

第1回施設デザインWG 駐車場法等の概要

- 0. 駐車場法等の概要
- 1. 駐車場法改正経緯
- 2. バリアフリー法等について
- 3. 機械式駐車装置について
- 4. 駐車場整備等関連予算
- 5. 関連政府方針等

0. 駐車場法の概要

駐車場法の概要

- 道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市機能の維持及び増進に寄与することを目的として、**昭和32年5月に駐車場法が制定**。
- この法律により、既成市街地内に都市計画として駐車場整備地区を指定し、路外駐車場の設置を促進し、また駐車場整備地区及びその周辺に建築される一定の規模及び用途の建築物については、駐車施設の附置義務を課することが可能となると同時に、駐車場の構造、設備あるいは管理についても、適切な水準を確保するための基準が定められたものである。

① 駐車場法の目的(第1条)

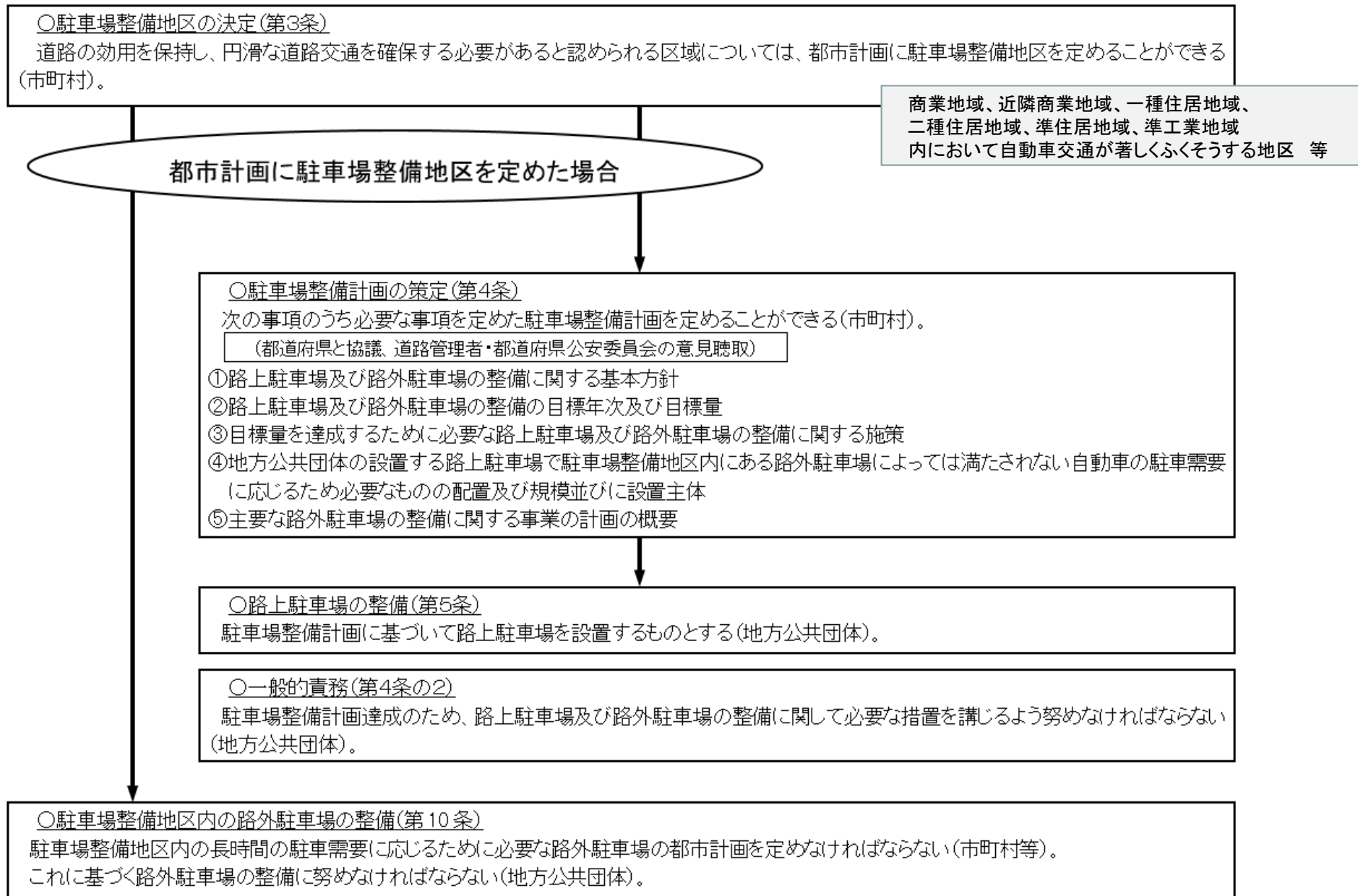
この法律は、都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とする。

② 用語の定義(第2条)

- (1) 路上駐車場 駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であつて一般公共の用に供されるもの
- (2) 路外駐車場 道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であつて一般公共の用に供されるもの
- (3) 自動車 道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車
 - ※自転車及び第一種原動機付自転車(50cc以下)は「自転車法」の対象
 - ※自動二輪車(普通自動二輪車、大型二輪車)は「駐車場法」の対象

駐車場法の概要

③ 路上駐車場及び路外駐車場の計画的整備



駐車場法の概要

④ 路外駐車場の整備等

○構造及び設備の基準(第11条)

一定の路外駐車場の構造及び設備は、一定の技術的基準に適合していなければならない。

路外駐車場管理者の届出の義務

○設置の届出(第12条)

一定の路外駐車場を設置する者(路外駐車場管理者)は、あらかじめ都道府県知事等にその設置を届出なければならない。

○管理規程の届出(第13条)

路外駐車場管理者は、管理規程を作成し、路外駐車場の供用開始後10日以内に都道府県知事等に届出なければならない。

○路外駐車場管理者の責務(第15条、第16条)

指導

監理

都道府県知事等の監督権限

○立入検査等(第18条)

○是正命令(第19条)

⑤ 附置義務駐車場

○駐車施設の附置義務(第20条、第20条の2)

地方公共団体は、建築物の新築等をしようとする者に対し、地域の自動車交通の状況等を勘案して条例で駐車施設の附置を義務付けることができる。

① 駐車場整備地区内、商業地域内、近隣商業地域内で条例で定める地区

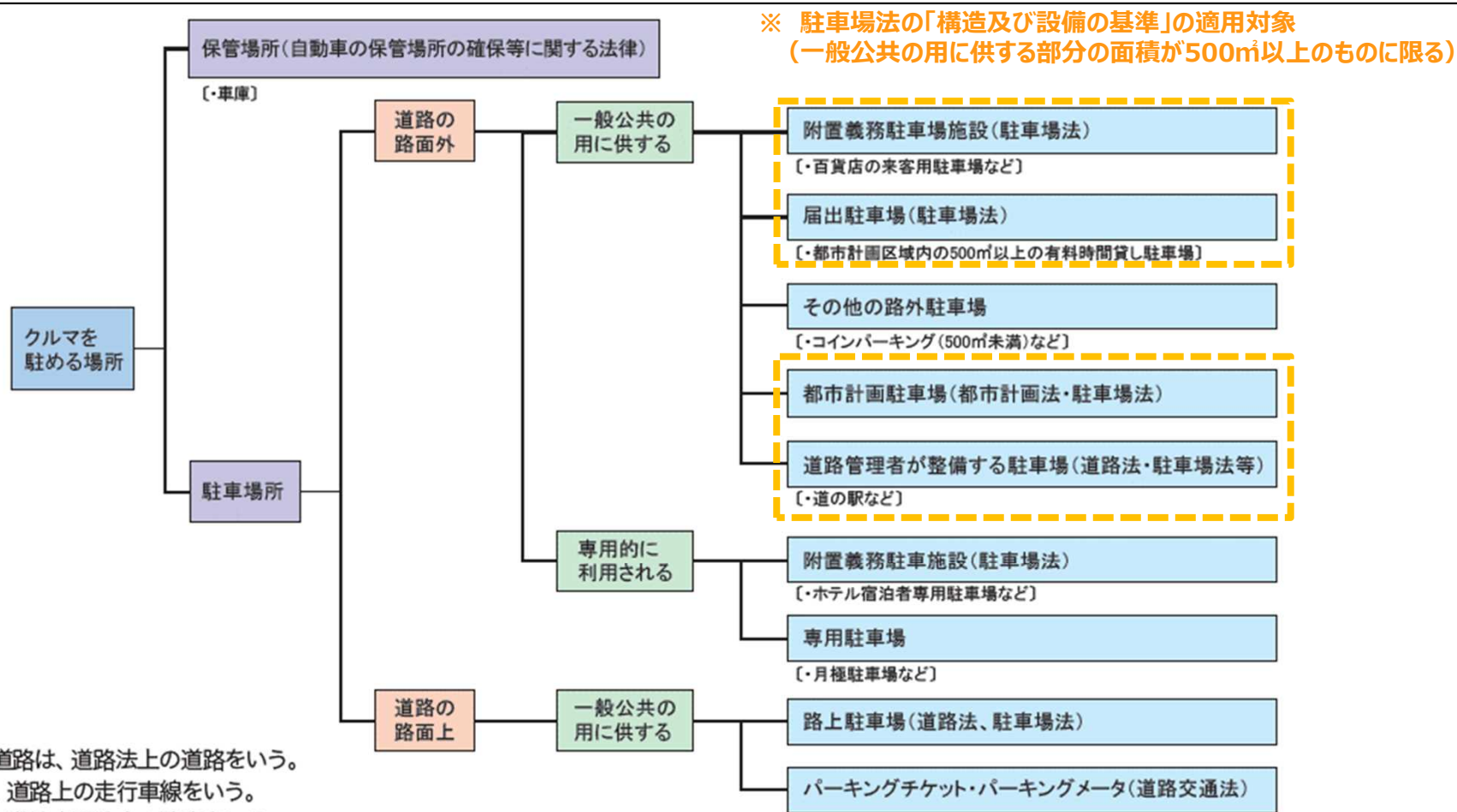
- ・ 延べ面積が2,000㎡以上で条例で定める規模
- ・ 延べ面積が2,000㎡未満であるが特定用途の延べ面積が条例で定める規模

② これらの周辺地域又は自動車交通がふくそうすることが予想される地域内で条例で定める地区

- ・ 特定用途(※)の延べ面積が2,000㎡以上で条例で定める規模

駐車場等の分類

- 一般に駐車場といわれるものを分類すると、概ね以下のとおり。
 - 駐車場法の「構造及び設備の基準」の適用を受けるのは、「一般公共の用に供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場」。
 - 自転車及び第一種原動機付自転車(50cc以下)は「自転車法」の対象
 - 駐車場法では「自動車※」(自動二輪車(普通自動二輪車、大型二輪車)を含む)が対象
- ※道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車



参考 自動車の種類(道路運送車両法・道路交通法)

自動車の種類

自動車の種類及び区分方法は道路運送車両法によるものと道路交通法によるものがあるが、自動車の検査、登録、届出、強制保険については道路運送車両法による分類が、運転免許、交通取締については道路交通法による分類が用いられている。

道路運送車両法

種 類			自 動 車								原動機付自転車		
			普 通 自 動 車	小 型 自 動 車			軽 自 動 車		大型特殊 自 動 車	小型特殊自動車		第1種原動機 付自転車	第2種原動機 付自転車
										農耕作業用	荷役運搬・土木建設作業用		
代表的な自動車			バス 大型トラック 大型乗用車	小型トラック 小型乗用車	3輪トラック	大型オートバイ	軽トラック 軽乗用車	オートバイ	ロードローラー ブルドーザー	農耕トラクター （注1）	フォークリフト シャベルローダー （注2）	ミニバイク	バイク
構 造	車 輪 数		4輪以上	4輪以上	3輪	2輪	3輪以上	2輪	制限なし	制限なし	制限なし	制限なし	2輪
	大きさ （m）	長 さ 幅 高 さ	4輪以上の小型自動車より 大きいもの	4.7以下 1.7以下 2.0以上	3輪の軽自動車より大きい もの	2輪の軽自動車より大きい もの	3.4以下 1.48以下 2.0以下	2.5以下 1.3以下 2.0以下	制限なし	制限なし	4.7以下 1.7以下 2.8以下	2.5以下 1.3以下 2.0以下	2.5以下 1.3以下 2.0以下
	エンジンの総排 気量（CC.）		同 上	660をこえ 2,000以下 （注 3）	660をこえる	250をこえる	660以下	125をこえ 250以下	制限なし	制限なし	制限なし	50以下	50をこえ 125以下
検 査			○	○	○	○	○	×	○	×	×	×	×
登 録			○	○	○	×	×	×	○	×	×	×	×
届 出			×	×	×	×	×	○	×	×	×	×	×
強 制 保 険			○	○	○	○	○	○	○	×	○	○	○

申請(手続) さきは次のとおり

運輸支局・・・普通自動車、小型自動車(小型特殊自動車を除く)、大型特殊自動車、
軽自動車(三輪以上を除く)

軽自動車検査協会・・・軽自動車(二輪を除く)

市区町村・・・小型特殊自動車、原動機付自転車

(注) 1. 最高速度35キロ未満のものに限る。

2. 最高速度15キロ以下のものに限る。

3. ジーゼル機関を用いるものについては総排気量の適用はない。

4. 原動機付き自転車等については、道路運送車両法上の届出義務はないが、条例により市区町村へ届出で、ナンバープレート(標識番号標)をつけることになっている。

道路交通法

種類	自 動 車							原動機付自転車
	大 型 自 動 車	中 型 自 動 車	普 通 自 動 車	大型自動2輪車	普通自動2輪車	大型特殊自動車	小型特殊自動車	
構 造 その他	・車両総重量 11トン以上 ・最大積載量 6.5トン以上 ・乗員定員 30人以上 のいずれかに該当する自動車	・車両総重量 5トン以上 11トン未満 ・最大積載量 3トン以上 6.5トン未満 ・乗車定員 11人以上 30人未満 のいずれかに該当する自動車	他のいずれにも該当しない自動車	総排気量 400ccをこえる2輪の自動車	総排気量50cc をこえ 400cc 以下の2輪の 自動車	小型特殊自動車の規格 をこえるもの	・長さ4.7m以下(注) ・幅 1.7m以下(注) ・高さ2.0m以下(注) 最高時速15キロ以下	二輪のもの及び総理大臣 が指定する三輪以上のもの (車室なしかつ輪距50cm 以下及び側面が開放されて いる車室を備え、かつ輪 距50cm以下): 50cc以下、 その他のもの: 20cc以下

(注) ヘッドガード等を備えた自動車で、ヘッドガード等を除いた部分の高さが2.0m以下のものについては、2.8m以下。

The Venn diagram illustrates the distribution of parking facilities across three categories: Urban Planning Parking Lot (都市計画駐車場), Designated Parking Lot (指定駐車場), and Roadside Parking Lot (路上駐車場). The numbers represent the count of facilities in each category and their intersections.

Category / Intersection	Count
Urban Planning Parking Lot (都市計画駐車場)	11.3
Designated Parking Lot (指定駐車場)	262.2
Roadside Parking Lot (路上駐車場)	0.05
Intersection of Urban Planning and Designated	10.7
Intersection of Designated and Roadside	61.6
Intersection of Urban Planning and Roadside	0.6
Intersection of Urban Planning and Designated (excluding Roadside)	189.9
Intersection of Designated and Roadside (excluding Urban Planning)	289.0

- 自動車保有台数 7830万台
- 自動車1万台当たりの駐車台数 704.4台

1. 駐車場法改正経緯

駐車場法に関する主な制度拡充経緯

昭和30年代に入って、自動車保有台数の増加、自動車交通量の増加に伴い、路上駐車の問題が起こり、路上駐車規制とともに、駐車施設を整備する必要性が生じる

● 昭和32年(1957年) 駐車場法制定

- ・ 駐車場整備地区を指定し、路外駐車場の設置を促進
 - ・ 駐車施設の附置義務制度
 - ・ 駐車場の構造、設備、管理について適切な水準の確保のための基準
- ※ 自動二輪車、軽自動車は占有面積が小さいことから対象外



● 昭和37年(1962年) 駐車場法の一部改正

- ・ 軽自動車を対象
- (外見上、一般の自動車と大差がないこと、所有台数の飛躍的な増加)



● 平成3年(1991年) 駐車場法の一部改正

- ・ 駐車場整備地区の対象区域の拡大
- ・ 駐車場整備計画の創設
- ・ 附置義務対象建築物の規模下限の引き下げ



● 平成6年(1994年) 標準駐車場条例の改正

- ・ 荷さばき駐車場の附置義務を可能



● 平成16年(2004年) 標準駐車場条例の改正及び駐車場法施行令の改正

- ・ 附置義務制度の性能規定化
- ・ // ローカルルールを採用
- ・ // 隔地駐車場の積極的な活用
- ・ 路外駐車場の出入口設置の緩和



● 平成17年(2005年) 駐車場管理規程例の策定

- ・ 駐車場の管理運営の適正化及び利用者の保護を目的



● 平成18年(2006年) 道路交通法の一部改正

- ・ 放置車両についての使用者責任の拡充、取締関係事務の民間委託

● 平成18年(2006年) 駐車場法の一部改正

- ・ 自動二輪車を法律の対象に追加、あわせて標準駐車場条例を通知



● 平成24年(2012年) 都市の低炭素化の促進に関する法律の制定

- ・ 附置義務駐車施設を計画的に集約化、あわせて標準駐車場条例を通知



● 平成26年(2014年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定

- ・ 路外駐車場の配置適正化
- ・ 附置義務駐車施設の集約化
- ・ 標準駐車場条例を通知



● 平成26年(2014年) 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定


- ・ 駐車場法施行令第15条に基づく大臣認定制度の下で、同条に規定する特殊の装置(機械式駐車装置)の構造・設備と併せて安全性を確保するために必要な機能についても一体的に認定を行う仕組みを構築
- ・ 安全機能に係る認証に際して第三者機関の技術的知見を活用する仕組み(登録認証機関制度)の創設
- ・ 標準駐車場条例を通知



● 平成28年(2016年) 駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定

- ・ 建築物である路外駐車場に設ける換気装置の能力に関する基準を緩和
- ・ 宿泊施設における附置義務駐車施設の柔軟化について通知
(観光地における隔地規定の積極的活用等)



- 平成30年(2018年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定
 - ・ 都市再生駐車施設配置計画制度の創設(駐車施設の附置義務の適正化)
 - ・ 標準駐車場条例を通知
 - 平成30年(2018年) 駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定
 - ・ 令第7条第2号に基づく大臣認定によって路外駐車場を設置することができる道路又はその部分を追加
 - 平成30年(2018年) 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定
 - ・ 路外駐車場の管理規程に定める駐車料金の額の定め方を変更
- 
- 令和2年(2020年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定
 - ・ 滞在快適性向上区域の設定(①路外駐車場の配置の適正化、②にぎわいの中心となる道路への出入口設置制限、③附置義務駐車施設の集約化等)
 - ・ 標準駐車場条例を通知

2. バリアフリー法等について

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律^{国土交通省}

- 平成18年、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)施行
- 法の対象に旅客施設、道路、建築物とともに**特定路外駐車場**も追加
- **新設の特定路外駐車場については、移動等円滑化基準への適合義務、既存のものについては、基準適合への努力義務を規定**

- ・ 特に既存の駐車場のバリアフリー化が進むよう、法の主旨の徹底、啓発等が必要
- ・ 特定路外駐車場における車いす使用者駐車施設については、その整備を進めるとともに、その**施設が適正に利用されるよう民間駐車場管理者や利用者に対して啓発**を働きかけ

■ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(抄)

(定義)

第二条

一～十 (略)

十一 特定路外駐車場 駐車場法第二条第二号に規定する路外駐車場(道路法第二条第二項第六号に規定する自動車駐車場、都市公園法(昭和三十一年法律第七十九号)第二条第二項に規定する公園施設(以下「公園施設」という。)、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。)であつて、自動車の駐車のために供する部分の面積が五百平方メートル以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するものをいう。

十二～二十八 (略)

■ 移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令(抄)

(路外駐車場車いす使用者用駐車施設)

第二条 特定路外駐車場には、車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設(以下「路外駐車場車いす使用者用駐車施設」という。)を一以上設けなければならない。ただし、専ら大型自動二輪車及び普通自動二輪車(いずれも側車付きのものを除く。)の駐車のための駐車場については、この限りでない。

2 路外駐車場車いす使用者用駐車施設は、次に掲げるものでなければならない。

一 幅は、三百五十センチメートル以上とすること。

二 路外駐車場車いす使用者用駐車施設又はその付近に、路外駐車場車いす使用者用駐車施設の表示をすること。

三 次条第一項に定める経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること。

(路外駐車場移動等円滑化経路)

第三条 路外駐車場車いす使用者用駐車施設から道又は公園、広場その他の空地までの経路のうち一以上を、高齢者、障害者等が円滑に利用できる経路(以下「路外駐車場移動等円滑化経路」という。)にしなければならない。

2 (略)

バリアフリー法改正の内容－概要－（令和2年改正）

※令和2年法改正の内容について、赤字は令和2年6月19日施行
青字は令和3年4月1日施行

1. 国が定める基本方針

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 基本構想の指針
- 情報提供に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- その他移動等円滑化の促進に関する事項
- 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の指針

2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

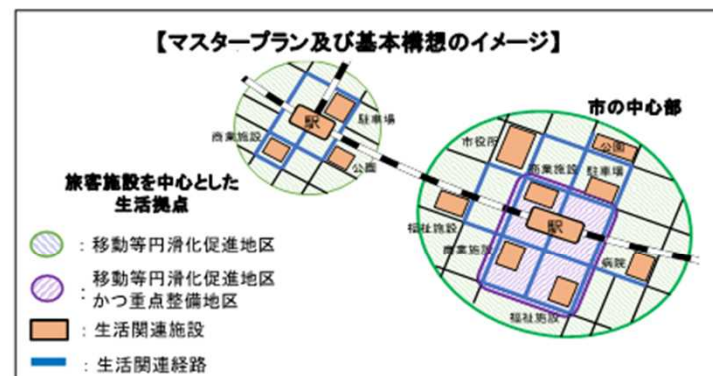
3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務
- 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
 - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守（新設等は義務、既存は努力義務）
 - ・他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
 - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
 - ・ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務（一定規模以上の公共交通事業者等）



4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・市町村が作成するマスタープランや基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
- ・基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業を位置づけることで、関係者による事業の実施を促進（マスタープランには具体の事業について位置づけることは不要）
- ・定期的な評価・見直しの努力義務



5. 当事者による評価

- ・高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握・評価（移動等円滑化評価会議）

バリアフリー法改正の内容－駐車場関係－（令和2年改正）

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載事項に「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用」等を追加

対象施設の例



（車両等の優先席）



（車椅子使用者用駐車施設）



（障害者用トイレ）

等

特定路外駐車場の管理者に求められる対応

- ★バリアフリー法上の新設特定路外駐車場（車いす使用者用駐車施設の設置が義務付けられた路外駐車場）の管理者は、利用者に対し、高齢者、障害者等が車いす使用者用駐車施設を円滑に利用するために必要となる適正な配慮について、広報活動及び啓発活動を行うことが求められます。
（努力義務）
- ★例えば、ポスターの掲示、館内放送等により、利用者への呼びかけを行うこと等が考えられます。

- 車椅子使用者に対応した機械式駐車装置について、「建築設計標準」では、配置や隙間、床のフラット化などの基準を定めている。

■機械式駐車装置

(出典：高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準)

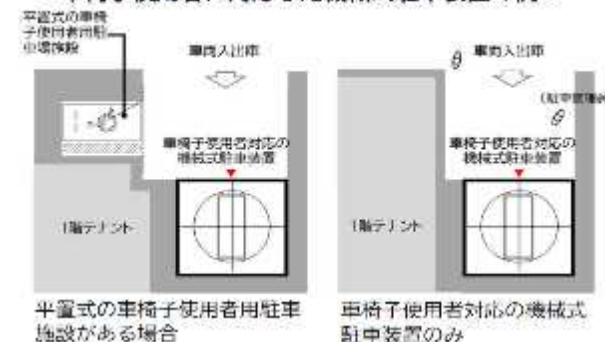
- 車椅子使用者用駐車施設は平置き式とすることが望ましいが、狭小敷地の場合等、やむを得ず機械式駐車装置で確保する場合には、駐車場管理員の配置や当該駐車装置の特性に応じた安全対策を講じる等、車椅子使用者の利用に支障がないものとする。

<設計例>



・車椅子利用者対応の機械式駐車装置の例（フルフラット化）

<車椅子使用者に対応した機械式駐車装置の例>



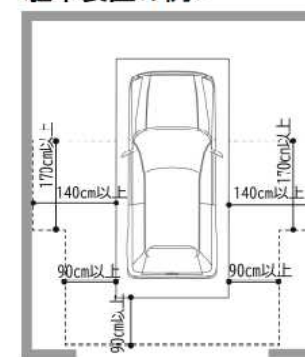
平置き式の車椅子使用者用駐車施設がある場合

車椅子使用者対応の機械式駐車装置のみ

留意点：車椅子使用者対応の機械式駐車装置について

- 車椅子使用者が駐車場の管理員の介助がなくても自力で乗降できるよう、駐車装置の操作盤は、車椅子使用者が容易に操作できる位置に設ける。
- 乗降スペースを車両の駐車位置の両側に設ける。乗降スペースの寸法は、車椅子の回転を考慮して幅140cm以上×奥行170cm以上とし、乗降スペースから機械式駐車装置の外まで車椅子が円滑に移動できる幅90cm以上の通路を確保する。
- 機械式駐車装置の段差及び床の隙間は2cm以下とし、幅は乗降スペースを含めて350cm以上とする。
- 通常の手椅子使用者用駐車施設と同様、高齢者、障害者等の見やすい位置に、容易に識別できる標識を設ける。
- 入庫可能な車両の高さは駐車場全体計画（平置き式等を含む）を考慮し設定する。

<車椅子使用者対応の機械式駐車装置の例>



■業界団体における取組

○公益社団法人立体駐車場工業会では、機械式駐車場技術基準により、車いす使用者対応駐車設備についての審査、適合証明を行っている。

車いす使用者対応駐車設備

取扱者（運転者）が車いす使用者である
駐車設備の特別要求事項を審査・証明

- ・通路幅：500mm ⇨ 900mm
- ・操作盤高さ：フローアレベル＋1000mm

注：同乗者が車いすの場合には前庭での降車



車いす使用者対応
認定のマーク

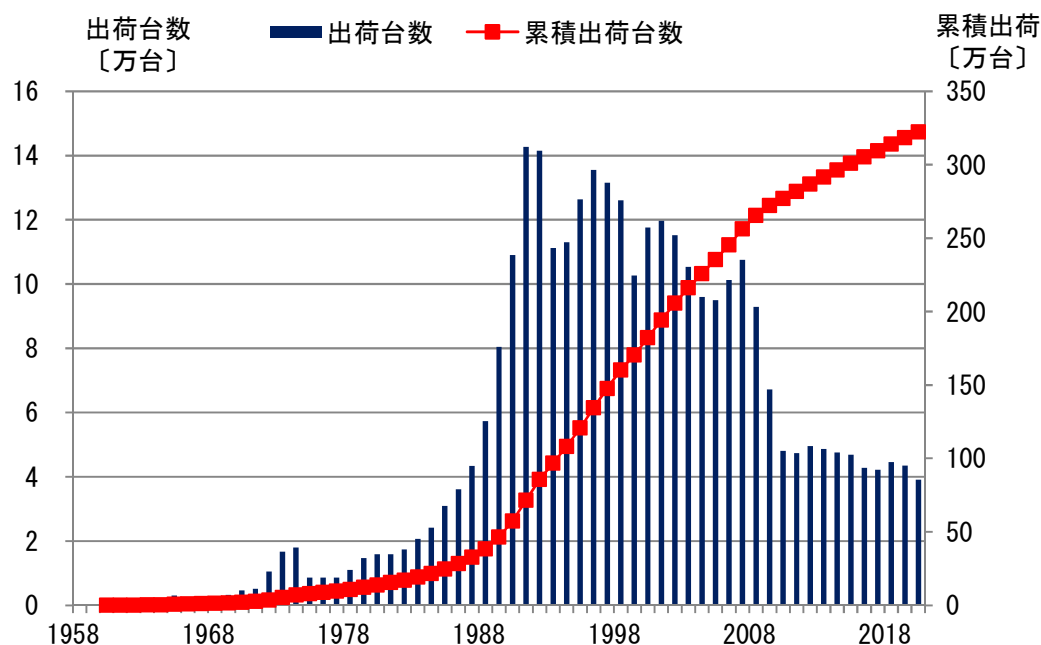


3. 機械式駐車装置について

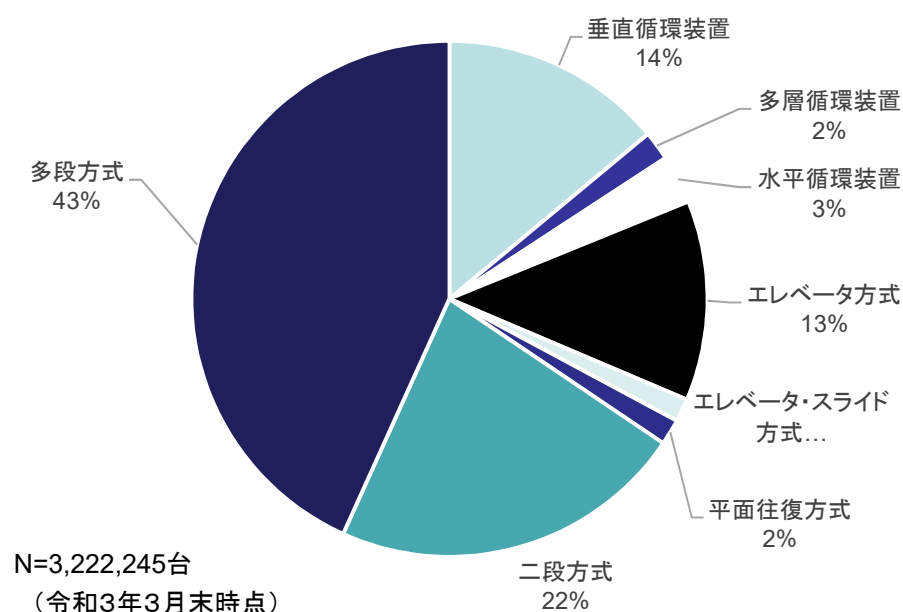
機械式駐車装置の普及状況

- 二段・多段方式、エレベータ方式を始め、様々な種類のものが存在。
- 限られた土地スペースを有効に活用可能なことから、1980年代後半から都市部で急速に普及（出荷累計は約58万台（令和3年3月末時点））。
- 時間貸し駐車場、商業施設等の公共用駐車場のほか、マンション等の専用駐車施設にも広く普及。

機械式駐車装置の
出荷台数の推移



機械式駐車装置の種類別
累計設置割合（台数）



- 平成19年度以降、一般利用者等の死亡・重傷に至った事故は、少なくとも47件発生。
- 発生場所としては、マンション駐車場が約6割を占め、利用者が自ら操作する使用形態での事故が多い。
- 発生状況としては、「装置内に人がいる状態で機械が作動」が約4割を占める。

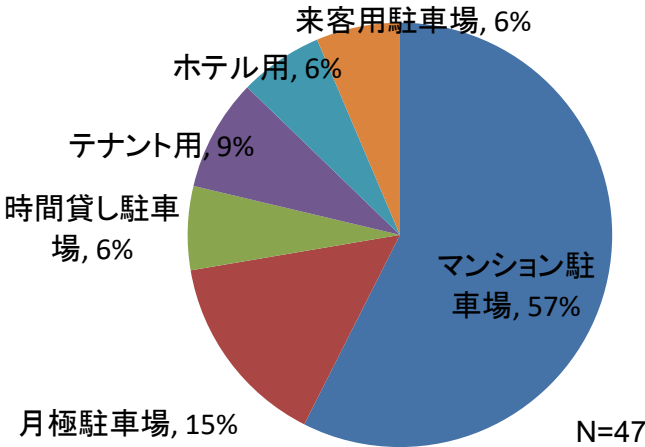
一般利用者等の死亡・重傷事故件数

平成19年度	1(0)
平成20年度	5(1)
平成21年度	2(1)
平成22年度	5(1)
平成23年度	2(1)
平成24年度	8(4)
平成25年度	3(2)
平成26年度	2(1)
平成27年度	4(1)
平成28年度	4(0)
平成29年度	0(0)
平成30年度	1(0)
令和元年度	5(0)
令和2年度	2(1)
令和3年度	3(1)
合計	47(14)

※括弧内は
死亡事故件数

(令和4年3月末時点)

死亡・重傷事故の発生場所(駐車場用途別)



死亡・重傷事故の発生状況と主な発生要因

	無人確認 不足	危険源への 接近	不適切な 自動車運転	外部侵入	不適切な 操作	機械・電気の 不良、劣化	障害物	合計
装置内に人がいる状態で機械が作動	14			2				16
人の乗降・歩行時の転倒・落下		8			1	1	1	11
作動中の装置に侵入・接触		6		1				7
車輛の入出庫時の衝突			8					8
装置の非常停止					1			1
その他		2			2			4
合計	14	16	8	3	4	1	1	47

機械式駐車装置の安全対策の動向

安全性に係る 基準等の制定

大臣認定制度の改正（駐車場法施行規則）【H26.12】

- ・ 駐車場法に基づく大臣認定制度の下で、装置の安全性についても一体的に審査・認定を行う仕組みを構築
- ・ 安全性に係る審査について第三者的な専門機関が審査を行う「登録認証機関」の制度を創設

J I S 規格の制定【H29.5】

- ・ 公益社団法人立体駐車場工業会が登録認証基準をもとに J I S 原案を作成。日本工業標準調査会の審議を経て、JIS規格（機械式駐車設備の安全要求事項（JIS B 9991））として制定。
- ・ 国際標準規格（ISO12100）に対応し、大臣認定制度の整合した安全基準が確立。

J I S 規格の改正【R5.5】

- ・ 産業標準化法に基づき、JIS規格の一部を改正。
- ・ 今回の改正では、リスクに応じた更なる安全性の向上を図るため、2019年改正の J I S B 9705-01（機械類の安全性-制御システムの安全関連部-）及び機械安全に関する J I S との整合を図っている。

安全確保の周知・啓発

機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドラインの公表【H26.10】

- ・ 製造者、設置者、管理者、利用者の各主体が取り組むべき事項をとりまとめ

機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドラインの「手引き」の公表【H28.9】

- ・ ガイドラインに示された各関係主体の取組を分かりやすく整理した「手引き」を公表

適切な維持管理

機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針の作成【H30.7】

- ・ 機械式駐車設備の適切な管理のために管理者等が行うべき事項、保守点検業者の選定に当たって留意すべき事項、保守点検契約に盛り込むべき事項のチェックリスト等を取りまとめた指針を作成。

機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針の「ガイドライン」の作成【H30.12】

- ・ 立体駐車場工業会が維持管理に関する指針の内容を解説した「ガイドブック」を作成。

機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン (H26. 3公表、H26. 10改定)

- 機械式立体駐車場の安全対策検討委員会(座長: 向殿政男 明治大学名誉教授)の検討成果を踏まえ、平成26年3月、「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」を公表し、消費者庁と連携して、関係団体に対して安全対策の強化及び適正利用の推進を要請。
- その後、消費者安全法に基づく消費者安全調査委員会において事故調査報告書がとりまとめられたことなどを踏まえ、同年10月、ガイドラインの改定(「5. 関係主体間の連携・協働による取組」の追加)を行い、関係団体に対して既設の装置に関する安全対策及び適正利用の一層の推進を要請。

1. 製造者の取組

- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保(ゲート、柵の設置等)
- 装置の稼動状況に対する視認性確保(操作盤の位置、モニター等)
- 安全性に配慮した操作方法(安全確認ボタン、緊急停止ボタン等)
- 人の転倒、転落等を防止するための開口部、障害物等の除去
- 装置のインターロック機能の確保、安全センサーの設置
- 非常時を想定した構造・設備の確保(退避場所、非常口等)
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等

2. 設置者の取組

- 1. の要件を満たす装置の使用
- 設置場所、気象条件、使用条件等を考慮した装置選択
- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保(ゲート、柵の設置等)
- 入出庫時の不要な人の立入抑止(子供の待機場所、荷物の積み下ろし場所等の確保)
- 装置内の視認性確保(照明設備の設置等)
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等

3. 管理者の取組

- 利用者に対する操作方法、注意事項等に関する書面説明の徹底
- 装置の安全確保のための維持保全、専門技術者による定期的な点検の実施
- 事故等発生時の対処
- 管理責任者の選任・明示及び実施方法等に関する文書作成・閲覧
- 委託契約等における実施主体・方法等の明示

4. 利用者の取組

- 装置の危険性を再認識した上での利用
- 他人の鍵、ボタン押し補助器具等の使用禁止
- 装置内の無人確認の徹底
- 運転者以外の乗降室外での乗降、やむを得ず同乗者が立ち入る場合の退出確認の徹底
- 乗降室内に長時間とどまらないこと

5. 関係主体間の連携・協働による取組

- 既設装置について、製造者、保守点検事業者、設置者、管理者、利用者の関係主体は協議の場を設け、連携・協働して安全対策に取り組むこと
- 製造者、保守点検事業者は、協議の場において、装置のリスク、安全な利用方法等について説明を行うこと。これを踏まえ、設置者、管理者は、利用者に対する説明の徹底を図るとともに、製造者、保守点検事業者の参画の下、利用者への教育訓練を実施すること
- 利用者は、教育訓練への参加等により装置のリスクを十分認識した上で、適正な利用を心がけること

○機械式立体駐車場の安全対策及び適正利用のさらなる推進のため、一般の方にも一層分かりやすくなるよう、ガイドラインに基づく安全対策の具体的な実践例や関連する過去の事故事例等を取りまとめ、写真やイラストも交えて解説を加えた手引きを作成。（平成28年9月公表）



イラスト2

ボタン押し補助器具の使用と装置内立ち入りが容易のために起きた死亡事故例



写真：外部者の侵入を防ぐ前面ゲートと柵の設置例



機械式立駐車場の安全対策は大丈夫ですか？

～管理者向け自己チェックシート～

機械式立駐車場では、利用者が機械に挟まれるなどの事故が発生しています。車を動かす動きの大きな力がかかるので、ひとたび事故が起きた場合には、重大な被害になってしまいます。

機械式立駐車場での事故を防ぐためには、利用者において適切な利用に努めて頂くことが重要であり、特に施設の駐車場管理者においては、管理者において安全対策を確立し、実施することが極めて重要です。

機械式立駐車場の安全対策が十分に行われているかどうか、チェックしましょう。

1. 装置内への人の侵入を防止するための措置が講じられていますか？

A (10点)

C (0点)

<input type="checkbox"/> 人形標識に横断線が設置されている利用車や歩行者が容易に気付くように、目立つ色のテープが貼られている (警告付可)	<input type="checkbox"/> 扉面や組立ボアンの設置面など、目立つ色のテープが貼られている	<input type="checkbox"/> 扉面に入る子供などが、容易に扉を開けられず、閉まっていることを確認できる
---	---	---

2. 装置内への人の閉じ込めを防止するための措置が講じられていますか？

A (10点)

C (0点)

<input type="checkbox"/> 利用者に対して無人運転禁止の表示が設置されている (警告付可)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近に設置するシールの貼り付けにより、利用車に対する無人運転を促している (警告付可)	<input type="checkbox"/> 無人運転を促すためのシールの貼り付けがない
--	---	--

3. 前の利用者が降りている状態で、次の利用者が乗り込んで操作しないための措置が講じられていますか？

A (10点)

C (0点)

<input type="checkbox"/> 扉面直下のカードリーダーにより利用車を確認できる状態になっている (警告付可)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近に設置するシールの貼り付けにより、利用者に対する無人運転を促している (警告付可)	<input type="checkbox"/> 無人運転を促すためのシールの貼り付けがない
--	---	--

4. 装置内の無人運転を徹底するための措置が講じられていますか？

A (10点)

C (0点)

<input type="checkbox"/> 扉面直下の利用車を確認するための利用車確認ボタンが設置されている (警告付可)	<input type="checkbox"/> 操作盤付近に設置するシールの貼り付けにより、利用車に対する無人運転を促している (警告付可)	<input type="checkbox"/> 無人運転を促すためのシールの貼り付けがない
--	---	--

5. 緊急時に装置を非停止するための工夫がされていますか？

A (10点)

C (0点)

<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンが設置されている (警告付可)	<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンは無いが、非常停止ボタンがないことを、利用車確認ボタンから手動停止することによっての装置の停止が可能な	<input type="checkbox"/> ボタン型確認装置の不適切な設置の使用によって、利用車確認ボタンから手動停止を行うことができない
---	---	--

者に対する説明は行われていますか？

車庫直上にあるジャンクション(車庫)

A (10点)

B (5点)

C (0点)

<input type="checkbox"/> 利用車確認等による説明が行われている	<input type="checkbox"/> 取組説明書等を交えて説明しているが、説明が不十分	<input type="checkbox"/> 取組説明書等を交えていない
---	---	--

車の利用を行う駐車庫場においては、乗組の取組に対して十分な説明を行う必要がある。

者に対する注意喚起は適切に行われていますか？

A (10点)

B (5点)

C (0点)

<input type="checkbox"/> 取組に有害な結果を及ぼす	<input type="checkbox"/> 取組に有害な結果を及ぼすシールの貼り付けや利用車でのパニック行動の発生等により、取組に有害な結果を及ぼしている	<input type="checkbox"/> 取組に有害な結果を及ぼしている
---------------------------------------	--	--

技術者による点検や整備は適切に行われていますか？

A (10点)

B (5点)

C (0点)

<input type="checkbox"/> 点検や整備を定期的に実施している	<input type="checkbox"/> 点検や整備を定期的に実施しているが、未対応がある	<input type="checkbox"/> 専門技術者による点検や整備が行っていない
---	---	---

一事故が発生したときの緊急連絡網を明示していますか？

A (10点)

B (5点)

C (0点)

<input type="checkbox"/> 緊急連絡網が明示されている	<input type="checkbox"/> 緊急連絡網が明示されているが、内容が不十分	<input type="checkbox"/> 緊急連絡網が明示されていない
--	--	---

管理者が明示していますか？

A (10点)

B (5点)

C (0点)

<input type="checkbox"/> 取組がわかりやすい説明書が用意されている	<input type="checkbox"/> 取組書が用意されているが、説明が不十分	<input type="checkbox"/> 取組書が用意されていない
---	--	---------------------------------------

利用車は、警報発出やジャンクションへへの急制動の機能などを備えて、機械式立駐車場の管理に貢献する必要があることと説明する。

安全対策の評価値は、下のロにチェックした数を入れて計算しよう。

ロ $\times 10$ 点 + B $\times 5$ 点 + C $\times 0$ 点 = 点

10点～0点(0点)未満の月：安全対策が十分に講じられていない。

・利用車による事故の発生に直接関係する原因が明らかでない。

5点～0点(0点)未満の月：安全対策が十分に講じられていない。

・全ての利用車(5点)以上で安全対策が、取組の取組が十分に講じられている。

・C (0点)の項目がある場合は、今すぐで安全対策の改善が必要と見なされる。

・結果として安全対策の取組が適切で、安全対策の取組が十分に講じられている。

0～4点(0点)：対策は不十分です。

・C (0点)の項目については、今すぐで安全対策の取組が必要と見なされる。

消費生活

国土交通省

国土交通省 立体駐車場事業工場の安全管理

管理者向け自己チェックシート

4. 駐車場整備等関連予算

事業名	対象・概要	補助額	
		自治体	民間事業者
都市構造再編集集中支援事業 (個別支援制度)	「立地適正化計画」に基づき、市町村や民間事業者等が行う一定期間内の都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的に、市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	<都市機能誘導区域内> 対象事業費の1/2	(間接補助) <都市機能誘導区域内> 国:1/3 地:1/3 民:1/3 <居住誘導区域内等> 国:9/30 地:11/30 民:10/30
		※概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする。	
都市再生整備計画事業 (社会資本整備総合交付金)	地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを総合的に支援し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的に、市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 4/10 等	(間接補助) 国:4/15 地:6/15 民:5/15
		※概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする。	
都市・地域交通戦略推進事業 (社会資本整備総合交付金)	都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立することを目的に、地方公共団体が策定した「立地適正化計画」、「低炭素まちづくり計画」等において位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 1/3 等	(間接補助) 国:1/3 地:1/3 民:1/3
		※概ね100台以上の駐車場を対象とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額とする。	
道路事業 (社会資本整備総合交付金)	都市計画道路整備に関する事業等として、地方公共団体が道路事業として実施する駐車場(道路附属物)の整備に対する支援。	対象事業費の 1/2 等	—

※ 個別施設に対する支援ではなく、地域のまちづくり計画等に対する支援となります。

※ 拡張も新設と同様です。自動二輪車を受け入れるための改良についても支援可能です。

5. 関連政府方針等

関連政府方針等

こどもまんなかまちづくり

「こども未来戦略方針」～ 次元の異なる少子化対策の実現のための「こども未来戦略」の策定に向けて ～（令和5年6月13日閣議決定）

(2) 子育てしづらい社会環境や子育てと両立しにくい職場環境がある

- こどもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるようにするため、こどもや子育て世帯の目線に立ち、こどものための近隣地域の生活空間を形成する「こどもまんなかまちづくり」を加速化し、こどもの遊び場の確保や、親同士・地域住民との交流機会を生み出す空間の創出などの取組の更なる拡充を図っていく必要がある。

まちづくりGX

経済財政運営と改革の基本方針2023（令和5年6月13日閣議決定）

（グリーントランスフォーメーション（GX））

まちづくりGXを含むインフラの脱炭素化を更に進めるとともに、森林吸収源対策等を加速する。

国土形成計画（全国計画）（令和5年7月28日閣議決定）

（広域的な生態系ネットワークの形成促進）

多様な機能を有する都市緑地の量・質の確保を通じたまちづくりGXの推進を図るとともに、人口減少による開発圧力の低下を好機と捉え、地域レベルで増加する低未利用土地やコンパクトなまちづくりにより生み出される余剰空間を緑地として活用しつつ、広域的な生態系ネットワークとして、森・里・まち・川・海のつながりを確保し、広域レベルで自然資本の量的拡大・質的向上を図ることが肝要である。

電気自動車（EV）への対応

2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和3年6月18日経済産業省等）

ア）電動車・インフラの導入拡大

充電・充てんインフラの不足は、電動車普及の妨げとなる。したがって、充電インフラについては、老朽化設備を更新するほか、既存のインフラを有効に活用できるサービスステーション（SS）における急速充電器1万基等、公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置し、遅くとも2030年までにガソリン車並みの利便性を実現することを目指す。この際、充電インフラの普及促進や規制緩和等により、最適な配置やビジネス性の向上を進めるとともに、充電設備の普及が遅れている集合住宅に対する導入を促進する。

キャッシュレス

成長戦略フォローアップ（令和元年6月21日閣議決定）

2025年6月までに、キャッシュレス決済比率を倍増し、4割程度とすることを目指す。

「キャッシュレス・ビジョン」（平成30年4月11日 経済産業省キャッシュレス検討会策定）

大阪・関西万博（2025年）に向けて、「支払い方改革宣言」として「未来投資戦略2017」で設定したキャッシュレス決済比率40%の目標を前倒し、高いキャッシュレス決済比率の実現を本検討会として宣言する。さらに将来的には、世界最高水準の80%を目指していく。