

特集・車社会を考える④

# 住宅地における駐車場の確保とその取り組み

## ① 共同住宅等の駐車場の確保について

谷垣弘行 鷺森寿明

本年四月一日から「横浜市共同住宅等の駐車場確保に関する指導基準」を施行した。共同住宅には駐車場を確保することが必要であるという観点から、その確保を促進するために、建築物を規制する立場から駐車場確保に向けた方策を講じたものである。しかし、建築物の規制には駐車場の確保を阻害しかねない要素もある。共同住宅の駐車場確保に関する施策について述べ、駐車場を設置しようとする場合の建築基準法上の問題点等についても触れる。

### 一 問題とその背景

路上駐車については、従来から度々問題となっており、都心のみならず、郊外でも問題となっている。昭和六十二年度の建築確認・許可に係る市長への手紙・陳情等二百五十件余りのうち約七割で駐車場の問題が取り上げられていた。また、新聞紙上でもことあることに取り上げられている。路上駐車により交通障害が生じ、さ

① 共同住宅等の駐車場の確保について  
② 住宅地における駐車場設置への取り組み

- 一 問題とその背景
- 二 従来の対応とその問題点
- 三 指導基準の制定の必要性・制定までの経緯
- 四 調査の実施
- 五 基準の検討
- 六 指導基準の概要
- 七 他都市の状況
- 八 指導基準の適用実績
- 九 駐車場設置に際しての建築基準法上の問題
- 十 今後の課題

らに環境上の問題が拡大しつつあるのである。このような問題の背景には、モータリゼーションと共同住宅の増加がある。

自家用乗用車に限ってみると、その保有率（自家用乗用車登録台数／世帯数）は、昭和三十年代に一〇％程度だったが、昭和五十年代には、三七・九％、六十一年度には五九％に達している。一方、共同住宅戸数が全住宅数に占める割合は、住宅統計調査によれば、昭和三十年代後半の二〇％代から、五十八年の四八％へと

増加しており、また、六十二年度の全新築住宅の七一%が共同住宅となっており、共同住宅の比重はますます高まっている。共同住宅は、敷地の面積に対して、より多くの世帯が居住し、しかも、駐車場の後からの設置は難しく、問題を抱えていると言える。

## 二——従来の対応とその問題点

このような状況に対して、従来、共同住宅の駐車場について行政はどのように対応してきただろうか。

法律としては、(1)駐車場法(昭和三十二年制定)、(2)自動車の保管場所の確保に関する法律(昭和三十七年制定)、(3)道路交通法などがある。本市においては、(1)に基づく駐車場条例を制定しているが、共同住宅については、一定の地域で基本的に延べ面積三千㎡を超える三百㎡につき一台の設置を義務づけている。このほか、(4)開発許可制度が適用される場合には戸数の四〇%以上、(5)一団地認定が行われる場合には三〇%又は四〇%以上、(6)「ワンルーム形式集合建築物に関する指導基準」が適用される場合には二〇%以上の駐車場の確保を指導して来た。

しかし、これらの規制は、その適用範囲の狭さ、基準の低さ、実効性の不十分さ等の問題を

含んでいる。

(1)の駐車場法は、その目的を「都市における自動車の駐車のための施設の整備に必要事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与すること」と規定しているが、車の所有者に駐車場の確保を義務付けるといよりは、大規模商業業務施設等により発生する自動車交通を処理することを狙いとしており、共同住宅については、基本的には、駐車場整備地区・商業地域・近隣商業地域では、延べ面積三千㎡を超える場合に付置を義務付けられるが、それ以外の場合は付置を義務付けられない。(2)の「自動車の保管場所の確保に関する法律」については、自動車の保管場所を建築物に付随して確保させるのではなく、しかも自動車の登録時点での確保なので、その担保制には疑問がある。(3)の「道路交通法」については、管轄の県警には多くの苦情が寄せられていると思われるが、路上の駐車を禁止し得るだけで、駐車場の設置・確保による最終的解決は期待できない。(4)〜(6)のその他の規制は、その適用範囲については効果を上げてはいるが、建築行為全体から見れば、限られた範囲しか対象としていない。

## 三——指導基準の制定の必要性和制定までの経緯

路上駐車をその禁止のみによって無くすることは難しく、駐車場を確保したうえで、路上の車をこれに追い込んで行く必要がある。

このためには、現行の法体系上は、駐車場法及び駐車場条例の改正によって、延べ面積三千㎡以下の共同住宅にも駐車場設置を義務付けることがすっきりした形だと考えられるが、現実には、容易ではない。

そこで、問題の改善には、共同住宅一般について、駐車場設置を独自に義務化する必要があると考えられた。一九八六年(昭和六十一年)秋、マンションの駐車場についての検討が指示され、都市計画局の都心部駐車場及び駐車場条例の検討委員会と情報交換をしながら内部検討を始めた。翌87年に駐車場設置の実態の把握と適正確保量の検討調査を行い翌88年に実施に向けた検討を行い、本年四月の施行に至ったのである。

## 四——調査の実施

新たな基準を作成するにあたり、市内の共同住宅の駐車場設置及び居住者の自動車保有の実

態の調査と適正な駐車場の確保量について委託調査を行った。

実態調査は、市内の共同住宅にアンケートを直接送付して行った。市内の共同住宅の所在地やその管理組合を把握する手段がない中で、企画指導課で別に取り組んでいるマンションのリフォームに関する業務の情報等を元に、不十分なものではあったがマンションの管理組合等のリストを作成した。このリストにより、五百九十票のアンケートを郵送し、回収二百九十五票（五〇％）、有効回答百六十九票（二八・六％）を得た。

敷地内の駐車場の確保は、採算性を向上させるため、敷地内で可能な容積を消化した上で、残りの空地に設置して行いうのが普通である。従って、容積率と建ぺい率が高い商業系の用途地域では敷地内の駐車場設置率を上げるとは比較的難しいことになる。このようなことから、調査は用途地域によって整理することにした。また、適正な駐車場の確保量については、路上駐車が消滅される水準を望ましい水準と考え、現在ある駐車場の台数に路上駐車をしている台数を加えたものが確保される率を「望ましい駐車場確保率」として算定した。

これらの結果は表―1の通りである。また、用途地域毎の駐車場確保率について、共同住宅

の棟数の累積グラフは図―1の通りである。

なお、この調査では、市内のマンション全体を把握していないことから、リスト・アップされたマンションが無作為抽出でなく、戸数三十戸以上に偏っていること、分譲のものに偏っていること等の限界をもっている。

### 五――基準の検討

共同住宅の駐車場設置を義務化する制度は、次のようなものとして考えられた。(1)建築確認と連動した物的な規制であること。(2)建築物の敷地内での確保であること。(3)路上駐車場の解消に向けて、全体の底上げを図るものであること。(4)実施し易いものであること。(5)建主・事業者に過度の負担を強いものであること。

これらを前提に、建築指導部門に検討委員会を設け、必要に応じ宅地指導部門等にも意見をいただきながら、規制水準、規制範囲、規制方式等について検討を行った。

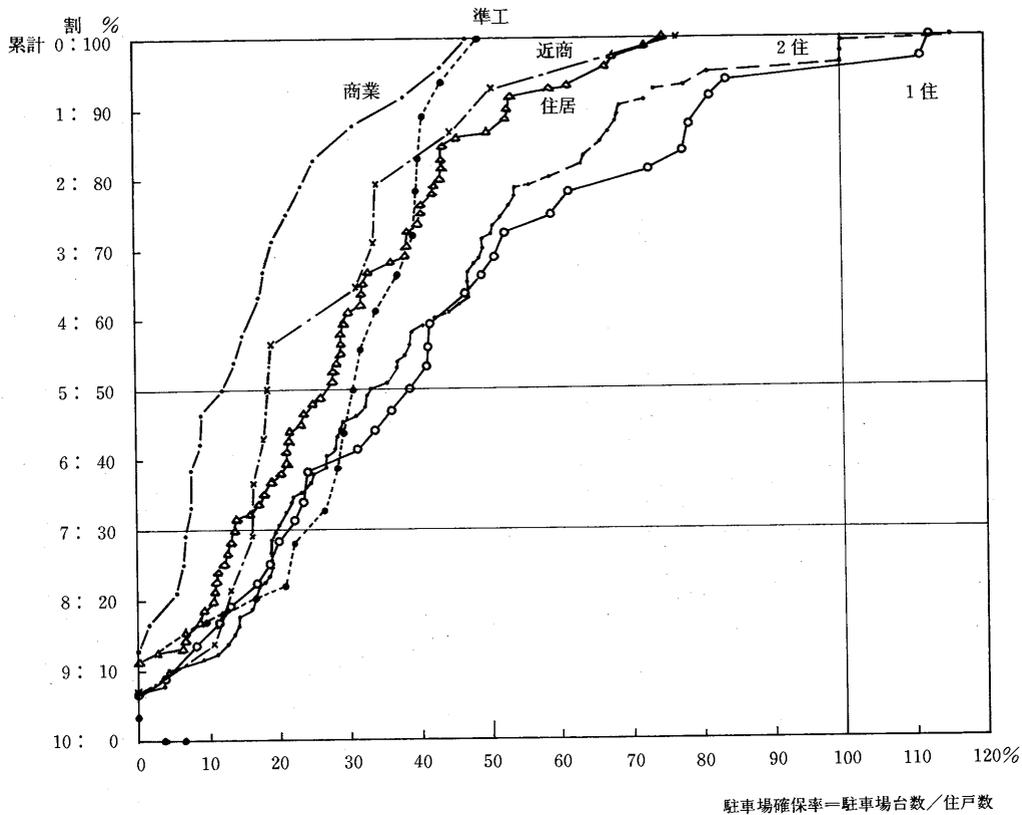
#### ① 規制水準

共同住宅の平均の駐車場確保率は約三八％であり、算定した「望ましい駐車場確保率」は低い数値とも考えられるが、現実には全く設置していないものもあるので、最低基準としては低

表 - 1 調査の結果と指導基準

用途地域等	自動車保有率	駐車場確保率	望ましい 駐車場確保率	駐車場設置率 の最低基準	駐車場設置率 の誘導基準
第1種住居専用地域	62.1%	37.4%	45%	30%	50%
第2種住居専用地域	62.2	43.4	50	30	50
住居地域	55.0	29.2	35	20	40
近隣商業地域	41.1	28.1	30	20	30
商業地域	43.4	18.7	25	20	30
準工業地域	45.6	37.0	40	30	40
その他の用途地域	—	—	—	30	40
用途地域の指定がない区域	—	—	—	30	40
平均	—	38 %	—	—	—

図-1 駐車場確保率についての累積グラフ



くない。仮に望ましい駐車場設置率を最低基準としたとすれば、商業地域では、八割の共同住宅が基準を満たさないことになり、他の用途地域でも六割以上が満たさないことになると予想される。このような基準は現実的でないと判断し、全体の七割が満たしている確保率を現実的な基準と考えた（累積グラフによる）。そして、望ましい駐車場確保率については、これをもとに誘導基準を設定し、目標としていただく数値としてその確保をお願いすることにしたのである（表-1）。

② 規制範囲

指導基準の規制範囲は、延べ面積二千㎡を超える物を建築する場合とした。これは、ワンルーム建築物指導における隔地駐車の実績を参考にするとともに実施体制上の事情及び実態調査の限界を考慮したものである。

③ 規制方式

行政事務条例によるべきという声も一部にはあったが、仮に十分な実態調査を行ったとしても、規制を行う前にその規制の影響を正確に予測することは困難なので、柔軟な対応が可能な指導基準による行政指導で規制することで合意が得られた。

表-2 他都市の共同住宅の駐車場確保に関する指導等

駐車場条例	横浜市		東京都		札幌市		仙台市		名古屋		大阪市		京都市		神戸市		広島市		福岡市		北九州市	
	有無	特 非特 特	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
※1500㎡を越える 300㎡までごと に1台の意	有無	特 非特 特	※1500㎡ 3000 300	2000㎡ 3000 300	2000 400 3000 400 3000 400 3000 500	2000 300 3000 450	2000 300 (3000 300)	2000 300 3000 450	3000 300 (3000 300)	2000 300 3000 450	3000 400 (500)	2000 300 3000 450	3000 300 3000 450	3000 300 3000 450	2000 300 3000 450	3000 450	2000 300 3000 450	3000 450	3000 450	3000 450	3000 450	2000 300 3000 450
開発許可の場合の 義務付け	有無	特 非特	3000 300	3000 400	出庫行り 50%	3000 450	出庫行り	3000 300 3000 450	出庫行り	3000 300 3000 450	3000 450	3000 300 3000 450	3000 450	3000 450	3000 450	3000 450	2000 300 3000 450					
一団地認定の場合 の義務付け	有無	特 非特	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%	○ 30%又は40%
中高層住宅の場合 の義務付け	有無	特 非特	×	×	×	○ 米客用 1台 貨物自動車用 1台	検討中															
共同住宅の場合の 義務付け	有無	特 非特	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%	○ 延面2000㎡超 10~30%
ワンルーム建築物 の場合の義務付け	有無	特 非特	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%
その他	有無	特 非特	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%	○ 2階以上10戸以上 20%
備考																						

1989.4



表-4 名古屋市の指導要綱

用途地域	一種住居 専 用	二種住居 専 用	住居、準 工業、工 業、他	近隣商業	商 業
駐車台数/住戸数	7/10	6/10	5/10	4/10	3/10

八——指導基準の適用実績

四月の施行から約四カ月を経た現在の適用実績について述べる。

実績件数は少ないが、これは適用対象が延面積二千㎡を超える規模の大きなものである。申請が行われてから確認になるまである程度の期間がかかるためと思われる。現在までに調整の整った三十四件は、全て指導基準の最低基準を満たし、このうち二十二件（六五％）は誘導基準も満足している。敷地内に確保できないとして相談のあったものは、予想どおり商業地域内ばかりであったが、結果的には敷地内に収めようとしたことができた。このことは、最低基準の設定水準が無理なものではなかったことを示している。

指導基準の施行に併せて行っている延面積五百㎡から二千㎡の共同住宅の駐車場設置状況についての調査によれば、整理がすんだ四十一件のうち二十件（四一％）が最低基準を満たしており、このうち十五件（三七％）は誘導基準も満足している。

九——駐車場設置に際しての建築基準法上の問題

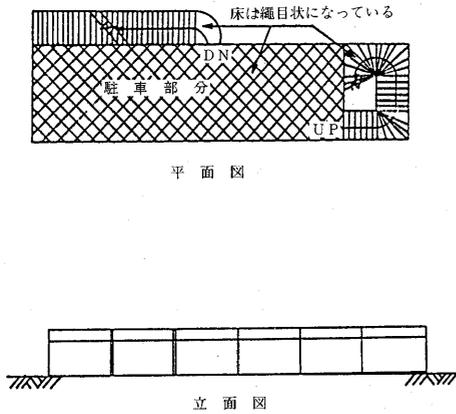
駐車場を増設・新設したいが、法的・技術的に問題がないかという相談件数が増えている。

多くはマンション居住者の管理組合からの相談で、既設の駐車場不足と周辺用地確保困難のため、地面に車を置くだけのいわゆる青空駐車場を立体化することにより、現敷地を有効利用して駐車場を増設したいというものである。また、最近よく見られる機械式駐車場のメーカーから本市の取り扱いについての相談もある。駐車場の中でも青空駐車場は建築基準法の制限が及ばないので問題とならないが、建築物として設置する場合や機械式駐車施設となる場合は基準法の制限対象となり、思ったものができないのが実態である。

①—分類上の問題

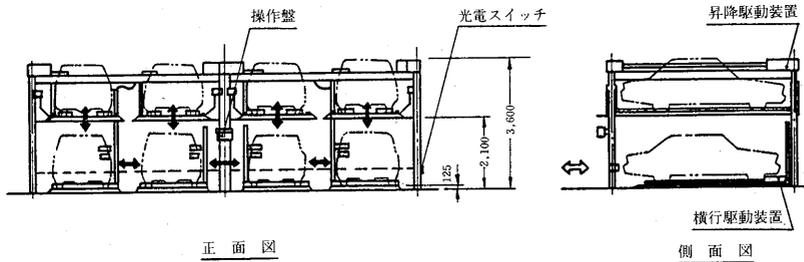
立体自動車車庫には色々な形式が開発されているが、大きくは二通りに整理できる。一つは、在来工法により鉄骨一階建てで、一階部分と屋上部分を利用する一層二段の自走式タイプのもの（図-2）、もう一つは、床版（搬盤）が横行・昇降する機械式立体駐車場（図-3）である。機械式立体駐車場については、多くの機種が開発され、駐車場法に基づく建設大臣認定を受け市場に出回っている。この機械式立体駐車場については、行政側として建築基準法の現行条

図-2 自走式立体駐車場



文の中では十分整理ができず、各行政ごとに  
取り扱い基準を設け対応しているのが現状であ  
る。  
建築基準法上、確認申請の要不要、建ぺい率・  
容積率制限、用途規制などが問題となる。建築  
基準法は、建築物を「土地に定着する工作物の  
うち、屋根及び柱若しくは壁を有するもの」と  
定義している。同法は建築物を対象としながら、  
建築物以外の工作物も一定の範囲で制限対象と  
している。具体的には、表-5のように分類さ  
れる。しかし、現実には、各種の立体自動車車

図-3 機械式立体駐車場



庫がどう分類されるか分かりにくい場合もある。  
例を上げて説明すると、自走式タイプは屋根、  
柱で構成されていることから原則的に建築物に  
なるが、一層二段のものに限っては一定の範囲  
内であれば工作物扱いとしている。機械式立体  
駐車場は、三層四段以下、かつ、高さ八m以下

表-5 建築/工作物による基準法の適用

	確認申請 要/不要	建ぺい率・ 容積率の 適用/不適用	用途制限の 適用/不適用
建築物	○	○	○
工作物1	○	×	○
工作物2	○	×	×
上記以外の工作物	×	×	×

であれば工作物扱いとなり、それを超えるもの  
は建築物として扱っている。  
表-5から分かるように、建築物に比べてそ  
れ以外の工作物の方が基準法の制限が緩いので、  
建築物に対する規制を逃れるために、床版に穴

の空いた鋼板を用いる例が最近増えている。床版に穴が空いているので屋根及び床ではない、従って建築物に該当しないという理屈である。本市では、建設省の見解を参考に、床面の全体をエキスパンドメタル等の材料を用いて空隙率六〇%以上とした場合は、一層二段までは工作物扱いとする基準を設け整理している。

しかし、実態面から見ると、住居系用途地域であれば工作物でも用途制限を受けること、穴の空いていることによる弊害から考えて、駐車場としての適切な機能をもった建築物として計画することが望ましい。行政側には、このような形に誘導できるような法体系の整理・整備が求められていると言えよう。

## ② 用途制限上の問題

駐車場築造に当たり、一番問題となるのが、用途制限である。例えば、第一種住居専用地域内で建築物として計画した場合、付属車庫として建築できる限度は三百㎡までとなる。これは工作物にも準用され、機械式駐車場は、車一台当たり十五㎡として築造面積を算定するので、三百㎡に見合う二十台分しかできないことになる。つまり、十台分の平面駐車場を立体化することにより二十台分に増設することはできるが、青空平面駐車場二十台分を立体化して四十台分

に増やすことは不可能なわけである。なお、第二種住居専用地域、住居地域では、建築物の延べ面積の三分の一以内、かつ、一千五百㎡以内（ただし、住居地域では一千五百㎡の制限はない）、独立して設ける場合は、築造面積五十㎡以下等の制限がある。

このように、立体化すれば駐車場を増やせるとは限らないのが現実である。

## ③ 法体系の見直しの必要性

建築基準法やこれを補完するために本市が制定している横浜市建築基準条例の駐車場にかかっている部分は、安全性や住環境への配慮から規定されていると考えられる。前項で述べた住居系用途地域での駐車場の用途制限は、住居の環境を守るために厳しく設定されている。また、基準条例は、自動車車庫について、(1)五十㎡を超えるものは幅員六㎡以上の道路に接しなければならぬこと、(2)自動車用出入口は道路境界線から一㎡以上後退しなければならないこと、(3)機械式立体駐車場の出入口は六㎡以上×六㎡以上の空地に面しなければならないこと等を規定して、その安全性を確保しようとしている。

しかし、駐車場需要が増し、駐車場設置基準を制定し設置を促進している現在では、これらの規制が駐車場設置の障害となる場面も生じて

いる。現実の駐車場問題に対応できるように法体系を見直し、整理・整備する必要がある。

## 十 今後の課題

この指導基準の施行にあわせて、従来の「横浜市ワンルーム形式集合建設物に関する指導基準」が一部改正され、開発許可に係る場合についても一部運用が変わるなど、すでに他の基準にも影響を与えている。今後の課題としては、次のことが挙げられる。

(1) この基準を運用して行くに従い、敷地内にもどうしても確保できないような場合が出てくることが予想される。実際の運用を基準の細目にまとめいく必要がある。(2) 誘導基準を設定した経緯からも、一定の時点で、運用実績とこの基準の施行に併せて、五百㎡から二千㎡のものについて行っている統計調査を踏まえて、適用の範囲及び最低基準について、指導を強化する方向で、見直しを図って行く必要がある。また、将来この指導が定着した時点においては、より安定した条例とすることも検討すべきであろう。

(3) 建築基準の法体系を駐車場設置を促進する観点から見直し、整理・整備していく必要がある。本市としては、建築基準条例の駐車場に係る規定の許可を弾力的に行うことで対応しているが、

施策の整合を図るため、当面、同条例の見直しを行っていく予定である。(4)制度の円滑な運用

を図るとともに駐車場確保を促進するために、駐車場の必要性の啓蒙や誘導策を検討していく

必要がある。  
△谷垣〓建築局企画指導課・鷺森〓同局同課▽