

標準駐車場条例の改正について

平成 2 年 6 月 1 1 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こととした趣旨は、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。

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おいては、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にかわらず、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こと、集合住宅等における駐車施設の整備の方針に関すること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、指導等を行っていく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設置計画及び当該計画に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依りて、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っては都道府県又は指定都市、指定区域外の一般国道にあっ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るのであれば、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っては、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っては、「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（固定資産税にあっては、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(固定資産税にあつては、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。

一般の改正は、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(固定資産税にあつては、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(固定資産税にあつては、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こと。
- 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こと。
- 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こと。

(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
の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
れる場合にあっては、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、两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っては、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。

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」とは別葉とすること。

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。

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、その運用にあたっては、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、駐車特性等を勘案し、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ざ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。

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。

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、敷地内で建築物のセ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。

駐車場法に基づく諸施策の円滑な実施について

平成10年2月12日
建設省都街発第5号
都道府県、指定都市、中
核市駐車場担当部局長あ
て建設省街路課長通達

昨今の都市内における駐車場に係る計画的かつ効率的な整備の促進への要請の高まりを踏まえ、標記について、以下の事項に留意の上、遺憾のないよう措置されたい。

なお、この旨を貴管下市町村(指定都市・中核市を除く。)に周知徹底方取り計られたい。

記

1 駐車場整備計画の策定について

駐車場法第4条の規定により、駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合においては、市町村はその地区における「駐車場整備計画」を定めなければならないとされているところである。

近年、都市における中心市街地の活力低下等に対応した駐車場整備の重大性重要性が増大している現状に鑑み、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」を的確に定め、駐車場の総合的かつ計画的な整備を推進することが一層求められている。

このため、以下により「駐車場整備計画」の策定又は見直しを適切に行われたい。

- (1) 既に駐車場整備地区に関する都市計画が定められており、同地区の見直しを要しない市町村については、速やかに駐車場整備計画を策定し、公表すること。
- (2) 新たに駐車場整備地区を指定し又は見直しを要する既指定の市町村については、原則として同地区の都市計画決定又は変更の告示に併せて駐車場整備計画を公表すること。
- (3) 駐車場整備計画を策定し公表済みの市町村においては、法第四条第二項第五号に掲げる見直しのほか、必要に応じ、概ね五年を目途に包括的な見直しを行うこと。

なお、駐車場整備計画を定めるにあたっての留意点等については、平成3年1月1日付け建設省都再発第99号及び11月25日付け同第114号により、通達しているので念のため申し添える。

2 駐車場法に基づく届出制度の合理化について

(1) 設置の届出の必要な路外駐車場について

百貨店等店舗及び病院の有料駐車場に係る設置の届出の取り扱いについては、自治体により異なることが多いが、今後は、以下の観点で、その利用形態により設置の届出の必要性について判断されたい。

- 1) 当該駐車場が、「一般公共の用に供する」と判断される場合。「一般公共の用に供する」とは不特定多数の者の直接の利用に供することである。従って、百貨店等店舗及び病院の駐車場であっても、厳密に、当該建物の利用者のみの利用に限定される場合(専用の駐車場と解する。)以外は、「一般公共の用に供する」と解する。
- 2) 厳密に、専用駐車場と判断される場合とは、駐車場に専用駐車場であると明示されているだけでなく、例えば、駐車場の入口で管理人等が一般の利用を排除している場合等が該当する。
- 3) 従って、利用客に優待券を配る等優遇措置を講じている場合であっても、厳密に一般の利用を排除していない場合は、設置の届出を必要とする。

(2) 設置の届出の受理について

路外駐車場の設置の届出の受理については、以下 1)、2)のとおりである。従って、路外駐車場の設置の届出を行おうとする者に対して、この趣旨を徹底するとともに、届出義務が履行された後、届出書等の内容に疑義がある場合については、路外駐車場管理者から報告、資料を求め、必要に応じて立入検査を行い、法令に違反のあることが認められる場合には、速やかに是正命令を出すこととされたい。このためには、路外駐車場を設置しようとする者が届出を行う前に事前相談を行う等極め細かな指導を行うことも必要である。

- 1) 駐車場法第 12 条に規定される路外駐車場の設置の届出は、行政手続法第 37 条の届出に該当し、届出書の記載事項に不備がないこと、必要な書類が添付されていることその他の法令に定められた届出の形式上の要件が適合している場合は、当該届出が法令により当該届出の提出先とされている機関の事務所に到達したときに、当該届出をすべき手続上の義務が履行されたものと解される。従って、路外駐車場管理者が、路外駐車場に関する届出等に関する省令(昭和 33 年 1 月 31 日運輸省・建設省令第 1 号、平成 3 年 10 月 28 日改正運輸省・建設省令第 2 号)第 1 条に規定する形式上の要件を備えた届出書及び添付図面を届出した時点で、路外駐車場の届出義務は履行されたと解する(この時点で、届出るべき駐車場管理者が届出義務を怠ったとして、法第 22 条の罰則を受けることはない。)。
- 2) しかし、届出られた届出書等の内容について疑義が生じた場合は、都道府県知事は、法第 18 条に基づき、路外駐車場管理者から報告若しくは資料の提出を受け、立入検査を行うことができ、また、当該駐車場が法第 11 条に基づく政令等の規定に違反していると認めるときは、法第 19 条に基づき路外駐車場管理者に対し、是正命令を行う。

(3) 届出事務の市町村への委任について

平成9年3月31日現在、地方自治法第153条第2項に基づき届出に係る事務の一部又は全部を市町村に委任している都道府県は、29道県である。今後とも、路外駐車場の届出制度の実行を挙げるために必要であり、かつ委任を受ける市町村において体制が整備されたと判断した場合には、順次、事務委任を促進されたい。

(4) 管理規程の届出時期について

管理規程の届出の時期については、以下のとおりであるので、その旨、路外駐車場管理者に周知、徹底されたい。

法第13条第1項の規定により、路外駐車場管理者は、供用を開始するときは、あらかじめ管理規程を定め、これを路外駐車場の供用開始後10日以内に都道府県知事に届出なければならないとされている。この規定は、規制緩和の観点から、あらかじめ届出を義務付けられていた管理規程の届出を供用開始後10日以内まで猶予することを認めたものであり、届出時期を限定する趣旨ではない。従って、路外駐車場管理者は、設置の届出の提出時期以降供用開始後10日以内まで、随時、管理規程を届出ることができる。

(5) 設置届及び管理規程の変更届について

路外駐車場の設置届及び管理規程の変更の届出に関し、路外駐車場管理者が法人である場合、その代表者の変更については、変更の届出を要しないので、路外駐車場管理者にこの旨周知徹底されたい。

(6) 設置の届出及び管理規程の届出に係る添付書類について

路外駐車場の設置の届出及び管理規程の届出に当たって、法定外の書類の提出を義務付けることのないようにされたい。また、届出義務の履行後、必要であれば、法第18条に基づき、路外駐車場管理者から報告若しくは資料の提出を求められたい。

標準駐車場条例の改正について（技術的助言）

平成 1 6 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 2 0 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、この旨周知徹底方お願いする。

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18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 駐車場法施行令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。

「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、政令指定都市
中核市、特例市の駐車場
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、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します。

記

1. 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。

2. 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条に基づく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。

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. 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。

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場の現状を把握し、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。

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、宜しくお願い申し上げます。

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～
		51～125cc	126～250cc	250cc～
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)			
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（軽二輪）	二輪の小型自動車（小型二輪）

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

交付金の対象額 地方公共団体が事業者へ交付する補助金	
	2分の1

交付金の対象額 事業の実施に要する費用	
	3分の1

以 上

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!

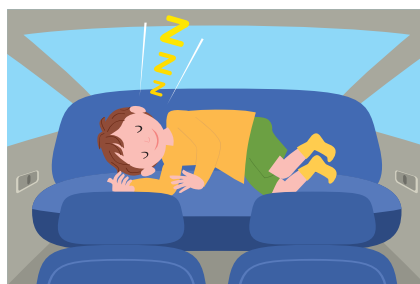


最近、機械式立体駐車場で、中に人がいることを確認しないまま駐車装置を操作したため起きたと思われる事故や、子どもの予期せぬ行動により起きたと思われる事故が発生しています。事故が再び発生しないよう、機械式立体駐車場を利用する際は、機械の使用方法を守るとともに、特に次のことに注意してください。

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。



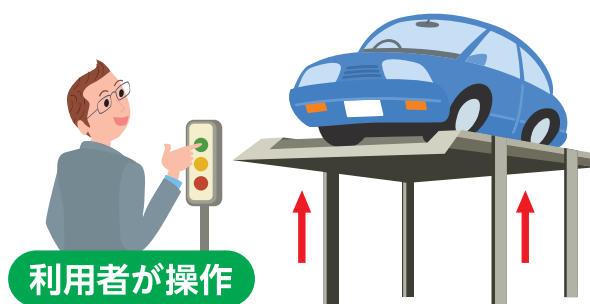
駐車装置を操作する際には、機械式立体駐車場の中に**人がいないことを十分確認**した上で操作してください。



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で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

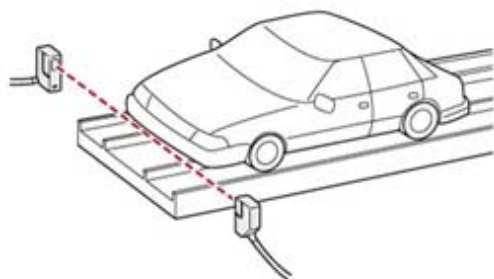
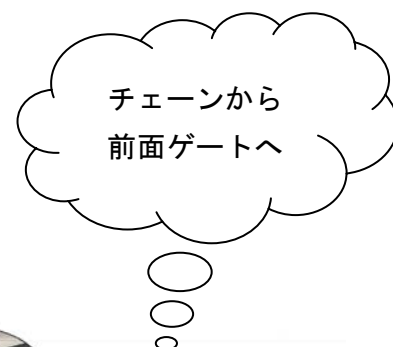
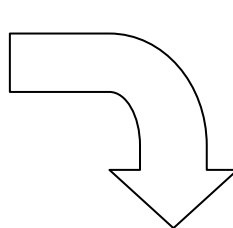
昇降・ピット式の機械式立体駐車場の前面（乗り込み面）には、人の侵入防止を目的としたチェーン等を設けることとしているが、チェーンを掛けずに放置される場合があり、また、子供がすり抜けられる状況にある。

【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

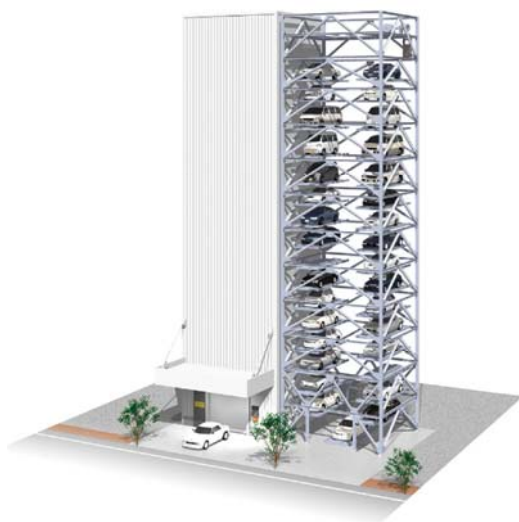
機械式立体駐車場の操作にあたっては、予め安全を確認することを取扱者（専任の操作員又は利用者）の遵守事項としているが、操作前の無人確認が必ずしも徹底されていない等、遵守には限界が見られる状況にある。

【技術基準の見直しの内容】

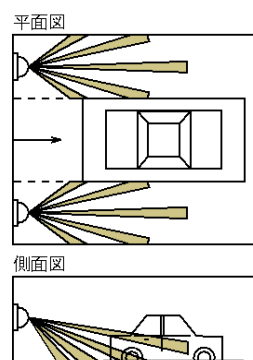
エレベータ方式駐車場内に安全性向上のため、人感センサーの設置を必須とするように技術基準を改訂する。

※ 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

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。

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 117 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

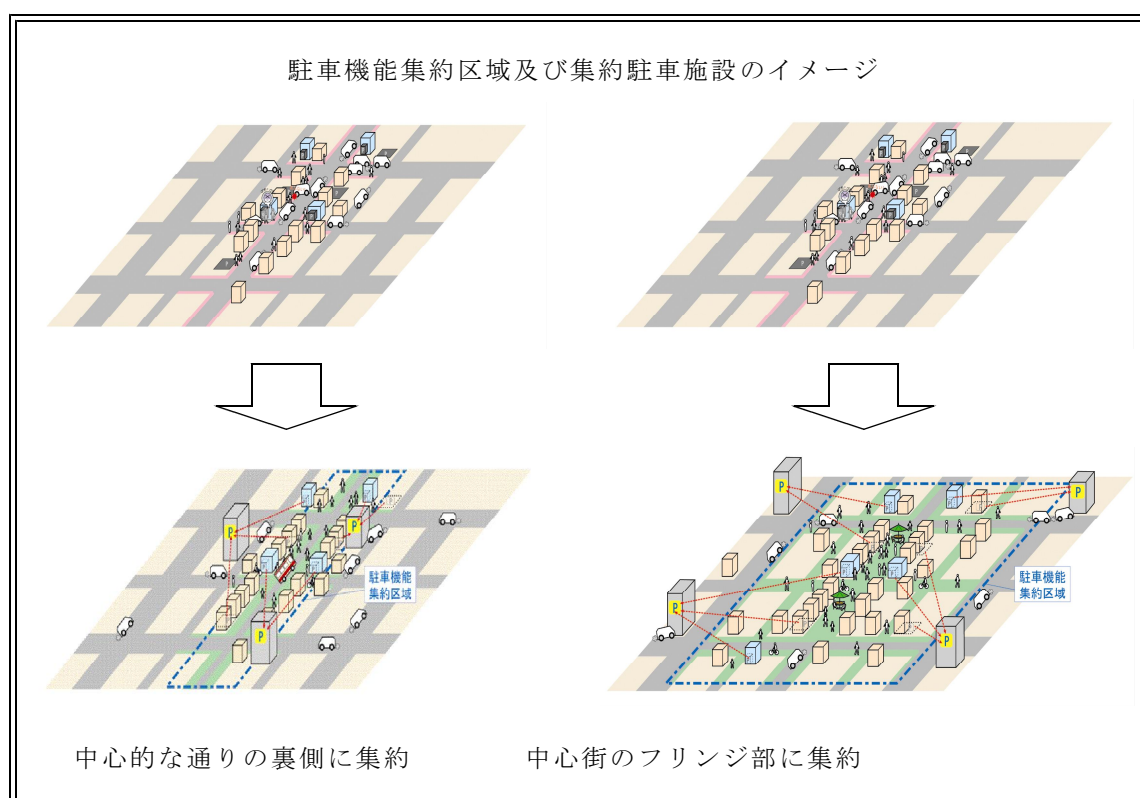
交錯による非効率な自動車交通を低減し、低炭素化を図ることが可能となる。

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的に想定される。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輻輳が生じないよう、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当であること。
- ・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に供する部分の規模（駐車ますの大きさ）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。ついては、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、電気自動車利用者に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）

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。

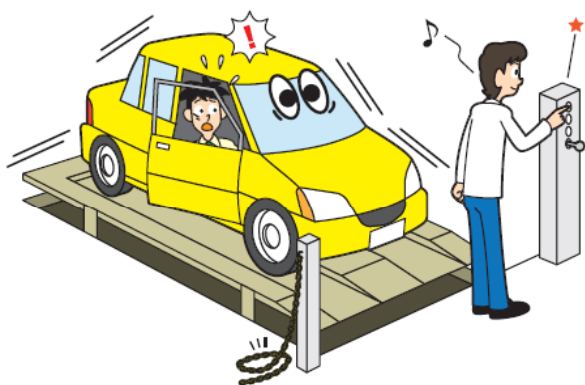
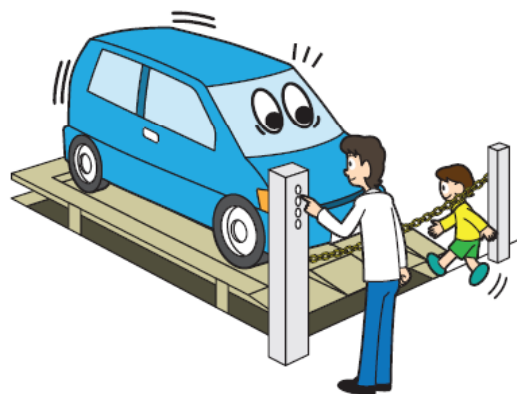


・運転者以外は中に入らないで 下さい

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 細心の注意を払いましょう

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。

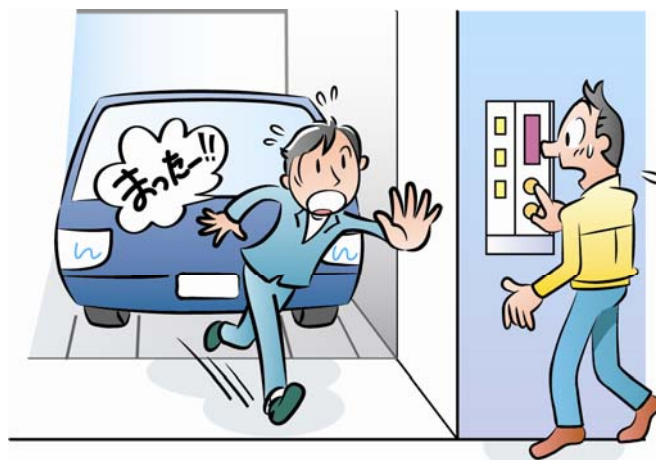
・ 装置内へ人が立ち入らないようにしてください。

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。

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。

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。

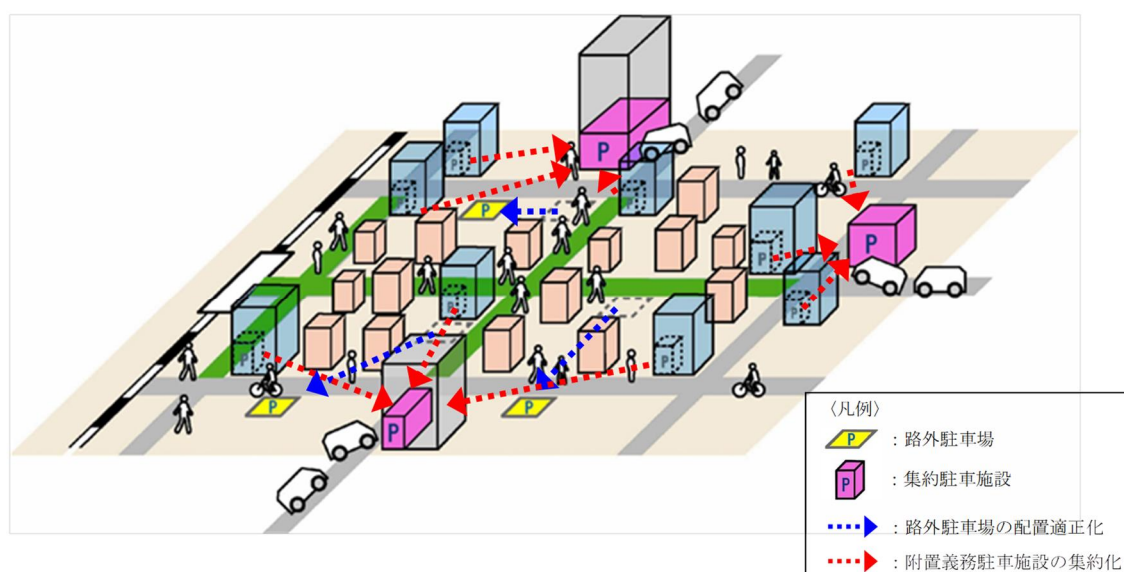


図 駐車場配置適正化区域のイメージ

(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、低減率等を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。

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「駐車の用に供する部分」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用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が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

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

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)

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

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

標準駐車場条例の改正について

平成30年 7月13日
国 都 街 第 3 6 号
都道府県、政令指定都市
の市長あて国土交通省
都 市 局 長 通 知

平成30年7月15日付けで施行される都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成30年法律第22号）及び社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループでとりまとめられた「社会経済情勢の変化に対応した都市施設の整備等について」（平成29年12月）を踏まえ、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を別添のとおり改正したので、通知する。

主な改正事項は以下のとおりである。

- ・都市再生特別措置法第19条の13及び第19条の14により新たに設けられた駐車場法の特例制度（都市再生駐車施設配置計画制度）を実施するために必要となる規定の追加（第29条の3、第29条の4及び第30条の4関係）
- ・附置義務駐車施設に特殊の装置（機械式駐車装置）を用いる場合は、保守点検を定期的に行わなければならないとする規定の追加（第32条第2項関係）

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お願いする。

平成30年 7月13日
国 都 ま ち 第 3 1 号
国 都 街 第 4 1 号
都道府県、政令指定都市
まちづくり担当部局長、
駐車場担当部局長あて
国 土 交 通 省 都 市 局
まちづくり推進課長・
街路交通施設課長通知

平成30年7月15日付で施行される都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成30年法律第22号)の施行及び「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行について(技術的助言)」(平成30年7月13日府地事第346号、国都計第48号、国住街第112号)並びに社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループでとりまとめられた「社会経済情勢の変化に対応した都市施設の整備等について」(平成29年12月)を踏まえた「標準駐車場条例の改正について」(同国都街36号)が通知されたところである。

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いただきたい。

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願いする。

記

1. 都市再生駐車施設配置計画について

(1) 都市再生駐車施設配置計画制度創設の背景と趣旨について

都市再生緊急整備地域の一部の区域では、旺盛な民間開発の増加に伴い、駐車場法(昭和32年法律第106号)第20条の規定に基づく駐車施設附置義務制度により多くの附置義務駐車施設の供給がなされてきた一方で、公共交通機関が発達していること等により、駐車施設の稼働率が低い水準に留まっており、その結果、駐車施設の余剰が発生している区域が存在する。

このため、都市再生緊急整備地域においては、その他の地域と同じ駐車施設附置義務の基準を一律に適用するのではなく、当該都市再生緊急整備地域の一部の区域の実態に応じ、附置義務駐車施設を建築物単位でなく区

域単位でその位置と規模を最適化する特別な仕組みが必要となる。

今般、新たに創設された「都市再生駐車施設配置計画制度」においては、都市再生緊急整備地域の整備に関し必要な協議を行い、かつ、地域の実態を把握する都市再生緊急整備協議会が建築物単位でなく計画の区域全体で附置義務駐車施設の位置と規模を最適化する計画（以下「配置計画」という。）を作成し、配置計画の区域内において附置義務駐車施設を設ける建築主は、配置計画に即して駐車施設を設けなければならないことから、当該区域のまちづくりと一体となった附置義務駐車施設の整備が可能となるものである。

加えて、都市再生駐車施設配置計画制度は、これを通じた余剰の駐車施設の他用途への転換・活用等による都市の安全性・利便性の向上や、附置義務駐車施設の整備量の適正化を通じた民間事業者による都市開発事業等の促進にも資するものであるのみならず、都市機能が集積する都市再生緊急整備地域において顕在化している荷さばきのための駐車施設等の不足や、多くの歩行者や自動車が通行する道路に面した駐車施設による安全かつ円滑な交通の阻害等の課題の解決を図ることにも資する制度であることから、エリアマネジメント等の取組と連携しつつ、社会的貢献もあわせて実施されることが望ましい。

（２）都市再生駐車施設配置計画の作成及び運用について

配置計画を作成する都市再生緊急整備協議会を組織するに当たっては、国の関係行政機関、附置義務条例を制定する地方公共団体を含む関係地方公共団体に加えて、都道府県公安委員会や道路管理者を含む関係行政機関を始め、都市開発事業を施行する民間事業者、既存の建築物の所有者等の配置計画を適切に定めるために必要な関係者を構成員とするとともに、その作成に当たっては、十分な時間的余裕を持って検討、協議及び調整等を行うべきである。あわせて、作成した配置計画を運用するに当たっては、当該配置計画に即した附置義務駐車施設の整備が行われることを確保するための体制が必要である。

また、配置計画に即して附置義務駐車施設の整備が行われるためには、地方公共団体が定める条例において、配置計画に即して駐車施設を附置させる旨の規定を設ける必要があり、このための規定を標準駐車場条例に追加している。

なお、配置計画の作成及び運用に当たっては、別途定める配置計画の作成と運用に関する手引きを活用するとともに、当該手引きの関係者への周知に努めていただきたい。

２．地域や建築物の特性に合わせた附置義務の適正化について

附置義務駐車施設の整備は駐車場の量的拡大に大きく寄与しているが、

現在、附置義務駐車施設の設置の基準となる原単位は、建築物用途の別に適用地域全域に均一に適用され、地域や建築物ごとの駐車需要特性を十分反映できていない場合が見られる。附置義務が実態に合っていない場合、利用のない附置義務駐車施設が当初とは異なった目的で利用されることも考えられ、こうした状態により直ちに問題が生じるわけではないものの、都市空間の有効活用の妨げとなるため、都市再生緊急整備地域に限らず、地域の駐車需要を踏まえた附置義務の適正化が必要となる。

附置義務の適正化を進めるためには、条例に定める原単位が都市の状況に適合しているかを改めて検証することに加え、駐車需要が公共交通機関への近接性等の地域の特性や、高齢者向けの施設や集合住宅といった建築物の特性によって大きく変わること踏まえ、適用地域全域に原単位を均一に適用するだけでなく、地域や建築物の特性による駐車需給特性を反映した柔軟な附置義務駐車施設の整備を認めることが望ましい。

さらに、既存建築物も含めて駐車需給の状況を踏まえた附置義務の見直しを行い、附置義務が緩和される場合には、建築基準法等の法令を遵守した上で、違法な路上駐車等が発生しないよう配慮しつつ、既存の駐車施設を荷さばきのための駐車場や自動二輪車駐車場、自転車駐車場、防災備蓄倉庫など地域の利便性や安全性を向上させる用途へ転用させることを図ることが望ましい。

平成30年 7月13日
国 都 街 第 3 9 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

社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループでとりまとめられた「社会経済情勢の変化に対応した都市施設の整備等について」（平成29年12月）において、荷さばきや自動二輪車のための駐車場について、地域の駐車需要やまちづくり計画等との整合性を考慮した整備を進めていくことが必要とされたほか、自転車活用推進計画（平成30年6月8日閣議決定）において、荷さばき用駐車スペースの整備により自転車通行空間の確保を促進するとされたところである。

また、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成30年法律第22号）により、都市再生緊急整備協議会が都市再生緊急整備地域の一定の区域において都市再生駐車施設配置計画を作成し、区域の特性に応じて附置義務駐車施設の規模と位置を定めることができる駐車場法（昭和32年法律第106号）第20条の特例制度が創設されたことから、こうした新たな制度の活用も含め、下記の点に留意し、荷さばき及び自動二輪車の駐車対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. 荷さばき駐車対策について

平成6年に標準駐車場条例に荷さばきのための駐車施設に関する規定を追加し、その後、駐車場法に基づく附置義務条例の対象に荷さばきのための駐車施設に関する規定を追加する地方公共団体が増加してきたところであるが、荷さばきのための駐車場の不足は荷さばきを目的とした路上駐車を誘発するため、引き続き、その駐車需要を把握し、交通の円滑化や歩行者・自転車の安全の観点を踏まえつつ、まちづくりの方針等との整合性を考慮して必要な量を整備する必要がある。

荷さばきのための駐車施設の整備に当たっては、荷さばき需要の大きい一定規模以上の建築物については、引き続き、附置義務により確保することが望ましい。都市再生緊急整備地域については、都市再生特別措置法等の一部

を改正する法律（平成30年法律第22号）により創設された都市再生駐車施設配置計画制度を活用することにより、地域の実態に応じた荷さばきのための駐車施設を含むきめ細かい附置義務駐車施設の整備が可能となる。ただし、荷さばきのための駐車施設が建築物の中に設けられる場合は、貨物自動車による円滑な荷さばきが可能となるような駐車施設の構造や設備について十分検討することが望ましいことから、「物流を考慮した建築物の設計・運用について」（平成29年3月国土交通省総合政策局物流政策課）等を参考にされたい。

一方、地方公共団体の定める附置義務条例の対象とならない小規模な建築物が多く立地している地域については、地区内の大規模駐車場に設けられた荷さばきのための駐車施設の共用化、空地等を活用した供用の荷さばきのための駐車施設の設置等、多様な手法を活用することが望ましい。ただし、荷さばきのための駐車施設の共用化等は、駐車施設から目的地への運送距離の増加や歩行者との錯綜等により作業効率の低下等を招く可能性があるため、運送事業者との協力体制等の地域の実情を踏まえた検討が必要である。

また、地方公共団体が行う路上も含めた荷さばきのための駐車施設等の確保に関する取組に対しては、社会資本整備総合交付金等を活用することが可能である。

なお、平成30年2月20日付けで警察庁より各都道府県警察に対し、別添1のとおり貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について通知されていることから、必要に応じて各都道府県警察と連携して取り組まれたい。

2. 自動二輪車駐車対策について

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。）をいう。以下同じ。）の駐車対策については、平成18年に駐車場法を改正し、自動二輪車を同法の対象とするとともに、「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）や「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11号）等の通知を通じ、または、全国駐車場政策担当者会議等の機会を利用し、自動二輪車駐車場の確保について協力をお願いしてきたところである。

自動二輪車の駐車対策については、地域の自動二輪車の駐車需要の他、自動二輪車が駐車可能な路外駐車場の整備状況や自動二輪車の路上駐車等の実態等を踏まえ、適切な手法により推進することが必要である。

地方公共団体で管理する自動車駐車場における自動二輪車専用の駐車区画の確保や、従来、専ら自動二輪車以外の自動車の駐車の用に供していた駐車区画に自動二輪車も駐車できるようにすることも考えられるほか、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（昭和5

5 年法律 87 号) に基づく取組として整備した自転車駐車場であっても、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ことにより自動二輪車の受入が可能となることから、柔軟な対応をお願いしたい。

また、地方公共団体が行う自動二輪車駐車場等の整備に対しては、社会資本整備総合交付金等を活用することが可能である。

こうした取組のほか、各地域の自動二輪車の駐車の実態を把握した上で、必要に応じて建築物の新築等の際に自動二輪車のための駐車施設を附置させるための条例の整備を検討されたい。都市再生緊急整備地域については、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律により創設された都市再生駐車施設配置計画制度(平成 30 年法律第 22 号)を活用することにより、地域の実態に応じた自動二輪車のための駐車施設を含むきめ細かい附置義務駐車施設の整備が可能となる。

さらに、自動二輪車を附置義務の対象としていない場合であっても、既存の建築物を含めた附置義務の適正化を行った結果、余剰となる駐車施設を自動二輪車のための駐車施設に転用することで、建築主の新たな負担を生じさせることなく駐車施設の確保を図ることもできることから、駐車需要全体を考慮した対策を検討することが望ましい。

なお、平成 30 年 4 月 16 日付けで警察庁より各都道府県警察に対し、別添 2 のとおり自動二輪車等に係る駐車環境の整備の推進について通知されていることから、必要に応じて各都道府県警察と連携して取り組まれない。

別添 1、2 の警察庁からの通知については掲載を省略する。

平成30年 7月13日
国 都 街 第 3 7 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

社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループでとりまとめられた「社会経済情勢の変化に対応した都市施設の整備等について」（平成29年12月）において、機械式駐車装置の安全確保に向けた施策の具体的方向性として、設置後の点検等による安全確保に関する取組が示されたことを踏まえ、本日付で「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」を公表するとともに、「標準駐車場条例の改正について」（平成30年7月13日国都街36号）で通知したとおり標準駐車場条例を改正したところである。

これらの概要及び趣旨等を下記の通り通知するので、駐車場行政の適正な運用に努めていただきたい。

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する。

記

1. 「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」（別添）について

駐車場法（昭和32年法律第106号）第15条第2項では、路外駐車場管理者は、管理する路外駐車場の構造及び設備を駐車場法施行令（昭和32年政令第340号）に定める技術的基準に適合するように維持しなければならないこととされている。本指針は、この趣旨に鑑み、路外駐車場管理者が機械式駐車設備を駐車場法施行令に定める技術的基準に適合するように維持するために必要と考える機械式駐車設備の保守点検に係る標準的な事項を定め、もって機械式駐車設備の安全性の確保に資することを目的とするものである。

本指針は、路外駐車場管理者が管理する機械式駐車設備を対象とするほか、路外駐車場管理者以外の者が管理する機械式駐車設備についても、本指針への準拠を推奨するものであるので、貴管内の機械式駐車設備を有する公共駐車場、路外駐車場、附置義務駐車施設、マンション等の所有者・管理者に対して周知していただきたい。

本年報では、概要を添付する。

２．標準駐車場条例における特殊な装置の管理に関する規定の追加について
標準駐車場条例第２９条の３において、附置義務駐車施設に特殊の装置（機械式駐車装置）を用いる場合は、駐車場法施行令第１５条に規定する特殊の装置として国土交通大臣が認定したものと同等の安全性を有するものを用いることとされている。

一方、機械式駐車装置の安全確保のためには、設置後の適切な維持管理も重要であることから、附置義務駐車施設に機械式駐車装置を用いる場合には、保守点検を定期的に行わなければならないとする規定を追加したものである。貴管内の附置義務駐車施設において使用される機械式駐車装置の利用上の安全性を確保するために、条例の制定又は改正にあたっては、当該規定を参考とされたい。

「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」概要

機械式駐車設備の維持管理に係る課題

- 適切な知識や技術力を持った保守点検業者をどのように選定すれば良いか？
- 保守点検の業務内容や責任範囲について、どのように契約上、明確化するのか？
- 不具合情報等を把握し、確実に保守点検業者へ引き継ぐための仕組みはどうすべきか？

機械式駐車設備の知識に乏しい、ビルオーナーや管理組合の方などが、自ら管理している機械式駐車設備を、駐車場法施行令に定める技術的基準に適合させるための指針等が必要

「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」

管理者等、設置者、保守点検業者及び製造業者の役割

- 管理者等 : 適切な維持管理、適切な保守点検業者の選定
- 設置者 : 管理者への適切な情報提供等
- 保守点検業者 : 適切な保守・点検の実施、点検結果の報告・アドバイス等
- 製造業者 : 部品の供給、維持管理に関する問い合わせに対応する体制整備等

機械式駐車設備の適切な維持管理のために管理者等がなすべき事項

定期的な保守・点検の実施、作業報告書等の文書の保存、安全標識等による利用者への注意喚起等

管理者等が保守点検業者の選定に当たって留意すべき事項

契約金額だけでなく、担当者の能力、会社概要等を総合的に評価

保守点検契約に盛り込むべき事項のチェックリスト

「機械式駐車設備標準保守点検項目、点検周期の目安」

- 管理者等が、保守点検事業者が行う点検内容・点検周期を確認する際や契約書に点検内容・点検周期を記載する際に参考とするための具体的なツール

■ 標準保守点検項目 ～ 機械式駐車装置の類型に応じた標準的な点検項目（安全装置、乗降領域等）の一覧

■ 点検周期の目安 ～ 機械式駐車装置の類型に応じた標準的な点検項目ごとの点検頻度の目安の一覧

都市再生駐車施設配置計画の作成と運用に関する手引きについて

平成30年 7月19日
国 都 ま ち 第 3 3 号
国 都 街 第 4 3 号
都道府県、政令指定都市
まちづくり担当部局長、
駐車場担当部局長あて
国 土 交 通 省 都 市 局
まちづくり推進課長・
街路交通施設課長通知

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成30年法律第22号）により創設された都市再生駐車施設配置計画制度の活用にあたり参考となるよう、別添のとおり手引きを策定したので通知する。

また、貴管下市町村（政令指定都市を除く。）に対しても、本手引きの周知方をお願いする。

<添付資料>

都市再生駐車施設配置計画制度の作成と運用に関する手引き

※ 本手引きは国土交通省ホームページにも掲載されているため、適宜活用されたい。

<ホームページアドレス>

http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html

**都市再生駐車施設配置計画の
作成と運用に関する手引き**

平成30年7月
国土交通省 都市局

1. 本手引きについて

本手引きは、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第19条の13に定める都市再生駐車施設配置計画（以下「配置計画」という。）を活用して、都市再生緊急整備地域内における附置義務駐車施設の位置及び規模を適正化するため、都市再生緊急整備協議会における配置計画の作成等を行う際の参考として作成したものである。

2. 都市再生駐車施設配置計画制度の背景と概要

(1) 背景

都市再生緊急整備地域においては、旺盛な民間開発の増加に伴い、駐車場法（昭和32年法律第106号）第20条の規定に基づく駐車施設附置義務制度により多くの附置義務駐車施設の供給がなされてきた一方で、公共交通機関が発達していること等により、駐車施設の稼働率が低い水準に留まっており、その結果、駐車場の余剰が発生しているような区域が存在する。

一方で、すでに一部の地域では、地域の特性に応じた駐車施設の附置に係るルールを導入し、地域の実態に応じた附置義務の基準を認め、これに基づく附置義務台数の算定、駐車施設の隔地や集約駐車施設での確保を認めているが、ルールの適用を受けるのは任意であるほか、建築物単位で附置義務台数の算定や隔地の判断を行うことが基本となっている。

このような状況を鑑みれば、都市再生緊急整備地域においては、その他の地域と同じ駐車施設附置義務の基準を一律に適用するのではなく、当該都市再生緊急整備地域の一部の区域の実態に応じ、附置義務駐車施設を建築物単位でなく区域単位でその位置と規模を最適化するような、特別な仕組みが必要となる。

そこで今般、新たに「都市再生駐車施設配置計画制度」が創設されたところ、この配置計画では、都市再生緊急整備地域の整備に関し必要な協議を行い、かつ、地域の実態を把握する都市再生緊急整備協議会が、建築物単位でなく配置計画の区域（以下「計画区域」という。）全体で附置義務駐車施設の位置と規模を最適化する配置計画を作成するとともに、計画区域内において附置義務駐車施設を設ける建築主は、当該配置計画に即して駐車施設を設けなければならない、まちづくりと一体となった附置義務駐車施設の整備が可能となるものである。

加えて、この配置計画制度は、これを通じた余剰の駐車場の他用途への転換・活用等による都市の安全性・利便性の向上や、附置義務施設の整備量の適正化を通じた民間事業者による都市開発事業等の促進にも資するものであるのみならず、都市機能が集積している都市再生緊急整備地域において顕在化している荷さばき駐車施設等の不足に対する対応や、さらには、多くの歩行者や自転車、自

動車が通行する道路に面した場所に設けられた駐車施設による安全かつ円滑な交通を阻害する等の課題の解決を図ることにも資する制度であることから、エリアマネジメント等の取組と連携しつつ、社会的貢献もあわせて実施されることが望ましい。

(2) 概要

- ①都市再生緊急整備協議会は、都市再生緊急整備地域内の区域について、商業施設や業務施設等の集積の状況、当該施設周辺の道路の交通の状況、公共交通機関の利用の状況等の事情を勘案し、一般駐車施設や荷さばき駐車施設といった駐車施設の種類ごとに適切な位置及び規模で配置することが必要と認めるときは、配置計画を作成することができる。
- ②配置計画には、計画区域、設けるべき附置義務駐車施設の種類、種類ごとの位置及び規模を定める。
- ③位置については計画区域における安全かつ円滑な交通が確保されるように、規模については計画区域における駐車施設の種類ごとの需要が適切に充足されるように定める。
- ④配置計画は、国の行政機関等の長（※）の全員の合意により作成するものとする。
- ⑤地方公共団体は、条例で、計画区域内において配置計画の内容に即して駐車施設を設けなければならない旨を定めることができる。

（※）国の行政機関等の長とは、国の関係行政機関の長のうち都市再生本部長及びその委嘱を受けたもの並びに関係地方公共団体の長をいう（都市再生特別措置法第19条）。

3.配置計画の作成及び運用の体制

(1) 配置計画作成体制

配置計画は、地域の民間事業者の建築活動等に影響がある一方で、地域の駐車場の供給量や交通の状況にも影響を与えるものであることから、民間事業者の都市開発事業等が促進されると同時に、地域の駐車需要を確実に充足し、安全かつ円滑な道路交通を阻害することのないものとするのが求められるため、配置計画を作成する都市再生緊急整備協議会を組織するに当たっては、国の関係行政機関、附置義務条例を制定する地方公共団体を含む関係地方公共団体に加えて、都道府県公安委員会や道路管理者を含む関係行政機関を始め、都市開発事業を施行する民間事業者、既存の建築物の所有者等の計画を適切に定めるために必要な関係者を構成員とするとともに、その作成にあたっては、十分な時間的

余裕を持って検討、協議及び調整等を行うべきである。

また、駐車施設の不足により違法な路上駐車などの駐車問題が発生する等、安全かつ円滑な道路交通を阻害するようなことのないよう、専門的な見地からの駐車需要等の把握・分析に基づく配置計画の作成が必要であることから、配置計画の作成に当たり、学識経験者等の専門家の参画を得るべきである。

なお、都市再生緊急整備協議会は、配置計画のほか、整備計画及び都市再生安全確保計画を作成する役割も担っていることから、これらの計画の作成を円滑に行うために、都市再生緊急整備協議会のもとにこれらの計画を作成する部会等をそれぞれ設置することが考えられる。

また、配置計画の運用状況を確認し、必要な対応について検討、協議及び調整等を行うため、計画作成後も体制を継続するべきである。

(2) 配置計画に対する民間事業者からの提案について

配置計画を通じた附置義務駐車施設の供給量の適正化を進めるため、民間事業者等が配置計画について国の関係行政機関、関係地方公共団体等（以下「行政機関等」という。）に対して提案することも考えられる。配置計画は、これを通じた余剰の駐車施設の他用途への転換・活用等による都市の安全性・利便性の向上や、附置義務駐車場の整備量の適正化を通じた民間事業者の都市開発事業等の促進にも資するものであることから、当該民間事業者等からの提案があった場合には、これを受けた行政機関等は、都市再生緊急整備協議会を組織すると見込まれる他の行政機関等とともに、当該提案について積極的に検討を進めるとともに、当該提案が適当なものと認めた場合には、都市再生緊急整備協議会として当該提案を踏まえた配置計画の作成を行うことが望ましい。

(3) 計画運用体制

個々の建築物の新築等に際して、配置計画に基づく附置義務駐車施設の整備について審査等を行うため、配置計画作成後の運用を担う事務局としての機能を持つ組織（以下「事務局組織」という。）を設けることが考えられる。

①組織形態

事務局組織は、その機能を計画区域の存する地方公共団体が担うことが考えられるほか、既存又は新設の別の組織にその機能を担わせることも考えられることから、地域におけるまちづくりの取組等と合わせて適切に判断することが望ましい。

②機能

事務局組織の機能としては、建築主からの申請内容が計画に即したものであるかの審査や、附置義務駐車施設の設置状況や利用状況の継続的な確認などが考えられる。

申請内容が計画に即した内容かどうかを審査する際には、駐車需要の算定などが適切に行われているかなどを専門的かつ公正・公平な見地から検討することが必要であることから、例えば建築主からの申請を受けて、事務局組織が学識経験者等の専門家からなる第三者組織に審査を依頼するなどの仕組みを設けるべきである。

4. 計画作成に向けた検討及び調査

(1) 目指すべき将来の都市像と駐車施設のあり方の検討

目指すべき将来像から駐車施設のあり方を導き出すためには、様々な交通手段が適切に役割分担をした総合的な交通体系のあり方を検討し、各交通手段のあり方を実現していく観点で、駐車施設のあり方を段階的に検討していくことが考えられる。

また、目指すべき将来像から駐車施設のあり方まで検討するプロセスについては、都市計画マスタープランや地域整備方針等の上位計画等との適合・調和を図るとともに、駐車場整備計画等の駐車場整備に関する計画や駐車需要に関するデータを含む交通に関する実態等の把握・調査の結果も踏まえたものとする必要がある。

(2) 交通実態等の把握

駐車施設のあり方を検討する際には、計画区域に流入する交通量や路上及び路外の駐車需給に関するデータのみならず、公共交通の利用状況や歩行者交通の状況を含む交通実態のデータ、沿道の土地利用、社会経済の動向を含めたデータを取得し、多様な状況分析を行う必要がある。

5. 計画区域の設定

計画区域は、都市再生緊急整備地域内であって、施設の集積状況、道路交通の状況、公共交通機関の利用状況を勘案し、駐車施設の種類ごとに位置及び規模を適切に配置することが当該都市再生緊急整備地域の都市機能の増進を図るために必要であると認められる区域とされている。具体的には、例えば公共交通機関の利用が多いため、駐車施設の稼働率が低い水準に留まっている区域、都市機能の集積により荷さばき駐車施設の不足が生じている区域、あるいは、歩行者の交通の安全やまちづくり上の観点から、附置義務駐車施設を建築物単位でなく区域単位でその位置と規模を最適化することが適切であるような区域など、主に都心部を中心とした区域において計画区域を定めることが考えられる。

6. 駐車施設の位置の設定

(1) 基本的考え方

駐車施設のあり方は、まちづくりと密接に関連を有しているものであることから、附置義務駐車施設の位置の検討に先立ち、計画区域内における各街路について、現状及び将来的な交通状況や沿道土地利用について分析し、特徴を整理した上で、各街路について、歩行者・自転車や公共交通を優先とするのか、または、自動車交通を優先とするのかや、まちの景観のあり方といった方向性を配置計画に定め、これに基づき駐車施設の位置を定めるべきである。

また、無秩序な附置義務駐車施設の整備は、自動車交通の集中を発生させるほか、その出入口において入出庫に伴う自動車と歩行者又は自転車との錯綜が生じることにより、安全かつ円滑な交通の確保などで問題が生じる可能性が高い。このため、駐車施設の位置については、計画区域内における安全かつ円滑な交通が確保されるよう、交通の集中による混雑の発生を避けること等に配慮して定める必要がある。

(2) 隔地・集約附置義務駐車施設について

駐車場法の原則では建築物又はその敷地に附置義務駐車施設を設けなければならないが、配置計画ではこれらの場所以外に附置義務駐車施設を設けること（隔地化・集約化）とすることも可能である。隔地化・集約化する附置義務駐車施設の位置の検討に当たっては、「①駐車施設の附置が義務付けられている建築物と隔地先又は集約先駐車施設の距離等による位置の検討」により大まかな位置を決めた後に、「②地域地区レベルでの位置の検討」及び「③街区レベルでの位置の検討」と位置を絞り込む手順で検討を行うことが考えられる。なお、計画区域内で附置義務を適正化するという趣旨から、隔地先又は集約先駐車施設の位置は、計画区域内とするべきである。

①駐車施設の附置が義務付けられている建築物と隔地先又は集約先駐車施設の距離等による大まかな位置の検討

隔地先又は集約先の駐車施設は、駐車施設の附置が義務付けられている建築物の駐車需要を充足するために設けられる駐車施設である。従って、仮に適切な位置に当該駐車施設が無い場合、路上駐車の誘発のほか、安全かつ円滑な交通の阻害を生じさせる恐れがあるため、当該建築物の利用者の利便性も含め、当該建築物との関係で適切な位置であるべきである。

具体的には、当該建築物と隔地先又は集約先の駐車施設との距離、その間の交通手段（徒歩、自転車、公共交通）の利用環境等を考慮して、隔地先又は集約先の駐車施設の大まかな位置を検討するべきである。

②地域地区レベルでの位置の検討

隔地先又は集約先の駐車施設は、建築物又はその敷地内ごとに駐車施設を設ける場合に比べて、駐車需要を特定の場所に集中させることから、自動車交通の集中、道路混雑や騒音の増大、歩行者・自転車の安全な通行の阻害といった悪影響を引き起こす可能性がある。したがって、道路ネットワークの整備状況や、計画区域内への主要道路別の自動車流入量などを踏まえて、このような悪影響を生じさせないように、地域地区レベルでの適切な位置を検討し、隔地先又は集約先の駐車施設を設ける街区を特定することが適当である。

③街区レベルでの位置の検討

隔地先又は集約先の駐車施設の出入口等において、交通渋滞や歩行者・自転車の安全な通行の阻害などを生じさせないように、入出庫の円滑性の確保、出入口の安全性の確保、沿道景観上の工夫等の観点から、出入口の配置、入出庫動線、案内・誘導等にも配慮した上で、具体的な隔地先又は集約先の駐車施設の位置を定めるべきである。

(3) 移動制約者用、荷さばき用、自動二輪車用駐車施設に関する留意点

移動制約者用、荷さばき用、自動二輪車用等の用途ごとに駐車施設の利用実態や利用者のニーズに違いあることから、これを踏まえずに位置を決定すると、当該駐車施設が適切に利用されず、結果として路上駐車を誘発する可能性があることから、利用実態や利用者のニーズを考慮して位置を定めるべきである。

また、位置だけでなく、それぞれの用途の駐車施設に求められる機能、設備又は構造を備える必要がある。

7. 駐車施設の規模の設定

(1) 基本的考え方

配置計画に記載する附置義務駐車施設の規模は、計画区域内で見込まれる駐車施設の種類ごとの駐車需要が適切に充足されるような規模とする。そうした規模の駐車施設は、個々の建築物の新築等に係る附置義務の履行の積み重ねにより、段階的にその整備が行われると観念されるところ、個々の建築物の新築等を行う建築主に対する附置義務の事前明示性を確保するため、当該区域内の建築物用途ごと、駐車施設の種類ごとの附置の基準となる、建築物の床面積あたりの駐車施設の量（原単位）をあらかじめ定めることが望ましい。

また、個々の建築物について、その用途や立地によっては、一律の原単位に基づく附置義務駐車施設の規模では当該建築物の駐車需要と著しい不整合を生じる場合もあるので、例えば、個々の建築物の特性を個別に勘案した上で、建築物ごとに個別の附置義務駐車施設の規模を定めることができるようにすべきである。

なお、移動制約者用、荷さばき用、自動二輪車用の各用途の駐車施設についても、その需要を適切に把握し、充足するように規模を定めることが必要である。

(2) 附置義務駐車施設の規模（区域全体の規模）の設定

区域全体の附置義務駐車施設の規模は、当該区域の想定される土地利用等に基づき算定される附置義務駐車施設の総体規模（合計台数）であり、当該区域の開発などに合わせて段階的に整備されるものであるが、その検討にあたっては、当該区域の土地利用に関する上位計画等の内容、将来の開発動向や自動車利用の動向を踏まえて検討すべきである。

また、将来的な附置義務駐車施設の不足が生じないよう、附置義務駐車施設の規模の設定にあたっては、専門家も交えて、将来の開発見通しや、将来予測の不確実性等も含めた上で、慎重に十分な検討を行うべきである。

その上で、計画区域内の駐車実態に基づいて、建築物の用途ごと、駐車施設の種類ごとの駐車原単位を設定し、その際、駐車需要の将来変動及び繁忙期等の対応を考慮するべきである。

(3) 附置義務駐車施設の規模（個別の規模）の設定

計画運用段階における個別の附置義務駐車施設の規模については、駐車原単位に基づいて算出するほか、個々の建築物の用途や立地に応じた自動車利用の状況等を踏まえるためには、個別の建築物ごとにきめ細かく算出するべきである。

この場合、当該施設や類似施設の繁忙期におけるピーク時駐車台数の実績や、大規模開発地区関連交通計画マニュアル等に基づいて駐車原単位を算出し、当該建築物の床面積を乗じて算出する。類似施設の設定、駐車実績の数値、駐車原単位の設定及び駐車需要台数は、客観的データに基づき繁忙期における駐車需要の動向等を踏まえて適正に算出するべきである。

また、商業や業務など建築物の用途によって平日と休日の利用状況が異なることから、用途別平日・休日別の駐車需要を勘案し、両用途を兼用させることで、実質的に必要となる駐車台数の確保が可能となることも考慮すべきである。

利用されるデータや算出された駐車施設の規模の妥当性等については、事務局組織が学識経験者等の専門家からなる第三者組織に審査を依頼するなどして、客観的に判断されるべきである。

8. 条例への反映と駐車施設の設置の確認方法等

(1) 条例への反映

配置計画が作成された場合に、建築主に当該配置計画の内容に即した附置義

務が課されるには、地方公共団体の条例において、配置計画の内容に即して附置義務駐車施設を設けなければならない旨を定める必要がある。また、既存建築物についても配置計画に記載された附置義務を課するためには、その旨を条例において定める必要がある。

(2) 建築主への周知

計画区域において建築物の新築等をしようとする建築主に対しては、配置計画に基づいた附置義務駐車施設の整備が必要であることや、配置計画に基づいた駐車施設の整備を行おうとする場合に事務局組織や関係行政機関に事前に相談する必要があることを周知するべきである。

(3) 建築確認における附置義務駐車施設の設置の確認

駐車場法第20条は建築基準法の建築基準関係規定であることから、建築確認手続において、新築等される建築物が配置計画のとおり附置義務駐車施設を備えていることを確認する必要がある。建築確認を円滑に行うためには、建築主の建築確認申請に先立って、建築主が設けようとする駐車施設と配置計画との適合を事務局組織が確認し、その結果を建築主が建築主事に対して示すことができるようにするなど、建築確認を円滑に行うための仕組みを構築することが望ましい。

(4) 隔地先又は集約先駐車施設の確保に係る運用

①附置義務駐車施設の隔地先又は集約先駐車施設への附置の確認

隔地先又は集約先の駐車施設に附置義務駐車施設を確保した事実の確認は、建築主に対して、建築主と駐車施設の所有者との間で締結した駐車区画の譲渡契約書又は賃貸借契約書等の写しの提出を求めることにより行うことが考えられる。

②附置義務駐車施設に関する定期報告と附置継続の確認

駐車施設の附置が継続的に行われるようにするため、隔地先又は集約先の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、変更が生じた場合は速やかに報告させることが考えられる。

③隔地先又は集約先駐車施設の維持管理

隔地先又は集約先の駐車施設の所有者は、本制度の趣旨及び目的に沿って、各建築物の附置義務台数が常時適正な状態で利用できるよう維持管理することが求められる。

④隔地先又は集約先駐車施設の維持管理義務の継承

隔地先又は集約先の駐車施設の所有者が、当該駐車施設を譲渡しようとするときは、当該駐車施設を譲り受けようとする者に対し、隔地先又は集約先の駐

車施設としての維持管理義務を伴う駐車施設である旨をあらかじめ説明することが求められる。

一方、隔地先又は集約先の駐車施設の所有者から当該駐車施設を譲り受けた者は、隔地先又は集約先の駐車施設に係る権利義務を継承することが求められる。

⑤隔地先又は集約先駐車施設に関する定期報告と供用できなくなった場合の対応

隔地先又は集約先の駐車施設の安定的な確保のため、隔地先又は集約先の駐車施設の所有者に定期的な報告を求め、駐車台数等に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。また、当該駐車施設が供用できなくなる場合には、附置義務を負う者が代替駐車施設を確保するために必要と考えられる時間を十分に考慮し、供用できなくなる旨の申出をするものとすることが望ましい。

(5) 駐車施設の設置に当たっての関係行政機関への確認

駐車施設を整備するに当たり道路法（昭和27年法律第180号）第24条による承認等の他法令等による許認可等が必要な場合は、配置計画に即した駐車施設の整備であっても、道路管理者等の関係行政機関の許認可等を得る必要がある。

9. 既存建築物への配置計画の適用と他用途への転用

(1) 既存建築物への配置計画の適用

配置計画による附置義務は、新築、増築等される建築物を対象に適用されるものであるが、配置計画の作成とあわせて、既存建築物についても、当該建築物の所有者による申請に基づき、配置計画による附置義務を適用することが望ましい。

なお、既存建築物を対象に新たな附置義務駐車施設の規模を適用する場合、既存の附置義務駐車施設の規模を下回ることも考えられるが、配置計画により新たに荷さばき用駐車施設や自動二輪車用の駐車施設の附置が義務付けられる場合、既存の駐車施設については、新たに附置が義務付けられた駐車施設として利用されることとなる。

(2) 既存建築物の附置義務を緩和した場合の転用

配置計画に即して駐車施設を設けた後に、既存の駐車施設に余剰が発生する場合は、建築基準法や消防法等の他法令を遵守した上で、違法な路上駐車等が発

生しないよう配慮しつつ、当該余剰となった駐車施設を以下のような駐車施設以外の施設等へ転用することが、計画区域のみならず、都市再生緊急整備地域全体の安全性や利便性を向上させる上で望ましい。

なお、新たな駐車需要を発生させる施設等に転用する場合は、当該需要を充足する規模の駐車施設を整備する必要がある。

<転用が考えられる用途>

自転車駐車場（駐輪場）、防災備蓄倉庫、帰宅困難者の一時的な収容場所、賑わいのためのスペース、観光案内所、子育て支援施設、インキュベーション施設、コワーキング施設、シェアオフィス 等

※ 自転車駐車場や防災備蓄倉庫については、容積率に関する特例がある。

10. 駐車施設の継続的な利用状況等の確認

駐車施設の位置や規模が実態に合っているか、また、変化する駐車需要に対応できているかどうかを検証するため、配置計画に基づき整備された駐車施設の利用状況や、安全かつ円滑な交通の確保に与える影響について、継続的に確認をする必要がある。その結果に基づき、必要に応じて配置計画の内容の見直しを行うべきである。

【参考】都市再生駐車施設配置計画の構成例

□□地域 都市再生駐車施設配置計画

□□地域都市再生緊急整備協議会
(□□地域都市再生駐車施設配置計画作成部会)

1. 計画区域

- ・計画区域（○○町○丁目から○○町○丁目）
- ・計画区域及び設定の考え方

2. 区域の目指すべき将来像、計画の基本的な方針等

3. 地域（区域）の現状

- ・自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい施設の集積の状況
- ・道路交通の状況
- ・公共交通機関の利用の状況
- ・駐車需給の状況

4. 駐車施設の位置に関する事項

- ・附置義務駐車施設の出入口を設けない道路やエリア、位置の設定
- ・隔地を行う際の方針（許容する隔地距離等）
- ・集約駐車施設の位置
- ・荷さばき駐車施設、自動二輪車用駐車施設及び移動制約者用駐車施設を設ける場合の方針等

5. 駐車施設の規模に関する事項

- ・計画区域内の建築物用途別・駐車施設種類別の駐車原単位
- ・集約駐車施設の規模
- ・建築物ごとに個別の附置義務駐車施設の規模を設定する場合の方法等

6. 計画に基づく附置義務の実効性を確保するための方策

- ・隔地・集約駐車施設に関する駐車施設附置の確認方法、定期報告と附置継続の確認方法等

※計画の内容を補足するため、必要に応じて、別途、細則やマニュアル等を定めること。

駐車場法施行令及び駐車場法施行規則の改正について（技術的助言）

平成30年12月27日
国 都 街 第 8 2 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

駐車場法施行令の一部を改正する政令（平成30年政令第354号。以下「改正政令」という。）及び駐車場法施行規則の一部を改正する省令（平成30年国土交通省令第91号。以下「改正省令」という。）が本日付けで公布、施行されることに伴い、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、適正な運用に努めていただきたい。

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. 駐車場法施行令の一部を改正する政令（平成30年政令第354号）について

（1）改正背景・趣旨

駐車場法（昭和32年法律第106号。以下「法」という。）第11条により、路外駐車場で自動車の駐車のに供する部分の面積が500平方メートル以上であるものの構造及び設備は、駐車場法施行令（昭和32年政令第340号。以下「令」という。）で定める技術的基準によらなければならないとされており、令第7条において自動車の出口及び入口に関する技術的基準を定めている。

近年、まちづくり等の観点から、地域の土地利用や交通状況に応じて柔軟に路外駐車場の出入口を設置するニーズがあることに鑑み、令第7条第2号に基づく国土交通大臣の認定によって路外駐車場の出入口を設置することができる道路又はその部分を追加することとした。

（2）改正の概要

改正政令により、国土交通大臣が道路の円滑かつ安全な交通に支障がないと認めた場合に、路外駐車場の出入口を設置することができる場所として、以下を追加する。

- ・ 道路交通法（昭和35年法律第105号）第44号第2号に掲げる道路

の部分（道路の曲がり角から５メートル以内の道路の部分）

- ・ 道路交通法第４４条第４号に掲げる道路の部分（安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に１０メートル以内の道路の部分）
- ・ 道路交通法第４４条第５号に掲げる道路の部分（乗合自動車の停留所又はトロリーバス若しくは路面電車の停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から１０メートル以内の道路の部分）
- ・ 令第７条第１項第１号ホに掲げる道路（幅員が６メートル未満の道路）

（３）留意事項

国土交通大臣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、国土交通大臣の認定に係る権限は、駐車場法施行規則（平成１２年運輸・建設省令第１２号）第２２第２号に基づき、地方整備局長等に委任されていることから、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．駐車場法施行規則の一部を改正する省令（平成３０年国土交通省令第９１号）について

（１）改正背景・趣旨

従来、駐車場法施行規則第２条第２項により、法第１２条に定める路外駐車場管理者が路外駐車場を供用開始するにあたり都道府県知事等への届け出が義務づけられている管理規程において、駐車料金の額は「確定額」をもって定めなければならないこととされていたため、路外駐車場管理者は駐車料金を変更するたびに管理規程の記載を変更し、届け出る必要が生じていた。

そこで、今般、路外駐車場管理者の事務負担を軽減するとともに、利用者ニーズに応じた弾力的な料金設定を可能とするために、管理規程に定める駐車料金の額の定め方を変更することとした。

（２）改正の概要

路外駐車場の管理規程に定める駐車料金に関する事項のうち、駐車料金の額を「確定額」から「上限額」とする。

（３）留意事項

本改正により、上限額以下の範囲内で駐車料金を変更する場合には、管理規程の変更及びその届出を要しないこととなる。ただし、駐車料金の額は、令第１６条に定める基準に基づいて適正に設定されなければならない。

また、改正省令の施行前に都道府県知事等へ届け出がなされている路外駐車場の管理規程については、確定額をもって駐車料金の額を定めているところ、施行後においても、変更の届け出があるまでは、確定額のまま有効とする（改正省令附則関係）。

3. 駐車場管理規程例の改正について

2. の駐車場法施行規則の改正に伴い、路外駐車場管理者が定める管理規程の雛形である駐車場管理規程例（平成17年1月26日国都街第64号）を別添のとおり改正し、時間制駐車料金（第14条）及び定期駐車料金（第16条（1））の額について、上限額を記載するものとした。

「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（令和 2 年法律第 41 号）」の施行に伴う駐車場整備地区に係る都市計画の決定手続について（技術的助言）

令和 2 年 6 月 1 0 日
国 都 街 第 2 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
街路交通施設課長通知

地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（令和 2 年法律第 41 号）（以下「地方分権一括法」という。）が令和 2 年 6 月 10 日に施行されたところであるが、地方分権一括法の施行に伴う駐車場整備地区の都市計画決定についての留意点を下記のとおり通知するので、適正な運用に努めていただくとともに、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ます。

また、令和 2 年 6 月 10 日付で、警察庁より各都道府県警察に対し、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律の施行に伴う交通警察の対応について（通達）」が発出されているので、参考までに添付する（別添）。

1. 改正の内容

地方分権一括法により、都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）（以下「都市計画法」という。）第 19 条第 3 項が改正され、町村の都市計画決定における都道府県知事の同意が廃止された。（市の都市計画決定における都道府県知事の同意については平成 23 年に廃止。また、同意を要しなくなるものの、市町村の都市計画決定にあたっての都道府県知事への協議は引き続き必要である。）

駐車場法（昭和 32 年法律第 106 号）第 3 条第 2 項においては、駐車場整備地区に関する都市計画を「定め、又はこれに同意しようとする場合」においては、あらかじめ、都道府県知事にあつては都道府県公安委員会の、国土交通大臣にあつては国家公安委員会の意見を聞かなければならないこととしているところ、今般の都市計画法第 19 条第 3 項の改正により、駐車場整備地区の都市計画決定に際しての都道府県知事の同意が廃止されたことに伴い、法令上、都道府県知事が都道府県公安委員会へ意見聴取を行う場合（同意しようとする場合）が発生しなくなることとなった。

2. 駐車場整備地区の都市計画決定にあたっての留意点

他方、駐車場整備地区の指定による道路交通円滑化を効果的に進めるためには、都道府県及び市町村の駐車場担当部局と都道府県公安委員会とが連携

を図っていくことは引き続き重要である。

したがって、駐車場整備地区に関する都市計画決定を行う場合には、都市計画決定権者である市町村又は協議を受けた都道府県から、都道府県公安委員会に対して事前に適切に情報を提供し、必要な意見を聴取する機会を設けるなど、引き続き十分な連携が図られるよう留意されたい。

別添の警察庁からの通知については掲載を省略する。

以上

標準駐車場条例の改正に関する技術的助言

令和 2 年 9 月 7 日
国 都 街 第 6 5 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

今般、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 4 3 号）」（以下「改正法」という。）が施行されたことを踏まえ、都市再生特別措置法（平成 1 4 年法律第 2 2 号）（以下「都再法」という。）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（令和 2 年 9 月 7 日国都街第 6 4 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いただくとともに、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する。

記

1. 制度の背景と趣旨

人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、まちなかに多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」空間を官民一体で形成することによって、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出することが有効と考えられる。

改正法においては、都市再生整備計画に滞在快適性等向上区域を記載できることとし、当該区域において、官民が連携して交流・滞在空間を形成する取組を位置付けることができることとするほか、当該区域における快適性や魅力の向上を図るために必要な各種の特例措置等を設けることにより、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進することとしたものである。

このような「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けては、駐車場の配置や出入口の位置を適正化し、駐車場への自動車の出入りによる自動車と歩行者の輻輳を避け、歩行者が安全かつ快適に滞在できる空間を形成す

ることが重要である。

そのため、改正法で駐車場に係る特例措置等を設け、滞在快適性等向上区域において、①路外駐車場配置等基準、②駐車場出入口制限道路、③集約駐車施設の位置・規模、を定めることにより、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を図ることを可能としたものである。

なお、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）においては上記③と、都再法の立地適正化計画においては上記①及び③と類似の特例制度が設けられているが、滞在快適性等向上区域においては、にぎわいの中心となる道路において特に快適性を確保する必要性を重視し、出入口規制に特化した②の制度を設けている。

2. 滞在快適性等向上区域

- 滞在快適性等向上区域は、人々の滞在及び交流の促進を図るため、歩道の拡幅、都市公園における交流拠点の整備、建物低層部のガラス張り化など、その区域の快適性及び魅力の向上を図るための施設整備等を重点的に行う必要がある区域として、改正法において、新たに都市再生整備計画に位置付けることができることとされた区域である。滞在快適性等向上区域は、駐車場に係る特例措置等だけではなく、改正法における他の特例措置等の適用範囲ともなる区域であることに留意が必要である。
- 滞在快適性等向上区域は、都市再生整備計画に記載する必要がある（都再法第 46 条第 2 項第 5 号）。また、当該区域について、駐車場法（昭和 32 年法律第 106 号）第 20 条に基づく条例の規定に追加・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）。
- 滞在快適性等向上区域の設定については、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行について（技術的助言）（令和 2 年 9 月 7 日国土交通省都市局長通知）」も参照されたい。

3. 特例措置等の内容

（1）路外駐車場の配置の適正化

①制度概要

- 滞在快適性等向上区域内においては、都市再生整備計画に路外駐車場の配置及び規模の基準（以下「路外駐車場配置等基準」という。）を記載することができる（都再法第 46 条第 14 項第 3 号イ）。
- 路外駐車場配置等基準が定められている滞在快適性等向上区域内では、特定路外駐車場を設置しようとする者は、当該特定路外駐車場の設置に着手

する日の３０日前までに、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（自動車の出入口の位置）を市町村長に届け出なければならない（都再法第６２条の９第１項）。

※特定路外駐車場：自動車の駐車のために供する部分の面積が滞在快適性等向上区域内の土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して市町村の条例で定める規模以上の路外駐車場。

○届出に係る事項のうち国土交通省令で定める事項（位置、規模、自動車の出入口の位置）を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の３０日前までに、その旨を市町村長に届け出なければならない（都再法第６２条の９第２項）。

※届出及び変更届出に係る様式は、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行に伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令（令和２年国土交通省令第７４号）により改正された都市再生特別措置法施行規則（以下、「都再法施行規則」において定めている。（都再法施行規則第２１条の３～第２１条の６）

○届出の内容が路外駐車場配置等基準に適合せず、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のため必要があると認めるときは、当該届出をした者に対して、市町村長が勧告を行うことが可能となる（都再法第６２条の９第３項）。

○市町村長が勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対して、土地の取得についてのあつせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない（都再法第６２条の９第４項）。

②特定路外駐車場の規模の設定

○都再法第６２条の９第１項及び第２項の規定により、条例で定める規模以上の路外駐車場を設置する際には事前の届出が必要となる。この際、小規模な路外駐車場を含めすべての路外駐車場に対して届出義務を課すことは、駐車場事業者等に対する過度な負担となるおそれがあることを勘案して、届出制度の対象とする路外駐車場の規模の下限については、各地域において路外駐車場を規制する必要性と、規制に伴う駐車場事業者等の負担とを比較考量して条例で定めることとしたものである（標準駐車場条例第２３条の２第３項）。

○小規模な路外駐車場であっても、地域内に多数の集客施設が立地しており、そこを来訪する歩行者が非常に多く、歩行者と自動車との交錯を避ける必要性が高い場合など、歩行者の移動上の利便性・安全性を確保する観点から届出対象とする必要性・合理性が認められる場合もあると考えられる。

○特定路外駐車場の規模は、自動車の駐車のために供する部分の面積によって

設定すること。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。

- 特定路外駐車場に係る事前届出制度は、滞在快適性等向上区域全体について適用されるが、滞在快適性等向上区域内を複数の地区に分け、それぞれの地区に異なる特定路外駐車場の規模を設定することも可能である。例えば、にぎわい空間の中心としてきめ細かい配置適正化を行う地区については、規模を小さく設定し、それ以外の地区については、比較的大きな規模を設定することなども考えられる。
- 特定路外駐車場には、駐車場法第12条に基づく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する駐車場も含まれる。

③路外駐車場配置等基準の策定

- 路外駐車場配置等基準は都市再生整備計画において定める必要があり、例えば以下のような事項を定めることが想定される。
 - i) 路外駐車場の設置を誘導・抑制すべき区域や街路の区間
 - ii) 歩行者交通量の多い道路に面して設置する一定規模以上の路外駐車場については、出入口を集約した構造とすること（駐車マスから直接出入りするハーモニカ構造の禁止）等
- 路外駐車場配置等基準を定めるにあたっては、滞在快適性等向上区域内やその周辺にある路外駐車場の配置状況や需給等を把握したうえで、その配置及び規模を定めること。
- 立地適正化計画の駐車場配置適正化区域における路外駐車場配置等基準（都再法第81条第6項第2号）と同様に、路外駐車場配置等基準において、特定の道路に出入口を設けないこととする旨を記載することも可能である。路外駐車場配置等基準による届出制度は、滞在快適性等向上区域全体において面的かつ緩やかな配置適正化を行うことを主眼に設けられたものである点、履行確保の手段としても勧告を限度とする点が、後述する駐車場出入口制限道路における出入口設置制限と異なるものである。
- 交通施設の整備状況、公共交通の利用環境、各地区の将来像等を踏まえ、滞在快適性等向上区域内を複数の地区に分け、それぞれの地区ごとに適切な路外駐車場配置等基準を定めることも可能である。
- 路外駐車場配置等基準を定める場合には、交通安全の視点も含めた検討が必要となるため、都道府県公安委員会への協議を行う必要がある（都再法第46条第22項第1号）

④届出制度の運用

- 本制度による市町村長への届出は、駐車場法第12条に基づく届出とは趣旨の異なるものであることから、本制度の適用の有無に関わらず、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、これらを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。
- 特定路外駐車場を設置する者が市町村長への届出を行わなかった場合には、罰則の適用がある。(都再法第129条第1号)
- 「土地の取得についてのあっせんその他の必要な措置」(都再法第62条の9第4項)の内容としては、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が考えられる。

(2) にぎわいの中心となる道路における出入口の設置制限

①制度概要

- 滞在快適性等向上区域内においては、都市再生整備計画に駐車場出入口制限道路※を記載することができる(都再法第46条第14項第3号ロ)。
 - ※駐車場出入口制限道路：滞在快適性等向上区域内に存する道路であって、安全かつ円滑な歩行の確保及び当該滞在快適性等向上区域における催しの実施その他の活動の円滑な実施を図るため、駐車場の自動車の出入口の設置を制限すべきもの。
- 滞在快適性等向上区域において駐車場出入口制限道路を設定した場合、当該駐車場出入口制限道路に面する土地において、出入口制限対象駐車場※を設置しようとする者や、当該土地に設置された出入口制限対象駐車場の出入口の位置の変更をしようとする者は、当該駐車場出入口制限道路に接して自動車の出入口を設けてはならない(やむを得ない場合として条例で定める場合を除く。)(都再法第62条の10第1項)。
 - ※出入口制限対象駐車場：駐車場出入口制限道路への自動車の出入りによる歩行者の安全及び滞在の快適性に及ぼす影響が大きいものとして市町村の条例で定める規模以上の路外駐車場。(③も参照)
- 駐車場出入口制限道路に面する土地において、出入口制限対象駐車場を設置しようとする者や、当該土地に設置された出入口制限対象駐車場の出入口の位置の変更をしようとする者は、当該設置や変更に着手しようとする日の30日前までに、当該出入口制限対象駐車場の自動車の出入口の位置その他国土交通省令で定める事項(位置、規模)を市町村長に届け出なければならない(都再法第62条の10第2項、第3項)。
 - ※届出に係る様式は、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行に伴う国

土交通省関係省令の整備等に関する省令（令和2年国土交通省令第74号）により改正された都市再生特別措置法施行規則（以下、「都再法施行規則」）において定めている。（都再法施行規則第21条の7～第21条の9）

- 届出の内容が、出入口の設置制限に適合しない場合には、市町村長は期限を定めて、出入口の位置に関し設計の変更その他の必要な措置をとるべき旨を勧告することができる（都再法第62条の10第4項）。
- 上記の勧告を受けた者が正当な理由がなくその勧告に係る措置をとらなかった場合、安全かつ円滑な歩行の確保に特に支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、市町村長は期限を定めて、当該措置をとるべきことを命ずることができる（都再法第62条の10第5項）。
- また、附置義務駐車施設についても、やむを得ない場合として条例で定める場合を除き、附置義務駐車施設の自動車の出入口を当該駐車場出入口制限道路に接して定めてはならない旨を条例に定めることができる（都再法第62条の12、標準駐車場条例第28条の2）。

②駐車場出入口制限道路

- 駐車場出入口制限道路は、都市再生整備計画に記載する必要がある。まちなかのメインストリートのほか、徒歩で散策してまちなみを楽しむ観光客が多い道路など、歩行者によるにぎわいの中心として位置付けたい道路を指定することが考えられる。
- 指定できる道路としては、一部が道路区域でない広場であるなど、道路法上の道路以外の区域を含む場合でも指定することができるよう「道路交通法上の道路」を対象としたものである。「道路交通法上の道路」には、私道も含まれるものであり、それらを駐車場出入口制限道路に指定することも制度上排除されているわけではないが、これらを指定しようとする場合には、駐車場出入口制限道路に指定されることによって、当該私道やその沿道の土地の利用にあたり一定の影響が発生することを考慮し、当該私道の所有者や周辺の土地利用者等と十分な合意形成を図ることが必要である。
- 駐車場出入口制限道路を定める場合には、交通安全の視点も含めた検討が必要となるため、都道府県公安委員会への協議が必要となる。また、駐車場出入口制限道路を定めた場合には、附置義務駐車施設についても当該駐車場出入口制限道路に接して自動車の出入口を設けないこととする規定を附置義務条例に設けることが可能となるため、都道府県が附置義務条例を定めている場合には、都道府県知事への協議が必要となる。（都再法第46条第22項第1号及び第2号）。

- 道路法等の一部を改正する法律（令和２年法律第３１号）により、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を道路管理者が指定する「歩行者利便増進道路」の制度が創設された。駐車場出入口制限道路と歩行者利便増進道路を併用する場合、両者が整合的に指定されることにより、より効果を発揮するものである。したがって、駐車場出入口制限道路を指定する際には、指定しようとする道路の道路管理者や、その指定によって新たに駐車場の出入口が設置されることになる道路の道路管理者と、事前に情報を共有し、必要な調整を図ることによって、指定の効果をより高めていくこと。
- 駐車場出入口制限道路を指定することにより、広域的なネットワークを形成する周辺の幹線道路に駐車場の出入口が集中し、当該幹線道路の交通に支障が生じることが予想される場合には、当該幹線道路を管理する道路管理者と事前に情報を共有し、必要な調整を図ること。

③出入口制限対象駐車場

- 都再法第６２条の１０第２項及び第３項の規定により、駐車場出入口制限道路において、出入口制限対象駐車場の設置等を行う際には事前の届出が必要となる。出入口制限対象駐車場の規模の下限は、駐車場出入口制限道路の交通の現状及び滞在快適性等向上区域における催しの実施その他の活動の実施の状況を勘案して、駐車場出入口制限道路への自動車の出入りによる歩行者の安全及び滞在の快適性に及ぼす影響が大きいと判断される規模を条例において定めることとされている（標準駐車場条例第２３条の２第４項）。
- 規模の設定にあたっては、歩行者の利便性・安全性や滞在の快適性に対する影響の大きさを踏まえた規制の必要性和、規制に伴う駐車場事業者等の負担とを比較考量して検討する必要がある。
- 小規模な路外駐車場であっても、駐車場出入口制限道路の歩行者交通量が非常に多く、当該道路において賑わい創出のイベント等が多数行われる一方、小規模な駐車場から頻繁に自動車の出入りが生じることが想定される場合など、歩行者の移動上の利便性・安全性、滞在の快適性を確保する観点から届出対象とすべきケースもあるものと考えられる。
- 出入口制限対象駐車場の規模は、自動車の駐車のために供する部分の面積によって設定すること。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。

④届出制度の運用

○出入口制限対象駐車場を設置しようとする土地の状況等によっては、駐車場出入口制限道路以外の道路に駐車場の出入口を設けることができない場合もあることから、駐車場事業者等に対する過度な規制となることを避けるため、出入口設置の禁止規定の適用が除外される場合について、市町村の条例で定めることができることとしている（標準駐車場条例第23条の2第5項）。

○条例においては、例えば以下のような場合を定めることが想定される。

i) 出入口制限対象駐車場を設置しようとする土地が、駐車場出入口制限道路以外に、駐車場の出入口を設けることのできる道路に接していない場合（敷地の3方が他の土地に囲まれている、他の法令等による規制により土地の接している他の道路に出入口を設けることができない等）

ii) 駐車場出入口制限道路以外の道路に自動車の出入口を設置すると、高齢者、障害者等が円滑に移動できる経路を確保できない場合

iii) 駐車場出入口制限道路以外の道路に自動車の出入口を設置すると、荷さばきの円滑な実施に支障が生じる場合

○都再法第62条の10第2項及び第3項に基づく出入口制限対象駐車場の設置等に係る届出にあたって、上記の条例に規定された適用除外の場合に該当するか否かを確認するために必要な資料を条例で定めることにより、当該資料を届出書に添付させることができる。（都再法施行規則第21条の7、標準駐車場条例第23条の2）

○既設の出入口制限対象駐車場や、上記の条例に規定された適用除外の場合に該当する出入口制限対象駐車場については、駐車場出入口制限道路における出入口設置の禁止規定は適用されないが、これらの駐車場の設置者についても、駐車場出入口制限道路における安全かつ円滑な歩行の確保、滞在快適性等向上区域における催し等の円滑な実施についての適正な配慮をして、当該出入口制限対象駐車場を運営しなければならないこととされている（都再法第62条の11）。

○上記の「適正な配慮」としては、例えば、自動車の出庫方向を歩行者通行量の少ない方向に指示すること、入出庫にあたり歩行者の通行に配慮すべき旨の掲示を行うこと等が考えられる。

○届出義務のある者が市町村長への届出を行わなかった場合、市町村長の命令に従わなかった場合には、罰則の適用がある。（都再法第129条第2号及び第3号）

⑤附置義務駐車施設の出入口設置制限

○附置義務駐車施設についても以下の事項について、附置義務を定めている

条例（附置義務条例）に規定することにより、駐車場出入口制限道路への出入口設置制限を行うことができる。

- ・ 出入口設置制限の対象とする附置義務駐車施設の規模
- ・ 駐車場出入口制限道路に接して上記の規模以上の附置義務駐車施設の自動車の出入口を設けてはならない旨
- ・ やむを得ないと認める場合として、出入口設置の禁止規定の適用が除外される場合

○出入口設置制限の対象とする附置義務駐車施設の規模の設定にあたっては、歩行者の利便性・安全性や滞在の快適性に対する影響の大きさを踏まえた規制の必要性和、規制に伴う建築主等の負担とを比較考量して検討する必要がある。なお、当該駐車施設への自動車の出入り等の利用実態等を踏まえて、歩行者の安全性や滞在の快適性に与える影響が路外駐車場とは異なると判断する場合、出入口制限対象駐車場とは異なる規模を定めることも可能である。

○附置義務駐車施設について出入口設置制限を行う場合には、附置義務対象建築物内又はその敷地内における駐車場の配置の自由度が低下する場合もあると考えられることから、（４）に記載する附置義務駐車施設の集約化を併せて実施することにより、敷地外での駐車施設確保を可能とすることが望ましい。

（３）附置義務駐車施設の集約化

①制度概要

○滞在快適性等向上区域においては、都市再生整備計画に集約駐車施設の位置及び規模を記載することができる。（都再法第４６条１４項第３号ハ）

○駐車場法上、一定規模以上の建築物については、建築物若しくは建築物の敷地内に駐車施設を設けるよう条例に定めることができることとされているが、滞在快適性等向上区域において、集約駐車施設の位置及び規模を定めた場合、附置義務駐車施設を以下のいずれかのように設けるよう、条例に定めることができる（都再法第６２条の１２）。

- a 建築物若しくは建築物の敷地内
- b 建築物・建築物の敷地内か集約駐車施設のいずれか
- c 集約駐車施設

②集約駐車施設の位置及び規模

○集約駐車施設の位置及び規模については、都市再生整備計画に記載する必要がある。

- 集約駐車施設の位置及び規模を都市再生整備計画に記載するにあたっては、事前に集約駐車施設の所有者との調整を行うこと。
- 集約駐車施設の位置については、滞在快適性等向上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。具体的には、地域の道路ネットワークの整備状況や自動車交通の状況、滞在快適性等向上区域の来訪者のアクセス、沿道の土地利用等を勘案し、集約駐車施設への自動車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、排気ガス等）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。
- 集約駐車施設が適切な位置に設定されなければ、附置義務対象建築物に来訪する人々の利便性が低下するほか、区域内外での路上駐車を誘発することが懸念されることから、附置義務対象建築物と集約駐車施設との距離、その間の交通手段、移動の容易さ等、当該建築物の利用者の利便性も含めて検討する必要がある。また、当該建築物と集約駐車施設との間の案内表示や誘導の方法についても併せて検討することも考えられる。
- 集約駐車施設は滞在快適性等向上区域の外に設定することも可能である。また、一つの滞在快適性等向上区域に対して、複数の集約駐車施設を設定し、一つの附置義務対象建築物の附置先をこれら複数の集約駐車施設に分散させることも可能である。
- 一般車用の駐車施設を集約駐車施設に設けることとする一方で、荷さばき駐車施設等については、集約駐車施設内に限らず建築物若しくは建築物の敷地内に設けることとするなど、附置義務条例において、駐車施設の種類に応じて異なる附置先を規定することも可能である。
- 集約駐車施設の規模については、地域の自動車交通需要や建築物の立地動向、将来の見通し等を勘案し、滞在快適性等向上区域内で見込まれる駐車需要（附置義務台数等）を適切に把握したうえで、設定することが適当である。
- 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。特に、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一時的な土地活用である場合が想定されることから、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が望ましい。
- 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。

- 集約駐車施設は、必ずしも新規に整備する必要はなく、附置義務台数以上に整備されている駐車施設や、附置義務の原単位見直しにより余剰分の台数が生じる附置義務駐車施設等、既存の駐車施設を集約駐車施設として確保することも考えられる。
- 集約駐車施設の位置及び規模を定める場合には、交通安全の視点も含めた検討が必要となることから、都道府県公安委員会への協議が必要となる（都再法第46条第22項第1号）。また、集約駐車施設への集約を行うには、附置義務条例の改正が必要となることから、都道府県知事が附置義務条例を定めている場合には、当該都道府県知事への協議も必要となる（都再法第46条第22項第2号）。

③附置義務条例の改正等

- 都市再生整備計画において滞在快適性等向上区域に係る集約駐車施設の位置及び規模を記載した場合、駐車場法第20条に基づく条例（附置義務条例）において、所要の読み替え等の規定を置く必要がある（標準駐車場条例第25条等）。これにより、建築物や建築物の敷地内だけでなく、集約駐車施設内への附置を義務付けることが可能となる。
- 集約駐車施設に附置義務駐車施設が附置されていることの確認などの手順等については、「都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き 改訂版（平成27年3月）」を参照されたい。

4. その他の留意事項

（1）地域の関係者による合意形成

- 改正法による特例措置等の活用にあたっては、滞在快適性等向上区域内の交通や駐車需要の現状、将来の見通し等を適切に把握したうえで、必要な駐車施策のあり方について、住民や事業者、土地所有者、駐車場の運営者等の地域の関係者や専門家等も交えた検討を丁寧に行い、十分な合意形成を図ったうえで行うことが重要である。検討の進め方や必要なデータの分析方法等については、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編・実践編）」も参考にされたい。
- 建築物である駐車施設等では、着工前の早い段階から建築計画が定まっており、設計の変更が難しい場合もあることが想定される。そのため、路外駐車場配置等基準や駐車場出入口制限道路を定める場合、その概ねの適用区域等について事前の検討段階から広く情報を公開するとともに、条例の施行にあたって十分な周知期間を設けることにより、駐車場整備を予定する者の検討・準備期間を十分に確保することが必要である。例えば、類似

の制度である立地適正化計画における特定路外駐車場の届出制度においては、都市計画審議会による審議等を通じて、条例の制定前であっても制度が適用される区域が概ね予見できる状態になることから、それと同程度の余裕をもった周知を行うことも考えられる。

(2) 移動制約者用の駐車施設の取扱い

- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出のためには、高齢者、障害者等の移動制約者にとっても安全かつ快適に移動できる空間を形成することが重要である。
- 移動制約者用の駐車施設を集約駐車施設に集約すると、目的地への離隔を生じることによって、移動制約者の利便性が低下するおそれがある一方、集約によって自動車と歩行者の交錯が減り、歩行環境が大幅に向上する等の効果も考えられる。
- 移動制約者用の駐車施設の集約の可否を検討する際には、移動制約者の利便性に最大限配慮することが必要であることから、集約駐車施設から附置義務対象建築物への経路が移動制約者にとって円滑に移動できる経路であるかについて、地域の移動制約者の意見等も踏まえた検討を行うことが望ましい。
- 集約駐車施設の整備・改修等に当たっては、車いす使用者用の駐車施設（幅3.5m以上）に加えて、広い幅を必要としない障害者や高齢者、妊婦等のための通常幅（2.5m程度）の駐車施設についても併せて導入する（いわゆる「ダブルスペース」）など、地域の移動制約者のニーズに応じた駐車スペースの確保が行われることが望ましい。

(3) 荷さばき駐車施設の取扱い

- 附置義務条例において、荷さばき駐車施設の附置が義務付けられている場合、荷さばき駐車施設についても集約駐車施設に集約することが可能である。
- 荷さばき駐車施設を集約駐車施設に集約すると、目的地への運送距離の増加や作業効率の低下等を招くおそれがある一方、集約によって、自動車交通の円滑化や自動車と歩行者の交錯の減少により、道路環境が大きく改善される等の効果も考えられる。
- 荷さばき駐車施設の集約の可否の検討に当たっては、荷主、運送事業者等の協力体制等の地域の実情を踏まえて検討する必要があるほか、集約を行う場合には、沿道で事業を営む者や物流事業者の事業性にも配慮した適切な位置・方法で行う必要がある。

(4) 条例の制定・運用

- 標準駐車場条例の構成に関わらず、本特例措置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を別途制定することも可能である。

以 上

「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」の改正について
(技術的助言)

令和2年12月21日
国 都 街 第 9 3 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。)については、平成27年1月1日以降、同条に基づく認定に有効期限が付されているところであるが、今後、順次認定の有効期限を迎えるにあたり、「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90号)を以下の通り改定したので通知する。

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。

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、自動車の駐車のために供する部分が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の範囲内にある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

旧基準認定装置については、平成27年1月1日から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おいては、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

機械式駐車設備の適切な維持管理について（技術的助言）

令和 3 年 3 月 2 9 日
国 都 街 第 1 4 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

機械式駐車設備については、これまで、「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」や、「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」等に基づく安全対策を進めてきたところです。

今般、消費者安全調査委員会に事故等原因調査等の申出のあった 3 件の機械式駐車設備における事故について、国土交通大臣宛に「消費者安全法第 33 条の規定に基づく意見（令和 3 年 2 月 18 日付消安委第 28 号）」が出されました。

同意見書では、機械式駐車設備の適切な維持管理の必要性等について指摘がなされているところ、機械式駐車設備の一層の安全性向上を図るため、下記の事項に留意のうえ、適切な維持管理を図られますよう、お願いいたします。

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いたします。

記

1. 機械式駐車設備の適切な維持管理について

今般、消費者安全調査委員会に事故等調査等の申出のあった 3 件の事故については、いずれも機械式駐車設備に使用されている機器及び部品（以下「機器等」という。）の経年劣化に起因するものとされています。

機械式駐車設備については、適切な保守点検が行われなかった場合や定期交換が必要な機器等が適正な周期で交換されなかった場合には、重大な事故につながるおそれがあることを十分に認識のうえ、地方公共団体の管理する機械式駐車設備においても、適切な保守点検や機器等の交換を行うようお願いいたします。

なお、「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」において、管理者が行うべき事項や、保守点検事業者の選定の考え方、保守点検契約に盛り込むべき事項等について定めておりますので、参照してください。

2. 附置義務駐車施設における機械式駐車設備の安全性向上について

機械式駐車設備は、集合住宅等の附置義務駐車施設としても多数設置されておりますが、このような駐車場で事故が多発していることに鑑み、以下の点について改めてご留意いただきますよう、お願いいたします。

①附置義務条例における規定の追加について

路外駐車場以外の駐車施設においても、「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。)の施行後に大臣認定を受けた装置(以下「大臣認定装置」という。)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とから、平成 26 年に標準駐車場条例を改正し、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を追加(第 29 条の 5)しておりますので、附置義務条例の制定又は改正にあたって、当該規定を参考にしてください。

②既設の装置の安全性向上の促進について

特に、新基準の施行前に設置された装置は、前面ゲートが設置されていないこと等により、作動中の人の隔離が十分になされていない場合があります。このような装置については、万一事故が発生した場合に人身事故につながる可能性が高くなることから、装置の入替の機会を捉えて大臣認定装置の設置を行うことのほか、必要な安全装置を付加する安全改修を行うことなどにより、可能な限り早期に安全性を向上させる方策をとることが望ましいと考えております。

附置義務駐車施設の所有者・管理者等からの問い合わせ等があった場合には、大臣認定装置への入替や安全改修の実施が推奨されていること等について適切に周知するなど、上記の趣旨を踏まえて対応いただくよう、お願いいたします。

以 上

機械式駐車設備の維持管理に係る安全性の確保について（技術的助言）

令和３年９月３０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
設課長通知

機械式駐車設備の安全確保に向けた設置後の点検等による安全確保に関する取組として、平成３０年７月１３日に「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」を公表しているが、近年の維持管理に起因する機械式駐車設備の事故の発生を受けて、「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」の一部見直しを行った。

見直し内容の概要及び趣旨等を下記の通り通知するので、駐車場行政の適正な運用に努めていただきたい。

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をお願いする。

記

「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」（別添）の見直し内容の概要及び趣旨について

近年、機器等の交換が実施されなかったことによる機械式駐車設備の事故が発生しているため、「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」に示す「機械式駐車設備標準保守点検項目」について、交換を促進できるよう点検項目の見直しを行った。

また、本指針では、所有者及び管理者から製造者への設備の適切な維持管理に係る問い合わせに対応する仕組みを製造者において整備することとしており、この仕組みを引き続き所有者及び管理者のほか、保守点検事業者も理解する必要があるため、本指針の「保守点検事業者の選定に当たって留意すべき事項のチェックリスト」の見直しを行った。

本指針は、路外駐車場管理者が管理する機械式駐車設備を対象とするほか、路外駐車場管理者以外の者が管理する機械式駐車設備についても、本指針への準拠を推奨するものであるため、貴管内の機械式駐車設備を有する公共駐車場、路外駐車場、附置義務駐車施設、マンション等の所有者・管理者に対して周知していただきたい。

地方公共団体における書面規制、押印、対面規制の見直しについて（協力依頼）

令和 4 年 3 月 29 日
国 都 安 第 143 号
国 都 ま ち 第 130 号
国 都 計 第 165 号
国 都 制 第 152 号
国 都 街 第 117 号
国 都 公 景 第 332 号
都道府県、政令指定都市担
当部局長あて国土交通省
都市局都市安全課長・まち
づくり推進課長・都市計画
課長・市街地整備課長・街
路交通施設課長・公園緑
地・景観課長通知

平素より国土交通行政に対する御理解、御協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

昨年度、内閣府に設置された規制改革推進会議において、テレワーク等の推進とデジタル時代に向けた規制・制度の見直しの一環として、令和 2 年 7 月に「規制改革実施計画」が閣議決定されております。

本計画においては「行政手続における書面規制、押印、対面規制の抜本的な見直し」に取り組むこととされており、地方公共団体における書面規制、押印、対面規制の見直しに係る留意事項について別添のとおり整理されております。

このため、別紙に掲げる法令に基づく都市分野に関する手続の担当部局におかれましては、国民や事業者等に対して書面、押印、対面を求めている手続の見直しに取り組んでいた
だき、メール等による提出の受付等に積極的に応じていただきますようお願いいたします。

各都道府県におかれましては、貴管内市町村に対しても周知いただきますよう併せてお願いいたします。

なお、本通知は、地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 245 条の 4 第 1 項に基づく技術的な助言であることを申し添えます。

別紙：法令一覧

別添：地方公共団体における書面規制、押印、対面規制の見直しについて（令和 2 年 7 月 7 日総務省自治行政局長通知）

別添資料については掲載を省略する。

法令一覧

- 屋外広告物法（昭和 24 年法律第 189 号）
- 土地区画整理法（昭和 29 年法律第 119 号）
- 土地区画整理法施行令（昭和 30 年政令第 47 号）
- 都市公園法（昭和 31 年法律第 79 号）
- 駐車場法（昭和 32 年法律第 106 号）
- 首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律（昭和 33 年法律第 98 号）
- 宅地造成等規制法（昭和 36 年法律第 191 号）
- 都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律（昭和 37 年法律第 142 号）
- 新住宅市街地開発法（昭和 38 年法律第 134 号）
- 新住宅市街地開発法施行令（昭和 38 年政令第 365 号）
- 近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律（昭和 39 年法律第 45 号）
- 古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法（昭和 41 年法律第 1 号）
- 首都圏近郊緑地保全法（昭和 41 年法律第 101 号）
- 流通業務市街地の整備に関する法律（昭和 41 年法律第 110 号）
- 流通業務市街地の整備に関する法律施行規則（昭和 42 年建設省令第 3 号）
- 近畿圏の保全区域の整備に関する法律（昭和 42 年法律第 103 号）
- 都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）
- 都市再開発法（昭和 44 年法律第 38 号）
- 都市再開発法施行令（昭和 44 年政令第 232 号）
- 都市再開発法施行規則（昭和 44 年建設省令第 54 号）
- 風致地区内における建築等の規制に係る条例の制定に関する基準を定める政令（昭和 44 年政令第 317 号）
- 新都市基盤整備法（昭和 47 年法律第 86 号）
- 新都市基盤整備法施行令（昭和 47 年政令第 431 号）
- 都市緑地法（昭和 48 年法律第 72 号）
- 生産緑地法（昭和 49 年法律第 68 号）
- 大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和 50 年法律第 67 号）
- 大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法施行令（昭和 50 年政令第 306 号）
- 幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和 55 年法律第 34 号）
- 農住組合法（昭和 55 年法律第 86 号）
- 集落地域整備法（昭和 62 年法律第 63 号）
- 被災市街地復興特別措置法（平成 7 年法律第 14 号）

- 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律（平成 9 年法律第 49 号）
- 中心市街地の活性化に関する法律（平成 10 年法律第 92 号）
- 都市再生特別措置法（平成 14 年法律第 22 号）
- 景観法（平成 16 年法律第 110 号）
- 地域再生法（平成 17 年法律第 24 号）
- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）
- 地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（平成 20 年法律第 40 号）
- 東日本大震災復興特別区域法（平成 23 年法律第 122 号）
- 津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）
- 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）

立入検査等におけるデジタル技術の活用について（通知）

令和 5 年 3 月 2 8 日
国 都 計 第 1 9 6 号
国 都 制 第 1 3 6 号
国 都 街 第 9 4 号
国 住 街 第 2 4 5 号
都道府県、政令指定都市担
当部局長あて国土交通省
都市局都市計画課長・市街
地整備課長・街路交通施設
課長・住宅局建築課長通知

平素より国土交通行政に対する御理解、御協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

令和 4 年 6 月にデジタル臨時行政調査会において策定された「デジタル原則に照らした規制の一括見直しプラン」では、「目視」、「実地監査」、「定期検査・点検」、「常駐・専任」、「対面講習」、「書面掲示」、「往訪問覧・縦覧」の 7 項目のアナログ規制に関する法令の規定や運用を見直すこととされ、同年 12 月には個別の規制ごとに見直しに向けた工程表が公表されました。

また、「規制改革実施計画」（令和 4 年 6 月 7 日閣議決定）においても、7 項目のアナログ規制の見直しについて、「速やかに検討を開始し、可能なものから順次措置」と記載されているところです。

つきましては、法令に基づき実施される立入検査等におけるデジタル技術の活用について、下記のとおり通知いたします。

なお、各都道府県、各政令指定都市におかれましては、関係市町村及び関係団体に対しても、本通知を周知いただきますようお願いいたします。

記

1. 立入検査・立入調査等におけるデジタル技術の活用について

別紙1－①に掲げる法令の規定に基づき実施される測量又は調査等については、土地や事務所等実際に立ち入って実施するほか、高精度カメラやドローン、オンライン会議システム等のデジタル技術を活用して実施することも可能である旨、周知いたします。

また、別紙1－②に掲げる法令の規定により、身分を示す証明書の提示が義務付けられている場合においては、デジタル技術を活用した方法により立入検査を行う際にも、オンライン会議システムの画面越しに、関係者に対して職員証を提示するなどの対応をお願いいたします。

2. 実地調査におけるデジタル技術の活用について

別紙2に掲げる法令の規定に基づき、各区域内における実地調査の支障となる木竹の伐採は届出不要となっているところ、当該実地調査については、人が土地等に立ち入って実施する調査のほか、高精度カメラやドローン等のデジタル技術を活用して実施する調査も含む旨、周知いたします。

(参考資料)

- ・資料1 デジタル原則に照らした規制の一括見直しプラン（令和4年6月3日デジタル臨時行政調査会）
- ・資料2 デジタル原則を踏まえたアナログ規制の見直しに係る工程表（令和4年12月21日デジタル臨時行政調査会）（抄）

※本通知の対象法令を抜粋の上、赤枠を付しております。

- ・資料3 規制改革実施計画（令和4年6月7日閣議決定）（抄）

※本通知に該当する箇所を抜粋の上、赤枠を付しております。

参考資料については掲載を省略する。

「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）」について

令和5年4月18日
国都まち第1号
国都計第1号
国都街第6号
都道府県、政令指定都市ま
ちづくり担当部局長、都市
計画担当部局長、駐車場担
当部局長あて国土交通省
都市局まちづくり推進課
長・都市計画課長・街路交
通施設課長通知

令和2年の都市再生特別措置法の改正をはじめ、都市内物流における荷さばき車両への対応、観光地における渋滞対策、多様なモビリティの駐車環境整備、バリアフリー・ユニバーサルデザインへの対応、さらには、コロナ禍によるライフスタイルの変化、DX・GXの推進など、社会情勢の変化に伴い駐車場を取り巻く課題は多様化しています。

そのため、駐車場施策においては、量的充足を図るだけでなく、「質」の高い駐車環境の整備が必要であり、地域の実情を踏まえ、駐車場担当部局だけでなくまちづくりに関係する部局全体が連携し、公民連携も図りながら、まちづくりと連携した駐車場施策に取り組んでいくことが求められます。

こうした背景を踏まえ、道路交通の円滑化のみならず、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え、駐車場施策の検討を進めていく必要があることから、今般、これまでの「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）」（平成30年7月）と「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（実践編-調査・分析）」（平成31年3月）を統合・再編し、最近の動向を考慮して時点更新を行い、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）」をとりまとめたので通知します。

本ガイドラインは、地方自治法第254条の4の規定に基づく技術的な助言の性格を有するものであり、各地方公共団体においては、本ガイドラインを参考に、まちづくりと連携した駐車場施策に取り組んでいただきますようお願いいたします。

また、本ガイドラインと併せて、事例やまちづくりと連携した駐車場の整備を支援する各種制度等を取りまとめた参考資料集を別途策定する予定である旨申し添えます。

なお、貴管内市区町村（政令指定都市を除く。）に対しても、本ガイドラインの周知方をお願いいたします。

<添付資料>

まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）

※ 本ガイドラインは国土交通省ホームページにも掲載されているため、適宜活用をお願いいたします。

<ホームページアドレス>

http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000085.html

※ 「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」において、今後の駐車場政策のあり方に関する検討を進めていますので、適宜ご覧ください。

<ホームページアドレス>

https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html

添付資料については掲載を省略する。

立入検査等におけるデジタル技術の活用について（通知）

令和5年5月10日
国総バ第37号
国都街第21号
都道府県、政令指定都市担当
部局長あて国土交通省
総合政策局バリアフリー
政策課長・都市局街路交通
施設課長通知

平素より国土交通行政の推進に対する御理解、御協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

令和4年6月にデジタル臨時行政調査会において策定された「デジタル原則に照らした規制の一括見直しプラン」では、「目視」、「実地監査」、「定期検査・点検」、「常駐・専任」、「対面講習」、「書面掲示」、「往訪閲覧・縦覧」の7項目のアナログ規制に関する法令の規定や運用を見直すこととされ、集中改革期間（令和4年7月から令和6年6月までの2年間）に、スピード感を持って集中的に取り組むことが求められています。

また、「規制改革実施計画」（令和4年6月7日閣議決定）においても、この7項目のアナログ規制の見直しについて、「速やかに検討を開始し、可能なものから順次措置」と記載されているところです。

つきましては、今般、法令に基づき実施される立入検査等についてデジタル技術を活用した方法により実施させることも可能とすることといたしましたので、下記のとおり通知いたします。

各都道府県、各政令指定都市におかれましては、関係市町村及び関係団体へ、本通知を周知いただきますようお願いいたします。

記

1. 立入検査等におけるデジタル技術の活用について

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）第 53 条第 2 項の規定に基づき、路外駐車場管理者等に、特定路外駐車場の路外駐車場移動等円滑化基準への適合に関する事項に関する報告をさせるにあたり、メール等のデジタル技術を活用した方法により行わせることも可能である。また、同項同条に基づき、職員に立入検査をさせるにあたり、高精度カメラやドローン、オンライン会議システム等のデジタル技術を活用した方法により行わせることも可能である。

2. 参考資料

- ・ 資料 1 デジタル原則に照らした規制の一括見直しプラン（令和 4 年 6 月 3 日デジタル臨時行政調査会）
- ・ 資料 2 デジタル原則を踏まえたアナログ規制の見直しに係る工程表（令和 4 年 12 月 21 日デジタル臨時行政調査会）（抄）

※本通知の対象法令を抜粋の上、赤枠を付しております。

- ・ 資料 3 規制改革実施計画（令和 4 年 6 月 7 日閣議決定）（抄）

※本通知に該当する箇所を抜粋の上、赤枠を付しております。

参考資料については掲載を省略する。

道路交通法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う駐車環境の整備に向けた取組の推進について

令和 5 年 6 月 1 日
国 都 街 第 26 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

各位におかれましては、日頃より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。

今般、道路交通法の一部を改正する法律（令和 4 年法律第 32 号）により、特定小型原動機付自転車が新たに位置づけられたことから、今後、その普及に伴い、駐車環境の整備に向けた取組を推進することが求められます。

特定小型原動機付自転車の駐車スペースについては、現状の原動機付自転車と同様、管理者等の意向に基づき、「駐車場法」に基づく駐車場や「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」に基づく自転車等駐車場等において駐車が可能です。

そのため、これまで協力をお願いしてきた自動二輪車等の駐車対策と同様に、地域の駐車需要の他、既存の原動機付自転車が駐車可能な路外駐車場の活用や路上駐車等の実態等を踏まえ、適切な手法により特定小型原動機付自転車の駐車環境の整備を推進することが必要です。特に近年、特定小型原動機付自転車を含め自動二輪車等や荷捌き車など、駐車需要が多様化しているところ、各駐車場において駐車可能な車種を明記する等により利用環境の向上に努めることも重要です。

自動二輪車等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、その推進が図られるよう周知を行ってきたところ、全国でも着実に駐車場が整備されてきておりますが、一方で、地域によっては未だに不足しており、その充実が求められています。各位におかれましては、引き続き、駐車場や自転車等駐車場における特定原動機付自転車を含めた自動二輪車等の受入れについても積極的に推進していただきますよう、宜しく願い申し上げます。

なお、令和 5 年 6 月 1 日付けで警察庁より各都道府県警察に対し、別添 1 のとおり特定小型原動機付自転車に係る駐車環境の整備に向けた取組の推進について通知されていることから、必要に応じて各都道府県警察と連携して取り組んでいただくようお願いいたします。

別添の警察庁からの通知については掲載を省略する。

充電インフラ整備促進に向けた指針の策定に伴う駐車環境の整備に向けた取組の推進について

令和 5 年 10 月 18 日
国 都 街 第 6 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

各位におかれましては、日頃より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。

今般、電気自動車充電設備の整備について、経済産業省より別添 1 のとおり「充電インフラ整備促進に向けた指針」が策定されました。指針では、2030 年に向けて整備を目指す充電器の口数について 30 万口とするなど、日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速することが示されております。

各位におかれましては、「充電インフラ整備促進に向けた指針」の趣旨を踏まえて、駐車場法に基づく駐車場においても、地域の実情に応じて電気自動車充電設備の整備を適切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。

なお、駐車場法における附置義務制度については、従前より、地域の特性に応じて、柔軟かつ合理的な運用が図られるよう周知を行ってきたところですが、駐車施設に電気自動車充電設備を整備し、駐車の用に供する部分で利用できるようにする場合であっても、当該部分を附置義務駐車施設として差し支えありません。この際、電気自動車以外の自動車の利用を完全に排除しない場合（例えば、電気自動車を優先する部分とする）であっても同様です。

また、地方公共団体独自の政策判断により、電気自動車充電設備の整備促進に向けて取り組んでいる事例（別添 2）についても参考としてください。

別添 1 については掲載を省略する。

■電気自動車充電設備の整備促進に向けて取り組んでいる事例（東京都港区）

- 東京都駐車場条例第十七条の八に基づく港区の地域ルール（地域の特性に応じて、条例に基づく附置義務基準の緩和が可能）では、駐車施設の附置義務の対象となる開発・建築を行おうとする事業者等からの低炭素化に資する取組の提案に基づき、地域ルールの適用可否を決定。
- 低炭素化に資する取組として、自動車による環境負荷の抑制の観点から、EV 充電器の設置を例示。

【地域ルールの適用条件】

本地域ルールにおいて、附置の適正化の基準を適用する際は、開発・建築を行う事業者の「低炭素化に資する取組」の提案を審査して決定し、この取組内容については予め例示する。

(1) 適用条件の考え方

○本地域ルールは、『港区低炭素まちづくり計画』における各分野の施策のうち、「環境に配慮した交通環境の整備」の一環として位置づけられていることから、「低炭素化に資する取組」については、交通環境の改善に資するものを対象とする。

○低炭素化に資する取組は、対象建築物の規模、新築・既存の別、立地状況等によって実施可能な内容および効果が異なり、また、「低炭素化に資する取組」と駐車台数の低減等は直接結び付かないため、取組例を定性的に例示するものとする。

(2) 低炭素化に資する取組の内容（例）

○内容を例示し、事業者からの取組提案について「上位計画等の位置づけへの対応」、「地域全体の取組のバランス」等を踏まえ、港区（担当部署）が総合的に判断し、地域ルールの適用可否を決定する。

【低炭素化に資する取組の内容(例)】

項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	●公共交通利用者への商品割引サービスや特典の付与、運賃の補助 ●公共交通利用促進についての広報の実施 ●駅やバス停までのマップ表示・冊子配布 ●商品配送サービスの実施 など	○バス停の整備・改築 ○公共交通機関へつながる歩行者ネットワーク整備 ○公共交通インフラの整備 ○交通広場の整備 など
■自動車による環境負荷の抑制	●従業員等への自動車通勤の禁止 ●共同集配の実施 ●貨物車の低公害車利用 など	○EV充電器、水素ステーション設置 ○クリーンエネルギー自動車の普及促進策 ○地域共同荷捌き施設の整備 ○カーシェアリングの導入 など
■地区内移動の支援	●手荷物預かりサービスの実施 ●地域交通（バス等）による周辺地域、鉄道駅への送迎 ●地区内の徒歩移動を支援する交通モードの導入 など	○快適な歩行環境整備（ネットワーク整備） ○自転車走行空間整備（ネットワーク整備） ○交通広場の整備 ○地下車路による駐車場ネットワーク整備 ○自転車シェアリングポートの整備 など
■その他	※事業者からの提案に基づき、適宜追加	

出典：東京都港区 HP

<https://www.city.minato.tokyo.jp/koutsutaisaku/documents/03panfuretto.pdf>

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及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則の一部を改正する省令の施行について

令和 6 年 9 月 3 0 日
国 都 街 第 6 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

特定路外駐車場における車椅子利用者用駐車施設の設置の基準等を改める「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及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則の一部を改正する省令」（令和 6 年国土交通省令第 86 号）が公布され、令和 7 年 6 月 1 日から施行されることに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に御了知の上、適切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

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）（以下「バリアフリー法」という。）に基づき定められた、現行の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第 2 条第 1 項は、「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を 1 以上設けなければならない。」と規定している。

（2）現行の問題点

現行の基準は平成 18 年に定められたものであるところ、近年バリアフリー化に対する社会的要請は一層高まっている。また、バリアフリー法施行以降、特定路外駐車場と同等の基準となっていた建築物又は建築物特定施設である駐車場（以下「建築物等駐車場」という。）については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令の一部を改正する政令（令和 6 年政令第 221 号）により、基準の見直しが行われたところである。（令和 7 年 6 月 1 日施行）

不特定多数が利用するという点で、建築物等駐車場と同様の施設である特定路外駐車場においても、車椅子利用者用駐車施設の設置の基準について、所要の見直しを行う必要がある。

2. 改正の概要

(1) 車椅子利用者用駐車施設の数の見直し（第1条関係）

車椅子利用者用駐車施設の設置の基準について、駐車施設の規模に応じて以下に示す数以上の車椅子利用者用駐車施設を設けなければならないこととした。

- ・ 駐車場に設ける駐車施設の数が200以下の場合は、駐車施設※の数の2%以上
- ・ 駐車場に設ける駐車施設の数が200を超える場合は、駐車施設※の数の1%+2以上

※ 駐車施設は、普通自動車の駐車のためのものに限り、貨物の運送の用に供する自動車の駐車及び貨物の積卸しを主たる目的とするもの（以下「荷さばき駐車施設」という。）を除く。

ただし、専ら道路交通法（昭和35年法律第105号）第3条に規定する普通自動車（以下「普通自動車」という。）以外の自動車の駐車場の場合は、本基準は適用しないこととする。

これまで、自動二輪車専用駐車場について、車椅子利用者用駐車施設を設ける必要性が乏しいことから適用除外としていたところ、近年バス（大型自動車）専用の駐車場などが整備される事例があり、こうした普通自動車以外の自動車のための駐車場についても、車椅子利用者用駐車施設を設ける必要性が乏しいことから、適用除外となる駐車場の範囲を拡大するものである。

なお、必要となる車椅子利用者駐車施設の数の算出の際の駐車施設の数から、貨物の運送の用に供する自動車の駐車及び貨物の積卸しを主たる目的とするものを除いているところであるが、これは貨物の運送の用に供する自動車には、道路交通法上の普通自動車に分類される車両もあることから、こうした車両の荷さばきの用に供することを目的として設置された施設を除外する趣旨である。念のため申し添えると、単に普通自動車のための駐車施設であって、荷さばきを目的とした駐車もできるようにしている場合は、当該荷さばき駐車施設には含まない。

(2) 基準の見直しに伴う様式の改正（第2条関係）

車椅子利用者用駐車施設の数の見直しに伴い、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則（平成18年国土交通省令第110号）において定めている様式（第1号様式及び第2号様式）を改正した。

各様式中の「一般公共の用に供する部分」の駐車台数について、備考欄において道路交通法（昭和35年法律第105号）第3条に規定する普通自動車の駐車のための駐車施設に限り、貨物の運送の用に供する自動車の駐車及び貨物の積卸しを主たる目的とするものを除いたものの数を記載すること。」としているが、これは届出の際に車椅子利用者用駐

車施設の設置数が基準に適合しているかを確認する際に、参考とするための趣旨であり、駐車場法第12条に基づく届出の様式に記載する駐車台数の考え方とは異なることに留意すること。なお、面積の考え方については、従前より変更がないことを申し添える。

(3) 経過措置（附則第2項、第3項関係）

この省令の施行の日に現に存する特定路外駐車場には、①バリアフリー法第11条第2項に基づく基準適合維持義務が、②施行の日に現に工事中の特定路外駐車場にはバリアフリー法第11条第1項に基づく設置時の基準適合義務が課されることになるが、既存の特定路外駐車場や、施行日において既に工事中の特定路外駐車場について、改正後の規制の内容を適用すると、特定路外駐車場の設置者等に過大な負担を負わせることになり、適切ではないことから、所要の経過措置を設けたものである。

(4) その他（バリアフリー法の運用について）

バリアフリー法第11条第3項では、地域の特殊性により、路外駐車場移動等円滑化基準のみでは高齢者、障害者等が特定路外駐車場を円滑に利用できるようにする目的を十分に達成できないと認める場合は、地方公共団体が条例で必要な事項を付加することができることとしており、地域の実情に応じて、基準を強化することが可能である。

また、既存の特定路外駐車場については、バリアフリー法第11条第4項において、路外駐車場等円滑化基準に適合するために必要な措置を講ずることが努力義務となっている。地方公共団体設置の特定路外駐車場など、公共性が特に高い駐車場においては、改修等により基準に適合するようにすることなど、積極的なバリアフリー化を図るよう努められたい。

なお、バリアフリー法第12条第3項では、新設特定路外駐車場が路外駐車場移動等円滑化基準に適合義務等に違反していると都道府県知事等が認める場合、特定路外駐車場の管理者等に対して、基準適合命令を出すことが可能（当該命令に違反した者に対しては同法第59条に基づき300万円以下の罰金）となっており、新設特定路外駐車場の基準適合義務等が果たされるよう、適切な事務に努められたい。

道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令等の施行に伴う駐車環境の整備に向けた取組の推進について

令和 6 年 1 1 月 1 3 日
国 都 街 第 8 9 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。

今般、道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令（令和 6 年内閣府令第 98 号）において、最高出力を 4.0 kW 以下に制御した総排気量 125 cc 以下の二輪車が、現在は 50cc 以下とされている一般原動機付自転車と区分され、総排気量が 50cc を超え 125cc 以下の二輪車のうち、最高出力を現行の原付と同等レベルの 4.0 kW 以下に制御したもの（以下、「新基準原付」という。）を原付免許で運転できるよう改正が行われたところです。（施行日：令和 7 年 4 月 1 日）

これにより、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。）に基づく自転車等の対象に新基準原付が追加されることから、新基準原付を含む自転車等の駐車環境の確保に適切に取り組む必要があります。また、現在自転車等駐車場の管理に関する条例等において道路交通法に基づき駐車可能車両を規定している場合は、新基準原付が含まれることとなることから、駐車場における標識や案内等においても、新基準原付が駐車できるよう、遺漏なく対応をお願いします。

なお、道路運送車両法施行規則の一部を改正する省令（令和 6 年国土交通省令第 99 号）においても、第一種原動機付自転車に新基準原付が追加されたことから、道路運送車両法に基づき条例等において駐車可能車両を規定している場合も同様です。

また、原動機付自転車と近い駐車需要がみられる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、その推進が図られるよう周知を行ってきたところ、全国でも着実に駐車場が整備されてきておりますが、一方で、地域によっては未だに不足しており、その充実が求められています。

多様なモビリティの駐車環境の確保の観点から、自転車等駐車場施策と駐車場

法に基づく駐車場施策の連携を図り、自転車等駐車場や自動車駐車場における自動二輪車及び原動機付自転車（特定小型原動機付自転車を含む）の受入れ等の施策についても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。

新基準原付については、小型自動二輪車に近い車両の規格と想定されていることから、上記の対応に当たっては、必要に応じて既設の自転車駐車場又は自動車駐車場において、車両区分及び規格のみなおし並びに車両を受け入れるための改良をすることも検討するようお願いいたします。

各都道府県、各政令指定都市におかれましては、貴管内市町村（政令指定都市を除く。）及び関係団体に対しても、本通知の内容について周知をお願いいたします。

駐車場法施行令の一部を改正する政令について

令和 7 年 3 月 7 日
国 都 街 第 1 2 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

駐車場法施行令の一部を改正する政令（令和 7 年政令第 4 3 号。以下「改正政令」という。）が本日付けで公布され、令和 8 年 4 月 1 日に施行されることに伴い、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、適正な運用に努めていただきたい。

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. 改正背景

（1）現行の制度

駐車場法（昭和 32 年法律第 106 号。以下「法」という。）では、都市における道路交通の円滑化を図り、都市の機能の維持及び増進に寄与するため、法第 20 条第 1 項では、駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域（以下「駐車場整備地区等」という。）において、一定規模以上で条例で定める規模以上の建築物を新築等する者に対し、地方公共団体が条例により、当該建築物又は建築物の敷地内に駐車施設の設置を義務付けることができる（附置義務制度）こととしている。一定規模未満の建築物であっても、特に自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途で駐車場法施行令（昭和 32 年政令第 340 号）で定めるもの（以下「特定用途」という。）に供される部分（以下「特定部分」という。）の延べ面積が条例で定める規模以上のものについては、当該附置義務制度の適用対象にできることとしている。

また、法第 20 条第 2 項では駐車場整備地区等の周辺の都市計画区域内の地域において、特定部分の延べ面積が一定規模以上の建築物の新築等を行う者に対して、附置義務制度を適用することができることとしている。

（2）現行の問題点

近年の超高層共同住宅の増加や宅配需要の増加等の社会経済状況の変化により、

共同住宅の新築等による外部からの駐車需要が生じる程度が大きくなっている一方、現在は、駐車場整備地区等における一定規模以上の共同住宅のみが附置義務制度の対象となっている。これらの要件を満たさない共同住宅においてもその新築等に起因して外部からの駐車需要が発生しており、住民への集配を行う事業者の車両やサービスを提供する事業者等の車両による路上駐車が発生している。路上駐車については、道路渋滞の原因となるだけではなく、歩行者や自転車交通の阻害による事故の原因ともなるなど、道路交通の輻輳による都市機能の低下を招くものである。

そのため、共同住宅を特定用途に追加することで、道路交通の輻輳が予想される地域等を含む都市計画区域内において、駐車施設の附置の義務付けが必要である場合に、地方公共団体が条例により附置義務を課すことができるようにする必要がある。

2. 改正の概要

(1) 特定用途の見直し（第 18 条関係）

改正政令により特定用途に「共同住宅」を追加することとした。

また、片仮名語の字句を適正化するため、所要の改正を行った。

(2) 施行日（附則関係）

現在制定されている多くの条例では「特定用途」を定義する際、「法第 20 条第 1 項に規定する特定用途」として定義されており、各地方公共団体において、共同住宅を「特定用途」に含めることの是非や、含めることとした場合に地域の実情を踏まえ設置を求める地域・数などを検討する必要がある。この際、共同住宅を「特定用途」に含める（定義規定は見直さない）としても、必要とされる駐車施設の数が他の用途のそれとは異なることが一般的であることから、共同住宅に求める駐車施設の数を決める条例改正が必要となると想定される。それらの条例改正についての検討、議会手続及び改正条例成立後の周知期間を考慮して、公布から施行まで 1 年程度設けるため、施行日を令和 8 年 4 月 1 日とした。

3. その他

今般の改正と併せて、標準駐車場条例の見直しを予定しており、当該見直しについては、国土交通省都市局のまちづくりにおける駐車場のあり方検討会での議論を踏まえつつ、令和 6 年 6 月 18 日に閣議決定された規制改革実行計画を踏まえ、令和 6 年度内に通知することを予定している。また、併せてガイドライン等の技術的助言についても発出する予定であるため、併せて確認されたい。

標準駐車場条例の改正について

令和 7 年 3 月 28 日
国 都 街 第 2 7 4 号
都道府県知事、政令指定
都市の長あて国土交通省
都市局長通知

まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会（令和 4 年 10 月設置）における検討及び規制改革実施計画（令和 6 年 6 月 21 日閣議決定）を踏まえ、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ひな型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。

主な改正事項は以下のとおりである。

- ・ 共同住宅への荷さばきのための駐車施設の附置義務の追加
- ・ 公共交通利用促進措置による附置義務緩和規定の追加
- ・ 既存の附置義務駐車施設の振替・緩和に係る規定の追加
- ・ 既存の附置義務駐車施設の廃止時の届出に係る規定の追加
- ・ 荷さばきのための駐車施設の車高に係る基準の変更
- ・ 車椅子使用者駐車施設の車高に係る基準の追加及び規模の変更
- ・ 集約駐車場への隔地に係る規定の追加

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願います。

標準駐車場条例の改正に関する技術的助言

国 都 街 第 2 7 9 号
令 和 7 年 3 月 28 日
都道府県駐車場担当部局
長、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

令和4年10月に設置した、まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会の検討及び規制改革実施計画（令和6年6月21日閣議決定）を踏まえて、「標準駐車場条例の改正について（令和7年3月28日国都街第274号都市局長通知）」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いただくとともに、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する。

記

1. 改正の背景と趣旨

令和4年10月に設置した、「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」では、社会情勢の変化を踏まえつつ、道路交通の円滑化のみならず、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり、土地の有効活用などを考慮したまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について、制度の見直しも含めて検討してきた。

近年の電子商取引等の増加等による共同住宅への配送の増加や物流2024年問題等への対応のため、荷さばき駐車施設の確保が必要となっている。また、公共交通の利用促進やまちなかにおける歩行者の安全性の確保と、駐車場の整備を図る施策の両立や、車種ごとの需給の偏り、更なるユニバーサルデザインや車両の大型化等への対応等が求められている。

なお、規制改革実施計画（令和6年6月21日閣議決定）において、「共同住宅の用途に供する部分のある建築物を新築等する場合においても、百貨店等と同様、一定規模以上の荷さばきのための駐車施設を附置しなければならない旨

の規定を置くこととし、あわせて、地方公共団体にその旨を周知する。」こととされている。

2. 駐車場法施行令の一部を改正する政令（令和 7 年政令第 43 号）に伴う改正

（1）政令改正の趣旨

本改正により、共同住宅を特定用途に追加することで、道路交通の輻輳が予想される地域等を含む都市計画区域内において、共同住宅に対して駐車施設の附置が必要である場合に、地方公共団体が条例により附置義務の対象とすることができることとしたところである。

駐車場法に基づく附置義務制度は、外部からの駐車需要を対象としており、従来非特定用途の建築物としていた共同住宅については、車庫的需要が主であることから、住居系地域等において附置義務制度の対象とはしていなかったところ、近年の住宅への配送需要の増加等により、外部からの駐車需要が増加していることから、共同住宅を特定用途に追加することとしたものである。

なお、当該政令の改正の詳細については、「駐車場法施行令の一部を改正する政令について」（令和 7 年 3 月 7 日国都街第 126 号街路交通施設課長通知）を参照されたい。

（2）標準駐車場条例における改正の概要

上記趣旨から、今回の標準駐車場条例改正においては、共同住宅への荷さばきのための駐車施設の附置に関する規定を定めるとともに、それ以外の規定について、従前と同様の附置義務制度の対象・基準となるよう改正した。

（3）政令改正に伴う、地方公共団体における条例改正の必要性

地方公共団体における条例において、「駐車場法第 20 条第 1 項に規定する特定用途」として附置義務制度の対象となる建築物の用途を定義している場合、条例の改正をしないと、本改正政令の施行日（令和 8 年 4 月 1 日）以降、現行の特定用途と同様の対象・基準が共同住宅に対して適用されることから、「3. 改正の内容」に取組むか否かに関わらず、条例の改正が必要となる。

一般に、共同住宅と事務所及び店舗とでは、駐車需要の発生度合いや、都市機能の観点から義務として整備を求める度合いが異なることから、標準駐車場条例では異なる基準を設定しており、仮に改正を行わない場合、共同住宅の建築の際に過度の駐車施設の附置を義務付ける恐れがあることに十分留意すること。

3. 改正の内容

(1) 共同住宅への荷さばきのための駐車施設の附置義務の追加(第 25 条の 2、第 26 条の 2、第 29 条第 4 項関係)

① 趣旨

平成 6 年の標準駐車場条例改正により、店舗や事務所等の用途の建築物に対して、現行の附置義務台数の内数として荷さばきのための駐車施設の附置の規定を追加したところであるが、その後の住宅への配送の増加に伴い、共同住宅への駐車需要が増加し、路上駐車や共同住宅から離れた路外駐車場において荷さばきが行われている実態を踏まえて、道路交通の円滑化や、都市内物流の効率化のため、共同住宅に対する荷さばきのための駐車施設の附置を追加したものである。(第 25 条の規定により、乗用車の駐車施設の附置が必要となる共同住宅については、第 25 条の 2 第 9 項の規定により、荷さばきのための駐車施設の附置義務台数を乗用車の台数の内数とできる。)

また、共同住宅への駐車需要は商業地域等だけではなく、住居系地域などであっても同様とみられることから、周辺地区や自動車輻輳地区についてもおおむね同様の基準とした。

② 対象となる建築物について

共同住宅については、店舗や事務所等の既存の用途の建築物よりも荷さばきによる駐車需要が大きくないという傾向を踏まえ、過度な負担とならないよう、現行の荷さばきのための駐車施設の附置と同様もしくは緩和的な基準とした。

また、住宅への配送は世帯数に比例し、配達時間(＝駐車時間)も同様に比例する傾向にあることから、配送業者への調査を踏まえて戸数に基づき必要となる駐車施設の台数を設定するとともに、現行の閾値(床面積)に戸数の要件を追加した。

③ 基準値(原単位)について

超高層共同住宅の多い都市について、地域バランスを考慮して 25 都市選定し、複数の配送事業者への調査を行い、学識者監修の下設定した。なお、都市規模等に応じた基準については、都市の人口規模などで有意な差がみられなかったことから、設けないこととした。

また、大規模な物件では規模に比例して駐車需要が逓減する傾向が見られたことから、第 26 条の 2 において、400 戸以上と 800 戸以上において、それぞれ低減の規定を設けている。調査結果を踏まえると、400 戸以上の大規模物件については個別性が高く、配送への配慮による効率的な使用による影響も大きいと考えられることから、個別に市長と協議を行い、「建

建築物内の荷さばきのための駐車施設の有効利用に資する取組が行われる場合」として、市長の判断で類似事例等をもとに個別に整備台数を設定することも考えられる。

本基準値は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。

なお、今回の基準は、荷さばきのための最低限の数値として設定したものであることから、施設の性質や地域の状況に応じてその他の駐車需要が見込まれる場合は、別途駐車施設を設置する必要があることに留意する必要がある。

④ 敷地面積について

「当該建築物の敷地の面積が市長が定める面積を下回る場合」については従前どおり、概ね 1,000 平方メートルを想定しているが、地方公共団体において十分な調査の下に設定すること。

⑤ 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について

これまで、荷さばきのための駐車施設について示しているとおり、以下の取組を行う場合は市長の判断で、附置の免除や緩和を行うことができる。

- ・ 地域において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
- ・ 敷地内で建築物のセ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

また、近年の取組を踏まえると以下の取組も考えられる。

- ・ 施設内に倉庫や施設内配送を行う拠点を整備し、複数の配送事業者の貨物を集約して配送することにより、駐車時間を短縮し、駐車施設を効率的に利用する場合
- ・ 地域を担当する配送事業者と協議し、施設の設計や整備後の運用について、一定の配送の効率化の取組が行われる場合

なお、整備後の運用を評価して台数の緩和を行う場合は定期的な取り組み状況の報告などにより、継続的に取り組まれているか確認・担保を行い、取り組まれていない場合は、代替となる駐車施設の確保を求めるなど、適切な維持管理がなされるよう、監督していく必要がある。

⑥ 荷さばきのための駐車施設の規模等について（第 29 条第 4 項関係）

ヒアリング結果を踏まえ、共同住宅への配送とその他の建築物への配送であっても、使用される車両は同様であることから、他の荷さばき駐車施設と同様とした。なお、後述する通り、近年の市街地の配送において一般

的に使用されている車両（２トン車）の規格を踏まえ、今回の改正で梁下の高さを 3.2 メートルとした。

他方、今般の共同住宅への配送を行う事業者への調査等において、一定割合は軽貨物車を使用していることを踏まえて、附置が必要な台数の 4 割以下（端数切捨てのため、例えば 3 台の時 1 台。）は普通車の区画（幅 2.5 メートル以上、幅 6 メートル以上）により整備できることとした。

これらの規模は最低限の基準を示していることから、施設の規模や性質により、4 トン車などの大型の車両の駐車需要が想定される場合は、必要な規模を確保する必要がある。また、車路においても車両規格に応じた梁下高さの確保などが必要となる。

また、複数の規模の区画を整備する際は、貨物車の規格の区画に軽貨物車が駐車することのないよう、適切な案内や標識の設置が望ましい。

加えて、駐車施設を適切に活用するためには、昇降機やインターフォン、セキュリティシステムなどが、配送のボトルネックとならないよう、施設の規模等に応じて適切に設計・整備されることが望ましい。敷地内に複数棟の共同住宅が建築される場合は、それぞれに駐車施設を設置するなど、導線を考慮して設計されることが望ましい。

なお、第 29 条の 5 により特殊の装置を用いることができる駐車施設に荷さばきのための駐車施設は含まれていないことから、機械式駐車装置を用いることができないことに留意されたい。

⑦ 適切な維持管理について

荷さばきのための駐車施設として附置義務により整備されたものであることから、駐車場における案内表示などにより荷さばき用であることを示すなど、所有者または管理者はその目的に適合するように管理する必要がある。

居住者の車両の駐車のために使用することは上記の目的に含まれないと考えられるが、かご付自転車や二輪車等で配送している配送事業者もいることから、荷さばき目的であれば柔軟に使えることが望ましい。

また、施設内で台車の使用を禁止する場合は、配送時間や駐車時間が長時間となり、駐車施設が不足するおそれがあることから、施設内用の専用台車を用意するなどの代替措置をとることが望ましい。

なお、荷さばきに支障がないと管理者が認めた場合に、引っ越しや住民の送迎などの際に一時的に使うことは差し支えないと考えられる。

⑧ 駐車場法に基づかない既存の共同住宅に係る条例等との関係

現状、駐車場法に基づかない条例や指導要綱などにより、共同住宅に対して乗用車や荷さばきのための駐車施設の附置の義務付け等が行われて

いる場合がある。

駐車場法に基づかない条例等で共同住宅に乗用車等の駐車施設の附置を求めている場合、今回の改正による荷さばきのための駐車施設の附置義務台数は、当該駐車施設の台数の内数とするなど、所要の調整規定を設けることが望ましい。

また、既存の条例等の基準の適切性（共同住宅の規模に応じて整備を求める内容となっているか等）や、規制の実効性等を考慮して駐車場法に基づく条例とするか判断されたい。なお、従前より、駐車場法は外部からの駐車需要を対象としており、住民の自動車の保管場所（自動車車庫）需要は主たる対象としていないことに留意されたい。

（２） 公共交通利用促進措置による附置義務の緩和規定の追加（第 30 条の 5）

① 趣旨

平成 26 年の標準駐車場条例改正の際に、公共交通の利便性が高いエリアでは、駐車場整備の必要性が高くないことから、附置義務台数を低減することが適当である旨通知したところである。

近年、地方公共団体の附置義務条例において、公共交通政策と連携し、施設の整備と併せて公共交通の利便性の向上や利用促進施策を講じることにより、自家用車利用の代替を図ることで、駐車需要の抑制を図り、附置義務を緩和している例がみられるところである。こうした取り組みは中心市街地への自家用車の流入による渋滞の抑制や歩行者の安全性の向上にも資すると考えられる。そのため、地方公共団体で導入されている規定を参考に標準駐車場条例に追加した。

② 運用について

標準駐車場条例においては、計画の提出や承認、報告等について規定し、具体の手続きなどは規則に委任する形とした。同様の条例を定めている地方公共団体では、公共交通の利用促進措置の具体的施策や当該施策に伴う緩和の基準については規則等において定める形式となっており、措置ごとに一定の緩和率を規定している場合もあれば、都度審査により緩和率を定めている場合もあることを踏まえた。

緩和を認める区域や、具体的な公共交通利用促進措置、緩和率、承認の基準については、各地方公共団体の公共交通の利便性や交通の状況、公共交通政策を踏まえて、適切に検討を行い、定めることとされたい。

（３） 既存の附置義務駐車施設の振替・緩和に係る規定の追加（第 32 条の

2)

① 趣旨

これまでに駐車場法に基づく附置義務条例により整備された駐車施設について、余剰が生じている結果、維持管理の負担や低未利用の都市空間が生じている一方、車種によっては不足している場合や、近年の車両の大型化等に対応できていない場合がある。附置義務条例により整備された駐車施設については、第32条第1項に基づき、「その目的に適合するように管理」する義務があることから、これまでは余剰駐車施設の柔軟な活用が難しかったところ、一定の場合については柔軟な活用を認めることができるようにするものである。

特に、乗用車用の駐車施設が余剰となっている一方、荷さばき用や自動二輪車用の駐車施設が不足している場合のように、車種ごとの需給の不一致が生じている場合については、容易に他の駐車施設への振替を認めていくことが望ましいと考えられる。

他方、駐車施設の余剰について、当該地域における交通分担率の変化や差異により附置義務の原単位が過剰である場合もあれば、低未利用土地の暫定利用により一時的な駐車場の供給が増えている場合も考えられることから、安易に附置義務駐車施設の一部を廃止して、駐車とは関係のない用途に転用することについては、慎重な検討が必要と考えられる。そのため、敷地内の駐車需要が住民の高齢化等により変化している共同住宅の住民専用駐車場や、社用車の保有が減少した事務所の専用駐車場などに限って、附置義務の緩和を認めていくこととし、そうではない場合は地域単位での駐車場の原単位の見直しなどの取組により対応していくことが考えられる。

なお、あくまでも標準的な制度設計として示しているものであり、具体の制度設計においては、地域の駐車場の需要や供給等の実態を踏まえて、適切に検討していくこととされたい。

② 振替制度の運用について（第32条の2（1））

地方公共団体の取組において、一定の振替基準を設定した上で、振り替えを認める取組（例：荷さばき用1台につき、普通車用2台等）をしている場合もあり、そうした制約の下で振替を認めていくことも考えられるところ、車両の大型化や、EV充電器設置等への対応も必要であるため、より柔軟な駐車区画の見直しによる駐車台数の減少も可能とするとともに、自転車等の駐車施設にも振替を可能とした。また、手続きの簡素化のため、一定の基準に適合していれば振替を可能とする届出制とした。届出制であっても、届出前の協議で基準の適合性を確認すること

や、届出書類が基準に適合していない場合に、第 33 条や第 34 条の監督権限により検査や措置を行うことが可能である。他方、地域の需給への影響を都度確認することが望ましい場合は、市長等の許可により振替を認める制度とすることも考えられる。

これにより、荷さばき用や自動二輪車用などの駐車場の確保に加えて、車高が高い車両に対応できていなかった機械式駐車装置の改修や、普通車の増加に伴う小型車区画の拡張、区画を減らしての EV 充電器設置、自動車駐車場の一部を自転車等駐車場に振り替えることも可能になる。また、附置義務駐車施設は自家用や来訪者用、賃貸車両用かは問わないため、カーシェアやシェアサイクルの区画として使用することも可能である。

なお、振替により、施設や地域の駐車場の供給に支障が生じないように、振替を可能とする既存の駐車施設の数について一定の上限を設けるとともに、当該駐車施設の稼働状況（時間貸の場合は、年間及び曜日別の平均稼働率及びピーク時稼働率、月極の場合は契約状況など）の提出を求めた上で、届出の際に概ね需要を満たした上で振替えられていることを確認することが考えられる。また、本振替制度は、道路交通の円滑化等の観点から、駐車施設の確保を求める附置義務制度の目的の範囲内において、駐車施設の振替による需給バランスの改善を意図しており、EV 充電器設置や車種の多様化に伴う自転車等用車路の設置など、駐車施設の整備に伴う駐車面積の減少は許容され则认为られるが、駐車施設以外への転用（倉庫等）については、次に記載する附置義務の緩和が認められる場合のみであることに留意されたい。また、振替の際に得られる駐車施設の稼働状況については、地域の需給バランスの一端を示す情報であるため、駐車場整備計画等の検討の際に適切に活用されたい。

なお、第 32 条第 3 項の規定により、振替後の駐車施設については、附置義務により設置された駐車施設として、管理する義務が生じる。

③ 緩和制度の運用について（第 32 条の 2（2））

建築物の利用者の自動車利用の変化に伴い駐車場の需要が低下している際に、附置義務を緩和できる規定を追加することとした。一般公共の用に供する駐車場の場合は、地域の需給を踏まえて検討する必要があるため、本緩和制度の対象とすることを想定しているが、共同住宅や事務所、宿泊施設などの用途の建築物において、施設関係者が専用的に使用する駐車場の場合は、当該施設関係者の需要に対応できる範囲であることが確認できれば、附置義務を緩和できることとした。

本緩和制度は、②で述べた振替制度により、車種ごとの需給が充足す

ることを前提とし、それでもなお駐車施設の余剰が生じる場合に、当該余剰部分について附置義務を緩和し、機械式駐車装置の平面化や関係法令（建築基準法や消防法等）の範囲内で当該土地の他用途への利用を可能にするものである。

この際、建築物の利用者の潜在的な需要（例えば、車高の高い車や自動二輪車を保有しているものの、建築物敷地内に駐車できておらず、近隣に駐車場を確保している場合など）も把握した上で、緩和後も駐車需要が充足することを確認することとする。（ただし、施設の構造上、改修しても車高の高い車両の区画を設けられないなどやむを得ない場合については除く。）潜在的な需要を把握する際は、施設管理者に過度な負担とならないよう、関係法令（建物の区分所有等に関する法律等）の範囲で可能な限り柔軟に対応することとされたい。

附置義務の緩和により、機械式駐車装置の維持管理負担の軽減や、近隣の附置義務駐車施設の隔地受入などによる地域の駐車場整備の適正化、使用されていない駐車施設部分の土地の有効利用が期待される。

本規定の導入に当たっては、地域の建築物の用途ごとの駐車場の需要及び供給の状況や、許可手続きに係る体制等を十分考慮し、対象とする建築物の用途を含めて適切に検討されたい。

なお、一般公共の用に供する既存の附置義務駐車施設の余剰については、地域における附置義務の基準の見直しを行い、既存の駐車施設に適用することや、公共交通利用促進措置に取り組んだ場合の緩和により対応することが考えられる。

（４） 既存の附置義務駐車施設の廃止時の届出に係る規定の追加（第 31 条の 2）

これまで、附置義務条例について、整備後の管理や立入検査などの監督規定は設けられていたが、建築物の解体に伴う廃止の際の規定はなく、地方公共団体において、附置義務駐車施設のストックが適切に把握されていない恐れがあることから、適切に把握できるよう、廃止の際に届出を求めることとした。

本届出については、路外駐車場の廃止と同様に十日以内としている。届出の実効性確保の観点から、路外駐車場の廃止の届出や、他の建築物の廃止に伴う手続きと連携して案内するなどにより、附置義務駐車施設の廃止について、的確な把握に努められたい。併せて、各種まちづくり等に係る調査と併せて、附置義務駐車施設を含む管内の駐車場ストックの適切な把握に努められたい。

(5) 荷さばきのための駐車施設の車高に係る基準の変更（第 29 条第 3 項）

平成 6 年の標準駐車場条例に荷さばきのための駐車施設の規定を追加した際は、通常都市内で貨物の運搬に利用される貨物車を想定し、2 トン車の 9 割の車高をカバーできる基準として梁下高さ 3 メートルと設定していた。

他方、近年は配送効率を重視して車高が高くなっており、平成 29 年に策定された「物流の円滑化・効率化を考慮した建築物の設計・運用について」においては、調査結果を踏まえて 2 トン車は 3.2 メートルの高さが必要である旨記載しているほか、一部地域においては、3.2 メートル以上の高さを確保して駐車場整備を求めることで路上駐車の緩和にも寄与しているとの結果もあるところである。

そのため、今後附置義務により荷さばき駐車施設を整備する際は、3.2 メートルの梁下高さを求めることとした。

なお、近年は軽貨物車両による配送も増えており、そうした車両は普通車用の規模の区画で駐車できることから、一定割合を普通車用の規模の区画により整備を認めることも考えられる。共同住宅への配送実態調査を踏まえて、今回新たに追加した共同住宅については普通車用の規模の区画を 4 割以下として設定しているところであるが、その他の用途については原単位の見直しと併せて検討されたい。

(6) 車椅子使用者駐車施設の車高に係る基準の追加及び規模の変更（第 29 条第 2 項）

平成 2 年の標準駐車場条例改正において、普通車用のうち 1 台について車椅子使用者のための駐車施設としているところである。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令の一部を改正する政令（令和 6 年政令第 221 号）により、車椅子使用者駐車施設の基準が変わったことから、附置義務駐車施設についても、同様の基準とするものである。

また、車椅子使用者が乗降の際に利用するリフト付き福祉車両の高さに配慮した梁下高さが求められており、附置義務駐車施設については、梁下の高さ 2.3 メートルの確保を求めることとした。

(7) 集約駐車場への隔地に係る規定の追加（第 30 条第 1 項）

① 趣旨

駐車施設の集約化は、建築物ごとに駐車場の出入口が設置されることに

よる自動車と歩行者の交錯の防止や、建築物の1階部分が駐車場の出入口となることの抑制によるまちなみの連続性確保や賑わい創出、時間帯や曜日によって駐車需要が異なる建築物の駐車施設を共同化し、融通することで、必要となる駐車施設の台数の緩和などが期待されるものである。

従前より、都市再生特別措置法に基づき、立地適正化計画などにおいて集約駐車施設の位置・規模を定めることで、附置義務駐車施設の集約が可能であるところ、地方公共団体において、一定の要件を満たす集約駐車場を指定し、当該集約駐車場への隔地による駐車施設の確保を認めている例があることを踏まえて、今回標準駐車場条例に追加するものである。

これまで、隔地制度を含めて、駐車施設の集約化は受入先となる駐車場を見つけることが困難であることや、都度審査をすることなどによる負担があったところ、新築等の際に必要な附置義務駐車施設が小規模な場合に、既存の集約駐車場に積極的に誘導することで、既存の駐車場を有効活用するとともに、新築される建物の1階部分の有効活用などが期待される。

② 運用について

本規定の運用の為には、一定の基準を設けて、集約駐車場を市長が指定する必要がある。例えば、歩行者動線と著しい輻輳が生じないよう、出入口が設置される街路の性質や、駐車場を設置する地区の状況をよく踏まえて立地を検討し、安定的な確保が期待できる建築物である駐車場を指定することが考えられる。

既存施設の活用の観点から、附置義務の原単位を地域で引き下げた際に、新たな附置義務基準を適用して附置義務台数を超えた部分の活用や、都市計画駐車場について、都市計画決定当時の交通状況や社会環境の変化等を踏まえて、求められる機能や役割等が変化している場合に、集約駐車場として活用することも考えられる。

新たに整備する場合は、附置義務を負う建築主等が共同して整備することや、公的主体が先行的に整備することも考えられる。また、指定した集約駐車場について、ホームページで公表するなど、新たな開発を検討している者に分かるようにすることも重要である。

なお、隔地駐車場においては、目的施設と隔地駐車場の距離を一定距離以内としている都市が多いところであるが、集約駐車場と目的施設の距離について、地域の都市機能の集積状況や、歩行空間及び交通手段の確保の状況等を踏まえて、設定するかも含めて適切に決定されたい。

4. その他の留意事項

(1) 荷さばきのための駐車施設の確保について

今回の標準駐車場条例の適用対象とはならない、既存の建築物や小規模の建築物に起因する駐車需要については、補助等により、地域での共同の荷さばきのための駐車施設を確保することも考えられる。

また、店舗や事務所への荷さばきのための駐車施設の附置に係る規定を含む附置義務条例を導入していない地方公共団体においては、今回の検討と併せて条例の導入について検討されたい。

(2) 附置義務条例の見直しについて

今回の改正と併せて、これまでの標準駐車場条例の改正に合わせた見直しをしていない地方公共団体は適切に駐車場法に基づく附置義務条例の見直しをされたい。考えられる論点は次の通りである。

① 原単位

附置を求める駐車施設の基準について、駐車場の需要及び供給に係る調査を行ったうえで、自動車利用の動向や公共交通機関の整備状況等の変化に合わせて、適切な見直しが求められる。

なお、来年度以降、国において標準駐車場条例の基準の適切性などについて調査を行う予定であるが、地域ごとに需要と供給は異なるため、地域における調査を行い、検討していくことが望ましい。

② 地域

附置義務の対象とする地域についても、附置義務条例を制定又は改定した時点からの土地利用や道路交通、公共交通機関の整備状況等の変化に合わせて、適切な見直しが求められる。

③ 対象車種

標準駐車場条例について、平成6年の改正により荷さばき駐車施設、平成18年の改正により自動二輪車の駐車施設の附置義務を位置付けたところであるが、依然としてこれらの車種の駐車施設については、大都市を中心に不足している地域があるとの声があるところであり、附置義務条例の制定がされていない都市もある。

附置義務条例以外の施策による駐車スペース確保も重要であるが、駐車施設が不足している車種については、附置義務条例により、一定の規模の建築物の新築の際に設置を義務付けていくことが必要と考えられるため、導入していない都市においては、適切に検討されたい。

④ 規模

車両の変化に対応して適切な見直しをしていくことが必要である。特に平成2年の改正により、従来は全て普通車用(2.5メートル×6メートル)

の区画として整備を求めていたところ、当時の普通車の普及度合い（７％程度）を鑑みて、普通車用３割（車椅子使用者用１台を含む。）、小型車用（２．３メートル×５メートル）を７割とする改正をしたところである。他方、近年は普通車の生産割合が３割超となっているとするデータもあることから、地域によっては駐車施設の区画の基準が十分ではないと考えられるため、地域における車両の利用動向を踏まえつつ、原単位と合わせて適切に見直しをされたい。

（３）標準駐車場条例以外の規定について

これまでも、駐車場法に基づく附置義務制度については、地域の実情に応じて、柔軟かつ合理的な運用が図られるよう周知を行ってきたところである。標準駐車場条例の規定はあくまで標準的なものであり、地域の創意工夫により、駐車場法の目的である道路交通の円滑化や都市機能の維持・増進に資する規定や、行政手続きの円滑化に資する規定を設けることを妨げない。

また、駐車場の設置に伴う外部不経済等の課題に対して、都市再生特別措置法に基づく配置の適正化等の取組のほか、土地利用の適正化や、中心市街地への自動車流入による負荷の適正化等のため、別途の目的の条例の制定等により対応することも考えられる。

５．その他

標準駐車場条例に係る技術的助言は上記の通りであるが、まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会の議論をとりまとめた駐車場政策の考え方や施策、事例についての技術的助言の発出を別途予定しており、関係者の調整が整い次第、発出する予定であるため、併せて確認されたい。

また、本通知に関連する取組状況については、来年度フォローアップ調査を実施予定であるため、適切に検討を進められたい。

以 上