

大宮駅周辺地域 都市再生駐車施設配置計画

令和5年8月

**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**

目次

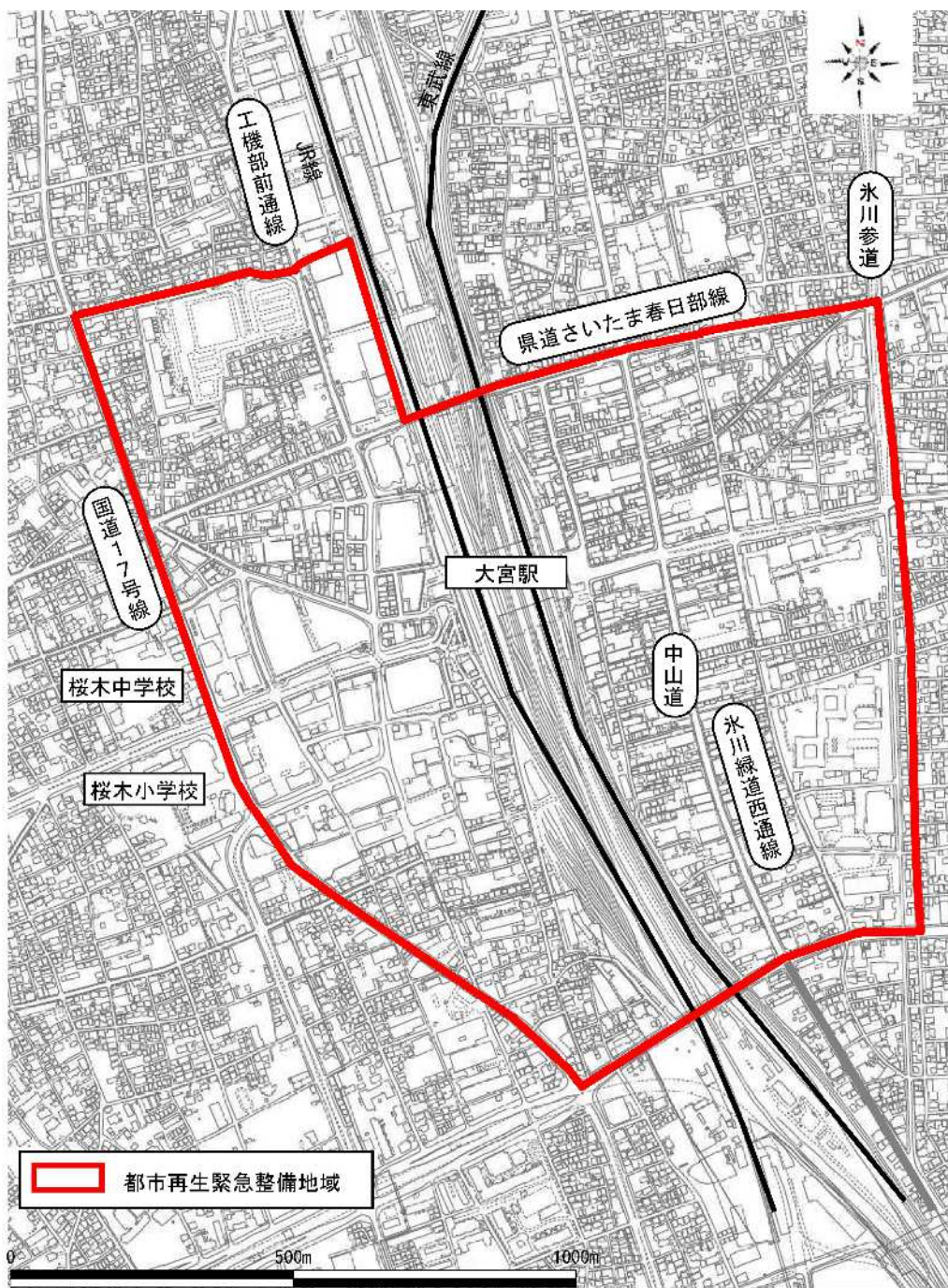
1. 都市再生駐車施設配置計画の策定にあたって	1
1.1. 大宮駅周辺地域の現状	1
1.2. 大宮駅周辺地域の課題・対応方針	7
1.3. 都市再生駐車施設配置計画の必要性	8
1.4. 計画の方針	10
2. 計画区域	12
2.1. 計画区域の範囲	12
2.2. 計画区域設定の考え方	12
2.3. 計画の対象について	13
3. 区域の現状	14
3.1. 駐車施設に関する現状	14
3.2. 道路交通に関する現状	18
4. 駐車施設の位置に関する事項	19
4.1. 隔地・集約化の方針	19
4.2. 隔地・集約化を推奨する位置	20
4.3. 隔地・集約化の条件	23
5. 駐車施設の規模に関する事項	24
5.1. 自動車の駐車施設の附置	24
5.2. 荷さばき・自動二輪車の駐車施設の附置	26
5.3. 駐車施設の車室	26
5.4. 集約駐車施設の規模	27
5.5. 地域貢献について	27
6. 計画の実効性を確保するための方策	28
6.1. 組織の策定主体	28
6.2. 計画の策定主体	28
6.3. 駐車施設の継続的な利用状況等の確認	30
6.4. 計画の見直しについて	30
資料編：駐車原単位の算出方法について	31

1. 都市再生駐車施設配置計画の策定にあたって

1.1. 大宮駅周辺地域の現状

(1) 都市再生緊急整備地域の指定

2017年8月に、大宮駅周辺地域（約130ha）が都市再生緊急整備地域に指定され、交通機関相互の結節機能の強化や東日本の対流拠点にふさわしい魅力と賑わいを備えた都市空間の形成、災害に強い強靱な都市基盤の形成などを目標に地域の整備に取り組んでいる。



資料：さいたま市ホームページ

図 1-1 大宮駅周辺地域（約130ha）

(2) 大宮駅グランドセントラルステーション化構想（大宮駅 GCS 化構想）

2018年7月に、大宮駅の駅前広場を中心とした交通基盤整備、駅前広場に隣接する街区のまちづくり、乗換改善等を含めた駅機能の更なる高度化を三位一体で推進する「大宮駅グランドセントラルステーション化構想」（以下、「大宮駅 GCS 化構想」という）を取りまとめている。

構想は、『大宮駅周辺地域戦略ビジョン（H22.5）』にある「ターミナル街区」を中心としたまちづくりの具体化を図るため、「整備方針」と「取組内容」、「実現のための方策」を描く、市民・事業者・行政等が「個別の整備計画」をつくる際の共通の指針として位置付けるものである。

大宮が果たすべき役割は、「対流促進型国土の形成」、「東京一極集中のリスク軽減」及び「より洗練された首都圏の構築」といった国の方向性や社会経済情勢の変化を踏まえ整理している。

表 1-1 大宮が果たすべき役割

項目	主な役割
「東日本の玄関口」として東日本全体の発展を牽引する役割	<ul style="list-style-type: none"> ●各地のヒト・モノ・情報が交流・連携し、イノベーションを創出させる ●東口の交通基盤の再編・強化や駅機能の高度化等、交通結節機能を充実させる ●対流拠点機能の強化とビジネス機能の集積を図り、東日本各地からの集結・交流機能を高める
東京一極集中に伴う日本経済の災害リスク軽減とともに、安心・安全な市民生活を持続させる役割	<ul style="list-style-type: none"> ●東日本ブランチ（支社）が集まるビジネス拠点であると同時に、首都圏のバックアップ拠点や広域的なりだんだんシーを持つ拠点としての役割を担う ●さいたま市の都心として、拠点機能を保持し続けられるよう防災性の飛躍的な向上を図り、安心・安全な市民生活を持続させる
多様な地域資源や空間の良さを生かしながら、これからの働き方やライフスタイルを先導・提案し、市域全域に波及させる役割	<ul style="list-style-type: none"> ●居心地の良い路地に魅力的な路面店が立ち並び、ワクワクする空間を兼ね備える ●ワークライフバランスが実現でき、新しい発想や斬新なアイデアが次々と浮かぶクリエイティブなライフスタイルやビジネスシーンにつなげる ●駅東西、さいたま新都心や地域資源等との回遊性をより一層高め、相互の連携を強化する

(3) 大宮 GCS プラン 2020

2021年3月には、大宮駅 GCS 化構想に示される「整備方針」や「取組内容」等をより具体的かつ実現可能なものとしていくため、大宮 GCS プラン 2020 を策定した。

この大宮 GCS プラン 2020 では、まちづくりの全体となる視点やまちづくり戦略、まちの将来像とともに、「まちづくりガイドライン案」が整理されており、都市空間形成の目標や整備の指針等が示されている。また、基盤整備などについては、「個別整備計画」として考え方や検討課題がまとめられている。

大宮 GCS 化構想に掲げた大宮の果たすべき役割や、まちづくりの前提となる視点等を踏まえ、大宮ならではの取組を国内外に発信し、「選ばれる」都市としていくために、「経済分野」「社会基盤」「環境分野」の3分野に関する都市戦略を設定している。

また、大宮の将来の都市空間を形成する大きな目標として、回遊性や交通などの視点別に都市空間形成の目標及び整備の指針が示されている。

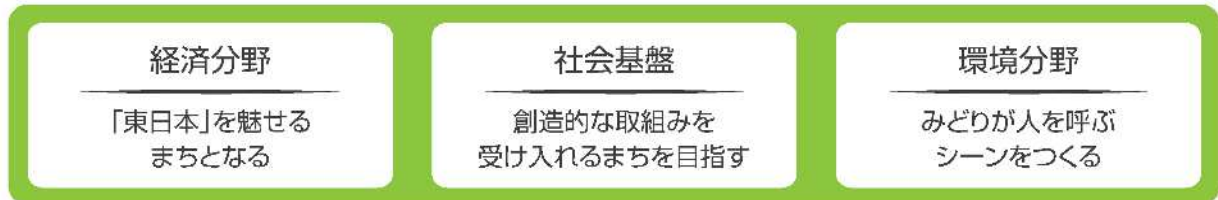


図 1-2 まちづくり戦略

出典；大宮 GCS プラン 2020 (R03.03 月)

都市空間形成の目標	整備の指針 (24 項目)	方策案
(回遊性) まちとえきをつなぐ回遊空間をつくる まちとえきをゆるやかにつなげるパブリックスペースの創出	① まちとえきをつなぐ人のための空間（仮称）アーバン・バレット”の創造 ② 街路と沿道を一体的な空間として活用する”（仮称）ストリート・テラス”の創出 ③ 鉄道乗換の混雑を解消し、歩行者ネットワークを強化する駅の改良 ④ 界隈性のある路面商業空間の発展的な継承 ⑤ 誰にとっても利用しやすい回遊空間のユニバーサルデザイン化	9 項目 ▶P7
(交通) ひとにやさしい立体的交通空間をつくる ストレスフリーな歩行者環境と円滑で利便な移動環境の形成	① 空間を立体的に活用し、コンパクトで円滑に乗換ができる交通広場の整備 ② 開発事業を支える道路ネットワークの強化 ③ 駅周辺の自動車交通や道路整備の進捗状況に応じた交通需要マネジメントの展開 ④ 誰にでもわかりやすく利用しやすいサイン・案内システムの導入 ⑤ 様々なニーズに応える多様な交通モードとの連携	9 項目 ▶P7
(都市機能) 新たな価値を発信する先進的なまちをつくる 東日本との連携を見据えた大宮ならではの都市機能の導入	① 東日本をひとつの圏域と捉えた経済活動の拠点づくり ② 大宮のこだわりによる商業環境の形成 ③ 人口動態と働き方の変化に合わせたライフスタイルの提供 ④ スマートシティ化による業務・商業需要の創造	8 項目 ▶P8
(防災・環境) 安心・安全の要となるまちをつくる 先端技術の導入による災害に強く地球にやさしいまちの実現	① 相互連携を活かした大宮セーフティバックアップシティとしての防災機能の確保 ② “街区連携型”の脱炭素まちづくりの誘導 ③ 環境緑化や環境活動の推進	8 項目 ▶P8
(景観) 市民が誇らしく思い、来訪者が感動する景観をつくる 地域資源を活かしたここにしかない景色の創造	① 大宮のまちを感じることができる景観の形成 ② シンボル性の高い都市軸街路空間の誘導 ③ 五感に訴求する豊かな街路景観の形成 ④ 時の経過とともに趣が感じられるアーバンデザイン	6 項目 ▶P9
(エリアマネジメント) まちの質や魅力が持続するしくみをつくる “大宮”に関わるみんなで取り組む持続可能なまちづくり	① 公共空間及び民地内公開空地の一体的なエリアマネジメント ② ターミナル街区全体でのデザインマネジメントとマーケティング ③ まちの創造性を持続させる組織・体制の構築	5 項目 ▶P9

出典：大宮 GCS プラン 2020 (R03.03 月)

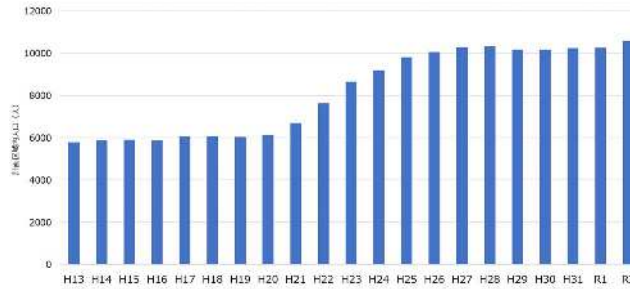
図 1-3 都市空間形成の目標・整備の指針

(4) 大宮駅周辺地域の特徴

大宮駅は、在来線7路線・新幹線6路線が乗り入れ、多くの乗降客が利用するターミナル駅である。駅周辺は、商店街や百貨店が立地・集積しており、「商都大宮」として発展してきた経緯がある。大宮駅周辺では人口も増加傾向にある(図 1-5)。

大宮駅周辺は、鉄道の利便性を反映して代表交通手段分担率は鉄道が最も高い(図 1-7)。自動車利用は市全体と比較すると相対的に低い状況にあるが、周辺道路はピーク時を中心とした混雑が著しく、中山道や大宮岩槻線など慢性的な混雑状況にある(図 1-6)。

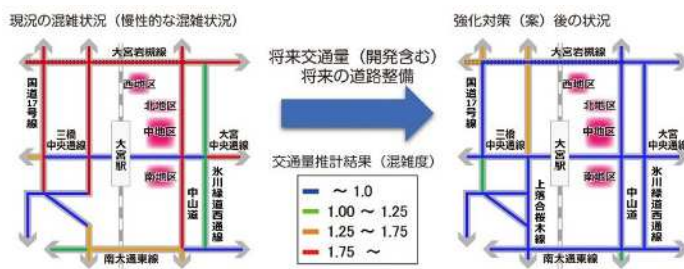
◆ 駅周辺人口の推移



出典：さいたま市統計書（緊急整備地域に含まれる街区の人口を集計）

図 1-5 大宮駅周辺地区における人口の推移

◆ 道路状況（現況の混雑状況と今後の見通し）



出典：大宮 GCS プラン 2020 (R03.03)

◆ 交通手段分担率



図 1-7 大宮駅周辺地区における交通分担率

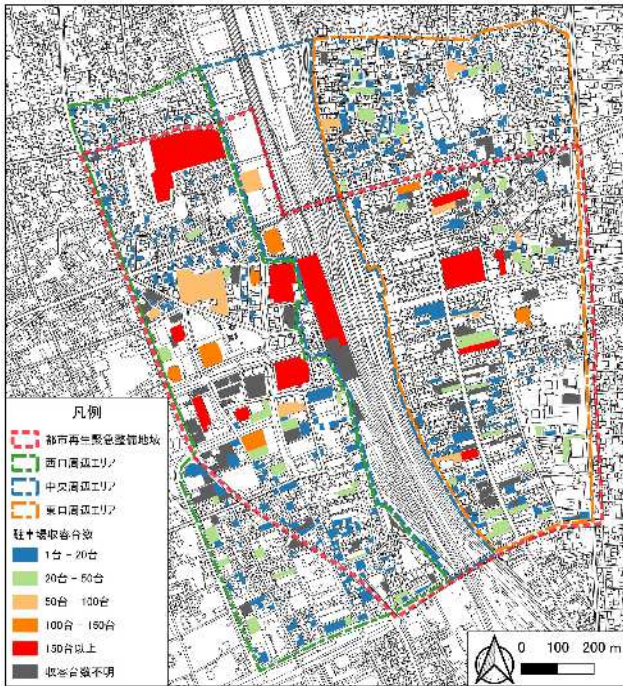
出典：H30 東京都市圏パーソントリップ調査

※ 大宮駅を含む小ゾーンを集計

大宮駅周辺地区の駐車場は H30 年度時点で 521 箇所存在し、150 台以上を超える規模の駐車場は西口周辺エリアで 7 箇所、中央周辺エリアで 1 箇所、東口周辺エリアで 5 箇所存在する。

駐車場の利用状況は、大宮駅周辺地区全体では供給量に余裕があり、駐車場供給量が地区全体で十分である（ピーク時で全体の利用率は平日で 54%、休日で 60%）。

◆大宮駅周辺地区の駐車場



駐車場 収容台数	西口周辺 エリア	中央周辺 エリア	東口周辺 エリア	計
1台-20台	165	1	167	333
20台-50台	24	0	45	69
50台-100台	6	1	7	14
100台-150台	3	1	2	6
150台以上	7	1	5	13
不明	39	2	45	86
合計	244	6	271	521

図 1-8 大宮駅周辺地区の駐車場分布

表 1-2 大宮駅周辺地区における駐車場利用状況

区分	収容台数	平休区分	ピーク時間帯	ピーク時駐車台数	ピーク時利用率
時間貸し	3,983	平日	13時台	2,149台	54%
		休日	14時台	2,265台	57%
併用	1,471	平日	13時台	997台	68%
		休日	15時台	1,124台	76%
専用	757	平日	10時台	377台	50%
		休日	12時台	441台	58%
定期	1,855	平日	20時台	1,083台	58%
		休日	9時台	1,040台	56%
全体	8,066	平日	13時台	4,348台	54%
		休日	14時台	4,818台	60%

出典：H30 年度大宮駅グランドセントラルステーション化構想業務における駐車場調査結果より

※図 1-8 の駐車場より有効なデータが得られた駐車場のみを集計

1.2. 大宮駅周辺地域の課題・対応方針

(1) 主な交通課題

大宮駅周辺では、図 1-5 のように現状で交通負荷が大きく、特に中山道や大宮岩槻線では慢性的な道路渋滞が発生している。また、駐車場の出入り待ちや道路上での荷さばき車両等が散見され、道路渋滞に影響を与えている可能性がある。

抜本的対策である道路整備（中山道地下バイパス化・大宮岩槻線 4 車線化・その他都市計画道路整備）には長期間を要することが課題である。

<主な交通課題>

- ・現状で、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さばき車両等が散見
- ・道路整備を進めているが、全てを整備完了させるには時間が必要

(2) まちづくりの進展に伴う懸念事項

現状で道路渋滞が発生する中、駅前のまちづくりの進展により駐車場が駅直近に集中し、更なる自動車交通の増加と交通負荷の増大が懸念される。

また、上記に伴い歩行者優先空間への車両が侵入し、歩行者の安全性低下や駐車場出入口の乱立による街並みの不連続など、交通負荷以外にも懸念事項がある。

<主な懸念事項>

- ・駅前の再開発により駅直近へ駐車場が集中し、自動車交通の増加と交通負荷の増大
- ・街区毎に駐車場整備を進めると地域全体で駐車場が 1,900 台程度過多となる想定
- ・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



図 1-9 慢性的な渋滞



図 1-10 路上駐停車による幅員減少、歩行者との錯綜

(3) 駅周辺の交通負荷軽減に向けて

(1) 主な交通課題及び(2)まちづくりの進展に伴う懸念事項を踏まえ、道路整備が完了までの間で交通需要マネジメントによるソフト施策で混雑緩和等へ取り組むことが必要である。

駅直近への交通流入を抑制するために、附置義務台数の適正化や地区外縁部への駐車場隔地化、路外の荷さばき駐車施設の整備促進等を定める駐車場ルールを策定し、大宮駅周辺地域の課題解決を目指す。

表 1-3 駐車施設に関する懸念事項・対応方針

	乗用車用駐車施設	その他駐車施設
懸念事項	<ul style="list-style-type: none"> 周辺の駐車場利用状況と同様に空きスペースの増加 駅直近道路（地下車路ネットワーク含む）の交通負荷増加 開発の進捗に伴い、駅直近の駐車場が集中し、交通処理が困難 歩行者優先空間へ車両が進入し、安全性が低下 	<ul style="list-style-type: none"> 路上荷さばき車両に起因する交通渋滞の増加 荷さばき車両と歩行者が錯綜し、安全性低下 歩道上や店舗前面に自転車等駐車が立ち並び、街並みが不連続 幹線道路に面し出入口が乱立し、走行性低下 車両の次世代化に対し、駐車場の対応の遅れ
懸念事項イメージ		
対応例	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場整備台数（附置義務台数）の抑制 地区全体での駐車場規模・位置の適正化 地区外縁部への駐車場隔地化 歩行者優先空間への車両進入を抑制する駐車場出入口の適正配置 	<ul style="list-style-type: none"> 路外の荷さばき駐車施設の整備促進 荷さばきや自転車等駐車の集約、地区レベルの適正配置 駐車場出入口の適正化 次世代モビリティや車両へ対応できる設備

1.3. 都市再生駐車施設配置計画の必要性

(1) 目指すべき将来シナリオ

大宮駅周辺では、数多くの団体・組織がそれぞれの立場でまちづくりに取り組んでおり、特に東口駅前に立地する6つの地区では、再開発が検討されており、開発による駅前への交通負荷が高まることが想定される。

駅前へ交通負荷が高まり、道路混雑状況が更に悪化することや開発条件に制約がかかるなどの課題が生じる。一部の事業者による取組だけでは課題解決が難しく、区域全体で課題解決に向けた対応が必要である。

表 1-4 目指すべき将来シナリオ

	目指すべき将来シナリオ	避けるべきBADシナリオ
大方針	区域全体で課題解決に向けた対応を行う	一部のみが課題解決に向けた対応を行う
イメージ		
	道路混雑緩和、開発に伴う交通処理円滑化、歩車共存、ウォークアブルなまち、駐車場の適正な需給バランス など	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

(2) 都市再生駐車施設配置計画の必要性

将来シナリオを達成するためには、区域全体での取り組みが必要である。

駐車場法の特例制度の内容は根拠法令により異なるが、都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域内の区域における特例制度では、建築物単位ではなく区域全体（都市再生駐車施設配置計画の内容に即す）でまちづくりと一体となった附置義務駐車場の整備等が可能であり、大宮駅周辺では、都市再生緊急整備地域に指定済であることから、「都市再生駐車施設配置計画（＝駐車場ルール）」を活用して課題解決を行う。

表 1-5 駐車場法に基づく特例制度等

	都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく特例制度	都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画	都市再生特別措置法に基づく特例制度	【参考】東京都駐車場条例に基づく地域ルール
施行年次	平成 26 年	平成 26 年	平成 30 年	平成 14 年
根拠法令	都市の低炭素化の促進に関する法律	都市再生特別措置法	都市再生特別措置法	駐車場法・東京都駐車場条例
目的	都市の低炭素化の促進	多極ネットワーク型コンパクトシティの促進	区域内の民間開発増加に伴う附置義務台数の余剰発生を抑制	地区特性に応じた附置基準の策定
導入背景	都市の低炭素化に向けた、都市機能の集約化や公共交通機能の利用促進	地方都市で高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地が発生	区域内の民間開発増加に伴う附置義務台数の余剰発生	附置義務台数と駐車需要との不整合、附置義務とまちなみ・賑わいの連続性との不整合
対象区域	低炭素まちづくり計画の区域内	市町村が定める立地適正化区域内	都市再生緊急整備地域の区域内	駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域等
条例での位置づけ	既存の附置義務条例の規定にかかわらず、区市が駐車施設の附置に関する条例を定めた場合、低炭素まちづくり計画、条例の内容に即して駐車施設を設けなければならない	既存の附置義務条例にかかわらず、立地適正化計画の内容に即して駐車施設を設けなければならない	既存の附置義務条例の規定にかかわらず、都市再生駐車施設配置計画の内容に即して駐車施設を設けなければならない	地域ルールに適合すると知事が認めるものについては、条例の地域全体に関する附置義務に関する規定は適用除外（東京都駐車場条例）

1.4. 計画の方針

(1) 計画の基本方針

大宮駅グランドセントラルステーション化構想による開発街区のまちづくり等によって駅周辺の自動車交通の増加が想定されるなか、地域の実態に応じた駐車施設の位置・規模を最適化することにより、駅周辺の交通流入を抑制させるとともに歩行者の安全・快適な空間形成を図ることが必要である。

また、大宮 GCS プラン 2020 が掲げる都市空間形成の目標である、「まちとえきをつなぐ回遊空間をつくる」や「ひとにやさしい立体の交通空間をつくる」なども同様に促進していく必要がある。

そこで、本計画の基本的な方針として、3つの方針【1. 駅周辺への交通流入を抑制する】【2. 歩行者を優先した駐車環境をつくる】【3. まちづくりと一体となった整備・誘導を図る】を設定する。

なお、本計画のみでは実現が困難な目標も存在するため、関連計画と随時連携を図りつつ、目標を実現していくこととする。

【基本方針1】 駅周辺への交通流入を抑制する

◎大宮の駐車場需要に見合った駐車原単位を検討し、駐車台数を見直すことで駅周辺への交通流入を抑制

【基本方針2】 歩行者を優先した駐車環境をつくる

◎駐車場の隔地化・集約化の制度等を整理し、駅周辺外縁部へ交通を誘導することで、歩行者へ安全・快適な空間を提供

【基本方針3】 まちづくりと一体となった整備・誘導を図る

◎「都市再生駐車施設配置計画」制度を活用し、区域全体で附置義務駐車施設の位置と規模を最適化

◎事業者の創意工夫を交通施策の推進などのまちづくりに活かすため、提案制度等の特例の導入を検討

図 1-11 計画区域の基本方針

■ 関連計画

大宮南銀座地区地区計画

大宮駅 GCS 化構想

公共施設再編

大宮 GCS プラン 2020

図 1-12 関連計画

(2) 計画の位置づけ

都市再生駐車施設配置計画（以下、配置計画と表記）は、駐車場法や都市再生特別措置法に基づくとともに、さいたま市建築物駐車施設の附置等に関する条例（以下、さいたま市附置義務条例と表記）や大規模小売店舗立地法を踏まえて定める。また、配置計画を効率的に推進するため、必要に応じて運用マニュアル及び運用細則を定める。

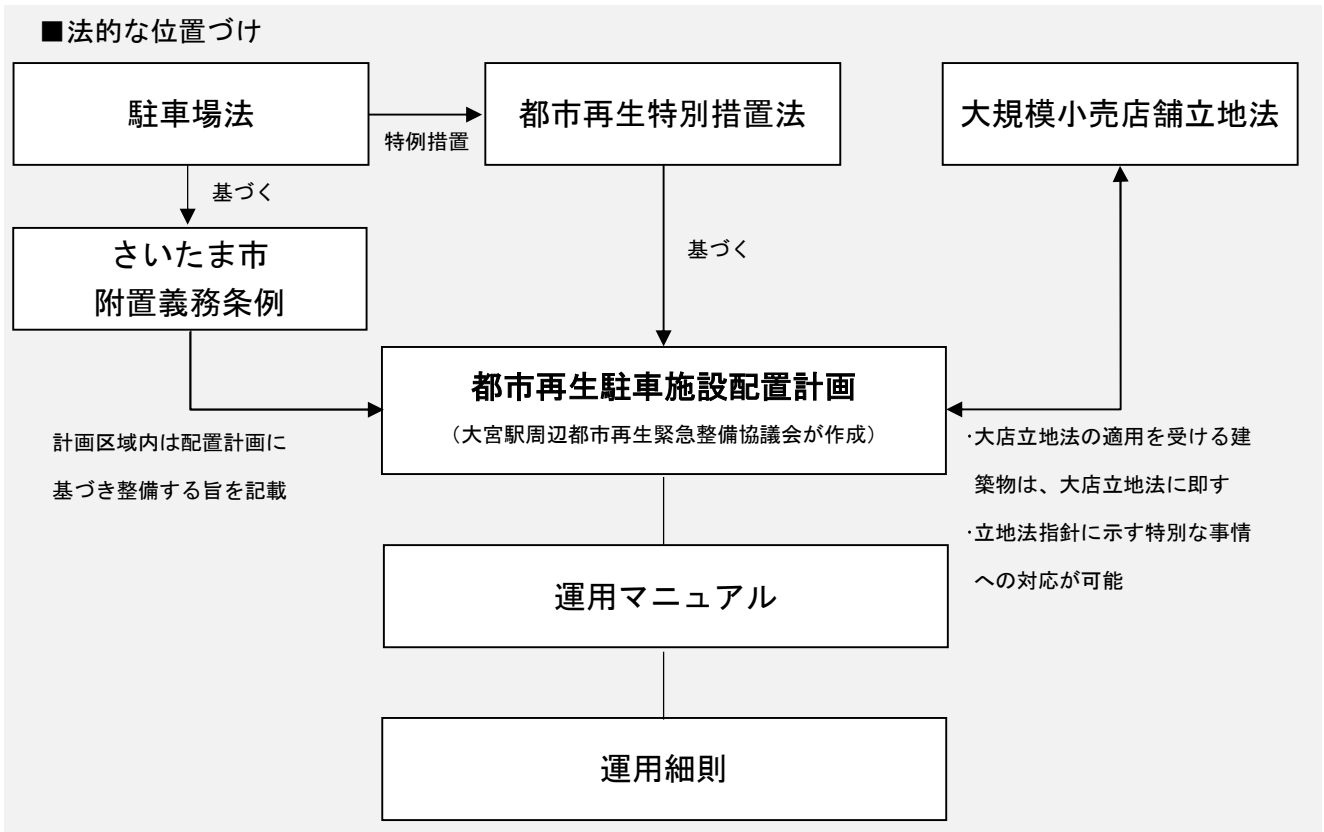


図 1-13 計画の位置づけ

2. 計画区域

2.1. 計画区域の範囲

計画区域の範囲は、大宮駅周辺都市再生緊急整備地域のうち、次の範囲とする。

さいたま市大宮区宮町1丁目、2丁目の一部

さいたま市大宮区大門町1丁目、2丁目、3丁目の一部

さいたま市大宮区仲町1丁目、2丁目、3丁目

さいたま市大宮区下町1丁目、2丁目

さいたま市大宮区錦町の一部

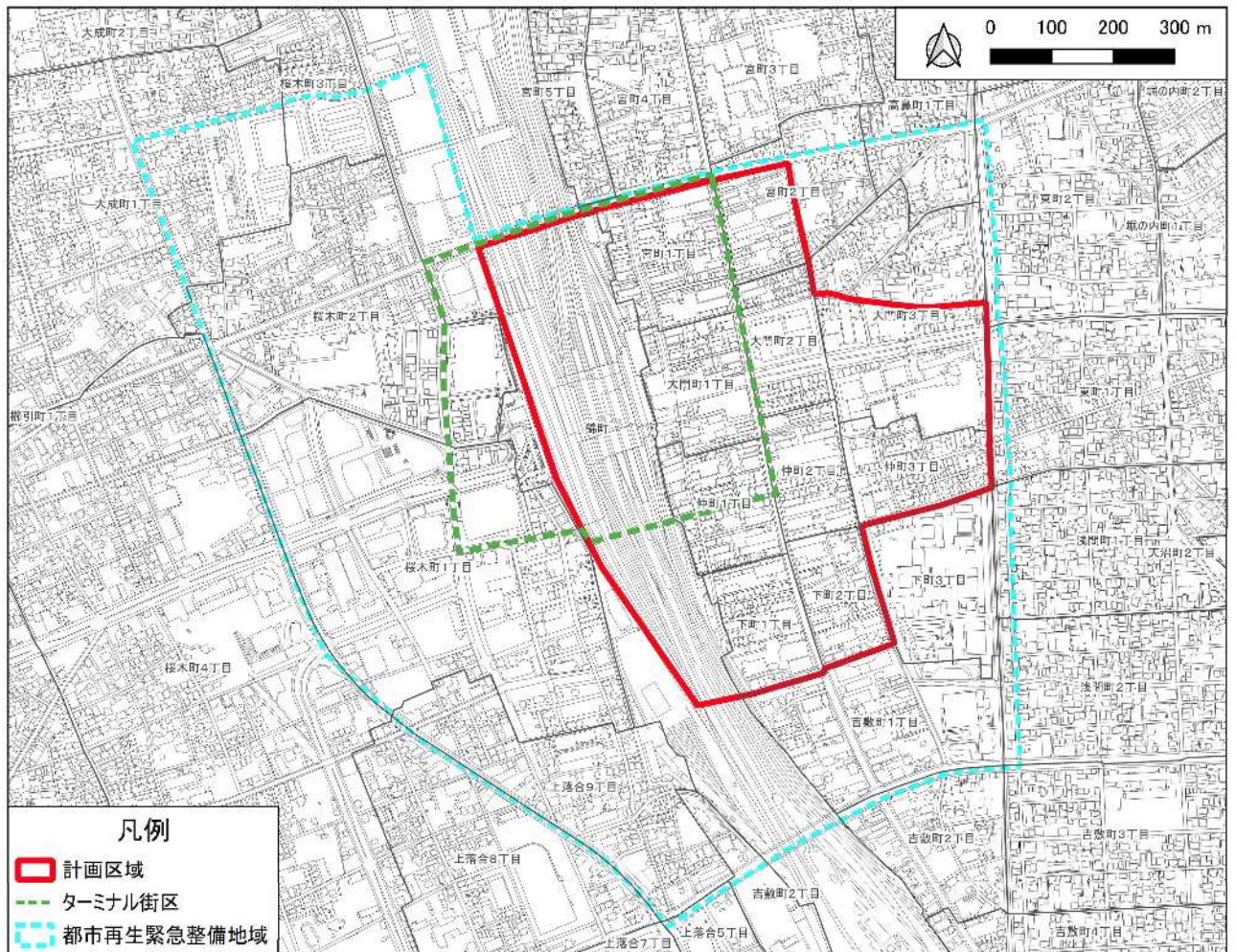


図 2-1 計画区域

※ターミナル街区：大宮駅グランドセントラルステーション化構想の概ねの対象範囲

2.2. 計画区域設定の考え方

計画区域は都市再生緊急整備地域内で、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に設定する。

なお、緊急整備地域周辺内における土地利用等の状況を踏まえつつ、計画区域の範囲等を必要に応じて見直しを行う。

2.3. 計画の対象について

計画区域内で新たに新設・増築及び用途を変更する建築物には計画が適用され、計画に基づいて駐車施設を整備する必要がある。また、既存建築物においては計画の適用を可能（任意）とし、計画の適用によって生じた余剰駐車施設を他建築物の隔地受入れ分として活用することを可能とする。

対象者（本計画の内容に即して駐車施設を附置しなければならない者）：

本計画区域内において、「さいたま市建築物駐車施設の附置等に関する条例」第3条、第4条若しくは第5条の規定の適用を受ける建築物を新築しようとする者、又は、第7条の適用を受ける建築物を増築若しくは建築物の部分の用途の変更により特定用途に供する部分が増加することとなるものために駐車場法第20条の2第1項に規定する大規模の修繕若しくは大規模の様様替をしようとする者

計画の対象となる建物

- 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

計画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）

計画の対象建築物規模

【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】

- 特定用途についての床面積 $>2,000\text{m}^2$ かつ敷地面積 $\geq 1,000\text{m}^2$

【自動二輪車】

- 特定用途についての床面積 $>1,500\text{m}^2$ ※床面積は共用部分を含む

【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、倉庫及び工場

【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

3. 区域の現状

3.1. 駐車施設に関する現状

(1) 駐車場分布

計画区域内の駐車場は H30 年度時点で 30 箇所以上存在し、そのうち収容台数 150 台以上の大規模な駐車場は 5 箇所存在する。

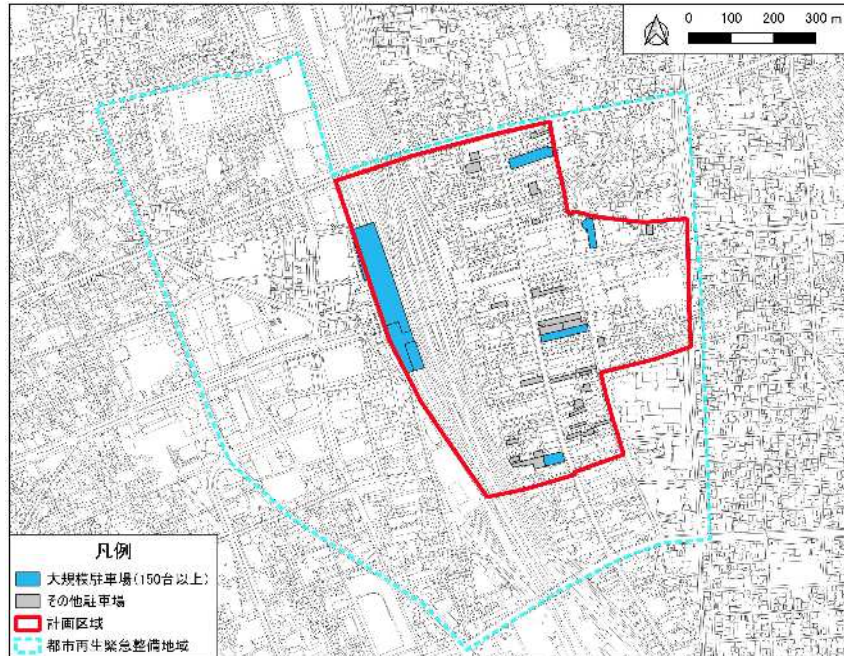


図 3-1 計画区域内の駐車場分布 (H30 時点)

(2) 駐車場の利用状況

計画区域内の駐車場の利用状況は、全体でピーク時に平日で 61% (1,344 台/2,218 台)、休日で 73% (1,617 台/2,218 台) 利用されており、区域全体で見ると駐車場供給量に余裕がある。

表 3-1 計画区域内における駐車場形態別・平休別ピーク時利用率

区分	収容台数 (台)	平休区分	ピーク時 時間帯	ピーク時 駐車台数 (台)	ピーク時 利用率
時間貸し	1,280	平日	13 時台	787	61%
		休日	14 時台	869	68%
併用	762	平日	20 時台	517	68%
		休日	15 時台	630	83%
専用	70	平日	19、20 時台	55	79%
		休日	9 時台	59	84%
定期	106	平日	10 時台	73	69%
		休日	16 時台	75	71%
全体	2,218	平日	13 時台	1,344	61%
		休日	14 時台	1,617	73%

※調査日 H30.11.29 (木)、H30.12.2 (日)

(3) 将来の想定駐車場供給量

開発街区では、将来的に再開発が進行し、現行法令に基づく約 2,300 台程度駐車場が整備されることが想定される。一方、現況駐車場については、氷川緑道西通線北区間の拡幅による沿道土地利用の変化や次世代交通の進展による駐車場需要の低下を想定し、10%程度が減少すると想定した。

将来の需要・供給台数を再開発のボリューム等に基づき試算すると、区域全体で約 1,900 台程度の余剰が発生することが想定されるため、将来需要を充足しつつ、供給過多にならないようにコントロールが必要である。

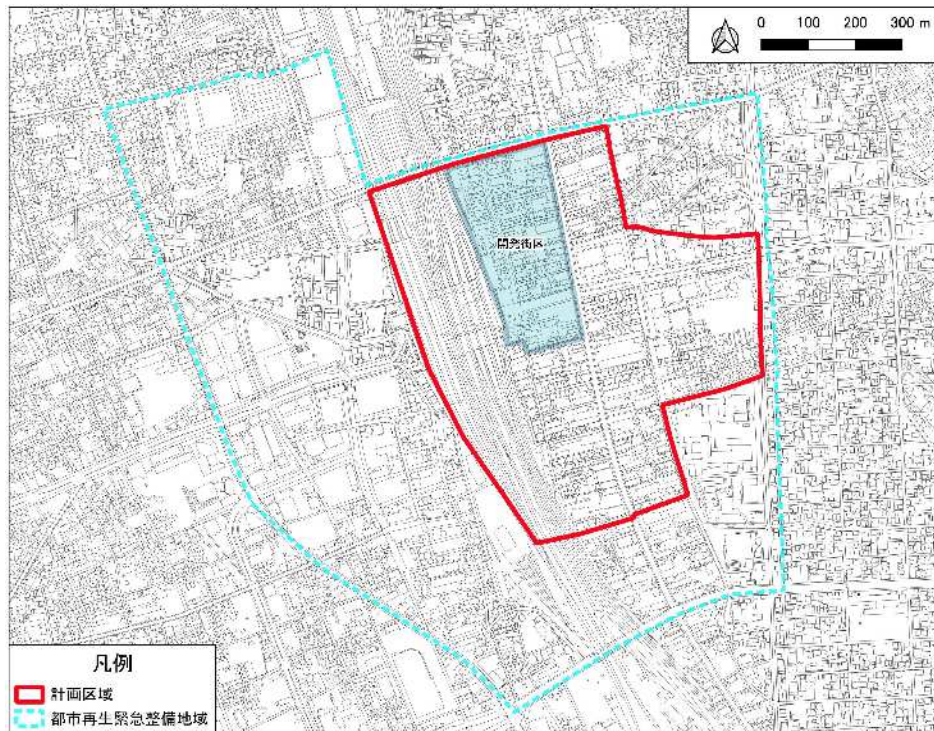


図 3-2 計画区域内の現況^{※1}駐車場

	開発街区内	開発街区外	計
①現況 ^{※1} 駐車場台数	約 70 台	約 2,150 台	約 2,220 台
②将来供給台数	約 2,300 台 ^{※2}	約 2,000 台 ^{※3}	約 4,300 台
③将来需要台数	約 900 台 ^{※4}	約 1,500 台 ^{※5}	約 2,400 台
④差分 (②供給-③需要)	+約 1,400 台	+約 500 台	+約 1,900 台

※1 H30 年度駐車場実態調査に基づく

※2 現行法令 (大店立地法、附置義務条例) に基づく試算値、現況駐車場はなくなる想定

※3 土地利用変更等により、10%程度駐車場台数がなくなる想定

※4 5. 駐車施設の規模に関する事項に従い算出

※5 現況の駐車場台数に現況の駐車場利用率 (約 70%) を乗算

(4) 自転車等駐車場の分布

計画区域内の自転車等駐車場は 12 箇所以上存在し、その内収容台数 600 台以上の大規模な自転車等駐車場は 1 箇所存在する。

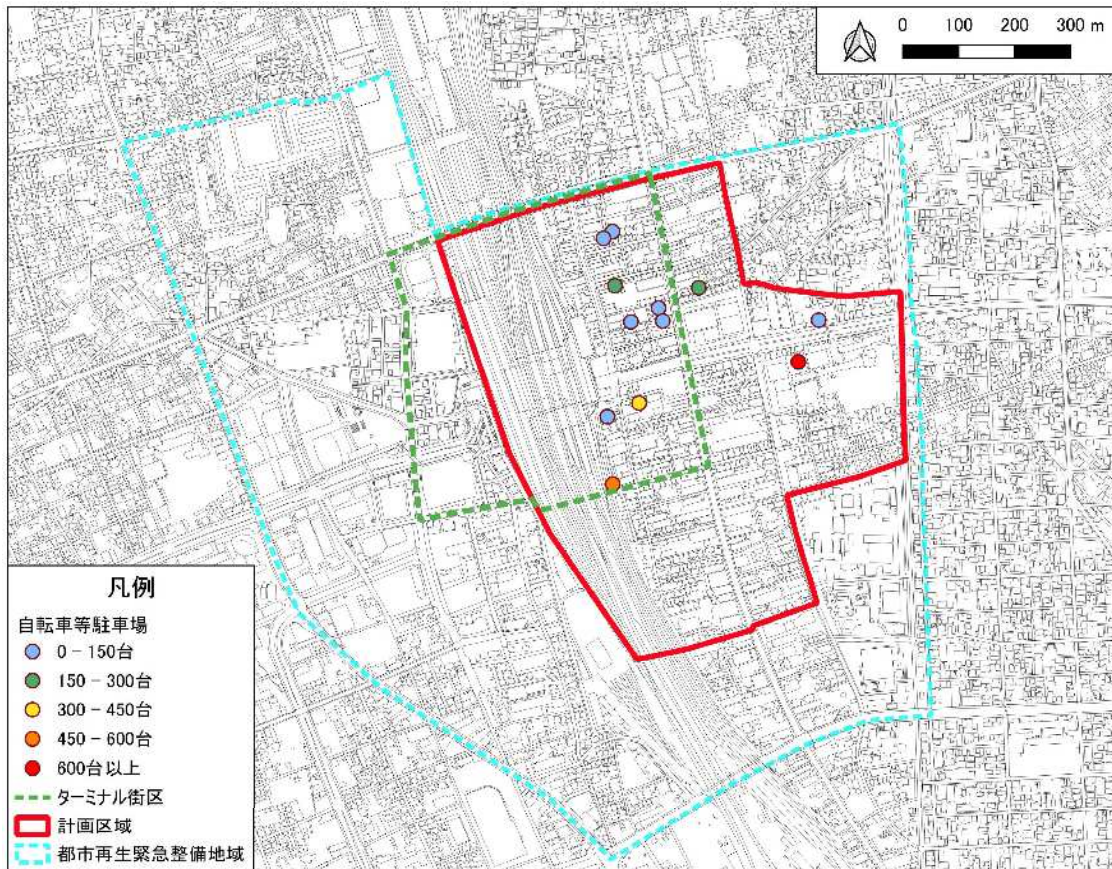


図 3-3 自転車等駐車場の分布

(5) 自転車等駐車場の利用状況

計画区域内の自転車等駐車場の利用状況は、全体でピーク時に 86% (4,093 台/4,758 台) 利用されているが、ターミナル街区内で見るとピーク時に 92% (1,629 台/1,779 台) 利用されており、駅直近の駐車場利用率が高い。

表 3-2 自転車等駐車場の利用状況

区分	総収容台数 (台)	ピーク時利用台数 (台)	ピーク時利用率
ターミナル街区内	1,779[348]	1,629	92%
その他地区	2,979[2,480]	2,464	83%
計	4,758[2,828]	4,093	86%

※[]内の数字は定期台数

※調査日：令和元年 11 月 19 日 (火)、20 日 (水)、29 日 (金)

(6) 将来の想定自転車等駐車場供給量

再開発等検討エリアでは、将来的に再開発が進行し、現行法令に基づくと約 4,500 台程度の自転車等駐車場が整備されることが想定される。利用目的に着目すると、買い物等目的で利用される駐車場は区域全体で約 1,300 台程度の余剰、通勤・通学で利用される駐車場は約 300 台程度の不足が想定される。

表 3-3 将来の想定自転車等駐車場供給量

		自転車等駐車場台数（供給量）			想定利用台数 （人数）※1	過不足分
		開発街区内	開発街区外	全体		
通勤・ 通学	鉄道利用者等 （通勤・通学）目的	20 台	2,808 台	2,828 台	約 1,900 台（人）	－
	施設利用（通勤）目的				約 1,200 台（人）	－
	将来（開発後の状態）※2	20 台	2,808 台	2,828 台	約 3,100 台（人）	－約 300 台
買い物	買い物等目的	1,198 台	861 台	2,059 台	約 2,600 台（人）	－
	将来（開発後の状態）※2	約 4,500 台※3	861 台	約 5,400 台	約 4,000 台（人）	+約 1,300 台

※1 H30 パーソントリップ調査結果より推計した想定値

※2 さいたま市自転車等駐車場における附置義務の対象に基づき上乘せ（従業員用はなし）

※3 現行法令（さいたま市附置義務条例）により算定した想定値

3.2. 道路交通に関する現状

(1) 道路混雑状況

中山道や大宮岩槻線など、現況で混雑が見られ、開発街区の開発に伴い混雑状況が更に悪化されることが想定される。

将来の道路整備（中山道地下バイパス化・大宮岩槻線4車線化など）により、混雑状況が解消されることが想定されているが、道路整備には長期間時間を要する。

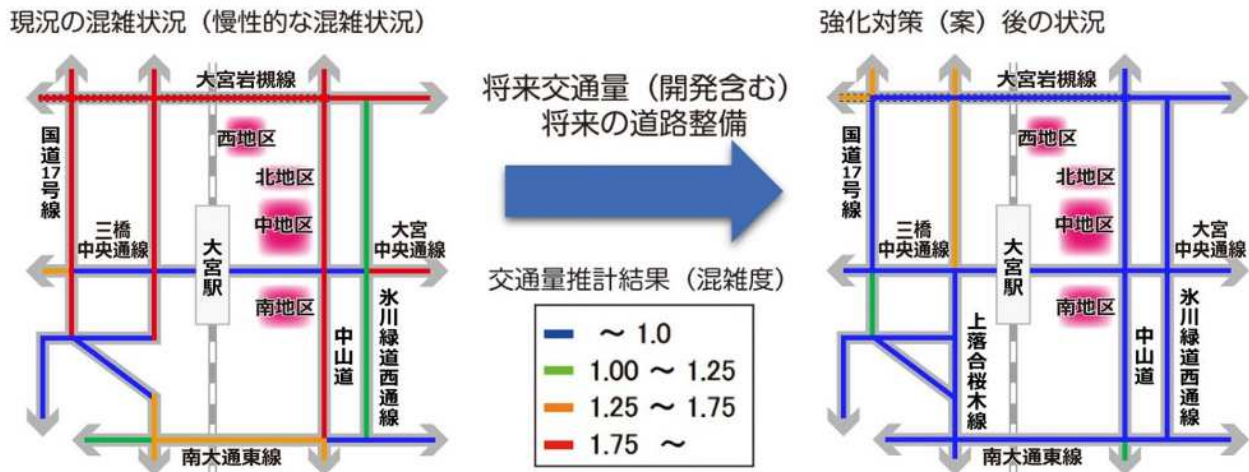


図 3-4 道路混雑状況

出典：大宮 GCS プラン 2020 (R03. 3月)

(2) 路上駐停車が与える影響

中山道では、北・南区間ともに路上駐停車が自動車と自転車へ与える影響が大きく、切込み構造が複数箇所ある中山道南区間はバスへの影響は小さいが、中山道北区間はバスへの影響も出ている。

表 3-4 路上駐停車が与える影響（中山道）

中山道北区間（大宮岩槻線～大宮中央通線）		中山道南区間（大宮中央通線～南大通東線）	
自動車への影響	バスへの影響	自動車への影響	バスへの影響
歩行者への影響	自転車への影響	歩行者への影響	自転車への影響

■ 影響あり ■ 影響なし

調査日：R02. 11. 29（火）

4. 駐車施設の位置に関する事項

4.1. 隔地・集約化の方針

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。

自動車の駐車施設を隔地により設置する場合、当該設置先は対象建築物の敷地から概ね 300m 範囲内とする。ただし、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ものとする。

荷さばきの駐車施設を隔地により設置する場合は、対象建築物より概ね 100m の範囲内とする。ただし、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、敷地内に整備するものとする。

表 4-1 隔地・集約化の方針

対象建築物	対象建築物イメージ	自動車の駐車施設		荷さばきの駐車施設	障害者の駐車施設
		ターミナル街区内	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	駐車需要の受入れが可能である一方で、個別に駐車施設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	個別に駐車施設の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

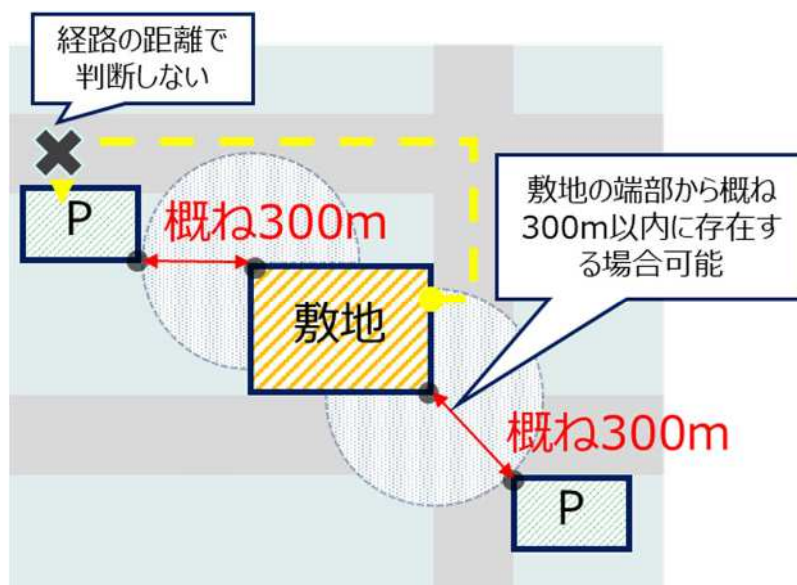


図 4-1 隔地許容範囲の捉え方

4.2. 隔地・集約化を推奨する位置

(1) 自動車の駐車施設

自動車用駐車施設における隔地・集約化を推奨する位置は、土地利用や道路網の整備状況、隔地する側との位置関係を踏まえ、街区ごとに役割を設定する。

駅直近の交通負荷軽減及び南銀座地区の街並み連続性を確保するために、開発街区や南銀座地区内へ整備する自動車駐車施設を、隔地エリア A～C へ一定台数隔地することを推奨する。

また、隔地エリア C では、公共施設再編事業と連携し、集約駐車施設の新設を検討する。

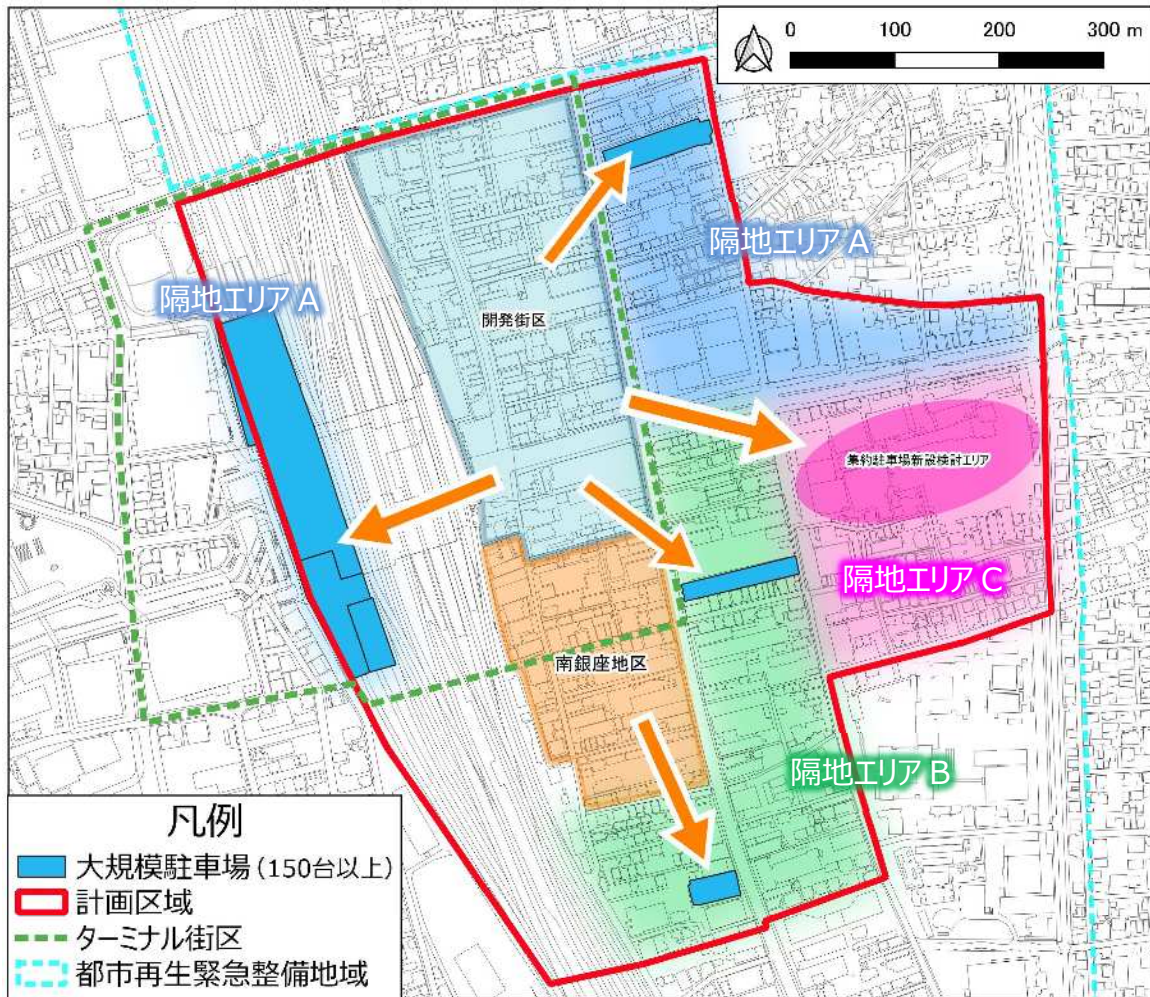
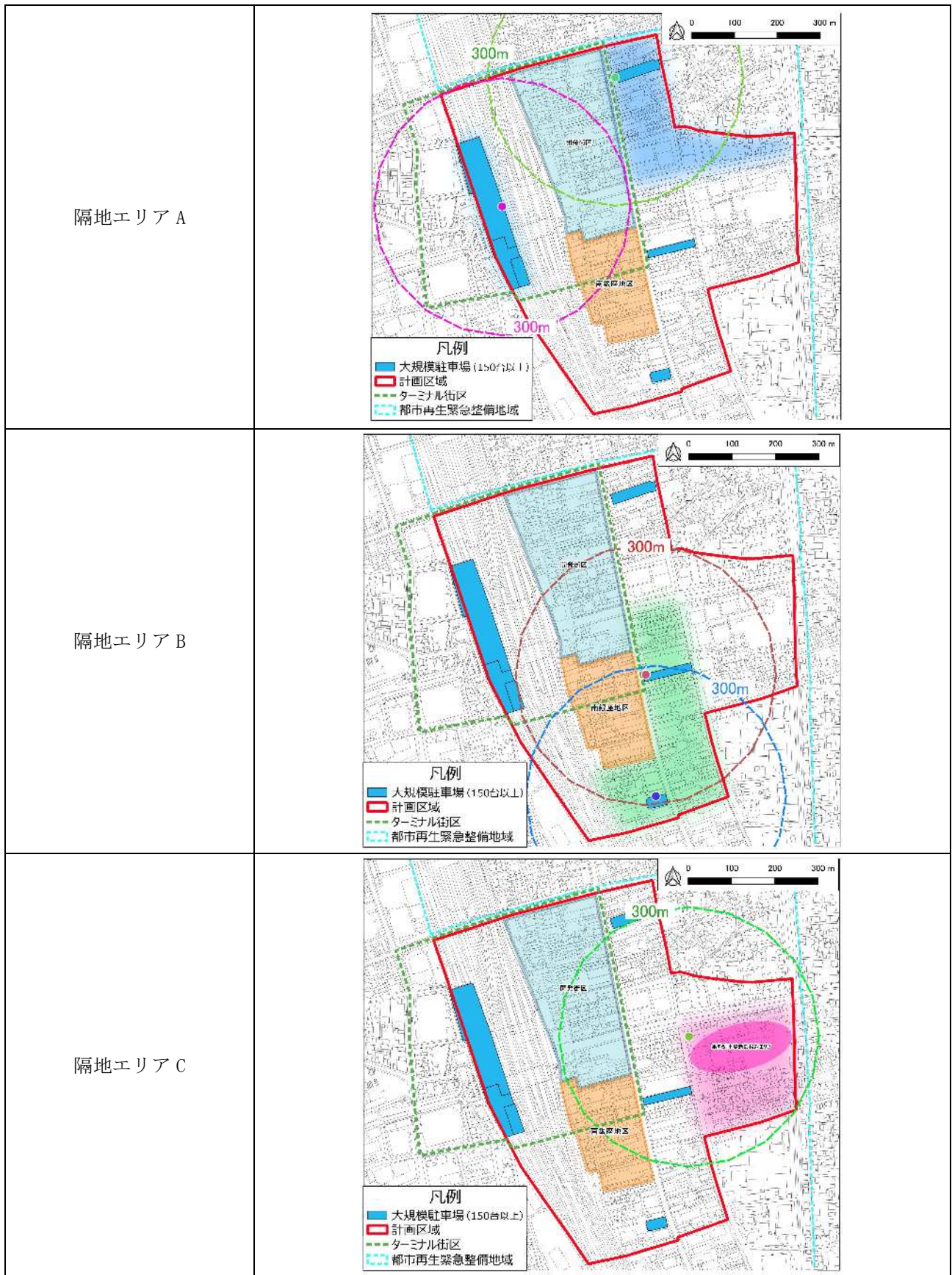


図 4-2 隔地・集約化を推奨する位置 (自動車の駐車施設)

表 4-2 エリアごとの役割 (自動車の駐車施設)

名称	役割	主要な駐車施設
隔地エリア A	・開発街区に附置される駐車施設を隔地するエリア	・既存の大規模駐車場
隔地エリア B	・開発街区及び南銀座地区に附置される駐車施設を隔地するエリア	・既存の大規模駐車場
隔地エリア C	・開発街区及び南銀座地区に附置される駐車施設を隔地するエリア ・公共施設再編事業と連携し、集約駐車施設の新設を検討するエリア	・新設集約駐車場

表 4-3 主要な駐車施設からの距離



(2) 荷さばきの駐車施設

荷さばきの駐車施設における隔地・集約化を推奨する位置は、小規模建築物が密集している地区と今後大規模建築物が立地する位置を踏まえて設定する。南銀座地区内へ整備される荷さばきの駐車施設は、街並みの連続性確保のため、開発街区へ隔地・集約化することを推奨する。

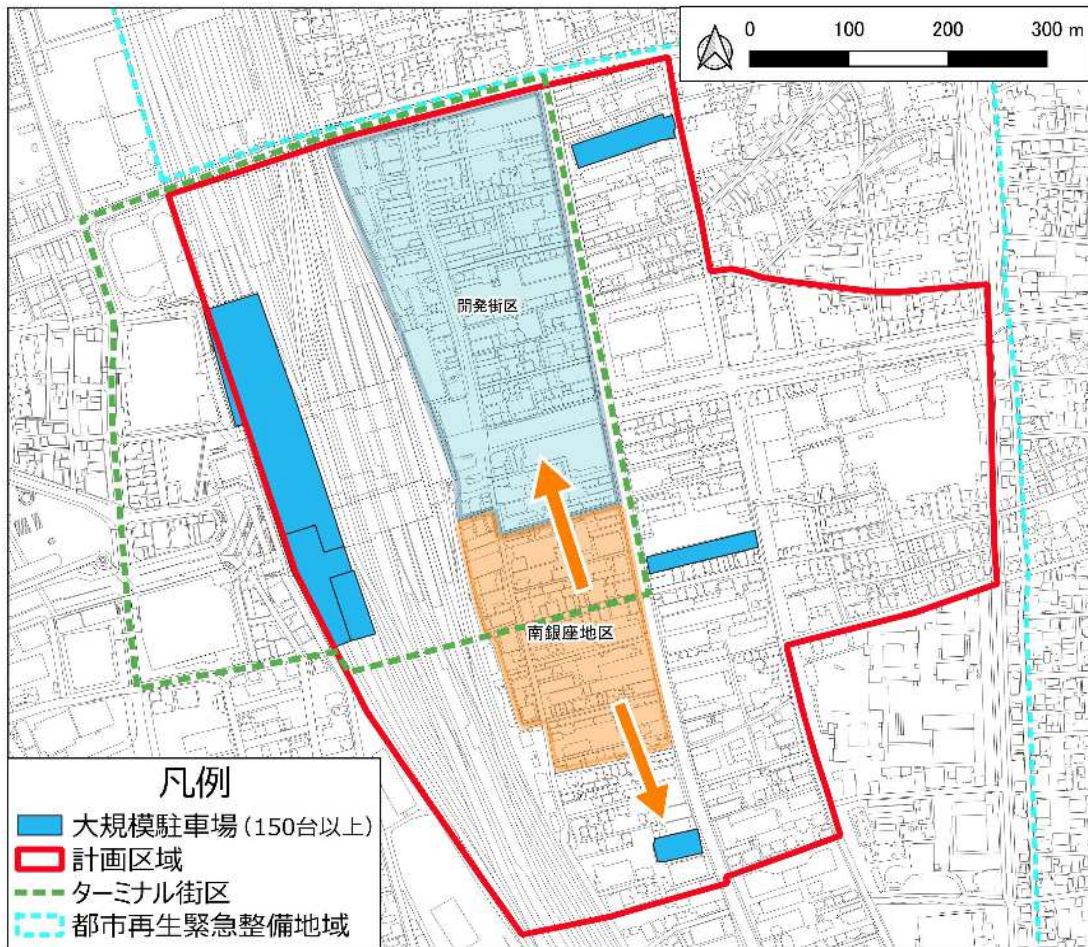


図 4-3 隔地・集約化を推奨する位置（荷さばきの駐車施設）

表 4-4 エリアごとの役割（荷さばきの駐車施設）

名称	役割	エリア内の主要な駐車施設
開発街区	・小規模建築物における荷さばきの駐車需要を受入れるエリア	・開発街区内の荷さばき駐車施設
南銀座地区	・荷さばきの駐車需要を隔地で確保し、街並みの連続性を確保するエリア	・隔地による
その他エリア	・小規模建築物における荷さばきの駐車需要を受入れるエリア	・既存の大規模駐車施設 など

4.3. 隔地・集約化の条件

隔地・集約化による駐車施設の確保が正しく行えているか継続的に把握するために、賃貸借契約書等の締結や受け入れ台数の定期報告等を隔地・集約化の条件とする。

なお、受け入れ台数等の定期報告は年1回程度を想定する。

表 4-5 隔地・集約化の条件

	隔地する側の条件	隔地を受入れる側の条件
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・ 賃貸借契約書等により、隔地先の継続的な確保が図られていること ・ 利用者へ隔地先の周知・案内誘導を図ること ・ 用途変更などを伴う場合は、隔地している駐車施設の実態調査などを行い、利用状況を調査すること 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 受入れする台数が受入れ可能な台数(総収容台数から他施設の隔地受け入れ分を除いた台数)を超えないこと ・ 賃貸借契約等を締結すること ・ 受け入れ台数及び受け入れ可能台数を運用組織へ定期報告を行うこと ・ 駐車機能を廃止する場合は、隔地している契約者に対し十分な期間をもって告知すること
荷さばき	<ul style="list-style-type: none"> ・ 隔地先駐車施設から集配先までの移動を円滑に行うことができ、かつ可能な限り近傍の共同荷さばき駐車施設とすること ・ 隔地先がわかるように利用者へ周知・案内誘導を図ること ・ 賃貸借契約書により、隔地先の継続的な確保が図れていること 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荷さばき事業者等による集配のための荷さばきが支障なく利用できる構造を確保すること ・ 賃貸契約等を締結すること ・ 受け入れ台数及び空き台数を運用組織へ年1回の定期報告を行うこと ・ 駐車機能を廃止する場合は、隔地している契約者に対し十分な期間をもって告知すること

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

自動車の駐車施設の附置は、計画区域の実情を踏まえた整備基準（①地域貢献が必要となる配置計画に基づく整備基準）に基づく整備を基本とする。ただし、②さいたま市附置義務条例と同等の基準を選択することも可能とする。

① 地域貢献が必要となる配置計画に基づく整備基準

【整備基準①：計画区域の基準（ルールに基づく原単位）による算出台数以上を整備】

計画区域の基準による算出台数（「ルール附置台数」）は当該建築物の用途別床面積※に下表の駐車原単位を除算した台数以上とする。

$$\text{ルール附置台数（自動車）} = \text{当該建築物の用途別床面積} / \text{駐車原単位}$$

建物用途		駐車原単位（自動車）
特定用途	百貨店その他店舗	250㎡ごとに1台
	事務所、その他特定用途	400㎡ごとに1台
非特定用途		450㎡ごとに1台

【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】

当該建築物の用途別床面積に、類似実績が得られる駐車原単位を除算した台数以上とする。

全ての用途での類似実績がある場合

$$\text{ルール附置台数（自動車）} = \text{当該建築物の用途別床面積} / \text{実績に基づく駐車原単位}$$

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、事務所用途の類似実績がない場合）

$$\text{ルール附置台数（自動車）} = \text{当該建築物の商業床面積} / \text{実績に基づく駐車原単位}$$

$$+ \text{当該建築物の事務所床面積} / \text{ルールに基づく原単位}$$

② さいたま市附置義務条例と同等の整備基準

上記基準による算出台数は当該建築物の用途別床面積※に下表の駐車原単位を除算した台数以上とする。

建物用途		さいたま市附置義務条例
特定用途	百貨店その他店舗	200㎡ごとに1台
	事務所、その他特定用途	200㎡ごとに1台
非特定用途		450㎡ごとに1台

※さいたま市附置義務条例の面積に関する「特例」について

「①地域貢献が必要となる配置計画に基づく整備基準の整備基準①：計画区域の基準による算出台数以上を整備」及び「②さいたま市附置義務条例と同等の整備基準」においては、さいたま市附置義務条例の面積に関する特例（第3条及び第6条）は、ルール附置台数算定の際にも適用可能とする。

【特例①：延床面積6,000㎡未満の建築物の駐車台数を緩和】

延床面積6,000㎡未満の場合は、下式により算出される緩和係数を乗じることができる

$$\text{緩和係数} = 1 - \frac{1,500\text{㎡} \times (6,000\text{㎡} - \text{延床面積})}{\{6,000\text{㎡} \times (\text{特定用途の床面積} + \text{非特定用途の床面積} \times 3/4) - 1,500\text{㎡} \times \text{延床面積}\}}$$

【特例②：事務所用途部分の床面積が10,000㎡を超える建築物の床面積の低減】

事務所床面積が10,000㎡を超える場合10,000㎡～50,000㎡部分には0.7を、50,000㎡～100,000㎡をまでの部分は0.6を、100,000㎡を超える部分は0.5を乗じたものの合計に10,000㎡を加えたものを当該用途に供する部分の床面積とみなすことができる

参考

【大規模小売店舗立地法の適用を受ける建築物の取扱いについて】

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。（→整備基準⑥：現況建築物、類似建築物の駐車需要に応じた台数）

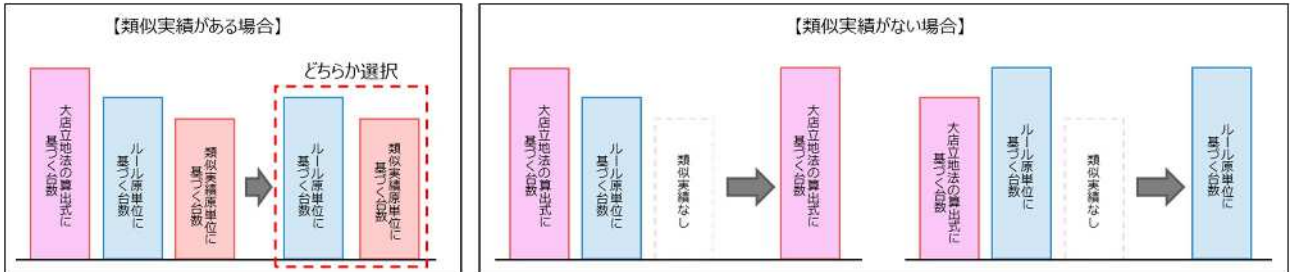


図 5-1 自動車の駐車施設の整備台数イメージ

【複合用途における駐車台数の算出にあたって】

平休の利用状況が異なる用途の場合、駐車需要を用途別に算出し、合算すると結果的に過大な駐車施設を整備することになるため、平休の利用状況の違いに着目し、平日・休日別に利用状況を集計し、多い方を駐車需要台数とすることができる

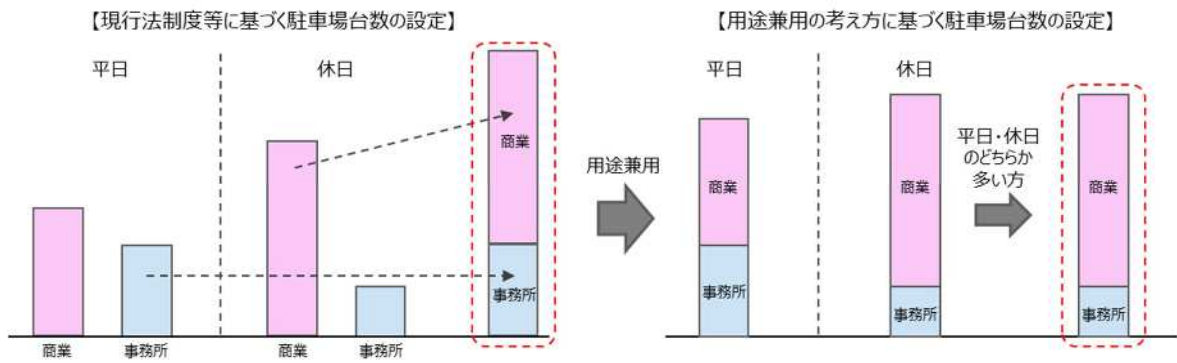


図 5-2 用途兼用の考え方

5.2. 荷さばき・自動二輪車の駐車施設の附置

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」の整備基準を準用し、当該建築物の用途別床面積*に下表の駐車原単位で除した台数以上の駐車施設を附置するものとする。

ただし、「①地域貢献が必要となる配置計画に基づく整備基準」では、荷さばきの駐車施設は自動車の駐車施設の附置義務駐車施設へ含めることはできない（さいたま市附置義務条例 第4条2の項目は本計画では適用不可）こととする。

また、大規模建築物及び中規模建築物においては、荷さばきの駐車施設を附置するとともに、小規模建築物の需要を受入れるために、共同荷さばき駐車施設の確保に努める。

$$\text{ルール附置台数（荷さばき・自動二輪車）} = \text{当該建築物の用途別床面積} / \text{駐車原単位}$$

表 5-1 荷さばき・自動二輪車における駐車原単位

建物用途	駐車原単位（荷さばき）	駐車原単位（自動二輪車）
百貨店その他店舗	3,000㎡ごとに1台	3,000㎡ごとに1台
事務所	5,000㎡ごとに1台	
倉庫	1,500㎡ごとに1台	8,000㎡ごとに1台
その他特定用途	4,000㎡ごとに1台	

※前述のさいたま市附置義務条例の面積に関する「特例」を適用可

5.3. 駐車施設の車室

5.1 および5.2に基づき駐車施設を附置する者は、「さいたま市附置義務条例 第10条」を準用し、駐車施設の車室は下表の規模以上の車室を確保するものとする。

表 5-2 車室の規模

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の 30%以上確保
	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

5.4. 集約駐車施設の規模

計画区域全体で確保する集約駐車施設の具体的な規模は、計画区域内で検討されている再開発や地区計画の検討進捗を踏まえて検討する。集約駐車施設としては、既存の駐車施設を活用するとともに、集約駐車施設の新設を検討する。具体的な規模算出に合わせ、計画の見直しを図る。

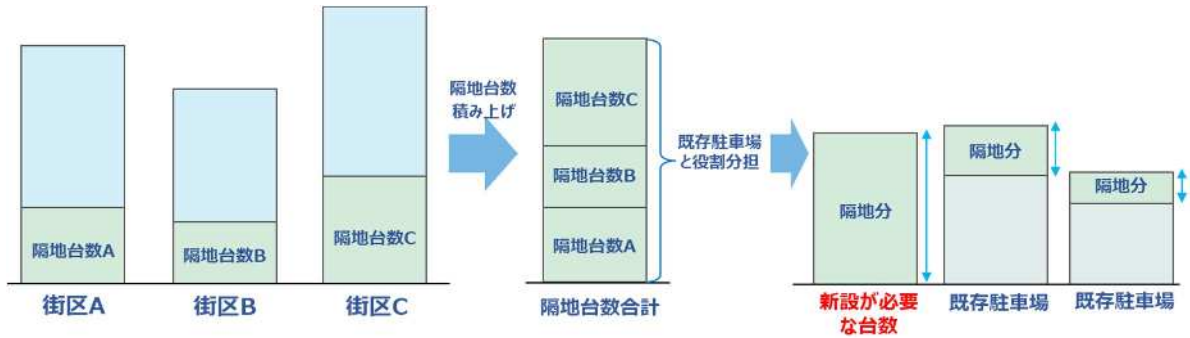


図 5-3 集約駐車施設規模の算出イメージ

5.5. 地域貢献について

5.1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。

地域貢献の実施にあたっては、従来の法制度に基づく整備基準(=さいたま市附置義務条例)と本計画に基づく整備基準の差異に相当する分を地域貢献施策で補う。

地域貢献の方針の詳細や地域貢献施策の具体的な内容は、計画区域内の開発等に伴う提案を取り入れるように努めることとし、後述する運用マニュアルに定める。

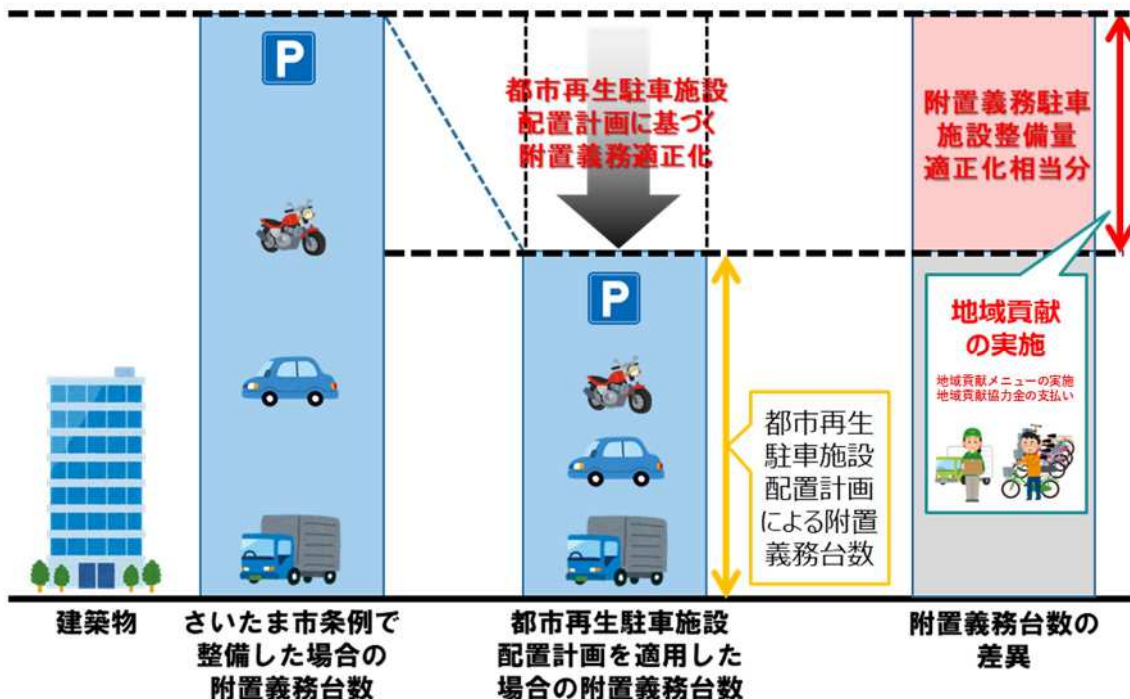


図 5-4 地域貢献の実施イメージ

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

「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（以下、部会）」は、配置計画の適切な運用にあたり、必要なときは、「大宮駅周辺地域駐車場ルール運用組織（以下、運用組織）」を指定することができる。「部会」が運用組織を指定した際には、さいたま市と配置計画の運用に関する協定を締結するものとする。

配置計画等の作成、変更及び実施に関し、その内容を検討するため、既設の会議体である「大宮駅周辺地域駐車場ルール検討会（以下、検討会）」を継続的に開催する。

「部会」は、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、一つ又は複数の「審査機関（第三者機関）」を指定することができる。なお、「審査機関」は配置計画に基づく申請に対し、専門的知識及び組織体制を有し、かつ、中立的な立場で審査を行うことができる法人やその他の団体とする。

表 6-1 配置計画に関連する会議体

No	組織名称	位置づけ	設置・指定の根拠
1	大宮駅周辺地域都市再生緊急整備協議会	都市再生緊急整備地域における緊急かつ重点的な市街地の整備に関し必要な協議並びに計画の作成及び計画の実施に係る連絡調整	都市再生特別措置法（第19条1項）
2	都市再生駐車施設配置計画部会	1の協議で必要な協議調整等を行うために設置する会議体	都市再生緊急整備協議会規約（第12条第1項）
3	大宮駅周辺地域駐車場ルール検討会	2の協議で必要な協議調整等を行うために設置（既設の会議体）	大宮駅周辺地域駐車場ルール検討会設置・運営規約
4	大宮駅周辺地域駐車場ルール運用組織	配置計画に基づく管理運用等を行うために、2が指定する組織	都市再生駐車施設配置計画（本計画）
5	審査機関（第三者機関）	配置計画の適正な審査を行うため、2が指定する組織	都市再生駐車施設配置計画（本計画）

6.2. 計画の策定主体

本計画は、「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。

計画の内容を補足するため、必要に応じて運用マニュアル・運用細則を定める。運用マニュアル・運用細則は、「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。

【運用マニュアル・運用細則の主な記載事項】

- 配置計画の運用に関する事項（運用体制、申請及び審査手続き など）
- 地域貢献に関する事項（地域貢献施策例、評価方針 など）
- 計画の適用に係る各種手続き、申請書類 など

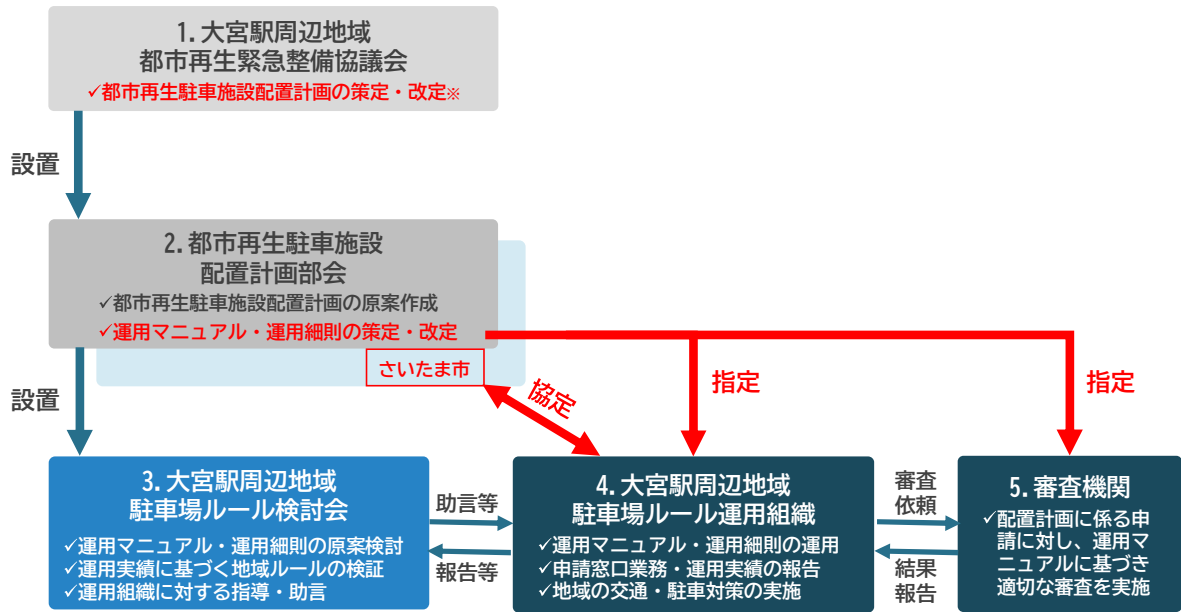


図 6-1 配置計画に係る組織・計画の策定主体

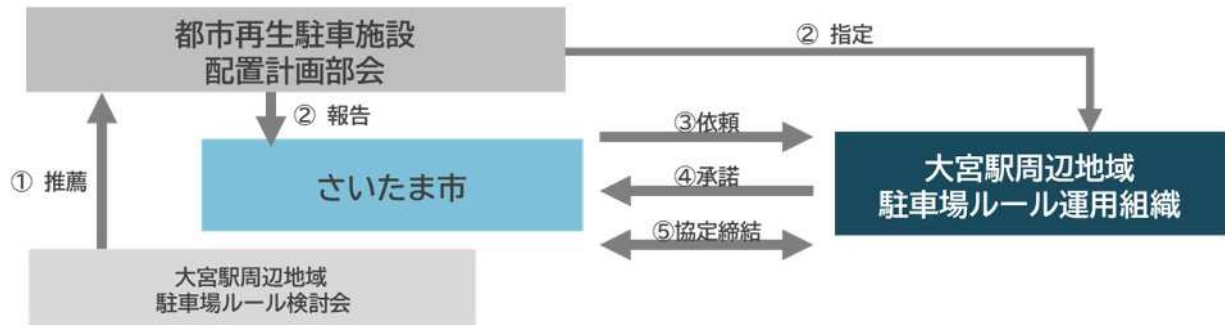


図 6-2 運用組織の決定フロー

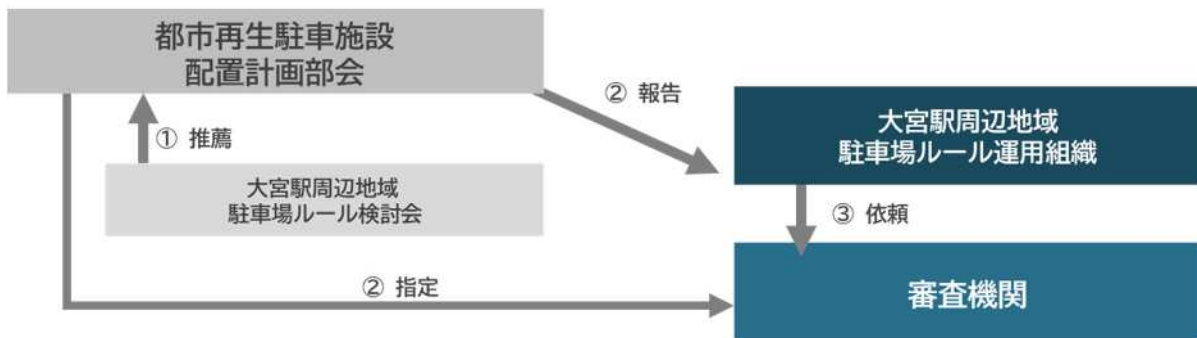


図 6-3 審査機関の決定フロー

6.3. 駐車施設の継続的な利用状況等の確認

従来の制度では、継続的に駐車施設の附置が確保されているか確認する仕組みがなく、駐車施設の継続的な確保状況のマネジメントに課題を有している。このような課題を解決するために、配置計画の適用者は、当該駐車施設が配置計画の目的に沿って常時適切な状態で利用されるように維持管理を行い、併せて駐車施設の利用状況及び確保状況を年1回程度「運用組織」へ定期報告を行うものとする。

「運用組織」は、適用者より報告された駐車施設の利用状況及び確保状況のデータ蓄積を図り、他の配置計画の適用を受けようとする者の類似施設データとして活用するとともに、駐車需要予測の精度を高めるなど、地域の駐車課題の解決のために活用する。

6.4. 計画の見直しについて

駐車需要量及び駐車供給量は、まちの大規模な用途変更や社会的動向（交通手段の変化等）に影響される。まちの状況や社会的動向を勘案し、安定性も一定程度確保しながら、技術革新にも対応するよう、必要に応じて本計画の見直しを行う。

見直しにあたっては、本計画の作成主体である「部会」および関連する会議体と、運用組織が連携して見直しを実施する。



図 6-4 計画の見直しイメージ

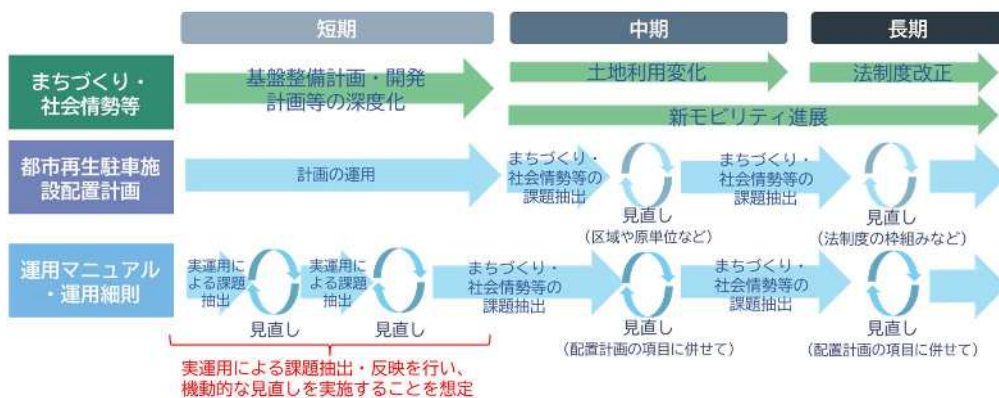


図 6-5 計画の見直しタイミングイメージ

見直しを行うタイミングの例	<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場利用状況や利用者の意向の変化が生じた場合 ● 国による法制度の改正や指針等の策定が行われた場合 ● 計画区域周辺で大規模な土地利用変更が検討・進行了した場合 など
見直しの内容の例	<ul style="list-style-type: none"> ● 集約駐車場の具体的な規模 ● 駐車場原単位の見直し・隔地条件の見直し ● 計画区域の範囲拡大 など

資料編：駐車原単位の算出方法について

計画区域で設定する駐車場原単位は、以下のフローで検討した。

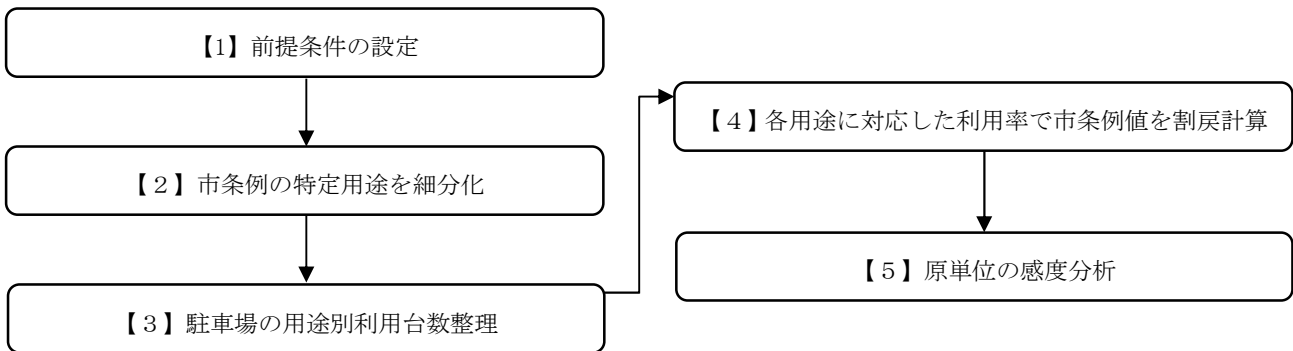


図 原単位の算出フロー

【1】前提条件

- ・ 算出に用いたデータ
→H30 年度駐車実態調査（3 章参照）及び計画区域内における一部大規模駐車場の利用状況
- ・ 算出の条件
→H30 年度調査は平休のとある 1 日のみのデータであるため、普段の利用状況との乖離が生じる可能性がある。そこで、年間の駐車場利用データ（データ取得が可能であった 4 つの駐車場のみ）を用いて、年間で 30 番目の利用状況へ換算する。
なお、年間 30 番目は他都市事例を参考に仮で設定し、また、4 つの駐車場の利用率は立地位置や周辺土地利用によってばらつきがあるため、中央値を補正率とした。（補正率 1.14）

表 補正率

駐車場名	①年間 30 番目利用率	②年間平均利用率	③補正率 (①÷②)	備考
A 駐車場	98%	91%	1.08	買物等での利用が多い
B 駐車場	73%	61%	1.20	買物等での利用が多い
C 駐車場	92%	86%	1.07	買物等・業務での利用が多い
D 駐車場	69%	42%	1.64	買物等での利用が多い

【2】さいたま市附置義務条例の特定用途を細分化

さいたま市附置義務条例では、「特定用途」「非特定用途」で原単位を分類されている。

本計画区域では、商業・業務に関する建物の延床面積が多く占めており、一律の基準を設けると実態と乖離が生じる可能性があるため、「特定用途」を「商業用途」「事務用途」「その他特定用途」に細分化して検討を進める。

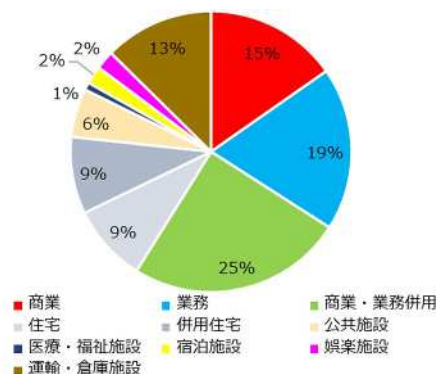


図 計画区域内の建物用途毎の延床面積割合

出典：さいたま市建物現況調査（H28）

【3】駐車場の用途別利用台数整理

A) 利用目的に着目した用途別ピーク時利用台数整理

商業・事務所・その他特定用途それぞれの原単位を算出するために、駐車場利用者ヒアリング調査結果を用いて、利用目的によって用途別利用台数を算定した。

表 駐車場利用者ヒアリング調査対象駐車場

駐車場名	台数	ピーク時利用台数		用途別利用割合				用途別ピーク時利用台数	
		平日	休日	平日		休日		商業	事務所
				商業	事務所	商業	事務所		
a 駐車場	—	268 台	292 台	81%	19%	99%	1%	292 台 × 99%=288 台	268 台 × 19%=52 台
b 駐車場	—	179 台	185 台	76%	24%	95%	5%	185 台 × 95%=176 台	179 台 × 24%=43 台
c 駐車場	—	103 台	187 台	67%	33%	97%	3%	187 台 × 97%=181 台	103 台 × 33%=34 台
d 駐車場	—	279 台	402 台	87%	13%	90%	10%	402 台 × 90%=362 台	279 台 × 13%=37 台
e 駐車場	—	181 台	165 台	27%	73%	83%	17%	165 台 × 83%=137 台	181 台 × 73%=132 台
計	1,588 台	1,010 台	1,231 台	—	—	—	—	1,144 台	298 台

商業用途
休日利用者に着目
ピーク時利用台数:1,144 台
(駐車マス合計:1,588 台)

事務所・その他特定用途
平日利用者に着目
ピーク時利用台数:298 台
(駐車マス合計:1,588 台)

B) 運営形態に着目した用途別ピーク時利用台数整理

利用者ヒアリング調査対象外の駐車場では、駐車場形態別に利用台数を整理した。

表 利用者ヒアリング調査対象外駐車場

駐車場形態	台数	ピーク時利用台数		用途別ピーク時利用台数	
		平日	休日	商業	事務所
時間貸し	501 台	383 台	299 台	時間貸し 299 台 + 併用 298 台	時間貸し 383 台 + 併用 284 台 + 専用 115 台 + 定期 438 台
併用 (時間貸し・定期)	458 台	284 台	298 台		
専用	210 台	115 台	166 台		
定期	790 台	438 台	448 台		
計	1959 台	—	—	597 台	1,220 台

※時間貸し・併用の合計台数：501 台 + 458 台 = 959 台

商業用途
休日における時間貸し・併用駐車場に着目
ピーク時利用台数:597 台
(駐車マス合計:959 台)

事務所・その他特定用途
平日における全形態駐車場に着目
ピーク時利用台数:1,220 台
(駐車マス合計:1,959 台)

【4】用途に対応した利用率でさいたま市附置義務条例の原単位を割戻計算
市条例を用途ごとに対応したピーク率で割戻計算を行い、原単位を設定した。

利用者ヒアリング調査対象駐車場

商業用途

休日利用者に着目

ピーク時利用台数:1,144 台

(駐車マス合計:1,588 台)

利用者ヒアリング調査対象駐車場

事務所・その他特定用途

平日利用者に着目

ピーク時利用台数:298 台

(駐車マス合計:1,588 台)

利用者ヒアリング調査対象外駐車場

商業用途

休日における時間貸し・併用駐車場に着目

ピーク時利用台数:597 台

(駐車マス合計:959 台)

利用者ヒアリング調査対象外駐車場

事務所・その他特定用途

平日における全形態駐車場に着目

ピーク時利用台数:1,220 台

(駐車マス合計:1,959 台)

◆補正率を考慮したピーク時利用台数

$(1,144 + 597) \times 1.14 = 1,985$ 台

◆商業用途のピーク時利用率

$1,985 / (1,588 + 959) = 78\%$

◆補正率を考慮したピーク時利用台数

$(298 + 1,220) \times 1.14 = 1,730$ 台

◆事務所用途のピーク時利用率

$1,730 / (1,588 + 1,959) = 49\%$

用途	特定用途			非特定用途
	商業用途	事務所用途	その他特定用途	—
さいたま市 附置義務条例	床面積 200m ² に 1 台			450m ² に 1 台
原単位	200m ² / 78% = 256.6m ² ≒ 250m ²	200 / 49% = 409.9m ² ≒ 400m ²	200 / 49% = 409.9m ² ≒ 400m ²	現行通り
	床面積 250m ² に 1 台	床面積 400m ² に 1 台	床面積 400m ² に 1 台	

【5】原単位の感度分析

補正率算出に用いた年間30番目の需要（ピーク時利用率）に対し、需要の変動を考慮した場合、原単位にどの程度があるか検証を行った。

原単位の変動は、商業用途で250m²～260m²、事務所用途で400m²～410m²の範囲であり、需要変動を考慮しても影響は小さく、需要変動の平均値である年間30番目の需要を用いる。

表 補正率の変動

	補正①	補正②	補正③	補正④	補正⑤
	年間10番目の需要を用いた場合	年間20番目の需要を用いた場合	年間30番目の需要を用いた場合	年間40番目の需要を用いた場合	年間50番目の需要を用いた場合
補正率 (中央値で合算後)	1.16	1.15	1.14	1.12	1.11

表 補正率の変動に応じたピーク時利用率

	補正なし	補正①	補正②	補正③	補正④	補正⑤
商業用途	68%	70%*1.16≒ 79%	70%*1.15≒ 78%	70%*1.14≒ 78%	70%*1.12≒ 76%	70%*1.11≒ 75%
事務所用途	43%	34%*1.16≒ 50%	34%*1.15≒ 50%	34%*1.14≒ 49%	34%*1.12≒ 48%	34%*1.11≒ 48%

表 原単位の感度分析結果

	条例	補正①	補正②	補正③	補正④	補正⑤
商業用途	200m ²	200/79%≒ 253.1	200/78%≒ 256.4	200/78%≒ 256.4	200/76%≒ 263.1	200/75%≒ 266.6
		250m²に1台	250m²に1台	250m²に1台	260m²に1台	260m²に1台
事務所用途	200m ²	200/50%≒ 400.0	200/50%≒ 400.0	200/49%≒ 408.1	200/48%≒ 416.6	200/48%≒ 416.6
		400m²に1台	400m²に1台	400m²に1台	410m²に1台	410m²に1台

大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画

第 1 版

令和 5 年 8 月