

平成 21 年度提案公募型研究

**移動制約者の駐車需要特性を踏まえた
駐車場マネジメントのあり方研究
報 告 書**

平成 22 年 2 月

財団法人 東京都道路整備保全公社
日本大学理工学部理工学研究所

目次

1. 研究背景と目的・方法	1
1.1 研究背景	1
1.2 研究目的	2
1.3 既存研究の整理	3
1.4 研究方法	4
1.5 研究の全体像	5
2. アンケート調査対象駐車場	6
2.1 アンケート調査対象駐車場の抽出	6
2.2 渋谷と新宿の駐車場整備状況	7
3. アンケート調査	11
3.1 アンケート調査の目的	11
3.2 アンケート調査票	13
4. 調査対象地区におけるアンケート調査結果	28
4.1 アンケート配布概要と回収率	28
4.2 アンケート回答集計	32
4.3 移動制約者用駐車マス利用状況	88
4.4 駐車後の利用者の回遊状況	93
5. 移動制約者用駐車マス設置に関する駐車場技術基準	100
5.1 日本の自治体の技術基準	100
5.2 ドイツの技術基準	112
6. 移動制約者の駐車需要と必要とされる駐車マネジメント	124
6.1 アンケート調査分析結果による需要とマネジメント	124
6.2 他地域との比較による需要とマネジメント	135

1. 研究背景と目的・方法

1.1 研究背景

わが国の駐車場を規定するものとして1957年(昭和32年)に誕生した「駐車場法」がある。この駐車場法は、駐車場整備地区を定め、道路交通円滑化を目的に、「量」としての駐車場整備を推進してきたものであるが、法制定から50年が経過し、近年では駐車場整備を面として捉え、地域全体の交通計画や土地利用、運用を踏まえた駐車場マネジメントの重要性が認識されるようになった。さらに、高齢化社会に突入し、誰にでも優しい都市(まち)が求められる今日、都市と自動車との接続点であり乗換口でもある駐車場は、今まで以上に移動制約者に配慮し、利用者の視点に立って必要な駐車場の「量」を確保し、都市構造を捉えた上で最適な「位置」に配置される必要がある。2006年に「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下、バリアフリー新法)が施行され、移動制約者用駐車スペースや階段、エレベーター(以下、EVとする)等の移動経路に関して規定されている。移動制約者用駐車スペース設置に関しては、路外駐車場は1台以上(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を定める省令)、建築物特定施設の場合200台以下は全体の2%で200台以上の場合全体の1%+2台以上(高齢者、障がい者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準を定める省令)という基準が施行されたが、移動制約者用駐車スペースの確保に関しては、駐車場の新築または増築時について運用されるため、既存の駐車場には適用されない。そのため、現状では移動制約者用駐車スペースの設置数は極めて少ない状況にある。

以上のように、国レベルで駐車場に関して技術基準が定められているところであるが、その地域の社会経済状況に対応し、自治体独自に駐車場に関する技術基準を設けているところも見受けられる。また、駐車場法制定後の積極的な駐車場整備の結果、さらに自動車交通の変化に伴い、既に過剰に駐車場が整備されているところもあるため、今後とも地域独自の技術基準(例えば、駐車場の設置台数、移動制約者や荷捌きなどの特殊な駐車スペースの設置比率など)を設ける動きは加速化されると思われる。

また、わが国で今後一層高齢化が進むことを考えれば、多くの市民が使う駐車施設については早急にユニバーサルデザイン化を進める必要がある。

1.2 研究目的

次項にて、既存研究の詳細を記しているが、どの研究も都市の中心部における移動制約者用駐車スペースの利用実態、移動制約者の潜在的ニーズを詳細に報告した例は見られない。そのため、本研究では、都心部における移動制約者駐車スペースの利用実態調査を中心に行い、移動制約者の駐車需要と今後必要とされる駐車マネジメントについて研究することとする。なお、本研究で扱う移動制約者とは、潜在的需要を確認するという意味で、「障がい者手帳所持者のみならず、妊婦、高齢者、一時的な病気・怪我人」とする。

本研究の調査視点は以下のとおりである。

●移動制約者の駐車施設需要特性の分析

- ・移動制約者と健常者、駐車場利用頻度・時間・選択要因に差はあるのか
- ・移動制約者用駐車マスの確保場所と街との関係はどうあるべきか

アンケート調査によって、移動制約者の駐車需要特性（目的地、駐車後の移動距離・経路・時間、駐車場選択理由、来街頻度・曜日・時間など）が一般健常者の需要特性と異なるかどうかを検証した上で、移動制約者用駐車マスの望ましい配置条件などを検証する。

●移動制約者用駐車マスの供給・運用方法の提案

- ・地区全体で移動制約者用駐車マスはどれぐらい確保すべきなのか
- ・移動制約者の需要変動に柔軟に対応できる駐車場運営の工夫はないか

現在の駐車場条例では、身体障がい者手帳保持者の人口比に相当する2%程度(全付置義務台数に対する比率)の設置が一律に義務付けられている例が多いが、実際にはどれぐらいの必要があるのか、現在の移動制約者用マスおよび近傍の一般者用マスの利用実態状況などを調査して検証する。

(ちなみに、欧米では5~10%相当を移動制約者用として確保すべきという条例も多く、ロンドンなどでは床面積1,500m²に1台しか駐車場設置を認めていないが、その20%は移動制約者用として整備すべきと規定している。)

なお、移動制約者用マスを増やす場合でも需要には変動が予想されるため駐車場マネジメントとしてマスを柔軟に運用する工夫についても検討する。

1.3 既存研究の整理

- ・ 高齢社会とまちづくり研究会（1994）
「都市と高齢者 高齢社会とまちづくり」 大成出版社
- ・ 飯田克弘（1988）
「高速道路の休憩施設」 秋山哲男・三星昭宏編「講座高齢社会の技術 6 移動と交通」所収 日本評論社 pp.194-204.
- ・ 大坂谷吉行（2000）
「地方中小都市の高齢者・身体障害者対応施設のバリアフリー実態 ―室蘭市・登別市・伊達市・苫小牧市の事例報告-」 日本建築学会技術報告集 第 11 号 pp.223-228.
- ・ 小川英明（2002）
「大規模小売店舗における身体障がい者用駐車場の利用実態に関する研究」 2002 年度第 37 回日本都市計画学会学術研究論文集 pp.181-186.
- ・ 橋詰努（2008）
「車いす使用者が安全で快適に走行できる道路環境の研究―車いす使用者の身体振動の計測と評価―」 日本福祉のまちづくり学会第 11 回全国大会概要集 pp.1-4.
- ・ 秋山 哲男（1983）
「身体障がい者の移動制約レベルと外出特性に関する研究」 1983 年度第 18 号日本都市計画学会学術研究論文集 pp.415-420.
- ・ 武政 功・原田 昇・毛利 雄一（1987）
「休日の買物行動における駐車場選択に関する研究」 1987 年度 22 号日本都市計画学会学術研究論文集 pp.523-528.

「高齢社会とまちづくり研究会」は、高齢者の移動手段として自動車利用が今後ますます増大していくことを予想し、都市中心部の駐車場問題に対する若干の整備・改善課題を指摘している。次に、飯田は高速道路休憩施設に限定しながらも、移動制約者用駐車スペースの設置・利用状況、駐車場から建物へのアクセスの状況を報告している。大坂谷は、地方中小都市の高齢者・身体障がい者利用する施設のバリアフリー実態を報告する中で、多くの施設で駐車場問題が存在することを指摘している。そして、小川は対象を大規模小売店舗と限定しながらも移動制約者用駐車スペースの利用実態、建物へアクセスする際のバリアの状況を詳細に報告している。なお、小川の「大規模小売店舗の移動制約者用駐車場に言及した研究」では、大規模小売店舗に限定し、①移動制約者用駐車スペースは屋根やサインといった付帯施設・設備と共に整備されることが最も重要、②移動制約者用駐車スペースを健常者の方がより多く利用しており、移動制約者利用が阻害されている現状の 2 点が明らかとなったが、都市単位で移動制約者と駐車場について述べた研究はあまり見られない。

1.4 研究方法

まず、移動制約者用駐車スペースの整備実態を把握するために渋谷区をケーススタディとして現地調査を行なった。移動制約者用駐車スペースの設置場所や移動制約者用駐車スペースが全て使用された場合の対応を詳細に調査した。

次に、移動制約者用駐車スペースを取り巻く条例等の状況を把握するために関東地方の駐車場に関する条例等を収集し、移動制約者用駐車スペースに関する管理方法、設置基準を比較した。今回は、都道府県、市区町村といった自治体のホームページで一般公開されている例規集から駐車場に関する制度、駐車施設附置義務が述べられている条例等を抽出することとした。

次に、移動制約者の駐車の際の潜在的なニーズを把握するという目的でアンケートを実施した。アンケート実施駐車場は渋谷区役所前駐車場（以下、渋谷）、西新宿第四駐車場（以下、新宿）の2箇所とした。質問内容は移動の制約されている駐車場利用者がどの駐車スペースに駐車したいと考え、実際にどの駐車スペースに駐車したのか、EV・階段までの移動導線を危険と感じているか、駐車場を出てからどこに移動したのか等、移動制約者と健常者の駐車場選択から駐車場を出て、帰宅するまでの行動距離・目的地数・意識の違いを把握するための内容となっている。アンケートは、駐車場に車で訪れ実際に駐車をした人に手渡しで行い、後日郵送回収とした。

また、アンケート配布の際にそれぞれの駐車場に設置されている移動制約者用駐車スペースの利用状況を10分毎に写真撮影にて把握した。移動制約者用駐車スペースの利用実態調査により不正利用車両の把握、普通車用駐車スペースと移動制約者用駐車スペースに駐車している車両の駐車時間、移動制約者用駐車スペース駐車許可書の有無等を把握した。

なお、本研究で扱う移動制約者とは、潜在的需要を確認するという意味で、「障がい者手帳所持者のみならず、妊婦、高齢者、一時的な病気・怪我人」とする。移動が困難な状況にあるものについては、「交通弱者」、「交通障がい者」などの用語もあるが、本研究では「移動制約者」で統一する。また車椅子用駐車スペースについては、「車椅子使用者のために必要と認める駐車施設」、「車椅子利用者のための駐車施設」、「障がい者のための駐車施設」など様々な用語があるが、本研究では「移動制約者用駐車スペース」で統一する。

1.5 研究の全体像

研究の全体像は、以下のとおりである。

時間	全体	駐車場整備状況	駐車場利用者の回遊行動	駐車場内適正な駐車マスの利用
7月	- 研究計画立案決定 - 研究体制構築	- 現地調査 - 土地利用、駐車場アクセス道路把握		
8月	海外文献のレビュー	- 上記データ整理 - 図面の作成	- アンケート&駐車マス調査場所決定(同一場所) - アンケート調査内容検討 - アンケート調査方法の検討	- 駐車マス利用実態調査内容の検討 - 駐車マス利用実態調査方法検証
9月			- 現地確認 - プレ調査	- 現地確認 - プレ調査
10月		10/19~10/25実施	- アンケート内容精査 - 調査準備 - アンケート調査	- 調査方法再検証 - 調査準備 - 利用実態調査
11月			- データ集計 - 回遊行動場所図化 - データ分析	- ビデオ撮影画像の数値データ化 - データ集計 - データ分析
12月			- 駐車場整備状況、回遊行動、駐車マス利用状況の3指標の比較 - 現地調査及びアンケート結果の内容分析と議論	
			現地調査、アンケート調査結果を受けた追跡確認調査	
			- 追跡確認調査のまとめ - 駐車場整備状況、回遊行動、駐車マス利用状況の3指標の分析	
1月	- 都市構造(土地利用、アクセス道路)を踏まえた駐車場の配置のあり方議論 - 駐車場利用者の回遊行動から見た駐車場のあり方議論 - 移動制約者駐車マスの必要量と一般車駐車マスとの役割分担のあり方議論 - 研究結果の総括			
2月	- 報告書作成 - 報告書納品			

2. アンケート調査対象駐車場

2.1 アンケート調査対象駐車場の抽出

高齢化社会に突入しさらに誰にでも優しい都市（まち）が求められる今日、都市と自動車との接続点であり乗換口でもある駐車場は、今まで以上に移動制約者に配慮し利用者の視点に立って必要な駐車場の「量」を確保し、都市構造を捉えた上で最適な「位置」について考える必要がある。

ケーススタディとして、路上駐車が多く、駐車場が不十分な東京 23 区の中から、人が集まる副都心であり、かつスムーズ東京 21 に指定されていて平日の路上駐車が多い、渋谷区、新宿区の駐車場整備地区内を調査対象地域とした。

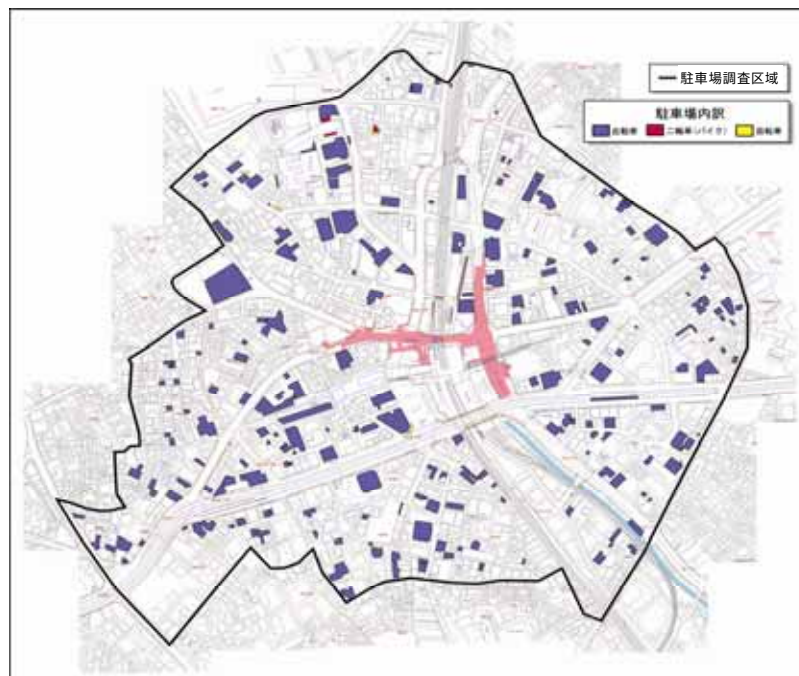
駐車場整備実態調査は、渋谷を例として表-2-1の調査項目について行い、移動制約者用駐車場を設置している駐車場に対しては、管理者に移動制約者の利用状況や駐車場運用状況等についてのヒヤリング調査を実施することとした。

表－２－１ 現地調査における調査項目

	調査事項	詳細調査項目
設置状況	駐車場名	
	設置場所	住所、駅からの距離
	構造形態	平面・地上・地下・自走・機械
	駐車可能台数	台数
	移動制約者用駐車台数	台数
	アクセス状況	まちに出るまでのバリアの有無
	エレベーター	台数
	エレベーター乗降時段差	高さ
	トイレ	有無
	障害者用トイレ	有無
管理形態	料金体制	曜日別、時間別、金額
	種類	公営、民営、時間貸し、店舗付帯
	提携駐車場	割引等
	営業時間	
	管理人	有無

2.2 渋谷と新宿の駐車場整備状況

渋谷と新宿における、駐車場の整備状況について、自動車、バイク、自転車に分類し調査したものを、図-2-1、図-2-2 に示す。

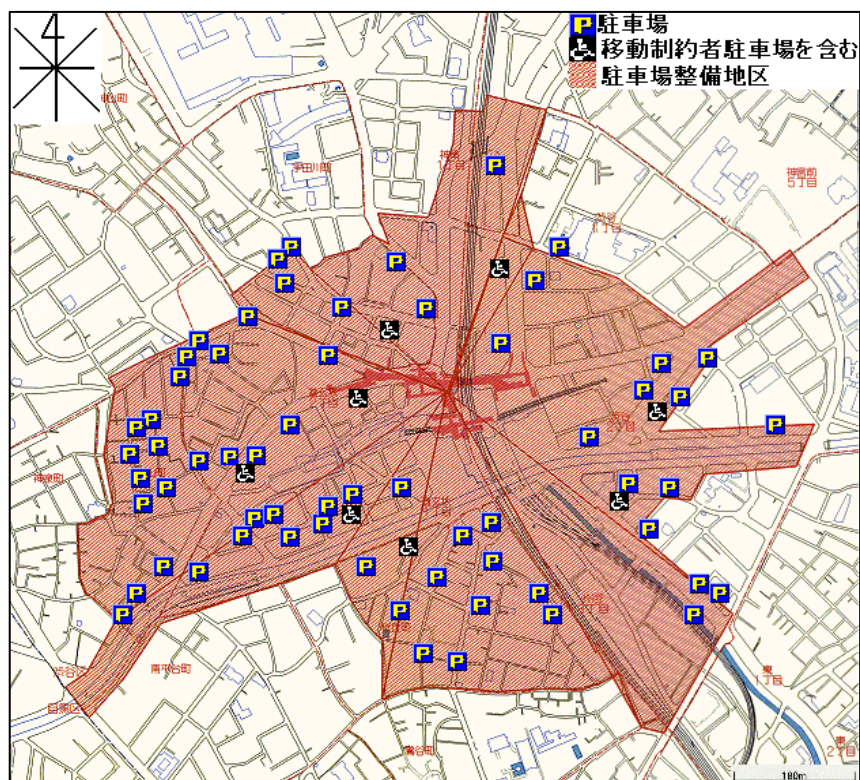


図－２－１ 渋谷区の駐車場整備状況



図－２－２ 新宿の駐車場整備状況

渋谷区の駐車場整備状況については、現地踏査及び財団法人東京都道路整備保全公社が提供している都内駐車場案内サイト s-park に掲載されている 62 箇所の駐車場を調査し、新たに時間貸しを含む駐車場があった場合には、その駐車場も調査対象に含めるものとした。その結果、s-park に掲載されていない駐車場を含めると全部で 66 箇所あり、駐車可能台数は全部で 3,402 台であった（図-2-3、表-2-2）。



図－２－３ 渋谷の移動制約者駐車スペースを有する駐

駐車場の構造形式では、半数以上が自走式の駐車場であった（表-2-2）。自走式地上立体の 3 箇所の駐車場は、全てが 200 台以上駐車可能な大規模駐車場であるため、自走式平面の駐車場に比べ、駐車場の箇所数は少ないが、駐車台数は多くなっていた。管理人の有無では、機械式 27 箇所と平面立体（地上、地下）5 箇所の駐車場に管理人が常駐しており、平面自走式を除く全ての駐車場には管理人が常駐であった。

表－２－２ 渋谷駐車場整備地区駐車場整備実態

構造形式		駐車場数		駐車台数		管理人常駐	
			身障者用		身障者用		身障者用
自走	地上立体	3箇所	3箇所	1,209台	8台	3箇所	3箇所
	平面	34箇所	2箇所	465台	2台	0箇所	0箇所
	地下立体	2箇所	2箇所	584台	4台	2箇所	0箇所
	計	39箇所	7箇所	2,258台	14台	5箇所	3箇所
機械	地上立体	19箇所	1箇所	923台	1台	19箇所	1箇所
	地下立体	8箇所	0箇所	221台	0台	8箇所	0箇所
	計	27箇所	1箇所	1,144台	1台	27箇所	1箇所
合 計		66箇所	8箇所	3,402台	15台	32箇所	4箇所

66 箇所全ての駐車場に行き、移動制約者用駐車スペースを調査した結果、移動制約者用駐車スペースが設置されている駐車場は 8 箇所（全駐車場の 12%）に過ぎず、駐車可能台数は全部で 15 台（全駐車場台数の 0.4%）であった（表-2-3）。このうち機械式地上立体である高木ビル有料駐車場を除く 7 箇所は自走式であった。この機械式地上立体の駐車場は、機械式駐車場入口に別途移動制約用の駐車スペースを 1 台確保していた。

次に、移動制約者用の駐車スペースを確保している全ての駐車場管理者に対し移動制約者の利用状況のヒヤリングを行った。その結果、利用状況は多い日でどの駐車場でも 1 日 4 件ほどの駐車依頼を受けているため、設置している全ての移動制約者用駐車スペースが埋まってしまう日があることがわかった。なお、設置されている移動制約者用の駐車台数以上にニーズがあった場合は、運用として 8 箇所中 5 箇所の駐車場で一般車用の駐車スペース 2 台分を移動制約者用の駐車スペースとして代用していることがわかった。この運用は移動制約者用駐車スペース確保の有効な手段であり、さらにどの駐車場でもすぐに導入できる可能性を有しているが、結果的には一般車の駐車可能台数を減らすことになるため、駐車場の全体需要との調整が必要となり、代用の数に限界があるとも言える。

移動制約者用駐車スペースのニーズは年々増加傾向にあり、さらに平成 18 年 12 月に施行された高齢者、バリアフリー新法やそれに付随する政令等では、500 m²以上の料金を徴収する駐車場は車いす使用者用の駐車スペース（幅 350cm 以上）を基礎的基準として 1 台以上設けるよう規定している。しかしすぐに必要台数を整備するのは困難であり、全駐車場の需要と供給を考慮した上で、ヒヤリングで得られたように一般車用のスペースを活用し、移動制約者用駐車スペースを確保する検討も必要である。

表－２－３ 移動制約者用駐車スペースの設置されている駐車場

駐車場名	台数
渋谷駐車場(宮下公園下南庫)	4台
マークシティ	2台
西武パーキング	2台
クロスタワー	2台
セルリアンタワー	2台
高木ビル	1台
東福寺霊園横	1台
新大宗ソシアビル横	1台
合計	15台

次に、移動制約者用駐車スペースの駐車場内の位置、駐車場内及び駐車場からまちに出るまでのバリアの状況を確認した（表-2-4）。その結果、EV を利用せざるを得ない駐車場においてもEV に隣接する形で移動制約者用の駐車スペースが確保されていること、平面駐車場を除き移動制約者用駐車場は地上に近い階数にあることがわかった。その一方で、スロープが設置されている駐車場もあるが段差については課題があり、駐車スペースからまちに出るまでの経路のバリアについては検討が必要である。

表－２－４ 駐車場内の配置とバリアの状況

台数	設置階数	EVまでの距離	前面道路までの距離	バリアの状況
4台	1階(地上2階)	－	3m	段差1cm、スロープ有
2台	2,3階(地上4階)	4m	3m	段差2cm、スロープ有
2台	2階(地上8階)	2m	2m	段差2cm、スロープ有
2台	地下1階(地下2階)	2m	2m	段差3cm、スロープ有
2台	地下1階(地下2階)	2m	2m	段差3cm、スロープ有
1台	1階(平面)	－	0m	段差1cm
1台	1階(平面)	－	0m	段差1cm
1台	1階(平面)	－	0m	段差1cm
15台	－	－	－	－

※前面道路までの距離は、EV付きの場合、EV出口から前面道路までの距離

3. アンケート調査

3.1 アンケート調査の目的

本研究では、移動制約者用駐車スペースに駐車したかったが空いていなかった等の観測のみでは把握が困難な移動制約者用駐車スペースの需要を移動制約者用駐車スペースの潜在的需要とする。そこで、移動制約者の潜在的需要を把握するため、2都市2箇所の駐車場にてアンケート調査を行った。なお、本研究における潜在的需要とは、移動制約者用駐車スペースに駐車したかったが空いていなかった等の観測のみでは把握が困難な移動制約者用駐車スペースの需要も含むものとする。

アンケート調査対象駐車場は、「渋谷区役所前駐車場（以下、渋谷とする）」、「西新宿第四駐車場（以下、新宿とする）」の2箇所とした。各駐車場の概要を表-3-1に示す。

表-3-1 アンケート配布駐車場概要

	渋谷	新宿
駐車可能台数(台)	906	136
移動制約者用台数(台)	3	1
移動制約者用率	0.3%	0.7%
設置階数	地下1階	1階
駅からの距離(m)	約500m	約500m
EVの有無	有	無
主な利用用途	業務	業務
用途地域	商業	商業
駐車場内の管理人の有	無	無
移動制約者割引	無	60分無料
管理会社	(株)渋谷都市整備公社	(財)東京都道路整備保全公社
駐車場整備地区	地区内	地区内

また、アンケートは3日間行い、10時から17時の間に事前精算機付近にて事前精算の終了した駐車場利用者に手渡しして、後日郵送にて回収とした。渋谷は金曜日、土曜日、日曜日に行い、新宿は木曜日、金曜日、土曜日に行った。質問は4つの項目に分け、25問を用意した。質問項目の内容を（表-3-2）に示す。

表－３－２ アンケート質問項目

質問項目	質問内容	回答方法	回答対象者
回答者特性	移動制約の有無	有・無 を選択	全員
	性別	男・女 を選択	全員
	年齢	8項目から選択	全員
	移動制約の種類	6項目から選択(その他の場合記入)	移動制約者
	車椅子を利用しているか	はい・いいえ を選択	移動制約者
	同乗者について	移動制約有・無人数をそれぞれ記入	全員
	同乗者性別	男・女 を選択	移動制約者
	同乗者年齢	8項目から選択	移動制約者
	移動制約の種類	6項目から選択(その他の場合記入)	移動制約者
	車椅子を利用しているか	はい・いいえ を選択	移動制約者
駐車場について	利用頻度	4項目から選択	全員
	駐車場にきた目的	8項目から選択(その他の場合記入)	全員
	近くの駐車場の満車状況を確認したか	はい・いいえ を選択	全員
	駐車場を選んだ理由	5項目から選択×5問(その他の場合記述)	全員
	駐車した場所について	4項目から選択	全員
	より快適に利用するための改善点	記述式2問	全員
移動制約者への質問	どこか途中で降ろしたか	はい・いいえ を選択	移動制約者
	駐車した場所について	5項目から選択	移動制約者
	移動制約者用駐車スペースの誘導サインについて	3項目から選択(分かりにくい場合は記入)	移動制約者
	移動制約者用駐車スペースの数について	4項目から選択	移動制約者
	移動制約者用駐車スペースの広さについて	4項目から選択	移動制約者
	移動制約者用駐車スペースの設置場所について	3項目から選択	移動制約者
	EV及び階段までの導線について	3項目から選択(危険である場合は記入)	移動制約者
	移動制約者用駐車スペースをより快適に利用するための改善点	記述式2問	移動制約者
駐車後の行動に関し	目的地と行動ルート	地図と表に記入	全員

3.2 アンケート調査票

・渋谷アンケート（アンケート依頼用紙 2 ページ、アンケート 6 ページ）

平成 21 年 11 月

渋谷区役所前駐車場をご利用の皆様

「移動制約者用駐車スペース」に関するアンケート調査 ご協力をお願い

日本大学理工学部土木工学科
教授 岸井 隆幸

私ども日本大学理工学部土木工学科岸井研究室では、都市計画・土木工学の視点から「駐車場の望ましい姿」をテーマにした研究に取り組んでおります。

そして今回、「移動制約者用駐車スペース(いわゆる車椅子用駐車スペース、裏面参照)は、“どこに、どの程度、どのように設置されるべきか”」をテーマに、渋谷区及び株式会社渋谷都市整備公社の協力を得て調査を行うこととなりました。

平成 18 年 12 月のバリアフリー新法施行により、2%の移動制約者用駐車スペースの設置が義務付けられましたが、高齢者比率は増加の一途をたどっており、今後は更なる移動制約者用駐車スペースの増設、あるいは一般駐車スペースの運用上の工夫がより一層求められていくことと思われます。

そのため、この度、駐車場スペースの利用実態と利用者の方々のご意見を把握する実態調査及び利用者アンケート調査を企画致しました。

お忙しい時期に誠に恐縮ではございますが、ご協力の程、何卒よろしくお願い申し上げます。

データの集計結果につきましては、日本大学理工学部土木工学科岸井研究室 HP(<http://www.civil.cst.nihon-u.ac.jp/~kishii/>)にて公表する予定でございます。

なお、皆様から御回答頂いたデータは、個々に取り上げて分析することは一切行わず、個人情報への取扱いにつきましては細心の注意を払うことをお約束致します。

アンケート締切日 11 月 20 日(金) まで(必着)

同封の返信用封筒(切手不要)に入れてご返送下さい。

★アンケートをご返送いただきました先着 500 名の方に、渋谷区役所前駐車場の 2 時間無料券(1 時間券 2 枚)をお送りいたします。ご希望の方は、アンケート 1 枚目の無料券送付先にご住所・氏名をご記入下さい。

ご不明な点などございましたら、下記までお問い合わせ下さい。

日本大学理工学部土木工学科岸井研究室(担当:大沢、小林)
〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8 e-mail:moosawa@civil.cst.nihon-u.ac.jp
TEL&FAX: 03-3259-0691

【アンケート業務委託先】

株式会社 エックス都市研究所 地域・都市づくり本部都市政策グループ(担当:坪内)
〒171-0033 東京都豊島区高田 2-17-22 目白中野ビル 6 階
TEL 03-5956-7501(内線: 215) FAX 03-5956-7521 e-mail: tsubouchi@exri.co.jp

移動制約者用駐車スペース(いわゆる車椅子用駐車スペース)



アンケートご記入後、同封の返信用封筒にて、11月20日（金）まで（必着）にご返送下さい。

本調査での「移動制約者」とは、障がい者手帳を所持しているかどうかではなく、「妊婦」、「年少者」、「高齢者」、「一時的なけがや病気が原因で移動が制約されている」など、現時点で自由な移動が困難な方を幅広く意味しています。

日本大学理工学部土木工学科岸井研究室（担当：大沢、小林）

TEL & FAX 03-3259-0691 (呼)

- ・調査主体：日本大学理工学部土木工学科岸井研究室
- ・調査協力：株式会社エックス都市研究所

アンケートをご返送いただきました先着 500 名の方に、渋谷区役所前駐車場の 2 時間無料券 (1 時間券 2 枚) をお送りいたします。ご希望の方は、下記に送付先ご住所・氏名をご記入ください。

送付先ご住所 〒

送付先ご氏名 様

1. 運転者及び同乗者について、お尋ねします。(該当する項目に○印、またはご記入ください。)

問① 運転者に移動の制約はありますか？ また、その方についてお聞かせ下さい。

- ・移動制約の有無: ア-移動制約者である イ-移動制約者ではない
- ・性 別: ア-男性 イ-女性
- ・年 齢: ア-10代 イ-20代 ウ-30代 エ-40代 オ-50代
 カ-60代 キ-70代 ク-80歳以上

問①-1 運転者に移動の制約がある方にのみ質問します。どのような制約ですか？

ア-障がい者手帳 イ-妊婦 ウ-年少者 エ-高齢 オ-一時的な病気やけが
カ-その他（ ）

ア-利用している イ-利用していない

移動制約あり：()名 移動制約なし：()名

・性	別：ア-男性	イ-女性			
・年	齢：ア-10代	イ-20代	ウ-30代	エ-40代	オ-50代
	カ-60代	キ-70代	ク-80歳以上		

ア-障がい者手帳 イ-妊婦 ウ-年少者 エ-高齢 オ-一時的な病気やけが
カ-その他（ ）

ア-利用している イ-利用していない

ア-初めて イ-月に2~3回程度 ウ-週に2~3回程度 エ-毎日

ア-通学 イ-通勤 ウ-買い物 エ-レジャー オ-業務 カ-業務以外の会合
キ-通院 ク-その他（ ）

ア-はい イ-いいえ

問⑦ 当駐車場を選んだ理由をお聞かせ下さい。

(ア～サの各項目のレベルについて、一つだけ選択してください。)

【記入例】 目的地に近いから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

⊕

ア-目的地に近いから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

イ-出発地から目的地までの道筋の途中にあり、遠回りにならないから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

ウ-駐車場への入り口が入りやすいところにあるから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

エ-駐車場のスペースの大きさ、配置などの点でとめやすい構造になっているから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

オ-駐車場に車をとめてから目的地までの道が歩きやすいから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

カ-駐車料金が安いから あるいは 駐車料金割引券が利用できるから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

キ-事前に空きスペースがあることを確認できたから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

ク-いつも比較的空いていることを知っていたから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

ケ-移動制約者用駐車スペースがたくさんあるから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

コ-移動制約者用駐車スペースがいつも空いているから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

サ-その他

()

問⑨ 当駐車場で駐車した場所について。(移動制約者が運転者または同乗者の方には詳細を設問3でもお尋ねします)

- ア-一般者用スペースにとめるつもりで、実際に一般者用スペースに駐車した。
イ-移動制約者用スペースにとめるつもりはなかったが、空いていたので駐車した。
ウ-移動制約者用スペースにとめるつもりで、実際に移動制約者用スペースに駐車した。
エ-移動制約者用スペースにとめるつもりでいたが、空いていなかったため近くの一般者用スペースに駐車した。

問⑩ 当駐車場をより快適に利用するために、改善すべき点がありましたら自由にご記入下さい。

・駐車場内に関して

(

)

・駐車場外に関して

(

)

3. 移動制約者が運転者または同乗者の方にお尋ねします。(該当する項目に〇印、またはご記入ください。)

問⑩ 移動制約のある同乗者をどこか途中(例えば、目的地近く)で降ろしましたか?

ア-はい イ-いいえ

問⑪ 当駐車場で駐車した場所について。

- ア-移動制約者用スペースにとめるつもりで、実際に移動制約者用スペースに駐車した。
イ-移動制約者用スペースにとめるつもりでいたが、空いていなかったため近くの一般者用スペースに駐車した。
ウ-移動制約者用スペースにとめるつもりでいたが、空いていなかったため駐車場係員に話をし、エレベーターなどのアクセスしやすいところの車路(通路)や一般用駐車スペース(例えば2台分を1台で使用)に駐車した。
エ-移動制約者用スペースにとめるつもりでいたが、空いていなかったため、一度駐車場から出て移動制約のある同乗者を目的地で降ろし、再び駐車場に入場し一般者用スペースに駐車した。
オ-初めから移動制約のある同乗者を目的地で降ろし、一般者用スペースに駐車した。

問⑫ 車で駐車場に入場して(地下に入って)から、駐車場内に設置されている移動制約者用駐車スペースへの誘導サインについて。

ア-判りにくい イ-判りやすい ウ-どちらともいえない

アに○をした方は、理由をお聞かせ下さい。【回答例】：暗くて見えない

問⑬ 当駐車場の移動制約者用駐車スペースの数（駐車可能台数）について。

ア-多すぎる イ-適切である ウ-少なすぎる エ-どちらともいえない

問⑭ 当駐車場の移動制約者用スペースの広さについて。

ア-狭すぎる イ-適切である ウ-広すぎる エ-どちらともいえない

問⑮ エレベーター及び階段の位置に対する、当駐車場の移動制約者用駐車スペースの設置位置について、使用しやすい場所に移動制約者用駐車スペースが設置されていますか？

ア-適切である イ-適切でない ウ-どちらともいえない

問⑯ 移動制約者用駐車スペース駐車後の、エレベーター及び階段までの移動(導線)について。

ア-危険である イ-快適である ウ-どちらともいえない

アに○をした方は、理由をお聞かせ下さい。【回答例】：バリアがある、車の往来が危険

問⑰ 移動制約者駐車スペースをより快適に利用するため、改善すべき点などがありましたら、ご記入ください。

・ 駐車場内に関して

(

・ 駐車場外に関して

(

- ・新宿アンケート（アンケート依頼用紙 1 ページ、アンケート 6 ページ）

平成 22 年 1 月

西新宿第四駐車場をご利用の皆様

「移動制約者用駐車スペース」に関するアンケート調査 ご協力をお願い

日本大学理工学部土木工学科
教授 岸井 隆幸

私ども日本大学理工学部土木工学科岸井研究室では、都市計画・土木工学の視点から「駐車場の望ましい姿」をテーマにした研究に取り組んでおります。

そして今回、「移動制約者用駐車スペース（いわゆる車椅子用駐車スペース、裏面参照）は、“どこに、どの程度、どのように設置されるべきか”」をテーマに、東京都道路整備保全公社の協力を得て調査を行うこととなりました。

平成 18 年 12 月のバリアフリー新法施行により、2%の移動制約者用駐車スペースの設置が義務付けられましたが、高齢者比率は増加の一途をたどっており、今後は更なる移動制約者用駐車スペースの増設、あるいは一般駐車スペースの運用上の工夫がより一層求められていくことと思われます。

そのため、この度、駐車場スペースの利用実態と利用者の方々のご意見を把握する実態調査及び利用者アンケート調査を企画致しました。

お忙しい時期に誠に恐縮ではございますが、ご協力の程、何卒よろしくお願い申し上げます。

データの集計結果につきましては、日本大学理工学部土木工学科岸井研究室 HP(<http://www.civil.cst.nihon-u.ac.jp/~kishii/>)にて公表する予定でございます。

なお、皆様から御回答頂いたデータは、個々に取り上げて分析することは一切行わず、個人情報の取扱いにつきましては細心の注意を払うことをお約束致します。

アンケート締切日 2 月 2 日(水) まで（必着）

同封の返信用封筒（切手不要）に入れてご返送下さい。

★アンケートをご返送いただきました先着 500 名の方に、1000 円分の QUO カードをお送りいたします。ご希望の方は、アンケート 1 枚目の QUO カード送付先にご住所・氏名をご記入下さい。

ご不明な点などございましたら、下記までお問い合わせ下さい。

日本大学理工学部土木工学科岸井研究室（担当：大沢、小林）
〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8 e-mail: moosawa@civil.cst.nihon-u.ac.jp
TEL & FAX : 03-3259-0691

【アンケート業務委託先】

株式会社 エックス都市研究所 地域・都市づくり本部都市政策グループ（担当：坪内）
〒171-0033 東京都豊島区高田 2-17-22 目白中野ビル 6 階
TEL 03-5956-7501(内線：215) FAX 03-5956-7521 e-mail : tsubouchi@exri.co.jp

「移動制約者用駐車スペース」に関する利用者アンケート

◆回答方法及び返信について

以下の設問の該当する項目に○印、またはご記入ください。なお、設問「3」につきましては、移動制約者の方が運転、もしくは同乗されている場合のみご回答ください。

アンケートご記入後、同封の返信用封筒にて、2月2日（水）まで（必着）にご返送下さい。

◆移動制約者について

本調査での「移動制約者」とは、障がい者手帳を所持しているかどうかではなく、「妊婦」、「年少者」、「高齢者」、「一時的なけがや病気が原因で移動が制約されている」など、現時点で自由な移動が困難な方を幅広く意味しています。

◆アンケート内容の問合せ先

日本大学理工学部土木工学科岸井研究室（担当：大沢、小林）
TEL & FAX 03-3259-0691（呼）

- ・調査主体：日本大学理工学部土木工学科岸井研究室
- ・調査協力：株式会社エックス都市研究所

◆1000円分のQUOカード送付先

アンケートをご返送いただきました先着500名の方に、1000円分のQUOカードをお送りいたします。ご希望の方は、下記に送付先ご住所・氏名をご記入ください。

送付先ご住所 〒 _____

送付先ご氏名 _____ 様

1. 運転者及び同乗者について、お尋ねします。（該当する項目に○印、またはご記入ください。）

問① 運転者に移動の制約はありますか？ また、その方についてお聞かせ下さい。

- ・移動制約の有無：ア-移動制約者である イ-移動制約者ではない
- ・性 別：ア-男性 イ-女性
- ・年 齢：ア-10代 イ-20代 ウ-30代 エ-40代 オ-50代
カ-60代 キ-70代 ク-80歳以上

問①-1 運転者に移動の制約がある方の方に質問します。どのような制約ですか？

- ア-障がい者手帳 イ-妊婦 ウ-年少者 エ-高齢 オ-一時的な病気やけが
- カ-その他（ _____ ）

ア-利用している イ-利用していない

移動制約あり：()名 移動制約なし：()名

・性 別：ア-男性 イ-女性

・年 齢：ア-10代 イ-20代 ウ-30代 エ-40代 オ-50代
カ-60代 キ-70代 ク-80歳以上

ア-障がい者手帳 イ-妊婦 ウ-年少者 エ-高齢 オ-一時的な病気やけが
カ-その他（ ）

ア-利用している イ-利用していない

ア-初めて イ-月に2～3回程度 ウ-週に2～3回程度 エ-毎日

ア-通学 イ-通勤 ウ-買い物 エ-レジャー オ-業務 カ-業務以外の会合
キ-通院 ク-その他（ ）

ア-はい イ-いいえ

問⑦ 当駐車場を選んだ理由をお聞かせ下さい。

(ア～サの各項目のレベルについて、一つだけ選択してください。)

【記入例】 目的地に近いから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

⊕

ア-目的地に近いから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

イ-出発地から目的地までの道筋の途中にあり、遠回りにならないから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

ウ-駐車場への入り口が入りやすいところにあるから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

エ-駐車場のスペースの大きさ、配置などの点でとめやすい構造になっているから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

オ-駐車場に車をとめてから目的地までの道が歩きやすいから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

カ-駐車料金が安いから あるいは 駐車料金割引券が利用できるから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

キ-事前に空きスペースがあることを確認できたから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

ク-いつも比較的空いていることを知っていたから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

ケ-移動制約者用駐車スペースがあるから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

コ-移動制約者用駐車スペースがいつも空いているから

強く思う 少し思う どちらとも言えない あまり思わない 全く思わない

サ-その他

()

問⑧ 当駐車場で駐車した場所について。(移動制約者が運転者または同乗者の方には詳細を設問3でもお尋ねします)

- ア-一般者用スペースにとめるつもりで、実際に一般者用スペースに駐車した。
- イ-移動制約者用スペースにとめるつもりはなかったが、空いていたので駐車した。
- ウ-移動制約者用スペースにとめるつもりで、実際に移動制約者用スペースに駐車した。
- エ-移動制約者用スペースにとめるつもりでいたが、空いていなかったので近くの一般者用スペースに駐車した。

問⑨ 当駐車場をより快適に利用するために、改善すべき点がありましたら自由にご記入下さい。

・ 駐車場内に関して

(

・ 駐車場外に関して

(

)

)

3. 移動制約者が運転者または同乗者の方にお尋ねします。(該当する項目に〇印、またはご記入ください。)

問⑩ 移動制約のある同乗者をどこか途中(例えば、目的地近く)で降ろしましたか?

ア-はい イ-いいえ

問⑪ 当駐車場で駐車した場所について。

- ア-移動制約者用スペースにとめるつもりで、実際に移動制約者用スペースに駐車した。
- イ-移動制約者用スペースにとめるつもりでいたが、空いていなかったので近くの一般者用スペースに駐車した。
- ウ-移動制約者用スペースにとめるつもりでいたが、空いていなかったため駐車場係員に話をし、エレベーターなどのアクセスし易いところの車路(通路)や一般用駐車スペース(例えば2台分を1台で使用)に駐車した。
- エ-移動制約者用スペースにとめるつもりでいたが、空いていなかったため、一度駐車場から出て移動制約のある同乗者を目的地で降ろし、再び駐車場に入場し一般者用スペースに駐車した。
- オ-初めから移動制約のある同乗者を目的地で降ろし、一般者用スペースに駐車した。

問⑫ 車で駐車場に入場して(地下に入って)から、駐車場内に設置されている移動制約者用駐車スペースへの誘導サインについて。

ア-判りにくい イ-判りやすい ウ-どちらともいえない

→ アに○をした方は、理由をお聞かせ下さい。【回答例】：暗くて見えない

問⑬ 当駐車場の移動制約者用駐車スペースの数（駐車可能台数）について。

ア-多すぎる イ-適切である ウ-少なすぎる エ-どちらともいえない

問⑭ 当駐車場の移動制約者用スペースの広さについて。

ア-狭すぎる イ-適切である ウ-広すぎる エ-どちらともいえない

問⑮ 当駐車場の移動制約者用駐車スペースの設置位置について、使用しやすい場所に移動制約者用駐車スペースが設置されていますか？

ア-適切である イ-適切でない ウ-どちらともいえない

問⑯ 移動制約者用駐車スペース駐車後の、出口までの移動(導線)について。

ア-危険である イ-快適である ウ-どちらともいえない

→ アに○をした方は、理由をお聞かせ下さい。【回答例】：バリアがある、車の往来が危険

問⑰ 移動制約者駐車スペースをより快適に利用するため、改善すべき点などがありましたら、ご記入ください。

・ 駐車場内に関して

(

・ 駐車場外に関して

(

例



どこから(from)	どこへ(to)	目的
駐車場	駅	友人の見送り
郵便局	郵便局	公共料金の支払
	駐車場	帰宅

[illegible]

仲泰	陽車駐
----	-----

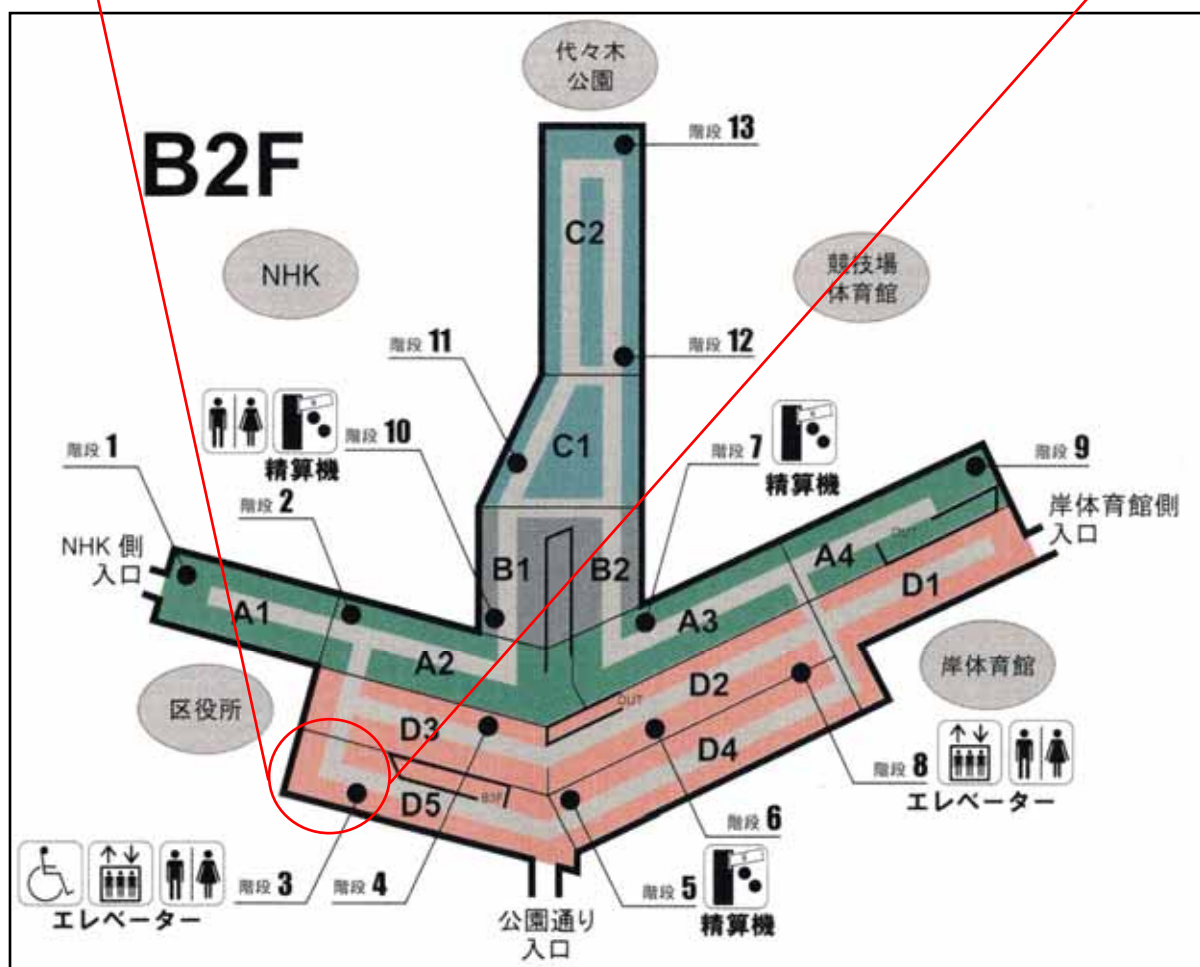
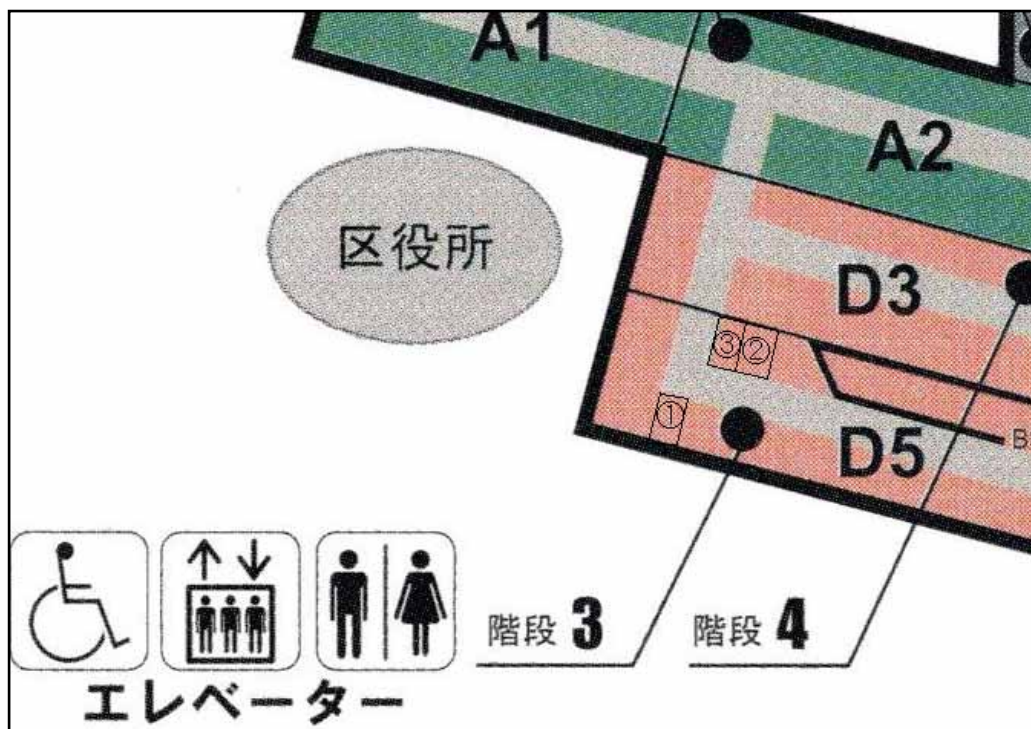


図-4-2 アンケート調査実施場所

新宿は、都庁第一庁舎と都庁第二庁舎の間に位置し平面自走式、収容台数は165台、移動制約者用駐車スペースは1台分。移動制約者は駐車場管理事務所に移動制約者である旨を告げれば1時間の料金割引が可能である。また、提携店舗は京王百貨店の新宿店で5,000円以上の買物で2時間の駐車料金が無料になる。(図-4-3)



図-4-3 西新宿第四駐車場位置図

次に、両地区のアンケート配布数、回収数、回収率を表-4-1 に示す。

表－４－１ アンケート配布数、回収数、回収率

配布数

	渋谷	新宿	計
1日目	44	53	97
2日目	47	69	116
3日目	83	97	180
計	174	219	393

回収数

	渋谷	新宿	計
1日目	8	18	26
2日目	8	28	36
3日目	23	34	57
計	39	80	119

回収率

	渋谷	新宿	平均
1日目	18.2%	34.0%	26.1%
2日目	17.0%	40.6%	28.8%
3日目	27.7%	35.1%	31.4%
平均	21.0%	36.5%	28.8%

4.2 アンケート回答集計

(1) 運転手及び同乗者について

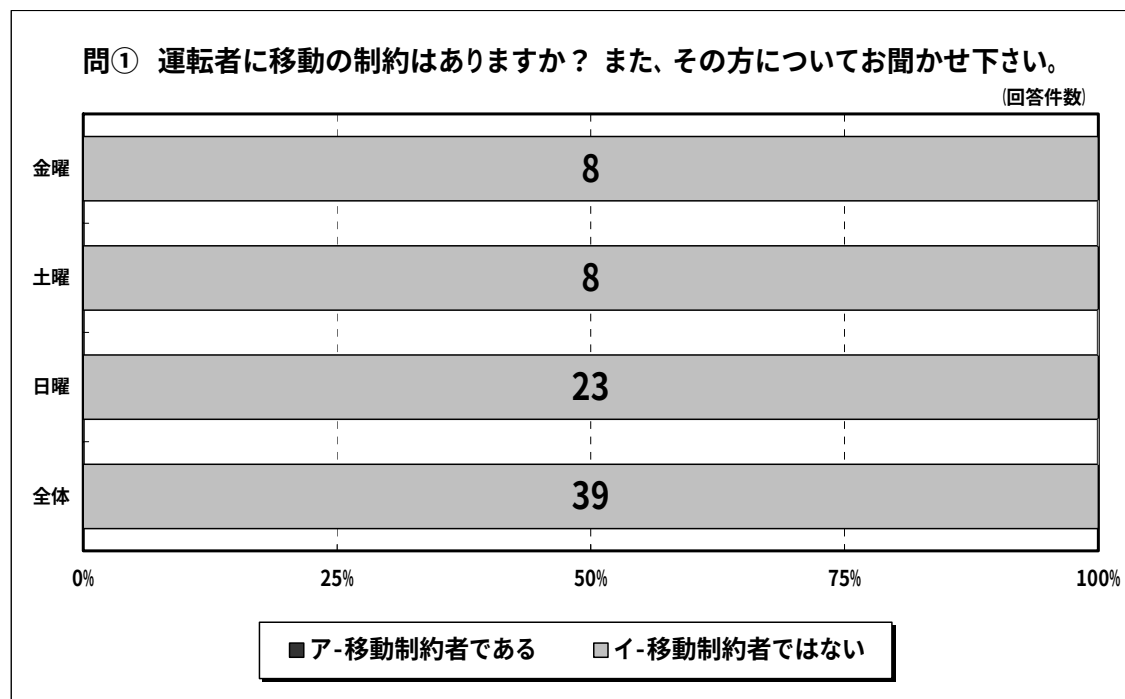
問① 運転者に移動の制約はありますか？また、その方についてお聞かせ下さい。

・渋谷（表）

	ア-移動 制約者で ある	イ-移動 制約者で はない	ア-男性	イ-女性	不明
渋谷金	0	8	5	2	0
渋谷土	0	8	6	1	1
渋谷日	0	23	13	6	4
渋谷全体	0	39	24	9	5
渋谷金	0.0%	100.0%	71.4%	28.6%	0.0%
渋谷土	0.0%	100.0%	75.0%	12.5%	12.5%
渋谷日	0.0%	100.0%	56.5%	26.1%	17.4%
渋谷全体	0.0%	100.0%	63.2%	23.7%	13.2%

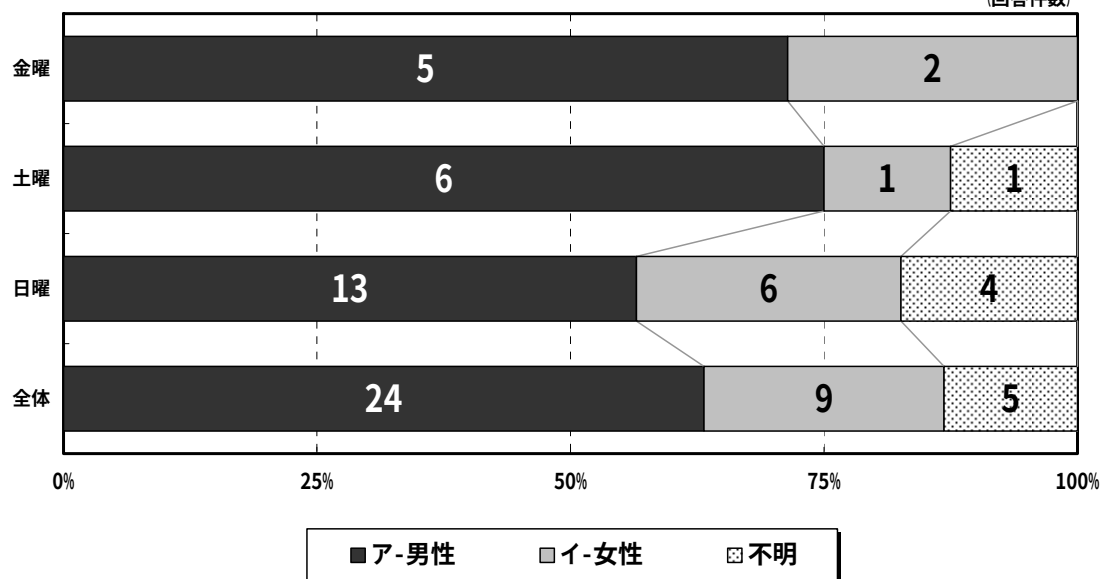
	ア-10代	イ-20代	ウ-30代	エ-40代	オ-50代	カ-60代	キ-70代	ク-80歳 以上	不明
渋谷金	0	0	3	2	1	0	0	0	2
渋谷土	0	0	1	5	0	1	0	0	1
渋谷日	0	1	11	3	3	0	0	0	5
渋谷全体	0	1	15	10	4	1	0	0	8
渋谷金	0.0%	0.0%	37.5%	25.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%
渋谷土	0.0%	0.0%	12.5%	62.5%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	12.5%
渋谷日	0.0%	4.3%	47.8%	13.0%	13.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.7%
渋谷全体	0.0%	2.6%	38.5%	25.6%	10.3%	2.6%	0.0%	0.0%	20.5%

・渋谷（グラフ）



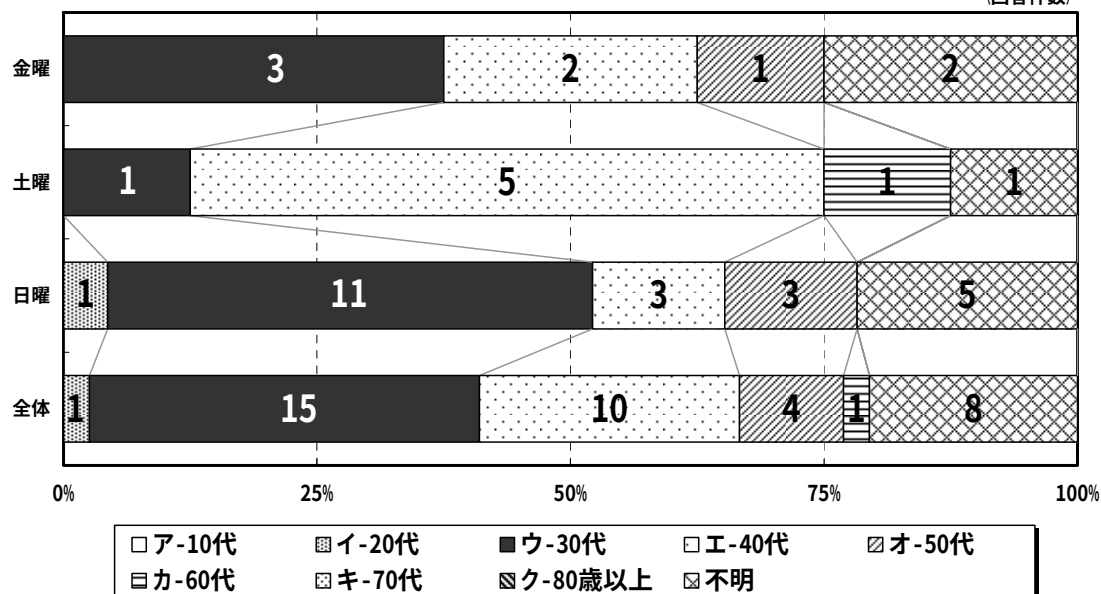
問① 運転者に移動の制約はありますか？ また、その方についてお聞かせ下さい。

(回答件数)



問① 運転者に移動の制約はありますか？ また、その方についてお聞かせ下さい。

(回答件数)

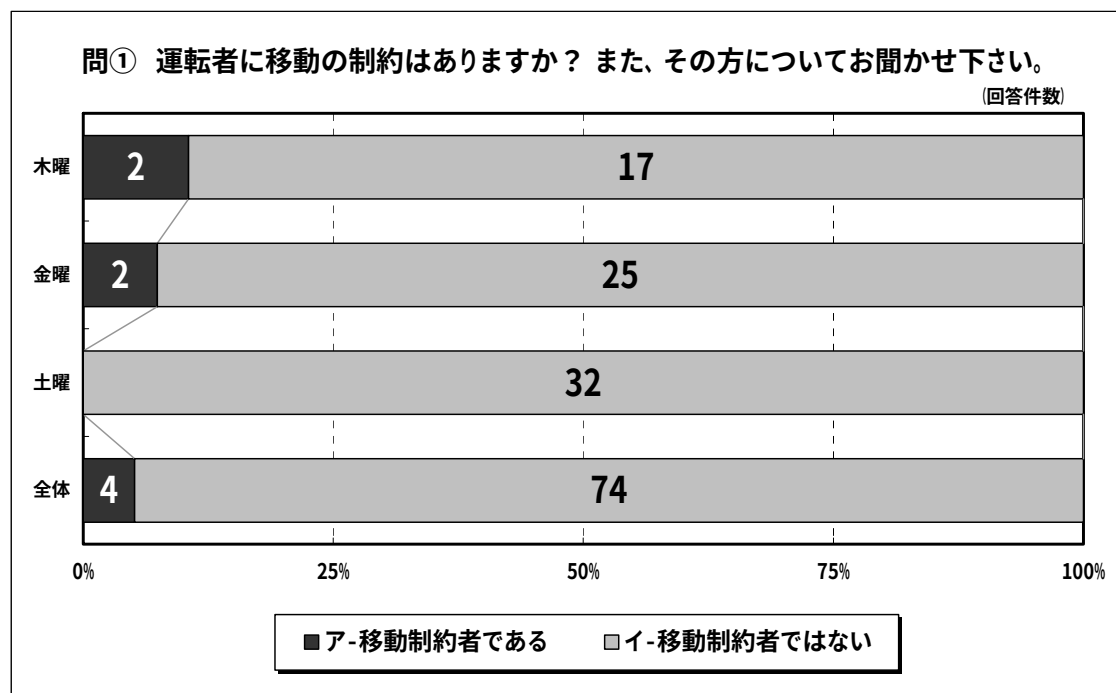


・新宿（表）

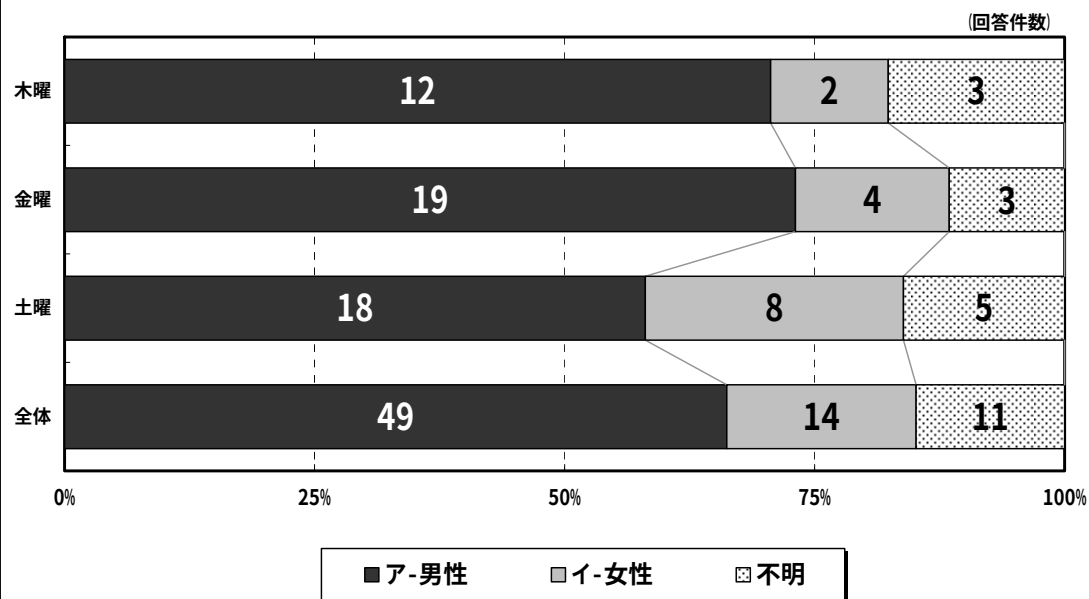
	ア-移動 制約者で ある	イ-移動 制約者で はない	ア-男性	イ-女性	不明
新宿木	2	17	12	2	3
新宿金	2	25	19	4	3
新宿土	0	32	18	8	5
新宿全体	4	74	49	14	11
新宿木	10.5%	89.5%	70.6%	11.8%	17.6%
新宿金	7.4%	92.6%	73.1%	15.4%	11.5%
新宿土	0.0%	100.0%	58.1%	25.8%	16.1%
新宿全体	5.1%	94.9%	66.2%	18.9%	14.9%

	ア-10代	イ-20代	ウ-30代	エ-40代	オ-50代	カ-60代	キ-70代	ク-80歳 以上	不明
新宿木	0	0	4	3	5	3	0	0	0
新宿金	2	4	4	7	3	3	0	0	1
新宿土	1	0	2	12	8	3	0	1	0
新宿全体	3	4	10	22	16	9	0	1	1
新宿木	0.0%	0.0%	26.7%	20.0%	33.3%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%
新宿金	8.3%	16.7%	16.7%	29.2%	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%	4.2%
新宿土	3.7%	0.0%	7.4%	44.4%	29.6%	11.1%	0.0%	3.7%	0.0%
新宿全体	4.5%	6.1%	15.2%	33.3%	24.2%	13.6%	0.0%	1.5%	1.5%

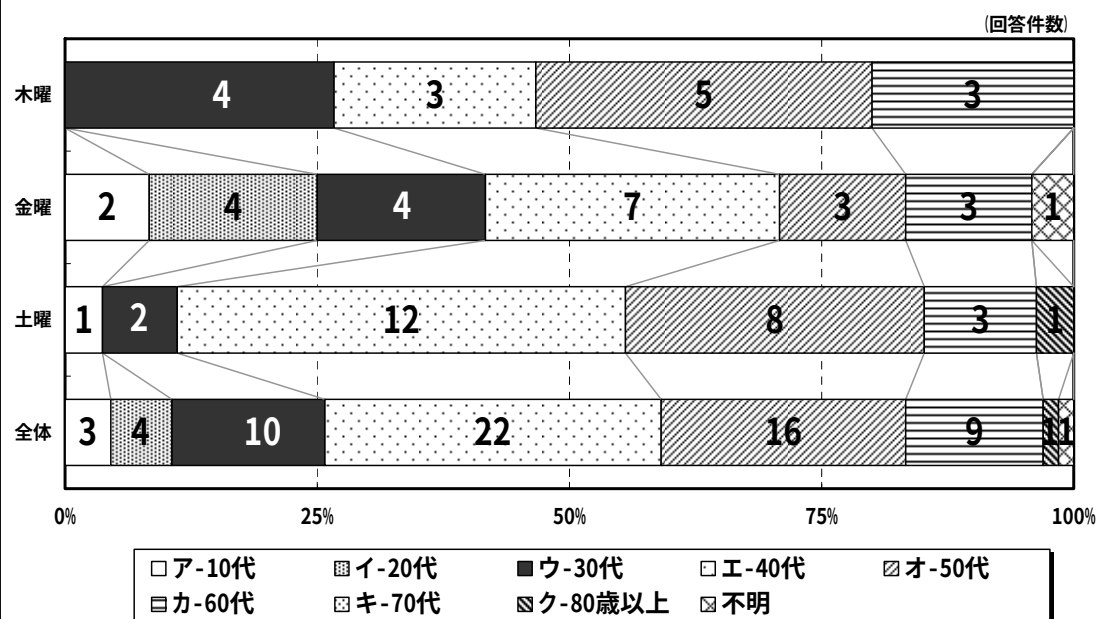
・新宿（グラフ）



問① 運転者に移動の制約はありますか？ また、その方についてお聞かせ下さい。



問① 運転者に移動の制約はありますか？ また、その方についてお聞かせ下さい。

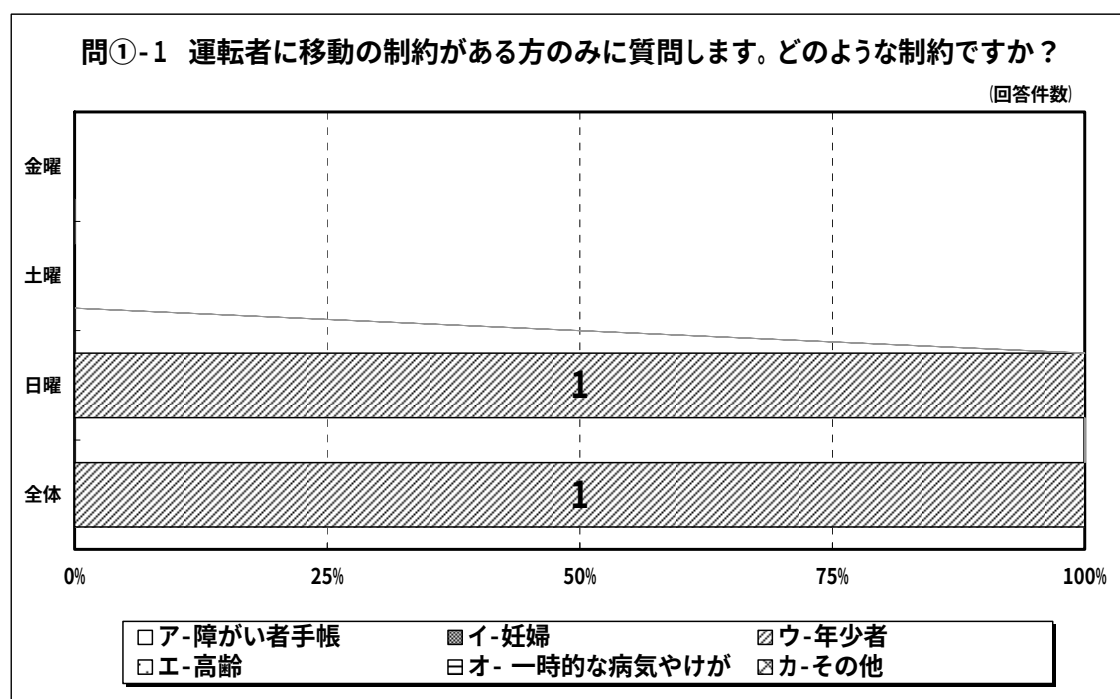


問①-1 運転者に移動の制約がある方だけに質問します。どのような制約ですか？

・渋谷（表）

	ア-障がい者手帳	イ-妊婦	ウ-年少者	エ-高齢	オ-一時的な病気やけが	カ-その他
渋谷金	0	0	0	0	0	0
渋谷土	0	0	0	0	0	0
渋谷日	0	0	1	0	0	0
渋谷全体	0	0	1	0	0	0
渋谷金	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷土	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷日	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷全体	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%

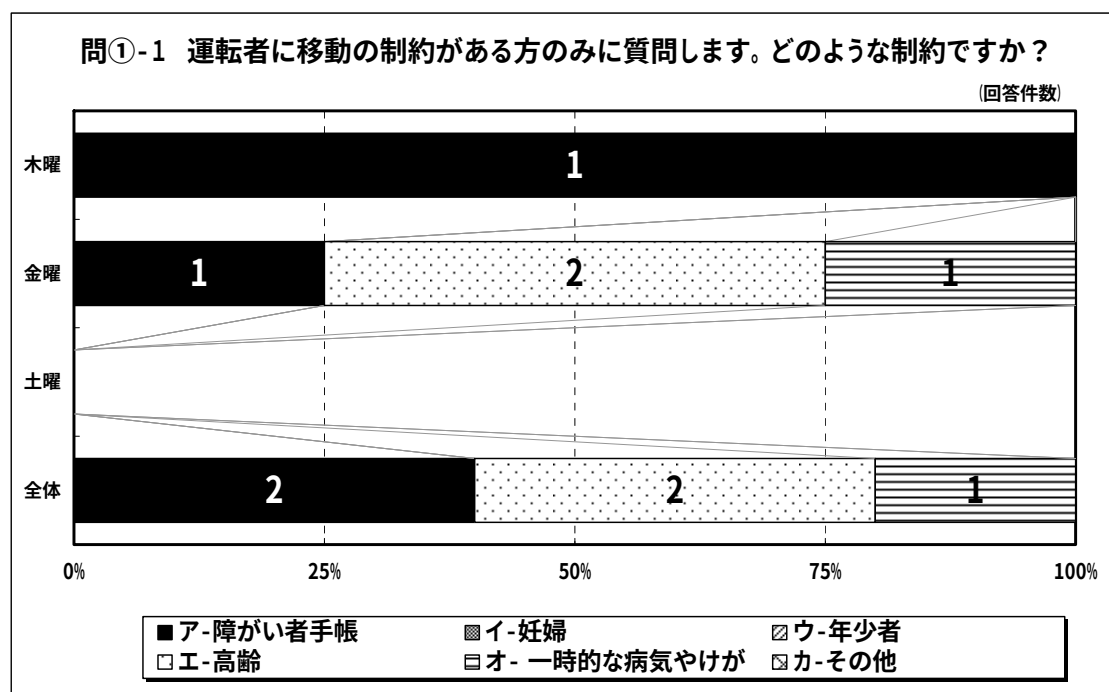
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-障がい者手帳	イ-妊婦	ウ-年少者	エ-高齢	オ- 一時的な病気やけが	カ-その他
新宿木	1	0	0	0	0	0
新宿金	1	0	0	2	1	0
新宿土	0	0	0	0	0	0
新宿全体	2	0	0	2	1	0
新宿木	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
新宿金	25.0%	0.0%	0.0%	50.0%	25.0%	0.0%
新宿土	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
新宿全体	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%

・新宿（グラフ）

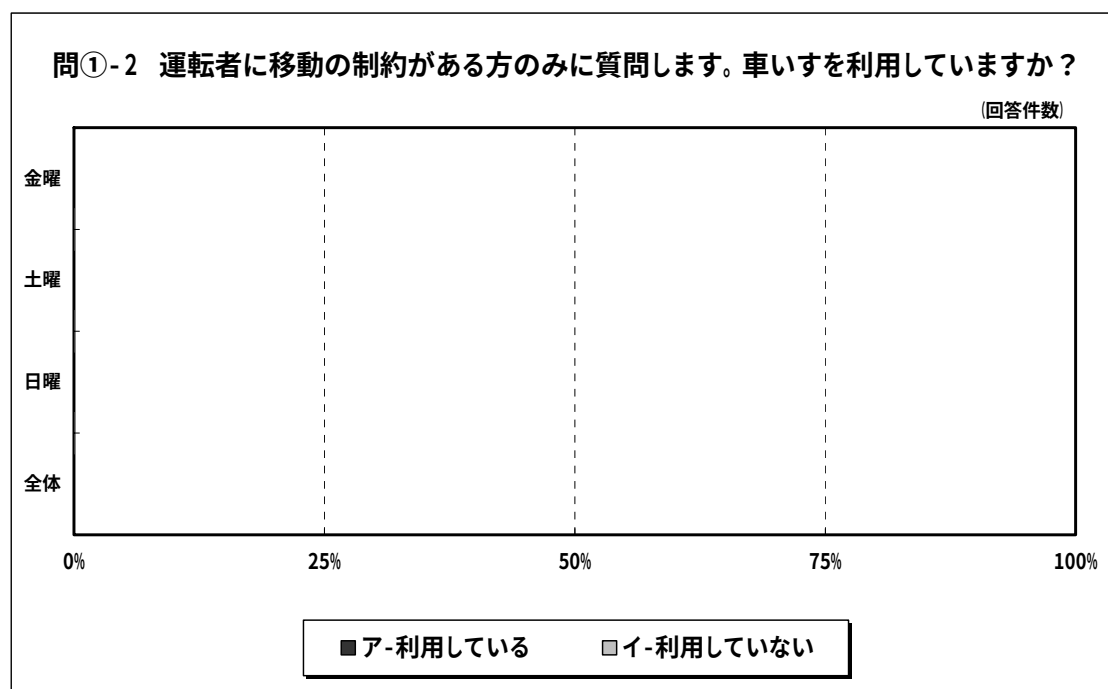


問①-2 運転者に移動の制約がある方だけに質問します。車いすを利用していますか？

・渋谷（表）

	ア-利用している	イ-利用していない
渋谷金	0	0
渋谷土	0	0
渋谷日	0	0
渋谷全体	0	0
渋谷金	0.0%	0.0%
渋谷土	0.0%	0.0%
渋谷日	0.0%	0.0%
渋谷全体	0.0%	0.0%

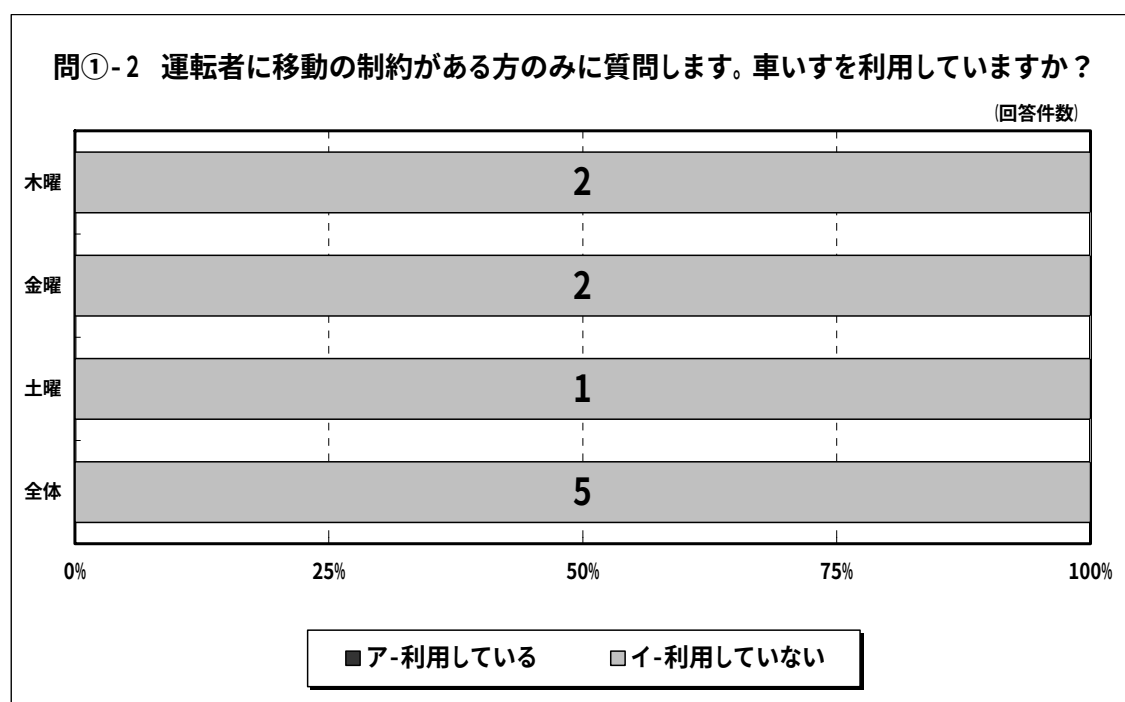
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-利用し ている	イ-利用し ていない
新宿木	0	2
新宿金	0	2
新宿土	0	1
新宿全体	0	5
新宿木	0.0%	100.0%
新宿金	0.0%	100.0%
新宿土	0.0%	100.0%
新宿全体	0.0%	100.0%

・新宿（グラフ）

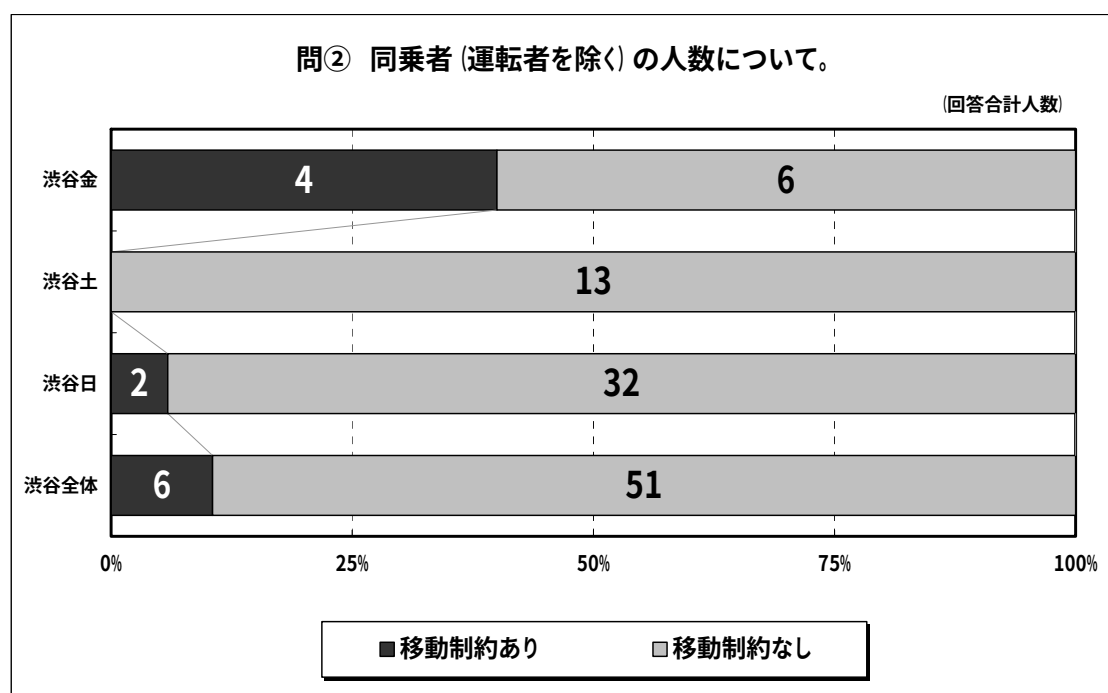


問② 同乗者（運転者を除く）の人数について。

・渋谷（表）

	ア-移動 制約者で ある	イ-移動 制約者で はない
渋谷金	4	6
渋谷土	0	13
渋谷日	0	31
渋谷全体	4	50
渋谷金	40.0%	60.0%
渋谷土	0.0%	100.0%
渋谷日	0.0%	100.0%
渋谷全体	7.4%	92.6%

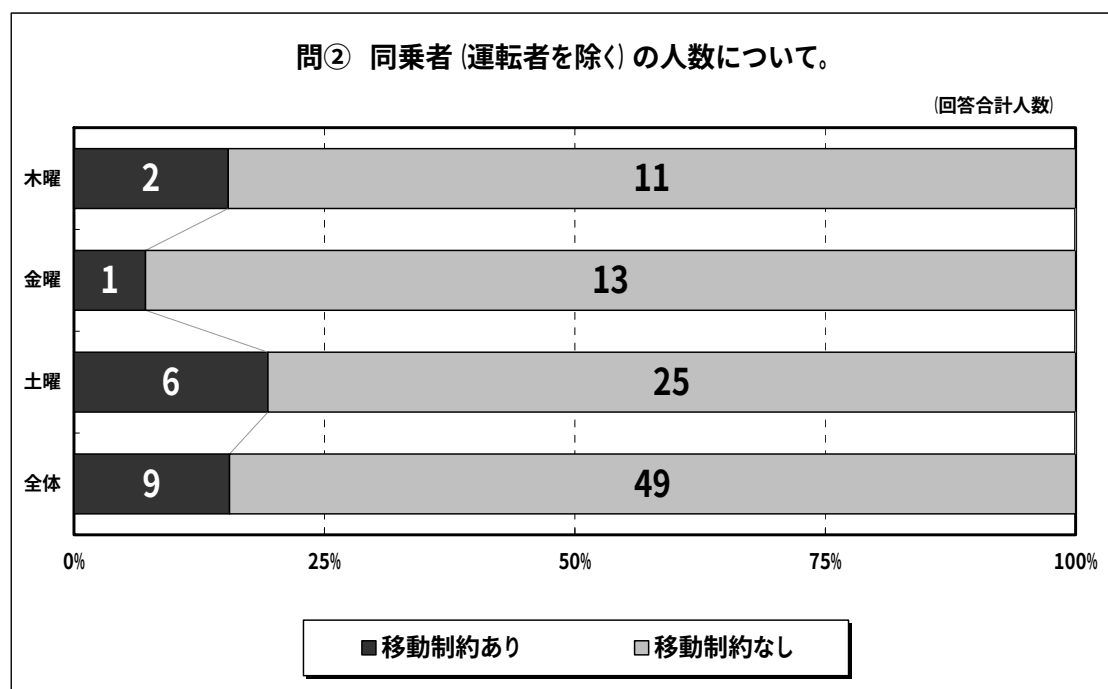
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-移動 制約者で ある	イ-移動 制約者で はない
新宿木	2	11
新宿金	1	13
新宿土	6	25
新宿全体	9	49
新宿木	15.4%	84.6%
新宿金	7.1%	92.9%
新宿土	19.4%	80.6%
新宿全体	15.5%	84.5%

・新宿（グラフ）



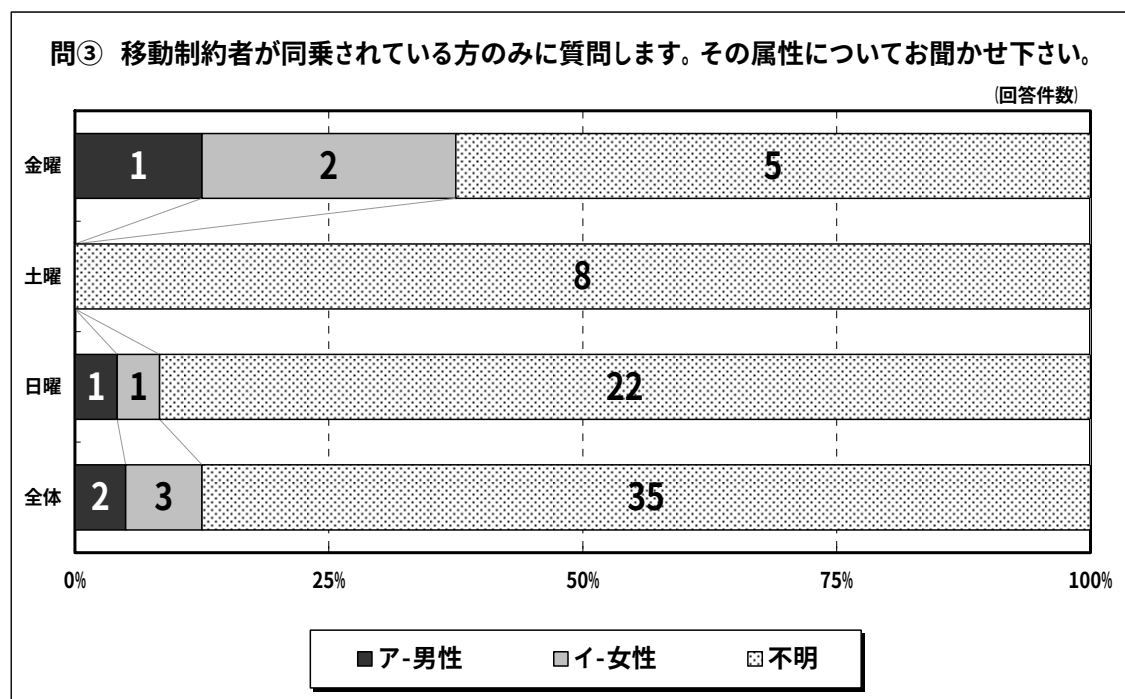
問③ 移動制約者が同乗されている方のみに質問します。その属性についてお聞かせ下さい。

・渋谷（表）

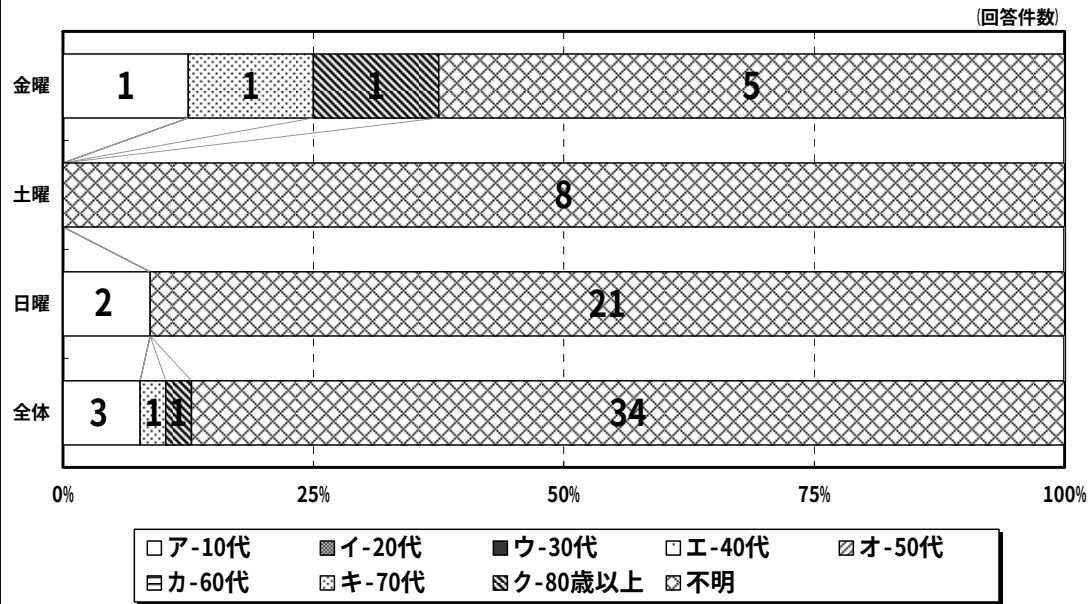
	ア-男性	イ-女性	不明
渋谷金	1	2	5
渋谷土	0	0	8
渋谷日	1	1	22
渋谷全体	2	3	35
渋谷金	12.5%	25.0%	62.5%
渋谷土	0.0%	0.0%	100.0%
渋谷日	4.2%	4.2%	91.7%
渋谷全体	5.0%	7.5%	87.5%

	ア-10代	イ-20代	ウ-30代	エ-40代	オ-50代	カ-60代	キ-70代	ク-80歳以上	不明
渋谷金	1	0	0	0	0	0	1	1	5
渋谷土	0	0	0	0	0	0	0	0	8
渋谷日	2	0	0	0	0	0	0	0	21
渋谷全体	3	0	0	0	0	0	1	1	34
渋谷金	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	12.5%	62.5%
渋谷土	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
渋谷日	8.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	91.3%
渋谷全体	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%	2.6%	87.2%

・渋谷（グラフ）



問③ 移動制約者が同乗されている方の方に質問します。その属性についてお聞かせ下さい。

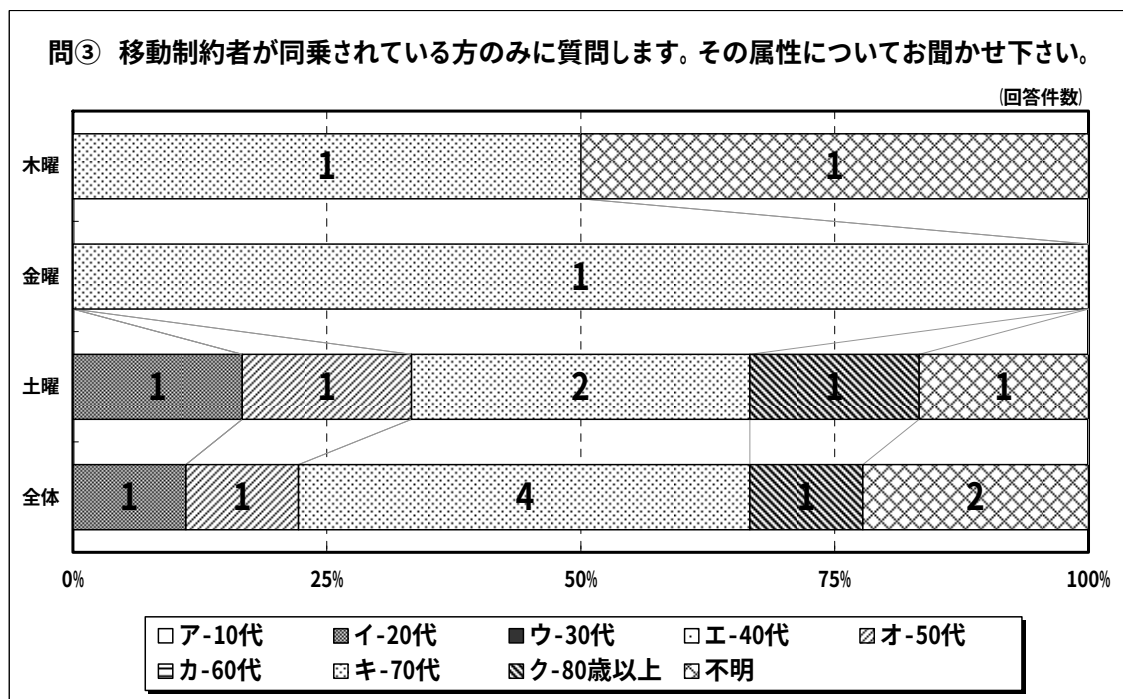
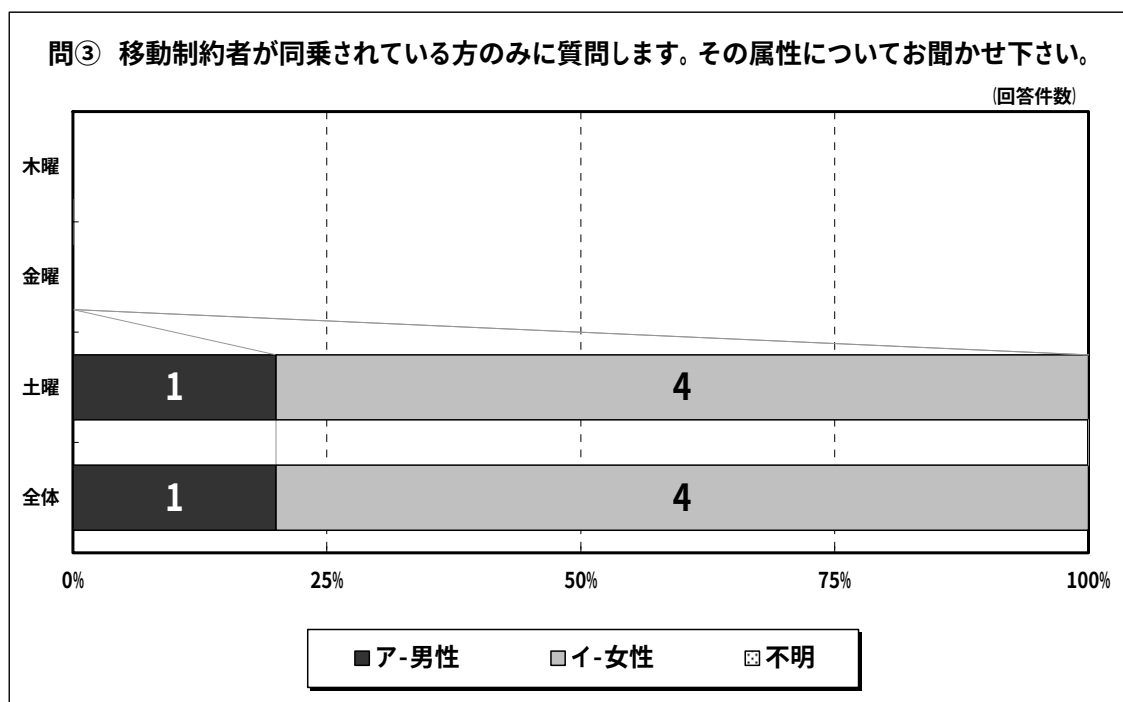


・新宿（表）

	ア-男性	イ-女性	不明
新宿木	0	0	0
新宿金	0	0	0
新宿土	1	4	0
新宿全体	1	4	0
新宿木	0.0%	0.0%	0.0%
新宿金	0.0%	0.0%	0.0%
新宿土	20.0%	80.0%	0.0%
新宿全体	20.0%	80.0%	0.0%

	ア-10代	イ-20代	ウ-30代	エ-40代	オ-50代	カ-60代	キ-70代	ク-80歳以上	不明
新宿木	0	0	0	0	0	0	1	0	0
新宿金	0	0	0	0	0	0	1	0	0
新宿土	0	1	0	0	1	0	2	1	0
新宿全体	0	1	0	0	1	0	4	1	0
新宿木	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
新宿金	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
新宿土	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%
新宿全体	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	57.1%	14.3%	0.0%

・新宿（グラフ）

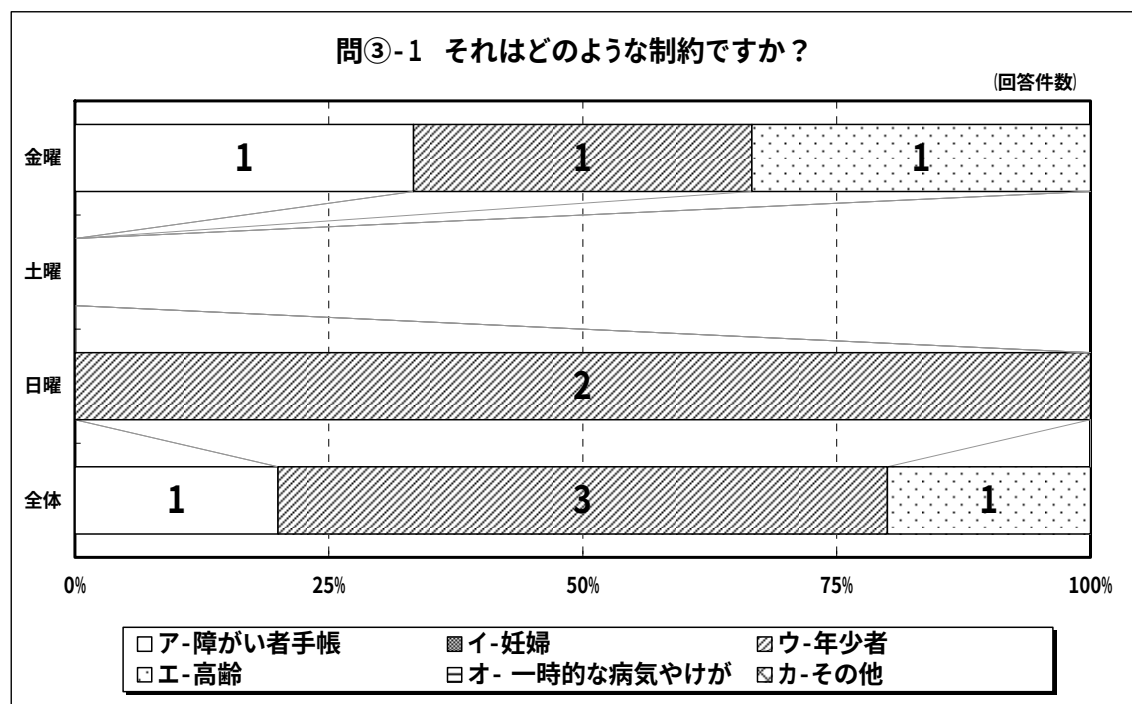


問③-1 それはどのような制約ですか？

・渋谷（表）

	ア-障がい者手帳	イ-妊婦	ウ-年少者	エ-高齢	オ- 一時的な病気やけが	カ-その他
渋谷金	1	0	1	1	0	0
渋谷土	0	0	0	0	0	0
渋谷日	0	0	2	0	0	0
渋谷全体	1	0	3	1	0	0
渋谷金	33.3%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%
渋谷土	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷日	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷全体	20.0%	0.0%	60.0%	20.0%	0.0%	0.0%

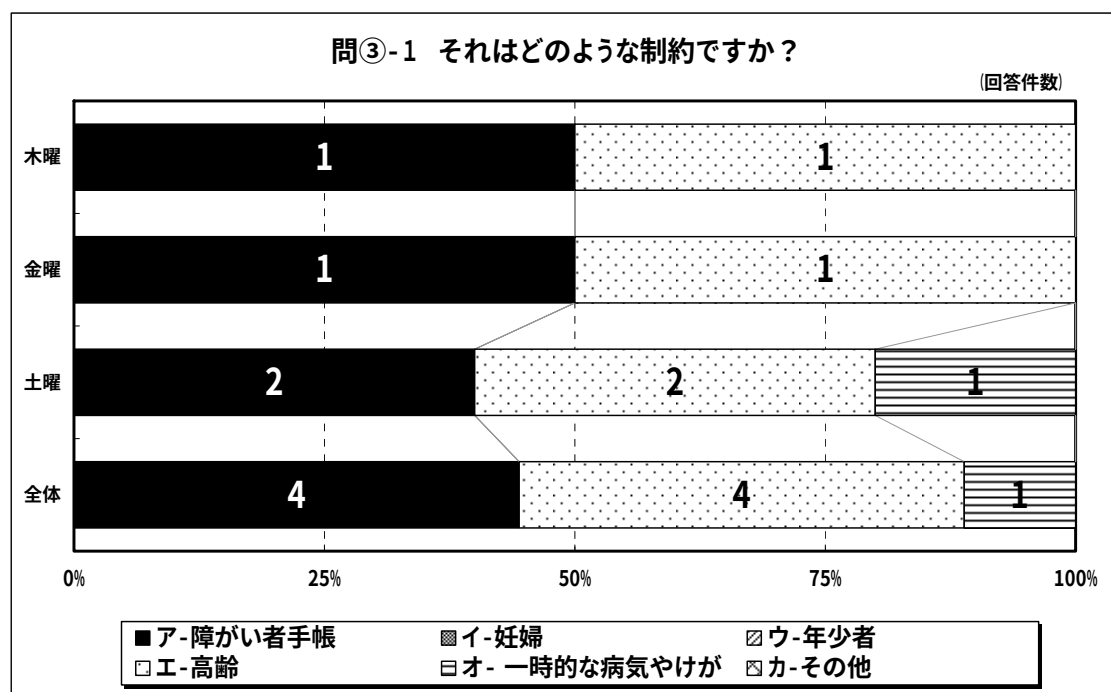
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-障がい者手帳	イ-妊婦	ウ-年少者	エ-高齢	オ- 一時的な病気やけが	カ-その他
新宿木	1	0	0	1	0	0
新宿金	1	0	0	1	0	0
新宿土	2	0	0	2	1	0
新宿全体	4	0	0	4	1	0
新宿木	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%
新宿金	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%
新宿土	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%
新宿全体	44.4%	0.0%	0.0%	44.4%	11.1%	0.0%

・新宿（グラフ）

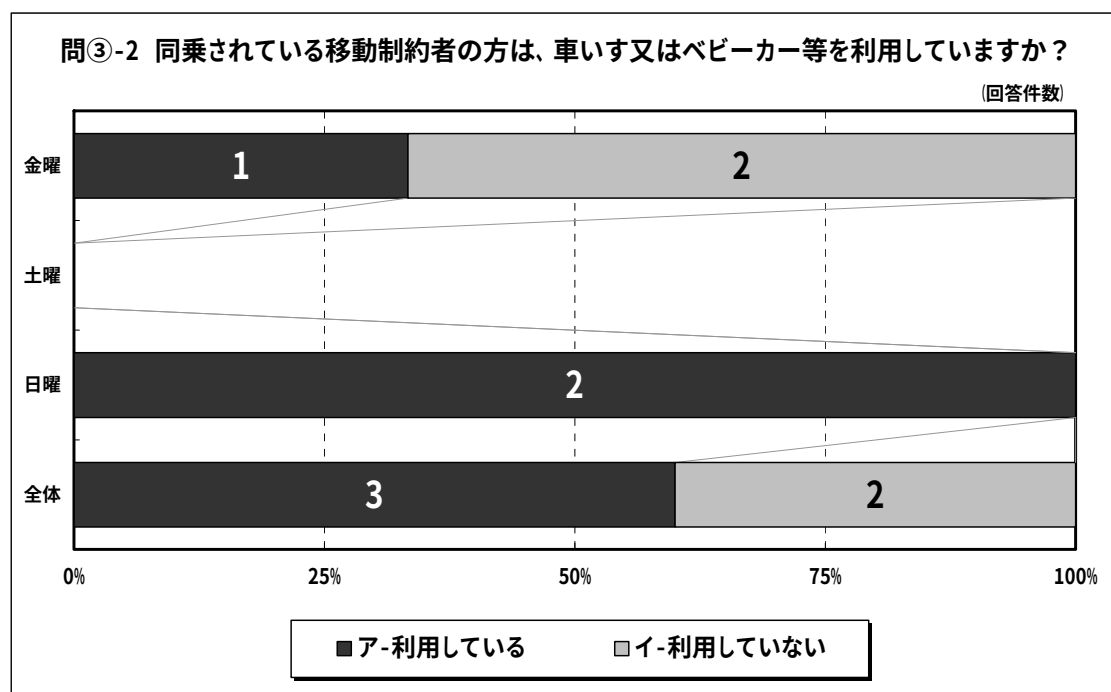


問③-2 同乗されている移動制約者の方は、車いす又はベビーカー等を利用していますか？

・渋谷（表）

	ア-利用している	イ-利用していない
渋谷金	1	2
渋谷土	0	0
渋谷日	2	0
渋谷全体	3	2
渋谷金	33.3%	66.7%
渋谷土	0.0%	0.0%
渋谷日	100.0%	0.0%
渋谷全体	60.0%	40.0%

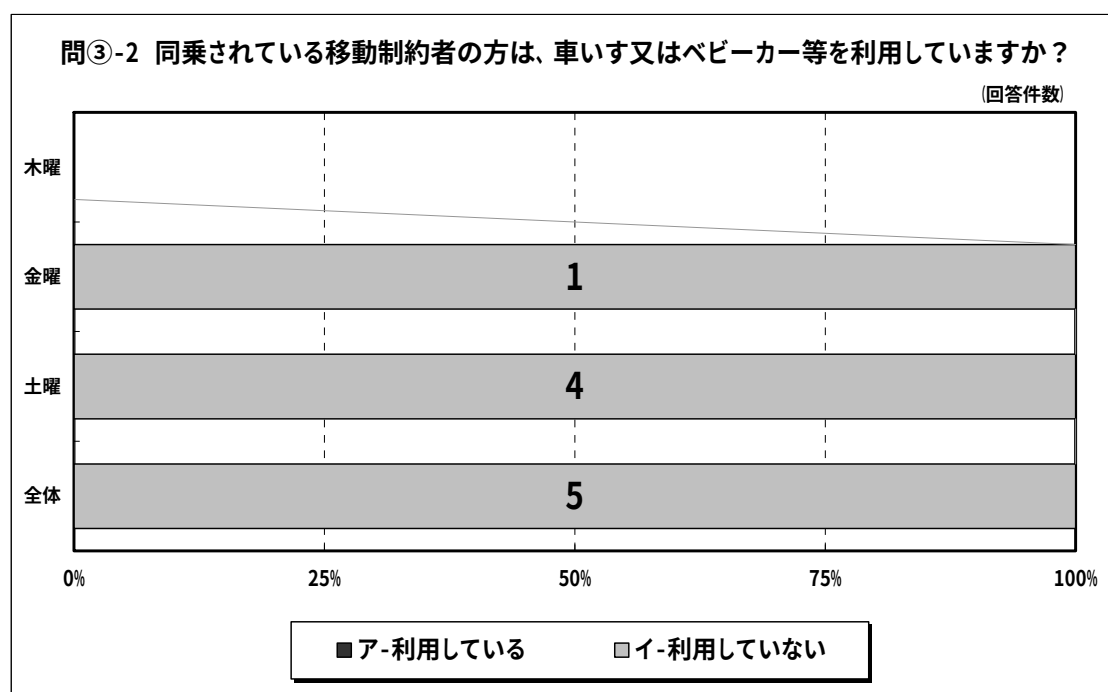
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-利用している	イ-利用していない
新宿木	0	0
新宿金	0	1
新宿土	0	4
新宿全体	0	5
新宿木	0.0%	0.0%
新宿金	0.0%	100.0%
新宿土	0.0%	100.0%
新宿全体	0.0%	100.0%

・新宿（グラフ）



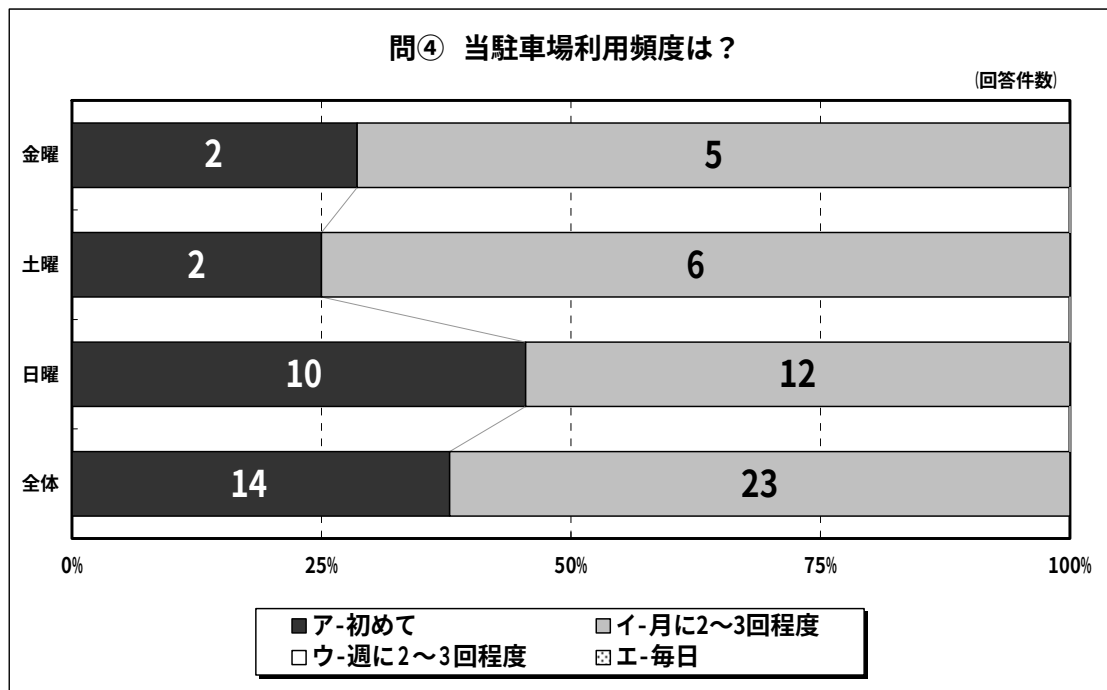
(2) 駐車場について

問④ 当駐車場利用頻度について

・渋谷（表）

	ア-初めて	イ-月に2～3回程度	ウ-週に2～3回程度	エ-毎日
渋谷金	2	5	0	0
渋谷土	2	6	0	0
渋谷日	10	12	0	0
渋谷全体	14	23	0	0
渋谷金	28.6%	71.4%	0.0%	0.0%
渋谷土	25.0%	75.0%	0.0%	0.0%
渋谷日	45.5%	54.5%	0.0%	0.0%
渋谷全体	37.8%	62.2%	0.0%	0.0%

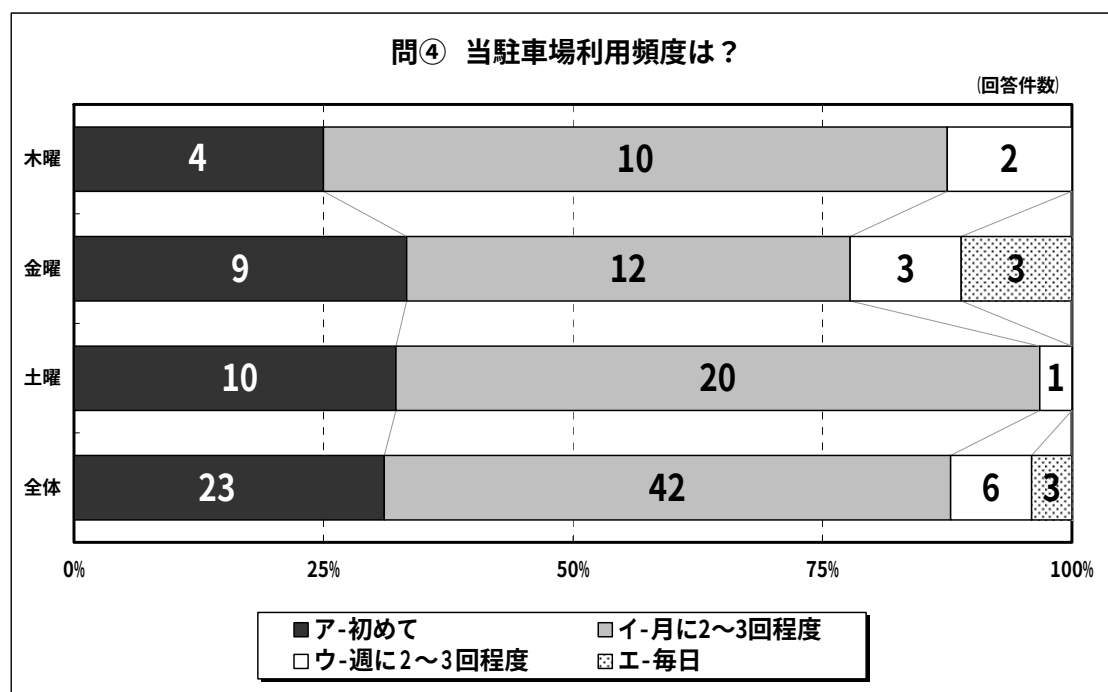
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-初めて	イ-月に2～3回程度	ウ-週に2～3回程度	エ-毎日
新宿木	4	10	2	0
新宿金	9	12	3	3
新宿土	10	20	1	0
新宿全体	23	42	6	3
新宿木	25.0%	62.5%	12.5%	0.0%
新宿金	33.3%	44.4%	11.1%	11.1%
新宿土	32.3%	64.5%	3.2%	0.0%
新宿全体	31.1%	56.8%	8.1%	4.1%

・新宿（グラフ）

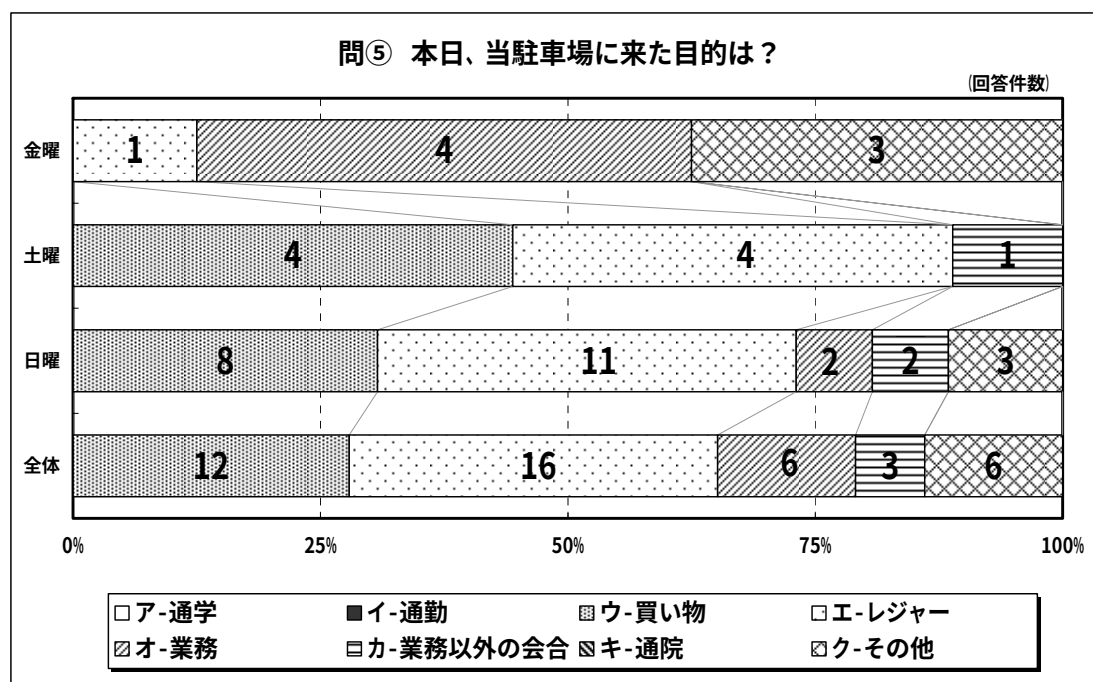


問⑤ 本日、当駐車場に來た目的について（複数回答可）

・渋谷（表）

	ア-通学	イ-通勤	ウ-買い物	エ-レジャー	オ-業務	カ-業務以外の会合	キ-通院	ク-その他
渋谷金	0	0	0	1	4	0	0	3
渋谷土	0	0	4	4	0	1	0	0
渋谷日	0	0	8	11	2	2	0	3
渋谷全体	0	0	12	16	6	3	0	6
渋谷金	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	50.0%	0.0%	0.0%	37.5%
渋谷土	0.0%	0.0%	44.4%	44.4%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%
渋谷日	0.0%	0.0%	30.8%	42.3%	7.7%	7.7%	0.0%	11.5%
渋谷全体	0.0%	0.0%	27.9%	37.2%	14.0%	7.0%	0.0%	14.0%

・渋谷（グラフ）



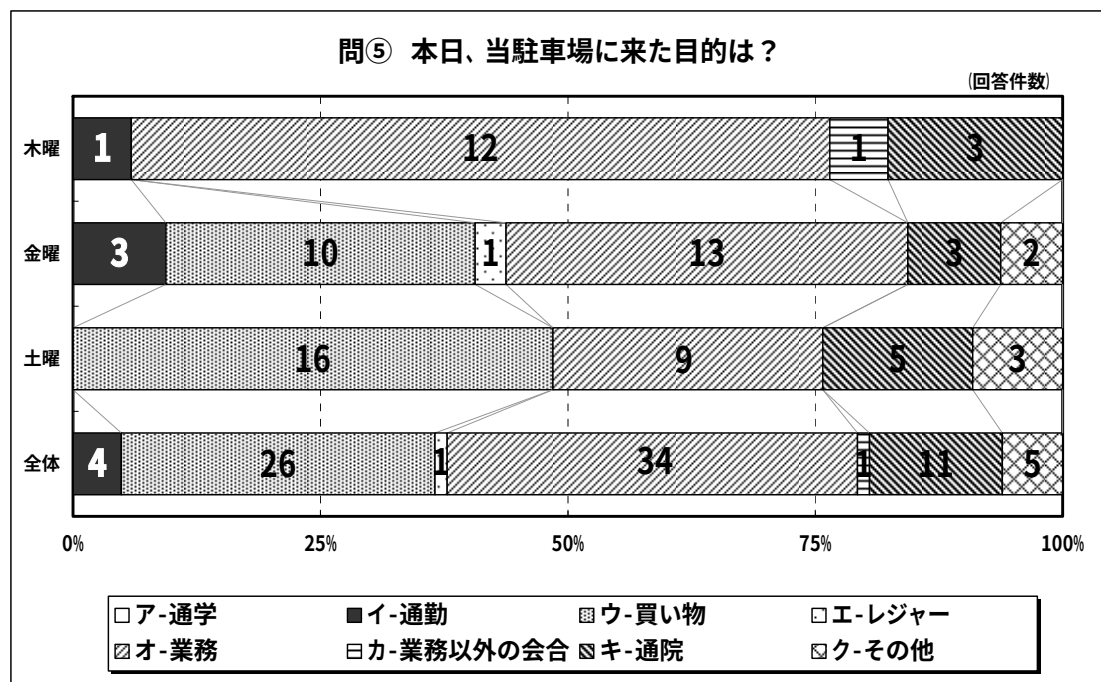
・渋谷（「その他」欄の自由記述内容）

曜日	目的
渋谷(金)	食事
渋谷(金)	ハローワーク渋谷
渋谷(金)	区役所利用
渋谷(日)	体操祭
渋谷(日)	スポーツイベント
渋谷(日)	講演会

・新宿（表）

	ア-通学	イ-通勤	ウ-買い物	エ-レジャー	オ-業務	カ-業務以外の会合	キ-通院	ク-その他
新宿木	0	1	0	0	12	1	3	0
新宿金	0	3	10	1	13	0	3	2
新宿土	0	0	16	0	9	0	5	3
新宿全体	0	4	26	1	34	1	11	5
新宿木	0.0%	5.9%	0.0%	0.0%	70.6%	5.9%	17.6%	0.0%
新宿金	0.0%	9.4%	31.3%	3.1%	40.6%	0.0%	9.4%	6.3%
新宿土	0.0%	0.0%	48.5%	0.0%	27.3%	0.0%	15.2%	9.1%
新宿全体	0.0%	4.9%	31.7%	1.2%	41.5%	1.2%	13.4%	6.1%

・新宿（グラフ）



・新宿（「その他」欄の自由記述内容）

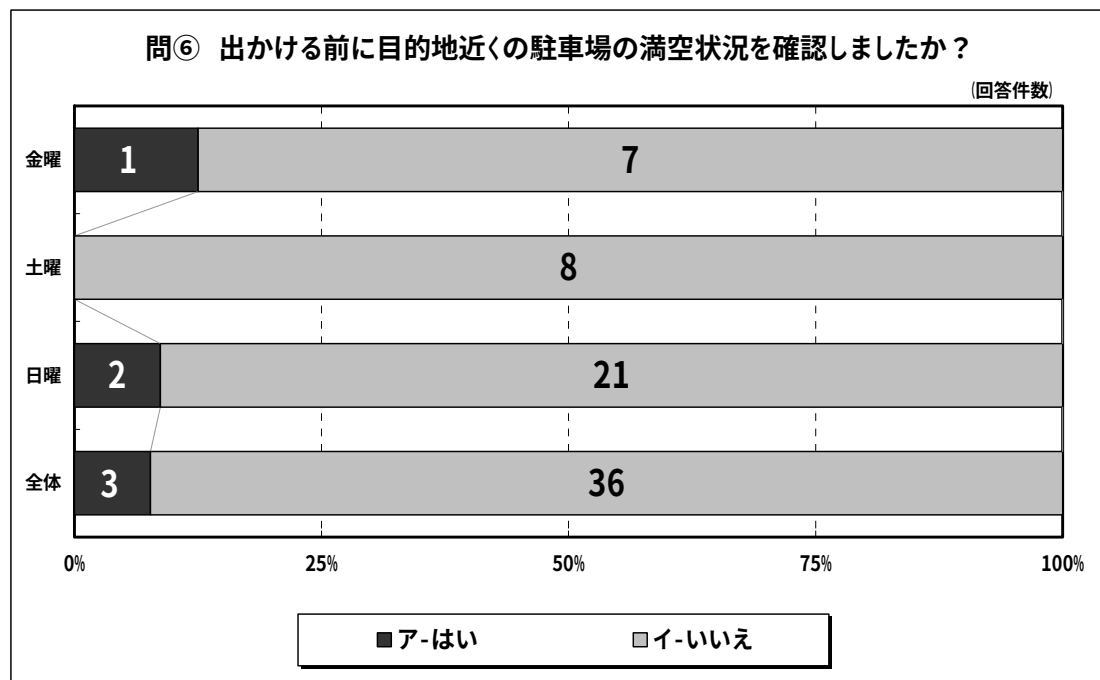
曜日	目的
新宿(土)	食事
新宿(土)	東京マラソンコース下見
新宿(金)	パスポート公布のため
新宿(金)	都庁に用事

問⑥ 出かける前に目的地近くの駐車場の満空状況を確認しましたか？

・渋谷（表）

	ア-はい	イ-いいえ
渋谷金	1	7
渋谷土	0	8
渋谷日	2	21
渋谷全体	3	36
渋谷金	12.5%	87.5%
渋谷土	0.0%	100.0%
渋谷日	8.7%	91.3%
渋谷全体	7.7%	92.3%

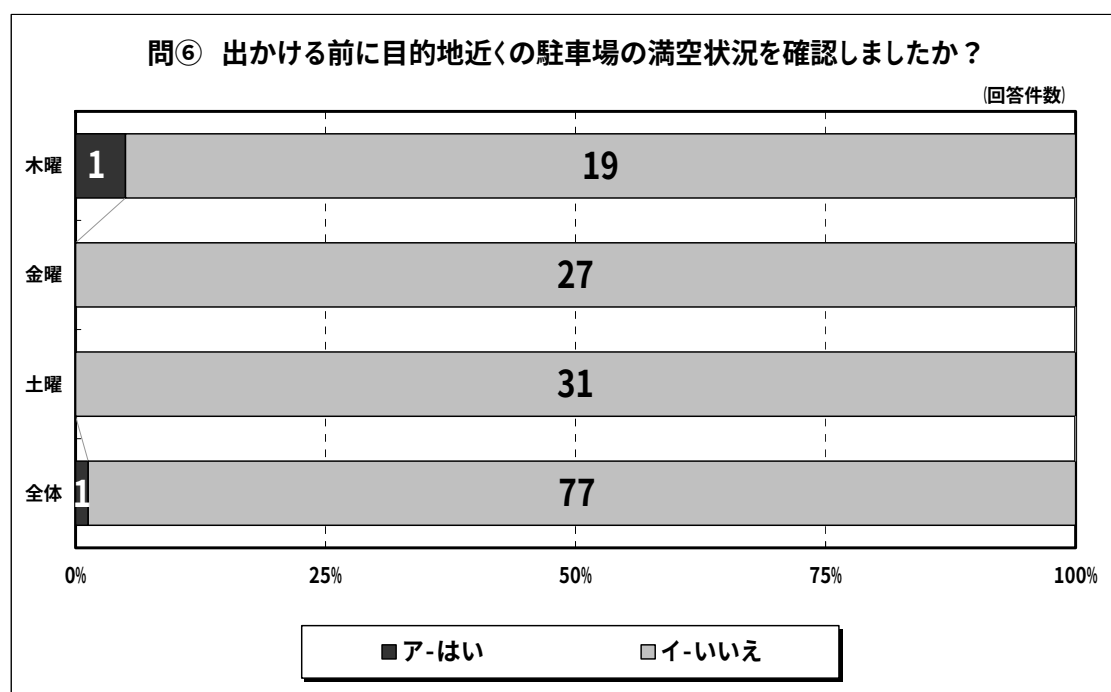
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-はい	イ-いいえ
新宿木	1	19
新宿金	0	27
新宿土	0	31
新宿全体	1	77
新宿木	5.0%	95.0%
新宿金	0.0%	100.0%
新宿土	0.0%	100.0%
新宿全体	1.3%	98.7%

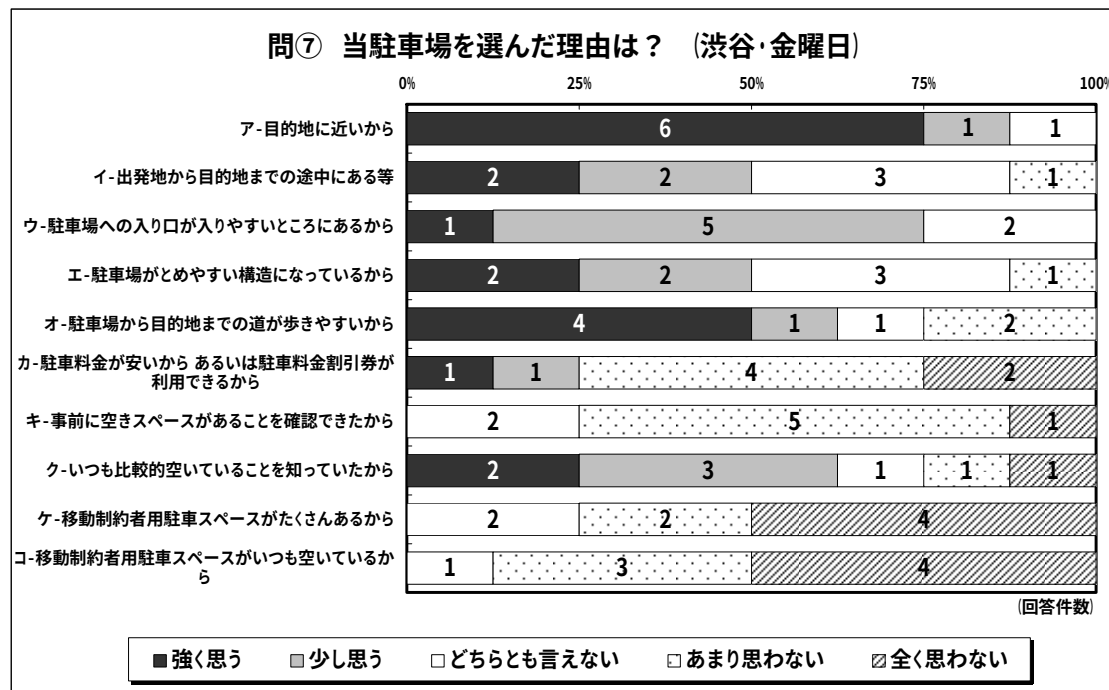
・新宿（グラフ）



問⑦ 当駐車場を選んだ理由をお聞かせ下さい。

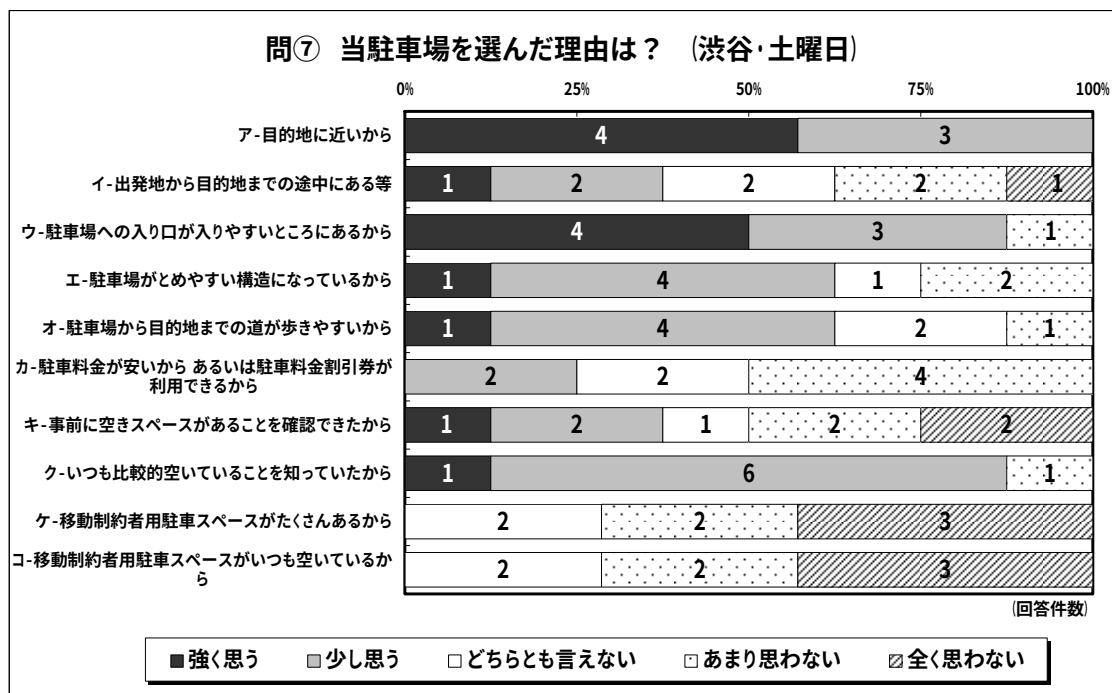
・渋谷（金曜日）

渋谷（金曜日）	ア-目的地に近いから	イ-出発地から目的地までの途中にある等	ウ-駐車場への入り口が入りやすいところにあるから	エ-駐車場がとめやすい構造になっているから	オ-駐車場から目的地までの道が歩きやすいから	カ-駐車料金が安いから あるいは駐車料金割引券が利用できるから	キ-事前に空きスペースがあることを確認できたから	ク-いつも比較的空いていることを知っていたから	ケ-移動制約者用駐車スペースがたくさんあるから	コ-移動制約者用駐車スペースがいつも空いているから
強く思う	6	2	1	2	4	1	0	2	0	0
少し思う	1	2	5	2	1	1	0	3	0	0
どちらとも言えない	1	3	2	3	1	0	2	1	2	1
あまり思わない	0	1	0	1	2	4	5	1	2	3
全く思わない	0	0	0	0	0	2	1	1	4	4
合 計	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
強く思う	75.0%	25.0%	12.5%	25.0%	50.0%	12.5%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%
少し思う	12.5%	25.0%	62.5%	25.0%	12.5%	12.5%	0.0%	37.5%	0.0%	0.0%
どちらとも言えない	12.5%	37.5%	25.0%	37.5%	12.5%	0.0%	25.0%	12.5%	25.0%	12.5%
あまり思わない	0.0%	12.5%	0.0%	12.5%	25.0%	50.0%	62.5%	12.5%	25.0%	37.5%
全く思わない	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	12.5%	12.5%	50.0%	50.0%
合 計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



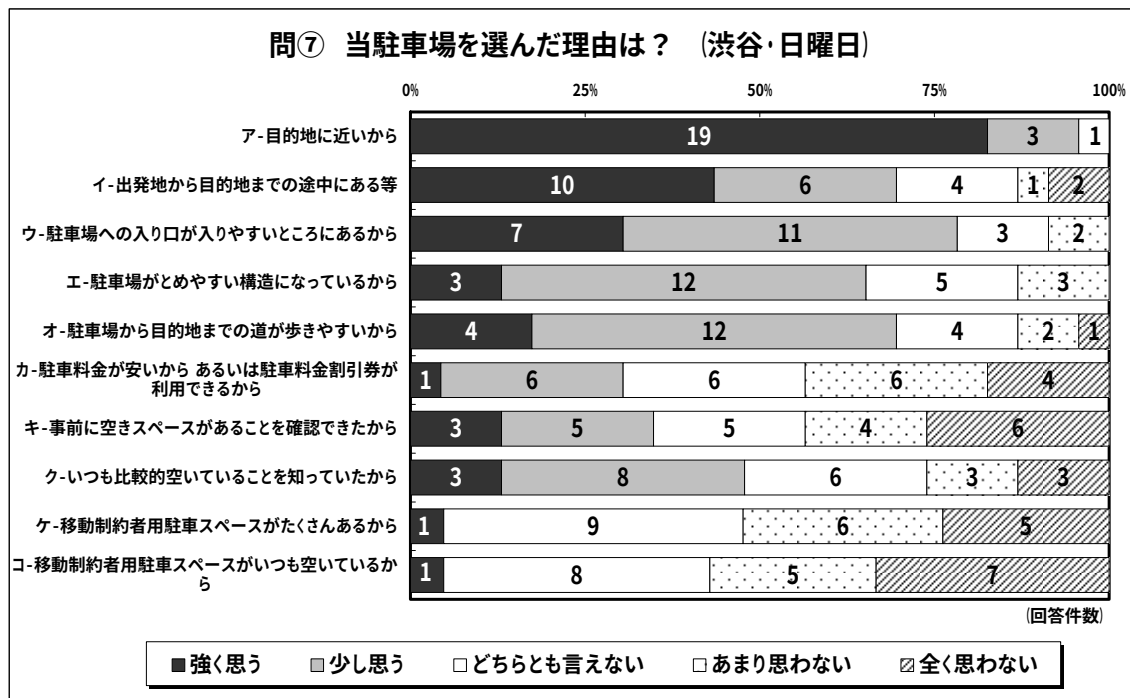
・渋谷（土曜日）

渋谷（土曜日）	ア-目的地に近いから	イ-出発地から目的地までの途中にある等	ウ-駐車場への入り口が入りやすいところにあるから	エ-駐車場がとめやすい構造になっているから	オ-駐車場から目的地までの道が歩きやすいから	カ-駐車料金が安いから あるいは駐車料金割引券が利用できるから	キ-事前に空きスペースがあることを確認できたから	ク-いつも比較的空いていることを知っていたから	ケ-移動制約者用駐車スペースがたくさんあるから	コ-移動制約者用駐車スペースがいつも空いているから
強く思う	4	1	4	1	1	0	1	1	0	0
少し思う	3	2	3	4	4	2	2	6	0	0
どちらとも言えない	0	2	0	1	2	2	1	0	2	2
あまり思わない	0	2	1	2	1	4	2	1	2	2
全く思わない	0	1	0	0	0	0	2	0	3	3
合 計	7	8	8	8	8	8	8	8	7	7
強く思う	57.1%	12.5%	50.0%	12.5%	12.5%	0.0%	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%
少し思う	42.9%	25.0%	37.5%	50.0%	50.0%	25.0%	25.0%	75.0%	0.0%	0.0%
どちらとも言えない	0.0%	25.0%	0.0%	12.5%	25.0%	25.0%	12.5%	0.0%	28.6%	28.6%
あまり思わない	0.0%	25.0%	12.5%	25.0%	12.5%	50.0%	25.0%	12.5%	28.6%	28.6%
全く思わない	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	42.9%	42.9%
合 計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



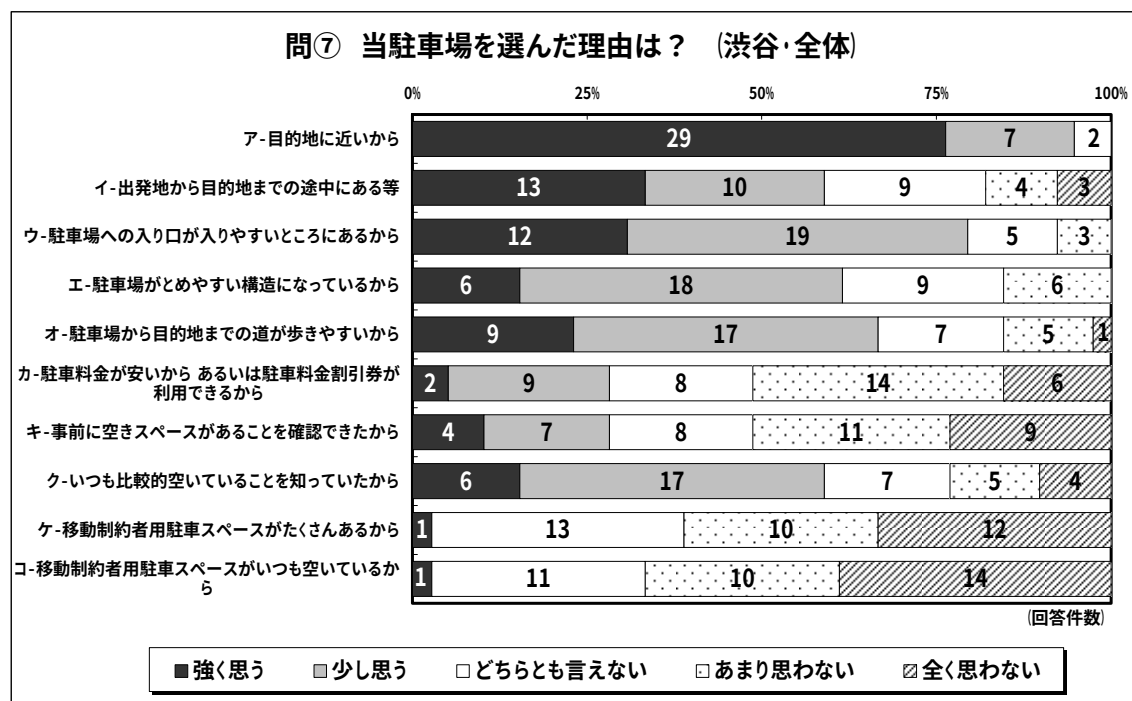
・渋谷（日曜日）

渋谷（日曜日）	ア-目的地に近いから	イ-出発地から目的地までの途中にある等	ウ-駐車場への入り口が入りやすいところにあるから	エ-駐車場がとめやすい構造になっているから	オ-駐車場から目的地までの道が歩きやすいから	カ-駐車料金が安いから あるいは駐車料金割引券が利用できるから	キ-事前に空きスペースがあることを確認できたから	ク-いつも比較的空いていることを知っていたから	ケ-移動制約者用駐車スペースがたくさんあるから	コ-移動制約者用駐車スペースがいつも空いているから
強く思う	19	10	7	3	4	1	3	3	1	1
少し思う	3	6	11	12	12	6	5	8	0	0
どちらとも言えない	1	4	3	5	4	6	5	6	9	8
あまり思わない	0	1	2	3	2	6	4	3	6	5
全く思わない	0	2	0	0	1	4	6	3	5	7
合 計	23	23	23	23	23	23	23	23	21	21
強く思う	82.6%	43.5%	30.4%	13.0%	17.4%	4.3%	13.0%	13.0%	4.8%	4.8%
少し思う	13.0%	26.1%	47.8%	52.2%	52.2%	26.1%	21.7%	34.8%	0.0%	0.0%
どちらとも言えない	4.3%	17.4%	13.0%	21.7%	17.4%	26.1%	21.7%	26.1%	42.9%	38.1%
あまり思わない	0.0%	4.3%	8.7%	13.0%	8.7%	26.1%	17.4%	13.0%	28.6%	23.8%
全く思わない	0.0%	8.7%	0.0%	0.0%	4.3%	17.4%	26.1%	13.0%	23.8%	33.3%
合 計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



・渋谷（全体）

渋谷（全体）	ア-目的地に近いから	イ-出発地から目的地までの途中にある等	ウ-駐車場への入り口が入りやすいところにあるから	エ-駐車場がとめやすい構造になっているから	オ-駐車場から目的地までの道が歩きやすいから	カ-駐車料金が安いからあるいは駐車料金割引券が利用できるから	キ-事前に空きスペースがあることを確認できたから	ク-いつも比較的空いていることを知っていたから	ケ-移動制約者用駐車スペースがたくさんあるから	コ-移動制約者用駐車スペースがいつも空いているから
強く思う	29	13	12	6	9	2	4	6	1	1
少し思う	7	10	19	18	17	9	7	17	0	0
どちらとも言えない	2	9	5	9	7	8	8	7	13	11
あまり思わない	0	4	3	6	5	14	11	5	10	10
全く思わない	0	3	0	0	1	6	9	4	12	14
合 計	38	39	39	39	39	39	39	39	36	36
強く思う	76.3%	33.3%	30.8%	15.4%	23.1%	5.1%	10.3%	15.4%	2.8%	2.8%
少し思う	18.4%	25.6%	48.7%	46.2%	43.6%	23.1%	17.9%	43.6%	0.0%	0.0%
どちらとも言えない	5.3%	23.1%	12.8%	23.1%	17.9%	20.5%	20.5%	17.9%	36.1%	30.6%
あまり思わない	0.0%	10.3%	7.7%	15.4%	12.8%	35.9%	28.2%	12.8%	27.8%	27.8%
全く思わない	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	2.6%	15.4%	23.1%	10.3%	33.3%	38.9%
合 計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

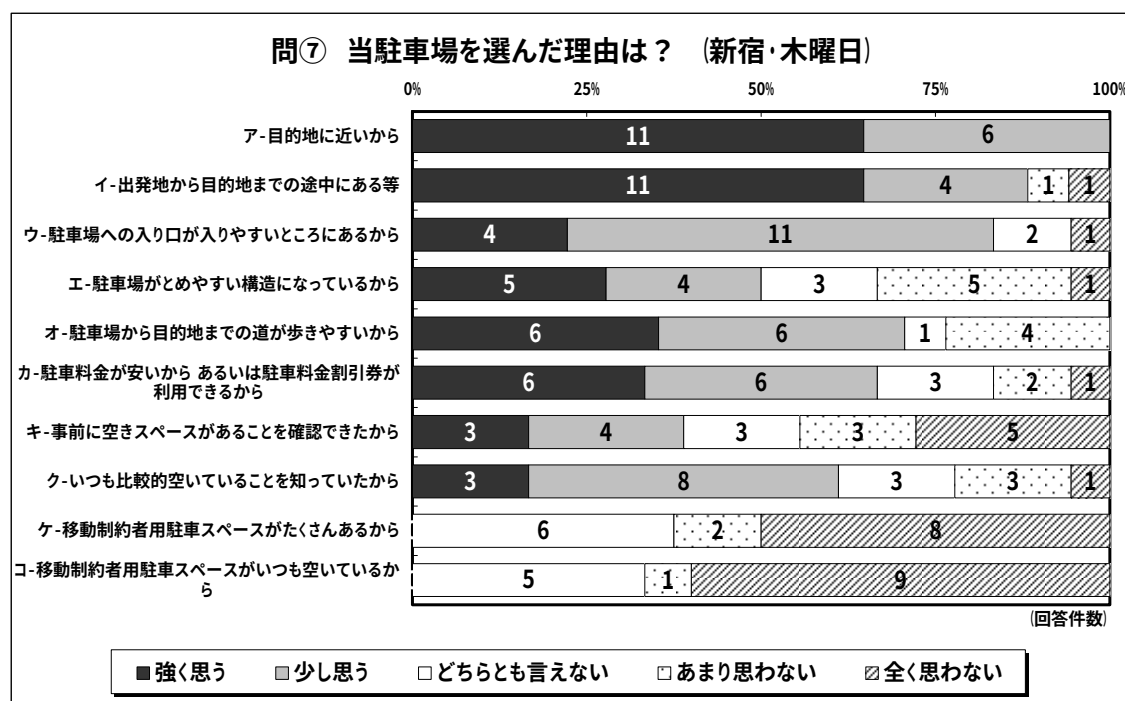


・渋谷（「その他」欄の自由記述内容）

曜日	目 的
渋谷（金）	カーナビで出た一番近い駐車場だったから。
渋谷（土）	多く車が停められるところをここしか知らない。
渋谷（日）	移動制約者は出入り口を選ばなければならない。
渋谷（日）	駐車可能台数が多いこと。

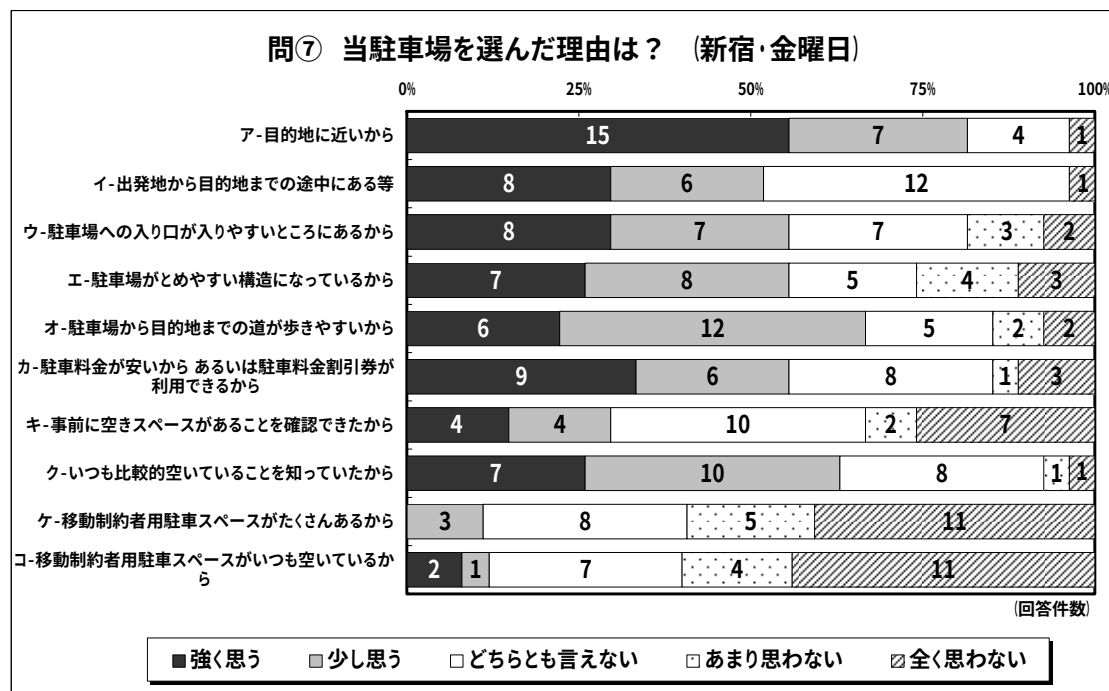
・新宿（木曜日）

新宿（木曜日）	ア-目的地に近いから	イ-出発地から目的地までの途中にある等	ウ-駐車場への入り口が入りやすいところにあるから	エ-駐車場がとめやすい構造になっているから	オ-駐車場から目的地までの道が歩きやすいから	カ-駐車料金が安いから あるいは駐車料金割引券が利用できるから	キ-事前に空きスペースがあることを確認できたから	ク-いつも比較的空いていることを知っていたから	ケ-移動制約者用駐車スペースがたくさんあるから	コ-移動制約者用駐車スペースがいつも空いているから
強く思う	11	11	4	5	6	6	3	3	0	0
少し思う	6	4	11	4	6	6	4	8	0	0
どちらとも言えない	0	0	2	3	1	3	3	3	6	5
あまり思わない	0	1	0	5	4	2	3	3	2	1
全く思わない	0	1	1	1	0	1	5	1	8	9
合 計	17	17	18	18	17	18	18	18	16	15
強く思う	64.7%	64.7%	22.2%	27.8%	35.3%	33.3%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%
少し思う	35.3%	23.5%	61.1%	22.2%	35.3%	33.3%	22.2%	44.4%	0.0%	0.0%
どちらとも言えない	0.0%	0.0%	11.1%	16.7%	5.9%	16.7%	16.7%	16.7%	37.5%	33.3%
あまり思わない	0.0%	5.9%	0.0%	27.8%	23.5%	11.1%	16.7%	16.7%	12.5%	6.7%
全く思わない	0.0%	5.9%	5.6%	5.6%	0.0%	5.6%	27.8%	5.6%	50.0%	60.0%
合 計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



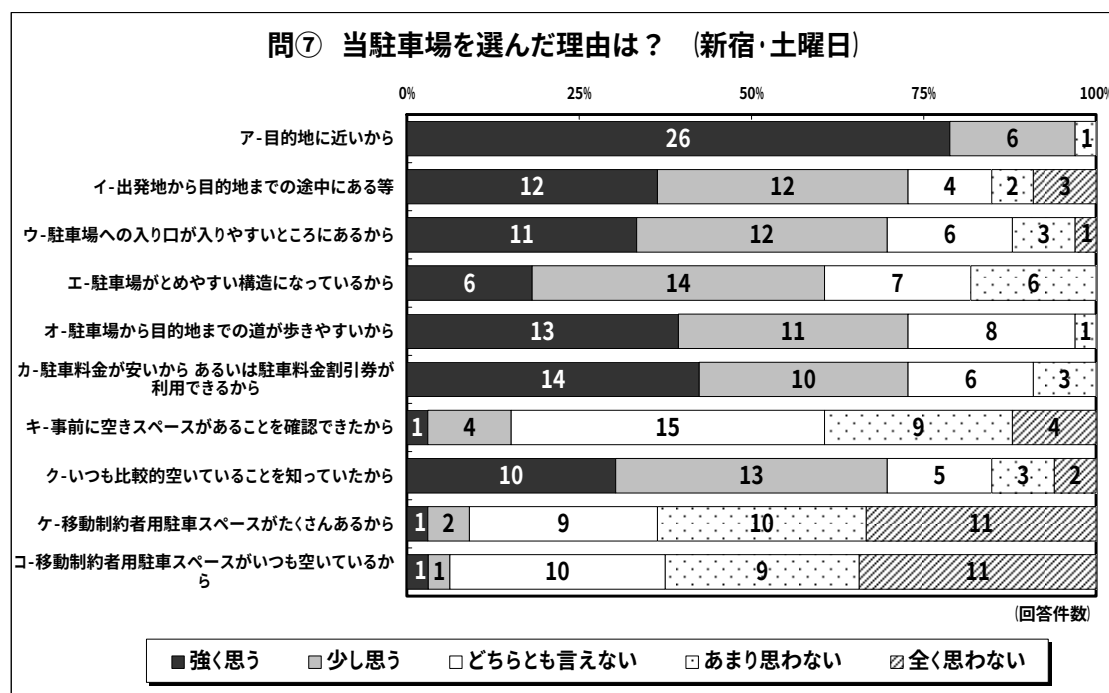
・新宿（金曜日）

新宿（金曜日）	ア-目的地に近いから	イ-出発地から目的地までの途中にある等	ウ-駐車場への入り口が入りやすいところにあるから	エ-駐車場がとめやすい構造になっているから	オ-駐車場から目的地までの道が歩きやすいから	カ-駐車料金が安いから あるいは駐車料金割引券が利用できるから	キ-事前に空きスペースがあることを確認できたから	ク-いつも比較的空いていることを知っていたから	ケ-移動制約者用駐車スペースがたくさんあるから	コ-移動制約者用駐車スペースがいつも空いているから
強く思う	15	8	8	7	6	9	4	7	0	2
少し思う	7	6	7	8	12	6	4	10	3	1
どちらとも言えない	4	12	7	5	5	8	10	8	8	7
あまり思わない	0	0	3	4	2	1	2	1	5	4
全く思わない	1	1	2	3	2	3	7	1	11	11
合 計	27	27	27	27	27	27	27	27	27	25
強く思う	55.6%	29.6%	29.6%	25.9%	22.2%	33.3%	14.8%	25.9%	0.0%	8.0%
少し思う	25.9%	22.2%	25.9%	29.6%	44.4%	22.2%	14.8%	37.0%	11.1%	4.0%
どちらとも言えない	14.8%	44.4%	25.9%	18.5%	18.5%	29.6%	37.0%	29.6%	29.6%	28.0%
あまり思わない	0.0%	0.0%	11.1%	14.8%	7.4%	3.7%	7.4%	3.7%	18.5%	16.0%
全く思わない	3.7%	3.7%	7.4%	11.1%	7.4%	11.1%	25.9%	3.7%	40.7%	44.0%
合 計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



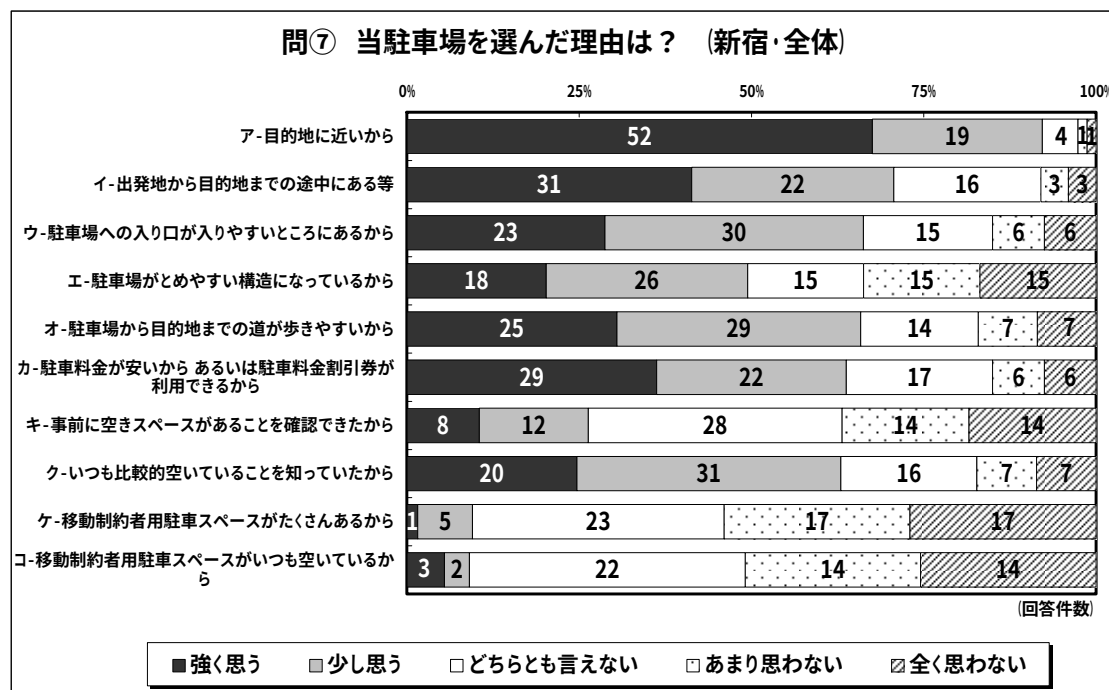
・新宿（土曜日）

新宿（土曜日）	ア-目的地に近いから	イ-出発地から目的地までの途中にある等	ウ-駐車場への入り口が入りやすいところにあるから	エ-駐車場がとめやすい構造になっているから	オ-駐車場から目的地までの道が歩きやすいから	カ-駐車料金が安いからあるいは駐車料金割引券が利用できるから	キ-事前に空きスペースがあることを確認できたから	ク-いつも比較的空いていることを知っていたから	ケ-移動制約者用駐車スペースがたくさんあるから	コ-移動制約者用駐車スペースがいつも空いているから
強く思う	26	12	11	6	13	14	1	10	1	1
少し思う	6	12	12	14	11	10	4	13	2	1
どちらとも言えない	0	4	6	7	8	6	15	5	9	10
あまり思わない	1	2	3	6	1	3	9	3	10	9
全く思わない	0	3	1	0	0	0	4	2	11	11
合 計	33	33	33	33	33	33	33	33	33	32
強く思う	78.8%	36.4%	33.3%	18.2%	39.4%	42.4%	3.0%	30.3%	3.0%	3.1%
少し思う	18.2%	36.4%	36.4%	42.4%	33.3%	30.3%	12.1%	39.4%	6.1%	3.1%
どちらとも言えない	0.0%	12.1%	18.2%	21.2%	24.2%	18.2%	45.5%	15.2%	27.3%	31.3%
あまり思わない	3.0%	6.1%	9.1%	18.2%	3.0%	9.1%	27.3%	9.1%	30.3%	28.1%
全く思わない	0.0%	9.1%	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.1%	6.1%	33.3%	34.4%
合 計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



・新宿（全体）

新宿（全体）	ア-目的地に近いから	イ-出発地から目的地までの途中にある等	ウ-駐車場への入り口が入りやすいところにあるから	エ-駐車場がとめやすい構造になっているから	オ-駐車場から目的地までの道が歩きやすいから	カ-駐車料金が安いから あるいは駐車料金割引券が利用できるから	キ-事前に空きスペースがあることを確認できたから	ク-いつも比較的空いていることを知っていたから	ケ-移動制約者用駐車スペースがたくさんあるから	コ-移動制約者用駐車スペースがいつも空いているから
強く思う	52	31	23	18	25	29	8	20	1	3
少し思う	19	22	30	26	29	22	12	31	5	2
どちらとも言えない	4	16	15	15	14	17	28	16	23	22
あまり思わない	1	3	6	15	7	6	14	7	17	14
全く思わない	1	5	4	4	2	4	16	4	30	31
合 計	77	77	78	78	77	78	78	78	76	72
強く思う	67.5%	40.3%	29.5%	23.1%	32.5%	37.2%	10.3%	25.6%	1.3%	4.2%
少し思う	24.7%	28.6%	38.5%	33.3%	37.7%	28.2%	15.4%	39.7%	6.6%	2.8%
どちらとも言えない	5.2%	20.8%	19.2%	19.2%	18.2%	21.8%	35.9%	20.5%	30.3%	30.6%
あまり思わない	1.3%	3.9%	7.7%	19.2%	9.1%	7.7%	17.9%	9.0%	22.4%	19.4%
全く思わない	1.3%	6.5%	5.1%	5.1%	2.6%	5.1%	20.5%	5.1%	39.5%	43.1%
合 計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



・新宿（「その他」欄の自由記述内容）

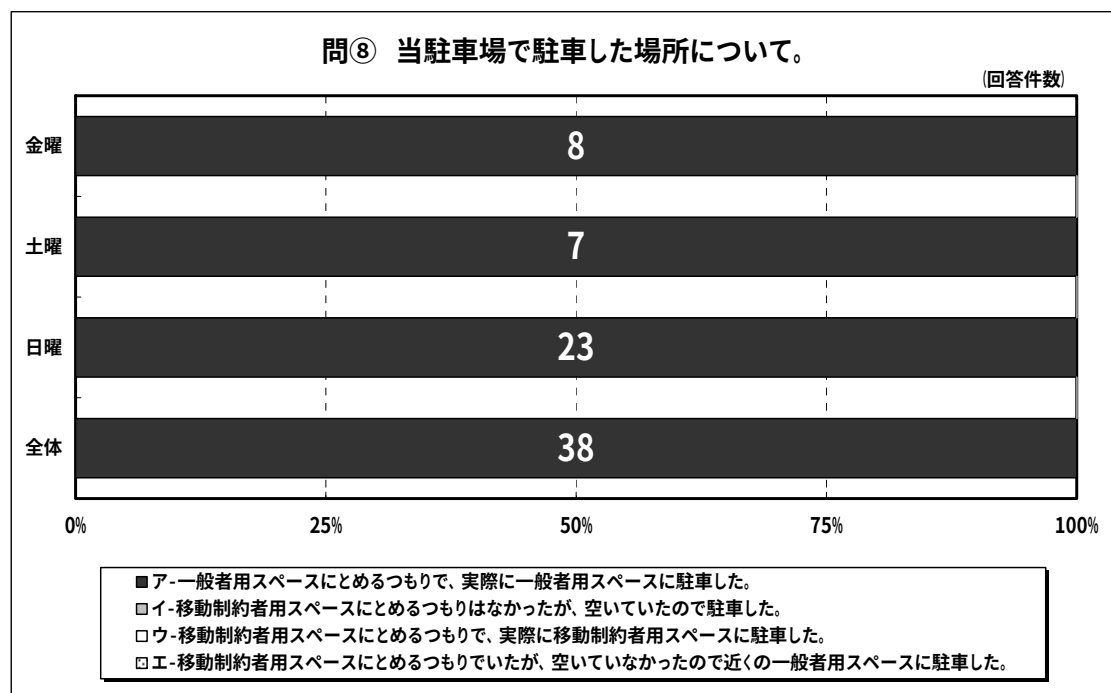
曜日	目 的
新宿(木)	初めての地で目についたから
新宿(木)	20年位前より利用している。周囲の駐車場に比べると料金が安い。
新宿(金)	移動制約であることを証明できないので駐車スペースは普通車用を選ぶ。
新宿(金)	駐車スペースが少し狭い。
新宿(金)	前納カードが便利。
新宿(金)	トイレがあるから。
新宿(土)	移動制約者用駐車スペースは広いと思います。

問⑧ 当駐車場で駐車した場所について

・渋谷（表）

	ア-一般者用 スペースにと めるつもり で、実際に一 般者用スペー スに駐車した	イ-移動制約 者用スペース にとめるつも りはなかった が、空いてい たので駐車し た	ウ-移動制約 者用スペース にとめるつも りで、実際に 移動制約者 用スペースに 駐車した	エ-移動制約 者用スペース にとめるつも りでいたが、 空いていな かったので近 くの一般者用 スペースに駐 車した
渋谷金	8	0	0	0
渋谷土	7	0	0	0
渋谷日	23	0	0	0
渋谷全体	38	0	0	0
渋谷金	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷土	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷日	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷全体	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%

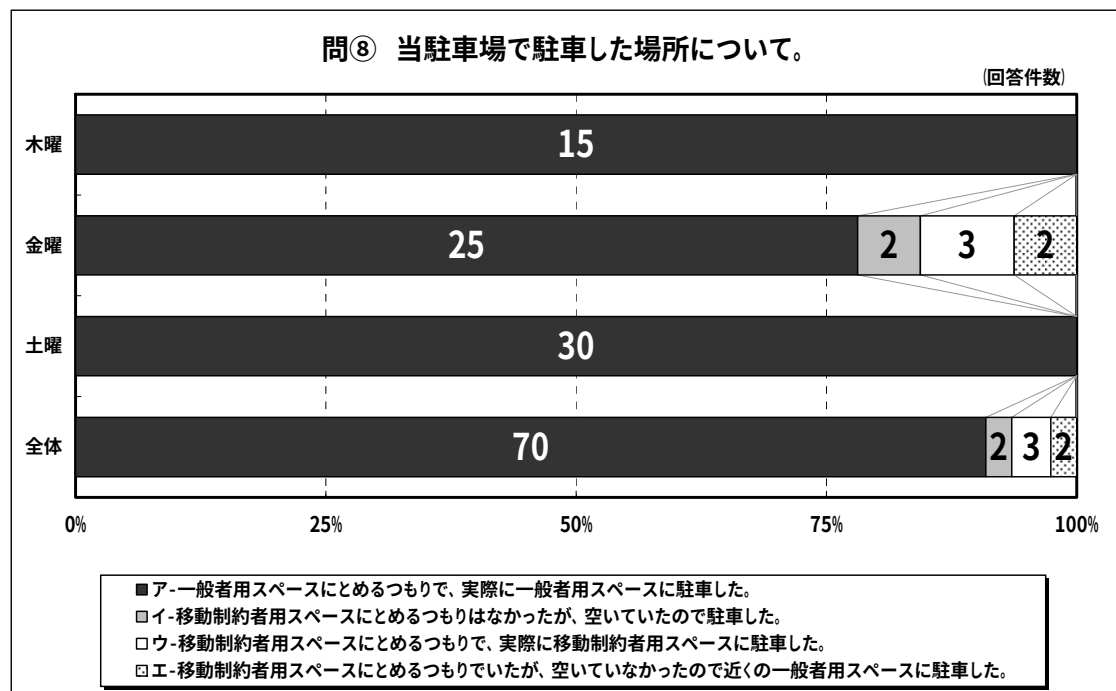
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-一般者用スペースにとめるつもりで、実際に一般者用スペースに駐車した	イ-移動制約者用スペースにとめるつもりはなかったが、空いていたので駐車した	ウ-移動制約者用スペースにとめるつもりで、実際に移動制約者用スペースに駐車した	エ-移動制約者用スペースにとめるつもりでいたが、空いていなかったなので近くの一般者用スペースに駐車した
新宿木	15	0	0	0
新宿金	25	2	3	2
新宿土	30	0	0	0
新宿全体	70	2	3	2
新宿木	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
新宿金	78.1%	6.3%	9.4%	6.3%
新宿土	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
新宿全体	90.9%	2.6%	3.9%	2.6%

・新宿（グラフ）



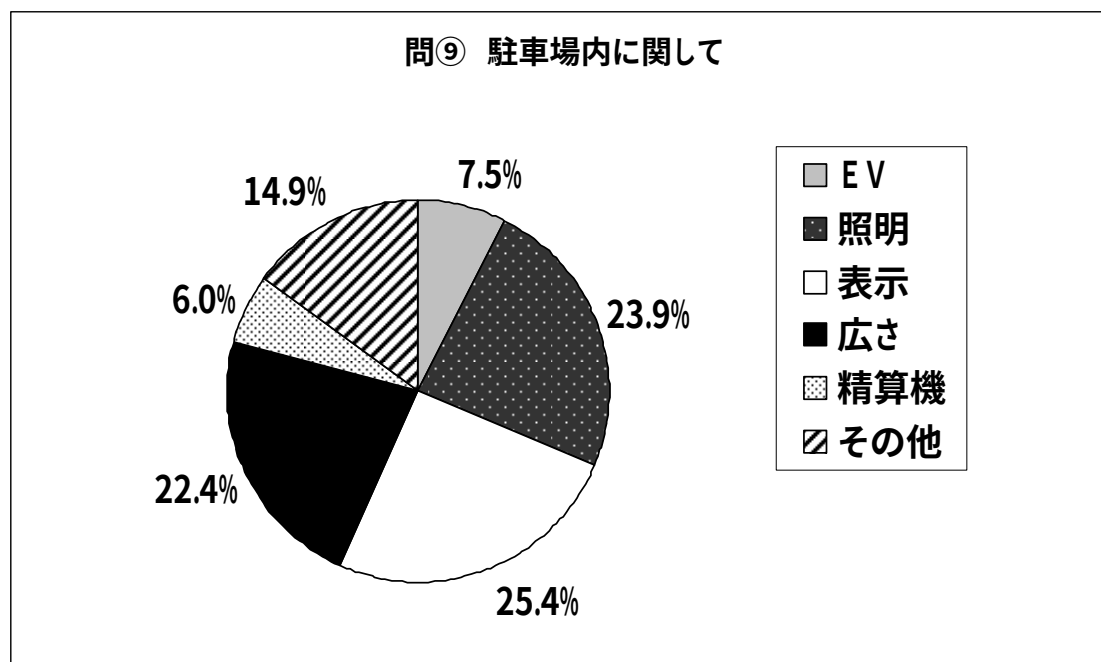
問⑨ 当駐車場をより快適に利用するために、改善すべき点がありましたら自由にご記入下さい。

・駐車場内に関して

渋谷		EV	表示	広さ	精算機	その他	合計
	数	5	10	2	4	3	24
	率	20.8%	41.7%	8.3%	16.7%	12.5%	100.0%

新宿		照明	表示	広さ	その他	合計
	数	16	7	13	7	43
	率	37.2%	16.3%	30.2%	16.3%	100.0%

合計		EV	照明	表示	広さ	精算機	その他	合計
	数	5	16	17	15	4	10	67
	率	7.5%	23.9%	25.4%	22.4%	6.0%	14.9%	100.0%



- ・ 渋谷（駐車場内に関して、自由記述内容）

渋谷		EV	表示	広さ	精算機	その他	合計
	数	5	10	2	4	3	24
	率	20.8%	41.7%	8.3%	16.7%	12.5%	100.0%

内 訳	曜 日	記 述 内 容
EV	渋谷金	エレベーターを増やして欲しい。
	渋谷金	階段で地上に出る場所が多すぎ。エレベーターが必要。駐車場内の地図が見つらい。
	渋谷土	駅のほうへ出られる階段を作って欲しい。エレベーターを増やして欲しい。
	渋谷日	エレベーターがない。
	渋谷日	エレベーターがあったのかわからない。エレベーターがあって欲しい。
表示	渋谷金	場内表示。どこにスペース(車椅子の場所)が書いてある。エレベーター等の表示。
	渋谷金	「D」奥側(B3へ進む通路)の状況が手前で分からず不便・実際に行ってみて満車の場合、B2をもう一周する羽目になる。
	渋谷土	場内で「空」表示が点灯していても実際には狭く停められない場所があるところ。
	渋谷土	停めた場所がわからなくなることがあるので番号を入れてくれるといいと思います。
	渋谷日	初めて利用したせいもあるかもしれませんが、出口までの道がけっこうぐちゃぐちゃと駐車場内を回らされて出るので時間がかかった。出口の看板を見やすく目立つようにして欲しい。
	渋谷日	場内の案内が足りない。
	渋谷日	行き先表示がカラフルすぎてわかりにくい。
	渋谷日	入った時点で開いている場所を知りたい。
	渋谷日	「空」のある場所を示すランプがついていてもあいていないことがあるが、出来れば正しく転倒するようにしていただくと助かります。
広さ	渋谷金	なるべく多くの車両を駐車させるためには仕方ないかもしれないが、一台が狭い。
	渋谷日	難しいかもしれないが柱の角をカットできると駐車しやすい。大きい車が何度も切り替えした末、諦めて別の場所を探していた。
精算機	渋谷金	事前生産機を駐車場奥側に増設して欲しい。合流地点に警告灯(回転灯等)があれば場内を安全に走行できると思う。
	渋谷金	出入り口語とに事前精算機を増設して欲しい。
	渋谷日	事前精算機の場所の案内板表示を増やして欲しい。
	渋谷日	地上出口をもう少し増やして欲しい。精算機をもう少し増やして欲しい。
	渋谷日	事前精算機の設置が少ない。
その他	渋谷日	夏は非常に暑い。換気を強化して欲しい。宇田川方面出口の右側の見通しが悪い。
	渋谷日	公共にしては料金設定が高すぎる。
	渋谷日	トイレがもう少しきれいだったと思う。

・新宿（駐車場内に関して、自由記述内容）

新宿		照明	表示	広さ	その他	合計
	数	16	7	13	7	43
	率	37.2%	16.3%	30.2%	16.3%	100.0%

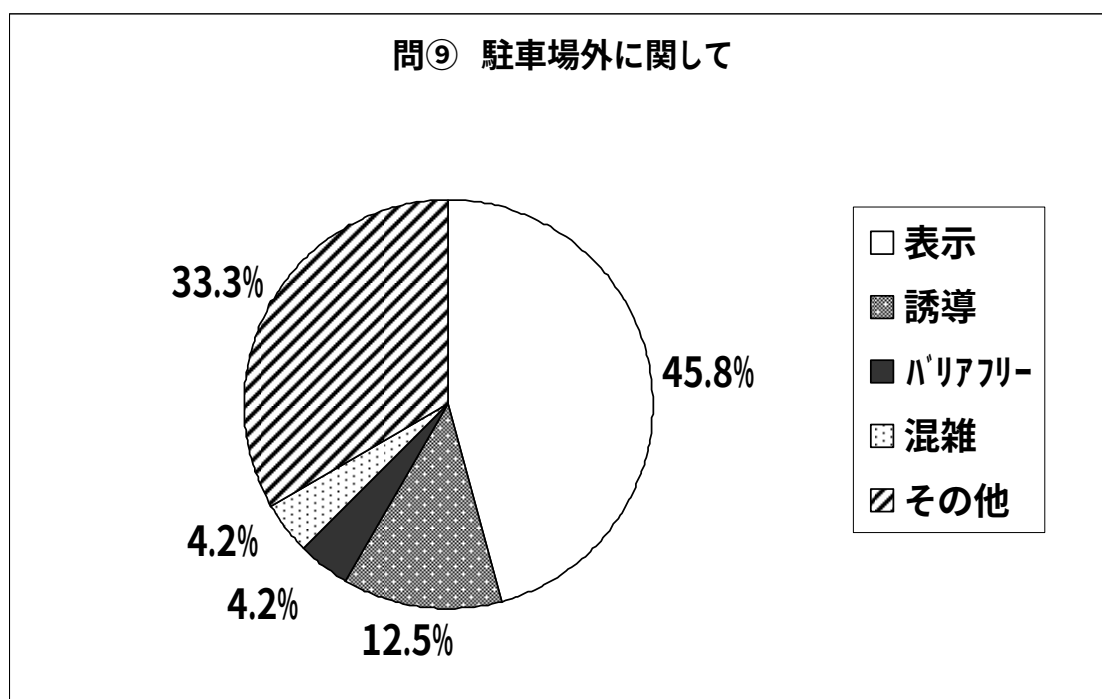
内 訳	曜 日	記 述 内 容
照明	新宿木	水銀灯もしくはLEDライトで中を明るくしてほしい。
	新宿木	照明を明るくしたほうがいい。
	新宿木	もっと明るく、セキュリティが不安。トイレが狭い。
	新宿金	暗い。
	新宿金	照明、通路幅を広く。
	新宿金	駐車場内が暗い気がする。
	新宿土	昼間でも暗い場所が多い。
	新宿土	暗い、下水のにおいがする。
	新宿土	駐車場内の照明をもう少し明るくしてほしい。
	新宿土	うす暗いのももう少し明るくしてほしい。
	新宿土	全体的に暗い、もっと明るくするべき。バイクスペースは良いと思うがなぜ場所があそこなのか？
	新宿土	暗い、入口が雑なイメージ。
	新宿土	もう少し明るくした方がいい。
	新宿土	照明が暗い。
	新宿土	照明が暗い。
	新宿土	もう少し明るくしてほしい。
表示	新宿木	移動制約者用駐車スペースの存在すら気がつかなかった。もし入場後に移動制約者用駐車スペースのみ空いていたら困ったことになっていたと思います。
	新宿木	看板が目立ったほうがいい。
	新宿木	入場の時空きスペースが分かるといい。
	新宿金	入ってからどのスペースが空いているか一目で確認できる装置があればよい。
	新宿土	駐車場所表示の設置。
	新宿土	どこのスペースが空いているかわかるとよい。
広さ	新宿土	空きスペースが駐車場に入った時分かりやすくなっているとよい（空のマークが点滅してるとか）。
	新宿金	道路が狭いため、駐車場発車時に切り返しが必要な時がある（通路がもう少し広いといい）。
	新宿金	大型RVのため駐車スペースにもう少し余裕があるとうれしい。
	新宿金	もう少し通路が広いといい。
	新宿金	スペースをもう少し広くしてもらいたい。
	新宿金	車間がもう少し広いほうがいい。場内をもう少し明るくしてもらいたい。
	新宿金	駐車スペースがかなりシビアなのでもう少し幅を広げてほしい。中が暗い。歩行者スペースがほしい。
	新宿金	白線枠（駐車スペース）が狭いのが不満。大きめの乗用車なので停めにくい。しばしば隣の車のドアを当てられるのでそうならないよう気を使っている。場内が薄暗く車上盗が不安。以前に他の（新宿駅西口地下）駐車場で盗難の経験がある。
	新宿金	出入り口に近いスペースと同様に奥のエリアも少し広くしてほしい。
	新宿土	もっと広く、もっと明るく。
	新宿土	車間をもう少し広く取ってほしい。
	新宿土	もう少しスペースを広くしてほしい。
	新宿土	駐車スペースが狭い。車と車の間にスペースを設けるべき。
	新宿土	駐車スペースをもう少し広く拡大していただきたい。
その他	新宿木	以前に比べると台数は減った分、広くなったし照明も明るくなったのであまり不満はない。NSビル側に出入り口が出来るとうれしい。京王デパートの割引サービスも精算機で出来るとうれしい。
	新宿金	場内で速度を落とさせる工夫が必要。
	新宿金	奥川が下水臭い。
	新宿金	出入り口トイレ等（歩行者）利用者にとって快適とはいえない。
	新宿金	奥に行くほど携帯の電波が入らないのでよくしてほしい。
	新宿金	橋脚周りのガードレール、なくてもいいのでは？ポールにするとか？結構邪魔で橋脚近くは停めにくい。奥の方が下水臭い。
	新宿土	駐車スペースも広く満足でした。

・ 駐車場外に関して

渋谷		表示	バリアフリー	混雑	合計
	数	5	1	1	7
	率	71.4%	14.3%	14.3%	100.0%

新宿		表示	誘導	その他	合計
	数	6	3	8	17
	率	35.3%	17.6%	47.1%	100.0%

合計		表示	誘導	バリアフリー	混雑	その他	合計
	数	11	3	1	1	8	24
	率	45.8%	12.5%	4.2%	4.2%	33.3%	100.0%



- ・渋谷（駐車場外に関して、自由記述内容）

渋谷		表示	バリアフリー	混雑	合計
	数	5	1	1	7
	率	71.4%	14.3%	14.3%	100.0%

内 訳	曜 日	記 述 内 容
表示	渋谷金	初めて来た時に入り口が分からず、周辺を一周してしまった。
	渋谷土	わかりやすい看板などが欲しい。
	渋谷日	階数ごとに「空」の確認が出来たらいい。
	渋谷日	周辺地図がない。
	渋谷日	エレベーターの有無を地図にわかりやすく記載。
	渋谷日	出入り口からどの場所に停めたのかわからなくなったときの出入り口がわからないことがあった。
バリアフリー	渋谷日	外に出る際にバリアフリー(車椅子など)をもっと多く整備して欲しい。
混雑	渋谷日	土日などの出庫待ちをどうにかして欲しい。

- ・新宿（駐車場外に関して、自由記述内容）

新宿		表示	誘導	その他	合計
	数	6	3	8	17
	率	35.3%	17.6%	47.1%	100.0%

内 訳	曜 日	記 述 内 容
表示	新宿木	穴場なので宣伝は少なく。
	新宿木	歩行者が多いので車の入口にランプがあればよい。
	新宿金	もう少し駐車場入り口の表示を分かりやすくすると入りやすい(最初に来た時はどこにあるのか迷った)。
	新宿金	歩行者への告知。
	新宿金	駐車場の入口が分かりにくい。→などの路面表示をする。等の対策が必要。
	新宿土	駐車場の進入路にタクシーなどの路駐が多いので駐車場の入口が分かりづらい。
誘導	新宿金	事故防止のためにも出口付近に関係者等が誘導するといい(常時)。
	新宿金	出庫の際に係員が誘導してくれたらよい(いつもはいない係員が今日は誘導してくれ)。
	新宿土	駐車場入り口の人通りが多いため、交通整理員を配置すべき。
その他	新宿土	歩行者に注意が必要。もっと歩行者に協力いただけるよう工夫したい。
	新宿木	ミラーの設置。歩行者が来ているか分かりづらいから。
	新宿木	道が汚いときがある。きれいにしてほしい。
	新宿金	出入り口の幅が狭かったので広げてほしい。
	新宿金	歩道を横切る(出入り口)にミラー等もう少し歩行者が分かりやすい設備があったらよ
	新宿金	出入り口での安全が確認しにくい。
	新宿土	出口の先の歩行者を確認しやすくしてください。
	新宿土	道路に出るのに車通りも多くな、良い。

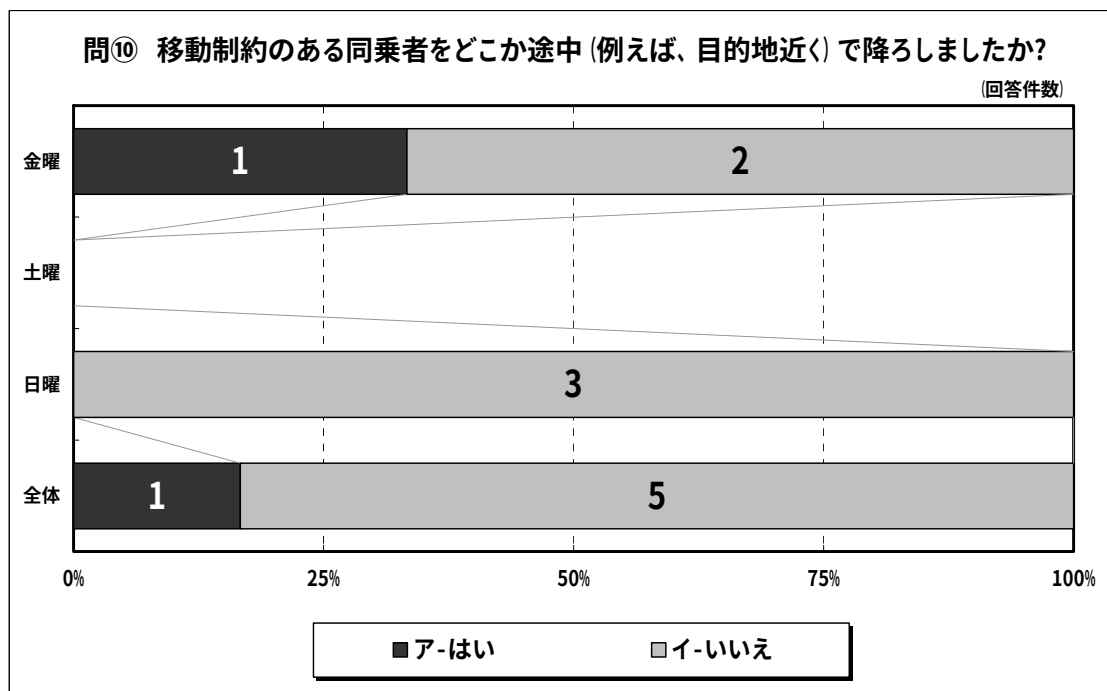
(3) 移動制約者が運転者または同乗の場合について

問⑩ 移動制約のある同乗者をどこか途中（例えば、目的地近く）で降ろしましたか？

・渋谷（表）

	ア-はい	イ-いいえ
渋谷金	1	2
渋谷土	0	0
渋谷日	0	3
渋谷全体	1	5
渋谷金	33.3%	66.7%
渋谷土	0.0%	0.0%
渋谷日	0.0%	100.0%
渋谷全体	16.7%	83.3%

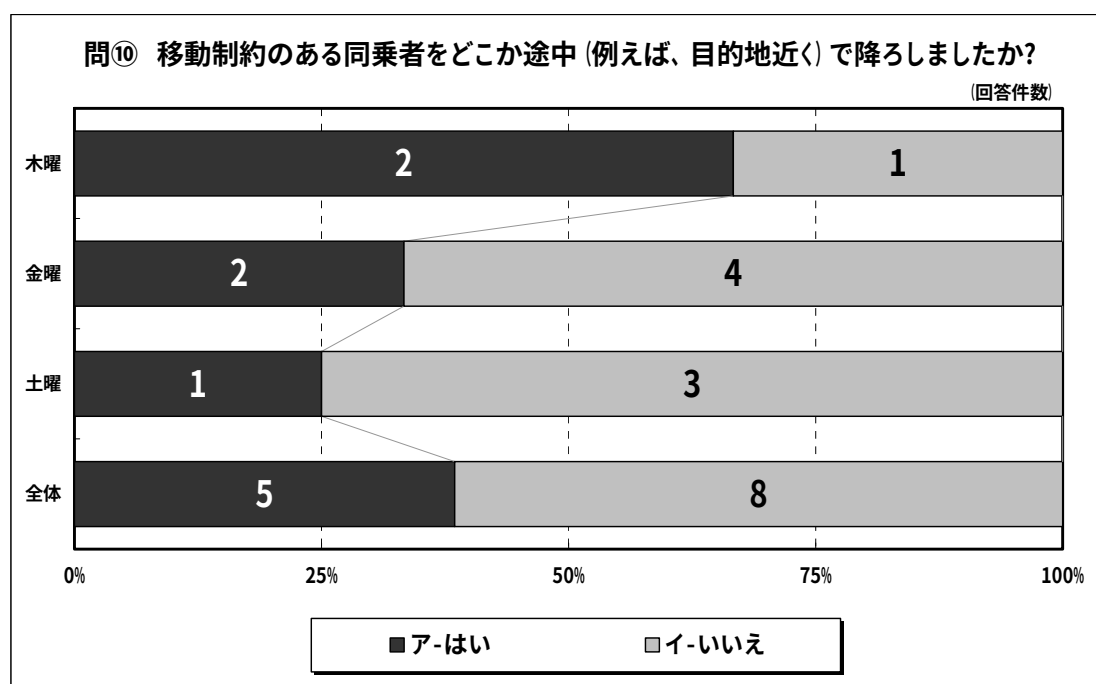
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-はい	イ-いいえ
新宿木	2	1
新宿金	2	4
新宿土	1	3
新宿全体	5	8
新宿木	66.7%	33.3%
新宿金	33.3%	66.7%
新宿土	25.0%	75.0%
新宿全体	38.5%	61.5%

・新宿（グラフ）

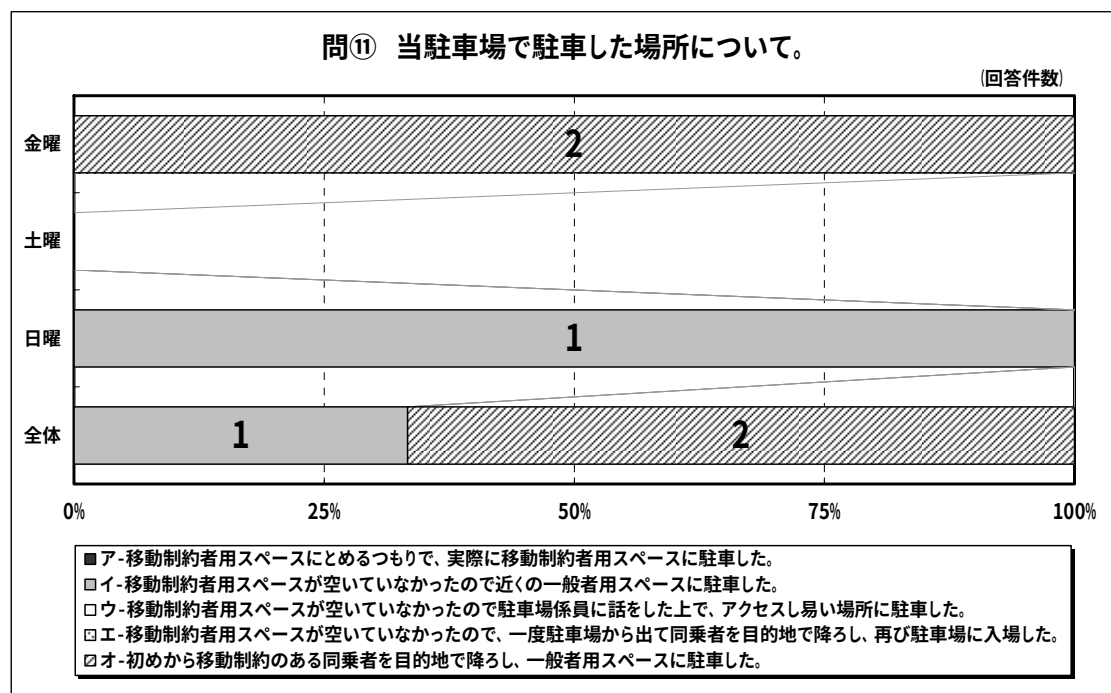


問⑪ 当駐車場で駐車した場所について。

・渋谷（表）

	ア-移動制約者用スペースにとめるつもりで、実際に移動制約者用スペースに駐車した。	イ-移動制約者用スペースが空いていなかったで近くの一般者用スペースに駐車した。	ウ-移動制約者用スペースが空いていなかったで駐車場係員に話をした上で、アクセスし易い場所に駐車した。	エ-移動制約者用スペースが空いていなかったで、一度駐車場から出て同乗者を目的地で降ろし、再び駐車場に入場した。	オ-初めから移動制約のある同乗者を目的地で降ろし、一般者用スペースに駐車した。
渋谷金	0	0	0	0	2
渋谷土	0	0	0	0	0
渋谷日	0	1	0	0	0
渋谷全体	0	1	0	0	2
渋谷金	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
渋谷土	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷日	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷全体	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	66.7%

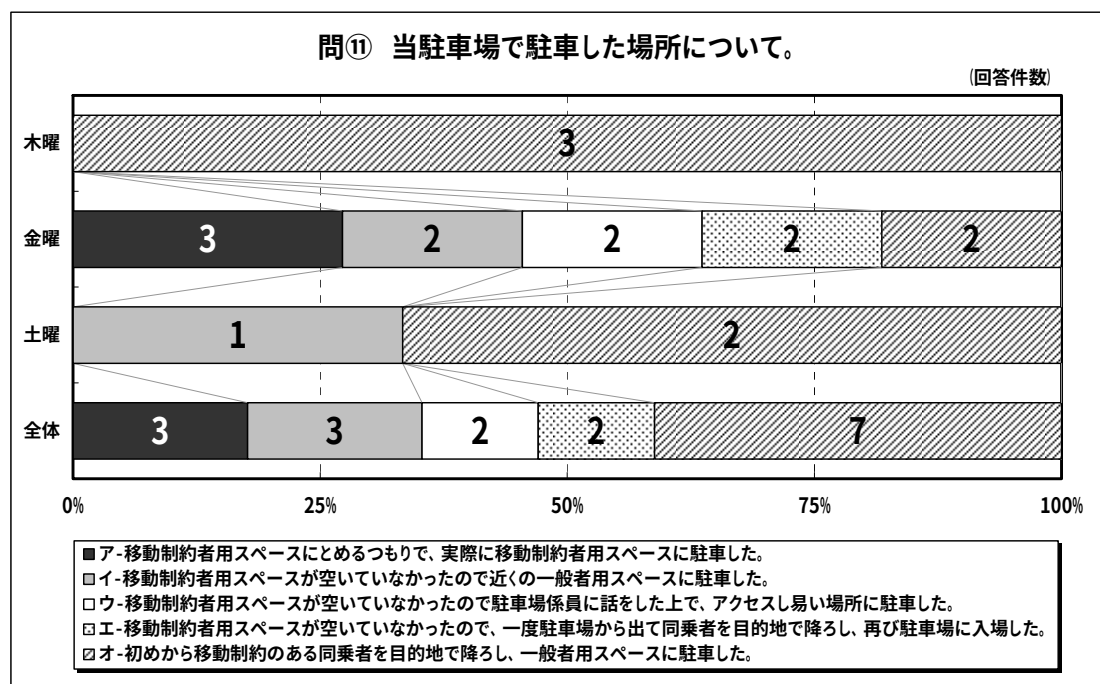
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-移動制約者用スペースにとめるつもりで、実際に移動制約者用スペースに駐車した。	イ-移動制約者用スペースが空いていなかったで近くの一般者用スペースに駐車した。	ウ-移動制約者用スペースが空いていなかったで駐車場係員に話をした上で、アクセスし易い場所に駐車した。	エ-移動制約者用スペースが空いていなかったで、一度駐車場から出て同乗者を目的地で降ろし、再び駐車場に入場した。	オ-初めから移動制約のある同乗者を目的地で降ろし、一般者用スペースに駐車した。
新宿木	0	0	0	0	3
新宿金	3	2	2	2	2
新宿土	0	1	0	0	2
新宿全体	3	3	2	2	7
新宿木	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
新宿金	27.3%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%
新宿土	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	66.7%
新宿全体	17.6%	17.6%	11.8%	11.8%	41.2%

・新宿（グラフ）

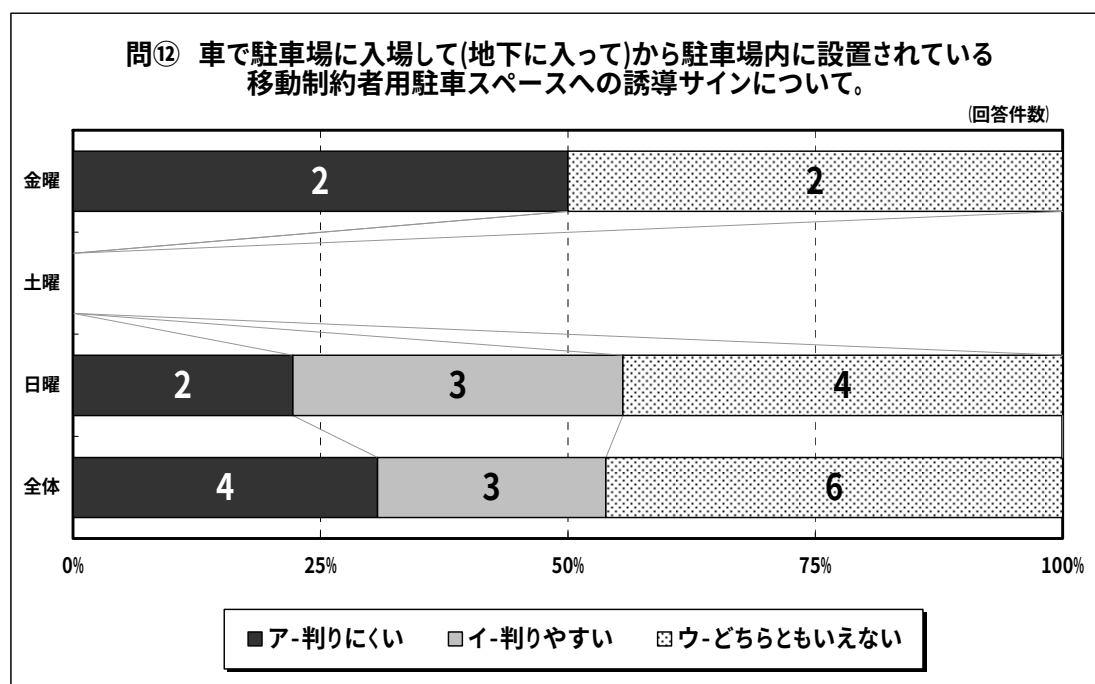


問⑫ 車で駐車場に入場して(地下に入って)から、駐車場内に設置されている移動制約者用駐車スペースへの誘導サインについて。

・渋谷（表）

	ア-判りにくい	イ-判りやすい	ウ-どちらともいえない
渋谷金	2	0	2
渋谷土	0	0	0
渋谷日	2	3	4
渋谷全体	4	3	6
渋谷金	50.0%	0.0%	50.0%
渋谷土	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷日	22.2%	33.3%	44.4%
渋谷全体	30.8%	23.1%	46.2%

・渋谷（グラフ）



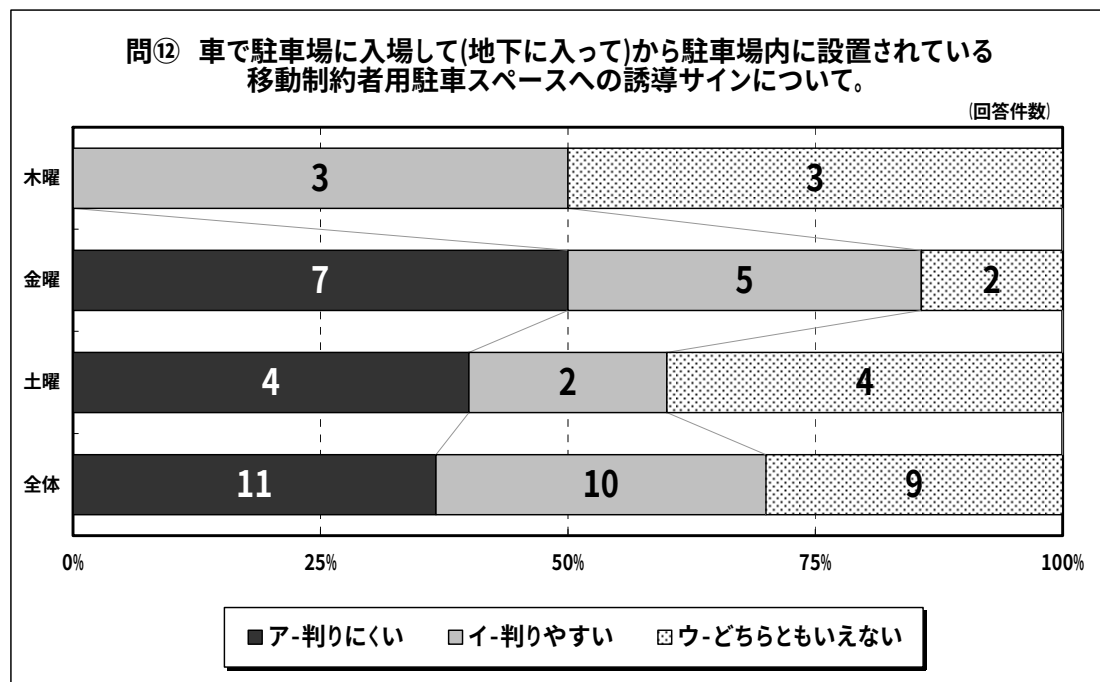
・渋谷（誘導サインに関して、自由記述内容）

曜 日	記 述 内 容
渋谷(金)	分かりやすい目線にない。
渋谷(金)	利用しないため気にしたことがないが気づいたことがない。
渋谷(日)	表示に気がつかなかった。
渋谷(日)	どこに出ていたかもわからなかった。

・新宿（表）

	ア-判りに くい	イ-判りや すい	ウ-どちら ともいえ ない
新宿木	0	3	3
新宿金	7	5	2
新宿土	4	2	4
新宿全体	11	10	9
新宿木	0.0%	50.0%	50.0%
新宿金	50.0%	35.7%	14.3%
新宿土	40.0%	20.0%	40.0%
新宿全体	36.7%	33.3%	30.0%

・新宿（グラフ）



・新宿（誘導サインに関して、自由記述内容）

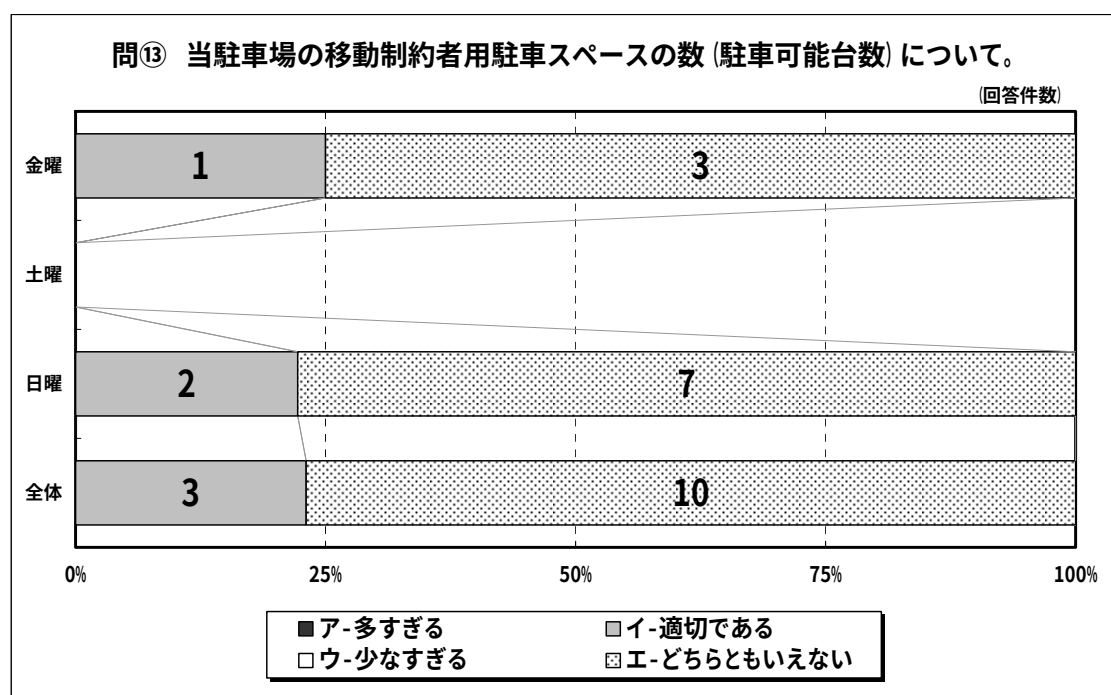
曜 日	記 述 内 容
新宿(木)	暗くて分かりにくい。
新宿(木)	地面の表示だけだったので。
新宿(土)	あまり気付かなかった。
新宿(土)	暗くて見えない。
新宿(土)	その場所についてみないと下の絵とか、等分かりにくい。
新宿(土)	場内が暗くてよく見えない。

問⑬ 当駐車場の移動制約者用駐車スペースの数（駐車可能台数）について。

・渋谷（表）

	ア-多すぎる	イ-適切である	ウ-少なすぎる	オ-どちらともいえない
渋谷金	0	1	0	3
渋谷土	0	0	0	0
渋谷日	0	2	0	7
渋谷全体	0	3	0	10
渋谷金	0.0%	25.0%	0.0%	75.0%
渋谷土	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷日	0.0%	22.2%	0.0%	77.8%
渋谷全体	0.0%	23.1%	0.0%	76.9%

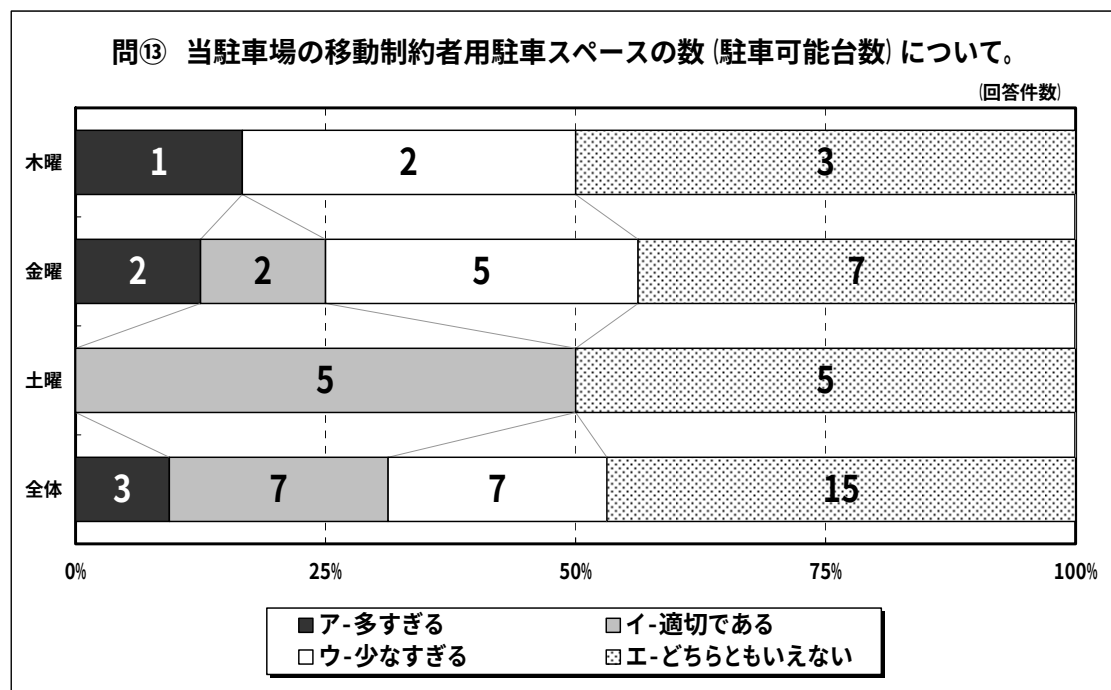
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-多すぎる	イ-適切である	ウ-少なすぎる	オ-どちらともいえない
新宿木	1	0	2	3
新宿金	2	2	5	7
新宿土	0	5	0	5
新宿全体	3	7	7	15
新宿木	16.7%	0.0%	33.3%	50.0%
新宿金	12.5%	12.5%	31.3%	43.8%
新宿土	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%
新宿全体	9.4%	21.9%	21.9%	46.9%

・新宿（グラフ）

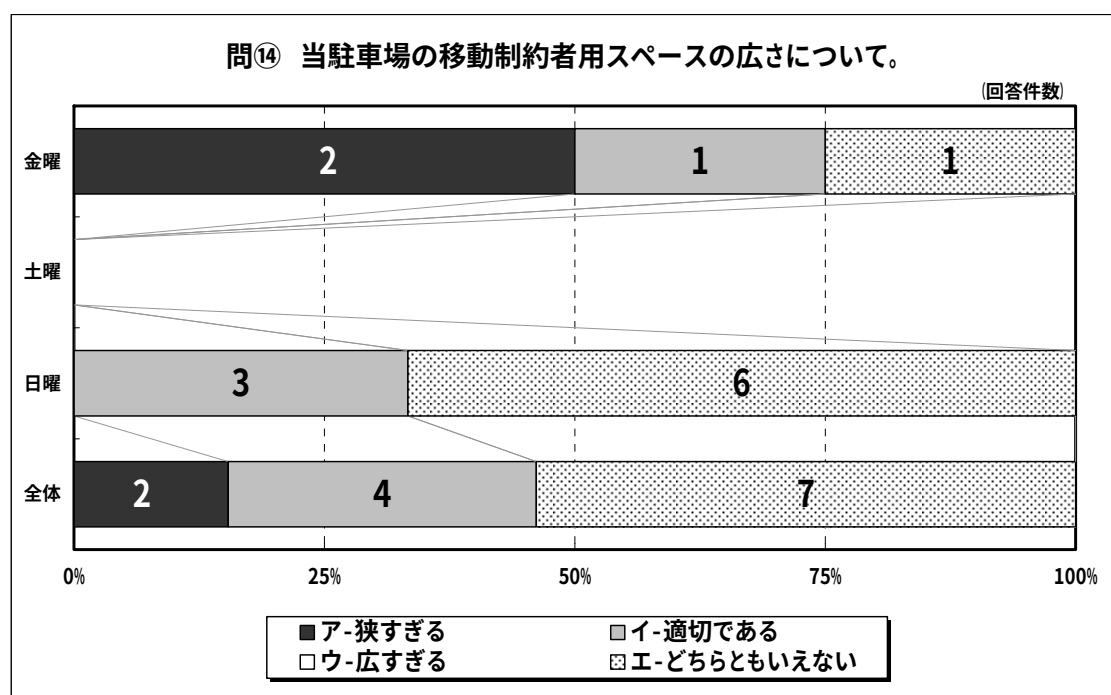


問⑭ 当駐車場の移動制約者用スペースの広さについて。

・渋谷（表）

	ア-狭すぎる	イ-適切である	ウ-広すぎる	オ-どちらともいえない
渋谷金	2	1	0	1
渋谷土	0	0	0	0
渋谷日	0	3	0	6
渋谷全体	2	4	0	7
渋谷金	50.0%	25.0%	0.0%	25.0%
渋谷土	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷日	0.0%	33.3%	0.0%	66.7%
渋谷全体	15.4%	30.8%	0.0%	53.8%

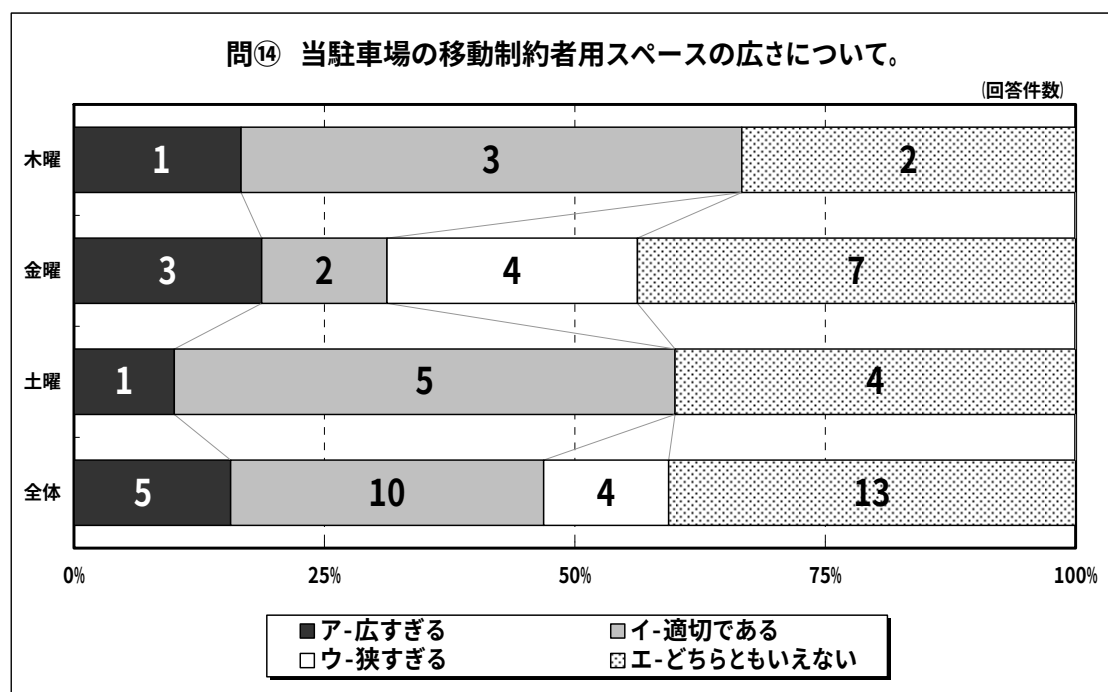
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-狭すぎる	イ-適切である	ウ-広すぎる	オ-どちらともいえない
新宿木	1	3	0	2
新宿金	3	2	4	7
新宿土	1	5	0	4
新宿全体	5	10	4	13
新宿木	16.7%	50.0%	0.0%	33.3%
新宿金	18.8%	12.5%	25.0%	43.8%
新宿土	10.0%	50.0%	0.0%	40.0%
新宿全体	15.6%	31.3%	12.5%	40.6%

・新宿（グラフ）

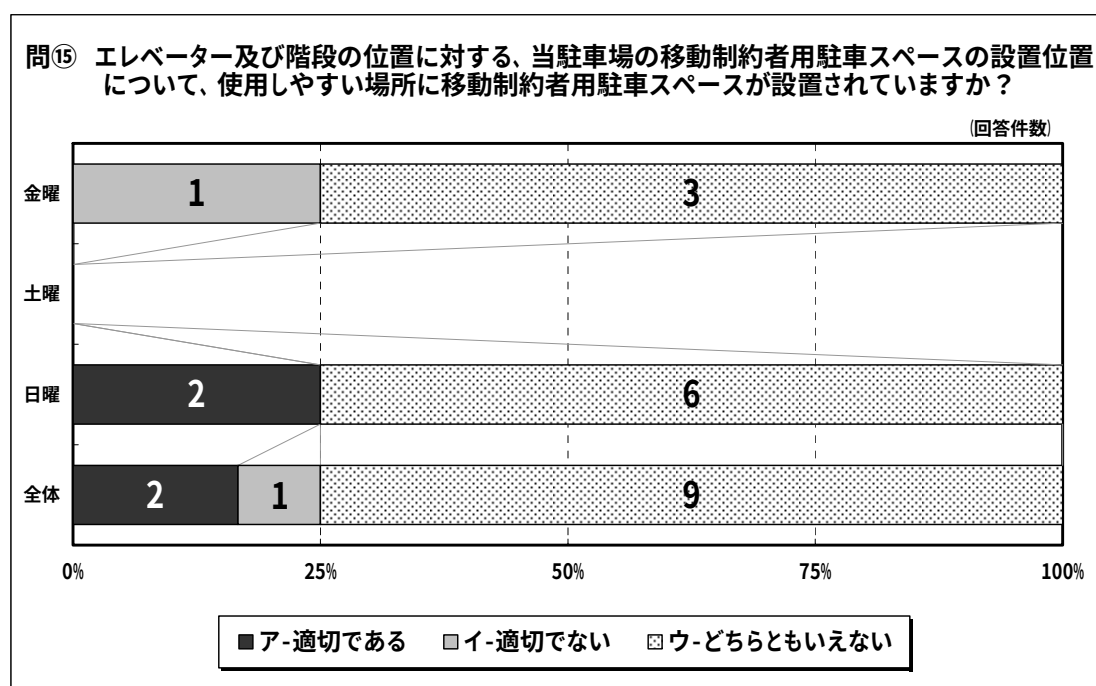


問⑮ エレベーター及び階段の位置に対する、当駐車場の移動制約者用駐車スペースの設置位置について、使用しやすい場所に移動制約者用駐車スペースが設置されていますか？

・渋谷（表）

	ア-適切である	イ-適切でない	ウ-どちらともいえない
渋谷金	0	1	3
渋谷土	0	0	0
渋谷日	2	0	6
渋谷全体	2	1	9
渋谷金	0.0%	25.0%	75.0%
渋谷土	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷日	25.0%	0.0%	75.0%
渋谷全体	16.7%	8.3%	75.0%

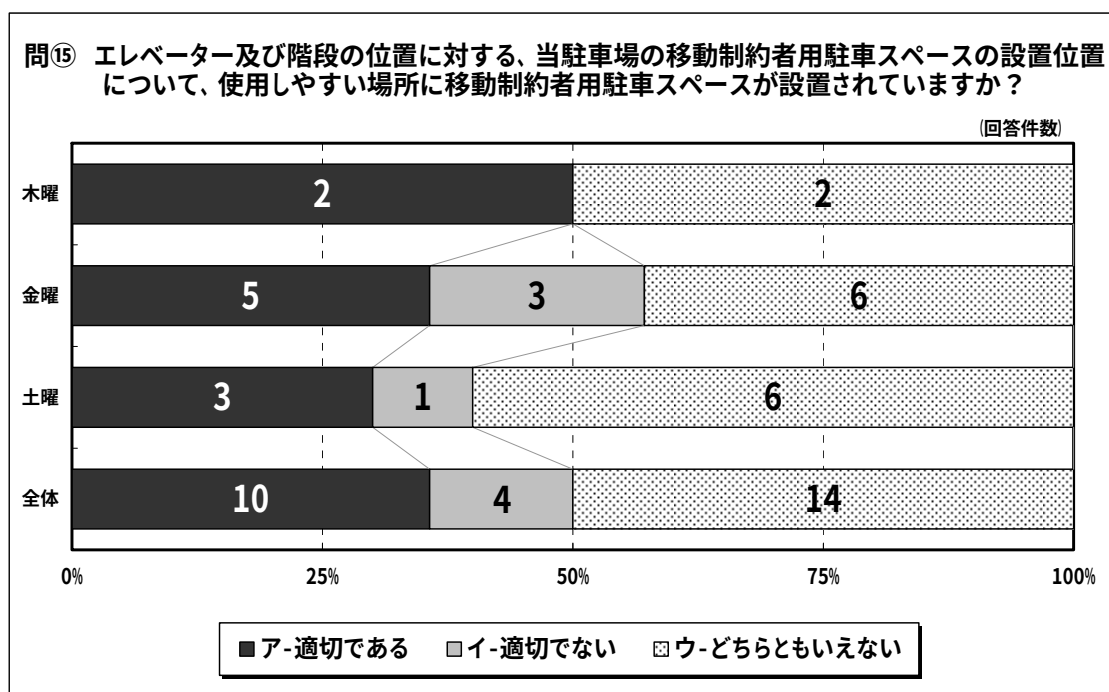
・渋谷（グラフ）



・新宿（表）

	ア-適切である	イ-適切でない	ウ-どちらともいえない
新宿木	2	0	2
新宿金	5	3	6
新宿土	3	1	6
新宿全体	10	4	14
新宿木	50.0%	0.0%	50.0%
新宿金	35.7%	21.4%	42.9%
新宿土	30.0%	10.0%	60.0%
新宿全体	35.7%	14.3%	50.0%

・新宿（グラフ）

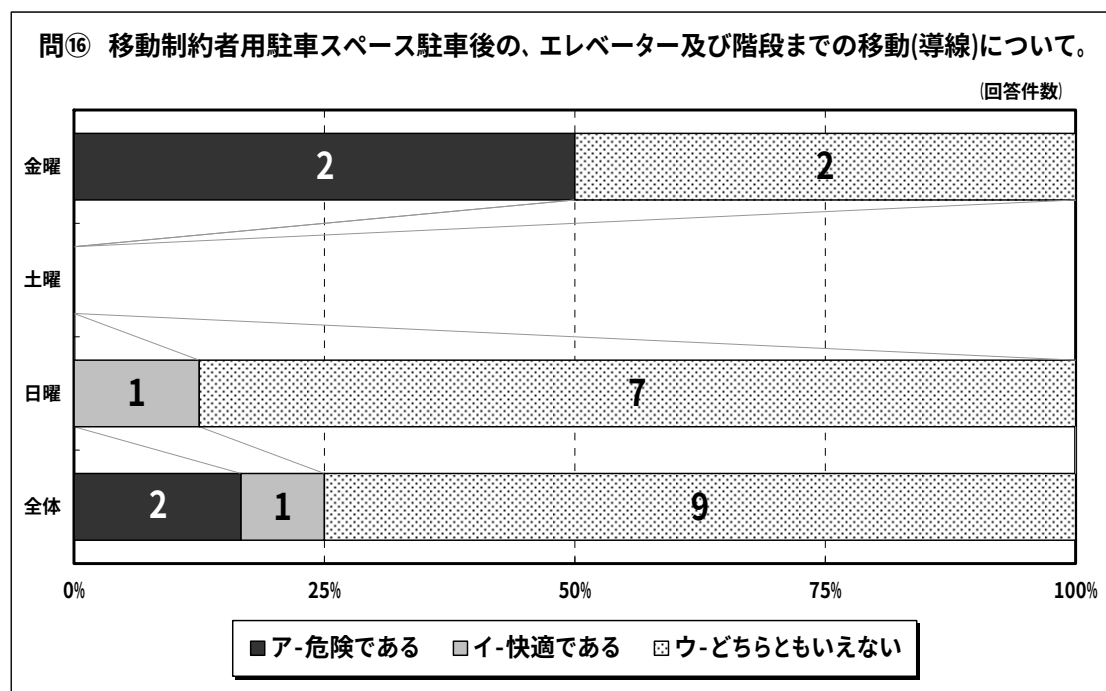


問⑩ 移動制約者用駐車スペース駐車後の、エレベーター及び階段までの移動（導線）について。

・渋谷（表）

	ア-危険である	イ-快適である	ウ-どちらともいえない
渋谷金	2	0	2
渋谷土	0	0	0
渋谷日	0	1	7
渋谷全体	2	1	9
渋谷金	50.0%	0.0%	50.0%
渋谷土	0.0%	0.0%	0.0%
渋谷日	0.0%	12.5%	87.5%
渋谷全体	16.7%	8.3%	75.0%

・渋谷（グラフ）



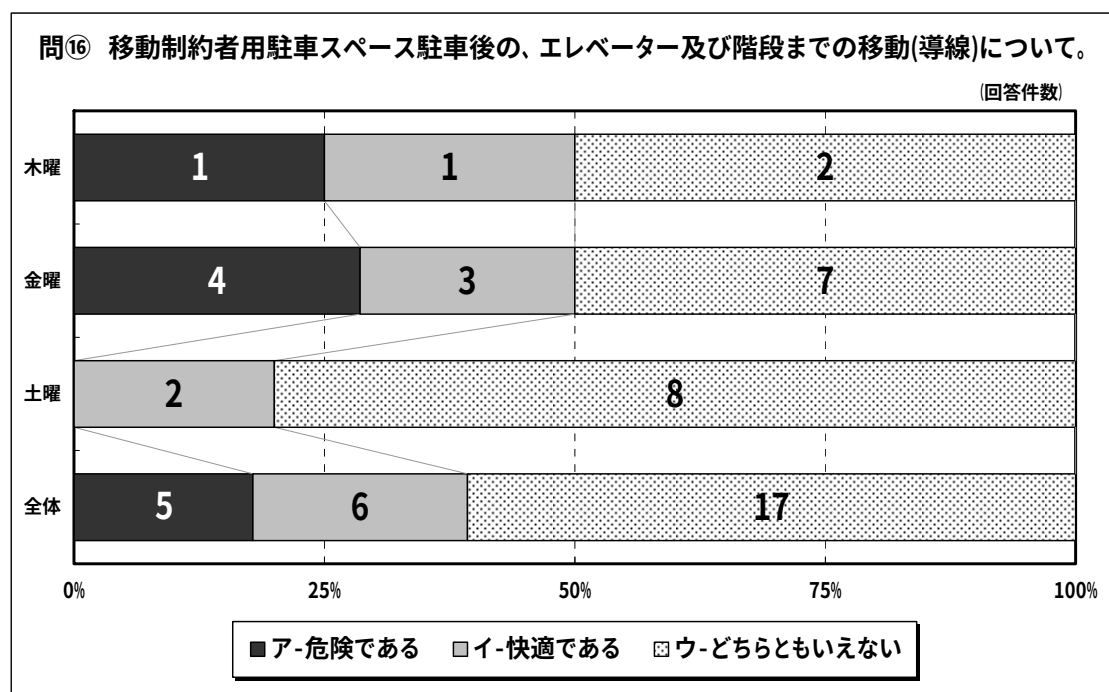
・渋谷（エレベーター及び階段までの移動について、自由記述内容）

曜日	記述内容
渋谷(金)	足の悪い人から見れば長すぎる。
渋谷(金)	確かエレベーターまでに階段があったような気がした。

・新宿（表）

	ア-危険である	イ-快適である	ウ-どちらともいえない
新宿木	1	1	2
新宿金	4	3	7
新宿土	0	2	8
新宿全体	5	6	17
新宿木	25.0%	25.0%	50.0%
新宿金	28.6%	21.4%	50.0%
新宿土	0.0%	20.0%	80.0%
新宿全体	17.9%	21.4%	60.7%

・新宿（グラフ）



・新宿（エレベーター及び階段までの移動について、自由記述内容）

曜 日	記 述 内 容
新宿(木)	入口の近くだから停め易いという訳ではないと思う。後からどんどん入庫して後の車がせかす様な場合、先に行かせる様な車路の幅があれば障害者自身でも落ち着いて車庫入れ？動作が出来ると思う。
新宿(金)	特別に指示がされていない。
新宿(金)	歩行者通路がない。

問⑰ 移動制約者駐車スペースをより快適に利用するため、改善すべき点などがありましたら、ご記入ください。

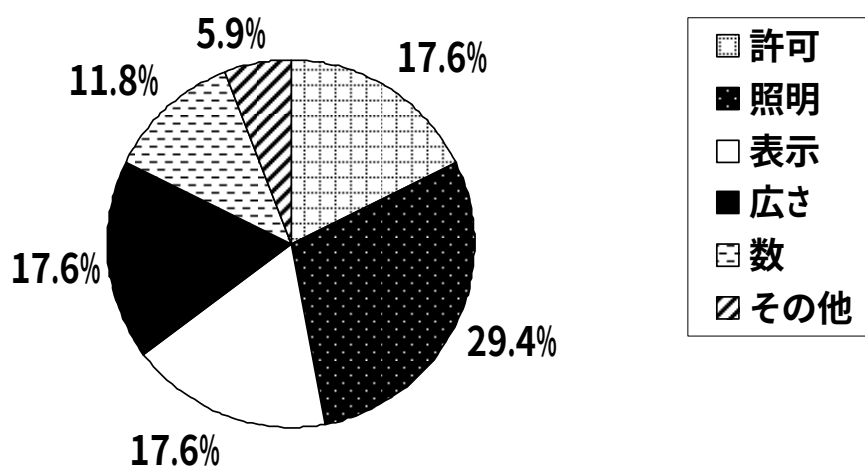
・駐車場内に関して

渋谷		許可	表示	その他	合計
	数	2	2	1	5
	率	40.0%	40.0%	20.0%	100.0%

新宿		許可	照明	表示	広さ	数	合計
	数	1	5	1	3	2	12
	率	8.3%	41.7%	8.3%	25.0%	16.7%	100.0%

合計		許可	照明	表示	広さ	数	その他	合計
	数	3	5	3	3	2	1	17
	率	17.6%	29.4%	17.6%	17.6%	11.8%	5.9%	100.0%

問⑰ 駐車場内に関して



- ・渋谷（駐車場内に関して、自由記述内容）

渋谷		許可	表示	その他	合計
	数	2	2	1	5
	率	40.0%	40.0%	20.0%	100.0%

内 訳	曜 日	記 述 内 容
表示	渋谷金	明るい色か、バックでも良く見える場所。足の悪い人のために出口を近く。階段等が長い。
	渋谷日	どのような人が駐車可能なのか絵、図でわかりやすく表示。
許可	渋谷日	NHKスタジオパーク近くでNHKのホームページにも最寄りの駐車場として当駐車場の記載がありますのでベビーカーでの利用者は多いと思います。エレベーターの数を少し増やしたら便利だと思います。駐車場の規模に比較して1台は少ないと思います。
	渋谷日	移動制約者以外の方が利用しているのを見たことがあります。本当に利用したい方が使えないのでそうならないように何か工夫して欲しい。
その他	渋谷日	わからない。

- ・新宿（駐車場内に関して、自由記述内容）

新宿		許可	照明	表示	広さ	数	合計
	数	1	5	1	3	2	12
	率	8.3%	41.7%	8.3%	25.0%	16.7%	100.0%

内 訳	曜 日	記 述 内 容
許可	新宿土	移動制約者用駐車スペースに停めている人が多い（ここではなく他の施設など）モラルもあるが設備として何とかならないかと思います。
照明	新宿木	全体的に暗すぎる感じがします。トイレが汚い感じがします。
	新宿金	もっと明るく。
	新宿土	明るいほうがいい。
	新宿土	照明が暗いので他の車がライトを点灯しなければ本人および同乗者が見えづらいのではないかな？
	新宿土	もう少し明るくしてほしい。
表示	新宿土	移動制約者用駐車スペースがあることに気付かなかった。
広さ	新宿土	例えば車椅子を介護者が押して出口から出る場合、通行人とぶつかることはないだろうか(歩道上にプランター等を置き、通行人を少し出口から遠ざける等)。
	新宿土	もっと広く。
	新宿土	駐車可能台数を減らしても停めやすいよう通路幅を取るべき。
数	新宿木	数が少ない。
	新宿金	車間がもう少し狭くてもいいから台数を増やしてほしい。

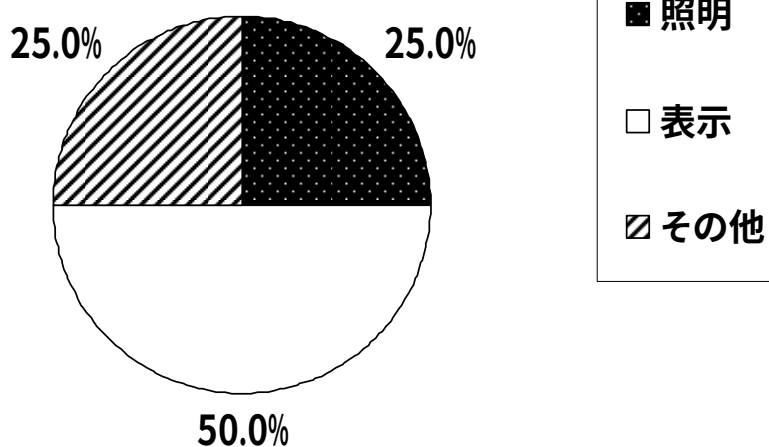
・駐車場外に関して

渋谷		表示	その他	合計
	数	3	1	4
	率	75.0%	25.0%	100.0%

新宿		照明	表示	その他	合計
	数	2	1	1	4
	率	50.0%	25.0%	25.0%	100.0%

合計		照明	表示	その他	合計
	数	2	4	2	8
	率	25.0%	50.0%	25.0%	100.0%

問⑰ 駐車場外に関して



- ・渋谷（駐車場外に関して、自由記述内容）

渋谷		表示	その他	合計
	数	3	1	4
	率	75.0%	25.0%	100.0%

内 訳	曜 日	記 述 内 容
表示	渋谷日	入り口付近に、どのくらい移動制約車用駐車スペースがあるか明記してあったらいいと思います。
	渋谷日	看板を大きく表示するべきだと思う。
	渋谷日	以前(駐車)注意を示しておく。
その他	渋谷日	わからない。

- ・新宿（駐車場外に関して、自由記述内容）

新宿		照明	表示	その他	合計
	数	2	1	1	4
	率	50.0%	25.0%	25.0%	100.0%

内 訳	曜 日	記 述 内 容
照明	新宿金	出入り口照明を明るく。
	新宿土	出口が見にくい。
表示	新宿土	外部に分かりやすい表示。
その他	新宿土	入口と反対側にも出入り口を設けた方がよい。

4.3 移動制約者用駐車マス利用状況

移動制約者用駐車スペース利用実態調査では、移動制約者用駐車スペースを対象に、車両の駐車時間、許可証の有無、移動制約者乗車位置などを調査した。今回は公安委員会の発行している許可証、障がい者マーク、高齢者マークの3種類を許可証とした。また、調査時刻はアンケート配布と同様に10時から17時とした。また、EVに一番近いスペースから1として調査を行なった。なお、利用状況は渋谷4台、新宿3台しかなかった。

表－４－２ ３日間延移動制約者用駐車スペース利用実態

		渋谷	新宿
移動制約者用駐車スペース設置数(台)		3	1
コーンの設置		有	無
利用時の必要事項		コーンを避ける	無
移動制約者 用駐車 スペース 許可証有	延利用時間 (分)	488	0
	延利用台数 (台)	2	0
	平均利用時間 (分/台)	244	0
移動制約者 用駐車 スペース 許可証無	延利用時間 (分)	277	92
	延利用台数 (台)	2	3
	平均利用時間 (分/台)	138.5	30.7
移動制約者 用駐車 スペース 駐車内訳	証明書有	10.0%	0.0%
	証明書無	5.7%	7.3%
	空車	84.3%	92.7%
移動制約者 用駐車 スペース 満車時 利用内訳	延満車時間 (分)	無	210
	満車割合	無	13.0%
	証明書有	無	0.0%
	証明書無	無	100.0%
延利用可能時間 (分)		4860	1620

渋谷では、3箇所全ての移動制約者用駐車スペースにコーンを設置し、スペースの不正利用を防止していたが、移動制約者が利用する際の手間や妨げとなり利用率が低下したことも考えられる。また、新宿は最も空車割合が高かった。このように駐車場の立地により移動制約者用駐車スペースの利用実態は大きく異なることが明らかとなった。

表－４－３ 渋谷・移動制約者用駐車スペース利用状況

渋谷1日目	10時					11時					12時					13時					14時					15時					16時					
	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分						
EVに近い順	1																																			
	2																																			
	3																																			

渋谷2日目	10時					11時					12時					13時					14時					15時					16時					
	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分						
EVに近い順	1																																			
	2																																			
	3																																			

渋谷3日目	10時					11時					12時					13時					14時					15時					16時					
	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分						
EVに近い順	1																																			
	2																																			
	3																																			

番号	移動制約者の位置	色	表示の有無	駐車開始	駐車終了	駐車時間
①		ネイビー		10時46分	14時07分	3時間21分
②	運転席	シルバー		15時14分		
③	助手席	ブルー	障害者	12時32分		

番号	移動制約者の位置	色	表示の有無	駐車開始	駐車終了	駐車時間
①	運転席	ブラック	許可書	16時59分		

渋谷金曜日1日目は観測中に移動制約者用駐車スペースを利用する駐車場利用者はいなかった。17時10分から許可書を携帯して後部座席に車椅子を乗せた車両1台が利用していた。

渋谷土曜日2日目は移動制約者用駐車スペースを利用した駐車場利用者は3組であった。①の車両は移動制約者を乗せていない車両であった。②の車両は同乗者が移動制約者で後部座席に車椅子を積んでいた。③の車両は運転者が移動制約者で自ら運転をしていた。

渋谷3日目は観測時間の最後の20分間に移動制約者自らが運転をしている車両が駐車した。

表-4-4 新宿・移動制約者用駐車スペース利用状況

新宿1日目	10時					11時					12時					13時					14時					15時					16時				
	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分					

表①

番号	移動制限者の位置	色	表示の有無	駐車開始	駐車終了	駐車時間
①		ブラック			10時03分	

新卒2日目	10時					11時					12時					13時					14時					15時					16時				
	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分					

番号	移動制限者の位置	色	表示の有無	駐車開始	駐車終了	駐車時間
①	運転席	ブラック		10時03分	11時52分	1時間49分
②		シルバー		12時43分	14時17分	1時間34分

新宿3日目	10時			11時			12時			13時			14時			15時			16時					
	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分	00分	10分	20分	30分	40分	50分

新宿1日目の駐車車両は観測開始前から駐車しており、観測開始直後に駐車場を後にした。移動制約者らしき人物は乗車しておらず健常者の利用であったと思われる。

新宿2日目に移動制約者用駐車スペースを利用した駐車利用者は2組であった。①の車両は内部障害の高齢者であり、同乗者がいなく自ら運転をして駐車場に来ていた。しかし、障がい者手帳を持たずに証明証を示すのが困難なため、証明証を提示していなかった。②の車両は男性2人組で共に移動の制約は見られなかった。その他の普通車用駐車スペースに駐車していた車両と同様に業務目的の駐車であったと推測される。

新宿3日目に移動制約者用駐車スペースに駐車した車両はなかった。

4.4 駐車後の利用者の回遊状況

移動距離は第一目的地に一番近い駐車場の出口を利用したと仮定し、直線距離を用いた。移動回数は駐車場を出て帰宅するまでに移動した回数であり、最後の駐車場へ戻る移動は含めずにカウントを行なった。駐車場→デパート→病院→駐車場の場合、移動回数は2回となる。駐車後の移動距離を見ると渋谷では健常者の方が移動制約者より長いことが分かる。移動回数では新宿では移動制約者の方が健常者より多く移動しているが(表-4-5)、移動制約者と健常者での大きな差は見受けられなかった。

表－４－５ 健常者及び移動制約者の平均移動回数及び平均移動距離

健常者

		平均移動回数	平均移動距離	全日平均移動回数	全日平均移動距離 (m)
渋谷	金曜	1.2	250	1.5	357
	土曜	1.7	416		
	日曜	1.5	406		
新宿	木曜	1.2	270	1.4	276
	金曜	1.5	281		
	土曜	1.5	277		

移動制約者

		平均移動回数	平均移動距離	全日平均移動回数	全日平均移動距離 (m)
渋谷	金曜	1.3	300	0.8	200
	土曜	0.0	0.0		
	日曜	1.0	300		
新宿	木曜	2.0	338	1.6	278
	金曜	1.0	96		
	土曜	1.8	400		

全体

		平均移動回数	平均移動距離	全日平均移動回数	全日平均移動距離 (m)
渋谷	金曜	1.3	269	1.5	362
	土曜	1.7	416		
	日曜	1.4	402		
新宿	木曜	1.3	278	1.5	279
	金曜	1.5	265		
	土曜	1.6	295		

平均

		渋谷	新宿
健常者	移動回数(回)	1.5	1.4
	移動距離(m)	357	276
移動制約者	移動回数(回)	0.8	1.6
	移動距離(m)	200	278
全体	移動回数(回)	1.5	1.5
	移動距離(m)	362	279

表－４－６ 駐車後の利用者の回遊状況（渋谷）

[渋谷金曜]

地図 番号	駐車場	第1目的地	第2目的地	trip数	最長移動 距離 (m)
1	駐車場	ソフトクリーム屋さん		1	150
2	駐車場	NHK放送センター		1	300
3	駐車場	NHK		1	300
4	駐車場	丸井		1	400
5	駐車場	ハローワーク渋谷	AuTEMPSJADIS	2	250
6	駐車場	NHK	代々木公園	2	450
7	駐車場	東急ハンズ		1	250
8	駐車場	渋谷区役所		1	50
合計				10	2150
平均				1.3	269

移動制約者

4	駐車場	丸井		1	400
6	駐車場	NHK	代々木公園	2	450
8	駐車場	渋谷区役所		1	50
合計				4	900
平均				1.3	300

健常者

1	駐車場	ソフトクリーム屋さん		1	150
2	駐車場	NHK放送センター		1	300
3	駐車場	NHK		1	300
5	駐車場	ハローワーク渋谷	AuTEMPSJADIS	2	250
7	駐車場	東急ハンズ		1	250
合計				6	1250
平均				1.2	250

[渋谷土曜]

地図 番号	駐車場	第1目的地	第2目的地	第3目的地	第4目的地	trip数	最長移動 距離 (m)	
2	駐車場	代々木公園				1	450	
3	駐車場	Amwaya本社				1	160	
4	駐車場	ビッグトップ	原宿駅前			2	750	
5	駐車場	ディズニーストア				1	350	
6	駐車場	アップルストア	ハンズ			2	250	
7	駐車場	たばこと塩の 博物館	りそな銀行	しぶちか	ファースト キッチン	4	650	
8	駐車場	宇田川マンション				1	300	
						合計	12	2910
						平均	1.7	416

健常者

2	駐車場	代々木公園				1	450	
3	駐車場	Amwaya本社				1	160	
4	駐車場	ビッグトップ	原宿駅前			2	750	
5	駐車場	ディズニーストア				1	350	
6	駐車場	アップルストア	ハンズ			2	250	
7	駐車場	たばこと塩の博物館	りそな銀行	しぶちか	ファーストキッチン	4	650	
8	駐車場	宇田川マンション				1	300	
						合計	12	2910
						平均	1.7	416

[渋谷日曜]

地図 番号	駐車場	第1目的地	第2目的地	第3目的地	trip数	最長移動 距離 (m)
1	駐車場	東急ハンズ			1	250
2	駐車場	NHKスタジオパーク			1	300
3	駐車場	NHK			1	300
4	駐車場	NHK	代々木公園	明治神宮	3	600
5	駐車場	NHKスタジオパーク			1	300
6	駐車場	代々木第一体育館	NHKスタジオパーク		2	400
7	駐車場	NHKスタジオパーク	渋谷消防署周辺		2	300
8	駐車場	代々木第一体育館			1	400
9	駐車場	マクドナルド	ヤマダ電機	代々木公園	3	450
10	駐車場	レコード店	さぬきうどん		2	400
11	駐車場	NHK			1	300
12	駐車場	代々木公園			1	450
13	駐車場	タワーレコード			1	370
14	駐車場	NHK	東急東横店		2	450
15	駐車場	ビッグカメラ			1	550
16	駐車場	代々木体育館			1	400
17	駐車場	NHKパーク			1	300
18	駐車場	NHK			1	300
19	駐車場	明治神宮			1	600
20	駐車場	NHKふれあいホール			1	300
21	駐車場	代々木第一体育館			1	460
22	駐車場	代々木公園	日本アムウ2本社		2	680
23	駐車場	NHKふれあいホール	西武ロフト		2	380
					合計	33
					平均	1.4
						9240
						402

移動制約者

18	駐車場	NHK			1	300
----	-----	-----	--	--	---	-----

健常者

1	駐車場	東急ハンズ			1	250
2	駐車場	NHKスタジオパーク			1	300
3	駐車場	NHK			1	300
4	駐車場	NHK	代々木公園	明治神宮	3	600
5	駐車場	NHKスタジオパーク			1	300
6	駐車場	代々木第一体育館	NHKスタジオパーク		2	400
7	駐車場	NHKスタジオパーク	渋谷消防署周辺		2	300
8	駐車場	代々木第一体育館			1	400
9	駐車場	マクドナルド	ヤマダ電機	代々木公園	3	450
10	駐車場	レコード店	さぬきうどん		2	400
11	駐車場	NHK			1	300
12	駐車場	代々木公園			1	450
13	駐車場	タワーレコード			1	370
14	駐車場	NHK	東急東横店		2	450
15	駐車場	ビッグカメラ			1	550
16	駐車場	代々木体育館			1	400
17	駐車場	NHKパーク			1	300
19	駐車場	明治神宮			1	600
20	駐車場	NHKふれあいホール			1	300
21	駐車場	代々木第一体育館			1	460
22	駐車場	代々木公園	日本アムウ2本社		2	680
23	駐車場	NHKふれあいホール	西武ロフト		2	380
					合計	32
					平均	1.5
						8940
						406

表－４－７ 駐車後の利用者の回遊状況（新宿）

[新宿木曜]

地図 番号	駐車場	第1目的地	第2目的地	第3目的地	trip数	最長移動 距離 (m)	
2	駐車場	商工中金			1	215	
3	駐車場	都庁			1	200	
4	駐車場	NSビル			1	75	
5	駐車場	三井ビル2号館			1	270	
6	駐車場	ヨドバシカメラ			1	379	
7	駐車場	モノリス			1	60	
8	駐車場	コーヒーショップ			1	188	
9	駐車場	駅			1	540	
10	駐車場	東京海上ビル			1	310	
11	駐車場	NSビル			1	75	
12	駐車場	都庁第一庁舎	都庁第二庁舎	住友ビル	3	268	
13	駐車場	NSビル			1	75	
14	駐車場	熊野神社	MY新宿第二ビル		2	600	
15	駐車場	オゾン			1	431	
16	駐車場	モノリス			1	60	
17	駐車場	INAXショールーム			1	384	
18	駐車場	京王デパート	小田急デパート	ヨドバシカメラ	3	600	
					合計	22	4730
					平均	1.3	278

移動制約者

4	駐車場	NSビル			1	75
18	駐車場	京王デパート	小田急デパート	ヨドバシカメラ	3	600
				合計	4	675
				平均	2.0	338

健常者

2	駐車場	商工中金			1	215
3	駐車場	都庁			1	200
5	駐車場	三井ビル2号館			1	270
6	駐車場	ヨドバシカメラ			1	379
7	駐車場	モノリス			1	60
8	駐車場	コーヒーショップ			1	188
9	駐車場	駅			1	540
10	駐車場	東京海上ビル			1	310
11	駐車場	NSビル			1	75
12	駐車場	都庁第一庁舎	都庁第二庁舎	住友ビル	3	268
13	駐車場	NSビル			1	75
14	駐車場	熊野神社	MY新宿第二ビル		2	600
15	駐車場	オゾン			1	431
16	駐車場	モノリス			1	60
17	駐車場	INAXショールーム			1	384
				合計	18	4055
				平均	1.2	270

[新宿金曜]

地図 番号	駐車場	第1目的地	第2目的地	第3目的地	第4目的地	trip数	最長移動 距離 (m)
1	駐車場	NTTビル	新宿郵便局			2	314
2	駐車場	都庁第一庁舎				1	200
3	駐車場	寅川ビル				1	191
4	駐車場	工学院大学				1	226
5	駐車場	NSビル				1	75
6	駐車場	NSビル				1	75
7	駐車場	病院				1	0
8	駐車場	病院				1	0
9	駐車場	東急ハンズ	駐車場	SCB	ヨドバシカメラ	4	670
10	駐車場	東建ニューハイツ西新宿				1	665
11	駐車場	エステック情報ビル	ヨドバシカメラ	整体院		3	379
12	駐車場	都庁第二庁舎				1	200
13	駐車場	カメラ店	スポーツ用品店			2	323
14	駐車場	NSビル				1	75
15	駐車場	NSビル				1	75
16	駐車場	都庁第二庁舎				1	200
17	駐車場	駅	都庁			2	540
18	駐車場	東急ハンズ	ヨドバシカメラ			2	670
19	駐車場	NSビル				1	75
20	駐車場	ヨドバシカメラ				1	379
21	駐車場	ヨドバシカメラ				1	379
22	駐車場	NSビル	公園			2	456
26	駐車場	港区	川崎市			2	0
27	駐車場	都庁第二庁舎				1	200
合計						35	6367
平均						1.5	265

移動制約者

3	駐車場	寅川ビル				1	191
7	駐車場	病院				1	0
合計						2	191
平均						1.0	96

健常者

1	駐車場	NTTビル	新宿郵便局			2	314
2	駐車場	都庁第一庁舎				1	200
4	駐車場	工学院大学				1	226
5	駐車場	NSビル				1	75
6	駐車場	NSビル				1	75
8	駐車場	病院				1	0
9	駐車場	東急ハンズ	駐車場	SCB	ヨドバシカメラ	4	670
10	駐車場	東建ニューハイツ西新宿				1	665
11	駐車場	エステック情報ビル	ヨドバシカメラ	整体院		3	379
12	駐車場	都庁第二庁舎				1	200
13	駐車場	カメラ店	スポーツ用品店			2	323
14	駐車場	NSビル				1	75
15	駐車場	NSビル				1	75
16	駐車場	都庁第二庁舎				1	200
17	駐車場	駅	都庁			2	540
18	駐車場	東急ハンズ	ヨドバシカメラ			2	670
19	駐車場	NSビル				1	75
20	駐車場	ヨドバシカメラ				1	379
21	駐車場	ヨドバシカメラ				1	379
22	駐車場	NSビル	公園			2	456
26	駐車場	港区	川崎市			2	0
27	駐車場	都庁第二庁舎				1	200
合計						33	6176
平均						1.5	281

[新宿土曜]

地図 番号	駐車場	第1目的地	第2目的地	第3目的地	第4目的地	trip数	最長移動 距離 (m)
1	駐車場	クリニック				1	75
2	駐車場	NSビル				1	75
3	駐車場	レストラン	ヨドバシカメラ	京王デパート		3	50
4	駐車場	NSビル				1	75
5	駐車場	モノリス				1	60
6	駐車場	NSビル				1	75
8	駐車場	ヨドバシカメラ	京王百貨店	ビックカメラ	カドヤホテル	4	600
9	駐車場	都庁第二庁舎	京王プラザホテル	ソフトバンク		3	269
10	駐車場	KDDIビル				1	121
11	駐車場	TOTOショールーム	サンウェーブショールーム			2	500
12	駐車場	西口地下	西口飲食店	都庁		3	500
13	駐車場	電気店				1	294
14	駐車場	ヨドバシカメラ	駐車場	レストラン	小田急百貨店	4	600
15	駐車場	マインズタワー				1	523
16	駐車場	榊原クリニック				1	75
17	駐車場	新宿サンエービル				1	167
18	駐車場	NSビル				1	75
19	駐車場	都庁				1	200
20	駐車場	NSビル				1	75
21	駐車場	京王百貨店				1	500
22	駐車場	飲食店				1	326
23	駐車場	飲食店				1	326
24	駐車場	モノリス				1	60
25	駐車場	工事現場				1	283
26	駐車場	東京ガスショールーム				1	430
27	駐車場	京王百貨店				1	500
28	駐車場	京王プラザホテル	駐車場	ヨドバシカメラ		3	379
29	駐車場	京王百貨店				1	500
30	駐車場	ヨドバシカメラ	ヨドバシカメラ			2	379
31	駐車場	小田急百貨店	ヨドバシカメラ			2	600
32	駐車場	美容院				1	325
33	駐車場	会社				1	187
34	駐車場	西口	都庁西	都庁東		3	540
						合計	52
						平均	1.6
							9744
							295

移動制約者

6	駐車場	NSビル				1	75
13	駐車場	電気店				1	294
14	駐車場	ヨドバシカメラ	駐車場	レストラン	小田急百貨店	4	600
26	駐車場	東京ガスショールーム				1	430
31	駐車場	小田急百貨店	ヨドバシカメラ			2	600
						合計	9
						平均	1.8
							400

健常者

1	駐車場	クリニック				1	75
2	駐車場	NSビル				1	75
3	駐車場	レストラン	ヨドバシカメラ	京王デパート		3	50
4	駐車場	NSビル				1	75
5	駐車場	モノリス				1	60
8	駐車場	ヨドバシカメラ	京王百貨店	ビックカメラ	カドヤホテル	4	600
9	駐車場	都庁第二庁舎	京王プラザホテル	ソフトバンク		3	269
10	駐車場	KDDIビル				1	121
11	駐車場	TOTOショールーム	サンウェーブショールーム			2	500
12	駐車場	西口地下	西口飲食店	都庁		3	500
15	駐車場	マインズタワー				1	523
16	駐車場	榊原クリニック				1	75
17	駐車場	新宿サンエービル				1	167
18	駐車場	NSビル				1	75
19	駐車場	都庁				1	200
20	駐車場	NSビル				1	75
21	駐車場	京王百貨店				1	500
22	駐車場	飲食店				1	326
23	駐車場	飲食店				1	326
24	駐車場	モノリス				1	60
25	駐車場	工事現場				1	283
27	駐車場	京王百貨店				1	500
28	駐車場	京王プラザホテル	駐車場	ヨドバシカメラ		3	379
29	駐車場	京王百貨店				1	500
30	駐車場	ヨドバシカメラ	ヨドバシカメラ			2	379
32	駐車場	美容院				1	325
33	駐車場	会社				1	187
34	駐車場	西口	都庁西	都庁東		3	540
						合計	43
						平均	1.5
							7745
							277

5．移動制約者用駐車マス設置に関する駐車場技術基準

5.1 日本の自治体の技術基準

わが国の駐車場を規定するものとして1957年（昭和32年）に誕生した「駐車場法」がある。この駐車場法は、駐車場整備地区を定め、道路交通円滑化を目的に「量」としての駐車場整備を推進してきたものであるが、法制定から50年が経過し、近年では駐車場整備を面として捉え、地域全体の交通計画や土地利用、運用を踏まえた駐車場マネジメントの重要性が認識されるようになった。さらに高齢化社会に突入し、駐車場は今まで以上に移動制約者に配慮する必要がある。バリアフリー新法が施行されたが、移動制約者用駐車スペースの確保に関しては、駐車場の新築または増築時についてのみ適用されるため、既存の駐車場には適用されない。そのため、現状移動制約者用駐車スペースの設置数は極めて少ない状況である。

以上のように、国レベルで駐車場に関して技術基準が定められているところであるが、その地域の社会経済状況に対応し、自治体独自に駐車場に関する技術的基準を設けているところも見受けられる。また、駐車場法制定後の積極的な駐車場整備の結果、さらに自動車交通の変化に伴い、既に過剰に駐車場が整備されているところもあるため、今後とも地域独自の技術基準（例えば、駐車場の設置台数、移動制約者用や荷捌き用などの特殊な駐車スペースの設置比率など）を設ける動きは加速化されると思われる。

そこで本項では、まず現在施行されている自治体レベルでの駐車場整備に関わる条例等を収集し、その条例等制定理由を明らかにした上で、駐車場整備に関する技術基準を抽出・整理し、さらに各条例等の中での移動制約者用駐車スペースがどのように取り扱われているかを把握することを目的とする。

既存研究として、駐車場の設置台数のシミュレーションや駐車需要の推計については室町ら¹⁾小浪ら²⁾などの研究があるが、自治体レベルの駐車場の技術基準を扱った論文はほとんど見られない。また移動制約者については、現在まで土木学会、建築学会、日本福祉のまちづくり学会などを中心に公共交通や建築物についてのバリアフリーに関する研究やバリアフリー新法等の法律に関する研究が発表され、公共交通機関と都市との接点である駐車場については橋詰ら³⁾や小川らの研究があるが、それ以外はあまり見当たらない。

5.1.1 駐車場条例と附置義務記載条例

自治体の駐車場に関する技術的基準のうち、制度化されているものは、通常、条例、規則、要綱等(以下、条例等とする)を収録した各自治体の例規集に収録されている。従って今回は、都道府県、市区町村といった自治体のホームページに2009年4月時点で一般公開されている例規集から駐車場に関する制度が述べられている条例等を抽出することとした。

ここでまず駐車場法による駐車場整備地区の実態を、全国各地の都市計画決定の状況が収録されている財団法人都市計画協会発行の「平成19年度版都市計画年報」より確認することとする(表-5-1)。

表－５－１ 全国の駐車場整備地区

	件数	面積(ha)	件数割合	面積割合
北海道	6	1,025	5.1%	3.6%
東北	11	1,692	9.3%	5.9%
関東	32	7,571	27.1%	26.6%
北陸	4	1,199	3.4%	4.2%
中部	20	4,358	16.9%	15.3%
近畿	15	5,665	12.7%	19.9%
中国	13	3,108	11.0%	10.9%
四国	8	1,010	6.8%	3.5%
九州	9	2,882	7.6%	10.1%
沖縄	0	0	0.0%	0.0%
全国計	118	28,513	100.0%	100.0%

その結果、件数、面積から見ても駐車場整備地区は関東地方の占める割合が高く(件数で全国の27%、面積で全国の27%)、そのことを踏まえ今回は関東地方(東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、栃木県、茨城県、群馬県)をケーススタディとして駐車場に関する条例等を抽出することとする。

なお、例規集では「駐車場」と明記しているものを抽出した。自治体によっては開発指導要綱など都市開発、建築物建設に対する条例等の中に駐車場の設置基準が記載されているものも多数見受けられたが、まず駐車場政策に独自に取り組んでいるという意味で駐車場に言及した単独の条例等のみを抽出することとした。

表－５－２ 各県毎の条例等の抽出数

都道府県	条例等の数	都道府県等	市町村等
東京都	56	5	51
神奈川県	24	0	24
埼玉県	47	0	47
千葉県	43	2	41
茨城県	26	0	26
栃木県	22	1	21
群馬県	21	0	21
合計	239	8	231

関東地方1都6県の例規集を検索した結果、表-5-2に示すように239件の条例等が抽出された。なお渋谷区、豊島区、土浦市のように駐車場の設置基準に関して都県の条例や駐車場法の標準条例を準用している自治体も存在していた。

表－５－３ 条例等の目的内容別分類

	件数	割合
駐車場関係	204	85.4%
基金、会計関係	35	14.6%
全体	239	100.0%

次に239の条例等について、その制定目的内容から大別した結果、駐車場に関する制度を定めた条例等（以下、駐車場関係条例等とする）と駐車場建設の際の資金調達、会計に関する制度を定めた条例等（以下、基金会計関係条例等とする）に分類することができた（表-5-3）。まず、基金会計関係条例等を除いた、204件の駐車場関係条例等を調査対象とする。

表－５－４ 駐車場条例等の概要別分類

	件数	割合
設置	120	58.8%
管理	39	19.1%
管理及び設置	45	22.1%
計	204	100.0%

なお204件の駐車場関係条例等は、駐車場設置に関する制度を定めた条例等（以下、設置関係条例等とする）、管理に関する制度を定めた条例等（以下、管理関係条例等とする）、設置及び管理に関する制度を定めた条例等（以下、設置及び管理関係条例等とする）の3種類に分類される（表-5-4）。

120件の設置関係条例には条例内に「設置」の項目が設置されており、「市は、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、市街地の機能の維持及び増進に寄与するため駐車場を設置する。」などのような記述がなされている。しかし、駐車場の設置台数の記載されている条例はほぼ存在しない。つまり、自治体の例規集に駐車場という記述で掲載されている条例等は駐車場を設置することを宣言してはいるが、その条例等を閲覧しただけでは駐車場設置台数を把握することは出来ない。

各自治体の駐車場条例等には管理についての記述のみが記載されており、具体的な駐車場の設置台数の記述のあるものはほとんど該当しなかった。駐車場整備地区内の駐車場の設置台数を把握するために各自治体の駐車施設附置義務条例（以下、附置義務条例とする）を抽出した。抽出方法は駐車場条例等と同様に自治体のホームページに2009年10月時点で一般公開されている例規集から抽出することとした。

その結果、32都市、57箇所の駐車場整備地区で40件の附置義務記載条例を抽出した（表-5-5）。全ての駐車場整備地区には附置義務が課されており、本来ならば57件の附置義務条例が該当するが、閲覧不可能などの理由で附置義務台数が記載されている条例が抽出できない自治体も17件存在した（表-5-6）。なお、駐車場整備地区内の駐車場関係条例等は43件存在した（表-5-7）。

表－５－５ 附置義務条例抽出数

都道府県名	都市数	整備地区数	駐車場管理方法記載条例数		附置義務記載条例数	
茨城県	5	6	5	1	5	1
群馬県	2	2	2	1	1	1
埼玉県	3	4	3	1	2	1
千葉県	10	18	11	1	10	1
東京都	4	12	12	1	12	1
神奈川県	8	15	10	1	10	1
計	32	57	43		40	

表－５－６ 駐車場整備地区と附置義務条例

都市名	決定面積	名称	附置義務記載条例
茨城県 計 626			
取手市	49	取手駅周辺地区	取手市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
水戸市	22	赤塚駅周辺地区	水戸市における建築物に附置する駐車施設に関する条例
水戸市	330	中心市街地地区	水戸市における建築物に附置する駐車施設に関する条例
土浦市	112	土浦駅周辺地区	
つくば市	87		つくば市建築物駐車施設附置条例
筑西市	26	下館駅北口地区	筑西市における建築物に附置する駐車施設に関する条例
群馬県 計 439			
前橋市	181		
高崎市	258		高崎市における建築物に附置する駐車施設に関する条例
埼玉県 計 369.5			
川口市	86.7	川口駐車場整備地区	
さいたま市	132.9	浦和駅周辺	さいたま市建築物駐車施設の附置等に関する条例
さいたま市	30.9	武蔵浦和駅周辺	さいたま市建築物駐車施設の附置等に関する条例
熊谷市	119	熊谷駐車場整備地区	
千葉県 計 1215.8			
柏市	78	柏駅周辺駐車場整備地区	柏市建築物における駐車施設附置条例
松戸市	66	松戸駅周辺駐車場整備地区	松戸市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
松戸市	18	新松戸駅周辺駐車場整備地区	松戸市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
松戸市	11	東松戸駅周辺駐車場整備地区	松戸市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
松戸市	13	八柱駅周辺駐車場整備地区	松戸市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
市川市	32	行徳駅周辺	
市川市	29	市川駅周辺	
市川市	32	南行徳駅周辺	
市川市	32	本八幡駅周辺	
船橋市	34	西船橋	船橋市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
船橋市	190	船橋	船橋市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
八千代市	25	勝田台	
八千代市	25	八千代台	
千葉市	261.6	千葉都市計画駐車場整備地区	千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
市原市	41.2	五井駅周辺	
木更津市	159	木更津都市計画駐車場整備地区	木更津市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
君津市	93	君津都市計画駐車場整備地区	
茂原市	76	茂原都市計画駐車場整備地区	茂原市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
東京都 計 3205			
千代田区	661.3	千代田区	東京都駐車場条例
新宿区	309.6	新宿区	東京都駐車場条例
大田区	54.8	大田区	東京都駐車場条例
渋谷区	142	渋谷	東京都駐車場条例
渋谷区	27	新宿	東京都駐車場条例
豊島区	88	池袋	東京都駐車場条例
足立区	87.6	足立区	東京都駐車場条例
中央区・港区	994.8	都心部	東京都駐車場条例
文京区・台東区	562.8	上野・浅草	東京都駐車場条例
八王子市	82.5	八王子	東京都駐車場条例
立川市	96.8	立川	東京都駐車場条例
町田市	97.8	町田	東京都駐車場条例
神奈川県 計 1552.5			
横浜市	14.3	戸塚駅周辺地区	横浜市駐車場条例
横浜市	27.7	港北ニュータウン第1	横浜市駐車場条例
横浜市	44.5	港北ニュータウン第2	横浜市駐車場条例
横浜市	21.1	上大岡駅周辺	横浜市駐車場条例
横浜市	85.3	新横浜北部地区	横浜市駐車場条例
横浜市	755	中央地区	横浜市駐車場条例
川崎市	88.4	中央	川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
横須賀市	25	中央	横須賀市建築物駐車施設条例
平塚市	80.7	駐車場整備地区	
小田原市	63.5		小田原市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
相模原市	37.5	橋本	
相模原市	139	相模原	
相模原市	30.5	相模大野	
厚木市	55		厚木市建築物における駐車施設の附置に関する条例
大和市	85		

表－５－７ 駐車場整備地区と駐車場関係条例等

都市名	決定面積	名称	駐車場管理方法記載条例
茨城県 計 626			
取手市	49	取手駅周辺地区	取手市駐車場条例
水戸市	22	赤塚駅周辺地区	水戸市駐車場条例(道路の円滑化 & 市民の利便)
水戸市	330	中心市街地地区	水戸市駐車場条例(道路の円滑化 & 市民の利便)
土浦市	112	土浦駅周辺地区	土浦市駐車場条例(道路の円滑化)
つくば市	87		つくば市駐車場法
筑西市	26	下館駅北口地区	
群馬県 計 439			
前橋市	181		前橋市営駐車場条例(道路の円滑化 & 市民の利便)
高崎市	258		高崎市駐車場設置、管理及び使用条例(設置)
埼玉県 計 369.5			
川口市	86.7	川口駐車場整備地区	
さいたま市	132.9	浦和駅周辺	さいたま市営浦和駅東口駐車場条例(市民の利便)
さいたま市	30.9	武蔵浦和駅周辺	さいたま市営武蔵浦和駅東駐車場条例(自動車を利用する市民の利便)
熊谷市	119	熊谷駐車場整備地区	熊谷市営駐車場条例(自動車を利用する市民の利便)
千葉県 計 1215.8			
柏市	78	柏駅周辺駐車場整備地区	柏市駐車場条例
松戸市	66	松戸駅周辺駐車場整備地区	松戸市駐車場条例(設置)
松戸市	18	新松戸駅周辺駐車場整備地区	松戸市駐車場条例(設置)
松戸市	11	東松戸駅周辺駐車場整備地区	松戸市駐車場条例(設置)
松戸市	13	八柱駅周辺駐車場整備地区	松戸市駐車場条例(設置)
市川市	32	行徳駅周辺	
市川市	29	市川駅周辺	
市川市	32	南行徳駅周辺	
市川市	32	本八幡駅周辺	
船橋市	34	西船橋	
船橋市	190	船橋	
八千代市	25	勝田台	八千代市営駐車場条例(道路の円滑化 & 公衆の利便)
八千代市	25	八千代台	八千代市営駐車場条例(道路の円滑化 & 公衆の利便)
千葉市	261.6	千葉都市計画駐車場整備地区	千葉県中央駐車場条例(設置)
市原市	41.2	五井駅周辺	
木更津市	159	木更津都市計画駐車場整備地区	木更津市駐車場の設置及び管理に関する条例(設置)
君津市	93	君津都市計画駐車場整備地区	君津市駐車場の設置及び管理に関する条例(道路の円滑化 & 公衆の利便)
茂原市	76	茂原都市計画駐車場整備地区	茂原市駐車場の設置及び管理に関する条例(道路の円滑化 & 公衆の利便)
東京都 計 3205			
千代田区	661.3	千代田区	千代田区駐車場整備計画に係る地域ルール策定に関する要綱
新宿区	309.6	新宿区	東京都駐車場条例(設置)
大田区	54.8	大田区	東京都駐車場条例(設置)
渋谷区	142	渋谷	渋谷区駐車場法
渋谷区	27	新宿	渋谷区駐車場法
豊島区	88	池袋	豊島区駐車場法施行細則
足立区	87.6	足立区	東京都駐車場条例(設置)
中央区・港区	994.8	都心部	東京都駐車場条例(設置)
文京区・台東区	562.8	上野・浅草	東京都台東区駐車場条例(道路の円滑化 & 生活環境)
八王子市	82.5	八王子	東京都駐車場条例(設置)
立川市	96.8	立川	立川市駐車場条例(設置)
町田市	97.8	町田	東京都駐車場条例(設置)
神奈川県 計 1552.5			
横浜市	14.3	戸塚駅周辺地区	横浜市駐車場条例(設置)
横浜市	27.7	港北ニュータウン第1	横浜市駐車場条例(設置)
横浜市	44.5	港北ニュータウン第2	横浜市駐車場条例(設置)
横浜市	21.1	上大岡駅周辺	横浜市駐車場条例(設置)
横浜市	85.3	新横浜北部地区	横浜市駐車場条例(設置)
横浜市	755	中央地区	横浜市駐車場条例(設置)
川崎市	88.4	中央	
横須賀市	25	中央	
平塚市	80.7	駐車場整備地区	
小田原市	63.5		
相模原市	37.5	橋本	相模原市営自動車駐車場条例
相模原市	139	相模原	相模原市営自動車駐車場条例
相模原市	30.5	相模大野	相模原市営自動車駐車場条例
厚木市	55		厚木市営自動車駐車場条例(道路の円滑化)
大和市	85		

5.1.2 駐車場関係条例の制定目的

204件の駐車場関係条例等のうち、自治体が法令の範囲内で制定し議会決議が必要な条例（法的拘束力あり）が、全体の44.6%（91件）を占めていた。今回はその91件の条例の制定目的を整理分類したところ、表-5-8のように区分することができた。

表－５－８ 駐車場関係条例の制定目的

条例の目的	件数	割合
設置	31	34.1%
設置＋道路の円滑化	7	7.7%
設置＋道路の円滑化＋公衆の利便	1	1.1%
設置＋道路の円滑化＋都市機能の維持	3	3.3%
設置＋道路の円滑化＋生活環境	7	7.7%
設置＋道路の円滑化＋産業振興	24	26.4%
設置＋公衆の利便	3	3.3%
設置＋公衆の利便＋産業振興	2	2.2%
設置＋公衆の利便＋放置防止	2	2.2%
設置＋自動車利用者の利便	3	3.3%
設置＋自動車利用者の利便＋産業振興	2	2.2%
設置＋都市機能の維持	3	3.3%
設置＋生活環境の維持	1	1.1%
使用規則	2	2.2%
合計	91	100.0%

駐車場使用規則を定めていた2つの条例を除き、どの条例も設置すること自体を条例の目的としていた。そのなかでも最も多かったものが、全体の34%に当たる、設置のみを規定しているものであった。具体には茨城県取手市の「この条例は、駐車場の設置に関し必要な事項を定めるものとする」というような表現で定められているものであり、他にも東京都駐車場条例や横浜市駐車場条例、宇都宮市駐車場条例などがこのような表現であった。

次いで多かったものが、神奈川県伊勢原市営駐車場設置条例の「道路交通の円滑化を図り、公衆の利便に資する」や千葉県八千代市営駐車場条例の「自動車を利用するものの利便に供するとともに、市民の良好な生活環境の確保を図る」というような表現で定められている設置と道路交通の円滑化を目的としているものであった（駐車場法も道路交通の円滑化を第1条の目的の中で示している）。

さらに練馬区立駐車場条例や青梅市駐車場条例、佐野市駐車場条例など公衆の利便、生活環境の維持といった、その地域にやって来る自動車を円滑に駐車させ、観光及び地域活性につなげていく、駐車場による地域への波及効果を目的としている条例も確認された。なお、産業振興に関しては、茨城県の潮来市駐車場条例の中で「道路の円滑化及び産業振興に資するため、本市に駐車場を設置する」と記述があった。

都市機能の維持に関しては栃木県の宇都宮市建築物における駐車施設の附置及び管理に関す

る条例の中で「この条例は、建築物における自動車の駐車のための施設の附置及び管理について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、もって市民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」との記述があった。

駐車場だけでなく併せて設置された駐輪場を目的としているものもあり、さいたま市営桜木駐車場条例では「自動車又は自転車等が公共の場所に放置されることを防止するとともに、当該利用者の利便を図るため、自動車及び自転車を駐車するための施設として駐車場を設置し、その管理等について必要な事項を定める」とされていた。

以上のように、単なる駐車場の「設置」や駐車場法でもうたわれている「道路交通の円滑化」だけでなく、産業振興など地域活性化を目的として駐車場を設置している条例等も確認することができた。自治体によって駐車場を地域活性化の仕掛けとして位置づけていることが明らかとなった。

なお前述のように条例の中で駐車場の使用規則が定められているものも2件存在したが、規定、細則、規則、要綱等で使用規則の定められている地域が多かった。

5.1.3 関東地方の駐車場附置義務台数

駐車場整備地区内の附置義務台数を比較した。なお、附置義務台数は附置義務条例により確認した（表-5-9）。

その結果を普通車用駐車スペース附置義務、移動制約者用駐車スペースに関する記述、荷捌き用駐車スペースに関する記述に分けて示す。

i) 普通車用駐車スペース附置義務について

附置義務対象面積に関しては多少のばらつきがあるが、茨城県取手市、群馬県高崎市、千葉県松戸市など、東京と一部の都市を除く、多くの地域で床面積1000㎡以上の建築物が対象となっていた。一方、東京と一部の都市（埼玉県さいたま市、千葉県船橋市、千葉県千葉市、千葉県木更津市、神奈川県川崎市、神奈川県厚木市）では床面積1500㎡以上の建築物が対象となっていた。また、最大附置義務対象面積は神奈川県横須賀市と神奈川県厚木市の2000㎡であった。

附置義務台数に関しては神奈川県横須賀市は300㎡/台。東京都と神奈川県厚木市は250㎡/台。茨城県つくば市、埼玉県さいたま市、千葉県千葉市、千葉県君津市、神奈川県横浜市、神奈川県川崎市は200㎡/台。その他の地域は150㎡/台であった。

駐車スペースの大きさに関しては東京と一部の都市（茨城県取手市、茨城県つくば市、埼玉県さいたま市、千葉県千葉市、神奈川県川崎市、神奈川県横須賀市）ではその他の自治体に比べ1m奥行きを多く確保している（東京と一部の都市は2.5m×6m、その他は2.3m×5m）。茨城県築西市は唯一2.5m×5mであった（表-5-9）。

ii) 移動制約者用駐車スペースに関する記述

移動制約者用駐車スペース設置台数に関しては「建築物又は建築物の敷地内に附置する駐車施設のうち、当該駐車施設の台数の十分の三以上の部分の一台当たりの規模は、幅二・五メートル以上、奥行き六メートル以上のものとし、そのうち一台以上は、障がい者のための駐車施設として幅三・五メートル以上、奥行き六メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとしなければならない。」（東京都駐車場条例）や「前項の規定にかかわらず、市長が特に必要があると認める建築物については、車いす使用者のための駐車施設として、少なくとも1台以上の自動車の駐車の用に供する部分の規模を、駐車台数1台につき幅3.7メートル以上、奥行6メートル以上としなければならない。」（横浜市駐車場条例）のような記述の条例が多く確認された。

移動制約者用駐車スペース設置台数に関しては千葉県松戸市、千葉県船橋市の全体の駐車台数の10%に1台。神奈川県横浜市の最低1台。を除く地域で全駐車台数の30%に1台という基準であった。

移動制約者用駐車スペースの大きさに関しては神奈川県では3.7m×6m。その他の地域では3.5m×6mとなっていた（表-5-9）。

表－５－９ 駐車場整備地区内の附置義務台数

都市名	決定面積	名称	附置義務対象面積	附置義務台数	普通車用大きさ	移動制約者台数	移動制約者大きさ
茨城県	計 626		(㎡以上)	(㎡に一台以上)	(幅×奥行き)	(%に一台以上)	(幅×奥行き)
取手市	49	取手駅周辺地区	1000	150	2.5×6	30	3.5×6
水戸市	22	赤塚駅周辺地区	1000	150	2.3×5	30	3.5×6
水戸市	330	中心市街地地区	1000	150	2.3×5	30	3.5×6
土浦市	112	土浦駅周辺地区					
つくば市	87		1000	200	2.5×6		
筑西市	26	下館駅北口地区	1000	150	2.5×5		
群馬県 計 439							
前橋市	181						
高崎市	258		1000	150	2.3×5	30	3.5×6
埼玉県 計 369.5							
川口市	86.7	川口駐車場整備地区					
さいたま市	132.9	浦和駅周辺	1500	200	2.5×6	30	3.5×6
さいたま市	30.9	武蔵浦和駅周辺	1500	200	2.5×6	30	3.5×6
熊谷市	119	熊谷駐車場整備地区					
千葉県 計 1215.8							
柏市	78	柏駅周辺駐車場整備地区	1000	150	2.3×5	30	3.5×6
松戸市	66	松戸駅周辺駐車場整備地区	1000	150	2.3×5	10	3.5×6
松戸市	18	新松戸駅周辺駐車場整備地区	1000	150	2.3×5	10	3.5×6
松戸市	11	東松戸駅周辺駐車場整備地区	1000	150	2.3×5	10	3.5×6
松戸市	13	八柱駅周辺駐車場整備地区	1000	150	2.3×5	10	3.5×6
市川市	32	行徳駅周辺					
市川市	29	市川駅周辺					
市川市	32	南行徳駅周辺					
市川市	32	本八幡駅周辺					
船橋市	34	西船橋	1500	150	2.3×5	10	3.5×6
船橋市	190	船橋	1500	150	2.3×5	10	3.5×6
八千代市	25	勝田台					
八千代市	25	八千代台					
千葉市	261.6	千葉都市計画駐車場整備地区	1500	200	2.5×6		
市原市	41.2	五井駅周辺					
木更津市	159	木更津都市計画駐車場整備地区	1500	200	2.5×5		
君津市	93	君津都市計画駐車場整備地区					
茂原市	76	茂原都市計画駐車場整備地区	1000	150	2.3×5	30	3.5×6
東京都 計 3205							
千代田区	661.3	千代田区	1500	250	2.5×6	30	3.5×6
新宿区	309.6	新宿区	1500	250	2.5×6	30	3.5×6
大田区	54.8	大田区	1500	250	2.5×6	30	3.5×6
渋谷区	142	渋谷	1500	250	2.5×6	30	3.5×6
渋谷区	27	新宿	1500	250	2.5×6	30	3.5×6
豊島区	88	池袋	1500	250	2.5×6	30	3.5×6
足立区	87.6	足立区	1500	250	2.5×6	30	3.5×6
中央区・港区	994.8	都心部	1500	250	2.5×6	30	3.5×6
文京区・台東区	562.8	上野・浅草	1500	250	2.5×6	30	3.5×6
八王子市	82.5	八王子	1500	250	2.5×6	30	3.5×6
立川市	96.8	立川	1500	250	2.5×6	30	3.5×6
町田市	97.8	町田	1500	250	2.5×6	30	3.5×6
神奈川県 計 1552.5							
横浜市	14.3	戸塚駅周辺地区	1000	200	2.3×5	min1台	3.7×6
横浜市	27.7	港北ニュータウン第1	1000	200	2.3×5	min1台	3.7×6
横浜市	44.5	港北ニュータウン第2	1000	200	2.3×5	min1台	3.7×6
横浜市	21.1	上大岡駅周辺	1000	200	2.3×5	min1台	3.7×6
横浜市	85.3	新横浜北部地区	1000	200	2.3×5	min1台	3.7×6
横浜市	755	中央地区	1000	200	2.3×5	min1台	3.7×6
川崎市	88.4	中央	1500	200	2.5×6	30	3.7×6
横須賀市	25	中央	2000	300	2.5×6		
平塚市	80.7	駐車場整備地区					
小田原市	63.5		2000	150	2.3×5	30	3.7×6
相模原市	37.5	橋本					
相模原市	139	相模原					
相模原市	30.5	相模大野					
厚木市	55		1500	250	2.3×5		
大和市	85						

5.1.4 移動制約者に関する規定

平成18年12月にバリアフリー新法が施行され、2%の移動制約者用駐車スペースの設置が義務付けられたが、既存の駐車施設には適用されない。さらに高齢者比率は増加の一途をたどっており、今後移動制約者用駐車スペースの増設あるいは一般駐車スペースの運用上の工夫がより一層求められている。しかし、駐車場を運営する側は普通車用の駐車スペースの減少や設置の際のコストなどの問題により移動制約者用駐車スペースを増設、利用促進することに積極的ではない場合もある。そのため、地域の状況を踏まえた自治体レベルの条例等で移動制約者用駐車スペースの設置や利用促進策を規定し、移動制約者用駐車スペースを利用できる環境に保つ必要があると考えられる。

表-5-10では、駐車場関係条例に記載されている移動制約者に関する記述について調査を行った。調査の結果、研究対象とした関東地方の駐車場関係条例等204件の中で移動制約者用駐車スペースの設置について言及していたものは、全体の6%、13件に過ぎなかった。なお、表-5-6の附置義務記載条例40件の中で移動制約者用駐車スペースを設置するように言及していたものは全体の85%、34件であった。204件の駐車場関係条例と40件の附置義務記載条例の双方に移動制約者用駐車スペース設置に関する記述のない23の駐車場整備地区の中でも今回対象としなかった条例に移動制約者用駐車スペースに関する記述がある場合も考えられる。

移動制約者用駐車スペースの設置基準について言及していない駐車場関係条例の中でも、身体障がい者手帳や愛の手帳を見せることにより割引サービスを行うことを規定しているものもあった。しかし、対象となる障がい者の範囲が統一されておらず割引金額も未記載の自治体も存在した（表-5-10）。

表－５－１０ 駐車場関係条例中の移動制約者に関する記述

		茨城県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県
条例 件数	条例(件)	0	1	0	0	1	0
	規則(件)	0	0	0	4	5	2
	総数(件)	0	1	0	4	6	2
割引 対象 者	身体障害者手帳(件)	0	1	0	4	6	2
	療育手帳(件)	0	0	0	2	3	0
	精神障害者手帳(件)	0	0	0	2	4	0
	精神障害者保健福祉手帳(件)	0	0	0	2	1	0

なお、移動制約者用駐車スペースを設置するように規定していた全ての附置義務条例に移動制約者のための駐車施設であることを見やすい方法により表示するよう努める旨の記載があった。

既存の移動制約者用駐車スペースが全て利用された場合に普通車用駐車スペースを代用するという方法があり、渋谷区の管理人の常駐している移動制約者用駐車スペースのある駐車場5箇所でこの運用体制を実施していることが確認されているが¹⁾、移動制約者用駐車スペースの設置について言及している17件の条例等でも、運用体制や設置されている移動制約者用駐車スペースが全て利用されている場合の対処法などの記述は確認できなかった。

【補注】

- 1) 室町泰徳・原田昇・吉田朗（1996）,「駐車需要の時間変動を考慮した駐車場選択モデル」,都市計画学論文集No.26,pp.289—294
- 2) 小浪博英（1969）,「中央区をモデルとした駐車需要の推計」,都市計画学会論文集No.4,pp.101-107
- 3) 橋詰努（2008）,「車いす使用者が安全で快適に走行できる道路環境の研究—車いす使用者の身体振動の計測と評価—」,日本福祉のまちづくり学会第11回全国大会概要集,pp.1-4
- 4) 小林陽一郎・大沢昌玄・岸井隆幸（2008）,「渋谷駅周辺における移動制約者に配慮した駐車場整備実態」,土木学会第63回年次学術講演会講演概要集（CD-ROM所収）

5.2 ドイツの技術基準

日本の駐車場技術基準と比較する上で、ドイツの「STRASSEN BAU Planung und Entwurf」(道路建設 計画と構想)を翻訳し、ドイツの駐車場技術基準を把握することとする。以下、「STRASSEN BAU Planung und Entwurf」の第8章に記載されている、駐車場に関する部分の翻訳を示す。

8	道路の付帯設備	p.384
8.2	停止交通のための設備(駐車場など)	p.388
8.2.1	駐車空間のプランニング	p.388
8.2.2	必要となる駐車用地	p.391
8.2.3	公共道路空間の駐車場	p.396
8.2.4	公共道路空間外の駐車スペース	p.400

8.2 静穏な交通のための設備

静穏交通の設備には、都市や市町村の公共の道路空間内にあって、一般の人が誰でも利用のためにアクセスできるエリアや建造物、および車両や自転車を止めて置いたり（駐車・駐輪）、荷物の積み卸し、乗り物の乗り降りに使用される個人所有地内のエリアや建造物が含まれる。

8.2.1 駐車空間のプランニング

交通の起点と終点には乗り物の駐車エリアが必要となる。乗り物での場所の移動は駐車場や駐車スペースから始まり、そこで終わる。そのような駐車設備の空間的・時間的配置は、都市の部分地区の機能性や構造機構に対して持続的な影響を与える。ここで考慮すべき点は、特に都市景観や居住クオリティ、道路ネットワークにおける交通といったものに対する影響である。郊外地区ではとりわけ景観、環境、交通技術上の影響が考慮されるべきである。自転車利用者も、少なくとも主要な目的地については自分たちの自転車を快適に駐輪できる場所を期待する。

現在、公共の道路空間以外の場所における駐車・駐輪エリアのプランニング・設計・利用・運営に関して最も包括的な示唆を与えてくれるのが、「静穏交通のための設備に関する勧告」(EAR,1991)である。このEARの勧告に基づいて駐車場、駐車施設および機械式の駐車設備が設計される。さらに同勧告の補遺部分では、近隣住民の特別利用資格や駐車場誘導システム、目的に応じた駐車スペースの配置、出庫管理装置といった特殊課題も扱われている。

EAR1991によれば、車両交通のための駐車空間のプランニングに関して以下の需要がある。

- ・ 住民による車両利用
- ・ 職業従事者・職業訓練生による車両利用
- ・ 商品購入・調達のための車両利用
- ・ 訪問客（参加者）による車両利用
- ・ 配達および経済活動のための車両利用

住民は自宅のすぐ近くで駐車できる場所を探す。最も需要の高いのが午後と夕方から夜間に

かけての時間帯で、しかも比較的長い駐車時間となる。職業従事者・職業訓練生は職場や職業訓練所に近い駐車場所を望む。駐車時間は本人が会社や職業訓練所に留まっている時間と一致する。公共交通機関利用への転換や駐車場所から目的地まで比較的長い歩道を歩くことは可能であり、また要求できないことではない。商品購入・調達のための車両利用は均一でない需要構造を示している。時間的な需要はおおむね業務時間と一致するが、頻繁に変化する。訪問客（参加者）による車両利用は空間的・時間的に、イベント参加のための車両利用と考えると分かりやすい。これは中程度の駐車時間であり、商品購入・調達のための車両利用とともに情報システムを通じてうまく統御することが可能である。配達および経済活動のための車両利用では駐車・積載エリアが商店のすぐ近くにあることが必要となる。駐車スペースが使われるのはきわめて短い時間である。

表8.1 需要グループの特性（EAR1991に基づく）

その特徴および意識	住民による車両利用	職業従事者・職業訓練生による車両利用	商品購入・調達のための車両利用	訪問客(参加者)による車両利用	配達および経済活動のための車両利用
駐車時間 短時間	○	○	●	△	●
長時間	●	●	○	△	○
公共の駐車空間に駐車する必要がある	△	△	△	△	●
公共交通機関への転換は可能	○	●	△	△	○
歩道の利用が無理ではない	○	●	△	△	○
目的に応じて料金を徴収すべき	○	△	●	●	○
情報システムが利用できる	○	○	●	●	○

●該当する（そう思う） △部分的に該当する（部分的にそう思う） ○該当しない（そうは思わない）

需要の空間的分布と駐車空間の提供状況は地域タイプによってかなり異なってくる。都市中心部では各需要グループの駐車希望がきわめて狭い空間に重なり合う。こうした希望をすべて叶えることは都市計画上、不可能であり、また望ましくない。少ない駐車空間をうまくやり繰りすることが必要となる。制限を受けるのはまず職業従事者・職業訓練生による車両利用で、それは車両利用の一部を他の交通手段に切り換えることが最も容易だからである。交通静穏化に関してさらに問題となるのは、都心部に近い旧市街地区、住宅地区、商工業地区ならびに大型イベントの開催される拠点である。

駐車空間の供給は、駐車空間コンセプトに組み込まれる形で、都市開発（土地利用）コンセプトや交通コンセプトとの間で調整されなくてはならない。これには以下が含まれる：

- ・ 駐車空間供給量の割り出し
- ・ 駐車空間需要量の割り出し
- ・ 駐車空間提供のための措置
- ・ 供給された駐車空間のやり繰り

実際の駐車空間需要量は、利用台数の時間的推移と駐車時間数の統計、入庫・出庫台数の時間的推移を調査することによって割り出される。駐車空間需要の調査方法はEAR1991に記載されている。

必要な駐車台数は以下の点によって左右される：

- ・ 建造物利用およびそれに関連する交通手段の種類と規模
- ・ 私的・公的交通手段のインフラストラクチャー

屋内駐車場とは車両の駐停車のための建造物もしくは建造物部分を指す（立体駐車場、パーキングパレット、パーキングビル、屋上駐車場、地下駐車場）。

これの利用が必要となるのは以下のケースである：

- ・ 特に中心街や住宅地区など総フロア数の多い場所で、地上の駐車スペースだけでは足りない場合
- ・ 駅、空港、大企業、ホテルなどの交通静穏化重要拠点で駐車スペースの需要が大きく、用地買収コストが高い、または地上駐車スペースでは駐車スペース内の歩行通路が長くなりすぎてしまう場合。

以下が区別される：

- ・ 地上の屋内駐車場(立体駐車場、パーキングビル)
- ・ 地下の屋内駐車場(地下駐車場)

地下の屋内駐車場は一般に地上のものに比べて大幅にコストが高くなる。これは施工段階(基礎工事、防水・防火)についても営業開始後(換気、照明)についても言える。屋内駐車場は単独の施設として設計施工するのではなく、都市プランニング、交通プランニングに組み込んで、以下に対する要求が満たされるようにするべきである。

- ・ 建築的、技術的、組織的な安全性
- ・ 環境や都市、社会に対する優しさ
- ・ ドライバーと歩行者にとっての快適さと十分な情報提供
- ・ 経営者にとっての収益性

駐車空間提供コンセプトでは、すべての公共駐車エリアとともに民間の駐車エリアについても考慮しなくてはならない。駐車空間の提供を統括するためには法律、建築、経営、交通統制といった部門のさまざまな措置が利用される。需要を満たすことによって、同時にその一部を公共交通手段の利用へと転換し、既存の駐車空間で効率的にやり繰りする可能性も拓かれるようにすべきである。この点について役立つのが、特にP&R（パークアンドライド）施設と駐車場誘導システムで、後者は停滞しつつある交通に、交通静穏化のための施設の空き状況を伝達するものである。

8.2.2 必要となる駐車用地

駐車用地の構成要素と車両サイズ

駐車用地は駐車スペースと走行用通路を合わせたものである。駐車スペースとは車両駐車用に区切られた部分をいい、操車スペースを含む駐車面、側部の間隙および安全帯から成る。駐車帯とは走行路に沿って走る駐車のためのレーンである。駐車場とは流れる交通から区別された駐車用地である。屋内駐車場は車両を収容するためのビルの全体または一部である。

駐車用地は道路空間内に次のようにして設置することができる：

- ・ 走行路のへりの部分、通例は右側に
 - 走行路の一部を使用
 - 走行路の隣の駐車帯、縦列駐車、斜め駐車、直角駐車
- ・ 歩道の一部、ただし残った歩道の幅員が歩行者にとって十分である場合に限られる。
- ・ 走行路の隣の駐車用地（隣接走行路）
- ・ 車両旋回エリアに面した駐車用地

走行路のへりの部分を使った縦列駐車は、主に駐車・積み込みに利用され、道路空間を広すぎる幅員で設計する必要がない。屋外駐車場や屋内駐車場では縦列駐車では場所を取りすぎる。斜め駐車はスムーズで快適な入出庫をもたらす。一般に斜め駐車の場合は利用面積を有効な形で設計できる。直角駐車では一方通行と双方向通行のいずれかを選ぶことができるが、いつでもスムーズな入出庫が可能とは限らない。

駐車用地はまた、道路空間から分離して以下の場所にも設置することができる：

- ・ 屋外駐車場
- ・ 屋内駐車場（以下の形態で）
 - 1台用ガレージ
 - ワンフロアの屋内駐車場
 - 多フロアの屋内駐車場または地下駐車場
 - ランプ（傾斜路）
 - 機械式駐車装置

駐車用地を駐車場枠と車路に配分するに当たっては以下のパラメータが基準となる：

1. 主な利用車両（測定用車両）の寸法と走行幾何学（表8.2）
2. 車両の駐車方法（角度と方向）
 - ・ 縦列駐車（ $\alpha=0\text{gon}$ ）
 - ・ 斜め駐車（ $50\text{gon}\leq\alpha\leq100\text{gon}$ ）
 - ・ 直角駐車（ $\alpha=100\text{gon}$ ）
3. 駐車中の車両と固定的な障害物との間の距離（駐車場枠測定）
 - ・ 駐車場枠の奥行き
 - ・ 駐車場枠の幅
4. 入出庫の際の走行する車両と固定的な障害物との間の距離（車路の幅員）
5. その他必要なスペース（たとえば歩道、照明柱、時計、樹木、灌木）

表8.2 駐車エリアのための測定車両のパラメータ

車両の種類	ホイールベース[m]	トラック前[m]	全長[m]	全幅[m]	全高[m]	最小回転半径	
						外側車輪 Ra [m]	内側車輪 Rβ [m]
乗用車	2.70	0.90	4.70 (4.30)	1.75 (1.70)	1.50	5.802) ²⁾ (5.70) ²⁾	2.80
自転車	1.90			0.60	1.00 ¹⁾		
輸送車両(24t)	5.30	1.50	9.50	2.50	4.00まで	9.60	4.50
バス(長距離バス)	6.30	2.55	12.00	2.50	3.40まで	11.50	3.75
トレーラー連結車			18.00	2.50 ⁴⁾	4.00		
牽引車	5.30	1.50	9.50	2.50 ⁴⁾	4.00	10.50 ま	
被牽引車	4.70	1.10 ³⁾	7.10	2.50	4.00	で	
StVZO(道路通行法)に定められた最大値:					4.00	12.50	
単一車両			12.00				
トラック			16.50	2.50 ⁵⁾			
連結バス			18.00				
トレーラー連結車			18.00				

(注)

1) 走行者も含めた全体の高さは約2.00m; 2) 屋内駐車場での車両の動きについての数値; 3) 牽引用バーの長さは含まず 4) ドアミラーは含まず 5) 保冷車は2.60mまで () 内の数値はコンパクトサイズの乗用車を測定車両とした場合。

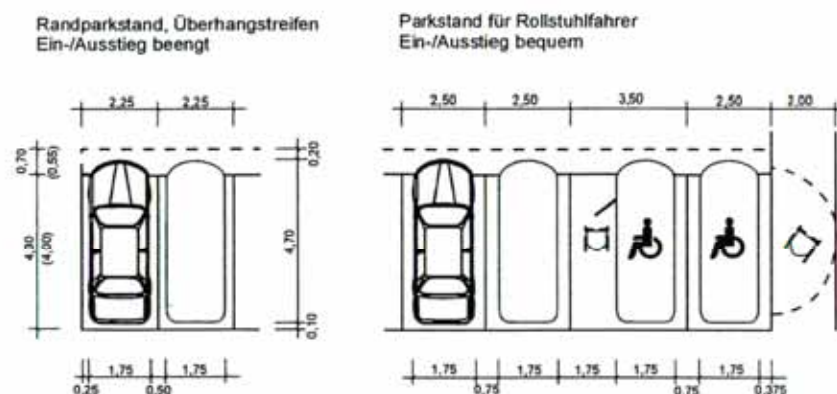


Bild 8.5 Grundmaße für das Abstellen des Bemessungsfahrzeugs Pkw (Klammerwerte für beengte Verhältnisse und bei Flächenmangel)

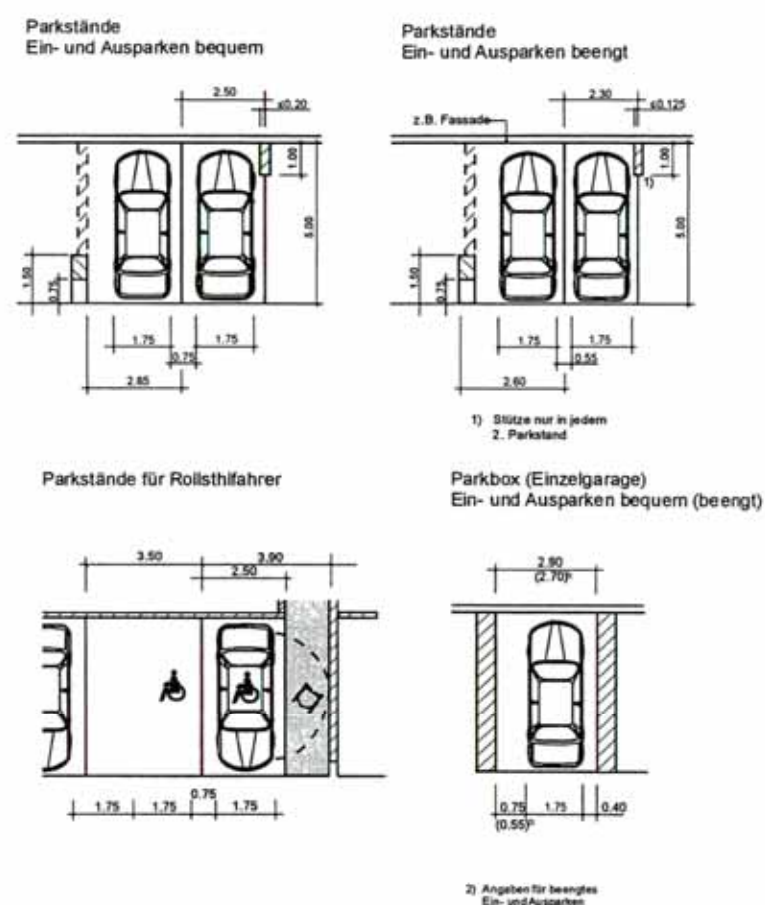


Bild 8.6 Grundmaße für das Abstellen des Bemessungsfahrzeugs Pkw neben Hindernissen

図8.5 測定用車両「乗用車」の駐車のための基本寸法

(カッコ内の数値はコンパクトタイプの駐車場およびスペースが欠如している場合のもの)

- 1) 終端部分の駐車場枠、オーバーハングラインあり
乗り降りは狭苦しい
- 2) 車椅子利用者のための駐車場枠

乗り降りは快適

図8.6 障害物に隣接して測定用車両「乗用車」を駐車する場合の基本寸法

- 1) 駐車場枠
乗り降りは快適
- 2) 駐車駐車場枠
乗り降りは狭苦しい
- 3) たとえば建物正面部
- 4) 1) 支柱は駐車場枠2台分に1ヵ所のみ
- 5) 車椅子利用者のための駐車場枠
- 6) 駐車ボックス(1台用ガレージ)
乗り降りは快適(狭苦しい)
- 7) 2) コンパクトな入出庫の数値

駐車方法および駐車角度

これらによってたとえば乗用車についての駐車スペースの寸法が導かれる（図8.5および8.6）。縦列駐車では必要スペースは前向き駐車かバック駐車かによって異なってくる。乗用車では幅は2.00m（最低で1.80m）、商用車とバスでは3.00m（最低で2.50m）とすべきである。車両間または建築部分との側面距離（内法）は、乗用車で0.75m（最低で0.55m）とすべきである（図8.6）。これらにより直角駐車については駐車場枠の幅は以下の通りとなる：

$b = 2.5\text{m}$ (2.30m) いずれの長辺も上に延びている建築部分や遮断箇所によって区切られていない場合

$b = 2.5\text{m}$ (2.30m) 一方の長辺がそれらによって区切られている場合

$b = 2.5\text{m}$ (2.30m) 両方の長辺がそれらによって区切られている場合

（括弧内の数値は最低値）

一方の長辺が縁石で区切られている終端部分の駐車場枠は、 $b=2.25\text{m}$ まで狭めることができる。逆に車椅子利用者のための駐車場枠では、側面距離（内法）を少なくとも1.75mまで広げなくてはならない（図8.6）。その場合は駐車場枠の幅は最低でも3.50mとなる。商用車の駐車では車両間の側面距離1.00mが推奨される。この場合は枠幅は最高3.50mになる。斜め駐車はスムーズで快適な駐車を許すとともに明解な交通誘導を可能にする。駐車場枠の奥行きは駐車角度 α 、車両の全長・全幅、ならびに安全上の間隔 s によって左右される。駐車場枠の奥行きはつねに車道軸に対して90度の角度で計測される。

駐車場枠の寸法

乗用車の入出庫の際の走行幾何学によれば、動いている車両と既存の障害物との間に運動の余地が必要で、運転席側では最低でも0.20m、助手席側では同0.40mを下回ってはならない。

駐車角度 α および駐車場枠の幅 b に応じて、運動特性および安全間隔とが車路の必要な幅員 g を決定する。

施設内の交通については車路の最低幅員は2.40mである。これは速度制限がある場合の通行エリア2.00m、両側の運動余地として各0.25m、そこに含まれる片側通行のみの安全域 $s_1=0.10\text{m}$ から得られた数値である（片側通行での駐車場枠配置）。

両側通行の場合の車路の最低幅員は4.30mとなる。これは速度制限がある場合の通行エリア4.00m、両側の運動余地として各0.25m、そこに含まれる安全域各0.10mから得られた数値である（両側通行での駐車場枠配置）。

車路の最大幅員は6.00mを超えるべきではない。これは車両が通行に逆らって車路に駐車される事態を避けるためである。

8.2.3 公共道路空間の駐車場

駐車の種類

公共の道路空間の路上駐車場は、縁石を前方に引き出して縦列駐車・斜め駐車・直角駐車の内いずれかのタイプで、道路上の駐車帯または駐車スペースとして設置される。駐車帯または駐車スペースの始点と終点を交差点に接する場所に置くことができるが、その際には十分な視界と歩行者にとっての横断可能性に配慮しなくてはならない。駐車角度が大きい場合は、大きな操車運動なしに駐車できるように駐車場枠に中間帯を設置する。中間帯への駐車という望ましくない事態を避けるため、その幅は0.75m未満とする。この幅は必要とされる車路の幅員と駐車角度、および既存の走行帯の幅員から定められる。斜め駐車と直角駐車で駐車場枠が縁石によって区切られている場合は、縁石のへりが車輪の車止めとして利用される。ボンネット部分が歩行者と自転車の通行エリアにはみ出さないように、縁石のへりは張り出し部分の分（駐車角度とは無関係に $\ddot{u}=0,70\text{m}$ ）駐車スペース側に引っ込める形で設置する。この数値には0.50mの安全域が含まれている。

適切な駐車方法の選定は、利用可能なスペースの幅員および隣接する走行路が交通面でもつ重要性の度合いによって定められる。乗用車についての駐車場枠と車路の寸法は表8.3から定めることができる。

表8.3 需要グループの特性 (EAR1991に基づく)

駐 車 方 法	駐 車 角 度 α [gon]	車 路 か ら の 奥 行 き t-ü [m]	突 き 出 し 部 分 ü [m]	快 適 な 入 出 庫				狭 隘 な 入 出 庫					
				駐 車 場 枠 の 幅 b 1) [m]	道 路 面 - 長 さ l [m] 入庫時 前 向 き		必 要 な 車 路 の 幅 員 g [m] 入庫時 前 向 き		駐 車 場 枠 の 幅 b 1) [m]	道 路 面 - 長 さ l [m] 入庫時 前 向 き		必 要 な 車 路 の 幅 員 g [m] 入庫時 前 向 き	
縦 列 駐 車	0		0.70(0.50)を含む	2.00		5.75		3.50	1.80		5.25		3.50
斜 め 駐 車	50	4.15 (3.95)		2.50	3.54		2.40		2.30	3.25		2.60 (2.50)	
	60	4.45 (4.20)		2.50	3.09		2.90		2.30	2.84		3.30 (3.00)	
	70	4.60 (4.30)		2.50	2.81		3.60		2.30	2.58		4.30 (3.50)	
	80	4.60 (4.30)		2.50	2.63		4.20		2.30	2.42		5.40 (4.10)	
90	4.50 (4.20)	2.50		2.53		5.00		2.30	2.33		6.60 3) (4.80)		
直 角 駐 車	100	4.30 (4.00)	2.50	2.50	2.50	6.00	4.50	2.30	2.30	2.30	7.70 3) (5.50)	5.00 (4.50)	
ブ ロ ッ ク	100	4.30 (4.00)	2.50	7.90	7.15	6.00	4.50	2.30	- (6.65)	7.40	- (5.50)	5.00 (4.50)	

1)仔細は本文中に記載。2)駐車場利用者の回転率が低い場合のみ3)もっぱら既存走行帯でのスペース需要の検証のためにのみ用いること。駐車スペースの測定には推奨できない。()括弧内の数値はコンパクトサイズの測定用車両についてのものである。

縦列駐車を選定すべきケースは、出庫時に道路上の車両交通への見通しの良さが求められる場合、道路の交通面での重要性が高い場合、もしくは空間的な理由で斜め駐車では安全確実な入出庫が可能でない場合である。自転車道と区切るためには駐車面の他に0.75m幅の安全帯の設置が求められ、歩道と区切る場合は0.50m幅とする。これは不用意に開かれた車のドアによって人が妨害されたり怪我を負わせたりする事態を防ぐためである。

走行帯に隣接して十分な幅員のスペースがある場合は、走行方向に対して50gonないし100gonの駐車角度の駐車場枠を設定することができる。斜め駐車の場合は通例、中間帯を置いても1方向からの入庫しか保証されない。斜め駐車・直角駐車は他者を妨害したり危険に晒したりすることなく安全確実な入出庫を可能にするが、走行帯を自転車が走っている場合には出庫の際に問題が生じる。

特殊ケース

場合によっては駐車スペースが、交通量の多い走行帯から空間的に分離され、近隣住民の専用道路を経由した場所に設けられることがある。また、特殊なケースでは駐車スペースが方向転換用の施設に統合されている場合もある。ただしそれはそこに駐車している車両が他車両の方向転換を妨げない場合に限られる。駐車場枠をサイドスペースに設置するという特殊な形態もある。

8.2.4 公共道路空間外の駐車スペース

屋外駐車場

公共道路空間以外のしかるべきエリアに静穏な交通のための駐車場を設けることもできる。これについては他の部分から明確に区切られ、明示されることが求められ、車路と駐車場枠から成り、きちんとした出入り口をそなえていなくてはならない。駐車場敷地をどのようにして駐車場枠の列と車路に分けるかは、希望する交通誘導の方式や車路を一方通行と対面通行のどちらにするかという選択によって異なってくる。駐車場枠当たりの必要スペースをできるだけ小さくするには、2列以上の駐車場枠をもつ乗用車向け駐車場では、できるだけ大きな駐車角度を選定すべきである。駐車場枠つきの車路は直線構造とすべきである。

屋内駐車施設

駐車施設の中で駐車場敷地をどのようにして駐車場枠の列と車路に分けるかは、原則として屋外駐車場と設計原理が適用される。ただし経営上の観点や設備のためのスペースを特に考慮しなくてはならない。設計の重点となるのは、入出庫エリアを備えた、高さを克服するための装置およびアクセス通路である。

高さの克服は以下によって行われる：

- ・ランプ（傾斜路）
- ・機械式駐車装置

高さを克服するためのランプシステムには主として次の4種類がある：

- ・フロアの高さの直線ランプ（フルランプ、ハーフランプ）

- ・フロアの高さの円形のランプ（螺旋ランプ）
- ・傾斜した駐車専用フロア（駐車ランプ）
- ・フロア半分の高さのランプ（ハーフランプ、D'Humyランプ）

フロアの高さのランプと傾斜した駐車専用フロアをもつ屋内駐車施設では、一重と二重の両仕様が可能で、すべてのランプシステムは一方通行または対面通行のいずれにも使うことができる。直線的なフルランプは走行しやすく、効率的である。ただし必要とされるフロア迂回が車路での操車プロセスにおける安全性に影響を与える。ハーフランプは、互いにフロア半分の高さで互い違いに設置されている駐車エリアを結び合わせる。これは長さが短いために急峻で、傾斜が頻繁に変化し、継ぎ目の部分ではきわめて大きな衝撃をハンドルに伝えてしまう。螺旋ランプでは、フロアを通り抜けることなく短い距離で高さの克服が障害のない均一的な形で行われる。必要とされるスペースが比較的大きいため、これは大きな駐車フロア間を垂直方向につなぐために使用される。駐車ランプは駐車フロアの一部としてそれに統合されている。縦方向の傾斜が少ないので快適ではあるものの、駐車フロアに接しているので妨害をまったく受けずに走行できるとは限らない。

屋内駐車施設の設計に際してはEAR1991に基づき、以下の基準値を遵守しなくてはならない：ランプの傾斜は一般的に15%、駐車ランプでは6%をそれぞれ超えてはならない。屋外のランプの傾斜は最大10%とする。小規模な屋内駐車施設の屋内ランプおよび短いランプは例外的に最高20%の傾斜が許される。曲がっているランプでは傾斜は走行軸で測定する。

傾斜が変わる箇所では8%を超える傾斜差は、車両の停滞を避けるために、こぶを丸めたり、窪みを埋めたりしなくてはならない。こぶを丸める場合は半径 $H_k \geq 15m$ 、窪みを埋める場合は $H_w \geq 20m$ で行わなくてはならない。傾斜差が15%までの場合は、こぶ状の箇所では1.5mの長さでこぶを丸めて半分の傾斜とし、窪みの場合は2.5m長さで窪みを埋めて半分の傾斜とする。

一方通行の直線ランプの車路幅員は最低でも3.00mとする。対面通行の直線ランプでは6.00mの車路幅員とするべきである。両方向が建築上分離されねばならない場合は、0.50m幅の中央防護帯を設けるべきである。カーブしているランプおよび駐車フロアでの弓状の走行では、内半径 R_1 は少なくとも5mとするべきである（車路の幅員は、中央防護帯とサイド防護帯を含め、1レーンでは4.00m、2レーンでは8.60m）。例外的にランプを歩行者が歩かねばならないことがあるときは、少なくとも片側に0.80m幅の歩道が必要となる。

快適でスムーズな入出庫が可能となるためには、駐車場枠の幅はふつう2.50mとするべきである。ここで考慮しなくてはならないのは、静力学的な理由から設置が義務付けられている支柱と壁面である。支柱は少なくとも車路のへりから0.75mは後退した位置に配置すべきで、これは入庫の際に必要な車両可動帯の拡大を可能にするためである。他方、それらの支柱は駐車場枠の奥行き部分に1.50m以上喰い込んで서는ならない。さもないと車のドアの開閉が妨げられてしまうからである。

屋内駐車施設の通り抜け通路の高さは最低でも2.10mとし、傾斜の変化が激しい場合は2.30mとするべきである。

駐車場使用と経営

道路空間外の駐車施設がある場所では、流れるような交通から静穏な交通への移行が、さほど交通量の多くない地点に集中して現れる。周辺の道路ネットワークへの交通面での影響を少ないレベルに抑えるためには、これらの地点を特に入念に設計し、測定しなくてはならない。そこへの出入り口はそれに対応できる性能と安全性を備えた形で設計しなくてはならない。当然ながら公共道路空間での経路誘導もプランニングに求められる課題の一つである。したがって重要なのは公共道路空間での明確な道しるべということである。簡単な「静的」道しるべでも、駐車場にいつでも十分な空きスペースがあり、きちんと機能している限りは十分である。しかし、駐車場を探しているドライバーに、そのつど、空いている駐車スペースまでの最適な道筋を教えてくれる「動的な」誘導情報システムの方が役に立つ。

より良い利用とより確実で経済的な営業にとっては、屋内駐車施設の入庫エリアに十分に大きな収容スペースが求められる。利用できる収容スペースが狭ければ狭いほど、入庫手続き施設の処理能力が高くないといけない。入庫手続き施設の設計に関する詳細はEAR(1991)に記載されている。屋内駐車施設では交通安全性、防火、照明、換気といった点で、さらなる要求が課される。それに応じて進入路についても、十分な性能と安全性を考えて設計すべきである。屋内駐車施設の出入り口は車の流れが分断されないような形で設けるべきであろう。有利な案内は、左側を指し示す形の一方通行方向での案内である。

6. 移動制約者の駐車需要と必要とされる駐車マネジメント

6.1 アンケート調査分析結果による需要とマネジメント

・総人口から見た移動制約者用駐車スペース設置数

自治体の移動制約者用駐車スペースの附置義務台数等からも分かるように、これまでの移動制約者用駐車スペース設置基準は全体の2-3.3%程度のものが多いが、これは障がい者手帳所持者の割合から算出していると思われる。本研究では、潜在的需要を確認するという意味で、障がい者手帳所持者のみならず、妊婦、年少者、高齢者、一時的な病気・怪我人などを移動制約者として人数を算出する。ただし、一時的な病気や怪我は統計的な数値が把握できないため、今回は、障がい者手帳保持者、高齢者、妊婦、年少者を移動制約者としてその数を把握した。その結果、高齢者を65歳以上とすると移動制約者率は対象とした2都市で、32%、年少者を対象外とすると21~22%、高齢者を75歳以上とすると22-23%、年少者を対象外とすると12%の値であった（表-6-1）。ただし、重複している移動制約者も存在する可能性があるため、注意が必要である。移動制約者数から見ると松戸市や船橋市のように最低10%程度の移動制約者用駐車スペースの設置が望ましいのではないかとと思われる。

表－6－1 本研究における移動制約者数

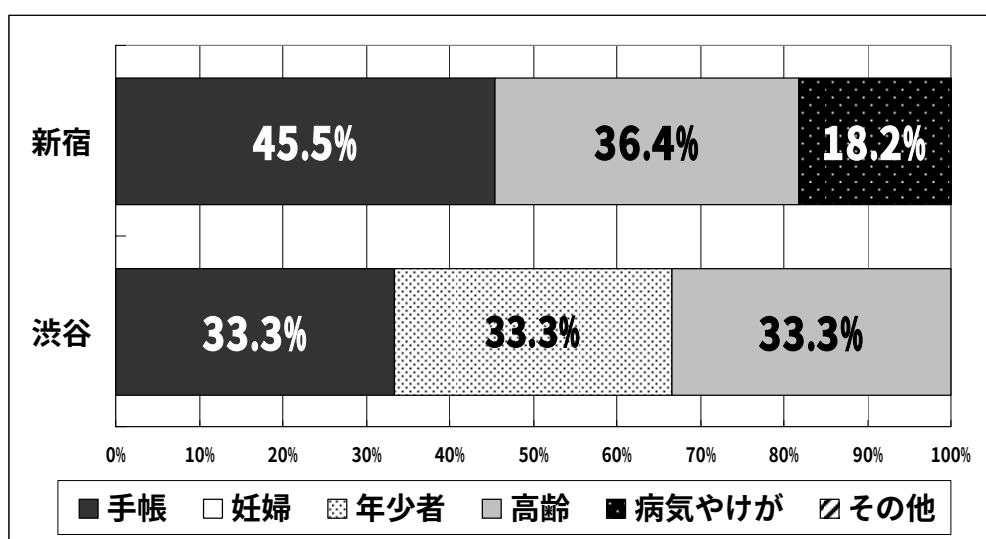
			渋谷	新宿
総人口(人)			203,334	317,041
A	障害者手帳	(人)	4,882	9,138
	所持者数	(率)	2.4%	2.9%
B	妊婦数	(人)	1,547	2,410
	(妊娠届出数)	(率)	0.8%	0.8%
C	年少者数	(人)	21,995	32,241
	(18歳以下人口)	(率)	10.8%	10.2%
D	高齢者数	(人)	36,892	58,486
	(65歳以上人口)	(率)	18.1%	18.4%
E	後期高齢者数	(人)	18,639	28,285
	(75歳以上人口)	(率)	9.2%	8.9%
A+B+D	障害者手帳所持者数+	(人)	43,321	70,034
	妊婦数+高齢者数	(率)	21.3%	22.1%
A+B+E	障害者手帳所持者数+	(人)	25,068	39,833
	妊婦数+後期高齢者数	(率)	12.3%	12.6%
A+B+C+D	障害者手帳所持者+	(人)	65,316	102,275
	妊婦数+年少者数+高齢者数	(率)	32.1%	32.3%
A+B+C+E	障害者手帳所持者数+	(人)	47,063	72,074
	妊婦数+年少者数+後期高齢者数	(率)	23.1%	22.7%

・アンケート結果による移動制約者用駐車スペース設置台数

アンケートによると3日間で延移動制約者率は3.3%であり、移動制約者が乗車している確立は約11%であった。ただし、アンケートの主旨からして移動制約者の回答率が高いことが予想され、その点は留意が必要である。また車両で見ると、渋谷10.3%、新宿11.3%であった(表-6-2)。なお、実際に駐車場を利用した移動制約者を移動の制約別に見ると、いずれの箇所においても手帳所持者、高齢者が共に高い値を示していた。(図-6-1)

表－６－２ 本研究における移動制約者数

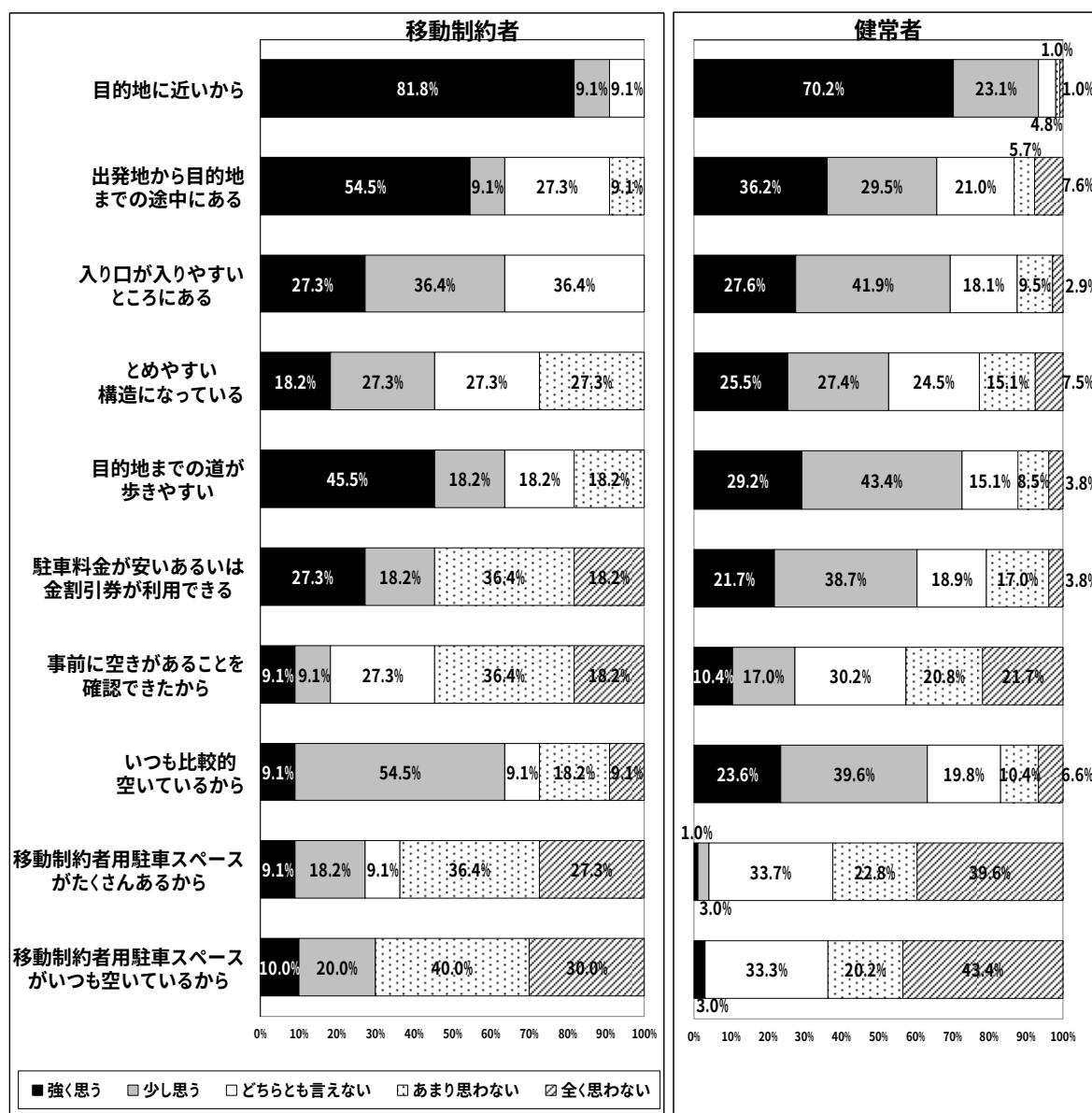
	渋谷	新宿	合計
配布数 (通)	174	219	393
回収数 (通)	39	80	119
回収率	22.4%	36.5%	30.3%
運転者が移動制約者(人)	0	3	3
運転者移動制約者率	0.0%	3.8%	2.5%
同乗者人数(人)	57	61	118
同乗者が移動制約者(人)	6	8	14
同乗者移動制約者率	10.5%	13.1%	11.9%
延べ乗車人数(人)	231	280	511
延べ移動制約者数(人)	6	11	17
延べ移動制約者率	2.6%	3.9%	3.3%
移動制約者乗車車両(台)	4	9	13
移動制約者乗車率	10.3%	11.3%	10.9%



図－６－１ 移動制約別割合

・ 駐車場選択理由

駐車場を選んだ理由を見ると、移動制約者、健常者いずれも駐車場と目的地の位置関係が駐車場選択において最も重要視されていたが、移動制約者はその傾向が健常者よりも若干強いことが読み取れる。次いで重要視されていたのは駐車場の構造に関する項目であった。また、健常者は周辺店舗での買い物により駐車料金が割引になるサービス、駐車料金も駐車場を選択する際に重要視していた。移動制約者用駐車スペースがある、または空いていることを知っていたからを駐車場選択の理由として選んだ駐車場利用者は少ない状況であった（図-6-2）。



図－６－２ 健常者移動制約者別駐車場選択理由

駐車場選択理由の自由記述欄には障がい者手帳や許可書を所有していないので移動制約者用駐車スペースに停める際に抵抗がある、利用可能者が明確でないので毎回悩む、移動制約者用駐車スペースがあることに気がつかなかった等の表示不足を指摘する記述が確認された。移動制約者用駐車スペースが駐車場内に存在していることを表示することにより利用を促進でき、利用者が増加する可能性がある。また、移動制約者用駐車スペースを増設しなくても安全に乗降できるスペースが確保されていれば問題ないとする記述も存在した。

表－６－３ 駐車しなかった場所と実際に駐車した場所※

新宿・渋谷					
	① 移制→移制	② 移制→一般	③ 移制→話	④ 移制→降ろす	⑤ 降ろす→一般
手帳	2	0	0	0	3
妊婦	0	0	0	0	0
高齢	2	1	0	0	1
病气やけが	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	0
合計	4	1	0	0	4

・移動制約者の駐車場所

移動制約者が駐車しなかった場所と実際に駐車した場所を確認すると、移動制約者用駐車スペースに駐車しなかったが空いていなかったと回答した利用者は少なく、実際に移動制約者用駐車スペースに駐車できた利用者がほとんどであった。その一方で、移動制約者を目的地の途中で降ろして一般車用駐車スペースにとめた先ずもほぼ同数で、特に障がい者手帳所有者以外はこの傾向が強い（表-6-3）。

このことは、同時に駐車場内に安心して乗降・待機できる場所があれば、多くの移動制約者が一般用駐車スペースを利用する可能性があることを示している。

※

- ①移制→移制 初めから移動制約者用にとめるつもりで実際に駐車した。
- ②移制→一般 移動制約者用が空いていなかった為一般車用に駐車した。
- ③移制→話 移動制約者用が空いていなかった為、管理人に話をして臨時に広めのスペースを駐車場内に確保してもらった。
- ④移制→降ろす 移動制約者用が空いていなかった為、一度移動制約者をどこかで降ろし、再び駐車場に入り一般車用スペースに駐車した。
- ⑤降ろす→一般 初めから移動制約者をどこかで降ろして駐車場に来て一般車用スペースにとめた。

表－６－４ 移動制約者用駐車スペースの需要と利用状況

新宿・渋谷 ①		②＋③
	移制→空いていた	移制→空いていなかった
手帳	2	0
妊婦	0	0
高齢	2	1
病気やけが	0	0
その他	0	0
合計	4	1

①＋③		②
	移動→停められた	移制→停められなかった
手帳	2	0
妊婦	0	0
高齢	2	1
病気やけが	0	0
その他	0	0
合計	4	1

①＋③		②＋④＋⑤
	移制必要→使用	移制必要→未使用
手帳	2	3
妊婦	0	0
高齢	2	2
病気やけが	0	0
その他	0	0
合計	4	5

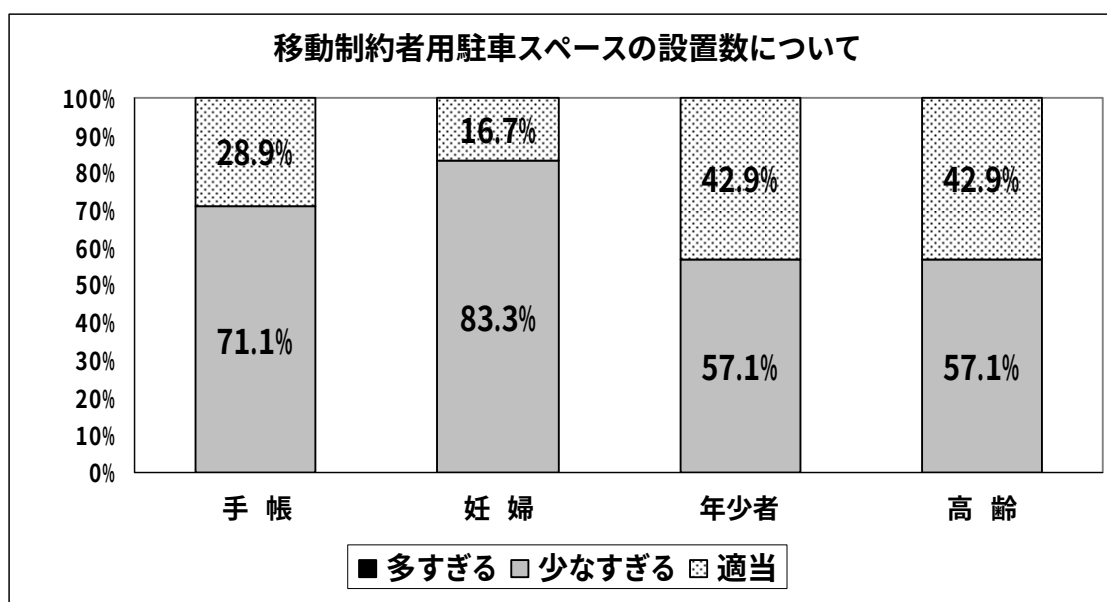
移動制約者用駐車スペースが空いていたまたは空いていなかった、移動制約者用駐車スペースに駐車できたまたはできなかった、移動制約者用駐車スペースを使用できたまたは使用できなかった3パターンに分け、駐車場の立地によってどの程度差があるのか確認した。渋谷・新宿では移動制約者用駐車スペースを必要としている駐車場利用者が移動制約者用駐車スペースを利用できなかったと回答した駐車場利用者は利用できたと回答した駐車場利用者より少なかった。

・移動制約者用駐車スペースの問題点

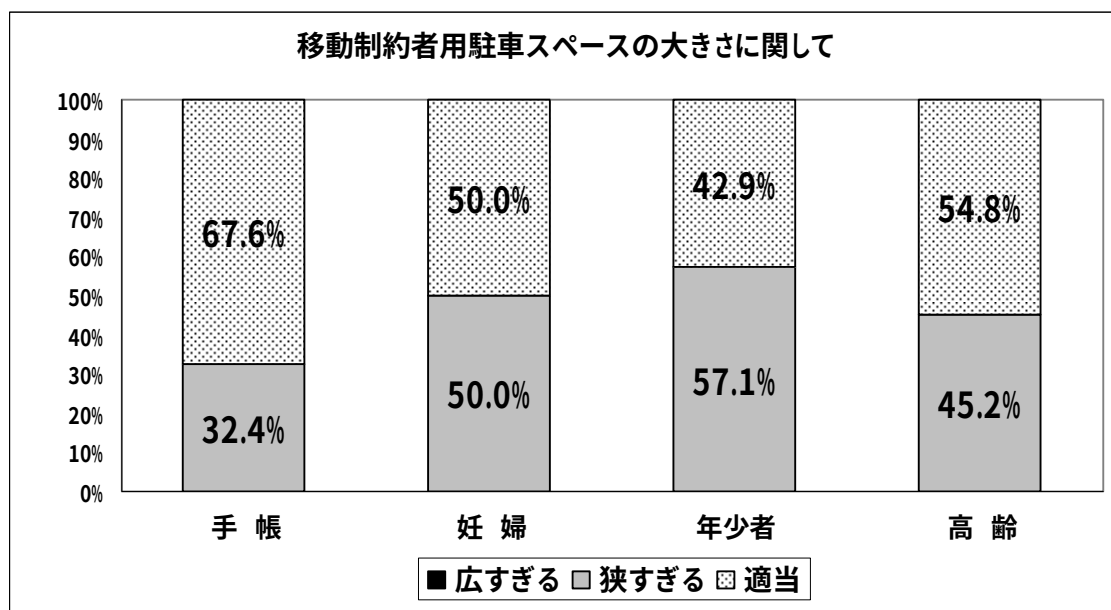
移動制約者用駐車スペースに関する質問では設置数と誘導サインに関して改善の必要があると答えた移動制約者が多く確認された。また、誘導サインに関しての自由記述欄では10件の意見があり、いずれも分かりにくい、気づかなかった、小さくて見えない等の回答であった（表-6-5）。

表－6－5 移動制約者用駐車スペースの問題点

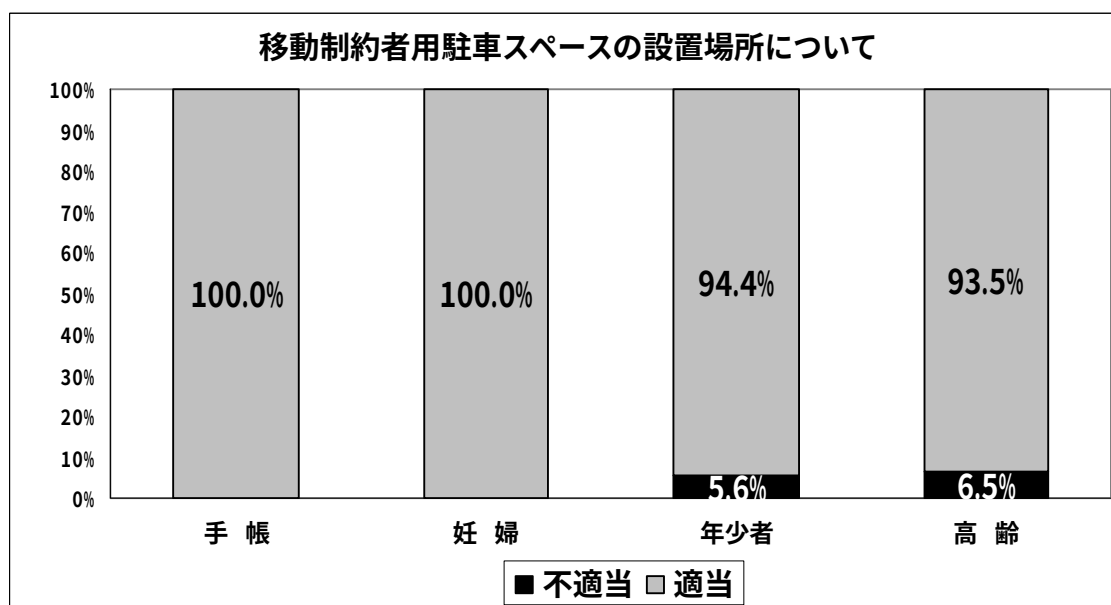
質問事項	選択項目	手帳	妊婦	年少者	高齢	病気や怪我	その他	健常者
移動制約者用 駐車スペースの数	多すぎる	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	少なすぎる	71.1%	83.3%	57.1%	57.1%	16.7%	80.0%	68.2%
	適当	28.9%	16.7%	42.9%	42.9%	83.3%	20.0%	31.8%
移動制約者用 駐車スペースの大きさ	広すぎる	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%
	狭すぎる	32.4%	50.0%	57.1%	45.2%	50.0%	25.0%	60.0%
	適当	67.6%	50.0%	42.9%	54.8%	50.0%	75.0%	30.0%
移動制約者用駐車 スペースの設置場所	不適當	0.0%	0.0%	5.6%	6.5%	0.0%	66.7%	37.5%
	適當	100.0%	100.0%	94.4%	93.5%	100.0%	33.3%	62.5%
移動制約者用駐車 スペースから出口まで	危険	22.2%	100.0%	30.0%	14.3%	33.3%	100.0%	0.0%
	安全	77.8%	0.0%	70.0%	85.7%	66.7%	0.0%	0.0%
移動制約者用駐車 スペースへの誘導サイン	判りにくい	67.7%	0.0%	45.5%	56.0%	66.7%	12.5%	83.3%
	判りやすい	32.3%	100.0%	54.5%	44.0%	33.3%	87.5%	16.7%



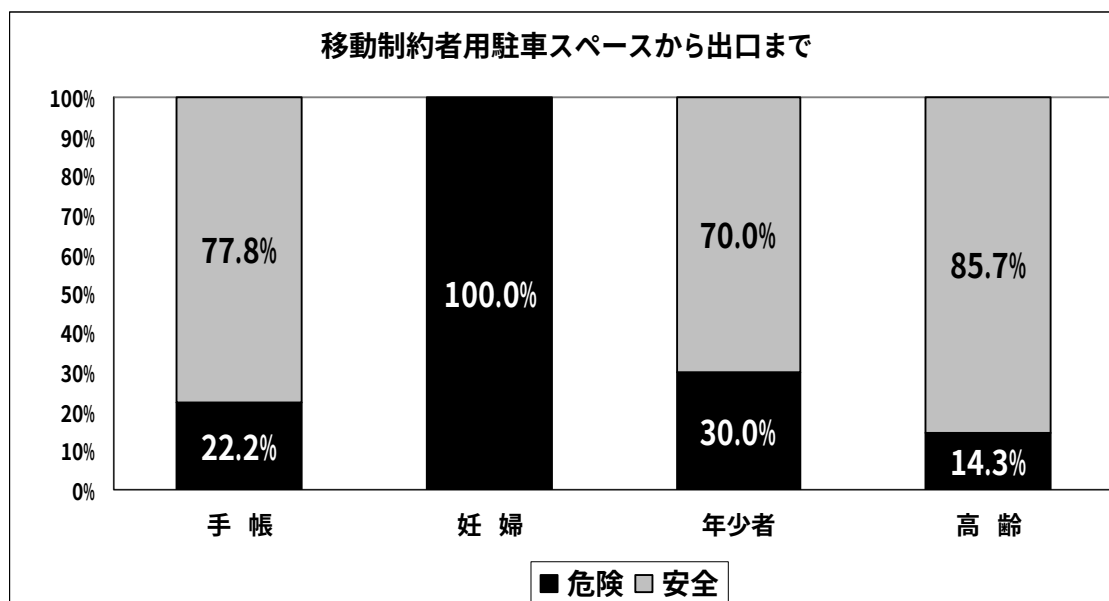
図－6－3 移動制約者用駐車スペースの設置数について



図－６－４ 移動制約者用駐車スペースの大きさに関して



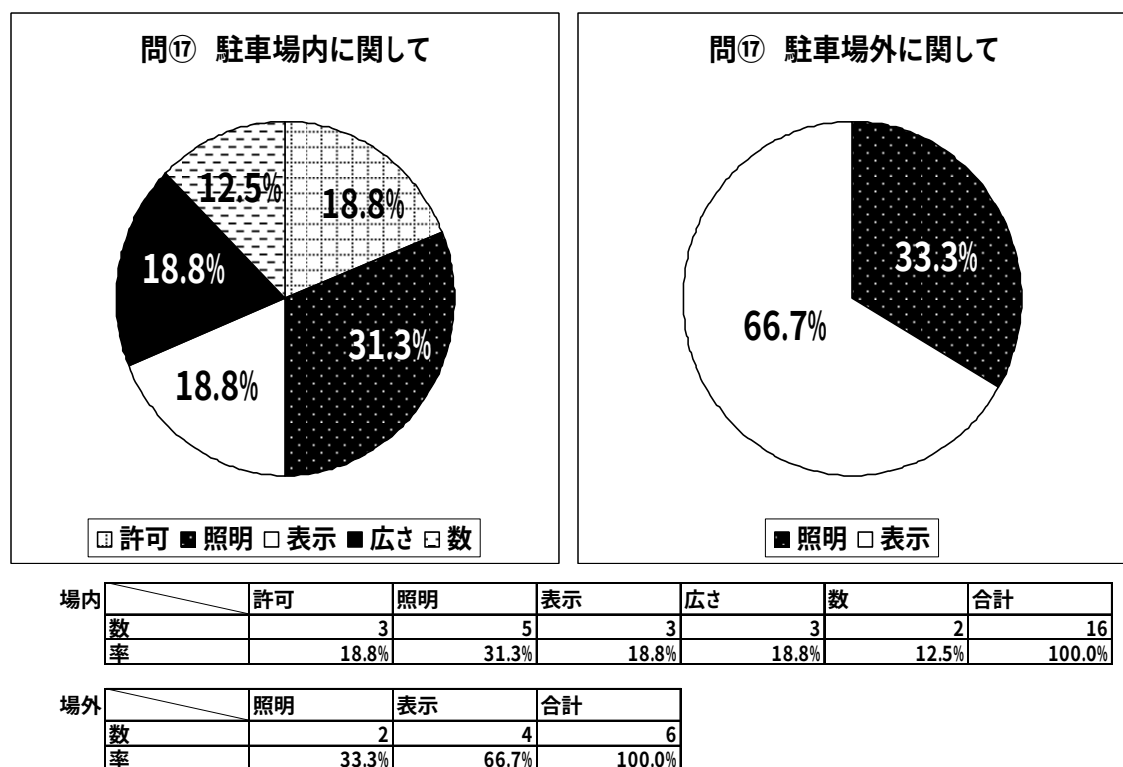
図－６－５ 移動制約者用駐車スペースの設置場所について



図－６－６ 移動制約者用駐車スペースから出口まで

また、移動制約者用駐車スペースをより快適に利用するための改善点を聞いた自由記述欄では移動制約者用駐車スペースに関係のない記述を除くと、駐車場内に関しては駐車許可者の明確化を求める意見が最も多く5件確認された。利用許可者を明確に表示することが出来れば移動制約者用駐車スペースの利用者が増加することが考えられる。

駐車場外に関しては移動制約者用駐車スペースが駐車場内にある旨の表示が分かりにくいなどの記述が最も多く7件確認され(図-6-7)、移動制約者用駐車スペースを設置するのみでなく、設置の表示が求められていることが明らかになった。



図－６－７ 移動制約者用駐車スペースをより快適に利用するための改善点

・ 駐車場を出て帰宅するまでの行動

駐車場を出てから戻ってくるまでの移動回数と移動距離について健常者と移動制約者で比較を行った。移動距離は目的地に最も近い駐車場の出口を使用したと仮定し、直線距離で比較したが、両者に大きな差異は見受けられなかった（表-6-6）。渋谷は地上出口が坂の上であることが影響している可能性もあると思われる。

表－６－６ 駐車場を出てから帰宅するまでの移動距離と移動回数

		渋谷	新宿
健常者	移動回数(回)	1.5	1.4
	移動距離(m)	357	276
移動制約者	移動回数(回)	0.8	1.6
	移動距離(m)	200	278
全体	移動回数(回)	1.5	1.5
	移動距離(m)	362	279
年少者抜き 移動制約者	移動回数(回)	1.0	1.6
	移動距離(m)	225	309

・まとめ

①利用可能者の明確化

移動制約者用駐車スペースをより快適に利用するための意見（自由記述）では駐車場内において駐車許可者の分かりにくさを指摘する意見が17件と最も多かった。障がい者手帳保有者のみが移動制約者用駐車スペースに駐車許可されていると理解している駐車場利用者が多い、特に妊婦や高齢者は移動制約者の対象にならないと理解している割合が高い。また、駐車許可者を明確に表示できれば利用者が増加する可能性があることも明らかになった。各自治体の条例中でも移動制約者用スペースの大きさ、設置台数は細かく規定されていたが、表示については移動制約者用駐車スペースであることを表示する規定があるのみで駐車許可者に関しては記載がなかった。そのため、移動制約者用駐車スペースの駐車許可者を明確に示すことが必要である。

②移動制約者用駐車スペースの設置不足

移動制約者用駐車スペースは、移動制約者総数（10～20%）、移動制約者乗車率（16%）、表示の明確化による利用者の増加等を考慮すると全体の最低10%程度設置することが望ましいと考えられる。しかし、利用実態は駐車場の立地によって大きく異なり、買い物目的の駐車需要を受け止める駐車場では多め、業務目的の駐車場では比較的少なめでよいことが考えられる。また、今回2箇所の利用実態から見れば、1台分もしくは、駐車場内の出入口付近に、安心して乗降・待機できるスペースを用意できれば、移動制約者用スペースの設置台数を少なくしても対応ができることが予想される。

③移動制約者用駐車スペースの設置原則の確立

駐車スペース利用実態は利用状況に大きな差が見られた。したがって地域全体の様々な需要を各駐車場が均等に受け持つという考え方ではなく、必要かつ望ましい場所に必要な数だけ配置するという原則を確立することが望ましいと考えられる。具体的には、移動制約者の利用が多いと考えられる医療施設・商業施設・駅近傍、駐車場の出口から街へ出て行く経路のバリアフリーが維持されている駐車場では、平均的な比率にこだわることなく多めに設置することが望ましいと考えられる。

- ・ 今後の課題

本研究によって移動制約者用駐車スペース利用可能者の明確化を促進することによる利用者の増加、伴って移動制約者用駐車スペースの設置数の見直し、駐車場の立地に伴った移動制約者用駐車スペースの設置原則の確立の必要があることが証明された。しかし、利用可能者の明確化のための表示などを提言するには至らなかった。今後は表示による視覚的、心理的效果を反映させた需要の算出をする必要がある。

6.2 他地域との比較による需要マネジメント

本調査で実施した、渋谷と新宿の駐車需要と比較する上で、財団法人国際交通安全学会で実施した横浜駅東口地下駐車場、横浜駅西口地下駐車場の移動制約者の駐車ニーズアンケート調査と移動制約者スペース利用実態調査を参考にする事とする。そして、渋谷、新宿の調査結果に横浜2箇所の調査結果を追加し、3都市4箇所の駐車場ニーズと実態調査から移動制約者用駐車スペースの設置基準のあり方を提案することとする。

(1) 移動制約者用駐車スペース潜在的な需要アンケート調査

横浜駅東口・西口でのアンケート及び実態調査は、2009年10月22,23,24日に実施した。質問内容、実態調査項目とも本研究と同様である。

3都市4箇所の配布枚数2,088枚に対する有効回収は653通、回収率は全体で31.3%、となった(表-6-7)。なお、調査時間帯の全駐車場出庫車両総数は15,399台であるので、全体から見れば抽出率は4.2%となる。

表－6－7 3都市4箇所のアンケート調査回答数

	横浜東口	横浜西口	渋谷	新宿	合計
配布数 (通)	749	946	174	219	2088
回収数 (通)	248	286	39	80	653
回収率	33.1%	30.2%	22.4%	36.5%	31.3%
運転者が移動制約者(人)	21	17	0	3	41
運転者移動制約者率	2.8%	1.8%	0.0%	1.4%	2.0%
同乗者人数(人)	255	270	57	61	643
同乗者が移動制約者(人)	44	53	4	8	109
同乗者移動制約者率	17.3%	19.6%	7.0%	13.1%	17.0%
延べ乗車人数(人)	1004	1216	231	280	2731
延べ移動制約者数(人)	65	70	4	11	150
延べ移動制約者率	6.5%	5.8%	1.7%	3.9%	5.5%
移動制約者乗車車両(台)	37	52	2	9	100
移動制約者乗車率	14.9%	18.2%	5.1%	11.3%	15.3%

アンケート回答について①駐車場利用目的②移動制約者比率③駐車場選択理由④移動制約者の駐車場所⑤移動制約者駐車スペースの問題点⑥駐車場を出てから駐車場に戻るまでの行動の観点で単純集計及びクロス集計を行い、その結果を以下に示す。

①駐車場利用目的について

駐車場利用目的を見ると(図-6-8)、横浜東口・西口は買い物目的利用が多く、新宿は業務、渋谷はレジャー・業務の利用が多いことが判り、利用目的が明確に異なっていた。

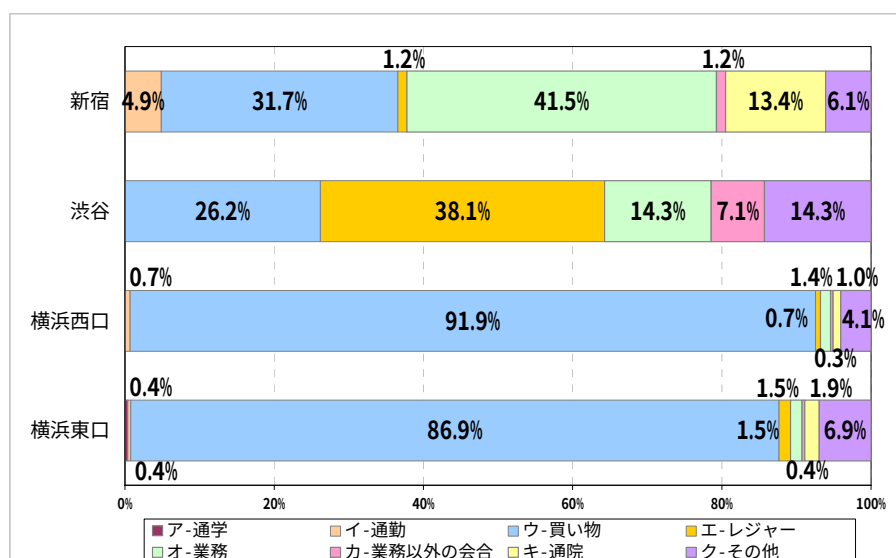


図-6-8 駐車場利用目的

②移動制約者比率

総数で見ると、回答車両延べ乗車人員の5.5%が移動制約者であり、車両で見ると15.3%に移動制約者が乗車していた。ただし、アンケートの主旨からして移動制約者の回答率が高いことが予想され、その点は留意が必要である。

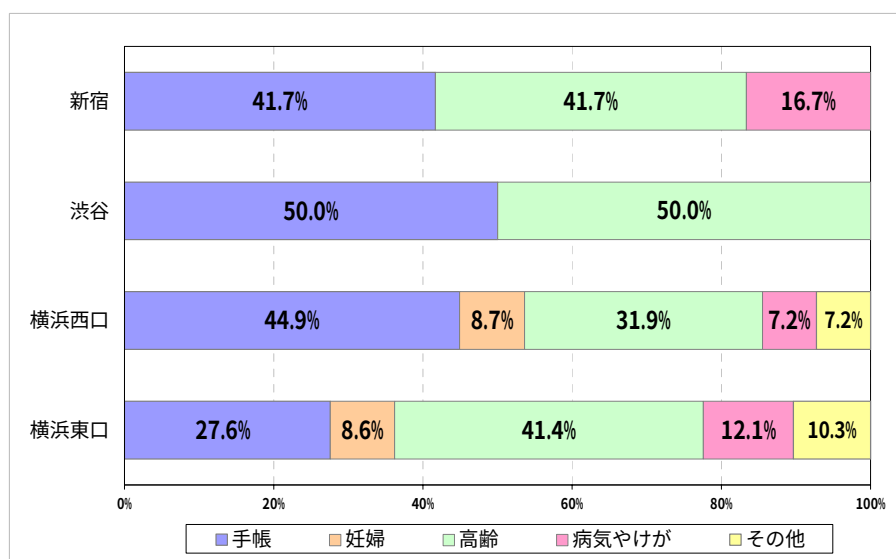


図-6-9 移動の制約別割合

また、横浜と新宿・渋谷とは大きく異なり、車両で見ると、横浜14.9%、18.2%、渋谷5.1%、

新宿11.3%であった。なお、実際に駐車場を利用した移動制約者を移動の制約別に見ると、いずれの箇所においても手帳所持者、高齢者が共に高い値を示していた(図-6-9)。横浜のその他は、長年杖を利用している、過去の病気の後遺症、障がい者手帳未所持の歩行困難等の移動制約であった。

③駐車場選択理由

駐車場を選んだ理由を見ると(図-6-10)、移動制約者、健常者いずれも回答結果は同様な傾向を示していた。移動制約者、健常者とも、駐車場と目的地の位置関係が駐車場選択において最も重要視されていたが、移動制約者はその傾向が健常者よりも若干強いことが読み取れる。次いで重要視されていたのは、駐車場の構造に関する項目であった。また、健常者は、移動制約者に比べ、周辺店舗での買い物により駐車料金が割引になるサービス、駐車料金も駐車場を選択する際に重要視していた(回答の強く思う、少し思う、の合計で、健常者は70%に対し移動制約者は57%)。一方、いつも比較的駐車場が空いているからなど、駐車場の満空情報については、回答者の50%以上(回答のあまり思わない、全く思わない、の合計)があまり重視していないことがわかった。移動制約者においても、移動制約者用駐車スペースがある、または空いていることを知っていたことを駐車場選択の理由として選んだ駐車場利用者は少ない状況であった。目的地に近いことが駐車場選択の大きいウエイトを占めていることを踏まえれば、満車で多少待つことが前提であっても目的地に近いところに駐車したい意向が非常に強いと言える。

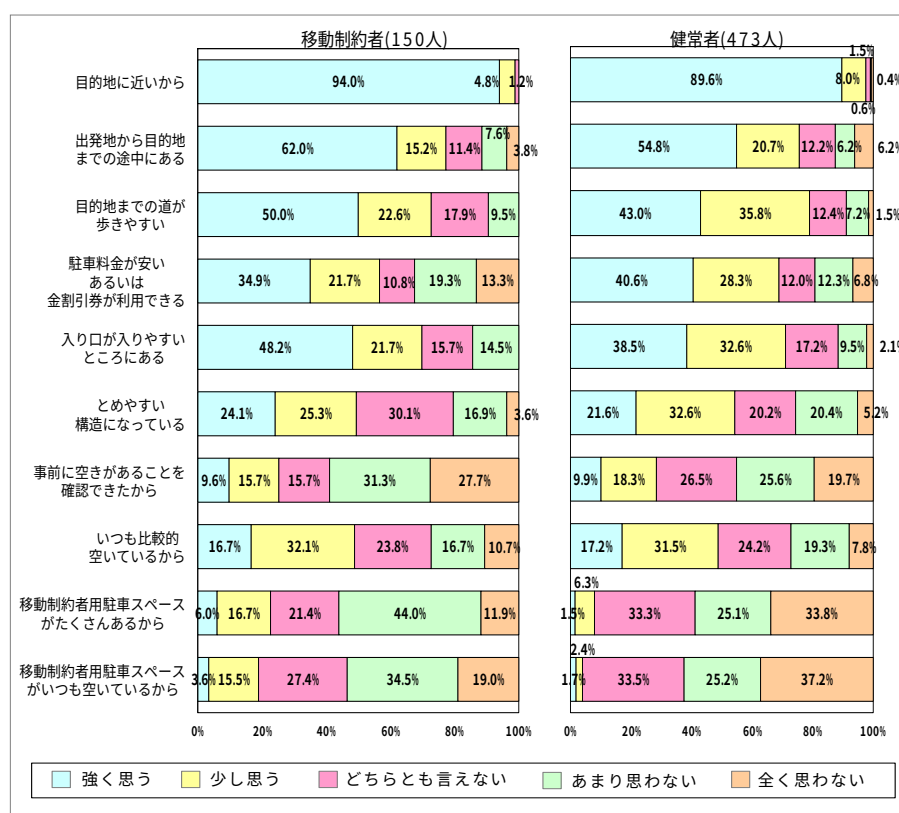


図-6-10 駐車場選択理由

④移動制約者の駐車場所

表－６－８ 駐車しなかった場所と実際に駐車した場所

横浜(東口西口合計)

	移制→移制	移制→一般	移制→話	移制→降ろす	降ろす→一般
手帳	16	12	4	0	1
妊婦	0	0	0	0	2
高齢	7	9	3	0	12
病气やけが	0	1	1	0	2
その他	3	1	0	0	5
合計	26	23	8	0	22

新宿・渋谷

	移制→移制	移制→一般	移制→話	移制→降ろす	降ろす→一般
手帳	2	0	0	0	3
妊婦	0	0	0	0	0
高齢	2	1	0	0	1
病气やけが	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	0
合計	4	1	0	0	4

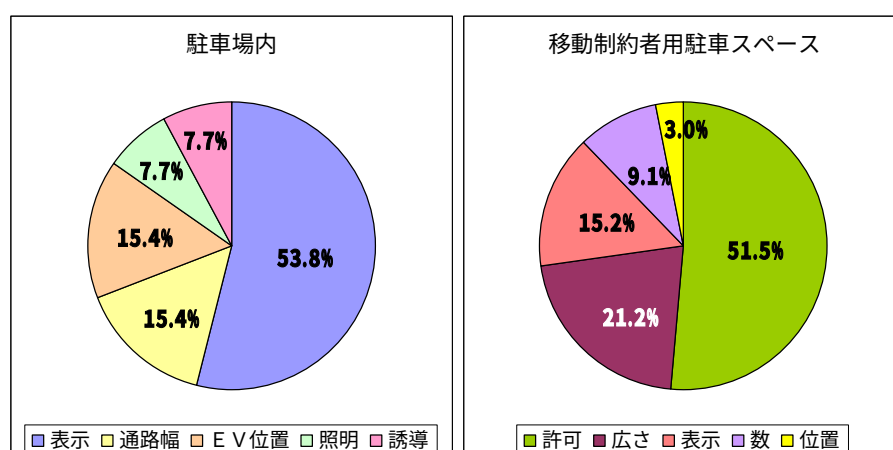
移動制約者が駐車しなかった場所と実際に駐車した場所を確認すると(表-6-8)、横浜では移動制約者用駐車スペースに駐車しなかったが空いていなかったと回答した利用者(表中の「移制→一般」)が、実際に移動制約者用駐車スペースに駐車した利用者とはほぼ同数であった。一方、渋谷・新宿では実際に移動制約者用駐車スペースに駐車できなかった利用者は駐車できた利用者の4分の1であった。また、移動制約者を目的地の途中で降ろして一般車用駐車スペースに駐車した数(表中の「降ろす→一般」)は、移動制約者用駐車スペースを利用した数とほぼ同数で、特に障がい者手帳所有者以外は、この傾向が強い。なお横浜東口は、係員が常駐しており、移動制約者用駐車スペースが満車の場合は、係員に話をすれば、EV近くの通路に特別に駐車(通路が広い場合数台縦列駐車可能)する配慮がなされていた(表-6-3の「移制→話」は、横浜東口のみであり、それ以外の3つの駐車場は「移制→話」はなし)。以上、移動制約者用駐車スペースに駐車しなかったが空いていなかった結果数から見ると、現在の移動制約者用スペースが現在の設置台数の2～3倍は必要であることとなる。しかし、移動制約者別に見たとき、障がい者手帳所有者以外は、目的地の近くで同乗している移動制約者を降ろしてから、一般用の駐車スペースに駐車していた実態を踏まえると、駐車場内のEV隣接地など、車を一度駐車して移動制約者を安心して乗降・待機できるスペースがあれば、移動制約者用駐車スペースが満車の場合でも、同乗している移動制約者を乗降・待機スペースで降ろし、一般用駐車スペースを利用することにより、移動制約者駐車スペースを利用できないという問題を解消できる可能性がある。

⑤移動制約者用スペースの問題点

移動制約者用駐車スペースに関する質問では、設置数と誘導サインに関して改善の必要があると答えた移動制約者が多く確認された(表-6-9)。

表－６－９ 移動制約者用駐車スペースに対する質問結果

質問事項	選択項目	手帳	妊婦	高齢	病気や怪我	その他
移動制約者用駐車スペースの数	多すぎる	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	少なすぎる	71.1%	83.3%	57.1%	16.7%	80.0%
	適当	28.9%	16.7%	42.9%	83.3%	20.0%
移動制約者用駐車スペースの大きさ	広すぎる	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	狭すぎる	32.4%	50.0%	45.2%	50.0%	25.0%
	適当	67.6%	50.0%	54.8%	50.0%	75.0%
移動制約者用駐車スペースの設置場所	不適當	0.0%	0.0%	6.5%	0.0%	66.7%
	適當	100.0%	100.0%	93.5%	100.0%	33.3%
移動制約者用駐車スペースから出口まで	危険	22.2%	100.0%	14.3%	33.3%	100.0%
	安全	77.8%	0.0%	85.7%	66.7%	0.0%
移動制約者用駐車スペースへの誘導サイン	判りにくい	67.7%	0.0%	56.0%	66.7%	12.5%
	判りやすい	32.3%	100.0%	44.0%	33.3%	87.5%



図－６－１１ 移動制約者用駐車に対する改善点

また、誘導サインに関する自由記述欄では45件の意見があり、いずれも気づかなかった、何台分の設置なのか分かりにくい、小さくて見えない、表示を工夫して欲しい等の回答であった。さらに、移動制約者用駐車スペースをより快適に利用するための改善点を聞いた自由記述欄(横浜東口、渋谷、新宿のみの質問)では、移動制約者用駐車スペースに関係のない記述を除くと、移動制約者用駐車スペースに関しては、駐車許可者の明確化を求める意見が最も多く17件(全体の51.5%)確認され、そのうち横浜東口の9件に関しては移動制約者の定義が曖昧なため、駐車を控えたとする記述であった。移動制約者の定義を駐車場内に示すことができれば移動制約者用駐車スペースを利用する駐車場利用者が増加することが予想される。また、駐車場内(移動制約者駐車スペースからEVまでの通路など駐車場内移動)に関しては、建物外から移動制約者用駐車スペースの有無・設置台数が確認できると良い、移動制約者用駐車スペースが駐車場内のどこにあるかの表示が分かりにくい等の表示に関する記述が最も多く7件(全体の53.8%)確認され(図-6-11)、移動制約者用駐車スペースを設置するのみでなく設置の有無や場所の表示

が求められていることが明らかになった。なお、自治体の駐車場の管理に関する条例等では身体障がい者手帳等を見せることにより割引制度を行うことを規定しているものもあった(表-6-10)。

表－６－１０ 移動制約者用駐車スペース管理に関する規定

		茨城県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県
条例件数	条例(件)	0	1	0	0	1	0
	規則(件)	0	0	0	4	5	2
	総数(件)	0	1	0	4	6	2
割引対象者	身体障害者手帳(件)	0	1	0	4	6	2
	療育手帳(件)	0	0	0	2	3	0
	精神障害者手帳(件)	0	0	0	2	4	0
	精神障害者保健福祉手帳(件)	0	0	0	2	1	0

しかし、対象となる障がい者の範囲が統一されていなかった。このことから、駐車場利用に対する移動制約者の定義を明確にする必要があると言える。

⑥駐車場を出て駐車場に戻るまでの行動

表－６－１１ 駐車場を出た後の移動距離と移動回

		横浜東	横浜西	渋谷	新宿
健常者	移動回数(回)	1.7	1.9	1.5	1.4
	移動距離(m)	135	119	340	275
移動制約者	移動回数(回)	1.9	1.4	1.0	1.6
	移動距離(m)	156	136	225	309
全体	移動回数(回)	1.8	1.9	1.5	1.5
	移動距離(m)	118	110	345	298

駐車場を出てから、再び駐車場に戻ってくるまでの行動について、訪れた目的地を地図上に図示してもらい、その移動回数と移動距離を集約し、健常者と移動制約者で比較を行った。移動距離は目的地に最も近い駐車場の出口を使用したと仮定し、直線距離で比較したが、渋谷を除いて両者に大きな差異は見受けられなかった。なお渋谷で対象とした駐車場は、地上出口が坂の上であることが影響している可能性もあると思われる。

(2) 移動制約者用駐車スペース利用実態調査

利用状況は地区で大きく異なり、横浜では移動制約者用駐車スペースを利用した車両は3日間延でそれぞれ28台と40台であったが、渋谷、新宿では4台と3台に過ぎなかった。

なお横浜の移動制約者用駐車スペース利用実態調査では、移動制約者用駐車スペースおよび隣接する1箇所の普通車用駐車スペースを対象に、車両の駐車時間、許可証の有無、移動制約者乗車位置などを調査した(渋谷、新宿は移動制約者用駐車スペースが独立して設置されており、隣接する普通車用駐車スペースが存在しなかったため実態調査の対象外)。

表－６－１２ 駐車スペース利用実態調査結果

		横浜東口	横浜西口	渋谷	新宿
移動制約者用駐車スペース設置数(台)		3(日曜のみ5)	5	3	1
コーンの設置		無	無	有	無
利用時の必要事項		無	無	自らコーンを移動	無
許可証有	3日間延利用台数 (台)	10	23	2	0
	平均利用時間 (分/台)	116	103	244	0
利用内訳	証明書有	25.0%	37.6%	10.0%	0.0%
	証明書無	40.4%	20.3%	5.7%	7.3%
	空車	34.6%	41.1%	84.3%	92.7%
満車時	証明書有	33.8%	61.1%	無	0.0%
	証明書無	66.2%	38.9%	無	100.0%
	満車割合	8.2%	28.6%	無	16.6%
隣接する普通車用駐車スペース	3日間延利用台数 (台)	13	12		
	平均利用時間 (分/台)	96.2	94.3		
	空車割合	22.8%	30.2%		

前述のとおり、横浜東口では移動制約者用駐車スペース付近に管理人が常駐しており、移動制約者用駐車スペースの需要に柔軟に対応し、移動制約者用駐車スペースが満車であっても、利用の要望があれば新たにEV付近に臨時の移動制約者用駐車スペースを確保する体制が常に取られていた。横浜西口では移動制約者用駐車スペースが満車である割合が今回調査を行なった4箇所の駐車場の中で最も高い値を示していた。また、許可書を提示して移動制約者用駐車スペースに駐車している車両の割合も4箇所の中で一番高い値であった。隣接する普通車用駐車スペースと比較すると、移動制約者用駐車スペースの方が1スペースあたりの利用台数は少なく、平均利用時間が長い状況であった。空車率は横浜東口・西口共に移動制約者用駐車スペースのほうが5%程度高く、有効利用がなされていない状況であった。渋谷では、3箇所全ての移動制約者用駐車スペースにコーンを設置し、スペースの不正利用を防止していたが、移動制約者が利用する際の手間や妨げとなり利用率が低下したことも考えられる。新宿は、観測を行なった4箇所の中で最も空車割合が高く、横浜の約2倍であった(表-6-12)。このように駐車場の立地により移動制約者用駐車スペースの利用実態は大きく異なっていた。

(3) 移動制約者用駐車スペースの設置基準のあり方を提案

①利用可能者の明確化

移動制約者用駐車スペースをより快適に利用するための意見(自由記述)では、移動制約者用駐車スペースが車椅子のマークで示されているため、一時的に怪我をしていても車椅子を利用していなければ利用できないと思っていたなど、駐車場内において駐車許可者の分かりにくさを指摘する意見が最も多かった。また、駐車許可者を明確に表示できれば、利用者が増加する可能性があることも明らかになった。各自治体の条例等を調査したが、移動制約者用スペースの大きさ、設置台数は細かく規定されていたが、表示については移動制約者用駐車スペースであることを表示する規定があるのみであり、駐車許可者に関しての明確なる定義を確認することはできなかった。そのため、まず移動制約者用駐車スペースの駐車許可者を明確に示すことが必要である。なお、この点について、各地の自治体では独自に「パーキングパミット制度」

(2006年に佐賀県が始めたのが最初)として「移動制約者用駐車施設利用可能者の範囲」を「身体障がい者手帳保持者」から「妊婦などを含む」定義に広げてきていたが、2009年、警察庁が「道路交通法」の改正の中で「高齢運転者等専用駐車区間制度」を創設し、この制度に該当する者として「70歳以上の高齢者、障がい者、妊婦」という定義を明らかにした。当面は、この対象者の定義の周知を進めることが必要であろう。

②移動制約者用駐車スペースの設置不足

移動制約者用駐車スペースは、移動制約者総数(10～20%)、今回の調査にて明らかとなった、移動制約者乗車率(16%)と移動制約者スペース利用需要(最大10%)、さらに表示の明確化による利用者の増加等を考慮すると全体の最低10%程度設置することが望ましいと考えられる。しかし、利用実態は駐車場の立地によって大きく異なり、買い物目的の駐車需要を受け止める駐車場では多め、業務目的の駐車場では比較的少なめで良いことが考えられる。また、今回4箇所の利用実態から見れば、まちや施設に接続するEV付近もしくは駐車場内の出入口付近に、安心して乗降・待機できるスペースを少なくとも1台分用意できれば、移動制約者用スペースの設置台数を少なくしても対応ができることが予想される。特に近年、都心部駐車場は、駐車場が余っている状況が見られる(東京丸の内など)ことから、一般者駐車スペースを有効活用し、安心して乗降・待機できるスペースを設置する可能性があると言えよう。

③移動制約者用駐車スペースの設置原則の確立

移動制約者駐車スペース利用実態では、利用目的別に見ると、横浜東口・西口の商業施設直結の駐車場では、移動制約者駐車スペースの利用頻度が非常に高かったが、駅から離れ業務施設に隣接する駐車場では利用頻度が非常に少ないなど、利用状況に大きな差が見られた。したがって地域全体の様々な需要を各駐車場が均等に受け持つという考え方ではなく、必要かつ望ましい場所に必要な数だけ配置するという原則を確立することが望ましいと考えられる。具体的には、全国及び地域一律に駐車総台数の2%といった基準ではなく、移動制約者の利用が多いと考えられる医療施設近傍、商業施設近傍、駅近傍、駐車場の出口から街へ出て行く経路のバリアフリーが維持されている駐車場では、平均的な比率(一律基準)にこだわることなく、基準値以上に設置することが望ましいと考えられる。