

国都街第65号
令和2年9月7日

〔都道府県、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

今般、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年法律第43号）」（以下「改正法」という。）が施行されたことを踏まえ、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）（以下「都再法」という。）で規定される駐車場法の特例制度に関する標準的な条例の規定等を盛り込んだ「標準駐車場条例の改正について（令和2年9月7日国都街第64号）」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願います。

記

1. 制度の背景と趣旨

人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、まちなかに多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」空間を官民一体で形成することによって、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出することが有効と考えられる。

改正法においては、都市再生整備計画に滞在快適性等向上区域を記載できることとし、当該区域において、官民が連携して交流・滞在空間を形成する取組を位置付けることができることとするほか、当該区域における快適性や魅力の向上を図るために必要な各種の特例措置等を設けることにより、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進することとしたものである。

このような「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けては、駐車場の配置や出入口の位置を適正化し、駐車場への自動車の出入りによる自動

車と歩行者の輻輳を避け、歩行者が安全かつ快適に滞在できる空間を形成することが重要である。

そのため、改正法で駐車場に係る特例措置等を設け、滞在快適性等向上区域において、①路外駐車場配置等基準、②駐車場出入口制限道路、③集約駐車施設の位置・規模、を定めることにより、①路外駐車場の配置の適正化、②にぎわいの中心となる道路への出入口設置制限、③附置義務駐車施設の集約化等を図ることを可能としたものである。

なお、都市の低炭素化の促進に関する法律（平成24年法律第84号）においては上記③と、都再法の立地適正化計画においては上記①及び③と類似の特例制度が設けられているが、滞在快適性等向上区域においては、にぎわいの中心となる道路において特に快適性を確保する必要性を重視し、出入口規制に特化した②の制度を設けている。

2. 滞在快適性等向上区域

○滞在快適性等向上区域は、人々の滞在及び交流の促進を図るため、歩道の拡幅、都市公園における交流拠点の整備、建物低層部のガラス張り化など、その区域の快適性及び魅力の向上を図るための施設整備等を重点的に行う必要がある区域として、改正法において、新たに都市再生整備計画に位置付けることができることとされた区域である。滞在快適性等向上区域は、駐車場に係る特例措置等だけではなく、改正法における他の特例措置等の適用範囲ともなる区域であることに留意が必要である。

○滞在快適性等向上区域は、都市再生整備計画に記載する必要がある（都再法第46条第2項第5号）。また、当該区域について、駐車場法（昭和32年法律第106号）第20条に基づく条例の規定に追加・変更を生じる場合（標準駐車場条例第25条等）、駐車場条例にも位置づけられる必要がある（標準駐車場条例第23条の2）。

○滞在快適性等向上区域の設定については、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行について（技術的助言）（令和2年9月7日国土交通省都市局長通知）」も参照されたい。

3. 特例措置等の内容

（1）路外駐車場の配置の適正化

①制度概要

○滞在快適性等向上区域内においては、都市再生整備計画に路外駐車場の配置及び規模の基準（以下「路外駐車場配置等基準」という。）を記載することができる（都再法第46条第14項第3号イ）。

○路外駐車場配置等基準が定められている滞在快適性等向上区域内では、特

定路外駐車場を設置しようとする者は、当該特定路外駐車場の設置に着手する日の30日前までに、当該特定路外駐車場の位置、規模その他国土交通省令で定める事項（自動車の出入口の位置）を市町村長に届け出なければならない（都再法第62条の9第1項）。

※特定路外駐車場：自動車の駐車のために供する部分の面積が滞在快適性等向上区域内の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定める規模以上の路外駐車場。

○届出に係る事項のうち国土交通省令で定める事項（位置、規模、自動車の出入口の位置）を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の30日前までに、その旨を市町村長に届け出なければならない（都再法第62条の9第2項）。

※届出及び変更届出に係る様式は、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行に伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令（令和2年国土交通省令第74号）により改正された都市再生特別措置法施行規則（以下、「都再法施行規則」において定めている。（都再法施行規則第21条の3～第21条の6）

○届出の内容が路外駐車場配置等基準に適合せず、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のため必要があると認めるときは、当該届出をした者に対して、市町村長が勧告を行うことが可能となる（都再法第62条の9第3項）。

○市町村長が勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対して、土地の取得についてのあっせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない（都再法第62条の9第4項）。

②特定路外駐車場の規模の設定

○都再法第62条の9第1項及び第2項の規定により、条例で定める規模以上の路外駐車場を設置する際には事前の届出が必要となる。この際、小規模な路外駐車場を含めすべての路外駐車場に対して届出義務を課すことは、駐車場事業者等に対する過度な負担となるおそれがあることを勘案して、届出制度の対象とする路外駐車場の規模の下限については、各地域において路外駐車場を規制する必要性と、規制に伴う駐車場事業者等の負担とを比較考量して条例で定めることとしたものである（標準駐車場条例第23条の2第3項）。

○小規模な路外駐車場であっても、地域内に多数の集客施設が立地しており、そこを来訪する歩行者が非常に多く、歩行者と自動車との交錯を避ける必要性が高い場合など、歩行者の移動上の利便性・安全性を確保する観点から届出対象とする必要性・合理性が認められる場合もあると考えられる。

- 特定路外駐車場の規模は、自動車の駐車のために供する部分の面積によって設定すること。ただし、目安として駐車マスの概ねの区画数を併記して周知することは差し支えない。
- 特定路外駐車場に係る事前届出制度は、滞在快適性等向上区域全体について適用されるが、滞在快適性等向上区域内を複数の地区に分け、それぞれの地区に異なる特定路外駐車場の規模を設定することも可能である。例えば、にぎわい空間の中心としてきめ細かい配置適正化を行う地区については、規模を小さく設定し、それ以外の地区については、比較的大きな規模を設定することなども考えられる。
- 特定路外駐車場には、駐車場法第12条に基づく届出を要する路外駐車場以外にも、料金を徴収しない一般公共の用に供する駐車場も含まれる。

③路外駐車場配置等基準の策定

- 路外駐車場配置等基準は都市再生整備計画において定める必要があり、例えば以下のような事項を定めることが想定される。
 - i) 路外駐車場の設置を誘導・抑制すべき区域や街路の間
 - ii) 歩行者交通量の多い道路に面して設置する一定規模以上の路外駐車場については、出入口を集約した構造とすること（駐車マスから直接入りするハーモニカ構造の禁止）等
- 路外駐車場配置等基準を定めるにあたっては、滞在快適性等向上区域内やその周辺にある路外駐車場の配置状況や需給等を把握したうえで、その配置及び規模を定めること。
- 立地適正化計画の駐車場配置適正化区域における路外駐車場配置等基準（都再法第81条第6項第2号）と同様に、路外駐車場配置等基準において、特定の道路に出入口を設けないこととする旨を記載することも可能である。路外駐車場配置等基準による届出制度は、滞在快適性等向上区域全体において面的かつ緩やかな配置適正化を行うことを主眼に設けられたものである点、履行確保の手段としても勧告を限度とする点が、後述する駐車場出入口制限道路における出入口設置制限と異なるものである。
- 交通施設の整備状況、公共交通の利用環境、各地区の将来像等を踏まえ、滞在快適性等向上区域内を複数の地区に分け、それぞれの地区ごとに適切な路外駐車場配置等基準を定めることも可能である。
- 路外駐車場配置等基準を定める場合には、交通安全の視点も含めた検討が必要となるため、都道府県公安委員会への協議を行う必要がある（都再法第46条第22項第1号）

④届出制度の運用

- 本制度による市町村長への届出は、駐車場法第12条に基づく届出とは趣旨の異なるものであることから、本制度の適用の有無に関わらず、駐車場法第12条に基づき届出を要する路外駐車場については、従前通り都道府県知事等への届出が必要であり、これらを設置しようとする者は従前通り都道府県公安委員会等との連絡調整を行う必要がある。
- 特定路外駐車場を設置する者が市町村長への届出を行わなかった場合には、罰則の適用がある。(都再法第129条第1号)
- 「土地の取得についてのあっせんその他の必要な措置」(都再法第62条の9第4項)の内容としては、市有地や遊休地等を把握している場合において、届出者への情報提供等の土地の取得についてのあっせんのほか、路外駐車場配置等基準への適合に向けた設計変更に係る技術的な助言等が考えられる。

(2) にぎわいの中心となる道路における出入口の設置制限

①制度概要

- 滞在快適性等向上区域内においては、都市再生整備計画に駐車場出入口制限道路*を記載することができる(都再法第46条第14項第3号口)。
※駐車場出入口制限道路：滞在快適性等向上区域内に存する道路であって、安全かつ円滑な歩行の確保及び当該滞在快適性等向上区域における催しの実施その他の活動の円滑な実施を図るため、駐車場の自動車の出入口の設置を制限すべきもの。
- 滞在快適性等向上区域において駐車場出入口制限道路を設定した場合、当該駐車場出入口制限道路に面する土地において、出入口制限対象駐車場*を設置しようとする者や、当該土地に設置された出入口制限対象駐車場の出入口の位置の変更をしようとする者は、当該駐車場出入口制限道路に接して自動車の出入口を設けてはならない(やむを得ない場合として条例で定める場合を除く。)(都再法第62条の10第1項)。
※出入口制限対象駐車場：駐車場出入口制限道路への自動車の出入りによる歩行者の安全及び滞在の快適性に及ぼす影響が大きいものとして市町村の条例で定める規模以上の路外駐車場。(③も参照)
- 駐車場出入口制限道路に面する土地において、出入口制限対象駐車場を設置しようとする者や、当該土地に設置された出入口制限対象駐車場の出入口の位置の変更をしようとする者は、当該設置や変更に着手しようとする日の30日前までに、当該出入口制限対象駐車場の自動車の出入口の位置その他国土交通省令で定める事項(位置、規模)を市町村長に届け出なければならない(都再法第62条の10第2項、第3項)。

※届出に係る様式は、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行に伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令（令和2年国土交通省令第74号）により改正された都市再生特別措置法施行規則（以下、「都再法施行規則」において定めている。（都再法施行規則第21条の7～第21条の9）

- 届出の内容が、出入口の設置制限に適合しない場合には、市町村長は期限を定めて、出入口の位置に関し設計の変更その他の必要な措置をとるべき旨を勧告することができる（都再法第62条の10第4項）。
- 上記の勧告を受けた者が正当な理由がなくその勧告に係る措置をとらなかった場合、安全かつ円滑な歩行の確保に特に支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、市町村長は期限を定めて、当該措置をとるべきことを命ずることができる（都再法第62条の10第5項）。
- また、附置義務駐車施設についても、やむを得ない場合として条例で定める場合を除き、附置義務駐車施設の自動車の出入口を当該駐車場出入口制限道路に接して定めてはならない旨を条例に定めることができる（都再法第62条の12、標準駐車場条例第28条の2）。

②駐車場出入口制限道路

- 駐車場出入口制限道路は、都市再生整備計画に記載する必要がある。まちなかのメインストリートのほか、徒歩で散策してまちなみを楽しむ観光客が多い道路など、歩行者によるにぎわいの中心として位置付けたい道路を指定することが考えられる。
- 指定できる道路としては、一部が道路区域でない広場であるなど、道路法上の道路以外の区域を含む場合でも指定することができるよう「道路交通法上の道路」を対象としたものである。「道路交通法上の道路」には、私道も含まれるものであり、それらを駐車場出入口制限道路に指定することも制度上排除されているわけではないが、これらを指定しようとする場合には、駐車場出入口制限道路に指定されることによって、当該私道やその沿道の土地の利用にあたり一定の影響が発生することを考慮し、当該私道の所有者や周辺の土地利用者等と十分な合意形成を図ることが必要である。
- 駐車場出入口制限道路を定める場合には、交通安全の視点も含めた検討が必要となるため、都道府県公安委員会への協議が必要となる。また、駐車場出入口制限道路を定めた場合には、附置義務駐車施設についても当該駐車場出入口制限道路に接して自動車の出入口を設けないこととする規定を附置義務条例に設けることが可能となるため、都道府県が附置義務条例を定めている場合には、都道府県知事への協議が必要となる。（都再法第

46条第22項第1号及び第2号)。

- 道路法等の一部を改正する法律（令和2年法律第31号）により、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を道路管理者が指定する「歩行者利便増進道路」の制度が創設された。駐車場出入口制限道路と歩行者利便増進道路を併用する場合、両者が整合的に指定されることにより、より効果を発揮するものである。したがって、駐車場出入口制限道路を指定する際には、指定しようとする道路の道路管理者や、その指定によって新たに駐車場の出入口が設置されることになる道路の道路管理者と、事前に情報を共有し、必要な調整を図ることによって、指定の効果をより高めていくこと。
- 駐車場出入口制限道路を指定することにより、広域的なネットワークを形成する周辺の幹線道路に駐車場の出入口が集中し、当該幹線道路の交通に支障が生じることが予想される場合には、当該幹線道路を管理する道路管理者と事前に情報を共有し、必要な調整を図ること。

③出入口制限対象駐車場

- 都再法第62条の10第2項及び第3項の規定により、駐車場出入口制限道路において、出入口制限対象駐車場の設置等を行う際には事前の届出が必要となる。出入口制限対象駐車場の規模の下限は、駐車場出入口制限道路の交通の現状及び滞在快適性等向上区域における催しの実施その他の活動の実施の状況を勘案して、駐車場出入口制限道路への自動車の出入りによる歩行者の安全及び滞在の快適性に及ぼす影響が大きいと判断される規模を条例において定めることとされている（標準駐車場条例第23条の2第4項）。
- 規模の設定にあたっては、歩行者の利便性・安全性や滞在の快適性に対する影響の大きさを踏まえた規制の必要性と、規制に伴う駐車場事業者等の負担とを比較考量して検討する必要がある。
- 小規模な路外駐車場であっても、駐車場出入口制限道路の歩行者交通量が非常に多く、当該道路において賑わい創出のイベント等が多数行われる一方、小規模な駐車場から頻繁に自動車の出入りが生じることが想定される場合など、歩行者の移動上の利便性・安全性、滞在の快適性を確保する観点から届出対象とすべきケースもあるものと考えられる。
- 出入口制限対象駐車場の規模は、自動車の駐車の用に供する部分の面積によって設定すること。ただし、目安として駐車マスの概ねの区画数を併記して周知することは差し支えない。

④届出制度の運用

- 出入口制限対象駐車場を設置しようとする土地の状況等によっては、駐車場出入口制限道路以外の道路に駐車場の出入口を設けることができない場合もあることから、駐車場事業者等に対する過度な規制となることを避けるため、出入口設置の禁止規定の適用が除外される場合について、市町村の条例で定めることができることとしている（標準駐車場条例第23条の2第5項）。
- 条例においては、例えば以下のような場合を定めることが想定される。
 - i) 出入口制限対象駐車場を設置しようとする土地が、駐車場出入口制限道路以外に、駐車場の出入口を設けることのできる道路に接していない場合（敷地の3方が他の土地に囲まれている、他の法令等による規制により土地の接している他の道路に出入口を設けることができない等）
 - ii) 駐車場出入口制限道路以外の道路に自動車の出入口を設置すると、高齢者、障害者等が円滑に移動できる経路を確保できない場合
 - iii) 駐車場出入口制限道路以外の道路に自動車の出入口を設置すると、荷さばきの円滑な実施に支障が生じる場合
- 都再法第62条の10第2項及び第3項に基づく出入口制限対象駐車場の設置等に係る届出にあたって、上記の条例に規定された適用除外の場合に該当するか否かを確認するために必要な資料を条例で定めることにより、当該資料を届出書に添付させることができる。（都再法施行規則第21条の7、標準駐車場条例第23条の2）
- 既設の出入口制限対象駐車場や、上記の条例に規定された適用除外の場合に該当する出入口制限対象駐車場については、駐車場出入口制限道路における出入口設置の禁止規定は適用されないが、これらの駐車場の設置者についても、駐車場出入口制限道路における安全かつ円滑な歩行の確保、滞在快適性等向上区域における催し等の円滑な実施についての適正な配慮をして、当該出入口制限対象駐車場を運営しなければならないこととされている（都再法第62条の11）。
- 上記の「適正な配慮」としては、例えば、自動車の出庫方向を歩行者通行量の少ない方向に指示すること、入出庫にあたり歩行者の通行に配慮すべき旨の掲示を行うこと等が考えられる。
- 届出義務のある者が市町村長への届出を行わなかった場合、市町村長の命令に従わなかった場合には、罰則の適用がある。（都再法第129条第2号及び第3号）

⑤附置義務駐車施設の出入口設置制限

- 附置義務駐車施設についても以下の事項について、附置義務を定めている条例（附置義務条例）に規定することにより、駐車場出入口制限道路への出入口設置制限を行うことができる。
 - ・出入口設置制限の対象とする附置義務駐車施設の規模
 - ・駐車場出入口制限道路に接して上記の規模以上の附置義務駐車施設の自動車の出入口を設けてはならない旨
 - ・やむを得ないと認める場合として、出入口設置の禁止規定の適用が除外される場合
- 出入口設置制限の対象とする附置義務駐車施設の規模の設定にあたっては、歩行者の利便性・安全性や滞在の快適性に対する影響の大きさを踏まえた規制の必要性と、規制に伴う建築主等の負担とを比較考量して検討する必要がある。なお、当該駐車施設への自動車の出入り等の利用実態等を踏まえて、歩行者の安全性や滞在の快適性に与える影響が路外駐車場とは異なると判断する場合、出入口制限対象駐車場とは異なる規模を定めることも可能である。
- 附置義務駐車施設について出入口設置制限を行う場合には、附置義務対象建築物内又はその敷地内における駐車場の配置の自由度が低下する場合もあると考えられることから、(4)に記載する附置義務駐車施設の集約化を併せて実施することにより、敷地外での駐車施設確保を可能とすることが望ましい。

(3) 附置義務駐車施設の集約化

①制度概要

- 滞在快適性等向上区域においては、都市再生整備計画に集約駐車施設の位置及び規模を記載することができる。（都再法第46条14項第3号ハ）
- 駐車場法上、一定規模以上の建築物については、建築物若しくは建築物の敷地内に駐車施設を設けるよう条例に定めることができることとされているが、滞在快適性等向上区域において、集約駐車施設の位置及び規模を定めた場合、附置義務駐車施設を以下のいずれかのように設けるよう、条例に定めることができる（都再法第62条の12）。
 - a 建築物若しくは建築物の敷地内
 - b 建築物・建築物の敷地内か集約駐車施設のいずれか
 - c 集約駐車施設

②集約駐車施設の位置及び規模

- 集約駐車施設の位置及び規模については、都市再生整備計画に記載する

必要がある。

- 集約駐車施設の位置及び規模を都市再生整備計画に記載するにあたっては、事前に集約駐車施設の所有者との調整を行うこと。
- 集約駐車施設の位置については、滞在快適性等向上区域における交通需要の発生・集中状況等を踏まえて設定することが望ましい。具体的には、地域の道路ネットワークの整備状況や自動車交通の状況、滞在快適性等向上区域の来訪者のアクセス、沿道の土地利用等を勘案し、集約駐車施設への自動車の出入りに伴う歩行者動線との著しい輻輳、交通渋滞、周辺環境の悪化（騒音、排気ガス等）を生じないように、適切な位置に設定することが望ましい。
- 集約駐車施設が適切な位置に設定されなければ、附置義務対象建築物に来訪する人々の利便性が低下するほか、区域内外での路上駐車を誘発することが懸念されることから、附置義務対象建築物と集約駐車施設との距離、その間の交通手段、移動の容易さ等、当該建築物の利用者の利便性も含めて検討する必要がある。また、当該建築物と集約駐車施設との間の案内表示や誘導の方法についても併せて検討することも考えられる。
- 集約駐車施設は滞在快適性等向上区域の外に設定することも可能である。また、一つの滞在快適性等向上区域に対して、複数の集約駐車施設を設定し、一つの附置義務対象建築物の附置先をこれら複数の集約駐車施設に分散させることも可能である。
- 一般車用の駐車施設を集約駐車施設に設けることとする一方で、荷さばき駐車施設等については、集約駐車施設内に限らず建築物若しくは建築物の敷地内に設けることとするなど、附置義務条例において、駐車施設の種類に応じて異なる附置先を規定することも可能である。
- 集約駐車施設の規模については、地域の自動車交通需要や建築物の立地動向、将来の見通し等を勘案し、滞在快適性等向上区域内で見込まれる駐車需要（附置義務台数等）を適切に把握したうえで、設定することが適当である。
- 仮に集約駐車施設の規模が不足すれば、当該区域内の建築行為に支障を及ぼすこととなるため、あらかじめ十分な規模の集約駐車施設が確保・整備されることが望ましい。特に、平面の時間貸駐車場を集約駐車施設とする場合には、当該駐車場が土地所有者の一時的な土地活用である場合が想定されることから、当該駐車場が継続的に駐車場として活用されるか否かを事前に確認することが望ましい。
- 集約駐車施設の供用開始後においても、その利用状況を継続的に把握し、規模が不足することが明らかになった場合には、集約駐車施設の追加的

な確保・整備等を検討すること。

- 集約駐車施設は、必ずしも新規に整備する必要はなく、附置義務台数以上に整備されている駐車施設や、附置義務の原単位見直しにより余剰分の台数が生じる附置義務駐車施設等、既存の駐車施設を集約駐車施設として確保することも考えられる。
- 集約駐車施設の位置及び規模を定める場合には、交通安全の視点も含めた検討が必要となることから、都道府県公安委員会への協議が必要となる（都再法第46条第22項第1号）。また、集約駐車施設への集約を行うには、附置義務条例の改正が必要となることから、都道府県知事が附置義務条例を定めている場合には、当該都道府県知事への協議も必要となる（都再法第46条第22項第2号）。

③附置義務条例の改正等

- 都市再生整備計画において滞在快適性等向上区域に係る集約駐車施設の位置及び規模を記載した場合、駐車場法第20条に基づく条例（附置義務条例）において、所要の読み替え等の規定を置く必要がある（標準駐車場条例第25条等）。これにより、建築物や建築物の敷地内だけでなく、集約駐車施設内への附置を義務付けることが可能となる。
- 集約駐車施設に附置義務駐車施設が附置されていることの確認などの手順等については、「都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き 改訂版（平成27年3月）」を参照されたい。

4. その他の留意事項

(1) 地域の関係者による合意形成

- 改正法による特例措置等の活用にあたっては、滞在快適性等向上区域内の交通や駐車需要の現状、将来の見通し等を適切に把握したうえで、必要な駐車施策のあり方について、住民や事業者、土地所有者、駐車場の運営者等の地域の関係者や専門家等も交えた検討を丁寧に行い、十分な合意形成を図ったうえで行うことが重要である。検討の進め方や必要なデータの分析方法等については、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編・実践編）」も参考にされたい。
- 建築物である駐車施設等では、着工前の早い段階から建築計画が定まっており、設計の変更が難しい場合もあることが想定される。そのため、路外駐車場配置等基準や駐車場出入口制限道路を定める場合、その概ねの適用区域等について事前の検討段階から広く情報を公開するとともに、条例の施行にあたって十分な周知期間を設けることにより、駐車場整備を予定す

る者の検討・準備期間を十分に確保することが必要である。例えば、類似の制度である立地適正化計画における特定路外駐車場の届出制度においては、都市計画審議会による審議等を通じて、条例の制定前であっても制度が適用される区域が概ね予見できる状態になることから、それと同程度の余裕をもった周知を行うことも考えられる。

(2) 移動制約者用の駐車施設の取扱い

- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出のためには、高齢者、障害者等の移動制約者にとっても安全かつ快適に移動できる空間を形成することが重要である。
- 移動制約者用の駐車施設を集約駐車施設に集約すると、目的地への離隔を生じることによって、移動制約者の利便性が低下するおそれがある一方、集約によって自動車と歩行者の交錯が減り、歩行環境が大幅に向上する等の効果も考えられる。
- 移動制約者用の駐車施設の集約の可否を検討する際には、移動制約者の利便性に最大限配慮することが必要であることから、集約駐車施設から附置義務対象建築物への経路が移動制約者にとって円滑に移動できる経路であるかについて、地域の移動制約者の意見等も踏まえた検討を行うことが望ましい。
- 集約駐車施設の整備・改修等に当たっては、車いす利用者用の駐車施設（幅3.5m以上）に加えて、広い幅を必要としない障害者や高齢者、妊婦等のための通常幅（2.5m程度）の駐車施設についても併せて導入する（いわゆる「ダブルスペース」）など、地域の移動制約者のニーズに応じた駐車スペースの確保が行われることが望ましい。

(3) 荷さばき駐車施設の取扱い

- 附置義務条例において、荷さばき駐車施設の附置が義務付けられている場合、荷さばき駐車施設についても集約駐車施設に集約することが可能である。
- 荷さばき駐車施設を集約駐車施設に集約すると、目的地への運送距離の増加や作業効率の低下等を招くおそれがある一方、集約によって、自動車交通の円滑化や自動車と歩行者の交錯の減少により、道路環境が大きく改善される等の効果も考えられる。
- 荷さばき駐車施設の集約の可否の検討に当たっては、荷主、運送事業者等の協力体制等の地域の実情を踏まえて検討する必要があるほか、集約を行う場合には、沿道で事業を営む者や物流事業者の事業性にも配慮した

適切な位置・方法で行う必要がある。

(4) 条例の制定・運用

- 標準駐車場条例の構成に関わらず、本特例措置を実施するために必要な規定を整備するための特別の条例を別途制定することも可能である。

以 上