

駐車場に関する通知等

I. 標準駐車場条例の改正について

平成2年6月11日
建設省都再発第59号
都道府県の駐車場担当部
局長あて建設省都市局都
市再開発課長通知

標記については、近年の急速なモータリゼーションの進展に対応し、都市の駐車需要の実態に即した基準とするため、平成2年6月11日付け建設省都再発第58号をもって都市局長から都道府県知事及び政令指定都市市長あてに通達されたところであるが、駐車場条例の具体の基準等の設定及び運用に当たっては、当職と十分に連絡を取り合うとともに、今後左記事項に留意の上、各都市の駐車需要、駐車施設の整備状況等に応じて適切に対応することとされたい。

なお、貴管下市町村（政令指定都市を除く。）に対しても、この旨周知徹底方お願いする。

記

1. 附置を義務付ける駐車施設1台当たりの床面積について

標準条例第25条の注3において示した基準値は、全国の人口規模別の都市群における駐車需要の最小値を勘案して設定したものであり、どの都市においても概ね問題なく適用できるものであると思料される。

しかしながら、標準条例における基準値は、都市規模に応じた一応の目安を示したものに過ぎず、条例の制定に当たっては、各都市における効果・影響等についての十分な調査の下に適切な基準値を設定されたいこと。

2. 第25条第2項の適用について

標準条例第25条第2項において、特定の地区を限って異なる基準値を設けるとした趣旨は、大都市等においては、その地域によって駐車需要の発生及び建物規模の分布に大きな違いがあることが多いことにかんがみ、地区の特性に応じて適切な基準値を設定し、当該地区において必要な駐車施設の附置の確保を図ることとしたものである。

したがって、地区の指定及び基準値の設定に当たっては、十分な調査の下に、地区の実態を踏まえて行われたいこと。

3. 足切り制度の廃止について（第25条関係）

附置を義務付ける駐車施設の規模の算定に当たっては、従来の標準条例は、3,000㎡（特定用途は2,000㎡）を超える部分の床面積を対象にしていた（足切り制度）が、その対象とならない部分（3,000㎡又は2,000㎡以下の部分）に係る駐車需要の累積が実際の都市の駐車需要のかなりの割合を占めている実態があり、一律に足切りを行うことは、建築物から発生する駐車需要に見合った駐車施設の附置を義務付ける附置義務制度の趣旨・目的からして必ずしも適切とはいえないものである。

したがって、今回の見直しにおいては、足切り制度を廃止するとともに、附置義務の課される床面積の下限において、複数台数分の駐車施設の附置義務が課される事態を避けるため、延べ面積が6,000㎡までの建築物についての緩和措置を設けることとしたものである。

緩和措置の具体の設定に当たっては、駐車施設の整備の実態を十分に調査するとともに、駐車施設の整備の緊急性と負担の公平性を判断の上、行われたいこと。

4 駐車施設の附置の特例について（第30条関係）

今回の標準条例の改正により、駐車施設の附置を義務付ける建築物の規模の下限を引き下げることとするが、小規模敷地の建築物に附置義務を課すことは、

- ① 土地の利用が非効率になる。
- ② 駐車場の出入り口が随所に設けられ、交通障害の原因となる。
- ③ 建築物の設計上、過度の負担を強いることになる。

等のおそれがあるため、概ね1,000㎡以下の敷地の建築物に対しては、標準駐車場条例第30条の駐車施設の附置の特例について、柔軟に運用する等、特段の配慮を行われたいこと。

II. 駐車場法の一部改正について

平成3年11月1日
建設省都再発第99号
都道府県知事、政令指定
都市の市長あて建設省都
市局長通知

道路法及び駐車場法の一部を改正する法律（平成3年法律第60号）は平成3年5月2日に、道路法施行令及び駐車場法施行令の一部を改正する政令（平成3年政令第317号）は同年10月4日に、路外駐車場に関する届出等に関する省令の一部を改正する省令（平成3年運輸省・建設省令第2号）は同年10月28日にそれぞれ公布され、同年11月1日より施行されたところであるが、改正後の駐車場法（昭和32年法律第106号。以下「法」という。）及び関連する政令、省令の運用に当たっては、特に左記の事項に留意して、積極的にその目的の達成に努められるとともに、この旨を貴管下市町村に周知徹底方取り計らわれたい。

記

1. 国及び地方公共団体の責務について（法第2条の2関係）

(1) 改正内容について

近年の深刻な駐車場不足が、都市における中心市街地の活力低下、交通渋滞及び交通事故の増大等を招いている現状にかんがみ、国及び地方公共団体がそれぞれの立場で総合的かつ計画的に駐車場整備を推進することが求められている。

すなわち、駐車場行政に関係する機関が一致協力し、官民の適切な役割分担のもとに、駐車場の整備とともにその有効利用も併せて推進する等駐車場対策を総合的に推進することが必要である。

また、駐車場対策が、総合的な都市整備の一環として、駐車場整備計画の策定等を通じて計画的に推進されることが必要である。

このため、国及び地方公共団体の駐車場の総合的かつ計画的な整備の推進に関する責務を明確にしたものであること。

(2) 国及び地方公共団体の具体的な施策の分担について

① 駐車場対策を推進する場合には、各都市ごとの駐車場不足を背景として発生している都市機能の低下、交通混雑及び交通安全の低下等の状況を十分に考慮する必要があること、その都市の上位計画や都市計画、都市施策等との整合を図る必要があること等にかんがみ、駐車場対策を推進する第一義的な責務を有する主体は、市町村であるべきと考えられること。

したがって、市町村は、当該市町村における駐車場整備の必要性等の的確な把握に努め、必要に応じ、都市計画において駐車場整備地区（法第3条第1項）を定めるとともに、同地区に関する都市計画を定めた場合においては、駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを踏まえて、駐車場整備のマスタープランである駐車場整備計画（法第4条第1項）を定めること。

② 国及び地方公共団体は、必要な駐車場の都市計画決定、駐車場の整備に関する事業を推進するとともに、駐車場整備に係る補助、融資及び税制等の特例措置を活用し、民間等による駐車場整備の促進に努める責務を有すること。

また、地方公共団体は、必要に応じて、駐車場法第20条及び第20条の2の規定に基づく附置義務条例の制定等を行う責務を有すること。

2 駐車場整備地区について（法第3条関係）

(1) 改正内容について

従来、都市計画に駐車場整備地区を定めることができるのは、都市計画法第8条第1項第1号の商業地域又は近隣商業地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区を核とする地区としてきたところであるが、同号の住居地域又は準工業地域においても、商業地域又は近隣商業地域と同程度又はそれ以上に自動車交通のふくそうが著しい地域が増えてきている現状にかんがみ、住居地域又は準工業地域（同項第2号の特別用途地区で政令で定めるものの区域内に限る。）を駐車場整備地区の核となる地区に追加することとしたものであること。

この場合において、特別用途地区で政令で定めるものは、改正後の駐車場法施行令（昭和32年政令340号。以下「政令」という。）第1条の規定により、商業・業務系用途の集積の保護・育成を図るべき地区として都市計画上位位置付けられている小売店舗地区、事務所地区、娯楽・レクリエーション地区及び特別業務地区の4地区とされたところであること。

なお、駐車場整備地区の核となる地区の周辺の地区については、その用途地域のいかんにかかわらず、一定の要件に合致すれば、従前と同様、駐車場整備地区に含めることができるので念のため申し添える。

(2) 駐車場整備地区を定めるに当たっての留意点

駐車場整備地区は、重点的に駐車場整備を行うべき地域に関して定めるものであるが、同地区に関する都市計画が定められた場合、市町村に対する駐車場整備計画の策定義務（法第4条）、地方公共団体による駐車場整備計画に基づく路上駐車場の設置（法第5条）、建設大臣、都道府県知事又は市町村に対する路外駐車場に関する都市計画決定努力義務及び地方公共団体に対する都市計画駐車場整備義務（法第10条）並びに地方公共団体による附置義務条例の制定（法第20条、第20条の2）といった効果が生ずるものであること。したがって、総合的かつ計画的な駐車場対策を推進するため、自動車交通のふくそうが著しい地区など、駐車場整備の必要性等が顕在化している地区を中心に、積極的に駐車場整備地区を定めること。

3 駐車場整備計画制度の創設について（法第4条関係）

(1) 改正内容について

従来、駐車場整備地区においては、市町村は路上駐車場設置計画を定めることとされてきたが、路上駐車場のみならず路外駐車場も含めた駐車場の総合的かつ計画的な整備の推進を図ることが要請されてきていることから、当該地区の路上駐車場及び路外駐車場双方に係る総合的な駐車場整備に関するマスタープランである駐車場整備計画を定めることを義務付けることとしたものであること。

(2) 駐車場整備計画の内容について

駐車場整備計画においては、以下の①、②、③、④及び⑤に掲げる事項のうち、地域の実情に応じて必要な事項を定めること。

- ① 法第4条第2項第1号の「路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針」は、駐車場整備地区内における、駐車場問題の現況（駐車場不足を背景として発生している都市機能の低下、交通混雑、交通安全の低下等）及び当該現況を踏まえた市町村の駐車場対策に臨む基本方針を定めること。
- ② 法第4条第2項第2号の「路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量」は、駐車場整備地区内における当面の路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標とする年次を市町村の実情に応じて設定するものとし（おおむね10年後程度）、当該目標年次に向けての整備目標台数を設定すること。この場合、当該駐車場整備地区の駐車需要は、原則的には路外駐車場で吸収することが望ま

しいことに留意して設定すること。

なお、目標量には、道路交通法（昭和35年法律第105号）の規定に基づき公安委員会が設置するパーキング・メーター等は含まれないので念のため申し添える。

- ③ 法第4条第2項第3号の「路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策」は、駐車場整備地区内における路上駐車場及び路外駐車場の供給方針と、それに対する公共と民間の整備の分担及びそれぞれの整備を推進するための施策（公共駐車場の整備施策、民間駐車場の整備施策、建築行為に伴う駐車施設の附置に関する施策、駐車場の有効利用に関する施策等）等について定めること。
- ④ 法第4条第2項第4号の「地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体」については、従来の「路上駐車場設置計画」に該当するものであり、駐車需要はあくまで路外駐車場で吸収することが望ましいものであることから、路外駐車場によっては満たされない駐車需要に応ずるため必要な路上駐車場に限って定めること。また、当該路上駐車場の配置及び規模を定める場合においては、政令第2条に掲げるところにより定めること。
- ⑤ 法第4条第2項第5号の「主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要」は、駐車場整備計画の円滑な達成を図るために必要と判断される個別の路外駐車場の整備を地方公共団体としても特に推進していくために定めるものであり、都市計画駐車場やこれに準ずる特に重要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要を定めるものであること。具体的には、「主要な路外駐車場」とは、都市計画駐車場、法第12条の規定により届け出なければならない駐車場（以下「届出駐車場」という。）又は公的融資を受ける駐車場とし、以下の点に留意して、②の目標年次までに事業化が見込まれるものについて、その位置、規模及び事業主体等の個々の路外駐車場の計画の概要を定めること。

また、駐車場整備計画の策定後においても、路外駐車場の新設又は増設が発生することとなることとあり、これらのうち前記観点から適当と考えられるものを必要に応じて当該計画において「主要な路外駐車場」として位置付けるため、法第4条第2項第5号に掲げる事項については、年1回程度適当と定める時期に見直しを行うものとする。ただし、事業が完了し供用が開始された主要な路外駐車場について、その事業の完了をもって当該計画から削除することを意味するものではないので、念のため申し添える。

イ 駐車場整備計画策定前に整備された路外駐車場の取扱いについて

駐車場整備計画策定後に新設される主要な路外駐車場については、把握できる限りの全てを定めることとするが、駐車場整備計画策定前に設置された既存の駐車場については、定めないこと。

ロ 増設の場合の取扱いについて

駐車場の増設事業が行われる場合については、当該増設前の駐車場自体が主要な路外駐車場として駐車場整備計画に既に位置付けられているときは、当該増設部分の規模のいかんにかかわらず、増設前の駐車場に係る事業の計画の概要に付加して増設の事業に係る計画の概要を定めること。当該増設前の駐車場自体が駐車場整備計画に位置付けられていないときは、増設に伴い、都市計画駐車場として位置付けられる場合、届出駐車場として届出される場合又は公的融資を受けることとなる場合に限り、当該増設の事業に係る計画の概要のみを定めること。

- ハ 一般公共以外の用に供される部分（いわゆる月ぎめ駐車に供する部分）から一般公共の用に供される部分（いわゆる時間駐車に供する部分）への転用の取扱いについて単なる転用については、設備投資をほとんど要せず、「整備」に該当するとは言い難いこと等にかんがみ、定めないこと。

(3) 駐車場整備計画を定めるに当たっての留意点

① 駐車場整備計画を定めるに当たっては、身体障害者の運転する自動車について配慮するとともに、当該計画には3(2)に掲げるもののほか、駐車場整備の必要性等の状況に応じて、商店街等荷さばきの頻度が高い地区における荷さばき施設の整備の方針に関する事、集合住宅等における駐車施設の整備の方針に関する事等の事項を定めることができること。

② 関係機関との協議等について

市町村は、駐車場整備計画を定めるに当たっては、法第4条第3項の定めによるほか、以下の点に留意して関係機関との協議等を行うこと。

イ 市町村は、駐車場整備計画を定めるに当たっては、あらかじめ、地方運輸局長の意見を聴くとともに、当該計画を定めたときは当該地方運輸局長に遅滞なく当該計画を通知すること。

ロ 市町村は、駐車場整備計画を定めようとする対象区域内に日本国有鉄道清算事業団(以下「事業団」という。)及び事業団の出資する事業団の土地の処分に関する事業を行う法人の所有する土地が含まれている場合には、事業団と相互に緊密な連絡調整を行うとともに、事業団が策定する土地利用に関する計画等に関する事業団の意見に十分配慮すること。

ハ 市町村は、駐車場整備計画を港湾区域内の埋立地及び臨港地区において定めようとするときは、あらかじめ、港湾管理者の意見を聴くとともに、当該計画を定めたときは当該港湾管理者に遅滞なく当該計画を通知すること。

ニ 市町村は、駐車場整備計画を定めるに当たっては、法第4条第2項各号に掲げる事項について、あらかじめ、都道府県公安委員会の意見を聴くとともに、当該計画を定めたときは当該都道府県公安委員会に遅滞なく同項各号に掲げる事項について当該計画を通知すること。

ホ 市町村においては、駐車場整備計画を定めるに当たって、地域小売商業への影響に配慮するとともに、駐車場法担当部局と商工担当部局の間の調整により商業者からの意見を反映させ、商店街整備計画その他の地域の商業関連計画との整合を十分図ること。

ヘ 市町村においては、駐車場整備計画を定めるに当たって、道路担当部局と十分な調整を図ること。

ト 市町村は、駐車場整備計画の対象となる路外駐車場の設置主体(道路管理者を除く。)に対し、当該路外駐車場の設置に当たっては、あらかじめ、都道府県公安委員会と連絡調整するよう指導すること。

③ 駐車場整備計画の策定・公表の手続等について

イ 駐車場整備地区の見直しを要しない市町村については、法施行後速やかに駐車場整備計画の策定作業に着手し、遅滞なく公表すること。

ロ 新たに駐車場整備地区を指定し又はその見直しを要する既指定の市町村については、法施行後速やかに都市計画決定又は変更の準備及び駐車場整備計画の策定作業に着手し、原則として都市計画決定又は変更の告示に併せて公表すること。

ハ 駐車場整備計画の公表は、市町村の公報等に掲載することにより行うとともに、公表後は公衆の閲覧に供するものとする。

ニ 駐車場整備計画は、法第4条第2項第5号に掲げる事項に係る見直しのほか、必要に応じ、おおむね5年を目途に包括的な見直しを行うこと。なお、その際の留意点、公表の手続等については、当該駐車場整備計画の策定時の留意点、公表の手続等に準ずること。

4 駐車場整備連絡協議会の設置について

(1) 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、総合的かつ計画的な駐車場

整備の必要性に応じ、駐車場整備計画の策定その他当該地区における駐車場の計画的な整備の推進のために必要な連絡及び協議を行うため、都道府県、都道府県公安委員会、市町村及び当該市町村の区域内における道路の道路管理者を構成員とする駐車場整備連絡協議会を設置すること。

- (2) 駐車場整備連絡協議会は、必要に応じて、駐車場問題に関し学識経験を有する者その他駐車場の管理、運営に関係を有する者等の参加を求めること。また、小売商業に密接に関係する事項について協議がなされる場合は、商店街等の意見を反映させるため、市町村又は都道府県の商工担当部局の参加を求めること。

なお、当該協議会の庶務は、市町村（駐車場法担当部局）が行うこととする。

- (3) 駐車場整備連絡協議会の設置に際して、従来から同種又は類似の目的を持つ組織が存する場合においては、両組織の設置目的、審議内容等が重複しないように配慮すること。

5 駐車場整備計画の実施に係る地方公共団体の責務について（法第4条の2関係）

(1) 改正内容について

本条は、駐車場整備計画に基づく総合的かつ計画的な駐車場の整備の推進を担保するため、当該計画の確実な実施を地方公共団体の責務として具体的に規定しているものであること。

(2) 留意点

駐車場整備計画を定めた市町村には当該計画の全体について、都道府県には当該計画のうち法第4条第3項の規定に基づき協議を受けた範囲内の事項について、計画の遂行の義務が生じることとなること。ただし、本条は、一般的な計画達成の責務を規定したものであり、地方公共団体に対して直ちに個別特定の駐車場の整備について努力義務を課するものではないこと。

なお、国は、駐車場整備計画の策定について、具体的な関与は定められていないが、駐車場整備計画の達成が図られるよう、必要な助言、指導等を行っていき責務を有するところであるので、念のため申し添える。

6 路上駐車場に関する規定の整備について（法第5条等関係）

(1) 改正内容について

① 路上駐車場設置計画の廃止について

駐車場整備計画の創設に伴い、路上駐車場設置計画は廃止することとしたが、改正前の駐車場法（以下「旧法」という。）の規定により定められている路上駐車場については、道路法及び駐車場法の一部を改正する法律附則第2条の規定により、当面は引き続き有効であるが、今般の法改正の趣旨にかんがみ、可能な限り速やかに駐車場整備計画に移行すること。

② 深夜等料金不徴収規定の廃止について

深夜等料金不徴収規定については、今般の改正により、今日大都市の都心部を中心に、深夜等においても料金を徴収し、駐車回転率を高めることが適当である場合があることから、深夜等の料金徴収については、路上駐車場を設置する地方公共団体が路上駐車場の料金徴収に係る条例を定める際に判断することとし、全国一律の不徴収規定は廃止することとしたものであること。

(2) 路上駐車場についての留意点

① 路上駐車場の位置付けについて

路上駐車場については、道路の走行車線上に設けられるものであり、道路交通上の観点からは、必要性を勘案して、限定的に設置を許容されるべきものであると考えられることから、今般の改正後も、従来どおり路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応ずるための暫定的なものであるという位置付けは変更されないこと。

したがって、路上駐車場を設置する地方公共団体は、駐車場整備地区において、都市計画において定められた路外駐車場が整備されるに応じて、逐次当該路上駐車場を廃止すること。

なお、廃止する場合においては、あらかじめ都道府県公安委員会の意見を聴くこと。

② 路上駐車場の設置主体について

旧法の路上駐車場の設置主体は、原則として「道路管理者である地方公共団体」（指定区間内の一般国道にあつては都道府県又は指定都市、指定区域外の一般国道にあつては都道府県又は市）とされていたが、今般の改正により、道路法の規定に基づき道路管理者が道路上の自動車駐車場を設置することとなることから、法に基づき路上駐車場を設置する主体は、固有事務を執行する地方公共団体とされたものであること。

なお、路上駐車場を設置する地方公共団体は、道路法（昭和27年法律第180号）第20条の規定に基づき道路管理者と協議してその管理の方法を定めること。

③ 商工担当部局との連携について

地方公共団体においては、商店街・商業地域において路上駐車場を設置するに当たって、駐車場法担当部局と商工担当部局の間の調整により商業者の状況を十分把握し、商店街整備計画等との整合を十分図ること。

7 附置義務の強化について（法第20条関係）

(1) 改正内容について

今般の改正は、著しく拡大した駐車需要を建築物の敷地内において適正に吸収する必要があるところ、旧法の規定により建築物の延べ面積3,000㎡という規模を基準として附置義務を課すのであれば、その効果を十分期待し得ないことから、当該基準を見直すこととしたものであること。具体的には、

- ① 駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内において附置義務を課することのできる非特定用途建築物の条例で定める規模の下限を3,000㎡以上から2,000㎡以上に、
- ② ①の地域以外の一定の都市計画区域内において、附置義務を課することのできる特定用途建築物の条例で定める規模の下限についても、3,000㎡以上から2,000㎡以上に、それぞれ引き下げるものであること。

(2) 附置義務の強化についての留意点

建築物の建築者に対して適正な原因者負担を課す観点から、都市計画に駐車場整備地区を定めた都市についてはもとより、自動車交通のふくそうの著しい地区など駐車場整備の必要性等が顕在化している地区を含む都市のうち、附置義務条例未制定の都市にあつては、条例の制定に努めるとともに、既に制定している都市にあつては、「標準駐車場条例の改正について」（平成2年6月11日付け建設省都再発第58号建設省都市局長通達）に示したひな型を参考としてその見直しを進めること。なお、標準駐車場条例の今般の法改正に伴う改正については別途通達することとしているので念のため申し添える。

8 地方税法の改正について（道路法及び駐車場法の一部を改正する法律附則第7条関係）

(1) 改正内容について

地方税法においては、既に可決成立した一部改正法（平成3年法律第7号、平成3年4月1日施行）により、法第2条第2号に規定する路外駐車場（複数の階に設けられるもの、地下に設けられるもの又は自治省令で定める特殊の装置を用いて設けられるものに限る。以下「特定路外駐車場」という。）で都市計画において定められたもの（以下「特定都市計画駐車場」という。）の用に供する家屋（固定資産税にあつては、家屋及び償却資産）について、不動産取得税（当該取得が平成3年4月1日から平成5年3月31日までの間に行われたときに限る。）及び固定資産税（平成3年1月2日か

ら平成5年1月1日までの間に建設され、又は設置されたものの用に供するものに限る。)のそれぞれの課税標準を、地下に設けられる部分は2分の1に、地上に設けられる部分は3分の2とする軽減措置(固定資産税にあっては、当初5年度分に限る。)が講じられることとなっていること。

今般の改正は、これと併せて、特定都市計画駐車場以外の特定路外駐車場で、法第12条の規定による届出に係るもの(駐車場整備計画において、法第4条第2項第5号に掲げる事業として定められた事業に係るもので当該計画に従って整備されるものに限る。以下「特定届出駐車場」という。)の用に供する家屋(固定資産税にあっては、家屋及び償却資産)についても、不動産取得税(当該取得が平成5年3月31日までに行われたときに限る。)及び固定資産税(平成3年11月1日から平成5年1月1日までの間に建設され、又は設置されたものの用に供するものに限る。)のそれぞれの課税標準を、地下に設けられる部分は3分の2に、地上に設けられる部分は4分の3とする軽減措置(固定資産税にあっては、当初5年度分に限る。)を講ずることとするものであること。

(2) 不動産取得税及び固定資産税の軽減措置の特例の対象となる特定届出駐車場についての留意点

- ① 駐車場整備計画に定める「主要な路外駐車場」には、継続的に特定の者の利用に供される月ぎめ駐車場等は含まれず、したがって、不動産取得税及び固定資産税の軽減措置の特例は、月ぎめ駐車場等には適用されないこと。
- ② そもそも法第2条第2号の路外駐車場には、月ぎめ駐車場等は含まれず、「届出駐車場」も、駐車場のうち一般公共の用に供されるいわゆる時間駐車に供する部分の面積が500㎡以上である等一定の要件を満たすもののうち、月ぎめ駐車に供する部分を除外した時間駐車に供する部分に限定されるものであること。したがって、月ぎめ駐車に供する部分と時間駐車に供する部分が併設されている場合であっても、特定届出駐車場として不動産取得税及び固定資産税の軽減措置の特例の対象となるのは、当該駐車場のうち、法第12条の規定に基づく届出に係る一般公共の用に供される部分に限定されること。
- ③ 特定届出駐車場は、駐車場整備計画に従って整備されるものであることが要件とされており、駐車場整備計画策定前に設置された届出駐車場は含まれないものであること。
- ④ 駐車場の増設事業が行われる場合の既存部分(当該部分が駐車場整備計画に位置付けられていない場合に限る。)及び一般公共以外の用に供される部分(月ぎめ駐車に供する部分)のうち一般公共の用に供される部分(時間駐車に供する部分)に転用される部分は、駐車場整備計画に定められないことから、特定届出駐車場に該当しないこと。

9 路外駐車場に関する届出等に関する省令(昭和33年運輸省・建設省令第1号。以下「省令」という。)の改正について

(1) 改正内容について

法の運用を適正化するため、法第12条の届出を行う際の、省令で定める届出書の様式について以下の内容の改正を行った。

- ① 「境域面積」を「駐車場の区域の面積」とすること。(その意義については従前どおりとする。)
- ② 「駐車場の用に供する部分の面積」については、一般公共の用に供する部分とそれ以外の部分の双方がある駐車場に関しては、本来、前者のみが法律上の「駐車場の用に供する部分」に該当するところであるが、届出書にはそれぞれの部分の面積等を記載させることとする。
- ③ 従前の「駐車場の用に供する部分の面積」に加えて、車路等も含めた「駐車場の用に供する部分の面積」を記載させることとする。
- ④ 機械式駐車装置を用いる路外駐車場に関しては、当該駐車装置に係る「建設大臣の認定番号」等

を記載させることとする。

(2) 届出書作成等に当たっての留意点

- ① 「届出駐車場に係る駐車場法の運用と機械式駐車装置の安全性の確保について」（平成2年9月11日付け建設省都再発第66、67、68号建設省都市再開課長通達）において、時間駐車と月ぎめ駐車双方を取り扱う駐車場について、月ぎめ駐車に供する部分も含めて駐車用に供する部分の面積が500㎡以上であるならば、当該駐車場の設置者には駐車場法第12条の規定による届出義務があると解される旨通達したところであるが、今後は、上記改正に伴い、いわゆる時間駐車に供する部分のみの面積が500㎡以上である場合に限り、届出義務があると解して運用に当たること。
- ② 都道府県知事（指定都市にあっては、その長。以下同じ。）は、法第12条の届出に係る路外駐車場を設置する者（以下「路外駐車場管理者」という。）に対し、一般公共の用に供される部分（時間駐車に供する部分）と一般公共以外の用に供される部分（月ぎめ駐車に供する部分）とが併設される場合にあつては、8の税制上の特例措置の対象が一般公共の用に供される部分に限られること等を踏まえ、両部分を明確にして記載するよう指導すること。変更の届出についても同様とすること。
- ③ 都道府県知事は、路外駐車場管理者に対し、駐車用に供する部分の中に一般公共以外の用に供される部分がある場合にあつては、省令第1条第2号及び第3号の平面図において、一般公共の用に供される部分及び一般公共以外の用に供される部分それぞれの範囲を明確に分離して示すよう指導すること。
- ④ 都道府県知事は、税制上の特例措置（所得税・法人税）の対象となる路外駐車場の路外駐車場管理者に対し、当該特例措置の対象について、駐車場の用に供する部分（車路等を含む。以下同じ。）の床面積が2,000㎡以上又は駐車場が設置される建築物の床面積のうち当該駐車場の用に供する部分の床面積の占める割合が2分の1以上であることが要件となっていること等にかんがみ、建築物内の駐車場の用に供する部分の面積を明確にするよう指導すること。
- ⑤ 都道府県知事は、路外駐車場管理者に対し、特殊の装置に係る政令第15条の「建設大臣の認定」の概要（認定番号、特殊の装置の名称及び製造者名）を記載するよう指導すること。

Ⅲ．標準駐車場条例の改正について

平成3年11月1日
建設省都再発第103号
都道府県知事、政令指定
都市の市長あて建設省都
市局長通知

道路法及び駐車場法の一部を改正する法律（平成3年法律第60号）は平成3年5月2日に、道路法施行令及び駐車場法施行令の一部を改正する政令（平成3年政令第317号）は同年10月4日に公布され、いずれも同年11月1日より施行されたところであるが、それに伴い、「標準駐車場条例の改正について」（平成2年6月11日付け建設省都再発第58号建設省都市局長通達）の別添の標準駐車場条例（以下「標準条例」という。）の一部を左記のとおり改正したので、通知する。

本改正は、今般の駐車場法（昭和32年法律第106号）及び駐車場法施行令（昭和32年政令第340号）の一部改正により、路上駐車場に関する深夜等料金不徴収規定が廃止されたこと及び建築物に対する附置義務の基準が延べ面積3,000㎡から2,000㎡に引き下げられたことに伴い、それぞれ所要の改正を行う（標準条例第3条及び第5条関係並びに第25条関係）とともに、罰則規定における罰金の額について、制定時から現在までの物価水準の上昇及び他の法律等における類似の罰金の額等を勘案しつつ、引上げを行った（標準条例第35条関係）ものである。

今後、建築物における駐車施設の附置等に係る駐車場条例又はその一部を改正する条例を定めるに当たっては、本通達による改正後の標準条例を参考とするとともに、当職と十分に連絡を取り合うこととされたい。なお、これらの条例については、公布の日から施行することが望ましいが、この場合、施行後一定の期間内に建築物の新築、増築又は用途の変更の工事に着手した者については、新たな駐車施設の附置の基準を適用しないことが適当と考えられるので、所要の経過措置を講じられるよう申し添える。

また、貴管下市町村に対しても、本通達の周知徹底方取り計らわれたい。

<参 考>

・駐車場整備地区の都市計画の様式

〇〇都市計画駐車場整備地区の $\frac{\text{決 定}}{\text{変 更}}$ (〇〇市決定)

都市計画駐車場整備地区を次のように $\frac{\text{決 定}}{\text{変 更}}$ する。

面	積	備	考
約	ha		

「位置及び区域は計画図表示のとおり」

理 由

注1) 「面積」は、ha単位で記載すること。ただし10ha未満のものにあつては小数点以下第1位までを記載すること。

注2) 駐車場整備地区が数地域に分かれている場合は、それぞれの地域ごとの名称及び面積を「備考」欄に記載すること。

・駐車場の都市計画の様式

〇〇都市計画駐車場の $\frac{\text{決 定}}{\text{変 更}}$ (〇〇市決定)

都市計画駐車場を次のように $\frac{\text{決 定}}{\text{変 更}}$ する。

名 称		位 置	面 積	構 造	備 考
番号	駐車場名				
〇	〇〇駐車場	〇〇市〇〇町〇〇丁目	約 m ²	地上〇層 地下〇層	

「区域は計画図表示のとおり」

理 由

注1) 「自動車駐車場」と「自転車駐車場」とは別業とすること。

注2) 「位置」は、町丁目又は字まで記載すること。

注3) 「面積」は、駐車場の敷地の面積をいい、100m² (1,000m²未満のものにあつては、10m²) 単位で記載すること。

注4) 「構造」欄には、階層を記載すること。

注5) 「備考」欄におおむねの駐車台数及び出入口の箇所数を記載すること。

IV. 駐車場整備計画の策定について

平成 3 年 11 月 25 日
建設省都再発第 114 号
都道府県知事、政令指定
都市の市長あて建設省都
市局都市再開発課長通知

標記については、「駐車場法の一部改正について」（平成 3 年 11 月 1 日付け建設省都再発第 99 号建設省都市局長通達）をもって、その基本的事項について通達されたところであるが、その適用にあたっては、さらに左記事項に留意のうえ、遺憾なきようにされるとともに、すみやかに、この旨貴管下市町村に対し、ても周知徹底方取り計らわれない。

記

1. 駐車場整備計画策定の留意事項

① 駐車場整備地区と駐車場整備計画の関係

駐車場整備計画は、原則として駐車場整備地区毎に策定すること。ただし、土地利用状況、駐車特性等を勘察し、駐車場整備地区を複数の地区（以下、「分区」という。）に分けて、駐車場整備計画を策定することが適切な場合は、分区毎に駐車場整備計画を策定できること。この場合、その公表については、分区毎ではなく、駐車場整備地区全体を同時に行うことが望ましいこと。

② 「路上駐車場」及び「路外駐車場」の扱いについて

駐車場整備計画における「路上駐車場」及び「路外駐車場」については、駐車場法第 2 条第 1 号及び第 2 号に規定されているとおり、それぞれ一般公共の用に供される駐車場のみを指すものであり、継続的に特定の者が利用するいわゆる月ごめ駐車場等は含まれないものであること。一般公共の用に供される部分と専用的に使用される部分が併設される駐車場についても、前者のみが「路外駐車場」に該当すること。

③ 道路管理者との調整

道路管理者の整備による駐車場については、道路管理者が策定した当該駐車場に係る計画を踏まえ、駐車場整備計画に含めること。

2. 駐車場整備計画の内容

駐車場整備計画の策定にあたっては、以下の事項に留意の上、各駐車場整備地区の状況に合わせ、その内容は適宜取捨選択あるいは付け加えることができること。また、駐車場整備計画においては、駐車場整備地区（または分区）の区域について、位置、範囲及び面積を示すとともに、参考として当該区域を示す図面を添付すること。（当該図面については、公報等へ掲載する必要はないこと）。

① 「路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針」

当該駐車場整備地区における駐車需給の概況、駐車特性を示すとともに、駐車場不足を背景として発生している都市機能の低下、交通混雑及び安全性の低下等の駐車場問題の実態を示し、これを踏まえた今後の駐車場整備の基本方針を内容とすること。この場合、基本方針は、当該市町村の土地利用、都市施設等に関する都市計画に適合するように定めること。

さらに、必要に応じ、総合的な都市交通計画の一環として実施される駐車需要を削減する方策等、

駐車場整備以外の対策も含めた内容とすることができること。

② 「路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量」

目標年次はおおむね10年後程度とするが、必要に応じ、中間目標年次として5年後程度、長期目標年次として20年後程度を加えることができること。

また、目標年次の整備目標量については、現在の駐車需給、駐車特性及び将来の予測される駐車需要量を踏まえ設定すること。この場合、当該地区の状況、性格等により、平日あるいは休日のいずれか大きい将来の駐車需要量に基づくことが望ましいこと。

なお、路外駐車場に関する整備目標量は、将来の駐車需要量を満たすことが望ましいが、少なくとも現在の駐車場不足を背景として発生している都市の諸問題の状況を相当程度緩和する整備目標量は確保すること。

③ 「路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標量を達成するための必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策」

路外駐車場の整備に関する公共と民間の分担については、駐車需要の質及び量の観点から、公共と民間のそれぞれが分担する駐車場整備の基本的な考え方を示すこと。

駐車場の整備に関する施策については、目標年次までに当該地区内で実施されることが見込まれる施策について盛り込むこと。この場合、市町村独自の駐車場整備施策については、目標年次までに講じようとしている施策についても、記述すること。

④ 「地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体」

地方公共団体の設置する路上駐車場については、設置する路線名及び区間、設置主体、規模並びに供用開始予定年を別表1の様式を参考に記述すること。

また、路上駐車場の配置については、参考として図面により表示すること。（当該図面については、公報へ掲載する必要はないこと）。

⑤ 「主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要」

主要な路外駐車場については、駐車場名、整備主体、位置、規模、駐車場種別（都市計画駐車場、届出駐車場又はその他の駐車場別）及び供用開始予定年を別表2の様式を参考に記述すること。この際、増設される場合の規模欄には、当該増設分を記入することとし、その下段にかっこを付して駐車場整備計画策定前から存する既設分を記入すること。

規模が縮小する場合については、本表に記入する必要はないこと。

なお、当該「主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要」については、年1回程度見直しを行うこととされているが、その際、新規の事業がある場合には、当該事業の概要を別表2に追加し、当該駐車場整備計画策定の手続きに準じて公表すること。ただし、公報等への掲載については、新規に追加する事業に係る部分のみで差し支えないこと。

また、主要な路外駐車場の位置については、参考として図面により表示すること（当該図面については、公報等へ掲載する必要はないこと）。

別表1

路線名	区 間	設置主体	規 模	供用予定年

注) ・路上駐車場の位置については、別途地図に図示している。

別表2

駐車場名	整備主体	位 置	規 模	駐車場種別	供用予定年	備 考

注) ・主要な路外駐車場の位置については、別途地図に図示している。

V. 標準駐車場条例の改正について

平成6年1月20日
建設省都再発第3号
都道府県知事、政令指
定都市の市長あて建設
省都市局長通知

建築物における駐車施設の附置等について定める駐車場条例のひな型として、先に標準駐車場条例（平成3年11月1日付け建設省都再発第103号都市局長通達）を送付しているところであるが、近年の駐車問題に適切に対処するため、標準駐車場条例を別添のとおり改正したので通知する。今後、建築物における駐車施設の附置等に係る駐車場条例又はその一部を改正する条例を定めるに当たっては、本通達による改正後の条例を参考とするとともに、当職と十分に連絡を取り合うこととされたい。

なお、これらの条例については、公布の日から施行することが望ましいが、この場合、施行後一定の期間内に建築物の新築、増築又は用途の変更の工事に着手した者については、新たな駐車施設の附置の基準を適用しないことが適当と考えられるので、所要の経過措置を講じられるよう申し添える。

また、貴管下市町村（政令指定都市を除く。）に対しても、この旨周知徹底方お願いする。

VI. 標準駐車場条例の改正について

平成6年1月20日
建設省都再発第4号
都道府県、政令指定都市
の駐車場担当部局長あて
建設省都市局都市再開発
課長通知

標記については、近年の駐車問題に適切に対応し、都市の駐車需要の実態に即した基準とするため、平成6年1月20日付け建設省都再発第3号をもって、都市局長から都道府県知事及び政令指定都市市長あてに通達したところである。

本改正は、近年、貨物自動車等の荷物の積卸し等に伴う路上駐車が深刻化している状況にかんがみ、駐車場の附置について荷さばき駐車需要に対応するための所要の措置を講ずることを目的とするものである。

駐車場条例の具体の基準等の設定に当たっては、当職と十分に連絡を取り合うとともに、今後下記事項に留意の上、各都市の駐車需要、駐車施設の整備状況等に応じて適切に対応することとされたい。

なお、貴管下市町村（政令指定都市を除く。）に対しても、この旨周知徹底方お願いする。

記

一 荷さばきのための駐車施設の附置について（第25条の2関係）

(1) 標準駐車場条例第25条の2において、新たに貨物自動車等の荷さばきのための駐車施設の附置を位置付けている趣旨は、現行の制度に基づく附置台数の内数として荷さばきのための駐車施設の附置の台数を規定し、現在路上等で行われている積卸し等を当該建築物又は当該建築物の敷地内で行うことにより、道路交通の円滑化を図り、都市の機能の維持及び増進を図ることとしたものであること。

(2) 標準駐車場条例における基準値は、都市規模に応じた一応の目安を示したものであり、条例の制定に当たっては、各都市における効果・影響等についての十分な調査の下に適切な基準値を設定すること。

(3) 同条第1項ただし書き中、「当該建築物の敷地の面積が市長の定める面積を下回る場合」とした趣旨は、敷地の規模によっては荷さばきのための駐車施設の附置が著しく困難であり、建築そのものが不可能にあるおそれがあることから、あらかじめ市長が定めた面積以下の敷地に新築される建築物については荷さばきのための駐車施設の附置を免除することができることとしたものであること。

この場合において、市長が定める面積については、概ね1,000平方メートルを想定しているが、土地利用状況等地域の状況によっては、1,000平方メートルよりも低い値を設定することが適切である場合も考えられるので、地方公共団体において十分な調査の下に設定すること。

(4) また、「共同で荷さばきを行うための駐車施設の計画的な整備及び活用その他の代替措置により、荷さばきのための駐車施設の整備と同等以上の効力があると市長が認める場合」とした趣旨は、共同で荷さばきを行うための駐車施設の計画的な整備がなされ、これが活用されることが明らかな場合、敷地内で建築物のロケットバックや車寄せの整備により荷さばきのための十分なスペースがある場合等の代替的な措置がとられる場合には、市長の判断により荷さばきのための駐車施設の附置の免除又は附置すべき台数の緩和を行うことができることとしたものであること。

(5) ただし、荷さばきのための駐車施設の附置の免除又は附置すべき台数の緩和を行う場合であっても、標準駐車場条例第25条の規定により附置しなければならないとされる台数以上の駐車施設は確保される

必要があるので留意すること。

二 第25条の2第2項の適用について

標準駐車場条例第25条の2第2項において、特定の地区を限って異なる基準値を設けることとした趣旨は、都市内の駐車需要の発生及び建築規模の分布については、地域によって大きな違いがあることが多いことにかんがみ、地区の特性に応じて適切な基準値を設定し、当該地区において必要な荷さばきのための駐車施設の附置の確保を図ることとしたものであること。

したがって、地区の指定及び基準値の設定は、十分な調査の下に、地区の実態を踏まえて行うこと。

三 荷さばきのための駐車施設の規模について（第29条第4項関係）

- (1) 現行の制度における駐車施設の規模は、駐車台数1台につき幅2.3メートル以上、奥行5メートル以上としているが、今般、第29条第4項を設け、貨物自動車等の荷さばき駐車施設の規模については、幅3メートル以上、奥行7.7メートル以上とした上で、新たにはり下の高さが3メートル以上でなければならないこととしたものであること。この場合において、はり下の高さについては、通常都市内で貨物の運搬に利用される貨物車を対象として設定したものであり、当然のことながら、車路においても3メートル以上のはり下の高さを確保する必要があること。
- (2) 荷さばきの駐車施設について適切な規模を確保することに加えて、その効用を適切に発揮させるために、必要に応じ荷さばきスペースを設け、昇降機等荷さばきのための施設の配置への配慮が行われることが望ましいものであること。
- (3) 同項ただし書き中、「当該建築物の構造又は敷地の状態から市長がやむを得ないと認める場合」とした趣旨は、例えば、地下における荷さばきのための駐車施設の整備に際し、地下鉄計画等との関係から十分な規模を確保することが困難な場合等当該建築物の構造又は敷地の状態を勘案してやむを得ない場合は、市長の判断により、荷さばきのための駐車施設の規模の緩和を行うことができることとしているものであること。この場合において、規模の緩和については、荷さばきのための駐車に対する効力を可能な限り確保すべきことを念頭に置いて行うこと。

VII. 標準駐車場条例の改正について（技術的助言）

平成16年7月2日
国 都 街 第 1 7 号
都道府県知事、政令指定
都市の市長あて国土交通
省都市・地域整備局長通
知

建築物における駐車場施設の附置等について定める駐車場条例のひな型として、先に標準駐車場条例（平成6年1月20日付け建設省都再発第3号建設省都市局長通達）を送付しているところであるが、近年の駐車場問題に適切に対処するため、標準駐車場条例を別添のとおり改正したので通知する。

また、貴管下市町村（政令指定都市を除く。）に対しても、この旨周知徹底方願いする。

Ⅷ. 都市の交通実態に即した路外駐車場の整備を推進するための措置（駐車場出入口規定の弾力化及び駐車場附置義務の弾力化）について（技術的助言）

平成16年7月2日
国 都 街 第 1 8 号
都道府県、政令指定都市
の駐車場担当部局長あて
国土交通省都市・地域整備局
街路課長通知

標記については、規制緩和推進3か年計画等にも位置づけられているものであり、今般、路外駐車場の自動車の出入口に係る規制の合理化を図るため駐車場法施行令を改正するとともに、附置義務についてより柔軟かつ合理的な運用が図られるよう、平成16年7月2日国都街第17号をもって都市・地域整備局長から都道府県知事及び政令指定都市市長あて通知したところである。

以上の事項については、下記に留意の上、適切な制度の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 駐車場法の一部改正について

(1) 交差点等への出入口の設置（令第7条第2項及び第3項関係）

本改正により、交差点等への自動車の出入口の設置が国土交通大臣の認定により可能となるが、これは個々の案件ごとに国が交通への影響を評価し、交差点等に出入口を設置することにより交通への影響が抑制され円滑な交通処理ができることを確認した場合に限定して認定するものである。

国の認定にあたっては、あらかじめ、道路管理者や都道府県公安委員会と綿密な調整を図るところであり、また本認定が地方公共団体の事務である開発許可等と密接に関連することから、関係部局の協力が得られるよう、緊密な連絡調整を図られたい。

なお、国の認定に係る権限は、駐車場法施行規則第5条第2号に基づき、地方整備局等に委任されており、当該事務は地方整備局等において所掌することになるため、具体的な案件については、地方整備局等と適宜調整されたい。

(2) 出入口の隔離に係る規制の適用除外（令第7条第5項関係）

本改正により、自動車の駐車の用に供する面積が6000㎡以上の路外駐車場については、自動車の出入口が設置される道路が中央分離帯等により物理的に往復の方向別に分離されている場合は、出口と入口とを10m以上分離することを要しないこととなるものである。

2 標準駐車場条例の改正について

本改正は、建築物における駐車施設の附置等について、地区の交通特性や建築物の用途等に対応し、合理的できめ細かい基準を設定すること等により、良好な土地利用の促進と円滑な地区交通処理等を図ることを目的とするものである。駐車場条例の制定・運用にあたっての留意点は以下の通り。

(1) 附置を義務付ける駐車施設 1 台当たりの床面積（原単位）について （第 25 条及び第 25 条の 2 関係）

標準駐車場条例第 25 条等において示している原単位は、一応の目安を示したものに過ぎず、従来より、条例の制定にあたっては、各都市における効果・影響等についての十分な調査の下に適切な原単位を設定されたい旨示していたところではあるが、今般この趣旨を徹底し、地方公共団体の独自の政策判断に応じた設定を推奨するため、標準条例における原単位は、あくまでも参考である旨を明確にするためとして表現の適正化を図ったので、原単位の設置・変更にあたってはこの旨改めて十分に留意されたい。

(2) 特定の地区毎に別途の駐車施設附置に係る基準を設定することについて （第 25 条及び第 25 条の 2 関係）

標準駐車場条例第 25 条第 2 項及び第 25 条の 2 第 2 項において、特定の地区ごとに別途の基準値を設けることを可能とした趣旨は、地区の交通特性や建築物の用途等によって駐車需要の発生に大きな違いがあることに加え、既存駐車場の有効活用方策や地区内の交通処理計画の内容に応じ、新たに設置すべき駐車施設の量が変わること等から、基準の合理化を推進するものである。

したがって、別途の基準を設ける地区の設定及びその地区における基準値の設定にあたっては、十分な調査の下に、その地区の実態や地区交通計画等を踏まえて行われたい。

(3) 隔地における附置駐車施設について（第 30 条、第 30 条の 2 関係）

小規模な附置駐車施設が多数設置されることは、駐車場の出入口が随所に設けられることによる交通阻害や土地効率的な利用等の観点から問題が多い。このため、まちづくりや地区交通処理の方針と連動して、建築物及びその敷地以外の場所（いわゆる「隔地」）で駐車施設を確保する手法を採用し、駐車場施設の配置を戦略的に誘導することを積極的に検討されたい。

また、隔地で駐車施設を設置させる場合には、当該駐車施設の位置、規模等の必要な情報を把握するとともに、標準条例第 33 条及び第 34 条に規定される立入検査、措置命令の適切な運用等、当該駐車施設の機能が維持されるために措置を講ずることが望ましい。

なお、荷さばきに係る隔地附置については、共同荷さばきの設置を含めた地区内の適切な荷さばきに関する方針を検討した上で、取り扱いを決定することが望ましい。

IX. 「駐車場管理規程例」の策定について（技術的助言）

平成17年1月26日
国 都 街 第 6 4 号
都道府県、指定都市、
中核市、特例市の駐車
場担当部長あて国土
交通省都市・地域整備
局長街路課長通知

標記について、社団法人全日本駐車協会及び財団法人東京都道路整備保全公社の協力を得て、駐車場の管理運営の適正化及び利用者の保護を図るため、駐車場管理規程を定める際の参考となるよう別添のとおり「駐車場管理規程例」を定めたので、下記の事項に留意の上、管内の路外駐車場管理者への周知をお願いする。

記

I. 管理規程例を策定した背景

駐車場に車両を放置したまま、特に連絡もなく利用者が車両を引き取りに現れない、若しくは引き取りを拒否するという、いわゆる長期滞留車の問題が顕在化してきており、駐車場の収益圧迫の要因となるだけでなく、他の利用者への迷惑要因ともなっている。

今般、自動車リサイクル法が本格施行され、既存の車両についても廃車若しくは最初の車検時にリサイクル料金の負担を求められることになり、これを避けようとする所有者が駐車場に自動車を放置する行動も考えられる。

一方、駐車場管理者の中には、長期滞留車に対し、駐車場法16条（善管注意举证義務）の規定の存在ゆえに、長期滞留車に対して車両の移動を含め何らの措置を講ずることもできないと理解している向きも一部にある。加えて、法的に担保されていない限り、車両を廃棄することは刑法犯（器物損壊）に該当するものと理解されている向きもある。

このような状況の中、駐車場管理の現場では、極めて長期にわたり引き取りの見込みのない車両が保管されていたり、反対に、駐車場管理者において車両返却等の十分な努力がなされないうまま車両が廃棄等されている事例もあるものと推測される。

この管理規程例は、駐車場事業者と利用者との間の契約において長期滞留車の取り扱いを明確にしておくことが、長期滞留車問題対処のために必要かつ十分な事項であるとの認識のもと、個々の駐車場の管理規程を定める際に参考となる雛形を定めることにより、適切なルールに則った駐車場運営を促すとともに、駐車場利用者の利益の保護に資することを目的としている。

なお、この管理規程例は、上述のとおり各駐車場事業者が管理規程を定める際の参考として策定されたものであり、各駐車場において実際に管理規程を定めるにあたっては、駐車場法13条2項に列記された必要的事項以外については、各駐車場の管理運営の状況に応じて追加、削除若しくは変更して適用すべきことは当然である。

II. 駐車場管理規程の制定及び変更にあたっての留意事項等

[駐車場利用者への明示等]

管理規程が有効となる前提条件として、駐車場利用者が容易に認識できるよう管理規程を明示しておくこと。特に、利用者から連絡のないまま長期に置かれている車両は、管理規程により処分されることがある旨については、駐車券等にも明示しておくことが望ましい。

なお、駐車場法第12条に基づきいわゆる届出駐車場について、管理規程を変更した場合は、同法第13条4項により、変更から10日以内に都道府県知事等への届出が必要であるので注意されたい。

[警察への照会]

長期滞留車については、盗難車両等事件性を帯びた車両である可能性もあるので、管理規程に基づく手続と並行して、車両の特徴等について管轄の警察署に照会しておくことが望ましい。その際、警察から何らかの指示があれば、当然それに従うこと。

[車両の売却処分]

この管理規程例では、長期滞留車は最終的に売却処分、廃棄処分等がなされることになるが、軽自動車以外の自動車については、道路運送車両法による所有権登録制度が存在するため、所有者の了解がない状態で任意に売却することは事実上不可能であることに留意する必要がある。したがって売却をする場合は、裁判所による競売（民法497条）・所有権確認の訴え等の手続きを経る必要があると考えられる。

[車両処分の経過の記録等]

管理規程に基づく長期滞留車処理を進める上で、利用者等からの疑問、苦情等に応えるため、処理経過（利用者に対して発した通知の写しや駐車場の掲示を適正に行ったことを証明する写真等を含む）は詳細に記録・保存しておくことが必要である。

また、長期滞留車処理に関する知見の共有を図るため、当該記録についてはプライバシーに関わる情報を除外した上で、できる限り国土交通省街路課担当まで提出いただきたい。

[相談窓口]

管理規程、長期滞留車の処理その他駐車場の管理運営に関して不明点等があれば、国土交通省街路課駐車場担当において相談を受け付ける。

連絡先：国土交通省都市・地域整備局街路課
企画法制係長 田邊、駐車場係長 永田
(tel:03-5253-8415)

(別添)

駐車場管理規程例

1 名称

***駐車場

所在地 ○○県○○市○○区○丁目○番○号

2 駐車場管理者

(1) 所在地 ○○県○○市○○区○丁目○番○号

(2) 名称 ****駐車場株式会社

(3) 電話 ○○○ (○○○) ○○○○ (代表)

(4) 代表者 代表取締役社長 ○○○○

第1章 総則 (第1条-第6条)

第2章 利用 (第7条-第13条)

第3章 駐車料金及び算定等 (第14条-第17条)

第4章 引取りのない車両の措置 (第18条-第21条)

第5章 保管責任及び損害賠償 (第22条-第26条)

第6章 雑則 (第27条)

第1章 総則

(通則)

第1条 本駐車場 (以下「駐車場」という。) の利用に関する事項は、この規程による。

(契約の成立)

第2条 駐車場の利用者 (以下「利用者」という。) は、この規程を承認のうえ駐車場を利用するものとする。

(営業時間)

第3条 駐車場の営業時間は、毎日○○時から○○時までとする。

(時間制利用の利用期間)

第4条 駐車場の1回の利用 (定期駐車券による利用を除く。) は、駐車券を受け取った日から起算して7日目の営業時間終了時までを限度とする。ただし、やむを得ない場合には、駐車場管理者 (以下「管理者」という。) の判断によりこれを延長することができる。

(営業休止等)

第5条 管理者は、次の場合には駐車場の全部又は一部について、営業休止、駐車場の隔絶、車路の通行止及び車両の退避 (以下「営業休止等」という。) を行うことができる。

(1) 自然災害、火災、浸水、爆発施設又は器物の損壊、その他これ等に準ずる事故が発生し又は発生するおそれがあると認められる場合

(2) 保安上営業の継続が適当でないと認められる場合

(3) 工事清掃又は消毒を行うため必要があると認められる場合

(駐車できる車両)

第6条 駐車場に駐車することのできる車両 (自動二輪を含む。以下同じ。) は、積載物又は取付物を含めて長さ○.○m、幅○.○m、高さ○.○m及び重量○tを超えないものに限る。

第2章 利用

(駐車場の入出等)

第7条 車両が入庫するときは、入口管理事務所において駐車券の交付を受け、係員の指示する駐車位置に入庫するものとする。

2 車両が出庫するときは、出口管理事務所において係員に駐車券を返納し、駐車料金を納付し、出庫するものとする。

3 定期駐車券による利用者 (以下「定期駐車券利用者」という。) は、定期駐車券の確認を受けた後入出庫するものとする。

4 駐車場の管理上必要があるときは、出入口の一部を閉鎖することができる。

(駐車位置の変更)

第8条 管理者は、駐車場の管理上必要があるときは、駐車位置を変更させることができる。

(駐車場内の通行)

第9条 利用者は、駐車場内の車両通行に関しては、次の事項を守らなければならない。

(1) 徐行すること。

(2) 追い越しをしないこと。

(3) 出庫する車両の通行を優先すること。

(4) 警笛をみだりに使用することなく静かに運転すること。

(5) 標識、信号機の表示又は係員の指示に従うこと。

(遵守事項)

第10条 前条に掲げるものの他、利用者は駐車場において、次の事項を守らなければならない。

- (1) 所定の位置以外で喫煙したり、火器を使用しないこと。
- (2) 紙屑、ぼろ切れ、吸殻等のごみは各所定の容器に入れること。
- (3) 他の利用者の駐車位置、事務室、機械室、電気室、倉庫等の中にみだりに立ち入らないこと。
- (4) 運転者は控室において飲酒、賭け事、騒音を発する行為等をしないこと。
- (5) 場内において宿泊しないこと。
- (6) 車両を洗浄し、修理する場合は所定の場所において行うこと。
- (7) 場内の施設、器物、他の車両及びその取付物等に損傷を与えたり、事故が発生したときは直ちに係員に届け出ること。
- (8) 駐車中は必ずエンジンを停止し、車両から離れるときは窓を閉め、ドア及びトランクは施錠して盗難防止に努めること。
- (9) 場内では営業、演説、宣伝、募金、署名運動等の行為は絶対にしないこと。
- (10) その他業務又は他の利用者に迷惑となる行為をしないこと

(入庫拒否)

第11条 管理者は、駐車場が満車である場合は受付を停止するほか、次の場合には駐車を断り、又は車両を退去させることができる。

- (1) 駐車場の施設、器物、他の車両、その積載物や取付物を損傷したり汚すおそれがあるとき。
- (2) 引火物、爆発物その他の危険物を積載したり取り付けているとき。
- (3) 著しい騒音や臭気を発するとき。
- (4) 非衛生的なものを積載したり、取り付けているとき、または液汁をだしたり、こぼすおそれがあるとき。
- (5) その他駐車場の管理上支障があるとき。

(出庫拒否)

第12条 管理者は、次の場合には駐車した車両の出庫を拒否することができる。

- (1) 利用者が正当な理由なく駐車券を返納しないとき。
- (2) 利用者が出庫する場合に所定額の現金を納付しないとき、又は定期駐車券を提示しないとき

(事故に対する措置)

第13条 管理者は、駐車場において事故が発生し又は発生するおそれがある時は、車両の移動その他必要な措置を講ずることができる。

第3章 駐車料金及び算定等

(時間制駐車料金)

第14条 時間制駐車料金は、車両1台につき次の表のとおりとする。

時間区分	料金の額
普通時間 午前8時から午後11時まで	駐車時間30分(30分未満は30分に切り上げる) につき 金 円
夜間時間 午後11時から翌日の午前8時まで	駐車時間60分(60分未満は60分に切り上げる) につき 金 円

(消費税を含む)

(時間制駐車料金おける駐車時間)

第15条 時間制駐車料金を算出するための駐車時間(この条において「駐車時間」という。)は、入庫の際に駐車券に記載した時刻から出庫の時刻までの時間とする。この場合駐車場内での洗車、修理、駐車位置の変更等のため車両が駐車位置を離れている時間も駐車時間とみなす。

3 駐車時間が前条の普通時間区分又は夜間時間区分にまたがる部分については、入庫時の単位駐車料金を計算する。

(定期駐車券及び定期駐車料金)

第16条 定期駐車券を発行する場合には、利用者は管理者との間においてあらかじめ定期駐車契約を締結するものとする。ただし、定期駐車券の発行数については、駐車場の利用状況に応じて決定する。

(1) 料金

種類	有効時間	通用期間	料金
全日定期駐車券	午前0時から午後12時まで	1カ月	円
昼間定期駐車券	午前8時から午後8時まで		円
夜間定期駐車券	午後6時から翌日午前8時まで		円

(消費税を含む)

(2) 定期駐車券による駐車場の利用等については、定期駐車契約で定めるもののほか、以下に定めるところによる。

- ① 定期駐車券は、他人に譲渡、転貸してはならない。
- ② 駐車場が満車であるときは、定期駐車券利用者に対して駐車を断ることがある。この場合、定期駐車料金の割戻しはしない。
- ③ 利用者は毎月15日までに翌月分の駐車料金を管理者に持参するか、その指定人に支払わなければならない。
- ④ 定期駐車による利用者がその有効時間又は通用期間を超えて駐車した場合は、超過時間の駐車時間の算定は第14条の規定による。
- ⑤ 月の途中契約の場合は、その月の駐車料金は日割り計算とし、その月の分を前納する。また、月の途中解約の場合は、日割り計算した残額から所定の手数料を控除した額を返金する。ただし、第5条の規定に基づき営業休止をしたため、定期駐車券利用者が駐車することができない場合には、当該手数料は控除せずに返金する。
- ⑥ 定期駐車券利用者は、定期駐車契約において記載した車両の駐車目的以外に駐車場を利用してはならない。また、定期駐車券利用者が定期駐車契約において記載した車両を変更しようとする場合は、所定の変更届を事前に提出し、管理者の承認を得なければならない。
- ⑦ 定期駐車券利用者が、駐車場で著しく秩序を乱し、管理上支障を来すおそれがある場合は、管理者は、定期駐車契約を解除することができる。

(不正利用者に対する割増金)

第17条 時間制利用者(定期駐車券利用者以外の利用者をいう。以下同じ。)が、所定の駐車料金を支払わないで出庫したときは所定の駐車料金のほか、その2倍相当額の割増金を収受する。

2 定期駐車券利用者が、次の方法により定期駐車券を不正使用した場合は、定期駐車券を無効として回収し、かつ所定の駐車料金の他に、不正使用に係る時間制駐車料金の2倍相当額の割増金を収受する。

(1) 定期駐車契約において記載した車両以外の車両の駐車について定期駐車券を利用した場合

(2) 券面の表示事項を塗り消し、又は改変した場合

(3) 通用期間又は有効期間以外の時間に定期駐車券を不正に使用した場合

第4章 引き取りのない車両の措置

(引取りの請求)

第18条 時間制利用者が予め管理者への届出を行うことなく第4条に規定する期間を超えて車両を駐車している場合又は定期駐車券利用者が定期駐車契約の期間の終了、解約又は解除となった日から起算して7日を超えて車両を駐車している場合において、管理者はこれらの利用者に対して通知又は駐車場における掲示の方法により、管理者が指定する日までに当該車両を引取することを請求することができる。

2 前項の場合において、利用者が車両の引取りを拒み若しくは引取ることができないとき又は管理者の過失なくして利用者を確知することができないときは、管理者は、車両の所有者等(自動車検査証に記載された所有者及び使用者をいう。以下同じ。)に対して通知又は駐車場における掲示の方法により管理者が指定する日までに車両を引取することを請求し、これを引き渡す

ことができる。この場合において、利用者は当該車両の引渡しに伴う一切の権利を放棄したものとみなし、管理者に対して車両の引き渡しその他の異議又は請求の申し立てをしないものとする。

3 前2項の請求を書面により行う場合は、管理者が指定する日までに引取りがなされないときは引取りを拒絶したものとみなす旨を付記することができる。

4 管理者は、第1項の規定により指定した日を経過した後は、車両について生じた損害については、管理者の故意又は重大な過失によるものを除き、賠償の責を負わない。

(車両の調査)

第19条 管理者は、前条第1項の場合において、利用者又は所有者等を確知するために必要な限度において、車両(車内を含む。)を調査することができる。

(車両の移動)

第20条 管理者は、第18条第1項の場合において、管理上支障があるときは、その旨を利用者若しくは所有者等に通知し又は駐車場において掲示して、車両を他の場所に移動することができる。

(車両の処分)

第21条 管理者は、利用者及び所有者等が車両を引取ることを拒み、若しくは引取ることができず、又は管理者の過失なくして利用者及び所有者等を確知することができない場合であって、利用者に対して通知又は駐車場における掲示の方法により期限を定めて車両の引取りの催告をしたにもかかわらず、その期限内に引取りがなされないときは、催告をした日から3カ月を経過した後、利用者へ通知し又は駐車場において掲示して予告した上で、公正な第三者を立ち会わせて車両の売却、廃棄その他の処分をすることができる。この場合において、車両の時価が売却に要する費用(催告後の車両の保管に要する費用を含む。)に満たないことが明らかである場合は、利用者へ通知し又は駐車場において掲示して予告した上で、引取りの期限後直ちに公正な第三者を立ち会わせて車両の売却、廃棄その他の処分をすることができる。

2 管理者は、前項の規定により処分した場合は、遅滞なくその旨を利用者に対し通知し又は駐車場において掲示する。

3 管理者は、第1項の規定により車両を処分した場合は、駐車料金並びに車両の保管、移動及び処分のために要した費用から処分によって生じる収入があればこれを控除し、不足があるときは利用者に対してその支払いを請求し、残額があるときはこれを利用者へ返還するものとする。

第5章 保管責任及び損害賠償

(保管責任)

第22条 管理者は、利用者へ駐車券を渡したときから同券を回収するときまで(定期駐車券による利用にあつては、定期駐車券を確認して車両入庫させたときから同券を確認して出庫させたときまで)、車両の保管責任を負う。

2 管理者は、出庫の際に駐車券を回収して(定期駐車券による利用にあつては、定期駐車券を確認して)車両を出庫させた場合において、管理者に故意又は重大な過失がある場合を除き、その車両に関する責任を負わない。

(利用者に対する損害賠償責任)

第23条 管理者は、車両保管にあたり、第25条の規定による場合及び善良な管理者としての注意を怠らなかつたことを証明する場合を除き、車両の滅失又は損傷について、当該車両の時価、損害の程度を考慮してその損害を賠償する責を負う。

(車両の積載物又は取付物に関する免責)

第24条 管理者は、駐車場に駐車する車両の積載物又は取付物に関する損害については、賠償の責を負わない。

(免責事由)

第25条 管理者は、次の事由によって生じた車両又は利用者の損害については、管理者に故意又は重大な過失がある場合を除き、賠償の責を負わない。

- (1) 自然災害その他不可抗力による事故
- (2) 当該車両の積載物又は取付物が原因で生じた事故

(3) 管理者の責に帰することのできない事由によって生じた衝突、接触その他駐車場内における事故

(4) 第5条の規定による営業休止等の措置

(5) 第13条の規定による措置

第26条 管理者は、利用者の責に帰すべき事由により損害を受けたときは、その利用者に対してその損害の賠償を請求するものとする。

第6章 雑則

(この規程に定めない事項)

第27条 この規程に定めない事項については、法令の規定に従って処理する。

X. 駐車場法の一部改正等について（技術的助言）

平成18年11月30日
国 都 街 第 4 6 号
都道府県知事、政令指定
都市の市長あて国土交
通省都市・地域整備局長
通知

都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律（平成18年法律第46号。以下、「改正法」という。）は平成18年5月31日に、都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令（平成18年政令第350号）及び都市計画法施行規則及び駐車場法施行規則の一部を改正する省令（平成18年国土交通省令第104号）は同年11月6日にそれぞれ公布され、同年11月30日に施行されたところである。

これらの法令による改正後の駐車場法（昭和32年法律第106号。以下、「法」という。）及び関連する政令、省令の運用に当たっては、特に下記の事項に留意して、適切な対応をお願いします。

なお、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をお願いします。

記

1. 改正内容について

従来、駐車場法の対象に自動二輪車（道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第9号に規定する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。）をいう。以下、同じ。）が含まれていなかったが、近年の自動二輪車駐車問題に対応するため、自動二輪車を対象に追加する法改正を行ったものである。

このことにより、国及び地方公共団体は、自動二輪車を含む自動車の駐車のための施設の総合的かつ計画的な整備の推進が図られるよう努める責務が生じた。さらに、自動二輪車駐車場の需要等を勘案した駐車場整備地区の決定及び駐車場整備計画の策定がなされるとともに、建築物の新築又は増築の場合の自動二輪車のための駐車施設の附置を条例により義務づけること等が可能となった。また、一定の自動二輪車駐車場について、構造及び設備の基準への適合や設置の届出等が義務づけられることとなった。

2. 既存駐車場に関する経過措置について

改正法施行時に現に存する一定の駐車場について、法第11条の規定による基準適合義務、法第12条及び第13条の規定による届出義務に関し、施行の円滑化を図るため、改正法附則第4条において、一定の経過措置を講じている。

ただし、この経過措置により法第11条の規定が適用されなかった既存駐車場についても、改正法施行後に増築、改築等を行う場合には、この経過措置が適用されなくなり、同条の規定による基準適合義務が生じることになる。また、法第12条及び第13条の規定に関しては、路外駐車場管理者の責務の明確化と都道府県知事等による監督の必要性から、法施行後三月以内に設置の届出及び管理規程の届出を行うことが義務づけられており、これらの届出がなされない場合には罰則の規定が適用される。

以上については、円滑な法施行の観点から特に重要であり、貴管内の駐車場管理者に対して、法令に基づき必要な手続きをとるよう周知及び指導の徹底をお願いします。

3. 標準駐車場条例の改正について

建築物における駐車施設の附置等について定める駐車場条例のひな形として、平成16年7月2日付け国都街第17号国土交通省都市・地域整備局長通知により標準駐車場条例を送付しているところであるが、今般の法改正に伴い、自動二輪車のための駐車施設の附置等について定めるよう別添のとおり改正したので送付する。

X I . 駐車場法の一部改正等について（技術的助言）

平成18年11月30日
国 都 街 第 4 7 号
都道府県、政令指定都市
の駐車場担当部局長あて
国土交通省都市・地域整
備局街路課長通知

「駐車場法の一部改正等について」（平成18年11月30日付け国都街第46号国土交通省都市・地域整備局長通知。以下、「局長通知」という。）をもって、駐車場法の一部改正の趣旨、留意事項等について通知しているが、さらに下記に留意の上、自動二輪車駐車場の整備、その他関連する駐車場施策の推進を図るようお願いする。

なお、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をお願いする。

記

1. 駐車場の需要及び供給の現況等の把握について

従来、四輪車（道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第9号に規定する自動車のうち、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。）以外のものをいう。以下、同じ。）を対象に駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを把握し、駐車場法（以下、「法」という。）に基づく施策を実施することとなっていたが、自動二輪車が法の対象となったことに伴い、自動二輪車の駐車場の需要及び供給の現況等を適確に把握し、それを踏まえた施策の実施をお願いする。

加えて、本年6月の改正道路交通法の施行に伴い、違法路上駐車取締の強化が行われたことから、荷さばき車両等も含めた都市の駐車の現状を把握し、必要に応じ、駐車場整備計画の策定・改訂及びそれに基づく駐車場整備推進などの施策を実施することが適当である。

2. 標準駐車場条例の改正について

局長通知で示した標準駐車場条例第25条の3において、附置を義務づける自動二輪車駐車施設1台当たりの床面積（原単位）を、一応の目安として示したが、自動二輪車の利用状況は、都市又は地区により異なるものであり、自動二輪車駐車場の需要等を適確に把握し、適切な原単位を設定の上、地域の状況に応じた適用を図るようお願いする。

3. その他

自動二輪車駐車場の整備を進めるため、地方公共団体又は民間が整備する一定の駐車場に対しては国の助成制度もあるので、積極的な活用をお願いします。

また、法は、自動二輪車駐車施設と四輪車駐車施設とを、併せて整備する場合、独立して整備する場合のいずれも想定しているが、さらに、道路交通の円滑化のためには、自動二輪車だけでなく原動機付自転車や自転車の駐車対策と一体的に進めることも重要である。したがって、立地状況等に応じ、四輪車駐車施設との併設や自動二輪車専用の駐車場のほか、原動機付自転車や自転車の駐車施設と組み合わせた駐車場の整備を検討するとともに、それぞれの場合に応じた助成制度の活用を検討をお願いします。

XII. 自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて

平成22年4月20日
国 都 街 第 6 号
都道府県、政令指定都市担
当部局長あて国土交通省都
市・地域整備局街路交通施
設課長通知

各位におかれましては、日頃より自転車駐車場行政の推進に御尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動二輪車の駐車対策については、従前より、駐車場政策担当者会議等において、各位に対し、その推進を図られるよう周知を行ってきたところですが、未だに不足しており、その充実が求められております。各位におかれては、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（以下「自転車法」という。）に基づく自転車駐車場の整備等の取組みが進められているものと認識していますが、自転車駐車場における自動二輪車の受入れについても積極的に進めていくことが必要と考えられます。

自転車法では自動二輪車は対象外とされていますが、各地方公共団体においては、自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づける改正等を行うことにより、自転車駐車場における自動二輪車の受入れが可能であり、また、このような事例があること（別添事例紹介資料参照）について十分に御認識いただくとともに、慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しく御願申し上げます。

なお、自転車駐車場における自動二輪車の受入れに当たっては、当該自転車駐車場の構造、必要な設備等について、建築基準法、消防法等の関係法令への対応が必要となる場合がありますのでご留意下さい（参考資料参照）。

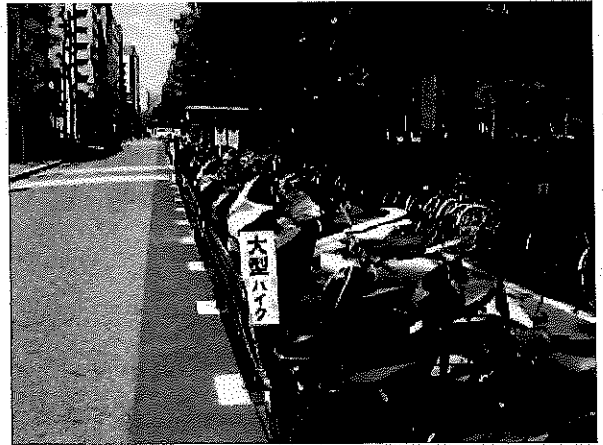
以 上

■ 自転車駐車場において自動二輪車の受け入れを工夫している事例

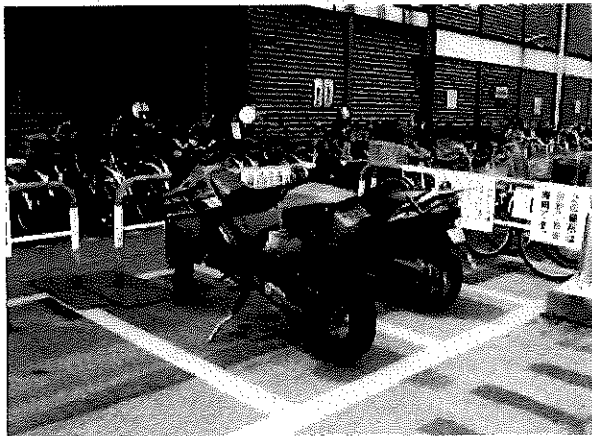
仙台市、東京都大田区、さいたま市、川崎市等で実施中



仙台駅西口駐輪場(仙台市)



小町自転車等駐車場(広島市)



浦和パーキング(さいたま市)



大井町駅西口駐輪場(品川区)

(参考)

- ◆ 原動機付自転車等を自転車駐車場に駐車させるには、建築基準法、消防法等の関係法令の規定による対応が必要となる場合があります。
- ◆ 個々具体の事案について、上記対応の必要がある場合には、当該地域の特定行政庁、消防部局等の関係機関にお問い合わせいただくこと等により、適切に対応していただきますようお願いいたします。

【自転車法と駐車場法との法律上の区分】

自転車駐車場（自転車法）	駐車場（駐車場法）
自転車	第一種原動機付自転車 (50cc) 以下
	第二種原動機付自転車 (51~125cc)
	自動二輪車
	自動車

【自動二輪車の法律上の区分】

	0~50cc	51cc~400cc	401cc~
自転車法	原動機付自転車 (道交法第2条第1項第10号に規定する原動機付自転車)	51~125cc	126~250cc
駐車場法		自動二輪車（自動車） (道交法第2条第1項第9号に規定する自動車)	
		普通自動二輪車	大型自動二輪車
道路交通法	原動機付自転車	自動二輪車（自動車）	
		普通自動二輪車	大型自動二輪車
道路運送車両法	原動機付自転車		自動車
	第一種原動機付自転車	第二種原動機付自転車	二輪の軽自動車 二輪の小型自動車 (小型二輪)

XⅢ. 自動二輪車の駐車対策について

平成23年 5月 12日
国 都 街 第 1 1 号
都道府県、政令指定都市
の担当部局長あて国土交
通省都市・地域整備局街
路交通施設課長通知

各位におかれましては、日頃より自転車駐車場行政の推進に御尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動二輪車の駐車対策については、従前より、駐車場政策担当者会議等において、各位に対し、その推進を図られるよう周知を行ってきたところですが、未だに不足しており、その充実が求められております。

自動二輪車駐車場の確保のためには、既存の駐車場や自転車駐車場において、自動二輪車を受入れる取組が重要です。以下の三点を参考に、積極的な受入れを進めて頂きますようお願いいたします。

1. 各位におかれては、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（以下「自転車法」という。）に基づく自転車駐車場の整備等の取組みが進められているものと認識していますが、自転車駐車場における自動二輪車の受入れについても積極的に進めていくことが必要と考えられます。このため、平成22年4月20日付（国都街発第6号）において、街路交通施設課長より「自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて」の通知を行ったところですが、引き続き、慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しくお願い申し上げます。

特に、125ccまでの自動二輪車については、比較的需要が高く、駐車場が不足している状況です。125ccまでの自動二輪車の駐車施設については、平成22年9月末時点において26都市、319箇所の自転車駐車場において約47,000台分が確保されている実績があり、積極的に自転車駐車場の管理条例の改正等による対応を推進して頂きますようお願いいたします。

2. 既設の駐車場および自転車駐車場に自動二輪車を受入れるために改良することと「補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律」第22条の規定に基づく財産処分の規定の関係については次の通りです。これを踏まえ、既設の駐車場及び自転車駐車場への受入れのための改良の取組を積極的に検討されますようお願いいたします。

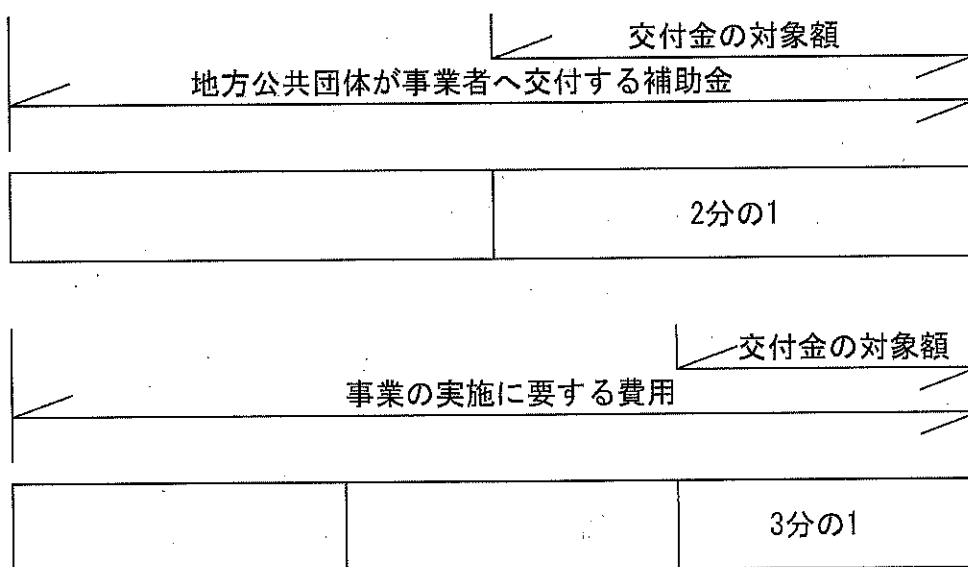
[財産処分の規定について]

補助金等の交付の目的に反して使用しない場合は、当該規定に抵触することはありません。例えば、補助金等の交付の目的が「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、公共交通の適正な分担が図られた交通体系を確立し、もって公共の福祉に寄与すること」などの場合は、自動二輪車を受入れるために改良することが交付の目的に反していると考えません。

3. これまでに国からの補助金が活用されず整備された民間駐車場について、自動二輪車を受入れるための改良について設備投資に係る部分については、社会資本整備総合交付金を活用した助成が可能です。以下を参照し、積極的な活用をお願いいたします。

[社会資本整備総合交付金の活用の考え方]

地方公共団体が当該交付金事業者に交付する補助金の額の2分の1又は事業の実施に要する費用の3分の1のいずれか低い額とする



以上

ⅩⅣ. 機械式立体駐車場の適正利用の周知及び安全対策の強化の呼びかけについて

平成24年 8月 23日
国 都 街 第 8 7 号
都道府県、政令指定都市
駐車場担当部局長、住宅
担当部局長あて国土交通
省都市局街路交通施設課
長通知

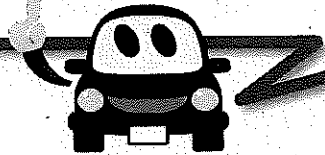
最近、大阪府茨木市で機械式立体駐車場の利用者のお子様がパレットと梁の間に身体を挟まれて死亡した事故（本年4月2日）、岩手県花巻市で利用者のお子様が機械に身体を挟まれて死亡した事故（本年7月23日）等の痛ましい事故が機械式立体駐車場において発生していることから、国土交通省では本日、機械式立体駐車場の使用に関する注意喚起文書を別添のとおり消費者庁及び公益社団法人立体駐車場工業会とともに公表しました。

また、今回の公表に際しては、立体駐車場工業会による機械式立体駐車場の安全対策の強化についても別添のとおり公表が行われています。国土交通省としては、安全対策の強化が既存の機械式立体駐車場についても実施されるよう、所有者・管理者等に呼びかけを行いたいと考えています。

については、貴管内の機械式立体駐車場が設置されている公共駐車場、路外駐車場、附置義務駐車施設、マンション等の所有者・管理者に対し、機械式立体駐車場の適正利用を周知するとともに、安全対策の強化の実施について呼びかけを行っていただきますようお願いいたします。

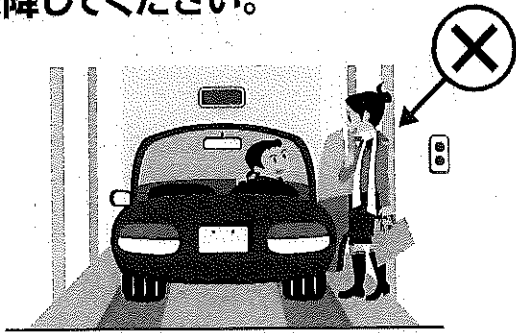
本件に関しては、別途、消費者庁からは消費者政策担当部局に対し、適正利用の周知を行っています。必要に応じ、当該部局と連携・協力頂きますようお願いいたします。

機械式立体駐車場での 事故にご注意ください!

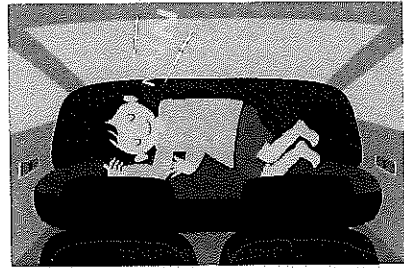


最近、機械式立体駐車場で、中に人がいることを確認しないまま駐車装置を操作したため起きたと思われる事故や、子どもの予期せぬ行動により起きたと思われる事故が発生しています。事故が再び発生しないよう、機械式立体駐車場を利用する際は、機械の使用方法を守るとともに、特に次のことに注意してください。

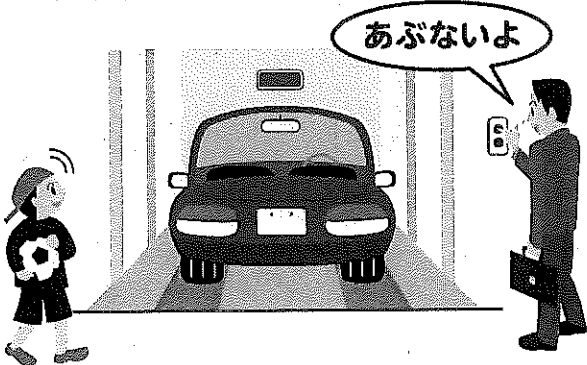
機械式立体駐車場で自動車を入出庫する際は、運転者以外は駐車場の外で乗降してください。



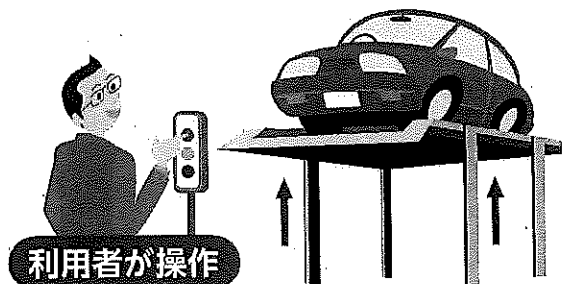
駐車装置を操作する際には、機械式立体駐車場の中に人がいないことを十分確認した上で操作してください。



駐車装置の操作中は装置から離れず、また、子どもが駐車場内に近づかないよう注意してください。



駐車装置の操作ボタンを器具などで固定し押し続けた状態にすることは絶対に行わないでください。



立体駐車場の所有者、管理者、利用者の皆様へ

平成 24 年 8 月 23 日

機械式立体駐車場の安全対策の強化について

公益社団法人 立体駐車場工業会

立体駐車場工業会では、これまで機械式立体駐車場の安全確保のため、安全性を含めた技術基準の策定及び同基準への適合の認定、パンフレットの作成や講習会の開催等の啓発活動に取り組んで来ました。

今般、大阪府茨木市で利用者のお子様がパレットと梁の間に身体を挟まれて死亡した事故（本年 4 月 2 日）、岩手県花巻市で利用者のお子様が機械に挟まれて死亡した事故（本年 7 月 23 日）等の痛ましい事故が発生したことを真摯に受け止め、機械式立体駐車場の安全対策を強化するため、新たに以下の取組みを実施します。

1. 安全対策の強化の基本的な考え方

(1) 上記の事故が発生した「昇降・ピット式」及び「エレベータ方式」の機械式立体駐車場の安全強化対策に最優先に取り組む。

※「昇降・ピット式」：昇降装置のみを備えた装置で駐車パレット（2 段または 3 段）の最上段以外は地下部分（ピット部分）に収納させる方式

※「エレベータ方式」：自動車を格納する棚と自動車昇降装置を組み合わせる立体的に駐車する方式

(2) 機械式立体駐車場の安全強化に向けた活動の充実を図り、他の機種においても更なる安全性の向上を目指す。

2. 安全対策の強化の概要

事故の状況及び機械式立体駐車場の利用実態を踏まえ、安全対策の強化として以下の取組みを行います。

(1) 技術基準の見直し

機械式立体駐車場の技術基準の内容を以下のとおり見直します。なお、現時点で認定申請中の案件に対しても、この見直しの内容を適用することとします。

① 昇降・ピット式の機械式立体駐車場

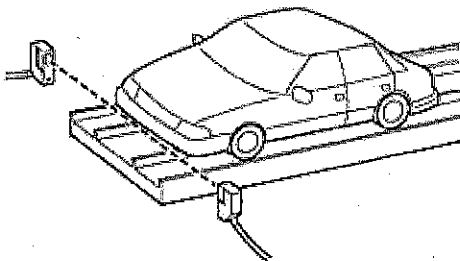
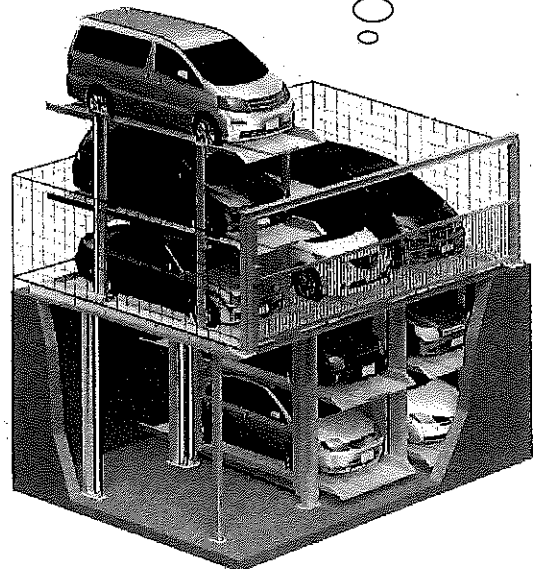
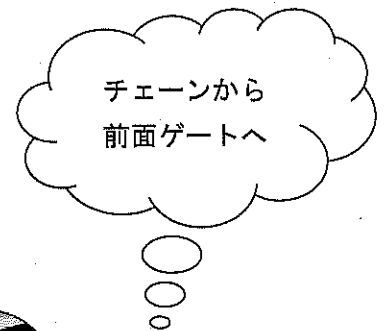
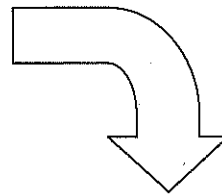
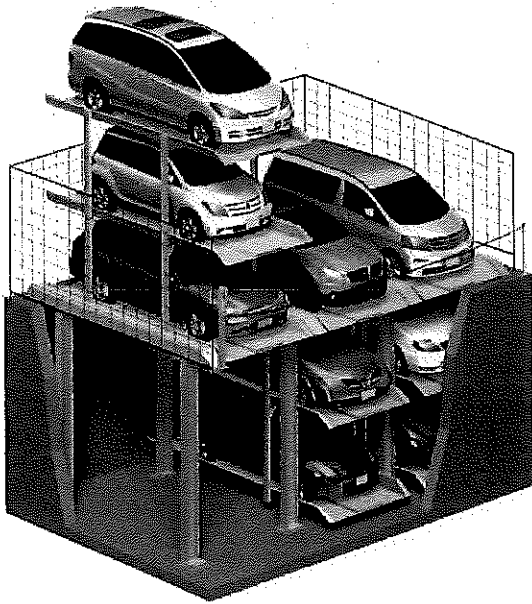
昇降・ピット式の機械式立体駐車場の前面（乗り込み面）には、人の侵入防止を目的としたチェーン等を設けることとしているが、チェーンを掛けずに放置される場合があり、また、子供がすり抜けられる状況にある。

【技術基準の見直しの内容】

乗り込み面は、前面ゲートを設けるように技術基準を改訂する。改訂に併せ、チェーン設置の基準は廃止する。

※ 基準の見直しに際し、既設の駐車場についても、同様の措置を駐車場管理者等に要請する。仮に前面ゲートの設置が困難な場合は、侵入検知センサーの設置を要請する。

〈昇降・ピット式駐車場〉



侵入検知センサー（例）

② エレベータ方式の機械式立体駐車場

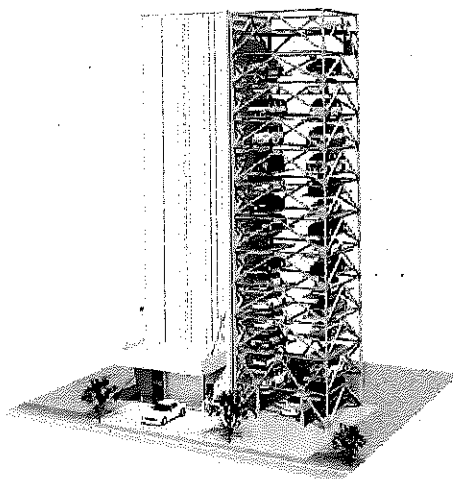
機械式立体駐車場の操作にあたっては、予め安全を確認することを取扱者（専任の操作員又は利用者）の遵守事項としているが、操作前の無人確認が必ずしも徹底されていない等、遵守には限界が見られる状況にある。

【技術基準の見直しの内容】

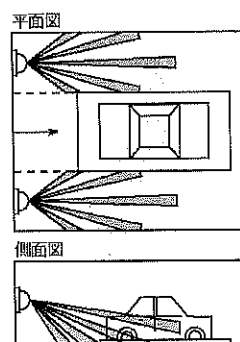
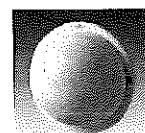
エレベータ方式駐車場内に安全性向上のため、人感センサーの設置を必須とするように技術基準を改訂する。

※ 基準の見直しに際し、既設の駐車場についても、同様の措置を駐車場管理者等に要請する。

〈エレベータ方式駐車場〉



人感センサー設置（例）



（2）教育・啓発活動の推進

機械式立体駐車場の取扱や危険性についての教育・啓発活動をより積極的に実施する。

新しい教材を制作するとともに、効果的な注意喚起策を検討・実施する。

（3）当工業会の組織体制の拡充

上記の安全対策の強化を実施するうえで、外部有識者の参画を図り、安全性向上に向けた推進体制の充実を図る。

前面ゲート、センサーは取扱者になり代わって安全（無人）確認をするものではありません。駐車装置を運転操作する場合は、取扱者が無人確認を行う必要があります。



公益社団法人 立体駐車場工業会

XV. 標準駐車場条例の改正について

平成24年 12月 4日
国 都 街 第 1 1 6 号
都道府県知事、政令指定
都市の市長あて国土交通
省都市局長通知

都市の低炭素化の促進に関する法律（平成24年法律第84号）は、都市の低炭素化の促進に関する法律の施行期日を定める政令により、本日付で施行されたところである。

当該法律においては駐車場法の特例措置が規定されていることから、建築物における駐車施設の附置等について各地方公共団体が定める駐車場条例の雛形である標準駐車場条例について、別添のとおり改正したので送付する。

XVI. 標準駐車場条例の改正に関する技術的助言

平成 24 年 12 月 4 日
国 都 街 第 1 1 7 号
都道府県、政令指定都市駐
車担当部局長あて国土交通
省都市局街路交通施設課長
通知

今般、「都市の低炭素化の促進に関する法律」（平成24年法律第84号）が施行されたこと及び昨今の駐車場に関連する社会情勢の変化を踏まえ、同法で規定されている駐車場法の特例措置に関する標準駐車場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24年12月4日国都街第116号）を通知したところである。

当該通知の内容及び駐車場条例の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。

1. 都市の低炭素化の促進に関する法律の駐車場法の特例措置について

(1) 低炭素化の実現に向けた基本的考え方

都市内の低炭素化を進めるために、過度な自動車による移動の抑制を図ることは重要であり、本法律においては、都市機能の集約化とともに駐車場法の特例措置を設けているところである。

現在、駐車場法は、原則として対象建築物内又は敷地内での駐車施設の附置を義務付けており、これにより駐車施設の充足を図っているが、一方で駐車施設が分散的に配置されることによって駐車待ち車両や駐車場出入口付近における歩行者動線との交差等により非効率な自動車交通の発生も見られるところである。今般の駐車場法の特例措置は、現在の附置義務を前提に、概ね以下の考え方により低炭素化を図ることを想定しており、各市町村における駐車機能集約区域及び集約駐車施設を低炭素まちづくり計画に記載する際には、これらの考え方を踏まえて検討されたい。

なお、本特例措置は、自動二輪車の駐車場や荷捌きのための駐車場も対象としており、これら駐車場の集約化に活用することも可能である。

また、駐車機能集約区域及び集約駐車施設を低炭素まちづくり計画に記載するに当たっては、都市計画マスタープラン等における地域のまちづくりの方針を踏まえ、駐車需給の実態等、地域の交通状況を十分に調査の上で立案することが適当である。また、併せて既存の駐車場整備計画等についての必要な見直しを実施することが適当である。

①自動車交通の整序

集約駐車施設の整備により、駐車場に向かう自動車交通が集約され、歩行者交通等との

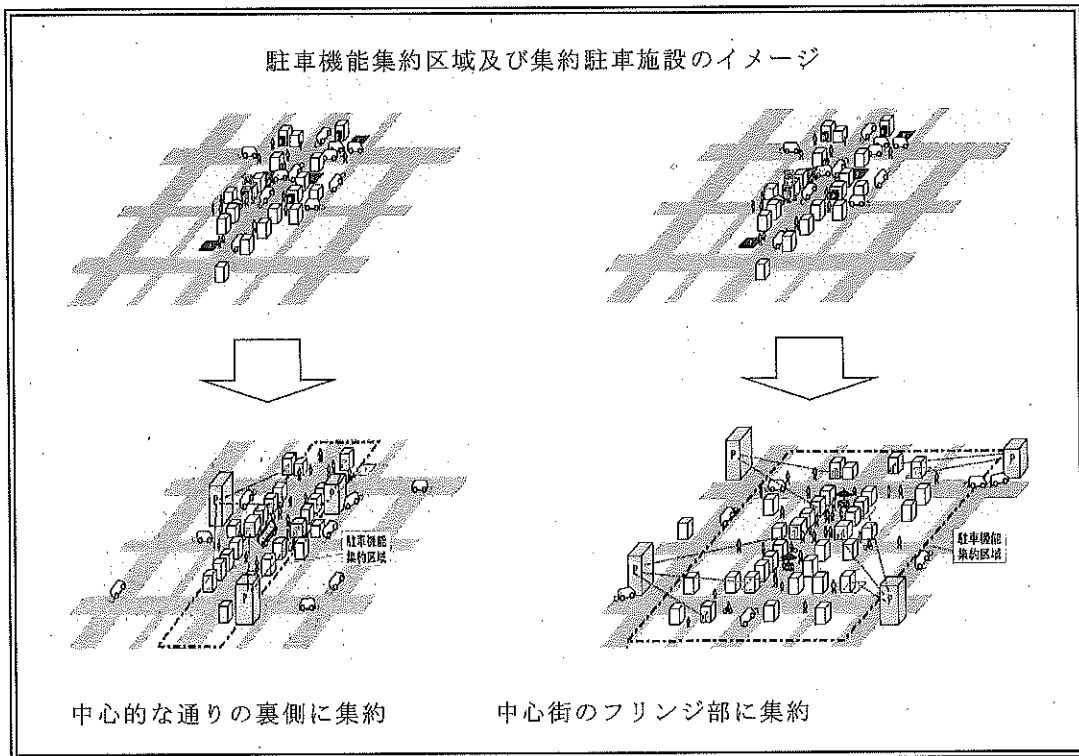
交錯による非効率な自動車交通を低減し、低炭素化を図ることが可能となる。

具体的には、例えば中心的な通りの裏側に集約駐車施設を整備することにより、中心的な通りにおける歩行者交通等との交錯を低減し、低炭素化を図ることが可能となる。

②自動車による移動距離の減少

集約駐車施設の整備により、集約駐車施設から目的地までの自動車交通自体が徒歩や公共交通機関等に代替され、低炭素化を図ることが可能となる。

具体的には、例えば駐車機能集約区域の外周部分に集約駐車施設を整備することにより、区域内における自動車による移動の抑制を図ることが可能となり、低炭素化を図ることが可能となる。



また、附置義務駐車施設の集約は、低炭素化以外に、自動車交通と歩行者交通等との交錯を低減することによる交通安全の向上や、駐車施設の出入口が集約されることによる街並みの改善、街のにぎわいの向上、快適な歩行空間の確保等の効果も見込まれるところである。

(2) 駐車機能集約区域について

駐車機能集約区域については、都市機能の集約化や公共交通の利用促進等の地区交通体系の方向性を踏まえるとともに、以下の点を考慮の上で区域を設定されたい。

- ・道路交通の円滑化や快適な歩行空間の確保等の実現に必要な一定のまとまりをもった区域とすること。
- ・集約駐車施設と駐車機能集約区域内の目的地との間の移動環境や、駐車機能集約区域内における移動環境等の観点から適切な規模であること。

(3) 集約駐車施設について

集約駐車施設については、以下の点を考慮の上で設定されたい。

①集約駐車施設の整備に関する基本的考え方

- ・集約駐車施設は、既存の大規模な駐車施設を集約駐車施設として活用することが現実に想定される。この場合、附置義務の台数以上に整備されている駐車施設や、附置義務の原単位見直し（下記2（3）参照）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することが考えられる。また、附置義務以外の駐車施設との連結路等を設けること等によって駐車場の一体化を図り、合わせて駐車場出入口を集約することによって集約駐車施設とすることも考えられること。
- ・新たに集約駐車施設を設置する場合には、駐車機能集約区域内の建築主等による整備だけでなく、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。
- ・平面の時間貸駐車場を集約駐車施設とする場合には、当該駐車場が土地所有者の臨時の土地活用である場合があることから、当該駐車場が継続的に駐車場として活用されるか否かを事前に確認すること。
- ・一つの駐車機能集約区域に対して、複数の集約駐車施設を設定することが可能であること。また、建築主は、複数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（複数の場所に分割することを含む）ことも可能であること。
- ・利用者の利便性を確保するため、集約駐車施設への案内・誘導方策を講じることについて、併せて検討すること。

②集約駐車施設の位置

- ・上記「駐車機能集約区域及び集約駐車施設のイメージ」を参照しつつ、低炭素化が図られるよう、駐車機能集約区域の交通需要を踏まえた位置とすること。必要に応じ、同区域の外に位置することも可能であること。
- ・地域の道路ネットワークの整備状況、沿道土地利用や道路交通の状況等を勘案し、集約駐車施設への出入りに伴う交通渋滞、周辺環境への悪影響（騒音、排ガス）、歩行者動線との著しい軋轢が生じないよう、適切な位置とすること。また、交通規制の実施、交通安全施設の整備等が必要となる場合には、都道府県公安委員会、道路管理者（交通安全施設の整備に限る）と十分に調整を図ること。

③集約駐車施設の規模

- ・地域の自動車需要や対象建築物の立地動向等を勘案し、駐車機能集約区域内で見込まれる附置義務駐車台数を適切に評価のうえ、概ねの駐車施設の台数を定めることが適切であること。
- ・仮に集約駐車施設の規模が不足すると、駐車機能集約区域の建築行為に支障を及ぼすこととなるため、集約駐車施設の規模については、あらかじめ十分な規模を確保し、集約駐車施設の利用状況を見つつ仮に不足が見込まれる場合には集約駐車施設の追加等の対応を行うこと。
- ・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ため、駐車施設を融通するこ

とにより各建築物について個別に必要となる附置義務台数を低減させることも考えられること。(第26条の2関連)

(4) 駐車機能集約区域及び集約駐車施設に関するその他の事項について

①集約駐車施設における附置義務駐車施設の受け入れ(建築主が自ら集約駐車施設を建築する場合を除く)

集約駐車施設に係る標準駐車場条例第29条に規定する駐車のために供する部分の規模(駐車スペースの大きさ)等については、施設全体を一つの駐車施設と考え、同条で規定する駐車のために供する部分の規模・等を確保されたい。(第29条の2関連)

各市の駐車場部局は、集約駐車施設における駐車施設の附置の受け入れ状況が、当該施設の規模を超えた受け入れとなっていないことについて確認をされたい。(第30条の3関連)

また、当該受け入れは駐車区画の譲渡又は賃貸借により行うことが望ましく、賃貸借とする場合には、附置義務が対象建築物の存続と一体であり長期間に亘ることに鑑み、長期間の賃貸借契約とするものとするのが望ましい。また、賃貸借契約終了後にも引き続き駐車施設の附置が必要な場合は、必要な駐車施設が附置されていることを各市の駐車場部局において確認されたい。(第30条の3関連)

②車いす利用者の駐車施設

車いす利用者用の駐車施設は、これを集約の対象から外すと各建築物又はその敷地内に駐車施設の出入口が設けられ、駐車機能集約区域内の自動車交通の整序や歩行環境に影響を与える場合も考えられることから、地域の障害者団体等と相談の上、車いす利用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。

また、集約駐車施設を含む附置義務駐車施設内に車いす利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害者や高齢者、妊婦等のための通常幅の駐車スペースを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。(第29条の2関連)

③交通状況等に応じた見直し

駐車機能集約区域及び集約駐車施設の設定については、その時々々の道路ネットワークの整備状況、沿道土地利用や道路交通の状況、公共交通機関の整備状況等に適切に対応するよう、適宜必要な見直しを行われたい。

④関係者の合意形成

駐車機能集約区域や集約駐車施設を低炭素まちづくり計画に記載する際には、関係する土地所有者、民間事業者等の意見を聴くなど、地域関係者の合意形成に努められたい。

合意形成にあたっては、駐車施設の集約により自動車交通を整序等するという施策目的に鑑み、駐車機能集約区域内では路外駐車場の設置抑制や出入口位置を調整する等の協力を得られるよう、土地所有者や民間事業者に協力を要請し、施策効果を高めることについて留意されたい。

⑤集約駐車施設からの交通手段の充実

自動車利用者にとって集約駐車施設は、徒歩等を含めた他の交通手段との交通結節点となることから、交通結節機能を高めるため、目的地への移動に必要となる歩行や自転車の利用環境、公共交通の利用環境の充実・創出に取り組むことが必要である。

また、地下に集約駐車施設を設ける場合は、駐車場利用者の出入口を地下道等の地下ネットワークに接続することが有効である。

⑥駐車施設の隔地での附置との違い

駐車機能集約区域及び集約駐車施設は、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意味では、これまで行われてきた附置義務駐車施設の隔地の取り扱いと同じであるが、隔地の取り扱いが個別の建築行為に際して個別に隔地先を決定するのに対し、駐車機能集約区域及び集約駐車施設は当該都市のまちづくり政策の観点から俯瞰的に決定される点で、異なることに留意されたい。

2. 駐車場法の特例措置以外の事項について

(1) 充電設備関連

昨今の電気自動車の普及を受け、駐車施設における充電設備の導入が進んできていることから、充電設備の使用に関する規定を盛り込んだところである。(第15条の2、第21条関連)

各規定の趣旨は以下のとおりである。なお、充電施設に関しては、本年6月に「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン」をとりまとめ、公表したところである。ついでには、当該ガイドラインの内容も適宜参照されたい。

- ・ 充電施設の利用は、駐車空間の提供とは異なるサービスであり、電気自動車利用者のみ提供されるものである。このため、充電施設の導入費用について、広く一般駐車場利用者の負担を求めるのではなく、充電施設利用者の負担を求めることが適当であることから、新たに規定を追加することとしたものである。
- ・ 課金方法については、当省の過年度の調査により、使用電気容量に基づく課金、使用回数に基づく課金、使用時間に基づく課金が考えられることから、課金方法はこれらの考え方の中から地域の路外駐車場の状況も踏まえ適切に決定することが適当と考えられる。なお、国土交通省としては、使用電気容量に基づく課金は計算が複雑になること、使用回数に基づく課金では使用度合いの違いが反映されないことから、使用時間に基づく課金が適当と考える。
- ・ 充電は、ガソリン車の給油とは異なり、駐車場利用者が駐車と兼ねて充電を行うのが通常である。この場合に、充電施設利用者が必要以上に長時間に亘り充電施設を占有する状況が生じる可能性があり、充電施設数が比較的少ない現状においては他の充電施設利用者の利便を損ねることとなる。このため、路外駐車場の禁止行為として充電施設を必要以上に占有することを追加することとしたものである。

(2) 地域の駐車需要に応じた附置義務の柔軟な対応について

現在、駐車施設附置義務の原単位は、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の適用をすることが適当と考える。(第25条第3項第1号関連)

また、例えば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る。このため、今般の標準駐車場条例においては、第25条第3項を改正して新たに第2号を追加したところ、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、国都調第12号(平成19年3月30日)により通知している「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」を想定)を記載されたい。(第25条第3項第2号関連)

(3) 附置義務の原単位見直しの既存建築物への適用について

地域の公共交通の整備状況や道路交通の状況等を踏まえ、附置義務の基準を緩和する場合、既存の附置義務駐車施設に対して当該新基準を適用し、既存の附置義務駐車施設の保持・管理の義務付け基準を緩和することは可能である。この場合、新たな附置義務基準の適用状況を把握する観点から、建築主から駐車場部局への届出等の手続を設けることが適当であり、当該手続を条例改正時の附則として規定することが適当である。(附則第3項及び第4項関連)

XVII. 機械式立体駐車場の安全対策の強化及び適正利用の周知について

平成26年3月28日
都 街 第 1 0 7 号
都道府県、政令指定都
市の駐車場担当部局長
あて国土交通省都市局
街路交通施設課長通知

昨今、機械式立体駐車場において、一般利用者等が機械に身体を挟まれ死亡する事故等が発生していることから、国土交通省では、「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、「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」を別添1のとおり策定しました。

また、消費者庁及び公益社団法人立体駐車場工業会とともに、機械式立体駐車場の適正利用に関する注意喚起文書を別添2のとおり公表しました。

更に、当課より、別添3に掲げる関係団体に対し、機械式立体駐車場の安全対策の強化及び適正利用の周知を依頼しました。

つきましては、貴管内の機械式立体駐車場が設置されている公共駐車場、路外駐車場、附置義務駐車施設、マンション等の所有者・管理者に対し、本ガイドライン等に従って適切な安全対策が講じられるよう呼びかけを行って頂くとともに、本注意喚起文書を配布・掲示するなど、機械式立体駐車場の適正利用について周知徹底を図って頂きますようお願いいたします。

また、貴管内市町村（政令指定都市を除く。）に対しても、上述の取組を依頼して頂きますようお願いいたします。

なお、本件に関しては、別途、消費者庁からは消費者政策担当部局に対し、適正利用の周知を行っています。必要に応じ、当該部局と連携・協力を頂きますようお願い致します。

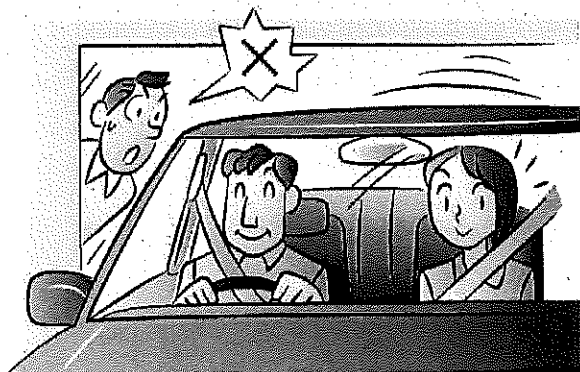
別添1（略）

別添3（略）

機械式立体駐車場での 事故に御注意ください！

機械式立体駐車場では、利用者が機械に挟まれ死亡するなどの事故が発生しています。車を載せて動かすために大きな力が働くので、ひとたび事故が生じた場合には、重大な事故になっています。

駐車場を利用する場合には、以下に注意して安全に利用しましょう！また、改めて取扱説明書を確認したり、安全講習等を受けて、車載パレットの動き、操作盤の操作方法、緊急時の対処方法等を確認してください。

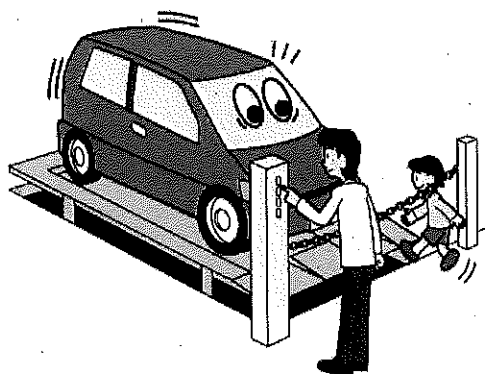


・運転者以外は中に入らないで 下さい

運転者以外は装置の外で乗降してください。やむを得ず、幼児等を同乗させたまま入庫する場合には、装置から退出したことを必ず自ら確認の上、操作してください。

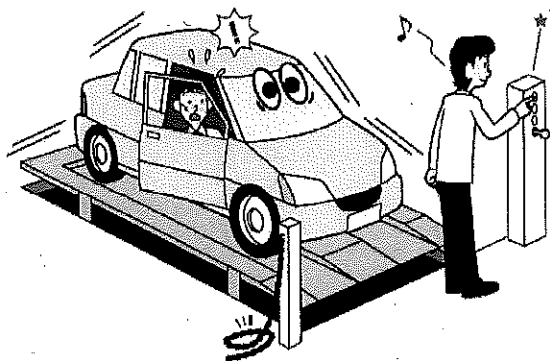
・子どもが装置に近付かないように 細心の注意を払きましょう

特に機械の操作中に目を離してしまい、子どもの動きに気が付かないことがあります。また、停止しているときでも、装置の隙間に転落する事故が発生しています。子どもとは常に手をつなぎ、目を離さないようにしてください。

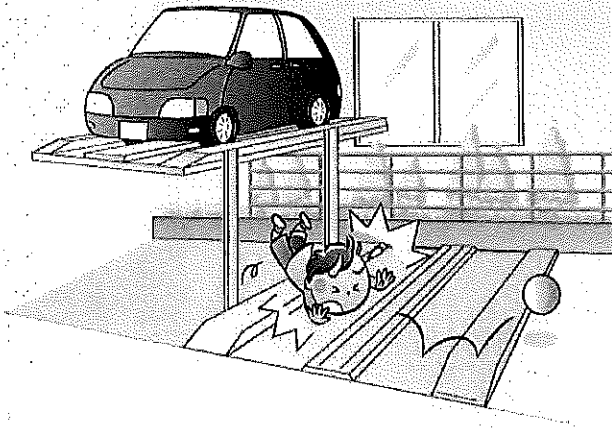


・他人の鍵が挿さっているときは 使用中です

操作盤に他の人の鍵が挿さっている場合は、人が装置内に残っている可能性が高いため、絶対に操作をしないで下さい。



二段方式・多段方式の注意点



・死角に人がいるかもしれません。隅々まで確認してください。

操作盤の位置からでは、車の陰になって見えない場所もあります。人が隠れていないか必ず確認してください。

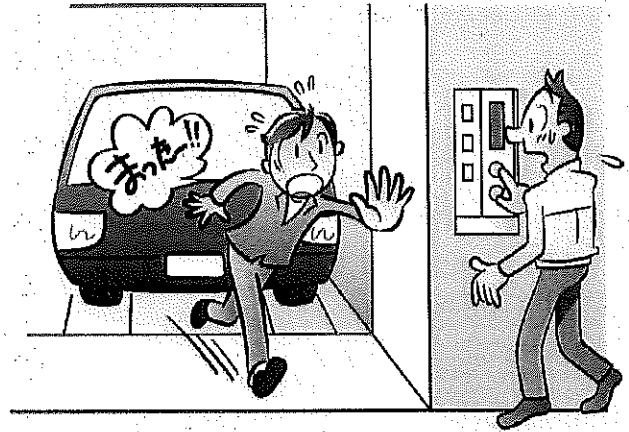
・装置内へ人が立ち入らないようにしてください。

装置の前面にチェーンがある場合は、必ず掛けてください。

・操作盤の昇降ボタンを器具等で固定して使用しないでください。

昇降ボタンを器具等で固定すると、安全機能が働かないため、直ちに停止させることができず危険です。

エレベータ方式の注意点



・センサー等に頼らずに、自分の目で装置内に人がいないことを確認してください。

人感センサーは、装置内に人が残っていても感知しない場合があります。また、車内の人は感知できません。そのため、安全装置が働かないこともあります。

・装置内への閉じ込め等、不測の事態が発生した場合には、

① 迷わず、非常停止ボタンを押してください。

② 至急、操作盤に記載されている緊急連絡先へ連絡してください。

機械によっては、僅かな時間で危険な状態になることがあります。あらかじめ、操作盤及び装置内のどこに非常停止ボタンがあるかを確認してください。

XVIII. 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 5 6 号
都道府県知事、政令指定
都市の市長あて国土交通
省都市局長から通知

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）は、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行期日を定める政令により、本日付で施行されたところである。

当該法律においては、駐車場法の特例制度が規定されていることから、路外駐車場及び建築物における駐車施設の附置等について各地方公共団体が定める駐車場条例の雛形である標準駐車場条例について、別添のとおり改正したので通知する。

また、貴職におかれては、貴管下市町村（政令指定都市を除く。）に対して、本通知の周知をお願いします。

XIX. 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。

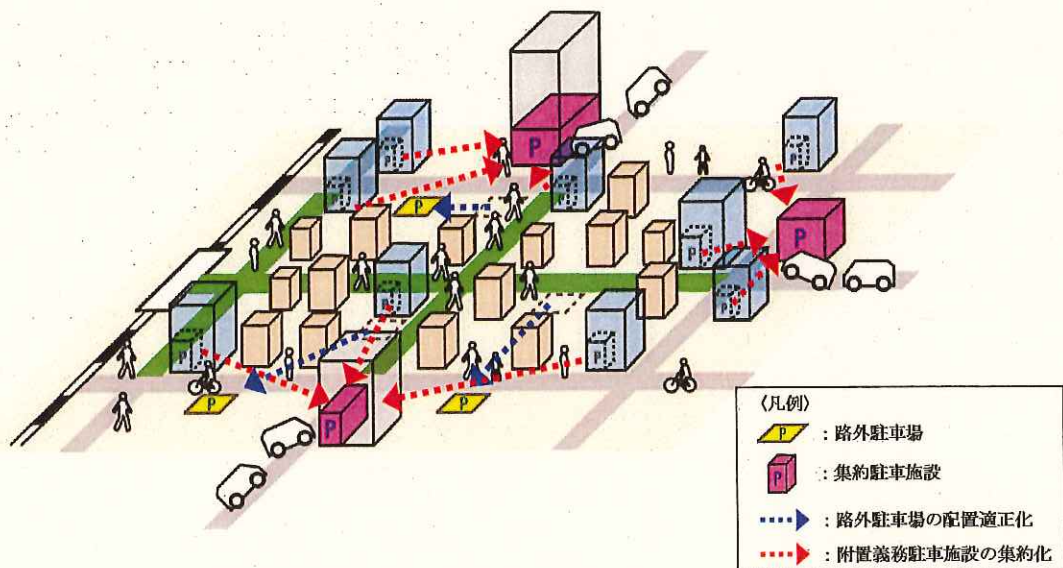


図 駐車場配置適正化区域のイメージ

(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ること。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こと。
- ・ 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、別途市町村長が設置に関する決定を行うこととする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条に規定する駐車用の供する部分の規模（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用の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

機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン

改 定 版

平成26年10月

国 土 交 通 省

はじめに

- ・ 機械式立体駐車場における一般利用者等の死亡・重傷事故は、平成19年度以降、少なくとも26件発生しており、児童が亡くなる痛ましい事故も発生。
- ・ 国土交通省では、これまで機械式立体駐車場の適正利用の周知や安全対策の強化の呼びかけ等を行ってきたところであるが、機械式立体駐車場の安全性の一層の向上を図るため、平成25年11月、「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）を設置し、計4回にわたって検討を行った。
- ・ 委員会では、特に重大事故の発生を抑止する観点から、機械式立体駐車場の特性や実際の事故等の発生状況を踏まえた検討を行った。
- ・ 本ガイドラインは、委員会の検討成果を踏まえて、機械式立体駐車場に関わる製造者、設置者、管理者、利用者が先ず早期に取り組むべき事項をガイドラインとしてとりまとめたもの。本ガイドラインを広く活用し、機械式立体駐車場の安全確保と安全利用に努めて頂きたい。

I. 総則

1. 本ガイドラインの位置づけ

- ・ 機械式立体駐車場において発生した重大事故等の再発防止の観点から、関係主体において早期に取り組むべき安全対策を提示するもの。
- ・ 駐車場法の対象となる路外駐車場に設置される機械式駐車装置について、本ガイドラインへの準拠を要請。
- ・ ただし、近年、マンション等の専用駐車施設において事故が多く発生していることに鑑み、路外駐車場以外に設置される機械式駐車装置についても、本ガイドラインへの準拠を推奨。
- ・ 引き続き、本ガイドラインの改善を進め、適宜発出予定。

2. 機械式駐車装置の特性・危険性

- ・ 二段・多段方式、垂直循環方式、エレベータ方式等、様々な種類のものが存在。
- ・ 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普及。
- ・ 乗降室内への閉じ込め、稼動部への接触、巻き込み、挟まれ事故のほか、乗降・歩行時の転倒・転落、車両の入出庫時の衝突も発生。
- ・ 特にマンション等の専用駐車施設において、利用者が自ら操作する際、乗降室内に人がいることの確認が不足していたことなどを要因とする重大事故が多く発生。

3. 安全対策の考え方

- ・ 機械式立体駐車場は、都市施設として不可欠な施設であるものの、ひとたび事故が発生すれば、重大事故に至る危険性が高い機械装置であること、そして機械には「絶対安全」はないということも認識した上で、製造者、設置者、管理者、利用者の各主体がそれぞれ真摯に協力して安全確保と安全利用に取り組むことが重要（多重安全）。

II. 製造者の取組

(全ての装置に共通する事項)

- ・ 装置内に、利用者以外の人が容易に立ち入ることができない構造とすること。
- ・ 設置者又は管理者において、操作を行う者の限定を行うことができる機能を有すること。
- ・ 前の利用者の一連の操作が正常に完了しない限り、次の利用者が操作を行うことができない機能を有すること。
- ・ 操作盤は、利用者が安全確認ボタンを操作した後でなければ装置が稼動しない機能を有すること。
- ・ 操作盤の視認しやすい場所に、視認しやすい形状で、緊急時に直ちに装置の動作を停止できる緊急停止ボタンを設けること。
- ・ 乗降室内には、人が転落するような隙間を設けないこと。やむを得ず隙間を生じる場合には、人の転落を防止するための適切な柵、落下防護施設等を設けること。
- ・ 人の通路部には障害を設けず、平滑な構造とすること。やむを得ず段差等を生じる場合には、視認性の確保に留意すること。
- ・ 安全対策を講じる際には、消防法、建築基準法等の関係法令を遵守するとともに、製造時点における科学技術の水準を考慮すること。
- ・ 装置の製造段階でやむを得ず残留する危険性及び適正な使用方法について、当該装置を使用する者に対して十分な説明、注意喚起等を行うこと。

(二段・多段方式の装置に関する事項)

- ・ 昇降横行式又は地下構造を有する装置には、前面ゲート及び柵を設置すること。
- ・ 前面ゲートは、チェーン・スプロケット等の稼動部に子供が容易に触れることのない構造とすること。
- ・ 装置の稼動状況等を目視によって確認できる位置に操作盤を設置すること。
- ・ 前面ゲートを有する装置については、呼び出した搬器等が着床していなければゲートが開かない機能（インターロック）を有すること。

(垂直循環方式、エレベータ方式等の大型装置に関する事項)

- ・ 乗降室内に人が入っている状態で、装置が稼動しない機能を有すること。
- ・ 利用者が操作位置からも乗降室内の安全を確認できるモニター等を設置

すること。

- ・ 出入口扉は、呼び出した搬器等が着床していなければ開かない機能（インターロック）を有すること。
- ・ 乗降室内で人が装置の旋回運動に巻き込まれることがないよう退避場所を設けるとともに、視認しやすい非常用脱出口、非常ボタン等を設けること。

Ⅲ. 設置者の取組

- ・ Ⅱ. で要求される構造・設備・機能を有する装置を設置すること。
- ・ 装置の選定にあたっては、製造者の助言等を参考に、設置場所、気象条件、使用条件、利用者の特性等を考慮した上で最適な種類のものを選定すること。
- ・ 装置のピット内への人の転落や、装置内への不用意な侵入の防止等のため、装置の出入口及び周囲には、適切な柵等を設けること。
- ・ 柵等は、装置の稼動部に、隙間から手や足等が届かない構造とすること。
- ・ 入出庫時に、乗降室内への不要な人の立ち入りを防止するため、乗降室の外部に子供の待機場所、荷物の積み下ろし場所等の確保を図ること。
- ・ 夜間使用される装置や屋内・地下に設置される装置については、装置内の視認性を確保するため、照明設備を設置すること。
- ・ 装置の設置段階でやむを得ず残留する危険性及び適正な使用方法について、当該装置を使用する者に対して十分な説明、注意喚起等を行うこと。

IV. 管理者の取組

- 利用者に対して、正しい操作方法、注意事項の遵守などの書面での説明等を徹底すること。また、これらに関する説明等を受けた者に対して利用を許可すること。
- 不特定多数の人が利用する駐車施設においては、専任の取扱者が操作をすること。
- 「無人確認」等の注意事項は、常に利用者が見やすい位置に表示すること。
- 装置の安全確保のための維持保全を行うこと。装置が正常で安全な状態を維持できるよう、機種、使用頻度等に応じて、1～3ヶ月以内に1度を目安として、専門技術者による点検を受け、必要な措置を講じること。
- 装置の安全性を阻害する改造等は決して行わないこと。
- 事故等に備えて対処方法を定めておくこと。また、事故等があった場合には、警察、消防のほか、製造者、メンテナンス業者、設置の届出を行った都道府県知事等にすみやかに連絡し、記録を残すこと。
- 上記事項を確実に実施するため、管理責任者を選任するとともに、装置の視認しやすい場所に、管理責任者を明示すること。また、具体的な実施方法等について文書に定め、利用者等が閲覧できるようにすること。
- 上記事項に係る業務をメンテナンス業者へ委託する場合には、当該業務の実施主体（責任者）、具体的な実施方法等について契約等において別途定め、明らかにすること。

V. 利用者の取組

- ・ひとたび事故が生じた場合には重大事故等に繋がることを再認識した上で、利用を行うこと。
- ・他人の鍵等を使用して操作を行わないこと。
- ・ボタン押し補助器具等の不適切な器具を決して使用しないこと。
- ・センサー等の設備に委ねることなく、装置内に人がいないことの確認を自ら徹底して行うこと。
- ・運転者以外は乗降室の外で乗降すること。やむを得ず幼児等を同乗させたまま入庫する場合には、乗降室から同乗者が退出したことを必ず自ら確認の上、装置を操作すること。
- ・乗降室内に長時間留まらないこと。また、荷物の積み下ろしは乗降室の外で行うこと。
- ・保護責任者は、子供が装置に悪戯に近づかないように細心の注意を払うこと。
- ・取扱説明等を受けていない者に対して、操作を委ねないこと。
- ・酒気を帯びた者は、装置を取り扱わないこと。

VI. 関係主体間の連携・協働による取組

- ・ 既設の装置について、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、駐車施設ごとに協議の場を設け、連携・協働して安全対策（施設改修、安全利用の推進、利用者への教育訓練等）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、装置のリスクや安全な利用方法、緊急時の具体的な対処方法等の説明、安全対策の検討に必要な情報・知見の提供を行うこと。これを踏まえ、設置者、管理者は、装置のリスクや安全な利用方法、緊急時の具体的な対処方法等について、利用者に対する説明の徹底を図るとともに、製造者、保守点検事業者の主体的な参画の下、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。

XXI. 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の施行等について

平成26年12月25日
国都街第87号、第88号
地方整備局長、北海道開発局長、
内閣府沖縄総合事務局長、都道府
県知事、政令指定都市の市長あて
国土交通省都市局長通知

駐車場法施行規則の一部を改正する省令（平成26年国土交通省令第68号）（以下「改正省令」という。）が平成26年7月25日に公布され、平成27年1月1日より施行される。また、本改正省令に基づき、本日、駐車場法施行令（昭和32年政令第340号）第15条に規定する特殊の装置の認定基準を「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年国土交通省告示第1191号）（以下「新基準」という。）として告示したところである。

これらの改正の趣旨、概要等は下記のとおりであるので、貴職におかれては十分御了知の上、厳正かつ円滑な運用を図られるとともに、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。

なお、「駐車場法施行令第15条の認定基準について」（昭和43年建設省都再発第53号）及び「二輪自動車等を駐車する場合の駐車場法施行令第15条の認定基準について」（平成22年国都街第109号及び第110号）は、平成26年12月31日をもって廃止する。

記

1. 駐車場法施行規則の一部を改正する省令（平成26年国土交通省令第68号）について

1. 1 改正の背景・趣旨

昨今、機械式立体駐車場において、利用者等が機械に身体を挟まれ死亡する事故等が発生していることに鑑み、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（以下「機械式駐車装置」という。）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（以下「安全機能」という。）についても一体的に認定を行う仕組み、そして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を構築することとしたものである。

1. 2 改正の概要

(1) 安全基準への適合要求の追加（第4条第1項関係）

本改正省令の施行前の駐車場法施行令第15条の認定基準（以下「旧基準」という。）においては、安全機能は認定の要件とされていなかったところ、改正後の駐車場法施行規則（以下「新規則」という。）においては、機械式駐車装置の構造・設備と併せて安全機能についても基準を定め、これらの基準への適合を認定の要件とすることとしたものである。

(2) 登録認証機関制度の創設（第4条第2項、第5条～第21条関係）

機械式駐車装置の安全機能の認証について、第三者機関が認証を行う制度を導入するにあたり、認証の手続、当該事務を行う者（登録認証機関）の登録手続・要件及び登録認証機関の中立・公正な運営を確保するための所要の規定を設けることとしたものである。

(3) 経過措置（附則第3項及び第4項関係）

本改正省令の施行前に大臣認定を受けて現に設置されている機械式駐車装置については、これに新基準を遡及適用することによる社会的影響の甚大性に鑑み、施行後においても、引き続き大臣認定の効力があるものとみなすこととしたものである。また、本改正省令の施行後新たに設置される機械式駐車装置についても、新規則に基づく大臣認定の取得から製造・設置に至るまで一定の期間を要することから、本改正省令の施行日から1年6月の間に限り、施行前に大臣認定を受けた機械式駐車装置の設置を可能とすることとしたものである。なお、設置日とは、機械式駐車装置の本体部分の設置（据付等）に係る工事の着手日を指す。

2. 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年国土交通省告示第1191号）について

2. 1 告示の位置づけ

駐車場法施行規則の一部改正に伴い、新規則第4条第1項の規定に基づき、機械式駐車装置の構造及び設備並びに安全性を確保するために必要な機能に関する基準を定めるものである。

2. 2 告示の概要

(1) 総則（第1章関係）

本基準における適用範囲、用語の定義、機械式駐車装置の方式、対象とする自動車及び駐車場面積の算定方式について定めるものである。

旧基準において「駐車のために供する部分」として取り扱われていた部分のうち、人の通行及び自動車への乗降のために供する部分については、人が立ち入る部分であることから、新たに「乗降室」として定義し、第2章及び第3章において必要な基準を定めている。

なお、本基準は、一般的な方式の機械式駐車装置を対象としたものであり、自動車用エレベーターを除き、通常利用時において人を乗せた状態の自動車を搬送及び旋回する機械式駐車装置については、第4章に基づき、個別に国土交通大臣において認定することとしている。

(2) 構造及び設備に関する基準（第2章関係）

機械式駐車装置の構造及び設備に関する基準として、旧基準と同等の基準を、出入口、車路、駐車室の高さ、乗降室の高さ、避難階段、防火区画、換気装置、照明装置及び警報装置について定めるものである。

(3) 安全機能に関する基準（第3章関係）

過去の事故の発生状況等を踏まえ、その再発防止を図る観点から、新たに安全機能に関する基準として、囲い、出入口扉等、駐車室等、乗降室、機械装置、制御装置等、非常口等及び掲示について定めるものである。

(4) 基準の特例（第4章関係）

本基準により難い特別の事情における基準の特例について定めるものである。

3. 標準駐車場条例の改正について

機械式駐車装置は、路外駐車場で用いられるものと同種のもので共同住宅等においても広く用いられており、路外駐車場以外の駐車施設においても、大臣認定装置と同等の安全性を有する装置が設置されることが望ましい。

このため、各地方公共団体が定める駐車場条例の雛形である標準駐車場条例に、別添のとおり、附置義務駐車施設で用いられる機械式駐車装置について、大臣認定装置と同等の安全性を有するものを要求する規定（第29条の3）を追加したものである。

以上

XXII. 駐車場法施行令第15条に規定する特殊の装置の取扱いについて(技術的助言)

平成26年12月25日
国 都 街 第 9 0 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
設課長通知

駐車場法施行規則の一部を改正する省令(平成26年国土交通省令第68号)(以下「改正省令」という。)が平成26年7月25日に公布され、平成27年1月1日より施行されることに伴い、「駐車場法施行規則の一部を改正する省令の施行等について」(平成26年12月25日国都街第88号)を通知したところである。

今般の改正に伴い、駐車場法施行令(昭和32年政令第340号)第15条に規定する特殊の装置(以下「機械式駐車装置」という。)の取扱いについて、下記のとおり通知するので、貴職におかれては十分御了知の上、適正な運用を図られるとともに、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。

なお、「駐車場法施行令第15条の認定の申請書について」(平成13年3月30日国都街第21号)は、平成26年12月31日をもって廃止する。

記

1. 路外駐車場に設置される機械式駐車装置の取扱い

「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年国土交通省告示第1191号)(以下「新基準」という。)は、改正後の駐車場法施行規則(以下「新規則」という。)第4条第1項の規定に基づき、機械式駐車装置の構造及び設備並びに安全性を確保するために必要な機能を定めるものであり、平成27年1月1日以降、新基準に基づき駐車場法施行令第15条に基づく認定を行うこととなる。

このため、都道府県等においては、路外駐車場(一般公共の用に供され、自動車の駐車用に供する部分が500平方メートル以上のもの)に設置される機械式駐車装置の駐車場法上の取扱いについて、特に以下の点に留意されたい。

(1) 認定書の写しと特殊装置設置計画書の添付

改正省令の施行後に新たに設置される装置については、駐車場法第12条に基づく届出書に、認定書(参考)の写し及び特殊装置設置計画書(別添様式)を添付し

て提出することとしていることから（認定書の留意事項参照）、届出書の受理にあたっては、これらの書類に遺漏がないことを確認すること。

(2) 認定の有効期限と設置予定日の確認

平成27年1月1日以降に認定を受けた型式の装置（以下「新基準認定装置」という。）については、認定に有効期限が付されることから、届出事項の確認にあたっては、認定書に記載の有効期限を確認の上、特殊装置設置計画書の記載をもとに、当該装置の設置予定日が有効期限を超えるものではないことを確認すること。なお、設置予定日は、装置の本体部分の設置（据付等）に係る工事の着手予定日とする。

(3) 認定日と設置予定日の確認

届出事項の確認にあたっては、認定書に記載の認定日を確認の上、新基準認定装置であることを確認すること。

なお、経過措置として、平成27年1月1日から1年6月の間に限り、平成26年12月31日以前に認定を受けた型式の装置（以下「旧基準認定装置」という。）の設置を認めることとしている（附則第4項）。このため、旧基準認定装置が用いられる場合においては、特殊装置設置計画書の記載内容をもとに、その設置予定日が平成28年6月30日を超えるものではないことを確認すること。

(4) 認定の条件の確認

認定書に添付される「認定の条件」の記載内容をもとに、届出の内容がその条件に適合していることを確認すること。

(5) 既設装置の取扱い

改正省令の施行前に認定を受けて現に設置されている装置については、これに新基準を遡及適用することの社会的影響の甚大性に鑑み、引き続き認定の効力を認めることとしている（附則第3項）。

これにより新基準が適用されなかった路外駐車場であっても、改正省令の施行後、装置の新設、大臣認定の有効期限を超える既設装置の入替え又は大臣認定番号（型式）の変更を伴う装置の改造を行う場合には、新たに設置又は改造する装置について新基準への適合義務が生じる。また、これらの場合は、届出事項の変更に該当することから、設置者は駐車場法第12条に基づく届出が必要であり、当該装置について新設装置と同様に届出事項の確認を行う必要があること。

2. 附置義務駐車施設に設置される機械式駐車装置の取扱い

今般の省令改正により、旧基準認定装置については1年6月の間に限り認定の効力が認められ、新基準認定装置については認定に有効期限が付されることから、附置義務駐車施設に設置される機械式駐車装置の取扱いについて、条例等で新基準への適合を要求する場合には、大臣認定が装置の設置予定日において有効なものである必要があることに留意されたい。

以 上

(様式)

特殊装置設置計画書

年 月 日

(あて先) ○○市長

(駐車場管理者の氏名又は名称及び住所)

1. 駐車場の名称	
2. 駐車場の位置	
3. 特殊装置の名称等	
4. 特殊装置の認定番号	
5. 特殊装置の認定の有効期限	年 月 日
6. 特殊装置の設置予定日	年 月 日

注意) 設置予定日は、特殊装置の設置(据付等)に係る工事の着手予定日とする。

設置予定日に変更となる場合、変更が明らかになった時点で速やかに変更計画書を提出すること。

複数の装置が設置される場合は、装置ごとに計画書を提出すること。

認定の条件に適合していることがわかる図面、説明資料等を添付すること。

認 定 書

平成●●年●●月●●日付けで申請のあった特殊の装置については、駐車場法施行令第15条の規定により認定する。

記

- 1 認定番号 ◇◇ (●●) - ●●
- 2 装置の分類 二段・多段方式
- 3 装置の名称 ■■■■■■■
- 4 駐車場法施行令第
2章第1節の規定
の特例を認める事項 令第9条、令第10条、令第12条、
令第13条
- 5 認定の条件 別添のとおり
- 6 認定の有効期限 平成●●年●●月●●日
- 7 安全機能の認証 認証機関名：□□□□□□
認 証 日：平成●●年●●月●●日
認証番号：第●●号
有効期限：平成●●年●●月●●日
- 8 製作会社名 ■■■■■■■

平成●●年●●月●●日
国土交通省 ◇◇地方整備局長

別添

【認定の条件】

- ① 令第7条（出入口）関係
本条の規定による。
- ② 令第8条（車路）関係
本条の規定による。
- ③ 令第11条（防火区画）関係
本条の規定による。
- ④ 令第12条（換気装置）関係
前面空地として設ける車路が建築物である場合は、当該部分において令第12条の規定による。
- ⑤ 令第14条（警報装置）関係
本条の規定による。

〔留意事項〕

駐車場法第12条に基づく届出の際には、本認定書の写し及び特殊装置設置計画書を提出すること。

XXIII. 学校教育法等の一部を改正する法律の施行に伴う駐車場法施行令の改正について（技術的助言）

平成27年12月16日
国 都 街 第 9 4 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
設課長通知

学校教育制度の多様化及び弾力化を推進するため、小中一貫教育を実施することを目的とする義務教育学校の制度を創設する「学校教育法等の一部を改正する法律」（平成27年法律第46号）が本年6月24日に公布され、平成28年4月1日から施行される予定となっているところ。

このたび、「学校教育法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令」が本日公布され、平成28年4月1日から施行されることとなったが、本政令において、駐車場法施行令（昭和32年政令第340号）についても所要の改正を行ったため、下記のとおり通知するので、貴職におかれては十分ご了知の上、適正な運用を図られるとともに、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. 改正の概要

義務教育学校の創設に伴い、駐車場法施行令第7条（自動車の出口及び入口に関する技術的基準）を改正し、小学校等と同様、義務教育学校の出入口から20メートル以内の道路の部分等において、路外駐車場の出口及び入口を設けてはならないこととした。

2. 留意事項

本規定は、交通道德について判断能力を欠く児童の集中する施設付近において、児童を保護するという趣旨により設けられている。

これを踏まえると、義務教育学校においては、前期課程と後期課程で利用する施設が原則異なる場合であっても、いずれの施設も学校行事等において、前期課程の児童が利用する可能性があることから、施設一体型や施設分離型等の施設の形態を問わず、一律に当該基準の適用対象とした。

特に、既存の中学校施設を義務教育学校の施設とする場合においては、本規定が適

用されることとなるため、適切に対応されたい。

以 上

XXIV. 路外駐車場の換気装置に係る基準の緩和について（技術的助言）

平成28年 7月15日
国 都 街 第 4 6 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
交通施設課長通知

本日、路外駐車場の換気装置に係る基準を緩和する「駐車場法施行令の一部を改正する政令」（平成28年政令第259号）が公布され、平成28年8月1日から施行されることとなったことを踏まえ、下記のとおり通知するので、貴職におかれては十分ご了知の上、適正な運用を図られるとともに、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. 改正の背景

（1）現行基準の内容

現行の駐車場法施行令第12条は「建築物である路外駐車場には、その内部の空気を1時間につき10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」と規定しているが、これは、換言すれば、1時間につき駐車場の容積の10倍の空気を処理できる能力の換気装置の設置を義務付けていたものである。

（2）現行基準の問題点

現行基準は昭和32年の駐車場法制定時に設けられたものであるが、自動車の環境性能の向上や次世代自動車の普及に伴い、自動車の排ガスは当時に比べて相当程度低減しており、過度の規制を強いるものとなっている。

また、現行基準は駐車場の容積を単位として規制を設定していたが、駐車場の天井高を高く設計した場合には、その分高い換気能力が要求されてしまうという問題もある。

2. 新基準について

（1）「路外駐車場の換気基準に関する検討委員会」における検討

本基準の見直しに当たっては、平成27年7月に「路外駐車場の換気基準に関する検討委員会」（座長：水野明哲工学院大学名誉教授）を立ち上げ、制度の運用実態等を踏まえて検討を進め、平成27年12月に「路外駐車場の換気基準に関する見直しの方向性」として以下の結論を得た。（注1）

- ① 換気装置の能力は、現行基準で要求している能力の半分程度とする。
- ② 駐車場の容積ではなく、駐車場の床面積を単位として規制を設定する方式に改める。

(2) 新基準の内容

上記①を踏まえ、現行基準では「駐車場の容積の10倍」の換気能力を要求しているところを、「駐車場の容積の5倍」相当の基準に緩和することとした。

加えて、上記②を踏まえ、「駐車場の容積の5倍」という規制内容を、床面積を単位とする規制内容に置き換えることとした。なお、置き換えに当たっては、駐車場の天井高を2.7mと設定した。

<計算式> (注2)

$$\begin{aligned} & \text{駐車場の容積 (m}^3\text{)} \times 10 \div 2 \\ = & \text{駐車場の容積 (m}^3\text{)} \times 5 \\ = & \text{駐車場の床面積 (m}^2\text{)} \times \text{駐車場の天井高 (m)} \times 5 \\ = & \text{駐車場の床面積 (m}^2\text{)} \times 2.7 \text{ (m)} \times 5 \\ \approx & \text{駐車場の床面積 (m}^2\text{)} \times 14 \end{aligned}$$

以上により、新基準では、「駐車場の床面積1 m²当たり毎時14 m³の換気能力」を要求することとした。

このため、改正政令の施行後に設置される換気装置については、駐車場法第12条に基づく届出書の受理に当たって、新基準との適合を確認すること。

(注1) 検討の詳細については、国土交通省HP「路外駐車場の換気基準に関する検討委員会」(http://www1.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000074.html)を参照のこと。

(注2) 「路外駐車場の換気基準に関する検討委員会」では、自動車のCO排出量や駐車場内のCO濃度などを設定し、上記とは異なる計算式により換気能力を算定しているが、結論としては同じになる。

3. その他

(1) 規制の単位

前述のとおり、新基準の規制の単位は「駐車場の床面積」であり、駐車のために供する部分(車室)のみならず、車路やスロープ等の部分を含む面積であることに留意すること。

(2) 自然換気(開口部換気)に係る基準の扱い

現行の駐車場法施行令第12条ただし書は、「窓その他の開口部を有する階でその開口部の換気に有効な部分の面積がその階の床面積の1/10以上であるものについては、この限りでない」と規定しており、自然換気(開口部換気)が期待できる場合に、換気装置の設置を免除できる例外規定が設けられている。

この自然換気に係る基準についても「路外駐車場の換気基準に関する検討委員会」において見直しの是非について検討を行ったが、自然換気は周囲の建物の状況

や風速等によって左右されるほか、仮に基準を緩和した場合には、開口の配置等によっては自然換気が十分に働かなくなることも考えられるため、本基準については特段緩和せず、現行のまま据え置くこととしたので、留意ありたい。

(3) 換気装置の更新等

新基準は既設の路外駐車場にも適用されるものであるから、改正政令の施行後に、換気装置の更新等により駐車場法第12条に基づく変更届出書を受理する場合は、現行基準ではなく新基準との適合を確認すること。

(4) 換気装置の運用

本基準では換気装置の能力を定めているが、運用時において常時最大稼働させることを求めるものではなく、省エネ等の観点からは、駐車場内のCO濃度によるインバータ制御等を行うことが望ましい。このような場合において、駐車場内のCO濃度は25ppm以下を保つように運用すること。

(5) 建築部局等との連携

各自治体が定める建築基準法に基づく条例等において、新基準とは異なる基準が適用されている場合があるので、建築部局等とも連携しつつ、適切に対応されたい。

別添 駐車場法施行令の一部を改正する政令（新旧対照表）

以上