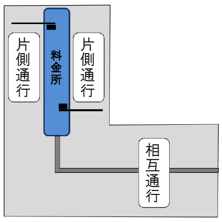
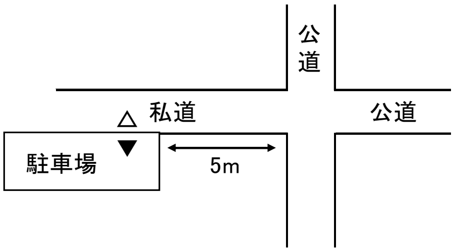
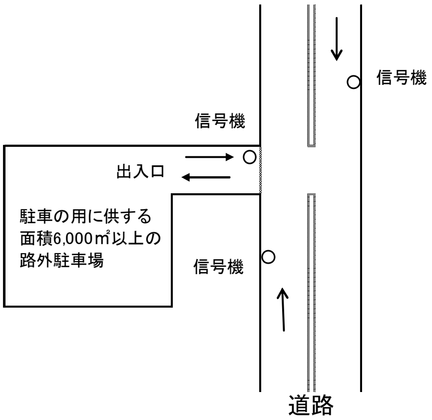
第２６回全国駐車場政策担当者会議　質問回答集

1．駐車場法等の解釈について

| | |
|---|---|
| 1 | 【意見・質問等】<br>駐車場の出口及び入口を設置できない箇所として，駐車場法施行令第7条1項第1号のイにおいて，「道路交通法第44条各号に掲げる道路の部分」とあり，道路交通法第44条第2号においては「道路のまがりかどから5メートル以内の部分」との規定があります。<br>つきましては，この道路交通法第44条第2号における「道路のまがりかど」の定義（角度や外側線の線形など）についてご教示願います。 |
| | 【答】<br>警察庁に確認したところ「道路のまがりかど」については角度や外側線の線形などの定義はないとのことでしたので、地方公共団体においては現地状況を踏まえ、警察部局とも協議し出入口設置の可否について確認する必要があると考えております。 |
| 2 | 【意見・質問等】<br>駐車場法施行令第7条第1項第2号において，「路外駐車場の前面道路が2以上ある場合においては，歩行者の通行に著しい支障を及ぼすおそれのあるときその他特別の理由があるときを除き，その前面道路のうち自動車交通に支障を及ぼすおそれの少ない道路に設けること。」との規定があります。条文中のただし書き「歩行者の通行に著しい支障を及ぼすおそれのあるときその他特別の理由があるとき」に，以下の2つのケースについて，解釈としてどちらが適当であるかご教示願います。<br><br>①2つの道路に面している場合，どちらにも出入口を設けることが可能である。<br><br>②2つの道路に面している場合，自動車交通に支障を及ぼすおそれの少ない道路に当たらない道路に面してのみ，出入口を設けることが可能である。 |
| | 【答】<br>駐車場法施行令第７条第１項第２号の規定では、路外駐車場の前面道路が２以上ある場合の自動車の出入口の設置は、原則として自動車交通に支障を及ぼす恐れの少ない道路に設けることとされております。<br>例えば、幹線道路と補助幹線道路に囲まれた敷地の場合は、自動車交通量の少ない補助幹線道路側に出入口を設置しなければならないのが原則となります。<br>ただし「歩行者の通行に著しい支障を及ぼすおそれのあるときその他特別の理由があるとき」は除くと規定されており、過去（※平成２２年度第２４回全国駐車場政策担当者会議質問３１）の同条項についての質問においては周辺の道路交通の状況等を勘案し、各都道府県知事等の判断により「合理的な理由があれば、必ずしも自動車交通に支障を及ぼすおそれの少ない道路に出入口を設けなくてもよい」と回答しているところですので、今回のご質問は①の解釈が適当であると考えます。<br>実際の出入口の設置におきましては、道路交通や歩行者交通等への影響、交通整理の必要性等について、駐車場設置者や関係者と十分調整のうえ、適切な場所に設置することが望ましいと考えます。 |
| 3 | 【意見・質問等】<br>駐車場法施行令第14条において，「建築物である路外駐車場には，自動車の出入及び道路交通の安全を確保するために必要な警報装置を設けなければならない。」と規定されています。<br>大規模な物販店舗等においては，建築物の前面に平面駐車場を設け，さらに建築物の2階以上を立体駐車場としているケースがあり，多くの場合，立体駐車場に駐車した車が退店するためには，スロープを下って，平面駐車場内を通り，前面道路から出庫していますが，この場合，警報装置を設ける必要があるのか，また，設ける必要がある場合，どこに設けるのが適当かご教示願います。 |
| | 【答】<br>駐車場法施行令第１４条において、駐車場から自動車が出庫することを知らせるために警報装置の設置を義務付けています。<br>今回のケースでは、自動車は平面駐車場内を通り出庫するということですが、その平面駐車場の利用者に建築物である駐車場からの自動車の出入を知らせる必要があるため、建築物である駐車場に警報装置を設置すべきであると考えます。 |

| | |
|---|---|
| 4 | 【意見・質問等】<br>道路法第２４条の2第２項第１号の解釈について、平成３年１１月１日発出の道路局路政課長通知では、「特定の者に対して合理的な理由なく低額の料金又は高額の料金を定めることにより、自動車駐車場の利用者を不当に差別するような料金の額であってはならないということ。」とされている。例えば、公共施設や公共交通機関と提携して、駐車場の利用促進を図る目的は、この「合理的な理由」に相当するか。<br>また、「合理的な理由」による駐車料金の割引制度の実施事例があれば、ご教授願いたい。 |
| | 【答】<br>ご質問の目的が道路法の「合理的な理由」に相当するかどうか道路局に確認したところ、同法第２４条の2第２項第３号の規定における路政課長通知の「周辺の民間駐車場等の料金の額に比べ著しく低額であることにより、民間駐車場等の業務を圧迫するような駐車料金の額であってはならない」という趣旨に反していないという前提で、自治体において「合理的な理由」があるかどうかを判断すればよいとのことです。 |
| 5 | 【意見・質問等】<br>当市では、駅前交流センターという公共施設の利用者用駐車場（施設利用者以外も駐車可）として、１００台程の有料駐車場の整備を予定しています。このため、駐車場法第１２条の設置の届出が必要であると考えています。<br>この駐車場では、まちの賑わい創出を目的として、地域住民が参加する踊りや模擬店・フリーマーケット等を行うイベントで臨時に使用することも想定しています。<br>さて、駐車場法第15条に、「…正当な理由のない限り、その路外駐車場の供用を拒んではならない」と規定がありますが、正当な理由とは具体的にどのようなことが想定されますか。交流センター駐車場の場合、イベント時に一般の駐車を拒むことは正当な理由と判断できますか。<br>なお、イベントは中心市街地活性化のため市にとって重要な行事であり、他に適地がない状況です。 |
| | 【答】<br>ご質問のイベント時に駐車場を使用することについては、標準駐車場条例第２２条に路外駐車場の休止等についての規定がありますので、このような規定を活用することが考えられます。 |
| 6 | 【意見・質問等】<br>施設の附置義務駐車施設を含めた面積500㎡以上の駐車場において、施設の開館する平日は無料開放し、施設の閉館する祝休日に限定して有料駐車場として料金徴収しようとする場合、届出駐車場として取り扱ってよいか。 |
| | 【答】<br>当該駐車場が一般公共の用に供する駐車場で自動車の駐車の用に供する部分の面積が500㎡以上の駐車料金を徴収するものであれば、料金徴収を祝休日に限定したとしても駐車場法第12条に基づく路外駐車場設置の届出が必要となると考えます。 |

| | |
|---|---|
| 7 | 【意見・質問等】<br>避難階段又はそれに代る設備の設置について、施行令第10条に明記させている「直接地上へ通ずる出入口のある階以外の階」とは、具体的にはどのような構造を指すのか。例えば、地下駐車場の場合、直接地上へ通じる経路として、車路に歩道空間を確保した場合は、これに当たるのか。 |
| | 【答】<br>「直接地上へ通ずる出入口のある階」とは一般的に建築物の１階を指します。<br>ご質問のケースが避難階段に該当するかについては、駐車場法施行令第１０条の規定のとおり建築基準法施行令第１２３条の避難階段又はこれに代る設備に適合している必要があります。 |
| 8 | 【意見・質問等】<br>物理的に分離しておらず、出入口を共有して一般公共の用に供する駐車場とその他の駐車場が共存する場合、両方の駐車マスの合計が500㎡以上の場合に駐車場法の適用になるのか。<br>または、一般公共の用に供する駐車場の駐車マスのみの合計が500㎡以上の場合に駐車場法の適用になるのか。<br><br>また、駐車場法が適用になった場合、全体に駐車場法の技術的基準が適用になると考えてよいのか。（再確認）<br>※第24回全国駐車場政策担当者会議<br>「質問回答集」より |
| | 【答】<br>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とみなせる場合、前者の駐車場で自動車の駐車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。<br>したがって、両方の駐車マスの合計が500㎡以上の場合であっても、一般公共の駐車の用に供する部分の面積が500㎡未満であれば適用とはなりません。 |
| 9 | 【意見・質問等】<br>駐車場法施行令第8条の「車路に関する技術的基準」の中の第2項のイに、「一方通行の車路のうち、当該車路に接して駐車料金の徴収施設が設けられており、かつ、歩行者の通行の用に供しない箇所においては2．7メートル以上」と記載されています。<br>この中で示されている、『幅員が2．7メートル以上』が適用される範囲はどこでしょうか。徴収施設を設置している部分のみ、あるいは徴収施設の前後の車路も含むのでしょうか。 |
| | 【答】<br>駐車場法施行令第８条の「車路に関する技術的基準」の中の第２項のロにより一方通行の自動車の車路の幅員については３．５メートル以上と規定され、そのうち同項のイにより『幅員が２．７５メートル以上』とする箇所については、「車路に接して駐車料金の徴収施設が設けられており、かつ、歩行者の通行の用に供しない部分」と規定されており、適用される範囲としては車路において歩行者が通行しない箇所の料金所周辺であると考えます。 |
| 10 | 【意見・質問等】<br>駐車場法施行令第八条第三項ロの「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」と記載されています。下記の図のように、屈曲部付近に料金所や中央分離帯などの仕切りが設けられている場合、屈曲部において相互通行から片側通行（又は、片側通行から相互通行）へと変化します。相互通行と片側通行では、基準となる車路の幅が異なるので、内法半径も異なります。このような屈曲部で相互通行と片側通行が入れ替わる場合の内法半径は、どのように考えればよいのでしょうか。<br><br> |
| | 【答】<br>今回のケースのように料金所や中央分離帯などの仕切りが設けられており、複数の車両軌跡がある場合、内法半径が最小となる車両軌跡において、5m以上の内法半径が必要であると考えます。 |

| | |
|---|---|
| 11 | 【意見・質問等】<br>出入口が、幅員6m以上ある私道に設けられており、その私道が道路交通法第2条第1号に規定する道路の交差点部分に接続されている場合、駐車場出入口が交差点部から5m等の駐車場法施行令第7条の技術基準を準拠していれば、認められるか。<br><br> |
| | 【答】<br>駐車場法施行令第7条第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おります。<br>「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。<br>当該私道が、不特定の人や車が自由に通行することができ、かつ現実に通行に使用されている場所であれば「一般交通の用に供するその他の場所」に該当するため、路外駐車場の自動車の出口及び入口について法施行令第7条に規定する技術的基準を満たす必要があると考えます。 |
| 12 | 【意見・質問等】<br>平成16年度の駐車場法施行令改正において、駐車の用に供する面積が6,000㎡以上の駐車場では、出入口を設置する道路が中央分離帯等により物理的に方向別に分離されていれば、必ずしも出口と入口を10m以上離さなくてもよいと規制緩和されたが、駐車場の出入口と道路の接続部を、交差点に改良し、信号機による交通制御を行う場合、物理的な方向別の分離はされていないが、車両の錯綜が発生しないことから、駐車場出入口の分離について緩和を認めてもよいか。<br><br> |
| | 【答】<br>現在面積が6,000㎡以上の駐車場の出入口規制について、駐車場法施行令第7条第1項第3号の規定のとおり、出入口を設置する道路が中央分離帯等の工作物により「往復の方向別に分離されている場合」を除いては、自動車の出口と入口とを分離した構造とし、かつ、それらの間隔を道路に沿って10m以上とする必要があります。<br>したがって、今回のケースは「往復の方向別に分離されている場合」とはならないため、認めることはできないと考えます。 |

２. 駐車ますの規模について

| | |
|---|---|
| 13 | 【意見・質問等】<br>路外駐車場の届出において、本市では駐車ますの規模については、道路構造令の標準寸法を準用して事前協議等を実施しているところですが、この規模より小さいますを部分的に設置している事例も見受けられます。<br>そのような場合、本市では安全かつ円滑な施設利用のため、設置者が可能であるならば、ますが小さい旨を示した路面標示や看板の設置等をお願いしております。<br>しかしながら、法的な規定がないことから対応に苦慮しているところです。<br>つきましては、有効な対処の方法や、他の地方公共団体において類似した事例があればご教示ください。 |
| | 【答】<br>ご指摘の内容に対する課題や対処事例について、情報収集・整理のうえ、お知らせしたいと考えています。 |
| 14 | 【意見・質問等】<br><br>附置義務駐車場における1台の駐車マスの大きさは、駐車場法（第20条、第20条の2）及び標準駐車場例（国土交通省都市・地域整備局長通知）に基づき、地方公共団体が条例でその建築物又はその建築物の敷地内に自動車の駐車のための施設（附置台数や1台の駐車マスの大きさ（2.5m×5m等）を設けることができる旨規定されています。<br><br>路外駐車場にあっては、駐車場法第11条で自動車の駐車の用に供する部分の面積が500㎡以上であるものの構造及び設備は、建築基準法、政令で定める技術的基準等によらなければならない旨規定されていますが、これらの基準の中には1台の駐車マスの大きさについての規定はありません。<br><br>附置義務駐車場や路外駐車場に係る窓口業務を日常行う中で、駐車場を整備する場合に附置義務駐車場については駐車マスの大きさが細かく定められているのに対し、路外駐車場にあっては1台の駐車マスの大きさが定められていないことに矛盾を感じています。（駐車マスが狭小で利用しづらい駐車場の届出があっても窓口では受付せざるを得ない。）<br>路外駐車場についても1台の駐車マスの大きさについて、新たに政令で定める技術的基準に盛込むことは出来ないでしょうか。 |
| | 【答】<br>ご指摘の内容に対する課題や対処事例について、情報収集・整理のうえ、お知らせしたいと考えています。 |
| 15 | 【意見・質問等】<br>標準駐車場条例では、附置義務駐車場の駐車ますの規模が定められています。隔地駐車場においても、敷地内に設置される駐車場と同様の大きさを遵守する必要がありますか。 |
| | 【答】<br>隔地駐車場は、附置義務駐車施設の一形態であり、敷地内に設置される附置義務駐車施設と同様の大きさを遵守する必要があると考えます。 |

３. 都市の低炭素化の促進に関する法律について

| | |
|---|---|
| 16 | 【意見・質問等】<br>都市の低炭素化の促進に関する法律の駐車場法の特例について，集約駐車施設を位置づけずに，駐車機能集約区域のみ位置づけることは可能か。<br>具体的には，中心街における自動車交通の整序を図るため，同区域の外に駐車施設の設置を促進するもので，附置先を集約駐車施設とせずに，区域外とだけすることが可能かどうか伺いたい。 |
| | 【答】<br>都市の低炭素化の促進に関する法律第７条第３項第１号は、駐車機能集約区域と集約駐車施設を併せて、低炭素まちづくり計画に位置づけるものです。集約駐車施設を駐車機能集約区域外に定めることは可能ですが、集約駐車施設の位置を定めずに附置先を区域外とするのはできないと考えます。なお、ご質問の内容については、エリアや中心市街地の規模によっては隔地駐車施設に関する条項を活用することにより、実現することも可能ではないかと考えます。 |

| | |
|---|---|
| 17 | 【意見・質問等】<br>低炭素法の施行に基づき、標準駐車場条例が改正され、集約型の附置義務に係る技術的助言が示された。<br>●●周辺は道路基盤の弱い中心市街地であるが、現在、「●●の新たな活動拠点の形成」を目指し都市改造を進めている。<br>●●駅周辺まちづくりの更なる展開のためにも、この制度の活用を検討していきたいが、具体的な制度設計が見えてこない。<br>補助制度なども含め、今後の事業展開の予定等を教えていただきたい。 |
| | 【答】<br>具体的な制度設計とは、どのような観点でのご質問か不明なところもありますので、標準駐車場条例や技術的助言、これから出す手引きを参照いただき、不明な点につきまして、問い合わせのほどお願いします。補助制度としては、都市・地域交通戦略推進事業においては、事業主体が行政であっても民間であっても駐車場整備に対して補助事業をおこなうことができます。 |
| 18 | 【意見・質問等】<br>現在、低炭素まちづくり計画を作成中であり、計画に「駐車機能集約区域」の位置付けを検討しています。<br>平成24年12月４日付け国土交通省都市局街路交通施設課長技術的助言「（3）集約駐車施設について」の①に記載がある、「公的主体が受け皿として集約駐車施設を先行的に整備することも考えられること」の考え方は、都市計画決定した駐車場を市が整備することも想定されるのでしょうか。<br>この場合、市が整備した都市計画駐車場の大部分が附置義務駐車場になる場合は問題がありますか。 |
| | 【答】<br>都市計画駐車場であっても、当該都市計画の必要性等を踏まえ、附置義務駐車施設として活用することは適当であると考えます。 |

４．その他

| | |
|---|---|
| 19 | 【意見・質問等】<br>駐車場法第20条に基づく条例は，建築基準法施行令第9条第6号に建築基準関係規定として定められ，建築基準法に基づく確認対象法令とされており，その適合確認は，建築基準法による建築に関する確認手続によって行なわれることとなっております。<br>本市においても駐車場法に基づく条例（建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例）を設けておりますが，建築確認を指定確認検査機関が行った場合，条例に適合していないケースや条例の確認を拒否されたという建築主からの相談などもあり，対応に苦慮しているところです。<br>つきましては，建築主が建築確認の申請を指定確認検査機関に行った場合，条例を確実に履行させるため，各県・市等が実施している事例等がございましたら，ご教示願います。 |
| | 【答】<br>ご指摘の内容に対する課題や対処事例について、情報収集・整理のうえ、お知らせしたいと考えています。 |
| 20 | 【意見・質問等】<br>建築物である路外駐車場における換気施設について、駐車場法施行令第12条により機械換気の場合と自然換気の場合それぞれの換気能力が規定されておりますが、施行令が制定された当時から比べ、自動車等の性能の向上やハイブリッド車の登場により一酸化炭素等の排出量も減少していると思われ、事業者側から基準が過大ではないかと相談を受ける場合があり対応に苦慮しております。<br>今後、技術基準の見直し等の予定があるかどうかご教授願います。 |
| | 【答】<br>当課においても、ご指摘の内容について認識しており、対応を検討しているところです。 |

| | |
|---|---|
| 21 | 【意見・質問等】<br>近年、公共施設の老朽化が大きな社会問題としてクローズアップされています。駐車場施設についても同様に大規模修繕や時代のニーズに合わせた大規模な施設改良が必要となっています。<br>また、これらの修繕や改良には当然のことながら多額の費用を要します。<br>駐車場整備に関連する交付金には何種類かの制度があり、施設修繕や改良については「地域自主戦略交付金（交通安全施設等整備事業）」の効果促進事業が対象になりますが、既に施設整備がされているとの考えから「基幹事業」にはなりません。<br>そのため、基幹事業となる路線の洗い出しに苦慮しています。こうしたことから、大規模な施設修繕や施設改良についての交付金（基幹事業）のメニュー化について是非ご検討願います。 |
| | 【答】<br>改良であっても社会資本整備総合交付金の活用が考えられますので、個別にご相談をお願いします。 |
| 22 | 【意見・質問等】<br>駐車場法第１４条により，路外駐車場を廃止する場合，路外駐車場管理者は，その旨を届け出なければならず，違反した場合は，同法第22条により，50万円以下の罰金に処することになっている。<br>機械式立体駐車場における死亡事故の発生を受け，路外駐車場管理者に適正利用の徹底及び安全対策の強化について，呼びかけを行おうとしたところ，廃止の届け出なしに廃止している路外駐車場が確認された。<br>廃止の届出は路外駐車場管理者の責務ではあるが，届出を受け付けている指定都市として，届出駐車場をどのように管理しているか，事例等があれば御教示いただきたい。 |
| | 【答】<br>ご指摘の内容に対する課題や対処事例について、情報収集・整理のうえ、お知らせしたいと考えています。 |
| 23 | 【意見・質問等】<br>附置義務台数を算出する際に、複合施設の共有部分の延べ面積は、各施設の延べ面積で按分を行えばよろしいのでしょうか。 |
| | 【答】<br>国として統一的な考え方は示しておりません。各地方公共団体でご判断いただきたいと思います。なお、複合施設の共有部分の面積を建築物の用途毎の面積で按分し、それに加算した値をもって各用途毎の床面積としたうえで附置義務台数を算定している事例があります。 |
| 24 | 【意見・質問等】<br>本市においては斜面地が多く、二輪車については自転車よりも原付及び自動二輪車の利用者が多い特徴がある。<br>近年、公共の駐輪場を有料化し、民間における二輪車駐車場の設置も増えてきている状況ではあるが、実態調査の結果、供給不足であることが判明している。<br>そこで、二輪車駐車場の増設に伴う本市の施策として、建築物における二輪車駐車場の附置義務を課すことを検討しているが、建築主に過度な負担にならないような原単位の設定について苦慮しているところである。<br>原単位の設定に当たっては、標準条例で示されているが、本市の地形的な特徴を考慮し、独自に根拠を整理したうえで設定する必要があると考えている。<br>そこで、原単位の算定において、押さえておくべき考え方及びマニュアル等があればご教示願いたい。 |
| | 【答】<br>標準条例で示している附置義務の原単位は目安であり、各都市における交通特性や交通計画を踏まえ、当該都市の駐車需要等を十分に検討したうえで数値を設定することが望ましい。具体的なマニュアルはありませんが、路上駐車の実態や自動二輪利用者のニーズを把握したうえで、原単位を設定することが考えられます。具体的な検討にあたり課題等ございましたら、個別にご相談ください。 |

| | |
|---|---|
| 25 | 【意見・質問等】<br>　本市の駅周辺においては、鉄道施設に隣接し商業施設も立地しており、周辺の歩道には鉄道利用者、商業施設利用者が混在する路上駐輪が数多く見られます。<br>現在、自治体によって駐輪場を整備し、量の確保に努めていますが、駅周辺であるため適地確保が困難な状況であり、不足量の充足には至っていないのが現状です。<br><br>このような中、需要発生原因者である鉄道事業者、商業施設管理者らの協力が必要となりますが、協議を行うなかで、鉄道事業者としてはあくまで自転車法第5条第１項第2号における「積極的な協力」は惜しまないが、自治体への有償土地提供と同法第5条第１項第１号に基づいた自治体による整備を求められているところです。<br><br>そこで、鉄道事業者が主体となった鉄道利用者のための駐輪場設置を求めるべく、同法第5条第１項第3号において「自転車等の大量駐車需要を生じさせる施設の設置者は～その敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない」とされている「設置者」に鉄道事業者が該当するのかご教示願います。 |
| | 【答】<br>　駅の設置者（すなわち鉄道事業者）が、第3項により自転車等駐車場の設置に努めるべき対象となるかについては、鉄道事業者が原因者として負担すべき義務はすでに第2項で定義されていることからみて、第3項による努力義務の対象には含まれないと解されます。 |