

平成27年1月28日

## まちづくり委員会資料

### 所管事務報告

「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」等の  
改正（案）について

#### <添付資料>

**資料1** 「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」等の改正（案）  
の概要について

**資料2** 「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」等の改正（案）  
に対するパブリックコメントの実施結果について

**参 考** 「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」の概要

まちづくり局

1. 現状・課題

- ① 少子高齢化の進展、若者の車離れや交通利便性の向上といった社会情勢の変化等に伴い、駐車需要と附置義務基準の乖離が生じている。(ワンルームマンション等の緩和は一部地域に限定)
- ② 近年急速に普及しているカーシェアリング等の新たな自動車利用(駐車需要抑制の取組)に対し、現行条例では評価基準がない。
- ③ インターネットショッピング等による宅配需要の増加等に伴い、共同住宅では荷さばき車両の需要が一定程度見込まれるが、附置義務基準がないため、周辺道路での路上駐車を助長する恐れがある。

2. 課題解決の方向性

- ① 共同住宅の駐車需要の実態を調査し、附置義務基準を実態に即した適正な基準へと改正する。
- ② カーシェアリングによる駐車需要抑制の効果を一定程度評価し、共同住宅に導入した際の緩和規定を盛り込む。
- ③ 共同住宅における荷さばき駐車スペースの設置を促進するため、誘導基準を設ける。

3. 駐車需要の実態

(1) 実態調査について

H15以降市に届出があり、竣工が確認された337件(条例45件、要綱292件)の共同住宅について調査

(2) 現状と考え方

- ① 川崎市民アンケートでは、一人世帯の自動車保有率が極端に低い(表1)
- ② 総務省調査では、36㎡未満の住戸は一人世帯が約92%を占める(表2)  
→専有面積36㎡を基準に利用状況を整理。

表1

H25川崎市民アンケートより

世帯数(人)	保有率
1	23.0%
2	49.6%
3	63.1%
4	76.6%
5	70.9%
6~	100.0%

(3) 駐車需要の分析(表3)

- ① 専有面積36㎡の住戸は、1R、1DK等が大半を占める。(36件中33件)
- ② 専有面積36㎡未満の住戸は、駐車場の利用率が極端に低く、附置義務基準の54%しか利用されていない。
- ③ 専有面積が大きくなると利用率も上昇し、附置義務基準を超える需要が認められる。
- ④ 1Rマンション等は、エリアを問わず駅から徒歩圏に集中している。

表2 「平成20年住宅・土地統計調査」(総務省)

居住室11.9畳までの世帯数	…134,000
うち一人世帯数	…122,700 (91.57%)
※居住室12.0畳以上の世帯数	…441,500
うち一人世帯	…98,400 (22.2%)

※物件情報から、居住室11.9畳を専有面積36㎡に換算

表3 附置義務基準に対する利用率 (日視は参考値とする)

川崎市	調査方法	住戸タイプ	36㎡未満		36㎡超	
			サンプル	利用率	サンプル	利用率
アンケート+特例	住戸タイプ	1R	33	50%	14	80%
		ファミリー	2	79%	148	152%
		不明	1	116%	13	103%
	目視確認	1R	36	54%	175	143%
		ファミリー	4	48%	11	87%
		不明	10	27%	21	54%
目視確認	住戸タイプ	1R	19	41%	35	68%
		ファミリー	38	52%	17	83%
		不明	6	59%	159	147%
	目視確認	1R	11	35%	34	73%
		ファミリー	11	35%	34	73%
		不明	55	49%	210	130%

※届出実績から、平均床面積46㎡を専有面積36㎡に換算

一人世帯と想定される住戸は、附置義務基準に比べて需要が特に低い

専有面積36㎡未満の住戸数に対する駐車場の利用率(実態調査から)	駐車場利用/住戸数
商業系用途	… 1/9.1
住居・工業系用途	… 1/8.4
全体	… 1/8.7

4. 住宅政策との整合

【人口・世帯の現状と将来見通し】

- ① 借家を中心に狭小な住宅が多く、最低居住面積水準に満たない世帯の比率は全国18大都市で3番目に高い。
- ② 世帯状況は、単身世帯を中心に小世帯層の増加が続き、平成47年まで増加を続けるものと予測されている。
- ③ 65歳以上の高齢者が居住する世帯は、団塊の世代が高齢期に達する平成27年に約18万世帯になる見込み。

◆世帯人員別普通世帯数の推移

	H17	H27	H42
世帯数(万世帯)	56.9	65.9	70.4
うち一人世帯(万世帯)	21.1	25.2	28.2
割合(%)	37.08	38.24	40.06

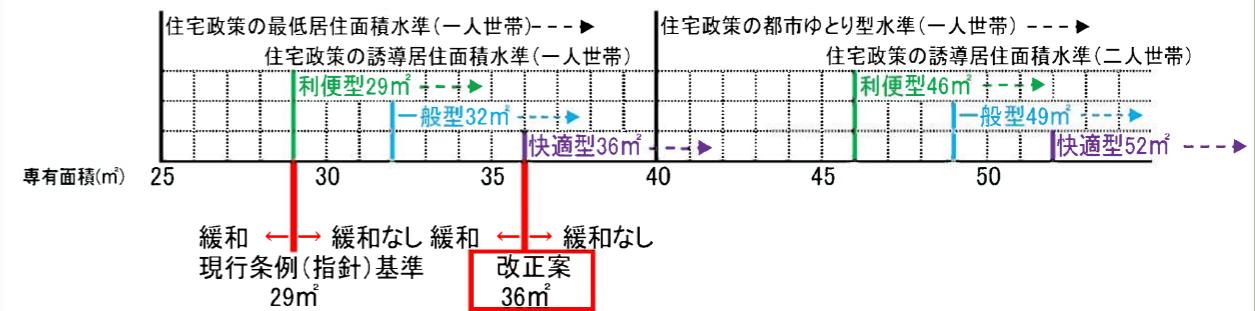
※世帯数はH47まで増加が見込まれている。

◆高齢世帯の家族型別世帯数の推移

	H17	H27	H42
世帯数(万世帯)	13.3	18	21.1
うち単身世帯(万世帯)	3.2	4.8	6.2
割合(%)	24.06	26.67	29.38

(「川崎市住宅基本計画」より)

川崎市誘導居住面積水準



整合を図り改正案を検討

### 5. 共同住宅の改正基準案

#### ◆現行附置義務原単位

- 商業系 住戸数の 1/3 (条例、要綱)
- 住居・工業系 住戸数の 2/5 (要綱)
- 低層住居系 住戸数の 1/2 (要綱)

#### ◆実態調査の利用率と整合を図るためには

- ①商業系  
**住戸数の 1/3 に緩和 × 原単位 1/3 = 1/9**
- ②住居・工業系  
**住戸数の 1/3 に緩和 × 原単位 2/5 = 1/7.5**
- ③低層住居系  
**住戸数の 1/3 に緩和 × 原単位 1/2 = 1/6**

#### 現行

専有面積 29 m<sup>2</sup>未満の住戸のうち、要綱及び条例の一部地域に限定して附置義務対象を住戸の 1/2 に緩和



#### 改正案

- 一人世帯向け住宅に対して**附置義務基準の緩和規定を市内全域に設ける。**
- 専有面積が 36 m<sup>2</sup>未満の住戸を緩和の対象とする。**
- 附置義務対象を**住戸数の 1/3 に緩和する**

#### 現行基準と改正案の比較

事例	現行基準	改正後の基準
例：専有面積 36 m <sup>2</sup> 未満の住戸が 90 戸の一人世帯向けマンション	① 商業系用途地域…30台 緩和が適用可能な場合…15台 ② 住居・工業系用途地域…36台 緩和が適用可能な場合…18台 ③ 低層住居地域…45台 緩和が適用可能な場合…23台	①商業系用途地域… <b>10台</b> ②住居・工業系用途地域… <b>12台</b> ③低層住居地域… <b>15台</b> 緩和の適用により、利用実態に即した附置義務台数となる

※ 今回の改正にあわせ、要綱にのみ規定されている「高齢者向け住宅」「学生マンション」に対する緩和措置を、条例運用基準にも同内容で盛り込む。

### 6. 共同住宅へのカーシェアリング導入による駐車需要の抑制

#### (1) カーシェアリングの実態

カーシェアリング事業者へのヒアリングにより導入のポイントを整理。

- ① 利用率
  - ・カーシェアリングは交通利便性の高い地域で利用率が高い。
  - ・外部利用可能な物件の場合、最大で全世帯の 6.8% が利用。
 → **利用率を 6.8% と想定した場合、原単位の 1/3 を考慮すると、住戸数の 1/5 に該当**  
 (利用率 6.8% = 1/15      利用率 1/15 ÷ 原単位 1/3 = 住戸数 1/5)
- ② 導入台数
  - ・マンション規模等や立地により適正な台数は異なる。
 → **マンションごとに継続性を踏まえた設置台数を検討する必要がある。**
- ③ カーシェアリングの運営
  - ・マンション管理組合が自主管理を行うことは困難を要する。
 → **カーシェアリング事業者が参入するなど、継続的なサービス提供が可能なこと。**

#### (2) 基本的な考え方

- ① 駐車需要の抑制効果が一定程度見込めるため、条例運用基準に緩和規定を盛り込む
- ② 導入の効果や継続性等について、改正後に定期的な調査を行い、実態を把握する。

#### 現行

基準なし



#### 改正案

カーシェアリング導入についての計画書を取りまとめ、適正であると確認できた場合、附置義務対象を**住戸数の 4/5 に緩和する。**

### 7. 共同住宅への荷さばき用駐車スペースの誘導策

#### 基本的な考え方

- ① 共同住宅は非特定用途（駐車需要を生じさせる程度が低い）であるため、附置義務を定めると義務が過大となる可能性がある。
- ② 商業施設や事務所ビルなどと比べると、利用回数、利用時間、車両の大きさなどが限定的であるため、専用区画までは要しない。
- ③ 宅配便などの大型搬出入車両が周辺に路上駐車しないよう、敷地内に一般的な駐車場以上の空地が確保されていればよい。

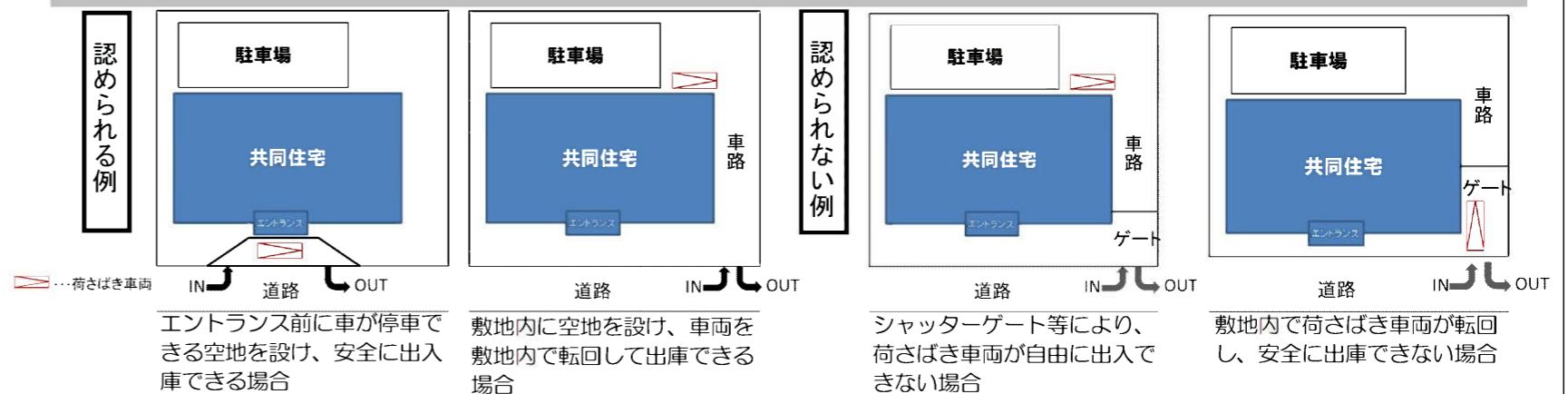
#### 現行

基準なし



#### 改正案

敷地内に荷さばき車両等の大型車が止まれるスペースが確保され、かつ円滑に車両が出入庫できる場合には、**駐車施設 2 台分を設置したものとみなす。**



### 8. 改正の効果

- ① 実態に即した駐車施設の誘導が可能になる。
- ② 川崎駅周辺・小杉駅周辺に限定されていた緩和規定を市内全域に統一適用することができる。
- ③ 総合都市交通計画に位置づけられたカーシェアリングの利用促進を図ることができる。
- ④ 荷さばき対策の推進を図り、日常的な路上荷さばきを削減することができる。

## 「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」等の改正 (案) に対するパブリックコメントの実施結果について

### 1 概要

近年の社会情勢の変化等に伴い、川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例等に基づく附置義務基準と駐車需要の実態とに乖離が生じており、また、共同住宅へのカーシェアリング設置に対する評価基準や、荷さばき対策の推進が必要であることから、適切な規模の駐車施設の誘導を図るため、条例等の改正（案）を策定しパブリックコメントを実施しました。

### 2 意見募集の概要

題 名	川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例等の改正（案）について
募集期間	平成26年9月16日（火）から平成26年10月17日（金）まで
提出方法	郵送、持参、FAX、電子メール
周知方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市政だより（10月1日号掲載）</li> <li>・ 市ホームページ</li> <li>・ 資料の閲覧 市役所第3庁舎2階（かわさき情報プラザ） 明治安田生命ビル（まちづくり局交通政策室） 各区役所（市政資料コーナー）</li> </ul>
結果の公表	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市ホームページ</li> <li>・ 資料の閲覧 市役所第3庁舎2階（かわさき情報プラザ） 明治安田生命ビル（まちづくり局交通政策室） 各区役所（市政資料コーナー）</li> </ul>

### 3 結果の概要

意見提出数（意見数）	4通（5件）
持参	1通（2件）
電子メール	3通（3件）

### 4 御意見の内容と対応

パブリックコメントの意見として、「ファミリータイプの共同住宅も含めた附置義務基準の一層の緩和」や「カーシェアリングを評価する際の担保性の確保、柔軟な運用方法」について御意見が寄せられましたが、いずれも現行条例等で対応可能な内容、もしくは改正案の趣旨に即した内容でした。

また、「一定規模未満の建築行為における負担金徴収の仕組みづくり」については、まちづくり全般に対する意見であることからその他の意見とし、案の修正は行わず「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例等」を改正してまいります。

(1) 御意見に対する対応区分

- A：御意見の趣旨を踏まえ、新たに条例等の改正（案）に反映したもの
- B：条例等の改正（案）の趣旨に沿った御意見であり、既に（案）に反映されているもの
- C：今後の参考とさせていただく御意見
- D：条例等の改正（案）に対する要望・質問等であり、内容を説明・確認するもの
- E：その他の御意見

(2) 御意見の件数と対応区分

項目	市の考え方の区分					合計 (意見数)
	A	B	C	D	E	
附置義務の原単位に関する事項	0	1	0	0	0	1
カーシェアリングの評価に関する事項	0	2	0	0	0	2
公共負担金等に関する事項	0	0	0	0	2	2
合計（意見総数）	0	3	0	0	2	5

5 具体的な御意見の内容と市の考え方

(1) 附置義務の原単位に関する事項（1件）

番号	意見内容（要旨）	意見に対する市の考え方	反映状況
1	<p>新聞報道等でも若者の車離れ等が取りざたされており、一人世帯向け住戸の附置義務基準を緩和することには賛成できる。</p> <p>一方、ファミリータイプのマンションでも、最近では車を手放す人が増えてきており、駐車場の維持管理が管理組合の過大な負担になっているため、実態に合わせた義務台数とするべきではないか。</p>	<p>平成25年に実施した駐車施設の利用実態調査では、ファミリータイプの共同住宅は附置義務基準に対し駐車需要が特に低いとは言えず、逆に附置義務基準以上に台数を設置している共同住宅も見受けられる結果となりました。</p> <p>一方、立地特性や世帯構成、その他個別の事情により、ファミリータイプであっても需要が低いと認められる場合には、現行条例の規定に基づき、駐車需要の実態等や将来の需要見込み等を踏まえた上で、附置基準以下の設置台数とする特例制度の適用について、個別相談が可能です。</p>	B



(2) カーシェアリングの評価に関する事項（2件）

番号	意見内容（要旨）	意見に対する市の考え方	反映状況
2	<p>カーシェアリングは比較的新しい制度であることから、今後の状況を注視し、適切な時期に見直しを行うべきである。</p>	<p>御指摘のとおり、カーシェアリング制度は近年急速に普及している新しい制度であり、共同住宅に導入した際の継続性の確保や、駐車需要の抑制効果等について、今後検証していく必要があります。</p> <p>今回の条例改正では、カーシェアリング適用案件における利用状況等について、定期的に市に報告を行うこととしており、運用の実態を継続的に調査してまいります。</p> <p>調査の結果、基準との乖離や運用上の課題等が明らかになった場合には、条例の見直しも含めた適切な対応を行ってまいります。</p>	B
3	<p>カーシェアリング制度は有効な手段だが、マンション部外者の利用も可能な場合、セキュリティ上の課題、運用上のシステムづくり、採算性の問題等からカーシェアリング事業者が撤退する可能性も否めない。</p> <p>居住者専用カーシェアリング導入の検討が必要である。</p>	<p>カーシェアリングの運用については、外部利用の有無によって、運営コストやセキュリティ対策等の異なる課題があり、それぞれが事業の継続に係るものと想定しております。</p> <p>このため、導入にあたっては、外部利用の有無に関わらず、事業の継続性が確保されることを判断基準のひとつとしています。</p> <p>今回の条例改正では、カーシェアリングを導入する場合、市に導入計画書を提出することとしており、この計画書の中で、カーシェアリング事業者との協議内容等や、運用方法等を確認してまいります。</p>	B

(3) 公共負担金等に関する事項（2件）

番号	意見内容（要旨）	意見に対する市の考え方	反映状況
4	<p>川崎市は集合住宅が多いため、高品質な集合住宅の供給・維持が促進されることが大切である。</p> <p>36㎡未満の住戸における附置義務基準緩和を行うとともに、住宅政策の誘導居住水準29㎡未満の住戸を設ける場合にはまちづくり整備のための公共負担金を事業者課し、さらに最低居住水準25㎡未満の住戸を設ける</p>	<p>今回の条例改正にあたり、平成24、25年に市内共同住宅の駐車需要の実態を調査したところ、一人世帯向け住宅の駐車需要が、附置義務基準に対し極端に低い結果となったことから、実態に即した適切な附置義務基準へと改正を行うものです。</p> <p>一方、市内の人口・世帯の状況については、最低居住水準に満たない世帯</p>	E

	<p>場合には公共負担金を割り増すなどし、水準の低い住宅計画を抑制する仕組みづくりが必要である。</p>	<p>の比率が高く、今後も一人世帯の増加が見込まれていることから、ニーズに合わせた良質な住宅ストックを形成・活用していく必要があります。</p> <p>条例改正では、本市の誘導居住面積水準のうち、快適型（36㎡）と整合を図って附置義務基準を見直すこととしておりますので、ゆとりのある一人世帯向け共同住宅の供給・促進にも寄与するものと考えております。</p> <p>負担金等の仕組みづくりにつきましては、義務を課すことに対する妥当性等について慎重に検討する必要があると考えております。</p>	
5	<p>今回の改正後も敷地面積 500㎡未満又は戸数 20 戸未満の共同住宅は対象外なのか。</p> <p>一定規模未満では何の負担もないとなると、小規模で無秩序な乱開発を助長し、サステイナブルなまちを目指す上での阻害となる。</p> <p>土地利用の集約化・街区一体開発等により都市のインフラ・都市イメージを向上させ、魅力的なまちづくりを測ることが必要であることから、一定規模未満の建築物にもまちづくり整備のための公共負担金などの一定の負担を課すことが必要である。</p>	<p>「総合調整条例に規定する駐車施設に関する事項の取扱要綱」では、住戸又は住室の数が 20 未満の建築物は対象としておりません。</p> <p>一般的に小規模な建築計画の場合には、駐車需要を生じさせる程度が低く、周辺に与える影響も低いことから、義務が過大とならないよう一定規模未満の住宅を対象外とするものです。</p> <p>一体的な拠点開発や大規模な土地利用の誘導等につきましては、駐車場施策のみならず、その他のまちづくり方針や計画等に基づき、協議・調整等を行っております。</p>	E

## 6 今後のスケジュールについて（予定）

- ・平成27年2月 「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」改正議案 議会上程
- ・平成27年4月 改正「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」 運用開始

# 「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」の概要について

(平成21年10月13日改正、平成22年4月1日施行)

大規模建築物の新増築等を行う場合には、建築確認申請の前に、条例による駐車施設の附置届が必要となります。条例の主な内容は下記のとおりです。

## 1 条例の対象となる建築物

- (1) 駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域

[特定用途部分の床面積] + [非特定用途部分の床面積 × 0.75] により算出した面積（駐車・駐輪場面積を除く）が1,500㎡を超える建築物

- (2) 周辺地区等（第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域以外の市街化区域で(1)以外の区域）  
特定用途部分の床面積が2,000㎡を超える建築物

特定用途（駐車場法施行令第18条）  
劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、待合、キャバレー、カフェー、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場

非特定用途  
住宅、学校、図書館、寺院など特定用途以外の全ての用途

## 2 附置義務基準

- (1) 駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域

建築物の用途	特定自動車	荷さばき自動車※	特定自動二輪車
百貨店その他の店舗	200㎡/台	2,500㎡/台	3,000㎡/台
事務所	200㎡/台	6,000㎡/台	3,000㎡/台
倉庫	300㎡/台	2,000㎡/台	8,000㎡/台
その他の特定用途	300㎡/台	5,000㎡/台	8,000㎡/台
共同住宅等（非特定用途）	計画戸数の1/3	—	—
共同住宅等以外の非特定用途	600㎡/台	—	—

※荷さばき自動車の附置義務は、特定用途部分の床面積が3,000㎡を超える建築物が対象（但し、敷地面積1,000㎡未満は適用除外）となります。

- (2) 周辺地区等

建築物の用途	特定自動車	荷さばき自動車	特定自動二輪車
特定用途	300㎡/台	5,500㎡/台	8,000㎡/台

## 3 駐車施設の規模

- (1) 普通自動車用 2.5m × 6.0m以上…………… 設置台数の30%以上

- (2) 小型自動車用 2.3m × 5.0m以上…………… (1)の残りの部分

\*共同住宅等の用途の部分の駐車施設の規模は全て2.3m × 5.0m以上となります。

- (3) 荷さばき自動車用 3.0m × 7.7m又は4.0m × 6.0mで、  
かつ、はり下の高さ3.0m以上

- (4) 自動二輪車用 1.0m × 2.3m以上

共同住宅等の取り扱い  
共同住宅等でこの条例の適用とならない場合でも、「川崎市建築行為及び開発行為に関する総合調整条例」に規定する「駐車施設に関する取扱要綱」の規定に基づく協議が必要となる場合（敷地面積500㎡以上かつ計画戸数20戸以上の共同住宅等）がありますので、ご注意下さい。