

附置義務条例の改正に関する調査結果

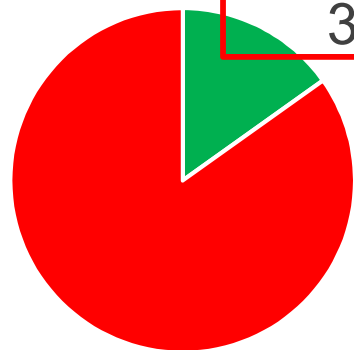
○ 附置義務条例を改正にあたって、「原単位の見直し」や「一定条件下での附置義務台数の緩和」、「附置義務の対象に自動二輪車の追加」等が検討されている。

附置義務条例の改正

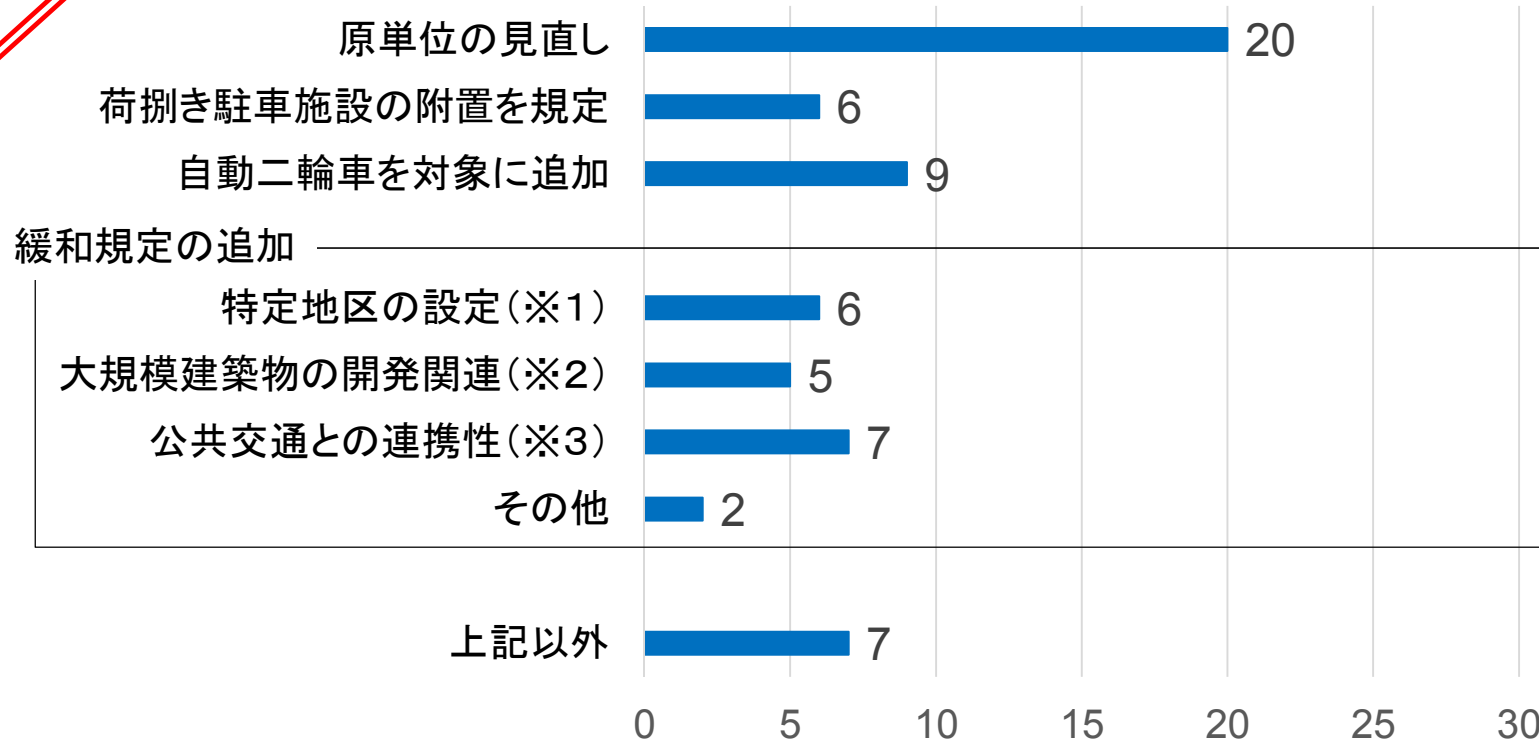
改正について検討している事項

(複数回答)

予定している
30



予定していない
168



※1: 標準駐車場条例第25条第3項第1号関連

※2: 標準駐車場条例第25条第3項第2号関連

※3: 標準駐車場条例第25条第3項第3号関連

調査対象 N=198

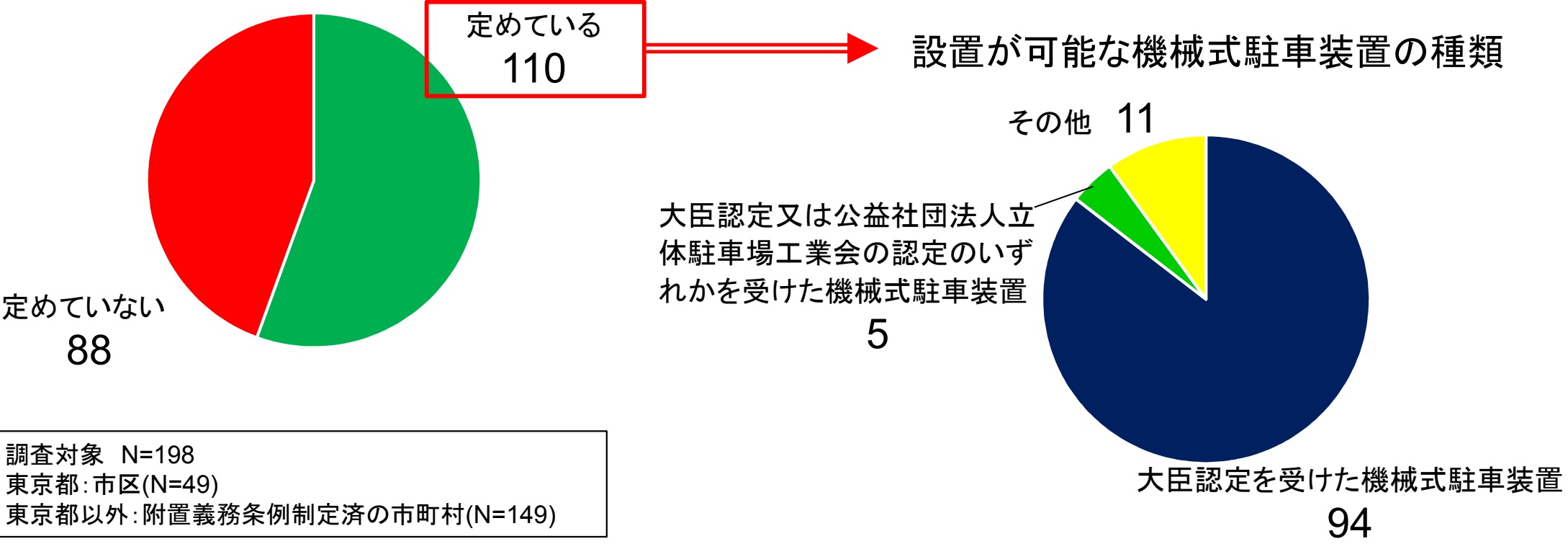
東京都: 市区(N=49)

東京都以外: 附置義務条例制定済の市町村(N=149)

附置義務駐車施設に設置される機械式駐車装置に関する規定について

- 標準駐車場条例を改正し、附置義務駐車施設に設置が可能な特殊の装置（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。
 （平成26年12月25日 国土交通省都市局長通知）
- 平成26年12月現在、110市区町村において、附置義務駐車施設に設置できる機械式駐車装置を条例等で規定。
- 未規定の市町村においては、条例等の整備の検討をお願いします。

附置義務駐車施設に設置が可能な機械式駐車装置に関する条例等の整備状況



調査対象 N=198
 東京都:市区(N=49)
 東京都以外:附置義務条例制定済の市町村(N=149)

駐車場法施行令第7条第2項による大臣認定

■ 駐車場法施行令(抜粋)

(自動車の出口及び入口に関する技術的基準)

第七条 法第十一条の政令で定める技術的基準のうち、自動車の出口(路外駐車場の自動車の出口で自動車の車路の路面が道路(道路交通法第二条第一項第一号に規定する道路をいう。以下この条において同じ。)の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。)及び入口(路外駐車場の自動車の入口で自動車の車路の路面が道路の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。)に関するものは、次のとおりとする。

一 次に掲げる道路又はその部分以外の道路又はその部分に設けること。

イ 道路交通法第四十四条各号に掲げる道路の部分

(略)

二 橋

(略)

2 前項第一号の規定は、自動車の出口又は入口を次に掲げる道路又はその部分(当該道路又はその部分以外の同号イからへまでに掲げる道路又はその部分に該当するものを除く。)に設ける路外駐車場であつて、必要な変速車線を設けること、必要な交通整理が行われること等により、国土交通大臣が当該出口又は入口を設ける道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認めるものについては、適用しない。

一 前項第一号イに掲げる道路の部分のうち、次に掲げるもの

イ 交差点の側端又はそこから五メートル以内の道路の部分

ロ トンネル

二 橋

3 国土交通大臣は、前項の規定による認定をしようとするときは、あらかじめ、自動車の出口又は入口を同項第一号イに掲げる道路の部分に設ける場合にあつては関係のある道路管理者及び都道府県公安委員会と協議し、その他の場合にあつては関係のある道路管理者及び都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。

(以下、略)

駐車場法施行令第7条第2項による大臣認定

- 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）（抜粋）

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

1 駐車場法の一部改正について

(1) 交差点等への出入口の設置（令第7条第2項及び第3項関係）

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

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

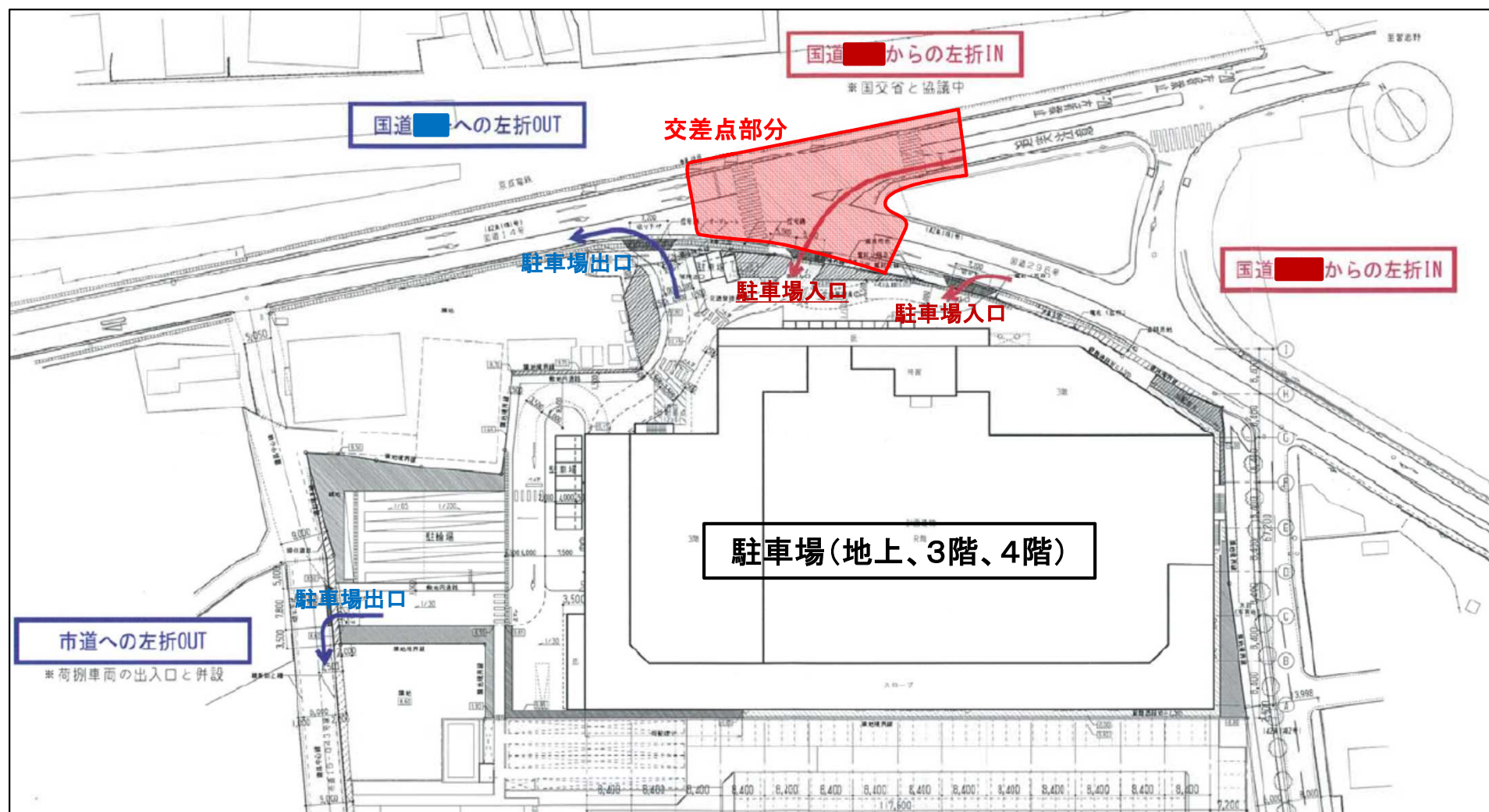
なお、国の認定に係る権限は、駐車場法施行規則第5条第2号に基づき、地方整備局等に委任されており、当該事務は地方整備局等において所掌することになるため、具体的な案件については、地方整備局等と適宜調整されたい。

駐車場法施行令第7条第2項による大臣認定

○ 認定事例1 (平成25年度・千葉県船橋市内)

交差点内に、駐車場入口を設置した事例

- ・ 信号による交通整理を実施
- ・ 駐車場設置者による交通整理員の配置、案内看板の設置により、駐車場入口への進入を左折進入に限っている

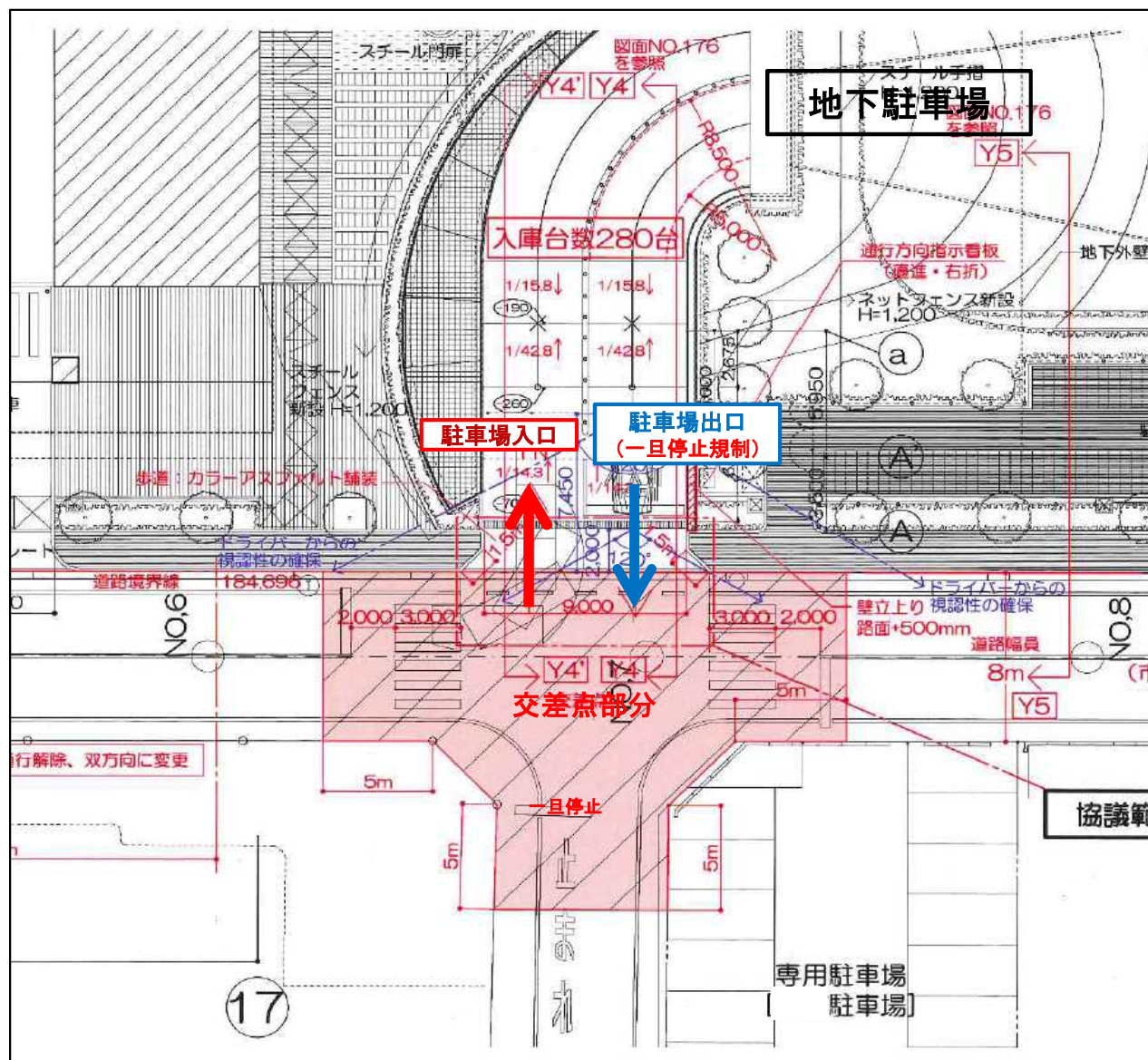


駐車場法施行令第7条第2項による大臣認定

○ 認定事例2(平成25年度・岡山県岡山市内)

交差点内に、駐車場出入口を設置した事例

- ・ 交差点の交通量を踏まえ、駐車場出口部(交差点進入部)に一旦停止規制を実施

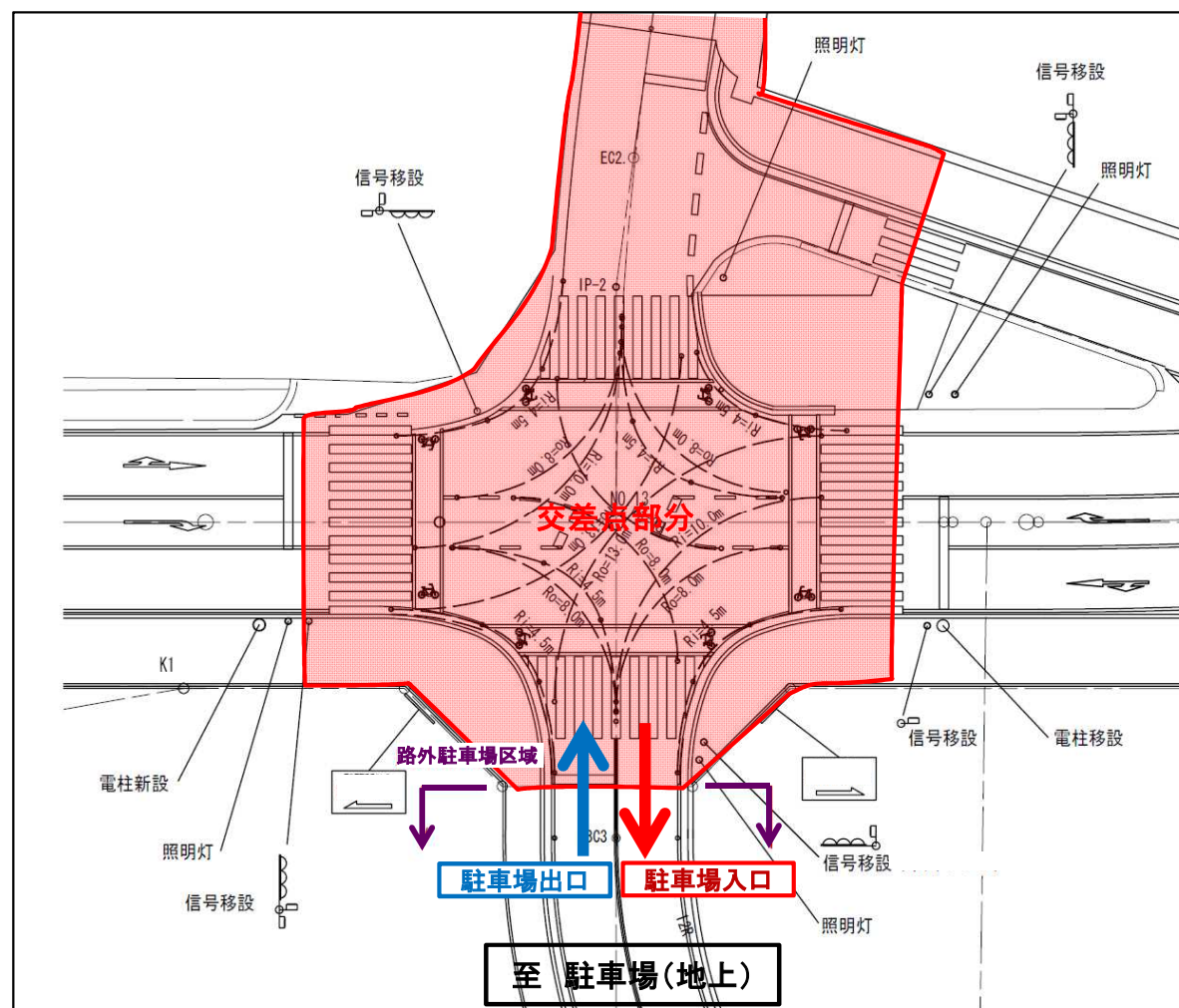


駐車場法施行令第7条第2項による大臣認定

○ 認定事例3(平成22年度・千葉県市川市内)

交差点内に、駐車場出入口を設置した事例

- ・ 信号による交通整理を実施
- ・ 右折車線を設置



駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

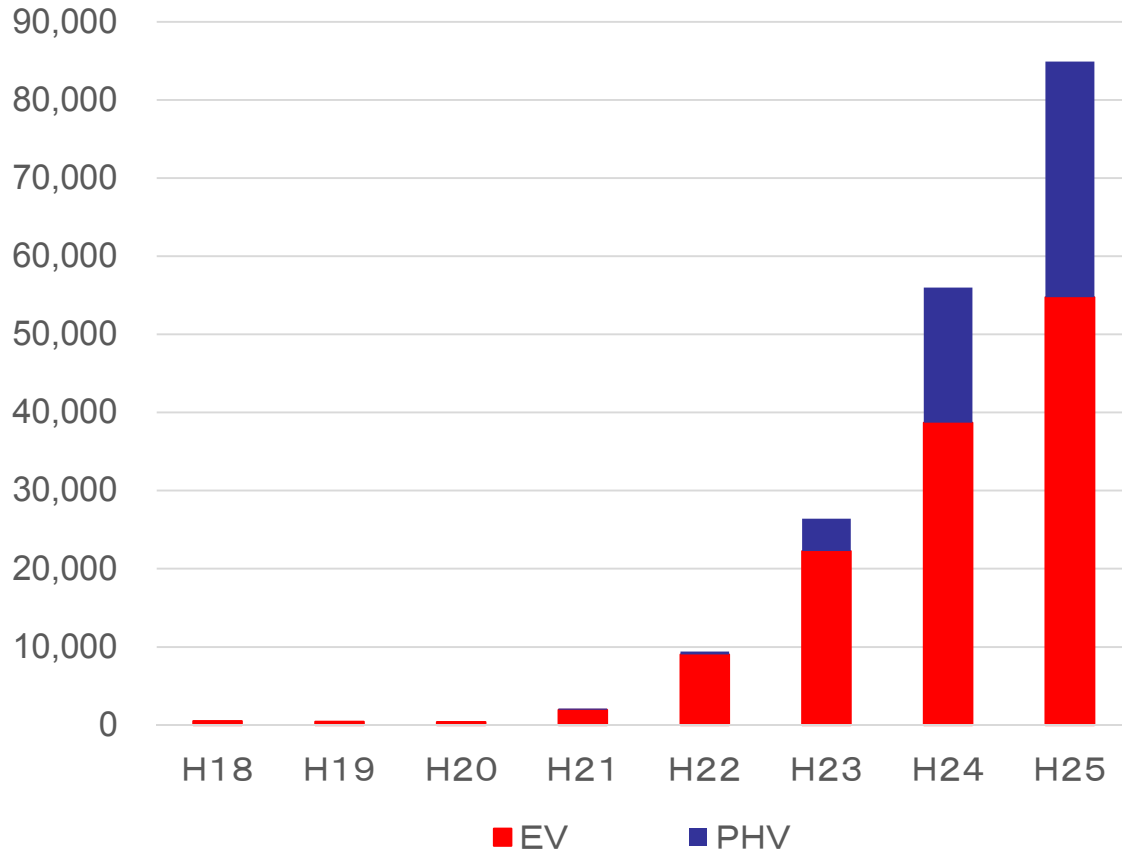
- ### ガイドラインの概要
- 電気自動車と充電器の概要**
 - ◎ 電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車の特性
 - ◎ 急速充電器・普通充電器の特性
 - 充電施設の配置の考え方**
 - ◎ 充電形態の分類(プライベート充電とパブリック充電)
 - ◎ 利用実態を踏まえたパブリック充電施設の配置のあり方(目的地充電、経路充電、緊急充電)
 - 充電器設置に関する操作性・スペース**
 - ◎ 充電器の設置位置の考え方
 - ◎ 操作性についての配慮事項
 - ◎ 充電施設に付随すべき施設
 - ◎ 予約機能・課金機能の現状及び今後の見通し
 - 充電施設の案内、情報提供**
 - ◎ 充電施設に関するサイン・路面標示
 - ◎ 充電施設場所の情報提供



今後、地方公共団体や充電施設設置事業者において、本ガイドラインを活用した充電施設の整備促進が行われるよう、ガイドラインの周知や支援措置を行う。

- 国内のEV及びPHVの保有台数は年々増加傾向にあり、平成25年度末現在約8.5万台
- EVは約5.5万台、PHVは約3.0万台

EV・PHVの保有台数(推定値)



(各年度末)

年度	EV	PHV	計
H18	505	0	505
H19	421	0	421
H20	389	0	389
H21	1,941	165	2,106
H22	9,030	379	9,409
H23	22,262	4,132	26,394
H24	38,707	17,281	55,988
H25	54,757	30,171	84,928

出典：一般社団法人 次世代自動車振興センターHP

PFI法の概要

(民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(平成11年法律第117号))

目的(第1条)

民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して公共施設等の整備等の促進を図るための措置を講ずること等により、効率的かつ効果的に社会資本を整備するとともに、国民に対する低廉かつ良好なサービスの提供を確保し、もって国民経済の健全な発展に寄与する

対象施設(公共施設等)(第2条)

- 公共施設(道路、鉄道、港湾、空港、河川、公園等)
- 公用施設(庁舎、宿舍等)
- 賃貸住宅及び公益的施設(教育文化施設、廃棄物処理施設、医療施設、社会福祉施設、駐車場等)
- 情報通信施設、熱供給施設、研究施設等
- 船舶、航空機、人工衛星等

公共施設等の管理者等(第2条)

- 各省各庁の長(衆議院議長、参議院議長、最高裁判所長官、会計検査院長含む)
- 地方公共団体の長
- 独立行政法人、特殊法人その他の公共法人

基本方針(第4条)

特定事業の実施に関する基本的な方針(閣議決定)

株式会社民間資金等活用事業推進機構(第31条～第67条)

利用料金を自らの収入として徴収する公共施設等の整備等に対して出融資等を実施

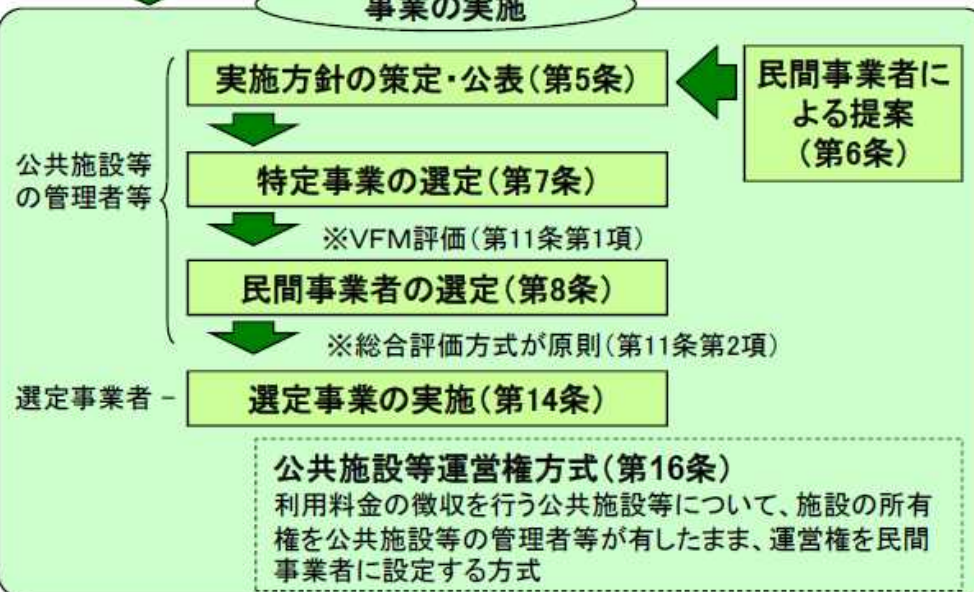
PFI推進会議(第81条)

会長:内閣総理大臣 委員:国務大臣
基本方針の案の作成、関係行政機関相互の調整

PFI推進委員会(第83条)

委員:学識経験者から内閣総理大臣が任命(9名)
基本方針の審議、PFIの実施状況の調査審議

事業の実施



支援措置等

- 国の債務負担5年→30年(第68条)
- 行政財産の貸付け(第69条、第70条)
PFI事業に供するため、国・地方の行政財産(土地・建物等)の貸付けが可能。
- 国公有財産の無償使用等(第71条)
PFI事業に供するため、国公有財産の無償・低廉な対価での使用が可能。

PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン(概要)

◆平成25年6月6日民間資金等活用事業推進会議決定

民間と地域の双方にとって魅力的なPPP/PFI事業として、今後10年間(平成25~34年)で12兆円規模に及ぶ下記の類型による事業を重点的に推進することとし、目指す類型ごとの事業規模及びその推進のための具体的取組は、下記のとおり。

(1) 公共施設等運営権制度を活用したPFI事業 : 2~3兆円

- 空港、上下水道事業における運営権制度の積極的導入 等

(2) 収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業等 : 3~4兆円

- 高速道路(特に大規模改修が必要な首都高)など、公共施設の維持・更新にPPP的手法の導入検討 等

(3) 公的不動産の有効活用など民間の提案を活かしたPPP事業 : 2兆円

- 民間提案に係るガイドラインの発出や提案窓口の整備 等

(4) その他の事業類型 : 3兆円

- 維持管理・更新等における業績連動の導入、複数施設の改修や維持管理等の包括的契約 等

10~12
兆円*

※事業規模目標については、民間の提案、イニチアチブを最大限尊重することから、具体の事業計画を精緻に積み上げたものではなく、各府省による取組の推進やインフラ投資市場の活性化等が図られることを前提に、官民で共有すべきものとして設定したものである。

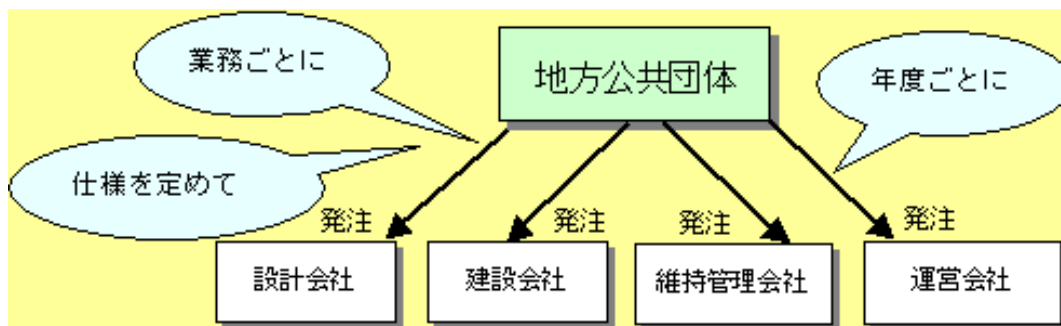
- PFI(Private Finance Initiative)と事業とは
公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う公共事業の手法のひとつ。

- 公共のメリット ⇒ 財政支出削減の可能性
- 民間のメリット ⇒ 新たな投資機会・事業機会
- 利用者のメリット ⇒ サービスの質の向上

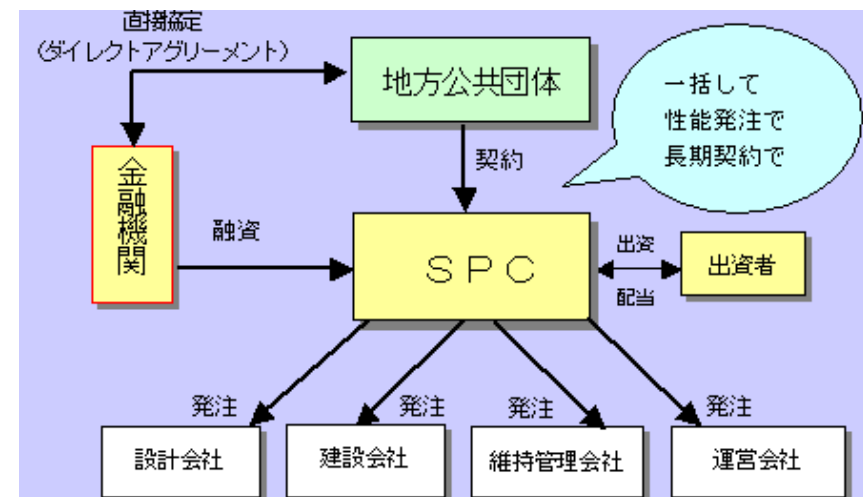
- 従来の公共事業との違い

従来の公共事業が設計、建設、維持管理、運営という各業務を分割し、年度ごとに発注するのに対し、PFIでは、全ての業務を特別目的会社(SPC)等に包括して長期契約します。さらに、PFIでは、“性能を満たしていれば細かな手法は問わない”性能発注より業務をゆだねるため、民間のノウハウが発揮されます。

従来の公共事業



PFI事業



資料: PFI導入の手引き (内閣府 民間資金等活用事業推進室)

● PFIの事業方式

施設の建設、維持管理運営、所有権の移転時期等により、PFIの事業方式は、BTO方式、BOT方式、BOO方式、RO方式に分類される。

類 型	内 容
BTO方式 (Build-Transfer-Operate) 建設－譲渡－運営	民間事業者が施設等を建設し、施設等完成直後に地方公共団体に所有権を移転し、民間事業者が維持・管理及び運営を行う事業方式
BOT方式 (Build-Operate-Transfer) 建設－運営－譲渡	民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了後に公共施設等の管理者等に施設所有権を移転する事業方式
BOO方式 (Build-Own-Operate) 建設－所有－運営	民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了時点で民間事業者が施設を解体・撤去する等の事業方式
RO方式 (Rehabilitate-Operate) 改修－運営	施設を改修し、管理・運営する事業方式。所有権の移転はなく、地方公共団体が所有者となる方式

● PFI事業による駐車場・駐輪場整備事例

事業名	事業主体	方式	供用開始	事業期間
江坂駅南立体駐車場整備事業	大阪府	BOO	H14年度	15年
鯖江駅周辺駐車場整備事業	福井県 鯖江市	BOT	H15年度	7年
新北九州空港駐車場整備等事業	国土交通省 大阪航空局	BOT	H18年度	15年
山梨県立中央病院駐車場整備運営事業	山梨県	BTO	H18年度	15年
長洲駅南側周辺駐車場整備事業	熊本県 長洲町	BOT	H19年度	10年
県庁立体駐車場整備事業	茨城県	BTO	H20年度	10年
福井県立病院立体駐車場整備等運営事業	福井県	BTO	H21年度	22年
竹の塚西自転車駐車場整備運営事業	東京都 足立区	BOT	H14年度	10年
大竹市自転車駐車場施設整備運営事業	広島県 大竹市	BOT	H17年度	15年
箕面市立箕面駅前駐車場・ 駐輪場等再整備運営事業	大阪府 箕面市	BTO RO	—	13年

(内閣府・PFI推進委員会 事業情報より引用)

駐車場法に関する主な制度拡充経緯

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

● 昭和32年(1957年) 駐車場法制定

- 駐車場整備地区を指定し、路外駐車場の設置を促進
- 駐車施設の附置義務制度
- 駐車場の構造、設備、管理について適切な水準の確保のための基準

※ 自動二輪車、軽自動車は占有面積が小さいことから対象外



● 昭和37年(1962年) 駐車場法の一部改正

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



● 平成3年(1991年) 駐車場法の一部改正

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



● 平成6年(1994年) 標準駐車場条例の改正

- ・ 荷さばき駐車場の附置義務を可能



● 平成16年(2004年) 標準駐車場条例の改正及び駐車場法施行令の改正

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



● 平成17年(2005年) 駐車場管理規程例の策定

- ・ 駐車場の管理運営の適正化及び利用者の保護を目的



● 平成18年(2006年) 道路交通法の一部改正

- ・ 放置車両についての使用者責任の拡充、取締関係事務の民間委託

● 平成18年(2006年) 駐車場法の一部改正

- ・ 自動二輪車を法律の対象に追加、あわせて標準駐車場条例を通知



● 平成24年(2012年) 都市の低炭素化の促進に関する法律の制定

- ・ 附置義務駐車施設を計画的に集約化、あわせて標準駐車場条例を通知



- 平成26年(2014年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定
 - 路外駐車場の配置適正化
 - 附置義務駐車施設の集約化
 - 標準駐車場条例を通知
- 平成26年(2014年) 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定
 - 駐車場法施行令第15条に基づく大臣認定制度の下で、同条に規定する特殊の装置(機械式駐車装置)の構造・設備と併せて安全性を確保するために必要な機能についても一体的に認定を行う仕組みを構築
 - 安全機能に係る認証に際して第三者機関の技術的知見を活用する仕組み(登録認証機関制度)の創設
 - 標準駐車場条例を通知