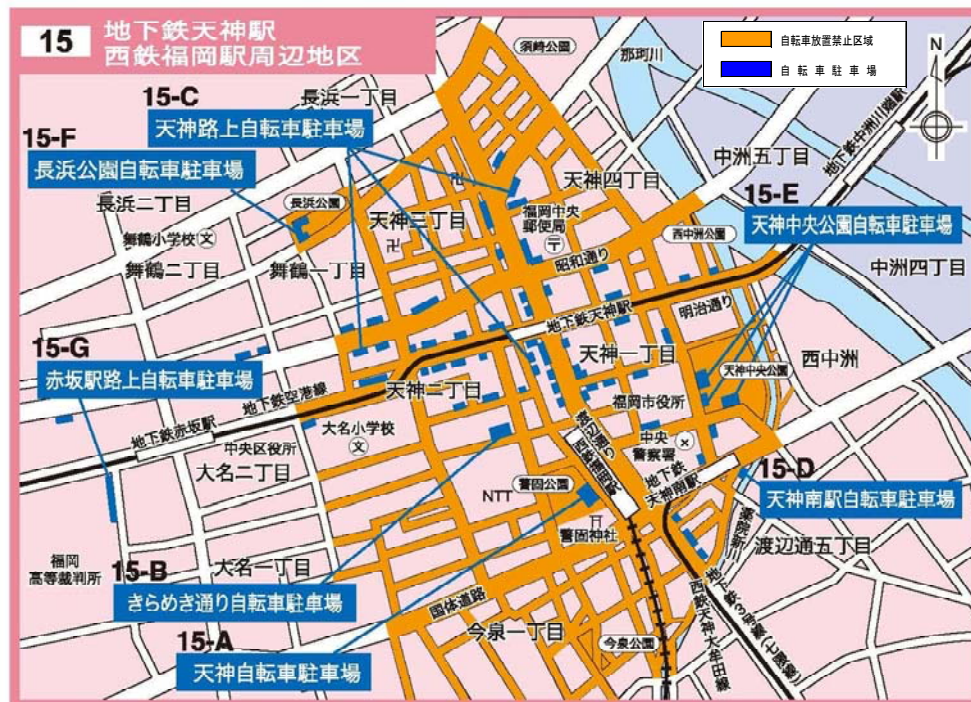
(1) 買い物目的の駐輪対策(路上駐輪場整備の役割分担)

	公共	事業者	その他
大阪市	○道路占用の主体	○施設整備の費用負担 ○駐輪場の管理運営 ○利用料金は収入 ○市へ納付金を還元	事業期間は5年
京都市	○駐輪場の占用箇所 の選定 ○道路占用を許可	○道路占用の主体(市から許 可を得る・占用料の負担有り) ○施設整備の費用負担 ○利用料金は収入 ○駐輪場の管理運営	事業期間は15年
尼崎市	○道路占用の許可	○施設整備の費用負担 ○利用料金は収入	

5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

福岡市では、面的な広がりがあり、買い物等の短時間駐輪など多様な駐輪需要がある中心市街地において、路上に自転車等駐車場を設置

- 自転車等駐車場不足と用地不足の解消(恒久的な自転車等駐車場整備までの緊急的・暫定的措置)
- 路上自転車等駐車場は全体で約5,500台収容可能(24時間利用可能)
(市内の公共駐輪施設は路外駐輪場を含めると全体で約51,000台)
- 放置自転車の多い箇所を設置し、利用率が高い。



▲福岡市(天神地区)駐輪場位置図



▲路上自転車等駐車場
(集中精算型前輪ロック式)

資料:福岡市提供資料より

5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

(1) 買い物目的の駐輪対策(新潟市)

新潟市の中心市街地部である万代地区では、自転車等駐車場の供給不足を補うため路上のパーキングメーターを撤去して自転車駐車を整備している。収容台数168 台で24 時間利用可能であり、無料で利用できる。



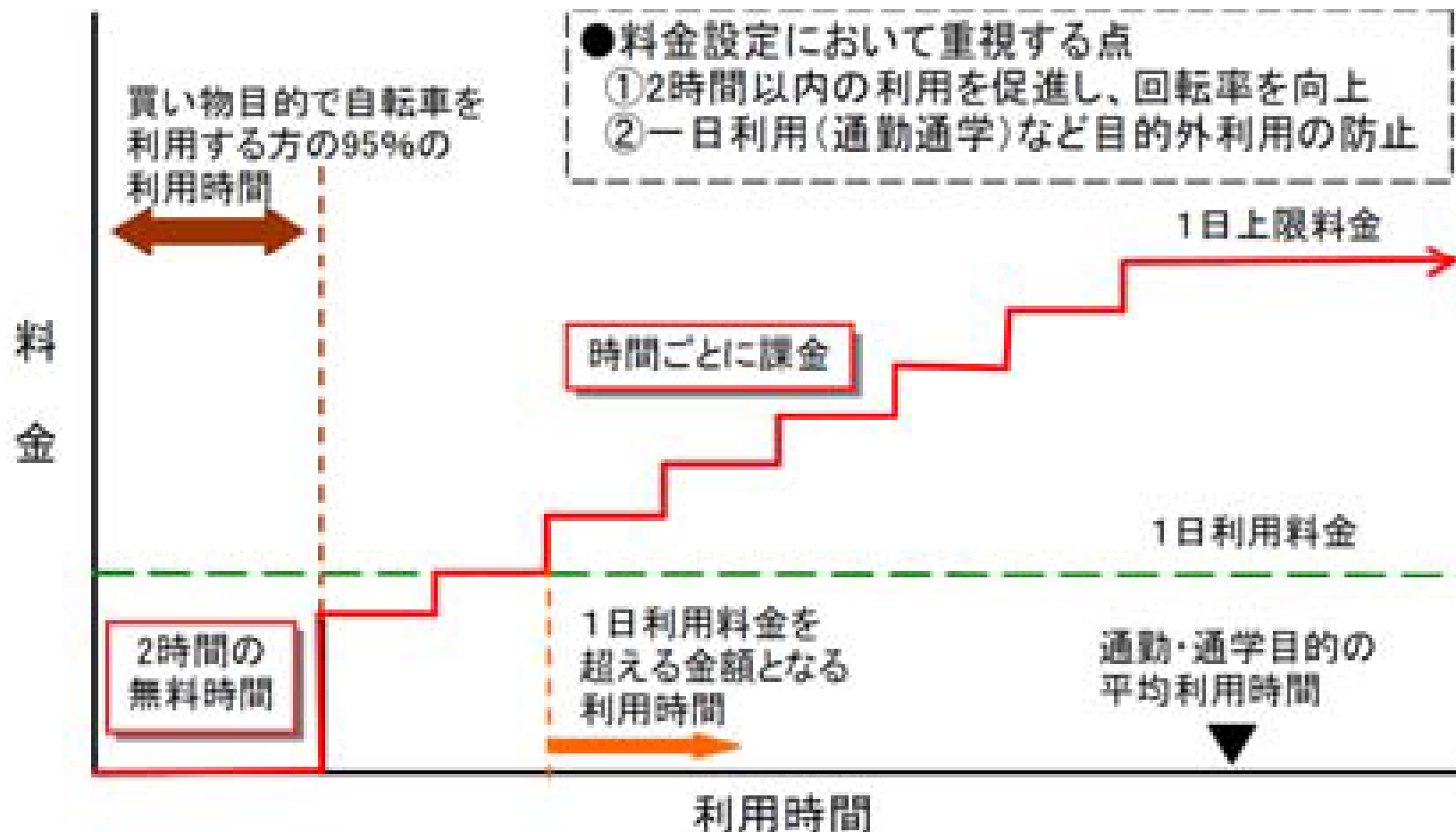
歩道を拡幅して設けた駐輪場

出典:新潟市

5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

(1) 買い物目的の駐輪対策(川崎市)

- 「買物目的利用等に対する駐輪施策として、課金制路上自転車等駐車場を導入して短時間利用に対応した料金設定とすることにより、短時間利用の誘導と通勤等の長時間利用を抑制



5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

(2) 従業目的の駐輪対策(附置義務への追加)

附置義務の対象施設に事務所を追加している

施設の用途	施設の規模	自転車等駐車場の規模
百貨店・スーパー等小売店舗	店舗面積が400㎡超	20㎡/台
銀行	店舗面積が200㎡超	25㎡/台 (200～500㎡:20㎡/台)
遊技場	店舗面積が200㎡超	10㎡/台
専修学校等	対象面積が400㎡超	20㎡/台
事務所	対象面積が1,400㎡超	70㎡/台

福岡市

(ア) 施設の用途	(イ) 店舗面積等の規模	(ウ) 自転車等駐車場の 規模の基準
小売店舗	四百平方メートル以上	二十平方メートルごとに一台
銀行その他これに類するもので規則で定めるもの	五百平方メートル以上	二十五平方メートルごとに一台
遊技場、映画館	三百平方メートル以上	十五平方メートルごとに一台
専修学校その他これに類するもので規則で定めるもの	六百平方メートル以上	三十平方メートルごとに一台
事務所(規則で定めるものを除く。)	二千平方メートル以上	百平方メートルごとに一台

仙台市

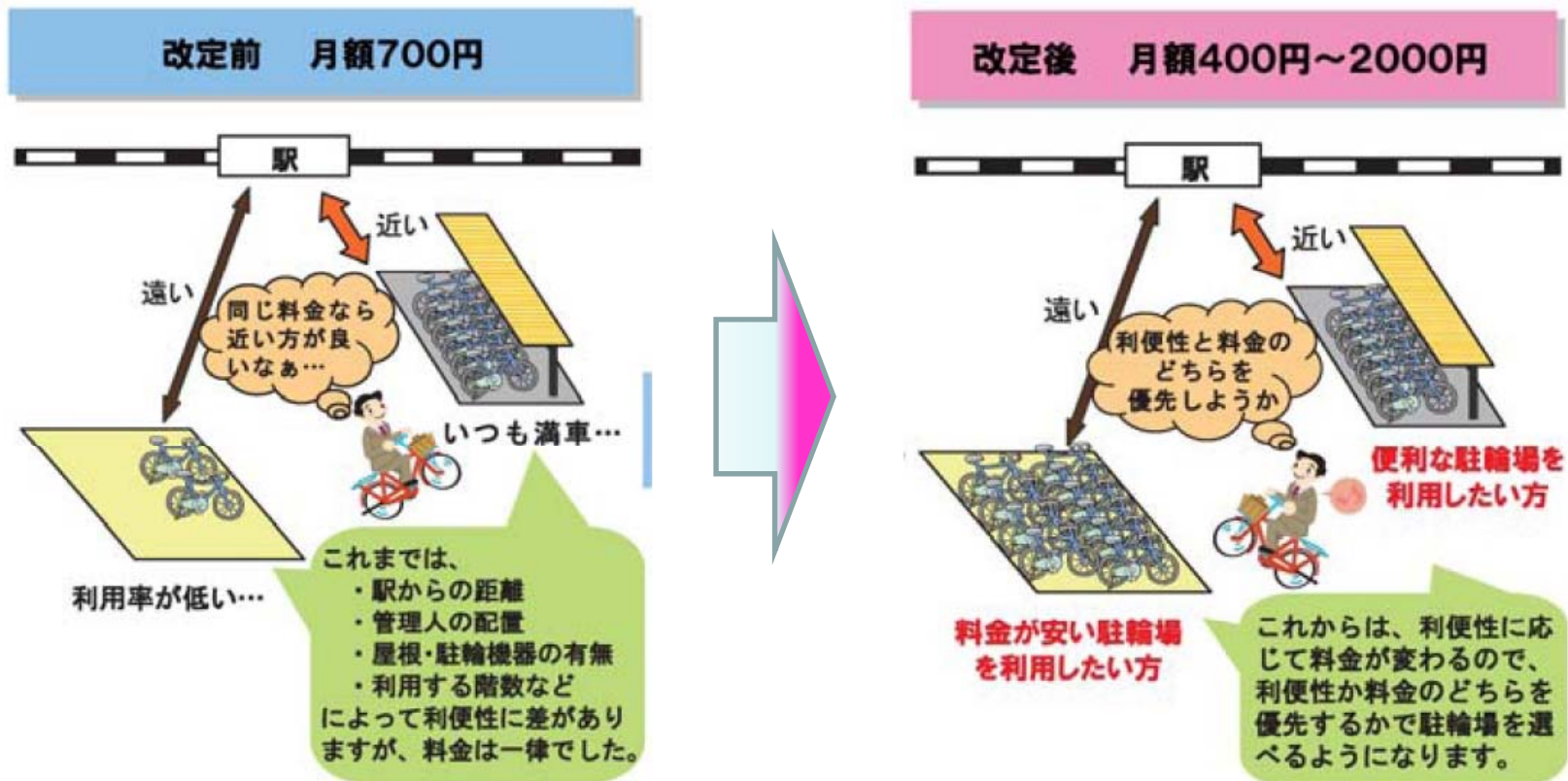
施設の用途	駐輪場の規模
小売店舗	20平方メートルごとに1台
銀行・類する施設	25平方メートルごとに1台
映画館・遊技場	15平方メートルごとに1台
専修学校・類する施設	30平方メートルごとに1台
事務所	100平方メートルごとに1台

静岡市

5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

(3) 鉄道端末通勤・通学目的の駐輪対策(千葉市)

料金体系による、駐車場の利用率の平準化



6 PFI事業について

●PFI事業とは

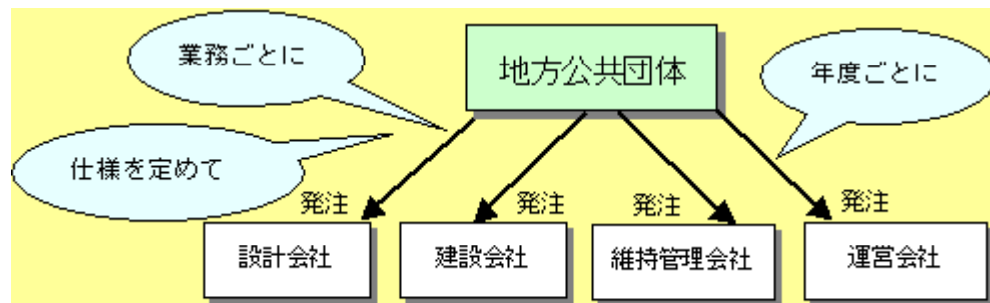
民間の資金と経営能力・技術力(ノウハウ)を活用し、公共施設等の設計・建設・改修・更新や維持管理・運営を行う公共事業の手法のひとつ。

- 公共のメリット⇒財政支出削減の可能性
- 民間のメリット⇒新たな投資機会・事業機会
- 利用者メリット⇒サービスの質の向上

●従来の公共事業との違い

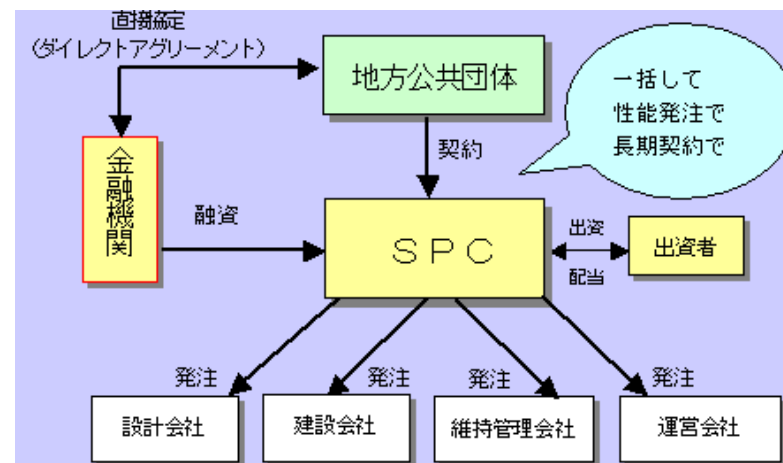
従来の公共事業が設計、建設、維持管理、運営という各業務を分割し、年度ごとに発注するのに対し、PFIでは、全ての業務を特別目的会社(SPC)等に包括して長期契約します。さらに、PFIでは、“性能を満たしていれば細かな手法は問わない”性能発注より業務をゆだねるため、民間のノウハウが発揮されます。

従来の公共事業



資料:PFI導入の手引き (内閣府 民間資金等活用事業推進室)

PFI事業



6 PFI事業について

●PFIの事業方式

施設の建設、維持管理運営、所有権の移転時期等により、PFIの事業方式は、BTO方式、BOT方式、BOO方式、RO方式に分類される。

類 型	内 容
BOT (Build-Operate-Transfer) 建設—運営—譲渡	民間事業者(公共とのジョイント・ベンチャーを含む)が建設・運営を行い、一定期間経過後に公共に施設を譲渡する方式。
BTO (Build-Transfer-Operate) 建設—譲渡—運営	民間事業者は建設後、施設の所有権を当該公共に引き渡すが、引き続き施設を運営する方式。
BOO (Build-Own-Operate) 建設—所有—運営	BOTのように公共への施設移転を行わない方式。
RO (Rehabilitate-Operate) 改修—運営	既存施設の改修を行う方式

6 PFI事業について

●PFI事業による駐車場・駐輪場整備事例

事業名	事業主体	方式	供用開始	事業期間
江坂駅南立体駐車場整備事業	大阪府	BOO	H14年度	15年
鯖江駅周辺駐車場整備事業	福井県 鯖江市	BOT	H15年度	7年
新北九州空港駐車場整備等事業	国土交通省 大阪航空局	BOT	H18年度	15年
山梨県立中央病院駐車場 整備運営事業	山梨県	BTO	H18年度	15年
長洲駅南側周辺駐車場整備事業	熊本県 長洲町	BOT	H19年度	10年
県庁立体駐車場整備事業	茨城県	BTO	H20年度	10年
福井県立病院立体駐車場 整備等運営事業	福井県	BTO	H21年度	22年
竹の塚西自転車駐車場整備運営事業	東京都 足立区	BOT	H14年度	10年
大竹市自転車駐車場施設整備運営事業	広島県 大竹市	BOT	H17年度	15年

(内閣府・PFI推進委員会 事業情報より引用) ⁴²

参考1 駐車場施策の概要

(1) 駐車場法に基づく諸制度

1) 駐車場整備地区

：平成24年3月末現在 全国133都市、173地区で指定

- ・自動車交通の輻輳する商業地区等において、駐車場の計画的整備を推進するため、都市計画に定める地域地区

2) 駐車場整備計画

：平成24年3月末現在 全国77都市、105地区で策定

- ・駐車場整備地区内で、市町村が策定し公表することが義務付けられている計画で、概ね10年後の駐車需要を予測し、官民の適切な役割分担のもとに総合的な駐車対策を行うための駐車場整備のマスタープラン

3) 附置義務制度

：平成24年3月末現在 全国197都市で制定

- ・駐車場整備地区あるいは商業地域等において、建築物の新築、増築に際し、その用途、床面積に応じ、駐車施設を附置させることを地方公共団体が条例により定める
- ・国土交通省では、『標準駐車場条例』を通達し、地方公共団体による条例制定を促進

参考1 駐車場施策の概要

4) 駐車場の届出制度

- ・ 一般公共の用に供する駐車場で、駐車のに供する部分の面積が500m²以上のもので、料金を徴収するもの（届出駐車場）について、その管理者が、駐車料金、営業時間等の管理規程を知事等に届け出る制度

5) 大臣認定制度

- ・ 駐車場の出入口を「交差点の側端又はそこから5m以内の道路の部分」、「トンネル」、「橋」に設ける場合に、必要な変速車線を設けること、必要な交通整理が行われることなどにより、国土交通大臣が道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認める制度
（施行令第7条第2項）
- ・ 駐車のに供する部分の面積が500m²以上の一般公共の用に供する路外駐車場で用いられる特殊の装置（機械式駐車装置）について、国土交通大臣がその構造又は設備について駐車装置の効力を認定する制度
（施行令第15条 平成13年1月6日より地方整備局長が認定）

参考1 駐車場施策の概要

(2) 駐車場法に関する主な制度拡充経緯

昭和30年代に入って、自動車保有台数の増加、自動車交通量の増加に伴い、路上駐車の問題が起こり、路上駐車規制とともに、駐車施設を整備する必要性が生じる

●昭和32年(1957年) 駐車場法制定

- ・ 駐車場整備地区を指定し、路外駐車場の設置を促進
- ・ 駐車施設の附置義務制度
- ・ 駐車場の構造、設備、管理について適切な水準の確保のための基準

※ 自動二輪車、軽自動車は占有面積が小さいことから対象外



●昭和37年(1962年) 駐車場法の一部改正

- ・ 軽自動車を対象
(外見上、一般の自動車と大差がないこと、所有台数の飛躍的な増加)



●平成3年(1991年) 駐車場法の一部改正

- ・ 駐車場整備地区の対象区域の拡大
- ・ 駐車場整備計画の創設
- ・ 附置義務対象建築物の規模下限の引き下げ

参考1 駐車場施策の概要



●平成6年(1994年) 標準駐車場条例の改正

- ・ 荷さばき駐車場の附置義務を可能



●平成16年(2004年) 標準駐車場条例の改正及び駐車場法施行令の改正

- ・ 附置義務制度の性能規定化
- ・ // ローカルルールを採用
- ・ // 隔地駐車場の積極的な活用
- ・ 路外駐車場の出入口設置の緩和



●平成17年(2005年) 駐車場管理規程例の策定

- ・ 駐車場の管理運営の適正化及び利用者の保護を目的



●平成18年(2006年) 道路交通法の一部改正

- ・ 放置車両についての使用者責任の拡充、取締関係事務の民間委託

●平成18年(2006年) 駐車場法の一部改正

- ・ 自動二輪車を法律の対象に追加、あわせて標準駐車場条例を通知



●平成24年(2012年) 都市の低炭素化の促進に関する法律の制定

- ・ 附置義務駐車施設を計画的に集約化、あわせて標準駐車場条例を通知

参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車の種別・特性

- 現在、国内で販売されている電気自動車とプラグイン・ハイブリッド自動車である4種類の仕様は以下のとおりであり、充電1回あたりの走行可能距離は、最高200kmまでとなっている。ただし、道路勾配、冷暖房の使用、道路渋滞等の影響により、この走行可能距離は低下する場合もある。
- 充電施設の配置については、これらの走行可能距離を考慮して検討する必要がある。

種別	電気自動車		電気自動車		電気自動車		プラグインハイブリッド自動車	
メーカー車種	日産自動車株式会社 日産リーフ (普通自動車)		三菱自動車工業株式会社 i-MiEV (軽自動車)		三菱自動車工業株式会社 MINICAB-MiEV (軽自動車)		トヨタ自動車株式会社 プリウスPHV (普通自動車)	
写真								
1回充電走行距離	200km (JC08モード)		G: 180km (JC08モード) M: 120km (JC08モード)		CD 10.5kWh 100km (JC08モード) CD 16.0kWh 150km (JC08モード)		26.4km(JC08モード) (EV走行のみの場合)	
	お客さまの使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて値は異なります。							
交流電力量消費率	124Wh/km (JC08モード)		110Wh/km (JC08モード)		125Wh/km (JC08モード)		8.74Wh/km (JC08モード)	
普通充電	100V	28時間で満充電	100V	G: 約21時間で満充電 M: 約14時間で満充電	100V	CD 10.5kWh: 約14時間で満充電 CD 16.0kWh: 約21時間で満充電	100V	3時間で満充電
	200V	8時間で満充電		200V		G: 約7時間で満充電 M: 約4.5時間で満充電		200V
急速充電	約30分で80%充電		G: 約30分で80%充電 M: 約15分で80%充電		CD 10.5kWh: 約15分で80%充電 CD 16.0kWh: 約35分で80%充電		未対応	
総電力量	24 kWh		G: 16 kWh M: 10.5 kWh		CD 10.5kWh: 10.5 kWh CD 16kWh: 16 kWh		4.4 kWh	
駆動方式	2WD(前輪駆動)		2WD(後輪駆動)		2WD(後輪駆動)		2WD(前輪駆動)	
乗車定員	5人		4人		2人(4人)		5人	
発売状況	発売中		発売中		発売中		発売中	
備考欄	急速充電器・普通充電器に対応						普通充電器のみに対応	

参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

充電器の種別・特性

- 普通充電器は、一般家庭用電源と同じ交流電源（単相100Vあるいは単相200V）で満充電する場合、おおよそ5時間～28時間程度かかる。形状としては、コンセント（100V、200V）、ポール型普通充電器（200V）に大別できる。
- 急速充電器は、急速（大容量）タイプ（50kW程度）と、中速（中容量）タイプ（20～40kW以下）の2タイプが販売されている。

普通充電器



コンセント
(100V・200V)
(パナソニック)

- 充電時間 5～28時間
- 本体価格 数千円



ポール型
普通充電器
(200V)
(内外電機)

- 充電時間 5～8時間
- 本体価格 20～60万円

急速充電器



(高砂製作所)



(ハセテック)



(日産自動車)



(ニチコン)

- 充電時間 (80%充電) 航続距離160kmで約30分 (急速)
- 本体価格 80～200万円

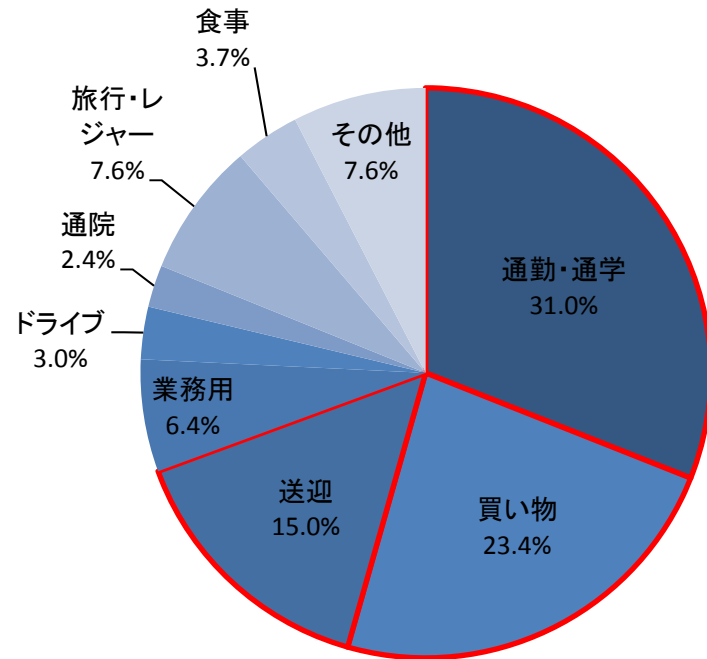
参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■電気自動車の利用実態(目的)

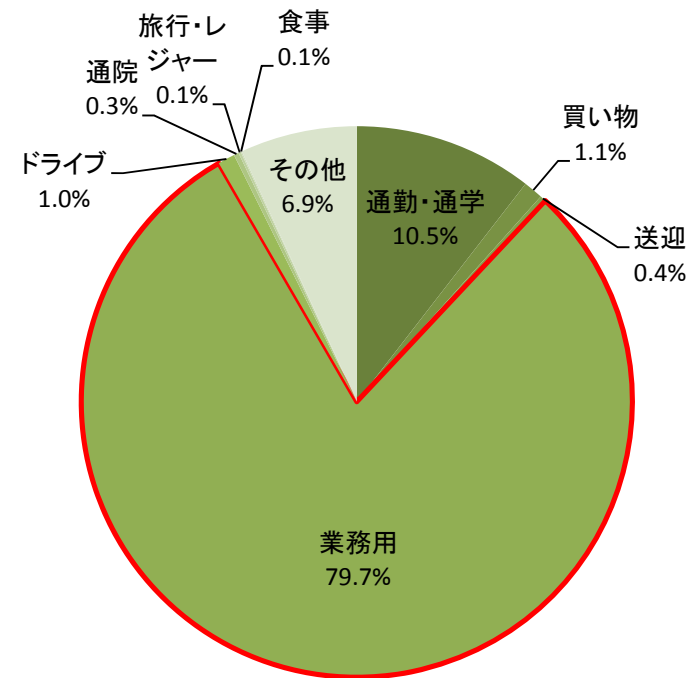
○比較的短距離の移動での利用ニーズが高いと考えられる。

電気自動車の利用目的

【個人所有者】(n=2,257 トリップ数)



【法人所有者】(n=1,401 トリップ数)



(個人・法人所有者アンケート調査結果 利用実態調査)

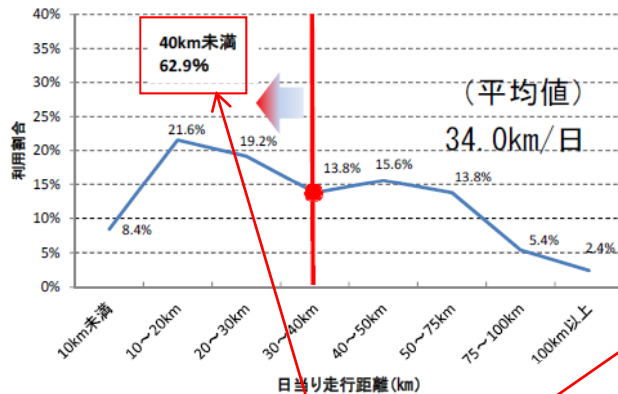
参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■電気自動車の利用実態(日当たりの走行距離)

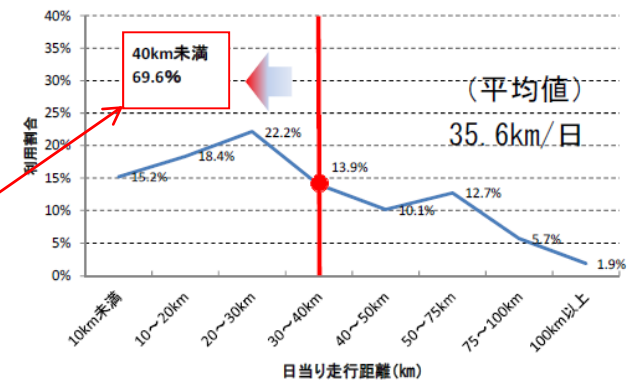
- 自動車の1日当たりの走行距離は、40km未満の移動が約70%を占める。
- 電気自動車の所有者は、1日当たりの走行距離が比較的長い者であることがうかがえる。

日当たりの走行距離別構成比(個人・法人 電気自動車所有者)

【個人所有者】(n=967 稼働日数)

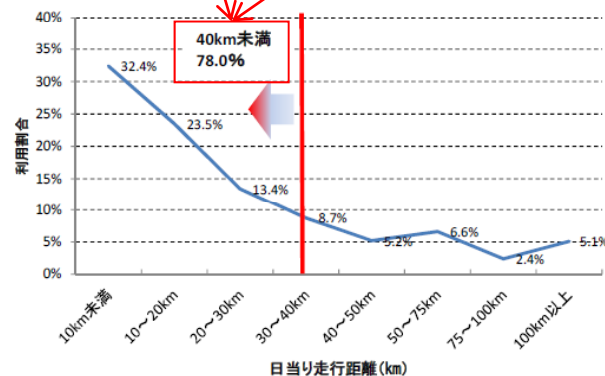


【法人所有者】(n=765 稼働日数)



(個人・法人所有者アンケート調査結果 利用実態調査)

日当たりの走行距離別構成比(個人・法人 普通乗用車)



平成17年道路交通センサス 関東OD調査 に基づき集計

出典:「電気自動車等の導入による低炭素型都市交通空間検討調査(その1)業務 報告書」(平成22年3月 国土交通省)

参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

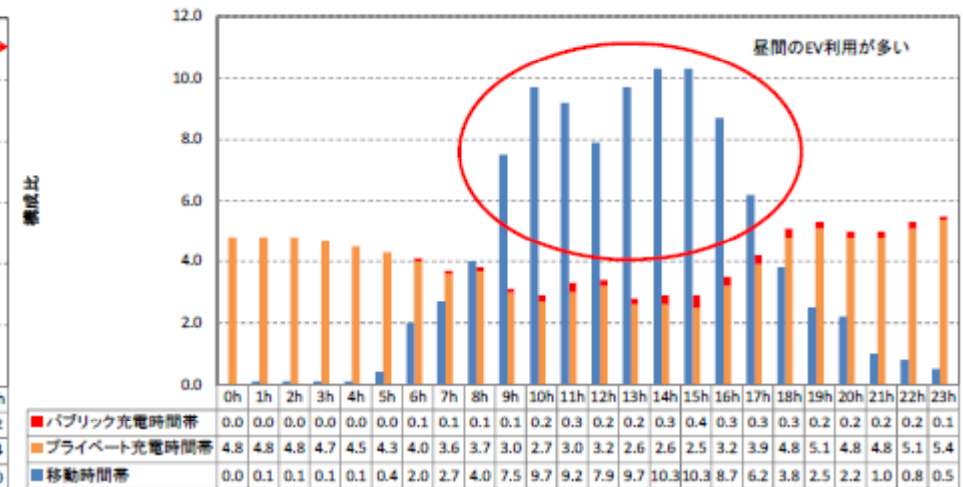
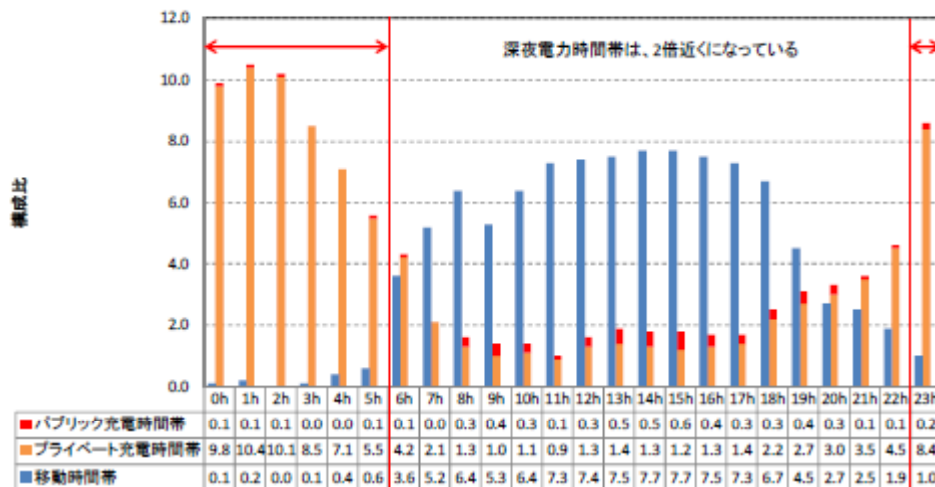
■電気自動車の利用時間帯と充電の時間帯

- 個人所有者、法人所有者とも、保管場所での充電を基本としている。
- 個人所有者は、朝夕の「通勤・通学」「送迎」だけでなく昼間の「買い物」にも電気自動車を利用しており、充電時間帯は23:00～6:00に約60%が集中している。
- 法人所有者は、日中の「業務」による利用が多く、充電時間帯は1日中ほぼ一定。
- 一回当りの充電時間は、個人が4.6h/回、法人が6.8h/回となり、法人の充電時間が長い傾向にある。法人は複数の利用者がいるため保管場所に戻った際、次の人のためにコンセントを差し込んだ状態にしていることによるとと思われる。

移動・充電時間の一日分布(個人・法人)

【個人】(n=167)

【法人】(n=159)



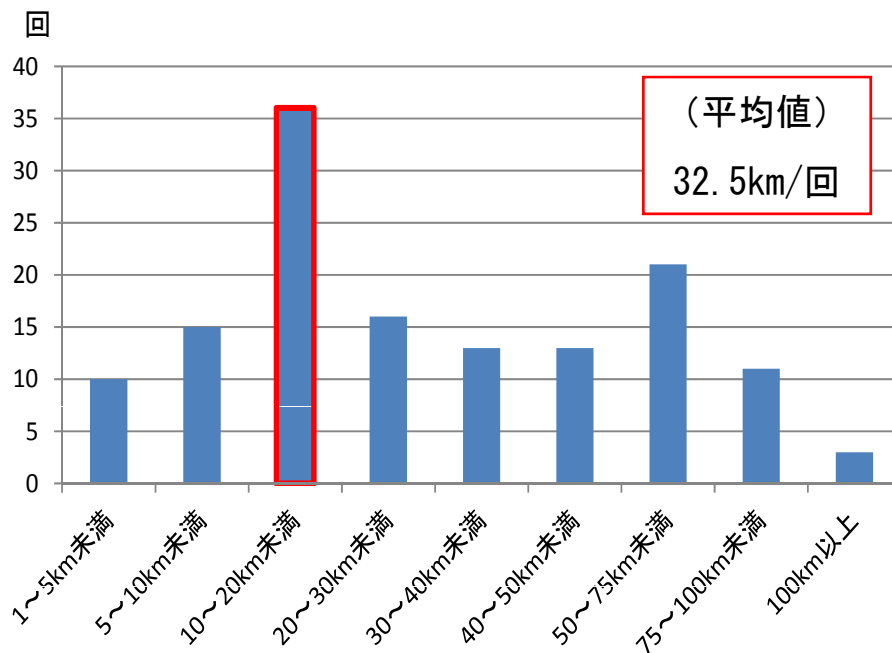
参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■ 外出先で充電するまでの移動距離

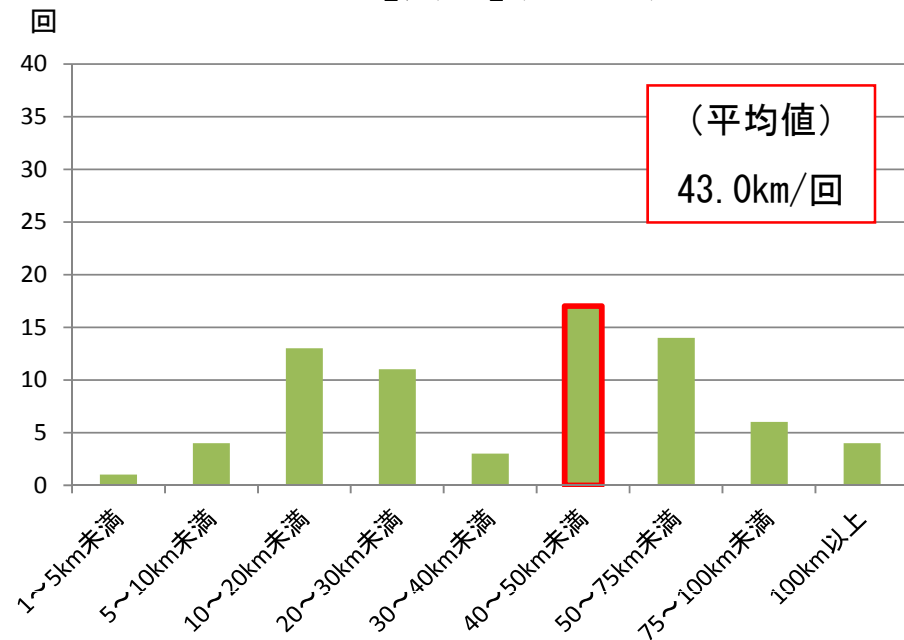
○ 外出先での充電であるパブリック充電を利用するまでの移動距離の実態は、個人では「10～20km未満」で充電している回数が多く、法人では「40～50km未満」で充電している回数が多い。また、平均すると個人が約33km、法人が約43kmの移動でパブリック充電を利用している。

パブリック充電を利用するまでの移動距離の実態(利用実態調査)

【個人】(n=138)



【法人】(n=73)



参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■ 充電施設の配置の考え方

- 充電形態は、自動車の保管場所における充電であるプライベート充電と外出先でおこなうパブリック充電に大別できる。
- パブリック充電には、移動目的地で行う目的地充電、移動経路上にて行う経路充電、渋滞等の不測の事態によって欠電の恐れが生じた際に行う緊急充電に分類できる。

充電形態	普通充電器		急速充電器
	100V	200V	
プライベート充電 ・自宅、事務所の駐車場など「自動車の保管場所」における充電	○	○	
パブリック充電(目的地充電) ・移動の目的地での滞在中における充電		○	△
パブリック充電(経路充電) ・移動の経路上における充電			○
パブリック充電(緊急充電) ・充電等の不測の事態によって、欠電の恐れが生じた際に、移動経路上又は経路外において、駆け込みで行う充電		△	○

参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■ パブリック充電(目的地充電)の充電施設配置の考え方

- パブリック充電(目的地充電)の充電施設配置については、自動車の目的地となることが多い「大規模商業施設」、「観光地」、「病院」や「飲食店」等における設置が考えられる。設置は、既存の電源を活用しながら、改装等に合わせて充電器の設置を順次進めていくことが望ましい。
- 充電器については、遠方からの来訪者が多く、滞在時間が長い施設については普通充電器を主に、幹線道路沿いなどパブリック充電(経路充電)的な役割をも担う施設は、急速充電器の設置も必要と考えられる。

対象施設 及び駐車場	駐車場 タイプ	設置する充電器の考え方	整備主体
○大規模商業施設 ○観光地 ○ホテル・旅館 ○一時預り駐車場	平置 ・自走式	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的、滞在時間が長時間であることから普通充電器の設置が主と考えられる。 ・充電器の設置場所は、駐車場区画付近が基本となり、壁面等における100V・200Vコンセント設置や、ポール型普通充電器の設置が考えられる。 	事業者
○病院 ○公共施設	機械式 (エレベーター方式等)	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーター方式等の機械式駐車場における機種の設定可否など、設置可能な充電器の種類等については、関係メーカーへの確認が必要となる。 	事業者 国 地方公共団体
	平置	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的、滞在時間が長時間であることから、壁面等における100V・200Vコンセント設置や、ポール型普通充電器の設置が考えられる。 ・公共施設については、その公共性から緊急充電の役割も求められ場合があり、その場合は急速充電器の設置が望まれる。 	
○飲食店 ○スーパー	平置	<ul style="list-style-type: none"> ・滞在時間を考慮した上で、壁面等における100V・200Vコンセント設置や、ポール型普通充電器の設置が考えられる。 	事業者

参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■ パブリック充電（経路充電）の充電施設配置の考え方

- パブリック充電（経路充電）の充電施設配置については、長距離移動の経路となる場所への設置の他、電気自動車の走行可能距離と利用者の充電に対する意識の関係、各地域の道路網等を踏まえ、都市間の主要走行ルートや観光ルートとなる道路において、線的な設置を行うことが望まれる。具体的には、「高速SA・PA」、「道の駅」、「商業施設・飲食店」、「コンビニエンスストア」及び「ガソリンスタンド」等における設置が考えられる。
- 充電器については、高速SA・PAには急速充電器の整備が、一般道においても、中・長距離移動を支援するために、道の駅での急速充電器の整備が必要と考えられる。
- 商業施設、飲食店、コンビニエンスストアやガソリンスタンドなどは、滞在時間を考慮した上で、適切な充電器の設置が考えられる。また、充電中の待ち時間に飲食・買い物・休憩ができる施設から優先的に整備することが望まれる。

対象施設 及び駐車場	駐車場 タイプ	設置する充電器の考え方	整備主体
○高速SA・PA	平置	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的、滞在時間が短時間であることから急速充電器の設置が主と考えられる。 ・屋外駐車場内のどこに充電器を設置するかは、設置コストや利便性、安全性等を考慮の上、判断することが望まれる。 	事業者
○道の駅			事業者
<ul style="list-style-type: none"> ○商業施設・飲食店（幹線道路沿い） ○コンビニエンスストア（幹線道路沿い） ○ガソリンスタンド 	平置	<ul style="list-style-type: none"> ・滞在時間を考慮した上で、急速充電器に限らず、壁面等における100V・200Vコンセント設置や、ポール型普通充電器の設置が考えられる。 	事業者

参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■ パブリック充電（緊急充電）の充電施設配置の考え方

- パブリック充電（緊急充電）の充電施設配置については、不測の事態で利用者に警告が表示される場合の走行可能距離をベースに適切に充電器を設置することが望まれる。
- 設置場所としては、「公共施設」の他、電気自動車購入者へのアフターサービスの観点から「自動車販売店」、また、24時間利用可能な「コンビニエンスストア」等における設置が考えられる。
- 充電器については、駆け込み充電であることから急速充電器の設置が望ましいと考えられるが、普通充電器でも有効と考えられる。

対象施設 及び駐車場	駐車場 タイプ	設置する充電器考え方	整備主体
○自動車販売店	平置	・駆け込みで行う充電であることから、24時間利用可能であることが求められる。また、急速充電器の設置が主に望まれる。 ・屋外駐車場内のどこに充電器を設置するかは、設置コストや利便性、安全性等を考慮の上、判断することが望まれる。	事業者
○公共施設など	平置		国及び地方 公共団体
○コンビニエンス ストア	平置		事業者

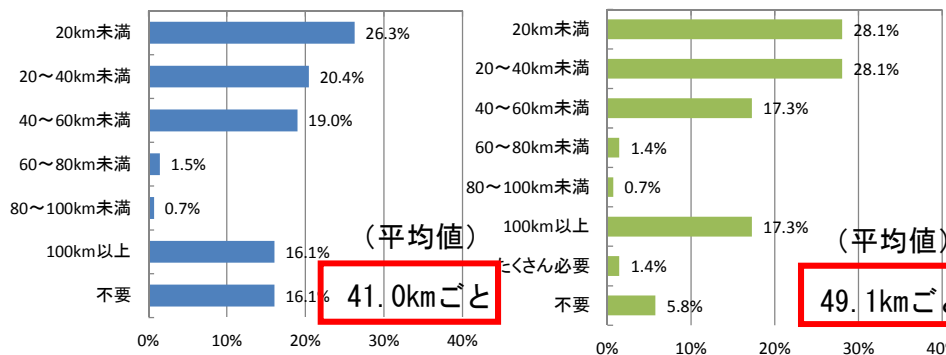
参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■ パブリック充電の配置についてのニーズ

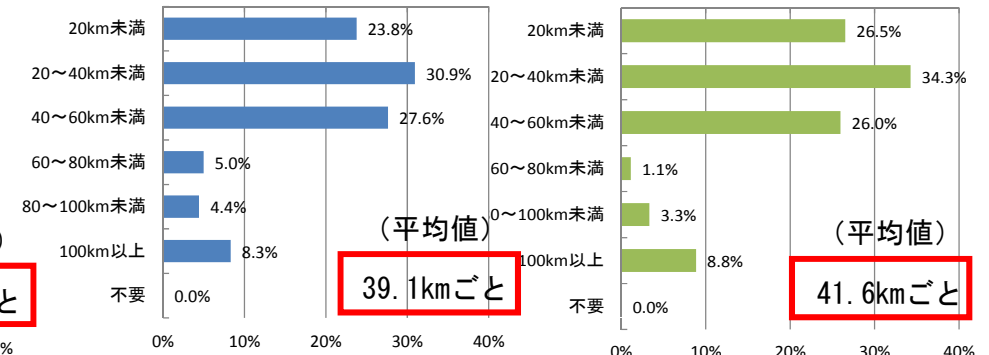
配置間隔 ○個人・法人ユーザー、普通・急速充電設備ともに40km前後を希望。
 設置して欲しい施設 ○「高速道路のPA、SA」、「ガソリンスタンド」、「商業施設」、「コンビニエンスストア」等への設置を希望
 設置して欲しい台数 ○各施設によりばらつきはあるが、全体としては1施設当たり3台程度

充電器が必要な配置間隔

■ 普通充電器



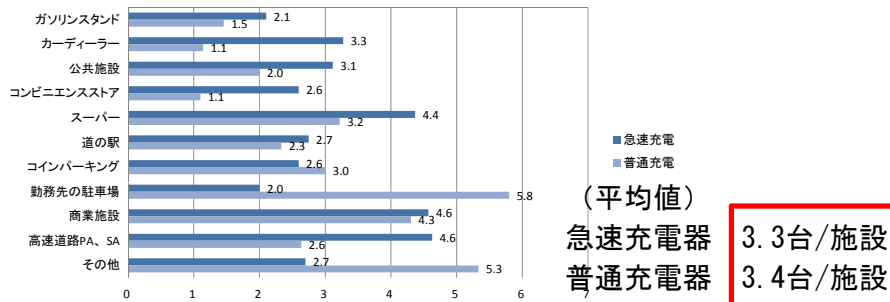
■ 急速充電器



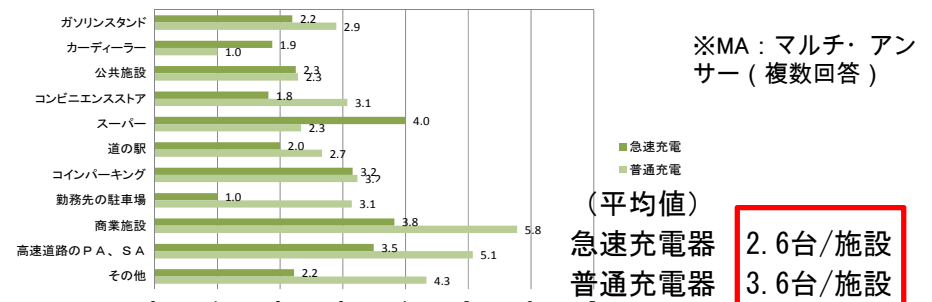
(個人・法人所有者アンケート調査結果 意向調査)

施設別・充電器別設置希望台数

【個人所有者】 (n=176 MA)



【法人所有者】 (n=165 MA)







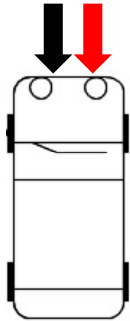
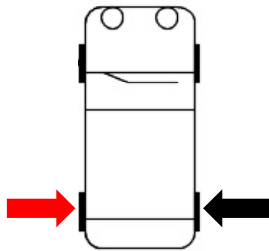
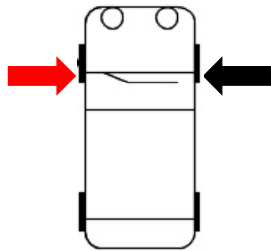
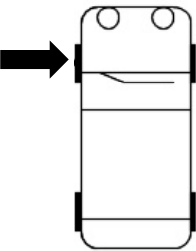


※MA：マルチ・アンサー（複数回答）

(個人・法人所有者アンケート調査結果 意向調査) 57

参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■ 充電器の設置位置

- 既存の配電盤近くへの設置は、設置工事費の低減につながるため、充電器の設置費用という観点からは、充電器は駐車場の配電盤に近い位置に配置することが望まれる。
- 機械式駐車場においては、充電器設置の可否および設置位置については、技術的観点等を考慮しなければならないことから、機械式駐車場メーカーと相談して、その設置位置を判断することとなる。

種別	EV	EV	EV	EV
メーカー車種	日産自動車株式会社 日産リーフ (普通自動車)	三菱自動車工業株式会社 i-MiEV (軽自動車)	三菱自動車工業株式会社 MINICAB-MiEV (軽自動車)	トヨタ自動車株式会社 プリウスPHV (普通自動車)
写真				
充電口の位置				
				 急速充電口  普通充電口

参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■ 駐車場内の充電器の設置スペース

(1) 充電器の操作空間

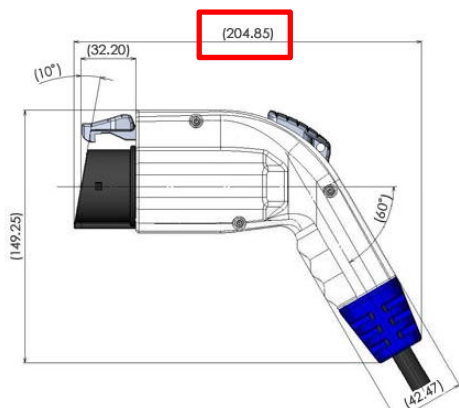
駐車ますの大きさと販売車両の大きさとの関係を見ると、軽自動車、普通乗用車ともに長さで30cm、幅で60cm以上の余裕があるため、普通充電ガン(約20cm)を使用した場合でも充電操作に支障ないと考える。

(2) 施工および保守に必要な空間

急速充電器の前方は、メンテナンス作業環境を確保するための広いメンテナンス空間を確保することが望ましい。また、車止めや衝突防止ポール等は、メンテナンス時に充電器の扉の開閉と干渉しない場所に設置することが必要で、急速充電器の正面から1m程度離れている必要がある。

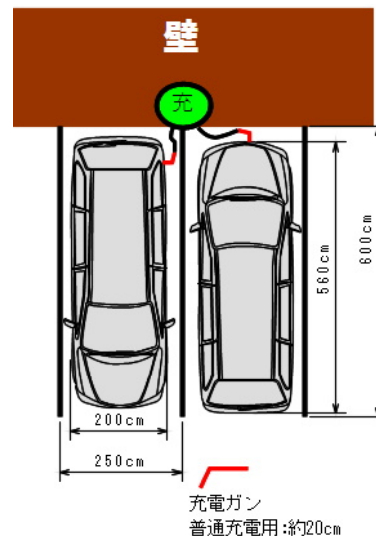
(3) 吸排気に必要な空間

充電器の吸排気口と壁との距離に配慮する(又は背面をフェンス(金網)にする等)。



出典: 矢崎総業(株)HP

代表的な普通充電ガンの寸法



普通車両が駐車して充電する場合のイメージ

出典:「平成22年度 駐車場等への充電施設の設置・配置に関する実証実験等による調査業務 報告書」(平成23年3月 国土交通省)

参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■充電器の操作性

- 雨の日でもケーブルの操作がし易いよう充電器の操作スペースには屋根の設置が望まれる。
- 充電コンセントは、操作しやすい高さ(胸あたりの高さ)への設置が望まれる。



事例：神奈川県鎌倉市「鎌倉市役所」



事例：神奈川県茅ヶ崎市「市営茅ヶ崎駐車場」

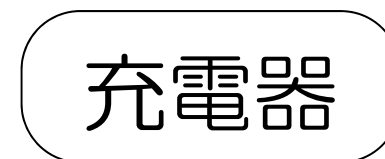
充電施設の屋根の例

参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■ 充電施設に関する案内サイン

- 電気自動車や充電器の増加が予想される中で、利用者が迷わず充電器へ到着できるよう、案内サインを設置することが望ましい。
- 案内サインとしては、EV・PHVタウン※の標準仕様となっている「CHARGING POINT」のサイン（東京電力株式会社の登録商標）が、アンケートでは分かりやすいという評価になっている。（※電気自動車、プラグイン・ハイブリッド車の普及を目指して先駆的に取り組む自治体）
- 「CHARGING POINT」以外のサインを用いる場合も、「充電器」「車の絵」「充電規格」の3つが掲載されていることが重要と考えられる。

「CHARGING POINT」のサイン



(注) 使用にあたっては、商標使用許諾契約が必要（平成24年時点では、使用料は発生しない。）

参考2 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

■サインの設置場所および設置位置の考え方

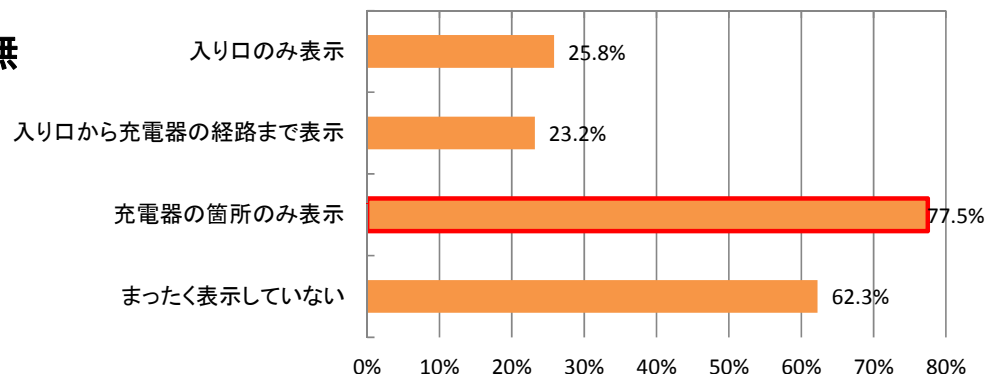
- 案内サインの設置場所については、施設手前から表示を開始すると利用者の安心感が増すため、「充電施設の予告表示 → 施設の入口での表示 → 設置場所での表示」といった内容で、順番に誘導する表示が望ましい。
- 現在は、充電器の設置場所のみでの表示が多くなっているが、複雑な構造を持つ立体駐車場、地下駐車場、大規模な自走式駐車場の場合、入口・分岐点・突き当り等に、視認性に優れた案内サインを設置し、また、ドライバーの視野に入りやすい位置・高さ、一定の照度を確保した表示が望ましい。



(東名高速道路海老名SA(SA入口部→駐車場入口部→駐車場内部→設置場所))

施設(駐車場)内での案内表示の有無

【充電設備設置者】(n=151 MA)



(充電設備設置者アンケート調査結果)

参考3 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

ガイドライン作成の背景

《放置自転車の現状》

- 放置自転車台数は年々減少していますが、依然として、駅周辺や中心市街地では放置自転車による歩行者や自転車の通行の妨げが生じています。
- 近年は、鉄道利用者の多くは自転車等駐車場を利用する傾向があり、放置自転車は買物客などの短時間利用者や駅周辺を勤務地とする従業員の通勤利用が多い傾向があります

《これからの放置自転車対策のあり方》

- 鉄道利用者や従業員等の長時間の駐輪、買物客等の短時間の駐輪等、それぞれのニーズに合わせたきめ細かな対策が必要になってきています。

ガイドラインの位置づけ

- ◆各都市の今後の自転車等駐車施策の参考となるよう、自転車等駐車場整備のための調査方法や方策の考え方について、各都市での取り組み事例を織り交ぜながらとりまとめたものです。

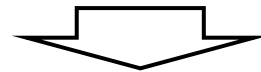
参考3 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

第1編 自転車等駐車施策の基本方針

- 自転車等駐車施策の現状や課題を踏まえて、今後の自転車等駐車施策の考え方をとりまとめ

【主な内容】

- これまでの自転車等駐車施策の実施内容とそれによる改善効果
- 近年の状況変化を踏まえた自転車等駐車施策の課題
- 今後の自転車等駐車施策の考え方



第2編 今後の自転車等駐車施策の展開

- 『自転車等駐車施策の基本方針』を踏まえた具体的な自転車等駐車施策の方策について、事例を交えて整理

【主な内容】

- 効果的な自転車等駐車施策を検討する際の考え方
- 自転車利用者の利用特性に対応した自転車等駐車施策を推進するために、実態調査として調査すべき事項や調査方法、得られた結果のとりまとめ方
- 自転車等駐車施策のメニューを、施策の狙いや先進事例を織り交ぜて紹介

参考3 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

今後の自転車等駐車施策の考え方

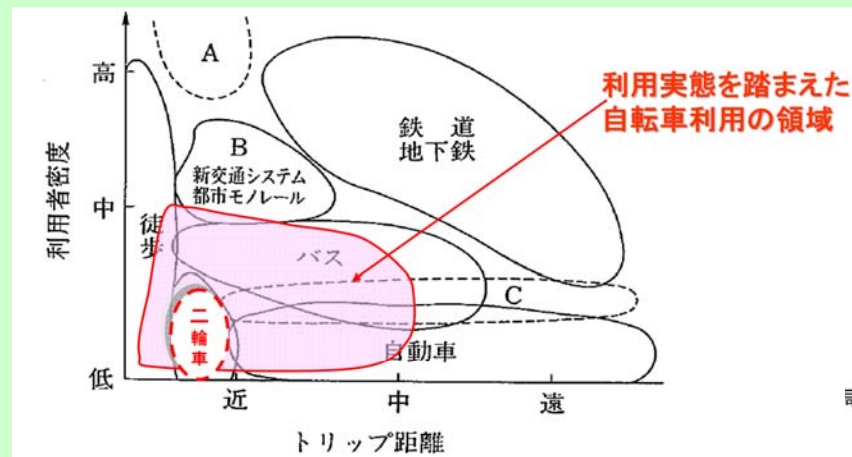
これまでの放置自転車対策は、自転車等駐車場の整備や放置自転車の撤去を中心とした取り組みが行われてきた。

しかし、近年、自転車等駐車場の利用率低下や放置自転車の返還率低下等の傾向が見られ、自転車利用者のニーズに対応した、きめ細かな対応が求められている。

■今後の自転車等駐車施策の考え方 【都市交通における交通手段の適用範囲】

◆移動の距離帯や他の交通手段との関係を踏まえた対応

○短距離の移動では徒歩による移動への誘導、中・長距離ではバスの利用を誘導するなど、自転車の無秩序な利用を是正し、駐輪需要を調整することも必要である。



◆駐輪の目的や駐輪時間に応じたきめ細かな対策、自転車等駐車場の確保

○自転車利用の特性は、鉄道利用の有無や目的により異なるため、その特性に応じたきめ細かな自転車等駐車施策の実施が望まれる。

○駐輪の質を把握することは、自転車等駐車場を確保すべき主体を明確にすることにもつながり、原因者負担・受益者負担の原則に基づき、関係者が一体となった取り組みを行う上での基本となる。

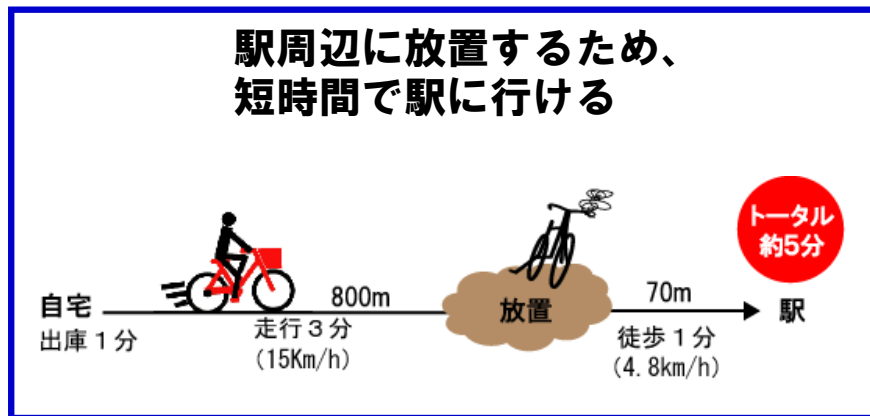
参考3 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

駐輪需要調整のイメージ

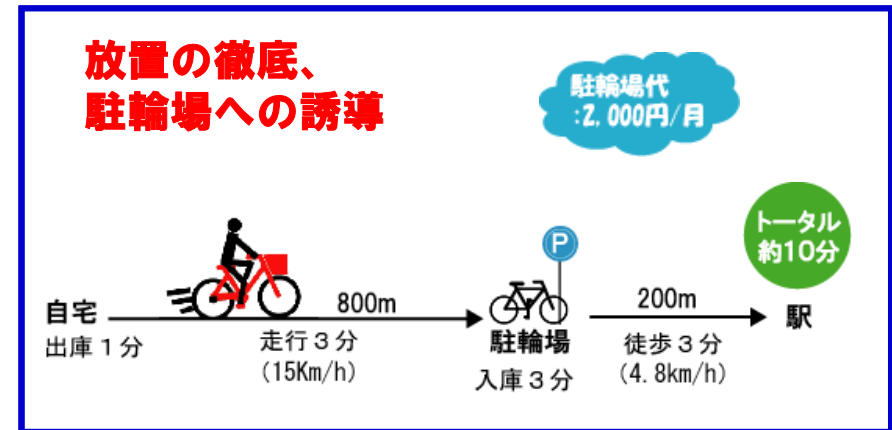
徒歩への誘導

- …自転車の適正な利用の徹底により、800m程度までは徒歩を便利にして誘導

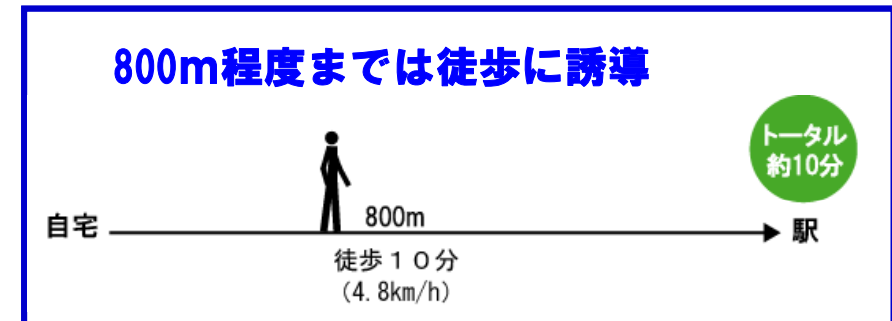
《現状イメージ》



《施策後のイメージ》



800m程度までは徒歩に誘導

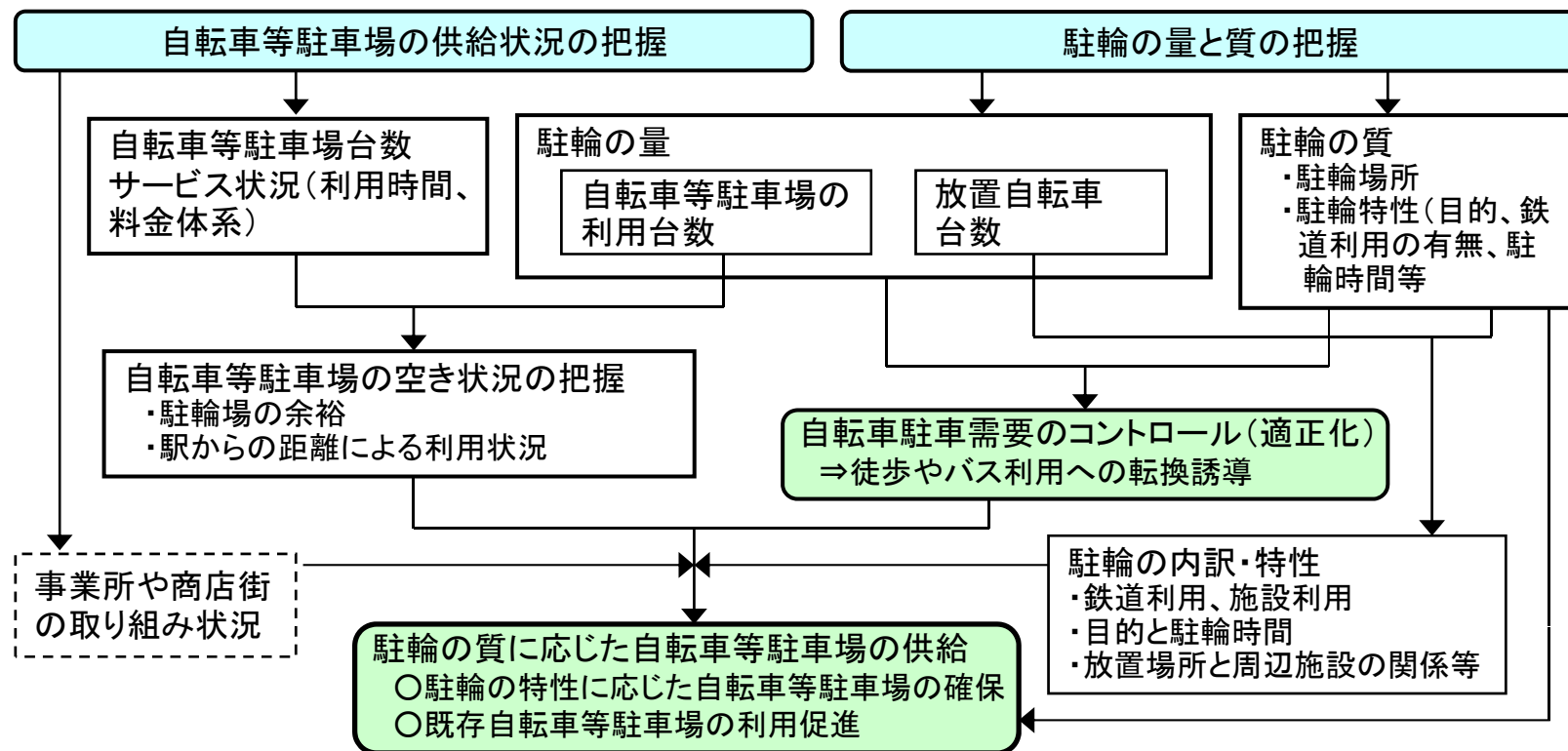


参考3 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

自転車駐輪の現状把握に基づく駐車対策

- 「自転車駐車需要のコントロール」、「駐輪の質に応じた自転車等駐車場の供給」の観点から、総合的な対策の検討が必要になる。
- 総合的な対策の検討に対応できるよう、「自転車等駐車場の供給状況」の把握とともに、「駐輪実態の量と質」を把握する必要がある。

【自転車等駐車施策の方向性】

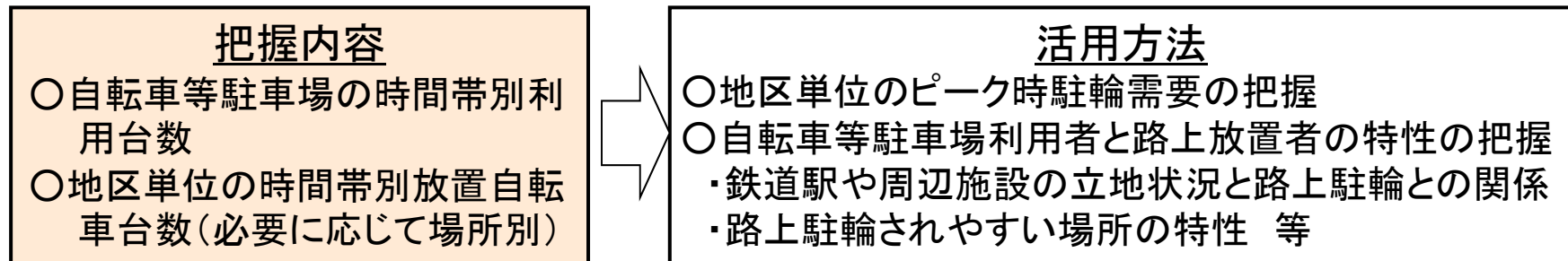


参考3 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

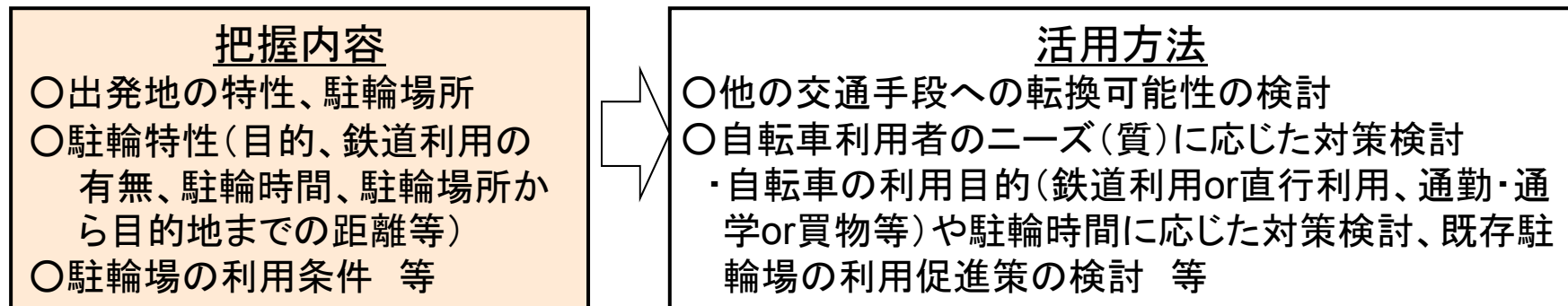
自転車駐輪の現状把握

- 自転車等駐車場の利用状況や新たな供給量を把握するため、現状における供給状況(量とサービス状況)を把握する必要がある。
- 自転車等駐車施策の関係主体を明確にし、自転車利用者のニーズに対応したきめ細かな対応を図っていくため、自転車駐輪の量と質(目的、駐輪時間等)を的確に把握する必要がある。

【自転車駐輪の量の把握内容と活用方法】



【自転車駐輪の質の把握内容と活用方法】



参考3 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

駐輪の質に応じた自転車等駐車場の供給

- 自転車の駐輪特性は、大きく『目的地(施設)』及び『移動目的』、『駐輪時間』により異なるため、これらの特性に応じた対応が求められる。
- 放置自転車の実態調査や駐輪特性を踏まえて、それぞれの地区の駐輪ニーズに応じた自転車等駐車場の整備を進めることが重要である。

【自転車の利用特性に対応した自転車等駐車施策の考え方】

利用特性			対応の考え方		整備主体 ・関係者
目的地 (施設)	目的	駐輪 時間	駐輪場所	対応方策	
駅	鉄道 利用	長	・路外自転車等 駐車場	・駅周辺の自転車等駐車場整備 ・既存自転車等駐車場の利用促進 ⇒駅からやや離れている自転車等駐車場の利用率向上 ※料金施策による対応(距離、施設整備等による料金格差の設定)	公共団体 鉄道事業者
会社・学校、 商業施設 等	通勤、 通学	長	・会社・学校等 における従業員用の自転車 等駐車場	・付置義務の適用、強化 ・自転車等駐車場確保の働きかけ ⇒自転車駐車場の自転車等駐車場への転用等	会社・学校等 の事業所商業 施設
			・路外自転車等 駐車場	・従業員の路外自転車等駐車場利用の徹底 ・既存自転車等駐車場の利用促進 ⇒不便な地域の自転車利用者を既存駐輪場に誘導 ※料金施策による対応(長時間の駐輪を安く設定)	会社・学校等 の事業所 商業施設 公共団体

参考3 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

【自転車の利用特性に対応した自転車等駐車施策の考え方(つづき)】

利用特性			対応の考え方		整備主体 ・関係者
目的地 (施設)	目的	駐輪 時間	駐輪場所	対応方策	
商業施設 等	買物 等	短	・商業施設等 の自転車等 駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・付置義務の強化、充実 ・商店などにおける近接する自転車等駐車場確保 ⇒空地等への自転車等駐車場設置の働きかけ 商店街等の共同による自転車等駐車場確保 	商業施設 商店街
			・路上自転車 等駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・小規模で商店街などに近接な路上自転車等駐車場の整備 ・自転車等駐車場の利用促進 ⇒短時間駐輪の利用誘導 ※料金施策による対応(短時間の駐輪の無料化、長時間の駐輪を高く設定等) 	公共団体 商店街等の 団体