

# 駐車対策の現状について

---

国土交通省 都市局  
街路交通施設課

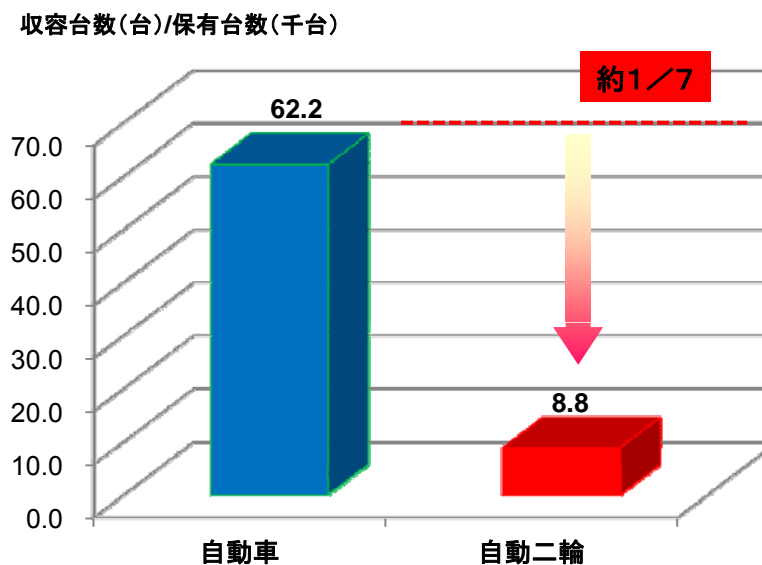
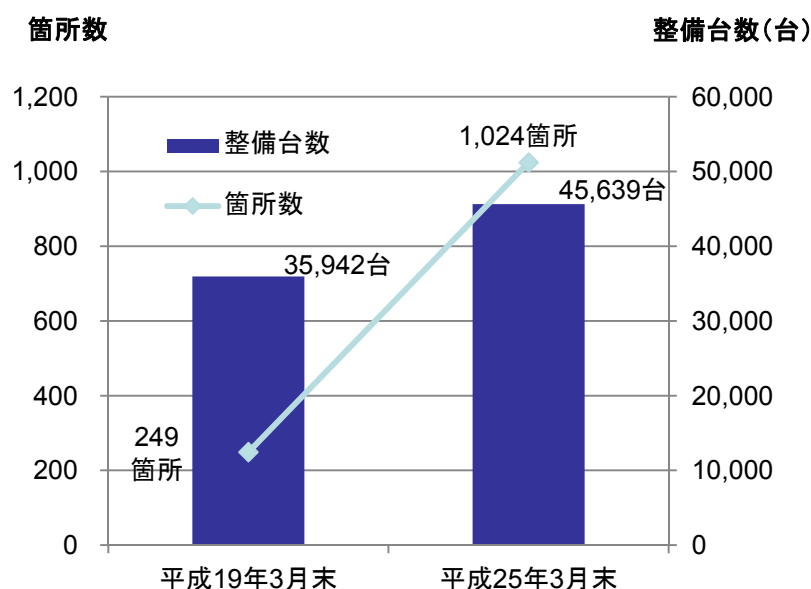
平成26年 2月20日

## 本日の内容

- 自動二輪車駐車対策について
- 荷捌き駐車対策について
- 路外駐車場のバリアフリー化について
- 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
- PFI事業について

# 自動二輪車駐車場の整備状況

- 平成18年、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。
- 平成25年3月末現在、全国の自動二輪車駐車場は約1,000箇所、約46,000台。  
(最近6年間で約800箇所、約10,000台の増加)
- しかしながら、自動二輪車の収容台数が保有台数に占める割合は、自動車に比べると約1/7であり、自動二輪車の駐車場は依然として不足している状況。



平成25年3月末

注1 駐車場の箇所数・台数は、都市計画駐車場、届出路外駐車場、附置義務駐車施設等の合計値

注2 各数値は、「自動車保有台数調査」(一般財団法人自動車検査登録情報協会調べ)、総務省市町村税課資料の他、国土交通省調べによる

# 自動二輪車駐車対策

## 附置義務条例の策定・改正による駐車施設の整備

○ 一定規模以上の建築物に対しては**附置義務条例を制定・改正**し、自動二輪車の駐車スペースを確保することが可能です。

### ◆事例 条例改正による駐車施設の附置義務化

パーソントリップ調査や都市計画基礎調査を利用して床面積と駐車需要の関係を分析を行った上で駐車施設の**附置等に関する条例を改正**し、一定規模以上の建築物の新築又は増改築時における自動二輪車駐車施設の附置を義務付けた。  
(神奈川県川崎市)

### ○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25年3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)、川崎市(24.7.1施行)  
条例改正検討都市:神戸市、長崎市

#### 川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例 (一部抜粋)

(趣旨)

第1条 略

(用語の定義)

第2条(2)特定自動車用駐車施設 駐車施設のうち、道路交通法(昭和35年法律第105号)第3条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車(いずれも側車付きのものを除く。以下「特定自動二輪車という。」)

…略

(建築物の新築等に係る特定自動二輪車用駐車施設の附置)

第6条の4 次の各号のいずれかに該当する建築物を新築しようとする者は、当該建築物又は当該建築物の敷地内に特定自動二輪車用駐車施設を附置しなければならない。

(1) 駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域の区域内において、特定用途に供する部分の床面積の合計が1,500平方メートルを超える建築物

(2) 周辺地区等の区域内において、特定用途に供する部分の床面積の合計が2,000平方メートルを超える建築物

対象区域:駐車場整備地区・商業地域・近隣商業地域の場合※1

	百貨店・その他の店舗		事務所		左記以外の特定用途	
	附置義務 建築物の規模	附置基準	附置義務 建築物の規模	附置基準	附置義務 建築物の規模	附置基準
塩竈市※2	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	8,000㎡毎に1台	1,000㎡超	8,000㎡毎に1台
横浜市※2	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	10,000㎡毎に1台
川崎市※2	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
大阪市	①2,000㎡超 ～3,000㎡以下	一律1台	①2,000㎡超 ～3,000㎡以下	一律1台	①2,000㎡超 ～6,500㎡以下	一律1台
	②3,000㎡超	3,000㎡毎に1台	②3,000㎡超	3,000㎡毎に1台	②6,500㎡超	6,500㎡毎に1台
さいたま市※2	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
川崎市	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台

※1川崎市:商業地域・近隣商業地域の場合

※2延床面積が6,000㎡未満の場合に緩和措置有

# 自動二輪車駐車対策

## 既存自転車等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、**自転車等駐車場において、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。
- 受入れに当たっては、自動二輪車と自転車が混在しないような工夫が利用者の利便性の観点から重要です。

### ◆事例 自転車駐車場へ自動二輪車の受入れの際の工夫

既存自転車駐車場に自動二輪車を受入れる際に、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することで、**両利用者の利便性を確保**し、さらに、比較的スピードが速い自動二輪車が入ってくることを想定し、**駐車場入口部に減速区間を設けている。**  
(大阪府大阪市)



通路・駐車スペースを柵設置により分離



減速する区間を設けた入口部分

写真:大阪府大阪市提供

### ◆事例 自転車駐車場の受入れの拡大

自動二輪車の放置台数の削減のため、**自転車等駐車場の一部を自動二輪車併用**とし、自動二輪車の受入れの拡大を図った。  
(大阪府吹田市)

#### 大阪府吹田市実績

#### 自転車等駐車場に自動二輪車の受入れの拡大

当初 自転車等 1,689台 自動二輪車 46台(自動二輪車は屋外に受入)  
受入拡大後 自転車等 1,202台 自動二輪車152台(自動二輪車を屋内に受入)

自転車等487台分を自動二輪車152台分に変更し、自動二輪車を受入れた。

※屋内に自動二輪車を受入れたため、消防法に基づき、消火設備の整備を同時に行った。(写真赤線部分)



自転車等駐車場の一部を自動二輪車駐車場に改修 写真:大阪府吹田市提供

# 自転車駐車場のにおける自動二輪車の受入について(通知)



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

# 自動二輪車の駐車対策について(通知)

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。**

# 自動二輪車の駐車対策について(通知)

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。

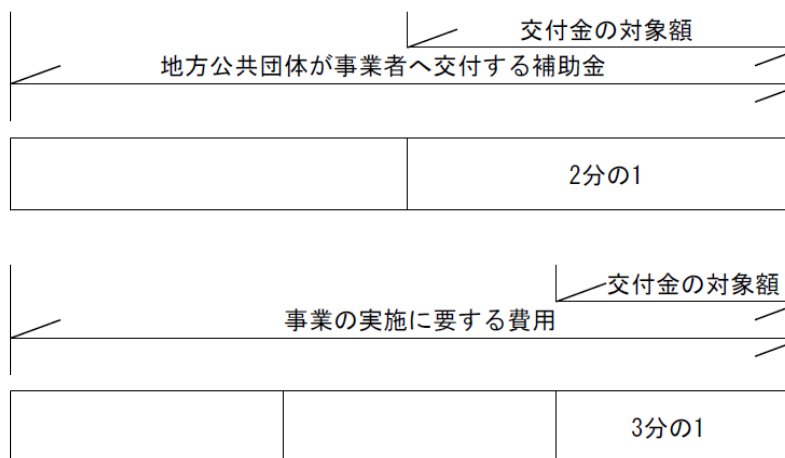
[財産処分の規定について]

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





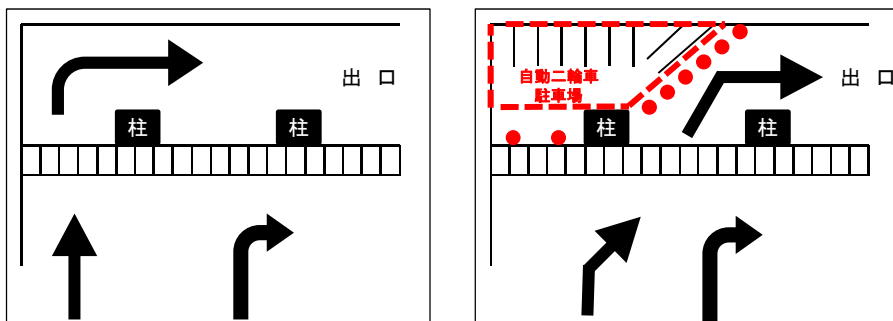
# 自動二輪車駐車対策

## 既存駐車場等のスペースを有効活用した自動二輪駐車スペースの確保

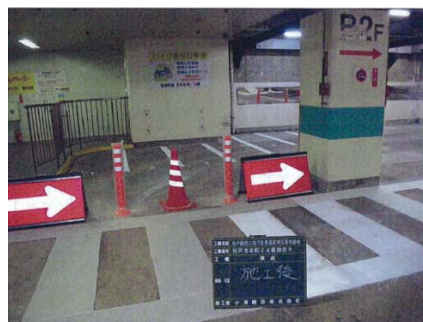
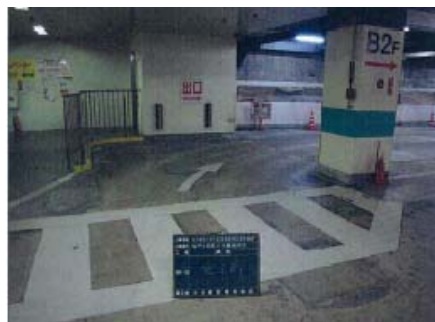
○ 駐車需要の高い駅前等では、既存の駐車場等の**スペースの有効活用**を図ることにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが可能です。

### ◆事例 既存の駐車場のスペースに自動二輪車駐車場確保

市内駅前での自動二輪駐車場の設置要望を受け、都市計画駐車場内において、導線を見直すことで生じた**スペースを活用**し、自動二輪車の受入れを行った。(7台分) (千葉県松戸市)

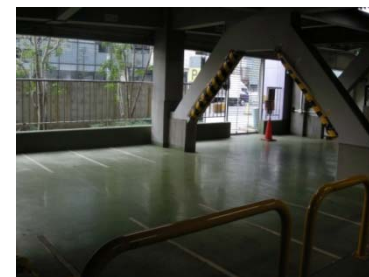


車路スペースを活用した自動二輪車駐車場 (左:施工前 右:施工後)  
 図:千葉県松戸市提供資料を基に国土交通省作成



車路スペースを活用した自動二輪車駐車場 (左:施工前 右:施工後)  
 写真:千葉県松戸市提供

柱際等の**利用が少ない自動車駐車場マス**や、自動車駐車場内の**隅地等のスペースを活用**し、自動二輪車駐車スペースの確保(48台分)を行った。(東京都立川市)



自動車の駐車が困難なスペースを活用した自動二輪車駐車場 写真:東京都立川市提供

JRガード下の区道において違法駐車の解消を図るため、**自動二輪駐車場を整備**した。(10台分) (東京都千代田区)



JRガード下区道に設置した自動二輪車駐車場  
 写真:東京都千代田区 提供

# 自動二輪車駐車対策

## 既存駐車場へ自動二輪車を受入れるための環境整備の工夫

○ 既存駐車場に自動二輪車の受入れを行う場合、料金システムに合わせた**環境整備**を工夫することが必要です。

### ◆事例 自動二輪車利用者の利用環境整備

自動車は駐車券により時間貸で受入れを行い、自動二輪車は、登録車専用で受入れているため、**自動二輪車専用の導線を設けている**。さらに、自動車二輪車の同時入場を防止するため、自動車用ゲート(2本バー)、自動二輪車用ゲート(1本バー)と車種に応じて反応する2種類のゲートに改修している。  
(広島県広島市)

3箇所あった自動車入庫ゲートの1箇所についてバーを取除き自動二輪車用入庫ゲートに改修し、**自動二輪車専用ゲートの一部をロック装置で料金管理する自動二輪専用駐車場として整備した**。自動二輪用ロック装置での料金管理のため、出庫ゲートについてはバーを短くカットすることで自動二輪車が通り抜けれるよう**導線を確保するよう改修している**。  
(静岡県浜松市)



自動二輪車を誘導する案内及び導線整備



自動二輪車専用の入庫ゲート



2本バーゲートの設置



自動車駐車場を自動二輪専用駐車場へ転換



ロック装置での料金管理システム(左)



出庫ゲートバーを短くカットし、自動二輪車が通ることができるよう改修(右)

# 自動二輪車駐車対策

## 民間事業者と連携した駐車場の整備

○ **地域の鉄道事業者や駐車場事業者等と連携**することにより、より多くの駐車スペースを確保することができます。

### ◆事例 民間事業者と役割を分担し駐車場を整備

駅構内の放置自転車解消を目的として、地方公共団体と鉄道事業者が協力して対策をするため、駅構内を**自転車等放置禁止区域に指定**することと併せて、**鉄道事業者が自転車及び、自動二輪車(125cc以下)の駐車場設置**を行い、放置自転車の解消を図っている。

(神奈川県三浦市)



鉄道事業者が整備した駐車場

写真: 神奈川県三浦市提供

美しい景観の街づくりの構築のため、地方公共団体から鉄道事業者に協力して駅周辺の駐車場等を整備することを提案し、**鉄道事業者が自転車駐車場、地方公共団体が自動二輪車駐車場を連携して整備**している。

(東京都町田市)

### ◆事例 民間事業者の自転車等駐車場整備へ補助金を交付

地方公共団体が、放置自転車等の解消のため、市独自の補助金交付事業を設け、**駐車場整備を行う民間事業者に対し補助金を交付**することで、自転車等駐車場の整備を推進している。

(市内11箇所、自転車2,893台、原動機付自転車(0-50cc)・自動二輪車(51-125cc)380台分)

(熊本県熊本市)

#### ・補助金額

駐輪場整備費の2分の1と1台当たり15万円(原付・二輪の場合)に収容台数を乗じて得た額のいずれか低い額。



東京都町田市 自動二輪車駐車場



鉄道事業者整備自転車駐車場(青色)  
町田市整備自動二輪車駐車場(赤色)

写真、図: 東京都町田市提供

事業名	対象・概要	摘要
<p>都市再生整備計画事業 (社会資本整備総合交付金)</p>	<p>地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを総合的に支援し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的に、地方公共団体が策定する都市再生整備計画に位置づけられた自動二輪車駐車場の整備に対する支援。</p>	<p>(国費等) 都市再生整備計画に位置づけられた事業の概ね4割 (概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度)</p>
<p>都市・地域総合交通戦略推進事業 (社会資本整備総合交付金)</p>	<p>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、地方公共団体が位置づける都市・地域交通戦略等に基づく自動二輪車駐車場の整備に対する支援。</p>	<p>(国費等) 1/3 (概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度)</p>
<p>道路事業 (社会資本整備総合交付金)</p>	<p>一般国道、都道府県道、市町村道の新設、改築又は修繕に関する事業等として地方公共団体が実施する自動二輪車駐車場(道路附属物)の整備に対する支援。</p>	<p>(国費等) 概ね5.5/10</p>

# 自動二輪車駐車対策

## 適正な利用料金の設定等

- 自動二輪車の駐車スペースの大きさや利用者の支払意思等を踏まえ、自動車や自転車とは異なる料金設定が考えられます。
- **利用料金の設定に加え、駐車場の安全性の確保等も求められていることにも留意する必要があります。**

### ◆事例 利用者の意思を踏まえた料金設定

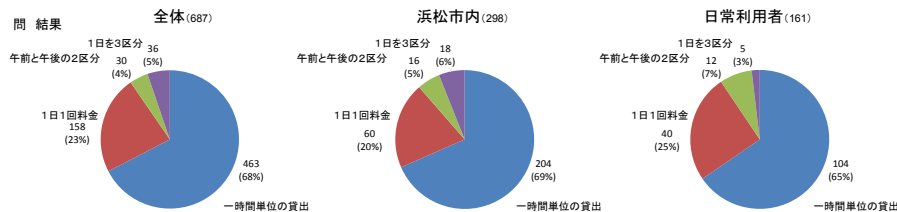
駐車場料金設定に当たり、**地域イベントの会場等を利用してアンケート調査を実施**し、料金設定を行った。  
(静岡県浜松市)

静岡県浜松市では、浜松で開催されたバイクイベントで自動二輪車駐車場に関するアンケートを実施し、その結果を踏まえ料金設定を行った。  
※アンケートに**住所を記入する欄**や**日常使用しているか**等のアンケート項目設け、市内、及び日常利用者の意見も取り入れるようにしている。

アンケート項目(一部抜粋)

問 どのような料金設定がよいか？  
○1時間単位の時間貸出  
○1日1回料金  
○午前と午後の2区分  
○1日を3区分

問 料金がいくらまでなら駐車場を利用しますか？  
○1時間当たり( )円  
○1日当たり( )円  
○午前と午後の2区分( )円  
○1日を3区分( )円



問	1時間料金	1回料金
1時間単位希望者	115円	528円
1回料金希望者	131円	730円

**ポイント**  
1時間単位希望が多いが、25%を占める1回料金は無視し難く、1回料金希望平均金額は比較的安全な料金を想定している。

**結果**  
最初の5時間までの1時間ごとに100円  
5時間を超える場合において最初から24時間まで500円として設定

資料: 静岡県浜松市提供

市が管理する公園敷地内及び周辺地域において、違法駐車が多く、これを解消するため、社会実験として、公園敷地内に有料の自動二輪車駐車場を設置した。その結果を踏まえ、現在、有料の駐車場として管理している。(原動機付自転車51台、自動二輪車15台)

(沖縄県那覇市)

平成24年度  
沖縄県那覇市 駐車場有料化社会実験(H24.2.13~H24.10.31)  
H24.11.1~本格運用開始

原動機付自転車及び自動二輪車	結果
最初の1時間無料	・8ヶ月半の社会実験結果
・1時間~5時間・・・100円	利用者 14,457台
・5時間~9時間・・・200円	無料利用 6,001台
・9時間~15時間・・・300円	有料利用 8,456台
翌日出庫の場合は更に200円を加算	



有料の自動二輪車駐車場

写真: 沖縄県那覇市提供

### ◆事例 駐車場の安全性の確保

土地区画整理事業を計画していた区域において、屋根無しの**無料**自動二輪駐車が合ったため、街づくりの一環として、屋根付きの**有料**駐場所にし、**ワイヤーロックの自動管理**、さらに**防犯カメラ等設置**することで利用者が安全に利用できるようにした。(福岡県宗像市)



安全性の確保した駐車場整備



写真: 福岡県宗像市提供

# 自動二輪車駐車対策

## 利用者に届くPR活動の実施

- 駐車スペースの確保、利用環境の整備のほか、**利用者の目に届くようなPR活動**をすることも同様に重要です。

### ◆事例 パンフレット等を作成し、利用者の多い場所に設置

自動二輪車を受入れている駐車場の住所(地図)、電話番号、受入台数、営業時間を掲載した**パンフレット**を作成し、自動二輪車の利用が多い観光案内所や警察署等で配布している。  
(北海道札幌市)

駐車場の所在地・台数・利用料金・営業時間等の情報を記載したパンフレットを「**駐車場マップ**」として、**公共機関・商店街・関係駐車場**等のカウンターに配置している。  
駐車場マップの中に観光施設情報等併せて提供することで利用用途に幅を持たせている。  
(神奈川県横須賀市)

マップを配布し始めてから、神奈川県横須賀市中央駅周辺における、放置自転車等、及び自動二輪車が減少している。

H15年放置自転車等及び自動二輪車撤去台数合計149台  
H24年放置自転車等及び自動二輪車撤去台数合計 76台

### ◆事例 駐車場の空き状況をネットで確認

駐車場の所在地や駐車場の**満空状況**等をウェブサイトに掲載することで、ネットで確認できるようにしている。  
(東京都練馬区)

◇紹介 全国の二輪車駐車場をネットで確認  
日本二輪車協会 <http://www.nmca.gr.jp/society/parking/>



出典:横須賀市役所HP



練馬駅北口地下駐車場

現在の入庫状況 自動車: 空 バイク: 空

◆東京都練馬区練馬1-17-5 TEL.03-3557-5190



出典:東京都練馬区HP

# 荷捌き駐車対策

## ■ 荷捌き駐車施設の不足

- 商店街等による荷捌きを行う際、荷捌き駐車施設の不足から路上での荷捌きが多く見られる
- 改正道路交通法の施行により、荷捌き駐車施設の不足が顕著となり、整備が求められている
- 快適な歩行空間、円滑な道路交通の確保のために荷捌き駐車対策は重要



荷捌き車両による交通阻害



荷捌き車両による歩行者空間の阻害



# 荷捌き駐車対策

## ■ 荷捌き駐車施設の附置

- 平成6年に各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例のひな型として通知している標準駐車場条例に、荷捌き駐車施設の附置に関する条項を追加
- 以来、地域の実情に合わせて、必要に応じて荷捌き駐車施設の条項を盛り込むことを推奨
- 平成25年3月末現在、附置義務条例の適用のある198の地方公共団体のうち、90の地方公共団体において荷捌き駐車施設に関する条項が規定
- 改正道路交通法の施行に伴い、物流関連の団体等から条例化の促進が求められており、各地方公共団体において条例化とすようお願いいたします

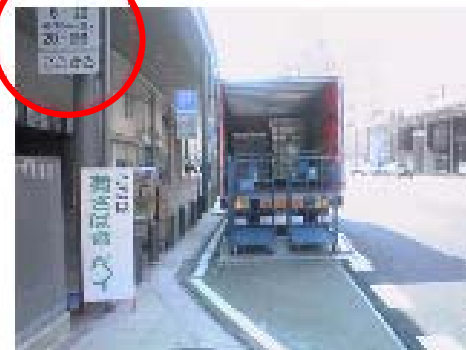


# 荷捌き駐車対策

## ■ 荷捌き駐車施設の整備促進

- 社会資本整備総合交付金により、道路断面再構築にあわせて路上荷捌き駐車スペースの確保
- 附置義務の対象とならない規模の商店街等については、地域の方々と関係機関が連携し、社会資本整備総合交付金を活用し、共同の荷捌き駐車スペースの確保が可能

路上荷捌き駐車施設の確保

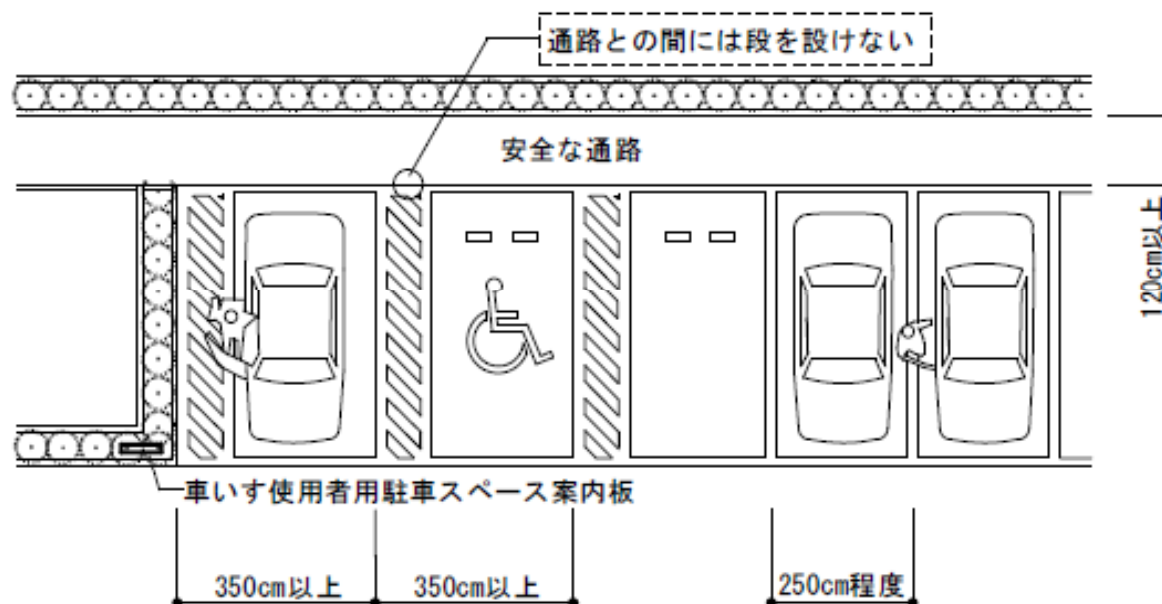


地元商店街、交通管理者等と連携した荷捌きスペースの整備例（郡山駅庚坦原線）

# 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。



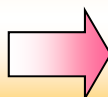
# 路外駐車場のバリアフリー化

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)

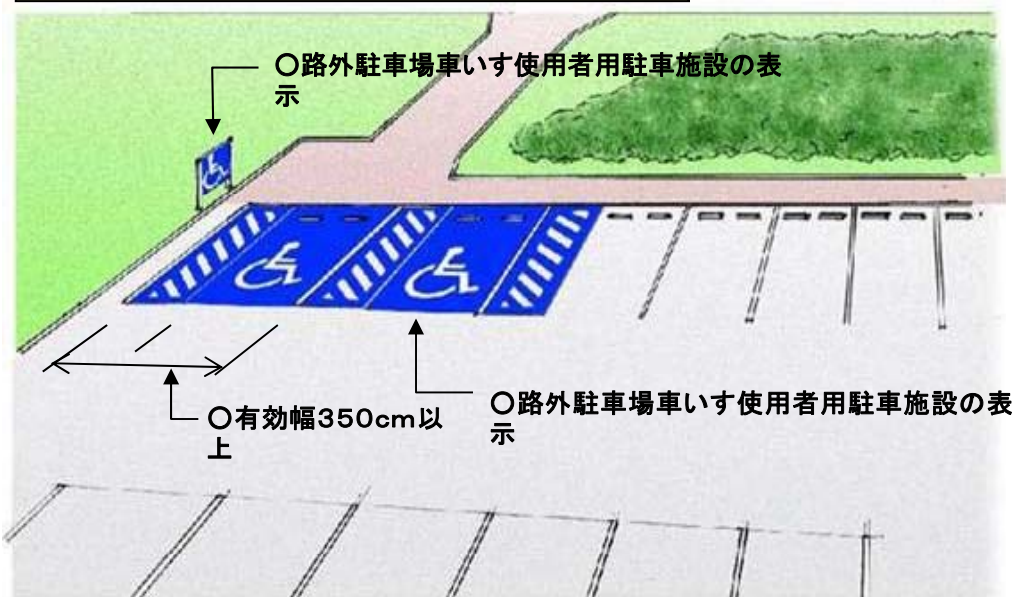
約70%

H24年度末

51%

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

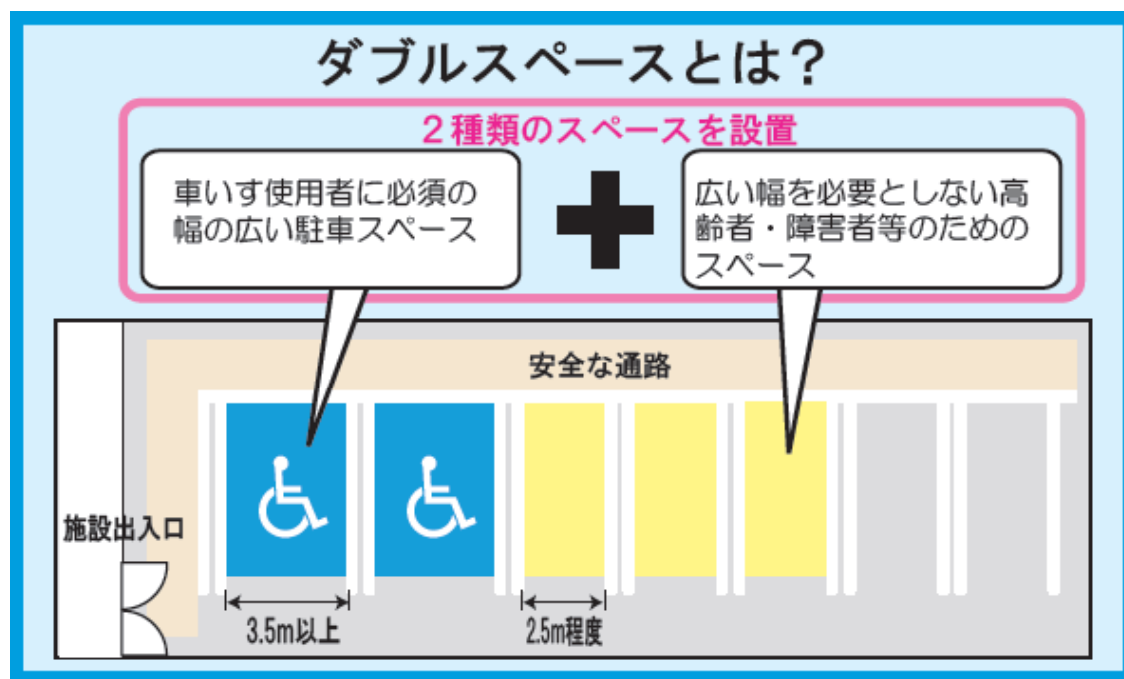


# 路外駐車場のバリアフリー化

## ■ 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](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。

# 車いす使用者駐車スペースに対する配慮事項

- 車いす使用者駐車スペースへの配慮事項として、雨天時の利便性確保や大型化する福祉車両への対応が求められる。
- 平面式駐車場の車椅子利用者駐車スペースにおいて、屋根の設置は約1割。
- 立体式駐車場や地下式駐車場の車椅子利用者駐車スペースにおいて、高さが2.35m以上ある駐車区画は約3割。

## 【調査内容】

病床数20床以上の病院で

- ・「地方公共団体が開設者(運営者)であるもの」もしくは
  - ・「附置義務駐車施設として地方公共団体へ届出があり、施設状況を把握しているもの」
- に設置されている車いす使用者駐車スペースについて、
- ・平面式駐車場の場合には屋根の設置の有無と高さ
  - ・立体式・地下式駐車場の場合には、内空高さを調査 (調査基準日:平成25年4月1日)



【福祉車両(例)】

集計病院数(箇所数)		1,032 箇所
	車椅子利用者駐車施設設置有	779 箇所
	車椅子利用者駐車施設設置無	99 箇所
	構造等不明	154 箇所

## 【参考】

病院数 8,565箇所  
 (平成24年10月1日時点)  
 (厚生労働省 医療施設調査)

## 平面式駐車場における車いす使用者駐車スペース

車いす駐車場	全体	うち屋根有	
			うち高2.35m以上
箇所数	745	121	108
台数	3,846	488	416

## 立体・地下式駐車場における車いす使用者駐車スペース

車いす駐車場	全体	うち入口及び、駐車場高さ2.35m以上	
箇所数	57		27
台数	423		152

# 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。

# 駐車場附置義務の弾力化

## ■ 標準駐車場条例の改正に関する技術的助言(技術的助言)

平成24年12月4日国都街第117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局街路交通施設課長通知より抜粋

### 2. 駐車場法の特例措置以外の事項について

#### (2) 地域の駐車需要に応じた附置義務の柔軟な対応について

現在、駐車施設附置義務の原単位は、地域別・建築物の用途別に、適用地域全域に均一に適用されている場合が多く見られるが、適用地域内では公共交通機関への近接性等により駐車需要に差異が見られる場合がある。この場合、**附置義務の対象地域を細分化し、地域毎に異なる原単位の適用をすることが適当**と考える。

(第25条第3項第1号関連)

また、例えば大規模な建築物の開発事業に関し、開発の行われる地区の特性を踏まえ、周辺の交通対策を含めた総合的な計画の中で駐車需要量が予測され、必要な駐車施設の台数が算定される場合には、当該算定方法を活用することが適当と考える。このため、今般の標準駐車場条例においては、第25条第3項を改正して新たに第2号を追加したところ、第2号の「規則」には、この考え方を踏まえた建築物の規模及び駐車施設数の算定方法(具体的には、国都調第12号(平成19年3月30日)により通知している「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」を想定)を記載されたい。(第25条第3項第2号関連)

#### (3) 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

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。

(附則第3項及び第4項関連)

## ■ 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

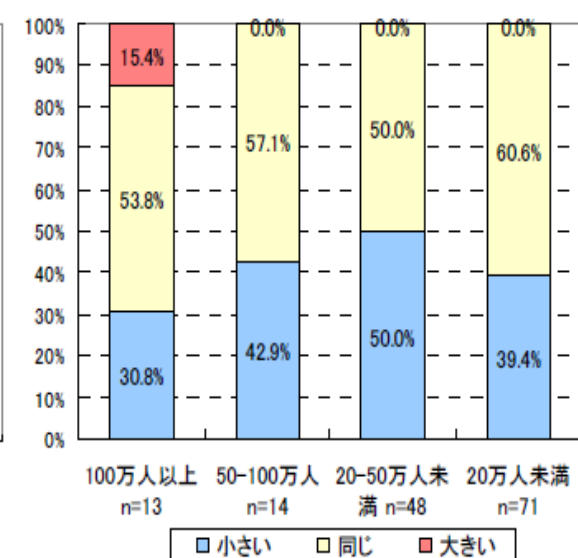
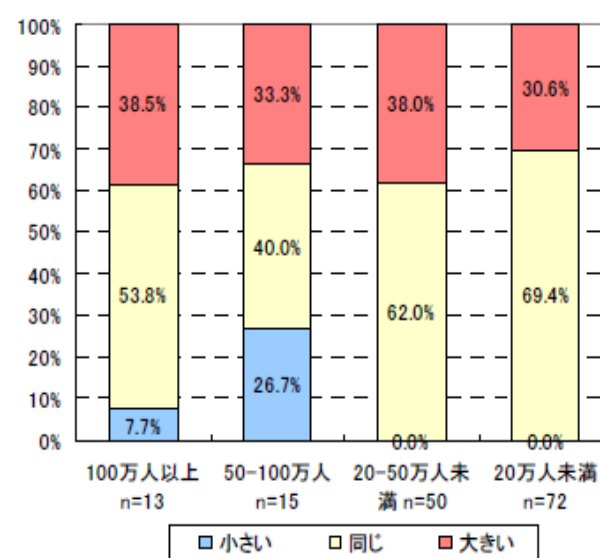
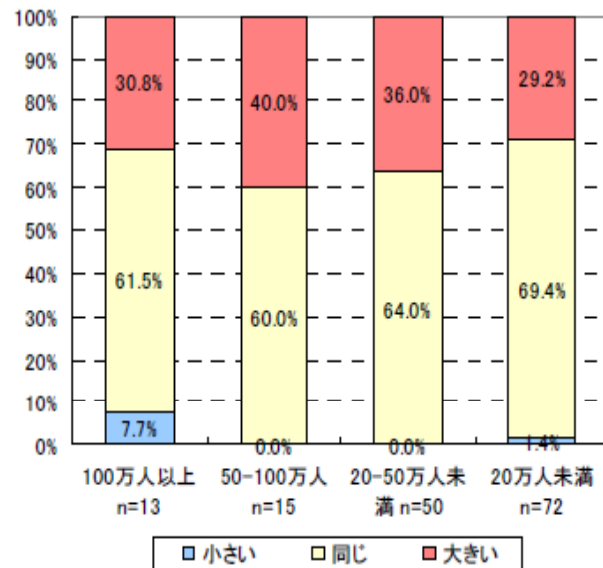
非特定用途

標準条例(m<sup>2</sup>)

→ 200 150 150 150

250 250 150 150

450 450 450 450



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)



## ■ 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）

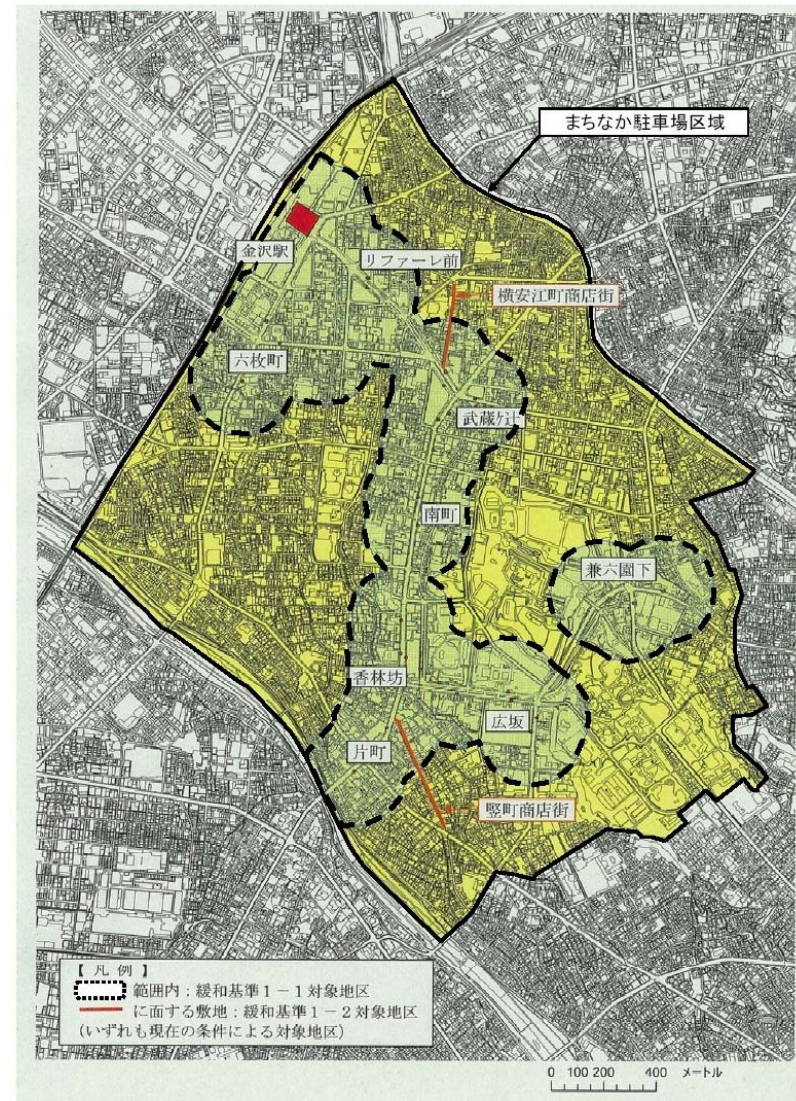
公共交通の利便性が高い場所等の駐車施設の設置が好ましくない場所において建築物を新築するにあたって、施設利用者への公共交通の利用の促進等の取組が行われる場合は、駐車施設の附置義務を緩和。

### （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



# 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

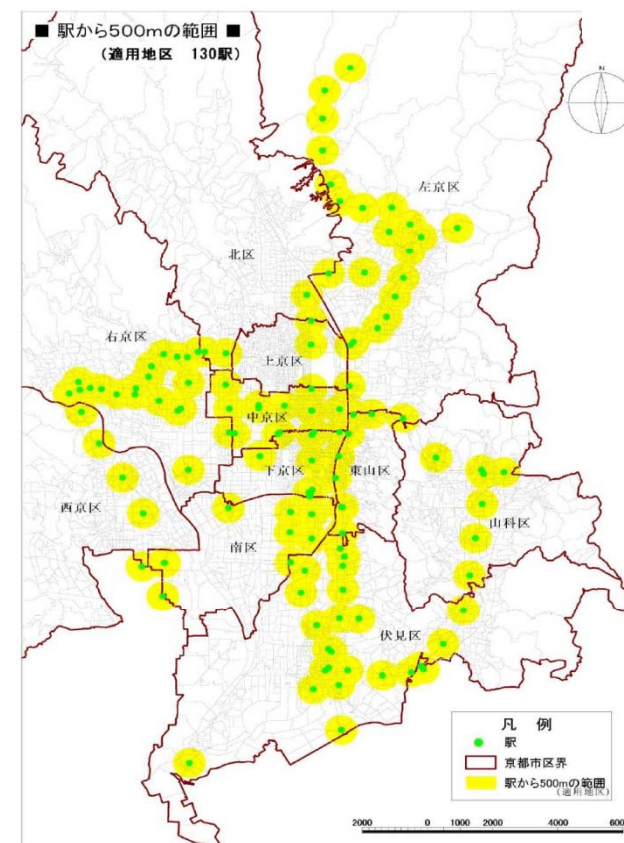
### ○適用対象建築物

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

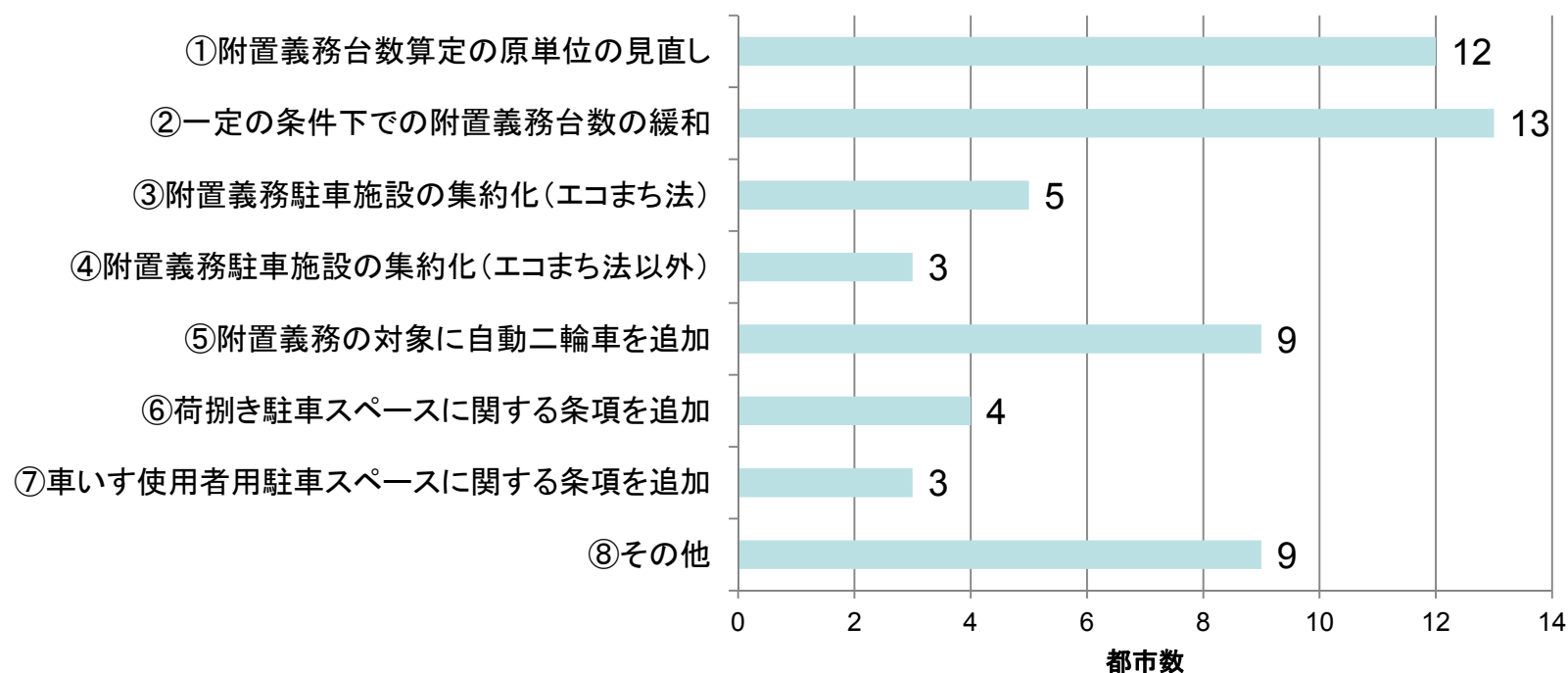


# 附置義務制度に関する調査結果

○附置義務条例を改正にあたって、「一定条件下での附置義務台数の緩和」や「原単位の見直し」、「附置義務の対象に自動二輪車の追加」等が検討される予定。

## 附置義務条例を改正する項目

(複数回答)



回答数N=182

東京都: 東京都(N=1)および建築主事を置いている市区(N=32)

東京都以外: 附置義務条例制定済の市町村(N=149)

## 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

### ガイドラインの概要

#### 1. 電気自動車と充電器の概要

- ◎ 電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車の特性
- ◎ 急速充電器・普通充電器の特性

#### 2. 充電施設の配置の考え方

- ◎ 充電形態の分類(プライベート充電とパブリック充電)
- ◎ 利用実態を踏まえたパブリック充電施設の配置のあり方(目的地充電、経路充電、緊急充電)

#### 3. 充電器設置に関する操作性・スペース

- ◎ 充電器の設置位置の考え方
- ◎ 操作性についての配慮事項
- ◎ 充電施設に付随すべき施設
- ◎ 予約機能・課金機能の現状及び今後の見通し

#### 4. 充電施設の案内、情報提供

- ◎ 充電施設に関するサイン・路面標示
- ◎ 充電施設場所の情報提供

### 充電施設・電気自動車の普及促進

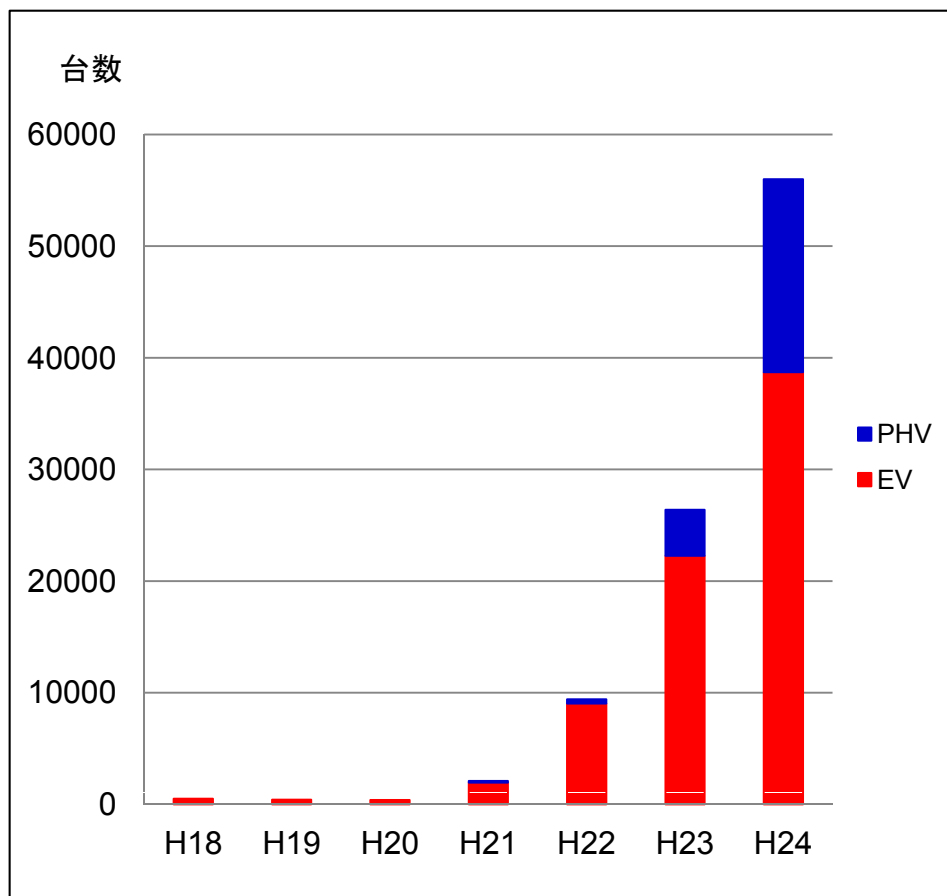


今後、地方公共団体や充電施設設置事業者において、本ガイドラインを活用した充電施設の整備促進が行われるよう、ガイドラインの周知や支援措置を行う。

# EV・PHVの普及状況

- 国内のEV・PHVの保有台数は年々増加傾向にあり、現在の台数は約5.6万台。
- EVは約3.9万台、PHVは1.7万台。

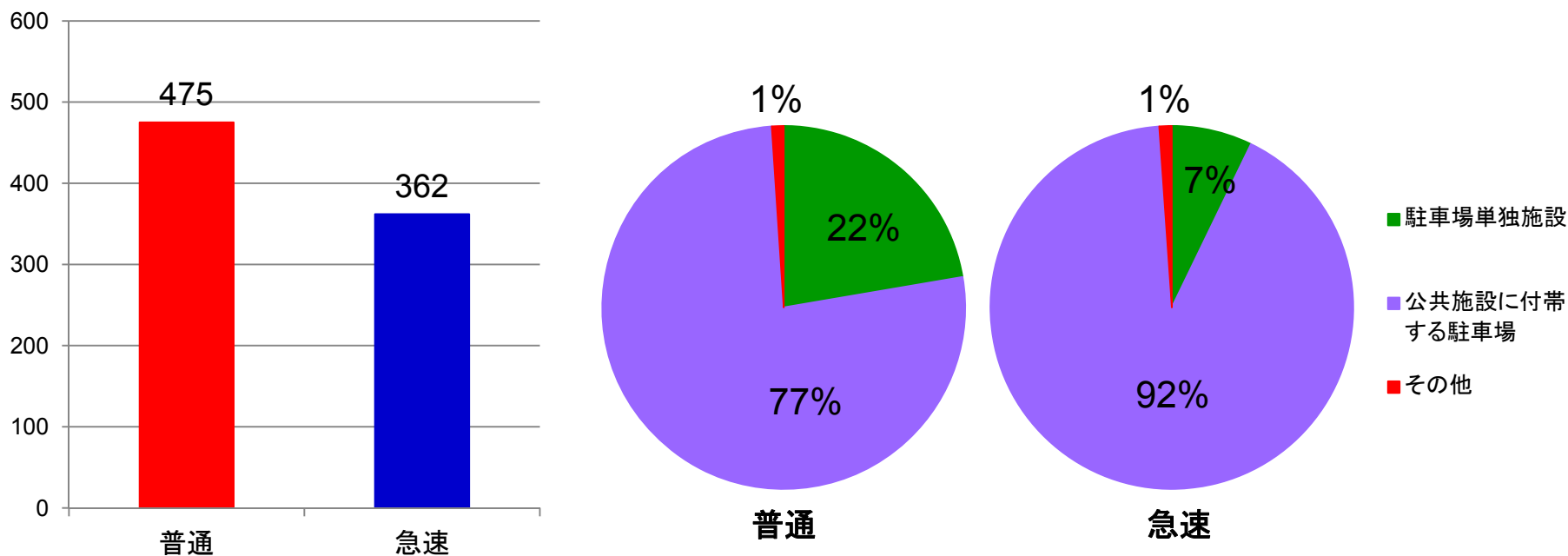
EV・PHVの保有台数(推定値)



	EV	PHV	計
H18	505	0	505
H19	421	0	421
H20	389	0	389
H21	1,941	165	2,106
H22	9,030	379	9,409
H23	22,262	4,132	26,394
H24	38,707	17,281	55,988

- 公共が管理している駐車場への充電施設の設置数は837基。
- そのうち、普通充電器は475基(約57%)、急速充電器は362基(約43%)。
- 普通充電器の約2割が駐車場単独施設。約8割が公共施設に付帯する駐車場に設置。
- 急速充電器の約9割が公共施設に付帯する駐車場に設置。

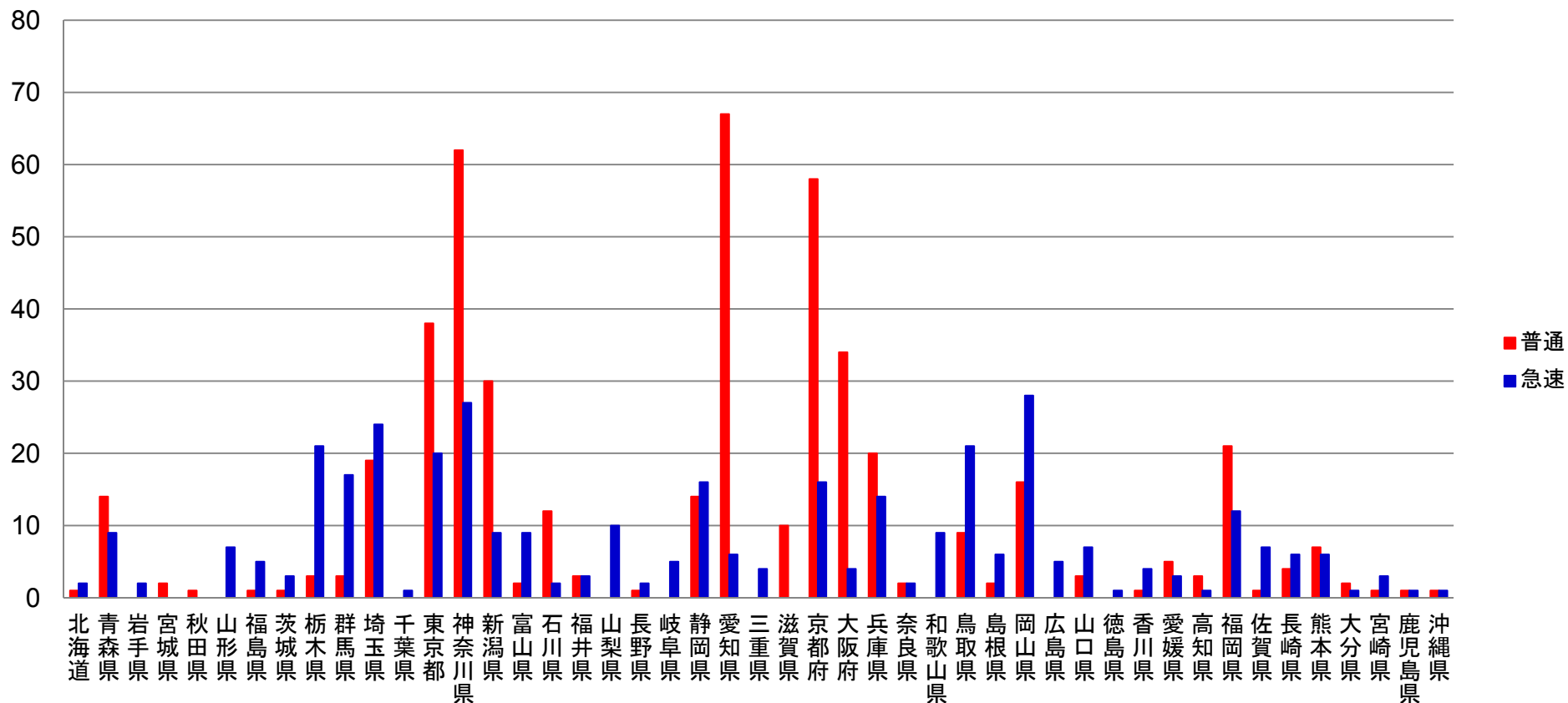
公共が管理している駐車場への充電施設(パブリック充電施設)の  
充電施設数、駐車場分類



# 公共が管理している駐車場への充電施設の設置状況②

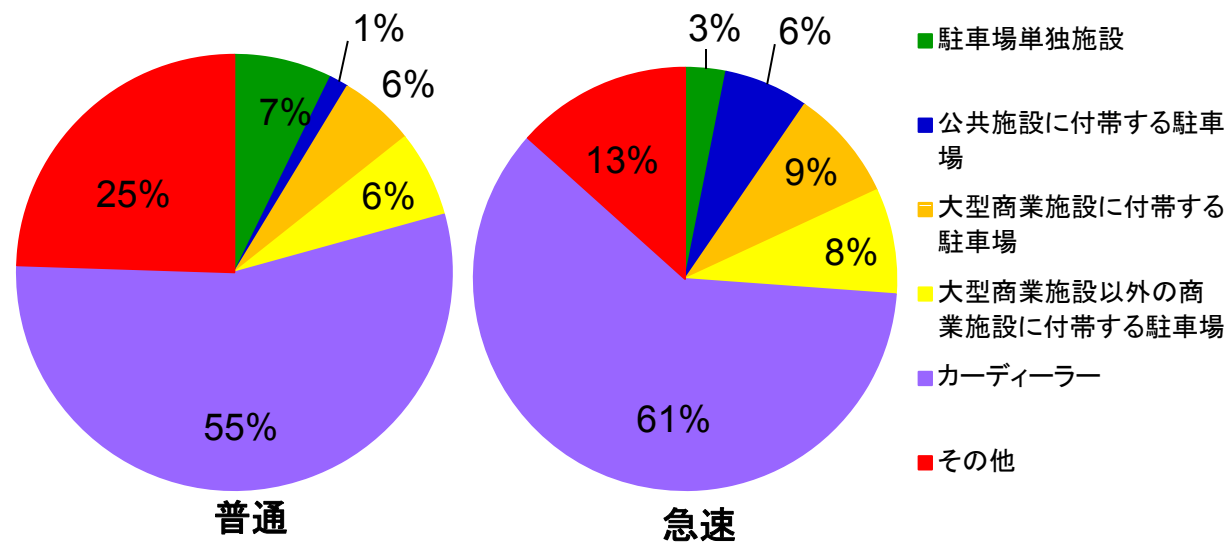
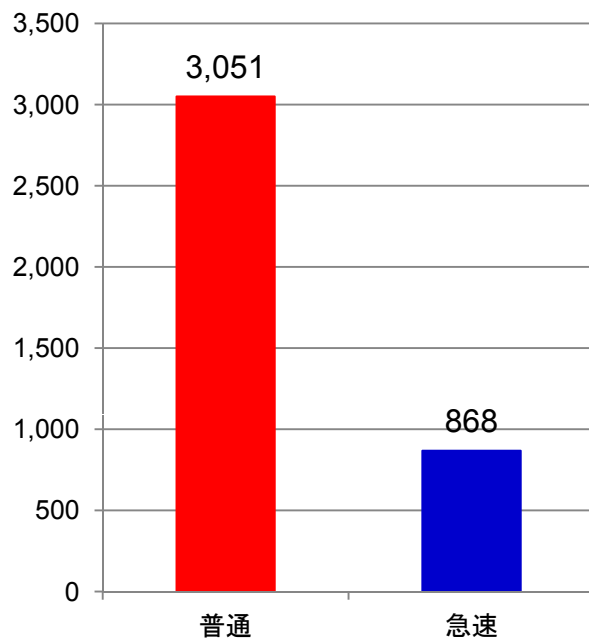
- 普通充電器は、愛知県、神奈川県、京都府で50基以上設置。
- 急速充電器は、岡山県、神奈川県で25基以上設置。

公共が管理している駐車場への都道府県別充電施設数(パブリック充電施設)



○民間が管理している駐車場への充電施設の設置数は3,919基。  
 ○そのうち、普通充電器は3,051基(約78%)、急速充電器は868基(約22%)。  
 ○普通・急速充電器ともに約6割がカーディーラーに設置。

民間が管理している駐車場への充電施設(パブリック充電施設)の充電施設数、駐車場分類



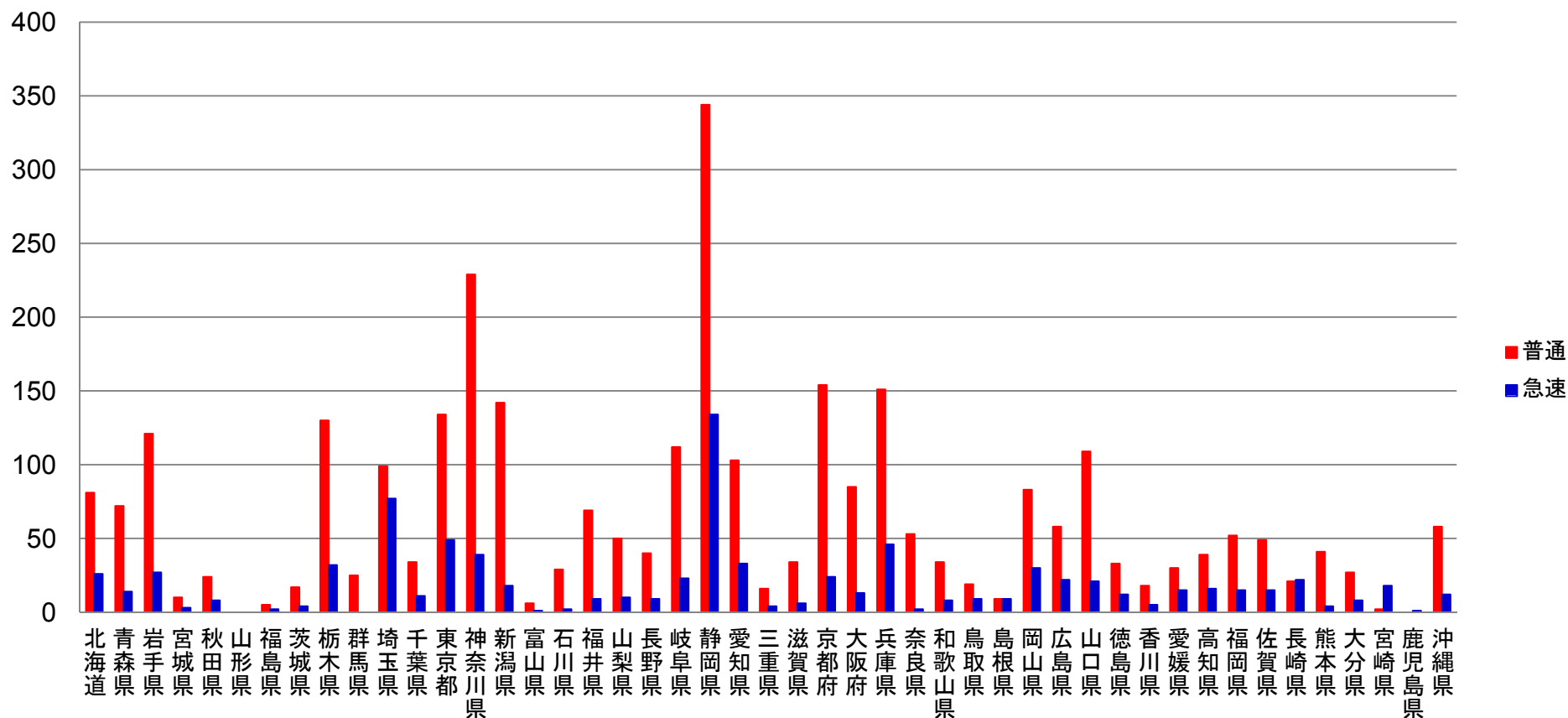
平成26年1月 国土交通省調べ

※民間が管理している駐車場への充電施設は、地方公共団体において調査可能なものを集計している。



- 普通充電器は、静岡県が344基、神奈川県で229基設置。
- 急速充電器は、静岡県で134基設置。

民間が管理している駐車場への都道府県別充電設備数(パブリック充電施設)



平成26年1月 国土交通省調べ

※民間が管理している駐車場への充電施設は、地方公共団体において調査可能なものを集計している。

## PFI法の概要

(民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(平成11年法律第117号))

### 目的(第1条)

民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して公共施設等の整備等の促進を図るための措置を講ずること等により、効率的かつ効果的に社会資本を整備するとともに、国民に対する低廉かつ良好なサービスの提供を確保し、もって国民経済の健全な発展に寄与する

### 対象施設(公共施設等)(第2条)

- 公共施設(道路、鉄道、港湾、空港、河川、公園等)
- 公用施設(庁舎、宿舎等)
- 賃貸住宅及び公益的施設(教育文化施設、廃棄物処理施設、医療施設、社会福祉施設、駐車場等)
- 情報通信施設、熱供給施設、研究施設等
- 船舶、航空機、人工衛星等

### 公共施設等の管理者等(第2条)

- 各省各庁の長(衆議院議長、参議院議長、最高裁判所長官、会計検査院長含む)
- 地方公共団体の長
- 独立行政法人、特殊法人その他の公共法人

### 基本方針(第4条)

特定事業の実施に関する基本的な方針(閣議決定)

### 株式会社民間資金等活用事業推進機構(第31条～第67条)

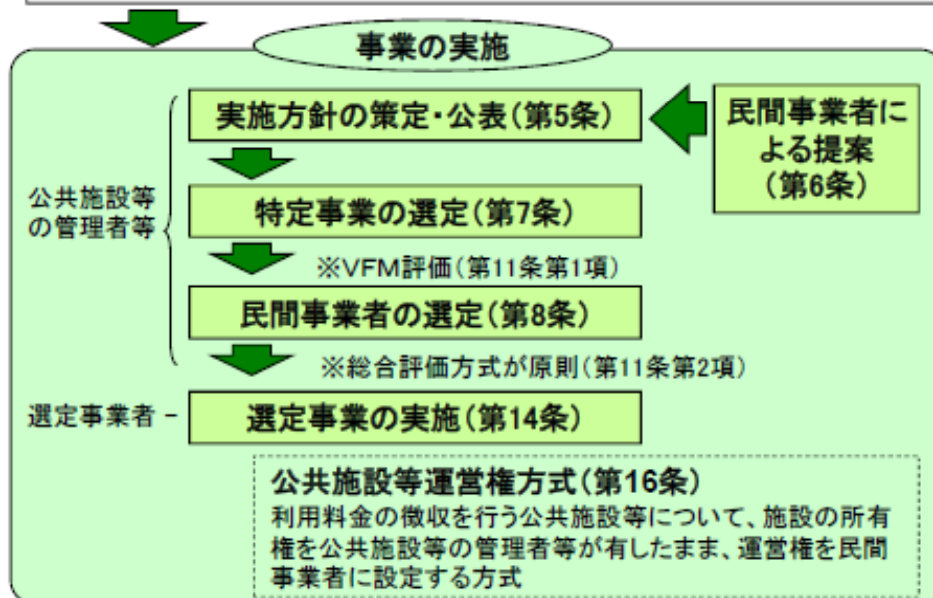
利用料金を自らの収入として徴収する公共施設等の整備等に対して出融資等を実施

### PFI推進会議(第81条)

会長:内閣総理大臣 委員:国務大臣  
基本方針の案の作成、関係行政機関相互の調整

### PFI推進委員会(第83条)

委員:学識経験者から内閣総理大臣が任命(9名)  
基本方針の審議、PFIの実施状況の調査審議



### 支援措置等

- 国の債務負担5年→30年(第68条)
- 行政財産の貸付け(第69条、第70条)  
PFI事業に供するため、国・地方の行政財産(土地・建物等)の貸付けが可能。
- 国公有財産の無償使用等(第71条)  
PFI事業に供するため、国公有財産の無償・低廉な対価での使用が可能。

## PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン(概要)

民間と地域の双方にとって魅力的なPPP/PFI事業として、今後10年間(平成25~34年)で12兆円規模に及ぶ下記の類型による事業を重点的に推進することとし、目指す類型ごとの事業規模及びその推進のための具体的取組は、下記のとおり。

### (1)公共施設等運営権制度を活用したPFI事業 :2~3兆円

<具体的取組>

- 空港、上下水道事業における運営権制度の積極的導入 等

### (2)収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業等 :3~4兆円

<具体的取組>

- 高速道路(特に大規模改修が必要な首都高)など、公共施設の維持・更新にPPP的手法の導入検討 等

### (3)公的不動産の有効活用など民間の提案を活かしたPPP事業 :2兆円

<具体的取組>

- 民間提案に係るガイドラインの発出や提案窓口の整備
- 政府横断的な案件形成支援のため、英国のInfrastructure UKを参考とした官民連携体制の構築 等

### (4)その他の事業類型(維持管理・更新等における業績連動の導入、複数施設の包括化等):3兆円

### <(1)~(4)の類型を通じた具体的取組>

- PPP/PFIの抜本改革に重点的に取り組む各省庁及び地方公共団体に対する適切な評価を踏まえた各種補助金・交付金の重点化 等

10~12  
兆円<sup>\*</sup>

※事業規模目標については、民間の提案、イニチアチブを最大限尊重することから、具体の事業計画を精緻に積み上げたものではなく、各府省による取組の推進やインフラ投資市場の活性化等が図られることを前提に、官民で共有するべきものとして設定したものである。

## ●PFI事業とは

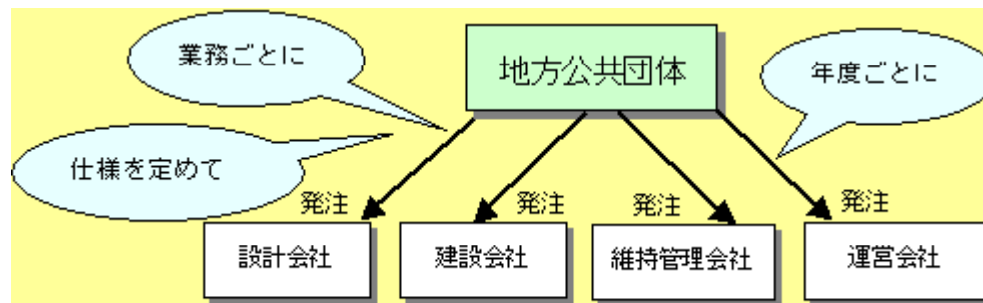
民間の資金と経営能力・技術力(ノウハウ)を活用し、公共施設等の設計・建設・改修・更新や維持管理・運営を行う公共事業の手法のひとつ。

- 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

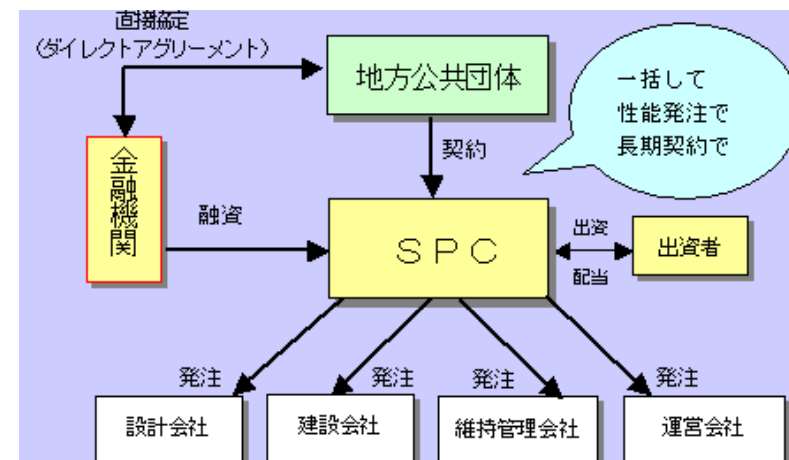
従来の公共事業が設計、建設、維持管理、運営という各業務を分割し、年度ごとに発注するのに対し、PFIでは、全ての業務を特別目的会社(SPC)等に包括して長期契約します。さらに、PFIでは、“性能を満たしていれば細かな手法は問わない”性能発注より業務をゆだねるため、民間のノウハウが発揮されます。

### 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



## ●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

## ●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
箕面市立箕面駅前駐車場・ 駐輪場等再整備運営事業	大阪府 箕面市	BTO RO	—	13年

# 参考 駐車場法の改正等の経緯

## 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



●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
- ・ // ローカルルールの採用
- ・ // 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