

駐車政策に関する最近の話題

国土交通省 都市局 街路交通施設課
企画専門官 東 智徳

平成24年10月

- 「都市の低炭素の促進に関する法律」について
- 自動二輪駐車対策の推進について
- 駐輪対策の推進について

1. 「都市の低炭素の促進に関する法律」について

都市の低炭素化の促進に関する法律

(平成24年9月5日公布)

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】

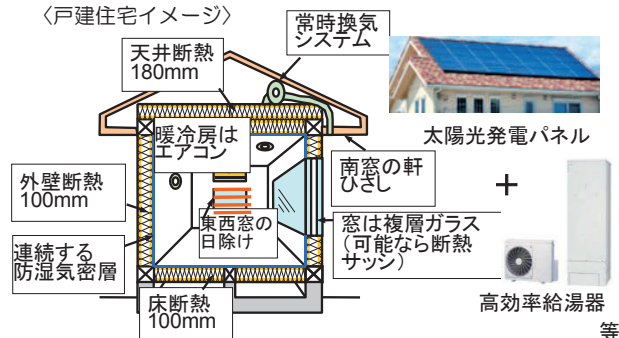
居住年	所得税最大減税額 引き上げ(10年間)		登録免許税率 引き下げ
H24年	400万円 (一般300万円)	保存 登記	0.1% (一般0.15%)
H25年	300万円 (一般200万円)	移転 登記	0.1% (一般0.3%)

【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附置義務の特例
- 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

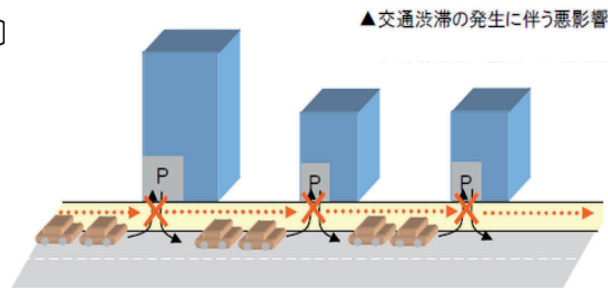
駐車場法の特例

○一定規模以上の建築物の新築・増築等をする際の駐車施設の設置

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

〔イメージ〕

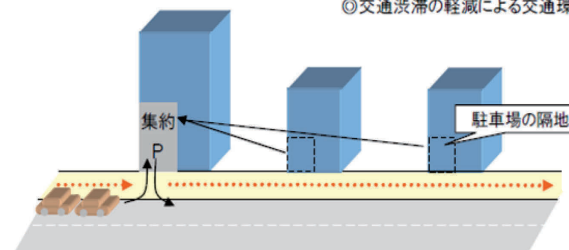


駐車場法の特例

以下の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（現行）
- ③ ①か②のどちらかに設置させる

③交通渋滞の軽減による交通環境の改善



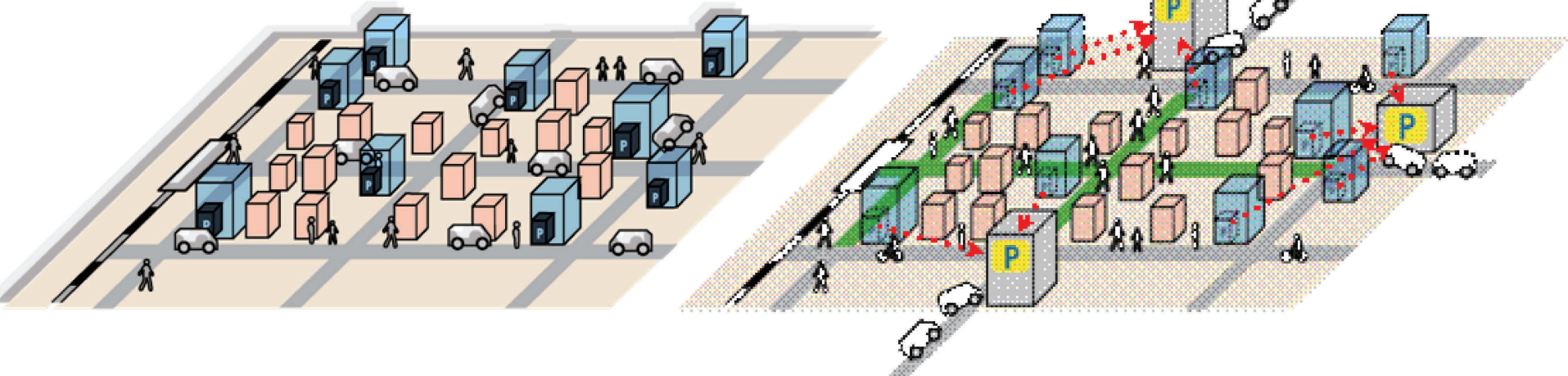
今後の流れ

- 法案成立後、法律は3ヶ月以内（施行日は政令で定める）に施行。
- 国交省は「標準駐車場条例」を改正し、地方公共団体に周知。
- 地方公共団体は、地域の実情を踏まえて駐車場条例を改正し、本特例措置を適用した附置義務駐車場の集約を実施。

集約駐車施設に自動車交通を誘導し、 街なかの地区交通を再構築(歩いて暮らせるまちづくり)

- ・駐車場へ向かう車による交通の輻輳
- ・歩道部への車の乗入れによる歩行環境の低下
- ・公共交通の利便性の低下

- ・駐車場はフリンジに集約(既存ストックの活用)
- ・歩行環境、自転車歩行環境の改善
- ・自動車流入を抑制し、トランジットモール化



※街なかについては、附置義務駐車施設のフリンジ集約化と合わせて、小規模な駐車施設を含めて、駐車場立地を抑制

2. 自動二輪駐車対策の推進について

自動二輪車駐車場の不足

四輪と比較し、保有台数から見ても、大変少ない整備状況

●平成20年3月末現在

自動車 4,035千台(68,600箇所)

自動二輪車 39千台(350箇所)

●平成21年3月末現在

自動車 4,187千台(70,100箇所)

自動二輪車 45千台(590箇所)

【前年比 +4%(台数ベース)】

【前年比 +15%(台数ベース)】

●平成22年3月末現在

自動車 4,267千台(71,100箇所)

自動二輪車 49千台(640箇所)

【前年比 +2%(台数ベース)】

【前年比 +7%(台数ベース)】

●平成23年3月末現在

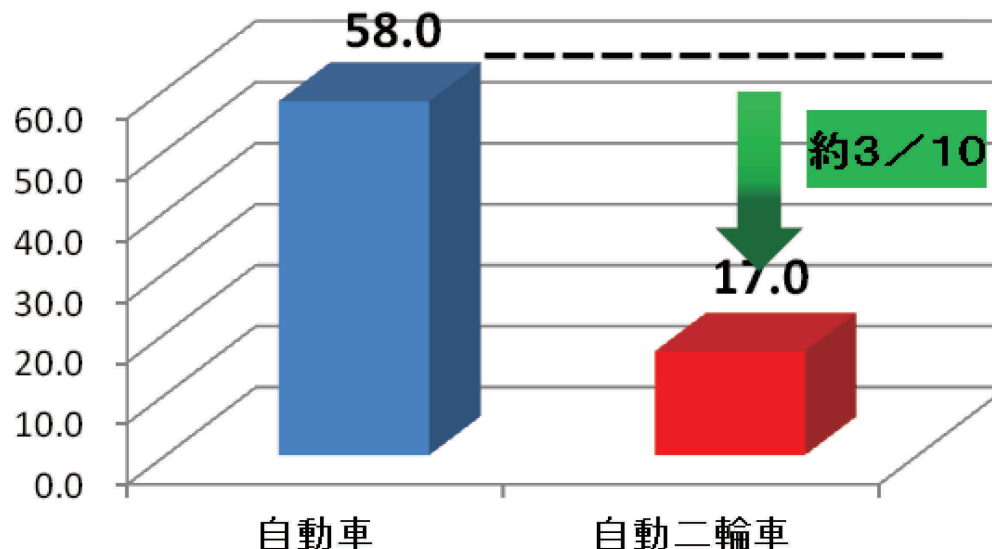
自動車 4,362千台(72,500箇所)

自動二輪車 60千台(910箇所)

【前年比 +2%(台数ベース)】

【前年比 +22%(台数ベース)】

収容台数(台)/保有台数(千台)



なぜ整備が進まないのか？

自動二輪駐車場の整備に生じている誤解

- Q1 自動二輪用の駐車施設は、建築主に附置義務駐車施設として求めることはできない？
- Q2 自転車の駐輪場に自動二輪を駐めさせることはできない？
- Q3 補助金で自動車駐車場を整備しているので、自動二輪用に再整備すると補助金を返さないといけない？

A1 附置義務条例に自動二輪車駐車を追加し、整備を求めることができます。

●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

<http://www.mlit.go.jp/common/000012698.pdf>

【駐車場法の改正】:用語の定義の改正

<改正前>

四 自動車

道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)第二条第一項九号の自動車のうち、大型自動二輪車(側車付きのものを除く。)及び普通自動二輪車(側車付きのものを除く。)以外のものをいう。

<現行>

四 自動車

道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)第二条第一項第九号に規定する自動車をいう。

【自動二輪車の法律上の区分】

		51cc～400cc		401cc～
0～50cc		51～125cc	126～250cc	250cc～
道 交 通 法	原動機付自転車	自動二輪車(自動車)		
		普通自動二輪車		大型自動二輪車

※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

○建築物における駐車施設の附置等に関する条例(宮城県塩竈市)

(平19条例1・追加)

(建築物の新築の場合の自動二輪車のための駐車施設の附置)

第3条の3 別表第3の(1)欄に掲げる地区又は地域内において、特定用途に供する部分の床面積が同表(2)欄に掲げる面積を超える建築物を新築しようとする者は、同表(3)欄に定める基準により算定した数値を合計した数値(同表(4)欄に規定する延面積が6,000平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に同表(4)欄に掲げる式により算定して得た数値を乗じて得た数値とし、小数点以下の端数があるときは、切り上げるものとする。)の台数以上の規模を有する自動二輪車のための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。

2 略

別表第3(第3条の3関係)

(1) 地区又は地域	(2) 駐車施設を附置すべき建築物の規模	(3) 附置すべき駐車施設の駐車台数	(4) 延面積が6,000平方メートル未満の建築物に係る駐車施設の駐車台数の軽減の係数
駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域	特定用途に供する部分の床面積の合計が1,000平方メートルを超える建築物	百貨店その他の店舗に供する部分の床面積の合計3,000平方メートル毎に1台 特定用途(百貨店その他の店舗を除く)に供する部分の床面積の合計8,000平方メートル毎に1台	$1 - \left[\frac{1,000 \text{ 平方メートル} \times (6,000 \text{ 平方メートル} - \text{建築物の延面積})}{(6,000 \text{ 平方メートル} - 1,000 \text{ 平方メートル}) \times \text{建築物の延面積}} \right]$
周辺地区	特定用途に供する部分の床面積の合計が2,000平方メートルを超える建築物	特定用途に供する部分の床面積の合計8,000平方メートル毎に1台	$1 - \left(\frac{6,000 \text{ 平方メートル} - \text{建築物の延面積}}{2 \times \text{建築物の延面積}} \right)$
備考			
1 (3)欄に掲げる部分は、駐車施設の用途に供する部分を除き、観覧場にあつては、屋外観覧席の部分を含む。			
2 (4)欄に規定する建築物の延面積は、駐車施設の用途に供する部分の面積を除き、観覧場にあつては、屋外観覧席の部分の面積を含む。			

A2 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って、自転車駐車場における受け入れが可能です。

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日付け街路交通施設課長通知)

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け入れが可能であり、また、このような事例があること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け入れを積極的に推進していただきますよう、宜しくお願い申し上げます。**

なお、自転車駐車場における自動二輪車の受入れに当たっては、当該自転車駐車場の構造、必要な設備等について、建築基準法、消防法等の関係法令への対応が必要となる場合がありますのでご留意下さい。

(参考)

- ◆ 原動機付自転車等を自転車駐車場に駐車させるには、建築基準法、消防法等の関係法令の規定による対応が必要となる場合があります。
- ◆ 個々具体の事案について、上記対応の必要がある場合には、当該地域の特定行政庁、消防部局等の関係機関にお問い合わせいただくこと等により、適切に対応していただきますようお願いいたします。

特に、125ccまでの自動二輪車の対応が急務

自動二輪車の駐車対策について(平成23年5月12日付け街路交通施設課長通知)

1. 各位におかれては、自転車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、宜しくお願い申し上げます。**

特に、125ccまでの自動二輪車については、比較的需要が高く、駐車場が不足している状況です。125ccまでの自動二輪車の駐車施設については、平成22年9月末時点において26都市、319箇所の自転車駐車場において約47,000台分が確保されている実績があり、積極的に自転車駐車場の管理条例の改正等による対応を推進して頂きますようお願いします。

○公設自転車等駐車場の管理規則(平成23年9月末現在)

・制定都市: 555都市 (**うち自動二輪車対応: 169都市**)

仙台市、東京都大田区、さいたま市、川崎市等で実施中



仙台駅西口駐輪場(仙台市)



小町自転車等駐車場 (広島市)



浦和パーキング(さいたま市)



大井町駅西口駐輪場(品川区)

A3 駐車場や自転車駐輪場を自動二輪車を受け入れるために改良しても、例えば、交付の目的が、「適正な交通体系を確立」などであれば、交付の目的に反していません(財産処分に問題はありません)。

自動二輪車の駐車対策について(平成23年5月12日付け街路交通施設課長通知)

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。

民間駐車場における自動二輪車受け入れのための改良に当たっては、社会資本整備総合交付金の活用が可能（小規模分散型の駐車場配置を）

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

交付金の対象額 地方公共団体が事業者へ交付する補助金	
	2分の1

交付金の対象額 事業の実施に要する費用	
	3分の1

3. 駐輪対策の推進

自転車駐輪政策のポイント

駐輪の「質」に応じた取組の推進

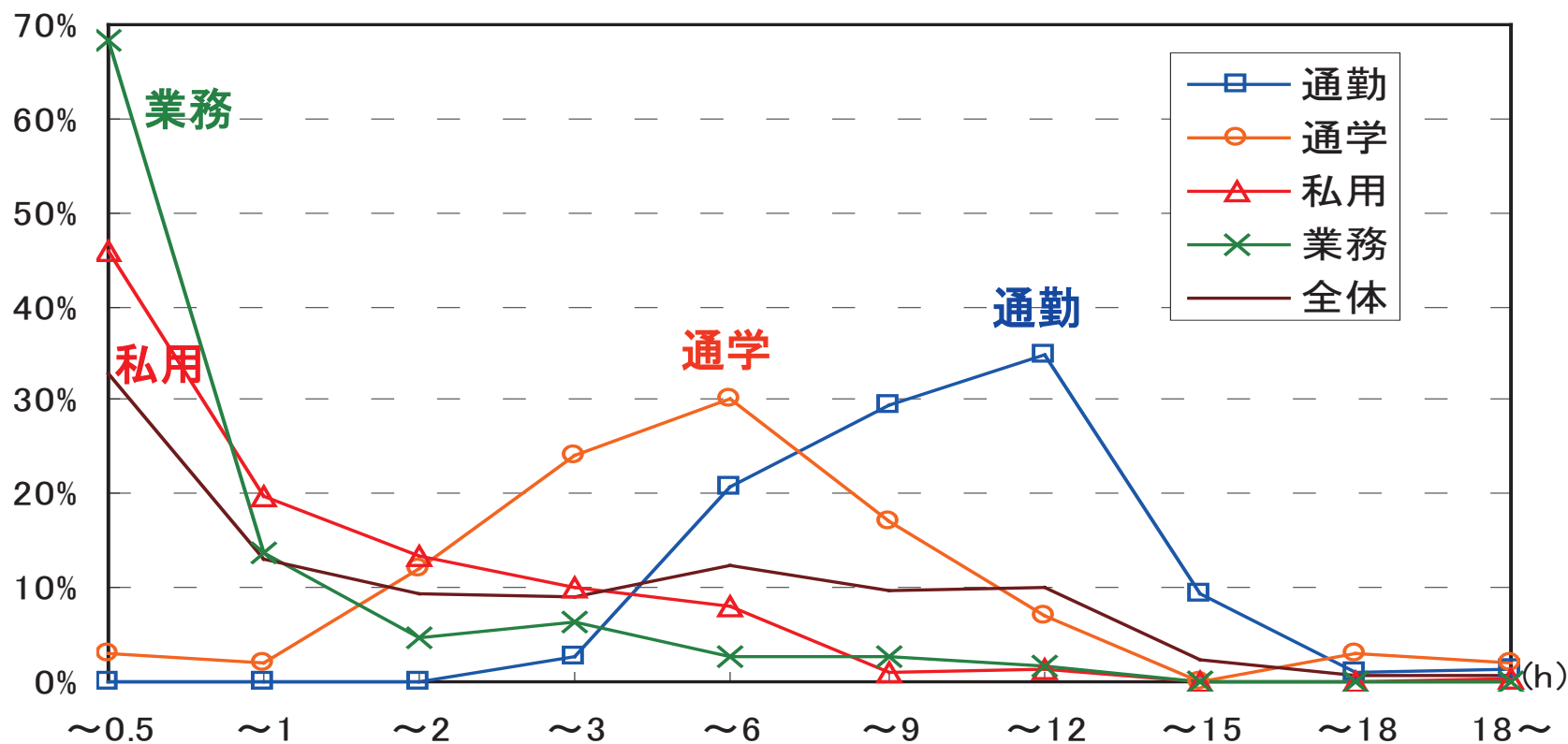
- 駐輪対策も交通計画であり、駐輪者の移動目的、ニーズ等を十分に調査し、実態を把握（違法な駐輪者を含む）
- 道路空間の活用、料金施策の工夫など、調査結果に基づき、適切な施策を実施

※ 近々に、自転車駐輪場整備のガイドラインを発出予定

駐輪時間(目的別)

…目的や駐輪時間に応じた適切な自転車駐車場への誘導が必要

◆目的別の駐輪時間の分布（福岡市調査）



資料：福岡市

自転車の利用は、短距離が多い。
さらに、放置する人は、より短距離の人が多い。

◆駐輪場利用人数・放置人数の割合

【神奈川県相模原市橋本駅の調査結果】

- ・・・駐輪場の利用者の33%が1km以内の利用
- ・・・放置している方の51%が1km以内の利用

項目	全体		駐輪場利用・放置別			
			駐輪場利用		放置	
～500m	24	9%	4	2%	20	22%
～800m	23	9%	12	7%	12	13%
～1km	38	15%	23	14%	15	16%
～1.5km	48	19%	29	18%	19	21%
～2km	48	19%	42	26%	6	6%
～3km	53	21%	38	24%	15	16%
3km超	20	8%	14	9%	6	6%
合計	254	100%	162	100%	93	100%

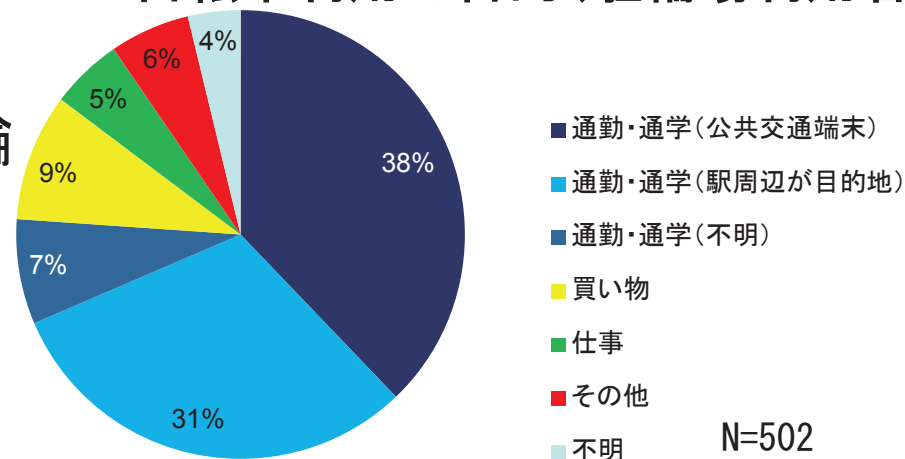
【自転車利用全体】
1km以内の利用が**33%**

【放置している方】
1km以内の利用が**51%**

調査結果の概要（静岡市）

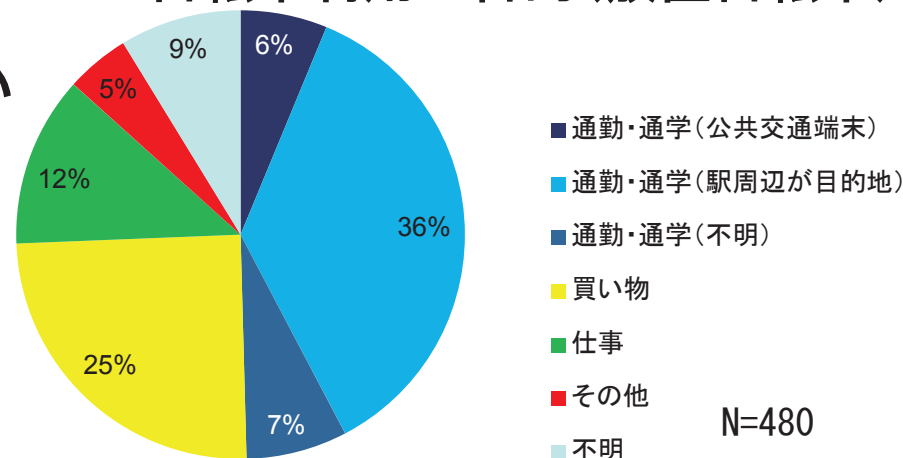
○公共交通端末の利用者は駐輪場を利用

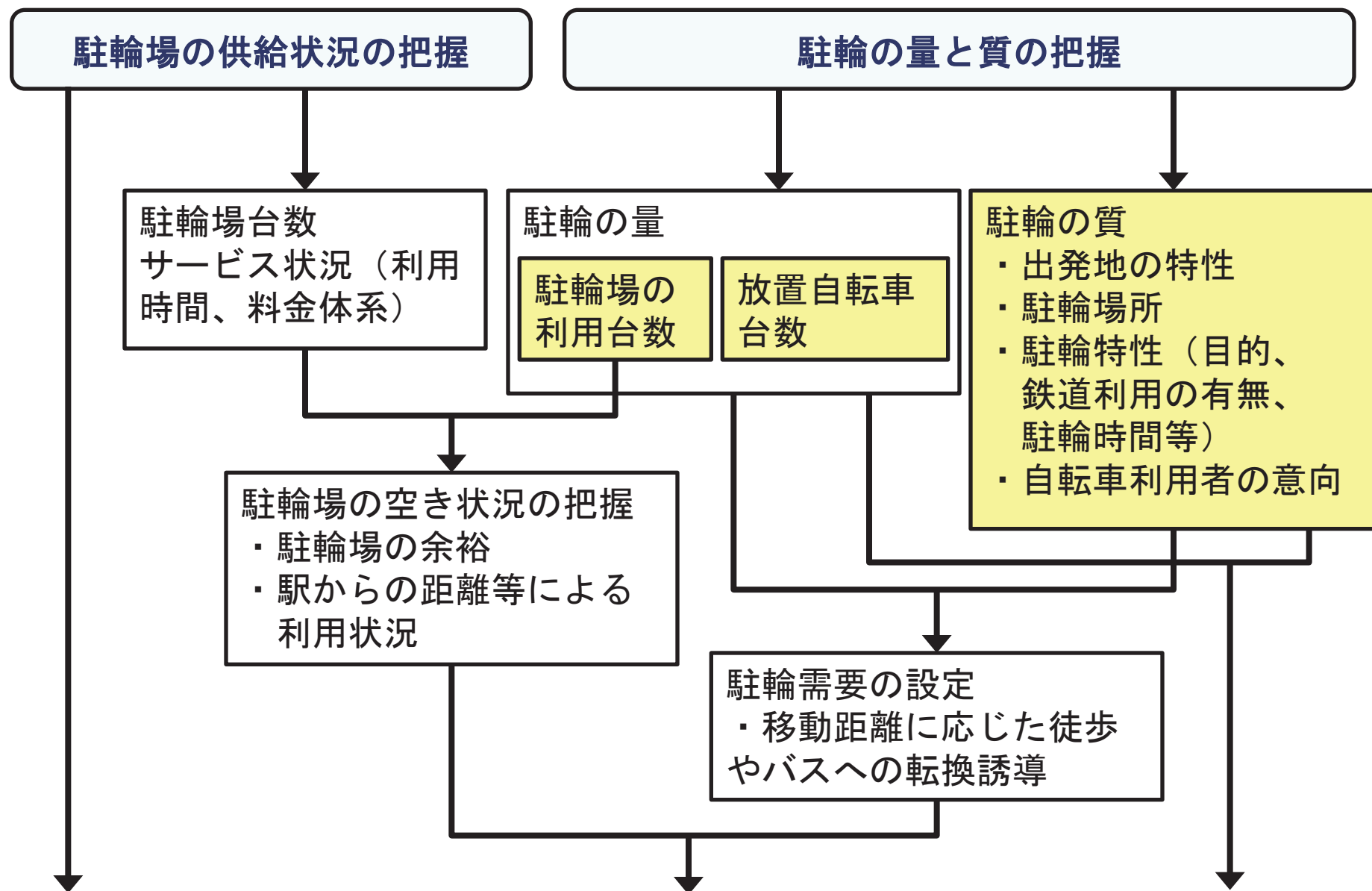
自転車利用の目的（駐輪場利用者）

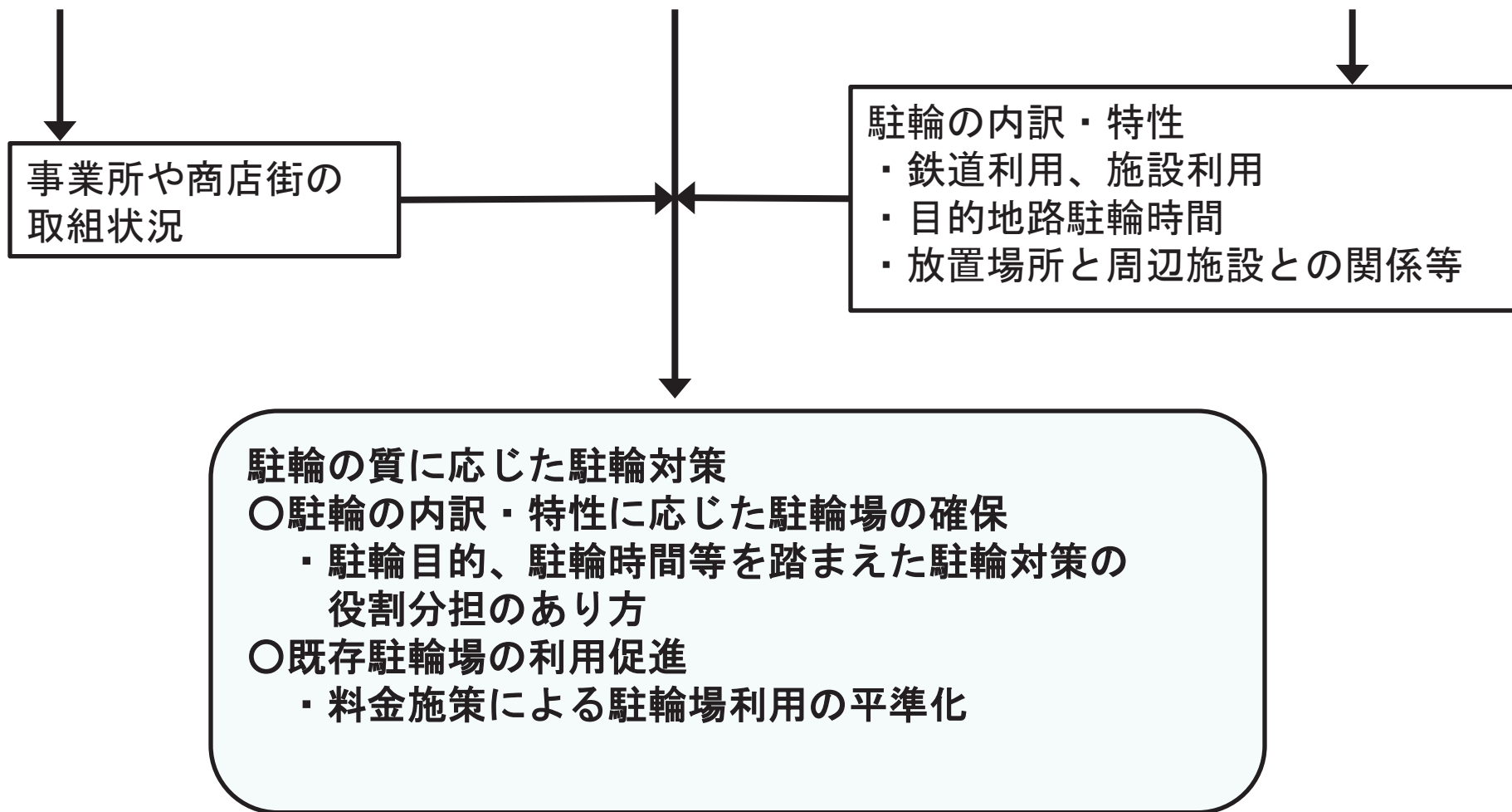


○駅周辺への通勤・通学目的、買い物目的は放置自転車が多い

自転車利用の目的（放置自転車）







利用形態	利用時間	対応の考え方	
		駐輪場所	対応方策
自宅 → 商業施設 (買物等)	短	・商業施設等の駐輪場 (小規模近接) ・路上駐輪場、小規模で 商店街などに近接な駐輪場	・商店などにおける駐輪場確保 (空地への駐輪場設置の働きかけ) ・附置義務の強化、充実 ・短時間の駐輪の無料化、長時間の駐輪を高く設定
自宅 → 中心市街地の職場や学校 (通勤・通学等)	長	・会社・学校等における駐輪場 ・路外駐輪場	・会社等における駐輪場確保 (駐車場の転用等の働きかけ) ・附置義務の強化 ・従業員の路外駐輪利用の徹底 ・長時間の駐輪を安く設定 ※不便な地域の駐輪場への誘導
自宅 → 駅 (鉄道利用)	長	・路外の駐輪場	・長時間の駐輪を安く設定 ※駅からやや離れている駐輪場への誘導
駅 → 職場、学校 (イグレス交通)	長(夜は置きっぱなし)	・路外駐輪場 ・レンタサイクルへの転換	・夜間の駐輪を安く設定 ・従業員の路外駐輪利用の徹底

ご静聴、ありがとうございました。