

第27回全国駐車場政策担当者会議

駐車場施策の最近の動向について

平成26年2月

国土交通省 都市局 街路交通施設課



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1. 駐車場法制の新たな展開

(1) 都市の低炭素化の促進に関する法律

(2) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案

2. 機械式立体駐車場の安全対策の推進

1. 駐車場法制の新たな展開

駐車場法の概要

都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もつて公衆の利便に資するとともに、都市の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年に制定。

1) 駐車場整備地区

- 自動車交通の輻輳する商業地区等において、駐車場の計画的整備を推進するため、市町村が都市計画に定める地域地区(全国133都市、172地区で指定(平成25年3月末現在))

2) 駐車場整備計画

- 駐車場整備地区内で、市町村が策定し公表することができる計画で、将来の駐車需要を予測し、それぞれの都市の特性と交通体系のあり方を踏まえて、総合的な駐車対策を行うための駐車場整備のマスタープラン(全国78都市、106地区で策定(平成25年3月末現在))

3) 附置義務制度

- 駐車場整備地区、商業地域等において、建築物の新築・増築等に際し、その用途、床面積に応じ、駐車施設を附置させることを地方公共団体が条例により定めることができる制度(全国198都市で制定(平成25年3月末現在))
- 国土交通省では、地方公共団体による条例制定の雛型として、『標準駐車場条例』を通達

4) 技術的基準等

- 500㎡以上の一般公共の用に供する駐車場(路外駐車場)について、構造・設備の基準を設定
- 路外駐車場の設置者に対して、都道府県知事等への届出を義務づけ
- 都道府県知事等は、路外駐車場の構造・設備が基準に適合しない場合、是正命令等を発出

(1) 都市の低炭素化の促進に関する法律

都市の低炭素化の促進に関する法律 (平成24年12月4日施行)

背景

東日本大震災を契機とするエネルギー需給の変化や国民のエネルギー・地球温暖化に関する意識の高揚等を踏まえ、市街化区域等における民間投資の促進を通じて、都市・交通の低炭素化・エネルギー利用の合理化などの成功事例を蓄積し、その普及を図るとともに、住宅市場・地域経済の活性化を図ることが重要

法律の概要

●基本方針の策定 (国土交通大臣、環境大臣、経済産業大臣)

●民間等の低炭素建築物の認定

【認定低炭素住宅に係る所得税等の軽減】

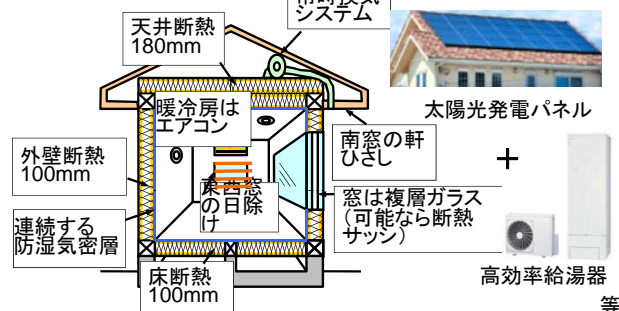
居住年	所得税最大減税額 引き上げ(10年間)		登録免許税率 引き下げ
H24年	400万円 (一般300万円)	保存 登記	0.1% (一般0.15%)
H25年	300万円 (一般200万円)	移転 登記	0.1% (一般0.3%)

【容積率の不算入】

低炭素化に資する設備 (蓄電池、蓄熱槽等) について通常の建築物の床面積を超える部分

【認定のイメージ】

〈戸建住宅イメージ〉



●低炭素まちづくり計画の策定 (市町村)

都市機能の集約化

- 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備
 - ◇ 民間事業の認定制度の創設
- 民間等による集約駐車施設の整備
 - ◇ 建築物の新築等時の駐車施設附置義務の特例
- 歩いて暮らせるまちづくり (歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等)

公共交通機関の利用促進等

- バス路線やLRT等の整備、共同輸配送の実施
 - ◇ バス・鉄道等の各事業法の手続特例
- 自動車に関するCO2の排出抑制

建築物の低炭素化

- 民間等の先導的な低炭素建築物・住宅の整備

緑・エネルギーの面的管理・利用の促進

- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進
 - ◇ 樹林地等に係る管理協定制度の拡充
- 未利用下水熱の活用
 - ◇ 民間の下水の取水許可特例
- 都市公園・港湾隣接地域での太陽光発電、蓄電池等の設置
 - ◇ 占用許可の特例

駐車場法の特例(概要)

低炭素まちづくり計画に駐車機能集約区域（駐車施設の機能を集約させる区域）並びに集約駐車施設に関する事項を記載した場合、駐車機能集約区域内で建築物の新築、増築等しようとする者に対し、条例で、集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨等を定めることができる。

一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする者の駐車施設の設置義務

駐車場法（現行）

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨の条例を定めることが可能



低炭素まちづくり計画に以下の事項を位置づけ

- 駐車施設の機能を集約させる区域（駐車機能集約区域）
- 集約駐車施設の位置・規模

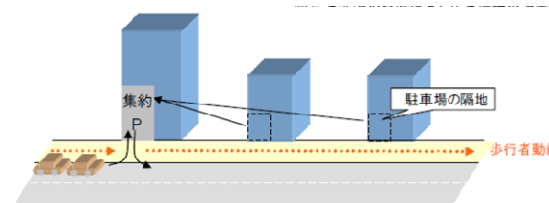
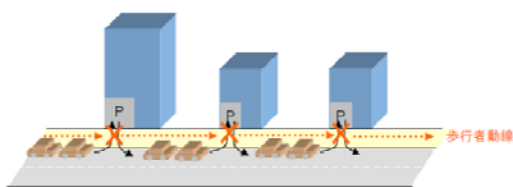


駐車場法の特例措置

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨（現行通り）
 当該建築物の敷地内又は集約駐車施設に駐車施設を設置する旨
 集約駐車施設に駐車施設を設置する旨

の条例を定めることが可能

<イメージ>



駐車施設が各建築物に設けられ、非効率な自動車交通が発生

- ・ 駐車待ち車両による渋滞
- ・ 駐車施設を探す車両の移動

特例措置により駐車施設を集約

- ・ 都市の自動車交通を整理
- ・ 歩いて暮らせるまちづくりを促進

1. 「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140号)
2. 「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143号)

主な内容

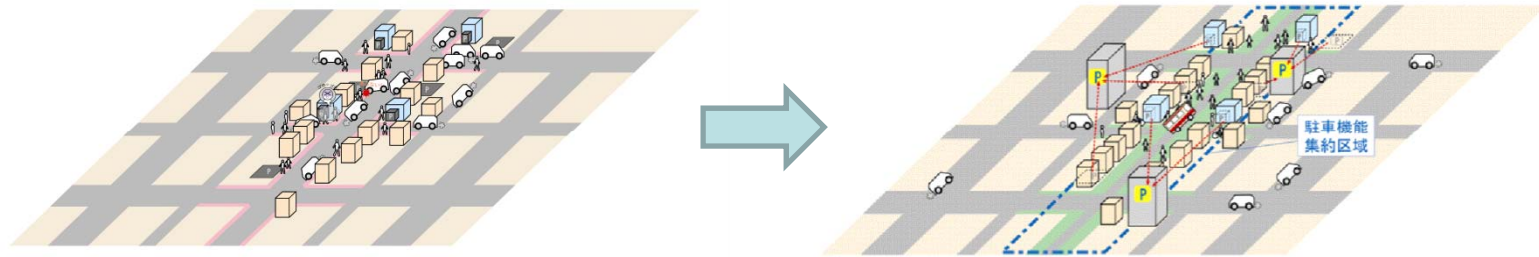
1. 地方公共団体が「都市の低炭素化の促進に関する法律」に規定する駐車場法の特例制度を活用する場合の駐車場条例の規定振り（雛形）及び当該特例制度の運用に関する考え方の提示。
2. 昨今の駐車場を取り巻く情勢変化を踏まえ、駐車場条例に以下の事項を追加する場合の規定振り（雛形）及び当該規定の運用に関する考え方の提示。
 - (1) 電気自動車の普及を踏まえた充電設備の使用料金
 - (2) 駐車需要に応じた附置義務の柔軟な対応



なぜ、低炭素？（駐車施設の集約がなぜ低炭素になるのか？）

①自動車交通の整序

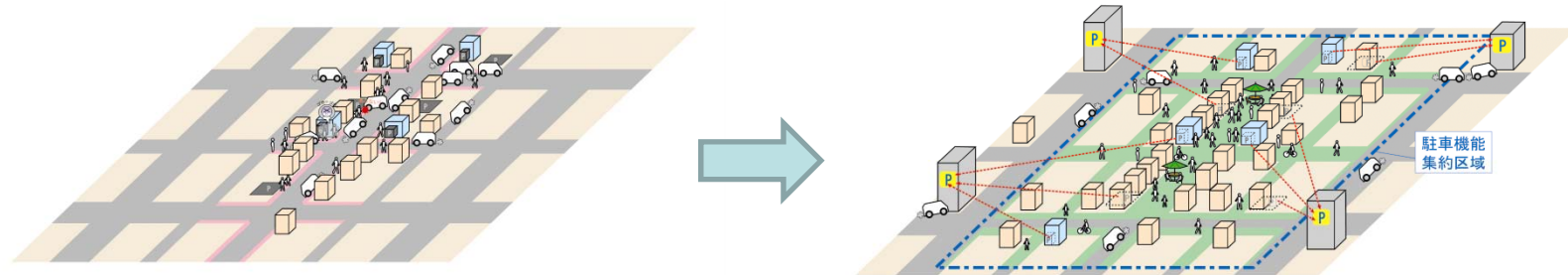
駐車施設に向かう自動車交通が集約されるから



<例：まちの中心的通りの裏側に集約>

②自動車による移動距離の減少

目的地までの自動車交通が徒歩や公共交通機関に代替されるから



<例：中心街のフリンジ部に集約>

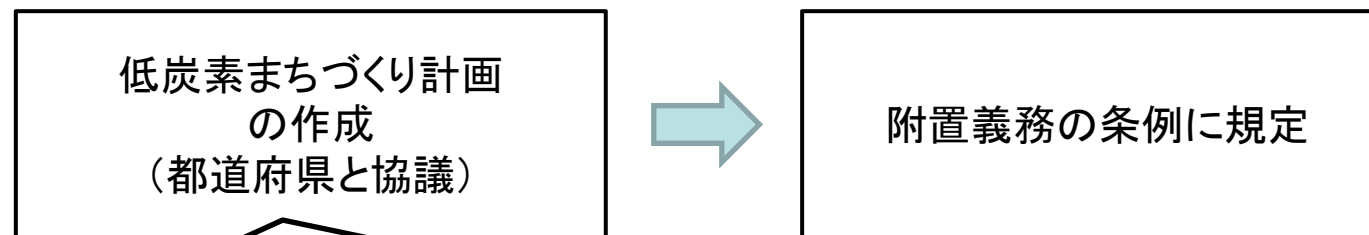


「低炭素」以外にもメリットあり（交通安全の向上、街並みの改善など）



駐車機能集約区域とは？

- 附置義務の課されるエリア内の区域であって、当該区域における附置義務駐車施設の機能を集約するもの ➡ 法律第7条第3項
- 市町村が作成する「低炭素まちづくり計画」に区域を記載（条例を都道府県が定めている場合には、都道府県と協議 ➡ 同条第5項）
- 区域は、附置義務の条例にも規定（集約する義務（選択肢）が課される区域を明確にする） ➡ 標準条例第24条の2第1項



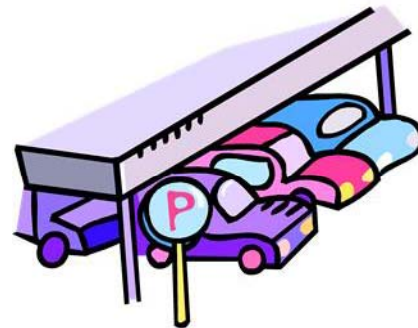
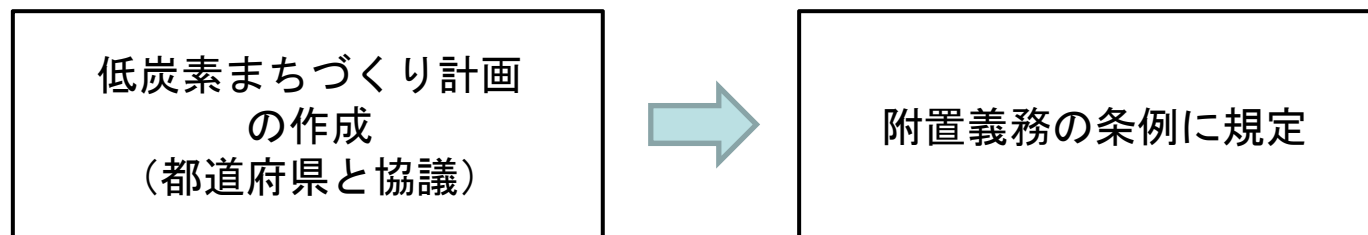
具体的な区域を設定するときは、

- ①都市機能の集約化や公共交通の利用促進等の地区の交通体系の方向性を踏まえること
- ②施策の目的を実現できる一定のまとまりをもった区域にすること
- ③区域内の移動環境等の観点から適切な規模とすること



集約駐車施設とは？

- 駐車施設の機能を集約するために整備する駐車施設 ➡ 法律第7条第3項
- 市町村が作成する「低炭素まちづくり計画」に施設の位置・規模を記載
(条例を都道府県が定めている場合には、都道府県と協議 ➡ 同条第5項)
- 計画に記載した施設の位置・規模は、附置義務の条例に基づく規則に規定
(規則に規定する理由：条例改正手続を待たずに改正できるようにするため) ➡ 標準条例第24条の2第2項





集約駐車施設は、どのように設定すべきか？

- 既存の駐車施設（附置義務以上に整備されている駐車施設等）を活用
⇐ 公的主体が新たな受け皿を先行的に整備することも可能
- 一つの駐車機能集約区域に複数の集約駐車施設を設定することが可能
複数の集約駐車施設に分割して附置することも可能
- 低炭素になるような位置に設定（駐車機能集約区域の外も可）
 - ✓ 区域内の交通需要・交通状況、道路ネットワーク整備状況等を考慮
 - ✓ 交通規制の実施等が必要となる場合は、都道府県公安委員会等と十分に調整
- 駐車機能集約区域内で見込まれる附置義務駐車施設の台数を評価の上、集約駐車施設の規模を設定
 - ✓ 地域の自動車需要や対象建築物の立地動向等を考慮
 - ✓ 不足（→建築行為に影響）が見込まれる場合は、集約駐車施設を追加
- 異なる用途の建築物の附置義務駐車施設を集約する場合には、附置義務台数を低減させることも可能 → 標準条例第26条の2



実際に、附置義務駐車施設をどのように集約するのか？

- 駐車区画の分譲又は長期間の賃貸借により確保されることが望ましい
 - ✓ 賃貸借契約終了後、附置義務の再確認が必要
- 車椅子利用者の駐車施設は、利用者の移動を困難にしない
 - ✓ 地域の障害者団体等と相談し、集約が可能であれば集約
- 集約駐車施設から駐車機能集約区域内への交通手段を充実させる
 - ✓ 徒歩・自転車の利用環境等の充実
- 各市町村の駐車場部局は、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ないことを確認 ➡ 標準条例第30条の3



従来の「駐車施設の隔地」と「駐車施設の集約」の違いは？

- 「駐車施設の隔地」は、個別の建築行為に際して個別に隔地先を決定
- 「駐車施設の集約」は、市町村のまちづくり政策の観点から俯瞰的に決定

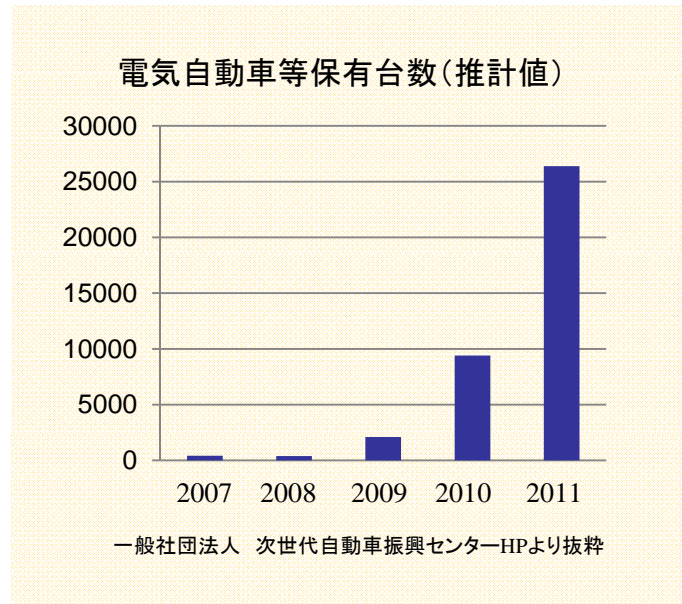


その他

- 関係者の合意形成、交通状況等に応じた見直し



駐車場内のEV用充電設備に係る費用をどのように回収するのか？



➤ 充電設備の利用者に費用負担を求めることが考えられる

➤ このため、充電設備の使用料金に関する規定を追加

➡ 標準条例第15条の2

- ✓ 電力量単位課金方式
- ✓ 充電回数単位課金方式
- ✓ 充電時間単位課金方式 (推奨)



➤ 充電設備を必要以上に長時間に亘り占有しないよう、禁止行為に関する規定を追加 ➡ 標準条例第21条

➤ 詳細については、以下を参照

- ① 「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン」(2012年6月)
- ② 「電気自動車・プラグインハイブリッド自動車のための充電設備設置にあたってのガイドブック」(2012年12月)



駐車需要に応じて附置義務の原単位を柔軟に設定できないのか？

- 一部地域で附置義務原単位と駐車需要の乖離が見られる場合、附置義務の対象地域の細分化、地域毎に異なる原単位の適用 ➡ 標準条例第25条第3項第1号
 - ✓ 公共交通機関への近接性等
- 大規模な建築物の開発事業に関し「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」などにより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 ➡ 標準条例第25条第3項第2号
- 附置義務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
〔新たな附置義務基準の適用状況を把握するため、建築主が駐車場部局の認定を受ける等の手続き導入が適当 ➡ 標準条例附則第3項、第4項〕



(2) 都市再生特別措置法等の一部を改正 する法律案

「都市再構築戦略検討委員会」（委員長：奥野信宏 中京大学理事）において、平成25年4月より計7回の検討を重ね、7月31日に中間とりまとめを公表。

地方都市

大都市(中心)

大都市(郊外)

2040年の姿：人口の減少、生業・家業のない孤立した高齢者の増加

- 人口が急激に減少
- 高齢者数の増加は大都市に比べて小幅



拡大した市街地に高齢者を中心とした住民が点在して居住することになり、生活機能の低下、地域経済・活力の衰退のおそれ

- 人口は比較的維持
- 郊外部を中心に高齢者(特に85歳以上)が大幅に増加



国内市場の縮小に伴い、国際競争力が低下するおそれ



医療・介護が需要超過に陥るとともに、生きがいを失った高齢者の孤立化が進展するおそれ

まちづくりの目標：快適な暮らしと活力ある経済活動が営まれるまち

- 健康・快適なライフスタイルを送ることができるまち
- 人口や年齢構成の変化に対応した経済活動が営まれるまち
- 財政面を含め持続可能な都市経営が可能なまち



集約型の都市構造が必要

- 世界から情報・人材・資金が集まるまち
- オンだけでなくオフの魅力あふれるまち

- 高齢者が地域の中で何らかの役割を持ちながら生きがいを持って健康やかに暮らせるまち
- たとえ弱っても地域の中で暮らし続けることのできる地域包括ケアと連携したまち

実現に向けた戦略

- 人口密度の維持
- 都市機能の集約立地の推進

- 高度外国人材の安心で快適な生活環境の実現
- 世界に魅力を発信し、人や情報を惹きつける都市の実現

- 高齢者が出かけやすく、生きがいを感じられるまちづくり
- 効率的な医療福祉サービスを提供しやすい都市構造の実現

背景

- 地方都市：急激な人口減少
 - 大都市：高齢者の急増
- 拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になるおそれ
→ 医療・福祉の需要が急増するおそれ

方向性

日常生活の確保のためコンパクトなまちづくりと公共交通によるネットワークの形成を推進

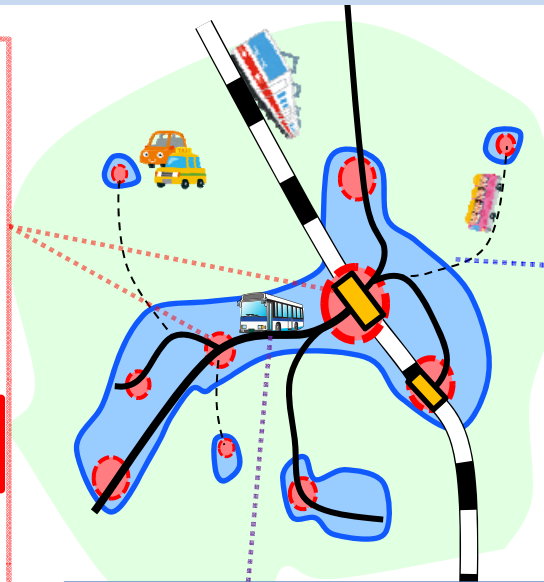
法案の概要

●立地適正化計画（市町村）

- ・都市全体の観点から、住宅や医療・福祉・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成
- ・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（多極ネットワーク型コンパクトシティ）

都市機能誘導区域

- ◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進
 - 誘導施設への税財政・金融上の支援
 - 福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和
 - 公的不動産の有効活用
- ◆歩いて暮らせるまちづくり
 - 歩行空間の整備、駐車場の届出制
- ◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール（届出・勧告）



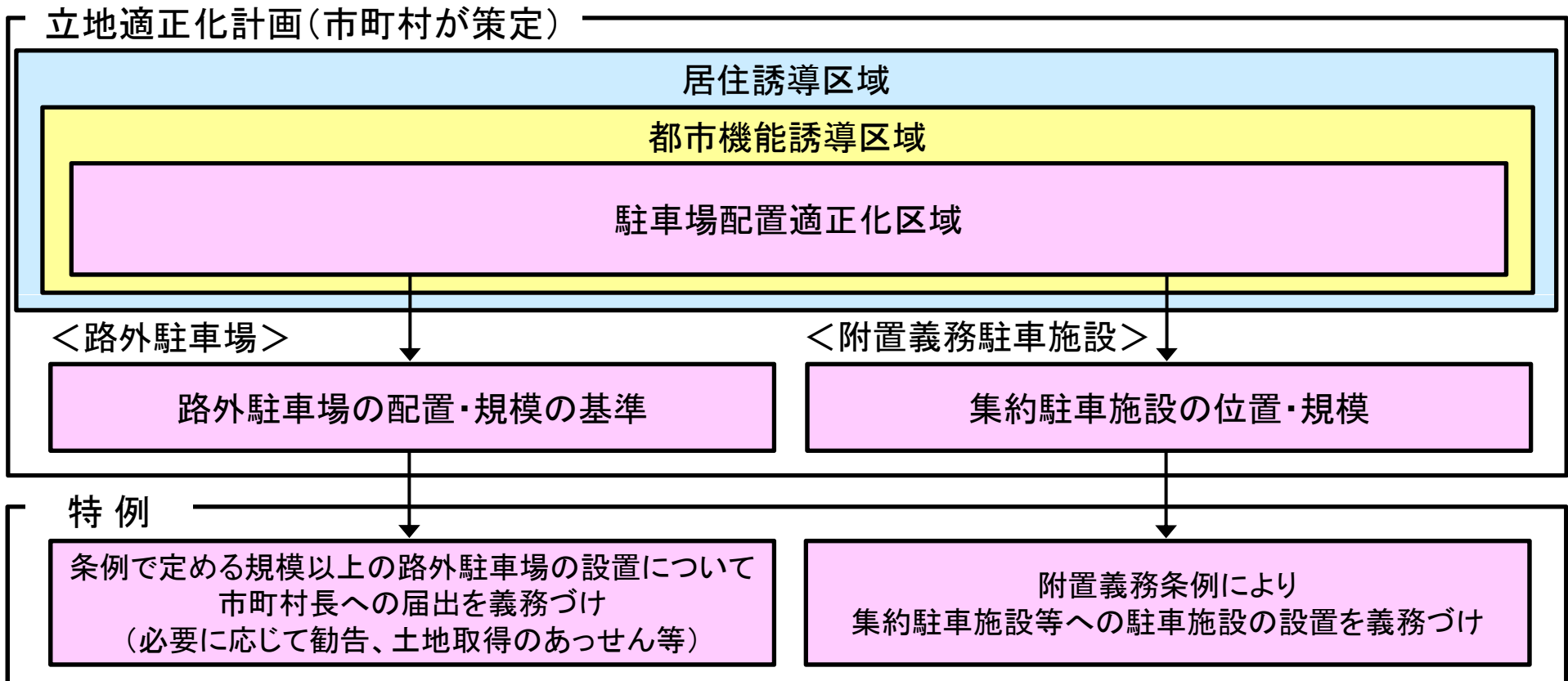
居住誘導区域

- ◆区域内における居住環境の向上
- ◆区域外の居住の緩やかなコントロール（届出・勧告、開発許可）
- ◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

地域公共交通の充実

駐車場法の特例(概要)

- 都市機能誘導区域への居住、医療、福祉、商業等の集積に伴い、自動車流入量の増大が見込まれ、道路交通の混雑・ふくそう、歩行環境の悪化等を招くおそれがある場合、立地適正化計画において、駐車場の配置の適正化を図るべき区域(駐車場配置適正化区域)を設定。
- 駐車場配置適正化区域では、立地適正化計画への記載に基づき、以下の特例を認める。
 - ① 一定規模以上の路外駐車場の設置について、市町村長への届出を義務づけ(必要に応じて勧告等)
 - ② 附置義務駐車施設について、条例により集約駐車施設等への設置を義務づけ





街なかに設置された駐車場には、どのような課題が想定されるのか？

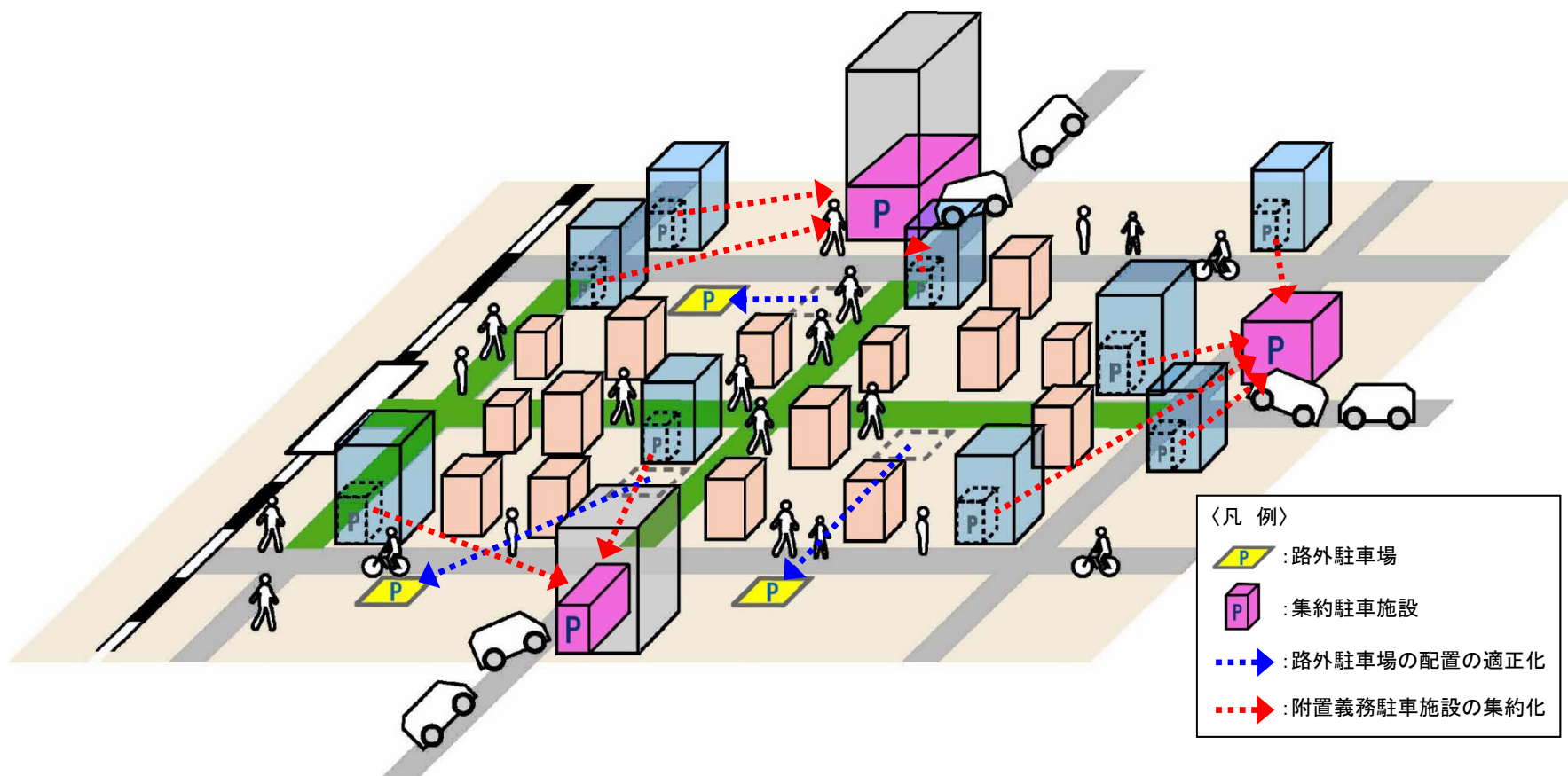
街なかへの自動車流入量の増大や道路交通の混雑・ふくそうを招き、特に駐車場の出入口付近では、自動車と歩行者(医療・福祉施設の利用者、買い物客等)との交錯により、事故発生リスクが増大。





駐車場法の特例制度の活用により、どのようなまちづくりを目指すのか？

都市の周縁部(フリンジ)等へ駐車場を誘導・集約化することで、都市中心部への自動車流入を抑制するとともに、自動車と歩行者の動線分離を図り、歩行者等にとって利便性・安全性の高い集約型都市構造(歩いて暮らせるまちづくり)を実現。
街並みの連続性確保、賑わいや都市魅力の創出等の副次的効果も期待。



駐車場法の特例(運用に関する考え方①)



駐車場配置適正化区域（第81条第5項第1号）とは何か？

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、自動車流入量の増大とともに、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（一都市内に複数のエリアを設定することも可能）。



路外駐車場の配置・規模の基準（第82条第5項第2号）とは何か？

【基準の具体例】

- ・〇〇道路からの出入りを行わないこと
- ・店舗の連続性が確保されること
- ・周辺の駐車需要を大きく上回る規模（駐車面積等）でないこと
（区域毎に具体的な道路・街区・規模等を記載することを想定）



届出対象とする路外駐車場の規模（第106条第1項）は、どのように設定するのか？

当該区域における土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、市町村の条例で設定（誘導施設・公共施設等の立地動向、道路交通量、公共交通アクセス、歩行者動線等を総合的に考慮）。



路外駐車場の配置適正化について、どのように実効性を確保するのか？

届出の内容が基準に適合せず、かつ、歩行者の移動上の利便性・安全性の向上のため必要があると認める場合、市町村長は設置者に対して勧告を行い、改善(出入口の設置箇所・構造の変更、誘導員の配置等)を促すことが可能(第106条第3項)。さらに、設置者に対して代替地の取得のあっせん等を行うことも想定(同条第4項)。



附置義務駐車施設の集約化(第107条)は、都市の低炭素化の促進に関する法律における特例制度と何が異なるのか？

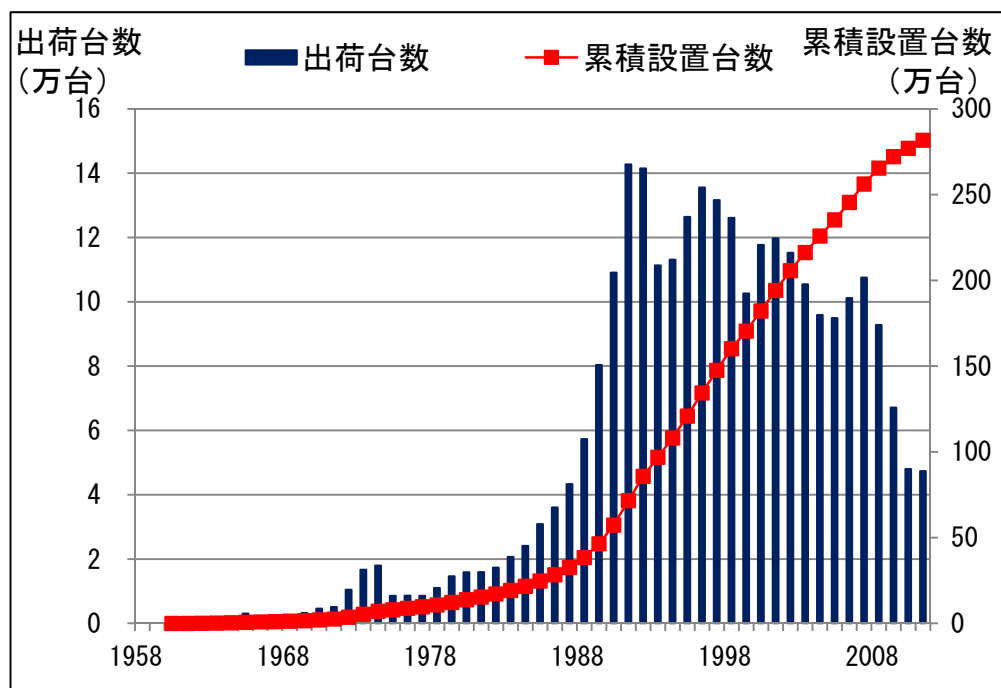
駐車施設の附置に関する駐車場法の規定の適用に関して、歩行者の移動上の利便性・安全性の向上を図る観点から、立地適正化計画への記載に基づき同様の特例を認めるもの。

3. 機械式立体駐車場の安全対策の推進

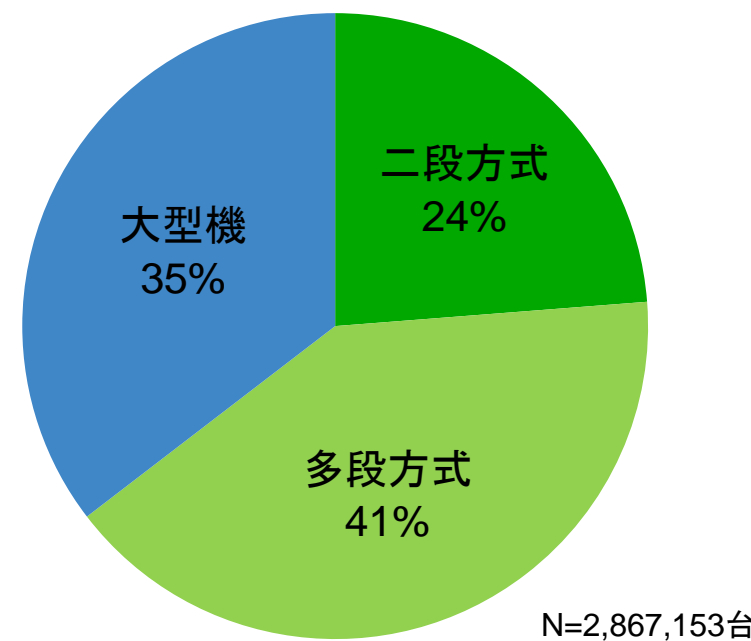
機械式駐車装置の普及状況

- 出荷されている機械式駐車装置の設置実績は、平成25年3月末時点の累計で、設置基数 約54万基、設置台数 約287万台となっている。
- 装置種類別では、二段方式・多段方式の合計で全体の約65%を占めている。

機械式駐車装置出荷・設置台数



機械式駐車装置設置台数(装置種類別)



死亡・重傷事故の発生状況

- 平成19年6月～平成25年12月において、一般利用者等の死亡・重傷に至った事故は24件。
- 死亡・重傷事故の主な発生要因としては、「無人確認不足」「危険源への接近」が多い。

一般利用者等の死傷事故件数の推移

H19年度	1(0)
H20年度	5(1)
H21年度	2(1)
H22年度	5(1)
H23年度	2(1)
H24年度	8(4)
H25年度(4～12月)	1(1)
合計	24(9)

※ 括弧内は死亡事故件数

公益社団法人 立体駐車場工業会が会員各社から報告を受ける事象

- ①人身事故(医療行為を行った全ての事故、建設中、保守点検作業中も含む)
- ②車両落下、パレット落下、外装板落下等の落下、損傷事故(地震時を含む)
- ③閉じ込め事故
- ④火災等による消防隊の出動や警察の出動があった時
- ⑤機械式駐車場の不具合で公共施設(電気、ガス、水道、通信等)への影響を与えた時
- ⑥上記以外で、工業会および製造者が報告の必要性があると判断した時(ヒヤリハット含む)

死亡・重傷事故の主な発生要因

	無人確認不足	危険源への接近	不適切な自動車運転	外部侵入	不適切な操作	機械・電気の不良、劣化	障害物	合計
装置内に人がいる状態で機械が作動	7			2				9
人の乗降・歩行時の転倒・落下		3			1	1	1	6
作動中の装置に侵入・接触		3		1				4
車両の入出庫時の衝突			4					4
装置の非常停止					1			1
合計	7	6	4	3	2	1	1	24

出典：立体駐車場工業会への加盟企業からの報告に基づき作成

事故の再発防止に向けた取組状況①

- 平成24年4月2日に大阪府茨木市内のマンションで、また、7月23日に岩手県花巻市内のマンションにおいて、機械式立体駐車場の操作時に児童が亡くなる事故が発生。
- 事故の再発防止を図るため、国土交通省では消費者庁・公益社団法人立体駐車場工業会と連携して、以下の対応を実施。

①消費者庁・立体駐車場工業会と連携し、注意すべき事項をまとめたチラシを作成し、一般利用者への機械式立体駐車場の適正利用を呼びかけ。

②立体駐車場工業会による安全基準の見直し。

・安全に関する技術基準(業界自主基準)を下記の通り見直し。

昇降・ピット式： 前面は、チェーンを廃止し、ゲートの設置を義務化等
エレベータ方式： 庫内における人感センサーの設置を義務化

※ 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

③国土交通省より地方公共団体及び関係団体に対して、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・管理者に対して、上記①及び②の周知を要請。

※ 関係団体：(社)高層住宅管理業協会、全国マンション管理組合連合会、日本マンション管理士連合会



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

News Release

平成 24 年 8 月 23 日

機械式立体駐車場での事故にご注意ください！（再周知）

機械式立体駐車場での事故については、本年 4 月に発生した事故を受け、5 月 2 日に消費者庁と国土交通省が利用者に向けて注意喚起を行ったところですが、7 月にも機械式立体駐車場の利用時に事故が発生いたしました。事故の再発防止のため、改めて注意していただきたいことをお知らせいたします。

本年 7 月 23 日に岩手県花巻市で、運転者が機械式立体駐車場に自動車を入れた際に運転者のお子さん（4 歳）が機械に身体を挟まれ死亡する事故が発生しました。

機械式立体駐車場での事故について、消費者庁と国土交通省では、一般利用者が死亡・負傷したとの事故情報を、平成 19 年から本年 7 月末日までの間に上記の事故を含め 31 件^{※1}（うち、子どもが被害を受けた事故が 9 件。）把握しています。このうち死亡事故が 5 件（うち、子どもの事故が 3 件。）あります。

注 1 国土交通省が把握する事故情報及び消費者庁・独立行政法人国民生活センターが運営する「事故情報データベース」に登録された事故情報を基に集計。「事故情報データベース」には、これ以外に機械式立体駐車場かどうか不明な立体駐車場による負傷事故情報が 1 件、けがのなかった立体駐車場による事故が 5 件登録。

これらの事故の中には、立体駐車場の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見られます。

こうした事故の再発を防止するため、機械式立体駐車場を利用する際に注意いただきたいことを別添のとおりチラシにまとめましたので、利用者の皆様におかれては、チラシをお読みいただき、機械式立体駐車場を利用する際ご注意ください。

また、機械式立体駐車場の管理人の皆様におかれては、このチラシを活用するなどし、利用者に周知いただきますようご協力をよろしくお願いいたします。

本件に関する問合せ先

消費者庁	国土交通省都市局	公益社団法人
消費者安全課 中辰・石黒	街路交通施設課 小林・小山	立体駐車場工業会 田村・門田
TEL : 03 (3507) 9201 (直通)	TEL : 03 (5253) 8416 (直通)	TEL : 03 (5542) 0733
FAX : 03 (3507) 9290	FAX : 03 (5253) 1592	FAX : 03 (5542) 0735
H P : http://www.caa.go.jp/	H P : http://www.mlit.go.jp/	H P : http://www.ritchu.or.jp/

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。**



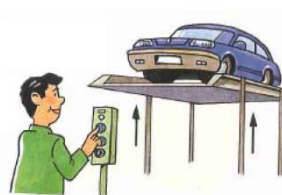
駐車装置を操作する際には、機械式立体駐車場の中に**人がいないことを十分確認**した上で操作してください。



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**てください。



利用者が操作



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



公益社団法人 立体駐車場工業会

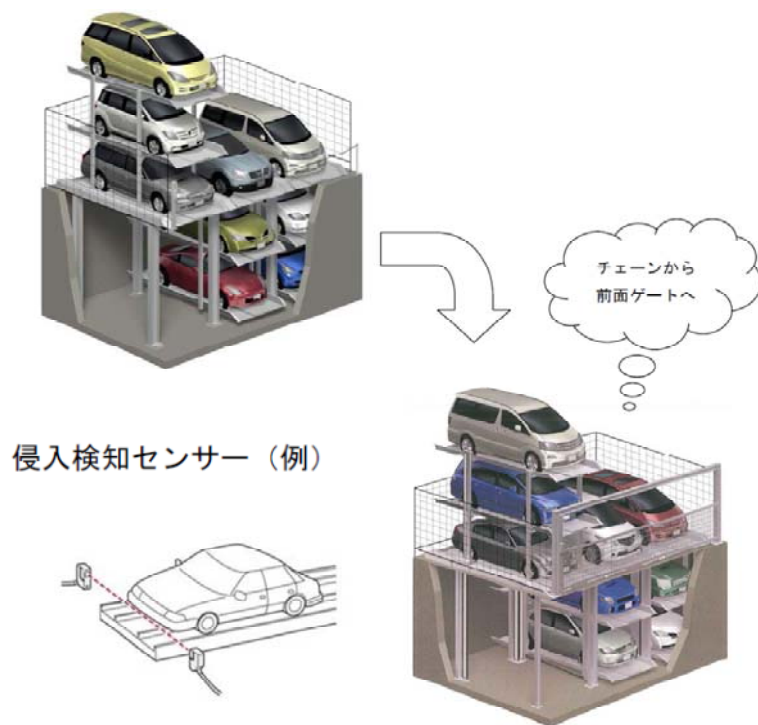
※ このチラシは複製可能ですので機械式立体駐車場を利用する方などへの配布をお願いいたします。

事故の再発防止に向けた取組状況③

「機械式立体駐車場の安全対策の強化について」（概要）
 （平成24年8月23日 公益社団法人 立体駐車場工業会）

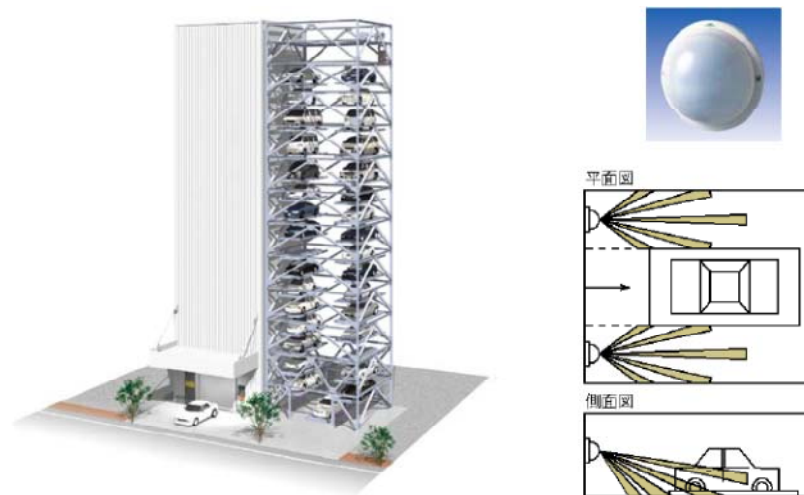
1. 昇降・ピット式駐車場については、新たに整備するものについて、乗り込み面はチェーンを廃止し、前面ゲートを設置する。また、既存の駐車場についても同様の措置を駐車場管理者等に要請する。仮に、前面ゲートの設置が困難な場合は、侵入検知センサーを要請する。
2. エレベータ方式駐車場については、新たに整備するものについて、人感センサーの設置を必須とする。既存の駐車場についても同様の措置を駐車場管理者等に要請する。

〈昇降・ピット式駐車場〉



〈エレベータ方式駐車場〉

人感センサー設置 (例)



国都街第87号
平成24年8月23日

各都道府県及び各政令指定都市
駐車場担当部長 殿
住宅担当部長(マンション担当) 殿

国土交通省都市局街路交通施設課長

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

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。**

貴管内市町村(政令指定都市を除く。)に対しても、上記の取組みを依頼し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。

なお、当課からマンション管理会社等の全国団体に対して、別添のとおり依頼していることを申し添えます。

昨今、機械式立体駐車場において、一般利用者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、国土交通省では、事故等の発生状況や要因の把握・分析を行い、再発防止に向けた今後の安全対策のあり方について広範かつ専門的な見地から検討を行うため、昨年11月より「機械式立体駐車場の安全対策検討委員会」を開催している。

委員名簿

- | | | |
|---------|-----------------|--|
| 【座長】 | 向 殿 政 男 | 明治大学名誉教授 |
| 【有識者】 | 小松原 明 哲 | 早稲田大学理工学術院創造理工学部経営システム工学科教授 |
| | 高 木 堯 男 | (財)日本建築設備・昇降機センター
昇降機認定委員会/評価委員会 委員 |
| | 高 橋 洋 二 | 東京海洋大学名誉教授 |
| | 中 村 雅 人 | 弁護士 |
| | 船 見 国 男 | 千葉工業大学工学部機械サイエンス学科教授 |
| 【関係業界】 | 山 下 恭 司 | 公益社団法人 立体駐車場工業会 技術委員会 委員長 |
| | 門 田 正 弘 | 公益社団法人 立体駐車場工業会 安全部長 |
| 【国土交通省】 | 樺 島 徹 | 大臣官房審議官(都市局) |
| | 望 月 明 彦 | 大臣官房技術審議官(都市局) |
| 【事務局】 | 国土交通省都市局街路交通施設課 | |

機械式立体駐車場の安全対策検討委員会②

第1回検討委員会

H25.11.7

- 機械式立体駐車場の安全対策に係る経緯・現状
 - ・ 機械式立体駐車場における事故発生状況と原因分析
 - ・ 事故の再発防止に向けた取組状況

現地視察会

H25.11.29

- 機械式立体駐車場の構造、設備の状況
- 機械式立体駐車場の操作、利用 等

第2回検討委員会

H25.12.11

- 機械式立体駐車場における死亡・重傷事故の発生状況
- 立体駐車場工業会からのヒアリング
 - ・ 事故の再発防止に向けた検討状況（技術基準の見直し、教育・啓発活動等）
- 機械式立体駐車場の安全性確保に係る法制上の課題

第3回検討委員会

H26.1.21

- 機械式立体駐車場における事故の発生状況と想定される再発防止策
- 有識者プレゼンテーション
- 今後の安全対策のあり方（中間とりまとめ）

第4回検討委員会

H26.3.13

- 今後の安全対策のあり方（とりまとめ）

ご静聴、ありがとうございました。