国 都 街 第 279 号
令和７年３月 28 日

都道府県駐車場担当部局長　殿
政令指定都市駐車場担当部局長　殿

国土交通省都市局
街路交通施設課長

標準駐車場条例の改正に関する技術的助言

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、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ると考えられるが、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、新築等の際に必要となる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