

第4章 駐車施設整備計画編

< 目 次 >

1. 駐車施設整備計画編について	25
2. 駐車場整備地区の指定	26
2.1 考え方及び検討フロー	26
(1) 基本的な考え方	26
(2) 検討フロー	27
2.2 検討項目	28
(1) 一定の用途地域の指定状況	28
(2) 地区の現況調査	29
(3) 自動車交通が著しくふくそうしており、かつ駐車問題が生じてい る地区の検討	29
(4) 周辺地域の検討	31
2.3 駐車場整備地区の指定に関する手続きの概要	32
2.4 駐車場整備地区の見直し	33
3. 駐車場整備計画の策定	34
3.1 考え方と策定フロー	34
3.2 駐車実態調査の検討項目	36
(1) 調査体系	36
(2) 調査方法	36
3.3 現況分析における検討項目	39
(1) 駐車施設の整備状況及び利用状況把握	39
(2) 路上駐車状況の把握	39
(3) 駐車需要の特性把握	39
(4) 現状の駐車需給バランスの把握	39
(5) 駐車場不足台数の算出	40
(6) 住居系地区における車庫の不足状況の分析	40
(7) 地区特性と駐車状況の分析	41
3.4 駐車場整備計画の策定項目	42
(1) 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針	42
(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	42
(3) 路上駐車場及び路外駐車場の整備の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	42
(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ずる ため必要なものの配置及び規模並びに設置主体	43

(5) 主要な路外駐車場の整備に関する事業計画の概要	43
(6) 地域ルールによる駐車施設の整備	44
3.5 駐車場整備計画の見直し	44
参考	45
1. 設計基準	45
(1) 前面道路の幅員	45
(2) 出入口	45
(3) 車路・車室	47
2. 駐車場整備に関する国等の支援措置	51
(1) 駐車場整備に関する補助制度	51
(2) 駐車場整備に対する公的融資制度	54
(3) 駐車場整備に対する税制上の特例措置	56
3. 東京都駐車場条例に基づく地域ルールの策定	59
(1) 地域ルールの策定指針	59
(2) 地域ルールのイメージ	61

1. 駐車施設整備計画編について

「駐車施設整備計画編」は、駐車場整備地区の指定・変更や駐車場整備計画策定の際に参考とするための手引きである。

また、区市町村が当該区域全体を見通して定める包括的な計画である「総合駐車対策基本計画」を立案する中で、駐車施設の整備に関する基本的事項を定める際にも活用する。

ここでは、駐車場整備地区指定の考え方、及び駐車場整備計画の策定手順等について示す。

「駐車施設整備計画編」は、以下の3部構成とする。

1. 駐車場整備地区の指定
2. 駐車場整備計画の策定
3. 参考（設計基準・駐車場整備に関する国等の支援措置等）

区市町村においては、多様化する駐車問題に総合的に取り組むために、都市計画法及び駐車場法に基づく「駐車場整備地区の指定」、「駐車施設整備計画の策定」を推進する。

2. 駐車場整備地区の指定

駐車場整備計画の策定・見直しに際し、計画策定の対象となる駐車場整備地区の指定方法について、関連する法令の概要を説明するとともにその検討手順を示す。

2.1 考え方及び検討フロー

(1) 基本的な考え方

駐車場整備地区とは、都市の一定区域に指定されるもので、駐車場整備と建築物における駐車施設の附置等の措置を総合的に講ずることによって、道路交通の円滑化を図り、都市機能の低下を防止しようとするものである。

都市計画法では、第8条第1項第8号に規定するところの都市計画に定める地域地区の一つであり、また、駐車場法では以下のように定めている。

第3条 都市計画法(昭和43年法律第100号)第8条第1項第1号の商業地域(以下「商業地域」という)、同号の近隣商業地(以下「近隣商業地域」という)、同号の第一種住居地域、同号の第二種住居地域、同号の準住居地域若しくは同号の準工業地域(同号の第一種住居地域、同号の第二種住居地域、同号の準住居地域又は同号の準工業地域にあっては、同項第2号の特別用途地区で政令で定めるものの区域内に限る)内において自動車交通が著しくふくそうする地区又は当該地区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で、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。

2 駐車場整備地区に関する都市計画を定め、又はこれに同意しようとする場合においては、あらかじめ、都道府県知事にあつては都道府県公安委員会の、国土交通大臣にあつては国家公安委員会の意見を聴かなければならない。

(昭43法101・全改、昭45法109・平3法60・平4法82・平11法160一部改正)

<施行令>

(駐車場整備地区を定めることができる特別用途地区：要約)

第1条 駐車場法(以下「法」という)第3条第1項の政令で定める特別用途地区は、次に掲げる施設に係わる業務の利便の増進を図ることを目的とする特別用途地区とする。

小売店舗、事務所、娯楽・レクリエーション施設、流通業務施設その他自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい特別の業務の用に供する施設。

(2) 検討フロー

駐車場整備地区の指定は、以下のフローに従って行う。

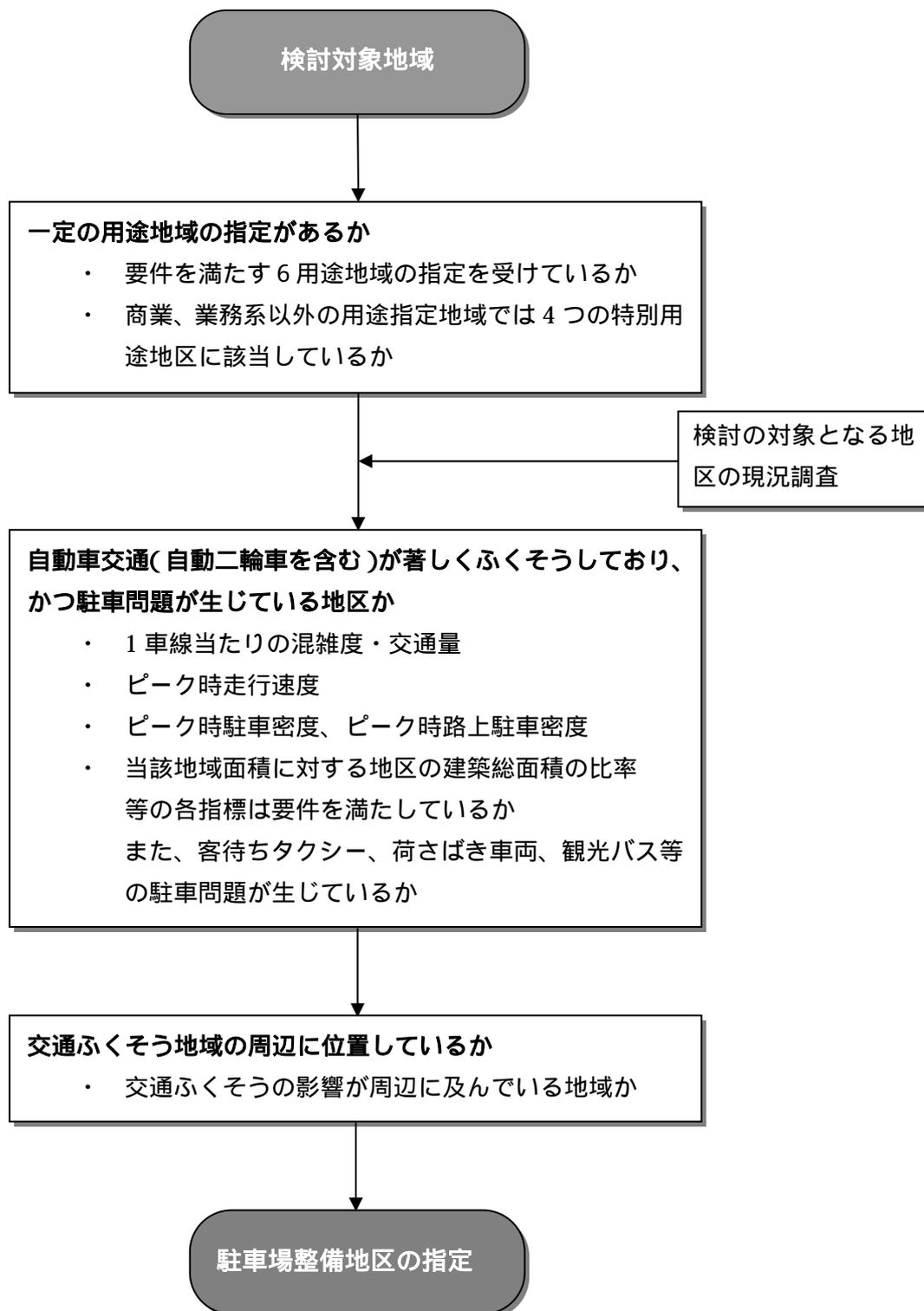


図 検討フロー

2.2 検討項目

(1) 一定の用途地域の指定状況

一定の用途地域とは、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域及び準工業地域の6地域のいずれかの指定を受けている地域である。従来、駐車場整備地区の核となる地域は、駐車需要を発生させる商業・業務系の用途が集積する商業系の近隣商業地域及び商業地域に限って指定されてきた。

平成3年の改正により、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域及び準工業地域についても、商業・業務系の用途の集積保護・育成を図るべき地区としての位置付けがなされている一定の特別用途地区の区域内に限って、駐車場整備地区の核となる区域に追加された。

これらの地域については、小売店舗地区、事務所地区、娯楽・レクリエーション地区、特別業務地区の4つの特別用途地区内であることが要件となっている（施行令第1条）。

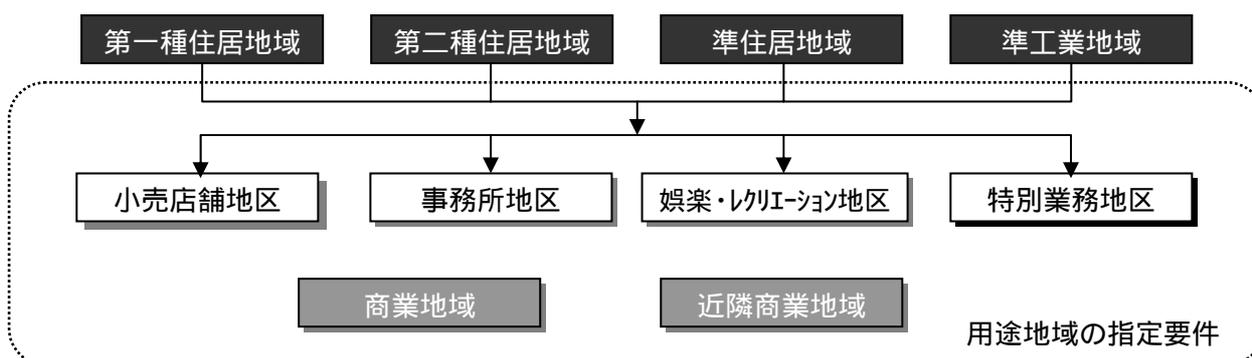


図 用途地域の指定要件

-参考:用途地域-

都市計画においては、当該都市計画区域について、都市計画法第8条1項各号に列挙する地域地区のうち必要なものを選択して定めることができることとされている。ここで、地域地区とは、都市計画区域内の土地をどのような用途に利用すべきか、どの程度利用すべきか等を都市計画において定め、建築物の用途、容積、構造等に関して一定の制限を加えることにより、その適正な利用と保全を図るべく指定される地区をいうものとされる。用途地域とは、この地域地区の一つであり、都市計画上、特別用途地区、高度利用地区、駐車場整備地区等と同列に数えられるものである。(都市計画法第8条第1項)用途地域と総称される地域を具体的に列挙すれば、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域、工業専用地域の12地域がこれに該当する(都市計画法第8条第1項第1号)。

(2) 地区の現況調査

検討対象となる地区の現況調査を行い、自動車がふくそうしているかどうかの判定材料となる基礎資料を整理する。

現況調査は、既存の資料をベースに資料収集を行い、必要に応じて実態調査を行うものとする。

ここで必要となる資料は、以下の資料を想定する。

主要幹線道路の混雑度、及びピーク時一車線当たりの交通量

主要幹線街路のピーク時走行速度

ピーク時駐車密度、ピーク時路上駐車密度

地区の総建築面積、当該地区面積

交通事故発生状況、道路の騒音、振動、大気汚染に関する各種指標

自動二輪車の違法駐車、客待ちタクシー・荷さばき車両・観光バス等の路上駐車による交通阻害の発生状況

(3) 自動車交通が著しくふくそうしており、かつ駐車問題が生じている地区の検討

自動車交通が著しくふくそうする地区かどうかの判断は、商業地域等の中心部で交通需要が高く、これに起因して路上駐車が激増し、交通機能が著しく阻害されている地区を想定し、以下に示す各指標の数値が一つの判断基準として考えられる。

地区内主要幹線街路の混雑度が 1.0 以上、又はピーク時一車線当たりの交通量が 700～800 台/時を越える地区

地区内主要幹線街路の渋滞状況として、ピーク時の走行速度が、20 km/時以下となる地区

地区の自動車駐車密度として、ピーク時駐車密度 20 台/ha、ピーク時路上駐車密度 10 台/ha 以上の地区

地区の建築総面積が当該地区面積に対し、100%以上に及ぶ地区

交通事故・交通公害発生地区として、路線延長当たりの交通事故の発生率、交通公害の発生に関して、環境水準との乖離度等

自動二輪車の違法駐車、客待ちタクシー・荷さばき車両、観光バス等の路上駐車による交通阻害が発生している地区

以上の各指標を含め総合的に勘案し、自動車交通が著しくふくそうしている地区かどうかの判断は都市計画決定権者に委ねられている。

具体的な地区指定に際しては、以上の対象区域のうちから都市計画決定権者が「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」という判断基準によって、駐車需要を勘案し、路上駐車場及び路外駐車場の整備と、建築物に対する駐車施設の附置の整備を総合的に行うべく、検討していくことになる。

自動車交通が著しくふくそうし、かつ駐車問題が発生している地区の判断基準

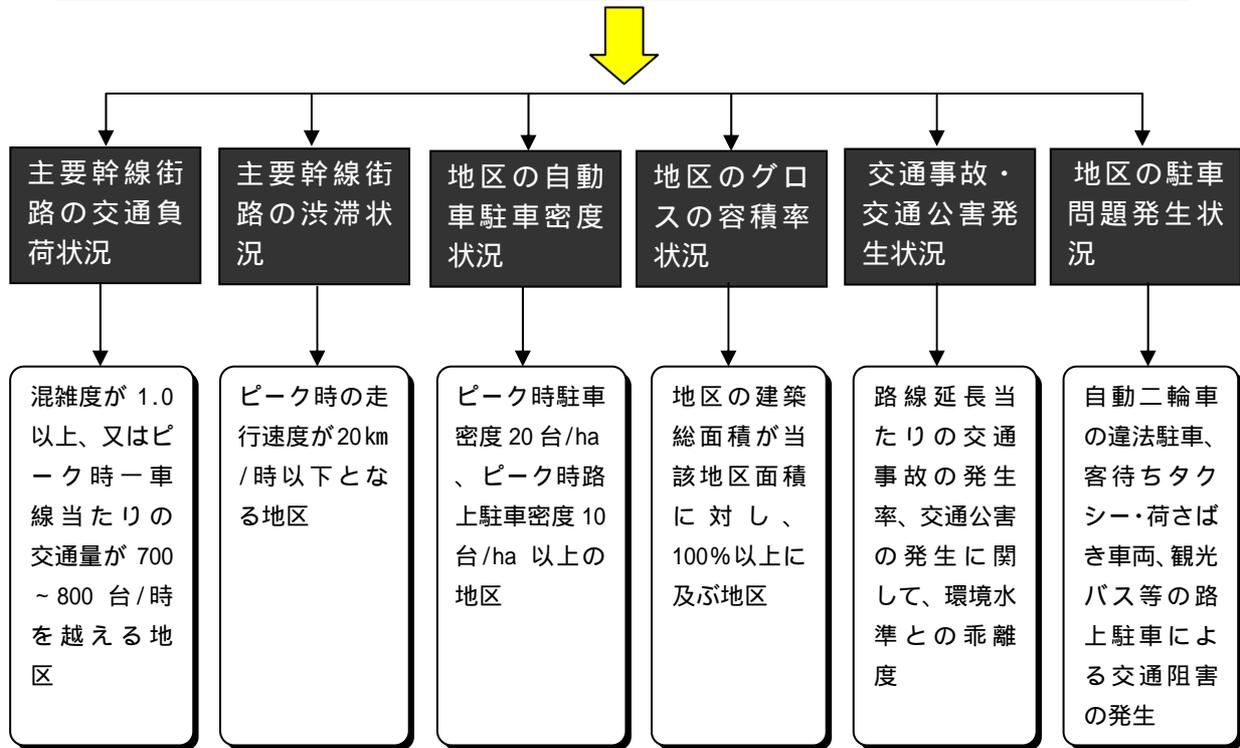


図 自動車交通が著しくふくそうし、かつ駐車問題が発生している地区の判断基準

(4) 周辺地域の検討

先に設定した自動車交通の著しくふくそうする地区の周辺地域内であっても、駐車場整備地区の指定ができる地域として、「周辺地域」の設定を行うことができる。

現在の大都市内における都市交通の状況を見ると、都心部の商業地域が最も自動車交通のふくそうが著しいことは勿論であるが、商業地域、近隣商業地域等内の自動車交通ふくそうの影響がそれらの地域内にとどまらず、その周辺の住居系地域、準工業地域等にも影響し、自動車交通が著しくふくそうしている地区となっている場合がある。

このような地区は商業地域等と併せ一体として駐車需要に対する対策を講ずる必要があり、これらの地域についても駐車場整備地区に指定する必要がある。

周辺の地域の具体的な範囲としては、駐車場整備地区の核となる地域の周辺約 500メートル以内の地域で、これらの地域の影響により自動車交通がふくそうしている地域を抽出して「周辺地域」と位置付ける。



図 周辺地域の具体的な範囲

2.3 駐車場整備地区の指定に関する手続きの概要

駐車場整備地区に関する都市計画は区市町村が定める（都市計画法第 15 条）ことになっており、区市町村は原案の作成、公聴会等による住民の意見反映（都市計画法第 16 条）、公告及び案の縦覧（都市計画法第 17 条）の手続きを経て都知事の同意を受け、都市計画を決定（都市計画法第 19 条第 1 項）し、告示及び縦覧（都市計画法第 20 条）を行う。

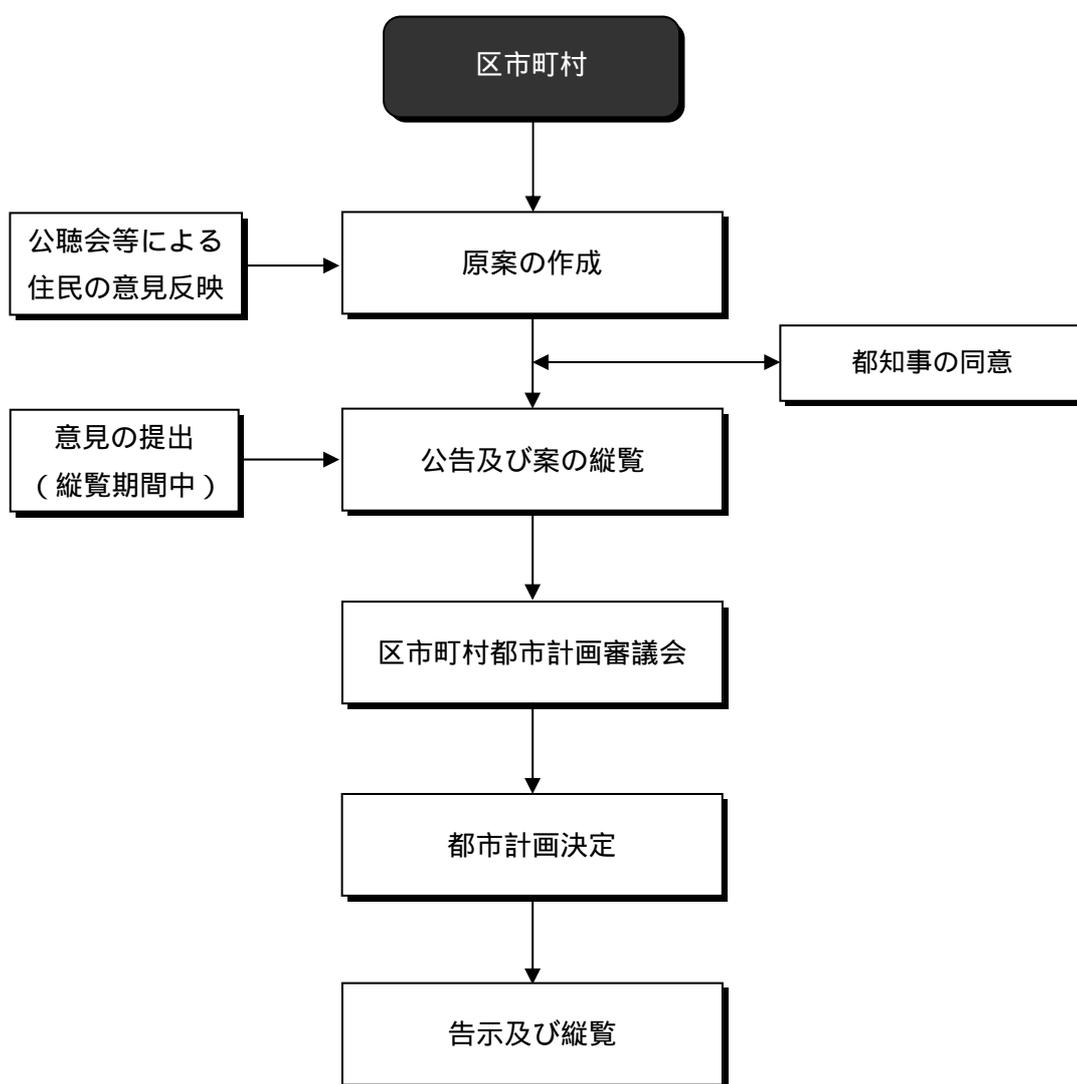


図 駐車場整備地区の指定に関する手続きの概要

2.4 駐車場整備地区の見直し

「駐車施設整備に関する基本計画の策定等の推進について（平成 3 年 11 月 25 日）建設省通達都計発第 150 号」の中において、区市町村は「駐車施設整備に関する基本計画」を策定する旨の規定が定められていたが、「都市計画運用指針の策定について（平成 12 年 12 月 28 日付け都計発第 92 号）：国土交通省」によりその通達が廃止され、都市計画運用指針の中で定められることとなった。

従って、駐車場整備地区を含め、都市計画で定められる地域地区の見直しについては、運用指針に基づく区市町村マスタープランの中で検討することとなった。

よって、駐車場整備地区の見直し時期については、用途地域の見直し等を考慮しながら、状況に応じて見直すこととする。

また、駐車場法の改正（平成 18 年 5 月改正、平成 18 年 11 月施行）に伴い、駐車場法の対象となる「自動車」の定義に自動二輪車も含まれることとなった。

現行の駐車場整備地区及び駐車場整備計画は、自動二輪車の駐車需要を前提としていない。そのため、区市町村は自動二輪車の駐車需要を勘案し、対応が必要と認められる区域について、駐車場整備地区に関する都市計画変更を行うこととする。

3. 駐車場整備計画の策定

駐車場整備地区に関する都市計画が定められたのち、駐車場法に従い駐車場整備計画の策定を行うに際しての計画策定の手順、検討項目、策定方法について示す。

3.1 考え方と策定フロー

駐車場整備計画の策定に際しては、下記に示す駐車場法第 4 条に規定される各項目について検討を行い、整備計画の立案を行う。

また、計画策定に先立ち、駐車場整備地区の駐車実態を明らかにするため各種調査を実施し、駐車場整備計画策定時の基礎資料とする。

(駐車場整備計画)

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（以下「駐車場整備計画」という）を定めなければならない。

2 駐車場整備計画においては、次に掲げる事項のうち必要な事項を定めるものとする。

(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) 前号の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ず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

3 市町村は、駐車場整備計画を定めようとする場合においては、前項第 4 号に掲げる事項について、あらかじめ、都道府県と協議するとともに関係のある道路管理者（道路法第 18 条第 1 項に規定する道路管理者（同法第 88 条第 2 項の規定により国土交通大臣が維持を行う道路にあっては、国土交通大臣）をいう。以下同じ）及び都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。

4 市町村は、駐車場整備計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、第 2 項第 4 号に掲げる事項について関係のある道路管理者及び都道府県公安委員会に通知しなければならない。

5 前 2 項の規定は、駐車場整備計画の変更について準用する。

（平 3 法 60・全改、平成 11 年法 160 一部改正）

参照条文

道路法 18 条 1 項(道路の区域の決定及び供用の開始等)、88 条 2 項(道等の特例)

以下に駐車場整備計画の策定フローを示す。

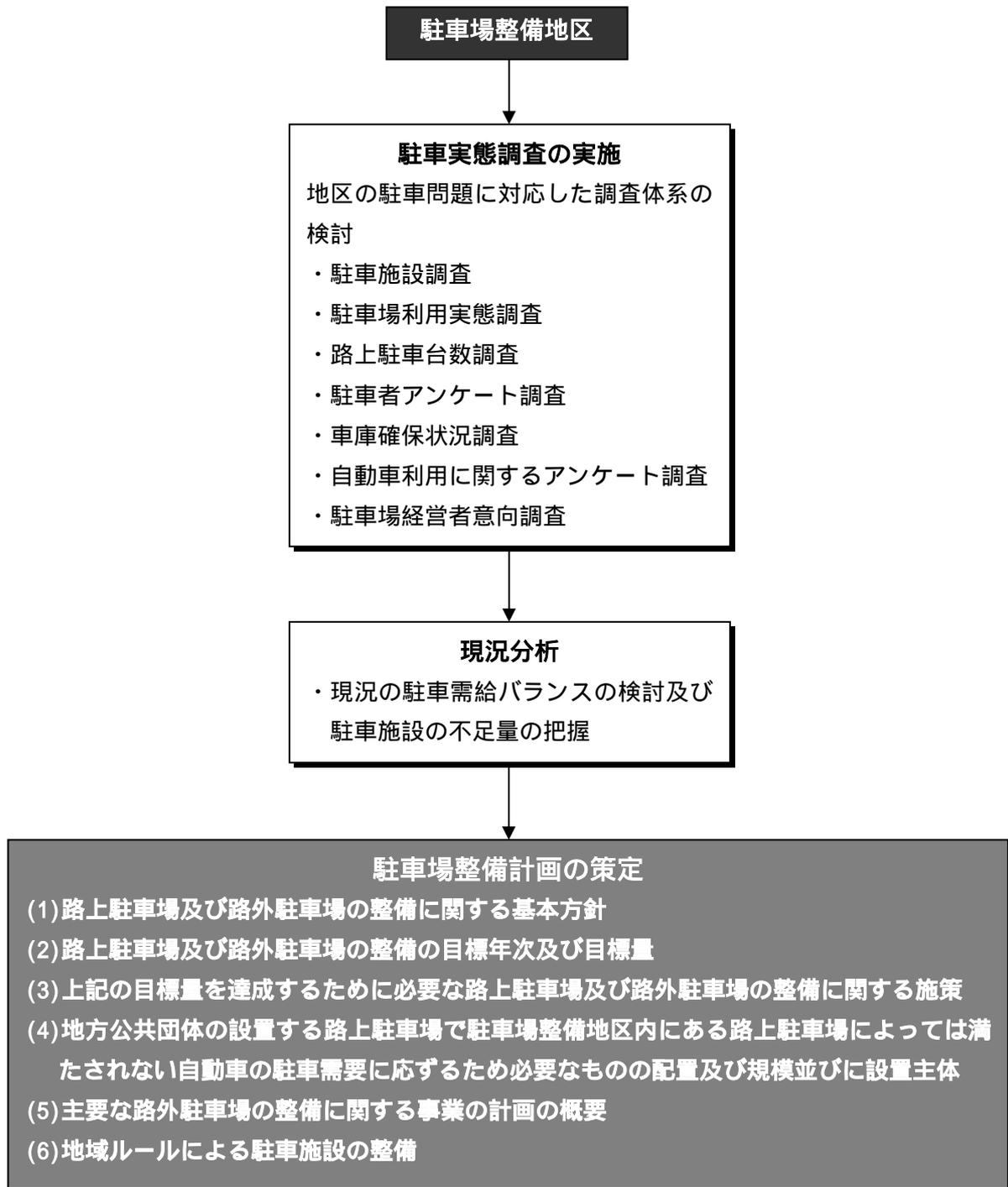


図 駐車場整備計画の策定フロー

3.2 駐車実態調査の検討項目

(1) 調査体系

駐車実態調査は、調査対象区域を商業系、業務系、住居系の3種類に分類し、駐車施設調査、駐車場利用実態調査、路上駐車台数調査、駐車者アンケート調査、車庫確保状況調査、自動車利用に関するアンケート調査、駐車場経営者意向調査を設定して行う。

調査の概要を表-1に示す。

(2) 調査方法

以下に、駐車場整備計画の基本的な調査フローを示す。

各調査については、調査方法の概要は表-2を参照すること。

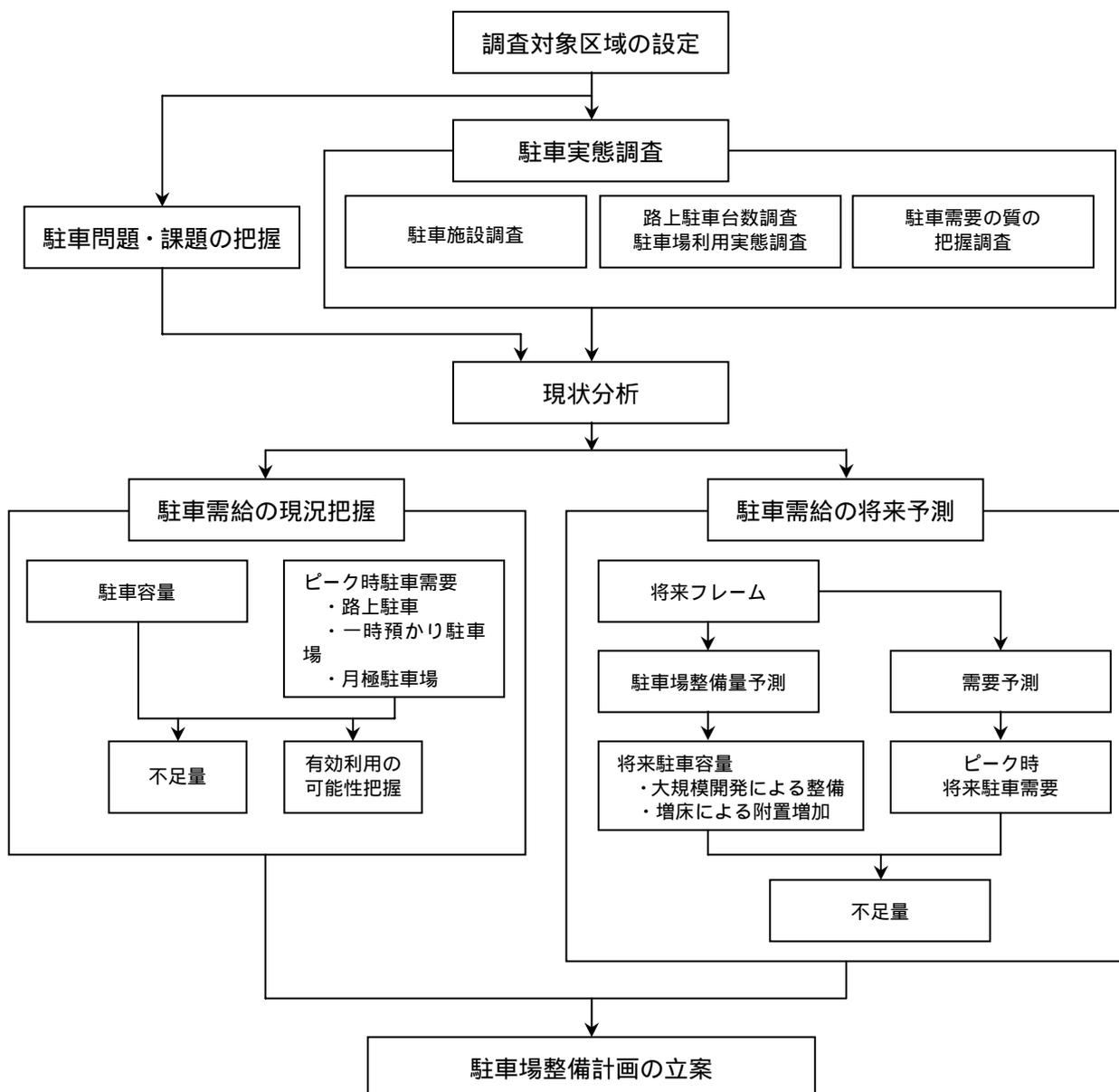


表 - 1 地区系列と実態調査概要

地区	駐車施設調査	駐車場利用実態調査		路上駐車台数調査	駐車者アンケート調査		車庫確保状況調査	自動車利用に関するアンケート調査	駐車場経営者意向調査
		出入台数調査	滞留台数調査		駐車場利用者	路上駐車者			
商業系	概ね 5 台以上の規模の駐車場及びパ・キングメータ・パ・キングチケットの位置状況	各地区の大規模一時預り駐車場 平日・休日に実施	一時預かり駐車場、月極駐車場、専用駐車場を分類選択し、時間帯ごとの滞留台数を調査する 平日・休日に実施	概ね幅員 4.5m 以上の道路の時間帯ごとの路上駐車台数を調査する 平日・休日に実施	インタビューにより駐車場の利用の理由等を調査する 平日・休日に実施	インタビューにより路上駐車者の理由等を調査する 平日・休日に実施	調査せず	アンケートにより、自動車の利用特性や意識調査を実施する。	アンケートにより、駐車場の経営意向等を調査する。
業務系	概ね 5 台以上の規模の駐車場及びパ・キングメータ・パ・キングチケットの位置状況	各地区の大規模一時預り駐車場	一時預かり駐車場、月極駐車場、専用駐車場を分類選択し、時間帯ごとの滞留台数を調査する 平日に実施する	地区の代表的道路を対象、時間帯ごとの路上駐車を調査する 平日に実施する	インタビューにより駐車場の利用の理由等を調査する 平日に実施する	インタビューにより路上駐車者の理由等を調査する 平日に実施する	調査せず		
住居系	概ね 5 台以上の規模の駐車場及びパ・キングメータ・パ・キングチケットの位置状況	調査せず	平日深夜、平日日中、休日日中に実施する	平日深夜、平日日中、休日日中に実施する	調査せず	平日日中、休日日中にアンケートはがきで実施する	集合住宅の管理人に車庫不足等に関するアンケート調査を実施する		

表 - 2 各調査における調査方法の概要

調査名	調査対象	調査方法
駐車施設調査	地区内の収容台数が概ね 5 台以上の駐車場とする	調査対象範囲内に、1 調査員の調査範囲を設定し、徒歩により巡回調査を実施する。
駐車場利用実態調査 (平日・休日)	駐車施設調査の結果を基に、いくつかの駐車場をサンプリングにより抽出することとする	調査対象駐車場の分布から、1 調査員の調査範囲を設定し、徒歩により巡回調査を実施し、時間帯別利用台数と駐車待ち行列を観測する。調査時間は 9 時から 18 時までとする。
路上駐車台数調査 (平日・休日)	調査対象範囲内の道路を対象とする。	時間ごとに巡回し、目視により瞬間駐車台数を設定区間ごとにカウントする。 調査時間は 9 時から 18 時までとする。 (概ね交差点から交差点までの区間の片側を 1 区間とする)
駐車者アンケート調査 (平日・休日)	調査対象範囲内の駐車場利用者・路上駐車者	・ 駐車場利用者 代表的な一時預かり駐車場を対象とし、この駐車場に駐車した利用者をヒアリングの対象とする。 ・ 路上駐車者 地区内路上に駐車している車両の運転者をヒアリングの対象とする。
車庫確保状況調査	建築確認資料等により、対象となる集合住宅を抽出する。	建築確認資料より、サンプリングを行い対象者に調査票を訪問配布、訪問回収することにより調査する。
自動車利用に関するアンケート調査	自動車保有者・商店主・中小工場主・モニター等。	サンプリングにより抽出し、郵送配布・郵送回収により実施する。
駐車場経営者意向調査	商業系・業務系地区では、一時預かり駐車場、住居系地区では月極駐車を基本として調査対象とする	駐車施設調査の結果により選出した駐車場の経営者に対して調査票を郵送配布郵送回収することにより実施

3.3 現況分析における検討項目

実態調査の結果を踏まえ、現況の駐車問題を分析・整理し駐車需要に合わせた駐車施設整備の方向性を見定めるために現況分析を行う。

以下に、各検討項目とその概説を示す。

(1) 駐車施設の整備状況及び利用状況把握

駐車施設調査、駐車場利用実態調査の結果を基に、駐車場の運営形態や駐車容量、駐車台数の時間推移や占有率等を集計し、ゾーンごとの駐車施設の整備状況及び利用状況を把握する。

(2) 路上駐車状況の把握

路上駐車台数調査の結果を基に、路上駐車台数の時間推移や貨物車の占める割合等を集計し、ゾーンごとの路上駐車状況を把握する。

(3) 駐車需要の特性把握

駐車施設の整備は、駐車需要の特性に応じて行う必要があるため、駐車者アンケート調査の結果を基に、駐車目的別、駐車形態別の駐車特性等について分析する。

(4) 現状の駐車需給バランスの把握

駐車施設の整備状況とその利用状況及び路上駐車の実態より、現時点における駐車需給のバランスを分析し、駐車施設の不足の実態を把握する。この不足状況により緊急に対策を要する地区、将来にかけて対策を要する地区の抽出や駐車施設整備の方向性等を決定する。

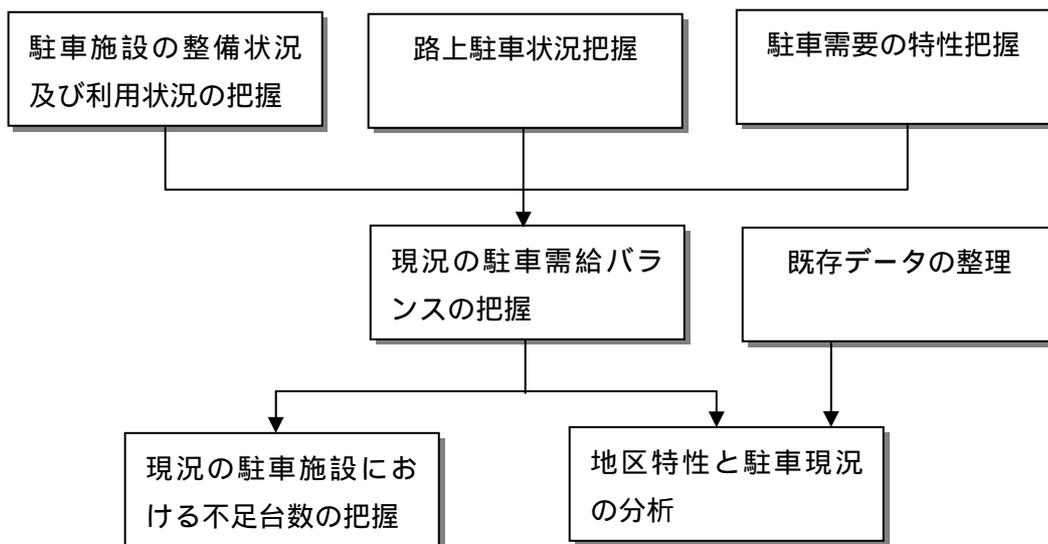


図 現況分析のフロー

(5) 駐車場不足台数の算出

ゾーンごとに現況の駐車場容量と駐車需要を求め、駐車場の不足量を算出する。

具体的には、地域の路上駐車を含めた滞留台数が最大となる時間帯（ピーク時）において、どのような駐車場をどの程度整備すれば路上駐車が吸収可能になるかを算出し、その値を当面の整備目標とする。この値をゾーン別に算出し、新たに整備する必要のあるゾーン別の駐車場容量を設定する。

(6) 住居系地区における車庫の不足状況の分析

住居系地区においては、車庫及び月極駐車場の整備を主眼として駐車施策を検討する必要があり、そのために車庫の不足状況を把握する。

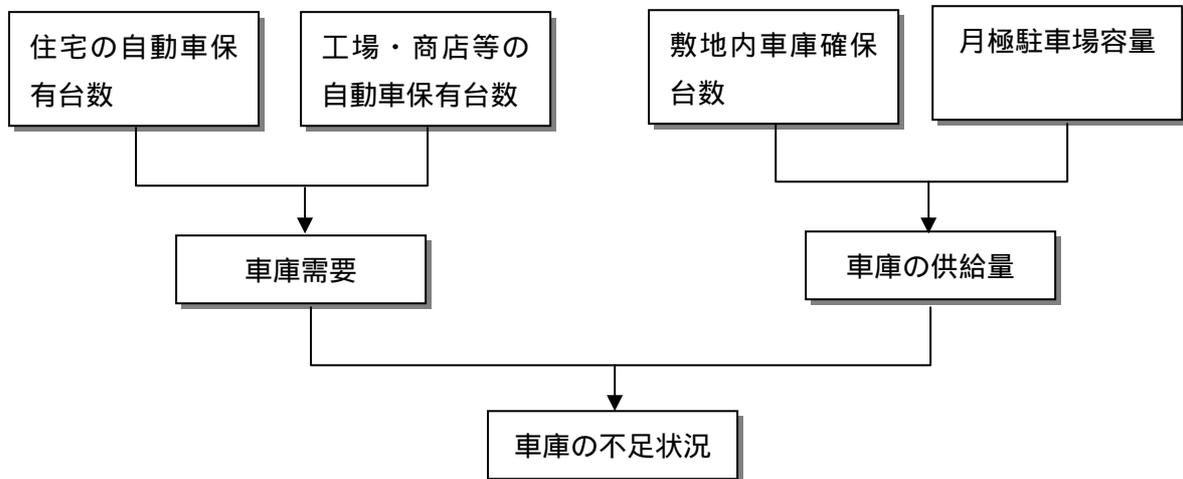


図 車庫の不足状況の予測フロー

車庫需要

車庫需要の把握に際しては、住宅の自動車保有台数と工場・商店等の自動車保有台数について検討する必要がある。

・住宅の自動車保有台数

当該地区における住宅の自動車保有台数は、当該地区の世帯数を基に区市町村全域の世帯当たり自動車保有率やアンケート調査の結果等を用いて推定することが可能である。

また、「(財)自動車検査登録協力会」では、個別申請に基づき町丁目別の自動車登録台数に関する照会に応じている。

・事業所の自動車保有台数

商店・工場等の事業所の自動車保有台数は、当該地区の従業者数を基に、アンケート調査による従業者 1 人当たり自動車保有台数を用いて推定することができる。

車庫の供給量

車庫供給量は、自敷地内で車庫が確保されている自動車の台数と周辺の月極駐車場の容量を合算して算出することができる。

本来、自動車の保管場所である車庫は自敷地内において確保することが望ましいが、近年の地価高騰や集合住宅の立地等によりその確保が困難となってきており、月極駐車場の役割が重要になっている。

住宅における車庫の整備に関しては、集合住宅での問題が大きく、その敷地内車庫確保率をアンケート等により把握することが重要である。また、戸建住宅については、地区ごとに状況が異なるが、一般には自敷地内において確保されているものと見なして差し支えない。但し、狭小住宅地等においては車庫整備が不十分であるケースが多いため、必要に応じてその実態を調査する。

事業所における車庫確保状況についても、住宅と同様アンケート調査等によりその実態を把握する。

車庫の不足状況

これまでに検討した自動車保有台数と敷地内における車庫確保台数、月極駐車場の容量を基に車庫の不足量（整備必要量）を把握する。

(7) 地区特性と駐車状況の分析

現況の駐車需給の分析結果及び既存データによる地区特性の検討結果を基に、駐車施設の整備課題について整理を行うとともに駐車施設対策のメニューを整理し、駐車需要の将来予測や駐車場整備計画の立案に活用する。

3.4 駐車場整備計画の策定項目

駐車場整備地区における現況分析により明らかにされた駐車実態を基に、駐車場整備計画に掲げる各項目について定める。

なお、駐車場法の改正（平成18年5月改正、平成18年11月施行）に伴い、駐車場法の対象となる「自動車」の定義に自動二輪車も含まれることになった。

(1) 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針

現況分析によって明らかにされた駐車場整備地区内における駐車問題や、駐車場整備の現況を踏まえた区市町村の駐車場対策に対する基本的な方針を定める。

基本方針は当該区市町村の土地利用、都市施設等に関する都市計画に整合するよう定める必要がある。

また必要に応じて、総合的な都市交通計画の一環として実施される駐車場需要を削減する方策等、駐車場整備以外の対策も含めて定める。

(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

駐車場整備の目標年次は、駐車場整備地区内における路上駐車場及び路外駐車場の整備目標とする年次であり、当該区市町村の実情に応じて設定されるものであるが、概ね10年後程度を目標とし、必要に応じて中間目標年次として5年後程度、長期目標年次として20年後程度を加える。

駐車場整備の目標量は、目標年次に向けての整備目標台数を、路上駐車場と路外駐車場ごとに設定する。

この場合、当該地区の状況・性格等により、平日あるいは休日のいずれか大きい将来駐車需要量に基づくことが望ましいが、少なくとも現在の駐車場不足を背景として発生している都市の諸問題を相当程度緩和する整備目標量は確保する必要がある。

なお、目標量には、道路交通法第49条第2項（昭和35年法律第105号）の規定に基づき公安委員会が設置するパーキング・メーター等は含まれない。

(3) 路上駐車場及び路外駐車場の整備の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

駐車場整備地区内における路上駐車場及び路外駐車場の供給方針と、それに対する公共と民間の整備分担及びそれぞれの整備を推進するための施策等について定める。

（公共駐車場の整備施策、民間駐車場の整備施策、建築行為に伴う駐車施設の附置に関する施策、駐車場の有効利用に関する施策等）

路外駐車場の整備に関する公共と民間の整備分担については、駐車需要の質及び量の観点から公共と民間のそれぞれが分担する駐車場整備の基本的な考え方を示す。

駐車場の整備に関する施策については、目標年次までに当該地区内で実施されることが見込まれる施策について盛り込み、また区市町村独自の駐車施設整備施策については、目標年次までに実施しようとしている施策についても記述する。

- (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ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体

この項目で定められる路上駐車場は、地方公共団体により設置される（法第5条第1項）。

地方公共団体が都市計画的観点から路上駐車場が必要であると判断した場合には、駐車場整備計画に「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ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体」を定めて、路上駐車場を設置する（法第5条第1項）。

路上駐車場は、路外駐車場によって満たされない駐車需要に応ずるための暫定的なものであるという位置付けにあるため、その設置により道路交通上支障を生じないことを担保する必要から、路上駐車場の配置及び規模の基準が定められている（施行令第2条）。

- (5) 主要な路外駐車場の整備に関する事業計画の概要

駐車場整備計画の円滑な目標達成を図るために、都市計画駐車場やこれに準ずる特に重要な路外駐車場の整備に関する事業計画の概要を定める。

「主要な路外駐車場」とは、都市計画駐車場、法第12条の規定により届け出なければならない駐車場（以下「届出駐車場」という）、又は公的融資を受ける駐車場とし、(2)の目標年次までに事業化が見込まれるものについて、区市町村が駐車場の規模、位置及び事業主体等における個々の路外駐車場の計画概要を定める。

駐車場整備計画の策定後においても、路外駐車場の新設又は増設が予想され、これらのうち適当と考えられるものを必要に応じて、当該計画に「主要な路外駐車場」として位置付けるため、この計画の概要に掲げる事項については、年1回程度適当と定める時期に見直しを行う。

「主要な路外駐車場」については、駐車場整備計画において、その位置や規模、事業主体の「計画の概要」を定め、その整備の促進を図るが、税制面においても、これらの路外駐車場については、不動産取得税及び固定資産税の軽減措置が講じられている。

(6) 地域ルールによる駐車施設の整備

東京都では、駐車場条例で建築物に対する駐車施設の附置義務基準を定めているが、建築物単位で設置すべき駐車施設の台数のため、地域によっては基準どおりに駐車施設を設けることが不合理な場合もあった。

そこで、地域ルールにより、条例による一律の基準によらない地区特性に応じた駐車施設の附置を可能にした。

3.5 駐車場整備計画の見直し

駐車場整備計画の見直しについては、その対象地区となっている駐車場整備地区の見直しを行う際に合わせて行う。

また、駐車場法の改正（平成 18 年 5 月改正、平成 18 年 11 月施行）に伴い、駐車場法の対象となる「自動車」の定義に自動二輪車も含まれることになった。

現行の駐車場整備地区及び駐車場整備計画は、自動二輪車の駐車需要を前提としていない。そのため、区市町村は自動二輪車の駐車需要を勘案し、対応が必要と認められる区域について、駐車場整備地区に関する都市計画変更及び駐車場整備計画変更を行う。

参考

1. 設計基準

駐車場の技術的設計基準については、「駐車場法施行令」、「駐車場設計・施行指針」に規定されている。さらに、東京都においては、「東京都建築安全条例」もあり、この中では自動車車庫の用途に供する部分の床面積が 50 m²を超えるものを対象とした規定が存在する。

また、平成 15 年 10 月 1 日には「東京都安全・安心まちづくり条例」が施行され、同条例に基づき、自動車駐車場等について、犯罪の防止に配慮した構造、設備等に関する防犯上の指針を定めることにより、防犯性の高い自動車駐車場等の環境整備を促進することを目的とした、「道路、公園、自動車駐車場及び自転車駐車場に関する防犯上の指針」が定められた。

よって、駐車場計画にあたっては、これら全てに対して十分留意する必要がある。

ここでは、その中でも基本的な条件となる、「前面道路の幅員」、「出入口」、「車路・車室」について示す。

(1) 前面道路の幅員

根拠法令	法令の規定による設備の基準
東京都建築安全条例 第 10 条の 2 第 1 項	幅員 6m 以上の道路に接し、かつ当該道路に面して当該敷地の自動車の出入口を設けなければならない。

(2) 出入口

根拠法令	法令の規定による設備の基準
駐車場法施行令 第 7 条第 1 項第 1 号	出入口を設けてはいけない場所は、以下のとおり イ．道路交通法第 44 条各号に掲げる道路の部分 ・ 交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル ・ 交差点の側端又は道路の曲がり角から 5m 以内の部分 ・ 横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に 5m 以内の部分 ・ 安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に 10m 以内の部分 ・ 乗合自動車の停留所又はトロリーバス若しくは路面電車の停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から 10m 以内の部分（当該停留所又は停留場に係る運行系統に属する乗合自動車、トロリーバス又は路面電車の運行時間中に限る） ・ 踏切の前後の側端からそれぞれ前後に 10m 以内の部分

	<p>ロ．横断歩道橋（地下横断歩道を含む）の昇降口から 5m 以内の道路の部分</p> <p>ハ．小学校、盲学校、聾学校、養護学校、幼稚園、保育所、知的障害児通園施設、肢体不自由児通園施設、情緒障害児短期治療施設、児童公園、児童遊園又は児童館の出入口から 20m 以内の部分（当該出入口に接するさくの設けられた歩道を有する道路及び当該出入口に接する歩道を有し、かつ、縁石線又はさくその他これに類する工作物により車線が往復の方向別に分離されている道路以外の道路にあっては、当該出入口の反対側及びその左右 20m 以内の部分を含む）</p> <p>ニ．橋</p> <p>ホ．幅員が 6m 未満の道路</p> <p>ヘ．縦断勾配が 10% を超える道路</p>
<p>駐車場法施行令 第 7 条第 1 項第 2 号</p>	<p>路外駐車場の前面道路が 2 以上ある場合においては、歩行者の通行に著しい支障を及ぼすおそれのあるときその他特別の理由があるときを除き、その前面道路のうち自動車交通に支障を及ぼすおそれの少ない道路に設けること。</p>
<p>駐車場法施行令 第 7 条第 1 項第 3 号</p>	<p>自動車の駐車のために供する部分の面積が 6000 m² 以上の路外駐車場にあっては、縁石線又はさくその他これに類する工作物により自動車の出口及び入り口を設ける道路の車線が往復の方向別に分離されている場合を除き、自動車の出口と入り口とを分離した構造とし、かつ、それらの間隔を道路に沿って 10m 以上とすること。</p>
<p>駐車場法施行令 第 7 条第 1 項第 4 号</p>	<p>自動車の出口又は入り口において、自動車の回転を容易にするため必要があるときは、隅切りをすること。この場合において、切取線と自動車の車路との角度及び切取線と道路との角度を等しくすることを標準とし、かつ、切取線の長さは、1.5m 以上とすること。</p>
<p>駐車場法施行令 第 7 条第 1 項第 5 号</p>	<p>自動車の出口付近の構造は、当該出口から、イ又は口に掲げる路外駐車場又はその部分の区分に応じ、当該イ又は口に定める距離後退した自動車の車路の中心線上 1.4m の高さにおいて、道路の中心線に直角に向かって左右にそれぞれ 60 度以上の範囲内において、当該道路を通行する者の存在を確認できるようにすること。</p> <p>イ 専ら大型自動二輪車及び普通自動二輪車（いずれも側車付きのものを除く。以下「特定自動二輪車」という）の駐車のための路外駐車場又は路外駐車場の専ら特定自動二輪車の駐車のための部分（特定自動二輪車以外の自動車の進入を防止するための駒止めその他これに類する工作物により特定自動二輪車以外の自動車の駐車のための部分と区分されたものに限る） 1.3m</p> <p>ロ その他の路外駐車場又はその部分 2m</p>

<p>駐車場法施行令 第7条 第2項</p>	<p>前項第1号の規定は、自動車の出口又は入り口を次に掲げる道路又はその部分(当該道路又はその部分以外の同号イからへまでに掲げる道路又はその部分に該当するものを除く)に設ける路外駐車場であつて、必要な変速車線を設けること、必要な交通整理が行われること等により、国土交通大臣が当該出口又は入り口を設ける道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認めるものについては、適用しない。</p> <p>1. 前項第1号イに掲げる道路の部分のうち、次に掲げるもの イ 交差点の側端又はそこから5m以内の道路の部分 ロ トンネル</p> <p>2. 橋</p>
<p>駐車場法施行令 第7条 第3項</p>	<p>国土交通大臣は、前項の規定による認定をしようとするときは、あらかじめ、自動車の出口又は入り口を同項第1号イに掲げる道路の部分に設ける場合にあつては関係のある道路管理者及び都道府県公安委員会と協議し、その他の場合にあつては関係のある道路管理者及び都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。</p>
<p>駐車場法施行令 第7条 第4項</p>	<p>第1項第2号から第5号までの規定は、自動車の出口又は入り口を道路内に設ける場合における当該自動車の出口(出口付近を含む)又は入り口については、適用しない。</p>
<p>駐車場設計・施工指針 第2章 2.3.4</p>	<p>駐車場の入出庫口は、周辺の道路状況・交通状況・土地利用状況等を考慮のうえ、歩行者の安全と周辺道路の交通流への影響が少なく、かつ円滑な出入りが可能となるよう配慮して計画するものとする。</p>

(3) 車路・車室

<p>根拠法令</p>	<p>法令の規定による設備の基準</p>
<p>駐車場法施行令 第8条第1項第2号 東京都建築安全条例 第32条 第1項</p>	<p>自動車の車路の幅員は、イから八までに掲げる自動車の車路又はその部分の区分に応じ、当該イから八までに定める幅員とすること。</p> <p>イ 一方通行の自動車の車路のうち、当該車路に接して駐車料金の徴収施設が設けられており、かつ、歩行者の通行の用に供しない部分 2.75m(前条第1項第5号イに掲げる路外駐車場又はその部分(以下この条において「自動二輪車専用駐車場」という)の特定自動二輪車の車路又はその部分にあつては、1.75m)以上</p> <p>ロ 一方通行の自動車の車路又はその部分(イに掲げる車路の部分を除く) 3.5m(自動二輪車専用駐車場の特定自動二輪車の車路又はその部分にあつては、2.25m)以上</p> <p>ハ その他の自動車の車路又はその部分 5.5m(自動二輪車専用駐車場の特定自動二輪車の車路又はその部分にあつては、3.5m)以上</p>

駐車場設計・施工指針
第2章 2.4.4

車室に面した車路の幅員
 駐車まずに車両を駐車させるための後退・転回等が行われる車路の幅員は、表-2.4.3の左欄に示す値を確保することが望ましいが、空間の制約等によりやむを得ない場合には、右欄に示す値まで縮小することができる。

表-2.4.3 車室に面した車路の幅員

(単位:m)

設計対象車両	望ましい値		やむを得ない場合	
	歩行者用 通路なし	歩行者用 通路あり	歩行者用 通路なし	歩行者用 通路あり
軽自動車	7.0	6.5	5.5	5.5
小型乗用車				(対面通行)
普通乗用車				5.0 (一方通行)
小型貨物車	7.5	7.0	6.5	6.0
大型貨物車およびバス	13.0	12.5	11.5	11.0

車室に面していない車路の幅員
 車両の後退・転回等が行われることなく、車両の通行のみに用いられる車路の幅員は、表-2.4.4に示す値以上の幅員を確保するものとする。

表-2.4.4 車室に面していない車路の幅員

(単位:m)

設計対象車両	望ましい値	
	対面通行	一方通行
軽自動車	5.5	3.5
小型乗用車		
普通乗用車		
小型貨物車	5.9	3.7
大型貨物車およびバス	6.5	4.0

駐車場法施行令
第8条第1項第3号イ
 駐車場法施行令
第9条
 東京都建築安全条例
第32条 第3項

駐車場設計・施工指針
第2章 2.4.3

路外駐車場の自動車の車路のはり下の高さは、2.3m以上であること。
 路外駐車場の自動車の駐車の用に供する部分のはり下の高さは、2.1m以上でなければならない。

天井の有効高さは、設計対象車両に応じて車路では、表-2.4.2の左欄に示す値以上、車室では右欄に示す値以上とすることを原則とする。

表-2.4.2 天井の有効高さ

(単位:m)

設計対象車両	車路	車室
軽自動車	2.3	2.1
小型乗用車	2.3	2.1
普通乗用車	2.4	2.2
小型貨物車	3.7	3.5
大型貨物車およびバス	4.1	3.9

<p>駐車場法施行令 第8条第1項第3号口 東京都建築安全条例 第32条 第2項</p> <p>駐車場設計・施工指針 第2章 2.4.6</p>	<p>屈曲部(ターンテーブルが設けられているものを除く。以下同じ)は、自動車を5m以上の内法半径で回転できる構造(自動二輪車専用駐車場の屈曲部にあっては、特定自動二輪車を3m以上の内法半径で回転させることができる構造)であること。</p> <p>車路の内法半径は、設計対象車両に応じて、表-2.4.5 に示す値以上とすることを原則とする。</p> <p>表-2.4.5 車路の内法半径 (単位:m)</p> <table border="1" data-bbox="742 577 1086 792"> <thead> <tr> <th>設計対象車両</th> <th>内法半径</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>軽自動車</td> <td rowspan="3">5.0</td> </tr> <tr> <td>小型乗用車</td> </tr> <tr> <td>普通乗用車</td> </tr> <tr> <td>小型貨物車</td> <td>5.0</td> </tr> <tr> <td>大型貨物車およびバス</td> <td>8.2</td> </tr> </tbody> </table>	設計対象車両	内法半径	軽自動車	5.0	小型乗用車	普通乗用車	小型貨物車	5.0	大型貨物車およびバス	8.2								
設計対象車両	内法半径																		
軽自動車	5.0																		
小型乗用車																			
普通乗用車																			
小型貨物車	5.0																		
大型貨物車およびバス	8.2																		
<p>駐車場法施行令 第8条第1項第3号八 駐車場設計・施工指針 第2章 2.4.5</p>	<p>傾斜部の縦断勾配は、17%を超えないこと</p> <p>車路の縦断勾配は、12%以下とすることが望ましいが、普通乗用車以下の車両を対象とする場合で、やむを得ない場合は17%までとすることができるものとする。なお、縦断勾配の変化する箇所では、必要に応じ勾配のすり付けを行うものとする。</p>																		
<p>駐車場設計・施工指針 第2章 2.4.2</p>	<p>駐車ますの大きさは、設計対象車両に応じて、表-2.4.1 に示す値以上とすることを原則とする。</p> <p>表-2.4.1 駐車ますの大きさ (単位:m)</p> <table border="1" data-bbox="691 1182 1161 1397"> <thead> <tr> <th>設計対象車両</th> <th>長さ</th> <th>幅員</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>軽自動車</td> <td>3.6</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>小型乗用車</td> <td>5.0</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td>普通乗用車</td> <td>6.0</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>小型貨物車</td> <td>7.7</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>大型貨物車およびバス</td> <td>13.0</td> <td>3.3</td> </tr> </tbody> </table>	設計対象車両	長さ	幅員	軽自動車	3.6	2.0	小型乗用車	5.0	2.3	普通乗用車	6.0	2.5	小型貨物車	7.7	3.0	大型貨物車およびバス	13.0	3.3
設計対象車両	長さ	幅員																	
軽自動車	3.6	2.0																	
小型乗用車	5.0	2.3																	
普通乗用車	6.0	2.5																	
小型貨物車	7.7	3.0																	
大型貨物車およびバス	13.0	3.3																	

標準駐車場条例
第 29 条

第 25 条、第 26 条及び第 27 条の規定により附置しなければならない駐車施設のうち自動車の駐車のために供する部分の規模は、駐車台数 1 台につき幅 2.3m 以上、奥行 5m 以上とし、自動車を安全に駐車させ、及び出入りさせることができるものとしなければならない。

2 前項の規定にかかわらず、第 25 条、第 26 条及び第 27 条の規定により附置しなければならない駐車施設の台数に 0.3 を乗じて得た台数（少数点以下の端数がある場合は、切り上げるものとする）に係る自動車の駐車のために供する部分の規模は、幅 2.5m 以上、奥行 6m 以上としなければならない。かつ、そのうち少なくとも 1 台分については、車いす利用者のための駐車施設として、幅 3.5m 以上、奥行 6m 以上としなければならない。

3 第 25 条の 2、第 26 条及び第 27 条の規定により附置しなければならない荷さばきのための駐車施設のうち自動車の駐車のために供する部分の規模は、幅 3m 以上、奥行き 7.7m 以上、はり下の高さ 3m 以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものでなければならない。但し、当該建築物の構造又は敷地の状態から市長がやむを得ないと認める場合においてはこの限りではない。

4 第 25 条の 3、第 26 条及び第 27 条の規定により附置しなければならない自動二輪車のための駐車施設のうち、自動二輪車の駐車のために供する部分の規模は、駐車台数 1 台につき幅 1.0m 以上、奥行 2.3m 以上とし、自動二輪車を安全に駐車させ、及び出入りさせることができるものとしなければならない。

（注）本項における自動二輪車の駐車のために供する部分の規模は、当該都市等における自動二輪車の駐車に係る需要等を踏まえ、附置しなければならない台数のうち、一定の割合について異なる規模として定めることも可能である。

5 第 1 項、第 2 項及び第 4 項の規定は、特殊の装置を用いる駐車施設で、自動車を安全に駐車させ、及び出入りさせることができるものと市長が認めるものについては適用しない。

2. 駐車場整備に関する国等の支援措置

ここでは、駐車場整備に際し、利用可能な補助制度、融資制度、税制上の特例措置について示す。

(1) 駐車場整備に関する補助制度

駐車場整備計画に対する補助制度

事業名	対象・概要	事業主体	摘要	備考	担当窓口課
街路交通調査費補助	地域の特性を反映した駐車場整備計画を策定するための調査を実施し、計画的な駐車場整備を推進する。	地方公共団体	道路特別会計 補助率：国 = 1/3	制度の創設 昭和62年度	都市・地域整備局 都市計画課都市交通調査室

駐車場整備に対する代表的な補助制度

・駐車場整備事業に関する補助制度

事業名	対象・概要	事業主体	摘要	備考	担当窓口課
都市再生交通拠点整備事業	様々な交通が集中・ふくそうする大都市のターミナル駅、地方都市の中心駅などにおいて整備する駐車場に対する補助。	地方公共団体 都市再生機構 第3セクター 民間等	補助率： 国 = 1/3 市町村 = 1/3 補助対象率1/4 上限台数概ね 500台	制度の創設 平成12年度	都市・地域整備局 街路課
交通安全施設等整備事業	特に交通の安全を確保すべき道路において道路管理者が整備する駐車場に対する補助	道路管理者	道路特別会計 補助率： 国 = 1/2	制度の創設 平成3年度	道路局 地方道・環境課
都市再生総合整備事業	都市の再生・再構築を図るための先行的都市基盤整備や都市拠点形成等を促進するための事業で、公共駐車場整備に対する補助	地方公共団体 都市再生機構 第3セクター 組合、民間等	補助率： 国 = 1/3 (市町村 = 1/3) 補助対象率1/4 上限台数概ね 500台	制度の創設 平成12年度	都市・地域整備局 まちづくり推進課 都市総合事業推進室 住宅局 市街地建築課
中心市街地等中小商業活性化施設整備事業	中心市街地等の活性化を図るため、中心市街地活性化法等の認定を受けた事業計画に基づき、商店街振興組合等が推進する商店街・商業集積づくりに必要な商業基盤施設の整備に対して補助を行うもの。 駐車場は以下の条件を必要とする。 単体ではなく施設の設置に併せて構築するもの若しくは商店街等の機能を高める施設と一体的に整備するものであること(収容台数が50台未満のものはこの限りでない)。	商店街振興組合 タウンマネジメント機関(TMO) 第3セクター等	補助率： (1) 中心市街地・第3セクター(市町村等が1/2以上出資) 国 = 1/2 ・TMO、商店街振興連合会等 国 = 1/3、都道府県又は市町村 = 1/3 ・商店街振興組合等 国 = 1/3、都道府県又は市町村 = 1/3 (2) その他地域 国 = 1/4、都道府県又は市町村 = 1/4	制度の創設 平成11年度	中小企業庁 経営支援部 商業課

面整備に関連して整備される駐車場に関する補助制度

事業名	対象・概要	事業主体	摘要	備考	担当窓口課
市街地再開発事業	都市環境が劣悪な既成市街地等において、耐火建築物と駅前広場、幹線道路等の公共施設を一体的に整備する事業。駐車場整備の必要性の高い地区において事業に併せて整備される駐車場に対して補助する（但し、特定の要件に合致するもの以外は補助対象台数の限定あり）。	地方公共団体 都市再生機構 組合・個人等	補助率： 国 = 1/3 地方公共団体 = 1/3 等	制度の創設 昭和44年度	都市・地域整備局 市街地整備課 住宅局 市街地建築課
まちづくり交付金	地域特性を活かした個性あふれるまちづくりを支援するため、都市再生整備計画を作成した市町村に対し、計画に位置付けられたハード事業（駐車場、道路、公園、住宅等）からソフト事業（まちづくり活動支援等）まで幅広い事業を支援。	市町村 （特定非営利活動法人等への市町村からの間接交付を含む）	交付率：一定の算定方法により算出（事業費の概ね4割） 上限台数概ね 500台	制度の創設 平成16年度	都市・地域整備局 まちづくり推進課 都市総合事業推進室
優良建築物等整備事業	市街地の環境の整備・改善、良好な市街地住宅の供給等に資するため、土地の利用の共同化、高度化などに寄与する優良建築物の整備を行う事業で、事業に併せて整備される駐車場に対して補助する。	地方公共団体 都市再生機構 地方住宅公社 民間事業者等	補助率：国 = 1/3 （一部事業については、駐車場事業費の1/4を補助対象としている）	制度の創設 平成6年度	住宅局 市街地建築課
住宅街区整備事業	大都市域において、基盤整備に併せて中高層住宅を整備する事業。駐車場整備の必要性の高い地区において事業に併せて整備される駐車場に対して補助する。	地方公共団体 都市再生機構 組合・個人等	補助率： 国 = 1/3 地方公共団体 = 1/3 等	制度の創設 昭和50年度	都市・地域整備局 市街地整備課
地区再開発事業	計画的な再開発が必要な市街地において、建築物の共同化等を行う事業で、事業に併せて整備される駐車場に対して補助する（但し、特定の要件に合致するもの以外は補助対象台数の限定あり）。	民間等	補助率： 国 = 1/3 地方公共団体 = 1/3 等	制度の創設 昭和59年度	都市・地域整備局 市街地整備課
都市再開発支援事業	地域の拠点となる中心市街地等において、地方公共団体が策定する街区整備計画に基づき、市街地再開発事業と一体的に整備される駐車場に対して補助する（但し、当該市街地再開発事業が特定の要件に合致するもの以外は補助対象台数の限定あり）。	地方公共団体、 都市再生機構 公社 第3セクター 公益法人等	補助率： 国 = 1/3 地方公共団体 = 1/3 等	制度の創設 昭和62年度	都市・地域整備局 市街地整備課

住宅市街地総合整備事業	既成市街地において、快適な居住環境の創出、都市機能の更新、美しい市街地景観の形成、密集市街地の整備改善を図るため、住宅等の整備、公共施設の整備等を総合的に行う事業で、以下の駐車場に対して補助。 市街地住宅等に付随する駐車場 地区施設としての駐車場	地方公共団体 都市再生機構 地方住宅供給公社 民間事業者等	補助率：国 = 1/3	制度の創設 平成16年度	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室
-------------	---	--	-------------	-----------------	---------------------------

.住宅系地域における駐車場（車庫）整備に対する補助制度

事業名	対象・概要	事業主体	摘要	備考	担当窓口課
地域住宅交付金	地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境の整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進することの支援。	地方公共団体 （特定非営利活動法人等への市町村からの間接交付を含む）	交付率：一定の算定方法により算出（事業費に対して概ね45%）	制度の創設 平成17年度	住宅局 住宅総合整備課

.駐車場の有効利用に関する補助制度

事業名	対象・概要	事業主体	摘要	備考	担当窓口課
駐車場案内システム	市街地の駐車場情報（位置、満車・空車情報等）を駐車場利用者に提供するシステムを整備する場合の補助。	地方公共団体	道路特別会計 補助率：国 = 1/2	制度の創設 昭和62年度	都市・地域整備局 街路課
駐車場有効利用システム （都市再生交通拠点整備事業、まちづくり交付金の中で実施）	市役所等の専用駐車場の休日一般開放及び情報提供施設整備等、既存駐車場の総合運用を行うためのシステムに対する補助。	地方公共団体 第3セクター 民間	補助率：国 = 1/3 （全体事業費のうち1/4を補助対象とする）	制度の創設 平成4年度	都市・地域整備局 街路課 まちづくり推進課 都市総合事業推進室

(2) 駐車場整備に対する公的融資制度

(平成17年10月11日時点)

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 (注1)	償還期間 (据置期間)		償還 方法	
地方公共団体	地方債	公営企業 金融公庫 (債)	都市計画駐車場 及び都市計画駐 車場に準ずる駐 車場(注2)	100%		期間別金利	20年 (3年)	元利 均等	地方自治法 地方財政法	
				道路整備特別会 計よりの無利子 貸付金(有料道 路整備資金)	15%					20%
NTT株式の売払 収入の活用によ る無利子貸付金 (NTT-Aタイプ)	25%	40%	45% 又は 50%		0%	20年 (5年)	後期 遞増	道路整備特別 措置法 日本電信電話 株式会社の株 式の売払収入 の活用による 社会資本の整 備の促進に関 する特別措置 法		
	40%	注8)		道路整備特別 会計					都市計画駐車場 及び都市計画駐 車場に準ずるも ので注5の条件 を満たすもの	40%
第3セクター・民間	道路開 発資金	道路開 発振興 センター	特定民間都市開 発事業により整 備される駐車場 で注6の条件を 満たすもの		40%	50%	1.60%	20年以内 (5年以内)		元金 均等
				40%	30%				政策金利 注9)	
	日本政策投資銀 行	届出駐車場(注7 の条件を満たす もの)	70%	70%		政策金利 注10)	25年 (5年)	元金 均等		沖縄振興開発 金融公庫法
	中小企業基盤整 備機構	商店街整備のた めの共同施設と しての駐車場	80%		80%				0.80% 注11)	
			上記中「中小小売 商業振興法」「中 心市街地活性化 法」に基づく認定 計画によるもの	80%		0%	20年 (3年)			

第3 セク ター ・ 民 間	中小企業金融公 庫	従業員 100 人又 は資本金 5 千万 円以下の駐車場 業	480 百万円	1.80 ~ 1.90%	10 ~ 15 年 (1 年)	元金 均等	中小企業金融 公庫法
		市街化区域内の 立体駐車場の整 備	上記を含め 720 百万円				
	国民生活金融公 庫	駐車場業を営む 者又は営もうと する者	48 百万円	1.55%	10 年 (2 年)	元金 均等 (元利 均等)	国民生活金融 公庫法

NTT-C、NTT-C' は平成 17 年度から廃止

日本政策投資銀行・沖縄振興開発金融公庫は平成 17 年度から第 3 セクターが整備する都市計画駐車場、及び車庫等の専用駐車場向け融資を廃止

注-1 金利は平成 17 年 10 月 11 日現在のものである。

注-2 都市計画駐車場に準ずる駐車場として地方債を起す場合は、下記のいずれかに該当するものとする。

道路の安全かつ円滑な交通の確保の観点から著しく効果を有すると見込まれるなど、緊急に整備すべき道路の付属物としての駐車場。

商店街振興のために緊急に整備が必要な駐車場。

都市整備上緊急に整備すべき駐車場で、事業着手時点で都市計画決定を受けずに整備せざるを得ないもの。

注-3 道路整備特別会計より無利子貸付金を受ける場合の条例

当該自動車駐車場が、道路の付属物として設置され管理されること。

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。

都市計画施設であること。

収容台数が 100 台以上であり、かつその建設費が 2 億円以上であること。

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-4 道路整備特別会計及び日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法より無利子貸付金を受ける場合の条件

注-3 の による。

当該自動車駐車場のうち、新設又は改築と密接な関連を有する公共の用に供する施設の整備を伴うもので都市機能の維持及び増進に寄与するものと認められるもの。

注-5 道路開発資金を受ける場合の条件

駐車場の必要性が高い地域において建設する届出駐車場であること。

収容台数が自走式駐車場では概ね 100 台以上、機械自走併用式駐車場では概ね 70 台以上、機械式駐車場では概ね 30 台以上であること。

地方公共団体の認定又は推薦を受けたものであること。但し、道路付属物駐車場と一体的に整備する場合には、条件は、「道路付属物駐車場及び当該駐車場のうち一般公共の用に供する部分の駐車台数の合計が概ね 100 台以上であること」と読みかえる。

注-6 都市計画特許事業による駐車場又は、下記の条件を満たすもの。

対象とする駐車需要が広く一般公共の用に供すべき基幹的なものであること。

都市計画区域又は港湾区域若しくは臨港地区で行われること（但し、東京特別区、大阪市及び名古屋市の旧市街地については、別に要件がある）。

道路、公園、広場その他の公共施設の整備を伴うこと。

事業施行区域の面積が 2,000 m²以上であること。

整備される建築物の延床面積が、2,000 m²以上であること。

注-7 自走式 100 台以上又は機械式 30 台以上のもので、駐車場整備地区、商業地域又は近隣商業地域内のもの。

注-8 400 台以上の大規模な駐車場に対しては 5% 上乘せ。

注-9 金利は事業内容やリスク、貸付期間、据置期間等に応じて決定される。

注-10 金利は貸付機関、据置期間等に応じて決定される。

注-11 平成 17 年度貸付決定分について適用（金利は毎年度見直し）。

(3) 駐車場整備に対する税制上の特例措置
< 税制上の特例措置の概要 (関係法令は平成 16 年 4 月 1 日現在) >

駐車場整備に対する特例措置

地価税 特定の都市計画駐車場の用に供されている土地等に係る地価税の非課税

(1) 対象となる駐車場

以下の要件に該当するものとして、国土交通大臣が財務大臣と協議して指定した都市計画駐車場。

駐車場法に規定する路外駐車場であること。

駐車場法の規定による届出駐車場であること。

建築基準法に規定する耐火建築物又は準耐火建築物であること。

地下又は複数の階に自動車の駐車のために供する部分を設けているものであること。

駐車場の用に供する部分の床面積が 1,500 m²以上であること。

当該駐車場の管理及び運営が、駐車場法の規定に基づき届け出た管理規定に従って適正に行われていること。

当該駐車場の全部又は一部が特定の者の利用に供されているものではないこと。

(2) 特例の内容

(1) の駐車場の用に供されている土地等に係る地価税を非課税とする (租税特別措置法第 71 条の 5)。

(3) 適用期限

なし。

地価税 特定の附置義務駐車施設の用に供されている土地等に係る地価税課税価格の計算の特例

(1) 対象となる駐車場

以下の要件に該当するものとして、国土交通大臣が証明を行った附置義務駐車施設。

駐車場法に規定する路外駐車場であること。

駐車場法の規定による届出駐車場であること。

駐車場法の規定に基づいて地方自治体が施行した駐車場の条例で定めるところにより設けられた駐車施設であること。

建築基準法に規定する耐火建築物又は準耐火建築物であること。

地下又は複数の階に自動車の駐車のために供する部分を設けているものであること。

駐車場の用に供する部分の床面積が 1,500 m²以上であること。

当該駐車場の管理及び運営が、駐車場法の規定に基づき届け出た管理規定に従って適正に行われていること。

当該駐車場の全部又は一部が特定の者の利用に供されているものではないこと。

(2) 特例の内容

(1) の駐車場の用に供されている土地等に係る地価税の課税価格を 2 分の 1 に軽減する（租税特別措置法第 71 条の 12 第 1 項）。

(3) 適用期限

なし。

地価税については、平成 10 年以降当分の間課税されないこととされている（租税特別措置法第 71 条）。

不動産所得税 一定の届出駐車場に係る不動産所得税の軽減措置

(1) 対象となる駐車場

地下式・立体式（複数の階に設けられるもの、地下に設けられるもの又は特殊の装置（ ）を用いるもの）の路外駐車場で、駐車場整備地区内において区市町村が定める駐車場整備計画に「主要な路外駐車場」として位置付けられた届出駐車場のうち、「中心市街地法」に基づく基本計画に定められたもの（附置義務駐車施設であるものを除く）。

「特殊の装置」とは、垂直循環方式、エレベータ方式又はエレベータ・スライド方式による機械式駐車装置（建築物であるものに限る）をいう。

(2) 特例の内容

(1) の駐車場の家屋について、課税標準額を 5/6 に軽減する（地方税法附則第 11 条第 6 項）。

(3) 適用期限

平成 19 年 3 月 31 日までの間に取得された場合。

固定資産税 一定の届出駐車場に係る固定資産税の軽減措置

(1) 対象となる駐車場

地下式・立体式（複数の階に設けられるもの、地下に設けられるもの又は特殊の装置（ ）を用いるもの）の路外駐車場で、駐車場整備地区内において区市町村が定める駐車場整備計画に「主要な路外駐車場」として位置付けられた届出駐車場のうち、「中心市街地法」に基づく基本計画に定められたもの（附置義務駐車施設であるものを除く）。

「特殊の装置」とは、垂直循環方式、エレベータ方式又はエレベータ・スライド方式による機械式駐車装置（建築物であるものに限る）をいう。

(2) 特例の内容

(1) の駐車場の家屋及び償却資産について、課税標準額を 7/8 に軽減する（当初 5 年間）（地方税法附則第 15 条第 11 項）。

地下部分	軽減
地上部分	7/8 に軽減

(3) 適用期限

平成 19 年 3 月 31 日までの間に取得された場合。

事業所税 路外駐車場に対する事業所税の非課税

(1) 対象となる駐車場

次のいずれかの要件に該当する路外駐車場

イ) 都市計画駐車場（都市計画法第 4 条第 1 項に規定する都市計画に定められている同法第 11 条第 1 項第 1 号に掲げる駐車場をいう）

ロ) 駐車場法第 12 条の規定による届出に係る駐車場

ハ) その他一般公共の用に供されるものとして指定都市等の長が認めたもの

(2) 特例の内容

(1) の駐車場の事業に係る事業所税を非課税とする（地方税法第 701 条の 34 第 3 項第 27 号）

(3) 適用期限

なし。

3. 東京都駐車場条例に基づく地域ルールの方定

ここでは、地域ルールの方定指針と地域ルールのイメージについて示す。

(1) 地域ルールの方定指針

平成 15 年 11 月 28 日
15 都市建企第 25 号

東京都駐車場条例に基づく地域ルールの方定指針

第1 目的

東京都駐車場条例（昭和 33 年東京都条例第 77 号。以下「条例」という）による駐車施設の附置義務制度は、原則として、建築物単位に一律の基準によって駐車施設の設置を義務づけるものである。しかし、地域によっては、基準どおりに駐車施設を設けることが不合理な場合がある。

このため条例を改正し、「駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、知事が地区特性に応じた基準に基づき、必要な駐車施設の附置の確保が図られていると認める場合」に、駐車施設の台数の軽減、駐車施設の集約設置等、地区特性に対応した駐車施設の整備基準（以下「地域ルール」という）による駐車施設の設置を可能にした（平成 14 年 10 月 1 日施行）。

本指針は、条例第 17 条第 1 項第 1 号、第 17 条の 2 第 1 項第 1 号、第 17 条の 3 第 1 項第 1 号及び第 17 条の 4 第 1 項第 1 号に基づく、地域ルールによる駐車施設の附置制度の円滑な運用を図ることを目的に作成するものである。

第2 対象地区

地域ルールの対象地区は、都市計画法（昭和 43 年 6 月 15 日法律第 100 号）第 8 条に基づく駐車場整備地区内にあって、次のいずれかに該当する地区とする。

- 1 公共交通機関が集中する業務地区で、駐車施設の供給が過剰であることが明らか
な地区
- 2 高密度の商業地区で、街並みの形成上、建築物単位よりも街区単位で駐車施設を集
約配置することが望ましい地区

第3 地域ルールの方定手順

地域ルールの方定手順は次のとおりとする。

- 1 駐車場整備地区における地域ルールの適用地区等の位置付け

駐車場法(昭和32年5月16日法律第106号)第4条に規定する駐車場整備計画に、以下に掲げる事項を定めることとする。

- (1) 地域ルール適用地区(以下「適用地区」という)
- (2) 適用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基本方針
- (3) 適用地区における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
- (4) (3)の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

2 地域ルール策定協議会の設置

地域ルール策定主体(区又は市)は、地域ルール策定協議会(以下「協議会」という)を設置することとする。

地域ルールの実効性を確保するためには、交通及び駐車施策に係わる主体並びに地区の住民の協力が必要である。このため、協議会の構成員は次のとおりとする。

- (1) 地域ルール策定主体：区又は市の所管部局
- (2) 学識経験者
- (3) 地区の住民組織：町会、商店会等
- (4) 交通管理者：警視庁、所轄警察署
- (5) 東京都駐車場条例所管局：東京都都市整備局

3 適用地区の調査及び分析

協議会は、適用地区の交通特性等の調査及び分析並びに違法路上駐車対策等の検討を行い、地域ルールの案を策定することとする。

地域ルールの策定にあたっては、地区の詳細な検討が必要であることから、地区を概ね300m四方以内ごとに分割して、以下の調査、分析を行うこととする。

- (1) 地区の交通特性(自動車分担率、公共交通機関の利用率等)
- (2) 土地・建物利用の現状と将来予測
- (3) 駐車施設供給量の現状(設置場所、規模、台数、利用率等)及び将来予測
- (4) 駐車施設需要量の現状と将来予測
- (5) 路上駐車の実況及び将来予測
- (6) 地域ルールを適用しない場合の条例による附置義務台数との比較
- (7) 地域ルール参加者の調査(敷地規模、位置等)
- (8) その他地域ルール策定のために必要な事項

4 地域ルールの策定及び公告

地域ルール策定主体は、協議会の案を尊重して、次に掲げる事項を定めた地域ルールを策定し、公告することとする。

- (1) 適用地区における駐車施設の附置基準

- (2) 駐車施設の効率的な活用方法（駐車施設への自動車誘導策等）
- (3) 地域ルールの実効性を確保するための方策
- (4) その他必要な事項

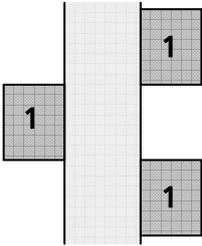
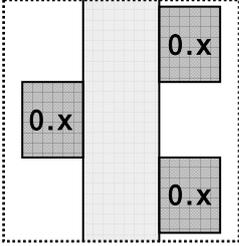
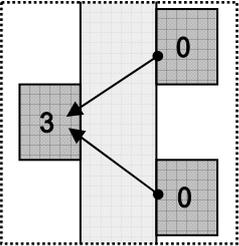
第4 地域ルールの検証

駐車施設の需要は交通特性等により変化する。このため、駐車施設の適切な設置を確保するには、地域ルールの定期的な検証、見直しが必要である。

協議会は当該地区に地域ルールが適用された日から、原則として1年以内ごとに、地域ルールの成果を検証することとする。また、検証の結果、地域ルールによる実効性が認められない場合、協議会は地域ルールの見直しを行い、地域ルール策定主体に対して地域ルールの見直し案を報告することとする。

地域ルール策定主体は、報告を受けた見直し案を尊重し、速やかに地域ルールを改正又は廃止することとする。

(2) 地域ルールのイメージ

	一般型	公共交通が発達した地区	街並みの形成に重点を置く地区
		[大丸有地区]	[銀座地区]
地域			
地区のイメージ	一般地区 設置台数 = 附置台数 × 1	駐車施設過剰 ・公共交通充実 ・自動車分担率少ない 設置台数 = 附置台数 × 0.x 等 (緩和できる)	駐車施設設置困難 ・高容積率 ・小規模敷地 ・都心商店街 設置台数 = 附置台数 ± (大型建築物に集約)
附置例の概要	・一般の附置義務基準	・駐車施設の需要調査等に基づき、附置義務基準を緩和 ・共同化も可能	・建築敷地 500 m ² 以上の建築物に集約整備 (整備補助あり) ・一方、建築敷地 500 m ² 未満の建築物は附置義務免除 (負担金あり)
効果	・対象建築物に駐車施設が整備	・地域全体に対する駐車施設の整備が可能 ・過大な駐車施設の整備費用の軽減	・地域全体に対応する駐車施設の整備が可能 ・駐車施設の出入口の集約化

