平成２５年度提案公募型研究

都市中心部における駐車場の有効活用に関する研究

報　告　書

平成２６年２月

公益財団法人　東京都道路整備保全公社

株式会社交通総合研究所

都市中心部における駐車場の有効活用に関する研究

目　　次

１．研究概要 ……1

２．都市中心部における駐車場の有効活用に関する現状と課題 ……3

３．附置義務制度の緩和の方向性 ……7
　３－１　東京都の附置義務制度の概要 ……7
　３－２　東京都の附置義務制度緩和の方向性 ……8

４．駐車場の有効活用方策 ……16
　４－１　駐車場の有効活用方策のメニュー ……16
　４－２　駐車場の有効活用方策の考え方と条件 ……17
　４－３　駐車場の有効活用方策の実現可能性評価 ……39

５．駐車場の有効活用方策のケーススタディ ……41
　５－１　新宿駅西口周辺におけるケーススタディ ……42
　５－２　渋谷駅周辺におけるケーススタディ ……63
　５－３　ケーススタディの総括 ……99
　５－４　附置義務駐車場の利用状況 ……101

６．研究結果 ……103
　６－１　研究結果 ……103
　６－２　研究結果の活用方法 ……104

７．今後の課題 ……105

１．研究概要

都市中心部では、近年、駐車需要が低下する傾向にあり、過去において増加してきた駐車需要に対応するために整備した都市計画駐車場や附置義務駐車場の利用率が低下している。東京都でも今般駐車場条例の見直しの方針を公表し、附置義務制度の緩和（既存適用）に向けた動きが始まっている。これにともない、都市中心部の附置義務駐車場では余裕スペースが生まれることになり、それらを有効に活用する方策についての提案が求められるものと考えられる。

本研究は、このような状況のもと、都市中心部の駐車場の有効活用方策を提案するとともに、新宿駅西口周辺及び渋谷駅周辺の附置義務駐車場に関する調査を実施し、ケーススタディを行うことによりその実現可能性について検討するものである。

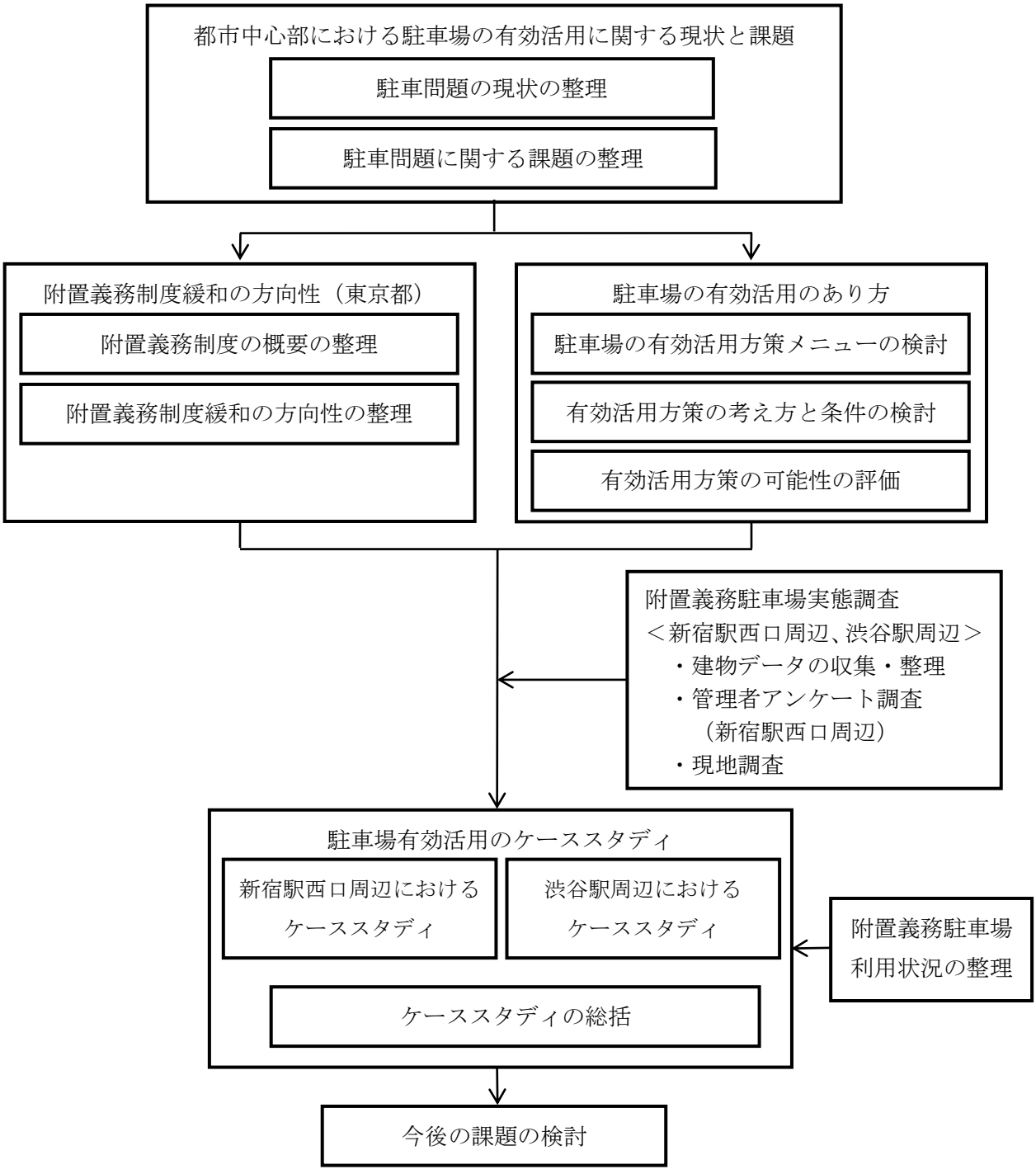

都市中心部における駐車場の有効活用に関する現状と課題
駐車問題の現状の整理
駐車問題に関する課題の整理
附置義務制度緩和の方向性（東京都）
附置義務制度の概要の整理
附置義務制度緩和の方向性の整理
駐車場の有効活用のあり方
駐車場の有効活用方策メニューの検討
有効活用方策の考え方と条件の検討
有効活用方策の可能性の評価
附置義務駐車場実態調査
＜新宿駅西口周辺、渋谷駅周辺＞
・建物データの収集・整理
・管理者アンケート調査
（新宿駅西口周辺）
・現地調査
駐車場有効活用のケーススタディ
新宿駅西口周辺における
ケーススタディ
渋谷駅周辺における
ケーススタディ
附置義務駐車場
利用状況の整理
ケーススタディの総括
今後の課題の検討

図 1-1　研究フロー

２．都市中心部の駐車場に関する現状と課題

都市中心部における駐車問題は、過去においては流入する自動車交通に対応するため、駐車場を整備する施策主体であったが、近年では以下のような問題が生じている。

（１）都市中心部における駐車需要の低下
（２）附置義務駐車場の利用率の低下
（３）歩行者中心のまちづくりへの志向
（４）他の土地利用に転換不可能な駐車場の存在
（５）都市活動を支える旺盛な荷さばき需要
（６）容易に進まないバリアフリー化

（１）都市中心部における駐車需要の低下

（背景）

○東京都市圏 PT 調査によると、東京都市中心部における自動車発生集中量は減少傾向にある。（図 2-1 参照）

○近年では、歩行者中心のまちづくりや環境問題への関心の高まりなどを背景に、自動車の流入を抑制する考え方が多くなっている。

○事務所等の駐車場は、バブル景気の以前は、社用車を保有するための車庫としての活用が目立ったが、近年では自動車利用は減少し、またカーシェアリングの普及等もあり、車庫としての駐車場利用は減少している。

○路上駐車は平成 18 年 6 月の確認事務の民間委託以降年々減少している。

○駐車場利用率も減少傾向にある。

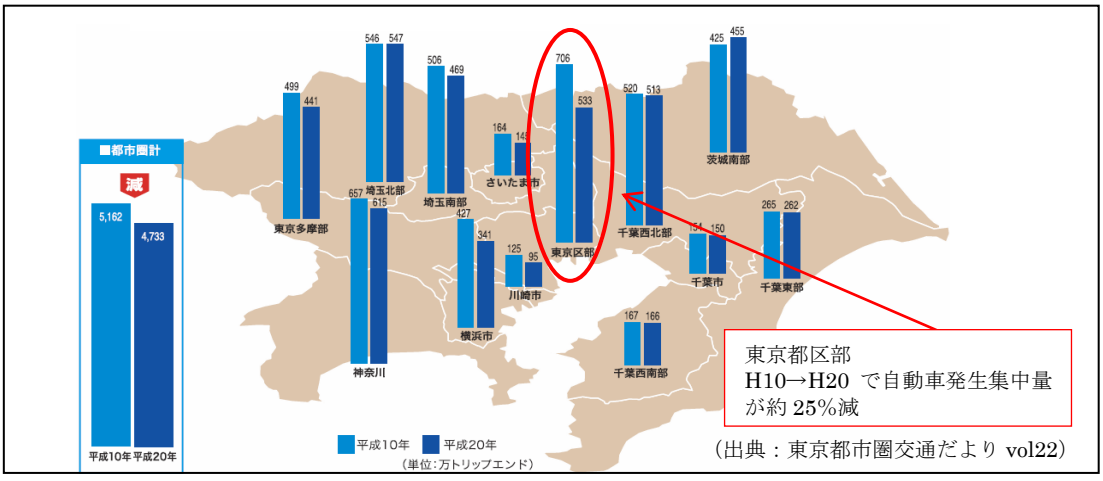


図 2-1　東京都区部における自動車発生集中量の推移

（課題）

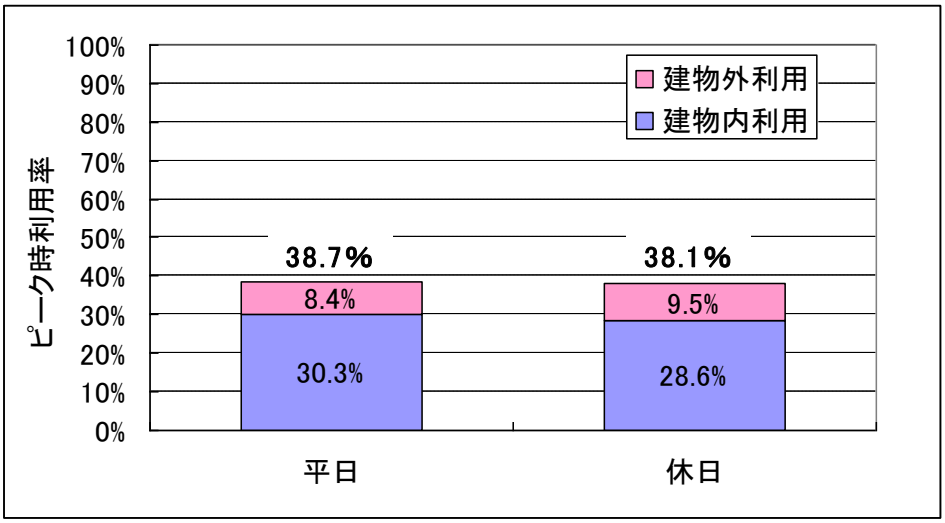
◆道路地下や施設に付帯して整備された大規模駐車場は十分に利用されておらず、今後も駐車需要の増加は期待できない

◆都市計画駐車場や附置義務駐車場は、他の土地利用への転換が出来ないため、今後、どのように駐車場を維持していくのか検討が必要である。

（２）附置義務駐車場の利用率の低下

（背景）

○平成 25 年 10 月～11 月に新宿駅西口周辺において実施した附置義務駐車場利用実態調査（アンケート調査、図 2-2 参照）によると、対象駐車場全体の利用率は約 4 割弱となっている。また、そのうち、本来は附置義務外となる建物外利用の利用率が約 1 割弱みられる。



（資料：附置義務駐車場実態調査）

図 2-2　附置義務駐車場の利用状況

（課題）

◆利用されていない附置義務駐車場のスペースを貴重な都市空間として有効活用する方策が望まれる。

（３）歩行者中心のまちづくりへの志向

（背景）

○都市中心部の多くでは総合交通戦略が立案され、人口減少下でも円滑で合理的な経済活動、都市活動が実現できるために、集約型都市構造や歩行者中心のまちづくりを目指している。

○国の都市計画審議会答申や各省庁の施策においても、低炭素社会・持続可能な都市の実現も含め、歩行者中心のまちづくりを志向している。

（課題）

◆都市中心部に整備されている既存駐車場は、まちづくりの方向性と整合せず、将来的には需要が見込まれない可能性が高い。

（４）他の土地利用に転換不可能な駐車場の存在

（背景）

○都市中心部には道路下の都市計画駐車場や大規模ビル等の附置義務駐車場が多くあるが、これらについては、駐車場の維持が求められ、種類が異なる駐車需要の受入や他の土地利用への転換は認められていない。

○建物の構造と一体となったタワーパーキング等については、法的な制限が無くても他の土地利用に転換ができない。

（課題）

◆附置義務駐車場として整備された貴重な都市空間の利用効率が低く、法的制度の改定を視野に入れた有効な活用を促す方策が望まれる。

（５）都市活動を支える旺盛な荷さばき需要

（背景）

○都市中心部の経済活動を支えるためには、多くの荷さばき需要を受入れる必要があるが、附置義務は延床面積 2,000 ㎡以上の建物を対象としているため、多くの建物では荷さばき駐車場が整備されておらず、荷さばきの路上駐車が発生する都市構造となっている。

○附置義務がある建物においても、「建物の間口が取れない」、「歩道の切下げが大きくなる」等の理由により駐車場が十分に整備されていない場合がある。

○建物に付帯した荷さばき駐車場が整備されても、周辺へ開放する例はほとんどない。

（課題）

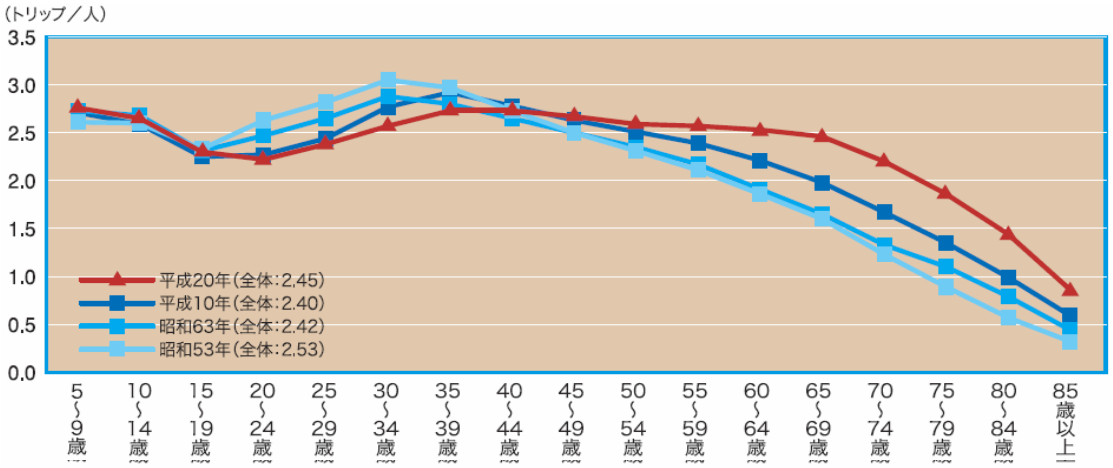
◆大規模開発の計画がない地区においても、現在の荷さばき需要を受け入れられるような駐車施設が路外に効率的に整備される方策が望まれる。

（６）容易には進まないバリアフリー化

（背景）

○東京都市圏 PT 調査によると、図 2-3 に示すように高齢者の移動トリップが増加傾向にあり、それに応じたバリアフリー化された交通施設が求められる。

○地区全体では附置義務台数に見合った身障者駐車場が不足しているものと想定される。需要が明確ではないため分析は困難であるが、実際には身障者駐車場の不足が高齢者・身障者の需要を抑制していることも考えられる。



（出典：東京都市圏交通だより vol22）

図 2-3　年代別トリップの推移

（課題）

◆高齢者及び身障者の社会参加を阻害しないためにも、誰もが駐車しやすい駐車場の整備促進が必要である

３．附置義務制度の緩和の方向性

３－１　東京都の附置義務制度の概要

東京都における附置義務駐車場の制度は、東京都駐車場条例によって定められており、駐車場整備地区内では延床面積（延べ面積）1,500 ㎡以上、または 2,000 ㎡以上の建物に対し、面積に応じた附置義務駐車場を整備することになっている。その概要は、表 3-1 に示すようになっている。

表 3-1　駐車施設附置義務の概要（駐車施設及び荷さばき用駐車施設）

①駐車施設の附置義務計算表（延べ面積の算定は、駐車場・駐輪場を除く）

地域		用途		附置義務台数計算		
				対象規模面積	附置台数	延べ面積 6,000 ㎡未満の場合の緩和
駐車場整備地区等	・商業地域 ・近隣商業地域 ・駐車場整備地区	特定用途（※1）	百貨店その他の店舗	1,500 ㎡超	A÷250 ㎡	附置義務台数（最低 2 台以上）＝附置台数×激変緩和係数 X X＝ $1-\frac{1{,}500\times(6{,}000-\text{延べ面積})}{6{,}000\times B-1{,}500\times\text{延べ面積}}$ B＝特定用途の床面積＋非特定用途の床面積×3／4
			その他	1,500 ㎡超	A÷300 ㎡	
		非特定用途		2,000 ㎡超	A÷300 ㎡	
		複合用途(※2)		特定用途＋非特定用途×3／4 ＞1,500 ㎡	上記の各用途ごとに計算した合計（3／4 は使用しない）	
周辺地区（駐車場整備地区以外）	・第 1 種、2 種中高層住居専用地域 ・第 1 種、2 種住居地域 ・準工業地域	特定用途		2,000 ㎡超	A÷300 ㎡	$X=1-\frac{6{,}000-\text{延べ面積}}{2\times\text{延べ面積}}$

②荷さばき用駐車施設の附置義務計算表（延べ面積の算定は、駐車場・駐輪場を除く）

地域		用途		附置義務台数計算（最大 10 台まで）(※3)		
				対象規模面積	附置台数	延べ面積 6,000 ㎡未満の場合の緩和
駐車場整備地区等	・商業地域 ・近隣商業地域 ・駐車場整備地区	特定用途	百貨店等	2,000 ㎡超	A÷2,500 ㎡	$X=1-\frac{6{,}000-\text{延べ面積}}{2\times\text{延べ面積}}$
			事務所		A÷5,500 ㎡	
			倉庫		A÷2,000 ㎡	
			その他		A÷3,500 ㎡	
周辺地区（駐車場整備地区以外）	・第 1 種、2 種中高層住居専用地域 ・第 1 種、2 種住居地域 ・準工業地域	特定用途		3,000 ㎡超	A÷7,000 ㎡	$X=1-\frac{6{,}000-\text{延べ面積}}{\text{延べ面積}}$

※1）特定用途とは、百貨店その他の店舗、事務所、倉庫、工場、劇場、観覧場、放送スタジオ、集会場、展示場、旅館、飲食店、遊技場、体育館、病院など（第 17 条別表第 3）

※2）複合用途の共用部分は、それぞれの専用面積の割合で按分する。

※3）荷さばき用駐車施設の設置台数は、駐車施設の附置義務台数に含めることができる。（第 17 条の 2）

３－２　東京都の附置義務制度緩和の方向性

（１）附置義務制度緩和の方向性

東京都では、附置義務駐車場の利用実態調査を実施し、共同住宅及び事務所用途に対する附置義務駐車場の利用割合が低いという実態が得られたことを踏まえ、平成 25 年 12 月に東京都駐車場条例を改正し（平成 26 年 4 月施行）、表 3-2 のように附置義務制度の見直し（緩和）を図ったところである。パブリックコメント募集時に示された「建築物の建築に伴う駐車場設置基準の見直しの考え方」を図 3-2～図 3-6 に示す。

今回の見直しでは、共同住宅及び事務所の用途に課されていた附置義務駐車場について台数が緩和されることに加え、既存建物においても緩和後の制度に従った附置義務台数を維持すればよいこととなる。

表 3-2　東京都の附置義務制度緩和の方向性

<table>
<tr><td></td><td>共同住宅用途</td><td colspan="5">事務所用途（面積調整率）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">現　行</td><td rowspan="2">1 台／300 ㎡</td><td>~1 万㎡</td><td>1 万㎡
~5 万㎡</td><td>5 万㎡
~10 万㎡</td><td>10 万㎡
~</td></tr>
<tr><td>1</td><td>0.7</td><td>0.6</td><td>0.5</td></tr>
<tr><td colspan="6"></td></tr>
<tr><td rowspan="2">見直し後</td><td rowspan="2">1 台／350 ㎡</td><td>~6 千㎡</td><td>6 千㎡
~1 万㎡</td><td colspan="2">1 万㎡
~10 万㎡</td><td>10 万㎡
~</td></tr>
<tr><td>1</td><td>0.8</td><td>0.5</td><td>0.5</td><td>0.4</td></tr>
<tr><td></td><td>約 14%の緩和</td><td colspan="5">約 20%の緩和</td></tr>
</table>

このことにより、既存建物においては既に整備されている駐車場に余裕ができることになるため、これらの余裕となった駐車スペースについては、他の用途での活用が可能となる。

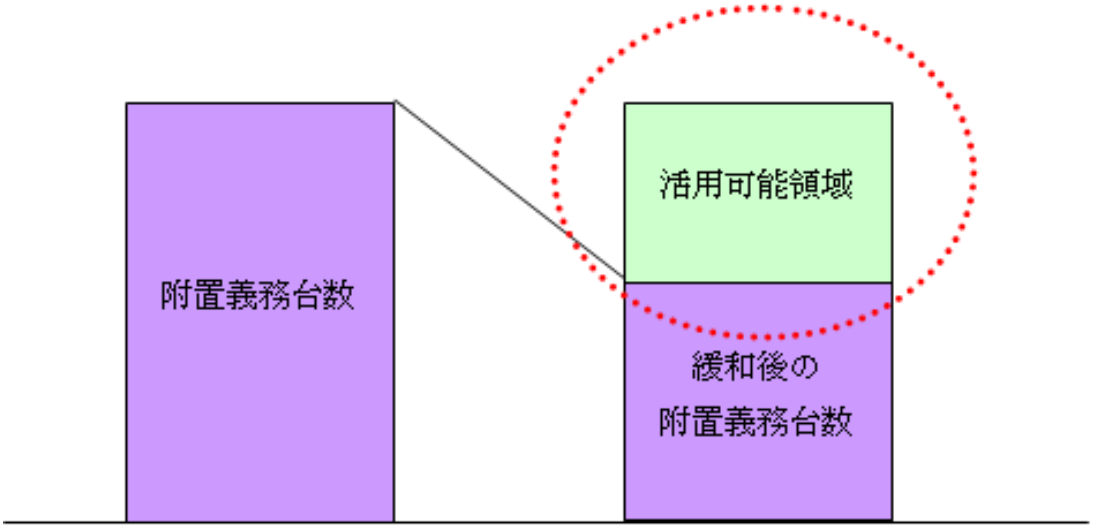


図 3-1　附置義務制度緩和による活用可能領域

「建築物の建築に伴う駐車場設置基準の見直しの考え方」

1　附置義務駐車場に関する利用状況調査の結果

駐車需要の実態を把握するため、昨年 10 月に、附置義務駐車場の利用状況について実態調査を行いました。調査の方法及び結果の概要は、以下のとおりです。

（1） 調査の方法

共同住宅や事務所、商業施設などについて、区部と市部に分けて調査を行いました。

具体的には、現場調査やアンケート調査などを行い、附置義務台数（駐車場条例に基づき設置が義務付けられた駐車場台数）、実際の設置台数及び１日の最大利用台数（平常時における１日のうち、ピーク時間での最大利用台数）について調査しました。

（2） 調査結果の概要

（共同住宅）
- 区部：床面積にかかわらず、最大利用台数　＜　附置義務台数※1
  （最大利用率※2の平均はおおむね 75%）

（事務所）
- 区部：床面積６千㎡以下では、最大利用台数　＞　附置義務台数
  床面積６千㎡超では、最大利用台数　＜　附置義務台数
  （床面積６千㎡超では、最大利用率の平均はおおむね 70%）

（その他）
- 区部、市部におけるその他の建築物では、附置義務駐車場は十分に利用

※１最大利用台数＜附置義務台数：最大利用台数が附置義務台数より少ない
※２最大利用率：最大利用台数／附置義務台数

1/7

（出典：東京都都市整備局 HP）

図 3-2　東京都駐車場条例による附置義務基準見直しの考え方［１／５］

２　駐車場設置基準の見直しの考え方の概要

東京都駐車場条例に基づく駐車場設置基準の適用範囲や対象となる建築物などは、以下のとおりですが、このうち、算定基準について見直しを行います。

（１）適用範囲（別図参照）（見直しは行いません）

区及び市の区域内で、次の地区に適用されます。

- 駐車場整備地区、商業地域及び近隣商業地域（以下「駐車場整備地区等」といいます。）
- 周辺地区及び自動車ふくそう地区（以下「周辺地区等」といいます。）

（２）対象となる建築物（見直しは行いません）

ア　特定用途

事務所、店舗など、駐車需要を生じさせる程度の大きい用途で、駐車場整備地区等における床面積 1,500 ㎡を超える建築物、周辺地区等における床面積が2,000 ㎡を超える建築物が対象となります。

イ　非特定用途

共同住宅や学校などの特定用途以外の用途の建築物で、駐車場整備地区等における床面積が 2,000 ㎡を超える建築物が対象となります。

（３）算定基準（見直しを行います）

附置義務台数は、建築物の床面積に応じて、算定しています。

このうち、以下の項目について見直しを行います。なお、荷さばき駐車場については見直しを行いません。

①新築や増築等における算定基準

・利用状況調査の結果を踏まえ、区部の共同住宅及び大規模事務所について、算定基準を見直し、附置義務台数を低減します。

②既存建築物の取扱い

・既存建築物についても、利用実態に応じて、見直し後の算定基準による附置義務台数まで低減できるようにします。

③地域の実情に応じた駐車場整備のルールづくり

・新たな仕組みの活用により、対象範囲を全区市に拡大し、区市がより柔軟に地域の実情に応じたルール（駐車場の集約化や台数の低減等）を定めることを可能とします。

2/7

（出典：東京都都市整備局 HP）

図 3-3　東京都駐車場条例による附置義務基準見直しの考え方［２／５］

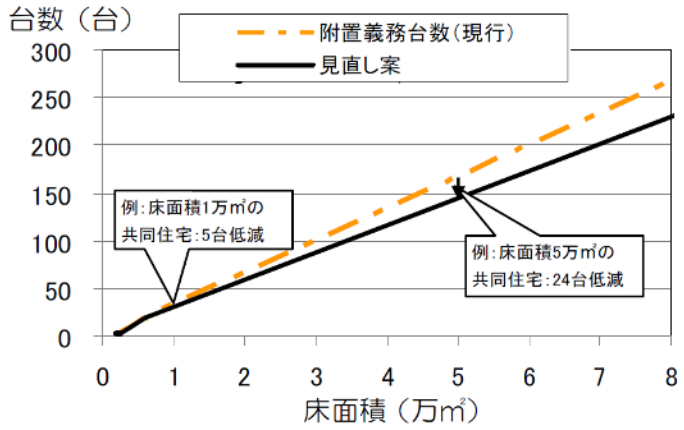
３　駐車場設置基準の見直しの考え方の詳細

＜①新築や増築等における算定基準＞

（１）　区部の共同住宅及び大規模事務所について、算定基準を見直します。なお、市部については、現行の算定基準のままとします。

ア 区部の共同住宅

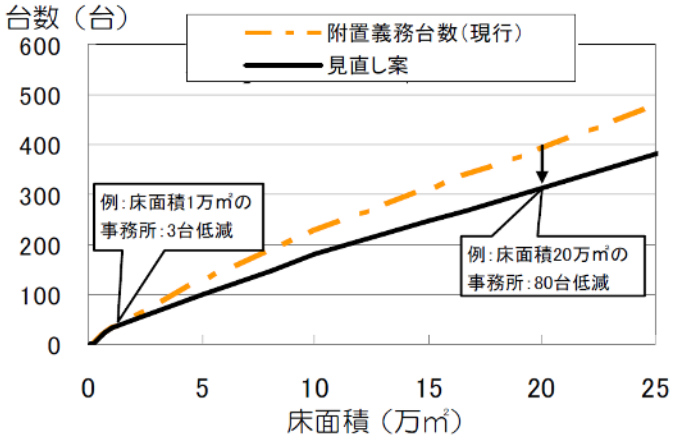
・算定基準を「床面積 300 ㎡ごとに１台の設置」から「350 ㎡ごとに１台」に見直し、附置義務台数を低減します。



※床面積 6,000 ㎡未満においては、附置義務台数の急な変化を緩和するための措置があります。（次のイも同じ）。

イ 区部の大規模事務所（床面積６千㎡超）

・大規模事務所では、床面積に面積調整率を乗じた上で、附置義務台数を算定します。この率を見直し、附置義務台数を低減します。



3/7

（出典：東京都都市整備局 HP）

図 3-4　東京都駐車場条例による附置義務基準見直しの考え方［３／５］

○ 区部の共同住宅における算定基準の見直し

附置義務台数は、床面積を、下表の数値（300 ㎡等）で除することにより算出しますが、このうち、次のように区部の共同住宅の算定基準を 350 ㎡ごとに１台に見直します。

現行

地域地区	用途		附置義務台数	
			区部	市部
駐車場整備地区等	特定用途	店舗	250 ㎡に１台	200 ㎡に１台
		事務所など	300 ㎡に１台	250 ㎡に１台
	非特定用途（共同住宅など）		300 ㎡に１台	300 ㎡に１台
周辺地区等	特定用途		300 ㎡に１台	250 ㎡に１台

⇩

見直し後

地域地区	用途		附置義務台数	
			区部	市部
駐車場整備地区等	特定用途	店舗	250 ㎡に１台	200 ㎡に１台
		事務所など	300 ㎡に１台	250 ㎡に１台
	非特定用途	**共同住宅**	**350 ㎡に１台**	300 ㎡に１台
		その他	300 ㎡に１台	300 ㎡に１台
周辺地区等	特定用途		300 ㎡に１台	250 ㎡に１台

○ 区部の大規模事務所における面積調整率の見直し

大規模事務所については、床面積に下表の面積調整率（0.5 等）を乗じた上で、上表を適用し、附置義務台数を算出しますが、この率を次のように見直します。

現行

床面積の区分	～1万㎡	1万㎡超～5万㎡	5万㎡超～10万㎡	10万㎡超～
面積調整率	1	０．７	０．６	０．５

⇩

見直し後

床面積の区分	**～６千㎡**	**６千㎡超～１万㎡**	１万㎡超～10万㎡	10万㎡超～
面積調整率	1	**０．８**	**０．５**	**０．４**

4/7

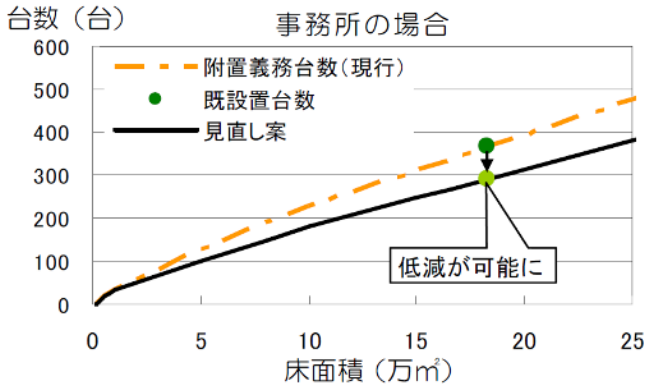
（出典：東京都都市整備局 HP）

図 3-5　東京都駐車場条例による附置義務基準見直しの考え方［４／５］

＜②既存建築物についての取扱い＞

（２）　既存建築物についても、見直し後の算定基準による附置義務台数まで低減できるようにし、他の建築関係法令に適合する範囲で、防災用備蓄倉庫や自転車置場への転用などを可能とします。

・既存建築物についても、利用実態などを確認の上、見直し後の算定基準の適用を可能とします。
（市部でも、附置義務台数を上回って設置している場合は、附置義務台数まで低減することが可能となります。）



＜③地域の実情に応じた駐車場整備のルールづくり＞

（３）　区市が地域の実情に応じて、地域で駐車場整備のルールを定める制度について、対象範囲を拡大し、全ての区市が活用できるようにします。

・従来の「地域ルール制度」は、区市が一律の基準値（4/7 ページの表）によらず地域の実情に応じた独自の設置基準を制定するものですが、駐車場整備地区でのみ定めることができます。

・見直し後は、区市が「都市の低炭素化の促進に関する法律※」に基づいて低炭素まちづくり計画を策定し、駐車場を集約する区域を位置付けることにより、例えば、駐車場設置基準の緩和や自動二輪車駐車場設置の義務化、荷さばき駐車場設置基準の強化など、都条例とは異なる内容を駐車場条例として制定できるようになります。

・これにより、対象範囲は駐車場整備地区だけでなく、全区市となり、区市がより柔軟に地域の実情に応じたルール（駐車場の集約化や台数の低減等）を定めることを可能とします。

5/7

（出典：東京都都市整備局 HP）

図 3-6　東京都駐車場条例による附置義務基準見直しの考え方［５／５］

（2）パブリックコメント結果

前記（1）に示した東京都における附置義務制度の見直し（緩和）に対してのパブリックコメントは、ほとんどがその方向性については概ね歓迎する意見である。

その中でも、附置義務駐車場の見直しから生まれる余裕スペースの有効活用を考えるにあたって参考となる意見としては、次のようなものが挙げられる。（実際のパブリックコメントにおける意見概要の資料（抜粋）は P.15 を参照）

○共同住宅の附置義務台数について、占有面積やカーシェアリングの導入などが反映されるようにしてほしい。

⇒カーシェアリングの認知度と需要が高まりつつある

○駐車場の低減によるスペースを来客者の路上駐車排除や駐輪場、緑地の確保など他の施策のためのスペースとしてあてるべき。

⇒来客者等の路上駐車や二輪車が問題視されている。

○共同住宅の駐車場の空きが埋まらない。メンテナンス費用等を考慮すると駐車場を撤去したい。建築物の実情に応じて、附置義務台数の緩和ができるようにしてほしい。

⇒埋まらない駐車スペースの維持管理に苦労している。

○荷さばき駐車場の基準について、緩和策を検討してほしい。

⇒規定の荷さばき駐車場を整備するには制約が多い。

「建築物の建築に伴う駐車場設置基準の見直しの考え方」について寄せられた意見の概要及び東京都の見解

○　パブリックコメントの実施期間：　平成２５年１０月１０日（木）から１０月２４日（木）までの１５日間

○　パブリックコメントに寄せられた意見：　18名　44件

No	項　　目	意見の概要	東京都の見解
1	全体について	自動車の保有台数は減少しており、基準の見直しにより、敷地の有効利用が可能となることや、余っている駐車場を他用途に転用できること等から、今回の「見直しの考え方」について賛成である。	「見直しの考え方」の内容を条例改正案に盛り込んでいます。
2		今回の「見直しの考え方」について、早期に実現してほしい。	「見直しの考え方」の内容を条例改正案に盛り込んでいます。
3		自動車の保有・利用については、今後も様々な形態や需要の減少が予想されるので、駐車需要の把握と、それに伴う基準の見直しを検討して欲しい。	今後とも実態の把握に努めるとともに、必要に応じて検討していきます。
4	調査結果について	区部の調査結果のみで、市部の調査結果が示されていない。配送車等に関して、路上での作業が行われていることを考えると、今回の調査結果は、妥当とは言えない可能性があるのではないか。	市部では、十分に利用がされているという調査結果となっています。今回の見直しは警視庁などとの意見交換も踏まえたものです。今後とも、実態の把握に努めていきます。
5		調査結果では、区部の延べ面積６千㎡以下の事務所は附置義務台数よりも最大利用台数のほうが多い。増設せずとも大丈夫なのか。	区部の６千㎡以下の事務所については、最大利用台数の平均が附置義務台数を上回っていますが、その台数が軽微であることから、今回は現行基準の維持を考えています。今後とも、実態の把握に努めていきます。
6	新築や増築等における算定基準について	住まい方により駐車需要が異なることから、共同住宅の附置義務台数の算定について、専有面積やカーシェアリングの導入などが反映されるようにしてほしい。	今後とも実態の把握に努めるとともに、必要に応じて検討していきます。
7		建築物の個別の実情に応じて、附置義務台数の緩和ができるようにしてほしい。	現行条例においても、車の乗り入れを禁止している学校などで、附置義務どおりの台数を確保する必要がないものは緩和ができることとなっています。今後とも、適切な運用に努めていきます。
8		大規模事務所の面積調整率など「見直しの考え方」で示された基準をさらに引き下げて欲しい。	今後とも実態の把握に努めるとともに、必要に応じて検討していきます。
9	既存建築物の取扱いについて	駐車場の低減によるスペースを来客者の路上駐車排除や駐輪場、緑地の確保など、他の施策のためのスペースとしてあてるべき。	駐車場の低減によるスペースについて、駐輪場や防災用備蓄倉庫などを始め、まちづくりに資する活用が進むよう取り組んでいきます。
10		既存建築物の駐車場の減免の手続きについて、詳細を示して欲しい。	既存建築物の手続については、今後お示しする予定です。
11		共同住宅の駐車場の空きが埋まらない。メンテナンス費用等を考慮すると駐車場を撤去したい。建築物の実情に応じて、附置義務台数の緩和ができるようにしてほしい。	実情に応じ、緩和ができるよう、「見直しの考え方」の内容を条例改正案に盛り込んでいます。
12	地域の実情に応じた駐車場整備のルールづくりについて	地域ルール制度の適用範囲拡大のため、区市による「低炭素まちづくり計画」の策定を推進するべき。	今後、仕組みなどについて区市へ説明していきます。
13	その他	東京都駐車場条例だけでなく、東京都集合住宅駐車施設附置要綱も見直しを検討してほしい。	東京都集合住宅駐車施設附置要綱についても、検討を行っていきます。
14		各区独自の条例等についても、東京都駐車場条例の見直しを反映した改定が行われるよう、協力願いたい。	区市に対して御意見をお伝えします。
15		荷さばき駐車場の基準について、緩和策を検討してほしい。	今後とも実態の把握に努めるとともに、必要に応じて検討していきます。
16		中心市街地への車両の流入を抑制するため、周辺部における駐車場整備等を促進するとともに、「附置義務」ではなく、中心市街地における駐車場設置台数の上限を設けるべき。	駐車場条例は駐車場法に基づく条例であり、「附置義務」を定めるものですが、御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。

（出典：東京都都市整備局 HP）

４．駐車場の有効活用方策

４－１　駐車場の有効活用方策のメニュー

附置義務駐車場は、建物の附置として整備が義務付けられており、また東京都条例により、その管理の継続が義務付けられることから、これまでは駐車場台数を維持することが必要であった。

しかしながら、大規模の業務ビル等では、駐車場の利用率が低く、その有効活用が望まれるところである。また、東京都駐車場条例の改正により、既存建物への適用も可能となり、既存建物で利用率が低い駐車場は、他の用途への転用を望むものと考えられる。

一方、駐車場は、建築時において容積率算定の延床面積から除外（延床面積の 1/5 を上限として）されることから、仮に駐車場を他用途へ転換できたとしても、基本的に商業施設やオフィス、会議室等、床面積が容積対象となる用途としての活用は難しい。

これらのことを勘案し、有効活用は以下のような方針のもと設定する。

■自動車駐車空間としての活用
■容積率算定の床面積に含まれない都市空間としての別用途での活用

自動車駐車空間としての活用方策については、駐車場機能を維持したまま、利用方法だけを現在から変更するもので、例えば、乗用車の駐車場を荷さばきや自動二輪車の駐車場として活用することが考えられる。

一方、容積率算定の床面積に含まれない活用方策については、用途としての需要がなければ、未利用・低利用の施設を保有するだけとなり意味はないが、防災備蓄倉庫や自転車駐車場またはコミュニティサイクルステーション、コジェネ施設等が考えられる。また、今後の法改正等により期待したい活用方策として、オフィスの倉庫の用途が考えられる。

これらの考え方を踏まえ、都市中心部において、駐車需要の減少とともに利用率が低くなっている駐車場（附置義務駐車場及び都市計画駐車場を含む）のスペースの一部を、貴重な都市空間として効果的に活用する方策としては、次のような方策が挙げられる。

［自動車駐車空間としての活用］
（１）荷さばき駐車施設としての活用
（２）身障者用駐車施設としての活用
（３）自動二輪車駐車場としての活用
（４）カーシェアリング拠点としての活用
（５）EV 車、PHV 車の充電ステーションとしての活用

［都市空間としての別用途での活用］
（６）コミュニティサイクルステーションとしての活用
（７）防災拠点（物資備蓄庫、帰宅難民対策）としての活用
（８）オフィス等の倉庫としての活用

４－２　駐車場の有効活用方策の考え方と条件

（１）荷さばき駐車施設としての活用

【考え方】

東京都駐車場条例では、駐車場整備地区等にある建築物であっても、特定用途の延床面積が 2,000 ㎡以下であれば荷さばき用駐車施設の附置義務が課されない。このため、比較的小規模な荷さばき駐車施設を有しない建築物の周辺では、荷さばきのための路上駐車の発生が避けられない。

本活用方策では、このような問題を解決するために、附置義務条例の見直しにより余裕スペースとなる利用率の低い駐車場の一部を、他の施設・建築物で発生している需要に対しての荷さばき駐車施設として利用できるようにすることを考えるものである。

【課題】

本活用方策の推進に際しては、以下のような課題が考えられる。

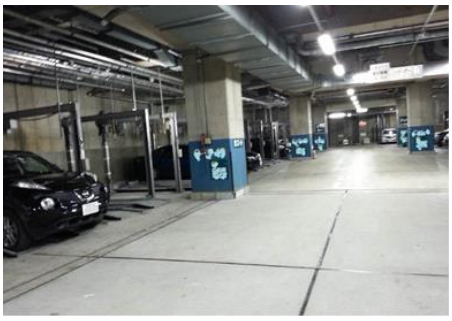
○需要発生地点からの距離が離れるため、荷さばきの運搬距離が長くなる。
○周辺施設・建物のへの荷さばき（集配）のための有効なルート確保が必要である。（一般利用者との動線の交錯を避けられるルート、昇降施設）
○荷さばき駐車ますは通常の駐車ますよりも大きな空間が必要であり、改修が必要となる。（積み下ろし・積入れ）（長さ・幅・はり下高さ）
○他の建物の附置義務駐車施設として整備された台数は、将来にわたってその建物の附置義務駐車施設として維持することが求められる。

【有効活用のための条件】

○自走式駐車場であること。（ただし一部機械式であっても対応可）
○荷さばき車両に対応した空間を確保できること。

［東京都駐車場条例における規定］
・大きさ：4.0m 以上×6.0m 以上（一般の駐車ますは 2.3m 以上×5.0m 以上）
・高さ：3.0m 以上（はり下、一般の駐車場は 2.1m 以上）
これより、台数換算は下記のように設定する。
・活用スペース 2 台　→　荷さばき用駐車ます 1 台

○有効活用を図る駐車場から荷さばき活動が可能な距離の範囲内で需要があること。
○広幅員道路の横断がない範囲内で需要があること。
○一定期間の契約が可能であること。(渋谷地域ルールでの隔地駐車場の場合：20 年間)



例えば、左図の例では、附置義務台数を確保するために駐車場内に機械式駐車場を導入しているが、実際には機械式駐車場が作動するほどの需要はなく、台数確保のための機械式駐車場となっている。
しかし、附置義務駐車台数が緩和され、既存駐車場へも適用されると、当該ビルの附置義務駐車台数が減少できることから、駐車場内の機械式部分を撤去することで、高さが確保され、荷さばき駐車場としての活用も可能となる。

（2）身障者用駐車施設としての活用

【考え方】

建築物に附属して整備される駐車施設のうち、身障者用駐車施設は、バリアフリー関連法令によって、全体の台数に応じて 200 台以下の場合はその 1/50 以上、200 台を超える場合についてはその 1/100 に 2 を加えた数以上の台数を整備することとなっている。

しかしながら、この制度によって、一定の身障者用駐車施設は整備されるものの、附置義務を課されない比較的小規模な建築物では身障者用駐車施設を必要とする来訪者には対応することができないというのが現状である。

［身障者用駐車施設に関するバリアフリー関連法令］

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令（平成 18 年政令第 379 号）

（駐車場）

第 17 条 不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する駐車場を設ける場合には、そのうち一以上に、車いす使用者が円滑に利用することができる駐車施設（以下「車いす使用者用駐車施設」という。）を一以上設けなければならない。

2 車いす使用者用駐車施設は、次に掲げるものでなければならない。

一 幅は、350cm 以上とすること。

二 次条第 1 項第三号に定める経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること。

高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 114 号）

（駐車場）

第 12 条 多数の者が利用する駐車場には、当該駐車場の全駐車台数が 200 以下の場合は当該駐車台数に 50 分の 1 を乗じて得た数以上、全駐車台数が 200 を超える場合は当該駐車台数に 100 分の 1 を乗じて得た数に 2 を加えた数以上の車いす使用者用駐車施設を設けなければならない。

［東京都駐車場条例（抜粋）］

(駐車施設及び荷さばきのための駐車施設の管理)

第十九条　第十七条から第十七条の四まで又は第十八条の規定により設けられた駐車施設及び荷さばきのための駐車施設の所有者又は管理者は、当該施設をその目的に適合するように維持管理しなければならない。

(昭三七条例一一八・全改、平一四条例六二・一部改正)

一方、都市中心部での駐車需要が減少している反面、高齢者の社会参加の活発化を促すためには、ドアツードアの自動車利用が重視されるものと予想され、これを受け入れるためにバリアフリー化された駐車しやすい駐車場（＝身障者用駐車施設）を提供することが必要である。

本活用方策は、附置義務条例の見直しにより余裕スペースとなる利用率の低い駐車場の一部を、他の施設・建築物で発生している高齢者・身障者の駐車需要に対しての身障者用駐車施設として集約化し活用することを考えるものである。

これまでの身障者の駐車場は、ビル毎に整備され、各ビル内でバリアフリーを実現することが理想とされ、集約化するという考えは生じていない。しかし、別途に行った障害者団体等へのヒアリング調査では、以下のような集約化を望む声が多く、集約化を行ったほうが安全でかつ効果的であると考えられる。

［身障者用駐車場の集約化が望まれる意見］
・街の中に点在していると、見つけ出すのが難しく、必ずここに行けばあるという代表地に集約してもらうほうが利用しやすい。
・自分の目的地となるビルに必ずしも身障者駐車場があるわけではないことから、結果的に周辺の駐車場を探すことになる。
・2 つの施設を利用する場合、1 度、最初に駐車した場所から移動し、再び別の駐車場に入庫しなおすことになり、それはとても不便で時間がかかる。そのため 1 度入庫すれば、車いす等で複数のビルを移動できるようにしてもらうほうが良い。

【特徴・課題】

本活用方策の導入に際しては、以下のような課題が考えられる。

○需要発生地点からの距離が離れる。
○歩行ルートがバリアフリー化されていることが求められる。
○身障者用駐車ますは通常の駐車ますよりも広い幅が必要であり、駐車ますの再配置・改修が必要となる。
○集約化という目的のため、複数台分の駐車ますが必要である。
○他の建物の附置義務駐車施設として整備された台数は将来にわたってその建物の附置義務駐車施設として維持することが求められる。

【有効活用のための条件】

○自走式駐車場であること。（ただし一部機械式であっても対応可）
○身障者用駐車ますに対応した空間を確保できること。

［東京都駐車場条例における規定］
・大きさ：3.5m 以上×5.0m 以上（一般の駐車ますは 2.3m 以上×5.0m 以上）
これより、台数換算は下記のように設定する。
・活用スペース 3 台　→　身障者用駐車ます 2 台

○提供される駐車場と需要発生地点までがバリアフリー化されていること。（エレベータ、斜路勾配、通路幅、歩道幅、手すり等）
○複数台分の駐車ますが新たに提供できること。（例えば 5 台程度以上）
○一定期間の契約が可能であること。（渋谷地域ルールでの隔地駐車場の場合：20 年間）

（3）自動二輪車駐車場としての活用

【考え方】

近年、大型スクーターの普及等により都市中心部において多数の自動二輪車が歩道空間に放置されるなどして、歩行者の通行が妨げられるなど、自動二輪車の違法駐車が問題となっている。これに対して、平成 18 年に違法駐車に係る取り締まりが強化されるとともに、自動二輪車の駐車場整備を促進する目的で、自動二輪車を自動車の定義に加えた改正駐車場法が施行され、地域によっては自動二輪車等の放置車両が減少している。

しかしながら、自動二輪車は環境や渋滞解消の観点からも優れた移動手段でありながら、その駐車場が十分に整備されていない状況では需要抑制につながりかねない。

東京都では、このような課題に対応し、自動二輪車駐車場の整備促進を図るために、平成 21 年に「自動二輪車駐車場整備促進アクションプログラム」をとりまとめたところである。

本活用方策は、附置義務条例の見直しにより余裕スペースとなる利用率の低い駐車場の一部を、地域に必要とされる自動二輪車駐車場として貸し出すことを考えるものである。

【特徴・課題】

本活用方策の導入に際しては、以下のような課題が考えられる。

○需要発生地点からの距離が離れる。
○二輪車と自動車との動線の交錯をなるべく避けるため、安全に配慮した駐車ますの配置が求められる。
○一般の駐車場とは別の自動二輪車用の管理機器が必要になる。
○時間貸し利用などが主なターゲットとなるため、利用促進のための方策（看板、情報提供等）を同時に講じる必要がある。

【有効活用のための条件】

○自走式駐車場であること。
○自動二輪車の駐車に対応した空間を確保できること。

［標準駐車場条例における規定］
・大きさ：1.0m 以上×2.3m 以上（一般の駐車ますは 2.3m 以上×5.0m 以上）
これより、配置モデルについては、図 4-1 のようなパターンが考えられることから、台数換算は下記のように設定する。
・活用スペース 1 台　→　自動二輪車駐車場 2 台
・活用スペース 2 台　→　自動二輪車駐車場 5 台
・活用スペース 3 台以上（α台）　→　自動二輪車駐車場 3×α台

○活用可能な余裕スペースが 1 台分あれば対応可能である。
○管理機器が設置できること。

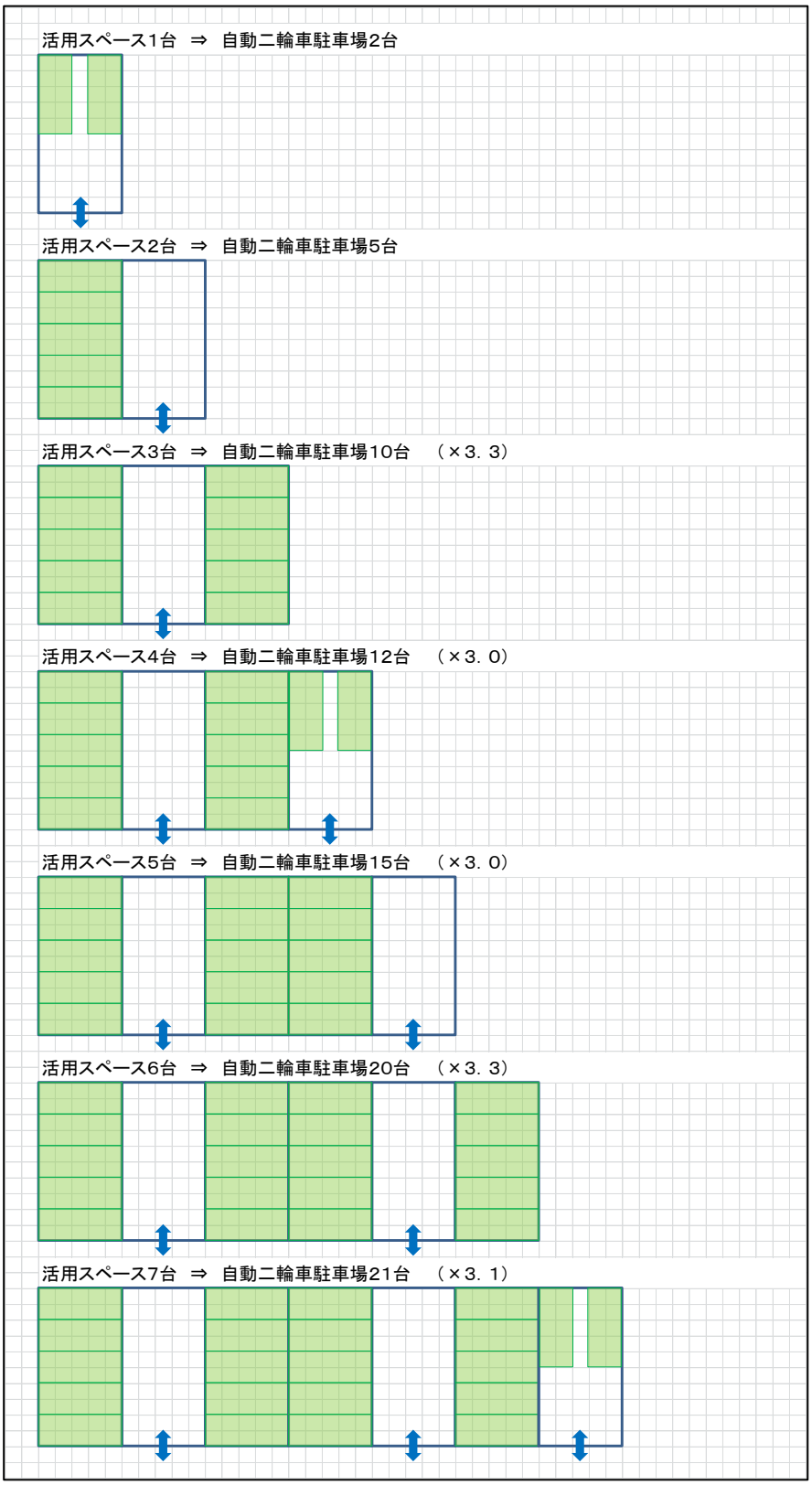


図 4-1　自動二輪車駐車場の配置モデル

（4）カーシェアリング拠点としての活用

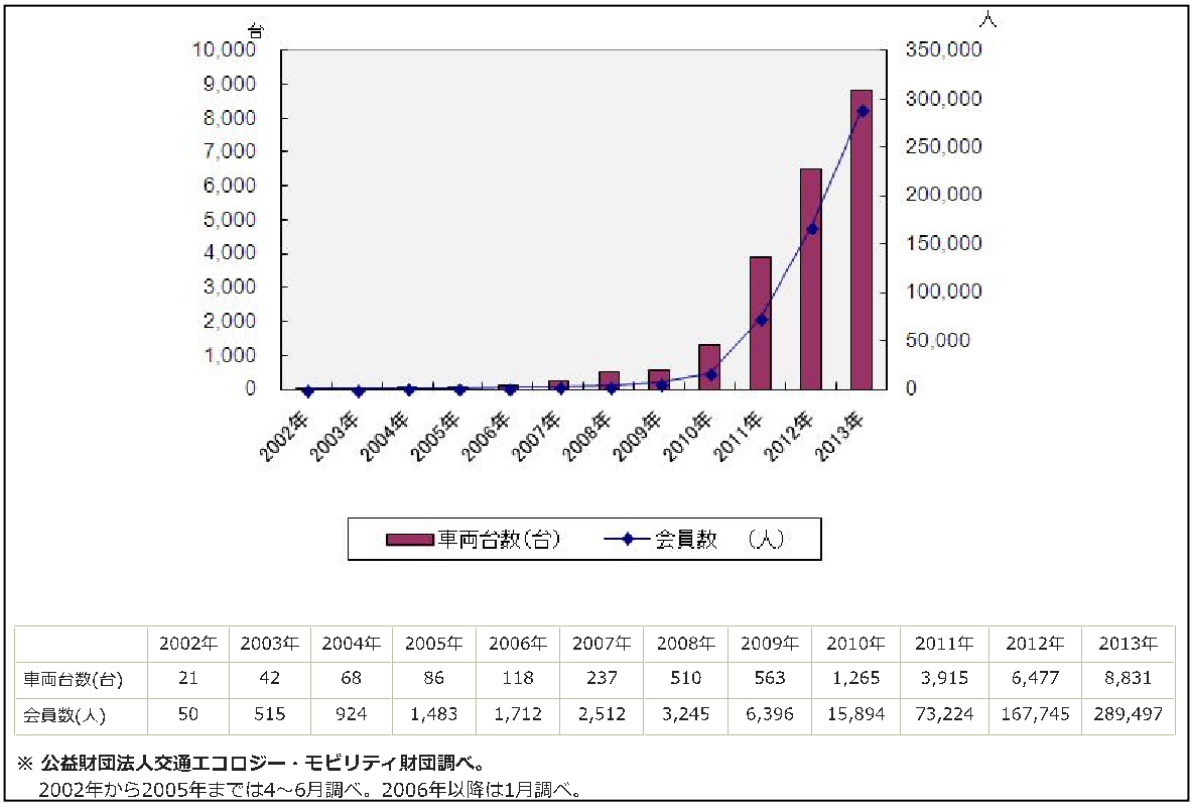
【考え方】

近年の環境意識の高まりと、自動車保有に伴う費用負担や手間の軽減という観点から、新たな自動車利用形態としてカーショアリングが注目されている。カーシェアリングは、各人や自動車を保有することなく、組織・事業者として保有している自動車を複数の会員が共同で利用する利用形態である。

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団による 2013 年 1 月の調査では、図 4-2 に示すように車両ステーション数 5,641 カ所（前年比 32%増）、車両台数は 8,831 台（同 36%増）、会員数は 289,497 人（同 73%増）と、増加傾向が顕著であり、今後も需要が伸びると予想される。また、全国で 32 の事業者（表 4-1 参照）が運営を行っている。

都市中心部において、環境対策・TDM 施策の一環として、このようなカーシェアリングをさらに促進させるためには、貸出・返却・駐車のための車両ステーションの数を確保し、利便性を向上させることが不可欠である。

本活用方策は、新たなスペースの確保が困難な都市中心部において、利用率の低い駐車場（附置義務駐車場及び都市計画駐車場を含む）の一部を、公共性が高い車両ステーションとして利用することを考えるものである。



	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
車両台数(台)	21	42	68	86	118	237	510	563	1,265	3,915	6,477	8,831
会員数(人)	50	515	924	1,483	1,712	2,512	3,245	6,396	15,894	73,224	167,745	289,497

※ 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団調べ。
2002年から2005年までは4～6月調べ。2006年以降は1月調べ。

（出典：公益財団法人　交通エコロジー・モビリティ財団　公式 HP）

図 4-2　我が国のカーシェアリング車両と会員数の推移

表 4-1　全国のカーシェアリング事例一覧

全国のカーシェアリング事例一覧　　公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

	運営組織、関連団体等	名称 （事業名／システム名／実験名）	開始時期	実施地域	車両ステーション数（カ所）	車両台数（台）	会員数（人）	確認月
1	オリックス自動車㈱	オリックスカーシェア	2002/4	東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、愛知県、岐阜県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、沖縄県	1106	1,805	78,538	2012/9（注1）
2	㈲移動サポート、 早稲田大学交通計画浅野研究室	QUR CAR	2003/2	東京都三鷹市	1	3	30	2013/1
3	西尾レントオール㈱	モビシステム	2003/11*	北海道、宮城県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県、広島県、福岡県	51	820	3,648	2013/1
4	阪急電鉄㈱、（社）コミュニティ彩都	彩都カーシェアリングシステム	2004/4	大阪府茨木市	4	6	76	2013/1
5	JR西日本レンタカー＆リース㈱	エコ乗りくらぶ	2004/4	大阪市、神戸市、京都市	4	7	138	2013/1
6	利用者、NPO法人「志木の輪」	志木「手作りカーシェアリング」	2004/5	埼玉県志木市	1	1	17	2013/1
7	ユーピーアール(株)	カシェリ（CarCherry）	2004/12*	東京都港区、つくば市、宇部市、京都府	7	10	391	2013/1
8	タウンモービルネットワーク北九州	ちょこモ倶楽部	2005/1	北九州市、、那珂川町、宗像市、久留米市	5	9	163	2013/1
9	タイムズ24(株)	タイムズプラス	2005/2*	北海道、宮城県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、静岡県、愛知県、滋賀県、京都府、奈良県、三重県、和歌山県、大阪府、兵庫県、岡山県、広島県、福岡県、長崎県、宮崎県、沖縄県	3,302	4,652	163,644	2013/1
10	㈱アスク	カテラ	2005/11	東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、福岡県	92	125	4,560	2013/1
11	北星産業（株）、辻商事（株）	カーシェア金沢	2006/11	石川県金沢市、野々市市、能美市	4	5	117	2013/1
12	エコヴィレッジ鶴川「きのかの家」乗物部会	きのかの家VSクラブ	2007/4	東京都町田市	1	1	6	2013/1
13	㈱駅レンタカー四国	カーシェア四国	2008/3	香川県高松市	5	5	211	2013/1
14	日本駐車場開発（株）、日本自動車サービス(株)	エコロカカーシェアリング	2008/3	東京都、埼玉県、横浜市、仙台市、静岡市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市、鹿児島市	94	246	3,840	2013/1
15	カーシェアリング・ジャパン（株）	careco（カレコ）・カーシェアリングクラブ	2009/1	東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、宮城県石巻市、新潟県三条市	488	571	21,000	2013/1
16	(株)ライムオートリース	Sallatoカーシェアリング	2009/8	大阪市、和歌山市、京都市、千葉市、東京都	10	11	370	2013/1
17	(株)アクティオ	アクティオカーシェアリング「ｱｸﾃｨｵｲｰﾄﾞﾗｲﾌﾞ」	2009/10	東京都江戸川区	2	2	20	2013/1
18	㈱ユニティー	UNIカーシェアリング	2009/10	甲府市	2	3	募集中	2013/1
19	名鉄協商㈱	名鉄協商カーシェア　cariteco(カリテコ)	2009/11	愛知県、岐阜県、三重県	146	173	4,800	2013/1
20	(株)三福綜合不動産	三福カーシェアリング	2009/11	愛媛県松山市	5	5	140	2013/1
21	トヨタ自動車（株）　(株)トヨタレンタリース札幌 (株)トヨタレンタリース東京　(株)トヨタレンタリース愛知　(株)トヨタレンタリース大阪	ラクモ	2010/1*	北海道、東京都、名古屋市、大阪府	14	22	554	2013/1
22	(株)JoyCa	JoyCa	2010/7	東京都、神奈川県、大阪府、滋賀県、宮城県、兵庫県、福岡県、千葉県	24	33	165	2013/1
23	長崎卸センターサービス㈱（協同組合長崎卸センター）	かしぇり	2010/10	長崎市	4	6	118	2013/1
24	ニューコ・ワン㈱	マチカラ・カーシェアリング	2010/11	熊本県熊本市、菊池郡菊陽町	14	15	665	2013/1
25	(株)長谷エコミュニティ	長谷エカーシェアクラブ	2011/3	川崎市、横浜市、大阪市、神戸市	3	3	118	2013/1
26	(株)アース・カー	アースカー	2011/3	北海道、宮城県、茨城県、千葉県、東京都、神奈川県、埼玉県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県、大阪府、徳島県、広島県、福岡県、大分県、熊本県	158	180	4,300	2013/1
27	(株)イチネンカーシェアリング	カーシェアリング・ワン	2011/5	大阪市、京都市、西宮市、福岡市	42	45	1,400	2013/1
28	一般社団法人日本カーシェアリング協会	日本カーシェアリング協会	2011/7	宮城県石巻市、女川町、気仙沼市、岩手県一関市	46	60	300	2013/1
29	アダチ産業(株)	カーシェアTOP24	2011/10	長崎市	2	2	80	2013/1
30	(株)ゼオ	sumicar	2012/4	福岡市	1	1	7	2013/1
31	(株)スマートジャパン	スマートカー	2012/10	神奈川県厚木市	1	1	10	2013/1
32	㈱八戸総合卸センター（協同組合八戸総合卸センター）	HOCカーシェアリング	2012/10	八戸市	2	3	71	2013/1
	合　　計				5,641	8,831	289,497	

（注1）オリックス自動車は、2009年秋から9月末と3月末の数字しか公表しないことになった。
（注2）開始時期のうち、＊印は前身の実験または事業まで遡った開始時期。

（出典：公益財団法人　交通エコロジー・モビリティ財団　公式 HP）

（出典：carsharemap.jp 公式 HP）

図 4-3　新宿・渋谷地区におけるカーシェアリング車両ステーションの状況

【特徴・課題】

本活用方策の導入の推進に際しては、以下のような課題が考えられる。

○前記（１）及び（２）の考えと異なり、地区の駐車需要を収容するという用途ではなく、交通施策・環境対策としての活用方策である。
○民間主導で進められる有効活用方策であり、行政の関与が方策の展開に影響しない。
○カーシェアリング運営会社の配置計画のもと、供給過多のない計画が行われるため、長期的な契約（有効利用）が担保されない可能性がある。
○貸出・返却のための設備を設置が必要となる場合があり、そのためのスペースも要する。また、防犯上の対策が必要となる場合がある。

【有効活用のための条件】

○カーシェアリングの需要が見込まれる地区であること。
○1 台分のスペースから活用可能である。
○特に改修の必要はない。

（５）EV 車、PHV 車の充電ステーションとしての活用

【考え方】

EV 車・PHV 車の保有台数は年々増加傾向にあり、地球温暖化問題等の環境意識の高まりにより今後も普及促進が期待されている。

一方、EV 車については、1 回の充電による航続距離が短いこと、数時間の充電時間を要することから、さらなる普及を図っていくためには充電ステーションを備えた駐車施設の拡充が求められている。

本活用方策は、EV 車・PHV 車の本格的な普及に都市として対応するため、利用率の低い駐車場（附置義務駐車場及び都市計画駐車場を含む）の一部を、EV 車等の充電ステーションとして利用することを考えるものである。

EV 車性能の例：日産リーフの場合
航続距離：228km
充電時間：普通充電 8 時間、急速充電 30 分（80%）

表 4-2　電気自動車等保有台数統計（推定値）

年度			H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
PHV	乗用車	普通	0	0	0	0	165	379	4,132
		小型	0	0	0	0	0	0	0
電気自動車	乗用車	普通	15	11	9	11	11	4,473	13,108
		小型	258	222	194	174	129	163	158
	貨物車		17	11	10	6	6	7	11
	乗合車		1	1	0	0	11	11	15
	特種車		13	12	12	11	11	16	30
	軽自動車	乗用	126	93	117	139	1,749	4,341	6,890
		商用	217	155	79	48	24	19	2,050
	原付自転車	四輪	2,282	2,068	2,026	2,211	1,880	1,696	1,509
		二輪	6,999	6,848	6,911	6,250	4,652	5,777	4,326
	合計		9,928	9,421	9,358	8,850	8,638	16,882	32,229

注）自動車検査登録情報協会データと各メーカーへのヒアリング調査による販売実績等による推定値

（出典：一般社団法人　次世代自動車振興センター　HP）

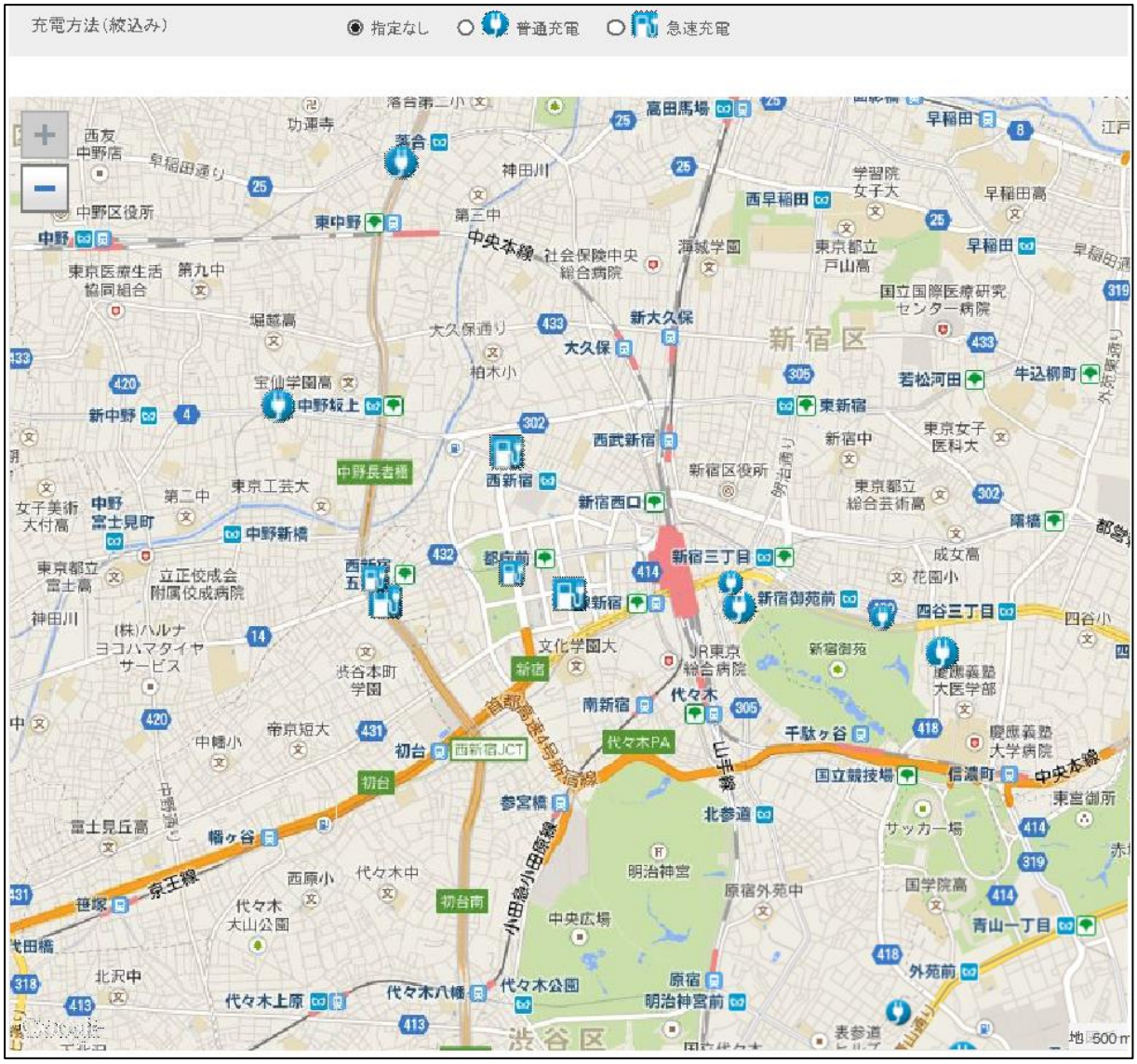
【特徴・課題】

本活用方策の導入の推進に際しては、以下のような課題が考えられる。

○前記（１）及び（２）の考えと異なり、地区の駐車需要を収容するという用途でない。交通施策・環境対策としての活用方策である。
○充電設備を新たに整備する必要がある。また、そのための設置スペースを確保する必要がある。
○また、消費電力を賄うため、追加的に受電設備が必要となる場合がある。（管理者の設置の問題があるか確認。）

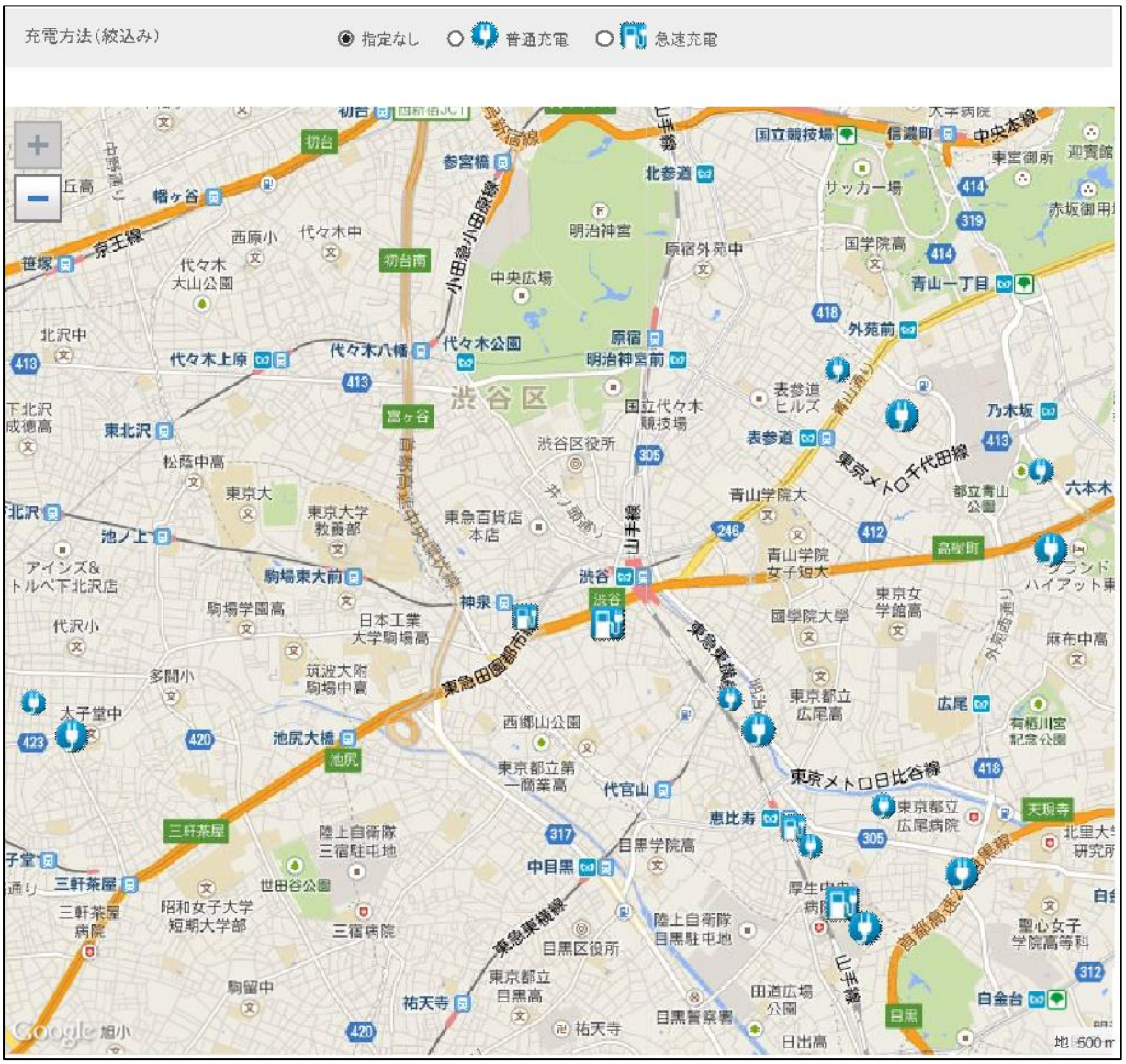
【有効活用のための条件】

○自走式駐車場であること。
○域外からの来訪者にも分かりやすい位置にあること。
○充電施設のためのスペースを合わせて確保できること。
（一般の駐車ます 3 台分で、2 台分の充電ステーションが設置可能）
○電力供給に関する設備設置が可能であること。



（出典：日産リーフ HP）

図 4-4　新宿地区の電気自動車用充電スタンドの設置状況



（出典：日産リーフ HP）

図 4-5　渋谷地区の電気自動車用充電スタンドの設置状況

（６）コミュニティサイクルステーションとしての活用

【考え方】

東京都では、自転車を近距離の移動に適した環境に優しい交通手段と位置づけ、TDM 東京行動プランに基づいて自転車の利用促進を図るとともに、他の関係機関と連携し、自転車道の整備など自転車活用対策を実施している。

この対策の 1 つであるコミュニティサイクルは、世界各国で導入が進んでおり、都市の新たな交通手段として注目を集めている。我が国においても、多くの都市がまちづくりや環境面から、さまざまな社会実験に取り組み、本格導入をしている都市もみられる。

コミュニティサイクルは、一定の地域内に複数配置されたステーション※において自由に貸出・返却できる貸し自転車で、借りたステーションとは異なるステーションに返却することが可能なシステムである。（図 4-6 参照）

また、近年では、同じようなシステムを、自転車だけでなく電動モビリティの貸し出しまで拡大し、高齢者等の需要にも対応するとともに、広範囲をカバーしようとする電動モビリティシェアリングの取り組みも始まっている。（図 4-7 参照）

本活用方策は、利用率の低い駐車場（附置義務駐車場及び都市計画駐車場を含む）の一部を、このようなコミュニティサイクルや、電動モビリティシェアリングのステーションとして利用することを考えるものである。

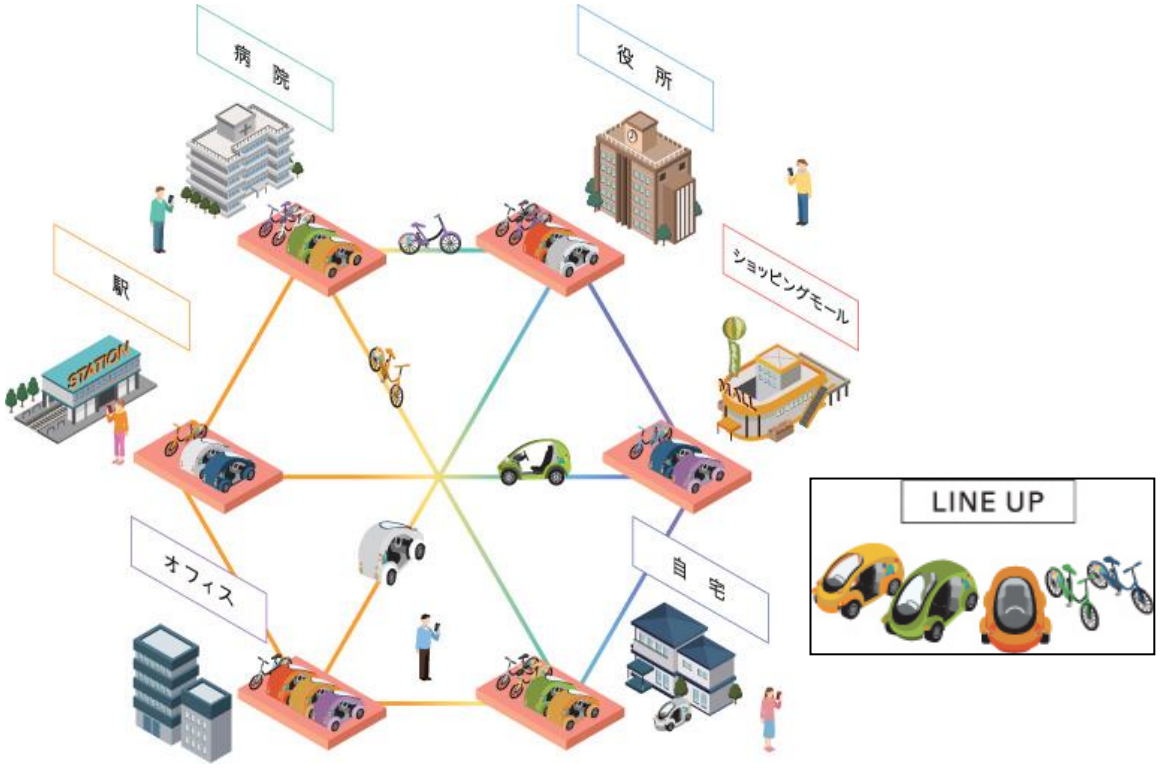
※ステーション：歩道上等に設置された自転車の貸出・返却を行う無人の駐輪施設

江東区臨海部コミュニティサイクルのステーション

（出典：江東区 HP）

図 4-6　コミュニティサイクルの概念図

（写真：豊田エコフルタウンでの事例）



（出典：トヨタ自動車 HP）

図 4-7　電動モビリティシェアリングの概念図

【特徴・課題】

本活用方策の導入の推進に際しては、以下のような課題が考えられる。

○駐車対策に関連する用途でない。
○事業として、同一システムに属する施設を、ある程度の規模のエリアで同時に複数箇所整備することが必要となる。
○ステーションとして貸出・返却のための管理機器の設置が必要となる。
○駐車場の利用車両と、導入施設の利用動線が交錯しないように、専用の出入口を設置することが望まれる。

【有効活用のための条件】

○自走式駐車場であること。

○地区全体の計画として導入できること。

○既存の自動車の動線と、新たに入ってくる自転車や電動モビリティの動線が安全に分けられること。

（７）防災拠点（帰宅困難者一時滞在施設、物資備蓄空間）としての活用

【考え方】

2011 年 3 月の東日本大震災では、首都圏のあらゆる交通網がマヒ状態となり、都市中心部の勤務地等から自宅に帰ることのできない人々いわゆる帰宅困難者が街中に溢れたことは記憶に新しい。近い将来に発生が予測されている首都直下地震に襲われた際には、都市中心部ではこのとき以上の被害と混乱が起こるものと推察される。

このような背景のもと、都市再生特別措置法の改正（平成 24 年 7 月施行）では、大都市の主要駅周辺の多数の買い物客、観光客、顧客など（滞在者等）の安全な退避のための備蓄倉庫、非常用発電設備室等について、容積率不算入の特例を設け、備蓄等が促進されることとなった。（図 4-8 参照）

また、東京都では、「東京都帰宅困難者対策条例」を制定し（平成 25 年 4 月施行）、「一斉帰宅の抑制の推進」、「安否確認と情報提供のための体制整備」、「一時滞在施設の確保」、及び「帰宅支援」に関する施策を進めているところである。（図 4-9、図 4-10 参照）

また、新宿区と新宿駅周辺防災対策協議会は、帰宅困難者の受け入れのための一時滞在施設の提供に関する協定（個別協定）を締結するため、必要な調整を開始した（平成 25 年 8 月）。（図 4-11 参照）

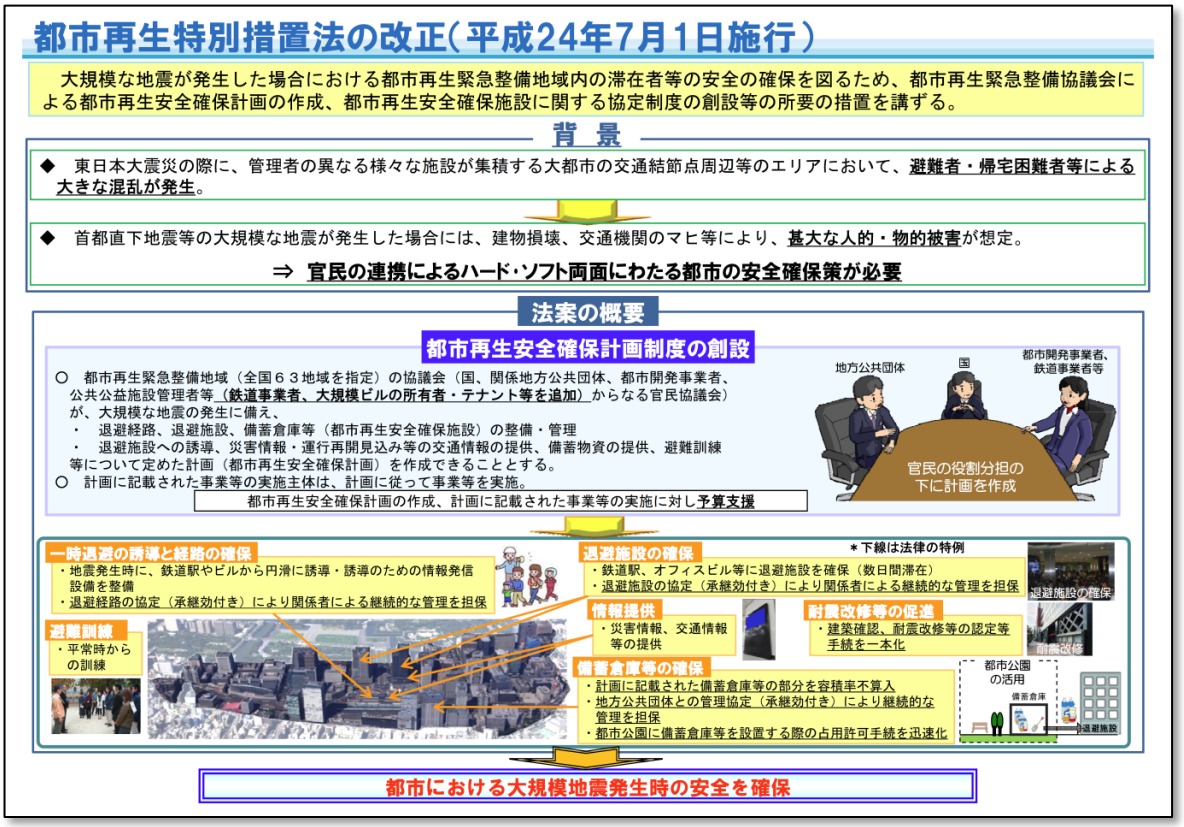
このような地区全体で防災力を高める動きがある中、都市中心部において帰宅困難者一時滞在施設とこれを維持する物資等備蓄空間の確保は、まちづくりの大きな課題といえる。

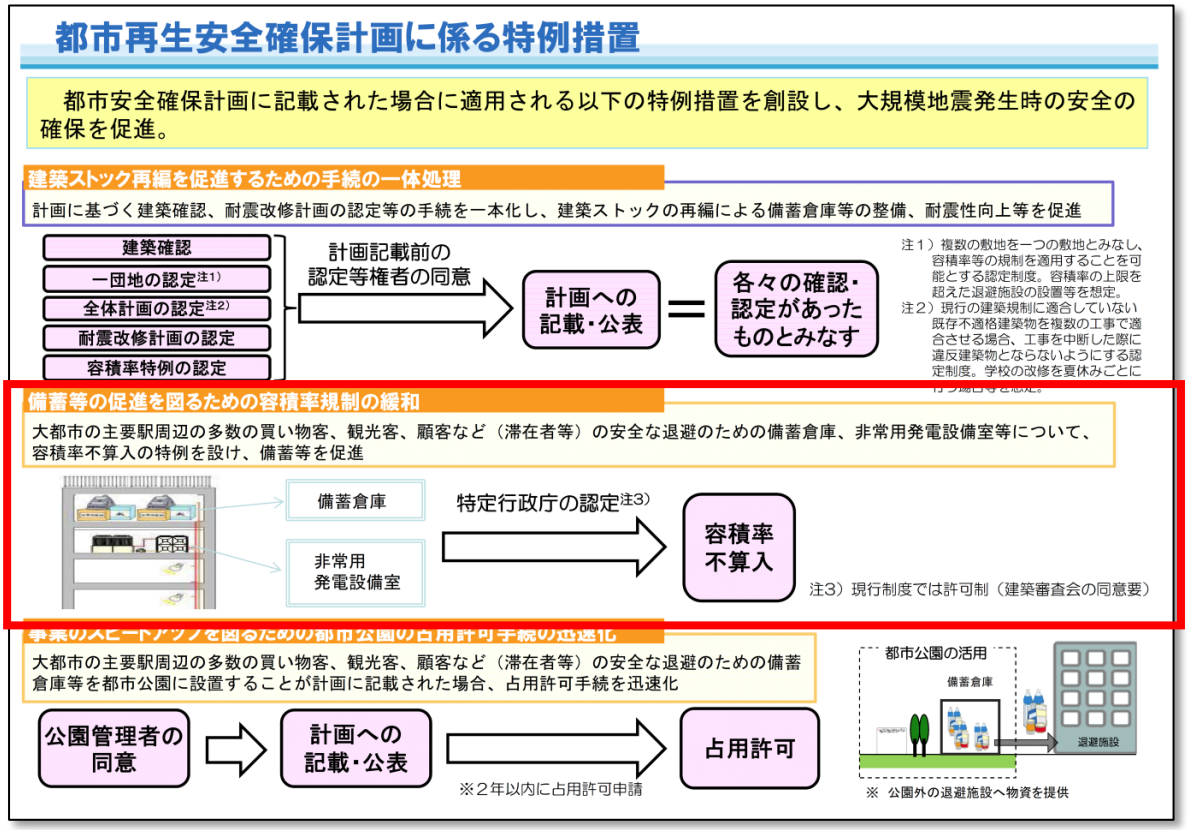
本活用方策は、都市中心部で利用率の低くなっている駐車場（附置義務駐車場及び都市計画駐車場を含む）のスペースの一部を、帰宅困難者一時滞在施設または物資等備蓄空間として利用することを考えるものである。

【特徴・課題】

本活用方策の導入の推進に際しては、以下のような課題が考えられる。

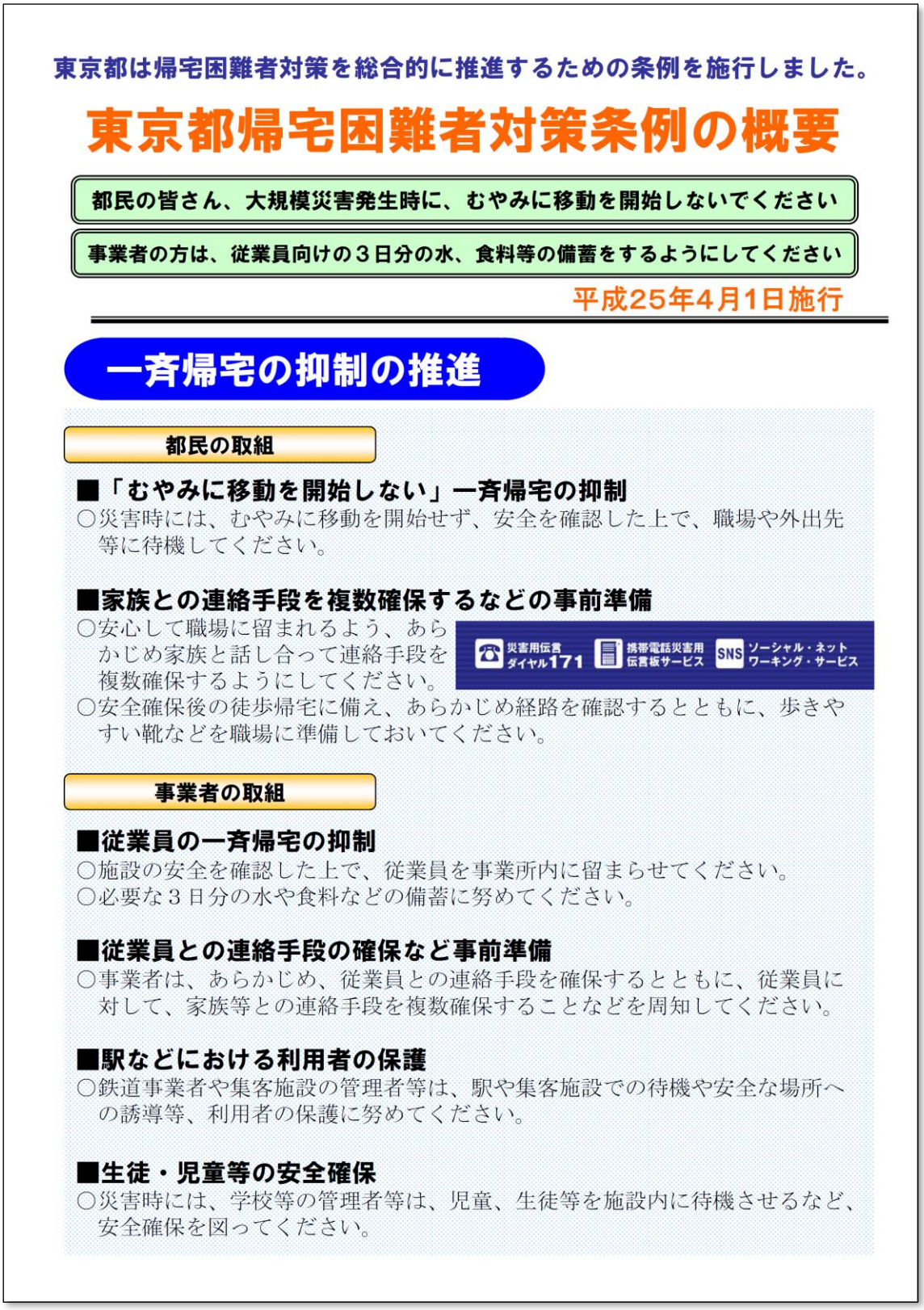
○前記（１）～（４）の考えと異なり、駐車に関連する用途でない。
○特に帰宅困難者一時滞在施設を計画する場合は、居室として大幅な改修が必要となる（耐震強化、換気設備、採光等）。また、備蓄空間としても災害時における利便性を考慮した改修が求められる可能性がある。（一時滞在施設、備蓄庫の要件を確認）
○津波浸水が予想される区域では、津波が到達しないレベル（上層階）での整備が必要となる。
○補助金等を利用して整備した場合は、同じ用途で一定期間確保することが求められる。





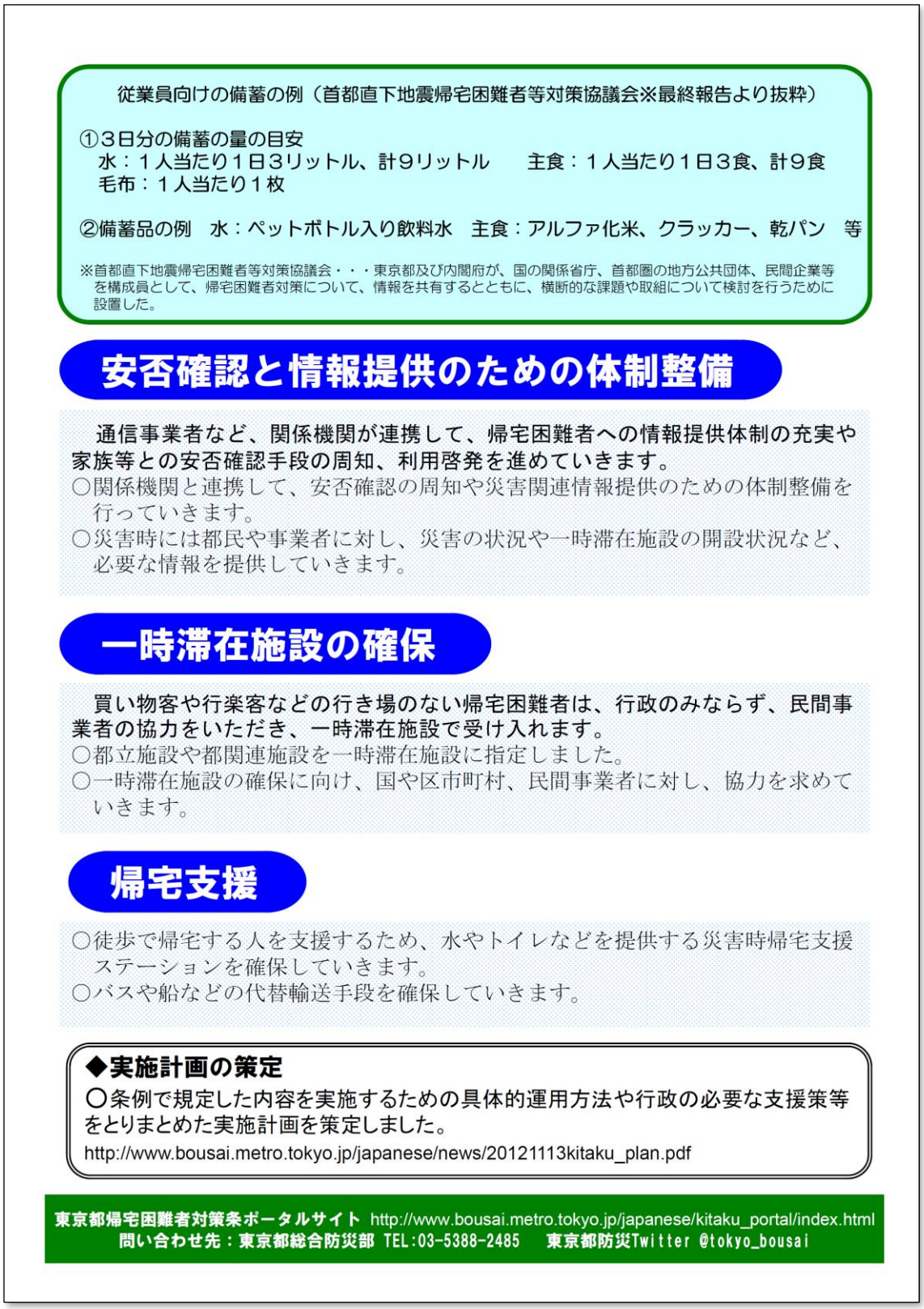
（出典：国土交通省 HP）

図 4-8　都市再生特別措置法の概要（抜粋）



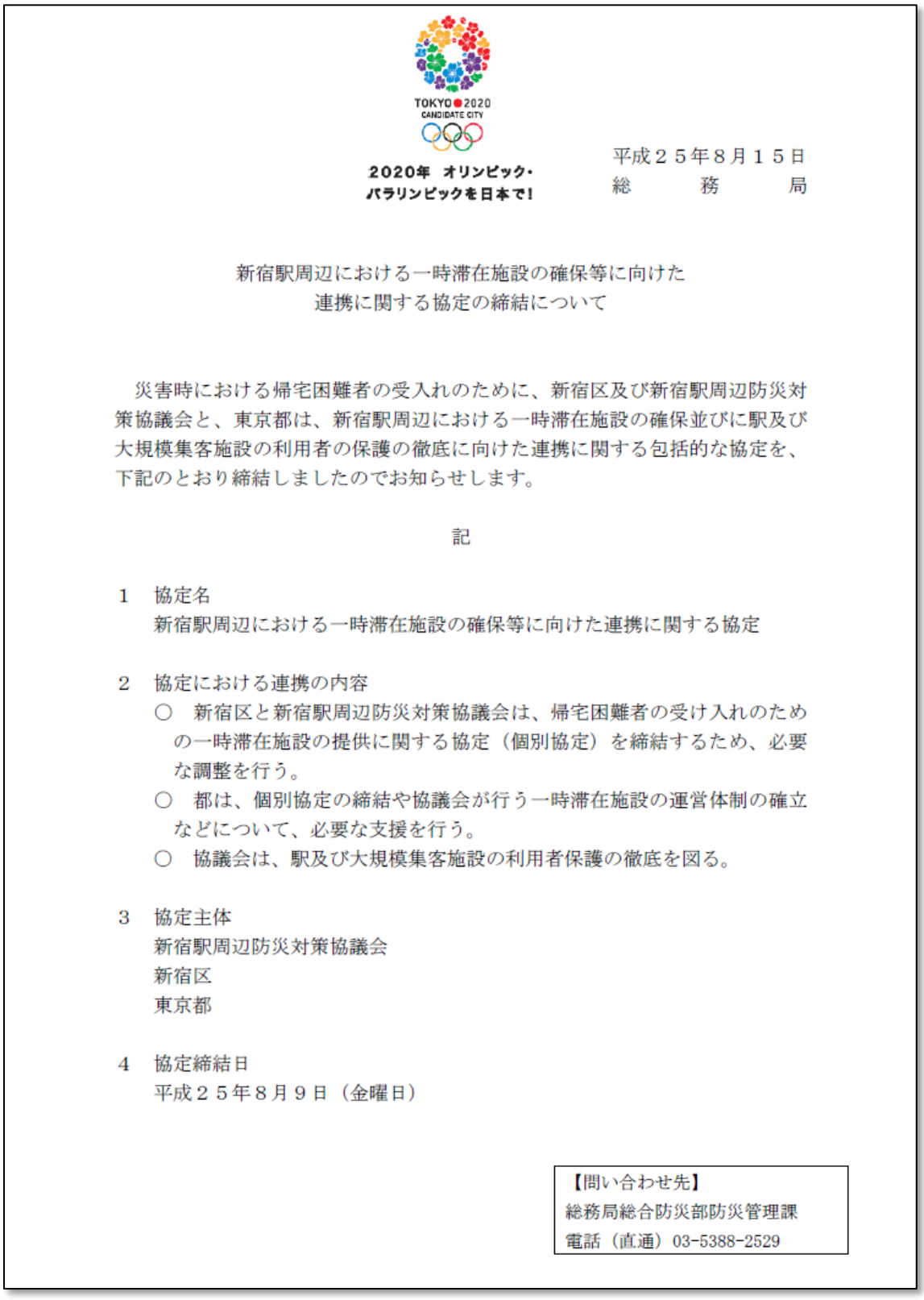
（出典：東京都総務局 HP（東京都防災ホームページ））

図 4-9　東京都帰宅困難者対策条例の概要［１／２］



（出典：東京都総務局 HP（東京都防災ホームページ））

図 4-10　東京都帰宅困難者対策条例の概要［２／２］



2020年 オリンピック・
パラリンピックを日本で！

平成２５年８月１５日
総　　務　　局

新宿駅周辺における一時滞在施設の確保等に向けた
連携に関する協定の締結について

災害時における帰宅困難者の受入れのために、新宿区及び新宿駅周辺防災対策協議会と、東京都は、新宿駅周辺における一時滞在施設の確保並びに駅及び大規模集客施設の利用者の保護の徹底に向けた連携に関する包括的な協定を、下記のとおり締結しましたのでお知らせします。

記

1　協定名
新宿駅周辺における一時滞在施設の確保等に向けた連携に関する協定

2　協定における連携の内容
○　新宿区と新宿駅周辺防災対策協議会は、帰宅困難者の受け入れのための一時滞在施設の提供に関する協定（個別協定）を締結するため、必要な調整を行う。
○　都は、個別協定の締結や協議会が行う一時滞在施設の運営体制の確立などについて、必要な支援を行う。
○　協議会は、駅及び大規模集客施設の利用者保護の徹底を図る。

3　協定主体
新宿駅周辺防災対策協議会
新宿区
東京都

4　協定締結日
平成２５年８月９日（金曜日）

【問い合わせ先】
総務局総合防災部防災管理課
電話（直通）03-5388-2529

（出典：東京都総務局 HP（東京都防災ホームページ））

図 4-11　新宿地区の帰宅困難者対策に関する協定締結についての公開資料

（8）オフィス等の倉庫としての活用

【考え方】

日頃、都市中心部のオフィスでは文書や資機材の収納や保管のためのスペースが慢性的に不足していると感じることが多い。実際に、株式会社矢野経済研究所による調査報告※によると、近年我が国においては収納サービス（レンタル収納・コンテナ収納・トランクルーム）の市場規模は 2012 年度には前年度比 7.4%増と、徐々に拡大していることが報告されている。このことより、オフィスにおいては、自社内に保管しきれなくなった文書や資機材の収納場所として、建物の外部に賃借料を払って確保するケースも増えてきているものとみられる。

そのような状況のもと、オフィスビル内に追加的な専用倉庫が確保されることになれば、利便性の高い施設として大いに利用され、利用者（オフィス）にとってもワークスペースの拡充や、労働環境の改善ひいては生産性の向上にもつながると期待される。

本活用方策は、附置義務条例の見直しにより余裕スペースとなる利用率の低い駐車場の一部を、主に当該建物のテナントオフィス等が利用できる倉庫として利用することを考えるものである。

ただし、通常、駐車場は建物の容積率算定の床面積には含まれないが、本活用方策は容積率算定に含まれる用途として活用されるため、容積率に余裕のない建物には適用できず、都市のニーズに対応した活用が図れない。

すなわち、前記の他の方策が現行の法制度の中で対応できるのに対し、本活用方策についてその効果を認め積極的に展開していくためには、建物の容積率算定の床面積に関する法制度の改正もしくは特例措置を規定する法規の制定が必要となる。（例：防災備蓄倉庫等の用途は、都市再生特別措置法によって容積率の床面積から除外される特例の規定が設けられた。）

【特徴・課題】

本活用方策の導入の推進に際しては、以下のような課題が考えられる。

○前記（1）～（4）の考えと異なり、駐車に関連する用途でない。
○間仕切や、照明、場合によっては空調設備やセキュリティ設備が必要である。
○現行法では、容積率に算定の床面積に含まれる。

【有効活用のための条件】

○自走式駐車場であること。
○都市のニーズに応える用途として、容積率算定の床面積から除外できるような法整備が進められること。

※「レンタル収納・コンテナ収納・トランクルーム市場に関する調査結果 2013（株式会社矢野経済研究所）」調査概要（矢野経済研究所 HP 公開資料より）

４－３　駐車場の有効活用方策の実現可能性評価（ケーススステディ対象抽出）

前項までに示した有効活用方策に関し、駐車場整備地区等の現場への適用についてその実現可能性を下記の視点から評価を行った結果を次頁表に示す。

【有効活用方策の可能性評価の視点】

１）需要見込み
当該有効活用方策に応じた需要が、一般的に見て見込まれるかどうかを評価する。

２）提供者受益
当該有効活用方策に対して、駐車スペースを提供する者が経済的その他の受益を得られる場合に、高く評価できる。

３）改修の要否・導入費用
当該有効活用方策の導入に際して、既存駐車場の大規模な改修を要する方策については、費用も要することからマイナス要因となり、方策としての評価は低い。

４）法令等による障壁
当該有効活用方策を導入することが、条例その他法令に適合しない方策については評価が低い。ただし、条例等の改訂による施策を講ずることにより対応が可能なことも考える。

５）短期間での導入
よりスムーズに有効活用方策を導入することが望まれるため、導入するための準備期間が短くてすむ方策が高く評価できる。

６）有効活用の持続性
当該有効活用方策が選好されるためには、安定して長期的に契約等がなされることが求められる。このような性格を持つ方策は高く評価できる。

７）行政の関与による促進
行政の施策として展開することを前提に考え、行政の関与によりスピードアップが図れる方策が高く評価できる。

８）実現可能性（総合評価）
上記の各指標について高い評価が多い方策を、総合的に実現可能性が高いものとして評価した。

この結果、8 つの有効活用方策メニューのうち、次の 4 つが実現可能性の高い方策として評価された。

- ●（1）荷さばき駐車施設としての活用
- ●（2）身障者用駐車施設としての活用
- ●（3）自動二輪車駐車場としての活用
- ●（8）オフィス等の倉庫としての活用

また、上記の評価の高い方策のうち、（1）（2）（3）については本研究におけるケーススタディの対象として選定した。

表 4-3　実現可能性の評価とケーススタディ対象

評価項目	（1） 荷さばき駐車施設としての活用	（2） 身障者用駐車施設としての活用	（3） 自動二輪駐車場としての活用	（4） カーシェアリング拠点としての活用	（5） EV 車、PHV 車の充電ステーションとしての活用	（6） コミュニティサイクルステーションとしての活用	（7） 防災拠点（帰宅困難者一時滞在施設、物資備蓄空間）としての活用	（8） オフィス等の倉庫としての活用
1）需要見込み	商業地区において需要が見込まれる。 ○	中心市街地全般において需要が見込まれる。 ○	中心市街地全般において需要が見込まれる。 ○	事務所、住宅が多い地区において需要が見込まれるが、まとまった台数は必要でない。 △	配置計画のもとに需要が検討されるため、既存情報では判断できない。 △	コミュニティサイクル施策の計画がある地区において需要がある。 △	行政との協定等によりスペースを提供する需要がある。 ○	関連市場の成長を見ても、テナントオフィスからの需要が見込まれる。 ○
2）提供者受益	提供者側に受益がある。 ○	提供者側に受益がある。 ○	提供者側に受益がある。 ○	提供者側に若干の受益がある。 ○	提供者側に受益がある。 ○	提供者側に受益がある。 ○	提供者側にほとんど受益がない。 △	提供者側に受益がある。 ○
3）改修の要否 導入費用	改修を必要とする。 △	改修を必要とする。 △	改修を必要とする。 △	特に改修を必要としない。 ○	比較的大規模な改修を必要とする。 △	比較的大規模な改修を必要とする。 △	滞在場所として活用するには、改修を必要とする。 △	改修を必要とする。 △
4）法令等による障壁	東京都駐車場条例では、附置義務のある荷さばき駐車施設について、隔地での確保が可能とされていない。 △	東京都駐車場条例では、附置義務のある身障者用駐車施設について、隔地での確保が可能とされていない。 △	特に法令等による障壁はない。 ○	特に法令等による障壁はない。 ○	特に法令等による障壁はない。 ○	特に法令等による障壁はない。 ○	滞在場所として活用するためには、居室としての条件をクリアする必要があると考えられる。 △	倉庫としての用途が、容積率算定の床面積に含まれることについて、除外されるような法整備が必要となる △
5）短期間での導入	比較的短期間での導入が可能である。 ○	比較的短期間での導入が可能である。 ○	比較的短期間での導入が可能である。 ○	比較的短期間での導入が可能である。 ○	比較的短期間での導入が可能である。 ○	中・長期的な計画のもとで実施される。 △	比較的短期間での導入が可能である。 ○	比較的短期間での導入が可能である。 ○
6）有効活用の持続性	持続的な活用が期待できる。 ○	持続的な活用が期待できる。 ○	需要の変動により、持続性の面では不安定となる可能性がある。 △	需要の変動により、持続性の面では不安定となる可能性がある。 △	持続的な活用が期待できる。 ○	持続的な活用が期待できる。 ○	持続的な活用が期待できる。 ○	持続的な活用が期待できる。 ○
7）行政の関与による促進	東京都駐車場条例の改訂により、この活用方策が促進される可能性を有している。 ○	東京都駐車場条例の改訂により、この活用方策が促進される可能性を有している。 ○	東京都では「自動二輪車駐車場整備促進アクションプログラム」により、整備を推進している。 ○	行政の関与により促進できるものでない。 △	行政の関与により促進できるものでない。 △	行政の関与により促進できるものでない。 △	スペースを提供する側が得られる便益が少なく、行政の関与により促進できるものでない。 △	建築基準法改正または関連法の整備により、この活用方策が促進される。 ○
8）実現可能性 （総合評価）	需要と供給（提供スペース）の位置関係が合えば実現可能性が高い。 ○×５ ◎	都市中心部にまとまったスペースが提供されれば実現可能性が高い。 ○×５ ◎	持続性で不安定な面があるが、当面は都市中心部で実現可能性が高い。 ○×６ ◎	規模的には小さいものの、実現可能性は高い。 ○×４ ○	規模的には小さいものの、実現可能性は高い。 ○×４ ○	効率的な活用ができるが、中長期的な計画に基づく必要があり、実現可能性は高くない。 ○×３ △	提供側に受益が低いため、実現可能性は高くない。 ○×３ △	一定の需要が見込まれ、建物内で需要と供給が一致するケースもあり、実現可能性が高い。 ○×５ ◎
備　考	荷さばき駐車が頻繁に発生する地区と、提供可能な位置と規模を予測しケーススタディを行うことは意義がある。 **⇒ケーススタディ実施**	身障者用駐車施設の集約的確保が期待される都市中心部において、提供可能な位置と規模を予測しケーススタディを行うことは意義がある。 **⇒ケーススタディ実施**	自動二輪車の違法駐車問題を解決する効果は高く、提供可能な位置と規模を予測し、ケーススタディを行うことは意義がある。 **⇒ケーススタディ実施**	細かな地区単位での利用意向等の情報を収集し、需要の状況を把握する必要がある。 必ずしも長期的に安定した利用ができるといえない。	都市中心部において適切な配置密度の計画にもとづき整備されるべきであり、有効活用スペースと一致した時にのみ実現される。	放置自転車対策、まちづくりと連携してシステムとしての導入可能性を検討していく必要がある。	収益等に結びつかず、通常時には効率の低い利用となってしまうため、十分な協力が得られない可能性がある。	一定の需要が見込まれ、利用者・供給者の双方にとって効果が高いと考えられる。 （⇒建物内で成立して効果が得られるため、今回のケーススタディの対象とはしない）

５．駐車場の有効活用方策のケーススタディ

前章で提案した都市中心部における駐車場の有効活用方策のうち、都市中心部への適用の実現可能性が高くケーススタディ実施が適当である判断された「荷さばき駐車施設としての活用」、「身障者用駐車施設としての活用」及び「自動二輪車駐車場としての活用」について、新宿駅西口周辺及び渋谷駅周辺を対象地区としてケーススタディを実施する。

なお、ここでのケーススタディは、現在予定されている東京都駐車場条例の改正による附置義務制度の緩和にともない、既存の附置義務駐車場に余裕駐車スペースができる場合を想定し、それらの他用途での利用が可能なスペースを活用して、周辺の荷さばき駐車や身障者用駐車または自動二輪車駐車の需要を受け入れられるかどうかを検討するものである。

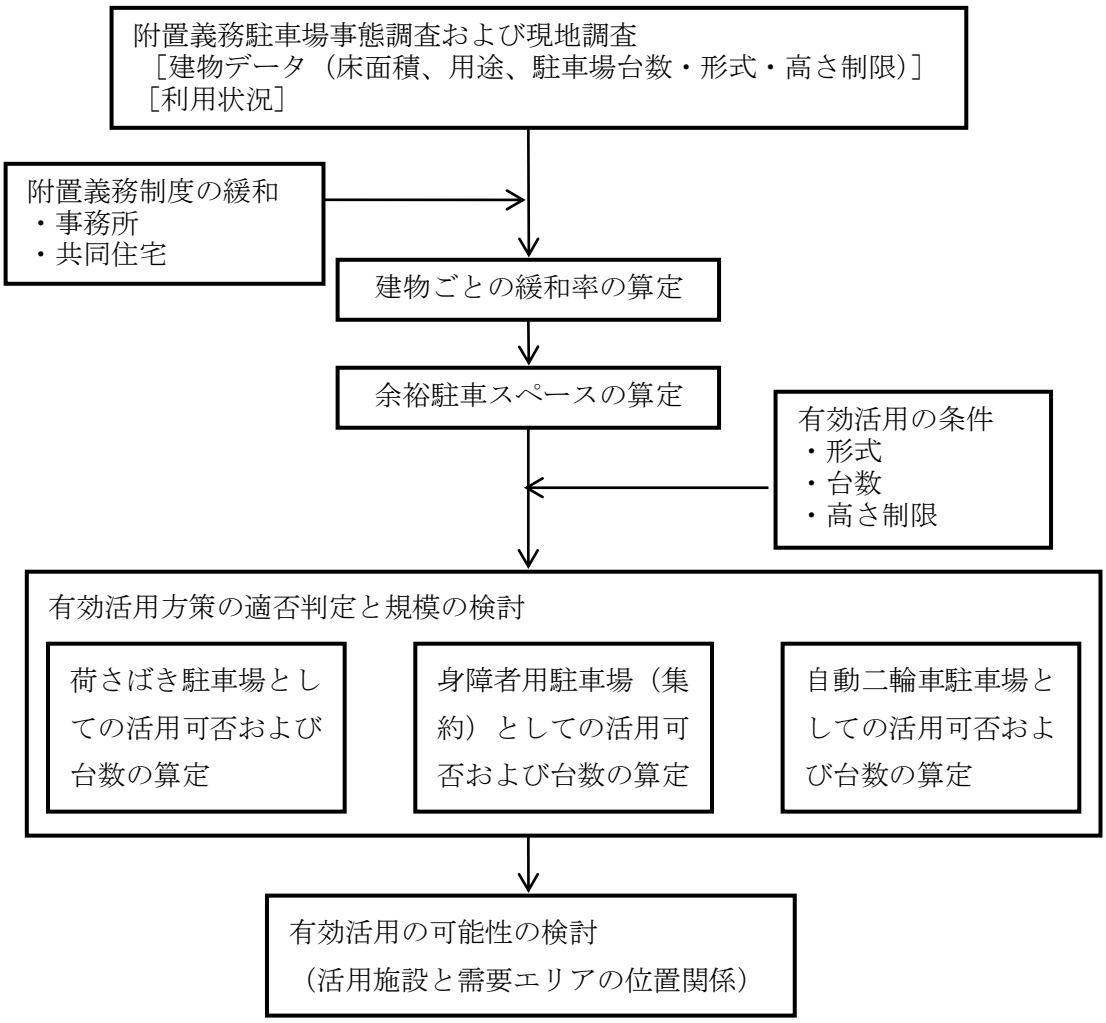


図 5-1　ケーススタディの流れ

５－１　新宿駅西口周辺におけるケーススタディ

（１）対象地区

新宿駅西口周辺におけるケーススタディは、駐車場整備地区内にある、新宿駅西口の青梅街道と甲州街道の間における商業及び業務地区を含むエリアを対象とする。

対象地区を図 5-2 に示す。

図 5-2　新宿駅西口周辺におけるケーススタディの対象地区

（２）ケーススタディの使用データ

新宿駅西口周辺におけるケーススタディに用いるデータは、土地利用現況調査によって整理された資料（独自入手）をベースに、対象地区内の延床面積 1,500 ㎡以上の建物の床面積、駐車場規模等の情報と位置を独自にデータ化したものを使用する。

ただし、各建物に整備されている駐車施設の規模については、管理者に対しての電話ヒアリング、またはインターネットの公開情報を調査して状況を把握した。ヒアリングすることができなかった対象については、建物床面積から附置義務条例に基づく規模を想定した。

また、駐車場の形式や高さ制限については現地調査を行いその状況を把握した。

（３）有効活用可能な余裕駐車スペースの算定

本ケーススタディでは、新宿駅西口周辺を対象として、東京都駐車場条例による附置義務制度が緩和された将来において、既存建物に適用された場合に創出される有効活用可能な余裕駐車スペースを算定する。

次に、これらの余裕スペースの有効活用方策として「荷さばき駐車施設としての活用」及び「身障者用駐車施設としての活用」、「自動二輪車駐車場としての活用」を実施した場合に、それぞれの施設における適否と提供可能な規模を算定する。

以下に、ここでの余裕駐車スペース及び有効活用方策の規模の算定方法を示す。

【余裕駐車スペースの算定】

１）余裕駐車スペースの提供可否の判定

附置義務制度緩和の既存適用の際に、その対象となる建物であるかどうかを判定する。ここでは、前述の東京都附置義務制度の緩和の方向性に基づき、以下の条件を満たす建物を、余裕駐車スペース提供可能な建物であると判定する。

○事務所用途の延床面積が 6,000 ㎡を超える建物である。(駐車場を有するもの)

または、

○共同住宅である。(駐車場を有するもの)

２）余裕駐車スペース台数の算定

①緩和率の算定

東京都の附置義務制度の緩和は、事務所では床面積 6000 ㎡以上の面積調整率が現行の 0.8 倍程度（1→0.8、0.7→0.5、0.6→0.5、0.5→0.8)、共同住宅では附置義務算定基準が現行の 0.86 倍（1 台／300 ㎡→1 台／350 ㎡）になる。

したがって、ある建物の緩和率はその建物の事務所用途面積割合 A、共同住宅用途面積割合 B を用いて、下記のように設定する。

緩和率＝A×（1－0.8）＋B×(1－0.86)

②余裕駐車スペースの算定

上記１）にて余裕駐車スペースの提供が可能であると判定された建物について、緩和率を算定し、現在建物に附置されている駐車場に乗じることにより、余裕駐車スペース（台）を算定する。

【荷さばき駐車施設としての活用可否の判定と規模算定】

1）荷さばき駐車施設としての活用可否の判定

余裕駐車スペースを提供できる建物のうち、附置されている駐車場が以下の条件を満たすものを荷さばき駐車施設として活用可であると判定する。

○自走式駐車場である。（一部機械式でも OK）

○活用対象のスペース（一般車用駐車場）の高さ制限が 2.5m 以上である。

※東京都駐車場条例における、荷さばき駐車場の高さ規定は「はり下 3.0m 以上」となっているが、ここでは 2t 車が入れる高さとして 2.5m 以上と設定する。

2）荷さばき駐車施設規模の算定

荷さばき駐車施設の規模としては、一般の駐車ます 2 台分に対して、荷さばき駐車ます 1 台とて算定する。

※東京都駐車場条例における駐車ますの大きさの規定は、以下のとおりである。

・一般の駐車ます　→　2.3m 以上×5.0m 以上

・荷さばき駐車ます　→　4.0m 以上×6.0m 以上

【身障者用駐車施設としての活用可否の判定と規模算定】

1）身障者用駐車施設としての活用可否の判定

余裕駐車スペースを提供できる建物のうち、附置されている駐車場が以下の条件を満たすものを身障者用駐車施設として活用可であると判定する。

○自走式駐車場である。

○余裕駐車スペースが 9 台（受け入れ台数 6 台）以上であるものとする。（集約化することが重要であるため）

2）身障者用駐車施設規模の算定

身障者用駐車施設の規模としては、一般の駐車ます 3 台分に対して、身障者用駐車ます 2 台として算定する。

※東京都駐車場条例における駐車ますの大きさの規定は、以下のとおりである。

・一般の駐車ます　→　2.3m 以上×5.0m 以上

・身障者用駐車ます　→　3.5m 以上×6.0m 以上

【自動二輪車駐車場としての活用可否の判定と規模算定】

1）自動二輪車駐車場としての活用可否の判定

余裕駐車スペースを提供できる建物のうち、附置されている駐車場が以下の条件を満たすものを自動二輪車駐車場として活用可であると判定する。

○自走式駐車場である。

2）自動二輪車駐車場規模の算定

自動二輪車駐車場の規模としては、一般の駐車ますに対して、以下のように設定する。

○一般の駐車ます 1 台　→　自動二輪車駐車場 2 台

○一般の駐車ます 2 台　→　自動二輪車駐車場 5 台

○一般の駐車ます 3 台以上（α台）　→　自動二輪車駐車場 3×α台

※東京都駐車場条例における一般の駐車ますの大きさの規定、及び標準駐車場条例における二輪車駐車ますの大きさの規定は、以下のとおりである。

・一般の駐車ます　→　2.3m 以上×5.0m 以上（東京都駐車場条例）

・二輪車用駐車ます　→　1.0m 以上×2.3m 以上（標準駐車場条例）

※図 4-1 自動二輪車駐車場配置モデル参照

前記の算定方法に基づき、余裕駐車スペース及び各方策に対して供給可能な規模を算定した結果を表 5-1 に示す。

表 5-1　新宿駅西口周辺において創出される余裕駐車スペースと有効活用の規模

	余裕駐車スペース	荷さばき駐車施設の設置可能規模	身障者駐車施設の設置可能規模	自動二輪車駐車場の設置可能規模
西新宿1丁目	17 箇所	4 箇所	7 箇所	8 箇所
	329 台	92 台	173 台	813 台
西新宿2丁目	6 箇所	1 箇所	6 箇所	6 箇所
	363 台	33 台	239 台	1,089 台
西新宿3丁目	5 箇所	0 箇所	1 箇所	3 箇所
	106 台	0 台	55 台	276 台
西新宿6丁目	3 箇所	0 箇所	3 箇所	3 箇所
	207 台	0 台	137 台	621 台

荷さばき駐車施設としての活用については、西新宿 1 丁目で 4 箇所、92 台、西新宿 2 丁目で 1 箇所、33 台の供給が可能である。しかし、高さ制限がネックとなり、その他の地区では、荷さばき駐車場を供給できるスペースを有する建物は存在しないため、この方策は適用できない。

身障者駐車施設としての活用については、各地区において集約化が可能な施設が存在する。

また、自動二輪車駐車場としての活用に対しては、制約条件が自走式であることだけなので、各地区で対応可能な施設が存在し、相応の数量が提供できるものと予測された。

余裕駐車スペース及び有効活用規模の算出過程については、表 5-2～表 5-6 に示す。

表 5-2　新宿駅西口周辺における余裕駐車スペース等の算定［１／５］（西新宿１丁目その 1）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
1	106,783	○	330	13	2	0		自走	2.5		0.8		0.2	○	0.16	52	○	26	○	34	○	156	
2	133,943	○	45					自走	2.6	3.3	0.8		0.2	○	0.16	7	○	3	×		○	21	
3	147,085	○	540	35	0	0		自走	3.0		0.8		0.2	○	0.16	86	○	43	○	57	○	258	
4	5,519	×																					
5	123,593	○	250					自走	2.1		0.8		0.2	○	0.16	40	×		○	26	○	120	
6	86,763	○	250					自走	2.05	2.8			1.0	×									
7	11,316	○	14	0	0	0		機械	1.55		0.8		0.2	○	0.16	2	×		×		×		
8	15,471	×																					
9	3,520	○	10					自走	2.1		0.8		0.2	×									
10	1,689	×																					
11	3,127	○	20	0	0	0		機械			0.8		0.2	×									
12	3,297	○	8					機械			0.8		0.2	×									
13	1,513	―																					
14	1,747	×																					
15	4,520	×																					
16	2,631	×																					
17	2,548	×																					
18	1,795	×																					
19	3,603	○	10					機械			0.8		0.2	×									
20	30,725	○	－				荷さばきのみ	自走		3.0			1.0	×									
21	30,023	×																					
22	13,232	×																					
23	48,852	○	262	4	1	0		自走	2.6		0.8		0.2	○	0.16	41	○	20	○	27	○	123	
24	47,506	○	106	10	3	0		自走	2.1	2.6	0.8		0.2	○	0.16	16	×		○	10	○	48	
25	1,769	×																					
26	2,976	×																					
27	4,255	○	6					自走	2.4		0.8		0.2	×									
28	6,126	○	18	0	0	0	自走・機械	自走			0.8		0.2	×									
29	2,258	○	2					自走			0.8		0.2	×									
30	33,046	○	110					自走	2.1		0.8		0.2	○	0.16	17	×		○	11	○	51	
31	27,399	○	80					自走	1.7		0.8		0.2	○	0.16	12	×		○	8	○	36	
32	7,522	○	32					機械			0.8		0.2	○	0.16	5	×		×				
33	4,174	○	20					機械			0.8		0.2	×									
34	6,245	○	29	0	0	0		機械			0.8		0.2	×									
35	15,539	○	56					自走	1.8		0.8		0.2	○	0.16	8	×		×				
36	19,067	○	40		1	0		機械			0.8		0.2	○	0.16	6	×		×				
37	19,955	○	4	0	1	0		自走	3.8				1.0	×									
38	1,549	○	2					自走	不明				1.0	×									
39	6,206	×																					
40	4,186	○	195					自走	2.2				1.0	×									
41	26,699	○	87					機械	1.55		0.8		0.2	○	0.16	13	×		×				
42	2,143	×																					
43	8,422	○	30	1	0	0		機械	2.2		0.8		0.2	○	0.16	4	×		×				
44	1,904	×																					
45	1,779	○	26					不明					1.0										
46	1,556	×																					
47	3,061	×																					
48	9,531	○	－				荷さばき駐車場のみ						1.0	×									
49	2,053	×																					
50	13,691	○	51					機械			0.8		0.2	○	0.16	8	×		×				
51	5,354	○	41					不明			0.8		0.2	×									
52	9,229	○	37					－			0.8		0.2	○	0.16	5	×		×				
53	4,339	○	15					－			0.8		0.2	×									
54	1,537	×																					
55	1,678	×																					
56	11,911	○	46					－			0.8		0.2	○	0.16	7	×		×				

表 5-3　新宿駅西口周辺における余裕駐車スペース等の算定［２／５］（西新宿１丁目その 2）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
57	2,469	×																					
58	6,403	○	15	1	0	0	機械式	−			0.8		0.2	×									
59	1,613	×																					
60	3,400	×																					
61	3,368	×																					
62	1,860	×																					
63	8,312	○	34					機械					1.0	×									
64	1,569	×																					
65	2,522	×																					
66	2,443	×																					
67	3,400	×																					
68	4,539	×																					
69	9,308	○	−				荷さばき駐車場有り	−					1.0	×									
70	99,394	○	380	0	6	56		−					1.0	×									
71	71,361	○	294	0	0	20		−					1.0	×									
72	23,952	×																					
73	22,449	○	6	6	0	0		−					1.0	×									
																329	計	92	計	173	計	813	

1)「既存適用による余裕スペース」は、事務所用途で20%、共同住居用途で14%の附置義務台数が緩和されると想定して算出した。
2)「荷さばき駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、一般車の高さ制限が2.5m以上であるものを可（○）とした。
3)「荷さばき駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車2台分につき1台とした。
4)「身障者駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、余裕スペースが9台（受け入れ台数6台）以上であるものを可（○）とした。
5)「身障者駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車3台分につき2台とした。
6)「自動二輪車駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式あるものを可（○）とした。
7)「自動二輪車駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車1台に対して2台、一般の駐車2台に対しては5台、一般の駐車3台以上に対しては1台分につき3台とした。

表 5-4　新宿駅西口周辺における余裕駐車スペース等の算定［３／５］（西新宿２丁目）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
1	193,714	○	423					自走	2.1		0.8		0.2	○	0.16	67	×		○	44	○	201	
2	169,399	○	430	11	2	0		自走	2.1	2.9	0.8		0.2	○	0.16	68	×		○	45	○	204	
3	159,672	○	515	10	1	0		自走	2.1	3.2	0.8		0.2	○	0.16	82	×		○	54	○	246	
4	2,053	×																					
5	173,530	○	386	0	8	0		自走	2.2	2.8	0.9		0.1	除外									公共施設のため除外
6	48,660	○	109	0	3	0		自走	2.2	2.8	1.0			除外									公共施設のため除外
7	124,153	○	427	0	6	0		自走	2.2	2.8	0.8		0.2	除外									公共施設のため除外
8	407,266	○	400					自走	2.1				1.0	×									
9	165,343	○	419	23	2	0		自走	2.9		0.8		0.2	○	0.16	67	○	33	○	44	○	201	
10	80,968	○	236	10	1	0		自走	2.1	2.6	0.8		0.2	○	0.16	37	×		○	24	○	111	
11	91,903	○	266	8	0	0		自走	2.1	2.6	0.8		0.2	○	0.16	42	×		○	28	○	126	
12	10,060	×																					
																363	計	33	計	239	計	1,089	

1)「既存適用による余裕スペース」は、事務所用途で20%、共同住居用途で14%の附置義務台数が緩和されると想定して算出した。
2)「荷さばき駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、一般車の高さ制限が2.5m以上であるものを可（○）とした。
3)「荷さばき駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車2台分につき1台とした。
4)「身障者駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、余裕スペースが9台（受け入れ台数6台）以上であるものを可（○）とした。
5)「身障者駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車3台分につき2台とした。
6)「自動二輪車駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式あるものを可（○）とした。
7)「自動二輪車駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車1台に対して2台、一般の駐車2台に対しては5台、一般の駐車3台以上に対しては1台分につき3台とした。

表 5-5　新宿駅西口周辺における余裕駐車スペース等の算定［４／５］（西新宿３丁目）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
1	1,683	×																					
2	2,804	×																					
3	2,870	×																					
4	3,675	○	11					機械	1.6		0.8		0.2	×									
5	8,536	○	51					不明			0.8		0.2	○	0.2	8	×		×		×		
6	2,674	×																					
7	5,683	○	23					不明			0.8		0.2	×									
8	7,466	○	30					不明			0.8		0.2	×									
9	6,743	○	23					不明			0.8		0.2	×									
10	26,702	×																					
11	51,145	○	168	10	0	0		自走	2.1				1.0	×									
12	4,215	×																					
13	13,472	○	42				マンション	自走				1.0		○	0.1	5	×		×		○	15	
14	9,587	○	58	2	0	0		自走					1.0	×									
15	1,737	×																					
16	2,300	○	2					不明			0.8		0.2	×									
17	9,464	○	32					自走				1.0		○	0.1	4	×		×		○	12	
18	1,714	―																					
19	6,559	○	9				ホテル、レストラン	自走	2.5				1.0	×									
20	5,255	○	17					不明			1.0			×									
21	10,001	×																					
22	6,274	○	26	3	1	0		機械	2.4				1.0	×									
23	9,259	○	32					不明			1.0			○	0.2	6	×		×		×		
24	2,800	○	4					不明				1.0		○	0.1	0	×		×		×		
25	4,862	○	8				数台程度	自走			1.0			×									
26	2,732	○	4				マンション、数台程度	自走				1.0		○	0.1	0	×		×		○	0	
27	447,149	○	836	55	3	0	ホテル、店舗、事務所	自走	2.1		0.5		0.5	○	0.1	83	×		○	55	○	249	
28	2,380	×																					
29	6,411	×																					
30	12,589	○	31	0	0	0	東京ガス専用	東京ガス専用					1.0	×			×		×				
31	4,032	○	4					不明				1.0		○	0.1	0	×		×		×		
32	1,743	○	6					不明				1.0		○	0.1	0	×		×		×		
33	1,674	×																					
																106	計	0	計	55	計	276	

1)「既存適用による余裕スペース」は、事務所用途で20%、共同住居用途で14%の附置義務台数が緩和されると想定して算出した。
2)「荷さばき駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、一般車の高さ制限が2.5m以上であるものを可（○）とした。
3)「荷さばき駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車2台分につき1台とした。
4)「身障者駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、余裕スペースが9台（受け入れ台数6台）以上であるものを可（○）とした。
5)「身障者駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車3台分につき2台とした。
6)「自動二輪車駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式あるものを可（○）とした。
7)「自動二輪車駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車1台に対して2台、一般の駐車2台に対しては5台、一般の駐車3台以上に対しては1台分につき3台とした。

表 5-6　新宿駅西口周辺における余裕駐車スペース等の算定［５／５］（西新宿６丁目）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
1	66,272	×																					
2	7,248	×																					
3	106,099	○	414				自走・機械	自走			0.8		0.2	○	0.2	66	×		○	44	○	198	
4	2,559	×																					
5	3,848	×																					
6	2,032	○	－					病院専用						×									
7	3,092	×																					
8	1,590	―																					
9	100,442	×																					
10	255,701	○	326	10	2	0		自走	2.1		0.5		0.5	○	0.1	32	×		○	21	○	96	
11	3,818	×																					
12	18,883	×																					
13	169,289	○	683	14	1	0		自走	2.4	2.7	0.8		0.2	○	0.2	109	×		○	72	○	327	
14	5,691	×																					
15	5,187	×																					
16	3,974	×																					
17	1,903	×																					
18	2,144	×																					
19	1,669	×																					
20	13,853	○	－										1.0	×									
																207	計	0	計	137	計	621	

1)「既存適用による余裕スペース」は、事務所用途で20%、共同住居用途で14%の附置義務台数が緩和されると想定して算出した。
2)「荷さばき駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、一般車の高さ制限が2.5m以上であるものを可（○）とした。
3)「荷さばき駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車2台分につき1台とした。
4)「身障者駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、余裕スペースが9台（受け入れ台数6台）以上であるものを可（○）とした。
5)「身障者駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車3台分につき2台とした。
6)「自動二輪車駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式あるものを可（○）とした。
7)「自動二輪車駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車1台に対して2台、一般の駐車2台に対しては5台、一般の駐車3台以上に対しては1台分につき3台とした。

（４）有効活用の可能性検討

１）荷さばき駐車施設としての活用

（３）において算出した荷さばき駐車施設として提供が可能である余裕駐車スペースについて、各地区の地図上にプロットするとともに、半径 100m を荷さばき可能範囲として描画することにより、本活用方策がその地区にとって有効であるかどうかについて検討した。

【西新宿１丁目】

荷さばき駐車の需要が多く発生する南側のエリアには、本方策によって荷さばき駐車施設として活用できる余裕駐車スペースが生まれない。

また、北側のエリアには荷さばき駐車場として余裕駐車スペースを活用可能な大規模建物があるが、需要の見込まれる商業地区との距離が離れているため、この地区では有効に機能しない。

地区としては、南側のエリアの将来の開発に合わせて荷さばき駐車場が充足されるような計画が求められる。

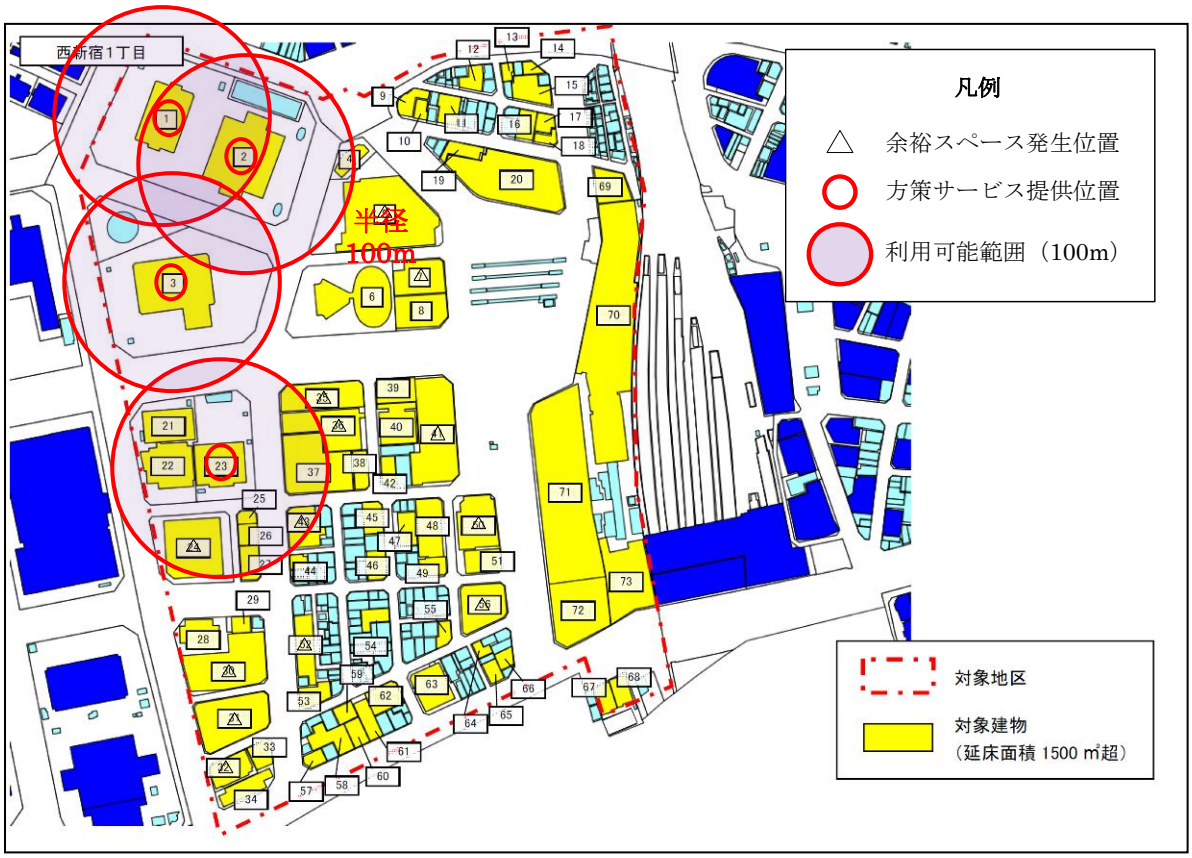


図 5-3　荷さばき駐車施設としての活用可能性（西新宿１丁目）

【西新宿２丁目】

荷さばき駐車場としてスペースを活用可能な大規模建物があるが、当該地区では需要が見込まれないため、本方策は有効に機能しない。

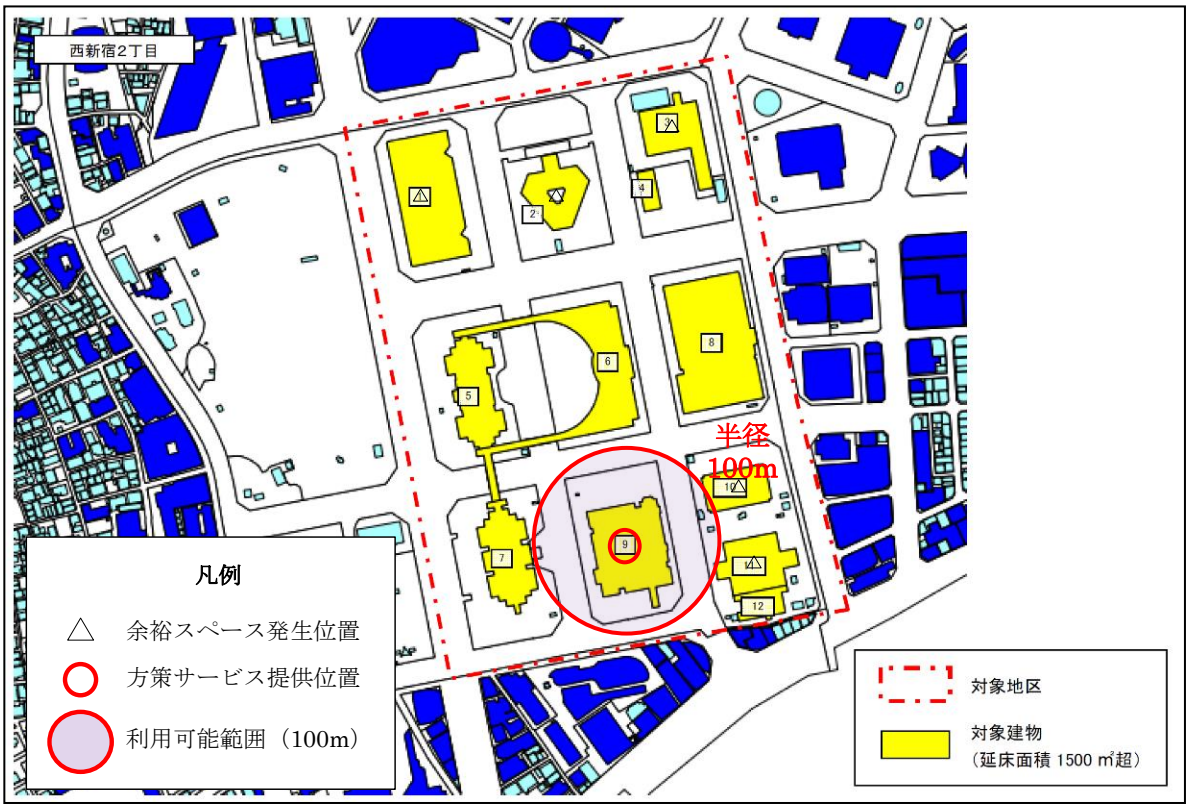


図 5-4　荷さばき駐車施設としての活用可能性（西新宿２丁目）

【西新宿 3 丁目】

西新宿 3 丁目においては、本方策によって荷さばき駐車施設として活用できる余裕駐車スペースの創出が見込まれない。

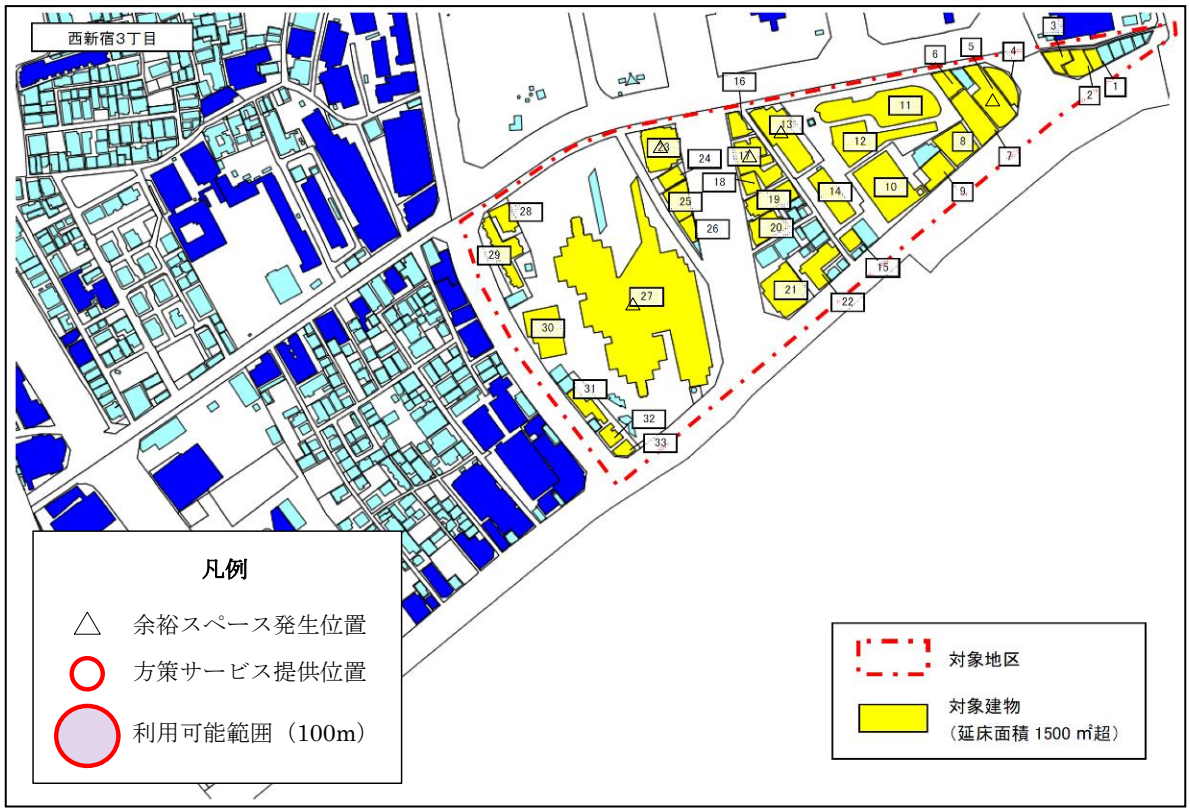


図 5-5　荷さばき駐車施設としての活用可能性（西新宿 3 丁目）

【西新宿 6 丁目】

西新宿 6 丁目においては、本方策によって荷さばき駐車施設として活用できる余裕駐車スペースの創出が見込まれない。

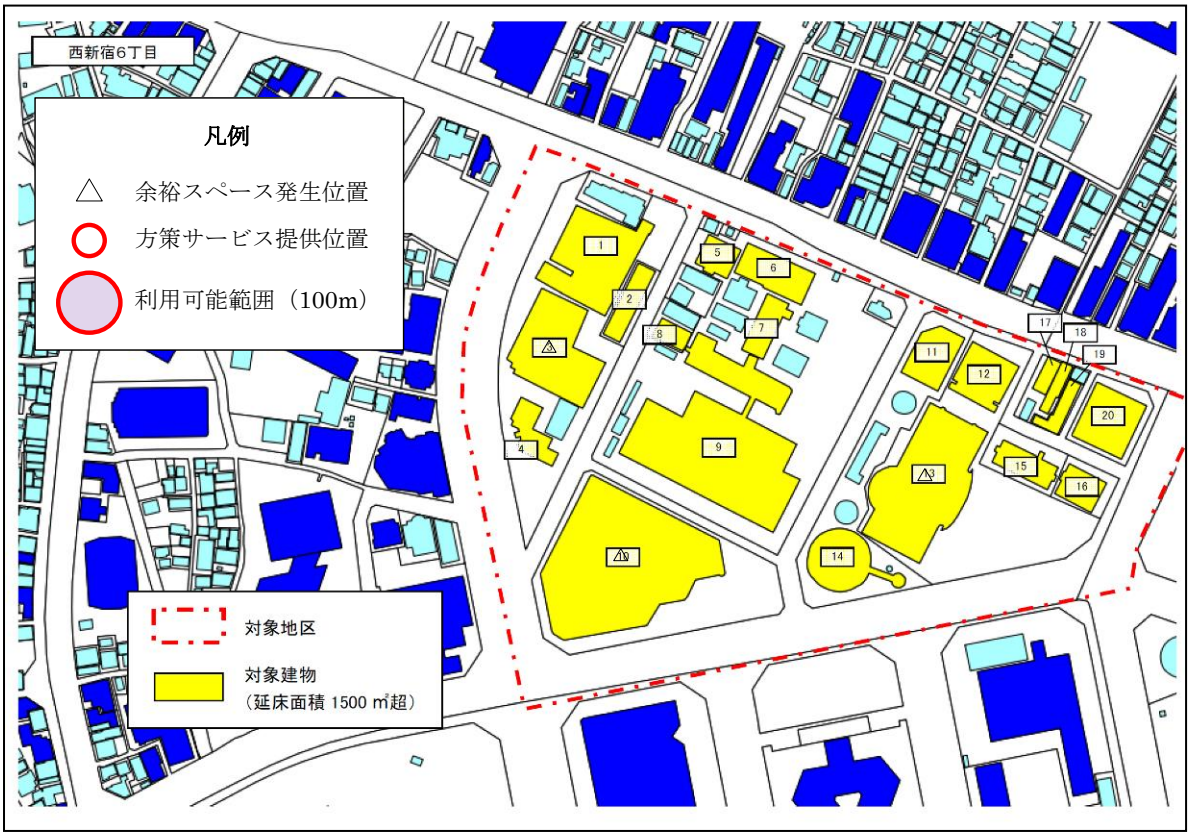


図 5-6　荷さばき駐車施設としての活用可能性（西新宿 6 丁目）

２）身障者用駐車施設の集約化

（３）において算出した身障者用駐車施設の集約化として活用が可能である余裕駐車スペースについて、各地区の地図上にプロットするとともに、半径 150m※を身障者用駐車施設の利用可能範囲として描画することにより、本活用方策がその地区にとって有効であるかどうかについて検討する。

※東京都駐車場条例における附置義務駐車場を隔地に確保する場合の距離制限 300m の半分の距離とした。

【西新宿１丁目】

特に地区の南西側のエリアでは、身障者駐車施設の集約化に活用可能な建物が、身障者駐車施設確保が困難な比較的小規模な建物群をカバーできる様子が伺える。このことより、本方策は有効に機能することが期待できる。

ただし、地区の南東側のエリアでは商業中心の地区がカバーされないため、将来的な開発計画に合わせて集約的な身障者駐車施設を整備することにより、利便性が確保されることが望まれる。

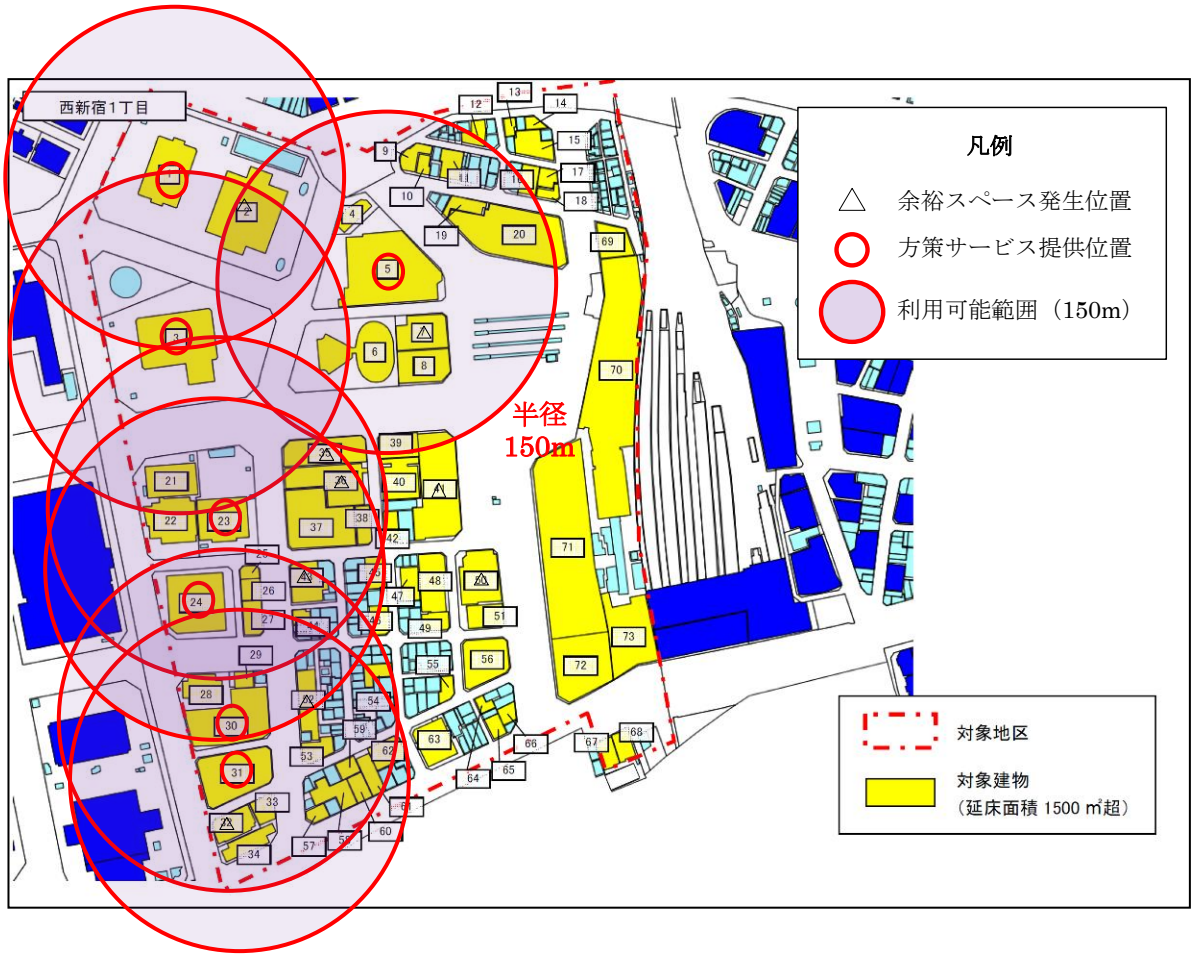


図 5-7　身障者用駐車施設の集約化としての活用可能性（西新宿１丁目）

【西新宿２丁目】

地区の南側のエリアにおいては、活用可能な建物が、身障者駐車施設確保が困難な比較的小規模な建物群をカバーできる様子が伺えるが、大通りを越えた圏域に分布しているため、需要としては見込まれないと考えられる。よって、本方策は有効に機能するとはいえない。

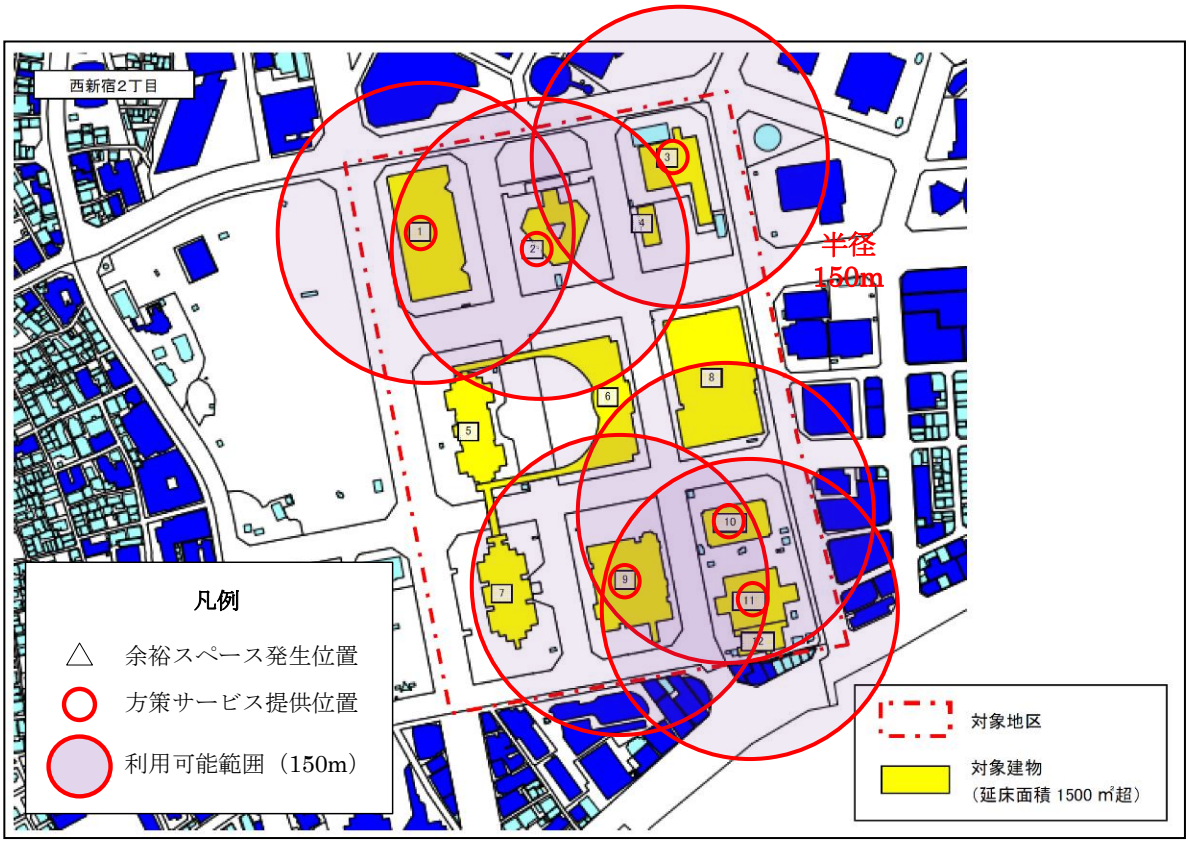


図 5-8　身障者用駐車施設の集約化としての活用可能性（西新宿２丁目）

【西新宿３丁目】

活用可能な余裕駐車スペースは 1 箇所であるが、周辺の比較的小規模な建物群をカバーできる様子が伺え、需要の発生状況によっては、本方策はある程度有効に機能することが期待できる。

ただし、東側のエリアでは活用可能施設が存在せず、将来的な開発計画に合わせて集約的な身障者駐車施設を整備することにより、利便性が確保されることが望まれる。

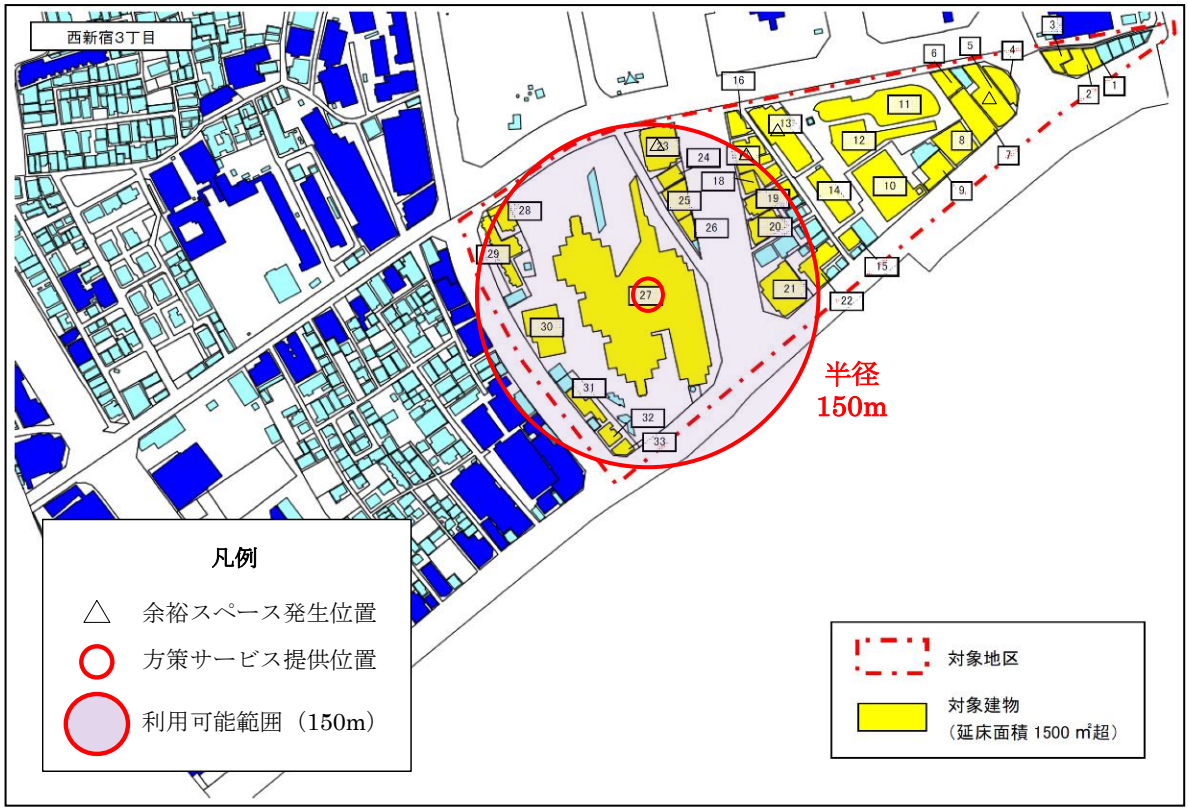


図 5-9　身障者用駐車施設の集約化としての活用可能性（西新宿 3 丁目）

【西新宿 6 丁目】

地区の中に、身障者用駐車施設の集約提供が可能となる大規模建物と、需要を発生させる可能性がある中規模建物が混在しており、需要の発生状況によっては、本方策は有効に機能する。

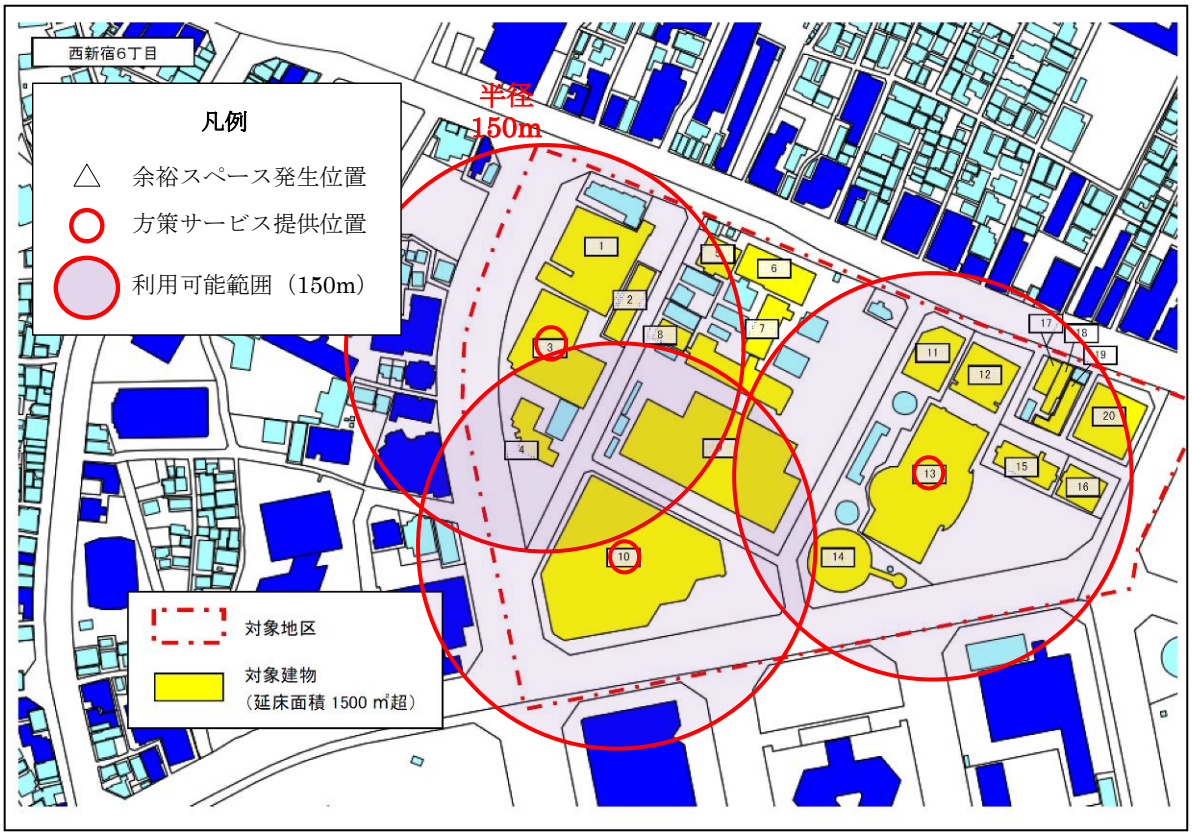


図 5-10　身障者用駐車施設の集約化としての活用可能性（西新宿 6 丁目）

３）自動二輪車駐車場としての活用

（３）において算出した自動二輪車駐車場として活用が可能である余裕駐車スペースについて、各地区の地図上にプロットするとともに、半径 150m※を自動二輪車駐車場の利用可能範囲として描画することにより、本活用方策がその地区にとって有効であるかどうかについて検討する。

※東京都駐車場条例における附置義務駐車場を隔地に確保する場合の距離制限 300m の半分の距離とした。

【西新宿１丁目】

当該地区の南側のエリアでは、自動二輪車駐車場として活用可能な建物が、商業施設を中心とした建物群のほぼ半分をカバーする。このことにより、本方策は、南側のエリアにおいて提供者にとって概ね需要は確保できるが、既往の自動二輪駐車場（図中 P ）と合わせてもカバーできないエリアが残るため、将来的な開発に合わせて自動二輪車駐車場が整備されることが望まれる。

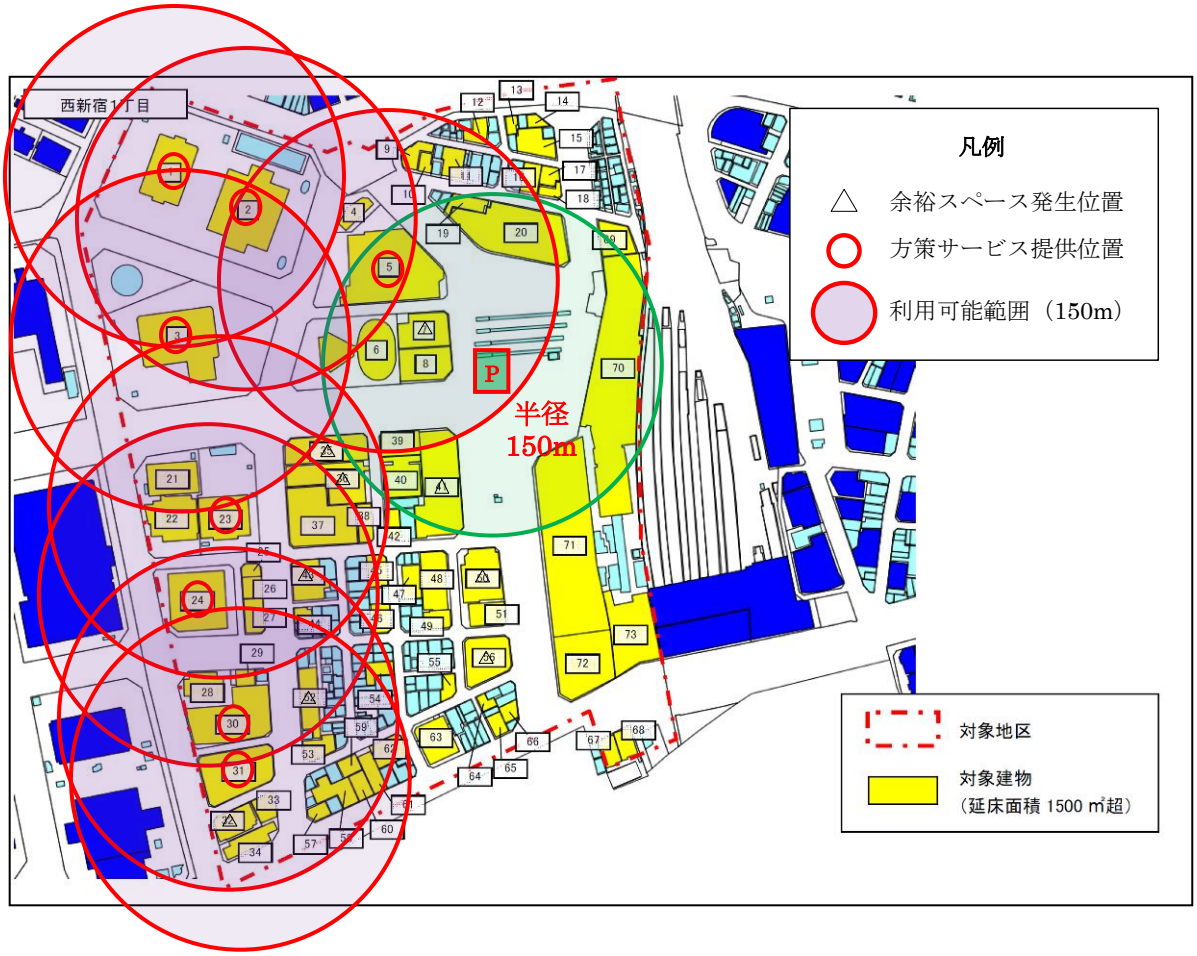


図 5-11　自動二輪車駐車場としての活用可能性（西新宿１丁目）

【西新宿２丁目】

自動二輪車駐車場として活用可能となる建物がほぼ地区全域をカバーしているため、需要発生状況や競合を勘案した計画的配置により、本方策は当該地区の自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。

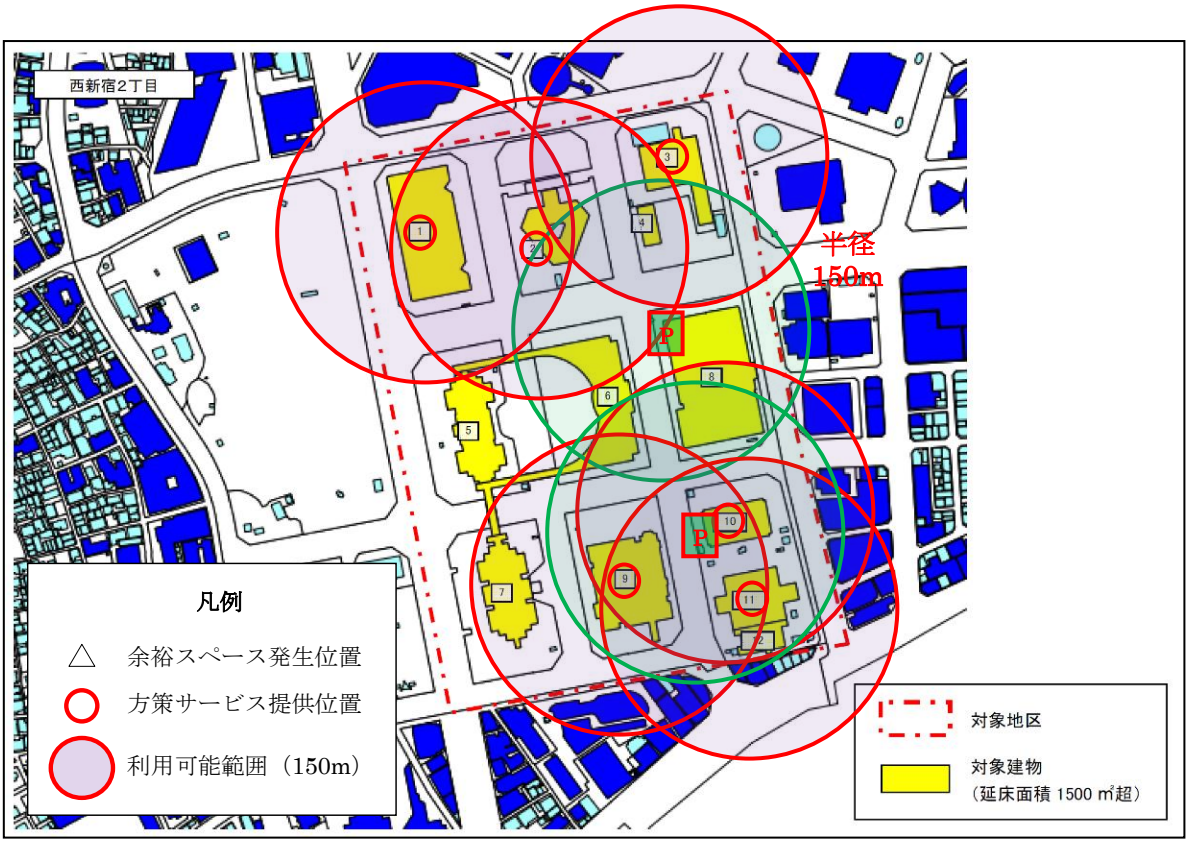


図 5-12　自動二輪車駐車場としての活用可能性（西新宿２丁目）

【西新宿３丁目】

自動二輪車駐車場として活用可能な建物が、東側のエリアの一部を除き、概ね地区全域をカバーしているため、計画的配置により、本方策は当該地区の自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。

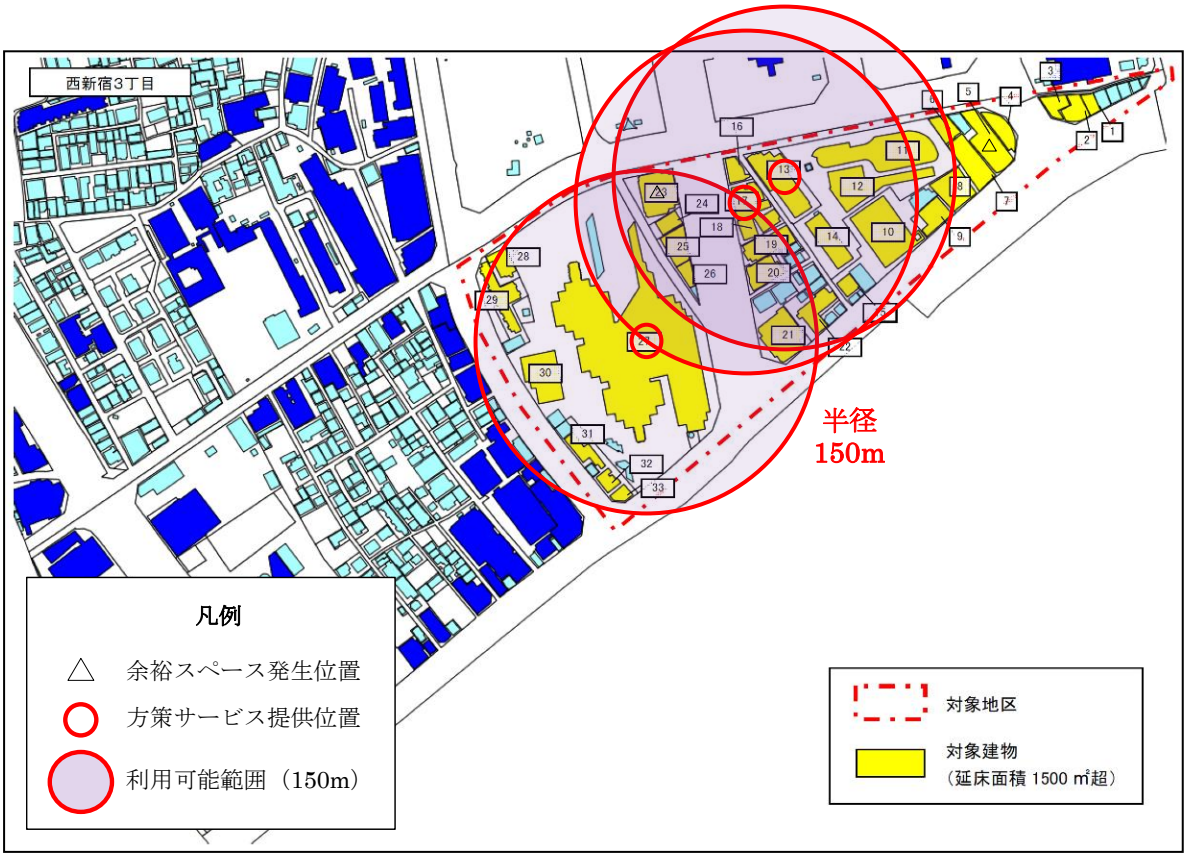


図 5-13　自動二輪車駐車場としての活用可能性（西新宿３丁目）

【西新宿 6 丁目】

自動二輪車駐車場として活用可能な建物が、北側エリアの一部を除き、概ね地区全域をカバーしているため、計画的配置により、本方策は当該地区の自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。

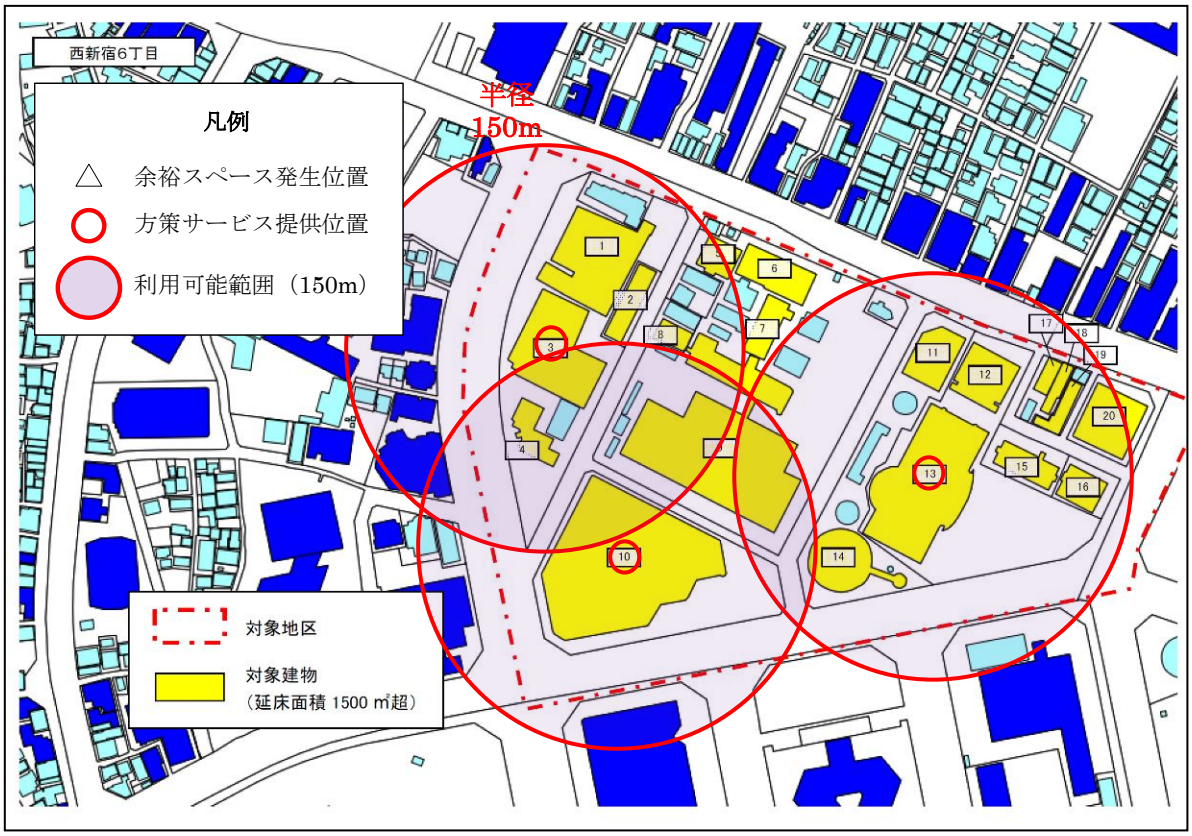


図 5-14　自動二輪車駐車場としての活用可能性（西新宿 6 丁目）

５－２　渋谷駅周辺におけるケーススタディ

（１）対象地区

渋谷駅周辺におけるケーススタディは、渋谷駐車場整備地区全体を対象とする。

対象地区を図 5-15 に示す。

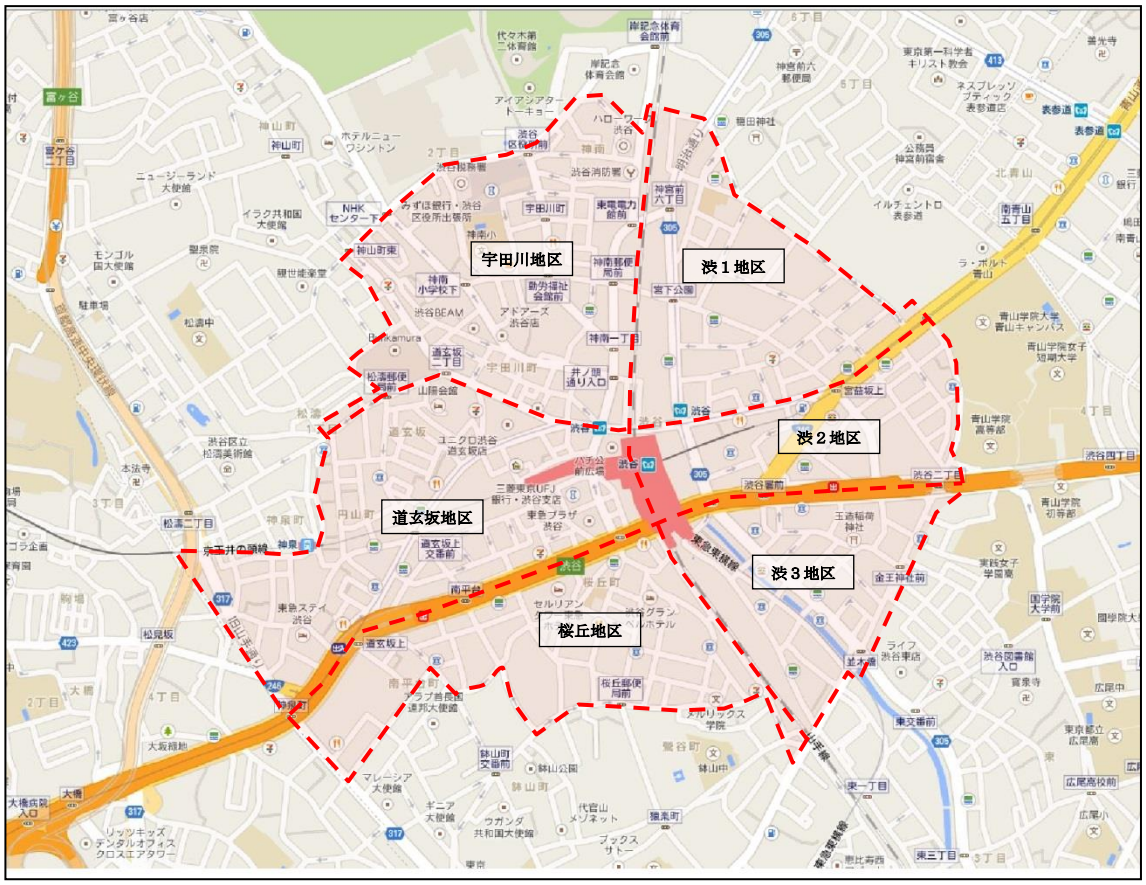


図 5-15　渋谷駅周辺におけるケーススタディの対象地区

（2）ケーススタディの使用データ

渋谷駅周辺におけるケーススタディに用いるデータは、土地利用現況調査によって整理された資料（独自入手）をベースに、対象地区内の延床面積 1,500 ㎡以上の建物の名称及び延床面積、駐車場規模等の情報と位置を独自にデータ化したものを使用する。

データ化にあたっては、住宅地図との照合とインターネットによる調査により、可能な限りのデータ収集を行った。

なお、各建物に整備されている駐車施設の規模のうち、上記調査で把握できなかったものについては、建物の延床面積から附置義務条例に基づく規模を想定した。

また、建物の用途の状況、駐車場の形式、高さ制限については現地調査を行い、その状況を把握した。

延床面積については、ベースとした資料が、対象地区内の 1,500 ㎡以上の建物を面積ランクに区分した資料であるため、各ランクの中間値を採用した。

［延床面積のランク別の採用値］

- 1,500 ㎡～ 2,000 ㎡ → 1,750 ㎡
- 2,000 ㎡～ 2,500 ㎡ → 2,250 ㎡
- 2,500 ㎡～ 3,000 ㎡ → 2,750 ㎡
- 3,000 ㎡～ 3,500 ㎡ → 3,250 ㎡
- 3,500 ㎡～ 4,000 ㎡ → 3,750 ㎡
- 4,000 ㎡～10,000 ㎡ → 7,000 ㎡
- 10,000 ㎡～ → 10,000 ㎡

ただし、インターネットによる調査で建物床面積を把握できた建物については、上記の設定によらず、その値を採用した。

（３）有効活用可能な余裕駐車スペースの算定

本ケーススタディでは、渋谷駅周辺を対象として、東京都駐車場条例による附置義務制度が緩和された将来において、既存建物に適用された場合に創出される有効活用可能な余裕駐車スペースを算定する。

次に、これらの余裕スペースの有効活用方策として「荷さばき駐車施設としての活用」及び「身障者用駐車施設としての活用」、「自動二輪車駐車場としての活用」を実施した場合に、それぞれの施設における適否と提供可能な規模を算定する。

以下に、ここでの余裕駐車スペース及び有効活用方策の規模の算定方法を示す。

【余裕駐車スペースの算定】

１）余裕駐車スペースの提供可否の判定

附置義務制度緩和の既存適用の際に、その対象となる建物であるかどうかを判定する。ここでは、前述の東京都附置義務制度の緩和の方向性に基づき、以下の条件を満たす建物を、余裕駐車スペース提供可能な建物であると判定する。

○事務所用途の延床面積が 6,000 ㎡を超える建物である。(駐車場を有するもの)

または、

○共同住宅である。(駐車場を有するもの)

２）余裕駐車スペース台数の算定

①緩和率の算定

東京都の附置義務制度の緩和は、事務所では床面積 6000 ㎡以上の面積調整率が現行の 0.8 倍程度（1→0.8、0.7→0.5、0.6→0.5、0.5→0.8)、共同住宅では附置義務算定基準が現行の 0.86 倍（1 台／300 ㎡→1 台／350 ㎡）になる。

したがって、ある建物の緩和率はその建物の事務所用途面積割合 A、共同住宅用途面積割合 B を用いて、下記のように設定する。

緩和率＝A×（1－0.8）＋B×(1－0.86)

②余裕駐車スペースの算定

上記１）にて余裕駐車スペースの提供が可能であると判定された建物について、緩和率を算定し、現在建物に附置されている駐車場に乗じることにより、余裕駐車スペース（台）を算定する。

【荷さばき駐車施設としての活用可否の判定と規模算定】

1）荷さばき駐車施設としての活用可否の判定

余裕駐車スペースを提供できる建物のうち、附置されている駐車場が以下の条件を満たすものを荷さばき駐車施設として活用可であると判定する。

○自走式駐車場である。（一部機械式でも OK）

○活用対象のスペース（一般車用駐車場）の高さ制限が 2.5m 以上である。

※東京都駐車場条例における、荷さばき駐車場の高さ規定は「はり下 3.0m 以上」となっているが、ここでは 2t 車が入れる高さとして 2.5m 以上と設定する。

2）荷さばき駐車施設規模の算定

荷さばき駐車施設の規模としては、一般の駐車ます 2 台分に対して、荷さばき駐車ます 1 台とて算定する。

※東京都駐車場条例における駐車ますの大きさの規定は、以下のとおりである。

・一般の駐車ます　→　2.3m 以上×5.0m 以上

・荷さばき駐車ます　→　4.0m 以上×6.0m 以上

【身障者用駐車施設としての活用可否の判定と規模算定】

1）身障者用駐車施設としての活用可否の判定

余裕駐車スペースを提供できる建物のうち、附置されている駐車場が以下の条件を満たすものを身障者用駐車施設として活用可であると判定する。

○自走式駐車場である。

○余裕駐車スペースが 9 台（受け入れ台数 6 台）以上であるものとする。（集約化することが重要であるため）

2）身障者用駐車施設規模の算定

身障者用駐車施設の規模としては、一般の駐車ます 3 台分に対して、身障者用駐車ます 2 台として算定する。

※東京都駐車場条例における駐車ますの大きさの規定は、以下のとおりである。

・一般の駐車ます　→　2.3m 以上×5.0m 以上

・身障者用駐車ます　→　3.5m 以上×6.0m 以上

【自動二輪車駐車場としての活用可否の判定と規模算定】

1）自動二輪車駐車場としての活用可否の判定

余裕駐車スペースを提供できる建物のうち、附置されている駐車場が以下の条件を満たすものを自動二輪車駐車場として活用可であると判定する。

○自走式駐車場である。

2）自動二輪車駐車場規模の算定

自動二輪車駐車場の規模としては、一般の駐車ますに対して、以下のように設定する。

○一般の駐車ます 1 台　→　自動二輪車駐車場 2 台

○一般の駐車ます 2 台　→　自動二輪車駐車場 5 台

○一般の駐車ます 3 台以上（α台）　→　自動二輪車駐車場 3×α台

※東京都駐車場条例における一般の駐車ますの大きさの規定、及び標準駐車場条例における二輪車駐車ますの大きさの規定は、以下のとおりである。

・一般の駐車ます　→　2.3m 以上×5.0m 以上（東京都駐車場条例）

・二輪車用駐車ます　→　1.0m 以上×2.3m 以上（標準駐車場条例）

※図 4-1 自動二輪車駐車場配置モデル参照

前記の方法に基づき、余裕駐車スペース及び各方策に対して供給可能な規模を算定した結果を表 5-7 に示す。

表 5-7　渋谷駅周辺において創出される余裕駐車スペースと有効活用の規模

	余裕駐車スペース	荷さばき駐車施設の設置可能規模	身障者駐車施設の設置可能規模	自動二輪車駐車場の設置可能規模
渋 1 地区	12 箇所	4 箇所	4 箇所	9 箇所
	119 台	22 台	34 台	212 台
渋 2 地区	17 箇所	0 箇所	3 箇所	8 箇所
	125 台	0 台	35 台	233 台
渋 3 地区	20 箇所	1 箇所	2 箇所	14 箇所
	108 台	4 台	14 台	235 台
桜丘地区	31 箇所	4 箇所	3 箇所	26 箇所
	209 台	37 台	83 台	545 台
道玄坂地区	22 箇所	1 箇所	1 箇所	15 箇所
	117 台	3 台	6 台	204 台
宇田川地区	7 箇所	1 箇所	2 箇所	5 箇所
	48 台	8 台	17 台	110 台

荷さばき駐車施設としての活用については、渋 2 地区は提供可能な施設は存在しないものの、渋 1 地区、桜丘地区では 4 箇所が提供可能となる。その他の地区は 1 箇所ずつである。

身障者駐車施設としての活用については、渋 1 地区で 4 箇所、渋 2 地区及び桜丘地区で 3 箇所、その他地区でも 1～2 箇所の集約化が可能な施設が存在する。

また、自動二輪車駐車場としての活用に対しては、制約条件が自走式であることだけなので、各地区で対応可能な施設が存在し、相応の数量が提供できるものと予測された。

余裕駐車スペース及び有効活用規模の算出過程については、表 5-8～表 5-19 に示す。

表 5-8　渋谷駅周辺における余裕駐車スペース等の算定［１／１２］（渋１地区その 1）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
1	2,750	○	9					機械			0.9		0.1	×									
2	対象外																						
3	2,250	○	4					機械			0.7		0.3	×									
4	2,250	○	4					自走			0.7		0.3	×									
5	対象外																						
6	7,000	○	3					自走					1	×									
7	7,000	○	28					自走					1	×									
8	対象外																						
9	3,343	○	13					自走			1			×									
10	2,250	○	4					自走					1	×									
11	7,000	○	6					自走				1		○	0.1	0	×		×		○	0	
12	7,000	○	20					自走				1		○	0.1	2	×		×		○	5	
13	10,000	○	34					自走	2.8			1		○	0.1	4	○	2	×		○	12	
14	1,904	×																					
15	11,848	○	96				荷さばきのみ	機械	2.05	3.2			1	×									
16	699	○	15		1		自走・機械	自走					1	×									
17	53,214	○	276					機械				1		○	0.1	38	×		×		×		
18	対象外																						
19	対象外（工事中）																						
20	7,000	○	24					自走				1		○	0.1	3	×		×		○	9	
21	4,946	○	14		1		自走・機械	自走			1			×									
22	3,750	○	10					自走			1			×									
23	3,860	○	27				自走・機械	機械			1			×									
24	19,191	○	54					自走	2.3		0.95		0.05	○	0.2	10	×		○	6	○	30	
25	25,957	○	87					自走	2.5		1			○	0.2	17	○	8	○	11	○	51	
26	対象外																						
27	7,000	○	25					機械			0.8		0.2	×									
28	対象外																						
29	7000	×																					
30	2,750	○	6					機械			1			×									
31	対象外																						
32	対象外																						
33	5,965	○	21					自走			0.8		0.2	×									
34	1,750	○	2					機械			0.9		0.1	×									
35	9,566	○	34				自走・機械	自走			0.8		0.2	○	0.2	5	×		×		○	15	
36	24,479	○	84				自走・機械	自走	2.6		0.9		0.1	○	0.2	15	○	7	○	10	○	45	
37	294	○	47					機械			0.8		0.2	×									
38	7,000	○	24					自走	2.1		0.9		0.1	○	0.2	4	×		×		○	12	
39	2,584	○	1		1			自走			0.95		0.05	×									
40	2,750	×																					
41	対象外																						
42	対象外																						
43	2,140	○	13					自走			0.9		0.1	×									
44	対象外																						
45	対象外																						
46	10,000	○	34					機械			0.9		0.1	○	0.2	6	×		×		×		
47	対象外																						
48	2,750	○	6				自走・機械	自走			0.9		0.1	×									
49	26,720	○	84					自走	2.7			1		○	0.1	11	○	5	○	7	○	33	
50	3,250	○	2					自走				1		○	0.1	0	×		×		○	0	
51	3,385	○	5					自走			1			×									
52	対象外																						
53	対象外																						
54	2,303	○	4					自走	2		1			×									
55	10,000	○	40					機械	1.55				1	×									
56	10,000	○	40					機械	2.4				1	×									

表 5-9　渋谷駅周辺における余裕駐車スペース等の算定［２／１２］（渋１地区その 2）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
57	7,000	×																					
58	5,597	○	21					機械			0.8		0.2	×									
59	10,000	○	40					自走					1	×									
60	3,250	×																					
61	4,475	○	16					機械					1	×									
62	3,191	○	9		1			機械			0.9		0.1	×									
63	3,750	○	10					自走															
64	25,976	○	5					自走			0.7		0.3	○	0.1	0	×		×		○	0	
65	4,818	○	32					機械			0.7		0.3	×									
66	7,000	○	25					機械			0.8		0.2	×									
67	7,000	○	24					機械			0.9		0.1	○	0.2	4	×		×		×		
68	対象外																						
69	3,750	×																					
70	対象外																						
71	2,750	○	4				自走・機械	自走			0.9		0.1	×									
72	対象外																						
73	1,912	×																					
74	1,932	○	2					自走			1			×									
																119	計	22	計	34	計	212	

1)「既存適用による余裕スペース」は、事務所用途で20%、共同住居用途で14%の附置義務台数が緩和されると想定して算出した。
2)「荷さばき駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、一般車の高さ制限が2.5m以上であるものを可（○）とした。
3)「荷さばき駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車2台分につき1台とした。
4)「身障者駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、余裕スペースが9台（受け入れ台数6台）以上であるものを可（○）とした。
5)「身障者駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車3台分につき2台とした。
6)「自動二輪車駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式あるものを可（○）とした。
7)「自動二輪車駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車1台に対して2台、一般の駐車2台に対しては5台、一般の駐車3台以上に対しては1台分につき3台とした。

表 5-10　渋谷駅周辺における余裕駐車スペース等の算定［３／１２］（渋２地区）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
1	5,997	○	21					機械			0.9		0.1	×									
2	3,241	○	8					機械			0.9		0.1	×									
3	1,595	×																					
4	対象外																						
5	3,250	○	16					機械				1		○	0.1	2	×		×		×		
6	2,965	○	24					機械			0.95		0.05	×									
7	対象外																						
8	2,083	○	3					自走			0.9		0.1	×									
9	対象外																						
10	25,548	○	10					自走			1			○	0.2	2	×		×		○	5	
11	対象外																						
12	7,000	○	24				自走・機械	自走			1			○	0.2	4	×		×		○	12	
13	対象外																						
14	2,250	×																					
15	2,016	○	20					機械			1			×									
16	対象外																						
17	対象外																						
18	6,272	○	26					機械			1			○	0.2	5	×		×		×		
19	1,836	×																					
20	4,038	○	12					機械			0.9		0.1	×									
21	3,806	○	30					機械			0.8		0.2	×									
22	3,750	○	2					自走	2		0.8		0.2	×									
23	対象外																						
24	2,264	○	1					自走			1			×									
25	20,000	○	67					自走	2.1	2.6	1			○	0.2	13	×		○	8	○	39	
26	61,862	○	75	有	2			自走	2.1		0.95		0.05	○	0.2	14	×		○	9	○	42	
27	15,788	○	42					自走			1			○	0.2	8	×		×		○	24	
28	7,403	○	17					機械			0.9		0.1	○	0.2	3	×		×		×		
29	18,184	○	62					機械			0.9		0.1	○	0.2	11	×		×		×		
30	12,021	○	41					機械	2		1			○	0.2	8	×		×		×		
31	対象外																						
32	9,500	○	11					機械			0.9		0.1	○	0.2	1	×		×		×		
33	3,964	○	34					機械			0.9			×									
34	7,000	○	2					自走			0.8		0.2	×									
35	3,250	×																					
36	2,123	○	3					自走			0.9		0.1	×									
37	7,000	○	24					機械			0.9		0.1	○	0.2	4	×		×		×		
38	8,503	○	27					機械			1			○	0.2	5	×		×		×		
39	3,250	×																					
40	7,000	○	24					自走			0.9		0.1	○	0.2	4	×		×		○	12	
41	20,697	○	53					機械			0.8		0.2	○	0.2	8	×		×		×		
42	144,546	○	402		3			自走			0.35		0.65	○	0.1	28	×		○	18	○	84	
43	17,024	○	33					自走			0.9		0.1	○	0.2	5	×		×		○	15	
44	対象外																						
45	対象外																						
46	対象外																						
																125	計	0	計	35	計	233	

1)「既存適用による余裕スペース」は、事務所用途で20%、共同住居用途で14%の附置義務台数が緩和されると想定して算出した。
2)「荷さばき駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、一般車の高さ制限が2.5m以上であるものを可（○）とした。
3)「荷さばき駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車2台分につき1台とした。
4)「身障者駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、余裕スペースが9台（受け入れ台数6台）以上であるものを可（○）とした。
5)「身障者駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車3台分につき2台とした。
6)「自動二輪車駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式あるものを可（○）とした。
7)「自動二輪車駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車1台に対して2台、一般の駐車2台に対しては5台、一般の駐車3台以上に対しては1台分につき3台とした。

表 5-11　渋谷駅周辺における余裕駐車スペース等の算定［４／１２］（渋３地区その 1）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
1	対象外																						
2	2,966	○	7					自走	1.7			1											
3	8,128	○	28					自走			0.9		0.1	○	0.2	5	×		×		○	15	
4	10,000	○	34					機械			1			○	0.2	6	×		×		×		
5	7,000	○	28					自走			1			○	0.2	5	×		×		○	15	
6	対象外																						
7	2,250	○	4					機械				1		○	0.1	0	×		×		×		
8	7,616	○	26					機械	2.2		1			○	0.2	5	×		×		×		
9	2,000	○	4					自走			1			×									
10	7,000	○	6					自走	2.0		1			○	0.2	1	×		×		○	2	
11	9,400	○	32					自走				1		○	0.1	4	×		×		○	12	
12	7,000	×																					
13	7,000	○	26			90		機械				1		○	0.1	3	×		×		×		
14	2,750	×																					
15	19,895	○	43					自走	3.0		1			○	0.2	8	○	4	×		○	24	
16	4,798	○	14					機械			0.8		0.2	×									
17	3,250	○	21					自走			0.8		0.2	×									
18	2,250	○	14					自走			1			×									
19	7,000	○	20					機械			0.8		0.2	×									
20	対象外																						
21	20,708	○	74			8	自走・機械	自走				1		○	0.1	10	×		○	6	○	30	
22	7,289	○	38					機械			0.8		0.2	×									
23	対象外																						
24	4,408	○	12					機械			0.8		0.2	×									
25	4,223.65	○	8					機械															
26	2,213	×																					
27	8,101	○	30					機械	2.3		0.8		0.2	○	0.2	4	×		×		×		
28	17,712	○	60				渋谷警察署	自走	3.4				1	×									
29	1,652	×																					
30	2,093	×																					
31	1,686	×																					
32	7,000	×																					
33	7,147	○	23					機械				1		○	0.1	3	×		×		×		
34	3,091	×																					
35	12,595	○	42					機械	2.4		1			○	0.2	8	×		×		×		
36	7,000	○	24					自走				0.8	0.2	○	0.1	2	×		×		○	5	
37	3,750	○	11					機械			0.8		0.2	×									
38	7,000	○	25					機械	1.55		0.8		0.2	×									
39	対象外																						
40	3,250	×																					
41	9,014	○	4					機械			1			○	0.2	0	×		×		×		
42	5,100	○	13					自走			1			×									
43	22,394	○	63		1			自走			1			○	0.2	12	×		○	8	○	36	
44	7,000	○	24					自走			1			○	0.2	4	×		×		○	12	
45	2,483	○	13					自走															
46	3,250	○	2					自走					1	×									
47	257	×																					
48	対象外																						
49	9,570	×																					
50	7,663	○	24	1				自走	1.5	2.6	1			○	0.2	4	×		×		○	12	

表 5-12　渋谷駅周辺における余裕駐車スペース等の算定［５／１２］（渋３地区その 2）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
51	10,685	○	33					自走			1			○	0.2	6	×		×		○	18	
52	11,000	○	37					自走					1	×									
53	10,000	○	34					自走			1			○	0.2	6	×		×		○	18	
54	9,117	○	31					自走			1			○	0.2	6	×		×		○	18	
55	3,250	○	8					自走	2.1		1			×									
56	10,000	○	34		1		自走・機械	自走			1			○	0.2	6	×		×		○	18	
																108	計	4	計	14	計	235	

1)「既存適用による余裕スペース」は、事務所用途で20%、共同住居用途で14%の附置義務台数が緩和されると想定して算出した。
2)「荷さばき駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、一般車の高さ制限が2.5m以上であるものを可（○）とした。
3)「荷さばき駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車2台分につき1台とした。
4)「身障者駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、余裕スペースが9台（受け入れ台数6台）以上であるものを可（○）とした。
5)「身障者駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車3台分につき2台とした。
6)「自動二輪車駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式あるものを可（○）とした。
7)「自動二輪車駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車1台に対して2台、一般の駐車2台に対しては5台、一般の駐車3台以上に対しては1台分につき3台とした。

表 5-13　渋谷駅周辺における余裕駐車スペース等の算定［６／１２］（桜丘地区その 1）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
1	3,750	○	5					自走					1	×									
2	3,250	○	3	1				自走				1		○	0.1	0	×		×		○	0	
3	3,250	○	8					自走				1		○	0.1	1	×		×		○	2	
4	2,995	○	5		1			自走				1		○	0.1	0	×		×		○	0	
5	1,750	×																					
6	2,250	○	2					自走				1		○	0.1	0	×		×		○	0	
7	対象外																						
8	対象外																						
9	7,737	○	15					機械	2.0		1			○	0.2	3	×		×		×		
10	対象外																						
11	2,988	○	12		1	9		自走				1		○	0.1	1	×		×		○	2	
12	2,954	○	9			5		自走				1		○	0.1	1	×		×		○	2	
13	7,000	○	24					自走			1			○	0.2	4	×		×		○	12	
14	対象外																						
15	2,750	○	6					自走			1			×									
16	3,750	×																					
17	3,673	○	6		1			自走	2.0				1	×									
18	2,250	×																					
19	666	○	25					機械	1.5		0.7		0.3	×									
20	7,000	○	14					自走				0.8	0.2	○	0.1	1	×		×		○	2	
21	対象外																						
22	3,250	○	4					自走			0.5	0.5		○	0.2	0	×		×		○	0	
23	対象外																						
24	7,000	○	24					自走	3.1		1			○	0.2	4	○	2	×		○	12	
25	対象外																						
26	7,000	○	24			4		自走	2.1			1		○	0.1	3	×		×		○	9	
27	7,000	○	24				自走・機械	自走			0.9		0.1	○	0.2	4	×		×		○	12	
28	3,224	○	8		1			自走	1.95			1		○	0.1	1	×		×		○	2	
29	7,000	○	24					自走				1		○	0.1	3	×		×		○	9	
30	7,000	○	24					自走				1		○	0.1	3	×		×		○	9	
31	対象外																						
32	対象外																						
33	対象外																						
34	7,000	○	24					機械	2.1		1			○	0.2	4	×		×		×		
35	39,366	×																					
36	27,402	○	92					自走	3.2		1			○	0.2	18	○	9	○	12	○	54	
37	4,874	○	15					機械			1			×									
38	3,750	○	11		1			自走			0.9		0.1	×									
39	3,250	○	6				自走・機械	自走	1.55				1	×									
40	2,250	×																					
41	2,250	×																					
42	対象外																						
43	4,769	○	16					自走	2.1		0.8		0.2	×									
44	7,000	○	3		1			自走					1	×									
45	3,250	○	8					自走				1		○	0.1	1	×		×		○	2	
46	対象外																						
47	3,250	×																					
48	105,950	○	375					自走			0.8		0.2	○	0.2	60	×		○	40	○	180	
49	3,750	○	10					自走				1		○	0.1	1	×		×		○	2	
50	対象外																						
51	対象外																						
52	6,505	○	27					機械			1			○	0.2	5	×		×		×		
53	9,252	×																					
54	3,750	○	12					自走			1			×									
55	4,068	○	14					機械			1			×									
56	7,000	×																					

表 5-14　渋谷駅周辺における余裕駐車スペース等の算定［７／１２］（桜丘地区その 2）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
57	3,009	×																					
58	6,538	○	27					機械	1.55		1			○	0.2	5	×		×		×		
59	8,948	○	36					機械	1.55		1			○	0.2	7	×		×		×		
60	対象外																						
61	2,107	○	3					自走			1			×									
62	7,000	○	28					自走			1			○	0.2	5	×		×		○	15	
63	7,004	○	29					自走	2.3		1			○	0.2	5	×		×		○	15	
64	7,000	○	24					自走	2.1			1		○	0.1	3	×		×		○	9	
65	7,000	○	24					自走				1		○	0.1	3	×		×		○	9	
66	7,000	○	32					自走				1		○	0.1	4	×		×		○	12	
67	対象外																						
68	1,508	○	10					自走				1		○	0.1	1	×		×		○	2	
69	1,146	○	21					自走															
70	7,000	○	12					自走				1		○	0.1	1	×		×		○	2	
71	2,750	○	7		1			自走			1			×									
72	2,750	○	7					機械			1			×									
73	3,750	○	10					自走	1.85			0.8	0.2	○	0.1	1	×		×		○	2	
74	2,833	○	6					自走				0.8	0.2	○	0.1	0	×		×		○	0	
75	59,375	○	238		有			自走	3.1		1			○	0.2	47	○	23	○	31	○	141	
76	3,250	×																					
77	10,000	×																					
78	10,000	○	40					自走	2.8		0.8		0.2	○	0.2	6	○	3	×		○	18	
79	2,250	○	4				自走・機械	自走	1.5		1			×									
80	7,000	○	28				自走・機械	自走	1.5		0.8		0.2	×									
81	7,000	○	24					自走				1		○	0.1	3	×		×		○	9	
82	7,000	○	28					機械	1.55		0.8		0.2	×									
83	7,000	○	3					自走			0.8		0.2	×									
84	対象外																						
85	3,250	×																					
86	7,000	×																					
87	対象外																						
88	対象外																						
89	対象外																						
90	対象外																						
																209	計	37	計	83	計	545	

1)「既存適用による余裕スペース」は、事務所用途で20%、共同住居用途で14%の附置義務台数が緩和されると想定して算出した。
2)「荷さばき駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、一般車の高さ制限が2.5m以上であるものを可（○）とした。
3)「荷さばき駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車2台分につき1台とした。
4)「身障者駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、余裕スペースが9台（受け入れ台数6台）以上であるものを可（○）とした。
5)「身障者駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車3台分につき2台とした。
6)「自動二輪車駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式あるものを可（○）とした。
7)「自動二輪車駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車1台に対して2台、一般の駐車2台に対しては5台、一般の駐車3台以上に対しては1台分につき3台とした。

表 5-15　渋谷駅周辺における余裕駐車スペース等の算定［８／１２］（道玄坂地区その 1）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
1	対象外																						
2	2,100	×																					
3	2,250	×																					
4	5,624	○	32					機械	1.55		0.3		0.7	×									
5	5,565	×																					
6	10,000	○	40					機械					1	×									
7	10,000	×																					
8	7,000	×																					
9	対象外																						
10	3,876	○	3					自走				1		○	0.1	0	×		×		○	0	
11	対象外																						
12	2,250	×																					
13	2,250	×																					
14	7,000	○	2					自走				1		○	0.1	0	×		×		○	0	
15	対象外																						
16	3,750	○	10					自走			0.2	0.8		○	0.2	1	×		×		○	2	
17	3,750	○	10					自走				0.8	0.2	○	0.1	1	×		×		○	2	
18	7,000	○	24					自走				0.8	0.2	○	0.1	2	×		×		○	5	
19	4,464	○	17					機械			1			×									
20	3,750	○	12					自走					1	×									
21	対象外																						
22	7,000	○	24					自走			1			○	0.2	4	×		×		○	12	
23	3,483	○	30					機械	1.6		0.9		0.1	×									
24	6,809	○	23	2			自走・機械	自走	1.55	3.5	0.9		0.1	○	0.2	4	×		×		○	12	
25	対象外																						
26	対象外																						
27	対象外																						
28	1,750	×																					
29	対象外																						
30	対象外																						
31	対象外																						
32	対象外																						
33	18,145	○	39		1			自走			0.8		0.2	○	0.2	6	×		×		○	18	
34	7,000	×																					
35	6,153	×																					
36	3,250	×																					
37	1,750	×																					
38	12,564	○	35					機械	1.55		0.5		0.5	○	0.1	3	×		×		×		
39	7,000	×																					
40	10,000	×																					
41	7,000	×																					
42	10,000	×																					
43	2,750	×																					
44	16,386	○	81					機械	1.55				1	×									
45	2,250	×																					
46	対象外																						
47	2,625	○	40					機械	2.0		1			×									
48	10,031	○	35	1	1		自走・機械	自走	2.0		0.9		0.1	○	0.2	6	×		×		○	18	
49	対象外																						
50	6,292	×																					
51	対象外																						
52	5,709	×																					
53	対象外																						
54	2,750	○	7					自走			1			×									
55	2,542	×																					
56	12,053	○	49					自走			0.8		0.2	○	0.2	7	×		×		○	21	
57	139,520	○	559					自走					1	×									

表 5-16　渋谷駅周辺における余裕駐車スペース等の算定［９／１２］（道玄坂地区その 2）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
58	2,722	○	6					機械			0.9		0.1	×									
59	対象外																						
60	対象外																						
61	7,000	○	50					機械					1	×									
62	2,250	○	2		1			自走				0.8	0.2	○	0.1	0	×		×		○	0	
63	10,000	○	35					自走			0.8		0.2	○	0.2	5	×		×		○	15	
64	7,000	○	2					自走			1			○	0.2	0	×		×		○	0	
65	8,667	○	34					機械			1			○	0.2	6	×		×		×		
66	対象外																						
67	8,730	○	38					自走	2.3		0.9		0.1	○	0.2	6	×		×		○	18	
68	7,000	○	24					機械	2.3		0.9		0.1	○	0.2	4	×		×		×		
69	10,000	○	34					自走	2.5		1			○	0.2	6	○	3	×		○	18	
70	7,203	○	18					機械	－		1			○	0.2	3	×		×		×		
71	3,750	○	10					自走	－		1			×									
72	3,250	×																					
73	4,057	○	30					機械			0.9		0.1	×									
74	7,000	×																					
75	4,911	○	20					機械			0.8		0.1	×									
76	3,709	○	21					自走			1			×									
77	8,847	○	30					自走			1			○	0.2	6	×		×		○	18	
78	9,815	○	37					機械	1.55		1			○	0.2	7	×		×		×		
79	2,250	×																					
80	3,228	○	9					機械				1		○	0.1	1	×		×		×		
81	10,000	×																					
82	2,923	○	2					自走			1			×									
83	9,277	○	135	2	1			機械			0.9		0.1	○	0.2	24	×		×		×		
84	4,692	○	32					機械			1			×									
85	7,000	○	24					自走				1		○	0.1	3	×		×		○	9	
86	7,000	×																					
87	10,516	○	4					自走					1	×									
88	5,645	○	48					機械	1.7		0.8		0.2	×									
89	4,539	○	2					自走			0.8		0.2	×									
90	2,750	×																					
91	10,013	○	28		3		自走・機械	自走	1.55			1		○	0.1	3	×		×		○	9	
92	3,750	×																					
93	対象外																						
94	4,533	○	6					自走					1	×									
95	16,745	○	49					自走			1			○	0.2	9	×		○	6	○	27	
96	4,054	○	12					機械			1			×									
97	7,000	×																					
98	1,509	○	8					機械															
99	3,076	○	12					機械			1			×									
100	7,000	×																					
101	3,750	×																					
102	対象外																						
103	3,076	○	8					機械			1			×									
104	1,750	×																					
105	1,741	○	6					自走															
																117	計	3	計	6	計	204	

1)「既存適用による余裕スペース」は、事務所用途で20%、共同住居用途で14%の附置義務台数が緩和されると想定して算出した。
2)「荷さばき駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、一般車の高さ制限が2.5m以上であるものを可（○）とした。
3)「荷さばき駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車2台分につき1台とした。
4)「身障者駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、余裕スペースが9台（受け入れ台数6台）以上であるものを可（○）とした。
5)「身障者駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車3台分につき2台とした。
6)「自動二輪車駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式あるものを可（○）とした。
7)「自動二輪車駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車1台に対して2台、一般の駐車2台に対しては5台、一般の駐車3台以上に対しては1台分につき3台とした。

表 5-17　渋谷駅周辺における余裕駐車スペース等の算定［１０／１２］（宇田川地区その 1）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
1	7,000	×																					
2	7,000	○	28					自走					1.0	×									
3	対象外																						
4	対象外																						
5	2,750	×																					
6	対象外																						
7	1,750	○	2					自走					1.0	×									
8	1,625	×																					
9	1,750	×																					
10	3,534	○	10					機械			0.5		0.5	×									
11	1,750	×																					
12	6,796	×																					
13	1,750	○	2					自走					1.0	×									
14	1,750	○	2					自走					1.0	×									
15	対象外																						
16	1,901	○	2					自走			1.0			×									
17	1,750	×																					
18	10,000	○	56					自走			1.0			○	0.2	11	×		○	7	○	33	
19	10,000	○	34				自走・機械	自走			0.9		0.1	○	0.2	6	×		×		○	18	
20	8,414	○	34					自走					1.0	×									
21	1,750	×																					
22	2,245	○	20					機械															
23	1,693	×																					
24	3,345	○	3					自走			0.8			×									
25	3,216	×																					
26	2,250	×																					
27	対象外																						
28	2,250	×																					
29	1,750	×																					
30	6,303	○	22					機械					1.0	×									
31	対象外																						
32	3,306	○	9				荷さばきのみ	自走			0.8		0.2	×									
33	7,000	×																					
34	7,000	○	26					機械			0.5		0.5	×									
35	2,250	○	4					機械			1.0			×									
36	対象外																						
37	7,000	×																					
38	3,450	×																					
39	対象外																						
40	2,250	×																					
41	2,396	×																					
42	25,957	○	87					自走					1.0	×									
43	5,082	○	16					自走					1.0	×									
44	対象外																						
45	対象外																						
46	対象外																						
47	対象外																						
48	対象外																						
49	対象外																						
50	対象外																						
51	6,843	○	28					機械	2.2				1.0	×									
52	対象外																						
53	24,000	○	80					自走	2.8		1.0			○	0.2	16	○	8	○	10	○	48	
54	対象外																						
55	3,041	○	12					自走				1.0		○	0.1	1	×		×		○	2	
56	対象外																						

表 5-18　渋谷駅周辺における余裕駐車スペース等の算定［１１／１２］（宇田川地区その 2）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
57	1,750	○	2					自走	2.1				1.0	×									
58	対象外																						
59	8,450	○	20					機械	2.6		0.1		0.9	×									
60	1,499	×																					
61	1,622	×																					
62	7,000	×																					
63	1,750	×																					
64	対象外																						
65	対象外																						
66	10,000	○	34					機械			0.9		0.1	○	0.2	6	×		×		×		
67	7,000	○	25					機械	1.6		0.8		0.1	×									
68	10,000	×																					
69	1,777	×																					
70	1,857	×																					
71	対象外																						
72	1,750	×																					
73	10,000	×																					
74	10,000	○	39			有		自走	2.0		0.2		0.8	×									
75	13,100	○	23	2			自走・機械	自走			0.2		0.8	×									
76	7,000	○	5					自走				0.8	0.2	○	0.1	0	×		×		○	0	
77	3,250	×																					
78	対象外																						
79	対象外																						
80	7,000	×																					
81	7,000	○	28					機械					1.0	×									
82	対象外																						
83	3,250	×																					
84	1,750	○	2		1			自走					1.0	×									
85	7,000	○	24					自走				1.0		○	0.1	3	×		×		○	9	
86	10,000	○	40					自走	2.0				1.0	×									
87	4,506	○	17					機械	1.6				1.0	×									
88	5,625	○	22					機械			0.8		0.2	×									
89	10,000	×																					
90	4,940	×																					
91	2,250	×																					
92	7,000	×																					
93	7,000	○	25				自走・機械	自走			0.7		0.3	×									
94	1,750	×																					
95	11,340	○	49					機械					1.0	×									
96	対象外																						
97	対象外																						
98	対象外																						
99	2,750	○	6					自走				0.8	0.2	○	0.1	0	×		×		○	0	
100	対象外																						
101	対象外																						
102	2,750	×																					
103	1,750	×																					
104	7,000	○	28					機械					1.0	×									
105	対象外																						
106	対象外																						
107	対象外																						
108	4,071	×																					
109	1,750	×																					
110	3,341	×																					
111	1,750	×																					
112	5,912	×																					

表 5-19　渋谷駅周辺における余裕駐車スペース等の算定［１２／１２］（宇田川地区その 3）

建物No.	延床面積（㎡）	駐車場の有無	収容台数（台）				備考	駐車方式	高さ制限（m）		用途形態			緩和対象	緩和率	既存適用による余裕スペース（台）	荷さばき駐車の受け入れ		身障者用駐車の受け入れ		自動二輪車駐車の受け入れ		備考
			収容台数（総数）	荷さばき用	身障者用	自動二輪車用			一般車	納品車	事務所	共同住宅	店舗その他	適否			可否	台数	可否	台数	可否	台数	
113	7,766	○	32					機械	2.7		0.8		0.2	○	0.2	5	×		×		×		
114	10,000	○	40					機械					1.0	×									
115	2,750	×																					
116	3,250	×																					
117	1,750	×																					
118	対象外																						
119	対象外																						
120	2,750	×																					
121	3,818	×																					
122	7,000	×																					
123	7,000	×																					
124	7,000	○	28					機械	1.6				1.0	×									
125	10,000	×																					
126	1,750	×																					
127	6,838	×																					
128	対象外																						
129	3,045	○	8					自走			0.9		0.1	×									
																48	計	8	計	17	計	110	

1)「既存適用による余裕スペース」は、事務所用途で20%、共同住居用途で14%の附置義務台数が緩和されると想定して算出した。
2)「荷さばき駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、一般車の高さ制限が2.5m以上であるものを可（○）とした。
3)「荷さばき駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車2台分につき1台とした。
4)「身障者駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式で、余裕スペースが9台（受け入れ台数6台）以上であるものを可（○）とした。
5)「身障者駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車3台分につき2台とした。
6)「自動二輪車駐車の受け入れ可否」は、駐車方式が自走式あるものを可（○）とした。
7)「自動二輪車駐車の受け入れ台数」は、一般の駐車1台に対して2台、一般の駐車2台に対しては5台、一般の駐車3台以上に対しては1台分につき3台とした。

（４）有効活用の可能性検討

１）荷さばき駐車施設としての活用

（３）において算出した荷さばき駐車施設として活用が可能である余裕駐車スペースについて、各地区の地図上にプロットするとともに、半径 100m を荷さばき可能範囲として描画することにより、本活用方策がその地区にとって有効であるかどうかについて検討する。

【渋１地区】

渋 1 地区では、本方策によって荷さばき駐車施設を活用できる建物の周辺に、その需要発生源となる比較的小規模な建物が存在しており、有効に機能することが期待できる。

ただし、一部中央エリアにカバーできない建物群が残るため、将来的な開発計画の際に対応することが望まれる。

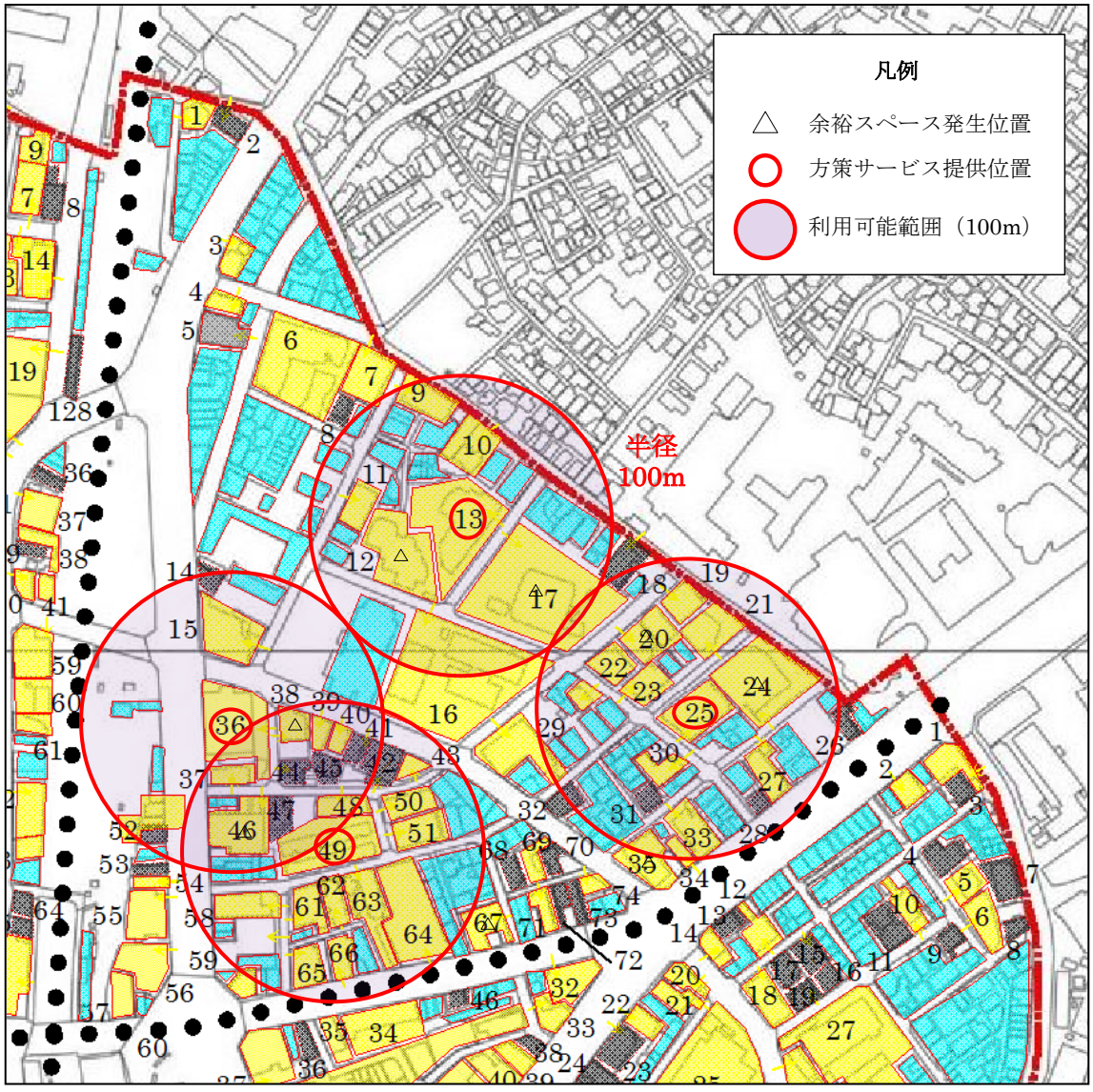


図 5-16　荷さばき駐車施設としての活用可能性（渋１地区）

【渋 2 地区】

渋 2 地区では、本方策によって荷さばき駐車施設として活用できる建物はなく、余裕駐車スペースの創出が見込まれない。

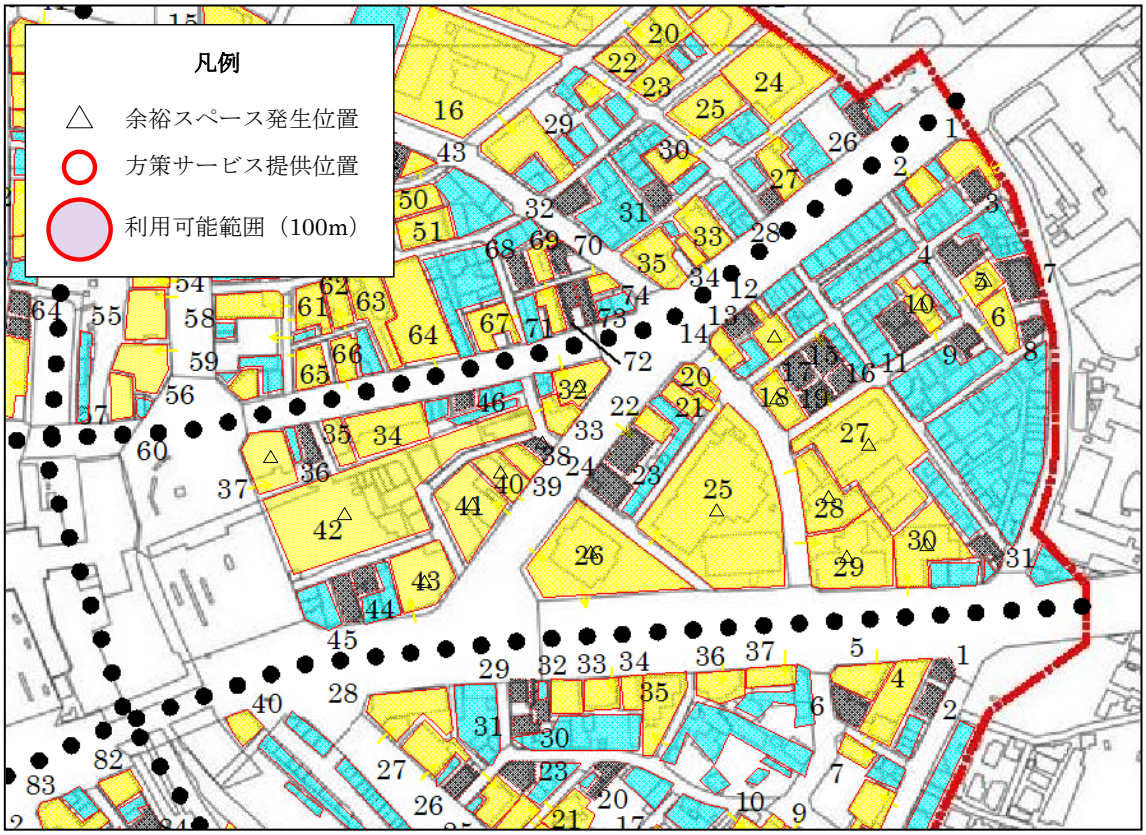


図 5-17　荷さばき駐車施設としての活用可能性（渋 2 地区）

【渋 3 地区】

渋 3 地区では、本方策によって荷さばき駐車施設として活用できる余裕駐車スペースは 1 箇所のみであるが、その周辺に需要発生源となる比較的小規模な建物が存在しており、有効に機能することが期待できる。

ただし、地区全体としては、カバーされる面積の割合が小さいため、効果が高いとはいえない。

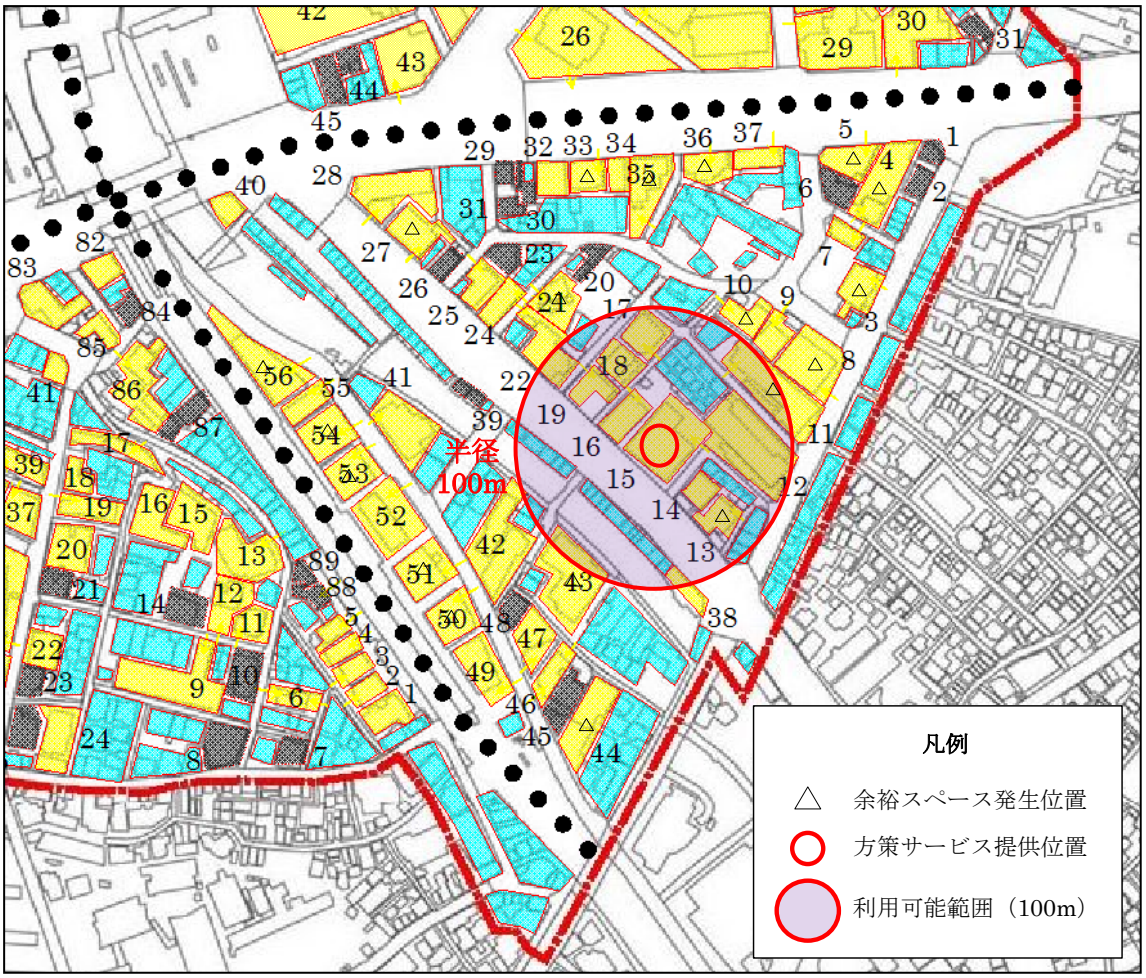


図 5-18　荷さばき駐車施設としての活用可能性（渋 3 地区）

【桜丘地区】

桜丘地区では､本方策によって荷さばき駐車施設として活用できる建物が 4 箇所あり、またその周辺に需要発生源となる比較的小規模な建物が存在していることから、有効に機能することが期待できる。

ただし、地区全体としては、カバーされる面積の割合が小さいため、効果が高いとはいえない。

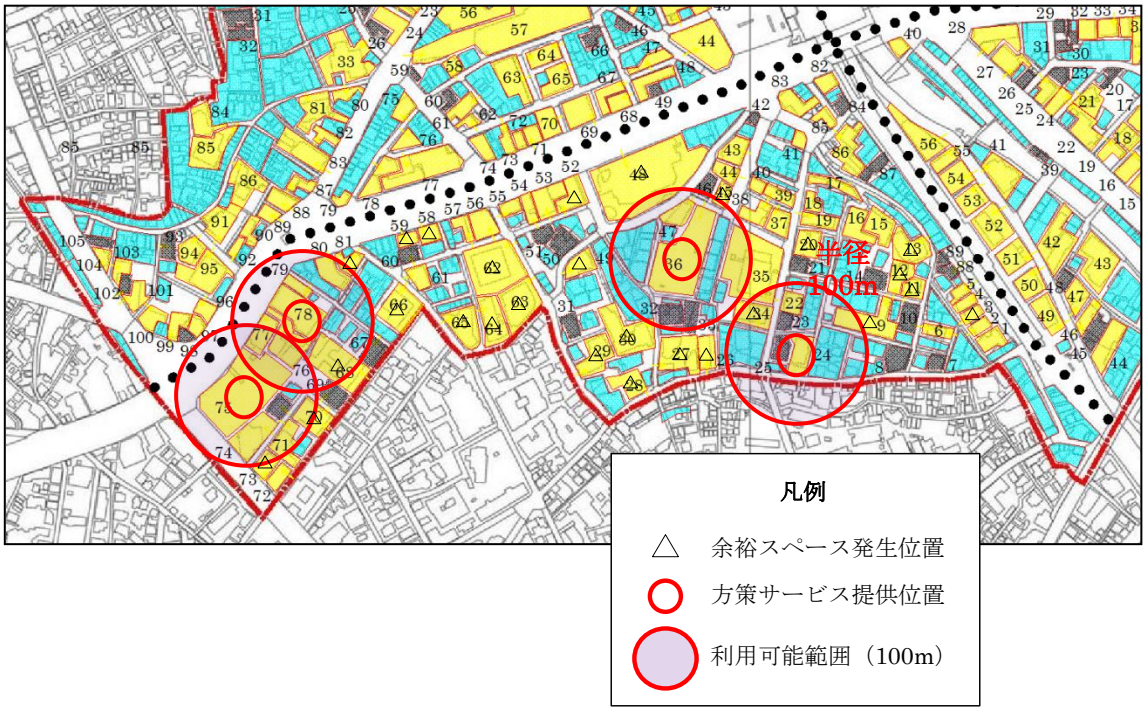


図 5-19　荷さばき駐車施設としての活用可能性（桜丘地区）

【道玄坂地区】

道玄坂地区では、本方策によって荷さばき駐車施設として活用できる余裕駐車スペースは 1 箇所のみであるが、その周辺に需要発生源となる比較的小規模な建物が存在しており、有効に機能することが期待できる。

ただし、地区全体としては、カバーされる面積の割合が小さいため、効果が高いとはいえない。

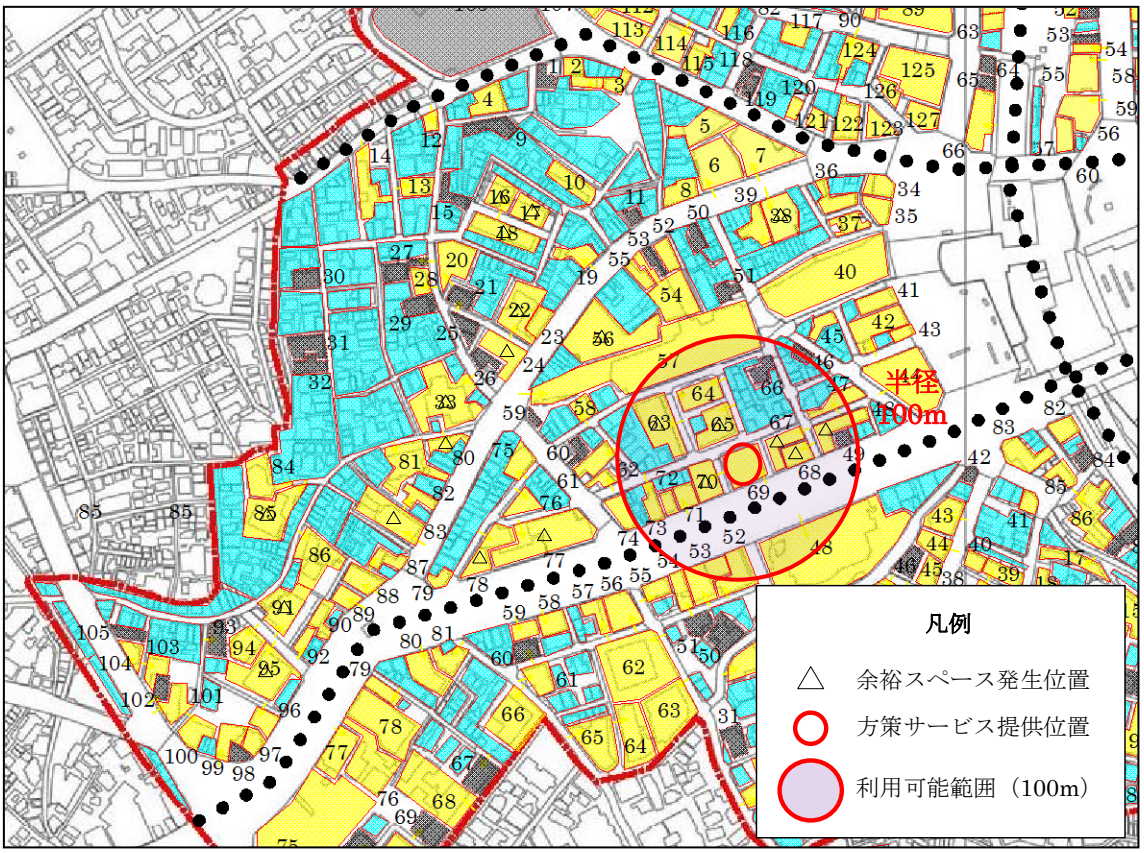


図 5-20　荷さばき駐車施設としての活用可能性（道玄坂地区）

【宇田川地区】

宇田川地区では、本方策によって荷さばき駐車施設として活用できる余裕駐車スペースは 1 箇所のみであり、周辺に需要発生源となる比較的小規模な建物が少ないため、有効に機能するとは考えにくい。

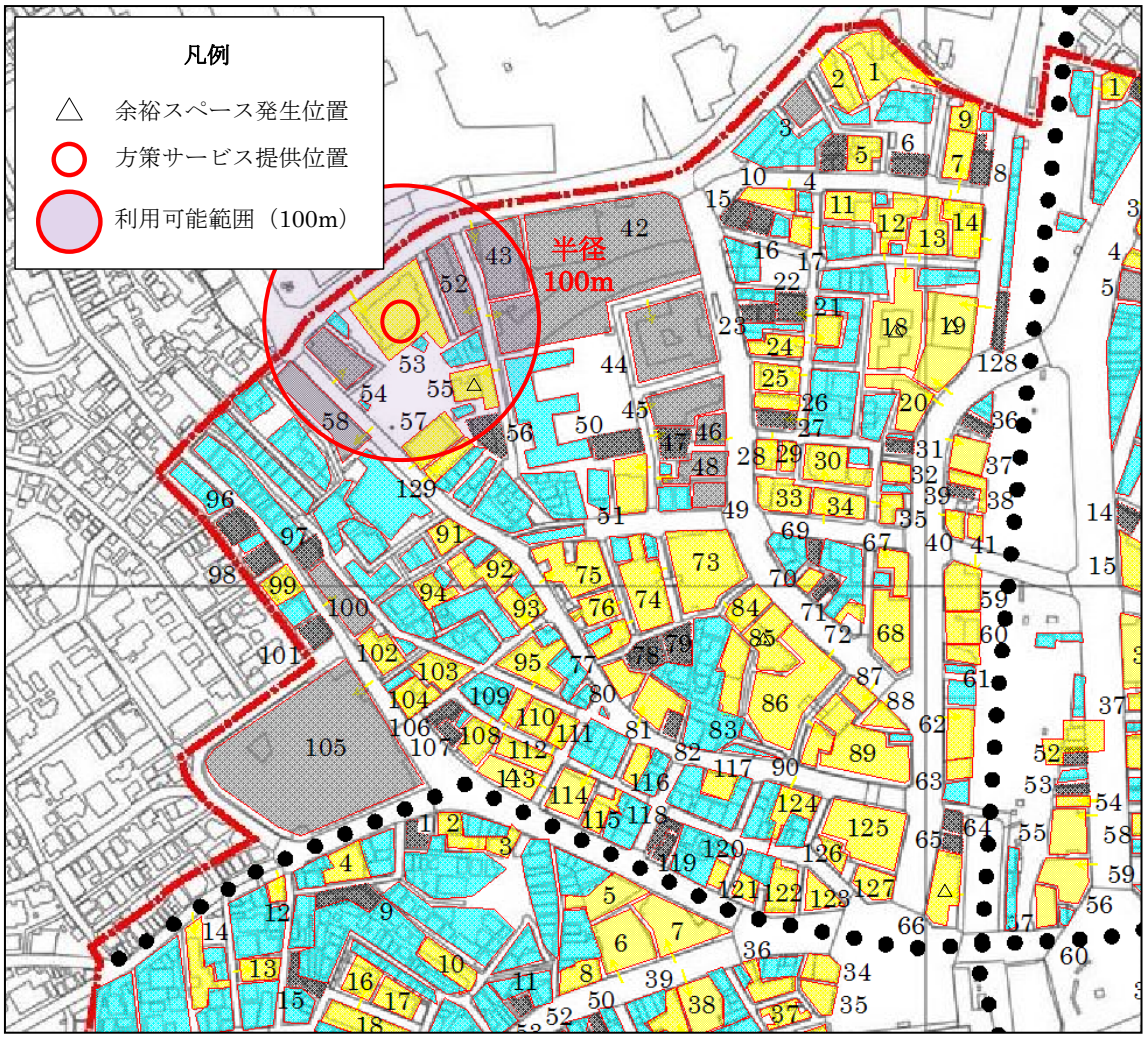


図 5-21　荷さばき駐車施設としての活用可能性（宇田川地区）

２）身障者用駐車施設の集約化

（３）において算出した身障者用駐車施設の集約化として活用が可能である余裕駐車スペースについて、各地区の地図上にプロットするとともに、半径 150m※を身障者用駐車施設の利用可能範囲として描画することにより、本活用方策がその地区にとって有効であるかどうかについて検討する。

※東京都駐車場条例における附置義務駐車場を隔地に確保する場合の距離制限 300m の半分の距離とした。

【渋 1 地区】

渋 1 地区では、南側のエリアで、本方策によって身障者駐車施設の集約提供が可能となる建物が、身障者駐車施設確保が困難な比較的小規模な建物群をカバーするため、有効に機能すると期待できる。

北側のエリアには該当する建物がなく施策の効果は及ばないが、集客目的の建物が比較的少ないエリアであるため、地区全体としての効果は期待できる。

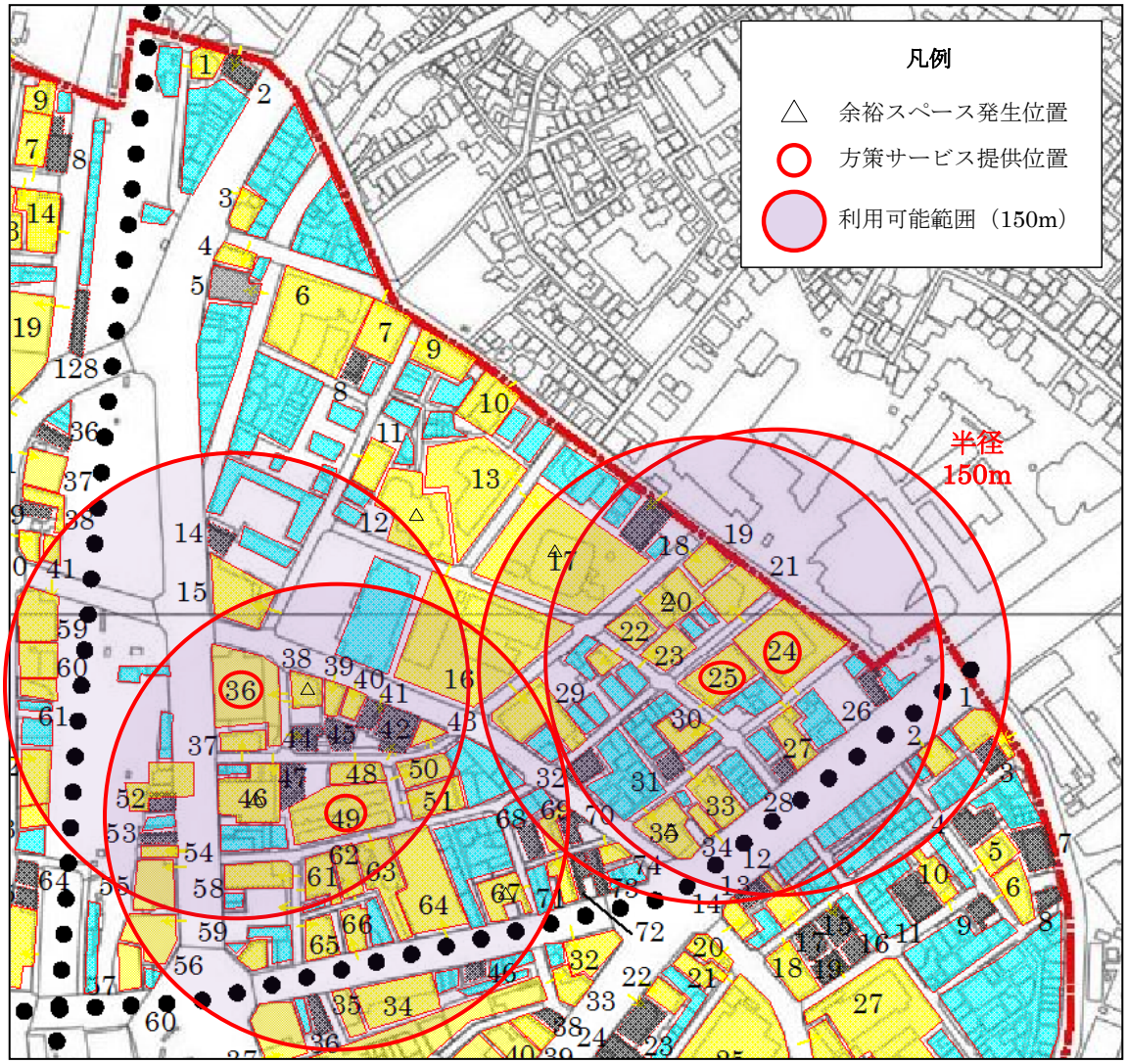


図 5-22　身障者用駐車施設の集約化としての活用可能性（渋 1 地区）

【渋 2 地区】

渋 2 地区では、本方策によって身障者駐車施設の集約提供が可能となる建物のカバー圏域には、小規模な建物ばかりではないが、集約化に対する需要の見込まれる建物が存在しているため、有効に機能することが期待できる。

東側のエリアには該当する建物がなく施策の効果は及ばないが、集客目的の建物が比較的少ないエリアであるため、地区全体としての効果も期待できる。

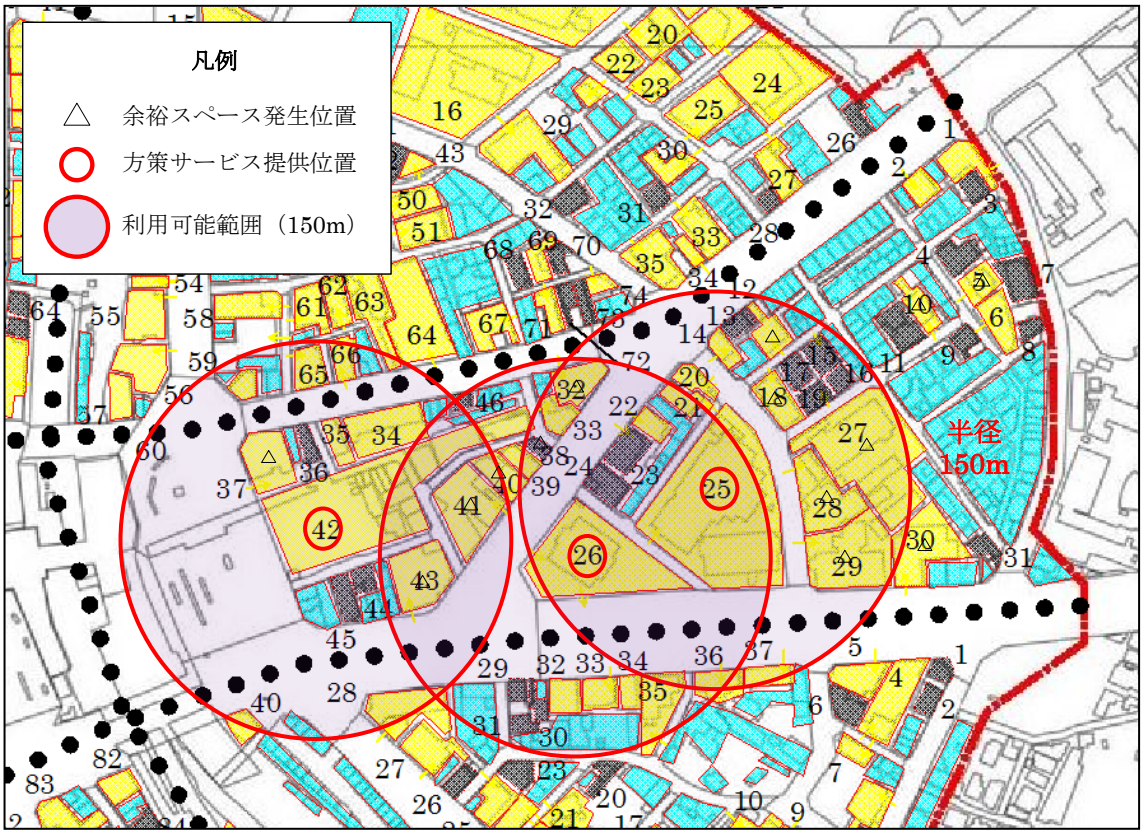


図 5-23　身障者用駐車施設の集約化としての活用可能性（渋 2 地区）

【渋 3 地区】

渋 3 地区では、本方策によって身障者駐車施設の集約化に提供可能となる建物は 2 箇所あり、同じブロック内の比較的小規模な建物群をカバーするため、有効に機能することが期待できる。

西側のエリア及び東側のエリアには該当する施設がなく、地区全体として見ると効果は高くないと考えられる。

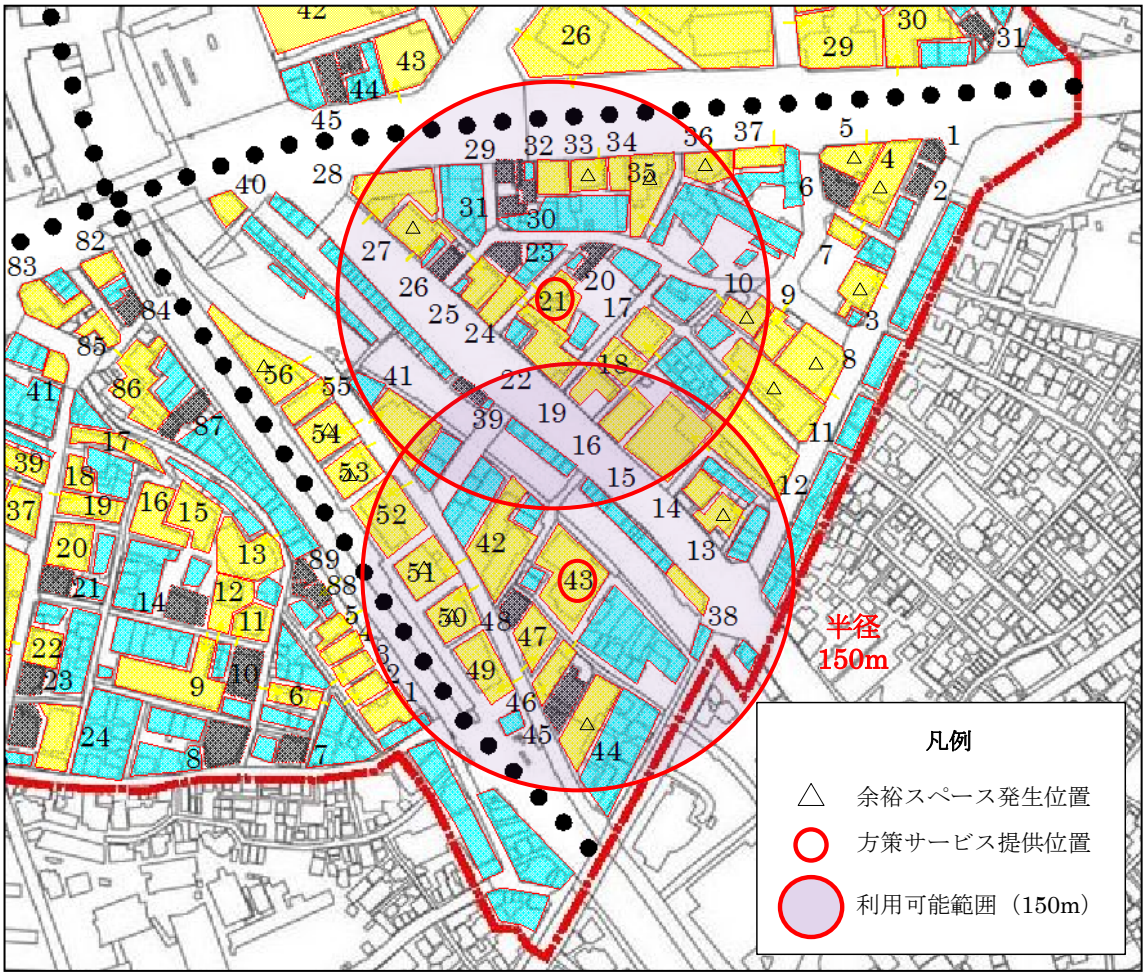


図 5-24　身障者用駐車施設の集約化としての活用可能性（渋 3 地区）

【桜丘地区】

桜丘地区の中心エリアでは、本方策によって身障者駐車施設の集約化に提供可能となる建物が比較的小規模な建物群をカバーするため、有効に機能することが期待できる。

ただし、地区全体としてはカバーできる面積の割合が小さく、地区全体として見ると効果は低いと考えられる。

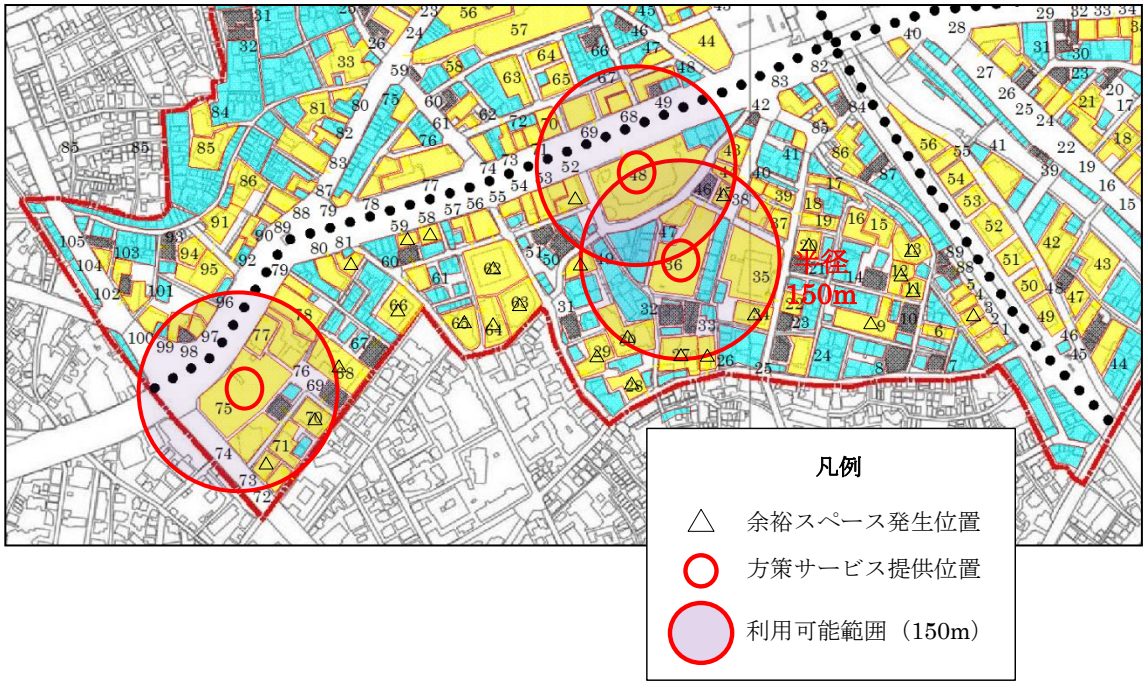


図 5-25　身障者用駐車施設の集約化としての活用可能性（桜丘地区）

【道玄坂地区】

道玄坂地区では、本方策によって身障者駐車施設の集約化に提供可能となる建物は１施設のみであるが、同じブロック内の比較的小規模な建物群をカバーするため、有効に機能することが期待できる。

ただし、地区全体としては、カバーされるエリアが限られており、効果は低いと考えられる。

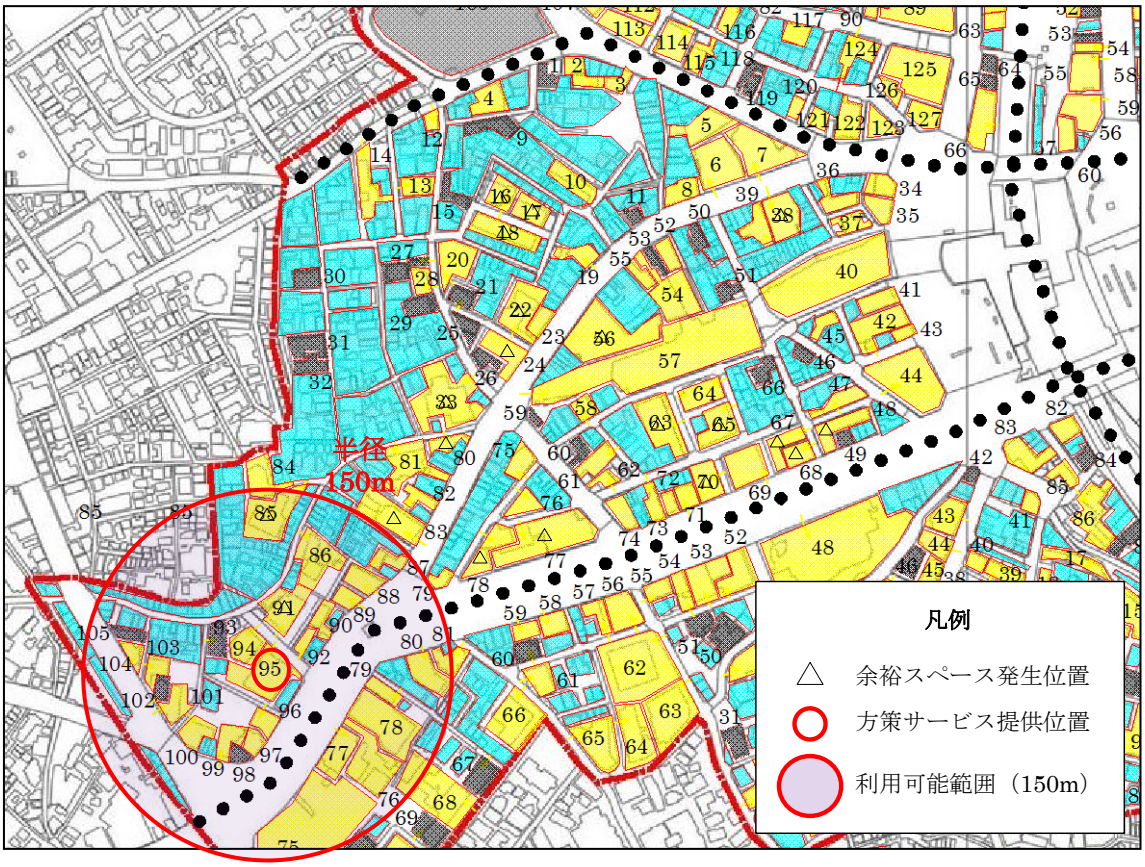


図 5-26　身障者用駐車施設の集約化としての活用可能性（道玄坂地区）

【宇田川地区】

宇田川地区では、北東側のエリアで、本方策によって身障者駐車施設の集約化に提供可能な余裕駐車スペースが、同じブロック内の比較的小規模な建物群をカバーするため、有効に機能することが期待できる。

ただし、地区全体としては、カバーされるエリアが限られており、効果は低いと考えられる。

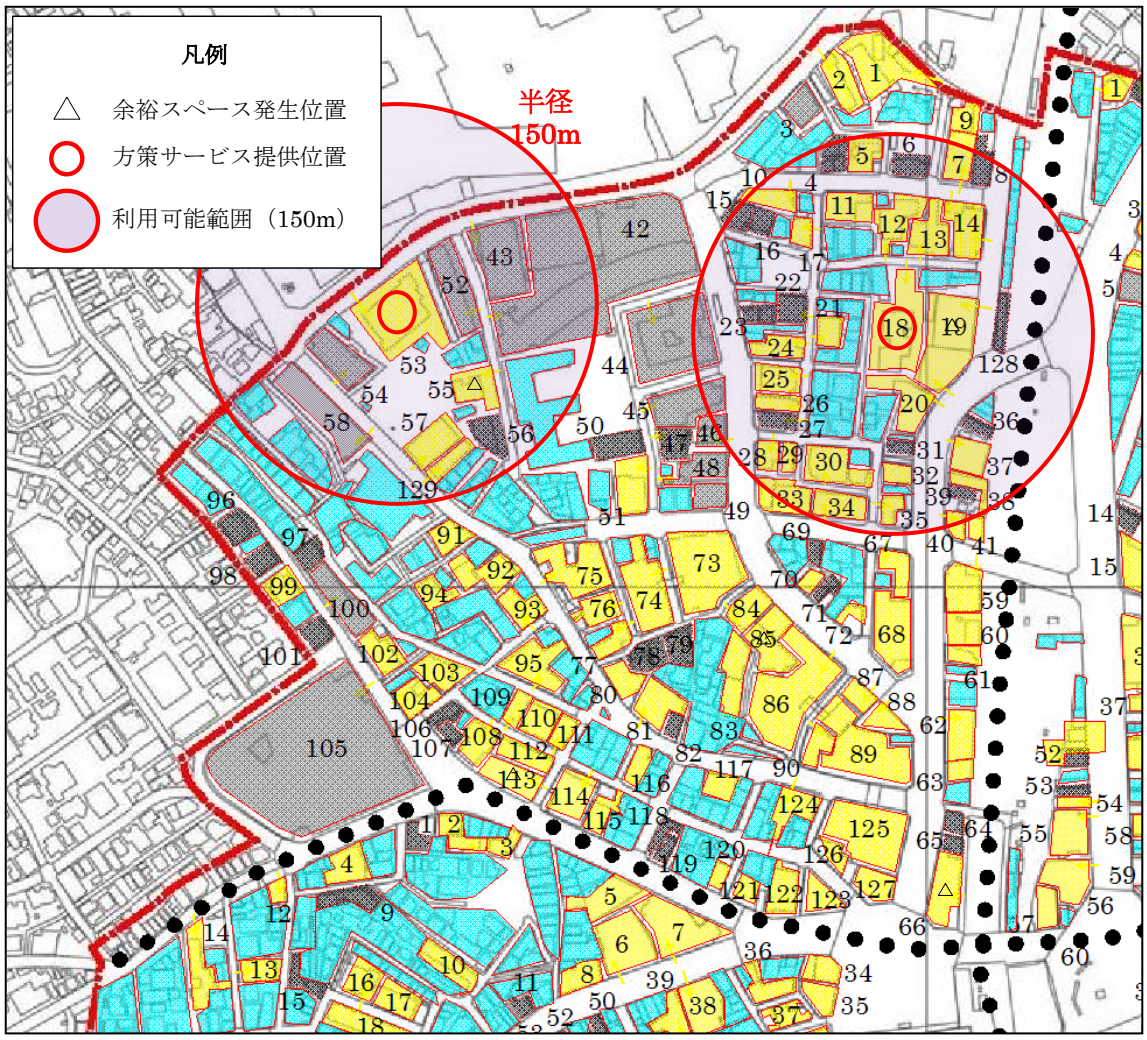


図 5-27　身障者用駐車施設の集約化としての活用可能性（宇田川地区）

３）自動二輪駐車施設としての活用

（３）において算出した身障者用駐車施設の集約化として提供が可能である余裕駐車スペースについて、各地区の地図上にプロットするとともに、半径 150m※を自動二輪車駐車施設の利用可能範囲として描画することにより、本活用方策がその地区にとって有効であるかどうかを検討する。

※東京都駐車場条例における附置義務駐車場を隔地に確保する場合の距離制限 300m の半分の距離とした。

【渋１地区】

渋 1 地区では、本方策によって新たに供給可能な自動二輪車駐車場が、北側エリアの一部と南西側エリアの一部を除き、概ね地区全域をカバーしている。また、カバーされない部分は、既往の自動二輪車駐車場（図中の P ）が存在している。そのため、自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。

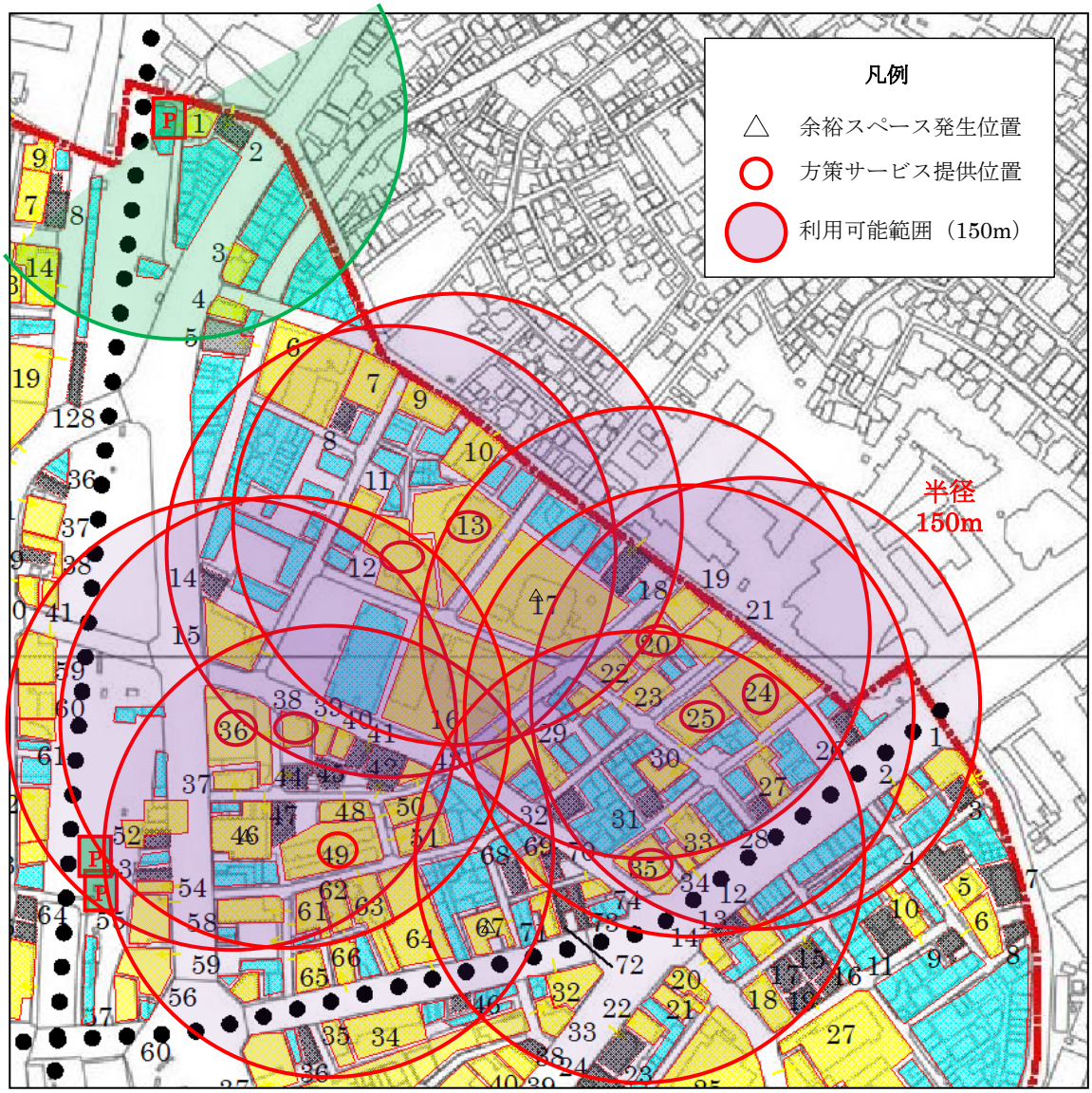


図 5-28　自動二輪車駐車場としての活用可能性（渋１地区）

【渋 2 地区】

渋 2 地区では、本方策によって新たに供給可能な自動二輪車駐車場が地区全域をカバーしているため、需要発生状況や競合を勘案した計画的配置により、自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。

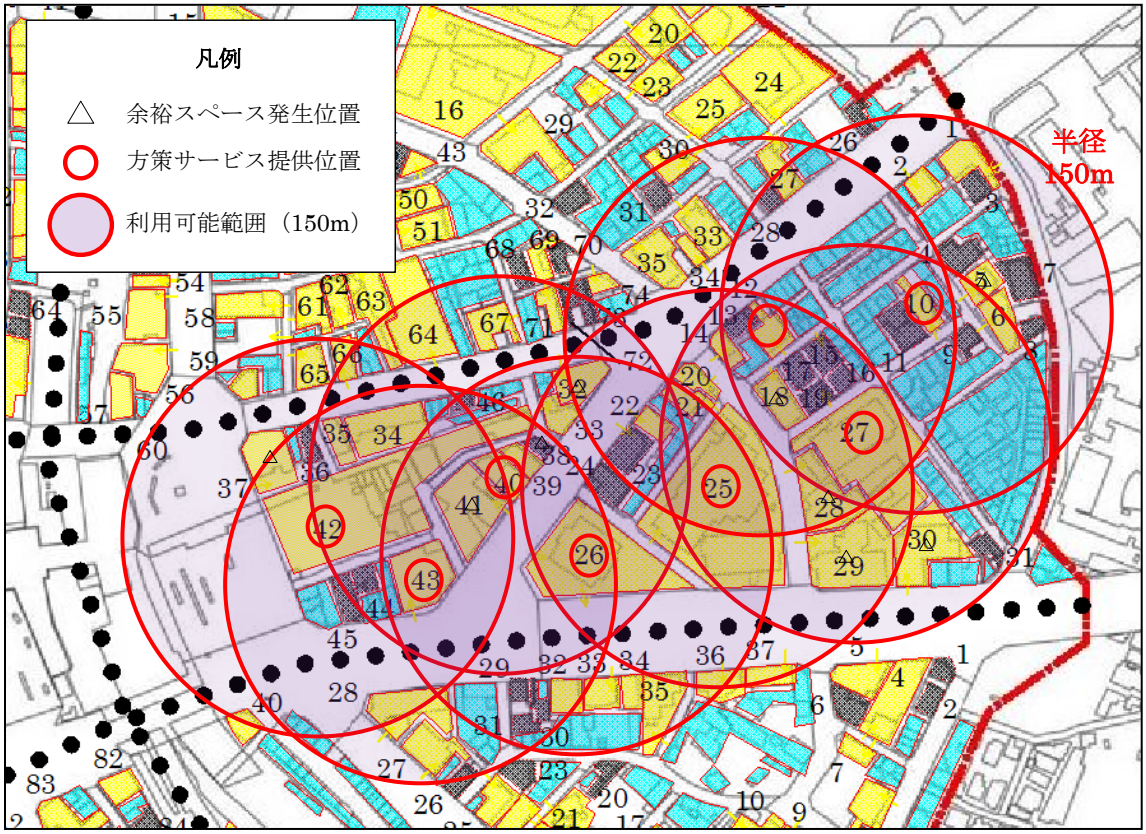


図 5-29　自動二輪車駐車場としての活用可能性（渋 2 地区）

【渋 3 地区】

渋 3 地区では、本方策によって新たに供給可能な自動二輪車駐車場が、地区全域をカバーしている。そのため、需要発生状況や競合を勘案した計画的配置により、自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。

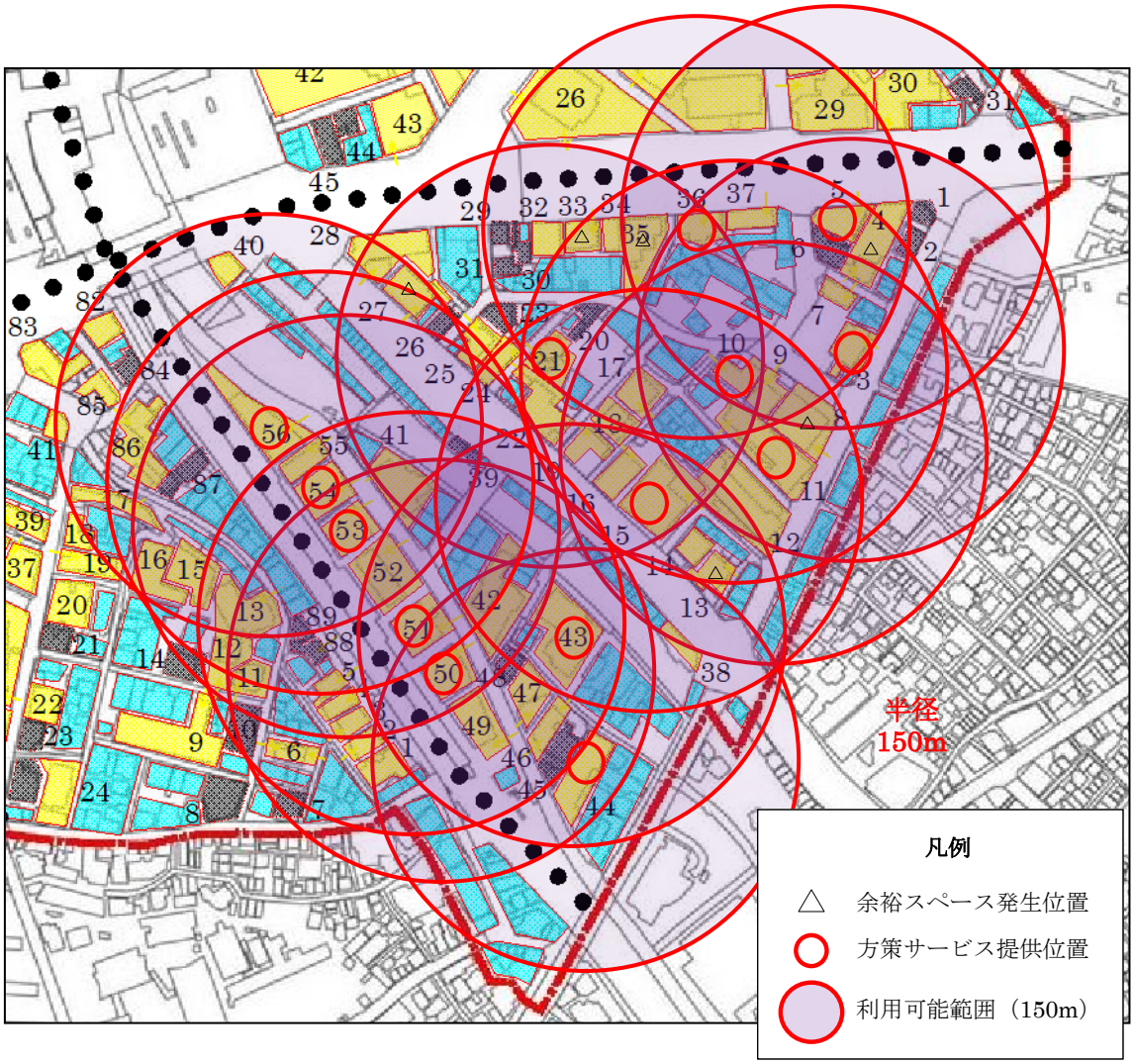


図 5-30　自動二輪車駐車場としての活用可能性（渋 3 地区）

【桜丘地区】

桜丘地区では、本方策によって新たに供給可能な自動二輪車駐車場が、渋谷駅直近のエリアを除き、概ね地区全域をカバーしている。そのため、需要発生状況や競合を勘案した計画的配置により、自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。

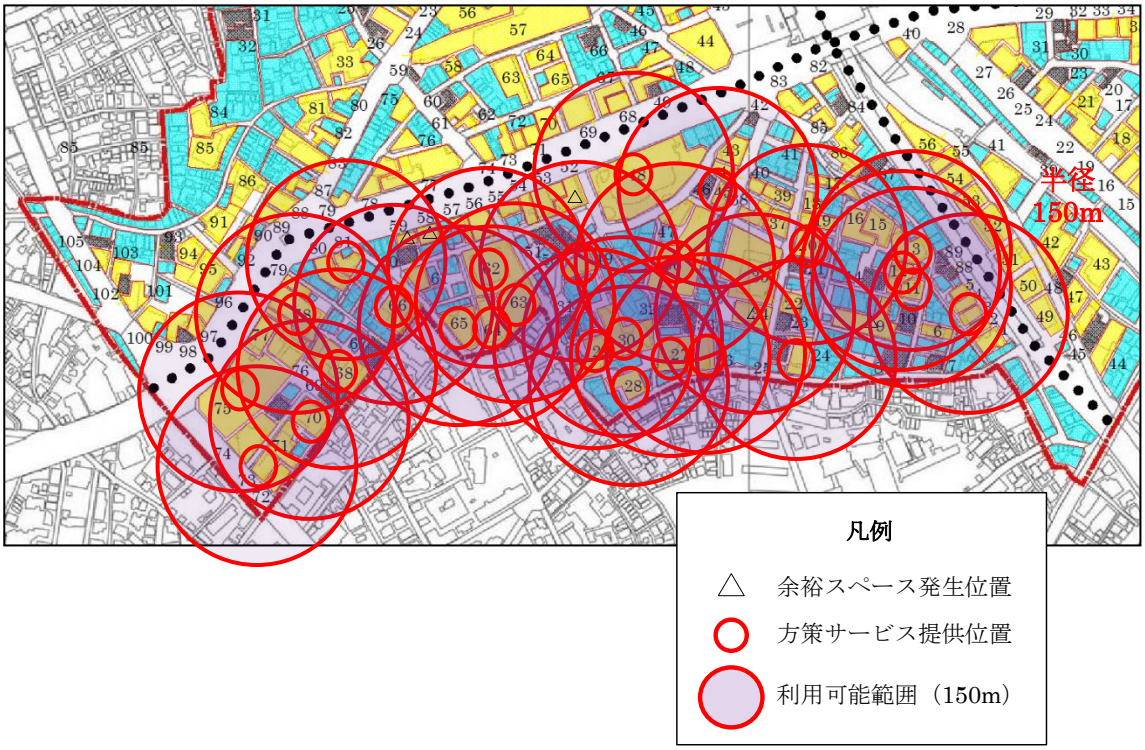


図 5-31　自動二輪車駐車場としての活用可能性（桜丘地区）

【道玄坂地区】

道玄坂地区では、本方策によって新たに供給可能な自動二輪車駐車場が、北東側エリアの一部を除き、概ね地区全域をカバーしている。また、カバーされない部分では、既往の自動二輪車駐車場（図中の P ）が存在している。そのため、需要発生状況や競合を勘案した計画的配置により、自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。

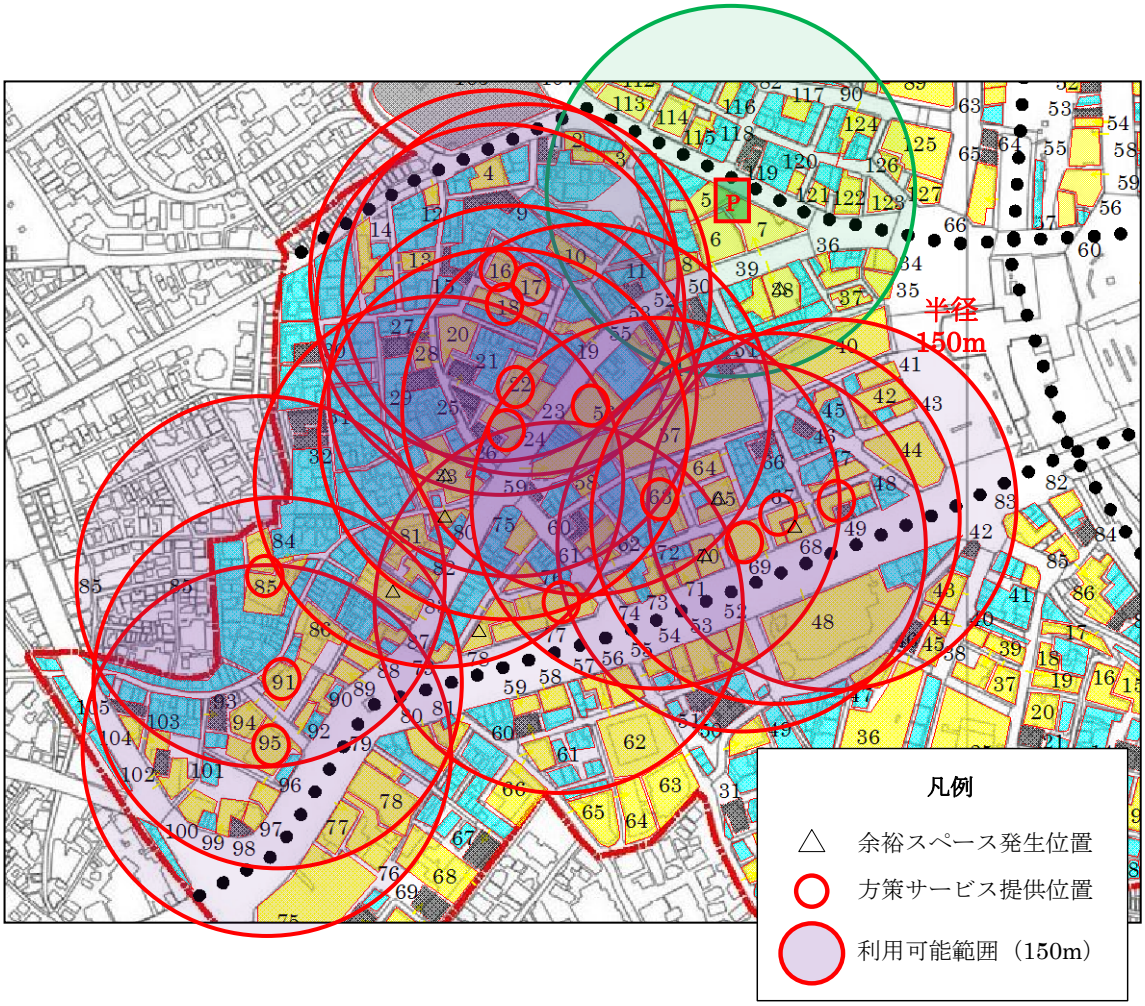


図 5-32　自動二輪車駐車場としての活用可能性（道玄坂地区）

【宇田川地区】

宇田川地区では、本方策によって新たに供給可能な自動二輪車駐車場及び既往の自動二輪車駐車場（図中の P ）が、南側エリアの一部を除いて概ね地区全域をカバーしている。そのため、需要発生状況や競合を勘案した計画的配置により、自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。

他の地区に比べるとカバーされない範囲が広いため、その効果は若干劣るものと考えられ、将来的には道玄坂沿道において自動二輪駐車場の整備が図られることが望まれる。

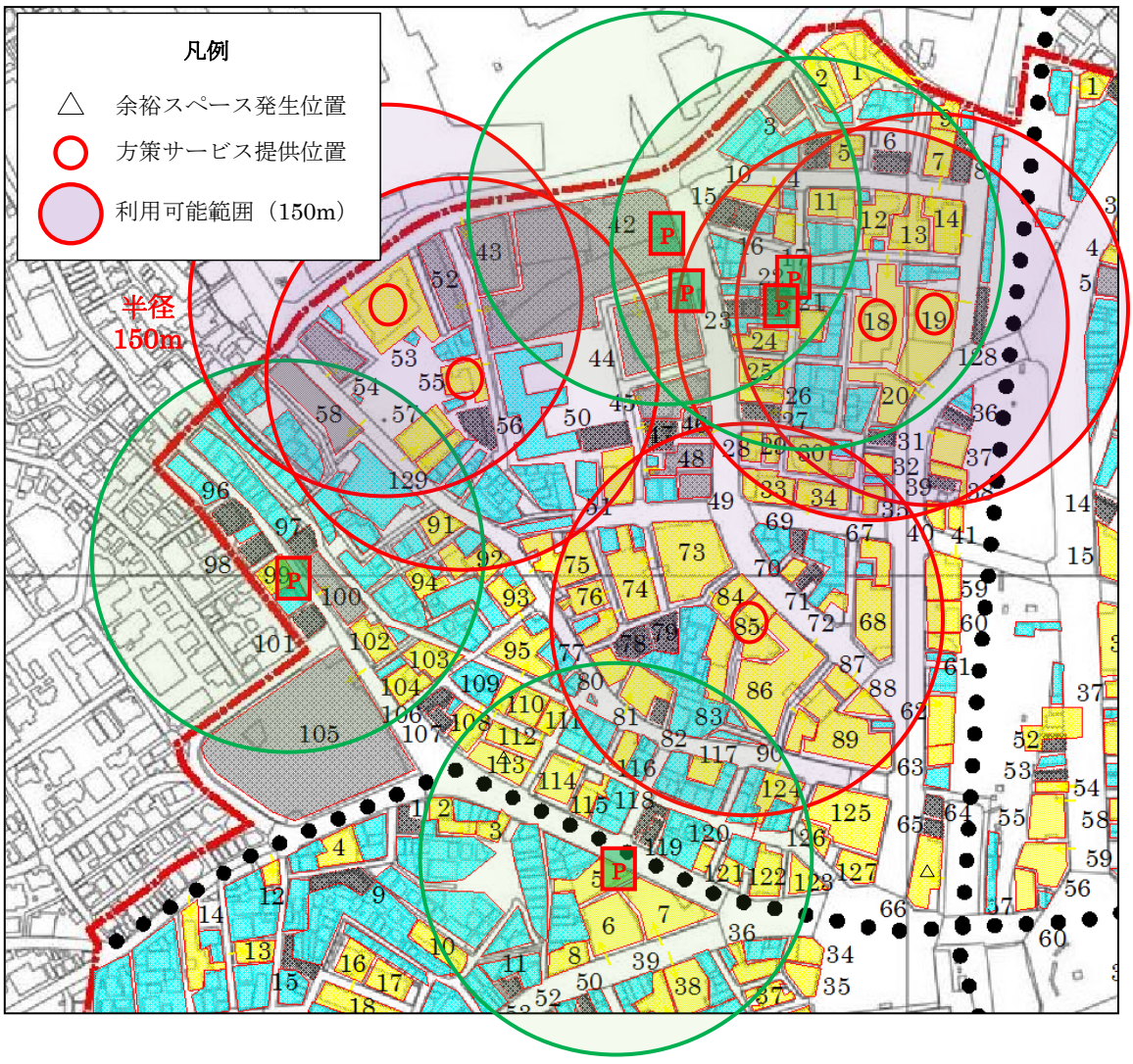


図 5-33　自動二輪車駐車場としての活用可能性（宇田川地区）

５－３　ケーススタディの総括

新宿駅西口周辺及び渋谷駅周辺を対象として、余裕駐車スペースの有効活用として「荷さばき駐車施設としての活用」、「身障者駐車施設の集約化」及び「自動二輪車駐車場としての活用」の適用を想定したケーススタディを行った結果を総括したものを表 5-20 に示す。また、各地区での結果について一覧にしたものを表 5-21 に示す。

表 5-20　駐車場有効活用方策のケーススタディの総括

		荷さばき駐車施設としての活用	身障者用駐車施設の集約化	自動二輪車駐車場としての活用
設定条件	駐車形式	自走式	自走式	自走式
	高さ制限	2.5m 以上	設定せず	設定せず
	台数換算	1 台／一般車ます 2 台	2 台／一般車ます 3 台	2 台／一般車ます 1 台 5 台／一般車ます 2 台 （一般車ます 3 台以上） 3 台／一般車ます 1 台
	最小台数	設定せず	一般車ます 9 台 （集約化のため）	設定せず
	利用圏域	半径 100m	半径 150m	半径 150m
ケーススタディ結果	新宿駅西口周辺	超高層ビル等の大規模建物と中小規模の建物が立地するエリアが明確に分かれている場合が多い。このような場合、大規模建物で有効活用可能となる余裕駐車スペースがあっても、需要発生源となるエリアまでの距離が離れているため、荷さばき駐車施設として活用する方策の効果は低い。	左記と同様に、有効活用可能となる余裕駐車スペースがあっても、需要発生源となるエリアまでの距離が離れているため、身障者用駐車施設の集約化に活用する方策は効果が低い。	左記の方策に対応できない比較的小規模なスペースでも自動二輪駐車場としての活用が可能であり、計画的に配置することで地区の自動二輪車の違法駐車の低減に寄与するものと考えられる。
	渋谷駅周辺	同じエリア･ブロック内に大規模建物と中小規模建物が混在している傾向にある。このため、大規模建物に有効活用可能となる余裕駐車スペースがあれば、周辺の中小規模の建物が需要発生源となり、荷さばき駐車施設として活用する方策は各建物にとっては有効である。ただし、カバーされる圏域が限られるため、地区としての効果はそれぞれ検証する必要がある。	左記と同様に、大規模建物に有効活用可能となる余裕駐車スペースがあれば、周辺の中小規模の建物が需要発生源となり、身障者用駐車施設の集約化は各建物にとっては有効である。ただし、カバーされる圏域が限られるため、地区としての効果はそれぞれ検証する必要がある。	左記の方策に対応できない比較的小規模なスペースでも自動二輪駐車場としての活用が可能であり、計画的に配置することで地区の自動二輪車の違法駐車の低減に寄与するものと考えられる。

表 5-21　各地区でのケーススタディの結果一覧

地　区		ケーススタディ結果（方策の有効性）					
		荷さばき駐車施設としての活用		身障者用駐車施設の集約化		自動二輪車駐車場としての活用	
新宿駅西口周辺	西新宿 1 丁目	荷さばき駐車場として余裕駐車スペースを提供可能となる大規模建物があるが、需要の見込まれる商業地区との距離が離れているため、本方策は有効に機能しない。	×	地区の南西側のエリアでは、身障者用駐車施設の集約提供が可能な建物が存在し、比較的小規模な建物群を部分的にカバーできるため、本方策は有効に機能することが期待できる。ただし、北側のエリアの建物から需要発生源までの距離は長い。	△	自動二輪車駐車場の提供可能な建物が、南東側の一部のエリアを除いてカバーできるため、本方策は自動二輪車の違法駐車を吸収する効果は期待できる。	△
	西新宿 2 丁目	荷さばき駐車場としてスペースを提供可能となる大規模建物があるが、需要が見込まれないため、本方策は有効に機能しない。	×	地区の南側のエリアにおいては、身障者用駐車施設の集約提供が可能な建物が存在するが、需要発生源となる小規模建物は大通りを越えて分布しており、効果は低い。	×	自動二輪車駐車場の提供可能な建物がほぼ地区全域をカバーできるため、計画的配置により、本方策は自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。	○
	西新宿 3 丁目	本方策により、荷さばき駐車施設として活用できる建物はなく、余裕駐車スペースの創出が見込まれない。	×	障者用駐車施設の集約提供が可能な施設が存在するが、圏域の小規模建物で需要が見込まれる場合には、本方策は有効に機能することが期待できる。	△	自動二輪車駐車場の提供可能な建物がほぼ地区全域をカバーできるため、計画的配置により、本方策は自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。	○
	西新宿 6 丁目	本方策により、荷さばき駐車施設として活用できる建物はなく、余裕駐車スペースの創出が見込まれない。	×	地区の中に大・中規模の建物が混在しており、身障者用駐車施設の集約提供が可能な建物が存在するため、需要の発生状況によっては、本方策は有効に機能する。	○	自動二輪車駐車場の提供可能な建物がほぼ地区全域をカバーできるため、計画的配置により、本方策は自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。	○
	対象範囲全体の考察	新宿駅西口地区は、超高層ビル等の大規模建物と中小規模の建物が立地するエリアが明確に分かれている場合が多い。このような場合、大規模建物で有効活用可能となる余裕駐車スペースがあっても、需要発生源となるエリアまでの距離が離れているため、荷さばき駐車施設として活用する方策、身障者用駐車施設の集約化に活用する方策ともに、効果が低いものと考えられる。また、自動二輪車駐車場としての活用は規模が小さくても対応可能であるため、計画的に配置することにより地区の自動二輪車の違法駐車の低減に寄与するものと考えられる。					
渋谷駅周辺	渋 1 地区	荷さばき駐車施設として活用できる建物の周辺にその需要発生源となる比較的小規模な建物が存在しており、本方策は有効に機能することが期待できる。ただし、一部カバーできないエリアが残る。	○	身障者駐車施設の集約提供が可能となる建物が、比較的小規模な建物群をカバーする。よって、本方策は概ね有効に機能することが期待できる。	○	自動二輪車駐車場の提供可能な建物がほぼ地区全域をカバーできるため、計画的配置により、本方策は自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。	○
	渋 2 地区	荷さばき駐車施設として活用できる建物はなく、余裕駐車スペースの創出が見込まれない。	×	カバー圏域には、小規模な建物ばかりではないが、集約化に対する需要の見込まれる建物が存在している。よって、本方策は有効に機能することが期待できる。	○	自動二輪車駐車場の提供可能な建物がほぼ地区全域をカバーできるため、計画的配置により、本方策は自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。	○
	渋 3 地区	荷さばき駐車施設として活用できる建物は 1 箇所のみであるが、その周辺に需要発生源となる小規模建物が存在しており、本方策は有効に機能することが期待できる。ただし、地区としてはカバーされる面積の割合が小さく効果が高いとはいえない。	△	身障者駐車施設の集約化に提供可能となる建物が比較的小規模な建物群をカバーする。ただし、カバーできるエリアは限られており、地区全体での効果が高いとはいえない。	△	自動二輪車駐車場の提供可能な建物がほぼ地区全域をカバーできるため、計画的配置により、本方策は自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。	○
	桜丘地区	荷さばき駐車施設として活用できる建物の周辺は 4 箇所あり、またその周辺に需要発生源となる小規模建物が存在していることから、本方策は有効に機能することが期待できる。ただし、地区としてはカバーされる面積の割合が小さく効果が高いとはいえない。	△	身障者駐車施設の集約化に提供可能となる建物が比較的小規模な建物群をカバーする。ただし、カバーできるエリアは限られており、地区全体での効果は低いと考えられる。	△	自動二輪車駐車場の提供可能な建物がほぼ地区全域をカバーできるため、計画的配置により、本方策は自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。	○
	道玄坂地区	荷さばき駐車施設として活用できる建物は 1 箇所のみであるが、その周辺に需要発生源となる比較的小規模な建物が存在しており、本方策は有効に機能することが期待できる。ただし、地区としてはカバーされる面積の割合が小さく効果が高いとはいえない。	△	身障者駐車施設の集約化に提供可能となる建物が比較的小規模な建物群をカバーする。ただし、カバーされるエリアは限られており、地区全体での効果は低いと考えられる。	△	自動二輪車駐車場の提供可能な建物がほぼ地区全域をカバーできるため、計画的配置により、本方策は自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。	○
	宇田川地区	荷さばき駐車施設として活用できる建物は 1 箇所あるが、周辺に需要発生源となりそうな建物が少なく、本方策が有効に機能するとは考えにくい。	×	身障者駐車施設の集約化に提供可能となる建物が比較的小規模な建物群をカバーする。ただし、カバーされるエリアは限られており、地区全体での効果は低いと考えられる。	△	自動二輪車駐車場の提供可能な建物がほぼ地区全域をカバーできるため、計画的配置により、本方策は自動二輪車の違法駐車を吸収する効果が期待できる。	○
	対象範囲全体の考察	渋谷駅周辺は、同じエリア・ブロック内に大規模建物と中小規模建物が混在している傾向にある。このため、大規模建物に有効活用可能となる余裕駐車スペースがあれば、周辺の中小規模の建物が需要発生源となり、荷さばき駐車施設として活用する方策、身障者用駐車施設の集約化に活用する方策ともに、各建物にとっては概ね有効であると考えられる。ただし、箇所数やカバーされる圏域が限られる地区では効果が高いとはいえない。また、それらに活用できない比較的小規模なスペースでも自動二輪駐車場としての活用は可能であり、計画的に配置することで、地区の自動二輪車の違法駐車の低減に寄与するものと考えられる。					

５－４　附置義務駐車場の利用状況

ここでのケーススタディでは、東京都における附置義務制度の緩和により、他の用途に活用可能な余裕駐車スペースが創出されることから、公表されている見直し案を参考に、事務所用途で現況の 20%、集合住宅では 14%（＝1－300/350）が余裕駐車スペースになるものと設定した。

ただし、本来ならば、余裕駐車スペースのすべてが別の用途に充てることができるかどうかについては、附置義務駐車場の利用状況を確認する必要があり、利用率の高い附置義務駐車場であれば有効活用方策が却下されることになる。

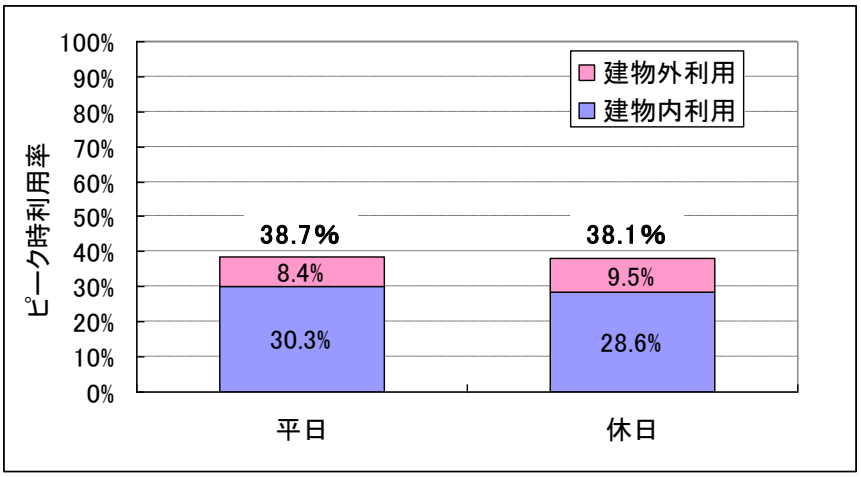
そこで、附置義務駐車場における需給バランスについてアンケート調査を行った結果を次頁に示す。これは新宿で実施したものであるが、平日・休日共に附置義務駐車場の利用率は 4 割程度である。

したがって、上に述べた余裕駐車スペースをすべて有効活用策に充当して考えることは妥当であるといえる。

附置義務駐車場における需給バランス（附置義務駐車場実態調査［アンケート調査］）

■附置義務対象建物へのアンケート調査により収集した、附置義務駐車場の利用内訳データを用いて、附置義務対象となる建物内のピーク時利用台数及び利用率を算出した
■その結果、対象駐車場全体の利用率は約４割弱となっている。また、そのうち、本来は附置義務外となる建物外利用の利用率が約１割弱みられる

【新宿駅西口地区における対象駐車場の駐車場利用状況】



資料：附置義務駐車場実態調査（H25）

＜附置義務駐車場における需給バランスの算出方法＞

①利用台数の算出

・アンケート調査結果で得られた運用別の建物内利用及び建物外利用の内訳データを基に、対象駐車場全体のピーク時利用台数を算出するとともに、そのうちの建物内利用のピーク時利用台数を算出
・算出された対象駐車場全体及び建物内利用の各ピーク時利用台数は、下記のとおり

【対象駐車場全体のピーク時利用台数】（平日）1,808 台、（休日）1,782 台
【うち建物内利用のピーク時利用台数】（平日）1,318 台、（休日）1,245 台

②収容台数及び附置義務台数の設定

対象駐車場の収容台数及び附置義務確保台数は、アンケート調査結果に基づいて設定

【対象駐車場全体の総収容台数】4,675 台（西口全体の収容台数は計 10,786 台［推定値］）
【うち対象駐車場の附置義務台数】4,355 台（西口全体の附置義務台数は計 9,834 台［推定値］）

③ピーク時利用率の算出式

附置義務駐車場のピーク時利用率の算定式は、①、②のデータを用いて、対象駐車場全体の駐車を対象とした「収容台数ベース」と建物内利用の駐車を対象とした「附置義務台数ベース」で算出

【ピーク時利用率（収容台数ベース）】
対象駐車場全体の総利用台数／対象駐車場全体の総収容台数
（平日）1,808 台/4,675 台≒38.7%　　（休日）1,782 台/4,675 台≒38.1%

【ピーク時利用率（附置義務台数ベース）】
対象駐車場の建物内利用の利用台数／対象駐車場の附置義務台数
（平日）1,318 台/4,355 台≒30.3%　　（休日）1,245 台/4,355 台≒28.6%

６．研究結果

６－１　研究結果

本研究では、都市中心部において現在または将来的に余剰となる駐車場スペースの有効活用方策として、近年の交通環境やまちづくり、防災対策等に関するニーズに対応する観点からその方策を複数提案した。

このうち、「荷さばき駐車施設としての活用」、「身障者用駐車施設としての活用」、「自動二輪駐車場としての活用」、及び「オフィス等の倉庫としての活用」を実現可能性が高い方策として評価した。さらに、「荷さばき駐車施設としての活用」、「身障者用駐車施設としての活用」、「自動二輪駐車場としての活用」に関して、新宿駅西口周辺と渋谷駅周辺を対象地区としてケーススタディを行った。

ケーススタディでは、現在予定されている東京都駐車場条例の改正に伴う附置義務制度の緩和により余裕駐車スペースができる場合を想定し、それらが、周辺の荷さばき駐車や身障者用駐車、自動二輪車駐車の需要を受け入れられるかどうかについて検討した。

東京都駐車場条例の改正による余裕駐車スペースを上記のような方策で活用することについては、一定の機能を果たす考えられるものの、適用する地域の特性によって得られる効果は異なってくる。今回ケーススタディの対象とした新宿駅西口周辺では、街区が大きいため、超高層ビル等の大規模建物と、需要発生源となる中小規模の建物との距離が離れており、有効活用としてスペースを提供できても十分な利用は望めない。一方、渋谷駅周辺の街区では、余裕駐車スペースの提供が可能となる大規模建物と、需要発生源となる中小規模の建物が混在しているため、事業者にとっても、地区にとっても効果が期待できる地区が見られた。

なお、「オフィス等の倉庫としての活用」については、大いに需要が見込まれ、建物内でシンプルに有効活用が図られる方策であるが、現行の法制度では用途の変更になり容積率算定の床面積に含まれてしまうため、展開促進のためには法制度の見直し等を合わせて提案していくこととなる。

６－２　研究結果の活用方法

本研究で得られた結果及び研究過程で得られた知見については、次のような活用が考えられる。

１）自治体が駐車施策に関する地域ルール等を策定する場面での判断材料・参考資料として活用できる。

２）ビルを運営管理の事業者が、附置義務制度が緩和された際にできる余裕駐車スペースの活用方法を検討する上での判断材料・参考資料として活用できる。

３）共同住宅の事業者やマンションや管理組合が、利用されていない駐車場の維持管理方針を検討する場合の判断材料・参考資料として活用できる。

７．今後の課題

本研究では、都市中心部において低利用となっている駐車場（特に附置義務駐車場）の有効活用を見据え、8 つの有効活用方策メニューを提案するとともに、東京都の附置義務制度の緩和によって生み出される余裕駐車スペースを想定し、荷さばき駐車施設として活用する方策、及び身障者用駐車施設の集約化に活用する方策について新宿駅西口周辺と渋谷駅周辺でのケーススタディを行った。

ここで提示した方策の展開を考える上での今後の課題を以下に示す。

（課題 1）有効活用方策の需要の検討

本研究のケーススタディでは、提案した各方策についての利用者需要を面的な位置関係から考察している。

更なる展開を考えるうえで、駐車場利用者や建物所有者の意向調査や、企業（カーシェアリング会社等）のヒアリングを行い、有効活用方策の需要を数量的に把握することが求められる。

（課題 2）余裕駐車スペース規模の詳細把握

本研究のケーススタディでは、インターネット等で入手可能な情報と、現地での目視調査の情報を基にして、現況の駐車場データを作成し、これを使用して余裕駐車スペースを予測した。

今後、より精度の高い余裕駐車スペース規模を把握する必要が生じる場合、建物内の駐車場に関する調査を実施して、規模算定を行う必要がある。

（課題 3） 有効活用方策による効果の把握

本研究で提示した有効活用方策が受け入れられるためには、その方策による効果を把握し、説明していくことが必要となる。

このため、提案した方策をより現実的なものにするため、その導入により駐車場利用者や建物所有者または地区として得ることのできる定量的・定性的な効果を検討する。

（課題 4）有効活用方策の PR と参画・協力体制の構築

本研究で提示した有効活用方策について、行政の協力が得られるように、実施効果を説明し PR するとともに、参画・協力を呼びかけ実施の体制を築き上げていく。

参考資料：既存附置義務駐車場の実態調査の実施【新宿駅西口】

新宿駅西口周辺において既存附置義務実態調査（附置義務対象建物における、延床面積、建築年次、附置義務駐車場整備台数、利用台数等）を行い、その結果を基に、整備状況、利用状況を整理した。

（1）実態調査概要

1）調査経緯・目的

附置義務駐車需要を特定するためには、附置義務駐車場の駐車需要が、自らの建物で発生する駐車需要か、それ以外の建物から発生する駐車需要を区分することが不可欠であるため、各駐車場において目的地調査を行う必要がある。しかしながら、本業務では、（予算の都合上）目的地調査を行うことは困難なため、アンケート調査において、入居テナントによる需要及びそれ以外の需要の割合について調査することにより、これを代替するとともに、新宿駅西口地区における附置義務駐車場の利用状況を把握することを目的とする。

2）調査対象

①調査対象地区

調査対象地区については、平成21年度駐車場整備計画改定時の駐車需給バランス検討における調査ゾーン及び地区の建物規模分布や建物用途等を考慮して、図-1のように設定した。

なお、調査対象地区は、西新宿1丁目、西新宿2丁目、西新宿3丁目、西新宿6丁目の一部で構成される。

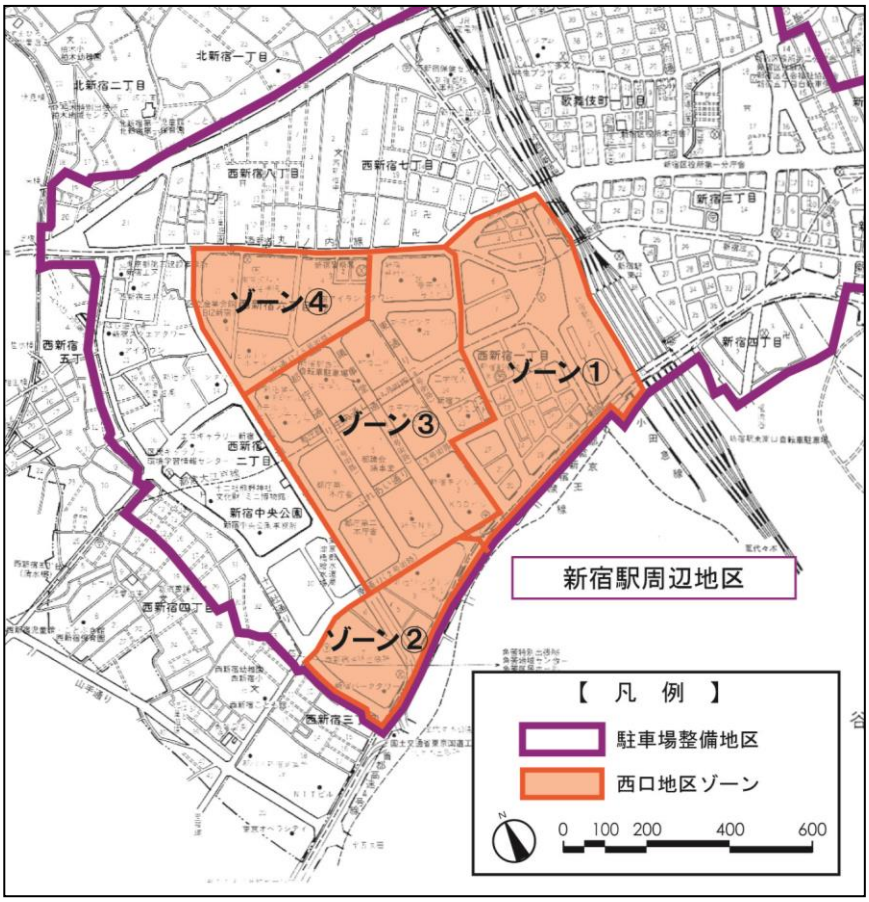


図-1　調査対象地区

②調査対象建物

調査対象建物については、①で示した対象調査ゾーンにおいて、平成23年度区部土地利用現況調査データベースにおける延床面積（概算値）が附置義務対象となる1,500㎡超となっている建物とし、計138件を抽出した。

また、上記138件のうち4件については、調査時に現地を訪問した結果、建て替え中または直近に建て替え予定であったため、調査対象外とした。

その結果、調査対象建物は134件とした。町丁目別内訳を表-1に示す。また、調査対象建物一覧を表-2～表-4、調査対象建物の位置を図-2～図-5に示す。

表-1　調査対象建物件数（町丁目別内訳）

町丁目	調査対象件数
西新宿 1 丁目	72 件（73 件）
西新宿 2 丁目	12 件（12 件）
西新宿 3 丁目	30 件（33 件）
西新宿 6 丁目	20 件（20 件）
計	134 件（138 件）

※（　）は土地利用現況調査より抽出された件数

表-2　実態調査 調査対象建物一覧［１／３］

町丁目	番号	所在地
西新宿1丁目	1	西新宿1丁目26-2
	2	西新宿1丁目26-1
	3	西新宿1丁目25-1
	4	西新宿1丁目6-2
	5	西新宿1丁目6-1
	6	西新宿1丁目7-3
	7	西新宿1丁目7-1
	8	西新宿1丁目7-2
	9	西新宿1丁目4-11
	10	西新宿1丁目4-11
	11	西新宿1丁目4-9
	12	西新宿1丁目3-14
	13	西新宿1丁目3-17
	14	西新宿1丁目3-1
	15	西新宿1丁目3-3
	16	西新宿1丁目4-5
	17	西新宿1丁目4-1
	18	西新宿1丁目4-2
	19	西新宿1丁目5-11
	20	西新宿1丁目5-1
	21	西新宿1丁目24-2
	22	西新宿1丁目24-2
	23	西新宿1丁目24-1
	24	西新宿1丁目23-7
	25	西新宿1丁目23-1
	26	西新宿1丁目23-2
	27	西新宿1丁目23-3
	28	西新宿1丁目22-14
	29	西新宿1丁目22-15
	30	西新宿1丁目22-2
	31	西新宿1丁目21-1
	32	西新宿1丁目20-1
	33	西新宿1丁目20-3
	34	西新宿1丁目20-2
	35	西新宿1丁目8-1
	36	西新宿1丁目8-3
	37	西新宿1丁目8-8
	38	西新宿1丁目8-5
	39	西新宿1丁目9-18
	40	西新宿1丁目9-9
	41	西新宿1丁目9-1
	42	西新宿1丁目9-12
	43	西新宿1丁目13-12
	44	西新宿1丁目13-8
	45	西新宿1丁目12-1
	46	西新宿1丁目12-5
	47	西新宿1丁目11-11
	48	西新宿1丁目11-4
	49	西新宿1丁目11-1
	50	西新宿1丁目10-1

表-3　実態調査 調査対象建物一覧［２／３］

町丁目	番号	所在地
西新宿1丁目	51	西新宿1丁目10-2
	52	西新宿1丁目14-11
	53	西新宿1丁目14-9
	54	西新宿1丁目15-2
	55	西新宿1丁目16-4
	56	西新宿1丁目17-1
	57	西新宿1丁目19-8
	58	西新宿1丁目19-6
	59	西新宿1丁目19-14
	60	西新宿1丁目19-5
	61	西新宿1丁目19-5
	62	西新宿1丁目19-1
	63	西新宿1丁目18-8
	64	西新宿1丁目18-16
	65	西新宿1丁目18-5
	66	西新宿1丁目18-2
	67	西新宿1丁目1-7
	68	西新宿1丁目1-6
	69	西新宿1丁目1-1
	70	西新宿1丁目1-3
	71	西新宿1丁目1-4
	72	西新宿1丁目1-5
	73	西新宿1丁目1-3
西新宿2丁目	1	西新宿2丁目7-1
	2	西新宿2丁目6-1
	3	西新宿2丁目1-1
	4	西新宿2丁目1-1
	5	西新宿2丁目8-1
	6	西新宿2丁目5-1
	7	西新宿2丁目9-1
	8	西新宿2丁目2-1
	9	西新宿2丁目4-1
	10	西新宿2丁目3-1
	11	西新宿2丁目3-2
	12	西新宿2丁目3-3
西新宿3丁目	1	西新宿3丁目1-4
	2	西新宿3丁目1-4
	3	西新宿3丁目1-5
	4	西新宿3丁目2-2
	5	西新宿3丁目2-4
	6	西新宿3丁目2-26
	7	西新宿3丁目2-5
	8	西新宿3丁目2-7
	9	西新宿3丁目2-8
	10	西新宿3丁目2-11
	11	西新宿3丁目2-9
	12	西新宿3丁目2-9
	13	西新宿3丁目3-23
	14	西新宿3丁目3-15
	15	西新宿3丁目3-11

表-4　実態調査　調査対象建物一覧［３／３］

町丁目	番号	所在地
西新宿3丁目	16	西新宿3丁目5-1
	17	西新宿3丁目5-3
	18	西新宿3丁目5-15
	19	西新宿3丁目5-13
	20	西新宿3丁目5-12
	21	西新宿3丁目4-7
	22	西新宿3丁目4-5
	23	西新宿3丁目6-11
	24	西新宿3丁目6-5
	25	西新宿3丁目6-4
	26	西新宿3丁目6-17
	27	西新宿3丁目7-1
	28	西新宿3丁目7-38
	29	西新宿3丁目7-37
	30	西新宿3丁目7-30
	31	西新宿3丁目7-26
	32	西新宿3丁目7-23
	33	西新宿3丁目7-21
	34	西新宿3丁目7-27
西新宿6丁目	1	西新宿6丁目10-1
	2	西新宿6丁目9-1
	3	西新宿6丁目8-1
	4	西新宿6丁目8-2
	5	西新宿6丁目7
	6	西新宿6丁目7-1
	7	西新宿6丁目7-1
	8	西新宿6丁目7
	9	西新宿6丁目7-1
	10	西新宿6丁目6-2
	11	西新宿6丁目4-1
	12	西新宿6丁目3-1
	13	西新宿6丁目5-1
	14	西新宿6丁目5
	15	西新宿6丁目5
	16	西新宿6丁目5-3
	17	西新宿6丁目2-16
	18	西新宿6丁目2-18
	19	西新宿6丁目2-3
	20	西新宿6丁目1-1

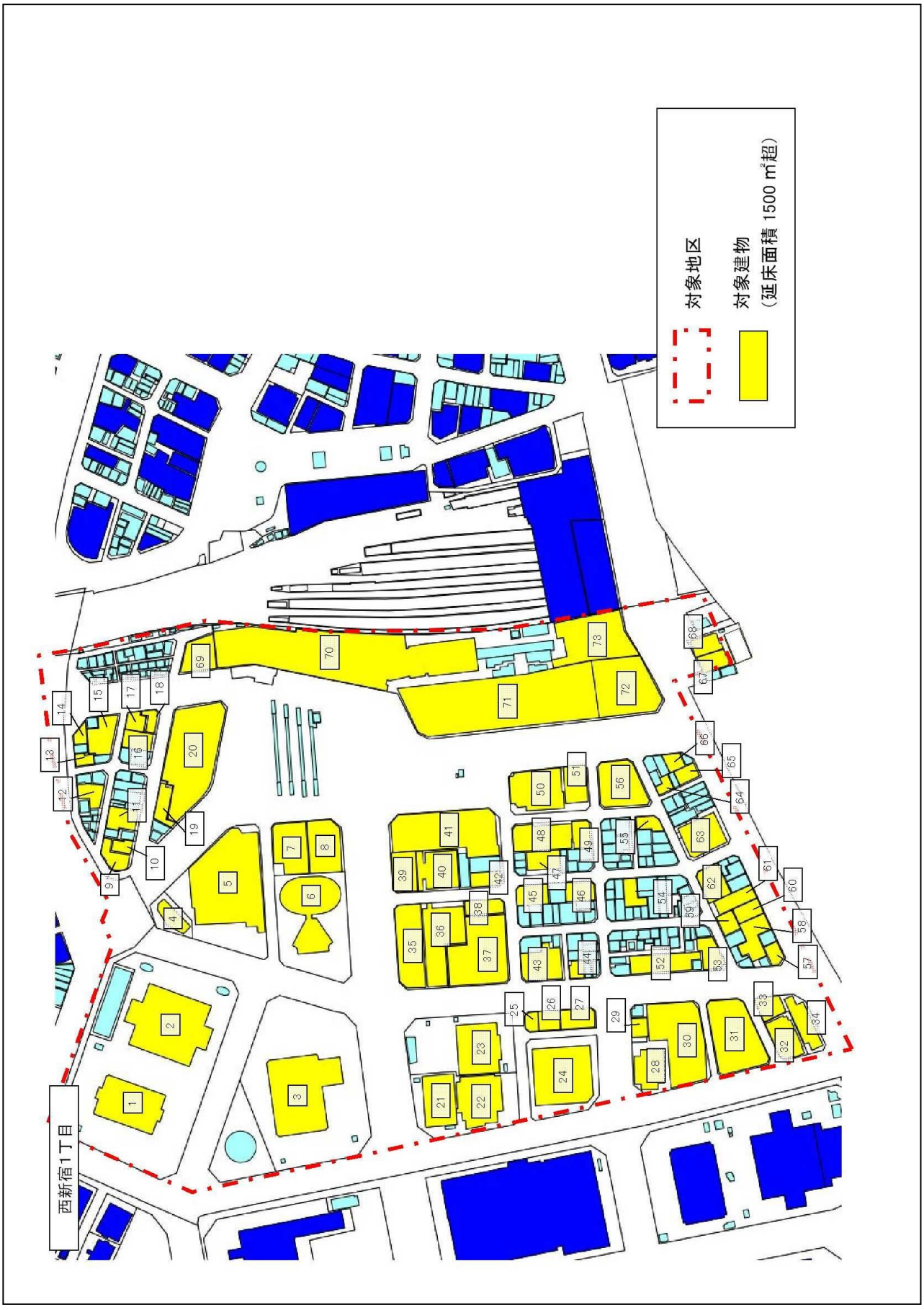


図-2　実態調査 調査対象建物位置（西新宿１丁目）

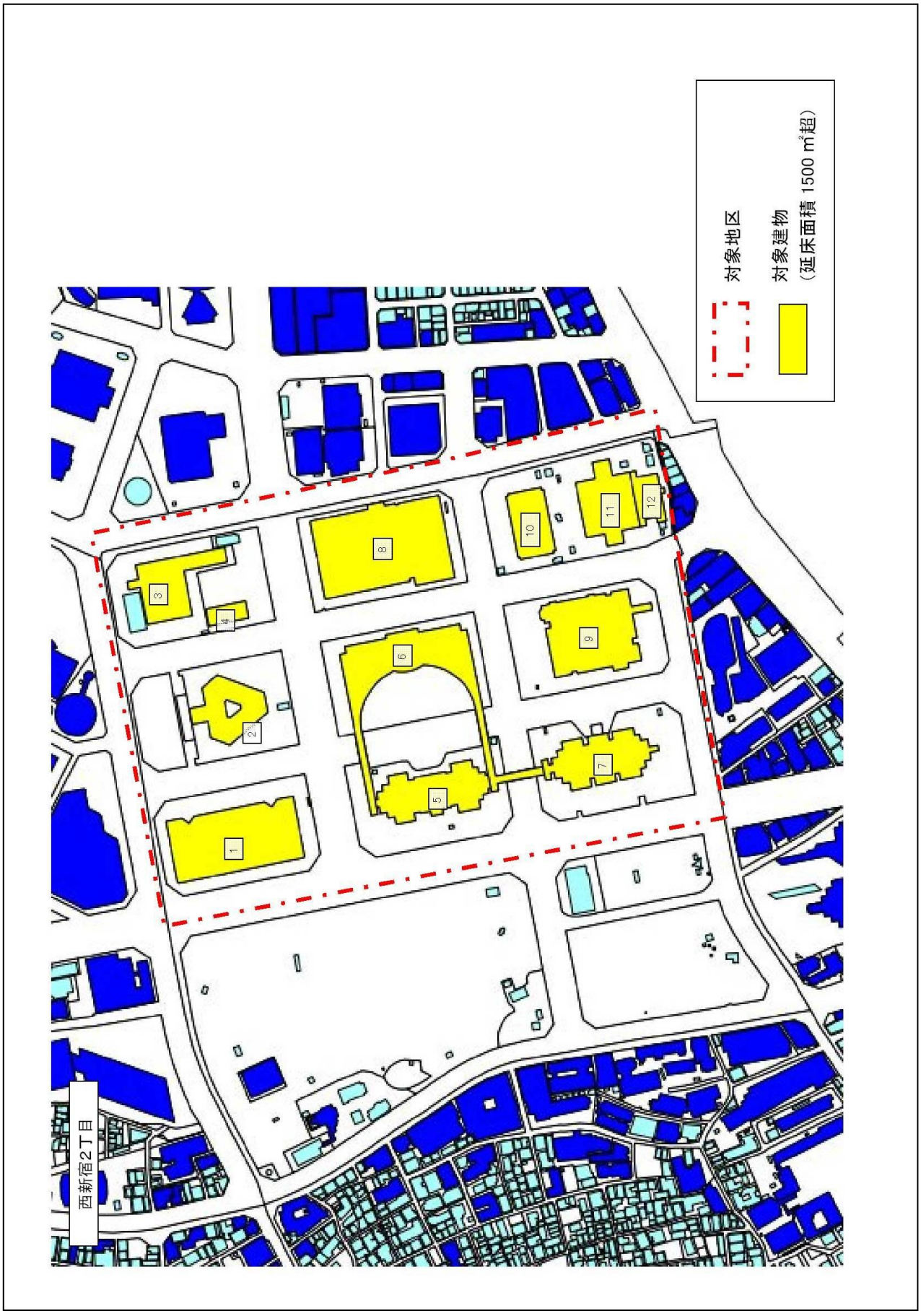


図-3　実態調査 調査対象建物位置（西新宿 2 丁目）

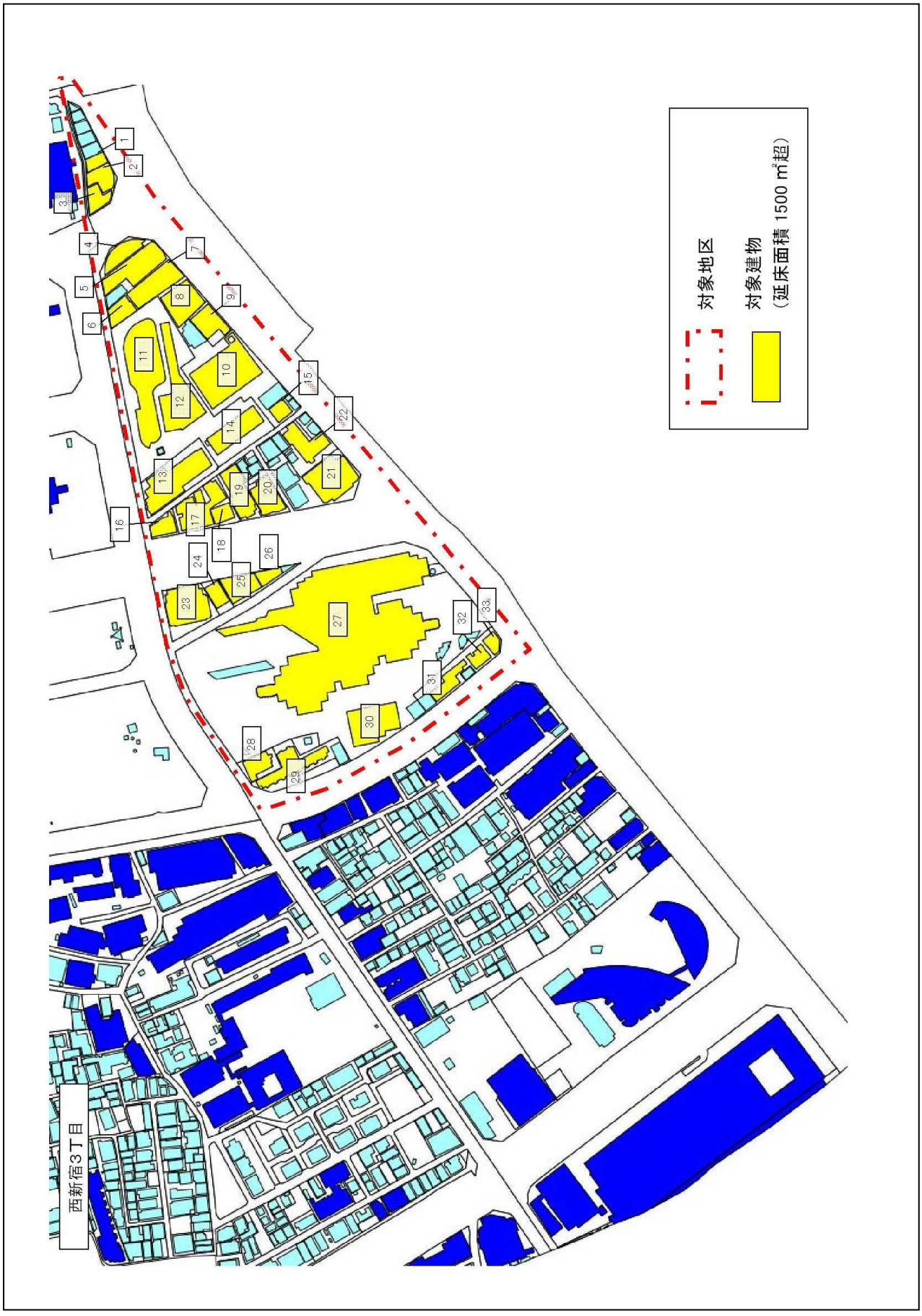


図-4　実態調査 調査対象建物位置（西新宿 3 丁目）

図-5　実態調査 調査対象建物位置（西新宿 6 丁目）

3）調査項目

以下に項目について調査を行った。調査票を図-6～図-7 に示す。

［調査項目］

○建物に関する情報

・用途別延床面積

・竣工年次

○駐車場に関する情報

・建物内駐車場の総収容台数及び運用別内訳（月極貸、定期貸、時間貸、自社利用）

・月極・定期の契約台数及び契約者の内訳（建物内テナント、建物内テナント以外）

・平日・休日ピーク時の利用台数及び内訳（月極貸、定期貸、時間貸［建物内テナント利用・テナント以外］、自社利用）

○附置義務駐車場に関する情報

・附置義務駐車場確保台数及び内訳（建物内・建物外、荷さばき）

建物の駐車場に関する調査（案）

◆貴建物の名称、所在地、竣工時期や、ご担当者様の情報を下表の①～⑥にご記入ください。

①建物の名称：	②建物の所在地：
③建物の竣工（建築確認）時期 年　　月	④担当者部署・氏名：
⑤担当者 連絡先： TEL：　　FAX：　　Mail：	

1. 貴建物の用途別の延床面積を教えてください。下表①～④の網掛け部分に面積をご記入ください。

用途別延床面積※	①商業	㎡
	②業務	㎡
	③住宅	㎡
	④その他（①～③以外）	㎡

※建築基準法における法定延べ面積（ただし、駐車場及び駐輪場の床面積を除く）としてください。

2. 貴建物の駐車場の設置に関する情報について教えてください。

（1）貴建物・敷地内の駐車場における収容台数を教えてください。下表①の網掛け部分に総収容台数、下表②及び③の網掛け部分に、①のうち、荷さばき用の各収容台数をご記入ください。

建物・敷地内駐車場の収容台数	①総収容台数	台
	②（①のうち）荷さばき用	台
	③（①のうち）障がい者用	台
	④自動二輪車用	台

（2）貴建物・敷地内の駐車場において、どのような契約で運用を行っていますか。下表①～④の網掛け部分に運用別の各契約台数をご記入ください。

建物・敷地内の駐車場の運用別契約台数	①時間貸し契約で運用	台
	②定期契約で運用	台
	③月極契約で運用	台
	④自社で利用	台

※時間貸しと定期貸しで駐車マスの区分が無い場合は、定期貸し分として計上してください。

（3）（2）で「②定期貸し契約で運用」、「③月極貸し契約で運用」とした台数分の契約者は、貴建物のテナントですか、それ以外ですか。下表①～③の網掛け部分に定期・月極別の各台数をご記入ください。

1）定期契約者（契約台数）の内訳	①建物内のテナント	台
	②建物内のテナント以外	台
	③不明	台
2）月極契約者（契約台数）の内訳	①建物内のテナント	台
	②建物内のテナント以外	台
	③不明	台

（4）貴建物の附置義務駐車場として確保している台数を教えてください。貴建物・敷地内で確保している台数とその他の場所で確保している台数を、下表①～④の網掛け部分にそれぞれご記入ください。

附置義務駐車場の確保台数	①貴建物・敷地内での確保台数	台
	②（①のうち）荷さばき用の確保台数	台
	③その他の場所での確保台数※	台

※提携駐車場は、確保台数として含まないでください。

図-6　実態調査 アンケート調査票［１／２］

3. 貴建物･敷地内の駐車場の利用状況について教えてください。

(1)貴建物･敷地内の駐車場における１日(時間帯別)の入庫･出庫台数のデータを保有していますか？
下記のうち、1つ選んで番号に○印をつけて下さい。

① はい	⇒3.(2)へ進んでください
② いいえ	⇒3.(3)へ進んでください

(2)【3.(1)で「①はい」を回答されたかたのみご回答ください。】

1)保有されている入庫･出庫台数について、時間貸し、月極、定期、その他の内訳はわかりますか？
下記のうち、1つ選んで番号に○印をつけて下さい。

① はい	② いいえ

2)保有されている入庫･出庫台数のデータを、本調査の検討に使用させていただくことは可能ですか？
下記のうち、1つ選んで番号に○印をつけて下さい。

① はい	② いいえ

(3)貴建物･敷地内の駐車場における、通常時(年末年始などの繁忙期でない時期)のピーク時間帯(1日のうちで最も利用が多い時間帯)での利用台数の内訳(時間貸し[建物内テナント及びそれ以外]、月極･定期貸し、自社利用)を教えてください。

1)平日のピーク時間帯における時間貸し、月極･定期貸し、自社利用の各利用台数を、下表①～④の網掛け部分に記入してください。なお、正確な利用台数がご不明の場合はおおむねの台数、台数がご不明の場合は収容台数に対する概ねの割合(●●%)で構いませんのでご記入ください。また、対象となる年月日についても下表の上欄にご記入ください。

どちらかの欄にご記入ください

【平日(対象日:平成　年　月　日)】

		利用台数	収容台数に対する割合
建物・敷地内の駐車場のピーク時間帯における利用台数	①時間貸し利用（建物内テナント用）	台	%
	②時間貸し利用（建物内テナント以外用）	台	%
	③月極･定期貸し利用	台	%
	④自社で利用	台	%

2)1)と同様に、休日のピーク時間帯の利用台数(または収容台数に対する割合)を記入してください。

どちらかの欄にご記入ください

【休日(対象日:平成　年　月　日)】

		利用台数	収容台数に対する割合
建物・敷地内の駐車場のピーク時間帯における利用台数	①時間貸し利用（建物内テナント用）	台	%
	②時間貸し利用（建物内テナント以外用）	台	%
	③月極･定期貸し利用	台	%
	④自社で利用	台	%

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

図-7　実態調査 アンケート調査票［２／２］

4）調査方法

下記の手順で調査を実施した。なお、実際の手順については、地元協力者の意向を踏まえ、適宜変更した。

［調査の実施手順］

①地元への協力依頼

区より地元団体・駐車場事業者に対して協力を依頼した。

②対象建物へのアポイント

依頼文及び調査票を送付し、対象建物のオーナー、管理会社等に聞き取り調査のアポイントを行った。依頼文は図-9、調査票は図-6～図-7 に示すものを配布した。

③調査の実施

対象建物とのアポイントの結果、調査実施可能な場合には、電話、メール、FAX、訪問のいずれかの方法で聞き取り調査を行い、回答結果を回収した。不在の場合や十分な回答が得られない場合は、再度連絡・訪問する等、必要に応じて複数回アプローチした。

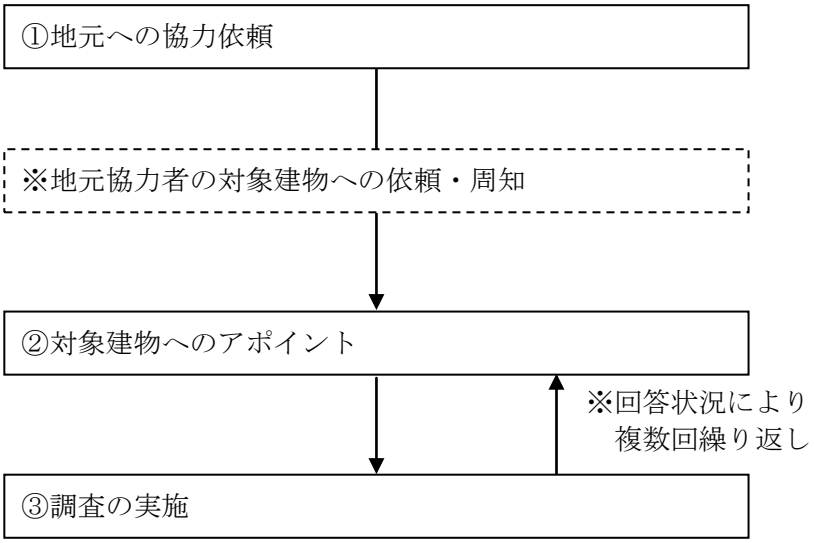


図-8　実態調査の調査手順

建物内の駐車場に関するアンケートのお願い

（公財）東京都道路整備保全公社では、社会に還元できる駐車対策や駐車場に関する調査、研究事業を実施しており、平成 25 年度は、都内における駐車場の有効活用を図る施策の検討に関する研究を行うこととしています。

それに伴いまして、この度、新宿駅西口地区をケーススタディ地区と致しまして、同地区の建物所有者・管理者の方々を対象に、附置義務駐車台数や利用台数等、建物内の駐車場に関するアンケートを実施し、研究の基礎資料とさせていただきたいと考えております。

また、本アンケートの調査結果については、新宿区における駐車対策の一環として、平成 25 年度から検討を開始する予定となっている、新宿駅西口周辺地区における地域の特性に応じた駐車場の整備基準（「地域ルール」）の制定に向けた検討用の基礎資料としても、併せて参考とさせていただきたいと考えております。

ご多忙とは思いますが、下記の委託機関の担当者が、後日連絡の上、聞き取り調査にお伺いしますので、是非ともご協力くださいますようお願いいたします。

なお、調査を円滑に実施するため、本紙と併せて調査票をお送りさせていただきますので、お手数お掛けしますが、事前に内容をご確認いただけると幸いです。

何卒、本調査の趣旨をお汲み取りいただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。なお、このアンケートにより得られた情報は、全て統計的に処理し調査以外の目的に利用することは一切ございません。

■調査に当たってのお願い

・下記の委託機関の担当者が、後日連絡の上、聞き取り調査にお伺いしますが、円滑な調査実施のため、事前に内容をご確認いただき、可能な範囲でご準備いただけると大変助かります。ご不明な点等について聞き取り調査の際にご説明させていただきます。

・なお、附置義務駐車台数や用途別延床面積に関する事項についてご不明の場合は、建築確認時に提出された「附置義務駐車施設概要書」（平成 14 年 10 月以降申請分）または「駐車施設調査表」（平成 14 年 10 月以前申請分）に記載されていますので、上記の書類をご参照の上ご記入ください。

■お問い合わせ先

本調査は、（公財）東京都道路整備保全公社が下記機関に委託して実施しています。
アンケートの内容等に関するお問い合わせは下記担当者までお願いします。

〇委託機関：
〇担 当 者：
〇受付時間：

なお、アンケートの実施に関するお問い合わせは、下記のいずれかまでお願いします。

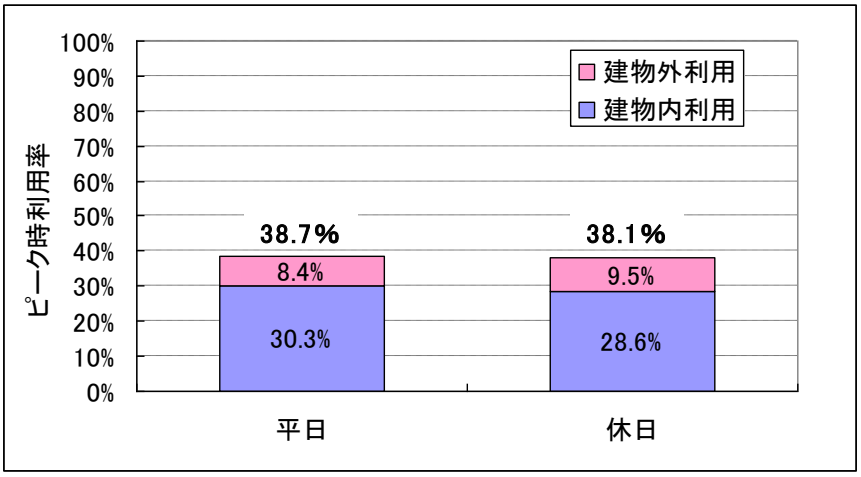
〇実施機関：
〇担 当 者：
〇受付時間：

図-9　実態調査 依頼文

（２）既存附置義務駐車場の実態調査の結果

■附置義務対象建物へのアンケート調査により収集した、附置義務駐車場の利用内訳データを用いて、附置義務対象となる建物内のピーク時利用台数及び利用率を算出した
■その結果、対象駐車場全体の利用率は約４割弱となっている。また、そのうち、本来は附置義務外となる建物外利用の利用率が約１割弱みられる

【新宿駅西口地区における対象駐車場の駐車場利用状況】



資料：附置義務駐車場実態調査（H25）

＜附置義務駐車場における需給バランスの算出方法＞

①利用台数の算出

・アンケート調査結果で得られた運用別の建物内利用及び建物外利用の内訳データを基に、対象駐車場全体のピーク時利用台数を算出するとともに、そのうちの建物内利用のピーク時利用台数を算出
・算出された対象駐車場全体及び建物内利用の各ピーク時利用台数は、下記のとおり

【対象駐車場全体のピーク時利用台数】（平日）1,808 台、（休日）1,782 台
【うち建物内利用のピーク時利用台数】（平日）1,318 台、（休日）1,245 台

②収容台数及び附置義務台数の設定

対象駐車場の収容台数及び附置義務確保台数は、アンケート調査結果に基づいて設定

【対象駐車場全体の総収容台数】4,675 台（西口全体の収容台数は計 10,786 台［推定値］）
【うち対象駐車場の附置義務台数】4,355 台（西口全体の附置義務台数は計 9,834 台［推定値］）

③ピーク時利用率の算出式

附置義務駐車場のピーク時利用率の算定式は、①、②のデータを用いて、対象駐車場全体の駐車を対象とした「収容台数ベース」と建物内利用の駐車を対象とした「附置義務台数ベース」で算出

【ピーク時利用率（収容台数ベース）】
対象駐車場全体の総利用台数／対象駐車場全体の総収容台数
（平日）1,808 台/4,675 台≒38.7%　（休日）1,782 台/4,675 台≒38.1%

【ピーク時利用率（附置義務台数ベース）】
対象駐車場の建物内利用の利用台数／対象駐車場の附置義務台数
（平日）1,318 台/4,355 台≒30.3%　（休日）1,245 台/4,355 台≒28.6%

表-5　附置義務駐車場実態調査の概要

項目	内容
調査目的	・西口地区における附置義務駐車場の利用状況を把握する
調査対象	・西口地区における附置義務対象建物（1,500 ㎡超：134 件抽出）の所有者または管理者 ※ゾーン別の対象建物件数 ゾーン①：72 件、ゾーン②：12 件、ゾーン③：30 件、ゾーン④：20 件
調査項目	①建物に関する情報：用途別延床面積 ②駐車場に関する情報 ・建物内駐車場の総収容台数及び運用別内訳（月極貸、定期貸、時間貸、自社利用） ・月極・定期の契約台数及び契約者の内訳（建物内利用、建物外利用） ・平日・休日ピーク時の利用台数及び内訳（月極貸、定期貸、時間貸［建物内利用・建物外利用］、自社利用） ③附置義務駐車場に関する情報 ・附置義務駐車場確保台数及び内訳（建物内利用・建物外利用、荷さばき） ⇒建物内利用とは、建物内利用の駐車需要が当該駐車場を利用 ⇒建物外利用とは、建物外利用の駐車需要が当該駐車場を利用
調査方法	・電話、メール、FAX、訪問のいずれかによる調査
調査期間	・平成 25 年 10 月～11 月
回収状況	○建物 53 件分（駐車場 32 場分）を回収 ⇒上記駐車場データは、収容台数ベースで西口地区全体の約 70％分（7,423 台/10,786 台）、附置義務台数ベースで西口地区全体の約 70％分（6,710 台/9,834 台）に相当 ⇒西口地区全体の収容台数及び附置義務台数（推定値）は、地区内の各建物について附置義務概要書、実態調査（アンケート）結果、土地利用現況調査データベースの延床面積に基づく附置義務台数算定結果等の数値を合計することにより算出 ○回収データのうち、ピーク時利用台数内訳の回答があった 18 場分の駐車場データを用いて、利用率を算定 ⇒上記駐車場データは、収容台数ベースで西口地区全体の約 45％分（4,675 台/10,786 台）、附置義務台数ベースで西口地区全体の約 45％分（4,355 台/9,834 台）に相当

■ゾーン別では、ゾーン①及びゾーン④の利用率が比較的高く、ゾーン③が低くなっている
■建物用途別では、業務系が平日・休日ともに３割強であるのに対し、商業系は休日が９割程度と高くなっている
■建物規模別では、延床面積が 100,000 ㎡以上の建物よりも 100,000 ㎡未満の建物の利用率が高くなっている
■新宿駅からの離隔距離別では、利用率の高い西口地下駐車場を含む 200m 未満の利用率が最も高くなっている。また、200～400m が最も利用率が低く、離隔距離が大きくなるほど利用率が高くなっている

表-6　ゾーン別利用状況［附置義務台数ベース］）

ゾーン	附置義務台数	平日ピーク時		休日ピーク時	
		利用台数	利用率	利用台数	利用率
ゾーン①	507	159	31.4%	282	55.6%
ゾーン②	858	279	32.5%	316	36.8%
ゾーン③	2,307	528	22.9%	354	15.3%
ゾーン④	683	352	51.5%	293	42.9%
計	4,355	1,318	30.3%	1,245	28.6%

表-7　建物用途別利用状況［附置義務台数ベース］）

建物用途	附置義務台数	平日ピーク時		休日ピーク時	
		利用台数	利用率	利用台数	利用率
業務系	3,973	1,228	30.9%	1,113	28.0%
商業系	129	55	42.6%	118	91.5%
住居系	0	0	-	0	-
その他	253	35	13.8%	14	5.5%
計	4,355	1,318	30.3%	1,245	28.6%

※建物毎の調査回答において、延床面積が最も多い用途へ区分した

表-8　建物規模別利用状況［附置義務台数ベース］

延床面積	附置義務台数	平日ピーク時		休日ピーク時	
		利用台数	利用率	利用台数	利用率
10,000 ㎡未満	324	86	26.5%	155	47.8%
10,000～100,000 ㎡	320	126	39.4%	182	56.9%
100,000 ㎡超	3,711	1,106	29.8%	908	24.5%
計	4,355	1,318	30.3%	1,245	28.6%

表-9　新宿駅からの離隔距離別利用状況［附置義務台数ベース］

新宿駅からの離隔距離	附置義務台数	平日ピーク時		休日ピーク時	
		利用台数	利用率	利用台数	利用率
200m 未満	387	134	34.6%	259	66.9%
200～400m	975	187	19.2%	95	9.7%
400～600m	639	192	30.0%	185	29.0%
600m以上	2,354	805	34.2%	706	30.0%
計	4,355	1,318	30.3%	1,245	28.6%

平成２５年度提案公募型研究

都市中心部における駐車場の有効活用に関する研究

平成２６年２月

発　　行　　公益財団法人東京都道路整備保全公社
〒１６３－０７２０
東京都新宿区西新宿２丁目７番１号　小田急第一生命ビル２０階
電話　０３－５３８１－３３６８

調査編集　　株式会社交通総合研究所
〒１６０－０００４
東京都新宿区四谷４丁目２５番５号　ＫＤビル４階
電話　０３－６３８０－０３６０