

建築物における駐車施設の付置及び管理に関する条例の改正（案） に対する市民意見募集の結果について

昭和41年に制定された「建築物における駐車施設の付置及び管理に関する条例（以下、「付置義務条例」という。）」について、民間開発の促進や街並み・景観の向上、歩行者の安全性確保などを図るため、近年の駐車場の利用実態等を踏まえ、駐車場整備地区の付置義務条例の見直しを行う。

令和3年9月30日の建設建築委員会への報告後、市民意見募集を行ったため、結果を報告するもの。

1 意見募集期間

令和3年10月15日（金）から令和3年11月15日（月）

※市役所・各区役所及び出張所などで資料を配布、市ホームページ・市政だより・市公式SNSにより周知を図った。

2 意見提出状況

・意見提出者	7名
・提出意見数	8件
・提出方法	電子メール 4名
	FAX 2名
	郵送 1名
	持参等 0名

3 意見の内訳

・改正案の趣旨や内容に賛意や共感を示す意見	2件
・今後の進め方等に対する考え方を述べた意見	1件
・改正案に対する内容の追加や修正を求める意見	3件
・その他の意見	2件

4 計画への反映状況

・改正案に掲載済み	3件
・改正案への追加・修正あり	0件
・改正案への追加・修正なし	2件
・その他	3件

5 今後のスケジュール

- ・令和3年12月9日 建設建築委員会 報告【パブコメ結果】
- ・令和4年 2月 付置義務条例改正
- ・令和4年 4月 条例施行

提出された意見の概要及びこれに対する本市の考え方
【建築物における駐車施設の付置及び管理に関する条例の改正（案）】

1. 意見の募集期間

令和3年10月15日（金）～ 令和3年11月15日（月）

2. 意見提出状況

意見提出者		提出意見数	
電子メール	F A X	郵送	持参等
4 名	2 名	1 名	0 名

【意見の内容】

- 1 改正案の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 今後の進め方等に対する考え方を述べた意見
- 3 改正案に対する内容の追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

【意見の反映結果】

- ① 掲載済み（一部掲載を含む）
- ② 追加・修正あり
- ③ 追加・修正なし（今後の参考等とする）
- ④ その他

No	意見の概要	本市の考え方	内容	反映結果
「改正（案）全般」に関するもの				
1	駐車場の緩和策により、新たな開発が促進し、街の賑わいが取り戻され、周辺の商店街もまた活気づくのではないかと期待している。	ご意見ありがとうございます。 引き続き、駐車場施策の推進に努めてまいります。	1	①
2	条例の見直しによって、市街地の街並みや景観及び有効な土地利用が図れることは良いと思う。 車社会の現代では、利用しやすい駐車場が整備できることは市街地内の店舗などの活性化につながっていくと思われる。		1	①

No	意見の概要	本市の考え方	内容	反映結果
「条例見直し内容」に関すること				
3	隔地駐車場の距離要件が拡大されることは望ましいが、用途によって距離要件を設計しないと、運用、サービス提供が困難な場合がある。用途による距離要件の設計を検討して欲しい。	今回の見直しにおいては、隔地制度をより活用していただくため、隔地駐車場を設置する場合の距離要件を緩和するものです。 詳細な駐車施設までの距離については、距離要件の範囲の中で、事業者の方が、利用者のニーズやサービス提供等を踏まえ、決めていただくものと考えています。	3	①
4	開発の加速化及び駐車場の利用率の低下状況等を考慮し、付置義務台数の原単位の見直しを検討することが重要であると考えており、検討を願いたい。	本市の付置義務台数の算定基準となる原単位については、国の標準条例や他都市の事例、事業者へのヒアリング、警察等の関係機関との協議結果等を踏まえ、今回、見直しの対象とはしていません。 今後の駐車場需要等により必要があれば検討してまいりたいと考えています。	3	③
5	条例の見直しは、確かに民間開発を促進し、新たな街の賑わいに繋がると思う。しかしこの見直しだけで、あとは民間任せでは、逆効果にもなりかねない。 「郊外の駐車場の確保」「企業同士のマッチング」「快適な歩行者環境」を、いかに行政が補完できるかにかかっていると思う。	現在、本市では「コクラ・クロサキリビテーション」というプロジェクトを行っており、この中で官民が連携した都市機能の更新とさらなる魅力向上を図っていきます。	2	④

No	意見の概要	本市の考え方	内容	反映結果
6	隔地駐車場に関して、複数の建築物が1つの共有駐車場を設置することを認める、又は、共有駐車場を設置するように促す、これによりまち全体の駐車場の総数を減らすことができると考える。	本市では、隔地駐車場を設置する際、複数の建築物が共有の駐車場を設置し、使用することを認めています。一方で、市が共有駐車場を設置するように促す（集約駐車場）ことについては、今後の駐車場需要等を踏まえ、研究を深めてまいりたいと考えています。	3	③
その他				
7	現状では、車椅子等使用者専用駐車スペースが少なすぎる。身障者専用スペースに許可証を持たない健常者の駐車があり、買い物を諦めざるを得ないことがある。 違反者に対して、設置者に権限（警告、警察への報告等）を持たせることはできないか。 体の不自由な人にも優しい街づくり政策をお願いします。	本市としても、車椅子等使用者の方々が、安全で安心して駐車場を利用できる環境整備を行っていくことは、非常に重要と考えています。 ご意見につきましては、現行制度の運用方法や現時点でどのような施策ができるか、関係機関と協議してまいりたいと考えています。	4	④
8	駐車場内でのトラブルを防止するため、カーブミラーや防犯カメラを設置して欲しい。	ご意見については、今後の駐車場整備の参考とさせていただきます。	4	④

「建築物における駐車施設の付置及び管理に関する条例」 の改正

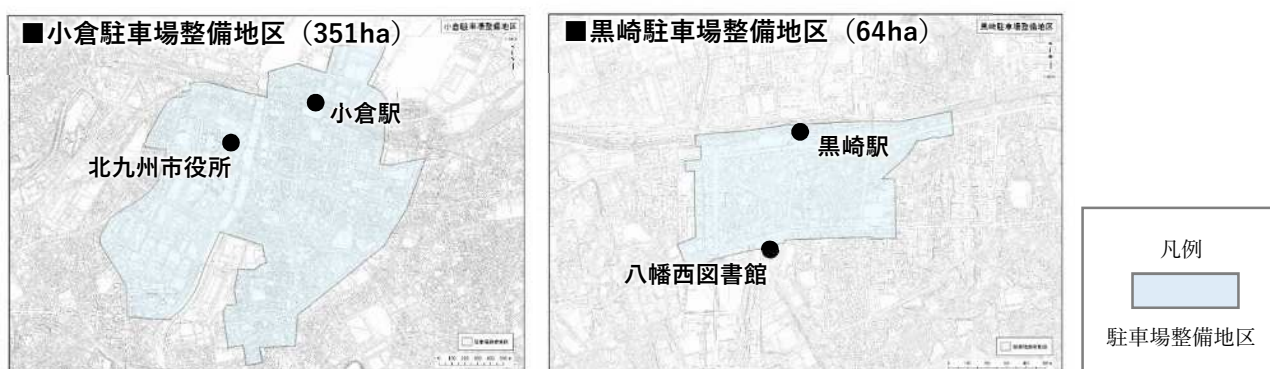
北九州市では、路上駐車や交通事故、渋滞等を未然に防ぐため、駐車場法第20条に基づき、昭和41年に「建築物における駐車施設の付置及び管理に関する条例」（以下、「付置義務条例」という。）を制定しています。

付置義務条例では、駐車場整備地区（小倉・黒崎）や商業地域等において、一定規模以上の店舗や事務所、住宅などの建築物を新築・増築する際、駐車施設の整備を義務付けています。

このたび、小倉・黒崎地区のまちづくり構想の実現に向けた新たなプロジェクトである「コクラ・クロサキリビテーション」を契機に、民間開発の促進や街並み・景観の向上、歩行者の安全性確保などを図るため、近年の駐車場の利用実態等を踏まえ、駐車場整備地区の付置義務条例の見直しを行います。

1 現行条例の概要

（１）駐車場整備地区（小倉・黒崎）



（２）対象建築物の規模要件及び駐車施設の義務付け台数（原単位）

建築物の床面積に応じて駐車施設の台数を算定し、付置を義務付けています。

対象地域	対象建築物の規模 (延床面積)		義務付け台数の算定基準 (原単位)	
	特定用途	非特定用途	特定用途	非特定用途
駐車場整備地区 (小倉・黒崎)	2,000 m ² 以上	3,000 m ² 以上	300 m ² 毎に 1 台	450 m ² 毎に 1 台

特定用途・・・商業施設、ホテル、病院、事務所等
非特定用途・・・マンション、アパート、専門学校等

（３）建築物敷地以外への駐車施設の付置（隔地制度）

付置する駐車施設は、建築物又は建築物の敷地内に確保することを原則としていますが、駐車場の出入口が法令の基準により設置できないなど、一定の要件に該当する場合は特例として敷地以外（隔地）に付置することを認めています。

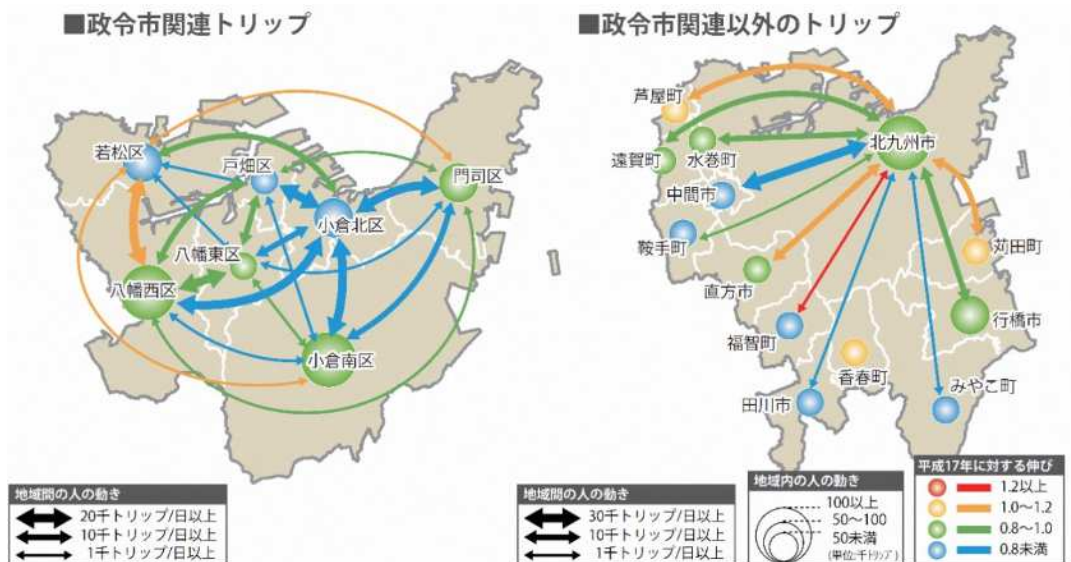
駐車施設の設置	原則、建築物敷地内に確保 特例として、概ね 200m 以内の隔地に確保
---------	--

2 駐車場を取り巻く現状

(1) 自動車移動の減少

北九州市内における自動車移動はこの10年で全体的に減少しています。また周辺市町との移動でも南西部の一部地域を除き減少しています。

■自動車移動トリップ

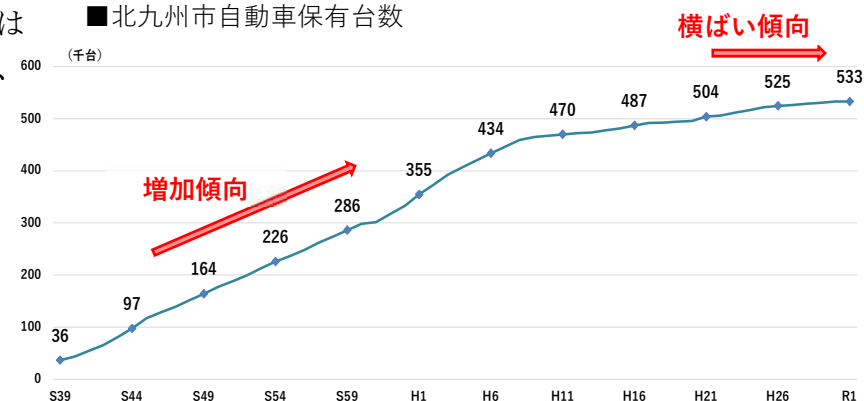


出典：第5回北部九州圏パーソントリップ調査北九州市版
※「トリップ」とは、ある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位

(2) 自動車保有台数の傾向

北九州市内の自動車保有台数は増加傾向にありましたが、近年、横ばい傾向がみられます。

■北九州市自動車保有台数



出典：北九州市統計年鑑

(3) 駐車場の駐車率の低下

駐車場整備地区において、駐車場の利用実態調査を行った結果、新型コロナウイルス感染症による影響もありますが、平成26年度から令和3年度の駐車場全体における駐車率は低下しています。

■駐車率（ピーク時）

	平成26年度		令和3年度		増減率	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日
小倉地区	71%	70%	60%	49%	-11%	-21%
黒崎地区	50%	52%	45%	31%	-5%	-21%

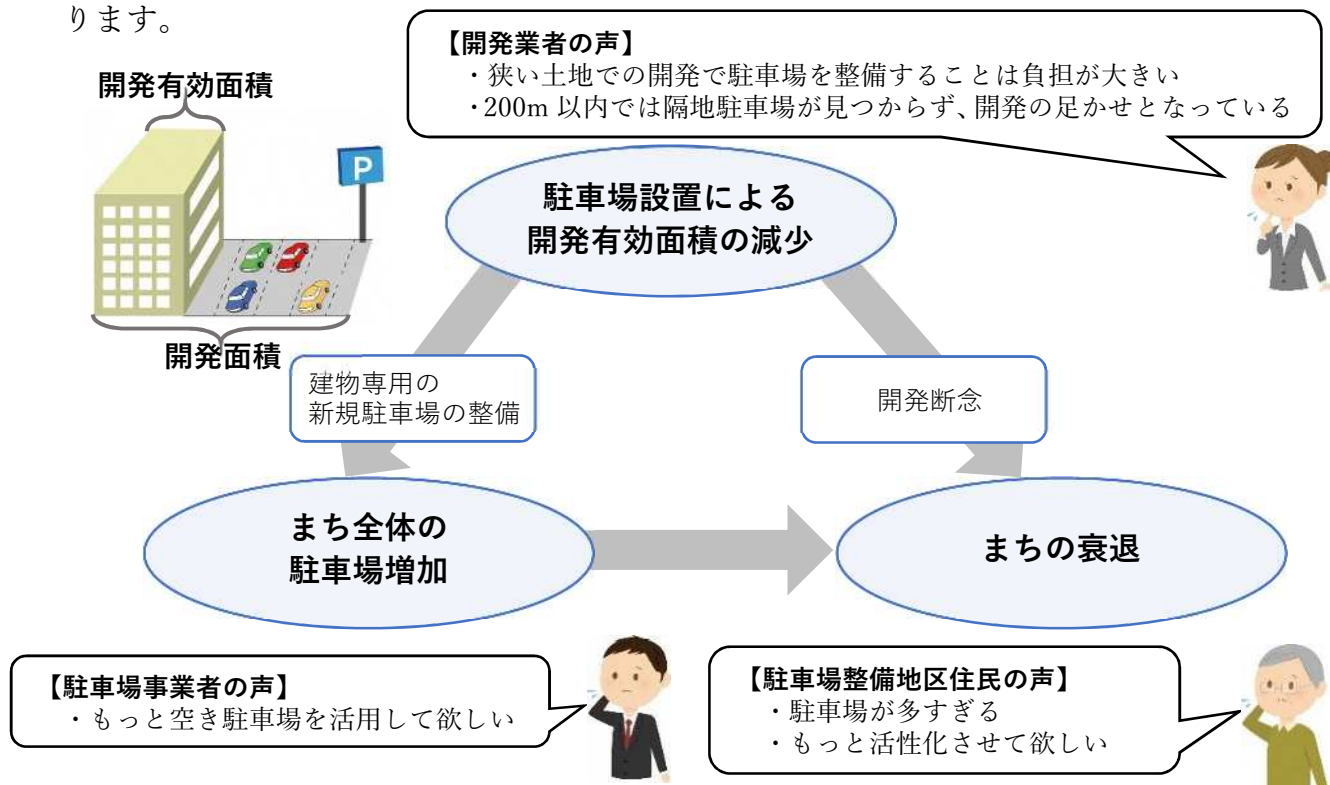
出典：駐車場利用実態調査（北九州市）

3 駐車場に関連したまちづくりの課題

(1) 民間開発の妨げ、既存駐車場の未活用

駐車場整備地区では、「開発面積が狭く、敷地内での駐車施設の整備が負担となっている。」という意見が多くあります。

開発面積が狭い場所において、現在の付置義務条例に該当する建築物を計画・建築すると、建物1階部分等に新たな駐車施設を整備することとなり、開発有効面積が狭まることで、開発事業者に過度な負担をかけるとともに、まち全体の駐車場増加、衰退に繋がります。



(2) 街並みや景観の分断、歩行者の安全性低下

駐車場整備地区では、狭小道路や歩道に面して駐車場の出入口が連続している場所が多く見られ、このような場所では、街並みや景観を分断するだけでなく、歩行者と駐車場に出入りする自動車とが接触する危険性が高まります。



4 付置義務条例の見直し内容

(1) 駐車施設の設置要件

駐車場整備地区において、駐車施設の設置要件である「原則、建築物敷地内」を「建築物敷地内又は隔地」に見直すことで、駐車場の出入口を減少させることができるため、中心市街地の街並みや景観の向上、狭小道路・歩道における歩行者の安全性を確保することができるとともに、周辺にある既存駐車場の利活用に繋がります。

■ 現行



■ 見直し後

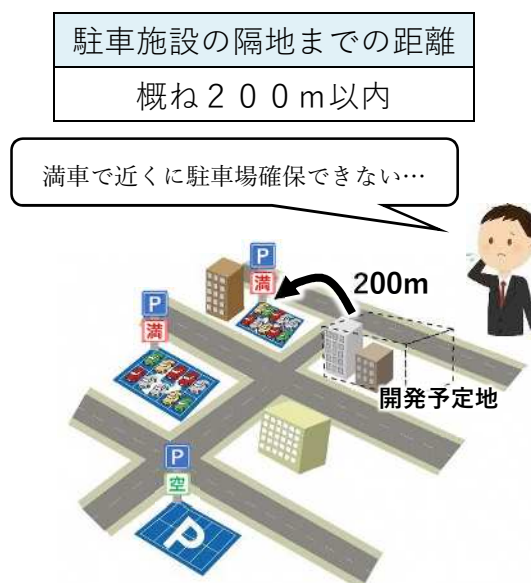


(2) 建築物敷地以外への駐車施設の付置（隔地制度）

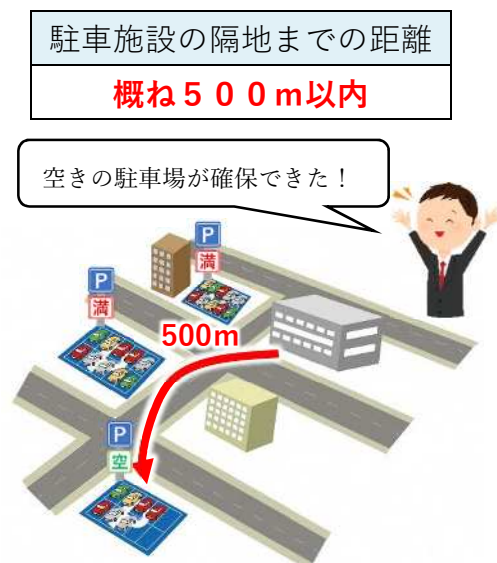
隔地制度をさらに活用できるよう、距離要件である「概ね 200m以内」を「概ね 500m以内」に見直すことで、建築物敷地周辺での駐車施設を確保しやすくなり、民間開発の促進や魅力あるまちを形成することが可能となります。

なお、距離要件については全国の歩行に関する調査や本市における駐車場利用者アンケート、行動範囲調査などを参考に設定しています。

■ 現行



■ 見直し後



(3) 附置義務条例見直しにより期待される効果（イメージ）

■現行



■見直し後

