

乗用車および荷捌き用駐車施設の整備台数基準の検討

前回協議会では実態調査から得られた結果に基づき、現況と将来の需給バランスを検証し、整備台数基準（都条例の基準に基づいて整備される附置義務台数に対する比率）を検討する際の方向性を示しました。本資料では、前回の検証結果を踏まえ乗用車および荷捌き用の駐車施設の具体的な整備台数基準を検討します。

なお、改定を予定している地域ルールにおける駐車施設の隔地・集約の基準および条件については【資料 4】で、駐車施設の構造および整備にあたって配慮すべき事項や地域ルール適用にあたっての要件（協力金や地域貢献策）は次回協議会（第 3 回協議会）で検討します。

1 前回の振り返り（需給バランスの比較・整備台数基準の方向性）

令和 4 年度第 1 回協議会資料より再整理

■ 現況および将来における需給バランスの比較

現況および将来における乗用車・荷捌き用の駐車施設の需給バランスの比較を行い、整備台数基準の方向性を検討します。

○ 現況の需給バランス

令和 3 年度の実態調査時に把握した地区内における駐車施設の設置台数（供給台数に相当）と駐車台数（需要台数に相当）を比較します。

- ・ 現況の設置台数（供給台数）：地区内で利用状況の把握ができた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）を合計した台数。
- ・ 現況の駐車台数（需要台数）：平日または休日のピーク時における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。

○ 将来の需給バランス

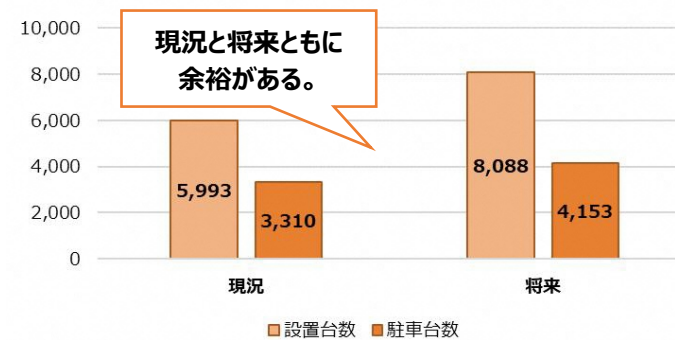
20 年後の将来において地区内の主要な大規模建物を除く建物の 1/3 が地区計画に定められる容積率の最高限度まで建て替わるものと想定し、将来の建て替えを見込んだ建物用途別床面積に基づいて、各建物より生じる駐車台数（実態調査結果に基づいて算定した基準を適用した場合に、各建物より生じる需要台数）と都条例の基準に基づいて整備される場合の設置台数（附置義務台数、ただし貨物車は 10 台上限を適用しない台数を採用）を推計し、比較します。

- ・ 将来の設置台数（供給台数）：将来の建て替えを見込んだ建物用途別床面積に基づき、地区内の附置義務対象建物において都条例の基準に基づき整備される附置義務台数の合計としています。
- ・ 将来の駐車台数（需要台数）：将来の建て替えを見込んだ建物用途別床面積に基づき、各建物より生じる駐車台数（実態調査結果に基づいて算定した基準を適用した場合に、各建物より生じる需要台数）の合計としています。

■ 乗用車の駐車施設における需給バランスの比較

乗用車の駐車施設における需給バランスの比較では、現況および将来ともに設置台数が地区で生じる駐車台数を大きく上回っていることから、乗用車の駐車施設には余裕があることがわかります。

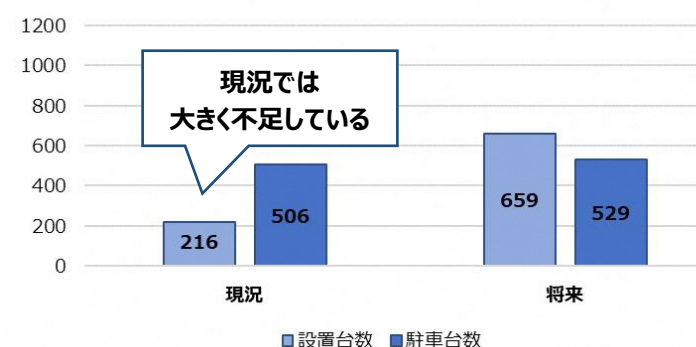
【乗用車】現況と将来における設置台数と駐車台数の比較



■ 荷捌き用の駐車施設における需給バランスの比較

荷捌き用の駐車施設における需給バランスの比較では、将来の設置台数が地区で生じる駐車台数を上回っていますが、現況では大きく不足している状況であることがわかります。

【貨物車】現況と将来における設置台数と駐車台数の比較



※ 将来の設置台数（附置義務台数）の推計では「10 台上限」は適用しておりません。

■ 乗用車および荷捌き用の駐車施設における整備台数基準の方向性

【乗用車】

現況および将来の需給バランスの比較において、余裕があることから、駐車施設の整備台数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。

【荷捌き用】

現況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、都条例の基準と同様の整備台数基準（10 台上限は適用しない）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、障害者用駐車施設については、建築物の敷地内に附置する駐車施設のうち 1 台以上を設置するものとされており、整備台数基準の検討は行わず、都条例の基準と同様の整備台数基準とします。

2 本資料での検討内容

※ 現況および将来における需給バランスの比較の考え方については、【資料 3-参考資料】をご参照ください。

【本資料での検討内容】

3 乗用車の駐車施設の整備台数基準（案）の検討

- (1) 将来の設置台数と駐車台数に基づく低減係数の検討
- (2) 参加建築物と集約建築物の整備台数基準の検討

4 荷捌き用駐車施設の整備台数基準（案）の検討

5 まとめ

3 乗用車の駐車施設の整備台数基準（案）の検討

(1) 将来の設置台数と駐車台数に基づく低減係数の検討

■将来の設置台数と駐車台数に基づく低減係数の検討

乗用車の駐車施設の整備台数基準の設定にあたっては、「将来の設置台数（供給台数）」と「将来の駐車台数（需要台数）」を比較し、「都条例の基準に基づいて整備される附置義務台数に対する低減係数」を算定します。

なお、低減係数の算定にあたり、「将来の駐車台数（需要台数）」の内訳を整理する必要があります。

【将来の駐車台数（需要台数）の内訳】

- ① 附置義務対象外の建物の需要台数 : 895 台
- ② 参加建築物の需要台数（敷地面積 500 m²未満かつ延床面積 6,000 m²以下） : 1,174 台
- ③ 集約建築物の需要台数（敷地面積 500 m²以上かつ延床面積 6,000 m²超） : 2,084 台

上記を踏まえ、(2) より乗用車の駐車施設における具体的な整備台数基準を検討します。

(2) 参加建築物と集約建築物の整備台数基準の検討

■本検討の趣旨

改定を予定している地域ルールでは、現行地域ルールと同様に駐車場出入口の削減を図るため、隔地・集約の取組を推進することとしています。隔地・集約の取組を実現するためには、隔地を可能とする敷地・建物規模が小さい建築物と、隔地の受入先となる駐車施設を設ける敷地・建物規模が大きい建築物へ分類し、各々に整備台数基準を設定する必要があります。

■参加建築物の整備台数基準（案）の検討

参加建築物の整備台数基準は、「将来の駐車台数（需要台数）」のうち、「附置義務対象の建物の需要台数」と、設置台数の比較に基づき設定します。

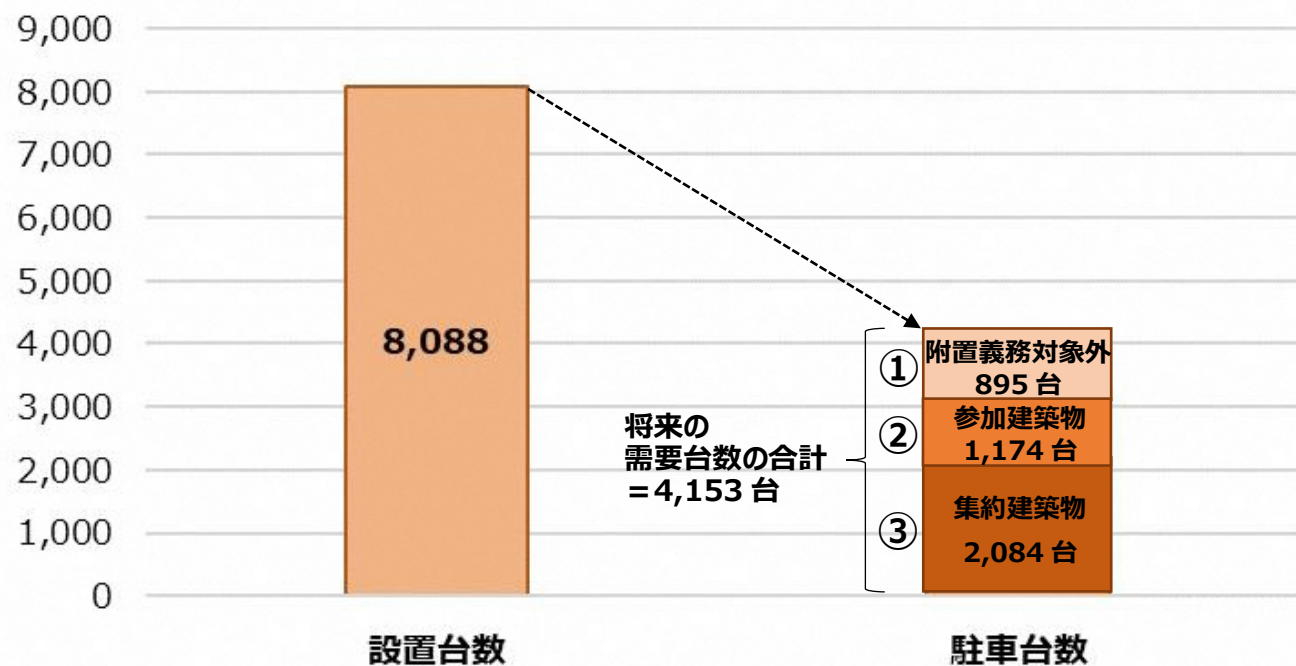
$$\text{附置義務対象の建物の需要台数 (②+③)} / \text{将来の設置台数 (供給台数)} = 0.41$$

■集約建築物の整備台数基準（案）の検討

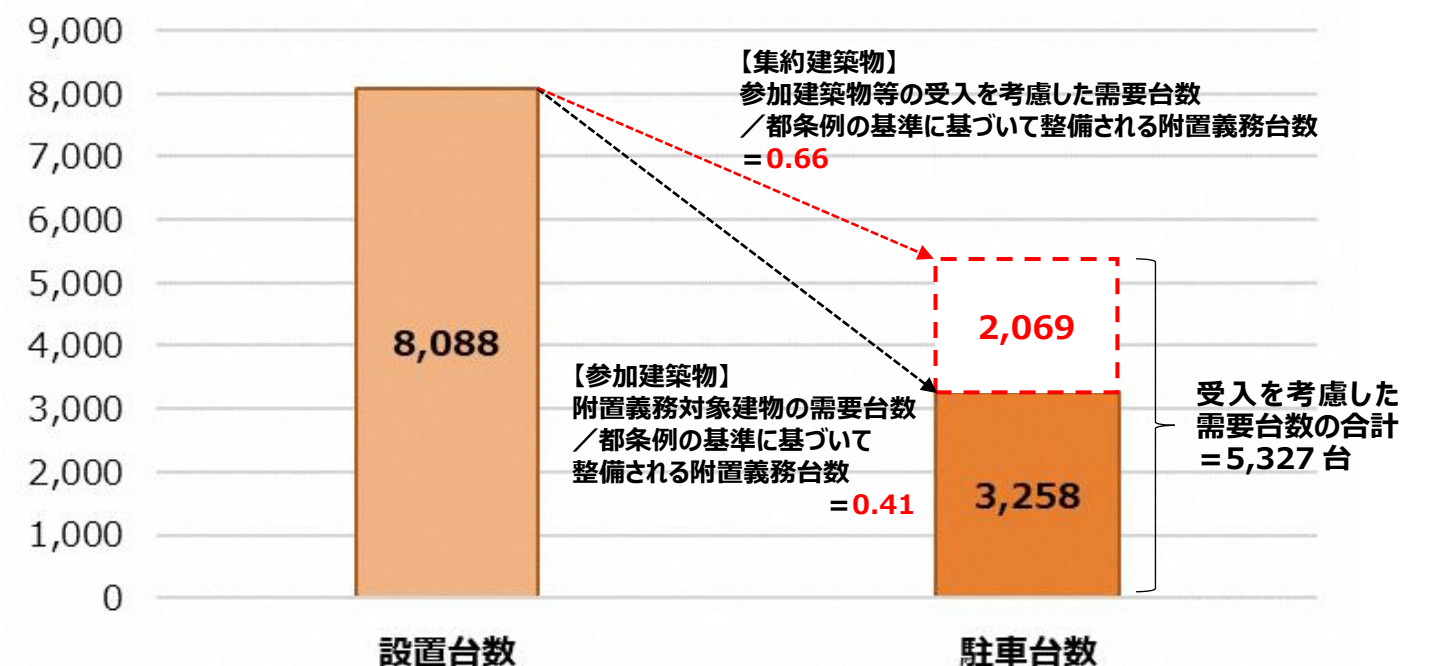
集約建築物の整備台数基準は、隔地の受入を想定し、「附置義務対象の建物の需要台数」に加え「参加建築物からの隔地台数=②'」および「附置義務対象外の建物の需要台数」を見込んだ需要台数と、設置台数の比較に基づき設定します。なお、地区の集約駐車施設については、将来必要に応じてシェアサイクルポートなど、多様なモビリティに対応するスペース等への活用も想定しています。

$$\text{隔地の受入を想定した需要台数 (②+③+②'+①)} / \text{将来の設置台数 (供給台数)} = 0.66$$

【乗用車】将来の設置台数と駐車台数（推計結果）



【乗用車】将来の設置台数と駐車台数（推計結果）



4 荷捌き用駐車施設における整備台数基準（案）の検討

■荷捌き用駐車施設における整備台数基準（案）の検討

現状では大きく不足している状況であることを踏まえ、荷捌き用駐車施設の整備台数基準の緩和は行わず、都条例の基準と同様の整備台数基準とします。

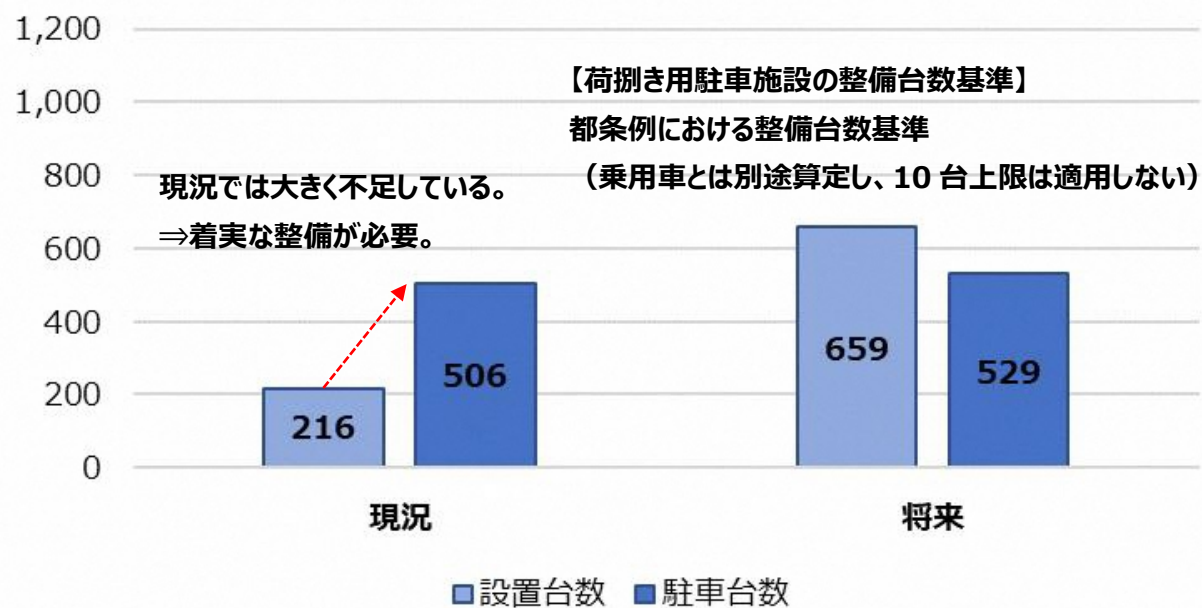
なお、現行の都条例による規定では、算定上、荷捌き用駐車施設の必要量が10台を上回った場合でも、10台を超えて設置する必要がないものとされています（10台上限の規定）。地区内で10台上限の規定の対象となる規模の建物は限られているものの、将来、大街区化や大規模開発等が生じ、10台上限の規定が適用された場合は、設置台数に不足が生じる懸念があることや、地区内で需要に応じた荷捌き駐車施設の整備を進めていく必要があることから、10台上限の規定については撤廃することが望ましいと考えられます。

都条例の基準に基づいて整備される台数（乗用車とは別途算定し、10台上限は適用しない）

上記の整備台数基準に基づき、地区内で着実な整備を進めていく必要がある一方で、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についても検討する必要があります。

荷捌き用駐車施設の隔地・集約に必要な条件等については【資料4】で検討させていただきます。

【貨物車】現況と将来における設置台数と駐車台数の比較



5 まとめ

整備台数基準（案）は以下の通りとし、本基準は既存建築物への適用も可能とします。

	参加建築物	集約建築物
乗用車	都条例基準×0.41	都条例基準×0.66
荷捌き用	都条例基準	都条例基準（10台上限撤廃）
障害者用	都条例基準	都条例基準

※地域ルール適用にあたっての要件（協力金や地域貢献策）は次回協議会（第3回協議会）で検討します。

参考：都条例による附置義務台数の基準等

■附置義務対象となる建物

■乗用車の駐車施設（駐車場整備地区等）

$$(\text{特定用途の部分の延床面積} + \text{非特定用途の部分の延床面積} \times 3/4) > 1,500 \text{ m}^2$$

■貨物車の駐車施設（駐車場整備地区等）

$$\text{特定用途の部分の延床面積} > 2,000 \text{ m}^2$$

■附置義務台数基準（駐車場整備地区等）

対象用途	乗用車の駐車施設	貨物車の駐車施設
事務所	300 m ² /台	5,500 m ² /台
百貨店その他店舗	250 m ² /台	2,500 m ² /台
その他特定用途	300 m ² /台	3,500 m ² /台
住宅（非特定用途）	350 m ² /台	—

■延床面積 6,000 m²未満の建物に対する緩和係数

■乗用車の緩和係数（駐車場整備地区等）

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

■貨物車の緩和係数（駐車場整備地区等）

$$= 1 - \{(6000 - \text{延床面積}) / 2 \times \text{延床面積}\}$$

■大規模事務所のみなし床面積（事務所用途が対象）

床面積の区分	面積調整率
～6,000 m ²	1
6,000 m ² ～10,000 m ²	0.8
10,000 m ² ～100,000 m ²	0.5
100,000 m ² ～	0.4

事務所用途の床面積が6,000 m²を超える建物を対象に逓減率を乗じる。

■新築時の附置義務台数

■新築時の附置義務台数

$$= \{\sum (\text{建築物の各用途の部分の床面積} \div \text{基準床面積})\} \times \text{緩和係数}$$

※延べ面積 6,000 m²を超える建築物の場合は緩和係数を乗じることはできません。

※上式の計算結果に小数点以下の端数が生じる場合は端数切り上げ。

※一般の駐車施設の附置義務基準においては、上式の計算結果が1台となった場合の附置義務台数は2台とします。