

## ■令和4年度第9回（第325回）都市経営戦略会議結果概要

【日 時】 令和5年1月23日（月） 午後2時15分～午後3時15分

【場 所】 政策会議室

【出席者】 市長、日野副市長、高橋副市長、小川副市長、水道事業管理者  
都市戦略本部長、総務局長、財政局長、都市局長、総合政策監

【議 題】 大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画について

### < 提案説明 >

大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画について、都市局から次のような説明があった。

- ・ 本議題は、大宮駅周辺の駐車場の位置・規模を適正化するため、さいたま市建築物駐車施設の附置等に関する条例（以下「附置義務条例」という。）を一部改正し、都市再生特別措置法に基づく都市再生駐車施設配置計画（以下「配置計画」という。）の導入を進めてよろしいか、御審議をいただくものである。
- ・ 始めに、全市的な附置義務駐車施策の考え方について説明する。本市は附置義務条例により、駐車場整備地区・商業地域・近隣商業地域を適用区域とし、対象となる建築物と設置義務基準を全市一律の基準で定めている。この条例により、交通発生源である建築物に対して、駐車需要に対応した駐車施設の設置を義務付け、駐車場整備の促進を図ってきている。
- ・ 一方、平成30年に国土交通省が公表した「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」によると、全国的に駐車場の過剰供給や利用率が低下している地域が見受けられ、今後は質的・量的な観点から、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組むことが推奨されている。その方策として、駐車場の量的供給を適正化する駐車場地域ルールが示されている。
- ・ 駐車場地域ルールの導入に適している地区として、自動車交通がふくそうし、駐車需要の状況が他の地域とは大きく異なる地区や、各建築物または敷地ごとに駐車場を整備するよりも、地区単位で駐車場を集約配置した方が適当な地域などが示されている。ルール導入の効果としては、駐車場の過剰供給の抑制や、車と歩行者の錯そう抑制、街並みの連続性の確保などが期待される。
- ・ 本日もご審議いただく配置計画は、都市再生特別措置法に定められた駐車場地域ルールであり、計画区域内における附置義務駐車施設の位置と規模を適正化するものである。計画区域として設定できるのは、都市再生緊急整備地域のエリアの中に限定されており、まちづくりと一体となって駐車施策に取り組むことができる。
- ・ 本市においても、国の動きを踏まえ、駐車場地域ルールの導入に効果が見込まれる都

心部とウォークアブルを推進する地区において、まちづくりの動向に応じて、まちづくりと一体となった駐車場地域ルールを検討してまいりたい。現状、適用可能性のある地域としては、都市再生緊急整備地域に指定されている大宮駅・さいたま新都心駅及び駐車場整備地区に指定されている浦和駅・武蔵浦和駅があげられる。

- ・ 大宮駅周辺地域が先行して駐車場地域ルールを策定する背景としては、首都圏広域地方計画における位置付けと都市再生緊急整備地域への指定があり、その上で大宮駅グランドセントラルステーション化構想（以下「GCS」という。）による都市計画手続きが今後開始されることにある。
- ・ GCSの主な事業スケジュールについては、直近の大きなポイントとして、令和5年度に駅前の南地区・中地区の再開発準備組合が市街地再開発事業の都市計画決定を目標としている。市としても地元と歩調を合わせるべく、令和5年度に駅前広場の都市計画決定手続きに着手することを目標としている。市街地再開発事業の都市計画手続きに向けた検討に支障をきたさないよう、令和5年度に配置計画の運用を開始することを予定している。
- ・ ここから、配置計画の内容について説明する。大宮駅周辺の道路の現状としては、中山道などを中心に慢性的な混雑状況にある。一方で、駐車場の利用状況の現状としては、過年度の調査においてピーク時の利用率が5割から6割となっており、十分な供給がされている。
- ・ 現状の交通課題に加え、今後のまちづくりの進展に伴う懸念事項として、開発に伴って駅直近に駐車場が集中することで交通処理が困難になることや、駐車場の出入り口の乱立によって歩行者の安全性が低下すること、街並みが不連続となること、地域全体で駐車場が供給過多となることなどがあげられる。GCSの各開発街区が附置義務条例に基づいて駐車場を整備した場合、全体で約1,900台の余剰が想定される。配置計画を策定することで、駅周辺の交通負荷を軽減し、GCSを着実に進めていく。
- ・ 配置計画の法的な位置付けは、都市再生特別措置法に基づく計画であり、策定主体は都市再生緊急整備協議会となる。また、駐車場法に基づく附置義務条例について、「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配置する」という旨の記載を加える改正を行う。
- ・ 計画の方針として、3つの基本方針を次のとおり定める。1つ目は、駅周辺への交通流入を抑制する。2つ目は、歩行者を優先した駐車環境をつくる。3つ目は、まちづくりと一体となった整備・誘導を図る。
- ・ 配置計画では、計画区域のほか、駐車施設の位置や規模について定める。配置計画の下には、配置計画を運用していくための、運用マニュアル・運用細則を別途定める。
- ・ 計画区域については、都市再生緊急整備地域のうち、今後複数の開発の動きがある東口を対象とする。西口については、すでに再開発の具体的な計画が進んでいることと、ターミナル街区には具体的な計画がないことから対象外とした。今後、具体的な動きがあった際には、計画区域の拡大を検討する。
- ・ 駐車施設の位置に関する考え方としては、建物の規模・立地・車両の種類に応じて方針を定めている。現在の附置義務条例では、敷地内への駐車施設の整備が原則であり、特例として敷地の外に隔地して駐車施設を確保することが認められている。配置計画

では、ターミナル街区内の建築物や小規模な建築物などについては、積極的に隔地による設置を推奨する。その際、民間の立体駐車場などを活用していただくほか、区役所跡地・大宮小学校敷地に必要な規模の駐車機能を確保した集約駐車場の新設を検討していく。

- ・ 駐車施設の規模に関する考え方としては、原単位による整備基準①と、現況・類似建築物の実績に基づく整備基準②のいずれかを採用した台数以上とする。整備基準①について、百貨店その他店舗では、附置義務条例では200㎡に1台であるのに対して、250㎡に1台とし、整備すべき台数を緩和している。また、大店立地法の適用を受ける建築物についても、立地法指針に示されている特別な事情として、既存類似店のデータ等を根拠とする方法で算出することを可能としている。大宮駅周辺の交通状況を鑑み、特別な事情を用いて駐車台数を算出していただくことを誘導・推奨していく予定である。
- ・ 配置計画を運用していく中で、地域貢献の考え方を導入する。附置義務条例で算出される台数と配置計画の設置基準に基づく台数の差分に応じて、地域のまちづくり課題解決に資する地域貢献メニューを実施するか、地域貢献協力を負担していただく。地域貢献メニューか協力のどちらにするかは、申請者が選択でき、組み合わせることも可能である。この地域貢献の考え方の導入により、計画区域内とさいたま市他地域との不公平感を解消するとともに、区域全体で望ましい将来像を実現していく。
- ・ 配置計画にかかる運用体制としては、複数の組織が存在する。内閣総理大臣や市長等が構成員となる法定協議会の①都市再生緊急整備協議会があり、その協議会の下に、同じく法定協議会である②都市再生駐車施設配置計画部会がある。部会の下には、地域の関係者や学識で構成する③大宮駅周辺地域駐車場ルール検討会があり、これまでに6回の会議を開催するなど、実際の具体的な検討を行う組織である。ルール検討会は、配置計画策定後も存続し、内容見直しの検討や運用状況の確認を行っていく。配置計画の運用を行う組織としては、⑥（仮称）大宮駅周辺地域駐車場ルール運用協議会を新たに設置することを想定している。運用協議会は、運用マニュアル・運用細則の作成のほか、申請者からの申請の受付や審査組織への委託などの事務手続きや、ルールに基づく駐車場の運用状況のモニタリング、申請者からの地域貢献協力を基に地域の駐車・交通対策を実施することなどを想定している。
- ・ 今後のスケジュールは、2月定例会で報告後、市民への意見照会を実施し、5月中旬に都市再生駐車施設配置計画部会で配置計画を策定する予定である。その後、6月定例会で附置義務条例の改正案を提出し、12月からの施行を予定している。配置計画運用後も駐車場利用状況等の調査と並行し、配置計画の課題や見直しの必要性について継続した検討を行う予定。

## < 意見等 >

- ・ （仮称）大宮駅周辺地域駐車場ルール運用協議会は、どのような組織で運営し、地域貢献協力の使い方はどのように決めていくのか。
- 運用協議会は、地域貢献協力の受け入れ先となるなど、配置計画の運用を行う組織として新たに設置する。使い方については、地域の駐車・交通対策にあたるような取

組を、運用協議会が地域の皆さんと話し合いながら決めていくことを想定している。

- ・ 計画区域内で開発を行う場合には、必ず地域貢献を求めていくということだが、実効性はどのように担保するのか。
- 配置計画を運用していくための運用マニュアル・運用細則において、地域貢献のメニューや地貢献協力金の具体的な内容を記載することで、実効性を担保していく。
- ・ 集約駐車場の新設の検討について、駐車場の整備台数はどのような想定をしているか。
- GCSの各開発街区の開発計画等、一定の仮定を基にシミュレーションをして、必要な台数を想定している。
- ・ GCSの各開発街区の開発計画が決定しないと、集約駐車場の新設には着手できないのか。
- 今後、開発計画等の精度を高めていきながら、集約駐車場の規模を精査していくことになる。そのため、開発計画が決まった段階で、集約駐車場の新設に着手するということになる。

## < 結 果 >

大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画については、原案のとおり了承とする。ただし、以下の点に留意すること。

- ・ (仮称) 大宮駅周辺地域駐車場ルール運用協議会の適切な運営体制や、実効性のある運用マニュアル等となるよう検討すること。
- ・ 集約駐車場の新設の検討に当たっては、開発街区内と集約駐車場新設検討エリア内の、それぞれのまちづくりの進捗状況を見極めながら進めること。

## < 会 議 資 料 >

大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画について