新宿区駐車場整備計画

計i	画改定にあたって1
1 !	駐車対策の基本方針2
	1-1 駐車問題の現状2
	1-2 駐車場整備地区の変更4
	1-3 駐車場整備計画改定の考え方6
2 !	駐車対策に関する事項7
4	2-1 駐車施設の整備に関する施策7
4	2-2 荷さばき駐車対策9
4	2-3 自動二輪車対策11
4	2-4 地域の特性に応じた計画策定13
4	2-5 隣接区との連携
9	2-6 今後の都市計画駐車場のあり方13
9	2-7 地域ルールの導入検討13
3 :	地区別施策14
	3-1 新宿駅東口周辺地区14
,	3-2 新宿駅西口周辺地区15
	3-3 四ツ谷駅周辺地区16
	3-4 高田馬場駅周辺地区16
	3-5 飯田橋駅周辺地区17
4	主要な路外駐車場の整備に関する方針18

計画改定にあたって

駐車場整備計画は、駐車場法第4条の規定に則り、駐車場整備地区における駐車場の需要と供給の現況および将来見通しを勘案して、当該地区における路上駐車場および路外駐車場の整備に関する計画を定めるものである。

平成6年5月に策定した「新宿区駐車場整備計画」(以下、前計画とする)では、主に乗用車の保有と利用の急速な増加に伴う駐車施設の不足と違法路上駐車の問題に着目し、民間と公共の適切な分担に基づく駐車場の整備と有効活用等を定めたものとなっている。

前計画に基づく各種施策の推進等により、駐車場整備は着実に進捗し、駐車施設はある程度充足した水準となっている。また、平成18年6月からの改正道路交通法施行により、駐車監視員による放置車両の確認が実施され、違法路上駐車も大幅に削減されてきている。

しかしながら、依然として違法路上駐車が完全 に解消するまでには至っておらず、一方で、取締 りの厳格化により地域の経済活動に不可欠な貨物 車の荷さばきが十分に行えない等の影響も指摘さ れている。

また、自動二輪車の駐車問題が顕在化してきたことを受け、平成 18 年 5 月の駐車場法改正によって、自動二輪車が駐車場法の対象に含まれることとなり、その対応も必要となるなど、新たな課題が生じてきている。

こういった駐車需要は、周辺土地利用により変化するとともに、景気動向や地域経済の活力等により左右されるが、駐車場整備がある程度整った現状においては、これまでのように整備を推進するだけの整備計画ではなく、駐車需要を抑制し、公共交通機関や歩行者・自転車を中心としたまちづくりを進めるなど、まちづくりの方針と整合した計画的な駐車需要管理も必要になると考えられる。

このような背景の下、平成 19 年に「新宿区都市マスタープラン」を改定し、総合的な交通施策として、社会情勢の変化に応じた駐車施策の見直しを行うことを明記した。

これを受けて、駐車施策を総合的、計画的に推 進するため、本整備計画においては、従来のよう に、高い将来駐車需要を予測し、それに対応した 高い整備目標量を設定する需要追随型の計画では なく、各地区の特徴を活かしながらまちづくりの 方針を実現できる、政策誘導型駐車場整備計画と することを改定のポイントとした。

1 駐車対策の基本方針

1-1 駐車問題の現状

現状では、駐車供給量が絶対的に不足している 地区および駐車場整備が喫緊の課題となっている 地区は存在せず、平成2年をピークに減少が続い ている昼間人口がさらに減少する場合などでは、 駐車需要がさらに縮小する可能性も想定される。

また、新宿駅周辺地区の西口周辺では、副都心の高層ビル街区に整備された大規模駐車場の有効活用が課題であり、東口周辺は歌舞伎町を中心に狭小敷地が多く、附置義務による駐車場の整備が困難な一方、荷さばき貨物車や自動二輪車を中心とした違法路上駐車が顕在化している。さらに、四ツ谷駅周辺地区では、幹線道路沿道に分散して違法路上駐車が発生し、単発的な駐車場整備では解消が困難であるなど、地区によって異なる特性や課題への対応が必要となっている。

1) 新宿駅周辺地区

新宿駅周辺は、東口と西口で土地利用や市街地 整備形態が異なる地区が含まれており、それぞれ 異なる駐車問題が生じている。

東口周辺は、商業施設を中心とした駅前地区と、 日本最大の繁華街である歌舞伎町地区があり、多 くの来訪者があるものの、ピーク時においても地 区全体では駐車場の供給量には余裕がある。一方、 活力ある地域経済を支えるための荷さばき需要が 多く、ピーク時の駐車需要の1/4以上を貨物車 が占め、荷さばきのための違法駐車も多く発生し ている。また、深夜営業店舗等の従業者や来訪者 を中心に自動二輪車の利用が多く、鉄道の運行時間外まで営業する店舗の従業者の通勤利用などは やむを得ない側面もあるものの、路上への違法駐車が歩行者の安全な通行の妨げとなっている。

西口周辺は、副都心地区の大規模な業務系土地 利用を中心として市街地が整備され、駐車場供給 量も順調に増加している。一方、それらの大規模 な駐車場の利用率は概ね低いことから、地区全体 の駐車場供給量には大きな余裕がある。

また、新宿駅付近においては、観光バスおよび タクシーの待機駐車が多いことにより、安全で円 滑な交通の支障が生じている。

② 四ツ谷駅周辺地区

四ツ谷駅周辺は、幹線道路を中心に帯状の路上 駐車が生じているが、前計画策定時より減少傾向 にあり、特定地区への集中もないことから、交通 流への影響は少ない。一方、荷さばきについては、 幹線道路では時間制限駐車区間を利用して行われ ているが、裏通りでは違法駐車が生じている。自 動二輪車については、路上駐車が少なく、土地利 用の面からも今後増加する可能性は低い。地区全 体としての四輪車の駐車場供給量がやや不足して いるが、特に荷さばき車への対応が必要である。

なお、駐車場箇所数と台数の9割以上をコイン 式駐車場が占めており、これらが開発等により建 物に変わった場合には、駐車場供給量が大きく変 動する可能性がある。

③ 高田馬場駅周辺地区

高田馬場駅周辺は、小規模なコイン式駐車場が 多く整備され、ピーク時においても駐車場供給量 が駐車需要を上回っている。駅前を中心とした商 業地区において、駅前広場内でのバスやタクシー の輻輳が見られるものの、荷さばきや自動二輪車 を含めて路上駐車は少なく、幹線道路でも違法駐 車の発生は少ない。

なお、駐車場箇所数の約8割、台数の約6割以上をコイン式駐車場が占めており、これらが開発等により建物に変わった場合には、需給バランスが崩れる可能性がある。

4 飯田橋駅周辺地区

飯田橋駅周辺は、前計画時に急務の課題がなかったため、駐車場整備地区に指定されていなかっ

たが、面的に指定された商業地域であり、駐車場 整備計画の対象地区とした。

当該地区では、ピーク時においても地区全体で 駐車需要を上回る駐車場供給量が確保されている 一方、商業の連続性を確保するため、駐車場の立 地を規制するまちづくり協定が締結されているな ど、住民の取り組みやまちづくりと駐車対策の整 合を図っていくことが必要である。

⑤ その他

全地区に共通する課題として、用途地域の変更 を伴う大規模な開発や高度利用等がある場合には、 当該地区に大きな駐車需要が生じることから、そ の対策を講じるため開発等と駐車対策を一体的に 検討する必要がある。

【駐車需給の現況】

		駐車場駐車需要			※2 駐車需給の状況			
車種	区分	整備台数 ※1	駐車場 利用台数	路上 駐車台数	合 計	供給率	需給差 (台)	
		A	В	C	D=B+C	E=A/D	F=A-D	
	新宿駅周辺地区	11,463	5,549	906	6,455	178%	5,008	
	東口周辺地区	4,737	2,406	418	2,824	168%	1,913	
四	西口周辺地区	6,726	3,143	488	3,631	185%	3,095	
輪	四ツ谷駅周辺地区	378	248	222	470	80%	-92	
車	高田馬場駅周辺地区	207	103	21	124	167%	83	
	飯田橋駅周辺地区	244	144	47	191	128%	53	
	合 計	12,292	6,044	1,196	7,240	170%	5,052	
	新宿駅周辺地区	192	141	835	976	19.7%	-784	
自	東口周辺地区	79	52	274	326	24.2%	-247	
動	西口周辺地区	113	89	561	650	17.4%	-537	
_	四ツ谷駅周辺地区	6	6	28	34	17.6%	-28	
輪	高田馬場駅周辺地区	7	6	9	15	46.7%	-8	
車	飯田橋駅周辺地区	0	0	4	4	0.0%	-4	
	合計	205	153	876	1,029	19.9%	-824	

^{※1:}四輪車は平成 21 年 8 月実態調査に基づく一時預り駐車場収容台数 (月極併用を含む・台数不明を除く)、自動二輪車は平成 21 年 10 月実態調査に基づく一時預り駐車場収容台数 (台数不明のものを除く)

^{※2:}四輪車は平成21年11月5日(木)ピーク時(13:30)の実態調査に基づく乗用車および貨物車の一時預り駐車場利用台数と路上 駐車台数(利用台数が調査不能の駐車場についての推計値を含む)、自動二輪車は平成21年11月5日(木)実態調査に基づく ピーク時(17:00)の一時預り駐車場利用台数および路上駐車台数

1-2 駐車場整備地区の変更

<飯田橋駅周辺地区の追加>

飯田橋駅周辺は、面的に商業地域として指定されており、今後のまちづくりに合わせて行政も積極的に各種の施策を実施していくべき地区である。

実態調査によると、現状では駐車需給の面から 駐車場整備が急務とはなっておらず、また、公共 交通機関の拡充や昼間人口の減少傾向などを勘案 すると、今後も駐車需要の大幅な拡大は考えにく い。そのため、当該地区において駐車場整備を積 極的に促進する必要性は少ないと想定される。

一方、飯田橋駅周辺の神楽坂通り沿道は、まちづくり協定により駐車場出入口整備の制限を行うなど、地域での駐車対策への取組が活発な地区である。これを踏まえ、今後、地元と行政が協力し、まちづくりと連係した駐車対策を実施していくためには、当該地区の土地利用や交通特性に応じた駐車場整備計画の立案が必要と考えられることから、駐車場整備地区に加えるものとした。

<既存駐車場整備地区の変更>

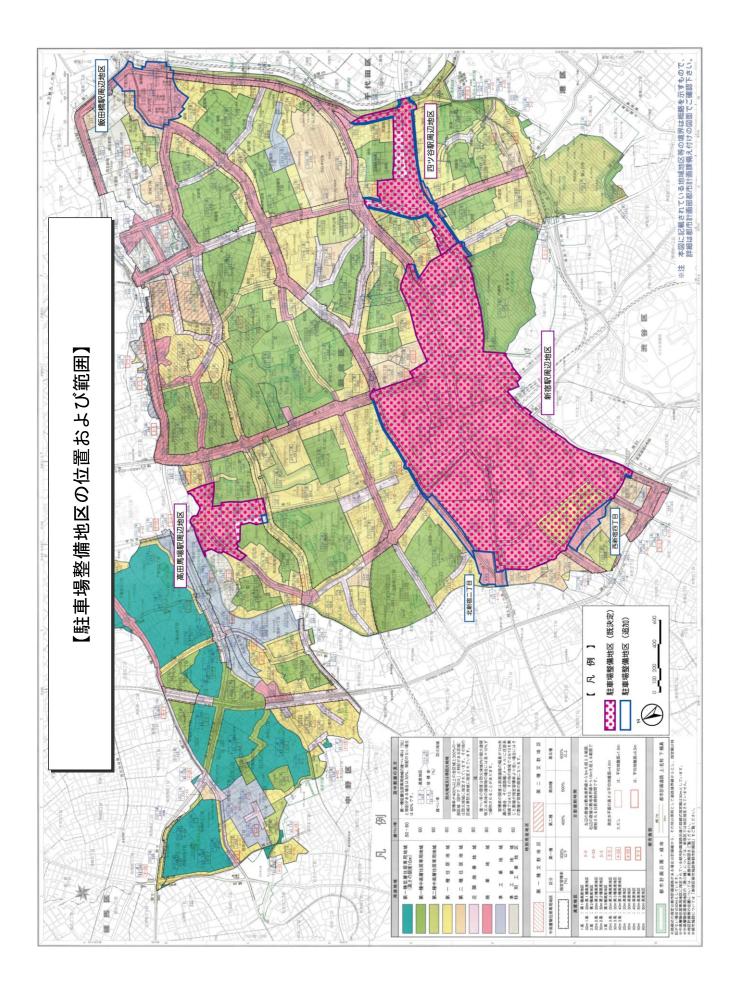
実態調査によると、新宿駅周辺地区および高田 馬場駅周辺地区においては駐車場供給量が駐車需 要を大幅に上回り、積極的な駐車場整備の必要性 は低下している。

一方、現在の駐車場整備地区の範囲は商業地域・近隣商業地域であり、大きな駐車需要が生じる商業・業務機能の誘導を図ることを都市計画で定めている地区であることから、現状の駐車需給バランスに拘わらず、将来にわたって安定的に供給量を確保することが必要であると考えられる。また、新宿区都市マスタープランに示したまちづくりの目標を達成するためにも、様々な駐車対策を実施していくことが必要である。

そこで、既存の駐車場整備地区は、その範囲を維持し、都市計画道路の供用等による都市計画(用途地域指定)の変更を反映するとともに、面的に商業地域が指定されている西新宿四丁目、北新宿二丁目を範囲に加える等、変更を行った。

【駐車場整備地区の名称および面積】

区域		面積
新宿駅周辺地区		約 270.9ha
	東口周辺地区	約 123.2ha
	西口周辺地区	約 147.7ha
四ツ谷駅周辺地区		約 34.1ha
高田馬場駅周辺地区		約 22.3ha
飯田橋駅周辺地区		約 20.1ha
合 計		約 347.4ha



1-3 駐車場整備計画改定の考え方

これまでの都市開発や駐車場整備により、前計 画で設定した整備目標量は概ね達成されている。 一方で、荷さばきや自動二輪車などの多様な駐車 問題が依然として発生しており、地区の駐車特性 に応じた総合的な駐車対策が求められている。

特に、近年の地球規模での環境問題に対する関心の高まりから、都市活動においても集約型都市構造への転換による低炭素社会の実現が求められている。このような社会的要請を踏まえ、新宿区都市マスタープランでは、歩行者環境の充実、公共交通の利用促進、環境への配慮などを示しており、自動車への過度な依存を見直すまちづくりを提示しているところである。

また、駐車需要は、土地利用、景気動向や地域 経済の活力等により左右されるが、駐車場整備が ある程度の水準に達した現状においては、従来の ように需要に追随した駐車場整備ではなく、駐車 需要を抑制して公共交通機関や歩行者・自転車を 中心とした市街地整備を進めるなど、まちづくり の方針と整合した計画的な駐車需要の管理が重要 であると考えられる。

そこで、本整備計画においては、従来のように 高い将来駐車需要を予測し、それに対応した整備 目標量を設定する需要追随型の計画ではなく、各 地区の特徴を活かしながらまちづくりの方針を実 現できる、政策誘導型の駐車場整備計画とした。

■対象区域

本計画の対象区域は、東京都市計画駐車場整備 地区新宿区駐車場整備地区**とする。

※ 新宿駅周辺地区(東口周辺地区、西口周辺地区)、四ツ谷駅周辺地区、高田馬場駅周辺地区、飯田橋駅周辺地区

■目標年次

本計画の目標年次は、平成32年とする。

2 駐車対策に関する事項

2-1 駐車施設の整備に関する施策

駐車場整備がある程度の水準に達していることを踏まえ、まちづくりの方針および地区の課題に応じた駐車場の配置や整備の誘導とともに、駐車場の利用促進を図っていくこととする。

(1) 整備に関する基本施策

1) 東京都駐車場条例による附置義務制度の適切な運用

附置義務制度は、駐車需要発生の主要因である 建築物の用途や床面積に応じて、駐車施設の設置 を義務づける制度であり、原因者負担の原則に合った駐車場整備の手法である。

特別区における駐車施設の附置義務は、東京都 駐車場条例に定められており、需要に見合った台 数確保の原動力となっていることから、引き続き 同条例の附置義務制度を適切に運用することによ り、必要な駐車施設の整備を促進する。

2) フリンジ部への駐車場の集約整備の推進

新宿駅東口周辺地区などの人と車の需要が共 に高い地区では、歩行者を中心としたにぎわいの あるまちづくりを実現していくため、まちの中心 部においては商業・業務機能の維持向上を図るこ とが必要である。

このため、附置義務駐車場を含めて、駐車場を 地区のフリンジ(外縁)部へ集約して整備するた めの取り組みを推進していくとともに、やむを得 ず中心部に駐車場を整備する場合には、フリンジ 部への出入口の設置および歩道横断しない形態で の駐車場入庫を実現するための方策を検討する。

また、フリンジ部への駐車場整備を促進する方 策の一つとして、地域の特性に応じた駐車施設の 整備基準(地域ルール)の導入を検討していくと ともに、他の計画において検討している中心部へ の自動車交通の流入を抑制する方策など、まちづ くりに関する検討と連係を図るものとする。

3) 大規模業務ビルにおける供給量の有効活用

新宿駅西口周辺地区などに立地する大規模業務ビルでは、駐車場の供給量が需要量を大きく上回っていることから、その駐車場ストックの有効活用を図るとともに、今後の開発において整備される駐車場についても、需給バランスの改善を図る工夫が必要である。

そこで、大規模業務ビルにおける駐車場整備台数(附置義務以外)を、隣接する他地区の商業施設等における駐車需要の受け入れ先として活用する方策を検討する。あわせて、東京都駐車場条例における附置の特例の適用、地域の特性に応じた駐車施設の整備基準(地域ルール)の適用や、集約駐車場としての活用について、需給バランスを考慮のうえ、検討を進めることとする。

4) 駐車場のバリアフリー対応の推進

平成 18年 12月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が施行され、特定路外駐車場を新設する場合は、国土交通省令で定められた構造及び設備に関する基準への適合が義務付けられた。また、既存の駐車場についても基準に適合させる努力義務が定められている。

このことを踏まえ、区内の取り組み現況を勘案 しながら、既存駐車場におけるバリアフリー対応 について、啓発および整備誘導を行うとともに、 支援方策についても検討する。

5) 観光バス・タクシー等への対策の推進

新宿駅付近など、人と車の交通が輻輳する地区では、観光バスやタクシーの待機駐車が道路交通の支障とならない配慮とともに、歌舞伎町などの観光資源を活かす観点からも、来訪者の利便性を確保していくことが必要である。

そこで、周辺エリアの大規模開発等に合わせた 待機スペース整備の事業者への要請や、利便性の 高い箇所へのバス乗降場およびタクシー乗り場の 設置などの対策について検討していくこととする。

(2) 利用促進に関する基本施策

1)的確な駐車場への案内誘導

①広域での駐車場案内

円滑な駐車場の利用には、出発前等に駐車場の 位置などが確認できるよう広域的な駐車場情報の 案内を充実させ、目的地周辺で駐車場を探すうろ つき交通を発生させないことが重要となる。

東京都では、広域の駐車場案内として財団法人 東京都道路整備保全公社が運営する「s-park」に より、都内の駐車場情報をインターネット、携帯 電話およびカーナビ等を通じて発信していること から、当該システムの積極的な活用により、広域 での駐車場案内の高度化を図っていくこととする。

②目的地近傍での駐車場案内

広域の案内に加え、目的地近傍では路側に設置 した「駐車場案内標識」により駐車場の位置など を示すことで、より案内誘導の効果が発揮される。

そこで、東京都の「駐車場案内標識に係わる道路占用許可基準の改正及び東京都屋外広告物条例の許可」に基づき、景観やユニバーサルデザインにも配慮した駐車場案内標識の設置を、駐車場事業者へ働きかけていくこととする。

【駐車場案内誘導標識設置基準】

設置区域	都内全域		
設置距離及び本数	駐車場の出入口を中心とした半径 200mに範囲に 8 本以内を		
	原則とする		
事 二心子	反射表示板、内照式表示板、高輝度表示板、		
表示形式	満空表示(電光表示形使用可、ただし、白色に限る。)		
表示板の大きさ	縦 120 cm×横 60 cm以内		
路面から表示板の下端まで 2.5m以上			
路面から表示板の上端まで 5.0m以下			
表示内容	Pマーク、矢印、距離、駐車場名、営業時間、満空表示		

2) 新宿駅東西間の連携の検討

新宿駅東口周辺地区への来訪者の利便性を高めるとともに、西口周辺地区の駐車場ストックの有効活用を図るためには、新宿駅東西間の交通利便性を確保するなどの連携強化が不可欠である。

そこで、民間の既存交通手段によるネットワーク化の可能性についての検討や新宿駅東西自由通路による新宿駅東西間の連携を図る。

2-2 荷さばき駐車対策

荷さばき駐車施設は、附置義務による整備が進められているものの、依然として絶対量が不足しており、また、短時間の荷さばき需要に対応する荷さばき停車帯や貨物車用パーキング・メーター等では、乗用車の利用などにより、荷さばきのための駐車スペースが十分に確保できていない。

このような状況を踏まえ、急務となっている荷さばき駐車施設の確保と、荷さばき駐車スペースの適正な利用を推進していくこととする。

(1) 整備に関する基本施策

1) 附置義務による荷さばき駐車施設の整備

荷さばき駐車スペースをフリンジ部へ集約して 整備することは、荷物の横持ち距離が長くなるこ となどから適切ではないと考えられる。

このため、東京都駐車場条例の荷さばき駐車施設の附置義務に基づき、原因者である目的施設側の駐車施設整備で対応することを原則とする。

2) 大規模開発に合わせた共同荷さばき場の整備の要請

附置義務の対象とならない中小建物が多い地区では、附置義務による荷さばき駐車施設のみでは不十分であると想定される。

そこで、当該地区において大規模開発が行われる際には、地域が共同で利用できる荷さばき場として、敷地内に公開空地とは別に空地を確保することを開発事業者等へ要請する。

また、共同荷さばき場として確保された空地については、公開空地と同様の評価となるように東京都へ要請していくものとする。

【東京都駐車場条例における荷さばき附置義務基準】

【水水的紅牛物水内にもの)の内ではこれで料を大力							
適用区域	駐車場整備地区等				周辺地区又は 自動車ふくそう地区		
特定用途に供する 部分の床面積	2,000 m²				3,000 m²		
		特定	特定用途				
対象建築物用途	百貨店その 物用途事務所の用 後に供する 部分倉庫の用途 に供する部 分 る部分その他特定 		特定用途に供する部分				
原単位	2,500 m ² 5,500 m ² 2,000 m ² 3,500 m ²			$7,000 \text{ m}^2$			
中小規模建築物に 対する緩和措置	延べ面積が 6,000 ㎡未満の場合、下記算定式により算出 附置義務台数=延べ面積/原単位×緩和係数 [緩和係数算定式] 1- 6,000 ㎡-延べ面積 2×延べ面積				1- 6,000 ㎡-延べ面積 延べ面積		

備考 床面積は、自動車及び自転車の駐車の用に供する部分を除くものとし、観覧場にあつては、屋外観覧席の部分を含む。

3) コインパーキングにおける荷さばき車の受入 れ要請

平面・自走式のコインパーキングでは、荷さばきを行うスペースの確保が可能な場合が多いことから、既存コインパーキングでの貨物車の駐車への対応、荷下ろし作業や台車使用許可等について、東京都と協力して駐車場事業者へ要請を行い、路外での荷さばき駐車スペースの確保を図る。

4) 既存駐車場などの利活用

新たな駐車場用地の確保が困難な地区においては、既存の駐車場などを活用した荷さばき駐車スペースの確保を検討する。

また荷物積替え駐車場や、駐車場への荷さばき 駐車スペース設置を実施している財団法人東京都 道路整備保全公社に協力を要請し、荷さばき駐車 スペースの確保を図っていくこととする。

5) 貨物車用時間制限駐車区間の適正な運用の推 進

新宿区内では、27 路線・区間の時間制限駐車区間において、荷さばき利用を優先する貨物車用パーキング・メーター等が設けられている。

しかしながら、乗用車による駐車や長時間駐車などの不正利用等により、荷さばき駐車スペースとして十分活用できていないため、一般ドライバーへの荷さばき優先の啓発および警察との連携等により、適正な運用を推進していくこととする。

6) 道路法に基づく路上駐車施設の整備の検討

荷さばき需要が高く、限られたスペースを最大 限有効活用する必要性が高い箇所を対象として、 車体ロック等の入出庫管理機器の設置や、短時間 優先の駐車料金設定等など、適正管理を担保する 駐車機器の設置が可能な道路法第2条に基づく路 上駐車施設の導入を検討していくものとする。

(2) 利用促進に関する基本施策

1) 地域での共同利用の促進及びルール化の検討

地域が共同で荷さばき駐車に係るコストを負担 し、荷さばきスペースの確保と運営を行う共同利 用のしくみの導入について、東京都と連携して検 討を進めるものとする。

2)「s-park」を活用した荷さばき可能駐車場の 周知

財団法人東京都道路整備保全公社が運営する「s-park」では、一般の駐車場に加えて荷さばき可能駐車場の情報を掲載し、地図上で検索を可能としており、この情報を活用することで荷さばき車の路外駐車場への転換を促す効果が期待される。そこで、荷さばき車の受け入れを行っている駐車場事業者を対象とした「s-park」への情報登録の要請、物流事業者への情報参照の啓発等により、周知を図るものとする。

2-3 自動二輪車対策

新宿区は、日本最大の繁華街である歌舞伎町を はじめ、大規模な商業施設を抱えるとともに、大 学や専門学校等も多く、自動二輪車の駐車需要が 発生しやすい環境にある。

一方で、自動二輪車は四輪車に比べて駐車場への入庫習慣が定着しておらず、民間駐車場の整備が進捗しないこともあり、放置駐車が蔓延する状況となっている。これらの放置駐車は歩道上や裏通りに多く、また、公園や公開空地等での放置も見られ、安全な歩行者環境の大きな障害となる。

そこで、地区の課題に応じた自動二輪車の駐車 スペース確保を積極的に進め、駐車場への利用を 促進していくこととする。

(1) 整備に関する基本施策

1) 駐車場法に基づく附置義務制度の導入検討

東京都では、自動二輪車の駐車需要は地区による相違が大きいため、都条例で一律の基準により 附置義務を課すことは適切ではなく、自動二輪車 の需要が多く、必要性の高い区で各々条例を制定 すべきという見解を示している。

これを踏まえ、新宿区では自動二輪車に対する 附置義務制度の検討を進めており、その結果を踏 まえて導入を検討する。

また、自動二輪車の駐車需要が相当程度見込まれる大規模小売店舗については、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(平成19年2月)」に基づき、想定される需要に対応した自動二輪車駐車場の整備を求めていくこととする。

2) フリンジ部への駐車場の集約整備の推進

自動二輪車についても乗用車と同様、歩行者中 心のまちづくりを進める地区においては、安全な 歩行環境を確保する観点から、附置義務駐車場を 含めて、駐車場を地区のフリンジ(外縁)部へ集 約して整備するための取り組みを推進する。

3) 既存駐輪場などの利活用

早急な自動二輪車駐車場の確保を図るため、現 状の利用実態等を勘案しつつ、既存の駐輪場への 自動二輪車の受け入れを推進するとともに、未利 用地などの利活用による自動二輪車駐車場の整備 を検討する。

4) 道路空間を活用した自動二輪車駐車スペース の整備

- i. 道路占用による整備
- a. 公の施設として公共での整備

公共性の高い道路空間の活用を図るため、公の施設として公共が占用者となり、道路法施行令の改正に基づく路上自動二輪車駐車場の整備を推進する。

b. 民間活力の導入

道路法施行令の改正において、道路占用許可を 受けることにより、民間が路上自動二輪車駐車場 の整備・運営を行うことも可能となっている。

そこで、一定の事業実施・管理・運営能力を有する民間事業者に対し、区道の占用許可を与え、または都道管理者との連携により都道の占用許可を得る等により、民間活力を導入し、自動二輪車駐車場の整備を実施することを検討する。

ii. 道路附属物としての整備

道路幅員や交通安全性等の条件を満たす箇所を 対象に、道路管理者自らが道路附属物として道路 上に設置する自動二輪車駐車スペースの整備を検 討する。

5) 既存駐車場における受入れ要請

四輪車が駐車できないデッドスペースや、駐車スペースに余剰がある駐車場等に対し、駐車場法の技術基準等を遵守した自動二輪車の受け入れを要請していく。

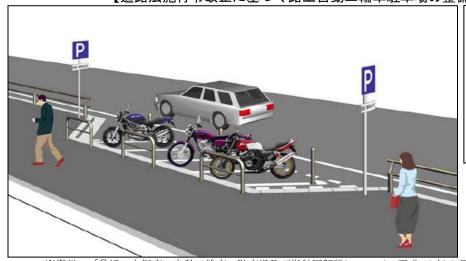
6) 助成金活用による民間駐車場の整備促進

新宿区が申込窓口となって、財団法人東京都道路整備保全公社が実施している『自動二輪車用駐車場整備助成』を活用することにより、民間による自動二輪車駐車場の整備促進を図る。

7) 二輪車用パーキング・チケットの検討

平成 21 年 11 月末より、表参道にて運用が開始 された二輪車用パーキング・チケットについて、 道路幅員や交通量等の条件を勘案しながら、その 必要性を検討していくものとする。

【道路法施行令改正に基づく路上自動二輪車駐車場の整備イメージ】



【占用主体の要件】

地方公共団体、公益法人、 公共交通事業者、商店会そ の他自転車等駐車器具を適 切に管理し、これに駐車さ れる自転車等を適切に整序 する能力を有すると認めら れる者とする。

※資料:「最近の自転車・自動二輪車の駐車場及び指針同解説について」平成19年2月 国土交通省道路局 地方道・環境課

(2) 利用促進に関する基本施策

1) 「s-park for riders」の活用及び高度化

財団法人東京都道路整備保全公社が運営する「s-park for riders」では、都内の自動二輪車駐車場の情報をインターネット、携帯電話を通じて発信していることから、これを積極的に活用するとともに、事前の条件登録により利用者の希望に合った自動二輪車駐車場を案内する機能を付加するなどのシステムの高度化を働きかけながら、自動二輪車の駐車場利用促進を図る。

2) 自動二輪車利用者への入庫要請

小規模な建物は、駐車施設の附置義務の対象外 となり、駐車場が未整備の場合も多いが、鉄道の 運行時間外まで営業する店舗等の従業者にとっ ては、自動二輪車での通勤はやむを得ない側面も あり、路上駐車が発生する要因となっている。

また、新宿区内は大学および専門学校等が多く、 自動二輪車で通学する学生の多くは、構内に駐車 できない場合、周辺の路上へ駐車することとなる。 これらを踏まえ、店舗、大学および専門学校等に対し、従業員および学生が利用する自動二輪車を駐車場へ入庫させるよう、働きかけることを要請していくものとする。

3) 適切な料金水準による運営の推進

自動二輪車では、駐車料金の負担に対する抵抗 から路上駐車を行う利用者が多く、駐車場の利用 が十分に進まない原因のひとつとなっている。

そこで、公共の主導により安価な料金を実現し、 利用者の入庫意識を醸成することで、民間が自動 二輪車駐車場の事業に参入できる環境づくりや、 路上の自動二輪車駐車場において、道路占用料の 減免措置を講じるなど、適切な料金水準による運 営を可能とする手法について検討していく。

2-4 地域の特性に応じた計画策定

各駐車場整備地区では、各々駐車需要の特性やインフラ整備状況等が異なることから、フリンジ部への駐車場の集約、荷さばきや自動二輪車への対応等については、一律の基準によらず、地区の特性に応じて適切な駐車対策を実施していくことが合理的であると考えられる。

そこで、各地区におけるまちづくりや地区の特性に合わせた駐車対策を実施していくため、地区ごとの計画を策定する。

2-5 隣接区との連携

商業・業務機能が区の行政界を超えて連担して いる地区では、駐車対策においても行政界を超え た地区全体で取り組むことが必要である。

そこで、隣接区(渋谷区、千代田区等)の関係 部局と施策のすり合わせを行い、地区全体として 効率的かつ効果的に駐車対策が実施されるよう 連携を図るものとする。

2-6 今後の都市計画駐車場のあり方

都市計画駐車場は、地区の駐車需要に対応する 基幹的な駐車場としての役割を果たしているが、 附置義務駐車場整備の進捗により不特定多数の 駐車需要が減少し、民間駐車場の整備も充実して きた今後においては、地区におけるまちづくりの 方針を実現するための役割を果たしていくこと が求められてきている。

そこで、地区において目的施設が特定されない 駐車需要を再検討し、都市計画駐車場が収容すべ き台数の見直しを行う可能性も含めて、歩道を横 断しない入出庫形態や地下車路による駐車場ネ ットワークの形成、荷さばきへの対応およびエレ ベーターの設置等による物流を含めたバリアフ リー対応など、先導的かつまちづくりと連係した 整備と活用について検討していくこととする。

2-7 地域ルールの導入検討

駐車場整備地区内において、交通動線の変更や 大規模開発などにより、駐車場の戦略的な配置や 既存ストックの有効活用を推進する必要性が特 に高い地区を対象に、地域の特性に応じた駐車施 設の整備基準(地域ルール)の導入を検討してい くこととする。

3 地区別施策

3-1 新宿駅東口周辺地区



東口周辺は、歌舞伎町や新宿通りの百貨店を中心とした日本有数の商業地区であり、乗用車、自動二輪車、荷さばき全ての駐車需要が高い一方、商業の活力を維持向上させるためのまちづくりが最優先の課題となる地区である。

このことから、中心部への自動車流入を抑制して歩行者中心のまちづくりの推進が可能となる環境を整えるとともに、まちづくりの方針と整合した駐車施策の展開を図るものとする。

(1) 整備に関する施策

[フリンジ駐車場の整備の推進]

中心部における駐車需要の受け皿として、附置 義務駐車場を含めて、駐車場を地区のフリンジ部 へ集約整備するための取り組みを推進する。

また、フリンジ部への駐車場整備促進方策の一つとして、地域の特性に応じた駐車施設の整備基準(地域ルール)の導入や、自動車交通の流入を抑制する方策についても検討していくものとする。

[荷さばき駐車スペースの整備]

地区の経済活動に不可欠な荷さばきについては、 東京都駐車場条例の荷さばき駐車施設の附置義務 に基づく整備を原則としながら、以下の各施策を 組み合わせ、積極的な駐車スペースの確保を図る。

- ○大規模開発に合わせた共同荷さばき場の整備 の要請
- ○コインパーキングにおける荷さばき車の受入 れ要請
- ○既存駐車場などの利活用
- ○貨物車用時間制限駐車区間の適正な運用の推 進
- ○道路法に基づく路上駐車施設の整備の検討

[自動二輪車駐車スペースの確保]

自動二輪車の駐車場の確保が急務であるため、 乗用車と同様にフリンジ部へ集約して整備することを考慮しながら、以下の各施策を組み合わせて 積極的な駐車スペースの確保を図る。

- ○駐車場法に基づく附置義務制度の導入検討
- ○フリンジ駐車場の整備の推進
- ○既存駐輪場などの利活用
- ○道路空間を活用した自動二輪車駐車スペース の整備
- ○既存駐車場における受入れ要請
- ○助成金活用による民間駐車場の整備促進
- ○二輪車用パーキング・チケットの検討

(2) 利用促進に関する施策

〔「s-park」の積極的活用及び高度化〕

東京都内の駐車場情報提供システム「s-park」や「s-park for riders」の積極的活用と駐車場案内の高度化により、乗用車、荷さばき車および自動ニ輪車各々の駐車場利用の促進を図る。

〔新宿駅東西間の連携の検討〕

東口周辺地区への来訪者の利便性向上とともに、 西口周辺地区の駐車場の有効活用を図るため、民間の既存交通手段によるネットワーク化の可能性 についての検討や新宿駅東西自由通路による東西間の連携を図る。

[地域での共同利用の促進及びルール化の検討]

地区の荷さばき駐車について、共同で利用可能 な荷さばき場を整備し、費用負担を含めた共通の 利用ルール策定により、限られた駐車スペースを 最大限に活用し、路外での荷さばきを可能とする 方策の導入を検討する。

〔自動二輪車利用者への入庫要請〕

地区内の飲食店等を対象に、従業員が利用する 自動二輪車を駐車場へ入庫させるよう働きかける ことを店主・事業主へ要請していく。

3-2 新宿駅西口周辺地区



西口周辺は、駅周辺の百貨店や商業地に加え、 副都心を有し、副都心地区を中心に大規模な駐車 場が多数存在しており、駐車場の供給量に十分な 余裕がある地区である。

このことから、豊富な駐車場ストックの有効活用を柱として、新宿駅東西間の連携など、まちづくりと整合した施策の展開を図る。

(1) 整備に関する施策

〔大規模業務ビルの駐車場供給量の有効活用〕

副都心地区等の大規模業務ビルにおける駐車場 の供給量(附置義務以外)を、隣接する他地区の 商業施設等の駐車需要受け入れ先として活用する 方策を検討する。あわせて、東京都駐車場条例に おける附置の特例の適用、地域の特性に応じた駐 車施設の整備基準の適用や、集約駐車場としての 活用を検討する。

〔道路空間を活用した自動二輪車駐車スペースの 整備〕

公共が占用者となる路上自動二輪車駐車場整備を検討するとともに、一定の管理・運営能力を有する民間事業者の活力導入により、自動二輪車駐車場の整備を行う方策についても検討を進める。

〔既存駐車場における自動二輪車受入れ要請〕

既存駐車場において、四輪車が駐車できないデッドスペースがある場合や、駐車スペースの余剰がある駐車場等に対し、駐車場法の技術基準等を遵守した自動二輪車の受け入れを要請する。

(2) 利用促進に関する施策

〔「s-park」の積極的活用及び高度化〕

東京都内の駐車場情報提供システム「s-park」 や「s-park for riders」の積極的活用と駐車場案内 の高度化により、乗用車、荷さばき車および自動 二輪車各々の駐車場利用の促進を図る。

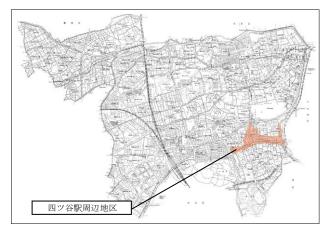
〔新宿駅東西間の連携の検討〕

西口周辺地区の駐車場の有効活用とともに、東 口周辺地区への来訪者の利便性向上を図るため、 民間の既存交通手段によるネットワーク化の可能 性についての検討や新宿駅東西自由通路による東 西間の連携を図る。

[自動二輪車利用者への入庫要請]

当該地区において、周辺に自動二輪車の路上駐車が多い大学および専門学校等を対象に、学生が利用する自動二輪車を駐車場へ入庫させるよう働きかけることを要請していく。

3-3 四ツ谷駅周辺地区



四ツ谷駅周辺は、幹線道路沿道を中心に業務商業機能が立地し、貨物車の駐車需要が比較的高く、 幹線道路を中心に路上駐車が発生しており、駐車施設の多くがコインパーキングとなっている。

これらの特性を考慮し、今後の開発動向による 駐車需要、特に荷さばき車への対応を行うととも に、コインパーキングの廃止による駐車供給量不 足への対策を行う。

(1) 整備に関する施策

[駐車需給の実態を考慮した駐車施設の整備]

今後の開発による駐車需要については、原因者となる建物の附置義務による駐車施設整備で対応することを原則とし、既設コインパーキングの廃止を伴う場合は、附置義務基準以上の駐車台数整備を要請していくものとする。

[民間コインパーキングにおける荷さばき車の受け入れ要請]

荷さばき車については、民間コインパーキング に荷さばき車の受け入れ要請を行い、路上での荷 さばき削減を目指す。

(2) 利用促進に関する施策

[違法駐車の防止]

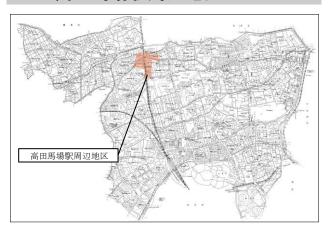
違法路上駐車等の防止を図るため、警察が行う

違法駐車への適切な指導、取締り対策等との連係 をとりながら、地域ぐるみで行う広報・啓発活動 等への支援など、ドライバーのモラル向上を図る。

〔「s-park」の積極的活用及び高度化〕

東京都内の駐車場情報提供システム「s-park」や「s-park for riders」の積極的活用と駐車場案内の高度化により、乗用車、荷さばき車および自動ニ輪車各々の駐車場利用の促進を図る。

3-4 高田馬場駅周辺地区



高田馬場駅周辺は、駅を中心に早稲田通りなど へ業務商業施設が立地し、教育機関や福祉関連の 施設も多く立地する地区であり、駐車需要に対す る駐車施設の整備が概ね完了しているが、今後の 開発による駐車需要に対応していく必要がある。

(1) 整備に関する施策

〔駐車需給の実態を考慮した駐車施設の整備〕

開発による駐車需要については、原因者となる 建物の附置義務による駐車施設整備で対応するこ とを原則とする。

なお、附置義務基準以上の駐車需要が発生する 場合においては、大規模店舗立地法に基づく駐車 需要に応じた駐車施設整備を求めていくこととす る。

[民間コインパーキングにおける荷さばき車の受け入れ要請]

荷さばき車については、民間コインパーキング に荷さばき車の受け入れ要請を行い、路上での荷 さばきの削減を目指す。

[駐車場のバリアフリー対応の推進]

福祉施設等が多く立地している当該地区の取り 組み現況を勘案しながら、高齢者、障害者等が円 滑に利用できるバリアフリー対応について、既存 駐車場への整備誘導・啓発を行う。

(2) 利用促進に関する施策

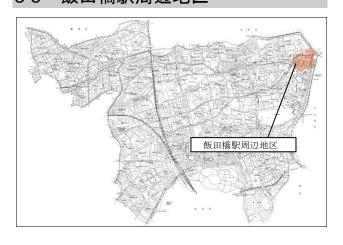
〔違法駐車の防止〕

違法路上駐車等の防止を図るため、警察が行う 違法駐車への適切な指導、取締り対策等との連係 をとりながら、地域ぐるみで行う広報・啓発活動 等への支援など、ドライバーのモラル向上を図る。

〔「s-park」の積極的活用及び高度化〕

東京都内の駐車場情報提供システム「s-park」や「s-park for riders」の積極的活用と駐車場案内の高度化により、乗用車、荷さばき車および自動二輪車各々の駐車場利用の促進を図る。

3-5 飯田橋駅周辺地区



飯田橋駅周辺は、神楽坂を中心とした商業地と 駅周辺の業務商業地からなり、駐車需要に対する 駐車施設の整備は概ね完了しているが、神楽坂周 辺におけるまちづくりとの整合を勘案し、土地利 用や交通特性にあわせた駐車施策の展開を図る。

(1) 整備に関する施策

[フリンジ駐車場の整備の推進]

神楽坂通り沿道における地域の取り組みを踏ま え、商業の連続性を確保するために駐車場整備を 抑制し、附置義務駐車場を含めて駐車場を地区の フリンジ部へ集約して整備を図る可能性について 検討していく。

[民間コインパーキングにおける荷さばき車の受け入れ要請]

荷さばき車については、民間コインパーキング に荷さばき車の受け入れ要請を行い、路上での荷 さばきの削減を目指す。

(2) 利用促進に関する施策

〔違法駐車の防止〕

違法路上駐車等の防止を図るため、警察が行う 違法駐車への適切な指導、取締り対策等との連係 をとりながら、地域ぐるみで行う広報・啓発活動 等への支援など、ドライバーのモラル向上を図る。

〔「s-park」の積極的活用及び高度化〕

東京都内の駐車場情報提供システム「s-park」や「s-park for riders」の積極的活用と駐車場案内の高度化により、乗用車、荷さばき車および自動ニ輪車各々の駐車場利用の促進を図る。

4 主要な路外駐車場の整備に関する方針

新宿区駐車場整備地区においては、下表に示す都市計画駐車場が整備され、現状では路外駐車場の供給量に余裕があること、歩行者空間の充実および公共交通の利用促進等のまちづくりの方針の点から、駐車場整備が緊急の課題とはなっていない。そこで、今後は、大規模な開発や地区の駐車需給バランス等の動向を踏まえ、必要に応じて路外駐車場の整備に関する検討を行っていくこととする。

【新宿区駐車場整備地区における主要な路外駐車場 (既存都市計画駐車場)】

No.	駐車場名	位置	構造	計画台数	供用台数
1	新宿駅東口	新宿区角筈一丁目地内(新宿三丁目地内)	地下1層	100	150
2	新宿駅南口	新宿区西新宿一丁目地内	地下5層	250	296
3	新宿駅西口	新宿区西新宿一丁目地内	地下1層	420	433
4	歌舞伎町	新宿区新宿三丁目、歌舞伎町各地内	地下1層	370	385

[※]主要な路外駐車場の位置については、参考として下図に示している。

【主要な路外駐車場の位置(既存)】

