

駐車場施策の最近の動きについて

平成27年2月
都市局街路交通施設課

1. 駐車場からのまちづくり
2. 機械式立体駐車場を巡る最近の動き

1. 駐車場からのまちづくり

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律
(平成26年8月1日施行)

駐車場施策の課題

<現状>

- 附置義務駐車施設の敷地内立地
- まちなかでの小規模駐車場の分散立地



<課題>

- 駐車場の出入口を設けるため、1階部分で有効な土地利用ができない。
- 歩行者を優先させたい道路で駐車場の出入口が規制できない。
- 駐車場の立地により、街並み景観や賑わいが分断される。



都市再生特別措置法の改正

平成26年5月21日公布、8月1日施行

法の概要

●立地適正化計画（市町村）

- 都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
- 民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（**多極ネットワーク型コンパクトシティ**）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

○誘導施設への税財政・金融上の支援

- 外から内(まちなか)への移転に係る買換特例 **税制**
- 民都機構による出資等の対象化 **予算**
- 交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 **予算**

○福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和

- 市町村の判断で誘導用途の容積率等を緩和可能

○公的不動産・低未利用地の有効活用

- 市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **予算**

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

◆駐車場配置適正化区域

- 路外駐車場の配置及び規模の基準を設定
→特定路外駐車場（市町村が定める規模以上のもの）について、届出、市町村による働きかけ
- 集約駐車施設の配置及び規模を設定
→附置義務駐車場の集約化も可能

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

◆区域内における居住環境の向上

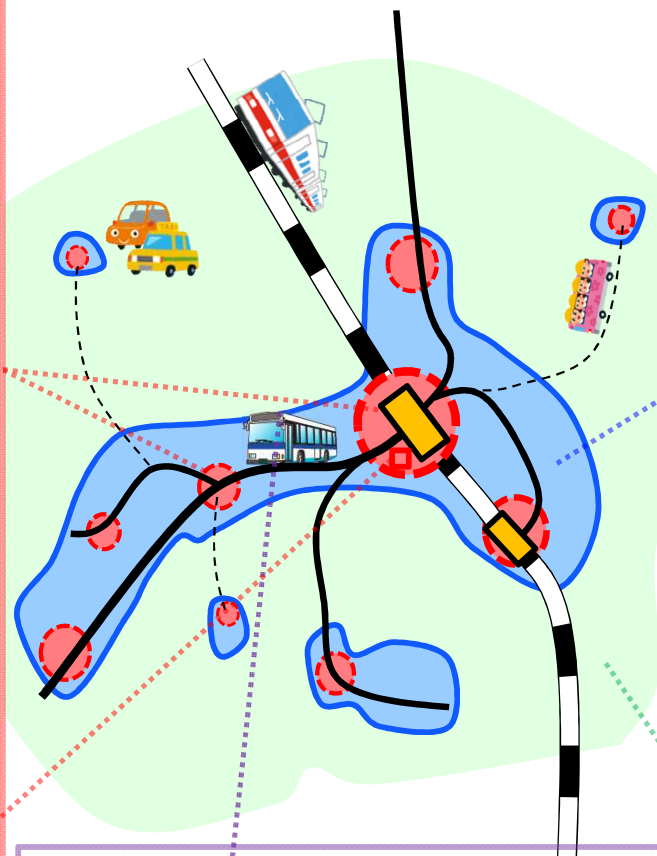
- 区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 **予算**
- 住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度
（例：低層住居専用地域への用途変更）

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
- 市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- 不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
- 都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度
- 跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援 **予算**



公共交通

維持・充実を図る公共交通網を設定

◆公共交通を軸とするまちづくり

- 地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法）
- 都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

都市再生特別措置法の改正

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)・・・ § 81⑤1

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・・・ § 81⑤2

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出入り口の集約を行うこと

○集約駐車施設の位置及び規模・・・ § 81⑤3

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

(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・・・ § 106①

- ・ 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・・・ § 106③

- ・ 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

○附置義務駐車施設の集約化・・・ § 107

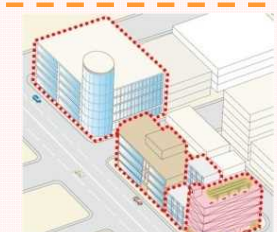
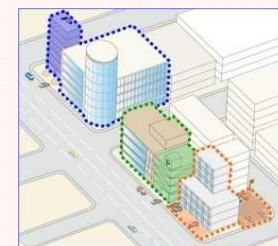
条例により集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務づけ

駐車場法(現行)

駐車場法の特例

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

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

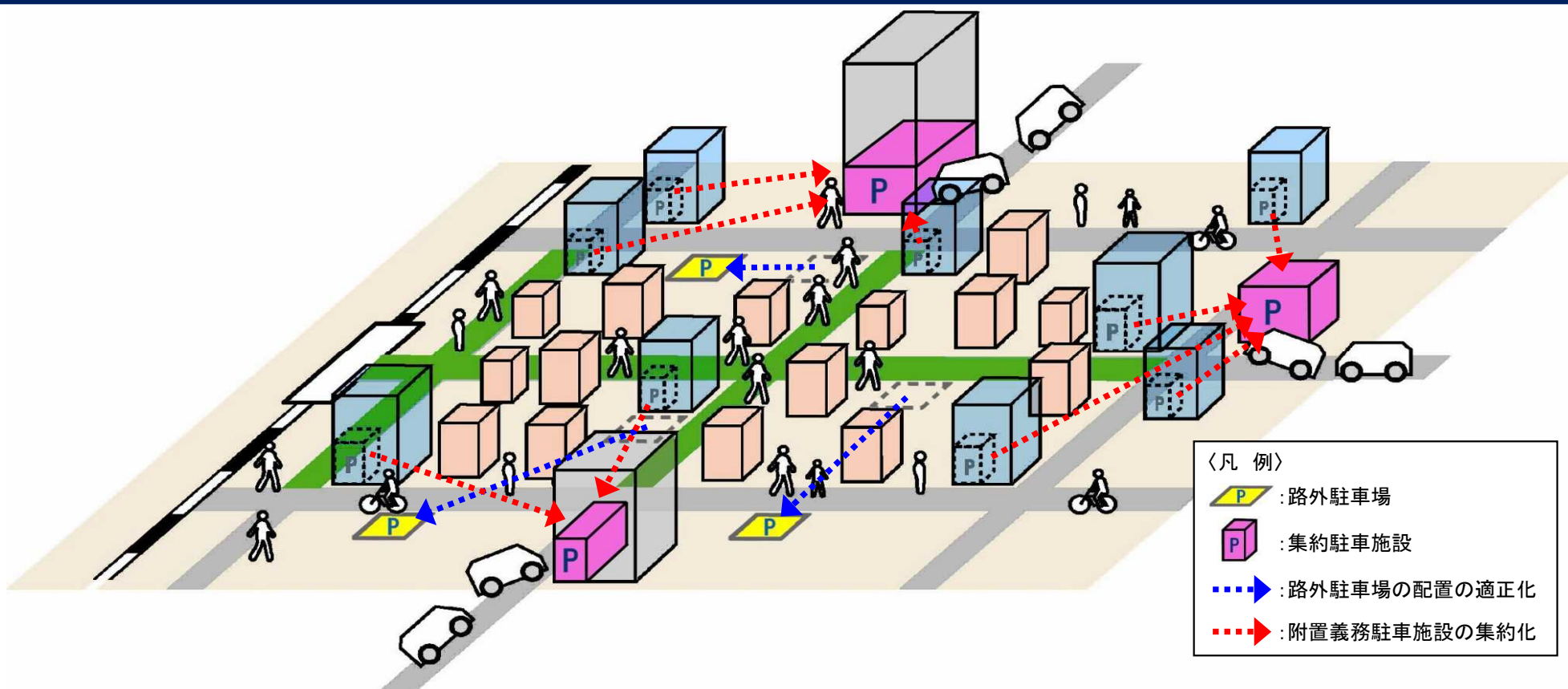
〈駐車場配置適正化区域〉

街なかの路外駐車場の立地誘導、都市の周縁部(フリンジ)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

歩行者等にとって利便性・安全性の高い「健康に歩いて暮らせるまちづくり」の実現。
街並みの連続性確保、賑わいや都市魅力の創出も期待。



1. 基本的な考え方

- 多くの人々が集まる都市機能誘導区域は、高齢者を含む来訪者が安心して快適に移動できる空間となることが重要。
→ 駐車場配置適正化区域を設定し、路外駐車場の配置適正化と附置義務駐車施設の集約化。
- 健康に歩いて暮らせる街づくりを進めるうえで、歩行者導線と駐車場の出入りに伴う自動車交通の交錯等を防止するために、駐車場の適正配置。
- 自動車利用者にとって駐車場は、徒歩等を含めた他の交通手段との交通結節点。
その適正配置は、自動車利用者、歩行者双方にとって、移動上の利便性・安全性を高めるうえで重要。
- 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。歩行環境の充実に当たっては、休憩施設や沿道景観の整備もあわせて推進。

2. 駐車場配置適正化区域の設定

- 市町村が定める立地適正化計画において区域を設定。
- 都市交通全体を俯瞰する観点から、都市機能誘導区域全体の土地利用や交通状況を踏まえた区域の設定。
- 駐車場の適正配置を効果的に進めるうえで、路外駐車場の配置適正化と附置義務駐車施設の集約化は一体的・統合的な取り組みが望ましい。
ただし、いずれか一方の取り組みの先行や、地域特性等に応じた一方の取り組みの特化も可能。
- 医療施設、福祉施設、商業施設等の誘導・集積に伴う自動車流入の集中によって、歩行者と駐車場へ向かう自動車との交錯を生じるおそれが高いエリアを積極的に設定(鉄道駅やバス停等とこれらの施設との間の歩行者導線など)。
- 1つの都市内に複数の区域設定も、1つの区域を複数のブロックに分割することも可能であり、地域特性等を踏まえた基準の設定が必要。
また、必要性の高いエリアから段階的に区域を拡げていくことも可能。

3. 路外駐車場の配置の適正化

(制度概要)

- 立地適正化計画において、「路外駐車場配置等基準(路外駐車場の配置及び規模の基準)」を定めることが必要。
- 市町村の条例で定める規模以上の路外駐車場(特定路外駐車場)を設置する者は、設置に着手する30日前までに、位置、規模等を市町村長に届出。
- 届出の内容が路外駐車場配置等基準に適合しない場合は、市町村長は必要な勧告が可能。
- 市町村長は、必要があると認めた場合、その勧告を受けた者に対して、土地の取得についてのあっせん等の措置を講じることにより、駐車場の配置が適正化されるよう努めなければならない。

(1) 路外駐車場に係る届出及び勧告

- 駐車場法に基づき届出を要する路外駐車場(500㎡以上で料金徴収を行うもの)以外の一般公共の用に供される駐車場も含まれる。
- 店舗等に併設された無料駐車場等、利用・管理の実態に照らして、不特定多数の者の駐車のために供されていると判断される場合は、特定路外駐車場となりうる。
- 勧告を受けた者に対しては、遊休地等に関する情報提供等の土地の取得についてのあっせんのほか、基準適合に向けた設計変更に係る技術的な助言等も考えられる。

(2) 路外駐車場配置等基準

- 区域内において、交通施設の整備状況や公共交通の利用環境等の地域特性が異なる場合においては、区域内に基準を一律に設定するのではなく、地域特性に応じて区域を複数の地区に細分化し、地区毎に適切な基準を定めることが適当。
- 例えば、以下のような基準を定めることが考えられる。
 - ① 幹線道路や歩行者優先道路に面して、駐車場の新たな出入り口を設置しないこと。
 - ② 歩行者交通量の多い横断歩道や交差点の近傍部に駐車場の新たな出入り口を設置しないこと。
 - ③ 駐車マスから前面道路へ直接出入り出来る構造(ハーモニカ型構造)の駐車場であって、一定規模以上のものは、歩行者交通量の多い道路には面して設置しないこと
- 具体的な道路、横断歩道、交差点等については、市町村長が別途指定するものとして、基準に定めることも考えられる。
- 移動制約者用の駐車施設や荷さばき用の駐車施設については、別途市町村長が設置に関する決定を行うこととすることも考えられる。

3. 附置義務駐車施設の集約化

(制度概要)

- 立地適正化計画において、駐車場配置適正化区域における附置義務駐車施設を集約するために整備する駐車施設(集約駐車施設)の位置及び規模を定めることが必要。
- 附置義務駐車条例において、駐車施設を集約駐車施設に設置する旨の条例を定めることが可能(駐車施設の設置先について建築物か、集約駐車施設かを選択できる旨を定めることも可能。)

(1) 集約駐車施設の位置の設定

- 駐車場配置適正化区域における交通需要の発生・集中状況等を踏まえて設定(道路ネットワーク、沿道土地利用、歩行者動線など)。
- 集約駐車施設は、駐車場配置適正化区域の外に設定することが可能(都市機能誘導区域の外であっても可能)。
- 1つの駐車場配置適正化区域に対して、複数の集約駐車施設を設定することも可能。この場合、建築主は複数の施設に分割して附置先を選択することも可能。

(2) 集約駐車施設の規模の設定

- ・ 建築物の立地動向等を勘案し、駐車場配置適正化区域内で見込まれる駐車需要(附置義務台数)を適切に把握した上で、設定することが適当。
- ・ 集約駐車施設の供用開始後も、その利用状況を継続的に把握し、規模が不足することが明らかになった場合には、集約駐車施設の追加的な確保等を検討。

(3) 集約駐車施設の確保・整備

- ・ 附置義務台数以上に整備されている既存の駐車施設や、附置義務の原単位の見直し等により生じる既存の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。
- ・ 都市計画駐車場であっても、都市計画決定当時の交通状況や、社会環境の変化等を受けて、求められる機能、役割等が変化している場合においては、既存ストックの有効活用という観点から集約駐車施設として活用することも考えられる。
- ・ 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。

(4) 移動制約者用、荷さばきの駐車施設の取扱い

- ・ 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。
- ・ 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。

標準駐車場条例で示している附置の原単位は、あくまで「目安値」

→ 駐車実態等を踏まえ、地域・地区の特性に応じて適切に原単位を設定が必要



大規模開発マニュアル改訂を踏まえて、事務所用途の「目安値」の原単位を緩和

	改正前	改定後
100万人以上の都市	200㎡/台	250㎡/台
50万人以上100万人未満の都市	150㎡/台	200㎡/台
50万人未満の都市	150㎡/台	200㎡/台

鉄道駅等に近接する建築物については、その他の建築物より、一定程度原単位を緩和できる旨を明文化



附置義務の原単位を緩和できるパターン(今回③を追加)

- 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) ※平成24年追加
- 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)



附置義務基準等の見直しにより生じたスペースを、自転車駐輪場や自動二輪の駐車施設、防災用備蓄倉庫等に活用

標準駐車場条例の改正に関する技術的助言(抄)

平成24年12月4日

国土交通省都市局街路交通施設課長通知

2. 駐車場法の特例措置以外の事項について

(3) 附置義務の原単位見直しの既存建築物への適用について

地域の公共交通の整備状況や道路交通の状況等を踏まえ、附置義務の基準を緩和する場合、既存の附置義務駐車施設に対して当該新基準を適用し、既存の附置義務駐車施設の保持・管理の義務付け基準を緩和することは可能である。

この場合、新たな附置義務基準の適用状況を把握する観点から、建築主から駐車場部局への届出等の手続を設けることが適当であり、当該手続を条例改正時の附則として規定することが適当である。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針

(平成27年1月30日閣議決定)

(抜粋)

6 義務付け・枠付けの見直し等

【国土交通省】

(8) 駐車場法(昭32 法106)

路外駐車場の自動車の出口及び入口に関する技術的基準のうち、… 略

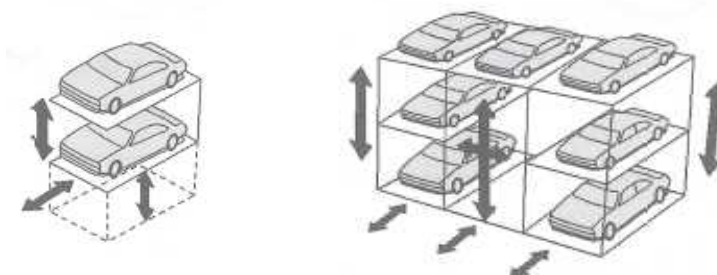
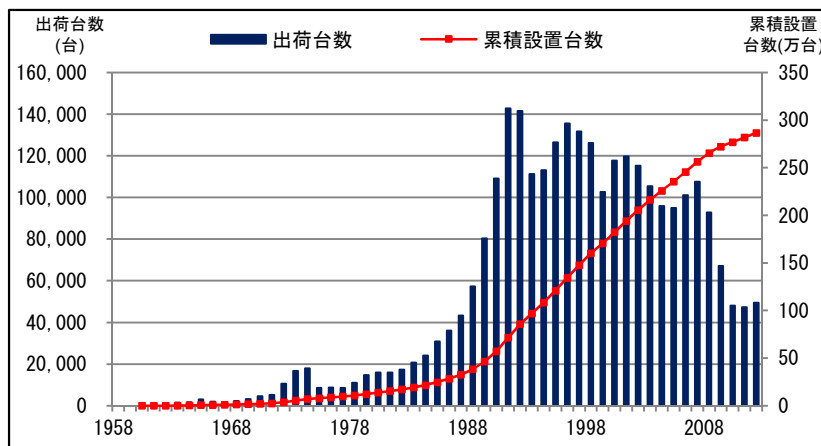
また、当該技術的基準のうち交差点からの距離に関する事項(施行令7条1項1号)については、施行令7条2項に基づき技術的基準を適用しないものとして国土交通大臣が認めた具体的な事例に関して、地方公共団体に情報提供を行う。

2. 機械式立体駐車場を巡る最近の動き

機械式駐車装置の普及状況

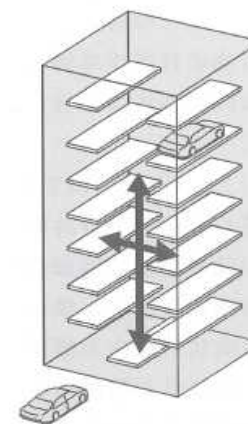
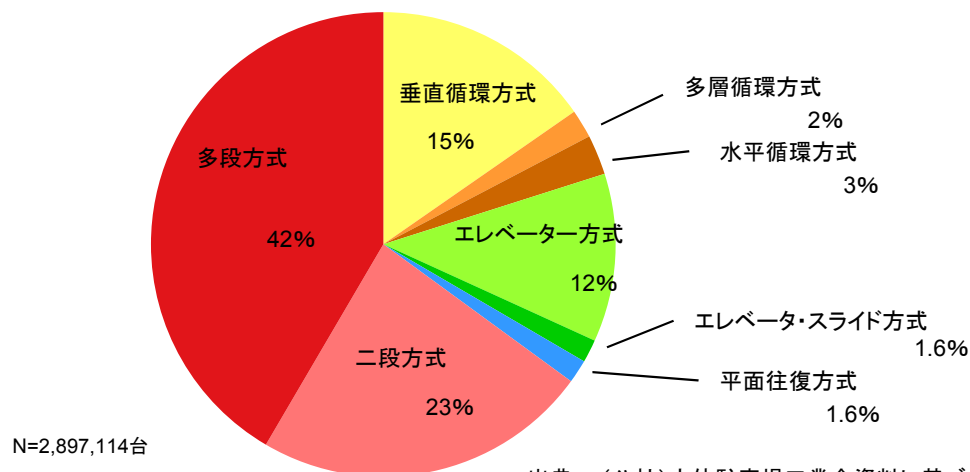
- 限られた土地スペースを有効に活用可能なことから、1980年代後半から都市部で急速に普及（出荷累計は約54万基（平成26年3月末時点））。
- 二段・多段方式、エレベータ方式を始め、様々な種類のものが存在。
- 時間貸し駐車場、商業施設等の公共用駐車場のほか、マンション等の専用駐車施設にも広く普及。

機械式駐車装置の出荷設置台数の推移



二段方式・多段方式

機械式駐車装置の種類別累計設置割合(台数)



エレベータ方式(横式)

出典：(公社)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

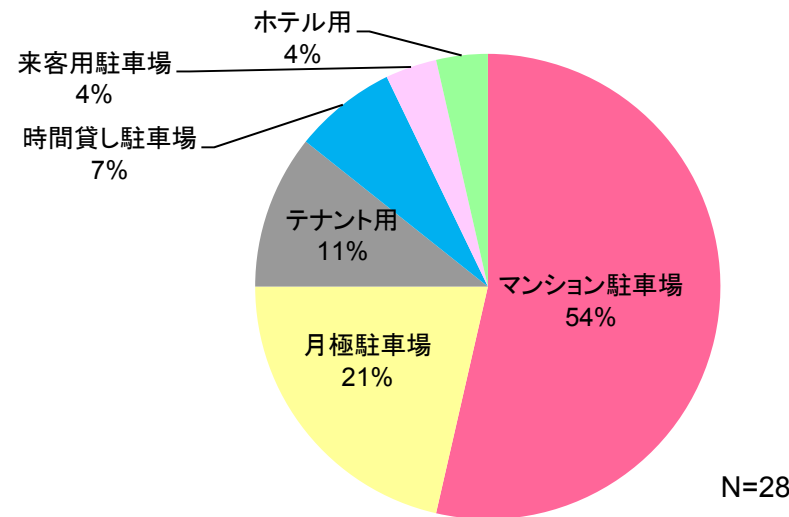
- 平成19年度以降、一般利用者等の死亡・重傷に至った事故は、少なくとも28件発生。
- 発生場所としては、マンション駐車場が5割強を占め、利用者が自ら操作する使用形態での事故が多い。
- 発生状況としては、「装置内に人がいる状態で機械が作動」が約4割を占める。

一般利用者等の死亡・重傷事故件数

H19年度	1(0)
H20年度	5(1)
H21年度	2(1)
H22年度	5(1)
H23年度	2(1)
H24年度	8(4)
H25年度	3(2)
H26年度(4~12月)	2(1)
合計	28(11)

※ 括弧内は死亡事故件数

死亡・重傷事故の発生場所(駐車場用途別)



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	9			2	1			12
人の乗降・歩行時の転倒・落下		3			1	1	1	6
作動中の装置に進入・接触		4		1				5
車両の入出庫時の衝突			4					4
装置の非常停止					1			1
合計	9	7	4	3	3	1	1	28

昨今、機械式立体駐車場において、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ことに鑑み、国土交通省では、事故等の発生状況や要因の把握・分析を行い、再発防止に向けた今後の安全対策のあり方について広範かつ専門的な見地から検討を行うため、平成25年11月より「機械式立体駐車場の安全対策検討委員会」を開催(平成26年3月取りまとめ)。

委員名簿

- 【座長】 向 殿 政 男 明治大学名誉教授
- 【有識者】 小松原 明 哲 早稲田大学理工学術院創造理工学部経営システム工学科教授
高 木 堯 男 一般財団法人 日本建築設備・昇降機センター
昇降機認定委員会/評価委員会 委員
高 橋 洋 二 東京海洋大学名誉教授
中 村 雅 人 弁護士
船 見 国 男 千葉工業大学工学部機械サイエンス学科教授
- 【関係業界】 山下 恭 司 公益社団法人 立体駐車場工業会 技術委員会 委員長
門 田 正 弘 公益社団法人 立体駐車場工業会 安全部長
- 【国土交通省】 樺 島 徹 大臣官房審議官(都市局)
望 月 明 彦 大臣官房技術審議官(都市局)
- 【事務局】 国土交通省都市局街路交通施設課

(敬称略、有識者は五十音順)

機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン

- 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、注意喚起等等

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等

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

利用者に向けた注意喚起

機械式立体駐車場での事故に御注意ください！

機械式立体駐車場では、利用者が機械に挟まれ死亡するなどの事故が発生しています。車を載せて動かすために大きな力が働くので、ひとたび事故が生じた場合には、重大な事故になっています。

駐車場を利用する場合には、以下に注意して安全に利用しましょう！また、改めて取扱説明書を確認したり、安全講習等を受けて、車載パレットの動き、操作盤の操作方法、緊急時の対処方法等を確認してください。



・運転者以外は中に入らないで下さい

運転者以外は装置の外で乗降してください。やむを得ず、幼児等を同乗させたまま入庫する場合には、装置から退出したことを必ず自ら確認の上、操作してください。

・子どもが装置に近付かないように細心の注意を払いましょう

特に機械の操作中に目を離してしまい、子どもの動きに気が付かないことがあります。また、停止しているときでも、装置の隙間に転落する事故が発生しています。子どもとは常に手をつなぎ、目を離さないようにしてください。



・他人の鍵が挿さっているときは使用中です

操作盤に他の人の鍵が挿さっている場合は、人が装置内に残っている可能性が高いため、絶対に操作をしないで下さい。



二段方式・多段方式の注意点



・死角に人がいるかもしれません。隅々まで確認してください。

操作盤の位置からでは、車の陰になって見えない場所もあります。人が隠れていないか必ず確認してください。

・装置内へ人が立ち入らないようにしてください。

装置の前面にチェーンがある場合は、必ず掛けてください。

・操作盤の昇降ボタンを器具等で固定して使用しないでください。

昇降ボタンを器具等で固定すると、安全機能が働かないため、直ちに停止させることができず危険です。

エレベータ方式の注意点



・センサー等に頼らずに、自分の目で装置内に人がいないことを確認してください。

人感センサーは、装置内に人が残っていても感知しない場合があります。また、車内の人は感知できません。そのため、安全装置が働かないこともあります。

・装置内への閉じ込め等、不測の事態が発生した場合には、

① 迷わず、非常停止ボタンを押してください。

② 至急、操作盤に記載されている緊急連絡先へ連絡してください。

機械によっては、僅かな時間で危険な状態になることがあります。あらかじめ、操作盤及び装置内のどこに非常停止ボタンがあるかを確認してください。

本チラシは、国土交通省HP (http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000023.html) より、自由にダウンロードが可能ですので、安全利用の周知等に当たってご活用下さい。

駐車場法施行規則の改正

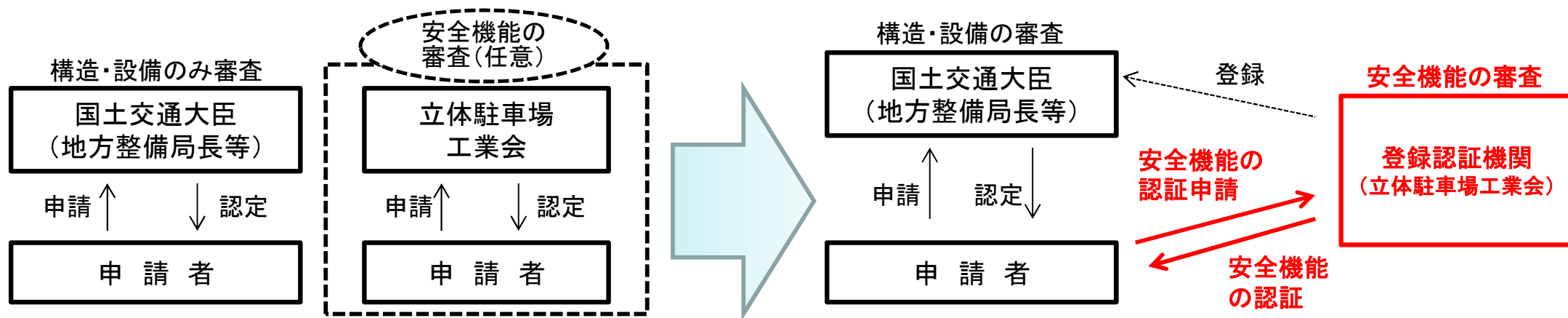
<従来>

- 路外駐車場の構造・設備は、駐車場法第11条により、同法施行令に定める技術的基準への適合が義務づけ。
- 機械式駐車装置については、同令第15条に基づき、装置の方式・特性に応じて、個別に国土交通大臣が認定。
- 但し、装置の安全性については大臣認定基準に含まれず、業界団体(公益社団法人 立体駐車場工業会)が任意の審査・認定を実施。



<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。



<スケジュール>

公布:平成26年7月25日
 施行:平成27年1月1日

<経過措置>

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。

<背景・趣旨>

機械式駐車装置は、路外駐車場で用いられるものと同種のものが共同住宅等においても広く用いられており、路外駐車場以外の駐車施設においても、大臣認定装置と同等の安全性を有する装置が設置されることが望ましい。



<標準駐車場条例の改定>

「標準駐車場条例」(駐車場法第20条に基づき地方公共団体が定める駐車場条例の雛形)において、附置義務駐車施設(駐車場条例により一定規模以上の建築物の新增設の際に義務として整備される駐車施設)で用いられる機械式駐車装置について、大臣認定装置と同等の安全性を有することを要求する規定を追加し、地方公共団体へ通知。

○標準駐車場条例(抜粋)

(特殊の装置)

第29条の3 第25条及び第25条の3から第27条までの規定により附置しなければならない駐車施設において特殊の装置を用いる場合は、駐車場法施行令(昭和32年政令第340号)第15条に規定する特殊の装置として国土交通大臣が認定したものと同等の安全性を有するものとし、第29条第1項、第2項及び第4項の規定は適用しない。

機械式立体駐車場の海外展開

- 東南アジアの主要都市では、自動車保有台数の急速な増加に伴い、駐車場不足、路上駐車、交通渋滞等の都市交通問題が発生。
- 機械式立体駐車場は、限られた都市空間の有効活用が可能であり、都市交通問題の解消にも寄与。
- 国土交通省では、機械式立体駐車場の海外展開を推進するため、立体駐車場工業会と連携し、東南アジア各国において市場調査及び駐車場政策に関する意見交換を実施。また、各国政府関係者等へのトップセールス、我が国の技術・制度の紹介、現地視察対応などを実施。
- 平成26年7月には、シンガポールにおける機械式立体駐車場建設事業への日本企業の参画が決定。

限られた土地での駐車台数の確保

モータリゼーションが進行するアジアを中心とする大都市では駐車場用地がないため路上駐車が交通問題が発生



モータリゼーションの進行



密集市街地

都市の再開発に合わせた日本の機械式立体駐車場技術が交通問題の解消に有効



シンガポール機械式立体駐車場建設事業

【発注者】 住宅開発庁 (HDB) (国家開発省の傘下組織)

【受注者】 主契約者: 佐藤工業シンガポール

機械式駐車装置メーカー: IHI運搬機械

【ポイント】

- 機械式立体駐車場の導入効果検証のためのパイロット事業
- 同国初の自立式エレベータパーキング

プロジェクト1 (完成予想)



Bangkit Road Car Park BJ15
エレベータパーキング2基
駐車台数60台

プロジェクト2 (完成予想)



Yishun Avenue 4 Car Park Y39
エレベータパーキング1基
駐車台数26台

今後も、業界団体、企業等と連携して、日本の優れた技術・制度を強力にアピールしていく。