

建築・都市整備・道路委員会  
令和7年3月11日  
都市整備局

## 駐車場附置義務制度の見直しに向けた取組について

# 1 報告の趣旨

---

駐車場法では、地方自治体が都市の状況に応じて駐車場の附置義務を定めることができるとされています。

横浜市では、モータリゼーションの進展を背景に、昭和38年に駐車場条例を制定し、駐車場の附置を義務付けています。



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。

改定予定の都市計画マスタープランにおいても、時代の変化や社会のニーズを捉えた規制の緩和を掲げており、駐車場附置義務制度の見直しを進めていくこととしました。

## 2 「附置義務制度」について

### (1) 概要

路上駐車<sup>の</sup>解消や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を新築、増築又は用途変更する場合に、建築主に対して敷地内への駐車場の附置を義務付ける制度です。

### (2) 適用対象（乗用車） ※荷捌き、自動二輪は別途規定

駐車場整備地区※<sup>1</sup>などの特定の地区において、店舗や事務所などの特定の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	駐車場整備地区 又は 商業地域・近隣商業地域	左記以外 (第一種・第二種低層住居専用地域と 市街化調整区域を除く)
対象床面積 (対象建物)	<b>特定用途</b> ※ <sup>2</sup> の床面積(m <sup>2</sup> ) + <b>特定用途以外 (住宅系を除く)</b> の床面積×0.5(m <sup>2</sup> )	<b>特定用途</b> ※ <sup>2</sup> の床面積(m <sup>2</sup> )
適用面積	1,000m <sup>2</sup> 超	2,000m <sup>2</sup> 超

※<sup>1</sup> 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-北・南駅周辺の2地区]／戸塚駅周辺／上大岡駅周辺)

※<sup>2</sup> **特定用途**：百貨店その他店舗・事務所・倉庫・ホテル・飲食店、病院等

## 2 「附置義務制度」について

### (3) 原単位（乗用車） ※荷捌き、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ます。

対象床面積を原単位で除した値が附置義務台数となります。

建物用途		原単位	
		駐車場整備地区 又は 商業地域・近隣商業地域	左記以外 (第一種・第二種低層住居専用 地域と市街化調整区域を除く)
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、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
特定用途以外 (住宅系を除く)		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

$6,100\text{㎡} \div 200\text{㎡} = 30.5 \Rightarrow$  附置義務台数：31台 (⇔事務所の場合だと25台)

## 2 「附置義務制度」について

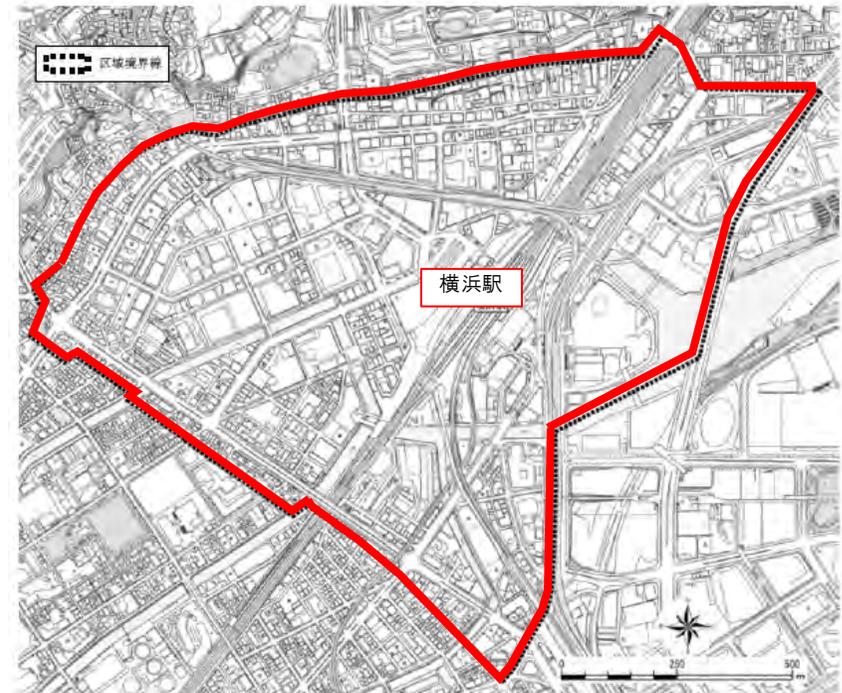
### (4) 隔地の特例

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、設置できない場合や、設置することが相応しくない場合に、建築敷地  
からおおむね300メートル以内に隔地化が特例的に認められる制度です。

#### 【隔地の特例を適用できるケース】

- ・ 交通規制等により駐車場出入口を設置できない場合
- ・ 敷地面積が狭小かつ附置義務台数が僅少の場合
- ・ 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のある場合(路線指定や区域指定)

など



まちづくりルールと整合させる  
必要のある場合の区域指定例

### 3 「附置義務制度」見直しの主な背景

#### (1) 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。

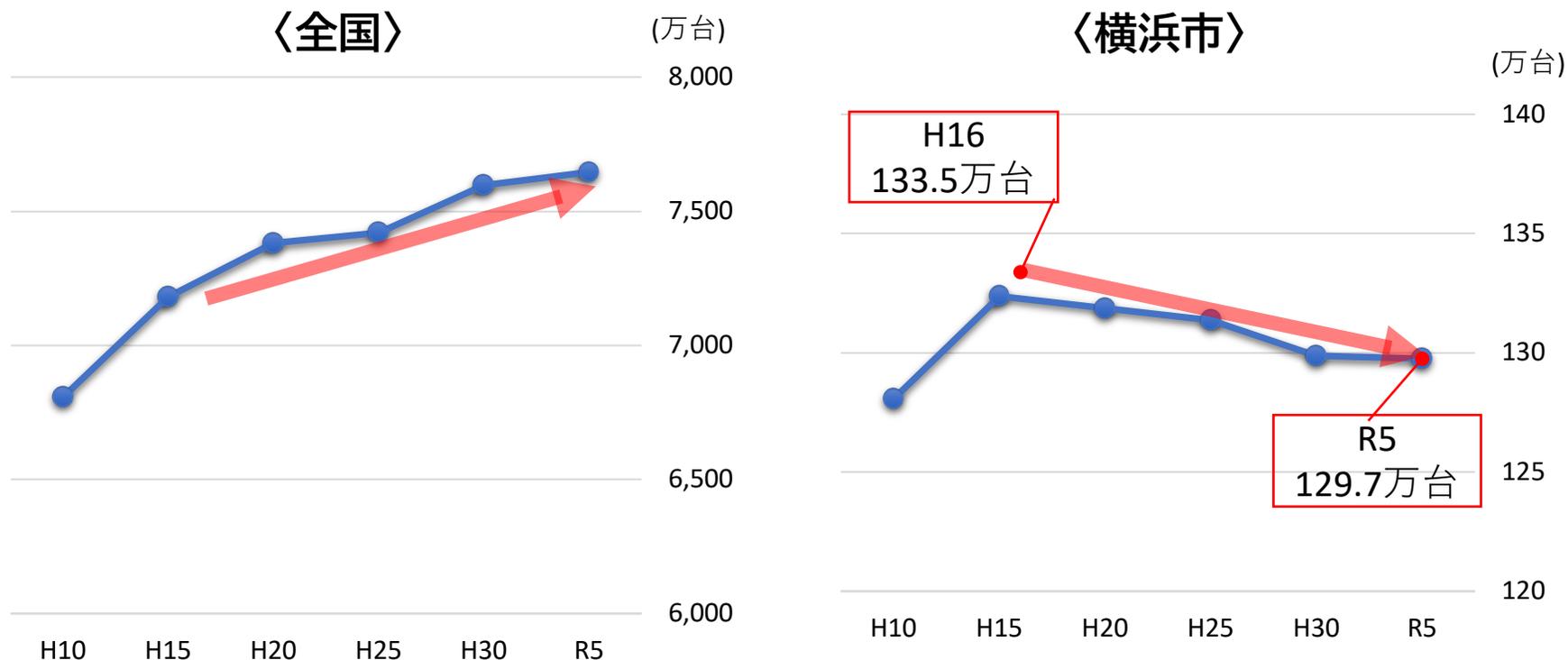


図 自動車保有台数の推移(乗用+貨物用)(軽自動車含む)

(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

#### (2) 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。

また、都心臨海部（中区、西区）における自動車分担率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。

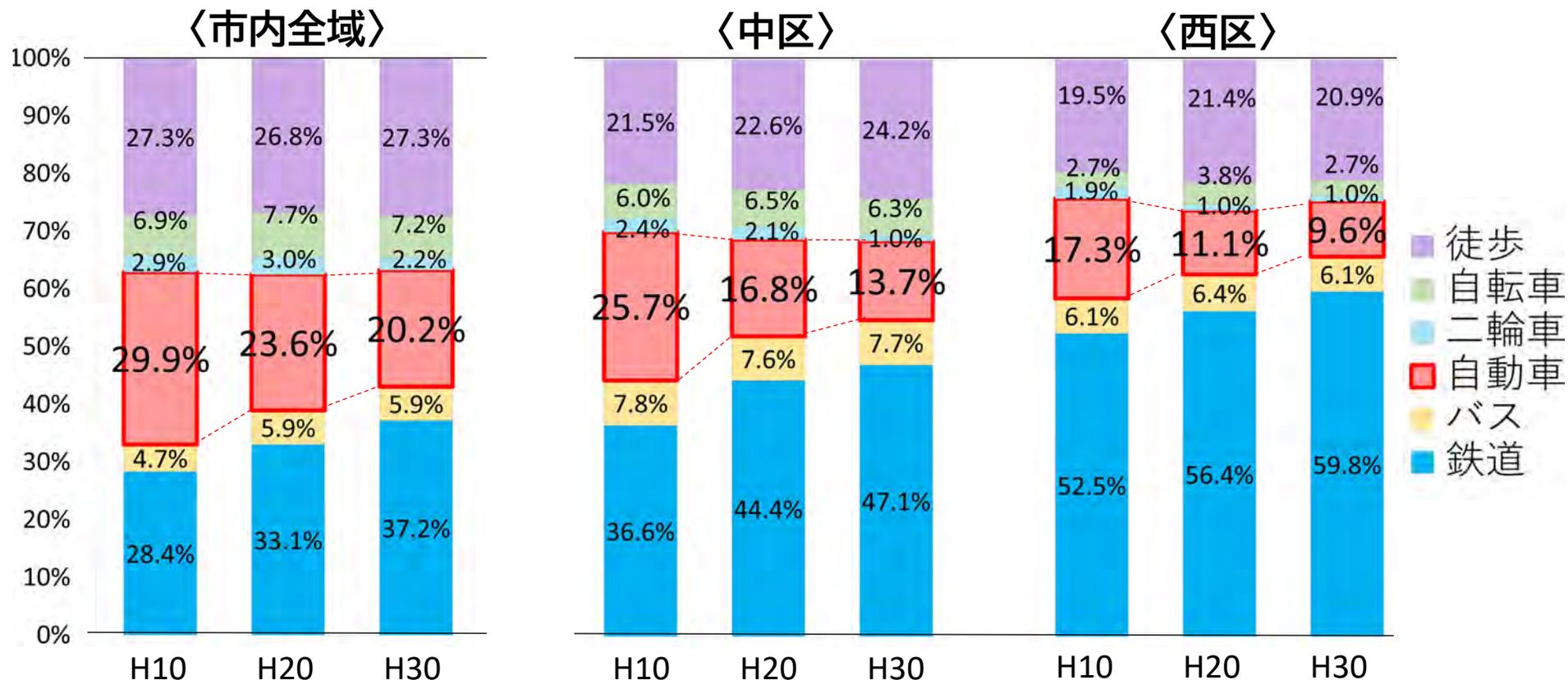
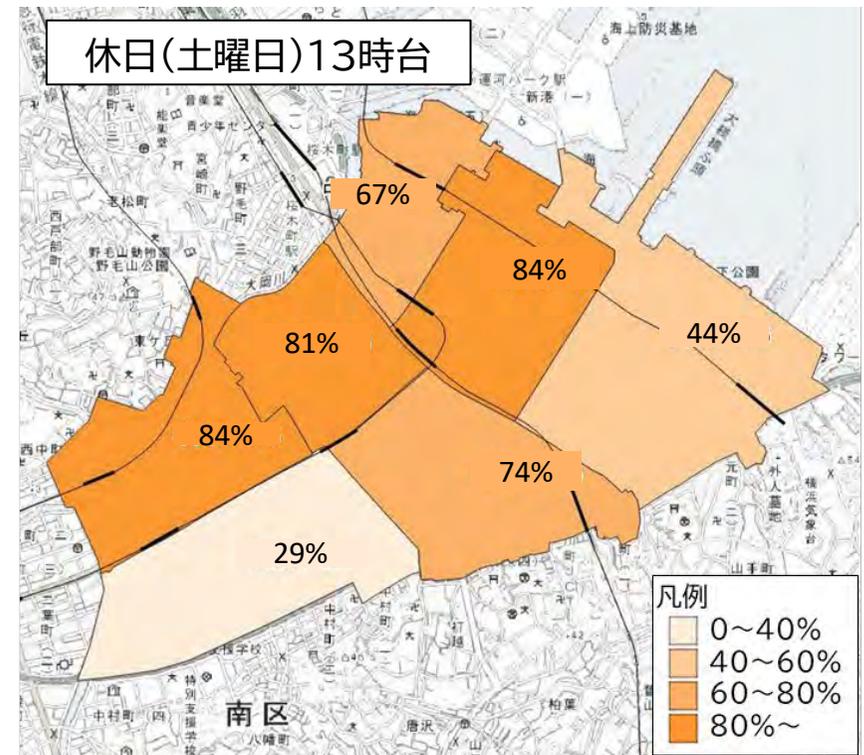
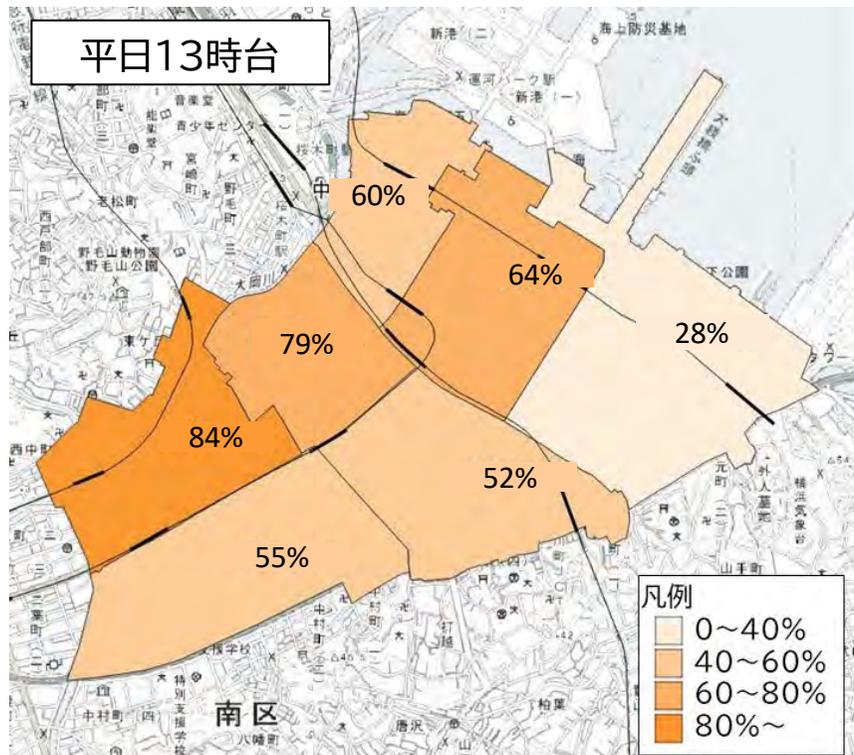


図 代表交通手段分担率の推移  
(資料: 東京都市圏パーソントリップ調査より作成)

# 4 これまでの取組

## (1) 利用状況調査

関内・関外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あることを確認しました。 ※利用率：地区内の駐車台数（=来街車両）を駐車マスの総数で除した値



【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】  
令和6年9月3日(火)、9月7日(土)実施、抽出率約27%による抽出調査  
調査対象:路外駐車場(附置義務駐車場を含む)のうち一般公共の用に供する駐車場

# 4 これまでの取組

## (2) 有識者等による懇談会の実施

### 開催概要

第1回 令和6年10月28日 議題「現状の駐車場政策について」  
第2回 令和7年1月22日 議題「今後の駐車場政策について」

### 委員

学識経験者、交通管理者、駐車場事業関係者、  
ビル事業関係者、道路管理者、都市交通行政(市)

### 主な意見・要望

- ・ 駐車場の稼働率の低下に苦慮している。
- ・ 附置台数確保策として導入している機械式駐車場は維持管理や運営面でビル経営・機能更新の障害になっている。
- ・ 真に必要な駐車場を求める制度に改めていくべき。
- ・ 優先駐車区画など時代の要請に応じた駐車区画の整備を推進していくべき。
- ・ 規制緩和に向けた前向きな検討をお願いしたい。



## 5 「附置義務制度」見直しの視点と対応の方向

### 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

### 対応の方向

- ・ 附置義務の適用対象となる建築物の床面積の緩和
- ・ 附置義務台数の算定基準である原単位の緩和
- ・ 附置義務駐車場の隔地化を認める基準の緩和 など

時代の変化に対応した附置義務制度となるよう  
見直しを進めていきます

## 6 今後のスケジュール（予定）

