

# (3) 駐車マス等③④⑤ 改正

改正前

④ 高齢者、障害者等が同乗する車両が一時的に停車し、同乗者が円滑に乗降できる駐車マスを設けるよう努めること。

⑤ 島状に駐車マスを配置する場合は、特段の理由がある場合を除き、車止めを設置するよう努めること。

敷地規模等の理由から、駐車マス(停車スペース)の設置状況が低調なため、障害者等用駐車マスの複数設置で代替させる取扱いを適用

※実質一体的に運用

取扱い部分を含めて整理し、③と④に分解

整備を求める対象を限定  
「(4)歩行者用通路」へ移動

改正後

③ 障害者等用駐車マスは、原則複数設置とし、建物出入口等までの経路が極力短くなる位置とすること。

④ 複合的な商業施設などで長時間の滞在や高齢者、障害者等の利用が相当程度見込まれる場合は、停車スペースを設けるよう努めること。

② 島状に配置した駐車マスの背面に歩行者用通路を設ける場合は、車止めを設置するとともに、注意喚起の表示により、歩行者の安全確保を図ること。

「障害者等用駐車マスの位置」の項目において整理

整備を求める対象を限定

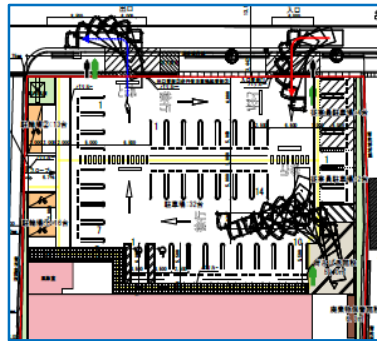
# (3) 駐車マス等 ③障害者等用駐車マスの位置

③ 障害者等用駐車マスは、建物出入口等までの経路ができるだけ短くなる位置に設けること。

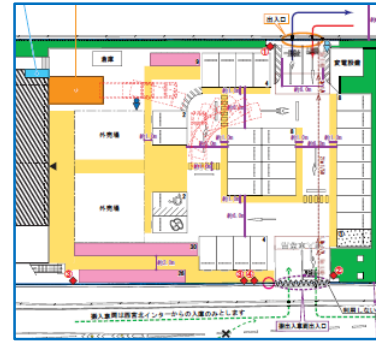
\* 現行は、停車スペース(停車マス)の代替措置として、障害者等用駐車マスの複数設置が一般化  
⇒ 停車マスと障害者等用駐車マスでは使われ方が異なるため、代替措置としての位置付けは困難

\* より安全で利用しやすい駐車場の整備を目指して、障害者等用駐車マスの複数設置を要件化すべき  
⇒ 対応するためには一定の駐車マス数が確保可能な駐車場の大きさが必要

実情を踏まえ内容を変更



保有台数37台 (複数設置)



保有台数29台 (1マス+ゆずりあい)



保有台数12台 (1マスのみ)

③ 障害者等用駐車マスは、**原則複数設置とし**、建物出入口等までの経路が**極力短くなる位置とすること**。

# (3) 駐車マス等 ④ 停車スペースの設置

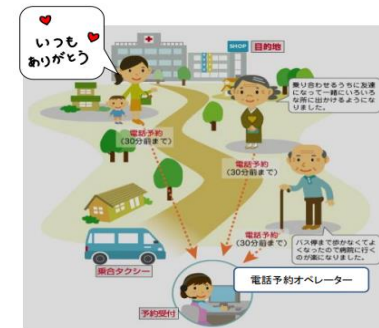
④ 高齢者、障害者等が同乗する車両が一時的に停車し、同乗者が円滑に乗降できる駐車マスを設けるよう努めること。

- \* 現行は、全ての施設に対し一律に停車スペース(駐車マス)の設置を要求
- \* 施設の規模が大きくなると、回遊性の高まりから駐車時間が長くなる傾向
- ⇒ 一定規模以上の複合的な商業施設に対し停車スペースの設置について積極的に働きかけ (店舗面積6,000㎡(駐車時間1時間超に相当)を「一定」の目安とする)
- \* 超高齢社会を迎え、デマンド型乗合タクシーの導入などの取組が活発に
- ⇒ 時代の要請に応え得る一歩進んだ対応が必要

整備を求める対象を限定する変更

店舗面積	平均駐車時間係数
10,000㎡未満	$\frac{30+5.5S}{60}$
10,000㎡以上 20,000㎡未満	$\frac{65+2S}{60}$
20,000㎡以上	1.75

指針式 S: 店舗面積(千㎡)



デマンド型乗合タクシー(丹波市)

④ 複合的な商業施設などで長時間の滞在や高齢者、障害者等の利用が相当程度見込まれる場合は、停車スペースを設けるよう努めること。

※合わせて、「駐車マス」から「停車スペース」に用語を改めた上で再定義

停車スペース：高齢者、障害者等の安全かつ円滑な乗降のため車両の一時的な停車に利用するスペース

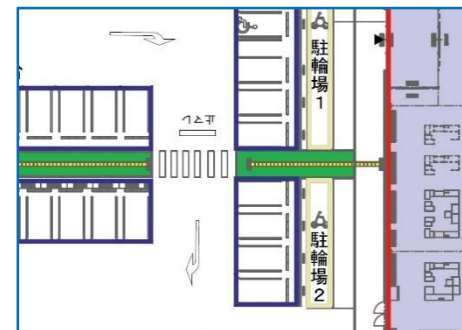
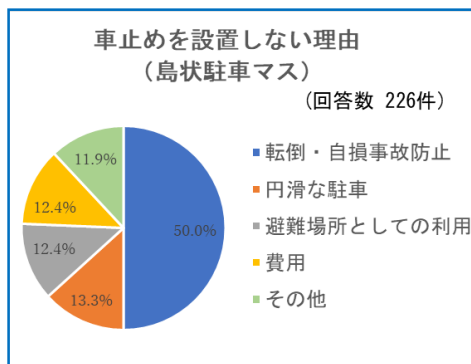
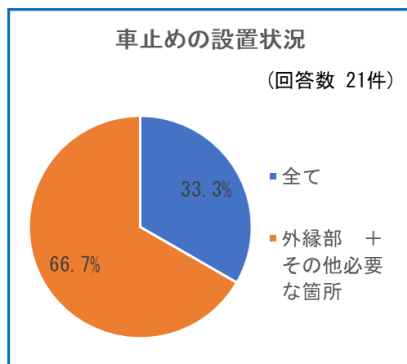
# (3) 駐車マス等 ⑤車止めの設置

⑤ 島状に駐車マスを配置する場合は、特段の理由がある場合を除き、車止めを設置するよう努めること。

\* 現行は、島状に配置された駐車マスに対し一律の整備を要求  
\* 転倒事故によるトラブルなど、一律設置に消極的な意見が多数  
⇒事業者等の考え方も考慮し、実情に即したものとすべき

\* 車止めは建物などの構造物や車両との接触防止のために設けられるもの  
⇒歩行者の安全確保を図る意味で車止め設置だけでは不十分

整備を求める対象を限定する変更  
「(4) 歩行者用通路」へ移動



車止めと歩行者用通路

(4)② 島状に配置した駐車マスの背面に歩行者用通路を設ける場合は、車止めを設置するとともに、注意喚起の表示により、歩行者の安全確保を図ること。