

駐車場附置義務制度の見直しの方向性について

目次

- 1 報告の趣旨
- 2 「附置義務制度」について
- 3 「附置義務制度」見直しの主な背景
- 4 「附置義務制度」見直しの視点
- 5 「附置義務制度」見直しの方向性
- 6 今後のスケジュール（予定）

1 報告の趣旨

横浜市では、モータリゼーションの進展を背景に、駐車場法に基づき、附置義務制度を定めた「横浜市駐車場条例」を昭和38年に制定し、駐車場整備を促進しています。



しかしながら、制定当時と比較して、鉄道網の発達など公共交通の利便性が高まるとともに、若者のマイカー離れや高齢者の免許証返納など、自動車交通を取り巻く環境は大きく変化しています。

また、鉄道利便性の高い商業地域等において駐車場の供給過多の傾向が現れています。

そこで、これらの課題に的確に対応するため、駐車場附置義務制度の緩和に向けた条例改正を行います。

2 「附置義務制度」について

(1) 概要

道路交通の円滑化を目的として、一定の要件を満たす建築物の新築等の場合に、建築主に対して駐車場の設置を義務付ける制度です。

(2) 適用対象（乗用車） ※荷さばき、自動二輪は別途規定

商業地域等及び周辺・ふくそう地区において、店舗や事務所などの特定の建物用途に係る床面積が一定規模を超えた場合に適用になります。

対象地区 又は地域	【商業地域等】 商業地域・近隣商業地域 又は 駐車場整備地区※ ¹ (市域の約8%)	【周辺・ふくそう地区】 工業系用途地域 又は 低層 以外の住宅系用途地域 (市域の約37%)	第一種・第二種 低層住居専用 地域 又は 市街 化調整区域 (市域の約55%)
対象面積 (対象建物)	特定用途※ ² の床面積(㎡) + 非特定用途※ ³ の床面積×0.5(㎡)	特定用途の床面積(㎡) (非特定用途は対象外)	適用外
適用面積	1,000㎡超	2,000㎡超	

※1 駐車場整備地区：自動車交通が著しくふくそうする地区として都市計画決定している以下の6地区
(中央[横浜駅周辺～MM21～関内・関外]／新横浜北部／港北NT第1・第2[センター北・南駅周辺の2地区]／戸塚駅周辺／上大岡駅周辺)

※2 特定用途：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第18条で定めるもの

※3 非特定用途：特定用途以外の用途（共同住宅、長屋、寄宿舍及び下宿を除く。）

2 「附置義務制度」について

(3) 原単位（乗用車） ※荷さばき、自動二輪は別途規定

附置義務台数の算定基準である原単位とは、附置義務1台当たりの建築物床面積を指し、本市では統計データを基に設定しています。

原単位が小さいほど附置義務台数は多くなります。

建物用途		原単位	
		商業地域等	周辺・ふくそう地区
特定用途	百貨店その他の店舗	200㎡につき1台	200㎡につき1台
	事務所	250㎡につき1台	250㎡につき1台
	倉庫又は工場	250㎡につき1台	300㎡につき1台
	その他 [ホテル、飲食店、病院等]	250㎡につき1台	250㎡につき1台
非特定用途 [学校・保育所、診療所、福祉施設等]		550㎡につき1台	—————

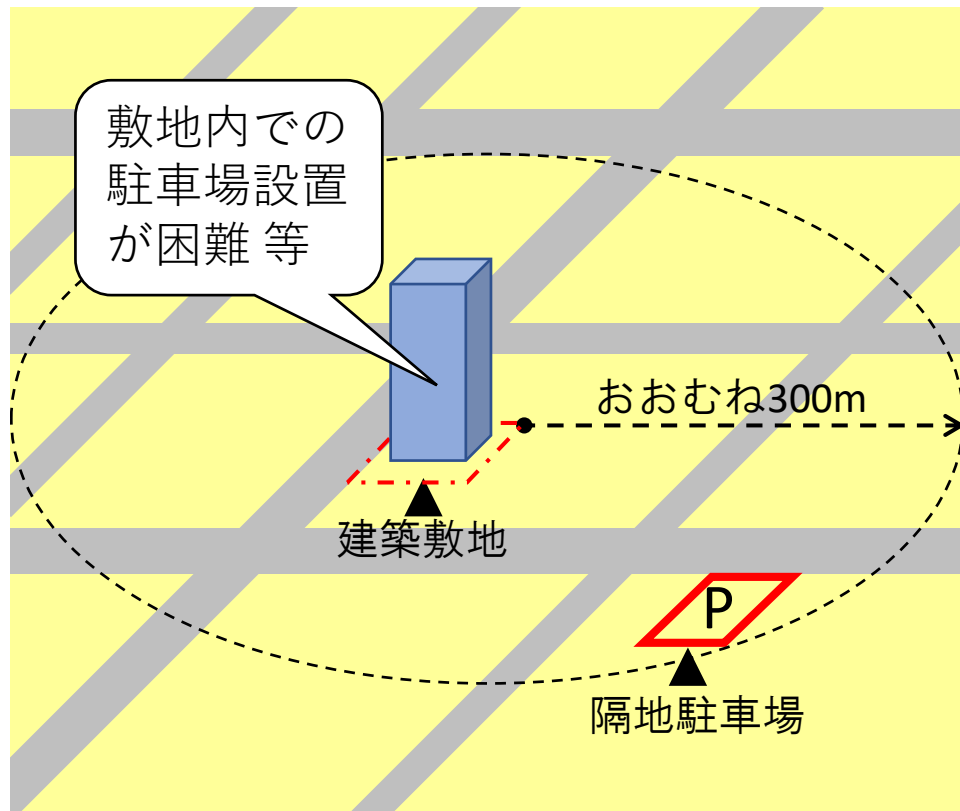
【附置義務台数の算定例】（商業地域内の床面積6,100㎡の店舗の場合）

$$6,100\text{㎡} \div 200\text{㎡} = 30.5 \Rightarrow \text{附置義務台数：31台}$$

2 「附置義務制度」について

(4) 隔地の特例

附置義務駐車場は、原則として、建築敷地内に設置しなければなりませんが、設置することが困難な場合や、相応しくない場合に、建築敷地からおおむね300m以内で、建築敷地外への設置が特例的に認められる制度です。



隔地化のイメージ

【隔地の特例を適用できる要件】

- ・ 他法令又は交通規制により駐車場出入口を設けられない場合
- ・ 敷地面積が500㎡未満かつ附置義務台数が5台以下の場合
- ・ 増築で構造上整備ができない場合
- ・ まちづくりルールと整合させる必要がある場合(路線指定や区域指定)

3 「附置義務制度」見直しの主な背景

(1) マイカー利用の目安となる自動車分担率の低下

自動車分担率は、市内全域では直近20年間で低下し続けています。

中でも、鉄道利便性の高い都心臨海部（中区、西区）は市内全域と比較して、低下の傾向がより顕著に表れています。

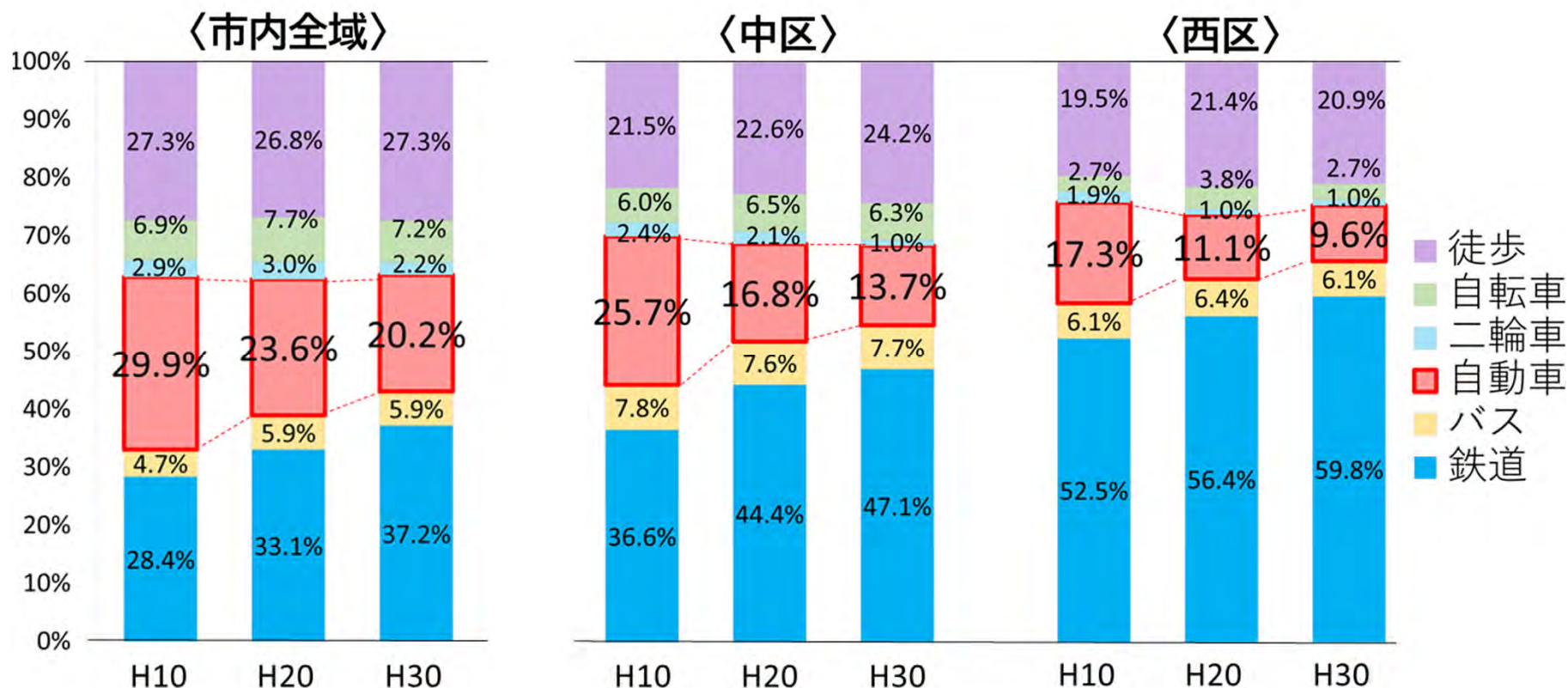


図 代表交通手段分担率の推移
(資料: 東京都市圏パーソントリップ調査より作成)

3 「附置義務制度」見直しの主な背景

(2) 自動車保有台数の減少

自動車保有台数は、全国的には増加傾向が継続していますが、本市においては、平成16年をピークに減少傾向にあります。

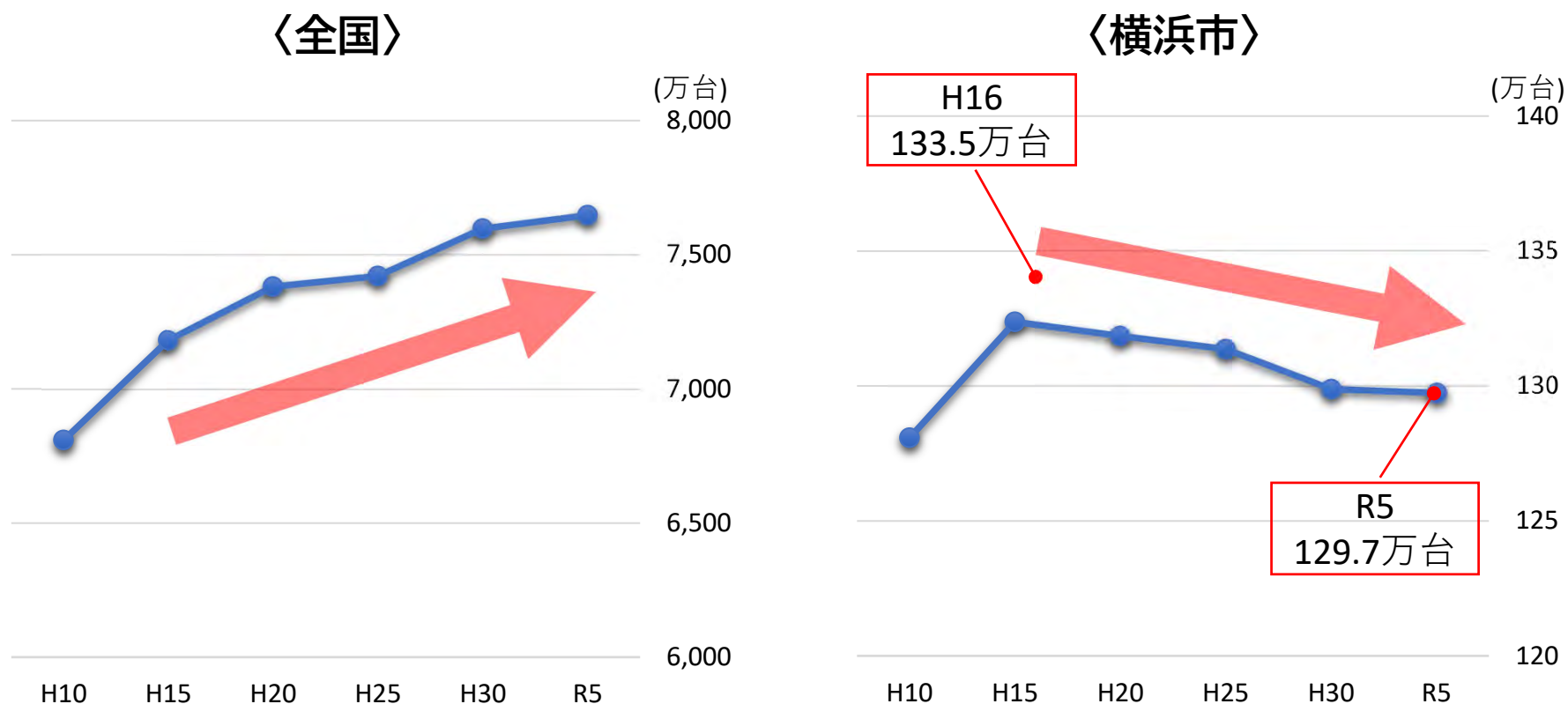


図 自動車保有台数の推移(乗用+貨物用)(軽自動車含む)

(資料:一般財団法人 自動車検査登録情報協会
自動車保有車両数統計より作成)

(資料:横浜市統計書第9章「8自動車台数」より作成)

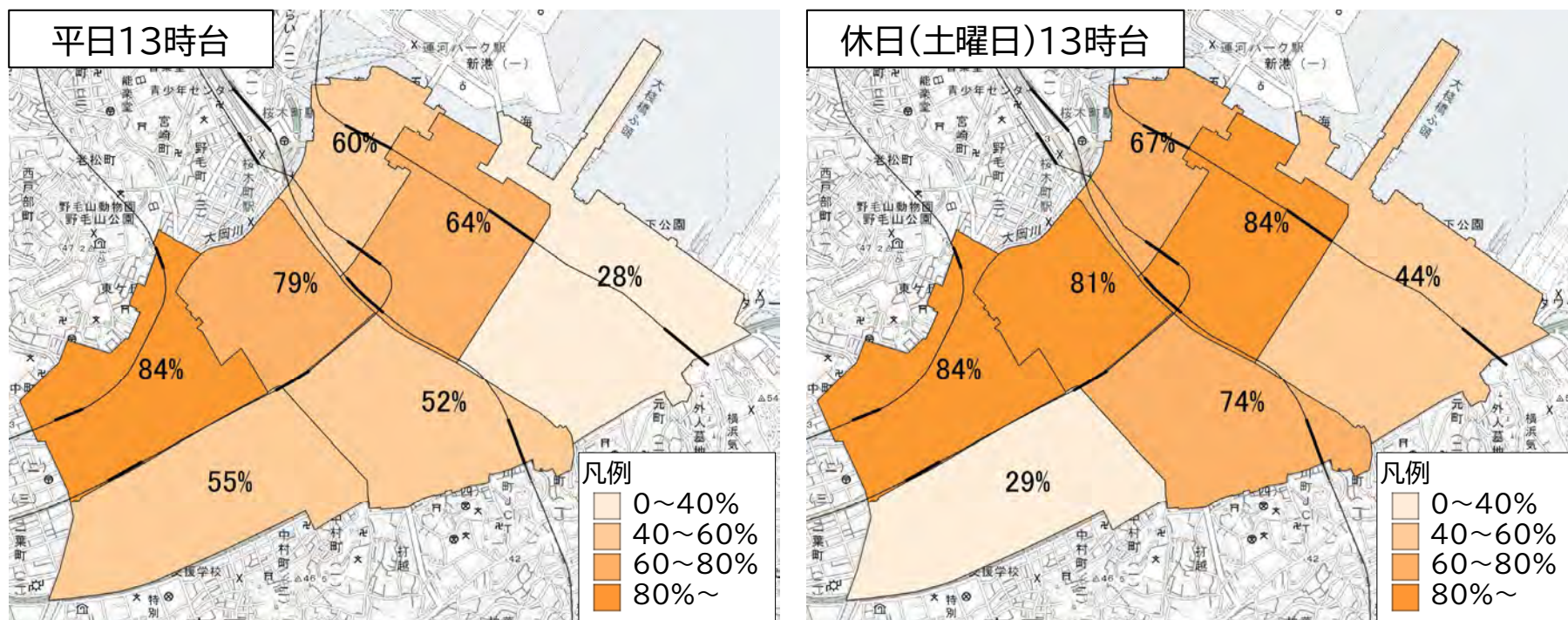
3 「附置義務制度」見直しの主な背景

(3) 駐車場の供給過多

駐車場整備地区における駐車場の利用率※を調査したところ、低いところでは3割程度、平均すると5割程度であり、全体として供給過多の傾向がみられます。

※ 利用率：調査対象の駐車場の利用台数を駐車マス数で除した値

< 関内・関外地区の利用率の状況 >



【令和6年度駐車場利用実態調査(都市整備局都市交通課)より】

調査日: 令和6年9月3日(火)、9月7日(土)

調査対象: 路外駐車場(抽出率約27%)

4 「附置義務制度」見直しの視点

「附置義務制度」見直しの視点

- ① 駐車場の供給過多へ対応
- ② 土地利用の活性化・まちの賑わい形成
- ③ 既存駐車場の有効活用



「附置義務制度」見直しの方向性

- (1) 附置義務の適用対象規模の緩和
- (2) 附置義務の適用対象建物用途の緩和
- (3) 一部の建物用途における原単位の緩和
- (4) 利用実態に基づく附置義務台数の緩和
- (5) 隔地の特例の適用条件の緩和
- ※ 各種緩和は既存の建築物(駐車場)にも適用可能

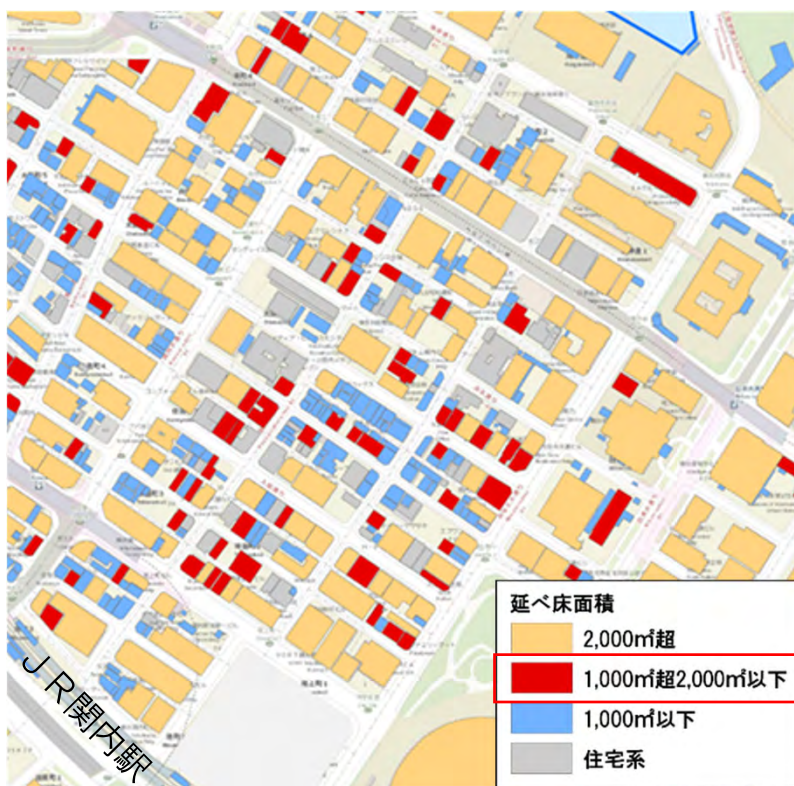
5 「附置義務制度」見直しの方向性

(1) 附置義務の適用対象規模の緩和 (乗用車、自動二輪)

現在、商業地域等において小規模ビルも適用対象になっており、街なかでの駐車場供給過多の要因や、土地利用上の制約になっています。

そこで、商業地域等の適用規模を2,000㎡まで緩和します。

	現 行	見直し後
商業地域等	1,000㎡超	2,000㎡超



この緩和により、小規模ビルが集積する都心部において、駐車場の供給が抑えられるとともに、ショーウィンドウや店舗の開口部が増えるなど賑わい機能の導入促進が期待されます。

適用のイメージ (関内駅周辺)

□：緩和される適用対象規模
(面積データは令和2年度都市計画基礎調査による)

5 「附置義務制度」見直しの方向性

(2) 附置義務の適用対象建物用途の緩和 (乗用車、自動二輪)

鉄道網の発達により鉄道駅周辺の業務系施設において、従業員や来客による駐車需要が減少しているため、主に鉄道駅周辺に指定されている商業地域等における事務所・倉庫・工場を適用外にします。

あわせて、非特定用途も適用外にします。

建物用途		現 行	見直し後
		商業地域等	商業地域等
特定用途	百貨店その他の店舗	適用	適用
	事務所	適用	適用外
	倉庫又は工場	適用	適用外
	その他 [ホテル、飲食店、病院等]	適用	適用
非特定用途 [学校・保育所、診療所、福祉施設等]		適用	適用外

この緩和により、業務系施設において、事業者が事業内容や勤務形態等を踏まえた駐車場台数を自らの判断で整備できるようになります。

5 「附置義務制度」見直しの方向性

(3) 一部の建物用途の原単位の緩和 (乗用車)

最新の統計データ（道路交通センサスなど）による試算の結果、駐車需要が減少していると認められた「周辺・ふくそう地区」における「倉庫又は工場」について原単位を緩和します。

建物用途	現 行	見直し後
	周辺・ふくそう地区	周辺・ふくそう地区
倉庫又は工場	300㎡につき1台	400㎡につき1台

(4) 利用実態に基づく附置義務台数の緩和

原単位は一律となっているため、立地条件などの違いにより、結果として過剰な整備になるケースがみられます。

そこで、既設の建築物※において、実際の駐車場の利用台数が少なかった場合に、その実績に基づいて附置義務台数を緩和できる基準を追加します。

※建替（従前と同一の規模・建物用途の範囲に限る。）も対象とします。

これらの緩和により、地域の実情に合ったきめ細かな対応が可能となり、駐車場の供給過多の軽減や、土地建物の有効活用が期待できます。

5 「附置義務制度」見直しの方向性

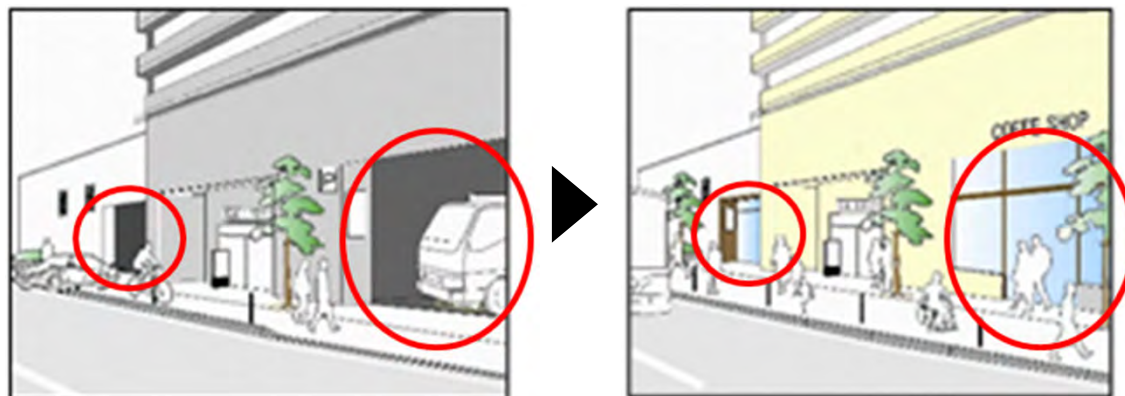
(5) 隔地の特例の適用条件の緩和

既存駐車場の有効活用や駐車場の集約化を促進するため、隔地※の特例の適用条件を緩和します。

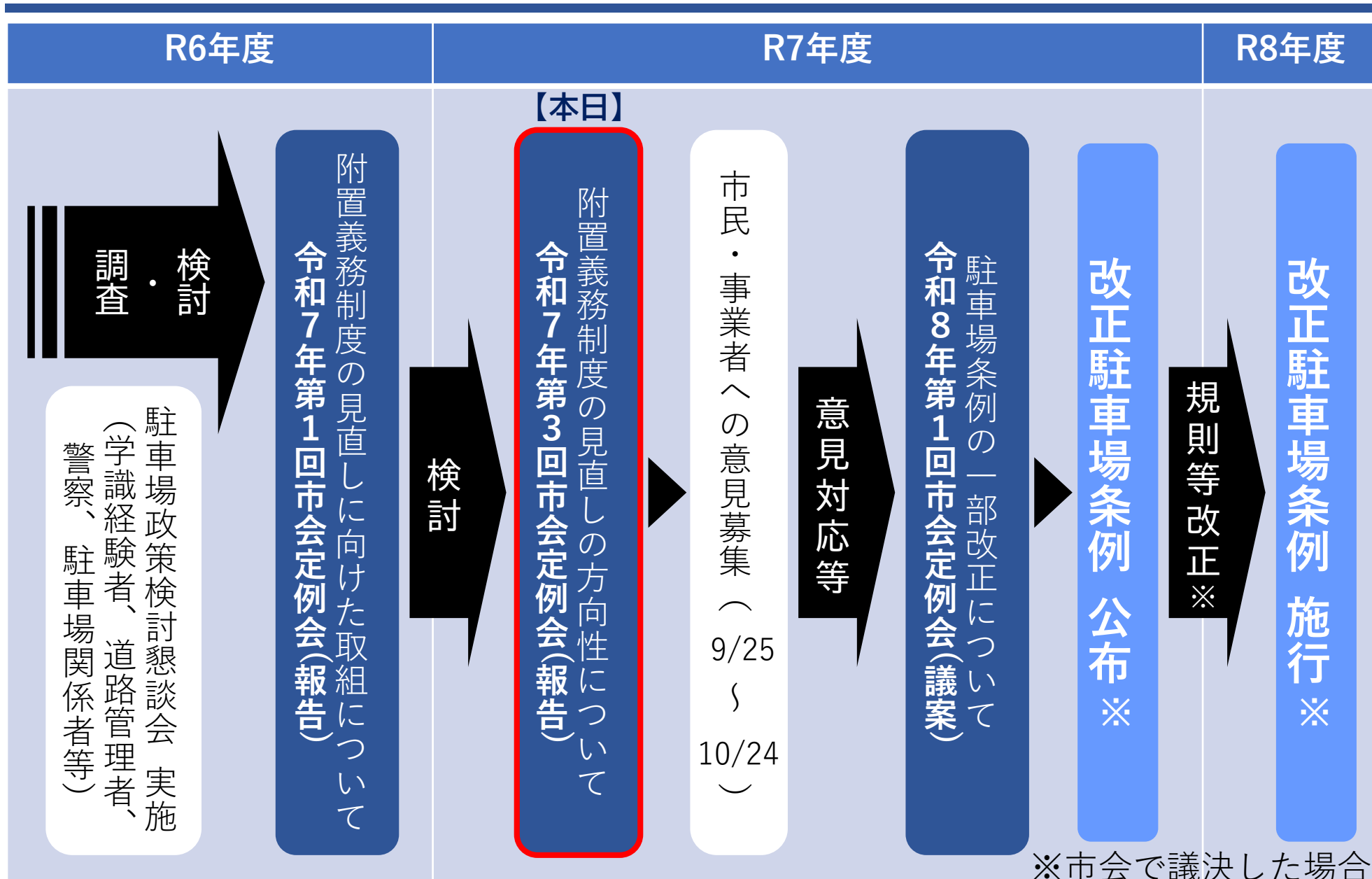
※維持の状況を確認するために「定期報告」を求めています。

要件	現 行	見直し後
①隔地距離	おおむね300m以内	おおむね500m以内
②隔地理由	要件あり	要件なし
③隔地先	自己所有 (自己所有以外は建物形式のみ可)	自己所有 (自己所有以外は建物形式のみ可)

隔地化・集約化を進めることにより、歩行者空間のにぎわいや歩行者安全の向上に繋がります。



6 今後のスケジュール（予定）



※市会で議決した場合