

東京都における大規模小売店舗の必要駐車台数の  
「地域の基準」に関する答申

平成 19 年 12 月

東京都大規模小売店舗立地審議会

## はじめに

- 第1 「中間のまとめ」を基礎付けた事柄と考え方 P.3
  - 1 国の指針に定める「地域の基準」について P.3
  - 2 国の指針による必要駐車台数の考え方について P.4
  - 3 区市町村意見について P.6
  - 4 「地域の基準」策定の基本的考え方について P.7
  
- 第2 「中間のまとめ」公表後の状況変化 P.12
  - 1 国の動き P.12
    - (1) 国の指針改定の経緯
    - (2) 指針再改定に関する国の説明
  - 2 「中間のまとめ」に対するパブリックコメントの結果 P.15
  
- 第3 「中間のまとめ」の問題点と対応 P.17
  - 1 国の再改定指針の内容の整理が必要 P.17
    - (1) 併設施設の必要駐車台数の取り扱いについて
    - (2) 再改定指針における「地域エリアの概念」と「中間のまとめ」における「地域エリアの概念」との乖離について
  - 2 「中間のまとめ」公表後の状況変化に伴い課題の再整理が必要 P.18
    - (1) 3つの課題と4区分について
    - (2) 区市町村意見とパブリックコメント実施結果の再検討について

## 第4 結論 P.23

## おわりに P.24

## 付属資料

- 1 諮問 P.1
- 2 パブリックコメントの実施結果の概要 P.3
- 3 東京都大規模小売店舗立地審議会 委員名簿 P.7
- 4 審議経過 P.8

はじめに

東京都大規模小売店舗立地審議会は、平成 17 年 4 月 25 日、「東京都における大規模小売店舗の必要駐車台数の地域の基準について」審議するよう、知事から諮問を受けた。

審議会は、「地域の基準」の検討にあたり、経営・経済、都市計画、交通問題を専門とする審議会委員及び関係局職員で構成する大型店問題研究会を審議会の下部組織として立ち上げ、個別・具体的な項目に関する調査・検討を行わせ、その結果を基に「中間のまとめ」を作成し、平成 18 年 4 月に公表した。

その後、パブリックコメントを経て、平成 18 年度中に答申を行う予定で審議を進めてきたが、国は、平成 19 年 2 月 1 日に、「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」を改定し、平成 19 年 7 月 31 日に施行することとしたため、審議会は、その状況を見極めた上で答申をまとめることとし、今日に至った。

## 第1 「中間のまとめ」を基礎付けた事柄と考え方

### 〔 諮問の趣旨 〕

大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）第4条に基づき定められた、大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき指針においては、設置者が設置すべき駐車場の台数（以下「必要駐車台数」という。）についてナショナル・スタンダードとしての算出式が定められている。

しかし、東京都における大規模小売店舗の駐車状況を見ると、実態と比較して必要駐車台数が過剰である例や、逆に不足する例が少なからず見られる。

このため、都内全域について大規模小売店舗の駐車場利用状況を把握し、大都市東京の実態に即した「地域の基準」の必要性やその具体的内容を検討する必要がある。

諮問を受けた大規模小売店舗立地審議会では、都内の大規模小売店舗のアンケート調査・実態調査を実施し、これらの分析結果を基に、事業者ヒアリングや区市町村ヒアリングを重ね、また、大規模小売店舗立地法の運用上、駐車場整備計画などまちづくりに深く関わる区市町村に意見照会し、その後、審議会はこれらの結果などを十分踏まえながら「中間のまとめ」を作成、平成18年4月に公表した。

以下に、「中間のまとめ」を基礎付けた事柄と考えかたのポイントを掲げる。

#### 1 国の指針に定める「地域の基準」について

平成17年10月に施行された国の指針において、「指針の内容は大規模小売店舗立地法の運用を行う上での基準を示すものではあるが、地域の事情は多種多様であることから、法運用主体が弾力的に判断し、運用を行うことが期待されているところ」であり、その場合には「運用の公平性、透明性が確保されるよう、地域の基準を予め明らかにすることが必要である」ことが新たに明記された。

また、「地域の基準」は定量的な基準値の強化又は緩和のどちらも可能とされ、その定められた範囲内で、国の指針に規定する基準に優先するとされている。

この「地域の基準」は、施行日以降の大店立地法に基づく新設、変更の

届出から適用されるものであり、過去の届出に遡及するものではない。

なお、指針では「特別の事情」により「地域の基準」によることが適当でない場合は、既存類似店のデータ等その根拠を明確に示して他の方法で算出することができるとしている。

## 2 国の指針による必要駐車台数の考え方について

国の指針では、年間の平均的な休祭日（平日の来客数が休祭日よりも多くなる大規模小売店舗においては来客数が最大となる当該曜日）のピーク1時間に予想される来客の自動車台数を基本として、以下の5項目の乗除による算定式により、必要駐車台数を確保することとしている。

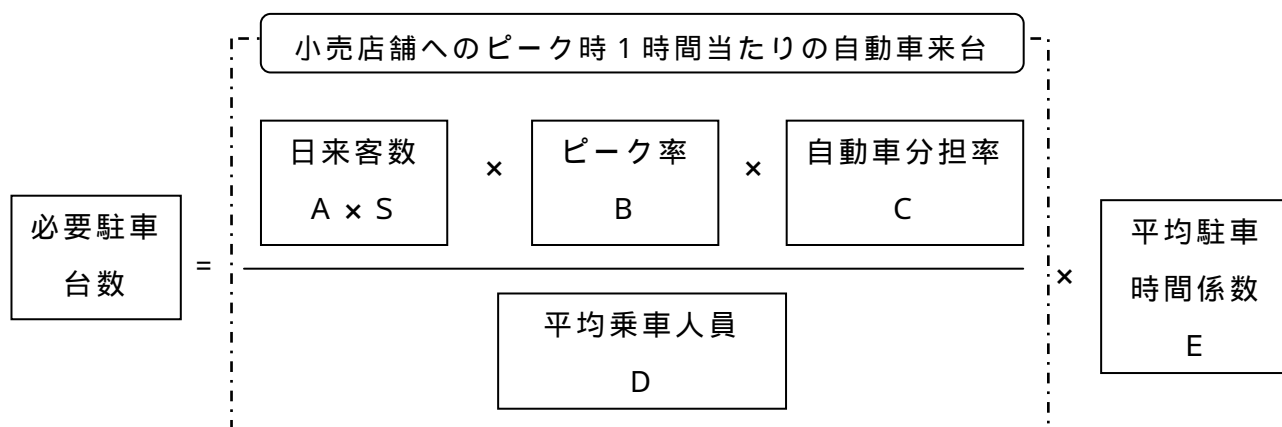
### (1) 必要駐車台数算定に係る5項目

「日来客数原単位」「ピーク率」「自動車分担率」「平均乗車人員」  
「平均駐車時間係数」

### (2) 算定式

「必要駐車台数」 = 「小売店舗へのピーク1時間当たりの自動車来台数」  
× 「平均駐車時間係数」

$$\begin{aligned} &= \text{「一日の来客（日来客）数（人）」} \left( \text{「A：店舗面積当たり} \right. \\ &\quad \text{日来客数原単位（人/千㎡）」} \times \text{「S：当該店舗面積」（千㎡）」} \\ &\quad \times \text{「B：ピーク率（％）」} \\ &\quad \times \text{「C：自動車分担率（％）」} \\ &\quad \div \text{「D：平均乗車人員（人/台）」} \\ &\quad \times \text{「E：平均駐車時間係数」} \end{aligned}$$



(3) 現指針による算定式の5項目

日來客数原単位

(単位：人/千㎡)

	商業地区	その他地区
人口 40 万人以上	$1,500 - 20S (S < 20)$	$1,400 - 40S (S < 10)$
	$1,100 (S \geq 20)$	$1,000 (S \geq 10)$
人口 40 万人未満	$1,100 - 30S (S < 5)$	
	$950 (S \geq 5)$	

S：店舗面積(千㎡)

ピーク率

14.4%

自動車分担率

(単位：%)

	商業地区	その他地区
人口 100 万人以上	$7.5 + 0.045L (L < 500)$	50
	$30 (L \geq 500)$	
人口 40 万人以上 100 万人未満	$12.5 + 0.055L (L < 500)$	65
	$40 (L \geq 500)$	
人口 10 万人以上 40 万人未満	$37.5 + 0.075L (L < 300)$	70
	$60 (L \geq 300)$	
人口 10 万人未満	$40 + 0.1L (L < 300)$	80
	$70 (L \geq 300)$	

L：駅からの距離(m)

平均乗車人員

(単位：人/台)

店舗面積	乗車人員
10,000 ㎡未満	2.0
10,000 ㎡以上 20,000 ㎡未満	$1.5 + 0.05S$
20,000 ㎡以上	2.5

S：店舗面積(千㎡)

## 平均駐車時間係数

(無単位)

店舗面積	駐車時間係数
10,000 m <sup>2</sup> 未満	$(30 + 5.5 S) \div 60$
10,000 m <sup>2</sup> 以上 20,000 m <sup>2</sup> 未満	$(65 + 2 S) \div 60$
20,000 m <sup>2</sup> 以上	1.75

S : 店舗面積 (千m<sup>2</sup>)

### 3 区市町村意見について

意見募集は、平成 18 年 3 月 7 日から平成 18 年 3 月 23 日まで行い、20 区市町村 (12 区 8 市町) が意見を表明した。意見数は延べ 43 件で、内訳は、区部市部のエリア分けに関する事 6 件、日來客数原単位に関する事 6 件、自動車分担率に関する事 10 件、その他全般的事項に関する事 21 件であった。

これらのうち、件数は少ないものの、区部市部のエリア分けは「地域の基準」策定の重要な要素であるので、以下に取り上げる。

なお、日來客数原単位及び自動車分担率は、アンケート調査の結果の平均値をもちいたこと、また、その他全般的事項は、法の仕組み、当該地区の個別課題であることからここでは省略する。

また、国の指針に定める「商業地区」 1 と「その他地区」 2 の撤廃については、概ね受け入れられたものと解されるのでこれも省略する。

肯定意見 (1 件)

- ・ 都内を 4 つのエリアにしたことについては良いと思う。

疑義意見 (6 件)

- ・ 区部・市部という枠組みでの仕分けではなく、用途地域に応じたエリア分けを行う必要がある。
- ・ 区部と市部エリア分けは不合理だと考える。また、人口密度だけでは市部の実態を把握できないと考える。
- ・ エリア分けをするのであれば、「用途地域の割合」「人口密度」等を複合的に考慮してはどうか。
- ・ 市部の人口密度による区分の根拠が不明確である。
- ・ 商業集積の高い地区では適用不可能と思われる。
- ・ 地域基準の設定により指針の基準が緩和されることになるため、市内に交通渋滞等の支障が生じる可能性がある。エリア分けにはもう少し

細かなゾーニングが必要ではないか。

1

「商業地区」 都市計画法の用途地域における商業地域、近隣商業地域及び商業機能の増進を目的とする特別用途地区をいう。

2

「その他地区」 商業地区以外の地域をいう。

#### 4 「地域の基準」策定の基本的考え方について

必要駐車台数の「地域の基準」を策定するにあたっては、都内大規模小売店舗における駐車場の実態を把握して、国の指針との乖離を検証し、その乖離の理由が東京都の地域的特性によるものかどうか等を踏まえて結論を導くこととし、以下の5つの基本方針を定めた。

- (1) 現指針に基づいて検討を進める。
- (2) 指針値との乖離が認められる項目について、独自数値の必要性を検討する。
- (3) 東京の特性に照らして、適正な数値を採用する。
- (4) 設置者(届出者)に対し、分かりやすい基準とする。
- (5) 区市町村・関係団体等の意見を広く聴取し、できる限り反映させる。

これら5つの基本方針に基づき、「商業地区」と「その他地区」の撤廃、東京都独自のエリア分け、算定式の見直しを行い、「地域の基準(案)」を作成した。



# 東京都大規模小売店舗立地審議会「中間のまとめ」の概要 ～大規模小売店舗の必要駐車台数の「地域の基準(案)」策定～

## 背景

○国の指針による算定式はナショナルスタンダードであり、東京の実態と乖離している  
○指針の改定に伴い、地域の事情に即した「独自の

## 基本的考え方

- 1 改定指針に基づいて検討する
  - 指針による「地域の基準」策定の留意事項を踏まえ、法令や指針との整合性を図る
  - 算定式は国の指針の考え方(5項目による算定式)を踏襲する
- 2 指針値との乖離が認められる項目について独自数値の必要性を検討する
  - アンケート等により都内大規模小売店舗の駐車実態を把握
  - 指針と比較し、乖離が認められる項目について独自数値の必要性を検討
- 3 東京の特性に照らして、独自数値が必要な項目を採用する
  - 乖離の原因が都の特性によるものである場合、独自数値を採用する
- 4 設置者(届出者)に対し、分かりやすい基準とする
  - 国の指針の考え方を踏襲することにより理解が得られやすくなる。
- 5 区市町村・関係団体等の意見を広く聴取し、できる限り反映させる
  - 区市町村・関係団体へのヒアリングの実施
  - パブリックコメントの実施

## 指針見直しの視点

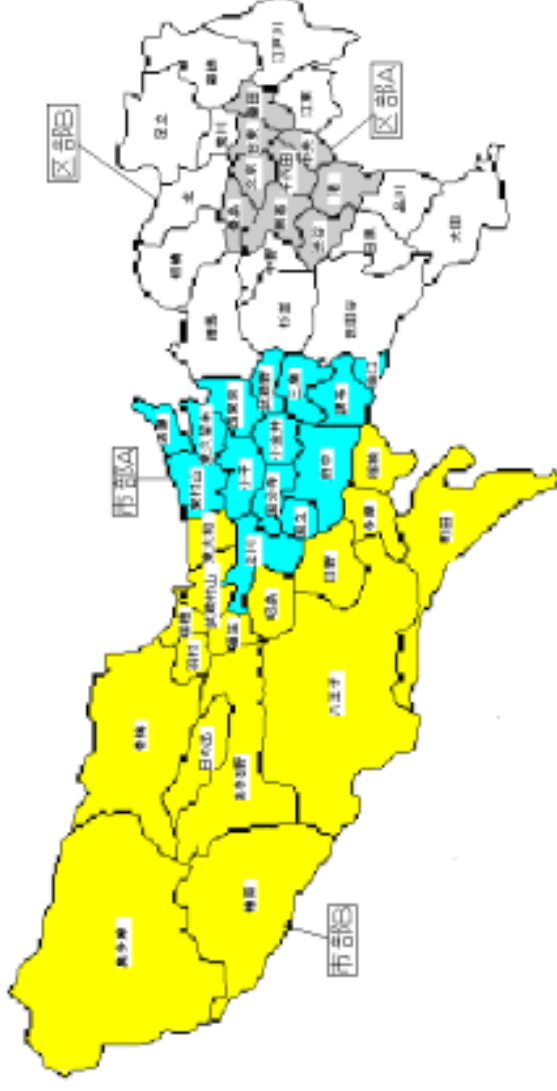
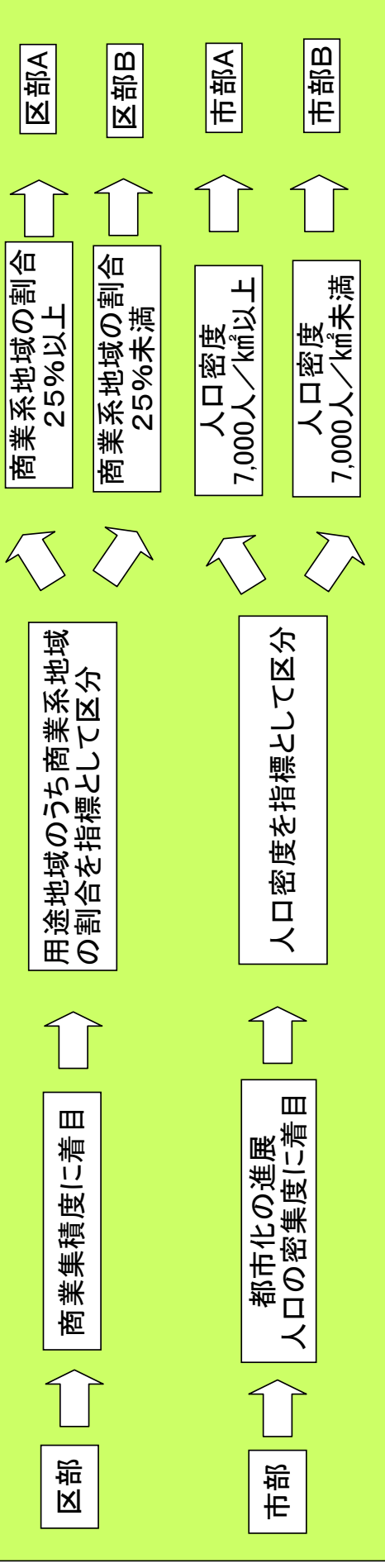
### 課題

- ◆公共交通機関の発達した区部においては、必要駐車台数が実態と比較して過剰であったり、市部の一部においては、不足したりする例がある
- ◆店舗が近接しているも、用途地域による地区区分(「商業地区」「その他地区」)の違いによって、必要駐車台数に大幅な差が出てくる
- ◆指針の算定基準は行政人口で区分されているが、高度な商業集積や都市の連担性など、都の都市化の状況が正確に捉えられていない

### 方向性

- ◆実態と比較して、必要駐車台数が過大・過少となる店舗を減らす
- ◆用途地域による地区区分(「商業地区」「その他地区」)による区分)を廃止する
- ◆商業集積度や都市化を考慮した独自のエリア分けを行う

## 独自のエリア分け



「区部A」…商業系地域の割合が25%以上の区  
千代田区・中央区・港区・新宿区・文京区・台東区・墨田区  
渋谷区・豊島区  
「区部B」…区部A以外の区  
「市部A」…人口密度 7,000人/km<sup>2</sup>以上の市町村  
立川市・武蔵野市・三鷹市・府中市・調布市・小金井市・小平市・東村山市・国分寺市・国立市・西東京市・狛江市・清瀬市・東久留米市  
「市部B」…市部A以外の市町村

## 項目の見直し

5項目のうち、3項目の見直しを実施  
 <見直し項目>「日來客数原単位」「ピーク率」「自動車分担率」

項目	見直し	見直しの考え方	算定式(案)																
日來客数原単位	有	○店舗面積の小さい店舗の原単位引き上げ ○用途地域による地区区分の廃止 ○独自のエリア分けの実施	(単位:人/千㎡) <table border="1"> <tr> <td>区部A</td> <td>3,000-150S(S&lt;10)</td> <td>市部A</td> <td>2,000-100S(S&lt;10)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1,500S(S≥10)</td> <td></td> <td>1,000S(S≥10)</td> </tr> <tr> <td>区部B</td> <td>2,200-110S(S&lt;10)</td> <td>市部B</td> <td>1,400-45S(S&lt;10)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1,100S(S≥10)</td> <td></td> <td>950S(S≥10)</td> </tr> </table> S:店舗面積(千㎡)	区部A	3,000-150S(S<10)	市部A	2,000-100S(S<10)		1,500S(S≥10)		1,000S(S≥10)	区部B	2,200-110S(S<10)	市部B	1,400-45S(S<10)		1,100S(S≥10)		950S(S≥10)
区部A	3,000-150S(S<10)	市部A	2,000-100S(S<10)																
	1,500S(S≥10)		1,000S(S≥10)																
区部B	2,200-110S(S<10)	市部B	1,400-45S(S<10)																
	1,100S(S≥10)		950S(S≥10)																
ピーク率	有	○率の引き下げ ○アンケートデータの平均値を基に、都全体を一律に設定	12.9%																
自動車分担率	有	○用途地域による地区区分の廃止 ○独自のエリア分けの実施 ○最寄り駅からの距離に比例した式の設定 ○アンケートデータの平均値を基に、安全率・エリアの特性を勘案	(単位:%) <table border="1"> <tr> <td>区部A</td> <td>5+0.03L(L&lt;500)</td> <td>市部A</td> <td>30+0.05L(L&lt;500)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>20(L≥500)</td> <td></td> <td>55(L≥500)</td> </tr> <tr> <td>区部B</td> <td>7.5+0.075L(L&lt;500)</td> <td>市部B</td> <td>40+0.06L(L&lt;500)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>45(L≥500)</td> <td></td> <td>70(L≥500)</td> </tr> </table> L:駅からの距離(m)	区部A	5+0.03L(L<500)	市部A	30+0.05L(L<500)		20(L≥500)		55(L≥500)	区部B	7.5+0.075L(L<500)	市部B	40+0.06L(L<500)		45(L≥500)		70(L≥500)
区部A	5+0.03L(L<500)	市部A	30+0.05L(L<500)																
	20(L≥500)		55(L≥500)																
区部B	7.5+0.075L(L<500)	市部B	40+0.06L(L<500)																
	45(L≥500)		70(L≥500)																
平均乗車人員	無	○顕著な乖離が認められないため、国の指針を継続活用																	
平均駐車時間係数	無																		

変更なし(国の指針を継続活用)

## 効果の検証

アンケートにより得られたピーク時在庫台数と「地域の基準」とを比較  
 実態との適合性を評価

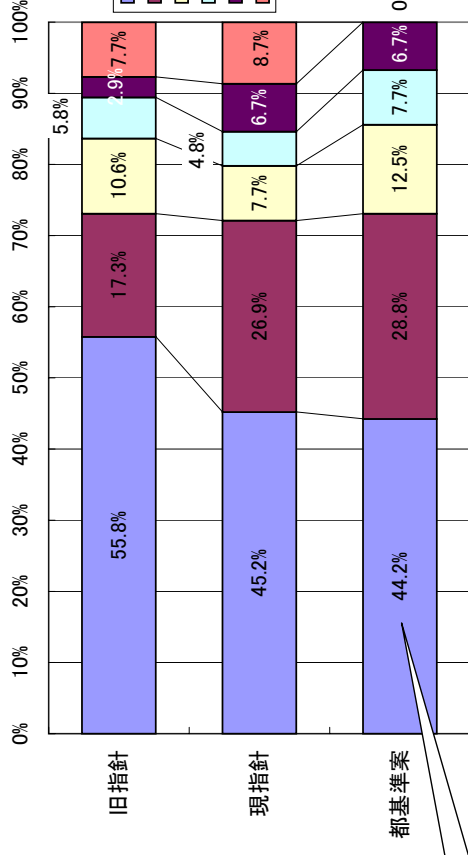
### 評価方法

指針と比較し、  
 ○~0.5(駐車台数が過大)となる店舗  
 ○1.5~(駐車台数が過少)となる店舗  
 が減少している



「地域の基準」がより実態と適合している  
 か否かの指標

### 東京都全体



必要駐車台数が過大となる店舗が減少

必要駐車台数が過少となる店舗が解消

### 結論

「地域の基準(案)は  
 都内大規模小売店舗の  
 実態により適合している

## 第2 「中間のまとめ」公表後の状況変化

### 1 国の動き

平成18年4月に公表された審議会の「中間のまとめ」は、平成17年3月30日に改定された、国の「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」に定める内容を基本にしている。

しかしながら、同指針は、以下に述べるように、「中間のまとめ」後の平成19年2月1日に再度改定され、必要駐車台数の捉え方に関して、店舗以外の併設施設についての新たな考え方が盛り込まれた。

そこで、「地域の基準」についての答申をまとめるために、今回の国の改定指針を踏まえて、併設施設に関する必要駐車台数について整理する必要を生じた。

#### (1) 国の指針改定の経緯

大規模小売店舗立地法の運用に当たり、国は、平成11年6月30日、大規模小売店舗の立地に関し、周辺地域の生活環境の保持を通じた小売業の健全な発達を図る観点から、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について定め公表している。

この指針は、その策定に際し、将来における知見の深まりや更には社会的要請の質と量におけるレベル変化に対応した改定の必要性を指摘されており、今後の技術的な蓄積等に基づいて施行後遅くとも5年以内に見直しを行うことが留保されている。

そこで、国は、平成17年3月30日、社会経済状況の変化を踏まえた最初の指針の改定を行った。

#### 平成17年3月30日改定（平成17年10月1日施行）

地方公共団体の弾力的な運用を確保

- ・運用主体において地域の实情に応じて必要駐車台数の算定式などについて、独自基準を設定することができる。

深夜営業の拡大に伴う対応策の強化

- ・地域の防犯や青少年の非行防止対策への協力、青少年の蛸集などにより生じる騒音の防止のため、駐車場等への適切な照明の設定、警備員の巡回などを規定

運用実績や技術的・専門的進展に応じた記述の見直し

- ・必要駐車台数算定式の係数を改定  
(必要駐車台数は総じて減少)

- ・ 駐車場整備が進んでいる場合や大型店が公共交通機関の利用促進に参加している場合には、必要駐車台数を減じることが可能
- ・ 廃棄物の分類を 3 区分から 6 区分に細分化

その他

- ・ 説明会は、多くの住民が参加できるような場所、日時等に配慮
- ・ 届出時の調査・予測結果と実態に大きな乖離がある場合等には、再調査・再予測とそれを踏まえた追加的な対策を講ずるよう努めることが必要

この 1 回目の改定から 2 年を経た平成 19 年 2 月 1 日に、国は 2 度目の改定に踏み切った。

#### ◎平成 19 年 2 月 1 日改定（平成 19 年 7 月 31 日施行）

序文

- ・ 中心市街地の活性化に関する法律第 6 条に事業者の責務が規定されたことを踏まえ、関係する業界団体におけるまちづくりへの貢献に関する自主ガイドライン策定について触れるとともに、個々の事業者においても自主的な取組が期待される旨の記述を追加
- 施設の配置及び運営方法に関する事項
- ・ 必要駐車台数について、法運用主体が地域の実情に応じ、本指針に定める各原単位の値とは別に地域独自の基準を定める場合の例示として、中心市街地の活性化に関する法律第 9 条第 10 項に規定する認定基本計画において公共交通機関の整備が盛り込まれている場合を明示
  - ・ 大規模小売店舗に小売店舗以外の施設が併設されている場合の「必要駐車台数」について基本的な考え方を示す。具体的には、小売店舗とその他の施設において個々に必要駐車台数を算出する場合と、小売店舗に併設施設を含めて算出式を用いて算出する場合とを示し、算出式の適用に際しては、法運用主体と設置者が調整の上、個々の併設施設の集客の状況を考慮する旨を明記
  - ・ 自動二輪車について、駐車場法の改正に伴い記述を整理
- 騒音、廃棄物、防犯等
- ・ 大規模小売店舗に小売店舗以外の施設が併設されている場合に当該併設施設の騒音、廃棄物、悪臭、防犯に関しても留意する旨を明記

## (2) 指針再改定に関する国の説明

この再改定について、国は、次のように説明している。

平成 17 年 3 月に現行指針を策定した。現行指針の策定にあたっては、産業構造審議会流通部会・中小企業政策審議会経営支援分科会商業部会合同会議において「技術的・専門的な進展や社会的な要請の変化に応じた弾力的な対応」が望ましく、また、「継続的に指針の運用状況や関連動向等を検証しながら弾力的に指針改定の必要性を検討していくことが適当」とされたところであるが、現行指針改定後、前述の合同会議において継続審議が行われた結果、平成 17 年 12 月に取りまとめられた中間報告「コンパクトでにぎわいあふれるまちづくりを目指して」において以下の点が検討課題として指摘されたところである。

**大規模小売店舗と一体として併設されているサービス施設部分に係る駐車場の確保についても、実態把握を十分に行ったうえで、必要な駐車台数の確保等が行えるよう指針の改定を行うべきである。**

大型店も含めた商業者がまちづくりに参加・協力することが望ましいことから、政府においても中心市街地活性化法において中心市街地活性化のための「事業者の責務」に関する規定を新設するとともに、その趣旨も踏まえ、大型店は、退店時の対応等地域におけるまちづくりへの協力について、自らの社会的責任の一環として自主的に取り組むよう求めるべきである。

この検討課題を踏まえて、経済産業省において平成 15 年 2 月に実施した約 18,000 店の大型店設置者に対するアンケート調査（回答数約 6,000 店）のうち、併設施設を有する大型店について再分析を行い、審議を重ね、再改定することになった。

以上のとおり、運用開始後、概ね 5 年以内の見直しについては、平成 17 年 3 月 30 日と平成 19 年 2 月 1 日の 2 度に分けて行うことで終了したものである。

なお、平成 17 年 3 月改定指針告示後の「地域の基準」の全国における策定状況は、1 府 1 県 1 政令指定都市である。

## 2 「中間のまとめ」に対するパブリックコメントの結果

パブリックコメントの実施期間中（平成 18 年 4 月 26 日～同年 5 月 26 日）に寄せられた意見のうち、主なものを以下に整理する。

### 必要駐車台数について

- ・ 都市政策・まちづくりの総合的な観点から適正な基準を策定することが望ましい。
- ・ 利用実態と環境問題の観点から緩和・縮小されたい。
- ・ 区部においては、指針では過剰となる必要台数を緩和することが課題である。
- ・ 新基準を採用しても駐車台数が過剰である施設が多くなる状況は改善されないものと予想される。
- ・ 適正な台数となるよう関連法規等との整合性、バランスの総合的な調整を願う。
- ・ 画一的な基準の限界を考慮し、実情に沿わない規制強化とならないよう最小限の義務付けとし、事業者の自主的な環境整備を促す。

### 算出式について

- ・ 算出式を極力簡略化し、わかりやすくしてほしい。
- ・ 算出式は、より明確な根拠を示すとともに基準の透明性・公平性を確保する必要がある。

### エリア分けについて

- ・ 規制強化となるケースが多い。特に区部 B の商業系地域は顕著で、事業者の出店コストを高めることとなり、良好な商業集積形成の妨げとなる可能性がある。
- ・ 区部 A では、依然として必要駐車台数の過剰が解消されていない。東京全体をみても、駐車台数の不足は解消されているものの過剰の解消は小幅である。大幅な規制緩和が必要である。
- ・ エリア分けの結果、同様の地域特性を持つ立地条件であっても区によって格差が生じる。エリア分けの十分な説明と立地場所の地域特性を考慮した柔軟な運用が求められる。
- ・ 指針に基づき設置した必要駐車台数の 50% に満たず、過剰施設となっている商業施設が相当数ある。今回の案では東京全体では改善がみられるものの、過剰な駐車場の負担が固定化されている。
- ・ 区部 A、市部 A は現行指針と同じ結果となり、検討の余地がある。

- ・ 市部 B の八王子、町田市は現状に比し、1.5 から 2 倍の台数になる。市の実情に照らし十分検討してもらいたい。
- ・ 区部 B、市部 A の、食品スーパー等を中心とする中小規模（店舗面積 2,000 ~ 8,000 m<sup>2</sup>）の商業施設に対する基準が厳しい。一般的に自転車・徒歩による来場が多く占めると考えられ考慮してもらいたい。
- ・ 商業集積度や人口密度を指標としたエリア分けは結構である。しかし、数値の算出には一定のルールが必要である。

#### 「特別の事情」について

- ・ 区部では、駐車場利用率が平日で約 4 割、休日で約 6 割程度である。既存駐車施設の効果的な活用策の検討やパークアンドライドの普及など公共交通機関の利用を促すことが重要である。
- ・ 公共交通機関の利用促進こそ重要である。環境にやさしいまちづくりの観点からも必要駐車台数は縮小すべきである。
- ・ 「地域の基準」によることができない場合、「特別の事情」について柔軟に対応願いたい。
- ・ 地域基準のみでなく、引き続き「特別の事情」がある場合には実態に合わせた判断基準によらねたい。

#### その他

- ・ アンケート調査が大型店のみなのはなぜか。
- ・ 区に権限委譲して良いのではないか。
- ・ 回収率が 31.6% で妥当なデータとなるのか。
- ・ 大型店のアンケートだけでは実態は把握できないのではないか。自動車の利用実態について実情を実際に見ているのか。
- ・ 区市町村へのヒアリングを増やして欲しい。

「中間のまとめ」で示したエリア分けについては、「中間のまとめ」に入る前段で実施した区市町村への意見照会と同様に、より当該地区の地域性が顕著となるよう望むものが多かった。また、指針に定める「特別の事情」の運用を望むものも見受けられた。

以上のように、「中間のまとめ」後の状況の変化について概観してきたが、答申のまとめにあたっては、審議会としてこれらの点について十分考慮していく必要がある。



### 第3 「中間のまとめ」の問題点と対応

#### 1 国の再改定指針の内容の整理が必要

##### (1)併設施設の必要駐車台数の取り扱いについて

再改定指針では、新たに大規模小売店舗と併設される飲食店、アミューズメント施設、スポーツ施設などに関して参考となる必要駐車台数の算定式を加えた。

基本的には小売店舗の必要駐車台数に影響を与えないように併設施設に対応した台数を確保させるためのものである。ここに、大規模小売店舗に関する必要駐車台数の算定式と、参考とはいえ、併設施設に関する必要駐車台数の算定式の2つが存在することになった。

「中間のまとめ」は大規模小売店舗に関する必要駐車台数のみの検討であることから、立地法の対象施設の外にある併設施設に対して、「地域の基準」としてどう取り扱うのかが問題となってくる。現時点では、その策定範囲がどこまで指針のうえで許容されるかについて明確に整理されていない。また、参考として示されていることから、今後、併設施設に関する必要駐車台数の検証例が増加するとともに、これらの分析により新たな考え方が導入される可能性もある。このような事情もあって、平成17年3月の改定指針告示後に「地域の基準」を策定した地方公共団体は、3事例に留まっているものと思われる。

##### (2)再改定指針における「地域エリアの概念」と「中間のまとめ」における「地域エリアの概念」との乖離について

再改定指針では、「地域の基準」の適用事例として中心市街地活性化法第9条第10項に規定する認定基本計画の中で公共交通機関の整備が盛り込まれている場合を挙げている。中心市街地活性化法に定める国の認定対象は区市町村である。まちづくりの実施主体は区市町村であることから、その役割を明確にしたものである。

あらためて述べるまでもなく、地域の自主性を尊重する観点から、区市町村のまちづくりは各々の行政主体で行われるべきである。

このことは、再改定指針のうち必要駐車台数に関する「地域の基準」に関しても、以下のとおり一つの捉え方を示す事例として記述されており、まちづくりに関して区市町村単位での地域主体の取組みを期待しているといえよう。



- ・例えば、中心市街地の活性化に関する法律(平成10年法律第92号)第9条第10項に規定する認定基本計画において公共交通機関の整備が盛り込まれている場合にあっては、公共交通機関の利用率に応じて法運用主体が地域の基準を定めた上で、「必要駐車台数」の緩和を行うことができる。

これに対し、「中間のまとめ」は広域的に都域を4区分しており、その妥当性について、なお検討の余地が残されている。

## 2 「中間のまとめ」公表後の状況変化に伴い課題の再整理が必要

### (1) 3つの課題と4区分について

「中間のまとめ」では、区部においては必要駐車台数が実態と比較して過剰であったり、市部の一部では不足する実態があること。用途地域による地区区分(「商業地区」、「その他地区」)の違いによって必要駐車台数に大幅な差が出ること、指針の算出基準は、高度な商業集積や都市の連担性など、東京の都市化の状況が正確に捉えられていないこと、の3点を課題として整理した。

この課題に対して、実態と比較して、必要駐車台数が過大又は過少となる店舗を減らすこと、用途地域による地区区分を廃止すること、商業集積度や都市化を考慮した独自のエリア分けを行うことなどの方向性を示した。

この考え方を基に、調査結果の検証、分析を行い、可能な限り実態に近づけるため、必要駐車台数の算定式にある「日来客数原単位」及び「自動車分担率」の2事項を東京の地域特性として捉えた。そして、偏差が顕著な差となって現れる境界を探った。

その結果、区部にあっては、商業系地域の割合25%以上、25%未満の区分を適用、市町村にあっては、人口密度7,000人以上、7,000人未満の区分を適用する4区分とした。

さらに、算定式の区分についても東京都独自の考え方を取り入れている。

「日来客数原単位」の算定式にある区分を指針の商業地区のみの2万<sup>2</sup>m<sup>2</sup>に対し、全区分を1万<sup>2</sup>m<sup>2</sup>にすることで店舗面積の小さい店舗の原単位を引き上げた。

「自動車分担率」については、指針では駅からの距離500m、300mの2区分でかつ「その他地区」では距離に関係なく一律に割合を定めているの

に対し、きめ細かな台数の算出が可能となるよう、4区分とも、最寄り駅からの距離に比例した式の設定を行った。いずれも、実態調査結果に政策的な要素（店舗周辺に違法駐車が発生しないような配慮）を加味したものである。

こうすることで、指針に定める算定式による必要駐車台数に比べて、より現実に近いものになるであろうとの考え方である。

周辺地域への影響を考えた場合、必要駐車台数以上の来台数は、周辺地域に交通渋滞を発生させる一つの要因となる。これに対応するためには、店舗側としては、新たに不足分の駐車場を確保しなければならなくなる。確保しやすい立地条件にある店舗であれば問題はないが、そうでない場合は、結果的に違法駐車を生じかねない。そこで、算定区分の数値は不足することのないよう、店舗新設時の必要駐車台数を平均値よりも安全側に示した。

算定式による必要駐車台数と既存店舗のピーク時の在庫台数の増減傾向を一致させることは、開業時間の長短、業態、立地条件など様々な要因があることから非常に難しく、結果的に個々の大規模小売店舗では乖離が生じる場合もあるが、許容範囲と思われる。

以上のように、アンケート調査結果の分析値の採用と都域を4区分程度に広域的に捉えることで、ある程度東京の実態を反映しつつ、設置者の負担についても一定の理解を得られるものと判断したところである。

## (2) 区市町村意見とパブリックコメント実施結果の再検討について

これに対して、区市町村意見及びパブリックコメントの実施結果を見ると、まず、区市町村意見では意見表明したもののうち、「中間のまとめ」全体に関して約8割が何らかの不満を表明している。

また、必要駐車台数の算出結果については「基準より増やす必要がある」（5区、3市町）、「基準より減らす必要がある」（4区、3市）が半々となっており、提案した内容が妥当なのか否か判断しかねる結果であった。

同様に、パブリックコメントの実施結果では、「中間のまとめ」全体に関して約9割が何らかの不満を表明し、必要駐車台数の算出結果については、業界団体の特性はあるにしても「基準より減らす必要がある」が8割を占めている。また、「特別の事情」に関する要望が6件あった。

特に、東京都の独自性として打ち出したエリア分けについては区部2、

市部 2 の 4 区分という広域的な括りではなく、より細かな地域特性を配慮したものを求める区市町村意見が 19 件に上っていることは、検討の方向性に問題があったと考えざるを得ない。

前述のとおり、東京都独自の線引きは、個々の区市町村域内全てを同一扱いとし、さらに一定の条件付けをして 4 区分したものであり、そもそも区市町村の域内の個別具体的な地域特性を考慮していない。

想定するエリアが都市計画法に定める用途地域レベルであれば、まさしく指針の捉え方であり、より狭い特定地域レベルであれば、地区計画の手法を活用するなど現行制度のなかで設定可能である。

今回、区市町村、関係団体、一般都民から多くの意見が寄せられた。

とりわけ、エリア分けに関する問題提起、指針にある「特別の事情」の適用の拡大を図ることが指摘されている。

まず、エリア分けに関する問題提起に対しては、具体的には、都市計画法に定める用途地域、地区計画や駐車場法に基づく駐車場整備計画など地域のまちづくりの中で検討していくことが必要である。

次に、「特別の事情」の適用の拡大を図ることについては、これまでの法運用に加えて、駐車場整備地区計画内における「地域ルール」が総合駐車対策として有効に機能している事例もあることから、法運用主体である東京都として「特別の事情」のひとつとして、その具体的な方策を検討していくことが考えられる。当然ながら、その適用については、個別に計画の妥当性、継続性などの検証を踏まえたうえで採用するべきである。

以上のように、既存の法令の適用やその運用方法の検討により諮問の趣旨はある程度達成されるものと思われる。

## 「中間のまとめ」に対する区市町村からの意見照会の結果

### 1 意見照会の概要

(1) 意見照会期間	平成18年3月7日～平成18年3月23日		
(2) 意見を表明した区市町村数	20区市町(12区 7市 1町)		
(3) 延べ意見数	43件		
内訳	区部市部のエリア分けに関すること	6件	
	日来客数原単位に関すること	6件	
	自動車分担率に関すること	10件	
	その他全般的事項に関すること	21件	(うち「地域の基準」以外のこと11件)

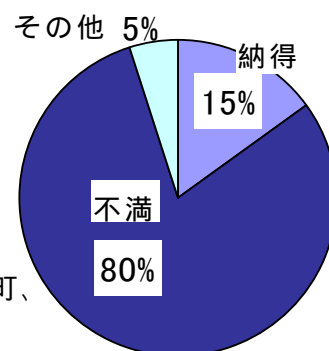
### 2 意見の内容

#### (1) 「中間のまとめ」に納得か不満か

基準案に納得	3	15%
基準案に不満	16	80%
その他	1	5%

回答区市町: 20

区市町からの意見を総括した結果、基準案に納得しているのは3区市町、基準案に何らかの不満があるのは16区市町、疑問を感じているのは1市である。

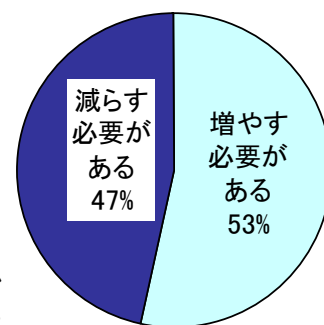


#### (2) 「中間のまとめ」の必要駐車台数の算出結果について

必要駐車台数についての意見: 15区市町

基準より増やす必要がある	8	53%	※区: 5、市町: 3
基準より減らす必要がある	7	47%	※区: 4、市: 3

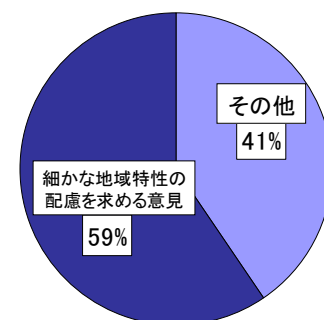
「中間のまとめ」の必要駐車台数の算出結果に対して、必要駐車台数をもっと増やす必要があるとの見解は8区市町、減らす必要があるとの見解は7区市町で、意見は分かれている。また、行政区画より細かなエリア分けを望む意見もある。(7区市)



#### (3) 細かな地域特性の配慮を求める意見

細かな配慮を求める意見	19	59%
①区部・市部のエリア分けについて	4	13%
②、③算定式内のエリア分けについて	11	34%
④その他事項(特別の事情、係数など)	4	13%
その他の意見	13	41%

区部2、市部2の4区分という広域的な括りではなく、より細かな地域特性を配慮したものを求める意見が19件あった。



## 「中間のまとめ」に対するパブリックコメントの実施結果

### 1 パブリックコメントの実施結果の概要

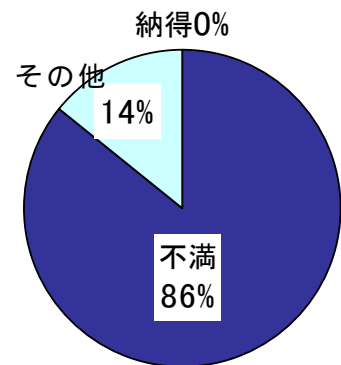
(1) 意見の募集期間	平成18年4月26日～平成18年5月26日	
(2) 意見提出者	7名(2個人、5団体)	
(3) 延べ意見数	28件	
内訳:	必要駐車場について	6件
	算出式について	3件
	エリア分けについて	8件
	「特別の事情」について	6件
	疑問	5件

### 2 意見の内容

#### (1) 「中間のまとめ」に納得か不満か

基準案に納得	0	0%
基準案に不満	6	86%
その他(言及なし)	1	14%
意見提出者: 2個人、5団体		

7団体等からの意見を総括した結果、基準案に納得しているとする意見はなく、基準案に何らかの不満がある意見は6団体等あった。

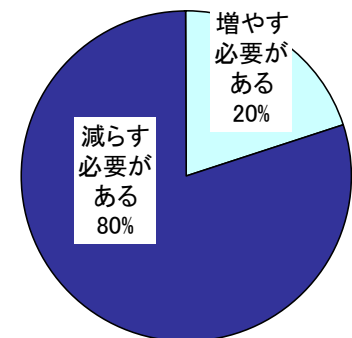


#### (2) 「中間のまとめ」の必要駐車台数の算出結果について

必要駐車台数についての意見: 5件

基準より増やす必要がある	1	20%
基準より減らす必要がある	4	80%

「中間のまとめ」の必要駐車台数の算出結果に対して、5団体等から意見があった。必要駐車台数をもっと増やす必要があるとする意見は1件、減らす必要があるとの意見は4件に上った。

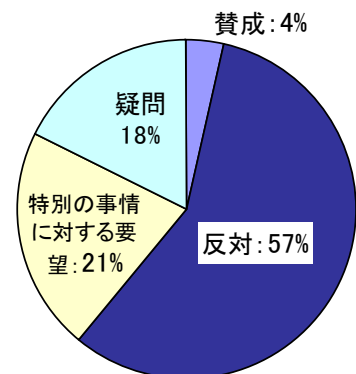


#### (3) 賛成意見、反対意見の割合

賛成意見	1	4%
反対意見	16	57%
特別の事情に対する要望	6	21%
疑問意見	5	18%

意見総数: 28件

7団体等からの意見総数は28件あり、賛成意見は1件、反対等の意見は16件であった。「特別の事情」に対する要望の意見も6件あった。



#### 第4 結論

これまで述べてきたように、「中間のまとめ」公表後の状況変化や寄せられた意見等を勘案し、多角的に検討したところ、審議会としては、東京都としての必要駐車台数の独自基準については、敢えて策定しないことが相当であると判断する。

しかしながら、国の指針による算定式はナショナルスタンダードであり、東京の実態と乖離している部分もあることから、地域特性を踏まえたよりよい方策を検討していくことは必要である。

「中間のまとめ」の検討結果では、実態と必要駐車台数の乖離は少なくなる一定の効果は予想されるものの、東京を4地域に分ける対応では範囲が広すぎ、個別の地域の状況を反映することは困難であることから乖離を埋める基準としては十分とは言い難いものであった。

この度の結論は、あくまでも指針の運用としての必要駐車台数の地域基準については策定しないということである。

もとより、地域のまちづくりは駐車場整備に留まらず優れて総合的な取り組みである。これを進めていくためには、単に大規模小売店舗など商業施設の問題だけでなく、例えば、インフラの整備、各種公益施設の整備などに留まらず、幅広く総合的に検討していく必要がある。

そして、検討された地域のまちづくりのビジョンを実現するためには、土地利用規制による誘導をはじめ、様々な手法を用いて対象とするそれぞれの分野に則して適切かつ有効に組み合わせられることが必要である。

大規模小売店舗立地法は、交通・騒音などの生活環境上の問題に対処するべく、地域のまちづくりのツールのひとつとして、その一翼を担うものではあるが、必ずしも指針の運用のなかで問題が収斂、解決されるものではない。

まちづくり関連法令との有機的な繋がりや適切な運用こそ重要であり、都民、関係団体、行政等の一体的な取り組みが望まれるところである。

## おわりに

大規模小売店舗立地法は、中心市街地活性化法、都市計画法と併せてまちづくり三法と位置づけられ、平成 12 年 7 月に施行された。施行以来、5 年を経過して、国は、この間の社会経済状況の変化を踏まえた指針の改定を 2 度にわたり行った。

今回の審議では、国の改定指針に新たに追加された「地域の基準」の策定に向けて、審議の過程において、大規模小売店舗の実態調査を実施したほか区市町村や関係団体のヒアリングを行った。

また、「中間のまとめ」についてパブリックコメントを募集し、都民、事業者団体等から様々な意見が寄せられた。「地域の基準」づくりについては、事業者にとっては具体的な必要台数の行方にどう影響するか、区市には、今後のまちづくりにどうかかわるか、それぞれの観点から高い関心が寄せられた。

これらを受けて、審議会では、改めて審議を進め、今回の結論に至ったものである。

おわりにあたり、大規模小売店舗立地法の運用について庁内はもとより、国及び区市町村等と連携を図り、今後とも社会経済状況や地域の実情を踏まえた、より適切な取り組みが進められるよう期待するものである。

# 付属資料





1 諮問

17産労商地第97号

東京都大規模小売店舗立地審議会

下記の事項について、貴審議会のご意見を承りたく、東京都大規模小売店舗立地審議会条例（平成12年東京都条例第54号）第2条の規定により、諮問いたします。

平成17年4月25日

東京都知事 石原 慎太郎

記

東京都における大規模小売店舗の必要駐車台数の「地域の基準」について

## 諮 問 の 趣 旨

大規模小売店舗立地法(平成10年法律第91号)第4条に基づき定められた、大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき指針においては、設置者が設置すべき駐車場の台数(以下「必要駐車台数」という。)についてナショナル・スタンダードとしての算出式が定められている。

しかし、東京都における大規模小売店舗の駐車状況をみると、実態と比較して必要駐車台数が過剰である例や、逆に不足する例が少なからず見られる。

このため、都内全域について大規模小売店舗の駐車場利用状況を把握し、大都市東京の実態に即した「地域の基準」の必要性やその具体的内容を検討する必要がある。

## 2 パブリックコメントの実施結果の概要

### 東京都における大規模小売店舗の必要駐車台数の「地域の基準」の策定 「中間のまとめ」に対する意見の概要

平成18年4月24日の第1回東京都大規模小売店舗立地審議会で、「東京都における大規模小売店舗の必要駐車台数の地域の基準の策定」について、中間のまとめとして答申がありました。

この中間のまとめについて、広く都民の皆様からご意見を募集しました。

#### (1) 意見募集（パブリックコメント）の実施方法

- ・募集期間 平成18年4月26日（水）から平成18年5月26日（金）まで
- ・告知方法 東京都産業労働局商工部地域産業振興課において配布  
インターネットによる閲覧（産業労働局ホームページ）
- ・受付方法 郵送、ファクシミリ、電子メール

#### (2) 提出件数 全7件

項目	提出者数	必要駐車台数について	算出式について	エリア分けについて	特別の事情について	その他
個人	2		1	1		5
団体・企業	5	6	2	7	6	
合計	7	6	3	8	6	5

提出された意見は、概ね、以上の様な項目になりました。

### (3) 意見の概要

#### 必要駐車台数について

大型店の必要駐車台数についても、時代変化に対応した都市機能の更新・向上と、国際都市に相応しい都市空間の形成という都市政策・まちづくりの総合的な観点から、諸政策との連携・整合性を図りつつ、適正な基準を策定することが望まれる。

東京都における大規模小売店舗の駐車場の必要台数は、利用実態と環境問題の観点から、緩和・縮小されたい。

公共交通機関が発達した東京都（特に区部）においては、指針の算定式をそのまま適用すると過剰な負担となる駐車場の必要台数を緩和することこそが課題となるはずである。

現指針と変わらず、新基準を採用しても駐車台数が過剰である施設が多くなる状況は改善されないものと予想される。

必要駐車台数については、施設の用途・形態・立地により適正な台数となるよう都駐車場条例等の関連法規・基準及び各種協議内容との整合性・バランスの総合的な調整をお願いしたい。

業種・業態ごとにきめ細かい基準を設けることは困難であり、ある程度画一的な基準となることは理解ができる。しかしながら、実態として、商圈や業種、業態に応じて自主的に基準を上回る駐車台数を確保し需要に対応している店舗や、常に設置台数に満たない店舗が多数存在することから、画一的な基準の限界を考慮し、実状に沿わない規制強化となることのないよう、最小限の義務付けとしたうえで事業者の自主的な環境整備を促すことが望ましい。

#### 算出式について

「地域の基準は計算式を極力簡略化して“わかりやすく”されたい。今回の基準案では、算定式の難解さがまったく改善されていない。可能な限り計算式を減らしてわかりやすいものに改められたい。

算定式についても、より明確な根拠を示すと同時に、基準の透明性・公平性を確保することが必要である。

算出基準の見直しについてもシミュレーションの結果を見ると妥当な線であると思う。

#### エリア分けについて

都市部においては、都市計画決定、用途地域変更が十分に進まず、中高層住居専用地域や準工業地域において、小売業の集積が高い地域が多い。このような実態を踏まえ、国の指針に準じ「商業地区・その他地区」に分けることなく、基準を設置することは事業者の利便に資するものと考えられる。しかしながら都基準案により、規制強化となるケースが多く見受けられる。特に区部Bの商業系地域においてはそれが顕著であり、事業者の出店コストを高め、良好な商業集積形成の

妨げとなる可能性が危惧される。

ピーク時在庫台数の実態を見る限り、区部Aでは、都基準案で義務付けられた必要駐車台数の半分にも満たない利用状況である施設が55.6%にものぼり、依然として必要駐車台数の「過剰」が解消されていないことが明らかである。都全体や他地域においても、駐車場台数の不足は解消されているものの、過剰の解消は小幅にとどまることから、大幅な規制の緩和が必要である。

都区部においては、商業系地域（商業地域・近隣商業地域）の割合をもとにした行政区分のエリア分けにより、同様の特性をもつ立地にもかかわらず、区によって必要駐車台数に格差が生じる。公平性を確保するために、エリア分けの根拠について十分な説明を要するとともに、繁華街・近隣型など店舗の立地する地域特性を考慮した、柔軟な運用が求められる。

指針で義務付けられる「必要駐車台数」の50%に満たず、常時駐車場が大幅に余っている状態にある商業施設が相当数ある。今回の基準案では、東京都全体で44.2%（指針に比べて1%の改善）、区部Aで55.6%（指針と同負担）、市部Aで65.0%（指針と同負担）と極めて過剰な駐車場の負担が固定化されており、半数以下しか使われない駐車施設を確保させられている。

区部Aおよび市部Aでは現指針と同様の結果となっているが、検討の余地があると考ええる。

八王子、町田市の市部Bへの分類に伴い、都基準では指針に比べて場合によっては1.5～2倍程度の駐車場台数が必要となり、基準制定による必要駐車台数の増加が著しく、施設を開業する事業者に与える影響が甚大である。当該市の実情に照らし十分検討頂き、別扱いとするなど考慮頂きたい。

区部B、市部A等においては、食品スーパー等を中心とする比較的中～小規模な商業施設（店舗面積2,000～8,000㎡）の基準がきびしくなっている。中～小規模な商業施設で日常品を主として販売する食品スーパー等を核店とするものは集客範囲も小さく一般的に自転車・徒歩による来場が多く占めると考えられているためご考慮をお願いしたい。

行政人口や用途地域による地区区分に替わるエリア分けについては、現状、地域の実態を必ずしも反映しているとは言い難いので、都基準案のシュミレーションの結果をみると、今回の商業集積度や人口密度を指標としたエリア分けは結構なことであると思う。しかし、中間報告でも問題を指摘されておりますが、数値の算出には何らかの形で一定のルールが必要であると思われる。

## 特別の事情について

都区部においては、都市計画駐車場、届出駐車場等を含めた駐車施設の利用率は、平日で約4割、休日で約6割にとどまり、駐車場の整備量と比べて十分に利用されていない状況にあることから、路上駐車削減、渋滞の緩和に向け、既存駐車施設の効果的な活用策を検討することが必要である。また、環境に優しいまちづくりの観点からも、パーク＆ライドの普及等、公共交通機関の利用を促すことが重要である。

環境負担や都市問題の視点からも、公共交通機関の利用促進こそが重要であり、来店客の利便性を制限する極端なマイカー規制も問題があるが、パーク＆ライドの普及促進等、環境にやさしいまちづくりの観点からも、東京都の独自基準としての必要駐車台数は、縮小すべきであると考えている。

都基準について、必要駐車台数が過剰とならないよう更なる改善・緩和をお願いするとともに、地域の基準によることができない場合に根拠を明確にして他の方法で算出できるとする、「特別の事情」についての柔軟な対応が確保される運用を是非ともお願いしたい。

商業施設は非常に個別性が高く、国の指針で明記されている特別な事情（家具店、ホームセンターなどの業種、業態による特性、当該店舗の周辺地域における自動車の利用実態等）により、地域の基準によることが適当でない場合に根拠を明確にして他の方法で算出できるとする、「特別の事情」についての柔軟な対応が確保される運用を是非ともお願いしたい。

必要駐車台数について、東京都の地域特性に合わせた新しい算定基準（以下、新基準）を策定されることは理解できます。一方で、新基準のみでは特別の事情により適当でない場合が発生することも考えられます。そこで、必要駐車台数の算出については、今後も立地法第4条-2-ニ-イに基づく経済産業大臣が策定した現行指針二 1 - ( 1 ) - で示されているように（設置者はデータ等その根拠を明確に示して他の方法で算出する）引き続き特別の事情がある場合には実態にあわせた判断基準によらねたい。

店舗面積の増床等に伴う駐車場の必要台数の再算出について、特別の事情を考慮した必要駐車台数が既に認められている店舗は、既存部分に遡及せずに、変更部分においてのみ検討されたい。

## その他

アンケート調査大型店のみなのはなぜか。

区に権限委譲して良いのではないか。

31.6%は妥当なデータとなるのか。

大型店のアンケートだけでは実態は把握できないのではないか。自動車の利用実態について実際に実情を見ているのか。

区市町村へのヒヤリングを増やして欲しい。

### 3 東京都大規模小売店舗立地審議会 委員名簿

氏 名	役 職 等	備 考
十 合 眺 矢 野 裕 児	城西国際大学 経営情報学部客員教授 流通経済大学 流通情報学部教授	会長、研究会委員 平成 18 年 8 月まで 平成 18 年 8 月から
今 井 章 久	武蔵工業大学 工学部准教授	
大 沼 あゆみ	慶応義塾大学 経済学部教授	
久 保 田 尚 大 口 敬	埼玉大学 工学部教授 首都大学東京都市環境学部教授	研究会委員 平成 18 年 8 月まで 平成 18 年 8 月から
小 林 美智子	弁護士	
崎 田 裕 子 松 波 淳 也	ジャーナリスト・環境カウンセラー 法政大学 経済学部教授	平成 18 年 8 月まで 平成 18 年 8 月から
柴 山 秀 雄 矢 野 博 夫	芝浦工業大学 工学部教授 千葉工業大学 情報工学科教授	平成 18 年 8 月まで 平成 18 年 8 月から
鈴 木 孝	関東学院大学 経済学部教授	研究会委員 平成 19 年 3 月まで
根 上 彰 生 宇 於 崎 勝 也	日本大学 理工学部教授 日本大学 理工学部准教授	研究会委員 平成 18 年 8 月まで 平成 18 年 8 月から
室 町 泰 徳	東京工業大学大学院 総合理工学研究科准教授	研究会委員
佐 藤 和 代	城西国際大学経営情報学部教授	研究会委員 平成 18 年 8 月から

大型店問題研究会委員	
花 田 健 司	警視庁交通部管理官
砂 川 俊 雄	都市整備局都市づくり政策部土地利用計画課長
片 岡 正 英	建設局道路管理部管理課長
大 畑 章	産業労働局商工部大型店環境調整担当課長



#### 4 審議経過

会催日	会議名	議 題（審議事項等）
平成 17 年 4 月 25 日	平成 17 年度 第 2 回審議会	東京都における大規模小売店舗の必要駐車台数の「地域の基準」 について諮問
5 月 9 日	第 3 回審議会	関係団体からの意見聴取 ・東京商工会議所 ・東京都商工会連合会 ・社団法人 日本ショッピングセンター協会 ・社団法人 日本ドウ・イット・ユアセルフ協会 ・日本百貨店協会 ・日本チェーンストア協会関東支部
5 月 23 日	第 4 回審議会	区市町村からの意見聴取 中央区、目黒区、町田市、多摩市
6 月 20 日	平成 17 年度 第 1 回研究会	・必要駐車台数の「地域の基準」策定の検討にかかるアンケート 調査の中間報告 ・駐車場利用実態調査対象店舗の検討
7 月 12 日	第 2 回研究会	・必要駐車台数の「地域の基準」の考え方について ・必要駐車台数の「地域の基準」策定の検討にかかるアンケート 調査の中間報告 ・駐車場利用実態調査について
8 月 23 日	第 3 回研究会	・必要駐車台数の「地域の基準」の考え方について ・必要駐車台数の「地域の基準」策定の検討にかかるアンケート 調査の最終報告
9 月 9 日	第 4 回研究会	・必要駐車台数の「地域の基準」算定式（案）について
9 月 26 日	第 5 回研究会	・必要駐車台数の「地域の基準」算定式（案）について
10 月 7 日	第 10 回審議会	・必要駐車台数の「地域の基準」策定の基本方針並びに算定式（案） の確認
平成 18 年 1 月 30 日	第 6 回研究会	・必要駐車台数の「地域の基準」算定式（案）について
4 月 13 日	平成 18 年度 第 1 回研究会	・必要駐車台数の「地域の基準」算定式（案）について
4 月 24 日	平成 18 年度 第 1 回審議会	東京都における大規模小売店舗の必要駐車台数の「地域の基準」 の策定について「中間のまとめ」報告
平成 19 年 12 月 18 日	平成 19 年度 第 9 回審議会	東京都における大規模小売店舗の必要駐車台数の「地域の基準」 について答申