

「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例改正（案）」に関する意見の概要と市の考え方

番号	意見の概要	市の考え方	修正
1	自動二輪車の駐車施設の付置の義務化は必要だと考えます。	いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。	無
2	高度経済成長期、その後のバブル期を過ぎて平成10年過ぎあたりから街を走っていても幹線道路を走っていても極端に車が減ったと実感しております。昭和40年代の車が増えつつあった時期とは事情が違ってきており、台数の見直しは相当と思います。	ご意見として頂戴いたします。概要に記載しているとおり、将来の需給予測を勘案し、今回の附置義務台数の見直しを行っています。	無
3	車のサイズに関しては小さくなったとは思いません。昔は細長かった車の形が、今はズングリ形になっています。幅に関してはむしろ大きくなったと感じています。現行の幅より小さくなるとはドア擦りのトラブルが増えそうな気がしますし自分が乗り降りする場合を測ってみても、幅は『2.5m以上』でよいと思います。	ご意見として頂戴いたします。本条例において附置義務駐車場の駐車マスの大きさは、最低限の駐車マスの義務を課すものとなります。現行条例の規格が想定している標準的な車種は、全体の2%程度にとどまっている結果が出ていることから、駐車マスの大きさの見直しを行っています。また、本条例で示す駐車マスの大きさは規格を限定するものではないため、条例改正後も駐車場の状況を考慮した適切な駐車マスの大きさを設計するように周知していくことを考えています。	無
4	駐車場までの距離を緩和せざるを得ないのは致し方ないと思います。しかし、千葉駅前に関しては、百貨店「そごう（ミラマーレ）」の駐車場が約1500台分の収容能力がある筈ですが、使われているのは常に5階以上だけであり、6階以下の部分が使われているのを見たことがありません。そごう駐車場には余剰の収容部分があると考えます。地域の活性化のためには死蔵された駐車スペースを開放して地域活性化のために協力してもらう方法も検討しては如何でしょうか、集客力を“食い食われる”関係ではなく相互作用で+αの活用方法があると考えます。そごうの側にも店舗配置計画を見直してついで買いを促すような売り場づくりを共に考えていけたらよいと思います。	ご意見として頂戴いたします。ご意見頂いた箇所に限らず、本条例改正前に建てた建築物ついて、市の承認により附置義務駐車台数を改正後の台数へと変更できることから、その余剰部分については設置者の判断で利用形態の転換を図ることが可能となります。	無
5	駅ビルがデパート化しつつある現状に、合わせた制度でしょうか、	本条例の改正は、駅ビルの利用形態の変化に伴い行うものではなく、千葉市の駐車場等の実情を勘案し、見直しを行うものです。なお、駅ビルも対象区域に含まれる場合は、本条例の対象となります。	無

「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例改正（案）」に関する意見の概要と市の考え方

番号	意見の概要	市の考え方	修正
6	<p>荷捌き駐車施設の附置を義務化は商業施設だけではなくアパートにも適用していただきたいと思ひます。引越しの季節には近隣住民が非常に迷惑する事態が各地で起こっています。</p>	<p>ご意見として頂戴いたします。 本条例の改正で新たに義務化する荷捌き駐車場の設置は、商業地域等において日常的利用として路上駐車による荷捌きが行われている実態を鑑みて、駐車場の附置が必要となる施設の中でも、さらに荷捌きが発生する可能性が高い用途の施設に限定して附置を課すものとなっています。 このことから、引越しの際等の一時的な利用のための荷捌き駐車場については本改正では考慮しておりません。</p>	無
7	<p>自動二輪車の駐車施設の附置を義務化は、必要と思ひます。今までこれがなかったことが不十分だったかと思ひます。</p>	<p>いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。</p>	無
8	<p>複合用途建物の附置義務台数について、複合用途のケースの方が、特定用途(A)・非特定用途(B)の建築物それぞれ別の建物を建てるよりも、附置義務台数が多くなるのはなぜか。 特定用途(A)・非特定用途(B)の建築物それぞれ別の建物を建てる際と複合用途(AとBの併用)の建築物の計算式を比較すると非特定用途が42,000㎡を上回ると複合用途(A,Bの併用)の附置義務台数が下回る計算式であることが判ります。 しかしながら、千葉市内において、非特定用途の床面積が42,000㎡を上回る建築物は少ないと考えられ、複合用途(A,Bの併用)の附置義務台数は同じ規模の建物を別々に建てた場合よりも多くなってしまふケースが頻発することになります。 尚、複合用途の場合は特定用途施設を訪れる方々のうち、上層階の居住者が車を利用することは考えられず、複合用途の場合の方が車を利用して特定施設を訪れる方が少なくなります。 よって、複合用途の方が附置義務台数が少ない事が理にかなっていると考えられます。 以上のことから、「複合用途(A,Bの併用)」の場合の算定式の見直しを要望いたします。</p>	<p>いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。 本条例において、特定用途(A)・非特定用途(B)のそれぞれにおいて、延床面積から1,500㎡・3,000㎡を除いた面積で駐車場台数を算出しています。特定用途(A)・非特定用途(B)の建築物それぞれ別の建物を建てた場合(1,500㎡+3,000㎡)=4,500㎡が延べ床面積から引かれ延べ床面積から除かれる面積が多くなること、附置義務台数が多くなる要因の一つです。 一方、延べ床面積から除く面積が、複合用途の場合も特定用途と同じ1,500㎡としていますが、非特定用途の混在している建物であることを考慮して、附置義務台数を算定する方法を以下のとおり変更します。</p> <p>【特定用途(A)と非特定用途(B)の併用している建物の変更後の計算式】 (特定用途の部分の面積×7/5+非特定用途の部分の面積-3,000㎡)÷350㎡ または (特定用途の部分の面積-1,500㎡)÷250㎡ のうち駐車場台数が大きいほう</p>	有

「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例改正（案）」に関する意見の概要と市の考え方

番号	意見の概要	市の考え方	修正
9	<p>千葉市の駐車場条例では、附置義務台数算定上の面積を算出する際、除外できるのは駐車場・車路部分のみとなっています。</p> <p>一方、横浜市等他の行政では駐輪場部分の床面積も除外することになっており、千葉市においても附置義務台数算定上の面積を算出する場合、駐輪場面積を除外することを要望いたします。</p> <p>尚、駐輪場の設置台数は駐輪場附置義務条例（特定施設的面積）や開発指導要綱（住宅の戸数）にて附置義務台数を求められており、その駐輪場面積に対して駐車場の附置を求めることは、算定面積のダブルカウントをしていることと同様であることから、駐輪場面積を除外することを要望いたします。</p>	<p>ご意見として頂戴いたします。</p> <p>今回の改正にあたり、現状の条例で整備された附置義務駐車場の実態調査を踏まえて駐車台数の見直しを行っております。この中で、延床面積には駐輪場のほか店舗部分又は住居部分以外を面積を含めて検討を行っていることから、今回の改正でも駐輪場の面積を除くことは考えておりません。</p> <p>なお、国の「標準駐車場条例」においても「駐車施設の用途に供する部分を除き」と記載されており、自動車駐車場のみを除外規定となっているところ、多数の自治体で同様の規定が採用されています。</p>	無
10	<p>百貨店等店舗と保育所、事務所、学校、住宅と教種類の用途がある場合、</p> <p>①「百貨店等店舗」と「その他の用途」の2系統で荷捌き駐車場を設ける。</p> <p>② 百貨店等店舗とホテル、事務所、病院のそれぞれの用途について、荷捌き駐車場を設ける。</p> <p>のどちらとなりますか。</p> <p>また、用途や建物規模によっては一つの用途部分が数㎡程度の大きさとなるケースも出てきますが、</p> <p>①・②の場合ともに、それでも荷捌き場駐車場を設けなければならない為、一律に「2500㎡までごとに」ではなく</p> <p>①の場合「上記以外の特定用途が2000㎡を超える場合、2500㎡までごとに」</p> <p>②の場合「上記以外の特定用途毎に2000㎡を超える場合、2500㎡までごとに」として、各用途の面積に応じた荷捌き駐車場設置基準としていただくよう要望いたします。</p>	<p>ご意見として頂戴いたします。</p> <p>改正内容としては、「百貨店等店舗」と「その他の特定用途」の2系統で面積を算出し、その合計値をもって荷捌き駐車場の必要台数とすることを考えております。</p>	無
11	<p>自動二輪車の駐車場、今まで駐車を断られてこまっていた、二輪車駐車場義務化をお願いします。</p>	<p>いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。</p>	無

「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例改正（案）」に関する意見の概要と市の考え方

番号	意見の概要	市の考え方	修正
12	<p>一律に緩和した結果、小さな子供が危険にならないようにしてほしい。 千葉市ではないが、幼稚園と道路を挟んだ反対側にある土木建築関連の事務所が、幼稚園の正門付近で路上駐車して洗車したりするのを地域住民が注意しても止めないという話を聞いたので、小さな子供の保護、幼稚園、保育園、（小学校）の近く等の観点を取り入れられないかと思いました。</p>	<p>本条例は、駐車需要に見合った適切な附置義務台数を確保することで、路上駐車等の交通安全対策に寄与するものと考えています。本改正は、余剰がある駐車施設の台数見直しを行うものであり、これにより路上駐車が増えるものではありません。引き続き適切な附置義務台数を確保してまいります。</p>	無
13	<p>第1項として、条例の趣旨について記載されますが、この趣旨は現行条例についてであり見直し案の趣旨ではありません。したがって、タイトルは、1 現行条例の趣旨とすべきです。本来、この概要は条例改正ですから“趣旨”を述べる場所です。第2、3項に記載されている内容を記載すべきと思います。</p>	<p>いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。</p>	無
14	<p>第3項の現状において、“調査の結果、駐車需要には余裕が見られました”という記載あります。千葉駅周辺など局所的な調査なのか、千葉市全体で結果なのか定ではありませんが、駐車需要の余裕は、千葉市街地の繁栄から衰退へ変化から生まれているのかもしれませんが。調査結果（データ）を示していただければ実態を掴めるかもしれません。</p>	<p>千葉市内の主要駅周辺等において現地調査を実施し、その他事業者へのアンケート調査の結果等から、駐車需給バランスを見て、余裕があると判断しております。 なお調査結果は、市内全体的に駐車台数の内、地区ごとにばらつきはあるものの、概ね40～50%程度供給量の余裕が見られました。調査が1年間の平均ではなく特定の調査日のデータであること等から附置義務台数は2割程度の緩和としています。</p>	無

「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例改正（案）」に関する意見の概要と市の考え方

番号	意見の概要	市の考え方	修正
15	<p>“義務を課す駐車マスの規模を最小限にすることで、敷地の有効利用や普通自動車以外のニーズにも柔軟に対応できる”との記載があります。幅20cm、奥行1mほどマスを縮小して事業者にどれだけ有用なのか疑問に思います。何故ならば、マス以外幅 5.5メートル以上（一方通行は 3.6メートル以上）の車路を確保する必要があるからです*。また、普通自動車以外のニーズとは何を指しますか？マスの幅、奥行を縮めるわけですから、普通自動車より小さい車両例えば軽自動車が増えるまでのメリットは無いと思います。</p> <p>*試算データがありましたらお示しください（附置義務台数の見直しは除く。）</p>	<p>駐車マスの規模の見直しは、自動車の小型化等の現状を考慮し、また事業者から出ている意見を踏まえたものです。このことから、事業者にとってこれまでよりさらに床面積を有効活用することが可能となりメリットがある改正と考えております。また、ご指摘の車路についても、一律の規定は記載しないことで検討しています。</p> <p>ここで示す駐車施設の規模は最低限の規模であるため、条例改正後も駐車場の状況を考慮した適切な駐車マスの大きさを設計するように周知していくことを考えています。</p> <p>ここでいう普通自動車以外のニーズとは、本条例改正内容にあります「荷捌き駐車施設」及び「自動二輪車の駐車施設」のことです。</p>	無
16	<p>“自動二輪車用駐車施設の設置についてのニーズが高まっていることから、自動二輪車用駐車施設の附置を義務化します”と記載されています。先ず、自動二輪車を普通自動車の駐車施設に駐車したら法令違反かどうかお尋ねします。違反だとしたら、自動二輪車は今どこに駐車しているのですか？次、自動二輪車施設の附置を義務化したら、2)項駐車マス規模の縮小効果は、事業者にとって少なくなります。駐車マス縮小効果と自動二輪用駐車施設の附置追加相互関連（事業者負担とニーズ）を説明願います。</p>	<p>個々の駐車場の管理実態によりますが、自動二輪車を普通自動車の駐車施設に止めること自体が直ちに法令違反になるわけではありません。</p> <p>自動二輪車用駐車施設の設置については、関係団体や利用者からも求められており、ニーズがあると判断しています。さらに自動二輪車の5台分の駐車台数整備した際には、四輪自動車の1台分の附置義務台数とみなすことができることにより、事業者負担が少なくなるように配慮しております。</p> <p>また、地域の実情に応じて自動二輪車用の駐車マスを附置義務とすることは、国からも求められているところです。自家用車以外の多様な移動手段を選択できることが可能になると考えています。</p>	無
17	<p>“上記のような地区（千葉駅東口周辺にぎわい商業地区等を想定）に対しては、概ね200mだった隔地距離を500mまで延ばす・・・”との記載があります。改正案（条例の条文）では、“上記のような地区”は、千葉駅東口周辺とどこを対象するのですか？（条文では等という表現はないと思っています）また、500mは”おおむね”ですか。</p>	<p>千葉駅東口周辺にぎわい商業地区のほか千葉駅周辺を検討しています。</p> <p>隔地距離については、500m程度としているため、実際のケースに照らし合わせて隔地を認めるか判断していきます。</p>	無

「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例改正（案）」に関する意見の概要と市の考え方

番号	意見の概要	市の考え方	修正
18	<p>路上荷捌きは、自動車通行の妨げよりも歩行者の横断に対して、車両運転手・歩行者両者の視野を遮り、危険な状況をつくり出しています。この点に着目すると対象建築物の規定（2000m²以下は容認）を設けるのは適切とは言えません。すべての建築物に対し、隔地駐車場も含めて荷捌き駐車施設の附置を義務化すべきです。ウォークアブルの実現のためにも必要です。</p>	<p>ご意見として頂戴いたします。 本条例の改正で新たに義務化する荷捌き駐車場の設置は、日常的利用として路上駐車による荷捌きが行われている実態と商業地域という土地利用が進んでいる地域において、建築物毎にそれぞれ荷捌き駐車場の義務を課すことは現実的でないことを鑑みて、駐車場の附置が必要となる施設の中でも、さらに荷捌きが発生する可能性が高い用途の施設に限定して附置を課すものとなっています。 なお、国の「標準駐車場条例」においても、2000m²を超える場合に荷捌き駐車場を設けることとなっています。</p>	無
19	<p>今改定により荷捌き駐車施設の附置は義務化され、駐車施設の特例措置（現行条例第7条）も適用されるとの記載がありますが、今回改定される予定の距離の緩和も適用されると考えてよろしいでしょうか？</p>	<p>今回の見直しの地域を限定した隔地駐車場までの距離の緩和は、荷さばき駐車施設も認める予定です。</p>	無
20	<p>自動二輪車の駐施設附置義務化についても、荷捌き駐車施設と同様に距離の緩和は適用されますか？また概要に記載されている“自動二輪車”とは、道路交通法における車両区分の排気量 50cc超 400cc以下の普通自動二輪車との定義でよろしいでしょうか？</p>	<p>自動二輪車の定義は、道路交通法第3条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車（いずれも側車付きのものを除く。）とすることを想定しています。</p>	無
21	<p>みなし規定の追加をご検討ください。現行条例において、第7条で駐車施設の附置の特例を設けていますが、今改定により隔地の距離がおおむね200mから（おおむね）500mに緩和されるのであれば、他者所有の駐車場、例えば有料駐車場と賃借契約して、これを駐車施設の附置とみなすことができる可能性が広がります。地域限定でも、みなし規定を設けることにより、新築建物所有者および専用駐車場所有者にとってメリットがあり経済効果が高まると思います。</p>	<p>いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。 現行条例では、「～駐車施設を設置することができる。」と規定されており、賃借契約した駐車施設も隔地駐車場として認めております。ご意見のとおり、指定の範囲内に駐車施設を設置すれば、敷地内に附置されたものとみなす規定に変更することで検討しています。</p>	無