

内神田一丁目周辺地区 都市再生駐車施設配置計画

2020 年（令和 2 年）3 月

秋葉原・神田地域都市再生緊急整備協議会
内神田一丁目周辺地区
都市再生駐車施設配置計画作成部会

目次

1. 計画区域	- 1 -
1-1 計画区域	- 1 -
1-2 計画区域及び設定の考え方	- 1 -
2. 計画区域の目指す将来像<まちづくり編>	- 2 -
2-1 計画区域の目指す将来像	- 2 -
2-2 計画区域における都市再生駐車施設配置計画の位置付け	- 10 -
3. 地域の現状	- 12 -
3-1 人口、道路ネットワーク、来訪者特性	- 12 -
3-2 駐車需給の状況	- 15 -
3-2-1 供給量調査の結果	- 15 -
3-2-2 需要に関する利用実態調査の結果	- 16 -
3-2-3 エリアの駐車場需要の推計	- 21 -
4. 計画の基本的方針	- 23 -
4-1 計画の基本的方針	- 23 -
4-2 計画供給量の設定と附置義務駐車場整備の水準	- 24 -
4-3 駐車施設の隔地と集約化に関する事項	- 27 -
4-4 安全・安心のための交通施策	- 30 -
5. 駐車施設の位置・規模等に関する事項	- 32 -
5-1 建築物を新築する場合の駐車施設の附置	- 33 -
5-2 建築物を増築し、又は用途を変更する場合の駐車施設の附置	- 35 -
5-3 駐車施設及び荷さばきのための駐車施設の規模	- 36 -
5-4 条例に基づく場合の規定	- 37 -
5-5 配置計画に基づく駐車施設の隔地と集約に関する登録	- 37 -
6. 駐車施設配置計画の運用体制	- 38 -
7. 計画に基づく附置義務の実効性を確保するための方策	- 38 -

はじめに

都市再生緊急整備地域においては、民間開発の増加に伴い、駐車施設附置義務制度により多くの駐車施設の供給がなされてきた一方で、公共交通機関が発達していること等により、駐車施設の稼働率が低い水準に留まっており、その結果、駐車場の余剰が発生している区域が存在する。すでに一部の地域では、地域の特性に応じた駐車施設の附置に係るルールを導入しているが、各建築物がルールの適用を受けるのは任意であるほか、建築物単位で附置義務台数の算定や隔地の判断を行うことが基本となっている。

このような状況を鑑み、都市再生緊急整備地域においては、その他の地域と同じ駐車施設附置義務の基準を一律に適用するのではなく、当該地域内の一部の区域の実態に応じ、附置義務駐車施設の位置と規模を建築物単位でなく区域単位で最適化するための特別な仕組みが必要であるという認識のもと、「都市再生駐車施設配置計画制度」（以下、「当制度」という。）が創設された。（都市再生特別措置法の一部改正による。平成30年4月25日公布、同年7月25日に施行。）これにより、都市再生緊急整備地域に位置する区域においては、特別に地域の実情に即した駐車施設の適正配置を促進できることとなった。

内神田一丁目周辺地区は（以下、「同地区」という。）、都市再生緊急整備地域の「秋葉原・神田地域」内に位置しており、当制度を活用することができる。同地区は、上述の駐車施設附置義務制度により、路面レベルに駐車場を整備した建物が点在するほか、暫定利用の青空駐車場や路上パーキングメーターも存在する一方で、鉄道駅から比較的近接しているため、駐車施設の稼働率が低い水準に留まる。このことから、当制度の活用が有効であると考え、本地区において「都市再生駐車施設配置計画」を作成したものである。

当制度の導入により、余剰の駐車場の他用途への転換・活用等による都市の安全性・利便性の向上や、附置義務施設の整備量の適正化を通じた民間事業者による都市開発事業等の促進を図ることが可能となる。また、都市機能が集積している都市再生緊急整備地域において顕在化している荷さばき駐車施設等の不足に対する対応、さらには、多くの歩行者や自転車、自動車が通行する道路に面した場所に設けられた駐車施設が安全かつ円滑な交通を阻害する等の課題の解決も期待できる。

なお、内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画（以下、「本計画」という。）作成においては、行政、町会、地権者、開発事業者等の地区内関係者が、上述の地域の課題を共通認識として捉え、当地区の歴史や文化も勘案しながら、適切な駐車施設の配置を目指して意見交換を重ねてきた。今後の本計画運用においても、地区内関係者が公民連携のもと取り組むこととし、必要に応じて適宜本計画を見直していくこととする。

本計画における用語・名称等

用語	説明
本計画区域	内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画の区域（内神田一丁目、内神田二丁目各地内）（1-2 計画区域及び設定の考え方 参照）
賑わい軸	本計画区域内における「神田駅西口通り」延長部・「出世不動通り」・「区道 558 号」の 3 路線の総称（2-1 計画区域の目指す将来像 参照）
条例	東京都駐車場条例
特定用途	条例に準ずる。 劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、キャバレー、カフェ、ナイトクラブ、バー、ダンスホール、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫若しくは工場又はこれらの 2 以上のものをいう。以下同じ。
非特定用途	条例に準ずる。 特定用途以外の用途をいう。
隔地建物	敷地外に駐車施設を設置する建築物
集約建物	隔地建物の駐車施設を受け入れる（集約駐車場を担う）建築物

1. 計画区域

1-1 計画区域

東京都千代田区内神田一丁目、東京都千代田区内神田二丁目各地内

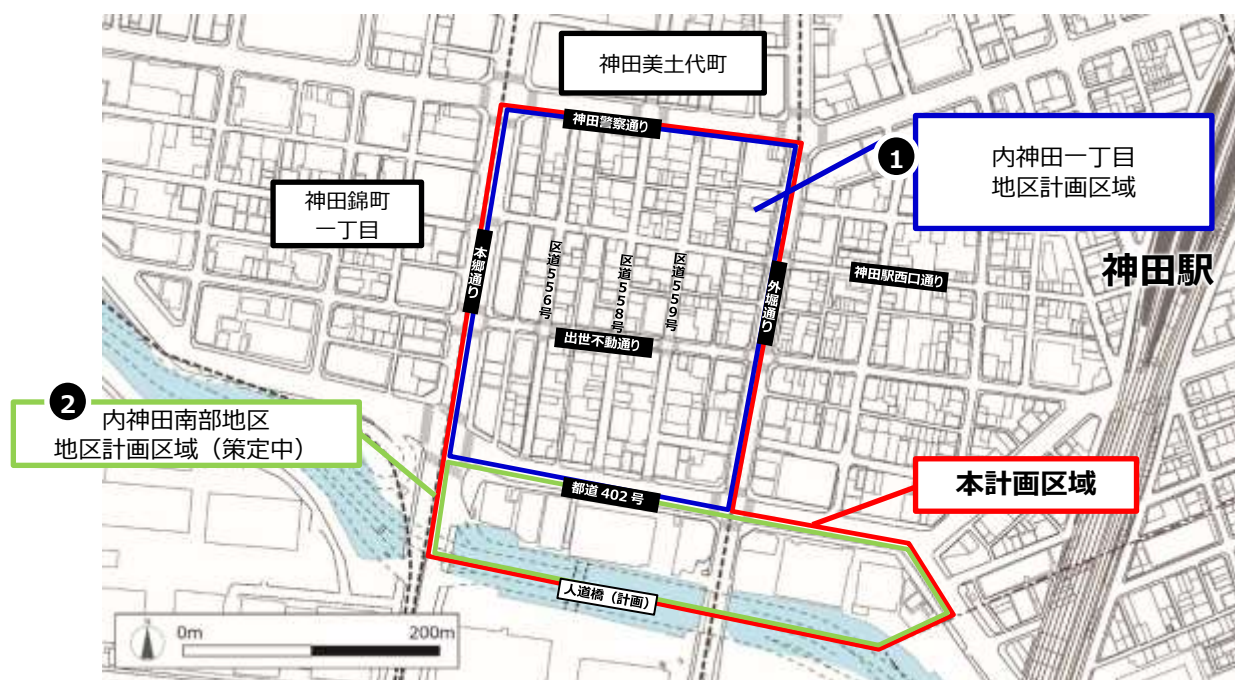


図 1-1 計画区域

1-2 計画区域及び設定の考え方

内神田一丁目地区地区計画の区域及び内神田南部地区地区計画の予定区域を本計画区域として設定する。今後の地区計画等の都市計画の各種制度との連携を考慮して地区計画区域を基本単位とし、また神田駅から一定の距離のある両地区計画（予定）区域における駐車特性が類似していることを考慮した。

なお、本計画区域周辺においても本計画区域と類似の駐車場に関する課題が存在する可能性があり、本計画をモデルケースとして、展開することが望まれる。

2. 計画区域の目指す将来像＜まちづくり編＞

2-1 計画区域の目指す将来像

本計画区域は、江戸の始まりの地とも言われる「鎌倉河岸」※があった場所でもあり、その後の歴史も含めて残る歴史的資源を、地元コミュニティが一体となって長期間にわたり大切にしてきた。それらを踏まえて目指す将来像としては、「新たな企業や店舗も進出したい」、「他の地域のビジネスワーカーも住みたい・働きたい」と感じられるオンリーワンのまちを目指し、ワークスタイル・ライフスタイルの変化を捉えた「神田らしい賑わい」の創出を狙う。この「神田らしい賑わい」とは、本計画区域で活動する約1万人の就業者や増加傾向にある住民、来街する周辺地域の就業者、観光客等が、建物内外で活動し、人々の行き交いや滞留、交流が見え、親しみやすい魅力により街中が賑わう様子と定義する。

※「鎌倉河岸」とは

徳川家康は、天正18年(1590年)の江戸入場後、まずは城下町を造るために広大な日比谷入江の埋め立て造成に着手した。そこに流れていた平川を付け替えるための水路（現在の日本橋川）を掘削し、本計画区域に誕生したのが「神田鎌倉河岸」である。家康公は江戸普請のために、石材・木材の他、生活に必要な物資等を荷揚げする荷揚げ場を設け、多くの人足・職人・商人・武士などを各地から呼び寄せた。中でも、鎌倉幕府以来関東地方の材木の集散を司っていた相模国（鎌倉）の材木座の商人は、幕府（江戸開府以前は徳川家）より御用を命じられ、膨大な量の木材石材の集荷にあたった。このことから、「鎌倉河岸」と呼ばれるようになった。

ここ「鎌倉河岸」を起点として、市場の機能が他地域へと広がっていき、江戸の発展へと繋がったといわれている。

■日常・非日常交流が生まれる魅力的な環境づくり

企業誘致等を促進しビジネスワーカーを増やすことを念頭に、日常のビジネス交流活動（会議、商談、交流会イベント等）が展開されるカフェや交流の場の充実、ベンチャー企業支援施設などの誘導を検討する。特に、昨今の働き方改革によりオフィス以外での働く人や方法が増えることが予想されることから、本計画区域内外のビジネスワーカーから見て魅力的なワーキングスペースを創出することが重要であり、ランチ・社内懇親会・接待飲食等の場を提供する飲食店舗やリモートワーク時も活用できる電源・Wi-Fi等通信環境も整備されたカフェ・ライブラリー・ラウンジ・コワーキングスペース等を充実させることが必要である。

また、非日常交流として、企業間の異業種交流促進やビジネスワーカーと住民の交流イベントなどの施策を増やすことも検討する。

■街の活動が感じられる環境づくり

1階部分にオフィスやマンションのエントランス、駐車場が配置されている場合、歩行者から建物内に人の営みが感じられない。このため、本計画区域に存在する人数に比して、人々の往来が少なく感じられ、閑散とした印象を与える状況にある。建物内の活動が建物の外にいても感じられるように、路面レベルには、就業者・住民・来街者が活動できる執務空間・交流の場・店舗など、「人」の存在を感じられる用途が配置されることが望ましい。さらにはこれらの用途が、間口が狭い場合でも連なるように配置され、連続する街並みを形成することが望ましい。

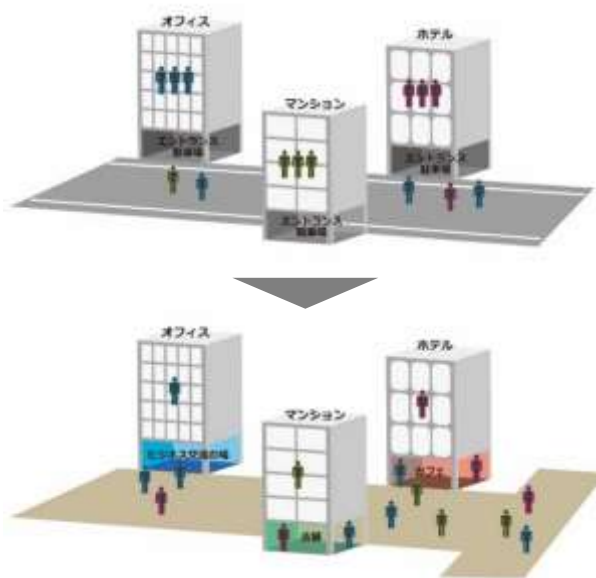


図 2-1 区域の目指す将来像

■交流の場が建物内外で連続する環境づくり

建物内の施設と、面する道路や広場を一体的に活用し、交流の場が量・質ともに拡充されることを目指す。この拡充により、本計画区域内で就業者・住民・来街者が日常的に足を止めやすくなり、仕事やプライベートなどにより多くの時間を消費することが望まれる。さらにはその活動が互いに見える形となることで相乗効果を発揮し、周辺地域の就業者や新たな住民、観光客も加わることも期待される。

特に、大手町地区との間を繋ぐ日本橋川における「人道橋の架橋」、「船着き場の整備」、「広場の形成」による大手町地区との回遊性の強化により、より一層大手町地区の就業者や観光客が誘引されることも期待される。

■出かけたくなるような神田らしい魅力づくり

ユニークな飲食メニュー・食材・サービス・内装・コンセプト等を持つ話題性ある店舗や、本計画区域内外の住民のための生活利便施設（飲食物販・医療健康療法施設・子育て施設等）、幅広い年齢層の就業者や来街者を対象とした飲食・サービス店舗等の誘致が期待される。また、皇居ランナー等が利用するランニングステーション等、本計画区域内のコト消費が拡大することが期待される。

また、交流機会を創出するイベントとして、神田祭といった大規模なイベントや出世不動通り商店会開催のこども縁日・おとな縁日といった身近なイベントが開催されている。これらの地域イベントは、当地区のコミュニティを支えるうえでも非常に重要である。このような行事に住民はもとより就業者・来街者にも積極的に参加を誘導していくことで、忘れられない体験を共有し、「神田ブランド」の定着を推進する。

さらに、神田ならではのオンリーワンの魅力づくりの一つとして、かつて「鎌倉河岸」だったその歴史を、就業者・住民・来街者に向けて伝えることを推進する。本計画区域の周辺には、「御宿稲荷神社」、「出世不動尊」、「佐竹稲荷神社」等の由緒ある歴史的資源が残っている。ま

た、長い時間をかけて、神田明神の氏子町会など、稲荷奉賛会や崇敬会員のコミュニティが形成されてきた。地域一体となってこれらの資源やコミュニティを尊重し、内外に情報発信し続け、地域の価値を更に高めていく。また、長年神田に拠点を構える老舗の魅力も引き出し、歴史の一つとして同様に発信を行う。

多様な就業者・住民・来街者のターゲットに対して、前述の様々な取組みを組合せることこそが、オンリーワンの神田らしい魅力を更に伸ばすと思料される。

■安全・安心なまちづくり

就業者・住民・来街者が安心して本計画区域に滞在・滞留できるような環境づくりを進める。本計画区域は災害時には地区内残留地区として建物の不燃化が進んでいるものの、道路が無電柱化された区間は一部にとどまっており、空地が少ない。従って、段階的に道路の無電柱化、広場や歩道上空地等の空間創出を進め、就業者・住民・来街者の安全性を確保し、大規模災害に備えた対応力を更に強化することが必要である。（千代田区立スポーツセンターは、避難所と位置付けられている。）

以上に掲げた環境づくり・魅力創出等の推進においては、本計画区域内の「神田駅西口通り」延長部・「出世不動通り」・「特別区道千第 558 号（以下、「区道 558 号」という）」の 3 路線を「賑わい軸」と設定し、「神田らしい賑わい」のエンジンとして集中して取組み、先導・牽引することが望ましい。

「神田駅西口通り」の延長部と「出世不動通り」は、本計画区域を東西に横断し神田駅西口へアクセスする主要動線であり、神田駅前を中心に形成された賑わいを本計画区域に引き込む路線となる。また、「区道 558 号」は本計画区域を南北に縦断し、国際的なビジネス・交流拠点である大手町・丸の内・有楽町地区の賑わいや神田警察通りを中心とする賑わいを、双方向に計画区域内に引き込み、「神田駅西口通り」「出世不動通り」の 2 軸と連携させる路線となる。また、計画中の日本橋川における「人道橋の架橋」「船着き場の整備」「広場の形成」による回遊拠点整備も、「区道 558 号」が、南北方向の密接な歩行者ネットワークを形成することに寄与すると考えられる。

これら 3 つの賑わい軸を安全・安心に且つ利便性高く繋げるためにも、都道 402 号における横断歩道や信号の設置等、状況に応じた適切な交通施策を公民で検討することが期待される。

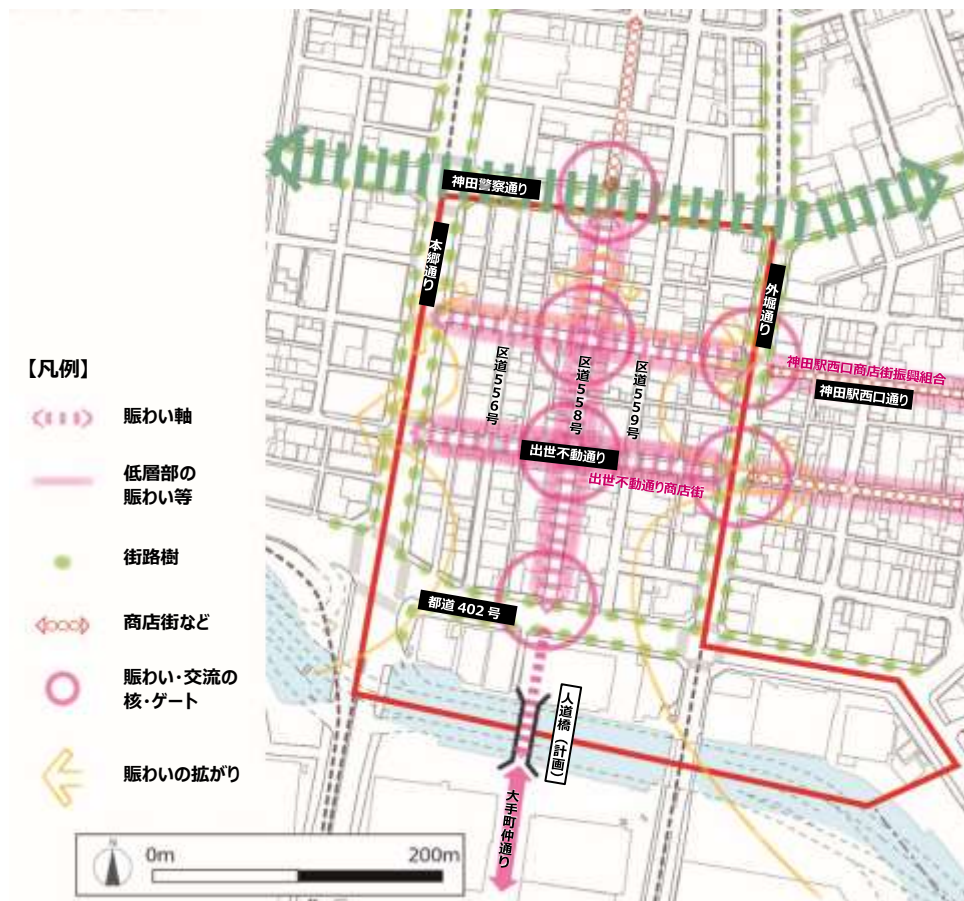


図 2-2 賑わい軸の設定

【区道 558 号の将来イメージ】



出世不動通りと区道 558 号
の交差点付近から、大手町
方面を望んだ視点。

図 2-3 区道 558 号の将来イメージ

■道路・空間のポイント

- ・道路や広場が一体になった交流空間で、会話や出会いが生まれる地域に
- ・道路美装化により歩きたくなる空間創出を
- ・路面レベルにオープンな用途（業務・店舗など）が立地
- ・就業者・住民等が行き交い、対話・交流し、滞在・滞留して活気・賑わいを創出
- ・電線地中化（無電柱化）により防災性・景観の向上、街路灯による空間デザイン

なお、本計画区域においては、大規模な用途変換や高度利用だけに頼らない都市再生の在り方を模索し、既成市街地の新しいまちづくりの在り方として日本・東京・千代田のまちづくりを牽引することを目指す。

【参考：内神田一丁目地区地区計画＜平成 28 年 6 月変更＞】

■ 地区計画の目標

内神田一丁目地区は、J R 神田駅や大手町界限に近接し、商業・業務施設を中心とした中高層の複合市街地を形成している。しかしながら、大規模修繕や建替え等が必要な老朽化した建築物も見受けられ、現在においては、市街地の更新時期を迎えている地区となっている。また、関東大震災の復興土地地区画整理事業により街区が整理されている一方、道路の多くが細街路のため、これらは建築物の建替えや土地の有効活用において支障となる場合がある。

さらに、建築物の老朽化等により空室を有するテナントビルも目立つようになり、定住人口の減少が進むと同時に、生活環境の悪化や地域活力の低下が懸念されているところである。

このような本地区の特性を踏まえ、次の目標を設定する。

- ・ 土地の有効・高度利用を図りつつ、市街地の更新を誘導し、住宅と商業・業務施設が共存・調和した複合市街地の形成を図る。
- ・ 多様な住宅供給の誘導や生活関連・地域交流施設の設置を促し、住機能の確保・回復を図り、地域コミュニティの維持・再生を目指す。
- ・ 風俗営業等の規制や緑化の推進、看板等の意匠への制限等を行うことにより、安全で快適な地域環境の形成を目指す。

■ 土地利用の方針

本地区の全体としては、市街地の更新を促進することで防災性の向上と土地の有効・高度利用を図り、住宅と商業・業務施設が共存する中高層の複合市街地を形成する。

神田を東西に貫く神田警察通り沿道では、土地の有効・高度利用を図りつつ、快適で魅力ある沿道空間を形成し、賑わいの再生を推進する。また、出世不動通りや神田駅西口通り沿道では、商業施設の集積を活かしながら地域コミュニティや賑わいの維持を図る。

大規模敷地においては、地域コミュニティに寄与する広場等の設置を誘導し、良好な地域環境の形成を図る。

【参考：神田警察通り沿道賑わいガイドライン＜平成 25 年 3 月策定＞】

「神田警察通り沿道整備構想」が掲げるまちづくりの目標「つながまち神田」を踏まえ、「まち」「緑」「歴史」「文化」「人」のつながりを通して、まちの個性と魅力を価値へとつなげるまちづくりを目指す。

まちづくりの目標の実現に向けて、道路の整備、沿道市街地の更新や開発に対し、以下の方針にもとづき、ハードとソフトが一体となったまちづくりを推進する。

- ① 神田警察通りを自動車中心から人と賑わい中心の道路へと転換する
- ② 神田警察通り周辺の多様な賑わいをつなげる回遊動線を強化する
- ③ 神田警察通り沿道に人を惹きつけ波及効果をもたらす拠点を整備する
- ④ 神田警察通り沿道の特色を活かした魅力ある市街地を形成する

⑤ 神田警察通りを軸として多様なまちづくり活動を喚起し連携する

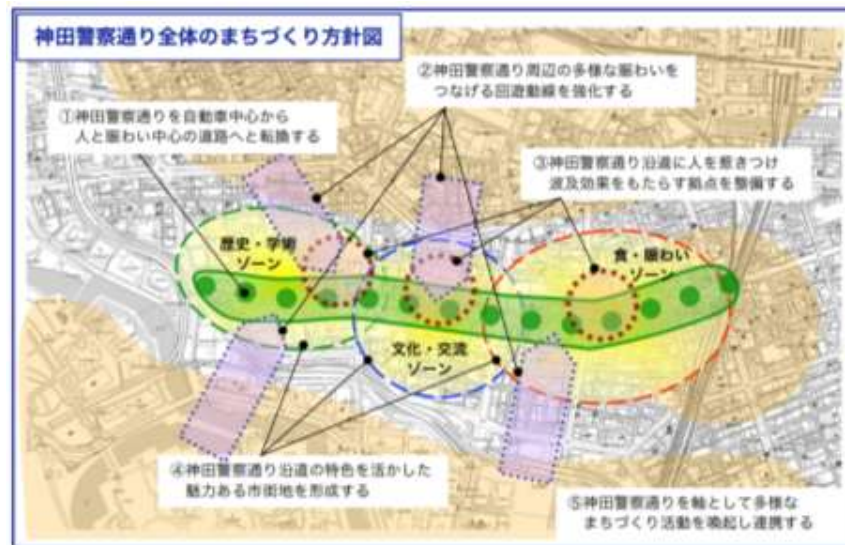


図 2-4 神田警察通り全体のまちづくり方針図(出典: 神田警察通り沿道賑わいガイドライン)

特に、内神田一丁目が位置する「食・賑わいゾーン」では、飲食をはじめとした親しみやすい雰囲気を感じさせる街並みなどを活かしながら、安全に楽しく歩ける空間を増やしていく、路上へ賑わいがにじみ出し、神田駅周辺の賑わいが文化・交流ゾーンや大手町、神田駅東側、秋葉原など各方面へと連続するゾーンとして成長させていく。



図 2-5 食・賑わいゾーンのまちづくり方針図(出典: 神田警察通り沿道賑わいガイドライン)

【参考：秋葉原・神田地域 地域整備方針】

■ 整備の目標

〔都市再生緊急整備地域〕

秋葉原駅周辺において、大規模低未利用地の土地利用転換等により、電気街と連携した世界的な IT 関連産業拠点を形成

神田地域において、建築物の更新に併せた市街地の再編整備により、東京駅周辺等の都市機能とも連携する多様な魅力を持ったにぎわいのある安全で快適な複合市街地を形成

2-2 計画区域における都市再生駐車施設配置計画の位置付け

本計画を実効性の高いものとするためには、行政、町会、地権者、開発事業者等が連携・協力し、本計画区域の実情・将来像に合った計画とすることが重要である。

前述の「計画区域の目指す将来像」を実現するにあたっては、短期的な課題の解決に資する取組みに合わせ、長期的な視点での取組みを進めることが重要になる。本計画においては、駐車場の整備に関する部分を担うが、本計画のみで将来像を実現することは難しく、長期的な視点で各種制度が相互に補完しあうことが重要となる。特に地区計画においては、街路に面する用途の誘導やメリハリある空地の誘導等が期待される。都市再生特別地区等による開発で整備される大規模な駐車施設とは予め十分な連携を図り、本計画区域における適正な路外駐車場の整備を促進していくものとする。

また、本計画区域の周辺地域との連携も図る。現時点では、大手町・丸の内・有楽町地区の「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン」や神田警察通りを中心とする「神田警察通り沿道賑わいガイドライン」を参考として調整・検討を進める。

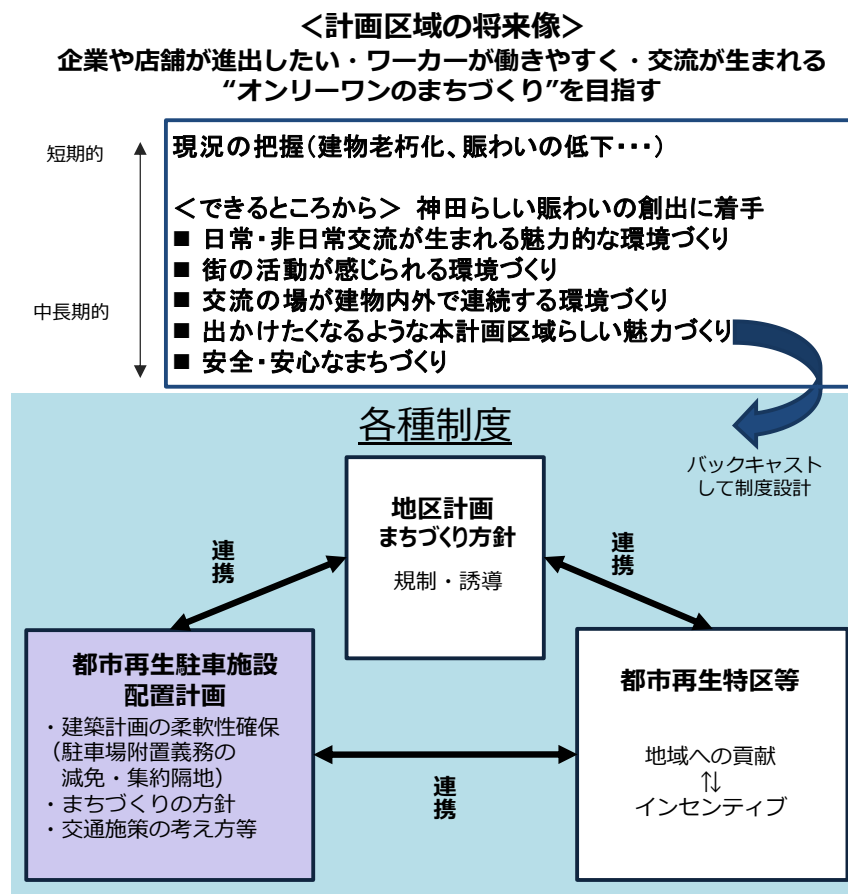


図 2-6 都市再生駐車施設配置計画の位置付け

(参考) 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン

(2014 年 5 月 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会)

大手町・丸の内・有楽町地区における丸の内仲通り及びその機能の延伸（大手町仲通り）と連携したまちづくりの方針が示されている。



図 2-7 大手町仲通りの機能延伸(出典:大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン)

(参考) 神田警察通り沿道賑わいガイドライン (2013 年 3 月 千代田区)

沿道地域を自動車中心から人と賑わい中心のまちにしていく方針が示されている。

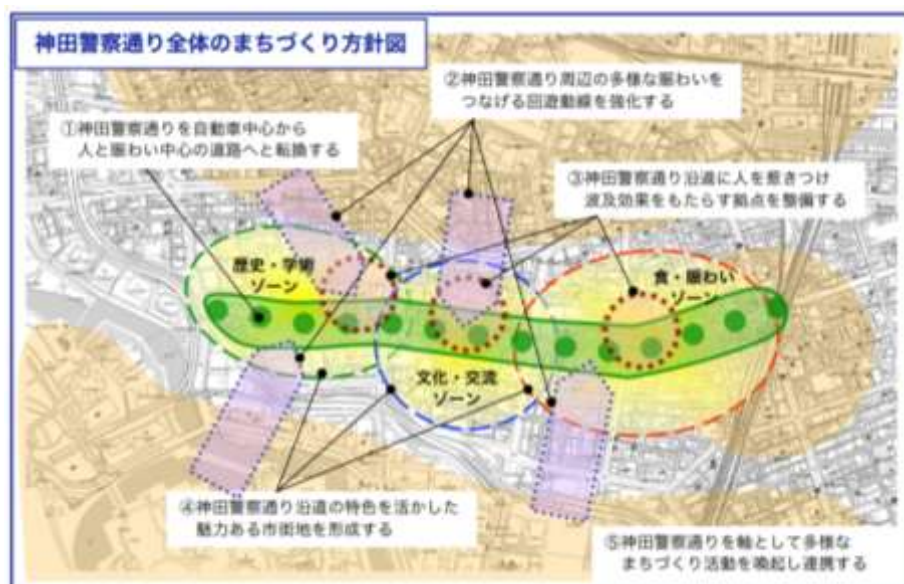


図 2-8 神田警察通り全体のまちづくり方針図(出典:神田警察通り沿道賑わいガイドライン)

3. 地域の現状

3-1 人口、道路ネットワーク、来訪者特性

【人口】

本計画区域には、平成 30 年時点で約 800 人が居住しており、平成 25 年まで人口は減少傾向にあったが、平成 26 年以降はマンションの立地が進み増加傾向にある。年齢別に見ると、60 歳代以上が 35% となっており、千代田区の平均よりも 60 歳代以上の割合は高くなっている。

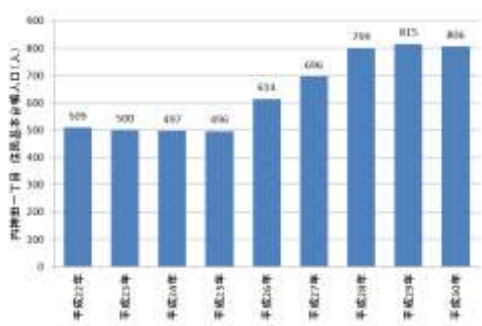


図 3-1 内神田一丁目 総人口の推移
出典：住民基本台帳

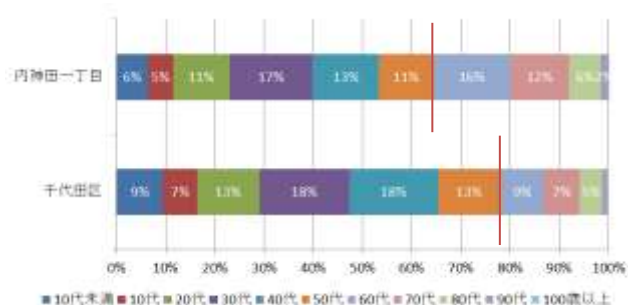


図 3-2 内神田一丁目及び千代田区全域
年齢別人口構成割合
出典：住民基本台帳

また、平成 28 年経済センサス・活動調査によれば、内神田一丁目の事業所数は 610、従業者数は 11,345 人とされている。

【道路ネットワーク】

本計画区域には、神田警察通り、本郷通り、都道 402 号、外堀通りが存在する。（本郷通り、都道 402 号、外堀通りは、それぞれ都市計画道路放射街路第 10 号線、補助線街路第 96 号線、補助線街路第 94 号線として、計画完成区間となる。）

本幹線道路の他、幅員 3~11m の区道が多く存在し、道路率は高い。

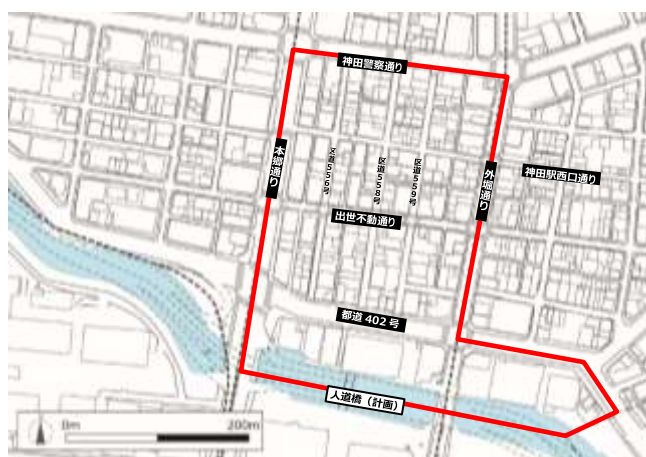


図 3-3 地区内の道路ネットワーク

【来訪者特性】

本計画区域の大半を占める内神田一丁目において、1日に発着するパーソントリップ数（移動量）をみると、発側、着側ともに1.7万トリップ程度存在し、全体の約6割が通勤目的、約2割が業務目的、16%が私事目的となっており、業務関連の移動（通勤目的、業務目的）が全体の78%となっている。また、来訪時の利用交通手段をみると、約75%が鉄道、約17%が徒歩であり、自動車で来訪する人は全体の約5%と少ない。また、自動二輪車や自転車の割合も更に少なく、路線バスでの来訪は0.4%程度しか見られない。

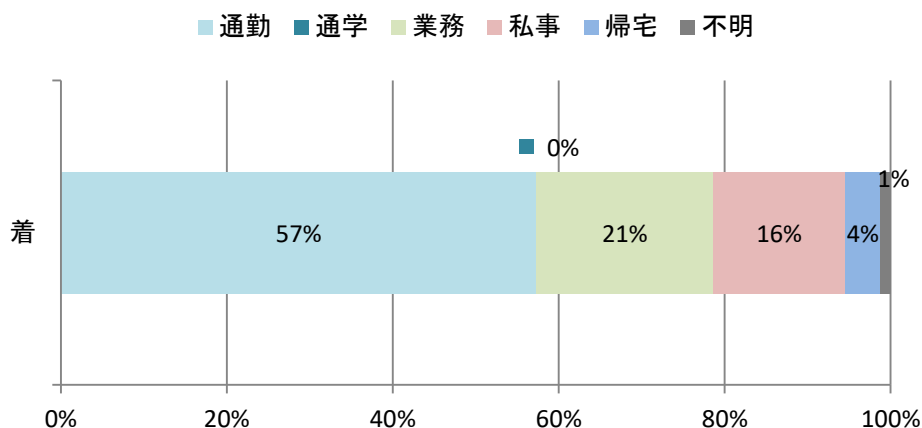


図 3-4 内神田一丁目 来訪目的の割合

出典：H20 東京パーソントリップ調査結果

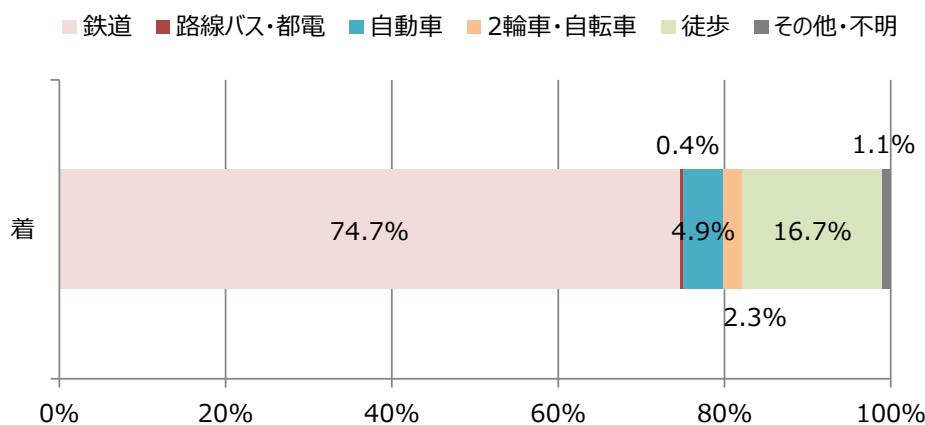


図 3-5 内神田一丁目に来訪する際の
代表交通手段分担率

出典：H20 東京パーソントリップ調査結果

代表交通手段を徒歩とする内神田一丁目地区の発着トリップ数をみると、おおむね 2km 圏内に分布している。内神田一丁目から徒歩で移動するトリップの着地密度を図 3-6、内神田一丁目へ徒歩で来訪するトリップの発地密度を図 3-7 に示す。

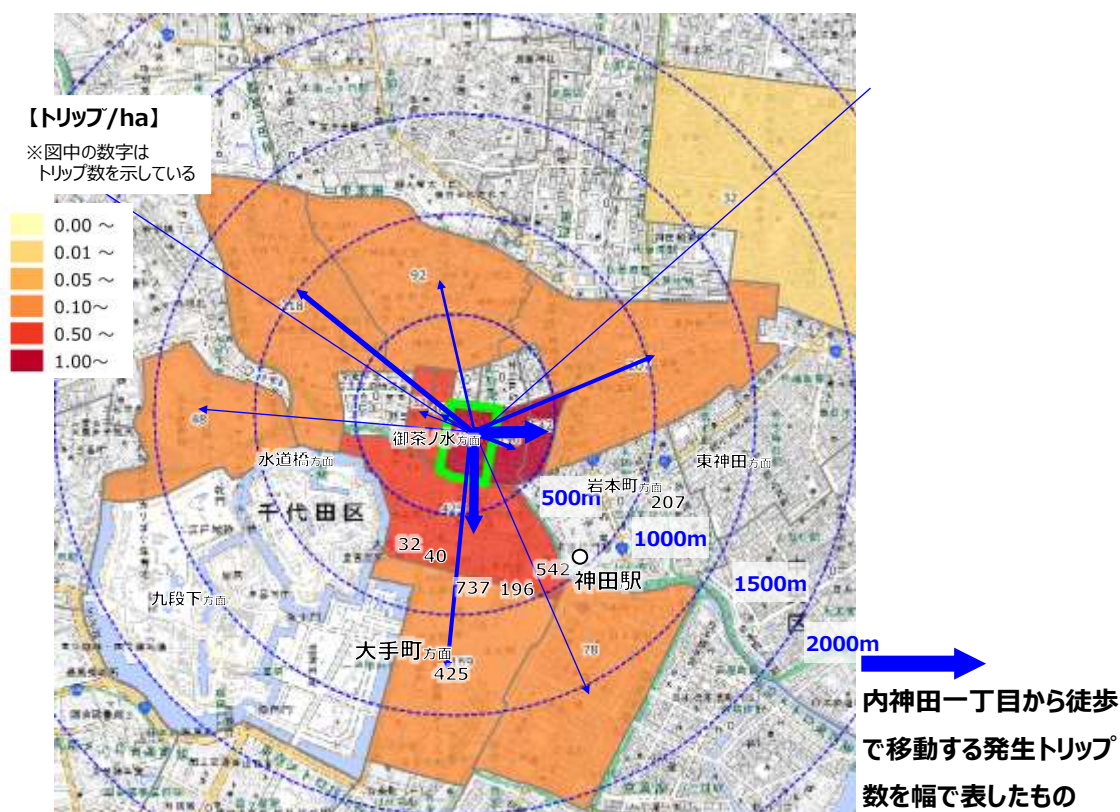


図 3-6 内神田一丁目から徒歩で移動するトリップの着地密度

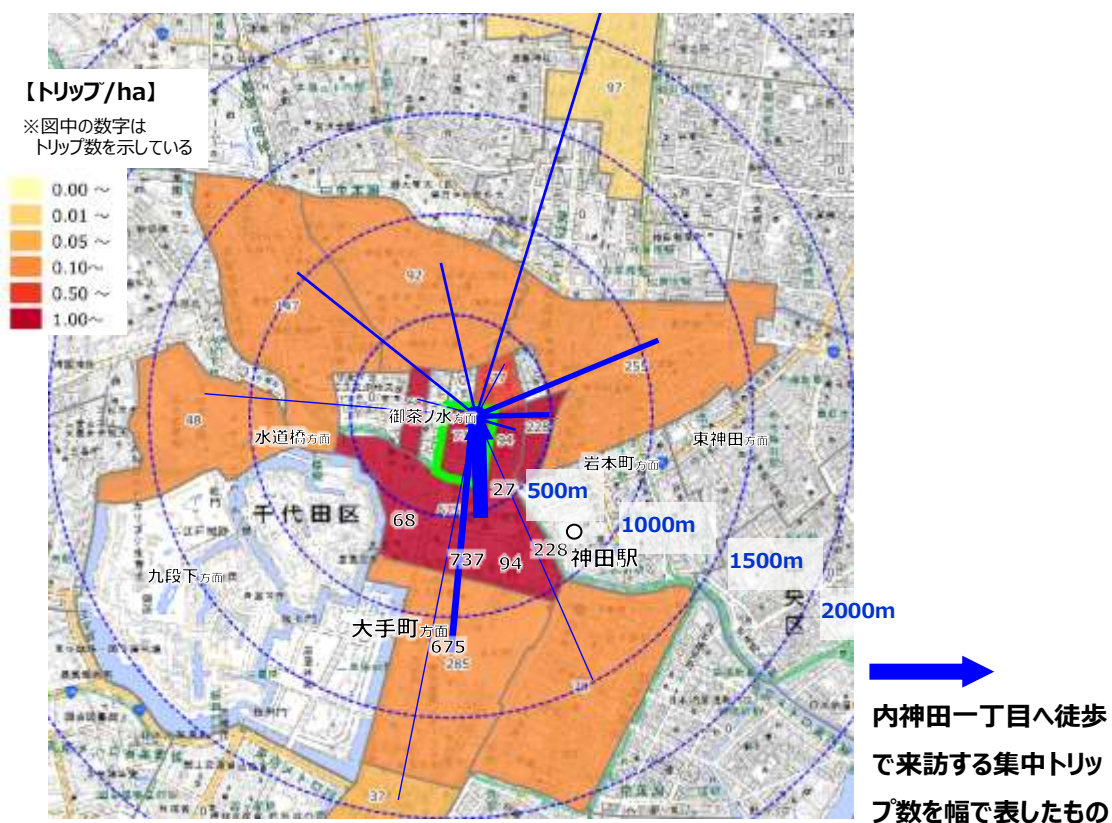


図 3-7 内神田一丁目へ徒歩で来訪するトリップの発地密度

3-2 駐車需給の状況

3-2-1 供給量調査の結果

本計画区域の全駐車場を対象として、調査員が出向き、目視又は施設管理者へのヒアリングを行い、駐車施設の供給量を調査した。(2018年10月実施)

結果として、本計画区域内における駐車供給量は、路外駐車場が560台分存在し、運用形態別収容台数をみると、時間貸し駐車場が131台(うち青空駐車場が52台、建物内駐車場が79台)(全体の23%)、月極駐車場が217台(全体の39%)、車庫が179台(全体の32%)であった。

また、路上には、パーキングメーターが55台存在する。パーキングメーターの場所は図3-9に示す。

なお、貸切バスの乗降場・駐車施設・待機施設は無い。

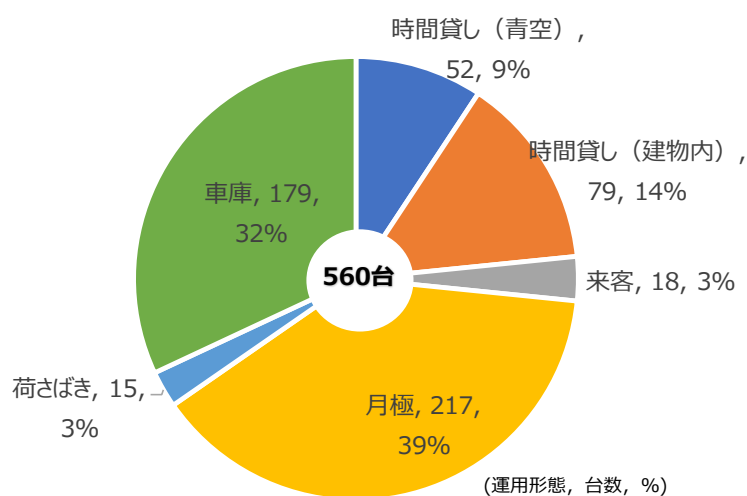


図 3-8 計画区域内の運用形態別駐車供給量(路外駐車場)

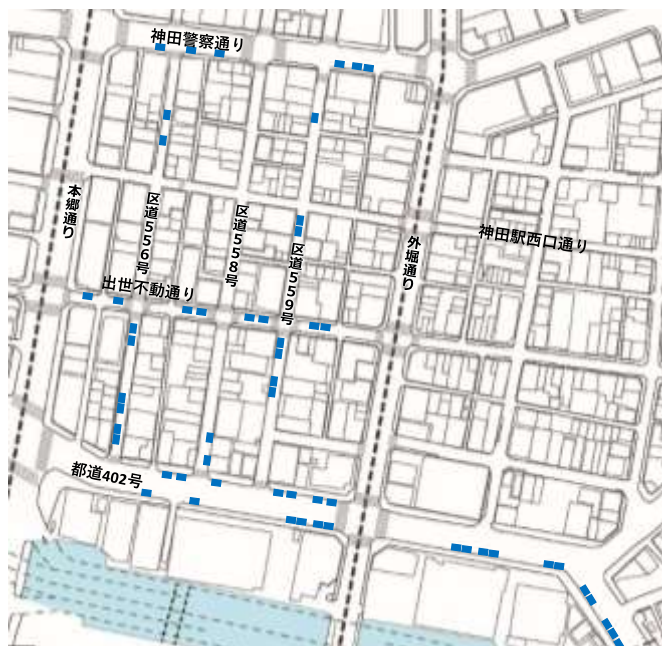


図 3-9 パーキングメーター位置図(2018年10月調査時点)

3-2-2 需要に関する利用実態調査の結果

(1) 時間貸し駐車場の利用実態

時間貸し駐車場の内、駐車マス数が多い駐車場を対象として利用実態調査を実施した。(2018 年 11 月実施)

調査の結果、時間貸し駐車場（青空）は利用率が高く、エリア外部に目的地がある駐車を除いた場合でも、ピーク時の 15 時と 16 時の時間帯では 81%程度の利用があった。(図 3-10)

一方で時間貸し駐車場（建物内）は利用率が低く、ピーク時の 13 時でも 16%程度であった。(図 3-11)

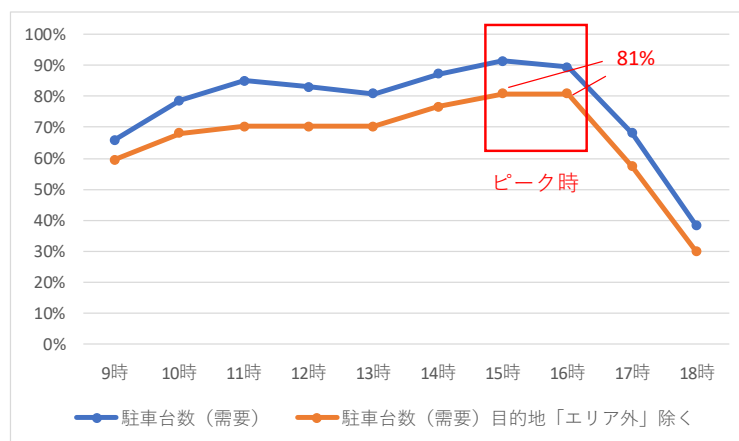


図 3-10 時間貸し駐車場(青空)の利用実態

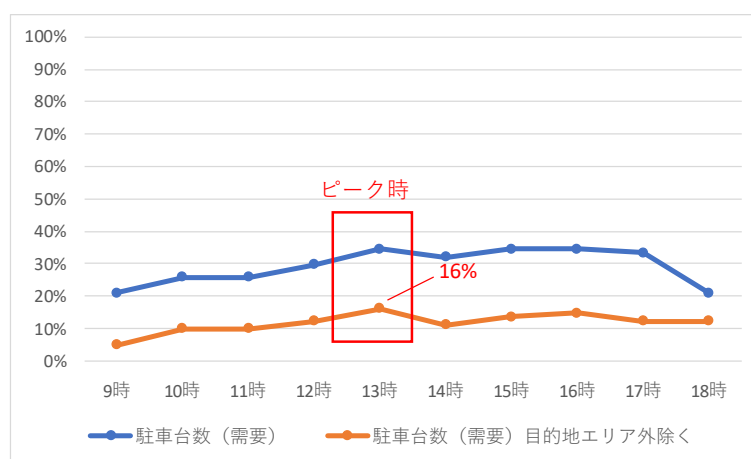


図 3-11 時間貸し駐車場(建物内)の利用実態

(2) 月極駐車場の利用実態

月極駐車場の利用実態に関しては、事業者ヒアリングを実施した。(2018 年 10 月実施)

マンションの月極駐車場は年々契約が減っており、現状かなり空いている状況にあるものの、事務所・商業系建物の月極駐車場は利用率が高い状況にあることがわかった。

(3) 車庫の利用実態

車庫の利用実態に関しても、事業者にはヒアリングを実施したところ、ほとんど満車であり、利用率が高いことを確認した。(2018 年 10 月実施)

(4) 路上駐車の実態

ここでは、パーキングメーターの枠内における利用※と、パーキングメーターの枠外における駐停車※を総称して「路上駐車」と表現する。

※ パーキングメーターの枠内における車両等の停止は、手数料を払っていることから「利用」と表現した。ただし、枠内における車両等の停止も 60 分を超えると違法となる。

パーキングメーターの枠外における車両等の停止は、違法であるため「駐停車」と表現する。

「駐車」「停車」については、道路交通法上、それぞれ「車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で五分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者（以下「運転者」という。）がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあること」、「車両等が停止することで駐車以外のもの」と定義されている。調査にあたっては、同乗者がいても運転者がおらずすぐに発車できない状態を「駐車」、運転者が車内や車両のそばにいてすぐに発車できる状態を「停車」として扱った。※

※ 本調査における「駐車」「停車」については、道路交通法の定義とは異なる本計画作成に用いた独自の区分方法である。

路上駐車台数に関しては、ノンプレート式断続調査※によって計測した。(2018 年 11 月実施)

計測の結果、12 時台で最も多く、100 台の路上駐車（パーキングメーター49 台、駐車 30 台、停車 21 台）が確認され、密度にすると『0.3 台/10m』であることがわかった。(図 3-12 参照)

※ 瞬間的な駐停車台数の総数を計測すること。対して、「プレート式連続調査」とは、1 台毎の車種別駐停車場所、駐停車開始時刻・終了時刻等を調査すること。

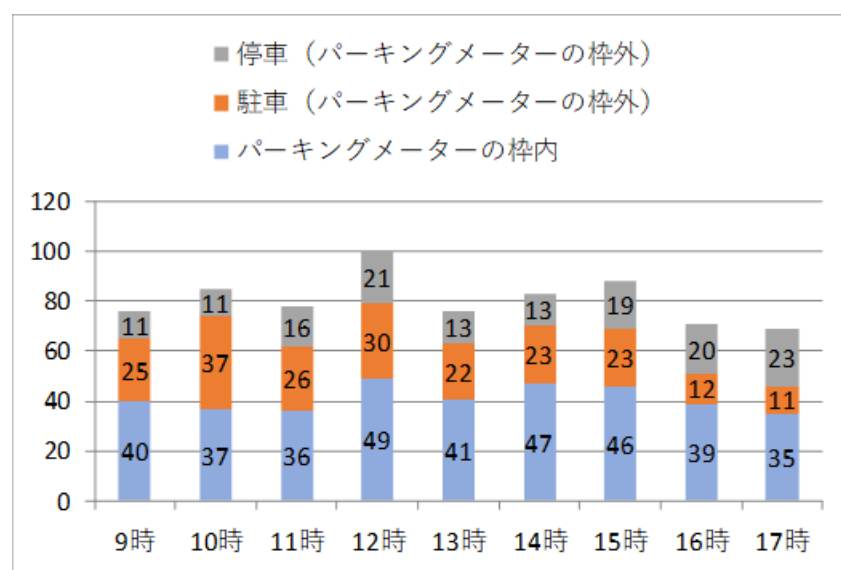


図 3-12 時間帯別路上駐車台数

また特定の路線※に関しては、プレート式連続調査を実施し（2018 年 11 月）、駐車時間と、荷さばきの有無を調査した。 ※2-1 で定義した賑わい軸 3 路線

パーキングメーターの枠内・枠外含む全て路上駐車に対する路上駐車時間と、その割合をそれぞれ図 3-13 と図 3-14 に示す。パーキングメーターの枠内の利用は、平均利用時間が約 40 分と長く、60 分以上の駐車も一定割合見られた。対してパーキングメーターの枠外の駐停車は、約 60% と半数以上が 5 分以内の短い利用だった。

また、荷さばきの有無について、パーキングメーターの枠内・枠外含む全ての路上駐車に対する荷さばき車の割合は 62%であり（図 3-15 参照）、パーキングメーターの枠外のみでは 67%（図 3-16 参照）、パーキングメーターの枠内のみでは 41%であった（図 3-17 のみ）。また、全ての路上駐車に関して、荷さばきに要する駐車時間の平均は 12 分であった。

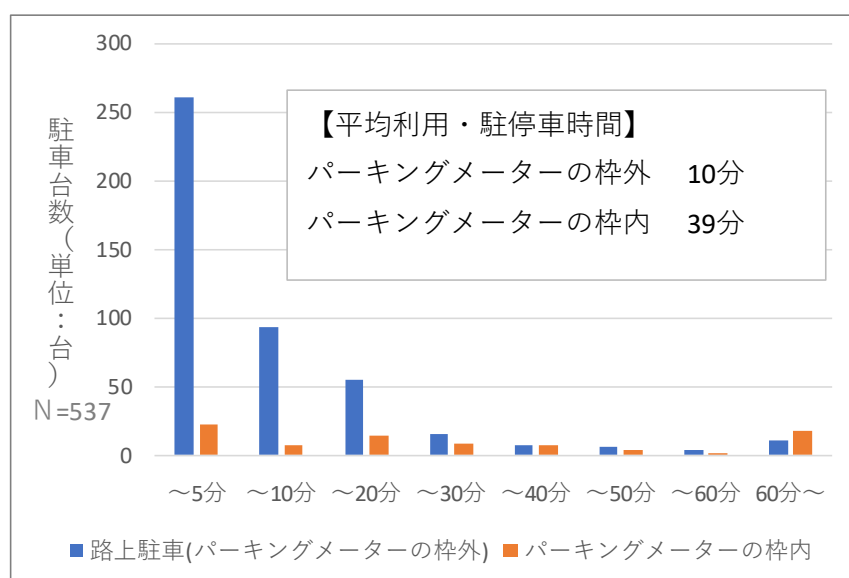


図 3-13 賑わい軸 3 路線における路上駐車時間

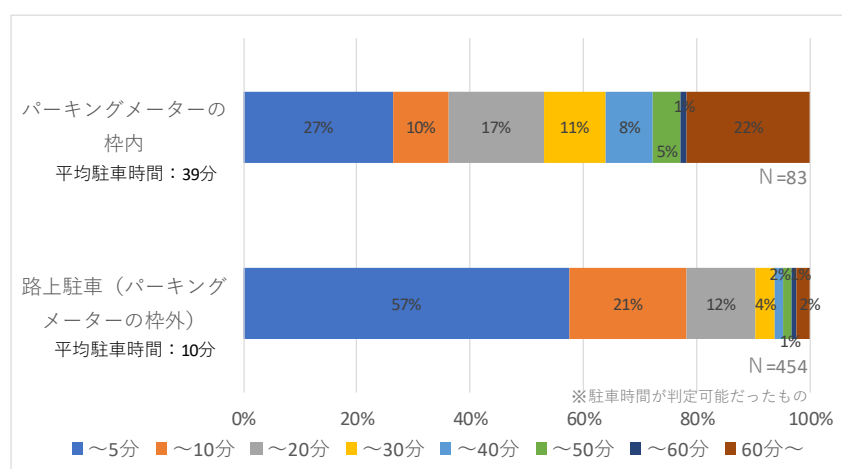


図 3-14 賑わい軸 3 路線における路上駐車時間の割合

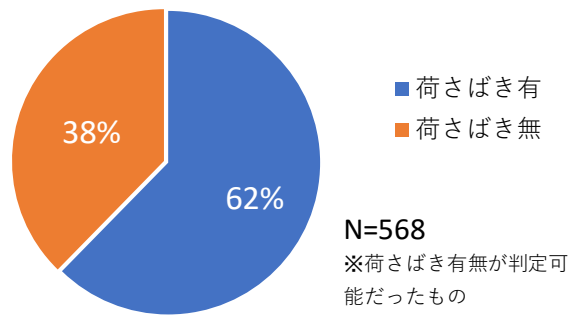


図 3-15 賑わい軸3路線の全路上駐車における荷さばき割合

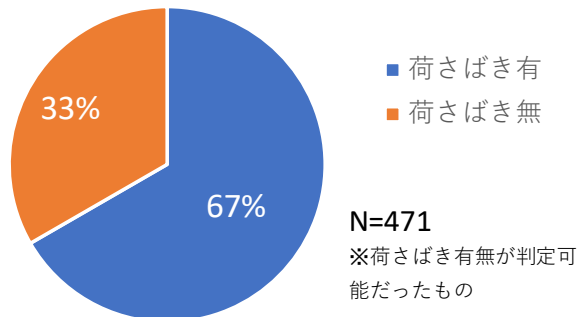


図 3-16 賑わい軸3路線のパーキングメーターの枠外における路上荷さばき割合

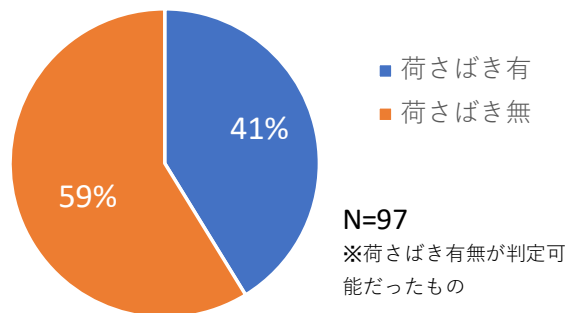


図 3-17 賑わい軸3路線のパーキングメーターの枠内における路上荷さばき割合

(5) 路上駐輪の実態

ノンプレート式断続調査（2018 年 11 月）の結果、自転車の路上駐輪はピーク時には 110 台ほどと多いものの、原動機付自転車や自動二輪車の路上駐輪はほとんど見られないことがわかった。

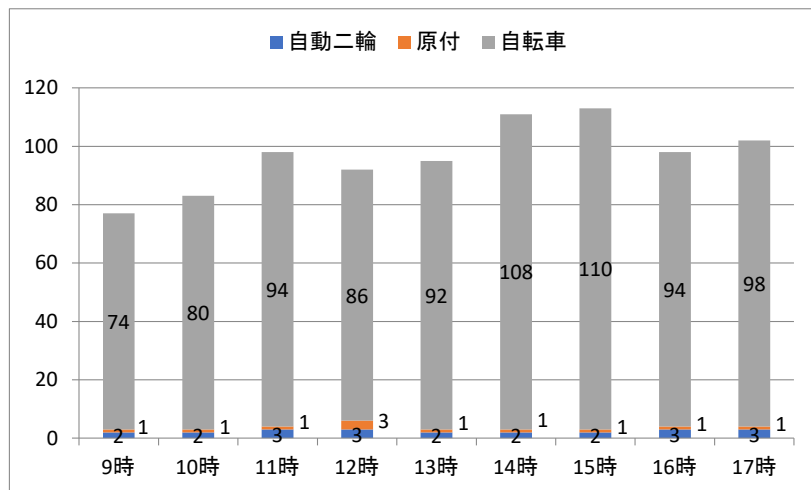


図 3-18 時間帯別路上駐輪台数

3-2-3 エリアの駐車場需要の推計

各駐車場の現供給台数とその利用状況を鑑みて、本計画区域の駐車需要量の推計を行った結果、本計画区域に必要な駐車台数は 503 台 と推計された。考え方を以下に示す。

表 3-1 計画区域内の駐車需要量推計

		現供給台数(a)	最大利用率推計(b)	駐車需要量推計 (X) (a×b)
時間貸し	青空	52台	(2) 93%	48台
	建物内	(1) 112台	(3) 18%	20台
月極	事業所	203台	(4) 100%	203台
	マンション	14台	50%	7台
車庫等		179台	100%	179台
路上駐車対応			—	(5) 46台
合計		560台	—	503台

(1) 時間貸し駐車場（建物内）供給台数について

時間貸し駐車場（建物内）台数は、実際の供給量 79 台に加え、車庫に分類される来客用駐車場 18 台と荷さばき用駐車場 15 台も加算する形で需要を検討した。両駐車場は、一つの駐車場を複数人が必要な時に使用するという性質から、時間貸し駐車場と利用形態が類似するためである。

(2) 時間貸し駐車場（青空）利用率の推計

前述の時間貸し駐車場（青空）の調査日ピーク時間利用率 81%×年変動安全率補正 1.15=93%で計算した。安全率補正については、隣接エリアにおける年間の平均駐車需要台数に対し、年間 365 日の中で 30 番目に需要が大きい駐車台数の割合 1 : 1.15 を参考に設定した。（大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会『駐車需要特性に関する調査 第 8 期報告書』（2012 年 12 月）のデータより引用。）

(3) 時間貸し駐車場（建物内）利用率の推計

前述の時間貸し駐車場（建物内）の調査日ピーク時間利用率 16%×年変動安全率補正 1.15=18%で計算した。安全率補正の根拠については、前項と同様である。

(4) 月極駐車場の利用率推計

前述のとおり、事業所の月極駐車場については、利用率が高いことから、100%で推計した。一方で、マンションの月極駐車場は、年々契約が減っており現状かなり空いていることから、50%で推計した。

(5) 路上駐車対応台数について

「パーキングメーターの枠外における駐停車」と「パーキングメーターの枠内における利用」のそれぞれの状況から路外駐車場で受け止めるべき台数を設定し、合算したものを路上駐車対応台数とした。

1) パーキングメーターの枠外における駐停車の状況から設定した台数・・・36 台

駐停車については、駐車・停車関わらず、30 分以上駐停車する台数について路外で受け止めるべき需要とみなし、36 台と設定した。計算方法は以下のとおり。

①ノンプレート式断続調査の結果、ピーク時間帯である 12 時時点での路上駐車および路上停車台数は 51 台（駐車 30 台、停車 21 台）

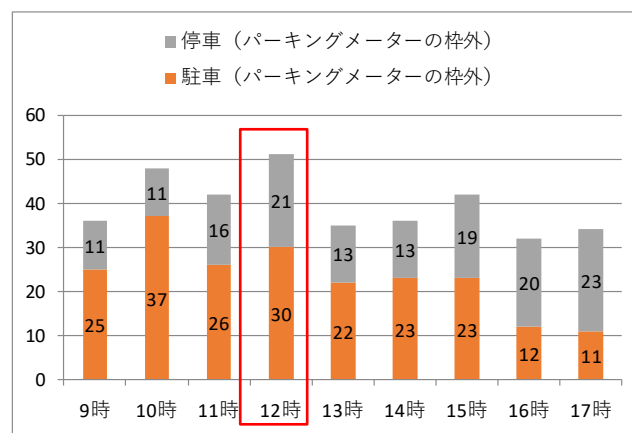


図 3-19 計画区域内の時間別駐停車台数（ノンプレート式断続調査結果）

②プレート式連続調査の結果、特定の路線上※に 12 時に駐停車していた車の中のうち、30 分以上駐停車していた割合は 71.4%

※2-1 で定義した賑わい軸 3 路線（プレート式連続調査対象路線）

③以上より①51 台×②71.4%=36 台

2) パーキングメーターの枠内における利用の状況から設定した台数・・・10 台

本計画区域にあるパーキングメーターの数は全部で 55 台であるが、2-1 で方針を示したとおり、「神田駅西口通り」延長部・「出世不動通り」・「区道 558 号」の 3 路線については、今後歩行者優先とさせ、地域の賑わい軸として位置づけていくのが望ましいため、当該 3 路線上のパーキングメーターの台数は路外で受け止めるべき需要と考えられる。

従って、ここでは賑わい軸上にある台数 10 台を需要と設定した。

4. 計画の基本的方針

4-1 計画の基本的方針

本計画区域の目指す将来像を実現するため、本計画の基本的な方針として以下の事項を定めるものとする。

- 本制度を活用し、本計画区域においては、区域に必要な駐車需要を調査分析したうえで、附置義務を課すべき駐車施設の計画供給量を設定し、本計画区域の特性に応じた基準の新築・増改築・用途変更時に課す附置義務を定める。（4-2 参照）
 - ・ 計画供給量の設定においては、①現在の駐車場の利用状況・過去の推移や社会情勢をうけて、将来推計される需要を算出し、②需要にあった駐車場が本計画区域全体の路外空間で適切に整備されるよう、附置義務以外で別途供給される予定の台数を除き、計画供給量を設定する。
 - ・ 計画供給量については、計画の安定性も考慮しながら必要に応じて適時適切に見直すこととする。
 - ・ 本計画区域に立地する企業経営の柔軟性を鑑み、附置義務を超える駐車場整備については、制限しない。（配置計画に基づく整備または条例どおりの整備を選択できるものとする）
- 身障者のための駐車場・荷さばきのための駐車場については、本計画区域の特性に応じた基準にあわせ、事業者の地域整備協力のもと、一定の整備を免除する選択肢を設ける。
- 本計画区域は、南北が概ね 300m、東西が概ね 200m となっており、駐車施設利用ニーズに対し融通が可能な区域面積となる。駐車場の集約・隔地整備の仕組みを本計画区域独自に設け、メリハリある駐車場整備を促進する。（4-3 参照）
- 本計画区域において、モータリゼーションの動向に併せたまちづくりの調和を目指し、公民連携して安全・安心のための交通施策に取り組む。（4-4 参照）

4-2 計画供給量の設定と附置義務駐車場整備の水準

4-1 で示した基本的方針に則り、計画供給量を設定し、本計画区域の特性に応じた基準にて附置義務を設定する。

(1) 計画供給量の設定

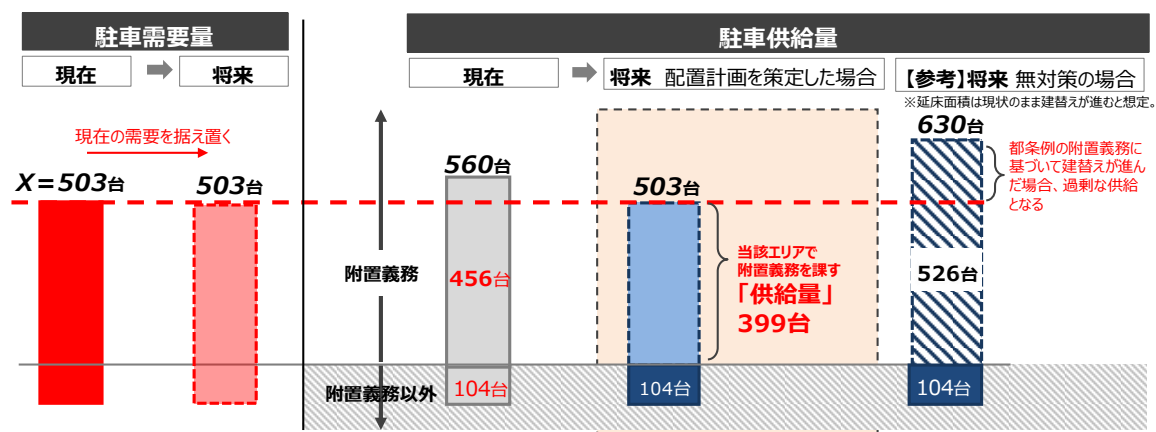


図 4-1 計画供給量の設定

現在の駐車場の利用状況・過去の推移や社会情勢を鑑みると、現在の駐車需要量は 503 台となる（3-2-3 参照）。将来の駐車需要の推計についても、現在の需要を据え置き、503 台と推計する。なお、ここでの需要の推計は現状の建物ボリュームを前提とする。

503 台の駐車場が本計画区域全体で路外に適切に整備されるよう、本計画区域において附置義務として課すべき計画供給量を設定する。

計画供給量の設定にあたっては、附置義務以外で別途供給される予定の台数を除く。現在の供給台数 560 台の内、附置義務でないと推測される駐車場^{※1}が最低でも 104 台^{※2}存在しており、それらの駐車場台数については将来的にも需要に応じて増減すると考えられるため、①で設定した駐車需要量 503 台から 104 台を除いた 399 台を計画供給量と設定する。

なお、今回検討の中で除いた、附置義務対象でない建築物で供給されている 104 台の取扱いについては、今後地区計画等と連動させ、本地域のまちづくりの中で最適な形で供給されるよう、中長期的に議論することとする。

※1 附置義務でないと推測される駐車場：条例の附置義務のかかる下限面積は、特定用途及び非特定用途 3/4 の合計面積が 1,500 ㎡であり、1500 ㎡以下の建築物にあり、過去附置義務にかかったことがないと想定される駐車場のこと

※2 104 台の内訳は車庫 75 台、月極 9 台、時間貸し 20 台
ゼンリンの「建物ポイントデータ 2018」より、建築物の延床面積データを収集し推計した。なお、ゼンリンの「建物ポイントデータ 2018」は、建築面積に階数を乗じて延床面積を計算しているため、実際の面積との差が生じる。よって、ここでの附置義務台数は、ゼンリンデータより各建物の延べ床面積を 10%減じて*算出した。（以下の既往研究に基づく）

*平川隆之（2012）「日本全国を対象とした建築物物質ストックの GIS データベース構築」,土木学会中部支部研究発表会, p475-476, 「（ゼンリンが提供している）Zmap-TOWN II を集計することにより求められる建築物の総延床面積は約 88 億平米であり、全建築物のストック（延床面積）に関する唯一の統計である建築物ストック統計に示されている総延床面積 74 億平米よりも 1 割以上大きな値となっている）」

(2) 附置義務のかかる下限面積と原単位の設定

本計画区域の特性に応じた基準により、附置義務による駐車施設を計画供給量まで適正化するためには、条例における附置義務の発生する下限面積（条例においては、特定用途に供する部分の床面積と非特定用途に供する部分の床面積の3/4の合計面積で附置義務を判断）及び原単位を基準として、「A.附置義務の発生する下限面積の切上げ」を行うことと、「B.原単位の見直し」を行うことの2つの手法が考えられる。

手法Aでは、小規模な建築物の附置義務台数が減少し、手法Bでは、大規模な建築物の附置義務台数が減少する。本計画では、小規模な建築物から大規模な建築物まで、全ての対象建築物に本計画の効果を発揮させるため、両手法を併用することとする。

条例における附置義務の発生する下限面積及び原単位を基準としてA.B.両手法を採用した場合に、当該エリアに附置義務駐車場として供給される駐車施設の台数は、表4-1のようになる。ここで、前項で算出した計画供給量399台が確保される均衡点を試算すると、下限面積2,000㎡～2,500㎡の間で、原単位を基準+50㎡/台と設定することで条件を満たす。さらに、下限面積2,000㎡～2,500㎡の範囲の中で100㎡毎に区切り、より詳細に試算する（表4-2）と、下限面積が2,200㎡の時に399台が確保されることがわかった。

表 4-1 附置義務として供給される駐車場供給量の試算

A・B に対する供給量試算 (台)		B. 原単位の見直し			
		条例	+ 50 ㎡/台	+ 100 ㎡/台	+ 150 ㎡/台
A. 附置義務のかかる 下限面積の切上げ	1,500 ㎡ (条例)	526 (無対策の場合)	462	409	367
	2,000 ㎡	488	427	375	333
	2,500 ㎡	433	377	331	294
	3,000 ㎡	405	353	309	275
	3,500 ㎡	397	346	303	270

表 4-2 B. 原単位+50 ㎡で A. 下限面積 2000～2500 ㎡としたときの附置義務台数の試算

延べ床面積	附置義務のかかる 建築物の棟数	附置義務台数
2,000 ㎡の場合	38 棟	427 台
2,100 ㎡の場合	34 棟	414 台
2,200 ㎡の場合	29 棟	399 台
2,300 ㎡の場合	28 棟	394 台
2,400 ㎡の場合	26 棟	386 台
2,500 ㎡の場合	24 棟	377 台

※ゼンリンの「建物ポイントデータ 2018」を使用して試算

これより、A.附置義務のかかる下限面積（㎡）2,200 ㎡、B.原単位 基準+50 ㎡/台 を配置計画

の計画値とする。

現行の条例通りの基準で建て替えが進むと 55 棟が附置義務の対象建築物となり、526 台の駐車場が附置義務として供給されるところ、本計画値を適用すると、2,200 m²を超える 29 棟、399 台が附置義務対象となる。一方で、1,500 m²～2,200 m²の建築物は附置義務対象外となり、その台数は 26 棟 127 台である。

下限面積の切り上げは、単に駐車場整備台数を適正化するだけではなく、地域の目指すまちづくりにも寄与する。切り上げ範囲（1,500 m²～2,200 m²）の延べ床面積を有する建築物は、現状駐車場となっている、または建て替え時に駐車場の整備を要する 1 階部分を他用途へ転換することが可能となるため、本計画区域が目指す「人の交流が感じられる賑わいのあるまちづくり」を促進できる。また、路面レベルの駐車場の出入口が減ることで、道路の安全かつ円滑な歩行者交通の実現も期待できる。

なお、本計画値は、建築物の更新等の変動を勘案し、定期的にエリアの需要と供給量を確認し、需給が均衡するよう、A.B.の両手法等を用いて、適宜見直すこととする。

4-3 駐車施設の隔地と集約化に関する事項

本計画区域においては、将来像を実現するために、余剰駐車場の台数削減のみならず、駐車施設の隔地及び集約も積極的に誘導する。これは、エリアとしての需給バランスをとるものであることから、隔地・集約については、台数管理表により確認することとし、従前の使用契約書の提出は要さない。また、隔地先・集約先の登録については、以下2パターンを設ける。

【A】地域開放型の隔地集約

個別の事情により、配置計画による附置義務のかかる建物において、附置義務台数より多くの台数を整備するケースがある。これらの駐車場を集約駐車場として担保すれば、隔地を積極的に誘導可能であることから、事前に登録できる制度として、地域開放型の隔地・集約制度を設ける。この場合、隔地建物と集約建物の間での合意は不要とし、隔地建物の隔地台数の合計（需要側）が、集約建物の集約台数の合計（供給側）を超えないように管理を行うこととし、5-5に隔地・集約の台数管理表を定める。

【B】特定型の隔地集約（隔地・集約双方の合意を前提とする隔地集約）

【A】において配置計画に登録されている隔地台数が集約台数に達した場合や、隔地建物が特定の建物への集約を希望する（集約駐車場における【A】から【B】への登録変更含む）場合など、特定の建物同士で隔地集約することを希望する事業者のために、特定型の隔地集約も認める。この場合には、隔地建物と集約建物の合意を前提とし、【A】同様5-5に隔地・集約の台数管理表を定める。

(1) 隔地建物登録の基本的な考え方

本計画区域内で新築・増改築する建築物で、駐車場附置義務の対象となる建築物は、別途運用細則で定める条件を満たす場合には、その全てもしくは一部の駐車場を隔地申請することができる。

特に、賑わい軸3路線及び区道559号のみに面する敷地における建築物については、隔地登録を推奨し、中でも賑わい軸3路線のみに面する敷地における建築物については、隔地登録を強く推奨する。

隔地建物は、原則として、対象建物の建替えまでの間効力を発揮する。また、地域開放型の隔地を行う場合には、別途運用細則で定める集約先確保協力を行う。

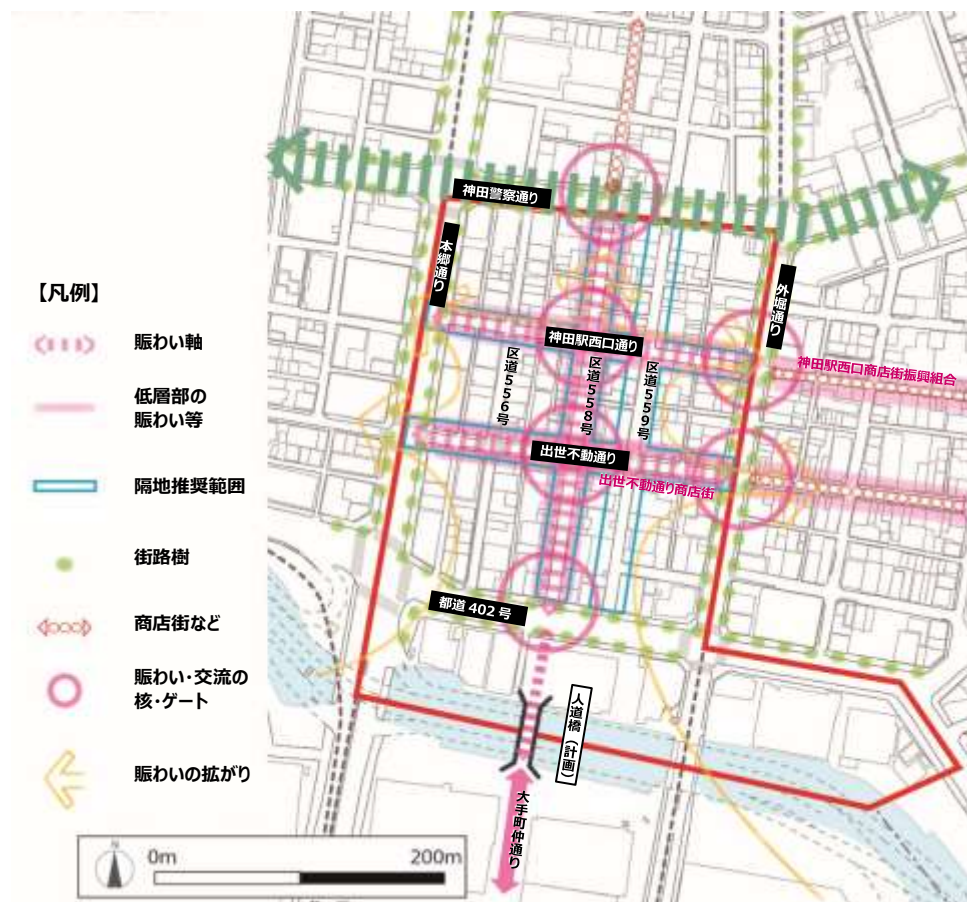


図 4-2 賑わい軸と隔地推奨路線の設定

(2) 集約建物登録の基本的な考え方

別途運用細則で定める条件を満たす場合には、その全てもしくは一部の駐車場を集約建物として登録申請することができる。

集約建物は、原則として対象建物の建替えまでの間は、集約台数として登録した駐車場台数を本計画地域内の駐車場需要の受入のために利用する。なお、地域開放型における集約建物への助成、集約駐車場登録後の管理報告義務等については、別途運用細則で定める。

(3) 隔地集約の対象となる駐車施設の種別

一般車両用の駐車施設のみでなく、荷さばきのための駐車施設と身障者のための駐車施設についても、地域整備協力をもって、隔地集約を可能とする。詳細は別途運用細則で定める。

(4) 需給バランスの基本的な考え方

集約駐車場、隔地駐車場の需給バランスについては、生活者・来街者の自動車利用動向、モータリゼーション、物流、公共交通などの動向などを踏まえて、中長期的に捉えた需給バランスを維持することとする。

また、集約建物や隔地建物の建替え等による需給バランスの変動が生じる場合も長期的に勘案しながら、需給バランスを調整する。なお、本計画の安定的な運用を勘案して、多少のアンバランスが生じた場合でも許容範囲とし、その範囲については運用細則にて適宜定めるものとする。

4-4 安全・安心のための交通施策

本計画区域内の就業者・住民・来街者が安全・安心に滞在できるよう、ユニバーサルな交通機能の充実を図り、モータリゼーションの動向に合わせたまちづくりに公民連携して取り組む。

(1) 移動制約者のための取組

移動制約者（身障者、高齢者、妊婦、ベビーカー利用者、傷病者など移動に関し制約を受ける者）及び移動制約者を同乗する者が安心して自動車で移動できるよう、移動制約者が利用しやすい駐車場の整備を図っていくと共に、利便性向上を高める必要がある。本計画においては、事業者の地域整備協力のもと、整備された身障者のための駐車場の活用、誘導システムの導入などを検討することが望ましい。

(2) 違法駐車削減に向けた取組

違法駐車は交通事故の原因になりかねず、歩道が設置されていない道路にて違法駐車による歩行者の通行の障害が見受けられることから、安全で快適な歩行空間の確保のために削減する必要がある。

本計画区域では、区域の需要に応じた適切な数の路外駐車場の整備はもとより、地元等との協働により、違法駐車を路外駐車場へ誘導する対策を検討し、必要に応じて警察等による注意喚起・取り締まりも取り入れながら、違法駐車削減に向けた取組みを推進する。

(3) 荷さばきのための駐車における取組

荷さばきのための駐車は、配達・集荷先までの距離により利用状況が大きく左右されるため、適正な配置が重要であり、物流事業者の業務負荷軽減・効率向上にも一定の配慮をした施策が必要と思料されるため、公民連携の取り組みが望まれる。

荷さばきのための駐車場は、原則路外で確保すべきものであり、路外の荷さばき駐車場の整備を進めながら、その利用が進むよう対策を行う必要がある。本計画においては、事業者の地域整備協力のもと本対策を検討し、整備された荷さばき駐車場の共同荷さばき化、路外荷さばき駐車場への誘導システムの導入等を検討する。特に大規模の開発がある場合には、その位置と周辺状況を考慮の上、共同荷さばき駐車場の確保を検討する。

また、本計画区域には路上に 55 か所のパーキングメーターが設置されている（図 3-9 参照）。利用状況は、3-2-2(4)路上駐車の実態で調査している通り、長時間利用のものが多く、荷さばき目的で利用されているのは半数以下の 41%である。

パーキングメーター等は、荷さばき車両の利用において、配達先と駐車位置をより短くすることが期待でき、駐車時間短縮にも効果があると思料される。そこで、配達・集荷先前での積み下ろしを希望する小規模かつ短時間の荷さばき車など、やむを得ず路上に溢れてしまう需要については、補完的にパーキングメーター等を活用することとする。

特に、賑わい軸において設置されているパーキングメーターは、本計画上は路外駐車場で受け止めるべき需要として見込んでいるが、残置されるのであれば、荷さばき目的で利用されることが望まれる。地元の商店会や物流事業者と意見交換しながら、一部のパーキングメーターを貨物

用とすることや、荷さばき車両の利用率が上がるようにパーキングメーターの利用時間を短縮する施策等を検討することが望まれる。

(4) 賑わい軸の形成と交通施策

本計画区域においては、一部の道路では朝・昼・夜の一部の時間帯で、車両通行禁止としており、歩行者の通行量等に応じた交通規制が既に実現している。賑わい軸の更なる活性化に向けて、効率的な物流を勘案しながら、歩行者の安全や就業者・住民・来街者の利便を勘案し、状況に応じた適切な交通施策を公民で連携し、実現していく。

(5) 都市のストックを有効活用する「シェアリング」の積極的な導入

本計画区域における都市のストックを最大限活用するため、共同荷さばき駐車場の整備やコミュニティサイクルやカーシェア等のシェアリングサービスの積極的な導入を誘導する。

(6) 駐車施設の出入口の位置と構造

駐車施設の出入口の位置と構造は、安全かつ円滑な入出庫に資するものを推進していくこととする。また、賑わい軸では特に路面に街の賑わいに資する用途を誘導するために、附置義務駐車施設の隔地を強く推奨する範囲とし、駐車場の出入口の設置を制限することを検討する。

5. 駐車施設の位置・規模等に関する事項

本計画区域内において、条例第十七条若しくは第十七条の二の規定の適用を受ける建築物を新築しようとする者又は第十七条の三若しくは第十七条の四の規定の適用を受ける建築物を増築し、若しくは用途の変更をしようとする者は、条例第十七条から第十七条の四までの規定にかかわらず、以下の内容に即して駐車施設を附置しなければならない。（条例第十七条の六）

なお、2018 年 11 月に実施した実態調査より、本計画区域内では原動機付自転車及び自動二輪車の路上駐輪が極めて少ないことが明らかとなった（3-2-2 参照）ため、本計画では原動機付自転車及び自動二輪車の附置義務を定めない。また、本計画区域は団体客が集中・混雑する規模の観光名所等はないため、貸切バスでの来街は極めて少なく、現時点では他地域で課題となっている貸切バスの乗降場・待機施設については附置義務対象としない。

対象者（本計画の内容に即して駐車施設を附置しなければならない者）：

本計画区域内において、都条例第十七条若しくは第十七条の二の規定の適用を受ける建築物を新築しようとする者又は第十七条の三若しくは第十七条の四の規定の適用を受ける建築物を増築し、若しくは用途の変更をしようとする者

特定用途＋非特定
用途3/4の合計

一般車用駐車施設		身障者用駐車施設 ※		荷さばき用駐車施設							
定用途＋非特定用途3/4の合計	1,500㎡	以下①②より選択可能				※荷さばき用は特定用途の面積で判断					
	2,000㎡										
①本計画区域の特性に応じた基準に基づく駐車施設の整備：都条例整備台数の免除						一般車用： 負担なし（免除）		身障者用： 地域整備協力		荷さばき用： 地域整備協力	
						②都条例に基づく駐車施設の整備					
	2,200㎡	以下①②より選択可能				①本計画区域の特性に応じた基準に基づく駐車施設の整備：都条例から一般車用原単位変更					
						一般車用： 負担なし（原単位変更）					
＜オプション＞配置計画における隔地登録の場合（地域開放型又は特定型）											
《地域開放型の隔地登録の場合》											
一般車用： 集約先確保協力				身障者用： 地域整備協力＋集約先確保協力				荷さばき用： 地域整備協力＋集約先確保協力			
《特定型の隔地登録の場合（集約駐車場も同時に登録）》											
一般車用： 負担なし				身障者用： 地域整備協力				荷さばき用： 地域整備協力			
②都条例に基づく駐車施設の整備											

※バリアフリー法及び建築物バリアフリー条例への適合は別途必要

図 5-1 本計画区域内の駐車施設附置義務制度の概要

5-1 建築物を新築する場合の駐車施設の附置

条例第十七条若しくは第十七条の二の規定の適用を受ける建築物を新築しようとするものは、5-1(1)(2)(3)または(4)(5)に即して駐車施設を附置しなければならない。

① 本計画区域の特性に応じた基準に基づく駐車施設の整備

(1) 本計画区域の特性に応じた基準に基づく駐車施設の整備

1) 附置義務台数の計算

本計画区域において、特定用途に供する部分の床面積と非特定用途に供する部分の床面積に4分の3を乗じて得たものとの合計面積が2,200㎡を超える建築物を新築しようとする者は、表5-1の(い)欄に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ同表の(ろ)欄に掲げる面積で除して得た数値を合計して得た数値(延べ面積(自動車及び自転車の駐車の用に供する部分の床面積を除く。以下同じ。))が6,000㎡に満たない場合においては、当該合計して得た数値に式1に掲げる算式により算出して得た数値を乗じて得た数値(当該数値に小数点以下の端数があるときは、その端数を切り上げるものとする。))とし、当該数値が一の場合は、二とする。)以上の台数の規模を有する駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。

表 5-1 駐車施設の附置義務基準

用途		本計画で定める 基準床面積(㎡/台)
(い)		(ろ)
特定 用途	百貨店その他の店舗(連続式店舗(東京都建築安全条例(昭和二十五年東京都条例第八十九号)第二十五条に規定する連続式店舗で、床面積が500平方メートル以下のものを含む。以下同じ。))の用途に供する部分	300
	特定用途(百貨店その他の店舗を除く。)に供する部分	350
非特定 用途	共同住宅	400
	その他	350

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

2) 6,000㎡を超える事務所施設における床面積による割引

本計画区域において事務所の用途に供する部分の床面積の合計が6,000㎡を超える建築物にあっては、表5-2の左欄に掲げる事務所の用途に供する部分の床面積に同表の右欄に掲げる率をそれぞれ乗じて得た面積の合計を当該事務所の用途に供する部分の床面積とみなして、5-1(1)1の規定を適用する。

表 5-2 事務所用途の床面積における割引率

6千平方メートル以下の部分	1
6千平方メートルを超え、1万平方メートル以下の部分	0. 8
1万平方メートルを超え、10万平方メートル以下の部分	0. 5
10万平方メートルを超える部分	0. 4

(2) 本計画区域の特性に応じた基準に基づく荷さばきのための駐車施設の附置

1) 附置義務台数の計算

本計画区域において、表 5-3 の（い）欄に掲げる床面積が同表の（ろ）欄に掲げる面積を超える建築物を新築しようとする者は、同表の（は）欄に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ同表の（に）欄に掲げる面積で除して得た数値を合計して得た数値（合計して得た数値が十を超える場合は十とすることができ、延べ面積が六千平方メートルに満たない場合は、当該合計して得た数値に式 2 に掲げる算式により算出して得た数値を乗じて得た数値（当該数値に小数点以下の端数があるときは、その端数を切り上げるものとする。）とする。）以上の台数の規模を有する荷さばきのための駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。

表 5-3 荷さばきのための駐車施設の附置義務基準

（い）	（ろ）	（は）	（に）
特定用途に供する部分 の床面積	2,200 m ²	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	2,500 m ²
		事務所の用途に供する部分	5,500 m ²
		倉庫の用途に供する部分	2,000 m ²
		特定用途（百貨店その他の店舗、事務所及び倉庫を除く。）に供する部分	3,500 m ²

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

2) 六千平方メートルを超える事務所施設における床面積による割引

(1)2)の規定は、5-1(2)1)について準用する。

3) 荷さばきのための駐車施設の内数としての取扱

5-1(2)1)と 5-1(2)2)の規定により附置する荷さばきのための駐車施設の台数は、5-1(1)の規定により附置しなければならない駐車施設の台数に含めることができる。

(3) 手続き・地域整備協力について

本計画区域において、5-1(1)及び5-1(2)の規定に基づいて駐車施設を整備しようとする者又は5-1(1)及び5-1(2)の規定に基づいて駐車施設の整備が不要となる者は、別途運用細則に定める手続き・地域整備協力を行う。

② 条例に基づく駐車施設の整備

(4) 条例第十七条に基づく駐車施設の整備

(5) 条例第十七条の二に基づく駐車施設の整備

5-2 建築物を増築し、又は用途を変更する場合の駐車施設の附置

条例第十七条の三若しくは第十七条の四の規定の適用を受ける建築物を増築し、若しくは用途の変更をしようとするものは、5-2(1)(2)(3)または(4)(5)に即して駐車施設を附置しなければならない。

① 本計画区域の特性に応じた基準に基づく駐車施設の整備

(1) 本計画区域の特性に応じた基準に基づく駐車施設の整備

建築物を増築しようとする者又は建築物の用途の変更（当該用途の変更によって5-1(1)の規定を準用して算出した場合に附置しなければならない駐車施設の台数が増加し、及び駐車場法第二十条の二第一項に規定する大規模の修繕又は大規模の模様替えとなるものをいう。）をしようとする者は、増築又は用途の変更後の建築物について、5-1(1)の規定を準用して算出した駐車施設の台数から、増築又は用途の変更前の建築物について、5-1(1)の規定を準用して算出した駐車施設の台数又は既に設置されていた5-3(1)の規模を有する駐車施設の台数のいずれか多い台数を減じて得た台数の規模を有する駐車施設を、当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。

(2) 本計画区域の特性に応じた基準に基づく荷さばきのための駐車施設の整備

1) 附置義務台数の計算

建築物を増築しようとする者又は建築物の用途の変更（当該用途の変更によって5-1(2)の規定を準用して算出した場合に附置しなければならない荷さばきのための駐車施設の台数が増加し、及び駐車場法第二十条の二第一項に規定する大規模の修繕又は大規模の模様替えとなるものをいう。）をしようとする者は、増築又は用途の変更後の建築物について、5-1(2)の規定を準用して算出した荷さばきのための駐車施設の台数から、増築又は用途の変更前の建築物について、5-1(2)の規定を準用して算出した荷さばきのための駐車施設の台数又は既に設置されていた5-3(4)の規模を有する荷さばきのための駐車施設の台数のいずれか多い台数を減じて得た台数の規模を有する荷さばきのための駐車施設を、当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。

2) 荷さばきのための駐車施設の内数としての取扱

前項の規定により附置する荷さばきのための駐車施設の台数は、5-2(1)の規定により附置しな

ければならない駐車施設の台数に含めることができる。

(3) 手続き・地域整備協力について

本計画区域において、5-2(1)及び5-2(2)の規定にて駐車施設を整備しようとする者又は5-2(1)5-1(1)及び5-2(2)の規定に基づいて駐車施設の整備が不要となる者は、別途運用細則に定める手続き・地域整備協力を行う。

② 条例に基づく駐車施設の整備

(4) 条例第十七条の三に基づく駐車施設の整備

(5) 条例第十七条の四に基づく駐車施設の整備

5-3 駐車施設及び荷さばきのための駐車施設の規模

5-1 及び 5-2 に基づき駐車施設を附置するものは、条例第十七条の五を準用し、以下の規定に基づいて駐車施設を附置することとする。また、5-3(3)を適用する場合、条例に示す手続きに従うこととする。

(1) 一般の駐車施設の規模

5-1(1)、5-1(4)、5-2(1)、又は5-2(4)の規定により附置しなければならない駐車施設のうち自動車の格納又は駐車のために供する部分の一台当たりの規模は、幅二・三メートル以上、奥行き五メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとしなければならない。

(2) 特別車両への配慮

建築物又は建築物の敷地内に附置する駐車施設のうち、当該駐車施設の台数の十分の三以上の部分の一台当たりの規模は、幅二・五メートル以上、奥行き六メートル以上のものとし、そのうち一台以上は、身障者のための駐車施設として幅三・五メートル以上、奥行き六メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとしなければならない。

(3) 一般の駐車施設の規模の例外

5-3(1)と(2)の規定に拘わらず、特殊な装置を用いる駐車施設で知事が有効に駐車できると認めたものについては、5-3(1)と(2)の規定によらないことができる。

(4) 荷さばきのための駐車施設の規模

5-1(2)、5-1(5)、5-2(2)、5-2(5)の規定により附置しなければならない荷さばきのための駐車施設のうち自動車の格納又は駐車のために供する部分の一台当たりの規模は、幅三メートル以上、奥行き七・七メートル以上、はり下の高さ三メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとしなければならない。ただし、当該建築物の構造及び敷地の状態からや

むを得ない場合は、一台当たりの規模を、幅四メートル以上、奥行き六メートル以上、はり下の高さ三メートル以上とすることができる。

5-4 条例に基づく場合の規定

5-1(4)、5-2(4)にて駐車場を附置するものは、以下の規定を準用できる。

(1) 条例第十七条の十第二項

(2) 条例第十八条第一項及び第二項

5-5 配置計画に基づく駐車施設の隔地と集約に関する登録

5-1(1)、5-1(2)、5-2(1)、又は5-2(2)にて駐車施設を附置しなければならない者で、別途運用細則に定める所定の手続きに従い隔地登録を行った場合には、当該敷地内における駐車施設の附置を免除することができる。

本計画区域における、集約建物の集約登録台数（供給側）及び隔地建物の隔地登録台数（需要側）は表 5-4 のとおり。

なお、本計画区域において、隔地登録を行う者は、別途運用細則に定める地域整備協力を行う。

表 5-4 集約建物・隔地建物 台数管理表

集約建物	隔地建物

6. 駐車施設配置計画の運用体制

本計画は、「秋葉原・神田地域都市再生緊急整備協議会 内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画作成部会」及び所定の会議、手続きを経て、秋葉原・神田地域都市再生緊急整備協議会が作成する。ただし、「5-5 配置計画に基づく駐車施設の隔地と集約に関する登録」については、機動的な登録が必要となることから、同作成部会長である千代田区にて決定し、部会の決定として取り扱う。また、1年に1回程度、作成部会場で計画の進捗状況等の把握を行うことが望まれる。

なお、本計画に係る運用細則は、同作成部会部会長である千代田区が定めるものとする。運用細則では、主に以下の事項を定める。

- 配置計画の運用について
- 配置計画の運営体制と今後の見直しについて
- 地域整備協力について
- 駐車施設の隔地と集約について（隔地・集約登録申請条件等）
- 条例を準用する各種手続きについて
- その他

7. 計画に基づく附置義務の実効性を確保するための方策

駐車需要量及び駐車供給量は、まちの大規模な用途転換や社会的動向(交通手段の変化等)に影響される。一方で、総延べ床面積の増加に関しては、附置義務基準に応じて附置義務駐車台数も一定量増えることとなり、必ずしも駐車場の不足要因とはならない。

以上に挙げたようなまちの状況や社会的動向を勘案し、安定性も一定程度確保しながら、必要に応じて本計画の見直しを行う。