

駐車場

P A R K I N G
H A N D B O O K

便覽

2019

刊行のことば

「駐車場便覧」編集委員長
松谷 春敏

このたび、駐車場関係4団体が集まり、国土交通省のご協力を得て、「駐車場便覧」を刊行することになりました。委員長としてお手伝いすることになった編集委員会において、約1年半の検討を行い、とりまとめられたものですが、この間の4団体の関係各位と鈴木美緒特任准教授、ご協力をいただいた国土交通省都市局街路交通施設課の皆様の方々の精力的な活動には頭の下がる思いです。

編集委員会が発足した2018年は、おりしも駐車場法施行(1958(昭和33)年2月1日)から60年の年にあたり、「駐車場便覧」は駐車場法施行60周年を記念する駐車場関係情報の集大成ともなったわけです。

「駐車場」といっても何を指すかの受け止め方は人により千差万別だと思われまじ、駐車場に関する情報も、関係法令や予算といった制度面、整備・建設に関する技術とデータ、管理・運営に関するノウハウなど幅広く、「駐車場便覧」が何を指すのかといった検討から始まりましたが、駐車場を担当する公共団体や4団体の関係者といったいわばプロの方々に加え、駐車場に関心を持たれた一般の方や、日本の先進事例に学ぼうと志す諸外国の方々にも理解しやすいものになるよう心がけました。

刊行で終わりではなく、駐車場に関する情報のさらなる充実が必要だと認識しておりますし、データや記述内容の更新も欠かせません。編集委員会は形を変えつつも役割は存続させていくこととしておりますので、読者諸君の忌憚ないご意見を切にお待ちする次第です。

我が国の駐車場がより安全で使いやすいものとして整備・管理・運営されるために、「駐車場便覧」がその一助となることを期待しつつ、刊行にあたっての言葉といたします。

刊行に寄せて

国土交通省都市局 街路交通施設課長

本田 武志

駐車場法が1957年に制定されて以来、民間を主体として、駐車場は着実に整備がなされてきました。制定当時に1万台に満たなかった駐車場供用台数が、2017年には500万台を超え、かつて顕著であった市街地における路上駐車やこれに伴う交通渋滞の問題が多く地域で沈静化するなど、同法の目的である道路交通の円滑化に貢献してきたところです。

一方、近年では、自動車保有台数の伸びが鈍化しつつある中で、駐車場供用台数の伸びはほとんど変わっておらず、駐車需要や地方公共団体が策定するまちづくり計画等と整合していない地区が見られるようになってきています。

そのため、これまでの駐車場の「量」を確保する観点だけではなく、ニーズに応じて適切に配置するという「質」を確保する観点も必要とされてきているところ、今後の駐車場施策は、地域の現在及び将来の駐車需要を把握し、まちづくり計画、地区交通計画等と整合を図ることで、適切な場所に適切な量を整備することが可能となるように再構築を図ることが重要です。

加えて、我が国における社会状況の変化に伴い、ビッグデータの利活用やオープンデータの推進、さらにはMaaSや自動運転技術等の活用が検討されているところ、駐車場施策においても適切な対応が求められることが想定されます。

我が国の駐車場は、先に述べたように、その大半が民間の整備によっている状況であり、上記の取組の実効性を高めるためには、官民が一体となり連携を図ることが重要です。そのためには、駐車場に関する種々の情報・データの共有がポイントとなります。

今回のとりまとめを通じて、国土交通省及び駐車場関係4団体が保有する様々なデータや知見を集約し、それらをオープン化することにより、駐車場に関わる全ての方々にとって有益なリソースになることと確信しております。

本書が、これからの駐車場に関わるの方々の一助となることを期待します。

目次

1	駐車場の歴史と変遷	006
2	駐車場の分類——「駐車場」とは	020
	1 駐車場等の分類	
	2 構造による分類	
3	業界団体概要	025
4	駐車場関連データ集	030
5	駐車場の最新動向と今後の展望	048
	1 まちづくりとの連携	
	2 駐車場の安全・安心に関する取り組み	
	3 多様な取り組みと今後の展望	
6	関係法令・法規等一覧	064
	1 駐車場法の概要	
	2 駐車場法に基づく諸制度	
	3 関係法令等	
7	各種助成制度等について	070

本書について

本書は駐車場関連4団体—一般社団法人 全日本駐車協会・公益社団法人 立体駐車場工業会・一般社団法人 日本自走式駐車場工業会・一般社団法人 日本パーキングビジネス協会を中心に構成した「駐車場便覧編集委員会」により作成したものです。本書記載のデータ等は国土交通省及び各団体による調査を元としています。また、データ記載ページは国土交通省及び各団体のWEBサイト（データ公開ページ）にリンクしており、一部はリンク先にて詳細なデータの閲覧が可能です。

●戦前から昭和20年代

我が国の乗用自動車の起源は、1898（明治31）年のフランスからの輸入車といわれる。超富裕層や財閥の所有に限られていたため、大正後半でも東京市に於ける乗用車保有台数は1,500台ほどに留まっていた。個々の自家用車庫は存在したはずだが、一般需要に応える「駐車場」の登場は大正末期まで待たねばならなかった。

1922（大正11）年、帝国劇場の隣に建てた4階建ビル一階を車庫にし、観劇客などを相手に車庫兼ハイヤー業が営まれたことが駐車場業の草分けとみられる。

1929（昭和4）年、丸の内の一 corner に、日本最初のビルガレージ方式の立体駐車場（スキップフロア型:6階建（12段）延床面積5,297.79㎡、収容能力250台）が建設された。当時、丸の内に入出入りするの、東京にあった全車両の三分の一の500台程度という厳しい経営環境、採算に合う契約量の確保は困難だったと言われる。しかし鉄筋コンクリート6階建の頑丈さと立派な消火設備により、大戦末期の連日の焼夷弾攻撃から無傷で車を守ったことで「空襲にも安全」と評判になり、この評価が終戦後も定着し契約車が増加した。



丸ノ内ガラージビル

上述の日本初の駐車場ビルは地下構造はなく地上階（6階12段）のみと、戦前ではビル地下を駐車場に使う発想はなかった。車の数も少なく駐車規制も厳しくなかったため、一般車両は専ら路上駐車をしていた。1937（昭和12）年の日華事変以降、鉄鋼の使用制限強化でビル工事の中断や延期で都心部に空地が多くなっていったことに加え、大戦末期の首都空爆で徹底破壊された都心部には其処此処に焼け跡の空地が目立った。他の主要都市も空爆による空地が多く見られたが、殆どは駐車場ではなく瓦礫置場やバラック仮住まいの用地となっていた。しかし、丸の内・大手町・日比谷など、進駐した連合軍総司令部（GHQ）周辺では日比谷から大手町方面まで、数多くの空地が接収あるいは借り上げられ、進駐軍（後に駐留軍）が軍事・行政全般に使用する車両の置き場となったのである。米軍関係者はこれらを「モータープール」と呼称し、この呼び方は今でも関西方面や浜松などで車庫や公共用途の駐車場に残っている。米軍では「モータープール」を「駐車場」を意味する言葉ではなく、車両部隊、車両基地の意で用いていたが、彼等の操車方法、レイアウト等を参考にし、接収を免れた空地等で、ビル再建までの数年間を青空駐車場として運営する事例が民間でも数多くみられた。



米軍用モータープールの典型例（大手町）



ビル建設予定地を利用した民間モータープール

その後、復興の本格化とともに都心部での駐車場の用地確保が難しくなると、新設するビルの地下階に駐車場を確保することが基本政策のひとつとなった（⇒P.7「2.ビル地下駐車場の誕生」）。そうして都心部一帯に地下駐車場を備えたビルが昭和30～40年代にかけ続々と新築され、中には自走部分に加え、一部に機械式駐車設備を設置し収容能力増と附置義務充足を図ったビルも見られるようになった。

1. 日本駐車協会の誕生

昭和 20 年代末頃から主として都内の業界同憂の志が集い、交通問題、駐車問題を検討、協会設立の要を語り合い時機を模索する動きがあった。政府の昭和 32 年駐車場法の法制化の動きを受け、法案成立に先んじて協会を発足させようと、1957（昭和 32）年 3 月 4 日の発起人会で設立趣意書と規約が検討され 4 月 17 日に会員 20 社により設立総会を開いた。

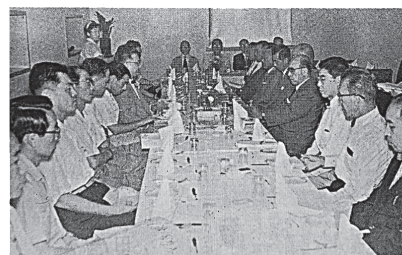
協会設立に動いた民間駐車場業有志の思いは

- ・都市中心部の交通渋滞を解消して円滑な交通を確保し経済発展を実現する国家的急務に呼応する
- ・そのための法整備である駐車場法の主旨に則し、培ってきた民間の駐車場ノウハウを以て行政に全面協力する

の二点であり、建設省・運輸省としても、駐車場法施行令策定、並びに路外駐車場の拡充のためには、業界の協力、特に日本駐車協会の指導力が不可欠であるとして協会設立を歓迎する姿勢であった。協会側も駐車場法の主旨に沿い、まずは届出駐車場の手続きを漏れなく迅速に行う指導を首都圏と大都市中心に強力に展開し、その結果、施行初年度の 1958（昭和 33）年度に 3,031 台分、5 年目の 1962（昭和 37）年度には累計 24,376 台分の届出が完了、その後は年を追って増加し 2018（平成 30）年 3 月末現在では全国で約 13,000 場、車室数で 250 万台超に達している。

なお、日本駐車協会は、1961（昭和 36）年に社団法人認可を受け、その後、1966（昭和 41）年に全日本駐車協会に名称変更、2012（平成 24）年に一般社団法人へ移行認可され、現在、全国 19 の地区協会のもと、会員 514 社（令和元年 6 月 12 日現在）にて活動を行っている。

日本駐車協会三十二年度総会



日本駐車協会第一回通常総会 S32.8.15

（一社）全日本駐車協会 → p.26 参照

2. ビル地下駐車場の誕生

戦後 7 年で都内を走る自動車の数は戦前を凌ぎ、殊に丸の内など都心部には常に 1,800 台前後の車両が路上駐車し交通事故の因となるなど混乱の極みであったため、交通円滑化のための駐車場整備が都市インフラの喫緊の課題となっていた。復興が進むにつれ青空モータープールの用地も漸減し、都心部の駐車場不足は深刻化の度を加えていたので、新たに設計・施工するビルはすべからず地下一層か二層の駐車場を備え、路上駐車を極力吸収し円滑な街路交通を確保することが、都心中心街復興・再建の基本政策の一つとなった。その第 1 号として本邦初のビル地下駐車場付きで登場したのが、僅か 1 年 3 か月の短期間工事で中央郵便局南隣に建設された旧東京ビルヂングであった。1951（昭和 26）年 9 月 22 日に第一期工事が竣工、駐車スペースと給油施設、板金修理や整備、車検まで引受ける修理工場、ハイヤー基地、カーグッズ販売等を全て地下 1 階ワンフロア全面に配置した、純民間経営の米国型のトータル・カーマネジメント拠点であり、現代の駐車場がレンタカーやカーシェアリング、EV の充電等を提供するのに似たトータルサービス拠点となったのは、戦後僅か 6 年の時点では画期的なできごととされた。

●昭和20年代から昭和40年代

終戦後の駐車場の変遷を、自動車保有台数の推移とともに概観する。

なお、本文中の括弧内の定義は、当時のおよその自動車保有台数（軽自動車を含む）である。

(1) 自動車の急激な増加と制度の創設

終戦からの10年間、為替の固定相場制や朝鮮動乱特需などに支えられた経済復興が進み、1951（昭和26）年度には実質GNPが戦前水準を回復し、自動車生産および保有台数も昭和30年代に入り急激な伸びを見せた。都内では車両保有台数戦前のピーク（1940年）の58,427台を1950（昭和25）年に65,054台で凌駕、更に1956（昭和31）年には253,970台に激増、1957（昭和32）年度には優に30万台超となった。全国的にも1955（昭和30）年から1965（昭和40）年の10年間に我が国の自動車生産台数は27.2倍、保有台数も13.4倍と激増した。



幹線道路自体がモータープール状態（皇居前）

しかし自動車が急増する一方で、道路建設・整備や駐車場施設が追い付かず、例えば都内23区では1959（昭和34）年時点で都市計画道路の完成率が僅か20%内外であり、都内幹線道路は写真の如く車の洪水で閉塞され渋滞が恒常化していた。全国的にも道路交通・輸送が円滑性を欠くことで国家経済発展が阻まれる深刻な事態となり、道路建設、市街地の整備、駐車場の整備拡充が待ったなしの国家的課題となっていた。

昭和20年代後半、大都市で初めて路上駐車問題が取り上げられたことから、日本の本格的な駐車場対策の歴史が始まった。1957（昭和32）年には、東京、大阪、名古屋などの大都市中心部の駐車問題に対処するため「駐車場法」（→P.9「3. 駐車場法の立法経緯と骨子」）が制定された（20台/1000人）。

この時、駐車場整備地区を設定し、都市計画駐車場・附置義務駐車場・届出駐車場の3種の路外駐車場と、路上駐車場を設けたが、貨物車については別の枠組みを設けることとされた（→P.9「4. 附置義務駐車場制度の誕生と変遷」「5. 都市計画駐車場の誕生」）。その対策が講じられたのは1959（昭和34）年、バスや営業用貨物車のターミナル施設を道路外に確保させるための「自動車ターミナル法」が運輸省によって制定された。さらに1962（昭和37）年には、自動車保有場所を道路外に確保させることを義務づけ、道路上の駐車規制を強化するため「車庫法」が制定された（45台/1000人）。

先述した駐車場法による路上駐車場には、その後問題が生じた。料金を払わなかったドライバーに対する罰則規定がなく、未納料金の徴収が困難になったためである。管理用の人件費もふくらみ、遂に東京都は1965（昭和40）年に路上駐車場（「駐車計」と呼ばれていた）を撤廃した（70台/1000人）。代わりに1971（昭和46）年、道路交通法改正によって、警察取締権を伴うパーキングメーターが設置されるようになった（150台/1000人）。しかし、駐車違反の検挙率は極端に低いまま推移し（1986～1987年頃に至っても自動車が急増していたため、検挙率はわずか0.1%に過ぎなかった）、違法駐車が堂々とまかりとおっていた。

3. 駐車場法の立法経緯と骨子

建設省は、走行していない車両を交通の邪魔にならぬよう収容する駐車場整備を国が推進するとの趣旨で、運輸省・警視庁等と連携し以下を骨子とする法案策定を進め、1957（昭和 32）年春の通常国会に上程した。

その主な内容は以下のとおりである。

- (1) 商業地域内で自動車交通が著しく輻輳する地区について、円滑な道路交通を確保するため、建設大臣は都市計画法に則り駐車場整備地区を指定できる
- (2) 路上駐車場、路外駐車場等の定義を明確化し、いずれも「一般公共の用に供されるもの」と規定され、特定利用者の用みに供するものは法の対象外
- (3) 都道府県知事は、駐車場整備地区内で路外駐車場によっては満たされない駐車需要に応ずるために路外駐車場設置計画を定め、建設大臣の承認を受ける
- (4) 駐車場整備地区内では路外駐車場整備を都市計画の要件として義務付け、その内自動車駐車のために供する面積が500㎡以上あるものは、技術的基準要件を法で定める。また、該当する路外駐車場で駐車料金を徴収する場合は、規模・構造・管理規定、その他必要事項を都道府県知事に予め届け出ることを法制化
- (5) 定められた規模以上の建築物を対象に、駐車施設の附置義務および管理について、条例で定める権限を地方公共団体に付与

4. 附置義務駐車場制度の誕生と変遷

制度の中でも、日本の駐車場の発展に大きく寄与したと言えるのが附置義務駐車場制度である。

駐車場法制定の主眼目である都市計画駐車場、路上駐車場、路外駐車場の届出制度などの歴史を振り返る前に、同法第 20 条で各地の地方公共団体に各々の条例に基づき制定の権限を与えた附置義務駐車場（一定規模以上の建築物を新築等する場合に設けることが義務付けられる駐車施設）について記す。

附置義務に限らず、路外駐車場の設置など、駐車場法に則り各自治体はその規模・地域特性に即した条例を策定する際の規範とすべく、国は「標準駐車場条例」を示しており、附置義務に関しては、基本延べ面積 2,000㎡以上の建築物を対象に、地域や建築用途に応じて定める原単位（駐車施設 1 台の整備を要する建築床面積）を都市の人口規模、百貨店等の商業店舗、オフィス等々の用途別に細かく提示したことがスタートとなった。

昭和 30 年代以降の大都市市街地建設と道路整備の過程で、中心市街地では経済規模拡大、自動車保有台数の劇的な増加により、路外駐車場の供給が追い付かない地域が殆どであった。そこで駐車場整備地区、商業地域内等で、条例で定める地区、自動車交通の輻輳が予想される地区において、新築の建造物に最低限附置すべき駐車施設台数を課した。これは、路上違法駐車機会を少しでも減らし、円滑な都市交通を確保する目的に少なからず寄与した。また、中心市街地では敷地に余裕のないビルや商業施設が多かった処に、原単位計算で相対的に大きな附置義務台数を課せられる場合の解決策として、機械式立体駐車場が発達した。昭和 30 年代半ば以降、我が国特有の都市文化として狭い土地に多くの駐車収容能力をもたらす機械式立体駐車施設が発達したことは、附置義務制度の副産物であったと言える。

(2) 駐車場整備の抑制

昭和40年代後半から50年代にかけて自動車による環境悪化が深刻な社会問題となり、自動車交通総量規制が大きく論じられた(160台→325台/1000人)。車庫証明のチェック、駐車違反に対する追及は共に甘かった上、自動車は安く、手に入れやすくなっていたことが自動車保有台数の急増に影響していたものと考えられるが、東京都知事であった美濃部亮吉氏は「駐車場をつくらなければ自動車は増えない」と主張したことなどもあり、結局、都市部での道路建設、駐車場整備は停滞することとなった。(現在でも、都市内の自動車交通量抑制の試算のために駐車場数を根拠とすることがある。)

地方の中小都市でも問題が発生した。駐車場法が大都市での運用をベースにつくられたため、延床面積2000m²以上といった大規模建造物が極めて少ない地方中小都市では、適切に機能しなかったのだ。昭和40年代中頃、大学紛争の取締りに多くの警察官が割かれた警察は、一段落つくと、機動隊に交通警察権を付与して、駐車対策を強化した。レッカー車で道路上の違法駐車を撤去するという厳しい取締りを行ったところ、それまで開店休業状態だった駐車場は一気に満杯になり、違法車両を収容する路外駐車場が不足する事態に陥った。また、各地の商店街からは、レッカー移動によって自動車での来客が減少する、貨物の積み降ろしに差し支えるなどの反対意見も生じた。こうした事情を受け、警察は徐々に駐車対策に当初ほどの意欲を示さなくなっていく。

警察の取締りが緩くなると、再び有料の路外駐車場の利用率は低下し、建設コストの増大もあって路外駐車場の建設件数は減少した。建設省は、昭和30年代から40年(15→70台/1000人)にかけて、道路、公園、駅前広場などの地下に地下街に併設する形で地下駐車場をつくらせたが、昭和40年代半ばまでに、大阪、熊本、静岡など各地でガス管の爆発事故が発生したことから、1965(昭和48)年には、建設・消防・警察・運輸の4省庁通達「地下街の取り扱いについて」で規制され、「地下街建設は厳に慎むべし」と方針変換された。

このように駐車場の整備が進まない環境の中でも運転免許保有者数が増えていったことから、道路渋滞、路上の違法駐車は当然の光景となっていった。

●昭和50年代～60年代

(1) 駐車場のニーズ増加、重要性が認識される

特に都心商業地で、駐車場がまちの活性化に寄与する大切な要素であると分かってきたことから、再び駐車場の重要性が認識されるようになった。特に顕著だったのが、公共交通がそれほど充実していない地方都市の商業地域である。自動車利用の買い物客に敬遠されるようになった上、荷捌きも困難な事態に陥り、十分な駐車場を備える郊外や再開発地域の大規模小売店に客足を奪われる事態が続出した。例えば、群馬県高崎市の高崎駅前商店街では、駐車場が不足していたために郊外の大規模ショッピングセンターに買い物客を奪われ、遂に駅前の大型店が倒産。危機感を募らせた商店会では、当時、ドイツの都市・アーヘンで開発された満空状態や駐車場の案内・誘導を電光表示する新システムを導入した。これは、現在、各地で見られる電光掲示による駐車場案内システムの草分けとなった。

1986(昭和61)年(380台/1000人)には東京で行われたサミット警備のため、全国の警察官が東京に集中。違法駐車取締りを行ったことで有料駐車場は満杯になった。以前から指摘されていたことであるが、これにより再び「厳しく駐車対策を行えば駐車場は不足する」ことが明確となった。

5. 都市計画駐車場の誕生

首都建設法に基づく国の機関である「首都建設委員会」は、1958（昭和33）年2月の駐車場法施行以前の1953（昭和28）年9月に、首都に於ける駐車整備対策を立案し、室町、日本橋、京橋、銀座、丸ノ内、日比谷の各地区に路外駐車場を整備する方針を定め公表していた。駐車場法の制定・施行を受け、都内では駐車場整備地区指定が東京、上野、新宿、浅草、池袋、渋谷などターミナル駅周辺を対象に具体化し、都心部ではパーキングメーター設置が実現、更に1958（昭和33）年中に整備地区に於いて都市計画法に基づく都市計画施設として、道路・公園・広場下など公共用地の地下を利用した都市計画駐車場建設が始まった。都市計画駐車場は東京都など自治体自身による整備の他、日本道路公団、首都高速道路公団（共に当時の呼称）、自治体含めた3セク合弁、或いは純民間企業が所管大臣や知事から建設に関する認可を得た「特許事業」として実施する場合がある。都市計画駐車場の最初の例で特許事業として1958（昭和33）年に着工された三か所は、日比谷公園（元野球場跡下）は日本道路公団、八重洲通り下は東京都や国鉄など準公共団体と民間企業の合弁、そして丸の内第一駐車場（行幸道路下）は行幸道路沿いの純民間企業により遂行された。

地区名	面積 (km ²)	指定年月日
都心部	14.12	1962年 4月 11日
新宿	3.00	1961年 12月 25日
上野、浅草	6.30	1962年 4月 11日
池袋	0.88	1962年 4月 11日
渋谷	0.92	1962年 4月 11日

6. 公営駐車場の果たした役割

1958（昭和33）年2月の駐車場法・同施行令の施行、同年10月の東京都駐車場条例公布を受けて、東京都では都有地や都道地下を使用して、都市計画駐車場として都営駐車場の建設に乗り出した。先ず駐車場不足が深刻であった東京駅八重洲口の「八重洲通り」で、中央通りから昭和通りまでの区間の地下二層を利用し、265台収容の公共駐車場「東京都八重洲駐車場」を1960（昭和35）年に開設した。

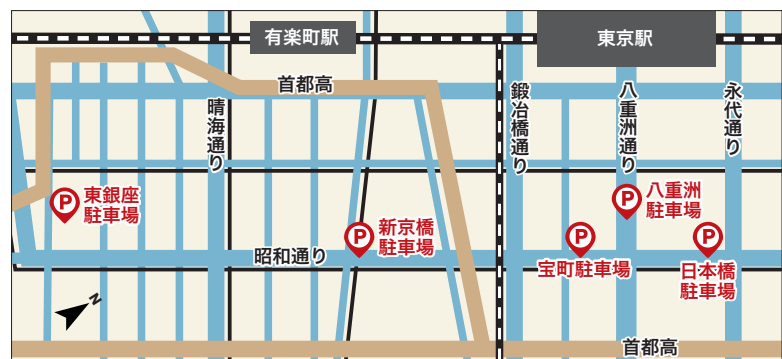
ついで、南北に縦貫する「昭和通り」の交通渋滞が慢性化し、更なる悪化が予測されていたことに鑑み、抜本解決策として「昭和通り」と交差する東西の幹線道路である「永代通り」「八重洲通り」「鍛冶橋通り」「晴海通り」「海岸通り」との5か所の交差点を「昭和通り」をアンダーパス・立体化し、地下空間の一部を利用して4か所の地下駐車場計780台が計画・建設された。

なお、東京都では八重洲駐車場が完成した1960（昭和35）年に公共性と企業性、経済性を併せ持ち効率的な運営管理を担うべき組織として（財）東京都駐車場公社（現・公益財団法人東京都道路整備保全公社）を設立し都営駐車場経営を担わせた。

東京都が1958（昭和33）年11月に決定した、駐車場整備地区における都市計画駐車場整備計画の一環で高速道路下利用計画も立案され、首都高速道路公団（当時・現在は首都高速道路株式会社）では、高速道路建設と同時に並行でこの駐車場建設に取り組むこととなった。1960（昭和35）年度に建設開始した汐留から順次着工され、計画5か所全て1964（昭和39）年秋の東京五輪開幕までに完成した。場内設備は安全・防災面にも万全を期した当時の最先端のものであった。

都市計画駐車場として整備・建設された5つの都営駐車場

東京駅八重洲口	●八重洲駐車場
昭和通り地下道路に 入口がある駐車場	●日本橋駐車場 ●宝町駐車場 ●新京橋駐車場 ●東銀座駐車場



(2) 駐車対策の課題の認識と対応

昭和 50 年代後半の自動車問題として、次のような主要な課題が顕在化した。

- 1) 路上違法駐車取締り強化と、受け皿となる路上有料駐車場の整備促進が必要であること
- 2) 日本の駐車場の附置義務基準は諸外国に比べて著しく低く、その見直しと路外駐車場の整備促進が必要であること
- 3) 法律では保管場所と駐車を区別しているが、実態は混在して区別がつかず、車庫法、駐車場法を一体的に扱い、自動車保管場所の確認を強化する必要があること
- 4) 貨物車の駐車、荷の積み降ろしの場所が確保されていないこと
- 5) 既存駐車場の有効利用のため、駐車場案内・誘導システムを推進する必要があること
- 6) 都市計画駐車場に対する国の建設費補助が必要であること
- 7) 自動二輪車は駐車場法で規定している自動車から除外されており、その駐車場の扱いが検討されるべきこと
- 8) 集合住宅の車庫保管場所の設置基準が低く、駐車場が不足していること。建築基準法を改正して、駐車場を合法的に整備できるようにする必要があること
- 9) 駐車場状況および駐車場の実態の把握が必要であること
- 10) 公共交通手段の強化とパーク＆ライド用駐車場の整備を進めるべきであること

以上のような課題に対して、1985（昭和 60）年以降、次第に検討が進展した。都市計画中央審議会でも駐車場整備を積極的に推進するための対策が提案され、諸制度の改善が行われるようになってきた。

駐車場の整備を総合的かつ計画的に推進するとともに、安全かつ円滑な道路交通の確保を図る観点から、平成 3 年に「道路法」及び「駐車場法」が改正され、国及び地方公共団体の責務の明確化、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面積下限の拡大等がなされた。

例えば、1986（昭和 61）年には道路交通法が改正され、駐車対策が強化された。パーキングメーターは 1971（昭和 46）年、パーキングチケットは 1986（昭和 61）年の道路交通法改正において、「時間制限駐車区間における駐車適正を確保するため」に導入され、各都道府県の公安委員会が設置区間を決定している。

また 1988（昭和 63）年に交通対策本部は「大都市における道路交通円滑化対策について」というテーマで検討が開始され、交通渋滞の要因として、路上違法駐車（幹線道路の両側一車線に違法駐車が存在し交通流を狭めているうえ、車間からの人の飛び出しで交通事故が増加していること）などが確認された。これを受け、1990（平成 2）年に交通対策本部は「大都市における駐車対策の推進について」というテーマで駐車対策に積極的に目を向けるようになった。

さらに、駐車場の整備を総合的かつ計画的に推進するとともに、安全かつ円滑な道路交通の確保を図る観点から、1991（平成 3）年に道路法及び駐車場法が改正され、国及び地方公共団体の責務の明確化、駐車場整備地区の対象区間の拡大、駐車場整備計画の創設、附置義務対象建築物の面積下限の拡大等がなされた。

7. 首都圏以外の主要都市における注目すべき駐車場整備活動：名古屋市の例

モータリゼーションの波が東京以上のスピードで押し寄せ、またライフスタイルや公共交通機関・利便の差違から車社会が首都圏とは異なった形で深化・進行した都市が名古屋市であった。

乗用車保有台数では全国トップの400万台超えを誇る愛知県の中で東海経済圏の盟主である名古屋市には、中心市街地に8カ所の大規模な都市計画駐車場が、主に昭和40、50年代に、一部は平成に入って建設され、8場だけで総収容台数4,000台を超える威容を誇る。大戦で壊滅的に破壊され荒廃した中心市街地を、長期的視野を以て復興、否それ以上の新たな近代都市建設の場とした先覚者達の先見の明の賜である。終戦時の市長や技監の主導の下、幅員100メートルと25メートルの幹線道路を基本とし、自動車交通、美観、防災に配慮した、街づくりの青写真が描かれ、またその構想に基づき大規模な復興土地区画整理事業に賛同して敗戦から数か月後には測量に着手、幾多の紆余曲折を経て昭和20～30年代にかけて計画を成し遂げた市役所関係者と一般市民の努力の賜でもあり、国による全国主要都市戦災復興計画の模範となったと言っても過言ではない。昭和40年代初頭には壮大な市街地建設事業が完成し、整然たる街路網の下に地下鉄、地下街、更に都市高速道路の効率的な建設が実現、モータリゼーションが必要とする大規模な駐車場整備の舞台を提供した。

国の駐車場法施行を受け、1959（昭和34）年10月名古屋市駐車場条例が施行され、附置義務と都心の駐車場整備地区（411ha）が都市計画決定された。市は綿密な実態調査に基づき昭和45年完成目標の遠大な駐車場整備計画を1962（昭和37）年に公表、目玉は公共路外駐車場建設で、幅員の広い街路や公園の地下が建設候補となったが、東京都の事例と同様に、経営能力と計画内容が認められた民間出願の事業も広く都市計画決定の対象とした。

結果として名古屋市中心部では合計8カ所の都市計画駐車場が計画され実際に設置されたが、全4,000台強の収容台数の過半は民間企業が計画した路外駐車場となっている。このような都市計画駐車場の大々的な整備が、日本の大都市の中で最も自動車利用に適した環境を産み、自動車保有台数日本一を支えたのである。



名古屋エンゼルパーク駐車場全景

●昭和60年代～現代

(1) 地域の状況に適応した駐車場の供給

昭和50年代からの駐車対策が徐々に効果をあげた一方、引き続き下記のような課題が残っており、平成に入って順次、対策が打ち出されるとともに、地域の状況に適応した駐車場の供給が進んできている。

(2) 駐車施設の不足の実態と対応

駐車施設の不足は、基本的には以下に示すような駐車施設の需要と供給の不均衡の問題としてとらえられることから、その解消のためには、それぞれの都市や地区ごとの問題の背景や構造に応じた対応策が必要となる。

i) 地区レベルの駐車需要と駐車施設の供給量との量的不均衡

駐車需要は土地利用や公共交通機関の整備状況等により地区ごとに異なっている。また、個々の駐車施設の誘致距離は、都市規模に応じて一般に約100m乃至300mが上限であるといわれており、そのサービス範囲は限定されている。このため駐車施設の不足は、都市全体の問題というよりも、特定の地区における問題として顕在化することが一般的である。従って、駐車施設の需給バランスは、誘致距離を考慮したある一定の大きさの地区ごとにとらえる必要がある。

ii) 時間・曜日による駐車需要の変動から生じる不均衡

駐車需要は一日のうちでも時間帯により変化し、また平日と休日によっても異なるため、休日など特定の曜日や時間帯にのみ駐車施設の不足が生じることが多い。

iii) 駐車需要の特性と駐車施設の種類との不整合等によって生じる不均衡

駐車目的、荷物の有無、駐車時間の長さ等、駐車需要の特性により、選好される駐車施設の種類（路上駐車場、一時預り、月極、専用駐車場等）も異なっている。このため、例えば、一時預り駐車場などある特定の種類の駐車施設のみ不足するという問題が生じることがある。また、位置が分かりにくい等の情報不足により、全ての駐車施設が有効に利用されないことも需給の不均衡の原因となる。

これに対応して、1990（平成2）年（470台/1000人）には

- 1) 建設省都市局長通達「標準駐車場条例の一部改正について」
- 2) 「道路法の一部改正」および「自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部改正」
- 3) 建設省「駐車問題懇談会」の報告
- 4) 建設省住宅局長通達「自動車車庫に関する建築規制（集団規定）に関する通達」

続いて1991（平成3）年の成果として、

- 5) 「都市計画中央審議会街路整備部会中間答申」
- 6) 「駐車場法の一部改正」

1995（平成7）年になると、

- 7) 都市局長通達「貨物車の荷捌き施設の駐車場附置義務条例」

2006（平成18）年には、

- 8) 「駐車場法の一部改正」

特に駐車場法の一部改正については、これによって1957（昭和32）年以来、未指定だった自動二輪車が、半世紀ぶりに対象として認められた。その一方で、同年に違法駐車を取り締まりが強化され、2007（平成19）年の二輪車の違反駐車件数は、2005（平成17）年の約5倍に激増した。これまでいかに二輪車駐車場が不足していたかがわかる。

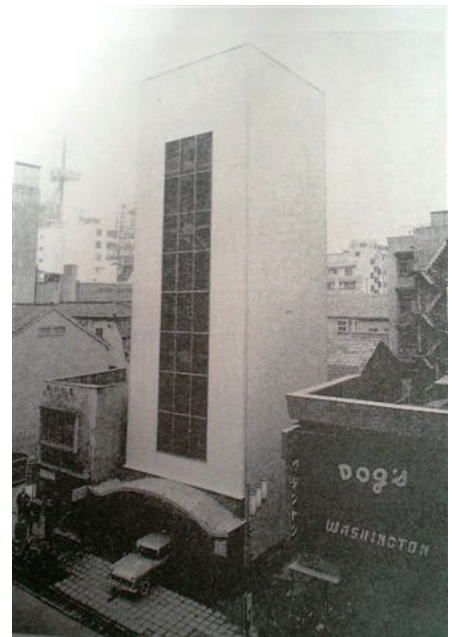
8. 機械式駐車場の登場と普及、立体駐車場工業会の設立

駐車場用地が欧米主要国に比し不足し、都市部には限られた面積しかない我が国で、世界で開発された技術を日本流にアレンジした機械式駐車装置を、世界に先駆けて発達させ普及させたのが日本である。1958（昭和33）年の駐車場法施行と各地自治体の駐車場条例施行により、新築ビルの多くに駐車スペース附置義務が課せられたことで、用地不足と附置義務充足を両立させ得る解決策として需要が高まった上に、造船・重機や運搬機械等の総合機械メーカーの技術力と、地震の多い日本でも安全を確保できた鉄骨構造物技術が応えた結果である。

自走ではなく動力を使って車両格納を行う機械式駐車装置の中で、歴史が古いのは一般にメリーゴーランド式と呼ばれる「垂直循環方式」で、ルーツは1929（昭和4）年に大阪で特許取得した方式であるが、長い間実用化されず、世に出たのは1962（昭和37）年3月に日本橋高島屋に設置された「スカイパーキング」である。交通渋滞、駐車場不足を解決する画期的新技術として、また百貨店業が世の耳目を集める街のランドマークとしての役割を持ち登場したものであったが、初期の機械トラブルから得た経験や利用により初めてわかる安全対策等、駐車機械製造業界全体に貴重な経験と知識をもたらしたものと評価できる。業界団体「立体駐車場工業会」の創立も同年1月で、3年後の1965（昭和40）年に社団法人認可を受けている。

昭和後半から平成の時代にかけて、構造がシンプルで底地面積最小、且つ保守管理も容易な垂直循環方式の普及が進む一方、エレベータ制御技術やインバータの進歩で、搬送スピード、低騒音、エネルギーコスト面で優れ、且つ建築基準が許せば大きな収容台数を確保できる「エレベータ方式」が1989（平成1）年頃からシェアを徐々に伸ばし、1995（平成7）年には出荷台数では垂直循環方式を抜いて主流となった。マンションや中小ビル等に多く設置されている昇降横行式などを含む「二段・多段式」の他、大規模な地下スペースを有するビルに多数収容できる「平面往復方式」や事務所ビルの地下にコンパクトに収まる「水平循環方式」など、使用環境や台数ニーズ、予算に応じて様々な方式の機械式立体駐車装置が普及している。しかも、これらの機械式駐車装置は、国土交通省が制定した「安全対策に関するガイドライン」に基づく安全性を担保すべく、2015（平成27）年以降は国の認証を取得した装置のみが販売され確実な安全が担保されているものである。

駐車場業界が直面している将来課題には ①既納機のハイルーフ、3ナンバー車増加への対処 ②設置後の補修部品の製造停止における代替品供給問題 ③自動二輪車受け入れ対応 ④EV対応、IoT対応や管理者・利用者側の「設置後の経年に伴う保守費用や設備更新費用問題」など難しい問題が多いが、一方で一台あたりの面積・体積が少なく、盗難などのセキュリティが確保されている機械式駐車装置は自動運転車両に最適と米国で再評価される動きもあり、我が国でも既設の機械式設備と自動バレー機能の融合・協働など、有望な分野が多い。



高島屋スカイパーク全景

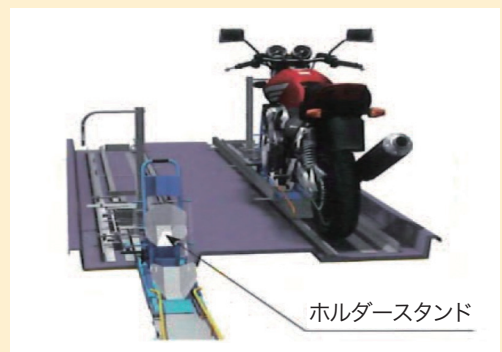


高島屋スカイパークオープニング

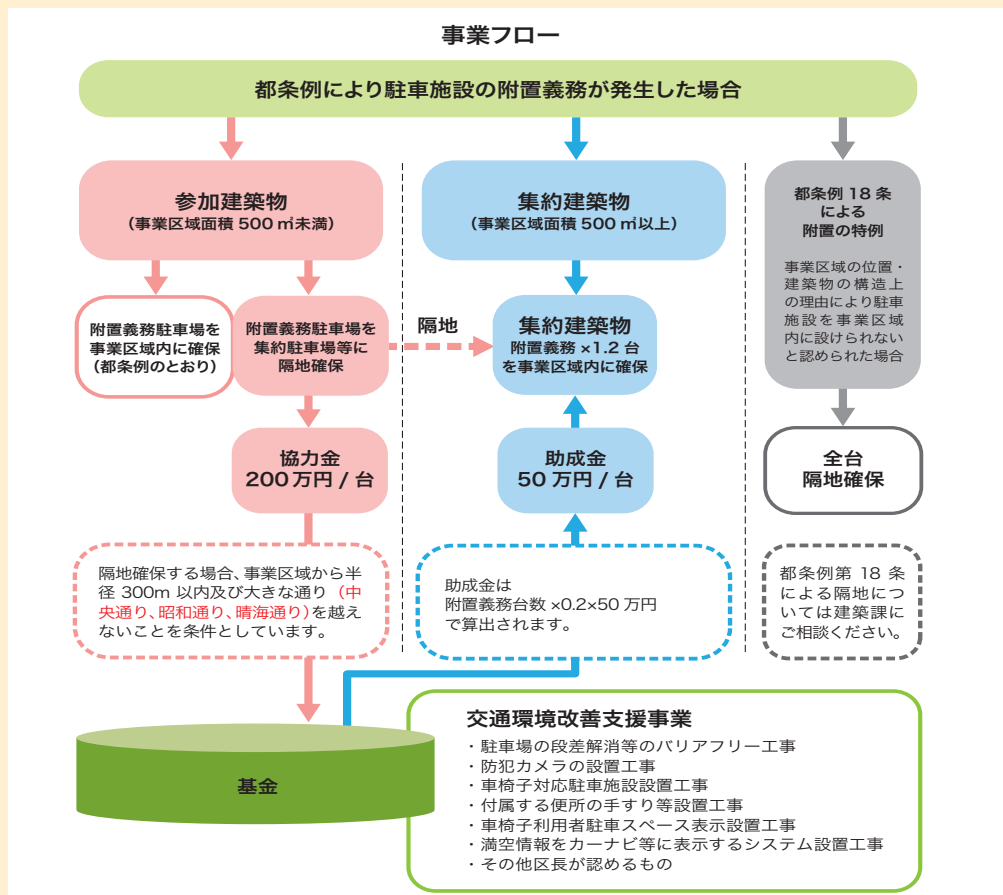
(公社) 立体駐車場工業会 → p.27 参照

(3) 附置義務制度の最近の動き

駐車行政関連の制度面で、附置義務制度ほど時代と社会の要請に応じてきめ細かい改正を要した分野は他に例を見ない。平成年間に入り全国的にみて自動車保有台数の伸び率が、駐車場整備台数の伸び率の半分に止まるなど、駐車場整備は量的には充足の域に達した感があり、特に東京都心部でやや過剰の傾向すら出ている。一方で、荷捌車両や自動二輪車の駐車場所を確保する必要が新たに生じるなど、都市、地域・地区ごとにきめ細かな対応が求められたことで、1991（平成3）年の附置義務を課す床面積の最低下限の引き下げ、1994（平成6）年の荷捌駐車施設規定の追加、2006（平成18）年の自動二輪車施設規定の追加などの改正が全国の多くの都市で実施された。さらに2014（平成26）年8月の都市局長通達で、「標準駐車場条例が示す附置の原単位はあくまで目安値につき、駐車実態を踏まえ地域・地区の特性に応じて適切に原単位を設定する」よう指示されたことを受け、原単位の緩和が広がり、また東京都では、銀座ルール、大丸有ルール、渋谷ルール等々、地域ルールに関する特例が新設され、駐車場の集約化、隔地利用の緩和、また附置義務駐車場の余剰部分の倉庫・物流基地、あるいは自動二輪車用、荷捌車用スペースへの転用等が可能になっている。今日以降も、人口動態、都市開発の変遷に応じ、既存ストックを有効活用しつつ地域ごとに附置義務内容を柔軟に定め、集約駐車場や荷捌駐車場などへの活用を図る施策が各自治体に求められる。



自動二輪車用ホルダースタンドを取り付けた立体駐車場のパレット



附置義務駐車場の地域ルール「銀座ルール」（中央区）

9. 自走式（認定）駐車場の登場と普及、日本自走式駐車場工業会の設立

露地（平面）にある駐車場と多層階駐車場ビルはともに機械装置を使用しない自走式であることに変わりないが、ここで取り上げる自走式駐車場は、中心は在来工法のビルではなく、いわゆる pre-fabricated 方式、即ち工場で加工し現場で組み立てる梁・柱・床材などから成り、建築基準法に基づく建築確認を受けて建設する鋼製多層の駐車施設を指す。建築基準法に基づく国の防耐火認定を受けたいわゆる国土交通大臣認定の建築物で、原則として壁がない、開放性の高い構造を持ち、防災上の安全性が高いことから主要構造部の耐火被覆が不要、したがって在来工法より低コストで建築でき工期も短いメリットがある。昭和の頃には、基礎も無く建築基準法に拠らぬ、いわば地面に置いてあるだけの載地式簡易駐車施設が多々みられたが、環境や安全性に問題ありということで、平成の初めには当時の建設省から建築確認を得て建てるよう要請があり、それを受けて1990（平成2）年に主要メーカーが任意団体「日本プレハブ駐車場工業会」を建設省の協力を得て設立した。その後社団法人化など二度の法人格変更を経て、2014（平成26）年に名称変更で一般社団法人「日本自走式駐車場工業会」となり現在に至っている。現在我が国の主要メーカー15社が加盟している。

1992（平成4）年頃から徐々に建設件数を伸ばし、遊技施設、商業施設、病院、市役所及び大規模マンションに併設される駐車場などを対象に、バブル崩壊後の経済低迷を脱した2005（平成17）～2006（平成18）年頃にピークを迎えた。工業会によると現在は年間4万台ペースと機械式と同水準の新規建設で推移しており、2018（平成30）年度までの約25年間で累計180万台分に達した。

型式別構成も1995（平成7）年には一層二段式が8割強を占めていたが、その後の高層化ニーズに対応し六層七層まで認定の対象が拡大したこともあり、2018（平成30）年には逆に二層～六層の多段式が8割超を占めるほど多段化が進んでいる。今後の方向は、基本構造として壁がないため波浪圧力をかわし東日本大震災の津波にも耐えた堅牢性に着目し、一部を防災備蓄倉庫に転用した防災機能型、屋上・壁面緑化など環境や景観に配慮した公園機能型、また、大臣認定に追加され実績も増えてきた店舗併用型の普及に注力している。特に津波に強い自走式駐車場については、工業会として沿岸の自治体に対し、積極的な普及広報活動に努めている。

（一社）日本自走式駐車場工業会 → p.28 参照



設立当初に工業会が実施した実大火災実験



2011年の東日本大震災で住民の避難の場として機能した例（写真：本田豊氏撮影）

(4) 量だけでなく質へ

現在は、駐車場の数を整備するだけでなく、その質に着目した整備が進んでいる。駐車場で発生する事故を抑制する方策や駐車場を利用するユーザの視点に立った利便性の向上が進んでいるのはもちろんのこと、IoTの活用、新しいモビリティへの対応や、環境や景観への配慮、災害対策等の、利用者以外のまち全体への寄与を高める取り組みがなされている。

参考文献

- ・「時代とクルマ」、(一社)日本自動車工業会・特集 #50 ・「駐車場整備の変遷」、全日本駐車協会創立 60 周年記念誌特集記事
 - ・「自動車駐車対策の歴史」新谷洋二、パーキングプレス 2011 年 11 月号
 - ・「ゆとり社会と街づくり道づくり」建設省都市局監修、大成出版社
 - ・「日本自動車史II」佐々木烈氏著 ・Parking network Web サイト ・POM Web サイト
-
-

10. コインパーキングの登場と普及、日本パーキングビジネス協会の設立

昭和の後期から平成を通じて、国民生活レベルでの日本経済、特に運輸・交通セクターにおける新たなビジネスモデル、それも日本発祥の代表格の一つは「宅急便」と「コインパーキング」である。

前節で触れた「機械式」も「自走式」も駐車場の“構造的”な切り口であったが、このコインパーキングは日常誰でも街で目にし、運転する人は始終利用する、ありふれたしかし極めて有用な“駐車場運営方式”の一形態である。その構造や技術的特徴などは特に解説を要しないであろうが、発生した社会的背景、駐車場業と駐車場管理技術に与えた影響等は極めて興味深いものがある。

発祥は病院・公共施設等の駐車場における無断・無銭駐車防止用であったが、昭和末期の不動産バブル到来と、その対策として導入された土地保有税により、遊休土地に対して高額な税が課せられるのを避けるため駐車場として暫定利用する社会的ニーズにマッチする動きとなった。さらに平成に入りバブル崩壊と地価暴落で、街中に増えた地上げ途中で開発放棄となった空地の手取り早い活用策として急成長を遂げるに至った。

利用者にとっても、平面駐車場で目的地に近い立地なら利便性が高く、一種のタイムシェア発想で小刻みな料金体系で経済性があることから歓迎され、元来は隙間産業であったコインパーキングが、一気に社会的存在価値を見出すこととなった。

「(一般社団法人)日本パーキングビジネス協会(略称 JPB)」の設立は、2000年(平成12年)12月20日の「コインパーキングビジネス研究会」の発足が起点となる。これまでコインパーキングの歴史は30年ほどあるが小規模であった。ところが前述の理由で施設数が急増し、不正駐車問題等が多発、共通の問題を勉強する目的でコインパーキングの事業者10社が集まり、第1回目の勉強会が開かれ、その後第2回を2001年(平成13年)2月21日、第3回を4月19日に開催、さらにこれを充実させる目的で2001年8月23日「(任意団体)コインパーキングビジネス協議会」として正会員28社、賛助会員7社の合計35社で、東京都品川区のアイオス五反田にて設立総会を開催し、正式な団体としてスタートした。その後、2004年(平成16年)8月「(特定非営利活動法人)日本パーキングビジネス協会」として東京都中央区にて登記、法人格に改組、2012年(平成24年)7月18日に現在の「(一般社団法人)日本パーキングビジネス協会」に改組し、現在に至っている。

また、フラップ・監視カメラ(ITV)・トラブル解決の遠隔操作技術、不法利用防止のための車番・運転者識別カメラなど、駐車場管理技術の進歩に大いに寄与した。

発祥が小規模遊休地の暫定利用が主であったため、2018年5月の日本パーキングビジネス協会調査で全国約85,200か所のコインパーキングのうち、駐車面積500㎡以上で路外駐車場の届出対象となり得るものは10%に満たない5,600か所とされる一方、車室数ではその5,600か所が145万台に迫る全車室数の50%弱を占める。500㎡未満の駐車場は一定の技術的基準を求める駐車場法の適用対象でないため、安全管理面の不安も無視できなかったため、同協会の主導で設備安全基準のガイドラインや、料金表示についての適切な指導などの自主ルールを設け、協会会員は面積規模では駐車場法の適用対象外でも順守させることにしている。

(一社)日本パーキングビジネス協会 → p.29 参照

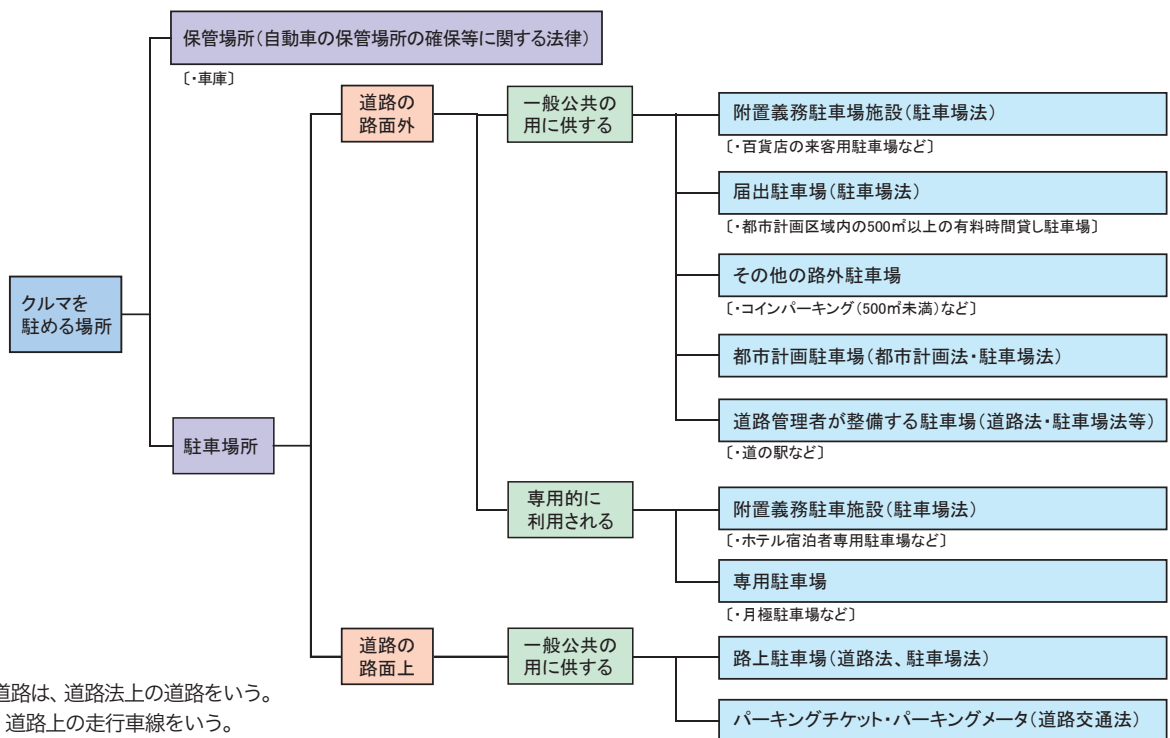


初期のコインパーキング
(1984年)

2-1

駐車場等の分類

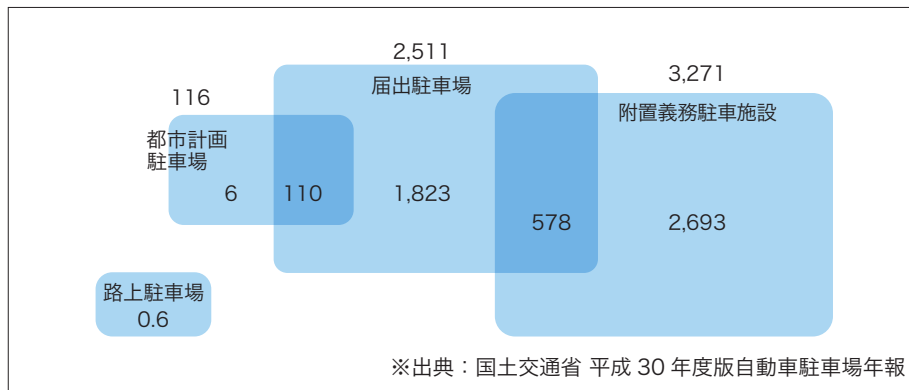
一般に駐車場といわれるものを分類すると、下図「駐車場の分類」のとおりである。このうち、駐車場法の適用を受けるものは、路上駐車場と一般公共の用に供する自動車の駐車に供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場である。後者はさらに都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、その他路外駐車場に分類することができるが、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設については、他の分類を排除する関係にあるのではなく、例えば「都市計画駐車場である届出駐車場」や「附置義務駐車施設である届出駐車場」といったように、重なり合うことがあり得る関係にある（下図「駐車場整備状況」）。



※ここでの道路は、道路法上の道路をいう。
 ※路面とは、道路上の走行車線をいう。
 ※駐車とは、道路交通法上の駐車をいう。

※建築基準法では、建築物である駐車場について「自動車車庫の用途に供する建築物」として同法第2条第2号の特殊建築物に位置づけられている。

駐車場の分類



※出典：国土交通省 平成30年度版自動車駐車場年報

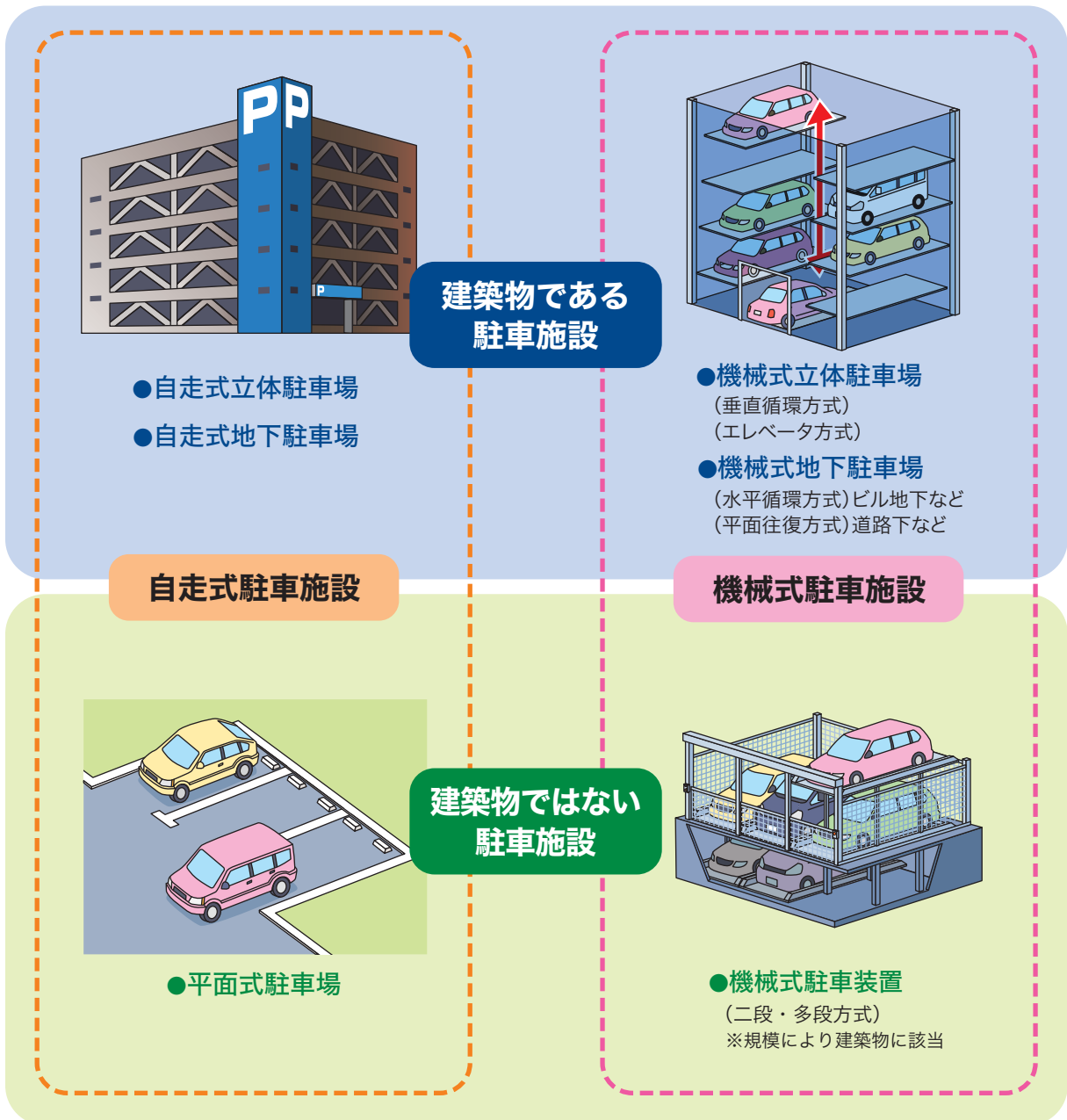
駐車場整備状況（2017（平成29）年度末時点）（単位：千台）

2-2

構造による分類

駐車場を構造別に分類すると、下図のようなイメージになる。

駐車場は、立地条件・規模・利用形態等に応じて、様々な構造形式が用いられており、それぞれの構造によって、適用される法律等も変わってくる。

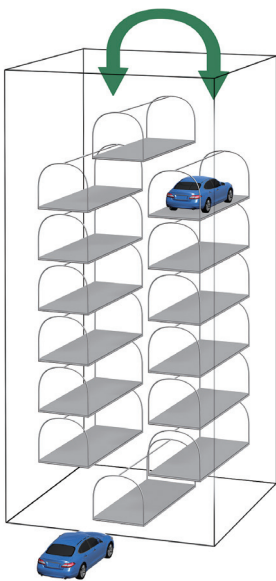


構造による分類イメージ

(1) 構造による分類 —— 機械式立体駐車場

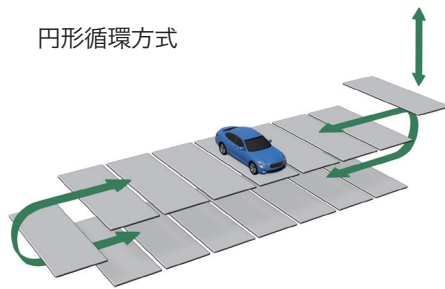
機械式駐車装置は、駐車場として利用する土地の広狭等の状況及び経済性等の種々の条件を考慮しながら選択できるように種類が豊富にある。その種類は、以下の7種類に分類される。

●垂直循環方式

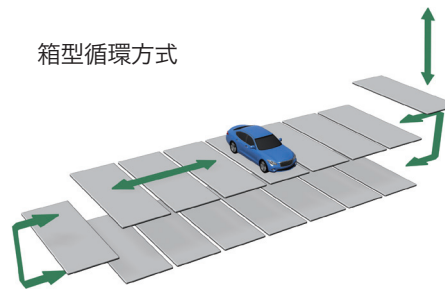


●多層循環方式

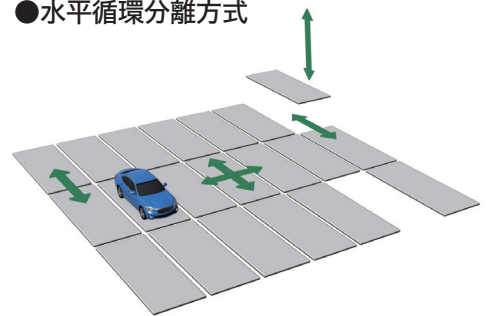
●円形循環方式



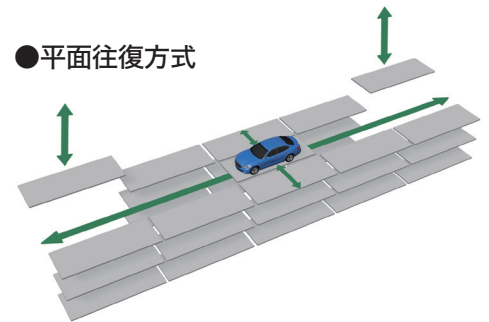
●箱型循環方式



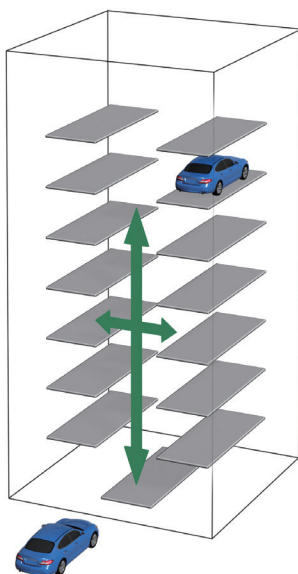
●水平循環分離方式



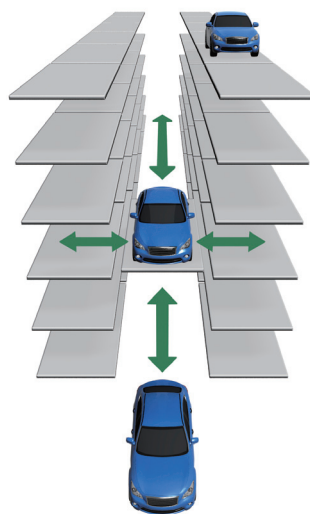
●平面往復方式



●エレベータ方式

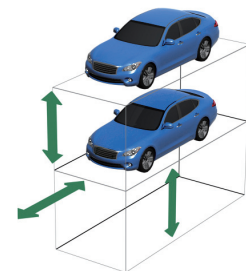


●エレベータスライド方式

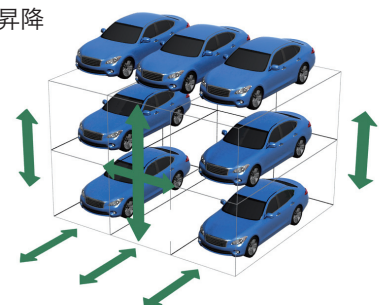


●二段・多段式

昇降



横行昇降



(2) 構造による分類 — 自走式駐車場

● フラット式

フラットな駐車スペースと専用のスロープを組み合わせたタイプ

1 駐車場内の見通しが良いため駐車がスムーズ。階数の把握が容易で、駐車位置の確認がし易い。床が平坦なため、幼児・高齢者・車椅子を利用される方に優しい設計。屋上を集会・庭園等として多目的に使用される事例もある。

1層2段の駐車場は建ぺい率の緩和が適用されることがあるので、既存建築物の増築にも適している。

フラット式



● スキップ式

段違いのフラットな駐車スペース同士をスロープで接続したタイプ

スロープが短いので、初心者ドライバーにも運転し易い。一定方向に巡回しながら半階ごとに昇降する為、空きスペースを見つけ易くなっている。

動線が単純なので安全性に優れ、駐車スペースは平坦なので、幼児・高齢者・車椅子を利用される方に優しい設計。傾斜や段差のある敷地に最適で、敷地の形状を無駄なく利用できる。

スキップ式



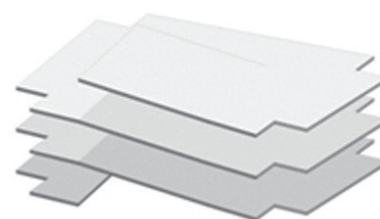
● 連続傾床式

らせん状のスロープに面して駐車スペース配置したタイプ

駐車場全体を緩やかならせん状にすることで、昇降用のみであったスロープに面して駐車スペースを設けている。それにより効率的な空間利用を実現でき、他の形式に比べて10～30%収容効率が上がる。

人の動線、車の動線を計画しやすいため、利便性・安全性にも優れる。

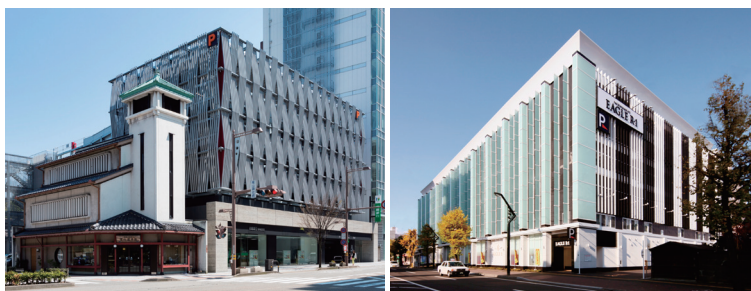
連続傾床式



● 施設併用型

駐車場の1～2階部分を店舗等の施設階とし、その上階に認定駐車場を組み合わせた複合型タイプ

店舗・事務所等の上階を自走式駐車場にすることにより、駐車場不足の解消と街の景観に合わせた建築物として有効活用ができる。



施設併用型駐車場の建設事例

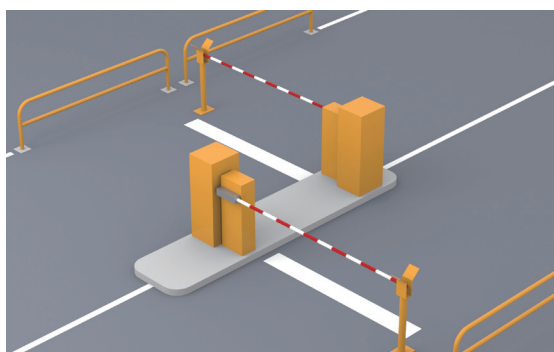
(3) 構造による分類 —— 平面式時間貸駐車場（コインパーキング）

この方式には、管理方法により大別して2つの方式がある。

1つ目の方式は「ゲート式管理システム」である。入口で自動的に発券されるチケットを抜き取ると、ゲートバーが開き、入庫可能となるものである。出口では係員対応の有人精算機や無人の全自動精算機、出庫する時に乗車する前に精算を行う車番読み取り式事前精算機など、規模や用途に合わせて様々なシステムを構成することが可能である。

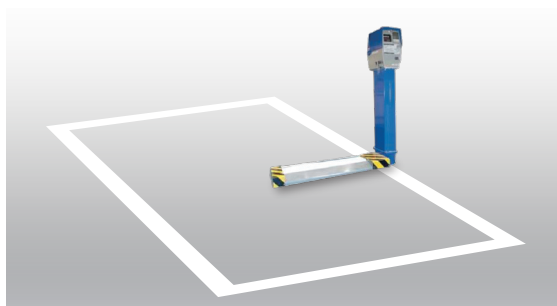
2つ目の方式は「車輛ロック管理システム」である。このシステムは種々のバリエーションがあり、車1台毎にロック板（車室中央に設置するものや車室前に設置するもの等がある）と精算機がある「個別ロック方式」といわれるもの、1台の精算機と車室毎に設置されたループコイルセンサとで駐車している複数のすべての車輛の駐車料金を精算できる「集中精算方式」のもの、ロック板を取りはらい、ループコイルのみあるいは監視カメラ等により入出庫を検出する「ロックレス方式」、更に精算機もロック板も無くし、スマートフォン等の端末を利用してWeb上で精算する「ロックレス・精算機レス方式」のものなどがある。

1. ゲート式

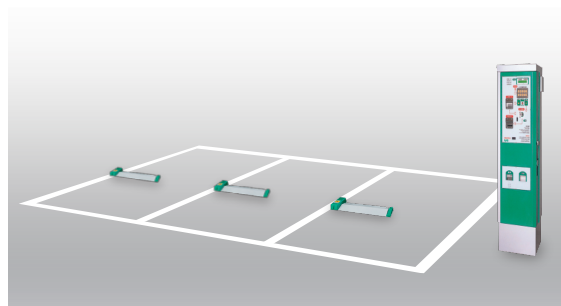


2. 車輛ロック管理システム

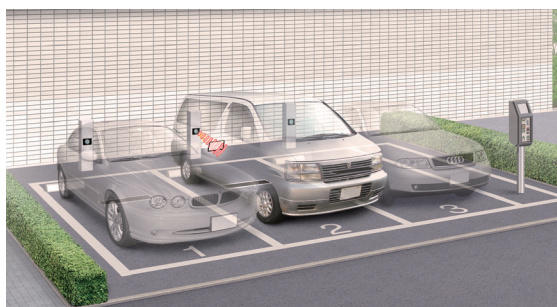
2-1) 個別ロック・個別精算方式



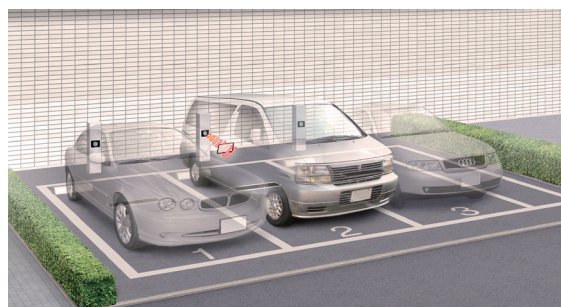
2-2) 個別ロック・集中精算方式



2-3) ロックレス方式



2-4) ロックレス・精算機レス方式

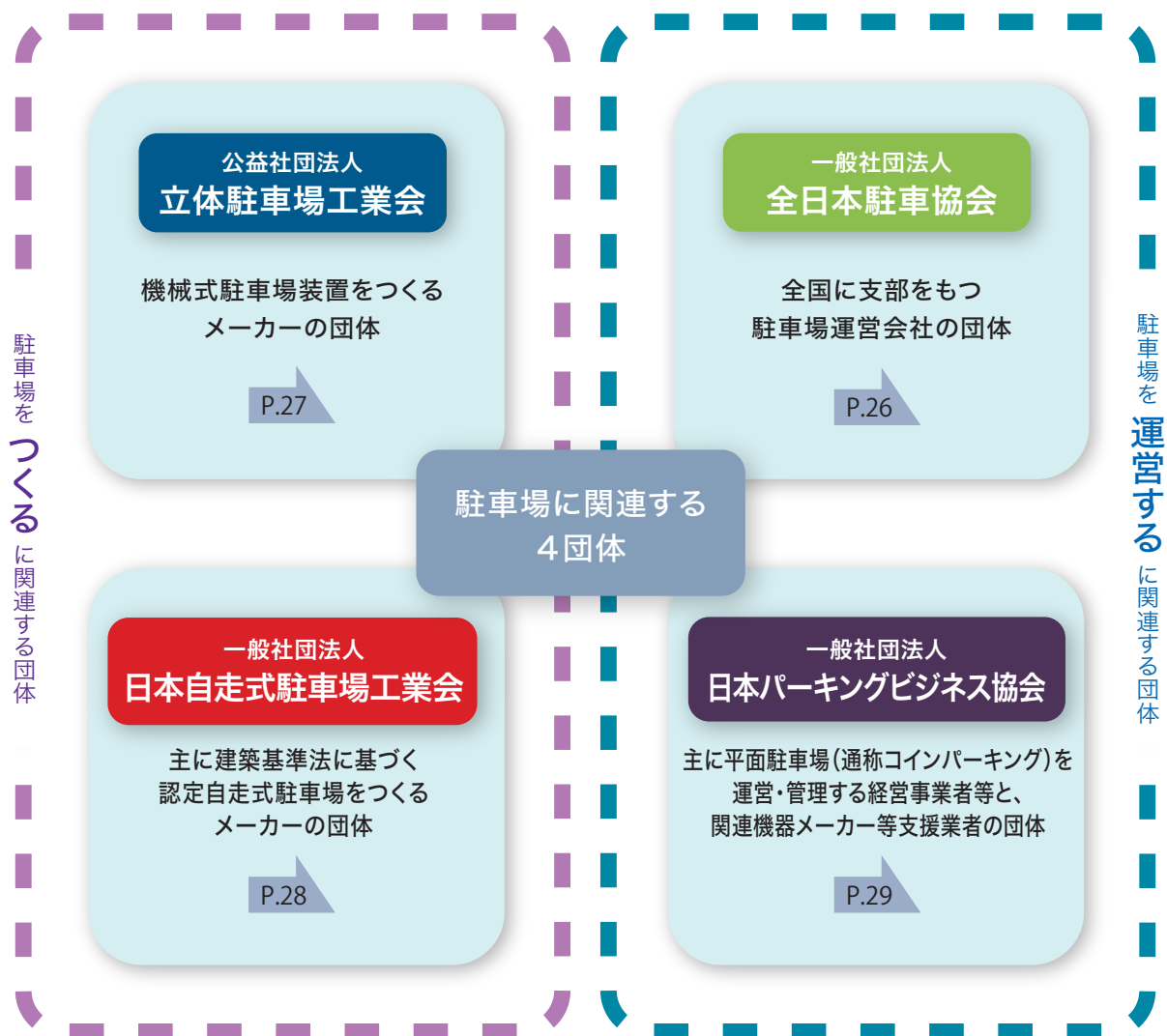


我が国の駐車場業界には関連団体が4団体ある。

駐車場をつくる業界団体として、公益社団法人立体駐車場工業会（主に機械式立体駐車装置を製造するメーカーとその関連業者で構成）と、一般社団法人日本自走式駐車場工業会（主に建築基準法に基づく認定自走式駐車場を設計施工するメーカーの団体）の2団体と、駐車場を運営管理する業界団体として、一般社団法人全日本駐車協会（各種駐車場の経営者や管理運営者を中心に構成）と、一般社団法人日本パーキングビジネス協会（主に時間貸しの平面駐車場を個別に車止め装置やゲートバー等と料金精算機を使って無人で管理運営する方法で駐車場を経営する事業者とその関連業者で構成）の2団体、計4団体である。

これらの4団体は、それぞれその団体の目的や主旨に応じて個別に活動するとともに諸々の情報やデータを保持している。

駐車場関連団体の概要





一般社団法人 全日本駐車協会

<http://www.japan-pa.or.jp/>



目的

自動車交通の一環としての駐車に関する国の施策に協力するとともに、会員相互の情報交換・交流を図り、もって駐車事業の健全な発展と公共の利益に寄与することを目的とする。(定款上の規定)

沿革

- 1957年 4月 17日 日本駐車協会設立 (1957年 5月 16日 駐車場法制定)
- 1961年 12月 1日 社団法人日本駐車協会設立認可
- 1966年 12月 13日 社団法人全日本駐車協会に名称変更認可
- 2012年 4月 1日 一般社団法人全日本駐車協会に移行認可

会員数

●地区会員:19 地区協会 497社 ●個人会員:13社 ●賛助会員:4社 ●計:514社 (2019年6月12日現在)

事業内容

- ・駐車場の普及、改善のための指導及び助言
- ・駐車問題及び駐車場の整備、経営、管理運営等に関する資料収集及び調査研究
- ・駐車及び道路交通等に関する法規及び施策に対する意見具申及び協力
- ・駐車場に関する研修及び教育活動
- ・会誌の発行等を通じた駐車場に関する諸問題及び駐車場の整備、経営、管理運営等に関する広報、宣伝活動
- ・駐車場管理における安全対策の普及促進に資する事業
- ・その他前条の目的を達成するために必要な事業 (定款上の規定)

主な活動

- ・総会・理事会、総務・財務・企画・組織・法規・調査経営・広報・技術の8つの専門委員会をもって、駐車業界及び会員の発展・向上を目指し、活動を行う。
- ・会員の事業に資する調査研究・情報収集及び会員への情報提供
- ・会員の駐車場経営についてコンサルタントや学識経験者の紹介、マッチング業務
- ・行政施策や業界の最新動向を学び、会員相互の情報交換・交流を図る各種研修会等の企画・立案・実施
- ・協会の活動記録および各種動向や連載企画を掲載した機関誌「PARKING」発行(年4回)、HPを通じた広報
- ・全日駐規格・汎用(共通)サービス券の普及・促進事業

駐車サービス券は、従来は異なるメーカーの精算機ではそれぞれに対応するサービス券が必要だったが、当協会規格の共通駐車サービス券は、精算機メーカーのアミノ(株)・日本信号(株)・三菱プレジジョン(株)・(株)サニカの4社の協力により開発、同一のサービス券で対応できる仕組みとした。

団体パーキング保険事業

国土交通省がすすめる「機械式駐車場の安全対策の手引き」をはじめとした駐車場事業者の安全対策に関する政策を後押しするため、東京海上日動火災保険(株)と共に、会員の安全対策の実施状況に応じ割引を適用する保険の仕組みを考案。国交省が策定した管理者向け自己チェックシートを基に、機械式のみならず他の方式の駐車場も対象とする当協会独自の設問を設けた「安全対策割引チェックシート」の合計評価点に応じ、割引を適用。団体割引に加えて、安全対策割引・駐車場の保管台数の規模に応じた規模割引といった独自の割引が適用に。

従来、個別に契約していた自管賠と施設賠とのセット加入も可能。

業界初^{*}となる「放置車両対策保険」により、放置車両の撤去に伴う各種費用を補償。

※全日本駐車協会、東京海上日動火災保険(株)調査



公益社団法人 立体駐車場工業会

<http://www.ritchu.or.jp/>



目的

交通難緩和の一環としての立体駐車場に関する国の施策への協力を目的とするとともに立体駐車場の健全な発達を図り、もって都市機能の維持推進並びに社会福祉の増進に寄与することを目的とする。

沿革

- 1965年 11月 8日 設立。社団法人として建設大臣より認可される。
- 2012年 4月 公益社団法人として内閣総理大臣により認定される。
- 2015年 1月 国土交通大臣より「登録認証機関」として認定される。

会員数

- 正会員 30社 ●賛助会員 12社 ●合計 42社 (2019年9月1日現在)

事業内容

- ・立体駐車場の整備のための指導及び助言
- ・立体駐車場普及のための広報、宣伝活動
- ・駐車問題に関する資料の蒐集及び調査研究
- ・立体駐車場設備の基準の設定及び技術指導
- ・立体駐車場設備の安全性に関する認定審査業務
- ・前第3号及び第4号に掲げる事業に関する業務の受託
- ・その他本会の目的を達成するため必要な事業

主な活動

2012年の重大事故を契機として、消費者庁・国土交通省・当工業会が一体になって安全性向上に取り組んできた。

- ・機械式駐車場技術基準・安全ガイドライン
設置基準／構造基準／管理基準／バリアフリー対応技術基準／機械式駐車装置及び自動二輪認定規程
- ・技術基準
機械式駐車場技術基準・同解説 (2017年版) 機械式駐車場保守点検作業安全基準・同解説書
機械式駐車場工事安全基準・同解説書 機械式駐車装置の安全機能に関する認証基準 (第2版)
- ・登録認証機関としての取り組み
当工業会は、昭和40年代から2015 (平成12) 年度まで、国土交通大臣 (旧建設大臣を含む) から駐車場法施行令第15条に基づく安全性に関する審査業務の依頼を受けてきた。2016 (平成13) 年度の駐車場法施行令の改定に伴い、この審査は当工業会の自主審査となったが、大臣認定と同様「機械式駐車場技術基準」に基づき認定審査を継続し、駐車装置の健全な発展と利用者の信頼に供してきた。2015年1月1日付駐車場法施行規則の改定に伴い「機械式駐車装置の構造及び設備並びに安全機能に関する基準」(2014年国土交通省告示第1191号) に基づき審査・認証業務を行う認証機関として認められ、現在、認証作業を行っている。
- ・新設装置 JIS化による安全性向上への取り組み
これまでの機械式駐車場技術基準は、必ずしも国際的な機械安全の原則に準拠したものではなかったため、国際的な安全規格の体系に則した規格を制定し、業界全体に適用させる必要があると考え、2015年 JIS 原案作成委員会を発足。2017年5月25日「機械式駐車設備の安全要求事項 (JIS B 9991:2017)」が日本工業規格として制定。
JIS に則った認証基準 (第2版) により、機械式駐車場の安全性向上が図られ、消費者保護など社会的ニーズの充足に寄与し、装置のグローバル化と国際競争力向上が期待できる。
- ・既設装置 維持管理・設備入れ替え・改修工事等の取り組み
国土交通省より2018年7月13日に発出された「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」についてガイドブック作成 (予定)。優良保守点検事業者評価認定制度の策定 (予定)
既設駐車設備の入れ替えは、認証基準 (第2版) による認証を受けた設備を設置することにより安全性向上を図る。
国土交通省「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」の手引きで示された前面ゲートや柵、光電管の設置工事等の推進。



一般社団法人 日本自走式駐車場工業会

<http://www.purepa.or.jp/>



目的

建築基準法に基づく認定自走式駐車場を中心として自走式駐車場の技術開発および良質かつ低廉な駐車場の供給を通じ、駐車場事業の健全な発展および都市のインフラ整備の維持増進に寄与することを目的として、次の事業を行う。

- ① 駐車場および関連施設の技術開発および調査研究
- ② 良質かつ低廉な駐車場の供給および普及のための広報活動
- ③ 駐車場問題に関する調査研究
- ④ 駐車場事業に関するコンサルタント業務
- ⑤ 会員企業に対する駐車場事業に関する情報、技術および物資の提供
- ⑥ 前各号の事業に付帯関連する一切の業務

沿革

- 1990年 4月1日創立。建築確認申請の必要な基礎式安全構造（地盤に定着した安全構造）建物としての立体駐車場を推進する業界団体として、建設省（現国土交通省）の協力を得て、「日本プレハブ駐車場工業会」を設立。
- 1991年 建設基準法に基づく初の大員認定開始（1層2段型）
- 1999年 「3層4段型自走式駐車場」実現の一環として実大火災実験実施
- 2002年 改正建築基準法への移行認定完了〔防耐火認定・図書省略認定〕
- 2004年 施設併用型駐車場 大臣認定開始
- 2006年 地下対応型駐車場 大臣認定開始
- 2008年 公益法人制度改革関連法の施行により、「一般社団法人日本プレハブ駐車場工業会」に移行
- 2014年 「一般社団法人日本自走式駐車場工業会」に名称変更
- 2016年 防災備蓄倉庫設置型自走式駐車場 大臣認定取得
- 2018年 自走式駐車場の認定品表示板制度 開始

会員数

- 正会員 15社 ●賛助会員 10社 ●合計 25社（2019年9月1日時点）

主な活動

- ・認定自走式駐車場の普及推進
認定品表示板制度を活用した災害に強い認定駐車場の社会的認知度向上等
建築基準法に基づく国土交通大臣の認定を受けた自走式駐車場（認定駐車場）が、地震や津波等に強い建築物であることを踏まえ、2012年～2013年、2016年、2018年に引き続き、地震等により津波被害の想定される主な沿岸部自治体を訪問し、認定駐車場が有する防災メリットについて広報活動を展開予定
- ・認定駐車場の付加価値の増進
自動運転等新技术の調査対応、品質向上の勉強会実施等への取組み
技術部会が中心となり、認定駐車場の設計施工等に関わる関連性の深い項目をテーマに選び、メーカー会員企業の技術力アップに資する勉強会を定期的（2ヵ月に1回程度）に開催。
- ・災害に強い認定駐車場についての情報発信
認定品表示板制度の定着と推進
メーカー会員各社における認定駐車場及び認定品表示板制度の広報
- ・現行規定の検討及び各種認定取得の支援
業務に関わる法令・条例等の検討及び事前審査の実施
- ・「認定品表示板制度」の開始
自走式認定駐車場の社会的認知度向上への取り組みとして、当工業会に加盟するメーカー会員が設計・施工を行う自走式認定駐車場で、2018年1月以降に引き渡しをするものについて「認定品表示板」を駐車場内の見やすい場所に表示するもの。認定自走式駐車場が建築基準法で定められた構造の安全性や防災性の内容について国の厳しい審査を受け、高い安全性や品質を備えていることを周知することを目的とする。



認定品表示板



一般社団法人 日本パーキングビジネス協会

<http://www.gia-jpb.jp/>



目 的

「コインパーキング」は、1970（昭和45）年に道路上のパーキングメーターを派生させて開発されたロック機構がその始まりと言われ、その後、投下資本が小さく、必要な機器もリースで設置可能であるため、参入障壁が低く、大手不動産会社をはじめ多くの業界・業者がコインパーキング市場に参入。大都市部はもとより、住宅地においてもコイン式駐車場の需要があることなどから箇所数・車室数が増加、現在に至っている。

コインパークの運営会社及び関連設備・機器メーカーで構成される当協会は、環境にやさしい車社会の実現のために、これからの駐車場づくりを踏まえたコインパーキングをはじめとする駐車場対策や違法駐車対策に賛同する企業、団体と協働し、主として駐車場経営上の諸問題並びに駐車場の整備のあり方、交通安全対策、違法駐車対策に関する幅広い情報の提供と支援・協力をを行い、環境保全活動等地域全ての人達の住み良い、働き易い、安全なまちづくりの実現に寄与することを目的とする。

沿 革

- 2001年8月 任意団体コインパークビジネス協議会として設立
- 2004年8月 NPO 法人日本パーキングビジネス協会に改組
- 2008年3月 『コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査』（2008年版）初版を発行
以後、3～4年毎に発行（現在、第4版として2018年版）
- 2012年7月 一般社団法人日本パーキングビジネス協会に改組
- 2014年9月 『時間貸駐車場における表示・運用に関するガイドライン』制定

会 員 数

- 正会員 80社
- 賛助会員 54社
- 合計会員数 134社（2019年9月末現在）

事業内容

- ・研修会（国内及び海外研修会）、各部会及び実務者交流会、経営幹部懇談会等の開催
- ・表彰制度「JPB アワード」の開催
- ・『コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査』発行
小規模面積・台数のコインパーキングは駐車場法の届出対象に該当せず、また、土地の「つなぎ利用」のために短期間運営の箇所もあり、また、事業者規模も大小様々なため、運営箇所数や車室数の把握は難しい状況にある。そこで、当協会では定期的に独自調査を実施し『コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査』を発行している。
- ・『平面駐車場計画の手引』などの発行 等
上記と同様に、届出の必要のない駐車場においても安全・安心設計を最優先すべきことであるとの観点から、『平面駐車場計画の手引』、また、料金表示等に関する『時間貸駐車場の表示・運用ガイドライン』を独自に策定し、発行している。

主な活動

- ・表彰制度「JPBアワード」の開催
毎年1回「JPBアワード」を実施。JPBの会員企業から応募を募り、会員の投票により「ベストセレクション等」を決定し、表彰する。
- ・駐車場関係の出版物の発行
- ・国土交通省、駐車場関係団体と連携・交流し、研修会や海外・国内視察を実施

国土交通省 調査



データ公開 URL http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html

●調査方法

2018年10月に国土交通省都市局街路交通施設課が地方整備局等を通じて都道府県及び政令指定都市の駐車場担当部局に関係資料の収集を依頼し、市区町村の協力を得て、2018(平成30)年3月末現在のデータを集計・整理したものである。

●調査対象

1. 駐車場の分類

本調査における駐車場の分類は、駐車場法における駐車場の定義によっている。なお、本調査において集計の対象とした駐車場は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設及び路上駐車場であり、特段の断りがない限り、それ以外の駐車施設(例えば、月極駐車場、住宅の車庫、無料の路外駐車場及び小規模な路外駐車場等)は含まれていないので注意されたい。

(1) 路外駐車場

① 都市計画駐車場

都市計画に定められた駐車場をいう。円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設として定められる。2018(平成30)年3月末現在、441箇所、約116千台分が整備されている。

② 届出駐車場

都市計画区域内において、自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場でその利用について駐車料金を徴収するものを設置する者は、国土交通省令で定めるところにより、路外駐車場の位置、規模その他の必要事項を都道府県知事等に届け出なければならない。この届出をされた路外駐車場を届出駐車場という。2018(平成30)年3月末現在、約10千箇所、約1,823千台分が整備されている。

③ 附置義務駐車施設

地方公共団体は、駐車場整備地区内等において、延べ面積が一定規模以上の建築物を新築・増築する者に対し、その建築物又はその建築物の敷地内に自動車の駐車のための施設を設けなければならない旨を条例で定めることができる。この条例に基づき附置される駐車施設を附置義務駐車施設という。2018(平成30)年3月末現在、約71千箇所、約3,271千台分が整備されている。

(2) 路上駐車場

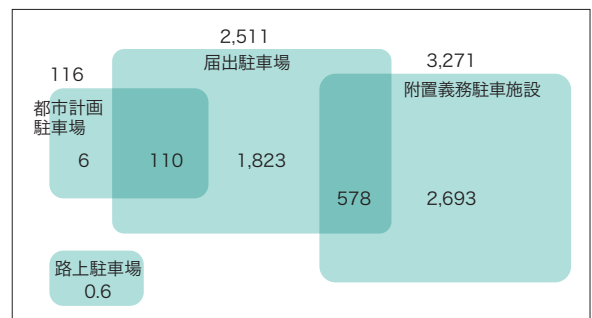
駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるものをいう。路上駐車場は、当該地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応じるため、必要な路外駐車場の整備がなされるまでの間の暫定措置として、道路の路面を使用する形で設置されるものである。従って、当該地区において都市計画において定められた路外駐車場が整備されるに応じて、逐次路上駐車場は廃止するものである。2018(平成30)年3月末現在、14箇所、601台分が整備されている。

駐車場整備状況(全国)

	2017(平成29)年度末(A)	2007(平成19)年度末(B)	A/B
都市計画駐車場	116,332台	121,336台	0.96
届出駐車場	1,823,115台	1,482,645台	1.23
附置義務駐車施設	3,271,052台	2,429,997台	1.35
路上駐車場	601台	1,377台	0.44
計	5,211,100台	4,035,355台	1.29
自動車保有台数	77,938,515台	75,625,209台	1.03
自動車1万台当たり駐車台数	668.6台	533.3台	1.25

(台数)

駐車場法に基づく駐車場等の現況(2017(平成29)年度末)

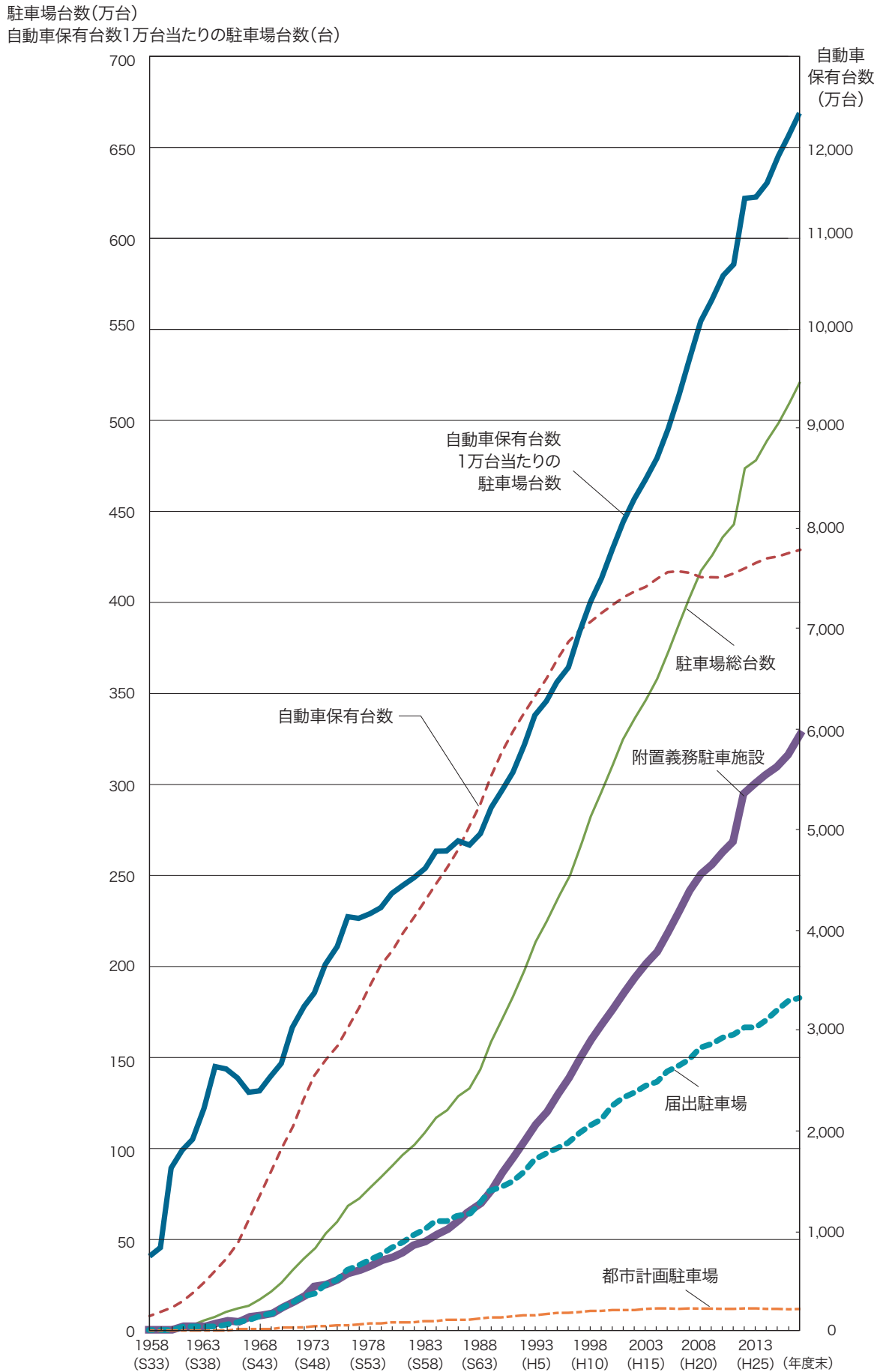


(数字単位:千台)

※都市計画駐車場と届出駐車場の両方に該当する駐車場は都市計画駐車場として区分している。

※附置義務駐車施設と届出駐車場の両方に該当する駐車場は附置義務駐車施設として区分している。

1. 自動車保有台数と駐車場台数の推移



2. 年度別駐車場整備状況

年度	都市計画駐車場			届出駐車場			附置義務駐車施設		
	台数	構成比(%)	前年度比(%)	台数	構成比(%)	前年度比(%)	台数	構成比(%)	前年度比(%)
1958(昭33)	18	0.3	-	3,031	50.1	-	-	-	-
1959(昭34)	283	3.3	1572.2	3,600	42.5	118.8	969	11.4	-
1960(昭35)	1,313	6.4	464.0	9,908	48.0	275.2	2,830	13.7	292.1
1961(昭36)	1,777	6.1	135.3	15,058	51.9	152.0	5,341	18.4	188.7
1962(昭37)	1,777	4.4	100.0	24,376	60.5	161.9	8,082	20.1	151.3
1963(昭38)	4,543	7.6	255.7	32,810	54.8	134.6	17,224	28.8	213.1
1964(昭39)	6,881	7.9	151.5	44,318	50.7	135.1	32,448	37.1	188.4
1965(昭40)	8,948	8.6	130.0	53,597	51.4	120.9	39,448	37.9	121.6
1966(昭41)	12,077	9.9	135.0	60,435	49.3	112.8	47,916	39.1	121.5
1967(昭42)	13,339	9.3	110.4	65,660	45.8	108.6	62,639	43.7	130.7
1968(昭43)	14,051	8.0	105.3	81,816	46.5	124.6	78,562	44.6	125.4
1969(昭44)	16,239	7.3	115.6	103,666	46.8	126.7	99,984	45.2	127.3
1970(昭45)	18,120	6.8	111.6	124,429	46.6	120.0	123,997	46.4	124.0
1971(昭46)	22,557	6.6	124.5	159,567	46.8	128.2	157,372	46.2	126.9
1972(昭47)	25,238	6.1	111.9	184,869	45.0	115.9	199,223	48.5	126.6
1973(昭48)	29,049	6.2	115.1	204,054	43.2	110.4	236,723	50.2	118.8
1974(昭49)	31,748	5.8	109.3	254,040	46.6	124.5	257,449	47.2	108.8
1975(昭50)	33,781	5.6	106.4	287,457	47.9	113.2	276,285	46.1	107.3
1976(昭51)	33,114	4.8	98.0	342,221	49.7	119.1	310,263	45.1	112.3
1977(昭52)	39,395	5.4	119.0	357,306	48.9	104.4	330,680	45.3	106.6
1978(昭53)	44,208	5.6	112.2	386,983	49.2	108.3	353,611	44.9	106.9
1979(昭54)	45,335	5.3	102.5	416,123	49.1	107.5	383,584	45.3	108.5
1980(昭55)	48,627	5.3	107.3	458,053	50.2	110.1	403,355	44.2	105.2
1981(昭56)	49,524	5.1	101.8	491,736	50.7	107.4	426,947	44.0	105.8
1982(昭57)	50,834	4.9	102.6	520,863	50.7	105.9	454,177	44.2	106.4
1983(昭58)	52,586	4.8	103.4	549,765	50.4	105.5	487,170	44.6	107.3
1984(昭59)	54,698	4.7	104.0	596,047	50.8	108.4	519,397	44.3	106.6
1985(昭60)	56,535	4.6	103.4	598,808	49.2	100.5	559,709	46.0	107.8
1986(昭61)	59,698	4.6	105.6	625,322	48.4	104.4	603,838	46.8	107.9
1987(昭62)	60,858	4.5	101.9	636,309	47.4	101.8	643,422	47.9	106.6
1988(昭63)	64,792	4.5	106.5	674,916	47.0	106.1	694,469	48.4	107.9
1989(平1)	68,575	4.3	105.8	746,265	47.0	110.6	772,371	48.6	111.2
1990(平2)	73,492	4.3	107.2	774,504	45.2	103.8	863,955	50.4	111.9
1991(平3)	75,168	4.1	102.3	812,509	44.2	104.9	949,909	51.7	109.9
1992(平4)	79,576	4.0	105.9	861,694	43.4	106.1	1,041,567	52.5	109.6
1993(平5)	85,412	4.0	107.3	924,983	43.2	107.3	1,129,575	52.8	108.4
1994(平6)	89,116	4.0	104.3	965,275	42.8	104.4	1,198,266	53.2	106.1
1995(平7)	93,831	3.9	105.3	995,735	41.7	103.2	1,297,958	54.3	108.3
1996(平8)	97,055	3.9	103.4	1,021,554	40.8	102.6	1,386,157	55.3	106.8
1997(平9)	104,051	3.9	107.2	1,078,381	40.2	105.6	1,500,673	55.9	108.3
1998(平10)	110,398	3.9	106.1	1,121,228	39.6	104.0	1,599,165	56.5	106.6
1999(平11)	114,081	3.9	103.3	1,161,653	39.3	103.6	1,681,266	56.8	105.1
2000(平12)	116,096	3.7	101.8	1,225,194	39.3	105.5	1,771,028	56.9	105.3
2001(平13)	118,620	3.6	102.2	1,272,190	39.1	103.8	1,858,895	57.2	105.0
2002(平14)	119,753	3.6	101.0	1,302,474	38.7	102.4	1,942,707	57.7	104.5
2003(平15)	119,935	3.5	100.2	1,333,159	38.4	102.4	2,015,404	58.1	103.7
2004(平16)	119,872	3.3	99.9	1,372,876	38.3	103.0	2,086,684	58.3	103.5
2005(平17)	120,491	3.2	100.5	1,415,252	37.9	103.1	2,195,869	58.8	105.2
2006(平18)	120,975	3.1	100.4	1,450,858	37.3	102.5	2,312,319	59.5	105.3
2007(平19)	121,736	3.0	100.6	1,482,645	36.8	102.2	2,419,678	60.1	104.6
2008(平20)	121,175	2.9	99.5	1,549,878	37.1	104.5	2,507,388	60.0	103.6
2009(平21)	122,974	2.9	101.5	1,570,310	36.8	101.3	2,567,365	60.2	102.4
2010(平22)	122,051	2.8	99.2	1,604,463	36.8	102.2	2,633,354	60.4	102.6
2011(平23)	119,717	2.7	98.1	1,623,951	36.6	101.2	2,691,206	60.7	102.2
2012(平24)	119,614	2.5	99.9	1,664,443	35.1	102.5	2,953,217	62.3	109.7
2013(平25)	118,877	2.5	99.4	1,661,432	34.7	99.8	3,004,444	62.8	101.7
2014(平26)	119,943	2.5	100.9	1,699,455	34.8	102.3	3,068,737	62.8	102.1
2015(平27)	119,872	2.4	99.9	1,762,050	35.3	103.7	3,106,853	62.3	101.2
2016(平28)	118,009	2.3	98.4	1,805,432	35.4	102.5	3,170,324	62.2	102.0
2017(平29)	116,332	2.2	98.6	1,823,115	35.0	101.0	3,271,052	62.8	103.2

注1：都市計画駐車場又は附置義務駐車施設と届出駐車場の両方に該当する駐車場は、それぞれ都市計画駐車場又は附置義務駐車施設として区分している。

年度	路上駐車場			合計(駐車場総供用台数)		自動車保有台数(二輪車を除く)		自動車1万台当り駐車場台数	
	台数	構成比(%)	前年度比(%)	台数	前年度比(%)	台数	前年度比(%)	台数	前年度比(%)
1958(昭33)	3,000	49.6		6,049		1,485,110		40.7	-
1959(昭34)	3,628	42.8	120.9	8,480	140.2	1,859,168	125.2	45.6	112.0
1960(昭35)	6,576	31.9	181.3	20,627	243.2	2,304,501	124.0	89.5	196.2
1961(昭36)	6,815	23.5	103.6	28,991	140.5	2,929,172	127.1	99.0	110.6
1962(昭37)	6,033	15.0	88.5	40,268	138.9	3,836,865	131.0	105.0	106.0
1963(昭38)	5,264	8.8	87.3	59,841	148.6	4,901,146	127.7	122.1	116.3
1964(昭39)	3,776	4.3	71.7	87,423	146.1	6,034,582	123.1	144.9	118.7
1965(昭40)	2,189	2.1	58.0	104,182	119.2	7,248,027	120.1	143.7	99.2
1966(昭41)	2,037	1.7	93.1	122,465	117.5	8,839,536	122.0	138.5	96.4
1967(昭42)	1,789	1.2	87.8	143,427	117.1	10,953,120	123.9	130.9	94.5
1968(昭43)	1,605	0.9	89.7	176,034	122.7	13,336,387	121.8	132.0	100.8
1969(昭44)	1,482	0.7	92.3	221,371	125.8	15,835,434	118.7	139.8	105.9
1970(昭45)	750	0.3	50.6	267,296	120.7	18,188,680	114.9	147.0	105.1
1971(昭46)	1,218	0.4	162.4	340,714	127.5	20,459,320	112.5	166.5	113.3
1972(昭47)	1,709	0.4	140.3	411,039	120.6	23,087,487	112.8	178.0	106.9
1973(昭48)	2,170	0.5	127.0	471,996	114.8	25,440,524	110.2	185.5	104.2
1974(昭49)	2,388	0.4	110.0	545,625	115.6	27,101,453	106.5	201.3	108.5
1975(昭50)	2,400	0.4	100.5	599,923	110.0	28,405,998	104.8	211.2	104.9
1976(昭51)	2,557	0.4	106.5	688,155	114.7	30,300,777	106.7	227.1	107.5
1977(昭52)	2,570	0.4	100.5	729,951	106.1	32,207,027	106.3	226.6	99.8
1978(昭53)	2,533	0.3	98.6	787,335	107.9	34,376,050	106.7	229.0	101.1
1979(昭54)	2,467	0.3	97.4	847,509	107.6	36,443,044	106.0	232.6	101.5
1980(昭55)	2,339	0.3	94.8	912,374	107.7	37,972,777	104.2	240.3	103.3
1981(昭56)	2,354	0.2	100.6	970,561	106.4	39,656,678	104.4	244.7	101.9
1982(昭57)	2,273	0.2	96.6	1,028,147	105.9	41,301,081	104.1	248.9	101.7
1983(昭58)	2,235	0.2	98.3	1,091,756	106.2	42,950,478	104.0	254.2	102.1
1984(昭59)	2,034	0.2	91.0	1,172,176	107.4	44,539,821	103.7	263.2	103.5
1985(昭60)	2,033	0.2	100.0	1,217,085	103.8	46,216,473	103.8	263.3	100.1
1986(昭61)	1,912	0.1	94.0	1,290,770	106.1	48,010,414	103.9	268.9	102.1
1987(昭62)	1,904	0.1	99.6	1,342,493	104.0	50,218,288	104.6	267.3	99.4
1988(昭63)	1,792	0.1	94.1	1,435,969	107.0	52,537,643	104.6	273.3	102.2
1989(平1)	1,519	0.1	84.8	1,588,730	110.6	55,278,576	105.2	287.3	105.1
1990(平2)	1,417	0.1	93.3	1,713,368	107.8	57,757,448	104.5	296.6	103.2
1991(平3)	1,353	0.1	95.5	1,838,939	107.3	59,896,567	103.7	307.0	103.5
1992(平4)	1,577	0.1	116.6	1,984,414	107.9	61,613,498	102.9	322.0	104.9
1993(平5)	1,363	0.1	86.4	2,141,333	107.9	63,327,803	102.8	338.1	105.0
1994(平6)	1,377	0.1	101.0	2,254,034	105.3	65,103,021	102.8	346.2	102.4
1995(平7)	1,381	0.1	100.3	2,388,905	106.0	67,070,896	103.0	356.1	102.9
1996(平8)	1,333	0.1	96.5	2,506,099	104.9	68,743,615	102.5	364.5	102.4
1997(平9)	1,280	0.0	96.0	2,684,385	107.1	69,847,636	101.6	384.3	105.4
1998(平10)	1,279	0.0	99.9	2,832,070	105.5	70,691,757	101.2	400.6	104.2
1999(平11)	1,279	0.0	100.0	2,958,279	104.5	71,589,691	101.3	413.2	103.1
2000(平12)	1,275	0.0	99.7	3,113,593	105.3	72,503,959	101.3	429.4	103.9
2001(平13)	1,275	0.0	100.0	3,250,980	104.4	73,202,064	101.0	444.1	103.4
2002(平14)	1,222	0.0	95.8	3,366,156	103.5	73,767,773	100.8	456.3	102.7
2003(平15)	1,217	0.0	99.6	3,469,715	103.1	74,209,320	100.6	467.5	102.5
2004(平16)	1,172	0.0	96.3	3,580,604	103.2	75,024,049	101.1	479.6	102.6
2005(平17)	1,386	0.0	118.3	3,732,998	104.3	75,655,509	100.8	495.5	103.3
2006(平18)	1,216	0.0	87.7	3,885,368	104.1	75,832,690	100.2	510.5	103.0
2007(平19)	1,100	0.0	90.5	4,025,159	103.6	75,625,209	99.7	530.6	103.9
2008(平20)	1,357	0.0	123.4	4,179,798	103.8	75,298,927	99.6	553.7	104.3
2009(平21)	1,064	0.0	78.4	4,261,713	102.0	75,176,380	99.8	565.8	102.2
2010(平22)	1,032	0.0	97.0	4,360,900	102.3	75,149,969	100.0	579.4	102.4
2011(平23)	785	0.0	76.1	4,435,659	101.7	75,609,883	100.6	586.0	101.1
2012(平24)	775	0.0	98.7	4,738,049	106.8	76,089,675	100.6	622.3	106.2
2013(平25)	775	0.0	100.0	4,785,528	101.0	76,696,825	100.8	623.8	100.2
2014(平26)	606	0.0	78.2	4,888,741	102.2	77,080,842	100.5	631.9	101.3
2015(平27)	601	0.0	99.2	4,989,376	102.1	77,301,798	100.3	645.4	101.8
2016(平28)	601	0.0	100.0	5,094,366	102.1	77,657,517	100.5	656.0	101.6
2017(平29)	601	0.0	100.0	5,211,100	102.3	77,938,515	100.4	668.6	101.9

注2：自動車保有台数は、登録自動車(道路運送車両法第4条)に軽自動車(同法第60条第1項、ただし二輪車を除く)を加えた数値で参考値として掲載している。(出典：わが国の自動車保有動向(2017(平成29)年3月末)(一般財団法人自動車検査登録情報協会))

3. 年度別駐車場整備状況の推移

年度	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		合計	自動車保有台数
	台数	構成比 (%)	台数	構成比 (%)	台数	構成比 (%)	台数	構成比 (%)		
1958 (昭33)	18	0.3	3,031	50.1	-	-	3,000	49.6	6,049	1,485,110
1959 (昭34)	265	10.9	569	23.4	969	39.9	628	25.8	2,431	374,058
1960 (昭35)	1,030	8.5	6,308	51.9	1,861	15.3	2,948	24.3	12,147	445,333
1961 (昭36)	464	5.5	5,150	61.6	2,511	30.0	239	2.9	8,364	624,671
1962 (昭37)	-	-	9,318	82.6	2,741	24.3	-782	-6.9	11,277	907,693
1963 (昭38)	2,766	14.1	8,434	43.1	9,142	46.7	-769	-3.9	19,573	1,064,281
1964 (昭39)	2,338	8.5	11,508	41.7	15,224	55.2	-1,488	-5.4	27,582	1,133,436
1965 (昭40)	2,067	12.3	9,279	55.4	7,000	41.8	-1,587	-9.5	16,759	1,213,445
1966 (昭41)	3,129	17.1	6,838	37.4	8,468	46.3	-152	-0.8	18,283	1,591,509
1967 (昭42)	1,262	6.0	5,225	24.9	14,723	70.2	-248	-1.2	20,962	2,113,584
1968 (昭43)	712	2.2	16,156	49.5	15,923	48.8	-184	-0.6	32,607	2,383,267
1969 (昭44)	2,188	4.8	21,850	48.2	21,422	47.3	-123	-0.3	45,337	2,499,047
1970 (昭45)	1,881	4.1	20,763	45.2	24,013	52.3	-732	-1.6	45,925	2,353,246
1971 (昭46)	4,437	6.0	35,138	47.9	33,375	45.5	468	0.6	73,418	2,270,640
1972 (昭47)	2,681	3.8	25,302	36.0	41,851	59.5	491	0.7	70,325	2,628,167
1973 (昭48)	3,811	6.3	19,185	31.5	37,500	61.5	461	0.8	60,957	2,353,037
1974 (昭49)	2,699	3.7	49,986	67.9	20,726	28.1	218	0.3	73,629	1,660,929
1975 (昭50)	2,033	3.7	33,417	61.5	18,836	34.7	12	0.0	54,298	1,304,545
1976 (昭51)	-667	-0.8	54,764	62.1	33,978	38.5	157	0.2	88,232	1,894,779
1977 (昭52)	6,281	15.0	15,085	36.1	20,417	48.8	13	0.0	41,796	1,906,250
1978 (昭53)	4,813	8.4	29,677	51.7	22,931	40.0	-37	-0.1	57,384	2,169,023
1979 (昭54)	1,127	1.9	29,140	48.4	29,973	49.8	-66	-0.1	60,174	2,066,994
1980 (昭55)	3,292	5.1	41,930	64.6	19,771	30.5	-128	-0.2	64,865	1,529,733
1981 (昭56)	897	1.5	33,683	57.9	23,592	40.5	15	0.0	58,187	1,683,901
1982 (昭57)	1,310	2.3	29,127	50.6	27,230	47.3	-81	-0.1	57,586	1,644,403
1983 (昭58)	1,752	2.8	28,902	45.4	32,993	51.9	-38	-0.1	63,609	1,649,397
1984 (昭59)	2,112	2.6	46,282	57.6	32,227	40.1	-201	-0.2	80,420	1,589,343
1985 (昭60)	1,837	4.1	2,761	6.1	40,312	89.8	-1	-0.0	44,909	1,676,652
1986 (昭61)	3,163	4.3	26,514	36.0	44,129	59.9	-121	-0.2	73,685	1,793,941
1987 (昭62)	1,160	2.2	10,987	21.2	39,584	76.5	-8	-0.0	51,723	2,207,874
1988 (昭63)	3,934	4.2	38,607	41.3	51,047	54.6	-112	-0.1	93,476	2,319,355
1989 (平1)	3,783	2.2	71,349	46.8	77,902	51.1	-273	-0.2	152,761	2,740,933
1990 (平2)	4,917	3.9	28,239	22.1	91,584	73.5	-102	-0.1	124,638	2,478,872
1991 (平3)	1,676	1.3	38,005	30.3	85,954	68.5	-64	-0.1	125,571	2,139,119
1992 (平4)	4,408	3.0	49,185	33.8	91,658	63.0	224	0.2	145,475	1,716,931
1993 (平5)	5,836	3.7	63,289	40.3	88,008	56.1	-214	-0.1	156,919	1,714,3051
1994 (平6)	3,704	3.3	40,292	35.8	68,691	60.9	14	0.0	112,701	1,775,2181
1995 (平7)	4,715	3.5	30,460	22.6	99,692	73.9	4	0.0	134,871	1,951,3631
1996 (平8)	3,224	2.8	25,819	22.0	88,199	75.3	-48	-0.0	117,194	1,689,231
1997 (平9)	6,996	3.9	56,827	31.9	114,516	64.2	-53	-0.0	178,286	1,104,021
1998 (平10)	6,347	4.3	42,847	29.0	98,492	66.7	-1	-0.0	147,686	844,121
1999 (平11)	3,683	2.9	40,425	32.0	82,101	65.1	-	-	126,208	897,934
2000 (平12)	2,015	1.3	63,541	40.9	89,762	57.8	-4	-0.0	155,314	914,268
2001 (平13)	2,524	1.8	46,996	34.2	87,867	64.0	-	-	137,387	698,105
2002 (平14)	1,133	1.0	30,356	26.3	84,047	72.8	-53	-0.0	115,483	565,709
2003 (平15)	182	0.2	30,613	29.6	72,462	70.2	-5	-0.0	103,252	441,547
2004 (平16)	-63	-0.0	39,717	31.3	87,480	68.8	-45	-0.0	127,089	814,729
2005 (平17)	619	0.4	42,376	28.5	105,375	70.9	214	0.1	148,584	631,460
2006 (平18)	484	0.3	35,606	23.9	112,850	75.9	-170	-0.1	148,770	177,181
2007 (平19)	761	0.6	31,787	23.3	103,759	76.2	-116	-0.1	136,191	-207,481
2008 (平20)	-561	-0.4	67,233	44.5	84,110	55.7	257	0.2	151,039	-326,282
2009 (平21)	1,799	2.3	20,432	26.1	56,377	72.0	-293	-0.4	78,315	-122,547
2010 (平22)	-923	-1.0	34,153	35.7	62,389	65.3	-32	-0.0	95,587	-26,411
2011 (平23)	-2,334	-3.3	19,488	27.4	54,252	76.2	-247	-0.3	71,159	459,914
2012 (平24)	-103	-0.0	40,492	13.6	258,411	86.5	-10	-0.0	298,790	479,792
2013 (平25)	-737	-1.7	-3,011	-6.9	47,627	108.5	-	-	43,879	607,150
2014 (平26)	1,066	1.1	38,023	37.5	62,493	61.6	-169	-0.2	101,413	384,017
2015 (平27)	-71	-0.1	62,595	52.7	56,326	47.4	-5	-0.0	118,845	220,956
2016 (平28)	-1,863	-1.8	43,382	41.3	63,471	60.5	-	-	104,990	355,719
2017 (平29)	-1,677	-1.4	17,683	15.1	100,728	86.3	-	-	116,734	280,998
合計	116,332	2.2	1,823,115	35.0	3,271,052	62.8	601	0.0	5,211,100	77,938,515

注：1958（昭和33）年度については、それまでの累計値である。

4. 都道府県別駐車場整備状況

都道府県	都市計画駐車場		届出駐車場		附置義務駐車施設	
	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数
北海道	15 (10)	2,468 (1,944)	395	96,862	4,075 (164)	227,356 (36,610)
青森県	7 (7)	1,914 (1,914)	84	16,788	357 (19)	22,293 (3,498)
岩手県	7 (7)	1,321 (1,321)	80	10,217	341 (16)	25,669 (4,401)
宮城県	4 (4)	1,130 (1,130)	130	22,757	1,051 (96)	86,441 (13,689)
秋田県	1 (1)	61 (61)	68	8,551	128 (4)	13,777 (1,532)
山形県	11 (11)	3,528 (3,528)	47	8,771	117 (10)	7,568 (1,789)
福島県	1 (1)	530 (530)	119	14,812	- (-)	- (-)
茨城県	13 (11)	7,291 (5,961)	150	38,956	158 (31)	17,750 (7,099)
栃木県	4 (3)	758 (358)	101	15,531	149 (3)	9,292 (285)
群馬県	8 (6)	2,293 (1,710)	76	14,191	416 (10)	35,538 (4,067)
埼玉県	9 (9)	2,003 (2,003)	390	88,860	306 (23)	27,515 (5,917)
千葉県	7 (7)	2,198 (2,198)	569	152,497	1,168 (70)	131,462 (28,100)
東京都	50 (50)	17,144 (17,144)	926	148,495	24,489 (636)	772,220 (111,936)
神奈川県	23 (23)	8,106 (8,106)	674	128,929	8,922 (362)	431,630 (95,400)
山梨県	- (-)	- (-)	32	5,963	- (-)	- (-)
長野県	17 (13)	2,436 (2,260)	143	22,782	852 (19)	77,101 (4,516)
新潟県	4 (3)	490 (348)	117	20,268	250 (14)	14,295 (4,189)
富山県	7 (7)	2,734 (2,734)	74	10,622	135 (7)	11,725 (1,265)
石川県	3 (3)	1,374 (1,374)	65	13,519	705 (13)	36,224 (2,531)
岐阜県	10 (10)	1,601 (1,601)	109	13,267	559 (22)	33,021 (2,124)
静岡県	11 (11)	2,574 (2,574)	308	50,753	652 (67)	42,157 (14,823)
愛知県	33 (33)	10,031 (10,031)	574	165,623	3,484 (168)	194,153 (38,128)
三重県	11 (9)	1,801 (1,724)	77	13,908	321 (8)	13,491 (3,246)
福井県	5 (4)	1,002 (686)	47	9,957	281 (13)	23,448 (1,422)
滋賀県	1 (1)	228 (228)	101	17,553	- (-)	- (-)
京都府	6 (5)	1,283 (1,227)	188	48,110	824 (42)	36,007 (3,876)
大阪府	17 (15)	5,768 (5,353)	1,265	177,505	7,920 (251)	300,477 (50,003)
兵庫県	19 (16)	5,197 (4,364)	627	117,800	1,773 (142)	114,489 (40,055)
奈良県	6 (6)	1,020 (1,020)	134	27,477	21 (7)	2,030 (1,465)
和歌山県	7 (7)	2,044 (2,044)	50	13,051	19 (19)	546 (546)
鳥取県	5 (5)	691 (691)	33	8,410	- (-)	- (-)
島根県	6 (5)	782 (741)	30	5,026	46 (2)	4,968 (2,252)
岡山県	20 (15)	2,872 (2,621)	76	10,873	982 (30)	25,215 (3,861)
広島県	18 (18)	5,069 (5,069)	258	43,081	2,110 (47)	93,093 (11,976)
山口県	8 (8)	1,816 (1,816)	84	12,221	803 (20)	40,486 (5,955)
徳島県	4 (4)	898 (898)	43	5,688	179 (7)	8,543 (1,759)
香川県	11 (11)	3,027 (3,027)	71	11,869	237 (13)	10,813 (1,928)
愛媛県	10 (8)	984 (725)	94	14,183	874 (13)	36,643 (2,618)
高知県	3 (2)	547 (547)	15	2,919	232 (9)	13,260 (917)
福岡県	16 (13)	4,486 (3,871)	554	98,709	4,038 (147)	188,499 (30,778)
佐賀県	- (-)	- (-)	56	8,465	- (-)	- (-)
長崎県	14 (11)	1,940 (1,627)	138	27,868	587 (45)	31,066 (8,551)
熊本県	1 (1)	625 (625)	87	19,063	168 (10)	7,909 (3,085)
大分県	3 (3)	685 (685)	109	15,876	527 (12)	28,897 (4,308)
宮崎県	4 (3)	664 (547)	36	10,205	249 (59)	19,815 (6,766)
鹿児島県	2 (1)	918 (602)	96	19,943	381 (25)	28,429 (8,812)
沖縄県	- (-)	- (-)	107	13,938	411 (6)	25,741 (1,542)
合計	441 (401)	116,332 (109,568)	9,609	1,823,115	71,292 (2,681)	3,271,052 (577,620)

注：() 内は届出駐車場に該当するものの値(内数)である。

(2018 (平成 30) 年 3 月末現在)

都道府県	路上駐車場		合計		自動車保有台数 (二輪車除く)	自動車 1 万台当り 駐車場台数
	箇所数	台数	箇所数	台数		
北海道	-	-	4,485 (569)	326,686 (135,416)	3,622,333	901.9
青森県	1	68	449 (110)	41,063 (22,200)	980,604	418.8
岩手県	-	-	428 (103)	37,207 (15,939)	998,566	372.6
宮城県	-	-	1,185 (230)	110,328 (37,576)	1,634,847	675.0
秋田県	-	-	197 (73)	22,389 (10,144)	793,827	282.0
山形県	-	-	175 (68)	19,867 (14,088)	909,844	218.4
福島県	-	-	120 (120)	15,342 (15,342)	1,597,817	96.0
茨城県	-	-	321 (192)	63,997 (52,016)	2,511,940	254.8
栃木県	-	-	254 (107)	25,581 (16,174)	1,656,830	154.4
群馬県	-	-	500 (92)	52,022 (19,968)	1,732,044	300.4
埼玉県	-	-	705 (422)	118,378 (96,780)	3,913,731	302.5
千葉県	-	-	1,744 (646)	286,157 (182,795)	3,495,556	818.6
東京都	-	-	25,465 (1,612)	937,859 (277,575)	3,952,910	2,372.6
神奈川県	-	-	9,619 (1,059)	568,665 (232,435)	3,717,559	1,529.7
山梨県	-	-	32 (32)	5,963 (5,963)	726,948	82.0
長野県	-	-	1,012 (175)	102,319 (29,558)	1,835,780	557.4
新潟県	-	-	371 (134)	35,053 (24,805)	1,788,037	196.0
富山県	-	-	216 (88)	25,081 (14,621)	880,615	284.8
石川県	-	-	773 (81)	51,117 (17,424)	888,360	576.6
岐阜県	-	-	678 (141)	47,889 (16,992)	1,631,491	293.5
静岡県	-	-	971 (386)	95,484 (68,150)	2,754,718	346.6
愛知県	-	-	4,091 (775)	369,807 (213,782)	5,042,671	733.4
三重県	-	-	409 (94)	29,200 (18,878)	1,464,212	199.4
福井県	-	-	333 (64)	34,407 (12,065)	651,570	528.1
滋賀県	-	-	102 (102)	17,781 (17,781)	994,897	178.7
京都府	-	-	1,018 (235)	85,400 (53,213)	1,273,865	670.4
大阪府	-	-	9,202 (1,531)	483,750 (232,861)	3,527,548	1,371.3
兵庫県	-	-	2,419 (785)	237,486 (162,219)	2,873,722	826.4
奈良県	-	-	161 (147)	30,527 (29,962)	802,735	380.3
和歌山県	-	-	76 (76)	15,641 (15,641)	720,251	217.2
鳥取県	-	-	38 (38)	9,101 (9,101)	455,977	199.6
島根県	-	-	82 (37)	10,776 (8,019)	541,570	199.0
岡山県	-	-	1,078 (121)	38,960 (17,355)	1,487,158	262.0
広島県	13	533	2,399 (323)	141,776 (60,126)	1,822,041	777.8
山口県	-	-	895 (112)	54,523 (19,992)	1,041,963	523.3
徳島県	-	-	226 (54)	15,129 (8,345)	601,160	251.7
香川県	-	-	319 (95)	25,736 (16,851)	759,062	339.1
愛媛県	-	-	978 (115)	51,810 (17,526)	984,522	526.2
高知県	-	-	249 (26)	16,726 (4,383)	541,404	308.9
福岡県	-	-	4,608 (714)	291,694 (133,358)	3,236,014	901.4
佐賀県	-	-	56 (56)	8,465 (8,465)	656,612	128.9
長崎県	-	-	739 (194)	60,874 (38,046)	906,709	671.4
熊本県	-	-	256 (98)	27,597 (22,773)	1,349,157	204.5
大分県	-	-	641 (126)	45,834 (21,245)	894,973	512.1
宮崎県	-	-	289 (98)	30,684 (17,518)	908,734	337.7
鹿児島県	-	-	479 (122)	49,290 (29,357)	1,305,527	377.5
沖縄県	-	-	518 (113)	39,679 (15,480)	1,070,104	370.8
合計	14	601	81,361 (12,691)	5,211,100 (2,510,303)	77,938,515	668.6

5. 都道府県別駐車場整備状況（2017（平成29）年度整備分）

年度	都市計画駐車場		届出駐車場		附置義務駐車施設	
	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数
北海道	- (-)	- (-)	4	1,249	69 (-1)	4,219 (552)
青森県	- (-)	- (-)	3	395	6 (1)	264 (2)
岩手県	- (-)	- (-)	-1	76	2 (1)	176 (410)
宮城県	- (-)	- (-)	-66	-10,537	56 (47)	7,506 (6,565)
秋田県	- (-)	- (-)	-	-	4 (1)	253 (276)
山形県	- (-)	- (-)	1	144	1 (-)	-38 (-65)
福島県	- (-)	- (-)	-4	-1,803	- (-)	- (-)
茨城県	- (-)	- (-)	7	756	2 (-)	39 (-)
栃木県	- (-)	- (-)	1	62	8 (-)	241 (-)
群馬県	- (-)	- (-)	2	859	10 (1)	1,923 (308)
埼玉県	-1 (-)	- (-)	20	5,873	-26 (-1)	-1,219 (-349)
千葉県	- (-)	- (-)	3	1,601	17 (-1)	-8 (-704)
東京都	-1 (-1)	-342 (-342)	14	-1,154	373 (14)	13,491 (4,008)
神奈川県	- (-)	- (-)	27	3,892	195 (80)	33,652 (14,756)
山梨県	- (-)	- (-)	-1	-130	- (-)	- (-)
長野県	-1 (-1)	-633 (-633)	-2	265	24 (-)	3,189 (-)
新潟県	-1 (-)	-342 (-342)	10	2,108	-17 (-4)	-1,467 (-1,321)
富山県	- (-)	- (-)	-	73	2 (-)	776 (-)
石川県	- (-)	- (-)	-1	-111	16 (2)	1,368 (557)
岐阜県	- (-)	- (-)	2	317	7 (-)	469 (257)
静岡県	-1 (-1)	-114 (-114)	-	41	13 (-)	719 (-)
愛知県	- (-)	-4 (-4)	11	4,302	19 (-2)	1,739 (-406)
三重県	- (-)	-30 (-30)	1	97	9 (-)	1,902 (-2)
福井県	- (-)	- (-)	1	54	17 (-)	1,259 (-)
滋賀県	- (-)	- (-)	2	294	- (-)	- (-)
京都府	- (-)	- (-)	5	263	26 (4)	-82 (632)
大阪府	- (-1)	59 (59)	21	6,518	144 (11)	4,408 (1,835)
兵庫県	-1 (-2)	-171 (-466)	23	2,000	26 (3)	2,535 (106)
奈良県	- (-)	- (-)	5	289	- (-)	- (-)
和歌山県	- (-)	- (-)	-3	-193	4 (4)	149 (149)
鳥取県	- (-)	- (-)	1	-62	- (-)	- (-)
島根県	- (-)	- (-)	2	672	7 (-)	747 (-)
岡山県	1 (-)	32 (-)	4	264	16 (4)	372 (342)
広島県	- (-)	-18 (-18)	3	2,004	47 (3)	5,494 (669)
山口県	- (-)	-20 (-20)	-	-754	13 (-)	1,052 (-)
徳島県	- (-)	- (-)	1	111	5 (-)	108 (-)
香川県	- (-)	- (-)	-	129	175 (1)	7,054 (154)
愛媛県	- (-)	-187 (-187)	-	103	18 (1)	1,303 (627)
高知県	-1 (-)	-62 (-)	-	181	2 (-)	1,067 (-19)
福岡県	- (-)	-149 (-149)	20	-4,606	5 (-)	1,738 (504)
佐賀県	- (-)	- (-)	5	460	- (-)	- (-)
長崎県	-2 (1)	-95 (72)	3	529	13 (2)	415 (430)
熊本県	- (-)	- (-)	4	650	4 (1)	167 (56)
大分県	- (-)	- (-)	2	376	12 (-)	839 (-)
宮崎県	- (-)	- (-)	-	-	12 (-)	292 (-)
鹿児島県	- (-)	- (-)	2	687	14 (-)	1,324 (-)
沖縄県	- (-)	- (-)	-2	-661	34 (-)	1,293 (-)
合計	-6 (-4)	-1,677 (-1,775)	130	17,683	1,384 (167)	100,728 (30,329)

注：() 内は届出駐車場に該当するものの値（内数）である。

関連データ

データ	出典	H P	最新調査時点
1 駐車場に関する調査(街路交通施設課)			
ア 総括			
・年度別駐車場整備状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・自動車保有台数と駐車場供用台数の推移	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・駐車場整備水準の推移	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・年度別駐車場整備状況の推移	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・都道府県別駐車場整備状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・都道府県別駐車場整備状況(2017(平成29)年度整備分)	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・設置主体別駐車場整備状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・設置主体別都市計画駐車場台数の推移	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・設置主体別届出駐車場台数の推移	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・都市別駐車場整備状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・都道府県別自動二輪車駐車場整備状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・都道府県別自動二輪車駐車場整備状況(2017(平成29)年度整備分)	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・自転車等駐車場における自動二輪車の受入台数	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
イ 調査対象ごとの統計			
(駐車場整備地区・駐車場整備計画)			
・駐車場整備地区及び駐車場整備計画一覧	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・年度別駐車場整備地区指定状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・駐車場整備地区面積の推移	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
(附置義務条例)			
・附置義務条例の内容及び条例適用地区指定状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・年度別附置義務条例制定状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・都道府県別附置義務条例制定状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・附置義務条例適用地区面積の推移	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・駐車施設の附置の敷地外特例適用状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
(都市計画駐車場)			
・都市計画駐車場一覧表	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・都市計画駐車場(届出駐車場)構造別整備状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
(届出駐車場)			
・届出駐車場構造別整備状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・路外駐車場におけるバリアフリー対応状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
(路上駐車場)			
・路上駐車場設置状況	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・路上駐車場台数の推移	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・路上駐車場都市別設置台数の推移	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
(機械式駐車装置)			
・年度別機械式駐車装置設置実績	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・都道府県別機械式駐車装置設置実績(累計)	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・都道府県別機械式駐車装置設置実績(2017(平成29)年度分)	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)
・方式別認定件数の推移	自動車駐車場年報	http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2018(H30)年度(毎年)

データ	出典	H P	最新調査時点
2 その他データ			
・瞬間路上(違法)駐車台数の推移	警察庁資料	https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/tyuusya/tyuusya.html	2018(H30)年(毎年)
・駐車車両への衝突による交通事故の推移	警察庁資料	https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi3/kisei/tyuusya/tyuusya.html	2018(H30)年(毎年)
・駐車問題に対する110番通報件数の推移	警察庁資料	https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi4/kisei/tyuusya/tyuusya.html	2018(H30)年(毎年)
・パーキング・メーター等の設置状況推移	警察庁資料	https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/tyuusya/tyuusya.html	2018(H30)年(毎年)
・保管場所証明申請受理件数の推移	警察庁資料	https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi5/kisei/tyuusya/tyuusya.html	2018(H30)年(毎年)
・保管場所標章の交付状況	警察庁資料	https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi6/kisei/tyuusya/tyuusya.html	2018(H30)年(毎年)
・住宅部分の駐車場の有無及び種類別設置状況	マンション総合調査結果報告書 (国土交通省住宅局)	http://www.mlit.go.jp/report/press/house06_hh_000167.html	2018(H30)年度 (5年ごと)
・住宅部分の駐車場の種類別平均設置台数	マンション総合調査結果報告書 (国土交通省住宅局)	http://www.mlit.go.jp/report/press/house06_hh_000167.html	2018(H30)年度 (5年ごと)
・駐車場の使用形態(重複回答)	マンション総合調査結果報告書 (国土交通省住宅局)	http://www.mlit.go.jp/report/press/house06_hh_000167.html	2018(H30)年度 (5年ごと)
・自動車保有台数の推移	自動車統計月報 (日本自動車工業会)	http://www.jama.or.jp/stats/m_report/index.html	2019(R1)年5月 (毎月)
・都道府県別自動車保有台数	自動車統計月報 (日本自動車工業会)	http://www.jama.or.jp/stats/m_report/index.html	2019(R1)年5月 (毎月)
・運転免許保有の推移	警察白書(警察庁)	https://www.npa.go.jp/hakusyo/h30/data.html	2018(H30)年(毎年)
・運転免許保有者男女別比率の推移	警察白書(警察庁)	https://www.npa.go.jp/hakusyo/h30/data.html	2018(H30)年(毎年)
・男女別運転免許保有者数	警察白書(警察庁)	https://www.npa.go.jp/hakusyo/h30/data.html	2018(H30)年(毎年)
・道路実延長の推移	道路統計年報 (国土交通省道路局)	http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/tokei-nen/index.html	2017(H29)年度(毎年)
・国内貨物輸送における輸送分担率の推移	陸運統計要覧 (国土交通省総合政策局)	http://www.mlit.go.jp/statistics/kotsusiryu.html	2016(H28)年度 (交通関連統計資料集に統合)
・国内旅客輸送における輸送分担率の推移	陸運統計要覧 (国土交通省総合政策局)	http://www.mlit.go.jp/statistics/kotsusiryu.html	2016(H28)年度 (交通関連統計資料集に統合)
・大都市圏における代表的交通手段の構成変化	パーソントリップ調査	-	-

一般社団法人 全日本駐車協会 調査



データ公開 URL <http://japan-pa.or.jp/20191031/5154>

当協会では、1984(昭和59)年より、会員駐車場調査を実施し、継続的にデータの収集を行っている。

当データより平成元年から当年度までの駐車場料金データを、都心五区(千代田区、中央区、港区、新宿区及び渋谷区)及び全国主要都市(大阪、札幌、名古屋及び福岡)の定期駐車料金・中型車(全日・24時間)料金及び時間駐車料金・最初の30分料金について5ヶ年毎の集計を行った。

また、2015(平成27)年よりEV(電気自動車)・自動二輪・バリアフリー対応状況についても調査を実施しており、併せて集計を行った。

○都心五区/定期駐車料金・中型車(全日・24時間)

年度	千代田区			中央区			港区			新宿区			渋谷区			
	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	
平成元年	1989年	75,000	38,000	70,000	75,000	38,000	70,000	80,000	36,000	60,000	80,000	27,000	60,000	80,000	30,000	57,500
平成6年	1994年	85,000	40,000	60,000	85,000	28,000	70,000	80,000	45,000	70,000	92,000	50,000	75,000	82,000	44,000	70,000
平成11年	1999年	85,000	35,000	60,000	85,000	30,000	60,000	80,000	44,000	70,000	92,000	34,000	40,000	84,000	45,000	45,000
平成16年	2004年	89,250	44,100	82,500	84,000	38,000	62,500	84,000	42,000	72,500	92,400	38,000	60,800	84,000	30,000	57,500
平成21年	2009年	90,000	30,000	82,500	84,000	38,000	62,500	82,400	39,000	72,500	92,400	31,500	52,500	105,000	45,000	62,500
平成26年	2014年	107,500	32,500	87,500	87,500	37,500	62,500	87,500	42,500	77,500	97,500	42,500	65,000	62,500	47,500	55,000
令和元年	2019年	108,000	35,640	86,400	86,400	37,000	86,400	108,000	43,200	64,800	95,040	38,880	50,000	64,800	32,400	—

○都心五区/時間駐車料金・最初の30分制の料金

年度	千代田区			中央区			港区			新宿区			渋谷区			
	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	
平成元年	1989年	400	180	260	300	150	200	310	200	250	400	120	400	300	200	—
平成6年	1994年	400	200	300	300	150	300	410	200	300	350	180	300	500	150	—
平成11年	1999年	400	200	300	310	150	300	410	200	300	300	150	300	400	150	—
平成16年	2004年	370	200	300	310	200	200	400	200	300	310	160	300	300	200	200
平成21年	2009年	370	200	300	310	200	200	400	200	300	310	150	310	420	200	300
平成26年	2014年	350	200	300	350	200	200	400	0	300	360	0	320	300	200	200
令和元年	2019年	400	200	400	350	0	210	400	300	300	320	250	320	300	210	300

○全国主要都市/定期駐車料金・中型車(全日・24時間)

年度	大阪			札幌			名古屋			福岡			
	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	
平成元年	1989年	70,000	10,000	45,000	45,000	11,000	35,000	70,000	25,000	40,000	42,000	10,000	30,000
平成6年	1994年	75,000	14,000	45,000	54,590	12,000	35,000	70,000	30,000	50,000	46,350	10,000	36,050
平成11年	1999年	75,000	7,000	45,000	48,000	25,000	42,000	65,000	22,000	50,000	54,000	10,000	36,750
平成16年	2004年	80,000	7,000	25,000	42,000	10,500	20,000	73,500	26,250	52,500	54,000	8,400	31,500
平成21年	2009年	80,000	15,000	35,000	48,000	15,000	35,000	68,250	12,600	52,500	54,000	12,000	36,750
平成26年	2014年	100,000	18,000	40,000	51,840	19,440	32,400	62,856	16,200	54,000	54,000	12,340	32,400
令和元年	2019年	75,000	15,000	23,000	50,400	22,000	32,400 43,200	75,600	27,000	54,000	54,000	12,340	32,400

○全国主要都市／時間駐車料金・最初の30分制の料金

年 度		大 阪			札 幌			名古屋			福 岡		
		最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金	最高料金	最低料金	最多料金
平成 元年	1989年	500	150	200	—	—	—	260	150	200	250	100	160
平成 6年	1994年	500	150	250	200	150	200/180/ 170/150	300	100	250	250	100	200
平成11年	1999年	500	100	300	170	170	170	320	100	200	350	100	200
平成16年	2004年	500	100	300	200	150	200	320	190	200	300	100	100
平成21年	2009年	400	200	250	200	180	200/180	320	100	200	600	70	100
平成26年	2014年	—	—	—	300	150	200	320	100	320/290/ 280/270	300	100	100
令和 元年	2019年	500	200	300	300	150	200	350	100	200	300	100	100

○全国主要都市／EV対応を行っているか

年 度		東 京			札 幌			名古屋			福 岡		
		回答数	対応数	対応率	回答数	対応数	対応率	回答数	対応数	対応率	回答数	対応数	対応率
平成27年	2015年	176	28	15.9%	25	1	4.0%	31	9	29.0%	37	5	13.5%
平成28年	2016年	178	31	17.4%	19	1	5.3%	30	9	30.0%	32	5	15.6%
平成29年	2017年	181	31	17.1%	27	1	3.7%	31	11	35.5%	31	5	16.1%
平成30年	2018年	182	33	18.1%	22	1	4.5%	32	11	34.4%	37	6	16.2%
令和 元年	2019年	179	36	20.1%	26	1	3.8%	30	9	30.0%	41	6	14.6%

○全国主要都市／自動二輪対応を行っているか

年 度		東 京			札 幌			名古屋			福 岡		
		回答数	対応数	対応率	回答数	対応数	対応率	回答数	対応数	対応率	回答数	対応数	対応率
平成27年	2015年	176	44	25.0%	25	5	20.0%	31	10	32.3%	37	4	10.8%
平成28年	2016年	178	46	25.8%	19	5	26.3%	30	11	36.7%	32	5	15.6%
平成29年	2017年	181	50	27.6%	27	3	11.1%	31	14	45.2%	31	7	22.6%
平成30年	2018年	182	51	28.0%	22	2	9.1%	32	12	37.5%	37	6	16.2%
令和 元年	2019年	179	53	29.6%	26	2	7.7%	30	11	36.7%	41	6	14.6%

○全国主要都市／バリアフリー対応を行っているか

年 度		東 京			札 幌			名古屋			福 岡		
		回答数	対応数	対応率	回答数	対応数	対応率	回答数	対応数	対応率	回答数	対応数	対応率
平成27年	2015年	176	81	46.0%	25	5	20.0%	31	17	54.8%	37	18	48.6%
平成28年	2016年	178	82	46.1%	19	4	21.1%	30	16	53.3%	32	15	46.9%
平成29年	2017年	181	88	48.6%	27	6	22.2%	31	17	54.8%	31	18	58.1%
平成30年	2018年	182	88	48.4%	22	3	13.6%	32	17	53.1%	37	17	45.9%
令和 元年	2019年	179	90	50.3%	26	5	19.2%	30	15	50.0%	41	17	41.5%

公益社団法人 立体駐車場工業会 調査



ホームページ URL

<http://www.ritchu.or.jp/>

※データ公開ページの開設なし

公益社団法人 立体駐車場工業会では、1960（昭和35）年以降、会員企業より1年間に納入した機械式駐車装置の都道府県別、市町村別に基数と台数の集計を行っている。基数とは装置自体の数を表し、台数はその装置の収容できる駐車台数を表している。

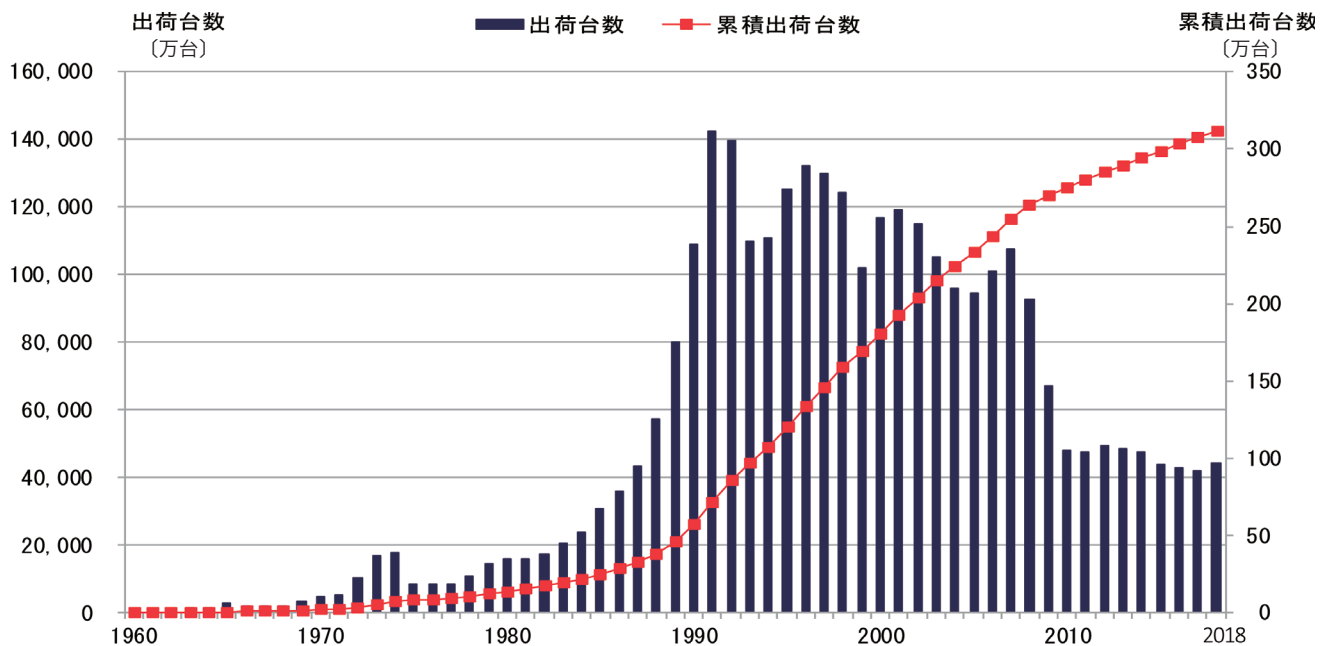
2018（平成30）年度機械式駐車装置完成一覧表（分類はp.22参照）

方式	年度	平成 29 年度		平成 30 年度		前年比 台数 (%)
		基数	台数	基数	台数	
1. 垂直循環方式		17 基	513 台	21 基	548 台	107%
2. 多層循環方式		12 基	262 台	10 基	174 台	66%
3. 水平循環方式		51 基	1,926 台	68 基	2,725 台	141%
4. エレベータ方式		198 基	7,619 台	228 基	9,903 台	130%
5. エレベータ・スライド方式		- 基	- 台	- 基	- 台	-
6. 平面往復方式		7 基	645 台	13 基	1,290 台	200%
7. 二段方式（昇降・横行式）		129 基	798 台	184 基	917 台	115%
8. 二段方式（昇降旋回縦行式）		- 基	- 台	- 基	- 台	-
9. 二段方式（昇降式）		1,876 基	3,752 台	1,729 基	3,458 台	92%
10. 多段方式		3,023 基	26,672 台	2,735 基	25,509 台	96%
計		5,313 基	42,187 台	4,988 基	44,524 台	106%
11. タンテール		309 基		323 基		-
12. 自動車用エレベータ		43 基		49 基		-

注1：年度欄は、4月1日から翌年3月31日までの期間とする。

注2：方式欄は、「駐車場法施行令第15条の認定基準について」（昭和43年10月16日建設省都再発第53号）による。

機械式駐車装置の出荷台数の推移



都道府県別 機械式駐車装置完成実績(2018(平成30)年度まで累計)

都道府県	垂直循環方式		多層循環方式		水平循環方式		エレベータ方式		エレベータ・スライド方式		平面往復方式		二段方式		多段方式		合計		ターンテーブル	自動朝エレベータ 台数
	基数	台数	基数	台数	基数	台数	基数	基数	基数	台数	基数	台数	基数	台数	基数	台数				
北海道	1,050	32,870	45	1,058	39	1,199	489	16,858	9	882	8	439	3,581	8,540	3,623	13,873	8,844	75,719	664	86
青森	97	2,860	4	91	4	123	58	1,903	-	-	-	-	310	759	48	277	521	6,013	84	5
岩手	86	2,590	9	232	3	116	72	2,218	4	365	2	154	653	1,744	418	1,790	1,247	9,209	76	6
宮城	489	15,215	31	835	31	1,119	308	10,352	17	1,091	7	435	4,273	9,908	3,560	18,451	8,716	57,406	414	48
秋田	48	1,420	-	-	3	172	18	544	-	-	-	-	221	484	96	667	386	3,287	51	2
山形	29	836	3	56	1	34	33	1,278	-	-	-	-	121	368	86	599	273	3,171	24	2
福島	64	1,984	4	86	9	262	60	2,194	3	101	-	-	608	1,454	530	2,331	1,278	8,412	63	14
茨城	139	4,174	5	122	4	144	83	2,987	6	394	-	-	1,903	4,938	1,575	10,255	3,715	23,014	131	10
栃木	176	5,531	6	100	-	-	104	3,654	6	212	-	-	1,051	2,443	687	4,764	2,030	16,704	114	10
群馬	90	2,804	-	-	5	207	57	1,939	1	87	4	672	881	2,260	591	3,871	1,629	11,840	75	17
埼玉	319	9,018	27	766	27	1,129	246	7,804	10	563	6	430	17,729	41,279	17,566	90,838	35,930	151,827	615	89
千葉	465	13,654	30	856	25	708	383	11,008	22	1,114	13	731	16,940	38,838	17,342	99,453	35,220	166,362	591	86
東京	3,350	88,732	1,534	32,680	1,784	59,863	2,337	66,640	188	10,842	350	25,988	80,078	179,839	55,416	309,842	145,037	774,426	9,272	1,122
神奈川	1,162	32,242	209	5,113	200	7,414	993	31,790	42	2,627	82	6,732	39,944	90,857	47,922	265,140	90,554	441,915	3,022	292
山梨	58	1,835	1	16	3	86	19	650	1	52	-	-	448	933	173	943	703	4,515	51	4
新潟	199	6,142	2	46	3	104	113	3,890	1	46	2	116	1,180	3,346	371	2,926	1,871	16,616	141	8
富山	63	1,860	2	36	2	56	67	2,395	1	17	1	98	520	1,281	89	604	745	6,347	52	4
石川	76	2,421	4	91	6	202	107	3,502	3	147	-	-	712	2,096	303	1,992	1,211	10,451	72	11
長野	59	1,764	4	72	6	246	76	2,520	1	30	-	-	636	1,645	373	2,185	1,155	8,462	60	7
岐阜	105	3,169	-	-	1	52	102	3,079	5	186	4	424	1,081	2,881	388	2,418	1,686	12,209	82	12
静岡	370	10,467	9	212	15	461	273	9,425	3	134	9	817	4,548	10,375	2,226	15,564	7,453	47,455	239	31
愛知	1,037	30,616	92	2,140	81	2,814	917	30,200	48	2,714	22	1,541	15,646	37,105	8,469	49,448	26,312	156,578	858	148
三重	49	1,372	2	45	2	72	49	1,686	-	-	-	-	718	1,870	308	1,736	1,128	6,781	53	9
福井	53	1,597	2	28	4	120	22	726	1	8	3	354	359	1,110	27	224	471	4,167	45	3
滋賀	36	998	1	34	3	62	108	3,876	3	269	1	117	2,298	5,296	1,769	12,813	4,219	23,465	56	4
京都	246	6,714	37	868	33	1,136	103	2,934	67	3,872	8	444	7,158	16,593	4,127	26,083	11,779	58,644	396	55
大阪	2,095	60,225	310	7,278	288	9,369	1,593	59,906	194	12,058	96	7,605	51,688	113,386	28,708	176,260	84,972	446,087	2,447	447
兵庫	685	20,224	45	1,040	51	1,989	459	16,098	38	2,631	10	636	23,293	52,489	17,359	102,133	41,940	197,240	826	153
奈良	43	1,033	2	50	2	70	31	780	3	150	2	246	3,213	7,371	2,231	14,348	5,527	24,048	70	9
和歌山	56	1,625	3	150	1	28	13	466	12	802	-	-	492	1,126	244	1,758	821	5,955	38	2
鳥取	18	536	1	14	-	-	18	632	-	-	-	-	131	420	74	658	242	2,260	9	1
島根	30	939	-	-	-	-	17	554	-	-	4	252	201	436	49	572	301	2,753	25	3
岡山	146	4,256	5	125	13	494	115	3,930	2	53	2	138	1,142	3,085	444	3,825	1,869	15,906	71	10
広島	511	15,421	29	818	29	899	433	14,829	9	573	21	1,755	6,063	14,431	3,497	28,573	10,592	77,299	359	44
山口	49	1,363	-	-	-	-	39	1,276	1	30	-	-	729	1,724	345	2,975	1,163	7,368	40	5
徳島	68	2,017	1	26	1	32	35	1,224	3	236	-	-	384	1,043	118	1,083	610	5,661	47	2
香川	201	6,269	3	80	5	140	89	2,775	4	190	2	80	597	1,810	256	2,373	1,157	13,717	120	6
愛媛	177	5,202	3	68	3	183	89	2,966	2	194	-	-	879	2,223	396	4,020	1,549	14,856	107	10
高知	86	2,582	4	102	-	-	52	1,840	-	-	-	-	326	833	211	1,412	679	6,769	38	5
福岡	689	20,717	24	631	34	1,270	625	21,847	14	758	14	1,037	9,798	25,016	6,198	40,947	17,396	112,223	550	88
佐賀	15	464	-	-	-	-	16	538	-	-	-	-	375	870	221	1,733	627	3,605	10	-
長崎	175	5,149	5	89	3	83	136	4,212	-	-	2	152	1,064	2,772	649	5,085	2,034	17,542	143	14
熊本	146	4,357	5	130	5	175	128	4,227	5	198	-	-	1,177	2,910	709	5,652	2,175	17,649	111	11
大分	76	2,386	3	91	2	60	59	1,866	-	-	-	-	699	1,887	366	2,964	1,205	9,254	73	1
宮崎	34	977	1	20	1	51	34	1,126	-	-	-	-	221	536	153	1,256	444	3,966	28	3
鹿児島	129	3,758	3	82	4	108	127	4,284	1	44	-	-	883	2,119	463	4,203	1,610	14,598	98	5
沖縄	152	4,785	4	76	5	90	111	3,948	6	382	-	-	1,525	3,406	340	3,089	2,143	15,776	109	8
福岡(離)	57	2,165	63	2,154	5	282	253	10,171	46	2,669	-	-	543	1,649	87	1,027	1,054	20,117	19	1
合計	15,553	449,335	2,577	58,607	2,746	93,224	11,669	385,547	782	46,721	675	51,393	309,020	709,784	231,201	1,345,033	574,223	3,139,644	22,639	2,913

一般社団法人 日本自走式駐車場工業会 調査



ホームページ URL <http://purepa.or.jp/>

※データ公開ページの開設なし

日本自走式駐車場工業会では1992(平成4)年度以降、加盟するメーカー会員企業が1年間に製造(建築等)を行った主に大臣認定品の自走式駐車場(以下、認定駐車場という)の実績について、毎年1回「自走式自動車車庫実績報告結果」として取りまとめを行っている。

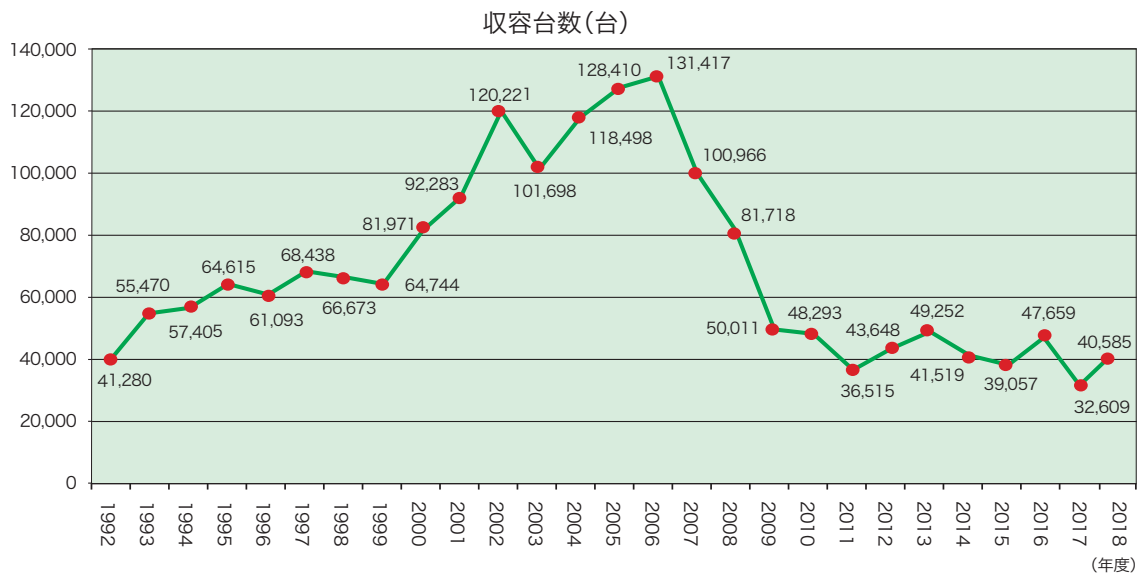
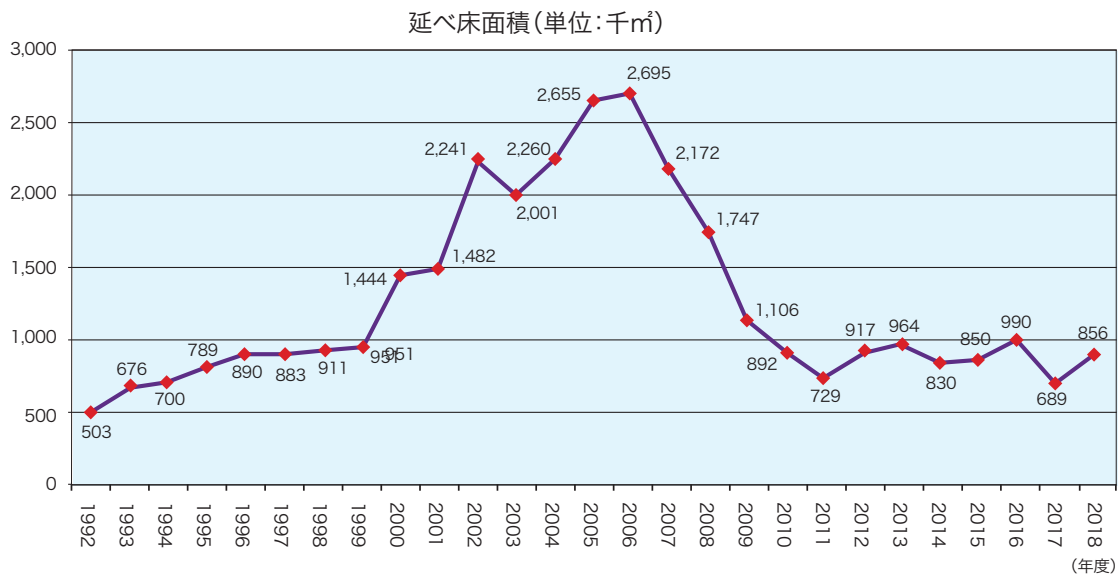
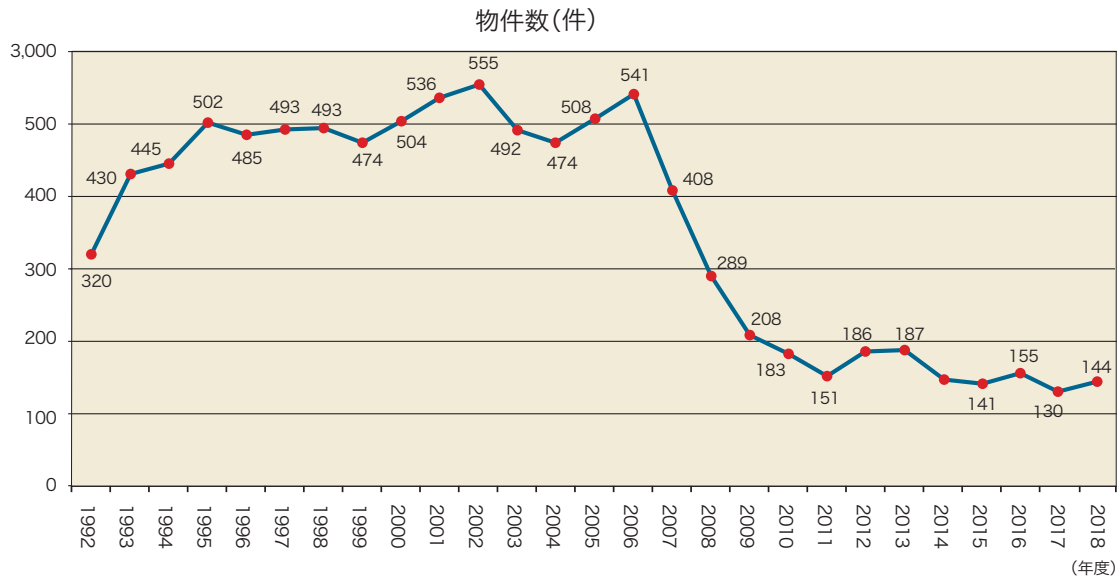
(なお、本実績報告結果では建築基準法に基づく国土交通大臣認定を受けた自走式の自動車車庫を集計の対象としているが、当該大臣認定の基準に準ずる防耐火等の性能を有する建築物として、事務連絡による2層3段以下の自走式自動車車庫も含めて集計している。)

自走式駐車場における製造実績推移

	92年度 H4年度	93年度 H5年度	94年度 H6年度	95年度 H7年度	96年度 H8年度	97年度 H9年度	98年度 H10年度	99年度 H11年度	00年度 H12年度	01年度 H13年度	02年度 H14年度	03年度 H15年度	04年度 H16年度	05年度 H17年度
物件数(件)	320	430	445	502	485	493	493	474	504	536	555	492	474	508
鋼製床版	320	430	445	450	298	234	142	86	52	29	21	22	1	1
P C・合成床版、その他	—	—	—	52	187	259	351	388	452	507	534	470	473	507
構造(S造)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
一層二段型	320	430	419	406	345	343	318	313	275	257	174	162	110	119
二層三段型	—	—	26	96	140	150	175	161	196	176	182	186	169	159
三層四段型	—	—	—	—	—	—	—	—	33	103	199	144	148	138
四層五段型	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	85
五層六段型	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
六層七段型	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
施設併用型	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
延べ床面積(単位:千㎡)	503	676	700	789	890	883	911	951	1,444	1,482	2,241	2,001	2,260	2,655
1件あたりの延べ床面積	1,572	1,572	1,572	1,572	1,835	1,792	1,847	2,007	2,864	2,765	4,037	4,067	4,767	5,226
収容台数(単位:台)	41,280	55,470	57,405	64,615	68,438	66,673	64,744	81,971	92,283	120,221	101,698	118,498	128,410	131,417
1件あたりの収容台数	129	129	129	129	126	139	135	137	163	172	217	207	250	253

	06年度 H18年度	07年度 H19年度	08年度 H20年度	09年度 H21年度	10年度 H22年度	11年度 H23年度	12年度 H24年度	13年度 H25年度	14年度 H26年度	15年度 H27年度	16年度 H28年度	17年度 H29年度	18年度 H30年度	合計 ストック量
物件数(件)	541	408	289	208	183	151	186	187	147	141	155	130	144	9,581
鋼製床版	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2,534
P C・合成床版、その他	540	408	289	207	182	151	186	187	147	—	—	—	—	6,477
構造(S造)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141	155	130	144	570
一層二段型	138	80	54	38	45	27	32	25	25	18	15	16	21	4,525
二層三段型	170	158	99	71	61	52	62	61	52	54	48	49	50	2,803
三層四段型	131	77	58	36	35	39	45	42	29	22	30	22	22	1,353
四層五段型	84	60	54	45	22	19	26	38	19	18	27	23	23	590
五層六段型	18	23	22	13	14	6	11	14	13	19	24	11	18	213
六層七段型	—	4	0	2	0	0	3	2	1	0	2	2	3	19
施設併用型	—	6	2	3	6	8	7	5	8	10	9	7	7	78
延べ床面積(単位:千㎡)	2,695	2,172	1,747	1,106	892	729	917	964	830	850	990	689	856	33,824
1件あたりの延べ床面積	4,982	5,324	6,046	5,319	4,876	4,828	4,928	5,155	5,649	6,028	6,387	5,298	5,942	3,530
収容台数(単位:台)	100,966	81,718	50,011	48,293	36,515	43,648	49,252	41,519	39,057	47,659	47,659	32,609	40,585	1,866,048
1件あたりの収容台数	243	247	283	240	264	242	235	263	282	277	307	251	282	195

自走式駐車場における製造実績推移（※在来工法を除く）



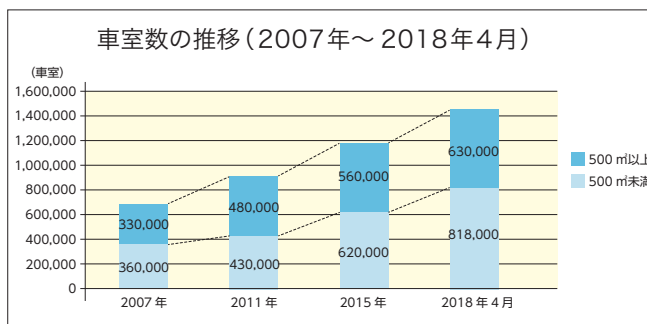
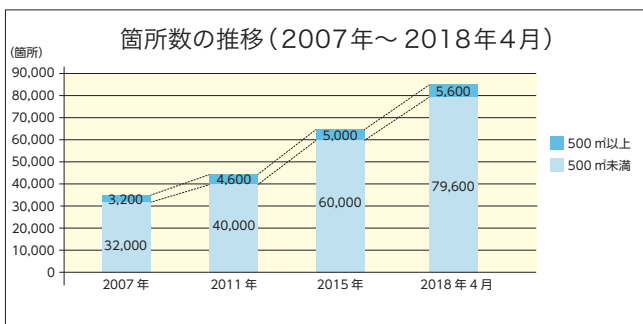


データ(書籍)のご案内 URL <https://www.gia-jpb.jp/bookinfo.html>

『コイン式(時間貸)自動車駐車場市場に関する実態分析調査』2018年版

コイン式(時間貸)自動車駐車場(以下、コイン式駐車場と略記する)の実態を把握するため、2007年から継続して行っている実態調査の第4回目報告書が本書である。2018年10～12月に実態調査を行い、最近の変化状況を取りまとめた。コイン式駐車場は、増減が著しい上、届出制ではないために実態の把握が難しいという実情があるが、本書では路外駐車場の届出要件となる自動車の駐車のために供する面積500㎡以上の駐車場、および届出が不要な500㎡未満の駐車場のうち、コイン式駐車場運営会社が運営するコイン式駐車場の国内における全体像を明らかにすることに主眼を置いている。コイン式駐車場に関して、全都道府県および主要都市別に調査するとともに同駐車場に使用される設備機器(ロック板、ゲート機、精算機)の市場も併せて調査を行った。またカーシェアリング市場規模や予約型駐車場の市場規模、さらにはキャッシュレスやロックレスといった最新のトレンドについても調査を行い、業界の最新動向と市場実態を明らかにすることを目的としている。(以下、一部抜粋データ)

【コイン式駐車場の全体像】



<2018年4月時点 コイン式駐車場 市場規模>

自動車の駐車のために供する面積	箇所数	車室数
500㎡未満	79,600箇所 (93%)	818,000車室 (56%)
500㎡以上	5,600箇所 (7%)	630,000車室 (44%)
合計	85,200箇所 (100%)	1,448,000車室 (100%)

【カーシェアリング国内市場規模】

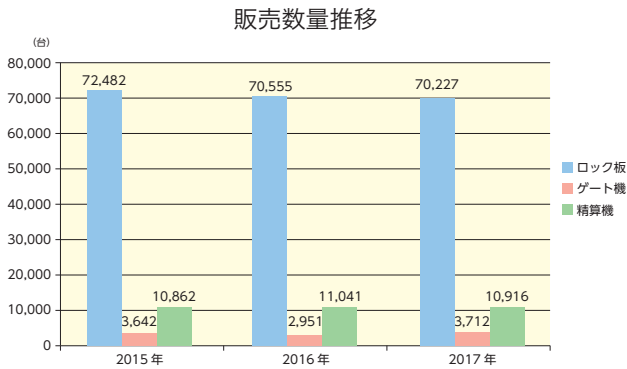
カーシェアリング
国内市場規模 (年間)
36,000 百万円

拠点数: 約 15,000 カ所
車両台数: 約 30,000 台
会員数: 約 1,320 千人

<カーシェアリング配置場所>
コイン式駐車場内利用 (70～80%)
一般駐車場利用 (20～30%)

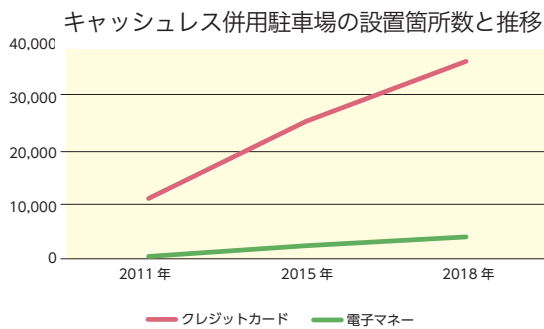
- ・ 駅前駐車場 (法人利用)
- ・ 都心部にある駐車場 (自動車非所有者の一時利用)
- ・ 新幹線停車駅、空港 (出張客、旅行客)
- ・ マンション、アパート附置義務駐車場 (住人向け)
- ・ 商業施設駐車場 (買物客)
- ・ コンビニエンスストア駐車場
- ・ その他

【駐車場設備機器の販売実績】



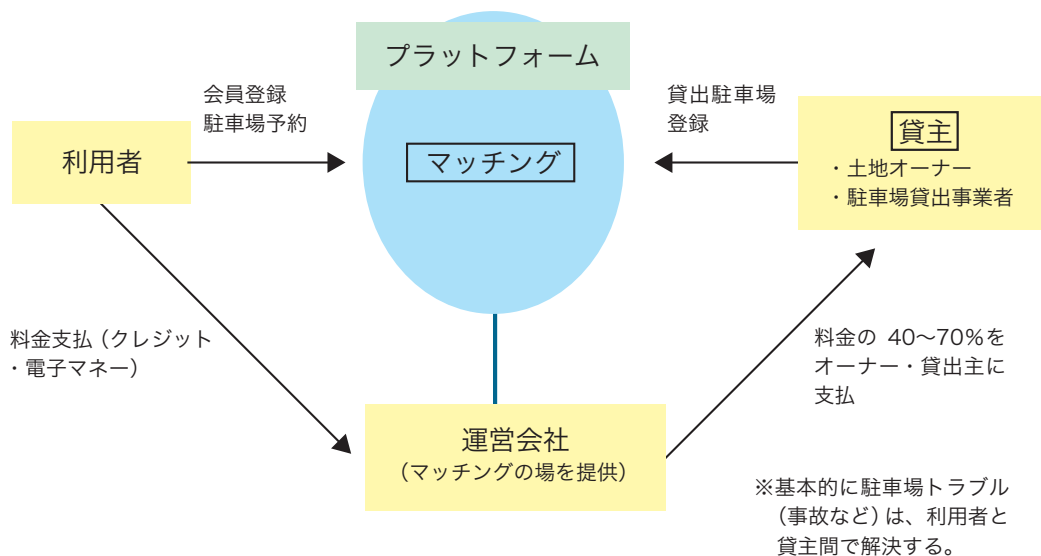
駐車場設備機器	2015年	2016年		2017年		
	数量 (台)	数量 (台)	前年比 (%)	数量 (台)	前年比 (%)	
ロック板	72,482	70,555	97	70,227	100	
うちロックレス	(4,368)	(5,401)	124	(5,656)	105	
ゲート機	3,642	2,951	81	3,712	126	
精算機	ロック式	8,569	8,884	104	8,580	97
	ゲート式	1,680	1,643	98	1,640	100
	うちチケット対応	613	514	84	696	135
合計	10,862	11,041	102	10,916	99	

【駐車場設備機器の販売実績】



項目	2011年		2015年		2018年時点	
	箇所数 (箇所)	比率 (%)	箇所数 (箇所)	比率 (%)	箇所数 (箇所)	比率 (%)
調査対象箇所数	44,600	100	65,000	100	85,200	100
クレジットカード	11,600	26	26,000	40	37,000	43
電子マネー	650	1	2,650	4	4,400	5

【予約型駐車場の特徴】





5-1 まちづくりとの連携

(1) コンパクト+ネットワークの実現に向けた駐車場のあり方について

「コンパクト+ネットワーク」の取組において、まちづくりと交通の連携の強化が求められる中、駐車場は、自動車という都市にとって重要な交通手段を支える装置であり、人と自動車との結節点とも言える存在であるにも関わらず、これまでは、地域のまちづくり方針や将来像とは無関係に、駐車場が市街地の様々な場所に無秩序に配置される状況も生じてきた。さらに、個々の建築物ごとに駐車場の附置を求める附置義務駐車場制度も相まって、現在、多くの都市において、都市内部で空き地等がランダムに発生する「都市のスポンジ化」の進行により、都市の中心部の衰退が随所で見られる中、まちに人と賑わいを取り戻すためには、過度に自動車交通に依存しないような歩行者中心の都市空間へと再構築していくとともに、市民や民間の様々な活動が活発に繰り広げられるような場所にしていく取組が求められている。

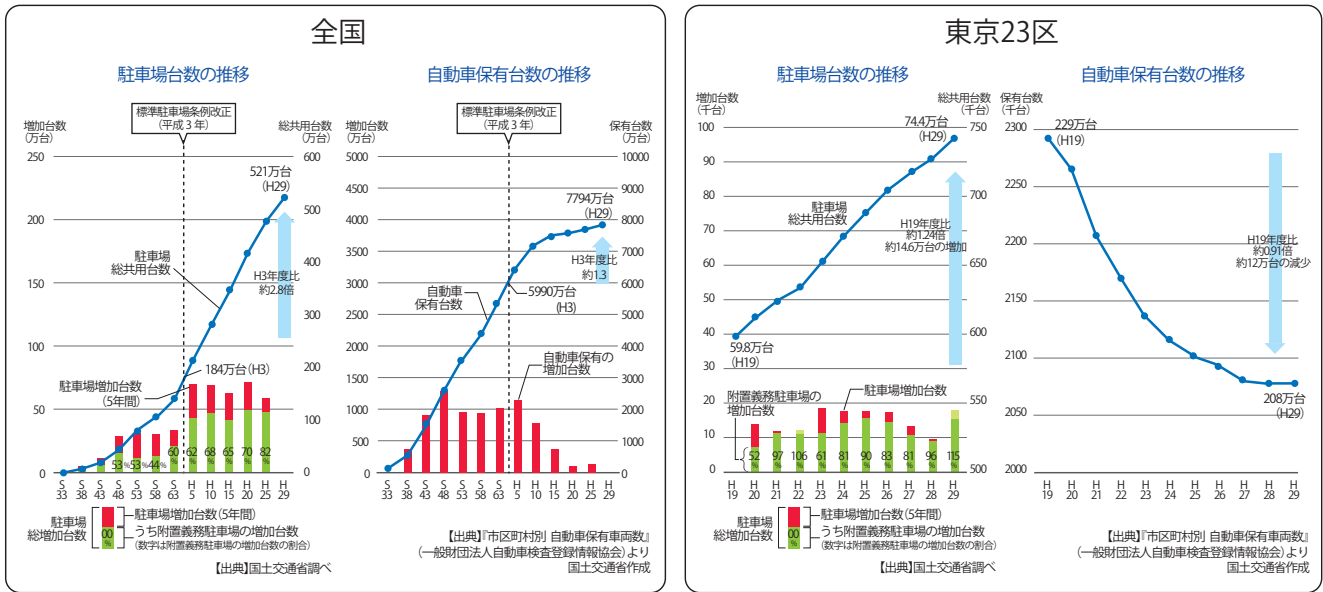
駐車場を巡る状況に目を向けると、1957（昭和32）年の駐車場法の制定以来、都市の中心部における自動車の駐車需要を満たすべく、公共、民間それぞれの取組による駐車場の整備が着実に進展し、道路交通の円滑化に大きく貢献してきたところではあるが、近年の人口減少あるいは自動車利用のニーズの変化等も相まって、自動車の保有台数の伸びが鈍化する中、駐車場施策は転換期を迎えている。これからの駐車場は、自動車という重要な移動手段の結節点でありつつ、まちの賑わいを支え、人々の活動を育てるようなあり方が求められているといえる。

2017（平成29）年12月、社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会 都市計画基本問題小委員会の下に設置した「都市施設ワーキンググループ」において、その整備等に当たって喫緊の課題を抱える都市施設のうち、駐車場等について取り上げ、現状や課題の把握・分析等を行い、課題解決に向けた対応方策等についてとりまとめた。

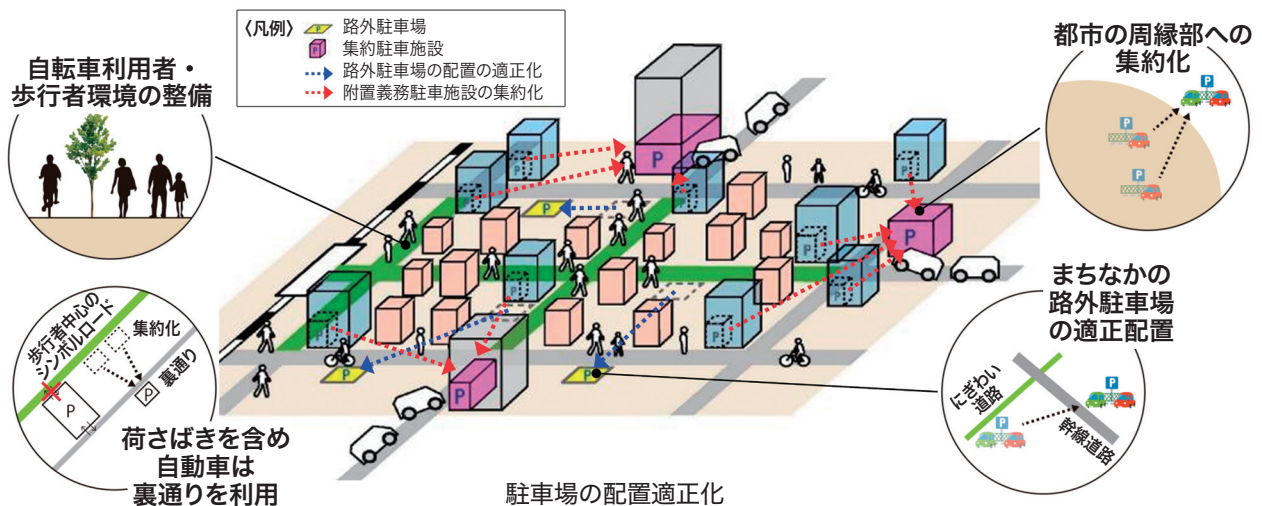
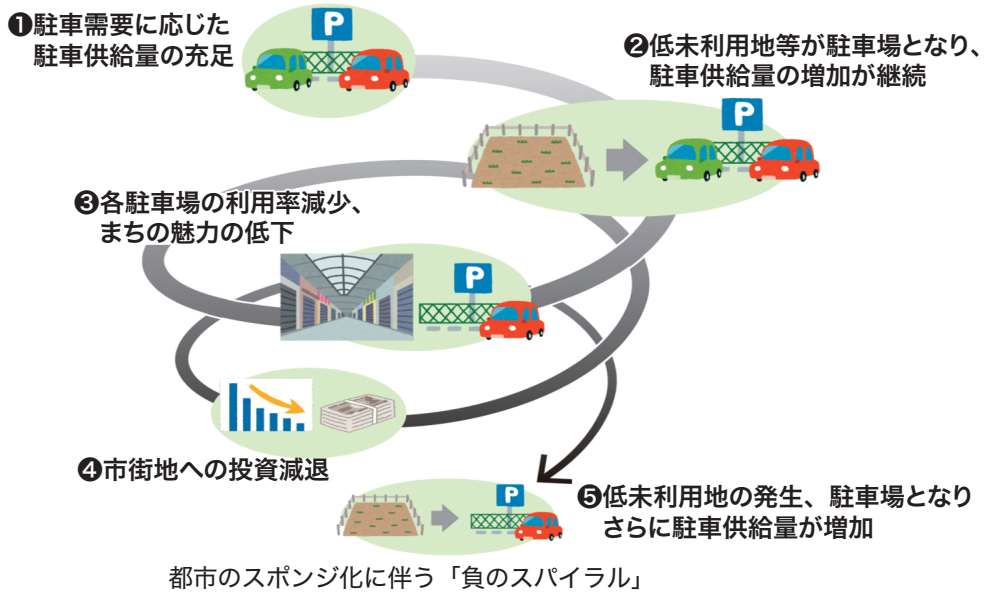
このとりまとめにおいて、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置等の必要性が示唆されたことを受け、2018（平成30）年7月には、賑わいのある歩行者中心のまちづくりに向けた駐車場施策を総合的に進めるため、その基本的な考え方をとりまとめた「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）」を策定した。

駐車場の需要と供給のバランスを適切に図るためには、徒歩、自転車あるいは公共交通機関等の利便性の向上を図る施策を講じるなど、駐車場の供給面のみならず、駐車場に対する需要についてもその適正化を図ることが重要である。さらに、賑わいのある街路空間を創出していくためにも、駐車場の総量のコントロールだけでなく、新たに整備される駐車場の配置や規模、機能について一定の制限を設け、あるいは、隔地の附置義務駐車場を許容するような取組を進めるとともに、既存の駐車場についてもその再配置や他の土地利用への転換を図るといふ、「質的なコントロール」も必要である。

以上のように、人と自動車との結節点であり、都市における重要な装置である駐車場は、供給量の側面から見ても、あるいは、都市の中の場所、配置という質的な側面から見ても、まちづくりそのものと密接に関連を有している。それぞれの都市が「目指すべき将来像」に向かって、駐車場と連携したまちづくりを進めることが大切である。



駐車台数と自動車保有台数の推移 (左図：全国、右図：東京23区)



(2) 駐車場の附置義務の適正化について

地方公共団体は、駐車場法に基づき条例を制定し、駐車場整備地区内等において、建築物の用途や床面積に応じて建築物又はその敷地内に一定規模の駐車場の設置を義務づけることができるとされている。

附置義務駐車施設の整備は駐車場の量的拡大に大きく寄与しているが、現在、附置義務駐車施設の設置の基準となる原単位は、建築物用途の別に適用地域全域に均一に適用され、地域や建築物ごとの駐車場の需要特性を十分に反映できていない場合が見られる。附置義務が実態に合っていない場合、利用のない附置義務駐車施設が当初とは異なった目的で利用されることも考えられ、こうした状態により直ちに問題が生じるわけではないものの、都市空間の有効活用の妨げとなるため、地域の駐車需要を踏まえた附置義務の適正化が必要となる。

附置義務の適正化を進めるためには、条例に定める原単位が都市の状況に適合しているかを改めて検証することに加え、駐車需要が公共交通機関への近接性等の地域の特性や、高齢者向けの施設や集合住宅といった建築物の特性によって大きく変わることを踏まえ、適用地域全域に原単位を均一に適用するだけではなく、地域や建築物の特性による駐車場の需給特性を反映した柔軟な附置義務駐車施設の整備を認めることが望ましい。

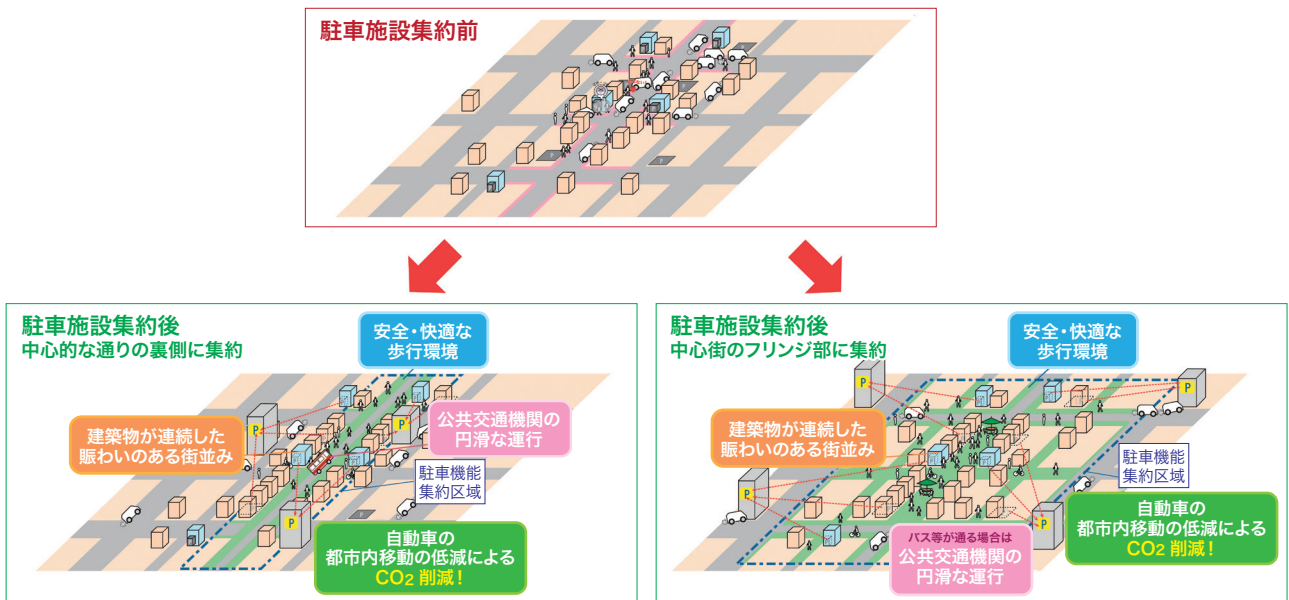
さらに、既存建築物も含めて駐車需給の状況を踏まえた附置義務の見直しを行い、附置義務が緩和される場合には、建築基準法等の法令を遵守した上で、違法な路上駐車等が発生しないよう配慮しつつ、既存の駐車施設を荷さばきのための駐車場や自動二輪車駐車場、自転車駐車場、防災備蓄倉庫など地域の利便性や安全性を向上させる用途へ転用させることを図ることが望ましい。

すでに一部の地域では、地域の特性に応じた駐車施設の附置に係るルール（いわゆる“地域ルール”）を導入し、実態に応じた附置義務の基準を認め、これに基づく附置義務台数の算定、駐車施設の敷地外での確保（隔地）や集約駐車施設での確保を認めている事例もある。

このほか、附置義務の適正化に係る仕組みとして、以下の制度がある。

①低炭素まちづくり計画（都市の低炭素化の促進に関する法律）

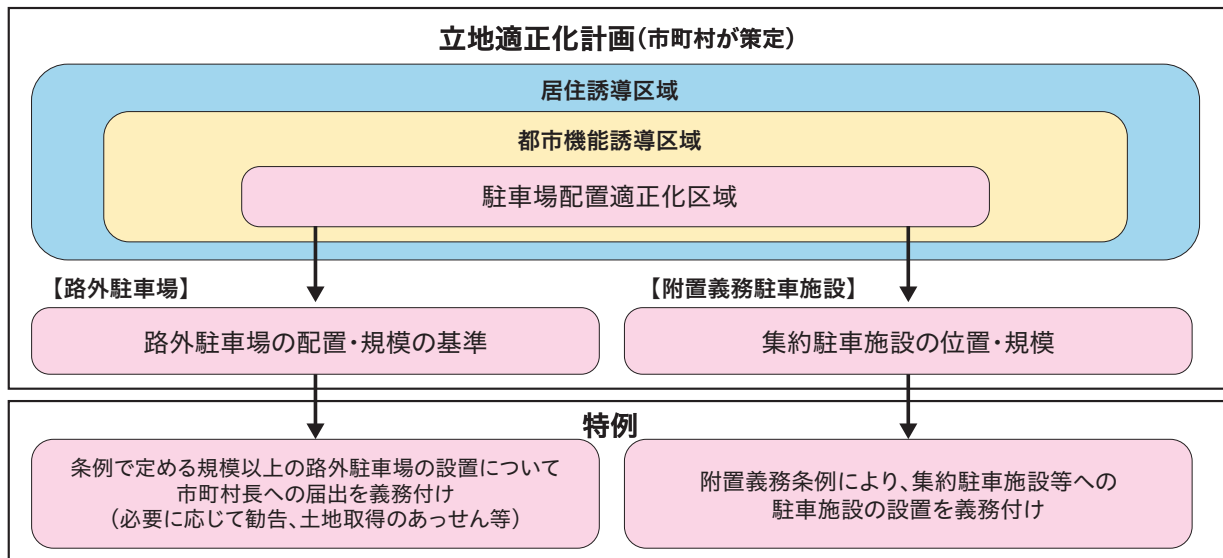
低炭素まちづくり計画に「駐車機能集約区域」及び「集約駐車施設の位置・規模」を記載することで、駐車機能集約区域内で建築物の新築、増築等をしようとする者に対し、条例で、集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨等を定めることができる。



②立地適正化計画（都市再生特別措置法）

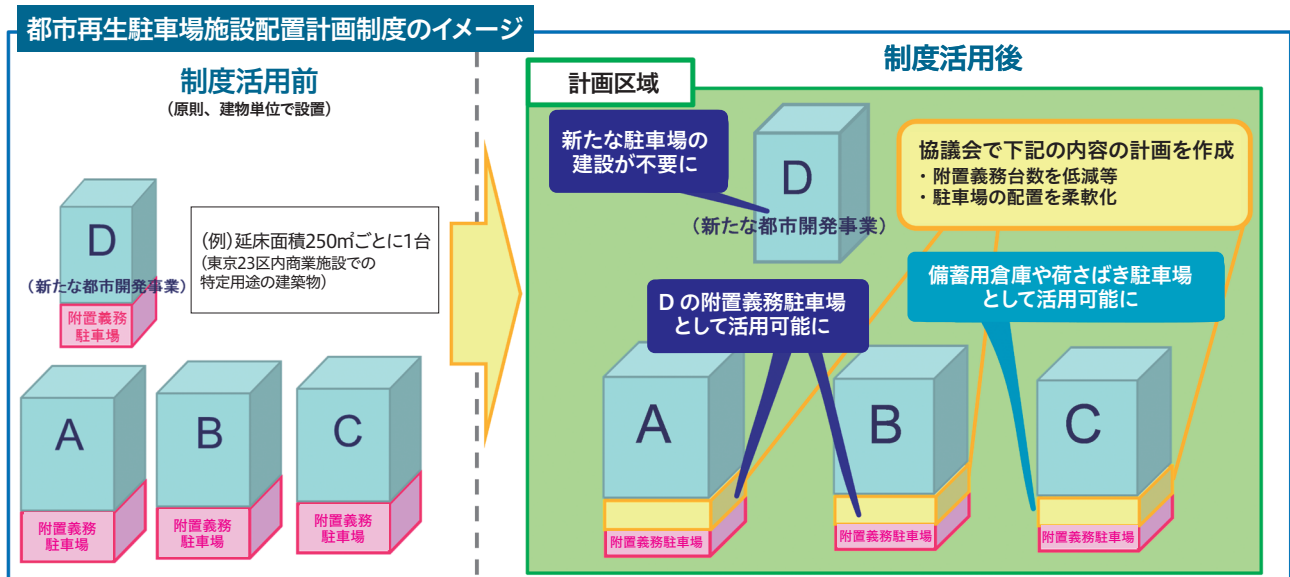
立地適正化計画に「駐車場配置適正化区域」、「路外駐車場配置等基準」及び「集約駐車施設の位置・規模」を記載することで、駐車場配置適正化区域内において、以下の特例が認められる。

- ①条例で定める規模以上の路外駐車場の設置について、市町村長への届出を義務づけ（必要に応じて勧告等）
- ②附置義務駐車施設について、条例により集約駐車施設等への設置を義務づけ



③都市再生駐車施設配置計画（都市再生特別措置法）

都市再生緊急整備地域内を対象に、都市再生緊急整備協議会が、一定の区域（計画区域）について「附置義務駐車施設の位置・規模」を定めた都市再生駐車施設配置計画を作成することができる。当該配置計画が作成されると、計画区域内において附置義務駐車施設を設ける建築主に対し、条例で、当該配置計画に即して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。



(3) 新たなモビリティサービスやスマートシティ等の実現に向けて

我が国の交通を巡る状況は、都市部と地方部では、現状、課題が大きく異なる。

都市部では、公共交通サービスは世界トップレベルの水準で提供されている一方で、黒字バス路線でも運転者不足が原因で、運行本数を削減せざるを得ない状況が生じ始めている。道路交通においては、混雑による経済的損失や環境問題が発生し、また現状では駐車場確保の問題や、今後は自転車走行空間の更なる確保などが課題となっている。

地方部では、自動車による移動が多いことと少子・高齢化の進展により、公共交通サービスの需要が低下しており、運転者不足とあいまってバスやタクシーのサービスの縮小や撤退が顕在化している。物流についても、サービスの維持確保が課題となっている。一方で、高齢者の運転免許返納の数は近年大幅に増加しており、運転免許返納後の移動手段の確保に不安を感じる高齢者も多い。

また、これらの状況の中で、外出率にも低下が見られるなど、移動そのものの減少も生じつつある。

このように、モビリティの課題は、地方部のみならず都市部においても顕在化しつつあり、健康や人との交流によって実現する豊かな暮らしそのものへの悪影響が懸念されている。

そうした中で、近年、交通事業者をはじめとした民間企業を中心に、MaaSのほか、バス・タクシー運行時における AI や自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスへの取組が始められている。物流においても、トラックの隊列走行をはじめ、自動運転の活用に向けた取組が進みつつある。また、自動車産業においても、自動運転への対応とともに、所有から共有への転換に向けた新たな動きが見られるようになってきている。

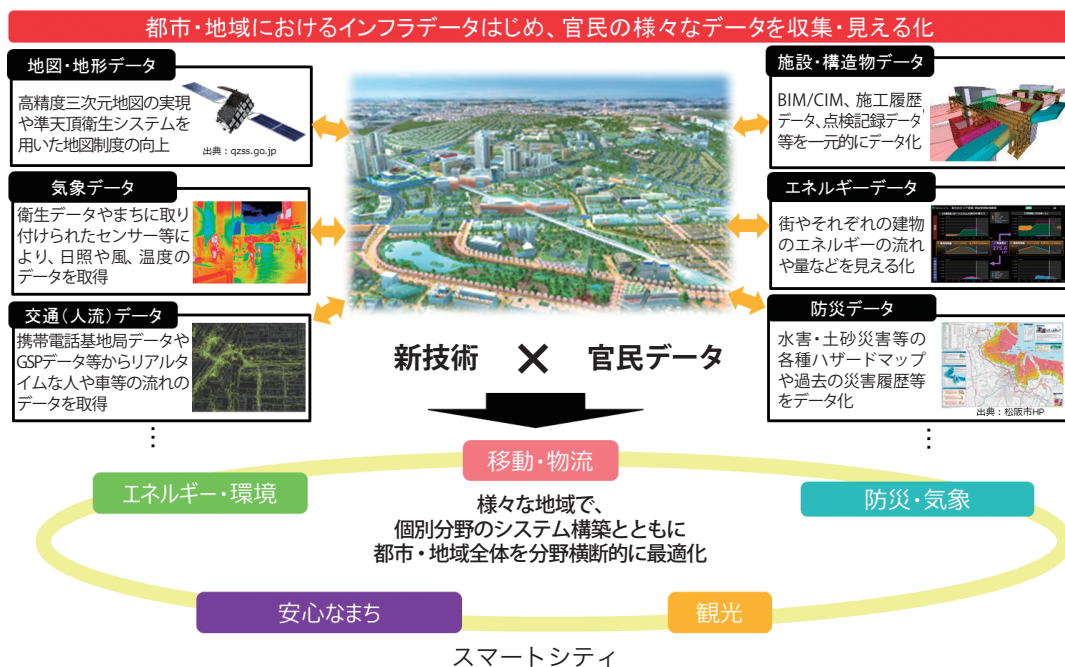
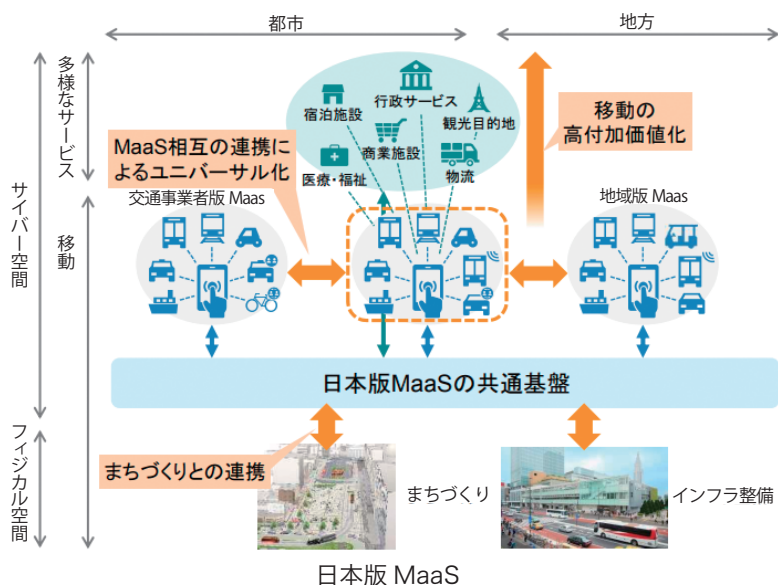
MaaS 等の新たなモビリティサービスを、豊かな生活の実現につなげるためには、その導入自体を目的とするのではなく、地域の交通施策やまちづくり施策において、それぞれの地域が抱える課題を明確に設定し、その課題対応としての1つの方策として、新たなモビリティサービスの導入による有効性を検討し、地域の交通施策やまちづくり施策に位置づけて取り組むことが必要である。

新たなモビリティサービスを社会実装していく上では、MaaS 事業者間等のデータ連携といったサイバー空間における取組だけではなく、急速な MaaS 等の技術革新のスピードと、中長期的に取り組まれるべきまちづくりやインフラ整備の時間軸の差異に留意しつつ、新型輸送サービスを実現するのに必要な交通結節点や走行空間の整備といったフィジカル空間における取組も併せて行う必要がある。

例えば、MaaS のような多様な交通モードを統合するサービスの実装に向けては、既存の交通モードだけではなくシェアサイクルやカーシェア、自動運転のような新型輸送サービスを含めたモード間の連携が必要であり、モード間の円滑な利活用に資する交通結節点をいかに整備するかといったフィジカル空間における取組が重要となる。

また、自動運転を始めとする新型輸送サービスの実用化に向けては、技術の進展状況との折り合いを図りながら、まずは特定の条件下での運行を目指すのが有効である。この場合、既存の交通ネットワークとの整合性を考慮した上で、新型輸送サービスに対応した走行空間を整備し、都市あるいは国土全体で調和のとれた交通ネットワークを築き上げることが重要である。さらに、新たなモビリティサービスに必要なフィジカル空間における取組を進める以前に、まずは、新たなモビリティサービスが都市空間の中で果たす役割や導入する意義、解決すべき都市や地域の課題を明確にし、新たなモビリティサービスが都市や交通にどのような影響を与えるかを考慮して既存の都市・交通政策との整合を図る必要がある。実際に、諸外国では、Uber 等の新たなライドシェアビジネスが急増した結果、道路空間における車両台数が以前よりも増加し、交通渋滞が悪化している状況も報告されている。持続可能な社会づくりを進めるためにも、既存の公共交通モードを基軸とした都市・交通計画を踏まえた上で、新たなモビリティサービスについては、望ましい都市・交通の実現に資するような態様で位置づけ、統合的な交通体系の議論ができる環境を整えていくべきである。

新たなモビリティサービスが実現した後の段階に目を向けると、そのサービスを通じて人の移動データをはじめとする都市の様々なデータを把握することができれば、それらのデータを活用して EBPM (Evidence-Based Policy Making、証拠に基づく政策立案。) の観点からのまちづくり計画の立案、円滑な合意形成等が実現できる可能性があり、ひいては分野横断的な都市の課題解決につながり、都市、地域の全体最適へつながるスマートシティの実現が期待される。そのためには、個人の移動データをはじめ、都市、地域における様々なデータを収集するための仕組み作り、具体的なデータ活用方法の整理、データ活用に向けたまちづくり計画プロセスの刷新などを推し進めていく必要がある。



出典：都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ (2019年3月14日)

5-2

駐車場の安全・安心に関する取り組み

駐車場の安全・安心には、3つの側面がある。

- ・駐車場の構造的な安全
- ・駐車場利用者全般の事故防止
- ・バリアフリー・高齢者・訪日外国人等の安全・安心への対応

ここでは、駐車場で取り組まれている項目ごとに安全性対策をまとめる。

(1) 駐車場の構造的な安全への取り組み

●火災に対する安全

もともと、ガソリンを有する自動車が多数存在する駐車場の安全性を考えると、前提となっていたのは火災への対応であった。建築基準法でも自動車車庫を3階以上に設ける場合は高い防耐火性能を求められ、耐火建築物としなければならない。しかし、自走式立体駐車場は外壁を設けない開放された構造で、火災時の煙の蓄積によるフラッシュオーバーが発生しにくい環境をつくれることから、国土交通大臣の耐火建築物としての認定「防耐火認定」(法68条の25等)が取得でき、主要構造部の鉄骨の柱・梁に耐火被覆や、防火区画、防火シャッター、泡消火設備等が免除又は緩和されている。日本自走式駐車場工業会では、耐防火認定を受けた駐車場に対する「認定品表示板」制度を設け、利用者等への周知を実施している。



認定品表示板掲出事例



●自然災害に対する安全

現在では、自然災害時への安全対策が注目されている。特に地震については各タイプの駐車場で構造面の安全性向上がなされている。機械式立体駐車場については、立体駐車場工業会が耐震基準を定めているが、実際には多くの加盟業者がより安全側に設計し、年々その強度を増している。そして、自走式立体駐車場は、床板が合成スラブを用いた鉄骨構造で、建設基準法に基づく新耐震設計により地震に対して強さを発揮している。日本パーキングビジネス協会では、2015年に「平面駐車場計画の手引」を発行し、地震・台風等の強風への対応が必要な看板、精算機テント、ポール、精算機の基準の考え方と標準事例、実際の事例や関連する統計資料等を掲載している。

さらに、自走式立体駐車場は、津波にも強い構造であり、東日本大震災時にも避難場所として機能した経緯を踏

SBS マイホームセンター津波避難施設兼用駐車場



まえ、津波等の災害発生時に避難場所や防災拠点として機能できるよう、2016年に防災備蓄倉庫を設置する自走式駐車場の認定を国土交通省から取得している。また、2017年7月には従来の内閣府の「津波避難ビル等にかかるガイドライン (HI17.6)」が全面的に見直され、鉄骨造である自走式駐車場も事実上避難ビルの指定対象になるとともに、新たに作成された津波避難ビルの事例集には、認定自走式駐車場の例が紹介された。日本自走式駐車場工業会では、沿岸の自治体に対し周知広報活動を実施している。

●照明に関する規定

JIS 規格によると、駐車場（機械式に限らず、すべての形態の駐車場）の維持照度は自動車交通量で決まり、交通量が多い場合には最低 150lx、交通量が少ない場合には最低 30lx とされている。

(2) 駐車場利用者全般の事故防止

●駐車場で発生する事故

駐車場では、道路のように車両の挙動が統制されていないため、事故が発生している。2013 年に一般社団法人日本損害保険協会東北支部が発表した資料によると、車両事故の約 30% は駐車場で発生しており、その内訳として、駐車場内の施設物との接触による事故が約 30%、車両同士の接触・衝突事故が約 55% となっている。駐車場特有の事故傾向として、施設物との接触事故が多いことが挙げられ、道路等での事故と比べ約 10% も高い。また、2015 年に発表された交通事故総合分析センターのレポートによると、駐車場における歩行者対四輪車の事故の特徴は

- ・ 65 歳以上の歩行者の死傷者数が増加している
- ・ 他の年齢層では、駐車場で事故は道路での事故と比較して軽傷の割合が多いのに対し、6 歳以下の場合、駐車場で事故でも死亡重傷事故につながっている。
- ・ 事故の要因として、18 歳以下の歩行者の交通ルール違反や、ドライバー側の安全不確認による発見の遅れが大きな割合を占めている。

とされている。

駐車場の出入口は、出入口の面する道路を走行する自動車、自転車、歩行者等と駐車場に出入りする自動車と交錯するため、安全確保を要する場所である。そのため、駐車場法施行令で出入口に関する技術的基準や警報装置に関する規定が設けられているほか、出入口付近にミラーを設置したり、自動車の接近を感知するセンサーを出入口付近に設置し、センサーが自動車を感知するとランプの点灯や音声により出入りする自動車の存在を周知するシステムを導入したりして、さらなる安全確保を図っているケースも多い。

また、日本自走式駐車場工業会では、車庫内の路面に凹凸の敷設等を行なって、車両速度を 8km/h 以下に制限し、かつ、見やすい位置重量や速度制限の表示を行なうなどの基準を、「自走式自動車車庫 設計・施行・管理等遵守取扱基準」において定めている。その他、各メーカーが、立地や構造に応じて対歩行者に対する安全対策を検討している。

一方、駐車場の利用者への安全対策としては、現状では自走式立体駐車場の転落防止対策と、機械式立体駐車場の挟まり防止対策が取られている。

●自走式立体駐車場での転落防止

自走式立体駐車場の転落防止については、国土交通省が 1986 年に「立体駐車場における自動車転落事故を防止するための装置等に関する設計指針」を出しており、高さ 5.1 メートル（多数の者が利用する道路広場等に転落する恐れがある場合は 2.1 メートル）以上の駐車場を対象に、転落防止の装置等の数値的な指針を示している。日本自走式駐車場工業会はこの指針に沿って、さらに具体的な転落防止柵の位置や強度、車止めの構造等を定めている。

●機械式立体駐車場での特典

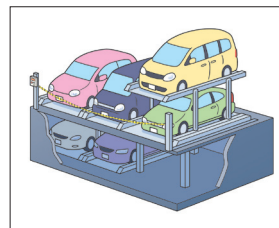
一方、マンション等の機械式立体駐車場において、一般利用者等が装置に挟まれて死亡する等の事故が発生していることから、国土交通省が主体となり、機械式駐車場の安全性向上に向けた以下のような対策を推進し、公益社団法人立体駐車場工業会はこれと連携し取組を実施している。

2012年に機械式駐車装置の事故が多発したことを受け、機械式駐車場の安全対策及び適正利用の推進のため、機械式駐車場にかかわる各関係主体が取り組むべき事項をとりまとめた「機械式駐車場の安全対策に関するガイドライン」を2014年3月に策定している。その後、2016年9月には、同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策定している。安全対策の実効性確保に向けた制度として、駐車場法施行令第15条に基づく機械式駐車装置の大臣認定制度の下で、装置の構造・設備と併せて安全性についても一体的に審査・認定を行う仕組みを2015年1月より施行している。さらに、機械式駐車装置の安全性に関する基準について、国際的な機械安全の考え方に基づく質的向上と多様な機械式駐車装置に適用するための標準化を図るため、2017年5月にJIS規格（機械式駐車設備の安全要求事項（JIS B 9991））を制定している。

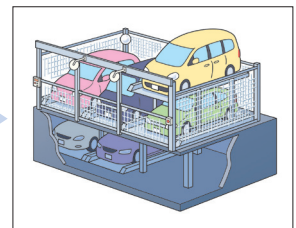
設置後の機械式駐車設備の定期的な保守・点検の方法や基準についての法令上の規定が設けられておらず、適切な知識や技術力を持った保守点検事業者を選定するための評価指標がないことから、専門知識のない管理者等自らが管理する機械式駐車設備を適切に維持するうえでの一助となるよう、国土交通省が「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」を策定している。



「機械式駐車場の安全対策に関するガイドライン」



安全対策前



安全対策後

(3) バリアフリー・高齢者・外国人等への対応

●バリアフリー対策

バリアフリー対策については、2006年に策定された「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）」で、特定路外駐車場の設置基準が定められている。特定路外駐車場設置の際には、車いす利用者用の駐車施設を少なくとも1箇所は設けるなどの、路外駐車場移動等円滑化基準に適合させなければならない。既設の特定路外駐車場に対しても、基準に適合するよう努めなければならない。

また、財団法人東京都道路整備保全公社は、2007年にバリアフリー新法を受けて「駐車場ユニバーサルデザインガイドライン」を策定し、公平（だれもが同じように駐車場を利用できる）、簡単（利用者の知識や能力、状況に関係なく、容易に駐車場を利用できる）、安全（特別な注意を払わなくても危険なく駐車場を利用できる）、機能（使い勝手よく駐車場を利用できる）、快適（気持ちよく駐車場を利用できる）をコンセプトに駐車場の設計指針を示している。



機械式駐車場での車いす利用者対応（フルフラット化）

[特定路外駐車場]

- ・道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設
- ・一般公共の用に供される
- ・自動車の駐車のために供する部分（駐車ます）の面積が500㎡以上
- ・駐車料金を徴する

上記のすべてに該当する駐車場を、特定路外駐車場と呼ぶ。

（ただし、道路の附属物、公園施設、建築物又は建築物の附属施設となっているものを除く）

そのような行政主体の規定の他に、業界団体独自の取り組みもなされている。

[路外駐車場移動等円滑化基準の概要]

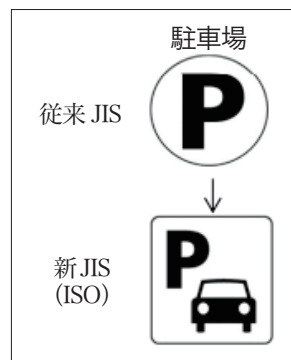
- (1) 車いすを使用している者が円滑に利用することができる幅が350cm以上である駐車施設を一以上設けること。
- (2) 当該駐車施設であることの表示をすること。
- (3) 当該駐車施設と出入口とを結ぶ利用者のための経路について、傾斜路を併設する場合を除き階段又は段を設けない等とすること。

また、日本自走式駐車場工業会では、高齢者や身体障害者等の身体の不自由な方の駐車を円滑にするため、必要に応じ、車庫の1階等のアクセスしやすい位置に、身体障害者用車室を設け、出入口や目的地等に支障なく移動できる通路を確保することを、「自走式自動車車庫 設計・施行・管理等遵守取扱基準」で定めている。

●外国人への対応

訪日外国人等の幅広いユーザに向けた対策としては、2017年7月に案内用図記号(ピクトグラム)のJIS改正が行なわれたことが挙げられる。駐車場のピクトグラムについて、これまでPの文字だけだったものが、クルマのピクトグラムと一緒に描かれるデザインに変更になった。

平面駐車場については、パーキングビジネス協会が多言語表示推進ワーキンググループを立ち上げ、コインパーキングに関わる多言語表示の検討、推進を実施している。



出典・参考文献：

- ・国土交通省報道発表資料（2017年5月25日）
- ・ITARDA インフォメーション、交通事故総合分析センター、2015年
- ・日本工業規格ウェブページ
- ・機械式立体駐車場の安全対策検討委員会：機械式立体駐車場の安全対策のあり方について 報告書(2014年3月)
- ・警視庁ウェブページ
- ・公益社団法人立体駐車場工業会ウェブページ
- ・一般社団法人日本自走式駐車場工業会ホームページ
- ・経済産業省プレスリリース 2017年7月20日

5-3 多様な取り組みと今後の展望

●省エネルギーへの取り組み

環境への配慮として、駐車場の消費電力への対策がある。機械式立体駐車場では、昇降時の負荷により発生する回生電力を蓄電し、電力アシストとして利用することで消費電力を抑える取り組みがなされている。また、自走式立体駐車場においては、屋上空間や壁面に太陽光パネルを設置し、発電する事例がある。平面駐車場においても、太陽光パネルを屋根に設置する事例（主に大規模な平面駐車場）、精算機等に太陽光パネルを設定する事例（主に小規模な時間貸し駐車場）がある。また、照明をLED化することで省電力化を図る取り組みもなされている。このほか、風力発電を取り入れたり、駐車場の通路部分に太陽電池を敷き詰めたりすることで、消費電力を補う実証実験を実施している企業もある。

●騒音・振動への対応

特に住居地域に建設される機械式立体駐車場は、早朝・夜間にも車両の出し入れが発生する恐れがあり、近隣への騒音の影響が想定される。そこでメーカー各社は、低騒音に抑える技術を導入している。

また、自走式駐車場においても、各社は個々の敷地の状況に応じ、車室や車路の配置等も含め、敷地周辺の環境への配慮を行っている。

●緑化

市街地の緑化の推進は、環境や景観の保全上も重要な課題となっている。地方自治体によっては緑の街づくり条例などを定め、一定の建築物について、緑化を義務付けているところも多く、立体駐車場についてもその対応を行っている。このような環境志向の高まりの中、自走式立体駐車場においては壁面や屋上を緑化する事例が増えている。また平面駐車場においても、限られたスペースを活用した緑化の取り組みがなされ、温暖化やヒートアイランド現象の緩和を目指す取り組みがなされている。

屋上緑化



壁面緑化



緑化の海外事例

Toronto (Canada) での駐車場緑化ガイドラインは、緑化と言っても壁面ではなく、平置き駐車場の緑化に特化した設計ガイドラインである。アスファルトが広がるカナダの平置き駐車場は、ヒートアイランド現象を助長する存在と考えられ、緑化を推奨するガイドラインが作成されている。

このガイドラインは、緑化をタイトルに掲げているが、緑を増やすというだけでなく、公共空間を改善して、歩行者の安全性・快適性の向上、緑陰の増加、景観の質の向上、現場での雨水管理の促進、持続可能なものや技術の利用促進を包含している。緑に関しては、このガイドラインは Toronto Green Standard (TGS) という緑に関する基準を推進する役割も果たしている。TGS が定める評価指標には、アスファルトによるヒートアイランド現象を抑制するための平置き駐車場のデザイン、エネルギー効率が良くリサイクル材料を用いた歩行者や自転車のインフラの整備、都市に森を増やして現場での雨水管理を実施することが含まれる。環境にはいろいろな切り口があるが、TGS が環境への寄与として挙げているのは大気の質、温室効果ガス、水質、エコロジー、廃棄物の 5 つで、具体的に、平置き駐車場のデザインには以下を反映させるとしている：

- 既存の計画、あるいは策定中の計画を考慮する
- 公共空間（隣接した道路、公園とオープンスペース）の安全と魅力を増す
- 最短距離で、安全・快適な歩行者用ルートをつくる
- 緑陰効果と高質な景観づくりに寄与する
- 都市部のヒートアイランド現象を軽減する
- 現場での雨水管理の品質と量をコントロールする
- 持続可能な材料と技術を取り入れる

このように、緑化に関するガイドラインのようである、緑化を活用して安全な動線を確保することに大きな関心を寄せていて、その解決のために緑を活用していることがわかる。また、自動車の配置と緑の配置も工夫されており、アクセルとブレーキを踏み間違えて起こるような暴走等の被害を抑えられる安全面での効果も期待される。

参考文献：

- Toronto Design Guideline for "Greening" Surface Parking Lots, 2013.
- Toronto Green Standard Version 3, 2018.

●EV（電気自動車）対応

機械式立体駐車場の場合、誤作動防止のためのセンサ等も装着されており、車室への電力供給はしやすい環境であるため、EVへの対応はしやすい。現状では、十分な受電容量が確保できず駐車可能台数の1割程度が限度だが、将来的には拡張できる可能性はある。また、自走式立体駐車場、平面駐車場においても、EVの普及に伴い、充電器の設置が進んでいる。

EVの充電については、関連メーカー等から構成されるCHAdeMO協議会が中心となって国際的な急速充電規格の確立に向けて活動しているものの、現状では国際的に規格が統一されおらず（特に充電コンセントが異なるため）、車種によっては前向き駐車をせざるを得ないケース等がある。将来的には、自動車メーカーと連携し、EV用駐車場を統一規格で整備できることが求められる。また、EV用駐車マスに普通車が止めてしまう事例もあるため、運用にも工夫が求められる。



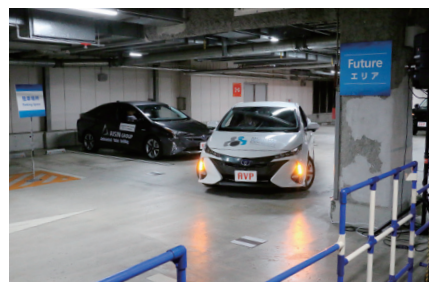
機械式立体駐車場でのEV充電施設

●自動バレーパーキング

自動運転については、現在2020年代後半にレベル3以上の導入を目指して開発が進められているが、最も早く導入が可能なのは限定空間である駐車場である。2018年、経済産業省・国土交通省が日本自動車研究所(JARI)に委託し、自動バレーパーキングの実証実験を実施した。

実施したのは、車両、管制センター、駐車場インフラの3者が機能分担することで、歩行者や一般車両を排除した限定空間での無人低速自動運転を行なう実証実験である。利用者が、目的や目的地に合わせて自動バレーパーキング駐車場を予約し、最も便利な場所（乗り降りの便利な付帯施設の入口等）で降車し、自動駐車をリクエストすることで、管制センターと車両がやり取りして安全に無人低速自動運転、そして自動駐車をこなす。また、同様の仕組みで、出庫リクエストを受けて自動出庫を行なう。この実証実験では、車両と駐車施設が通信を行なうが、車両側には画像認識カメラ、周囲をセンシングする超音波センサ、管制との通信のためのコネクテッド装置が装着されている。

今後、このようなシステムだけでなく、さまざまなシステムを用いた自動バレーパーキングの実証実験や、実用化に向けた取り組みが進んでいくが、駐車場の立地や構造により、駐車や入出庫での留意点異なるなど、広く実現するためには課題も多い。駐車場業界としても今後とも開発の動向等を注視しつつ自動運転とシステムの特徴を研究し、実現への体制を整える必要がある。



自動バレーパーキングの実証実験

●利用者目線でのサービス向上等

機械式立体駐車場の弱点は「待つ」ことと言われる。そのため、待つ時間を短縮するべくスピードを速める工夫や、モニター設置等で待ち時間を苦にしないような工夫がなされている。また、過去に設置された機械式立体駐車場では、多様な車種に対応できない問題もある。車室が狭いがゆえに自動車側に対応できない場合が生じてしまうためだが、そこは技術の進歩により、駐車場側から自動車を管制・誘導するようなシステムを構築することは可能であると考えられる。

自走式立体駐車場では、連続傾床型やスロープの設置デザインによる出入の動線分離等の工夫で、同じ面積の駐車場内でもより効率的に運用できるような工夫がなされる事例が増えてきている。

●景観への配慮

クルマ離れが進んでいると言われる昨今、自動車利用者以外にとっても価値のある駐車場であるために、まちなみへの景観的な影響を重要視する傾向もみられ、従前のコスト追求から、デザイン的な視点を重視し、景観へ配慮することや、壁面や屋上を緑化することが増えてきている。このような取り組みにより、まちの景観に対して付加価値を提供できる。

海外事例「表彰制度」

欧州駐車場連盟 (European Parking Association) により、2年に1度、駐車場アワード (the European Parking Award, EPA) が表彰されている。表彰部門は5つあり、最新(2017年)の表彰駐車場は以下の通りであった。

- ・ **カテゴリー1：新しく整備された立体駐車場：Park Primo Maggio (Udine, Italy)**
柱をなくして広いスペースを駐車に充てている。 動線を一方通行にしている。
階層別に色を分け、わかりやすくしている。 自動精算機を導入し、無休で営業している。
照明に配慮している。 CCTVでの監視、アラーム設置によって安全性を確保している。
BGMを流している。 女性専用スペースやEV用スペースを設置している。
- ・ **カテゴリー2：リノベーションされた立体駐車場：**
Underground Car Park “Am Museums Quartier” (Contipark International Austria GmbH, Austria)
構造を補強している。 路面ペイントによる標示を設けている。
階層によりユニークな名前を付け、ペイントとともにわかりやすく標示している。
ゲートを改良し、安全性に配慮している。 照明を明るくしている。
料金システムと支払方法の改良により出入りをスムーズにしている。
ビデオによって24時間監視している。
- ・ **カテゴリー3：路上駐車場プロジェクト：**
REMOTE IMAGE REVIEW FOR DIGITAL ON-STREET ENFORCEMENT (Egis Projects S.A., the Netherlands)
ビデオにより違反を監視している。 自転車走行空間への違法駐車等も発見できる。
- ・ **カテゴリー4：革新的な駐車場スキーム：**
Q-Park Cashless & Contactless Payments (Q-Park NV, the Netherlands)
ICカードによる支払いシステム
- ・ **カテゴリー5：駐車場のマーケティングとコミュニケーション：**
Reducing Theft from Cars (Q-Park NV, the Netherlands)
車上荒らしを防止するための情報提供

【参考】

日本国内においては、一般社団法人日本パーキングビジネス協会 (Japan Parking Business Association (JPB)) が、2015年(平成27年度)より、同協会賛助会員を中心に主たる焦点を当て、コインパーキングの発展に寄与する個別の製品・技術・サービス等を表彰し、その貢献を称えることを目的に“JPBアワード”を毎年実施している。

●海外への展開

機械式立体駐車場については、欧州ではドイツ製の機械式立体駐車場が多く導入されているが、そのシステムも利用実態も日本とは大きく異なる。ただ、このような海外企業が日本に参入するかというと、日本国内にはすでにメーカーが多く存在し、厳しい基準（認証基準）をクリアした上で設計、製造、納入がなされているため、海外メーカーから見れば日本市場への参入障壁は高いとのことである。逆に、特に東南アジアでは都心集中が起きて高層マンションが増えることが予想されるため、日本製の機械式立体駐車場の海外展開は十分望める。すでに導入事例が出つつあり、社会や市場の成熟に合わせて、安全で高品質であることを武器に、日本製機械式立体駐車場が海外へ幅広く展開されることが期待される。

●IoTなど新たな技術の活用

現在、日本の駐車場にIoT技術が活用されている事例としては、駐車場情報提供や駐車場シェアリングサービスがある。駐車場の満空表示や料金などの情報提供がなされているが、各駐車場業者が経営している駐車場を地図上に表示するサービスだけでなく、業者を限定せずに横断的に情報提供されるサービスも増えている。現在はいくつもの業者からサービスが提供されており、駐車場から取得した情報と、満空情報を配信している企業と提携することで、時間貸し駐車場の利用状況や料金がわかるサービスが代表的である。また、フラップ板や現金精算機を用いずにクラウドで駐車場管理を行なうシステムも提供されている。さらに、より効率的に駐車スペースを確保するためのIoTとして、駐車場シェアリングシステムも増加しつつある。駐車場シェアリングサービスとは、個人や企業の空き駐車場と、駐車をしたいドライバーを繋ぐサービスを指し、予約できる駐車場として、時間単位／1日単位等の駐車場マッチングサービスが提供される。

このほか、近年急速に普及しているカーシェアリングや、高齢化社会で活用が期待されている超小型モビリティの普及に駐車場がどう対応するかが検討され始めてはいるが、課題は多い。

出典・参考文献：

- ・経済産業省プレスリリース、2018年10月23日。
 - ・カーシェアリング比較360°Webページ
-

駐車場でのIoT活用の海外事例

海外ではスムーズな駐車サービスのために、異なるアプローチでのIoTの活用が見られ始めている。2017年2月、Googleは米国25の主要な都市で、Google Map上での路上駐車場情報の提供を開始した。このサービスにおける駐車場の情報も満空情報が基本だが、駐車時間が制限されているパーキングメーターのような駐車場に対し、現在の利用者の駐車開始時刻から空く時間を推測し、“easy”（＝停める場所を見つけやすい）、“hard”（＝停める場所を見つけづらい）を表示するサービスも実装されているのが特徴である。時間貸しであれば、そのスロットが空く時間は簡単にわかるのではないかと思われるが、インターネットからの情報の精度に問題があるため、機械学習で駐車時間を推定しているというのも興味深い。（たとえば、違法駐車、タクシー乗車の場合のGPSデータを除き、目的地付近でクルマがうろうろしていたら「駐車場が見つからない」と判断してデータを蓄積し、似たような状況で、駐車スペースが見つかりやすいか見つかりづらいかを判定するそうだ。）他にも民間企業が、路上の違法駐車や時間超過駐車をマップで表示するサービスを提供しており、「実際に駐車しているかどうか」だけでなく、ルール違反の駐車をデータ化している点が海外の駐車場IoT活用事例の特徴といえる。

また、San Franciscoでは、2017年に、市内の28,000の全パーキングメータにプライシングを実施すると発表した。2011年にSFParkと呼ばれるエリアで駐車場プライシングを試行した結果を受けたものである。プライシングの仕組みですが、3ヶ月おきに1度値段の見直しをし、1時間につき25セント単位で増減させる。これを前もってドライバーや近隣に周知する。試行時は、ビ

ジネス街の駐車料金は税金を多めに（35%以上、他のエリアは20%以下）取る一方、需要が少ない駐車場は、民間駐車場で0.11\$/h、市営駐車場で0.42\$/h値下げすることになったそうだ。この取り組みにより、駐車場を探す時間は43%減少し、うろうろする距離は30%減少するとの結果を得て、安全性の向上、渋滞の軽減、近隣エリアの大気汚染の軽減が実現するとし、本格実施に繋がったとのことだ。この施策でどの程度駐車料金が上がるかについては、金融街とFisherman's Wharfなどの高需要が見込まれる地域でも、パーキングメーターの料金は\$8/hまでは到達せず、市内の一部（0.04%）のパーキングメーターで、\$7/hに達した程度だということ、プライシングがうまく機能したと言える。

日本ではまだ利便性のみを追求して活用されているIoT技術だが、海外ではルール遵守や利用の平準化という観点でも活用されていることがわかる。日本のパーキングメーターは、時間を超過して駐車している自動車がいても、駐車禁止の違反切符をとるわけでもないのが現状だそうだ。そもそも、日本では駐車場とパーキングメーターは法律上の区分が異なり、統一した情報提供がされることはない。駐車場の情報も限定的であるし、パーキングメーターについては情報さえ存在しない。IoTを活用して包括的なプライシングを実施することで、路上駐車を減らして駐車場利用を平準化できるだけでなく、パーキングメーターの超過駐車に対する料金回収も可能になるのではないだろうか。さらに、路肩にカメラやセンサを設置することで、違法駐車に対しリアルタイムで罰金を課することも可能になるかもしれない。



6-1 駐車場法の概要

http://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000002.html

道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市機能の維持及び増進に寄与することを目的として、1957（昭和32）年5月に駐車場法（昭和32年法律第106号）が制定された。この法律により、既成市街地内に都市計画として駐車場整備地区を指定し、路外駐車場の設置を促進し、また駐車場整備地区及びその周辺に建築される一定の規模及び用途の建築物については、駐車施設の附置義務を課することが可能となると同時に、駐車場の構造、設備あるいは管理についても、適切な水準を確保するための基準が定められたものである。

(1) 駐車場法の目的（第1条）

この法律は、都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とする。

(2) 駐車場法の対象となる「自動車」の定義（第2条第4号）

道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車をいう。

(3) 路上駐車場及び路外駐車場の計画的整備

○駐車場整備地区の決定（第3条）

道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域については、都市計画に駐車場整備地区を定めることができる(市町村)。

都市計画に駐車場整備地区を定めた場合

○駐車場整備計画の策定（第4条）

次の事項のうち必要な事項を定めた駐車場整備計画を定めることができる(市町村)。
(都道府県と協議、道路管理者・都道府県公安委員会の意見聴取)

- ① 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針
- ② 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量
- ③ 目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策
- ④ 地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応じるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体
- ⑤ 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

○路上駐車場の整備（第5条）

駐車場整備計画に基づいて路上駐車場を設置するものとする(地方公共団体)。

○一般的責務（第4条の2）

駐車場整備計画達成のため、路上駐車場及び路外駐車場の整備に関して必要な措置を講じるよう努めなければならない(地方公共団体)。

○駐車場整備地区内の路外駐車場の整備(第10条)

駐車場整備地区内の長時間の駐車需要に応じるために必要な路外駐車場の都市計画を定めなければならない(市町村等)。これに基づく路外駐車場の整備に努めなければならない(地方公共団体)。

(4) 路外駐車場の整備等

○構造及び設備の基準（第11条）

一定の路外駐車場の構造及び設備は、一定の技術的基準に適合していなければならない。

路外駐車場管理者の届出の義務

○設置の届出（第12条）

一定の路外駐車場を設置する者（路外駐車場管理者）は、あらかじめ都道府県知事等にその設置を届出なければならない。

○管理規程の届出（第13条）

路外駐車場管理者は、管理規程を作成し、路外駐車場の供用開始後 10 日以内に都道府県知事等に届出なければならない。

○路外駐車場管理者の責務（第15条、第16条）

指導
監督

都道府県知事等の 監督権限

○立入検査等 （第18条）

○是正命令 （第19条）

(5) 附置義務駐車場

○駐車施設の附置義務（第20条、第20条の2）

地方公共団体は、建築物の新築等をしようとする者に対し、地域の自動車交通の状況等を勘案して条例で駐車施設の附置を義務付けることができる。



6-2 駐車場法に基づく諸制度

(1) 駐車場整備地区（駐車場法第3条）

都市計画法の商業地域内、近隣商業地域内等又はその周辺の地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区について、駐車場の計画的整備を推進するため、都市計画に定める地域地区。2018（平成30）年3月末現在、131都市171地区で指定されている。

(2) 駐車場整備計画（駐車場法第4条）

駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合においては、市町村は、その駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、その地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画を定めることができる。2018（平成30）年3月末現在、77都市107地区で策定されている。

(3) 技術的基準（駐車場法第11条）

路外駐車場で自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上であるものの構造及び設備は、建築基準法その他の法令の規定の適用がある場合においてはそれらの法令の規定によるほか、政令で定める技術的基準によらなければならない。

(4) 大臣認定制度（駐車場法施行令第15条）

一般公共の用に供する路外駐車場で、駐車のために供する部分の面積が500㎡以上の政令で予想しない特殊の装置を用いる路外駐車場について、国土交通大臣がその装置の構造及び設備並びに安全機能について効力を認定する制度。

※ 上記認定については2001（平成13）年1月6日より、国土交通大臣からの委任を受け、地方整備局長等が認定を行っている。

(5) 駐車場の届出制度（駐車場法第12条）

都市計画区域内において、自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場でその利用について駐車料金を徴収するもの（届出駐車場）について、その管理者が、路外駐車場の位置、規模、構造及び設備その他必要な事項を都道府県知事等に届け出る制度。

(6) 附置義務制度（駐車場法第20条、第20条の2）

駐車場整備地区内等において、延べ面積が一定規模以上の建築物を新築・増築する者に対し、その建築物又はその建築物の敷地内にその用途、延べ面積に応じて自動車の駐車のための施設を設けなければならない旨を条例で定めることができる。国土交通省では、『標準駐車場条例』を策定し、地方公共団体による条例制定を促進。2018（平成30）年3月末現在、197市区町で制定されている。



6-3 関係法令等

○標準駐車場条例

<http://www.mlit.go.jp/common/001258098.pdf>

路外駐車場及び建築物における駐車施設の附置等について、各地方公共団体が定める駐車場条例の雛形として策定されたもの。

○駐車場管理規程例

http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000023.html

駐車場の管理運営の適正化及び利用者の保護を図るため、各駐車場事業者が管理規程を定める際の参考として策定されたもの。

○都市計画法（昭和43年法律第100号）

https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/etail?lawId=343AC0000000100

都市計画に定める地域地区の一つとして駐車場整備地区があり、当該地区においては、都市計画駐車場や地方公共団体の設置する路上駐車場のほか、地方公共団体が定める附置義務条例により建築物に設置が義務付けられる附置義務駐車施設等の総合的な整備が推進されることとなる。

〔関連条項〕 第8条第1項第8号（地域地区）、第11条第1項第1号（都市施設）、第29条第1項（開発許可）

○都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）

https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=414AC0000000022

以下の駐車場法の特例制度が設けられている。

- ・ 市町村が、立地適正化計画において、駐車場配置適正化区域を設定し、①路外駐車場配置等基準、②集約駐車施設の位置・規模 を定めることで、当該区域内において、①路外駐車場の配置の適正化、②附置義務駐車施設の集約化を図ることが可能となる。
- ・ 都市再生緊急整備協議会が、都市再生緊急整備地域内の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（「都市再生駐車施設配置計画」）を定めた場合、既存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こととし、まちづくりと一体となった附置義務駐車施設の整備が可能となる。

〔関連条項〕 第19条の13～14（都市再生駐車施設配置計画）、第81条、第106号、第107号（駐車場配置適正化区域）

○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）

https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=424AC0000000084

以下の駐車場法の特例制度が設けられている。

- ・ 市町村が、低炭素まちづくり計画に「駐車機能集約区域」と「集約駐車施設の位置及び規模」を定め、併せてこれらを駐車場法に基づく駐車施設の附置に関する条例に定めることで、附置義務駐車施設の集約化を進めることが可能となる。

〔関連条項〕 第7条、第8条、第20条（駐車機能集約区域）

○高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）

https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=418AC0000000091

新設の特定路外駐車場における移動等円滑化基準（車いす使用者用駐車施設を1以上設けること）への適合義務、既存の特定路外駐車場における基準適合への努力義務が規定されている。また、路外駐車場管理者に対して、新設特定路外駐車場のバリアフリー状況の利用者への情報提供や、バリアフリーマップを作成する市町村への情報提供についての努力義務が規定されている。

〔関連条項〕第2条、第10条～第24条（施設管理者の基準適合義務等）、第24条の8、第40条の2（施設設置管理者による市町村への情報提供）、第33条～第35条（特定事業の実施）

○移動等円滑化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ための省令

（平成18年国土交通省令第112号）

<http://www.mlit.go.jp/common/000234978.pdf>

路外駐車場車いす使用者用駐車施設について、

- ・幅は350cm以上とすること
 - ・路外駐車場移動等円滑化経路の長さをできるだけ短くすること
 - ・路外駐車場移動等円滑化経路上に段を設けないこと
- 等、その構造及び設備に関する基準が規定されている。

○道路法（昭和27年法律第180号）

https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=327AC1000000180

道路上に、又は道路に接して道路管理者が設ける自動車駐車場について規定されている。

〔関連条項〕第2条第2項第6号（自動車駐車場）、第24条の2（駐車料金）、第24条の3（駐車料金の表示）

○建築基準法（昭和25年法律第201号）

https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=325AC0000000201

自走式立体駐車場等の建築物である駐車場について、本法律の規定の適用がある場合は、これによらなければならない。

〔関連条項〕第6条（建築確認）、第7条（完了検査）、第19条～第23条（構造）、第26条、第27条（耐火建築物）、第32条～第35条の2（建築設備）、第37条（建築材料の品質）、第43条（接道要件）、第48条（用途地域）、第52条（容積率）、第53条（建蔽率）、第61条～第65条（防火地域）、第84条の2（簡易構造建築物）、第88条（工作物への準用）

○消防法（昭和23年法律第186号）

https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawid=323AC1000000186

自走式立体駐車場等の建築物である駐車場について、本法律の規定の適用がある場合は、これによらなければならない。

〔関連条項〕第7条第1項、第8条第1項、第8条の2の4（火災の予防）、第17条第1項、第17条の3の2、第17条の3の3（消防の設備等）

○大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）

https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawid=410AC0000000091

大規模小売店舗が不特定多数の顧客を集め、大量の商品等の流通の要となる施設であり、また、生活利便施設として生活空間から一定の範囲内に立地するという特性を有することに着目し、大規模小売店舗の設置者に対し、駐車需要の充足その他周辺の地域の住民等の利便の確保を図るため、必要な措置を講じるものとされている。

〔関連条項〕第4条（指針）、第5条（大規模小売店舗の新設に関する届出等）

○自動車の保管場所の確保等に関する法律（昭和37年法律第145号）

https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawid=337AC0000000145

自動車の保有者等に自動車の保管場所を確保し、道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づけるとともに、自動車の駐車に関する規制を強化することにより、道路使用の適正化、道路における危険の防止及び道路交通の円滑化を図ることを目的としたもの。

駐車場整備に関する国等の支援措置

駐車場整備に関する税制特例、補助、公的融資には以下のものがある。

●税制特例

地価税

対 象	優遇措置	根拠条文
特定の都市計画駐車場	非課税	租税特別措置法第 71 条の 5
特定の附置義務駐車施設	課税価格を 1 / 2 に軽減	租税特別措置法第 71 条の 12 第 1 項

※地価税は、1998（平成 10）年度以降、当分の間、課税されないこととされている。

事務所税

対 象	優遇措置	根 拠
都市計画駐車場、届出駐車場	非課税	地方税法第 701 条の 34 第 3 項第 27 号

●補助制度

駐車場整備に関する主な国土交通省の支援策

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
暮らし・にぎわい再生事業 (社会資本整備総合交付金)	中心市街地活性化基本計画の認定を受けた地区について、都市機能のまちなか立地、空きビル再生、多目的広場等の整備等を総合的に支援することにより、まちなかに公共施設等の都市機能等の導入を図ることを目的に、コア事業(都市機能まちなか立地支援、空きビル再生支援、賑わい空間施設整備)と併せて行うものとして再生事業計画に定められた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 1/3 (駐車場の整備費については概ね 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) 等	(間接補助) 国：1/3 地：1/3 民：1/3 等
都市再生総合整備事業 (社会資本整備総合交付金)	本事業は、地方公共団体等が行う調査、整備計画の策定、都市基盤施設等の整備並びに面的整備及び拠点形成の促進を支援し、機能的で魅力ある都市拠点の形成を通じて都市の活力を高め、都市の再生・再構築を推進することを目的としており、駐車場整備については、総合整備型においては特定地区内、拠点整備型においては整備地区内で整備する駐車場に対して支援が可能。	対象事業費の 1/3 (駐車場の整備については、一地区当たり概ね 500 台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、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) 対象事業費(市町村が負担する費用の額の範囲内かつ当該事業に要する費用の 3 分の 2 を超えない範囲の額)の 1/3(駐車場の整備については、一地区当たり概ね 500 台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、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)
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

市街地再開発事業 (社会資本整備総合交付金)	市街地再開発事業の共同施設整備として実施される駐車場の整備に対する支援(駐車場整備の必要性の高い地区における駐車場の整備等)。	対象事業費の1/3等 (対象事業費は駐車場整備の必要性の高い地区における駐車場の整備に要する費用等)	(間接補助) 国:1/3 地:1/3 民:1/3 等
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	—

●融資制度

公的融資制度

整備主体	融資機関等	融資対象	融資条件				根拠法令等
			融資限度	金利	償還期間 (据置期間)	償還方法	
地方公共団体	地方公共団体金融機構(公営企業債)	一般公共の用に供される有料の駐車場(道路の路面に一定の区画を限って設置される路上駐車場を除く。)の整備事業	100%	期間別金利	20年以内 (3年以内)	元利均等	○地方自治法 ○地方財政法
地方公共団体 地方道路公社	無利子貸付金(有料道路整備資金)	道路附属物である都市計画駐車場で(注1)の条件を満たすもの	15% 20% 25% 40% (注2)	0%	20年 (5年)	後期逡増	○道路整備特別措置法(有料道路整備資金貸付要領)

(注1) 無利子貸付金を受ける場合の条件

- ①当該自動車駐車場が、道路の附属物として設置され管理されること。
- ②当該自動車駐車場が設置される都市において、駐車場整備地区に関する都市計画が定められており、又は大規模建築物に対して駐車施設の附置を義務づける条例が定められていること。
- ③都市計画施設であること。
- ④収容台数が100台以上であり、かつその建設費がおおむね2億円以上であること。
- ⑤道路管理者に係るものについては25年以内、地方道路公社に係るものについては30年以内に借入金総額(無利子貸付金以外のものも含む)を償還可能なもの。

(注2) 400台以上の大規模な駐車場に対しては5%上乘せ。

●その他

上記以外にも、地方公共団体等において、独自に助成制度を設けている場合もある。

おわりに

2018年の正月に、恒例の駐車場関係4団体の賀詞交歓会で、各団体の幹部や国土交通省のご担当者が一堂に会する機会がありました。

その場で、「一体、日本の駐車場の総量は何台（車室数）あるのだろうか？」という話題になり、「国土交通省や各団体がいろいろなデータを所有しているが、この素朴な問いに答えるデータがない」ということになり、それぞれが保有している諸データを一括にまとめたデータ集を作ったらどうだろうという話に発展しました。

たまたま小生が駐車場業界の月刊誌『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌の発行人でもあることから、この編集委員会の立ち上げと事務局役を引き受けることになり、各団体の長及び事務局長が、国土交通省都市局街路交通施設課の協力を得て編集委員会およびワーキンググループを構成することになりました。

2018年3月に、第1回目の委員会をキックオフし、毎月1回程度、計10回のワーキンググループの作業、計3回の編集委員会での議論と、精力的に編集作業を進め、今日漸く発刊の運びとなりました。

内容も、委員会での議論の結果、国土交通省と各団体のデータを集約・整理するのみならず、駐車場の系譜や最新動向、今後の展望に関する記事も加え、駐車場に深くかかわる方から、駐車場に興味を持った一般の方にもお役にたつような「便覧」として充実させることになりました。

執筆に当たっては、章ごとに主担当（下記参照）を置きましたが、編集委員とワーキンググループ全員が協力して進めました。

その結果、ここに本邦初の4団体と国土交通省の情報とデータを重ね合わせた質量ともに充実した「駐車場便覧」が完成いたしました。なお、情報とデータは鮮度が大切であるとの考えから、毎年、内容の更新を行うこととしております。

この間、編集委員会の皆様、国土交通省都市局街路交通施設課の皆様には、情報収集、データの整理・加工、原稿の執筆など、多大のご協力を賜りました。ここに編集に携われた全ての方々のご苦勞をねぎらうと共に、心より深く感謝申し上げます。

駐車場に関係する方々、あるいは関心のある一般の方々に便利で有益なものとして、末永くご活用いただけることを期待いたします。

編集副委員長 森井 博

執筆主担当（敬称略）

第1章：鈴木、小清水

第2章：国土交通省都市局街路交通施設課(2-1)、4団体(2-2)

第3章：4団体

第4章：国土交通省都市局街路交通施設課、4団体

第5章：国土交通省都市局街路交通施設課(5-1)、鈴木(5-2、5-3)

第6章：国土交通省都市局街路交通施設課

第7章：国土交通省都市局街路交通施設課

■「駐車場便覧」編集委員会

委員長	松谷 春敏	日本大学客員教授
副委員長	森井 博	一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
委員	小清水琢磨	一般社団法人 全日本駐車協会 副会長
	新村 高志	公益社団法人 立体駐車場工業会 会長
	石丸 寛二	公益社団法人 立体駐車場工業会 会長（前）
	飯島登美夫	一般社団法人 日本自走式駐車場工業会 理事長
	山中 直樹	一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 副理事長
	鈴木 美緒	東海大学 工学部土木工学科 特任准教授
WGメンバー	善本 信之	一般社団法人 全日本駐車協会 専務理事
	黒田 和孝	一般社団法人 全日本駐車協会 専務理事（前）
	永田 哲郎	一般社団法人 全日本駐車協会 常務理事
	原田 治彦	公益社団法人 立体駐車場工業会 専務理事
	岡部 達郎	公益社団法人 立体駐車場工業会 事務局長
	尾形 和行	公益社団法人 立体駐車場工業会 事務局長（前）
	石井 順一	公益社団法人 立体駐車場工業会 総務部長
	高津 充良	一般社団法人 日本自走式駐車場工業会 専務理事
	若山 聡	一般社団法人 日本自走式駐車場工業会 事務局長
	嶋田 浩司	一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 副理事長
	青木 美雪	一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 事務局長
	山本 稔	有限会社サン・ネット 代表
	丸山 克己	有限会社サン・ネット 編集
オブザーバー	本田 武志	国土交通省 都市局 街路交通施設課長
	渡邊 浩司	国土交通省 都市局 街路交通施設課長（前）
	奥田 調夫	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官
	田畑美菜子	国土交通省 都市局 街路交通施設課 企画専門官
	山田 道昭	国土交通省 都市局 街路交通施設課 企画専門官（前）
	三次 涼太	国土交通省 都市局 街路交通施設課 駐車場係長
	中西 賢也	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室 室長

駐車場便覧

PARKING HANDBOOK

2019年11月発行

編 集	『駐車場便覧』編集委員会
発 行	一般社団法人 全日本駐車協会 東京都千代田区大手町 1-6-1 大手町ビル TEL 03-3211-6085
	公益社団法人 立体駐車場工業会 東京都中央区新川二丁目9番9号SHビル6F TEL 03-5542-0733
	一般社団法人 日本自走式駐車場工業会 東京都港区芝 5-26-20 建築会館5F TEL 03-3456-0781
	一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 東京都中央区日本橋小網町 7-2 べんてるビル7F TEL 03-3663-6282
編集協力・印刷・製本	有限会社サン・ネット TEL 03-3269-6696

※ 無断転載を禁ず

P A R K I N G
H A N D B O O K