

銀座地区駐車場整備計画（改定案）

2023年●月

中 央 区

目次

1	計画改定の目的と位置づけ	1
1.1.	本計画改定の目的	1
1.2.	本計画の位置づけ	1
1.3.	本計画の目標年次	2
1.4.	対象地区	2
1.5.	駐車施設整備に関する現状と課題	3
2	駐車施設整備・駐車施策の基本方針	10
3	駐車施設整備に関する基本施策	11
3.1.	乗用車の駐車場	11
3.2.	荷捌き用（貨物車）の駐車場	12
3.3.	障害者用の駐車場	13
4	駐車場地域ルールの改定	14
5	主要な路外駐車場の整備に関する方針	15
【参考】	用語の定義	
	駐車場整備計画に関連する課題への対応	
	エリア別の駐車実態	
	前計画からの変更項目一覧	

…協議会資料用の補足コメント（留意点）

1 計画改定の目的と位置づけ

1.1. 本計画改定の目的

駐車場整備計画は、駐車場法第4条の規定に基づき、駐車場整備地区における駐車施設の需要と供給の現況および将来見通し等を勘案し、当該地区の駐車施設整備等に関する計画を定めるものである。

本区では、平成5年12月に「中央区駐車場整備計画」を策定し、駐車場整備地区を対象に、民間と公共の分担による駐車施設の整備と有効利用方策等を定め、これに基づく各種施策の推進を図ってきた。

平成14年には東京都駐車場条例が改正され、地域ルール（特例措置）の制定が可能となったことを受けて、銀座地区（以下、「本地区」という。）では、平成15年に「銀座地区駐車場地域ルール」（以下、「現行ルール」という。）を策定した。

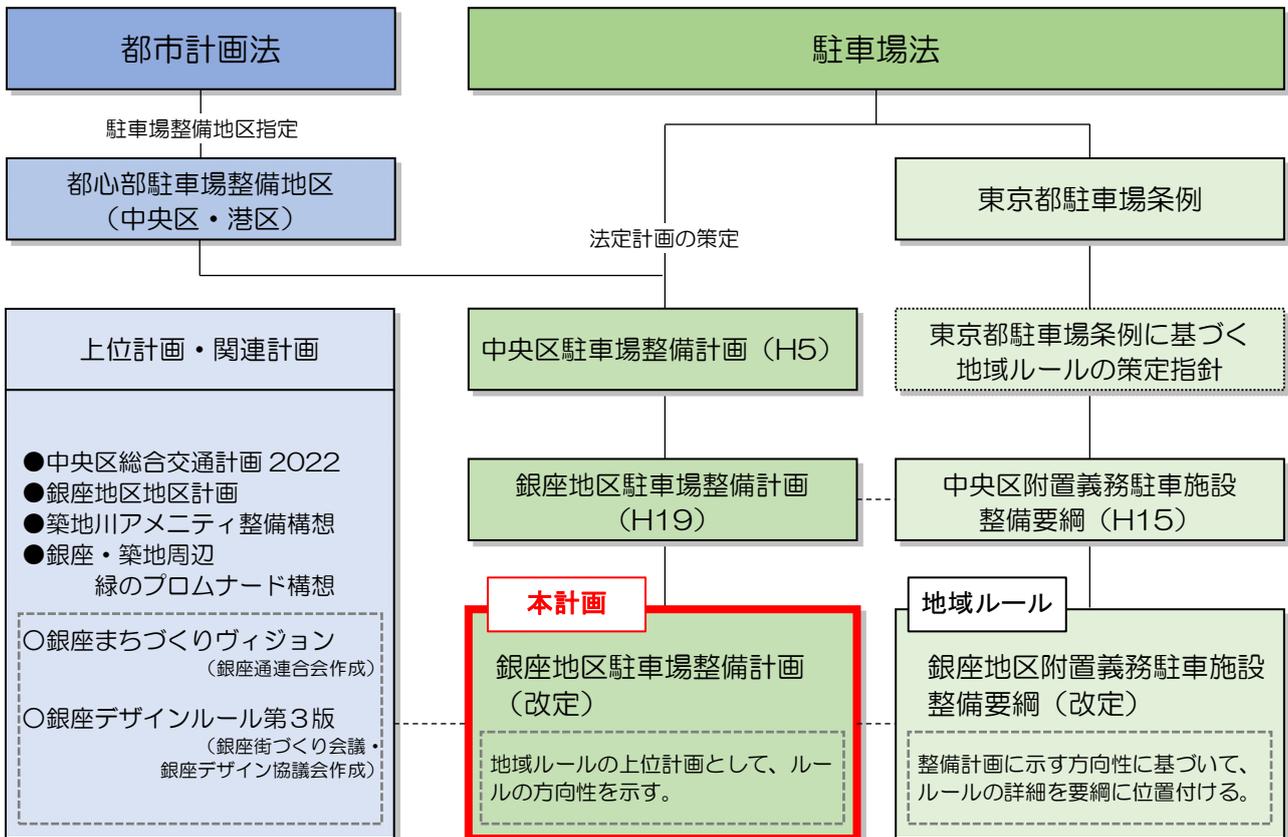
また本地区においては、土地利用等の特性を踏まえた駐車問題の解決を目的とした『銀座地区駐車場整備計画』（以下、「前計画」という。）を平成19年9月に策定した。

前計画の策定以降、大規模開発等に伴い乗用車の駐車施設整備は一定の水準に達するとともに、関係法令の改正や公共交通機関の整備進捗・自動車利用の減少等、社会情勢の変化により駐車施設を取り巻く環境は大きく変化している。また、本地区では地元組織による「銀座まちづくりヴィジョン」が策定されており、将来に向けたまちのヴィジョンとして「歩いて楽しいまち、銀座」が掲げられている。

このような背景の下、本地区においては「まちづくりと連携した駐車場施策」が重要であることから、銀座のまちにふさわしい駐車場政策の基本方針を定めることを改定の目的とする。

1.2. 本計画の位置づけ

関連法令および本区における上位計画・関連計画との関係を踏まえた本計画の位置づけを以下に示す。



1.3. 本計画の目標年次

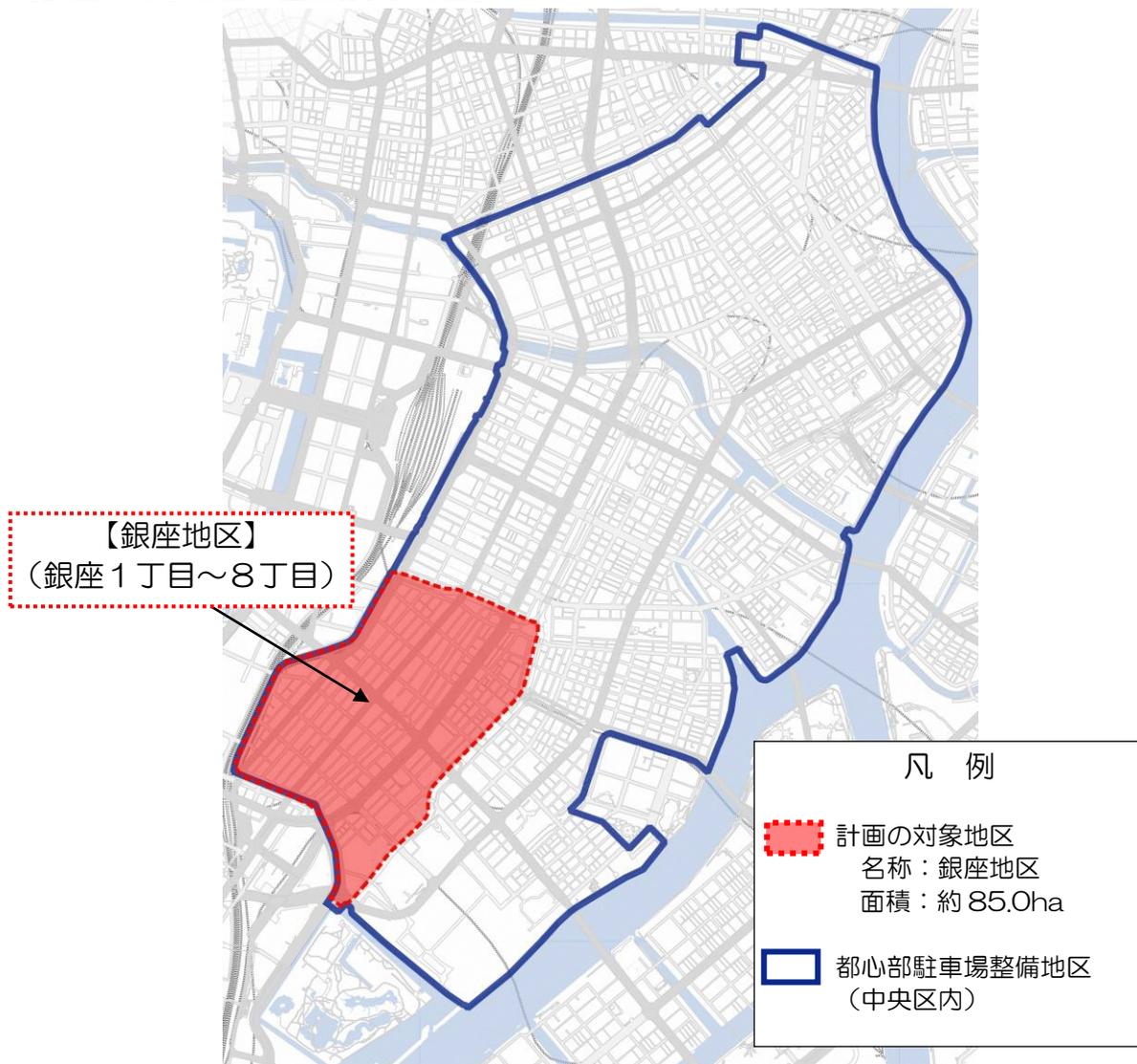
本地区における駐車需要の変化や公共交通機関の整備進捗、まちづくりの進展などと整合を図る必要があることを踏まえ、本計画の目標年次を以下のとおり定める。

『銀座地区駐車場整備計画』（改定）の目標年次：**令和25年（2043年）**

1.4. 対象地区

本計画の対象地区は、『東京都市計画都心部駐車場整備地区（中央区・港区）、面積：994.8ha（中央区内562.0ha）』のうち、中央区駐車場整備計画（平成5年12月）において示している銀座地区（銀座1丁目～8丁目の範囲、面積：約85.0ha）とする。

【計画の対象地区の位置および範囲】



1.5. 駐車施設整備に関する現状と課題

(1) 近年の動向

■ 関係法令等の変化

平成 19 年以降、以下のような法令改正や事業制度の創設が行われており、目指すべき都市像に沿った駐車施設整備を重視する傾向がより強まってきている。

【平成 19 年以降における法制度等の変化】

年次	法制度等の変化および主な内容
平成24年12月	<ul style="list-style-type: none"> 都市の低炭素化の促進に関する法律の施行とあわせて駐車場法の特例措置<国> ⇒「駐車機能集約区域」と「集約駐車施設」を定めた『低炭素まちづくり計画』の策定により、附置義務駐車施設を集約できる特例措置を位置づけ
平成26年4月	<ul style="list-style-type: none"> 東京都駐車場条例（一部改正）の施行<都> ⇒低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール制度の追加
平成26年8月	<ul style="list-style-type: none"> 都市再生特別措置法（一部改正）の施行とあわせて駐車場法の特例措置<国> ⇒『立地適正化計画』において「駐車場配置適正化区域」を定めた場合、路外駐車場配置適正化と附置義務駐車施設の集約化が行える特例措置を位置づけ 国土交通省標準駐車場条例の改正<国> ⇒駐車実態等を踏まえて、地域・地区の特性に応じた適切な駐車場整備原単位を設定する必要性、鉄道駅等に近接する建築物の基準緩和措置などを明文化
平成30年7月	<ul style="list-style-type: none"> 都市再生特別措置法（一部改正）に基づく「都市再生駐車施設配置計画制度<国> ⇒区域単位で附置義務駐車場の位置と規模を最適化する計画の策定と、計画に即した附置義務駐車場の整備を可能とする制度を創設 まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）<国> ⇒まちづくりと駐車場の連携に焦点を当てた基本的考え方を整理
平成31年3月	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（実践編）<国> ⇒駐車需要の調査・分析方法や、駐車場の地域ルール等、駐車場施策の検討に向けた取組み方法を整理
令和元年6月	<ul style="list-style-type: none"> 東京都駐車場条例（一部改正）の施行<都> ⇒都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール制度の追加
令和2年9月	<ul style="list-style-type: none"> 都市再生特別措置法（一部改正）の施行とあわせて駐車場法の特例措置<国> ⇒「都市再生整備計画」において「滞在快適性等向上区域」を定めた場合、路外駐車場配置適正化と附置義務駐車施設の集約化、特定の道路における駐車場の出入口規制を行える特例措置を位置付け
令和4年7月	<ul style="list-style-type: none"> 東京都駐車場条例（一部改正）の施行<都> ⇒地域ルールの適用が可能な区域の追加 都市再生特別措置法の改正に対応した関連規定の整備

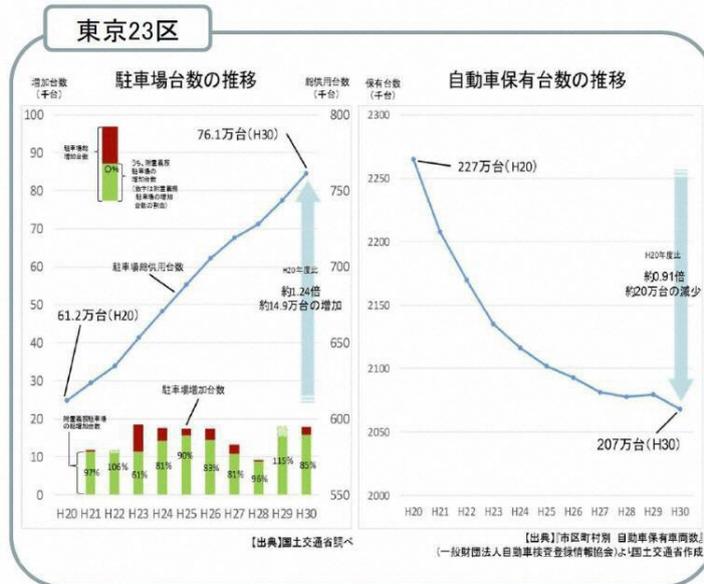
■自動車利用環境等の変化

近年、公共交通機関の整備進捗や自動車利用減少など、社会情勢の変化に伴い、乗用車による来訪交通は減少しており、乗用車の駐車場には余裕がみられる。一方で荷捌き用（貨物車）の駐車場については、特に商業集積地において不足している状況であり、路上での荷捌きが多くみられる。

【都内における駐車場整備状況と自動車保有台数の推移】

○区部では、過去 10 年間で駐車場台数が増加する一方、自動車保有台数は減少傾向。

駐車場台数：H20 61.2 万台 ⇒ H30 76.1 万台
 自動車保有台数：H20 227 万台 ⇒ H30 207 万台



出典：第 33 回全国駐車場政策担当者会議資料（国土交通省）

【荷捌き用（貨物車）の駐車施設の不足】

○商店街等において、荷捌き用の駐車施設の不足から路上での荷捌きが多くみられる。

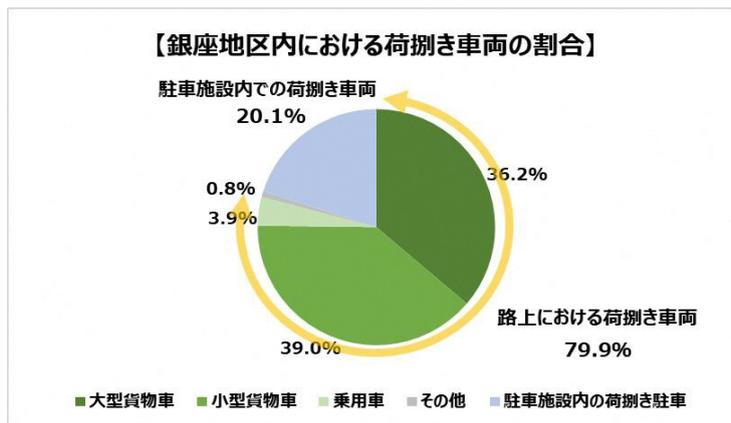
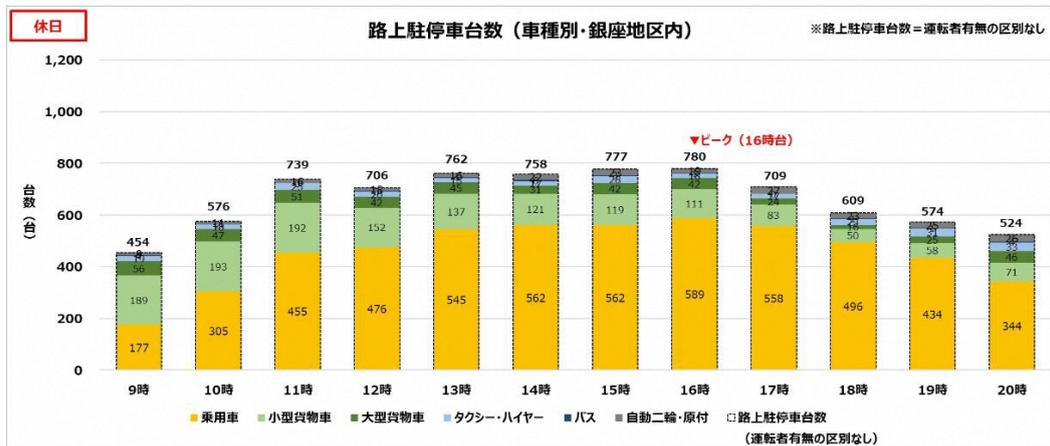
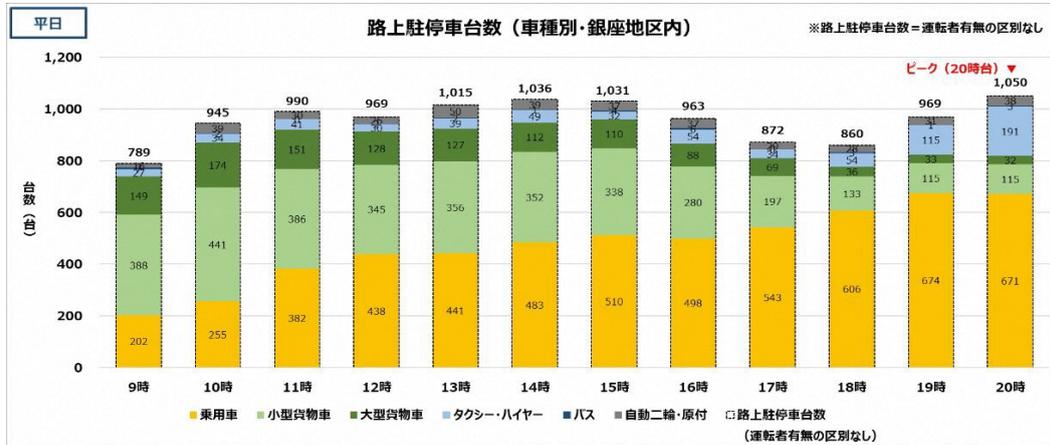


出典：第 33 回全国駐車場政策担当者会議資料（国土交通省）

【参考】銀座地区における路上駐停車状況

○本地区区内で観測された路上駐停車の台数ピークは平日の 20 時台で 1,050 台、休日の 16 時台で 780 台観測され、乗用車が路上駐停車の大半を占めている。

○また本地区区では荷捌き用（貨物車）の駐車場を有していない間口の狭い小規模敷地の建物が多いため、地区内の荷捌きを行う車両のうち、約 8 割が路上において荷捌きを行っており、大型貨物車と小型貨物車で大半を占めている。



令和3年度銀座地区駐車実態調査結果を基に作成

- ・調査範囲・・・・・・・・・・1.4. 対象地区における【銀座地区】の範囲（本計画書のp.2を参照）
- ・路上駐停車台数・・・・・・・・調査範囲内において観測された「ピーク時の路上駐停車台数」（運転者の有無の区別なし、パーキングメーターを利用した台数を含む）
- ・路上における荷捌き車両・・・・調査範囲内において観測された「ピーク時の路上駐停車台数」（運転者の有無の区別なし、パーキングメーターを利用した台数を含む）のうち、荷捌きを行っている車両
- ・大型貨物車・・・・・・・・車頭番号が1、8、9、0の「普通貨物車」および「特殊車※」の合計
- ・小型貨物車・・・・・・・・車頭番号が4、6、8の「小型貨物車」

※ 特殊車（車頭番号が8）については、車両の形状に応じて大型貨物車または小型貨物車のいずれかに分類

■ 駐車場整備の進捗

平成 19 年以降、本地区では建物の個別の建て替えにより駐車場の更新が図られるとともに、大規模開発に伴い、都市計画駐車場および集約駐車場の拡充が図られている。

主な大規模開発に伴う駐車場整備	
銀座四丁目駐車場：実整備台数 450 台	うち都市計画駐車場 96 台 うち集約駐車場 51 台
GINZA SIX 駐車場：実整備台数 515 台	うち集約駐車場 78 台
歌舞伎座駐車場：実整備台数 283 台	うち集約駐車場 45 台
合計整備台数：1,248 台	

■ 駐車地域域ルールへの運用実績と課題

現行ルールでは、駐車施設の隔地を 310 台、集約駐車場の整備を 430 台分行ってきており、乗用車の駐車施設の隔地の受け皿となる集約駐車場には余裕が生じているものの、荷捌き用（貨物車）・障害者用の駐車施設の集約には対応できないなどの課題が挙げられている。

■ 銀座ルール 参加建築物及び集約建築物の状況（銀座ルールによる隔地・集約案件のみ）

	竣工建物棟数	隔地・集約台数	附置義務台数				実整備台数			
			合計	普通車用	荷捌き用	障害者用	合計	普通車用	荷捌き用	障害者用 (荷捌き兼用)
参加建築物	41棟	310台	357台	272台	44台	41台	47台	1台	13台	33台
集約建築物	44棟	430台	2,297台	2,100台	150台	47台	3,135台	2,051台	200台	884台
計	85棟		2,654台	2,372台	194台	88台	3,182台	2,052台	213台	917台

※平成31年3月末時点の竣工建物を集計

※銀座ルールの受付案件のうち、都条例18条の適用を受けた案件、全台敷地内で整備した案件などを除いて算出した数値

※障害者用駐車場を一時的に荷さばき駐車場として使用している場合、実整備台数は障害者用として計上（都条例上は荷さばき駐車場1台減）

※バリアフリー対応機械式駐車場の整備により、障害者用駐車場が多数計上されている

(2) 乗用車の駐車施設における現状と課題

- 本地区では、来訪者の多くが高度に整備された鉄道・バスなどの公共交通機関を利用しており、乗用車の駐車施設については設置台数に余裕が生じている。
(本地区における乗用車の駐車施設の在庫台数と路上駐車台数の合計のピークは平日と休日ともに14時台となっており、平日の14時台に2,558台(充足率164.0%)・休日の14時台に2,650台(充足率158.3%)となっている。)
- 本地区において導入されている現行ルールでは、駐車施設の隔地・集約を主とし、台数低減を行っていないため、特に大規模建物では駐車施設の余裕が生じている。
- 本地区では間口の狭い小規模敷地の建物が多い。このため、将来の建て替えにより1階部分に駐車施設の出入口が設けられた場合には、歩行空間の安全性や街並みの連続性を確保することが困難な状況となり、景観の悪化やにぎわいの喪失が懸念される。

●乗用車の駐車施設における駐車実態
⇒平日・休日ともに余裕がある。



●駐車施設の出入口による街並みの分断
⇒景観の悪化やにぎわいの喪失が懸念される。



駐車実態を示すグラフは、令和3年度銀座地区駐車実態調査結果を基に作成

- 調査範囲・・・1.4. 対象地区における【銀座地区】の範囲(本計画書のp.2を参照)
- 設置台数・・・調査範囲内において利用状況の把握ができた乗用車の駐車施設の設置台数(パーキングメーターの駐車枠数は含まない)
- 在庫台数・・・調査範囲内において利用状況の把握ができた乗用車の駐車施設のピーク時の在庫台数
- 路上駐車台数・・・調査範囲内において観測されたピーク時の路上駐車台数(運転者なし・荷捌きなしの乗用車・小型貨物車、パーキングメーターを利用した台数を含む)
- 充足率・・・需給バランスを把握する目安として、設置台数/(在庫台数+路上駐車台数)で算出

(3) 荷捌き用（貨物車）の駐車施設における現状と課題

- 本地区では貨物車の路上駐車や路上荷捌きが多くみられ、旺盛な商業活動を支えるために必要不可欠な荷捌き用（貨物車）の駐車施設については、地区全体で不足が生じている。
（本地区における荷捌き用駐車施設の在庫台数と路上荷捌き台数の合計のピークは平日の10時台に254台（充足率44.5%）・休日の9時台に83台（充足率136.1%）となっている。）
- 一方、本地区では間口の狭い小規模敷地の建物が多いため、駐車施設を敷地内に設置すると店舗がほとんど設けられず、**街並みの連続性**が確保できなくなることも懸念される。
- 荷捌き用（貨物車）の駐車施設の集約整備については、集約化によるセキュリティ上の問題が懸念されている。
- **また、隔地による違法駐車**の増加や、**台車等を使用した荷物の搬送距離が伸びることに伴い、歩行環境及び景観の悪化、交通事故の発生等の問題が懸念されている。**

銀座地区（銀座1丁目～8丁目）における 卸売事業所数および年間商品販売額	
総事業所数	349
年間商品販売額（百万円）	2,213,206

出典：平成26年商業統計調査報告（町丁目別集計）

●本地区の商業活動の規模
⇒銀座地区の年間商品販売額は約2.2兆円となっている。

●荷捌き用（貨物車）の駐車施設における駐車実態
⇒平日は不足が生じている。



●無秩序な路上駐車や路上荷捌き
⇒歩行空間の安全性の低下や景観の悪化につながる。



（銀座地区における路上荷捌きの状況）

駐車実態を示すグラフは、令和3年度銀座地区駐車実態調査結果を基に作成

- 調査範囲・・・1.4.対象地区における【銀座地区】の範囲（本計画書のp.2を参照）
- 設置台数・・・調査範囲内において利用状況の把握ができた荷捌き用の駐車施設の設置台数（パーキングメーターの駐車枠数は含まない）
- 在庫台数・・・調査範囲内において利用状況の把握ができた荷捌き用の駐車施設のピーク時の在庫台数
- 路上荷捌き台数・・・調査範囲内において観測されたピーク時の路上荷捌き台数（パーキングメーターを利用した台数を含む）
- 充足率・・・需給バランスを把握する目安として、設置台数／（在庫台数＋路上荷捌き台数）で算出

(4) 障害者用の駐車施設の現状と課題

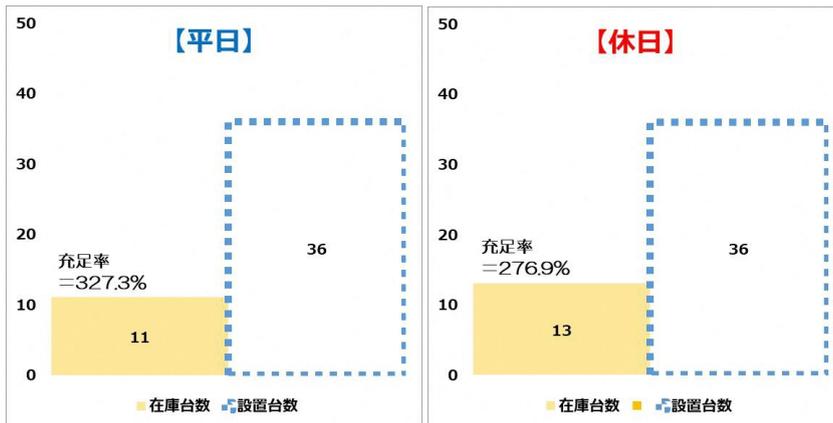
- 本地区では間口の狭い小規模敷地の建物が多く、乗用車や貨物車と同様に狭い敷地の1階部分へ駐車施設を設けた場合でも、駐車施設の位置が分かりにくい、乗り降りのためのスペースが十分に確保されていないなど、利用者にとって利用しづらい駐車施設となっている状況であり、障害者用の駐車施設は十分に利用されていない可能性が考えられる。

(本地区における障害者用駐車施設の在庫台数のピークは平日と休日ともに 15 時台となっており、平日 11 台 (充足率 327.3%) 休日 13 台 (充足率 276.9%) となっている。)

- 自動車を利用する障害者の方々にヒアリング (令和元年度および令和4年度) を行った結果、トイレ等の付帯施設の充実、障害者の乗り降りの配慮や専用の乗降場、パーキング・メーター等の活用など柔軟な運用を望む意見が多く挙がっており、集約して整備することが適切な場合もあることが確認されている。

● 障害者用の駐車施設における駐車実態

⇒ 駐車施設が利用しやすい仕様になっていない・設置場所の周知不足等の理由から駐車施設を利用されていない可能性が考えられる。



● 間口の狭い小規模建物に設置される障害者用の駐車施設



駐車実態を示すグラフは、令和3年度銀座地区駐車実態調査結果を基に作成

- ・調査範囲・・・1.4. 対象地区における【銀座地区】の範囲 (本計画書のp.2を参照)
- ・設置台数・・・調査範囲内において利用状況の把握ができた障害者用の駐車施設の設置台数
- ・在庫台数・・・調査範囲内において利用状況の把握ができた障害者用の駐車施設のピーク時の在庫台数
- ・充足率・・・需給バランスを把握する目安として、設置台数/在庫台数で算出

2 駐車施設整備・駐車施策の基本方針

関係法令や社会情勢等の変化および本地区の現状と課題を踏まえ、本地区の駐車施設整備および駐車施策全体における基本方針を以下に示す。

■基本方針（1）：駐車施設の適正な供給量のマネジメント

本地区の乗用車における駐車施設供給量と需要量の乖離を是正するとともに、不足している荷捌き用（貨物車）の駐車施設の確保を図るため、駐車施設の適正な供給量のマネジメントを推進する。

■基本方針（2）：既存駐車施設ストックの有効活用

本地区に整備されている都市計画駐車場や、大規模建築物に附帯する駐車施設などのうち、設置台数に余裕が生じているものを対象として、その有効活用を図っていくこととする。

■基本方針（3）：「歩いて楽しい」まちづくりの実現に資する駐車施設整備の推進

快適な回遊性の高い歩行空間を形成し、まちのにぎわいの向上を図るため、附置義務駐車施設の隔地・集約化による駐車施設の出入口の削減や、路上空間の適正利用等、必要に応じたハード施策・ソフト施策の両面を講じながら、「歩いて楽しい」まちづくりの実現に資する駐車施設整備を進めていく。

■基本方針（4）：駐車施設整備とあわせた路上空間の適正利用

附置義務による駐車施設の整備とあわせて、パーキング・メーター等の運用方法の変更（利用の用途に応じたスペースの設置要請）や路上空間のタイムシェアリング（乗用車や歩行者の少ない深夜・早朝など特定の時間帯に路上の駐車スペースを利用した荷捌きを認める）の導入、不正利用の取締り強化等、交通管理者と連携した取り組みにより適正な運用・利用を推進する。

【基本方針と基本施策の関係性について】

【2章】では乗用車・荷捌き用（貨物車）・障害者用の駐車場を含めた、本地区における駐車施設整備・駐車施策全体における基本方針を示し、

【3章】では2章の全体の基本方針に基づく車種別の駐車施設に関する基本施策を記載する形でまとめている。

【基本方針（4）路上空間の利活用について】

パーキング・メーター等は附置義務駐車施設を整備する代わりにはならないものの、路上空間の活用施策として、引き続き交通管理者との十分な協議・調整を進めていく。

3 駐車施設整備に関する基本施策

「2 駐車施設整備・駐車施策の基本方針」に基づき、本地区における駐車施設整備に関する基本施策を駐車施設の種別（乗用車・荷捌き用（貨物車）・障害者用の駐車場）に示す。

3.1. 乗用車の駐車場

本地区内の駐車施設は設置台数に余裕があり、新たな公共交通システムの導入等の社会情勢の変化に伴い、今後さらなる駐車需要の変化も想定される。このため、乗用車の駐車場については「銀座らしい」「歩いて楽しい」まちづくりに合った駐車場の配置や整備のあり方を考えていく必要があり、路上駐車対策等も推進する必要がある。

基本施策① 地域特性に応じた駐車施設附置義務制度の運用 ← 基本方針（1）

本地区における駐車施設の適正な供給量のマネジメントを図るため、地域の特性に応じた駐車施設の整備基準を導入し、本地区に相応しい駐車施設附置義務制度の運用を推進する。

基本施策② 既存駐車施設への駐車需要受け入れの推進 ← 基本方針（2）

既存の建物を対象に地域ルールを適用することにより、附置義務の対象外となる台数を集約駐車場として活用することで周辺建物の駐車需要の受け入れを推進する。

基本施策③ 駐車施設の適正配置に資する集約駐車施設整備の推進 ← 基本方針（3）

周辺建物の駐車需要および隔地の受け皿とするため、本地区内における配置や規模に配慮した集約駐車施設の整備を推進していく。

特に大規模な開発等における駐車施設の整備にあたっては、歩行者と自動車等の交錯を可能な限り避けるため、駐車施設出入口の集約化や適切な配置に配慮しながら集約駐車施設の整備を図っていく。

【特に大規模な開発】

本計画における「特に大規模な開発」とは、『中央区市街地開発事業指導要綱』に定める事業区域が 3,000 m²以上の開発事業または都市開発諸制度活用による建築等を指すものとする。

3.2. 荷捌き用（貨物車）の駐車場

本地区は商業のまちでありながら、商業活動に必要不可欠な荷捌き用（貨物車）の駐車場が不足している。これにより路上荷捌きが常態化し、歩行空間の安全性や快適性が損なわれる恐れがあることを踏まえ、利便性を考慮した荷捌きスペースの確保と適切なマネジメントを行う施策を推進していく。

基本施策① 荷捌き用（貨物車）の駐車施設の着実な整備 ← 基本方針（1）

都条例における荷捌き用（貨物車）の駐車施設の附置義務に基づき、駐車施設整備を行うことを原則とする。ただし、都条例の上限を10台とする規定を適用すると荷捌き用（貨物車）の駐車施設が不足する場合は、対象建物の需要に応じた必要台数の確保を推進する。

さらに、荷捌き用（貨物車）の駐車施設の整備にあたっては、大型貨物車等に対応した規模および天井高をもつ車室および車路を必要に応じて確保していくものとする。

基本施策② 荷捌き用（貨物車）の駐車施設の集約化等の推進 ← 基本方針（2）・（3）

既存建物の駐車施設の活用を含めて荷捌き用駐車施設を集約化し、駐車施設の相互利用や集約荷捌き用（貨物車）駐車施設の整備の推進について、後述の「4 駐車場地域ルールの改定」で検討を進めていく。

また、地域が共同で荷捌き用（貨物車）の駐車施設の確保と運営を行う共同配送の導入については、地区の状況や荷捌き駐車に係るコスト負担の議論等を踏まえ、長期的に検討していく。

基本施策③ 路上空間の適正な利用の推進 ← 基本方針（4）

地区全体で路外の荷捌き用（貨物車）の駐車施設が不足している状況を踏まえ、附置義務による施設整備とあわせて、一般のパーキング・メーター等の荷捌き用への変更や路上荷捌きスペースの設置を要請していくとともに、乗用車等の路外駐車場への誘導、交通管理者と連携した取組や規制等により、適正な利用を促進することで荷捌き駐車場の整序化を図る。

また、乗用車や歩行者の少ない深夜・早朝などに時間帯を区切り、路上の駐車スペースを利用して貨物車が荷捌きを行う「タイムシェアリング」により、特定の時間帯は路上での貨物車の駐車を認め、乗用車や歩行者の多い時間帯は貨物車の駐車を抑制する方策の実施について、後述の「4 駐車場地域ルールの改定」において地域ルールの関連施策として取扱い、検討を進めていく。

【基本施策③ 路上空間の適正な利用の推進】

基本方針（4）と同様にパーキング・メーター等は附置義務駐車施設を整備する代わりにはならないものの、路上空間の活用施策として、引き続き交通管理者との十分な協議・調整を進めていく。

3.3. 障害者用の駐車場

障害者の方が安心して来訪できるまちとしていくため、銀座地区全体としてハード・ソフト両面から、障害者用の駐車場への対応をしていく。

基本施策① 利便性の高い障害者用の駐車施設の整備 ← 基本方針（3）

障害者の方が利用しやすい駐車施設の整備に向けて、車いすの乗降に配慮した広い車室や多機能トイレ等の付帯施設の充実化に配慮した駐車施設の整備を推進する。

基本施策② 障害者用の駐車施設の有効利用の推進 ← 基本方針（3）

基本施策① 利便性の高い駐車施設の整備にあわせて、**不適正利用の防止に関する施策の推進**を、後述の「4 駐車場地域ルールの改定」で検討していく。

基本施策③ 障害者用の駐車施設の集約化等の推進 ← 基本方針（3）

狭小敷地等における入出庫が困難な駐車施設整備の防止や、まちの賑わい確保の観点から、従来の「原則敷地内に附置する」ことに限定せず、利便性の高い駐車施設への集約化し、あわせて目的地までの適切なバリアフリールート¹の確保する仕組みの導入を、後述の「4 駐車場地域ルールの改定」で検討していく。

基本施策④ 路上空間の適正な利用の推進 ← 基本方針（4）

附置義務による駐車施設の整備とあわせて、ストレッチャー式車いす等の乗降に配慮した広い区画を有するパーキング・メーター等の整備を要請していくなど路上空間の活用も推進していく。

また、実態としてパーキング・メーター等が利用される場合を考慮し、ソフト面の対応（悪天候時の利用者への補助等）についても、後述の「4 駐車場地域ルールの改定」において地域ルールの関連施策として取扱い、検討を進めていく。

【基本施策④ 路上空間の適正な利用の推進】

基本方針（4）と同様にパーキング・メーター等は附置義務駐車施設を整備する代わりにはならないもの、路上空間の活用施策として、引き続き交通管理者との十分な協議・調整を進めていく。

4 駐車場地域ルールの変更

現行ルールは、本地区において間口の狭い小規模敷地の建物が多く、建物の1階部分に駐車施設の出入口を設置すると賑わいの連続性確保などの点で影響が大きいことから、隔地・集約による駐車施設の適正配置および駐車環境の整備改善を促進するため、平成15年に策定された。

本計画における駐車施策の基本方針および駐車施設整備の基本施策を踏まえ、現行ルールの課題解決を図るため、以下の方向性に基づいた見直しを行う。

【「現行ルール」の見直しの方向性】

- 現行ルールは、乗用車の駐車施設の隔地・集約を主とし、台数低減を行っていないため、特に大規模建物では駐車施設の余裕が生じている一方で、荷捌き用（貨物車）の駐車施設は地区全体で不足していることを踏まえ、地区の特性や需要に応じた駐車施設の整備台数基準を導入する。
- 駐車施設の整備台数基準の設定では、都条例において附置義務対象外となる小規模建物により生じる需要を考慮した基準とする。
- 上記の整備台数基準の設定と合わせて、現行ルールにおける参加建築物・集約建築物の区分や隔地・集約の適用範囲などの隔地・集約に関する基準の見直しを行う。
- 荷捌き用（貨物車）の駐車施設および障害者用の駐車施設の隔地・集約を可能とする規定を追加し、条件等の整理を行う。
- 関連施策として、路上駐車を路外の駐車場に収容することにより生み出される路上空間については、障害者のための乗降スペースや路上荷捌きスペース等に活用する検討を行う。
- 現行ルールの見直しに伴い、整備台数基準改定の妥当性の判断、継続的なモニタリング等、より詳細な対応等が必要となるため、地域ルールの適正かつ継続的な運用に向けた体制を構築する。

5 主要な路外駐車場の整備に関する方針

本地区における路外駐車場については、荷捌き用（貨物車）の駐車施設の供給量は不足しているものの、乗用車用の駐車施設の供給量には余裕がある。歩行空間の充実および公共交通の利用促進等を指向するまちづくりの方向性等を踏まえると、本計画策定時点においては、主に乗用車用の駐車施設の供給の役割を担う、都市計画駐車場をはじめとした路外駐車場の整備促進は喫緊の課題とはなっていない。

今後は、民間による大規模開発の予定や、本地区の駐車施設の整備状況や利用状況、まちづくりの方向性を踏まえ、必要に応じて整備の促進を図っていく。

【銀座地区における主要な路外駐車場 一覧】

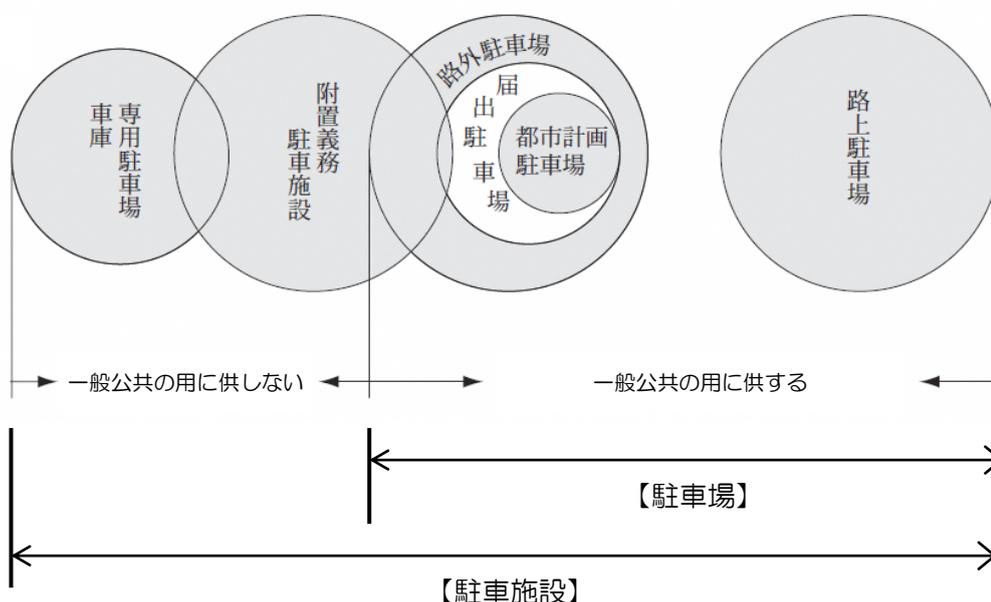
駐車場名	所在地	構造	規模	駐車場種別
京橋	中央区銀座 1 丁目	地下・自走式	247 台	都市計画駐車場
西銀座	中央区銀座 6 丁目	地下・自走式	688 台	都市計画駐車場
昭和通り第 3	中央区銀座 1 丁目	地下・自走式	220 台	都市計画駐車場
昭和通り第 4	中央区銀座 7 丁目	地下・自走式	180 台	都市計画駐車場
白魚橋	中央区銀座 1 丁目	立体・自走式	226 台	都市計画駐車場
東銀座	中央区銀座 6 丁目	地下・自走式	70 台	都市計画駐車場
銀座八丁目	中央区銀座 7 丁目	地下・機械式	104 台	都市計画駐車場
銀座四丁目	中央区銀座 4 丁目	地下・機械式	96 台	都市計画駐車場

参考

用語の定義

- 駐車場・・・自動車の駐車のための施設であつて一般公共の用に供されるものをいう（駐車場法（昭和 32 年 5 月 16 日法律第 106 号）第 2 条に基づく）。
- 駐車施設・・・専用的に利用されるものおよび一般公共の用に供されるものにかかわらず、自動車の駐車のための施設全般をいう。

【駐車場および駐車施設の範囲】



- 駐車場整備地区・・・主に商業地域、近隣商業地域などの自動車交通が集中して混雑する地区において、円滑な道路交通を確保する必要がある区域を対象に、駐車施設の整備を促進すべき地区として地方公共団体が定めるものをいう（駐車場法第 3 条に基づく）。
- 駐車場整備計画・・・駐車場整備地区を対象として、駐車場の需要と供給の現況、および将来の見通しに基づき、駐車場の整備に関して定める計画をいう（駐車場法第 4 条に基づく）。

駐車場整備計画に関連する課題への対応

本計画では、本地区における乗用車・荷捌き用（貨物車）・障害者用の駐車施設に関する課題以外の、関連する交通課題について、今後取り組むべき留意点として以下のとおり整理する。

自転車対策

「中央区自転車利用のあり方（平成24年6月）」において自転車利用に関する施策を総合的に推進するため、各種施策に取り組んできた。一方、策定から10年が経過し、本区を取り巻く交通環境も大きく変化していることから、令和3年5月に第二次自転車活用推進計画が閣議決定され、実施すべき施策の一つに「地方公共団体における自転車活用推進計画の策定および計画に基づく施策の着実な実施を促進」が位置付けられたことから、安全で快適な自転車利用環境の計画的かつ継続的な創出に向けて、自転車通行空間の整備、コミュニティサイクルの普及、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備、自転車の安全利用の促進などを盛り込んだ自転車活用推進計画の策定を検討する。

自動二輪車・原付対策

本地区の自動二輪の駐車施設の利用台数・路上駐車台数^{*}は都内主要エリアの中でも比較的少なく、現状では早急な対策が必要な状況とまでは考えられないものの、自動二輪車の駐車施設においては大きく余裕があるわけではないため、今後の駐車需要の状況に応じて、特に大規模な開発にあわせた自動二輪車等駐車場の整備などの対策を検討していく。

大型バス（観光バス）対策

本地区における大型バスや観光バスの路上駐車等による交通渋滞や路上混雑を抑制するため、再開発事業等の機会を捉え、乗降所および駐車場の整備を検討・推進していく。また観光バスによる路上混雑の緩和に向けた啓発を国や都と連携して行っていく。

タクシー対策

本地区におけるタクシー待機列による道路交通への影響を抑制するため、引き続きタクシーショットガンシステムの運用や乗車ルールの周知啓発などの取組を促進していく。

次世代交通への対策

次世代交通の動向や効果の検証に関心を寄せ、安全な活用の検討が図られるよう、関係機関と連携していく。

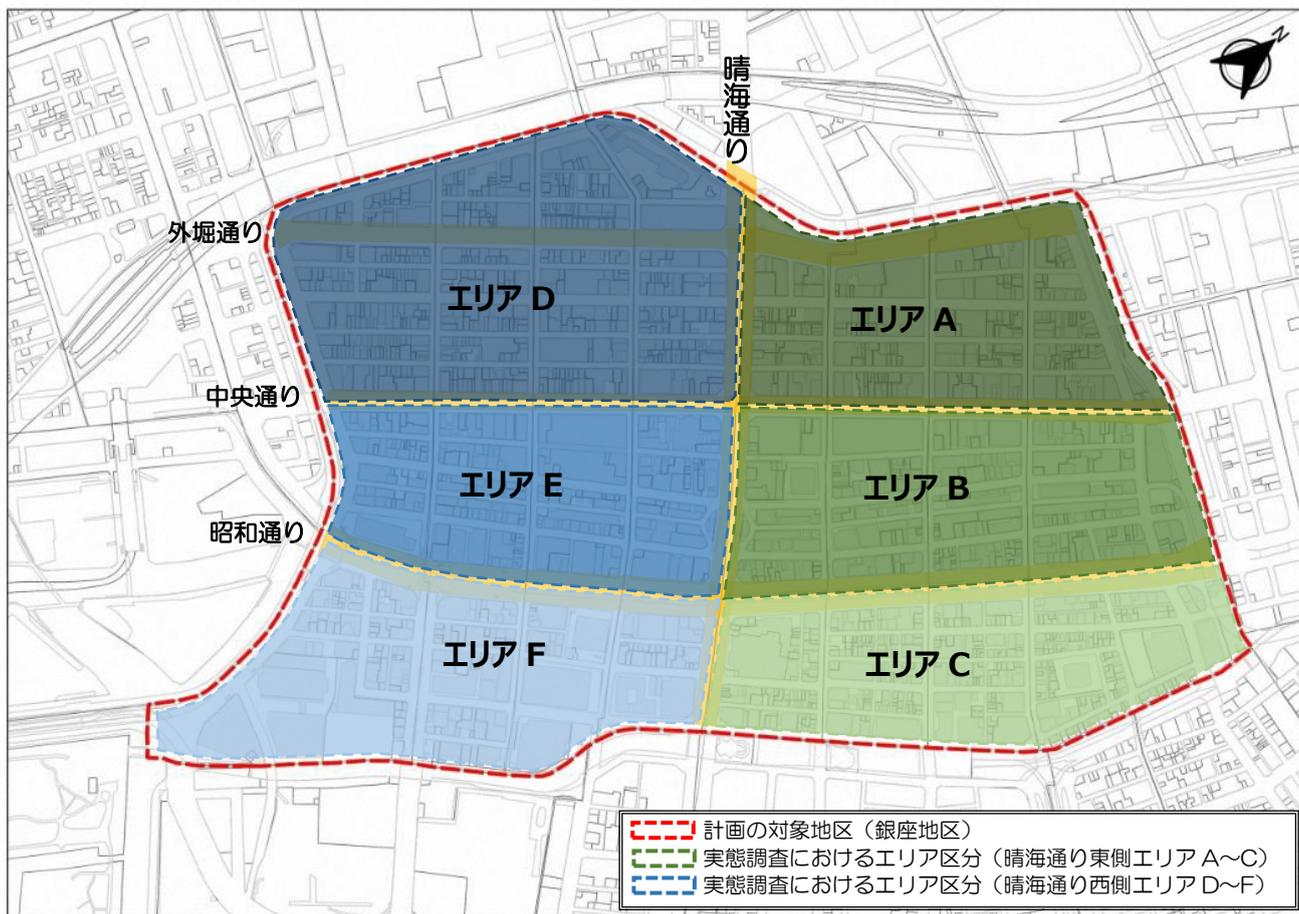
※平成29年度路上駐車実態調査（東京都道路整備保全公社）-報告書（本編）において、本地区の自動二輪車・原付の駐車施設の設置台数は26台であり、在庫台数と路上駐車台数の合計のピークは平日17時台に14台（充足率185.7%）、休日15時台に17台（充足率152.9%）となっている。

- ・調査範囲・・・・・・・・「銀座駅」周辺（範囲は概ね500m×500m）
- ・設置台数・・・・・・・・上記の調査範囲内における自動二輪車の駐車施設の設置台数
- ・在庫台数・・・・・・・・上記の調査範囲内における自動二輪車の駐車施設のピーク時の在庫台数
- ・路上駐車台数・・・・・・・・上記の調査範囲内におけるピーク時の路上駐車台数
- ・充足率・・・・・・・・需給バランスを把握する目安として、設置台数／（在庫台数＋路上駐車台数）で算出

駐車施設におけるエリア別の駐車実態

令和3年度銀座地区駐車実態調査で区分したエリア（下図のエリアA～F）ごとに、乗用車の駐車施設・荷捌き用（貨物車）の駐車施設・障害者用の駐車施設における駐車実態を次項より示す。

【令和3年度銀座地区駐車実態調査で区分したエリア】



※上記のエリア A～F は、計画の対象地区内における幹線道路（晴海通り・中央通り・昭和通り）を境界として、6 つに区分したエリア。

【乗用車の駐車施設におけるエリア別の駐車実態】

エリア別の乗用車の駐車施設については平日、休日ともに設置台数に余裕が生じている。

【乗用車の駐車施設におけるエリア別の駐車実態（平日）】

エリア	設置台数	在庫台数及び 路上駐車台数	充足率
エリアA	377台	239台	157.7%
エリアB	932台	561台	166.1%
エリアC	726台	462台	157.1%
エリアD	984台	679台	144.9%
エリアE	804台	381台	211.0%
エリアF	372台	262台	142.0%

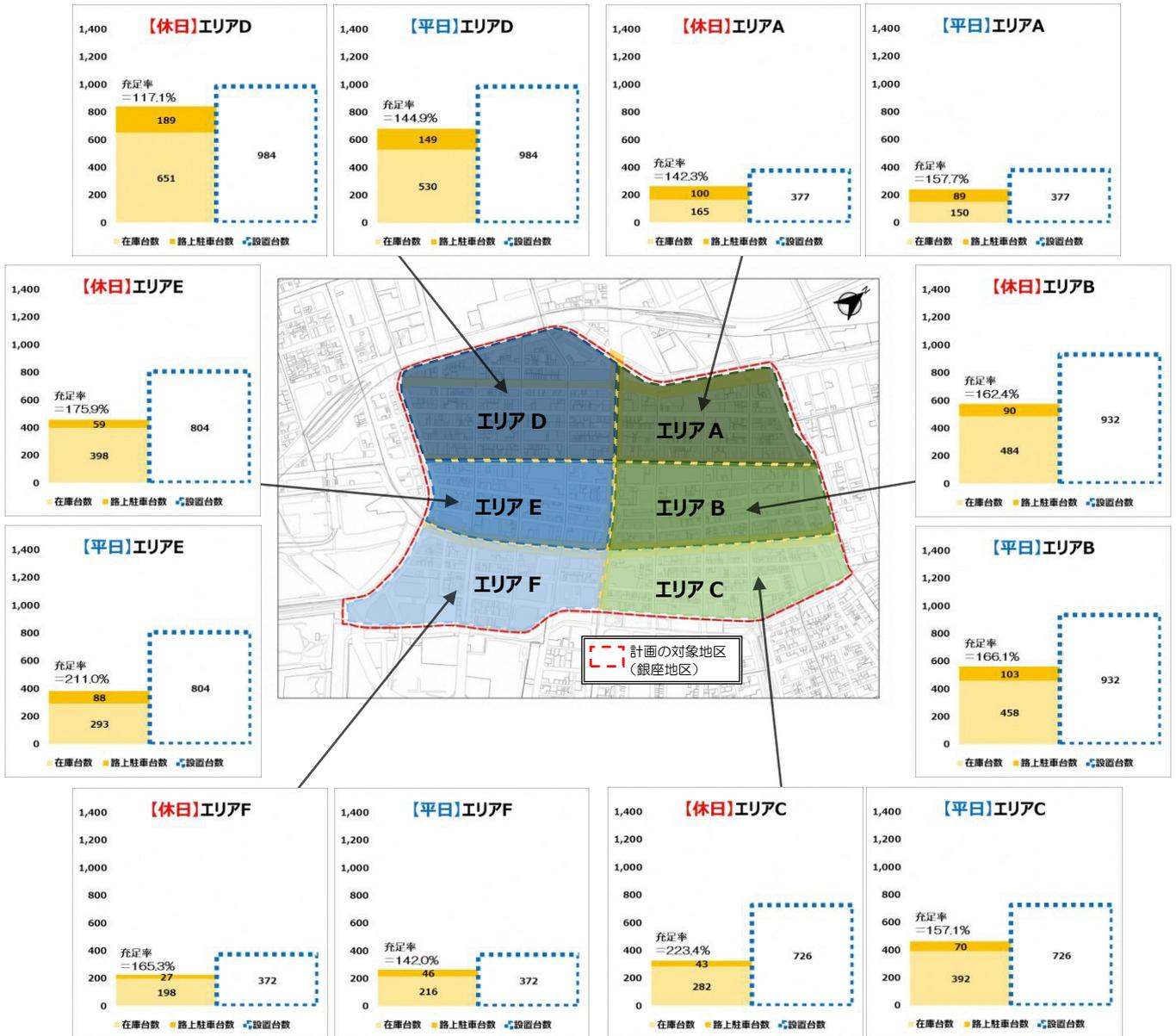
【乗用車の駐車施設におけるエリア別の駐車実態（休日）】

エリア	設置台数	在庫台数及び 路上駐車台数	充足率
エリアA	377台	265台	142.3%
エリアB	932台	574台	162.4%
エリアC	726台	325台	223.4%
エリアD	984台	840台	117.1%
エリアE	804台	457台	175.9%
エリアF	372台	225台	165.3%

駐車実態を示す表は、令和3年度銀座地区駐車実態調査結果を基に作成

- ・調査範囲・・・・・・・・・・1.4. 対象地区における【銀座地区】の範囲（本計画書のp.2を参照）
- ・設置台数・・・・・・・・・・調査範囲内において利用状況の把握ができた乗用車の駐車施設の設置台数（パーキングメーターの駐車枠数は含まない）
- ・在庫台数・・・・・・・・・・調査範囲内において利用状況の把握ができた乗用車の駐車施設のピーク時の在庫台数
- ・路上駐車台数・・・・・・・・調査範囲内において観測されたピーク時の路上駐車台数（運転者なし・荷捌きなしの乗用車・小型貨物車、パーキングメーターを利用した台数を含む）
- ・充足率・・・・・・・・・・需給バランスを把握する目安として、設置台数／（在庫台数＋路上駐車台数）で算出

●乗用車の駐車施設におけるエリア別の駐車実態
⇒平日、休日ともに全エリアで余裕がある。



【荷捌き用（貨物車）の駐車施設におけるエリア別の駐車実態】

エリア別の荷捌き用（貨物車）の駐車施設については路上荷捌きを加味すると、休日では一部のエリアのみ不足が生じているものの、平日では全エリアで不足が生じている。

【荷捌き用の駐車施設におけるエリア別の駐車実態（平日）】

エリア	設置台数	在庫台数及び 路上駐車台数	充足率
エリアA	9台	43台	20.9%
エリアB	20台	40台	50.0%
エリアC	10台	28台	35.7%
エリアD	16台	93台	17.2%
エリアE	48台	52台	92.3%
エリアF	10台	19台	52.6%

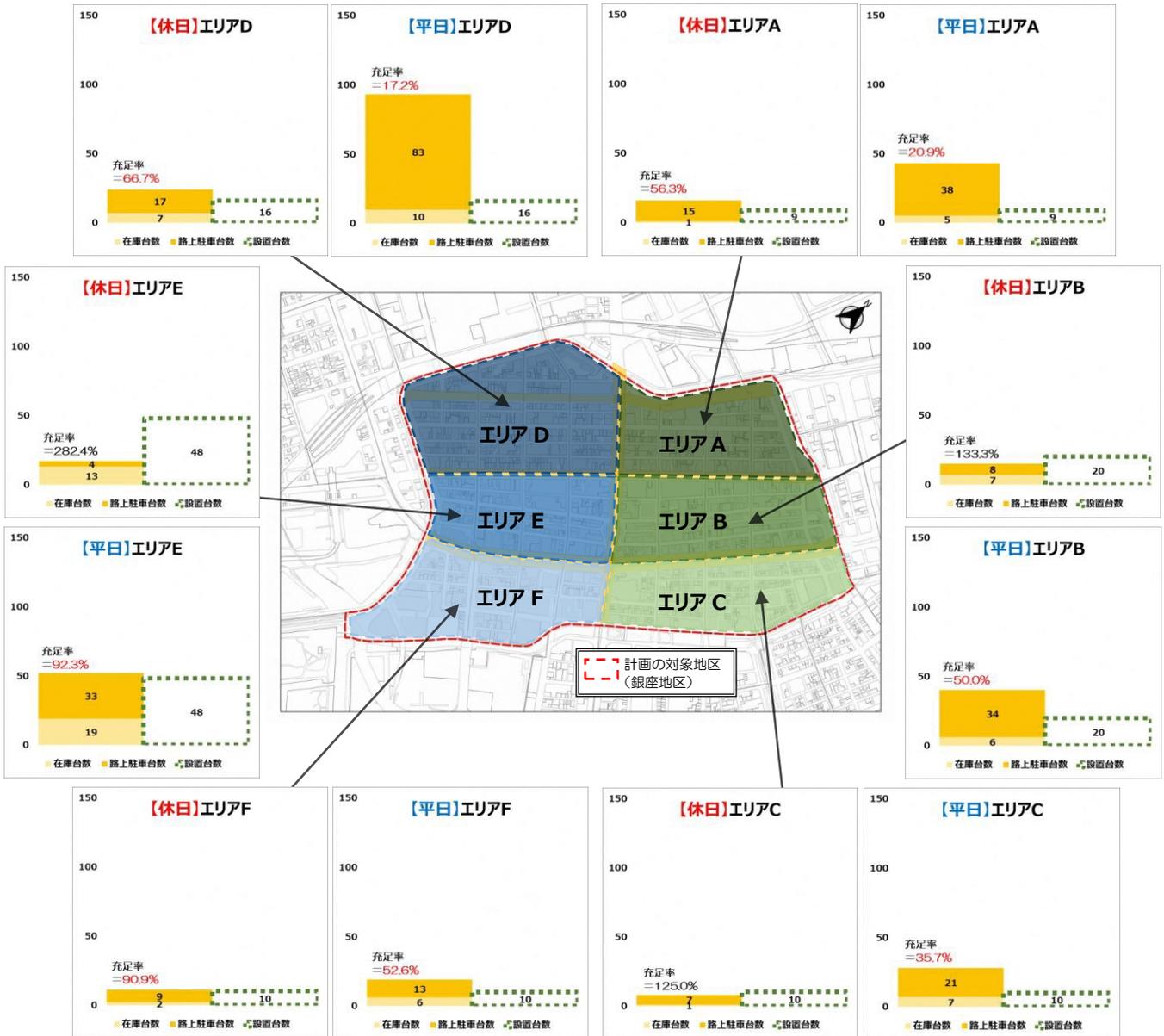
【荷捌き用の駐車施設におけるエリア別の駐車実態（休日）】

エリア	設置台数	在庫台数及び 路上駐車台数	充足率
エリアA	9台	16台	56.3%
エリアB	20台	15台	133.3%
エリアC	10台	8台	125.0%
エリアD	16台	24台	66.7%
エリアE	48台	17台	282.4%
エリアF	10台	11台	90.9%

駐車実態を示す表は、令和3年度銀座地区駐車実態調査結果を基に作成

- ・調査範囲・・・・・・・・1.4. 対象地区における【銀座地区】の範囲（本計画書のp.2を参照）
- ・設置台数・・・・・・・・調査範囲内において利用状況の把握ができた荷捌き用の駐車施設の設置台数（パーキングメーターの駐車枠数は含まない）
- ・在庫台数・・・・・・・・調査範囲内において利用状況の把握ができた荷捌き用の駐車施設のピーク時の在庫台数
- ・路上荷捌き台数・・・・調査範囲内において観測されたピーク時の路上荷捌き台数（パーキングメーターを利用した台数を含む）
- ・充足率・・・・・・・・需給バランスを把握する目安として、設置台数／（在庫台数＋路上荷捌き台数）で算出

●荷捌き用（貨物車）の駐車施設におけるエリア別の駐車実態
 ⇒休日では一部のエリアのみ不足が生じ、平日では全エリアで不足が生じている。



【障害者用の駐車施設におけるエリア別の駐車実態】

エリア別の障害者用の駐車施設については利用者にとって利用しづらい駐車施設となっている状況がみられ、十分に利用されていない可能性が考えられる。

【障害者用の駐車施設におけるエリア別の駐車実態（平日）】

エリア	設置台数	在庫台数及び 路上駐車台数	充足率
エリアA	1台	0台	— %
エリアB	5台	1台	500.0%
エリアC	10台	4台	250.0%
エリアD	10台	3台	333.3%
エリアE	4台	1台	400.0%
エリアF	6台	0台	— %

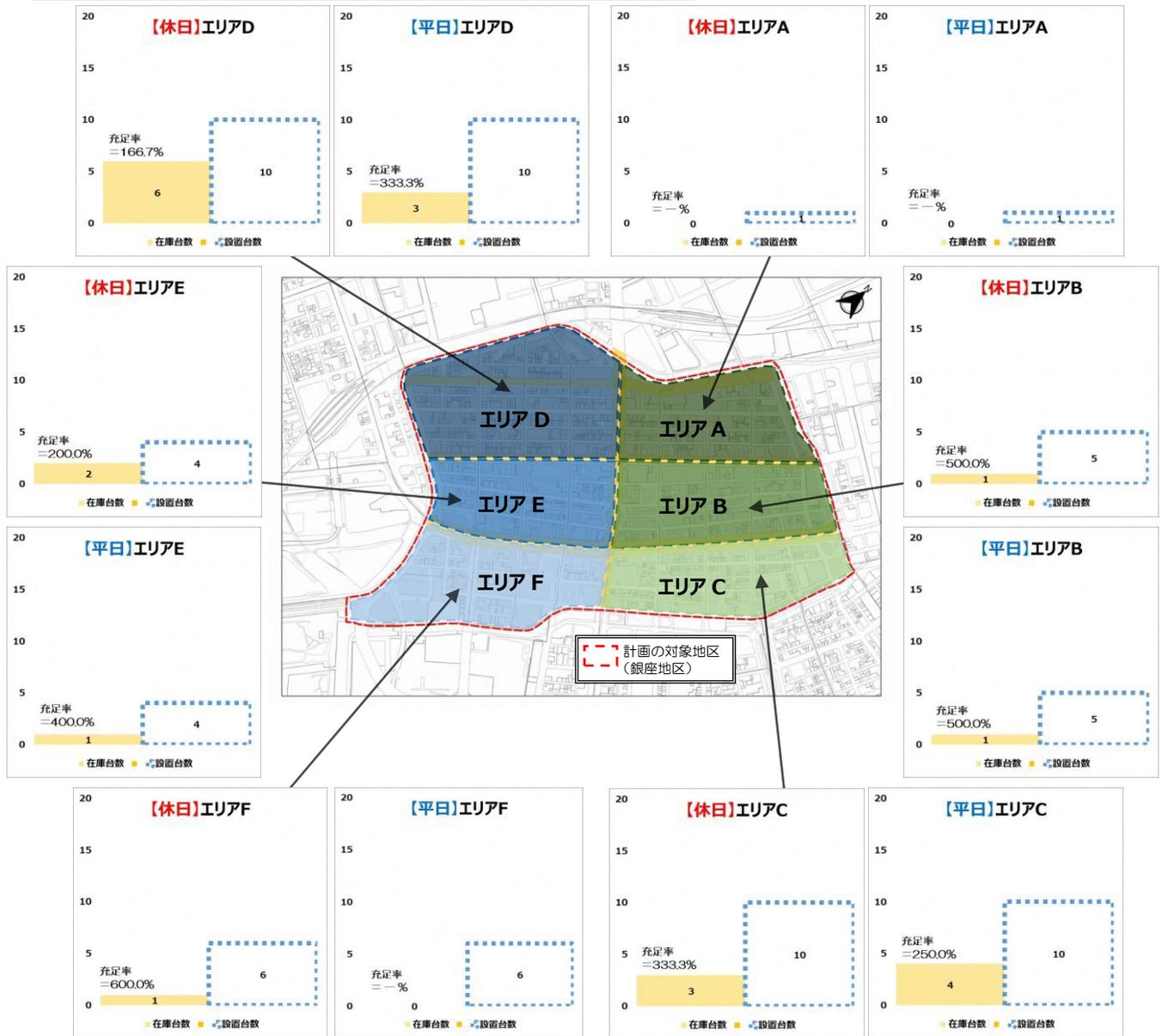
【障害者用の駐車施設におけるエリア別の駐車実態（休日）】

エリア	設置台数	在庫台数及び 路上駐車台数	充足率
エリアA	1台	0台	— %
エリアB	5台	1台	500.0%
エリアC	10台	3台	333.3%
エリアD	10台	6台	166.7%
エリアE	4台	2台	200.0%
エリアF	6台	1台	600.0%

駐車実態を示す表は、令和3年度銀座地区駐車実態調査結果を基に作成

- ・調査範囲・・・1.4. 対象地区における【銀座地区】の範囲（本計画書のp.2を参照）
- ・設置台数・・・調査範囲内において利用状況の把握ができた障害者用の駐車施設の設置台数
- ・在庫台数・・・調査範囲内において利用状況の把握ができた障害者用の駐車施設のピーク時の在庫台数
- ・充足率・・・需給バランスを把握する目安として、設置台数/在庫台数で算出

●障害者用の駐車施設におけるエリア別の駐車実態
⇒全エリアで十分に利用されていない可能性が考えられる。



前計画からの変更項目一覧

前計画の項目		改定素案の項目
1 銀座地区駐車場整備計画策定の目的	→	1.計画改定の目的と位置づけ
2 銀座地区駐車場整備計画の位置付け	→	1.1.本計画改定の目的
3 当該計画の目標年次	→	1.2.本計画の位置づけ
4 当該計画の範囲	→	1.3.本計画の目標年次
5 銀座地区における駐車現況と課題	→	1.2.対象地区
6 銀座地区駐車場需給バランス	└→	1.3.駐車施設整備に関する現状と課題
7 銀座地区における駐車場整備の基本方針	→	2.駐車施策の基本方針
7.1 駐車問題に対する基本的な考え方	(追加)	3.駐車施設整備に関する基本施策
7.2 公共と民間の役割分担	(追加)	3.1.乗用車の駐車場
	(追加)	3.2.荷捌き用(貨物車)の駐車場
	(追加)	3.3.障害者用の駐車場
	(追加)	4.駐車場地域ルールの変更
8 銀座地区における駐車場整備目標量の検討	→	(設定せず)
9 民間開発計画が存在する地区での取組み	→	(設定せず)
(設定なし)	(追加)	5.主要な路外駐車場の整備に関する方針
10 今後の課題	→	【参考】関連する課題への対応