

渋谷駐車場整備地区 地域ルールの子（考え方）について

平成19年7月 渋谷区

1. これまでの経緯と地域ルール具体化の流れ

渋谷区は、渋谷駅周辺の駐車実態や今後想定される大規模開発を踏まえ、「渋谷地区駐車場整備計画」を策定するため、高田邦道日本大学理工学部教授を委員長とする「渋谷地区駐車場整備計画策定委員会」を設置し、平成17年度に「渋谷地区駐車場整備計画(案)」をまとめた。

この中で、『①駐車場整備地区 92ha の区域の見直し』と、『②地域の実情を踏まえた駐車場の附置に関する「地域ルール」の策定』が提言されている。

そこで平成18年度、「渋谷地区駐車場整備計画策定委員会」は「渋谷駐車場整備地区地域ルール検討会」と改称し、①及び②の検討を行った。

①については、平成18年12月より都市計画に関する手続きを進め、平成19年4月1日から新しい「渋谷駐車場整備地区（約142ha）」が施行された。また、②については、一定規模以上の開発における附置義務基準の緩和と附置義務台数の減免に応じた地域貢献、一定規模未満の開発における駐車場の集約化（隔地での駐車場の確保）を基本的な考え方として、地域ルールの骨子をまとめた。

今後、区は、新たな渋谷駐車場整備地区を対象として、「渋谷地区駐車場整備計画」を策定するとともに、地域で議論しながら、東京都駐車場条例に基づく「地域ルール」の具体化を図っていく。

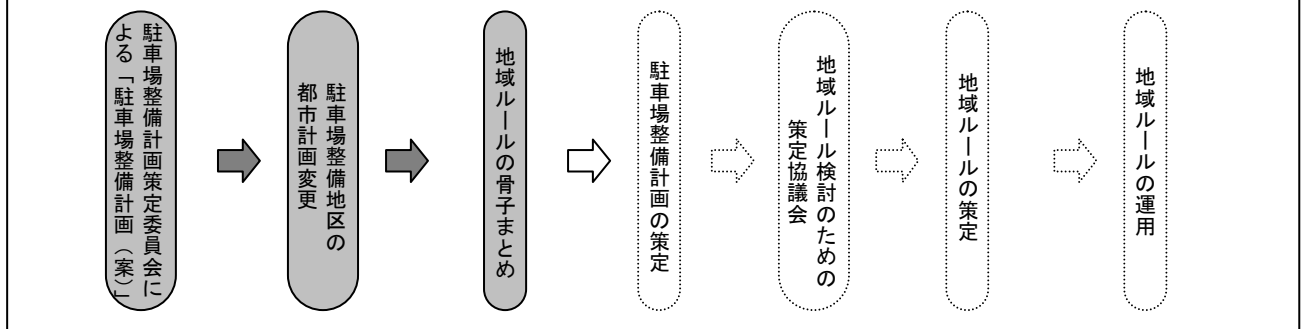
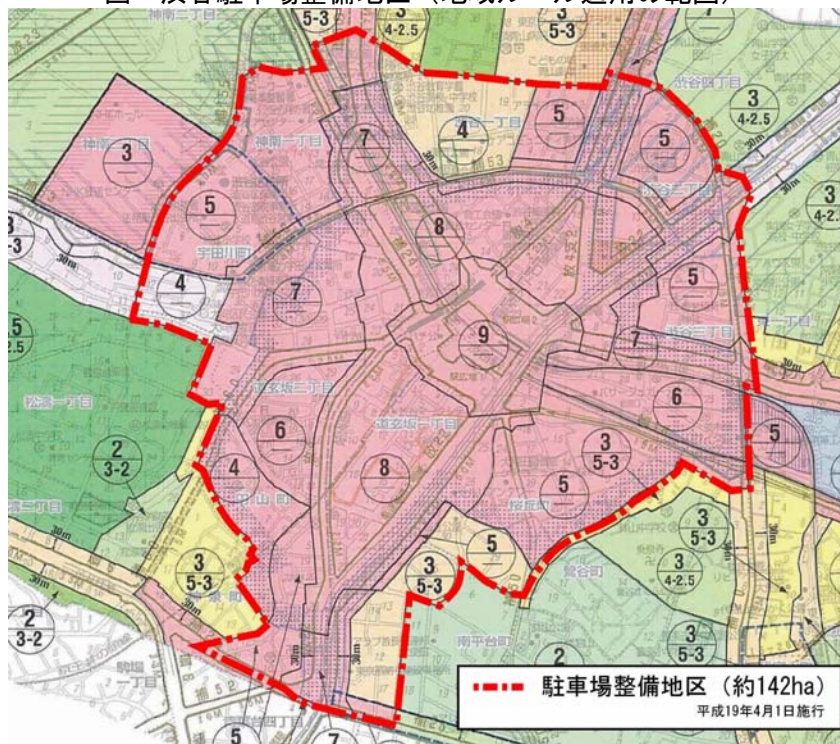


図 渋谷駐車場整備地区（地域ルール適用の範囲）



2. 地域ルール検討の必要性

まちづくりの観点から

- ◆都市の魅力と国際競争力を高めるシンボリックな大規模建物が求められ、大規模な床面積に対応した附置義務駐車場のあり方が問われている。
- ◆渋谷駅周辺地域は、都市再生緊急整備地域に政令で指定され、再開発等の促進による大規模建物の建設により、東京の顔としての役割の一端も担うことが大きく期待されている。
- ◆渋谷地区は、公共交通機関が極めて発達しており、環境問題や市街地活性化の観点から、自動車交通に過度に依存しない「まちづくり」への対応が問われている。
- ◆渋谷地区は、全域的には比較的駐車施設に余裕があり、地区特性である小規模建物が個別に駐車場を確保することは「歩いて楽しいまちづくり」の形成上望ましくない。

渋谷地区の特性から

- ◆敷地面積の小さな建築物では、単独での駐車場整備が難しい。個別に対応すると駐車場出入口が多数できてしまい、歩行者の安全性や回遊性が低下したり、交通渋滞が発生したりするなど、まちのにぎわいや地区の交通に対する悪影響が懸念される。
- ◆地区によっては駐車需要を大きく上回る駐車施設が供給される。また、駅直近における開発では、公共交通利用率が高いため、現在の原単位にあわせて附置駐車場整備を行った場合、駐車施設が余る可能性がある。
- ◆二輪車の路上駐車台数が非常に多い一方、これを受け入れる駐車施設が非常に少ない。

3. 地域ルールの基本的考え方

①施設の駐車需要に応じた駐車場を確保する

- ・各施設の駐車需要に応じて必要な台数を確保する。
- ・駐車需要が附置義務台数を下回る場合、附置義務基準の緩和を認定（小規模建物は除く）する。

②小規模な開発に伴い整備される駐車場の隔地での確保を認める

- ・小規模開発については、敷地内での駐車場の確保を免除し、隔地で確保することを認める。

③地域の受け皿となる駐車場を確保する

- ・附置義務基準が緩和された新規駐車場は、地域貢献として、地域の受け皿となる駐車場を確保する。
- ・利用率の低い既存駐車場では、地域の受け皿となる駐車場として利用することを認める。

④不足する荷物の積みおろし・二輪車のための駐車場を確保する

- ・附置義務基準が緩和された新規駐車場は、③と同様に地域貢献として、不足する荷物の積みおろし・二輪車のための駐車場を確保する。
- ・利用率の低い既存駐車場では、荷物の積みおろし・二輪車のための駐車場に転用する。

⑤厳正かつ公平な審査を通して地域ルール適用の可否を判断する

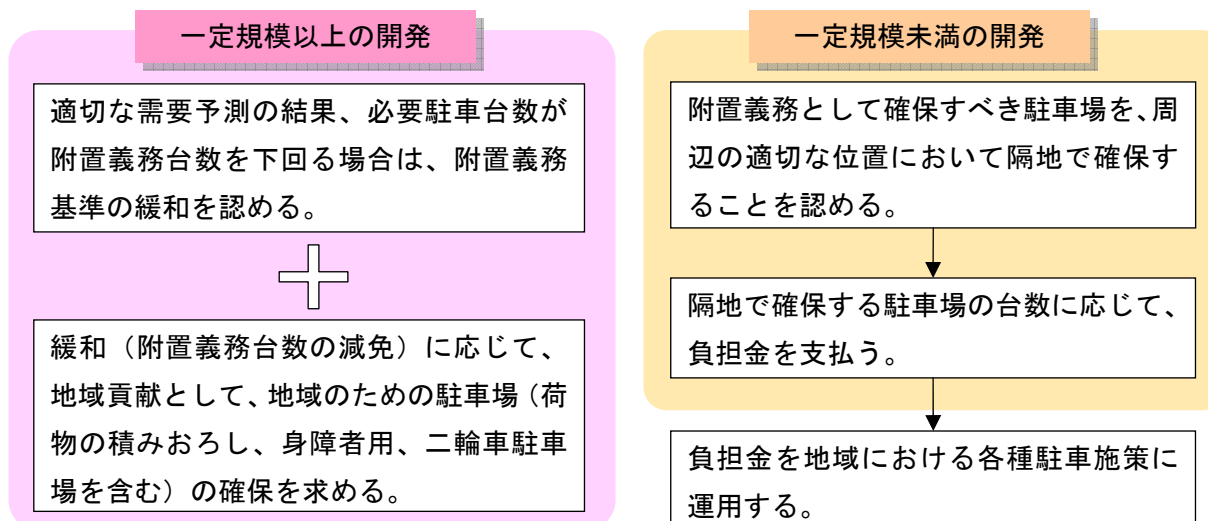
- ・①～④については、第三者機関により、厳正かつ公平な審査を通して地域ルールの適用の可否を個別に判断し、認定する。

4. 地域ルールの子

1) 基本的な枠組み

- ①一定規模以上の開発における附置義務基準の緩和と附置義務台数の減免に応じた地域貢献
- ②一定規模未満の開発における駐車場の集約化（隔地での駐車場の確保）

附置義務の対象となる開発（地域ルールの対象）



2) 関係する各主体の受けるメリットと果たすべき役割

表 地域ルールの導入により関係主体が受けるメリットと果たすべき役割

関係主体		受けるメリット	果たすべき役割
開発事業者	一定規模以上の開発	○駐車場整備台数削減による開発の初期投資の削減	○緩和（附置義務台数減免）に応じた地域のための駐車場の確保
	一定規模未満の開発	○駐車場の隔地確保による開発の自由度の向上 ○収益性の向上	○隔地で確保する駐車場の台数に応じた負担金の支払い
地域・地元		○駐車場出入口の集約化による歩行者の快適性・安全性及びそれに伴うまちのにぎわいの向上 ○地域における駐車課題の解決	○地域ルールの適切な運用 ○各種駐車施策の推進
行政（道路管理者）		○路上駐車の減少による道路空間を活かした駐車施策の推進が可能	○各種駐車施策の推進 ○隔地での駐車場の確保を推進するための道路等のバリアフリー化の推進
交通管理者		○路上駐車の減少により、交通安全性の向上が期待 ○地域における駐車課題の解決	○各種駐車施策の推進

3) 地域ルールの一例 (イメージ)

(1) 一定規模以上の開発における附置義務基準の緩和

【業務系用途】

- ①原則として、敷地面積 500 m²以上の開発を行う場合に設置する駐車場を対象とする。
- ②必要駐車台数が附置義務台数を下回る場合、概ね 3 割の台数の緩和が可能となる。
- ③緩和台数に応じて、地域の受け皿となる駐車場（荷物の積みおろし、身障者用、二輪車のための駐車場を含む）として、附置義務基準の概ね 2 割の台数の確保を求める。
- ④荷物の積みおろし、身障者用、二輪車のための駐車場については、附置義務基準の緩和を認めない。

【商業系用途】

- ⑤商業系用途は、駐車場の将来需給がほぼ均衡しているため、附置義務基準の緩和は困難である。ただし、駐車需要が附置義務台数を下回る場合は、個別審査を行い緩和する可能性はある。

(2) 一定規模未満の開発における駐車場の集約化

【業務・商業系用途】

- ①原則として、敷地面積 500 m²未満の開発を行う場合に設置する駐車場を対象とする。
- ②附置義務として確保すべき駐車場を隔地で確保すること（隔地駐車場の確保）を認める。
- ③当該施設から隔地駐車場までの距離は概ね 300m以内を基本^{※1}とする。
- ④荷物の積みおろし、身障者用、二輪車のための駐車場は、隔地の妥当性^{※2}が明白な場合は容認する。
- ⑤隔地駐車場の台数に応じて、協議会等に負担金を支払う。

※1 幹線道路・鉄道等をまたいだ隔地駐車場の確保については、利用者の安全性・快適性・利便性が確保されないことから、隔地駐車場として認めない（ただし、デッキ、地下通路等により動線が確保されている場合を除く）

※2 当該施設から隔地駐車場までの経路（距離、バリアフリー、高低差、歩道の混雑状況等）の円滑性、地区内での面的な車両乗り入れ規制を実施する場合との整合性

図 地域ルールのイメージ

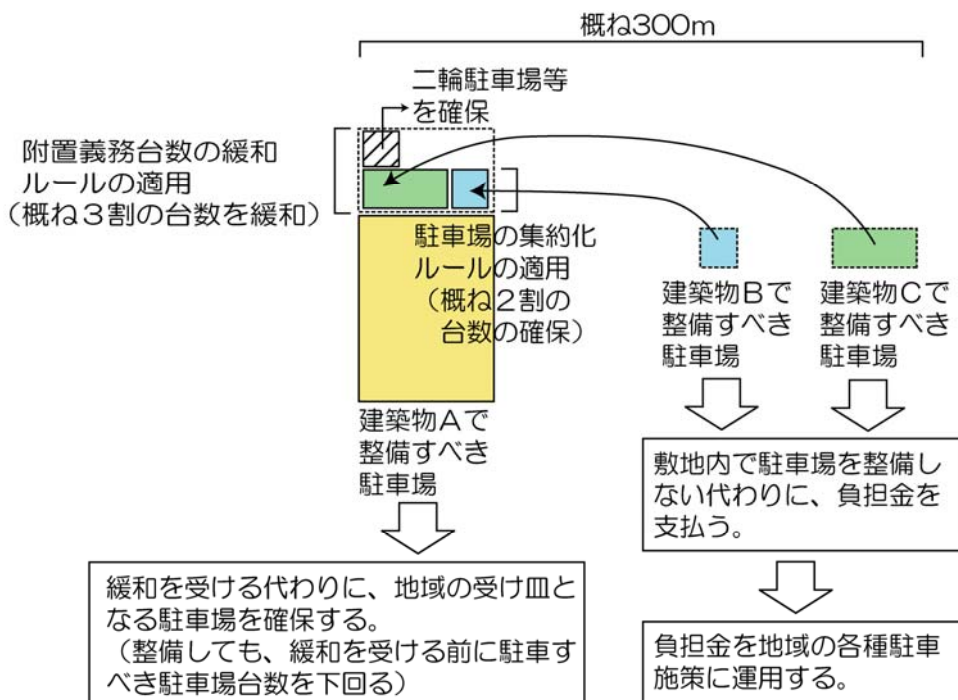
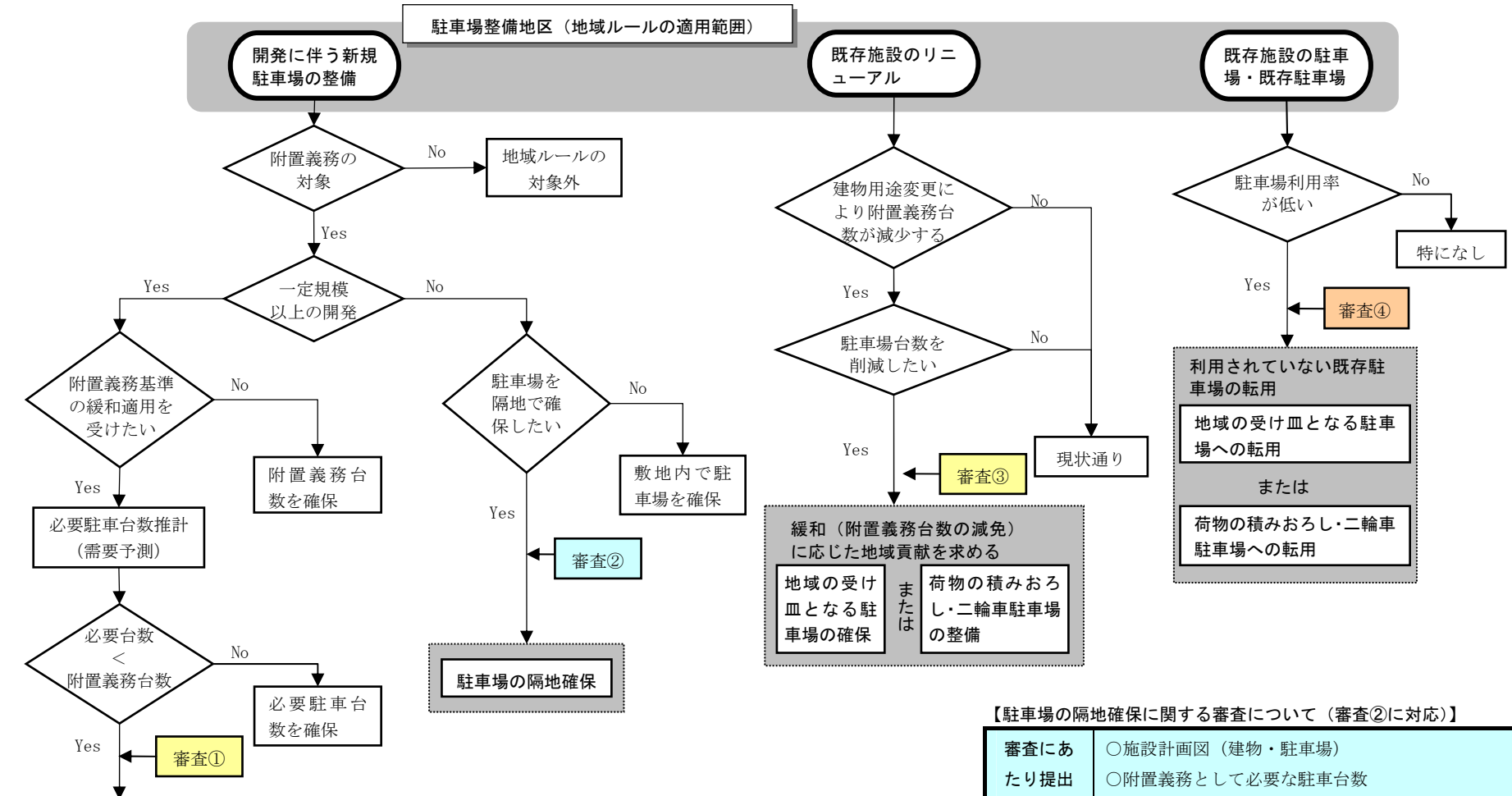


表 地域ルール of 基準の目安

項目	基準	根拠とイメージ															
一定規模以上の開発における附置義務基準の緩和	業務系用途	<p>・概ね 3割程度の緩和の可能性はある。</p>															
	商業系用途	<p>・附置義務基準の緩和は困難である。</p> <p>・駐車需要が附置義務台数を下回る場合は、個別審査を通じて緩和する可能性はある。</p>															
	地域の受け皿となる駐車場の割増係数	<p>・附置義務基準の概ね2割の確保を求める。</p>															
		<p>【駐車場の将来需給バランス】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>業務系用途(将来:平日)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>商業系用途(将来:休日)</p> </div> </div>															
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>【緩和+割増の例】</th> <th>駐車場台数</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>従来の附置義務台数 a (地域ルール適用前)</td> <td>200 台</td> <td></td> </tr> <tr> <td>附置義務基準の緩和を受けた場合の整備必要台数 b</td> <td>$a \times 0.7$</td> <td>3割の緩和が認定されたと仮定</td> </tr> <tr> <td>地域の受け皿となる駐車場の整備必要台数 c</td> <td>$a \times 0.2$</td> <td>受け皿として確保する駐車場台数を附置義務基準の2割と仮定</td> </tr> <tr> <td>整備すべき駐車台数 d (地域ルール適用後)</td> <td>$b + c$</td> <td>当初の附置義務台数からは 20 台減 (a-d)</td> </tr> </tbody> </table>	【緩和+割増の例】	駐車場台数	備考	従来の附置義務台数 a (地域ルール適用前)	200 台		附置義務基準の緩和を受けた場合の整備必要台数 b	$a \times 0.7$	3割の緩和が認定されたと仮定	地域の受け皿となる駐車場の整備必要台数 c	$a \times 0.2$	受け皿として確保する駐車場台数を附置義務基準の2割と仮定	整備すべき駐車台数 d (地域ルール適用後)	$b + c$	当初の附置義務台数からは 20 台減 (a-d)
【緩和+割増の例】	駐車場台数	備考															
従来の附置義務台数 a (地域ルール適用前)	200 台																
附置義務基準の緩和を受けた場合の整備必要台数 b	$a \times 0.7$	3割の緩和が認定されたと仮定															
地域の受け皿となる駐車場の整備必要台数 c	$a \times 0.2$	受け皿として確保する駐車場台数を附置義務基準の2割と仮定															
整備すべき駐車台数 d (地域ルール適用後)	$b + c$	当初の附置義務台数からは 20 台減 (a-d)															
一定規模未満の開発における駐車場の集約化	駐車場整備が免除される敷地面積	<p>・500㎡未満の敷地面積の開発については、隔地での駐車場の確保を認める。</p> <p>※300㎡の場合は、出入口数の削減が2割程度</p> <p>※700㎡の場合は、集約建築物が3割増の駐車場整備が必要</p>															
	隔地駐車場までの距離	<p>・概ね 300mの範囲内の駐車場に隔地を認める。</p> <p>※都駐車場条例も同様</p>															
		<p>【駐車場の集約化のイメージ】</p> <p>【シミュレーション結果】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>敷地面積基準</th> <th>集約建築物が整備する割増</th> <th>出入口数の変化</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>300㎡</td> <td>1.03</td> <td>79%</td> </tr> <tr> <td>500㎡</td> <td>1.15</td> <td>48%</td> </tr> <tr> <td>700㎡</td> <td>1.35</td> <td>32%</td> </tr> </tbody> </table> <p>○集約建築物で整備する駐車場 ⇒1.4倍 (14台/10台)</p> <p>○駐車場出入口の数 ⇒33% (1箇所/3箇所)</p>	敷地面積基準	集約建築物が整備する割増	出入口数の変化	300㎡	1.03	79%	500㎡	1.15	48%	700㎡	1.35	32%			
敷地面積基準	集約建築物が整備する割増	出入口数の変化															
300㎡	1.03	79%															
500㎡	1.15	48%															
700㎡	1.35	32%															
		<p>【アンケート調査における駐車場から目的地までの歩く時間】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>駐車場利用者が路上駐車を選択する距離 (駐車場から目的地までの歩く時間)</p> <p>⇒おおむね 4分以内=約 320m</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>路上駐車者が駐車場を選択する距離 (駐車場から目的地までの歩く時間)</p> <p>⇒おおむね 5分以内=約 400m</p> </div> </div>															
隔地駐車場の契約方法	<p>隔地で駐車場を確保する場合は、負担金に加え、月極（あるいは時間貸し）の契約金を支払う。(メリット・デメリットを考慮し、検討を深度化する必要がある)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・月極契約：事業者が受け皿側に毎月定額を支払う。 ・時間貸し：利用者が利用料金として受け皿側に支払う。 																

5. 地域ルール適用フローと審査の内容 (イメージ)

◆地域ルールの適用を受けるための流れと審査の内容を以下に示す。



附置義務基準緩和

緩和に応じた地域貢献を求める

地域の受け皿となる駐車場の確保 **+** 荷物の積みおろし・二輪車駐車場の整備

【附置義務基準の緩和に関する審査について (審査①・③に対応)】

審査にあたり提出すべきものの一例	<ul style="list-style-type: none"> ○施設計画図 (建物・駐車場) ○将来駐車需要予測の根拠資料 ○従来の附置義務基準に比して緩和される駐車場の台数 ○緩和に応じた地域貢献の内容 (地域の受け皿となる駐車場／二輪車駐車場／荷さばき駐車場の台数) など
審査内容	<ul style="list-style-type: none"> ○駐車需要の推計方法の適正さ ○駐車場構造の担保性 ○緩和に応じた地域貢献の内容の適正さ

【駐車場の隔地確保に関する審査について (審査②に対応)】

審査にあたり提出すべきものの一例	<ul style="list-style-type: none"> ○施設計画図 (建物・駐車場) ○附置義務として必要な駐車台数 ○隔地で確保する駐車台数 ○隔地駐車場の位置と移動経路・移動時間 など
審査内容	○隔地駐車場の適正さ

【既存駐車場の転用に関する審査について (審査④に対応)】

審査にあたり提出すべきものの一例	<ul style="list-style-type: none"> ○現在の駐車場の利用状況 (平休日の利用台数、特殊日の有無) ○駐車場の転用計画 (現況図・計画図) など
審査内容	<ul style="list-style-type: none"> ○現状の利用状況から転用が可能かどうか。 ○転用により確保される地域のための駐車場の適正さ

6. 地域ルール of 運用の考え方

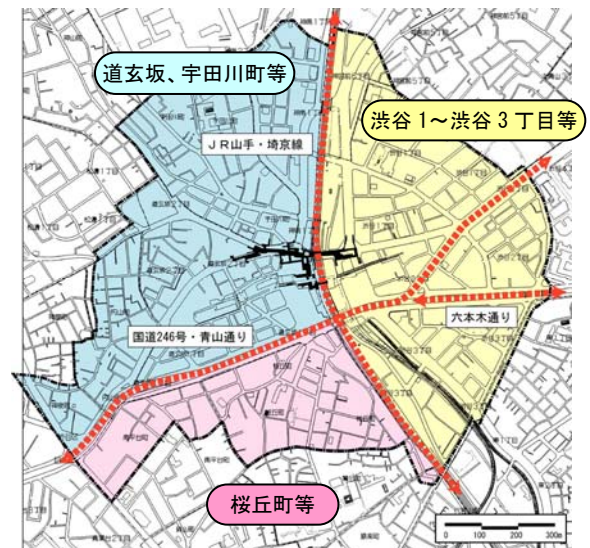
1) 地域ルールの運用（審査・運用状況の確認等）について

- 地域ルールの運用については、ルールを適用したい事業者による申請と、それに対する第三者的機関による審査が基本となることから、整備地区全体で一つの申請窓口と審査機関を設け、そこで審査を行うものとする。
- 審査にあたっては、専門家による審査を行うため審査料を徴収する。また、駐車場の集約化ルールの適用に際し、隔地で駐車場を確保する建築物からは、適切な駐車対策を推進するため、負担金を徴収する。
- 地域ルール導入後の運用状況・問題点等を把握し、適切に地域ルールの見直し等を行っていく。

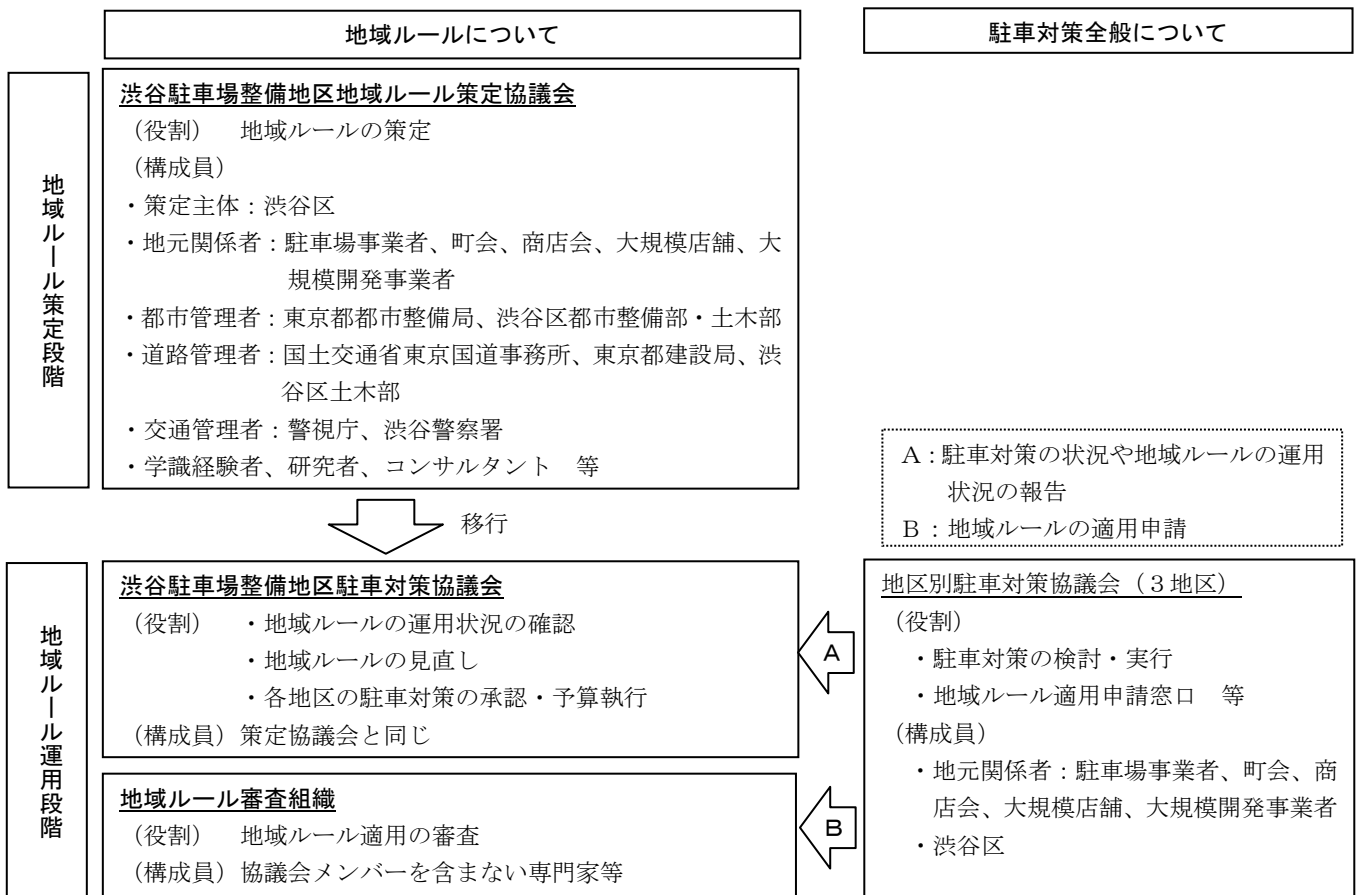
2) 駐車対策組織の設立について

- 地域ルールの導入・運用は、総合的な駐車対策の一環であり、あわせて路上駐車対策や荷物の積みおろし車両対策、二輪車対策等の各種課題に対応していく必要がある。これについては、駐車特性に地域差があることから、駐車場整備地区をいくつかの地区に分割して地区別に駐車対策に取り組む組織を立ちあげ、駐車対策を推進していくものとする。
- 地区分割としては、駐車特性や土地利用特性、地区分断要素等を考慮し、①渋谷1～3丁目等、②桜丘町等、③道玄坂・宇田川町等の3分割とし、各地区単位で駐車対策に取り組む。

図 駐車対策組織の地区分割（案）



3) 地域ルールの策定と運用に係る組織体制について



7. 地域ルール of 推進のために考えるべき駐車施策（今後の課題）

1) 附置義務対象外の開発を含めた地域全体での駐車施設確保の必要性

- 渋谷地区は、小規模な路面店や飲食店など附置義務対象未済の規模の施設も多く、こうした施設への荷物の積みおろしや利用客の駐車が路上駐車の要因の一つであると考えられる。
- 小規模な路面店や飲食店は附置義務の対象とならない規模であることが多く、その場合地域ルールの対象とはならない。しかし、渋谷地区における駐車課題の解決に向けては、地区全体における駐車マネジメントの観点から、小規模な施設を含めて対応していく必要がある。

2) 附置義務対象外の開発を含めた駐車マネジメントの基本的枠組み

- 地域ルールの推進とあわせて、附置義務対象外の開発を含めた地区全体における駐車マネジメントを進めることにより、附置義務対象外の開発を含めて地区として必要な駐車台数の確保を図ることが可能となる。
- 一定規模以上の開発において整備すべき地域のための駐車場台数（地域貢献分）が増えることとなるが、もとの附置義務台数以下（緩和の範囲内）での整備に限定することで対応が可能であると考えられる。

3) 附置義務対象外の開発の駐車マネジメントへの参加の考え方

- 附置義務外の小規模な開発における駐車需要への対応としては、共同荷さばき駐車場の設置や路上における対応などの施策を中心に進めていく必要がある。一方で、開発事業者自身にも渋谷地区の駐車課題に積極的に関わる意識をもってもらう必要があることから、例えば、附置義務対象外の小規模な開発事業者が新規の整備に際して協賛金を出資し、協賛金を各種駐車施策の実施に運用するような駐車マネジメントの仕組みを構築していく必要がある。

図 附置義務対象外の開発の駐車マネジメントへの参加の考え方

