

駐車対策の現状

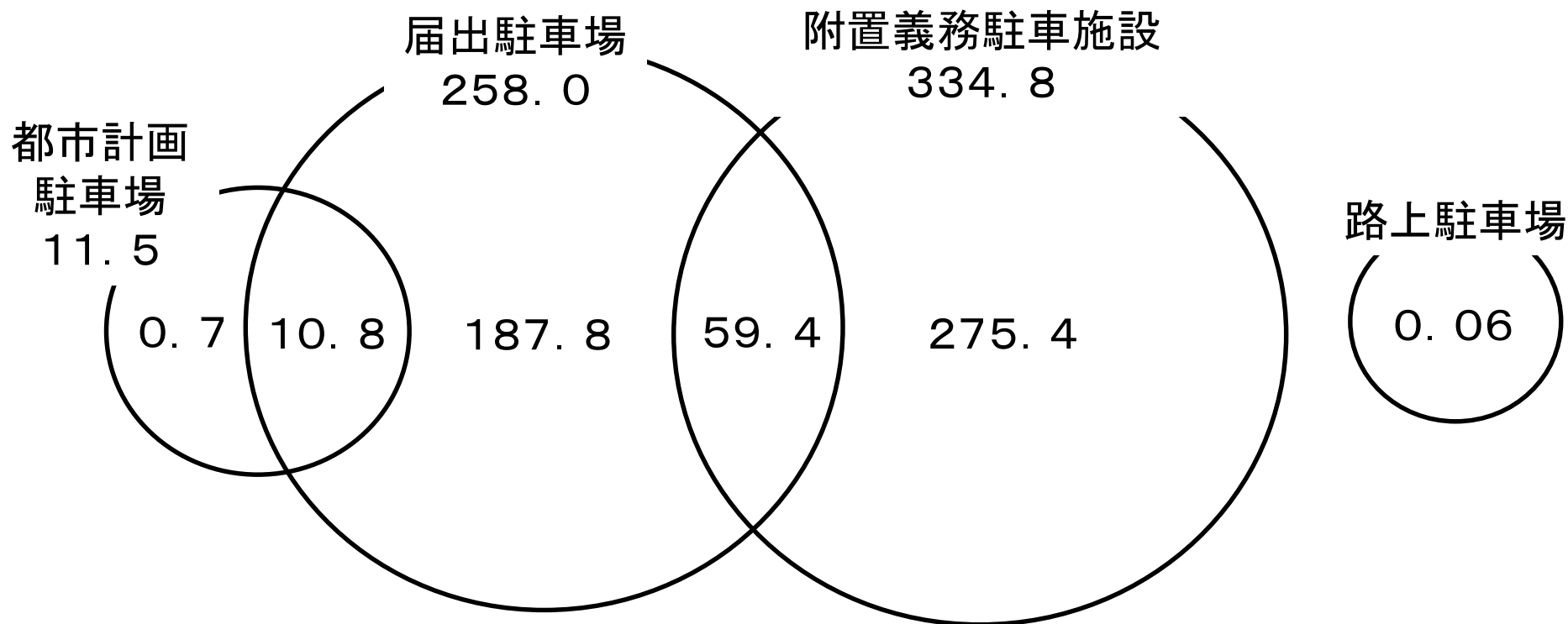
国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和2年1月27日

1. まちづくりと連携した駐車場施策
2. 駐車施設附置義務の弾力化
3. 機械式駐車装置を巡る最近の動き
4. 荷さばき駐車対策
5. 自動二輪車駐車対策
6. 観光バス駐停車対策
7. 路外駐車場のバリアフリー化

1. まちづくりと連携した駐車場施策

駐車場の整備状況(平成30年度末)

○ 駐車場総供用台数 534.1万台



※駐車面積500㎡未満の駐車場(コインパーキング等)や、特定の者が利用する駐車場(車庫等)等は原則として統計に含まれない。

○ 自動車保有台数 7814万台

○ 自動車1万台当たりの駐車台数 683.6台

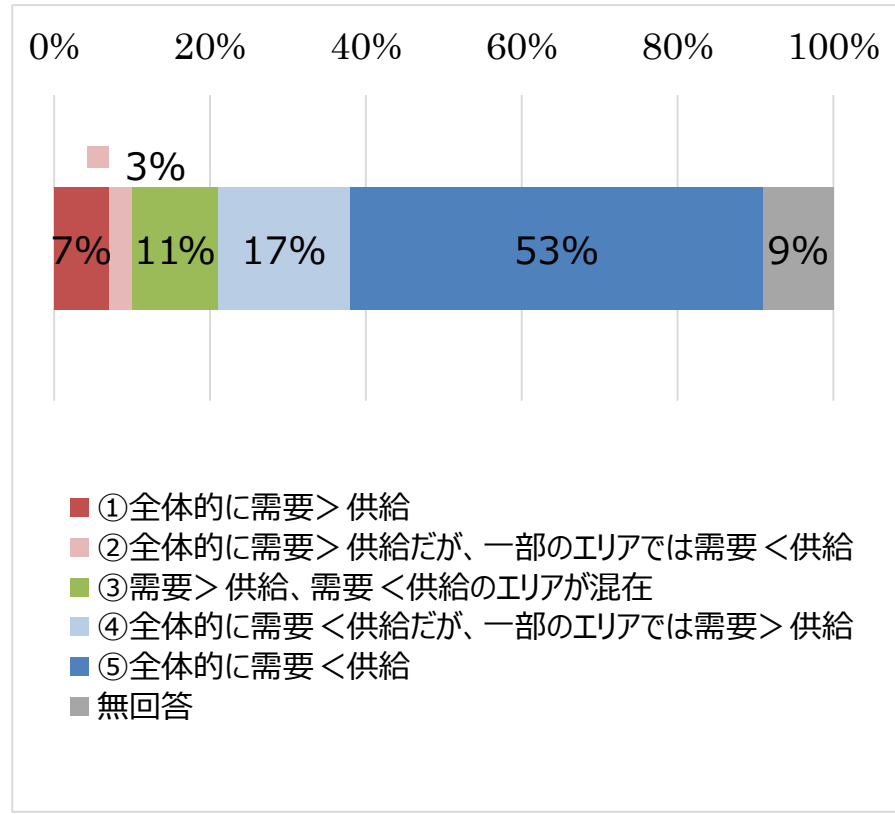
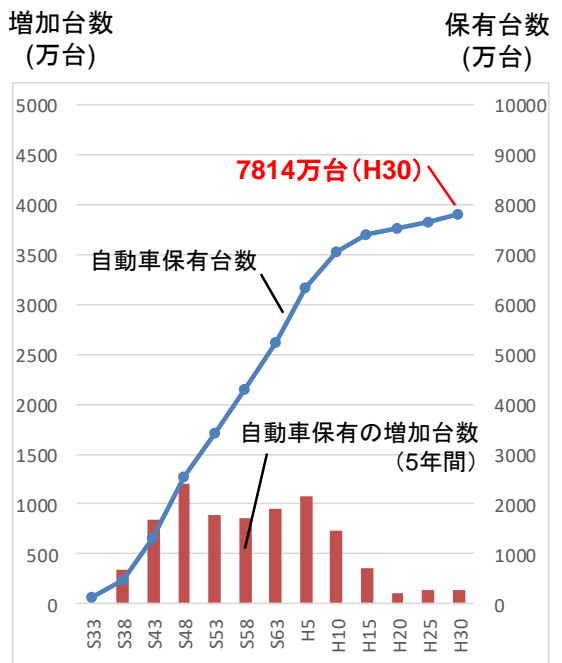
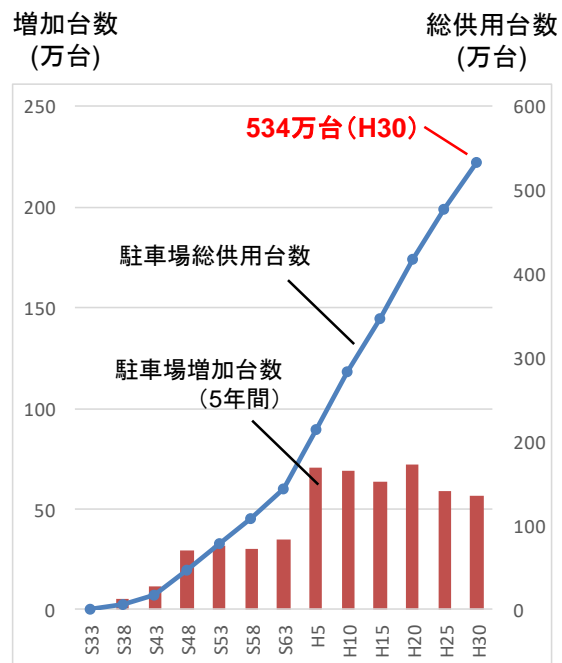
○駐車場の量的整備が進む一方、自動車保有台数は近年横ばいで推移。

■ 駐車場台数と自動車保有台数の推移

■ 駐車場の需給状況に関する地方公共団体アンケート (平成29年 国土交通省調べ)

駐車場台数の推移

自動車保有台数の推移



駐車場の増加による影響

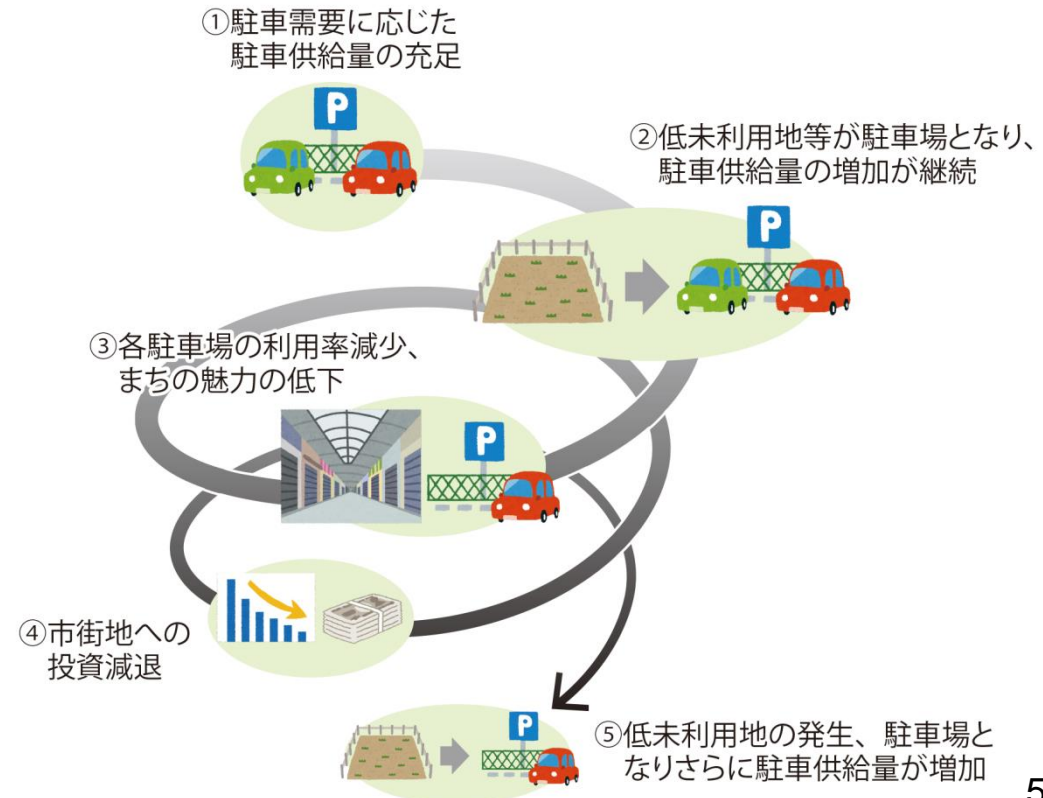
- 地方都市では、敷地を駐車場として活用することも多く、乱立することにより、駐車場が占める面積が大きくなっている例が見られる。
- 中心市街地の活力低下に伴う同地域への訪問動機・投資意欲減衰の結果、リスクが少なく比較的安定的な収益が期待できる駐車場への転用が進み、それがまちの魅力をさらに低下させるという負のスパイラルが発生していると考えられる。

■駅周辺に多くの駐車場が存在（S市）



【出典】国土地理院ウェブサイト

■負のスパイラルのイメージ



駐車場の散在による影響

- 駐車場の出入口付近では、歩道が分断され、自動車と歩行者との交錯による事故発生のリスクが高まる。
- 駐車場の存在が連続する街並み(景観)を分断する。

街並みの分断



歩道の分断

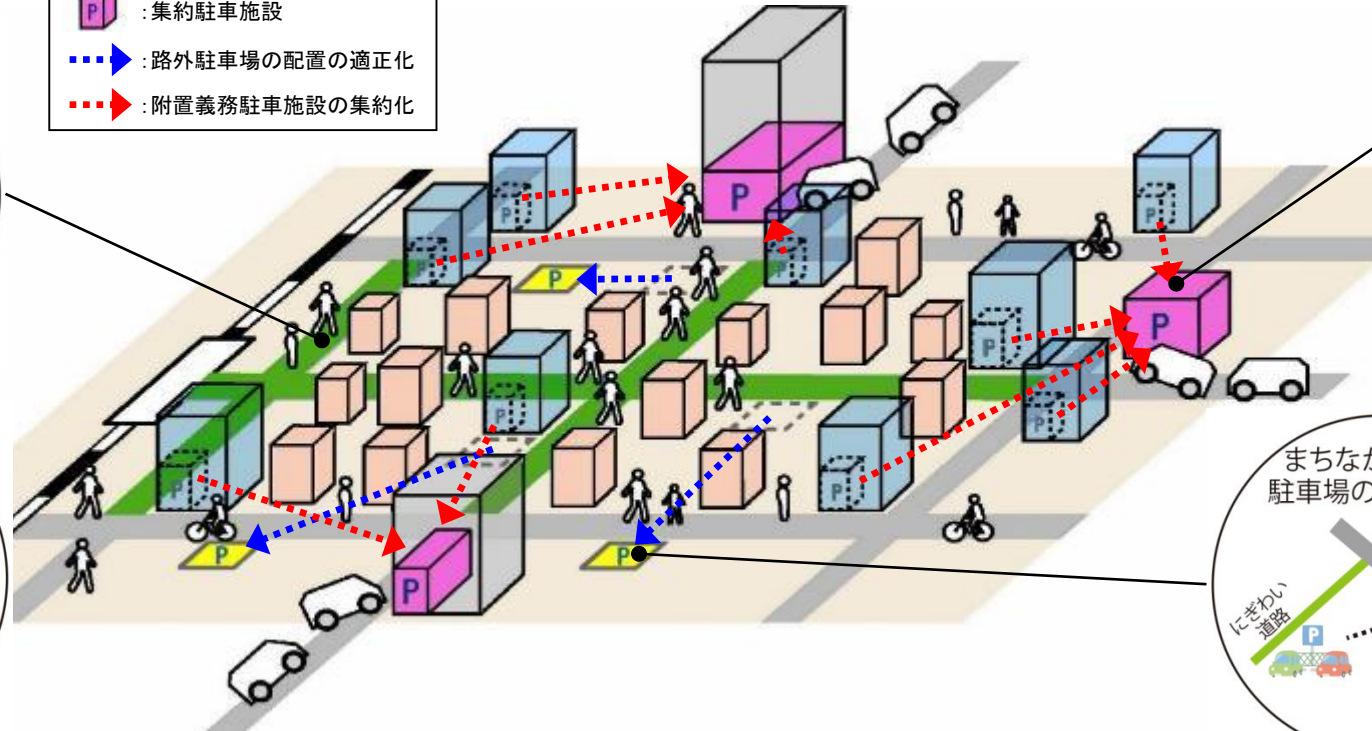
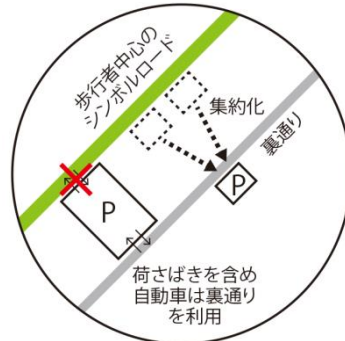
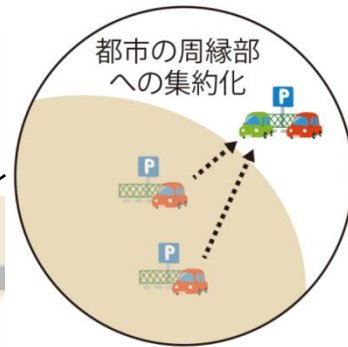


駐車場の配置適正化

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「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出。
 まち並みの連続性確保、賑わいや都市魅力の創出も期待。

- 〈凡例〉
- : 路外駐車場
 - : 集約駐車施設
 - : 路外駐車場の配置の適正化
 - : 附置義務駐車施設の集約化



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)

①基本編(H30. 7公表)

- まちづくりと駐車場の連携に焦点を当て、まちの将来像から、都市空間のあり方、そのために必要な駐車場の量、場所、配置のきめ細かなコントロール、さらには駐車場から新たな土地利用への転換といった、様々な側面からその基本的な考え方を整理し、とりまとめた。

各都市においてケーススタディ等を実施し、
駐車場施策の検討や分析のポイントとなる事項等について検討。

②実践編-調査・分析(H31. 3公表)

- 各地方公共団体等において駐車場施策等の検討を具体的かつ実践的に進める一助になるよう、まずは駐車需要の調査・分析方法等の具体的な取組方策から、公営駐車場の経営改善、駐車場の地域ルール等、駐車場施策の検討に取りかかる“初めの一步”に向けた多種多様な内容を取りまとめた。

① まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)

1. 駐車場施策に関する現状と課題

駐車場供用台数が伸びる中、自動車保有台数は鈍化する等、駐車場施策は転換期

- ・ 適切な駐車場の整備が必要な地域がなお存在する一方、過剰な供給が生ずる地域もあるなど、様々な現状。
- ・ 特に、公共交通機関のアクセスが優れる大都市等においては、**附置義務駐車場の利用率の低下**が見られる。
- ・ また、地方都市では、駐車場の過剰な供給が、まちの魅力の低下、市街地への投資減退を起こすという、「負のスパイラル」の懸念。

2. 駐車場施策の基本的考え方

- ・ **適正な需要に見合った、量的なコントロール**が必要。また、総量のみならず、**荷さばきや自動二輪車等、用途別の適正化**も重要。
- ・ 公共交通機関の利便性の向上等、駐車場の**需要の適正化**も重要。
- ・ 都市空間の魅力減退、市街地の空洞化等に対して、駐車場の**位置・配置など「質」的なコントロール**が重要。

量的、質的な観点から、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組むべき

3. 駐車場の量的供給の適正化

きめ細かく需給量を把握

将来の需給バランスを予測

駐車場の供給量を適正化

- **附置義務駐車場の原単位の見直し** <地区別、用途別等で原単位を見直し>
- **地域ルール**の策定 <地域の特性に応じた特別なルールの導入、駐車場の集約整備>
- **都市再生駐車施設配置計画制度等**を通じた附置義務駐車場の適正化

① まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)

4. まちづくりと連携した駐車場施策

1 目指すべき都市像

- 駐車場のあり方・施策の検討に際して、まず、自らの都市が目指すべき**将来の都市像を明確化**

2 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリア

- 来訪者が安心して快適に移動できるよう、**歩行者優先エリアを設定**し、歩行者中心の賑わいある街路空間を構築

3 街路ごとの「性格づけ」

- 歩行者中心の街路空間とする、トランジットモール化する等、それぞれの**街路ごとに「性格づけ」**

4 多角的な状況分析に基づく検討

- 土地利用、交通、社会経済動向のみならず、**民間活動等の実施状況など、様々なデータ**を取得し、分析

5 駐車場の配置の適正化

- 附置義務に係る「**地域ルール**」の活用
- **フリンジ駐車場**への集約化
- 様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の**立地誘導、出入口のコントロール**等

6 歩行者中心の街路空間の構築に向けた様々なアプローチ

- 行政が計画に基づき街路空間を構築、民間事業者の建築等を誘導する<計画論的アプローチ>とともに、近年、**民間による個別の自発的なイベント・まちづくり活動の積み重ね**により、街路空間のあり方を変えていく<民間主導アプローチ>の動きも。
- 地区レベルのスケールで民間と公共が議論し、地区のあり方(**地区ビジョン**)を**公共・民間が共有する仕組み**を導入

7 駐車場の有用性の検証

- 継続利用か、他用途へ転換か、**既存駐車場は検証**。
- 良質な駐車場ストックは有効活用しつつ課題対応
- 有用性が少ないものは、利用転換を誘導

8 駐車場の土地利用転換・利活用の促進

- **有用性が少ないと評価された駐車場**は、市街地における**貴重な空間として、まちの賑わい創出に活用**する等、土地利用転換を誘導

5. 駐車場の配置の適正化に資する仕組み

- 附置義務駐車場制度の緩和・隔地駐車場
- 立地・出入口コントロール
- 駐車場の再配置(リロケーション)
- 民間によるまちづくりの取り組みとの連携(社会実験ほかスタートアップへの支援) 等

6. 駐車場の多様なニーズへの対応

7. 荷さばき・自動二輪駐車場等への対応

② まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(実践編-調査・分析)

1. 需給状況の把握方法について

- 1-1 駐車目的把握の重要性
- 1-2 駐車目的を把握するための方法
- 1-3 駐車目的地側の重要性について
- 1-4 駐車需要の日変動に関する考え方について

- 駐車場の需要分析において、“**駐車目的**”を把握することが重要。
- 駐車目的を把握するための方法として、**PT調査**や**駐車場の入出庫データ**等を活用した様々な分析手法を紹介。

2. 供給量の適正化に向けて

- 2-1 大都市圏都心部における附置義務基準からの削減率の考え方
- 2-2 大店立地法で定められた台数との整合性について
- 2-3 地域ルール等の検討・運用における具体的な検討の進め方・プロセス
- 2-4 地域ルール等の検討・運用における関係者の取扱いについて

- 公共交通が発達した都心部のエリアでは、駐車場の余剰が発生。
- こうしたエリアにおいては、**地域ルールを活用する等、地域特性に応じた附置義務の適正化**を図ることが望ましい。

3. 需要量の適正化に向けて

- 3-1 駐車料金による誘導の考え方について
- 3-2 駐車需要の誘導のための留意点について

- 利用する駐車場を選択する際には、**目的地までの距離や駐車時間**による影響が大きい。
- 駐車需要を誘導するためには、**駐車料金による誘導以外にもモビリティ・マネジメント等**を活用し、駐車目的に即した対応を行うことが望ましい。

4. まちづくりと連携した駐車場施策に向けて

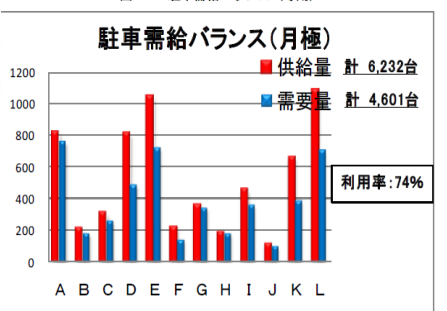
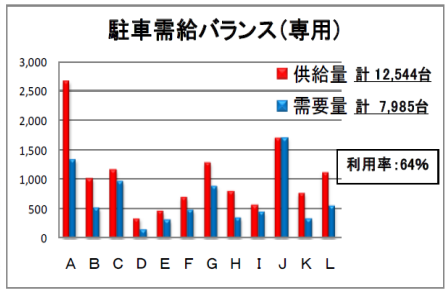
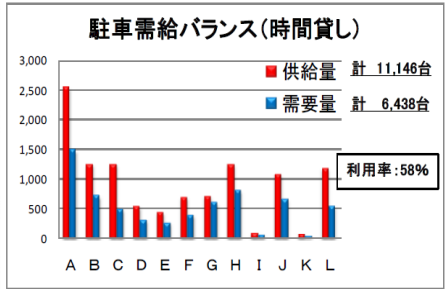
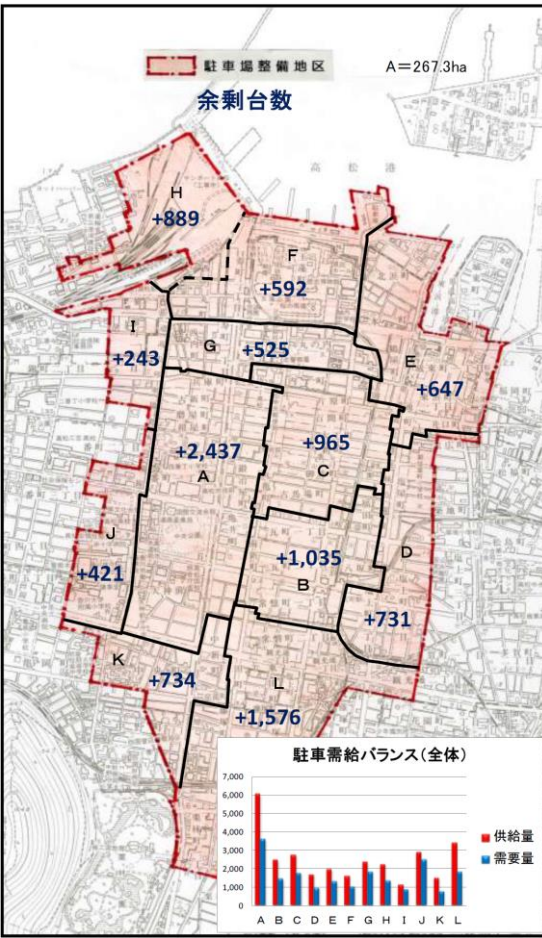
- 4-1 公営駐車場等の経営について
- 4-2 まちのにぎわいづくりと併せた駐車場経営について

- 経営状況が悪化している公営駐車場においては、**IT技術等**を活用した**運営の効率化や弾力的な料金制度の導入**等の改善方策が有効。
- また、**まちなかの賑わい創出を目的とした各種イベント**を活用する等、駐車場の利用増加に向けた施策も有効。

■小規模建築物の附置義務廃止、隔地距離の緩和等を行った事例（高松市）

高松市建築物における駐車施設の附置等に関する条例 最終改正：平成24年4月1日

○駐車場の需給状況調査



調査時点：9月上旬平日ピーク時（10～14時）

○改正の概要

対象地区：駐車場整備地区

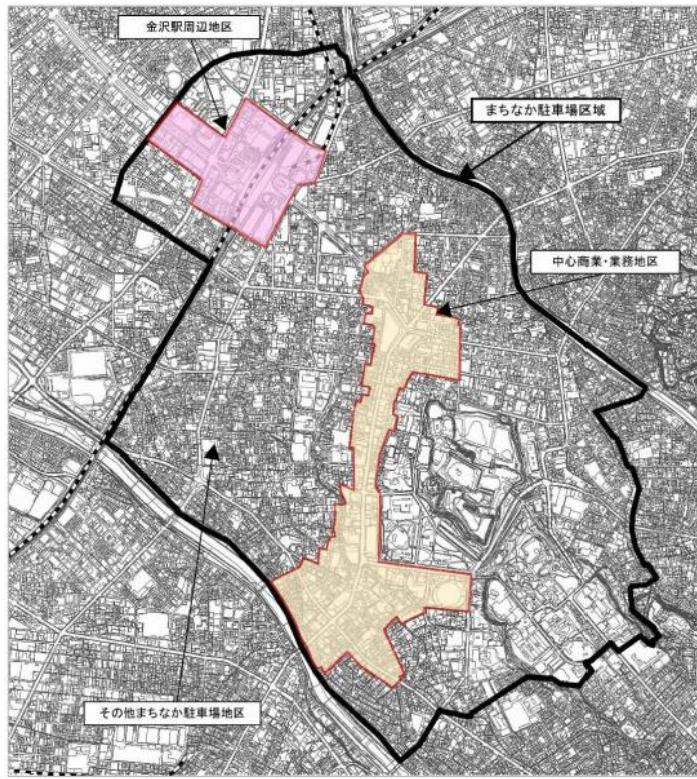
改正前	駐車場整備地区		隔地基準
建築物の規模	特定部分の床面積と非特定部分の床面に2分の1を乗して得た面積との合計の面積が1,000㎡を超えるもの		200m
用途	特定部分	非特定部分	
原単位	150㎡に1台	400㎡に1台	

改正後	駐車場整備地区		隔地基準
建築物の規模	<u>2,000㎡を超えるもの</u>	<u>3,000㎡を超えるもの</u>	<u>300m</u>
用途	特定部分	非特定部分	
原単位	<u>600㎡に1台</u>	<u>800㎡に1台</u>	

■小規模駐車場の設置届出、通りに面する駐車場の出入口設置制限を実施した事例（金沢市）

○金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例の概要

- ・まちなか駐車場区域(下図)における駐車場の新設等について、市長への事前届出を義務付け。
- ・対象は駐車面積50㎡以上の駐車場(※時間貸駐車場に限定せず、月極駐車場や車庫等も対象)
- ・まちなか駐車場設置基準に適合しないときは、指導・助言



まちなか駐車場設置基準地区区分図

＜まちなか駐車場設置基準の例＞

- (共通)
 - ・駐車場の出入りが前面道路の渋滞を引き起こさないこと
 - ・歩行者の安全性を阻害しないこと
- (中心商業・業務地域)
 - ・店舗の連続性が確保されること
 - ・原則として都心軸からの出入りを行わないこと
- (金沢駅周辺地区)
 - ・駐車場に出入りする自動車歩行者の回遊導線を阻害しないこと
 - ・立体化・集約化等により土地が有効に利用されること

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)	小規模 (500㎡未満)
	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
	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

- 駐車場の適用範囲＝届出駐車場の適用範囲
- 都市再生特別措置法の適用範囲＝立地適正化計画に記載された駐車場配置適正化区域内の条例で定める規模以上の駐車場
- 金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例の適用範囲＝50㎡以上、住宅の居住者の利用の駐車場除く

○附置義務条例との関係

- ・まちなか駐車場区域においては、市長と公共交通利用促進協定(施設利用者のマイカー通勤の禁止、専用バスによる送迎等)を締結することにより、附置義務台数を緩和。

駐車場の有用性検証・土地利用転換

- 既存の駐車場については、その役割の見直しと有用性の検証を行う必要がある。
⇒優良な駐車場ストックは有効活用しつつ課題対応。有用性が少ないものは利用転換を誘導。
- 将来的なにぎわい創出にあたっては、土地利用政策と一体的に、地域全体の駐車場配置を踏まえて取り組むことが重要。

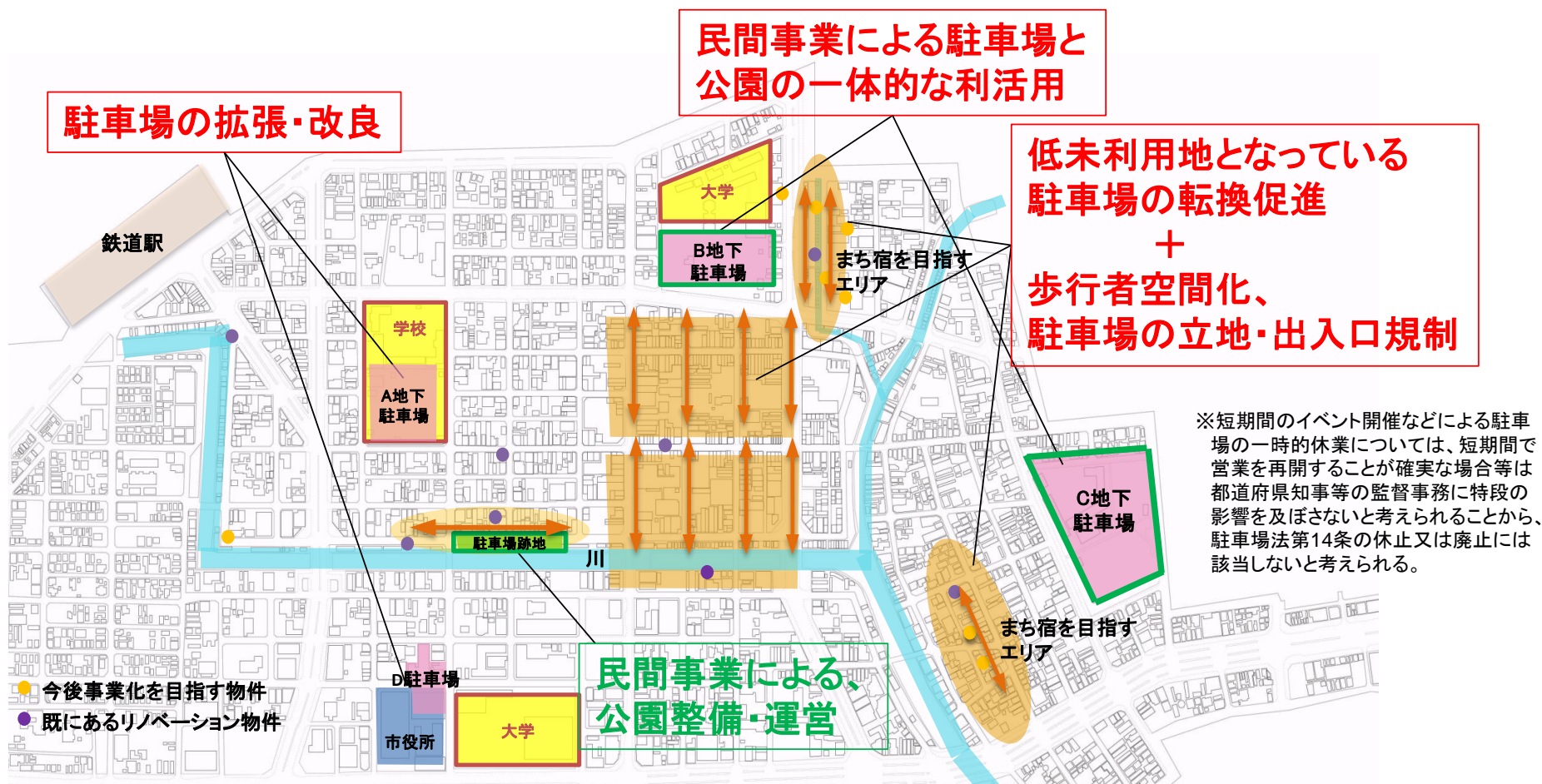


図 民間駐車場も含めた土地利用転換の具体的なイメージ

駐車場の転用及び配置適正化の事例 (福井市)

- 福井市のJR福井駅前であり、空き店舗も目立っていた新栄商店街において、民間のコインパーキングを「新栄テラス」として広場化する取組が実施されている。
- 市が近くの市有地をコインパーキングの代替地として用意し、等価で貸借し、新栄商店街振興組合が市から広場を無償で借りて管理運営している。
- 周辺の出店が増えたり、イメージが向上するなどまちの賑わいに寄与している。

新栄テラス

整備前



整備後



【地図】 国土地理院HP



新栄テラスでのイベント

■ 駐車場法施行令の一部を改正する政令（平成30年政令第354号）

○施行令第7条第2号に基づく国土交通大臣の認定によって路外駐車場の出入口を設置することができる場所として①～④を追加（現行は、交差点から5m以内、トンネル、橋が対象。）。

- ①道路の曲がり角から5m以内（道路交通法第44条第2号に掲げる部分）
- ②安全地帯の左側及びそこから10m以内（道路交通法第44条第4号に掲げる部分）
- ③路面電車の停留場の標示柱等から10m以内（道路交通法第44条第5号に掲げる部分）
- ④幅員6m未満の道路（令第7条第1項第1号ホに掲げる部分）

→まちづくり等の観点から、地域の土地利用や交通状況に応じて柔軟に路外駐車場の出入口を設置することが可能に。

※詳細については、国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000047.html)をご覧ください。

■ 駐車場法施規則の一部を改正する省令（平成30年国土交通省令第91号）

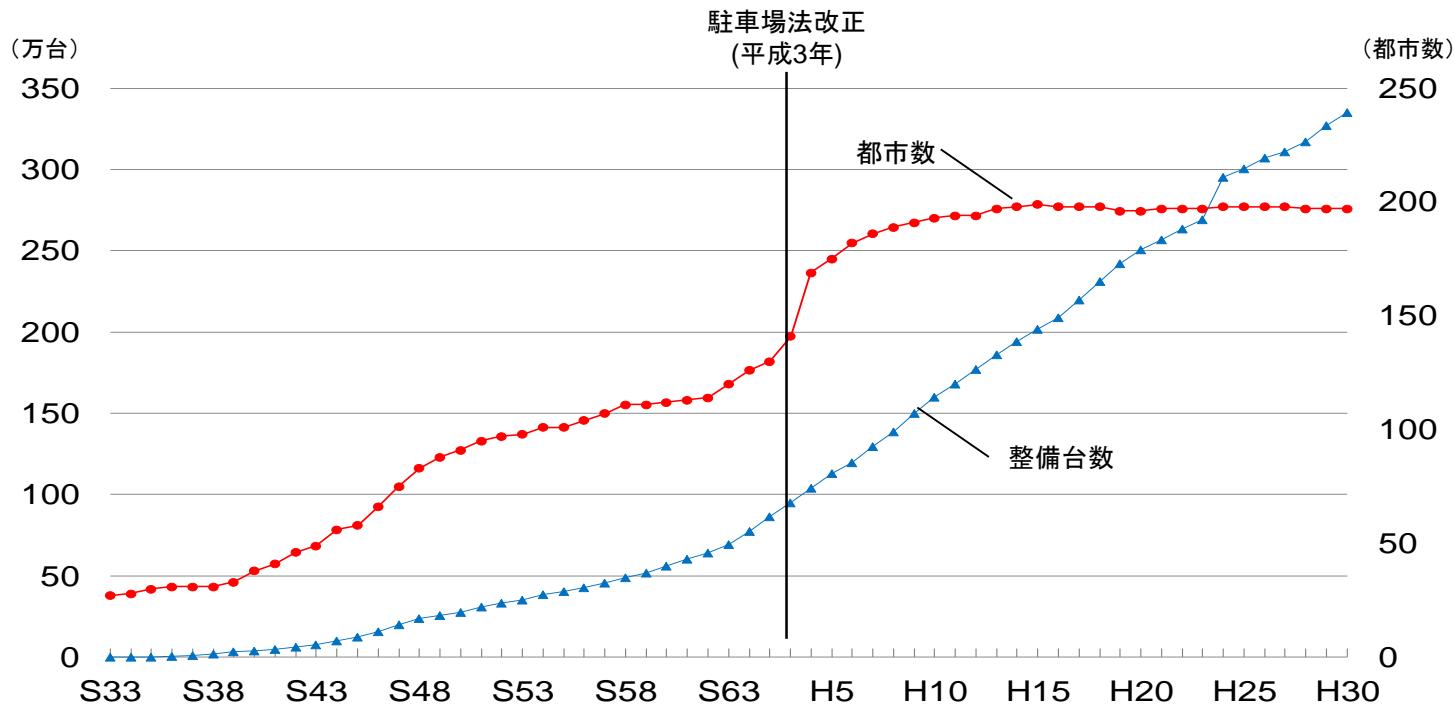
- 路外駐車場の管理規程に定める駐車料金の額を「確定額」から「上限額」に変更。
- 管理規程の雛形である駐車場管理規程例も合わせて改正。

→上限額以下の範囲内で駐車料金を変更する場合には、管理規程の変更及びその届出が不要。
→利用者ニーズに応じた弾力的な料金設定が可能に。

※詳細については、国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000023.html)をご覧ください。 17

2. 駐車施設附置義務の弾力化

○附置義務条例制定都市数と整備台数の推移



《改正経緯》

平成3年

- ・附置義務を課す建築物の床面積の最低下限の引き下げ
(特定用途では、 $2,000\text{m}^2 \rightarrow 1,500\text{m}^2$ (50万人以上)、 $1,000\text{m}^2$ (50万人未満))

平成6年

- ・荷さばき駐車施設に係る規定を追加(88都市において規定を整備) H31.3時点

平成18年

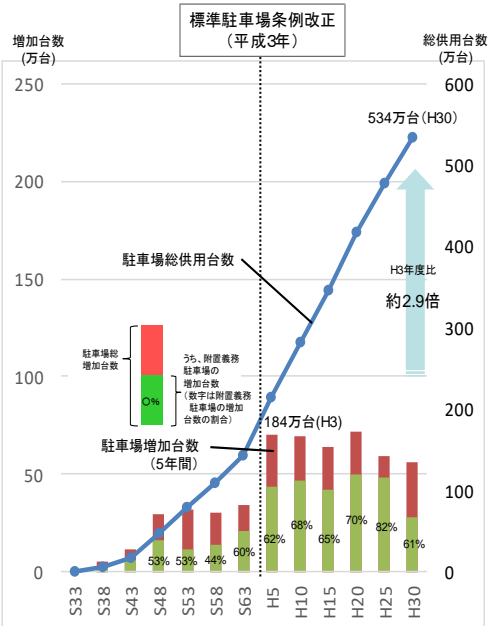
- ・自動二輪車駐車施設に係る規定を追加(9都市において規定を整備) H31.3時点

大都市における附置義務駐車場について

- 全国において、過去約25年間で、駐車場台数は約2.9倍増加している一方で、自動車保有台数は約1.3倍にとどまっている。(平成30年度末現在)
- 特に、東京23区においては、過去10年間で、駐車場台数は約1.24倍増加している一方で、自動車保有台数は約0.91倍と減少している。(平成30年度末現在)
- 駐車場の附置義務により、都心部に駐車場が過剰に整備されることで、社会的損失が発生。

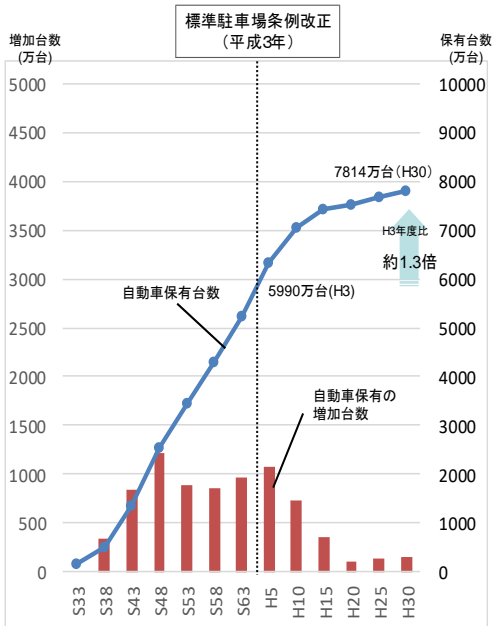
全国

駐車場台数の推移



【出典】国土交通省調べ

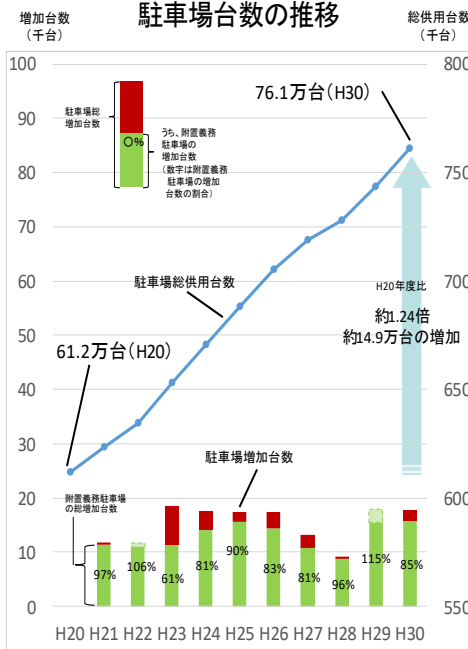
自動車保有台数の推移



【出典】「市区町村別 自動車保有車両数」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)より国土交通省作成

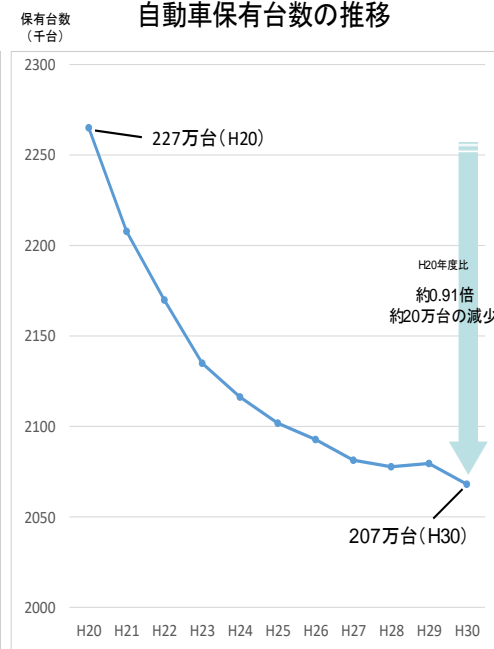
東京23区

駐車場台数の推移



【出典】国土交通省調べ

自動車保有台数の推移



【出典】「市区町村別 自動車保有車両数」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)より国土交通省作成

○ 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	200㎡/台	<u>250㎡/台</u>
50万人以上100万人未満の都市		150㎡/台	<u>200㎡/台</u>
50万人未満の都市		150㎡/台	<u>200㎡/台</u>
	特定用途※	150㎡/台	<u>200㎡/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)

附置義務緩和規定の制定状況

■特定エリアにおける緩和措置

【国土交通省調べ】

緩和規定の類型	自治体	根拠規定
地域特性型	横浜市	○横浜市駐車場条例 第4条
個別評価型	銀座ルール (中央区)	○東京都駐車場条例(抄) (建築物を新築する場合の駐車施設の附置)
	大丸有ルール (千代田区)	第17条 ……建築物を新築しようとする者は、……以上の台数の規模を有する駐車施設を当該建築物 又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、こ の限りでない。
	渋谷ルール (渋谷区)	一 駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、知事が地区特性に応じ た基準(=地域ルール)に基づき、必要な駐車施設の附置が図られていると認める場合
	新宿駅東口ルール (新宿区)	二 前号に定めるもののほか、知事が特に必要がないと認める場合
	新宿駅西口ルール (新宿区)	2・3 (略)
	東京駅前地区ルール (中央区)	
	環状2号線周辺地区ルー ル (港区)	○東京都駐車場条例(抄) (駐車機能集約区域及び集約駐車施設に関する特例)
	品川駅北周辺地区ルー ル (港区)	第17条の6 特別区又は市が、都市の低炭素化の促進に関する法律(平成24年法律第84号)第7条 第1項の規定により作成した低炭素まちづくり計画において、同条第3項第1号に規定する駐車機能 集約区域及び集約駐車施設に関する事項を記載し、かつ、当該区域内において建築物を新築し、増 築し、又は用途の変更をしようとする者が附置すべき駐車施設又は荷さばきのための駐車施設に関 する条例を当該特別区又は市が定めた場合であって、当該区域が駐車場整備地区等、周辺地区及 び自動車ふくそう地区内に存するときは、当該区域内においては、第17条から前条までの規定は適 用しない。
	柏市	○柏市建築物における駐車施設附置条例 第3条第2項第2号
	柏市	○柏市建築物における駐車施設附置条例 第3条第2項第1号
公共交通近接型	川崎市	○川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例 第6条の2
	金沢市	○建築物の駐車施設に関する条例 第3条第2項
	名古屋市	○名古屋市駐車場条例 第5条の3
	京都市	○京都市駐車場条例 第26条の2
	神戸市	○建築物に附置すべき駐車施設に関する条例 第9条の2
	福岡市	○福岡市建築物における駐車施設の附置等に関する条例 第8条の3

横浜市駐車場条例

(平成28年3月1日改正)

同取扱基準

(平成28年9月1日改正)

○横浜市駐車場条例および同取扱基準の改正

(1)「事務所」の附置義務基準 (条例適用地域の全域)

⇒「標準駐車場条例の一部改正※(H26.8月)」を踏まえ、「事務所」の原単位を緩和(ただし、自動二輪、荷さばきは除く。)

※国が東京都市圏(本市データも含む)及び京阪神都市圏の実態を調査した結果を踏まえ、国が示す「標準駐車場条例」において、乗用車について「事務所」の原単位を緩和する改正。

(2)地区の駐車需要に応じた算定基準の設定

(市長が別に定める基準が適用される地区)

⇒公共交通機関への近接性や駐車需要の実態を調査した上で「横浜市駐車場条例取扱基準」に具体的な基準を定める。

	現況駐車場	
	現状駐車場枠数(台)	ピーク時駐車台数(台)
横浜駅周辺地区	7,176	4,707(休日)
みなとみらい21地区	3,098	1,250(平日)

○改正の概要

(1)事務所の算定基準の見直し

(小数点以下は切り上げ)

対象地区又は地域		駐車場整備地区(※2)、商業地域、近隣商業地域		周辺地区、自動車ふくそう地区(※3)		
		現行	改正後	現行	改正後	
対象規模		(特定用途の延べ面積+非特定用途の延べ面積×0.5)が1,000㎡を超える場合		特定用途の延べ面積が、2,000㎡を超える場合		
原単位(※4)	特定用途(※5)	百貨店その他の店舗	200㎡	200㎡	200㎡	200㎡
		事務所	200㎡	250㎡	200㎡	250㎡
		倉庫、工場	250㎡	250㎡	300㎡	300㎡
		その他の特定用途	250㎡	250㎡	250㎡	250㎡
	非特定用途	550㎡	550㎡	—	—	

(2)地区の駐車需要に応じた算定基準の設定

横浜駅周辺地区
「エキサイトよこはま22駐車場整備ルール」の対象範囲(約123ha)

地区の範囲

附置義務基準(別置義務駐車場1台あたりの坪面積)	条例により定められた基準	市長が別に定める基準
百貨店その他の店舗	200㎡	300㎡
事務所	250㎡	300㎡
飲食店	250㎡	300㎡

※上記以外の用途については、条例により定められた基準が適用されます。

みなとみらい21地区
「みなとみらい21街づくり協議指針」の協議区域(約135ha)

地区の範囲

附置義務基準(別置義務駐車場1台あたりの坪面積)	条例により定められた基準	市長が別に定める基準
事務所	250㎡	400㎡

※上記以外の用途については、条例により定められた基準が適用されます。

公共交通利用促進策による附置義務台数の緩和

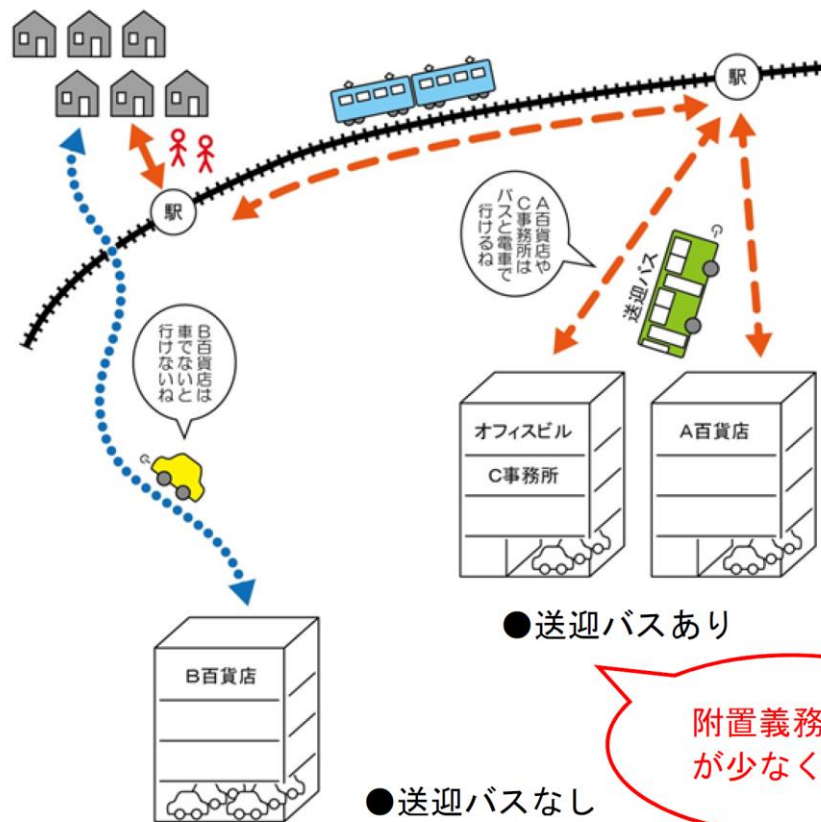
■ 神戸市（平成27年12月施行）

中央駐車場整備地区に位置する建築物を対象に、公共交通機関の利用の促進に資する措置を実施する建築主に対して、駐車施設の附置義務を緩和

（公共交通利用促進措置）

- ・従業員のマイカー通勤の規制
- ・サイクルシェアリングの導入
- ・駅やバス停から建物までの分かりやすいマップの表示・冊子配布
- ・鉄道駅への地下通路等の接続
- ・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
- ・建物内に公共交通の時刻表の表示・冊子配布
- ・カーシェアリングの導入
- ・公共交通利用者への商品配送サービス
- ・駅やバス停からの送迎バスの実施

事業所や商業施設の最寄り駅から送迎バスを運行することで、自動車利用が軽減される。



イメージ図

駐車場法の特例① -都市の低炭素化の促進に関する法律-

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

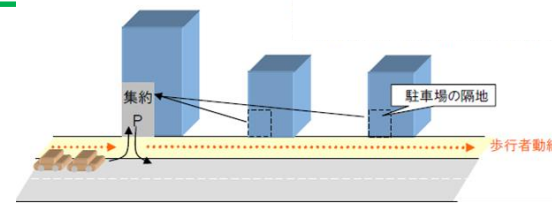
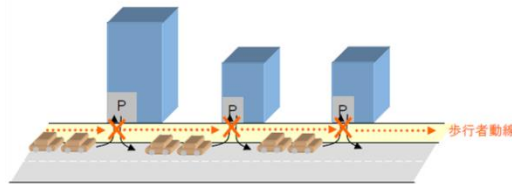


駐車場法の特例措置

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

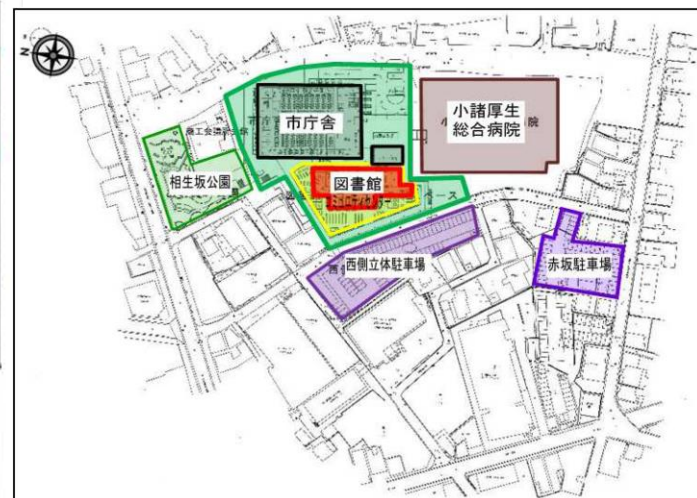
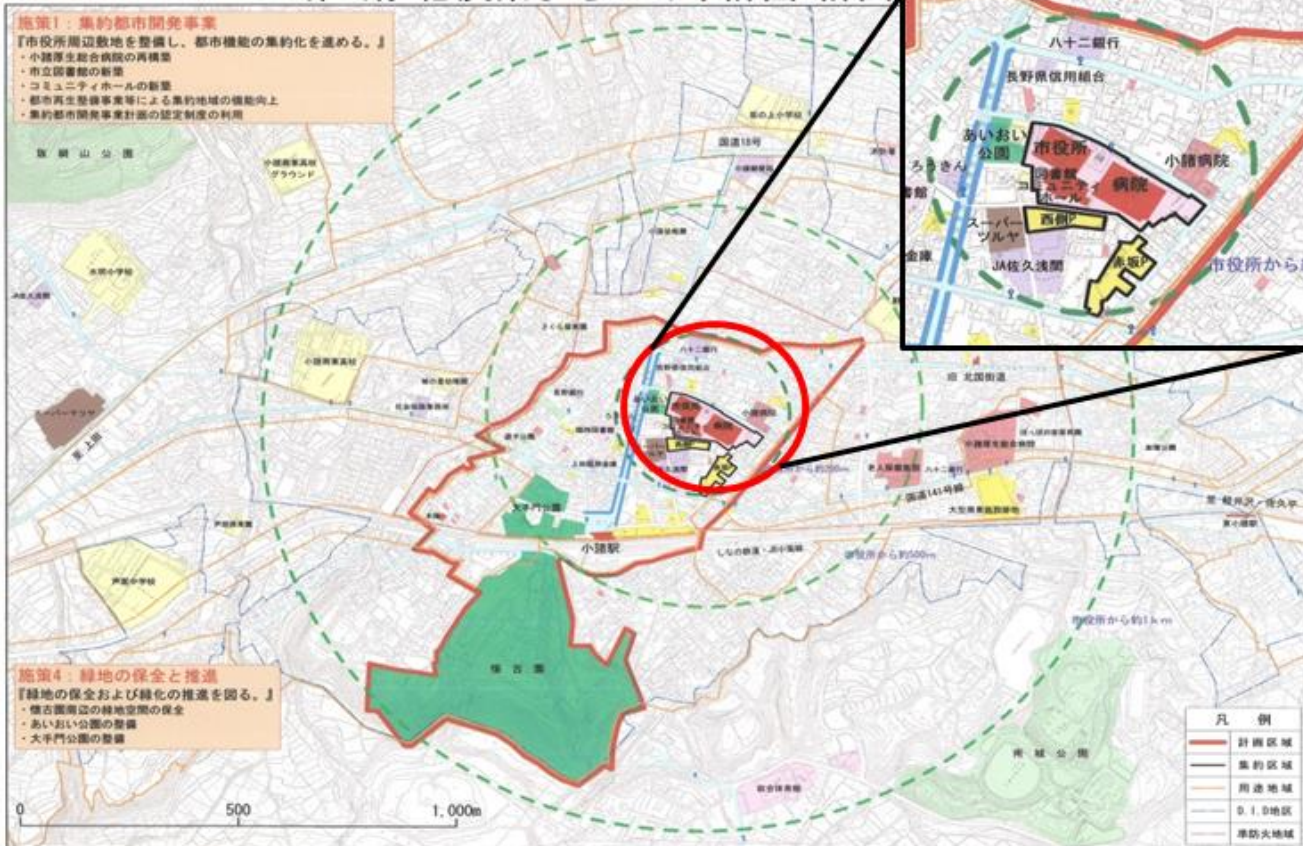
特例措置により駐車施設を集約

- ・ 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

エコまち法の集約化の事例(小諸市)

- 小諸市の第1期低炭素まちづくり計画において、駐車施設の機能を集約させる区域(駐車機能集約区域)を設定(平成25年3月)。現行の自主条例に駐車機能集約区域を追加(平成27年改正)。
- 集約駐車場施設を整備し、市役所、図書館、コミュニティーセンター、病院の附置義務を受け入れ。
- 小諸市の立地適正化計画(平成29年3月31日)において、市役所敷地一帯での整備を活かした市街地の形成による「持続可能な活力あるコンパクトシティ小諸の再構築」に向けて整備中。

第1期 低炭素まちづくり計画 計画区域図



市庁舎敷地一帯での都市機能の集約

- 集約駐車場
 - ・赤坂駐車場(市営)
 - ・西側立体駐車場(市営)
 - ・市役所地下駐車場(市営)

駐車場法の特例② - 都市再生特別措置法 -

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付け

駐車場法(現行)

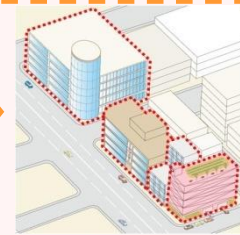
条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



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

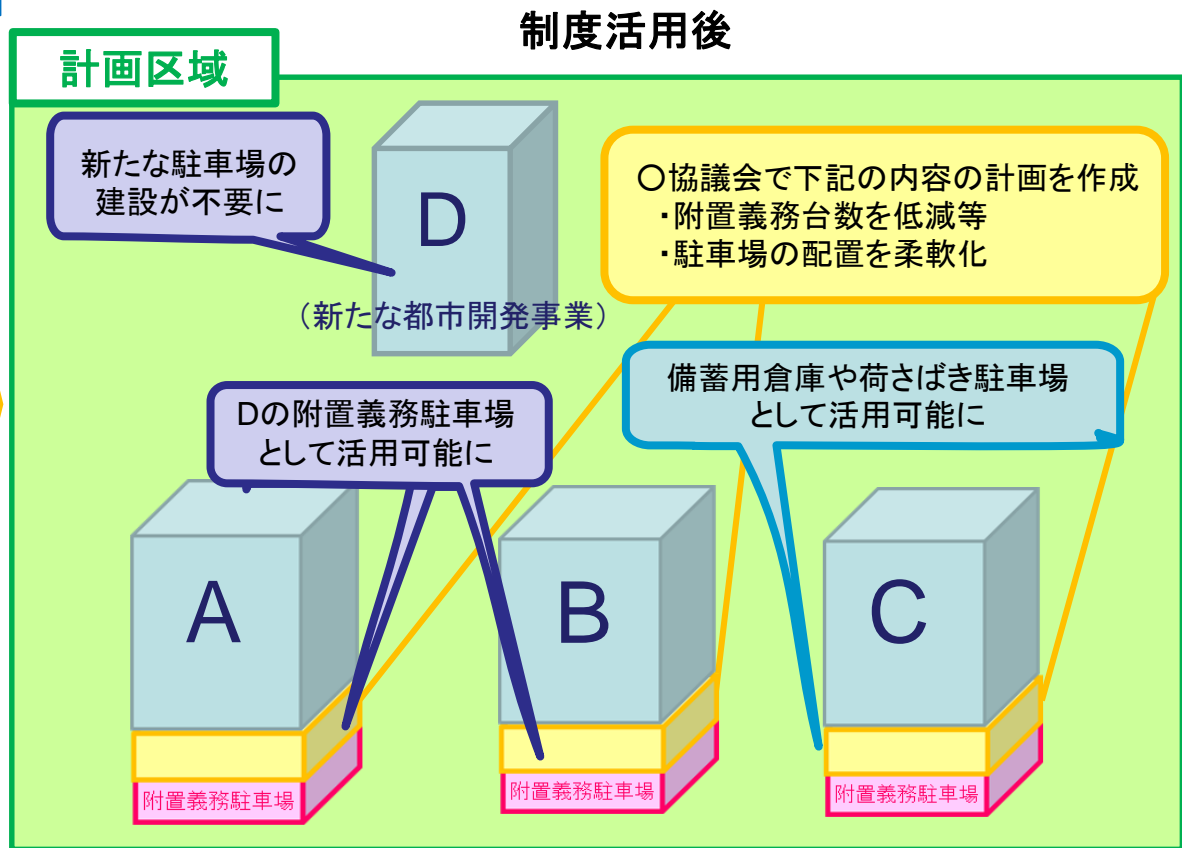
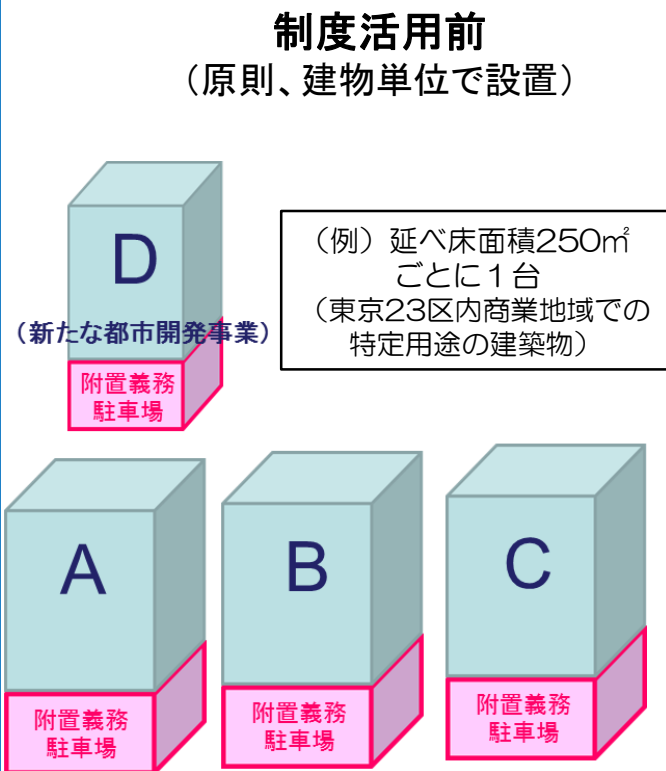


集約駐車施設

- 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成30年法律第22号)により創設【第19条の13、第19条の14】
- 都市再生緊急整備地域において、都市再生緊急整備協議会が一定の区域において、附置義務駐車場の台数と配置に関する計画を定める。
- 条例による一律的規制内容は適用されず、計画に即して駐車場を設けることで足りる。(条例に計画に即して駐車場を設ける旨が定められていることが必要。)
- 「都市再生駐車施設配置計画の作成と運用に関する手引き」を公表(平成30年7月)

※手引き等については国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html)をご覧ください。

都市再生駐車施設配置計画制度のイメージ

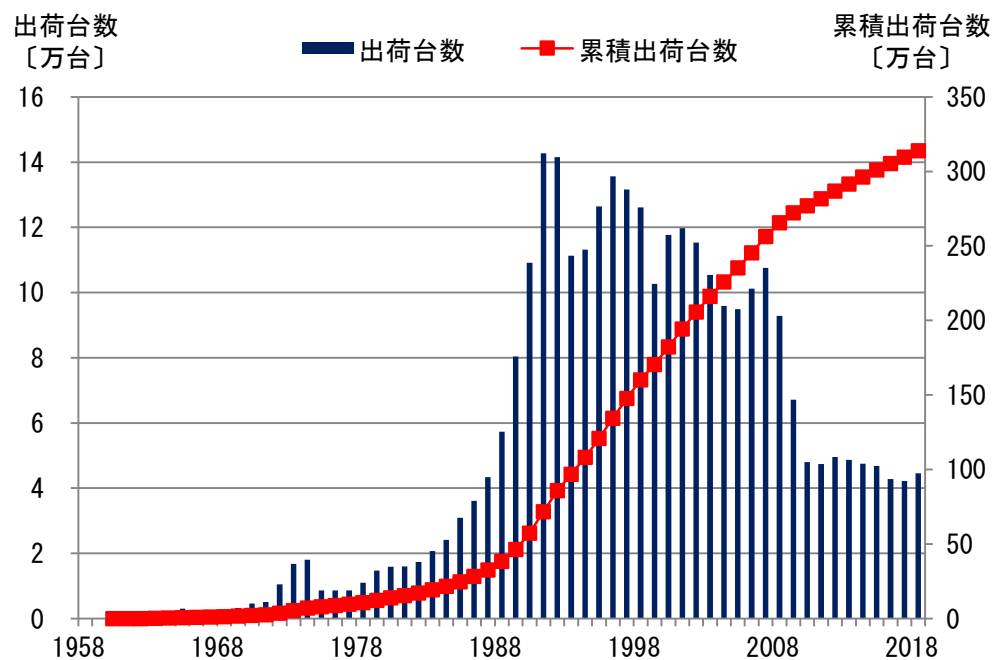


3. 機械式駐車装置を巡る最近の動き

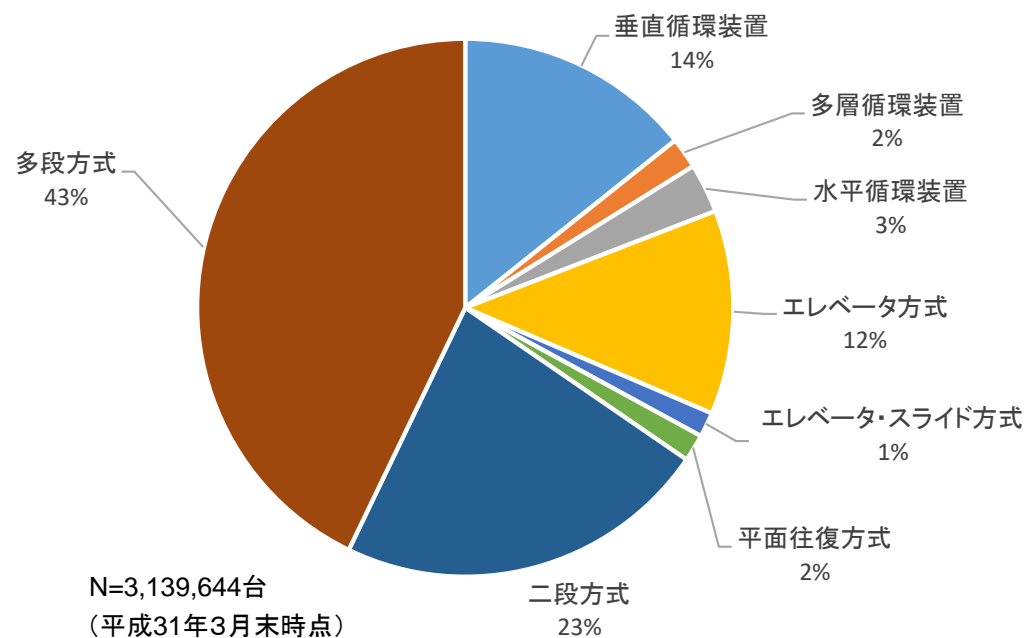
機械式駐車装置の普及状況

- 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。
- 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57万基（平成31年3月末時点））。
- 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 出荷台数の推移



機械式駐車装置の種類別 累計設置割合(台数)



機械式立体駐車場における重大事故の発生状況

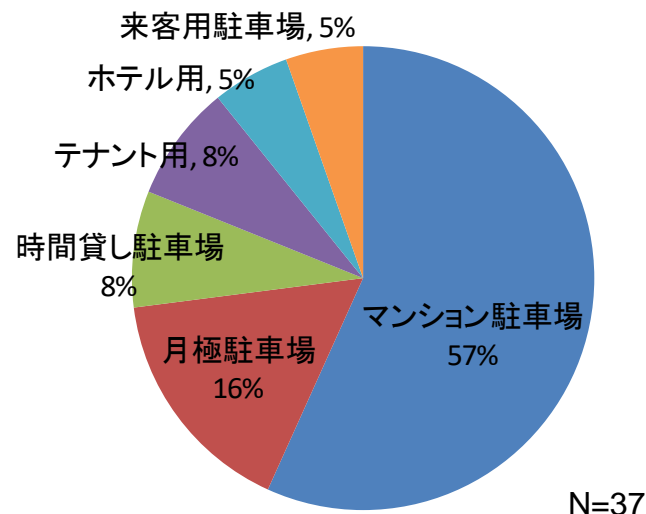
- 平成19年度以降、一般利用者等の死亡・重傷に至った事故は、少なくとも37件発生。
- 発生場所としては、マンション駐車場が約6割を占め、利用者が自ら操作する使用形態での事故が多い。
- 発生状況としては、「装置内に人がいる状態で機械が作動」が約4割を占める。

一般利用者等の死亡・重傷事故件数

平成19年度	1(0)
平成20年度	5(1)
平成21年度	2(1)
平成22年度	5(1)
平成23年度	2(1)
平成24年度	8(4)
平成25年度	3(2)
平成26年度	2(1)
平成27年度	4(1)
平成28年度	4(0)
平成29年度	0(0)
平成30年度	1(0)
合計	37(12)

※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	12			2				14
人の乗降・歩行時の転倒・落下		4			1	1	1	7
作動中の装置に侵入・接触		6		1				7
車輛の入出庫時の衝突			6					6
装置の非常停止					1			1
その他		1			1			2
合計	12	11	6	3	3	1	1	37

事故事例(愛知県稲沢市)

発生日時 : 平成26年1月23日 午後4時15分頃
 発生場所 : 愛知県稲沢市
 駐車場分類 : 時間貸駐車場
 装置分類 : 垂直循環方式
 設置年月 : 昭和63年3月
 大臣認定年月 : 昭和57年11月

事故概要

被災者：運転者・死亡

事故状況：従業員は、機械式駐車場（北）から被災者の軽乗用車が駐車されているパレットを出庫位置まで移動させ、被害者は駐車場（北）の中にはいった。その後、従業員は駐車場（南）の対応を行っていたところ、駐車場（北）に次の客が来て、従業員へ出庫を伝えた。従業員は被災者の出庫確認を怠り、パレットの移動を開始。従業員は異常に気づき緊急停止ボタンを押したが、被災者はパレットの移動に巻き込まれており、病院へ搬送されたが死亡した。人感センサーは故障しており作動していなかった。



事故発生号機

安全センサーが壊れる

稲沢駐車場事故 過剰致死容疑で捜査

愛知県稲沢市の機械式立上り式駐車場に、平成26年1月23日午後4時15分頃、軽乗用車が駐車されているパレットが、従業員の手で移動させられ、乗車していた乗客が巻き込まれて死亡した。従業員は、乗客の出庫確認を怠り、パレットの移動を開始した。従業員は異常に気づき緊急停止ボタンを押したが、乗客はパレットの移動に巻き込まれており、病院へ搬送されたが死亡した。人感センサーは故障しており作動していなかった。

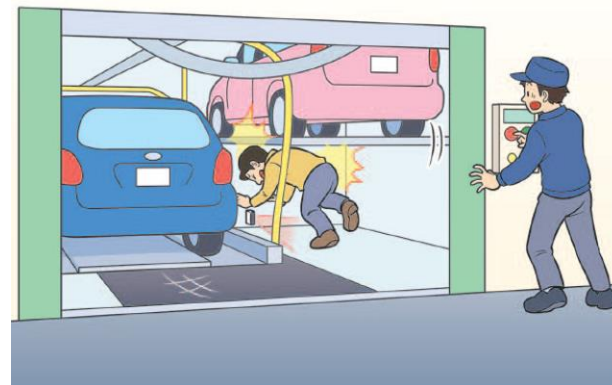
稲沢市は、この事故について、過剰致死容疑で捜査している。また、この事故は、機械式駐車場の安全対策の重要性を示している。特に、人感センサーの故障による事故は、深刻な結果をもたらす可能性がある。そのため、定期的な点検とメンテナンスが不可欠である。また、従業員に対する安全教育も重要な対策の一つである。

人感センサー(故障中)



回転方向

駐車室内の構造



事故のイメージ

- 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
- 乗降室内に長時間とどまらないこと等

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

- 「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)

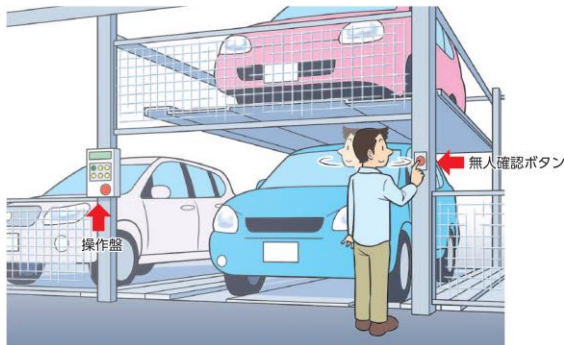


イラスト1
操作盤から離れた場所で視認性を確保する、無人確認ボタン



イラスト3
入庫後の安全確認不足による死亡事故例

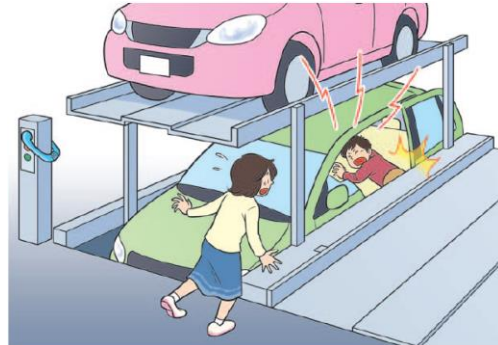


イラスト2
ボタン押し補助器具の使用と装置内立ち入りが容易のために起きた死亡事故例



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は、重大な事故になってしまいます。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が重要ですが、特に施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。

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"/> 人が容易に乗り越えられない周縁部やガード等を設置している(後付け可)	<input type="checkbox"/> 柵や前扉チェーンの設置など、柵から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、次の利用者が取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"/> 照度番号やカードリーダー等により利用者を識別できる機能を備えている(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

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"/> 非常停止ボタンはないが、非常停止を行うことにはできる。(操作盤から手を離すことにより装置が停止する等)	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不適切な器具の使用により、非常停止を行うことができない。

者に対する説明が行われていますか？ 緊急発生時自己チェックシート(運用)

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

多数の者が利用する駐車施設においては、専任の施設係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"/> 定期的に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"/> 定期的な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"/> 点検や整備を定期的に行っている	<input type="checkbox"/> 点検において装置の裏面を点検されているが、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"/> 施設の一階層がすぐわ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、明示していない	<input type="checkbox"/> 緊急連絡先を決っていない

責任者を明示していますか？

A (10点)	B (5点)	C (0点)
<input type="checkbox"/> 責任者がわ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、明示していない	<input type="checkbox"/> 緊急連絡先を決っていない

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

9.5点～10.0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。

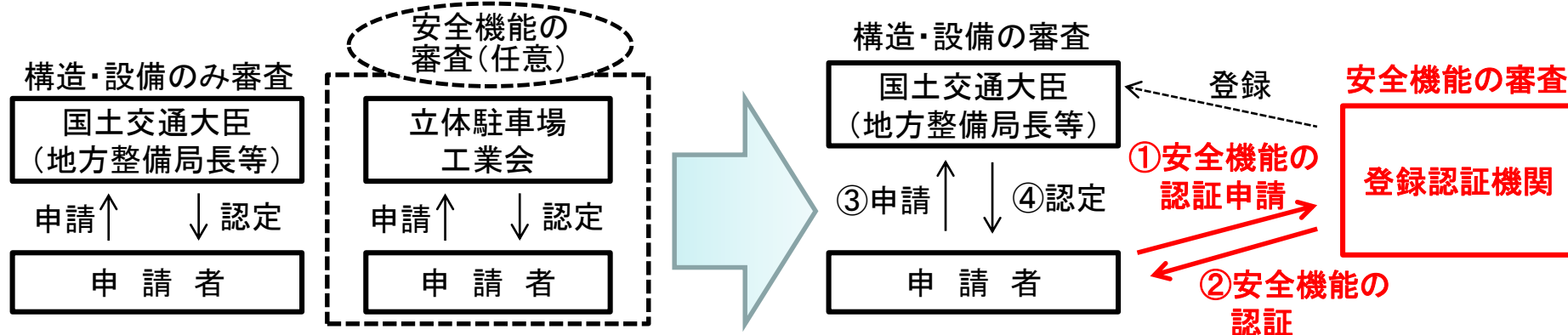
5.0点～9.0点の方：概ね対策は講じられていますが・・・
・全ての項目がB(5点)以上であれば、最低限の対策は講じられています。
・C(0点)の項目がある場合は、今すぐできる対策から取り組みましょう。
・緊急発生による危機的状況等を想定し、安全確保のために計画的な安全対策を考慮した安全対策を検討しましょう。

0～4.5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。

- 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（R1.12末現在）

二段・多段方式	140件	平面往復方式	17件	エレベータ方式	117件	
多層循環方式	23件	水平循環方式	75件	垂直循環方式	16件	合計：388件

機械式駐車設備の安全基準のJIS化

- 平成27年1月より駐車場法に基づく大臣認定制度を開始。登録認証機関(公益社団法人立体駐車場工業会)が定めた認証基準により安全性を審査。
- 平成28年3月、公益社団法人立体駐車場工業会が認証基準をもとにJIS原案を作成。日本工業標準調査会の審議を経て、本日(平成29年5月25日)、JIS規格(機械式駐車設備の安全要求事項(JIS B 9991))として制定。国際標準規格(ISO12100)に対応し、大臣認定制度の整合した安全基準が確立。
- 今般のJIS規格の制定を契機として、わが国の安全で高品質な機械式立体駐車場の海外展開をより一層推進。

安全要求事項の基本的な考え方

機械類の安全性確保のための国際標準規格に対応

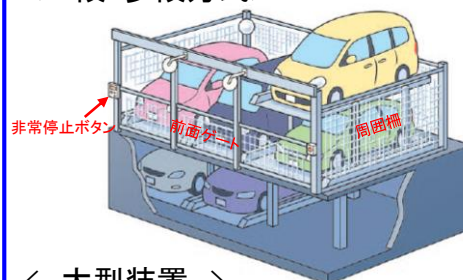
機械類の安全性を確保するための国際標準規格 (ISO12100)



機械式駐車設備の安全要求事項 (JIS B 9991)

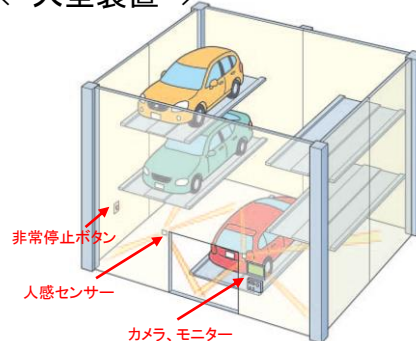
安全要求事項のイメージ

<二段・多段方式>



- ・周囲柵と前面ゲートを設置すること。
- ・装置内に人が残っていることを検知するセンサーを設置すること。
- ・装置の使用中に次の利用者が操作できないようにするための暗証番号等の機能を設けること。
- ・非常停止ボタンを設置すること。

< 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を設置すること。
- ・装置内を確認するためのカメラやモニターを設置すること。
- ・装置の使用中に次の利用者が操作できないようにするための暗証番号等の機能を設けること。
- ・非常停止ボタンを設置すること。

○大臣認定装置が義務付けされている基数はストックベースで約2%

利用者 施設規模	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)	合計
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) 5,286基	マンション駐車場 月極駐車場 等 100,552基	105,838基
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 5,927基	車庫、社員用駐車場 等 156,745基	162,672基
合計	11,213基	257,297基	268,510基



届出駐車場の適用範囲＝一般公共の用に供する駐車場で、都市計画区域内にあり、駐車料金を徴収するもの



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



JIS規格の適用範囲(標準規格ではあるが義務ではない)

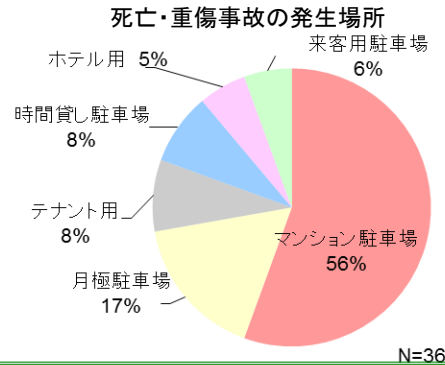
【出典】立体駐車場工業会資料より国土交通省作成

事故発生状況

- 平成19年度以降、利用者等の死亡・重傷に至った重大事故は少なくとも36件発生
- 重大事故発生場所は、マンション駐車場が56%、月極駐車場が17%で、利用者自ら操作する使用形態が多い

利用者等の死亡・重傷事故件数

平成19年度	1(0)
平成20年度	5(1)
平成21年度	2(1)
平成22年度	5(1)
平成23年度	2(1)
平成24年度	8(4)
平成25年度	3(2)
平成26年度	2(1)
平成27年度	4(1)
平成28年度	4(1)
合計	36(13)



課題

(製造・設置時の安全確保上の課題)

- 現行の大臣認定制度はマンション駐車場等は対象外
- JIS規格を満たす駐車装置の製造・設置は任意

(設置後の点検等による安全確保上の課題)

- 点検の実施は駐車場法に特段の規定がない
- 保守点検業者により点検項目や判断基準が異なる

(既設装置の安全確保上の課題)

- JIS規格で求める駐車装置内に人がいることを示す人感センサー等安全装置が設置されていない既設装置が多い

○JIS規格を満たす駐車装置の設置が促進されない場合は、必要に応じ、さらなる方策を検討

○点検が適切かつ確実に行われなない場合は、必要に応じ、第三者による安全性の確認など新たな制度的枠組みを検討

○自助努力による安全確保を阻害しないか等の課題を踏まえた、既設装置の安全確保のための支援方策を引き続き検討

施策の具体的方向性

(製造・設置時の安全確保)

- 製造者、設置者、管理者に対してJIS規格を満たす駐車装置の製造、設置を促す
- JIS規格の内容やJIS規格を満たす駐車装置の製造、設置の重要性の周知徹底を図る

○JIS規格を満たす駐車装置の普及状況をモニタリング

(設置後の点検等による安全確保)

- 標準的な点検項目とそれぞれの点検項目に対して改修の必要性等の有無を判断できる判断基準を策定
 - 策定した点検項目と判断基準の周知徹底を図る
 - 適切な点検がされているか保守点検業者等の点検状況をモニタリング
 - 点検を行うことができる者については、講習の実施などによる技術力の確保・向上を図る
 - 優良な保守点検業者を登録する仕組みを設ける
- #### (既設装置の安全確保)
- 追加的な費用負担を要しても、安全確保に係る取組は必要であることの周知・啓発活動を継続的に行う
 - 製造者や設置者等の各主体により、受け取り方が異なることを考慮した事故リスク情報や安全確保に係る取組の効果等のわかりやすい情報提供

今後に向けて

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. 荷さばき駐車対策

■ 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



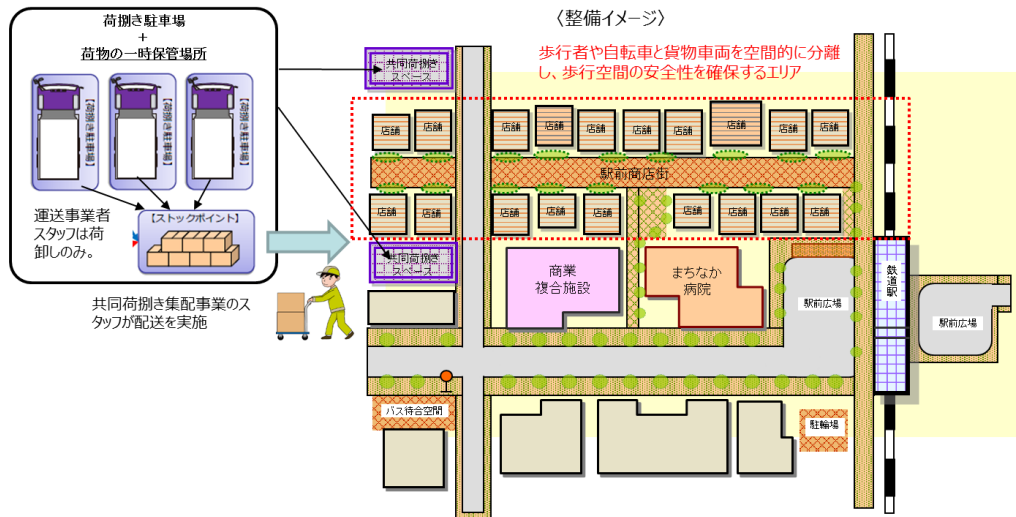
■ 荷さばき駐車施設の附置

- 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制定されています。
 - ※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。
- 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の推進をお願いします。
- 都市の低炭素化の促進に関する法律及び都市再生特別措置法における駐車場法の特例制度による荷さばき駐車施設の集約化についても、ご検討をお願いします。

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】

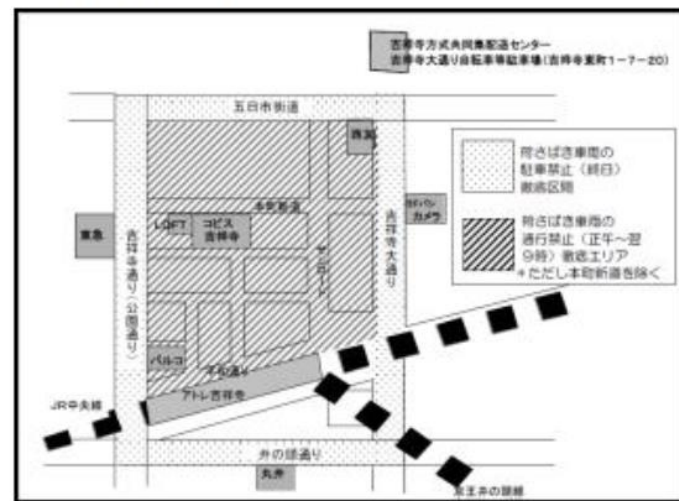


■実際に運営されている共同荷さばき集配事業の事例

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

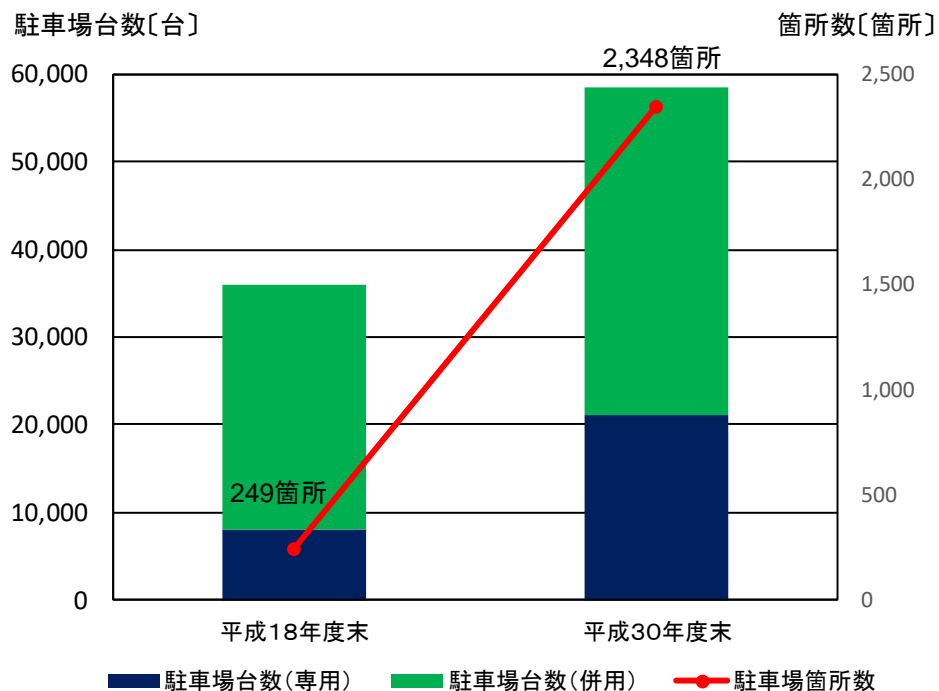


5. 自動二輪車駐車対策

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30年度末現在、全国の自動二輪車駐車場は2,348箇所。
(平成18年比で、自動二輪車駐車場の箇所数は約9.4倍に増加)
- ただし、保有台数あたりの駐車場台数は、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

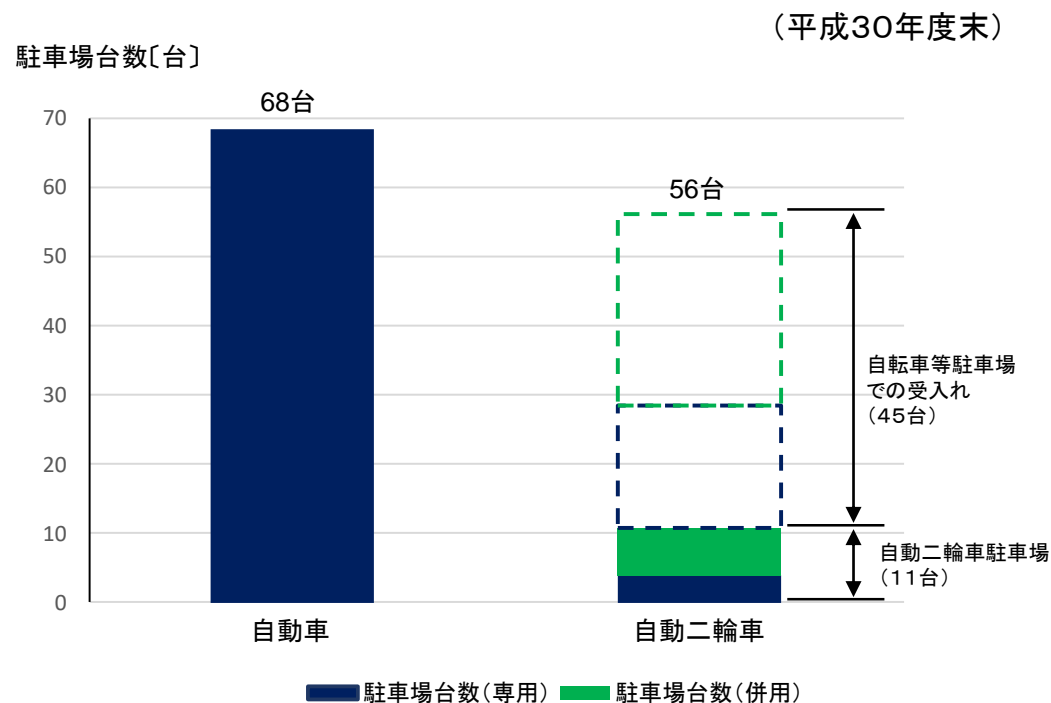


注1 駐車場の箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値。

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台あたりの駐車場台数



注1 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。

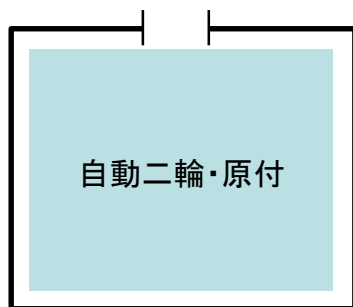
注2 併用は、自動二輪車及び自動車(四輪車)又は自転車とともに駐車可能なスペース。

自動二輪車駐車場の分類

専用

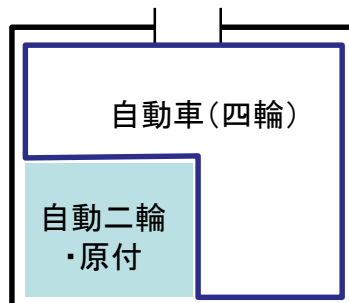
併用

自動車駐車場



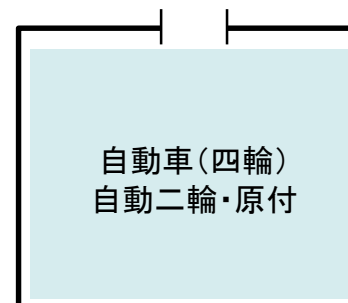
自動二輪車・原付のみが
駐車できる駐車場

➡ 「専用」として計上



自動車駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

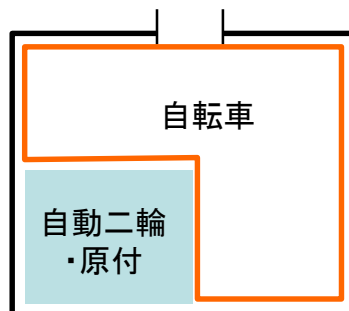
➡ 該当部分を「専用」として計上



自動車駐車場において四輪車が駐車できる
スペースで自動二輪車・原付も受け入れて
いる場合

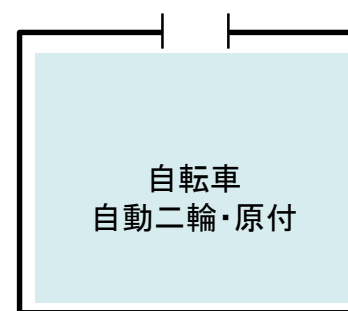
➡ 「併用」として計上

自転車等駐車場



自転車等駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

➡ 該当部分を「専用」として計上



自転車等駐車場において自転車が駐車できる
スペースで自動二輪車・原付も受け入れている
場合

➡ 「併用」として計上

自動二輪車駐車場の分類

専用

併用

自動車駐車場



自動二輪車・原付のみが
駐車できる駐車場

➡ 「専用」として計上



自動車駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

➡ 該当部分を「専用」として計上



自動車駐車場において四輪車が駐車できる
スペースで自動二輪車・原付も受け入れて
いる場合

➡ 「併用」として計上

自転車等駐車場



自転車等駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

➡ 該当部分を「専用」として計上



自転車等駐車場において自転車ができる
スペースで自動二輪車・原付も受け入れている
場合

➡ 「併用」として計上

自動二輪車の駐車対策について(通知)

国都街第39号
平成30年7月13日

各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長 殿

国土交通省都市局
街路交通施設課長

荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について(技術的助言)

(略)

2. 自動二輪車駐車対策について

自動二輪車(道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第1項第9号に規定する自動車のうち、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。)をいう。以下同じ。)の駐車対策については、平成18年に駐車場法を改正し、自動二輪車を同法の対象とするとともに、「自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて」(平成22年4月20日国都街第6号)や「自動二輪車の駐車対策について」(平成23年5月12日国都街第11号)等の通知を通じ、または、全国駐車場政策担当者会議等の機会を利用し、自動二輪車駐車場の確保について協力をお願いしてきたところである。

自動二輪車の駐車対策については、地域の自動二輪車の駐車需要の他、自動二輪車が駐車可能な路外駐車場の整備状況や自動二輪車の路上駐車等の実態等を踏まえ、適切な手法により推進することが必要である。

地方公共団体で管理する自動車駐車場における自動二輪車専用の駐車区画の確保や、従来、専ら自動二輪車以外の自動車の駐車のために供していた駐車区画に自動二輪車も駐車できるようにすることも考えられるほか、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(昭和55年法律87号)に基づく取組として整備した自転車駐車場であっても、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ことにより自動二輪車の受入が可能となることから、柔軟な対応をお願いしたい。

自動二輪車の駐車対策について(通知)

また、地方公共団体が行う自動二輪車駐車場等の整備に対しては、社会資本整備総合交付金等を活用することが可能である。

こうした取組のほか、各地域の自動二輪車の駐車の実態を把握した上で、必要に応じて建築物の新築等の際に自動二輪車のための駐車施設を附置させるための条例の整備を検討されたい。都市再生緊急整備地域については、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律により創設された都市再生駐車施設配置計画制度(平成30年法律第22号)を活用することにより、地域の実態に応じた自動二輪車のための駐車施設を含むきめ細かい附置義務駐車施設の整備が可能となる。

さらに、自動二輪車を附置義務の対象としていない場合であっても、既存の建築物を含めた附置義務の適正化を行った結果、余剰となる駐車施設を自動二輪車のための駐車施設に転用することで、建築主の新たな負担を生じさせることなく駐車施設の確保を図ることもできることから、駐車需要全体を考慮した対策を検討することが望ましい。

なお、平成30年4月16日付けで警察庁より各都道府県警察に対し、別添2のとおり自動二輪車等に係る駐車環境の整備の推進について通知されていることから、必要に応じて各都道府県警察と連携して取り組まされたい。

○ 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。

◆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が増加しており、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:
10都市 (令和2年1月現在)

- ・塩竈市(H19.2.22施行)
- ・横浜市(H19.12.1施行)
- ・川崎市(H20.4.1施行)
- ・大阪市(H20.6.1施行)
- ・さいたま市(H21.4.1施行)
- ・川越市(H24.7.1施行)
- ・京都市(H26.10.1施行)
- ・神戸市(H27.12.18施行)
- ・福岡市(H29.4.1施行)
- ・那覇市(R2.1.1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	一律一台	①2,000㎡超	一律一台	①2,000㎡超	一律一台
	～3,000㎡以下		～3,000㎡以下		～6,500㎡以下	
さいたま市※2	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
川越市	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
那覇市※2	1,000㎡超	1,000㎡毎に1台	1,000㎡超	2,000㎡毎に1台	1,000㎡超	2,000㎡毎に1台

※1 川越市、福岡市、那覇市: 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[仙台市]



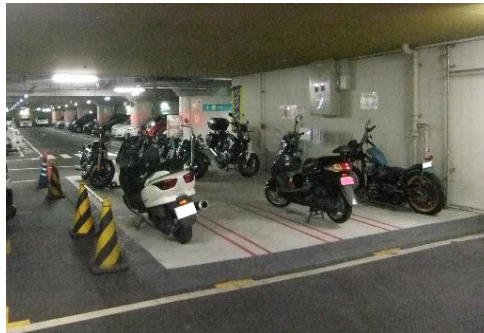
既設自転車駐車場(道路上)で受け入れた事例[広島市]

■ 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

札幌市 都心部 自動二輪車受け入れ駐車場マップ (平成27年7月現在)

下記の駐車場では、自動二輪車の受け入れを行っています。
料金が空況状況の確認は、各駐車場へ直接お問い合わせください。

No.	駐車場名	住所 (〒付で示す)	電話番号	営業時間 (10分)	入庫方法	営業時間
1	レインボー公園	東区東山1丁目	207-9288	24時間	自動	8:00~19:30
2	ピッコロタウン 88 24 駅前店	東区東山6丁目	232-6188	24時間	自動	24時間
3	東区タキカガパーク	東区東山3丁目1	232-5432	7:00~22:00 (土・日・祭日)	自動	7:00~22:00
4	東区東山4丁目2	東区東山4丁目2	200-6008	24時間	自動	7:30~22:00
5	カービズパーク1+1	東区東山1丁目	218-6710	24時間	自動	7:00~24:00
6	カービズパーク2	東区東山1丁目	221-2956	24時間	自動	8:00~23:00
7	東区東山4丁目18	東区東山4丁目18	221-4481	24時間	自動	8:00~23:00
8	ペルマート 東区東山	東区東山7丁目10-1	096-9616	24時間	自動	7:00~24:00
9	東区東山7丁目3	東区東山7丁目3	231-6366	24時間	自動	8:30~21:30
10	東区東山7丁目2	東区東山7丁目2	272-7447	24時間	自動	8:30~21:30
11	ペルマート 東区東山	東区東山6丁目1	052-4036	24時間	自動	8:30~21:30
12	東区東山7丁目7	東区東山7丁目7	531-8607	24時間	自動	24時間
13	東区東山7丁目4	東区東山7丁目4	512-4039	24時間	自動	9:00~25:00
14	東区東山7丁目1	東区東山7丁目1	511-6311	24時間	自動	24時間

◆ 横浜市HP

横浜市HPの自動二輪車駐車案内ページ。市内の主要な駐車場の位置と、自動二輪車の受け入れ状況を確認できる。また、駐車場の詳細情報や、利用時の注意事項も記載されている。

◆ 東京都 道路整備 保全公社 HP

s-park for riders HP。全国の主要な駐車場の検索機能を提供している。都道府県別、駅周辺、主要エリアからの検索が可能。また、最新の駐車場の追加情報も提供されている。

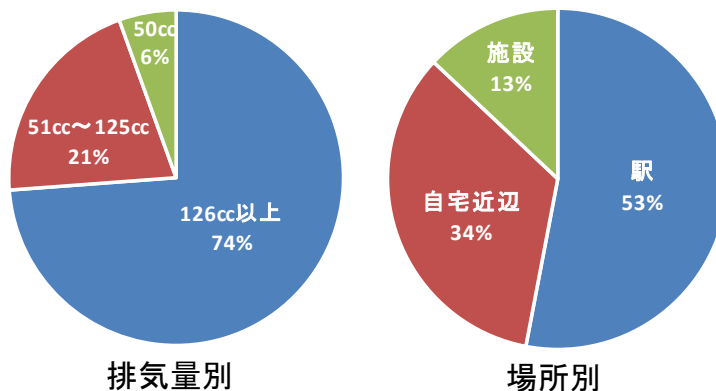
■ 自動二輪車利用者のニーズの把握

◆ 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」パンフレットのイメージ。バイクのイラストと「P」の駐車マークが描かれている。パンフレットには、バイク駐車場の重要性や、整備された駐車場の必要性が説かれている。

【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(街路)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 概ね 1/2	—

6. 観光バス駐停車対策

観光バスによる駐停車問題

○ 観光バスの路上駐停車により、都心部等において交通渋滞等の問題が発生



銀座



浅草



銀座



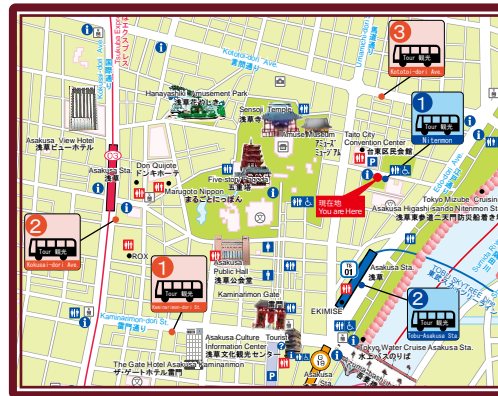
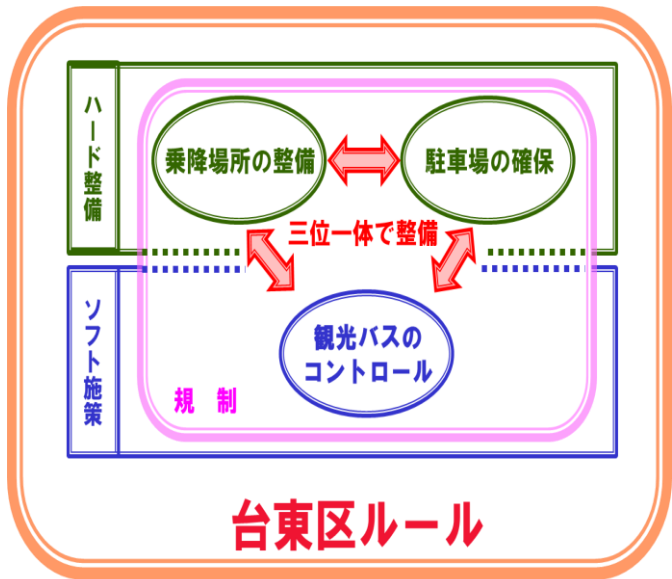
新宿

台東区における取組(浅草地域)

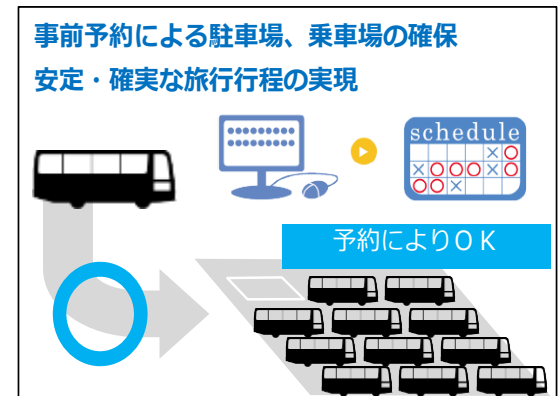
浅草地域が抱える課題

- 区が設置している観光バス駐車場は、ピーク時において必要台数を満たしていないため、近隣の道路で違法駐車が発生。
- 区が設置した乗降場所は観光バスが集中し、近隣に小学校があり、通学路となっているため、交通安全上問題。乗降場所の混雑により、周辺の道路において路上に駐車をしたり、乗降・待機を行っている観光バスが発生し、歩行者の安全や一般交通への影響。

観光バス対策の考え方(台東区ルール)



<降車場3ヶ所、乗車場2ヶ所の整備・誘導員配置>



<観光バス予約システム H29.2運用開始>

<全国初の観光バスに関する条例の制定>

～東京都台東区観光バスに関する条例～

目的: 観光バスの迷惑な駐停車等を防止することで、道路交通の適正化を図り、もっと快適な交通環境や生活環境を実現



バスの人の乗降に限る
駐車方法表示線内
ここから約〇〇m



<乗降場の交通規制>

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

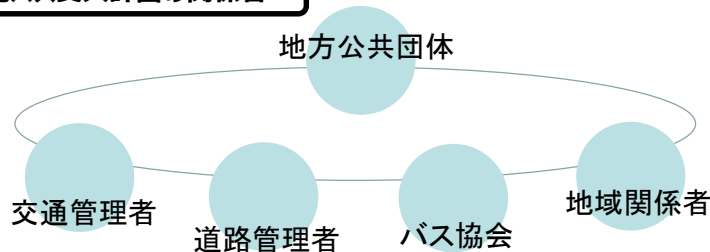
・ソフト対策の実施方針
 (駐停車禁止規制の見直し、交通誘導員の配置、予約システムの活用等)
 ・駐車施設の整備方針

○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



7. 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。

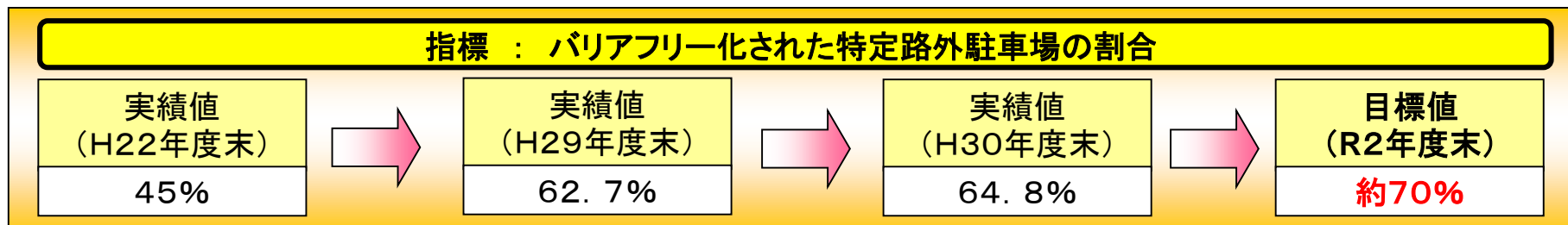
(路外駐車場移動等円滑化経路)

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

- 移動等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)



◆国土交通省2020年オリンピック・パラリンピック東京大会準備本部バリアフリーワーキングとりまとめ(H29)

- 高齢者、障害者等の社会参加の円滑化の観点、高齢者、障害者等の改善要望も踏まえ、建築物等個別施設の更なるバリアフリー化について、条例による区域を限った義務基準強化を含め検討。

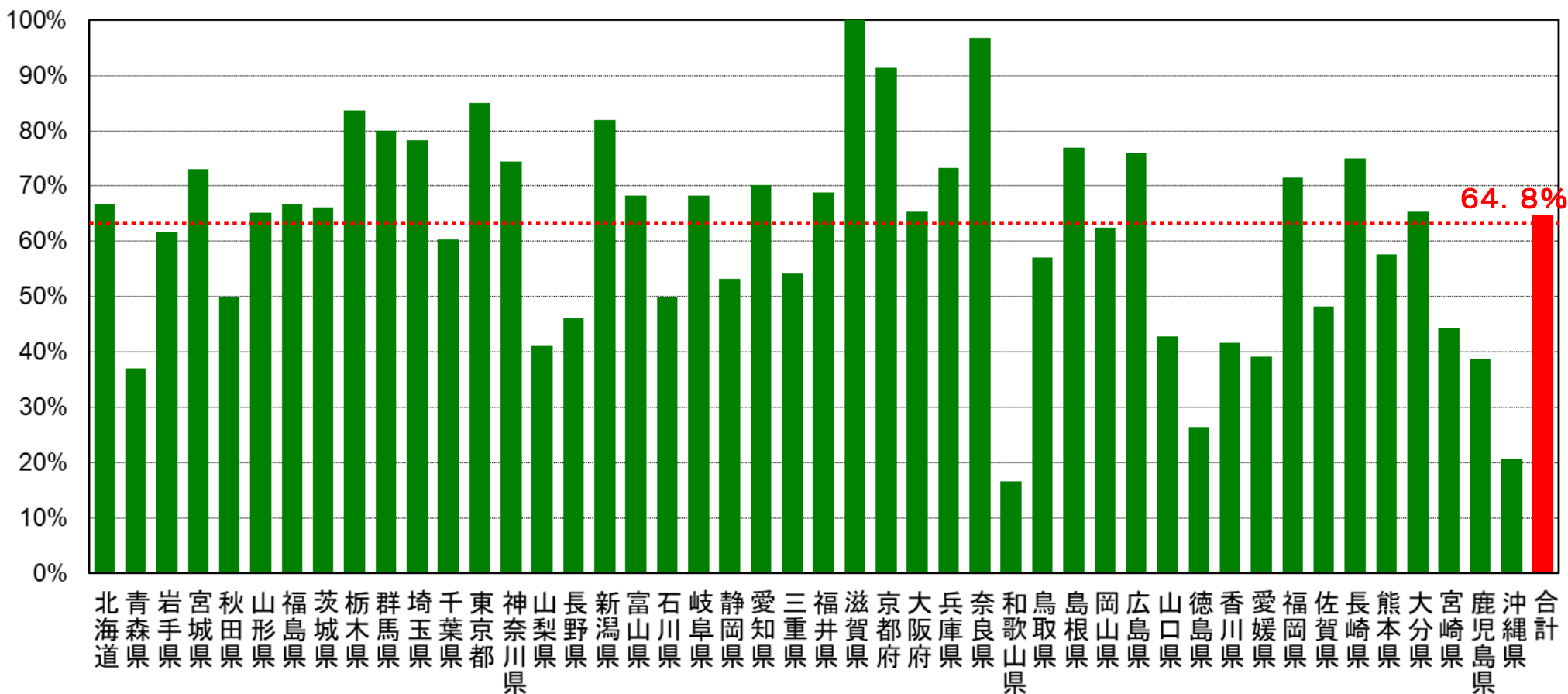
条例による区域を限った義務基準強化の取組を推進

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30年度末)



注) 高知県については、対象となる駐車施設がないため、上図には記載していない。

駐車場バリアフリー化の支援 等

- 社会資本総合交付金(都市・地域交通戦略推進事業)により、高齢者や障害者等が利用しやすいユニバーサルデザイン対応駐車場の整備に対する支援が可能。※H30より要綱において明確化。
- コンパクト・プラス・ネットワークの推進を図るため、路面電車の電停等のバリアフリー化に対する支援を拡充。

駐車場のバリアフリー化の推進

(例)



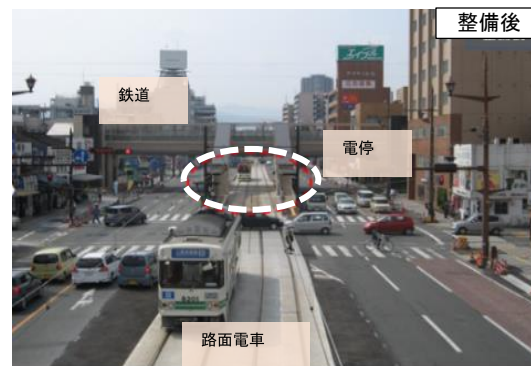
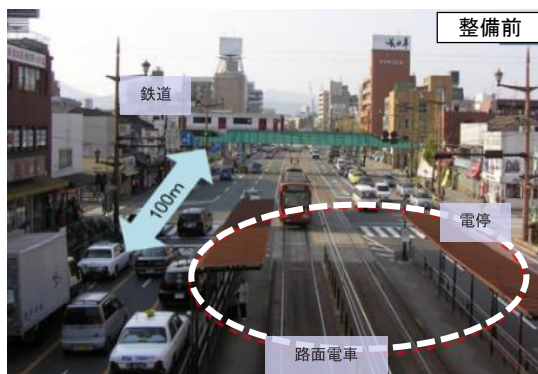
(ユニバーサルデザイン対応駐車場を整備)



(駐車場にエレベータを設置)

路面電車、BRT等のバリアフリー化の支援拡充

(例)



(電停の移設)

バリアフリー情報提供の意義

- 公共交通機関や建築物等のバリアフリー化は着実に進んできたところではあるが、高齢者、障害者等が安心して外出するためには、どの施設がバリアフリー化されているかの情報を明らかにする必要がある。
- このため、障害者、高齢者等へのバリアフリー情報の提供の促進が必要。

道路管理者等による情報提供に係る努力義務

全国において、どこにバリアフリー化された施設があるか明らかにするため、バリアフリー基準への適合義務が課されている施設について、情報提供の努力義務を設ける。

<概要>

- 対象施設
 - ・新設等された
 特定道路、特定路外駐車場(500㎡以上)【第11条第5項】、
 特定公園施設、特別特定建築物(2000㎡以上)※
 ※条例により対象に付加されたものも含む
- 情報提供の内容
 - ・バリアフリー基準へ適合している旨
 - ・障害者用トイレ、車椅子用駐車施設の有無
- 情報提供の方法
 ホームページ等にて行う。
 (ホームページ等がない場合は、問い合わせがあった場合に対応。)

【参考】

公共交通事業者等は、現行法上情報提供の努力義務が課されており、現にバリアフリー情報の提供が行われている(路線案内、施設等)。

市町村によるバリアフリーマップの作成・提供

高齢者、障害者等のまちなかにおける回遊性の向上のためには、バリアフリーマップが有用である。

このため、市町村がバリアフリーマップを作成する場合に、円滑に情報の収集ができるよう、施設設置管理者の市町村の求めに応じた必要なバリアフリー情報の通知義務等を創設する。【第24条の8、第40条の2】

<概要>

- 対象施設
 - ・義務：特定旅客施設、特定道路
 - ・努力義務：特定路外駐車場、特定公園施設、特別特定建築物
- 情報提供の内容
 - ・エレベーターの有無
 - ・障害者用トイレ、駐車施設の有無や数 等

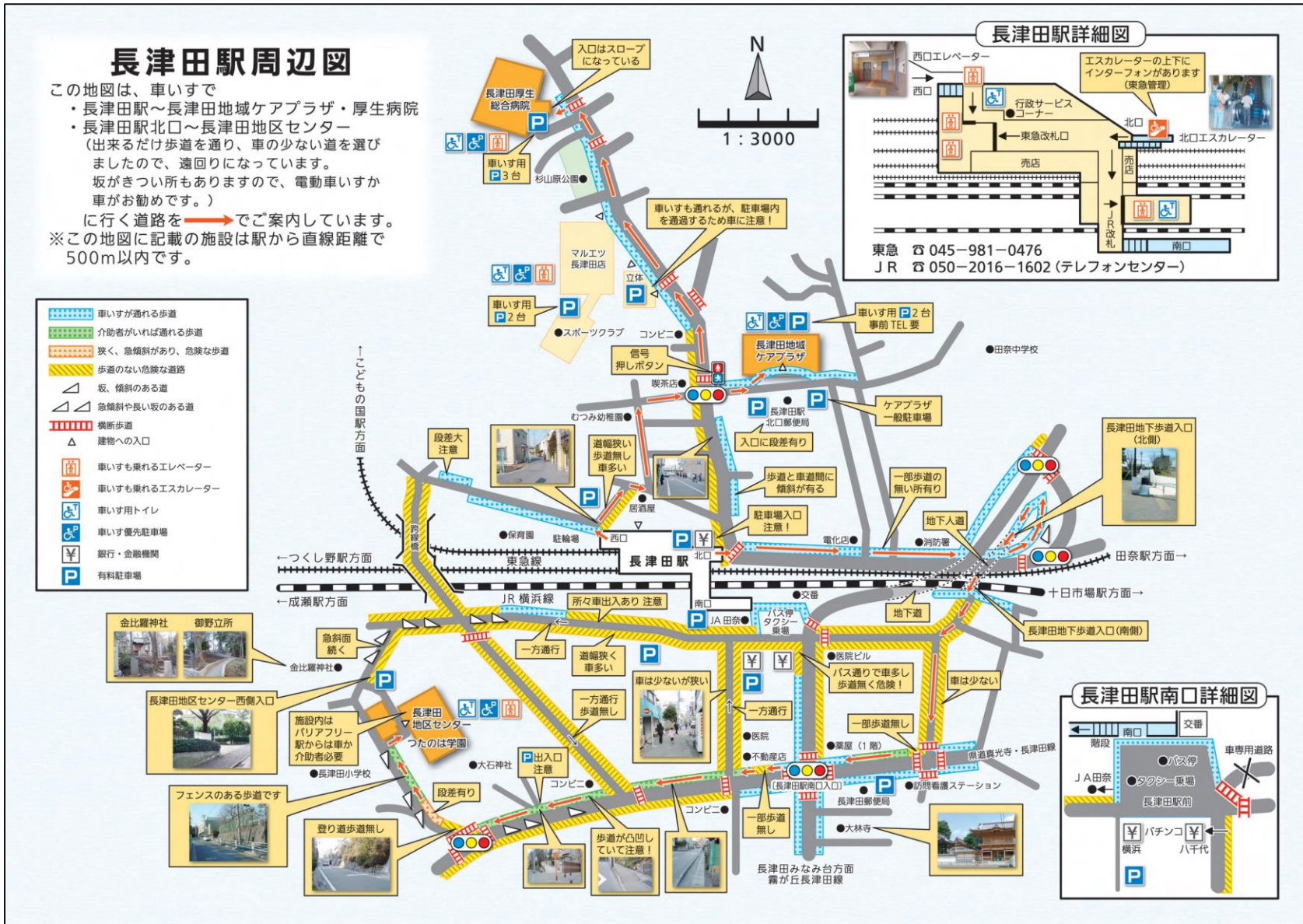
○市町村のバリアフリーマップの例

段差	なし	入り口幅	90cm
スロープ/斜路	無	エスカレーター	有
出入口の種類	自動	点字ブロック	有
駐車場	有	点字案内板	無
駐輪場	有	音声案内	無
手すり	有	多目的シート	有
ベビーカー	有	非常呼び出しボタン	有
		洋式便器	有
		ウォシュレット	有



バリアフリーマップの作成例（高槻市）

○ 駐車場も含めたまち全体でのバリアフリー化が有効



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

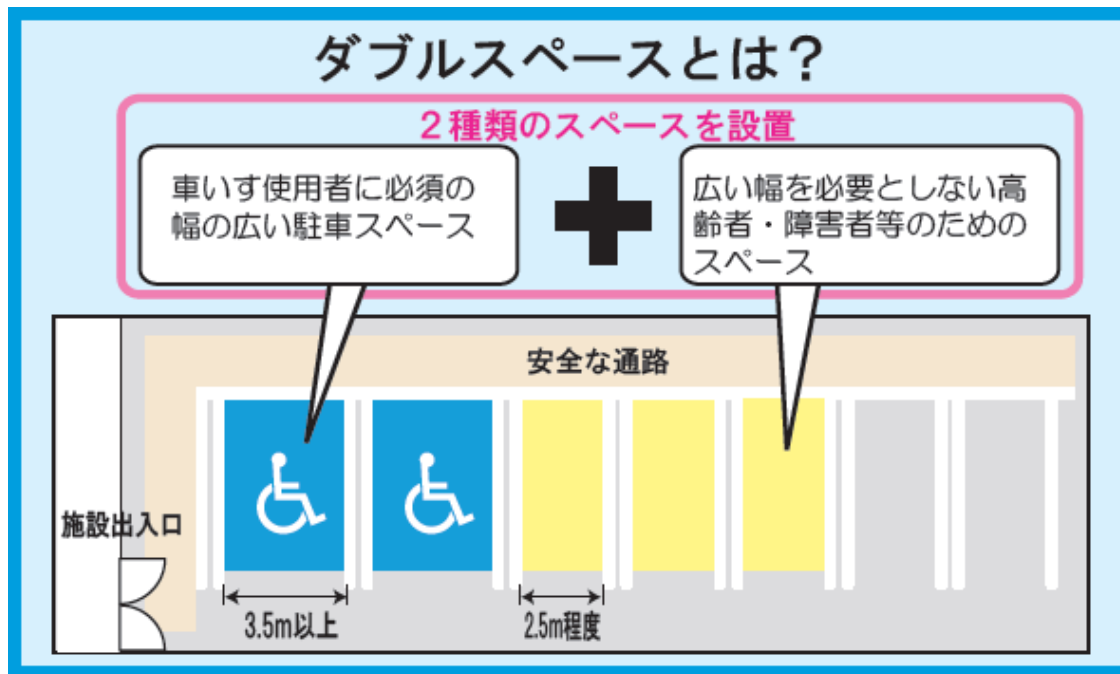
制度の趣旨に賛同し、協力に応じた施設が制度の対象となる。利用対象施設としては、官公庁・公共施設、医療・福祉施設、大型スーパーマーケット・ホームセンター等が多くなっているが、地方公共団体によって、対象となる施設の用途は異なっているところ。



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

- 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。

○ 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)

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



参考 駐車場法の改正等の経緯

- 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)

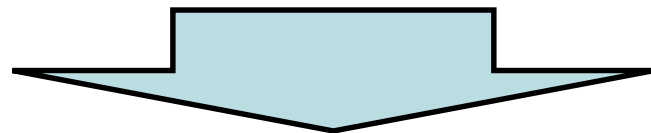


- 平成30年(2018年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定
 - ・ 都市再生駐車施設配置計画制度の創設(駐車施設の附置義務の適正化)
 - ・ 標準駐車場条例を通知
- 平成30年(2018年) 駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定
 - ・ 令第7条第2号に基づく大臣認定によって路外駐車場を設置することができる道路又はその部分を追加
- 平成30年(2018年) 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定
 - ・ 路外駐車場の管理規程に定める駐車料金の額の定め方を変更

参考 自転車駐車場

(参考)サイクルラックの新基準について

近年、前後にチャイルドシートを設けた「子乗せ3人乗り電動アシスト自転車」が普及。しかし、重量、サイズともに従来の自転車の規格と大きく異なる。



子乗せ自転車スライド式サイクルラック 技術基準を発刊 (H30.11.1)
(一般社団法人 自転車駐車場工業会)

ラックの重量基準(旧): 20kg



基準の見直し: **35kg**までカバーできる基準に!

さらに

▶ロングボディへの対応: 1875mm(旧1785mm)

▶多様化するタイヤ幅への対応: 新基準の検討: 54mm(旧48mm)

(参考)シェアサイクル導入促進事業

- 日本の訪日外国人旅行者数は年々増加しており、今後のインバウンド拡大等増加する観光需要に対して高次元の施策を講ずるための財源として、国際観光旅客税※が平成31年1月から導入された。
- それを財源とし「ICT等を活用した多言語対応等による観光地の「まちあるき」の満足度向上」を図るため、平成31年度からシェアサイクル導入促進を支援する補助制度を創設した。

※出国1回につき1,000円の負担を求める新税

シェアサイクル導入促進事業（事業イメージ）

外国人観光客にとって

「見つけやすい」「使いやすい」シェアサイクルへ

- 分かりやすい案内サインの整備
- アプリやWEB等での情報提供
- 多言語化されたシェアサイクルの導入
- クレジットカード払い等の導入
- 自転車の管理システムの導入
- サイクルポート・周辺環境の整備



【シェアサイクル(イメージ)】

補助事業者：地方公共団体 補助率：1 / 2 ※観光庁が指定する地域において実施されるものが対象

※R2の事業内容については、検討中。