

規制の事前評価書

法令案の名称：駐車場法施行令の一部を改正する政令案

規制の名称：自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途（特定用途）
への共同住宅の追加（駐車場法施行令第18条関係）

規制の区分：☐新設 ☒拡充 ☐緩和 ☐廃止

担当部局：国土交通省都市局街路交通施設課

評価実施時期：令和6年12月6日

1 規制の必要性・有効性

【新設・拡充】

<法令案の要旨>

- ・ 駐車場法（昭和32年法律第106号。以下「法」という。）第20条第1項及び第2項において、地方公共団体は条例により、以下の者に対し、該当する建築物又はその敷地内に駐車施設の設置を義務付けることができることとされている（以下「附置義務制度」という。）。
 - ①駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域（以下「駐車場整備地区等」という。）において、
 - (1)延べ面積2,000㎡以上で条例で定める規模以上の建築物（共同住宅を含む。）を新築等を行う者
 - (2)延べ面積2,000㎡未満であっても、特に自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途で駐車場法施行令（昭和32年政令第340号）で定めるもの（以下「特定用途」という。）に供される部分（以下「特定部分」という。）の延べ面積が条例で定める規模以上の建築物の新築等を行う者
 - ②駐車場整備地区等の周辺の都市計画区域内の地域において、特定部分の延べ面積が2,000㎡以上の建築物の新築等を行う者
- ・ 現在は、共同住宅については①(1)の場合のみが附置義務制度の対象となっているところ、特定用途に「共同住宅」を追加することで、①(2)及び②の場合も附置義務制度の対象とすることとする。

<規制を新設・拡充する背景、発生している課題とその原因>

- ・ 近年、超高層共同住宅の建築の増加による土地の高度利用や、電子商取引の増加等による住宅への配送需要が増加する中、物流 2024 年問題等による人手不足が懸念されており、都市内物流の効率化の要請が高まっている。また、物流事業者が配送する際、配送先施設又はその周辺において、荷さばき及び配送の間駐車する必要があるところ、特に共同住宅又はその周辺において荷さばき駐車スペースが不足しており、配送時間の長時間化の一因となっている。こうした状況が継続し、共同住宅又はその周辺における荷さばき駐車スペースが不足したまま、配送需要の増加や人手不足がさらに進めば、時間内に配達されないこと等による共同住宅の居住者の利便性の低下等を招くほか、物流の持続可能性に係る懸念が更に高まるおそれがある。
- ・ また、共同住宅又はその周辺に十分な駐車スペースがないことにより、住民への集配やサービスを提供する事業者等の車両による長時間の路上駐車が発生している。こうした路上駐車は、歩行者や自転車、自動車等の円滑な交通の妨げになり、事故の原因となるおそれがあるとともに、交通法規に違反する場合には警察による取締りの対象ともなることから、共同住宅周辺を含めて荷さばき駐車スペースの確保について物流事

業者関係団体から要望が出されている。

- ・ この点について、物流事業者関係団体から駐車規制の緩和について要望を受けている警察庁において、駐車規制の見直し等の取組が行われているものの、交通規制の見直しによる荷さばき駐車スペースの確保には限界があり、令和6年6月に閣議決定された規制改革実施計画においては、標準駐車場条例（地方公共団体が条例を定める際の参考になるよう国から通知している条例のひな形）において、共同住宅の用途に対して、荷さばきのための駐車施設の附置を義務付ける規定を置くことについて記載されている。

＜必要となる規制新設・拡充の内容＞

- ・ 自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途として特定用途に「共同住宅」を追加することで、地方公共団体が、附置義務制度により、駐車場整備区域等で延べ面積2,000㎡未満の共同住宅の新築等を行う者及び駐車場整備区域等の周辺の都市計画区域内の地域において延べ面積2,000㎡以上の共同住宅の新築等を行う者に対して、駐車施設の設置を求めることができるようにする。

2 規制の妥当性（その他の手段との比較検証）

【新設・拡充】

＜その他の規制手段の検討状況＞

■検討した □検討しなかった

（検討した内容・結果又は検討しなかった理由）

- ・ 物流事業者関係団体から警察庁に対し、駐車規制の緩和について要望がされているところであり、警察庁においても、駐車規制の見直し等の取組が行われているところである。
- ・ しかし、交通規制の見直しによる道路上の荷さばき駐車スペースの確保には限界があるほか、路上駐車については、道路渋滞の原因となるだけでなく、歩行者や自転車交通の阻害による事故の原因ともなるなど、道路交通の輻輳による都市機能や道路交通の安全性の低下を招くおそれがある。更に、交通法規に違反する場合には警察による取締りの対象となるため、物流事業者関係団体において懸念が生じていることから、あわせて道路の路面外に駐車スペースの確保を進める必要がある。
- ・ 駐車需要を発生させる施設を設置する際に、駐車施設の附置を義務付ける規制手段は駐車場法の附置義務制度以外にないことから、今回共同住宅を特定用途に追加することで、附置義務制度の適用対象を拡充することで対応することが妥当である。

＜その他非規制手段の検討状況＞

□非規制手段を全く導入しておらず、今回初めて検討した

□非規制手段を全く導入しておらず、今回も検討しなかった

□非規制手段を既に導入しているが、別途の非規制手段も検討した

■非規制手段を既に導入しているため、検討しなかった

（検討した内容・結果又は検討しなかった理由、既に導入済みの非規制手段の内容）

- ・ これまで「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」等により、配送需要の増加に伴う住宅地での荷さばき駐車スペースの確保の検討の必要性について地方公共団体等に周知してきた。本ガイドライン等の周知や地方公共団体における検討により、地方公共団体が罰則のない条例により駐車施設の設置を義務付けている例があるものの、当該条例を導入している地方公共団体が限られていることに加えて、当該条例違反への対応は事業者名の公表にとどまっている。また、行政指導により駐車施設の誘導を行っている例もある

が、行政指導への対応は義務ではない。これらの誘導効果は弱いものとなっており、地域によっては課題を十分には解消できていない。

- ・ 上記のように、非規制手段においては強制力がなく課題を十分には解消できなかったことから、別途の非規制手段は検討しなかった。

3 効果（課題の解消・予防）の把握

【新設・拡充】

- ・ 附置義務制度の拡充により、共同住宅に駐車施設が設けられることで、配送事業者等の共同住宅に来訪する車両が共同住宅の敷地内で駐車できるようになり、配送時間の短縮をはじめとした都市内物流の効率化や、路上駐車による道路交通の円滑化といった効果が期待できる。本効果は、地域によって道路交通の状況や共同住宅への来訪需要等が異なるほか、配送需要や方法が変化し続けている中で、本施策のみの効果を切り出すことは困難であり、定量化することができないが、事後評価書を作成するまでには、地方公共団体等に対する調査により、条例に共同住宅の荷さばき駐車施設の附置についての規定を設けた地方公共団体の数や、附置義務条例により整備された荷さばき駐車施設の数について定量化するとともに、その他の効果についても可能な限り把握するように努める。

4 負担の把握

【新設・拡充】

<遵守費用>

- ・ 本規制案の遵守費用は、駐車施設の整備に係る費用が想定される。本規制案を導入することにより、一定規模以上の共同住宅を新築等する者に、地方公共団体の条例に即した駐車施設の整備が義務付けられることから、駐車施設の整備に伴う遵守費用が生じると見込まれる。ただし、対象となる共同住宅の規模や設置が義務付けられる駐車施設の数については、地域の実情を鑑みて、今後地方公共団体が条例で定めるものであり、現時点では本規制により整備される駐車施設の数把握することはできない。また、1件あたりの駐車施設の整備に係る費用は、個々の建築条件や設計、当該地域の地価によって異なるため定量化することは困難である。ただし、地方公共団体に対する調査により、条例に共同住宅の荷さばき駐車施設の附置についての規定を設けた地方公共団体の数や、附置義務条例により整備された荷さばき駐車施設の数把握することが可能となるため、事後評価書を作成する時点においてこれらの数を把握することとする。

<行政費用>

- ・ 駐車場法第20条に基づく条例の規定は建築基準法第6条第1項の建築基準関連規定であることから、今回の拡充部分について、地方公共団体が附置義務条例を制定した場合、特定行政庁が建築確認を行う際に、当該条例への適合性について確認するための費用が発生する。対象となる共同住宅の規模や設置が義務付けられる駐車施設の数については、地域の実情を鑑みて、今後地方公共団体が条例で定めるものであり、現時点では本規制により整備される駐車施設の数把握することは困難であることから、行政費用の総額を推計することは困難である。一方で、増加する事務は各行政庁において人員の補強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する行政費用は軽微であると想定される。

5 利害関係者からの意見聴取

【新設・拡充、緩和・廃止】

■意見聴取した □意見聴取しなかった

(意見聴取しなかった理由)

- ☐ 具体の規制内容は下位法令に委任するため、意見聴取する中身がない
- ☐ 遵守費用が発生せず、意見聴取する理由がない
- ☐ 参加者の抽出又は参集が困難なため、別途、アンケート調査を行っている
- ☐ 他の府省で、別途、関連する意見聴取を行っており、それを参考にしている
- ☐ その他
(具体の理由：)

＜主な意見内容と今後調整を要する論点＞

- ・ 当該規制の拡充案について、「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」において有識者や地方公共団体等委員から意見を聴取した。
- ・ 本検討会の前後に配送事業者等や不動産開発事業者へのヒアリングを実施して検討会で当該ヒアリング結果を共有している。配送事業者等からは荷さばき駐車スペースの確保の必要性についての意見が出されている。一方で、不動産開発業者等からは本条例において定められる具体の基準の妥当性や駐車施設整備後の運用について一定の懸念はあるものの、必要性について理解が示されている。
- ・ 今後は有識者及び関係団体の意見を踏まえて、地方公共団体が適切に附置義務条例の制定・改正や運用が行えるよう、標準駐車場条例及び技術的助言（ガイドライン等）を年度内に発出予定である。

＜関連する会合の名称、開催日＞

- ・ まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会（令和4年10月以降これまで計6回開催。直近は令和6年11月15日（金）に開催。）

＜関連する会合の議事録の公表＞

- ・ まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会の資料及び議事録について国土交通省 HP に掲載。
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html

6 事後評価の実施時期

【新設・拡充、緩和・廃止】

＜上記以外の法令案＞

- ・ 本規制案については、本政令案の施行から5年後（令和13年度）に事後評価を実施する。