

平成 2 8 年度 第 1 回 広島市自転車等駐車対策協議会 説明資料

- 駐輪場
 - I 広島市の自転車施策に関する計画の位置づけ P 1
 - II 駐輪環境の現状と課題について P 2
 - III 自転車利用実態調査結果と基準の見直しについて P 4

- 駐車場
 - I 駐車環境の現状について P 5
 - II 駐車場実態調査結果と基準の見直しについて P 6

- 連動した見直しによる建物設置者への負担軽減効果について P 8

I 広島市の自転車施策に関する計画の位置づけ

広島市都市計画マスタープラン（平成25年8月）

都市づくりの目標 「世界に誇れる『まち』広島」

都市づくりの目標を実現するための土台として、公共交通等で連携された「集約型都市構造」への転換をめざします。

「集約型都市構造」とは、“市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に、居住機能、医療・福祉等の生活サービス機能などを集積させる都市構造”であり、高齢者をはじめとする住民が過度に自家用車に頼ることなく生活できる都市をめざすものです。

広島市自転車都市づくり推進計画（平成25年6月策定）

自転車都市づくりの理念

自転車で安全・快適に移動することで市民や来訪者が各地域内の様々な地域資源や機能を享受できるよう、自転車のネットワークを構築し、環境にやさしく、健康増進にも寄与するなど様々な便益をもたらす「自転車」を生かしたまちづくり（自転車都市づくり）を推進します。

自転車施策の4本柱

様々なニーズに応じた施策に取り組むため、基本方針を念頭に置きつつ、通勤、通学、買物、観光などの利用場面に着目したニーズを抽出し、抽出したニーズから具体的な取組を体系的に整理するため、自転車施策の4本柱を設定

「自転車」を生かしたまちづくり

基本方針

利用場面に着目したニーズの抽出

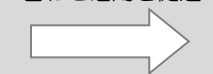
走行空間整備
くはしるく

まちづくりの視点を持った自転車の利用環境整備

駐輪場整備
くとめるく

ルール・マナーの遵守
くまもるく

利用環境の向上に
合わせ活用を促進



相互に作用



利用増に合わせ新た
な利用環境を整備

活用促進
くいかすく

地域の魅力づくりや観光
振興への自転車の活用

広島市景観計画（平成26年7月）

景観計画の理念

世界に誇れる「まち」の実現に向けて、広島歴史・文化を伝える魅力的な資源や豊かな水と緑に囲まれた自然を生かした個性的で魅力ある景観づくりを進め、美しく品のある都市景観を創出します。

公共施設及び景観重要公共施設の整備方針等

道路の整備方針

以下の整備方針に基づき景観形成の基調となる美しい道路空間を形成します。

ア 周辺景観に配慮した道路構造物の整備に取り組みます。

イ 街路樹等による道路緑化に努めます。

ウ 放置自転車等の解消に取り組みます。

エ 計画的な電線類の地中化に取り組みます。

オ 公共サイン等については、色彩等の統一や集約化に努めるなどの周辺景観との調和やユニバーサルデザインに配慮したものとします。

カ 施設等の適切な維持管理により良好な景観の維持に努めます。

Ⅱ 駐輪環境の現状と課題について

1 現状と課題

都心部においては、買物目的など短時間の駐輪需要だけでなく、通勤・通学など長時間の駐輪需要にも十分な対応ができておらず、更なる駐輪スペースの確保が必要な状況にある。

(1) 駐輪場の需給状況及び駐輪場整備の利用者ニーズ

① 需給状況

都心部の放置規制区域周辺においては、駐輪場は概ね充足してきているが、駐輪場圏域ごとに見ればバラツキがある。

【紙屋町・八丁堀周辺地区における駐輪場需給バランス】

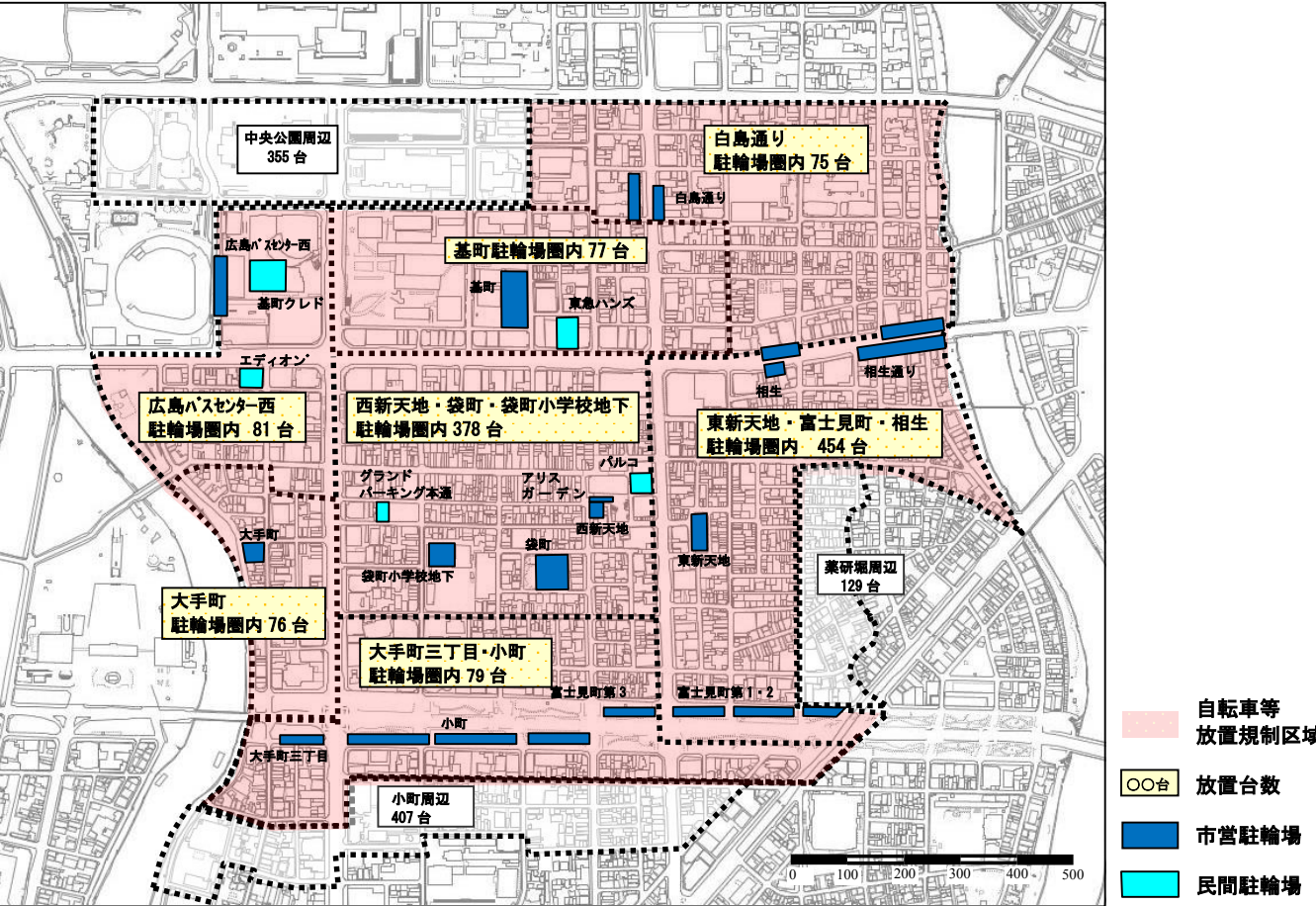
区 分	台 数
駐輪需要 A (都心部の自転車等の総数)	9,767 台
駐輪場利用台数	7,656 台
市営駐輪場(民間路上駐輪場を含む)	6,405 台
民間駐輪場	1,251 台
放置台数	2,111 台
放置規制区域内	1,220 台
放置規制区域周辺	891 台
駐輪場の収容台数 B	9,710 台
市営駐輪場(民間路上駐輪場を含む)	6,954 台
民間駐輪場	2,756 台
需要／供給 A／B×100%	100.6%

【各駐輪場圏ごとの駐輪場需給バランス】

平成 28 年 5 月 19 日調査

区 分	圏内の駐輪場	需要／供給
広島バスセンター西 基町	広島バスセンター西 基町クレド、エディオン	77.9%
基町駐輪場圏内	基町、東急ハンズ	115.3% (不足)
白島通り駐輪場圏内	白島通り	135.2% (不足)
大手町駐輪場圏内	大手町	130.3% (不足)
西新天地・袋町・袋町小学校地下 駐輪場圏内	西新天地、袋町小学校地下、袋町 グランドパーキング本通り、パルコ	108.1% (不足)
東新天地・富士見町・相生 駐輪場圏内	東新天地、富士見町、相生、相生通り	101.0% (不足)
大手町三丁目・小町駐輪場圏内	大手町三丁目、小町	82.5%

【参考】紙屋町・八丁堀周辺地区における自転車の放置台数

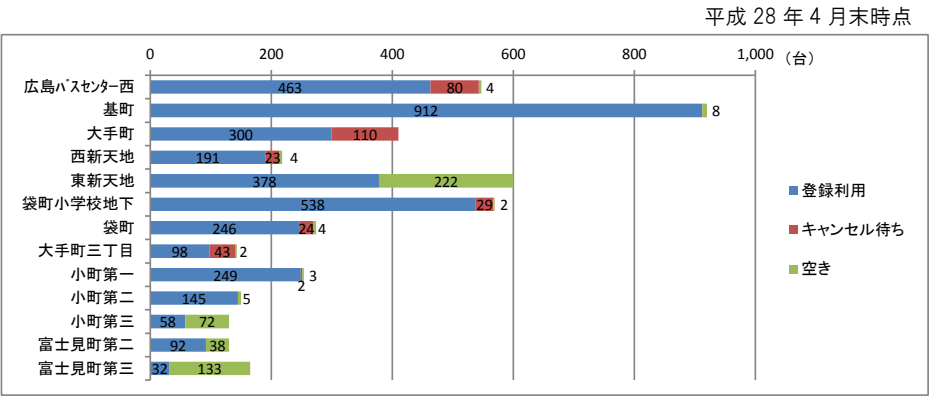


調査日時:平成 28 年 5 月19 日(木)17時

② 利用状況

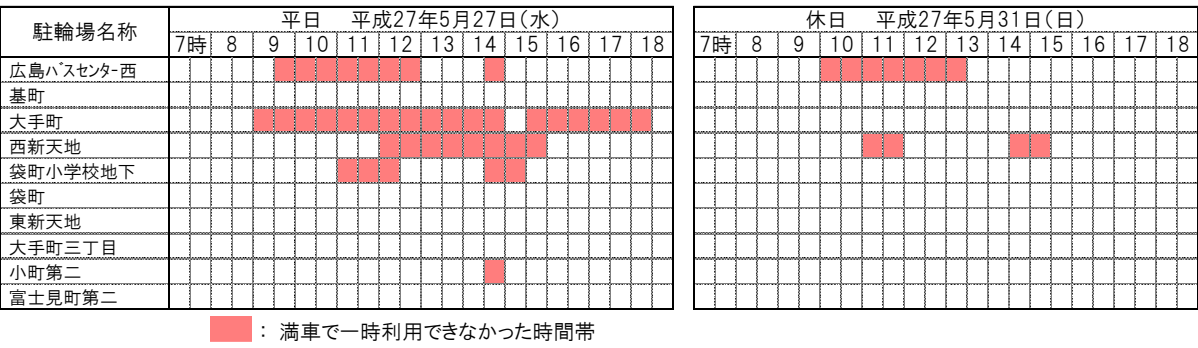
・登録利用

多くの駐輪場で「登録利用のキャンセル待ち」が発生している



・一時利用

利便性の高い駐輪場では、平日昼間の時間帯は満車の状態が慢性化している

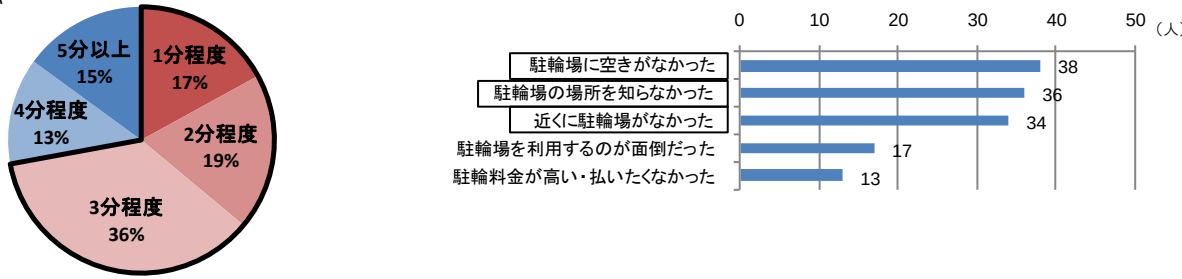


(2) 自転車利用者の駐輪場整備に関するニーズ (平成 24 年 7 月アンケート調査より)

利用者は、できるだけ目的地に近い駐輪場が欲しいとの意向が強い。

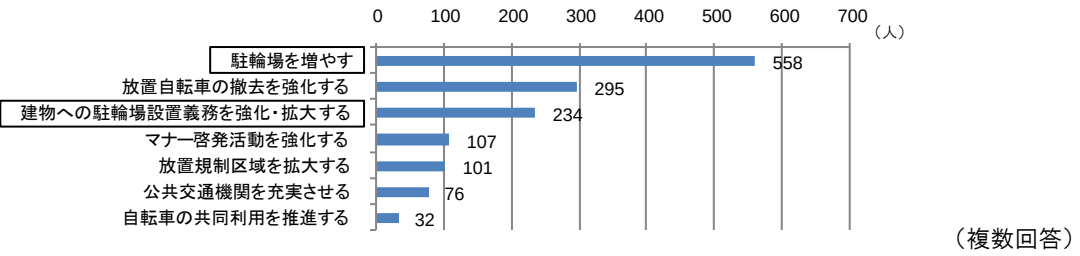
●自転車の放置に関する意識調査 (対象：自転車を放置し撤去された方)

- ① 目的地から徒歩何分以内であれば駐輪場を利用するか
- ② 駐輪場を利用しなかった理由



● 駐輪場利用者のニーズ (対象：紙屋町八丁堀周辺及び主要駅周辺の有料駐輪場利用者)

- ・ 放置自転車を無くすための方策は何か



2 今後の対応策

- 都心部においては、市営駐輪場及び民間駐輪場の整備が進展し、収容台数としてはほぼ駐輪需要を満たす規模となっている。
- しかしながら、そうした状況にもかかわらず、未だに多くの自転車が放置されている状況を踏まえると、今後は、利用者がより使いやすい駐輪場を確保する必要があると考えられる。
- このため、今後は、
 - ① 利用の少ない既存の駐輪場の利便性向上
 - ② 利用者のニーズに即した利便性の高い駐輪スペースの確保に取り組む。

【放置自転車の解消に向けた具体的な取組】

(1) 既存駐輪場の有効活用（利便性向上）

既存駐輪場の有効活用により自転車利用者の利便性を向上させ、放置自転車発生の解消を図る。

区分	取組項目	取組の内容	これまでの取組	今後の取組
1	市営駐車場での自動二輪車受入拡大	・市営駐車場で自動二輪車を受け入れることで、市営駐輪場での自転車収容能力を向上	平成25年度から基町駐車場で受入開始	他の市営駐車場への拡大を検討
2	駐輪場満空情報の提供	・駐輪場の空き情報や位置情報を効率よく提供することで利用者の利便性を向上	Facebook を活用し、一部で実施	満空情報システムの導入を検討
3	市営駐輪場の機能向上	・老朽の著しい設備等の更新 ・地下式駐輪場への自転車用搬送コンベアの新設	設備更新は随時実施	機能向上についても順次実施
4	柔軟な料金体系の導入検討	・短時間無料・時間料金制導入 ・利便性に応じた駐輪料金の見直し	本市が整備する民間事業者の路上駐輪場で実施	継続実施（追加整備を含む）
			—	指定管理者選定に合わせた導入検討
5	街頭指導及び事務所等への訪問指導	・駐輪指導員による放置自転車に対する街頭指導の実施 ・従業者・利用者が自転車を放置していると思われる事業所に対し訪問指導 ・駐輪場利用の指導	実施	継続実施 市営駐輪場だけでなく、民間駐輪場を含め利用を指導
6	放置規制区域内での放置自転車撤去	・放置規制区域内での放置自転車の即時撤去	実施	継続実施

(2) 自転車利用者ニーズに対応した施策の展開

利用者はできるだけ目的地に近い駐輪場を利用したいというニーズが強いため、駐輪場の分散化を図りながら、新たな整備を進める必要がある。

区分	取組項目		取組の内容	これまでの取組	今後の取組
1	市営駐輪場の整備		・市営駐車場の転用などによる大規模駐輪場整備 ・鉄道駅等での乗り換え需要に対応する駐輪場整備	平和大通り沿いの路上駐車場などを駐輪場に転用	需要を踏まえ転用等による整備促進
2	民間駐輪場	駐輪場附置義務	・基準と実態を確認し、必要があれば適正な基準に改正	現状の分析、実態調査の実施	基準見直し検討
3		路上駐輪場	・広幅員歩道において民間事業者が路上駐輪場を整備	平成26年7月に整備実績有	現在、国道54号（平和大通り～国道2号）で検討中。今後も候補地を選定、整備を促進
4		整備費助成	・事業者や商業者等による駐輪場整備や駐車場から駐輪場への転換を促進するため、整備費の一部を助成 〔対象経費又は標準整備費の3分の2を補助〕	平成26年9月に整備実績有	新たな広報活動を展開

【参考 広島市の駐輪場附置義務条例（現行）】

- 適用地区：「近隣商業地域」又は「商業地域」
- 附置義務基準：

対象用途	対象施設規模	駐輪場整備基準
百貨店、スーパーマーケット	400㎡を超えるもの	20㎡ごとに1台
銀行	500㎡を超えるもの	25㎡ごとに1台
遊技場	300㎡を超えるもの	15㎡ごとに1台
専修学校、各種学校	400㎡を超えるもの	20㎡ごとに1台

Ⅲ 自転車利用実態調査結果と基準の見直しについて

1 駐輪場附置義務制度

本市では、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づき、大量の駐輪需要を生じさせる施設の設置者に対して必要な駐輪場の設置に努めるよう求め、一定規模を超える百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場及び専修学校に対しては附置義務を課している。

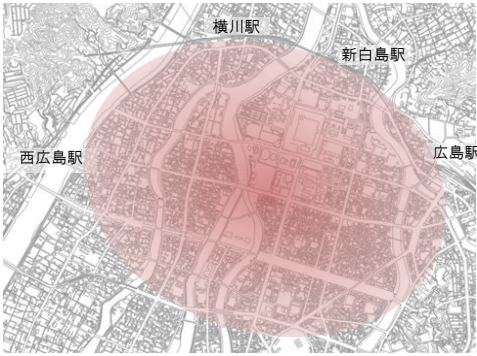
2 放置自転車の状況調査

(1) 調査内容

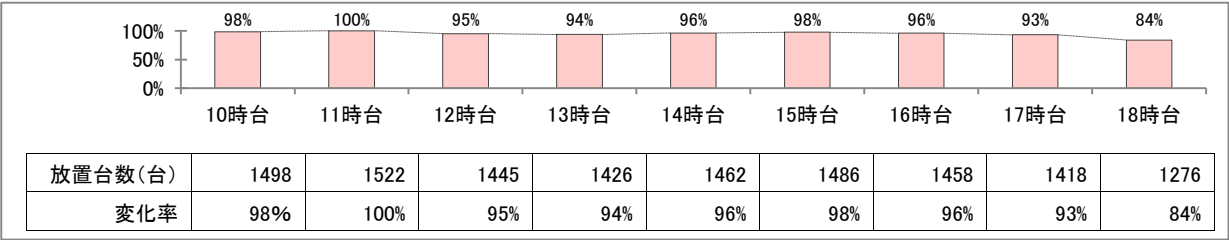
- ① 調査範囲：デルタ市街地内の放置自転車の多い範囲
- ② 調査対象：調査エリアに駐輪された放置自転車等（自転車、原付、二輪車）
- ③ 調査日時：平日 10～18 時台（1 時間ごとにカウント）

(2) 調査結果

日中の放置自転車の台数は 1,400～1,500 台で、時間帯別の放置台数の変化はわずかであった。



▲調査範囲



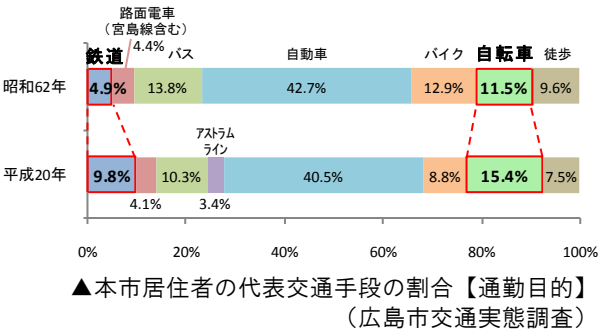
▲調査対象エリアの放置自転車等の駐輪状況

(3) 分析

放置自転車の台数が、1 日を通じて変化が少なかったという調査結果から、こうした放置は通勤目的の利用者によるものが多くを占めていると考えられる。

この状況を「広島市交通実態調査」により別の角度から分析すると、鉄道や自転車を利用して通勤している割合が、昭和 62 年と比べ大きく増加しており、郊外部から都心部へ通勤する際に、ＪＲで広島駅や横川駅などの交通結節点まで来て、そこからの移動は、自転車を利用する通勤者が増えてきているものと考えられる。

こうした状況を鑑みると、自転車通勤者による路上放置を解消するには、「事務所」にも駐輪場を整備する必要があると考えられる。



3 駐輪場必要台数の把握

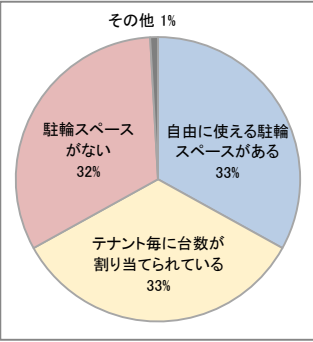
駐輪場整備の必要性が確認された「事務所」に対して、必要な駐輪場規模のアンケート調査を行った。

(1) 調査内容

調査対象：調査範囲に存する事務所に入居するテナント
アンケート配布件数：535 件
アンケート回収件数：227 件（回収率 42%）

(2) 分析

事務所の駐輪スペースについての回答は、駐輪スペースがなかったり、テナント毎に台数が決められていたりすることが多く、事務所で十分な駐輪スペースが確保されていない実態が明らかになった。



(3) 駐輪需要に対応する事務室面積の算出

駐輪場を有する事務所に入居するテナント（事務室面積：27,300 ㎡）における従業員の通勤自転車等台数（292 台）に基づき、1 台当たりの事務室面積を求めた。

$$27,300 \text{ ㎡} \text{（事務室面積の合計）} \div 292 \text{ 台} \text{（従業員の通勤自転車等台数）} = \underline{93.5 \text{ ㎡/台}}$$

4 附置義務基準の見直し案及びその効果

(1) 附置義務基準の見直し案

- 基準案
- ① 対象用途の追加：「事務所」
 - ② 整備基準：対象面積 100 ㎡ごとに 1 台
 - ③ 対象となる施設の規模：対象面積が 2,000 ㎡を超えるもの
 - ④ 適用地区：「近隣商業地域」又は「商業地域」
 - ⑤ 緩和措置：対象面積が 5,000 ㎡を超える場合、5,000 ㎡を超える部分は 1/2 に低減して算定

【理由】

- ① 対象用途の追加
前述の 2 (3) のとおり、放置自転車は通勤目的によるものが多く、駐輪需要を発生させている「事務所」にも駐輪場整備の責任がある。
- ② 整備基準
・ 前述の 3 (3) のとおり、需要に対応する駐輪場台数の規模は、事務所面積 93.5 ㎡ごとに 1 台となる。
また、本市の現行基準や国の標準条例では、整備基準を 5 ㎡ごとに区切っており、区切りよくすると 100 ㎡ごとに 1 台となる。
・ 他都市の状況をみると対象面積 100 ㎡ごとに 1 台を整備基準と設定しているところが多い。
- ③ 対象となる施設の規模
・ 附置義務対象施設は、法で「大量の駐車需要を生じさせる施設」とされ、一定規模以上のものには基準を設ける必要がある。
・ 【国の通達】「（自転車等）駐車場の設置は、駐車需要が 20 台以上と算定される場合に義務付けることとするのが適当である」
・ 現在、広島市を含めた政令指定都市の多く（駐輪場附置義務条例をもつ 17 都市のうち 14 都市）が「整備基準×20 台」に相当する面積を対象となる施設の規模として設定している。

【他都市の状況（附置義務基準）】

政令市	対象となる施設の規模	駐輪場整備基準
福岡市	対象面積が1,400㎡を超えるもの	対象面積 70㎡ごとに1台
仙台市・静岡市・熊本市	対象面積が2,000㎡を超えるもの	対象面積100㎡ごとに1台
他の政令市（12都市）	事務所を対象としていない	—

④ 適用地区及び緩和措置

現行の「事務所」以外の対象用途との均衡を図るため。

(2) 効果

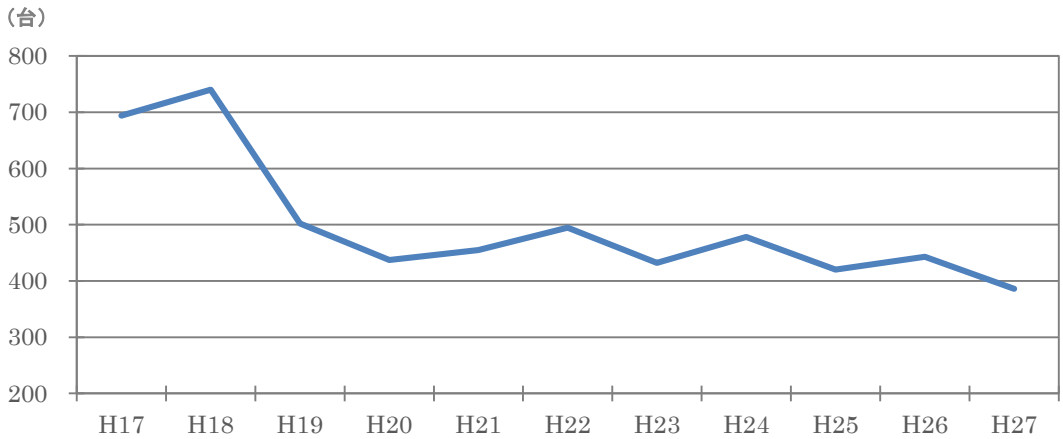
新たに「事務所」を附置義務の対象に追加することにより、「事務所」用途の、建物が建て替わるごとに、目的地のすぐそばに利用しやすい駐輪場が整備される等、駐輪場の分散配置を図ることができる。

I 駐車環境の現状について

1 違法駐車傾向について

本市においては、人口の増加、市街地の拡大、建築物の大型高層化等に伴い、路上駐車が社会的な問題となってきたことから、駐車場整備地区内における市営駐車場の整備をはじめ、駐車場附置義務制度による民間駐車場の整備促進など積極的な駐車場施策の展開を図ってきた。

その結果、近年は、駐車場の整備が促進され、また、平成18年の道路交通法改正に伴う違法駐車取締り強化などを受けて、路上駐車は減少傾向にある。



違法駐車台数(台)	694	740	502	437	455	495	432	478	420	443	386
違法駐車指数	93.8	100.0	67.8	59.1	61.5	66.9	58.4	64.6	56.8	59.9	52.2

- ・違法駐車指数＝平成18年6月1日法施行前の件数（平成18年2月20日）を指数100とした
- ・調査区域：城南通り。平和大通り、駅前通りと元安川、京橋川に囲まれる区域

▲広島市中心部地域における違法駐車台数

2 駐車場附置義務制度

駐車場附置義務制度は、駐車場法に基づき、大規模な建築物に起因して発生する駐車需要を受け入れるために、その建築物で義務として駐車場を確保するものである。

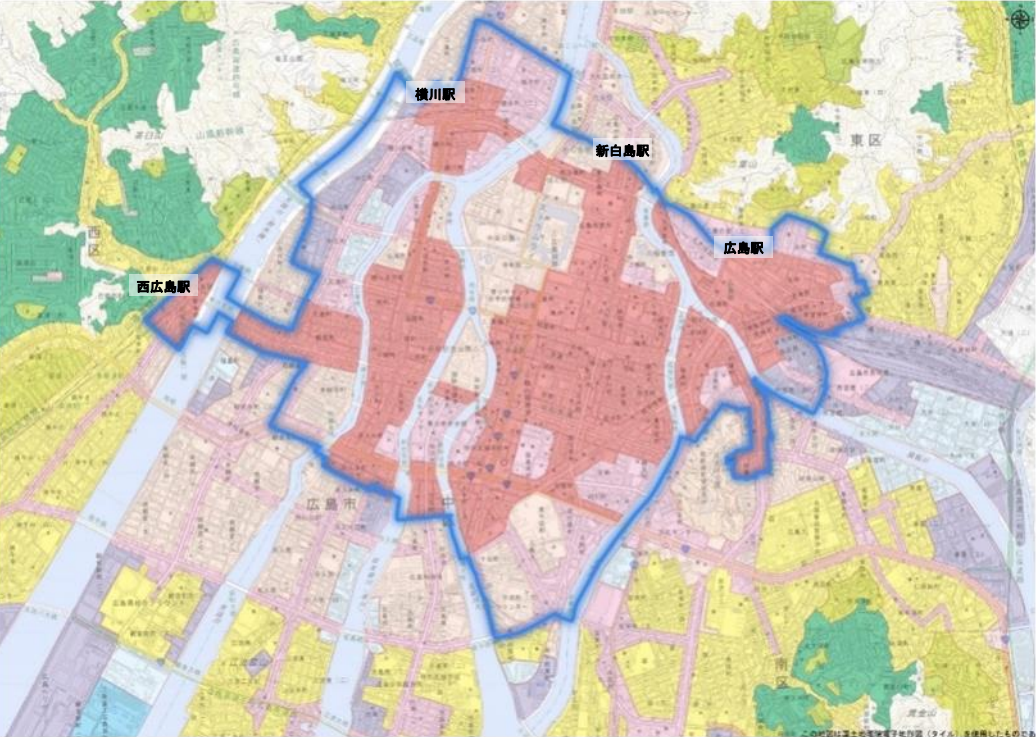
当該制度は、建築物の用途ごとに最低限発生する駐車需要に対応する駐車施設の附置を求める制度であり、地方公共団体が条例を定める際のひな型として国は「標準駐車場条例」を定めている。

本市では、国の標準条例に基づき、昭和43年に条例を定め、駐車場不足に対応するため、平成4年に整備基準の改正を行っている。

【国の標準条例（H26年8月改正）と広島市の条例における駐車場附置義務整備基準】

条例名	駐車場整備地区※ 又は 商業地域 もしくは 近隣商業地域 (床面積が1,500㎡以上)				周辺地区※ (床面積が2,000㎡以上)
	百貨店 その他の店舗	事務所	その他特定用途※	非特定用途※	特定用途
国の標準条例 (人口100万人以上)	200㎡ごとに1台	200⇒250㎡ごとに1台	250㎡ごとに1台	450㎡ごとに1台	250㎡ごとに1台
国の標準条例 (人口50～100万人)	150㎡ごとに1台	150⇒200㎡ごとに1台	200㎡ごとに1台	450㎡ごとに1台	200㎡ごとに1台
広島市の条例	150㎡ごとに1台	150㎡ごとに1台	250㎡ごとに1台	450㎡ごとに1台	250㎡ごとに1台

- ※駐車場整備地区…自動車交通が著しく輻輳する地区において、道路の効用を維持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域について、駐車施設の整備を促進すべき地区として都市計画に定めたもの。（範囲は下図のとおり）
- ※その他特定用途…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、ボウリング場、体育館、病院、卸売市場、倉庫及び工場。
- ※非特定用途…特定用途以外の用途。（住宅、神社、仏閣、各種学校など）
- ※周辺地区…駐車場整備地区を除く都市計画区域内のうち条例で定める地区。
広島市の条例は、市街化区域のうち、第一種低層住居専用地域及び第二種低層住居専用地域以外としている。



▲駐車場整備地区の範囲

Ⅱ 駐車場実態調査結果と基準の見直しについて

1 広島市内の駐車場の需給状況

(1) 調査概要

広島市内の「駐車場整備地区又は商業地域もしくは近隣商業地域」（以下、「駐車場整備地区等」）、および「周辺地区」において、「市営駐車場」、「届出駐車場」、「その他の一時利用駐車場」、「附置義務駐車場」を対象に、需給状況の調査を行った。

駐車場の種類		供給量調査	利用状況調査（需要調査）
市営駐車場		市保有データ	市保有データ
一時利用 駐車場	届出駐車場 (500㎡以上)	路外駐車場の届出台帳より (S43以降)	現地調査およびアンケート調査
	その他の 一時利用駐車場	現地調査	
附置義務駐車場		附置義務駐車場の届出台帳より (H5以降)	

▲駐車場需給状況の調査方法

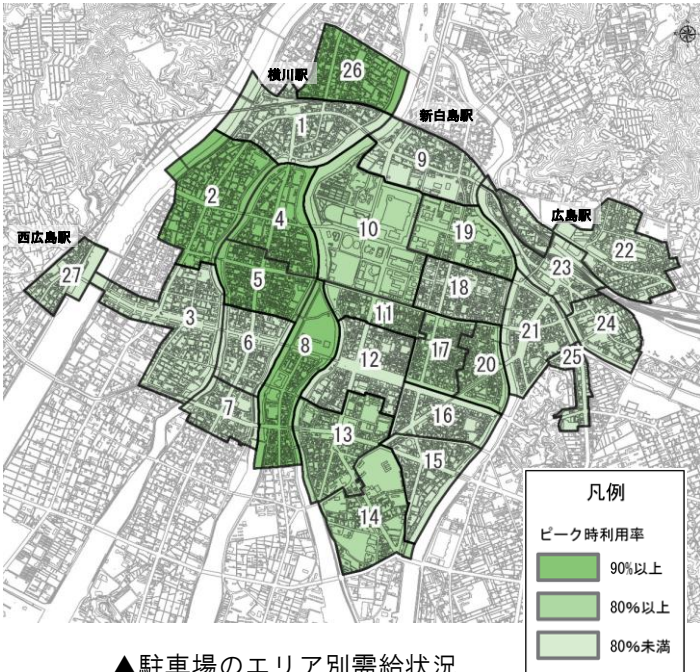
(2) 調査結果

- 全体の利用状況をみると、ピーク時利用率は76.0%となり、駐車場不足は生じていない。
- ピーク時利用率をみると、駐車場整備地区等では、「市営駐車場」が88.7%、一時利用駐車場のうち「届出駐車場」が77.4%、「その他の一時利用駐車場」が71.4%、「附置義務駐車場」が77.2%であり、「周辺地区の附置義務駐車場」が75.1%となっている。
- また、市内中心部の半数以上のエリアが80%未満となっているなど、駐車場整備が進み、駐車場所不足は概ね解消されているといえる。

【駐車場の種類別需給状況】平成28年1月時点

地区	駐車場の種類		供給量		利用状況
			箇所数	台数	ピーク時 利用率
駐車場 整備 地区等	市営駐車場		24 箇所	1,555 台	88.7%
	一時利用 駐車場	届出駐車場 (500㎡以上)	163 箇所	20,029 台	77.4%
		その他の 一時利用駐車場	1,379 箇所	15,581 台	71.4%
	附置義務 駐車場		728 箇所	51,908 台	77.2%
周辺 地区	附置義務 駐車場		216 箇所	40,311 台	75.1%
合 計			2,509 箇所	129,384 台	76.0%

ピーク時利用率は平日または休日の利用が高いほうの値に基づき算出



▲駐車場のエリア別需給状況（駐車場整備地区）

2 附置義務対象建物における駐車場の利用実態

(1) 検討方法（附置義務駐車場の利用実態調査）

検討にあたっては、概ね附置義務台数に近い駐車区画を整備（2倍以内）した駐車場を対象として利用実態の分析を行った。

(2) 分 析（利用実態調査結果）

(店 舗)

- 附置義務台数に対する利用割合は96.1%であり、整備基準は適正なものと考えられる。

(事務所)

- 附置義務台数に対する利用割合は65.2%であり、駐車需要と整備基準との間に乖離が生じてきている。

(その他特定、非特定、周辺地区における特定用途)

- 附置義務台数に対する利用割合は、「その他特定」が102.1%、「非特定用途」が99.2%、「周辺地区における特定用途」が100.9%であり、整備基準は適正なものと考えられる。

【附置義務駐車場の利用実態（附置義務台数に近い駐車区画を整備した箇所）】

平成28年1月時点

地区	駐車場の種類	供給量		利用状況				
		箇所数	台数	附置義務台数 (A)	実整備台数	ピーク時利用台数 (B)		利用割合 (B/A)
						平日	休日	
駐車場整備地区等	店 舗	43箇所	2,742台	30.5台	52.5台	26.3台	29.3台	96.1%
	事務所	52箇所	2,415台	43.7台	58.1台	28.5台	18.3台	65.2%
	その他特定	65箇所	2,957台	66.0台	85.9台	67.4台	43.5台	102.1%
	非特定	55箇所	699台	12.2台	18.4台	10.9台	12.1台	99.2%
周辺地区	特定用途	51箇所	1,990台	90.5台	104.3台	91.3台	42.0台	100.9%

※その他特定用途…映画館、飲食店、病院など

※非特定用途 …特定用途以外の用途。（住宅、神社、各種学校など）

- ・利用台数/義務台数は平日または休日の利用が高いほうの値に基づき算出
- ・複合用途内の店舗、事務所、その他特定、非特定用途を含む

3 附置義務基準の見直し（事務所）

- 基準案 ① 対象用途：「事務所」（現行どおり）
- ② 整備基準：対象面積 150 ㎡⇒250 ㎡ごとに 1 台 （現行基準より緩和）
- ③ 対象となる施設の規模：対象面積が 1, 500 ㎡を超えるもの （現行どおり）
- ④ 適用地区：「駐車場整備地区」又は「商業地域」もしくは「近隣商業地域」 （現行どおり）

【理由】

- ① 対象用途：「事務所」
- 前述の 3（2）に示したとおり、「事務所」については、利用割合が 65. 2％となっており、駐車需要と整備基準の間に乖離が生じている。
- ② 整備基準：対象面積 150 ㎡⇒250 ㎡ごとに 1 台 （現行基準より緩和）
- 現行基準の利用割合（65. 2％）に基づき、適正な利用が図られる整備基準を求める。

$$150 \text{ ㎡/台（現行の基準値）} \div 65. 2\% \text{（現在の附置義務台数に対する利用状況）} = 230. 1 \text{ ㎡/台} \Rightarrow \underline{250 \text{ ㎡/台}}$$

※ なお、整備基準の設定にあたっては、本市の現行基準や国の標準条例において、50 ㎡毎に基準値を区切ってきたこれまでの取扱を勘案して 250 ㎡/台とする。

〔他都市の状況（附置義務基準）〕（人口 100 万人以上の政令市）

政令市	駐車場整備基準 (H28 年 10 月現在)	備 考
札幌市、仙台市、さいたま市、 川崎市、名古屋市	200 ㎡ごとに1 台	
横浜市	250 ㎡ごとに1 台	横浜市 は H28. 2 に見直し（200 ㎡⇒250 ㎡）
福岡市	300 ㎡ごとに1 台	
京都市、大阪市、神戸市	350 ㎡ごとに1 台	神戸市 は H27. 3 に見直し（300 ㎡⇒350 ㎡）

連動した見直しによる建物設置者への負担軽減効果について

1 基準の改正案

(1) 駐輪場

新たに「事務所」を附置義務対象に追加する。

対象用途	対象施設規模	現行基準	改正案
百貨店、スーパーマーケット	400 ㎡超	20 ㎡ごとに 1 台	(同左)
銀行	500 ㎡超	25 ㎡ごとに 1 台	(同左)
遊技場	300 ㎡超	15 ㎡ごとに 1 台	(同左)
専修学校、各種学校	400 ㎡超	20 ㎡ごとに 1 台	(同左)
事務所	2,000 ㎡超	—	100 ㎡ごとに 1 台

(2) 駐車場

事務所の整備基準を緩和する。

対象用途	対象施設規模	現行基準	改正案
店舗	1,500 ㎡超	150 ㎡ごとに 1 台	(同左)
事務所			250 ㎡ごとに 1 台
その他特定用途 (病院、飲食店、映画館など)		250 ㎡ごとに 1 台	(同左)
非特定用途 (住宅、神社、各種学校など)	2,000 ㎡超	450 ㎡ごとに 1 台	(同左)

2 連動した見直しに伴う設置者負担の軽減効果

(1) 検証

駐輪場及び駐車場の各附置義務基準を同時に改正した場合の軽減効果は下表のとおりである。

【事務所の延床面積別の軽減効果】

延床面積 (事務室面積)	(参考) 建物規模の 目安	附置義務基準 (改正前)			附置義務基準 (改正後)			差 (B-A)
		駐車場 (150 ㎡/台)	駐輪場 (基準なし)	計 (A)	駐車場 (250 ㎡/台)	駐輪場 (100 ㎡/台)	計 (B)	
2,400 ㎡ (2,040 ㎡)	市役所本庁舎 約 1 層分	100 ㎡ (8 台)	— ㎡ (— 台)	100 ㎡	63 ㎡ (5 台)	23 ㎡ (20 台)	86 ㎡	△14 ㎡
3,100 ㎡ (2,635 ㎡)	—	188 ㎡ (15 台)	— ㎡ (— 台)	188 ㎡	113 ㎡ (9 台)	30 ㎡ (26 台)	143 ㎡	△45 ㎡
5,800 ㎡ (4,930 ㎡)	西区役所庁舎 (地上 4 階)	489 ㎡ (39 台)	— ㎡ (— 台)	489 ㎡	289 ㎡ (23 台)	56 ㎡ (49 台)	345 ㎡	△144 ㎡
11,500 ㎡ (9,775 ㎡)	中区役所庁舎 (地上 7 階、 地下 1 階)	929 ㎡ (74 台)	— ㎡ (— 台)	929 ㎡	565 ㎡ (45 台)	83 ㎡ (73 台)	648 ㎡	△281 ㎡

・駐輪場附置台数算定用のレンタル比 (事務室面積／延床面積) は 85% とする。(一般的には 65～85%)

・設定サイズ：駐車場 12.55 ㎡/台、駐輪場 1.14 ㎡/台

(2) まとめ

このように、2 つの附置義務の「連動した基準の見直し」により、駐車場の適正な整備及び駐輪場の増設を図ることが、「施設規模にかかわらず設置者の負担を増やすことなく」できる。