

# 駐車対策の現状

---

国土交通省 都市局  
街路交通施設課  
平成29年 2月 3日

1. 機械式駐車装置を巡る最近の動き
2. 路外駐車場の換気基準に関する見直し
3. 自動二輪車駐車対策
4. 路外駐車場のバリアフリー化
5. 駐車施設附置義務の弾力化
6. 駐車場マネジメント(配置適正化)

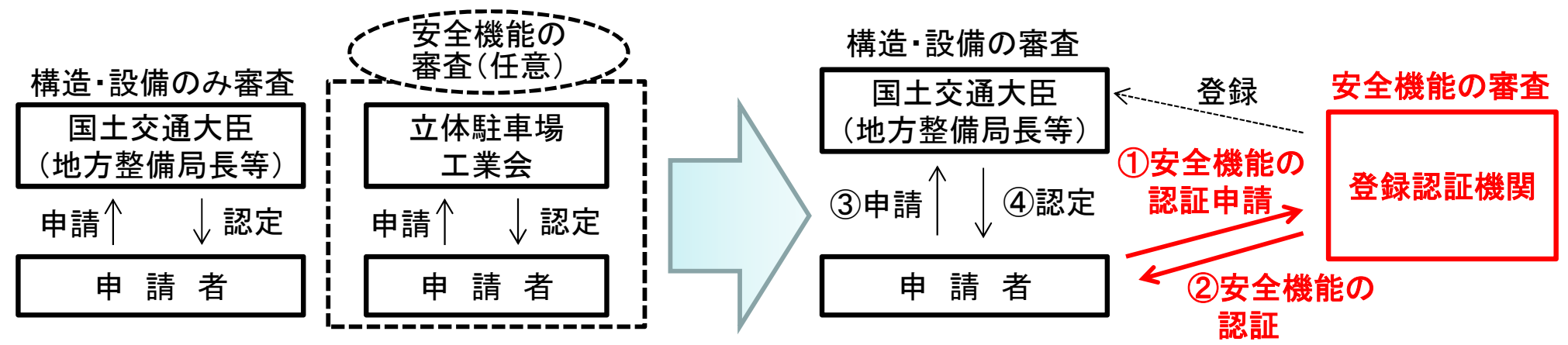
# 1. 機械式駐車装置を巡る最近の動き

---

# 駐車場法施行規則の改正（平成27年1月1日施行）

○ 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(H28.12末現在)

二段・多段方式	58件	平面往復方式	10件	エレベータ方式	34件	
多層循環方式	4件	水平循環方式	34件	垂直循環方式	3件	合計:143件

※詳細については、国土交通省HP ([http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000068.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000068.html)) をご覧下さい。

○「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。

○今般、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)

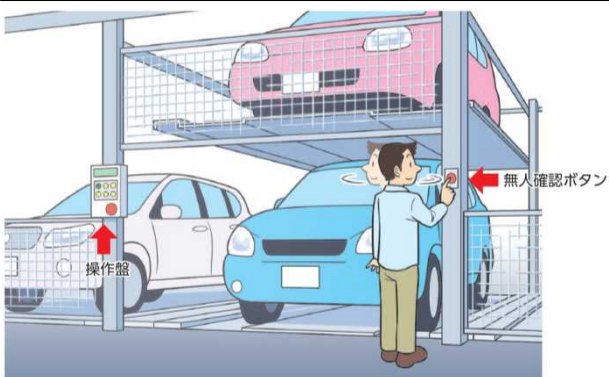


イラスト1  
操作盤から離れた場所で視認性を確保する、無人確認ボタン



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



イラスト3  
入庫後の安全確認不足による死亡事故例



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死亡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しまいます。機械式立体駐車場で事故を防ぐためには、利用者において適正な利用に努めて頂くことも重要ですが、特に既設の駐車装置については、管理者において安全対策を検討・実施することが極めて重要です。機械式立体駐車場の安全対策が十分にされているかどうか、チェックしましょう。

1. 装置内への人の侵入を防止するための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 人が容易に車の見えられない箇所や前面ゲート等を設置している。(後付け可)	<input type="checkbox"/> 格納や前部チェーンの設置など、視界の工夫を行っている。	<input type="checkbox"/> 遊んでいる子供などが、容易に侵入出来てしまう。

2. 装置内への人の閉じ込めを防止するための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 利用者に対して無人確認を促すことに加え、人の存在を検知して装置を停止するセンサーを設置している。(後付け可)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している。	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない。

3. 前の利用者が居残っている状態で、次の利用者が押し込んで操作しないための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 閉止番号やカードリーダー等により利用者を認証できる機能が付いている。(後付け可)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している。	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない。

4. 装置内の無人確認を徹底するための措置が講じられていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 操作盤からの死角を確認するための定額制やモニター等を設置している。(後付け可)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付等により、利用者に対する無人確認を促している。	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシール等が貼付されていない。

5. 緊急時に装置を非常停止するための工夫がなされていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンを設置している。(後付け可)	<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンは無いが、非常停止を行うことはできる。(操作ボタンから)	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の手動操作により装置が停止する等)

管理者に対する説明は行われていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 取扱説明書等により説明を行っている。	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手交しているが、説明は行っていない。	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手交していない。

多数の利用する駐車場においては、専任の取扱者に対して十分な説明を行う必要があります。

者に対する注意喚起は適切に行われていますか？		
A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 定期的な教育訓練を実施している。	<input type="checkbox"/> 操作盤付近におけるシールの貼付や利用者向けのパンフレットの配布等により、定期的な注意喚起を行っている。	<input type="checkbox"/> 定期的には注意喚起を行っていない。

技術者による点検や整備は適切に行われていますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 点検整備を定期的に実施している。	<input type="checkbox"/> 点検において整備の実施を指示されているが、未対応がある。	<input type="checkbox"/> 専門技術者による点検を行っていない。

一事故が発生した場合の緊急連絡先を明示していますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 取の第一発見者がすぐ分かるように緊急連絡先を明示している。	<input type="checkbox"/> 緊急連絡先は決まっているが、明示していない。	<input type="checkbox"/> 緊急連絡先を決めていない。

責任者を明示していますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 管理者が分かる位置に責任者を明示している。	<input type="checkbox"/> 管理責任者は決まっているが、明示していない。	<input type="checkbox"/> 管理責任者を決めていない。

安全対策の評価点は？ 下の□にチェックした数を入れて計算しましょう。

A: □ × 10点 + B: □ × 5点 + C: □ × 0点 = □点

50点～100点の方：安全対策は十分に講じられています。  
 ・利用者への注意喚起等に引き続き積極的に取り組みましょう。

50点～90点の方：概ね対策は講じられていますが・・・  
 ・全ての項目がB(5点)以上であれば、最低限の対策は講じられています。  
 ・C(0点)の項目がある場合には、今すぐできる対策から取り組みましょう。  
 ・関係主体による協議の場を設置等を通じて、安全性向上のために計画的な安全対策を考慮した安全対策を検討しましょう。

0～45点の方：対策は不十分です。  
 ・C(0点)の項目については、今すぐできる対策から取り組みましょう。

消費者庁 国土交通省 公益社団法人 立体駐車場工業会



# 機械式立体駐車場の安全基準のJIS化

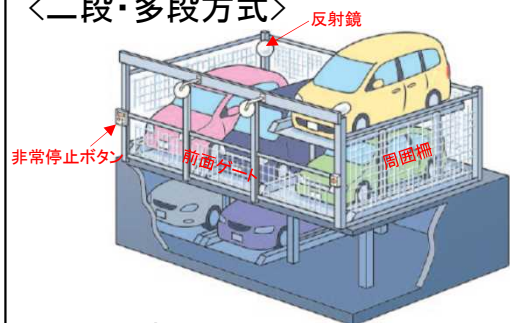
- 立体駐車場工業会で、「機械式駐車設備の安全規格・JIS原案作成委員会」(委員長:向殿政男 明治大学名誉教授)を設置し、平成28年3月にJIS原案を作成。
- 日本工業標準調査会の審議を経て、平成29年中に制定予定。
- 機械式立体駐車場の安全基準のJIS化により、機械式立体駐車場の安全性の確保に寄与。

## 機械式駐車設備の安全規格の概要

国際的な機械安全の考え方(ISO12100)に基づくリスクアセスメントの実施

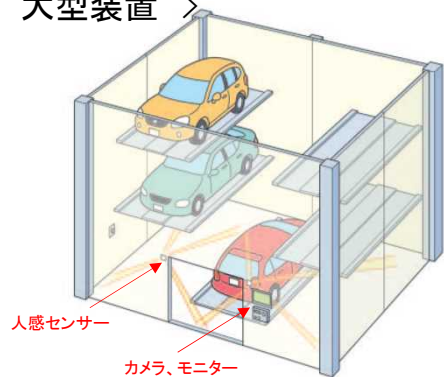
## 安全要求事項の例

### <二段・多段方式>



- ・周囲の柵と前面ゲートが設置されている。
- ・装置内に人が残っていることを検知するセンサーが設置されている。
- ・反射鏡や照明装置が設置されている。
- ・操作には暗証番号等が必要である。
- ・非常停止ボタンが設置されている。

### < 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が設置されている。
- ・カメラやモニターが設置されている。
- ・操作には暗証番号必要である。
- ・搬器の旋回部分が明示されている。

## 適用範囲

利用者	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)
施設規模		
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)	マンション駐車場 月極駐車場等
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	車庫、社員用駐車場等

- 届出駐車場の適用範囲＝  
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＝  
地方自治体の条例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
- JIS規格の適用範囲  
(標準規格ではあるが義務ではない)

## 2. 路外駐車場の換気基準に関する見直し

---

# 路外駐車場の換気装置

○建築物である路外駐車場には、駐車場内の良好な空気環境を確保するため、駐車場法に基づき、換気装置の設置が義務付けられている。  
 (※ただし、一定規模以上の開口部がある場合には設置不要)

## ＜換気装置の設置例＞



①・④換気ファン



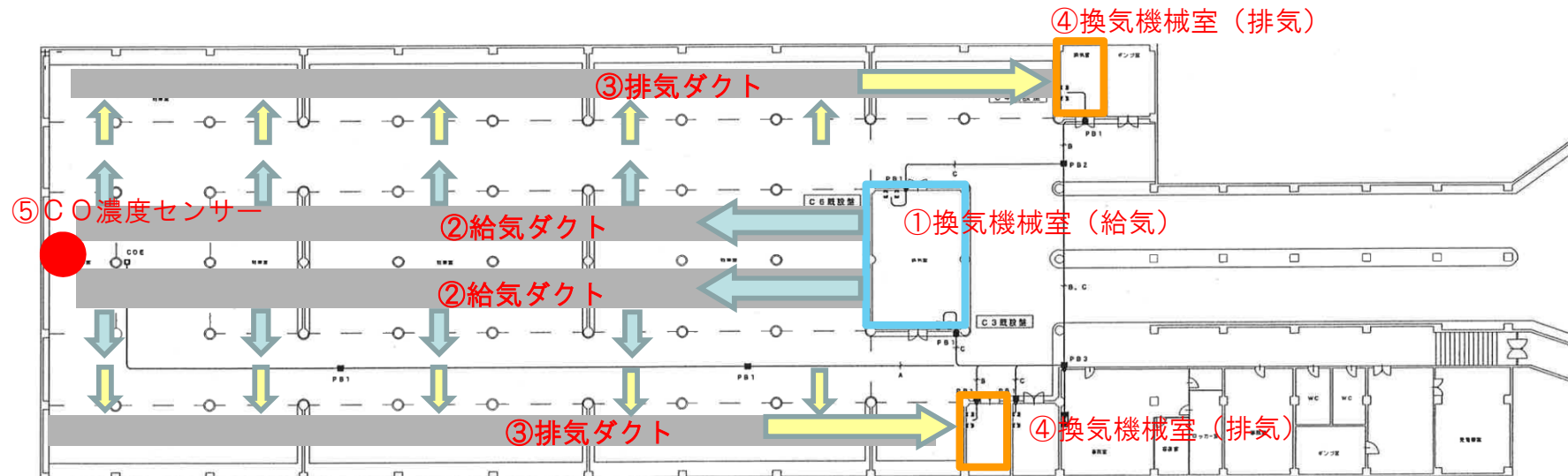
②給気ダクト及び吹出口



③排気ダクト及び吸込口



⑤CO濃度センサー





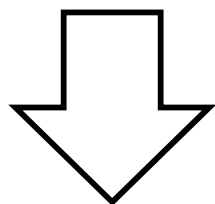
# 駐車場法施行令の一部改正について

○近年の自動車の環境性能の向上、次世代自動車の普及等に対応するため、駐車場法施行令の一部を改正し、建築物である路外駐車場に設置する換気装置の能力に関する基準を緩和する。  
(本年7月12日閣議決定、8月1日施行)

平成27年度に国土交通省が開催した「路外駐車場の換気基準に関する検討委員会」(座長:水野明哲工学院大学名誉教授)における結論を踏まえ、以下の措置を実施。

## <旧基準>

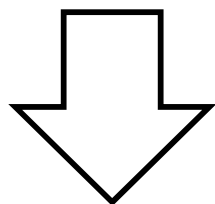
- ・必要な換気能力は1時間につき駐車場の容積の10倍以上



### 換気装置の能力に関する基準の緩和

- ・近年の自動車の環境性能の向上や次世代自動車の普及の状況、目指すべき空気環境の水準等を踏まえ、**換気装置の能力を現行基準で要求している能力の半分程度に緩和。**

- ・駐車場の容積の5倍以上に緩和



### 規制の単位の見直し

- ・現行基準は駐車場の容積を単位として規制を設定しているが、駐車場の天井高を高く設計した場合にはその分高い換気能力が要求されてしまうため、**駐車場の容積ではなく、駐車場の床面積を単位として規制を設定する方式に変更。**  
(駐車場の天井高を2.7mとして算出)

## <新基準>

- ・駐車場の床面積1㎡当たり毎時14㎡以上に見直し

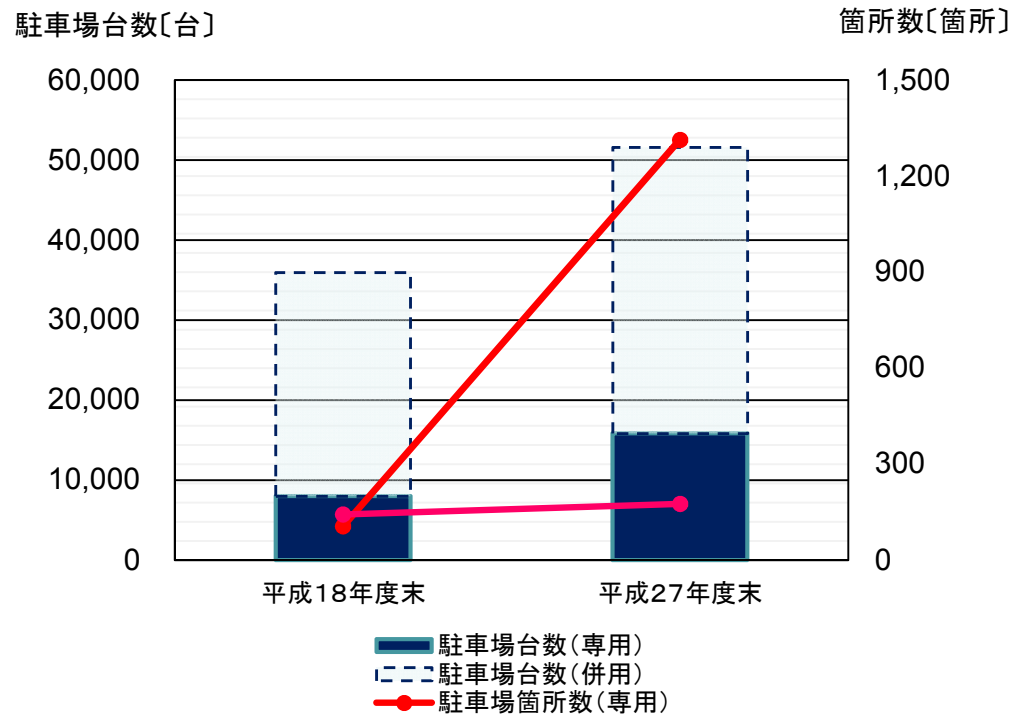
# 3. 自動二輪車駐車対策

---

# 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27年度末現在、全国の自動二輪車駐車場(専用)は、約1,300箇所、約16千台。  
(平成18年比で、自動二輪車駐車場(専用)の箇所数は約12倍に、駐車場台数は約2倍に増加)
- ただし、保有台数あたりの駐車スペース台数は、自動車と比較すると、まだ少ない水準。

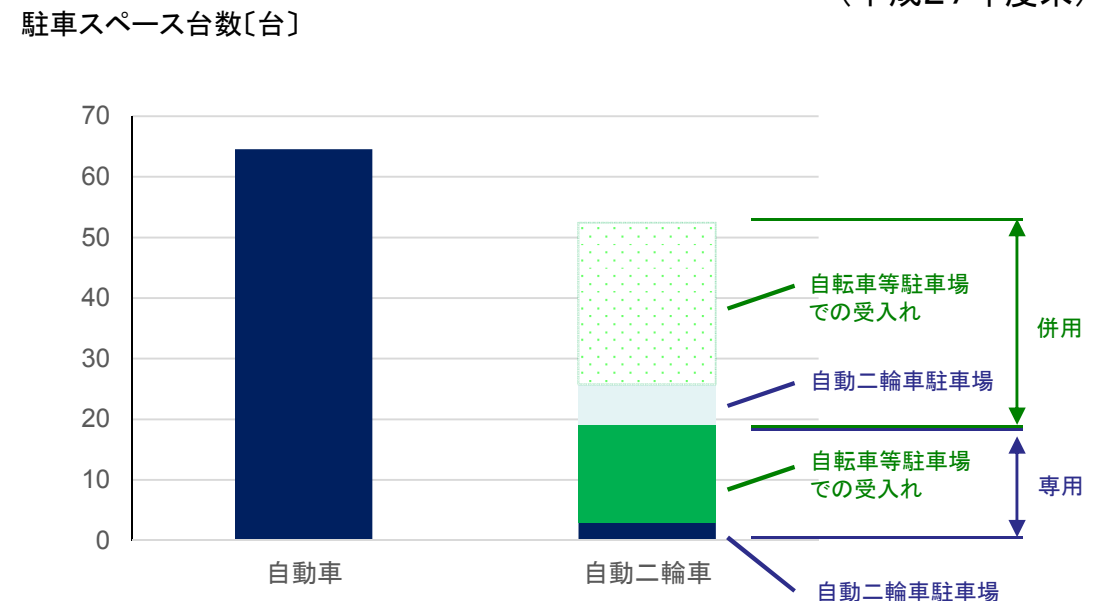
### 自動二輪車駐車場の箇所数・駐車場台数



- 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(四輪車)がともに駐車可能なスペース。

### 保有台数1,000台あたりの駐車スペース台数

(平成27年度末)



- 注1 駐車場の台数は、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又は自転車とともに駐車可能なスペース。  
 注4 自動二輪車等駐車場での受入れにおいては、専用については約7割、併用については約4割が、125cc以下限定の受入れ。  
 注5 各数値は、「自動車保有車両数 月報」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)、総務省自治税務局市町村税課資料の他、国土交通省調べによる。

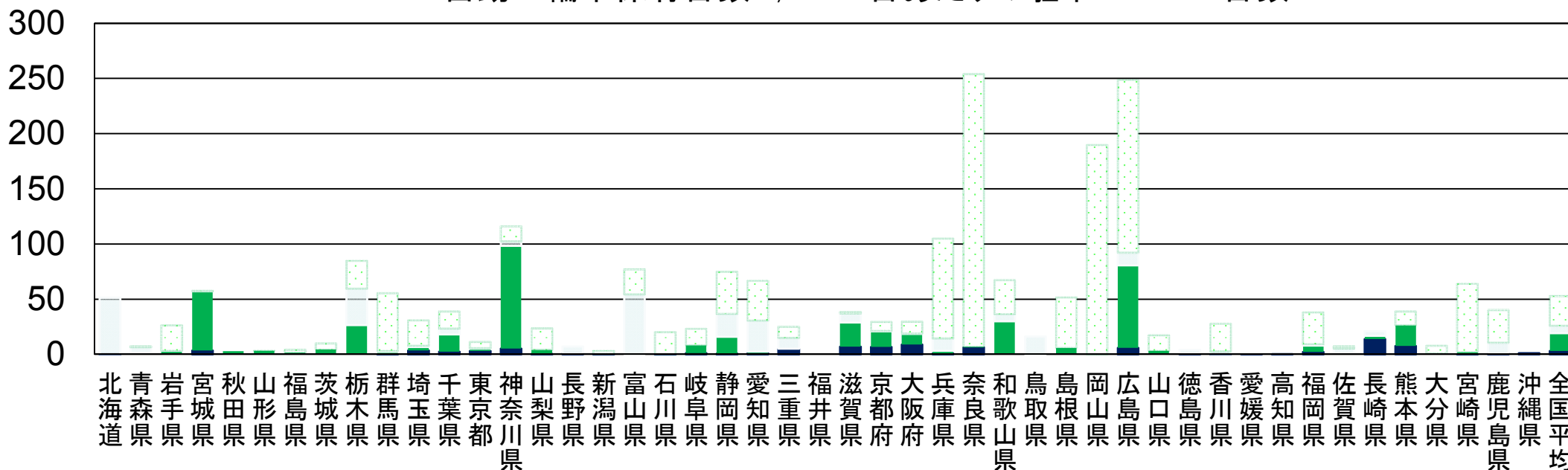
# 自動二輪車駐車スペースの整備状況

○ 都道府県ごとの整備状況は、差のある状況となっている。

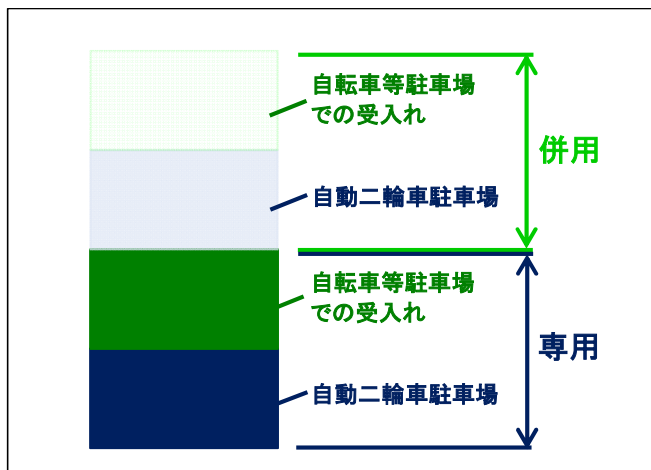
駐車スペース台数[台]

自動二輪車保有台数1,000台あたりの駐車スペース台数

(平成27年度末)



【凡例】



注1 各数値は、「自動車保有車両数 月報」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)、総務省自治税務局市町村税課資料及び国土交通省調べによる。

注2 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3 専用は自動二輪車のみが駐車可能なスペース。

注4 併用は自動二輪車及び自動車(四輪車)又は自転車がともに駐車可能なスペース。

注5 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。

# 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。(平成27年度末現在、自動二輪車駐車場(専用)が全体で約1,300箇所のうち、約1,000箇所が附置義務駐車施設として整備)

## ◆附置義務駐車場条例の事例(福岡市)

建築物における駐車施設の附置等に関する条例(抜粋)

(駐車施設の附置)

第3条の2 次の表の(あ)欄に掲げる地区又は地域内において、(い)欄に掲げる用途に供する建築物であつて(う)欄に掲げる規模のものを新築しようとする者は、(え)欄により算定した台数を合計した台数以上の自動二輪車を収容することができる駐車施設を建築物又は建築物の敷地内に設けなければならない。ただし、規則で定めるものの用に供する建築物で、市長が特に認めるものについては、この限りでない。

○条例化の背景

自動二輪車の保有台数の増加しており、都心部においては、違法駐車も見られることから、自動二輪車の駐車施設の設置を新たに義務づけ

## ◆附置義務駐車場条例の制定状況

**自動二輪車附置義務適用:8都市 (平成28年12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)、京都市(26.10.1施行)、神戸市(27.12.18施行)、福岡市(29.4.1施行予定)

条例改正検討都市:千葉市、浜松市、岡山市、広島市、長崎市

※ 東京都では、区市が低炭素まちづくり計画を策定することで、自動二輪車駐車場附置の義務化等が可能となっている  
(平成26年4月1日より改正都条例施行)

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	
	建築物の規模	附置基準	建築物の規模	附置基準	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	一律一台	①2,000㎡超 ~3,000㎡以下	一律一台	①2,000㎡超 ~6,500㎡以下	一律一台
	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
京都市	2,000㎡超	3,000㎡毎に1台	2,000㎡超	8,000㎡毎に1台	2,000㎡超	8,000㎡毎に1台
神戸市	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	6,000㎡毎に1台	1,500㎡超	6,000㎡毎に1台
福岡市	3,000㎡超	3,000㎡毎に1台	5,000㎡超	5,000㎡毎に1台	5,000㎡超	5,000㎡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



# 既存駐車場における自動二輪車の受入れ

## ■ 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。



既設自転車駐車場(屋内)で受け入れた事例



既設自転車駐車場(道路上)で受け入れた事例

## ■ 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です。



機械式立体駐車場の敷地内に整備した事例



公共駐車場(地下)に整備した事例



駐車マスを自動車と併用して使用している事例

# 自動二輪車の利用環境の向上に向けた取組

## 自動二輪車利用者に届く広報・PR

○ 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。

### ◆札幌市 都心部 自動二輪車受け入れ駐車場マップ

No.	駐車場名	住所(〒)所在地	施設名(※)	受入方法	営業時間
1	レールパーク札幌	北5東17丁目	207-0088	二輪専用(10台)	8:00~18:30
2	ソフウェアイン 南 北4東6南7番	北4東6南7番	232-8198	自動車専用	24時間
3	南2東2カワハルキョウ	南2東2南1丁目	222-0432	自動車専用	7:00~22:00 10:00~23:30
4	北1東5南1東1東	北1東5南1東1丁目	290-5928	二輪専用(3台)	7:30~22:00
5	カベビルパーク1+1	北1東1南1丁目	218-0710	自動車専用	7:00~24:00
6	北2東4南1東1東	北2東4南1東1丁目	221-2956	自動車専用	8:00~23:00
7	南4東4南1東1東	南4東4南1東1丁目	221-4481	自動車専用	8:00~23:00
8	ペルパルク 南2東4南1東1東	南2東4南1東1丁目	598-0616	自動車専用	7:00~24:00
9	南4東4南1東1東	南4東4南1東1丁目	231-8396	自動車専用	8:30~21:30
10	南4東4南1東1東	南4東4南1東1丁目	272-7447	自動車専用	8:30~21:30
11	ペルパルク 南2東4南1東1東	南2東4南1東1丁目	552-4088	自動車専用	24時間
12	北1東5南1東1東	北1東5南1東1丁目	531-8937	自動車専用	24時間
13	北1東5南1東1東	北1東5南1東1丁目	512-4030	自動車専用	9:00~20:00
14	北1東5南1東1東	北1東5南1東1丁目	511-6311	自動車専用(1台)	24時間

### ◆横浜市HP

横浜市 都市整備部 都市計画課 自動二輪車の駐車場案内

自動二輪車駐車場案内

大切な二輪だから キッチンと停めたい

区別から探す

駅周辺から探す

市内の主要な駅やランドマーク周辺に自動二輪車専用駐車場が設置されています。

区別から探す

市内の主要な駅やランドマーク周辺に自動二輪車専用駐車場が設置されています。

### ◆東京都 道路整備 保全公社 HP

s-park Search Safety Service for riders

主要エリアから探す

路線図から探す

新規登録自動二輪車駐車場情報

都心部から探す

東京都全面から探す

駐車場名・住所から探す

行き先から探す

## 自動二輪車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

どこにある? どこに必要? バイク駐車場

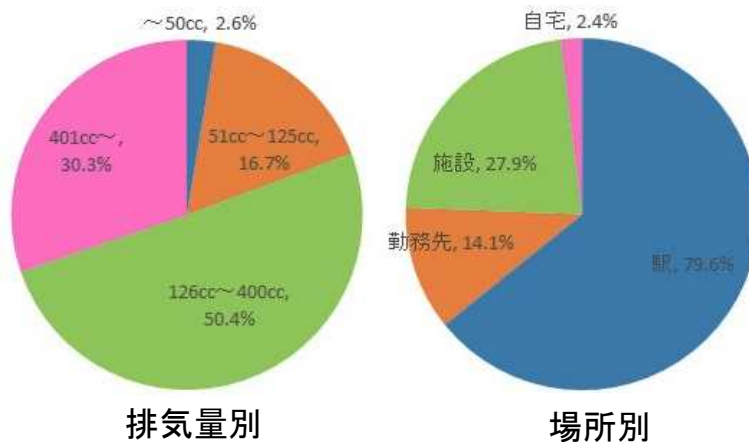
バイク(原付・自動二輪車)の駐車場はまだまだ不足しています。バイク駐車場の確保には、ライダーの皆さんが「声」がなくてはなりません。バイク駐車場をつつて欲しい場所(地点)が、どこかありませんか。あなたの声を国や自治体関係者等に届けましょう!

いますく「全国バイク駐車場案内」にアクセスして、駐車場をつつて欲しい場所を教えてください!

一般社団法人 日本二輪車普及安全協会

### 【よせられた要望の概要】

#### ◇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

都道府県	月極	時間貸	総計
1 東京都	518	381	899
2 神奈川県	218	205	423
3 大阪府	179	133	312
4 埼玉県	101	65	166
5 千葉県	102	44	146
合計	1,441	1,134	2,575

駐車場を整備して欲しい場所を要望できる



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、この旨周知徹底方をお願いいたします。

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。**

# 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。**

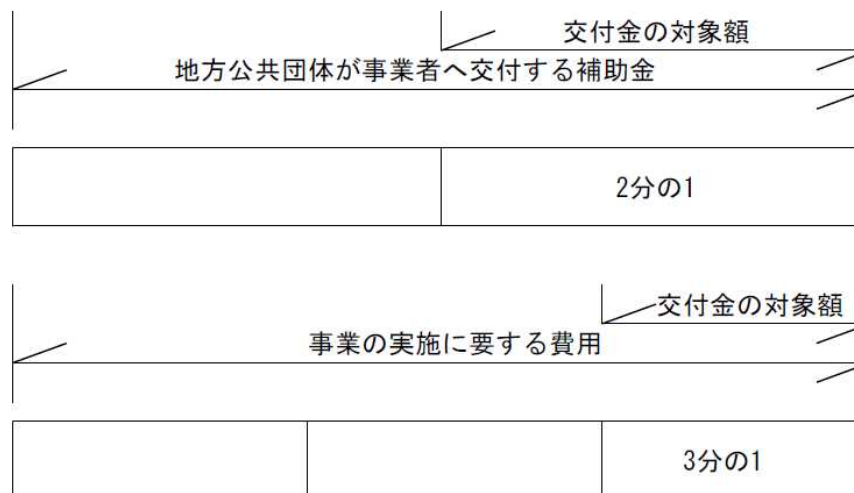
[財産処分の規定について]

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



以上



事業名	対象・概要	補助額
<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」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。</p>	<p>対象事業費の概ね 4/10 (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)</p>
<p>都市・地域交通戦略推進事業 (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。</p>	<p>対象事業費の 概ね 1/3, 1/2 (概ね100台以上の駐車場を対象とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1とする)</p>
<p>道路(街路)事業 (社会資本整備総合交付金)</p>	<p>都市計画道路整備に関する事業等として、地方公共団体が実施する駐車場(道路附属物)の整備に対する支援。</p>	<p>対象事業費の 概ね 5.5/10</p>

## 4. 路外駐車場のバリアフリー化

---

# 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

- 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)施行
- 法の対象に旅客施設、道路、建築物とともに**特定路外駐車場**も追加
- **新設の特定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を規定**

- ・ 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管理者や利用者に対して啓発をお願いします**

## ■ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(抄)

(定義)  
 第二条  
 一～十 (略)  
 十一 特定路外駐車場 駐車場法第二条第二号に規定する路外駐車場(道路法第二条第二項第六号に規定する自動車駐車場、都市公園法(昭和三十一年法律第七十九号)第二条第二項に規定する公園施設(以下「公園施設」という。)、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。)であつて、自動車の駐車の用に供する部分の面積が五百平方メートル以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するものをいう。  
 十二～二十八 (略)

## ■ 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(抄)

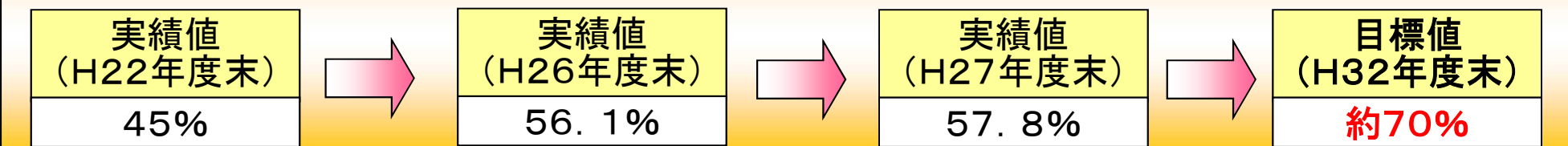
(路外駐車場車いす使用者用駐車施設)  
 第二条 特定路外駐車場には、車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設(以下「路外駐車場車いす使用者用駐車施設」という。)を一以上設けなければならない。ただし、専ら大型自動二輪車及び普通自動二輪車(いずれも側車付きのものを除く。)の駐車のための駐車場については、この限りでない。  
 2 路外駐車場車いす使用者用駐車施設は、次に掲げるものでなければならない。  
 一 幅は、三百五十センチメートル以上とすること。  
 二 路外駐車場車いす使用者用駐車施設又はその付近に、路外駐車場車いす使用者用駐車施設の表示をすること。  
 三 次条第一項に定める経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること。

(路外駐車場移動等円滑化経路)  
 第三条 路外駐車場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うち一以上を、高齢者、障害者等が円滑に利用できる経路(以下「路外駐車場移動等円滑化経路」という。)にしなければならない。  
 2 (略)

# 特定路外駐車場のバリアフリー化

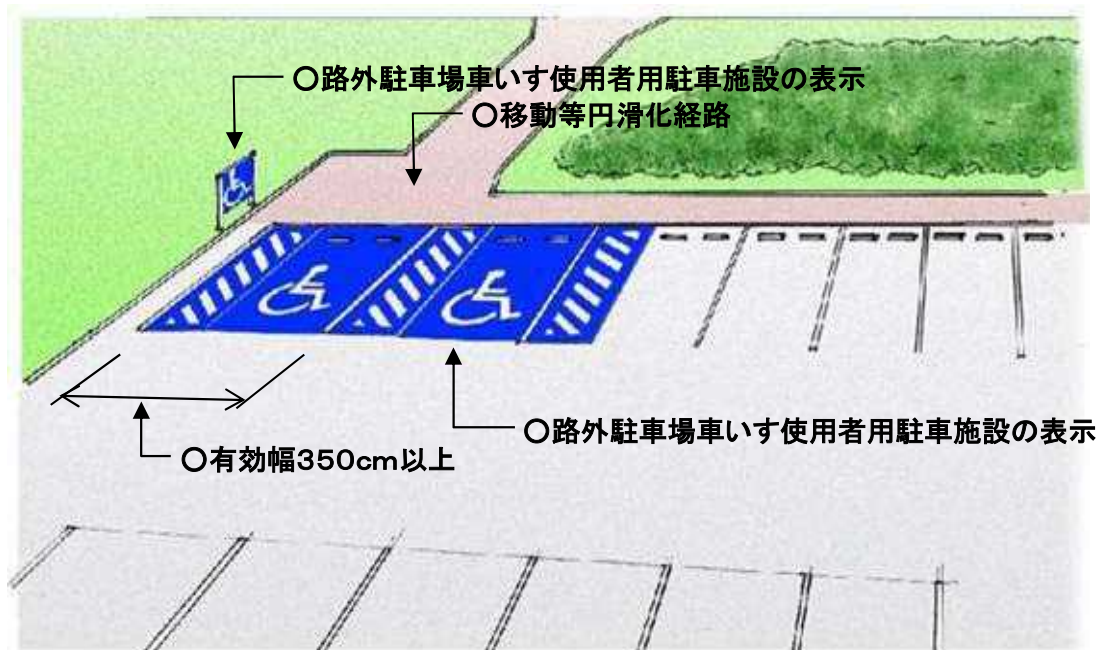
- 移動円滑化の促進に関する基本方針(平成23年3月31日告示)
- 交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)
- 第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定)

指標：バリアフリー化された特定路外駐車場の割合



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

## バリアフリー化された路外駐車場のイメージ



## 整備事例 (エレベーターに近接して設置)

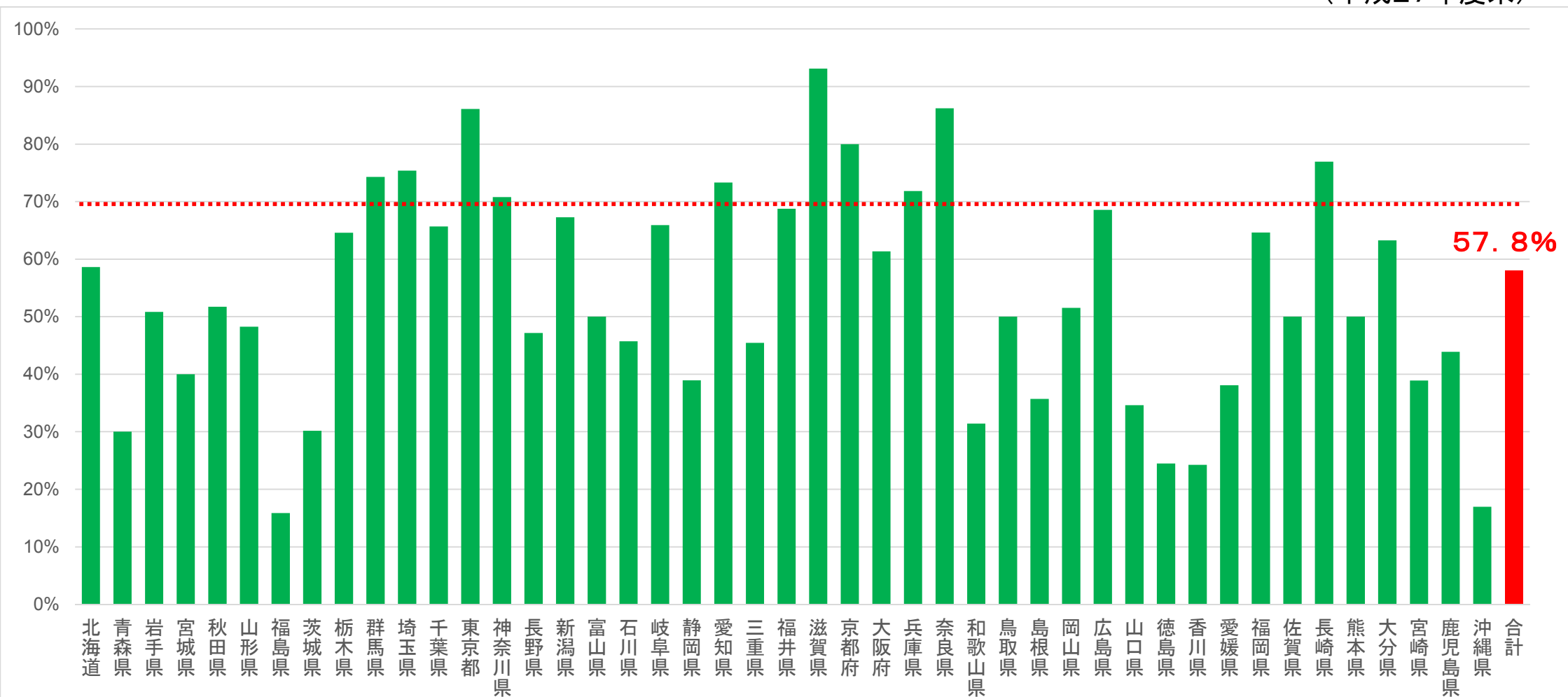


# 特定路外駐車場のバリアフリー化状況

○ 都道府県ごとの特定路外駐車場のバリアフリー化率は、下図のとおりとなっている。

都道府県別特定路外駐車場のバリアフリー化率

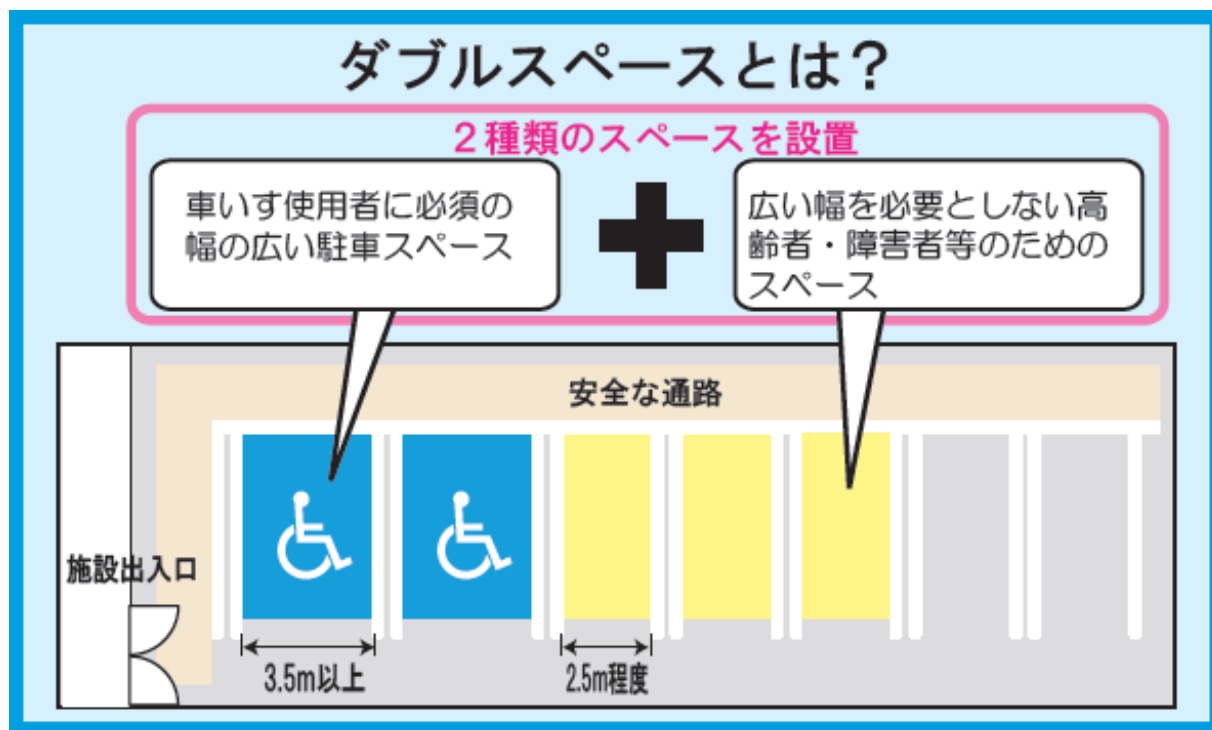
(平成27年度末)





- 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HP参照）

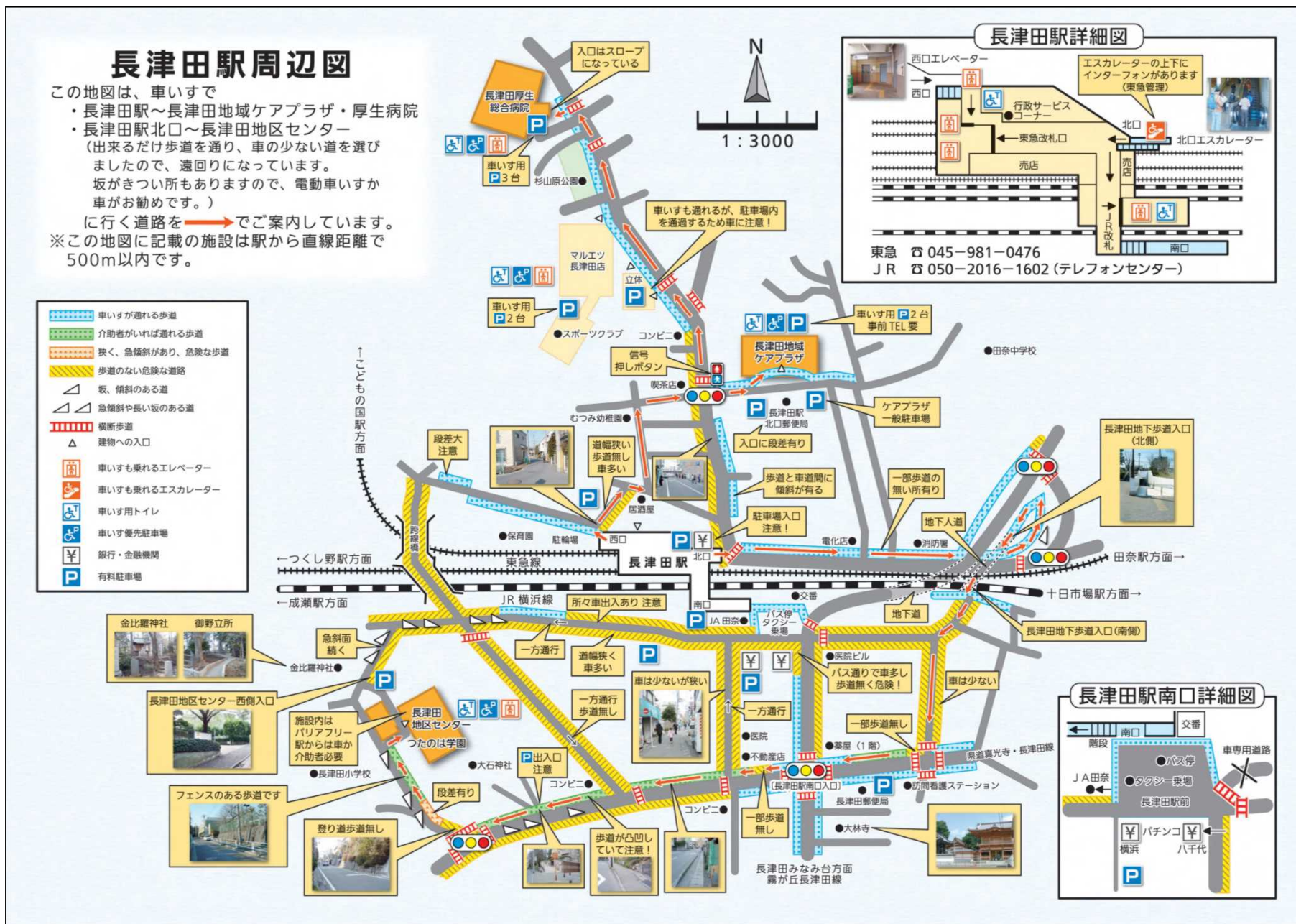
[http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09\\_hh\\_000030.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000030.html)



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。

# (参考)車いすガイドマップ

## ○ 駐車場も含めたまち全体でのバリアフリー化が有効





○ 移動円滑化基準への適合だけでなく、無人精算機におけるユニバーサル対応も必要

## ■ 市営駐車場におけるユニバーサル対応型精算機の設置例

- ・ 料金の投入口等が全体的に低い位置に設置されているとともに、大型ディスプレイやカメラ、インターホンの設置により、障害者割引のスムーズな処理を可能としている。また、異常発生時の対応も可能である。



全景



近景(ディスプレイ部、カメラ部)

# 車いす使用者用駐車スペースに対する配慮事項

- 車いす使用者用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ている。
- 調査対象の病院では、平面式駐車場の車いす使用者用駐車スペースにおいて、屋根が設置されている駐車場台数は約1割。
- 調査対象の病院では、立体式及び地下式駐車場の車いす使用者用駐車スペースにおいて、有効高さが2.35m以上ある駐車場台数は約3割。

## 【調査対象】

- ・地方公共団体が開設者(運営者)である医療法上の病院
- ・地方公共団体が解説者(運営者)でない医療法上の病院で、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

## 【調査内容】

- 車いす使用者用駐車スペースについて、
- ・平面式駐車場の場合は、屋根の設置の有無と高さ
  - ・立体式及び地下式駐車場の場合は、内空高さを調査 (調査基準日:平成27年4月1日)



【福祉車両(例)】

集計病院数(箇所数)	1166 箇所
車いす使用者用駐車施設設置有	1042 箇所
車いす使用者用駐車施設設置無	124 箇所

## 【参考】

病院数 8,485箇所  
 (平成27年3月末時点)  
 (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用駐車スペース

車いす使用者用 駐車場	全体	うち屋根有	
		うち高さ2.35m以上	
箇所数	996	166	132
台数	4,707	610	505

## 立体式及び地下式駐車場における車いす使用者用駐車スペース

車いす使用者用 駐車場	全体	うち入口及び内空高さ2.35m以上	
箇所数	73		29
台数	514		164

## 5. 駐車施設附置義務の弾力化

---



## ■成長力の拡大に向けた税制・都市・住宅に関する政策要望

〔平成28年7月15日  
一般社団法人不動産協会要望より抜粋〕

### 2. 都市政策

我が国の大都市に世界中から人材・企業・資金・情報を呼び込むとともに、その相互作用によりイノベーションを生み出し活力の向上を図るために、ハード・ソフトの両面から以下の取組みが必要である。

(1)～(4)略

(5)時代の変化に対応した都市の実現

- ① 用途変更等における既存不適格遡及の柔軟化
- ② 魅力的なまちづくりを進めるための複数プロジェクトに跨がる共同貢献の実現

③ 附置義務住宅制度の見直し、附置義務駐車場台数の適正化

(6)略

## ○ 第25条第1項

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、事務所用途等の「目安値」の原単位を緩和

人口規模	用途	改正前	改正後
100万人以上の都市	事務所用途	200m <sup>2</sup> /台	<u>250m<sup>2</sup>/台</u>
50万人以上100万人未満の都市		150m <sup>2</sup> /台	<u>200m<sup>2</sup>/台</u>
50万人未満の都市		150m <sup>2</sup> /台	<u>200m<sup>2</sup>/台</u>
	特定用途※	150m <sup>2</sup> /台	<u>200m<sup>2</sup>/台</u>

※特定用途…百貨店その他の店舗及び事務所を除く特定用途

## ○ 第25条第3項

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)



# 附置義務基準の見直し

## ■ 名古屋市（平成29年施行予定）

- ・ 用途毎の附置義務駐車場の基準値（附置を義務づける駐車施設1台当たりの床面積）の見直し（地区の区分も廃止）

### ○ 改正内容

対象地区	用途	改正前		改正後
		一般地区	指定地区	
駐車場整備地区並びに 用途地域の商業地域・近隣 商業地域	店舗等	一般地区	250m <sup>2</sup>	350m <sup>2</sup>
		指定地区	250m <sup>2</sup>	
	事務所	一般地区	200m <sup>2</sup>	500m <sup>2</sup>
		指定地区	333m <sup>2</sup>	
	特定用途（店舗等及び事務所を除く）	一般地区	250m <sup>2</sup>	650m <sup>2</sup>
		指定地区	250m <sup>2</sup> ※1	
	非特定用途（住宅を除く）	一般地区	450m <sup>2</sup>	900m <sup>2</sup>
		指定地区	450m <sup>2</sup> ※2	

※1 ホテル等は416m<sup>2</sup> ※2 学校は750m<sup>2</sup>



## 6. 駐車場マネジメント(配置適正化)

---

# まちづくりにおける駐車場に係る課題

○ 駐車場の附置義務制度は自己敷地内が原則

→ 1階部分の有効な土地利用を阻害

○ 空き地におけるコインパーキングや月極駐車場の乱立

→ 自動車と歩行者の交錯が多数発生、まちなみの景観にも影響

⇒ 医療、福祉等の都市機能を利用する高齢者が「健康に歩いて暮らせるまちづくり」を実現するため、駐車場施策についても見直しが必要



# 駐車場マネジメント(配置適正化)のイメージ

駐車場の出入口があると・・・

入庫待ち(渋滞)の発生

歩行者との錯綜の発生

まちなみの連続性の断裂  
土地利用の非効率化

現状



将来

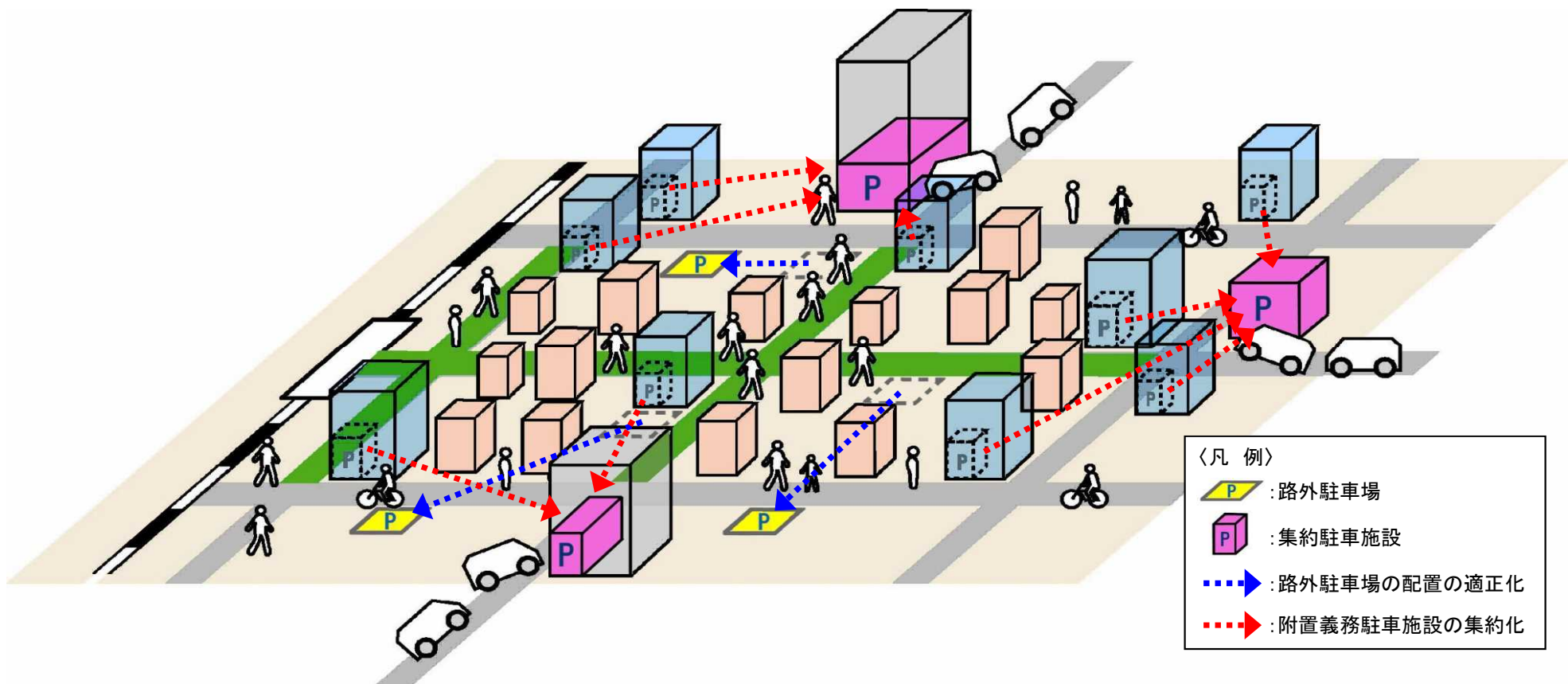


イラスト:なごや交通まちづくりプラン(平成26年9月名古屋市)



都市の周縁部(フリンジ)への集約化、まちなかの路外駐車場の適正配置  
+  
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。  
まち並みの連続性確保、賑わいや都市魅力の創出も期待。



# 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)



○ 駐車施設の集約化（隔地化）及び路外駐車場の配置適正化の推進にあたっては、以下のような手段が考えられる。

① 現行の駐車場法制度の活用

隔地による附置 等

② 駐車場法以外の法制度の活用

都市計画法、景観法、道路交通法 等

③ 独自条例の制定

駐車場配置適正条例 等

④ 他事業との連携

土地区画整理事業 等

⑤ 都市の低炭素化の促進に関する法律

駐車場法の特例措置

⑥ 都市再生特別措置法

駐車場法の特例制度

等

# 現行の駐車場法制度の活用 — 隔地による附置

## ■ 駐車場附置義務の弾力化(平成16年7月2日街路課長通知)(抜粋)

### 2(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。

## ■ 標準駐車場条例(抄)

(駐車附置の特例)

第30条 第25条から第27条までの規定により駐車施設を附置すべき者(…略…)が、交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長の認定を受けて当該建築物の敷地以外の場所に駐車施設を設けたときは、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置したものとみなす。

2 前項の規定により市長の認定を受けようとする者は、あらかじめ、規則で定めるところにより、当該駐車施設の位置、規模その他必要な事項を記載した申請書を市長に提出しなければならない。申請書に記載した内容について変更しようとする場合も、また同様とする。

(建築物の敷地以外の場所における駐車附置に関する勧告)

第30条の2 市長は、交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資すると認めるときは、第25条から第27条までの規定により駐車施設を附置すべき者に対し、当該建築物の敷地以外の場所に駐車施設を設けるべきことを勧告することができる。

# 現行の駐車場法制度の活用 — 隔地による附置

## ◆大分市の事例 (隔地駐車場の設置)

### <まちづくりにおける駐車場に係る課題>

- 自動車との錯綜の発生に伴う歩行者環境の悪化。
- 入庫待ち車両の発生に伴う歩行者環境の悪化。

### <取り組みの概要>

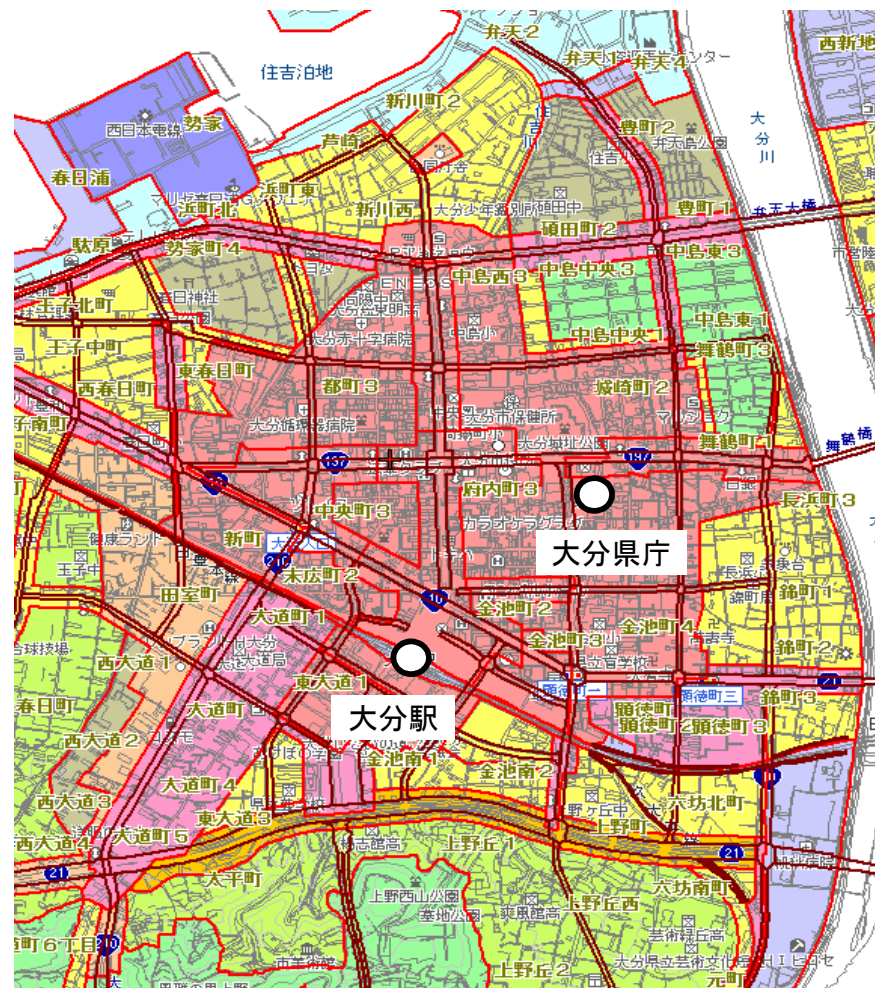
附置義務条例に、隔地を認める条件の一部として、

- ① 共同建築物等において、共同駐車施設を附置する場合
- ② 駅前地区又は主要道路等において道路交通の円滑化及び安全の確保に著しく支障がある場合を明示し200メートル以内の場所への駐車場の隔地を認めている。

### <取り組みに活用した制度>

- 駐車場法に基づく附置義務条例

### <隔地を認める地区（商業地域・近隣商業地域）>



- 商業地域
- 近隣商業地域



# 他事業との連携 — 土地区画整理事業

## ◆日向市の事例 (集約駐車場の設置)

### <まちづくりにおける駐車場に係る課題>

- 自動車との錯綜の発生に伴う歩行者環境の悪化。
- 道路前面敷地に駐車場の出入口を確保することに伴う賑わいの喪失。

### <取り組みの概要>

- 中心市街地での賑わい創出のために、集約駐車施設を整備し、街なかでの客の回遊性を高める。

### <取り組みに活用した制度>

- 日向市駅周辺土地区画整理事業施行に併せて、地元商店街による中心市街地商業集積整備事業により整備した。

### <集約駐車場>



### <取り組み実施における課題>

- 土地区画整理事業を同時に再構築される商業施設については、各街区において、地権者や地主、店主等で構成する「街区会議」を組織して、施設計画から完成まで毎週会合を開き、各街区のコンセプトや商業施設の集約・配置等を議論して街区ごとの街区憲章等を作成して統一した考えのもとに施設整備を行ってきた。

## 背景

東日本大震災を契機とするエネルギー需給の変化や国民のエネルギー・地球温暖化に関する意識の高揚等を踏まえ、市街化区域等における民間投資の促進を通じて、都市・交通の低炭素化・エネルギー利用の合理化などの成功事例を蓄積し、その普及を図るとともに、住宅市場・地域経済の活性化を図ることが重要

## 法律の概要

●基本方針の策定 (国土交通大臣、環境大臣、経済産業大臣)

●民間等の低炭素建築物の認定

【認定低炭素住宅に係る所得税等の軽減】

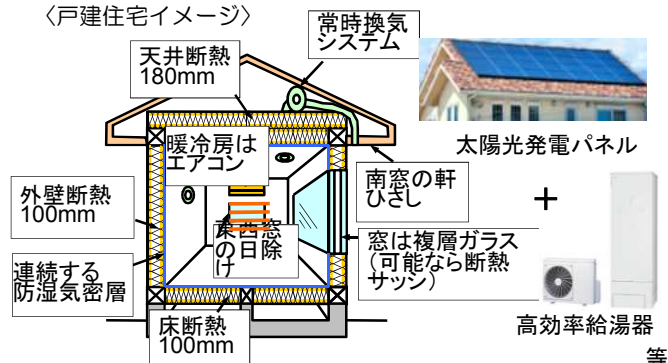
居住年	所得税最大減税額 引き上げ(10年間)		登録免許税率 引き下げ
H24年	400万円 (一般300万円)	保存 登記	0.1% (一般0.15%)
H25年	300万円 (一般200万円)	移転 登記	0.1% (一般0.3%)

【容積率の不算入】

低炭素化に資する設備 (蓄電池、蓄熱槽等) について通常の建築物の床面積を超える部分

【認定のイメージ】

〈戸建住宅イメージ〉



●低炭素まちづくり計画の策定 (市町村)

都市機能の集約化

- 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備
  - ◇ 民間事業の認定制度の創設
- 民間等による集約駐車施設の整備
  - ◇ 建築物の新築等時の駐車施設設置義務の特例
- 歩いて暮らせるまちづくり  
(歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等)

公共交通機関の利用促進等

- バス路線やLRT等の整備、共同輸配送の実施
  - ◇ バス・鉄道等の各事業法の手続特例
- 自動車に関するCO2の排出抑制



建築物の低炭素化

- 民間等の先導的な低炭素建築物・住宅の整備

緑・エネルギーの面的管理・利用の促進

- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進
  - ◇ 樹林地等に係る管理協定制度の拡充
- 未利用下水熱の活用
  - ◇ 民間の下水の取水許可特例
- 都市公園・港湾隣接地域での太陽光発電、蓄電池等の設置
  - ◇ 占用許可の特例



# 駐車場法の特例措置

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

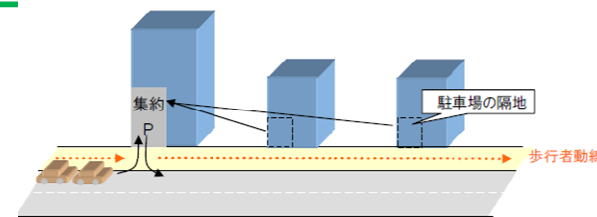
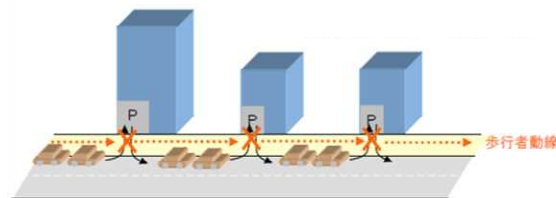


駐車場法の特例措置

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

## 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)

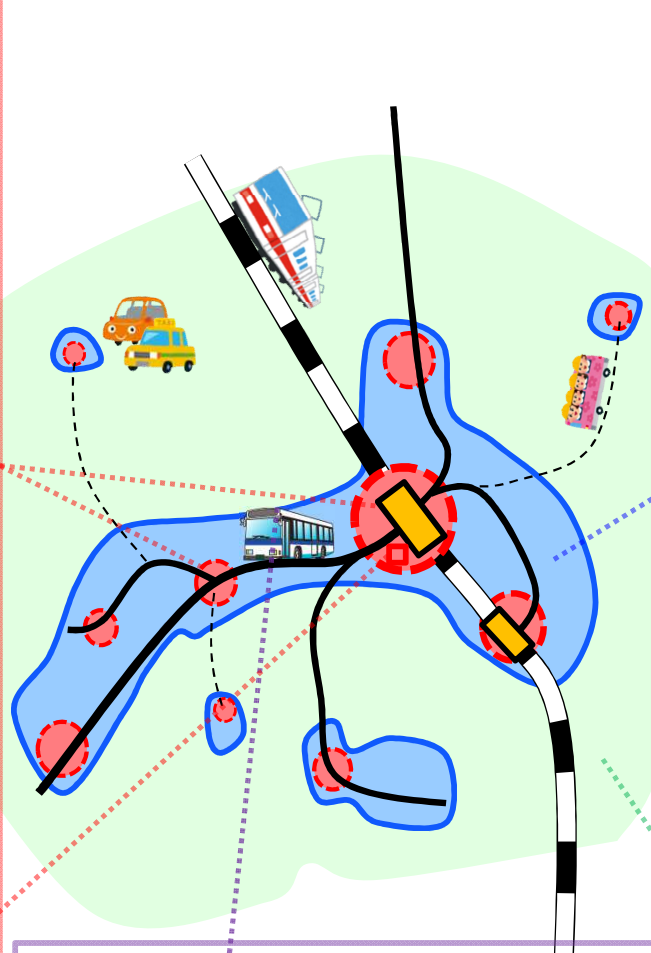
### 都市機能誘導区域

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
    - ・民都機構による出資等の対象化
    - ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加
  - 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

- ◆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
  - ・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

### 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

# 駐車場配置適正化区域のポイント

- 市町村は、立地適正化計画において、次に掲げる事項を記載することができる。  
(第81条第5項)
  - ①駐車場配置適正化区域
  - ②路外駐車場配置等基準  
(基準の例)
    - ・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口を設けないこと
    - ・横断歩道や交差点の近傍部に駐車場の新たな出入口を設けないこと 等
  - ③集約駐車施設の位置・規模に関する事項
  
- 路外駐車場配置等基準(第106条)
  - ・駐車面積(車室部分の面積)が市町村の条例で定める規模以上の路外駐車場(一般公共の用に供する駐車場)の設置に当たって、市町村長に対する事前届出を義務付け  
(届出駐車場の対象とならない駐車面積500㎡未満の路外駐車場や、料金を徴収しない路外駐車場も対象)
  - ・路外駐車場配置等基準に適合しない場合は勧告を行うことが可能
  
- 集約駐車施設(第107条)
  - ・自己敷地内に加え、集約駐車施設も附置先として選択することが可能



# 駐車場における技術的基準に関する自治体意見

- 駐車場の集約化・配置適正化等に関する取組を実施するにあたり、支障となったあるいは支障となることが想定される技術的基準に関して、138件の意見が寄せられた。
- 内訳としては、出入口に関する基準の中で、「道路のまがりかどから5m以内」、「道路幅員が6m未満の道路」、「前面道路が2以上ある場合」等に関する意見が多い。

技術的基準	事例数計
【駐車場の出口及び入口に関する技術的基準】(第7条)	
基準1-① 横断歩道・自転車横断帯(前後の側端からそれぞれ前後に5メートル以内の部分を含む)	10
基準1-② 踏切(前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分を含む)	5
基準1-③ 軌道敷内	2
基準1-④ 坂の頂上付近	1
基準1-⑤ 勾配の急な坂	2
基準1-⑥ <b>道路のまがりかどから5メートル以内</b>	18
基準1-⑦ 安全地帯(安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分を含む)	2
基準1-⑧ 乗合自動車の停留所、トロリーバス・路面電車の停留場(停留所又は停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分を含む)	6
基準2 横断歩道橋(地下横断歩道を含む。)に昇降口から5メートル以内の道路の部分	2
基準3 以下の施設の出入口から20メートル以内 (①幼稚園、②小学校、③義務教育学校、④特別支援学校、⑤幼保連携型認定こども園、⑥保育所、⑦児童発達支援センター、⑧情緒障害児短期治療施設、⑨児童館)	9
基準4 <b>道路幅員が6メートル未満の道路</b>	44
基準5 縦断勾配が10%を超える道路	3
基準6 <b>前面道路が2以上ある場合において、歩行車の通行に著しい支障を及ぼすおそれのあるとき、その他特別の理由があるときを除き、その前面道路のうち自動車交通に支障を及ぼすおそれの少ない道路に設けること</b>	16

技術的基準	事例数計
【駐車場の出口及び入口に関する技術的基準】(第7条)	
基準7 駐車面積が6,000m <sup>2</sup> 以上の場合の出入口を、10メートル以上とすること	5
基準8 自動車の出入口において自動車の回転を容易にするため必要がある場合に隅切りをすること	3
基準9 自動車の出口付近の構造について、道路の中心線に直角に向かって左右にそれぞれ60°以上の範囲において、当該道路を通行する者の存在を確認できるようにすること	1
【車路に関する技術的基準】(第8条)	
基準10 自動車の車路の幅員 ・一方通行の自動車の車路のうち、当該車路に接して駐車料金の徴収施設が設けられており、かつ、歩行者の通行の用に供しない部分:2.75メートル ・上記以外の一方通行の自動車の車路又はその部分:3.5メートル ・その他の自動車の車路又はその部分:5.5メートル	8
基準11 はり下の高さ2.3メートル以上	1
基準12 自動車を5メートル以上の内法半径で回転させることができる構造	0
基準13 縦断勾配は17%を超えないこと	0
【駐車の用に供する部分の高さ】(第9条)	
基準14 自動車の駐車の用に供する部分のはり下の高さ2.1メートル以上	0
【その他】	
事例計	138

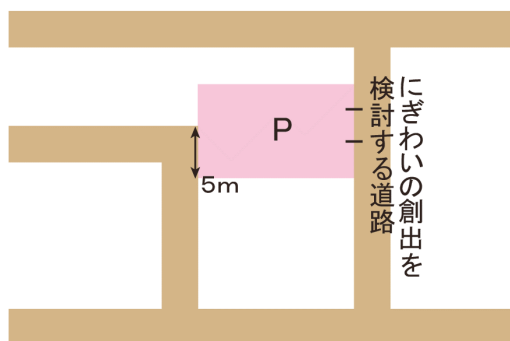


# 技術的基準に関して要望の多かった事例

○ 要望の多かった基準1-⑥、4、6については、具体的に支障となった事例も多く寄せられている。支障事例の概要は下記のとおり。

## 基準1-⑥

道路のまがりかどから  
5メートル以内

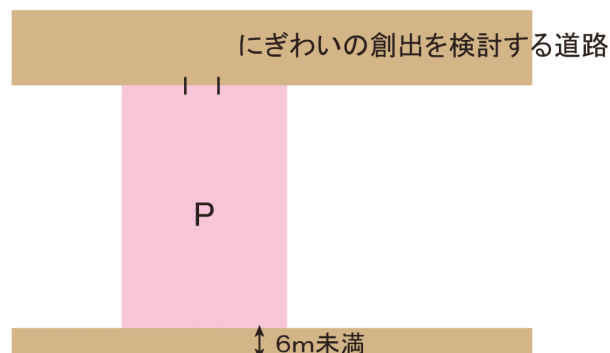


### 【宮城県内の事例】

- 3つの道路に面している敷地において、敷地に面している2つの道路は、通過交通や歩行者等の多い道路である。
- その道路側に出入口を設けた場合、入出庫に起因して円滑かつ安全な交通の確保に支障となる場面が想定される。
- よって、もう一方の道路に出入口を設置したかったが、道路のまがりかど部分であることから、路外駐車場として設置することを断念した。

## 基準4

道路幅員が6メートル  
未満の道路

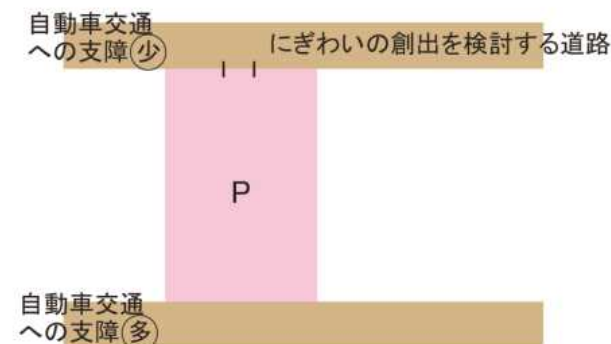


### 【東京都内の事例】

- 2つの道路に面している場合で、歩行者のにぎわい創出のため休日に主要な道路を歩行者天国としているため、もう一方の道路に駐車場の出入口を設置したかったが、6メートル未満のため検討を要している。

## 基準6

前面道路が  
2以上ある場合



### 【北海道内の事例】

- 2つの道路が面している場合で、歩行者のにぎわいの創出を検討する道路であるため、もう一方の道路に駐車場の出入口を設置したかったが、もう一方の道路と比べて交通量が少なかったため、当該道路へ設置することとなった。

# 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



● 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



- **平成26年(2014年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定**
  - 路外駐車場の配置適正化
  - 附置義務駐車施設の集約化
  - 標準駐車場条例を通知
- **平成26年(2014年) 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定**
  - 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(機械式駐車装置)の構造・設備と併せて安全性を確保するために必要な機能についても一体的に認定を行う仕組みを構築
  - 安全機能に係る認証に際して第三者機関の技術的知見を活用する仕組み(登録認証機関制度)の創設
  - 標準駐車場条例を通知
- **平成28年(2016年) 駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定**
  - 建築物である路外駐車場に設ける換気装置の能力に関する基準を緩和
  - 宿泊施設における附置義務駐車施設の柔軟化について通知  
(観光地における隔地規定の積極的活用等)