

令和3年11月25日

まちづくり委員会資料

所管事務報告

川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例運用基準等の改正（案）について

資料1 川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例運用基準等の改正（案）の概要について

資料2 川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例運用基準等の改正（案）に関する意見募集について

参考資料1 川崎駅東口地区駐車対策推進計画概要

参考資料2 川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例運用基準案新旧対照表

参考資料3 総合調整条例に規定する駐車施設に関する事項の取扱要綱案新旧対照表

まちづくり局

1 背景・目的

都市計画法に基づく駐車場整備地区として指定されている川崎駅東口地区では、駐車場の配置や路上駐停車等に関連して発生している路上荷さばきなどが地域課題となっており、安心して歩けるまちづくりの推進や幹線道路における公共交通等の交通流動の円滑化を目的として、令和3年2月に駐車場法に基づく「川崎駅東口地区駐車対策推進計画（以下「計画」という。）」を策定し、本計画に基づき、各目標における施策について取組を推進している。このうち、下表で着色した2つの施策に取り組むため、「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例運用基準」及び「総合調整条例に規定する駐車施設に関する事項の取扱要綱」（以下「運用基準等」という。）の改正を行うものである。

■…改正に関する施策

基本方針 路上駐停車や駐車場の出入口の抑制等を図り、円滑な交通流動や安心して歩けるまちづくりの推進を目指す。

目標1 需要と供給の適正化

- 施策1 隔地駐車場規定による既存ストックの有効活用
- 施策2 単身者向け共同住宅における荷さばき需要への対応
- 施策3 民間駐車場等の有効活用

目標2 安心して歩けるまちづくりの推進

- 施策1 隔地駐車場規定による歩きやすい歩行空間づくり
- 施策2 荷さばきルールの更新・普及啓発
- 施策3 公共交通の利用促進等

目標3 人と物の流れの秩序化

- 施策1 荷さばき車等の駐車施設の確保
- 施策2 関係機関との連携による交通を阻害する駐停車対策の推進
- 施策3 タクシー駐停車の秩序化
- 施策4 荷さばきルールの更新・普及啓発【再掲】



川崎駅東口地区

<凡例>

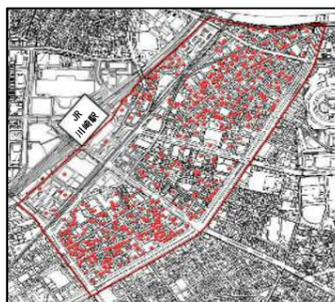
- 駐車場整備地区
- タクシー乗降場
- 都市計画駐車場(地下)
- 鉄道
- 公共荷さばき場
- 商店街
- 主な幹線道路

2 課題及び取組内容

①課題

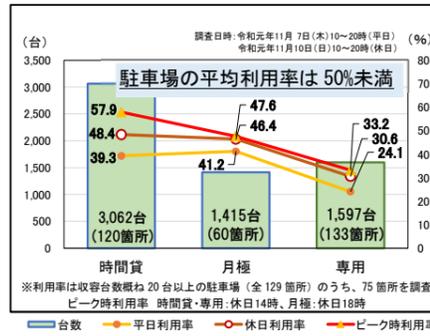
地区内には多くの駐車場が設置されているが平均利用率は50%未満と低い状態であることから、既存ストックの有効活用により需要と供給の適正化を図る必要がある。加えて、駐車場の増加により入出庫の際に歩行者等との動線の錯綜を発生させるなど通行阻害の要因となっていることから、安心して歩けるまちづくりの推進が必要である。

○地区内の駐車場設置状況 (R1)



地区内には313箇所と多くの駐車場が設置

○地区内の駐車場利用率 (R1)



○歩行者との動線の錯綜図



駐車場の入出庫により歩行者等の通行を阻害

②取組内容

既存ストックの有効活用による駐車場利用率の向上を図るとともに、自動車と歩行者等との動線の錯綜を低減するなど歩きやすさなどに配慮し、附置義務駐車場の誘導を行い、あわせて通りと接する敷地内の活用を図るため運用基準等における隔地駐車場（敷地外に設ける附置義務駐車場）の規定を改正する。

3 駐車施設の附置等に関する条例について

路上駐車による沿線道路の交通渋滞・事故の発生を抑制することや、道路交通の円滑化を図ることなどを目的として駐車需要を発生させる原因である建築物に対し、その用途や規模等に応じ駐車施設を附置することを求める条例であり、交通流動を阻害する原因となる路上駐車などを抑制する必要があることから、建築物の敷地内に駐車施設を附置することを原則としているものである。

4 運用基準等改正（案）の概要

〔現行の内容〕

附置義務条例では敷地内の駐車場設置を原則とし、土地の形状や交通安全上の理由などにより敷地内の設置が困難な場合に限り、隔地駐車場を認めている。



〔改正案の内容〕

川崎駅東口地区では現行の内容に替えて、次の場合に隔地駐車場を認めることとする。

- ・ 隔地駐車場の場所がバリアフリー基本構想の特定経路等や、その他関連計画等の内容から設置が望ましくない場所でないこと
- ・ 通りと接する敷地内に商業店舗等の設置や歩行者の憩いの場となるような設備等の設置など地域に配慮した空間づくりを行うよう努めること

○バリアフリー基本構想(川崎駅周辺地区)の特定経路等について



バリアフリー法*に基づき、高齢者や障害者等が日常的に利用する施設のうち、駅から当該施設、または当該施設間を結ぶ経路のこと

*高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

○地域に配慮した空間づくりのイメージ



①商業店舗等の設置

②歩行者の憩いの場となるような設備等の設置



③歩行者の回遊性を向上させる施設等の設置

④イベント等で利用できるようなスペースの設置

出典 (①②)：居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン【国土交通省】
出典 (③④)：民間空地等の多様な利活用に関する事例集【国土交通省】

5 今後のスケジュール

- 令和3年11月 委員会報告（パブリックコメントの実施）
- 令和3年12月 パブリックコメントの実施（R3.12.7～R4.1.14）
- 令和4年2月 委員会報告（パブリックコメントの結果）
- 令和4年4月 運用基準等施行

「川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例運用基準」等の改正（案）について意見を募集します

川崎駅東口地区における駐車場の配置や路上駐停車等の地域課題に対応し、安心して歩けるまちづくりの推進や幹線道路における公共交通等の交通流動の円滑化を目指し、令和3年2月に川崎駅東口地区駐車対策推進計画を策定しました。同計画の施策実施にあたり、川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例運用基準等の改正を行うべく、案を策定しました。この改正（案）について、市民の皆様の御意見を募集します。

1 意見募集期間

令和3年12月7日(火)から令和4年1月14日(金)まで

※郵送は当日消印有効。持参は1月14日（金）の17時15分までとします。

2 閲覧場所

川崎市ホームページ、かわさき情報プラザ（川崎市役所第3庁舎2階）、各区役所市政資料コーナー、大師支所、田島支所、市民文化局協働・連携推進課（川崎フロンティアビル7階）、まちづくり局交通政策室（明治安田生命ビル6階）

3 意見提出方法

次のいずれかの方法により提出してください。

なお、様式は自由ですが、別添の「意見書」を御活用ください。

(1) 郵送又は持参

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地

川崎市まちづくり局交通政策室（明治安田生命ビル6階）

(2) FAX

044-200-3970（まちづくり局交通政策室）

(3) 電子メール

インターネットで川崎市ホームページにアクセスし、パブリックコメントの専用ページから、専用のフォームを使って所定の方法により送信してください。

※1 意見書の書式は自由ですが、必ず「題名」、「氏名（法人又は団体の場合は、名称及び代表者の氏名）」及び「連絡先（電話番号、FAX番号、メールアドレス又は住所）」を明記してください。

※2 電話や来庁による口頭での御意見は受け付けておりませんので御了承ください。

4 その他

お寄せいただいた御意見は、個人情報を除き、類似の内容を整理又は要約した上で、御意見とそれに対する本市の考え方を取りまとめてホームページ等で公表する予定です。

（問合せ）

川崎市まちづくり局交通政策室

電話：044-200-2032

川崎駅東口地区駐車対策推進計画概要

1 背景・目的

川崎駅東口地区においては駐車対策として、常態化する路上荷さばきなどの地域課題に対応し、公共荷さばき場の整備や、荷さばきルールの策定等の対策を推進してきましたが、依然として路上荷さばきが見受けられるほか、企業送迎バスの増加、待機タクシー等による交通流動の阻害などの課題が生じています。

このような中、川崎駅東口地区においては、小川町バス乗降場の供用開始や、京急川崎駅西口地区の再開発等が検討されるなど、課題解決を図る上で大きな転換期を迎えています。

こうした機会を的確に捉え、まちづくりと連携した一層の総合的かつ計画的な駐車対策を推進する「川崎駅東口地区駐車対策推進計画」を策定し、課題解決に向けた取組を推進するものです。

2 これまでの取組

平成 25 (2013) 年度に策定した「川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画」に基づき、施策実現に向けた社会実験を実施し、荷さばきルールの作成・普及啓発など荷さばき車の整序化等の施策を推進しています。また、自家用車から公共交通機関の促進に向けた条例改正や小川町バス乗降場への企業送迎バスの集約化など、地域や利用者との連携して駐車対策に取り組んでいます。

○荷さばきルールの作成 (H26)

荷さばき時間の短縮等のルールを作成し、商業者等に周知するなど普及啓発を実施



○自家用車から公共交通機関の促進 (H27)

自家用車の利用を抑制し、公共交通機関の利用促進を推進するため、カーシェア導入時に附置義務台数を緩和する制度を導入



○小川町への企業送迎バス集約化 (R2)

市役所通り及び新川通りでの企業送迎バスの乗降により車及び歩行者流動に影響が生じていたため、自転車駐車場とあわせて整備された小川町バス乗降場への集約化により通行環境が向上

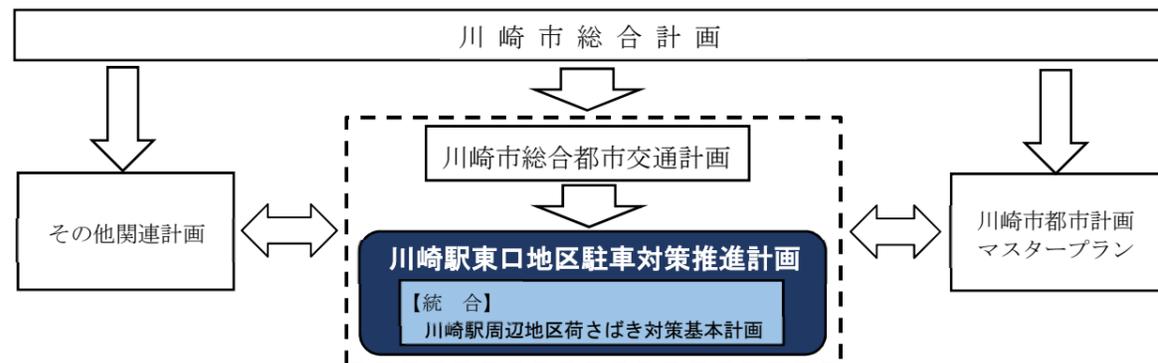


3 計画の位置付け

本計画は、駐車場法第 4 条の規定も踏まえ、川崎駅東口地区における駐車場整備地区を対象とした総合的かつ計画的に駐車対策に関連する取組を一層推進するための計画です。

策定にあたっては、川崎市総合計画や川崎市総合都市交通計画等の上位計画とあわせて、関連する計画等と連携を図りながら、川崎駅東口地区における具体的な駐車対策に関する取組を推進します。

なお、荷さばき車対策については、「川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画」の取組内容を精査した上で本計画に統合し、所要の対策について継続して推進します。

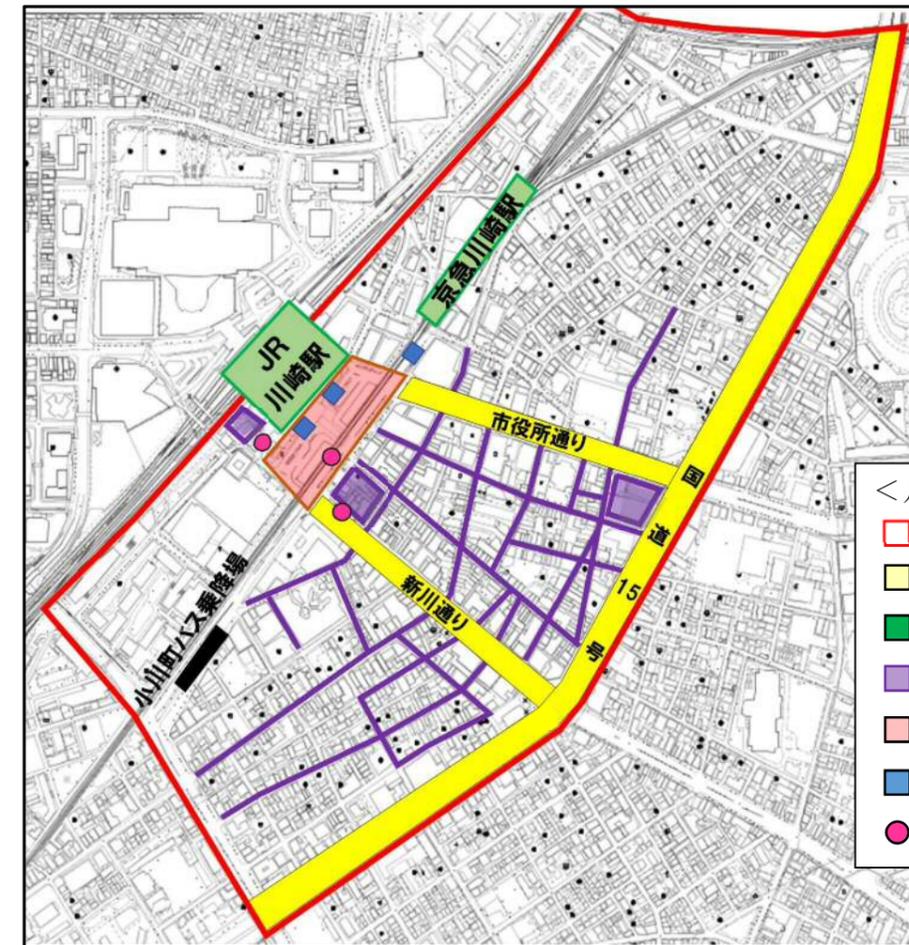


4 計画の対象地区

本計画では、都市計画法に基づく駐車場整備地区として指定されており、重点的に対策を進める必要のある川崎駅東口地区を対象地区として策定します。

本地区においては歩行者量・商業店舗数・荷さばき車等が市内ではひとときわ多いため、それに起因する課題についても顕著に見受けられる状況にあります。

また、東口駅前広場の地下には地下街アゼリア及び都市計画駐車場が整備され、市役所通り等の主要な幹線道路と銀柳街等の商店街を中心とした本市最大の商業業務地区となっています。



- <凡例>
- 駐車場整備地区
 - 主な幹線道路
 - 鉄道駅
 - 商店街
 - 都市計画駐車場(地下)
 - タクシー乗降場
 - 公共荷さばき場

5 計画期間

上位計画等を踏まえ、計画期間は 5 年間 (令和 7 [2025] 年度まで) とし、各施策の着実な実現に向け取組を推進します。

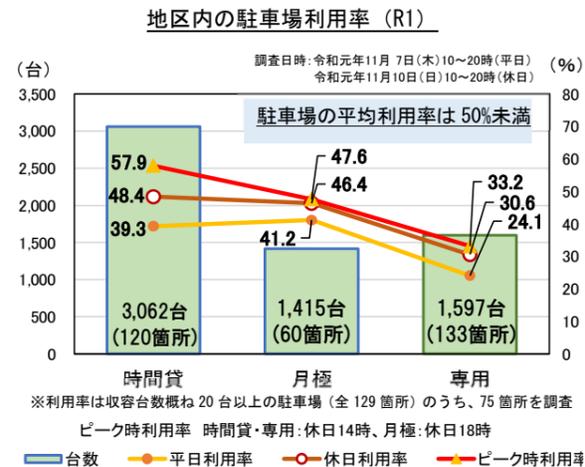
	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 ~ 7 年度
総合計画 実施計画	第 2 期実施計画		第 3 期実施計画
川崎駅東口地区 駐車対策推進計画	計画策定	取組の推進	

6 対象地区の現況・課題

(1) 駐車場利用率の低下

地区内には313箇所6,074台と多くの駐車場が設置されているが、時間貸駐車場のピーク時である休日14時台でも利用率は約58%となるなど、その平均利用率は50%未満となっています。

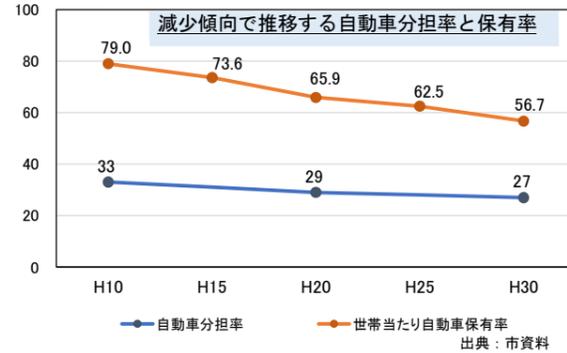
また、市内における世帯当たり自動車保有率も減少傾向で推移しているため、今後、さらなる駐車場利用率の低下を招く可能性があり既存駐車場を有効に活用する取組等が求められています。



地区内の駐車場設置状況 (R1)



市内の自動車分担率と自動車保有率



(3) 自動車と歩行者等との動線の錯綜

附置義務条例による駐車場をはじめ、地区内には多くの駐車場が設置されているが、駐車場数の増加により入出庫の際に歩行者等との動線の錯綜を発生させるなど、通行を阻害する要因のひとつとなります。

地区内における附置義務条例による駐車場は10年で約2倍増加していることに加え、歩行者量は他地区と比べひとときわ多い状況であることから、自動車と歩行者との錯綜の危険性が高く対策を講じる必要性が高い状況であります。

地区内の附置義務条例の対象建築物の総数



駐車場出入口の設置箇所



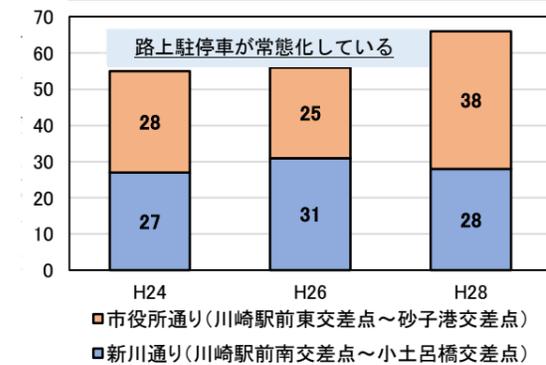
歩行者との動線の錯綜図



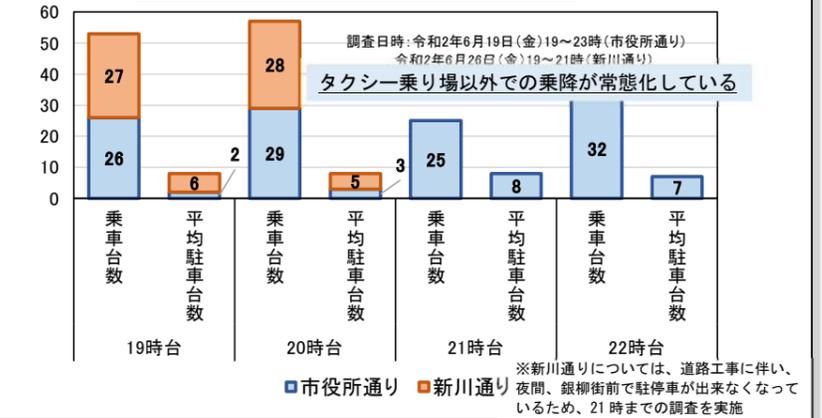
(4) 荷さばき車等の常態化する路上駐停車

地区では商業・飲食店等が数多く立地しているため、以前から多くの荷さばき車の路上駐停車が確認されており、幹線道路においてはバス等の公共交通が避けて運行するなど、円滑な交通流動を阻害する要因となっています。また、市役所通り等では企業送迎バスの発車も多く確認されていた状況であり、このような常態化する路上駐停車への対応を行う必要があります。

(台) 荷さばき車の路上駐停車の推移 (平日8~11時)



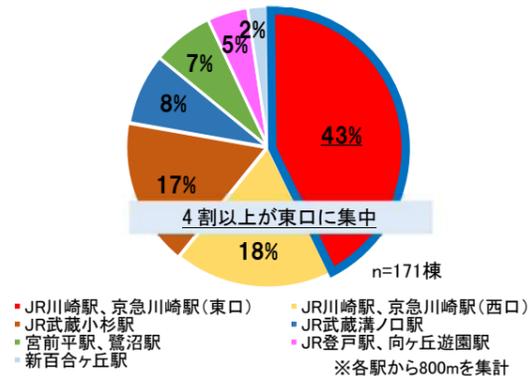
(台) 市役所通り・新川通りでのタクシー乗車等の状況



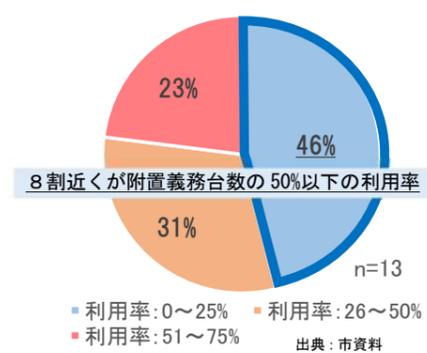
(2) 共同住宅の立地特性にあわせた駐車需要への対応

川崎駅東口には他地区と比べ単身者向け共同住宅が多く存在しており、さらに当該世帯の自動車保有率が低いという地区特性を有しているため、附置義務駐車場の利用率が低い状況にあります。これに加え、全国的な単身世帯の自動車保有率の逡減傾向や、カーシェアリング等の自動車を直接保有しない形態の増加等の状況があり、共同住宅の立地特性にあわせた駐車需要への対応を行う必要があります。

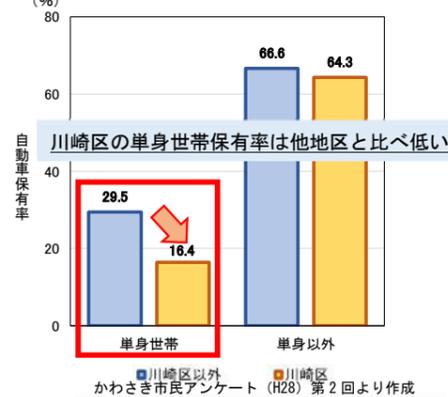
市内の単身者向け共同住宅の建築割合



地区内単身者向け共同住宅の附置義務台数に対する利用率



市内における自動車保有率



7 基本方針

川崎市総合計画や川崎市総合都市交通計画等の上位計画を踏まえ、地区における課題を解決するため、次のとおり基本方針を定めます。

課題

- (1) 駐車場利用率の低下
- (2) 共同住宅の立地特性にあわせた駐車需要への対応
- (3) 自動車と歩行者等との動線の錯綜
- (4) 荷さばき車等の常態化する路上駐停車

基本方針

路上駐停車や駐車場の出入口の抑制等を図り、円滑な交通流動や安心して歩けるまちづくりの推進を目指す。

川崎駅東口地区駐車対策推進計画概要

8 目標及び施策

各目標に対して行う取組内容として、それぞれ次のとおり施策を定めます。

目標1 需要と供給の適正化

地区における駐車場の平均利用率は50%未満となっていることから、附置義務駐車場の受け入れ施設や、共同荷さばき場として活用を図るなど、既存ストックを有効に活用し、需要と供給の適正化を図り、あわせて、地区の課題解決を図る制度として、共同住宅における荷さばき需要への対応を図る制度の導入を行います。



既存駐車場を有効活用

施策2 単身者向け共同住宅における荷さばき需要への対応

地区共同で利用できる荷さばき場を設置することにより、新築時の駐車場附置の緩和や既存建築物の低利用駐車場の有効活用を図る制度を導入します。

施策1 隔地駐車場規定による既存ストックの有効活用

駐車場増加による交通環境への影響や地区内の駐車場利用率の状況等を踏まえ、駅の外縁部に位置する既存駐車場への集約化を図るなど隔地駐車場規定の見直しを行い、既存ストックの有効活用を図ります。

施策3 民間駐車場等の有効活用

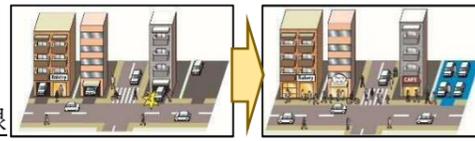
利用率の低い民間駐車場の区画の一部等を不足している共同荷さばき場として活用した地区の荷さばき需要への対応を図ります。



民間駐車場への荷さばき区画の設置

目標2 安心して歩けるまちづくりの推進

駐車場の出入口の数を抑制し、自動車と歩行者等との動線の錯綜を低減し、また、荷さばき車の整列駐車による歩行空間の創出や、公共交通の利用促進等を図ることによる自動車需要の抑制などにより駅周辺における安心して歩けるまちづくりの推進を図ります。



駐車場設置抑制のため既存駐車場へ誘導

加えて、1階部分の商業店舗化等によるにぎわいの連続性創出などにより歩行者の回遊性の向上を図るなどウォーカブルな観点にも配慮し取組を行います。

施策1 隔地駐車場規定による歩きやすい歩行空間づくり

建築物ごとに設置される駐車場について自動車と歩行者等との動線の錯綜を低減するため、駅の外縁部に位置する既存駐車場等への誘導を積極的に行えるよう隔地駐車場規定の活用に向けた規定の見直しを行い、安心して歩けるまちづくりを推進します。

施策2 荷さばきルールの更新・普及啓発

荷さばきの場所や駐停車の時間などについてまとめた荷さばきルールについて、運用状況を踏まえて内容の更新を行い、商店街における荷さばき車の道路左側への整列駐車による歩行空間の創出等を図ります。



左側整列駐車による歩行空間創出

施策3 公共交通の利用促進等

川崎駅の路線バス発車本数等は他拠点駅と比べ非常に多く、公共交通の利便性が高いことから、附置義務条例の台数特例基準等について、更なる公共交通の利用促進等のため、規定の見直しを図ります。

目標3 人と物の流れの整序化

幹線道路沿いの荷さばき車・企業送迎バスやタクシー、観光バス等の路上駐停車を抑制することにより、公共交通等の交通流動の円滑化を図ります。



路線バスが円滑に運行

施策1 荷さばき車等の駐車施設の確保

地区では多くの荷さばき車の路上駐停車が確認されており、公共交通が避けて運行するなど、円滑な交通流動を阻害する要因となっています。こうした駐車需要等に対応できるよう、共同荷さばき場の設置をはじめとした駐車施設の確保に取り組み、交通流動の円滑化を図ります。



荷さばき場の設置

施策2 関係機関との連携による交通を阻害する駐停車対策の推進

交通管理者等の関係機関と連携し、幹線道路（特にバス優先レーン）における交通を阻害する駐停車を抑制するため、パトロールや、近隣時間貸し駐車場への案内の実施などを行い、交通流動の円滑化を図ります。



プラカードによる啓発

施策3 タクシー駐停車の整序化

ICT等を活用し、タクシー乗降場に並びきれない車両の整序化を図るため、乗車場所と待機場所を分離する方式等の導入を検討するとともに、客待ちに関するルールを作成し普及啓発を図るなど、タクシー整序化に向けた効果的な手法の検討を行います。また、公共荷さばき場のタクシー乗降場としての併用利用なども検討し、交通流動の円滑化に向けた検討を図ります。



乗車場所と別の場所待機

出典：国土交通省資料

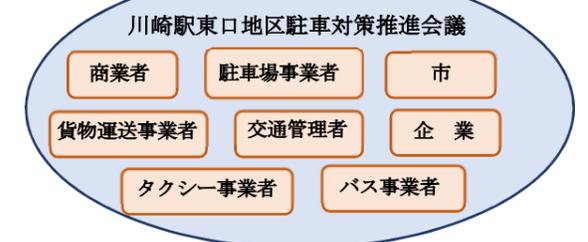
施策4 荷さばきルールの更新・普及啓発【再掲】

荷さばきの場所や駐停車の時間などについてまとめた荷さばきルールについて、運用状況を踏まえて内容の更新を行い、交差点直近での荷さばきの制限や時間貸し駐車場の有効活用等の取組を商店街や貨物事業者等に周知を行い、普及啓発を図ります。

9 推進体制

本計画の実現にあたっては、商業者、貨物運送事業者、駐車場事業者、バス・タクシー事業者及び行政等が相互に協力しながら、それぞれの役割に応じ、取組を推進していくことが求められます。そのため、学識経験者や関係する団体等を委員として「川崎駅東口地区駐車対策推進会議」を設置し、施策の実施状況や課題認識の共有化を図るなど、当会議の委員からの専門的な意見を踏まえ、進行管理を着実に実施します。

推進体制のイメージ



川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例運用基準の一部を改正する運用基準案 新旧対照表

改正案	現 行
<p>1～5 (略)</p> <p>6 隔地駐車場の取扱い</p> <p>(1) 隔地駐車場を認める場合の該当要件</p> <p>条例第9条第1項に規定する建築物の構造又は当該建築物の敷地の状態から当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置することができないと市長が認める場合は、次に定めるとおりとする。<u>ただし、別図1に示す範囲内の建築物については、次号のとおりとする。</u></p> <p>ア 建築物の増築又は大規模の修繕等をする場合で、当該建築物の構造上、駐車施設の附置が不可能又は極めて困難である場合</p> <p>イ 敷地の接する道路に自動車の出入口を設けることが、法令等により禁止されている場合</p> <p>ウ 敷地の接する道路の交通規制により自動車の出入りが禁止されている場合又は当該道路の交通事情等から駐車施設を設けることが適当でないと認められる場合</p> <p>エ 敷地の形態が著しく不整形又は間口若しくは敷地が狭小で駐車施設の附置が不可能又は極めて困難である場合</p> <p><u>(2) 別図1に示す範囲内の建築物における隔地駐車場を認める場合の該当要件</u></p> <p><u>ア 原則として荷さばき用の駐車施設は、附置すべき建築物又は当該建築物の敷地内に設けること</u></p> <p><u>イ 通りと接する敷地内に商業店舗等の設置や歩行者の憩いの場となるような設備等の設置など地域に配慮した空間づくりを行うよう努めること</u></p> <p>(3) 隔地駐車場の条件</p> <p>条例第9条の規定により駐車施設を附置すべき建築物の敷地外に駐車施</p>	<p>1～5 (略)</p> <p>6 隔地駐車場の取扱い</p> <p>(1) 隔地駐車場を認める場合の該当要件</p> <p>条例第9条第1項に規定する建築物の構造又は当該建築物の敷地の状態から当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置することができないと市長が認める場合は、次に定めるとおりとする。</p> <p>ア 建築物の増築又は大規模の修繕等をする場合で、当該建築物の構造上、駐車施設の附置が不可能又は極めて困難である場合</p> <p>イ 敷地の接する道路に自動車の出入口を設けることが、法令等により禁止されている場合</p> <p>ウ 敷地の接する道路の交通規制により自動車の出入りが禁止されている場合又は当該道路の交通事情等から駐車施設を設けることが適当でないと認められる場合</p> <p>エ 敷地の形態が著しく不整形又は間口若しくは敷地が狭小で駐車施設の附置が不可能又は極めて困難である場合</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>(2) 隔地駐車場の条件</p> <p>条例第9条の規定により駐車施設を附置すべき建築物の敷地外に駐車施</p>

改正案	現行
<p>設の設置を認める場合は、次の条件によるものとする。</p> <p>ア 隔地駐車場は、建築物以外の駐車施設にあっては他の用途への転用が容易であるので、原則として認めないこと。</p> <p>イ 隔地駐車場は原則として、駐車施設を附置すべき者が所有するものでなければならない。ただし、地区の特殊性等によりこれによりがたい場合で、次の要件を満たす場合には、既存の駐車場を賃借等して利用することを認めるものとする。</p> <p>(7) 自走式駐車場にあっては、駐車位置が確定していること。</p> <p>(イ) 長期間の貸借期間が設定されていること。(原則として10年間以上の契約期間とする。)</p> <p>(ウ) 都市計画駐車場でないこと。</p> <p>(エ) 路上自動二輪車駐車場でないこと。</p> <p><u>(オ) 別図1に示す範囲内の建築物においては、隔地駐車場の場所が、バリアフリー基本構想の特定経路等や、その他関連計画等の内容から設置が望ましくない場所でないこと。</u></p> <p>ウ 駐車施設を附置すべき者が附置義務台数を超えて自己所有の隔地駐車場を設けた場合は、超えた部分は原則として一般公共の用に供する時間貸しの駐車場として開放すること。</p> <p>エ 隔地駐車場を認める場合においても、原則として荷捌き用の駐車場等は駐車施設を附置すべき建築物又はその敷地内に必要な台数を確保すること。</p> <p>オ 隔地駐車場には、当該駐車場が条例第9条に規定する隔地駐車場であること、駐車場を附置すべき建築物の名称並びに位置、台数及び市長の承認年月日を記載した縦20センチメートル、横40センチメートル以上の金属性の表示板を当該駐車場の見やすい場所に設けなければならない。</p>	<p>設の設置を認める場合は、次の条件によるものとする。</p> <p>ア 隔地駐車場は、建築物以外の駐車施設にあっては他の用途への転用が容易であるので、原則として認めないこと。</p> <p>イ 隔地駐車場は原則として、駐車施設を附置すべき者が所有するものでなければならない。ただし、地区の特殊性等によりこれによりがたい場合で、次の要件を満たす場合には、既存の駐車場を賃借等して利用することを認めるものとする。</p> <p>(7) 自走式駐車場にあっては、駐車位置が確定していること。</p> <p>(イ) 長期間の貸借期間が設定されていること。(原則として10年間以上の契約期間とする。)</p> <p>(ウ) 都市計画駐車場でないこと。</p> <p>(エ) 路上自動二輪車駐車場でないこと。</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>ウ 駐車施設を附置すべき者が附置義務台数を超えて自己所有の隔地駐車場を設けた場合は、超えた部分は原則として一般公共の用に供する時間貸しの駐車場として開放すること。</p> <p>エ 隔地駐車場を認める場合においても、原則として荷捌き用の駐車場等は駐車施設を附置すべき建築物又はその敷地内に必要な台数を確保すること。</p> <p>オ 隔地駐車場には、当該駐車場が条例第9条に規定する隔地駐車場であること、駐車場を附置すべき建築物の名称並びに位置、台数及び市長の承認年月日を記載した縦20センチメートル、横40センチメートル以上の金属性の表示板を当該駐車場の見やすい場所に設けなければならない。</p>

改正案

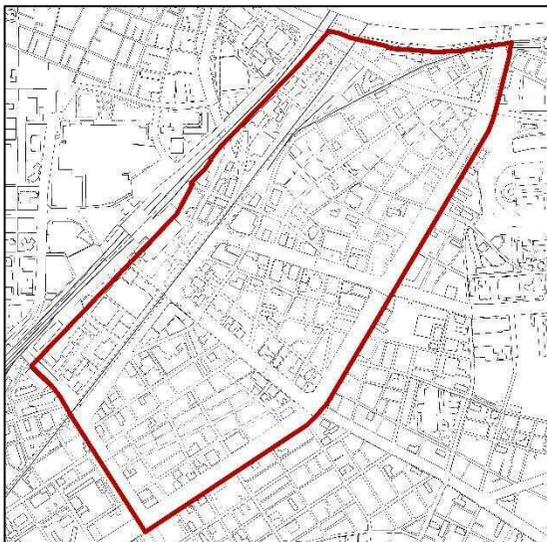
カ 隔地駐車場の設置を認めたときは、駐車場を附置すべき者から当該隔地駐車場の管理状況及び使用状況を毎年報告させること。

(4) 隔地駐車場の申請

隔地駐車場を申請する場合には、規則第6条第1項に規定する駐車施設附置（変更）特例承認申請書により申請させること。なお、駐車施設を賃借等する場合には契約書の写しを添付させること。

7～10 （略）

別図1



現行

カ 隔地駐車場の設置を認めたときは、駐車場を附置すべき者から当該隔地駐車場の管理状況及び使用状況を毎年報告させること。

(3) 隔地駐車場の申請

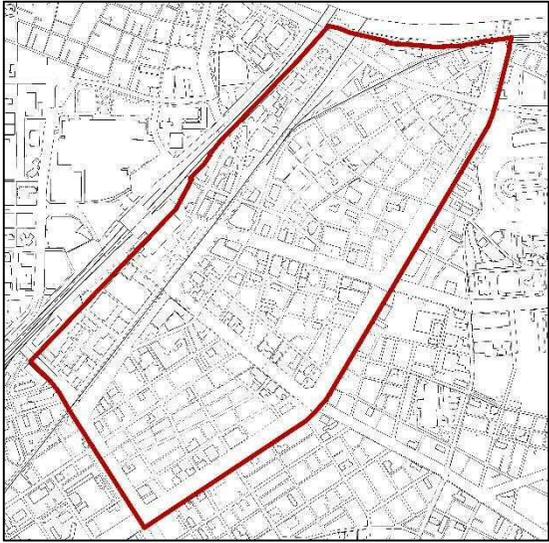
隔地駐車場を申請する場合には、規則第6条第1項に規定する駐車施設附置（変更）特例承認申請書により申請させること。なお、駐車施設を賃借等する場合には契約書の写しを添付させること。

7～10 （略）

(新設)

総合調整条例に規定する駐車施設に関する事項の取扱要綱の一部を改正する要綱案 新旧対照表

改正案	現行
<p>第1条～第7条 (略)</p> <p>(駐車施設の附置の特例)</p> <p>第8条 第5条の規定により建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置しなければならない者が、当該建築物の構造又は敷地の状態が次の各号のいずれかに該当する場合は、当該建築物の敷地からおおむね 300メートル以内の場所に当該建築物又は当該建築物の敷地内に必要とされる駐車施設（以下「隔地駐車場」という。）を設けることができる。<u>ただし、別図1に示す範囲内の建築物については、次項のとおりとする。</u></p> <p>(1) 建築物の増築又は改築等をする場合で、当該建築物の構造上、駐車施設の附置が不可能又は極めて困難である場合</p> <p>(2) 敷地の接する道路に自動車の出入口を設けることが、法令等により禁止されている場合</p> <p>(3) 敷地の接する道路の交通規制により自動車の出入りが禁止されている場合又は当該道路の交通事情等から駐車施設を設けることが、適当でないと認められる場合</p> <p>(4) 敷地の形態が著しく不整形又は間口若しくは敷地が狭小で、駐車施設の附置が不可能又は極めて困難である場合</p> <p><u>2 前項ただし書の規定により別図1に示す範囲内の建築物については、次の各号のいずれにも該当する場合、隔地駐車場を設けることができる。</u></p> <p><u>(1) 隔地駐車場の場所が、バリアフリー基本構想の特定経路等や、その他関連計画等の内容から設置が望ましくない場所でないこ</u></p>	<p>第1条～第7条 (略)</p> <p>(駐車施設の附置の特例)</p> <p>第8条 第5条の規定により建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置しなければならない者が、当該建築物の構造又は敷地の状態が次の各号のいずれかに該当する場合は、当該建築物の敷地からおおむね 300メートル以内の場所に当該建築物又は当該建築物の敷地内に必要とされる駐車施設（以下「隔地駐車場」という。）を設けることができる。</p> <p>(1) 建築物の増築又は改築等をする場合で、当該建築物の構造上、駐車施設の附置が不可能又は極めて困難である場合</p> <p>(2) 敷地の接する道路に自動車の出入口を設けることが、法令等により禁止されている場合</p> <p>(3) 敷地の接する道路の交通規制により自動車の出入りが禁止されている場合又は当該道路の交通事情等から駐車施設を設けることが、適当でないと認められる場合</p> <p>(4) 敷地の形態が著しく不整形又は間口若しくは敷地が狭小で、駐車施設の附置が不可能又は極めて困難である場合</p> <p><u>(新設)</u></p>

改正案	現行
<p><u>と。</u></p> <p><u>(2) 通りと接する敷地内に商業店舗等の設置や歩行者の憩いの場となるような設備等の設置など地域に配慮した空間づくりを行うよう努めること。</u></p> <p>3 前<u>2</u>項の規定に基づき隔地駐車場を設ける場合は、駐車施設を附置すべき者が所有するものとする。ただし、次の各号に該当する既存の駐車施設を使用するときはこの限りでない。</p> <p>(1) 自走式の駐車施設にあつては、駐車位置が確定していること。</p> <p>(2) 駐車施設を貸借等により原則として 10 年以上使用することができること。</p> <p>第9条～第14条 (略)</p> <p><u>別図1</u></p> 	<p>2 前項の規定に基づき隔地駐車場を設ける場合は、駐車施設を附置すべき者が所有するものとする。ただし、次の各号に該当する既存の駐車施設を使用するときはこの限りでない。</p> <p>(1) 自走式の駐車施設にあつては、駐車位置が確定していること。</p> <p>(2) 駐車施設を貸借等により原則として 10 年以上使用することができること。</p> <p>第9条～第14条 (略)</p> <p><u>(新設)</u></p>