

第154号議案

長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例の一部を改正する条例

目次	ページ
1 長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例の概要	3
2 条例改正の理由	6
3 条例改正案の概要	6
4 施行期日	10
5 駐車場整備地区位置図	11
6 都市再生緊急整備地域位置図	12
7 条例改正スケジュール	13
8 長崎市都市交通審議会での主な意見とその対応	14
9 関係団体へのヒアリング	15
10 新旧対照表	16
— 参考資料 —	25

土木部
令和4年11月

1 長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例（以下、「附置義務条例」という。）の概要

(1) 附置義務条例とは

駐車場整備地区等の一定の地区内において、一定規模以上の建築物を新築等する場合に、その建築物の延床面積に応じて、その建築物又は敷地内に駐車施設を設けることを義務付ける条例のこと（駐車場法第 20 条第 1 項に基づくもの）。

—参考—

駐車場法（抜粋）

（建築物の新築又は増築の場合の駐車施設の附置）

第 20 条 地方公共団体は、駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内において、延べ面積が二千平方メートル以上で条例で定める規模以上の建築物を新築し、延べ面積が当該規模以上の建築物について増築をし、又は建築物の延べ面積が当該規模以上となる増築をしようとする者に対し、条例で、その建築物又はその建築物の敷地内に自動車の駐車のための施設（以下「駐車施設」という。）を設けなければならない旨を定めることができる。劇場、百貨店、事務所その他の自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途で政令で定めるもの（以下「特定用途」という。）に供する部分のある建築物で特定用途に供する部分（以下「特定部分」という。）の延べ面積が当該駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内の道路及び自動車交通の状況を勘案して条例で定める規模以上のものを新築し、特定部分の延べ面積が当該規模以上の建築物について特定用途に係る増築をし、又は建築物の特定部分の延べ面積が当該規模以上となる増築をしようとする者に対しては、当該新築又は増築後の当該建築物の延べ面積が二千平方メートル未満である場合においても、同様とする。

(2) これまでの経緯

モータリゼーションの進展を背景に路上駐車や交通渋滞等が顕在化する中、目的地が明確な駐車需要に対応するため、昭和 45 年に附置義務条例を制定し、以後、駐車需要を取り巻く状況の変化等に対応しながら当該条例の改正を行い、駐車施設の設置を推進してきた。

■条例改正の経緯

年	内 容
昭和 45 年	附置義務条例を制定
平成 5 年	附置義務条例の全部改正 ・ 附置義務基準の強化、適用範囲の拡大
平成 13 年	附置義務条例の一部改正 ・ 荷捌き駐車施設の附置を義務化

(3) これまでの成果

- これまでの実績として、大部分の施設において、建築主の判断により附置義務駐車台数以上の駐車施設が設置されており、路上駐車の防止や道路交通の円滑化などに一定貢献してきた。
- なお、店舗系以外の特定用途（事務所等）においては、附置義務駐車台数と同程度の台数を確保している施設も一定存在している。

■附置義務駐車台数と設置台数の実績（昭和49年度～令和3年度）

地区	用途・用途の種別		施設数	附置義務台数 A	設置台数 B	比率 B/A
駐車場整備地区、 商業・近隣商業地域	特定用途	百貨店その他の店舗	19 施設	1,569 台	5,236 台	3.3
		事務所	82 施設	1,568 台	3,150 台	2.0
		その他の特定用途	43 施設	2,411 台	4,703 台	2.0
		計	144 施設	5,548 台	13,089 台	2.4
	非特定用途		93 施設	707 台	3,533 台	5.0
周辺地区	特定用途	百貨店その他の店舗	13 施設	338 台	2,530 台	7.5
		事務所	19 施設	1,209 台	1,980 台	2.9
		その他の特定用途	30 施設	2,822 台	4,086 台	1.4
		計	62 施設	4,369 台	8,596 台	2.0

※用途の種別が分類可能な施設で、建物内・敷地内に駐車施設を確保している施設のみを計上

(4) 現状・課題

ア 現行条例

- 最終改正以降20年が経過する中、国の標準条例が改正されるなど駐車場を取り巻く状況の変化等に十分に対応できているとは言い難い。
- 附置義務駐車施設は、原則、建築物やその敷地内に設置することになるため、駐車施設の設置に伴う建設コストの増加が土地利用の制約にもなりかねず、また、駐車施設の出入口が沿道の多くに設けられることにより、特に、都心部では交通障害や歩行空間・まちなみの分断の要因ともなっている。

イ 駐車場の整備状況

- 令和2年に駐車場整備地区を中心に実施した駐車場実態調査（主に時間貸し駐車場を対象）では、四輪車の駐車場供給量が駐車需要量を上回っており、今後もその傾向が予想される中、既存駐車場の効率的な活用が求められている。
- 一方で、二輪車等駐車場は、依然として不足している状況が見受けられる。

ウ まちづくりとの連携

- 長崎市都市計画マスタープランに掲げる将来のまちの姿「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向け、各分野で様々な取組みが進められている中、駐車場の分野からも民間事業者が土地利用の転換を図りやすい環境づくり

や公共交通機関の利用促進に資する取組みが求められている。

エ 長崎市駐車場整備計画の改訂（令和3年11月）

- 令和3年11月に「長崎市駐車場整備計画」を改訂し、今後の駐車場施策の方向性として「『駐車場総量確保の取組み』から『まちづくりと連携した駐車場施策』への転換」が示された。



前回見直しから20年が経過していることに加え、「長崎市駐車場整備計画」の改訂を契機に、同計画に掲げる施策を遅滞なく推進していくため、駐車施設の実態等を踏まえつつ、まちづくりとの連携を意識した駐車場の附置義務条例の見直し（緩和）を行う。

① まちづくりの方向性と連携した駐車場施策の展開

- 「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向けた都心部の土地利用の促進と公共交通の利用促進
 - ⇒ 四輪車駐車場の附置義務台数算定基準の原単位の見直し
 - ⇒ 公共交通の利用促進に資する附置義務台数緩和制度の創設
 - ⇒ 附置義務台数緩和区域の設定
 - ⇒ 附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用

② 二輪車等駐車場の確保

- 依然として不足している二輪車等駐車場の民間連携による確保
 - ⇒ 四輪車駐車場の附置義務台数緩和と連携した受入れ環境の整備

③ だれもが利用しやすい駐車場の普及

- 駐車場のバリアフリー化の促進
 - ⇒ 車いす使用者等が円滑に利用することができる駐車施設の設置の完全義務化

2 条例改正の理由

本市における自動車等の駐車需要の変化に対応し、まちづくりの方向性と連携した駐車場施策の推進を図るため、附置しなければならない駐車施設の台数に係る基準を緩和等したいのと、その他所要の整備をしたいもの。

3 条例改正案の概要

(1) 特定用途の細分化（第4条関係）

- 現行条例では、「特定用途」は全て同一の駐車需要が生じるとみなされているが、商業施設や事務所、ホテル、病院などでは、駐車需要が大きく異なっている。
- 駐車需要を適切に反映するため、特定用途を細分化する。
- 細分化に当たっては、用途の集客性の度合いやこれまで届出の実態等を踏まえ、「特定用途」を「百貨店その他の店舗」と「その他の特定用途」に区分する。

【現行条例】

駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域		周辺地区
特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分



【見直し（案）】

駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域		周辺地区	
特定用途に供する部分		非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分
<u>百貨店その他の店舗の用途に供する部分</u>	<u>その他の特定用途に供する部分</u>		

(2) 附置義務駐車施設に係る台数算定基準の原単位の見直し（第4条関係）

- 現行条例の原単位は、平成5年に設定して以降見直しされていない。
- 駐車需要の実態等を踏まえつつ、駐車場の需給バランスの適正化や民間事業者が土地利用の転換を図りやすい環境づくりなどを図るため、原単位の見直しを行う。

ア 駐車場整備地区等：百貨店その他の店舗の用途に供する部分（現行条例 150 m²毎に1台）

- ・ 非常に集客性の高い用途であり、周辺の道路環境に与える影響も大きい。
 - ・ また、大型店舗では週末を中心に満車の状況も見受けられる。
- ⇒ 引き続き、駐車需要に応じた台数確保を担保するうえで現行の原単位を維持する。

イ 駐車場整備地区等：その他の特定用途に供する部分（現行条例 150 m²毎に 1 台）

- ・ 百貨店等に比べると集客性は高くないことから、対象施設の実態等を踏まえ、原単位を緩和する。

【対象施設の実態等】

- ・ 対象施設（事務所やホテル、病院、遊戯場など）の平均稼働率^{※1}：66%
- ・ 対象施設のうち附置義務台数と同程度の駐車台数を設置している施設の平均稼働率^{※1}：60%
- ・ 駐車場整備地区を中心に実施した駐車場実態調査（主に時間貸し駐車場を対象）における稼働率^{※2}：平日 65%・休日 59%

※1：R4 実態調査より ※2：R2 実態調査より

⇒ 対象施設の稼働率（概ね 60%）より現行原単位を割り戻して算定

見直し後の原単位：150 m² ÷ 60% = 250 m² ⇒ **250 m²**

ウ 駐車場整備地区等：非特定用途に供する部分（現行条例 400 m²毎に 1 台）

- ・ 集客性はほとんどなく、主たる設置目的は入居者のための駐車施設である中、建築主の判断により附置義務台数をはるかに超える駐車施設が設置されている。
- ・ 周辺地区の非特定用途については、条例の対象となっていない、また、そのことにより路上駐車など特段問題となるような事態も発生していない。

⇒ 附置義務を課さなくとも、建築主の判断で建築物の形態に応じた駐車施設が設置されるものと考えられるため、**附置義務の対象外**とする。

エ 周辺地区：特定用途に供する部分（現行条例 150 m²毎に 1 台）

- ・ 上記「イ」と同様

⇒ 見直し後の原単位：**250 m²**

【現行条例】

駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域		周辺地区
特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分
150 m ² 毎に 1 台	400 m ² 毎に 1 台	150 m ² 毎に 1 台



【見直し（案）】

駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域		周辺地区
特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分
百貨店その他の店舗の用途に供する部分		
150 m ² 毎に 1 台	対象外	250 m²毎に 1 台

(3) 四輪車駐車場等の附置義務駐車施設の低減措置（百貨店その他の店舗の用途は除く）
（第 12 条から第 14 条まで関係）

ア 公共交通の利用促進に寄与する取組みによる低減

- 公共交通機関の維持・確保を図るため、従業員の自家用車通勤の抑制策の取組みを実施する場合は、附置義務駐車施設の台数を低減する。

【低減措置（低減台数）】

- ・ 従業員の自家用車等での通勤割合 20%以下^{※3}：附置義務駐車台数×20%^{※4}
- ・ 従業員の自家用車等での通勤割合 30%以下：附置義務駐車台数×10%

※3：長崎市内への通勤・通学者の自家用車の利用率 44%（R2 国勢調査より）を踏まえ設定

※4：その他の特定用途における社員用駐車施設の割合（R4 実態調査より）

イ 附置義務台数緩和区域の設定による低減

- まちづくり施策と連携し、民間事業者が土地利用の転換を図りやすい環境づくりなどを図るため、都市再生緊急整備地域^{※5}（令和 2 年 9 月指定）において、建築物を新築等する場合には、附置義務駐車施設の台数を低減する。

※5：都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で指定する地域のこと

【低減措置（低減台数）】

- ・ 低減台数＝附置義務駐車台数×10%

ウ 二輪車等駐車施設の確保による低減

- 不足する二輪車等駐車場の確保を図るため、建築主の過度な負担とならないよう、四輪車駐車場の附置義務台数緩和の取組みと連携し、二輪車等駐車施設（自転車含む）を建物内又は敷地内に設置する場合は、附置義務駐車施設の台数を低減する。

【低減措置（低減台数）】

- ・ 二輪車等駐車場（自転車含む）5 台設置につき附置義務駐車台数を 1 台低減

(4) **車いす使用者等が円滑に利用することができる駐車施設の設置を完全義務化**（第9条第2項関係）

- 現行条例では、特定の建築物に対してのみ設置が義務づけられているが、だれもが利用しやすい駐車施設を確保するため、全ての建築物に対して設置を義務づける。

【現行条例】

設置対象施設	市長が車いす利用者の駐車施設が特に必要と認める建築物 ^{※6} ※6：地方公共団体の庁舎、学校、病院、図書館、老人福祉施設など
設置台数	附置すべき駐車施設のうち1台以上
設置場所	規定無し



【見直し（案）】

設置対象施設	全ての建築物
設置台数	変更なし
設置位置	建築物の外部出入口からの距離ができるだけ短くなる位置

(5) 附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用（第 11 条関係）

- 附置義務駐車施設は、原則、建築物やその敷地内に設置することになるため、その結果、駐車場出入口が沿道の多くに設けられることによる交通阻害や歩行空間・まちなみの分断、さらには、附置義務駐車施設設置に伴う建設コストの増加による土地利用の制約も懸念される。
- 隔地での附置義務駐車施設の確保により、既存駐車場の効率的な活用が図れるとともに、交通の円滑化や安全・安心な歩行空間・まちなみの連続性の確保、民間事業者による土地利用の転換を図りやすい環境を創出するため、国の標準条例を踏まえ、附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用を図る。

【現行条例】

承認条件	建築物の構造又は敷地の状態その他特別の理由により、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を設置することが困難であると認められる場合
隔地距離	当該建築物の敷地からおおむね 300m 以内の場所



【見直し（案）】

承認条件	交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものと認められる場合
隔地距離	変更なし

【具体的な承認条件】

- 都市再生緊急整備地域（令和 2 年 9 月指定）で建築物を新築等する場合
- 国県道の幹線道路や主要な市道など歩行者や自動車の交通量が多く、交通安全上駐車施設の出入口を設けることが適当でないと認められる場合
- 敷地面積や間口が狭小等により駐車施設を設けることで有効な土地利用に支障をきたすことが認められる場合
など

(6) その他所要の整備（第 11 条第 3 項関係）

より適当な表現に改めるもの

「届け出」⇒「届出」など

4 施行期日

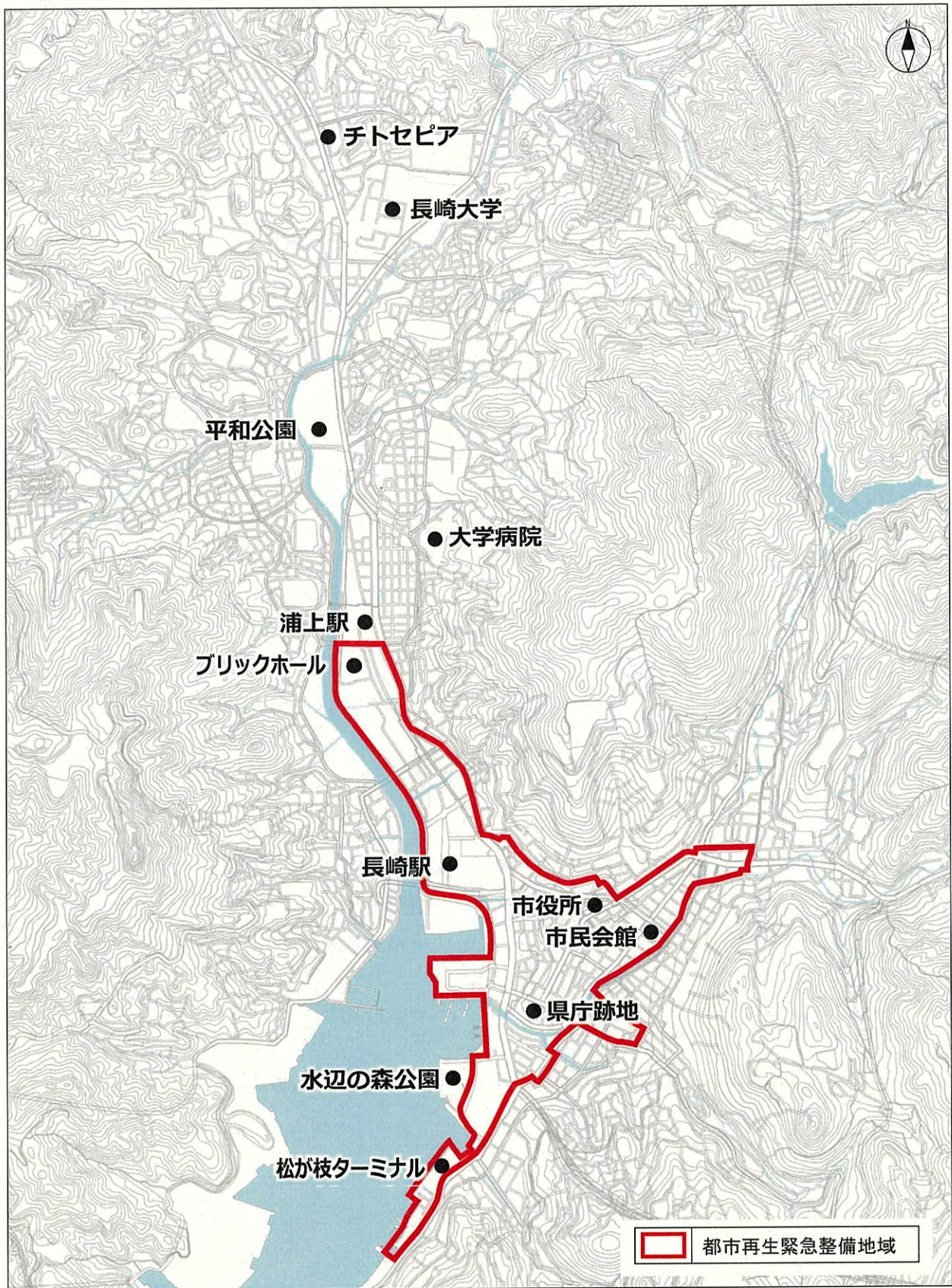
(1)～(5) 令和 5 年 4 月 1 日（同日以後に建築物の新築等工事に着手する者から適用）

(6) 公布の日

5 駐車場整備地区位置図



6 都市再生緊急整備地域位置図



7 条例改正スケジュール

令和3年11月 「長崎市駐車場整備計画」改訂

附置義務条例見直し検討に着手
(素案作成)

令和4年9月 建設水道委員会 (所管事項調査)
・調査事項：附置義務条例の改正 (素案) について

令和4年9月 長崎市都市交通審議会
・議題：附置義務条例の改正 (素案) について

令和4年9～10月 関係団体等との意見交換
・議題：附置義務条例の改正 (素案) について

附置義務条例改正 (案) 作成

令和4年11月 建設水道委員会 (議案審査)
議案：附置義務条例の改正 (案) について

令和5年4月 改正条例施行

8 長崎市都市交通審議会での主な意見とその対応

No.	項目	主な意見	対応
1	車いす使用者用駐車施設の設置場所について	車いす使用者用駐車施設は近い場所にあった方がよいため、隔地駐車場の対象から除外した方がよいのでは。	敷地内に確保することが難しい場合（浜町アーケードなど）も想定されるため、隔地は認めるものの、できるだけ近い場所に設置されることが望ましいため、 <u>設置位置に関する条件「距離ができるだけ短くなる位置に設置」を追加する。</u>
2	車いす使用者用駐車施設の表現について	「車いす使用者用駐車施設」とすると、それ以外の方が利用できないという誤解を招く可能性があるので、表現を改めた方がよい。	駐車マス（3.5m×5.0m）は車いす使用者に限らず、歩行が困難な人の使用も想定されるため、 <u>「車いす使用者用駐車施設」を「車いす使用者等が円滑に利用することができる駐車施設」に改める。</u>
3	商業施設の駐車対策	商業施設の駐車場に関し、出入口の問題により交通渋滞を招いているケースがある。 附置義務条例に、駐車場の確保と合わせて出入口を2箇所設けさせるような規定を盛り込むことはできないか。	附置義務条例と別に駐車場法に基づく届出制度があるため、そちらの方で技術的な部分を審査している。 特に大規模な駐車場の場合、駐車場の出口と入口を分けるなどの技術基準が定められている。 交通渋滞対策については、交通管理者や道路管理者と協議しながら、なるべく渋滞が生じないように対策を検討したい。
4	関係法令との整合	長崎県福祉のまちづくり条例やバリアフリー法でも車いすの駐車場について、規定されているので、関係法令とも整合を図りながら精査した方がよいのではないかと。	目的が異なるものの、概ね整合は図れている。

9 関係団体へのヒアリング

(1) 経済団体

主な意見

- 緩和策がまちづくりに十分な効果を発揮することを期待している
- 駐車場の供給は需要を上回っているというが、場所によって不足している
- 駐車場同士の連携を図ってほしい

(2) 建築関係団体

主な意見

- 長崎は土地が狭いため、附置義務条例が緩和されれば建物が建てやすくなる
- 駐車場（特にコインパーキング）が点在しているため集約していく必要がある
- 車を所有しない若者が増加傾向にあるため、緩和した方がよい

(3) マンション業界

主な意見

- 附置義務条例の緩和は特に問題ない（デメリットはない）
- 長崎では駐車場がないと分譲マンションは売れない
- 一方で、高齢化などにより車を手放す人が増えており、将来的な駐車場のメンテナンスが課題となっている

10 新旧対照表

改正後	改正前
<p>長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例</p> <p>(建築物の新築の場合の駐車施設の附置)</p> <p>第4条 次の表の(ア)の項に掲げる地区又は地域内において、<u>特定用途に供する部分の延べ面積が、同表の(イ)の項に掲げる面積を超える建築物を新築しようとする者は、同表の(ウ)の項に掲げる建築物の部分の延べ面積をそれぞれ同表の(エ)の項に掲げる面積で除して得た数値を合計した数値(建築物の延べ面積(駐車施設の用途に供する部分の面積を除き、観覧場にあつては屋外観覧席の部分の面積を含む。以下この条及び次条において同じ。))が6,000平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に同表の(オ)の項に掲げる式により算出して得た数値を乗じて得た数値とし、小数点以下の端数があるときは、切り上げるものとする。)</u>の台数以上の規模を有する駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。</p>	<p>長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例</p> <p>(建築物の新築の場合の駐車施設の附置)</p> <p>第4条 次の表の(ア)の項に掲げる地区又は地域内において、<u>同表の(イ)の項に掲げる面積が、同表の(ウ)の項に掲げる面積を超える建築物を新築しようとする者は、同表の(エ)の項に掲げる建築物の部分の延べ面積をそれぞれ同表の(オ)の項に掲げる面積で除して得た数値を合計した数値(建築物の延べ面積(駐車施設の用途に供する部分の面積を除き、観覧場にあつては屋外観覧席の部分の面積を含む。以下この条及び次条において同じ。))が6,000平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に同表の(カ)の項に掲げる式により算出して得た数値を乗じて得た数値とし、小数点以下の端数があるときは、切り上げるものとする。)</u>の台数以上の規模を有する駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。<u>ただし、駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域内において、特定用途以外の用途(以下「非特定用途」という。)に供する建築物で、市長が特に必要がないと認めたものについては、この限りでない。</u></p>

(ア)	駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域		周辺地区
(イ)	1,000平方メートル		2,000平方メートル
(ウ)	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	特定用途（百貨店その他の店舗を除く。）に供する部分	特定用途に供する部分
(エ)	150平方メートル	250平方メートル	
(オ)	$1 - \left(\frac{1,000 \text{ 平方メートル} \times (6,000 \text{ 平方メートル} - \text{建築物の延べ面積})}{6,000 \text{ 平方メートル} \times (\text{イ}) \text{ の項に掲げる面積} - 1,000 \text{ 平方メートル} \times \text{建築物の延べ面積}} \right)$		$1 - \left(\frac{6,000 \text{ 平方メートル} - \text{建築物の延べ面積}}{2 \times \text{建築物の延べ面積}} \right)$
備考 (ウ) の項に規定するそれぞれの用途に供する各部分は、駐車施設の用途に供する部分を除き、観覧場にあつては屋外観覧席の部分を含むものとする。			

(ア)	駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域		周辺地区
(イ)	特定用途に供する部分の延べ面積と非特定用途に供する部分の延べ面積に0.5を乗じて得た面積との合計		特定用途に供する部分の延べ面積
(ウ)	1,000平方メートル		2,000平方メートル
(エ)	特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分
(オ)	150平方メートル	400平方メートル	150平方メートル
(カ)	$1 - \left(\frac{1,000 \text{ 平方メートル} \times (6,000 \text{ 平方メートル} - \text{建築物の延べ面積})}{6,000 \text{ 平方メートル} \times (\text{イ}) \text{ の項に掲げる面積} - 1,000 \text{ 平方メートル} \times \text{建築物の延べ面積}} \right)$		$1 - \left(\frac{6,000 \text{ 平方メートル} - \text{建築物の延べ面積}}{2 \times \text{建築物の延べ面積}} \right)$
備考 (イ) の項に規定する特定用途に供する部分及び非特定用途に供する部分並びに (エ) の項に規定するそれぞれの用途に供する各部分は、駐車施設の用途に供する部分を除き、観覧場にあつては屋外観覧席の部分を含むものとする。			

(駐車施設の規模等)

第9条 第4条、第6条及び第7条の規定により附置しなければならない駐車施設は、自動車を安全に駐車させ、かつ、円滑に出入りさせることができるものとし、自動車の駐車の用に供する部分の規模は、駐車台数1台につき幅2.3メートル以上、奥行5メートル以上としなければならない。

2 前項の規定にかかわらず、建築物に附置すべき駐車施設のうち、少なくとも1台分については、当該駐車施設へ通ずる歩行者等の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設置される車いす使用者等（車いすを使用する者その他の歩行が困難な者をいう。）が円滑に利用することができる駐車施設として、幅3.5メートル以上、奥行5メートル以上としなければならない。

3 [略]

4 [略]

(駐車施設の設置場所に係る附置の特例)

第11条 第4条から第7条までの規定により駐車施設を附置すべき者が、交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合において、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駐車施設を設置したときは、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置したものとみなす。

(駐車施設の規模等)

第9条 第4条、第6条及び第7条の規定により附置しなければならない駐車施設は、自動車を安全に駐車させ、かつ、円滑に出入りさせることができるものとし、自動車の駐車の用に供する部分の規模は、駐車台数1台につき幅2.3メートル以上、奥行5メートル以上としなければならない。

2 前項の規定にかかわらず、市長が車いす利用者の駐車施設が特に必要と認める建築物については、当該建築物に附置すべき駐車施設のうち、駐車台数1台分以上の駐車の用に供する部分の規模は、駐車台数1台につき幅3.5メートル以上、奥行5メートル以上としなければならない。

3 [略]

4 [略]

(駐車施設の附置の特例)

第11条 第4条から第7条までの規定により駐車施設を附置すべき者が、当該建築物の構造又は敷地の状態その他特別の理由により、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を設置することが困難であると認められる場合において、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駐車施設を設置したときは、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置したものとみなす。

2 [略]

3 前2項の規定により駐車施設を設置しようとする者は、前条の規定による届出をする前に、当該駐車施設の位置、規模、構造等について、市長の承認を受けなければならない。承認を受けた事項を変更しようとするときも、同様とする。

(公共交通利用促進措置に係る駐車施設の附置の特例)

第12条 第4条及び第7条の規定により駐車施設を附置すべき者が、建築物（百貨店その他の店舗の用途に供する部分のある建築物を除く。以下「特定建築物」という。）に通勤する者に対し、公共交通機関の利用促進に資する措置（以下「公共交通利用促進措置」という。）を講ずる場合は、市長が別に定めるところにより、当該特定建築物に附置しなければならない駐車施設の台数を減ずることができる。

2 前項の規定の適用を受けようとする者は、市長が別に定めるところにより、あらかじめ、公共交通利用促進措置に関する計画を市長に提出し、その承認を受けなければならない。承認を受けた同計画を変更しようとするときも、同様とする。

3 前項の規定による承認を受けた者が、公共交通利用促進措置の全部又は一部を廃止しようとするときは、あらかじめ、その旨を市長に届け出なければならない。

4 第2項の規定による承認を受けた者は、市長が別に定めるとこ

2 [略]

3 前2項に規定する駐車施設を設置しようとする者は、前条に規定する届け出をする前に、当該駐車施設の位置、規模、構造等について、市長の承認を受けなければならない。承認を受けた事項を変更しようとするときも、同様とする。

[新設]

るにより、公共交通利用促進措置の実施状況について、市長に報告しなければならない。

5 市長は、第2項の規定による承認を受けた者が、次の各号のいずれかに該当するときは、その承認を取り消すことができる。

- (1) 公共交通利用促進措置の全部又は一部を講じないとき。
- (2) 第2項後段の規定に違反したとき。
- (3) 前項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をしたとき。

6 第3項の規定により廃止の届出をし、又は前項の規定により承認を取り消された者は、第4条及び第7条の規定に適合するように駐車施設を設けなければならない。

(都市再生緊急整備地域に係る駐車施設の附置の特例)

第13条 第4条及び第7条の規定により駐車施設を附置しなければならない特定建築物の敷地が、都市再生緊急整備地域（都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第2条第3項に規定する都市再生緊急整備地域をいう。）の区域内にある場合は、市長が別に定めるところにより、当該特定建築物に附置しなければならない駐車施設の台数を減ずることができる。

(二輪車等駐車施設を設置する場合の駐車施設の附置の特例)

第14条 第4条及び第7条の規定により駐車施設を附置しなければならない特定建築物の敷地内に二輪車等（道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第10号に規定する原動機付自転

[新設]

[新設]

車、同項第11号の2に規定する自転車並びに同法第3条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車（側車付きのものを除く。）をいう。）のための駐車施設を設置する場合は、市長が別に定めるところにより、当該特定建築物に附置しなければならない駐車施設の台数を減ずることができる。

(適用除外)

第15条 [略]

(駐車施設の管理)

第16条 [略]

(立入検査等)

第17条 [略]

(措置命令)

第18条 市長は、第4条から第7条まで、第9条又は第16条の規定に違反した者に対して、相当の期限を定めて、駐車施設の附置、原状回復その他当該違反を是正するために必要な措置を命ずることができる。

2 [略]

(適用除外)

第12条 [略]

(駐車施設の管理)

第13条 [略]

(立入検査等)

第14条 [略]

(措置命令)

第15条 市長は、第4条から第7条まで、第9条又は第13条の規定に違反した者に対して、相当の期限を定めて、駐車施設の附置、原状回復その他当該違反を是正するために必要な措置を命ずることができる。

2 [略]

(罰則)

第19条 [略]

- 2 第17条第1項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者は、200,000円以下の罰金に処する。
- 3 [略]

(両罰規定)

第20条 [略]

(委任)

第21条 [略]

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、平成5年4月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 改正後の長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例の規定は、平成5年10月1日以後に建築物の新築、増築又は用途変更の工事に着手する者から適用し、同日前に建築物の新築、増築又は用途変更の工事に着手する者については、なお従前の例による。

(罰則)

第16条 [略]

- 2 第14条第1項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者は、200,000円以下の罰金に処する。
- 3 [略]

(両罰規定)

第17条 [略]

(委任)

第18条 [略]

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、平成5年4月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 改正後の長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例の規定は、平成5年10月1日以後に建築物の新築、増築又は用途変更の工事に着手する者から適用し、同日前に建築物の新築、増築又は用途変更の工事に着手する者については、なお従前の例による。

3 この条例の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(経過措置)

2 改正後の長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例の規定は、平成14年1月1日以後に建築物の新築、増築又は用途変更の工事に着手する者から適用し、同日前に建築物の新築、増築又は用途変更の工事に着手する者については、なお従前の例による。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、令和5年4月1日から施行する。ただし、第11条第3項の改正規定は、公布の日から施行する。

2 改正後の長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例の規定は、この条例の施行の日以後に建築物の新築、増築又は用途変更の工事に着手する者から適用し、同日前に建築物の新築、増築又は用途変更の工事に着手する者については、なお従前の例による。

3 この条例の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

附 則

(施行期日)

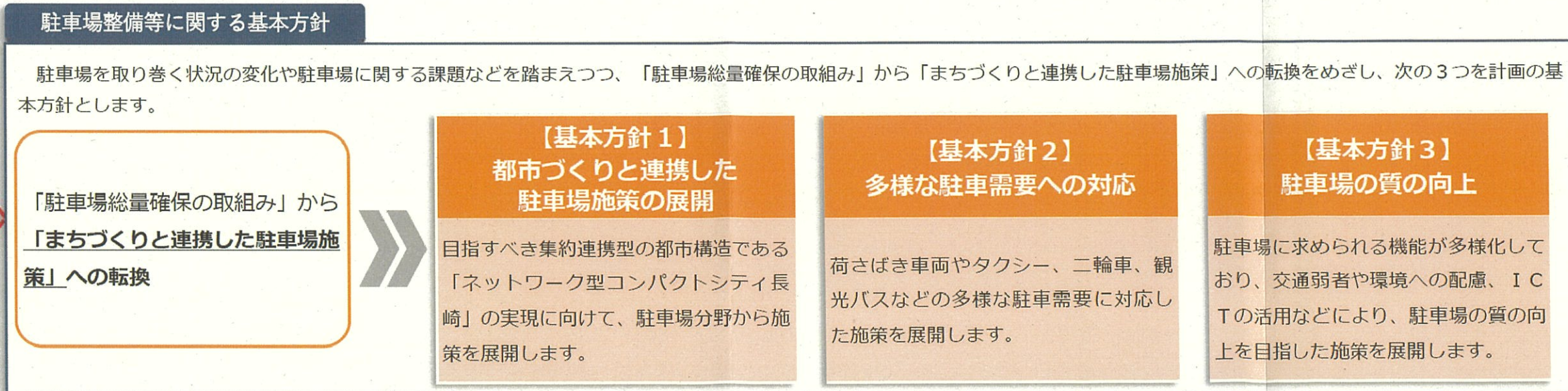
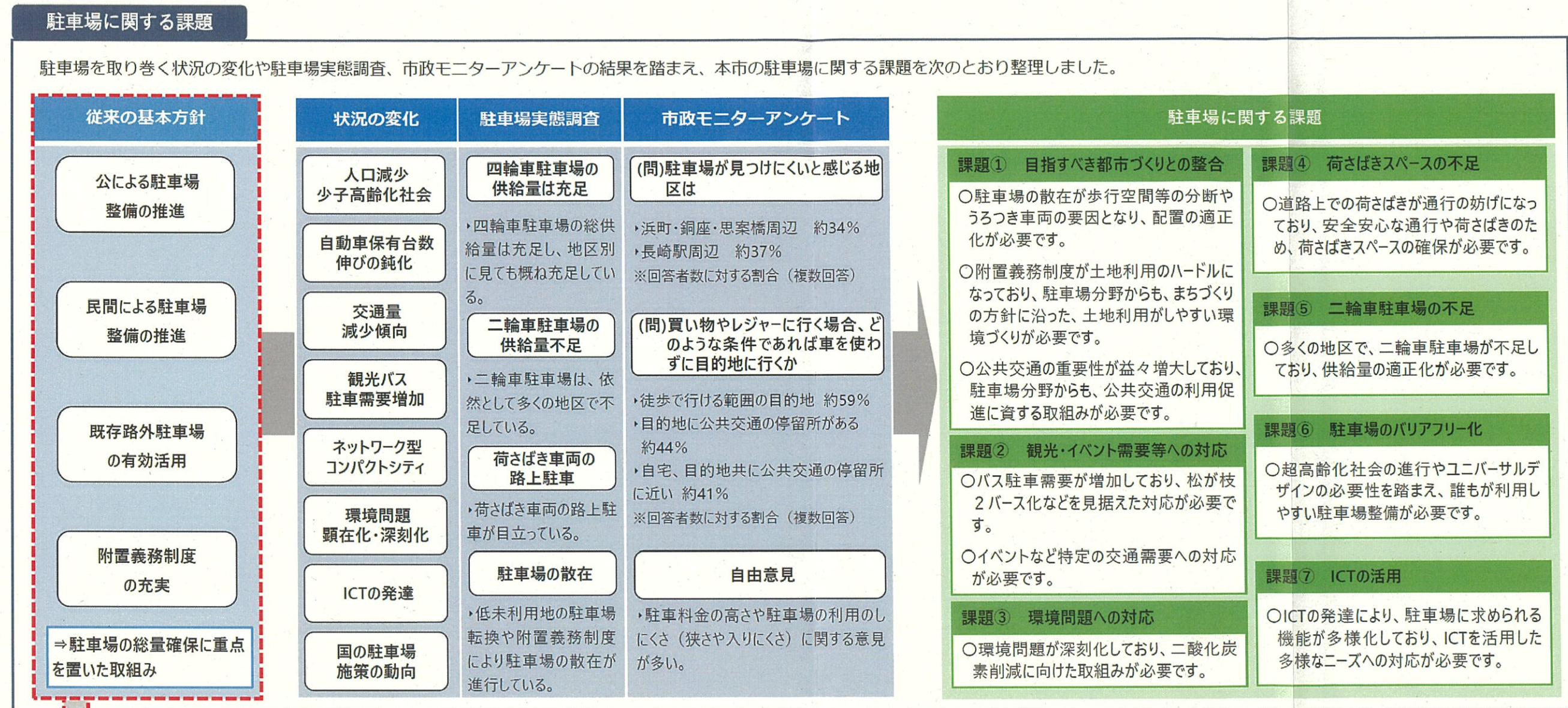
1 この条例は、公布の日から施行する。

(経過措置)

2 改正後の長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例の規定は、平成14年1月1日以後に建築物の新築、増築又は用途変更の工事に着手する者から適用し、同日前に建築物の新築、増築又は用途変更の工事に着手する者については、なお従前の例による。

[新設]

1 長崎市駐車場整備計画（令和3年11月改訂）の基本方針



方向性：「駐車場総量確保の取組み」から「まちづくりと連携した駐車場施策」への転換

基本方針1 都市づくりと連携した駐車場施策の展開

基本施策	個別施策
①駐車場の需給バランスの適正化	(1) <u>四輪車駐車場の附置義務台数算定基準の原単位の見直し</u>
②駐車場の配置の適正化	(1) <u>附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用</u> (2)駐車場配置適正化区域の活用 (3)路外駐車場配置等基準の活用
③公共交通との連携	(1)商業施設駐車場等を活用した郊外型パークアンドライド等の展開 (2) <u>公共交通の利用促進に資する附置義務台数緩和制度の創設</u>

基本方針2 多様な駐車需要への対応

基本施策	個別施策
①荷さばきスペース等の確保	(1)道路空間等を活用した荷さばきスペース・タクシーベイの整備
②二輪車駐車場の確保	(1)道路空間等を活用した二輪車駐車場の整備 (2)二輪車駐車場の附置義務制度の創設 (3) <u>四輪車駐車場の附置義務台数緩和と連携した受入環境の整備</u>
③観光・イベント需要等への対応	(1)バス駐車場等の総量確保 (2)バスの駐車場利用時間の平準化 (3)イベント時等におけるパークアンドライド等の利用促進

基本方針3 駐車場の質の向上

基本施策	個別施策
①だれもが利用しやすい駐車場の普及	(1) <u>車いす使用者用駐車施設やダブルスペースの確保</u> (2)車いす使用者用駐車施設等の適正利用に向けた啓発運動の実施
②ICTの活用等による駐車場の利便性向上	(1)駐車場案内システム等の活用 (2)キャッシュレス決済への対応
③機能付加等による駐車場の有効活用	(1)充電施設等の設置促進 (2)駐車場へのカーシェアやシェアサイクル等の設置 (3)災害時における駐車場の活用

2 見直し後の附置義務駐車台数の試算

■駐車場整備地区、商業・近隣商業地域（事務所）〔低減措置1〕

延床面積	現行条例		見直し（案）				緩和率 B/A
	原単位	附置台数 A	原単位	附置台数	低減措置1 (20%で試算)	低減後台数 B	
2,000 m ²	150 m ²	8 台	250 m ²	5 台	▲1 台	4 台	▲50%
4,000 m ²	150 m ²	24 台	250 m ²	15 台	▲3 台	12 台	▲50%
6,000 m ²	150 m ²	40 台	250 m ²	24 台	▲4 台	20 台	▲50%
8,000 m ²	150 m ²	54 台	250 m ²	32 台	▲6 台	26 台	▲52%
10,000 m ²	150 m ²	67 台	250 m ²	40 台	▲8 台	32 台	▲52%
12,000 m ²	150 m ²	76 台	250 m ²	46 台	▲9 台	37 台	▲51%
14,000 m ²	150 m ²	86 台	250 m ²	52 台	▲11 台	41 台	▲52%
16,000 m ²	150 m ²	95 台	250 m ²	57 台	▲11 台	46 台	▲52%

■駐車場整備地区、商業・近隣商業地域（事務所）〔低減措置1+2〕

延床面積	現行条例		見直し（案）				緩和率 B/A
	原単位	附置台数 A	原単位	附置台数	低減措置1+2 (30%で試算)	低減後台数 B	
2,000 m ²	150 m ²	8 台	250 m ²	5 台	▲1 台	4 台	▲50%
4,000 m ²	150 m ²	24 台	250 m ²	15 台	▲4 台	11 台	▲54%
6,000 m ²	150 m ²	40 台	250 m ²	24 台	▲7 台	17 台	▲58%
8,000 m ²	150 m ²	54 台	250 m ²	32 台	▲9 台	23 台	▲57%
10,000 m ²	150 m ²	67 台	250 m ²	40 台	▲12 台	28 台	▲58%
12,000 m ²	150 m ²	76 台	250 m ²	46 台	▲13 台	32 台	▲58%
14,000 m ²	150 m ²	86 台	250 m ²	52 台	▲15 台	36 台	▲58%
16,000 m ²	150 m ²	95 台	250 m ²	57 台	▲17 台	40 台	▲58%

3 他都市の事例

(1) 条例制定の有無

区 分		都市数 (割合)
附置義務条例制定の有無	制定あり	44 都市 (71%)
	制定なし	18 都市 (29%)

(2) 特定用途の区分

区 分		都市数 (割合)
特定用途の細分化	1つ (細分化なし)	35 都市 (80%)
	2つ	7 都市 (16%)
	3つ	2 都市 (4%)

(3) 周辺地区の設定

区 分		都市数 (割合)
周辺地区の設定	設定あり	22 都市 (50%)
	設定なし	22 都市 (50%)

(4) 原単位

百貨店その他の店舗

原単位	都市数	割合
150 m ²	26 都市	59%
200 m ²	5 都市	11%
250 m ²	1 都市	2%
300 m ²	9 都市	20%
350 m ²	0 都市	0%
400 m ²	2 都市	5%
600 m ²	1 都市	2%

その他の特定用地 (事務所)

原単位	都市数	割合
150 m ²	23 都市	52%
200 m ²	6 都市	14%
250 m ²	2 都市	5%
300 m ²	9 都市	20%
350 m ²	1 都市	2%
400 m ²	2 都市	5%
600 m ²	1 都市	2%

その他の特定用途 (事務所以外)

原単位	都市数	割合
150 m ²	20 都市	45%
200 m ²	9 都市	20%
250 m ²	1 都市	2%
300 m ²	10 都市	23%
350 m ²	0 都市	0%
400 m ²	3 都市	7%
600 m ²	1 都市	2%

(5) 車いす使用者駐車施設の義務化

義務化	都市数 (割合)	内 訳	
あり	31 都市 (70%)	附置義務台数のうち1台以上確保	28 都市
		計算式により算出した台数を確保	2 都市
		特に必要な建築物の場合に1台以上確保	1 都市
なし	13 都市 (30%)	—	—

(6) 駐車施設の附置の特例 (隔地の条件)

隔地の条件	都市数 (割合)
当該建築物の構造又は敷地の状態によりやむを得ないと認められる場合	40 都市 (91%)
交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして認められる場合	4 都市 (9%)