

駐輪場の附置義務制度見直しの方向性について

- (1) 附置義務駐輪場見直しの全体像
- (2) 既存の原単位の見直し
- (3) 対象となる建物用途の追加
- (4) 管理基準の見直し
- (5) 地域特性を踏まえた新たな制度導入の検討
- (6) 協議会のスケジュールと議題（案）

(1) 駐輪場の附置義務制度見直しの全体像

1.1 附置義務制度見直しの全体像

- 実施した調査結果・現在の駐輪実態を踏まえ、新宿区の附置義務制度について、下記の4項目について見直しを検討する。

1 原単位の見直し

- ・ 附置義務制度における各用途の原単位が、実際の需要と合致していないケースが確認された
- ・ そのため、本調査の結果を踏まえて原単位の見直しを検討する

2 対象となる建物用途の追加

- ・ 現在、附置義務の対象となっていない用途の建物に起因すると推測される放置自転車を確認された
- ・ そのため、本調査の結果を踏まえて対象となる用途の追加を検討する

3 管理基準の見直し

- ・ 調査時に、附置義務駐輪場の管理方法や場所がわからないことが多く、利用者にとっても利用しづらいケースが多いことが確認された
- ・ そのため、管理基準の見直しを検討する

4 地域特性を踏まえた新たな制度導入の検討

- ・ 「歩行者優先のまちづくり」を推進するため、まちのなかへの自転車のアクセスを制限する方針が出されている地区もある
- ・ そのため、地区特性を踏まえたルール作りについて検討する

1.2 附置義務制度検討案の概要

- 4項目に対する新宿区の附置義務制度の検討案の概要は以下のとおりである。

項目		検討案の概要		
		現在の基準		変更後
		施設の規模	自転車等駐輪場の規模	自転車等駐輪場の規模
① 原単位の 見直し	遊技場	300㎡を超えるもの	15㎡ごとに1台	100㎡ごとに1台
	店舗	400㎡を超えるもの	20㎡ごとに1台 1200㎡を超える部分は60㎡ごとに1台 5000㎡を超える部分は120㎡ごとに1台	20㎡ごとに1台。 1,200㎡を超える部分は120㎡ごとに1台。 (ただし、店舗種別による違いについては今後検討)
	金融機関	500㎡を超えるもの	25㎡ごとに1台 5000㎡を超える部分は50㎡ごとに1台	40㎡ごとに1台
	健康増進施設	500㎡を超えるもの	25㎡ごとに1台	200㎡ごとに1台
	学習・教養施設	300㎡を超えるもの	15㎡ごとに1台	現状のまま
	複合施設（2用途以上の施設）	なし	なし	75㎡ごとに1台
② 新用途の 追加	共同住宅	なし		専用面積が30㎡を超える住戸ごとに1台
	事務所	なし		●㎡を超えるもの、●㎡に1台
③ 整備基準	管理者・管理方法の記載	なし		届出時に管理者を記載 届出時に管理方法を提出
	案内板	案内板の記載なし		駐輪場への案内板の整備を義務付け
④ 地域ルール		なし		地域ルールを設定できる規定を新たに導入

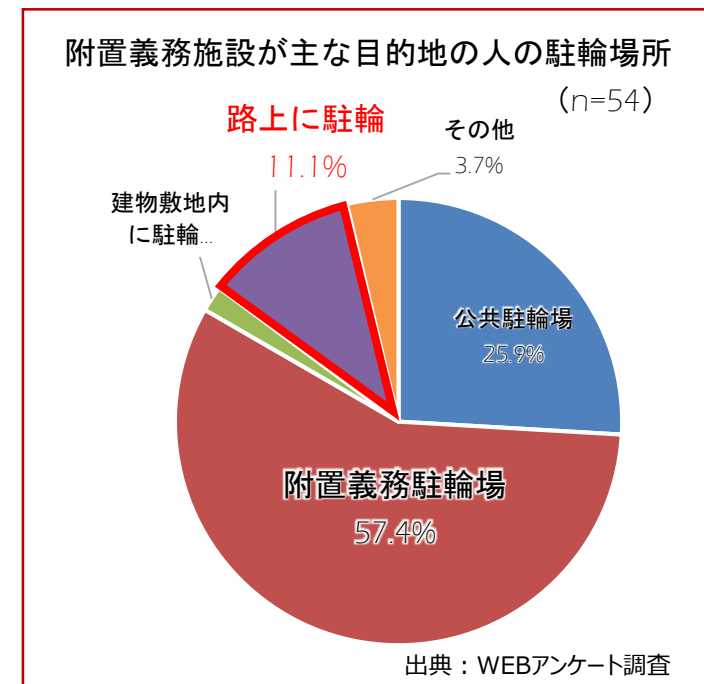
(2)既存の原単位の見直し

2.1 原単位の見直しの考え方

- 各施設の「駐輪需要」と「附置義務対象面積」から、原単位を検討する。

<各施設の駐輪需要>

- 駐輪台数調査における**ピーク時駐輪台数**をもとにしている。
- しかし、附置義務施設が目的地であっても他の駐輪場等に駐輪している場合があるため、駐輪台数調査の結果だけでは附置義務施設の本来の需要がわからない。
- 今回のWEBアンケート調査（右図）によると、附置義務対象施設が目的地の人のうち、附置義務駐輪場に駐輪した人は57.4%、附置義務駐輪場以外に駐輪した人が42.6%であった。
- 附置義務駐輪場以外への駐輪のうち、少なくとも路上駐輪については、附置義務駐輪場で収容すべきであると考え、**現状の駐輪台数（57.4%）に路上駐輪台数（11.1%）を加えた、ピーク時駐輪台数を約1.2倍にしたものを本来の需要と捉える。**



<各用途の駐輪需要（附置義務対象用途が複数ある施設）>

- 各施設の駐輪需要を附置義務対象の用途別の駐輪需要に按分する。
- ①建物内の対象用途の床面積比率と、②WEBアンケート調査結果の目的施設比率を掛け合わせた比率で按分を行う。

②WEBアンケート調査結果の目的施設比率

遊技場	店舗	銀行	スポーツ施設	学習、教養	合計
4.7%	71.5%	1.8%	7.6%	14.4%	100%

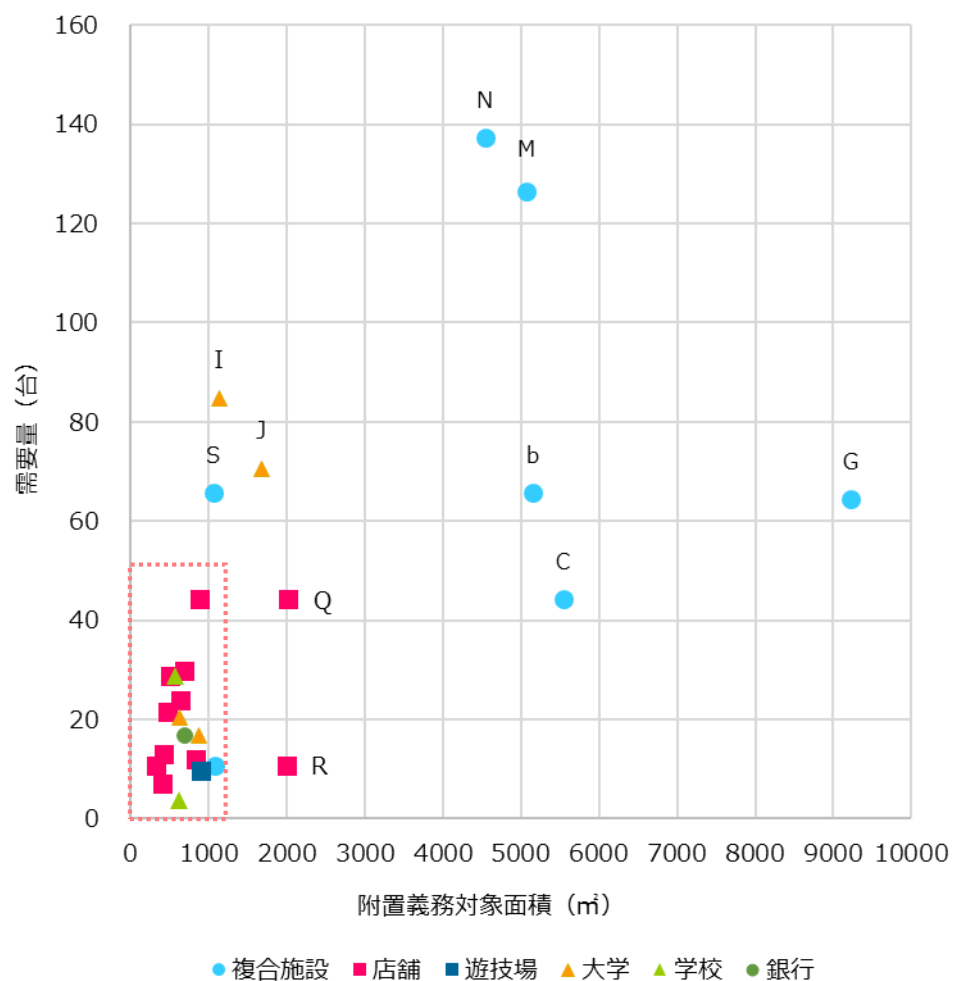
<各施設の附置義務対象床面積>

- 各施設の附置義務対象床面積は、届出時の床面積を基本とする。
- 届出時にバックヤード等、本来は附置義務対象でない部分の床面積が含まれている施設については、届出時の床面積を10%減じる。

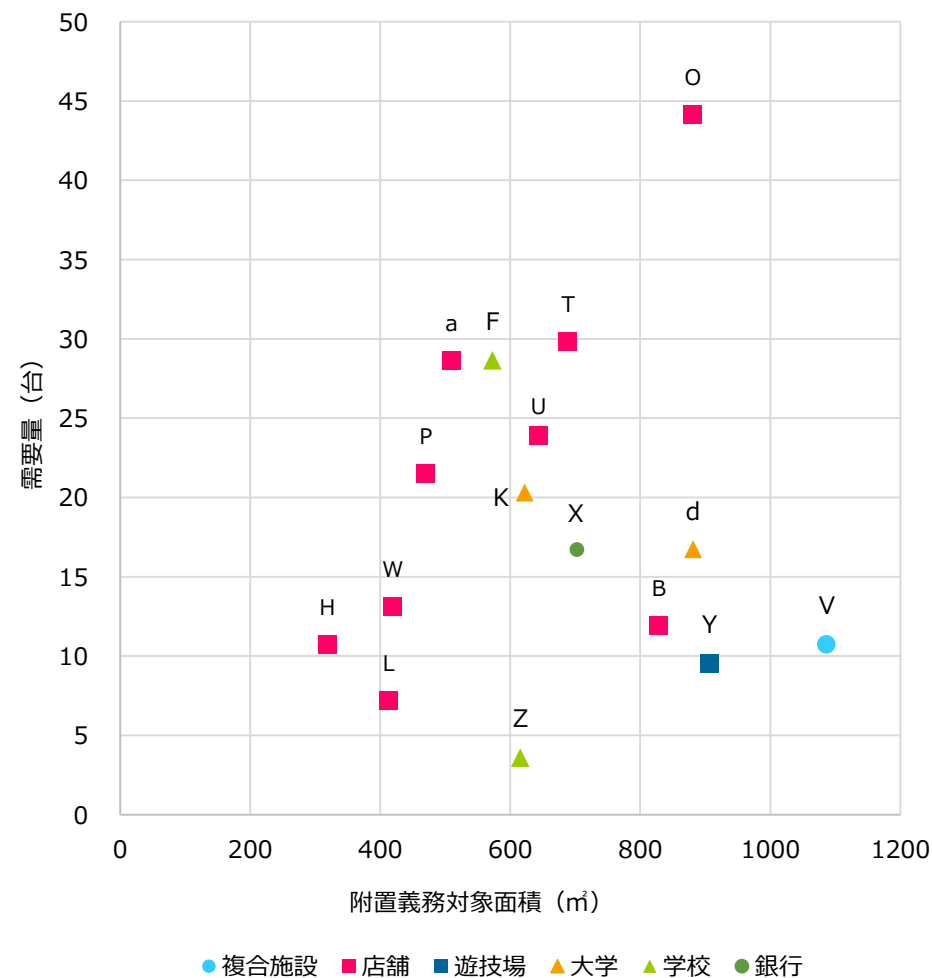
2.2 駐輪需要と対象面積の関係：①全施設

7

- 実態調査をした駐輪場においては、需要量が0台という箇所はない。
- 全体で見ると、附置義務対象面積と需要量はおおむね比例関係にある。
- 複合施設（例えば、店舗＋遊技場のように、2つ以上の対象用途をもつ施設）は、単一用途の施設と比較して附置義務対象面積に対する需要量が少ない傾向にある。



拡大



2.2 駐輪需要と対象面積の関係：②遊技場

8

- 遊戯場を含む届出（他の附置義務対象用途との複合を含む）は16件である。そのうち、附置義務対象が用途が遊技場のみである届出は10件である。
- 今回は3事例を調査して掲載している。
- 遊技場の需要量は、附置義務対象面積の大小に関わらず、15台程度である。

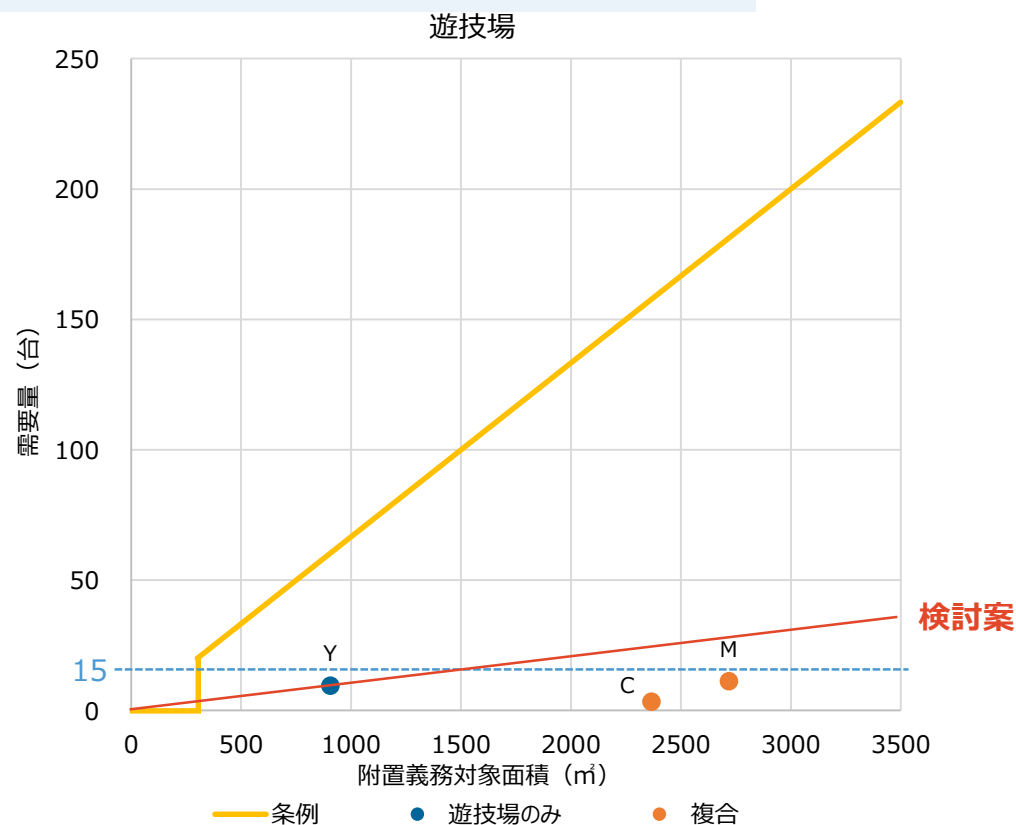
【現在の条例】 15m²ごとに1台

5000m²を超える部分については30m²ごとに1台
(床面積の合計が300m²を超えるもの)



【検討案】 100m²に1台

附置義務の対象となる最低面積については引き続き検討



2.2 駐輪需要と対象面積の関係：③店舗

9

- 店舗を含む届出（他の附置義務対象用途との複合を含む）は130件である。そのうち、附置義務対象が用途が店舗のみである届出は109件である。
- 今回は18事例を調査して掲載している。
- 附置義務対象が用途が店舗のみの建物であっても、建物内には複数の店舗が存在する。
- 附置義務対象面積が1200㎡までは、現状の原単位である20㎡に1台に近い需要量となっている。

【現在の条例】

20㎡ごとに1台

1200㎡を超える部分については60㎡ごとに1台
5000㎡を超える部分については120㎡ごとに1台
(床面積の合計が400㎡を超えるもの)

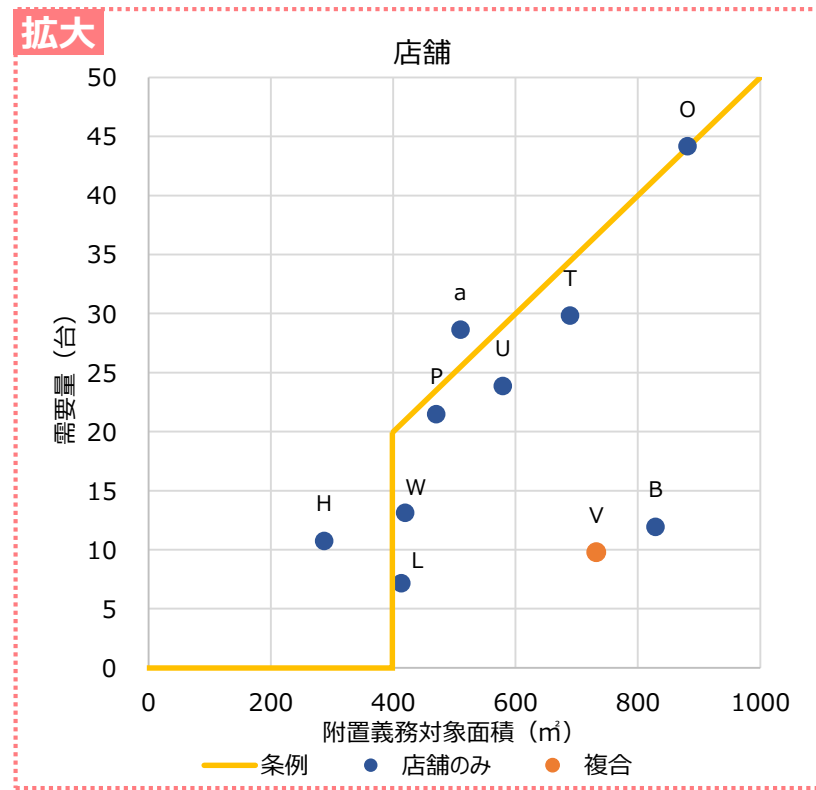
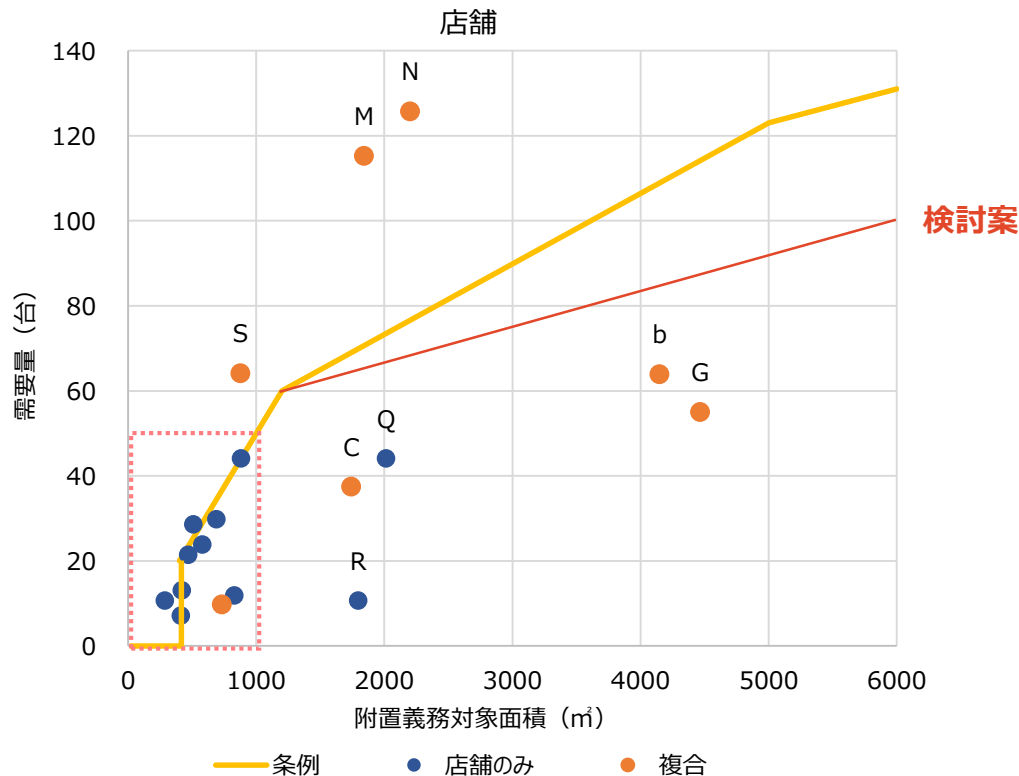


【検討案】

現状のままとする

ただし1200㎡を超える部分については120㎡ごとに1台

※店舗種別による違いについては今後検討



- 金融機関を含む届出（他の附置義務対象用途との複合を含む）は6件である。そのうち、附置義務対象が用途が金融機関のみである届出は3件である。
- 今回は2事例を調査して掲載している。
- 附置義務対象面積に比例して需要量が増加しているが、現状の原単位より少ない。

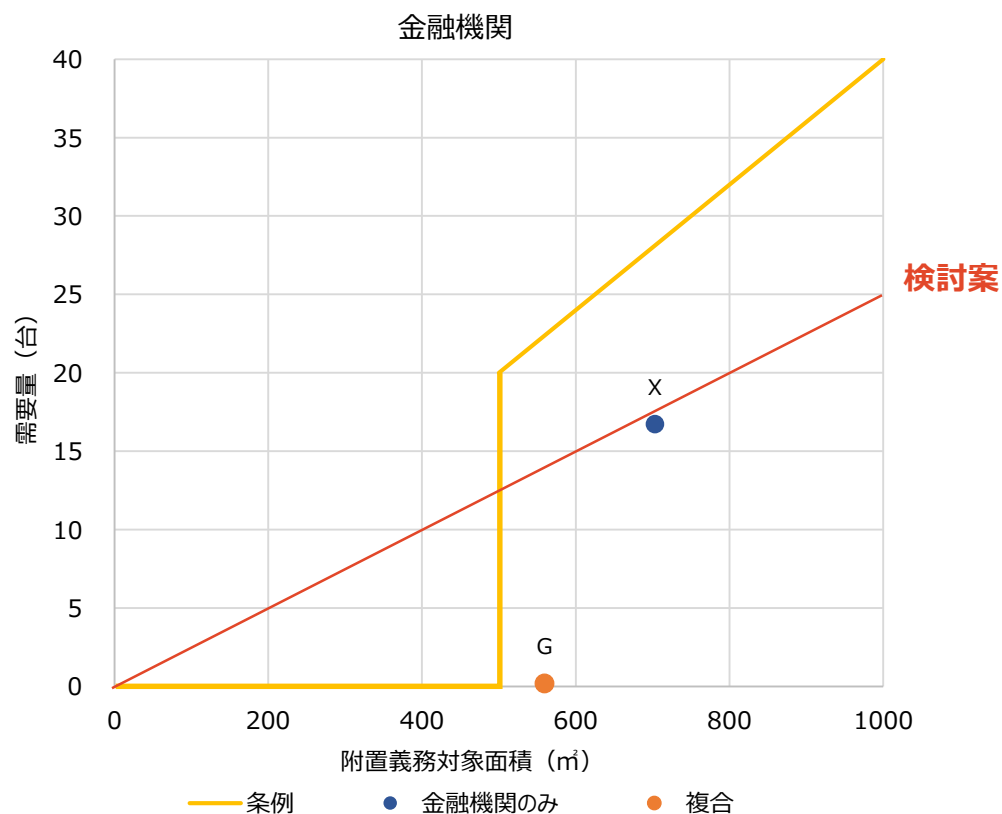
【現在の条例】 25㎡ごとに1台

5000㎡を超える部分については50㎡ごとに1台
(床面積の合計が500㎡を超えるもの)



【検討案】 40㎡に1台

附置義務の対象となる最低面積は500㎡のままとする



- 健康増進施設を含む届出（他の附置義務対象用途との複合を含む）は6件である。そのうち、附置義務対象が用途が健康増進施設のみである届出は1件である。
- 今回は4事例を調査して掲載している。
- 附置義務対象面積に比例して需要量が増加しているが、現状の原単位よりも緩やかな曲線となっている。

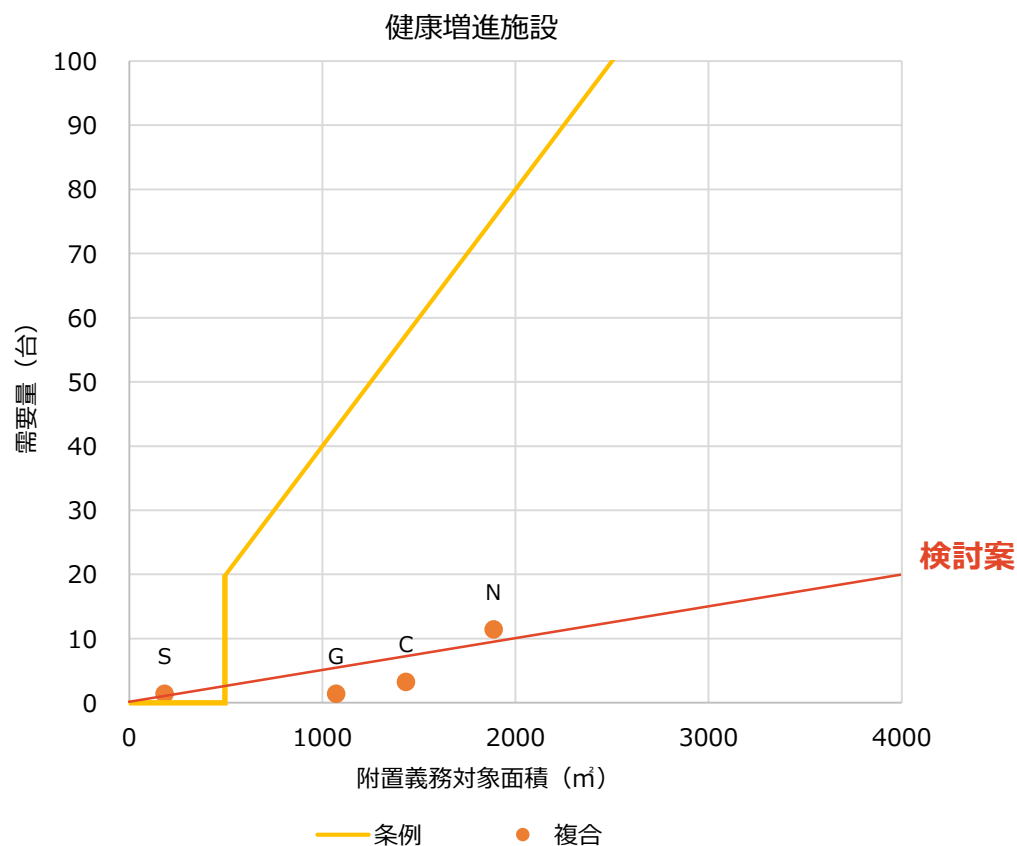
【現在の条例】
25m²ごとに1台

（床面積の合計が500m²を超えるもの）



【検討案】
200m²に1台

附置義務の対象となる**最低面積は200m²**とする



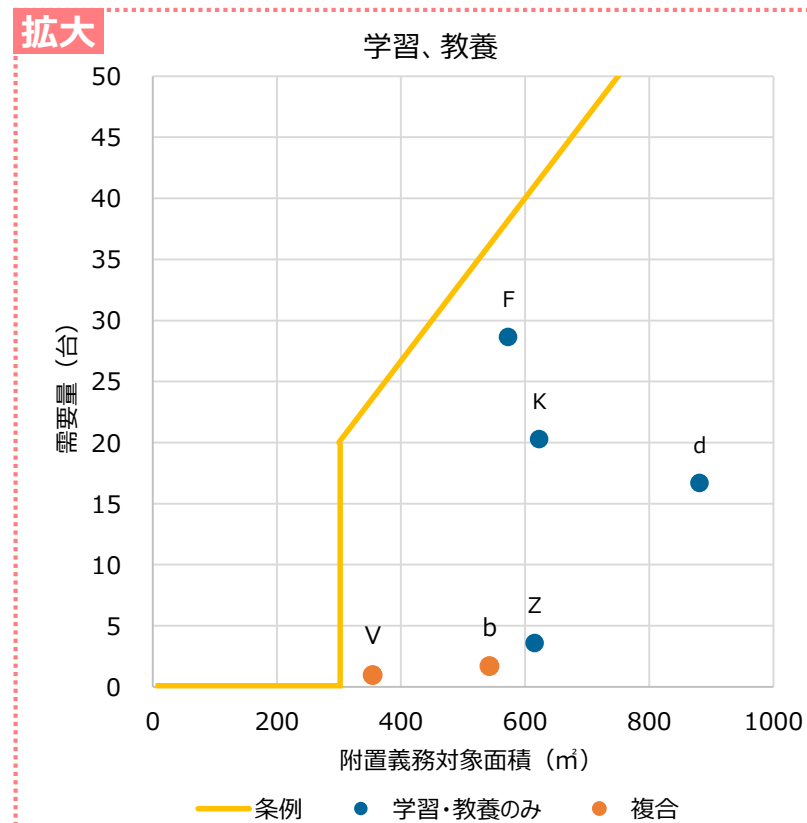
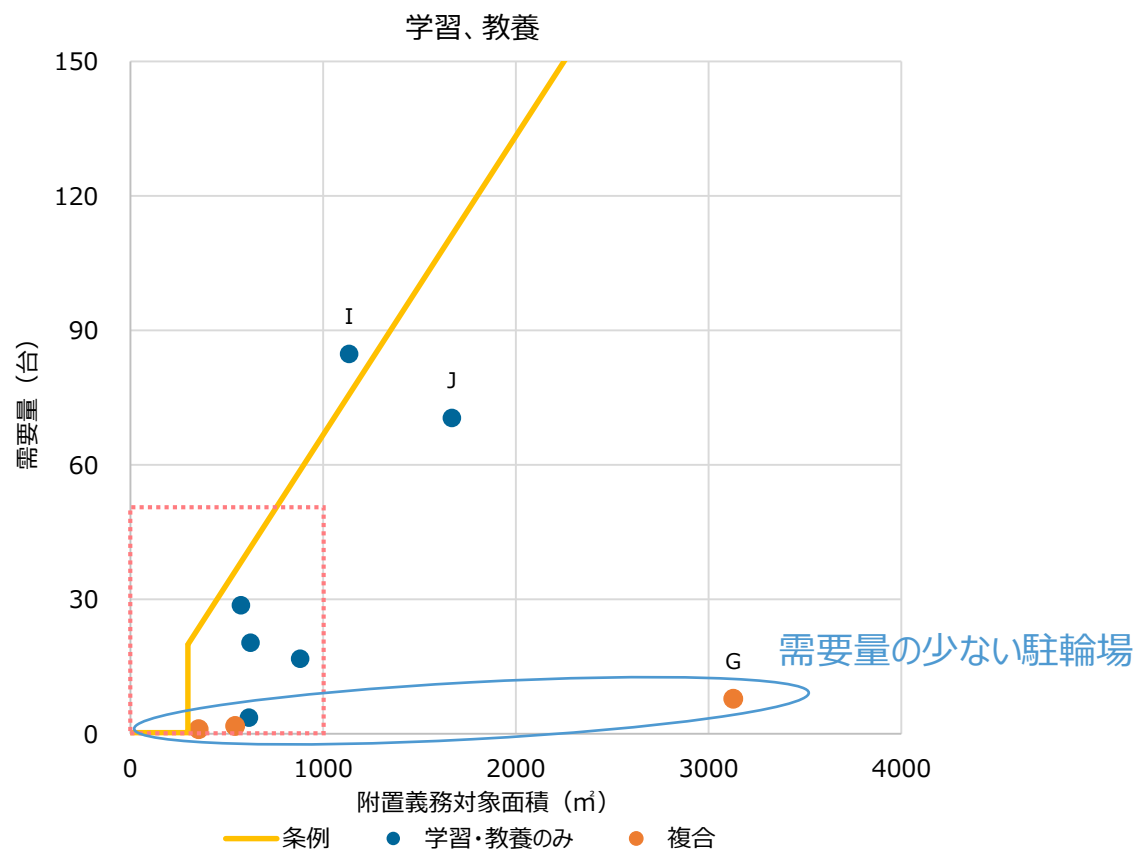
- 学習・教養施設を含む届出（他の附置義務対象用途との複合を含む）は、49件である。そのうち、附置義務対象が用途が学習・教養施設のみである届出は40件である。
- 今回は9事例を調査して掲載している。
- おおむね附置義務対象面積に比例して需要量が増加しているが、需要量の多い駐輪場と少ない駐輪場の差が大きい。需要量の少ない駐輪場は、複合施設が多い。

【現在の条例】 15m²ごとに1台

（床面積の合計が300m²を超えるもの）



【検討案】 現状のままとする



2.2 駐輪需要と対象面積の関係：⑦複合施設（2用途以上）

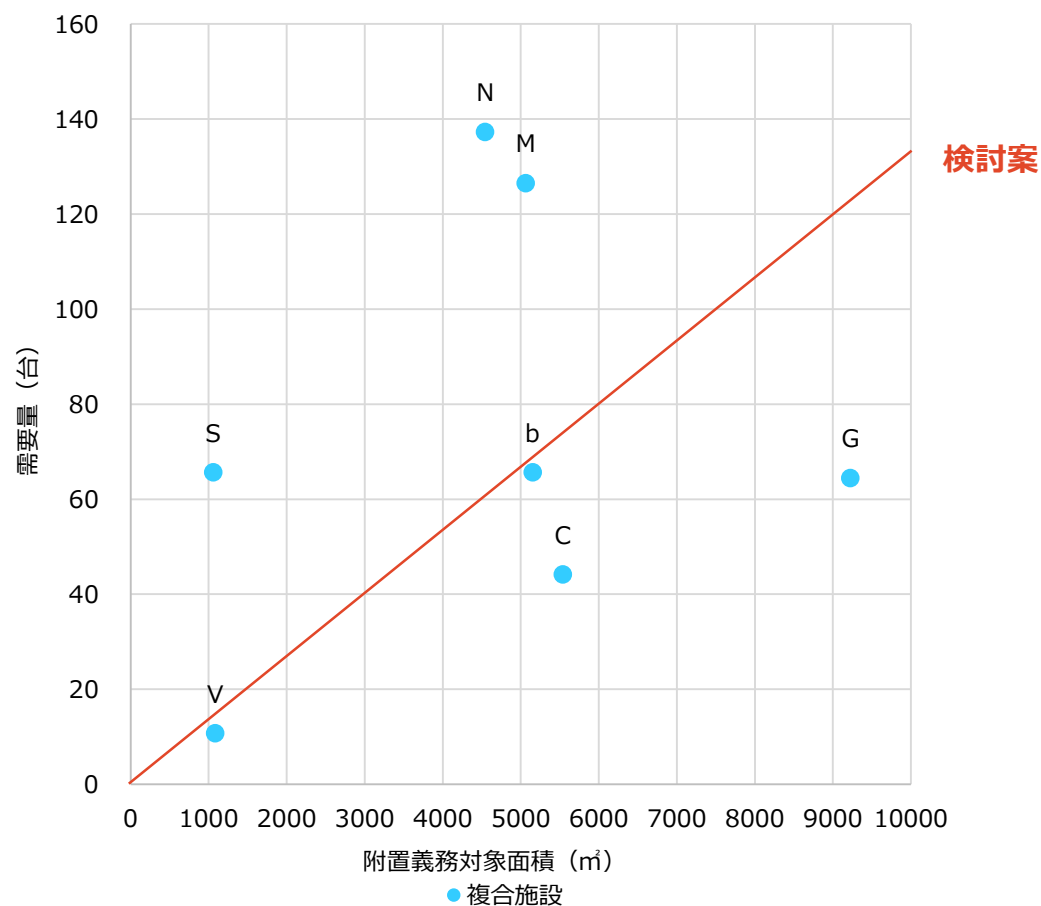
13

- 複数の附置義務対象用途が存在する複合施設（例えば、店舗と学習施設）と、附置義務対象用途が単独の施設（例えば、学習施設のみ）で需要量に違いがあるため、複合施設という原単位を作ることを検討する。
- 複合施設の届出は21件である。
- 今回は7事例を調査して掲載している。
- 複合施設の附置義務対象面積と需要量はおおむね比例関係にある。

【現在の条例】
なし



【検討案】
75㎡に1台



2.3 既存の原単位の見直し方針（案）

- 既存の原単位については、下記の方方向性で検討を深度化する。

1. 現在の用途の原単位について

- 店舗は現状の原単位のままとする。ただし大規模床面積部分の緩和については見直す。
- 学習・教養施設は現状の原単位のままとする。
- 遊技場、金融機関、健康増進施設は届出数が少ないため、全体の傾向を述べるのが難しいため、今回調査した実態を基に設置基準を見直す。

2. 対象用途について

- 複数の附置義務対象用途が存在する複合施設と、附置義務対象用途が単独の施設で需要量に違いがみられるため、複合施設という原単位を作ること検討する。

施設の用途	現在の条例		検討案	
	施設の規模	原単位	施設の規模	原単位
遊技場	300㎡を超えるもの	15㎡ごとに1台 5000㎡を超える部分は30㎡ごとに1台	今後検討	100㎡に1台
店舗	400㎡を超えるもの	20㎡ごとに1台 1200㎡を超える部分は60㎡ごとに1台 5000㎡を超える部分は120㎡ごとに1台	変更なし	現状のままとする <u>ただし1200㎡を超える部分 については120㎡ごとに1台</u>
金融機関	500㎡を超えるもの	25㎡ごとに1台 5000㎡を超える部分は50㎡ごとに1台	変更なし	40㎡に1台
健康増進施設	500㎡を超えるもの	25㎡ごとに1台	200㎡を超えるもの （今後検討）	200㎡に1台
学習、教養施設	300㎡を超えるもの	15㎡ごとに1台	変更なし	現状のままとする
複合（2用途以上）	なし	なし	今後検討	75㎡に1台

（３）対象となる建物用途の追加

3.1 放置自転車の多い路線と沿道の状況

- 放置自転車が多数の路線のうち、十二社通り(西新宿)、明治通り(大久保)の状況を確認すると、道路上にまとめて放置されている区間が確認された。
- これらでは、放置禁止エリアの外であるとともに、沿道には中規模の集合住宅が建っており、駅利用者や沿道の集合住宅の住民等の自転車が駐輪されていると推測される。

十二社通り（西新宿）の放置自転車の状況と
沿道建物の用途



11/25 13時撮影

11/25 13時撮影

明治通り（大久保）の放置自転車の状況と
沿道建物の用途



11/25 15時撮影

11/25 15時撮影

- 専用商業施設
- 住居併用建物
- スポーツ・興行施設
- 公園・運動施設
- 教育文化施設
- 宿泊・遊興施設
- 厚生医療施設
- 事務所建築物
- 専用工場
- 住居併用工場
- 集合住宅
- 独立住宅

3.1 放置自転車の多い路線と沿道の状況

- 小滝橋通り（西新宿7丁目）周辺においても、まとめて駐輪されている路線が確認され、この路線も前ページと同様に放置禁止エリアの外であるとともに、沿道に中規模のマンションが建っており、駅利用者や通勤利用者、沿道の集合住宅の住民等の自転車が駐輪されていると推測される。
- また、十二社通りでは、業務用の自転車とみられる自転車の放置も確認された。

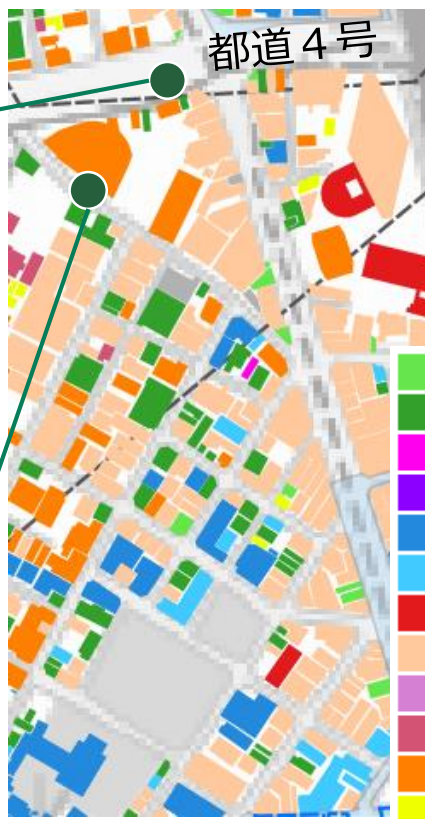
小滝橋通り（西新宿7丁目）周辺の
放置自転車の状況と沿道建物の用途



11/25 14時撮影



11/25 14時撮影



- 専用商業施設
- 住商併用建物
- スポーツ・興行施設
- 公園・運動施設
- 教育文化施設
- 宿泊・遊興施設
- 厚生医療施設
- 事務所建築物
- 専用工場
- 住居併用工場
- 集合住宅
- 独立住宅

十二社通り（西新宿）の放置自転車の状況と
沿道建物の用途



11/25 17時撮影



- 専用商業施設
- 住商併用建物
- スポーツ・興行施設
- 公園・運動施設
- 教育文化施設
- 宿泊・遊興施設
- 厚生医療施設
- 事務所建築物
- 専用工場
- 住居併用工場
- 集合住宅
- 独立住宅

11/25 14時撮影

- 駐輪場が設置されていない集合住宅前において、住民の自転車と推測される放置自転車が確認された。そのため、集合住宅を附置義務の対象用途としての追加することを検討する。
- また、業務用の自転車の放置が見られることや、アンケートで通勤の需要が多いことから、事務所用途の追加について検討する。

方向性

「新宿区ワンルーム条例」の対象外となるファミリー向けのマンションを附置義務の対象として追加する。
一定の規模以上の事業所を附置義務対象として追加する。

新宿区ワンルームマンション等の建築及び管理に関する条例

ワンルームマンション条例の対象となる建築物

地階を除く階数が3以上で、ワンルーム形式の住戸（専用面積が30㎡未満の住戸等）が10戸以上の共同住宅、寮、寄宿舎及び長屋が対象の建築物となります（条2、3参照）。

建築に関する基準（条例3章）

●自転車及び自動二輪車の駐車場の設置（条10②二）

総住戸の数の1/20以上（端数は切り上げる）の台数分の自動二輪車駐車を設けてください（規13③三）。
また、総住戸の数から自動二輪車駐車場の必要台数を差し引いて得た数以上の台数分の自転車駐車を設けてください（規13③一）。なお、区長が周辺の自転車駐車場の設置の状況及び当該ワンルームマンション等の自転車の利用の状況により支障がないと認めるものは除きます（規13④）。

【自転車及び自動二輪車の駐車場の一台あたりのスペース】

- ・自転車駐車場1㎡以上（規13③二）
- ・自動二輪車駐車場1.0m×2.3m以上（規13③四）

※ 効率的に駐車できる装置を用いる場合にあってはこの限りではない（規13③二、四）

【見直し案】

[集合住宅]

施設の規模： 住戸の数が15戸以上で1区画の面積が30㎡を超える

台数設定： 住戸個数1戸に1台以上

[事務所]

施設の規模、台数設定： 今後検討

他自治体の事例

杉並区

自転車駐車場の附置義務非該当施設に対する自転車駐車場設置指導基準

対象となる施設の用途	施設の規模	台数設定
集合住宅 （共同住宅・寄宿舎・長屋を含む）	住戸の数が15以上	住宅戸数1戸に1台以上

豊島区

豊島区自転車等の放置防止に関する条例

対象となる施設の用途	施設の規模	台数設定
事務所・バックヤード （作業所及び上記に掲げる施設のうち、客の立入を目的としないもの）	2,000㎡以上	200㎡ごとに1台 10,000㎡以上を超える店舗等面積に対して、400㎡ごとに1台

（４）管理基準の見直し

- 本調査の実施にあたり、各建物の附置義務駐輪場を確認しようとした際、
 - ① 駐輪場の管理者、管理者への連絡先がわからない
 - ② 届出の実務者である建物設計者から、所有者、施設管理者へ情報が引き継がれていくため、実際の管理者が附置義務駐輪場だという認識がない（設計者は、管理運用方法について決めることができない）
 - ③ 建物の所有者が変わったが、附置義務だという情報が引き継がれていない
 - ④ 駐輪場の位置や構造等が、連絡なく届出時の状況から変わっているなどの施設が確認された。
- そのため届出の段階から、実際の管理者と運用方法を、双方で確認しておく必要がある。

方向性

駐輪場の案内表示の設置の義務化、管理者とその連絡先、管理方法の記載を、届け出の様式に追加する。

他自治体の事例

神奈川県横浜市

自転車駐車場の附置義務非該当施設に対する自転車駐車場設置指導基準

- 駐輪場設置届出書に**駐輪場管理者、担当者連絡先**を記載
- 駐輪場設置届出書に加えて、「**自転車駐車場の管理方法**」の様式を提出

横浜市の駐輪場設置届出書類

第1号様式（第3条第1項関係）（A4）

年 月 日

自転車駐車場設置（変更）届出書（集客施設用）

横浜市長

届出者（※1）
住所
氏名
電話

横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例第12条の規定により、届け出ます。

届出の区分	☐ 新築 ☐ 増築	
施設	名称	
	所在地	
	主な用途	
	施設面積の合計	m ²
	工事着手予定日	年 月 日
自転車駐車場	工事完了予定日	年 月 日
	位置及び施設の敷地までの距離	☐ 施設の敷地内 ☐ 施設の敷地外（施設の敷地までの距離 m）
	規模	自転車： 台
	附置義務台数	台
	構造及び設備	☐ 避難階又は地上部分に設置 ☐ 左記以外に設置 ☐ 平置き ☐ 特殊な器具を用いる
管理者（※1）	住所 氏名 電話	
担当者連絡先	住所 氏名 電話	

注 該当する□にレ印を記入してください。

※1 法人等の場合は、住所は主たる事務所の所在地、氏名は名称及び代表者の氏名

（記載例）

自転車駐車場の管理方法

横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例第12条の規定により届け出る自転車駐車場の管理方法は以下の通りです。

施設名称	
利用可能時間	9時00分～21時00分（営業時間10:00～20:00）
利用料金	1時間無料 以降1時間ごと100円
機器管理方法	機器の故障時は管理を委託する事業者が対応。
管理体制	1時間ごとに警備員が巡回
防犯対策等	照明灯及び防犯カメラを設置
その他特記事項	

- 本調査の実施にあたり、各建物の附置義務駐輪場を確認しようとした際、
 - ① 案内表示やサインがないため、駐輪場の位置がわからない
 - ② 駐輪場が建物の裏手にある場合など、直近にはサインがあるが、店舗入口付近などに案内がなく、駐輪場を見つけることが困難
 - ③ 建物管理室などに声をかけて許可を得ると利用可能であるが、利用方法に関する案内がなく、利用方法がわからないなどの施設が確認された。
- このような場合、利用ができないことから、サインや案内板による利用者への案内が必要である。

方向性

駐輪場の案内表示の設置の義務を追加する。

他自治体の事例

京都府京都市

京都市自転車等放置防止条例

- 自転車駐車を設置すべき者は、当該自転車駐車の供用の開始前に、その入口の付近の見やすい場所に、自転車駐車場である旨を記載した表示板を設置しなければならない。

自転車駐車場の利用者案内

自転車駐車場の入口には、自転車の図記号（日本工業規格Z 8 2 1 0号）を用いた標識を設置し、利用可能時間・利用料金・利用方法・利用上の注意・施設管理者の連絡先を記載した表示板を設置してください。

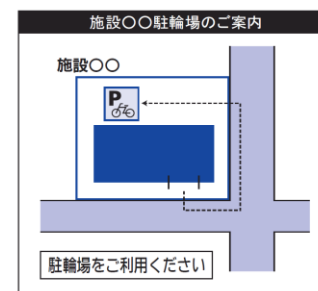


施設〇〇駐輪場

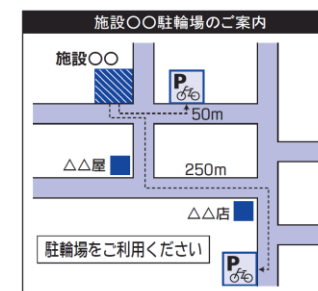
利用可能時間：
利用料金：
利用方法：
利用上の注意：
施設管理者の連絡先：

自転車駐車場が施設の入口付近から見えにくい場合は、施設の入口に自転車駐車場の場所を明示した案内板を設置してください。

特に、敷地外や地下・屋上等に自転車駐車場を設置する場合は、自転車駐車場への経路を示す案内板を施設の出入口など利用者の見やすい場所に設置してください。



施設敷地内の場合



施設敷地外の場合

（５）地域特性を踏まえた新たな制度導入 の検討

- 新宿区では、令和5年3月に、新宿三丁目駅周辺のまちづくりビジョンの深度化を図ることを目的として「新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針」を策定。
- 駐輪場に関連する項目として、「歩行者優先のまちをつくる」ため、車両流入を段階的に抑制し、隔地・集約駐輪場の整備を目指すことが記載されており、このようなまちづくりの方針との連携が求められている。

「新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針」における駐輪場に関する記載内容

新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針



令和5(2023)年3月
新宿区

新たな賑わいや文化を創出するまち

回遊性の高い歩いて楽しいまち

安全・安心で誰でも受け入れる多様性のあるまち

方針1

界隈性と新たな体験のあるまちをつくる

1. 回遊性と多様な賑わいのある「パサージュ空間」をつくる
2. 新たなモノやコトを体験し共感できるまちをつくる

方針2

まちと駅がつながる賑わいと交流の拠点をつくる

1. 駅からまちの賑わいが感じられる空間をつくる
2. 国内外から人・もの・情報を呼び込む交流の場をつくる

方針3

歩行者優先のまちをつくる

1. 車両流入を段階的に抑制する
2. 広域幹線等からアクセスできる交通施設を確保する
3. 人中心の道路空間に変更する

方針4

まちを楽しむ新たなみちをつくる

1. 歩行者ネットワークを拡充する
2. ゆとりある歩行空間・滞留空間を確保する
3. 地上・地下及び地下間をつなぐバリアフリー経路を拡充する

方針5

安全・安心で人に優しいまちをつくる

1. 災害発生時に持続可能なまちをつくる
2. 地域主体でいつでも安全・安心なまちをつくる
3. 誰でも受け入れるユニバーサルなまちをつくる

方針6

環境に優しいまちをつくる

1. 多様で視覚に訴えるみどりをつくる
2. 高水準の環境・エネルギー対策を実装したまちをつくる

方針7

新宿全体の魅力を高める最先端なまちをつくる

1. 自動運転や次世代モビリティで人に優しいまちをつくる
2. 新しいことに挑戦し、変化し続けるまちをつくる

方針3

歩行者優先のまちをつくる

1. 車両流入を段階的に抑制する

- アクセス交通^{※5}を段階的に抑制する。
 - ▷乗用車：広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐車場を確保
 - ▷荷さばき車両：路上荷さばきに関するルールの導入（荷さばき時間帯の制限など）
 - ▷自転車：広域幹線等からアクセスする路外共同荷さばき場を確保
 - ▷自転車：広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐輪場を確保
- 大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスする交通施設（隔地・集約駐車場等）を段階的に確保し、車両流入を抑制する。

2. 広域幹線等^{※6}からアクセスできる交通施設を確保する

【隔地・集約駐車場】

- 大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐車場を段階的に確保する。なお、幹線道路に出入口を設ける際は、交通を阻害しないよう安全性・円滑性を確保する。
- 駐車場地域ルールの見直しについて継続的に検討していく。

【路外共同荷さばき場】

- 大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスできる街区に、路外共同荷さばき場を段階的に確保する。
- 地下駐車場に路外共同荷さばき場を確保する場合は、荷物運搬のための地上への縦動線の確保に配慮する。

【地下駐車場のネットワーク化】

- 大規模開発等を契機として、地下駐車場・路外共同荷さばき場について可能な場所は連携し、駐車場のネットワーク化を図る。

【隔地・集約駐輪場】

- 大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスできる街区に隔地・集約駐輪場を確保する。
- 附置義務駐輪場のあり方を継続して検討していく。

■路外共同荷さばき場のイメージ

■地下駐車場のネットワーク化のイメージ

- 歩行者優先の空間を確保するため車両流入抑制を目標としている地区などでは、一律の基準だけでは対応が難しい場合がある。
- その一方で、具体の駐輪施策がないまま附置義務駐輪場だけをなくすことはできないため、「まちづくりの中で地域の方針を踏まえた実現性・実効性のある放置自転車対策・駐輪対策が具体的に提案され、地域と行政が合意ができる場合には地域特性を踏まえた基準を適用できる」などの規定を設けることを検討する。

方向性

そのまちの駐輪需要とまちづくりの方針を踏まえた地域ルール^{（仮称）}の運用基準を追加する。

（仮称）地域ルールの運用基準に関する検討

令和6年度は（仮称）地域ルールができる規定を設けるが、要件や運用基準については引き続き検討が必要。

【地域ルール制度の構成（案）】

条例：地域ルールができる規定を設ける

規則：地域ルールが適用できる地域の要件を定める

要綱：適用地域ごとに、ルールの運用を定める

⇒ 令和6年度
検討内容

令和7年度
以降検討

他自治体における事例

神戸市 神戸市では高度集積地区内で附置義務を免除。

「都市機能高度集積地区」内は、自転車駐車場の附置義務が免除される。

※ただし、容積率緩和を伴う大規模施設は事前に協議が必要。

「三宮駅周辺の自転車駐車場整備の進め方」など、具体の確保の方法が示されている。

横浜市 横浜市では附置義務台数未満でも需要を満たすことができる区域内は台数を1／2に。

附置義務台数未満であっても自転車の駐車需要を満たすことができるものとして規則で定める区域においては、附置義務台数に規則で定める割合を乗じて得た台数を附置義務台数とする。

横浜市神奈川区、西区及び中区のうち、市長が告示する区域では、附置義務台数に2分の1を乗じて得た台数を附置義務台数とする。

「附置義務台数未満でも需要を満たすことができる」という具体の整理が必要である。

（６）協議会のスケジュールと議題（案）

協議会のスケジュールと議題（案）

<協議会のスケジュールと議題（案）>

