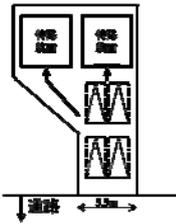


駐車場関係施策に関する質問への回答等

No.	意見・質問等	回答
1	<p>【意見・質問等】</p> <p>・駐車場の出入口について 駐車場法施行令第7条第4項に「第1項第2号から第5号までの規定は、自動車の出口又は入口を道路内に設ける場合における当該自動車の出口（出口付近を含む。）または入口については、適用しない。」と記載されています。一方で、駐車場法施行令第7条では、「自動車の出口」は、「路外駐車場の自動車の出口で自動車の車路の路面が道路の路面に接する部分」とされています。このことにつきまして、自動車の出口又は入口を道路内に設けるということは本来不可能ではないかと思うのですが、ここでいう『自動車の出口又は入口を道路内に設ける場合』とは、こういった形態の駐車場が該当しますでしょうか。</p>	<p>【答】</p> <p>・駐車場の出入口について 「自動車の出口又は入口を道路内に設ける場合」とは、交通広場、あるいは広幅員道路に地下駐車場の出入口が設けられる場合となります。この場合は、出入口は既に道路内にあるため、敷地内からの出入口と道路の関係を前提に定められている法施行令第7条第1項第2号から第5号までの規定は適用されないこととなります。</p>
2	<p>【意見・質問等】</p> <p>・出入口の分離について 駐車場法施行令第7条第1項第3号に、「自動車の駐車のために供する部分の面積が6,000平方メートル以上の路外駐車場にあっては、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10メートル以上としなければならない。」と記載されています。自動車の駐車のために供する部分の面積が6,000㎡以上の場合は、入庫車が多くなることから、入庫車両と出庫車両との錯綜を回避させる必要があるため、出入口を分離し一定の間隔以上をとることにしていると考えますが、出入口が数か所ある場合は、入庫車が分散されるのではないかと考えます。出入口が数か所ある場合に、すべての出入口を分離する必要があるのでしょうか。</p>	<p>【答】</p> <p>原則として、法施行令第7条第1項第3号の規定により、自動車の駐車のために供する部分の面積が6,000平方メートル以上の路外駐車場にあっては、全ての出入口を分離した構造とする必要があります。ただし、「縁石線又は柵その他これに類する工作物により自動車の出口及び入口を設ける道路の車線が往復の方向別に分離されている場合」を除くとありますので、その場合は出入口を分離しない構造とすることもできます。</p>
3	<p>【意見・質問等】</p> <p>幼稚園等の出入口と駐車場の出入口の位置については、駐車場法施行令第7条1項1号ハにおいて技術的基準がありますが、20m以内の部分には設置できないという基準について安全上の必要性を問われることがあり、20mの根拠などがあればご教授願います。</p> <p>【意見・質問等】</p> <p>路外駐車場の出入口について</p> <p>保育所待機児童対策として、保育所の新設が進められていますが、既存駐車場隣接地で、出入口位置が保育所計画地側にある場合、出入口を20m分離することが困難なことがあります。</p> <p>昭和46年10月16日都再発第54号建設省都市局長通達により、保育所等の新設の際の配慮について出されていますが、貴重な保育所候補地を無駄にすることなく、待機児童対策を進めるため、このような場合は安全対策等を施したうえで、やむをえないとして施行令第7条の適用の緩和等のお考えはないか伺います。</p>	<p>【答】</p> <p>当該規定につきましては、昭和46年の駐車場法施行令改正において、各都市の条例等による自動車庫等の規制に関する状況を踏まえて設定されています。</p>
4	<p>【意見・質問等】</p> <p>・技術的基準における駐車場出口の見通しについて、警報装置やカーブミラー等にて見通し確保を担保することは可能でしょうか。</p>	<p>【答】</p> <p>カーブミラーによって見通し確保の担保とすることはできません。また、警報装置につきましては、見通し確保ではなく、自動車の出入及び道路交通の安全確保のため、建築物である路外駐車場においては設置が義務付けられています。</p>

No.	意見・質問等	回答
5	<p>【意見・質問等】</p> <p>・駐車ゲートにおける車路の幅員について 駐車場法施行令第8条第2号イに、「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部分 二・七五メートル以上」と記載されています。 入口部分には精算機が設置されておらず料金ゲートのみとなりますが、駐車場施行令に示されている「徴収施設」とは入口部分の料金ゲートも含まれ、料金ゲート部分も二・七五メートル以上としてよいのでしょうか。</p>	<p>【答】</p> <p>施行令第8条第2号イの駐車料金の徴収施設には、料金ゲートを含みますので、2.75m以上とすることができます。</p>
6	<p>【意見・質問等】</p> <p>駐車場法施行令第10条の規定では、「建築物である路外駐車場において、直接地上へ通ずる出入口のある階以外の階に自動車の駐車のために供する部分を設けるときは、建築基準法施行令第123条第1項若しくは第2項に規定する避難階段又はこれに代わる設備を設けなければならない。」とありますが、避難階に通じる階段が2以上ある場合、全て避難階段としなければならないのかご教授願います。</p>	<p>【答】</p> <p>法施行令第10条の規定により、直接地上へ通ずる出入口のある階以外の階に自動車の駐車のために供する部分が設置されている「建築物である路外駐車場」には避難階段又はこれに代わる設備を設けなければならないとされており、同条において避難階段の設置数についての規定はありませんが、構造及び設備の基準は、法第11条に「建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十号）その他の法令の規定の適用がある場合においてはそれらの法令の規定による」と規定されておりますので、ご質問の2以上ある階段が、建築基準法等の規定により避難階段としなければならない場合は、その規定によるものと考えます。</p> <p>法施行令第10条に規定する避難階段を設置しない路外駐車場管理者に対しては、法第11条の規定による「政令で定める技術的基準」に適合しないため、法第19条の規定に基づく都道府県知事等による是正命令等の発出が考えられます。</p>
7	<p>【意見・質問等】</p> <p>駐車場法施行令第12条における換気装置について、開口部の自然換気と換気装置による機械式換気の併用が認められないという解釈ですが、建築基準法第20条の2における換気設備の技術的基準では、併用が認められる解釈になっており、駐車場法において、併用が認められない理由及び開口部の面積がその階の床面積の10分の1以上である根拠などありましたらご教授願います。</p> <p>【意見・質問等】</p> <p>換気装置の設置について、駐車場周辺の住居環境から設置が困難なケースが見受けられます。基本的には換気装置の自然換気と機械式換気の併用は認められない（第24回駐車場政策担当者会議）とあり、前回の駐車場政策担当者会議では、換気装置についての技術基準の見直し等について対応を検討しているとありますが、検討状況についてご教授下さい。</p> <p>【意見・質問等】</p> <p>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条では「その内部の空気を1時間につき十回以上直接外気と交換する能力を有する換気装置を設けなければならない」とあり、この「内部空気」の計算方法について確認させていただいたところ、「駐車マスの合計面積×高さ」ではなく、「車路も含む駐車施設面積の合計×高さ」とする旨のご回答をいただきました。</p> <p>昨年度の質問回答集20にもありますが、近年の自動車性能の向上や排ガス規制の強化等により一酸化炭素の排出量が減少している中、事業者から現行の計算では換気能力が過大になるとの主張を受けており、対応に非常に苦慮しております。</p> <p>つきましては、技術基準の見直し予定についてご教示ください。また、当面予定がない場合、現行基準のまま換気容量の計算方法を見直すことがあるかご教示ください。</p>	<p>【答】</p> <p>機械式換気と自然換気の併用については、その審査方法が確立されておらず、性能の確保の確認はできないと考えています。</p> <p>1時間につき十回以上の換気能力を必要とする理由は、ラッシュ時における自動車のCO排出量とCOの忍限度0.01%を考慮して定めたものです。</p> <p>ただし書きにおいて、床面積の1/10とした理由は、常時の平均風速約2m/secを標準として、風による換気量を考慮した場合、換気能力を10回/hとするには、大凡、床面積の1/10程度の開口部が必要となります。</p> <p>技術基準の見直しにつきましては、対応方法について検討しているところです。</p>
8	<p>【意見・質問等】</p> <p>・路外駐車場における駐車マスの寸法について、技術的基準に盛り込むことができないかどうか過去に何度か取り上げられていますが、現時点でのご所見をご教示願います。</p>	<p>【答】</p> <p>駐車場法施行令に規定される技術的基準は、駐車場を一般公共の用に供するにあたり、必要最小限の規定を定めたものです。駐車マスの寸法については、標準駐車場条例で示しております附置義務駐車施設の寸法等を参考にさせていただきたく考えています。</p>

No.	意見・質問等	回答
9	<p>【意見・質問等】 ・技術的基準が適用となる駐車場の隣接地に、異なる設置者が技術的基準適用駐車場を設置し、道路を介さず既存の駐車場に直接接続した場合、こういった扱いをするべきかご教示願います。</p>	<p>【答】 管理者の異なる2つの駐車場が接続される場合には、管理方法や料金設定によって対応が異なってくるかと思われますので、個別にご相談いただきますようお願いいたします。</p>
10	<p>【意見・質問等】 特殊装置（垂直循環方式、水平循環方式、多層循環方式）を用いて駐車のために供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場を設置する場合、特殊装置と道路との間に、「収容可能な自動車2台以上を停留し、又はターンテーブルを設けることができる車路に相当する空地を設ける」という認定基準の通達（昭和43年10月16日 建設省都再発第53号）がありますが、この「自動車2台以上が停留できる空地」について、装置の前に実際に自動車が2台停留してしまうと、入出庫の支障となることも考えられます。 そこで、こちらの規定の意図、想定する入出庫の運用方法についてご教示ください。 また、下記のような事例の場合、この認定基準の主旨に合致しているか併せてご教示ください。</p> 	<p>【答】 「収容可能な自動車2台以上を停留し、又はターンテーブルを設けることができる車路に相当する空地を設ける」ことは、車路に関する基準を規定したものです。これは、機械式駐車装置の形式にもよりますが、自動車が駐車場で転回することも想定し、2台分以上のスペースまたは方向転換装置を設けることができる車路に相当する空地が必要です。 従いまして、機械式駐車装置の設置にあたって、自動車の円滑な出入りができるように空地を確保していただきますようお願いいたします。</p>
11	<p>【意見・質問等】 路外駐車場が一般公共の用に供するかどうかの判断において、土地柄（例：工業団地等で一般公共の利用がない）による裁量はございますでしょうか。</p>	<p>【答】 一般公共の用に供されるものとは、不特定多数の者の直接の利用に供することを目的として設置されたものと解されます。 例えば、百貨店等店舗及び病院の駐車場であっても、厳密に、当該建物の利用者のみ利用に限定される場合（専用の駐車場と解する。）以外は、「一般公共の用に供する」と解されます。 厳密に、専用駐車場と判断される場合とは、駐車場に専用駐車場であると明示されているだけでなく、例えば、駐車場の入口で管理人等が一般の利用を排除している場合等が該当します。 そのため、一般公共の用に供するかの判断においては、土地柄による裁量はございません。</p>
12	<p>【意見・質問等】 一般病院への来院、見舞いの用途として整備した駐車場（病院施設内）において、施設利用時間に応じて一定時間無料、それ以降、有料として運営している駐車場がある。入場ゲートに管理人は常駐しているものの、一般利用を排除するような行為は行っていない。 駐車場管理者からは、通院・見舞いを目的とした駐車場整備であることから、病院の専用駐車場であるとの意思表示を受けているところである。そこで、外形的に一般の公共の用に供すると思われる駐車場（管理者）に対して、路外駐車場として指導または、届出を提出させた事例などありましたらご教示願います。 ※駐車場法 第2条(用語の定義) ※駐車場法解説 p26 (3)</p>	<p>【答】 ご質問のように駐車場に管理人が常駐していたとしても、一般の利用を排除している場合等に該当しなければ、専用駐車場と判断されません。よって、当該駐車場が路外駐車場であり、その利用について駐車料金を徴収する場合、法第12条の規定により、路外駐車場管理者として都道府県知事等に設置の届出が必要となります。</p>
13	<p>【意見・質問等】 現在、駐車場法第12条に基づく路外駐車場の届出において、国土交通省令で定める様式により、届出を受け付けておりますが、同法第14条に基づく休止等の届出においては、国土交通省令の委任規定がないことから、自由様式となるため、記載事項も届出者により異なっております。 つきましては、同法の改正により国土交通省令で様式を定めていただくことができるか、また、様式については、各都市において定めるべきか御教示ください。</p>	<p>【答】 路外駐車場管理者がその路外駐車場の設置にあたり、法第12条の規定により国土交通省令で定める様式により届出を行う趣旨は、どれくらいの収容能力を有するものがどこに設置されるか、その構造及び設備が法第11条の規定に基づく技術的基準に適合するものであるか等を具体的に明らかにするために定めたものです。 法第14条の規定による休止等（休止・廃止・再開）の届出において通知すべき事項は、その路外駐車場の全部又は一部の供用の休止等の事項となりますので、各都市において様式を定める場合は当該事項に関するものが明記される様式になると考えられます。</p>

No.	意見・質問等	回答
14	<p>【意見・質問等】 駐車場整備計画の見直しにあたって、特に留意すべき事項など例示していただくようお願いします。</p>	<p>【答】 コンパクトな都市構造や歩いて暮らせるまちづくり等の実現に向けて、公共交通や歩行者・自転車ネットワーク、生活施設の立地等とあわせて、都市における駐車施設の配置や規模等を検討することが必要です。各都市において状況は異なるかと思われますので個別に相談させてください。</p>
15	<p>【意見・質問等】 「法第10条 国土交通大臣、都道府県又は市町村は、駐車場整備地区に関する都市計画を定めた場合においては、その地区内の長時間の自動車の駐車需要に応ずるために必要な路外駐車場に関する都市計画を定めなければならない。」とあるが、施設の老朽化に伴い、都市計画駐車場の廃止を検討している自治体があり、仮に駐車場整備地区内における都市計画駐車場をすべて廃止する場合には、駐車場整備地区もあわせて廃止しなければならないのか。</p>	<p>【答】 駐車場整備地区における駐車場整備計画は、駐車政策のマスタープランとしての役割を果たすものであり、単に駐車場の配置のみを示しているものではありません。このため仮に、ご指摘の場合においても、あわせて駐車場整備地区を廃止しなければならないということにはなりません。</p>
16	<p>「都市の低炭素化の促進に関する法律」の施行により、駐車機能集約地区や集約駐車施設の設定が可能となりました。駐車施設集約により、まちの賑わい向上などを検討するとすると、主に都心部など密度の高い地域になってくると考えますが、既に開発が進んだまちで、集約の条件を満たす駐車施設を確保するのは難しい面があるのではないかと感じます。実際、附置義務駐車場の隔地での確保ということについて、事業者から相談を受けるという話を、窓口担当者からよく聞きます。 この解決策として、都市部で造られた都市計画駐車場（公共駐車場）の活用ということが考えられますが、過去に示された考え方を踏まえると、「都市計画駐車場の設置の目的、意義を鑑み検討する必要がある」ということで、検討には消極的にならざるを得ない状況かと思えます。 当市では駐車場整備地区において需要を満足する駐車場が整備されていることを確認しており、今後、自動車交通がさらに減少することが予測されている中で、駐車場の利用にも余裕が出てくることが予想されます。このような状況も踏まえて、集約駐車施設の確保などを推進していくため、都市計画の原則の考え方は守る必要があるにしても、国として都市計画駐車場の活用の可能性を公に示していくということはないでしょうか。</p>	<p>【答】 都市計画駐車場であっても、決定当時の交通状況や社会環境の変化等を受けて、都市計画駐車場に求められる機能、役割等も変化してきているものと思われます。既存ストックを有効に活用する観点からも、都市における駐車対策のあり方等を踏まえ、附置義務駐車施設や集約駐車施設として活用することは適当であると考えます。</p>
17	<p>【意見・質問等】 当市でも、附置義務駐車場施設の集約化をいかに行うかが地元の課題になっていますが、現況下では、「低炭素まちづくり計画」など計画を作成し、同計画に位置づけなければ、集約駐車場を整備することは難しいのでしょうか？あるいは、他の手法などがありましたら、ご教示いただきたいと思えます。</p>	<p>【答】 都市の低炭素化の促進に関する法律による駐車場法の特例として、附置義務駐車施設の集約化が実施できるほか、都市再生特別措置法の一部改正に関する法律案が可決・施行されれば、同様に附置義務駐車施設の集約化を行うことができるようになります。</p>
18	<p>【意見・質問等】 本市では、超高齢社会や健康づくり、環境問題、まちなかの活性化など社会環境の変化に対応するため、歩行・自転車・公共交通の環境整備と利用促進に取り組んでいます。一方、本市の駐車場施策としては、駐車場条例及び駐車場建設奨励条例により、附置義務駐車場の整備や一般公共の用に供する恒久的な駐車場の整備を図っており、その結果、中心部の駐車場不足はおおむね解消されています。 これまでの駐車場不足への対応から、公共交通との連携にむけた駐車場施策への展開が必要であると考えているため、他都市において公共交通との連携や利用促進にむけた駐車場施策（駐車場条例の廃止・改正等）に取り組んでいる事例や、公共交通の利用促進施策と連携した駐車場施策のあり方についてご教示いただきたいと考えております。</p>	<p>【答】 少子・高齢化に代表される経済社会情勢の変化に対応するため、コンパクトな集約型都市構造への転換し、中心市街地等における自動車流入抑制や公共交通の利用促進などによる歩いて暮らせるまちづくりを実現していくことが必要となっています。 実現に向けた法制度とそのねらいにつきましては、説明資料をご覧ください。 公共交通の利用促進策や公共交通との近接性による附置義務駐車施設の設置基準緩和に関して、大阪市、京都市等において取組事例がございます。 また、民間事業者と連携し、渋滞解消と公共交通の活性化を図るパーク＆ライドの取組みが京都市、天津市等において実施されています。</p>
19	<p>【意見・質問等】 今後、増えていくであろうEV充電器が設置される駐車場における留意点などをご教示願います。</p>	<p>【答】 「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン」(https://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_fr_000009.html)などをご参考にしてください。</p>
20	<p>【意見・質問等】 カーシェアリングの普及により、最近では共同住宅にカーシェアリングを導入するといった事例が増えています。本市では附置義務における取り扱いを行っていないことから、今後の課題として検討が必要であると考えております。つきましては、カーシェアリングの設置に伴う附置義務の取り扱いについて、国の動向や他都市の状況等を把握していればご教示願います。</p>	<p>【答】 カーシェアリング事業者の数は増加傾向にあり、移手段の一形態として導入が増えていくかと思われます。 川崎市においては、共同住宅においてカーシェアリングの導入事例がございます。駐車施設の附置義務条例において、附置義務台数を緩和する要件として「公共交通機関の利用促進又は自動車の利用の抑制に資する措置」を規定しており、カーシェアリングの導入は、これに寄与する取組みとして一定の評価を行っています。</p>

No.	意見・質問等	回答
21	<p>【意見・質問等】 「自動二輪車用駐車場の統一的表示の実施事例等について」</p> <p>自動二輪車用の駐車場は増加傾向にあるものの、自動車や自転車との併用施設が多く、駐車可能かわかりづらい状況にあります。その解決策として、マークの設置など自動二輪車が駐車可能である旨を明示することが有効であると考えております。</p> <p>そこで、県レベル等広域的な単位で、統一的なマークを作製・運用している団体の事例について御教示ください。なお、かつて財団法人駐車場整備推進機構が作製した自動二輪車標準マークのような表示を想定しております。</p>	<p>【答】</p> <p>県レベル等の広域的な単位で、自動二輪車が駐車可能である統一的なマークを作製・運用している事例はございませんが、自動二輪車標準マークを引き続き使用している地方公共団体はございます。</p>
22	<p>【意見・質問等】</p> <p>駐車場施策に関する国の補助メニュー一覧、近年の補助の例などを紹介して頂きたい。</p> <p>(理由：現在は交通結節点整備に併せ、社会新本整備総合交付金の効果促進事業で駐輪場を整備している事例しかない。都市再生特別措置法改訂の動きなどがあるが、駐車場に関して国の補助メニューにどのようなものがあるのか、今後どう拡充されるのか知りたい)</p>	<p>【答】</p> <p>駐車場整備に対する支援メニューにつきましては、説明資料をご覧ください。</p>
23	<p>【意見・質問等】</p> <p>次の項目の可否についてご教示くださいますようお願いいたします。</p> <p>①公的駐車場の一部を附置義務に伴う隔地駐車場とすることの可否 ②公的駐車場における車庫証明の発行の可否 ③都市計画駐車場の一部を附置義務に伴う隔地駐車場とすることの可否 ④都市計画駐車場における車庫証明の発行の可否 ⑤道路付属物としての駐車場における車庫証明の発行や隔地駐車場とすることの可否 ⑥都市計画駐車場について、都市計画決定を廃止し、駐車場に近接する公共施設の専用駐車場としての転用の可否 ⑦機械式の都市計画駐車場について、将来的な維持管理費削減の観点から自走式へと構造変更する場合の適法化への対応の有無 ⑧駐車場整備に関する支援制度（国等の支援措置・公的融資制度・税制上の特例措置等）</p>	<p>【答】</p> <p>①公的駐車場であっても、当該駐車場の必要性等を踏まえ、附置義務駐車施設や集約駐車施設として活用することは適当であると考えます。</p> <p>②車庫法（「自動車の保管場所の確保等に関する法律（昭和三十七年六月一日法律第百四十五号）」に関することですので、都道府県公安委員会にお問合わせ願います。</p> <p>③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、附置義務駐車施設や集約駐車施設として活用することは適当であると考えます。</p> <p>④ ②の回答のとおりと考えます。</p> <p>⑤ ②の回答のとおりと考えます。また、隔地駐車場の可否については、道路管理者にお問合わせ願います。</p> <p>⑥都市計画施設である都市計画駐車場を廃止したうえで、路外駐車場ではない専用駐車場へ転用することは、自治体の判断となります。</p> <p>⑦当該駐車場の設置年数等の条件もございますので、個別にご相談ください。</p> <p>⑧駐車場整備に対する支援メニューにつきましては、説明資料をご覧ください。</p>
24	<p>【意見・質問等】</p> <p>今年の11月に●●●●の附置義務駐車施設である路外駐車場（1,000台程度）の完成を予定しています。駐車附置及び路外駐車場の完了検査において相当な検査時間がかかることが予想されるため、下記の質問についてご教示ください。</p> <p>質問1 路外駐車場の技術的基準適合の有無の確認にあたり、書類審査及び現地検査の指標（技術的基準チェックリスト、検査の手引き）などがありましたら、資料提供をお願いします。また、路外駐車場の現地検査を行うに当たり、照度を計算する場合は、照度計算報告書の提出により現地での照度確認は省略してよいなどの見解がありましたらご教示ください。</p> <p>質問2 附置義務駐車施設の完了検査において、駐車区画の大きさを確認する場合は、台数が多い附置義務駐車施設の場合の現地検査については、全ての附置義務駐車枠を検査するとかなりの検査時間がかかってしまうため、検査箇所をランダムに抽出して検査することを考えています。このことに関してのご意見をお願いします。</p>	<p>【答】</p> <p>①路外駐車場の設置に関する手引きや審査時のチェックリストにつきましては、多数の地方公共団体のHP等で公表されており、参考にしていただきたいと思います。</p> <p>②検査箇所のランダム抽出や照度確認につきましては、個別に相談させていただきます。</p>

No.	意見・質問等	回答
25	<p>【意見・質問等】 駐車施設の附置義務制度の運用にあたり、福祉施設の「特定用途」と「非特定用途」の判断に苦慮しております。福祉施設には居住のための継続的入所施設の他、通院施設や集会所、診療所等を兼ね備えた複合的施設など、その形態が多様であり、規模の大きいものとなれば駐車需要が発生すると考えられる部分もあります。このような福祉施設の「特定用途」「非特定用途」の判断基準や、他の地方公共団体において類似した事例があればご教授願います。</p>	<p>【答】 自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途を「特定用途」として、法施行令第18条において各施設を限定列挙しておりますが、附置義務条例の運用にあたり、対象の施設が特定施設に該当するかについては、当該施設の実際の用途や運用などにより異なりますので、自治体による個別具体的な判断になるものと考えます。</p>
26	<p>【意見・質問等】 当県では、平成23年4月から県営駐車場（●●地下駐車場、●●立体駐車場、●●立体駐車場）において指定管理者制度を導入し、24時間営業化や交通ICカードの料金割引サービスなど、利用者ニーズに対応した質の高いサービスの提供に努めています。</p> <p>指定管理者制度の導入から約3年が経過することから、今後の県営駐車場管理の方向性について検討していく必要があると考えています（引き続き指定管理者制度を導入するのか、新たな管理運営とするのかなど）。</p> <p>つきましては、さらなるサービス向上の観点から、民間の活力を活かした運営権の売却など、指定管理者制度以外（管理委託も除く）の取組みを検討している、又は実施している事例がございましたら、ご教示ください。</p>	<p>【答】 運営権の売却を行った事例はございませんが、浜松市においては、駐車場の運営・管理のあり方について、検討されているところです。</p>
27	<p>【意見・質問等】 当県では、利用料金制を導入しており、利用料金の変更を行う際は、『客観的な事情及びその他特別な理由がある場合で、あらかじめ甲の承認を得た場合は、利用料金の設定を変更することができる。』と基本協定書で決めています。</p> <p>当県としましても、市場のニーズにすばやく対応し、料金を変更していくことが大切だと考えていますが、指定管理者との調整（根拠資料の提出（周辺の駐車料金に比べて著しく均衡を失しないかなど））に時間を要しているのが実情です。</p> <p>つきましては、利用料金制を導入している自治体において、料金変更のルール（根拠資料提出の有無、頻度、手続きの期間等）を決めている事例がございましたら、ご教示ください。</p>	<p>【答】 政令指定都市のなかで、料金変更のルールを決めている事例については、ございません。料金変更の妥当性の検証や市民向けの周知等により、料金変更には一定の時間を要するものと思われれます。</p>
28	<p>【意見・質問等】 公共駐車場（時間貸し）の料金設定について、普通駐車料金や日最大料金などの設定根拠について他都市の情報などがあればご教授願います。</p>	<p>【答】 政令指定都市における情報になりますが、公共駐車場の駐車料金の設定根拠としては、近隣の民間駐車場の駐車料金を勘案して設定されています。</p>