

第34回全国駐車場政策担当者会議

駐車場関係施策に関する質問への回答等

番号	意見、質問等	回答
1	<p>路外駐車場新設時に技術的基準を満たしていたが、下記事例のように後で不適格となった場合は路外駐車場管理者に駐車場法第19条による是正命令を行うべきか。</p> <p>例1: 路外駐車場新設後、出入口の20m以内に幼稚園が新設された。</p> <p>例2: 路外駐車場新設後、駐車場増設により駐車場の用に供する部分の面積が6,000㎡を超えた。出入口は一体型である。</p>	<p>届出がされた後に法第15条に反し技術的基準に適合しないようにしたのであれば、法第19条による是正命令を行うべきと考えますが、法令の改正や周辺状況の変化により現施行令の技術的基準に適合しないこととなったものについては、その後、当該既存不適格部分に係る変更の届出をする。必要が生じた際には、技術的基準に適合するようしなければならぬと考えます。</p>
2	<p>駐車場法解説改定版の26頁に一般公共の用に供することに関する解説があるが、下記事例の場合はどちらになるか。</p> <p>例1: 駐車マスが100台分あるが、定期契約を70台分とし、時間貸しは30台しか入庫できない設定としている。定期契約と時間貸しの区画は分かれていない。</p> <p>例2: 駐車マスが100台分あるが、定期契約を70台分とし、時間貸しは30台しか入庫できない設定としている。定期契約と時間貸しの区画は分かれていないが、定期契約者は〇階以上に停める事とされている。</p>	<p>一般公共の用に供する駐車場とその他の駐車場が一体のもののみなせる場合は一般公共の用に供すると考えられますが、個別の状況によりますので、各地方公共団体にて適切にご判断いただきますようお願いいたします。</p> <p>ご質問の例については、 例1: 定期契約と時間貸しの区画が分かれておらず、一体のもののみなせる場合、一般公共の用に供すると考えます。 例2: 恣意的に特定の者の利用を拒むことをできず、不特定多数の者が〇階以上に停めることが可能であれば一般公共の用に供すると考えます。</p>
3	<p>駐車場法解説改定版の85頁、86頁に自動車の駐車場の用に供する部分の面積が500㎡以上であっても一般公共の駐車場の用に供する部分の面積は500㎡未満となる場合の質疑があるが、駐車場法施行令第7条第1項第3号の6,000㎡も同様な解釈となるか。</p> <p>事例としては駐車場の用に供する部分は7,000㎡あるが店舗専用や固定の月極スペース等が5,000㎡あり、一般公共の用に供する駐車スペースは2,000㎡のケース。</p>	<p>当該駐車場に入場可能な車両が定まっており、それに該当しない車両は排除される実態が備わっている場合が専用駐車場と判断され、この駐車場法施行令第7条第1項第3号の路外駐車場の自動車の駐車場の用に供する面積に含まれません。</p> <p>ただし、当該駐車場に入場可能な車両以外が排除される実態が備わっていない場合、店舗専用の駐車スペースが専用駐車場と判断されず、路外駐車場の自動車の駐車場の用に供する面積に含まれることもあります。</p>
4	<p>駐車場便覧、駐車場年報につきましては大変参考にさせていただいております。駐車場法解説につきましては更新していただければ幸いです。</p>	<p>「駐車場法解説(改訂版)」については、今後、改訂について検討してまいりたいと考えています。</p>
5	<p>駐車場法第13条第2項第2号において、管理規程の記載事項として、「路外駐車場管理者の氏名及び住所(法人にあつては、その名称及び主たる事務所の所在地並びに代表者の氏名及び住所)」とありますが、路外駐車場管理者が法人である場合の「住所」とは、代表を務めている法人の所在地としての住所か、代表者個人の住所かどちらになりますでしょうか。</p>	<p>法人である場合の「住所」とは、代表者個人の住所になります。また、(法人にあつては、その名称及び主たる事務所の所在地….)とありますので、法人の所在地としての住所も記載事項になります。</p>
6	<p>月極駐車場に隣接する時間貸し駐車場において、接する部分にゲートを設けてそれぞれの駐車場を相互に通行可能な構造とした場合、これらの駐車場は一体の駐車場とみなすことができるのか。</p> 	<p>一般公共の用に供する駐車場とその他の駐車場が一体のもののみなせるかどうかについては、各地方公共団体にて適切にご判断いただきますようお願いいたします。</p> <p>なお、一般公共の用に供する駐車場とその他の駐車場が一体のもののみなせる場合、前者の駐車場で自動車の駐車場の用に供する部分の面積が500㎡以上であれば、当該駐車場は全体として駐車場法の技術的基準の適用を受けるものと考えます。</p>
7	<p>● 駐車場法施行規則第一条にて規定されている添付図面について、規定されている縮尺で届出者に図面の提出を求めているところですが、今後電子データで提出が可能とはならないのでしょうか。</p> <p>● 駐車場法第12条及び13条の届出の押印について、平成11年1月11日より押印が廃止され記名のみでよいとなっておりますが、他自治体の駐車場法の届出についての説明で、法人による届出の場合は代表者印の押印が必要との記載がある場合がありますが、原則押印は不要とのことではよろしいでしょうか。</p> <p>● 駐車場の敷地と2面以上の道路が接しており、片方は幅員6m以上、もう片方が6m未満の場合、駐車場法施行令第7条において原則6m未満の道路には設置できないが、6m以上の道路は交通量が多く、出入口を設けることで著しく交通に影響を与え、渋滞要因となってしまう場合、大臣認定を受ければ、6m未満の道路へ出入口を設置することは可能でしょうか。</p>	<p>● 駐車場法第12条の規定による届出において、届出書および添付図面の提出方法は定めていませんので、提出方法については届出先の各自治体でデータの提出を「可能とする」ということであれば、それを妨げるものではないかと考えます。</p> <p>● 駐車場法第12条及び13条の届出の様式について、国としては押印を求めているため、不要と考えておりますが、各地方公共団体の方針で押印を「求める」ということであればそれを妨げるものではないかと考えます。</p> <p>● 施行令第7条第2項の大臣認定を受けることで、6m未満の道路に出入口を設置することは可能です。</p>

番号	意見、質問等	回答
8	<p>(1) 時間貸し駐車場の活用について</p> <p>当市では、駐車場整備地区内において駐車場が需要に対し供給過多となっている状況があります。要因としては、民間の時間貸し駐車場が多数存在すること、百貨店の撤退による駐車需要の減退などが考えられるため、この時間貸し駐車場を有効活用できないか検討しているところですが、しかし、駐車場附置義務条例では駐車施設の担保性を求めているため、一般公共の用に供する駐車施設である時間貸し駐車場は、基本的に当該条件を満たすことが難しいものと考えられます。時間貸し駐車場は駐車施設の担保性が課題であることが、以前(第25回)の駐車場政策担当者会議の中でも示されておりました。そこで当市では、近年の標準駐車場条例の改正の傾向や他市の先進事例等を参考に、一定規模以上の規格を満たす駐車場について、事前に駐車施設の担保性を確保することを条件に市が指定し、附置義務駐車施設としての利用が可能になるような制度の導入を目指しております。</p> <p>このような制度を導入している市町村は少ないのが現状ですが、国として今後このような駐車施設の担保性を確保しつつ、一般公共の用に供する駐車施設の有効利用を推進・拡充していくことは検討していますでしょうか。</p> <p>(2) 平面駐車場の活用について</p> <p>上記制度の導入に当たっては、一定規模以上の規格を満たす駐車場とすることで、駐車場の集約化を図ることも目的であります。標準駐車場条例や立地適正化計画等における考え方や先進事例では、土地利用の観点から平面駐車場への集約というものはあまり積極的ではないように見受けられます。現実的な問題として一定規模以上の立体駐車場の設置は費用等の面で難しい部分もあり、有効活用ができるのであれば平面駐車場であっても差し支えないものと考えられますでしょうか。</p>	<p>(1) 一般公共の用に供する駐車施設の有効利用については、都市再生特別措置法に基づく集約駐車施設等がございます。既設の制度の周知も含め駐車施設の有効利用について今後検討してまいりたいと考えています。</p> <p>(2) 駐車場の集約化については平面駐車場であっても差し支えないものと考えます。</p>
9	<p>・荷さばき車の民間駐車場受入、タクシーのショットガン方式</p> <p>本市においては、道路上での荷さばきや、タクシーの客待ち駐車により公共交通機関等の通行が阻害される等の課題が生じており、これに対応するため利用率の低い民間駐車場への荷さばき用駐車場の設置誘導や、ショットガン方式によるタクシーの整序化等の取組を検討しています。</p> <p>このような取組について参考となる先行事例や、活用可能な補助制度などがございましたら御教示願います。</p> <p>・駐車場の集約化</p> <p>駅周辺の歩きやすいまちづくりを推進するため、附置義務条例において集約駐車場制度の導入を検討しています。受け入れ先として都市計画駐車場を活用することは可能なのか、御教示願います。</p> <p>・大臣認定手続き</p> <p>駐車場法の出入口の規定を充足することが物理的に困難な計画の相談があった際には、駐車場法施行令第7条第2項に基づく大臣認定手続きの案内を行っていますが、事業者側から交通管理者との協議に都道府県ごとの差異があり、申請する都道府県によっては、その協議が成立しないことがあるとの御意見がありました。</p> <p>については制度運用にあたり、このような差異等が生じないように交通管理者への制度周知等の実施をお願いいたします。</p> <p>また、円滑な申請等のため、手続きの流れについてわかりやすく記載されたフロー等がございましたら、御恵願願います。</p>	<p>・ご検討の取組の内容によっては社会資本整備総合交付金を活用できる可能性がございますので個別にご相談をお願いします。</p> <p>・交通状況や社会状況の変化により、都市計画駐車場の駐車需要も変化しているものと思われれます。そのような場合、既存ストックの活用の観点からも、集約駐車施設として活用することも可能と考えます。</p> <p>・路外駐車場の出入口の設置に関する国土交通大臣認定の考え方及び認定の流れ等については交通管理者にも周知しておりますが、引き続き周知に努めてまいります。</p>
10	<p>駐車場法施行令第8条第1項第2号ハに定める幅員(5.5m)を満たさない車路において、次に掲げる運用が行われる駐車場の車路について、駐車場法施行令第8条第1項第2号ロに定める幅員(3.5m)を満たすことで適法と判断できるか否か。</p> <p>【運用①】誘導員を当該車路の始端及び終端に配置し、交互に車両が通行するように誘導する</p> <p>【運用②】信号機を当該車路の始端及び終端に配置し、交互に車両が通行するように誘導する</p>	<p>路外駐車場で自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上である場合は、駐車場法施行令第8条第1項第2号に示す車路に関する技術基準を満たす必要があります。このため、必要幅員を満たさない車路においては、相互通行を行うことはできないと考えます。</p>
11	<p>駐車場の出入口から駐車マスまで至るまでに設置されている昇降機(※)は、</p> <p>①「車路」として扱われるのか、それとも昇降機及びそのさきの駐車マス等を含めて「機械式駐車場」として扱われるのか。</p> <p>② ①において「車路」として扱われる場合、昇降機内の幅は、相互通行と扱って5.5メートル以上必要なのか、それとも一方通行と扱って3.5メートル以上必要なのか。</p> <p>※ 昇降機通過後、駐車マスに至るまで自走する駐車場で、昇降機を利用せずに駐車マスに至ることが不可能な駐車場。</p>	<p>①自動車用エレベーターは「機械式駐車装置の構造及び設備並びに安全機能に関する基準(平成26年12月25日国土交通省告示第1191号)」第3条第2項に示すとおり車路に該当します。</p> <p>②自動車用エレベーターの車路の基準は「機械式駐車装置の構造及び設備並びに安全機能に関する基準(平成26年12月25日国土交通省告示第1191号)」第7条のとおりとなります。</p>

番号	意見、質問等	回答
12	<p>建築物内の駐車場の車路は、屈曲部について、「自動車を5メートル以上の内法半径で回転させることができる構造」とすることとなっている(駐車場法施行令第8条第1項第3号口)。</p> <p>これに対して、いわゆるクランクのように連続する複数の屈曲部がある場合、一連の屈曲部と扱わず、各屈曲部が「自動車を5メートル以上の内法半径で回転させることができる構造」となっていれば、駐車場法施行令第8条第1項第3号口の基準を満たしていると判断して支障ないか。</p>	<p>駐車場法施行令第8条第1項第1号では「車路は円滑かつ安全に走行することができる車路を設けること」と定めており、各屈曲部が「自動車を5メートル以上の内法半径で回転させることができる構造」で駐車場法施行令第8条第1項第3号口を満たしている場合においても、連続する屈曲部の走行において、切り返し等を行わなければ走行できない車路については、駐車場法施行令第8条第1項第1号の基準を満たさないと判断されます。</p>
13	<p>一方通行の車路と相互通行の車路の屈曲部において、一方通行の車路から相互通行の車路に走行するにあたって、図1のように相互通行車路の右側を逆走する想定となることが想定されても、「自動車を5メートル以上の内法半径で回転させることができる構造」となっていれば、駐車場法施行令第8条第1項第3号口の基準を満たしていると判断して支障ないか。</p> <p>(前提)相互通行の車路において、車両は左側を走行</p>	<p>駐車場法施行令第8条第1項第3号口では、「屈曲部は、自動車を五メートル以上の内法半径で回転させることができる構造であること」と規定されており、T字部分のいずれの方向から自動車が走行する場合でも、実際に車が安全に走行できるルートにおいて、5メートル以上の内法半径になることが必要であると考えます。</p>
14	<p>【駐車場法施行令第12条関連】</p> <p>立体駐車場の吹き抜け部分における換気に有効な開口部の考え方について参考図のとおり、立体駐車場の内部に吹き抜け(A・B)がある場合、吹き抜けに接する部分(A'・A''・B'・B'')は、換気に有効な開口部として判断して支障ないか。</p> 	<p>駐車場法施行令第12条ただし書きの開口部と扱うためには、最低限外気の流入が可能な部分である必要があると考えます。このため、吹き抜け部分の形状等を踏まえて、個別に判断する必要があります。</p>
15	<p>駐車場法第20条の2では、建築物の「用途変更」で、「大規模の修繕又は大規模の模様替」をしようとする建築物に対する駐車場の附置義務について定めていますが、「大規模の修繕又は大規模の模様替」をしない建築物については対象から外れています。</p> <p>新築した直後に、「大規模の修繕又は大規模の模様替」のない範囲で別の用途に変更する建築物の事例が生じています(新築時であれば必要であった駐車台数が、実際には確保されずとも違法(条例違反)とはならない状況)。</p> <p>こうした事案の続発を防ぐため、新築・増築・用途変更に限定せず、「すべての建築物」とする法文への改正について御検討いただけないでしょうか。</p>	<p>当該規定が大規模修繕等、一定程度以上建築物に手を加えるタイミングの場合に適用される規定と考えており、修繕等を伴わない用途変更まで対象とすることは現状においては難しいと考えております。</p>
16	<p>本市では、ヒト中心のまちづくりの推進にあたって、「標準駐車場条例の改正に関する技術的基準(平成26年8月1日付)」にも記載のあるとおり、都市景観の形成等を図る観点から、駐車場の適正配置と併せて、デザインや色彩の街並みとの調和、境界部や壁面の緑化等についても、一体的に検討を進めていきたいと考えています。</p> <p>その際に駐車場が少しでも市街地環境に馴染むものとするために、路面の設えや緑化、ファニチャーの設置など、駐車場の「質(デザイン)」に関する基準を都市再生特別措置法第81条第5項第2号に規定された「路外駐車場配置等基準」を用いて定めることは可能でしょうか。可能ではない場合、現行制度の中で駐車場の「質(デザイン)」をコントロールすることができる手法があれば、ご教示ください。</p>	<p>「路外駐車場配置等基準」には、配置及び規模の基準について定めることとされており、質に関わる駐車場の構造という観点については定めることができると考えます。</p>
17	<p>本市では、近年の地域情勢を踏まえ、駐車場整備計画の見直し実施を計画しております。今後、検討を進めていくうえで、下記2点について、ご教授願います。</p> <p>①計画における駐車場の将来需要台数を推測する上では、新たにポストコロナ時代の新しい生活様式における駐車場需要を考慮していく必要があると考えます。この考察のための参考となる国の考え方や文献などがあればご教授願います。</p> <p>②計画における駐車場の現状の供給台数を整理する上で、小規模の時間貸駐車場は、将来の駐車場事業の継続性の面で懸念があるなどが考えられるため、一定条件以下の駐車場については、供給台数として考慮しないことを考えております。この一定条件を定義する上で、規模や設置年数、構造(平面・機械式など)等、考慮すべき事項に関する国の考え方、または、参考となるガイドライン等があればご教授願います。</p>	<p>①ご指摘のとおり、ポストコロナ時代の新しい生活様式における駐車場需要を考慮した駐車場の適切なコントロールが重要と認識しておりますが、コロナ禍により変化した駐車場需要については今後実態等を調査してまいりたいと考えております。なお、駐車場に限定した調査ではございませんが、新型コロナウイルス流行前、緊急事態宣言中、宣言解除後の3時点で個人の24時間の使い方を把握した全国初のアンケート調査を国土交通省で実施しておりますのでご参考ください。(https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000162.html)</p> <p>②一定条件の定義づけについて示したものではありませんが、駐車場の実態把握・分析や駐車場施策を検討する際に活用いただくことを目的に平成31年3月に「まちづくりと連携した駐車場施策 ガイドライン(実践編-調査・分析)」を公表しておりますのでご参考ください。</p>

番号	意見、質問等	回答
18	<p>①駐車場法施行令の構造基準に抵触している路外駐車場の届出義務のない商業施設付帯の無料駐車場が、有料化した場合の対応についてどのようにすべきかご教示願いたい。</p> <p>②横断歩道の設置や学校等の施設の建設等により、既存の建物が駐車場法に抵触してしまった場合、どのように取り扱えばよいのかご教示願いたい。</p> <p>③交通安全、円滑な交通の流れのための一般的な依頼事項として、いわゆるハーモニカ駐車場の整備を避けてほしい旨伝えているが、法的な拘束力がなく、対応に苦慮している。駐車場法施行令でハーモニカ駐車場の設置を規制することは可能か。</p> <p>④国は附置義務駐車場の集約化を推進しているが、標準駐車場条例で規定する附置すべき駐車場(マス)の大きさについて、2.5m×6.0mの駐車マスを民間の自走式駐車場で整備することは少なく、敷地外附置を認める場合の障害となっている。他自治体の状況とともに標準駐車場条例の駐車マスの規定について改めることを検討する予定があるか伺いたい。</p>	<p>①駐車場を無料で供用している場合でも、路外駐車場で自動車の駐車時の用に供する部分の面積が500㎡以上である場合は、駐車場法施行令第7条から第15条までの技術的基準を満たす必要があり、無料から有料化した際にも当然ながら、駐車場施行令の技術的基準を満たさなければなりません。</p> <p>②届出がされた後に法第15条に反し技術的基準に適合しないようにしたのであれば、法第19条による是正命令を行うべきと考えますが、法令の改正や周辺状況の変化により現施行令の技術的基準に適合しないこととなったものについては、その後、当該既存不適格部分に係る変更の届出をする必要が生じた際には、技術的基準に適合するようにならなければならないと考えます。</p> <p>③駐車場法施行令においては、構造及び設備の基準を満たしている限り、ご指摘の構造を規制することはできないと考えておりますが、都市再生整備計画や立地適正化計画に路外配置等基準を定め、駐車マスから直接出入りするハーモニカ構造を規制することが可能です。</p> <p>④標準駐車場条例はあくまで例示として定めているものであり、駐車マスの大きさを各自治体の判断により、附置義務条例において別途定めることを妨げるものではございません。</p>
19	<p>駐車場法施行令第11条に定める「火災の危険のある施設」の明確な基準を提示して欲しいとの相談を受けることがあり、回答に苦慮しておりますので、基準をご教示願います。例えば、建築物に使用される様な大規模なエンジン式自家発電機は該当するのかどうか、また、自家発電機でも該当しないタイプがあればご教示願います。</p>	<p>「火災の危険のある施設」について、一律の基準を設けることは困難であり、施設の使用用途や規模等も踏まえて、個別に判断する必要があります。</p>
20	<p>路外駐車場において、敷地の状況により、縦列駐車のような配置になることがあります。この場合、縦列駐車の前方向の間隔(図のAの箇所)については、車路の規定通り5.5m確保する必要があるのでしょうか。</p> 	<p>ご指摘のような構造であれば、安全に入庫できるために必要なスペースは確保すべきと考えますが、車路として取り扱うかどうかは車両の通行の実態によるものと考えます。</p>
21	<p>駐車場法施行令第7条において、出入口は道路法上の道路に接続する必要がありますが、道路法上の道路への出入口を設けたうえで、便宜上、非道路の通路部分や隣接地へ接続する出入口を設けることは可能でしょうか。</p>	<p>駐車場法施行令第7条1項により、路外駐車場の自動車の出入口は、自動車の車路の路面が「道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路」の路面に接する部分をいうものとされています。</p> <p>「道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路」とは、道路法第2条第1項に規定する道路、道路運送法第2条第8項に規定する自動車道に加え、「一般交通の用に供するその他の場所」も含まれると規定されています。</p> <p>非道路の通路部分や隣接地に出入口を設ける場合、上記に該当すると判断された場合は、駐車場法施行令7条に規定する技術的基準を満たす必要があります。</p>
22	<p>附置義務の対象となる建築物について、その用途によっては、タクシーの待機場所など、駐車施設でない車両の出入口を設けられる場合があります。この場合、当該出入口には、駐車施設の出入口を設置する場合に規定している出入口設置禁止場所を準用すべきでしょうか。</p>	<p>自動車の出口及び入口に関する技術的基準は路外駐車場で自動車の駐車用に供する部分の面積が500㎡以上であるものに適用します。それ以外の駐車場や駐車施設でない車両の出入口については対象外となりますが、条例の策定に当たり、当該規定を参照いただくことを妨げるものではありません。</p>
23	<p>駐車場法施行令第18条に規定する特定用途の見直しを今後される予定はありますか。「高速バスの待合所は待合に該当するか」という質問を受けるなど、時代の変化に伴い意味が伝わらなくなっている用語があると感じます。</p>	<p>駐車場法施行令第18条に規定する特定用途の見直しについては、現時点で予定しておりません。</p>

番号	意見、質問等	回答
24	<p>公共施設に隣接して整備される駐車場において、施設への進入路(その先は公共施設のロータリーで通り抜けはできない)であっても、不特定の人や車が自由に通行できるのであれば、「駐車場法施行令第7条第1項」における「道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路」にある「一般交通の用に供するその他の場所」に該当すると解釈し、駐車場の出入口を設けても問題ないか。また、こうした通路を新たに整備し交差点部に接道させる場合、「駐車場法施行令第7条第2項」における国土交通大臣の認定手続きが必要となるか。</p> 	<p>不特定の人や車が自由に通行できるのであれば、「駐車場法施行令第7条第1項」における「道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路」にある「一般交通の用に供するその他の場所」に該当すると解釈されません。</p> <p>「一般交通の用に供するその他の場所」に該当する場合、駐車場の出入口を設ける際には、「駐車場法施行令第7条第1項」の部分の設ける必要があります。</p> <p>また、交差点部に接道させる際には、「駐車場法施行令第7条第2項」における国土交通大臣の認定手続きが必要となります。</p>
25	<p>・路外駐車場で面積500㎡以上の駐車場は、駐車場法施行令第6～15条に基づく技術的基準を満たす必要はあるが、ここに明示される基準以外に、区画線や舗装の種類等に基準はあるか。(区画線を引かなければならない、ロープを使用する区画線を禁止する、アスファルト舗装でなければならない等)。</p>	<p>区画線や舗装の種類等に駐車場法上は基準はございません。</p>
26	<p>第28回全国駐車場政策担当者会議 質問11において、道路交通法第2条第1項の「一般交通の用に供するその他の場所」とは、不特定の人や車が自由に通行できる状態にあり、かつ現実に通行に使用されている場所をいうとありますが、臨港地区内に設置された路外駐車場で、出入口が臨港道路に接している場合についても、「一般交通の用に供するその他の場所」に該当するものとして取り扱って宜しいでしょうか。</p>	<p>当該臨港道路が不特定多数の人や車が自由に通行できる状態にありかつ現実に通行に使用されている場合は「一般交通の用に供するその他の場所」に該当するものと取り扱ってよいと考えます。</p>
27	<p>(質問)</p> <p>①滞り快適性等向上区域内における、届出の対象となる特定路外駐車場について。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●現に区域内に存する路外駐車場について、条例で定める規模以上への拡張がされるような場合を除いて、新たな義務を生じるものではないと理解してよいでしょうか。(駐車場配置適正化区域に関する技術的助言と同様の扱いか) ●また、駐車場の増築は行わないものの、改築工事^{※1}や用途を変更する行為^{※2}についても、『上記の拡張がなされるような場合』となると理解してよいでしょうか。 ※1:車室面積は変わらないものの、入口の場所変更、車室の位置を変える等。 ※2:専用駐車場から時間貸し駐車場等の路外駐車場へ用途を変える。 <p>②駐車場法附則第1条第3号の解釈について</p> <p>附則第1条第3号では建築基準法第3条第2項、第3項の準用が規定されていますが、特段の読み替えも示されていないため、法以前の駐車場の扱いに不都合が生じています。ついては以下の内容についてご教示ください。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●当該条文における路外駐車場には、建築物でない駐車場(いわゆる青空駐車場)が含まれるかご教示ください。 ●建築基準法第3条第3項第3号の規定を準用するに当たり「大規模の修繕」「大規模の模様替」は「建築物の主要構造部の一種以上について行う過半の修繕」「建築物の主要構造部の一種以上について行う過半の模様替」とそれぞれ定義されています。路外駐車場での「主要構造部」は具体的に何を指すのかをご教示ください。(青空駐車場、立体駐車場それぞれについてご教示ください。) 	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ●滞り快適性等向上区域内における、届出の対象となるのは、路外駐車場で自動車の駐車に供する部分の面積が当該滞り快適性等向上区域内の土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して市町村の条例で定める規模以上のもの(特定路外駐車場)を設置する場合です。現に区域内に存する路外駐車場に新たな義務を生じさせるものではありません。 ●改築工事や用途を変更した後、条例で定める特定路外駐車場の定義にあてはまる場合は届出の対象になると考えます。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ●駐車場法附則第1条第3号において対象となる駐車場は、自動車の駐車に供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場であり、建築物であるか否かは条件になりませんので、自動車の駐車に供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場であれば、建築物でない駐車場も対象となります。 ●「大規模の修繕」「大規模の模様替」は建築基準法第二条一項十四号、十五号において建築物を想定した規定となっており、「主要構造部」は同法同条第一項五号に壁、柱、床、はり、屋根又は階段と定義されています。