

## 月極駐車場のストック量と今後の可能性

2025.11.21

株式会社日本政策投資銀行

株式会社価値総合研究所

### 要旨

#### ● 調査結果

- 調査の結果、乗用車等の月極駐車場台数は約 4,870 万台存在すると推計された。そのうち、建物に付随する「住宅付随駐車場」は約 1,455 万台、それ以外の「その他駐車場」は約 3,415 万台存在する。
- 月極駐車場は相応のストック量を有することが判明したが、その管理・運用を誤れば、膨大な都市資源が非効率な状態に陥る可能性がある。他方、EV のエネルギー供給や MaaS のハブ拠点としての活用など、わが国の基幹産業である自動車産業の未来とも密接に連携し得る、極めて重要な社会インフラと言える。

#### ● 社会背景

- 少子高齢化等を背景に、都市部を中心に低未利用地が増加している。こうした土地は、賃貸駐車場へ転用されるケースも見られ（賃貸駐車場には月極駐車場やコインパーキングなどが含まれる）、まちづくりに新たな資源として活用することが期待されている。

#### ● 現状課題と調査方法

- 賃貸駐車場は、社会インフラとして都市機能の維持に重要な役割を担っている。また、所有者の資産活用の観点からは、適切な配置や運用を実現すれば、安定した収益を生む有望な不動産アセットともなり得る。
- このため、都市機能の維持・向上と不動産管理・運用の両面から、駐車場に対する戦略的なマネジメント、すなわち「適正管理」の重要性は高まっている。
- 賃貸駐車場のうち、コインパーキングなどの時間貸し駐車場は民間事業者等による市場調査が進むが、月極駐車場は相応のストック量が想定されながらも台数を直接的に把握できる公的な統計は存在しない。
- 統計情報の欠如は、行政の適正な都市計画や、民間の戦略的な管理・運用を行う上での障壁となっている。このため、本調査では月極駐車場のストック量の推計を試行した。

#### ● 今後に向けて

- 前述した EV のエネルギー供給や MaaS のハブ拠点としての活用といった高度な運用や、戦略的な管理は個人所有者には困難であり、企業等による管理の集約化と高度化も期待される。これにより、データに基づいた柔軟かつ戦略的な運用が可能となる。それを後押しする上で、より精緻な分析が可能となるよう、駐車場管理の実態が把握できる公的統計等の整備が期待される。

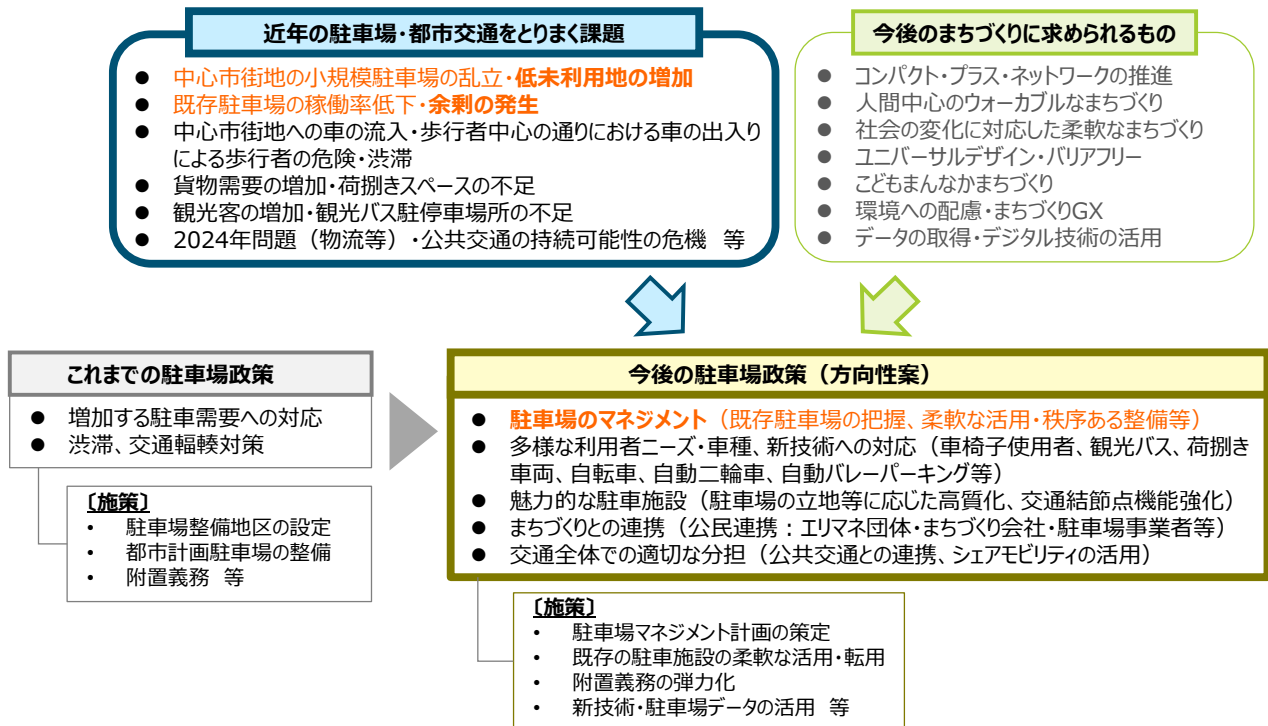
## 1. はじめに - 賃貸駐車場を取り巻く複合的課題の概観 -

わが国では、少子高齢化や都市部への人口集中が長期的な社会潮流として定着しており、不動産市場においては、土地や建物に関し、相続放棄や相続発生後の放置を原因とする低未利用地や空き家の発生が深刻な問題として指摘されている。こうした低未利用地については、所有者にとって初期費用が比較的小さく、法令等に基づく届出も原則不要といった参入障壁の低さを背景に、近年、賃貸駐車場として活用されるケースが見受けられる。

そもそも賃貸駐車場は、地域住民や就業者の円滑な移動、さらには商業活動や物流を支える上で不可欠な社会インフラとして、都市機能の維持に重要な役割を担っている。また、所有者の資産活用の観点からは、需給バランスを的確に捉えた効率的・効果的な配置や運用を実現すれば、安定した収益を生む有望な不動産アセットともなり得る。

こうした中、駐車場や都市交通を取り巻く環境は、近年、大きな変革期を迎えている。EV（電気自動車）シフトに伴う充電インフラの需要増加や、MaaS（Mobility as a Service）<sup>1</sup>の進展は、駐車場の需給バランスや存在意義そのものを大きく変えつつある。こうした複合的な状況を踏まえ、国土交通省は、既存駐車場の実態把握や柔軟な活用、秩序ある整備を今後の駐車場政策の柱として掲げており（図表 1）、都市機能の維持・向上と不動産管理・運用の両面から、駐車場に対する戦略的なマネジメント、すなわち「適正管理」の重要性は高まっている。

図表 1：近年の駐車場・都市交通を取り巻く課題・今後の駐車場政策



出所：国土交通省「駐車場政策の最近の動向」をもとに価値総合研究所作成

<sup>1</sup> 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

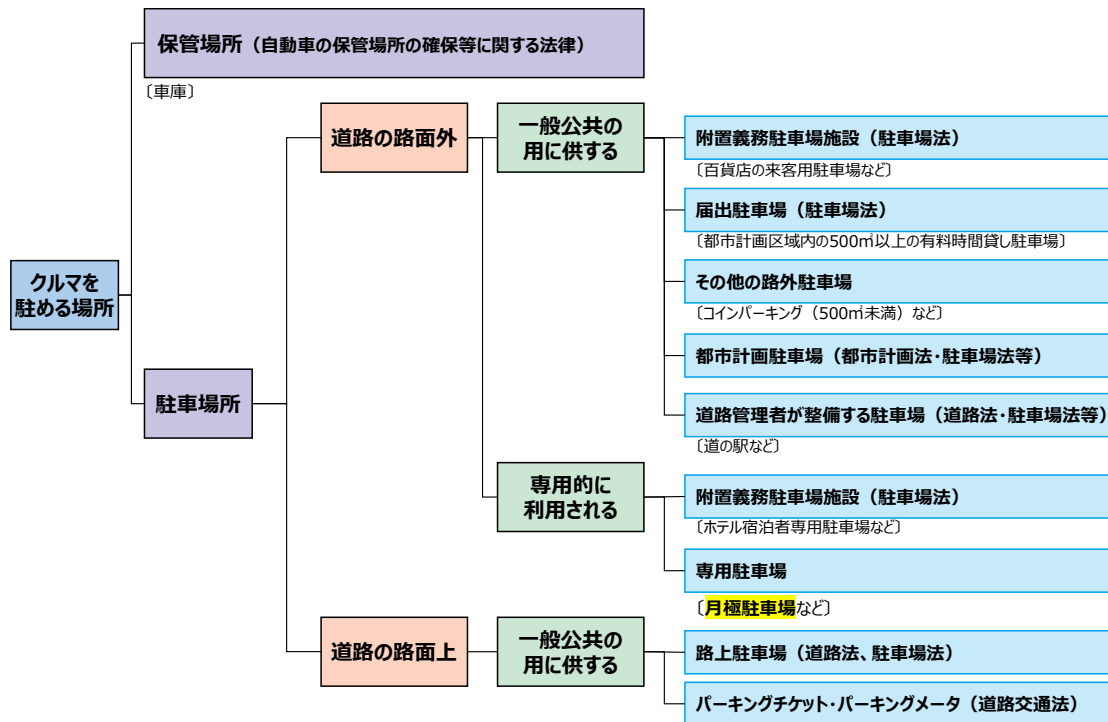
このように適正な管理が求められる賃貸駐車場には、主にコインパーキングなどの時間貸し駐車場と、月極駐車場<sup>2</sup>が存在する。このうち、時間貸し駐車場については、民間事業者等による市場調査が進んでいる一方、月極駐車場については、相応のストック量が想定されながらも、台数を直接的に把握できる公的な統計が存在せず、その実態は不透明な状態にある。この情報の欠如は、行政による適正な都市計画や、民間による戦略的な管理・運用を行う上で大きな障壁となり得る。

そこで本調査では、月極駐車場に関する市場背景や複合的な課題を概観した上で、この不透明な市場の解明に向けた第一歩として、ストック量<sup>3</sup>の推計を試行した。

## 2. 推計手法の検討 - トップダウンアプローチによる潜在ストック量の推計 -

月極駐車場は、駐車場法等関係法令における届出等の規制対象ではないことから、統計情報からその数を把握することは困難である（図表 2）<sup>4</sup>。このため、市場において乗用車等<sup>5</sup>台数と駐車場台数の総数が近似することを前提に、乗用車等台数から月極駐車場以外の駐車場台数を除することで、月極駐車場台数を類推する手法（トップダウンアプローチ）を検討した（図表 3）。

図表 2：駐車場の分類



出所：（一社）全日本駐車協会・（公社）立体駐車場工業会・（一社）日本自走式駐車場工業会・（一社）日本パーキングビジネス協会  
「駐車場便覧 2022」をもとに価値総合研究所作成

注：ここでの道路は「道路法上の道路」、路面とは「道路上の走行車線」、駐車とは「道路交通法上の駐車」を指す。

出所：価値総合研究所作成

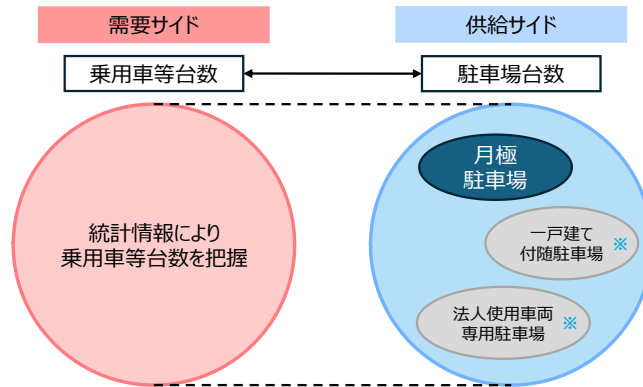
<sup>2</sup> 本調査では、借主が貸主（管理会社やオーナー）と1カ月単位で契約し、毎月定められた賃料を支払って利用する賃貸駐車場を月極駐車場と定義した。

<sup>3</sup> 国土交通省「駐車場設計・施工指針について」で定める普通乗用車の駐車ます（長さ6.0m×幅員2.5m）の台数を推計した。

<sup>4</sup> なお、統計上台数を把握できる駐車場は、駐車場法や道路法、都市計画法で定められた届出駐車場や附置義務駐車場、路上駐車場、都市計画駐車場などに限定される。

<sup>5</sup> 脚注3に記載の駐車ますに駐車可能な車両として、乗用車（個人用・法人用）に加え貨物車の一部を推計の対象としている。

図表 3 : 推計の考え方



- 市場において需給が均衡することを前提に乗用車等台数と駐車場台数の総数が近似するものとする
- 月極駐車場以外の駐車場台数を推計・除去（※は例示）
- 月極駐車場台数を類推（トップダウンアプローチによる推計を実施）

出所：価値総合研究所作成

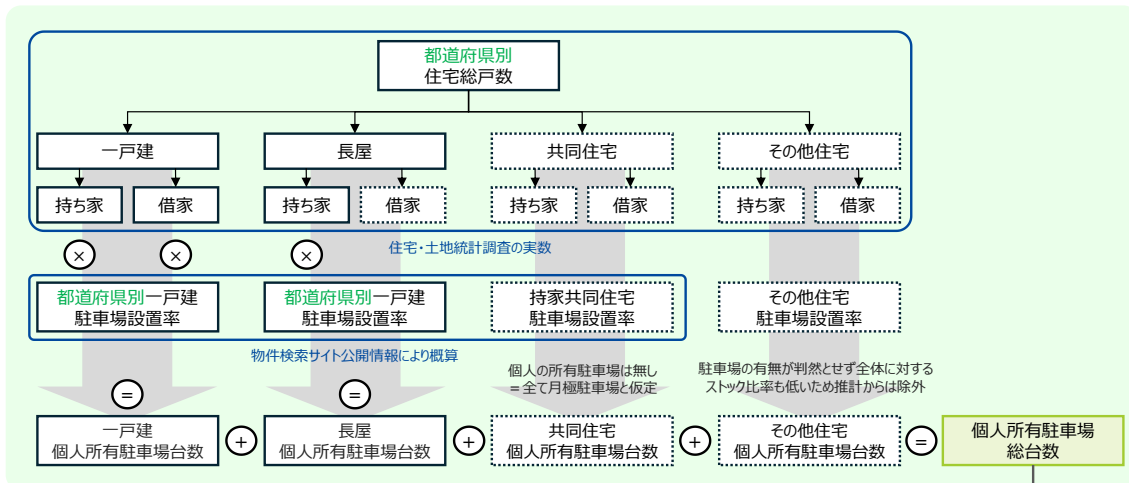
### 3. 推計フローと推計結果 - 二つのステップによる推計を適用、全国約 4,870 万台市場の実態 -

本調査で採用したトップダウンアプローチでは、都道府県別の推計結果を積み上げることで、推計精度の向上を図った（また、冒頭述べた「適正管理」の観点では、都道府県別の推計を実施することは有用と考える）。

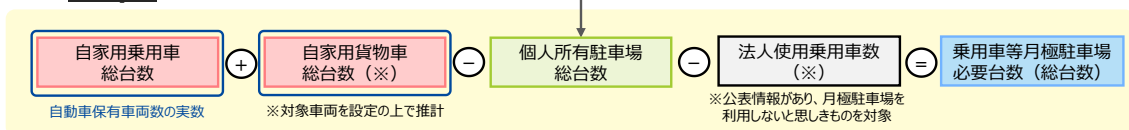
推計は、個人の所有駐車場台数を推計する Step1 と、Step1 の推計結果をもとに月極駐車場の必要台数<sup>6</sup>（総台数）を推計する Step2 の二つのステップにより行った（図表 4）。

図表 4 : 推計フロー

#### ◆ Step1 個人の所有駐車場台数の推計



#### ◆ Step2 月極駐車場必要台数の推計



出所：価値総合研究所作成

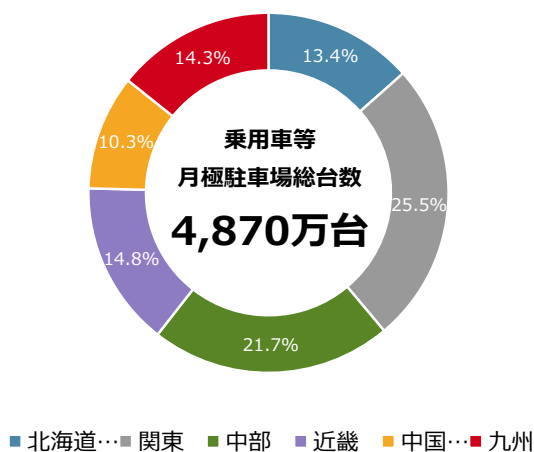
<sup>6</sup> 図表 3 で示したように、本調査では乗用車等台数と駐車場台数の総数が近似することを前提としているため、乗用車等が保管場所として駐車するために「必要な台数」を推計している。

まず、Step1 では、国土交通省の「住宅・土地統計調査」における物件タイプ（一戸建、長屋、共同住宅、その他住宅）、所有区分（持ち家、借家）別の実数に物件検索サイトの公開情報から概算した駐車場設置率を乗じることで、個人の所有駐車場台数を推計した。なお、ここでは、一般的に想定される駐車場の利用状況に鑑み、一戸建（持ち家、借家）と長屋（持ち家）に付随する駐車場を所有駐車場台数に該当するものと仮定している。

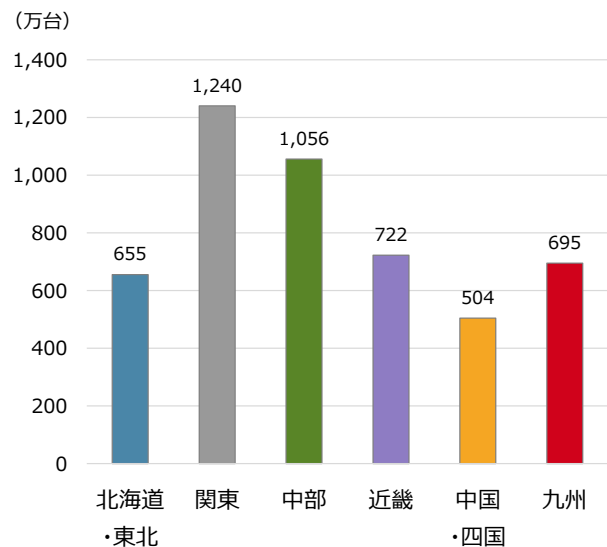
次に Step2 では、Step1 で算出した個人の所有駐車場台数と法人使用乗用車数<sup>7</sup>を国土交通省の「自動車保有台数」等における自家用乗用車と自家用貨物車の総台数から除することで、乗用車等の月極駐車場の必要台数（総台数）を求めた。

これにより、今回の調査では、乗用車等の月極駐車場の総台数は全国で約 4,870 万台存在すると推計された。エリア別に見ると、関東エリアが約 1,240 万台（全国比率 25.5%）、次いで中部エリアが約 1,056 万台（同 21.7%）、近畿エリアが約 722 万台（同 14.8%）となっている（図表 5,6）。

**図表 5：乗用車等の月極駐車場  
エリア別総台数 全国比率**



**図表 6：乗用車等の月極駐車場  
エリア別総台数**



出所：各種公表情報をもとに価値総合研究所推計

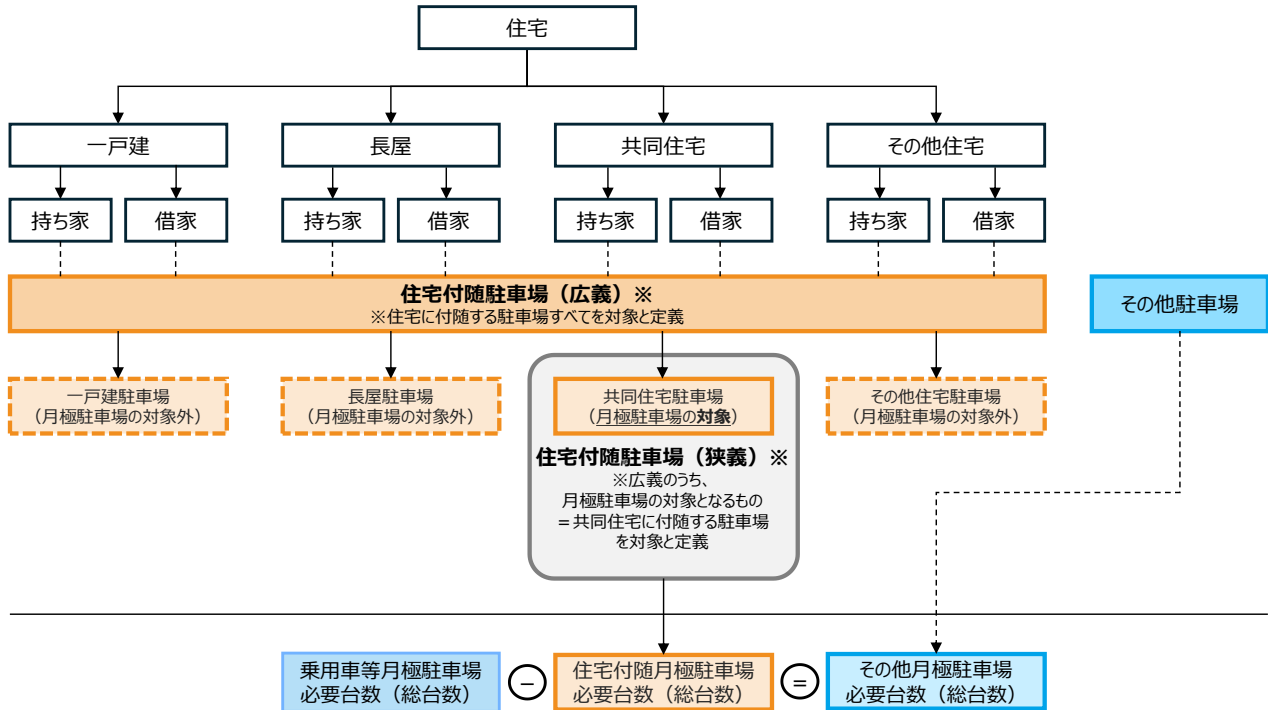
なお、乗用車等の月極駐車場には、建物に付随する駐車場とそれ以外の駐車場が存在するが、本稿の冒頭で述べた「戦略的なマネジメント（適正管理）」の観点では、それぞれの概数を把握することは有用と考えられる。図表 4 でも示したように、本調査では住宅に付随する駐車場に焦点を当てた推計アプローチを採っていることから、月極駐車場を「住宅付随駐車場<sup>8</sup>」と「その他駐車場」に分類した推計<sup>9</sup>も実施した（図表 7）。

<sup>7</sup> 公表情報があり、月極駐車場を利用しないと思しきものを対象（本調査ではレンタカーのみ）。

<sup>8</sup> 本調査では、住宅に付随する全ての駐車場を「広義の住宅付随駐車場」とした上で、そのうち、共同住宅に付随する駐車場は全て賃貸駐車場の対象となり得ると仮定し、「狭義の住宅付随駐車場」と定義した（つまり、ここで言及する住宅付随駐車場は、狭義の住宅付随駐車場を指すものとする。）。

<sup>9</sup> 住宅付随駐車場は、図表 4 で示した一戸建個人所有駐車場台数または長屋個人所有駐車場台数の推計と同様に、物件検索サイトの公開情報から概算した駐車場設置率を乗じることで推計した。その他駐車場は、図表 4 の推計フローで算出した月極駐車場必要台数（総台数）から住宅付随駐車場台数を減じることで推計した。

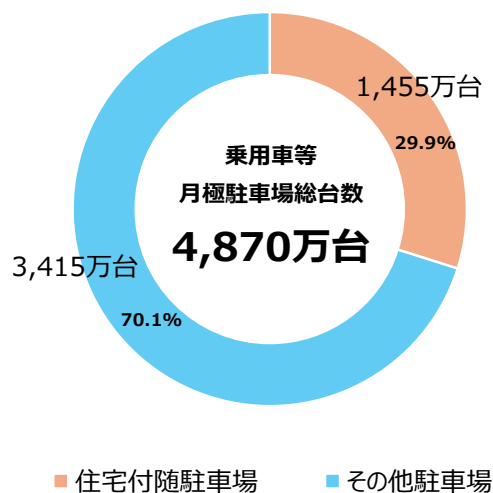
図表 7 : 住宅付随駐車場/その他駐車場の区分による推計フロー



出所：価値総合研究所作成

これにより、住宅付随駐車場は約 1,455 万台（全体比率 29.9%）、その他駐車場は約 3,415 万台（同 70.1%）存在すると推計された。（図表 8）。

図表 8 : 乗用車等の月極駐車場  
住宅付随駐車場・その他駐車場 総台数及び比率



#### 4. まとめ – 推計結果が示す市場の潜在価値と可能性、データ整備への期待 –

本調査では、少子高齢化や都市部への人口集中といった長期的な社会潮流を背景に、駐車場が直面する市場環境や複合的な課題を概観した上で、公的な統計情報が存在しない月極駐車場に関し、ストック量の推計を試みた。

調査の過程で改めて浮き彫りとなったのは、月極駐車場が有する構造的な特性である。すなわち、特定の所管法令がなく所有者が比較的自由に整備可能であることは、参入障壁の低さという利点をもたらす一方、ひとたび需給バランスが崩れると利用率が低下し、容易に遊休資産（低未利用地）化するという構造的な脆弱性を内包している点である。本調査の推計により、この月極駐車場が相応のストック量を有することが明らかになった。この事実は、その管理・運用を誤れば、膨大な都市資源が非効率な状態に陥るリスクを社会が抱えていることを物語っている。

他方、不動産という物理的な側面に加え、モビリティ・サービスという機能的な側面から見れば、月極駐車場は歴史的な転換期にある。EV（電気自動車）の普及に伴い、駐車場は単なる保管場所から地域社会のエネルギー供給拠点へとその役割を拡大させることが期待される。加えて、自動運転技術や MaaS（Mobility as a Service）の進展は、大規模な駐車場においては将来の自動パレー駐車<sup>10</sup>の受け皿となり、また点在する小規模な駐車場は地域内モビリティの小型拠点としてネットワーク化される可能性も有しており、月極駐車場は、わが国の基幹産業である自動車産業の未来とも密接に連携し得る、極めて重要な社会インフラと言えよう。

しかし、こうした高度な運用や戦略的な資産管理は、個々の所有者が単独で行うには情報やノウハウの面で困難が伴う。そこで期待されるのが、駐車場管理の集約化と高度化である。企業等の専門的な事業者が多数の駐車場を一体的に管理することにより、稼働率の最適化や需給に応じた賃料設定、さらには時間貸しとのハイブリッド化や特定用途（例えばEVや大型車、社用車など）への特化といった、データに基づいた柔軟かつ戦略的な運用が可能となる。これは、まちづくりの観点からも、提供サービスの高度化や質の向上を実現し、地域全体の駐車場機能を最適化する上で極めて有効なアプローチと考えられる。

こうした高度な駐車場管理・運用を実現する上で、近年進展著しい SaaS（Software as a Service）<sup>11</sup>などの不動産テックは、強力な推進力となる。属人化しがちな従来の運営手法から脱却し、市場の透明性を高め、データに基づいた効率的・効果的な経営判断を可能にするこれらのサービスは、個々の資産価値の向上に留まらず、ひいては都市全体の持続的な発展に大きく寄与する可能性を秘めている。

なお、本調査は新たな試みとして行ったものであり、推計に使用した「駐車場設置率」や「法人使用乗用車数」の精度向上、「必要台数以上のストック量の推計」<sup>12</sup>など、推計ロジック上、検討の余地がある点がいくつか存在する。今後、駐車場管理の実態がより正確に把握できる公的統計等が整備されれば、地域・規模等の属性別推計等、さらに精緻な分析が可能となる。本調査が、その必要性に関する社会的な議論の端緒となることを期待したい。

<sup>10</sup> 大型施設の駐車場等で、ユーザーが出入口で乗降車する際以外は、車両の受け渡しと駐車スペースまでの往復と駐車を、無人の自動走行により行う技術。

<sup>11</sup> 利用者に、特定の業務系のアプリケーション、コミュニケーション等の機能、運用管理系の機能、開発系の機能、セキュリティ系の機能等がサービスとして提供されるもの。

<sup>12</sup> 「必要台数」に加え、店舗の来客用駐車場など、保管場所以外の用途で駐車される月極駐車場を推計することが考えられる。

©Development Bank of Japan Inc.2025

©Value Management Institute, Inc.2025

著作権：当資料は、株式会社日本政策投資銀行、株式会社価値総合研究所により作成されたものです。

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引などを勧誘するものではありません。

本資料は作成者が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、その正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願いいたします。

本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、株式会社価値総合研究所までご連絡ください。

著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず『出所：日本政策投資銀行、価値総合研究所による共同調査』と明記してください。

(お問い合わせ先)

株式会社価値総合研究所（日本政策投資銀行グループ）

不動産投資調査事業部（担当：宮野、北川）

〒100-0004 東京都千代田区大手町 1-9-2 大手町フィナンシャルシティ グランキューブ 15 階

URL: <https://www.vmi.co.jp/jpn/index.html>