

# 「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する 条例の改正について」

千葉市都市局都市部都市計画課 山田 陽介

## 1. はじめに

千葉市では、当時のモータリゼーションの進展に伴う駐車場不足に対応するために、昭和46年4月に「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を駐車場法の規定に基づくいわゆる附置義務条例として制定し、これまで建築物の建築に伴う駐車場整備を推進してきた。

一方、人口や自動車所有率の減少・民間駐車場や公共交通の充実による駐車場の需給量の変化や自動車車両の規格の変化等といった様々な状況が変わってきており、これらを踏まえて、条例の大規模改正を行ったため、本稿ではその概要について説明する。

## 2. 千葉市の概況

本市は、縄文の古来より豊かな自然環境に恵まれ、鎌倉時代の興隆から交通の要衝としての繁栄を経て、大正10年(1921年)に市制を施行し、約98万の市民が生活する東京圏有数の大都市に成長している。千葉市は東京湾の湾奥部に面し、千葉県ほぼ中央部、東京都心部から東に約40kmに位置しており、成田国際空港及び木更津市(東京湾アクアラインの接岸地)からそれぞれ約30kmの距離にある。(図一)また、鉄道や幹線道路の結節点として、県内交通の要衝となっている。



図一 千葉市の位置

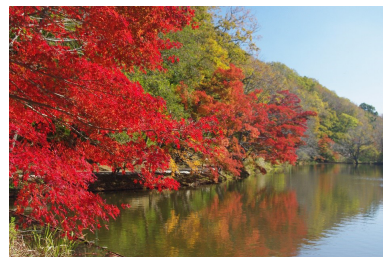
市域面積は約272km<sup>2</sup>で、地形は花見川や都川、鹿島川などの河川によって刻まれた低地と台地、東京湾沿いに広がる約34km<sup>2</sup>の埋立地に大別され、全体的に平坦な地形のため、都市の成長とともに市街化が進んだが、内陸部には緑豊かな自然環境が残されており、また延長約42kmに及ぶ海岸線や13の河川を擁するなど、大都市でありながら緑と水辺に恵まれていることが特長である。(写真一・写真二)



写真一 市街地を走るモノレール

一方、人口は今後減少に転じ、世帯数は今後も増加する見通しだが、令和12年(2030年)にはピークを迎える見通しとなっている。

そのような中、本市では令和5年度を開始年度とする新たな千葉市基本計画を策定し、10年後に目指すべき未来の千葉市の姿を「みんなが輝く 都市と自然の織りな



写真二 泉自然公園

す・千葉市」と定め、全市域で千葉市の礎である豊かな緑と水辺と共生し、多様な経済活動や人々の暮らしが、地域にあった生活サービスや最適化された公共交通サービスなどに支えられて営まれることで、人口減少や少子高齢化が進行しても安心して暮らし続けられる「千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現を目指している。

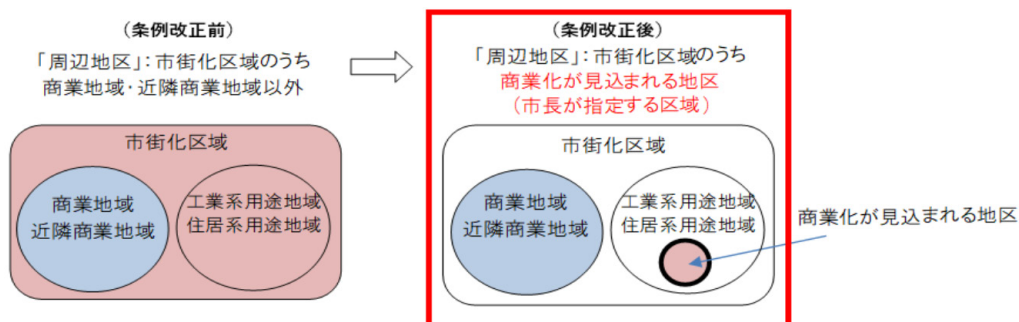
### 3. 条例の主な改正内容

今回の条例改正にあたっては、条例制定後50年近く経過した間に生じている駐車場需要の変化等といった状況の変化に対応した見直しを行うとともに、居心地が良く歩きたくなるまちなかの実現といった本市のまちづくりとの整合が図られた駐車場整備を推進するため、主に以下の7点の改正を行った。

#### (1) 附置義務の対象区域の見直し

改正前の条例では、本市の駐車場不足に対応するために、市街化区域全域を対象として附置義務を課していた。今回の改正にあたり、附置義務で設置した商業・近隣商業地域(商業系用途地域)以外の駐車場を調べたところ、約85%が附置義務台数より多い駐車場を整備していた。一方、工場等では、オートメーション化等により附置義務台数分のみしか整備していない施設がある。このことから、商業系用途地域以外の箇所は、附置義務を課さなくても、十分に整備されることや各施設に応じて適切な駐車場の整備となるよう附置義務対象区域から除外する。

商業系用途地域は、商業機能が充実した地域等の特性から自動車交通の集中が考えられ、今後も駐車需要に応じた適切な駐車場を確保する必要があることから、引き続き附置義務の対象区域とする。また、商業系用途地域でなくとも商業系用途地域に変更が見込まれるような地区については、市長が地区を指定することにより附置義務の対象とすることとした。(図一2)



図一2 対象区域の変更

#### (2) 附置義務台数(原単位)の見直し

附置義務を課す駐車場台数の基準数値となる原単位(m<sup>2</sup>/台)は、条例制定時から変更しておらず、駐車場の利用実態等を考慮しこの原単位の適正化の検討を行った。

千葉市における附置義務駐車場やその他一般の駐車場において実施した利用実態調査等の結果をもとに、概ね2割程度駐車場台数を削減できると判断し、附置義務の原単位も概ね2割程度削減されるように変更した。(図一3)

(条例改正前)		概ね2割の緩和	(条例改正後)	
建築物の種類	附置義務台数		建築物の種類	附置義務台数(案)
A特定用途 (店舗・事業所)	$(A延床面積-1,500\text{m}^2) \div 200\text{m}^2$ (台)	→	A特定用途 (店舗・事業所)	$(A延床面積-1,500\text{m}^2) \div 250\text{m}^2$ (台)
B非特定用途 (住居等)	$(B延床面積-3,000\text{m}^2) \div 300\text{m}^2$ (台)		B非特定用途 (住居等)	$(B延床面積-3,000\text{m}^2) \div 350\text{m}^2$ (台)
AとBの併用	$(A延床面積+B延床面積) \times 2/3 - 1,500\text{m}^2 \div 200\text{m}^2$ (台)		AとBの併用	$(A延床面積 \times 7/5 + B延床面積 - 3,000\text{m}^2) \div 350\text{m}^2$ (台) 又は $(A延床面積-1,500\text{m}^2) \div 250\text{m}^2$ (台) のうち駐車場台数が大きいほう

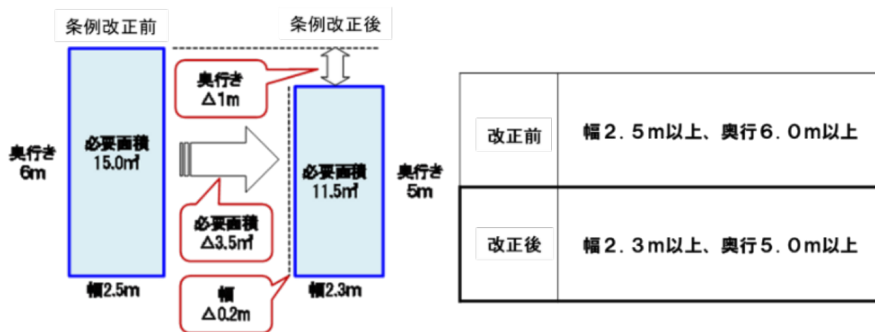
図—3 原単位の変更

なお、既存の建物で附置義務が課されている場合は、新条例への適用(後述の荷さばき・自動二輪も対象となる)の手続きをすることで附置義務台数を減らすことができ、駐車場から別の用途に利用転換が可能となる。

### (3) 駐車マスの大きさ等の見直し

自動車の大きさについては、条例制定の昭和46年から状況が変化しており、軽車両の開発や自動車の小型化が進んでいることから、現在市場に出回る車両の大半が、改正前の条例で規定する奥行6mを必要としていない。

このことから、駐車マスの大きさは、必要最低限度の大きさとして、2.5m×6mから2.3m×5mに変更を行った。(駐車場設計・施工指針における「普通乗用車」の駐車マスの大きさから「小型乗用車」の駐車マスの大きさに変更)(図—4)



図—4 駐車マスの大きさの変更

なお、この駐車マスの大きさは、必要最低限の大きさであるため、駐車場を利用する施設の状況等を考慮し、設置する駐車マスの大きさ等を決定することを求めている。例えば、大型の車両の駐車や車いす使用者等が乗降できるように、一部の駐車マスの大きさを条例で定める規模以上にすること等の対応が考えられる。

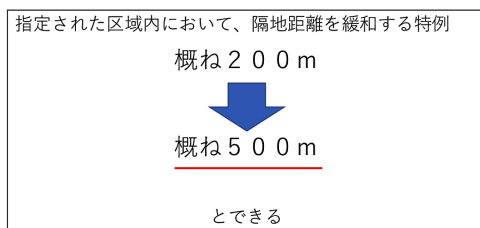
また、自動車の出入口、車路の幅員などの基準については、条例では「自動車を安全に駐車させ、かつ、円滑に出入りさせること」としており、別途定める技術基準を満たすように設計するよう求めている。

#### (4)地域を限定した隔地駐車場までの距離の緩和制度の創設

附置義務駐車場は、建築物の敷地内に設置することが原則だが、場合によっては敷地外の駐車場を附置義務駐車場とすることができる。これを隔地駐車場という。改正前の条例では、建築物から隔地駐車場までの距離(以下、「隔地距離」という)を概ね200mとしていた。

まちづくり等と連動し隔地駐車場を活用した駐車場の配置適正化は、国土交通省でも求められていることである。これを踏まえて、本市において、重点的に市街地の整備を推進すべき地域でもあり、県都にふさわしい土地利用の増進、実現を図ろうとしている場において、隔地距離の緩和を認める必要があることから、隔地距離の緩和制度(指定された区域内において、隔地距離を概ね500mまで緩和)を創設した。(図—5)この特例を活用し隔地駐車場を積極的に認めることにより、さらにこの特例を受けるためには何らかの公共交通等利用促進措置を講ずるという条件をつけることによって、まちなかへの自動車流入を抑制し、自動車中心からひと中心のまちづくりにも寄与する。

令和5年6月時点で、千葉駅周辺において特例を受けることができる区域を指定している。



図—5 隔地距離の特例

#### (5)公共交通等利用促進措置による附置義務台数の緩和制度の創設

前述している市の目指す自動車中心からひと中心のまちづくり・居心地が良く歩きたくなるまちづくりの実現に向け、特に駅前においては歩行者と自動車の錯綜を防ぐために、自動車の流入を抑える必要がある。このため、市街地の中心部へのマイカー流入を抑制し、建築物の駐車需要の低減が図られるような公共交通等の利用を促進させる取り組みに対して、学識経験者の意見等を踏まえて取り組みに応じ、附置義務台数の緩和ができる制度を創設した。(図—6)

一般的に考えられるハード整備の3項目については、取り組みに対する緩和率等の上限を設定しているが、民間事業者の自由な発想により、適切かつ効果的な取り組みの実施を見込んで、その他の公共交通等利用促進措置に関する提案内容に関する制限は設定していない。なお、附置義務台数の緩和は最大30%までとしている。

		項目	緩和率
利用促進措置等の例	ハード整備	充電可能なシェアサイクルポートの整備 (5台以上のポートの整備)	最大5% (附置義務台数の減免は最大10台まで)
		公共交通待合施設の整備 (全天候型対応以外)	10%(5%)
		鉄道駅への連絡通路等整備	15%
項目以外のハード整備、ソフト事業の提案内容により、 <u>最大30%まで附置義務台数を緩和</u> (緩和率は学識経験者等の意見を踏まえ決定)			

図—6 附置義務台数の緩和の特例

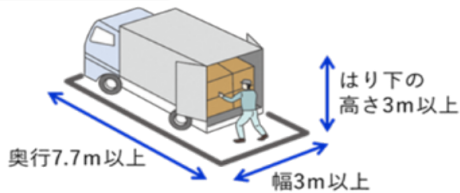


(6)荷さばき駐車場の附置の義務化

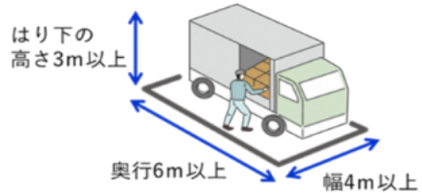
路上駐車に関する実態調査結果では、路上荷さばきが行われている実態が見受けられ、自動車の走行と歩行者の通行を妨げているため、荷さばき需要が高い建築物に対して、今回新たに荷さばき駐車場の設置を義務化した。(図一7)

対象建築物	特定用途の延べ面積の合計が 2,000㎡ を超えるもの	
設置台数	百貨店その他店舗及び倉庫の床面積の合計	2,500㎡ までごとに1台
	上記以外の特定用途の床面積の合計	5,500㎡ までごとに1台
駐車スペース	3. 0m×7. 7m以上、はり下高さ 3. 0m以上 又は 4. 0m×6. 0m以上、はり下高さ 3. 0m以上 (下図参照)	
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隔地駐車場を認める。</li> <li>・ 四輪自動車の附置義務台数に含むことができる (内数扱い)。</li> <li>・ 敷地面積が1,000㎡を下回るものは対象外</li> </ul>	

【後部で荷さばき】



【側面で荷さばき】



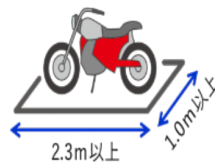
図一7 荷さばき駐車場の義務化

なお、附置義務を課す台数は最大5台としており、狭小敷地に関する建築物への配慮を行い、敷地面積が1000㎡を下回る場合は、対象外としている。また、荷さばき用の駐車マスについては、後部で荷さばきする場合と側面で荷さばきする場合の2種類を規定しており、どちらの適用を受けるかは事業者の判断となる。

(7)自動二輪車駐車場の附置の義務化

全国的にもいえることだが、千葉市においても自動二輪車を駐車できる駐車場が四輪自動車に比べて少なく、関係団体から自動二輪車駐車場の設置義務化といった要望が出ていることもあり、駐車需要が高い一定の規模以上の建築物に対して、自動二輪車駐車場の設置を義務化した。(図一8)

対象建築物	特定用途の延べ面積の合計が 1,500㎡ を超えるもの	
設置台数	百貨店その他店舗の床面積の合計	3,000㎡ までごとに1台
	上記以外の特定用途の床面積の合計	8,000㎡ までごとに1台
駐車スペース	1. 0m×2. 3m以上 (下図参照)	
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隔地駐車場を認める。</li> <li>・ 駐車台数を5で除して得た台数は、四輪自動車の附置義務台数に含むことができる</li> </ul>	



図一8 自動二輪車駐車場の義務化

#### 4. おわりに

今回の駐車場条例改正に伴い、事業者の方に適切に制度の理解が得られるように新たに「駐車場附置義務条例の手引き」の作成を行った。こちらについては、市HPにも掲載されているので、ご参照いただきたい。(図—9)



図—9  
「駐車場附置義務条例の手引き」QRコード

また、今回本市における駐車場の利用実態等の把握や将来予測を行った上で、条例制定後初の大規模改正を行った。しかし、駐車場の供給量や需要量等といった今後の社会情勢の変化により将来的に現状からの予測と乖離する要素もあるため、今回の条例改正後も本市における駐車場利用実態を定期的に把握・分析を行い、必要に応じて原単位を含めた制度の見直しを行っていく必要があると考える。

最後に、駐車場は単に車を止める場所といった機能だけでなく、人と自動車をつなぐ交通結節点として都市を構築する重要な交通施設であり、今後はまちづくりと連携した駐車場施策の展開が特に重要であると考えている。そのためにも、駐車場事業者の皆様と一層の連携を図り、行政と民間の適切な役割分担のもと、本市の持続可能で魅力あるまちづくりの推進をしていきたい。