
駐車場関係法令について

国土交通省都市・地域整備局 街路課

企画専門官 越智 健吾

1 はじめに

第164回通常国会において、駐車場法の一部が改正されました。道路法とともに改正した平成3年の大改正以来となる15年ぶりの実質的な改正となりました。

改正内容は、駐車場法に規定する「自動車」に大型自動二輪車及び普通自動二輪車（以下「自動二輪車」という。）を含めるといっていますが、この改正により、これまで整備が進まなかった自動二輪車の駐車場の整備促進が図られることとなります。

また、同通常国会において成立した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の対象となる施設に路外駐車場が含まれることとなり、施設の新設時には、移動等円滑化基準への適合義務が生じることとなります。

このように、駐車場を取り巻く環境が大きく変化したところであり、以下、これら駐車場関係法令の改正についてご説明します。

2 駐車場法の一部改正

(1) 駐車場法に関する主な経緯

昭和30年代に入って、自動車保有台数の増加、自動車交通量の増加に伴い路上駐車の問題が起り、その路上駐車を規制するとともに、駐車施設の整備を促進する必要性が生じました。このため、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市機能の維持及び増進に寄与することを目的として、昭和32年5月に駐車場法が制定されました。

この法律により、都市計画として駐車場整備地区を決定し、路外駐車場の設置を促進すること、また駐車場整備地区及びその周辺等に建築される一定の規模及び用途の建築物については、駐車施設の附置義務を課すこと、さらに駐車場の構造、設備あるいは管理について、適切な水準を確保することが可能となりました。

当時、軽自動車、自動二輪車は、占有面積が小さいことなどの理由により、この法律の対象とはしていませんでしたが、軽自動車については、外見上、普通自動車と大きな差がないこと、所有台数が飛躍的に増加したことなどから、昭和37年に法律の対象に加える改正を行いました。

その後、平成3年には、駐車場整備地区の対象区域の拡大、駐車場整備計画の創設、附置義務対象建築物の延べ面積下限の引き下げ等を行うこととした法律改正を行いました。

そして、このたび、近年の自動二輪車の違法駐車が歩行環境を阻害するなどの問題に対応

するため、駐車場法の対象に自動二輪車を加えることとした法律改正を行ったところです。

(2) 法律改正の内容

駐車場法第2条第4号中の「第2条第1項第9号の自動車のうち、大型自動二輪車（側車付きのものを除く。）及び普通自動二輪車（側車付きのものを除く。）以外のもの」を「第2条第1項第9号に規定する自動車」に改め、駐車場法の「自動車」の定義に「自動二輪車」を含めることとしたものです。

(3) 法律改正の効果

「自動車」の定義に「自動二輪車」を含めることにより、自動二輪車の駐車施設について、駐車場法上、次に掲げる効果が生じることとなり、自動二輪車の駐車施設の整備促進や適正な管理運営が行われることとなります。【図 - 1】

自動二輪車を含む自動車交通が著しく輻輳する地区等について、都市計画に駐車場整備地区を定めることができる。

自動二輪車の駐車需要を加味した駐車場整備計画に基づき、路上駐車場及び路外駐車場の計画的整備が図られる。

一定規模以上の路外駐車場に構造及び設備の基準への適合義務が生じる。

【赤字：改正点】

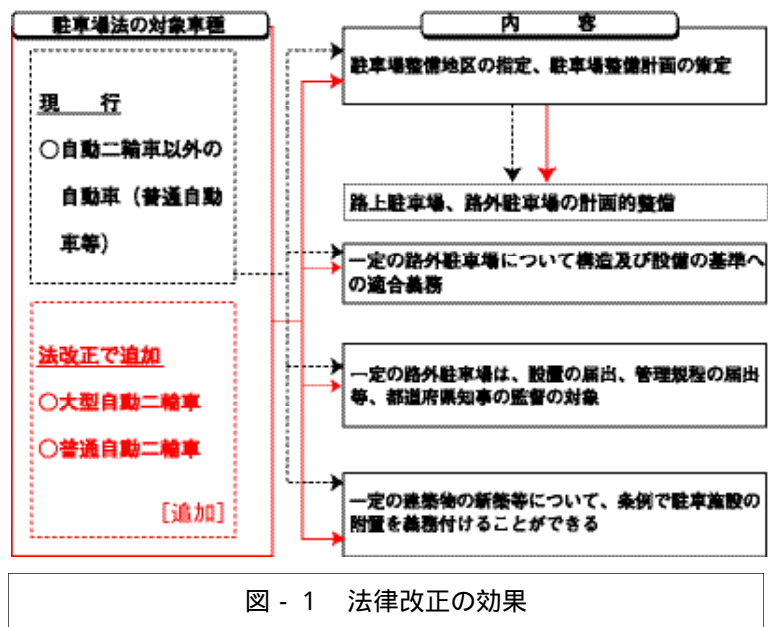


図 - 1 法律改正の効果

都市計画区域内にある一定規模以上の駐車場で駐車料金を徴収するものを設置する者は、設置の届出、管理規程の届出等の義務が生じる等、都道府県知事の監督に服することとなる。

道路又は都市公園の占用許可の特例など、助成措置の対象となる。

附置義務駐車施設の対象車種に自動二輪車を含めることができる。 等

(4) 法律の施行に伴う経過措置

既存の路外駐車場について、法律の施行に伴う次の二つの経過措置を設けています。

構造・設備基準適合義務に関する経過措置

改正法の施行時点で自動二輪車を受け入れている既存（建築、修繕、模様替の工事に着手済みのものを含む。）の路外駐車場については、施設改造を義務付けることは、規制として

過重であるため、駐車場法第11条の規定に基づく政令に定める技術的基準への適合義務については、適用されません。

ただし、改正法施行時点で設置済み（建築、修繕、模様替の工事に着手済みのものを含む。）の路外駐車場で、改正法の施行後に増築、改築、大規模の修繕、大規模の模様替えを実施した場合には、新たな技術基準への適合が必要となります。

この規定に違反している場合、都道府県知事等は、路外駐車場管理者に対し、その是正のために必要な措置をとるべきことを命ずることができ、さらに、その命令に従わなかった者は、駐車場法第21条に定める罰則（100万円以下の罰金）の適用対象となってきます。

届出に関する経過措置

法律改正に伴って駐車場法第12条に規定する設置の届出及び同法第13条に規定する管理規程の届出を要することとなる路外駐車場の管理者については、改正法の施行の日から起算して3か月以内に都道府県知事等に届出をしなければなりません。

これに従わない者は、駐車場法第22条に定める罰則（50万円以下の罰金）の適用対象となります。

（5）駐車場法施行令の改正

駐車場法は、これまで自動二輪車を対象としていませんでしたので、駐車場法第11条の規定に基づく施行令に定める路外駐車場の構造及び設備の技術基準については、自動二輪車を含めたものに見直す必要があります。

施行令の改正に向けて、自動二輪車を対象とした技術的な検討を行い、以下の技術的基準の案について、パブリックコメントを実施しました（平成18年8月26日から9月24日までの1ヶ月の期間）。この内容を施行令として取りまとめ、11月末までに施行する予定です。

自動二輪車専用駐車場又は駐車場のうち専ら自動二輪車の駐車の用に供する部分の技術的基準として以下の基準を追加する。

出口付近の構造は、当該出口から1.3メートル後退した車路の中心線上1.4メートルの高さにおいて、道路の中心線に直角に向かって左右にそれぞれ60度以上の範囲内において、歩行者の存在を認識できるようにすること。

車路の幅員は3.5メートル以上とすること。

一方通行の車路の幅員は2.25メートル以上（ただし、当該車路に接して駐車料金の徴収施設が設けられており、かつ、歩行者の通行の用に供しない部分にあっては、1.75メートル以上）とすること。

屈曲部では、自動二輪車を3メートル以上の内のり半径で回転させることができる構造であること。

3 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の制定

（1）法律の制定の経緯

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展していること、障害者が

社会の様々な活動に参加する機会を確保することが求められていることなどから、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することが大変重要となっています。

このため、平成6年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」、いわゆる「ハートビル法」が、また、平成12年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」、いわゆる「交通バリアフリー法」がそれぞれ制定されました。

これらの法律に基づき、建築物、公共交通機関等のバリアフリー化について、着実な進展がみられているところですが、より総合的・一体的な法制度を構築することにより、高齢者、障害者等の日常生活及び社会生活における移動上及び施設の利用上の利便性、安全性の向上を図る施策を総合的に推進するため、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充する形で、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律が成立しました。

(2) 法律の内容

これまで、ハートビル法、交通バリアフリー法においては、建築物、公共交通機関の旅客施設及び車両、並びに道路について、バリアフリー化の義務の対象とされていましたが、このたび制定された新たな法律（「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」）では、これらに加えて、都市公園とともに路外駐車場が対象になりました。

これにより、主として以下の対応が必要となります。【図 - 2】

一定の路外駐車場の管理者に対して、駐車場施設の新設に際して、移動等円滑化基準に適合させる義務が生じます。

既存の施設については、移動等円滑化基準に適合させる努力義務が生じます。

市町村は高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区として重点整備地区を定め、その地区についての移動円滑化の基本構想を作成しますが、駐車場がこれに路外駐車場特

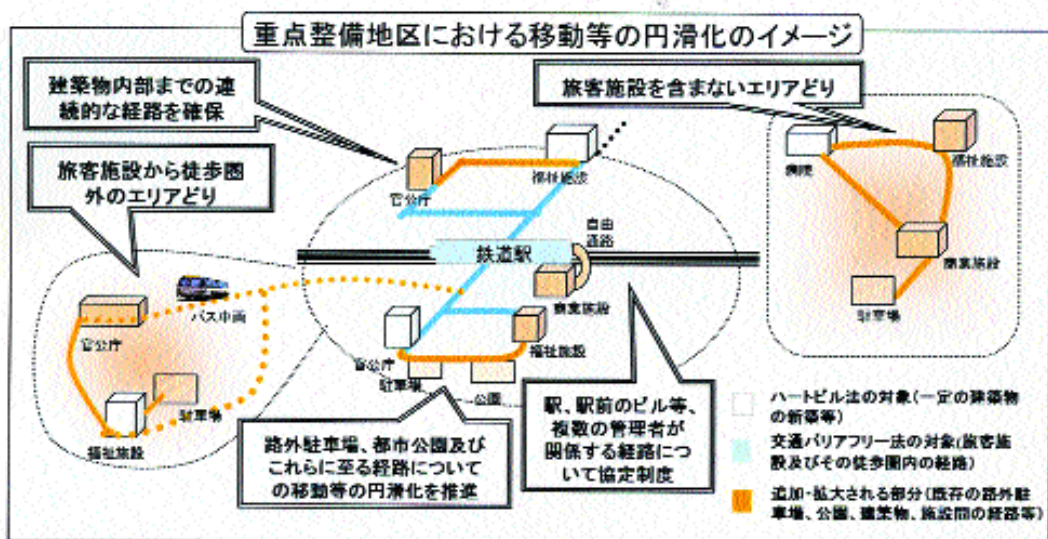


図 - 2 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律による整備イメージ

定事業として位置付けられた場合には、これに沿って、事業計画を作成し、移動等円滑化のための事業を実施する義務が生じます。

(3) 移動等円滑化基準

路外駐車場の移動等円滑化基準については、以下のとおり移動円滑化基準の案として取りまとめ、パブリックコメントを実施しました(平成18年8月12日から平成18年9月10日までの1ヶ月の期間)。今後、省令として取りまとめ、施行する予定です。

法第11条第1項の国土交通省令で定める路外駐車場移動等円滑化基準は、

幅が350センチメートル以上である駐車施設を一以上設けなければならないこと。

当該駐車施設であることの表示をすること。

当該駐車施設と出入口とを結ぶ利用者のための経路について、傾斜路を併設する場合を除き階段又は段を設けない等とすること。

等とします。

4 おわりに

昭和30年代は、自動車保有台数の増加に伴い、都市部における深刻な交通混雑が発生し、おびただしい路上駐車がこれに拍車をかけていました。喫緊の課題であった「自動車」を対象として、その無秩序な路上駐車を解消する目的で、駐車場法が制定されました。

また、駅前等の放置自転車対策として、「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」いわゆる「自転車法」が昭和55年に議員立法として成立したことにより、結果として「自動二輪車」のみが「駐車場」に関する法的根拠を持たない状態が長く続きましたが、このたび、駐車場法制定以来約50年にして自動二輪車が法律の対象となりました。

今後、法令改正の周知と適正な運用の確保を図り、自動二輪車の駐車場の整備を積極的に推進していくこととなりますが、例えば、これまで駐車場に駐車する習慣のなかった自動二輪車のドライバーに対して、どのようにして駐車場へ自動二輪車の駐車を誘導するのか等、自動二輪車の適正な駐車のための課題は残されています。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化を促進するための各般の施策を総合的に講じるために制定され、路外駐車場が対象となりましたが、この新たな法律に基づき、総合的なバリアフリー施策の展開、さらにはユニバーサルデザインの考え方に基づく駐車施策の推進をより一層、図っていくことも必要です。

このように駐車場施策を取り巻く環境が大きく変わったところですが、中心市街地における荷捌き駐車施設の確保など、自動二輪車、バリアフリー化の推進以外についても解消しなければならない課題があります。

これら、依然として残る種々の課題に対して、その実態を正確に把握し、分析することによって、適切な対応を図っていきたいと考えています。