

現況及び将来の駐車施設の設置台数と駐車台数の需給バランスの検証について

昨年度実施した実態調査では、銀座地区内の駐車施設の設置台数、毎正時における駐車施設の在庫台数や路上駐車台数などについて調査を行いました。

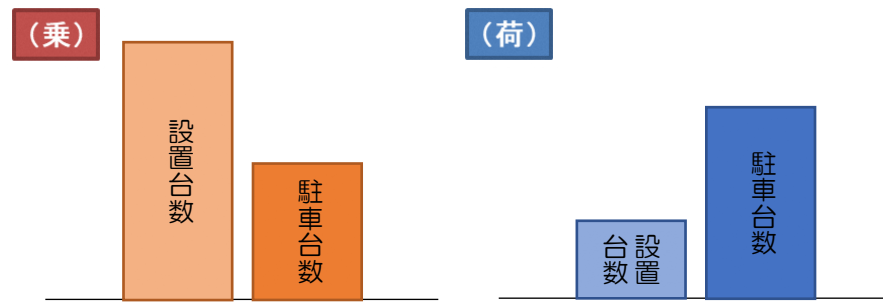
本資料では、実態調査で把握できた乗用車用・荷捌き用の駐車施設の設置台数と、駐車台数（ピーク時における駐車場の在庫台数と路上駐車台数の合計とします。）に基づく充足率（駐車台数に対する設置台数の割合）から、需給バランスを改めて検証し、さらに、現行ルールのまま整備基準を改正せずに建物の建替えが進んだ場合の、将来の設置台数と駐車台数の需給バランスを推定し、検証します。本検証により、最適な整備基準を検討する際の方向性を示します。

1 駐車施設の設置台数と駐車台数の需給バランスの検証の手順

【検討手順】

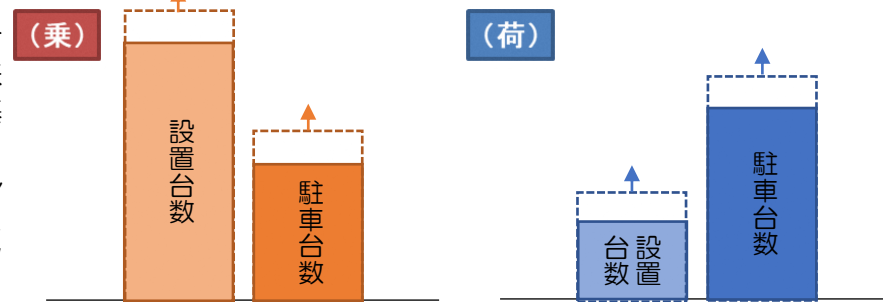
① 現況バランスの検証

実態調査結果に基づき、現況の駐車施設の設置台数と駐車台数の需給バランスを改めて検証します。



② 将来バランスの検証

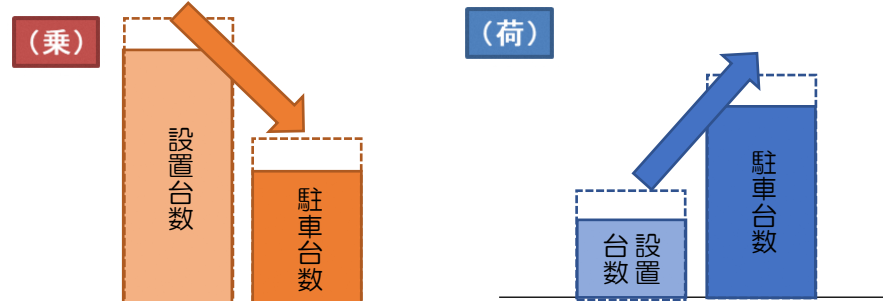
まず、将来建替えが進んだ場合の延床面積を推計します。将来の延床面積に基づいて、整備基準を変更せずに、現行のまま（都条例による整備基準）とした場合の駐車施設の設置台数と駐車台数を推計し、需給バランスを検証します。



③ 整備基準検討の方向性

①と②の検証結果から、駐車台数に対して適切な設置台数となるよう、整備基準検討の方向性を示します。

- 【例】
- 整備基準を緩和して将来の設置台数を減らしていく
 - 現行のままとする など



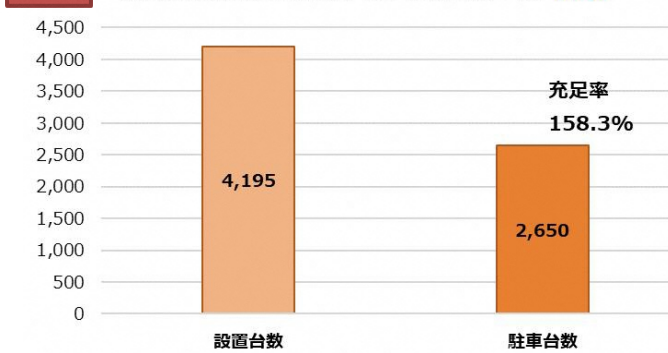
2 現況の需給バランスの検証

■ 実態調査結果に対する補正

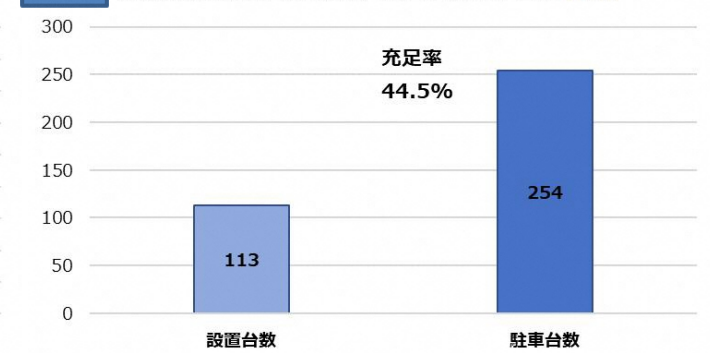
実態調査の結果報告では、調査が実施できた駐車施設の設置台数および駐車台数を用いた充足率から需給バランスを示しましたが、地区全体における現況の駐車場の設置台数と駐車台数の比較においては、調査が実施できなかった駐車場の在庫台数についても考慮する必要があります。したがって、乗用車および貨物車の駐車場の駐車台数については調査できなかった駐車場の設置台数を加味して補正を行った台数を設置台数と比較しています。乗用車の駐車施設の設置台数に対する駐車台数については余裕がありますが、荷捌き用については大きく不足しています。

実態調査結果

(乗) 【乗用車】実態調査結果における設置台数と駐車台数 (休日)

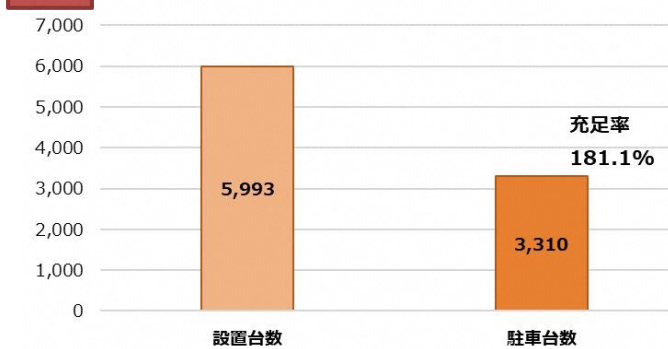


(荷) 【荷捌き用】実態調査結果における設置台数と駐車台数 (平日)

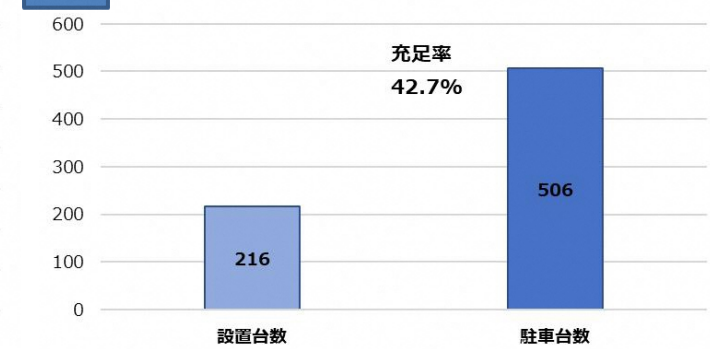


補正後の結果

(乗) 【乗用車】現況の設置台数と駐車台数 (休日)



(荷) 【荷捌き用】現況の設置台数と駐車台数 (平日)



※実態調査結果における駐車台数・設置台数・充足率について

- 駐車台数（需要量）は、駐車施設の在庫台数と路上駐車台数（パーキングメーターを利用した台数を含む）を合計した台数になります。平日または休日のピーク時における駐車台数を採用しています。
- 設置台数（供給量）は、駐車施設の設置台数とし、パーキングメーターの駐車枠数は含まないものになります。実態調査結果に掲載している設置台数は、毎正時における在庫台数が把握できた駐車施設の設置台数の合計になります。
- 充足率（供給量/需要量）は、地区の需給バランスを把握する目安として、設置台数/駐車台数で算出したものになります。

※ 実態調査結果に対する補正について

- 乗用車については
 - 調査結果の休日のピーク時における駐車台数から銀座以外を目的地とする駐車台数を除いています。
 - 実態調査が実施できた駐車場の設置台数 4,195 台に対し、調査不可等の駐車場の設置台数を含めた 5,993 台に基づいて駐車施設の在庫台数を補正しました。（端数は切り上げ処理）
- 貨物車については
 - 路上駐車台数は荷捌きを行っている可能性がある車両の合計（小型貨物車+大型貨物車+荷捌きありの乗用車）としています。
 - 実態調査が実施できた駐車場の設置台数 113 台に対して、調査不可等の駐車施設の設置台数を含めた 216 台に基づいて駐車施設の駐車台数を補正しました。（端数は切り上げ処理）

3 将来の需給バランスの検証

(1) 将来の建物用途別床面積の推計

■将来の建物用途別床面積の推計

銀座地区における将来の駐車施設の設置台数（都条例による附置義務台数）と駐車台数の比較にあたっては、将来地区内の建物が建て替わることを見込んだ建物用途別床面積に基づいて、駐車台数と設置台数を推計する必要があります。

したがって、以下の条件に基づき、建替えによる将来の建物用途別床面積を推計します。

【建て替えにあたっての条件設定】

- ① 20年後の将来を想定し、地区内の主要な大規模建物を除く建物の1/3が建て替わる。
- ② 建て替わる建物は、地区計画に定められる容積率の最高限度まで建て替わるものとします。

銀座地区では大規模な建て替えが見込まれないことから、建替えによる建物用途別床面積の増加分は全体の4%程度（140,865.0㎡）となっています。

【現況】建物用途別床面積

エリア別の 建物用途別床面積 (㎡)	特定用途			非特定用途	合計
	事務所	百貨店 その他店舗	その他 特定用途	住宅	
エリア A	130,151.7	180,971.5	112,737.0	8,478.2	432,338.4
エリア B	296,743.7	198,802.1	118,053.2	13,960.6	627,559.6
エリア C	251,620.7	34,067.6	77,171.4	123,948.1	486,807.8
エリア D	133,750.9	239,789.3	342,377.7	17,026.6	732,944.5
エリア E	211,205.6	117,646.4	199,202.6	5,846.6	533,901.2
エリア F	396,965.5	35,150.4	70,769.5	113,887.4	616,772.8
合計	1,420,438.0	806,427.3	920,311.5	283,147.5	3,430,324.3



【将来】建物用途別床面積

エリア別の 建物用途別床面積 (㎡)	特定用途			非特定用途	合計
	事務所	百貨店 その他店舗	その他 特定用途	住宅	
エリア A	135,454.6	187,002.7	117,330.4	8,823.6	448,611.4
エリア B	308,532.4	203,141.2	123,388.5	14,591.6	649,653.7
エリア C	262,618.4	35,955.8	80,385.4	130,817.9	509,777.6
エリア D	141,403.4	250,892.5	361,966.7	18,000.7	772,263.3
エリア E	218,288.0	120,535.2	204,731.1	6,085.7	549,640.0
エリア F	412,715.2	36,545.0	73,577.3	118,405.9	641,243.4
合計	1,479,012.0	834,072.3	961,379.5	296,725.4	3,571,189.3

【用途別床面積の増加分】

事務所 : +58,574.0㎡ (+4.1%)
 百貨店その他店舗 : +27,645.0㎡ (+3.4%)
 その他特定用途 : +41,068.0㎡ (+4.5%)
 住宅 : +13,578.0㎡ (+4.8%)

(2) 将来の駐車施設の設置台数と駐車台数の比較

■将来の駐車施設の設置台数と駐車台数の比較

左記の将来の建物用途別床面積に基づいて、将来の駐車施設の設置台数（都条例による附置義務台数）と駐車台数（実態調査結果に基づく推計値）を算出します。

（詳細な推計方法は本資料の巻末をご参照ください。）

乗用車用および荷捌き用の駐車施設の設置台数と駐車台数の推計結果は以下のとおりです。

【乗用車の設置台数と駐車台数】

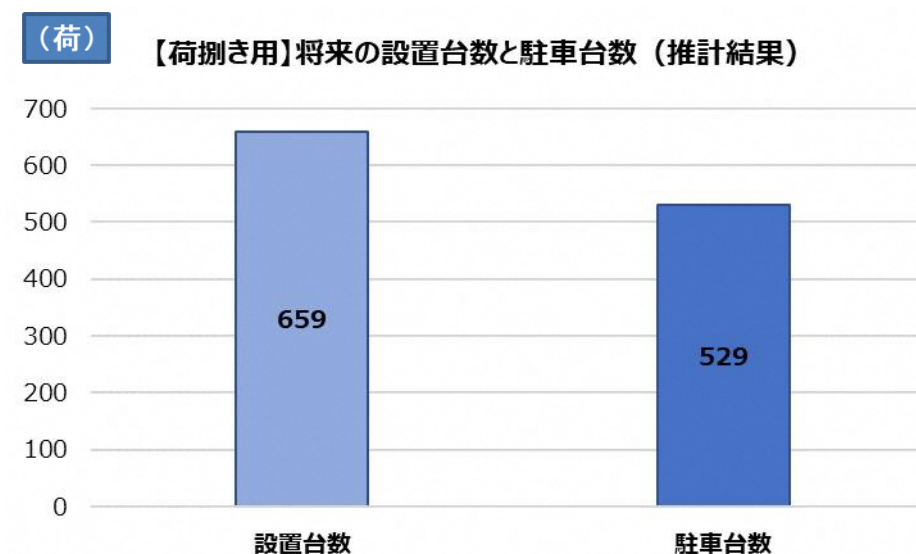
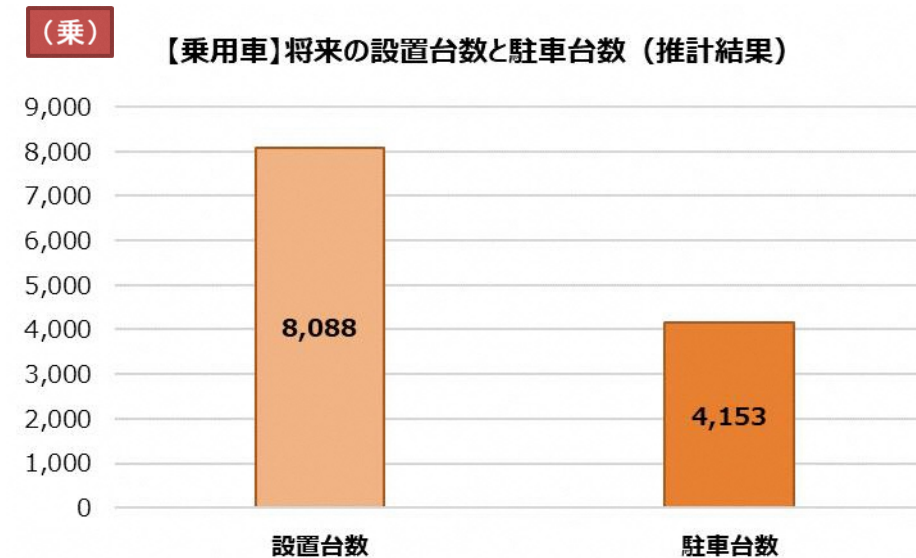
設置台数：8,088台 ⇔ 駐車台数：4,153台

【荷捌き用の設置台数と駐車台数】

設置台数：659台 ⇔ 駐車台数：529台

乗用車用については、現況と同様に、設置台数に対して駐車台数に余裕があります。

荷捌き用については、現況とは異なり、設置台数が駐車台数を上回る結果となっています。



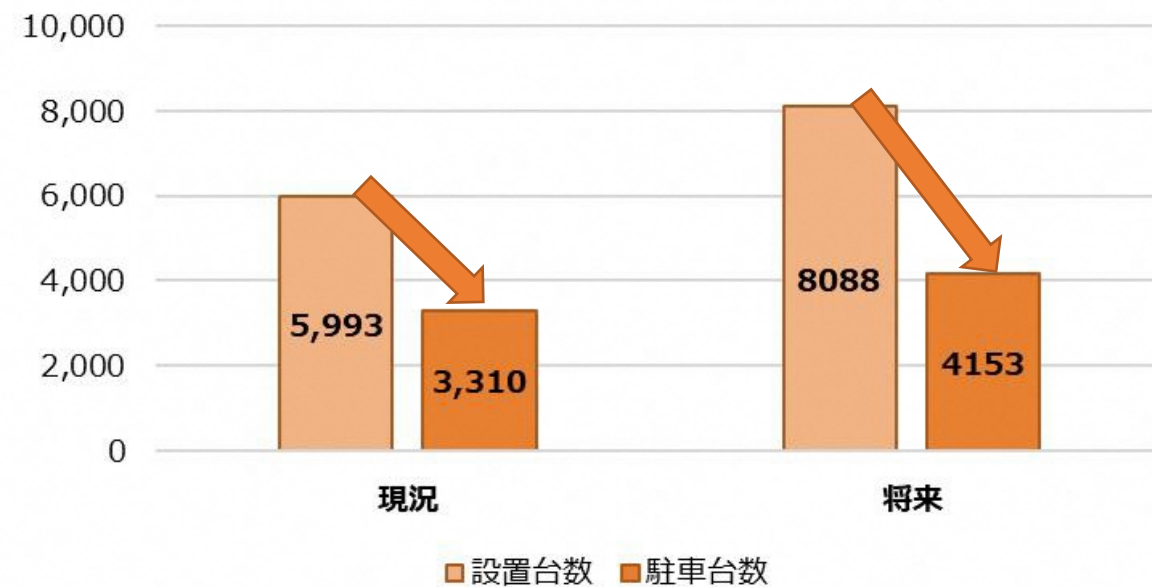
4 整備基準検討の方向性

(1) 現況の需給バランスと将来の需給バランス

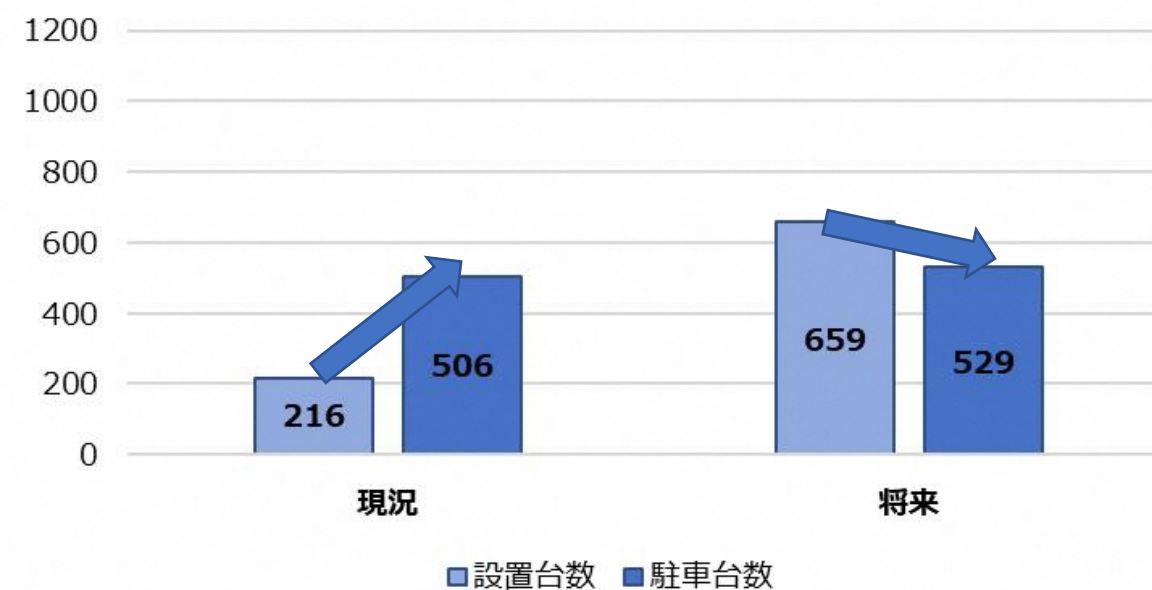
2 現況の需給バランスの検証、3 将来の需給バランスの検証で示した結果をまとめると以下の通りとなります。

現況と将来の 設置台数と駐車台数の比較	乗用車用		荷捌き用	
	設置台数	駐車台数	設置台数	駐車台数
現況（実態調査結果）	5,993 台	3,310 台	216 台	506 台
将来（推計値）	8,088 台	4,153 台	659 台	529 台

(乗) 【乗用車】現況と将来における設置台数と駐車台数の比較



(荷) 【貨物車】現況と将来における設置台数と駐車台数の比較



(2) 駐車施設の整備基準検討における今後の方向性

■ 駐車施設の整備基準検討における今後の方向性

現況の需給バランスと将来の需給バランスから、乗用車用と荷捌き用の駐車施設の整備基準検討における方向性は以下のように考えられます。

【乗用車用】

現況および将来の設置台数（都条例による附置義務台数）が地区で生じる駐車台数を大きく上回っており、余裕があることから、駐車施設の整備基準を緩和する方向で検討していくことが望ましいと考えられます。

具体的な整備基準の設定については、次回以降の協議会にて検討します。

【荷捌き用】

将来の設置台数（都条例による附置義務台数）が駐車台数を上回っていますが、現状では大きく不足している状況であることを踏まえ、快適な歩行環境と賑わいの連続性の両立を図るための隔地・集約の取組、既存ストックや路上スペースの活用方策の検討・導入を前提としながら、整備台数基準の緩和は行わず現行通りとし、地区内で荷捌き用駐車施設の整備を促進していくことが望ましいと考えられます。

なお、現行の都条例による整備基準では、算定上、荷捌き用駐車施設の必要量が10台を上回った場合でも、10台を超えて設置する必要がないものとされています（10台上限の規定）。地区内で10台上限の規定の対象となる規模の建物は限られているものの、将来、大街区化や大規模開発等が生じ、10台上限の規定が適用された場合は、設置台数に不足が生じる懸念があることや、地区内で需要に応じた荷捌き駐車施設の整備を進めていく必要があることから、10台上限の規定については撤廃することが望ましいと考えられます。

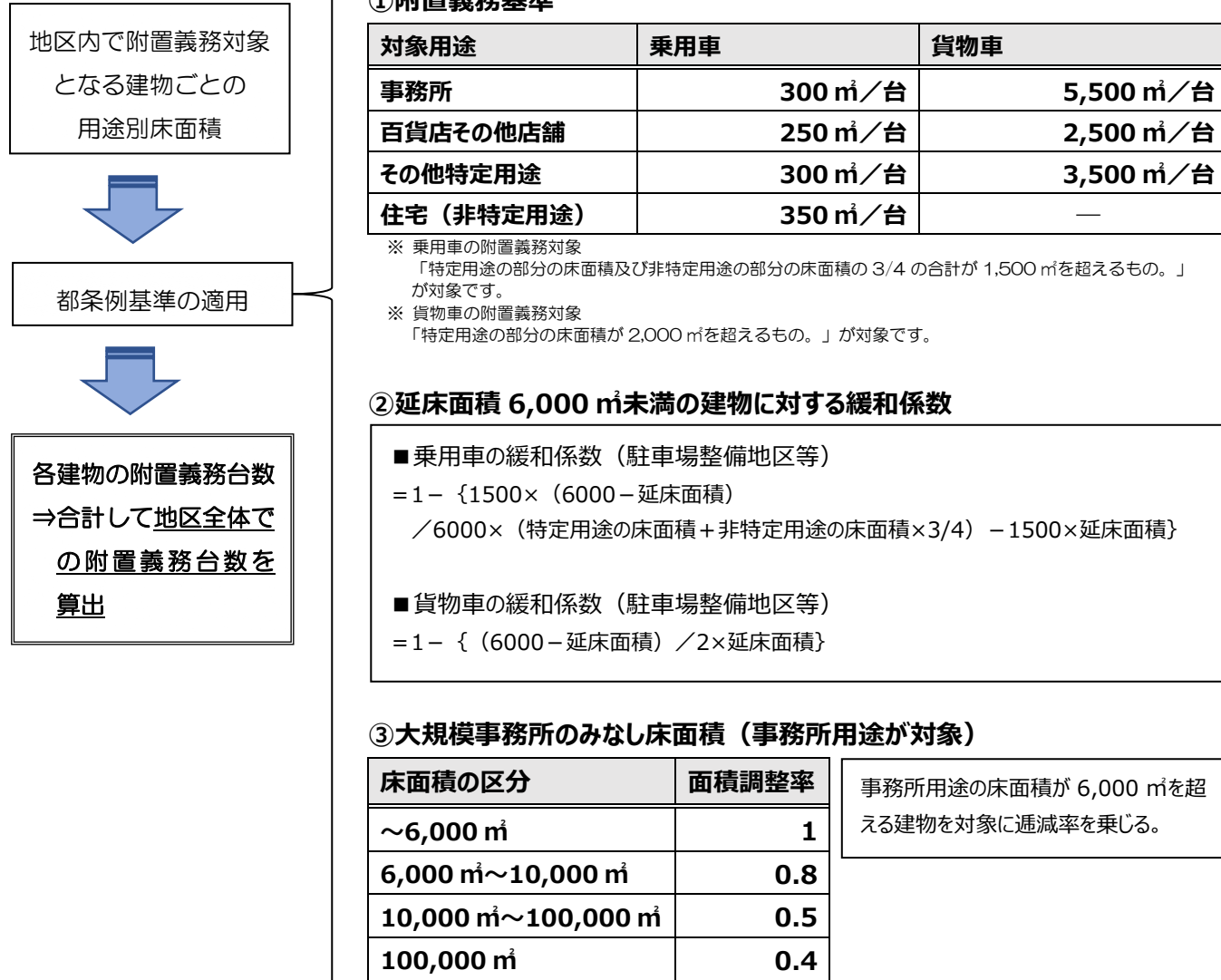
参考：都条例による附置義務台数と実態調査結果に基づいた駐車台数の推計フロー

(1) 都条例による附置義務台数の推計フロー

■銀座地区の附置義務台数の推計方法

附置義務対象となる建物ごとに、現行の都条例が適用された場合の附置義務台数を推計して合計し、エリア全体で整備される附置義務台数を推計します。

■附置義務台数推計フロー



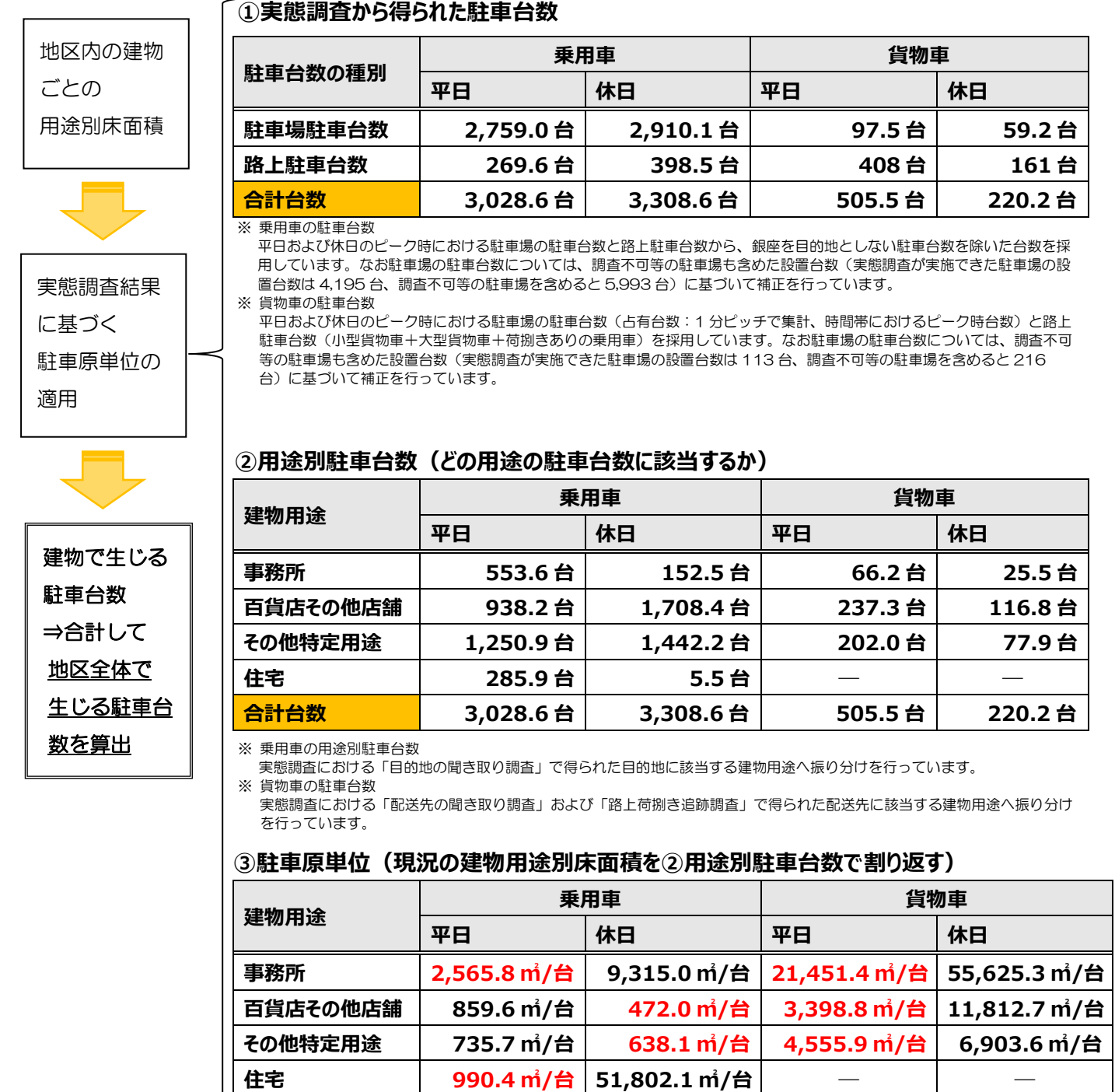
(2) 実態調査結果に基づいた駐車台数の推計フロー

■銀座地区で生じる駐車台数の推計方法

地区内の建物ごとに、実態調査結果に基づく駐車原単位（各用途で設置台数1台当たりの基準となる床面積）を適用した際に、地区内で生じる駐車台数を推計して合計し、エリア全体で生じる駐車台数を推計します。

■銀座地区で生じる

駐車台数の推計フロー



各用途の平日と休日を比較して、大きい原単位を採用します。（赤字部分）