

VII 街路交通施設課関係

VII-1	街路事業の基本方針について……………	1
VII-2	令和IV年度街路交通関係予算について……………	2
VII-3	街路事業等をめぐる最近の話題について……………	5

Ⅶ－１．街路事業の基本方針について

街路は、多種多様な役割を担う都市における最も基礎的な公共空間である。国土交通省としては、令和４年度街路事業において特に以下の視点を重視して、政策の立案や予算の執行を進めることとしているため、各地方公共団体におかれては、引き続き積極的に取り組まれない。

(１) 予算の基本的な考え方

令和４年度は、個別補助制度の拡充に伴い、補助事業については前年度比で予算は増加しているものの、交付金を含めた街路事業全体では前年度比で予算は減少している中、要望額は高い状況が続いており、依然として配分が厳しい事業や箇所がある状況にあります。

予算の活用にあたっては、補助目的に合致した事業への集中的かつ計画的な支援が可能となる補助制度と、地方公共団体自らが政策課題に沿った整備計画を定めて事業を進めることができる交付金制度双方の特性を踏まえながら、地方公共団体における適切な事業管理に基づく戦略的な活用が重要となります。

こうした状況下においては、都市計画道路の見直しや整備プログラムの策定を行うなど、「選択と集中」を徹底しつつ事業の執行を行うことが重要であるとともに、「コンパクト＋ネットワーク」の実現に資する箇所や街路交通施策の新たな展開の実現に資する事業等の進捗が確実に進むよう、事業中箇所の残事業費等を勘案しつつ、計画的に事業着手されるようお願いいたします。

(２) 街路交通施策の新たな展開

少子高齢化の進展だけでなく、ポストコロナ時代への転換、カーボンニュートラルの推進、デジタル技術・データ活用の実装等に伴い、まちづくりの方向も大きく変化してきています。

車中心の空間を人中心の空間へ転換し、ゆとりとにぎわいあるウォークアブルな空間の創出に向けた取組が展開されつつある中、これまで以上にそのニーズが高まっています。令和４年度は、この取り組みをさらに進めるほか、公共交通と連携したまちづくりの推進、まちづくりと連携した駐車場施策の検討、自動運転技術の活用方策検討等に、地方公共団体と共に重点的に取り組んでまいります。

Ⅶ－２ 令和４年度街路交通関係予算について

１．令和４年度予算

① 街路交通関係予算総括表

区分	４年度(A)		前年度(B)		倍率(A/B)	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
都市局関係予算						
（市街地整備）						
都市・地域交通戦略推進事業	1,980	900	2,050	900	0.97	1.00
地下街防災推進事業	810	270	1,050	350	0.77	0.77
国際競争拠点都市整備事業	28,190	13,000	28,732	12,820	0.98	1.01
の内数	の内数	の内数	の内数	の内数		
まちなかウォークラブル推進事業	700	350	400	200	1.75	1.75
道路関係予算						
（街路事業）						
高規格道路、IC等	29,473	16,133	31,026	16,997	0.95	0.95
アクセス道路その他						
道路メンテナンス事業	120	66	40	22	3.00	3.00
無電柱化推進計画事業	33,719	18,405	35,940	19,490	0.94	0.94
連続立体交差事業	90,900	48,856	91,990	49,230	0.99	0.99
踏切道改良計画事業	8,952	4,962	9,020	5,000	0.99	0.99
交通安全対策事業	22,728	12,586	-	-	皆増	皆増
（通学路緊急対策）						

（注）１．本表のほかに、社会資本整備総合交付金（国費 581,731 百万円）、防災・安全交付金（国費 815,570 百万円）がある。

２．本表のほかに、道路事業の内数として街路交通調査、連続立体交差事業資金貸付金がある。

②拡充・創設事項

○まちなかウォークラブル推進事業の拡充

- ・官民連携で既存ストックを活用してエリア価値向上を目指す取組を支援する「エリア価値向上整備事業」を基幹事業として創設（補助金・交付金）
- ・事業実施にあたり、重点的に取り組むテーマ（グリーンインフラの整備、デジタル技術・データの活用、子ども・子育て支援等）を設定した場合に、計画策定段階を支援対象に追加（補助金・交付金）
- ・公共公益施設と一体的に整備する「再生可能エネルギー施設」が支援対象であることを明確化（補助金・交付金）
- ・高次都市施設、誘導施設、既存建造物活用事業にあたって、ZEB レベルの省エネ水準の建築物を整備する場合、交付対象事業費の上限額「21 億円」を「30 億円」に引き上げ（補助金・交付金）
- ・人口 20 万人以上の市町村が、概算事業費 10 億円以上と見込まれる駐車場、自転車駐輪場を整備する場合、PPP/PFI 手法の導入検討することを要件化（交付金）

○都市・地域交通戦略推進事業の拡充

- ・スマートシティの推進に資する、デジタル技術の活用にかかる社会実験（シェア型モビリティの実装、自動運転技術の活用等）に要する費用を支援対象に追加（補助金・交付金）
- ・スマートシティの推進に資する情報化基盤施設等の整備について、都市・地域総合交通戦略等の目標を達成するために必要なサービス提供のための設備の導入に要する費用、情報の収集・発信等のためのシステム基盤整備に要する費用等を支援対象に追加（補助金・交付金）
- ・駅等の交通結節点の整備に限定されていた「交通ターミナル戦略」を、交通結節点を中心に関係者との連携による周辺のまちと一体的に整備を定める「地区交通戦略」に統合（補助金）
- ・間接補助対象者について、地方公共団体からの補助金を受けて事業を実施する団体の対象を民間事業者等に拡充（交付金）
- ・脱炭素先行地域において実施する事業の国費率を 2 分の 1 に嵩上げ（補助金・交付金）
- ・自立分散型エネルギーシステム（コージェネレーションシステム等）の整備を支援対象に追加（補助金・交付金）
- ・公共公益施設と一体的に整備する再生可能エネルギー施設等（太陽光発電・小型水力発電・小型風力発電・バイオマス発電等再生可能エネルギー設備、未利用エネルギー活用施設、及びEVステーション・蓄電池・蓄熱槽等施設）が支援対象であることを明確化（補助金・交付金）
- ・地方公共団体が施行する事業において、人口 20 万人以上の地方公共団体が、概算事業費 10 億円以上と見込まれる駐車場・自転車駐輪場を整備する場合に、PPP/PFI 手法の導入検討を要件化（補助金・交付金）

○交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）の創設

- ・千葉県八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検の結果に基づき、ソフト対策の強化とあわせて実施する交通安全対策に対し、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設

2. 政策目的の実現にむけた街路事業の推進

街路事業全体の予算が減少傾向にある中、事業実施にあたっては、都市・地域総合交通戦略や立地適正化計画、公共施設等総合管理計画等に位置づけられた事業に「選択と集中」を図り、街路が都市や地域において将来にわたり質の高い都市インフラストックとなるという観点から整備効果の高い箇所に重点化することが必要です。

具体的には、たとえば、以下の考え方に基づいて、目標を設定のうえ、街路事業を実施することが重要です。

I コンパクト+ネットワーク

1) コンパクト：交通結節機能の向上や公共交通を支援する街路

安心・安全、健康福祉の面で市民の生活を支える街路

〔事業例：交通結節機能の向上や公共交通支援により、都市や地域の拠点を形成し、都市再生に資する街路事業 等〕

2) ネットワーク：産業・経済を支える街路

〔事業例：・物流ネットワークの強化に資する、港湾・空港・IC等の整備と連携し、ストック効果を高めるアクセス街路事業
・開かずの踏切等を解消する連続立体交差事業〕

II 都市インフラストックの質の維持・向上

街路空間や施設の再構築により、都市インフラストックの質の維持・向上が図られる街路事業

〔事業例：・計画幅員内での空間再配分を行う街路事業
・都市内大規模道路構造物の耐震補強を実施するなど、都市インフラストック再生型の街路事業
・歴史的環境を保全しながら、面的な街路整備を実施する〕

III 防災・減災、国土強靱化に向けた取組

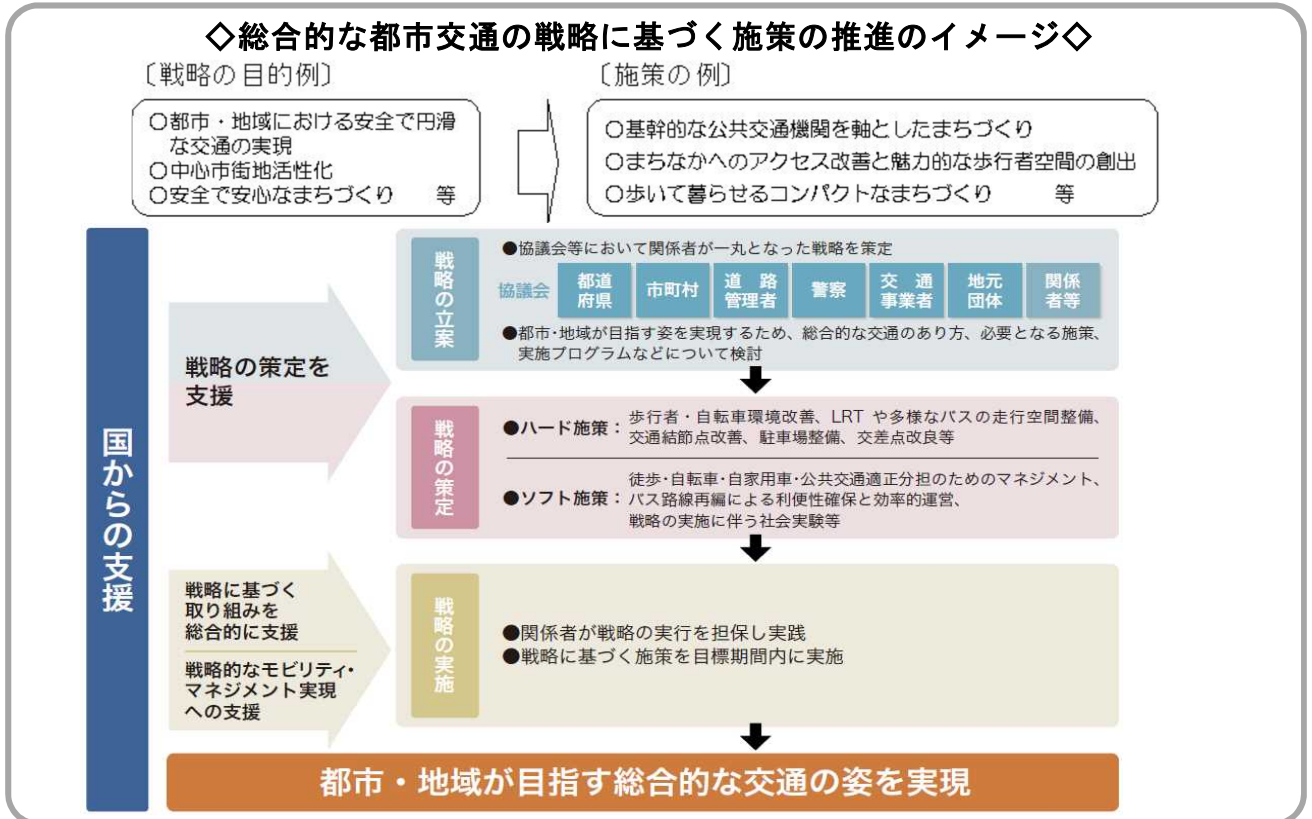
密集市街地における道路整備や無電柱化等、防災・減災、国土強靱化に資する街路事業

Ⅶ-3 街路事業等をめぐる最近の話題について

1 総合的な都市交通の戦略に基づく施策の推進

(1) 都市・地域総合交通戦略の推進

徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担を図り、都市・地域の魅力ある将来像と安全で円滑な交通を実現するため、関係者が共通の目標のもと一丸となって必要な施策を総合的・一体的に行う総合的な都市交通の戦略の策定を進め、これに基づく施策・事業を実施するとともに、戦略的なモビリティ・マネジメントを推進します。



(2) 立地適正化計画における公共交通の位置付け

コンパクト・プラス・ネットワークを推進するためには、居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定、居住誘導区域内に居住する人々の都市機能への交通アクセスを確保する必要があります。このため、交通事業者等の関係者と連携のもと、公共交通、徒歩、自転車等に関する交通施設の整備等について総合的に検討し、公共交通の確保等の施策を立地適正化計画に記載することが重要です。

立地適正化計画について（都市再生特別措置法の改正）

背景

・地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法律の概要

●立地適正化計画（市町村）

- ・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
- ・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（**多極ネットワーク型コンパクトシティ**）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

○誘導施設への税財政・金融上の支援

- ・整備に対する補助 予算
- ・整備に対する民間都市開発機構の出資等 予算
- ・誘導施設用地を提供した者に対する課税の特例措置 税制

○公的不動産・低未利用地の有効活用

- ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 予算

○医療施設等の建替等のための容積率等の緩和

- ・誘導施設について容積率等の緩和が可能

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- ・誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ
- ・誘導したい機能の区域内での休廃止について、届出、市町村による働きかけ

◆歩いて暮らせるまちづくり

- ・附置義務駐車場の集約化も可能
- ・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
- ・歩行空間の整備支援 予算

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

◆区域内における居住環境の向上

- ・公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 予算
- ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度（例：低層住居専用地域への用途変更）

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
- ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
- ・都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度
- ・協定を締結した跡地の適正管理を支援 予算



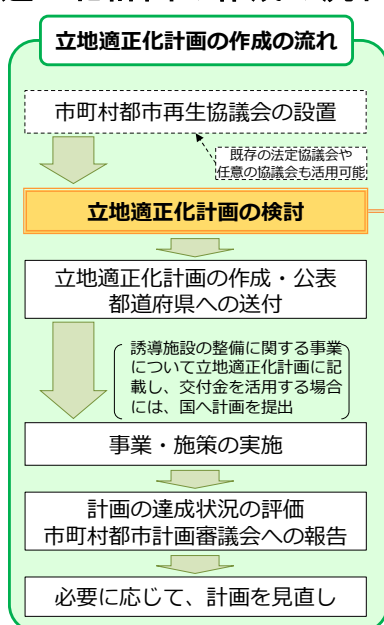
公共交通 維持・充実に図る公共交通網を設定

◆公共交通を軸とするまちづくり

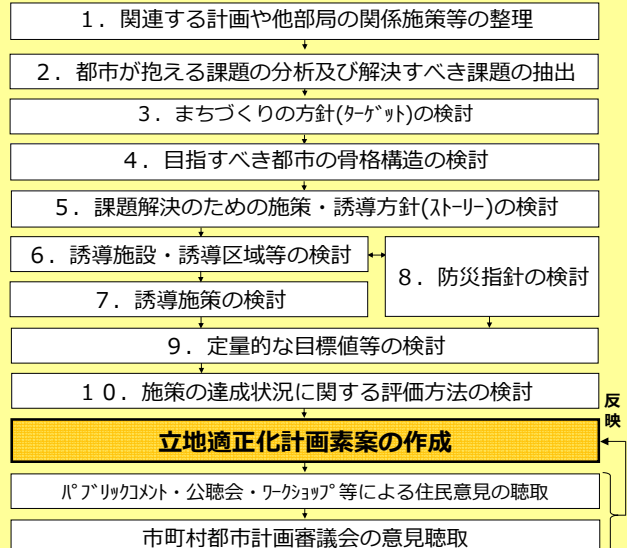
- ・地域公共交通計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法）
- ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援 予算

※下線は法律に規定するもの

立地適正化計画の作成の流れ



立地適正化計画の検討の進め方



(3) 地域公共交通計画におけるまちづくりとの連携について

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通計画」は、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりと連携し、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築について位置付けることとなっています。

◇立地適正化計画、地域公共交通計画等との連携について

前述の「立地適正化計画」や「地域公共交通計画」の策定に合わせた、都市・地域総合交通戦略の見直しにも積極的に取り組んで頂きたいと考えております。

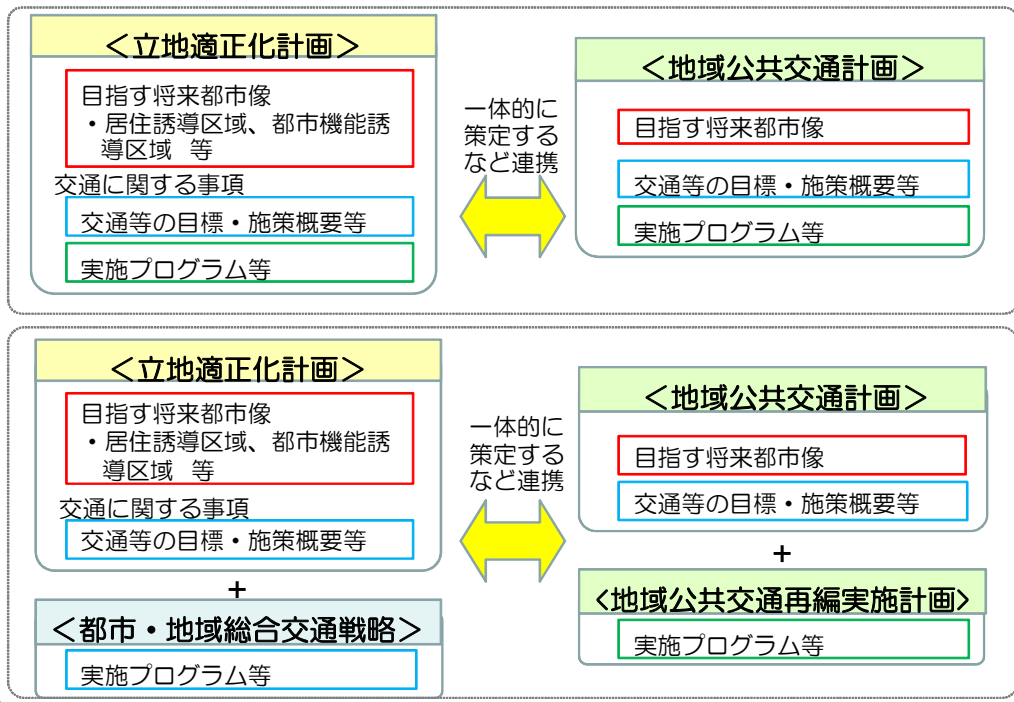
両計画とも、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築について位置付けることから、都市・地域総合交通戦略とも同様の内容となることも考えられます。特に「地域公共交通計画」については、同じ協議会で両者を議論・検討を進めることも十分に考えられます。

それぞれの都市、地域により組み合わせは様々なパターンが考えられますが、「立地適正化計画」、「地域公共交通計画」そして都市・地域総合交通戦略が整合のとれたものとするとともに、相互に連携・補完しながら、積極的な活用を図られますようお願いいたします。

立地適正化計画、地域公共交通計画等との連携例

○立地適正化計画・地域公共交通計画との関係例

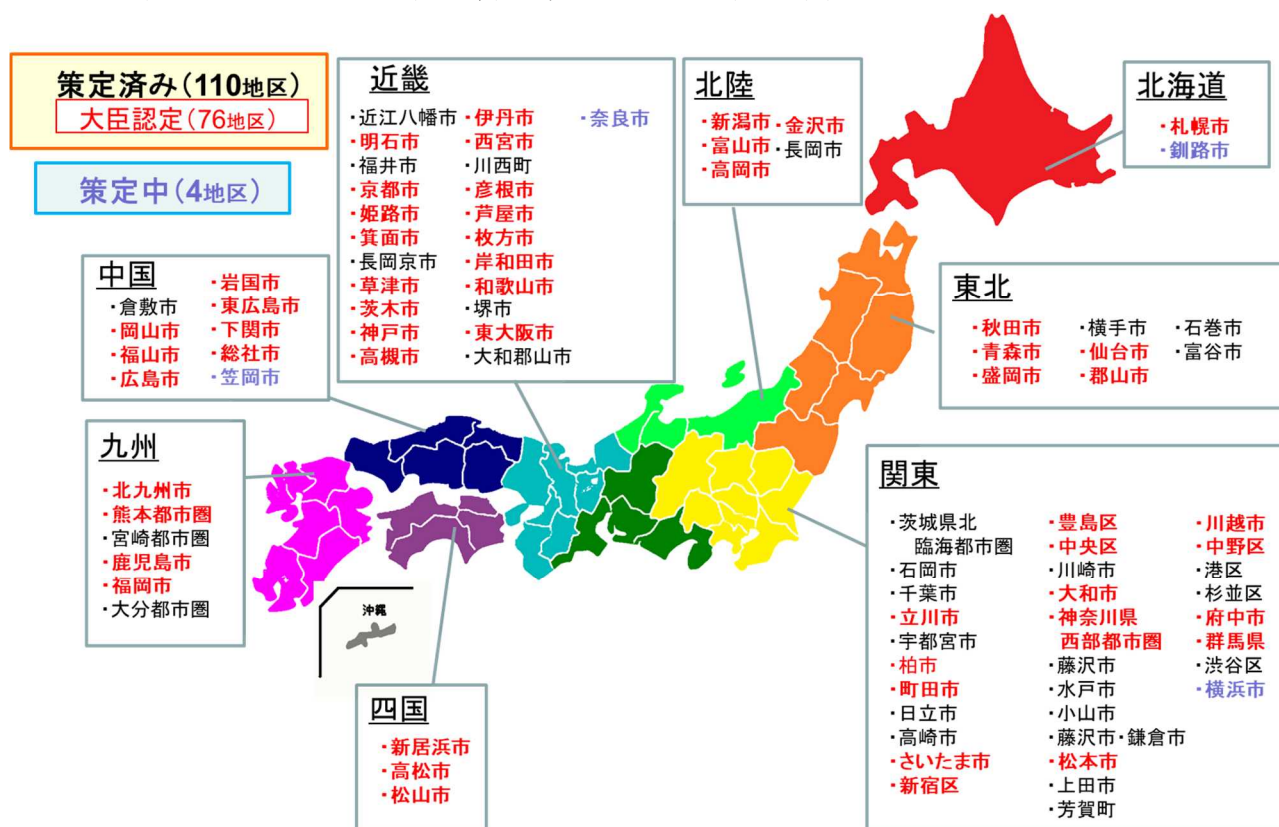
- ・立地適正化計画と公共交通計画の交通の内容は、相当程度同様となることが想定される
- ・同じ協議会を活用し、一体的に策定するなど連携して、計画策定を行うことが望ましい



(4) 都市・地域総合交通戦略の策定状況

令和3年3月現在、114地区が戦略策定に取り組んでいます。

(うち110地区が策定済み、4地区が策定中)



(5) 都市・地域総合交通戦略の今後の展開

①都市・地域総合交通戦略の見直しについて

戦略策定から概ね5年以上経過している地区などについては、適宜戦略の見直しが必要だと考えられます。主な見直しの内容として、市の上位計画の変更や、バス路線の廃止等の社会情勢の変化による施策の見直し・追加等が挙げられます。また、上述の現状を踏まえ、交通施策と併せて、土地利用や都市機能の配置等に関する施策を含め、市民のライフスタイルを変えるための施策を具体化し、実効性の高い実施プログラムとして戦略に盛り込むことが重要です。

また、戦略の見直しに際しては、これまで取り組んできた戦略の成果や効果をきちんと分析・評価を行った上で、次期総合交通戦略の内容に反映させることが必要です。

②「地区交通戦略」について

近年のまちづくりの動向を見ると、道路整備の進展や車離れなどに伴い、都心部の自動車交通量が減少する中、「まちなか」における人間中心の都市空間づくりの必要性が謳われ、その取組が全国各地で急速に展開されてきています。民間主導で自動車交通本位の街路空間を歩行者優先の空間に再構築したり、低未利用地を魅力的な空間として利活用したりするなど、人々のアクティビティを高める都市空間の創出やそれら活動が、都市の魅力やエリアの価値向上につながるという認識が浸透してきています。

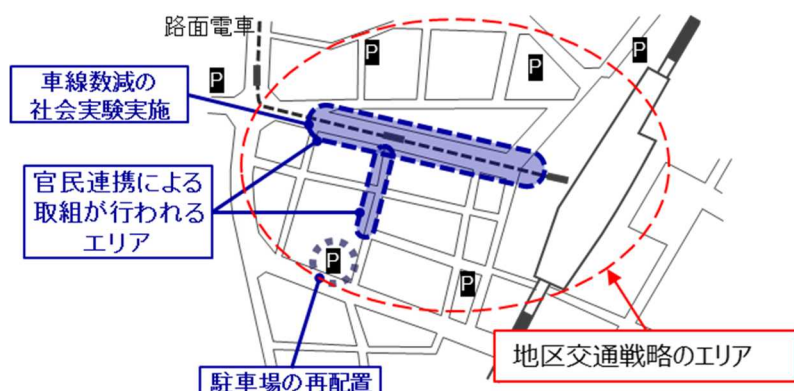
このように、民間主導による「まちなか」の都市空間の創出が、行政主体のハード先行のまちづくりから脱却した新たな都市再生のムーブメントとなりつつあり、こうした取組を単発で終わらせることがないよう、都市の中心拠点における目指すべきまちの姿を官民の関係者が共有し、民間呼応型のまちづくりを展開していくための方法論が求められています。

これらの状況を踏まえ、今後の総合交通戦略についても、「まちなか」において歩行者優先の街路空間を構築し、民間活動による利活用と連携し魅力的な都市空間を創出していくための戦略づくりの推進が重要です。

地区交通戦略は、総合交通戦略のうち都市の中心部といった「まちなか」等にエリアを限定した、きめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるための計画です。すなわち、民間のまちづくり活動と呼応し、人間中心の都市空間の形成やエリアの価値向上を目指すための、「まちなか」におけるまちづくりの方向性と解像度の高い交通施策を位置づけるための計画制度です。

平成 31 年度から、都市・地域交通戦略推進事業において、歩行空間の整備や整備にかかる社会実験の実施など、地区交通戦略に係る支援メニューを拡充し、令和 4 年度からは、交通ターミナル戦略を地区交通戦略に統合し、これまで交通ターミナル戦略で支援していたバリアフリー交通施設や案内標識の整備について、地区交通戦略で支援することとしました。

<イメージ>



(豊島区 池袋グリーン大通り)

(6) 都市・地域総合交通戦略の策定に対する支援

地方公共団体が中心となり道路管理者、警察、公共交通事業者、地元団体などの関係者で構成する協議会等において、総合的な交通のあり方や必要なハード・ソフトの施策及びそれらの実施プログラム等を内容とする都市・地域総合交通戦略の策定に対して支援します。

◇支援メニューの例◇

- i) 都市・地域総合交通戦略調査（街路交通調査費補助）
- ii) 社会資本整備総合交付金等（都市・地域交通戦略推進事業）

(7) 都市・地域総合交通戦略に基づく事業に対する支援

都市・地域交通戦略推進事業等により、徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市交通システム全体に対して、総合的に支援します。

都市・地域交通戦略推進事業は、社会資本整備総合交付金と補助金があり、一部の対象事業と交付対象者が違います。

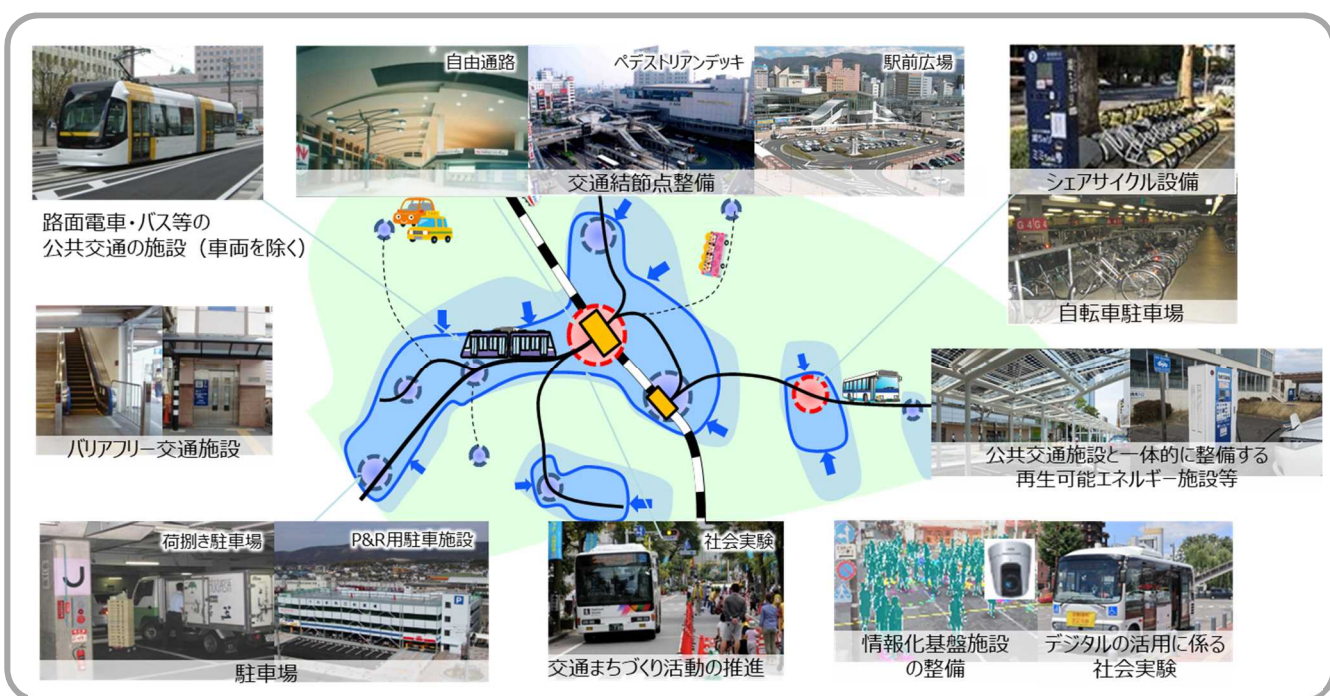
①都市・地域交通戦略推進事業の概要

都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援します。

- 交付対象者：地方公共団体（交付金）、協議会※、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体等（補助金）

※整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象

- 交付率：1 / 3、1 / 2（立地適正化計画に位置付けられた事業等）



○交付率（補助率）嵩上げ

- ・ 立地適正化計画に位置付けられた事業に対して、重点的に支援します。 同計画に位置付けられた事業のうち、以下の要件を満たすものについては、通常の1／3から1／2に嵩上げします。
 - ① 居住誘導区域内であり人口密度が40人／ha以上であること
 - ② 居住誘導区域外で行う施設整備で、都市機能誘導区域（都市再構築戦略事業の中心拠点区域又は連携生活拠点区域の要件を満たす区域に限る）を結ぶバス路線等の公共交通に係るもの
 - ※連携生活拠点区域：複数市町村が連携して策定した立地適正化計画に位置付けられた都市機能誘導区域内で、公共用地率15%以上などの要件を満たす区域
- ・ 滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する事業に対して、重点的に支援します。滞在快適性等向上区域へのアクセス及び区域内の回遊性向上に寄与し、歩道又は自転車道の整備等と一体的に整備する都市交通施設の整備に係る事業については、通常の1／3から1／2に嵩上げします。
 - ※都市構造上の理由（市街化区域内の人口密度が40人/ha以上あり、当該人口密度が統計上今後も概ね維持される、又は都市計画区域に対する市街化区域の割合が20%以下等）により立地適正化計画によらない持続可能な都市づくりを進めている市区町村に限定する
- ・ 地区交通戦略に位置づけられ、地方公共団体、鉄道事業者、都市開発事業が連携して行われる事業に対して、重点的に支援します。同計画に位置付けられた事業のうち、滞在快適性等向上区域又は都市再生緊急整備地域において法定協議会が行う事業については、通常の1／3から1／2に嵩上げします。
- ・ 脱炭素に資する事業に対して、重点的に支援します。民生部門の電力消費に伴う二酸化炭素排出について2030年度までに実質ゼロを実現することなどに先行的に取り組む地域等として環境省が選定した地域等（脱炭素先行地域）において実施する事業については、通常の1／3から1／2に嵩上げします。

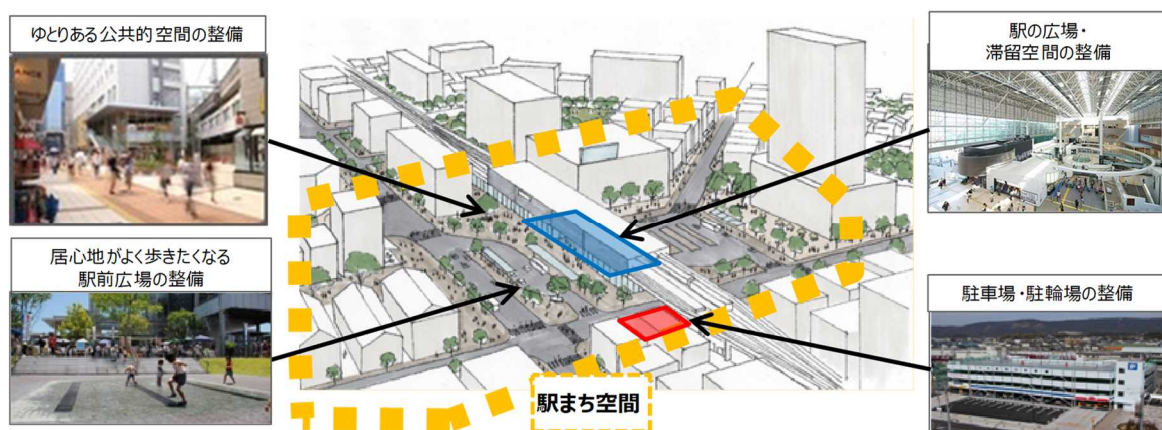
○立地適正化計画に位置付けられていない事業の取り扱い

- ・ 立地適正化計画に位置付けられない事業については、鉄道、バス等でピーク時運行本数が片道で1時間あたり3本以上ある公共交通に係るものに限る。

② R4 制度拡充等

○駅まち空間整備の推進に係る拡充

- ・まちの中心となる駅・駅前広場と周辺街区（駅まち空間）において、地方公共団体、民間開発事業者、鉄道事業者の連携による、利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりのある一体的な空間への再構築を促進するため、多様な主体が連携し、施設の所有区分に関わらず、戦略的に駅まち空間と周辺市街地を一体的に移動・滞在しやすく活用しやすい空間へと再構築する事業への支援について制度拡充を行いました。
- ・具体的には、駅等の交通結節点の整備に限定されていた「交通ターミナル戦略」を、交通結節点を中心に関係者との連携による周辺のまちと一体的に整備を定める「地区交通戦略」に統合し、これまで交通ターミナル戦略で支援していたバリアフリー交通施設や案内標識の整備について、国土交通大臣の認定を受けた地区交通戦略に基づく事業において、支援することとしました。
- ・また、スマートシティ推進に資するデジタルの活用に係る社会実験（シェア型モビリティの実装、自動運転技術の活用等）及び情報化基盤設備等の整備（サービス提供のための設備の導入、情報の収集・発信等のための基盤整備等）に要する費用を支援対象に追加しました。
- ・さらに、交付金について、地方公共団体からの補助金を受けて事業を実施する団体の対象に関する要件を撤廃し、広く都市再生機構や民間事業者等にも対象を拡充しております。



駅まち空間のイメージ図と支援対象となる整備メニュー

○コンパクト・プラス・ネットワークの推進と連携したグリーン化に係る 拡充

- ・まちづくりの観点から公共公益施設整備等と一体となった脱炭素に資する取組を推進するとともに、「脱炭素先行地域」において、環境省等の他省庁が行う脱炭素の取組と併せてコンパクト・プラス・ネットワークによるまちづくりをさらに重点的に進めることで相乗効果を図るため、まちづくり分野における脱炭素の取り組みを推進する制度拡充を行いました。
- ・具体的には、分散型エネルギーシステム（コージェネレーションシステム、電力自営線、熱導管及びその付帯施設）の整備を支援対象に追加するとともに、公共公益施設と一体的に整備する再生可能エネルギー施設等（太陽光発電・小型水力発電・小型風力発電・バイオマス発電等再生可能エネルギー設備、未利用熱活用施設、及びEVステーション・蓄電池・蓄熱槽等施設）の整備が支援対象であることを明確化しました。また、民生部門の電力消費に伴う二酸化炭素排出について2030年度までに実質ゼロを実現することなどに先行的に取り組む地域等として環境省が選定した地域等（脱炭素先行地域）において実施する事業について、補助率を1/3から1/2に嵩上げします。

これまでのまちづくりのグリーン化に資する取組への支援



交通結節点の整備

路面電車等の整備

軌道緑化

路面電車・バス等の施設整備や、交通結節点の整備を支援することで公共交通の利便性を向上し、環境に優しい公共交通の利用促進を図ることで、環境負荷軽減に寄与。

路面電車・バス等の公共交通に関する施設の整備の一環として、R2年度に明確化。都市のグリーン化を推進。

R4拡充

+

自立分散型エネルギーシステムの整備

駐車場へのEV充電スタンドの設置

脱炭素に資する都市・地域交通戦略推進事業における取組イメージ

○PPP/PFI の導入検討の要件化

- ・民間資金・ノウハウを活用し、効果的・効率的な公共施設の整備・運営を図るため、地方公共団体が施行する事業について、人口 20 万人以上の地方公共団体が、概算事業費 10 億円以上と見込まれる駐車場・自転車駐車場を整備する場合に PPP/PFI 手法の導入検討を要件化しました。

2 居心地が良く歩きたくなる街路づくり

2-1 居心地が良く歩きたくなる街路づくりの必要性及び効果

令和元年6月、産学官のまちづくり関係者からなる「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」より、今後のまちづくりの方向性として、「コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することにより、内外の多様な人材・関係人口の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現する都市を構築していくべき」と提言されています。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

(今後のまちづくりの方向性 (令和元年6月26日「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」提言より))

- 官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォーカブルな人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成
- これにより、多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上が内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつける好循環が確立された都市を構築

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進
※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



都市構造の変更等

- 都市構造の変更 (通過交通をまちなか外へ誘導するための外周街路整備等)
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備 (人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等) 等

居心地が良く歩きたくなるまちなか (イメージ)

Walkable	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちなかに出かけやすくなる、歩きたくなる。
Eye level	まちなかに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラバがあり、ガラス張りで見えやすく、人は歩いて楽しくなる。
Diversity	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
Open	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

1階もガラス張りの店舗でリノベーションし、アクセシビリティを可視化
歩道幅も一部の広帯化 (宮城県仙台市)



駅前トラランクトモール化と広場創出 (兵庫県神戸市)



2つの開発の調整により
一体整備された神社と森 (東京都中央区)



1階 (店舗やオフィス等)



1階 (店舗やオフィス等)



道路の歩道と歩道階を一体化
(福岡県北九州市)



公園を芝生や開けた広場へ再生 (東京都豊島区)



まちなかを構成する重要な要素の1つである街路は、誰もがアクセスできる最も基礎的な公共空間です。我が国においては、中世以降、街路は市が立つ場であり、また大衆文化が花開く場であり、近現代においては新たなストリート文化を生み出す場となるなど、街路は日常生活を支える人々の交流・活動の場として、西洋の広場文化とは異なる、ユニークな空間を形成してきました。

一方、環状道路の整備を通じたまちなかの通過交通の迂回等も進む中、ともしればクルマが優先する通行空間であったまちなかの街路を、人々が行き交い、様々な出会いと交流が生み出される、「居心地が良く歩きたくなる」ウォーカブルなストリートとすることが求められています。

なお、ストリートをクルマ中心から人中心のウォーカブルな空間に転換して

いくことは、人々が安全・快適に滞在できる空間を確保できることのみならず、沿道商店街の売り上げ上昇、地価の下げ止まりといった都市経営面の効果や、子どもが安心して遊び、過ごすことのできる場の創出、災害時の一時避難場所や避難経路の確保、人と人との繋がり構築等を通じたインクルーシブな社会（社会的包摂）の実現等、多面的な効果を有するものです。

2-2 基本的考え方

ストリートの転換にあたっては、都市を構成している「街路」・「建築」と、人や物の流れである「交通」を併せて考えていかなければなりません。さらに、街路を単に路面上だけでなく、沿道等も含め、人の視界に入る空間全体、すなわち「囲み空間（エンクロージャー）」をストリートとして一体的に捉え、デザインを考えていく必要があります。

また、ストリートの役割には2つの側面があり、すなわち、通行のための「リンク（通行）」機能と滞在のための「プレイス（滞在）」機能があります。ストリートを転換する際には、この2つの機能双方を考慮しながら空間構成を検討していくことが大切です。

さらに、ストリートのデザイン・設えは、アクティビティを踏まえながら考えていかなければなりません。公共と民間プレイヤーとが、試行や社会実験などで実際に使いながら、将来のストリートのビジョンを共有しつつ、デザインを決めていくことが重要です。

2-3 これまでの具体的な取り組み

(1) 官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集 発刊

平成 29 年度には、歩行者中心の街路を目指した街路空間の再構築や、官民連携による沿道や地域と一体となった街路空間の利活用等の具体的な事例集を作成し公開しています。令和 3 年度には、同様に取組のプロセスに着目し、今度取組を検討している自治体の参考となるよう、中小都市に焦点を当てた事例集を作成しました。

(街路交通施設課HP : <http://www.mlit.go.jp/toshi/gairo/index.html>)

街路空間等の再構築・利活用の プロセス事例集 ～中小都市版～

■事例集の作成対象自治体／対象街路等

- | | |
|------------------|------------------|
| ①香川県善通寺市／市道一高西側線 | ②大分県日田市／JR日田駅前広場 |
| ③奈良県桜井市／長谷寺参道 | ④福井県敦賀市／国道 8 号 |
| ⑤広島県竹原市／あいふる通り | ⑥山口県防府市／旧山陽道 |
| ⑦鳥取県米子市／ほっしょうじ通り | ⑧新潟県見附市／駅前周辺地区 |



(2) マチマチ会議（全国街路空間再構築・利活用推進会議）（平成 30 年度～）

「居心地の良い歩きたくなる街路づくり」を全国に広げていくため、全国の担当者が一堂に会し、有識者の講演や先進的に取り組んでいる自治体担当者らのパネルディスカッションを通じて知見を深めるための場として、平成 31 年 3 月に全国街路空間再構築・利活用推進会議（通称マチマチ会議。事務局：街路交通施設課）を立ち上げました。令和 3 年度は、第 4 回全国会議をオンラインで開催しました（R4.3.9 開催。400 名以上参加）。



泉山先生による基調講演



海外の取組発表（シンガポール）



国土交通省からの取組紹介・登壇者による質疑応答

(3) 地方勉強会（平成 30 年度～）

全国の担当者らが、街路空間再構築・利活用の先進事例を現地で学ぶための地方勉強会を平成 30 年度より開催しており、令和 3 年度は、新型コロナウイルス感染防止の観点から、オンラインで開催しました（R3.1.31 開催。約 90 団体参加）。



官民連携チームによる発表



(4) ウォーカブル推進都市の募集

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指し、「WE DO」～ Walkable、Eyelevel、Diversity、Open をキーワードとするこれからのまちづくりの方向性に賛同し、ともに取組を進めるウォーカブル推進都市を令和元年7月より募集しており、令和4年2月末時点で323団体の賛同があったところです。

募集目的：各種施策の情報提供や国内外における先進事例の情報共有今後の政策づくりに対するご意見を伺い、検討に活用

応募要件：①人口規模の大小等に関わらず、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりに、首長はじめ団体として賛同する地方公共団体

②何らかの取組を実施中あるいは構想等を有する地方公共団体

ウォーカブル推進都市については随時募集しており、今後も引き続き各種施策や先進事例の情報共有を進めるとともに、まちなかウォーカブル推進事業など、予算措置等の支援制度も活用しながら各都市の取組の状況に応じてきめ細かい支援を進めていきます。

2-4 支援制度

(1) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた制度改正

多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを創出するため、第201回通常国会において「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が令和2年6月3日に成立し、一部内容が同年9月7日に施行されました。本改正により、市町村が都市再生整備計画に「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域（滞在快適性等向上区域）を設定できることとし、当該区域について以下の措置を講ずることとしています。

- ①官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出（例：公共による車道の一部広場化と民間によるオープンスペース提供等）について、予算・税制両面から支援
- ②民間事業者が公園内でカフェ、売店等を設置するための協定制度の創設
- ③まちなかエリアにおける駐車場出入口規制等の導入（メインストリート側ではなく反対側の道路に駐車場の出入口を設置）
- ④イベント実施時などにまちづくり会社等の都市再生推進法人が道路・公園等の占用手続等を一括して対応

<参考：報道発表資料「安全で魅力的なまちづくりを進めるための都市再生特別措置法等の改正について」https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_tk_000070.html>

(2) 財政的支援

社会インフラの整備等の財政的支援については、「社会資本整備総合交付金」等により広く支援してきたところですが、市町村・民間事業者等による取り組みや産学官の等の多様な主体が連携する取り組みを推進していくため、令和2年度予算において新規予算制度の創設、税制改正等を盛り込まれたところであり、ストリーートの改変に向けてはこれらの制度の活用が可能です。

① まちなかウォーカーブル推進事業

都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援するものです。

事業主体：【交付金】市町村等 【補助金】都道府県、民間事業者等

国費率：1／2

施行地区：都市再生整備計画事業の施行地区、かつ、滞在快適性等向上区域（周辺環境整備に係る事業を含む）

令和4年度からは、グリーン化、デジタル技術の活用といった重点的に取り組むべきまちづくりの課題に対応するまちなかウォークブルの取組に対し、計画策定段階から支援が可能となりました。

また、官民の関係者の役割分担の下、官民の既存ストックを最大限に利活用し、エリアの価値の向上を進める取組を支援するため、エリア価値向上整備事業を創設しました。

まちなかウォークブル推進事業

○車中心から人中心の空間へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進する事業

事業主体等	【交付金】市町村、市町村都市再生協議会 国費率：1/2 【補助金】都道府県、民間事業者等 国費率：1/2
施行地区	① 都市再生整備計画事業の施行地区※、かつ、 ② 都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域（当該区域の周辺整備に係る事業が実施される地区を含む） ※立地適正化計画策定に向けた具体的な取組を開始・公表していない市町村に対する令和6年度末までの経過措置は対象外
対象事業	<p>【基幹事業】 道路、公園、地域生活基盤施設（緑地、広場、地域防災施設等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、既存建造物活用事業、滞在環境整備事業、エリア価値向上整備事業、計画策定支援事業※等 ※都市再生整備計画のグリーン化、デジタル技術・データの活用、子ども・子育て支援等の取組を定めた「重点的取り組みテーマ」及びテーマに即した目標・指標を設定した場合に実施可能</p> <p>【提案事業】 事業活用調査、まちづくり活動推進事業、地域創造支援事業（市町村の提案に基づくソフト事業・ハード事業）</p> <p>事業のイメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 歩きたくなる空間の創出 Walkable <ul style="list-style-type: none"> ● 街路空間の再構築 ● 道路・公園・広場等の整備及び既存ストックの改修・改変 ● 道路の美化・芝生化、植栽、緑化施設や水上デッキの整備等による公共空間の高質化 ● 滞在快適性等向上区域を下支える周辺環境の整備（フリン駐車場、外周道路等の整備） ● 歩行者目線の1階をまちに開放 Eye Level <ul style="list-style-type: none"> ● 沿道施設の1階部分をリノベーションし、公共空間として開放 ● 1階部分のガラス張り化等の修景整備 ● 既存ストックの多様な主体による多様な利活用 Diversity <ul style="list-style-type: none"> ● 官民の土地・施設を一体的に改修し、自由に活用できるコミュニティパブや公開空地として開放 ● 公共空間にイベント等で利用できる給電・給排水施設等を整備 ● 利活用状況を計測するセンサーの設置や、データを分析・見える化し、まちの情報を発信するシステムの整備 ● 開かれた空間の滞在環境の向上 Open <ul style="list-style-type: none"> ● 屋根やトイレ、照明施設、ストリートファニチャー等の整備 ● 滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査

まちなかウォークブルの取組の更なる推進 ～まちなかウォークブル推進事業等～

ゆとりとにぎわいある「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを更に進めるため、グリーン化、デジタル技術・データの活用といった重点的に取り組むべきまちづくりの課題に対応するまちなかウォークブルの取組に対する支援を強化する。（令和4年度予算概要）

官民連携による取組を推進し、ゆとりとにぎわいある「居心地が良く歩きたくなる」空間を形成

まちなかウォークブル推進事業

- まちなかの歩ける範囲を車中心から人間中心の空間に転換するため、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援（R3.6時点で53市町村が滞在快適性等向上区域を設定）
- 事業実施に当たり、重点的に取り組むテーマ（グリーンインフラの整備、デジタル技術・データの活用、子ども・子育て支援等）を設定した場合に、計画策定段階の取組を支援対象に追加（調査・社会実験、専門家派遣、ハンズオン支援等）

■ **重点的に取り組むテーマ**

<p>グリーンまちなかウォークブル</p> <p>公園などグリーンインフラの整備によるカーボンニュートラルに資する取組とともにウォークブル空間を形成</p>	<p>デジタルまちなかウォークブル</p> <p>デジタル技術・データの活用、スマートシティの社会実験に関する取組とともにウォークブル空間を形成</p>	<p>子ども・子育てまちなかウォークブル</p> <p>幼児期の学校教育や保育、地域の子育て支援に関する取組とともにウォークブル空間を形成</p>
<p>鉄道沿線まちなかウォークブル</p> <p>鉄道沿線市町村と鉄道事業者が連携し、公共交通を軸とした沿線生活圏単位でウォークブル空間を形成</p>	<p>民間牽引まちなかウォークブル</p> <p>民間プロジェクトが活発な地域で、民間の力を積極的に活用してウォークブル空間を形成</p>	<p>かわまちウォークブル</p> <p>河川流域の市町村と河川管理者が連携し、水辺の整備・利用に関する取組とともにウォークブル空間を形成</p>

官民連携まちなか再生推進事業

- 官民の様々な人材が集積するエアープラットフォームの構築やエリアの将来像を明確にした未来ビジョンの策定、ビジョンを実現するための自立・自走型システムの構築に向けた取組を総合的に支援

② 社会資本整備総合交付金事業（道路事業・街路事業）

地方公共団体が行う道路の新設、改築、修繕又は維持（除雪に係る事業又は降灰の除去事業に限る。）に関する事業を支援するものであり、車線を減らして歩道を拡げるなど、歩行者の滞留・にぎわい空間の整備にも充てられます。

2-5 ストリートデザインガイドライン

人中心のストリートへの改変に向けた基本的な考え方については、令和元年に立ち上げた「ストリートデザイン懇談会」における学識経験者、地方公共団体等からの意見を踏まえ、これからのストリートデザインのポイントとなる考え方を様々な例示とともに示した「ストリートデザインガイドライン—居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書—（バージョン1.0）」を令和2年3月に策定しました。また、令和3年5月には、都市再生特別措置法や道路法の改正等を踏まえ内容を拡充するとともに、デザインも一新した改訂版（バージョン2.0）を策定しました。HP上に公開されていますので、人中心のストリアートの創出にあたっては本ガイドラインを参考としてください。

●ストリートデザイン懇談会

(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000087.html)

●ストリートデザインガイドライン

—居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書—（バージョン2.0）

(https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000055.html)

2-6 ウォークابلポータルサイト

ウォークアブルなまちづくりのさらなる普及促進を目的として、国及び各地域の取組や法律・予算・税制、各種ガイドライン等の情報を集約したポータルサイト：「ウォークアブルポータルサイト」を公開しました。

先進的な取組を進めている事例や、2-3（1）で紹介した中小都市の事例、また取組を進めている職員の生の声も紹介しています。

このほか、居心地が良く歩きたくなる街路づくりに関する情報は、ポータルサイトに公開していきますので、是非ご覧ください。

(<https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/index.html>)

2-7 今後の予定

(1) 地方勉強会、全国会議の開催予定

令和4年度は、各都市において現地勉強会、全国会議の開催を予定しています。その他にも街路空間の再構築・利活用の機運を高めるための取り組みを進めてまいります。

(2) マチミチ通信の配信

マチミチ会議事務局 (hqt-machi-michi@mlit.go.jp) では、マチミチ会議会員(※)に対して、公共性の高い街路空間再構築・利活用に関する取組をはじめとする各種情報発信を「マチミチ通信」として行っています。ご地元の取組紹介やイベント案内等、何か発信したい場合も随時受け付けておりますので、お気軽に上記アドレスまでご相談ください。

※令和4年2月時点で、官民含め約1,800名の方が会員に登録されています。

(3) 各地方公共団体による「マチミチ会議」への支援

各地方公共団体で街路空間再構築・利活用関連のシンポジウムを主催する場合は「マチミチ会議」の名前を積極的に使っていただきたく、周知等協力しますのでお気軽にご相談ください。また、広く取組みの状況を把握したいので、「マチミチ会議」を開催する際には街路交通施設課へご一報ください。

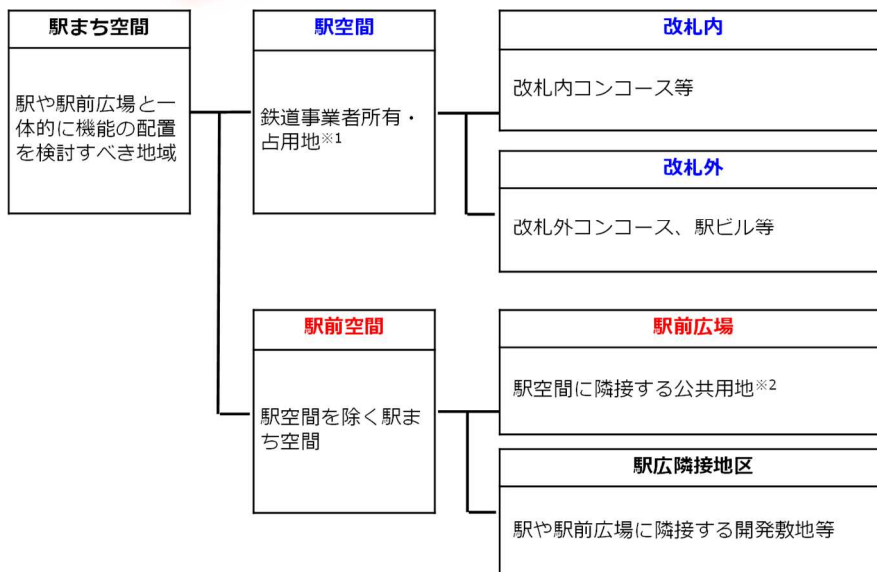
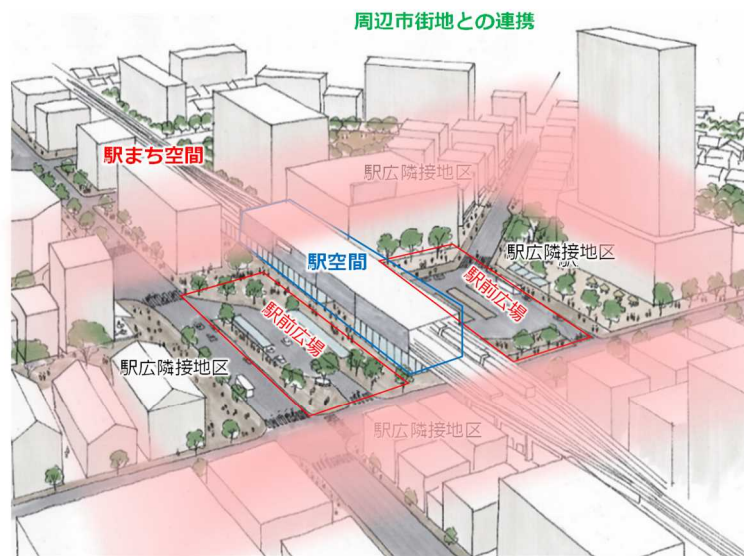
3 駅まち空間の再構築

(1) 駅まち空間とは

多様な人々が集まる駅や駅周辺においては、限りあるスペースにおいて多様な機能が求められるとともに、デジタルテクノロジーの進展等、社会情勢の変化にも柔軟に対応していくことが必要です。

そのため、駅や駅周辺空間の再構築を図るにあたっては、駅や周辺の施設をそれぞれ個別にとらえるのではなく、駅・駅前広場・周辺市街地を「駅まち空間」として一体的に捉え（図-1 参照）、行政、鉄道事業者、開発事業者等の様々な関係者が「まちを良くする」視点をもって連携していくことが重要になります。

◇駅まち空間の範囲イメージ◇



※1 協定駅前広場は除く
 ※2 協定駅前広場内の鉄道事業者所有・占用地を含む

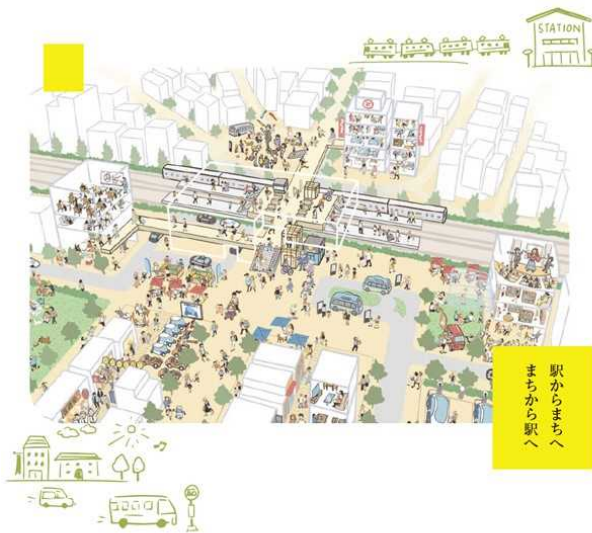
②駅まちデザイン検討会

「空間の共有」や「機能の連携」の観点などから先進事例における取組を紹介する『駅まち再構築事例集』を作成したことをもとに、事例集に記載された優れた取組みや、駅まち空間が備えるストック効果を踏まえ、駅まち空間を再構築する際に留意すべき事項や関係者の役割分担（制度設計、管理運営等）などについて議論を深めるために、「駅まちデザイン検討会」を令和2年9月より開催し、令和3年8月までにかけて合計5回開催されてきました。

同検討会では、駅まちデザインについて有識者からの発表もあり、有識者からの情報提供を踏まえた駅まち再構築で留意すべき事項について議論を重ね、さらに同年に開催された「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会」及び「データ駆動型社会に対応したまちづくりに関する勉強会」で検討されたデジタル技術の活用及び都市アセットの利活用を通じた今後のまちづくりの方向性に係る議論の動向を踏まえ「駅まちデザインの手引き」が令和3年9月に取りまとめられました。

当手引きでは、多様な主体の連携、ビジョンの共有、空間の共有、機能の連携、一体的な管理運営といった駅まちデザインにおいて特に留意すべき点が「駅まちデザインの5原則」として取りまとめられています。

◇駅まちデザインの手引き概要◇



【検討体制】 駅まちデザイン検討会（令和2年9月～令和3年8月）計5回開催
座長：岸井隆幸氏（日本大学特任教授）
委員：三浦詩乃氏（東京大学特任助教）、村山顕人氏（東京大学准教授）、森本章倫氏（早稲田大学教授）
オブザーバー：東京地下鉄、東日本旅客鉄道、日本民営鉄道協会、不動産協会、都市再生機構、東京都、盛岡市、国土交通省道路局・鉄道局・国土技術政策総合研究所
事務局：国土交通省都市局

はじめに

1. 駅まちデザインとは

- (1) 駅まちデザイン、駅まち空間とは？
- (2) 駅まち空間に求められるもの
- (3) コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた駅まち空間
- (4) 駅まちデザインの意義

2. 駅まちデザインにおいて意識すべきこと

- (1) 駅まち空間における民間施設・公共施設の一体的な活用
- (2) 駅まち空間の再構築が周辺市街地に与える影響
- (3) これからの時代に求められる新たな視点
- (4) 駅まちデザインの5原則
 - ① 多様な主体の連携
 - ② ビジョンの共有
 - ③ 空間の共有
 - ④ 機能の連携
 - ⑤ 一体的で柔軟な運営

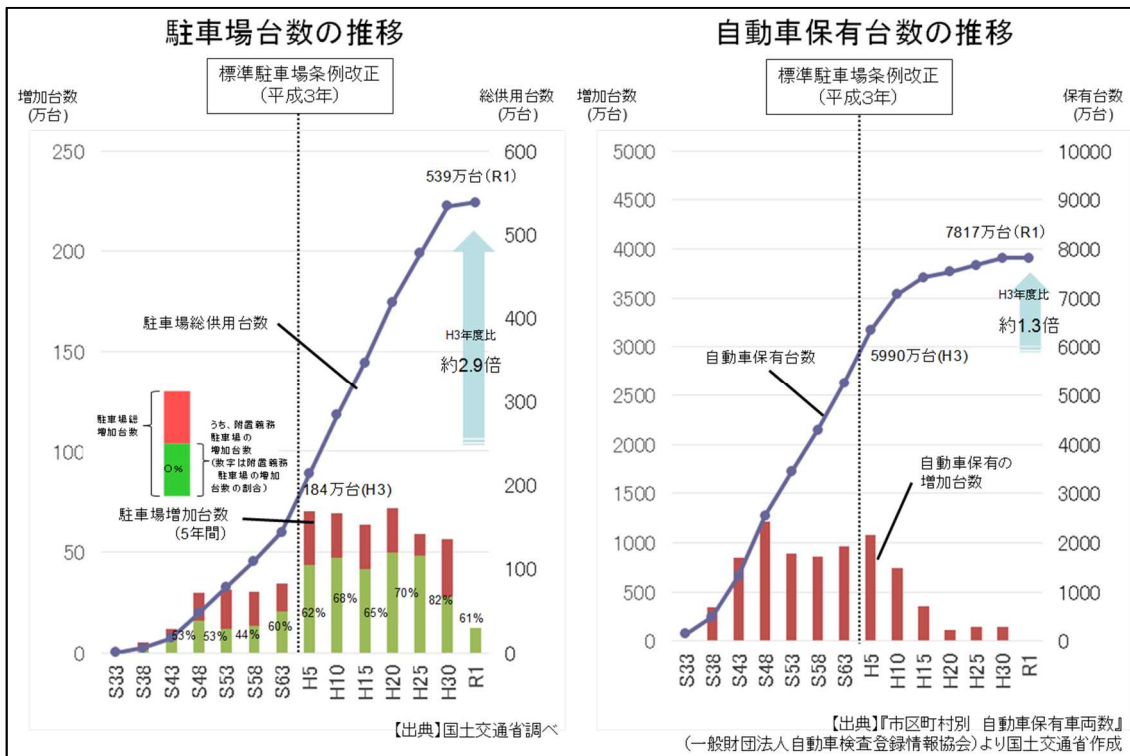
3. 駅まちデザインの進め方

- 構想段階
- 計画・事業化段階
- 管理・運営段階

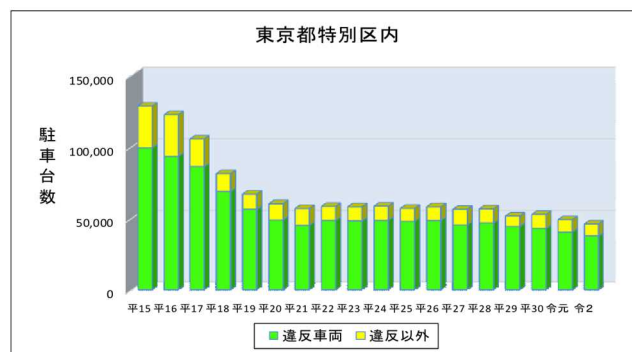
4. 駐車場施策

(1) 駐車場政策を巡る直近の状況

昭和32年の駐車場法制定以降、道路交通の円滑化を図る目的として都市における自動車の駐車のための施設の整備を進めてきました。さらに、駐車施設の整備を推進する標準駐車場条例の改正があった平成3年以降では約2.9倍の台数の伸びとなっています。一方、自動車保有台数の推移を見ると、平成3年当時と比べて約1.3倍程度と横ばいの傾向となっていること、また瞬間路上駐車台数についても近年横ばいの傾向となっており、今後はこのような量的な供給が充足されつつある社会状況を踏まえ、平成29年12月に社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループ」において、社会経済情勢の変化に対応した、今後の駐車場整備における基本的な考え方がとりまとめられました。



東京特別区における瞬間路上駐車台数の推移 (出典：警察庁)



とりまとめの内容は以下のとおりとなっています。

< 駐車場が抱える課題 >

- 自動車保有台数の伸びは鈍化しつつあるが、駐車場供用台数の伸びはほとんど変わらないため、駐車需要や地方公共団体が策定するまちづくり計画等と整合していない地域が見られるようになってきている。
- 附置義務駐車場については、都市内一律で定めた原単位の適用が行われることがほとんどであることから、地域ごとの駐車需給特性が十分に反映できず、利便性が高い公共交通が発達した大都市部では、需要を超える駐車場が整備されてしまう場合もみられる。
- 高密度に店舗が立地しているエリアでは、個々の店舗に附置義務駐車場の設置を求める場合、店舗スペースの削減、まちなみの分断等により、まちの賑わいを阻害するほか、当該駐車場に出入りする自動車と歩行者が錯綜し、安全で快適な歩行が困難になる懸念がある。
- 主に地方部の中心市街地などにおいて、地域の駐車需要やその将来見通しだけでなく、まちづくり計画等も考慮されずに駐車場が無秩序に整備され、まちの賑わいに影響を及ぼしている場合が多いと考えられる。
- 乗用車用と比較し、荷さばき用駐車場、観光バス用駐車場、自動二輪車用駐車場については、十分な整備ができていない地域がある。

< 課題解決に向けた基本的な考え方 >

駐車需要やまちづくり計画等に基づく駐車場施策に再構築。

地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車場の整備

- 都市内一律で定めた原単位の適用を原則とはせず、駐車需給特性や建築物の用途を反映した附置義務駐車場の整備も認める必要がある。
- 地域の関係者により、駐車需要やまちづくり計画等との整合性等をきめ細かく検討した上で得られた地域ルールに基づいた附置義務駐車場の整備を行うことも考えられる。

まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置

- 地域ルール等に基づく場合、附置義務駐車場の隔地化や集約化を柔軟に認め、敷地単位ではなく地域単位で駐車需要に対応することや、原単位の見直しとあわせて余剰が生じている既設駐車場を隔地先や集約先として活用することも考えられる。
- 計画的に駐車場の整備や活用を図るためには、駐車場施策とまちづくりに関する施策が適切に連携することが必要であり、歩行者優先を図るエリアの場合は、駐車場の位置、規模、出入口の位置の制限やフリンジ駐車場の料金を安くすることによる自動車流入抑制も有効。

駐車場の整備・活用プロセスの一体的推進

- 長期的な視点を持って、駐車場の整備や活用を総合的・計画的に推進するため、調査の段階から整備後のマネジメントを見据えて一体的に取り組むことが必要。その際、公共駐車場と民間駐車場の適切な役割分担を図ることが重要。
- 必要な整備量より既設駐車場が多い場合は、まちづくり計画等を踏まえた上で、他用途への転用も検討するべき。

地域の状況に応じた駐車場の整備・活用等

- まちの賑わい創出に有用な場所にある駐車場では、イベントの実施等賑わい創出に貢献できる取組について検討することが望ましい。
- 集約先の駐車場など今後も必要な駐車場については、地域の課題解消などに貢献できるように緑化等の高質化を図ることが望ましい。
- 地域の需要やまちづくり計画等との整合性を考慮し、荷さばき用駐車場、観光バス用駐車場、自動二輪車用駐車場の整備を促進。

とりまとめの「本文」、過去の会議資料等については、以下の国土交通省HPに掲載しております。

http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s204_toshishisetsuwg01.html

(2) 駐車場施策を推進する視点

駐車場の量的整備が着実に進展する中、駐車場施策を推進するにあたり、特に考慮すべき視点としては、

- まちづくりと連携した駐車場施策
- 附置義務の適正化
- 自動二輪車駐車対策
- 荷さばき駐車対策
- 観光バス駐停車対策
- 路外駐車場のバリアフリー化
- 機械式立体駐車場の安全対策

等があり、これらの事項については本年3月に開催した全国駐車場政策担当者会議でも情報提供及び所要の対応の要請をしています。会議資料は国土交通省のホームページ（下記URL）にも掲載していますので、適宜ご参照ください。

また、まちづくりと一体的に駐車場を整備・改修等する場合には、社会資本整備総合交付金等により支援が可能な場合がありますので適宜ご相談ください。

http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html

参考 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  国土交通省

事業名	対象・概要	補助額	
		自治体	民間事業者
都市構造再編集中支援事業 (個別支援制度)	「立地適正化計画」に基づき、市町村や民間事業者等が行う一定期間内の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> 対象事業費の1/2 <居住誘導区域内等> 対象事業費の45%	(間接補助) <都市機能誘導区域内> 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)	地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを総合的に支援し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的に、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	(間接補助) 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。	
都市・地域交通戦略推進事業 (社会資本整備総合交付金)	都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立することを目的に、地方公共団体が策定した「立地適正化計画」、「低炭素まちづくり計画」等において位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 1/3 等	(間接補助) 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。	
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。

① まちづくりと連携した駐車場施策

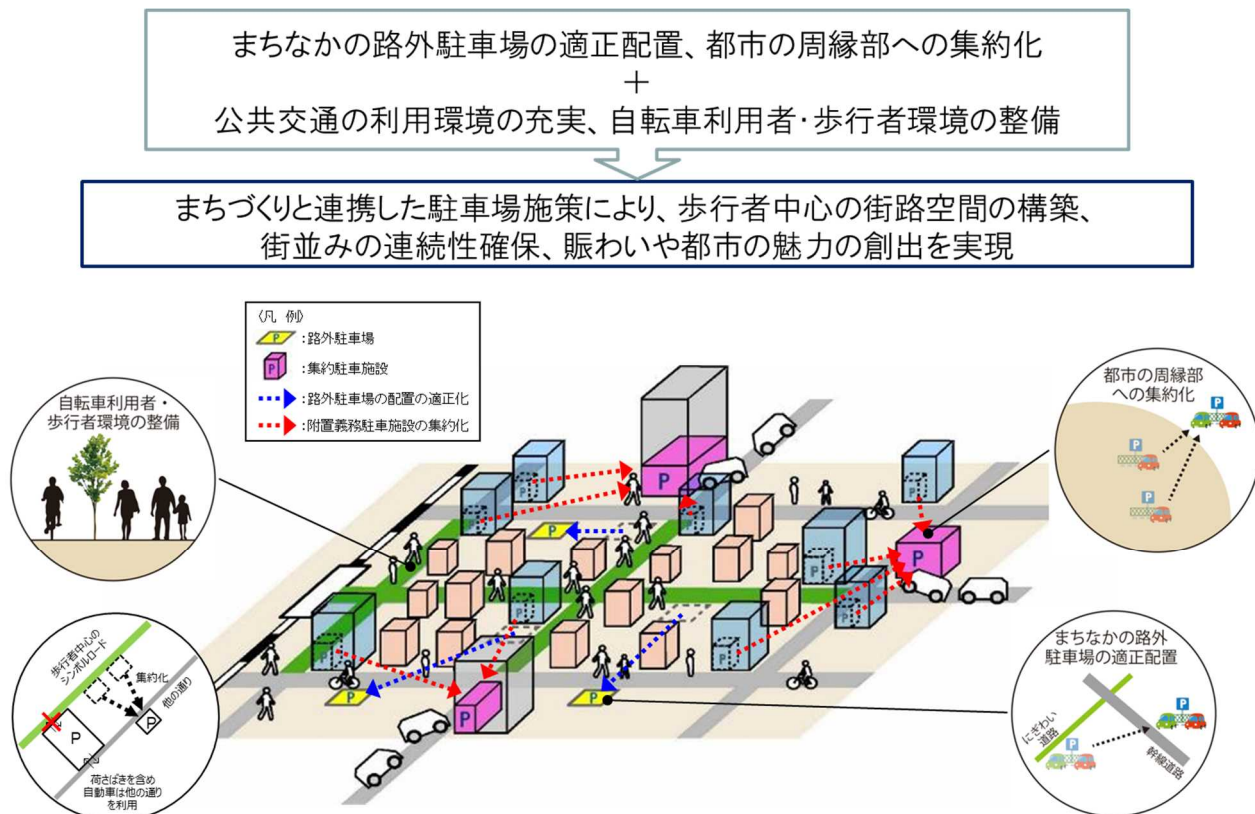
近年、まちづくりにおける駐車場の配置について様々な課題が顕在化しています。地方部の中心市街地などにおいて、コインパーキングと呼ばれる民間の小規模平面駐車場が増加傾向にあり、まちの賑わいに影響を及ぼしている地域が見られます。これは、中心市街地の衰退に伴って商店等が撤退した跡地の活用にあたり、比較的低いリスクで一定の収益が期待できる資産運用手段として駐車場経営が選択されるケースが多いことに起因していると考えられます。

また、附置義務駐車場を含む民間駐車場の整備がまちづくり計画等を考慮せずに進められ、地域内の交通、土地利用、まちなみ景観等に悪影響を及ぼしているケースもあります。

今後の駐車場施策は、地域の現在及び将来の駐車需要を把握し、まちづくり計画等と整合を図ることで、適切な場所に適切な量を整備することが可能となるように再構築を図ることが重要です。そこで、まちづくりと駐車場の連携に焦点を当て、まちの将来像から、都市空間のあり方、そのために必要な駐車場の量、場所、配置のきめ細かなコントロール、さらには駐車場から新たな土地利用への転換といった、様々な側面からその考え方を整理した「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドラ

イン（基本編）」を平成30年7月に策定・公表しました。さらに、平成31年3月には、本ガイドライン（基本編）を踏まえた各地でのケーススタディ等を通じて得られた知見を基に、パーソントリップ調査の活用やビッグデータ解析をはじめとした駐車需要の分析手法、地域ルールによる附置義務台数の削減実態など、駐車場施策の検討に係る、より実践的なポイントをとりまとめたガイドライン（実践編—調査・分析）を策定・公表しました。

<目指す都市構造>



目指す都市構造へのまちづくりを進めていくには、主に以下のような手段が考えられます。

- 現行の駐車場法制度の活用
 - ・ 隔地による附置義務駐車施設の確保 等
 - 駐車場法の特例制度の活用
 - ・ 都市の低炭素化の促進に関する法律（附置義務駐車施設の集約化）
 - ・ 都市再生特別措置法（立地適正化計画による附置義務駐車施設の集約化及び路外駐車場の配置適正化、都市再生駐車施設配置計画による附置義務駐車施設の台数及び配置の適正化、都市再生整備計画（滞在快適性等向上区域）による駐車場出入口設置制限等）
- （国土交通省のホームページ（http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_00004_0.html）にて、手引き等を公表）

「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」について

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年法律第43号。以下「改正法」という。）は、令和2年6月10日に公布され、同年9月7日から施行されました。改正法では、都市再生整備計画に滞在快適性等向上区域を記載できることとし、当該区域において、官民が連携して交流・滞在空間を形成する取組を位置付けることができることとするほか、当該区域における快適性や魅力の向上を図るために必要な各種の特例措置等を設けることにより、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進することとしたものです。改正法施行に合わせて改正した標準駐車場条例においてはこれらの特例措置の内容等を反映しております。このような「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けては、駐車場の配置や出入口の位置を適正化し、駐車場への自動車の出入りによる自動車と歩行者の輻輳を避け、歩行者が安全かつ快適に滞在できる空間を形成することが重要です。

そのため、改正法で駐車場に係る特例措置等を設け、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
- を定めることにより、
- 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
- 等を図ることを可能としています。

駐車場法の特例制度（都市再生特別措置法等の一部を改正する法律）



- 駐車場法以外の法制度の活用
 - ・都市計画法
 - ・景観法
 - ・道路交通法 等
- 自主条例の制定
 - ・駐車場配置適正条例
 - ・まちづくり条例 等
- 他事業との連携
 - ・土地区画整理事業 等

なお、市町村の広域連携の取り組み内容の深化や、増加している法定計画の策定の負担軽減といった観点から、「経済財政運営と改革の基本方針 2021」（令和 3 年 6 月 21 日閣議決定）において、「市町村が策定する計画は特段の支障がない限り原則として共同策定を可能とする。このため、内閣府及び総務省は各府省に対し制度・運用の見直し等必要な措置の検討を求める。」とされたところです。

駐車場法に基づく駐車場整備計画を策定する場合、複数の市町村が共同して一の駐車場整備計画を策定することも可能であることにご留意ください。

② 附置義務の適正化

附置義務駐車施設の設置の基準となる原単位（附置を義務づけられる駐車施設 1 台あたりの建築床面積）が建築物用途の別に適用地域全域に均一に適用され、地域や建築物ごとの駐車需要特性を十分反映できていない場合が見られます。

このため、条例に定める原単位が各都市の状況に適合しているかどうか改めて検証することに加え、都市内一律で定めた原単位の適用を原則とするのではなく、地域の駐車需要特性や建築物の用途を反映した附置義務駐車施設の整備も認める必要があります。

例えば、公共交通機関への近接性等により駐車需要に差異が見られる場合には、附置義務の対象地域を細分化し、地域毎に異なる原単位の適用をすることが適当です。また、大規模な建築物の開発事業に関し、開発の行われる地区の特性を踏まえ、周辺の交通対策を含めた総合的な計画の中で駐車需要量が予測され、必要な駐車施設の台数が算定される場合には、当該算定方法を活用することが適当と考えられます。

国土交通省では、平成 26 年 8 月 1 日に標準駐車場条例を改正し、附置義務の原単位の一部を改正するとともに、鉄道駅やバスターミナル等に近接し、駐車需要が低いと認められる建築物について、附置義務の弾力的な運用ができる旨を明記しました。

さらに、平成 30 年 7 月 13 日には、地域や建築物の特性に合わせた附置義務の

適正化について通知しています。

③ 自動二輪車駐車対策

自動二輪車の駐車場は着実に増加していますが、依然として不足している地域もあります。このため、駐車場確保に向けて以下の取組の推進をお願いします。

○ 駐車場整備計画の策定・改定

自動二輪車の駐車場の需要及び供給の現況等を把握の上、必要に応じ、駐車場整備計画の策定・改定を行っていただきますようお願いします。

○ 附置義務条例への自動二輪車の追加

平成18年の駐車場法改正により、駐車施設の附置義務条例に自動二輪車用の駐車施設を追加することが可能になっています。

今後とも、自動二輪車の駐車需要を踏まえ、適切に条例の改正等を実施していただくようお願いします。

<条例制定都市>

塩竈市（平成19年2月22日施行）、横浜市（平成19年12月1日施行）、川崎市（平成20年4月1日施行）、大阪市（平成20年6月1日施行）、さいたま市（平成21年4月1日施行）、川越市（平成24年7月1日施行）、京都市（平成26年10月1日施行）、神戸市（平成27年12月18日施行）、福岡市（平成29年4月1日施行）、那覇市（令和2年1月1日施行）

○ 自動車駐車場等における自動二輪車の受け入れ

駐車需要の高い駅前等では既存の駐車場・駐輪場のスペースを活用し、自動二輪車の駐車スペースを確保することが有効です。従来、専ら自動二輪車以外の自動車の駐車のために供していた駐車区画についても駐車需要を踏まえ、自動二輪車の受け入れの推進をお願いします。

また、自転車等駐車場においては、管理条例の改正等により自動二輪車の受け入れが可能です。国土交通省では、これまで以下の通知を発出しているところであり、引き続き、自動車駐車場等での受け入れの推進をお願いします。

- ・平成22年4月20日国都街発第6号「自転車駐車場における自動二輪車の受入について（通知）」（国土交通省都市・地域整備局長街路交通施設課長から都道府県及び政令市担当部長宛）
 - ・平成23年5月12日国都街発第11号「自動二輪車の駐車対策について（通知）」（国土交通省都市・地域整備局長街路交通施設課長から都道府県及び政令市担当部長宛）
 - ・平成30年7月13日国都街第39号「荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について（技術的助言）」（国土交通省都市局街路交通施設課長から都道府県及び政令市担当部長宛）
- 自転車法に基づく自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づける改正等を行うことにより、自転車駐車場における自動二輪車の受け入れが可能である旨を周知

各都道府県及び各政令指定都市担当部局長あて

荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について（技術的助言）

国土交通省都市局
街路交通施設課長

（略）

2. 自動二輪車駐車対策について

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

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

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

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

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

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

以上

○ 路上自動二輪車駐車施設の設置

道路上における自動二輪車駐車場の整備の促進を図るため、平成18年に道路法施行令が改正され、自動二輪車駐車器具の道路占用が可能になっています。

<参考> 自動二輪車駐車場整備の事例等

一般社団法人日本自動車工業会のホームページ（下記URL参照）では、駐車場や自転車等駐車場において自動二輪車駐車場を整備した事例について、その方法等を紹介しています。自動二輪車駐車場の整備にあたっての参考にしてください。

https://www.jama.or.jp/motorcycle/environment/MC_Parking_2021.html

また、一般社団法人日本二輪車普及安全協会のホームページ（下記URL参照）では、全国の自動二輪車駐車場についての情報収集・発信を行っています。

<http://www.jmpsa.or.jp/society/parking/>

各地方公共団体で自動二輪車の駐車場を整備したときは、ホームページ等を通じて情報発信に努めていただきますようお願いいたします。

④ 荷さばき駐車施設の整備促進

荷さばき作業が荷さばき駐車場以外の一般の道路上等で多く行われると、道路混雑や交通安全の低下を招くおそれがあります。このため、一般の道路上等での荷さばきを抑制する観点から、荷さばき駐車場の整備を積極的に推進する必要があります。また、近年宅配・デリバリーの増加により、都市部における貨物自動車や自動二輪車の駐車スペースの需要が増加しているとのご指摘があることからも引き続き積極的な整備の推進をお願いいたします。なお、下記の方策を含めた荷さばき駐車対策に関する通知（平成30年7月13日国都街第39号）についても、適宜ご参照いただくとともに、必要に応じて各都道府県警察と連携して取り組んでいただくようお願いいたします。

○ 路上荷さばき駐車施設の設置

短時間駐車を行う貨物車に対しては、地域住民、道路管理者、交通管理者、荷さばきを行う貨物事業者、荷さばきを受ける荷主などの関係者が協議し、関係者の視点に配慮した道路空間の再構築等により、路上荷さばき駐車施設を設置することも有効と考えられます。

○ 附置義務による荷さばき駐車施設の設置

附置義務条例により、建築主に対して荷さばき駐車施設の附置を義務づけることが可能であり、標準駐車場条例では、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を設けています。なお、標準駐車場条例で示している附置の原単位は、あくまで「目安値」であるため、荷さばきの実態等を踏まえ、地域・地区の特性に応じた適切な原単位の設定が必要です。

○ 共同荷さばき駐車場の整備

地元商店街で共同の荷さばき駐車場を整備する等の荷さばき対策も有効です。この場合、社会資本整備総合交付金の活用が可能です。

⑤ 観光バス駐停車対策

近年のインバウンド需要の拡大に伴い、観光バスによる長時間の路上駐車や交通渋滞等が発生しており、その地域に訪れる観光バスをいかにして受け入れるかが、今後のインバウンド需要に対応するための課題です。

その課題解決の実現に向けて、関係者が課題を共有するとともに、観光バス受入体制の強化を推進していくことが必要です。

○ 観光バス駐車場整備に対する支援制度

都市・地域交通戦略推進事業で、観光バスの路上駐停車により、周辺の交通に著しく支障が生じている地域において、地方公共団体や、地域の関係者などにより安全かつ円滑な都市交通の確保の観点から、観光バスを受け入れるための交通施策や施設整備等を戦略的に進めるための計画（観光バス受入計画）を作成した場合、当該計画に基づく観光バス駐車場整備を計画的に支援します。（平成29年度拡充）

⑥ 路外駐車場のバリアフリー化

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」において、特定路外駐車場^{※1}の新設等の際には国土交通省令で定める基準（移動等円滑化基準^{※2}）への適合が必要となります。移動円滑化の促進に関する基本方針（平成23年3月31日告示）が昨年12月に改正され、令和7年度末までにバリアフリー化された特定路外駐車場の割合^{※3}を約75%にするという目標が設定されています（令和元年度末現在70.6%）。なお、移動等円滑化基準は、地方公共団体の条例によって必要な事項を付加すること（上乘せ）が可能です。

平成30年1月1日にその一部が施行された改正法では、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、及びバリアフリーマップを作成する市町村への情報提供が努力義務化されました。

また、令和2年5月の法改正では、国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」が定められました。また、新設の特定路外駐車場の管理者は、高齢者、障害者等が車いす利用者用駐車施設を円滑に利用するために必要となる適正な配慮についての広報活動及び啓発活動（ポスターの掲示、利用者への呼びかけ等）を行うことが努力義務化されています。

※1 特定路外駐車場：駐車場法第2条第2号に規定する路外駐車場（道路法第2条第2項第6号に規定する自動車駐車場、都市公園法第2条第2項に規定する公園施設、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。）であって、自動車の駐車のために供する部分の面積が500平方メートル以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの。

※2 移動等円滑化基準：移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準。車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設を1以上設けること、及び、当該施設から道又は公園、広場その他の空地までの経路のうち1以上を、高齢者、障害者等が円滑に利用できる経路にすることを定めている。

※3 バリアフリー化率：移動等円滑化基準に適合した特定路外駐車場の数／特定路外駐車場の数

○ 車椅子利用者用駐車スペースへの配慮

車椅子利用者の駐車施設について、屋外駐車場においては屋根の設置、立体駐車場・地下駐車場においてはリフトカー等の車高の高い車に配慮した天井高さの確保が求められています。

令和3年3月には「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」が改正され、車椅子利用者用駐車施設や車椅子による乗降可能な駐車スペースを、屋内又は屋根、庇のある部分に設ける場合には、大型の車椅子用リフト付福祉車両

等の車両高さ（2.3 m以上）に対応した必要な有効高さ（梁下高さ等）を確保することとされています。また、当該駐車部分に至るまでの車路についても同様です。（改修等で対応が困難な場合を除く。）

また、既存の車椅子利用者用駐車施設等において、大型の車椅子用リフト付福祉車両等の駐車ができない場合には、乗り降り可能な場所を別途確保したり、当該車両が駐車できるスペースに誘導する工夫を行う等、運用面での柔軟な対応を行うことができるように備えることとされています。

バリアフリー法上の特定路外駐車場からは、建築物である駐車場等は除かれているものの、平面駐車場であっても、車椅子利用者用駐車施設やそこに至る車路等に屋根や庇等を設ける場合が想定されます。その場合にも、本ガイドラインの記載を参照のうえ、大型の車椅子用リフト付福祉車両等に対応した高さの確保にご留意いただくよう、お願いいたします。

また、車両の規格の変化等に伴い、例えば、大型ワンボックスカーの後部から車椅子で乗降することを考慮した駐車スペースの奥行き拡大など、近年様々なニーズが生じているところ、駐車場の利用実態等を踏まえ適切な設計の検討を行うようお願いいたします。

○車椅子利用者用駐車スペースの適正利用の促進

車椅子利用者用駐車スペースの適正な利用を促進する仕組みとして、車椅子利用者用駐車スペース等を利用できる対象者の範囲を設定し、施設管理者の任意の協力の下、条件に該当する希望者に車椅子利用者用駐車スペース等の利用証を交付するパーキングパーミット制度が、40府県4市（令和3年7月時点）において導入されています。

また、パーキングパーミット制度の導入とあわせて、軽度障害者、高齢者、妊婦等用に「通常の幅で施設出入口に近い駐車スペース」を設ける「ダブルスペース」を導入することが有効とされています。

○車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討会

令和3年度に、学識経験者、障害者団体、事業者団体、地方公共団体等を構成員とした「車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討会」を設置し、車椅子利用者用駐車施設等に関し、ハード・ソフトの観点から現状の取組の検証し、今後の対策のあり方について検討し、車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討の方向性（中間整理）をとりまとめました。引き続き、地方公共団体における独自の取組（パーキング・パーミット制度）等により、駐車区画の整備や適正利用の推進をお願いいたします。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000271.html

○機械式立体駐車場における車椅子利用者への対応

「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」では、車椅子利用者用駐車施設は平置き式とすることが望ましいが、狭小敷地の場合等、やむを得ず機械式駐車装置で確保する場合には、駐車場管理員の配置や当該駐車装置の安全対策を講じる等、車椅子利用者の利用に支障がないものとするとしています。また、留意点として、車椅子利用者が駐車場の管理員の介助がなくても自力で乗降できるよう、駐車装置の操作盤の位置や乗降スペースの寸法等を示しています。

公益社団法人立体駐車場工業会では、機械式駐車場技術基準により、車椅子利用者対応駐車設備についての審査、適合証明を平成15年より行っており、適合する設備については認定マークを貼付するなど、車椅子利用者に対応した設備の設置が進められています。「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」や利用に係る留意点等を踏まえつつ、車椅子利用者用駐車施設を機械式駐車場において確保する必要がある場合においては、安全性に配慮しつつ、適切に利用できるようにすることが必要です。

○コインパーキング等小規模駐車場への対応

小規模駐車場における車椅子利用者駐車施設の確保については、都市再生特別措置法等に基づく駐車場法の特例措置の適用により、路外駐車場の配置の適正化や附置義務駐車施設の集約化等、地域の特性に応じた方策を図ることも含め、まちづくりと連携して検討することも有効です。車椅子利用者等、地域の移動制約者の意見等を踏まえながら、地域の交通状況や施設配置などの地域特性に応じて隔地化・集約化等を行うなど、個々の施設単位で捉えるのではなく、まちづくりの中で、面的なエリアにおいて一体的に検討していくことが必要です。

○駐車場の無人精算機等におけるユニバーサル対応

特定路外駐車場における移動円滑化基準への適合だけでなく、小規模コインパーキングも含め、無人精算機におけるユニバーサル対応や聴覚障害者に配慮した通信手段の確保、ユニバーサルデザインに配慮したEV充電施設の設置等についてもご配慮いただきますようお願いいたします。

(参考) ユニバーサルデザイン対応型精算機

- ・ カメラが設置されており、障害者手帳をかざすことで、インターフォンを介さずに、障害者割引の適用が可能。
- ・ 料金の投入口が低く、車いす利用者にも対応。等

(参考) 聴覚障害者に配慮した通信手段の確保

- ・コインパーキング等において精算機等にトラブルが生じた際、聴覚障害者はインターフォンによる音声やりとりができません。タッチパネルによる文字送信や遠隔手話サービス、聴覚障害者に対応した呼出しボタン等、トラブル発生時に聴覚障害者の方が円滑に連絡を取れる手段の整備が求められています。

(参考) ユニバーサルデザインに配慮した EV 充電施設の設置

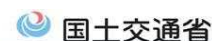
- ・操作パネルの位置や車止めポールなどの位置などに配慮し、車いす利用者等も含め誰もが使いやすい充電施設を設置することが求められています。
- ・充電施設の設置については、一般社団法人 CHAdeMO 協議会より「電気自動車用急速充電器の設置・運用に関する手引書 (2020 年 12 月)」が発出されていますので、ご参照ください。

○駐車場のバリアフリー改修に対する支援制度

既存の路外駐車場の改修については社会資本整備総合交付金等による支援を行っており、例えば、バリアフリー基本構想等に位置づけられた駐車場の整備については、都市・地域交通戦略推進事業などによる支援を図っています。支援制度の活用について、積極的にご検討をお願いいたします。

(参考) バリアフリー環境整備促進事業 (社会資本整備総合交付金 ; 住宅局) にて、令和 4 年度から、既存建築物バリアフリー改修事業において、**車椅子利用者用駐車施設の設置**や**駐車場から店舗までの屋根設置**など、バリアフリー改修工事に要する費用が支援可能となります。

駐車場バリアフリー化の支援 等



- 社会資本総合交付金(都市・地域交通戦略推進事業)により、バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想の区域等において、高齢者や障害者等が利用しやすいユニバーサルデザイン対応駐車場の整備に対する支援が可能。※H30より要綱において明確化
- コンパクト・プラス・ネットワークの推進を図るため、路面電車の電停等のバリアフリー化に対する支援を拡充。

駐車場のバリアフリー化の推進

(例)



(ユニバーサルデザイン対応駐車場を整備)



(駐車場にエレベータを設置)

路面電車、BRT等のバリアフリー化の支援拡充

(例)



(電停の移設)

⑦ 機械式立体駐車場の安全対策

機械式立体駐車場における一般利用者等の死亡・重傷事故は、平成19年度以降、少なくとも46件（令和3年12月末時点）発生しており、児童が亡くなる痛ましい事故も発生しています。

国土交通省では、機械式立体駐車場の安全性の一層の向上を図るため、安全性に係る基準等の制定、安全確保の周知・啓発、適切な維持管理の推進に取り組んでいます。

安全性に係る基準等の制定

○大臣認定制度の改正（駐車場法施行規則）

- ・ 駐車場法に基づく大臣認定制度の下で、装置の安全性についても一体的に審査・認定を行う仕組みを構築
- ・ 安全性に係る審査について第三者的な専門機関が審査を行う「登録認証機関」の制度を創設（H26年12月）

○JIS規格の制定

- ・ 立体駐車場工業会が機械式駐車装置の安全性に関する基準について、JIS規格を制定（H29年5月）
（機械式駐車設備の安全要求事項（JIS B 9991））

安全確保の周知・啓発

○「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」・同「手引き」の作成

- ・ 製造者、設置者、管理者、利用者の各主体が取り組むべき事項をとりまとめ
- ・ 消費者庁と連携して、関係団体に対して安全対策の強化及び適正利用の推進を要請。
- ・ 消費者安全調査委員会による事故等原因調査の報告書を踏まえ、ガイドラインを公表。（H26年10月）
- ・ ガイドラインに示された各関係主体の取組を分かりやすく整理した「手引き」を公表。（H28年9月）

適切な維持管理

○「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」・同「ガイドブック」の作成

- ・ 機械式駐車設備の適切な管理のために管理者等が行うべき事項、保守点検業者の選定に当たって留意すべき事項、保守点検契約に盛り込むべき事項のチェックリスト等を取りまとめた指針を作成。（H30年7月）
- ・ 管理者等が保守点検契約を確認する際の参考となるよう、標準保守点検項目や、点検周期の目安も提示。
- ・ 立体駐車場工業会が維持管理に関する指針の内容を解説した「ガイドブック」を作成。（H30年12月）

機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン (H26. 3公表、H26. 10改定)

- 機械式立体駐車場の安全対策検討委員会(座長: 向殿政男 明治大学名誉教授)の検討成果を踏まえ、平成26年3月、「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」を公表し、消費者庁と連携して、関係団体に対して安全対策の強化及び適正利用の推進を要請。
- その後、消費者安全法に基づく消費者安全調査委員会において事故調査報告書がとりまとめられたことなどを踏まえ、同年10月、ガイドラインの改定(「5. 関係主体間の連携・協働による取組」の追加)を行い、関係団体に対して既設の装置に関する安全対策及び適正利用の一層の推進を要請。

1. 製造者の取組

- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保(ゲート、柵の設置等)
- 装置の移動状況に対する視認性確保(操作盤の位置、モニター等)
- 安全性に配慮した操作方法(安全確認ボタン、緊急停止ボタン等)
- 人の転倒、転落等を防止するための開口部、障害物等の除去
- 装置のインターロック機能の確保、安全センサーの設置
- 非常時を想定した構造・設備の確保(退避場所、非常口等)
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等

2. 設置者の取組

- 1. の要件を満たす装置の使用
- 設置場所、気象条件、使用条件等を考慮した装置選択
- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保(ゲート、柵の設置等)
- 入出庫時の不要な人の立入抑止(子供の待機場所、荷物の積み下ろし場所等の確保)
- 装置内の視認性確保(照明設備の設置等)
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等

3. 管理者の取組

- 利用者に対する操作方法、注意事項等に関する書面説明の徹底
- 装置の安全確保のための維持保全、専門技術者による定期的な点検の実施
- 事故等発生時の対処
- 管理責任者の選任・明示及び実施方法等に関する文書作成・閲覧
- 委託契約等における実施主体・方法等の明示

4. 利用者の取組

- 装置の危険性を再認識した上での利用
- 他人の鍵、ボタン押し補助器具等の使用禁止
- 装置内の無人確認の徹底
- 運転者以外の乗降室外での乗降、やむを得ず同乗者が立ち入る場合の退出確認の徹底
- 乗降室内に長時間とどまらないこと

5. 関係主体間の連携・協働による取組

- 既設装置について、製造者、保守点検事業者、設置者、管理者、利用者の関係主体は協議の場を設け、連携・協働して安全対策に取り組むこと
- 製造者、保守点検事業者は、協議の場において、装置のリスク、安全な利用方法等について説明を行うこと。これを踏まえ、設置者、管理者は、利用者に対する説明の徹底を図るとともに、製造者、保守点検事業者の参画の下、利用者への教育訓練を実施すること
- 利用者は、教育訓練への参加等により装置のリスクを十分認識した上で、適正な利用を心がけること

本文はこちら→ <https://www.mlit.go.jp/common/001056799.pdf>

「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」

- ガイドラインでは、関係主体を製造者、設置者、管理者及び利用者の4者と位置付け。
- また、管理者の取組として、事故等に備えて対処方法を定めておくこと、また、**事故等があった場合には、警察、消防のほか、製造者、メンテナンス業者、設置の届出を行った都道府県知事等にすみやかに連絡し、記録を残すことを求めている。**



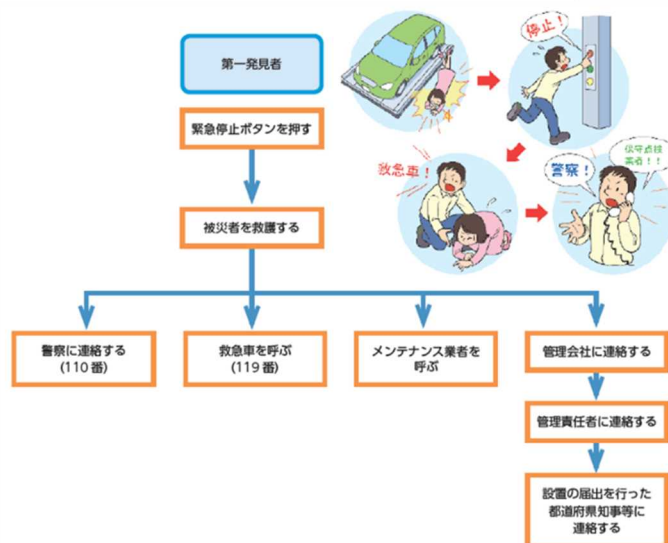
製造者
機械式駐車装置のメーカー。

設置者
機械式駐車装置の設置・仕様を決定する施主・建築主。一般的にはデベロッパーが該当。

管理者
一般的には機械式駐車装置の所有者。マンションの場合は、一般的には管理組合が該当。
※管理者の業務の一部は、管理会社やメンテナンス業者(=保守点検事業者)に委託されていることが一般的。

利用者
機械式駐車装置を利用する者。マンションの住民など。

参考：事故が発生した場合の対処方法のイメージ



機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針(H30.7公表)

機械式駐車設備の維持管理に係る課題

- 適切な知識や技術力を持った保守点検業者をどのように選定すれば良いか？
- 保守点検の業務内容や責任範囲について、どのように契約上、明確化するか？
- 不具合情報等を把握し、確実に保守点検業者へ引き継ぐための仕組みはどうすべきか？

▶ 機械式駐車設備の知識に乏しい、ビルオーナーや管理組合の方などが、自ら管理している機械式駐車設備を、駐車場法施行令に定める技術的基準に適合させるための指針等が必要

「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」

管理者等、設置者、保守点検業者及び製造業者の役割

管理者等	: 適切な維持管理、適切な保守点検業者の選定
設置者	: 管理者への適切な情報提供等
保守点検業者	: 適切な保守・点検の実施、点検結果の報告・アドバイス等
製造業者	: 部品の供給、維持管理に関する問い合わせに対応する体制整備等

機械式駐車設備の適切な維持管理のために管理者等がなすべき事項

定期的な保守・点検の実施、作業報告書等の文書の保存、安全標識等による利用者への注意喚起等

管理者等が保守点検業者の選定に当たって留意すべき事項

契約金額だけでなく、担当者の能力、会社概要等を総合的に評価

保守点検契約に盛り込むべき事項のチェックリスト

「機械式駐車設備標準保守点検項目、点検周期の目安」

- 管理者等が、保守点検事業者が行う点検内容・点検周期を確認する際や契約書に点検内容・点検周期を記載する際に参考とするための具体的なツール

■ 標準保守点検項目 ~ 機械式駐車装置の類型に応じた標準的な点検項目(安全装置、乗降領域等)の一覧

■ 点検周期の目安 ~ 機械式駐車装置の類型に応じた標準的な点検項目ごとの点検頻度の目安の一覧

本文はこちら→<https://www.mlit.go.jp/common/001244925.pdf>

また、適切な維持管理に関しては、消費者安全調査委員会に事故等原因調査等の申出のあった3件の機械式駐車設備における事故を受けて、国土交通大臣宛に「消費者安全法第33条の規定に基づく意見（令和3年2月18日付消安委第28号）」が出されました。

申出のあった3件の事故については、いずれも機械式駐車設備に使用されている機器及び部品（以下「機器等」という。）の適切な部品交換が実施されなかったことに起因するものとされています。消費者安全調査委員会の意見を受けて、国土交通省では令和3年9月に「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」の一部見直しを実施しました。

機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針の一部見直し(R3.9)

○ 機械式駐車設備に関する専門的な知識を有していない、ビルオーナーや管理組合といった機械式駐車設備を管理されている方などにとって、保守点検事業者が行う点検内容・点検周期が適切かどうかの確認や、契約書の点検内容・点検周期の参考となるよう「**機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針**」を平成30年に策定

○ 近年、機器等の交換が実施されなかったことによる事故が発生しているため、本指針に示す「**機械式駐車設備標準保守点検項目**」について、**交換を促進できるような項目を見直し**
 ○ また、本指針では、所有者及び管理者から製造者への設備の適切な維持管理に係る問い合わせに対応する仕組みを製造者において整備することとしており、この仕組みを引き続き所有者及び管理者のほか、保守点検事業者も理解する必要があるため、「**保守点検事業者の選定に当たって留意すべき事項のチェックリスト**」を見直し

機械式駐車設備標準保守点検項目

本標準保守点検項目に記述の内容は一例であり、必要な検項目は、対象とする機械式駐車設備の機械的特性、設置環境、特殊性、特別仕様等を考慮して定めること。

機械式駐車設備の種類		機械式駐車設備の種類				
点検項目	点検内容	1	2	3	4	5
1. 安全確保項目						
安全確保	① 全ての安全装置の取付け状態の点検、損傷の有無を確認する。	○	○	○	○	○
	② 無人搬送人力車が適宜に機能を維持しているか確認する。	○	○	○	○	○
	③ 圧力計、油量計、監視カメラの動作が適正に維持されているか確認する。	○	○	○	○	○
	④ 圧力計の精度（安全装置が動作）が適正に維持されているか確認する。	○	○	○	○	○
	⑤ 操作装置の適正に機能を維持しているか確認する。	○	○	○	○	○
異常停止	⑥ 出入口扉・送戻扉・非常用扉・送戻扉・作業用扉などの閉鎖の作動が停止機能で維持しているか確認する。	○	○	○	○	○
	⑦ 設置してある全ての非常停止装置の機能が維持しているか確認する。	○	○	○	○	○
	⑧ 非常停止装置の点検と異常発生時の対応マニュアルの機能を確認する。 ・非常停止装置と緊急停止装置との区別を確認する。 ・非常停止装置の点検と異常発生時の対応マニュアルの機能を確認する。 ・パース式の出入口扉に付いた検知装置	○	○	○	○	○
検知装置及びセンタロック	⑨ 無人搬送人力車の異常発生時の検知装置と非常停止装置の機能を点検する。	○	○	○	○	○
	⑩ 異常発生時の検知装置の異常発生時の検知装置と非常停止装置の機能を点検する。	○	○	○	○	○
	⑪ 異常発生時の検知装置の異常発生時の検知装置と非常停止装置の機能を点検する。	○	○	○	○	○
	⑫ 異常発生時の検知装置の異常発生時の検知装置と非常停止装置の機能を点検する。	○	○	○	○	○
	⑬ 検知装置の異常発生時の検知装置と非常停止装置の機能を点検する。	○	○	○	○	○

【保守点検事業者の選定に当たって留意すべき事項のチェックリスト】

○該当する全てのチェック欄にチェックを行い、保守点検事業者の選定に対する参考資料として活用してください。
 ○「確認内容」の記載については、適宜付録となる保守点検事業者に依頼してください。
 ○記載された「確認内容」をもとに比較し、適宜「確認済のチェック欄」をご活用ください。なお、全てのチェック欄がチェックされることはありません。

【駐車設備の型式】
 【駐車設備の型式】
エレベータ方式 垂直循環方式 水平循環方式 多層循環方式
平置往復方式 パース付
地上二段式 ピット二段（三段）昇降式 昇降機付（昇降機付）式

対象	確認内容	管理者のチェック欄
経営	経営状況を客観的に確認できる資料が添付されているか。 <input type="checkbox"/> 確認できる資料が添付されている。	<input type="checkbox"/>
安全	保守点検作業を安全に実施するための、安全記録・作業基準・安全指示書等が確認できる資料が添付されているか。 <input type="checkbox"/> 添付されている資料が添付されている。	<input type="checkbox"/>
協会の	協会の協会の数資料が添付されているか。 <input type="checkbox"/> 添付されている資料が添付されている。	<input type="checkbox"/>
品質	品質管理に関する資料が添付されているか。 <input type="checkbox"/> 添付されている資料が添付されている。	<input type="checkbox"/>

機械式駐車設備については、適切な保守点検が行われなかった場合や定期交換が必要な機器等が適正な周期で交換されなかった場合には、重大な事故につながるおそれがあることを十分に認識のうえ、地方公共団体の管理する機械式駐車設備においても、適切な保守点検や機器等の交換を行うようお願いいたします。

なお、公益社団法人立体駐車場工業会より、指針の内容についてより詳細に解説した「**機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針の解説**」が令和3年12月に発刊されています。

また、機械式駐車設備は、集合住宅等の附置義務駐車施設としても多数設置されており、このような駐車場で事故が多発していることに鑑み、以下の点について改めてご留意いただきますよう、お願いいたします。

ア 附置義務条例における規定の追加について

路外駐車場以外の駐車施設においても、「**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（平成26年国土交通省告示第1191号）**」（以下「**新基準**」という。）の施行後に大臣認定を受けた装置（以下「**大臣認定装置**」という。）と同等の安全性を有する装置が設置されることが望ましいことから、平成26年に標準駐車場条例を改正し、附置義務駐車施設で用いられる機械式駐車装置について、大臣認定装置と同等の安全性を有するものを要求する規定を追加（第29条の5）しておりますので、附置義務条例の制定又は改正にあたって、当該規定を参考にしてください。

イ 既設の装置の安全性向上の促進について

特に、新基準の施行前に設置された装置は、前面ゲートが設置されていないこ

と等により、作動中の人の隔離が十分になされていない場合があります。このような装置については、万一事故が発生した場合に人身事故につながる可能性が高くなることから、装置の入替の機会を捉えて大臣認定装置の設置を行うことのほか、必要な安全装置を付加する安全改修を行うことなどにより、可能な限り早期に安全性を向上させる方策をとることが望ましいと考えております。

附置義務駐車施設の所有者・管理者等からの問い合わせ等があった場合には、大臣認定装置への入替や安全改修の実施が推奨されていること等について適切に周知するなど、上記の趣旨を踏まえて対応いただくよう、お願いいたします。

5. 自転車利用環境の整備

自転車は利用者にとって身近でアクセシビリティの高い交通手段であるとともに、都市交通の一端を担いコンパクトシティの形成を支える交通手段の一つでもあります。環境負荷の低減や地域の活性化といった効果もあり、まちづくりにおいて自転車利用を適切に導入すると、まちづくりの課題を解決し、自転車の利用環境がさらに向上することが期待されます。

(1) 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

放置自転車対策としての自転車等駐車場の整備のあり方をはじめ、コンパクトシティの形成等まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車場整備方策やシェアサイクルの導入方策等を取りまとめた「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」(平成28年9月改訂)を発行しておりますのでご活用ください。本ガイドラインについては、下記ホームページをご参照ください。

(http://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html)

■バス停における自転車等駐車場の整備



【出典:厚木市】

■小規模な駐輪施設の分散した面的な配置



【出典:八王子市 HP】

また、国土交通省では警察庁と連携し、各地域において自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底、放置自転車対策等の総合的な取組が進められるよう、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月改訂)を発出しています。

(2) 自転車駐車場整備に対する財政的支援

自転車駐車場整備に対する主な支援制度として、以下の事業があります。これらは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。

事業名	対象・概要	補助額
都市構造再編集中支援事業 (個別支援制度)	「立地適正化計画」に基づき、市町村や民間事業者等が行う一定期間内の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」に位置づけられた自転車駐車場の整備に対する支援。	〈都市機能誘導区域内〉 対象事業費の1/2 〈居住誘導区域内等〉 対象事業費の45%
都市再生整備計画事業 (社会資本整備総合交付金)	地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを総合的に支援し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的に、市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた自転車駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の4/10等
都市・地域交通戦略推進事業 (社会資本整備総合交付金)	都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立することを目的に、地方公共団体が策定した「立地適正化計画」、「低炭素まちづくり計画」等において位置づけられた自転車駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の1/3等
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自転車駐車場(道路附属物)の整備に対する支援。	対象事業費の1/2等

(3) シェアサイクル（コミュニティサイクル）の整備推進

国土交通省では、平成21年度から地方公共団体と連携し、日本の自転車利用環境に適応したシェアサイクルの普及促進に取り組んでいます。

令和2年3月31日時点で、シェアサイクルは170都市（速報値）で本格導入されており、都市の人口規模にかかわらず広く展開されています。行政だけでなく民間事業者による整備も進んでいるところです。

各都市の導入目的は多岐にわたっており、「公共交通の機能補完のため」「地域の活性化のため」「観光戦略の推進のため」と様々です。近年では鉄道駅へのポート設置による公共交通との連携、経路検索システムの導入、近隣自治体とのシステム共同化等、新たな取組も進展しています。

シェアサイクルは、都市交通を担う移動手段や観光振興をはじめとした地域づくりを担う移動手段として活用できるものと考えています。引き続き、シェアサイクルの普及促進を進めていきますので、導入団体、検討団体におかれましては、広く情報提供をお願いします。

■ シェアサイクルの実施都市数の推移



■ シェアサイクル導入の目的(R2末)



【都市再生特別措置法に基づく占用特例】

平成23年及び平成28年に都市再生特別措置法が改正され、都市再生整備計画に記載・公表することにより、シェアサイクルのポートの道路占用における無余地性の基準緩和及び都市公園の占用許可対象へのポートの追加といった特例措置を受けることができるようになりました。

【全国シェアサイクル会議】

シェアサイクルの取組について幅広く情報交換を行い、関係者間の連携・交流を図ることを目的とし、全国シェアサイクル会議を開催しております。これまでの会議の資料については、下記ホームページをご参照ください。

(http://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html)

(4) シェアサイクル導入に対する財政的支援

都市交通としてのシェアサイクルのさらなる普及に向けて、令和3年度から都市・地域交通戦略推進事業において、シェアサイクル設備の整備を支援しています。要件等を確認の上、積極的にご活用ください。

また、令和4年度には、都市再生整備計画関連事業の基幹事業として、官民連携で既存ストックを活用してエリア価値向上を目指す取組を支援する「エリア価値向上整備事業」を追加しています。まちの利活用を高めるサービスの導入として、シェアサイクルの導入も支援対象となる場合がありますので、要件等をご確認の上、適宜所管課にご相談ください。

(5) 自転車活用推進法・自転車活用推進計画

平成29年5月、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした自転車活用推進法（議員立法）が施行されました。

この法律では、重点的に実施されるべき施策として、自転車道等の施設整備やシェアサイクルの施設整備、公共交通機関との連携促進など国土交通省に関連するものが位置づけられています。

また、令和3年5月に閣議決定された「第2次自転車活用推進計画」では、実施すべき施策として「シェアサイクルの普及促進」や「地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進」等が掲げられています。

第2次自転車活用推進計画の概要

1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

(1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

○コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。

自転車通勤の開始時期

都市内の自転車通勤者のうち、4人に1人がコロナ流行後に自転車通勤を開始

新型コロナ流行後

23.0%

新型コロナ流行前

77.0%

(au損害保険㈱ R2.7アンケート調査より) n=500

情報通信技術の発展

○交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)

MaaS (Mobility as a Service)

一つのサービスとして提供 (検索・予約・決済)

※乗客の移動目的と同一様式

高齢化等も踏まえた「安全・安心」

○健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。

○配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。

○自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場
(自転車通行空間への影響)

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

施策

1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

施策

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

施策

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. **多様な自転車の開発・普及【新規】**
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進（再掲）
20. 自転車通行空間の計画的な整備（再掲）
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. **損害賠償責任保険等への加入促進【新規】**

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・ **計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・ **計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。(利用者の多様性、将来に渡る使われ等に留意しガイドラインも見直し) <自転車の走行時に配慮した排水構造の例>
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・ **データを活用した計画策定**への支援
 - ・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
 - ・ **シェアサイクルへのMaaSやAIの活用** 等 <自転車走行データの分析(前掲参照)>

- 企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
 - ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・ 環境整備のための支援策の具体化 等 <企業の駐輪スペースの設置>【出典:国土交通省】

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・ **商業施設**（コンビニ等）等と**連携**した受入サービスの充実
 - ・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
 - ・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。(ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信) <森林でのMTB走行>【出典:林野庁】

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を推進。 <三輪アシスト自転車研究>【出典:林野庁】
- 身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・ 対象：**配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体、(小学校以上の学校教育に加え)**未就学児**やその**保護者**
 - ・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○関係者の連携・協力 ○計画のフォローアップと見直し ○調査・研究、広報活動等 等

-50-

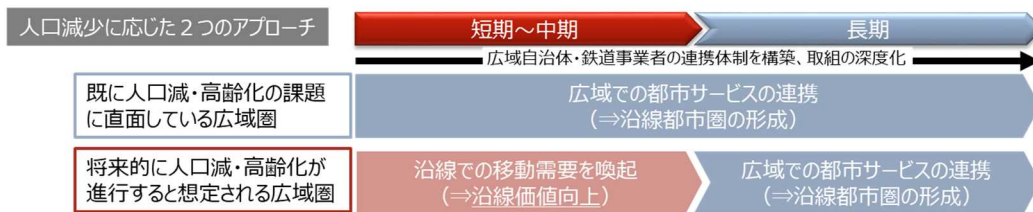
6 鉄道沿線まちづくり

(1) 背景と課題

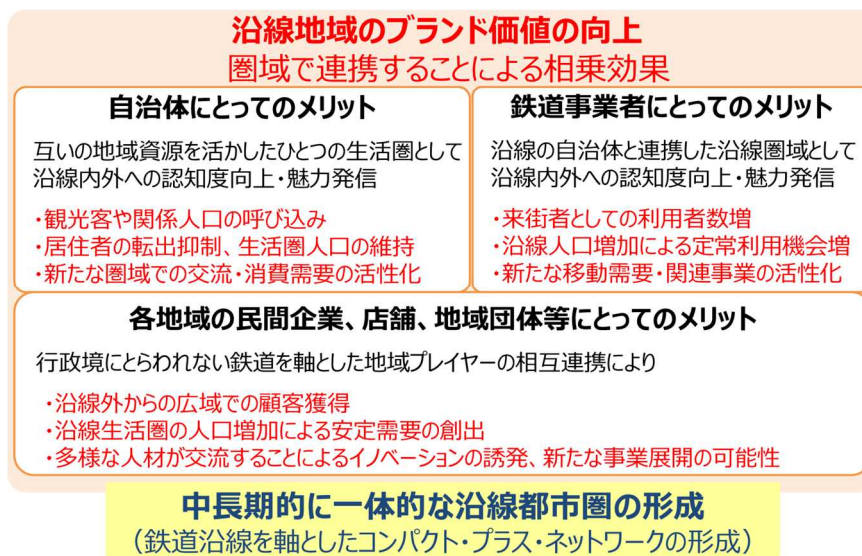
＜鉄道沿線まちづくり＞

○大都市郊外部や地方都市周辺をはじめとする鉄道沿線においては、人口減少や高齢化を背景とした都市サービス、都市機能の持続性の低下が懸念されるとともに、働き方改革や技術進展、コロナ禍によるライフスタイルの変化により、人々の鉄道を利用した移動需要が変化しつつあります。

○鉄道沿線における広域圏をひとつの『まち』としてとらえ、沿線の自治体と鉄道事業者が連携し、『沿線都市圏の形成』、『沿線価値向上』の2つのアプローチで、共通のコンセプトを持って取組を行うことで、持続可能な鉄道沿線のまちづくりを目指します。



鉄道沿線まちづくりにおける2つのアプローチ



鉄道沿線まちづくりの取組によるメリット

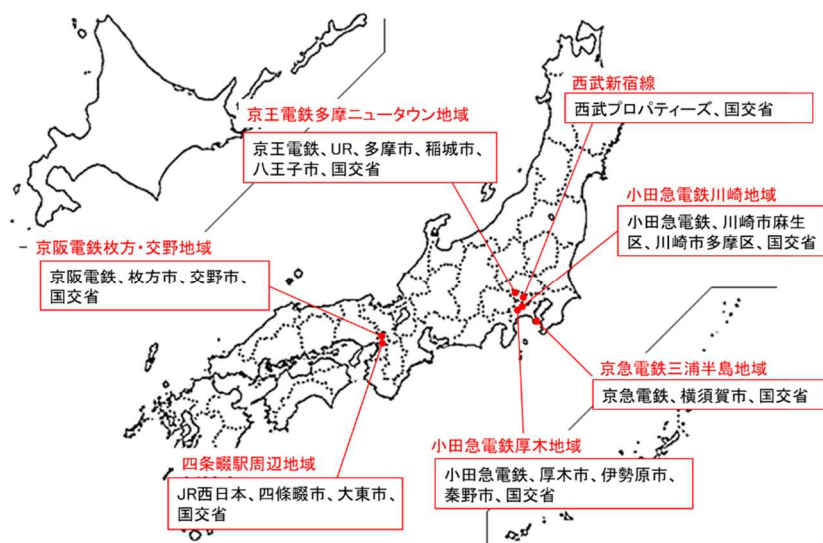
(2) 鉄道沿線まちづくりに関する取組状況(平成24年度～令和2年度)

- 平成24年度～25年度には、東武伊勢崎線、小田急小田原線の2路線について、勉強会やWGを開催し、沿線の地方公共団体と鉄道事業者が連携したまちづくりについて、モデルプラン等を検討しました。
- 平成27年～令和2年度まで、下図の地域で勉強会・ケーススタディを実施しました。
- 沿線地方公共団体・鉄道事業者等の連携に向けた場づくりの方針を示すため、平成27年12月に「鉄道沿線まちづくりガイドライン(第一版)」を策定しました。

(URL : http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000036.html)



鉄道沿線まちづくり勉強会の開催状況(H27-29)



鉄道沿線まちづくりに関するケーススタディの実施状況(H30-R2)

(3) 鉄道沿線まちづくりに関する取組状況(令和3年度)

- ・平成30年度から実施している小田急電鉄、厚木市、伊勢原市、秦野市との勉強会(ケーススタディ)について、引き続き実施するとともに、令和2年度から実施している「JR学研都市線沿線活性化ビジョン勉強会」について、オブザーバーとして参加しました。
- ・また、地方都市や過年度にケーススタディを行った地域等に対して、ヒアリングやアンケート調査を実施し、鉄道沿線まちづくりの新たな展開や普及促進に関して検討を行うとともに、「鉄道沿線まちづくり全国会議」を録画配信形式で開催しました。(参加申込件数 約 940 件、総視聴回数 約 1,200 回)

○鉄道沿線まちづくり全国会議 概要

日時：令和4年3月9日～3月14日(録画配信形式)

- ① 基調講演 東京藝術大学 藤村龍至准教授
- ② 鉄道沿線まちづくりにかかる国土交通省の取組
- ③ 各地における鉄道沿線まちづくり
 - 連続立体交差事業を契機とした高架下利活用と一体となったまちづくり(西日本鉄道 春日・大野城エリア)
 - 市境の駅周辺整備を契機とした沿線価値向上の取組(JR西日本 学研都市線 大東・四條畷エリア)
 - 広域シェアサイクル導入の社会実験等(しなの鉄道沿線の回遊性向上プロジェクト)
 - まちづくりに携わる地域の有志による沿線連携勉強会(東武鉄道沿線連携勉強会)

- ・なお、平成30年度～令和2年度にケーススタディを実施していた、京王電鉄、都市再生機構、稲城市、多摩市、八王子市の5者が、令和4年2月より、多摩ニュータウンに関する情報を共同で発信する取組を開始しました。

(URL: <https://c-so.net/happytown/>)

(4) 今後の展開

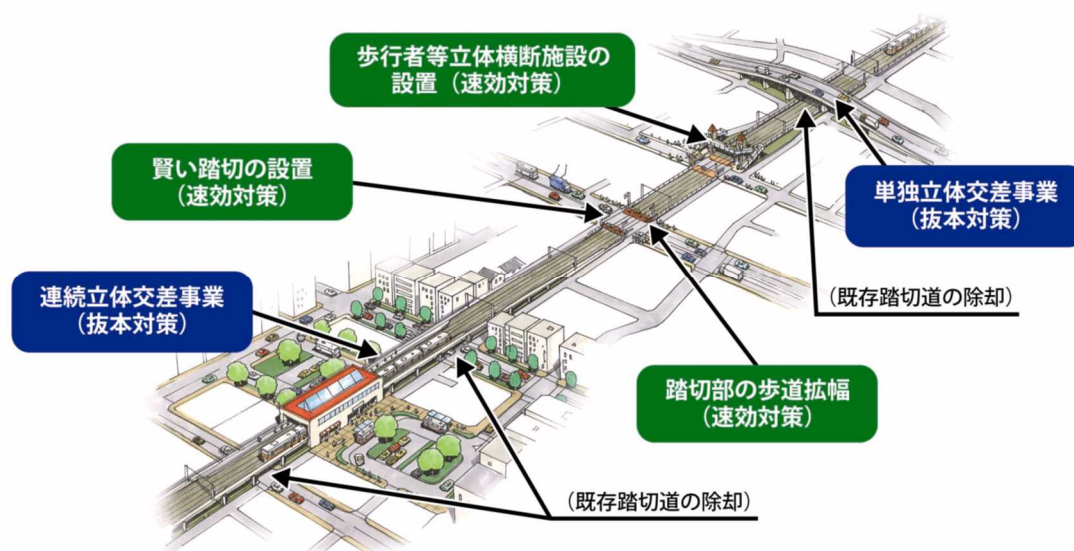
- ・まちなかウォークブル推進事業において、令和4年度より都市再生整備計画に「重点的に取り組むテーマ」及びテーマに即した目標・指標を設定した場合に、計画策定段階から支援する「計画策定支援事業」(調査・社会実験、コーディネート)を追加しており、この「重点的に取り組むテーマ」として「鉄道沿線の市町村と鉄道事業者の連携」を設定することが可能です。
- ・また、今後、鉄道事業者や地方自治体等とのさらなる連携の促進に向け、引き続き支援策等の検討を進めます。

7 踏切対策の促進と連続立体交差事業等

(1) 踏切対策としての連続立体交差事業等の位置付け

開かずの踏切等による交通渋滞や踏切事故を解消するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化等を図るため、連続立体交差事業等により踏切除却を行う抜本対策と踏切拡幅等により安全性の向上等を図る速効対策を推進しています。

抜本対策	連続立体交差化など、踏切自体を除却することにより、踏切問題を抜本的に解消する対策
速効対策	踏切の歩道拡幅、立体横断施設の整備、遮断時間の短縮を図る賢い踏切の導入など効果が早期に発現する踏切交通の円滑化、安全性の向上を図る対策



踏切対策のイメージ

(2) 令和4年度の連続立体交差事業の状況

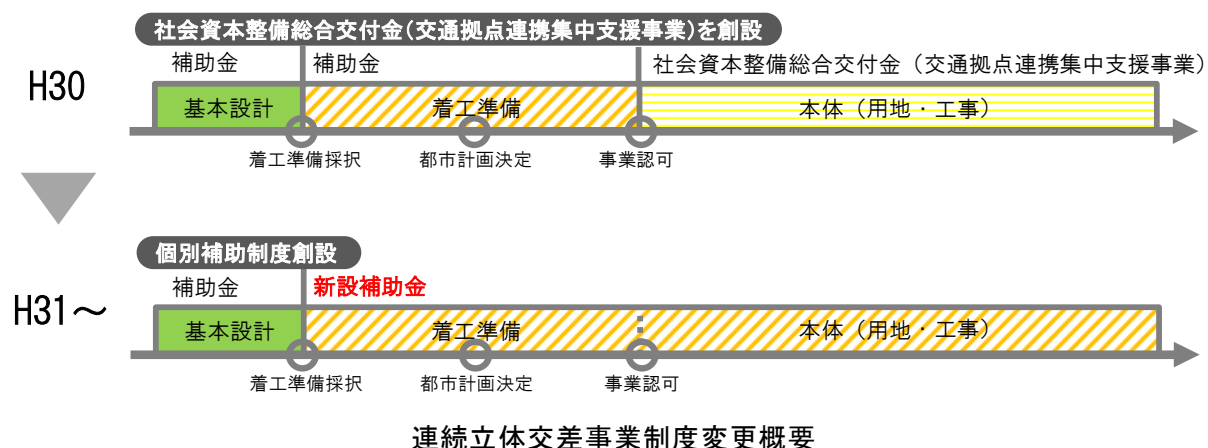
事業中箇所数 : 38箇所
 平均事業費 : 約670億円/箇所
 平均整備延長 : 約3.1km/箇所
 踏切除却数 : 約8本/箇所
 着工準備箇所数 : 9箇所

(3) 連続立体交差事業等の進め方

1) 連続立体交差事業の変遷

- ・連続立体交差事業は、昭和44年9月に建設省と運輸省との間で締結された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定（建運協定）」によって確立しました。
- ・以降、省庁再編や社会情勢の変化に伴い建運協定は見直され、現在は平成19年8月に改正された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」及び「同細目要綱」（連立要綱・細目要綱）において、事業の施行方法や都市計画事業施行者と鉄道事業者の費用負担等が定められています。
- ・平成22年度の社会資本整備総合交付金への移行に伴い、連続立体交差事業は、道路の改築に関する「基幹事業」として実施されることとなりました。
- ・平成28年度からは、「開かずの踏切」を含む連続立体交差事業について、防災・安全交付金を活用することが可能となっています。
- ・平成29年度には、概略設計、詳細設計や都市計画手続き等の着工準備段階に対して、検討の熟度に応じた集中的な支援を行うための個別補助制度を創設しました。
- ・平成30年度には、本体工事段階に対して、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金において、国庫債務負担行為を活用しながら個別箇所ごとに計画的かつ集中的な支援を実施するため、社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）を創設しました。
- ・平成31年度からは、計画的かつ集中的に支援するために、着工準備段階も含めた個別補助制度を創設しました。

なお、本体工事段階については、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律施行令及び道路法施行令に基づく補助率で支援することとします。



(4) 連続立体交差事業及び限度額立体交差の進め方

- ・連続立体交差事業等は大規模かつ特殊な事業であることから、計画内容、事業費、費用負担等について鉄道事業者と協議が適切に行われることが重要です。
- ・連続立体交差事業は事業実施に際しての関係機関が多岐に及び、また、道路と鉄道の立体交差化という都市交通の円滑化に加えて、駅周辺の中心市街地の再生、活性化等に対する期待が大きいため、事業の効果を最大限に発揮させるとともに事業を円滑に推進することを目的として、連続立体交差事業調査（補助調査）によって事前に多角的、総合的な観点から調査、計画を行います。
- ・街路交通施設課では、地方公共団体における事業計画の策定や鉄道事業者との協議が円滑に進むよう、比較設計協議・詳細設計協議（変更時を含む）等をはじめとして、積極的に支援を行っています。

○ 鉄道側との協議における注意点

- ・計画内容と事業費の妥当性
- ・増加増強費の妥当性
- ・費用負担の妥当性
- ・高架下の公共利用計画及び残存鉄道用地の処理方法
- ・鉄道事業者の管理費の妥当性 等

8 都市交通における自動運転の実現に向けた取組

(1) 自動運転を取り巻く状況

自動運転は、交通事故の削減や高齢者等の移動手段の確保等の課題解決に大きな効果が期待されています。政府全体の取組として、「官民 ITS 構想・ロードマップこれまでの取組と今後の ITS 構想の基本的考え方（令和3年6月15日）」においても、2030年に向けて「国民の豊かな暮らしを支える安全で利便性の高いデジタル交通社会を世界に先駆け実現する」ことを目指し、「新たなモビリティ社会の実現に向けたデジタルプラットフォームの構築」、「自動運転等の一層の進展」、「多様なモビリティの普及・活用」の3つの重点取組を推進していくことが示されています。

(2) 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会

1) 設置の趣旨

将来的な自動運転の活用に向けて、自動運転の普及が都市構造・都市交通や交通施設にどのような影響を及ぼすか抽出・整理し、都市にとって望ましい自動運転技術の活用のあり方を検討するために、平成29年11月に有識者からなる「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」を設置しました。

また、今後の都市交通課題に対する自動運転の活用について実務的な見地から検討するために、検討会の下に「ニュータウン分科会」、「基幹的なバス分科会」を設置しました。このうち「ニュータウン分科会」は令和2年度に「基幹的なバス分科会」は令和3年度に中間取りまとめを行っています。

<https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000079.html>

○自動運転技術の進展は都市に対して正負両面の側面があると考えられ、移動の概念や都市構造等に影響を及ぼす可能性がある。
○今後、自動運転技術が進展し、自動運転が普及していくことを見据え、都市における自動運転の活用方策の検討や、適切に対応できる環境づくりの推進が必要である。

○技術開発の動向を踏まえつつ、自動運転技術の普及が都市に対して与える影響を抽出・整理し、自動運転技術を活用するために、以下の二つの観点から検討を行う。

① 自動運転技術の都市への影響可能性の抽出・整理と対応についての検討

- 都市施策との関係について
- 都市交通との関係について
- 交通施設との関係について

検討会

座長：森本教授
(早稲田大学)

- ・自動運転の都市施策・都市交通・交通施設への影響可能性の抽出・整理
- ・課題整理と対応方針のロードマップの整理
- ・自動運転を活用した施策推進方策の検討

② 今後の都市交通に関する課題を踏まえた自動運転技術の活用についての検討

- ニュータウンにおける高齢者の移動の円滑化
- 公共交通（基幹的なバス、BRT等）や端末交通等におけるサービス向上

分科会

・ニュータウン分科会
座長：森本教授
(早稲田大学)
・基幹的なバス分科会
座長：森川教授
(名古屋大学)

- ・ニュータウン・基幹的なバスの課題の整理
- ・課題解決に向けた自動運転の活用方策の検討
- ・実証実験の実施に向けた検討

都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会 検討事項

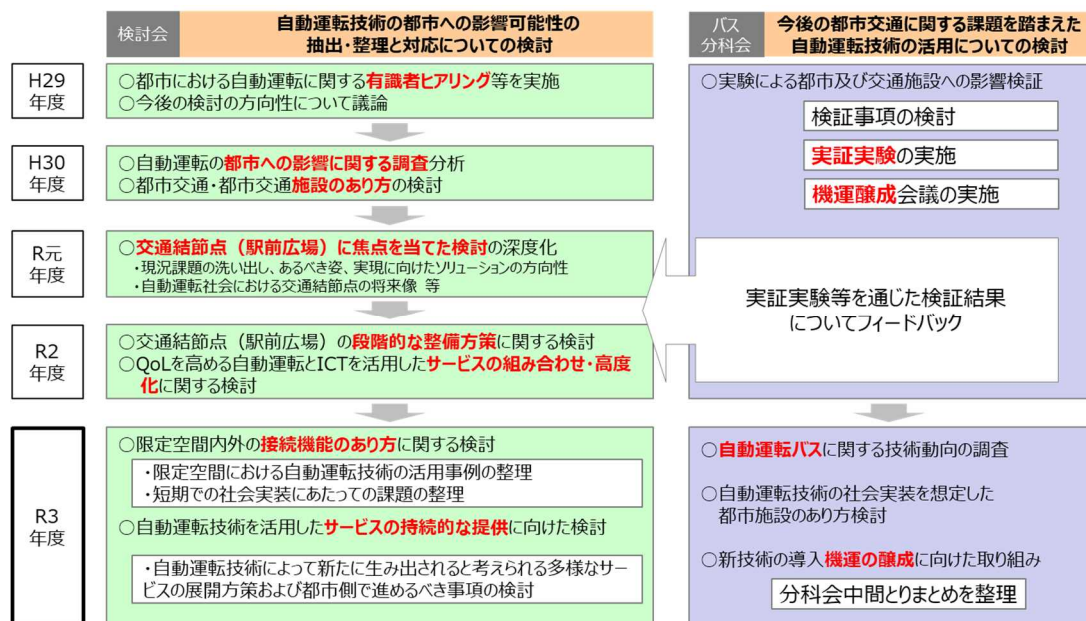
2) 令和3年度の検討内容

検討会では、自動運転技術の進化が、初期段階では自動運転が可能な走行領域は限定され、その領域の広がりには徐々に進むものと予想されることを踏まえ、自動運転技術の短期的な社会実装への対応として、限定空間およびその内外の接続機能のあり方を検討しました。

また、自動運転を構成する要素技術に着目し、これらの技術によって新たに生み出されると考えられる多様なサービスの展開方策についても検討しました。

バス分科会では、これまでに実施した実証実験等の検証結果や各地での実証実験結果を踏まえて、基幹的なバスにおける自動運転技術の動向と社会実装時のあり方について検討を行い、中間取りまとめを行いました。

また、平成30年度より自動運転の導入機運醸成に向けた、地方公共団体やバス事業者等が自動運転導入の必要性や関連情報の共有する会議を開催しております。令和3年度はWEB形式での会議を開催し、全国から135団体、176名の参加がありました。今後も継続し、さらに全国的な展開を図るべく取組を進めてまいります。



これまでの検討内容

3) 令和4年度以降の検討方針

自動運転技術を活用した実証実験が全国各地で実施されているところ、都市における自動運転技術の早期実装に向けた社会的受容性の醸成や、都市空間で受入れるに当たっての留意事項等について検討を行う予定です。

なお、都市局では、まちづくりDXの実現に向けて、「まちづくりのデジタルトランスフォーメーション実現会議」を4月7日に開催しました。この中で、自動運転等の次世代都市交通サービスに対応したインフラ再構築の推進を掲げて

おり、令和3年度の検討結果を踏まえ、都市交通における自動運転技術の早期実装に向けた活用方策の具体化や自動運転等の新技術に対応した都市施設のあり方の議論を深化させていく予定です。

(3) 自動運転技術に関する支援制度

都市局では、都市・地域交通戦略推進事業やまちなかウォークラブル推進事業において、自動運転に関する実証実験の支援等を実施しています。

都市・地域交通戦略推進事業では、令和4年度よりデジタル技術の活用にかかる社会実験（シェア型モビリティの実装、自動運転技術の活用等）に要する費用を支援対象に追加しています。

また、まちなかウォークラブル推進事業においても、令和4年度より都市再生整備計画に「重点的に取り組むテーマ」及びテーマに即した目標・指標を設定した場合に、計画策定段階から支援する「計画策定支援事業」（調査・社会実験、コーディネート）を追加しており、この「重点的に取り組むテーマ」として「デジタル技術・データの活用」を設定することが可能です。

(参考1) 国土交通省自動運転戦略本部

1) 設置の趣旨

交通事故の削減、地域公共交通の活性化、渋滞の緩和、国際競争力の強化等の自動車及び道路を巡る諸課題の解決に大きな効果が期待される自動車の自動運転について、G7交通大臣会合、未来投資会議等の議論や産学官の関係者の動向を踏まえつつ、国土交通省としての的確に対応するために、平成28年12月に国土交通大臣を本部長とした国土交通省自動運転戦略本部を設置しました。

2) ワーキンググループについて

実務的な見地から効率的に検討を行うため、以下の通り、本部の下に自動車局、道路局及び関係各局からなるワーキンググループを設置しています。

- 自動運転環境整備ワーキンググループ
- 自動運転技術開発・普及促進ワーキンググループ
- 実証実験・社会実装ワーキンググループ

3) 自動運転戦略本部における都市局の取組

都市局の取組については、「自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装」の中に、「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討」が位置付けられ、ニュータウンにおける自動運転サービスや、基幹的なバスにおける自動運転サービスの社会実装に向けた実証実験等の取組を推進しています。

(参考2) スマートシティの実現に向けた取組

近年、IoT (Internet of Things)、ロボット、人工知能 (AI)、ビッグデータといった社会の在り方に影響を及ぼす新たな技術の開発が進んできており、これらの技術をまちづくりに取り込み、都市の抱える課題の解決を図っていくことが求められています。

<これまでの主な経緯>

○2018年6月15日 (未来投資戦略、骨太の方針の閣議決定)

未来投資戦略、骨太の方針でスマートシティの取組を位置付け

○2018年8月21日

都市局にて、「スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】」を公表

○2018年11月16日 (国土交通技術行政の基本政策懇談会 中間とりまとめ)

様々なデータと新技術を掛け合わせてスマートシティを推進する旨を明記

○2018年11月19日 (石井大臣と経団連との懇談会)

スマートシティに関して、経団連と Society5.0 時代のスマートシティの実現に向けた連携・協力合意

○2018年12月14日～2019年1月25日

自治体、企業等からのニーズ・シーズの提案募集

○2019年2月8日

ニーズ・シーズの提案募集結果 (技術提案: 146 団体 398 件、ニーズ提案: 61 団体 271 件) を国土交通省 HP に掲載
スマートシティに関する相談窓口を設置

○2019年3月15日～2019年4月24日

スマートシティモデル事業の実施に係る公募 (73 団体から提案)

⇒先行モデルプロジェクト (15 事業)、重点事業化促進プロジェクト (23 事業) を選定

○2019年8月

内閣府、総務省、経済産業省、国土交通省が共同で「スマートシティ官民連携プラットフォーム」を設立。2019年12月末時点で、469の企業、大学、地方公共団体等が会員として参画。

○2020年年度、2021年度 (モデル事業の実施に係る追加公募)

○2021年12月1日 (スマートシティ実行計画の公表)

⇒先行モデルプロジェクト (27 事業)、重点事業化促進プロジェクト (9 事業) の「スマートシティ実行計画」及び「実証実験結果」を公表

<https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000051.html>

9 国際競争力強化に向けた交通インフラ整備

<国際競争拠点都市整備事業の概要>

国際競争拠点都市整備事業（公共公益施設整備型）

事業の目的

成長著しい中国、シンガポール等に比べ、アジアでの経済社会における地位が急激に低下しつつある我が国の大都市において、市街地の整備により、交通利便性や業務機能の集積の程度が高く、経済活動が活発なビジネス拠点となる地域を形成し、大都市の国際競争力の強化を図る。

事業地域等

- ・都市再生特別措置法に基づき国が指定する特定都市再生緊急整備地域において実施される事業
- ・特定都市再生緊急整備地域の整備計画※に位置付けられる事業

特定都市再生緊急整備地域（令和3年9月時点）

- ・札幌都心地域
- ・仙台都心地域
- ・東京都心・臨海地域
- ・新宿駅周辺地域
- ・渋谷駅周辺地域
- ・池袋駅周辺地域
- ・品川駅・田町駅周辺地域
- ・横浜都心・臨海地域
- ・羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域
- ・名古屋駅周辺・伏見・栄地域
- ・大阪コスモスクエア駅周辺地域
- ・大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域
- ・神戸三宮駅周辺・臨海地域
- ・広島都心地域
- ・福岡都心地域

※特定都市再生緊急整備地域の整備計画
国、地方公共団体、民間事業者等により構成される都市再生緊急整備協議会において作成

補助の対象

■補助対象事業

都市の国際競争力強化につながる都市開発事業に関連して必要となる以下の公共公益施設の整備等の事業

- ・道路 ※高規格幹線道路、地域高規格道路、一般国道を除く
- ・バス高速輸送システム（BRT）
- ・鉄道駅周辺施設
- ・土地区画整理事業
- ・公共公益施設の整備と一体的に行われる情報化基盤施設の整備
- ・鉄道施設
- ・バスターミナル
- ・市街地再開発事業
- ・史跡等一体都市開発事業

■補助対象事業者

地方公共団体、都市再生機構、法律に基づく協議会（間接補助も可）

■補助率

1/2または1/3



地域の拠点や基盤となる都市拠点インフラの整備を支援