

標準駐車場条例の改正に関する技術的助言

平成 26 年 8 月 1 日
国 都 街 第 5 8 号
都道府県、政令指定都市駐
車場担当部局長あて国土
交通省都市局街路交通施
設課長から通知

今般、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」（平成 26 年法律第 39 号）が施行されたことを踏まえ、「都市再生特別措置法」（平成 14 年法律第 22 号）で規定される駐車場法の特例制度に関する標準的な条例の規定等を盛り込んだ「標準駐車場条例の改正について」（平成 26 年 8 月 1 日国都街第 56 号）を通知したところである。

当該通知の背景、趣旨及び具体的な制度運用に関する技術的助言を下記のとおり通知するので、駐車場行政の適正な運用に努めて頂きたい。

また、貴管下市町村（政令指定都市を除く。）に対しても、本通知の内容について周知方お願いしたい。

記

（1）基本的な考え方

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律においては、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な施設の立地の適正化を図るため、市町村による立地適正化計画の作成について定めている。また、本法律では、駐車場法の特例等に係る制度（以下「特例制度」という。）を設け、立地適正化計画において、駐車場配置適正化区域を設定し、①路外駐車場配置等基準、②集約駐車施設の位置・規模を定めることで、駐車場配置適正化区域内において、①路外駐車場の配置の適正化、②附置義務駐車施設の集約化を図ることを可能としている。

本特例制度は、都市機能の誘導・集積に伴い、自動車流入の集中が見込まれ、道路交通の輻輳、歩行環境の悪化等を招くおそれがある場合、駐車場の配置適正化や市街地フリンジ部等への集約化によって、自動車交通を整序し、歩行者の移動上の利便性・安全性を確保するとともに、自動車利用者の利便性も確保されることを目的としている。また、これにより、街並みの連続性の確保、賑わいや都市景観の形成等の副次的効果も期待される。

各市町村においては、本特例制度の趣旨を十分に踏まえ、特に以下の点に留意しつつ、立地適正化計画における駐車場配置適正化区域等の設定、条例上の必要な措置、そして具体的施策の推進を図られたい。

- ・ 多極ネットワーク型コンパクトシティを形成していく上で、多くの人々が集まることになる都市機能誘導区域の主要部は、高齢者を含む来訪者が安心して快適に移動できる空間となることが重要である。このため、立地適正化計画において、都市機能誘導区域内に駐車場配置適正化区域を設定することにより、路外駐車場の配置適正化及び附置義務駐車施設の集約化を図ることが望ましいこと。
- ・ 歩いて暮らせる街づくりを進める上で、安全で快適な歩行空間の形成が重要である。都市機能の誘導・集積に伴い、自動車流入の集中を生じるおそれがある場合、歩行者動線と駐車場の出入りに伴う自動車交通の交錯等を防止するため、駐車場の適正配置を図ることが重要であること。
- ・ 自動車利用者にとって駐車場は、徒歩等も含めた他の交通手段との交通結節点であり、その適正配置を図ることは、自動車利用者、歩行者双方にとって、移動上の利便性・安全性を高めるために重要であること。
- ・ 駐車場の適正配置と併せて、歩行環境はもとより公共交通や自転車の利用環境の充実についても一体的に取り組むことが重要であること。また、歩行環境の充実にあたっては、休憩施設や沿道景観の整備も併せて進めることが望ましいこと。
(例)・駐車場と公共交通機関との結節性を高めることにより、パーク＆ライドを促進
 - ・ 駐車場に近接して小規模な駐輪施設やサイクルポートを設置することにより、まちなかでの自転車利用を促進
 - ・ 歩道をバリアフリー化し、適切な間隔でのベンチの設置や沿道の緑化等を促進
- ・ 駐車場配置適正化区域の設定等による、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、既定の駐車場整備地区や駐車場整備計画についても必要な見直しを行うことが適当であること。
- ・ 駐車場の適正配置により道路交通の混雑・輻輳を解消する目的に鑑み、駐車場配置適正化区域内において路外駐車場の設置抑制や出入口位置の調整等の協力を得られるよう、土地所有者や民間事業者等の意見を聴くなど、地域関係者との合意形成が重要であること。
- ・ 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、一体的に検討されることが望ましいこと。

(2) 駐車場配置適正化区域の設定

本特例制度が適用される駐車場配置適正化区域については、立地適正化計画において設定される必要がある（都市再生特別措置法第81条第5項第1号）。また、当該区域について駐車場法第20条に基づく条例（以下「駐車場条例」という。）の規定に追加・変更を生じる場合（標準駐車場条例第25条等）、駐車場条例にも位置づけられる必要がある（標準駐車場条例第23条の2）。

区域の設定にあたっては、特に以下の点に留意されたい。

- ・ 都市交通全体を俯瞰する観点から、都市機能誘導区域全体の土地利用や交通状況を踏まえた上で、区域を設定すること。
- ・ 駐車場の配置適正化を効果的に進める観点から、区域内においては、路外駐車場の配置適正化（都市再生特別措置法第81条第5項第2号）と附置義務駐車施設の集約化（同項第3号）が一体的・統合的に検討され、推進されることが望ましいこと。但し、検討の進捗等に応じていずれか一方の取組を先行させることや、地域特性等に応じていずれか一方の取組に特化した区域を設定することも考えられること。
- ・ 都市機能誘導区域内であって、医療施設、福祉施設、商業施設等の誘導・集積に伴い、自動車流入の集中とともに高齢者、買い物客等の往来が予想され、駐車場へ向かう自動車と歩行者との交錯を生じるおそれが高いエリアを設定すること。
- ・ 都市機能の集約化や公共交通の利用促進等の市町村における都市交通体系の方向性・計画を踏まえ、利便性・安全性の高い歩行空間を形成し、連続性のある沿道環境を確保する観点から、一定のまとまりをもった区域を設定すること。
- ・ 鉄道駅やバス停等の公共交通施設と都市機能の立地が見込まれる地域間の移動によって生じる歩行者動線と駐車場へ出入りする自動車との輻輳を防ぎ、歩行者の利便性・安全性を確保するため、それらの地点間を繋ぐ道路ネットワーク等が適切に含まれるように区域を設定すること。
- ・ 都市機能誘導区域の一部のみを区域とすることや、駐車場の適正配置の必要性・緊急性の高いエリアから段階的に区域を広げていくことも考えられること。
- ・ 一つの都市内において、複数の区域を設定（または一つの区域を複数のブロックに分割）することも可能であること。その場合において、路外駐車場配置等基準及び集約駐車施設の位置・規模を、それぞれ必要に応じて、地域の特性や交通環境等を踏まえてきめ細かく設定することが適当であること。

- ・ 景観地区や伝統的建造物群保存地区の設定状況を踏まえ、これらの地区の目的・特性と調和し、その目標とするまちづくりの実現にも資するよう、区域を設定することが望ましいこと。
- ・ 区域の境界設定については、道路で囲まれた街区を単位に指定する方法や、地形地物で区切る方法、地番で区切る方法、特定の道路から一定距離内の沿道を指定する方法、鉄道駅等の公共交通施設から半径〇m以内と指定する方法などが考えられること。いずれの場合においても、その区域を表す図面等を用いて、土地所有者等が区域に含まれるか否かを分かりやすく表記することが適当であること。
- ・ 区域が設定された際に、現に区域内に存する路外駐車場や附置義務駐車施設については、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き、本特例制度によって、新たな義務を生じるものではないこと。ただし、駐車場の適正配置に向けて、駐車場事業者等に対して、既に区域内に存する駐車場の出入口の構造変更等必要な協力を求めることも考えられること。

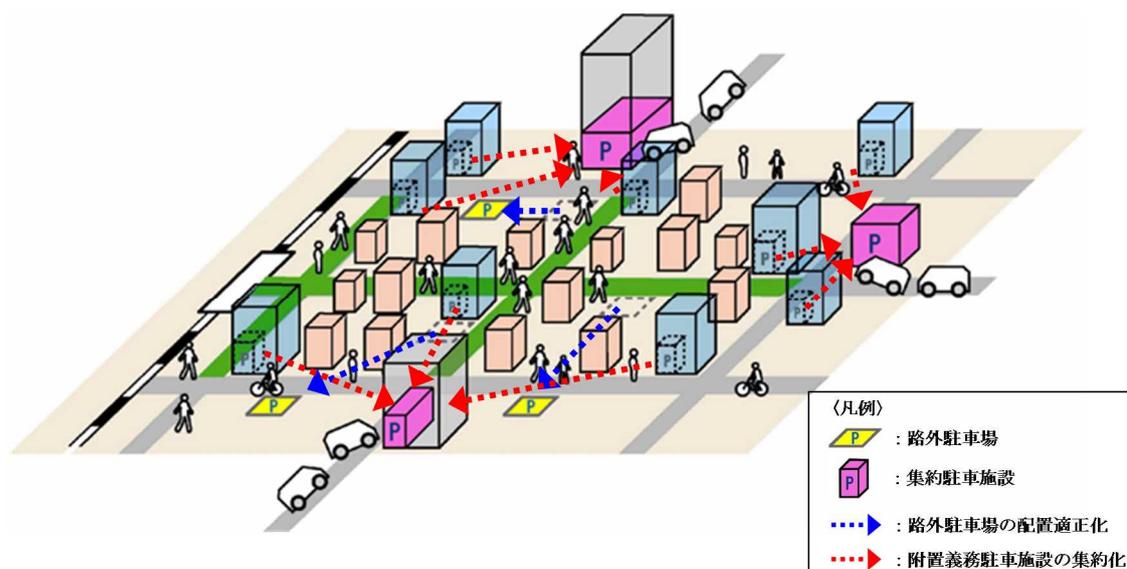


図 駐車場配置適正化区域のイメージ

(3) 路外駐車場の配置の適正化

① 路外駐車場に係る届出及び勧告

駐車場配置適正化区域内において、市町村の条例において定める規模以上の路外駐車場（以下「特定路外駐車場」という。）を設置しようとする者は、当該特定路外駐車場の位置、規模その他国土交通省令で定める事項（出入口の位置、図面）について、建設工事又は用途変更に関する工

事に着手する30日前までに市町村長に届け出なければならない（都市再生特別措置法第106条第1項及び第2項、標準駐車場条例第23条の2）。

届出の内容（駐車場の位置、規模等）が路外駐車場配置等基準に適合しない場合は、原則として勧告の対象となり、例えば、出入口を配置しないことが基準として定められている区間において駐車場を設置しようとする者に対して、市町村長は駐車場の設置場所や出入口の設置箇所の変更等について勧告を行うことができる（都市再生特別措置法第106条第3項）。

市町村長は、必要があると認めた場合、その勧告を受けた者に対して、土地の取得についてのあっせん等の措置を講じることにより、駐車場の配置が適正化されるよう努めなければならない（都市再生特別措置法第106条第4項）。

条例において特定路外駐車場の規模を設定するにあたっては、以下の点に留意されたい。

- ・ 規模の設定値については、自動車の駐車のために供する部分の面積とすること。ただし、目安として駐車マスの概ねの区画数を併記して周知することは差し支えないこと。
- ・ 駐車場が小規模な場合でも、地域の状況によっては周囲の道路の交通に影響を及ぼしうることを考慮して、規模の設定を行うこと。

届出及び勧告の運用にあたっては、以下の点に留意されたい。

- ・ 特定路外駐車場には、駐車場法第12条に基づき届出を要する路外駐車場以外にも、料金を徴収しない一般公共の用に供される駐車場が含まれうる。なお、「一般公共の用に供される」の解釈については、従来より、不特定多数の者が自由に利用できる状態にあるもので、恣意的に特定の者の利用を拒むことができないものについては、路外駐車場として扱われている。特定路外駐車場についても同様に、店舗等に併設された無料駐車場、一般来客用に使用される月極駐車場等、利用・管理の実態に照らして、不特定多数の者の駐車のために供されていると判断される場合は、特定路外駐車場となりうる。
- ・ 駐車場法第12条に基づき届出を要する路外駐車場については、従前通り都道府県知事等への届出が必要であり、設置しようとする者は、従前通り都道府県公安委員会等との連絡調整を行う必要があること。
- ・ 仮に路外駐車場配置等基準に適合しない配置がなされたとしても、

駐車場への自動車の過度な流入を招くことなく、出入口に警備員を常時配置して歩行者の安全確保に当たらせる等により、実質的に基準に適合する駐車施設と同等以上の歩行者の利便性及び安全性が確保されると判断される場合等においては、個別事情を勘案して例外的に勧告の対象としないことも考えられること。

- ・ 市有地や遊休地等を把握している場合において届出者への情報提供等の土地の取得についてのあっせんのほか、路外駐車場配置等基準への適合に向けた設計変更に係る技術的な助言等を行うことも考えられること。

② 路外駐車場配置等基準

路外駐車場配置等基準を定めるにあたっては、特に以下の点に留意されたい。

- ・ 区域内の路外駐車場の配置状況だけでなく、区域周辺にある路外駐車場の配置状況等も把握し、路外駐車場の需給を踏まえた上で、その配置及び規模を定めること。
- ・ 区域内において、交通施設の整備状況や公共交通の利用環境等の地域特性が異なる場合においては、区域内に基準を一律に設定するのではなく、地域特性に応じて区域を複数の地区に細分化し、地区毎に適切な基準を定めることが適当であること。
- ・ 例えば、以下のような基準を定めることが考えられること。
 - ① 幹線道路や歩行者優先道路に面して、駐車場の新たな出入口を設置しないこと。
 - ② 歩行者交通量の多い横断歩道や交差点の近傍部に駐車場の新たな出入口を設置しないこと。
 - ③ 駐車マスから前面道路へ直接出入りできる構造（ハーモニカ型構造）の駐車場であって、一定規模以上のものについては、歩行者交通量の多い道路に面して設置しないこと。
- ・ 具体的な道路、横断歩道、交差点等については、市町村長が別途指定するものとして、基準に定めることも考えられること。
- ・ 車いす使用者等が円滑に利用することができる駐車施設（以下「移動制約者用の駐車施設」という。）や荷さばき用の駐車施設については、上記に関わらず、その移動や荷さばきに支障が生じないように、別途市町村長が設置に関する決定を行うこととすることも考えられること。

(4) 附置義務駐車施設の集約化

① 集約駐車施設の位置の設定

集約駐車施設の位置の設定にあたっては、特に以下の点に留意されたい。

- ・ 駐車場配置適正化区域における交通需要の発生・集中状況等を踏まえて設定することが望ましいこと。具体的には、地域の道路ネットワークの整備状況、道路交通の状況、沿道の土地利用等を勘案し、集約駐車施設への車両の出入りに伴う歩行者動線との著しい輻輳、交通渋滞、周辺環境の悪化（騒音、排ガス等）等を生じないように、適切な位置に設定することが望ましいこと。
- ・ 当該区域において路外駐車場配置等基準が設定される場合には、当該基準との整合性を確保すること。
- ・ 集約駐車施設は、駐車場配置適正化区域の外に設定することが可能であること（都市機能誘導区域の外であっても可）。
- ・ 一つの駐車場配置適正化区域に対して、複数の集約駐車施設を設定することも可能であること。この場合、附置義務対象建築物の建築主は、これらの集約駐車施設の中から、当該建築物への自動車交通の実態を踏まえて附置先を選択する（複数の施設に分割することを含む）ことも可能であること。

② 集約駐車施設の規模の設定

集約駐車施設の規模（駐車台数等）の設定にあたっては、特に以下の点に留意されたい。

- ・ 地域の自動車交通需要や建築物の立地動向等を勘案し、駐車場配置適正化区域内で見込まれる駐車需要（附置義務台数等）を適切に把握した上で、設定することが適当であること。
- ・ 仮に集約駐車施設の規模が不足すれば、当該区域内の建築行為に支障を及ぼすこととなるため、あらかじめ十分な規模の集約駐車施設が確保・整備されることが望ましいこと。
- ・ 集約駐車施設の供用開始後においても、その利用状況を継続的に把握し、規模が不足することが明らかになった場合には、集約駐車施設の追加的な確保・整備等を検討すること。

③ 集約駐車施設の確保・整備

集約駐車施設の確保・整備にあたっては、特に以下の点に留意されたい。

- ・ 既存の大規模な駐車施設を有効に活用することが考えられること。具体的には、附置義務台数以上に整備されている駐車施設や、附置義務の原単位の見直し等により生じる附置義務駐車施設の余剰分を、集約駐車施設として確保することが考えられること。また、都市計画駐車場であっても、都市計画決定当時の交通状況や社会環境の変化等を受けて、求められる機能、役割等が変化している場合においては、既存ストックの有効活用という観点から集約駐車施設として活用することも可能と考えられること。
- ・ 附置義務以外の駐車施設との連絡路を設け、併せて車両の出入口を集約するなどにより、集約駐車施設を複合的・一体的に確保することも考えられること。
- ・ 集約駐車施設を新たに整備する場合には、附置義務を負う建築主等が共同して整備することや、公的主体が附置義務の受け皿として先行的に整備することも考えられること。
- ・ 目的施設（附置義務対象建築物）と集約駐車施設の間に離隔を生じる場合、集約駐車施設への車両の案内・誘導や、集約駐車施設から目的施設までの歩行空間の確保について、併せて検討することが望ましいこと。
- ・ 地下空間を活用して集約駐車施設を整備する場合、車両の出入口を地下道等に接続することや、歩行者の出入口を目的施設に繋がる地下通路等に接続することで、車両と歩行者の動線分離を図ることも有効と考えられること。

④ 移動制約者用の駐車施設の取扱い

移動制約者用の駐車施設の取扱いにあたっては、特に以下の点に留意されたい。

- ・ 集約の対象から外すと各建築物又はその敷地内に車両の出入口が設けられ、駐車場配置適正化区域内の歩行環境等に影響を与える場合も考えられることから、地域の障がい者団体等と相談の上、移動制約者の移動を困難にしないような形で集約することが可能であれば、集約することも考えられること。
- ・ 集約駐車施設を含む附置義務駐車施設内に車いす使用者用の駐車施設を設置する際には、車いすを使用しない障がい者や高齢者、妊婦等のための通常幅の駐車スペースも併せて導入すること（いわゆる「ダブルスペース」）が望ましいこと。

⑤ 荷さばき駐車施設の取扱い

荷さばき駐車施設の取扱いにあたっては、特に以下の点に留意されたい。

- ・ 集約化により駐車施設から目的地への運送距離の増加や作業効率の低下を招く可能性があることから、荷主、運送事業者等の協力体制等の地域の実情を踏まえた上で、可能であれば集約することも考えられること。

⑥ 駐車場条例の運用

駐車場条例の運用にあたっては、特に以下の点に留意されたい。

- ・ 標準駐車場条例第29条に規定する駐車のために供する部分の規模（駐車マスの大きさ）等の集約駐車施設への適用については、当該施設全体を一つの駐車施設とみなし、同条で規定する駐車のために供する部分の規模等を確保すること。
- ・ 附置義務駐車施設の受け入れは、駐車区画の譲渡又は賃貸借により行われることが望ましく、集約駐車施設で附置義務駐車施設を確保した者に定期的な報告を求め、変更が生じた場合には速やかに報告させることが望ましいこと。
- ・ 賃貸借である場合には、附置義務が対象建築物の存続と一体で長期間に亘ることに鑑み、長期間の賃貸借契約に依るものであるとともに、契約更新時に更新した賃貸借契約の写し等により市町村長の確認を受けることを求めることが望ましいこと。特に、平面の時間貸駐車場において受け入れを行う場合は、当該駐車場が暫定的な土地利用でなく、継続的に供用されるものであることを、土地所有者等に事前に確認することが望ましいこと。
- ・ 賃貸借契約終了後も引き続き駐車施設の附置が必要な場合、必要な駐車施設が継続して附置されていることを確認すること。
- ・ 各市町村の駐車場部局等は、集約駐車施設における附置義務駐車施設の受け入れ台数が当該施設の容量を超えていないことを確認することが必要となること。

⑦ 駐車施設の隔地での附置との違い

附置義務駐車施設の集約化は、駐車施設を対象建築物内又は敷地内に附置しないという点では、従来の隔地の取り扱いと同じであるが、隔地の取り扱いは個別の建築行為に対して個別に隔地先が決定されるのに対して、附置義務駐車施設の集約化はまちづくり政策の観点から俯瞰的に

決定される点で、性格が異なるものであることに留意されたい。

(5) その他留意事項

① 駐車実態等に応じた附置義務基準の見直し

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版（平成26年6月）」（平成26年6月13日国都調第6号）において、事務所施設の発生集中原単位の見直しが行われた。これを踏まえ、標準駐車場条例における事務所の用途に供する部分の附置義務基準値の目安について改定を行っている（標準駐車場条例第25条第1項）。

各地方自治体におかれては、地域の交通状況や駐車需要等を踏まえ、駐車場条例の附置義務基準値の見直しを進められたい。なお、留意事項としては以下の点が挙げられる。

- ・ 現在、附置義務基準値は、地域別・建築物の用途別に、適用地域全域に均一に適用されている場合が多く見られるが、適用地域内では公共交通機関への近接性等により駐車需要に差異が見られる場合があること。この場合、附置義務の対象地域を細分化し、地域毎に異なる原単位を適用することが適当と考えられること（標準駐車場条例第25条第3項第1号関連）。
- ・ 大規模な建築物の開発事業に関し、開発の行われる地区の特性を踏まえ、周辺の交通対策を含めた総合的な計画の中で駐車需要量が予測され、必要な駐車施設の台数が算定される場合には、当該算定方法を活用することが適当と考えられること。このため、標準駐車場条例第25条第3項第2号の「規則」には、この考え方を踏まえた建築物の規模及び駐車施設数の算定方法（具体的には、上述の「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」を想定）を記載することが考えられること（標準駐車場条例第25条第3項第2号関連）。
- ・ 鉄道駅やバスターミナル等の公共交通施設からの距離その他の事情を総合的に考慮して駐車施設の需要が低いと認められる建築物については、低減率等に乗じて駐車施設の台数が算出されることが適当と考えられること（標準駐車場条例第25条第3項第3号関連）。
- ・ 集約駐車施設において異なる用途の建築物の駐車施設を集約する場合には、各建築物の駐車需要のピーク時間帯や曜日が異なることが想定される。このため、集約駐車施設においてこれらの駐車施設を融通し合うことにより、各建築物で個別に必要な附置

義務台数を低減させることも考えられること（標準駐車場条例第26条の2関連）。

- ・ 附置義務基準の見直しによって発生する余剰スペースについては、自動二輪車駐車場や自転車等駐車場、災害用備蓄倉庫等として活用することも考えられること。

② 条例の構成

標準駐車場条例の構成に関わらず、本特例制度を実施するために必要な規定を整備するための特別の条例（「駐車場配置適正化条例」等）を定めることを妨げない。

以 上