

議案1

大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画の策定について

審議事項

- 大宮駅周辺の駐車場の位置・規模を適正化するため、都市再生特別措置法に基づく「大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画」を策定してよろしいか
- 策定時期を「さいたま市駐車施設の附置等に関する条例」の条例改正と同時としてよろしいか

上記、2点をご審議いただくもの

大宮駅周辺地域の現状・課題

現状

- ✓ 大宮駅周辺の道路はピーク時を中心とした混雑が著しく、中山道など慢性的な混雑状況にある。
- ✓ 大宮駅周辺地区全体で駐車場利用状況には余裕があり、十分な供給がされている。

▼歩行者との錯綜



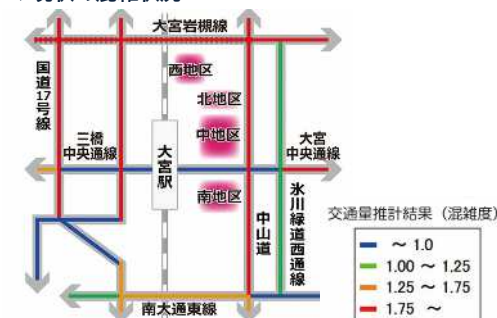
▼慢性的な渋滞



▼路上駐停車による幅員減少



▼現状の混雑状況



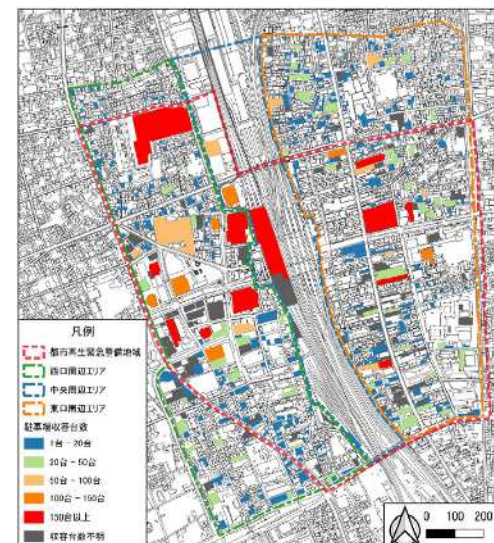
出典：大宮GCSプラン2020 (R3.3)

▼駐車場ピーク時利用率（運用形態別）

※H30年度調査

運用形態	収容台数 (台)	< 平日 >		< 休日 >	
		ピーク 時間帯	ピーク時 利用率	ピーク 時間帯	ピーク時 利用率
①時間貸し	3,983	13 時台	54%	14 時台	57%
②定期	1,855	20 時台	58%	9 時台	56%
③併用 (時間貸し+定期)	1,471	13 時台	68%	15 時台	76%
④専用	757	10 時台	50%	12 時台	58%
合計	8,066	13 時台	54%	14 時台	60%

ピーク時利用率が54～60%



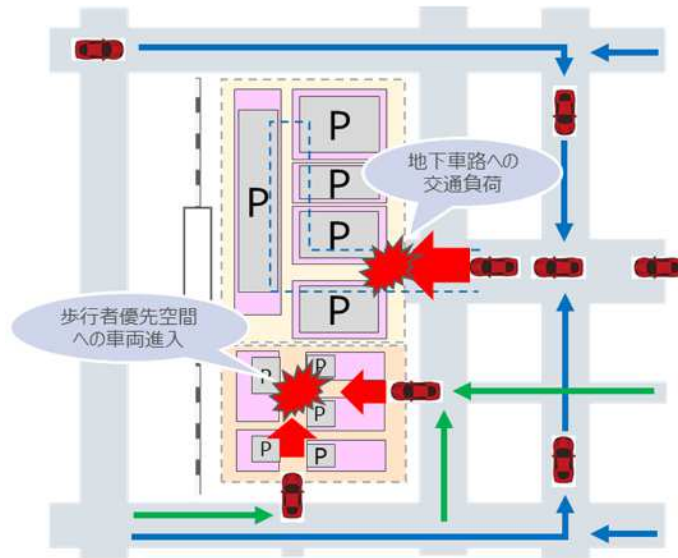
大宮駅周辺地域の現状・課題

GCS関連まちづくりで解決が必要な交通課題

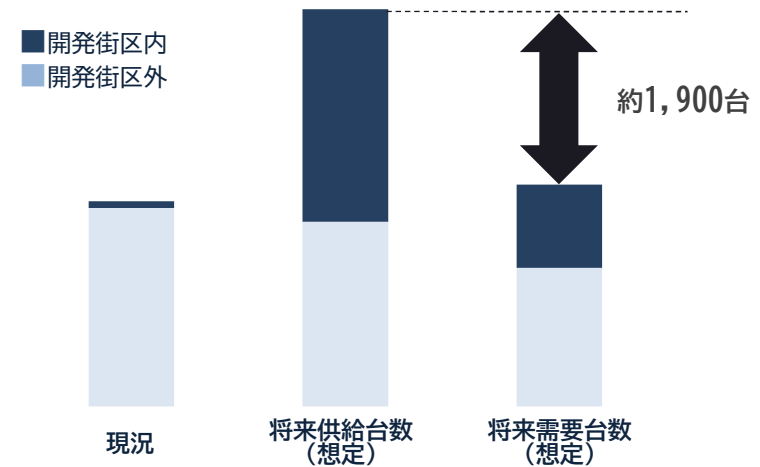
- ✓ 大宮駅周辺は交通負荷が大きく、慢性的に道路渋滞が発生。
- ✓ 駐車場の出入り待ちや道路上での荷捌き車両等が散見される
- ✓ 抜本的対策である道路整備には長期間を要する

GCS関連まちづくりの進展に伴う懸念事項

- ✓ 駅直近に駐車場が集中し交通処理がより困難に
- ✓ 地域全体で駐車場が供給過多に（約1,900台を想定）
- ✓ 歩行者優先空間へ車両が侵入し歩行者の安全性が低下
- ✓ 駐車場出入口の乱立による街並みの不連続



▼現況及び将来推計駐車場台数

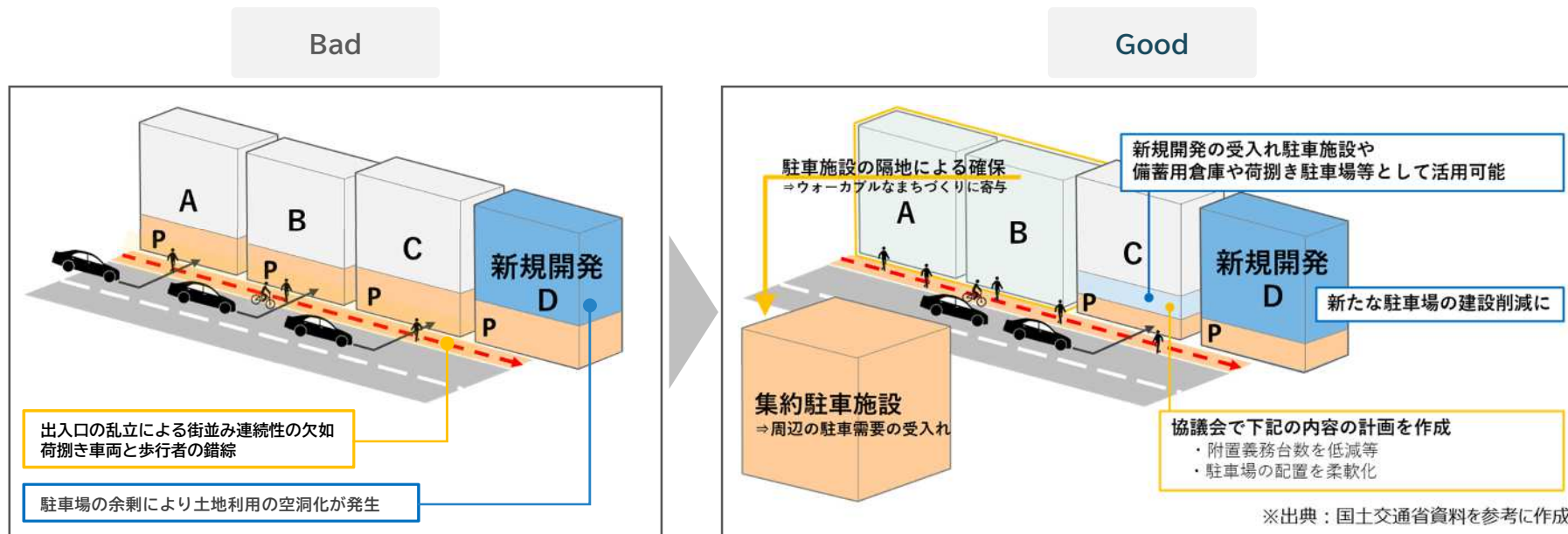


駐車場地域ルールにより、“ウォークブルなまち”の形成を目指す

- ✓ 建築物単体ではなく、地域全体で駐車場の位置や規模をコントロール
- ✓ ターミナル街区への交通流入を抑制し歩行者にやさしい空間に
- ✓ 交通需要マネジメントによるソフト施策で混雑緩和に取り組む

目指すべき将来シナリオ/計画の基本方針

▼目指すべき将来シナリオ



→ 道路混雑悪化、交通処理に起因する開発制約、
車両アクセス性低下、歩行環境悪化、駐車場の余剰

→ 道路混雑緩和、開発に伴う交通処理円滑化、歩車共存、
ウォーカブルなまち、駐車場の適正な需給バランス

▼計画の基本方針

①

駅周辺への
交通流入を抑制する

駐車需要に見合った原単位

②

歩行者を優先した
駐車環境をつくる

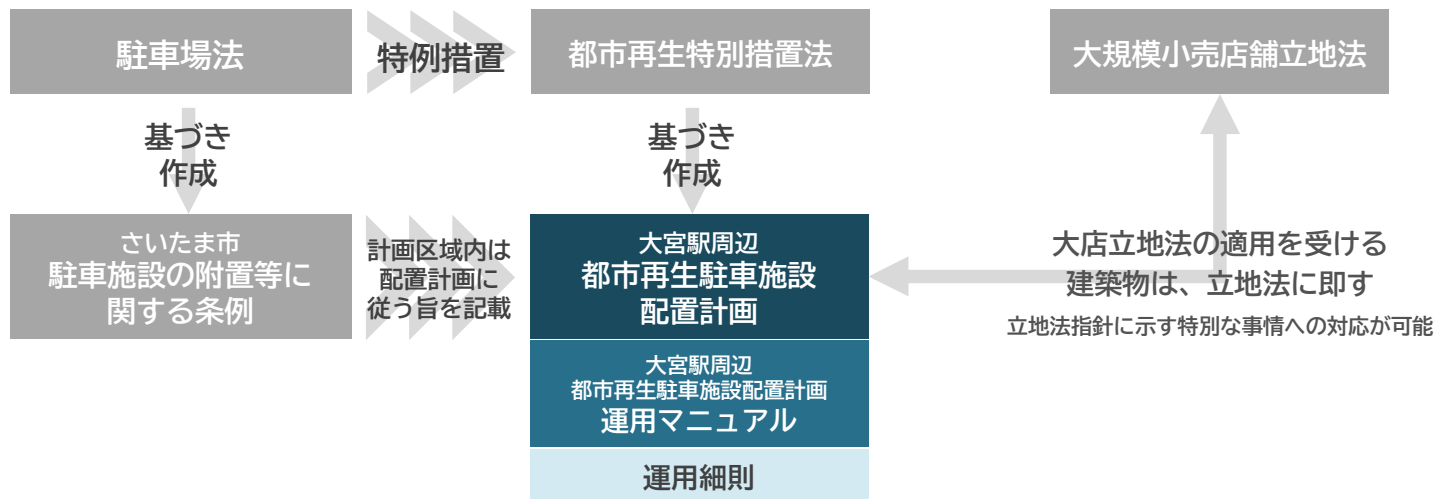
駐車場の隔地化・集約化
(駅周辺外へ交通を誘導)

③

まちづくりと一体となった
整備・誘導を図る

区域全体で駐車施設の位置・規模を最適化

法的な位置づけ



大宮駅周辺地域
都市再生駐車施設配置計画

⇒ 計画策定 (大宮駅周辺地域都市再生緊急整備協議会
都市再生駐車施設配置計画部会)
※法定組織 (設置：内閣府 事務局：市)

さいたま市附置義務条例

⇒ 条例改正 (市)

「都市再生駐車施設配置計画の計画区域においては、条例の規定にかかわらず、配置計画の内容に即して駐車施設を附置する」

(1) 大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画の策定について

大宮駅周辺地域駐車場ルールの構成

都市再生駐車施設配置計画	
記載する項目に即して駐車施設を設け、目指すべき将来像の実現を目指す	
1. 都市再生駐車施設配置計画の策定にあたって	
1.1 地域の現状	交通状況、上位・関連計画、まちづくり
1.2 地域の課題・対応方針	交通課題や駐車施設課題、対応方針
1.3 駐車施設配置計画の必要性	目指すべきシナリオ、配置計画策定の必要性
1.4 計画の方針	基本的な方針、法的位置づけ
2. 計画区域	
2.1 計画区域の範囲	緊急整備地域のうち開発街区及び周辺
2.2 計画区域設定の考え方	東口周辺が対象、状況に応じ拡大予定
2.3 計画の対象について	計画の対象建物・規模（住宅対象外）
3. 区域の現状	
3.1 駐車施設に関する現状	区域全体で供給量が余る
3.2 道路交通に関する現状	中山道の混雑状況
4. 駐車施設の位置に関する事項	
4.1 隔地・集約化の方針	建築物規模と区域内の位置で方針作成
4.2 隔地・集約化を推奨する位置	街区の特徴や施設再編に応じ設定
4.3 隔地・集約化の条件	隔地する側・受け入れ側それぞれの条件設定
5. 駐車施設の規模に関する事項	
5.1 自動車の駐車施設の附置	地区特性に応じた原単位
5.2 にさばき・自動二輪の駐車施設の附置	条例に準じ設定
5.3 駐車施設の車室	条例に準じ設定
5.4 集約駐車施設の規模	区域内将来駐車場規模に応じて設定
5.5 地域貢献について	地域貢献の概要
6. 計画の実効性を確保するための方策	
6.1 組織の策定主体	各組織の策定主体・位置づけ
6.2 計画の策定主体	各計画の策定主体・位置づけ
6.2 駐車施設附置の確認方法	隔地先モニタリングの方法
6.3 計画の見直しについて	ルールの見直し方針

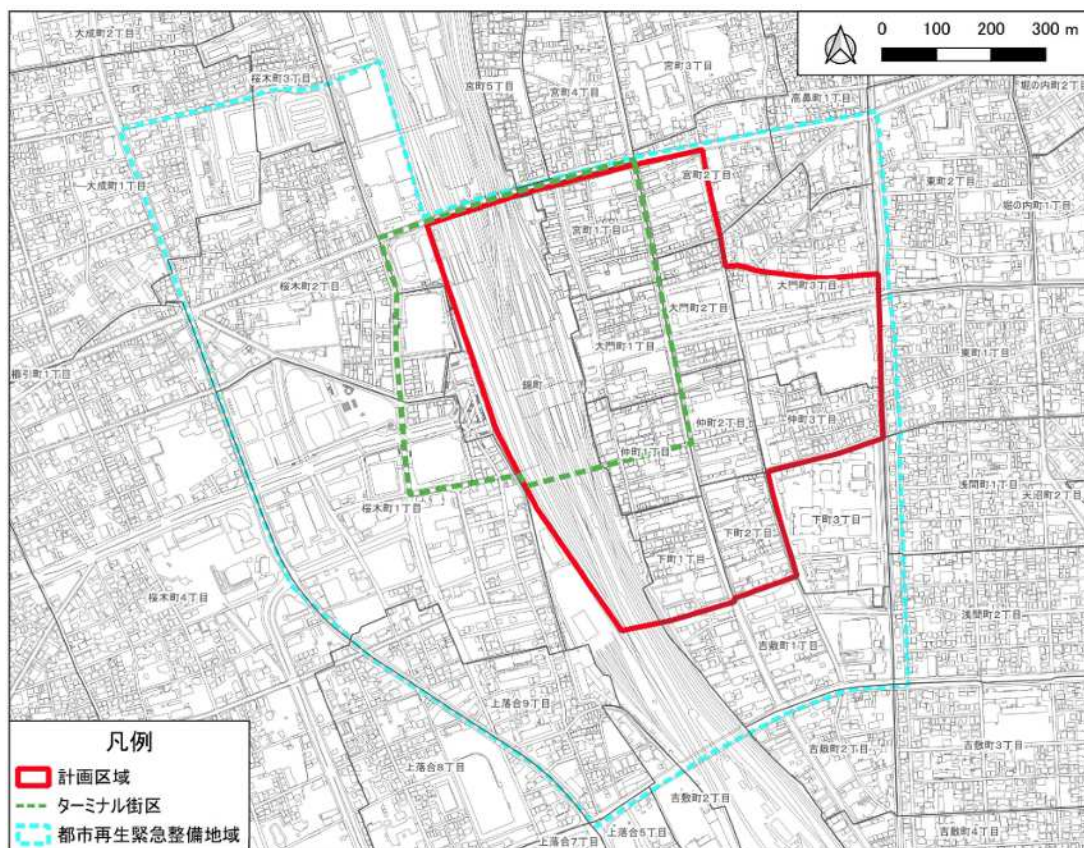
運用マニュアル（案）	
配置計画に関する具体的な手順や関連事項を記載	
1. 配置計画の運用について	
1.1 配置計画の運用体制	ルールの策定と見直し体制・運用組織・審査機関
1.2 申請および審査の手続き	申請～審査までの流れ
1.3 審査の内容	審査の視点・必要書類
1.4 審査手数料	審査手数料の概要
2. 地域貢献策について	
2.1 地域貢献策の考え方	目標値の実現に向けた地域貢献への協力
2.2 地域貢献の方針について	交通負荷軽減や安全性向上に関する貢献策
2.3 地域貢献施策	施策の例示、解説
2.4 評価方針について	視点別の評価方針、例示
2.5 地域貢献(協力金による代替)	協力金による代替方法
3. 駐車場整備台数の算出例	
3.1 整備基準①の算出例	ルール原単位に基づく整備台数例
3.2 整備基準②の算出例	類似施設実績に基づく整備台数例

運用細則（案）	
必要に応じてマニュアルを補足する内容や例を記載	
1. 審査手数料及び地域貢献協力金	具体的な金額
2. 配置計画適用後の対応について	計画の実行性担保を確保するための協力
3. お問い合わせ先	

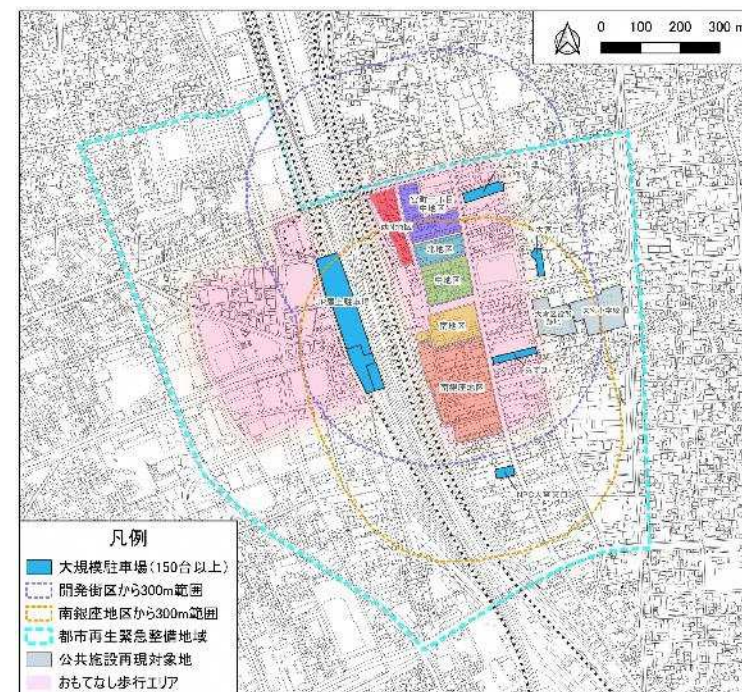
計画区域について

- 緊急整備地域内で、開発により土地利用が大きく変化する大宮駅東口周辺地区を対象とする
- 開発街区や南銀座地区から概ね300m範囲内の、隔地・集約の候補地を計画区域内へ含める
- 計画区域周辺における土地利用等の状況を踏まえつつ、範囲等を必要に応じて見直しを行う
- 西口へ範囲拡大する際、本計画で整理し、原単位等の基準は東口・西口別々に設定する方針で検討する

▼計画区域



▼開発街区等からの距離



計画の対象について

ルールが適用される建物

- ・計画区域内で新築される建築物・増築又は用途を変更する建築物

ルールの適用が可能な建物

- ・計画区域内で附置義務条例施行後に建てられた既存建築物（増築又は用途の変更を行わない建築物を含む）

対象建築物規模

【自動車】

- ・特定用途についての床面積 $>1,500\text{m}^2$
- ・非特定用途についての床面積 $>2,000\text{m}^2$
- ・特定用途部分の床面積+非特定用途部分の床面積 $\times 3/4 > 1,500\text{m}^2$

【荷さばき】

- ・特定用途床面積 $>2,000\text{m}^2$ かつ敷地面積 $\geq 1,000\text{m}^2$

※床面積は供用部分を含む

【自動二輪車】

- ・特定用途についての床面積 $>1,500\text{m}^2$

【特定用途】（駐車場法第20条第1項に規定する用途+駐車場施行令第18条に規定する用途）

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、待合、キャバレー、カフェ、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫および工場

【非特定用途】

特定用途以外の用途に供するもの（例：神社、仏閣、福祉施設等）

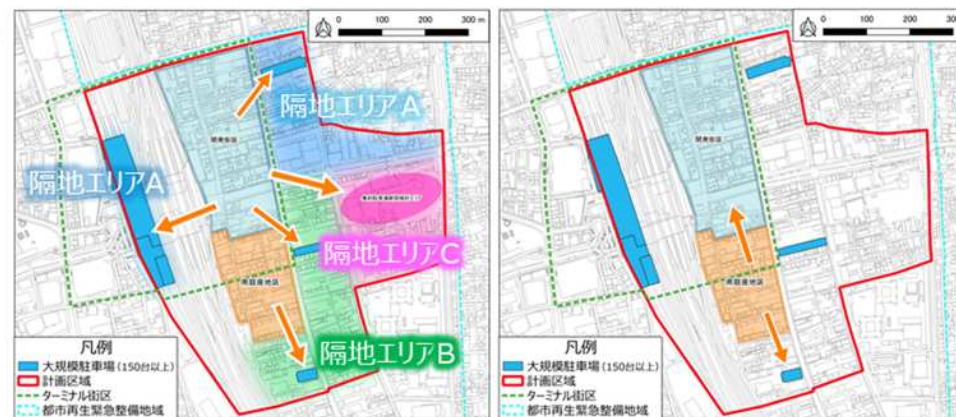
※既存建築物は、ルール適用によって余剰となった駐車施設を隔地受け入れに活用することができる。

駐車施設の位置に関する事項

- 駐車施設の隔地・集約化については、建物の規模・立地・車両の種類に応じて方針を定める。
- 乗用車の駐車施設を隔地により設置する場合は、敷地から概ね300m範囲内※1とする。
- 荷さばきの駐車施設を隔地により設置する場合、敷地から概ね100m範囲内※2とする。

※1 当該隔地先から当該建築物までを円滑に移動できる手段が確保され、利用者への負担軽減が認められる場合には300mを超えることができる。

※2 大店立地法の対象建築物（主に大～中規模建築物を想定）は隔地対象外とし、敷地内に整備する。



▲乗用車の隔地イメージ

▲貨物車の隔地イメージ

▼隔地・集約化の方針

対象建築物	対象建築物イメージ	乗用車の駐車施設		貨物車用駐車施設	障がい者用駐車施設
		ターミナル街区	ターミナル街区外		
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	周辺の駐車需要の受け入れが可能な一定規模の建築物	敷地内整備 隔地による設置を推奨	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ
中規模建築物 [敷地面積] 500～3,000m ²	駐車需要の受け入れが可能である一方で、個別に駐車場出入口等が整備されると、まちの分断等も懸念される建築物	隔地による設置を推奨	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	個別に駐車場出入口等が整備されると歩行環境の悪化やまちの分断等も懸念される小規模な建築物	隔地による設置を推奨	隔地による設置を推奨	敷地内整備 隔地による設置が可能	敷地内整備 隔地による設置が可能

駐車施設の規模に関する事項 (5.1 自動車の駐車施設の附置)

- 自動車の駐車施設の附置は、地域貢献が必要となる「配置計画に基づく整備基準」及び「さいたま市附置義務条例と同等の整備基準」のいずれかに基づき、駐車施設を附置するものとする。(以下、①②より選択)

「配置計画に基づく整備基準」での整備を基本とする

① 地域貢献が必要となる配置計画に基づく整備基準

Ⓐ 原単位より算出した台数以上を整備

附置台数 = 当該建築物の用途別床面積 / 駐車原単位

※床面積に応じて、さいたま市附置義務条例の「特例」による緩和・低減の適用が可能とする

商業	250 m ² /台
業務	400 m ² /台
その他	450 m ² /台

Ⓑ 現況建築物、類似建築物の駐車需要に応じた台数以上を整備

・全ての用途での類似実績がある場合

附置台数 = 当該建築物の用途別床面積 / 実績に基づく駐車原単位

・一部の類似実績がある場合 (例：商業用途での類似実績があり、事務用途の類似実績がない場合)

附置台数 = 当該建築物の用途別床面積 / 実績に基づく駐車原単位

+ 当該建築物の事務所床面積 / ルールに基づく駐車原単位

ただし、「さいたま市附置義務条例と同等の基準」も選択することが可能

② さいたま市駐車施設の附置等に関する条例と同等の基準

原単位より算出した台数以上を整備

附置台数 = 当該建築物の用途別床面積 / 駐車原単位

商業	200 m ² /台
業務	200 m ² /台
その他	450 m ² /台

駐車施設の規模に関する事項 (5.2 荷さばき・自動二輪車駐車施設の附置)

- 荷さばき及び自動二輪車の駐車施設の附置は、「さいたま市附置義務条例」の整備基準を準用する
- ただし、「5.1自動車の駐車施設の附置」において「①地域貢献が必要となる配置計画に基づく整備基準」を選択した場合、荷さばきの駐車施設は自動車の駐車施設の附置義務台数へ含めることはできないこととする。(さいたま市附置義務条例 第4条2の項目は適用不可)

さいたま市駐車施設の附置等に関する条例と同等の基準 原単位より算出した台数以上を整備 附置台数 = 当該建築物の用途別床面積 / 駐車原単位		荷さばき	自動二輪
	百貨店その他店舗	3,000 m ² /台	3,000 m ² /台
	事務所	5,000 m ² /台	
	倉庫	1,500 m ² /台	8,000 m ² /台
	その他特定用途	4,000 m ² /台	

駐車施設の規模に関する事項 (5.3 駐車施設の車室)

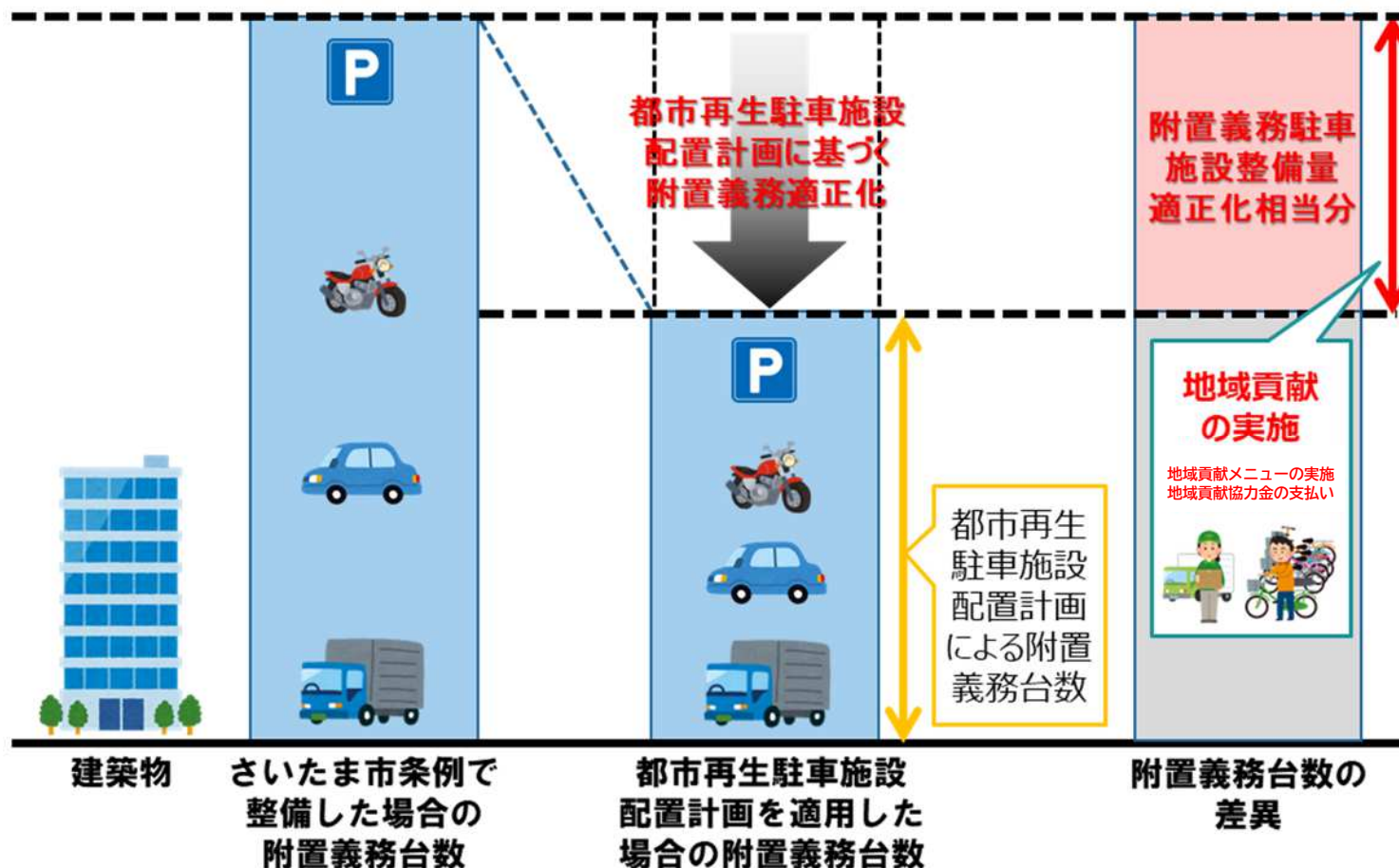
- 「5.1 自動車の駐車施設の附置」および「5.2 荷さばき・自動二輪車の駐車施設の附置」に基づく駐車施設を附置するものは、「さいたま市附置義務条例 第9条」を準用し、駐車施設の車室は下表の規模以上を確保するものとする。

分類		1台あたりの車室の規模	備考
a 自動車	a-1 小型車用	● 幅2.3m以上、奥行き5m以上	5.1の規定で得られた附置義務台数とa-2で確保した台数の差分を確保
	a-2 普通車用	● 幅2.5m以上、奥行き6m以上	5.1の規定で得られた附置義務台数分30%以上を確保
	a-3 車いす用	● 幅3.5m以上、奥行き6m以上	必要に応じてa-2内へ含めて確保
b 荷さばき		● 幅3.0m以上、奥行き7.7m以上	5.2の規定で得られた附置義務台数分確保
c 自動二輪		● 幅1.0m以上、奥行き2.3m以上	5.2の規定で得られた附置義務台数分確保

駐車施設の規模に関する事項 (5.5 地域貢献について)

- 「5.1 自動車の駐車施設の附置」の「①地域貢献が必要となる配置計画に基づく整備基準」に基づき駐車施設を整備する者は、交通課題等の解決及び市内の計画区域内外における附置義務台数の差異を解消するための取り組みとして、地域貢献を合わせて実施する
- 地域貢献の方針や具体的案内容は、民間開発側からの提案を取り入れるよう努め、運用マニュアルに定める。

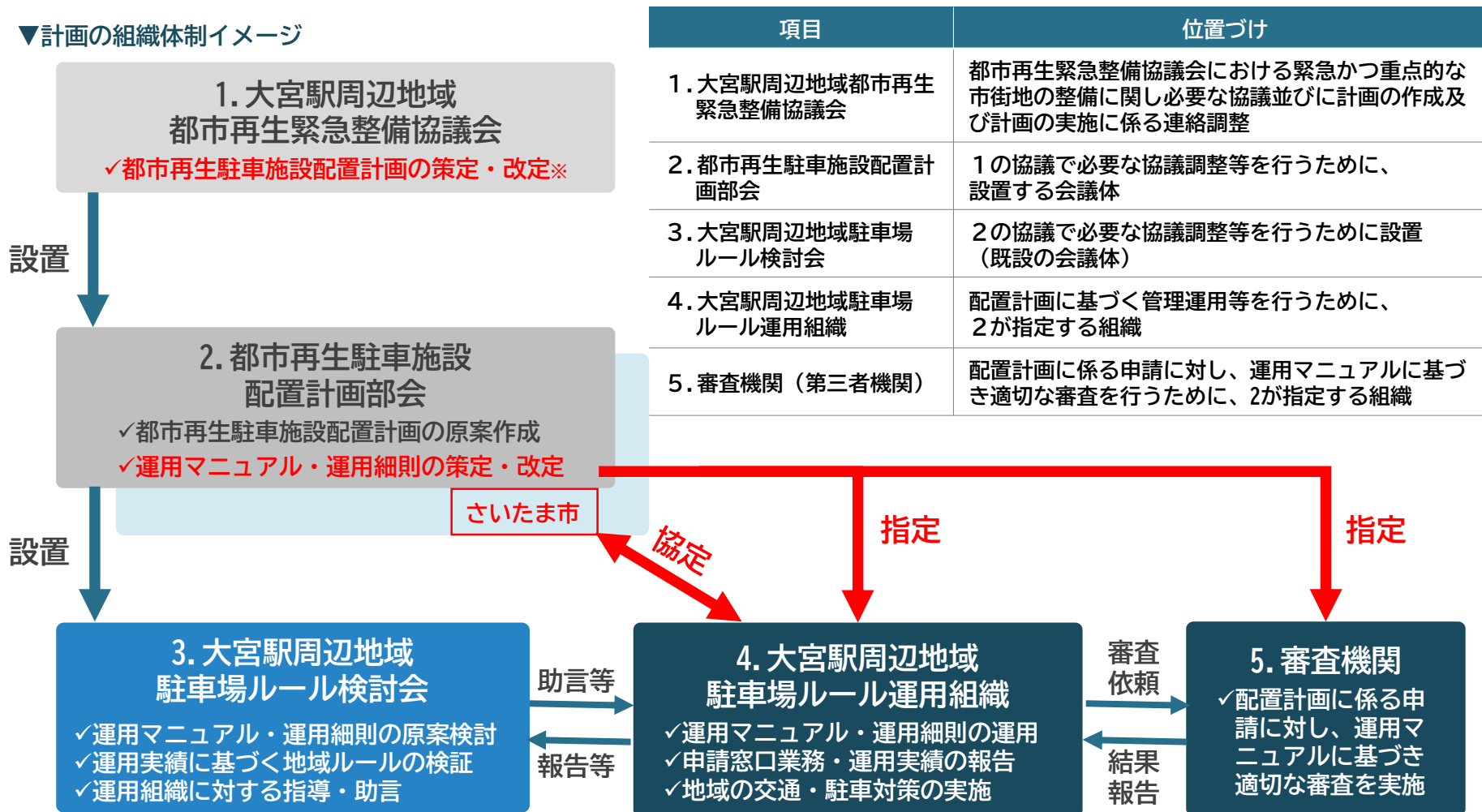
▼地域貢献の実施イメージ



計画の実行性確保について

- 本計画は、「大宮駅周辺地域 都市再生駐車施設配置計画作成部会（以下、部会）」が原案を作成し、所定の手続きを経て「大宮駅周辺地域都市再生緊急整備協議会」が定める。
- ※ 大宮駅周辺地域都市再生緊急整備協議会規約第12条第14項に「議長は、部会の決議については、会議での議決を得たものとみなすことができる」と定められていることから、配置計画の策定は部会決議で行う。
- 運用マニュアル・運用細則は、「大宮駅周辺地域駐車場ルール検討会」が原案を作成し、所定の手続きを経て「部会」が定める。

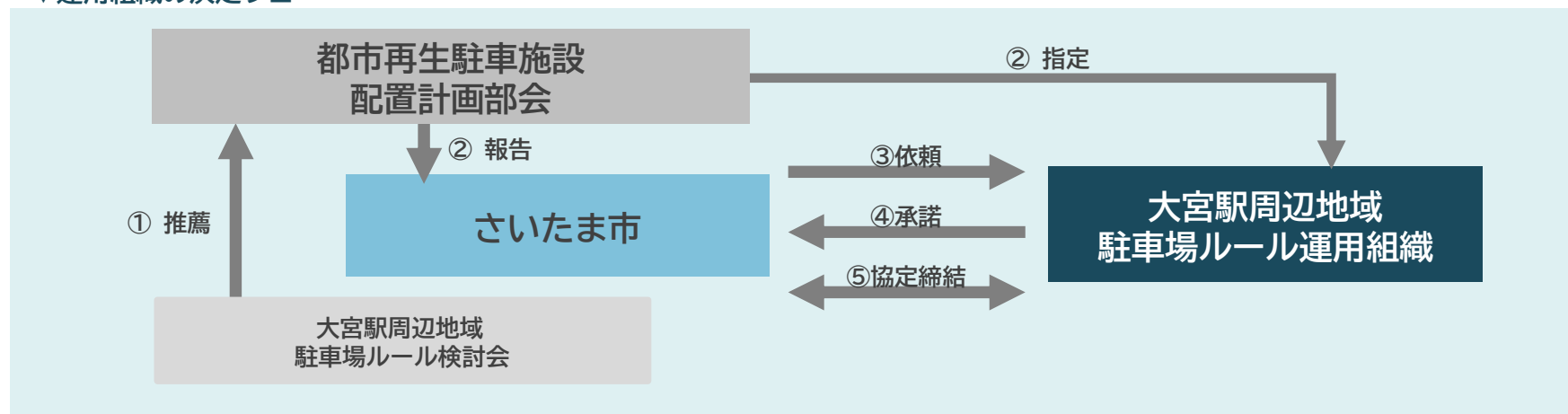
▼計画の組織体制イメージ



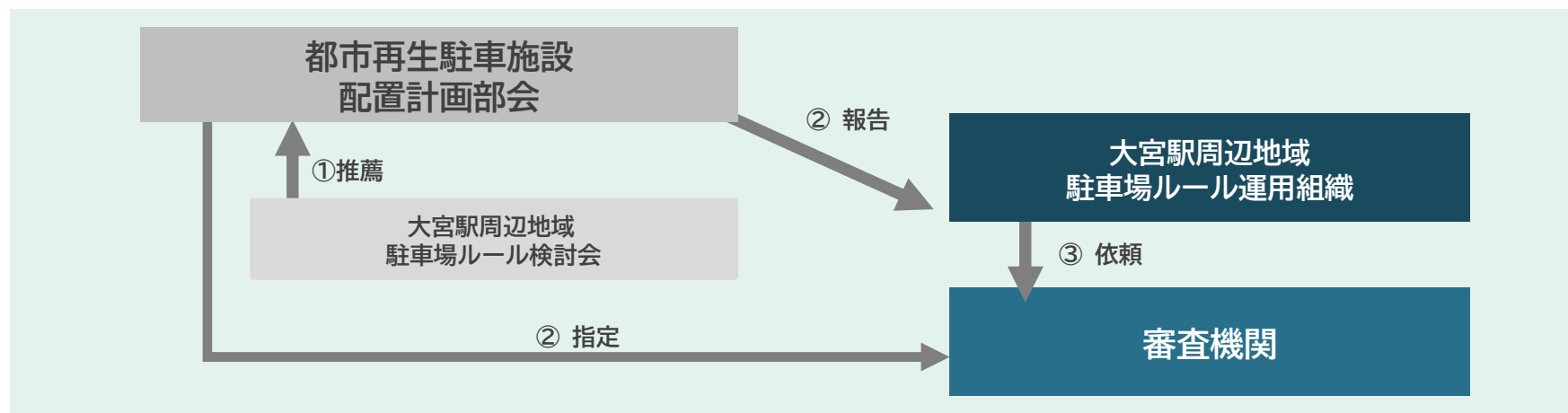
計画の実行性確保について

- 配置計画の適切な運用にあたり、必要なときは「運用組織」を「部会」が指定する。
- 配置計画に基づく申請に対し適正な審査を行うため、必要なときは「審査機関」を「部会」が指定することができる。
- 「運用組織」および「審査機関」は「検討会」より推薦する。

▼運用組織の決定フロー



▼審査機関の決定フロー



(1) 大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画の策定について

今年度のスケジュール

- 駐車場ルールはR6年5月より施行開始予定。
- 次回部会は1月下旬ごろに開催し、運用マニュアル・運用細則、運用組織の審議を行う。

