

平成30年7月26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」の改正
(案)に関する意見募集の実施結果について

<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(附置義務条例)の改正(案)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の改正(案)に関する意見募集の実施結果について

まちづくり局

1 附置義務条例制定背景及び条例の概要

【制定背景】

駐車需要を建築主に一部負担させることが適切との考え方により、駐車場法(昭和32年制定)は、主要な駐車施策として、建築物に駐車施設附置を義務付けている。平成3年に地方公共団体の責任の明確化等の法改正があり、本市においては、平成4年に建設省(現国土交通省)が定めた「標準駐車場条例」(地方自治体が定める駐車場条例のひな型というべきもの)を参考に、本市の自動車交通量を取り巻く環境を踏まえ附置義務条例を制定した。

【本市の条例概要】

一般的には、建築物の立地場所・規模・用途等と駐車需要は相関が高いことから、**一定規模以上の建築物を対象とし、用途に応じて基準値※を定め、自動車、荷さばき車及びバイクにそれぞれ駐車施設の附置を義務づけ**、また、共同住宅については、基準値を住戸数の1/3とし、対象地区を限定し、自動車のみ附置義務台数を定めている。

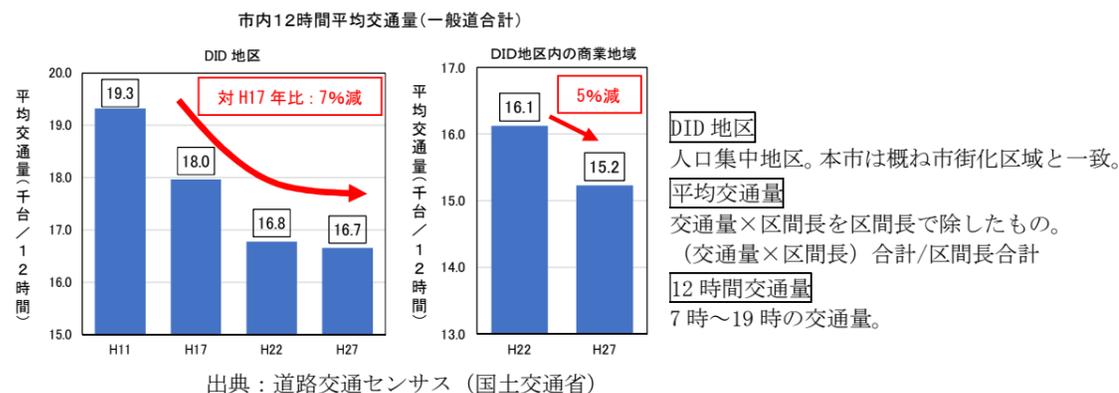
なお、駐車需要を生じさせる程度が将来にわたり特に低い等と見込まれるときは附置義務台数未滿とすることもできる(台数特例)。

※：建築物が対象地区内のどの場所に立地しても必ず発生するであろう駐車需要に応じた値。

2 現状・課題

自動車交通量を取り巻く環境変化等に対応するため、本市は平成22年に附置義務条例を改正し、減少傾向にある駐車需要に合った基準値に見直し、附置義務台数を緩和した。

その後、**国においては、「事務所」用途の駐車需要が低減傾向となっていることから、「標準駐車場条例」を改正(平成26年8月)し、建物用途の区分や基準値を見直したところである。**また、本市は人口が増え続けているものの、**市内DID地区及び商業地域の自動車交通量は減少傾向となっており、また駐車需要の実態に合った対応を図る必要がある。**



3 基本的な考え方

背景や現状・課題を踏まえ、次の通り対応を図る。

①建物用途に応じた基準の緩和

本市の附置義務条例を改正し、現状の駐車需要に応じて区分を分け、さらに、建物用途に応じた附置義務台数の緩和を行う。

②更なる検討の継続実施

拠点駅周辺において、延床面積の大きさほど駐車需要が発生しない場合には、現在「台数特例」を運用しているが、今後も地域特性や駐車需要を踏まえた駐車場施策の検討を進める。

また、荷さばき車及びバイク並びに共同住宅における自動車の附置義務基準については、引き続き動向を注視し、利用環境の変化に合わせた適切な運用を図る。

4 附置義務条例改正概要

(1) 改正のポイント

パーソントリップ調査等のデータを用いて**駐車需要等を算出し**、建物用途の一部細分化及び附置義務基準値の一部緩和を行う。

①建物用途の一部細分化

「駐車場整備地区等」において、「百貨店・事務所」用途に供する部分を「百貨店」及び「事務所」に細分化する。

②附置義務基準値の一部緩和

現在の駐車需要や利用実態等を踏まえ、附置義務の基準値を一部緩和する。

(2) 区分及び基準値の改正(案)

対象地区	駐車場整備地区※1 又は商業地域若しくは近隣商業地域			周辺地区等※2
建物用途	特定用途※3		非特定用途※4	特定用途
	百貨店その他の店舗又は事務所の用途に供する部分	百貨店その他の店舗又は事務所の用途に供する部分を除く	共同住宅、長屋、寄宿舎又は下宿の用途に供する部分を除く	
延床面積	特定用途+非特定用途(×0.75) 合計面積1,500㎡超			2,000㎡超
現行基準値	200㎡ につき1台	300㎡ につき1台	600㎡ につき1台	300㎡ につき1台

建物用途	特定用途			非特定用途	特定用途
	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	事務所の用途に供する部分	百貨店その他の店舗又は事務所の用途に供する部分を除く	共同住宅、長屋、寄宿舎又は下宿の用途に供する部分を除く	
延床面積	特定用途+非特定用途(×0.75) 合計面積1,500㎡超			特定用途+非特定用途(×0.75) 合計面積1,500㎡超	2,000㎡超
改定基準値	300㎡ につき1台	350㎡ につき1台		600㎡ につき1台	300㎡ につき1台

※1：本市は、昭和39年に川崎駅東口地区の88.4haを指定。

※2：第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、準工業地域、工業地域及び工業専用地域。

※3：特定用途(駐車場法施行令第18条)とは、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、待合、キャバレー、カフェ、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。

※4：非特定用途とは、住宅、学校、図書館、寺院、社会福祉施設等で、特定用途以外の全ての用途。

5 今後のスケジュール

条例改正	平成30年度							
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
	○まちづくり委員会報告							
		○市政だよりによるパブリックコメント周知						
		○パブリックコメント実施、意見反映手続等						
						○議会	○委員会 議案審査	
							○告示	
								○施行

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改正（案） に関する意見募集の実施結果について

1 概要

平成4年に制定した「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」について、これまでに取り組んできた駐車施策の成果を踏まえ、自動車交通を取り巻く様々な状況の変化に対応し、減少傾向にある駐車需要に合った附置義務基準値に見直しを行い、川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例の改正（案）について、市民の皆様の御意見を募集しました。

その結果、19通33件の御意見をいただきましたので、御意見の内容とそれに対する市の考え方を次のとおり公表します。

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の改正（案）に関する意見の募集について
意見の募集期間	平成30年5月1日（火）から平成30年5月31日（木）まで
意見の提出方法	電子メール、ファックス、郵送、持参
募集の周知方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市政だより（平成30年5月1日号） ・市ホームページ ・資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、支所・出張所、図書館、市民館、公文書館、まちづくり局交通政策室）
結果の公表方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページ ・資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、支所・出張所、図書館、市民館、公文書館、まちづくり局交通政策室）

3 結果の概要

意見提出数（意見件数）		19通（33件）
内 訳	電子メール	9通（13件）
	ファックス	3通（6件）
	郵送	0通（0件）
	持参	7通（14件）

4 御意見の内容と対応

【対応区分】

- A 御意見を踏まえ、改正案に反映させたもの
- B 改正案の趣旨に沿った意見であるもの
- C 御意見を踏まえ、今後の取組を進めていく上で参考とするもの
- D 改正案に対する質問、要望であり、市の考えを説明するもの
- E その他

項 目	A	B	C	D	E	計
1 附置義務基準値の改定について	0	13	0	1	0	14
2 附置義務制度全般について	0	0	11	7	0	15
3 その他	0	0	0	0	1	1
合 計	0	13	11	8	1	33

具体的な意見の内容と市の考え方

(1) 附置義務基準値の改定について (14件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	今回の改正で、特定用途の基準値が見直されて、店舗や事務所の附置義務台数が緩和されることは、駐車実態に合っていることや人口減少傾向であること、クルマ保有率が低下してきていること等から大変良い。(同類の意見他10件)	いただいた御意見は、改正の趣旨に沿ったものであるため、条例改正を行い、駐車需要に見合った駐車場施策を推進してまいります。	B
2	二酸化炭素排出量削減や地球温暖化対策等の方向性を踏まえ、自動車交通量の減少に伴う駐車場附置義務基準の緩和は必要。(同類の意見他1件)		
3	建物の用途の細分化については、「百貨店」及び「事務所」だけでなく、図書館やコミュニティセンターなどの「その他」を加えても良かったのではないかと考える。	いただいた御意見は、改正の趣旨に沿ったものであるため、条例改正を行い、駐車需要に見合った駐車場施策を推進してまいります。 なお、コミュニティセンターは「その他の特定用途」の区分に該当し、今回の改正の対象となります。 また、図書館は、「非特定用途」の区分に該当するものですが、「非特定用途」については、駐車需要の大きな変化はないことから、現行基準値にて運用を継続してまいります。	D

(2) 附置義務制度全般について (18件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	<p>今回対象ではないが、共同住宅の台数も減らしてほしい。駐車場の空きが長年続き、管理組合の運営に負担がかかっているマンションが多くある。外部へ貸し出しても借り手は見つからない。立体駐車場はメンテナンス費用もかかるため、必要以上の駐車場を維持管理することは重荷である。若い世代は車を所有せずシェアする傾向があり、車を持たない人が増えると考えられることから、共同住宅についても緩和してほしい。(同類の意見他2件)</p>	<p>共同住宅の附置義務基準値については、36㎡未満の住戸数について、2/3を適用除外にする緩和措置を運用しているところであり、引き続き附置義務制度の運用状況や市内の自動車交通環境の変化等を踏まえ、適切に対応してまいります。</p>	C
2	<p>荷さばき用については、路上での荷さばきにより快適な歩行や円滑な道路交通の確保の支障になっている状況があると思われるので、適切な運用を引き続きお願いしたい。</p>	<p>荷さばき用駐車施設は、特定用途の延床面積3,000㎡を超える建築物の新築、増築等の際に附置を義務付けています。また、小規模店舗の荷さばき駐車施設の附置については、敷地1,000㎡未満の建築計画について免除する運用を行っています。</p> <p>荷さばき車対策については、これまでに学識者、商業者、交通管理者等で構成する「川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会」の御意見を伺いながら取組を進めているところですが、今後も川崎駅周辺における取組や、市内の自動車交通環境の変化等を踏まえ、適切に対応してまいります。</p>	C
3	<p>荷さばき車の取り扱いについては、大規模建築物だけでなく、商店街の小規模店舗についてもエリアマネジメントの観点なども踏まえ、検討をお願いしたい。</p>	<p>荷さばき車対策については、これまでに学識者、商業者、交通管理者等で構成する「川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会」の御意見を伺いながら取組を進めているところですが、今後も川崎駅周辺における取組や、市内の自動車交通環境の変化等を踏まえ、適切に対応してまいります。</p>	
4	<p>横浜市との対比を考えた場合、今回の改定後の基準値は物足りない印象があり、最低限みなとみらい地区と同程度の400㎡/台か、それ以上の緩和基準にしたほうがよい。今後の企業進出や行政の姿勢に対する印象でさらに遅れをとってしまい、「川崎＝東京と横浜の間」というイメージが払拭</p>	<p>今回改定する附置義務基準値は、パーソントリップ調査や駐車実態調査等を基に算出したものです。</p> <p>事務所の附置義務基準値のさらなる緩和につきましては、改正後の附置義務制度の運用状況も踏まえ、適切に対応してまいります。</p>	C

	<p>されないのでは、と考える。どこの都市よりも先進的、積極的な姿勢を示すことにより、事務所ビル進出の活性化や企業誘致の促進を進めていくことが必要と考える。</p>		
5	<p>単なる緩和のみならず、基準以上に設置した場合には、何かしらのインセンティブを認めることも有効ではないかと思われる。条例改正前の旧基準で既設置事務所において、改定後の新基準が適用されることはもちろん、駐車施設以外の他への転用利用が難しい場合の税務上、建築関係法令上の配慮を検討してほしい。</p>	<p>駐車施設の附置義務制度は、駐車需要を発生させる建築物の建築主に対し、建築物の規模に応じて必ず発生するであろう駐車施設の設置を義務付ける制度であります。</p> <p>また、既設事務所等の駐車施設の他の用途への転用については、附置義務条例の変更の届出を行うことで改正後の基準値を適用することができるため、建築主等が必要に応じて、空きスペースを有効活用できるように今回の改正内容について、十分周知してまいります。</p>	D
6	<p>今後は需要ありきの附置台数を「義務」として課すのではなく、より緩やかな目標値にすることや、自動車利用削減の取り組みに対して附置台数を削減できるようにする、駐車場を自転車駐輪場や広場等へ転換を進めるなど、中心市街地の土地を有効活用できる制度に改めることを要望する。</p> <p>また、過剰な駐車場を自転車駐輪場やシェアサイクル施設、広場等へ転換を促進するよう働きかけを行うことを要望する。</p>	<p>附置義務制度は駐車需要を発生させる建築物の建築主に対し、建築物の規模に応じて必ず発生するであろう駐車施設の設置を義務付けるものであり、建築物の新築、増築等に対しては、一定の附置義務基準が必要と考えます。</p> <p>附置義務制度の運用では、建築物の新築、増築等に際し、個別の駐車需要や周辺の交通環境を踏まえ、附置義務台数を減じる特例の措置を適用する運用をしています。</p> <p>また、既存建築物の駐車施設については、附置義務条例の届出の変更を行うことで、改正後の基準値を適用することができることから、土地の有効活用に資するものと考えます。</p>	D

7	<p>パーソントリップ調査や道路交通センサスなどの定期的に行われている調査だけでは間隔が開く、局地的な傾向を見づらいといった課題もあることから、今回改定の対象となる大規模商業施設や事務所については、施設利用者の交通手段および駐車施設の利用状況等の実態調査を定期的を実施するとともに、市に報告する仕組みを設けるなど、今後の的確な計画立案および柔軟な制度運用をするための仕組みづくりを要望する。</p>	<p>適切な駐車需要に基づく駐車場施策を推進するため、今後も附置義務制度の改正等にあたり、実態調査を行い、駐車場利用等の実態を把握し、適切に対応してまいります。</p>	C
8	<p>大規模な建築物になるほど駐車実態と乖離する傾向などがあることから、大規模な建築物の延床面積低減率の緩和や適用用途の見直し、特定用途の細分化を検討すべき。</p>	<p>基準のさらなる緩和等につきましては、改正後の附置義務制度の運用状況や駐車実態を踏まえ、適切に対応してまいります。</p>	C
9	<p>主要駅周辺においては、市内一律の基準ではなく、立地や用途に応じた柔軟な運用や緩和が必要。（同類の意見他3件）</p>	<p>今回の附置義務基準値の改定は、駐車実態等を踏まえ、適切な駐車需要に基づく駐車場施策を推進するために実施するものです。</p> <p>附置義務制度の運用においては、建築物の新築、増築等に際し、個別の駐車需要や周辺の交通環境を踏まえ、附置義務台数を減じる特例の措置を適用して運用しているところ です。</p>	D
10	<p>電車やバスの利用が多くなるよう鉄道駅直近の街の中では駐車場削減策を進めるべき。</p>		
11	<p>カーシェアリングの促進、カーシェアリングを併用する計画などはもっと緩和してもよいのではないか。（同類の意見他1件）</p>	<p>平成27年4月からカーシェアリング制度を導入する共同住宅の建築計画について、附置義務台数の算定の基礎となる住宅の計画戸数の1/5を適用除外にする措置を実施しています。</p> <p>カーシェアリングを導入する建築計画の附置義務台数のさらなる緩和につきましては、今後の社会動</p>	C

		向や附置義務制度の運用状況を踏まえ、適切に対応してまいります。	
12	人口減少社会の到来を迎え、今後自動車交通量は減少することが推測される。すでに駐車場施策においても「量から質へ」の転換が進んでいると思うが、駐車需要に見合う、安全で利用者が使いやすい駐車場の整備の指導をお願いします。	今後も引き続き自動車交通環境の変化に対応し、駐車需要に見合った駐車場施策を推進してまいります。	C

(3) その他(1件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	車いす用駐車スペースの確保に影響がないよう運用をお願いしたい。	バリアフリー法、福祉のまちづくり条例の車いす用駐車施設整備の施策と連携して、適切な駐車施設の確保に努めてまいります。	E

5 今後の予定

寄せられた御意見は、概ね改正案の趣旨に沿ったもののほか、今後の駐車場施策の参考とする御意見であったことから、当改正案のとおり、条例案を取りまとめます。

- ・平成30年 9月 平成30年第3回定例会に条例案として提出
- ・平成30年10月 公布
- ・平成30年11月 施行

6 お問い合わせ

川崎市まちづくり局交通政策室

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地 明治安田生命ビル6階

電話：044-200-2032 FAX：044-200-3970

メールアドレス：50kousei@city.kawasaki.jp