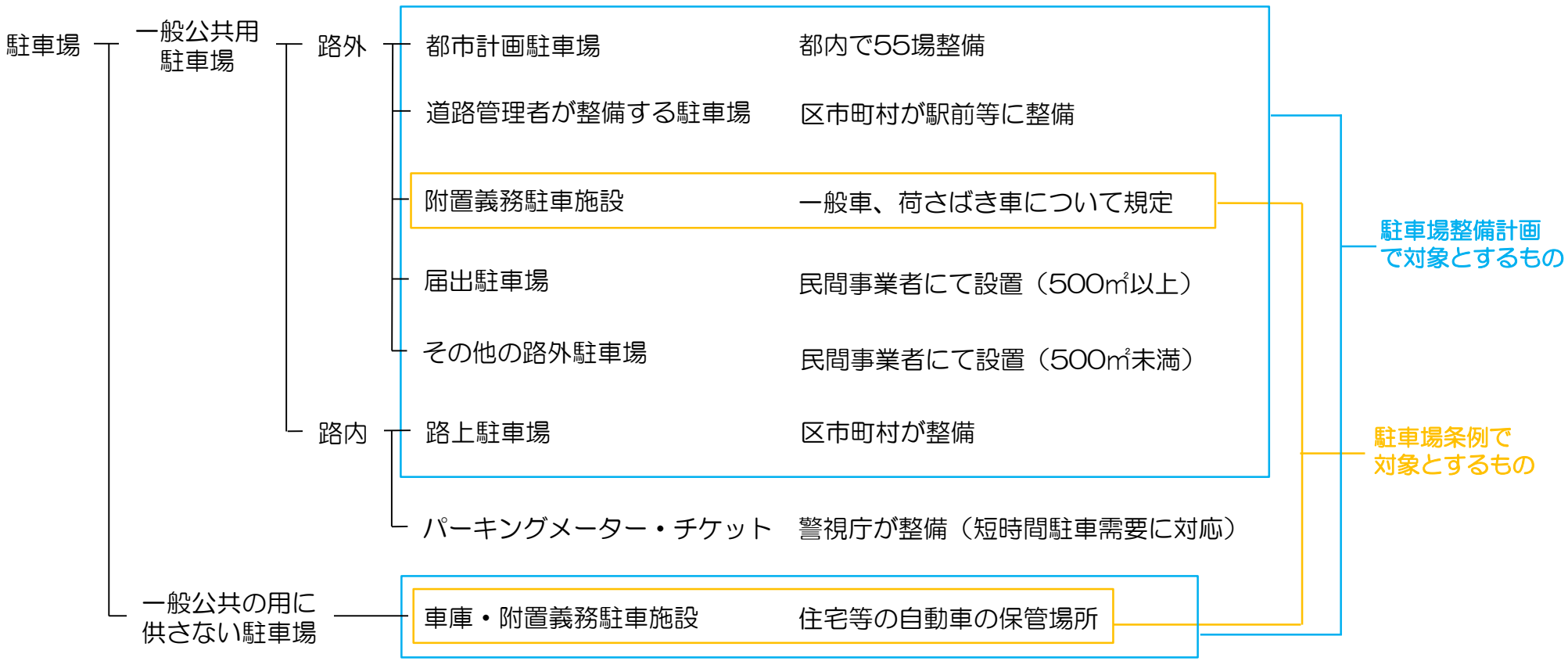
駐車場をとりまく現状と課題

東京都都市整備局
市街地建築部建築企画課

駐車場の分類



※駐車場分類は国土交通省資料による

駐車場整備計画：駐車場法第4条に基づき、駐車場整備地区における駐車場の現況や課題を整理し、
その整備に向けた施策について定めたもの
駐車場整備地区の指定、駐車場整備計画の策定は、総合駐車対策マニュアルに基づき実施

東京都駐車場条例の概要

経　緯

- 昭和33年　駐車場条例制定
  一律の基準で、建物への駐車場附置を義務付け
  対象地域：区部全域・一部の市部[注1]の商業地域など
  対象建築物：大規模な事務所、百貨店、病院、共同住宅など
  注１：八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市

- 昭和37年　駐車需要が少ない建築物について認定による附置義務緩和制度の導入

- 平成4年　対象区域の拡大
  対象地域:市部全域に拡大
  大規模建築物に係る附置義務基準の緩和
  一定規模以上の事務所に低減係数の導入

- 平成14年　地域ルール制度導入
  一律の基準によらず、地域特性に応じた駐車場台数等の設定
  対象地域：駐車場整備地区[注2]　注2：駐車場法に基づき、区市が指定
  ※現在10地区で策定済み
  荷さばきのための駐車場附置を義務付け

- 平成26年　利用実態を踏まえた附置基準の一部緩和
  区部　共同住宅：300㎡ →350㎡／台
  エコまち法に基づく地域ルール制度導入

- 平成30年　既存分譲マンションの附置義務台数の緩和基準

- 令和元年　特措法に基づく地域ルール制度導入

※上記のほか、社会経済情勢の変化を踏まえ、条例を適宜見直し

内　容

- 区市を対象に原則敷地ごとに一律の数値基準により駐車施設の附置を規定

地域・地区	対象規模	対象用途		基準床面積
駐車場整備地区等 ・駐車場整備地区 ・商業地域 ・近隣商業地域	特定用途の部分の床面積＋非特定用途の部分の床面積×3/4 の合計が1,500㎡を超えるもの	特定用途	百貨店その他の店舗	（特別区の区域）250㎡ごとに一台 （市の区域）　200㎡ごとに一台
			その他	（特別区の区域）300㎡ごとに一台 （市の区域）　250㎡ごとに一台
		非特定用途	共同住宅	（特別区の区域）350㎡ごとに一台 （市の区域）　300㎡ごとに一台
			その他	（特別区の区域）300㎡ごとに一台 （市の区域）　300㎡ごとに一台
周辺地区又は自動車ふくそう地区	特定用途の部分の床面積が2,000㎡を超えるもの	特定用途		（特別区の区域）300㎡ごとに一台 （市の区域）　250㎡ごとに一台

※特定用途：劇場、集会場、飲食店、百貨店その他の店舗、事務所、病院、倉庫若しくは工場等又はこれらの２以上のもの
※非特定用途：特定用途以外のもの

- 一律の数値基準に替えて、地域特性やまちづくりの方向性を踏まえたルールによる駐車施設の附置を可能とする仕組み（地域ルール）を順次整備

駐車場整備計画に基づく地域ルール（H14） ※駐車場法	
目　的	地区特性に応じた附置義務基準の制定
策定主体	区市
適用条件	**駐車場整備地区**の区域内にて、駐車場整備計画を定めた場合
低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール（H26） ※都市の低炭素化の促進に関する法律	
目　的	都市の低炭素化の促進
策定主体	区市
適用条件	**低炭素まちづくり計画**の区域内で、計画に即した駐車場条例を定めた場合
都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール（R1） ※都市再生特別措置法	
目　的	都市機能の増進
策定主体	**民間事業者等を含めた協議会**
適用条件	**都市再生駐車施設配置計画**の区域内において、計画を定めた場合

駐車場整備状況の推移

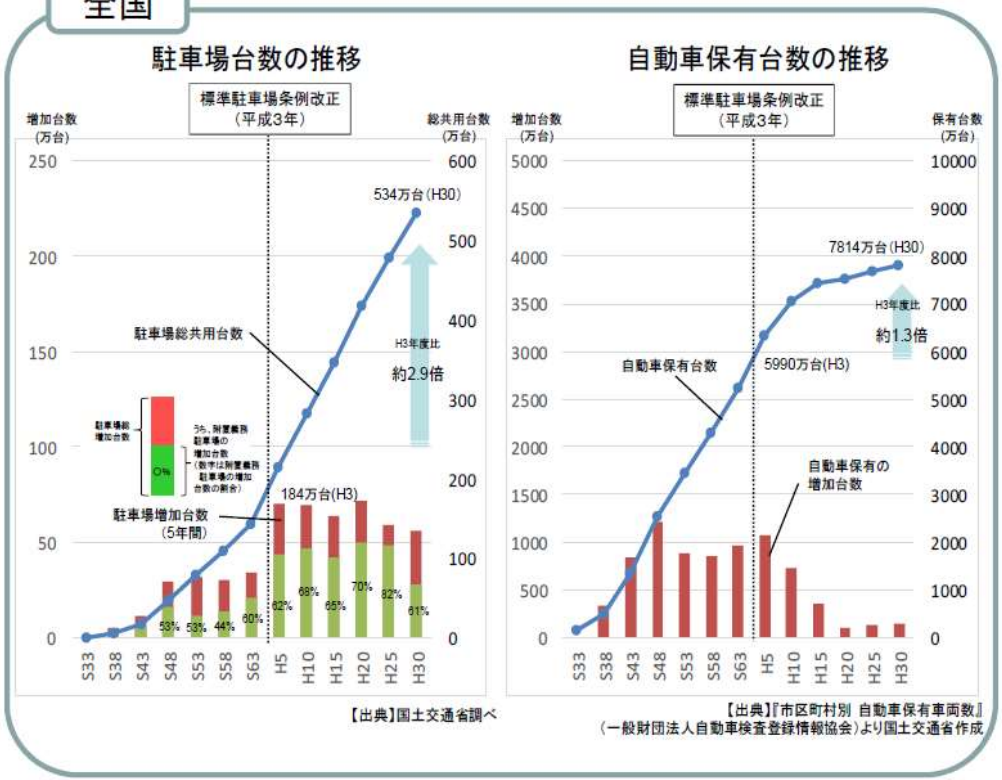
○全国では、過去25年間で駐車場台数は増加傾向
　一方で、自動車保有台数はやや停滞傾向

駐車場台数　　：H5　184万台　⇒　H30　534万台
自動車保有台数：H5　5,990万台　⇒　H30　7,814万台

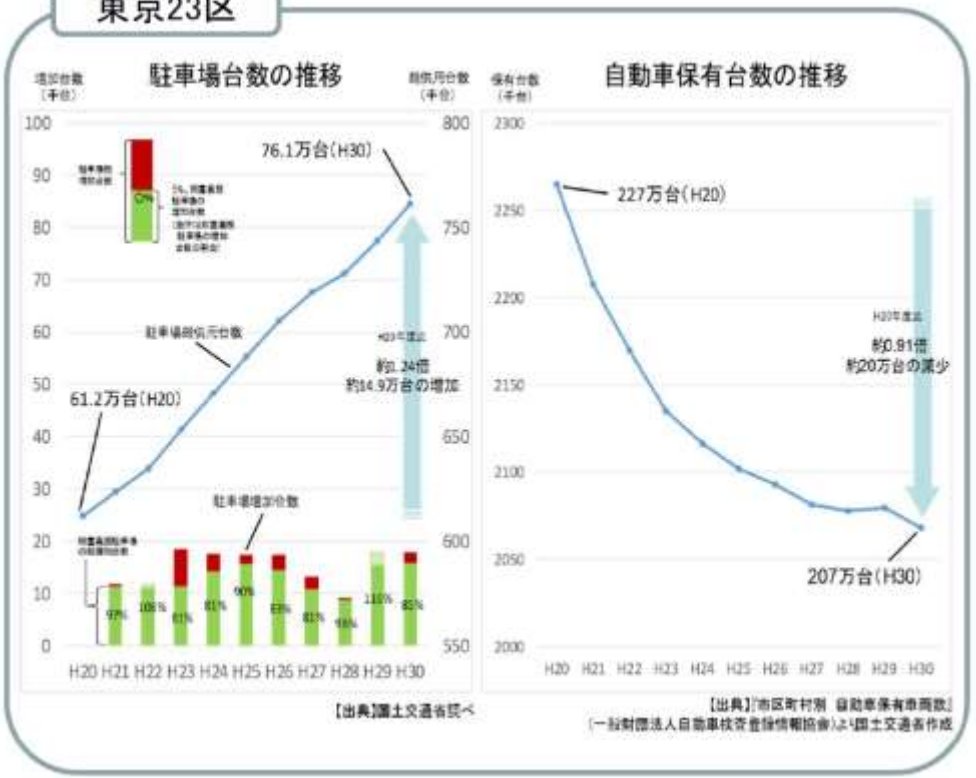
○区部では、過去10年間で駐車場台数は増加傾向
　一方で、自動車保有台数は減少傾向

駐車場台数　　：H20　61.2万台　⇒　H30　76.1万台
自動車保有台数：H20　227万台　⇒　H30　207万台

全国



東京23区

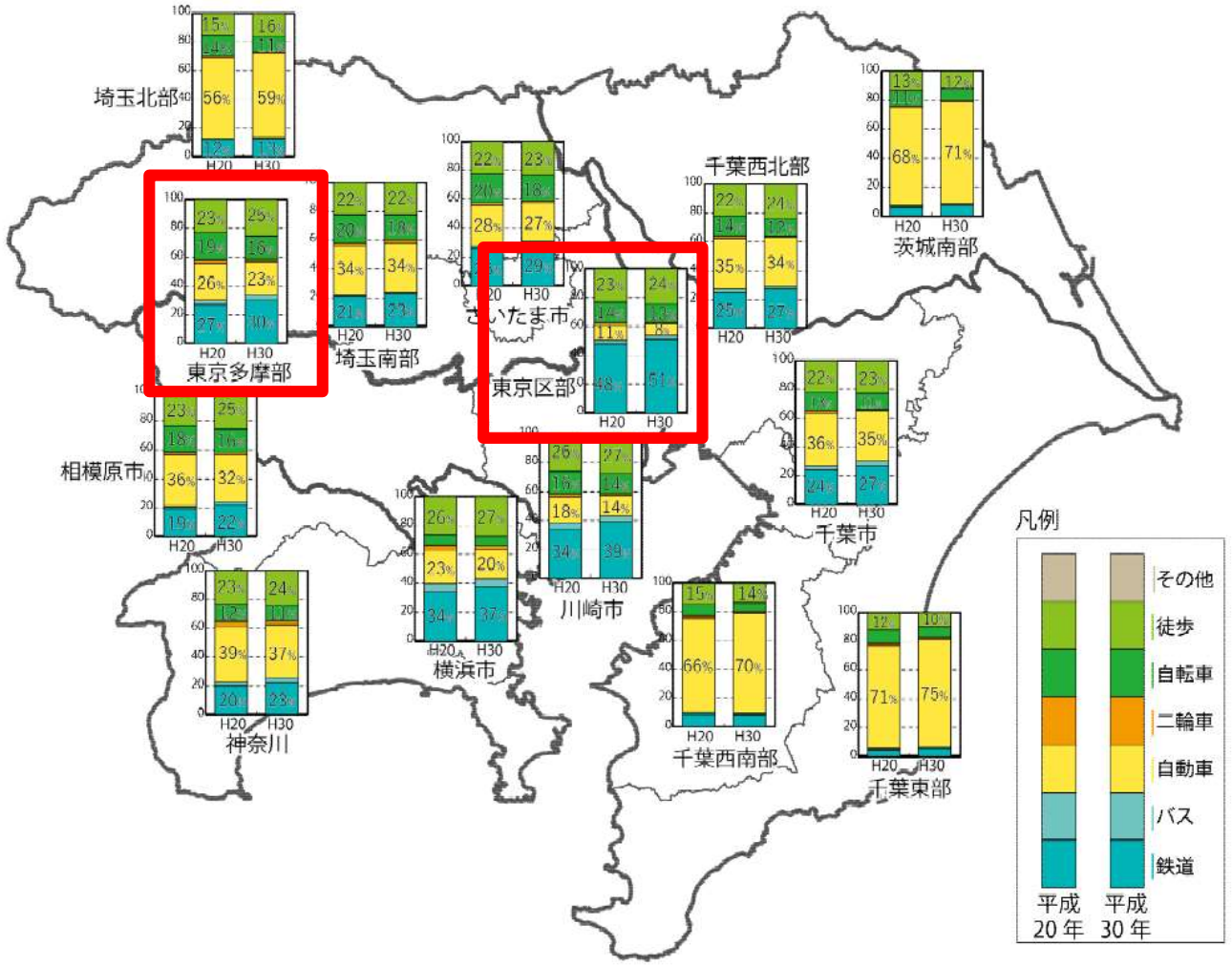


出典：国土交通省（第33回全国駐車場政策担当者会議）

交通分担率の推移

○PT調査の結果より、東京都では公共交通分担率が増加傾向

・平成20年から平成30年の10年間で、区部の鉄道分担率が5割以上に増加、多摩部も鉄道分担率が3割に増加

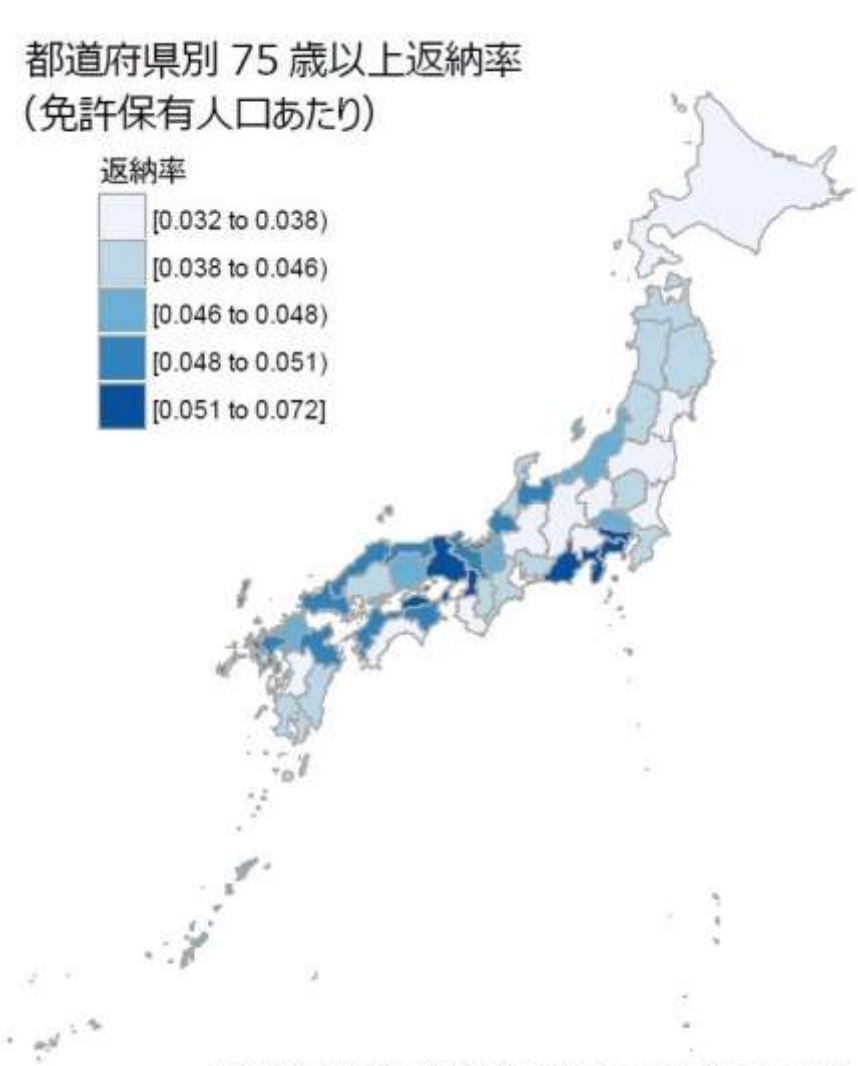


出典：東京都市圏交通計画協議会、国土交通省
（平成30年度パーソントリップ調査）

運転免許返納の推移

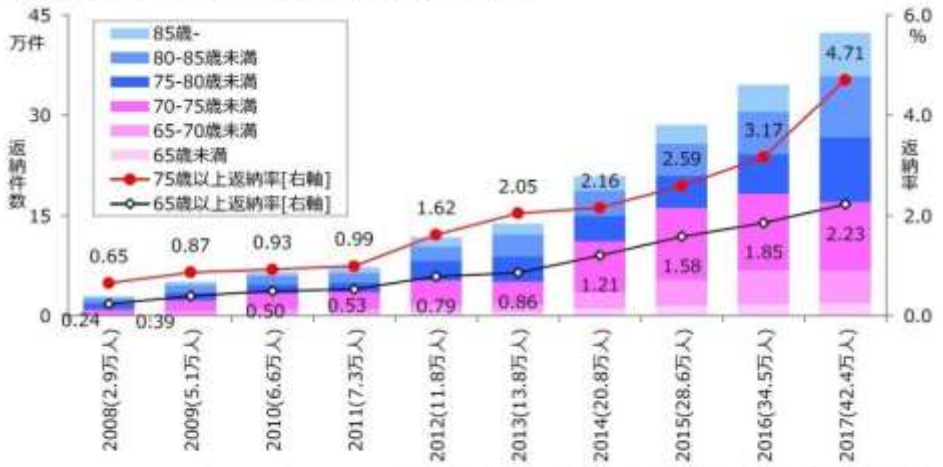
○高齢者の免許返納は増加傾向

・東京都の返納率が最も高い



(資料) 警察庁「運転免許統計」(平成 30 年版)

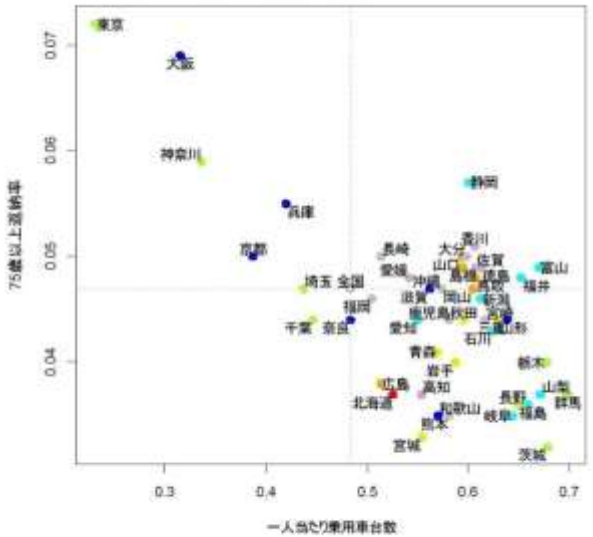
免許返納件数と免許保有人口に対する免許返納率



(注) 図表内の数字は、65 歳以上、75 歳以上の返納率

(資料) 警察庁「運転免許統計」(各年)

一人当たり乗用車台数と 75 歳以上返納率

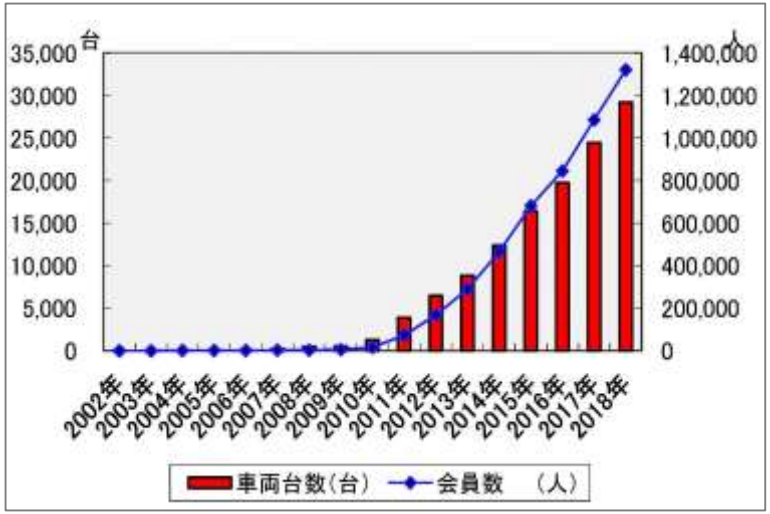


(資料) 免許返納率：警察庁「運転免許統計」、一人当たり乗用車台数：(一財)
自動車検査登録情報協会「車種別保有台数表」総務省「人口推計」(2017 年)

その他駐車場に係る社会状況の変化

○カーシェアリング市場の拡大

・8年間で、カーシェアの車両台数等が増加

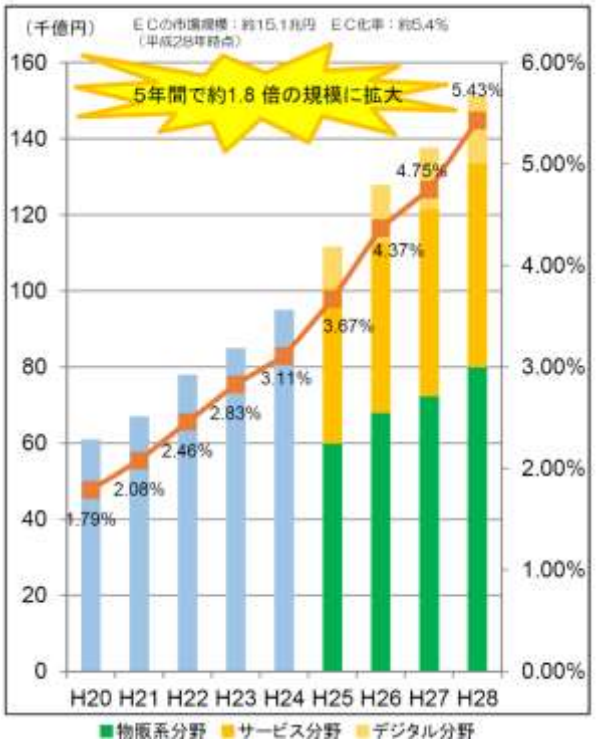


出典：公益財団法人　交通エコロジー・モビリティ財団

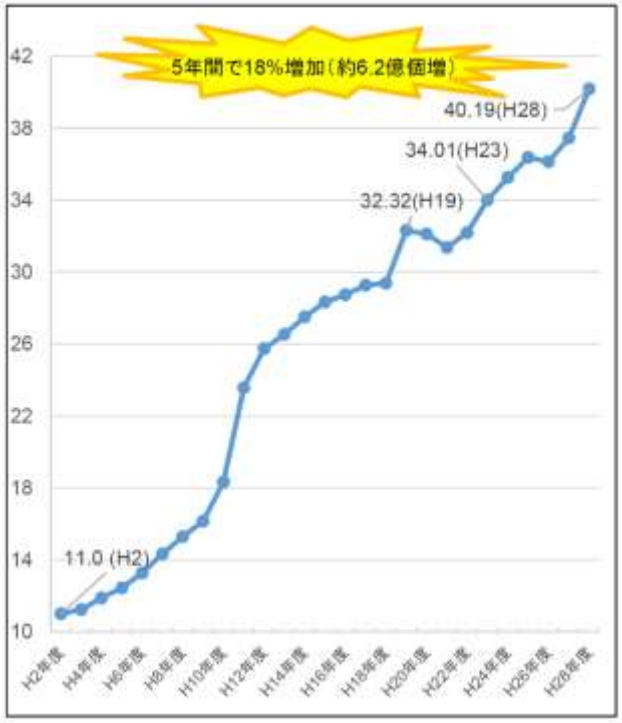
○eコマース市場規模と宅配便取扱実績の推移

・5年間で、電子商取引が約1.8倍の規模に拡大

・5年間で、宅配便等の取扱個数が約6.2億個（18%）増加



出典：経済産業省
電子商取引に関する市場調査



出典：国土交通省
平成28年度宅配便等取扱個数の調査

分譲マンションの駐車場の状況

○マンションの駐車場が余っている傾向

・既存マンションで住民が駐車場を解約する動き

・マンションの駐車場は機械式が多く、維持費がかかる

○分譲マンションにおける附置義務緩和

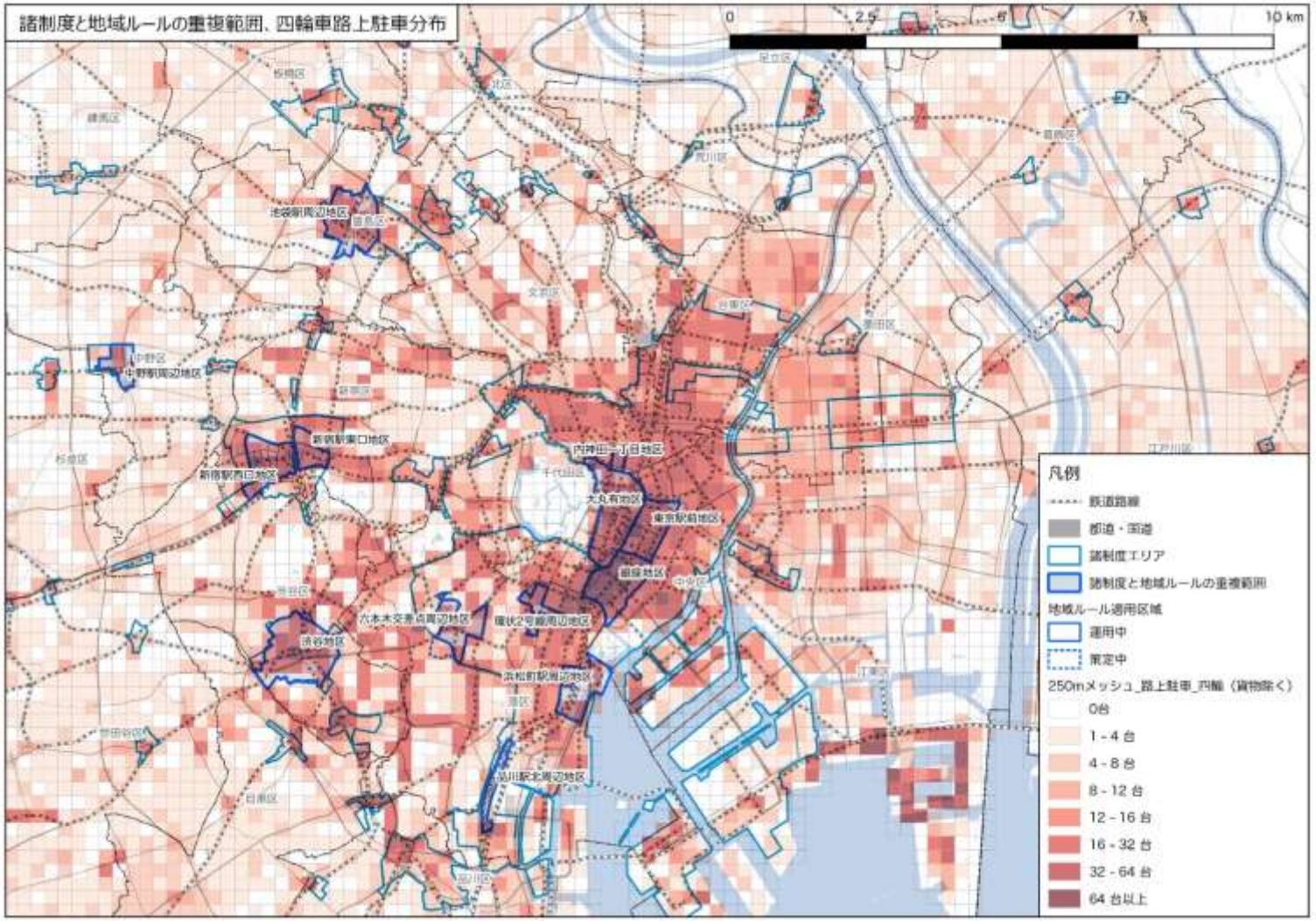
・平成30年度に利用実態に応じて附置義務の緩和が可能となる認定基準等を公表（技術的助言）

出典：東京都都市整備局市街地建築部

路上駐車（四輪車）の分布

○路上駐車（乗用車）

・乗用車の路上駐車は、都心部や駅周辺などで数多くみられる

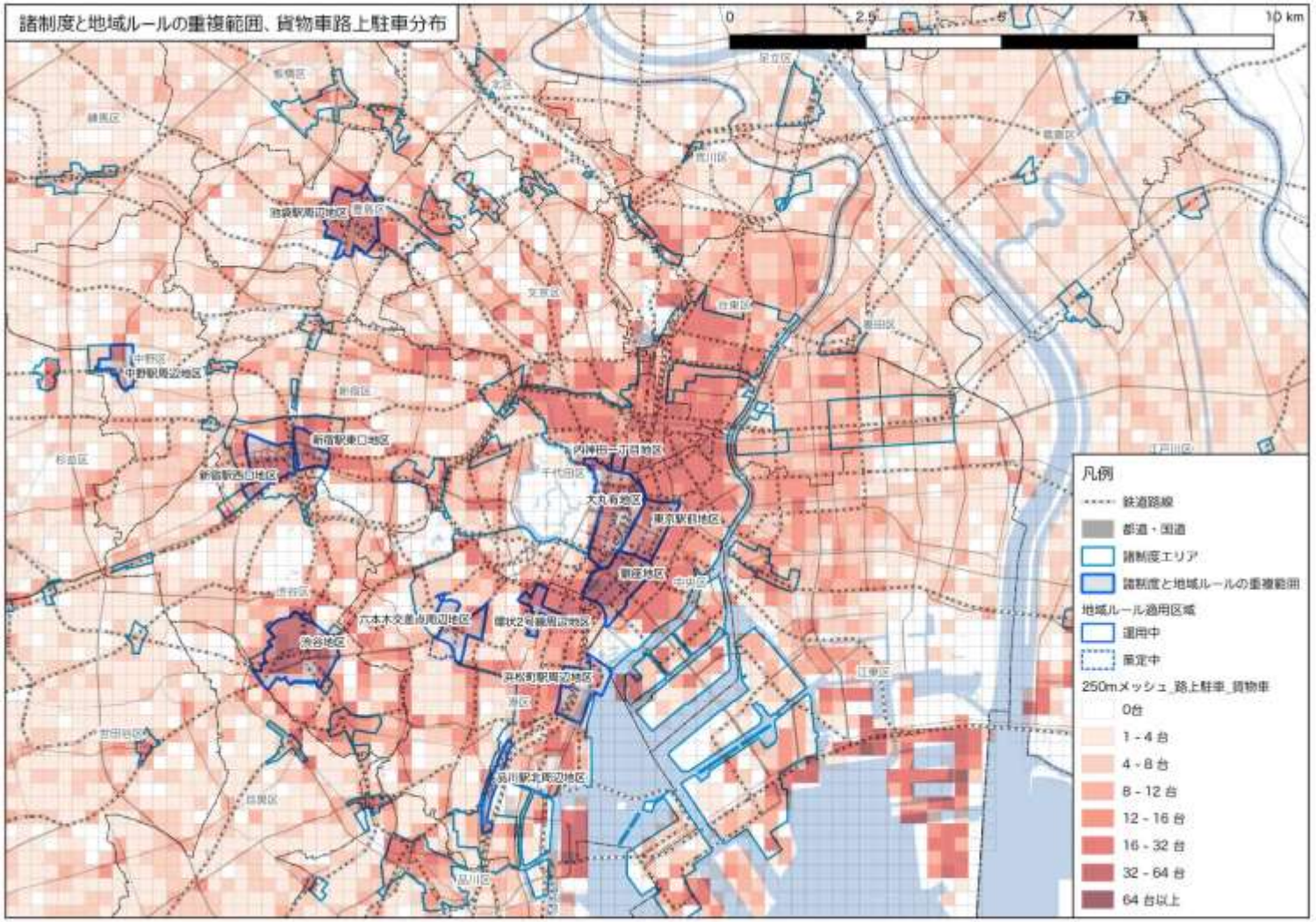


出典：警視庁のデータを基に東京都都市整備局都市基盤部が作成

路上駐車（四輪車）の分布

○路上駐車（貨物車）

・貨物車の路上駐車は、都心部や駅周辺などの拠点以外にも広範囲でみられる



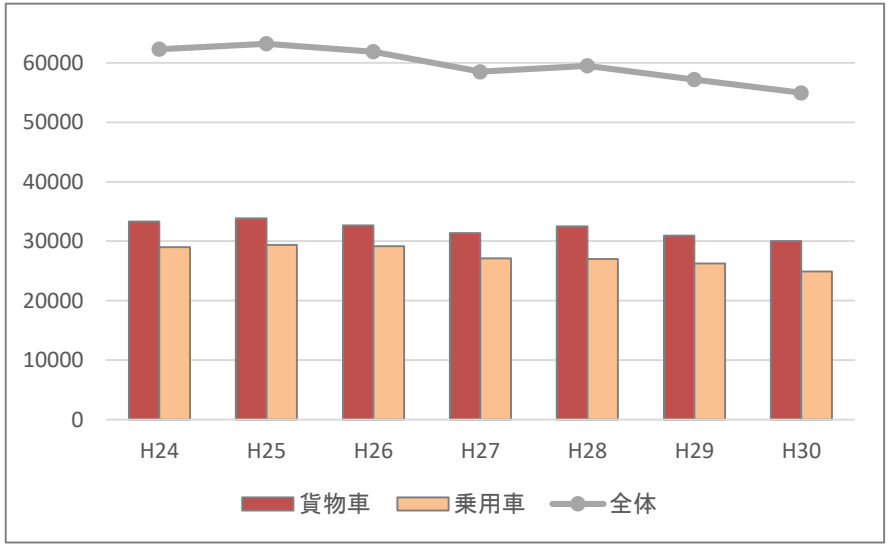
出典：警視庁のデータを基に東京都都市整備局都市基盤部が作成

路上駐車（四輪車）の推移

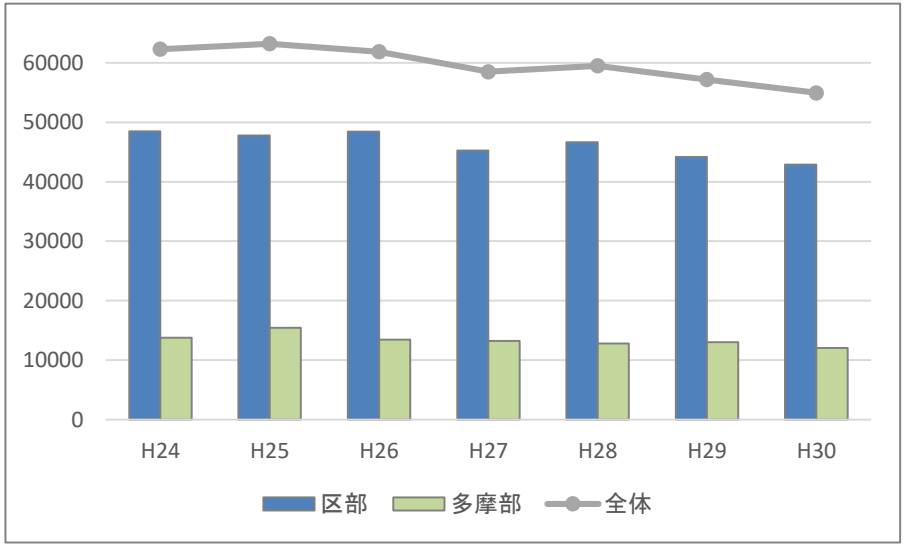
○路上駐車（四輪車）

・都内の路上駐車は、ここ数年でやや減少傾向にある

・乗用車に比べて貨物車の割合がやや多く、多摩部に比べて区部の割合が多い



出典：警視庁のデータを基に作成
（四輪車の瞬間路上駐車（違法）台数）



出典：警視庁のデータを基に作成
（四輪車の瞬間路上駐車（違法）台数）

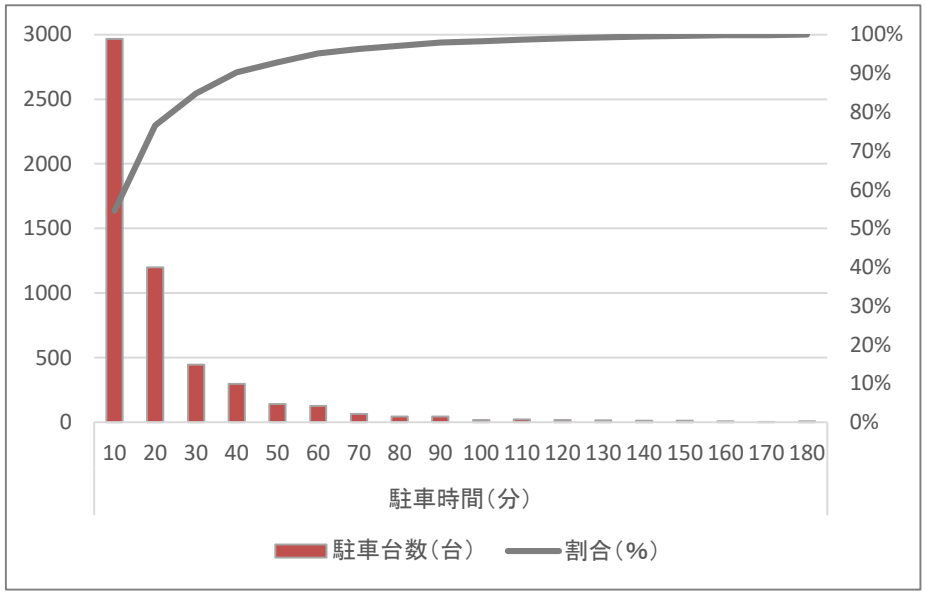
路上駐車の実態（渋谷地区）

○路上駐車の実態（渋谷地区）

・平成25年に渋谷区地域ルール適用区域内における路上駐車の駐車時間を調査

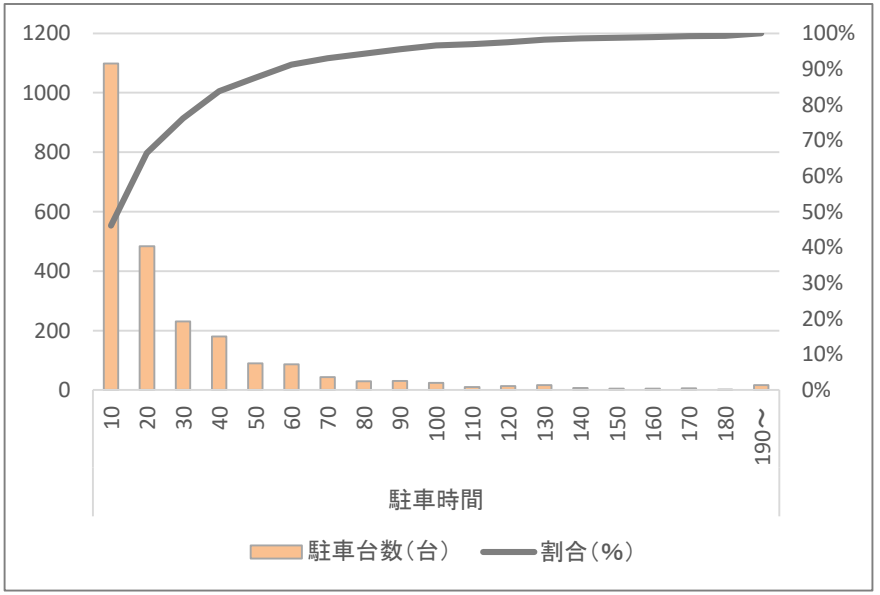
・荷さばき、一般車の車種別にかかわらず、10分未満の駐車が約5割を占めている
　その一方で、1時間以上の長時間の路上駐車もみられる

路上駐車の駐車時間（荷さばき）



出典：渋谷区のデータを基に作成

路上駐車の駐車時間（一般車）



出典：渋谷区のデータを基に作成

路上駐車の実態（代々木地区）

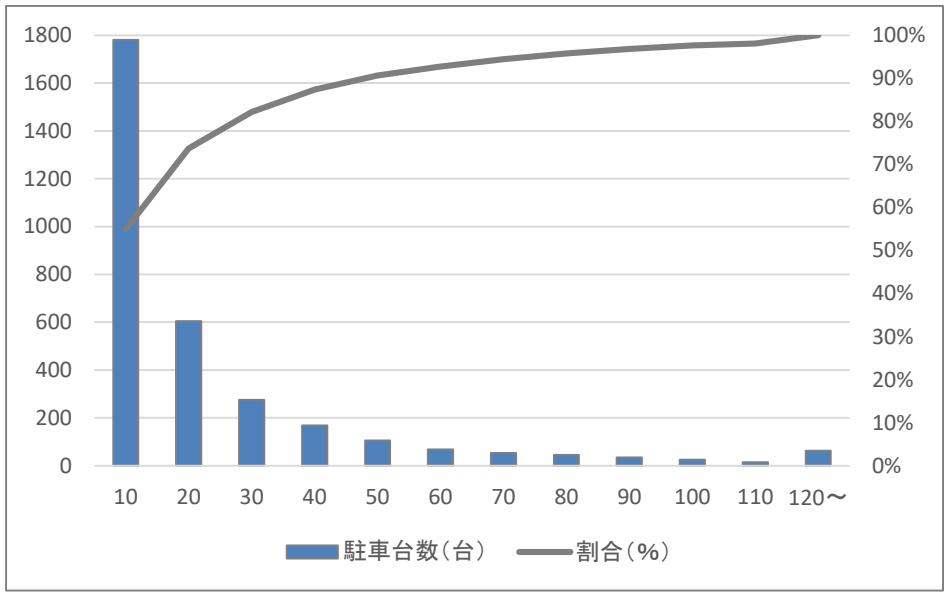
○路上駐車の実態（代々木地区）

・令和元年に駐車場整備計画検討地区内における路上駐車の駐車時間を調査

・平日、休日にかかわらず、10分未満の駐車が5割以上を占めている

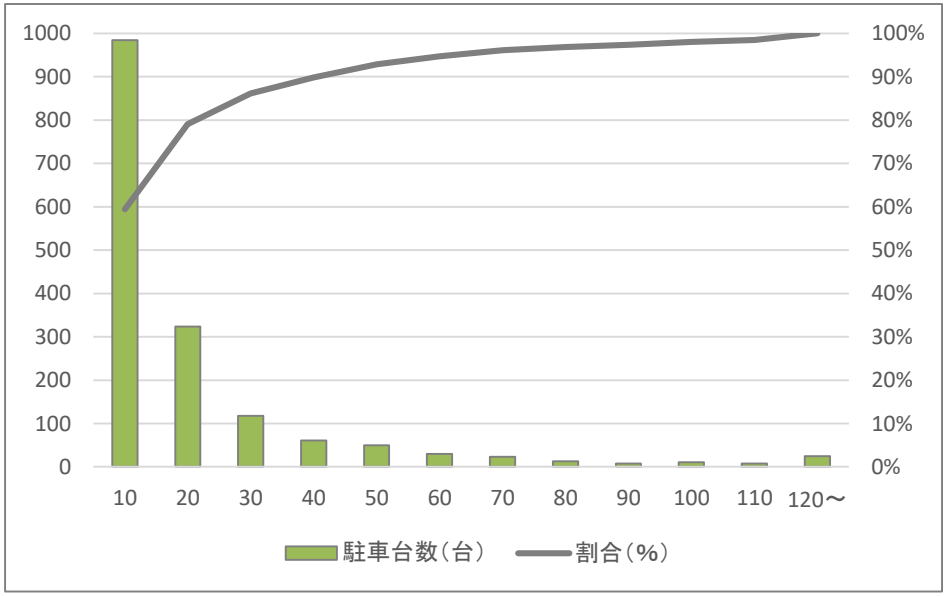
その一方で、1時間以上の長時間の路上駐車もみられる

路上駐車の駐車時間（平日）



出典：渋谷区のデータを基に作成

路上駐車の駐車時間（休日）



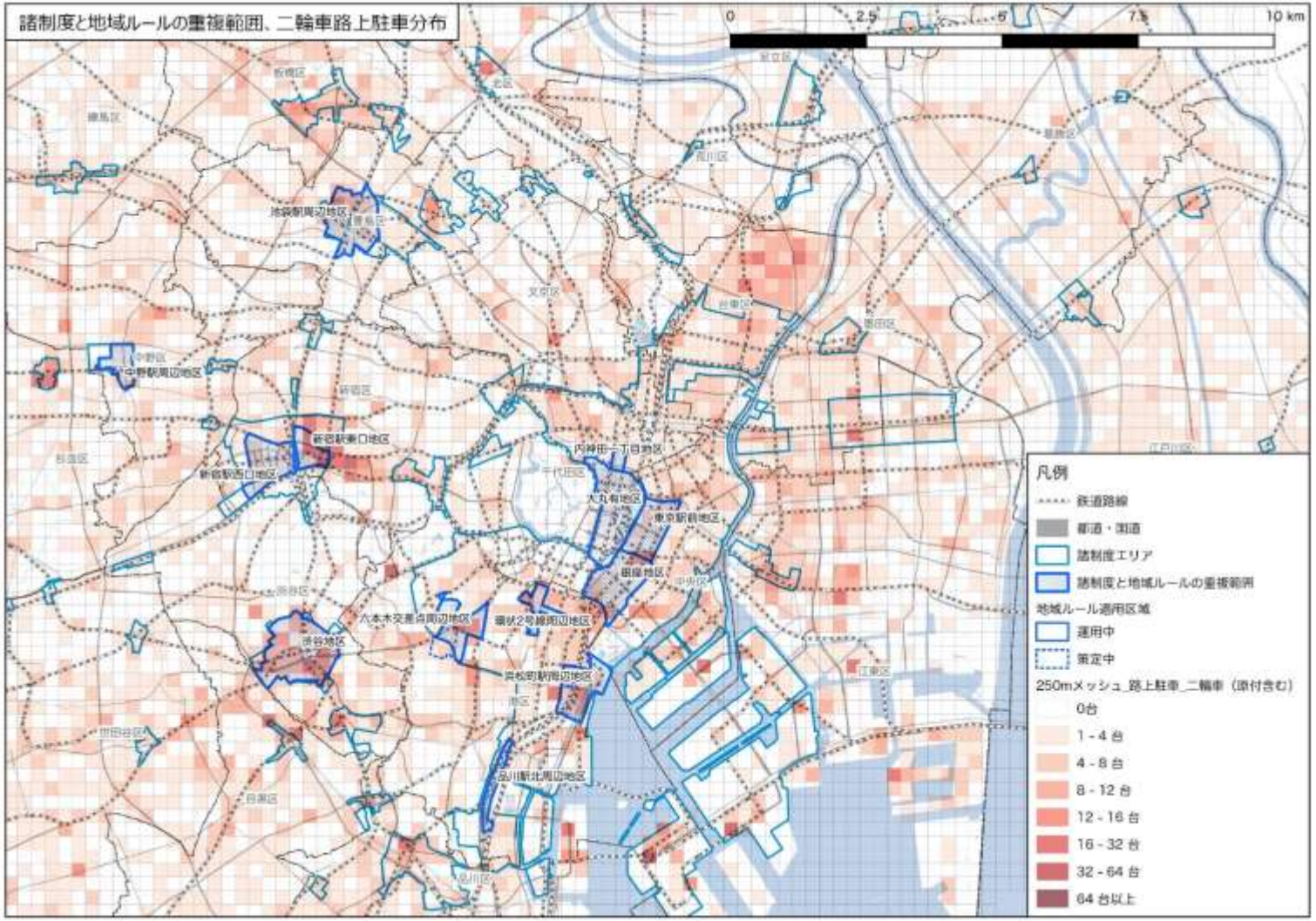
出典：渋谷区のデータを基に作成

路上駐車（自動二輪車）の分布

○路上駐車（自動二輪車）

・地域によりニーズが異なる（※路上駐車は局所的、台数が少ない）

・事業採算性が低く、民間整備が進展しない



出典：警視庁のデータを基に東京都都市整備局都市基盤部が作成

荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について（技術的助言）

○荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について（技術的助言：平成30年７月13日付国都街第39号）

（略）

２．自動二輪車駐車対策について

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

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

地方公共団体で管理する自動車駐車場における自動二輪車専用の駐車区画の確保や、従来、専ら自動二輪車以外の自動車の駐車の用に供していた駐車区画に自動二輪車も駐車できるようにすることも考えられるほか、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）に基づく取組として整備した自転車駐車場であっても、自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づけることにより自動二輪車の受入が可能となることから、柔軟な対応をお願いしたい。

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

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

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

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

出典：国土交通省（第33回全国駐車場政策担当者会議）

路上駐車対策

○路上駐車対策

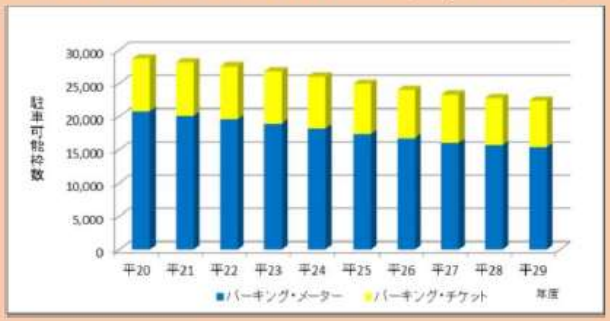
・時間制限駐車区間規制や、パーキング・メーター等の設置などを実施

時間制限駐車区間規制の実施状況

※周辺施設の短時間利用者の利便性向上を目的とした時間制限駐車区間規制の実施例

※貨物車の駐車需要に配意した貨物車専用時間制限駐車区間規制の実施例

※　パーキング・メーター等の設置状況の推移(平成20年度～29年度)



パーキング・メーターの撤去による道路空間の有効活用状況

※　利用率の低いパーキング・メーターを撤去し、自転車専用通行帯（カラー舗装）を整備した道路空間の有効活用例

(4)　二輪車に配意した駐車対策の推進

二輪車に配意した駐車対策の実施状況

※普通自動二輪車及び原動機付自転車を駐車可能とする規制の緩和例

※原動機付自転車を駐車可能とする規制の緩和例

警　察　庁　- National Police Agency -　4

出典：警察庁

まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（平成30年国土交通省）

○駐車場施策に関する現状

・1957年、駐車場法が制定。

・駐車場法制定当時においては1万台に満たなかった駐車場供用台数は、平成27年には約500万台となり、路上駐車台数も大幅に減少するなど、駐車場の整備を通じた道路交通の円滑化が着実に進められてきた。

・近年、自動車保有台数の伸びは鈍化しつつある中、各市町村においても、駐車場の需給状況については様々な状況を呈しているなど、駐車場施策は転換期を迎えていると言える。

○駐車供給量に関する課題

・公共交通によるアクセスが困難なまちなかの観光エリア等、来訪者の駐車需要を充足するような駐車場が未整備な地区等もあり、地域の交通状況やまちの特性等を踏まえた、適切な駐車場の整備がなお必要な箇所も存在している。

・路上駐車については、荷さばきを目的とした駐車が占めており、荷さばき用の駐車場の整備の必要性が高いと考えられるが、乗用車用と比べた場合、その整備が遅れている地域がある。一方で、観光バス需要の増加への対応や、整備が遅れている自動二輪車用の駐車場など、駐車場の用途ごとにきめ細かい施策が求められている。

・公共交通機関のアクセスに優れているために駐車需要が比較的低いような大都市部の地域においては、附置義務駐車場の稼働率の低下が発生している。

○駐車場の配置に関する課題

・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、まちなみの連続性の分断や景観の阻害、まちの統一感の欠如等をもたらすことになり、市街地の空洞化がさらに進展することが懸念されることとなる。

・まちなかにおいて無秩序な駐車場整備がなされると、まちなかの様々な場所で自動車の駐車場への入出庫が発生し、歩行者の交通の安全が脅かされるのみならず、結果として市街地から歩行者を遠ざける要因になる状況も懸念される。

出典：国土交通省（まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編））