

# 附置義務駐車条例の 地域ルールへの運用

日本大学 理工学部  
交通システム工学科

小早川 悟

# わが国の駐車場整備の法制度

- 1957年に制定された駐車場法
- 交通の輻輳する場所に駐車場整備地区を設定
- 路外駐車場を整備することで、都心部の駐車対策を講じる
  - 都市計画駐車場
  - 届出駐車場
  - 附置義務駐車施設

# 駐車場整備台数の変化

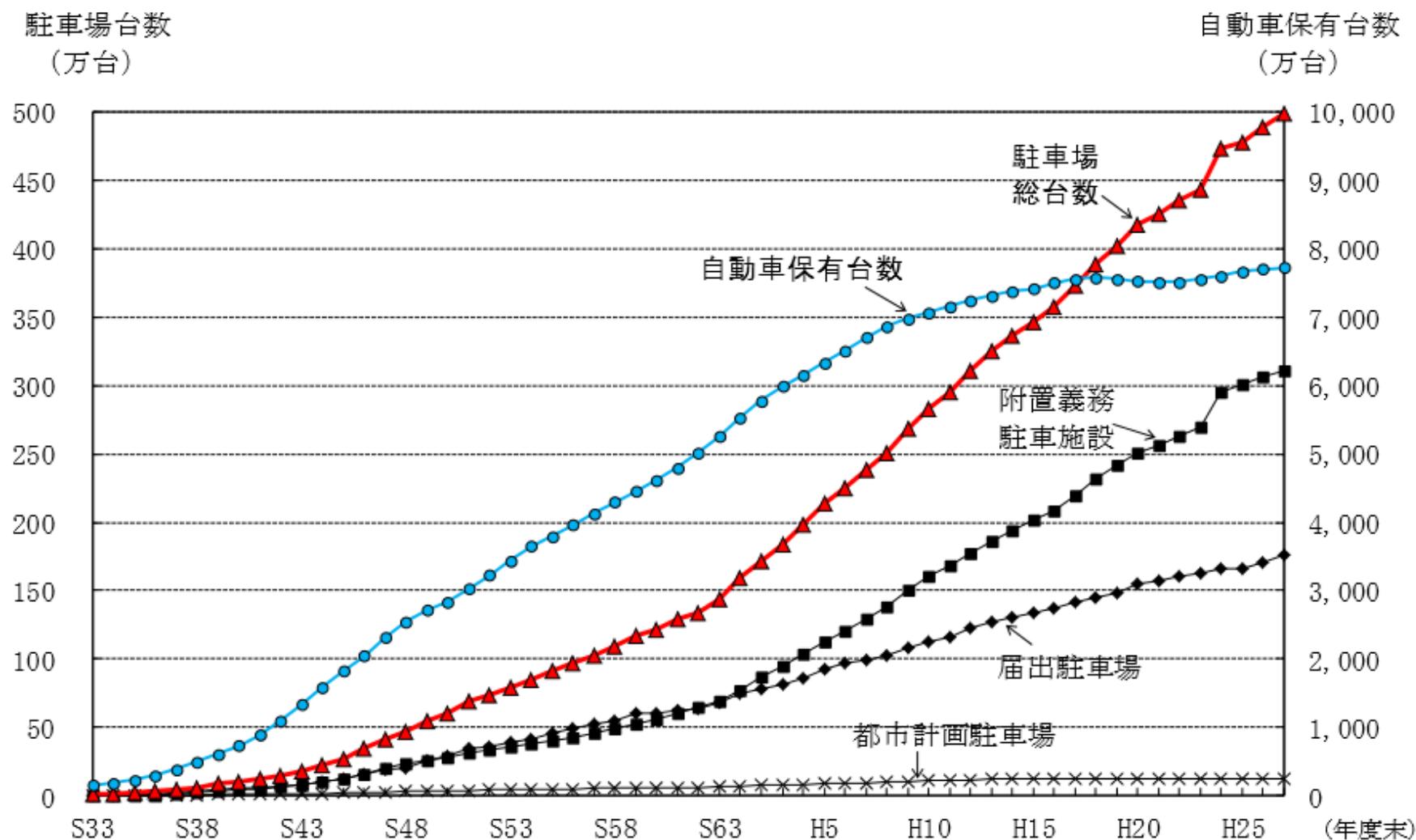


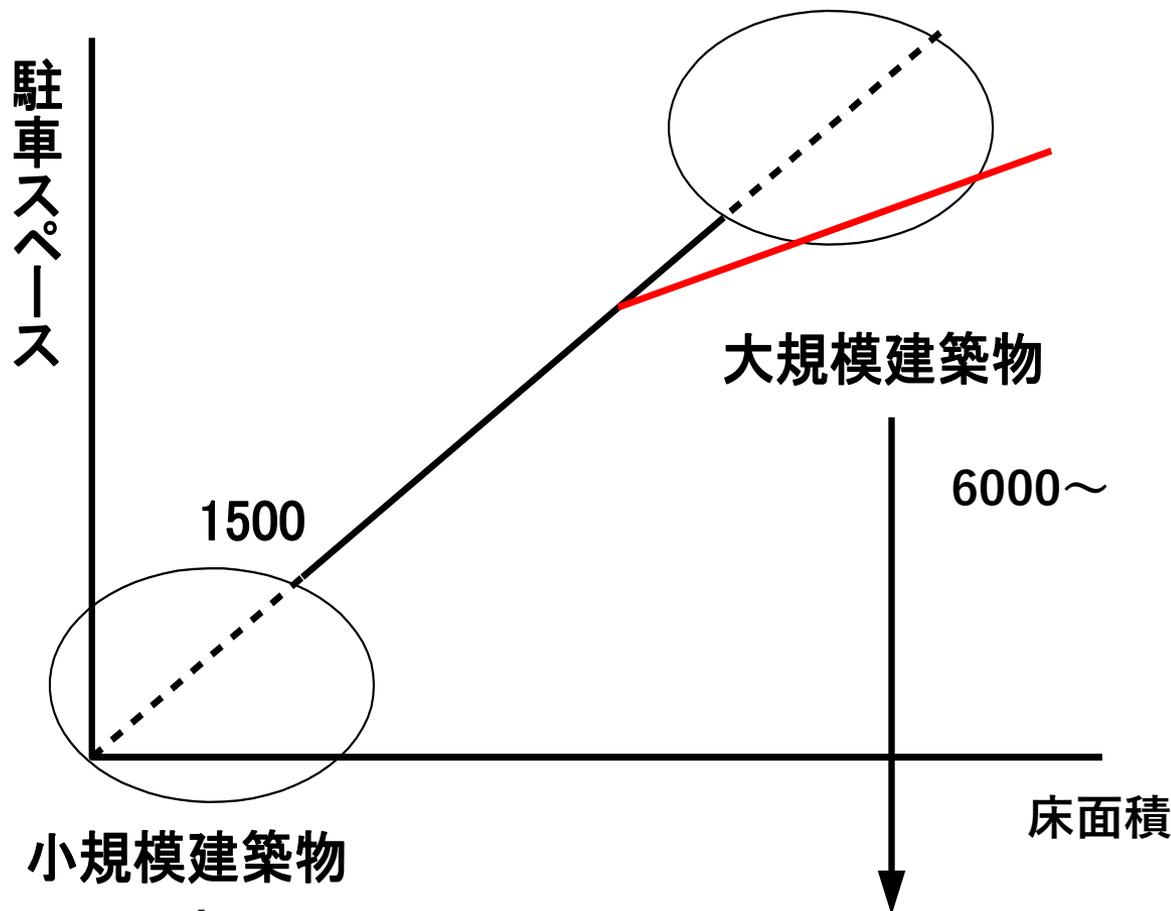
図 1-2 駐車場整備台数及び自動車保有台数の推移

出典：国土交通省都市局街路交通施設課：平成 28 年度版自動車駐車場年報，2017.

# 付置義務駐車施設

- ある一定規模以上の建築物を新築・増築をする場合に、床面積に応じて駐車スペースを設置
- 標準駐車場条例に基づいて、各自治体が**地区特性を考慮しながら**付置義務基準を設定

# 付置義務駐車条例による空間確保



↓

附置義務駐車条例の  
対象外

↓

過剰な駐車場の整備による  
土地（床面積）の非効率な利用

# 駐車場散在化の問題



街並みの分断

歩道の分断

- (1) コンパクト+ネットワークのまちづくり中での駐車場の配置問題
- (2) 歩行者の安全性の問題

3

# 付置義務駐車施設緩和の動き

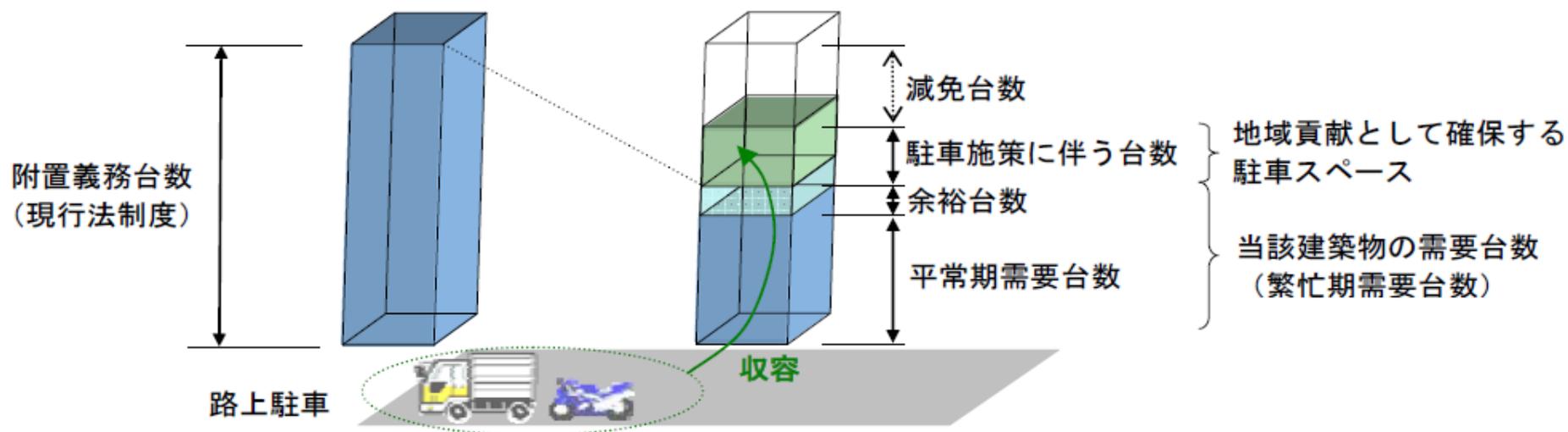
- 鉄道などの公共交通の整備が進んでいる地区等では過大になる
- 規制緩和が行われれば、新旧の建築物が混在することになり、不公平が発生する
- 地域住民の参加による駐車協議会を設けて地域ルールで運用する

# 地域ルールへの適用

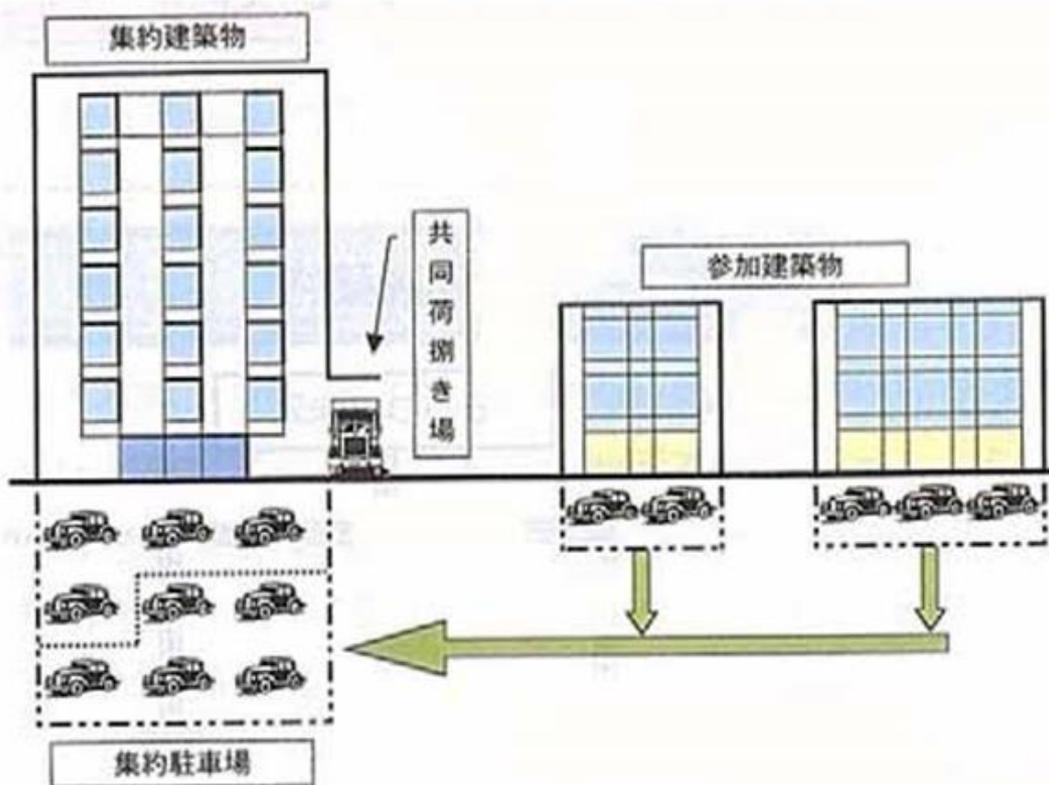
- 緩和
  - 乗用車用駐車スペースの減免
  - 地区附置義務に基づく駐車スペースの隔地設置
- 強化
  - 申請手数料・負担金
  - 地域貢献（**貨物用**・二輪車用駐車スペース）

# 付置義務駐車台数の減免

【駐車場台数の積み上げのイメージ】



# 隔地集約のイメージ



# 減免の基準

特徴	地域ルール	概要
用途毎に基準を設定	大丸有ルール	都条例に次の緩和係数を乗じる 事務所用途：0.7 店舗用途：1.0
	新宿駅東口ルール	百貨店その他の店舗（5万㎡以下）：2.38台／1,000㎡（420㎡ごとに1台） 事務所、その他特定用途、非特定用途：2.00台／1,000㎡（500㎡ごとに1台）
	新宿西口ルール	百貨店その他の店舗（5万㎡以下）：2.38台／1,000㎡（420㎡ごとに1台） 事務所、その他特定用途、非特定用途：2.17台／1,000㎡（460㎡ごとに1台）
	池袋ルール	都条例に以下の緩和係数を乗じる（東口／西口） 百貨店その他の店舗（東口0.84／西口0.86） 事務所・その他特定用途・非特定用途（東口0.6／西口0.36）
地区毎に基準を設定	環状2号・虎ノ門周辺ルール	類似施設をもとに建築物の需要台数と駐車施策に伴う整備台数を積み上げて設定し、都条例の基準との差分を減免台数とする ・環2沿道地区：条例に基づく付置義務台数×0.6（最低基準） ・その他地区：条例に基づく付置義務台数×0.4（最低基準）
	品川駅北周辺ルール	類似施設をもとに建築物の需要台数と駐車施策に伴う整備台数を積み上げて設定し、都条例の基準との差分を減免台数とする ・東京都条例に基づく付置義務台数×0.4（最低基準）
駐車需要で設定	渋谷ルール	類似施設をもとに建築物の需要台数と駐車施策に伴う整備台数を積み上げて設定し、都条例の基準との差分を減免台数とする
面積で基準を設定	東京駅前ルール	百貨店その他の店舗以外の用途・延床2,000㎡以下：都条例×0.7 百貨店その他の店舗以外の用途・延床2,000㎡超：都条例×0.4

# 隔地の基準

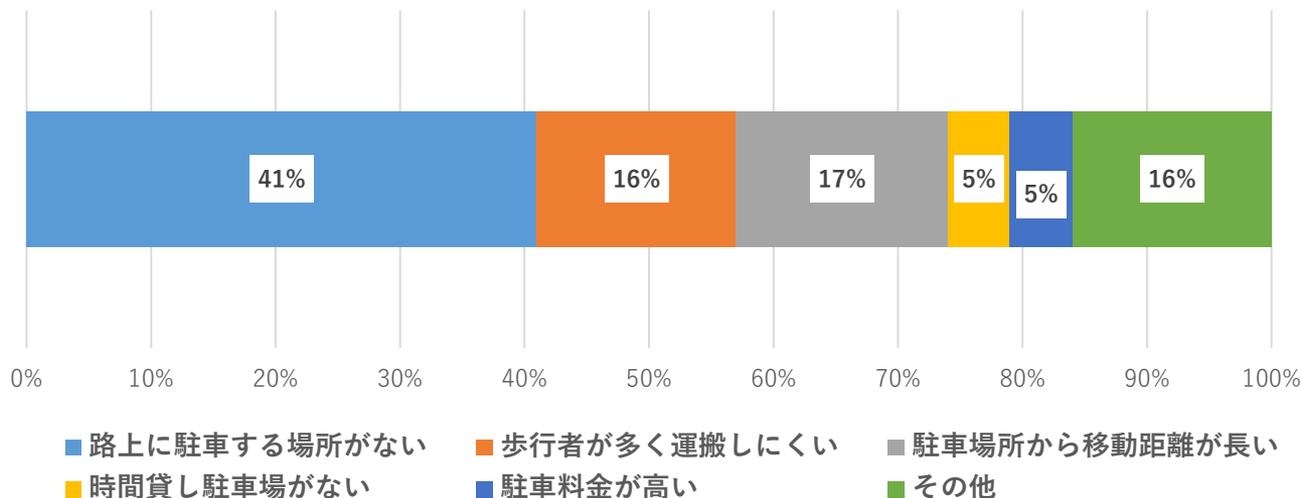
特徴	地域ルール	概要
特定地域での隔地	新宿駅東口ルール	新宿通り・モア4番街→一般車のための出入口を設けない →駐車施設の隔地を積極的に推奨する
	新宿西口ルール	特定空間（駅周辺地域）→道路に面しない場合は積極的に隔地を行う
	環状2号・虎ノ門周辺ルール	「環2沿道地区」から集約を行うことを原則 「虎ノ門1・2丁目地区、虎ノ門、愛宕山周辺地区」において集約駐車施設を設定
	品川駅北周辺ルール	一部の地域からの隔地を行い集約駐車場を整備する
面積の隔地	銀座ルール	500㎡未満の建物から集約駐車場へ隔地（300m以内） 500㎡以上の建物で付置義務駐車台数の1.2倍を整備して集約駐車場とする
	池袋ルール	500㎡未満の建物は隔地を推奨 500㎡以上3000㎡未満の建物は敷地内で確保 3000㎡以上の建物は地域貢献として周辺の駐車需要を受け入れ
特定地域と面積で隔地	渋谷ルール	駅直近地区では積極的な隔地の推奨（300m以内） 連携が得られる場合は弾力的な設定 その他地区では小規模な駐車場の隔地を積極的に認める（小規模建物の隔地）
	東京駅前ルール	3000㎡未満の建物で「快適な歩行環境の整備を行う路線」では積極的隔地を推奨（中規模建物の隔地）

# 地域ルールのポイント

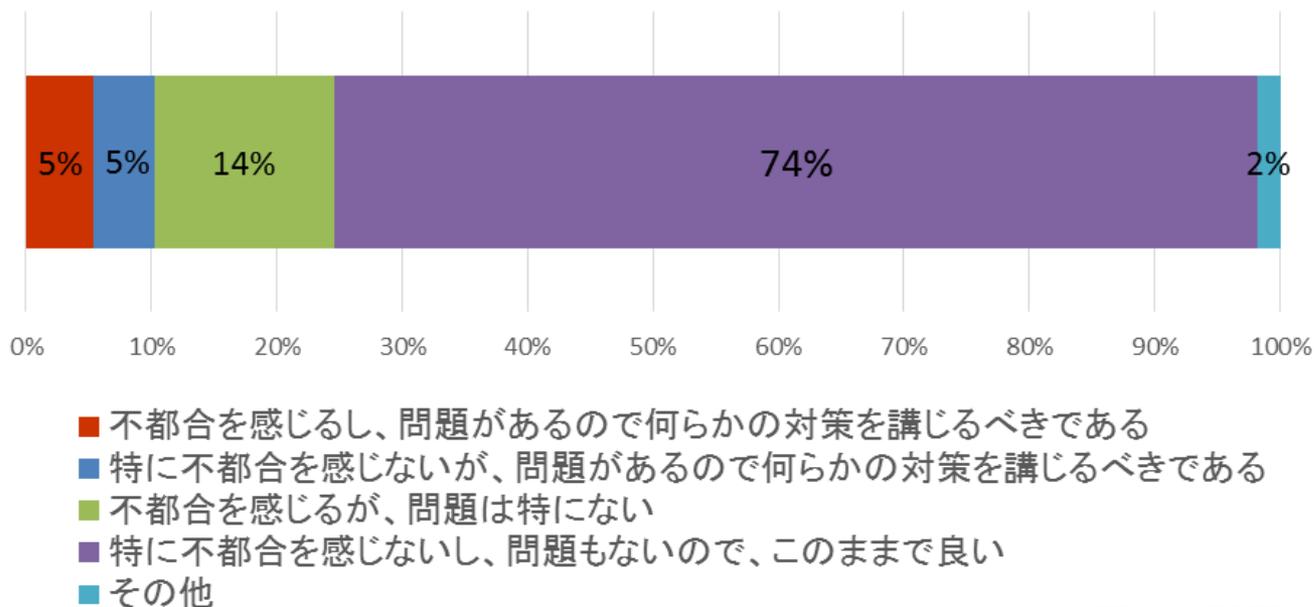
- 現実の利用実態調査による科学的根拠データにもとづく緩和措置
- 建物単位から地区単位での駐車スペース確保という考え方
- 住民参加型の地域ルールで運用するという点

# 端末物流の問題

## ◆ 運輸事業者の荷さばきに対する意識



## ◆ 商業者の荷さばきに対する意識

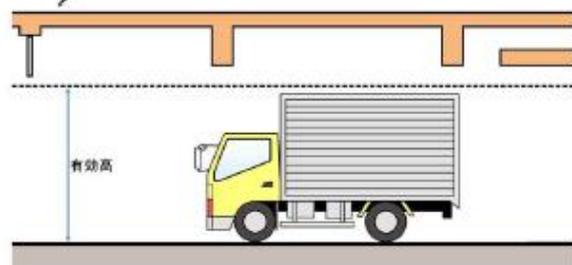


出典：第5回東京都市圏物資流動調査（端末物流調査）(H26)

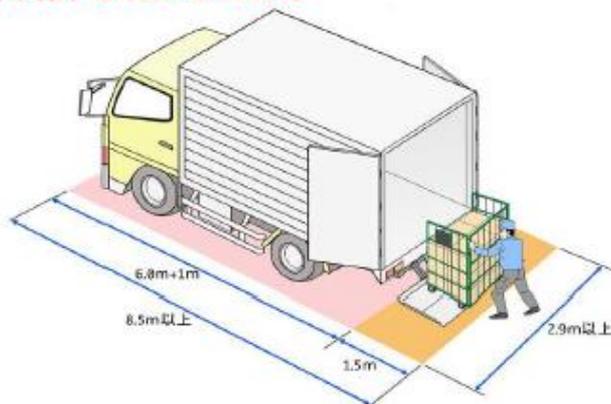
## 市街地の集配車両を想定した参考値の提示

**【有効高】**  
市街地の標準的な集配車両(2トン車)がカバーされる3.2mを想定することが望ましい。

非常灯等の付属物が梁に設置される場合や、梁の直下に速度抑制用のハンブが設置される場合などは、有効高が低くなる。



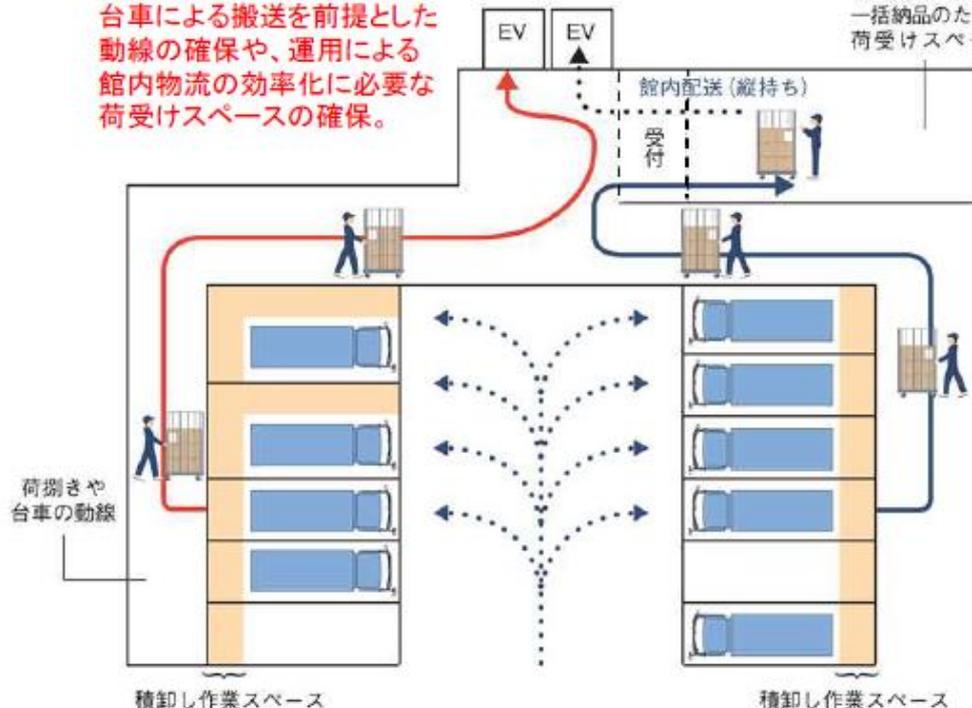
**【駐車マス】**  
集配作業を効率化する「2トンロング車」、「ロールボックスパレット」や「テールゲートリフター」の使用を前提とした駐車マスの大きさを確保することが望ましい。



## 駐車マスから館内入口までの動線イメージ

**【荷捌き駐車場】**  
台車による搬送を前提とした動線の確保や、運用による館内物流の効率化に必要な荷受けスペースの確保。

共同館内配送や一括納品のための荷受けスペース



### 手引きの活用により

建築物の基本構想段階から、運用も含めた物流コンセプトを検討し、設計に反映することで、施設オープン後の館内物流を巡る混乱を回避。