




都市経営戦略会議

2023.1.23

大宮駅周辺地域 都市再生駐車施設配置計画について

- (1) 全市的な附置義務駐車施策の考え方
 - (2) GCS検討状況
 - (3) 都市再生駐車施設配置計画の検討目的
 - (4) 都市再生駐車施設配置計画の内容
 - (5) 運用体制・今後のスケジュール
- 

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、さいたま市建築物駐車施設の附置等に関する条例を一部改正し、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の導入を進めてよろしいか、御審議をいただくもの。

(1) 全市的な附置義務駐車施策の考え方

01. さいたま市附置義務条例について

さいたま市建築物駐車施設
の附置等に関する条例



1. 適用区域

駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域

2. 対象となる建築物

- ①自動車 ・ 特定用途 (※1) についての床面積 > 1,500 m²
- ・ 非特定用途 (※2) についての床面積 > 2,000 m²

※その他、荷さばき・自動二輪車なども対象となる建築物あり

※適用除外：義務教育諸学校、住宅など

(※1) 特定用途 ホテル、飲食店、百貨店その他の店舗、事務所など

(※2) 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)

3. 設置義務基準

- ①自動車 ・ 特定用途 床面積 200 m²ごとに1台
- ・ 非特定用途 床面積 450 m²ごとに1台

- 交通の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、駐車場の整備促進を図ってきた

(注：平成27年度時点では、実態調査の結果、設置義務基準の全市的な見直しは不要と結論付け)

(1) 全市的な附置義務駐車施策の考え方

02. 国交省による取り組み（まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン:H30.7）

- 自動車保有台数の鈍化等による附置義務駐車場の利用率低下等を背景に、国交省では量的、質的な観点から、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組むことを推奨している。

1. 駐車場施策に関する現状と課題

駐車場供用台数が伸びる中、自動車保有台数は鈍化する等、駐車場施策は転換期

- 適切な駐車場の整備が必要な地域がなお存在する一方、過剰な供給が生ずる地域もあるなど、様々な現状。
- 特に、公共交通機関のアクセスが優れる大都市等においては、**附置義務駐車場の利用率の低下**が見られる。
- また、地方都市では、駐車場の過剰な供給が、まちの魅力の低下、市街地への投資減退を起こすという、「負のスパイラル」の懸念。

2. 駐車場施策の基本的考え方

- 適正な需要に見合った、**量的なコントロール**が必要。また、総量のみならず、荷さばきや自動二輪車等、用途別の**適正化**も重要。
- 公共交通機関の利便性の向上等、駐車場の**需要の適正化**も重要。
- 都市空間の魅力減退、市街地の空洞化等に対して、駐車場の**位置・配置**など「質」的なコントロールが重要。

量的、質的な観点から、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組むべき

3. 駐車場の量的供給の適正化

きめ細かく需給量を把握

将来の需給バランスを予測

駐車場の供給量を適正化

- 附置義務駐車場の**原単位の見直し** <地区別、用途別等で原単位を見直し>
- 地域ルール**の策定 <地域の特性に応じた特別なルールの導入、駐車場の集約整備>
- 都市再生駐車施設配置計画制度**等を通じた附置義務駐車場の適正化

ターミナル駅周辺や再開発等の土地利用転換が複数見込まれる地区において適用されている

(1) 全市的な附置義務駐車施策の考え方

03. 地域ルール・都市再生駐車施設配置計画

駐車場地域ルール導入に適している地区

- ①自動車交通が著しくふくそうする地区で、駐車需要の状況が他の地域とは大きく異なる地区
例) 公共交通機関が著しく発達している地域、
駐車場法による駐車場整備地区など
- ②各建築物又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
例) まちなかのエリアなど

✓ 駐車場の過剰供給を抑制

- ✓ 車と歩行者の錯そうを抑制
- ✓ 街並みの連続性を確保

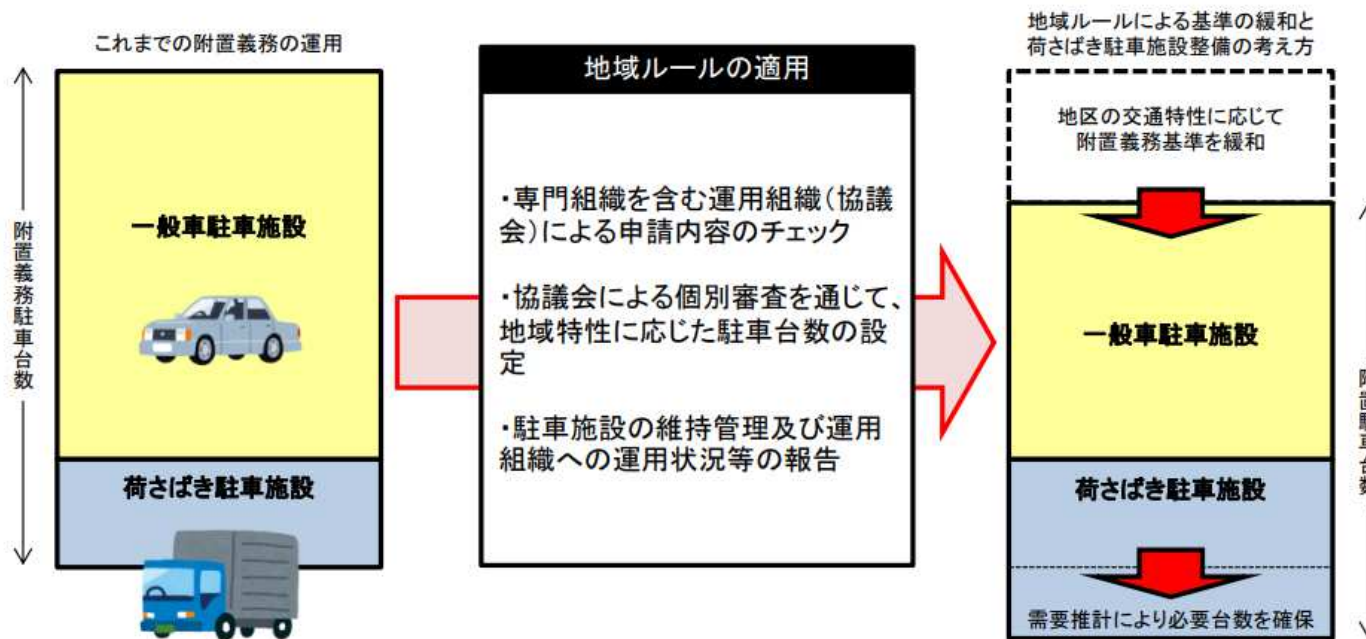


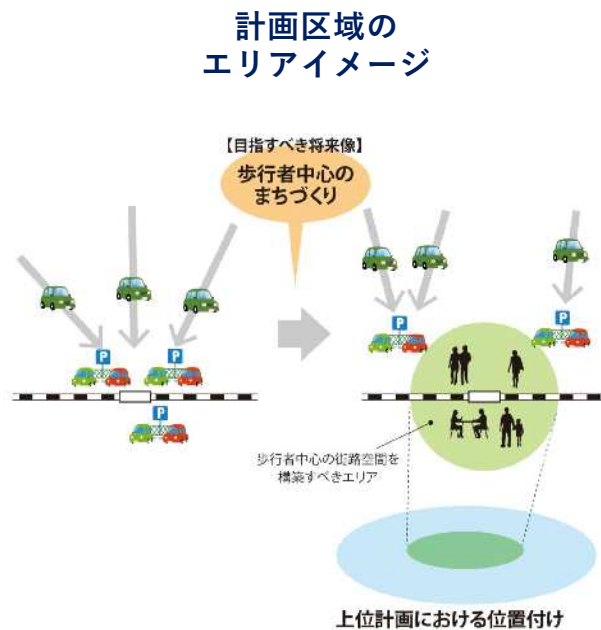
図 3-5 地域ルールによる供給量適正化の流れ

(1) 全市的な附置義務駐車施策の考え方

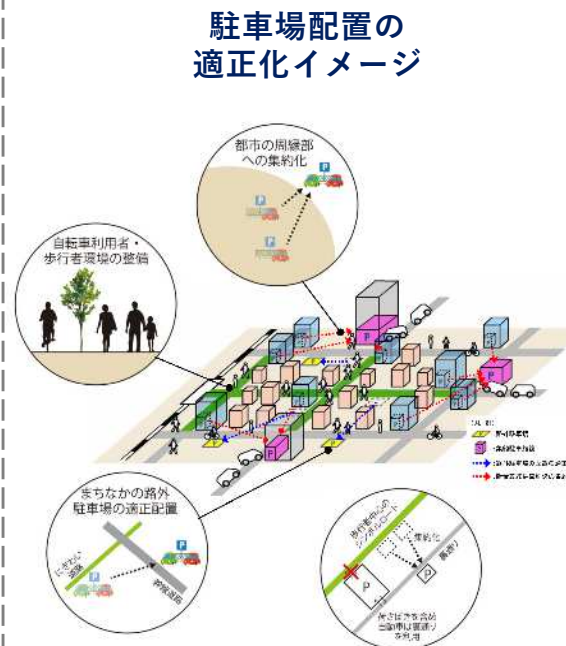
03. 地域ルール・都市再生駐車施設配置計画

都市再生駐車施設配置計画の概要と効果

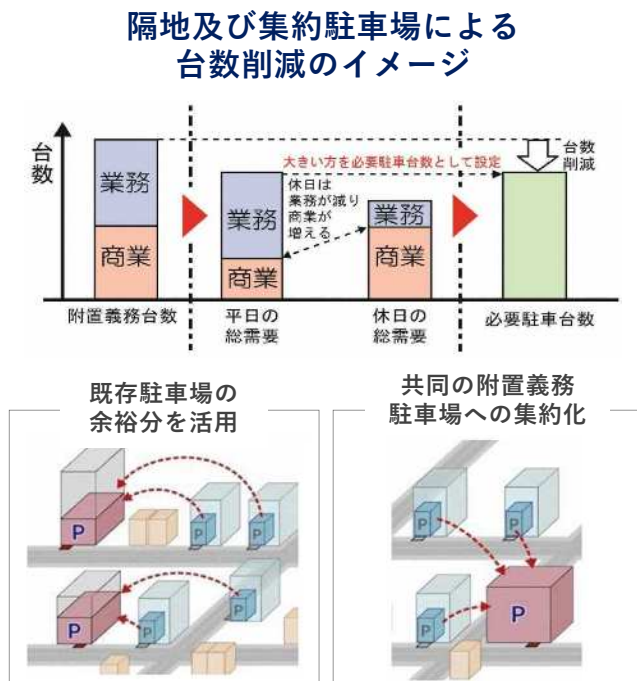
- 都市再生特別措置法に定める都市再生駐車施設配置計画（地域ルール）を活用して、計画区域内における附置義務駐車施設の位置及び規模を適正化



区域内の自動車交通量をコントロール



車と歩行者の錯そを抑制
街並みの連続性を確保



区域内の駐車需給をコントロール

(1) 全市的な附置義務駐車施策の考え方





03. 地域ルール・都市再生駐車施設配置計画

さいたま市では、地域ルール導入に効果が見込まれる

- ・ 都心部
- ・ ウォークブルを推進する地区

において、まちづくりの動向や必要に応じて、まちづくりと一体となった駐車場ルールを検討していく

< 駐車場ルールの適用可能性がある地域（例） >

	大宮駅	さいたま新都心駅	浦和駅	武蔵浦和駅
地区指定	都市再生緊急整備地域	都市再生緊急整備地域	駐車場整備地区	駐車場整備地区
地区のまちづくり計画	大宮GCSプラン2020 策定年:令和3年 目標年:令和12年(適宜見直し) ● 平成30年度に大宮GCS構想を策定後、構想に示される整備方針等の具体的かつ実現可能なものとするための「共通の指針」として策定	さいたま新都心将来ビジョン 改訂 改定年:令和5年度末(予定) 目標年:令和32年(適宜見直し) ● 平成26年3月に駅周辺のまちづくりの基本指針として策定 ● 策定後、地区の基盤整備が概ね完了したことや社会情勢の変化を踏まえ改定	(仮称)浦和駅周辺まちづくりビジョン 策定年:令和5年(予定) 目標年:令和32年(適宜見直し) ● 浦和らしい風格ある都市づくりを進めるため、令和32年頃(2050年)の浦和駅周辺のまちの姿を展望し、まちづくりの指針として策定	—
まちづくり動向	 ● 東口周辺では、6つの街区で再開発事業が検討中 ● 今後の事業実施に向け、一部の街区で先行して都市計画決定を指し、具体的な計画を検討中 ● 西口周辺では市街地整備完了済。再開発事業は実施中	 ● 全ての事業が概ね完了 ● 令和元年の「さいたま新都心地区地区計画」の変更により、駅直近で住宅の建築が可能 ● 市役所本庁舎移転決定済み(令和13年度を目途)	 ● 浦和駅西口南高砂地区が事業実施中であり、令和5年1月に新築工事着工、令和8年6月に竣工予定 ● 市民会館うらわが上記複合施設へ移転し、跡地の活用に向けて検討中 ● 市役所本庁舎移転決定済み(令和13年度を目途)	 ● 第7-1街区では、平成27年度からまちづくり勉強会を実施 ● 第8-2街区では、平成30年11月に「市街地再開発準備組合」が設立され、具体的な事業等が検討中

(1) 全市的な附置義務駐車施策の考え方

04. 大宮駅周辺地域を先行することについて

首都圏広域地方計画における位置づけ

- 東日本の各圏域を連結する広域的な結節点であり、東日本の対流拠点として位置づけられる

都市再生緊急整備地域への指定

- 大宮駅周辺の約130haが都市再生の拠点として、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として指定。国からの重責を担うこととなった。

都市再生緊急整備協議会および都市再生駐車施設配置計画部会の設置

- 都市再生緊急整備地域の指定を受け、上記部会を設置の上、都市再生安全確保計画の策定と都市再生駐車施設配置計画の検討を進めてきた。

GCSにおける都市計画手続きの開始

- 大宮駅東口駅前広場の都市計画決定に向けた手続きを令和5年度より開始予定。
- 駅前広場に隣接する再開発事業の都市計画手続きも並行して開始。

再開発事業における施設建築物計画

- 再開発における施設建築物の駐車施設計画の検討を進めていくため、令和5年度中の駐車施設配置計画の策定と、それに伴う駐車場附置義務条例の一部改正を行う。

(2) GCS検討状況

主な事業スケジュール

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
総合振興計画目標	都市計画素案の作成	地区計画等の都市計画決定手続き	東口駅前広場の都市計画決定手続き	新東西通路の都市計画決定手続き	東口駅前広場の事業認可取得
地元目標			南地区・中地区の再開発事業の都市計画決定		
当面の目標	<ul style="list-style-type: none"> 概ねの駅前広場の区域の確定 	<ul style="list-style-type: none"> GCSプラン更新(素案)の提示 駅前広場区域(検討方法)の確定 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場都市計画手続き着手 GCSプラン更新(公表) 新東西通路の整備計画(案)作成 駐車場ルール運用開始 <p>まちづくり動向に合わせて運用開始</p>	<ul style="list-style-type: none"> 新東西通路都市計画手続き開始 	<ul style="list-style-type: none"> 特定都市再生緊急整備地域の指定 駅前広場の事業認可

(3) 都市再生駐車施設配置計画の検討目的

大宮駅周辺のまちづくりにおける課題

01. 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



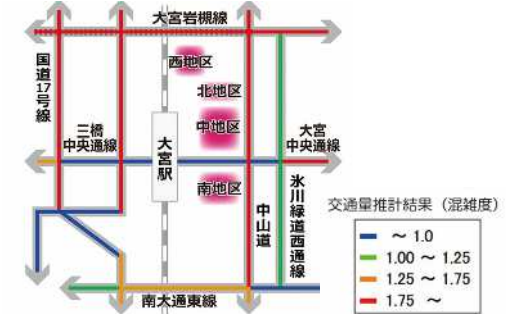
▼慢性的な渋滞



▼路上駐停車による幅員減少



▼現状の混雑状況



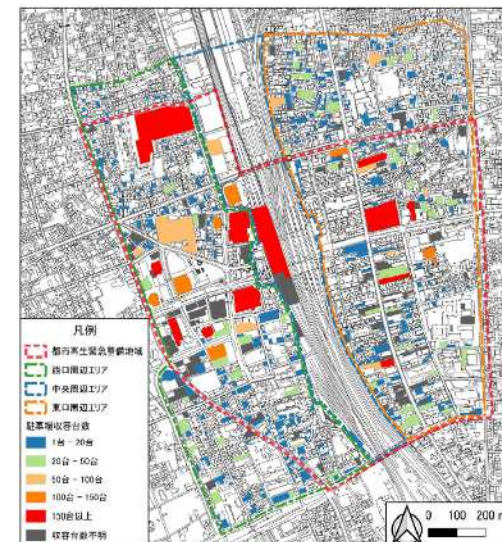
出典：大宮GCSプラン2020（R3.3）

▼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%

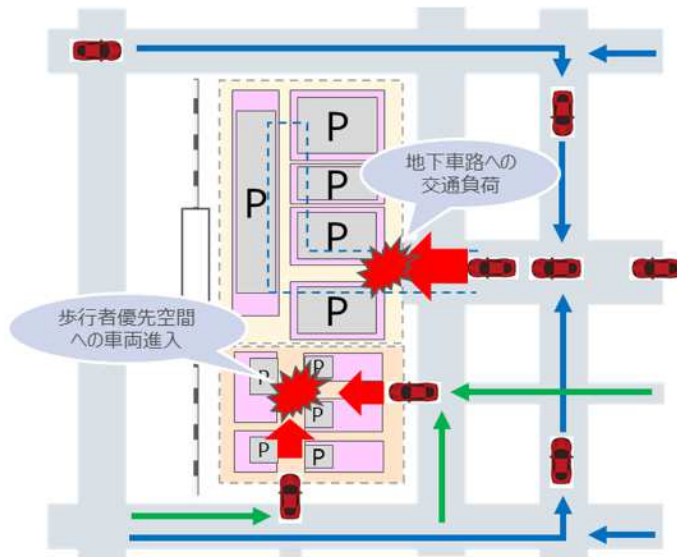


(3) 都市再生駐車施設配置計画の検討目的

大宮駅周辺のまちづくりにおける課題

01. GCS関連まちづくりで 解決が必要な交通課題

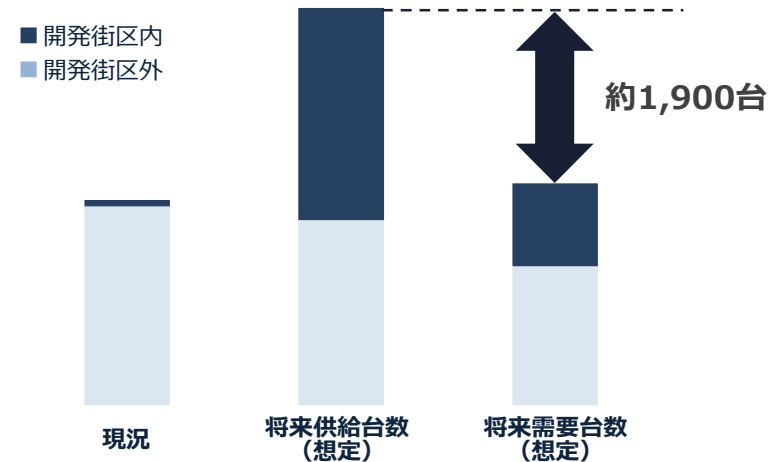
- ✓ 大宮駅周辺は交通負荷が大きく、慢性的に道路渋滞が発生
- ✓ 駐車場の出入り待ちや道路上での荷捌き車両等が散見される
- ✓ 抜本的対策である道路整備には長期間を要する



02. 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



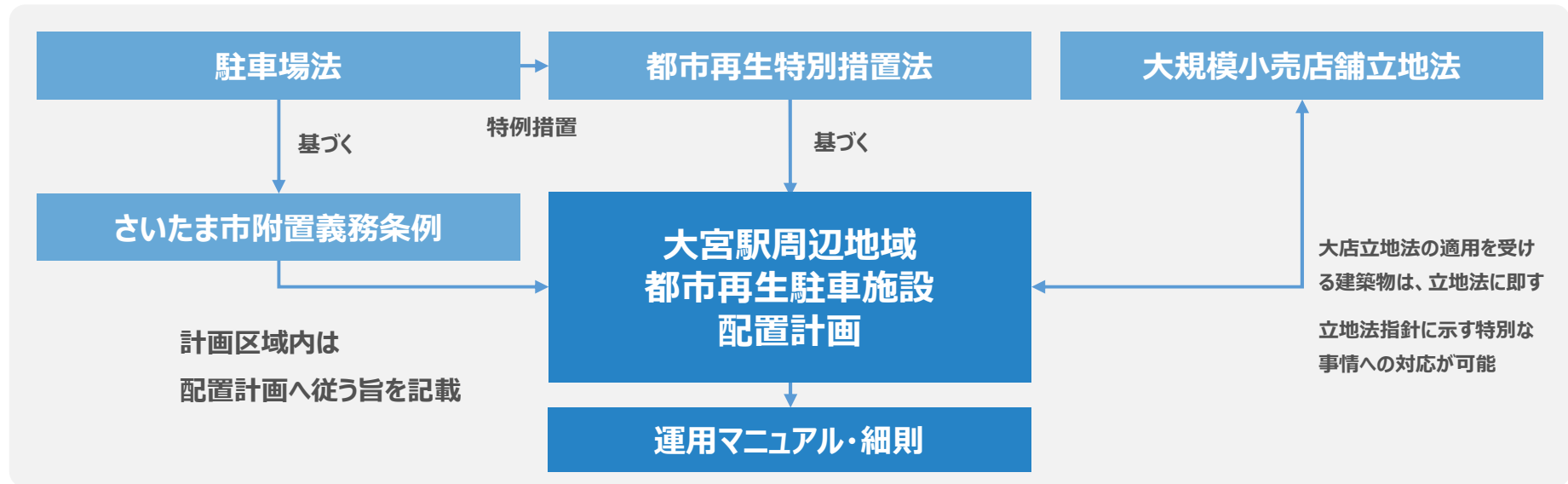
駐車場地域ルールにより、
“ウォーカーブルなまち”の形成を目指す

- 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

(3) 都市再生駐車施設配置計画の検討目的

計画の基本方針・目指すべき将来シナリオ

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」

(3) 都市再生駐車施設配置計画の検討目的

計画の基本方針・目指すべき将来シナリオ

計画の基本方針

① 駅周辺への
交通流入を抑制する

駐車場需要に見合った原単位

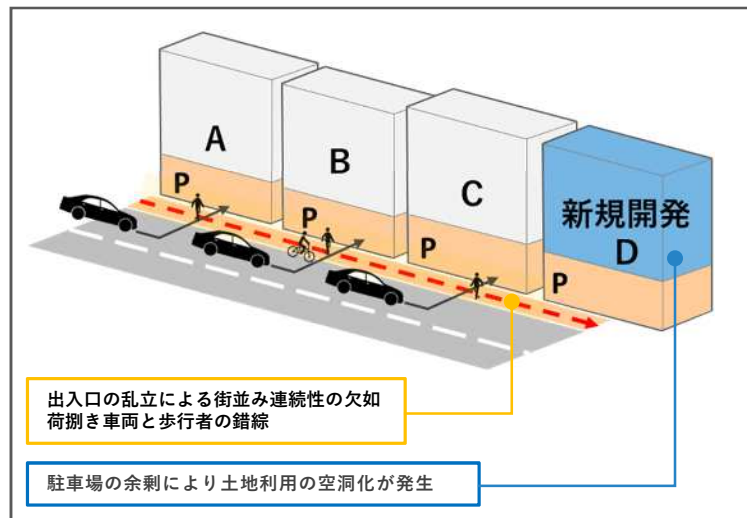
② 歩行者を優先した
駐車環境をつくる

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

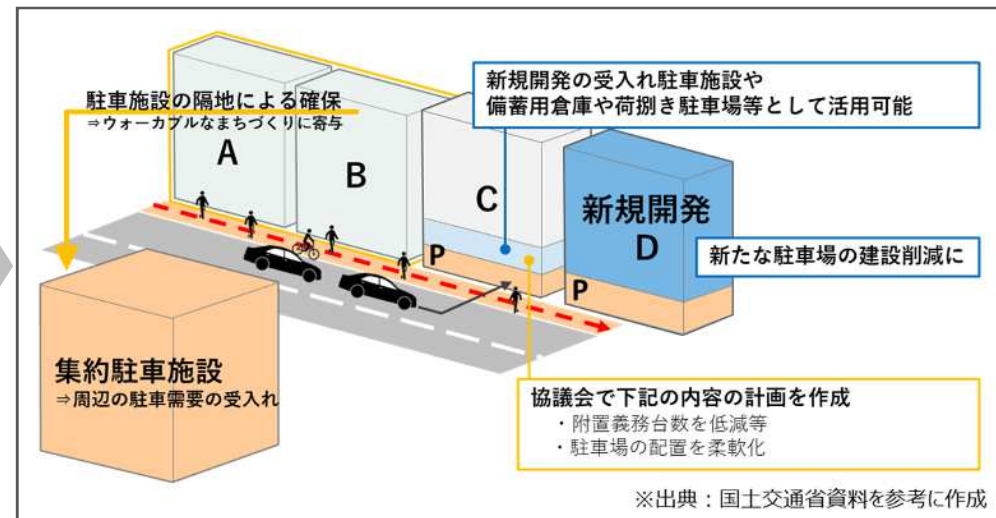
区域全体で駐車施設の位置・規模を最適化

Bad



→ 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

Good



→ 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

(4) 都市再生駐車施設配置計画の内容 計画構成

都市再生駐車施設配置計画（案）

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. 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 乗用車の駐車施設の附置 | 地区特性に応じた原単位 |
| 5.2 貨物車・自動二輪の駐車施設の附置 | 条例に準じ設定 |
| 5.3 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 |

6. 計画に基づく附置義務の実効性を確保するための方策

- | | |
|-------------------------|---------------|
| 6.1 隔地による附置の確保の確認方法について | 運用組織への定期報告、確認 |
| 6.2 配置計画の運用について | モニタリングの位置づけ |
| 6.3 計画の見直し | 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
2. 地域貢献策について
3. 駐車場整備台数の算出例
4. 申請様式

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
2. 地域貢献策の具体的な内容例

(4) 都市再生駐車施設配置計画の内容

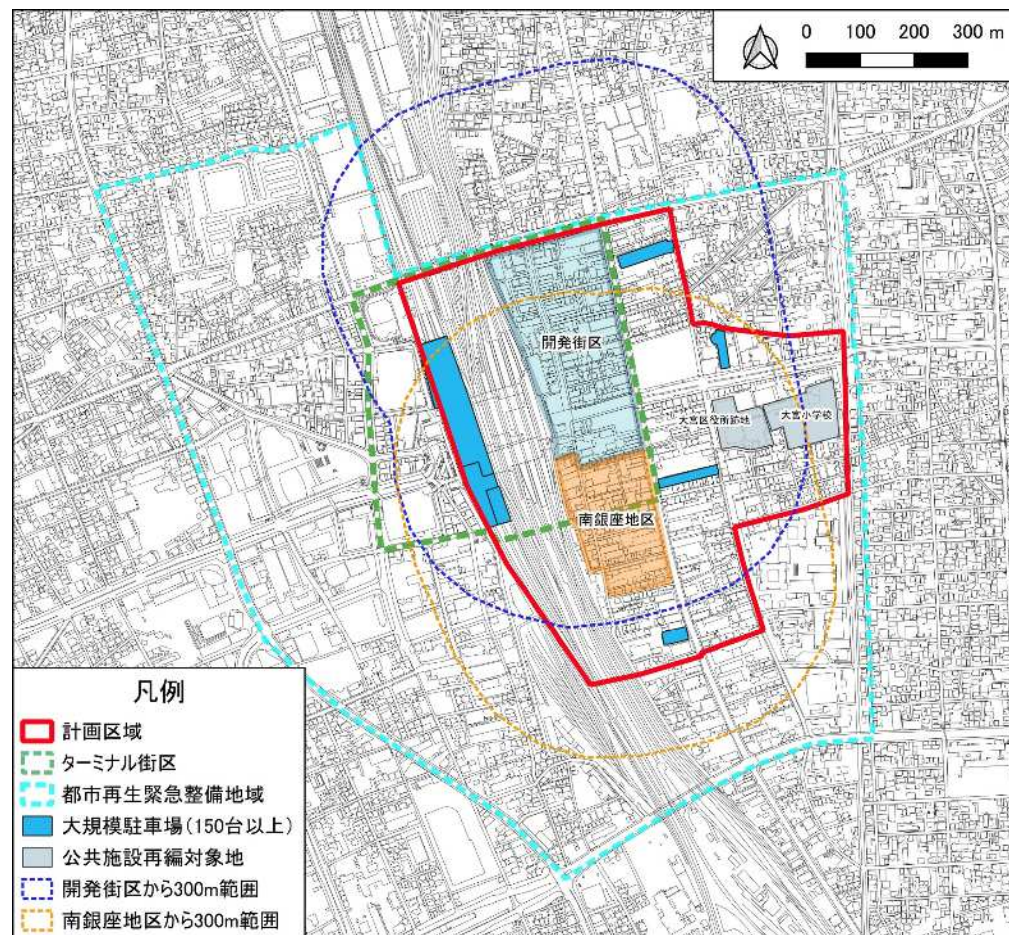
計画区域

計画区域の考え方

- 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
- 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

西口の取扱いについて

- 大宮GCS構想は、駅東西に跨るターミナル街区が対象
- 本計画も駅周辺を対象とした1つの計画で検討する（西口へ範囲拡大する際も、本計画で整理）
- 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
- 西口の土地利用変化等の動向を見つつ、範囲拡大の必要性を検討する



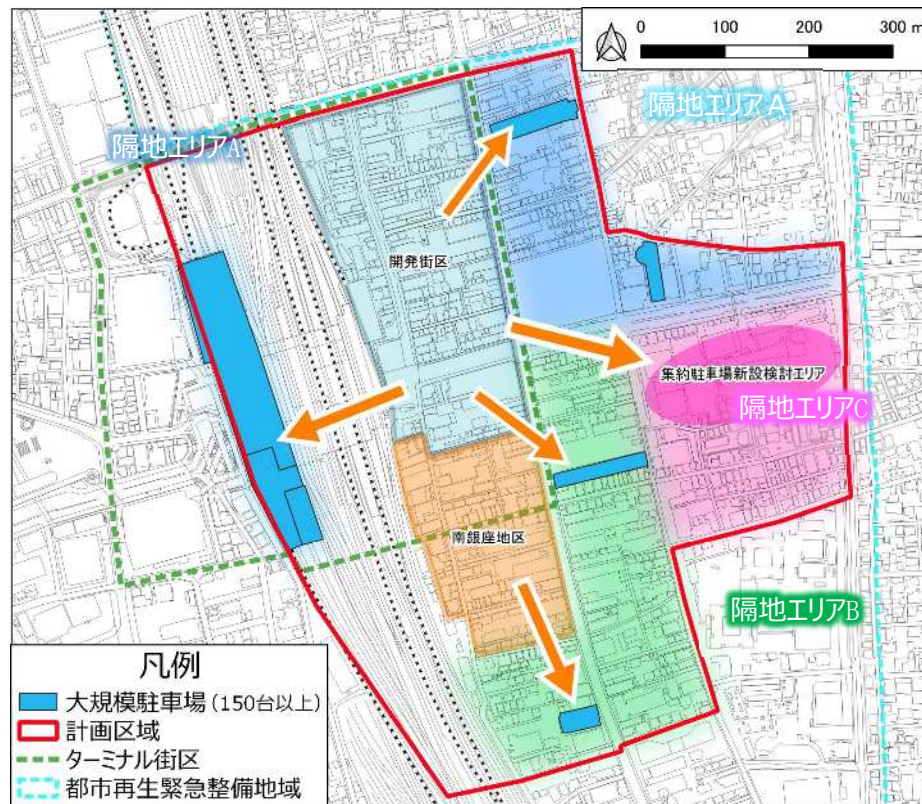
(4) 都市再生駐車施設配置計画の内容

駐車施設の位置に関する事項

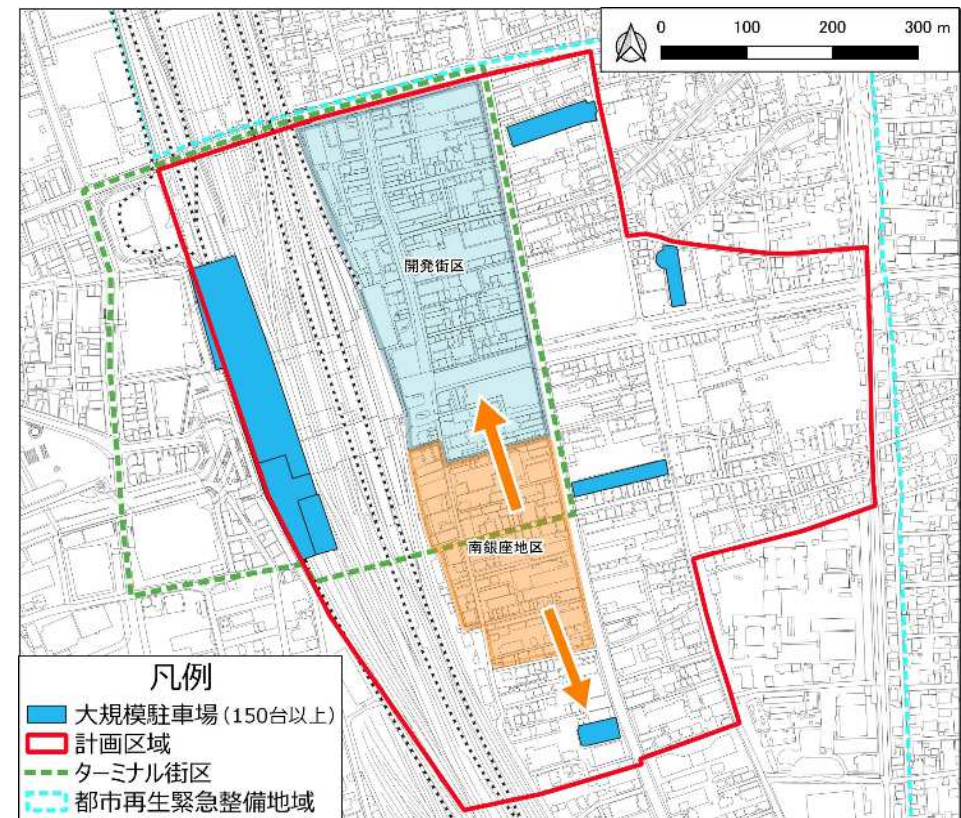
駐車施設の位置に関する考え方

- 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。
- 貨物車用の駐車施設を隔地により設置する場合は、敷地から概ね100m範囲内※²とする。

▼乗用車の隔地イメージ



▼貨物車の隔地イメージ



(4) 都市再生駐車施設配置計画の内容

駐車施設の規模に関する事項

駐車施設の規模に関する考え方

- 乗用車の駐車施設の附置は、「計画区域の実情を踏まえた基準による算出台数(=整備基準①)」、「類似建築物等の駐車施設等の需要に応じた台数(=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

計画区域の基準(=原単位)より算出した台数以上を整備

○ルール附置台数 = 当該建築物の用途別床面積 / 駐車原単位

※まちの状況や社会的動向による駐車場利用状況に変化が起きた際、見直しが必要と判断した場合には原単位を変更する

建物用途	駐車原単位	参考：さいたま市条例
百貨店その他店舗	250m ² に1台	200m ² に1台
事務所、その他特定用途	400m ² に1台	200m ² に1台
非特定用途	450m ² に1台	450m ² に1台

※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

整備基準②

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

大規模小売店舗立地法の適用を受ける建築物の取扱い

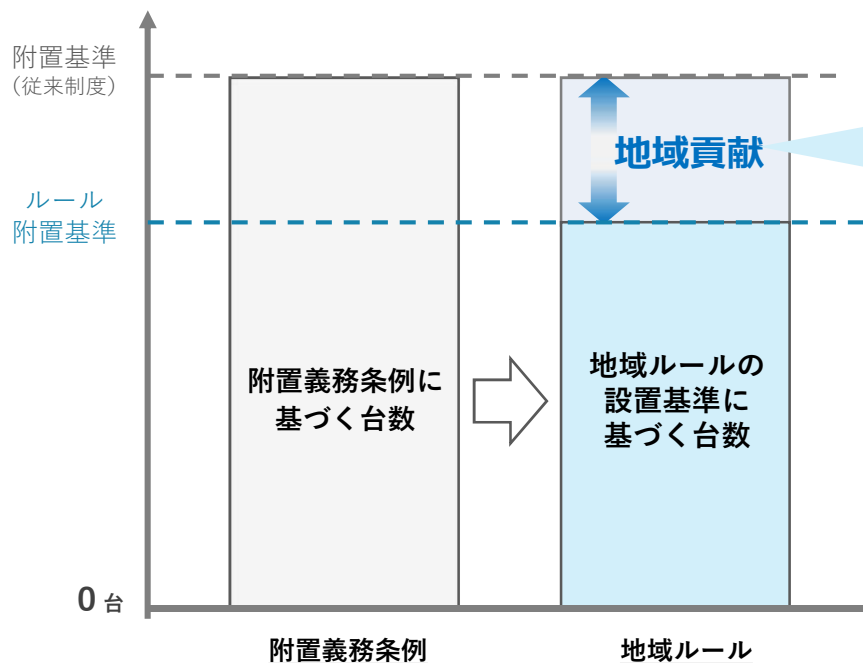
大店立地法の適用を受ける建築物は、**同法に基づき必要とされる駐車場台数を確保する**。ただし、大宮駅周辺では、自動車分担率がさいたま市全体と比較して低いため、立地法指針に示される特別な事情として、**既存類似店のデータ等を根拠とする方法で算出することを可能とする**。

(5) 運用体制・今後のスケジュール

地域貢献の考え方

地域貢献の考え方

- 現行の附置義務条例で算出される駐車施設台数と地域ルールを設置基準に基づく台数の差分に応じて、地域貢献を実施。



地域貢献の考え方

駐車場ルール適用による台数低減に応じ、地域貢献施策を実施

地域貢献の内容

①地域のまちづくり課題解決に資する

地域貢献メニューの実施

⇒運営組織が提示する地域貢献メニューの実施または開発事業者が提案するまちづくり課題の解決や社会情勢への対応に資する施策の実施

ex) EV充電施設や災害対応などの付加施設の整備／荷捌きスペースの地域開放
隔地・集約化の整備や受入れ／他交通モードの利用促進策の実施 …etc

②地域貢献協力金

⇒協力金は、駐車場ルールの運用や地域のまちづくり課題解決のための施策実施に利用

※ ①と②の組合せも可能

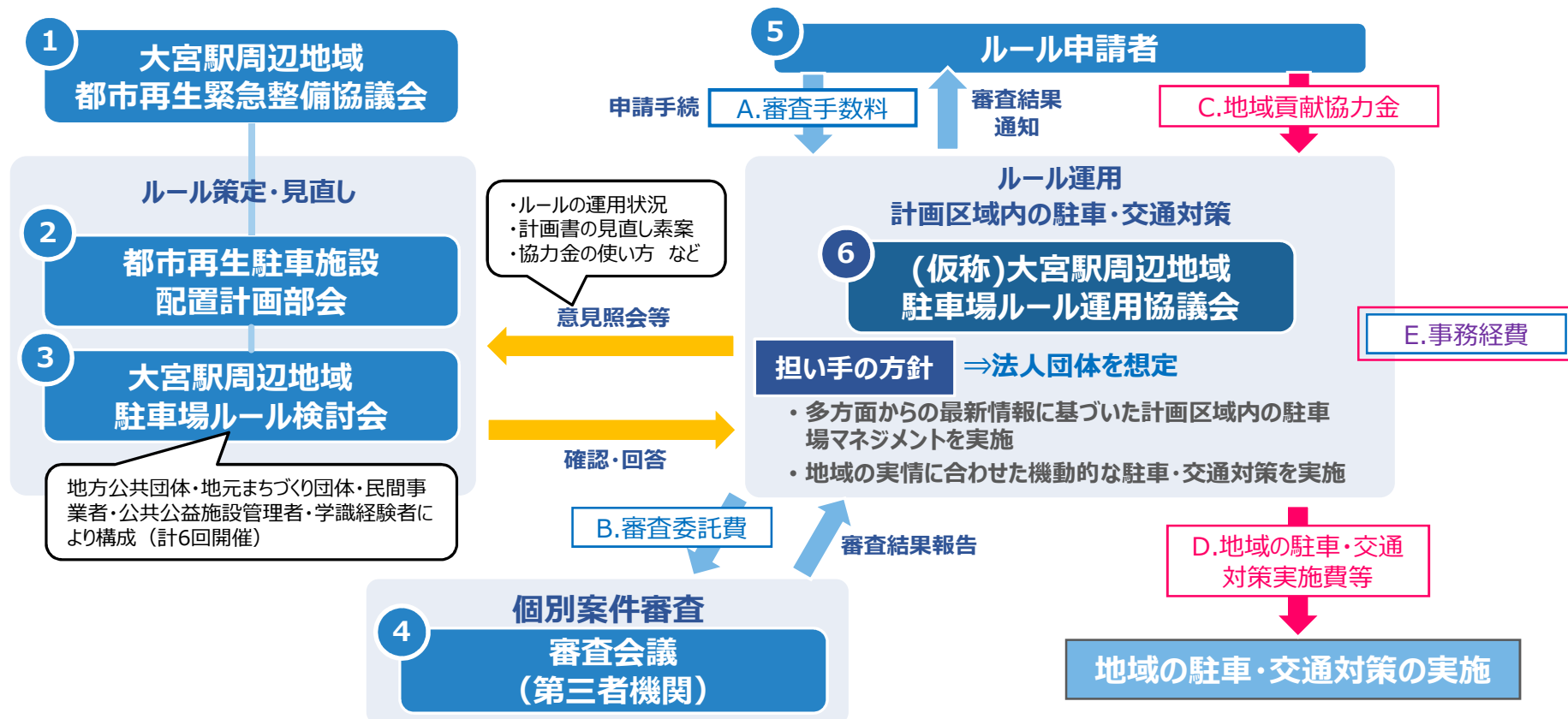
“地域貢献”の導入により、さいたま市他地域との不公平感の解消と、
さまざまな取り組みにより区域全体で望ましい将来像を実現

(5) 運用体制・今後のスケジュール

組織体制

組織体制の整理

- 地域貢献で発生する協力金や審査手数料の扱い・流動について、想定している組織体制図を基に整理
- 審査手数料は審査委託費へ、地域貢献協力金は地域の駐車・交通対策の費用へ充て、運用組織の機能を持続させるために一部事務経費として運用協議会へ充てる



A.審査手数料：ルール適用審査を実施するための費用

B.審査委託費：第三者機関へ委託するための費用

C.地域貢献協力金：ルール適用を受ける応分の負担

D.駐車・交通対策実施費等：地域の課題解決に向けた施策実施等の費用

(5) 運用体制・今後のスケジュール

スケジュール案

- 2月議会へ報告。次年度、まちづくり動向に合わせて条例改正の議案を付議。
- 条例改正に合わせて運用協議会の設立を調整し、都市再生駐車施設配置計画を運用。
- 社会情勢への対応や地域ルールへの運用に問題が生じていないかなど把握することが今後は必要となる。
- 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。

