

駐車場法施行令の改正等について

国土交通省 都市・地域整備局
街路課 都市交通企画係長 永田孝士

I. 駐車場法施行令の改正について

1. はじめに

路外駐車場の出入口については、施行令第7条において、設置できない箇所及び出口と入口の隔離（10m）を定めているが、これらの規定について、都市における土地の有効活用等の観点から、規制の弾力化が求められていました。

国土交通省では、総合規制改革第2次答申（平成14年12月12日）等において、これらの規制の弾力化について、平成15年度内に結論を得ることとされていたのを受け、平成16年4月～5月にパブリックコメントを実施、平成16年6月29日に駐車場法施行令の一部を改正する政令を閣議決定し、同年7月2日に施行したところです。

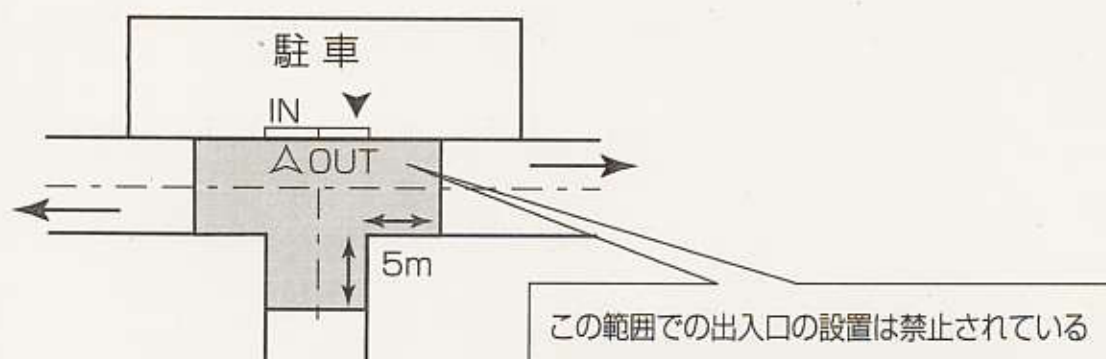
2. 改正の概要

施行令第7条の改正の概要は以下のとおりです。

改正前

（令7条1項） 自動車の出口及び入口は、道路交通法第44条各号に掲げる道路の部分等に設けてはならない。

- ・交差点内及び交差点側端5メートル以内の道路部分には路外駐車場（500㎡以上）の出入口の設置は禁止されている。



改正後

交差点の側端及びそこから5メートル以内の道路の部分であって、国土交通大臣が関係の道路管理者及び都道府県公安委員会と協議して、道路の円滑・安全の確保に支障がないと認めるものについては、路外駐車場の出口又は入口の設置禁止に係る規制の適用外とする。(令7条2項及び3項の改正)

当該改正により、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りましたが、これは個々の案件ごとに国が交通への影響を評価し、交差点等に出入口を設置することにより交通への影響が抑制され円滑な交通処理ができることを確認した場合に限定して認定するものです。

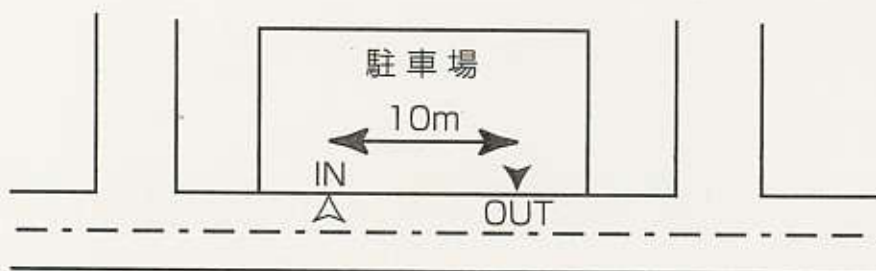
国の認定に係る事務は地方整備局が行うこととしており、認定を受けようとする場合には、各地方整備局に相談してください。

■ 路外駐車場の出口及び入口の10メートル以上離隔に関する規定の改正

現行規制

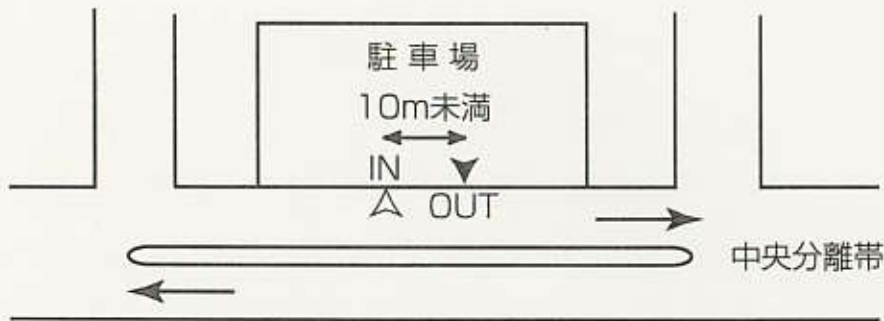
(令7条5項) 自動車の駐車のために供する部分の面積が6000㎡以上の路外駐車場にあっては、自動車の出口と入口とを分離した構造とし、かつ、それらの間隔を道路に沿って10メートル以上としなければならない。

- ・大規模駐車場(6000㎡以上)の出入口では、右折出庫車両と右折入庫車両との錯綜を防ぐため、出入口を10m以上離隔して設置しなければならない



改正後

前面道路が中央分離帯等によって往復の方向別に分離されている場合には、出口及び入口の10メートル以上離隔に係る規制の適用外とする。



当該改正により、自動車の駐車のために供する面積が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、入出庫車両相互の錯綜が起らないことから、出口と入口とを10m以上分離する必要がないこととしました。

Ⅱ. 駐車場法施行令の改正について

1. はじめに

駐車施設の附置義務制度は、駐車需要を発生させる建築物の建築者に対し、条例により建築の規模に応じた駐車施設の設置を義務付ける制度で、駐車場供用台数の約半数を占めており、原因者負担による駐車場整備手法として駐車場整備において大きな役割を果たしています。

標準駐車場条例は、地方公共団体が附置義務条例を定める時に参考として国土交通省が定めているものです。

2. 改正の背景

駐車場整備の進展にもかかわらず、違法駐車は依然として多く、道路交通の容量や安全性の低下を招いています。

特に附置義務制度では、都市の状況にもよりますが、以下のような課題が顕在化してきています。

- ・地区毎の特性を必ずしも十分反映していない原単位の一様な適用により、駐車需要の実態

に対して効果的でない駐車場整備が行われている。

- ・高密度商業地域では、狭小な敷地にも附置義務がかかることから、建て替え意欲が減退し、まちの更新を妨げている。
- ・地方公共団体が条例によってコントロールできるのは基本的に附置義務「量」であるため、附置義務駐車場及びその出入口がまちづくりや交通計画と無関係に立地、配置されてしまい、交通の円滑化や景観に悪影響を与えている。

このため、附置義務制度については、一律の数値基準の適用や従来の建築物又は敷地内での附置を原則とするのではなく、附置義務制度が持つ原因者負担の枠組みを残しつつ、課題解決のためのいわば「性能規定」による柔軟な規制手法へ移行すべきと考えられます。このような「性能規定」の考え方に移行した場合、必要に応じていわゆる「ローカルルール」（地区レベルできめ細かく検討した上で得られた当該地区における適正な基準や負担の形）を採用し、規制・誘導の合理化・適正化を図るべきと考え、今般、標準駐車場条例の改正を行い、7月2日付けで各地方公共団体あてに通知しました。

3. 改正の概要

(1) 附置を義務付ける駐車施設一台あたりの床面積（第25条、第25条の2）

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ましたが、この趣旨を更に徹底し、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、標準駐車場条例における原単位はあくまで参考である旨をさらに明確にしたものです。

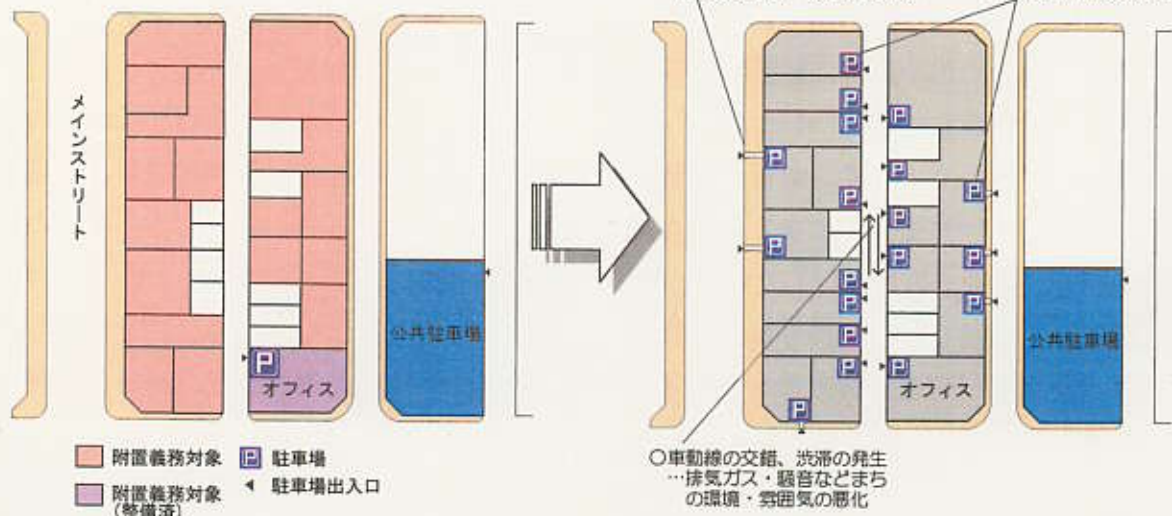
(2) 特定の地区ごとに別途の駐車施設附置に係る基準を適用することについて（ローカ ルルールの導入）（第25条、第25条の2）

地区の交通特性や建築物の用途等によって駐車需要に大きな違いがあることに加えて、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場の量が変わることから、これらの地域ごとの特性に応じた別途の駐車施設附置に係る基準を設定した場合は、そちらを適用することとしました。

(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）

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障害や土地効率的な利用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方法を積極的に採用するように改正しました。

隔地附置義務駐車場のイメージ



- 地元地権者、行政、道路管理者、警察等の関係者の合意形成
- 合意に基づき隔地共同化実施計画（共同駐車場の整備、想定利用建築物）の策定
- 駐車場整備計画の策定・改定による方針の反映

