

駐車場施策の最近の動向

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和3年 2月10日

1. バリアフリー化の推進

背景・必要性

2018年12月のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行やオリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する必要

○ハード面のバリアフリー化を進める※一方で、使用方法等ソフト面の対応が十分ではないため、高齢者・障害者等の移動等が円滑になされない事例が顕在化

※ 利用者数3千人以上/日の旅客施設の90%で段差解消、87%で障害者用トイレ設置
(2018年度末)

①公共交通事業者等における課題

例1) 車椅子の乗車方法に関し、公共交通事業者の習熟が必要との指摘。

例2) 交通結節点における接遇を含めた関係者の連携が必要であるとの指摘。
(平成30年改正時の附帯決議)



○公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード整備とともに、ソフト面の対策の強化が必要

②国民における課題

例) 車両の優先席について、高齢者等に対し、声かけが恥ずかしい等の理由で譲らないケースも存在。



○オリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた 機運醸成※1を受け、市町村、学校教育※2等と連携して「心のバリアフリー」を推進することが必要

※1 「ユニバーサルデザインの街づくり」と「心のバリアフリー」に取り組む「共生社会ホストタウン」の拡大

※2 新学習指導要領※に基づき「心のバリアフリー」教育を実施 (※小学校で2020年度から、中学校で2021年度から全面実施)

●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律

<予算関連>

法律の概要

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対するソフト基準※遵守義務の創設（※ スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト（旅客支援、情報提供等）の移動等円滑化に関する協議への応諾義務を創設
- 障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設（宿泊施設・飲食店等）の情報提供を促進

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1) 優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・**施設設置管理者の責務**等として、**「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」**を追加

- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「上記施設の適正な利用の推進」等を追加

(2) 市町村等による「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携等）（主務大臣に文科大臣を追加）

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「心のバリアフリー」に関する事項を追加

- 心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助（※予算関連）

- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験



車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）を追加

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載事項に「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用」等を追加

対象施設の例



（車両等の優先席）



（車椅子使用者用駐車施設）



（障害者用トイレ）

等

特定路外駐車場の管理者に求められる対応

★バリアフリー法上の新設特定路外駐車場（車いす使用者用駐車施設の設置が義務付けられた路外駐車場）の管理者は、利用者に対し、高齢者、障害者等が車いす使用者用駐車施設を円滑に利用するために必要となる適正な配慮について、広報活動及び啓発活動を行うことが求められます。
（努力義務）

★例えば、ポスターの掲示、館内放送等により、利用者への呼びかけを行うこと等が考えられます。

適正利用を促す取組～パーキングパーミット制度～

○ パーキングパーミット制度とは

利用できる対象者の範囲を設定し、施設管理者の任意の協力の下、当該施設の障害者等用駐車区画について、条件に該当する希望者が、共通に利用できる利用証を交付する制度。

○ 導入状況

平成18年に佐賀県で初めて制度が導入されて以来、毎年制度を導入する地方公共団体が増えてきており、平成29年5月時点において、36府県3市において制度が導入されている。

○ 対象施設

制度の趣旨に賛同し、協力に応じた施設が制度の対象となる。利用対象施設としては、官公庁・公共施設、医療・福祉施設、大型スーパーマーケット・ホームセンター等が多くなっているが、地方公共団体によって、対象となる施設の用途は異なっているところ。

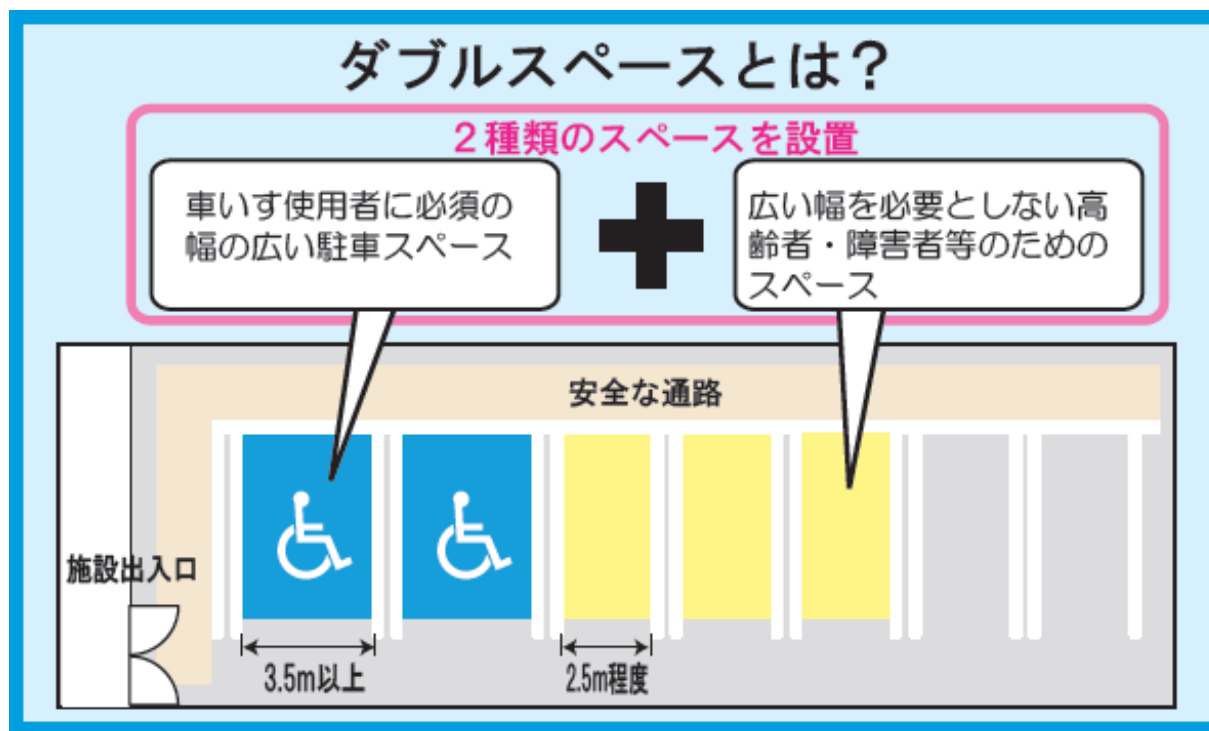


No	府県名	導入時期	No	府県名	導入時期
1	佐賀県	H18/07	19	広島県	H23/07
2	熊本県	H19/01	20	京都府	H23/09
3	山形県	H19/06	21	茨城県	H23/10
4	長崎県	H19/08	22	福岡県	H23/12
5	福井県	H19/10	23	大分県	H23/12
6	栃木県	H20/09	24	新潟県	H24/01
7	島根県	H20/12	25	宮崎県	H24/02
8	福島県	H21/07	26	兵庫県	H24/04
9	徳島県	H21/07	27	三重県	H24/10
10	群馬県	H21/08	28	山梨県	H24/11
11	鳥取県	H21/10	29	静岡県	H25/02
12	鹿児島県	H21/11	30	滋賀県	H25/05
13	岩手県	H22/04	31	大阪府	H26/02
14	愛媛県	H22/07	32	石川県	H27/11
15	山口県	H22/08	33	奈良県	H28/01
16	岡山県	H22/12	34	和歌山県	H28/01
17	高知県	H23/02	35	長野県	H28/04
18	香川県	H23/05	36	秋田県	H28/10

適正利用を促す取組～ダブルスペース～

- 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



○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。

様々なバリアフリー化ニーズ

- バリアフリー法の義務化の対象となっていない**コインパーキング等においても、バリアフリー化のニーズは存在**。また、障害の特性等によって、必要な対応は異なる。
- 駐車場の利用実態等を踏まえた適切なニーズ把握が重要。

■ 駐車場に関するバリアフリー化ニーズの例

○ 大型福祉車両に対応した高さの確保

- ・大型の車椅子用リフト付福祉車両は、車高が高い(2.3m程度)ため、それに対応した高さのあるスペースが必要。

○ 車いす使用者用駐車施設のマスの奥行き等

- ・大型ワンボックスカーを利用する障害児者の家庭が増え、車の後部から車いすが乗降するため奥行きのある駐車スペースが必要。
- ・車椅子使用者用駐車施設については、停車した車の後方にスロープと車椅子のスペースを確保してほしい。

○ 聴覚障害者に配慮した通信手段の確保

- ・コインパーキング等において精算機等にトラブルが生じた際、聴覚障害者はインターホンによる音声やりとりができない。タッチパネルによる文字送信や遠隔手話サービス、聴覚障害者に対応した呼出しボタン等の整備が必要。



＜車椅子乗降時に雨や雪に濡れないよう、屋根を設置した例＞
(第4回移動等円滑化評価会議資料)

呼出しボタンを押すと発光



＜発光により、呼出し機能の作動を知らせる装置＞
(名古屋市提供資料)

【主な改正事項】①大型の車椅子用リフト付き福祉車両の車両高さ(2.3m以上)に対応した車椅子使用者用駐車施設等の必要な有効高さを確保する。
 ②既存の車椅子使用者用駐車施設等における車両制限の制約により、駐車できない場合には運用面での柔軟な対応に備える。

現行

【駐車場の設計標準】 ●本体:P2-31抄

③屋根、庇 ①

・車いすによる乗降等を想定しているスペースに屋根又は庇を設ける場合には、車いす用リフト付き車両等に対応した天井高さを確保することが望ましい。

<留意点>リフト付き車両の高さ
 一般的なリフト付き車両の高さは、230cm程度である。

【モデル例】 ①

(なし)

【設計例】 ①

(なし)

【対応例】 ②

(なし)

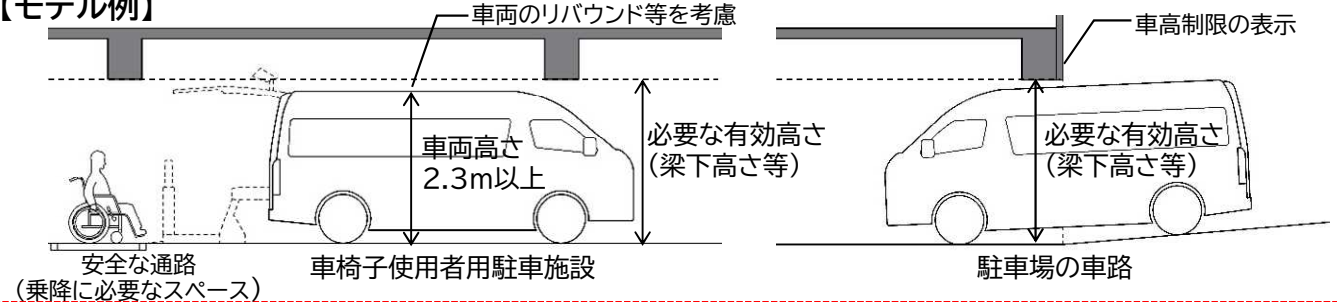
改正

【駐車場の設計標準】

③屋内、屋根、庇 ①

・車椅子使用者用駐車施設及び車椅子による乗降可能な駐車スペースを屋内、又は屋根若しくは庇を設ける場合には、大型の車椅子用リフト付き福祉車両等の車両高さ(2.3m以上)に対応した必要な有効高さ(梁下高さ等)を確保する。また、当該駐車部分に至るまでの車路を屋内、又は屋根若しくは庇を設ける場合には、同様に必要な有効高さ(梁下高さ等)を確保する。(改修等での対応が困難な場合を除く。)

【モデル例】



②
 ・既存の車椅子使用者用駐車施設等において、車両高さ制限の制約により、大型の車椅子用リフト付き福祉車両等(車高2.3m以上)の駐車ができない場合には、乗り降り可能な場所を別途確保したり、当該車両が駐車できるスペースに誘導する工夫を行う等、運用面での柔軟な対応を行うことができるように備える。

【車椅子使用者用駐車施設の車高制限を超えた場合の対応例】

- | | |
|---|--|
| 1 | 同一敷地内の臨時の車椅子使用者用駐車施設(屋外)に駐車誘導する。 |
| 2 | 同建築物内のマイクロバス専用駐車場等に代替えとして駐車誘導する。 |
| 3 | 天井が高い車寄せの一角に、車椅子が乗り降り可能な臨時駐車場を設けて駐車誘導する。 |
| 4 | 提携する近隣のホテルや民間の車椅子使用者用駐車場に駐車誘導する。 |
- (共通)施設のHP等において駐車可能な車両高さ等の情報提供を行う。
 事前連絡受付、事前連絡が無くても柔軟に対応する。

【設計例】 ①



※:今回の改正・見直し部分

2. 荷さばき・自動二輪車駐車場の整備

■ 荷さばき駐車施設の不足

- 商店街等による荷さばきを行う際、荷さばき駐車施設の不足から路上での荷さばきが多く見られる
- 改正道路交通法の施行により、荷さば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さばき駐車対策は重要



荷さばき車両による交通阻害



荷さばき車両による歩行者空間の阻害



■ 荷さばき駐車施設の附置

- 平成6年に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、荷さば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、必要に応じて荷さばき駐車施設の条項を盛り込むことを推奨
- 平成30年度末現在、88都市において荷さばき駐車施設の附置を規定した条例が適用

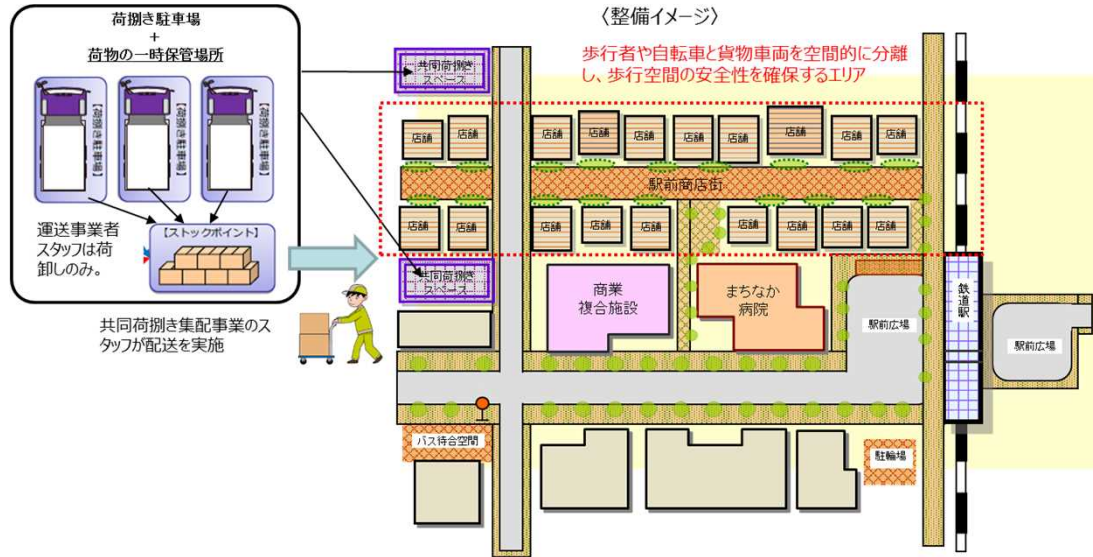
※附置義務条例の制定都市数は149都市。

その適用都市数は、東京都駐車場条例が都内23区及び26市に適用されることから、197都市。

荷さばき駐車対策に対する支援制度

○ 荷さばき車両の受皿をつくるため、共同荷さばき集配事業の導入と併せた**共同荷さばき駐車場の整備**等の取組に対して、**都市・地域交通戦略推進事業**を活用し、**支援を行うことが可能**です。

【共同荷さばき集配事業に併せて荷さばき駐車場を整備する場合】



【従来の荷さばき駐車場の場合】

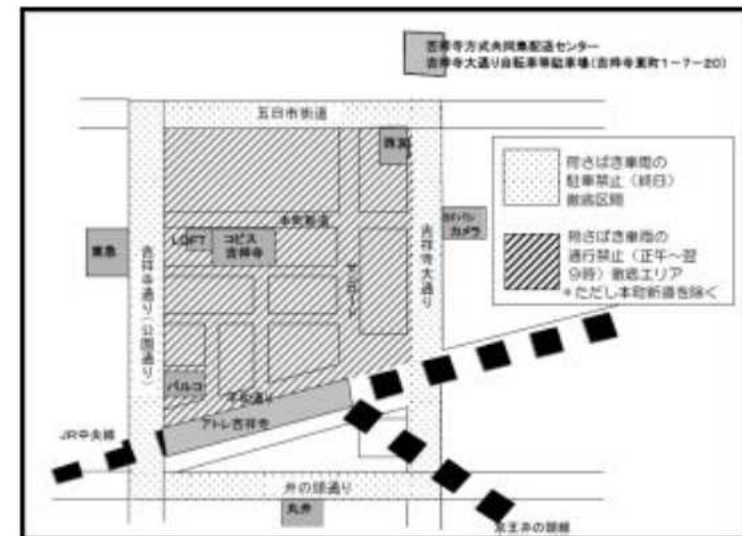


■実際に運営されている共同荷さばき集配事業の事例

東京都武蔵野市吉祥寺地区

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

◆交通規制エリア



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[仙台市]



既設自転車駐車場(道路上)で受け入れた事例[広島市]

■ 既存自動車駐車場における自動二輪車の受入れ

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



機械式立体駐車場の敷地内に整備した事例[札幌市]



公共駐車場(地下)に整備した事例[京都市]



駐車マスを自動車と併用して使用している事例[大津市]

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(〒市番区)	総容量(台)	受け入れ時間	営業時間
1	レーニートーク札幌	北5条西1丁目	207-5088	二輪専用(10台)	8:00~18:30
2	ビックリマン 札幌北4条駐車場	北4条西6丁目	232-8188	自動車専用	24時間
3	東2条タカガハビル	東2条西3丁目1	222-5432	自動車専用	7:00~22:00 休 8:30~23:30
4	オーエビル3階駐車場	北1条西7丁目1-2	290-5908	二輪専用(3台)	7:30~22:00
5	カービィパーク1+1	南1条西1丁目	218-0710	自動車専用	7:00~24:00
6	北方パーク	南2条西1丁目	221-2956	自動車専用	8:00~23:00
7	通商パークビル2西4	南2条西4丁目18	221-4481	自動車専用	8:00~23:00
8	ベルパークビル2東	南2条西7丁目10-1	596-9616	自動車専用	7:00~24:00
9	通商パークビル2西7	南2条西7丁目3	231-6996	自動車専用	8:30~21:30
10	通商パークビル3西7	南3条西7丁目2	272-7447	自動車専用	8:30~21:30
11	ベルパークビル東	南5条西7丁目1	552-4088	自動車専用	24時間
12	通商パークビル東	南6条西7丁目1	531-9907	自動車専用	24時間
13	通商パークビル東	南7条西7丁目4-1	512-4000	自動車専用	8:00~25:00
14	通商パークビル東	南7条西7丁目1-1	511-6311	自動車専用	24時間

◆横浜市HP

自動二輪車駐車案内

大切な二輪だからキチンと停めたい

区名から探す

駅名から探す

都心部から探す

都心部にある主要な駅やランドマーク周辺地域の自動二輪車駐車場が検索できます。

都心部から探す

都心部にある主要な駅やランドマーク周辺の自動二輪車駐車場が検索できます。

都心部から探す

都心部にある主要な駅やランドマーク周辺の自動二輪車駐車場が検索できます。

◆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

都心部にある主要な駅やランドマーク周辺の自動二輪車駐車場が検索できます。

都心部から探す

都心部にある主要な駅やランドマーク周辺の自動二輪車駐車場が検索できます。

都心部から探す

都心部にある主要な駅やランドマーク周辺の自動二輪車駐車場が検索できます。

■ 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

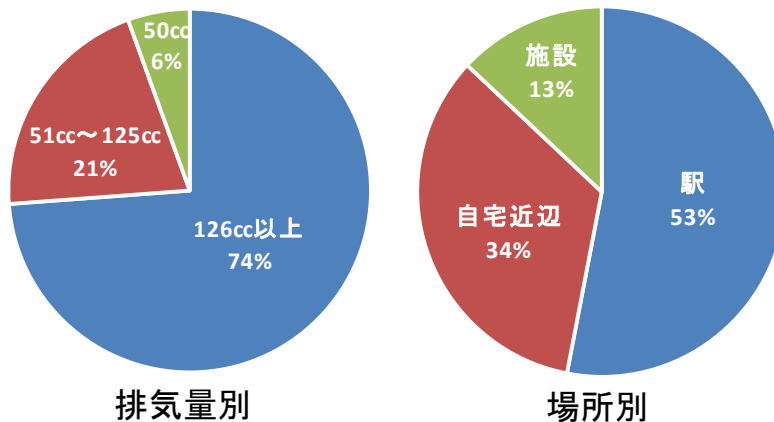
どこにある? どこに必要? バイク駐車場

バイク(原付・自動二輪車)の駐車場所は1台に不足しています。バイク駐車場の確保には、ライダーの皆さんの「声」がなくてはなりません。バイク駐車場をつくらなければならない場所(地点)がどこか教えてください。あなたの声を行政や民間駐車場事業者に届けたい!

いますく「全国バイク駐車場案内」にアクセスして、駐車場をつくらなければならない場所を教えてください!

【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	102	112	214
2 神奈川県	49	32	81
3 大阪府	44	30	74
4 千葉県	24	19	43
5 埼玉県	23	17	40
合計	336	279	615

駐車場を整備して欲しい場所を要望できる

事業名	対象・概要	補助額	
		自治体	民間事業者
都市再生整備計画事業 (社会資本整備総合交付金)	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。	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)	(間接補助) 国:4/15 地:6/15 民:5/15
都市・地域交通戦略推進事業 (社会資本整備総合交付金)	都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立することを目的に、地方公共団体が策定した「立地適正化計画」、「低炭素まちづくり計画」等において位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 1/3等 (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)	(間接補助) 国:1/3 地:1/3 民:1/3
道路事業 (社会資本整備総合交付金)	都市計画道路整備に関する事業等として、地方公共団体が道路事業として実施する駐車場(道路附属物)の整備に対する支援。	対象事業費の 1/2等	—

※新設のみならず、自動二輪車を受け入れるための改良についても支援可能

観光バス駐車場整備に対する支援制度

観光バス受入計画に基づく計画的な支援

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

観光バス受入体制強化の主な取組



①駐停車禁止規制を実施する一方で、観光バス専用の停車枠を設置



②交通誘導員の配置



③観光バス駐車場の利用・予約情報の提供



H29に支援対象に追加

④観光バス駐車場の整備

観光バス受入計画のイメージ

○観光バス駐停車の現状

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

○観光バス駐停車対策の方針

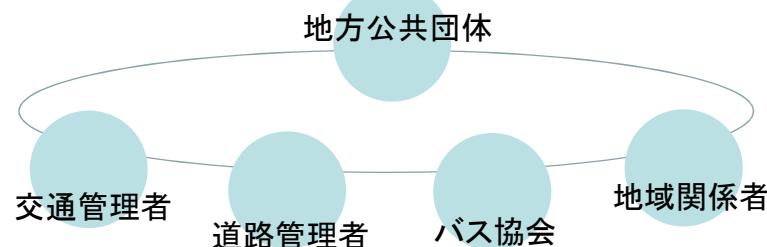
・ソフト対策の実施方針
 (駐停車禁止規制の見直し、交通誘導員の配置、予約システムの活用等)
 ・駐車施設の整備方針

○整備する観光バス駐車場の位置、規模

・上記方針を踏まえた具体的な観光バス駐車場の位置及び規模

等

観光バス受入計画の関係者



3. 機械式駐車装置の安全対策

- 機械式立体駐車場の安全対策検討委員会(座長: 向殿政男 明治大学名誉教授)の検討成果を踏まえ、平成26年3月、「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」を公表し、消費者庁と連携して、関係団体に対して安全対策の強化及び適正利用の推進を要請。
- その後、消費者安全法に基づく消費者安全調査委員会において事故調査報告書がとりまとめられたことなどを踏まえ、同年10月、ガイドラインの改定(「5. 関係主体間の連携・協働による取組」の追加)を行い、関係団体に対して既設の装置に関する安全対策及び適正利用の一層の推進を要請。

1. 製造者の取組

- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保(ゲート、柵の設置等)
- 装置の稼動状況に対する視認性確保(操作盤の位置、モニター等)
- 安全性に配慮した操作方法(安全確認ボタン、緊急停止ボタン等)
- 人の転倒、転落等を防止するための開口部、障害物等の除去
- 装置のインターロック機能の確保、安全センサーの設置
- 非常時を想定した構造・設備の確保(退避場所、非常口等)
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等等

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

4. 利用者の取組

- 装置の危険性を再認識した上での利用
- 他人の鍵、ボタン押し補助器具等の使用禁止
- 装置内の無人確認の徹底
- 運転者以外の乗降室外での乗降、やむを得ず同乗者が立ち入る場合の退出確認の徹底
- 乗降室内に長時間とどまらないこと

5. 関係主体間の連携・協働による取組

- 既設装置について、製造者、保守点検事業者、設置者、管理者、利用者の関係主体は協議の場を設け、連携・協働して安全対策に取り組むこと
- 製造者、保守点検事業者は、協議の場において、装置のリスク、安全な利用方法等について説明を行うこと。これを踏まえ、設置者、管理者は、利用者に対する説明の徹底を図るとともに、製造者、保守点検事業者の参画の下、利用者への教育訓練を実施すること
- 利用者は、教育訓練への参加等により装置のリスクを十分認識した上で、適正な利用を心がけること

- 「機械式立体駐車場の安全対策のあり方について」(平成26年3月機械式立体駐車場の安全対策検討委員会報告書)を踏まえ、関係主体が早期に取り組むべき事項をまとめた「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」を公表。
- 機械式立体駐車場の安全対策及び適正利用のさらなる推進のため、一般の方にも一層分かりやすくなるよう、ガイドラインに基づく安全対策の具体的な実践例や関連する過去の事故事例等を取りまとめ、写真やイラストも交えて解説を加えた手引きを作成。(平成28年9月公表)

「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」の手引き



平成28年 国土交通省

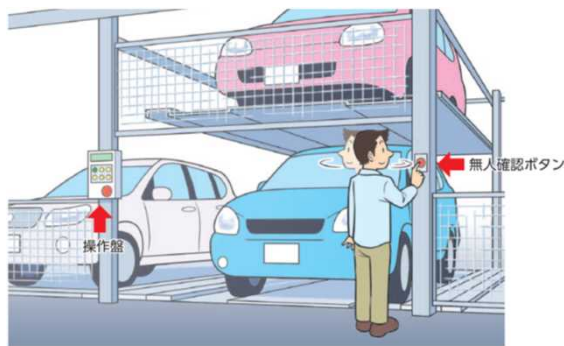


イラスト1
操作盤から離れた場所で視認性を確保する、無人確認ボタン

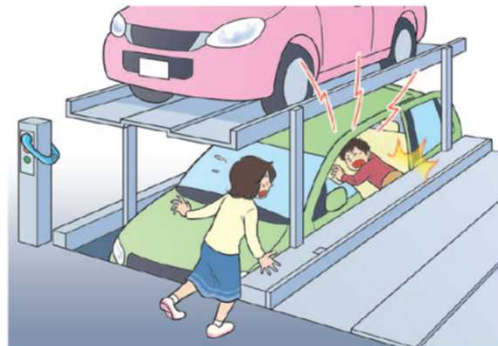


イラスト2
ボタン押し補助器具の使用と装置内立ち入りが容易のために起きた死亡事故例



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、重大な事故に繋がってしまいます。

機械式立体駐車場での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、特に事故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行われているかどうか、チェックしましょう。

- 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"/> 人が容易に乗り越えられない高さの前面ゲート等を設置している(後付け可)	<input type="checkbox"/> 格納や前進チェーンの設置など、侵入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。
- 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、人の存在を知り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。
- 前の利用者が閉まっている状態で、次の利用者が閉り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"/> 閉まっている状態で、次の利用者が閉り込んで操作しないための措置が講じられていますか？	<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。
- 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"/> 操作盤からの視界を確保するための反射鏡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。
- 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。(操作ボタンから手を離すことによる装置が停止する等)	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の本意とは異なる方法により、非常停止を行うことができない。

管理者向け自己チェックシート(続き)

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"/> 説明書等により説明を行っている。	<input type="checkbox"/> 取扱説明書を手交しているが、説明は行っていない。	<input type="checkbox"/> 取扱説明書を手交していない。

他の者が利用する駐車場においては、専任の管理者に対しては、専任の管理者が行うべき事項があります。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"/> 定期的に有期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、定期的に注意喚起を行っている。	<input type="checkbox"/> 定期的に注意喚起を行っていない。

技術者による点検や確認は適切に行われていますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 毎月または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摘されているが、未対応である。	<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"/> 常に最新の連絡先が分かる位置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、明示はしていない。	<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"/> 管理者が責任者を明示している。	<input type="checkbox"/> 管理者は決まっているが、明示はしていない。	<input type="checkbox"/> 管理者を決めていない。

注：注1は、管理員やメンテナンス業者の専任の職能などを通じて、機械式立体駐車場の管理員に委任する場合は、この項目を除外します。

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

75点～100点の点：安全対策が十分に講じられています。

- ・利用者の安全確保に引き続き積極的に取り組まれます。

50点～75点の点：適切な対策は講じられています。

- ・全ての項目がB (5点) 以上であれば、緊急時の対応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始めましょう。
- ・結果によっては、関係の業者の指導等を通じて、安全性向上のために計画的な安全対策を推進した安全対策を講じましょう。

0～45点の点：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始めましょう。

消費者庁 国土交通省 日本機械工業協会

管理者向け自己チェックシート

機械式駐車設備の維持管理に係る課題

- 適切な知識や技術力を持った保守点検業者をどのように選定すれば良いか？
- 保守点検の業務内容や責任範囲について、どのように契約上、明確化するか？
- 不具合情報等を把握し、確実に保守点検業者へ引き継ぐための仕組みはどうすべきか？

▶ 機械式駐車設備の知識に乏しい、ビルオーナーや管理組合の方などが、自ら管理している機械式駐車設備を、駐車場法施行令に定める技術的基準に適合させるための指針等が必要

「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」

管理者等、設置者、保守点検業者及び製造業者の役割

管理者等	: 適切な維持管理、適切な保守点検業者の選定
設置者	: 管理者への適切な情報提供等
保守点検業者	: 適切な保守・点検の実施、点検結果の報告・アドバイス等
製造業者	: 部品の供給、維持管理に関する問い合わせに対応する体制整備等

機械式駐車設備の適切な維持管理のために管理者等がなすべき事項

定期的な保守・点検の実施、作業報告書等の文書の保存、安全標識等による利用者への注意喚起等

管理者等が保守点検業者の選定に当たって留意すべき事項

契約金額だけでなく、担当者の能力、会社概要等を総合的に評価

保守点検契約に盛り込むべき事項のチェックリスト

「機械式駐車設備標準保守点検項目、点検周期の目安」

○ 管理者等が、保守点検事業者が行う点検内容・点検周期を確認する際や契約書に点検内容・点検周期を記載する際に参考とするための具体的なツール

■ 標準保守点検項目 ~ 機械式駐車装置の類型に応じた標準的な点検項目(安全装置、乗降領域等)の一覧

■ 点検周期の目安 ~ 機械式駐車装置の類型に応じた標準的な点検項目ごとの点検頻度の目安の一覧

4. 居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出による「魅力的なまちづくり」

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けた計画の策定・共有

・市町村都市再生協議会*の構成員として、官民の多様な関係者を追加することを可能に*
 (まちづくりの主体である市町村等が、地域の実情に応じ、どのような者を構成員として追加するかを判断)

*市町村都市再生協議会：都市再生整備計画（市町村が作成するまちづくりのための計画）
 の策定・実施等に関し必要な協議を行う場

*協議会構成員に追加することができる者として、公共交通事業者、公共施設管理者、公安委員会
 その他まちづくり計画に密接な関係を有する者を明記

・市町村が都市再生整備計画を策定し、官民一体で行う「居心地が良く歩きたくなる」
 まちなかづくりのための取組を位置付け

[予算] 官民連携によるまちづくり計画の策定等を支援



- ①：協議会を組織できる者 ○
- ②：①の者が必要であると認める場合に、協議会構成員に追加することができる者 ○
 (下線：新たに明記)

計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出

・市町村等による歩行者滞在空間の創出
 (街路の広場化等)



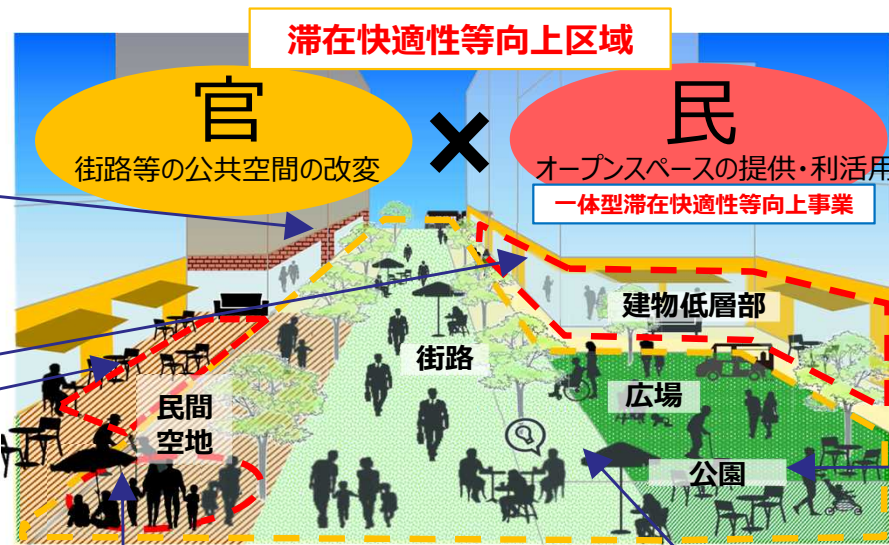
[予算] 交付金等による支援

・民間事業者による民地部分のオープンスペース化 ① や建物低層部のガラス張り化等 ②



[税制] 固定資産税の軽減
 [予算] 補助金による支援

・都市再生整備計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援



・駐車場の出入口の設置を制限 (メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置)



・民間事業者が公園管理者と締結する協定に基づき、公園内にカフェ・売店等を設置

・都市再生推進法人*がまちづくり活動の一環としてベンチの設置、植栽等を実施

*都市再生推進法人：NPO、まちづくり会社等の地域におけるまちづくり活動を行う法人（市町村が指定）



[金融] 低利貸付による支援



・イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占用手続を一括して対応

駐車場出入口の設置制限等-路外駐車場-

まちなかのメインストリート等における路外駐車場の出入口規制

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

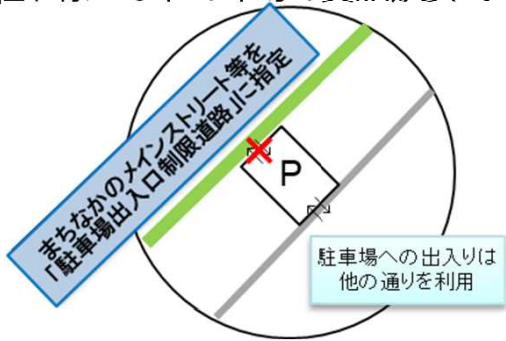
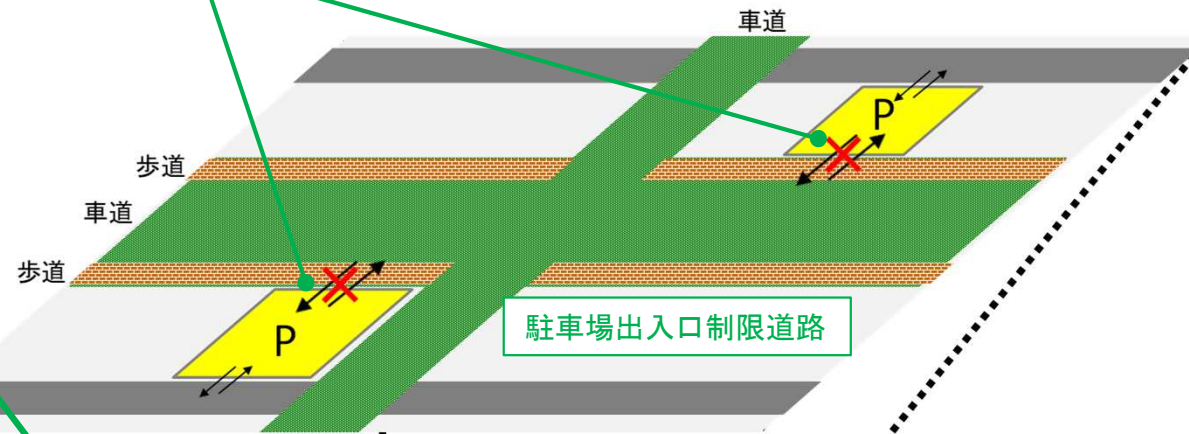
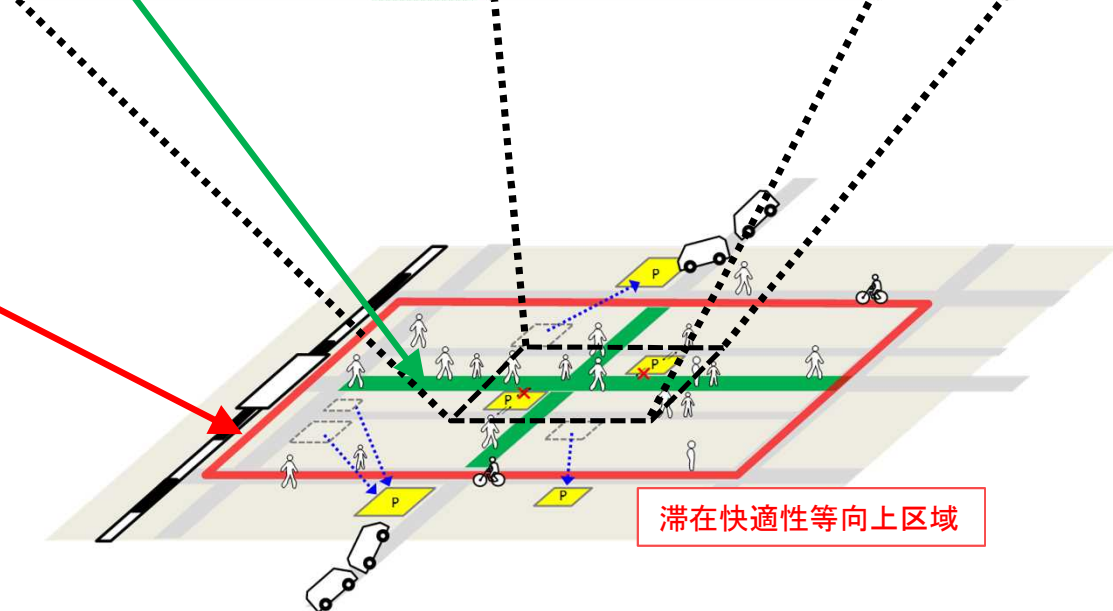
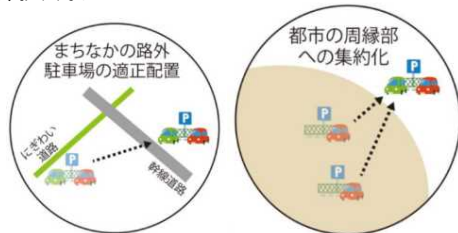


Photo by Norihito Yamauchi



まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化

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



滞在快適性等向上区域

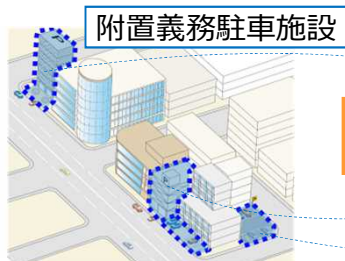
駐車場出入口の設置制限等-附置義務駐車施設-

附置義務駐車施設の集約化

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

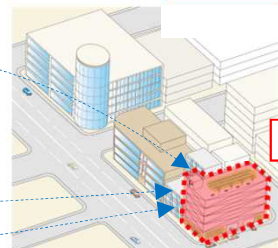
駐車場法（現行）

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



駐車場法の特例

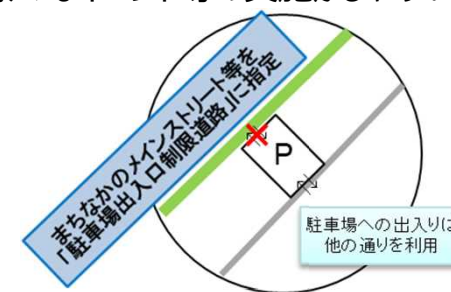
- 3パターンの条例が制定可能に。
- ①集約駐車施設内に設置させる
 - ②建築物の敷地内に設置させる
 - ③①か②のどちらかに設置させる



集約駐車施設

まちなかのメインストリート等における附置義務駐車施設の出入口規制

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



集約駐車施設

滞在快適性等向上区域

駐車場出入口制限道路

集約駐車施設

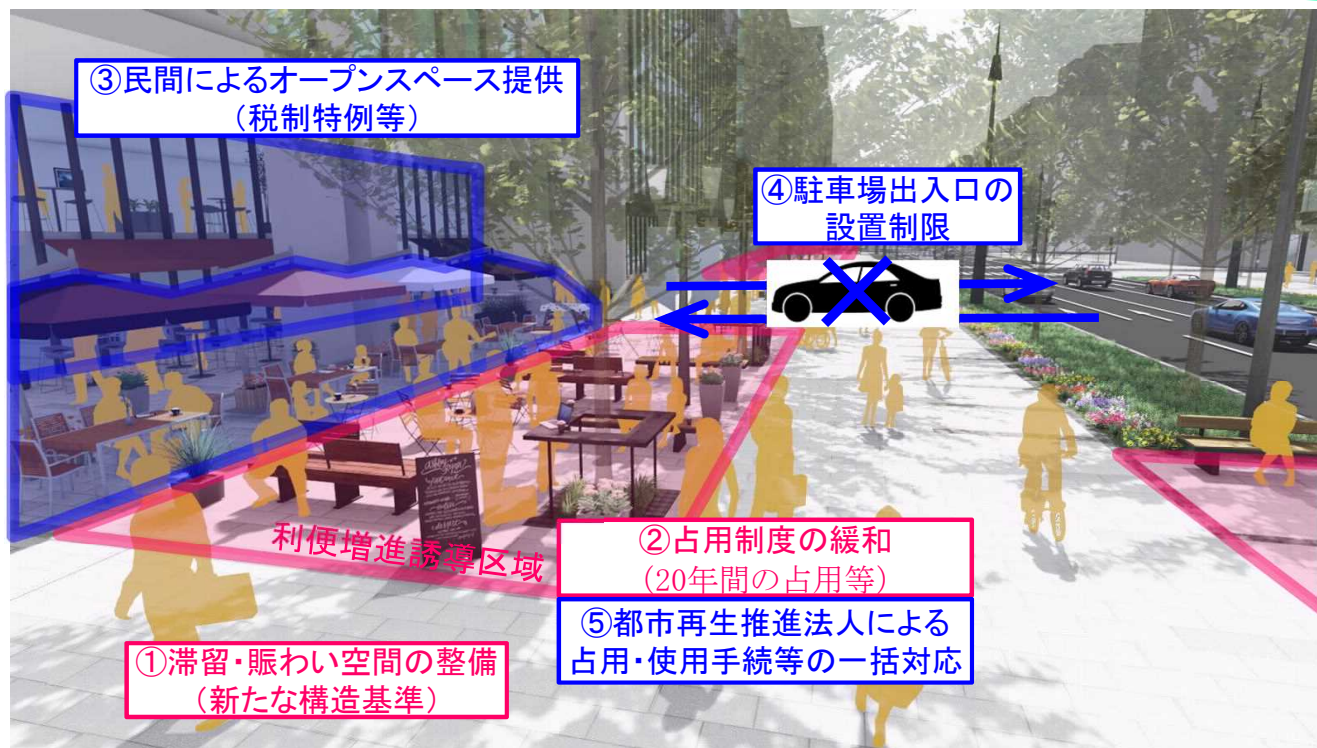
○ 歩行者利便増進道路（改正道路法）と滞在快適性等向上区域（改正都市再生特別措置法）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進

歩行者利便増進道路

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

滞在快適性等向上区域

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



両制度を併用すると…相乗効果 大

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

【都市再生特別措置法】 駐車場出入口の設置制限等

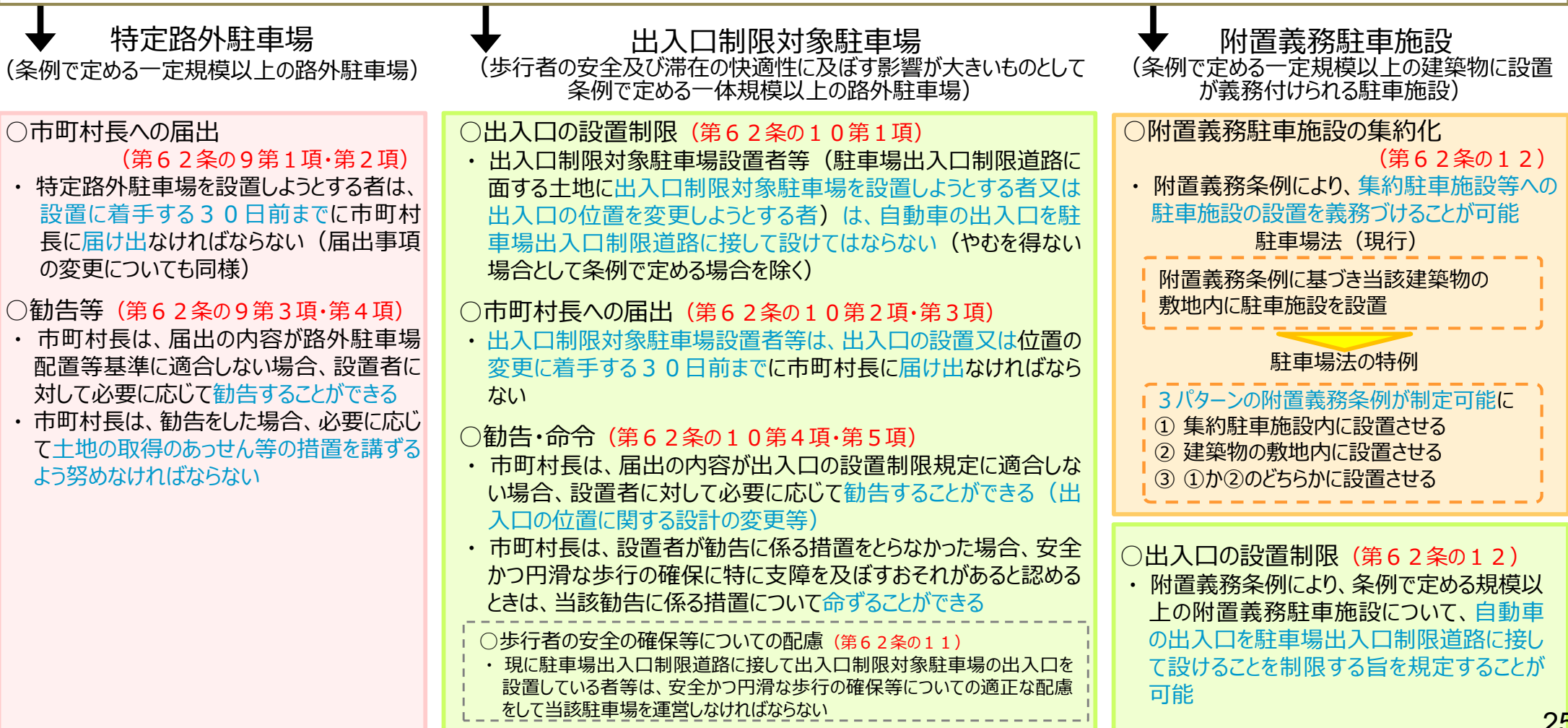
都市再生整備計画（市町村が策定）

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

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

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

○**集約駐車施設の位置及び規模**（第46条第14項第3号（ハ））

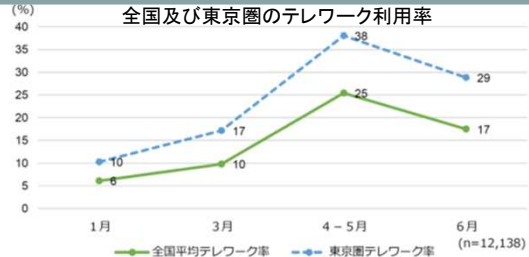


5. 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性(概要)(R2.8.31公表)

■新型コロナ危機を契機とした変化

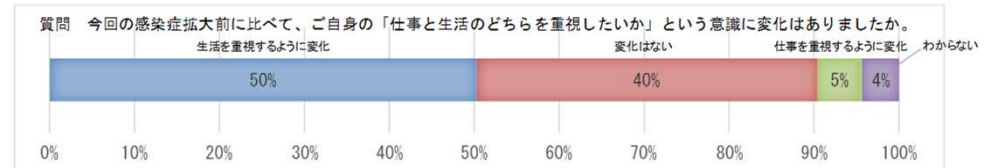
テレワークの進展



(※)テレワーク利用率：インターネット調査モニターである就業者(自営業主等を含む)に対して、テレワークの利用の有無を調査し、有と回答した者の割合
(※)東京圏：東京、神奈川、埼玉、千葉

(出典)「第2回テレワークに関する就業者実態調査報告書」(令和2年8月2日)(公財)NIRA総合研究開発機構

生活重視に意識が変化



(出典)「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(令和2年6月21日内閣府政策統括官(経済社会システム担当))

- 職住近接のニーズが高まり、働く場と居住の場の融合が起こっていく可能性
- オフィス需要に変化の可能性。老朽中小ビルなどは余剰発生の可能性

- 東京一極集中の是正が進みやすくなる可能性
- ゆとりあるオープンスペースへのニーズの高まり

※なお、感染症対策という面では、ハード面の対応のみならず、日常の手洗い、体調不良の際は休むといったソフト面の対応の徹底が重要

- ・感染拡大防止には「**三つの密**」(密閉・密集・密接)の回避が重要
- ・感染拡大防止と社会経済活動の両立を図ることが重要

都市の持つ集積のメリットは活かしつつ、「三つの密」の回避、感染拡大防止と経済社会活動の両立を図る新しいまちづくりが必要

■今後の都市政策の方向性

ヒアリングを踏まえれば、人や機能等を集積させる都市そのものの重要性に変わりはなく、国際競争力強化やウォークアブルなまちづくり、コンパクトシティ、スマートシティの推進は引き続き重要。こうした都市政策の推進に当たっては、新型コロナ危機を契機として生じた変化に対応していくことが必要。

- 大都市は、**クリエイティブ人材を惹きつける**良質なオフィス、住環境(住宅、オープンスペース、インターナショナルスクール等)、文化・エンタメ機能等を、郊外、地方都市は、住む、働く、憩いといった様々な機能を備えた「**地元生活圏の形成**」を推進
- 大都市、郊外、地方都市それぞれの**メリット**を活かして魅力を高めていくことが重要
- 様々なニーズ、変化、リスクに対応できる**柔軟性・冗長性を備えた都市**が求められる
- 老朽ストックを更新し、ニューノーマルに対応した機能**(住宅、サテライトオフィス等)が提供されるリニューアルを促進
- 郊外や地方都市でも必要な公共交通サービスが提供されるよう、**まちづくりと一体となった総合的な交通戦略**を推進
- 自転車を利用しやすい環境**の一層の整備が必要

- 街路空間、公園、緑地、都市農地、民間空地などまちに存在する**様々な緑やオープンスペースを柔軟に活用**
- リアルタイムデータ等を活用し**、マイクロな空間単位で人の動きを把握して、平時・災害時ともに過密を避けるよう**人の行動を誘導**
- 避難所の過密を避けるための**多様な避難環境**の整備



良質なオフィス、テレワーク環境の整備



居心地の良いウォークアブルな空間の創出



都市空間へのゆとり(オープンスペース)の創出

■今後の検討の進め方

上記の都市政策の実現に向けた具体的方策を検討するため、**本年秋頃を目途に有識者からなる検討会**を設置し、検討を深める。

【論点1】都市(オフィス等の機能や生活圏)の今後のあり方と新しい政策の方向性

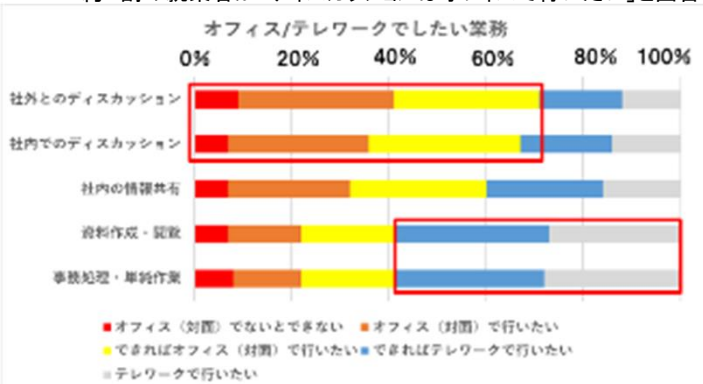
＜新型コロナ危機を契機に生じた変化＞

- テレワークの進展により、どこでも働ける環境が整い、働く場と居住の場が融合。働くにも住むにも快適な環境、ゆとりあるスペースへのニーズが高まる。
- 東京への一極集中の是正が進みやすくなる可能性。
- 「リアルな場」に求められるものは、偶然の交流や白熱した議論、実体験を伴うもの、文化やエンターテインメントといった、オンラインでは代替しがたい経験を提供する機能が中心に。
- オフィス需要に変化の可能性（変化の程度は両論意見あり）。今後、安心やゆとりが求められる中、老朽化した中小ビルなどの需要が減少し、余剰が発生するおそれ。

＜今後の方向性＞

- 複数の用途が融合した職住近接に対応するまちづくりを進める必要。様々なニーズ、変化、リスクに対応できる柔軟性・冗長性を備えた都市であることが求められる(一定期間の試行、仮設物の設置等も有効)。
- 働く場所・住む場所の選択肢が広がるよう、都市規模の異なる複数の拠点が形成され、役割分担をしていく形が考えられる。
- 大都市は、クリエイティブ人材を惹きつける良質なオフィス・住環境を備え、リアルな場ならではの文化、食等を提供する場として国際競争力を高める必要。
- 郊外、地方都市は、居住の場、働く場、憩いの場といった様々な機能を備えた「地元生活圏」の形成を推進。「育ち」の場となるオープンスペースも重要。
- 老朽ストックのサテライトオフィス等へのリニューアルや、ゆとり空間や高性能な換気機能を備えた良質なオフィスの提供の促進が重要。

テレワークが進展する中でも
約7割の就業者が「ディスカッションはオフィスで行いたい」と回答



多様なニーズに対応した複合型開発「うめきた2期開発プロジェクト」> 住みやすく、働きやすいまちなかの形成< 沼津駅周辺総合整備事業>
(住宅、オフィス、商業、子育て支援施設、インキュベーション施設、ホテル等)
※提案時点(2018年5月)のイメージパースであり、今後変更の可能性あり
(沼津駅周辺のまちなかを人々が交流する住みやすい空間に整備)



提供:うめきた2期地区開発事業者

(出典) 二宮地所株式会社「15,000人就業者アンケート調査(2020年6月19日~23日)」に基づき国土交通省都市局作成

【論点2】 都市交通(ネットワーク)の今後のあり方と新しい政策の方向性

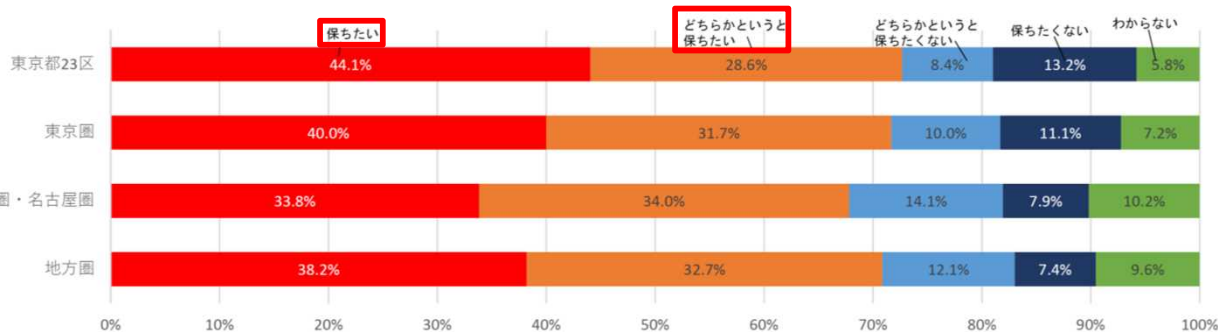
＜新型コロナ危機を契機に生じた変化＞

- 公共交通の利用への不安や在宅勤務推奨の結果、**公共交通利用者が減少**。
- 移動時間等の削減により**時間価値の重要性**が強く認識されるものと考えられる。
- 近距離の移動については、**公共交通から自転車に転換**している可能性。
- 公共交通について、**感染リスクも踏まえた密度や施設のあり方の対応**も必要に。
- 歩行者にとっての**過密の回避**、**居心地の良い環境へのニーズの高まり**のため、**都市のウォークブル空間の重要性**が高まってくると考えられる。

＜今後の方向性＞

- **混雑状況のリアルタイム発信**等により、過密を回避し、安心して利用できる環境が必要。
- **まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進**する必要。
- 公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど、**多様な移動手段の確保**や**自転車が利用しやすい環境整備**が必要。
- 駅周辺に生活に必要な都市機能を集積させ、**安全性・快適性・利便性を備えた「駅まち」空間の一体的な整備**も必要。
- 適切な密度の確保等**新しい街路空間の考え方**の導入が必要。

今回の感染症下で1週間の通勤時間が減少した人のうち、約7割が「今後も現在の通勤時間を保ちたい」と回答



岡山駅周辺の空間再構築＜岡山駅前広場、県庁通りの再整備等＞
駅前広場への路面電車の乗入による交通結節機能強化と
駅前の県庁通りの再整備による歩行者空間の賑わい・交流拠点の形成

岡山駅前広場の整備イメージ

県庁通り再整備イメージ



(出典)岡山市

(出典)「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」
(令和2年6月21日内閣府政策統括官(経済社会システム担当))

【論点3】 オープンスペースの今後のあり方と新しい政策の方向性

＜新型コロナ危機を契機に生じた変化＞

- 自宅で過ごす時間が増え、身近な自然資源として、運動不足の解消・ストレス緩和の効果が得られる場として、グリーンインフラとしての緑や、オープンスペースの重要性が再認識。
- 緑とオープンスペースは、テレワーカーの作業場所、フィットネスの場所等利用形態が多様化。災害等の非常時に対応するためのバッファー機能として、都市の冗長性を確保する観点からも役割が増大。
- オープンスペースを有効に活用するため、エリアマネジメントの中心的な存在として、信頼できる中間支援組織の存在、効果的に活用するための人材育成の必要性が高まっている。

＜今後の方向性＞

- グリーンインフラとしての効果を戦略的に高めていくことが必要。
- ウォーカブルな空間とオープンスペースを組み合わせるネットワークを形成することが重要。
- 街路空間、公園・緑地、水辺空間、都市農地、民間空地など、まちに存在する様々な緑とオープンスペースについて、テレワーク、テイクアウト販売への活用といった地域の多様なニーズに応じて柔軟に活用することが必要。
- 災害・感染症等のリスクに対応するためにも、いざというときに利用できる緑とオープンスペースの整備が重要。
- イベントだけでなく、比較的長期にわたる日常的な活用（例：オープンテラスの設置）など、柔軟かつ多様なオープンスペースの活用の試行、これを支える人材育成、ノウハウの展開等が必要。

3月の公園利用者数は前年比で増加



(出典) 都立狭山公園、都立武蔵国分寺公園、都立野川公園のデータから国土交通省都市局作成

屋外でのオフィス空間設置実験



住宅団地へのキッチンカー提供実験



(出典) 神戸市HP

駐車場跡地をリノベーションした屋外ヨガ広場



(出典) コートヤードHIROO

【論点4】 データ・新技術等を活用したまちづくりの今後のあり方と新しい政策の方向性

＜新型コロナ危機を契機に生じた変化＞

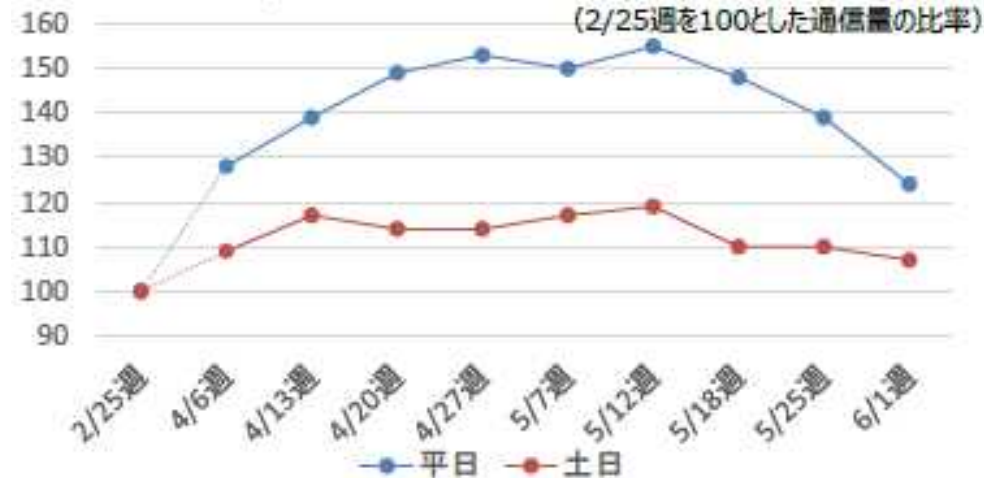
- 新型コロナ危機によりデジタル化が急速に進み、**フィジカル空間に加え、新たにデジタル空間が大いに着目**されるようになった。
- フィジカル空間が果たしてきた**都市機能の一部はデジタル空間へ移行**すると考えられる。
- **データを活用した都市の密度のコントロール**に対するニーズの高まり。特に、非常時におけるデータの利活用に対する議論の素地が生まれつつあると考えられる。

＜今後の方向性＞

- 市民生活、都市活動等の面での**データ・新技術等の活用に向けた取組をペースアップ**させる必要。
- 過密対策等には、**パーソナルデータ等の活用が重要**。市民等の理解を得つつ、**市民主体のデータ・新技術等を活用した取組を推進**する必要。
- 人流・滞在データで**マイクロな空間単位で人の動きを把握**することで、**過密を避けるよう人の行動を誘導**する取組が重要。

昼間通信量の推移(OCN)

(2/25週を100とした通信量の比率)



(出典)「新型コロナウイルス感染症の影響下におけるインターネットトラフィックの推移について(総務省)」

リアルタイム人流データのHP掲載(大丸有地区)

LIVE

Cozy Green Parkの今の様子

3Dレーザーセンサーを用いて人々の動きを計測し、リアルタイムに配信しています。



● リアルタイムな人の位置情報

(出典)「Marunouchi Street Park2020」HP,令和2年8月7日11時30分時点

【論点5】 複合災害への対応等を踏まえた事前防災まちづくりの新しい政策の方向性

＜新型コロナ危機を契機に生じた変化＞

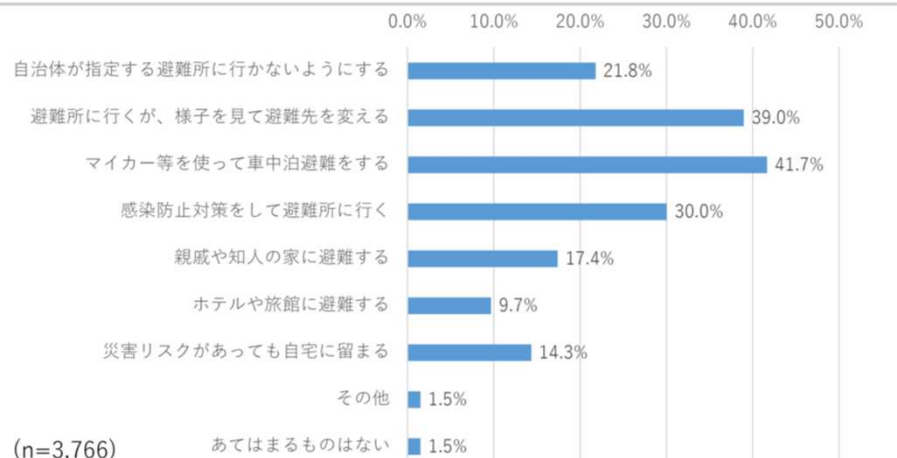
- 新型コロナ危機下で自然災害が発生すると「複合災害」に、**自然災害対応と感染症対策という二つの対応**をしなければならなくなった。
- 最近の災害においても、避難者が避難所で感染しないよう、**感染リスク抑制と避難を両立させる避難所運営を行う**など、自治体の**初動対応にも変化が生じた**。

＜今後の方向性＞

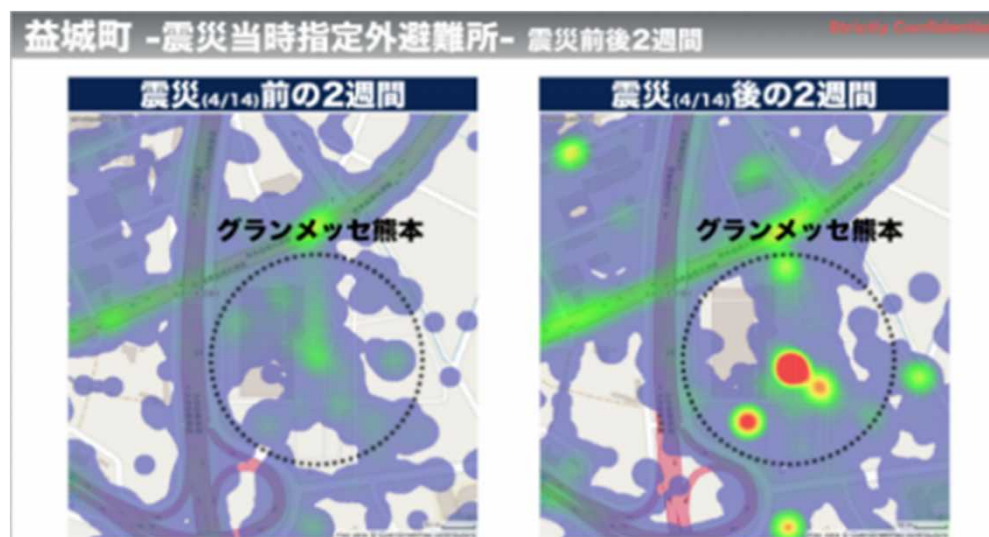
- 避難所の過密を避けるため、**公的避難所以外の公共施設、民間施設、ゆとり空間など多様な避難環境の確保**が必要。
- 引き続き、**適切な土地利用規制や誘導等**を通じた居住の移転、より**安全な宅地の形成等**を進めることも重要。
- 災害時に過密を避けるため、**平時におけるデータを活用した取組を災害時においても活用**することが重要。

新型コロナウイルスの感染拡大が避難行動に与える影響に関する調査結果

新型コロナウイルスの感染拡大が避難行動に影響すると回答した人(3766人)のうち、41.7%はマイカー等を使って車中泊避難をすると回答し、39.0%は避難所の様子を見て避難先を変えると回答している。



災害時の人口密度の可視化の事例
(本来は避難所ではない駐車場に避難者が集まっていることを可視化)



(出典)「株式会社Agoop」HP

新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性(イメージ)

- 人々の働く場所・住む場所の選択肢を広げるとともに、大都市・郊外・地方都市と、規模の異なる複数の拠点が形成され、役割分担をしていく形が考えられる。
- 複数の用途が融合した職住近接に対応し、様々なニーズ、変化に柔軟に対応できるようなまちづくりが必要。



○デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会

- ・デジタル化の急速な進展や新型コロナ危機がもたらすニューノーマルなどを背景に、市民の生活スタイルや社会経済システムはドラスティックに変容。
- ・最近の都市政策の動向等を踏まえ、社会的変化に対応しつつ、都市アセットの利活用を通じた市民のQoL (Quality of Life) の大幅な向上を図るため、今後目指すべきまちづくりの方向性はどのように変化していくのか、これを実現するための都市政策をどのように変革していくべきかについて検討

【1. 検討事項】

（1）目指すべきまちづくりの方向性

- ・デジタル化の急速な進展やニューノーマルへの対応により、生活スタイルや都市活動にどのような変化が生じているのか。
- ・こうした生活スタイルや都市活動の変化により、今後目指すべきまちづくりの方向性はどのように変化していくのか。

（2）目指すべきまちづくりの方向性を実現するための都市政策のあり方

- ・都市アセットの利活用や都市サービスのあり方
- ・まちづくりに関するデータの利用環境の改善
- ・まちづくりの担い手、検討プロセス、支援策等のあり方

【3. スケジュール】

- ・令和2年10月6日（火）第1回以降、令和2年度中に全6回程度開催
- ・令和2年度末を目途にとりまとめ予定

【2. メンバー】

- | | |
|-------|-----------------------------|
| 出口敦 | 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授【座長】 |
| 秋田典子 | 千葉大学大学院 園芸学研究科 准教授 |
| 伊藤香織 | 東京理科大学 理工学部 教授 |
| 梅澤高明 | A.T.カーニー日本法人会長／CIC Japan会長 |
| 坂井文 | 東京都市大学 都市生活学部 教授 |
| 関本義秀 | 東京大学 生産技術研究所 准教授 |
| 谷口守 | 筑波大学大学院 システム情報系 教授 |
| 中川雅之 | 日本大学 経済学部 教授 |
| 村木美貴 | 千葉大学大学院 工学研究院 教授 |
| 馬場正尊 | 東北芸術工科大学デザイン工学部 教授 |
| 中村彰二郎 | アクセンチュア・イノベーションセンター福島 センター長 |

【オブザーバー】（一社）日本経済団体連合会、（一社）不動産協会、（独）都市再生機構
内閣府、総務省、経済産業省、国土交通省大臣官房技術調査課、総合政策局公共交通・物流政策審議官部門、国土政策局、住宅局

【事務局】 国土交通省都市局