

# 附置義務駐車場条例の地域ルールの実態分析

附置義務駐車場条例の地域ルールの実態分析  
プロジェクト

2022年9月

公益社団法人日本交通政策研究会

1. “日交研シリーズ”は、公益社団法人 日本交通政策研究会の実施するプロジェクトの研究  
成果、本研究会の行う講演、座談会の記録、交通問題に関する内外文献の紹介、等々を印  
刷に付して順次刊行するものである。
2. シリーズはAよりEに至る5つの系列に分かれる。  
シリーズAは、本研究会のプロジェクトの成果である書き下ろし論文を収める。  
シリーズBは、シリーズAに対比して、より時論的、啓蒙的な視点に立つものであり、  
折にふれ、重要な問題を積極的にとりあげ、講演、座談会、討論会、その他の方法によっ  
てとりまとめたものを収める。  
シリーズCは、交通問題に関する内外の資料、文献の翻訳、紹介を内容とする。  
シリーズDは、本研究会会員が他の雑誌等に公けにした論文にして、本研究会の研究調査  
活動との関連において復刻の価値ありと認められるもののリプリントシリーズである。  
シリーズEは、本研究会が発表する政策上の諸提言を内容とする。
3. 論文等の内容についての責任はそれぞれの著者に存し、本研究会は責任を負わない。
4. 令和2年度以前のシリーズは印刷及び送料実費をもって希望の向きに頒布するものとする。

公益社団法人日本交通政策研究会

代表理事 山 内 弘 隆  
同 原 田 昇

令和2年度以前のシリーズの入手をご希望の向きは系列番号  
を明記の上、下記へお申し込み下さい。

〒102-0073 東京都千代田区九段北 1-12-6

守住ビル 4階

公益社団法人日本交通政策研究会

電 話 (03) 3263-1945 (代表)

F a x (03) 3234-4593

E-Mail:office@nikkoken.or.jp

日交研シリーズ A-853

令和3年度自主研究プロジェクト

「附置義務駐車場条例の地域ルールの実態分析」

刊行：2022年9月

附置義務駐車場条例の地域ルールの実態分析

The Analysis of Actual Situation of Local Rule for Equipment Duty Car Park

主査：小早川 悟（日本大学）

Satoru KOBAYAKAWA

要 旨

わが国では建物を目的地とする駐車需要を受け入れるために、建物の床面積に応じて附置義務駐車場の整備が定められている。東京都では、平成14年に東京都駐車場条例が改正され、地域ルールの策定指針が発出されたことにより各地域で独自の地域ルールを制定することが可能となった。本研究では、東京都各区で策定されている地域ルールの内容を比較することにより、各地域ルールがどのような特徴を持っているのかを明らかにし、今後の新たな地域での地域ルール策定の際に考慮すべき事項を明らかにすることを目的に分析を行った。

各地区の現行の地域ルールの整理を行った結果、必要台数の算定方法については、用途別に係数を定めているルール、地区別に係数を定めているルール、面積で係数を定めているルールに加え、渋谷ルールのように駐車需要を類似施設から直接求めるように定めているルールなど、多種多様な制度が存在することがわかった。また、対象となる地区に存在する建物の敷地面積や床面積の大きさによっては、小規模駐車場の存在する可能性が大きく変化することがわかった。

最終的には、地域ルールを導入する際には、現状での駐車実態をしっかりと調査したうえで検討することが最も重要であり、都条例の基準に緩和係数を乗ずる方法を設定している場合であっても、緩和係数は対象地区の実態を調べたうえで定めることが前提であるという結論を得た。また、地域ルールを導入する際には、駐車場の整備台数だけの議論ではなく、どの場所にどのくらいの規模の駐車場を配置していくかといった隔地集約化も含めて、地区交通計画のなかで駐車計画を位置付けていくことが重要である。

キーワード：附置義務駐車施設、地域ルール、地区交通計画

Keywords：Equipment Duty Car Park, Local Rules, District Transportation Planning

## 目 次

|     |                     |    |
|-----|---------------------|----|
| 1 章 | 序論                  | 1  |
| 2 章 | これまでの駐車政策の整理        | 2  |
| 2.1 | 駐車政策の変遷             | 2  |
| 2.2 | わが国の駐車場整備に関する法律の整理  | 2  |
| 2.3 | 東京都駐車場条例の概要         | 3  |
| 2.4 | 地域ルールを導入背景          | 5  |
| 3 章 | 東京都内における地域ルールの比較分析  | 7  |
| 3.1 | 地域ルールの実施エリア         | 7  |
| 3.2 | 各地域ルールの概要           | 8  |
| 3.3 | 地域ルールを適用した場合の附置義務台数 | 10 |
| 3.4 | 地域ルールの隔地の基準         | 13 |
| 3.5 | まとめ                 | 14 |
| 4 章 | 建替えを想定した駐車場の整備台数の算出 | 16 |
| 4.1 | 建替えを想定した場合の地域ルールの課題 | 16 |
| 4.2 | 分析対象地区の概要           | 16 |
| 4.3 | 建て替えシナリオの設定         | 17 |
| 4.4 | 駐車施設の整備台数の算出方法      | 19 |
| 4.5 | 駐車施設整備台数の算出結果       | 21 |
| 4.6 | 小規模駐車場の発生割合         | 22 |
| 4.7 | まとめ                 | 24 |
| 5 章 | 地域ルールに関する議論         | 26 |
| 5.1 | 整備台数に関する議論          | 26 |
| 5.2 | 地域ルールの地域特性に関する議論    | 27 |
| 5.3 | 地域ルールの運用に関する議論      | 28 |
| 6 章 | 結論                  | 31 |

研究メンバーおよび執筆者（敬称略・順不同）

- 小早川 悟（日本大学理工学部 教授）＜執筆担当＞  
高田 邦道（日本大学 名誉教授）  
木戸 伴雄（交通アナリスト）  
佐野 可寸志（長岡技術科学大学工学部 教授）  
稲垣 具志（東京都市大学建築都市デザイン学部 准教授）  
長田 哲平（宇都宮大学地域デザイン科学部 准教授）  
樋口 恵一（大同大学工学部 准教授）  
椎名 啓雄（警視庁交通部交通規制課 理事官）  
田部井優也（日本大学理工学部 助手）

# 1章 序 論

わが国では、自動車利用の普及に伴い、都心部における駐車場不足が顕在化し、駐車場整備が進められてきた。しかし、バブル経済景気以降のわが国では、公共交通機関の整備推進や環境への意識変化などから路外駐車施設の利用率が低下するようになってきた。過去 20 年間のデータをみると、自動車保有台数は約 1.3 倍程度の伸びである一方で、駐車場の整備台数は約 2.6 倍まで増加した。その駐車場台数が大きく増加した要因の一つとして、駐車場整備地区内などの対象地区に一定規模以上の建築物が新築等される場合に設けることが義務付けられている附置義務駐車場条例がある。さらに、商業や業務地などにおいては狭小な空き地に届出を必要としないコインパーキングの設置が進み、駐車場の整備台数は増加し続けている。一方で、駐車場の整備台数が増えていくことにより、各駐車施設の利用率は低下していく傾向にある。そのため、各施設の駐車料金を下げることになるが、これにより無用な駐車需要を都市内に流入させることになり、都市基盤整備の悪循環を招くことになる。

そこで東京都では、この駐車需要と駐車場整備台数の不均衡を是正するために、平成 14 年に駐車場条例を改正し地域ルールと呼ばれる附置義務駐車場に関するルールを各区が独自に策定することを可能とする指針が発出された。これにより、東京都内では各区において地域ルールが施行されており、これらの地域ルールはそれぞれの地区特性に応じて、附置義務駐車施設の台数緩和や隔地集約化のためのルールが策定されている。しかし、各区の地域ルールがどのような基準を設定しているかに着目して、その特徴を分析し考察を行った研究は行われていない。そこで、本研究では各地区で策定されている地域ルールの附置義務緩和や隔地集約化の基準について調査することにより、どのようなルールを定めているかを明らかにするとともに今後の地域ルールのあり方について議論することを目的とする。

なお本研究では、まず初めに関連する既往研究の整理とともに駐車場条例と地域ルールについて条例の内容について整理する。そのうえで、各地区の地域ルールを駐車台数の減免と隔地・集約化の二点から比較を行う。そして、現状の地域ルールの課題と今後の新たな地域での地域ルール策定の際に考慮すべき事項を明らかにすることを目的とした。

## 2章 これまでの駐車場政策の整理

### 2.1 駐車政策の変遷<sup>1)2)3)</sup>

1960年代以降のわが国では、急激なモータリゼーションにより、駐車場不足から違法路上駐車が常態化し、これらの車が道路の通行を阻害するといった状況が発生していた。このような問題に対処するために駐車場の早急な整備が求められ、駐車に関する様々な法制度の整備により駐車場が整備されることとなった。しかし、駐車場の整備のスピードが自動車交通の普及のスピードについていけず、駐車問題が深刻化していった。そのため、都心部においては駐車場があるから自動車が都心部に流入してくるのであって、都心部には駐車場は整備すべきでないといった意見まででるようになった。このような考え方は、一見正しいように思えるが、駐車場の整備を制限するだけでは自動車の都心部流入を抑制することは困難であり、都心部の外周部で自動車交通を受け止め、それらの人々が自動車がなくても都心部を快適に移動できるような公共交通機関の整備と連携して行わなければならない。そのため、公共交通機関がしっかりと整備されていなければ、駐車場がなくても都心部には自動車で人々が集まってくるため、1990年代には都心部は深刻な駐車場不足と違法路上駐車問題に悩まされることになる。このような中、交通需要追従型の交通施設整備に対して、交通基盤の整備水準に併せて交通の需要を管理しようとする計画概念である「交通需要マネジメント」という考え方が提唱され、自動車交通単体ではなく、都市として総合的な交通体系を構築していく重要性が認識されることとなる。このような流れの中で、都心部においては自動車がなくても移動できるような交通基盤が整備されつつあり、駐車場の整備もこれまでのように量的な不足が指摘されなくなった。むしろ、都心部における普通乗用車の駐車スペースは供給過剰になってきており、都心部の駐車場の整備の考え方を変化させていく必要に迫られている。

### 2.2 わが国の駐車場整備に関する法律の整理

これまでのわが国における駐車場整備に関する法律は、不足する普通乗用車の駐車スペースの量的確保に重点が置かれてきた。1957年に制定された駐車場法では、交通の輻輳する場所に駐車場整備地区を設定し、都市計画駐車場、届出駐車場および附置義務駐車施設からなる3種類の路外駐車場を整備することで、都心部の駐車対策を講じることをねらいとしていた。都市計画駐車場は、不特定多数が利用する公共性の高い駐車場で、都市計画で定められ

た路外駐車場のことを指し、道路や公園の地下空間を利用して建設することが可能となっている。届出駐車場は、都市計画地域内で自動車の用に供する部分 500 m<sup>2</sup>以上、かつ有料の路外駐車場を設置する場合に予め都道府県知事に届けなければならないとされる駐車場である。そして、附置義務駐車施設は、駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域内において延べ床面積がある一定面積以上の建築物を新增築する場合に義務付けられた駐車施設のことをいう。この附置義務駐車施設の整備には、標準駐車場条例に基づいて、各自治体が地区特性を考慮しながら附置義務基準を設定する方式が取られている。

このような駐車場関連法令に加えて、2000年に経済産業省から発出された大規模小売店舗立地法も近年の駐車場整備状況に大きな影響を与えている。この法律は、もともとは大規模小売店舗の事業活動を調整することにより、その周辺の中小小売業者の事業活動の機会を適正に保護し、小売業の正常な発展を図ることを目的に施行された大規模小売店舗法(大店法)が、交通渋滞やゴミ問題等の生活環境の問題に対応できないことに加え、大型店の出店規制であるとの指摘により廃止されたことを受けて、経済的な規制から環境的規制へ規制の方向性を変えることを目的に制定された。この大規模小売店舗立地法(大店立地法)は、大規模小売店舗の立地がその周辺の地域の生活環境を保持しつつ適正に行われることを確保するための手続きを定めたものあり、開店時間や床面積に加えて駐車場の収容台数と駐車場出入口の数ならびに位置などの周辺環境に影響を与える項目について、各都道府県知事に届け出ることを義務付けている。この法律の施行により周辺の道路や住宅地等への影響を配慮した計画が求められることになったが、実際には非常に多くの駐車スペースを建設することになり、都市全体としての駐車場整備に大きな影響を与えていることは否めない状況にある。

## 2.3 東京都駐車場条例の概要<sup>4)</sup>

東京都駐車場条例は昭和 33 年に施行され、主に路外駐車場に関する規則を定めた条例である。附置義務駐車施設は、駐車場整備地区内・商業地域内、近隣商業地域内において延べ面積 1000 あるいは 1500 m<sup>2</sup>以上の建築物を新築または増築しようとする者等に対し、条例によりその建築物または敷地内に設けられた自動車の駐車施設を指している。このなかで、附置義務駐車場に関する規則については第四章の建築物における駐車施設の附置および管理である。ここでは附置義務駐車場の設置にあたり、適用区域、地区、附置の際の算定式などについて定めている。附置義務駐車場の設置にあたり、東京都駐車場条例では標準駐車場条例とは異なる原単位(駐車施設 1 台の整備を要する建築床面積)を採用している。これは標準駐車場条例では原単位に関する設定を主に人口で区分しているが、



標準駐車場条例の定めるものは最大で人口が概ね 100 万人以上の都市で区分がなされており、特に東京 23 区においては公共交通機関の発達も著しいことから原単位に関して調整が行わ

表 2.1 東京都における一般の駐車施設の附置義務基準<sup>4)</sup>

| 地域・地区   | 対象規模  | 対象用途  | 基準床面積          | 緩和係数(6000㎡以下の場合のみ)             |    |
|---|---|-------|----------------|--------------------------------|----|
| A 駐車場整備地区等  |   |       |                |                                |    |
| ・駐車場整備地区<br>・商業地域<br>・近隣商業地域  | 特定用途の部分の床面積<br>+非特定用途の部分の床<br>面積×3/4の合計が1500<br>㎡を超えるもの | 特定用途  | 百貨店その他<br>の店舗  | (23区)250㎡ごとに一台<br>(市)200㎡ごとに一台 | 式1 |
|   |   |       | その他            | (23区)300㎡ごとに一台<br>(市)250㎡ごとに一台 |    |
|   |   | 非特定用途 | 共同住宅           | (23区)350㎡ごとに一台<br>(市)300㎡ごとに一台 |    |
|   |   |       | その他            | (23区)300㎡ごとに一台<br>(市)300㎡ごとに一台 |    |
| B 周辺地区、自動車ふくそう地区  |   |       |                |                                |    |
| ・区部(23区)のAの区域以外の<br>都市計画区域<br>・市部の第一種中高層住居専用<br>地域、第二種中高層住居専用<br>地域、第一種住居地域、第二種住居<br>地域、準住居地域、準工業地域、<br>工業地域及び工業専用地域(駐<br>車場整備地区を除く。) | 特定用途の部分の床面積<br>が2000㎡を超えるもの                             | 特定用途  | (23区)300㎡ごとに一台 | 式2                             |    |
|   |   |       | (市)250㎡ごとに一台   |                                |    |

$$\text{式1} = 1 - \frac{1500 \times (6000 - \text{延べ面積})}{(6000 \times (\text{特定用途の床面積} + \text{非特定用途の床面積} \times 3/4) - 1500 \times \text{延べ面積})}$$

$$\text{式2} = 1 - \frac{(6000 - \text{延べ面積})}{(2 \times \text{延べ面積})}$$

表 2.2 東京都における荷さばきの駐車施設の附置義務基準<sup>4)</sup>

| 地域・地区  | 対象規模                        | 対象用途 | 基準床面積             | 緩和係数(6000㎡以下の場合のみ) |    |
|--|-----------------------------|------|-------------------|--------------------|----|
| A 駐車場整備地区等   |                             |      |                   |                    |    |
| ・駐車場整備地区<br>・商業地域<br>・近隣商業地域   | 特定用途の部分の床面積<br>が2000㎡を超えるもの | 特定用途 | 百貨店その他<br>の店舗     | (23区・市)2500㎡ごとに一台  | 式3 |
|  |                             |      | 事務所               | (23区・市)5500㎡ごとに一台  |    |
|  |                             |      | 倉庫                | (23区・市)2000㎡ごとに一台  |    |
|  |                             |      | その他               | (23区・市)3500㎡ごとに一台  |    |
| B 周辺地区、自動車ふくそう地区   |                             |      |                   |                    |    |
| ・区部(23区)の都市計画区域内<br>で、Aの区域以外の区域<br>・市部の第一種中高層住居専用<br>地域、第二種中高層住居専用<br>地域、第一種住居地域、第二種住居<br>地域、準住居地域、準工業地域、<br>工業地域及び工業専用地域(駐<br>車場整備地区を除く。) | 特定用途の部分の床面積<br>が3000㎡を超えるもの | 特定用途 | (23区・市)7000㎡ごとに一台 | 式4                 |    |

$$\text{式3} = 1 - \frac{(6000 - \text{延べ面積})}{(2 \times \text{延べ面積})}$$

$$\text{式4} = 1 - \frac{(6000 - \text{延べ面積})}{\text{延べ面積}}$$

れたと考える。表 2.1 および 2.2 は、東京都における一般車と荷さばき車の附置義務基準を示したものである。それぞれ、駐車場整備地区等と周辺地区および自動車ふくそう地区に分かれて基準が定めてあり、さらに東京都の中でも 23 区内と市部で原単位の値が異なっている。

## 2.4 地域ルール導入の背景<sup>4)</sup>

附置義務駐車施設は、床面積に対して必要駐車台数が算出されるため、従来の容積制限を超過して建築物が建設できる特区に指定された地区において、従来の附置義務基準がそのまま適用されると駐車スペースが過大になるケースが発生している。このような特区は、地下鉄などの公共交通の整備が進んでいることが特区認定の前提になっていることに加え、仮に従来の基準で求められているような駐車スペースが埋まるような自動車が発生した場合には、当該地区における道路は飽和状態となり、機能しなくなってしまうことが推測される。そのため、特区制度のように特定の地区の建築物の建設に関する規制緩和をするのであれば、それに付随する関係条例等も合わせて緩和をしていく必要がある。その一方で、公共交通によるアクセスが困難なまちなかの観光エリア等、来訪者の駐車需要を充足するような駐車場が未整備な地区等もあり、適切な駐車場の整備がなお必要な箇所も存在している。さらに、路上駐車については、荷さばきを目的とした駐車が多く存在しており、荷さばき用の駐車場の整備の必要性が高いと考えられるが、乗用車用と比べた場合、その整備が遅れている地域がある。さらに、観光バス需要の増加への対応や整備が遅れている自動二輪車用の駐車場など、駐車場の用途ごとにきめ細かい施策が求められている。

このような背景のもとに、東京都では広域的な立場から計画立案のための方向性を示すとともに、区市町村による総合的な駐車対策の実施を支援する仕組みとして、平成 14 年に条例が改正され、地域の特性に応じた駐車場の整備台数等が設定可能となる地域ルールが導入された。この地域ルールを適用するための方策として、①駐車場整備計画に基づく地域ルール、②低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール、③都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルールの 3 つ計画に基づく地域ルールが存在している。以下にその概要を示す。

### ① 駐車場整備計画に基づく地域ルール

駐車場整備計画に基づく地域ルールは、駐車場法を根拠法令としたルールである。附置義務台数と駐車需要の不整合や、駐車場の整備とまちなみの連続性の不整合が発生していることから、地区特性に応じた附置義務基準の策定が目的である。駐車場整備地区の区域内で駐車場整備計画を定めることが適用の条件である。附置義務台数の算定や隔地は建築物単位で

判断する。また、地域ルールへの適用は建築物の任意であり、申請しなければルールは適用されない。導入事例として、銀座ルールや大丸有ルール等の多くの地域ルールがある。

## ② 低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール

低炭素まちづくり計画に基づく地域ルールは、社会経済活動に伴って発生する二酸化炭素の多くが都市において発生していることを鑑みて作成された、都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）を根拠法令としたルールである。都市機能の集約化や公共交通機関の利用促進によって、都市の低炭素化の推進を目的としている。低炭素まちづくり計画の区域内で区市が計画に即した条例を定めることが適用条件であり、駐車機能集約区域、集約駐車施設の位置と規模の設定が必要である。また、附置義務台数の算定や隔地は建築物単位で判断する。導入事例として、環状2号線周辺ルールや品川駅北周辺ルール等の港区内の地域ルールがある。

## ③ 都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール

都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルールは、都市再生特別措置法を根拠法令としたルールである。このルールでは、附置義務駐車場の適正化を通じた都市開発事業の促進を目的としている。都市再生の拠点として都市開発事業等を通じて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される地域である、都市再生緊急整備地の区域内で、配置計画を定めることが適用条件である。他のルールと異なり、建築物単位ではなく区域単位で附置義務駐車場の位置と規模を最適化することを狙いとしている。導入事例として、内神田一丁目周辺ルールがある。

以上のような計画に基づき各地域ルールが作成されているが、次章でこれらの地域ルールの具体的な内容について、各地区を比較しながら分析を行っていくこととする

## 参考・引用文献

- 1) 新谷洋二・原田昇編著：都市交通計画（第3版）、技報堂出版、2017
- 2) 新谷洋二・高橋洋二・岸井隆幸・大沢昌玄：都市計画（第4版）、土木系大学講義シリーズ17、コロナ社、2014
- 3) 小早川悟：都心部における駐車場の整備実態と附置義務駐車施設緩和の動向、季刊不動産研究、Vol.58、No.3、pp.3-11、2016
- 4) 東京都都市整備局：駐車施設の附置義務  
<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/parking/index.html>

### 3章 東京都内における地域ルールと比較分析

#### 3.1 地域ルールの実施エリア

図 3.1 は、東京都内における令和 2 年 11 月時点での地域ルールの実施エリアの一覧を示したものである。中央区の銀座地区や千代田区の大丸有地区をはじめとして 10 地区では、すでに地域ルールの策定が行われている。さらに、現在、検討中の地区として渋谷区の代々木地区や港区の六本木地区など 4 地区において検討が進められている。

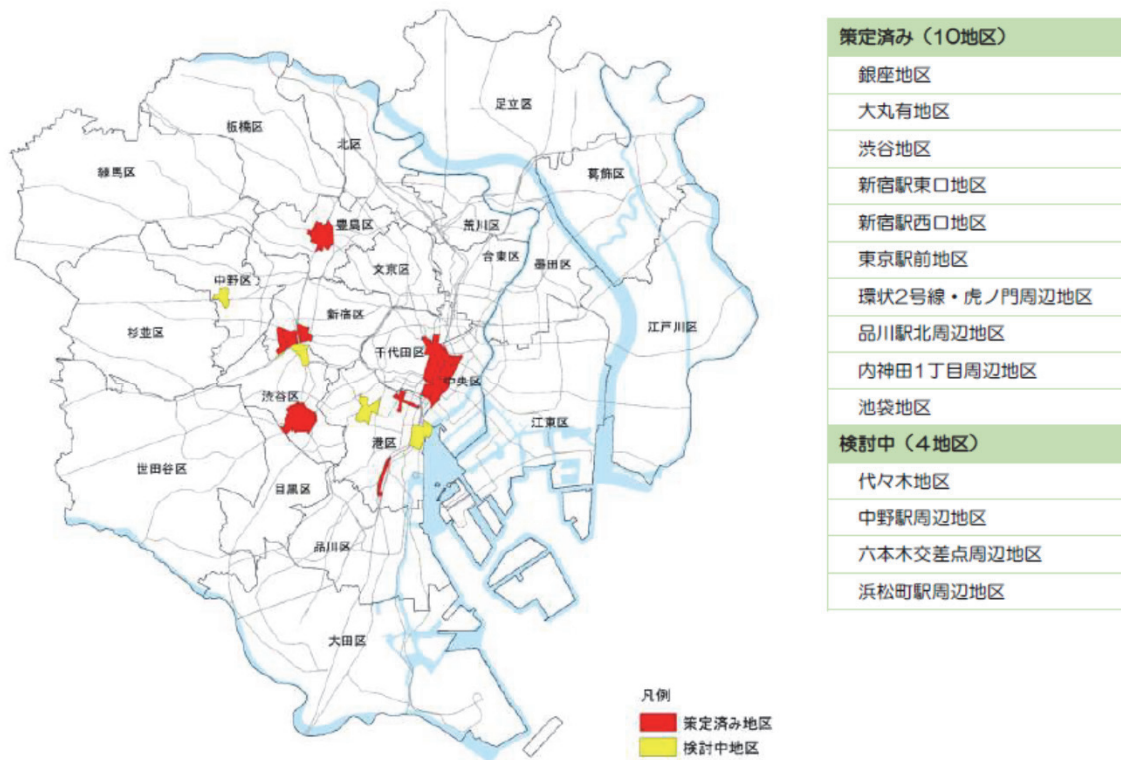


図 3.1 東京都における地域ルールの実施エリア<sup>1)</sup>

表 3.1 に各地域ルールの簡単な概要をまとめたものを示す。地域ルールの策定年として最も古いのは平成 15 年に策定された中央区の銀座地区の地域ルールである。その後、千代田区の大丸有地区での地域ルールのほか約 15 年の間に 10 地区の地域ルールが策定されている。これらの地域ルールは、駐車場法に基づく駐車場整備計画の中に位置づけて地域ルールを策定している地区が多いが、策定年が新しい港区では、「都市の低炭素化の促進に関する法律(略

称：エコまち法)」に基づく低炭素まちづくり計画の中で地域ルールを策定している場合や都市再生特別措置法に基づく都市再生整備計画の中で地域ルールを位置づけている場合もある。

今後、このような地域ルールを導入していく地区は、さらに増加することが予想されている。これらの地域ルールは、地区毎に策定が行われているため、これらの地域ルールの内容を包括的に分析し、どのようなルール運用が行われているのかを整理したものがないため、本章では現在進められている地域ルールの内容を詳細にみながら、比較分析を行っていくことで、地区毎の特徴を把握する。

表 3.1 東京都における現行の地域ルール一覧

| 自治体  | 地域名               | 策定年月    | 地域ルールの概要 |        | 地区計画               | 根拠法令          |
|------|-------------------|---------|----------|--------|--------------------|---------------|
|      |                   |         | 附置義務緩和   | 隔地・集約化 |                    |               |
| 中央区  | 銀座地区              | H15. 12 | -        | ○      | 駐車場整備計画            | 駐車場法          |
| 千代田区 | 大丸有地区             | H16. 9  | ○        | -      | 駐車場整備計画            | 駐車場法          |
| 渋谷区  | 渋谷地区              | H23. 6  | ○        | ○      | 駐車場整備計画            | 駐車場法          |
| 新宿区  | 新宿駅東口地区           | H25. 11 | ○        | ○      | 駐車場整備計画            | 駐車場法          |
| 新宿区  | 新宿駅西口地区           | H29. 12 | ○        | ○      | 駐車場整備計画            | 駐車場法          |
| 中央区  | 東京駅前地区            | H30. 7  | ○        | ○      | 駐車場整備計画            | 駐車場法          |
| 港区   | 環状2号線・<br>虎ノ門周辺地区 | H31. 4  | ○        | ○      | 低炭素まちづくり計画         | エコまち法         |
| 港区   | 品川駅北周辺地区          | H31. 4  | ○        | ○      | 低炭素まちづくり計画         | エコまち法         |
| 千代田区 | 内神田一丁目周辺地区        | R2. 3   | ○        | ○      | 地区都市再生<br>駐車施設配置計画 | 都市再生<br>特別措置法 |
| 豊島区  | 池袋駅周辺地区           | R2. 3   | ○        | ○      | 駐車場整備計画            | 駐車場法          |

※参考文献 1)に加筆修正

### 3.2 各地域ルールの概要

表 3.2 に各地域ルールの附置義務緩和係数に関する制度についてまとめたものを示す。銀座ルールは、都条例の附置義務基準よりも多い駐車施設の整備を求めているが、その他の地域については、基本的に緩和する方向のルールが策定されている。ただし、そのルールの内容は、地域毎に異なっていることがわかる。中央区の銀座地区は、都条例に対して 1.2 倍の駐車施設の整備を求めており、当該地区の駐車場不足を改善していくために、都条例よりも多くの駐車施設を整備していく方向性が示されている。

表 3.2 東京都における一般の駐車施設の附置義務基準

| 地域ルール                | 附置義務駐車施設の算出式   |
|----------------------|--|
| 銀座ルール                | 都条例に1.2を乗じて得た台数  |
| 大丸有ルール               | 都条例の台数に別途定める緩和目標係数を乗じた台数<br>(緩和係数は、事業所0.7、店舗1.0、その他は個別検討)  |
| 渋谷ルール                | 緩和係数無  |
| 新宿駅東口ルール             | 百貨店（延べ面積が5万㎡以下）都条例の付置義務基準を適用<br>(実績がない場合)<br>原単位：百貨店その他店舗2.38台/1000㎡（420㎡に1台）<br>事務所・その他・非特定用途2.06台/1000㎡（500㎡に1台） |
| 新宿駅西口ルール             | (実績がない場合)<br>原単位：店舗その他店舗2.38/1000㎡（420㎡に1台）<br>事務所・その他・非特定用途2.17台/1000㎡（460㎡に1台）                                   |
| 東京駅前ルール<br>(中央区八重洲口) | 百貨店その他店舗1.0<br>特定用途および非特定用途（当該用途の床面積が2000㎡以下）0.7<br>特定用途および非特定用途（当該用途の床面積が2000㎡超）0.4                               |
| 環状2号・<br>虎ノ門周辺ルール    | 環2沿道地区：都条例に0.6を乗じた台数<br>虎ノ門・愛宕山周辺地区：都条例に0.6を乗じた台数  |
| 品川駅北周辺ルール            | 都条例に0.4を乗じた台数<br>(国道15号沿いの既成市街地を除いた地区のみ)   |
| 池袋駅周辺ルール             | 「東口地区」百貨店その他店舗0.84（300㎡に1台）<br>事務所・その他・非特定0.6（500㎡に1台）<br>「西口地区」百貨店その他店舗0.86（290㎡に1台）<br>事務所・その他・非特定0.36（830㎡に1台）  |

全体としては、用途で緩和係数が異なる場合が最も多く、大丸有ルール、新宿駅東口ルール、新宿駅西口ルール、池袋駅周辺ルールなどが該当する。また、中央区の東京駅前ルールは、敷地面積によって異なる緩和係数が設定されている。さらに、港区が制定している環状2号・虎ノ門周辺ルールと品川駅北周辺ルールは、同じ地区内であっても場所により異なる緩和係数が設定されている。

### 3.3 地域ルールを適用した場合の附置義務台数

地域ルール毎の関連性を把握するため、各地域ルールの附置義務緩和の係数を用いて算定した附置義務緩和台数についての比較を行った。比較するにあたり本研究では、①事務用途、②店舗用途、③その他特定用途の3つに用途を分類し、台数を算出した。図 3.2 に事務用途における床面積 10,000m<sup>2</sup>までの台数、図 3.3 に店舗用途における床面積 10,000m<sup>2</sup>までの台数、図 3.4 にその他特定用途における床面積 10,000m<sup>2</sup>までの台数の算出結果を示す。

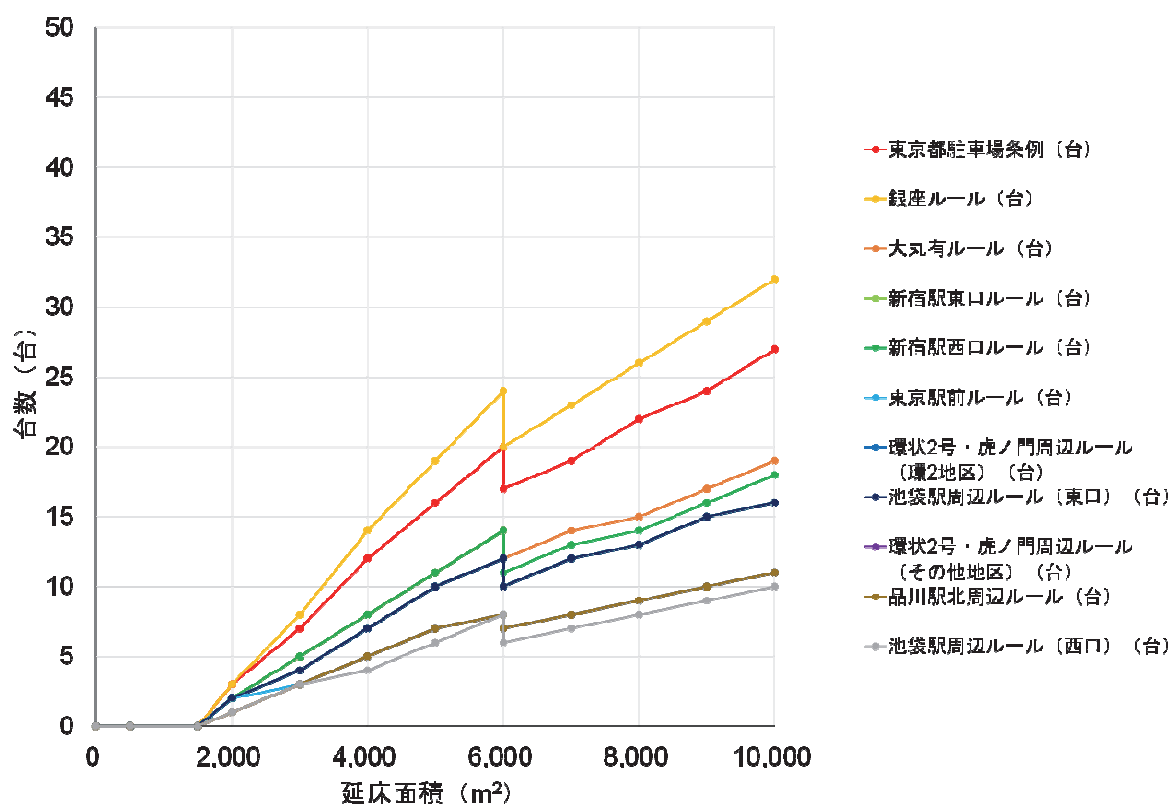


図 3.2 事務用途の附置義務台数

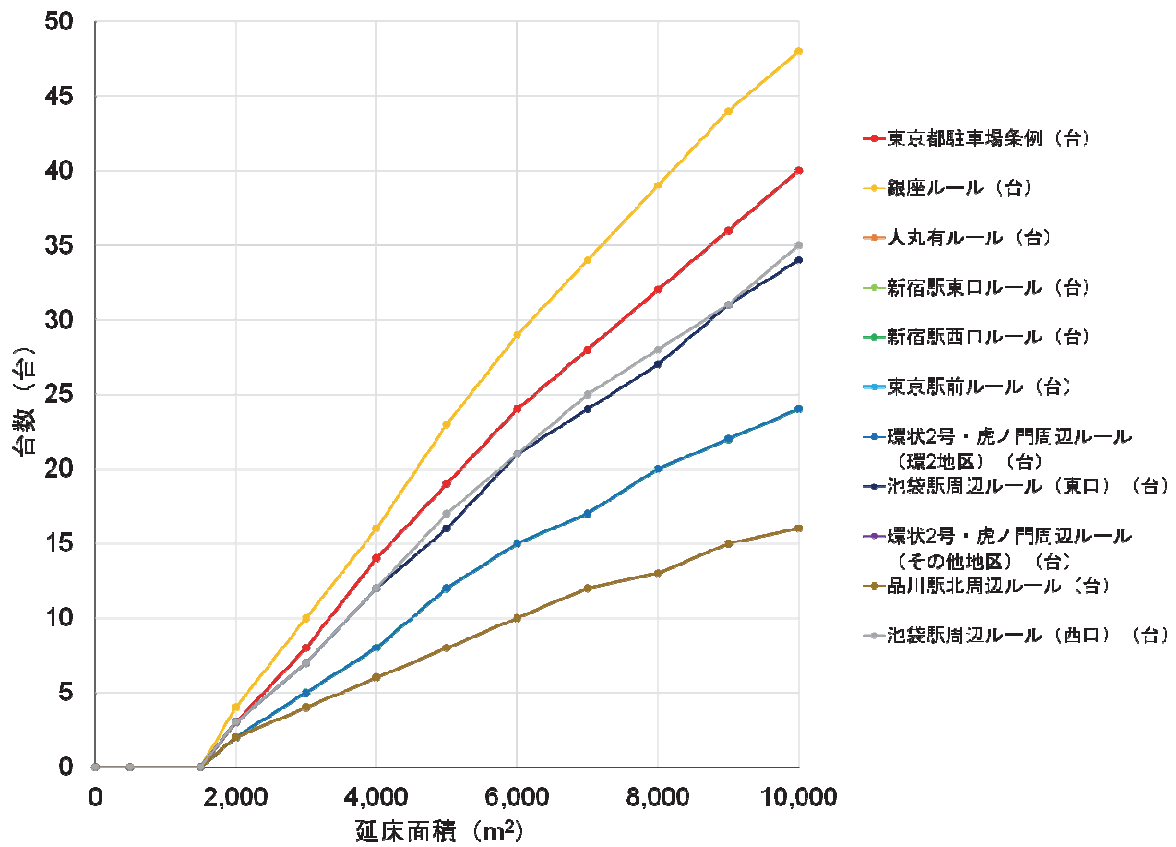


図 3.3 店舗用途の附置義務台数

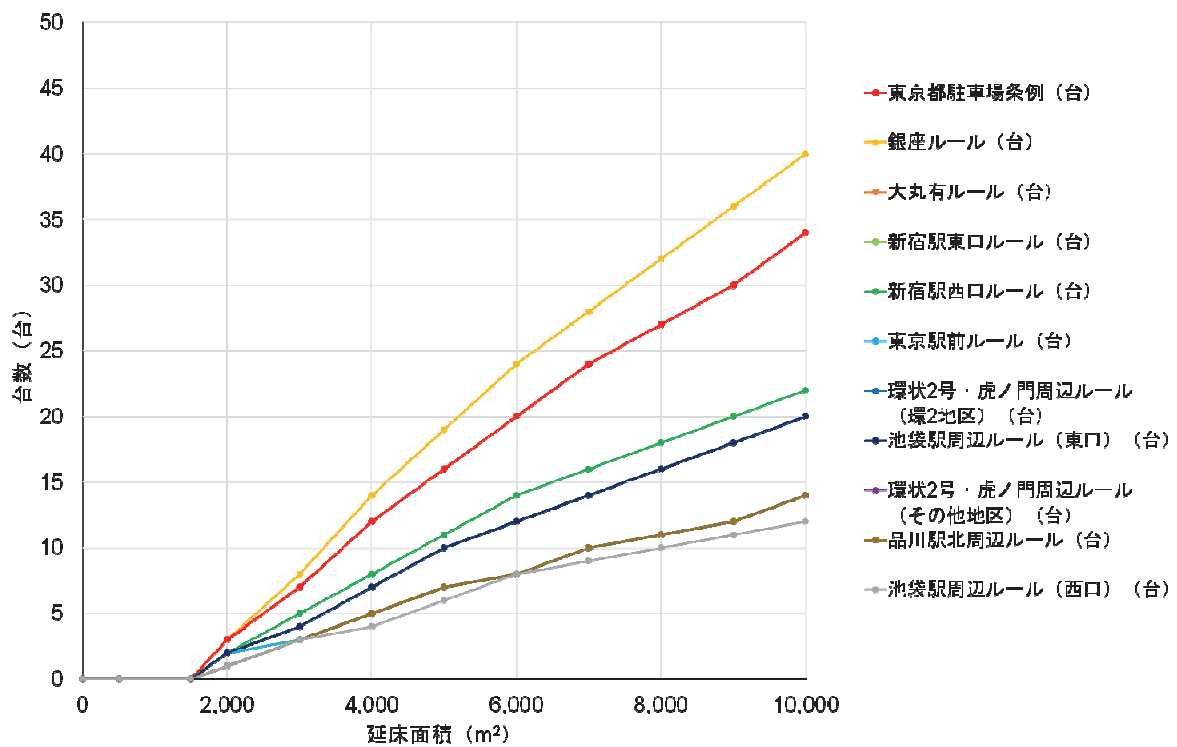


図 3.4 その他用途の附置義務台数



用途別でみると、店舗用途の附置義務台数が地域ごとで大きく異なっていることがわかる。例えば当該用途で 10,000m<sup>2</sup> で必要となる台数を比較した場合、最も多い台数となるのは銀座ルール of 48 台であり、最も少ない台数となるのは品川駅北周辺ルール of 16 台で、その差は 32 台となることが分かった。一方で、事務所用途での附置義務台数は地域ルールごとの差が小さく、10,000m<sup>2</sup> で必要となる台数で比較すると、最も多い台数の銀座ルールが 32 台であるのに対し、最も少ない池袋駅周辺ルールの西口側が 10 台であり、その差は 22 台であった。

なお、店舗用途ならびに事務所およびその他用途での 10,000m<sup>2</sup> で必要となる整備台数の大小関係を図 3.5 と図 3.6 に示す。店舗用途ならびに事務所ともに、最も大きな整備台数となるのが銀座ルールである。図 3.5 に示す店舗用途の場合には、大丸有ルール、東京駅前ルールおよび新宿駅東口ルールは、都条例と同じ値の整備台数となっており、その後は池袋駅周辺ルール（東口・西口）、環状 2 号・虎ノ門周辺ルール（環 2 地区）、新宿駅西口ルールの順で整備台数が少なくなっている。一方、事務所用途については、銀座ルールを除くすべての地域ルールで都条例よりも小さい値となっており、その中でも大丸有ルールや新宿駅西口ルールは附置義務駐車台数の減免台数が少なめとなっている。これは、大丸有ルールや新宿駅周辺のルールは地域ルールの導入時期が古く先行事例が多くなかったため、初めから大きく減免する台数を設定できなかったことが推測される。

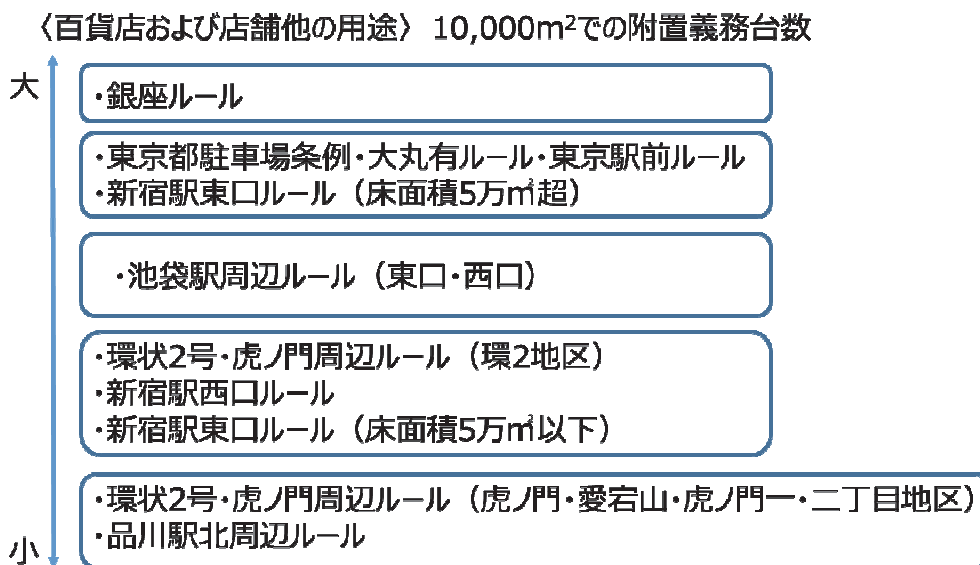


図 3.5 店舗用途での附置義務台数の大小関係

〈事務所用途・その他特定用途〉 10,000m<sup>2</sup>での附置義務台数

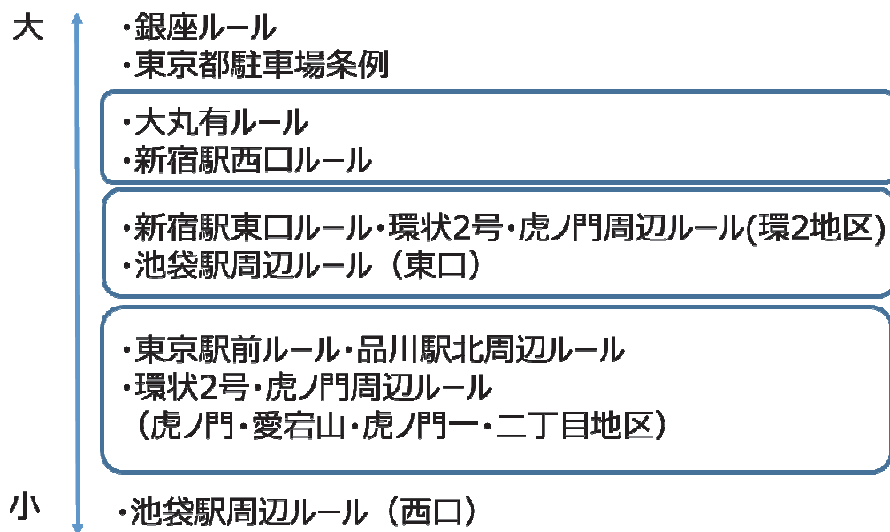


図 3.6 事務所およびその他用途での附置義務台数の大小関係

### 3.4 地域ルールの特地に関する基準

表 3.3 に地域ルールを特地のルールで分類したものを示す。大丸有ルールに関しては特地の制度がない。また、港区の環状2号・虎ノ門周辺ルールと品川駅北周辺ルールの2つに関しては特地対象が全一般車両となっており、面積や地区などで特地対象を定める他ルールと異なる点がある。面積による特地を行っている地域ルールは、銀座ルールと池袋ルールの2つであった。特定の地域を指定して特地の分類を行っている地域ルールは、新宿駅東口ルール、新宿駅西口ルール、環状2号・虎ノ門周辺ルール、品川駅北周辺ルールであり、最も多いことがわかった。また、面積・特定地域の両方で分類し特地のルールを設けているのは、渋谷ルールと東京駅前ルールであった。面積による分類を行っている4つの地域ルールでは、500m<sup>2</sup>未満の敷地面積や事業面積を持つ建築物について、特地・集約化を推奨するルールが多くを占めたが、東京駅前ルールに関しては、3,000m<sup>2</sup>未満の建築物について一律に特地・集約化を行っており、同様の分類を行っているルールのなかでも厳しいものとなっている。これは、東京駅前ルールの適用地域が今後再開発によって小規模建物が多いたエリアが減っていることが要因であると考えられる。特定地域を指定し、特地の分類を行っている地域ルールに関しては、歩行者の通行を優先する路線や幹線道路沿いが多く存在する傾向にあることがわかった。

表 3.3 地域ルールの特隔地に関する基準

| 地域ルール             | 特隔地集約化の区分 | 値                              |
|-------------------|-----------|--------------------------------|
| 銀座ルール             | 面積        | 500m <sup>2</sup> 以下           |
| 新宿駅東口ルール          | 地区        | 特定路線                           |
| 新宿駅西口ルール          | 地区        | 特定空間                           |
| 東京駅前ルール           | 面積・地区     | 3000m <sup>2</sup> 未満<br>・特定路線 |
| 渋谷ルール             | 面積・地区     | 500m <sup>2</sup> 以下<br>・駅直近   |
| 池袋駅周辺ルール          | 面積・地区     | 500m <sup>2</sup> 未満<br>・特定路線  |
| 環状2号・<br>虎ノ門周辺ルール | 車両        | 全一般車両                          |
| 品川駅北周辺ルール         | 車両        | 全一般車両                          |
| 大丸有ルール            |           |                                |

### 3.5 まとめ

地域ルールの制度について比較した結果、附置義務台数に関する分析では、必要台数の算定には用途別、地区別、面積別に係数を定めているルールや駐車需要から求めるルールなど多種多様な制度が存在していることが明らかになった。減免に関する比較では、地域ルール毎に附置義務台数にばらつきが存在し、用途毎にばらつきの大きさは異なることが明らかになった。また、特隔地集約化については、小規模な駐車場や幹線道路沿いに立地する駐車場において特隔地を行う場合が多いことが明らかになった。一方で、台数を定める附置義務緩和基準と特隔地集約化の制度について特徴的な共通点を見出すことはできなかった。そのため、今後は各地域ルールの敷地面積や既存の路外駐車場の利用実態などを含めた分析を行う必要があり、地域ルールの運用体制や見直しについて複合的な視点から議論を行う必要があると考える。

#### 参考・引用文献

- 1) 東京都都市整備局、東京都駐車場条例検討委員会、会議資料  
[https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/parking/file/kentou\\_01\\_02\\_3.pdf](https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/parking/file/kentou_01_02_3.pdf)
- 2) 中央区 都市整備部：銀座地区駐車施設の地域ルール  
[https://www.city.chuo.lg.jp/kankyo/keikaku/tosiruru/ginzaruru/kakuhonoruru/tosikei\\_gaiyou.files/panfu\\_30.pdf](https://www.city.chuo.lg.jp/kankyo/keikaku/tosiruru/ginzaruru/kakuhonoruru/tosikei_gaiyou.files/panfu_30.pdf)
- 3) 中央区：地域ルールの概要、

- [https://www.city.chuo.lg.jp/smph/kankyo/keikaku/tosirurru/ginzarurru/kakuhonorurru/tosikei\\_gaiyou.html](https://www.city.chuo.lg.jp/smph/kankyo/keikaku/tosirurru/ginzarurru/kakuhonorurru/tosikei_gaiyou.html)
- 4) 大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会：地域ルール、  
[http://www.omyparking.jp/area\\_rule.html](http://www.omyparking.jp/area_rule.html)
  - 5) 渋谷区：渋谷地区駐車場地域ルール運用マニュアル、  
<https://www.city.shibuya.tokyo.jp/assets/com/000035168.pdf>
  - 6) 新宿区：新宿駅東口地区駐車場地域ルール運用に関するマニュアル、  
<https://www.city.shinjuku.lg.jp/content/000233385.pdf>
  - 7) 新宿区：新宿駅東口地区駐車場地域ルールの概要、  
<https://www.city.shinjuku.lg.jp/content/000237900.pdf>
  - 8) 新宿区：新宿駅西口地区駐車場地域ルール運用に関するマニュアル、  
<https://www.city.shinjuku.lg.jp/content/000228456.pdf>
  - 9) 中央区：東京駅前地域のまちづくりガイドライン 2018、  
<https://www.city.chuo.lg.jp/kankyo/keikaku/Guidelines.files/tokyoekimae2018.pdf>
  - 10) 港区：環状2号線周辺地区駐車場地域ルール、  
<https://www.city.minato.tokyo.jp/koutsutaisaku/documents/kan2.pdf>
  - 11) 港区：駐車場地域ルールの概要、  
<https://www.city.minato.tokyo.jp/koutsutaisaku/chuushajouchiikirule.html>

## 4章 建替えを想定した駐車場の整備台数の算出

### 4.1 建替えを想定した場合の地域ルールの特課題

前章までに述べてきたように、駐車場条例に基づき附置義務駐車場を整備すると、床面積に応じて附置義務駐車場が整備されるため、地区によっては駐車需要量を大きく上回る駐車場が供給され、駐車場の余剰が発生する可能性がある。そこで、地域ルールによって駐車場の整備台数の減免が行われている。しかし、既存の建物と同じ規模で建替えが進んだ場合と敷地面積の大きさや床面積の大きさが変化して建替えが進んだ場合では、各建築物に求められる駐車場の整備台数が変化してしまうことから、将来の建築計画を見通した減免の基準を検討する必要がある。そこで、本章では将来の建替えを想定した場合に、減免の基準の違いが駐車場の整備に与える影響を分析することとする。

### 4.2 分析対象地区の概要

分析対象地区は、都市再生緊急整備地域内に位置しており、地区計画の目標として土地の有効・高度利用を図りつつ市街地の更新を誘導することを目指している地区である東京都千代田区内神田一丁目地区計画区域（以下、対象地区）を対象とする。また、図 4.1 に対象地区の概要ならびに図 4.2 に対象地区の容積率を示す。なお、対象地区は、特別区に位置し、駐



図 4.1 分析対象（内神田一丁目周辺）地図

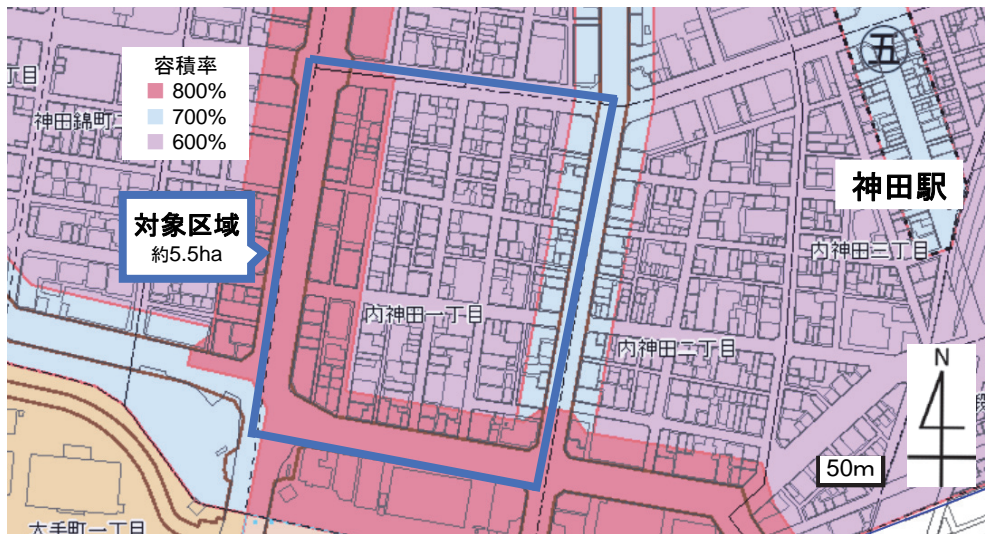


図 4.2 分析対象（内神田一丁目周辺）地区の容積率

車場整備地区に指定されている。また、令和2年に「内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画<sup>1)</sup>」が作成されている。

### 4.3 建て替えシナリオの設定

本分析を実施するにあたり、将来に発生する建築物の建替えを想定し、延床面積と建替え手法を決定する建替えシナリオを設定する。対象地区は、地区計画の目標として土地の有効・高度利用を図りつつ市街地の更新を誘導することを目的としている地区である。

図 4.3 に延床面積のシナリオのイメージ図を示す。将来は高度利用が想定されることから、以下の三つを検討する。

- ① 変更無し：現状の延床面積を変更せず建替えを想定する。
- ② 延床面積増加：敷地面積に容積率を乗じて延床面積を算出する。指定される上限の容積率で延床面積を算出する。
- ③ 容積率緩和：東京都における都市再生特別地区決定一覧<sup>5)</sup>では、対象地区は容積率の最高限度が1400%とされていることから、1400%に延床面積を増加させた建替えを想定する。

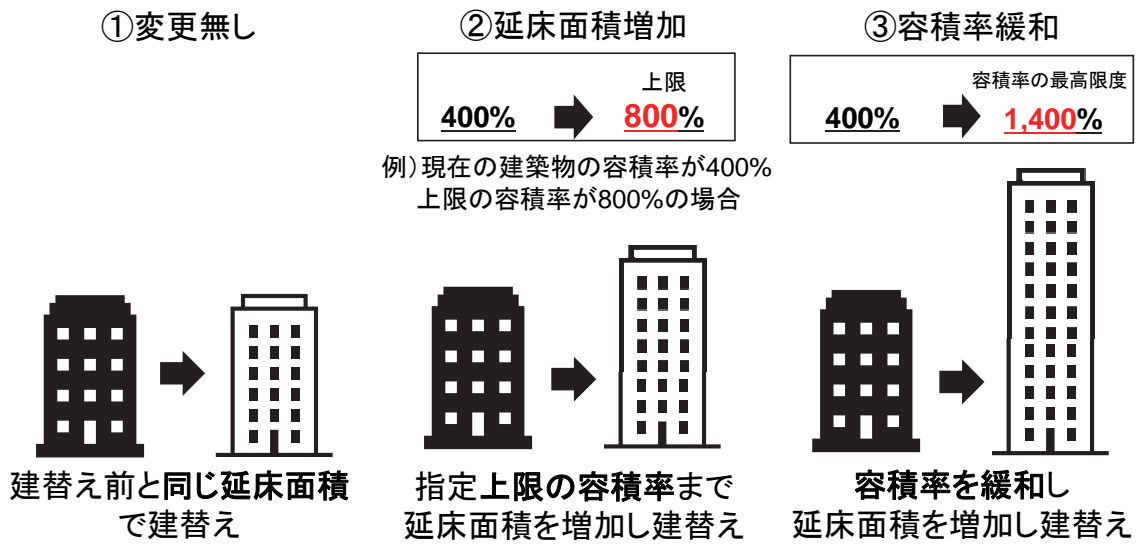


図 4.3 延床面積のシナリオのイメージ

さらに、前述の理由と同様に、隣接する敷地を集約し建替えることが想定されることから、以下の三つの建替えシナリオを検討する。図 4.4 に建替え手法のシナリオのイメージ図を示す。A は個別建物の建替えであり、現在ある建築物毎の敷地内で建替えを想定、B は区画毎の集約建替えであり、建築物の敷地を区画全体で集約し建替えを想定、C は番地毎での集約建替えであり、建築物の敷地を番地全体で集約して建替えた場合を想定している。表 4.1 に、延床面積のシナリオと建替えのシナリオを組み合わせた一覧を示す。

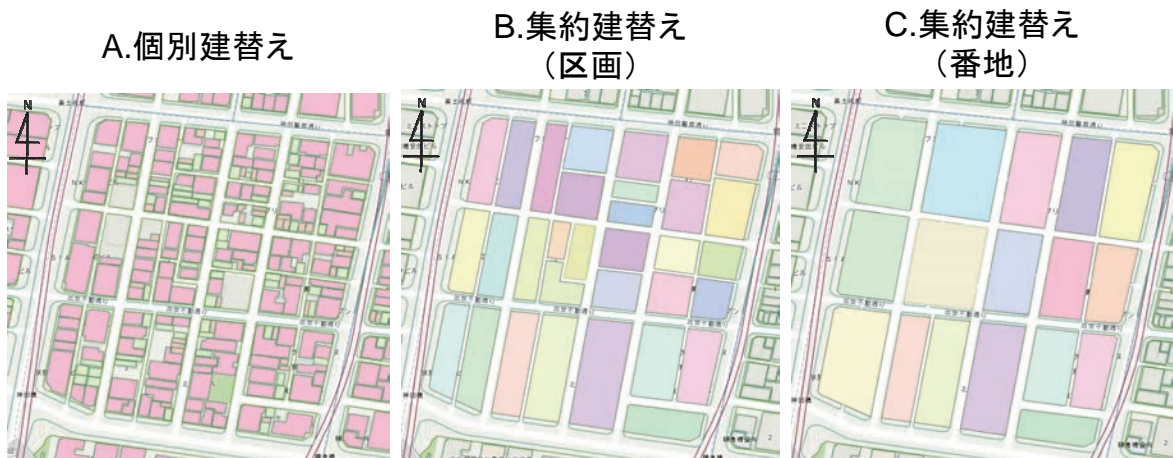


図 4.4 建替え手法のシナリオのイメージ

表 4.1 検討シナリオの一覧

| シナリオ名 | 建替え手法       | 延床面積      | 建築物総棟数<br>(棟) |
|-------|-------------|-----------|---------------|
| A.①   | A.個別建替え     | (1)変更無し   | 209           |
| B.①   | B.集約建替え(区画) |           | 32            |
| C.①   | C.集約建替え(番地) |           | 17            |
| A.②   | A.個別建替え     | (2)延床面積上限 | 209           |
| B.②   | B.集約建替え(区画) |           | 32            |
| C.②   | C.集約建替え(番地) |           | 17            |
| A.③   | A.個別建替え     | (3)容積率緩和  | 209           |
| B.③   | B.集約建替え(区画) |           | 32            |
| C.③   | C.集約建替え(番地) |           | 17            |

#### 4.4 駐車施設の整備台数の算出方法

東京都駐車場条例に基づき、附置義務台数を算出する。算出過程のイメージ図を図 4.5 に示す。建築物の延床面積や用途は株式会社ゼンリンの発行する建物ポイントデータ 2020（以下、建物ポイントデータ）を用い、集約するシナリオの敷地面積は国土地理院の発行する基

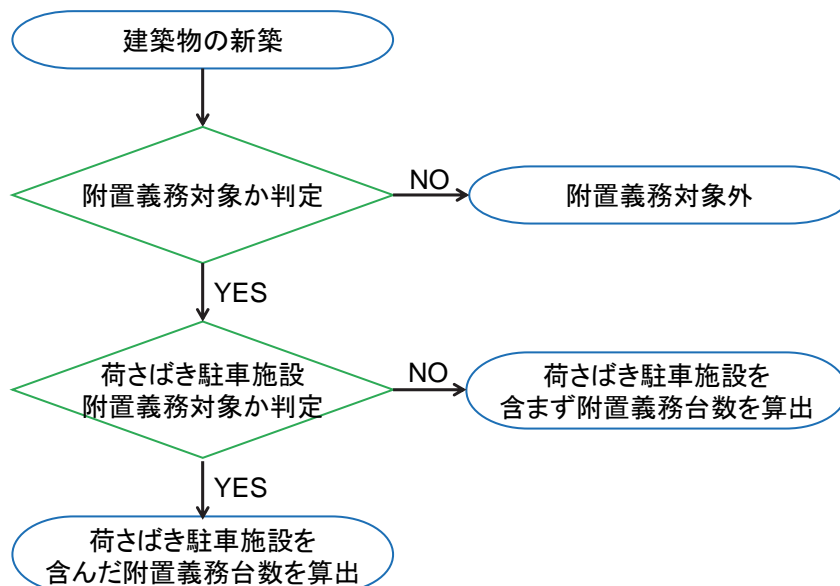


図 4.5 附置義務台数の算出方法



盤地図情報を用いる。附置義務台数の算出は、建築物の駐車施設と荷さばきのための駐車施設があり、それぞれ算出式が異なる。よって、建築物の駐車施設と荷さばきのための駐車施設の両方の附置義務対象となる建築物もあれば、建築物の駐車施設のみ附置義務対象となる建築物がある。なお、算出を行う際には、以下に示すような点に留意した。

(1) 用途の取り扱いについて

東京都駐車場条例と建物ポイントデータ内の用途の分類が異なるため、本研究での用途の扱いを表 4.2 に示す。建物ポイントデータでは、用途を「事業所」「目標物」「個人の家屋」「空き部屋」「その他」で分類している。本研究では、対象地区はオフィスが多く店舗が少ないことから「事業所」は「事務所」、「個人の家屋」は「集合住宅」とし、「目標物」「空き部屋」「その他」を非特定用途とする。

表 4.2 用途の取り扱い

| ゼンリン<br>建物ポイントデータ |   | 東京都駐車場条例 |                       |
|-------------------|---|----------|-----------------------|
| 該当無し              | → | 特定用途     | 百貨店その他店舗              |
| 事業所<br>※事務所として算出  | → |          | 特定用途<br>(百貨店その他店舗を除く) |
| 目標物               | → | 非特定用途    | 非特定用途<br>(共同住宅を除く)    |
| 空き部屋              | → |          |                       |
| その他               | → |          |                       |
| 個人の家屋             | → |          |                       |

(2) 延床面積の取り扱い

建物ポイントデータは、建築面積に階数を乗じて延床面積を計算しているため、実際の面積との差が生じることから、建物ポイントデータの延床面積を 10%減じて算出する。また東京都駐車場条例では、駐車場に供する部分の床面積を除いた延床面積で附置義務台数を算出することが可能であるが、駐車場に供する部分の床面積が不明なため考慮しない。

(3) 敷地面積の取り扱い

建物ポイントデータの「面積」は、地図上の建物形状から面積値を算出しているため、建築面積であり敷地面積ではない。そこで敷地面積を求めるために、A.個別建替えのシナリオでは、建築物が指定建ぺい率（80%）で建設されているとみなし、建築面積を建ぺい率で除して敷地面積を算出する。B.集約建替え（区画）と C.集約建替え（番地）のシナリオで用いる敷地面積は、基盤地図情報のデータより ArcGIS 上で区画の面積を算出する。建替えた際

に細街路や空地の面積を含め建替わることを想定し、建築物の間にある細街路は集約した敷地面積に含め算出する。

#### 4.5 駐車施設整備台数の算出結果

表 4.3 に建替えシナリオ別に算出した結果の地区全体の合計を示す。また、図 4.6 に建替えシナリオ別に算出した駐車場の整備台数に示す。本項では、東京都駐車場条例<sup>6)</sup>に従って算出した駐車場の整備台数を附置義務台数、附置義務の発生した建築物の数を附置義務棟数、対象地区内にある全ての建築物を建築物総棟数、対象地区内にある全ての建築物の延床面積の合計を総延床面積とする。

表 4.3 シナリオ別算出結果

| シナリオ | 建替え手法       | 延床面積    | 附置義務台数(台) | 附置義務棟数(棟) | 建築物総棟数(棟) |
|------|-------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| A.①  | A.個別建替え     | ①変更無し   | 355       | 48        | 209       |
| B.①  | B.集約建替え(区画) |         | 724       | 30        | 32        |
| C.①  | C.集約建替え(番地) |         | 731       | 17        | 17        |
| A.②  | A.個別建替え     | ②延床面積上限 | 368       | 54        | 209       |
| B.②  | B.集約建替え(区画) |         | 899       | 32        | 32        |
| C.②  | C.集約建替え(番地) |         | 881       | 17        | 17        |
| A.③  | A.個別建替え     | ③容積率緩和  | 1335      | 116       | 209       |
| B.③  | B.集約建替え(区画) |         | 1683      | 32        | 32        |
| C.③  | C.集約建替え(番地) |         | 1588      | 17        | 17        |

駐車場の整備台数が最も多くなったシナリオは、B③のシナリオ（1,400%まで容積率緩和し、区画全体で集約建替えした場合）で 1,683 台となった。東京都駐車場条例は、建築物の延床面積が大きい程求められる駐車場の整備台数は多くなる制度であるが、大規模事務所は過剰な駐車場の整備を防ぐ緩和措置がある。よって、対象地区は事務用途の床面積が多いため、B③のシナリオは総延床面積が最も大きい C③のシナリオより駐車場の整備台数が多くなったと考えられる。

また、建替え手法のシナリオのA.個別建替えに対して、B.集約建替え（区画）とC.集約建替え（番地）の駐車場の整備台数は、全てのシナリオで増加した。A①とB①のシナリオの総延床面積に大きな差が無いが、駐車場の整備台数は約2倍増加した。A②とB②のシナリオと

A③とB③のシナリオも同様に、総延床面積に大きな差が無いが、駐車場の整備台数は約2倍増加した。よって、区画を集約する建替えが発生した場合、必要な駐車場の整備台数が増加することが明らかになった。

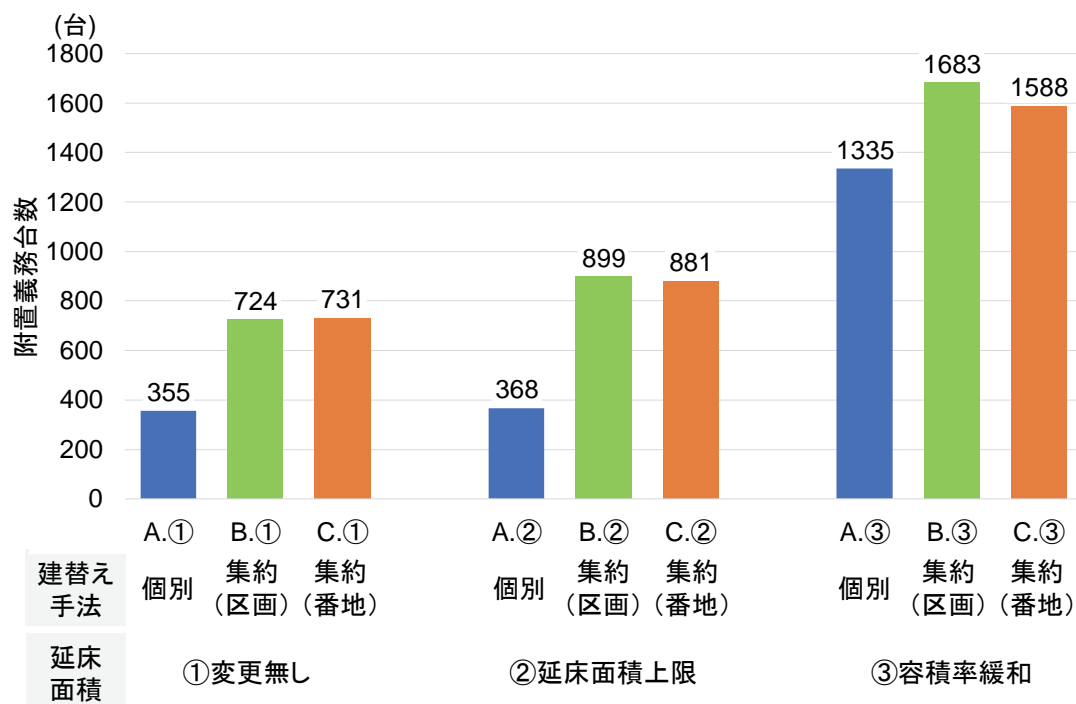


図 4.6 シナリオ別整備台数

#### 4.6 小規模駐車場の発生割合

減免の方法の一つに「緩和係数を乗じる方法」がある。この方法は、駐車場条例により算出した台数に緩和係数を乗じることで、全ての建築物毎の駐車場の整備台数を削減することが可能である。しかし、この方法では建築物の規模の大小に関わらず減免することから、小規模駐車場が増加する可能性がある。小規模駐車場が散在することで、駐車場出入口による歩行環境の悪化、1階部分が駐車場となることで商業床として使用することが困難になる等の課題が発生する。池袋地区駐車場地域ルールでは、敷地面積 500m<sup>2</sup>未満の建築物は、駐車施設による歩行環境の悪化やまちの分断等を避けるべき小規模な建築物とされ、駐車施設の隔地による確保を推奨している。そこで、本研究では「緩和係数を乗じる方法」による減免の基準の違いが駐車場の整備台数（規模）に与える影響を分析する。

作成したシナリオ別に算出した各建築物の駐車場の整備台数に、緩和係数を乗じて減免後

の台数を求める。乗じる緩和係数は基準を変化させ（0.9 から 0.1）、緩和係数の基準の変化による小規模駐車場を有する建築物の割合の変化を求める。減免後の台数は、東京都駐車場条例の算出方法に則り、駐車場の整備台数に緩和係数を乗じた際に小数第一位を切上げる。なお、本研究では池袋地区駐車場地域ルール of 建築物の規模の分類を基に、小規模駐車場は1台から15台未満とした。

図 4.7 に延床面積が変更無しの場合、図 4.8 に延床面積が上限の 800%を用いた場合、図 4.9 に延床面積の容積率を緩和した 1400%を用いた場合における各々の小規模駐車場を有する建築物が占める割合を示す。

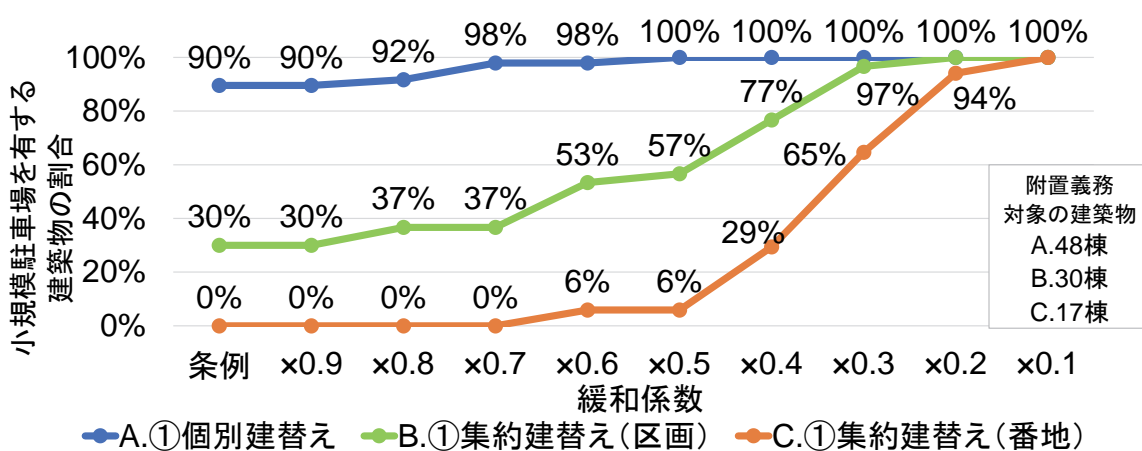


図 4.7 延床面積が変更無しの小規模駐車場を有する建築物割合

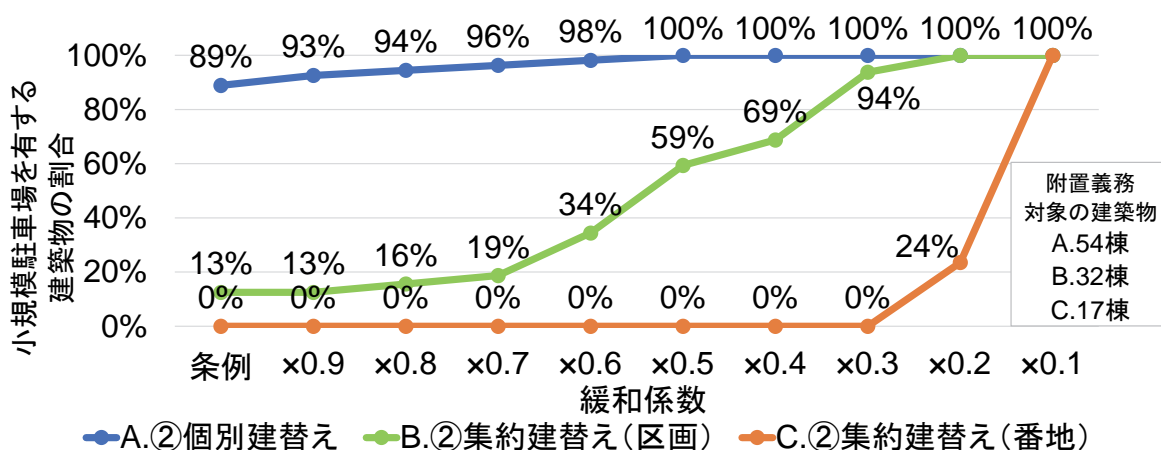


図 4.8 延床面積上限（800%）の小規模駐車場を有する建築物割合

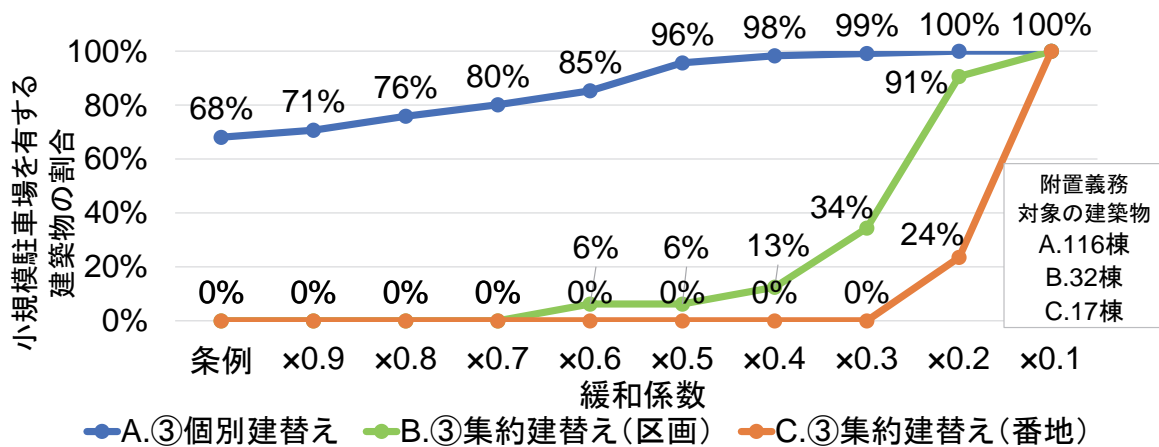


図 4.9 容積率緩和（1400%）した場合の小規模駐車場を有する建築物割合

全ての建替えシナリオにおいて、区画が大きい建替え手法のシナリオほど小規模駐車場を有する建築物の割合が少なくなった。小規模駐車場を削減するためには、建替えは集約して行うことが効果的だと考えられる。一方で、B.①シナリオやB.②シナリオは、他の地域で実際に用いられている緩和係数である0.7から0.4といった値を乗じることで小規模駐車場を有する建築物が増加しており、現実的な値の緩和係数を用いることでも、小規模駐車場が増加する可能性があることが明らかになった。また、A.個別建替えシナリオのような地区に建築物の数が多き場合は、建築物毎に駐車場を整備するのではなく地区全体や大きな区画で一つの集約駐車場を整備するような方法を取らなければ、小規模駐車場を削減することは難しいと考える。

#### 4.7 まとめ

本章では、高度利用が想定される地区において、建替えシナリオを設定し、減免の基準を変更することで、減免の基準の違いが駐車場の整備に与える影響の分析を行った。建築物の延床面積や建替え手法が変化した場合、駐車場の整備台数が増加することが明らかになった。また、緩和係数の設定によっては、小規模駐車場が増加する等の弊害が発生する可能性があることが判明した。さらに全ての建替えシナリオにおいて、区画が大きい建替え手法の場合ほど小規模駐車場を有する建築物の割合が少なくなったことから、小規模駐車場を削減するためには、建替えは集約して行うことが効果的だと考える。また、地区に建築物の数が多き場合は、建築物毎に駐車場を整備するのではなく地区全体や大きな区画で一つの集約駐車場の整備をすることで、小規模駐車場を削減することが可能になる。

## 参考・引用文献

- 1) 千代田区：内神田一丁目地区地区計画、  
<https://www.city.chiyoda.lg.jp/documents/4355/36uchikanda280624.pdf>
- 2) 千代田区：都市計画情報（用途地域等）、  
<https://www.city.chiyoda.lg.jp/koho/machizukuri/toshi/yotochiiki/chikuzu.html>
- 3) 株式会社ゼンリン：建物ポイントデータ 2020
- 4) 国土地理院：基盤地図情報，2021
- 5) 東京都 都市整備局：東京都における都市再生特別地区決定一覧、  
[https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/cpproject/intro/list\\_saisei.html](https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/cpproject/intro/list_saisei.html)
- 6) 東京都都市整備局：駐車施設の附置義務  
<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/parking/index.html>

## 5章 地域ルールに関する議論

### 5.1 整備台数に関する議論

これまでの駐車政策は、円滑な都市活動を保全することを目的として、都市における駐車施設を充実させることにより、安全で快適な交通環境を確保してきた。行政が主体となり総合的な駐車計画を立案し、地域の協力体制を確立したうえで、それぞれの役割分担のもと駐車対策を実施した。その成果として、自動車交通がふくそうする地域に駐車場の供給を促進すること等を目的とした附置義務制度や、官民の役割分担により、計画的に駐車場整備を行うための駐車場整備計画制度の創設などにより、駐車場供用台数は着実に増加してきた。しかし、条例による附置義務基準については、国の標準条例に即して一律的に定められる傾向があることから、駐車需要量と附置義務基準のミスマッチが生じている場合があるとの指摘を受け、隔地共同駐車場の整備・活用等を進めるための制度的な条件整備や地区特性に応じた附置義務基準・運用の弾力化が求められてきた。このような背景のもとに、附置義務駐車条例の地域ルールが導入され、制度導入から15年間で10箇所を越える地区で地域ルールの導入が進められている。

これまでのように駐車施設が不足している状況下での駐車政策の議論と、ある程度の駐車施設の整備が進んできた状況下での駐車政策の議論は当然ながら異なっている。特に、駐車施設が不足している状況下では、各建物に求められる駐車施設の整備台数は必要最低限の数値として理解される。一方で、駐車施設の整備が進んできた状況下においては、「必要最低限」の値ではなく、「適切な整備量」あるいは「整備上限台数」といった値として検討することも必要となってくる。その際には、適切な駐車整備台数を算出する必要性が出てくるが、実際の駐車需要は当該地区の駐車利用金や駐車取締りの頻度といった外部要因に大きく影響を受けるため、将来の駐車需要を求めることは非常に困難な場合が多い。そのため、現状での駐車状況から将来の必要駐車整備台数を算出する際には、地区毎の駐車実態をしっかりと調査したうえで検討することが最も重要になる。このような視点からみれば、現状の地域ルールを導入している地区では、渋谷駅周辺地区のように類似施設の調査結果に基づいて附置義務駐車施設の減免を行うような考え方は有効な手段のひとつであると考えられる。さらに、都条例の基準に緩和係数を乗ずる方法を設定している場合であっても、緩和係数は、その地区の実態を調べたうえで定めていることが前提となる。

また、今回のプロジェクトで分析を行ったように、同じ値の緩和係数を使用した場合でも地域内における建築物の敷地面積や容積率の違いにより、対象地域内の存在する小規模駐車

場の数が異なってくることから、駐車場の整備台数だけの議論ではなく、どの場所にどのくらいの規模の駐車場を配置していくかといった隔地集約化も含めて、地区交通計画のなかで駐車計画をどのように位置付けていくかを考えることが重要となる。さらに、対象となる地区のなかには、建物に附置された駐車施設以外にも都市計画駐車場や届出駐車場といったような路外の駐車施設が存在している。建物に附置された駐車施設だけでなく、路外の駐車施設も含めた地区全体での駐車場整備のあり方を検討していく必要がある。さらに、荷さばきを伴う貨物車のための駐車スペースについては、現状においても十分な駐車スペースが確保されているとはいえない地区も多数存在している。地域ルールの中では、貨物車の駐車需要が東京都の附置義務駐車条例の10台上限を超える場合には、10台上限に関わらず必要台数のスペースを整備することを求める場合がほとんどであり、乗用車の視点だけでなく貨物車も含めた駐車スペースの確保ができるように考慮していく必要がある。本来、地域ルールの導入の際には、公共交通システムの整備状況も含めた当該地区の将来の交通状況を踏まえて地区交通計画を作成したうえで、駐車に関する計画やルールを検討していかなければならない。よって、附置義務駐車条例の地域ルールの議論は、建物毎の整備台数だけの議論に偏ることなく、地域全体としてどのような駐車場の整備が望ましいかを地区交通計画のなかで総合的に判断したうえで、進めていく必要がある。

## 5.2 地域ルールの地域特性に関する議論

今回のプロジェクトの第4章で示した分析をみてもわかる通り、同じ値の緩和係数を使用した場合でも地域内における建築物の敷地面積や容積率の違いにより、対象地域内の存在する小規模駐車場の数が異なってくる事が判明した。そのため、地域ルールを適用する際には、各々の地区における建物立地特性を把握しておく必要がある。本プロジェクトでは、以下の3つのパターンで地域ルールの考え方が変わってくる可能性があると考えられる。

### ①大規模建築物が多い地域

大規模建築物が多い地域は、敷地面積と床面積の両方とも大きな値となるため、都条例通りの駐車施設の整備を行うと整備台数が過剰になる可能性が高い。さらに、このような地区では、公共交通機関が発達していることが多く、来訪する交通の自動車分担率も低く、駐車施設の利用率は低くなる場合が多い。そのため、比較的に大胆な緩和措置を行うことが可能である。さらに、建物の所有者といった地域内の関係者も少ないため、地域の計画方針の合意が取りやすいといった特徴があるといえる。



## ②小規模建築物が多い地域

現在の附置義務基準では、延床面積が一定規模（都条例では駐車場整備地区等は 1,500m<sup>2</sup>、周辺地区等は 2,000m<sup>2</sup>）以下の小規模建築物は附置義務の対象外となっており、駐車施設の整備をする義務が発生しない。したがって、小規模建築物が多い地区では、附置義務対象外の建築物が多いことから、駐車需要を充足するような附置義務駐車施設が少なく、路外の駐車施設が不足している可能性がある。また、都条例では建築物毎に駐車施設の整備を求めため、駐車施設が1階部分の有効な空間利用を阻害し、駐車施設の出入口の乱立や立地による街並みの分断が生じる恐れがある。加えて、小規模建築物の店舗等に起因する、荷さばき車や自動二輪車の路上駐車の頻発や、自動車と歩行者の交錯が発生する等の課題が発生している可能性がある。そのため、このような地域においては、集約駐車場を計画するための考え方の整理や地域内での情報共有が重要であり、いかにして集約先の駐車場を確保していくかを地域ルールの中で検討していく必要があると考える。

## ③大規模建築物と小規模建築物が混在する地域

現在の附置義務基準では、延床面積が一定規模以下の小規模建築物は附置義務の対象外となっており、大規模建築物と小規模建築物が混在する地域では、附置義務の対象で駐車施設を整備する建築物と、附置義務の対象外で駐車施設を整備しない建築物が共存することとなる。そのため、このような地区においては、集約先となる駐車施設を保有する建物とそれ以外の建物間で合理的な合意が取れるような地域ルールの設定が必要となる。よって、建築物毎の必要な駐車施設の整備台数だけでなく、対象となる地区全体として必要な駐車施設の整備台数の検討が必要となる。

以上のような3つのパターンで地域ルールの考え方の違いを整理したが、いずれのパターンにおいても、前節で述べたように地区交通計画のなかで駐車計画をどのように位置付けていくかを考えることが重要であり、地域全体としてどのような駐車場の整備が望ましいかを検討していくことが求められる。

## 5.3 地域ルールの運用に関する議論

東京都の都市整備局がまとめた資料によると、現行で導入されている地域ルールの運用体制は大きく3つのタイプがあるとされる。図 5.1 は、東京都の都市整備局の会議資料から引用した3つ運用体制のパターンを示した図である。この図の例では、いずれのパターンでも地域ルールの策定や審査を取り仕切る駐車場地域ルール運用協議会と地域ルール申請者からの申請を受け付ける運用協議の2つが存在している。図中の左にあるA区の例では、駐車場

地域ルールの実行委員会の中に個別案件の詳細審査を行う組織を内包しており、地域ルールの申請を受けた運用協議会が個別案件の審査依頼を地域ルール運用協議会に依頼をして、その適用に関する結果を受け取る仕組みとなっている。これに対し、図 5.1 の中図と右図のパターンは、個別案件の審査組織が地域ルール運用協議会とは独立しており、B 区の場合は B 区の中で審査を行い、C 区の例では外部の第三者機関に審査を依頼する形となっている。

いずれも場合においても、誰が、どのような視点で、どのような審査する必要があるのか、という整理が必要であり、論理的に台数が出されているか（いい加減なものではないか）、多くなった時にどういう方法であふれた台数を対応するか、という点がきちんと審査された上で地域ルールの適用が認められる必要がある。さらに、適切な駐車場整備台数が算出されているかや、特異な施設ではないかという点を審査することが求められる。

一方で、現状の地域ルールの運用には、いくつかの課題も指摘されている。一つ目は、現行の地域ルールは、住民参加が大事だということで制度設計が行われているが、現状ではビルのオーナーが地域住民とされている場合が多い。本来の地域ルールの考え方からすれば、ビルのオーナーだけではなく、テナントや商店会および地域の利用者などの関係者との連携をどのように行っていくかが課題となっている。さらに、地域ルールを適用する際に支払われる協力金に対しては、運用協議会等の運用経費となっていることが多いが、地域貢献のための使用目的や使用用途も含めて、どのように使用していくのかを明確にしておく必要がある。

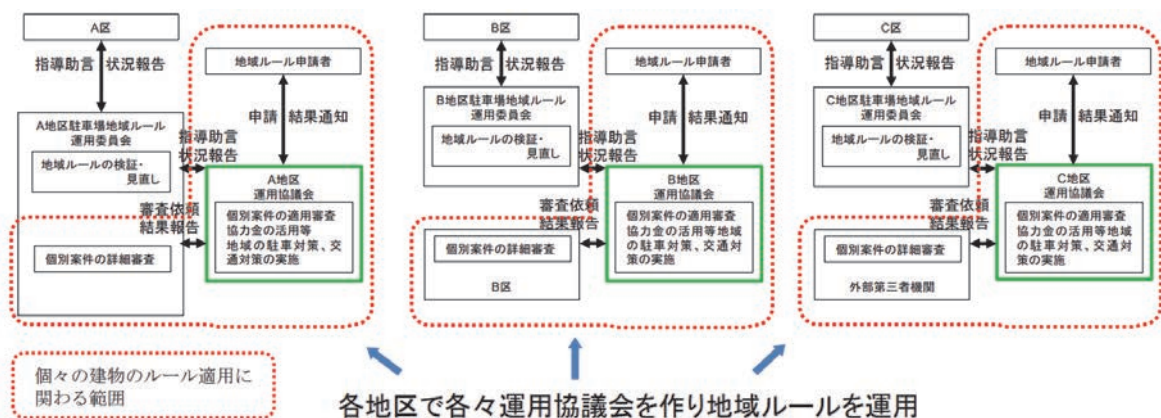


図 5.1 現行の地域ルールの運用体制<sup>1)</sup>

## 参考・引用文献

- 1) 東京都都市整備局：駐車施設の附置義務  
<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/parking/index.html>
- 2) 中央区：地域ルールの概要、  
[https://www.city.chuo.lg.jp/smph/kankyo/keikaku/tosirurru/ginzarurru/kakuhonorurru/tosikei\\_gaiyou.html](https://www.city.chuo.lg.jp/smph/kankyo/keikaku/tosirurru/ginzarurru/kakuhonorurru/tosikei_gaiyou.html)
- 3) 大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会：地域ルール、  
[http://www.omyparking.jp/area\\_rule.html](http://www.omyparking.jp/area_rule.html)
- 4) 渋谷区：渋谷地区駐車場地域ルール運用マニュアル、  
<https://www.city.shibuya.tokyo.jp/assets/com/000035168.pdf>
- 5) 港区：駐車場地域ルールの概要、  
<https://www.city.minato.tokyo.jp/koutsutaisaku/chuushajouchiikirule.html>

## 6章 結 論

本プロジェクトでは、東京都各区で策定されている地域ルールの内容を比較することにより、各地域ルールがどのような特徴を持っているのかを明らかにし、今後の新たな地域での地域ルール策定の際に考慮すべき事項を明らかにすることを目的として分析を行った。

本プロジェクトでは、まず初めに現行の駐車場条例と地域ルールを調査し、各地区の地域ルールの整理を行ったが、必要台数の算定方法については、用途別に係数を定めているルール、地区別に係数を定めているルール、面積で係数を定めているルールに加え、渋谷ルールのように駐車需要を類似施設から直接求めるように定めているルールなど、多種多様な制度が存在することがわかった。さらに、隔地集約化については、小規模な駐車場や幹線道路沿いに立地する駐車場において隔地を行う場合が多いことが明らかになった。

次に、地域ルールの策定には、対象となる地区に存在する建物の敷地面積や床面積の影響が大きいと考え、高度利用が想定される地区において建替えシナリオを設定し、減免の基準を変更することで、減免の基準の違いが駐車場の整備に与える影響の分析を行った。その結果、敷地面積や床面積の大きさによって、小規模駐車場の発生する割合が大きく変化することが判明した。そのため、小さな駐車場を散在させないようにするためには、地区内に存在する建物の敷地面積や床面積の大きさを配慮しながら地域ルールの内容を検討していく必要があることがわかった。

最後に、地域ルールのあり方に関する議論を行った。地域ルールを導入する際には、現状での駐車実態をしっかりと調査したうえで検討することが最も重要であり、都条例の基準に緩和係数を乗ずる方法を設定している場合であっても、緩和係数は対象地区の実態を調べたうえで定めていることが前提とすべきである。また、地域ルールを導入する際には、駐車場の整備台数だけの議論ではなく、どの場所にどのくらいの規模の駐車場を配置していくかといった隔地集約化も含めて、地区交通計画のなかで駐車計画をどのように位置付けていくかを考えることが重要であるという結論を得た。よって、附置義務駐車条例の地域ルールの議論は、建物毎の整備台数だけの議論に偏ることなく、地域全体としてどのような駐車場の整備が望ましいかを地区交通計画のなかで総合的に判断したうえで、進めていく必要がある。

日交研シリーズ目録は、日交研ホームページ

[http://www.nikkoken.or.jp/publication\\_A.html](http://www.nikkoken.or.jp/publication_A.html) を参照してください

A-853 「附置義務駐車場条例の  
地域ルールの実態分析」

附置義務駐車場条例の  
地域ルールの実態分析プロジェクト

2022年9月 発行

公益社団法人日本交通政策研究会