

■ 荷捌き駐車施設の不足

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



荷捌き車両による交通阻害



荷捌き車両による歩行者空間の阻害



■ 荷捌き駐車施設の附置

- 平成6年に各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例のひな型として通知している標準駐車場条例に、荷捌き駐車施設の附置に関する条項を追加
- 以来、地域の実情に合わせて、必要に応じて荷捌き駐車施設の条項を盛り込むことを推奨
- 平成26年3月末現在、附置義務条例の適用のある198の地方公共団体のうち、89の地方公共団体において荷捌き駐車施設に関する条項を規定
- 改正道路交通法の施行に伴い、物流関連の団体等から条例化の促進が求められており、**各地方公共団体において条例化**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**荷捌き駐車施設の集約化**についても、ご検討をお願いします。

荷捌き駐車施設の整備促進

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

■都心部の路上荷さばき駐車施設 位置図 (平成 23 年 1 月 1 日現在)

■市道 国分町三丁目 1 号線(カメイビル東側)

- ・平成20年11月供用開始
- ・貨物車の路上荷さばき駐車とタクシー乗り場のタイムシェアリングによるスペース (7時~17時の間、貨物車のみ利用可能)
- ・スペース約5台分

■市道 国分町通線(北行きの一方向通行)

- ・平成19年7月供用開始
- ・貨物車に限り、終日利用が可能
- ・スペース約15台分

■市道 東四番丁通線(クリスロード北側)

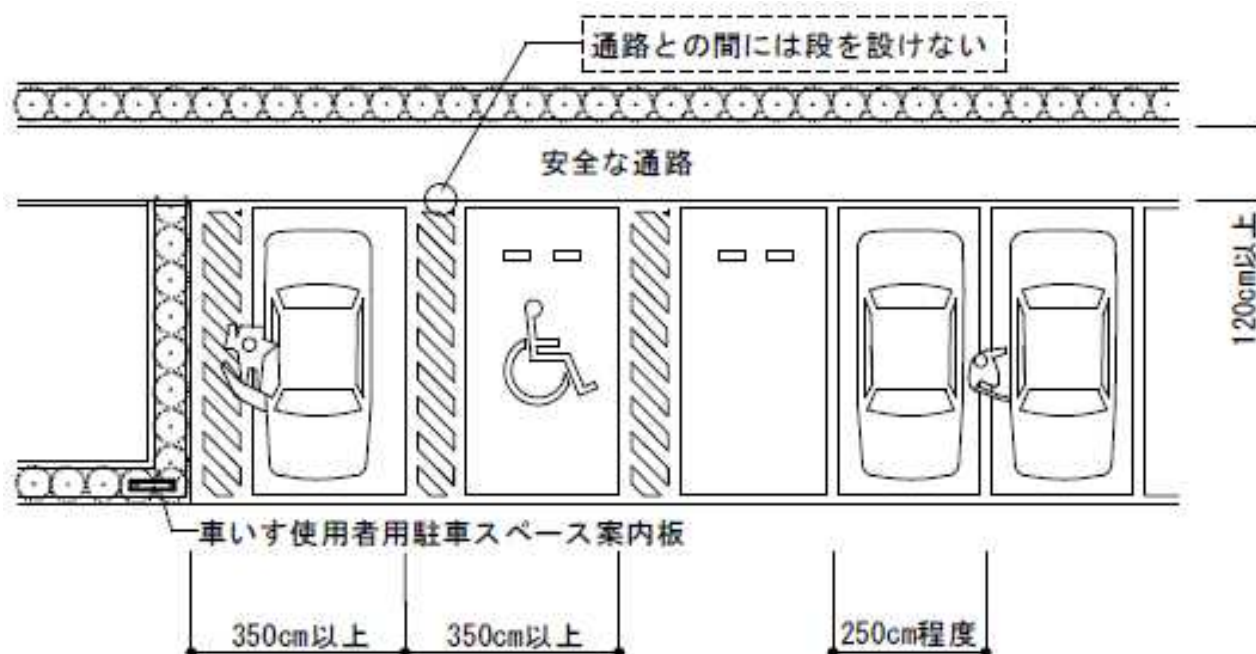
- ・H22年9月供用開始
- ・貨物車に限り、終日利用が可能
- ・スペース約3台分

■利用にあたってのルール

- ・多くの貨物車が利用できるように、貨物車一台あたりの利用時間は短時間(おおむね30分以内)として下さい。
- ・歩行者や他の交通に迷惑のかからないように注意してご利用下さい。

■ 路外駐車場のバリアフリーの推進

- 平成18年、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が成立、施行
- 法の対象に旅客施設、道路、建築物とともに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が生じている**
- 特に既存の駐車場のバリアフリー化が進むよう、法の主旨の徹底、啓発等が必要
- 特定路外駐車場における車いす使用者駐車施設については、その整備を進めるとともに、その施設が適正に利用されるよう民間駐車場経営者や市民に対して啓発をお願いします。

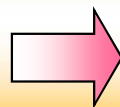


路外駐車場のバリアフリー化

- 移動円滑化の促進に関する基本方針(平成23年3月31日)
- 社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)

指標：バリアフリー化された特定路外駐車場の割合

現状値(H22年度末)
45%

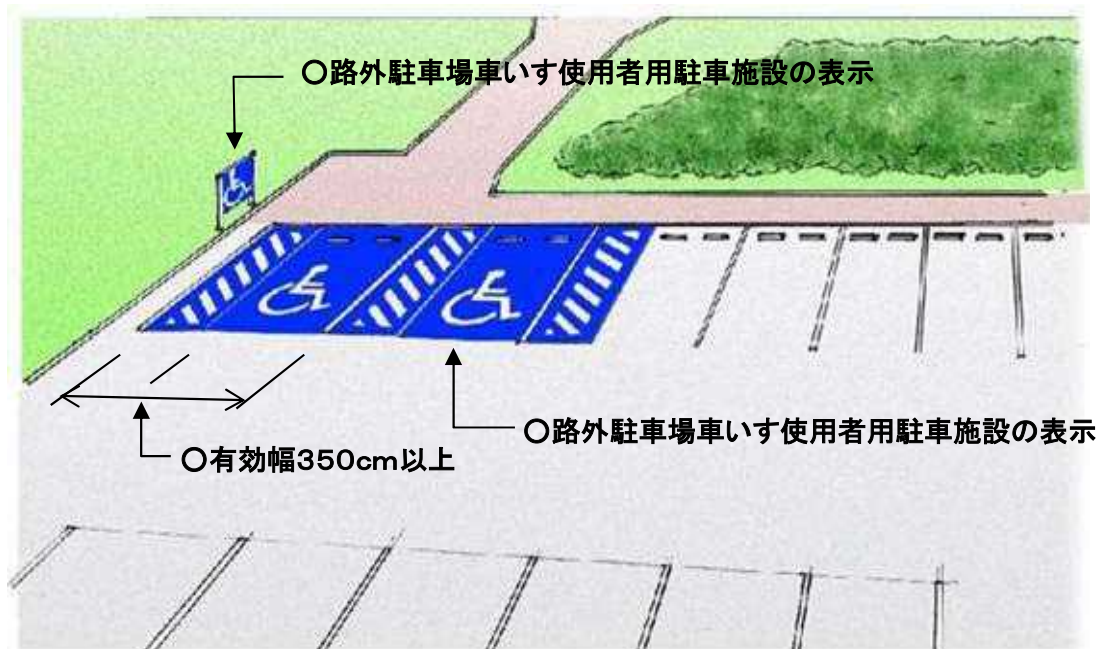


目標(H32年度末)
約70%

H25年度末
53.5%

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)



○ 「日本再興戦略」改定2014（抜粋）（平成26年6月24日 閣議決定）

バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標（1日の乗降客数が3,000人以上の旅客施設においては、2020年度までに原則100%バリアフリー化等）の着実な達成を図るとともに、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会等を見据えて、駅・空港における複数ルートでのバリアフリー化や観光地周辺の駅のバリアフリー化など旅客施設や車両等のさらなるバリアフリー化を推進する。あわせて、ソフト面のバリアフリー化も推進する。

○ 交通基本計画 中間取りまとめ（抜粋）

（平成26年8月21日 社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会）

第2章 基本的方針、目標と講ずべき施策

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

（趣旨）

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現するとともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

（施策）

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

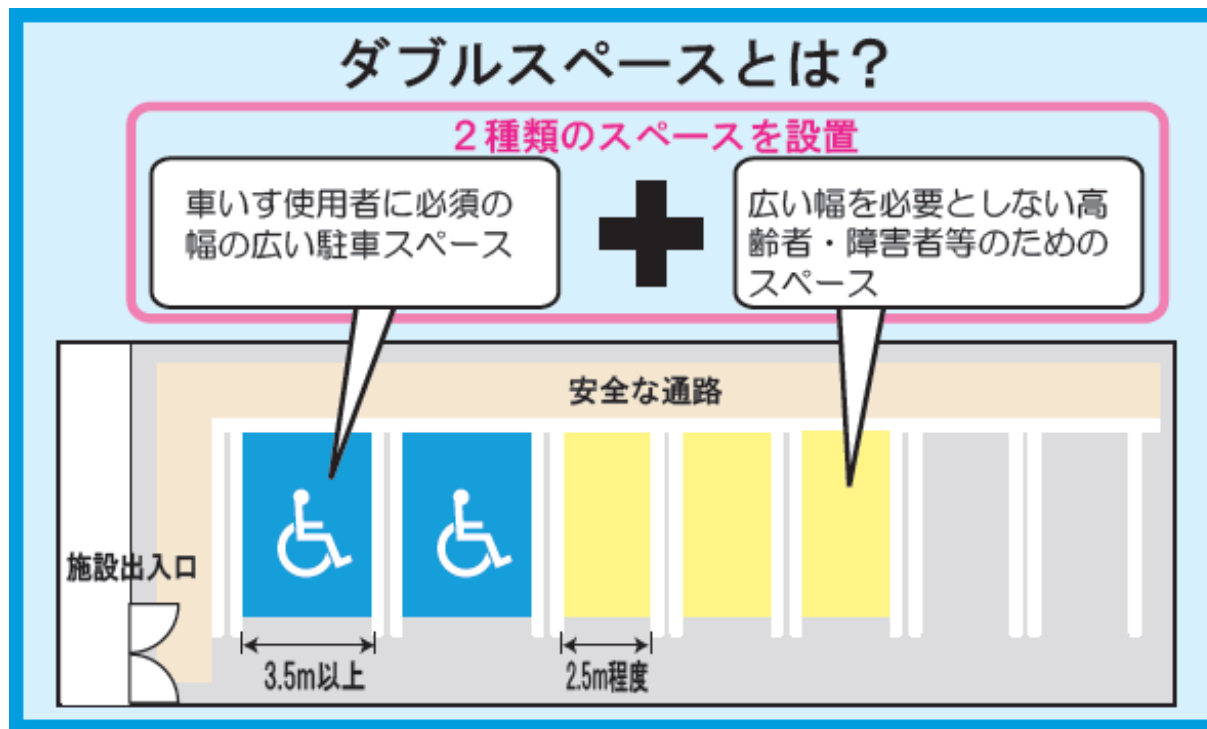
・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標を着実に実現する。

（数値目標[7]～[8] 記載略）

■ 特定路外駐車場のバリアフリー化の推進

総合政策局による平成22年度調査において、軽度障害者や高齢者用に「通常の幅で施設出入口に近い駐車スペース」を設ける「ダブルスペース」の導入を検討することが有効とされていますので参考にしてください。（下記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。

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、内空高さが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26年4月1日)



【福祉車両(例)】

集計病院数(箇所数)	998 箇所
車いす使用者用駐車施設設置有	818 箇所
車いす使用者用駐車施設設置無	170 箇所

【参考】

病院数 8,540箇所
 (平成25年10月1日時点)
 (厚生労働省 医療施設調査)

平面式駐車場における車いす使用者用駐車スペース

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	778	126	117
駐車場台数	3,590	469	414

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	67		23
駐車場台数	451		120

駐車施設附置義務の弾力化

■ 都市の交通実態に即した路外駐車場の整備を推進するための措置（駐車場出入口規定の弾力化及び駐車場附置義務の弾力化）について（技術的助言）

平成16年7月2日国都街第18号
都道府県、政令指定都市の駐車場担当部局あて国土交通省都市・地域整備局街路課長通知より抜粋

(1) 附置を義務付ける駐車施設1台あたりの床面積（原単位）について

標準駐車場条例第25条等において示している原単位は、一応の目安を示したものに過ぎず、従来より、条例の制定にあたっては、各都市における効果・影響等についての十分な調査の下に適切な原単位を設定されたい旨示していたところではあるが、今般この趣旨を徹底し、**地方公共団体の独自の政策判断に応じた設定を推奨**するため、**標準条例における原単位は、あくまでも参考**である旨を明確にするためとして表現の適正化を図ったので、原単位の設置・変更にあたってはこの旨改めて十分に留意されたい。

(2) 特定の地区毎に別途の駐車施設附置に係る基準を設定することについて

標準駐車場条例第25条第2項及び第25条の2第2項において、**特定の地区ごとに別途の基準値を設けることを可能**とした趣旨は、地区の交通特性や建築物の用途等によって駐車需要の発生に大きな違いがあることに加え、既存駐車場の有効活用方策や地区内の交通処理計画の内容に応じ、新たに設置すべき駐車施設の量が変ることから、基準の合理化を推進するものである。

したがって、別途の基準を設ける地区の設定及びその地区における基準値の設定にあたっては、十分な調査の下に、**その地区の実態や地区交通計画等を踏まえて**行われたい。

駐車施設附置義務の弾力化

■ 標準駐車場条例の改正に関する技術的助言

平成24年12月4日国都街第117号
都道府県、指定都市の駐車場担当部
局あて国土交通省都市局街路交通施
設課長通知より抜粋

2. 駐車場法の特例措置以外の事項について

(2) 地域の駐車需要に応じた附置義務の柔軟な対応について

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

(第25条第3項第1号関連)

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

(3) 特定の地区毎に別途の駐車施設附置に係る基準を設定することについて

地域の公共交通の整備状況や道路交通の状況等を踏まえ、**附置義務の基準を緩和する場合、既存の附置義務駐車施設に対して当該新基準を適用し、既存の附置義務駐車施設の保持・管理の義務付け基準を緩和することは可能**である。この場合、新たな附置義務基準の適用状況を把握する観点から、建築主から駐車場部局への届出等の手続を設けることが適当であり、当該手続を条例改正時の附則として規定することが適当である。

(附則第3項及び第4項関連)

○ 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	改定後
100万人以上の都市	事務所用途	200m ² /台	<u>250m²/台</u>
50万人以上100万人未満の都市		150m ² /台	<u>200m²/台</u>
50万人未満の都市		150m ² /台	<u>200m²/台</u>
	特定用途※	150m ² /台	<u>200m²/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)

駐車施設附置義務の弾力化

■ 附置義務算定基準(自動車)の傾向

これまでに制定された附置義務条例の原単位(附置義務1台あたりの床面積)を集計

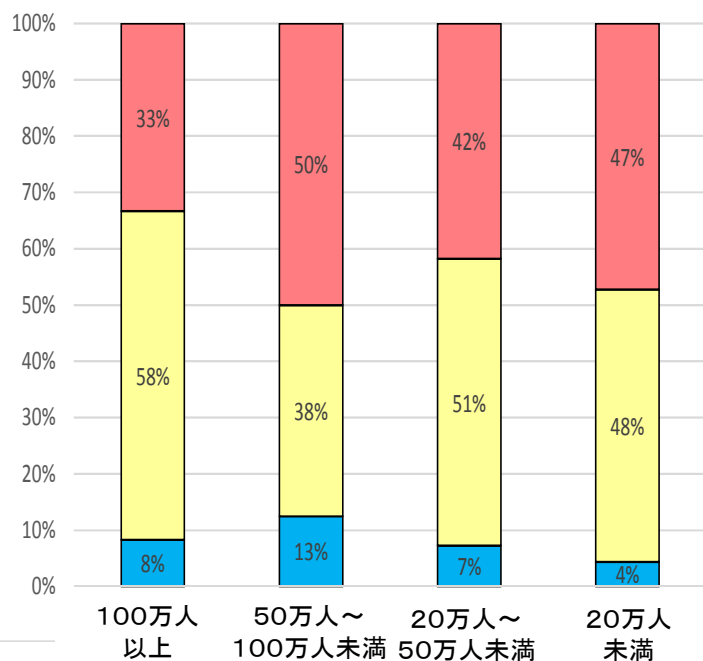
百貨店その他の店舗
又は事務所の用途

特定用途

非特定用途

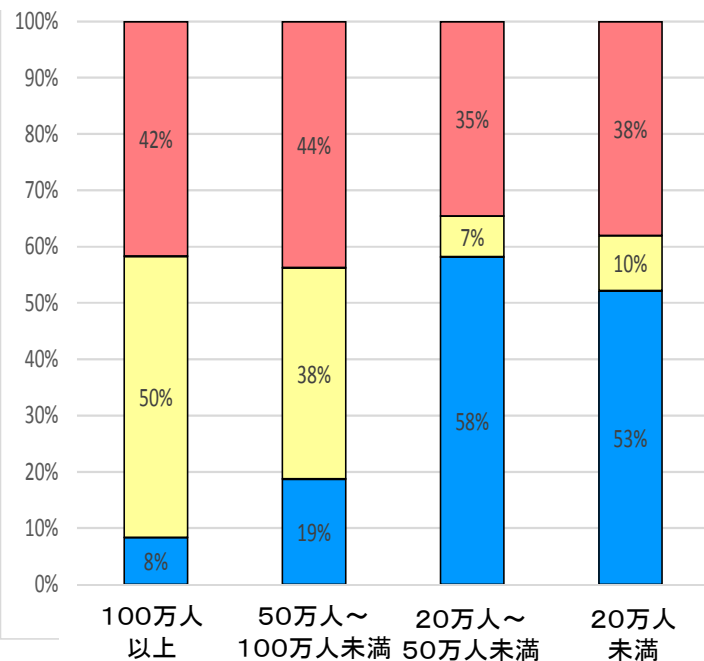
標準駐車場条例の原単位(m²)

200 150 150 150



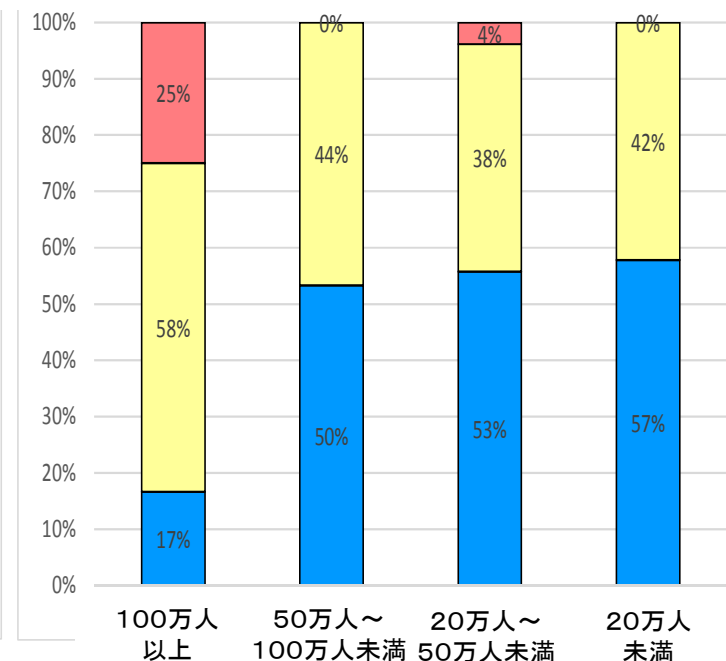
標準駐車場条例の原単位(m²)

250 200 200 200



標準駐車場条例の原単位(m²)

450 450 450 450



標準駐車場条例と比較して原単位が、■ 小さい(強化) ■ 同じ ■ 大きい(緩和)

駐車施設附置義務の弾力化

■ 附置義務の基準を一部改正（H25.10・八戸市）

- ・ 条例の適用地域から駐車場整備地区を削除
- ・ 一般車両の駐車施設の附置義務を廃止
（荷捌き駐車施設の附置義務制度については存置）
- ・ 建築物の敷地外に駐車施設を設けることができる特例を廃止

○ 改正の背景

中心市街地をはじめ条例適用地域内では、条例に基づく駐車施設の附置や民間駐車場の立地により、駐車台数は十分に確保されていることに加え、近年の自動車交通量の減少などから、駐車場不足による交通渋滞は解消されていることより、駐車需要の現状を踏まえ、駐車施設の附置義務の基準を一部改正

■ 一定の条件下での附置義務台数の緩和（H19.4・仙台市）

商業地域内で市長が特別に定めた地区又は駐車場整備地区に区域において、附置義務台数を2割軽減。

○ 附置義務台数

- ・ 百貨店その他の店舗又は事務所の用途に供する部分の床面積の合計を200平方メートルで除して得た数値に0.8を乗じて得た数値
- ・ 特定用途（百貨店等の用途を除く。）に供する部分の床面積の合計を250平方メートルで除して得た数値に0.8を乗じて得た数値
- ・ 非特定用途に供する部分の床面積の合計を450平方メートルで除して得た数値に0.8を乗じて得た数値

駐車施設附置義務の弾力化

■ 公共交通利用促進策による附置義務台数の緩和 (H21.7・金沢市)

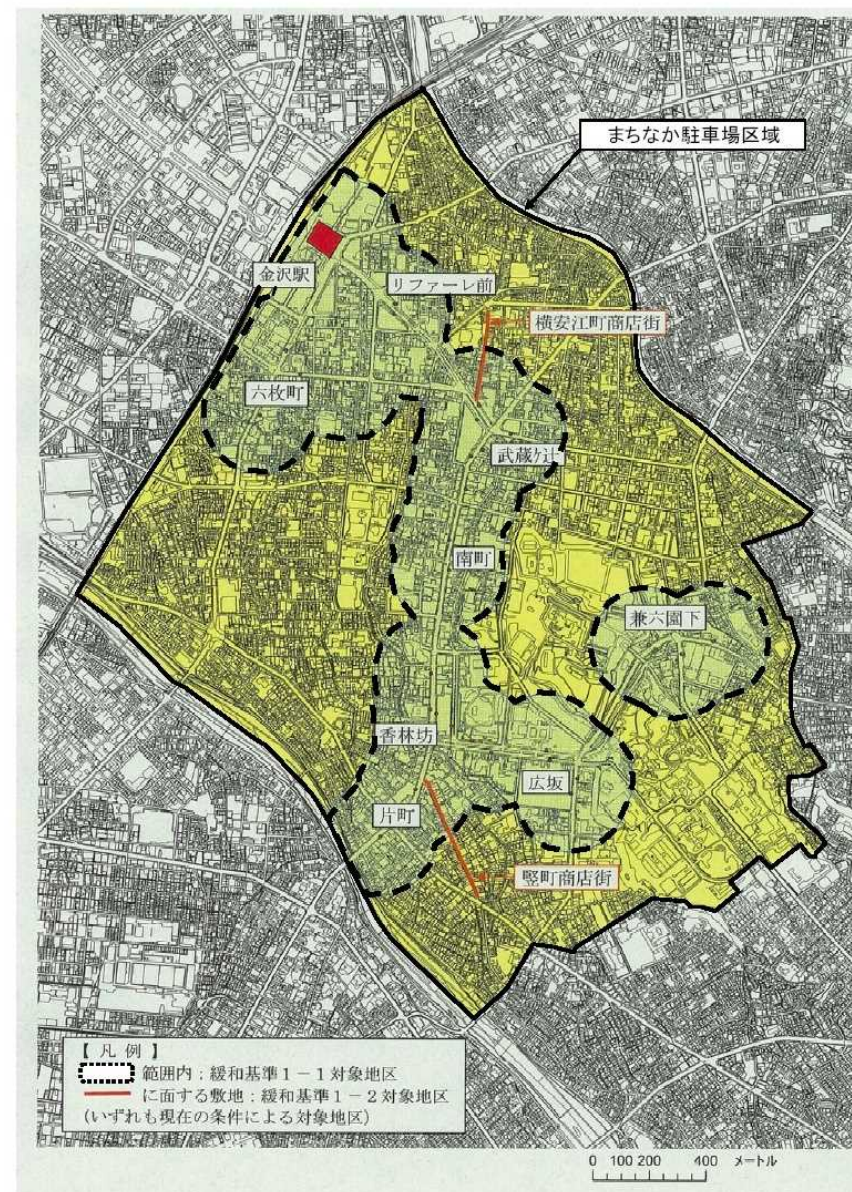
まちなか駐車場区域における交通利便性が高いバス停と圏域図

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

(緩和対象となる取組)

下記いずれかにより、施設利用者に対して公共交通の利用の促進等を図るとともに、その取組を周知すること

- ・バス停におけるバス待ち環境整備
- ・エコポイント券の利用促進
- ・バス券、タクシー券の配布、
- ・施設専用バスによる送迎
- ・カーシェアリングの導入
- ・施設入居者のマイカー通勤の原則禁止
- ・その他公共交通の利用の促進及び自動車の利用抑制に資すると判断される取組



駐車施設附置義務の弾力化

■ 公共交通利用促進策による附置義務台数の緩和（H23.5, H24.5・京都市）

駐車施設を附置すべき者で、建築物の利用者に対する公共交通機関の利用促進を行おうとするものは、附置すべき駐車台数から、公共交通利用促進措置により減少することが見込まれる自動車利用者の数に応じて、駐車台数を減じることができる。

○ 適用地区

市内の全鉄道駅(130駅)から500mの範囲

○ 適用対象建築物

特定用途の建築物

※ 但し、工場用途の建築物は全市域に適用

○ 公共交通利用促進に資する措置

- ・ 公共交通利用者への割引サービスや特典の付与
- ・ 公共交通利用者への運賃の補助
- ・ 公共交通利用者への商品配送サービス
- ・ 公共交通利用促進についての広報の実施
- ・ 鉄道駅への地下通路等の接続
- ・ 駅への施設専用バスによる送迎
- ・ 建築物への自動車による通勤の禁止
- ・ 建築物内における公共交通機関の位置情報提供システムの導入
- ・ その他、公共交通利用促進に資すると認められるもの

