

「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

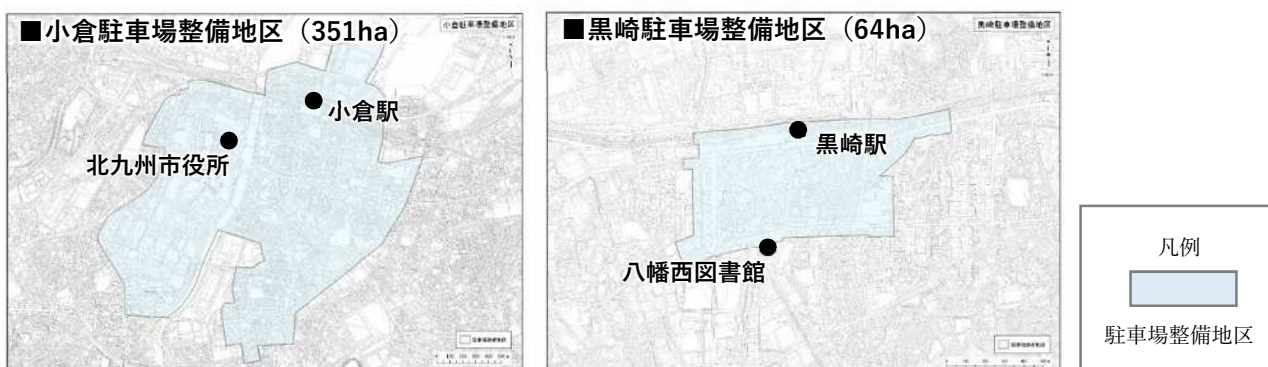
北九州市では、路上駐車や交通事故、渋滞等を未然に防ぐため、駐車場法第20条に基づき、昭和41年に「建築物における駐車施設の付置及び管理に関する条例」（以下、「付置義務条例」という。）を制定しています。

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。

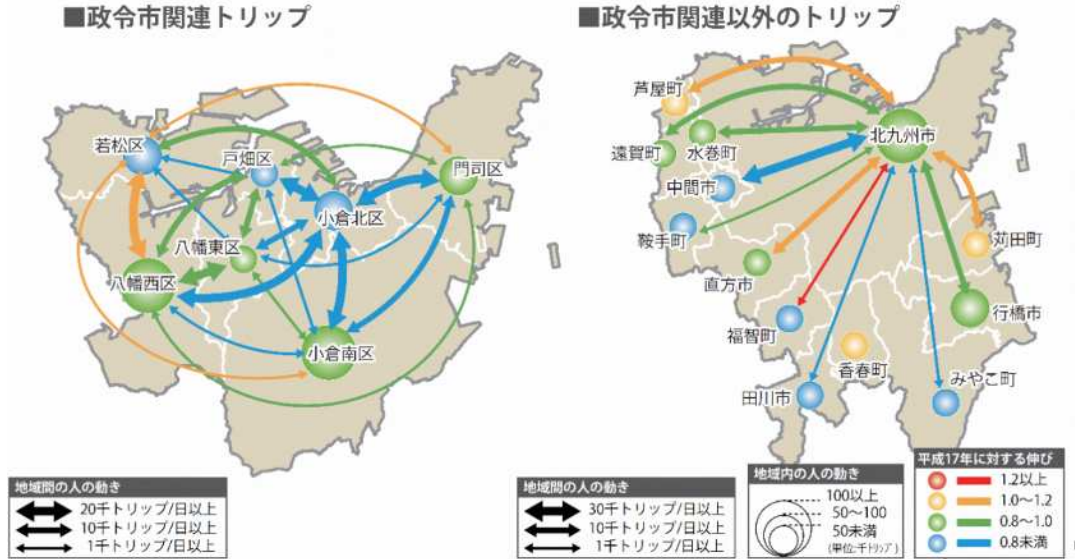
駐車施設の設置	原則、建築物敷地内に確保 特例として、概ね200m以内の隔地に確保
---------	--------------------------------------

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

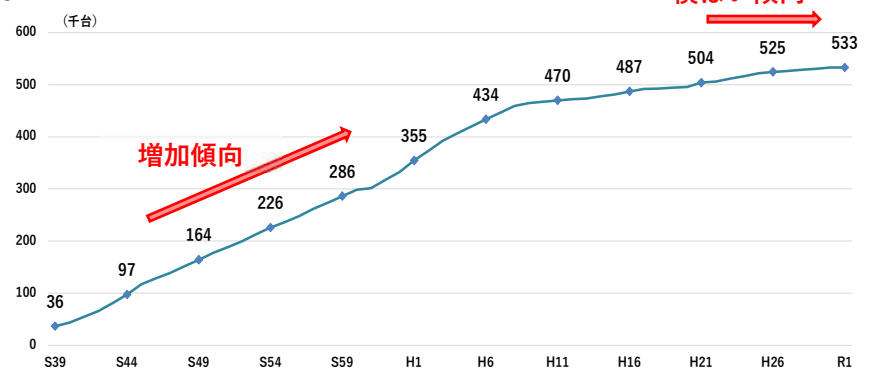


出典：第5回北部九州圏パーソントリップ調査北九州市版
 ※「トリップ」とは、ある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位

(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%

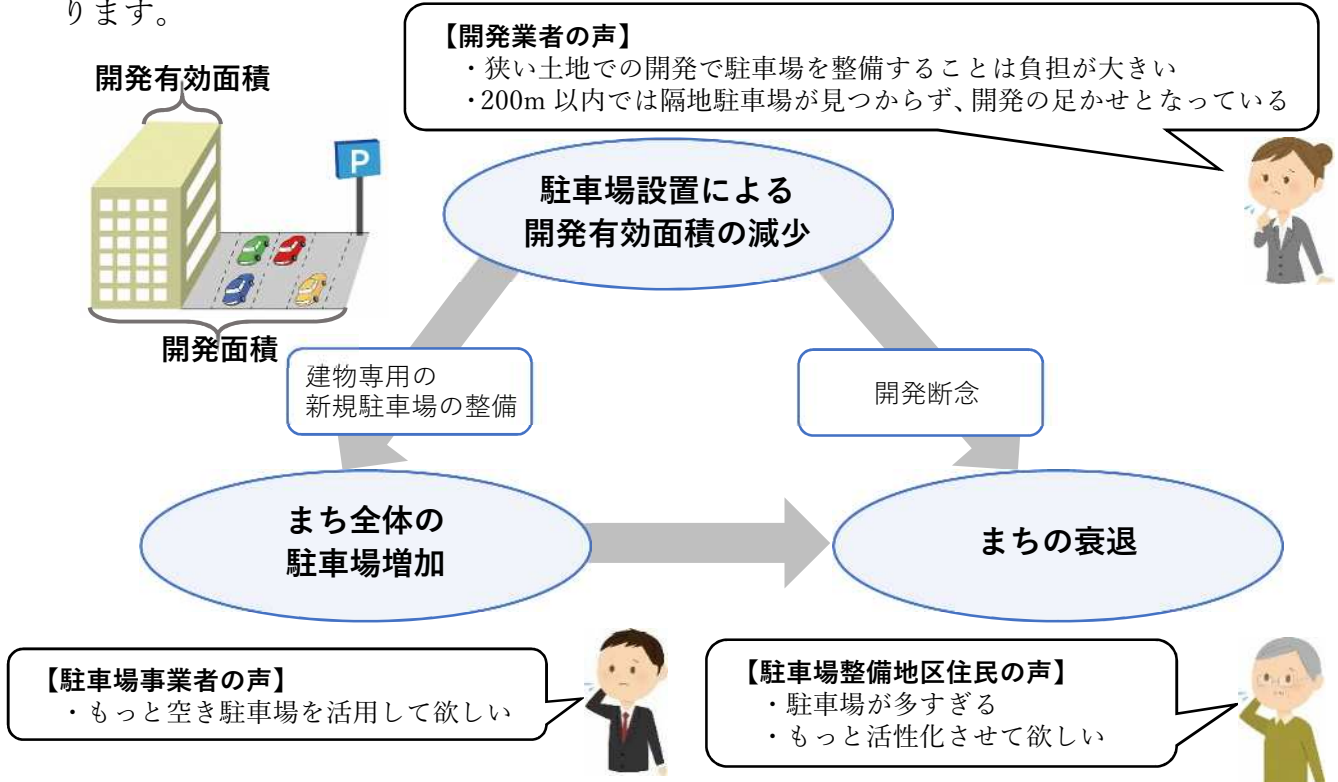
出典：駐車場利用実態調査（北九州市）

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。

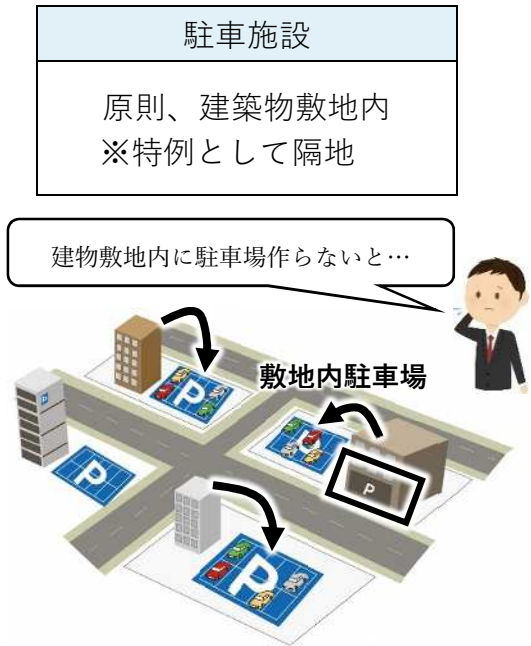


4 付置義務条例の見直し内容

(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



民間開発の妨げ

→ 駐車場整備の負担による
建築意欲の低下

既存駐車場の未活用

→ 既存駐車場の駐車率低下

街並み・景観の分断 歩行者の安全性低下

→ 駐車場が密集し、駐車場の
出入口が連続して発生

■見直し後

魅力あるまちの形成

→ 新築等の開発が促進され、
まちのにぎわいを創出

民間開発の促進

→ 駐車場の整備負担が軽減され、
新築・建て替えを促進

既存駐車場の利活用

→ 隔地距離が延びることで、
利用可能な駐車場が拡大

街並み・景観の向上 歩行者の安全性確保

→ 駐車場出入口を抑制し、
街並みの連続性、安全で
快適な歩行空間を創出