

駐車場

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

便覽

2025

刊行のことば

「駐車場便覧」編集委員長
松谷 春敏

このたび、2025 年 5 月に国土交通省により「持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン」が公表されました。これは、「コンパクト・プラス・ネットワーク」なまちづくりや「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりなどを踏まえて、今までのガイドラインを大幅に改訂し、今後の駐車場施策の在り方を示すものです。

この機会に、初版となる 2019 年版以降の駐車場関係の社会的動向や更新されたデータを全面的に加筆修正し、2025 年版として従来の PDF 版に加え印刷版を刊行することになりました。今後も、最新の情報となるように努め、都度改訂してまいります。

2025 年 10 月

初版（2019年版）刊行のことば

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し、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、読者諸兄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。

2019 年 11 月

刊行に寄せて

国土交通省都市局 街路交通施設課長
筒井 祐治

1957 (昭和 32) 年、戦後の急激なモータリゼーションを背景とした駐車場不足、路上駐車による道路交通の効用低下等に対応するため、駐車場法が制定されました。その後も我が国ではモータリゼーションの進展が続き、1990 (平成 2) 年の駐車場法改正では、駐車場整備に関するマスタープランである駐車場整備計画制度の創設や附置義務対象建築物の下限規模の引き下げによる強化、民間事業者による整備などにより、駐車場供用台数は、駐車場法制定当時から大幅に増加し、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ました。

他方、近年では、自動車保有台数の伸びが鈍化しつつある中で、駐車場の需給状況に不均衡が生じている地域も見受けられます。加えて、駐車場には交通の結節点としての機能向上や安全の確保、景観への配慮、緑地の確保、エネルギーの効率的利用を含めたまちづくり GX の推進、災害時の避難場所・防災施設としての活用など、都市機能の一部として多様な機能・役割が期待されるようになってきており、いま、駐車場施策は転換期を迎えていると捉えています。

こうしたことを背景として、国土交通省では、2022 (令和 4) 年 10 月に「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」を設置し、これからの駐車場政策に関する議論を深めて参りました。2025 (令和 7) 年 5 月に公表した検討会とりまとめでは、今後は「統合的な政策に基づき、駐車場の量や配置の状況を適切に把握してマネジメントしていくことが必要」という基本的認識の下、国、地方公共団体、民間事業者がそれぞれの立場で取り組んでいくための指針をとりまとめ、「受け身の駐車場政策」から「攻めの駐車場政策」への転換が必要であることが宣言されました。国土交通省としても、本とりまとめに基づいて、各種施策の展開に向けた取り組みを具体化して参ります。

我が国の駐車場施策の発展、ひいては、それぞれの地域の活力を高めていくにあたり、国土交通省及び駐車場関係 4 団体が保有するデータや知見を集約した本書が、様々な立場で駐車場に関わる方々にとって一助となることを期待しています。

2025 年 10 月

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 持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進	
	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	068
	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	074

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。



丸ノ内ガラヂビル

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。

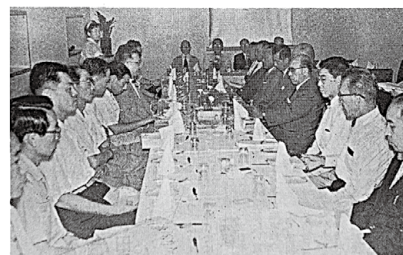
協会設立に動いた民間駐車場業有志の思いは

- ・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 18 の地区協会のもと、会員 562 社 (2025 (令和 7) 年 9 月 1 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原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」P.11「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、特定利用者の用の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、その内自動車駐車用の用に供する面積が 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った。

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

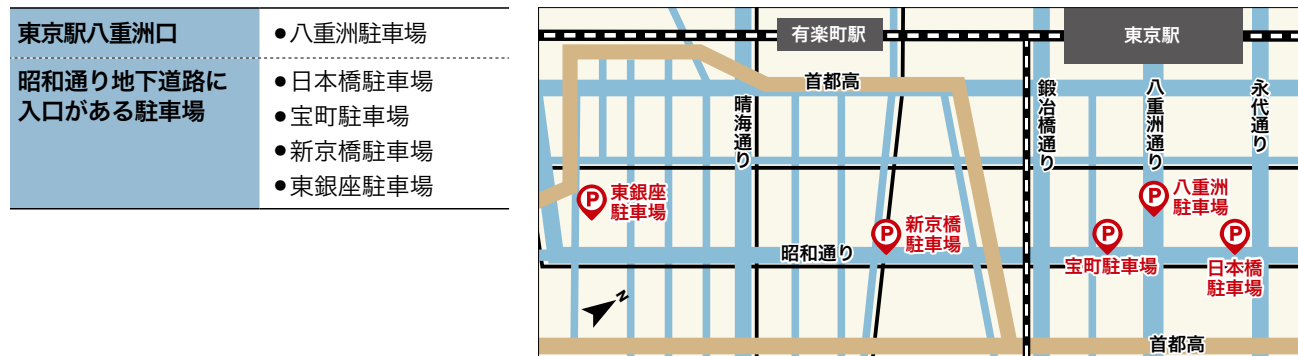
1958（昭和 33）年 2 月の駐車場法・同施行令の施行、同年 10 月の東京都駐車場条例公布を受けて、東京都では都有地や都道地下を使用して、都市計画駐車場として都営駐車場の建設に乗り出した。先ず駐車場不足が深刻であった東京駅八重洲口の「八重洲通り」で、中央通りから昭和通りまでの区間の地下二層を利用し、265 台収容の公共駐車場「東京都八重洲駐車場」を 1960（昭和 35）年に開設した。

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（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



(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いておらず、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、その駐車場所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、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 of 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心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鋼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）年以降は国の認定を取得した装置の販売が求められることとなり、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



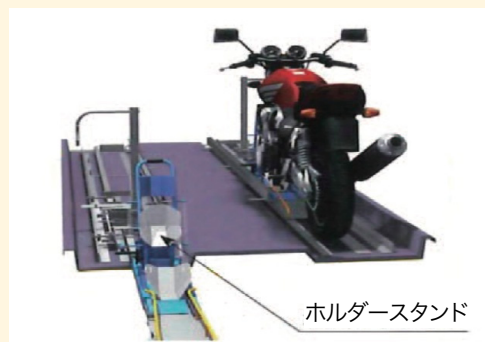
高島屋スカイパークオープニング

（公社）立体駐車場工業会 → p.27 参照

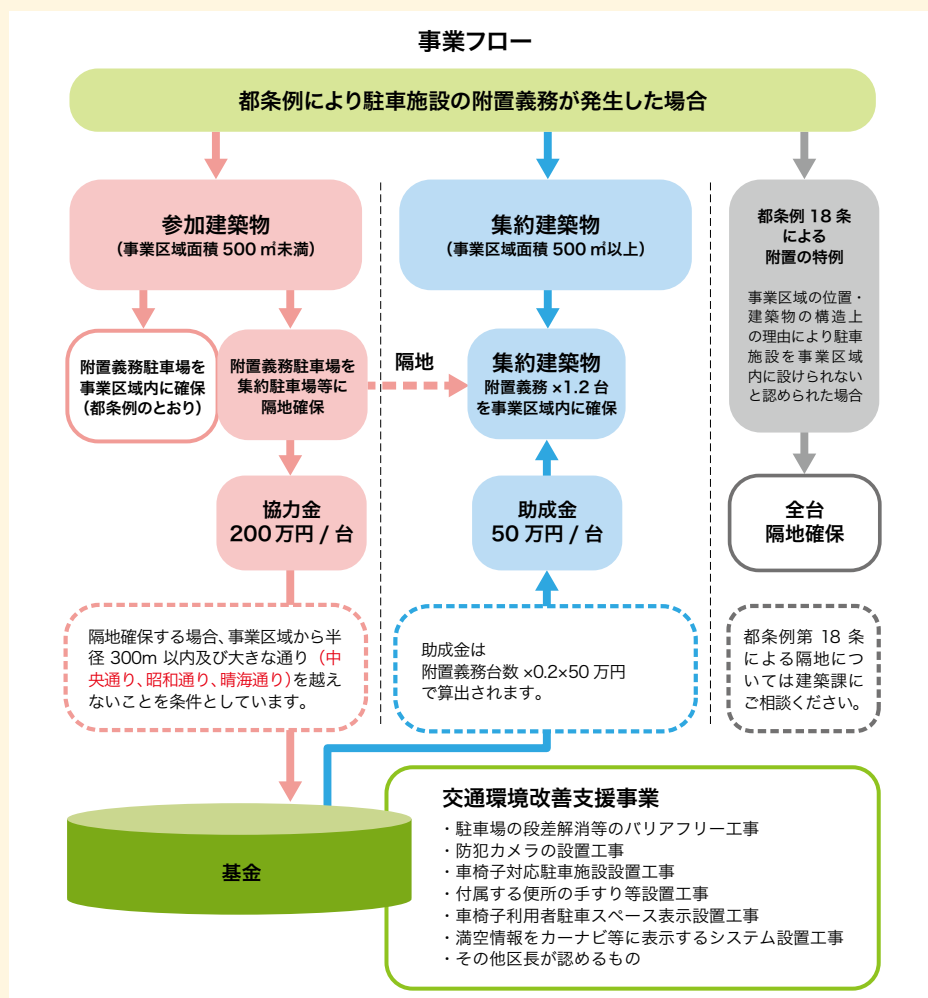
(3) 附置義務制度の最近の動き

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。

さらに、2025（令和7）年3月に、近年の共同住宅への配送需要の増加等に伴う荷さばき駐車施設の不足解消や車種毎の駐車施設の需給の偏り解消、車両の大型化等に対応するため、地方公共団体が駐車場法に基づき定める条例の参考である「標準駐車場条例」が改正された。



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抛らぬ、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段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。駐車場は、都市の重要な交通施設の一つであり、上記の取組等により都市交通に係る課題解決への貢献も期待される。

また、従来の「受け身の駐車場政策」では、車種ごとの需給の不一致や中心市街地への過度な車の流入による渋滞、歩行者の安全性の低下、駐車場設置による景観の悪化、低未利用土地の発生等の外部不経済が発生しており、車優先から、歩行者、自転車、公共交通など持続可能な交通手段を優先した、人間中心の持続可能なまちづくり、都市交通の実現に向けた政策目的達成の手段として、統合的な政策に基づき駐車場をマネジメントしていく「攻めの駐車場政策」への転換が必要とされている。

Column コラム

駐車場のルーツは「馬小屋」にあり



自動車の発達に沿って駐車場も生まれ育ったが、自動車の歴史はわずか100年あまり、欧米でも19世紀終盤以降のことで、それ以前は牛馬に曳かせる荷馬車や駅馬車が交通・輸送手段であった。馬を飼い、馬車の修理・格納をする場所が厩舎（Stable）で、過去の全米駐車協会機関誌の特集記事「駐車場関連技術の進化の歩み50年」によれば、自動車用の車庫の発祥は20世紀初頭に誕生した馬小屋を改造したものだという。荷馬車や駅馬車の馭者は米語で「Teamsters」と呼ばれ、米国最大の職業別組合であるトラック運転手の労働組合は今も「チームスターズ・ユニオン」という名であるから、馭者からトラック、バス、タクシー運転手に転身した人が多かったのだろう。

また、西部劇などで郊外や田舎町の雑貨屋や旅籠などの前に、馬や馬車の手綱を結ぶ杭がよく出てくるが、現代でも葱坊主型のパーキングメーターに前進駐車で乗り付けるのは、この頃の名残だそうだ。「少なくとも親父の世代では“郷愁”だった」とは20世紀半ばに聴いた全米駐車協会幹部の言。

一方、日本では、米国のように厩舎から車庫へという単純な模様替えではなく、江戸時代に荷馬車はあっても、庶民の移動手段は徒歩か駕籠（かご）、お武家さんは馬に騎乗。明治に入り駕籠に代わり人力車が登場し、大正末期から昭和にかけ自動車が徐々に増えたとはいえ、富裕層や外国人に限られ、円タクなど一般にはまだまだ高嶺の花。乗るとしても人力車までだっただろう。よって、馭者から自動車運転手という欧米型職種転換は日本では見られず、「駕籠かき」⇒「人力車夫」のステップを経て、大正末期から昭和に入って初めて自動車運転手が登場したのではないだろうか。人力車は全て路上駐車で、その場を客待ちと乗降の場としていたので車庫は不要。他方、自動車が現れてから必要となった車庫やガレージは、日本では厩舎発祥とはならず、最初から自動車の格納場所として誕生したと考えられる。

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の手当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

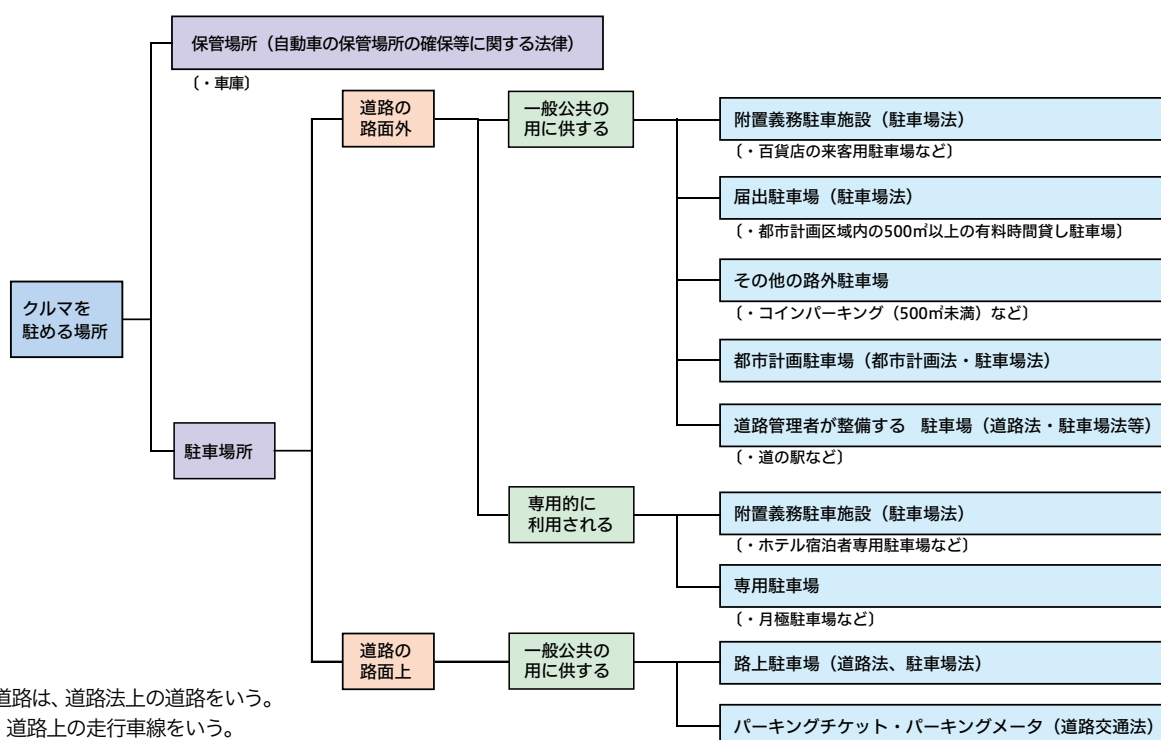


初期のコインパーキング
(1984年)

2-1

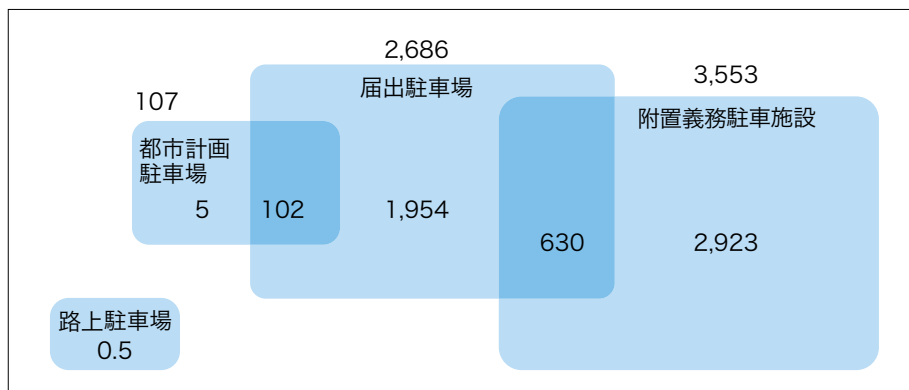
駐車場等の分類

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」）。



※建築基準法では、建築物である駐車場について「自動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



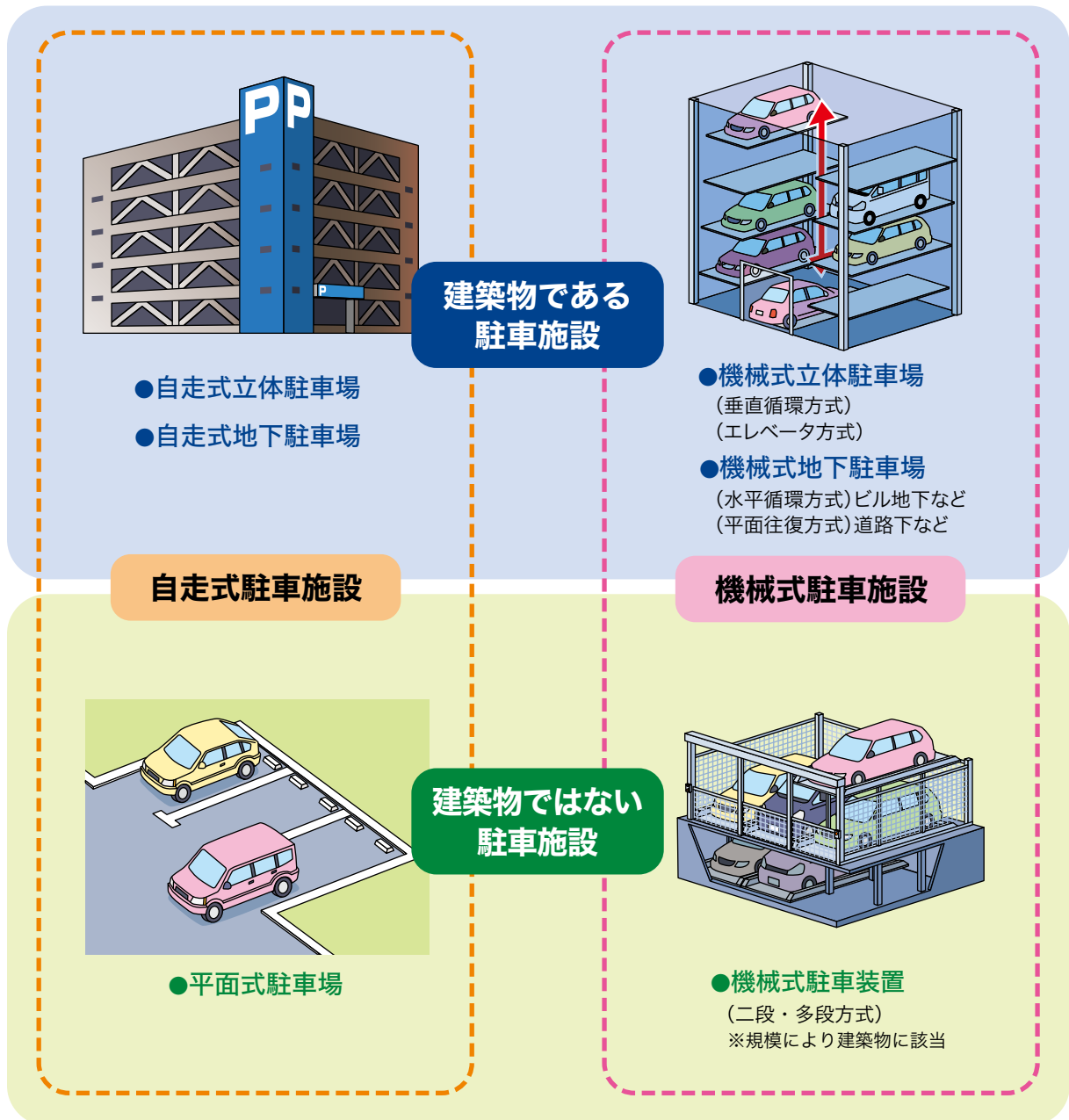
駐車場整備状況 (2023 (令和 5) 年度末時点) (単位：千台)

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。

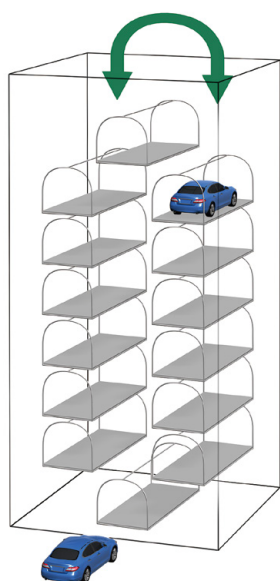


構造による分類イメージ

(1) 構造による分類 —— 機械式立体駐車場

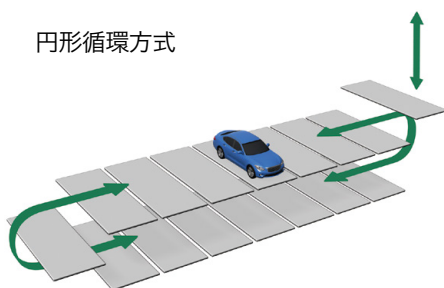
機械式駐車装置は、駐車場として利用する土地の広狭等の状況及び経済性等の種々の条件を考慮しながら選択できるように種類が豊富にある。その種類は、以下の7種類に分類される。

●垂直循環方式

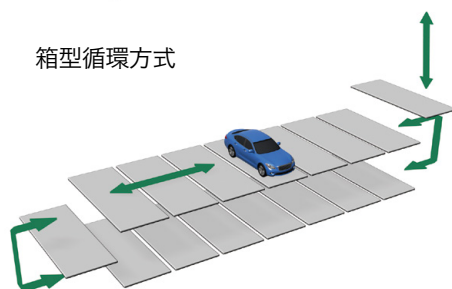


●多層循環方式

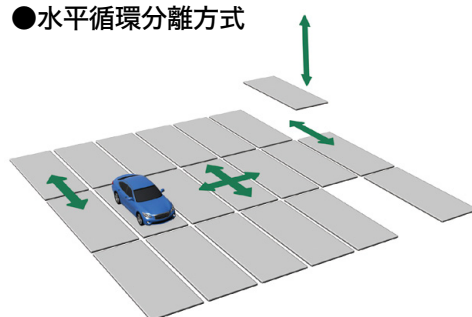
円形循環方式



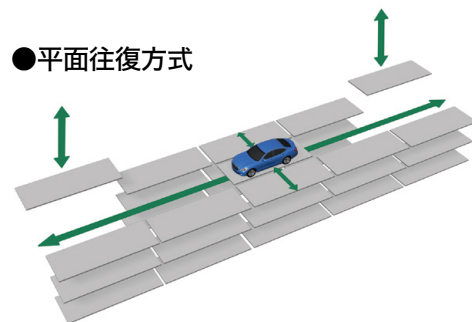
箱型循環方式



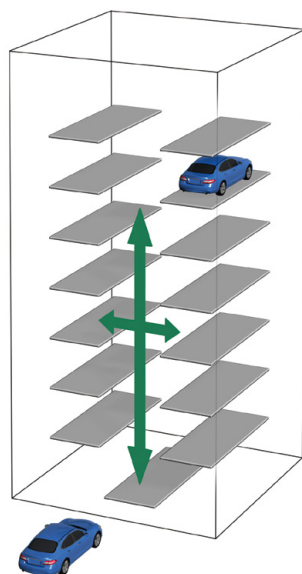
●水平循環分離方式



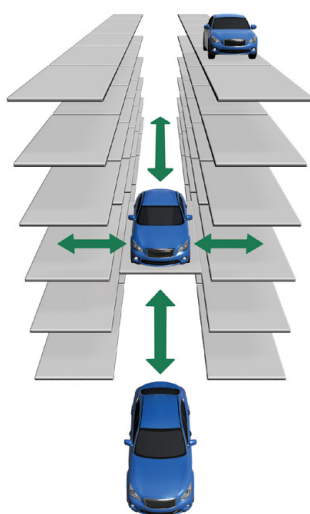
●平面往復方式



●エレベータ方式

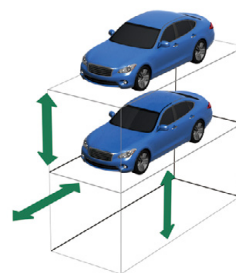


●エレベータスライド方式

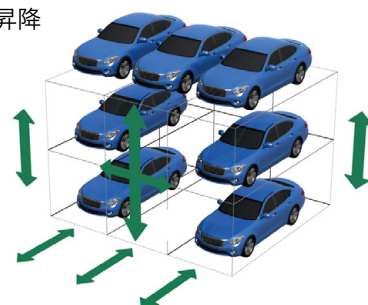


●二段・多段式

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



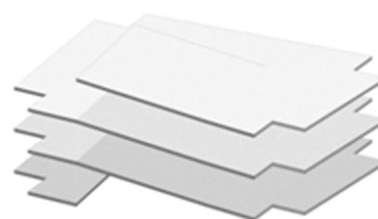
● 連続傾床式

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。

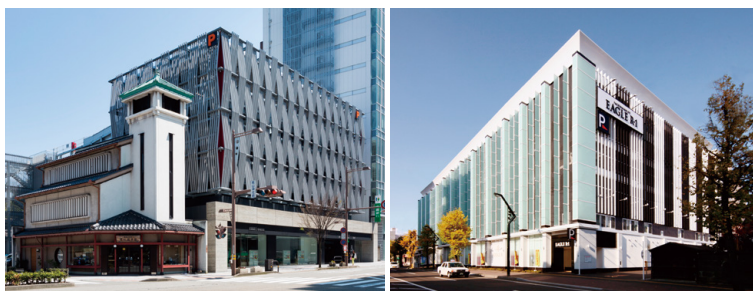
連続傾床式



● 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 —— 時間貸し駐車場（コインパーキング）

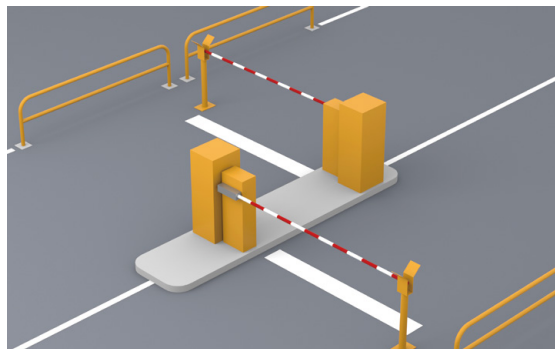
この方式には、管理方法により大別して2つの方式がある。

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「車室毎管理システム」である。このシステムは種々のバリエーションがあるが、1車室毎にロック板が設置されているか否かに大別できる。車両の入庫に連動してロック板が作動し、料金精算後にそのロック板を解除する「ロック式」と、ロック板によらず、車室に設置されたセンサーや場内カメラによって入庫車両を検知する「ロックレス式」である。後者の「ロックレス式」は車両検出方法は様々な方式が実用化されている。

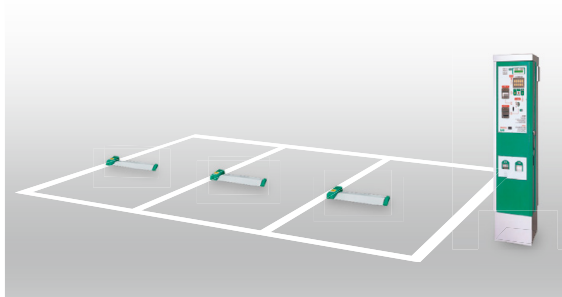
なお、いずれの方式も料金精算の方法には従来の精算機による現金支払いの他、各種キャッシュレス決済への対応が進みつつある。これは、精算機を通じて行う方法と、精算機によらず、スマートフォン等で決済手続きが完結する方法があり、キャッシュレス決済専用とする駐車場も登場している。

1. ゲート式



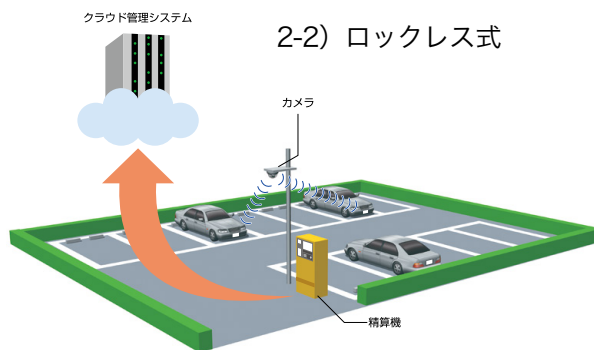
2. 車室毎管理システム

2-1) ロック式



車室に設けられたロック板が、車両入庫後に上昇し（起き上がり）、車両の移動を規制。料金精算が完了すると、ロック板が元の位置に戻り、車両の出庫が可能に。ロック板は、図のように車室中央に設置されるタイプと、車室前方に設置されるタイプがある。

2-2) ロックレス式



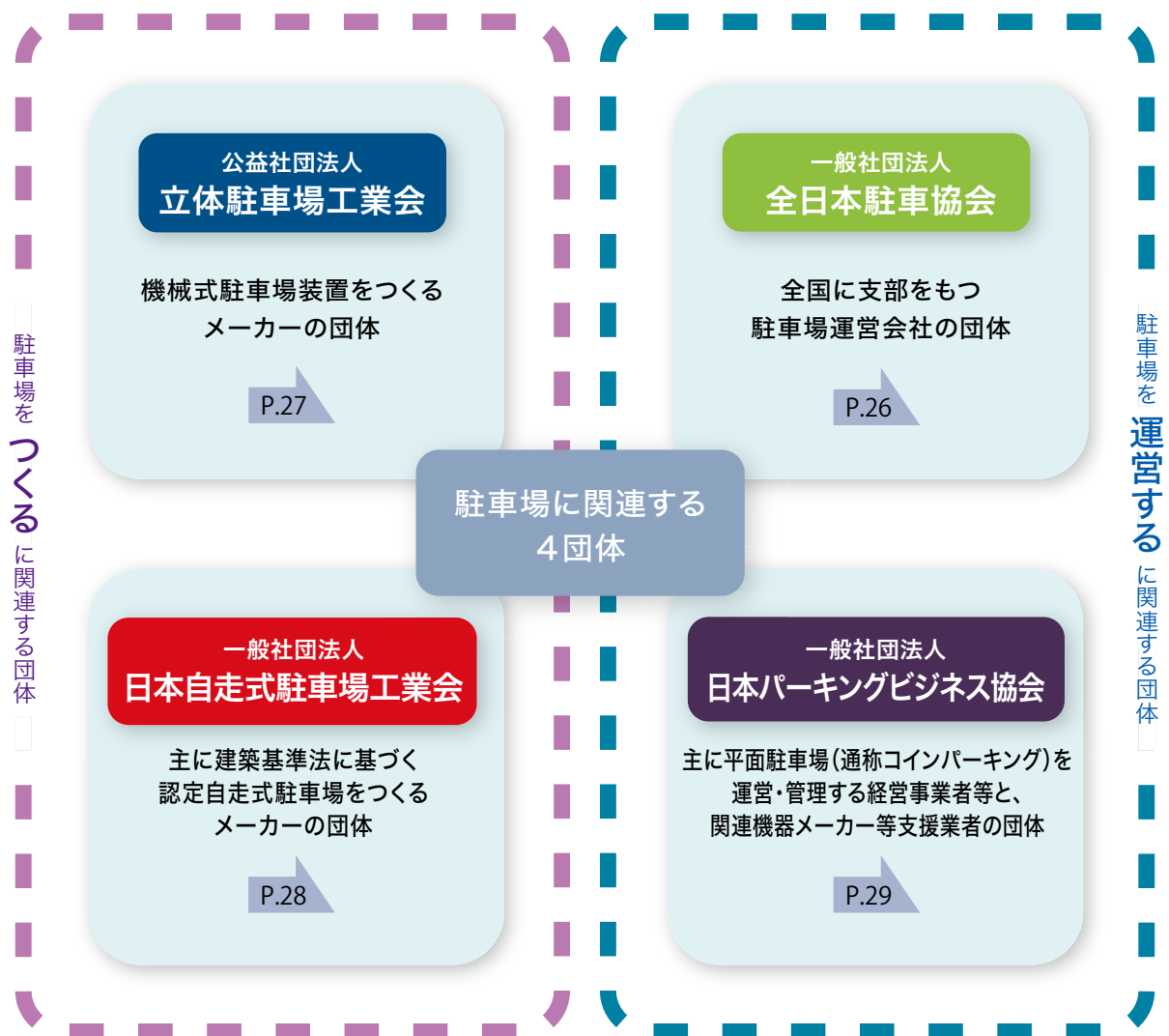
ロックレス方式には、図のようなカメラによって入出庫を検知するタイプ（車両番号を読み取るタイプもある）と、車室ごとに設置された在車センサーによって入出庫を検知するタイプがある。カメラ方式も、図のように1台のカメラで複数の車室の在車を検知する方式と、車室ごとにカメラを設置する方式等がある。

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)

治 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 18 地区協会 415 社 ●個人会員 16 社 ●賛助会員① 3 社 ●賛助会員② 127 社
●準会員① 1 社 ●合計 562 社 (2025 年 9 月 1 日現在)

事業内容

- ・駐車場の普及及び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・企画・組織・調査研究・広報の5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マノ(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

<https://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 1日 内閣総理大臣により認定され、公益社団法人に移行した。
- 2015年 1月 5日 国土交通大臣より「登録認証機関」として認定される。
- 2019年 12月 27日、2024年 12月 27日登録を更新される。

会 員 数

- 正会員 26 社
- 賛助会員 13 社
- 合計 39 社 (2025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
- ・立体駐車場の普及のための広報、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証審査業務
- ・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。

・技術基準の制定

- 機械式駐車場技術基準・同解説 (2023年版)
- 機械式駐車場保守点検作業安全基準・同解説書 (2022年版)
- 機械式駐車装置の安全機能に関する認証基準 (第3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。5年見直しで2023年5月31日改正。JISに則った認証基準(第3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を作成。その後、特に保守点検に関する内容を充実させ、2021年9月30日に公表された「『機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針』を一部見直し」にも対応した解説書を作成。既設駐車設備の入れ替えは、認証基準(第3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。認証装置の設置が困難な場合は、入替二段・多段通車装置申請制度により、安全性の高い駐車装置の設置を推進。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、侵入者検知光電管の設置改修工事等の推進。



一般社団法人 日本自走式駐車場工業会

<https://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 | ④駐車場事業に関するコンサルタント業務 |
| 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 | 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 |
| ③駐車場問題に関する調査研究 | 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規模認定開始（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 |
| 2020 年 | 創立 30 周年記念祝賀会 |
| 2022 年 | 自走式自動車車庫の開放性について（改正） |

会 員 数

●正会員 13 社 ●賛助会員 19 社 ●合計 32 社（2025 年 8 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 年に引き続き翌 2019 年、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
更に 2023 年～2025 年、認定自走式駐車場を避難施設等として整備する際、国の制度^(※1)の対象として認められたことについて自治体訪問活動を通して周知・広報
(※1) 国の制度：「緊急防災・減災事業債」（総務省）及び「都市防災総合推進事業」（国土交通省）
- 認定駐車場の付加価値の増進
自動運転等新技術の調査対応、品質向上の勉強会実施等への取組み
国土交通省との協議により、認定自走式駐車場の屋上における太陽光発電設備（太陽光パネル）設置の取扱いを明確化
二層三段以下の自走式自動車車庫に於ける車両総重量（2.5 t まで）を明確化
- 災害に強い認定駐車場についての情報発信
国（総務省及び国土交通省）の制度^(※1)の対象として認められた認定自走式駐車場の周知と広報
- 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
当工業会加盟の正会員（メーカー企業）が設計・施工等を行う国土交通大臣認定の自走式立体駐車場に、「認定品表示板」^(※2)を当該自走式駐車場内の見やすい場所（1 か所）に表示する制度を云う。2018 年 1 月以降に引き渡しを行うものから運用を開始し、これまでに累計 433 枚（2025 年 8 月時点）を交付するに至っている。



(※2) 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

<https://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 7 版として 2024 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 88 社 ●賛助会員 55 社 ●合計会員数 143 社（2025 年 6 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、幹部交流委員会等の開催
- ・JPB 駐車場フォーラムの開催
- ・『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

- ・不正未払い駐車に対する取組み
- ・全国の警察との駐車場の「安全・安心に関する協定」締結への取組み
- ・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

https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000051.html

●調査方法

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係る資料の収集を依頼し、市区町村の協力を得て、2024（令和6）年3月末現在でのデータを集計・整理したものである。

●調査対象

1. 駐車場の分類

本書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、本書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

道路の路面外に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。

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。2024（令和6）年3月末現在、417箇所、約107千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。2024（令和6）年3月末現在、約10千箇所、約1,954千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。2024（令和6）年3月末現在、約81千箇所、約3,553千台分が整備されている。

(2) 路上駐車場

駐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。2024（令和6）年3月末現在、13箇所、533台分が整備されている。

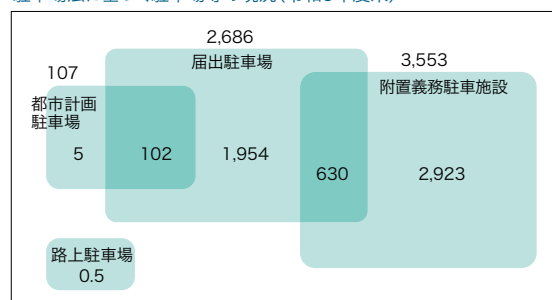
駐車場整備状況(全国)

	令和5年度末(A)	平成25年度末(B)	A/B
都市計画駐車場	107,280 台	118,877 台	0.93
届出駐車場	1,953,940 台	1,661,432 台	1.16
附置義務駐車施設	3,553,085 台	3,004,444 台	1.19
路上駐車場	533 台	775 台	0.69
計	5,614,838 台	4,785,528 台	1.18
自動車保有台数	78,533,241 台	76,696,825 台	1.03
自動車1万台当たり駐車台数	715.0 台	623.8 台	1.14

※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。

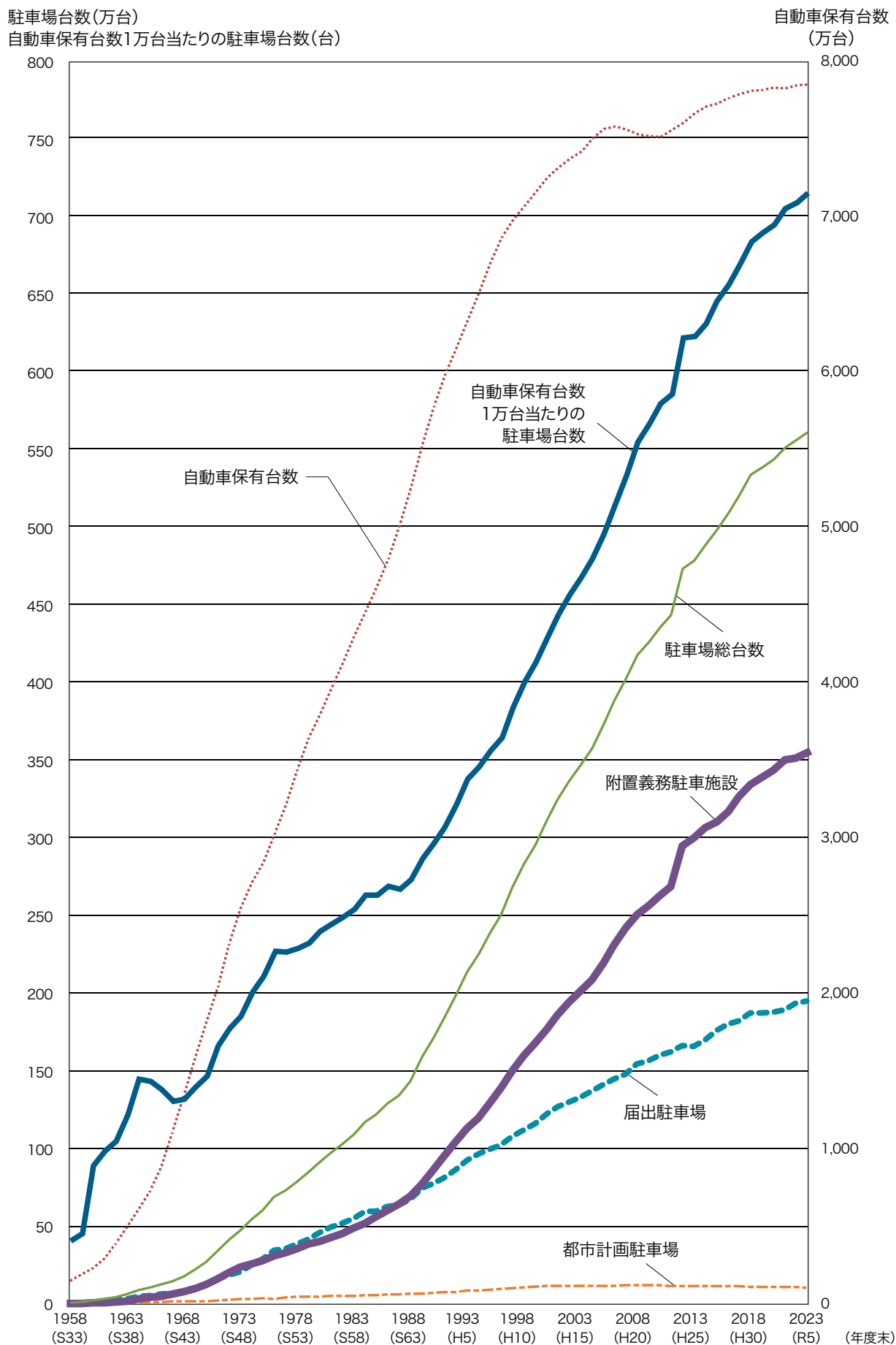
※附置義務駐車施設と届出駐車場の両方に該当する駐車場は附置義務駐車施設として区分している。

駐車場法に基づく駐車場等の現況(令和5年度末)



(数字単位: 千台)

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
2018(平30)	114,835	2.1	98.7	1,878,182	35.2	103.0	3,347,922	62.7	102.4
2019(令1)	115,024	2.1	100.2	1,874,730	34.8	99.8	3,396,053	63.0	101.4
2020(令2)	114,816	2.1	100.0	1,881,067	34.6	100.2	3,442,350	63.3	102.8
2021(令3)	113,318	2.1	98.5	1,899,396	34.4	101.3	3,505,529	63.5	103.2
2022(令4)	111,280	2.0	98.2	1,936,137	34.8	101.9	3,514,442	63.2	100.3
2023(令5)	107,280	1.9	96.4	1,953,940	34.8	100.9	3,553,085	63.3	101.1

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
2018（平30）	601	0.0	100.0	5,341,540	102.5	78,139,997	100.3	683.6	102.2
2019（令1）	601	0.0	100.0	5,386,408	100.8	78,172,873	100.0	689.0	100.8
2020（令2）	601	0.0	100.0	5,438,834	101.8	78,315,475	100.2	694.5	101.6
2021（令3）	533	0.0	88.7	5,518,776	102.5	78,304,248	100.2	704.8	102.3
2022（令4）	533	0.0	100.0	5,562,392	100.8	78,490,032	100.2	708.7	100.6
2023（令5）	533	0.0	100.0	5,614,838	100.9	78,533,241	100.1	715.0	100.9

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（2024（令和6）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	1,714,305
1994 (平6)	3,704	3.3	40,292	35.8	68,691	60.9	14	0.0	112,701	1,775,218
1995 (平7)	4,715	3.5	30,460	22.6	99,692	73.9	4	0.0	134,871	1,951,363
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
2018 (平30)	-1,497	-1.1	55,067	42.2	76,870	58.9	-	-	130,440	201,482
2019 (令1)	189	0.4	-3,452	-7.7	48,131	107.3	-	-	44,868	32,876
2020 (令2)	-208	-0.4	6,337	12.1	46,297	88.3	-	-	52,426	142,602
2021 (令3)	-1,498	-1.9	18,329	22.9	63,179	79.0	-68	-0.1	79,942	-11,227
2022 (令4)	-2,038	-4.7	36,741	84.2	8,913	20.4	-	-	43,616	185,784
2023 (令5)	-4,000	-7.6	17,803	33.9	38,643	73.7	-	-	52,446	43,209
合 計	107,280	1.9	1,953,940	34.8	3,553,085	63.3	533	0.0	5,614,838	78,533,241

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 (12)	2,431 (2,204)	385	92,380	4,427 (162)	244,003 (39,534)
青森県	6 (6)	1,470 (1,470)	90	17,659	372 (20)	22,784 (3,583)
岩手県	7 (7)	1,301 (1,301)	72	11,223	345 (16)	25,271 (4,400)
宮城県	3 (3)	868 (868)	143	26,344	1,165 (99)	93,495 (13,929)
秋田県	1 (1)	58 (58)	64	8,702	152 (4)	15,133 (1,533)
山形県	3 (3)	1,020 (1,020)	52	10,314	128 (14)	9,624 (3,274)
福島県	1 (1)	530 (530)	118	15,971	- (-)	- (-)
茨城県	13 (11)	6,927 (5,597)	139	34,994	211 (17)	18,376 (3,495)
栃木県	4 (3)	706 (306)	108	16,765	178 (2)	11,489 (168)
群馬県	8 (6)	2,293 (1,710)	79	19,166	472 (10)	45,379 (4,195)
埼玉県	9 (9)	1,907 (1,907)	450	96,289	362 (26)	30,672 (6,600)
千葉県	5 (5)	1,355 (1,355)	667	171,297	891 (65)	83,110 (20,607)
東京都	49 (49)	16,751 (16,751)	998	159,385	30,475 (799)	866,930 (133,694)
神奈川県	24 (22)	8,085 (7,994)	667	125,469	9,164 (406)	461,325 (101,646)
山梨県	- (-)	- (-)	28	5,748	- (-)	- (-)
長野県	15 (13)	1,987 (1,933)	132	22,848	1,050 (20)	97,499 (4,829)
新潟県	4 (3)	459 (317)	143	26,976	280 (20)	20,041 (5,779)
富山県	6 (6)	2,564 (2,564)	77	11,625	154 (8)	16,849 (1,735)
石川県	3 (3)	957 (957)	73	15,443	775 (18)	38,098 (2,253)
岐阜県	10 (10)	1,396 (1,396)	81	10,363	632 (15)	37,726 (2,449)
静岡県	10 (10)	2,378 (2,378)	252	45,266	735 (76)	45,680 (12,720)
愛知県	33 (33)	10,138 (10,138)	605	178,805	3,577 (166)	197,589 (37,381)
三重県	10 (10)	1,728 (1,728)	83	15,011	359 (7)	14,264 (3,058)
福井県	5 (4)	1,002 (686)	45	10,243	296 (17)	24,545 (2,080)
滋賀県	1 (1)	228 (228)	102	17,119	- (-)	- (-)
京都府	6 (5)	1,266 (1,210)	210	50,428	961 (44)	37,282 (4,123)
大阪府	16 (16)	5,551 (5,551)	1,375	206,810	8,653 (281)	339,044 (53,634)
兵庫県	19 (17)	5,118 (4,570)	662	129,480	2,019 (211)	129,492 (51,781)
奈良県	6 (6)	1,005 (1,005)	136	26,686	27 (8)	2,053 (1,364)
和歌山県	8 (8)	2,147 (2,147)	52	13,973	42 (42)	1,829 (1,829)
鳥取県	6 (4)	517 (481)	33	8,605	- (-)	- (-)
島根県	5 (5)	740 (740)	33	5,350	68 (3)	6,191 (2,431)
岡山県	19 (14)	2,508 (2,273)	76	11,725	1,031 (27)	26,440 (3,509)
広島県	12 (12)	3,541 (3,541)	261	41,184	2,393 (56)	112,435 (14,454)
山口県	7 (7)	1,363 (1,363)	82	12,610	877 (31)	45,905 (7,943)
徳島県	4 (4)	898 (898)	36	5,155	196 (7)	7,805 (1,659)
香川県	10 (10)	2,846 (2,846)	76	13,671	268 (11)	11,767 (1,602)
愛媛県	9 (7)	827 (568)	72	9,683	969 (12)	43,231 (4,202)
高知県	3 (2)	460 (398)	11	2,686	262 (8)	13,736 (890)
福岡県	16 (14)	4,428 (3,901)	619	113,757	4,640 (154)	209,329 (35,778)
佐賀県	- (-)	- (-)	62	11,122	- (-)	- (-)
長崎県	16 (12)	1,962 (1,572)	153	29,578	674 (60)	37,650 (11,758)
熊本県	1 (1)	431 (431)	103	24,696	181 (7)	9,353 (2,933)
大分県	3 (3)	574 (574)	119	17,683	648 (45)	32,012 (4,966)
宮崎県	3 (2)	649 (532)	48	14,378	53 (53)	4,015 (4,015)
鹿児島県	2 (1)	918 (602)	98	20,765	438 (28)	32,802 (10,190)
沖縄県	1 (1)	992 (992)	89	18,510	542 (7)	30,832 (1,859)
合 計	417 (382)	107,280 (101,591)	10,059	1,953,940	81,142 (3,082)	3,553,085 (629,862)

注：() 内は届出駐車場に該当するものの値（内数）である。

(2024 (令和6)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	-	-	4,827 (559)	338,814 (134,118)	3,642,930	930.1
青森県	-	-	468 (116)	41,913 (22,712)	970,893	431.7
岩手県	-	-	424 (95)	37,795 (16,924)	987,675	382.7
宮城県	-	-	1,311 (245)	120,707 (41,141)	1,635,355	738.1
秋田県	-	-	217 (69)	23,893 (10,293)	773,884	308.7
山形県	-	-	183 (69)	20,958 (14,608)	896,785	233.7
福島県	-	-	119 (119)	16,501 (16,501)	1,581,208	104.4
茨城県	-	-	363 (167)	60,297 (44,086)	2,545,416	236.9
栃木県	-	-	290 (113)	28,960 (17,239)	1,674,060	173.0
群馬県	-	-	559 (95)	66,838 (25,071)	1,744,538	383.1
埼玉県	-	-	821 (485)	128,868 (104,796)	3,995,613	322.5
千葉県	-	-	1,563 (737)	255,762 (193,259)	3,570,768	716.3
東京都	-	-	31,522 (1,846)	1,043,066 (309,830)	3,935,440	2,650.4
神奈川県	-	-	9,855 (1,095)	594,879 (235,109)	3,740,343	1,590.4
山梨県	-	-	28 (28)	5,748 (5,748)	737,788	77.9
長野県	-	-	1,197 (165)	122,334 (29,610)	1,848,276	661.9
新潟県	-	-	427 (166)	47,476 (33,072)	1,766,428	268.8
富山県	-	-	237 (91)	31,038 (15,924)	875,780	354.4
石川県	-	-	851 (94)	54,498 (18,653)	896,843	607.7
岐阜県	-	-	723 (106)	49,485 (14,208)	1,633,471	302.9
静岡県	-	-	997 (338)	93,324 (60,364)	2,770,234	336.9
愛知県	-	-	4,215 (804)	386,532 (226,324)	5,126,333	754.0
三重県	-	-	452 (100)	31,003 (19,797)	1,472,804	210.5
福井県	-	-	346 (66)	35,790 (13,009)	654,060	547.2
滋賀県	-	-	103 (103)	17,347 (17,347)	1,021,708	169.8
京都府	-	-	1,177 (259)	88,976 (55,761)	1,270,800	700.2
大阪府	-	-	10,044 (1,672)	551,405 (265,995)	3,572,189	1,543.6
兵庫県	-	-	2,700 (890)	264,090 (185,831)	2,889,026	914.1
奈良県	-	-	169 (150)	29,744 (29,055)	803,601	370.1
和歌山県	-	-	102 (102)	17,949 (17,949)	721,391	248.8
鳥取県	-	-	39 (37)	9,122 (9,086)	456,696	199.7
島根県	-	-	106 (41)	12,281 (8,521)	539,669	227.6
岡山県	-	-	1,126 (117)	40,673 (17,507)	1,496,875	271.7
広島県	13	533	2,679 (329)	157,693 (59,179)	1,836,219	858.8
山口県	-	-	966 (120)	59,878 (21,916)	1,031,150	580.7
徳島県	-	-	236 (47)	13,858 (7,712)	597,844	231.8
香川県	-	-	354 (97)	28,284 (18,119)	765,249	369.6
愛媛県	-	-	1,050 (91)	53,741 (14,453)	985,815	545.1
高知県	-	-	276 (21)	16,882 (3,974)	536,984	314.4
福岡県	-	-	5,275 (787)	327,514 (153,436)	3,310,383	989.4
佐賀県	-	-	62 (62)	11,122 (11,122)	665,225	167.2
長崎県	-	-	843 (225)	69,190 (42,908)	909,474	760.8
熊本県	-	-	285 (111)	34,480 (28,060)	1,367,232	252.2
大分県	-	-	770 (167)	50,269 (23,223)	900,811	558.0
宮崎県	-	-	104 (103)	19,042 (18,925)	912,660	208.6
鹿児島県	-	-	538 (127)	54,485 (31,557)	1,314,024	414.6
沖縄県	-	-	632 (97)	50,334 (21,361)	1,151,291	437.2
合計	13	533	91,631 (13,523)	5,614,838 (2,685,393)	78,533,241	715.0

5. 都道府県別駐車場整備状況（2023（令和5）年度整備分）

（2024（令和6）年3月末現在）

年度	都市計画駐車場		届出駐車場		附置義務駐車場施設		路上駐車場		合 計		自動車保有台数前年比 （二輪車除く）
	箇所数	台 数	箇所数	台 数	箇 所 数	台 数	箇所数	台数	箇 所 数	台 数	
北海道	- (-)	-33 (-33)	-33	-1,973	34 (-12)	-763 (-2,045)	-	-	1 (-45)	-2,769 (-4,051)	1,482
青森県	- (-)	- (-)	3	413	2 (-)	142 (-)	-	-	5 (3)	555 (413)	-4,020
岩手県	- (-)	-2 (-2)	-	816	3 (-)	- (-)	-	-	3 (-)	814 (814)	-4,717
宮城県	-2 (-2)	-380 (-380)	4	695	13 (-3)	-2,421 (-2,919)	-	-	15 (-1)	-2,106 (-2,604)	-1,942
秋田県	- (-)	- (-)	1	42	2 (-)	64 (-)	-	-	3 (1)	106 (42)	-4,457
山形県	-8 (-8)	-2,492 (-2,492)	5	1,080	6 (4)	1,504 (1,332)	-	-	3 (1)	92 (-80)	-4,037
福島県	- (-)	- (-)	5	2,369	- (-)	- (-)	-	-	5 (5)	2,369 (2,369)	-5,127
茨城県	- (-)	-89 (-89)	-5	42	7 (-27)	454 (-2,872)	-	-	2 (-32)	407 (-2,919)	4,969
栃木県	- (-)	- (-)	-1	-171	5 (-)	581 (-)	-	-	4 (-1)	410 (-171)	1,508
群馬県	- (-)	- (-)	-1	-140	7 (-)	1,579 (-)	-	-	6 (-1)	1,439 (-140)	3,225
埼玉県	- (-)	- (-)	8	-814	13 (-)	1,355 (-)	-	-	21 (8)	541 (-814)	11,940
千葉県	-1 (-1)	-403 (-403)	13	4,492	21 (-)	456 (-264)	-	-	33 (12)	4,545 (3,825)	10,138
東京都	- (-)	1,112 (1,112)	-9	-1,900	211 (24)	13,798 (3,317)	-	-	202 (15)	13,010 (2,529)	1,769
神奈川県	- (-)	-76 (-76)	10	1,509	78 (27)	5,421 (8,282)	-	-	88 (37)	6,854 (9,715)	-1,458
山梨県	- (-)	- (-)	-1	-13	- (-)	- (-)	-	-	-1 (-1)	-13 (-13)	2,527
長野県	- (-)	-227 (-227)	-7	-213	101 (1)	12,362 (96)	-	-	94 (-6)	11,922 (-344)	2,330
新潟県	- (-)	-31 (-31)	3	257	1 (-)	240 (-)	-	-	4 (3)	466 (226)	-4,480
富山県	- (-)	- (-)	-	-163	4 (-)	461 (70)	-	-	4 (-)	298 (-93)	-1,100
石川県	- (-)	-417 (-417)	-1	-138	5 (-)	-470 (-515)	-	-	4 (-1)	-1,025 (-1,070)	654
岐阜県	- (-)	-160 (-160)	2	246	14 (-)	587 (-)	-	-	16 (2)	673 (86)	555
静岡県	- (-)	- (-)	-10	-414	28 (21)	889 (1,569)	-	-	18 (11)	475 (1,155)	-157
愛知県	- (-)	- (-)	-19	-15,753	18 (-9)	768 (-2,663)	-	-	-1 (-28)	-14,985 (-18,416)	6,932
三重県	- (-)	- (-)	2	660	8 (-)	144 (-)	-	-	10 (2)	804 (660)	-568
福井県	- (-)	- (-)	-	118	6 (2)	382 (275)	-	-	6 (2)	500 (393)	-663
滋賀県	- (-)	- (-)	-1	-8	- (-)	- (-)	-	-	-1 (-1)	-8 (-8)	3,313
京都府	- (-)	- (-)	8	268	13 (-)	95 (-)	-	-	21 (8)	363 (268)	-1,007
大阪府	-1 (6)	-162 (2,643)	37	12,519	80 (3)	2,354 (-)	-	-	116 (46)	14,711 (15,162)	3,559
兵庫県	- (-)	- (-)	2	2,011	36 (7)	4,219 (3,039)	-	-	38 (9)	6,230 (5,050)	76
奈良県	- (-)	- (-)	1	-159	- (-)	- (-)	-	-	1 (1)	-159 (-159)	-245
和歌山県	- (-)	- (-)	1	274	4 (4)	98 (98)	-	-	5 (5)	372 (372)	-892
鳥取県	- (-)	- (-)	1	104	- (-)	- (-)	-	-	1 (1)	104 (104)	-724
島根県	-1 (-)	-42 (-1)	-1	-97	11 (-)	460 (-)	-	-	9 (-1)	321 (-98)	-1,456
岡山県	- (-)	-3 (-)	3	576	15 (-)	259 (-)	-	-	18 (3)	832 (576)	-2,837
広島県	- (-)	-106 (-106)	-4	-2,005	44 (2)	2,919 (580)	-	-	40 (-2)	808 (-1,531)	-1,684
山口県	- (-)	- (-)	-	-187	11 (3)	550 (280)	-	-	11 (3)	363 (93)	-2,751
徳島県	- (-)	- (-)	-1	-100	3 (-)	35 (-)	-	-	2 (-1)	-65 (-100)	-512
香川県	-1 (-1)	-182 (-182)	1	-70	5 (-)	246 (-)	-	-	5 (-)	-6 (-252)	847
愛媛県	-1 (-1)	-157 (-157)	-	-3	15 (1)	1,195 (685)	-	-	14 (-)	1,035 (525)	-1,093
高知県	- (-)	-149 (-149)	-1	-146	4 (-)	385 (-)	-	-	3 (-1)	90 (-295)	-1,466
福岡県	- (-)	-19 (-19)	56	10,610	78 (1)	4,132 (90)	-	-	134 (57)	14,723 (10,681)	12,018
佐賀県	- (-)	- (-)	3	1,852	- (-)	- (-)	-	-	3 (3)	1,852 (1,852)	775
長崎県	- (-)	- (-)	-	182	7 (4)	108 (53)	-	-	7 (4)	290 (235)	-91
熊本県	- (-)	-1 (-1)	3	984	-1 (-)	14 (-)	-	-	2 (3)	997 (983)	3,377
大分県	- (-)	19 (19)	2	434	48 (27)	1,720 (342)	-	-	50 (29)	2,173 (795)	443
宮崎県	- (-)	- (-)	-5	-748	-233 (-13)	-18,931 (-3,755)	-	-	-238 (-18)	-19,679 (-4,503)	-185
鹿児島県	- (-)	- (-)	1	195	9 (-1)	579 (-35)	-	-	10 (-)	774 (160)	1,743
沖縄県	- (-)	- (-)	7	270	18 (-)	673 (-)	-	-	25 (7)	943 (270)	16,698
合 計	-15(-7)	-4,000 (-1,151)	82	17,803	754 (66)	38,643 (5,040)	-	-	821 (141)	52,446 (21,692)	43,209

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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)年度(毎年)
・駐車場整備水準の推移	自動車駐車場年報	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)年度(毎年)
・都道府県別駐車場整備状況	自動車駐車場年報	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)年度(毎年)
・設置主体別駐車場整備状況	自動車駐車場年報	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)年度(毎年)
・都市別駐車場整備状況	自動車駐車場年報	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)年度(毎年)
・駐車場整備地区面積の推移	自動車駐車場年報	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)年度(毎年)
・路上駐車場台数の推移	自動車駐車場年報	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)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	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)年度(毎年)
・方式別認定件数の推移	自動車駐車場年報	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html	2024(R6)年度(毎年)

デ ー タ	出 典	H P
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/kisei.html
・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/seibi2/kisei/kisei.html
・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/seibi2/kisei/kisei.html
・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/kisei.html
・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/seibi2/kisei/kisei.html
・保管場所標章の交付状況	警察庁資料	https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/kisei.html
・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)	https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk5_000058.html
・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)	https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk5_000058.html
・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)	https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk5_000058.html
・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)	https://www.jama.or.jp/statistics/m_report/index.html
・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)	https://www.jama.or.jp/statistics/m_report/index.html
・運転免許保有の推移	警察白書（警察庁）	https://www.npa.go.jp/publications/whitepaper/index_keisatsu.html
・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/publications/whitepaper/index_keisatsu.html
・男女別運転免許保有者数	警察白書（警察庁）	https://www.npa.go.jp/publications/whitepaper/index_keisatsu.html
・道路実延長の推移	道路統計年報 (国土交通省道路局)	https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/tokei-nen/
・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	各都市圏

一般社団法人 全日本駐車協会 調査

ホームページ URL <http://japan-pa.or.jp/>



当協会では、従来の駐車料金を中心とした調査を見直し、2021（令和3）年より内容を一新した会員駐車場調査に切り替えて3年間データの収集を行った。（現在は調査内容や調査頻度検討のため一時中断しており、2026（令和8）年より再開予定）

上記3年間の調査結果の内、バリアフリーの対応状況やEV充電器の導入状況など、会員の駐車場における各種取組状況に関する項目を記載した。

○回答者属性（構造・形式）

	2021（R3）年度		2022（R4）年度		2023（R5）年度	
	会員数ベース		会員数ベース		会員数ベース	
平地	143	46.3%	131	48.5%	134	51.9%
自走式（除く平地）	157	50.8%	149	55.2%	144	55.8%
機械式	127	41.1%	111	41.1%	110	42.6%
回答数	309	100.0%	270	100.0%	258	100.0%

※重複回答

○バリアフリー対応

	2021（R3）年度				2022（R4）年度				2023（R5）年度			
	会員数ベース		箇所数ベース		会員数ベース		箇所数ベース		会員数ベース		箇所数ベース	
幅3.5mの車いす用スペース	87	34.1%	635	1.8%	83	35.9%	1,117	2.8%	86	42.8%	926	2.6%
通常幅の身障者等用スペース	89	34.9%	233	0.6%	88	38.1%	573	1.4%	72	35.8%	250	0.7%
動線のバリアフリー対応	69	27.1%	466	1.3%	65	28.1%	1,285	3.2%	68	33.8%	810	2.3%
身障者対応精算機	25	9.8%	219	0.6%	21	9.1%	222	0.6%	23	11.4%	346	1.0%
回答数	255	100.0%	36,164	100.0%	231	100.0%	39,834	100.0%	201	100.0%	35,974	100.0%

※いずれも時間貸しを行っていない会員や駐車場を除いた数字

○EV対応

	2021（R3）年度				2022（R4）年度				2023（R5）年度			
	会員数ベース		箇所数ベース		会員数ベース		箇所数ベース		会員数ベース		箇所数ベース	
急速充電器	20	6.5%	45	0.1%	20	7.4%	86	0.2%	21	8.1%	69	0.2%
普通充電器	72	23.3%	1,174	3.2%	71	26.3%	1,191	3.0%	63	24.4%	1,166	3.2%
回答数	309	100.0%	36,241	100.0%	270	100.0%	39,898	100.0%	258	100.0%	36,198	100.0%

※全回答に対する比率
※重複回答

○料金対応

	2021（R3）年度				2022（R4）年度				2023（R5）年度			
	会員数ベース		箇所数ベース		会員数ベース		箇所数ベース		会員数ベース		箇所数ベース	
短時間料金無料	60	23.5%	791	2.2%	56	24.2%	677	1.7%	45	22.4%	3,593	10.0%
上限最大時間の設定	162	63.5%	23,791	65.8%	157	68.0%	22,885	57.5%	154	76.6%	26,338	73.2%
夜間料金の設定	123	48.2%	17,215	47.6%	122	52.8%	13,786	34.6%	110	54.7%	15,454	43.0%
変動制料金	11	4.3%	36	0.1%	14	6.1%	41	0.1%	12	6.0%	171	0.5%
提携店舗割引対応	132	51.8%	9,452	26.1%	128	55.4%	10,102	25.4%	120	59.7%	10,419	29.0%
回答数	255	100.0%	36,164	100.0%	231	100.0%	39,834	100.0%	201	100.0%	35,974	100.0%

※いずれも時間貸しを行っていない会員や駐車場を除いた数字
※重複回答

○キャッシュレス対応

	2021（R3）年度				2022（R4）年度				2023（R5）年度			
	会員数ベース		箇所数ベース		会員数ベース		箇所数ベース		会員数ベース		箇所数ベース	
クレジットカード対応精算機	68	26.7%	19,326	53.4%	69	29.9%	18,800	47.2%	76	37.8%	20,305	56.4%
電子マネー対応精算機	69	27.1%	15,422	42.6%	72	31.2%	16,526	41.5%	76	37.8%	19,197	53.4%
QRコード対応精算機	10	3.9%	24	0.1%	11	4.8%	44	0.1%	23	11.4%	11,880	33.0%
スマホ決済	7	2.7%	13,971	38.6%	13	5.6%	10,100	25.4%	10	5.0%	15,608	43.4%
回答数	255	100.0%	36,164	100.0%	231	100.0%	39,834	100.0%	201	100.0%	35,974	100.0%

※いずれも時間貸しを行っていない会員や駐車場を除いた数字
※重複回答

○入出庫管理方式

	2021（R3）年度		2022（R4）年度		2023（R5）年度	
	会員数ベース		会員数ベース		会員数ベース	
車番認証連動ゲート	64	20.6%	64	23.7%	56	27.9%
車番認証ゲートレス	6	1.9%	14	5.2%	8	4.0%
カメラ認証フラップレス	19	6.1%	16	5.9%	22	10.9%
スマホアプリ決裁連動ゲート	1	0.3%	2	0.7%	3	1.5%
スマホアプリ決裁連動フラップ	2	0.6%	4	1.5%	5	2.5%
ETC連動ゲート	4	1.3%	6	2.2%	6	3.0%
回答数	255	100.0%	231	100.0%	201	100.0%

※いずれも時間貸しを行っていない会員や駐車場を除いた数字

○予約駐車対応

	2021（R3）年度				2022（R4）年度				2023（R5）年度			
	会員数ベース		箇所数ベース		会員数ベース		箇所数ベース		会員数ベース		箇所数ベース	
自社独自の予約システム	15	5.9%	1,932	5.3%	11	4.8%	1,849	4.6%	16	8.0%	4,033	11.2%
他社の予約システムとの提携	54	21.2%	780	2.2%	46	19.9%	601	1.5%	45	22.4%	1,080	3.0%
回答数	255	100.0%	36,164	100.0%	231	100.0%	39,834	100.0%	201	100.0%	35,974	100.0%

※いずれも時間貸しを行っていない会員や駐車場を除いた数字

○自動二輪対応

	2021（R3）年度				2022（R4）年度				2023（R5）年度			
	会員数ベース		箇所数ベース		会員数ベース		箇所数ベース		会員数ベース		箇所数ベース	
対応済み	78	25.2%	914	2.5%	77	28.5%	935	2.3%	70	27.1%	817	2.3%
回答数	309	100.0%	36,241	100.0%	270	100.0%	39,898	100.0%	258	100.0%	36,198	100.0%

※全回答に対する比率

公益社団法人 立体駐車場工業会 調査

ホームページ URL

<https://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、会員企業からの機械式駐車装置の納入実績より方式別および都道府県別に基数と台数の集計を行っている。基数とは装置全体の数を表し、台数は装置の収容できる駐車台数を表している。

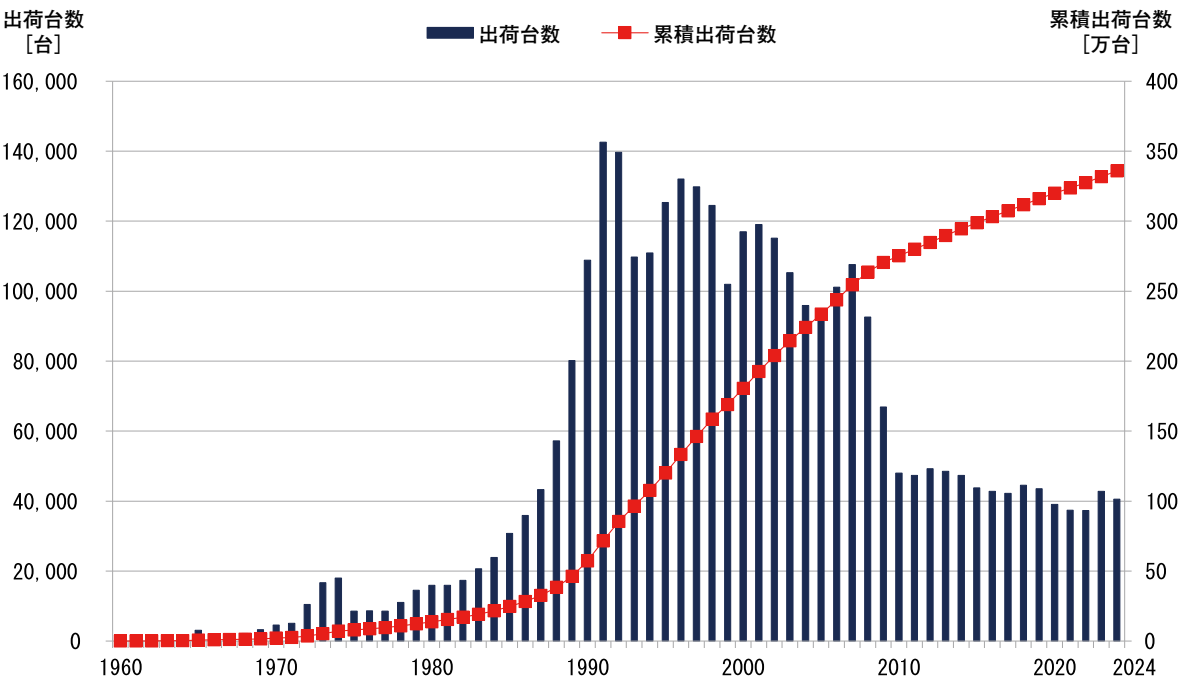
2024（令和6年）年度機械式駐車装置完成一覧表（分類は p.22 参照）

方式	年度	令和 5 年度		令和 6 年度		前年比 台数（%）
1. 垂直循環方式		17 基	483 台	13 基	345 台	71%
2. 多層循環方式		5 基	96 台	1 基	11 台	11%
3. 水平循環方式		51 基	1,750 台	60 基	3,171 台	181%
4. エレベータ方式		209 基	9,240 台	148 基	6,169 台	67%
5. エレベータ・スライド方式		- 基	- 台	- 基	- 台	-
6. 平面往復方式		8 基	811 台	8 基	926 台	114%
7. 二段方式（昇降・横行式）		168 基	762 台	105 基	424 台	56%
8. 二段方式（昇降旋回縦行式）		- 基	- 台	- 基	- 台	-
9. 二段方式（昇降式）		1,950 基	3,900 台	2,164 基	4,338 台	111%
10. 多段方式		3,171 基	25,737 台	2,965 基	25,209 台	98%
計		5,579 基	42,779 台	5,464 基	40,593 台	95%
11. ターンテーブル		312 基		251 基		-
12. 自動車用エレベータ		34 基		26 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(2024(令和6年)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	自動昇降エレベータ	自走式立体駐車場	
	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	基数	台数	基数	基数	基数	台数
北海道	1,059	33,111	49	1,159	47	1,533	542	19,011	9	882	8	439	3,666	8,710	4,358	16,710	9,738	81,555	693	89	96	23,576
青森	97	2,860	4	91	4	123	63	2,097	-	-	-	-	318	775	48	277	534	6,223	89	5	27	5,239
岩手	86	2,590	9	232	3	116	78	2,406	4	365	2	154	654	1,755	450	1,929	1,286	9,547	84	6	13	2,076
宮城	497	15,439	31	835	36	1,306	341	11,654	17	1,091	7	435	4,606	10,578	3,917	20,804	9,452	62,142	447	50	101	15,066
秋田	48	1,420	-	-	3	172	20	604	-	-	-	-	221	484	96	667	388	3,347	54	2	12	3,287
山形	29	836	3	56	1	34	37	1,432	-	-	-	-	121	368	91	627	282	3,353	27	2	12	4,097
福島	64	1,984	4	86	9	262	64	2,350	3	101	-	-	615	1,468	587	2,786	1,346	9,037	68	14	35	6,111
茨城	139	4,174	5	122	5	198	91	3,213	6	394	-	-	1,951	5,045	1,634	11,342	3,831	24,488	144	10	39	9,103
栃木	176	5,531	6	100	-	-	118	4,238	6	212	-	-	1,081	2,503	793	5,804	2,180	18,388	123	10	18	2,080
群馬	90	2,804	-	-	5	207	63	2,169	1	87	4	672	891	2,278	610	4,125	1,664	12,342	91	17	29	7,917
埼玉	322	9,094	27	766	29	1,214	264	8,782	10	563	6	430	18,489	42,888	18,325	99,039	37,472	162,776	698	93	125	29,821
千葉	466	13,685	30	856	26	739	405	12,150	22	1,114	13	731	17,961	40,976	18,351	109,593	37,274	179,844	658	94	133	26,435
東京	3,363	89,100	1,554	32,994	2,041	70,176	2,545	76,823	188	10,842	376	28,393	82,661	185,517	58,130	333,665	150,858	827,510	9,912	1,182	245	49,909
神奈川	1,171	32,496	210	5,131	226	8,623	1,084	35,422	42	2,627	83	6,930	41,782	94,950	50,690	288,336	95,288	474,515	3,291	306	265	50,505
山梨	58	1,835	1	16	3	86	19	650	1	52	-	-	448	933	199	1,204	729	4,776	54	4	15	3,121
新潟	199	6,142	2	46	3	104	126	4,406	1	46	2	116	1,193	3,372	407	3,179	1,933	17,411	148	8	43	11,149
富山	65	1,920	2	36	2	56	81	2,965	1	17	1	98	530	1,301	96	666	778	7,059	54	4	24	8,944
石川	79	2,523	4	91	6	202	135	4,502	3	147	-	-	724	2,126	324	2,267	1,275	11,858	82	11	30	6,384
長野	59	1,764	4	72	6	246	85	2,858	1	30	-	-	642	1,657	411	2,380	1,208	9,007	69	7	90	16,601
岐阜	105	3,169	-	-	1	52	114	3,515	5	186	4	424	1,098	2,920	487	2,944	1,814	13,210	95	12	24	3,430
静岡	370	10,467	9	212	15	461	289	10,203	3	134	9	817	4,771	10,926	2,397	17,572	7,863	50,792	261	33	117	23,124
愛知	1,039	30,664	92	2,140	88	3,014	1,028	34,577	48	2,714	23	1,616	16,216	38,434	9,925	62,215	28,459	175,374	971	173	230	36,747
三重	49	1,372	2	45	2	72	49	1,686	-	-	-	-	733	1,900	375	2,348	1,210	7,423	68	10	23	6,129
福井	53	1,597	2	28	4	120	25	828	1	8	3	354	363	1,121	27	224	478	4,280	50	3	11	3,534
滋賀	36	998	1	34	3	62	122	4,594	3	269	1	117	2,340	5,377	2,057	15,020	4,563	26,471	63	5	44	7,886
京都	248	6,744	37	868	36	1,212	108	3,032	67	3,872	8	444	7,489	17,263	4,460	28,499	12,453	61,934	424	58	91	12,971
大阪	2,103	60,441	312	7,312	308	10,108	1,745	67,452	194	12,058	97	7,749	53,226	116,625	30,950	193,918	88,935	475,663	2,593	478	298	54,771
兵庫	686	20,256	45	1,040	52	2,006	481	17,092	38	2,631	10	636	23,871	53,767	18,773	113,210	43,956	210,638	931	178	129	25,981
奈良	43	1,033	2	50	2	70	34	874	3	150	2	246	3,343	7,651	2,386	15,358	5,815	25,432	78	10	26	6,048
和歌山	56	1,625	3	150	1	28	17	588	12	802	-	-	492	1,126	265	2,014	846	6,333	45	2	27	4,358
鳥取	18	536	1	14	-	-	19	662	-	-	-	-	137	432	78	726	253	2,370	10	2	17	4,629
島根	30	939	-	-	-	-	21	664	-	-	4	252	208	450	50	601	313	2,906	26	3	17	3,744
岡山	146	4,256	5	125	14	575	140	4,972	2	53	2	138	1,167	3,134	570	4,904	2,046	18,157	84	12	38	4,907
広島	511	15,421	30	838	31	1,018	463	15,899	9	573	21	1,755	6,284	14,915	3,777	32,398	11,126	82,817	390	46	84	14,185
山口	49	1,363	-	-	-	-	45	1,532	1	30	-	-	861	1,988	376	3,432	1,332	8,345	43	5	32	8,085
徳島	68	2,017	1	26	1	32	37	1,286	3	236	-	-	384	1,043	135	1,264	629	5,904	50	2	7	1,521
香川	201	6,269	3	80	6	192	103	3,285	4	190	2	80	605	1,826	288	2,878	1,212	14,800	126	7	16	4,799
愛媛	177	5,202	3	68	3	183	102	3,412	2	194	-	-	909	2,283	451	4,758	1,647	16,100	116	11	25	2,991
高知	86	2,582	4	102	-	-	62	2,196	-	-	-	-	329	839	237	1,748	718	7,467	41	5	11	1,836
福岡	692	20,817	24	631	42	1,650	715	25,303	14	758	14	1,037	10,207	26,010	7,013	47,899	18,721	124,105	601	101	133	19,620
佐賀	15	464	-	-	-	-	16	538	-	-	-	-	455	1,030	235	1,861	721	3,893	14	-	10	1,908
長崎	175	5,149	5	89	3	83	150	4,660	-	-	2	152	1,115	2,881	796	6,381	2,246	19,395	156	16	43	7,319
熊本	146	4,357	5	130	6	251	143	4,823	5	198	-	-	1,311	3,184	879	7,014	2,495	19,957	124	11	26	4,385
大分	80	2,534	3	91	2	60	73	2,438	-	-	-	-	749	1,999	440	3,741	1,347	10,863	78	2	36	6,683
宮崎	34	977	1	20	1	51	36	1,196	-	-	-	-	237	568	177	1,743	486	4,555	37	4	14	2,140
鹿児島	129	3,758	3	82	4	108	145	4,958	1	44	-	-	884	2,126	514	4,957	1,680	16,033	104	6	17	3,709
沖縄	153	4,813	4	76	5	90	142	5,194	6	382	-	-	1,951	4,261	525	4,786	2,786	19,602	116	11	5	1,448
計(圏外)	57	2,165	63	2,154	6	434	253	10,171	46	2,669	-	-	546	1,654	91	1,097	1,062	20,344	19	1	-	-
合計	15,622	451,293	2,605	59,094	3,091	107,329	12,838	435,362	782	46,721	704	54,215	320,835	735,417	248,251	1,490,910	604,728	3,380,341	24,500	3,121	2,903	560,309

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

<https://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 1992（平成 4）年度以降の製造実績推移

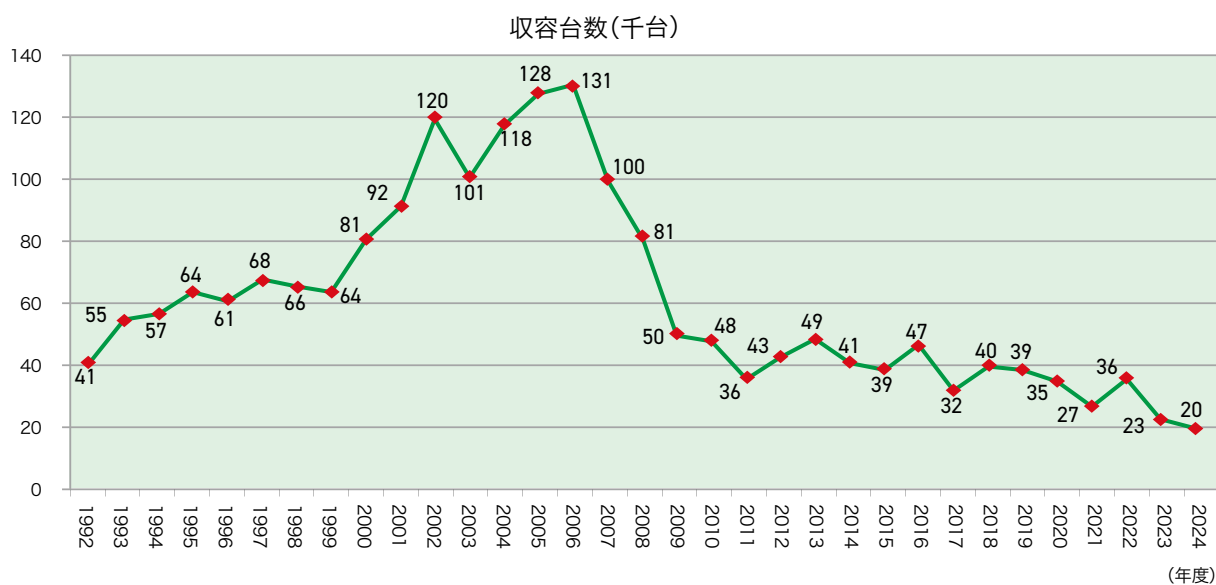
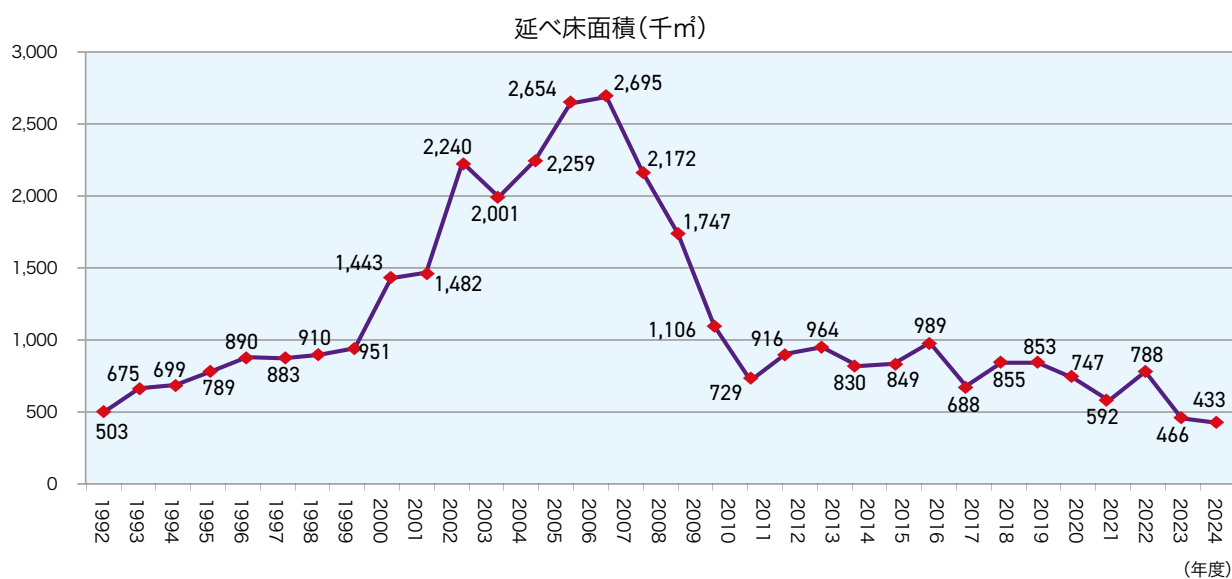
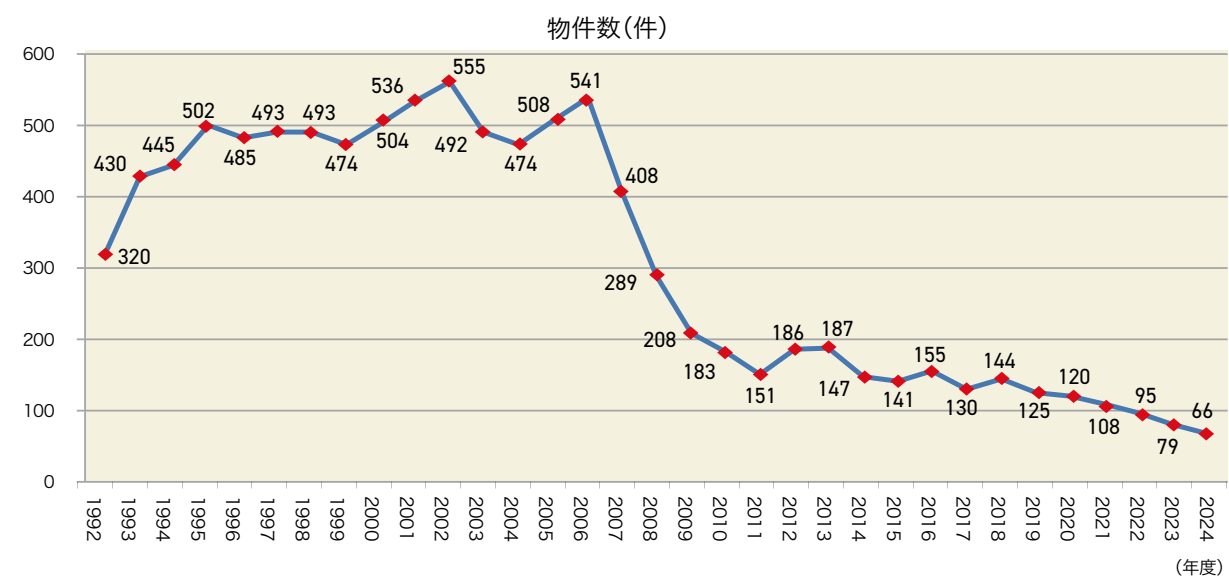
項目	92 年度 H4 年度	93 年度 H5 年度	94 年度 H6 年度	95 年度 H7 年度	96 年度 H8 年度	97 年度 H9 年度	98 年度 H10 年度	99 年度 H11 年度	00 年度 H12 年度	01 年度 H13 年度	02 年度 H14 年度	03 年度 H15 年度
物件数（件）	320	430	445	502	485	493	493	474	504	536	555	492
銅製床版	320	430	445	450	298	234	142	86	52	29	21	22
P C・合成床版、その他	—	—	—	52	187	259	351	388	452	507	534	470
構造（S 造）	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
一層二段型	320	430	419	406	345	343	318	313	275	257	174	162
二層二段型	—	—	26	96	140	150	175	161	196	176	182	186
三層四段型	—	—	—	—	—	—	—	—	33	103	199	144
四層五段型	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
五層六段型	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
六層七段型	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
施設併用型	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
延べ床面積（単位：千㎡）	503,040	675,960	699,540	789,130	890,198	883,453	910,763	951,370	1,443,697	1,482,170	2,240,718	2,001,080
1 件あたりの延床面積	1,572	1,572	1,572	1,572	1,835	1,792	1,847	2,007	2,864	2,765	4,037	4,067
収容台数（単位：台）	41,280	55,470	57,405	64,615	61,093	68,438	66,673	64,744	81,971	92,283	120,221	101,698
1 件あたりの収容台数	129	129	129	129	126	139	135	137	163	172	217	207

項目	04 年度 H16 年度	05 年度 H17 年度	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
物件数（件）	474	508	541	408	289	208	183	151	186	187	147	141
銅製床版	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0
P C・合成床版、その他	473	507	540	408	289	207	182	151	186	187	147	—
構造（S 造）	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141
一層二段型	110	119	138	80	54	38	45	27	32	25	25	18
二層二段型	169	159	170	158	99	71	61	52	62	61	52	54
三層四段型	148	138	131	77	58	36	35	39	45	42	29	22
四層五段型	47	85	84	60	54	45	22	19	26	38	19	18
五層六段型	—	7	18	23	22	13	14	6	11	14	13	19
六層七段型	—	—	—	4	0	2	0	0	3	2	1	0
施設併用型	—	—	—	6	2	3	6	8	7	5	8	10
延べ床面積（単位：千㎡）	2,259,666	2,654,819	2,695,498	2,172,333	1,747,352	1,106,354	892,233	729,060	916,522	964,051	830,364	849,951
1 件あたりの延床面積	4,767	5,226	4,982	5,324	6,046	5,319	4,876	4,828	4,928	5,155	5,649	6,028
収容台数（単位：台）	118,498	128,410	131,417	100,966	81,718	50,011	48,293	36,515	43,648	49,252	41,519	39,057
1 件あたりの収容台数	250	253	243	247	283	240	264	242	235	263	282	277

項目	16 年度 H28 年度	17 年度 H29 年度	18 年度 H30 年度	19 年度 R 元年度	20 年度 R2 年度	21 年度 R3 年度	22 年度 R4 年度	23 年度 R5 年度	24 年度 R6 年度	合 計 ストック量
物件数（件）	155	130	144	125	120	108	95	79	66	10,174
銅製床版	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,534
P C・合成床版、その他	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,477
構造（S 造）	155	130	144	125	120	108	95	79	66	1,163
一層二段型	15	16	21	19	11	15	10	13	5	4,598
二層二段型	48	49	50	34	46	38	23	28	24	2,996
三層四段型	30	22	22	20	14	12	15	11	6	1,431
四層五段型	27	23	23	21	21	22	24	10	10	698
五層六段型	24	11	18	16	8	9	13	10	8	277
六層七段型	2	2	3	4	8	1	5	3	7	47
施設併用型	9	7	7	11	12	11	5	4	6	127
延べ床面積（単位：千㎡）	989,995	688,743	855,681	853,665	747,718	592,729	788,416	465,629	432,668	37,704,566
1 件あたりの延床面積	6,387	5,298	5,942	6,829	6,231	5,488	8,299	5,894	6,556	3,706
収容台数（単位：台）	47,659	32,609	40,585	39,358	35,269	27,043	36,670	22,631	19,603	2,046,622
1 件あたりの収容台数	307	251	282	315	294	250	386	286	297	201

※2024（令和 6）年度は前年度と比較して、延べ床面積で 32,961㎡（約 7%）減少し、収容台数では 3,028 台（約 13%）の減少となった。

自走式駐車場における 1992（平成 4）年度以降の製造実績推移



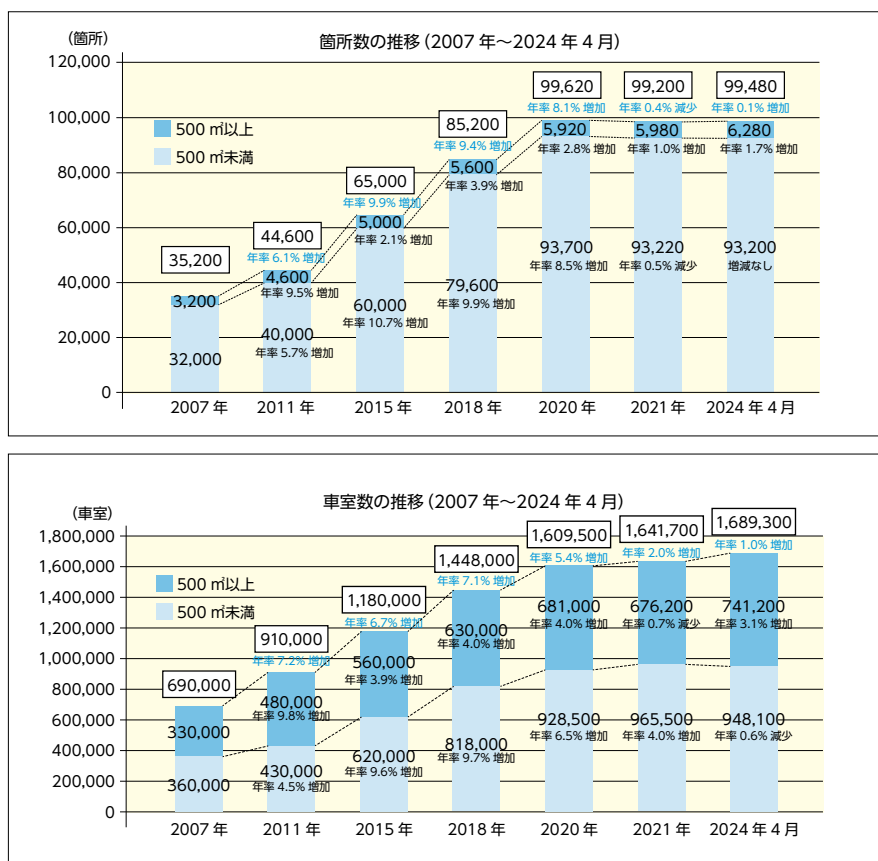


データ(書籍)のご案内 URL <https://www.gia-jpb.jp/bookinfo.html>

『一時利用有料駐車場（コインパーキング）市場に関する実態分析調査』2024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7回目報告書が本書である。2025年2月～2025年3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 500m²以上の駐車場、及び届出が不要な 500m²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、全都道府県及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、ロックレス、ゲート機、精算機）の市場も併せて調査することでコイン式並びに同設備機器の市場実態を明らかにすることを目的とした。また最近注目を集めている予約型駐車場、カーシェアリング市場についても調査対象とした。（以下、一部抜粋データ）

【コインパーキングの全体像】



<2024年4月時点 コインパーキング 市場規模>

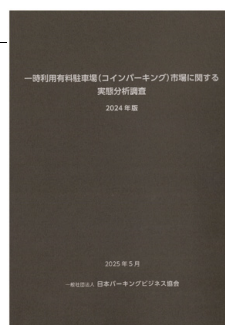
自動車の駐車のために供する面積	箇所数	車室数
500m ² 未満	93,220箇所 (94%)	948,100車室 (56%)
500m ² 以上	5,980箇所 (6%)	741,200車室 (44%)
合 計	99,200箇所 (100%)	1,689,300車室 (100%)

『一時利用有料駐車場(コインパーキング)市場に関する実態分析調査(有料)』

目次

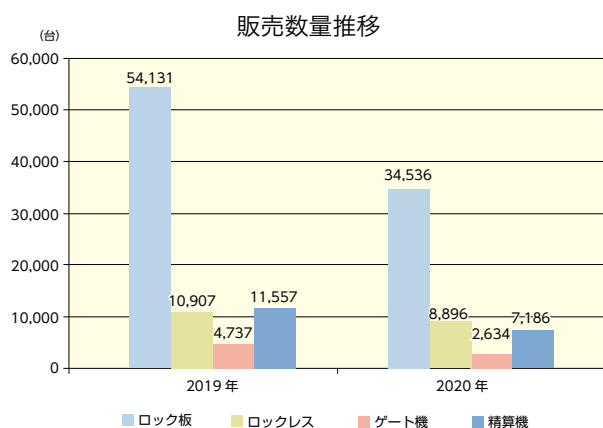
- I. 一時利用有料駐車場(コインパーキング)市場規模編
- II. 一時利用有料駐車場(コインパーキング)向け駐車場設備機器市場編
- III. 一時利用有料駐車場(コインパーキング)事業の課題と対策

※一般社団法人日本パーキングビジネス協会の URL より購入お申し込みください。



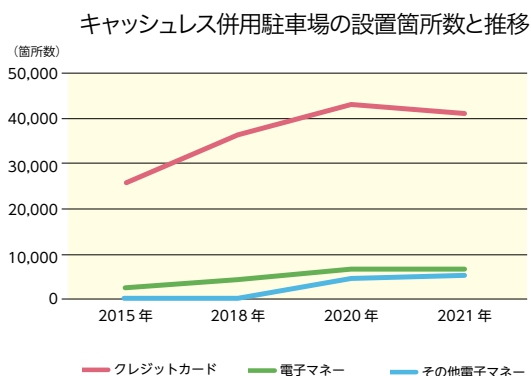
◆ 2021年版調査参考資料

【駐車場設備機器の販売実績】



駐車場設備機器	2019年		2020年	
	数 量 (台)		数 量 (台)	前年比 (%)
ロ ッ ク 板	54,131		34,536	64
ロ ッ ク レ ス	10,907		8,896	82
ゲ ー ト 機	4,737		2,634	56
精 算 機	集 中 式	7,381	4,567	62
	ロ ッ ク レ ス 式	1,194	1,045	88
	ゲ ー ト 式	2,167	1,152	53
	前払いチケット式	815	422	52
合 計	11,557		7,186	62

【料金精算機のキャッシュレス化の状況】



項 目	2015年		2018年		2020年		2021年4月時点	
	箇所数 (箇所)	比率 (%)	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	65,000	100	85,200	100	99,620	100	99,200	100
クレジットカード	26,000	40	37,000	43	43,500	44	42,400	43
電子マネー (交通系 IC カード)	2,650	4	4,400	5	6,800	7	6,800	7
その他電子マネー (スマホ決済ほか)	-	-	-	-	4,300	4	5,300	5

【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)
54,000 百万円

拠 点 数 : 約 19,400 カ所
車両台数 : 約 43,500 台
会 員 数 : 約 2,245 千人

<カーシェアリング配置場所>

コイン式駐車場内利用 (約 70%)
一般駐車場利用 (約 30%)

- ・ 駅前駐車場 (法人利用)
- ・ 都心部にある駐車場 (自動車非保有者の一時利用)
- ・ 新幹線停車駅、空港 (出張客、旅行者)
- ・ 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

5-1

持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた
駐車場マネジメントの推進

(1) まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会とりまとめについて

2022 (令和 4) 年に設置した「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」において、地域公共交通と連携した「コンパクト・プラス・ネットワーク」なまちづくりや「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効活用などを考慮したまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について検討を行ってきた。

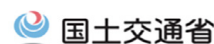
検討会の議論を踏まえて 2025 (令和 7) 年 5 月に「持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン」としてとりまとめて公表した。

https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html



まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 とりまとめ 概要

～持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン～



- 従来の「受け身の駐車場政策」では、車種ごとの需給の不一致や中心市街地への過度な車の流入による渋滞、歩行者の安全性の低下、駐車場設置による景観の悪化、低未利用土地の発生等の外部不経済が発生。
- 車優先から、歩行者、自転車、公共交通など持続可能な交通手段を優先した、人間中心の持続可能なまちづくり、都市交通の実現に向けた政策目的達成の手段として、統合的な政策に基づき駐車場をマネジメントしていく「攻めの駐車場政策」への転換が必要。

I はじめに

- 人間中心の持続可能なまちづくりを考慮した駐車場政策
(コンパクト・プラス・ネットワーク、居心地が良く歩きたくなるまちづくり、ユニバーサルデザイン、GX・DX・防災)
- 交通の結節点、公共的空間としての駐車場の秩序ある整備・活用
(産学官連携による地域でのマネジメント)
- 新技術の活用 (自動パーキング、事前予約制等)
- 物流や観光、多様化するモビリティへの対応
- 持続可能な交通手段とのバランス
(幅広い世代の利用可能性、環境負荷の低減に資する自転車等のアクティブモビリティ、公共交通やシェアモビリティの活用)

本とりまとめにおいて、各主体に想定する役割

国	本とりまとめに基づく制度や各種支援施策の検討、個別の技術的助言
地方公共団体	本とりまとめを技術的助言 (ガイドライン) として活用、計画や条例・施策の検討・見直し
民間事業者	本とりまとめを参考とした駐車場設置運営や、地方公共団体及び他の民間事業者との連携、政策課題に資するサービス等の開発

II 基本的な考え方

1. 駐車場のこれまでの経緯
2. 近年の駐車場政策をとりまく状況を踏まえた方向性
 - (1) 駐車場の需給等の実態 (車種ごとの偏りや計画の未更新)
 - (2) 都市政策の動向 (SUMP等の海外動向等)
 - (3) 駐車場をとりまく動向 (交通・物流・観光等)

III 具体的な施策の進め方

1. 計画的な取組

- まちづくり、都市交通に係る上位計画を考慮し、適切な目標 (駐車場供給・配置に加えて、交通分担率、土地利用等) を設定
- 需給の把握、定期的な見直し
- 産学官連携 (エリマネ団体、物流事業者、駐車場設置管理者等)
- マネジメントのための施策・手段 (駐車場設置運営に係る規制、誘導等)

2. 施設の構造設備に係る施策

- 配置の適正化 (路外駐車場配置等基準導入、駐車場集約)
- 質の向上 (モビリティハブ化等の結節点機能の強化、まちの入口としての案内機能の充実、景観等への配慮による魅力的な駐車場)
- 車両等の変化への対応 (新基準原付、普通車や貨物車の大型化、リフト付福祉車両の高さ等への対応)

3. 駐車場の整備 (供給) 施策

- 附置義務の見直し (区域や建築物用途、車種毎の量の適正化)
- 交通施策との調和 (公共交通利用促進措置による緩和)、配置の適正化 (隔地・集約の推進) 制度の柔軟な運用 (既存附置義務駐車施設の振替・緩和等)
- 外部不経済への対応 (土地利用の適正化、駐車場の質による量の適正化、量的規制等)

4. 各種政策課題への対応

- 都市内物流 (荷さばき駐車場)・観光 (観光バス乗降・駐車場等)
- 多様なモビリティの駐車環境の確保 (自動二輪車、原付等)
- 安心・安全の確保 (バリアフリー・ユニバーサルデザイン、こどもまんなかまちづくり、機械式駐車場の安全対策)
- GX (緑化、EV等)、防災、DX (AVP、駐車場情報等)

※ 太字は制度改正 (政省令・標準条例)、下線は既存制度活用 (法・予算)、その他は自治体による運用 (参考事例の充実) や今後の検討による対応を想定。

図1 とりまとめの概要

(2) ガイドラインにおける基本的な考え方

駐車場について、車種ごとの需給の不一致や、中心市街地への過度な車の流入による渋滞、歩行者の安全性の低下、駐車場設置による景観の悪化、低未利用土地の発生等の外部不経済が発生しており、従来の「受け身の駐車場政策」を転換し、統合的な政策に基づき、積極的に駐車場をマネジメントして適正化し、目指すべき都市像を実現していくことで、持続可能なまちづくり・都市交通の実現につなげていく、「攻めの駐車場政策」に取り組んでいく必要がある。

駐車場のマネジメントが求められる都市のイメージ

○ 駅前等の交通結節点における中心市街地が空洞化・駐車場等による低未利用土地化が進む一方、郊外に商業施設等の都市機能が流出している都市や、歩行者中心の街路に駐車場の出入口が立地し、車が歩行者中心の街路に流入している都市においては、都市構造の再編や適切な土地利用コントロール、交通マネジメントに加えて、駐車場をマネジメントしていく必要があると考えられる。

- 幹線道路沿いに広大な駐車場を設けた商業施設等が立地する一方、駅周辺等の中心市街地は**低未利用土地化**（空店舗や平面駐車場）し、賑わいが喪失

- 平行して道路があるにも関わらず、多くの人で賑わう街路にも**駐車場の出入口**があり、車が歩行者と交錯

歩行者中心街路に駐車場出入口がある例（Y市・温泉街）

郊外に立地する商業施設の例



駐車場が広がる駅前の例



出典：Google

負のスパイラルのイメージ



図2 駐車場のマネジメントが求められる都市のイメージ

立地適正化計画等と併せて駐車場のマネジメントを図る都市のイメージ

○ 立地適正化計画に基づく都市機能の誘導施策等と併せて、駐車場のマネジメントに取り組んでいくことで、中心市街地への車の流入の抑制及び公共交通の利用率向上、土地利用の適正化により、幅広い世代が車に依存せず日常生活を営むことが出来る人間中心の都市空間の創出及び中心市街地の活性化等が期待される。

市街地の拡散が進んだ都市（イメージ）

- 幹線道路沿いに商業施設等が立地する一方、駅周辺等の中心市街地は**低未利用土地化**（空店舗や平面駐車場）し、賑わいが喪失
- 平面駐車場による**舗装面積の増加**、都市の**緑化率の低下**による、**環境負荷の増加**、**ヒートアイランド現象**の懸念
- **日常生活**（通勤や買物等）を営むためには**自動車に依存せざるをえず**、**移動に自動車**が不可欠のため、朝夕の通勤時等は**渋滞**
- **学生や高齢者**などの自動車を使えない者が日常生活（通学・通院、行政手続・交流等）をするには、**公共交通や家族の送迎**が必要。
- 公共交通が必要なエリアは広いが、利用者密度が低く、**維持が困難**

コンパクト・プラス・ネットワークが図られている都市（イメージ）

- 拠点に**都市機能**（商業・業務）が**集積**するとともに、公共交通利用や**駐車場の配置適正化**が図られていることにより、中心市街地への**自家用車流入の抑制**、駐車場への車の出入の減少による安全性の向上、歩きやすい**中心の空間・賑わいの創出**（交通結節点を核とした経済活動・交流）
- **土地利用の適正化**による、**緑地等の維持・増加**や**環境負荷の低減**
- 幅広い世代が**公共交通や徒歩交通**により、**日常生活**を営むことが可能
- 通勤に公共交通や自転車を使う人が増えることで、事務所の従業員用**駐車場の削減**が可能になり、**駐車場整備費削減・都市空間の有効活用**が図られるとともに、**公共交通の利用率向上**や、朝夕の道路渋滞が緩和

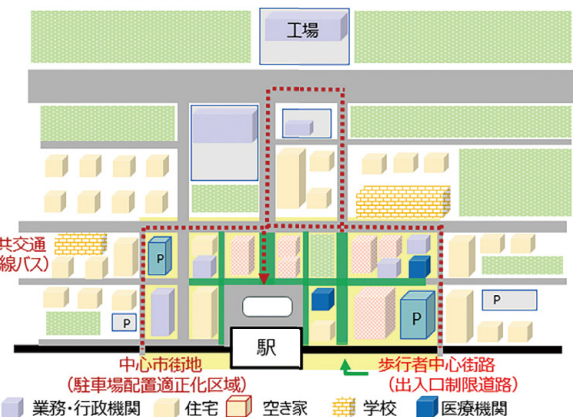
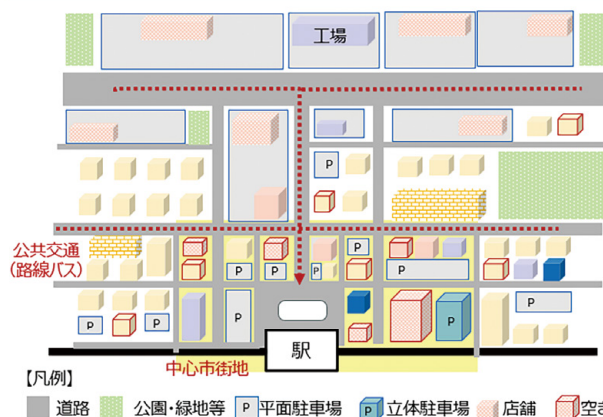


図3 立地適正化計画等と併せて駐車場のマネジメントを図る都市のイメージ

①駐車場の需給等の実態

近年、地方都市を中心に中心市街地の小規模平面駐車場の供給増加に伴う土地の低未利用地化や、配置の適正化が課題となっている一方、駐車場整備に係るマスタープランである駐車場整備計画について、7割の自治体では2016年以降改定されていないなど、駐車場について調査や検討が十分に行われていない自治体が多くなっていると推察される。

海外では交通需要マネジメント（TDM）の一環として駐車場政策に取り組んでいる都市もあり、上限を定める附置義務制度や、附置義務の金銭代替・当該金銭により共同駐車場整備等を実施している都市もある。

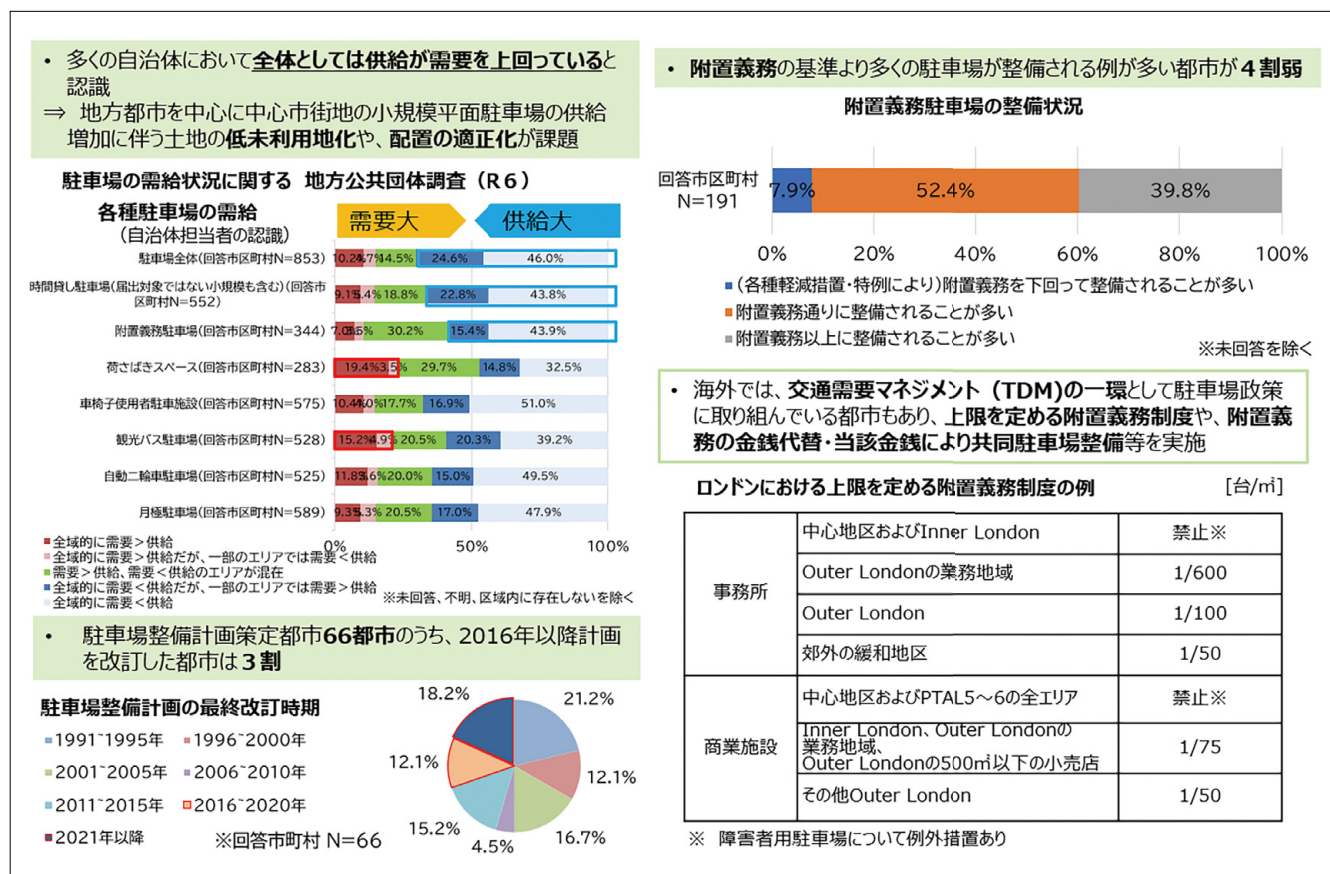


図4 駐車場の需給の実態

②都市政策の動向

コンパクト・プラス・ネットワークの取組として、599都市において立地適正化計画が策定されている（2024（令和6）年12月末時点）一方、駐車場法の特例等による配置の適正化に取り組んでいる都市は3都市に留まっている。また、ウォークブルの取組が進められている中で、102の都市で滞在快適性等向上区域が設定されている（2023（令和5）年12月末時点）一方、駐車場法の特例等の導入都市は1都市に留まっている。

海外都市の調査によれば、西欧の多くの都市におけるビジョンは、「クルマ中心の都市」から、「持続可能なモビリティの都市」を経て、居場所としての都市空間を重視する「プレイスのある都市」へ移行する傾向にあるとされている。



図5 都市政策の動向

③駐車場をとりまく動向

交通分野では、持続可能な公共交通・物流・観光の実現が求められており、過度な自家用車利用の抑制や、適切な荷さばき駐車施設の確保、観光バス乗降場所・駐車場の確保等が必要となっている。

また、自動車産業においても、CASEをはじめとした、100年に一度の自動車産業の変化の時期とされており、自動運転技術の活用や、車両のシェア&サービス化、電動化等に対応した駐車場が求められている。また、新基準原付や特定小型原付（電動キックボード等）の車両の多様化に対応した駐車場の確保も必要となっている。

(3) 具体的な施策の進め方

①計画的な取組

駐車場政策の検討に当たっては、まちづくり・都市交通に係る計画との連携や産学官の連携による検討が重要である。駐車場の需給を把握するとともに、立地適正化計画や都市・地域総合交通戦略などの上位計画を考慮し、「目指すべき都市の将来像」を検討し、交通分担率や土地利用などの適切な目標を設定した上で、駐車場整備計画等の他の計画と併せて、もしくは任意の計画としてマネジメントに係る内容を含む計画を策定して進めていくことが望ましい。

また、計画の検討や実施に当たっては、学識者や交通管理者、道路管理者だけではなく、エリアマネジメント団体や駐車場設置運営事業者等と連携して取り組むとともに、定期的な進捗確認や見直しが重要である。

ガイドラインでは、マネジメントの為の施策や手段について、駐車場の設置運営に係る規制や誘導を含む各種制度や取組事例を紹介している。

②施設の構造設備に係る施策

歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの選定等、街路それぞれの性格づけを踏まえた上で、駐車場の配置の適正化を図ることが重要である。そのためには、路外駐車場配置等基準の導入や附置義務駐車施設等のフリンジへの集約等に取り組む必要がある。

また、質の向上に向けて、駐車場の交通結節点としての機能の向上やまちの入口としての案内等の機能の充実、景観への配慮等により魅力的な駐車場を目指していく必要がある。

また、新基準原付、普通車や貨物車の大型化、リフト付福祉車両の高さなど、車両の変化に対応して、駐車区画の規格の見直しなどの対応が必要である。

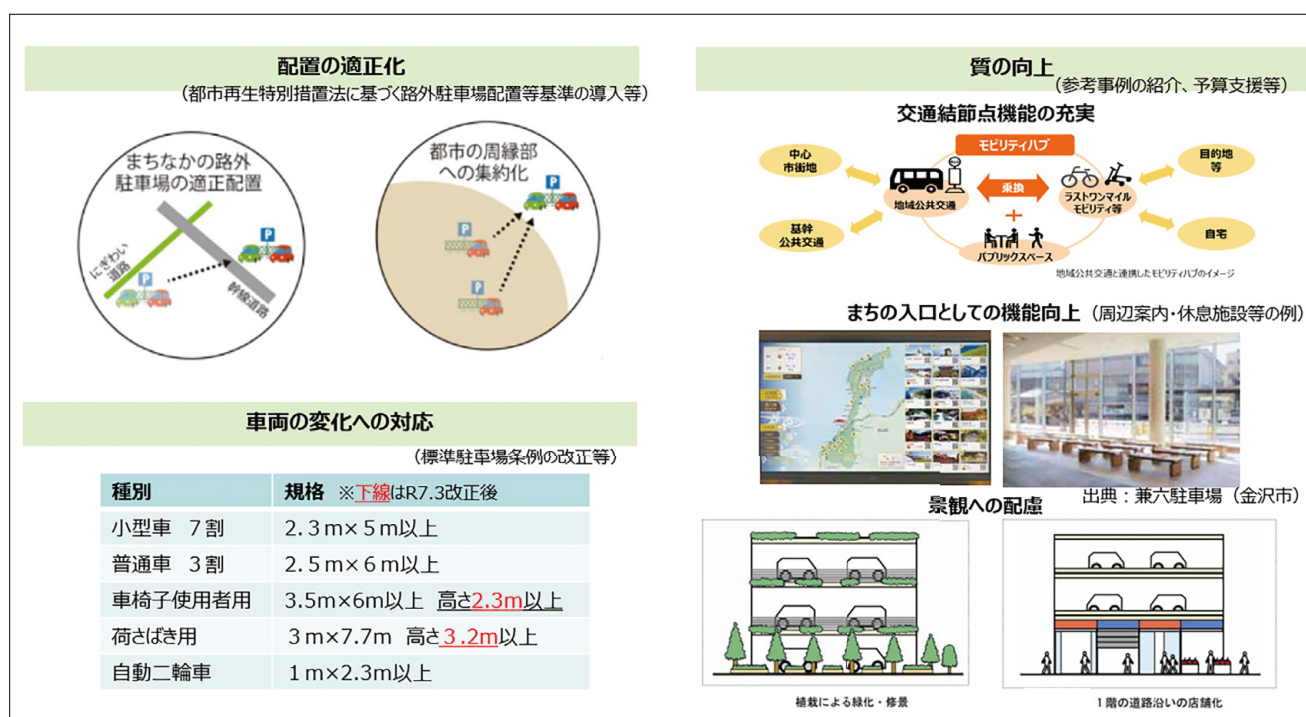


図6 施設の構造設備に係る施策

③駐車場の整備（供給）施策

荷さばき車両（貨物車）用や自動二輪車用など、依然として十分に整備されない車種の駐車施設もある一方、供給の増加や公共交通分担率向上等により供給が過剰になっている地域が多くなっており、交通施策との調和や配置の適正化を含めた附置義務条例の見直しや制度の柔軟な運用により、区域や建築物の用途、車種ごとの量の適正化を進めていく必要がある。

また、駐車場の設置に伴う外部不経済に対して、土地利用や駐車場の量の適正化の対応が必要な地域も見られる。ガイドラインでは、地区内の有料駐車場の設置禁止や交通規制に取り組んだ白川村等の事例を紹介している。

④各種政策課題への対応

1) 都市内物流の効率化

近年の宅配需要の増加への対応や、道路交通の円滑化等の観点を踏まえれば、路外における荷さばき駐車場の確保の重要性が高まっており、共同住宅を含めた荷さばき駐車施設の附置義務導入や、地域連携による荷さばき駐車施設の確保等により、都市内物流の効率化に取り組んでいく必要がある。

2) 観光客受入環境（観光バス等）整備

近年の訪日外国人観光客の増加等による観光バス（貸切バス）の無秩序な駐車による歩行者の安全性の低下や道路交通の支障、地域住民への影響を踏まえれば、観光バス駐車場・乗降場所の確保等の対策が必要となっている。観光バスの駐車場や乗降場所の整備・確保といったハード面だけではなく、路上駐車対策や、適切な情報提供、事前予約制導入など、ソフト面も含めた総合的かつ計画的な取組が必要である。

3) 多様なモビリティの駐車環境確保

自動二輪車の駐車場について、大都市部を中心に不足しているという声もあるほか、2025（令和7）年4月の改正道路交通法施行規則の施行により、小型自動二輪車に車両の規格が近いと想定されている新基準原付が登場している。自動二輪車駐車場の附置義務条例の導入や自転車等駐車場における自動二輪車の受入等により多様なモビリティの駐車環境の確保を進めていく必要がある。

4) 安心・安全、GX、防災、DX

我が国において、今後更なる高齢化の進展が見込まれていることや、移動等円滑化により、高齢者や障害者が自立した日常生活や社会生活を営むことができる社会の構築に向けた環境整備が求められていること、子育て当事者が安心・快適に日常生活を送れる「こどもまんなかまちづくり」の観点を踏まえれば、駐車場における車椅子使用者用駐車区画や移動等制約者向けの優先区画の設置、移動等円滑化経路の確保、精算機等のユニバーサルデザイン対応等を含むまちなかにおけるバリアフリー化の推進が必要である。

また、機械式駐車場において、一般利用者の不注意や維持管理の不足等により死亡等の重大事故が発生していることから、安全対策の推進が必要となっている。

2050年カーボンニュートラルや、GX（グリーン・トランスフォーメーション）が大きな政策課題となっている中、駐車場においても、緑化や暑熱対策、エネルギーの効率的利用の取組等を進めていく必要がある。

また、近年は地域の防災施策と連携した駐車場の防災機能強化や、駐車場データの取得や活用、フラップレス化等の新たな技術を活用した駐車場の需給の適正化や質の向上の取組事例もあり、こうした取組により、まちづくりや交通に係る課題の解決も期待される。

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、駐車場で行わ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、防耐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。

このような経過等を経て、近年毎年のように発生する台風等による暴雨災害に備えて、自走式立体駐車場を人や車の一時的な避難場所として活用する動きが見られる。これは、2019年の台風19号（令和元年東日本台風）の頃から報道等で目にする機会が増えており、特に2020年台風10号が接近した際には、豪雨等による水害（内水氾濫など）が予測される地域の住民が、事前に自家用車等を近所の自走式立体駐車場に一時避難させる動きが多数報道された。

また、近年いくつかの自治体では豪雨等による水害に備え、地域住民のための一時避難先を確保する観点から自走式立体駐車場を有する施設等との間で予め「災害協定」を締結し、自走式の立体駐車場を一時的な避難場所として活用する事例も報道されている。

加えて2020年春先から拡大した新型コロナウイルス禍においては、院内感染等のリスクを回避する目的からPCR検査場を医療機関や公共施設の敷地内（の平面）駐車場に設置する動きが見られたが、つい先頃、某大学病院ではこのPCR検査場を同病院併設の自走式立体駐車場内に設置して運用開始する事例が報道されている。このように自走式立体駐車場が本来の目的以外に活用される事例も少しずつ広がりを見せつつある。

「フェーズフリー」な施設としての 国土交通大臣認定自走式立体駐車場

一般社団法人 日本自走式駐車場工業会

「国土交通大臣認定自走式立体駐車場」（以下「認定自走式駐車場」）はシンプルかつ強靱な基本構造に加え、原則として外壁を設けない開放性の高いデザインを有しているため、地震に強く、かつ津波や洪水の水圧を逃がすことができる。このことから、2011年に発生した東日本大震災では一時的な避難場所（垂直避難場所）として機能した。

その他にも、2004年の新潟県中越地震では被災後の復旧活動における支援物資の発着拠点として認定自走式駐車場が活用され、また近年では台風の直撃による被害が予想される地域で、近隣の車両を予め認定自走式駐車場の上層に避難させるなどの取り組みも広まっており、地元自治体と施設管理者等との間で災害発生時の認定自走式駐車場の利活用について協定を結ぶ事例も増えている。

このように、認定自走式駐車場は普段は地域の自動車交通を支える施設（＝駐車場）として機能しながら、災害発生時には避難施設としても機能するという、2つの特徴を有している。

昨今、災害発生時への備えとして新たなキーワード「フェーズフリー」※が一般化しつつある。これは、災害が発生した時だけでなく、普段から接したり、使用したりすることのできるモノやサービスを日々の生活に積極的に取り入れていこうという取り組みで、日常使いをしていればいざという時も当然そばにあり、使い慣れているから戸惑う



認定自走式駐車場。外壁を持たない開放的な構造が特徴

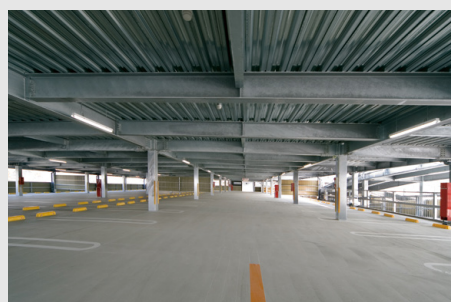


2011年の東日本大震災時、多賀城市で撮影
（撮影：本田 豊氏）

ことなくすぐに使うことができるため、災害対策として大きな利点となるという考え方に立つもの。「非常時」と「日常時」、どちらの「フェーズ」でも役に立つという意味で「フェーズフリー」と呼ばれている。常温のままでも食べられるレトルト食品、歩きやすい防水ビジネスシューズ、最近では車載バッテリーから電気を取り出すこともできるEV（電気自動車）などが、まさに身近なフェーズフリーの具体例といえる。そして認定自走式駐車場もまた、「フェーズフリー」を象徴する施設といえる。普段から駐車場として使われ、まちの中にある施設として認知度が高いことから、いざというときの避難場所としてすぐに思い出すことができる。認定自走式駐車場は、自動車が上層階まで「自走」するための広くなだらかなスロープがあるため、車椅子やベビーカーを含めた多くの人が同時に上層階へ避難することができる。また、駐車場ならではの広くフラットなフロアは、大人数を収容するのに適している。現在は、非常時に備えて「防災備蓄倉庫」を常設する事例もあり、フェーズフリーな施設としての機能を高める取り組みも進んでいる。



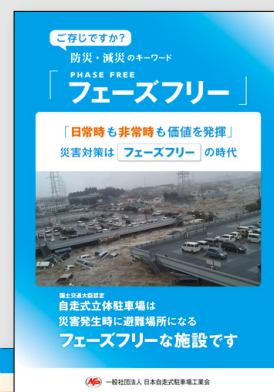
広くなだらかなスロープ



広大でフラットなフロア

※フェーズフリー：日常時（平常時）と非常時（災害時）のフェーズ（社会の状態）からフリーにして、生活の質（QOL：クオリティ・オブ・ライフ）を向上させようとする、防災に関わる新しい概念。いつも使っているモノやサービスを、もしものときにも役立てることができるという考え方。（「フェーズフリー総合サイト」より：https://phasefree.net/）

日本自走式駐車場工業会では、認定自走式駐車場がフェーズフリーな施設であることを広く知っていただき、地域の交通利便性向上と災害対策の両面のソリューションとして提案すべく、全国の自治体や関係各所を訪問し、意見交換を進めている。総務省の「緊急防災・減災事業債」、国土交通省の「都市防災総合推進事業」といった避難施設整備を対象とした国の支援制度も活用することもできる。



●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、駐車場での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、駐車場での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挟まれ事故

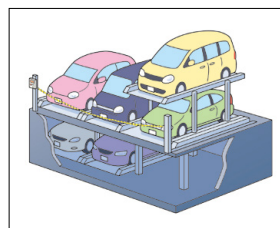
一方、マンション等の機械式立体駐車場において、一般利用者等が装置に挟まれて死亡する等の事故が発生していることから、国土交通省が主体となり、機械式駐車場の安全性向上に向けた以下のような対策を推進し、公益社団法人立体駐車場工業会はこれと連携し取組を実施している。

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。

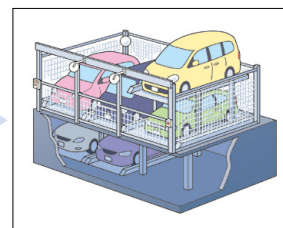


「機械式駐車場の安全対策に関するガイドライン」

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。



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、車いす使用者用の駐車施設を駐車場の規模に応じて設けるなどの、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】

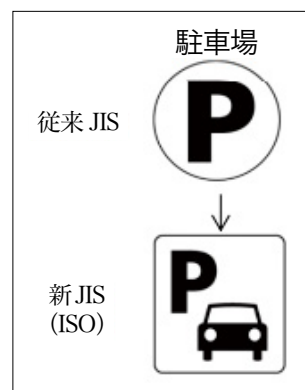
- (1) 駐車場の規模に応じた車いす使用者用駐車施設を確保。
- (2) 幅は 350cm 以上とすること。
- (3) 当該駐車施設であることの表示をすること。
- (4) 当該駐車施設と出入口とを結ぶ利用者のための経路について、傾斜路を併設する場合を除き階段又は段を設けない等とすること。

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、出入り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

●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。

●GX（グリーントランスフォーメーション）への取り組み

GXの柱であるCO₂削減は、駐車場においては消費電力への対策として取り組みが行われている。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。

●緑化

GXのもう一つの柱としてグリーンインフラの整備充実があげられ、都市の環境や景観の保全上も重要な課題となっているが、駐車場においては壁面や屋上の緑化の推進として取り組まれている。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、平置き駐車場の緑化を対象と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水質、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が、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：

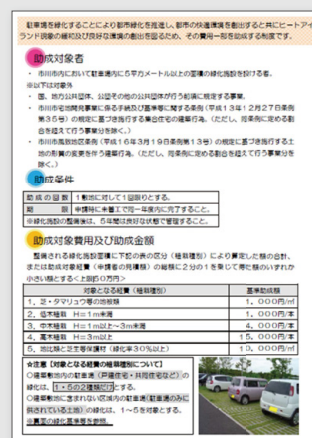
- ・ Toronto Design Guideline for "Greening" Surface Parking Lots, 2013.
- ・ Toronto Green Standard Version 3, 2018.

緑化に対する助成事例

駐車場を緑化することで都市緑化を推進し、都市の快適環境を創出し、ヒートアイランド現象の緩和や良好な環境の創出を図るため、その費用の一部を自治体が助成する事例もある。

(国土交通省「持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた 駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン」より)

出典：市川市 花と緑のまちづくり財団「駐車場緑化助成事業に関するパンフレット」



●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。

●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ておらず（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※

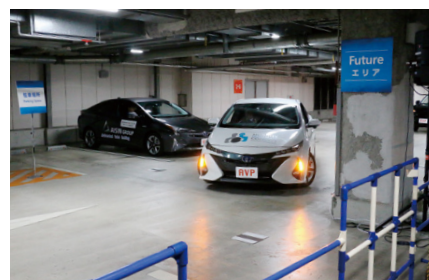
自動運転については、現在 2020 年代後半にレベル 3 以上の導入を目指して開発が進められているが、特定の走行環境条件を満たす限定された領域である駐車場内が、高速道路と並んで無人での自動走行レベル 4 を早期に実現すると期待されている。

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。

その後も、現在まで種々の技術開発が進められてきている。

2023年7月13日には、「自動バレー駐車」に関する日本・ドイツ共同開発の国際標準（ISO 23374-1）が発行された。これは、日本における車両技術の研究開発と実証実験から得られた成果をベースに、共通の機能や方式を有する自動バレー駐車システムをより広く世界に普及させることを目指し、日本から技術標準を提案し、ドイツと協力して国際標準を開発したもの。

今後、国際標準を基礎に、さまざまな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と期待されるが、駐車場の立地や構造により、駐車や入出庫での留意点が異なるなど、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

※：「自動バレー駐車システム」は、ユーザーが駐車場の入口で降車した後、駐車場内を無人で自動走行して所定の駐車場所に駐車し、引取り時は、ユーザーが乗車する場所まで自動走行するシステム。

自動運転車の普及と駐車場需要

自動運転車の普及により駐車場が不要になるといった見方がある。これは、コスト面から自動運転車が所有よりもシェアなどの利用の形態に向いていること、利用者が車から降りた後に駐車場に停めるより走り回っていたほうがコストが安いといったことが論拠となっている。しかし、このような社会は、車の過度な利用への再帰により、限られた都市空間を車で埋め尽くす、環境負荷が高まるなどの弊害を引き起こす恐れがある。移動に関して利便性と公共性のバランスをとり、利用待ちの自動運転車を路外駐車場に収容しておく、自家用自動運転車を呼出し対応型の自動運転タクシーとして活用する、など秩序ある利用を促す枠組みが求められる。

●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」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。

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 Awards、EPA）が表彰されている。2025年は、3部門を新設し、計8部門を対象に実施された。

カテゴリー1 新駐車場構造最優秀賞

マルチモーダルモビリティの選択肢も向上させる、革新的で現代的な新しい駐車場構造をどのように設計・開発したかが対象で、新しい公共駐車場構造に関するもの。

カテゴリー2 既存駐車場改修最優秀賞

築10年以上経過した駐車場構造を効果的に改修または維持管理した実績を示すものが対象で、改修後も既存の駐車場の主要な物理的構造を維持し、新しいプロジェクトに含むもの。評価は、駐車場構造の改修後の建物全体の評価ではなく、改修プロジェクトの成果である、改善された品質と運用の改善に限定される。

カテゴリー3 路上駐車プロジェクト最優秀賞

駐車場プロジェクトが当該分野における路上駐車改善にどのようなメリットと革新性を与えたかを示すものが対象。公共領域における路上駐車に特化しているプロジェクトであれば、どのようなものでも対象となる。

カテゴリー4 駐車場イノベーション最優秀賞

革新的な技術を用いて顧客体験または駐車プロセスをどのように改善したかが対象で、製品またはスキームが顧客体験や駐車プロセスの有効性に貢献し、少なくとも1か所で完全に導入され、運用されている必要がある。このカテゴリーには、駐車サービスを提供する新しい技術や新しい方法、または持続可能な都市モビリティ計画の支援が含まれる可能性がある。

カテゴリー5 マーケティング・コミュニケーション・キャンペーン最優秀賞

特定のマーケティングおよび／またはコミュニケーション活動が、消費者やその他のステークホルダーによる駐車場業界への認識向上にどのように貢献したかが対象。持続可能な都市交通のソリューションの一部として、駐車場をどのように捉えるべきかに重点を置き、マーケティングおよびコミュニケーションの効果を証明するために、利用者やその他のステークホルダーを対象とした評価調査や満足度調査が含まれる場合がある。

カテゴリー6 スマートモビリティへの最優秀アプローチ（新設！）

スマート都市交通の全体的な便益向上のために駐車場セクターを活用するための支援体制やサービスの開発をどのように推進したかが対象。

カテゴリー7 駐車場プロジェクトまたはサービスのデジタル化における最優秀賞（新設！）

顧客対応プロセスまたは運用プロセスを効果的に近代化・デジタル化した実績が対象。

カテゴリー8 ESGイニシアチブにおける最優秀賞（新設！）

担当分野における環境、社会、ガバナンス（ESG）原則の改善を目的としたイニシアチブを、どのように意識的に開始したかが対象。

【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”を実施している。

●海外への展開

機械式立体駐車設備については、東南アジアやインド、また一部中東地域などでは、韓国製や中国製に加えドイツ製が存在感を高めている。経済発展の著しいこれら地域では、都市部への人口集中や自動車保有台数の増加と、その伴う住宅やオフィス、商業ビルへの駐車場ニーズの高まりにより、今後も機械式駐車設備の市場は大きく成長するものと見込まれる。日本製は『安全性と高品質』を武器に高い評価を得ているものの韓国製や中国製の低コストかつスピーディーな対応力を評価する顧客も多く、苦戦を強いられる状況となっている。日本のメーカーが各国の経済発展やモータリゼーションの進展に貢献していくためには、高い安全性や高品質の訴求に加え、ローカライズした競争力ある製品の提供や現地での保守体制の整備など、総合的な対応力の強化が求められており、今後日本のメーカーが東南アジアやインドなど、各国の成長を支える存在とな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。

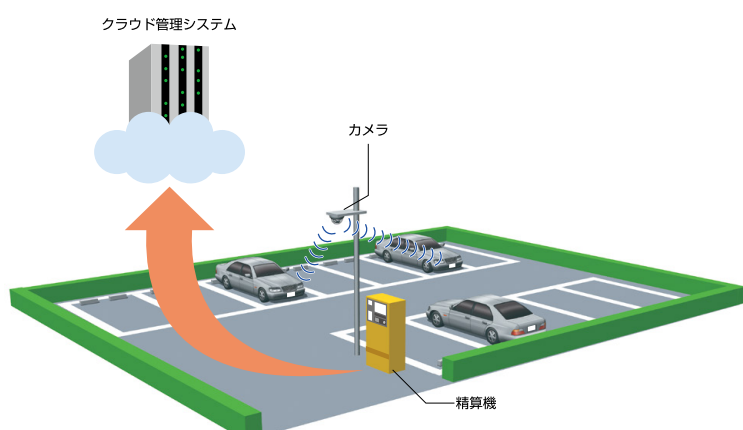
1. AIカメラのナンバー認証を活用した決済対応駐車場

駐車場運営においては利便性向上と効率的な管理を目的に、車両ナンバー認証による入出庫管理システムが普及している。従来の発券機や駐車券を用いた方式に代わり、カメラによる自動認識技術で車両の入出庫を正確に記録することで、チケットレス化を実現している。

このシステムにより、利用者は駐車券の紛失の心配がなくなり、スムーズに入出庫できるほか、運営側にとっ

ても管理業務の効率化や不正利用防止につながる。さらに、決済についてもキャッシュレス化が進み、事前登録されたクレジットカードや各種電子決済サービスと連携することで、利用者は精算機に立ち寄ることなく駐車料金を自動で支払うことが可能となる。

こうしたシステムの導入は、利用者の快適性向上、駐車場運営の省力化・効率化、キャッシュレス化の促進となり、今後さらに普及が進むことが期待される。



2. コインパーキングにおける不正・未払い対策の動向

近年、時間貸し駐車場では、不正放置駐車や料金未払いによる被害件数・被害が増加し、業界全体の課題となっている。こうした状況を受け、防犯カメラを活用し、情報を集約してプラットフォーム化する取り組みが進められているなど、不正利用対策の高度化が期待されている。



ロック板前駐車



いやがらせ（営業妨害）



チケット未提示

●日本パーキングビジネス協会と福岡県警による「駐車場の安心・安全に関する協定」

日本パーキングビジネス協会は、2024年11月26日、福岡県警察と防犯カメラの設置促進を始めとした駐車場の「安全・安心に関する協定」を締結した。

本協定は、地域住民が安心して暮らせる社会の実現を目指し、駐車場を安全な公共空間とすることを目的としている。その柱は、防犯カメラの設置促進、飲酒運転や交通事故の抑止、そして事件・事故発生時における迅速な映像提供で捜査への協力。

背景には、近年増加傾向にある料金不払い、無断長時間駐車、破壊行為などの不正行為の存在がある。JPBの2023年度の協会会員調査によれば、全国の被害額は約6億円にのぼり、福岡県内だけでも年間約1,700万円の被害が発生していると報告されている。こうした状況を踏まえ、業界団体と警察が協働し、防犯カメラの映像をシームレスにやり取りする仕組みを整えることで、犯罪や不正未払いの防止に加え、周辺地域の安全にも寄与することが狙い。

今後は、この協定を足がかりに、他の都道府県警察との連携も広げ、安全で安心な駐車場環境の全国的な整備を進めていく方針。



協定の調印式



不正防止ステッカー

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」だけではなく、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ー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で、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ことも可能になるかもしれない。

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

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。



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。

2024（令和6）年3月末現在、127 都市 167 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。

2024（令和6）年3月末現在、85 都市 123 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（機械式駐車装置）を用いるものについて、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。2024（令和6）年3月末現在、196 市区町で制定されている。



関係法令等

○標準駐車場条例

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

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/document?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://laws.e-gov.go.jp/law/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。
- ・都市再生整備計画に定められた滞在快適性等向上区域において、①路外駐車場配置等基準、②駐車場出入口制限道路、③集約駐車施設の位置・規模、を記載することにより、①路外駐車場の配置の適正化、②にぎわいの中心となる道路への出入口設置制限、③附置義務駐車施設の集約化等を図ることが可能となる。

〔関連条項〕第19条の13～14（都市再生駐車施設配置計画）、第46条第14項第3号、第22項、第62条の9～12（都市再生整備計画（滞在快適性等向上区域））第81条、第106条、第107条（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://laws.e-gov.go.jp/law/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、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://laws.e-gov.go.jp/law/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）

<https://laws.e-gov.go.jp/law/418M60000800112>

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://laws.e-gov.go.jp/law/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。

事業所税

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（自動二輪含む）に関する主な国土交通省の支援策

事業名	対象・概要	補助率等	
		自治体	民間事業者
都市・地域交通戦略推進事業 （個別補助制度） （社会資本整備総合交付金） （防災・安全交付金）	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	（間接交付） 国：1 / 3 地：1 / 3 民：1 / 3
		※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 に相当する額とする。	
都市構造再編集中支援事業 （個別補助制度）	「立地適正化計画」に基づき、都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的に、市町村が策定する「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。	＜都市機能誘導区域内等＞ 対象事業費の 1 / 2 ＜居住誘導区域内等＞ 対象事業費の 45 %	（間接交付） ＜都市機能誘導区域内等＞ 国：1 / 3 地：1 / 3 民：1 / 3 ＜居住誘導区域内等＞ 国：9 / 30 地：11 / 30 民：10 / 30
		※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。	
都市再生整備計画事業 （社会資本整備総合交付金） （防災・安全交付金）	市町村が策定する「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 4 / 10 等	（間接交付） 国：4 / 15 地：6 / 15 民：5 / 15
		※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。	
道路事業 （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、地方公共団体が道路事業として実施する駐車場（道路附属物）の整備に対する支援。	対象事業費の 1 / 2 等	—

※個別施設に対する支援ではなく、地域のまちづくり計画等に対する支援となります。

※拡張も新設と同様です。自動二輪車を受け入れるための改良についても支援可能です。

※そのほか、駐車場を活用した指定緊急避難場所を整備する場合、都市防災総合推進事業（防災・安全交付金）により、避難のために必要な部分の支援が可能な場合があります。【交付率 1 / 2 等】

●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。

あとがき（改訂・第2版）

「駐車場便覧」編集副委員長

森井 博

6年前に初版を発刊して以来、駐車場を取り巻く環境は、自動車の保有台数の微減、自動車運転免許保有者の減少や、自動車そのものの電動化、自動運転機能の進化、更には、自動車交通システム以外の自転車利活用の推進、特定原動機付自転車（電動キックボード）の進出など、かなりの変化が見られてきました。

これらに呼応して、国の法整備なども「持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた 駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン」をはじめとして、社会の趨勢に合わせた改定が行われてきております。また、駐車場施設そのものに対する安全性や利便性の向上の要請や、運営管理システムの IT 化の促進により大きな変化が見られました。

このような背景のもと、今回の「改訂・第2版」は刊行されました。

各章の執筆者の皆様には多大のご尽力をいただきましたことに心から感謝申し上げます。

松谷委員長はじめ編集委員の皆様、WG の皆様、取りまとめのご配慮誠にありがとうございました。

2025 年 10 月

初版（2019年）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。

2019 年 11 月

執筆主担当（初版～現在まで）（敬称略）

第 1 章：鈴木、小清水、松谷

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、松谷、4 団体（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（2025年10月）

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 顧問
WGメンバー	委員	竹歳 誠 一般社団法人 全日本駐車協会 副会長 (小清水琢磨)
		中野 恭介 公益社団法人 立体駐車場工業会 会長 (石丸 寛二、新村 高志、二瓶 清)
		清家 政彦 一般社団法人 日本自走式駐車場工業会 理事長 (飯島登美夫、栗本 和昌)
		前川 琢也 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長 (山中 直樹、佐藤 正典 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 副理事長、清家 政彦)
	<	鈴木 美緒 東海大学 工学部土木工学科 特任准教授 >
		荒井 昭雄 一般社団法人 全日本駐車協会 専務理事 (黒田 和孝、善本 信之)
		中村 修和 一般社団法人 全日本駐車協会 常務理事 (永田 哲郎)
		菊地 英一 公益社団法人 立体駐車場工業会 専務理事 (原田 治彦、藤原 和彦)
		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)
		亀村 幸泰 一般社団法人 日本自走式駐車場工業会 専務理事 (高津 充良)
		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)
		山本 稔 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 事務局長
		青木 美雪 『駐車場便覧』世話人
		丸山 克己 有限会社サン・ネット 編集
	オブザーバー	筒井 祐治 国土交通省 都市局 街路交通施設課長 (渡邊 浩司、本田 武志、中村 健一、荒川 辰雄、服部 卓也、青柳 太)
		高濱 康亘 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 (奥田 調夫、太田 裕之、崎谷唯比古)
		(山田 道昭、田畑美菜子、鶴岡陽一郎 国土交通省 都市局 街路交通施設課 企画専門官)
		大塚 駿 国土交通省 都市局 街路交通施設課 主査
		小山田直弥 国土交通省 都市局 街路交通施設課 駐車場安全対策係長 (三次 涼太、齋藤 学、徳永 大輝)
		和田 祐樹 国土交通省 都市局 街路交通施設課 沿線まちづくり係長 (梶原安希子 国土交通省 都市局 街路交通施設課 指導係長)
	<	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 >
※：()は前任者、< >は2019年版当初のメンバー		

駐車場便覧

PARKING HANDBOOK

2019年11月	初版発行	(2019年版)印刷版、PDF版
2021年3月	改訂	(2020年版)PDF版
2022年12月	改訂	(2022年版)PDF版
2025年10月	改訂第2版発行	(2025年版)印刷版、PDF版

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 東京都千代田区内幸町2-2-3 日比谷国際ビル	TEL 03-3528-8305
	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 東京都千代田区永田町2-17-17 アイオス永田町320号室	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