

地域ルール策定のための手引

令和5年1月

東京都 都市整備局 市街地建築部 建築企画課

<目 次>

1. はじめに.....	1
2. 地域ルール概要.....	2
2.1. 地域ルールについて.....	2
2.2. 地域ルールの種類.....	3
2.3. 地域ルールの策定状況.....	4
2.4. これまでに策定された地域ルールの事例.....	5
3. 地域ルールの適用が可能な区域.....	6
4. 地域ルールの策定方法.....	21
4.1. 地域ルールの策定主体と協議会.....	21
4.2. 地域ルールの策定手順.....	22
4.3. 地域ルール策定に向けた検討内容.....	23
4.4. 関係機関との協議.....	24
5. 地域ルール策定協議会.....	25
6. 地域ルール策定のための調査及び分析.....	27
6.1. 適用地区の調査及び分析.....	27
6.2. 駐車実態調査.....	29
7. 地域ルールに定める内容.....	40
7.1. 地域ルールの区域.....	40
7.2. 地区の駐車対策の基本方針.....	41
7.3. 対象駐車施設及び対象建築物.....	43
7.4. 駐車施設の附置義務.....	44
7.5. 大規模小売店舗立地法の適用を受ける建築物の取扱い.....	52
7.6. 駐車施設の隔地・集約の考え方.....	54
7.7. 建築主等が取り組む地域貢献策.....	61
7.8. 駐車施設の規模・構造・出入口等.....	68
7.9. 駐車施設の効率的な活用方法.....	69
7.10. 地域ルールの運用体制及び運用方法.....	70
7.11. 実効性を確保するための方策.....	76
8. 地域ルールの提案.....	77
9. 参考資料（これまでの地域ルール策定事例）.....	81

1. はじめに

- 都は、昭和 33 年に東京都駐車場条例（以下「都条例」という。）を制定し、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ました。
- 駐車場の附置義務制度により駐車場の数は着実に増加する一方、大規模な事務所ビルが集積し公共交通が発達したエリアでは駐車場の余剰が発生したり、商店街では駐車場の出入口が乱立してまちの賑わいの連続性が分断されるなど、駐車場の整備が地区の特性に適切に対応していない場合が見受けられたことから、都は平成 14 年に都条例を改正し、駐車場附置に係る地域ルール制度を創設しました。
- この制度は、都心部などを対象に、都条例に定める一律の基準によらず、地域特性に応じた駐車施設の配置や附置義務基準の設定を可能とするもので、これまで地域ルールが策定された地区では、歩行者空間の安全性・快適性の向上が図られるなど、一定の効果が現れています。
- 近年では、地域ルールの策定が可能なエリア外でも、鉄道駅周辺等で駐車施設の供給過多や荷捌き車の路上駐車などの問題が生じているほか、車中心から人中心の道路空間への転換を進める動きなども、見られるようになっていきます。また、駐車場の附置義務の対象外である小規模な建築物に起因した荷捌き車や自動二輪車・原付の路上駐車などの課題も見られています。
- このため、都は、地域の特性や課題に応じた駐車場整備のさらなる促進に向け、有識者による東京都駐車場条例改正検討委員会（以下「有識者委員会」という。）を設置し、条例改正を視野に、地域ルールの策定可能エリアの拡大や制度の活用促進策などについて検討を行い、令和 3 年 11 月に「地域ルール制度の見直しの考え方」を取りまとめました。
- この地域ルール策定のための手引は、有識者委員会での検討内容を元に、初めて地域ルールを策定する区市において検討が円滑に進められるよう、地域ルール策定に係る手順やノウハウ等をまとめたものです。
- 地域ルールの策定検討にあたっては、本手引をご参照頂き、多くの地域において地域ルール制度の活用に向けた検討を進めて頂きますようお願い致します。

2. 地域ルール概要

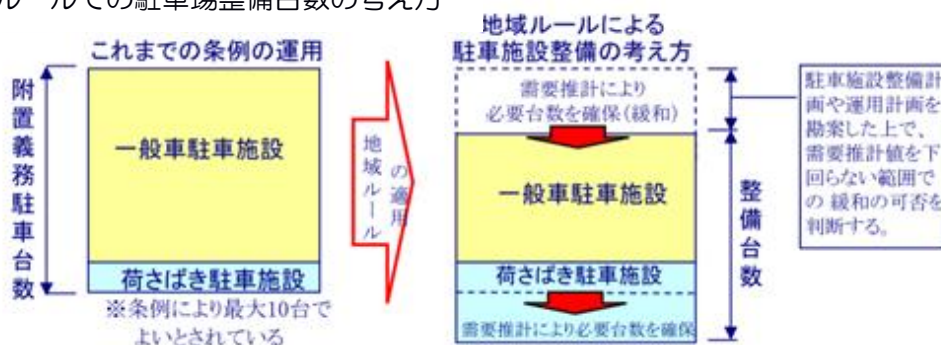
2.1. 地域ルールについて

駐車場附置にかかる地域ルールは、都条例の一律の基準と異なる駐車場の附置義務の基準（対象建築物の基準や附置義務駐車台数の原単位の設定等）を、特定の地区において、独自に定める事ができる制度です。また、都条例では原則として建築物の敷地内に附置義務駐車場を設けることとなっていますが、駐車場の隔地確保等についても地区独自の定めをつくる事が可能となります。

地域ルールは、地域特性やまちづくりの方向性を踏まえた、駐車施設の供給量や配置等を定めるルールであるため、地域ルールの区域は地域の交通問題等の解決に資するよう、複数の街区からなる一定程度のまとまりのある区域として設定することが必要です。

なお、本手引は既に地域ルールが策定された地区の事例等を元に、地域ルール策定に係る手順やノウハウ等をまとめておりますが、地域の特性などにより、駐車場の附置基準や運用方法が本手引と異なる方向で検討される場合も考えられます。そうした場合は、適宜、都や関係機関と協議の上、地域ルールの検討を進めて頂きますようお願いいたします。

【参考】地域ルールでの駐車場整備台数の考え方



大丸有地区駐車対策協議会 HP より

【参考】地域ルールでの原単位の設定例（一般車）

<適用地区の駐車実績に基づく駐車原単位（東口地区）>

建物用途	駐車原単位	都条例基準 (基準床面積)
百貨店その他の店舗	300㎡ごとに1台	250㎡ごとに1台
事務所 その他特定用途 非特定用途（共同住宅以外）	500㎡ごとに1台	300㎡ごとに1台
非特定用途（共同住宅）		350㎡ごとに1台

<適用地区の駐車実績に基づく駐車原単位（西口地区）>

建物用途	駐車原単位	都条例基準 (基準床面積)
百貨店その他の店舗	290㎡ごとに1台	250㎡ごとに1台
事務所 その他特定用途 非特定用途（共同住宅以外）	830㎡ごとに1台	300㎡ごとに1台
非特定用途（共同住宅）		350㎡ごとに1台

池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアルより

2.2 地域ルールの種類

地域ルールには、地域ルールの区域の個々の建築計画について知事の認定が必要となるもののほか、都市の低炭素化の促進に関する法律や都市再生特別措置法に基づく法定計画の区域内について、都条例の附置基準を適用除外とするものがあります。

地域ルールの導入を検討する際には、そのエリアの都市計画や行政計画上の位置づけや、街づくりの方向性を踏まえ、どの様に地域ルールを策定するか検討する必要があります。

<東京都における駐車場地域ルールの制度>

○知事認定により、都条例の一律の附置義務基準を適用除外とするもの

- ・ 駐車場法に基づく駐車場整備計画の区域内の地域ルール（条例 17 条 1 項一号他）
- ・ 鉄道駅周辺概ね半径 500m 以内の区域で人中心のまちづくり等の位置づけがあるエリアの地域ルール（条例 17 条 1 項二号他）

○都条例の規定にかかわらず、法定計画の内容に即して駐車場の附置義務を課すもの

- ・ 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区域内の地域ルール（条例 17 条の6）

○区市が駐車場附置に関する条例を定め、都条例の一律の附置基準を適用除外とするもの

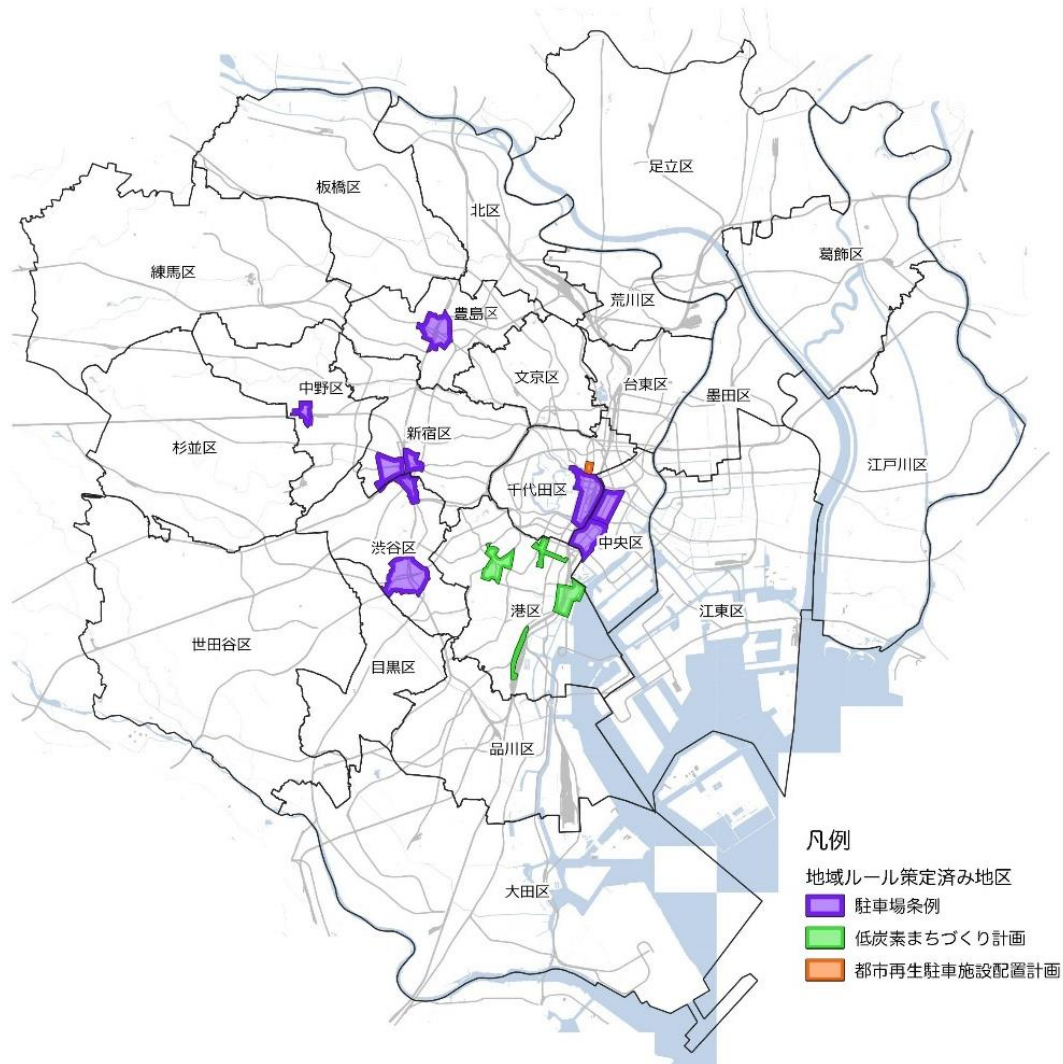
- ・ 都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素まちづくり計画の区域内の地域ルール（条例 17 条の8第一号）
- ・ 都市再生特別措置法に基づく都市再生整備計画の区域内の地域ルール（条例 17 条の8第二号）
- ・ 都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画の区域内の地域ルール（条例 17 条の8第三号）

2.3.地域ルール of 策定状況

令和4年3月現在、都内の14地区で地域ルールが策定されています。

＜地域ルールの方針状況＞

地域ルール制度	区名	地区名
駐車場整備計画の区域内の地域ルール【9 地区】	千代田区	大丸有地区
	中央区	銀座地区、東京駅前地区
	渋谷区	渋谷駅周辺地区、代々木地区
	新宿区	新宿駅東口地区、新宿駅西口地区
	豊島区	池袋地区
	中野区	中野駅周辺地区
低炭素まちづくり計画の区域内の地域ルール【4 地区】	港区	環状2号線周辺地区、品川駅北周辺地区、六本木交差点周辺地区、浜松町駅周辺地区
都市再生駐車施設配置計画の区域内の地域ルール【1 地区】	千代田区	内神田1丁目周辺地区



2.4 これまでに策定された地域ルール的事例

既に地域ルールを策定している多くの地区では、地域ルールの骨格に関する部分（要綱等）と地域ルールの詳細な内容に関するもの（運用マニュアル・運用基準等）を作成しています。

＜既に地域ルールを策定している地区における地域ルールの資料構成＞

地区	ルールの骨格に関するもの （要綱等）	ルールの詳細や補足に関するもの（運用マニュアル・運用基準等）
銀座地区	中央区附置義務駐車施設整備要綱	中央区附置義務駐車施設整備要綱運用基準
大丸有地区	大手町・丸の内・有楽町地区の附置義務駐車場整備の特例に関する地域ルール	大手町・丸の内・有楽町地区駐車場整備ガイドライン
渋谷地区	渋谷地区駐車場地域ルール	渋谷地区駐車場地域ルール運用マニュアル、同マニュアル技術指針
新宿駅東口地区	新宿駅東口地区駐車場地域ルール	新宿駅東口地区駐車場地域ルール運用に関するマニュアル
新宿駅西口地区	新宿駅西口地区駐車場地域ルール	新宿駅西口地区駐車場地域ルール運用に関するマニュアル
東京駅前地区	中央区東京駅前地区附置義務駐車施設整備要綱	中央区東京駅前地区附置義務駐車施設整備要綱運用基準
環状2号線周辺地区	環状2号線周辺地区駐車場地域ルール	環状2号線周辺地区駐車場地域ルール運用マニュアル
品川駅北周辺地区	品川駅北周辺地区駐車場地域ルール	品川駅北周辺地区駐車場地域ルール運用マニュアル
内神田一丁目周辺地区	内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画	
池袋地区	池袋地区駐車場地域ルール要綱	池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアル
中野駅周辺地区	中野駅周辺地区駐車場地域ルール	中野駅周辺地区駐車場地域ルール運用指針（検討中）
六本木交差点周辺地区	六本木交差点周辺地区駐車場地域ルール	六本木交差点周辺地区駐車場地域ルール運用マニュアル（検討中）
浜松町駅周辺地区	浜松町駅周辺地区駐車場地域ルール	浜松町駅周辺地区駐車場地域ルール運用マニュアル（検討中）
代々木地区	代々木地区駐車場地域ルール	代々木地区駐車場地域ルール運用マニュアル、同マニュアル技術指針

3. 地域ルール of 適用が可能な区域

(1) 駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域

① 制度の背景・目的・導入経緯

都条例は、区の区域又は市の区域で各々一律の基準により、一定規模以上の建築物に対して駐車場の附置を義務付けてきました。これにより、駐車場の整備台数が着実に増加する一方、自動車需要が少ない高密度な商業地や都市開発が活発な地区（銀座地区及び大丸有地区）において、下記のような附置義務による駐車施設整備の問題が顕在化しました。

<顕在化した附置義務による駐車施設整備の問題点>

■大丸有地区

- ・大規模な事務所ビルが集積しているが、従業者の大部分が公共交通を利用するため、床面積に応じて整備される附置義務台数と駐車需要量のミスマッチが発生

■銀座地区

- ・間口の狭い敷地でも指定容積率（700～800%）を活用すると、駐車施設の附置が必要であり、出入口の乱立により、高密度に店舗が連担するまちなみとの不整合が発生

このような状況を踏まえ、都は、駐車場の整備に関する総合的な計画（駐車場法第 4 条に基づく駐車場整備計画）のもとで、地区特性に応じた附置基準に基づく附置義務駐車施設の隔地確保や駐車場の隔地集約化などが可能な地域ルール制度を創設することとしました。

都は都条例を改正し（平成 15 年 1 月施行）、都市計画法第 8 条に基づく駐車場整備地区の指定区域のうち、駐車場整備計画の区域内では、駐車場台数の低減、駐車場の集約設置等、地区特性に応じた独自の駐車施設の整備基準を定めることが可能になりました。

なお、東京都駐車場条例に基づく地域ルールの策定指針（令和 5 年 1 月 5 日付 4 都市建企第 898 号）に基づき、地域ルールの策定にあたっては、駐車場整備計画に下記事項を定める必要があります。

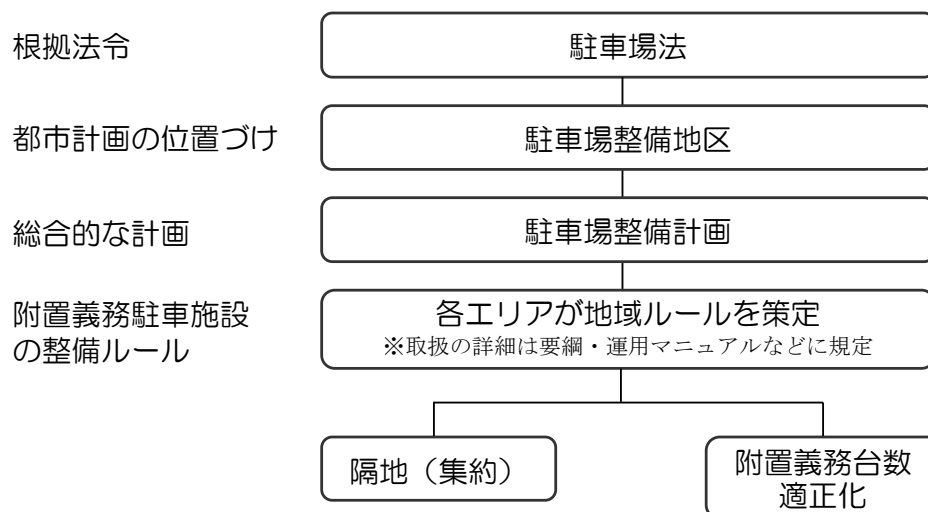
- ・地域ルールの適用地区（以下「適用地区」という。）
- ・適用地区における駐車場の整備に関する基本方針
- ・適用地区における駐車場の整備の目標年次及び目標量
- ・目標量を達成するために必要な駐車場の整備に関する施策

②制度の概要

＜駐車場整備計画に基づく地域ルール概要＞

項目	内容
根拠法令	・ 駐車場法
目的	・ 地区特性に応じた附置義務基準の策定
導入背景	・ 附置台数と駐車需要との不整合 ・ 附置とまちなみ・賑わいの連続性との不整合（駐車場出入口増）
対象エリア	・ 駐車場整備地区のうち駐車場整備計画の区域
区域特性	・ 商業地域、近隣商業地域等の自動車交通が著しく輻輳し、 駐車施設整備を促進すべき地区
適用条件	・ 地域ルールの適用地区等を定めた駐車場整備計画を策定した場合

＜駐車場整備計画に基づく地域ルールの制度の構成イメージ＞



③制度の特徴

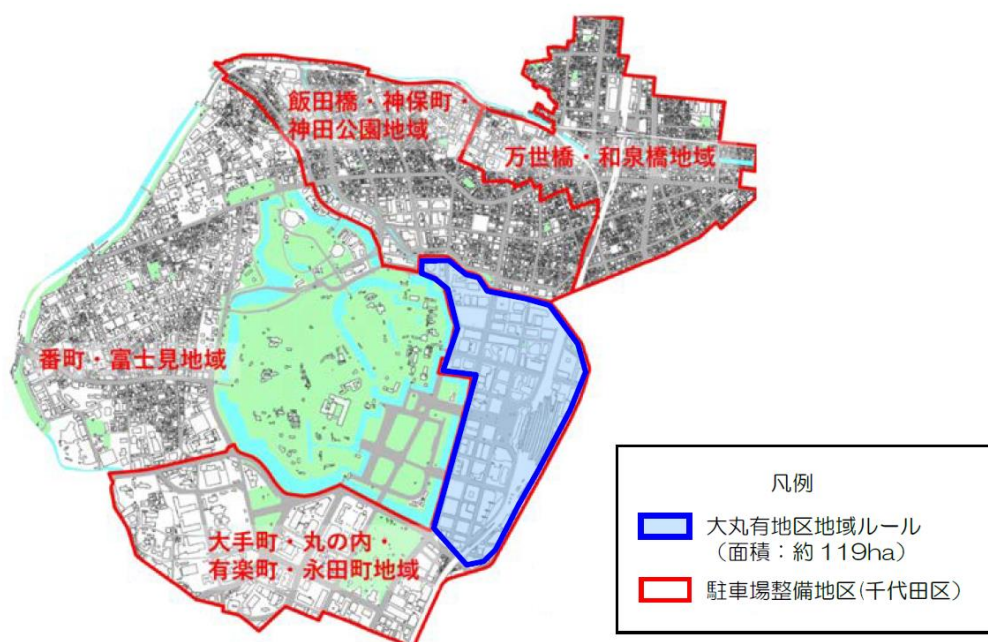
- 地域ルールにより都条例の一律基準を緩和する場合、都条例第 17 条第 1 項第一号等に基づく知事の認定が必要
- 地域ルールの適用対象区域内の建築物が地域ルールを適用するかは任意（申請しなければ適用されない）

【参考事例】大丸有地区地域ルール

○大丸有地区は、大規模な事務所ビルが集積しており、従業者の大部分が公共交通を利用するため、床面積に応じて整備される附置義務台数と駐車需要量のミスマッチが生じていました。

○千代田区駐車整備地区のうち、『大丸有地区』（下図の青枠内：大手町1・2丁目、丸の内1・2・3丁目、有楽町1・2丁目）を対象エリアとして、地域特性を踏まえた適切な附置義務駐車場の整備等を進める地域ルールを策定しました。

<大丸有地区地域ルール及び駐車場整備地区の対象区域>



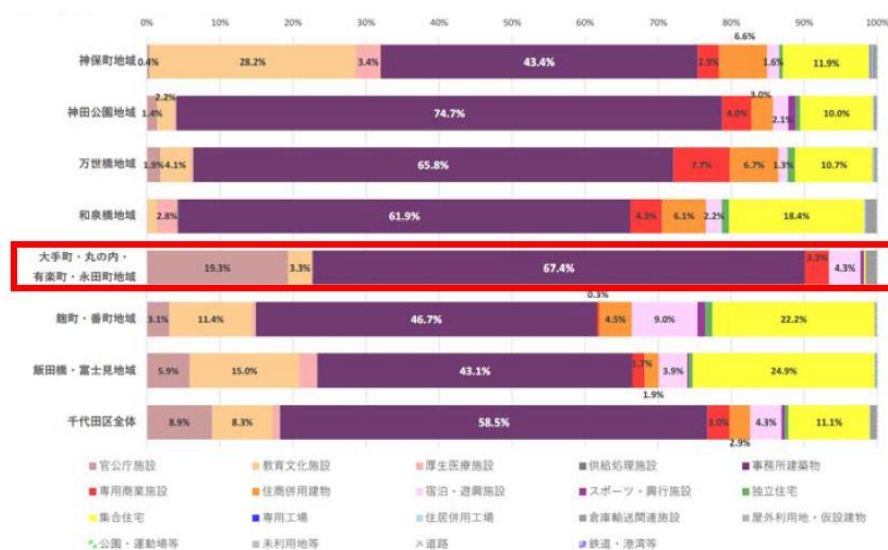
出典：千代田区駐車場整備計画（平成 15 年度改定版）を基に作成



大丸有地区は、
大規模な事務所ビル
が集積

出典：大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会資料

<建物用途現況（延床面積）の構成割合

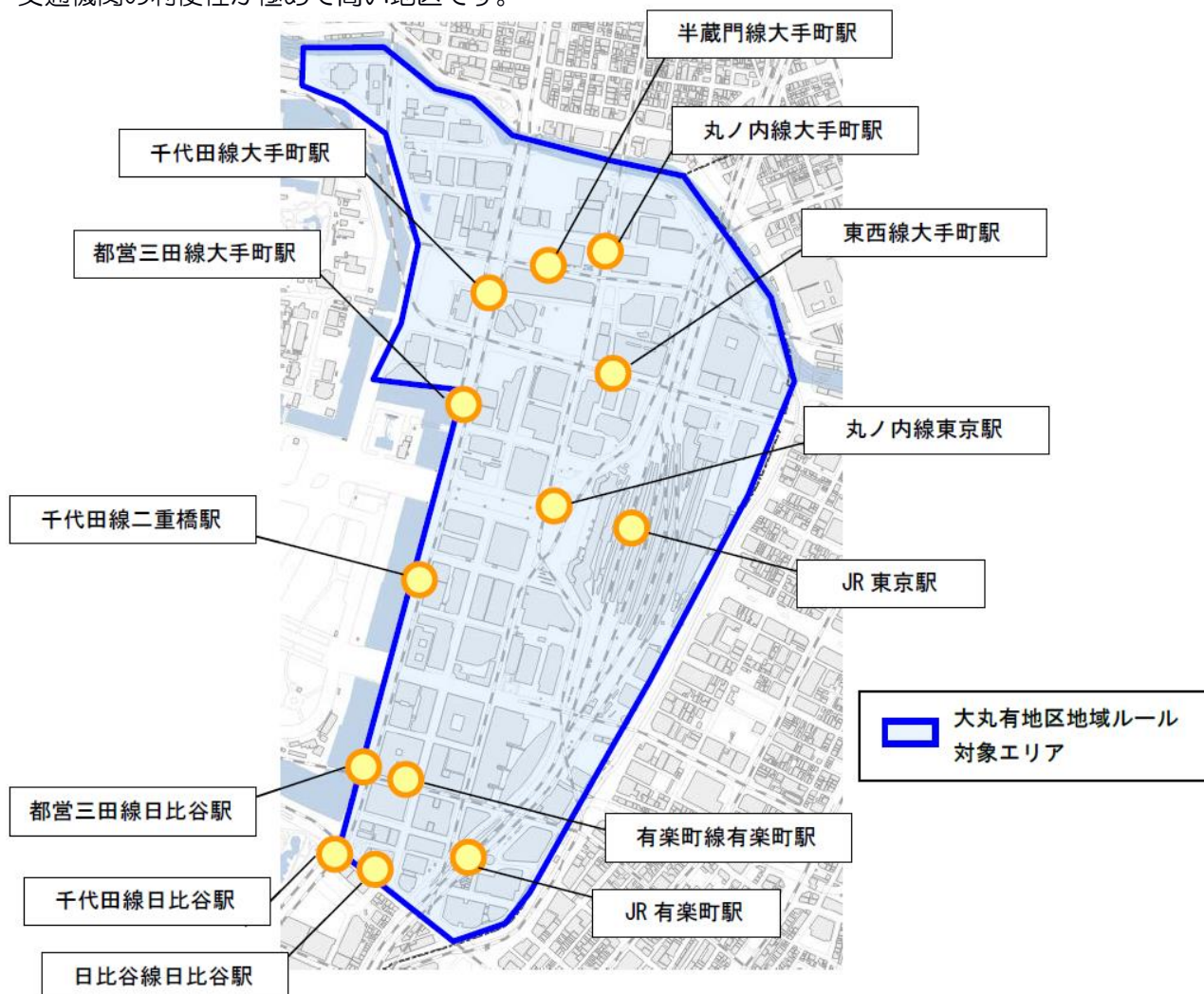


大丸有地区は、
事務所系用途が
ほとんどを占める

出典：平成 28 年度千代田区土地建物現況調査を基に作成
(千代田区駐車場計画〔令和 3 年 7 月〕より抜粋)

<大丸有地区の鉄道駅>

○大丸有地区は、東京駅をはじめとして地区内に 13 の鉄道・地下鉄駅を有しており、公共交通機関の利便性が極めて高い地区です。

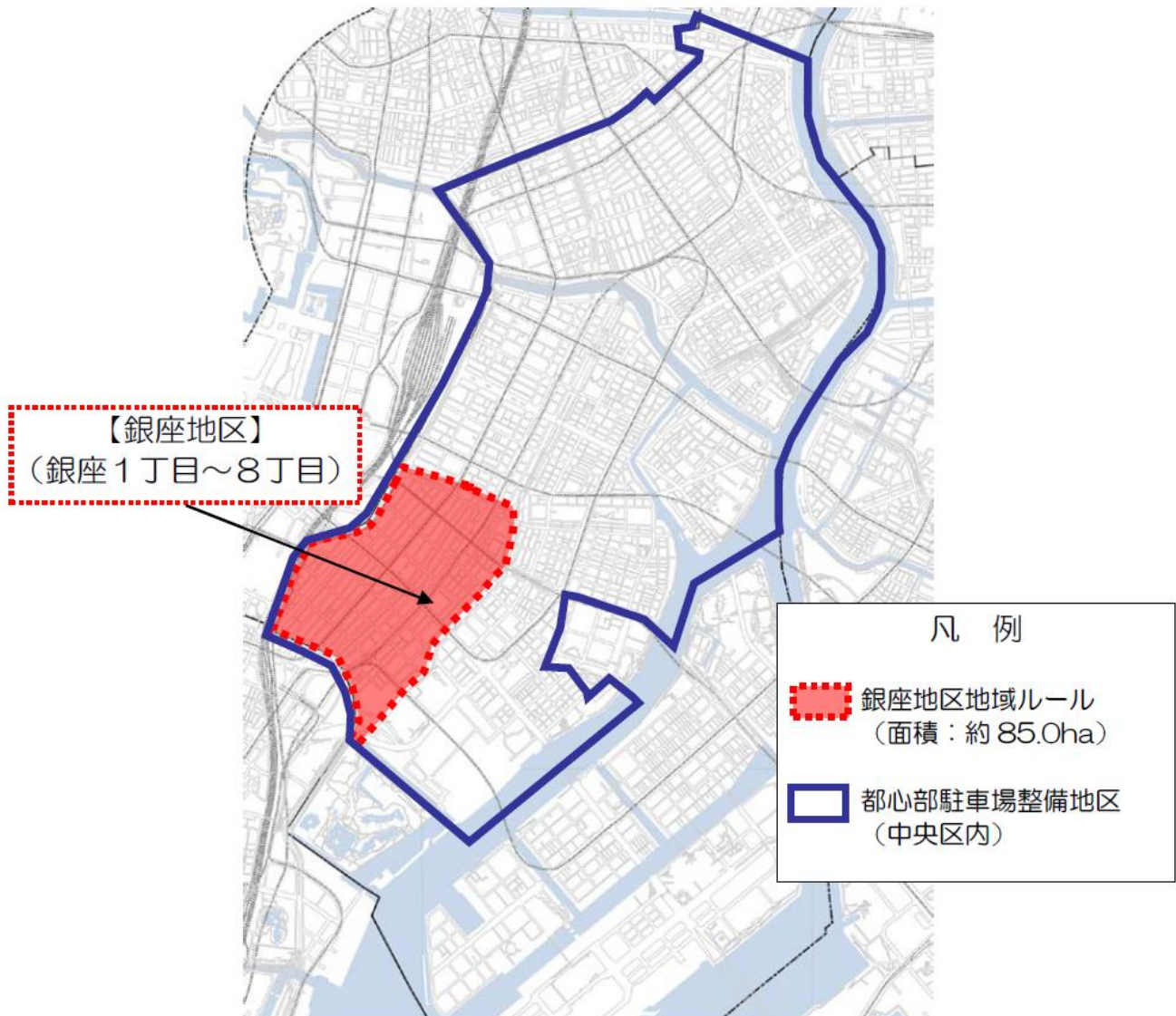


【参考事例】銀座地区地域ルール

- 銀座地区は、地区の機能更新や災害時の安全性確保を図るため、指定容積率（700%～800%）に加え、平成 10 年より地区計画等※による街区形成及び容積緩和の制度を導入している。そのため、これらを活用すると、間口の狭い敷地でも駐車施設の附置が必要となり、駐車場の出入口が乱立し、店舗が連続する街なみを阻害する懸念がありました。
- 都心部駐車整備地区（中央区・港区）のうち、『銀座地区』（下図の赤破線枠内：銀座 1 丁目～8 丁目）を対象エリアとして、駐車場を隔地・集約する地域ルールを策定しました。

※平成 10 年に「街並み誘導型地区計画」、「用途別容積型地区計画」と「機能更新型高度利用地区」を導入。令和元年 7 月の改正で「用途別容積型地区計画」を廃止し、新たに「高度利用型地区計画」を導入

<銀座地区地域ルール及び駐車場整備地区の対象エリア>



<銀座地区における地区計画及び高度利用地区の区域・種類等>

○銀座地区では、容積地区制度が施行される以前に建てられた容積率超過の既存不適格建築物の円滑な建て替えを促進し、地区の機能更新や災害時の安全性確保を図るため、平成10年より「街並み誘導型地区計画」、「用途別容積型地区計画」と「機能更新型高度利用地区」を導入しました。

○令和元年7月の改正で、当初の目的を達成した「用途別容積型地区計画」を廃止し、新たに「高度利用型地区計画」を導入しました。

■銀座地区の地区計画の目標

- ① 国際的かつ高次の都市機能の構築と、多様でにぎわいのある都心商業空間の創出
- ② 魅力ある都市景観・街並みの形成

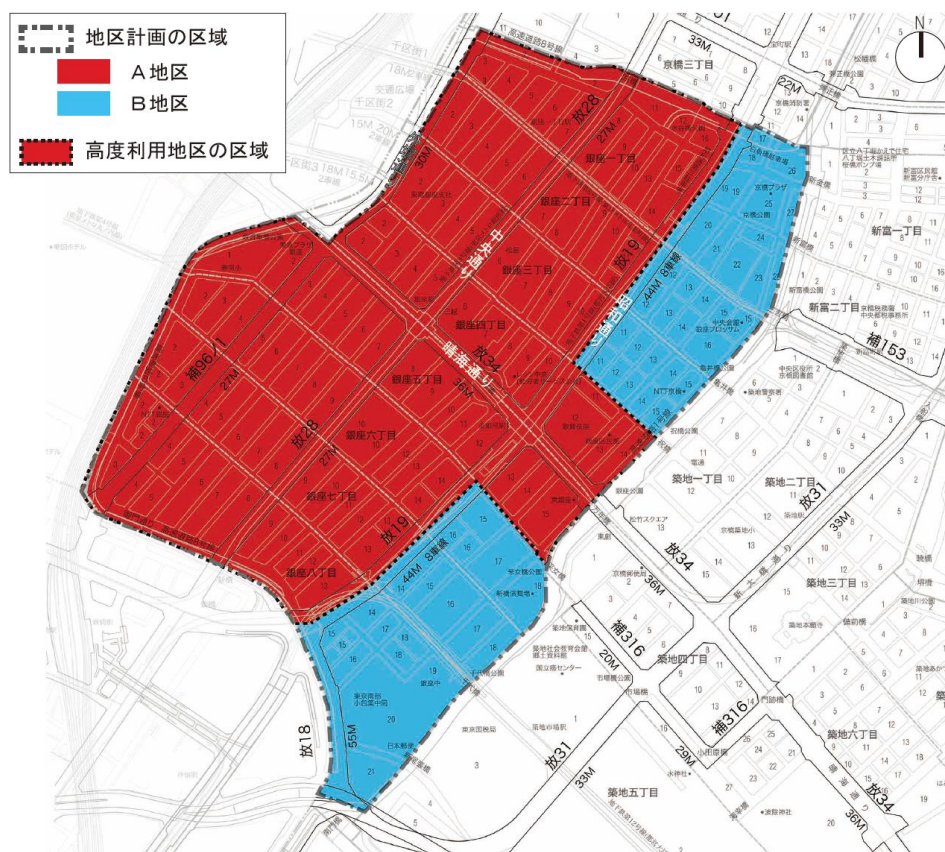
■土地利用の方針

A 地区

- ① 機能更新型高度利用地区を活用した土地の高度利用を推進し、商業機能等の円滑な更新を誘導
- ② 商業施設等、良質な宿泊施設、公共的屋内空間の整備を誘導
- ③ 容積超過既存不適格事務所の更新を促進
- ④ 建築物の所有者等の居住機能の確保

B 地区

- ① 生活利便施設、公益施設、良質な宿泊施設、公共的屋内・屋外空間の整備を誘導
- ② 容積超過既存不適格事務所の更新を促進
- ③ 建築物の所有者等の居住機能の確保



注 都市再生特別地区の都市計画が定められた区域内については、高度利用地区の区域から除きます。

A 地区

■地区計画の名称
銀座地区地区計画

■地区計画の種類
・街並み誘導型地区計画
・高度利用型地区計画

■高度利用地区の名称
高度利用地区（銀座地区）

■高度利用地区の種類
機能更新型高度利用地区

B 地区

■地区計画の名称
銀座地区地区計画

■地区計画の種類
・街並み誘導型地区計画
・高度利用型地区計画

出典：「銀座地区 地区計画・高度利用地区の手引き」（中央区〔令和2年4月版〕）

(2) 鉄道駅等から概ね半径 500m 以内の区域

①制度の背景・目的

従来の地域ルールは、自動車交通が著しく輻輳する地区を対象とした駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が策定されたエリアなど、限られたエリアにおいてのみ、策定可能となっていました。

近年、鉄道駅周辺など都内の公共交通機関が発達しているエリアでは、車中心から人中心のまちづくりへの転換が進んでおり、自動車交通が著しく輻輳する地区以外でも、まちづくりの視点から、地区特性に応じた駐車場の附置基準（地域ルール）を定める事が求められる場合があります。

例として、下記のようなエリアでは、地域ルールの策定が必要と考えられます。

- (1) 現在は駐車場の余剰が見られないが、今後、複数の大型開発が見込まれ、大量の附置義務駐車場の発生がまちづくりの方向性と齟齬を生じさせるおそれのある地区
- (2) 商業施設の集積や交通規制により歩行者中心のまちづくりをする中、老朽建物の建替えにより附置義務駐車場が整備されることで、まちづくりの方向性と齟齬が生じる等の課題がある地区
- (3) 附置義務の対象建物は少ないが、狭い道路に面した小規模な物販飲食店などが集積し、歩行者中心のまちづくりを進める中で、荷さばき車両等と歩行者が錯綜する等の課題がある地区

まちづくりとも連携して、地区特性や課題に即した駐車場整備が進められるよう、鉄道駅周辺の都市計画や行政計画で、人中心のまちづくりの誘導等を位置付けているエリアが、地域ルールの適用が可能なエリアに追加されました。

<鉄道駅等周辺における地域ルールの対象エリア>

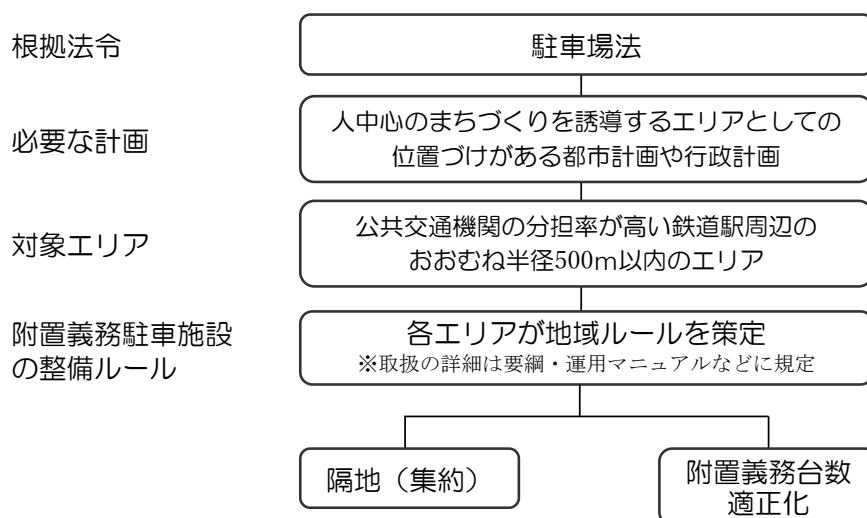
○「鉄道駅周辺のおおむね半径 500m以内のエリア」であることに加え、「都市計画マスタープランや地区計画等において、人中心のまちづくりや大規模開発による良好な市街地整備を誘導する等の位置づけがあるエリア」である事が条件となります。

②制度の概要

＜鉄道駅周辺における地域ルール概要＞

項目	内容
根拠法令	・ 駐車場法
目的	・ 各地域のまちづくりや交通に関する様々な課題の解決
導入背景	・ 既存地域ルールの適用が困難な地区における駐車課題の発生や人中心のまちづくりへの機運の高まり （※都独自の制度）
対象エリア	・ 公共交通機関の分担率が高い鉄道駅等からおおむね半径 500m以内のエリア
区域特性	・ 車の流入を抑制する等人中心のまちづくりが進められており、計画的な駐車場の整備配置が必要な地区
適用条件	・ 鉄道駅周辺の半径 500m以内かつ都市計画（地区計画等）や行政計画（都市計画マスタープラン、地区のまちづくり計画等）において、人中心のまちづくりや良好な市街地整備を誘導する等の位置づけがあるエリア

＜鉄道駅周辺における地域ルールの制度の構成イメージ＞



③制度の特徴

- 地域ルールにより都条例の一律基準を緩和する場合、都条例 17 条 1 項二号等に基づく知事の認定が必要
- 地域ルールの適用対象区域内の建築物が地域ルールを適用するかは任意（申請しなければ適用されない）

(3) 低炭素まちづくり計画に定める駐車機能集約区域

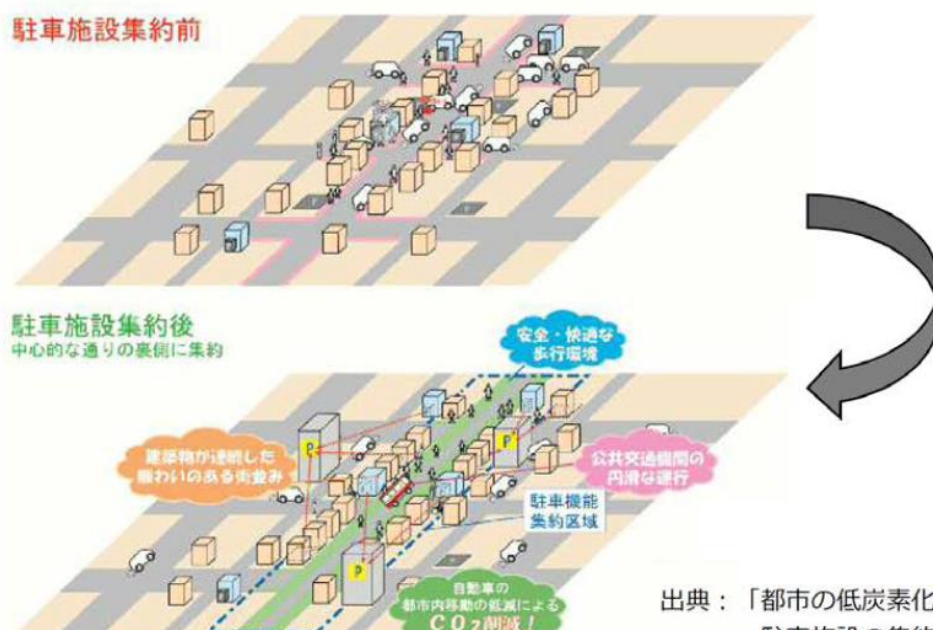
①制度の背景・目的・導入経緯

平成 24 年 12 月、都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）が制定され、低炭素まちづくり計画に定める駐車機能集約区域における駐車場法の特例措置が位置づけられました。

都条例の改正（平成 26 年 4 月 1 日施行）により、区市が、低炭素まちづくり計画に駐車機能集約区域及び集約駐車施設に関する事項を定め、また、当該区域内の駐車施設の附置に関する条例を定めた場合、都条例による駐車場の附置義務を適用除外となりました。

低炭素まちづくり計画に基づく地域ルールの策定にあたっては、前提条件として、低炭素まちづくり計画として、都市機能の集約化、公共交通機関の利用促進、建築物の低炭素化等の広範な計画策定が必要となります。

<エコまち法における駐車施設の集約化イメージ>



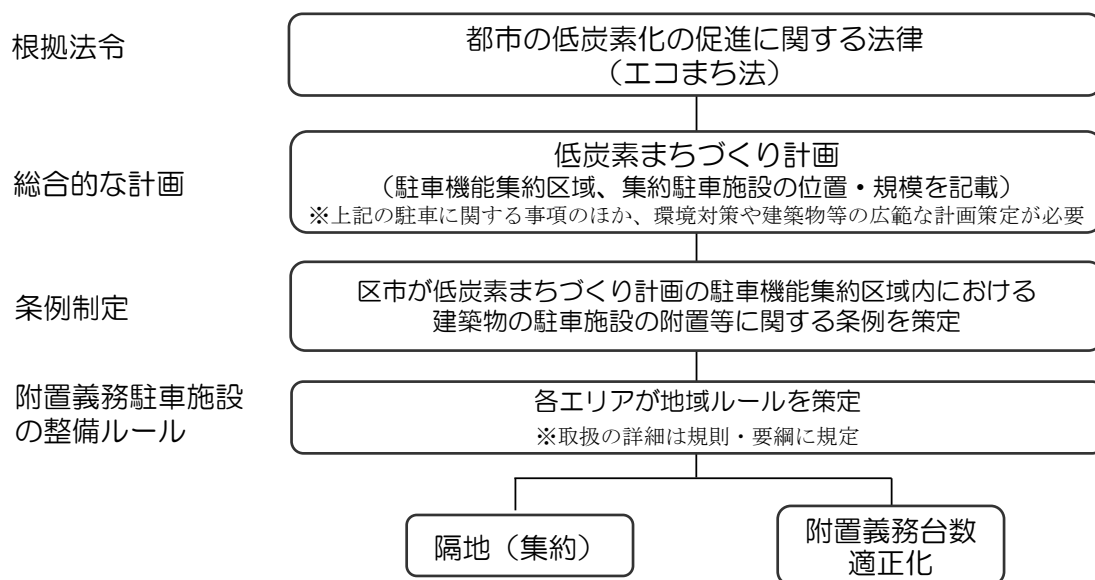
出典：「都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく
駐車施設の集約化に関する手引き」
国土交通省都市局（2014 年（平成 26 年）7 月）

②制度の概要

<低炭素まちづくり計画に基づく地域ルールの概要>

項目	内容
根拠法令	・都市の低炭素化の促進に関する法律（駐車場法の特例措置）
目的	・都市の低炭素化の促進
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関の利用促進（※国の制度）
対象エリア	・低炭素まちづくり計画に定める駐車機能集約区域内
区域特性	・都市機能の集約化、公共交通機関の利用促進、建築物の低炭素化などによる都市の低炭素化を促進する計画を定める地区
適用条件	・低炭素まちづくり計画へ駐車機能集約に関する事項を記載し、区市が駐車場附置に関する条例を定めた場合

<低炭素まちづくり計画に基づく地域ルールの制度の構成イメージ>



③制度の特徴

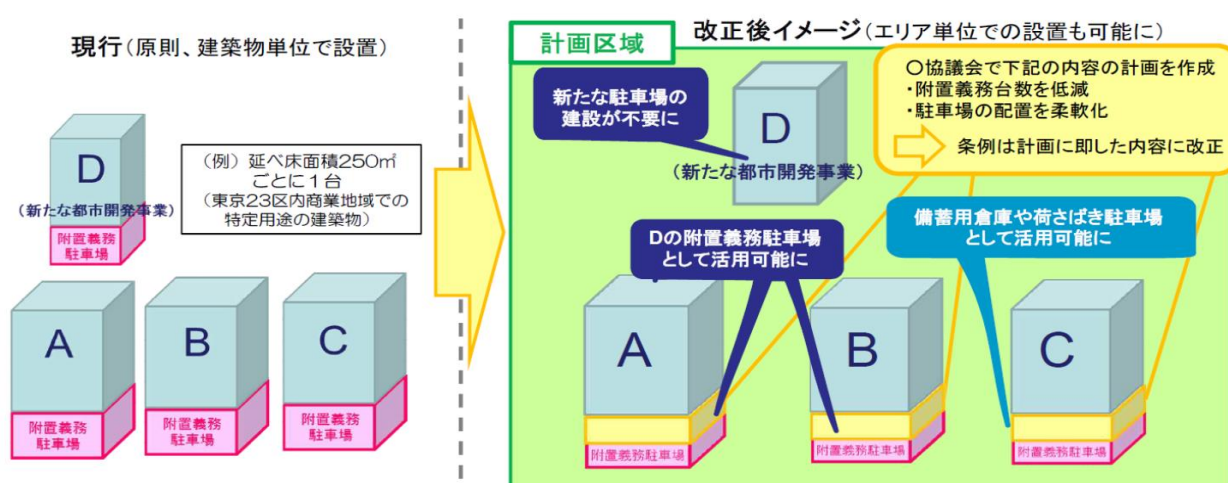
- 低炭素まちづくり計画の駐車機能集約区域内で、区市が駐車場附置に関する条例を定めていれば、都条例の附置義務に関する規定は適用除外（都条例に基づく認定は不要）

（４）都市再生駐車施設配置計画の区域

①制度の背景・目的

平成 30 年 7 月都市再生特別措置法改正により、都市再生緊急整備協議会（内閣総理大臣が長）が、都市再生緊急整備地域の区域内において駐車施設の附置義務基準や配置を定めた、都市再生駐車施設配置計画を作成できることとなりました。また、駐車場法の特例として、都市再生駐車施設配置計画の区域内においては、附置義務に関する規定を都市再生駐車施設配置計画に即して附置するものと定められました。

都は、都条例を改正し（令和元年6月 17 日施行）、都市再生特別措置法第 19 条の 13 の規定に基づく、都市再生駐車施設配置計画が定められた区域においては、都条例第 17 条から第 17 条の 4 第までの規定に関わらず、当該都市再生駐車施設配置計画に即して駐車施設を附置しなければならないとしました。



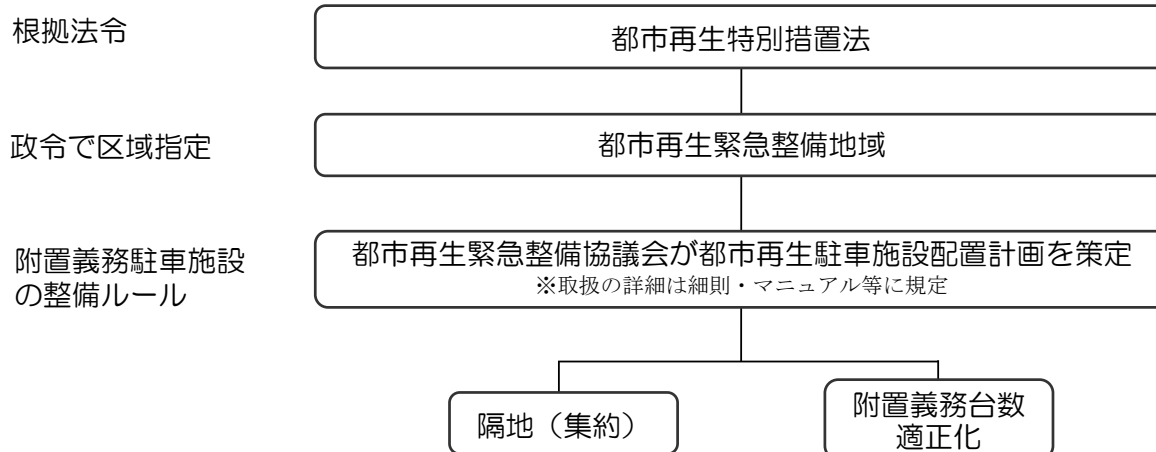
出典：国土交通省資料

②制度の概要

＜都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルールの概要＞

項目	内容
根拠法令	・都市再生特別措置法（駐車場法の特例措置）
目的	・都市機能の増進
導入背景	・区域内の民間開発増加に伴う附置義務台数の余剰発生
対象エリア	・都市再生緊急整備地域の区域内
区域特性	・都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じ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政令で指定された地域
適用条件	・対象区域において、都市再生駐車施設配置計画を定めた場合

＜都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルールの制度の構成イメージ＞



③制度の特徴

- 都市再生緊急整備協議会（内閣総理大臣が長）が都市再生駐車施設配置計画（地域ルール）を作成
- 都市再生駐車施設配置計画の区域内では、都条例の規定にかかわらず、当該計画の内容に即して駐車施設を設けなければならない

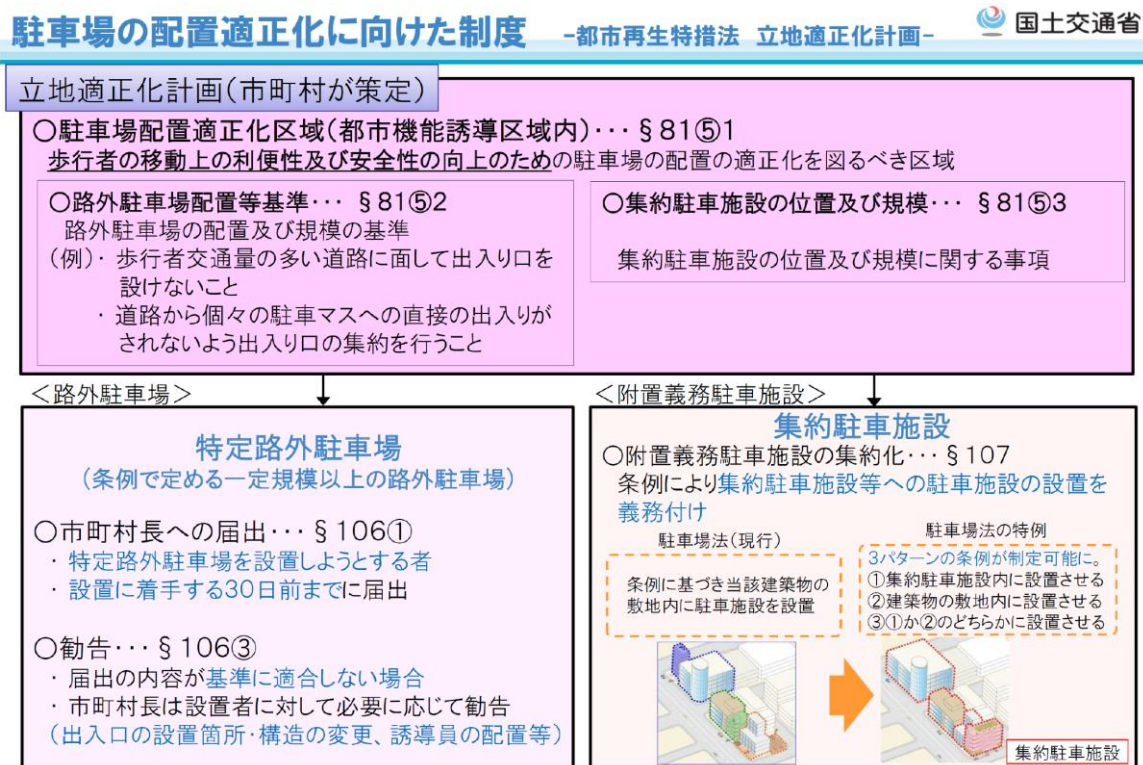
(5) 立地適正化計画定める駐車場配置適正化区域

①制度の背景・目的

平成 26 年 8 月の都市再生特別措置法改正により、立地適正化計画に定める駐車場配置適正化区域における駐車場法の特例措置が位置づけられました。

都は都条例を改正し（令和 4 年 7 月 1 日施行）、区市が立地適正化計画に駐車場配置適正化区域及び集約駐車施設に関する事項等を定め、また、当該区域内の駐車施設の附置に関する条例を定めた場合、都条例による駐車場の附置義務が適用除外となりました。

<立地適正化計画における駐車場の配置適正化のイメージ>



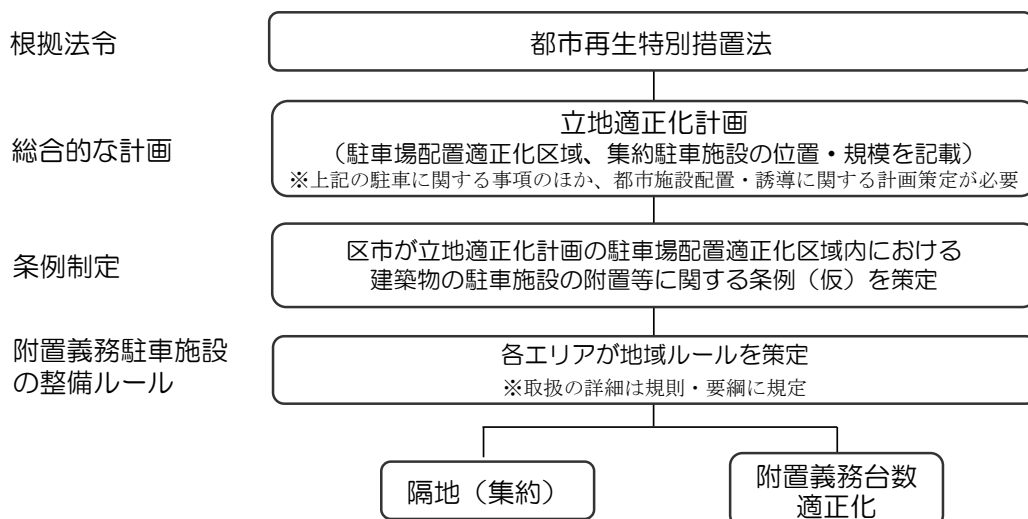
出典：国土交通省資料

②制度の概要

＜立地適正化計画（駐車場配置適正化区域）に基づく地域ルール概要＞

項目	内容
根拠法令	・都市再生特別措置法（駐車場法の特例措置）
目的	・都市機能の増進のための施設立地の適正化
導入背景	・健康で快適な生活や持続可能な都市経営の確保
対象エリア	・立地適正化計画に定める駐車場配置適正化区域
区域特性	・都市機能誘導区域への医療、福祉、商業等の集積に伴い、自動車流入の集中が見込まれ、道路交通の混雑・輻輳や、歩行者環境の悪化等を招く恐れがあり、駐車場の配置の適正化を図るべき区域
適用条件	・立地適正化計画に駐車場配置適正化区域及び駐車場配置等基準に関する事項を記載し、区市が駐車場の附置に関する条例を定めた場合

＜立地適正化計画（駐車場配置適正化区域）に基づく地域ルール制度の構成イメージ＞



③制度の特徴

- 立地適正化計画の駐車場配置適正化区域内で、区市が駐車場附置に関する条例を定めていれば、都条例の附置義務に関する規定は適用除外（都条例に基づく認定は不要）

（６）都市再生整備計画に定める滞在快適性等向上区域

①制度の背景・目的

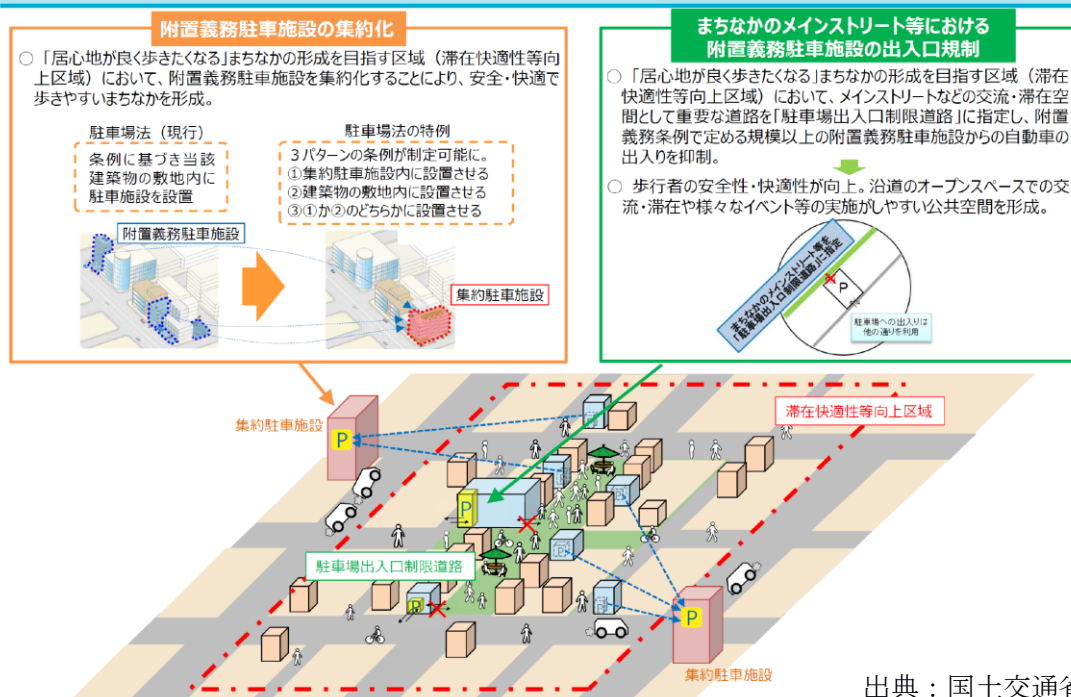
令和２年６月の都市再生特別措置法改正により、都市再生整備計画に定める滞在快適性等向上区域における駐車場法の特例措置が位置づけられました。

都は都条例を改正し（令和４年７月１日施行）、区市が都市再生整備計画に滞在快適性等向上区域及び集約駐車施設に関する事項等を定め、また、当該区域内の駐車施設の附置に関する条例を定めた場合、都条例による駐車場の附置義務が適用除外となりました。

＜都市再生整備計画（滞在快適性等向上区域）に基づく地域ルールのイメージ＞

駐車場出入口の設置制限・集約化 - 附置義務駐車施設 -

国土交通省



②制度の概要

＜都市再生整備計画（滞在快適性等向上区域）に基づく地域ルールの概要＞

項目	内容
根拠法令	・都市再生特別措置法（駐車場法の特例措置）
目的	・地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化
導入背景	・「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりの促進（※国の制度）
対象エリア	・都市再生整備計画区域内（滞在快適性等向上区域内）
区域特性	・人々の滞在及び交流の促進を図るため、区域の快適性及び魅力の向上を図るための施設整備等を重点的に行う必要がある区域
適用条件	・都市再生整備計画へ駐車場配置等基準に関する事項を記載し、区市が駐車場条例を定めた場合

③制度の特徴

○都市再生整備計画の滞在快適性等向上区域内で、区市が駐車場附置に関する条例を定めていれば、都条例の附置義務に関する規定は適用除外（都条例に基づく認定は不要）

4. 地域ルールの方策方方法

4.1. 地域ルールの策定主体と協議会

地区特性に応じた附置基準である地域ルールは、区市が策定主体となります。地域ルールの策定にあたっては、区市が協議会を設置し、駐車場利用実態調査に関する分析や附置義務基準の検討、駐車課題に関して建築主が取り組む地域貢献策等の検討を行い、地域ルールの案を作成します。

地域ルールの策定主体である区市は、協議会の案を尊重して、地域ルールを策定します。

○協議会の設置目的

地域ルールの策定に際して必要となる事項を定めるための協議及び検討、地域ルールの案の作成を行います。

○協議会の構成員

策定協議会は、地域ルールの実効性を確保するため、以下の交通及び駐車施策に係わる主体ならびに地域の代表により構成します。なお、駐車場事業者、大規模店舗、物流事業者など、対象地区の地区特性に応じて駐車場の附置の議論に必要な者が存在する場合は、必要に応じて構成員に加えることができます。

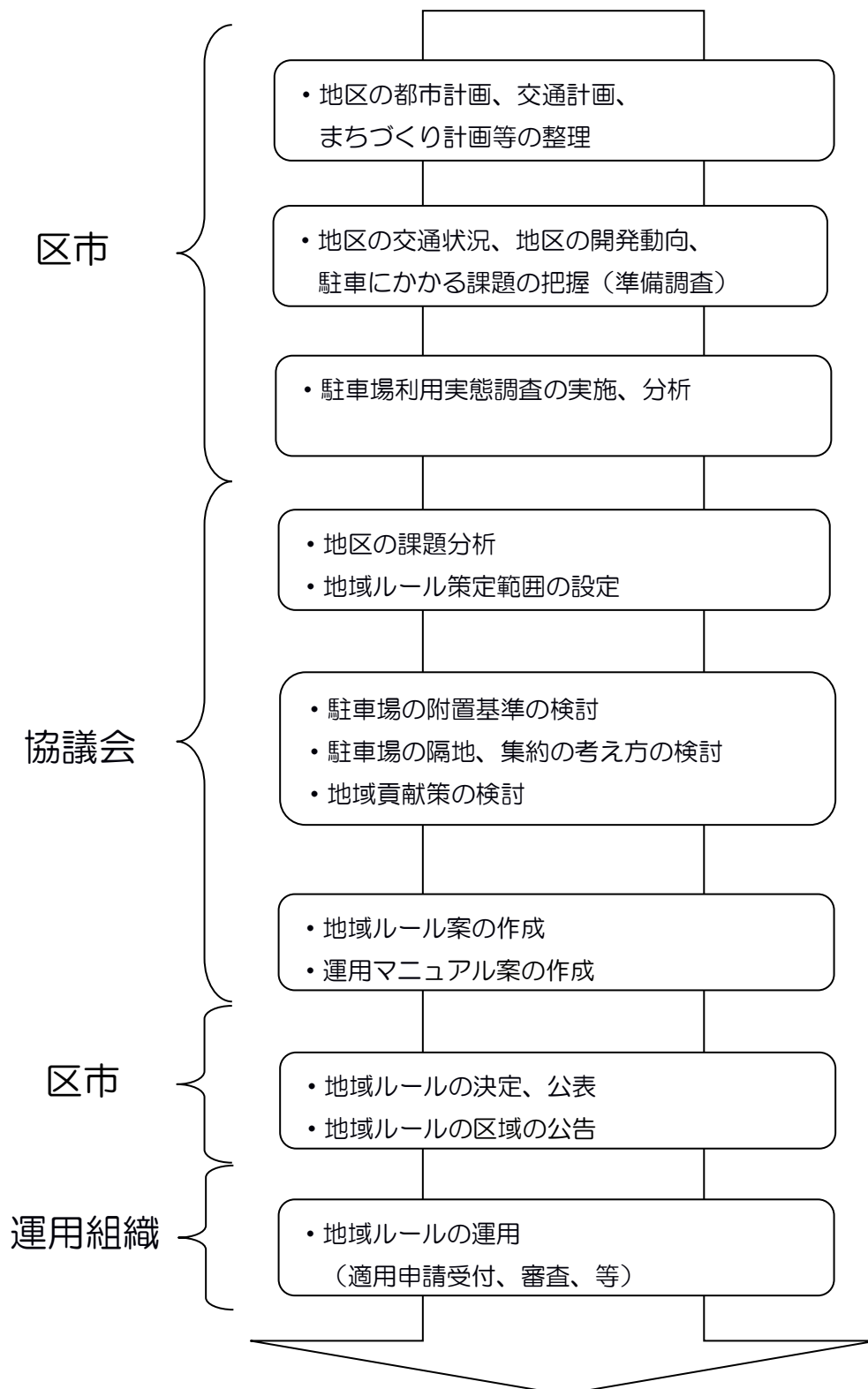
<地域ルール策定協議会の構成員と役割>

構成員	立場	主な役割
学識経験者	都市計画、交通計画等の専門家、研究者	・地域ルールの検討に際して、交通計画等の専門的知見を付与
区市	・地域ルールの策定主体 ・地域交通計画の所管 ・まちづくり計画の策定主体 ・都市計画決定権者（地区計画等） ・特例条例の制定主体（エコまち法等）等 ・建築確認（駐車場の附置義務の確認）を所管 （区部：延べ面積 1 万㎡以下の建物、市部：建築主事を置く市部） ・公共駐車場の所有者、管理者 ・道路管理者（区道、市道）	・都市計画、地域交通計画、まちづくり計画等の内用を踏まえ、地域ルールの策定の必要性を判断 ・地域ルール策定検討のための、駐車場利用実態調査の実施、駐車場附置義務基準等の検討案の作成 ・地域ルール案の作成 ・地域ルールの決定 ・運用体制の担い手 ・地域ルールの適用に係る審査、認定
警察	・交通管理者	・交通管理者の立場からの技術的助言
国	・法令の所管、道路管理者（国道）	・法律を所管する立場からの技術的助言
地域	・町会・商店会等の地元組織 ・建物の所有者 ・駐車場の所有者、等	・駐車場利用実態調査への協力 ・荷捌きルールの運用 ・運用体制の担い手
東京都	・駐車場条例（一律の附置義務基準）を所管 ・広域交通政策を所管 ・建築確認（駐車場の附置義務の確認）を所管 （区部：延べ面積 1 万㎡超の建物、市部：建築主事を置かない市部） ・公共駐車場の所有者、管理者 ・道路管理者（都道）	・地域ルールの制度を所管する立場からの技術的助言 ・広域交通政策を所管する立場からの技術的助言 ・地域ルールを適用する建物の、都条例を適用除外とするための認定

4.2. 地域ルール of 策定手順

地域ルールの策定は、区市が行う調査等、協議会における附置義務基準等の検討、地域ルール案の作成、区市による地域ルールの決定、公表等の手順で進められ、一般的な策定の手順のイメージは以下のとおりです。

＜地域ルールの一般的な策定手順イメージ＞



4.3. 地域ルール策定に向けた検討内容

地域ルールの策定に向けては、以下の（１）及び（２）の検討が必要です。

（１）対象地区の交通将来像の検討と駐車対策の基本方針の策定

対象地区における地域ルールの策定に向けては、同地区における将来の交通体系の中で、自動車交通および駐車対策の方向性を示した上位計画等を踏まえた検討が必要です。このため、既往の上位計画等における対象地区の位置付けを調査・整理するとともに、同地区の自動車交通の現状および将来予測、事業者・住民からの要望事項などに基づき、「交通機関分担のあり方」、「自動車流入を抑制する範囲」、「快適な歩行環境を整備する路線・区間」等の検討を実施する必要があります。

こうした駐車対策の基本方針は駐車場整備計画に位置付けることが一般的ですが、今後、駐車場整備計画の定めのないエリアで地域ルールを策定する場合には、「駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）として、下記に示す項目を設定し、実施していくことが必要です。

- ＜内容＞
- 上位計画と整合した地区の将来像
 - 目標（目標達成を目指す期間はおおむね５年から１０年程度）
 - マネジメントの対象範囲
 - 地区の実態・課題
 - 施策
- など

（２）地域ルールに関する分析検討

都条例に基づく地域ルールは、駐車場整備に関する民の役割である附置義務駐車場が主たる対象となる。需給バランスについても、建物の附置義務のみの需給バランスを現状と将来について算出する必要があることを踏まえ、駐車場利用者等の目的地を正確に把握した上で、地域ルール策定に必要な以下の分析および検討を実施する。

- ＜検討内容等＞
- 地区内の駐車需給の現状分析、周辺地区での駐車場利用状況分析(需要種類別)
 - 将来附置義務駐車場需要の予測、原単位等の検討、将来需給バランスの確認
 - 地域ルール内容の検討
 - 審査方法等手続きの検討
 - 審査機関の選定、審査手順の検討
 - 地域ルール運用体制の検討
- など

4.4. 関係機関との協議

地域ルール策定に向けては、策定協議会等における討議・検討に加え、関係法令上の取り扱いや関連施策との整合確保などの点から、以下の項目について関係する行政機関等との協議・調整を図ることが必要となります。

＜関係機関との主な協議・調整事項＞

関係機関	所管	主な協議・調整事項
区・市 交通政策部署	・ 地域交通政策	■ 駐車場整備計画に基づく地域ルール ・ 駐車場整備計画の策定内容 ■ 上記以外の地域ルール ・ 地区の交通将来像、駐車施策の基本方針
東京都都市整備局 都市基盤部 (交通企画課)	・ 広域交通政策 ・ 総合的な駐車対策	■ 駐車場整備計画に基づく地域ルール ・ 駐車場整備計画の策定内容 ■ 上記以外の地域ルール ・ 地区の交通将来像、駐車課題、施策 ■ 駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン ・ 策定内容、実施状況
東京都都市整備局 市街地建築部 (建築企画課)	・ 附置義務条例 ・ 地域ルール制度	■ 都独自の地域ルール ・ 地域ルールの策定内容 ・ 東京都駐車場条例における認定取り扱い ■ その他法定計画に基づく地域ルール ・ 地域ルールの策定内容 ・ 区市において制定する駐車施設附置義務に関する条例の内容 ・ 区市条例と東京都駐車場条例との分担・取り扱い
東京都産業労働局 商工部 (地域産業振興課)	・ 大規模小売店舗立地法	・ 大規模小売店舗立地法の適用を受ける建築物の取扱い
警視庁交通部 (交通規制課)	・ 総合的な交通計画 ・ 交通安全対策	■ まちづくりに伴う交通計画 ・ 駐車施設の確保、開発に伴う交通影響評価 ■ 駐車場設置に伴う交通安全対策 ・ 駐車場認定申請に伴う交通安全上の支障判断
警視庁交通部 (駐車対策課)	・ 違法駐車対策 ・ 交通指導取締り	・ 駐車場整備計画の策定内容 ・ 時間制限駐車区間に関する事項 ・ 違法駐車取締りに関する事項

5. 地域ルール策定協議会

(1) 協議会の位置づけ

これまでの地域ルールの策定事例では、策定主体である区の設置要綱または設置規約等で位置づけがされています。

(2) 協議会での検討内容

ア) 地域ルールの策定に際して必要となる下記の事項について検討を行います。

①地区の現況・課題の整理及び課題認識の共有

地域ルールの検討に向けて、上位計画等、地区の交通特性、土地・建物利用の状況、駐車実態の状況（現況・将来の駐車需給状況等）などを把握した上で、地区の現状・課題を整理し、地域ルールで解決すべき課題認識を共有します。

②地域ルールの策定範囲の設定

①を踏まえ、地区における駐車課題解決のための駐車対策の考え方及び対策メニューを検討し、地域ルールの策定範囲を設定します。

③地域ルールの内容の検討

②を踏まえ、下記に示す地域ルールの骨格となる内容について検討します。

○地域ルールに定める内容

- ・地域ルールの区域
- ・地区の駐車対策の基本方針（駐車場整備計画や地区マネジメントガイドラインに定められている場合を除く）
- ・対象駐車施設及び対象建築物
- ・駐車施設の附置基準
- ・駐車施設の隔地・集約（駐車施設の確保）の考え方
- ・建築主等が取り組む地域貢献策
- ・駐車施設の規模・構造・出入口等
- ・駐車施設の効率的な活用方法（駐車施設への自動車誘導策等）
- ・地域ルールの運用体制及び運用方法
- ・地域ルールの実効性を確保するための方策
- ・その他必要な事項

④地域ルール案の作成

③を踏まえ、地区特性に応じた駐車場の附置基準である地域ルール案を作成します。（協議会が案を作成後、策定主体である区市が地域ルールを策定し、公表、区域の公告を行います。）

イ) 地域ルールの運用に関するマニュアル（案）の作成

①地域ルールの運用に関する事項の検討

ア) の地域ルールを踏まえ、地域ルールの運用体制、適用申請手続き、審査方法など、地域ルール

の運用に必要な事項について検討します。

②運用マニュアル案の作成

①を踏まえ、地域ルール of 取扱いの詳細、基準、手続きなどを示した運用マニュアル案を作成する。（策定協議会が作成した運用マニュアル案をもとに、策定主体が運用マニュアルを策定、公示）

（３）地域ルール策定のスケジュール（イメージ）

		協議会	区・市
1 年 目	第1四半期	● 第1回・検討方針 ・スケジュール	・関係機関協議 ・駐車実態調査
	第2四半期	● 第2回・駐車需給の現況、将来推計 ・駐車課題の整理	
	第3四半期	● 第3回・駐車対策の考え方 ・対策メニュー検討（整備基準、隔地ルール、地域貢献策）	
	第4四半期	● 第4回・地域ルール（素案）検討	・パブコメ ・議会報告
		● 第5回・地域ルール（案）取りまとめ	
2 年 目	第1四半期	● 第6回・運用体制 ・整備基準（詳細） ・隔地ルール（詳細）	● 地域ルール決定 ・公告
	第2四半期		
	第3四半期	● 第7回・申請手続き、審査体制 ・地域貢献策（詳細）	
	第4四半期	● 第8回・運用マニュアル（案）	● 運用マニュアル決定 ・公表

※上記スケジュールはイメージですので、各地区の状況に応じて柔軟に設定してください。

6. 地域ルール策定のための調査及び分析

6.1. 適用地区の調査及び分析

地域ルール策定指針では、協議会は、適用地区の交通特性等の調査及び分析並びに違法路上駐車対策等の検討を行い、地域ルールの案を策定することとしています。

地域ルールの策定にあたっては、地区の詳細な検討が必要であることから、以下のような調査、分析を行う必要があります。なお、地域ルールの検討に先立ち駐車場整備計画を策定したエリアの場合、既に検討済みである内容は、その結果を活用できます。

(1) 上位計画等の整理

地区のまちづくりにおける将来の交通体系の中での自動車交通および駐車対策の方向性を把握するため、既往の上位計画等における対象地区の位置付け等を整理します。

<既往の上位計画等の例>

- 都市計画マスタープラン、地区計画
- 交通マスタープラン、都市・地域総合交通戦略
- 駐車場整備計画
- その他、対象地区のまちづくりや自動車交通・駐車対策等に関する方向性を示した計画

(2) 地区の交通特性

地域ルールの策定に関連する地区の交通特性を把握するために、自動車分担率や公共交通機関の利用率、地区の交通現況・課題等について整理します。

<地区の交通特性を把握するための調査項目の例>

- 自動車分担率（パーソントリップ調査結果等）
- 公共交通機関の利用率（パーソントリップ調査結果等）
- 歩行者交通の状況
- 交通規制状況
- 地区の交通現況・課題
- その他、地区の交通特性把握のために必要な事項

(3) 土地・建物利用の現状

地域ルールの策定に関連する地区の土地・建物利用の現状を把握するために、都市計画指定状況や建物立地状況等について整理します。

<地区の土地・建物利用の現状を把握するための調査項目の例>

- 都市計画指定状況（用途地域、指定容積率等）
- 建物の規模別立地状況（土地利用現況調査結果等）
- 建物の用途別立地状況（土地利用現況調査結果等）
- その他、地区の交通特性把握のために必要な事項

(4) 駐車施設供給量の現状及び将来予測

適用地区における駐車需給に関する検討を行うため、駐車実態調査結果等を基に、適用地区における駐車施設の供給量（設置場所、規模、台数等）の現状を整理します。

また、現況の建物立地状況および再開発等のまちづくり動向から、将来の建物整備状況を推計するとともに、駐車実態調査の結果等を基に、現況・将来における都条例に基づく附置義務駐車施設供給量の推計を行います。

(5) 駐車施設需要量の現状及び将来予測

適用地区における駐車需給に関する検討を行うため、駐車実態調査結果等を基に、適用地区における駐車施設の需要量の現状を整理します。

また、現況の建物立地状況および再開発等のまちづくり動向から、将来の建物整備状況を推計するとともに、駐車実態調査の結果等を基に、現況・将来における駐車需要量の推計を行います。

(6) 路上駐車の実況及び将来予測

適用地区における駐車需給に関する検討を行うため、駐車実態調査結果等を基に、適用地区における路上駐車の実況の現状を整理します。

また、現況の建物立地状況および再開発等のまちづくり動向から、将来の建築物整備状況を推計するとともに、駐車実態調査の結果等を基に、現況・将来における路上駐車実況の推計を行います。

(7) 地域ルールを適用しない場合の条例による附置義務台数との比較

適用地区の附置義務駐車施設の整備基準を検討するため、地区全体で設定した駐車需要原単位から推計した将来駐車需要台数と、地域ルールを適用しない場合の都条例の基準に基づき算出した附置義務台数（都条例附置台数）との比較を行い、両者の乖離状況を確認します。（具体的な比較方法については 48 ページに後述）

(8) 地域ルール参加者の調査

将来の建物整備状況を推計するため、再開発等のまちづくり動向から今後想定される地域ルール参加者について調査します。

(9) その他地域ルール策定のために必要な事項

(1) ～ (8) のほか、地域ルール策定のために必要な事項があれば調査します。

6.2.駐車実態調査

地域ルール策定にあたっては、地区の駐車実態を把握するための調査が必要となります。調査に際しては、東京都都市整備局及び警視庁交通部と調査内容について事前に協議して頂くをお願いします。

(1) 実態調査の実施項目

地域ルール策定に必要な駐車実態調査の項目は、下表に示すとおりです。

当該地区の駐車実態を把握する駐車施設実態、駐車場利用実態、路上駐車実態に関する調査や、用途別の附置義務基準を検討するために必要となる駐車場利用者等の目的地調査、駐車施設の隔地の検討のための調査、地域の荷捌き駐車の実態に関する調査等について、対象駐車施設（乗用車用、荷捌き車用、障害者用）や、調査目的（台数低減、隔地・集約化、荷捌き車対応、障害者用対応等）に応じて実施する必要があります。下表の項目以外にも地域ルールの策定にあたり必要な調査がある場合もあります。なお、既往の実態調査データが活用できる場合があるので、必要に応じて活用を検討してください。

＜駐車実態調査の項目＞

項目	内容
① 駐車施設実態調査	調査対象範囲内の駐車施設について、収容台数等の実態を調査
② 駐車場利用実態調査	調査対象範囲内の駐車場を対象に、時間帯別の車種別利用台数を調査
③ 路上駐車実態調査	調査対象範囲内の路上駐車車両の台数、車種等を調査
④ 駐車場利用者・路上駐車運転者の目的地調査	調査対象範囲内の駐車場及び路上に調査員を配置し、利用者・運転者への聞き取りにより目的地を調査
⑤ エリア別隔地可能範囲調査	調査対象範囲内の駐車施設および路上に調査員を配置し、駐車場利用者及び路上駐車運転者への聞き取りにより、隔地駐車場の利用意向等を調査
⑥ 荷捌き駐車区画の利用実態調査	調査対象範囲内の建物に附帯する荷捌き用駐車施設等における荷捌き貨物車を対象に、荷捌きのために駐車する車両の入出庫時間、車種等を調査
⑦ 障害者用駐車区画の利用実態調査	調査対象範囲内の建物に附帯する駐車場等の障害者用駐車区画またはスペースを対象として利用状況を調査
⑧ 路上荷さばきの目的地調査	調査対象範囲内の路線・区間において、路上荷捌きにより建物・店舗等への配送を行っている車両の配達員を対象として配送先等を調査
⑨ 周辺荷捌き車両の受け入れ実態及び受入可否調査	調査対象範囲内の荷捌き駐車場等を有する建物管理者を対象として、アンケートにより周辺の荷捌き駐車受け入れ実態受け入れに関する意向等を調査
⑩ 集約化に向けた身障者等意見の把握	障害当事者等への聞き取り調査により、障害者用駐車区画の集約化の可能性を把握する

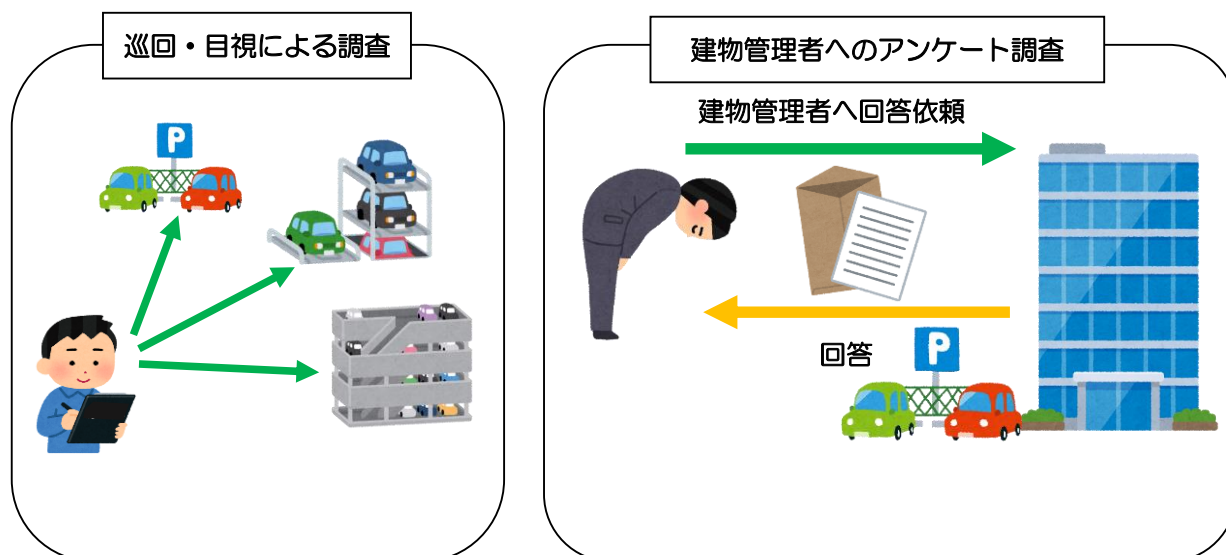
(2) 各実態調査の内容

① 駐車施設実態調査

調査対象範囲内の駐車施設について、収容台数等の実態を現地目視および管理者アンケート等により把握します。

調査概要	
調査目的	・独立駐車場および建物に附帯する駐車場を含めた駐車施設整備状況を把握する。 ・検討の参考として、駐車施設ではないがパーキングメーター等の時間制限駐車区間の路線・区間ごとの枠数についても把握する。
調査対象	・調査対象範囲内の時間貸し等、一般利用可能な駐車場 ・建物または施設に附帯する専用駐車場、月極駐車場およびその他駐車場 ※パーキングメーター等（一般用、貨物車用）
調査期間	・概ね 1 ヶ月程度（一定期間内で調査実施）
調査項目	・所在地、営業時間、駐車料金、運用方法別収容台数 ・駐車場形態（地下・地上、自走・立体・機械） ・受入車種（四輪車・二輪車） ・入庫高さ制限（高さ制限別の収容台数） ・荷さばきの可否 等
調査方法	・既往調査およびホームページ掲載情報（s-park 等）による事前調査 ・事前調査を踏まえた巡回・目視による調査 ・建物に附帯する駐車場のうち、目視による調査ができないものについては、建物管理者や駐車場管理会社からのデータ提供（若しくはアンケート調査）も併用

<調査方法のイメージ>



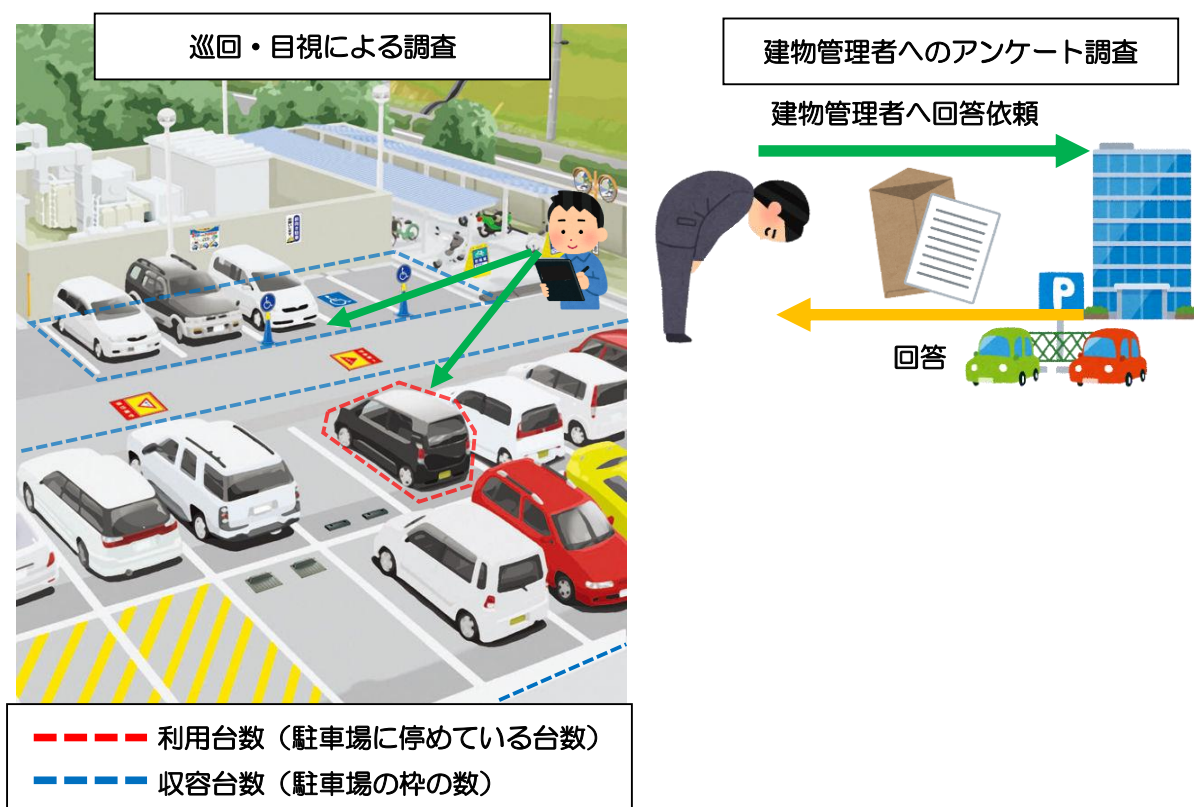
②駐車場利用実態調査

調査対象範囲内の時間貸し等、一般利用可能な駐車場（店舗・施設等に附帯する一時利用可能な駐車施設も含む）、建物または施設に附帯する専用駐車場、月極駐車場およびその他駐車場を対象として、毎正時の車種別利用台数を調査します。

調査概要	
調査目的	・ 駐車需給状況の検討等のため、「需要量」の一部となる独立駐車場および建物に附帯する駐車場の利用状況を把握する。
調査対象	・ 調査対象範囲内の時間貸し等、一般利用可能な駐車場 ・ 建物または施設に附帯する専用駐車場、月極駐車場および車庫等
調査期間	・ 平休各 1 日（12 時間程度※ ¹ ）
調査項目	・ 毎正時の駐車場利用台数 ※車種：乗用車、タクシー、バス、軽・小型貨物、普通貨物、自動二輪車・原付 ※入庫高さ制限が複数ある場合は、高さ制限ごとに調査
調査方法	・ 巡回・目視による調査 ・ 建物に附帯する駐車場のうち、目視による調査ができないものについては、建物管理者へのアンケート調査も併用

※ 1：ピーク時間帯を含むように調査時間帯を設定（ピーク時間帯が既知の場合は調査時間帯を短縮することが可能）

＜調査方法のイメージ＞



③路上駐車実態調査

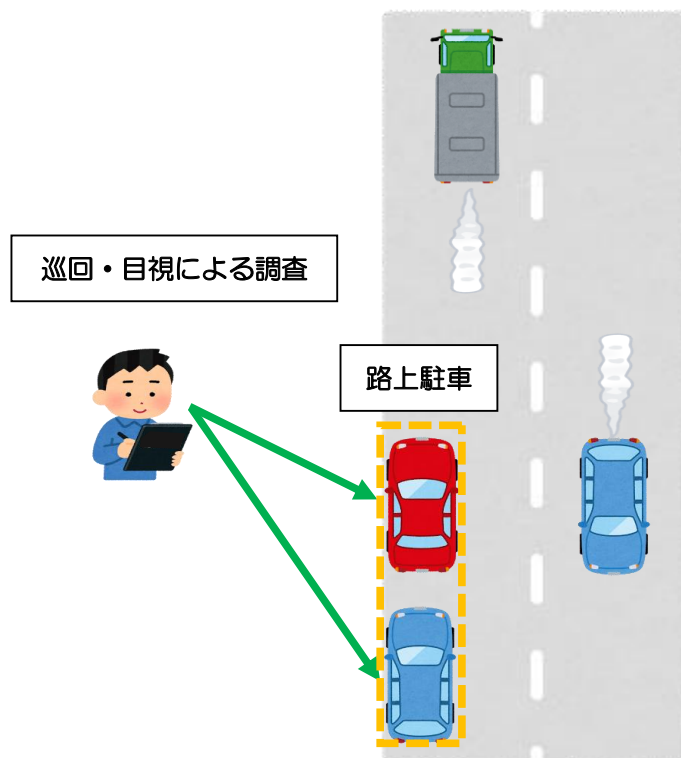
調査対象範囲内の幅員 5m 以上の道路において、調査員の巡回・目視により、違法・合法（パーキングメーター等利用）を含めた路上駐車車両を把握します。

調査概要	
調査目的	・ 駐車需給状況の検討等のため「需要量」の一部となる地区内の路上駐車の実況を把握する。
調査対象	・ 調査対象範囲内の幅員 5m 以上の道路※ ¹ ・ 違法・合法を含めたすべての路上駐車車両
調査期間	・ 平休各 1 日（12 時間程度※ ² ）
調査項目	・ 毎正時の路上駐車台数（四輪車、二輪車） 一路上駐車（パーキングメーター利用、タクシー乗り場、駐車場入庫待ち含む） 一車種：乗用車（セダン・ハッチバック、1BOX・SUV）、タクシー、バス、軽・小型貨物、普通貨物、自動二輪車、原付 ・ 運転者の有無 ・ 荷さばきの有無 ・ パーキングメーター利用の有無（枠内・枠外）
調査方法	・ 巡回・目視による調査

※ 1：路上駐車車両がある場合でも車両の通行に支障がない幅員を有する道路を設定

※ 2：ピーク時間帯を含むように調査時間帯を設定（ピーク時間帯が既知の場合は調査時間帯を短縮することが可能）

＜調査方法のイメージ＞



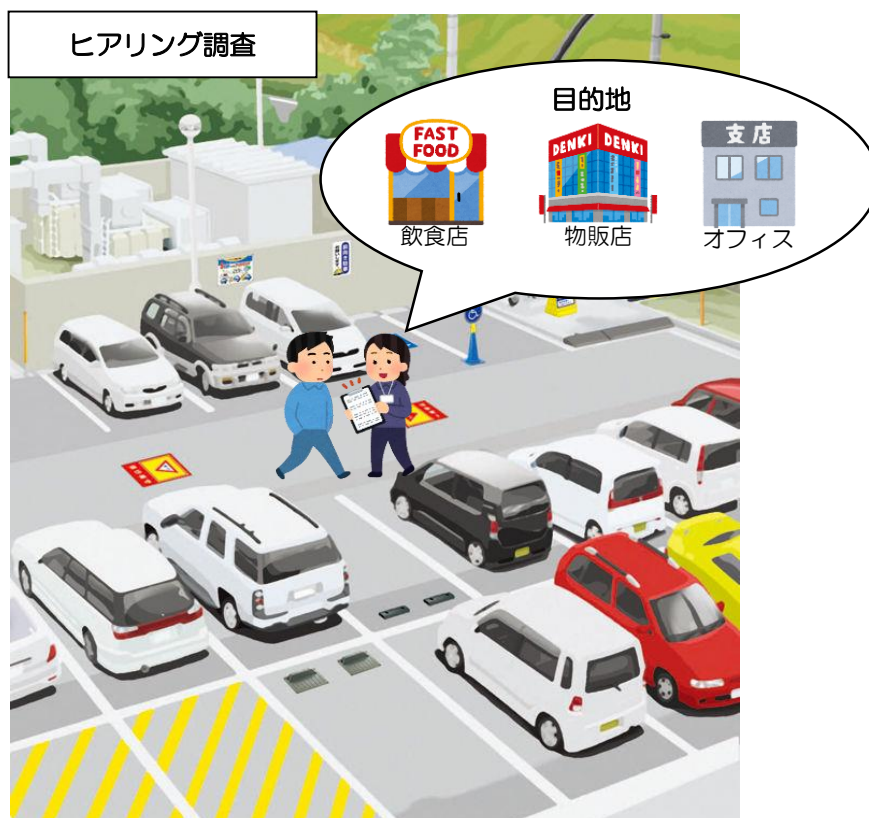
④駐車場利用者・路上駐車運転者の目的地調査

調査対象範囲内の駐車場および路上に調査員を配置し、利用者・運転者への聞き取りにより目的地を把握します。目的地は可能な限り具体的な建物名称、店舗名称を調査します。

調査概要	
調査目的	・ 建築物の用途・規模ごとの駐車需要の検討等を行うため、駐車場利用者および路上駐車運転者への聞き取りにより目的地などを把握する。
調査対象	・ 調査対象範囲内の駐車場利用者 ・ 調査対象範囲内における路上駐車車両の運転者
調査期間	・ 平休各 1 日（12 時間程度※ ¹ ）
調査項目	・ 駐車場所（駐車場名称、路上駐車の場合は路線・区間 ※地図上にプロット） ・ 目的施設（施設・建物名称、訪問先名称、施設種別（事務所、物販店、飲食店等）） ・ 来訪目的（業務、集配送、通勤・通学、趣味・娯楽、送迎など） ・ 車種（乗用車、タクシー、バス、軽・小型貨物、普通貨物、自動二輪車、原付） ・ 概ねの駐車時間 など
調査方法	・ 調査員が対象路線・区間を巡回し、駐車車両に乗降する運転者を確認するたび、所定の質問項目を聞き取り、調査票（ヒアリングシート）に記入

※ 1：十分なサンプル数の回収が見込まれる調査時間帯を設定

<調査方法のイメージ>



⑤エリア別隔地可能範囲調査

調査対象範囲内の駐車施設および路上に調査員を配置し、駐車場利用者および路上駐車運転者への聞き取り調査により、隔地駐車場の利用意向等を把握します。

なお、この調査は、『④駐車場利用者・路上駐車運転者の目的地調査』とあわせて実施可能です。

調査概要	
調査目的	・ 駐車場利用者および路上駐車運転者への聞き取りにより、隔地先として活用可能な駐車場の距離やエリア等を把握する。
調査対象	・ 調査対象範囲内の大規模・中規模駐車場の駐車場利用者（一部の駐車場） ・ 調査対象範囲内における路上駐車車両の運転者
調査期間	・ 平休各 1 日（12 時間程度※1）
調査項目	・ 隔地駐車場の利用意向 ・ 隔地駐車場を利用する場合の条件 等
調査方法	・ 調査員が対象路線・区間を巡回し、駐車車両に乗降する運転者を確認するたび、所定の質問項目を聞き取り、調査票（ヒアリングシート）に記入する。

※1：十分なサンプル数の回収が見込まれる調査時間帯を設定

<調査方法のイメージ>



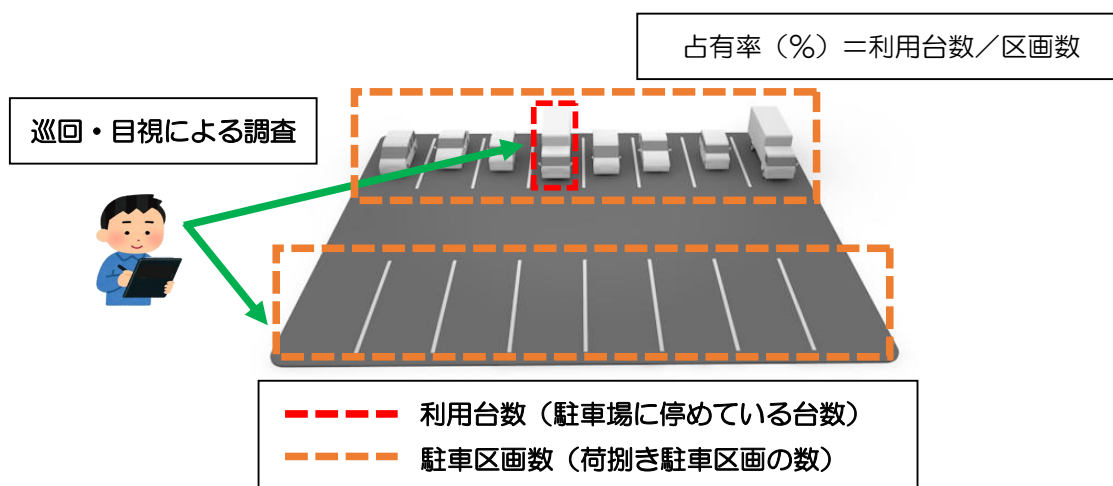
⑥荷さばき駐車区画の利用実態調査

調査対象範囲内の建物に附帯する荷さばき用駐車施設等における荷さばき貨物車を対象とし、調査員が調査対象の荷さばき用駐車区画近傍に待機し、目視により荷さばきのために駐車する車両の入出庫時間、車種等を調査します。

調査概要	
調査目的	・貨物車用駐車施設の必要整備量検討等のため、既存駐車場における荷さばき用駐車区画の利用台数、占有率等を調査する。
調査対象	・調査対象範囲内の既存駐車場の荷さばき駐車区画またはスペース（荷さばき駐車区画等を有する一部の建物）
調査期間	・平休各 1 日（12 時間程度※ ¹ ）
調査項目	・車種（小型貨物、普通貨物、その他） ・貨物事業者名（大手事業者、その他） ・車両番号（ナンバープレート） ・駐車開始時間・終了時間 ・駐車場所（駐車枠（貨物車用、一般車用）、車路、その他） ・配送先（建物内・外）
調査方法	・目視による調査

※ 1：ピーク時間帯を含むように調査時間帯を設定（ピーク時間帯が既知の場合は調査時間帯を短縮することが可能）

＜調査方法のイメージ＞



⑦障害者用駐車区画の利用実態調査

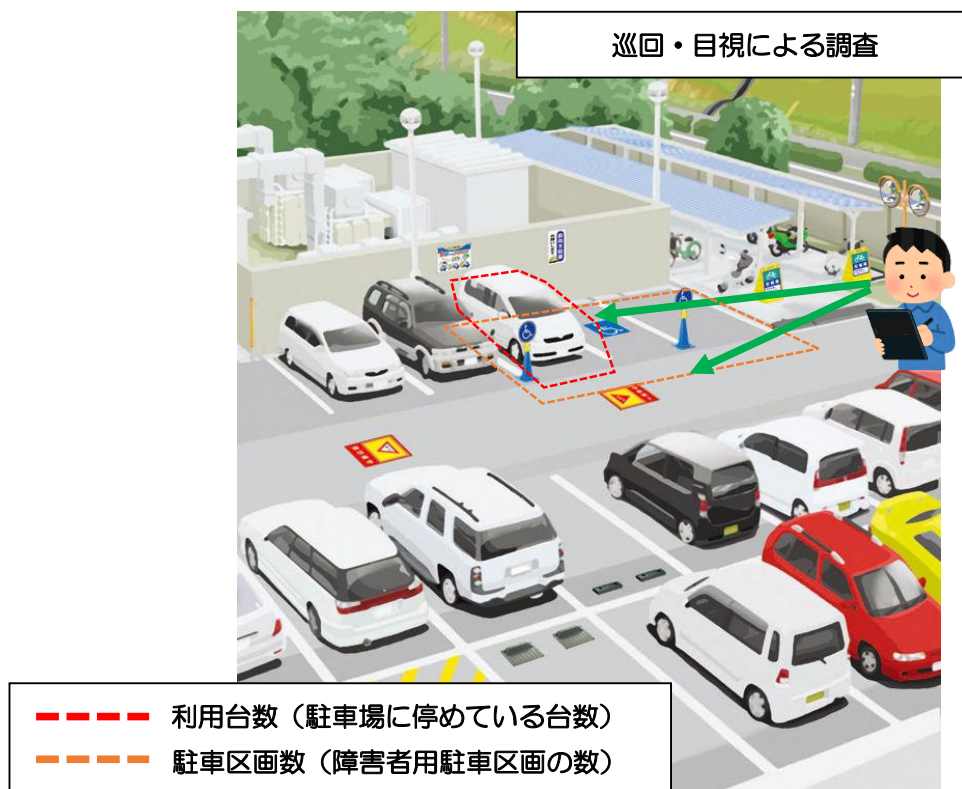
調査対象範囲内の建物に附帯する駐車場等の障害者用駐車区画またはスペース（代表駐車場）を対象として、調査員の巡回・目視により、利用状況を調査します。

なお、この調査は『②駐車場利用実態調査』とあわせて実施可能です。

調査概要	
調査目的	・ 障害者用駐車区画の必要規模の検討等のため、既存駐車場における障害者用駐車区画の利用台数、占有率等を調査する。
調査対象	・ 調査対象範囲内の既存駐車場の障害者用駐車区画 （障害者用駐車施設を有する一部の建物・駐車場）
調査期間	・ 平休各 1 日（12 時間程度※ ¹ ）
調査項目	・ 駐車区画の時間帯別利用状況（1 時間毎を想定） ・ 駐車場所（駐車枠（障害者用、一般車用）、車路、その他）
調査方法	・ 巡回・目視による台数カウント調査

※ 1：ピーク時間帯を含むように調査時間帯を設定（ピーク時間帯が既知の場合は調査時間帯を短縮することが可能）

<調査方法のイメージ>

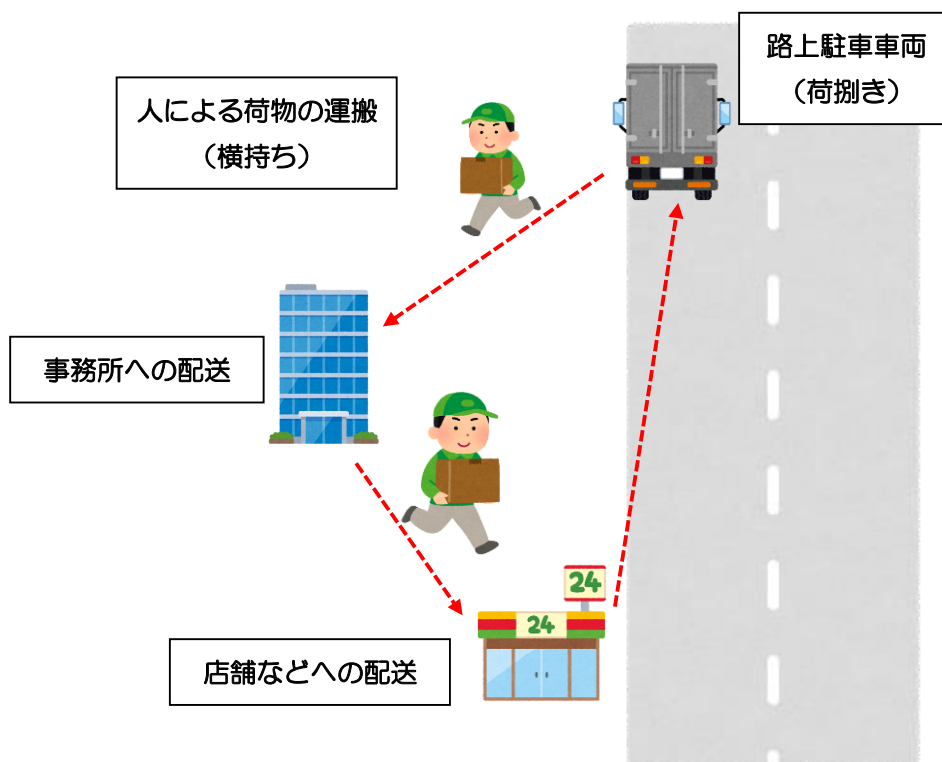


⑧路上荷さばきの目的地調査

調査対象範囲内の路線・区間において、路上荷さばきにより建物・店舗等への配送を行っている車両の配達員を対象として配送先等を調査します。

調査概要	
調査目的	荷さばき駐車施設の必要規模、集約化の可能性等を検討するため、路上駐車車両の駐車場所から建物・店舗等への荷さばき実態を把握する。
調査対象	調査対象範囲内の路上荷さばき車両
調査期間	平休各 1 日（12 時間程度※¹）
調査項目	- 荷さばき車両駐車位置 - 車種（乗用車、軽・小型貨物、普通貨物、その他） - 配達先の業種、荷の品目、配送件数、配送時間 - 貨物事業者名（大手事業者、その他） - 車両番号（ナンバープレート） - 駐車開始時間・横持ち開始・横持ち終了時間・駐車終了時間 - 目的地（荷物の配送先） - 横持ち方法
調査方法	- 現地における目視による調査 - 一路上荷さばき車両の配達人を追跡し、配送先・配送方法を調査

＜調査対象者（路上荷さばき）のイメージ＞

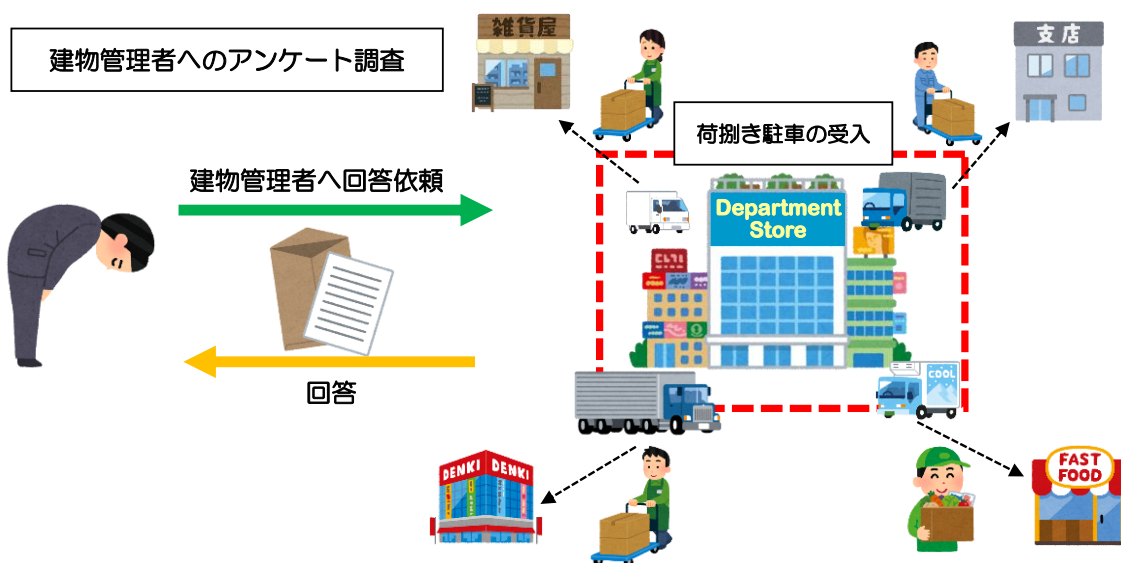


⑨周辺荷さばき駐車場の受け入れ実態及び受入可否調査

調査対象範囲内の荷さばき駐車場または荷さばきスペースを有する建物管理者を対象として、建物管理者・駐車場管理者の協力を得て、アンケートにより周辺の荷さばき駐車受け入れ実態および受け入れに関する意向等を調査します。

調査概要	
調査目的	・既存駐車場における周辺荷さばき駐車場の受け入れ状況を把握し、周辺駐車場の受け入れ可能性や受け入れ条件等を整理する
調査対象	・調査対象範囲内の荷さばき駐車区画を有する駐車場
調査項目	・周辺荷さばき駐車場の受け入れ状況 ・周辺荷さばき駐車場の受け入れ可能性 ・荷さばき駐車場の受け入れ条件（契約形態、料金、距離・範囲等） ・荷さばき車両の高さ・大きさ
調査方法	・アンケート調査（電話、FAX、メール等）による調査

<調査方法のイメージ>



⑩集約化に向けた身障者等意見の把握

障害当事者等への聞き取り調査により、障害者用駐車区画の集約化の可能性を把握します。

調査概要	
調査目的	・障害当事者等への聞き取り調査により、障害者用駐車区画の集約化の可能性を把握する
調査対象	・障害当事者、障害者団体等の当該地域における障害者の駐車事情を知っている関係者
調査項目	・障害者の駐車場利用状況について ・障害者駐車施設を集約する場合の条件について など
調査方法	・ヒアリングによる調査

(3) 既往実態調査データの活用

地域ルールの策定にあたっては、駐車実態調査を実施することが望ましい。しかし、既往の駐車実態調査のデータが入手可能な場合、データの有効性を確認した上で、活用することが考えられます。

＜活用が考えられる既往の実態調査の例＞

○道路整備保全公社の路上駐車実態調査

- ・東京都道路整備保全公社が都内主要駅周辺（50箇所程度、概ね500m×500mのエリア）で3年ごとに実施している駐車実態調査におけるエリア内のサンプル駐車場の駐車需給台数、路上駐車台数等

○警視庁の路上駐車実態調査

- ・警視庁が都内（区部、多摩部）で毎年実施している駐車実態調査における瞬間路上駐車台数

○東京都都民安全推進本部の「駅前放置自転車等の現況と対策」調査

- ・都内の駅周辺における自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の放置状況と区市町村等の取組

○その他の駐車実態調査

- ・学術目的で実施した駐車実態調査、またはその他の目的で実施した駐車実態調査

○既往の実態調査データを活用する際の留意点

- ・他の交通データによる有効性の確認

既往実態調査が調査からある程度の期間が経過している場合は、対象エリアの交通データ（パーソントリップ調査、道路交通センサス、その他の経年比較が可能な交通実態調査等）をもとに、活用する既往実態調査の調査時と現在の交通状況が大きく変化していないことを確認した上で既往実態調査データを活用してください。

- ・開発状況等による有効性の確認

土地利用現況調査や都市開発の状況等から、活用する既往実態調査の調査時と現在のまちの構造等が大きく変化していないことを確認した上で既往実態調査データを活用してください。

7. 地域ルールに定める内容

7.1 地域ルールの区域

地域ルールを適用する範囲を示す『地域ルールの区域』については、下記の点に留意してください。

○地域ルールの区域は下表の対象地区のいずれかであること。

地域ルールの各制度	対象地区
駐車場整備計画の区域内の地域ルール	都市計画法第 8 条に基づく駐車場整備地区内にあって、次のいずれかに該当する地区 一公共交通機関が集中する業務地区で、駐車施設の供給が過剰であることが明らかな地区 一高密度の商業地区で、街並みの形成上、建築物単位よりも街区単位で駐車施設を集約配置することが望ましい地区
鉄道駅周辺における地域ルール	鉄道駅周辺のおおむね半径 500m 以内で下記のすべてに該当する地区 一都市計画（地区計画等）や、行政計画（都市計画マスタープラン、都市開発諸制度活用方針等）において、人中心のまちづくりや良好な市街地整備を誘導する等の位置づけがあるエリア 一鉄道駅周辺や商業活動が活発で駐車課題が発生している地区
低炭素まちづくり計画に基づく定める駐車機能集約区域内の地域ルール	都市の低炭素化の促進に関する法律第 7 条に基づく低炭素まちづくり計画における駐車機能集約区域内の地区
都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール	都市再生特別措置法第 19 条に基づく都市再生駐車施設配置計画に定める地区
立地適正化計画に基づく駐車場配置適正化区域内の地域ルール	都市再生特別措置法第 81 条に基づく立地適正化計画における駐車場配置適正化区域内の地区
都市再生整備計画に基づく滞在快適性等向上区域内の地域ルール	都市再生特別措置法第 46 条に基づく都市再生整備計画における滞在快適性等向上区域内の地区

○地域ルールの区域は、区域の内外を明確に示せるよう、道路、鉄道、河川といった地形地物等により設定してください。

○地域ルールは、地域特性やまちづくりの方向性を踏まえた、駐車施設の供給量や配置等を定めるルールであるため、地域ルールの区域は地域の交通問題等の解決に資するよう、複数の街区からなる一定程度のまとまりのある区域として設定することが必要です。

7.2.地区の駐車対策の基本方針

地域ルールには、「駐車場整備計画」や「ガイドライン」に定められている場合を除き、『地区の駐車対策の基本方針』を定める必要があります。

「駐車場整備計画」や「ガイドライン」に定められている場合には、地域ルールまたは運用マニュアル等において、その旨を記載してください。

＜地区の駐車対策の基本方針イメージ（東京駅前地区地域ルールの事例）＞

2 駐車施策の基本方針

2.1 駐車場整備計画策定の考え方

本地区では、『東京駅前地域のまちづくりガイドライン 2014』、『中央区総合交通計画』等の上位計画において、安全で快適な回遊性の高い歩行者環境の充実、公共交通の利用促進、にぎわい創出への配慮などのまちづくりの方向性を定めている。

これらの上位計画で示されている良好なまちづくりに向けて、駐車施設の整備等の取り組みを推進していくことが肝要である。

そこで、本整備計画は、従来のように駐車需要が将来にわたって増加することを前提とした計画ではなく、本地区の地域特性を活かし、まちづくりを通じて本地区に相応しい駐車施設を整備するため、【まちづくり誘導型】の駐車場整備計画を策定するものとする。

■駐車場整備計画の策定方針

本地区の地域特性を活かし、まちづくりを通じて本地区に相応しい駐車施設を整備するため、【まちづくり誘導型】の駐車場整備計画とする。

■目標年次

本計画の目標年次は、【平成 48 年】とする。

駐車場整備計画の期間は一般に概ね10年とされているが、これは駐車問題が深刻な地区において緊急性の高い駐車施設整備等を推進するために設定されたものである。

しかしながら、本地区では、大規模開発事業等によるまちづくりが進行していること、駐車場整備計画の策定方針を「まちづくり誘導型」としていることから、計画期間を20年とする。

出典：東京駅前地区駐車場整備計画（平成 29 年 3 月、中央区）

2.2 駐車施策の基本方針

まちづくりの方向性および駐車施設整備に関する現状と課題を踏まえ、駐車施策の基本方針を以下のとおりとする。

■基本方針（１）：駐車施設の適正な供給量のマネジメント

本地区の乗用車における駐車施設供給量と需要量の乖離を削減するとともに、不足している貨物車（荷捌き用）駐車施設の確保を図るため、駐車施設の適正な供給量のマネジメントを推進する。

■基本方針（２）：既存駐車施設ストックの有効活用

本地区および周辺に9箇所（約2,800台）整備されている都市計画駐車場や、大規模建築物に附帯する駐車施設などのうち、収容台数に余剰があるものを対象として、必要に応じてハード・ソフト両面での対策等を講じながら、その有効活用を図っていくこととする。

■基本方針（３）：安全で快適なにぎわいのあるまちづくりに資する駐車施設整備の推進

快適な回遊性の高い歩行者空間を形成し、まちのにぎわいの向上を図るため、戦略的な駐車施設の配置や、安全面にも配慮した適切な駐車施設の出入口の配置、一定の条件を満たす駐車施設への附置義務駐車施設の隔地・集約化などにより、まちづくりに資する駐車施設整備方策を推進する。

出典：東京駅前地区駐車場整備計画（平成 29 年 3 月、中央区）

7.3.対象駐車施設

地域ルールには、地域ルールの対象となる駐車施設を位置付ける必要があります。対象駐車施設は、建築物の新築等により、新たに附置が義務づけられる駐車施設の他、既存の建築物に附置された駐車施設についても対象とすることが可能です。既存建築物が地域ルールの適用を受け、附置義務ではなくなった駐車場を、集約駐車場や自動二輪車・原付駐車場として活用する等が期待されます。

【対象駐車施設の位置づけ例】

- 地域ルールの対象となる駐車施設は、都条例に基づき新たに附置する事となる駐車施設とする。
- 都条例に基づき既存建築物に附置されている駐車施設についても地域ルールの適用対象とする。
- 既存建築物（建築行為なし）に地域ルールを適用し附置義務駐車場を低減する場合は、都条例第19条の2の規定に基づき、認定を受けることが必要となるので留意すること。

また、まちづくりの視点から、歩行者環境の悪化や街の分断を防ぐため、集約駐車場や共同荷捌き駐車場の整備を誘導すべき建築物や、隔地による駐車場の確保を誘導すべき建築物等を地域ルールに位置付けておくことも必要です。

【対象建築物の位置づけ例】

- 大規模建築物は、集約駐車場や共同荷捌き駐車場の整備を誘導すべき建築物として、今後想定される隔地対象台数と集約可能台数の状況や、対象となる大規模敷地の状況等を踏まえ、「〇〇㎡以上の敷地に建てられる建築物」および「都市開発諸制度等を活用する建築物」とする。
- 中規模建築物は、当該建築物による需要分の駐車場を敷地内に確保すべき建築物として、「▲㎡以上〇〇㎡未満の敷地に建てられる建築物」とする。
- 小規模建築物は、附置義務駐車施設の隔地・集約を促進していく建築物として、間口が狭い建築物若しくは駐車場の出入口をつくると1階部分が有効活用できない建築物を想定し、「▲㎡未満の敷地に建てられる建築物」とする。

対象建築物	対象建築物のイメージ	駐車施設整備の考え方
大規模建築物 敷地面積 ●㎡以上 または都市開発 諸制度等活用	⇒集約駐車施設、共同荷さばき 駐車施設整備等の取組が可能 な一定規模以上の建築物	・当該建築物による需要分の駐車場を敷地内に確保（原則） ・上記に加え、地域貢献として集約駐車場や共同荷捌き駐車場を整備
中規模建築物 敷地面積 ▲㎡以上 ●㎡未満	⇒当該建築物の敷地内に駐車施設を設けることが望ましい規模の建築物	・当該建築物による需要分の駐車場を敷地内に確保（原則） ・地域貢献として周辺の駐車需要（貨物車）を受入
小規模建築物 敷地面積 ▲㎡未満	⇒駐車施設による歩行環境の悪化やまちの分断等を避けるべき小規模な建築物	・駐車施設の隔地による確保を推奨

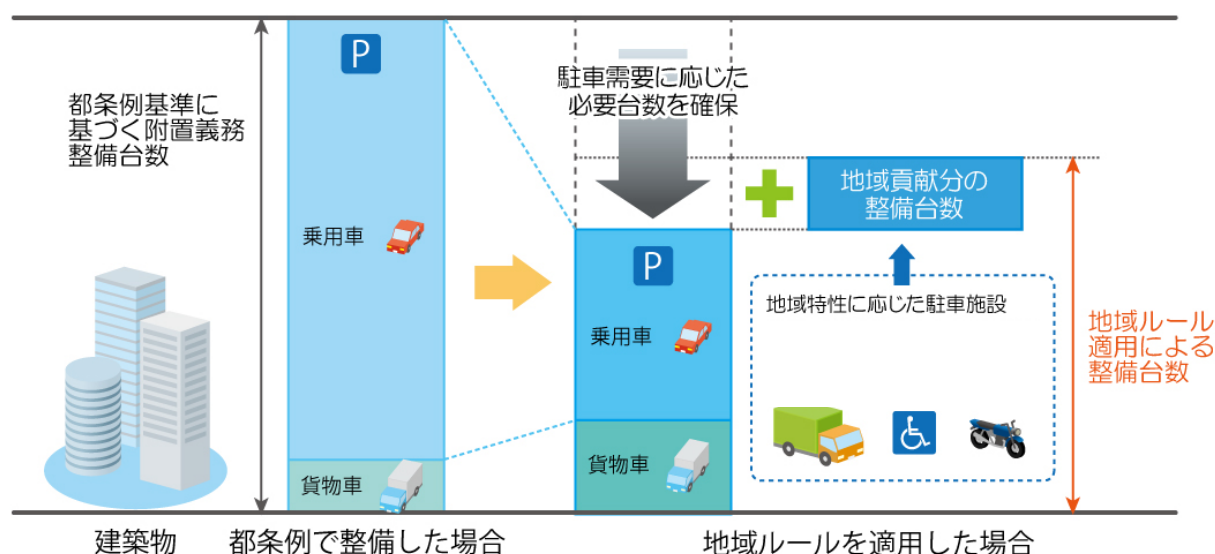
7.4.駐車施設の附置義務

地域ルールでは、地域ルール適用地区における将来の駐車需要に応じて適正な駐車場供給量を整備していくため、地区の整備台数の基準を設定するとともに、地区で不足している駐車施設を補う地域貢献による整備と合わせて、建築物に附置する駐車施設について地域の駐車需要の実態に応じた整備を行うことが基本となります。

地域ルールで定める附置基準では、地区の駐車実態に応じて、一般車の駐車場附置台数の低減や荷捌き用駐車場附置台数の強化をした基準が定められることが一般的です。このほか、地域ルールの適用によりメリットを受ける建築主等が集約駐車場の整備等の地域貢献策に取組みを必須化する事を位置付ける事で、地域の駐車課題の更なる改善に繋がることとなります。

地区の整備台数の基準の設定にあたっては、地区全体の将来駐車需要に対して不足が生じないように整備基準を設定することが必要です。建物の更新期間は長期にわたるため、将来の社会情勢の変化に応じて、過度に不足が生じないように留意して基準を設定する必要があります。

<附置義務基準の適正化のイメージ>



参考：都条例における附置台数基準

＜都条例に基づく一般の駐車施設の附置義務基準（区部）＞

地域・地域		対象用途		整備台数の基準		
				対象規模面積 (=A)	附置台数	延べ面積 6000㎡以下 の場合の緩和
駐車場整備 地区等	・ 駐車場整備地区 ・ 商業地域 ・ 近隣商業地域	特定 用途 ※ 1	百貨店 その他の 店舗	1500㎡超	A÷250㎡	附置義務台数 ＝附置台数×激変緩和係数 α α＝ 1－ $\frac{1500 \times (6000 - \text{延べ面積})}{6000 \times B - 1500 \times \text{延べ面積}}$ B＝特定用途の床面積＋ 非特定用途の床面積×3/4
			その他	1500㎡超	A÷300㎡	
		非特定 用途	共同住宅	2000㎡超	A÷350㎡	
			その他	2000㎡超	A÷300㎡	
		複合用途※2		特定用途＋ 非特定用途×3/4 ＞1500㎡	上記の用途ごと に計算した合計 (3/4 は使用し ない)	
周辺地区 (上記以外の都市計画区域)		特定用途	2000㎡超	A÷300㎡	α＝1－ $\frac{6000 - \text{延べ面積}}{2 \times \text{延べ面積}}$	

※1：特定用途とは、百貨店その他の店舗、事務所、倉庫、工場、劇場、観覧場、放送スタジオ、集会場、展示場、旅館、飲食店、遊技場、体育館、病院など（都条例別表第3）

※2：複合用途の共用部分は、それぞれの専用面積の割合で按分する。

※3：大規模事務所の床面積は、下表の面積区分に該当する床面積に面積調整率を乗じて合計した床面積を、当該事務所の床面積とみなして附置義務台数の計算を行う。（都条例第17条第2項）

＜都条例に基づく荷捌き車の駐車施設の附置義務基準（区部）＞

地域・地域		対象用途		整備台数の基準		
				対象規模面積 (=A)	附置台数	延べ面積 6000㎡以下 の場合の緩和
駐車場整備 地区等	・駐車場整備地区 ・商業地域 ・近隣商業地域	特定 用途 ※ 1	百貨店 その他の 店舗	2000㎡超	A÷2500㎡	附置義務台数 ＝附置台数×激変緩和係数 α $\alpha = 1 - \frac{6000 - \text{延べ面積}}{2 \times \text{延べ面積}}$
			事務所	2000㎡超	A÷5500㎡	
			倉庫	2000㎡超	A÷2000㎡	
			その他	2000㎡超	A÷3500㎡	
			特定用途		3000㎡超	
周辺地区 (上記以外の都市計画区域)		特定用途		3000㎡超	A÷7000㎡	$\alpha = 1 - \frac{6000 - \text{延べ面積}}{\text{延べ面積}}$

※1：特定用途とは、百貨店その他の店舗、事務所、倉庫、工場、劇場、観覧場、放送スタジオ、集会場、展示場、旅館、飲食店、遊技場、体育館、病院など（都条例別表第3）

※2：大規模事務所の床面積は、下表の面積区分に該当する床面積に面積調整率を乗じて合計した床面積を、当該事務所の床面積とみなして附置義務台数の計算を行う。（都条例第17条の2第2項）

＜大規模事務所の面積調整率（区部）＞

床面積の区分	面積調整率
～6000 m ² 以下	1
6000 m ² 超～10000 m ² 以下	0.8
10000 m ² 超～100000 m ² 以下	0.5
100000 m ² 超～	0.4

(1) 基準の検討方法

地域ルールにおける整備台数の基準（以下、整備基準）の検討方法は、大きく分けて以下の2つが考えられます。

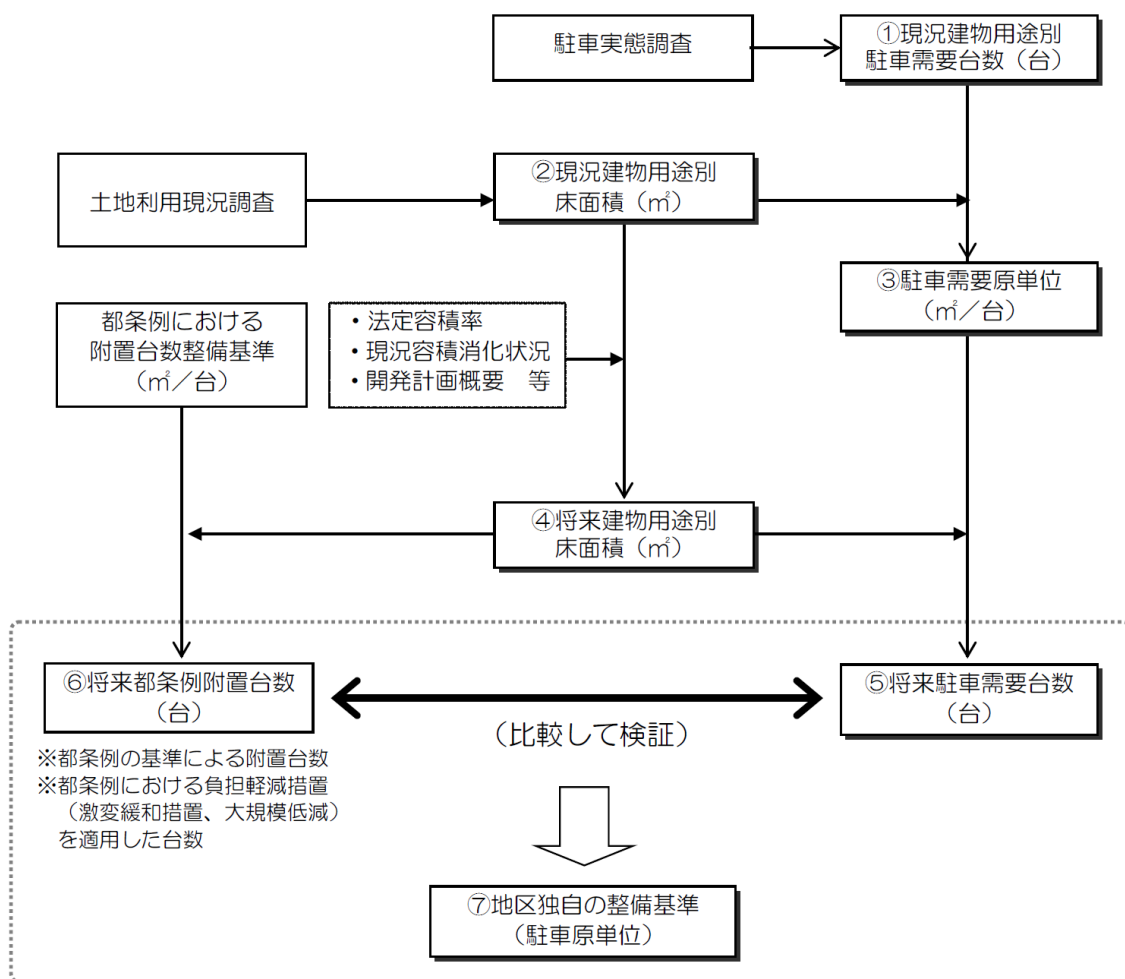
- ①地区の駐車施設の需給バランス等から地区の駐車実態に応じた附置基準を設定
- ②個々の建築物の駐車場附置の標準値や下限値（都基準の〇倍等）の基準を設定した上で、個々の建築物ごとに、当該施設または類似施設の駐車実績に基づく駐車原単位を設定

1) 地区全体の基準の検討方法

地区全体で設定した駐車需要原単位から推計した将来駐車需要台数と、地域ルールを適用しない場合の東京都駐車場条例の基準に基づき算出した附置義務台数（都条例附置台数）との比較を行い、両者の乖離状況を確認することで、地区全体の附置義務駐車施設の整備基準を検討することができます。

地区特性に応じた駐車施設の附置基準を設定するにあたっては、地区全体の将来駐車需要に対して不足が生じないようにすることが必要です。このため、地域ルールの適用による、駐車場の附置低減の下限値（下回ってはいけない基準）の設定を検討することも必要です。

<地区全体の整備基準の検討フロー（イメージ）>



①駐車需要原単位の算出

駐車実態調査等に基づいて算出した地区の『①現況建物用途別駐車需要台数』および土地利用現況調査等に基づいて算出した地区の『②現況建物用途別床面積』より、地区の『③駐車需要原単位』（駐車需要 1 台を生じる床面積）を算出します。

※建物用途の区分は、都条例における区分を基本として、地区の駐車特性を踏まえて検討

②将来建物用途別床面積の推計

土地利用現況調査等に基づいて算出した地区の『②現況建物用途別床面積』をもとに、法定容積率、既存建物の現況容積消化状況、今後想定される開発計画概要（用途別床面積）などを加味して、『④将来建物用途別床面積』を推計します。

③将来駐車需要台数の推計

①で算出した地区の『③駐車需要原単位』および②で推計した地区の『④将来建物用途別床面積』をもとに、地区の『⑤将来駐車需要台数』を推計します。

④将来都条例附置台数の推計

②で推計した地区の『④将来建物用途別床面積』をもとに、地域ルールを適用しない場合の都条例の基準に基づき、地区の『⑥将来都条例附置台数』を推計します。

⑤地区独自の整備基準の検討

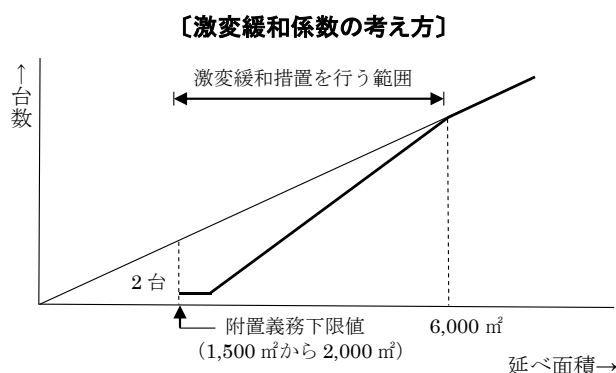
③で推計した地区の『⑤将来駐車需要台数』および④で推計した地区の『⑥将来都条例附置台数』の比較を行い、両者の乖離状況を確認して、『⑦地区独自の整備基準』を検討します。

検討にあたっては、都条例による軽減措置を反映した基準とするため、都条例の基準により算定した台数（都条例附置台数）に対し、地域ルールで定めた比率を乗じて、整備台数を算出する方法が望ましいと考えられます。（下記参考を参照）

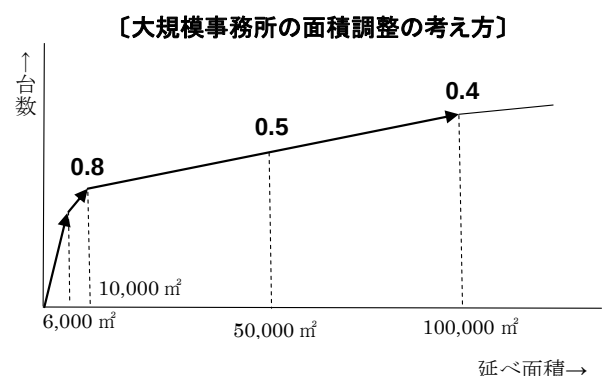
【参考：整備基準の検討における都条例の軽減措置の考慮】

都条例の整備基準においては、激変緩和係数（延べ面積 6,000 m²以下の場合の軽減措置）および大規模事務所の面積調整（区部：床面積 6,000 m²超、市部：床面積 10,000 m²超）が設けられており、床面積と駐車施設附置台数は単純な比例関係とはなっていません。

一方、駐車実態調査等に基づき用途別に算定した駐車需要原単位（駐車需要 1 台を生じる床面積）は、都条例の整備基準と数値が大きく異なっています。特に、事務所用途については数値の乖離が大きく、個々の建物で比較した場合の実駐車台数との差が生じる要因とも考えられることから、都条例による軽減措置を考慮することが適切であると考えられます。



【激変緩和係数適用イメージ】



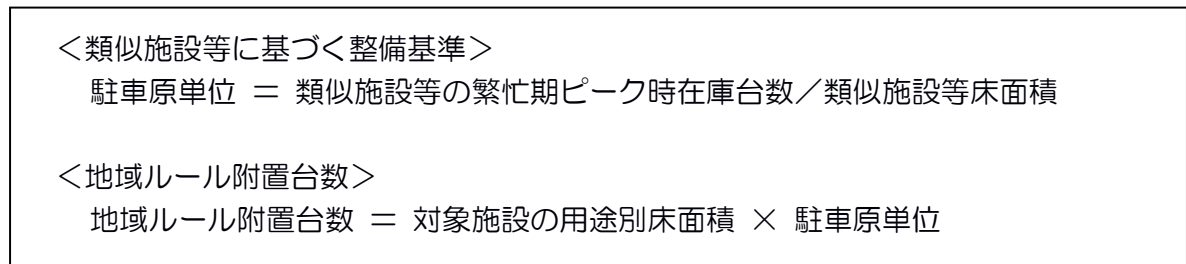
【大規模事務所の面積調整適用イメージ（区部）】

2) 類似施設等に基づく基準の検討方法

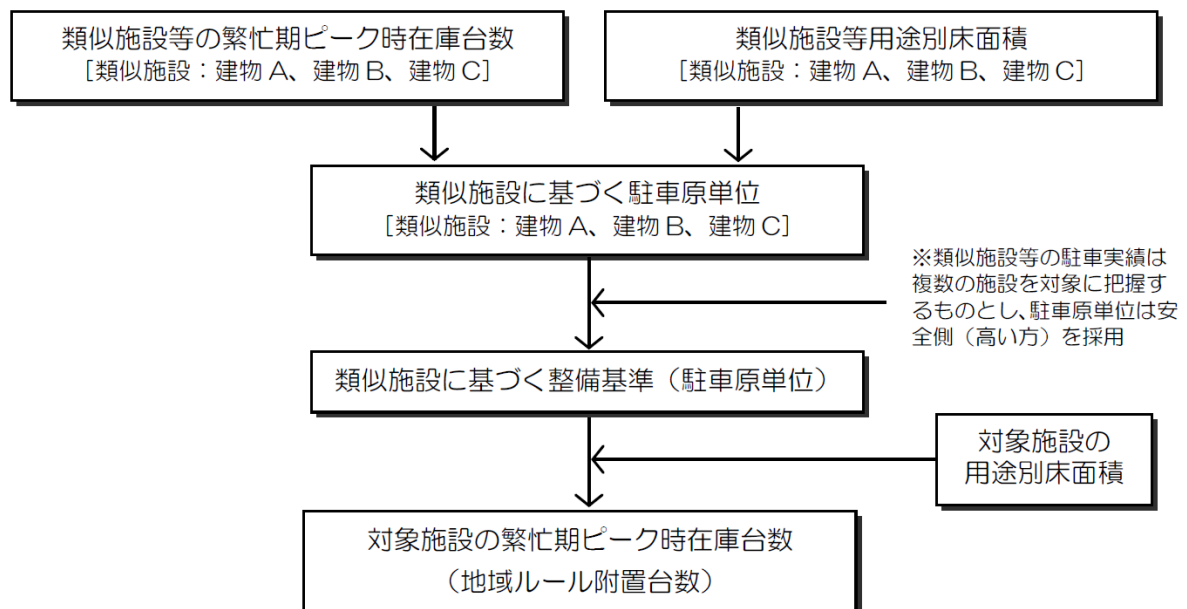
①基準の設定イメージ

1) に示した地区全体の整備基準以外では、現況施設または類似施設（以下「類似施設等」という。）の駐車実績に基づいて建物ごとの整備基準を定める方法があります。

類似施設等の駐車実績に基づく地域ルール附置台数は、類似施設等の繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績から駐車原単位（基準）を算定し、対象施設の床面積を乗じて附置台数を算定します。



<類似施設等に基づく整備基準による台数算出のイメージ>



②基準を定めるにあたり配慮する事項

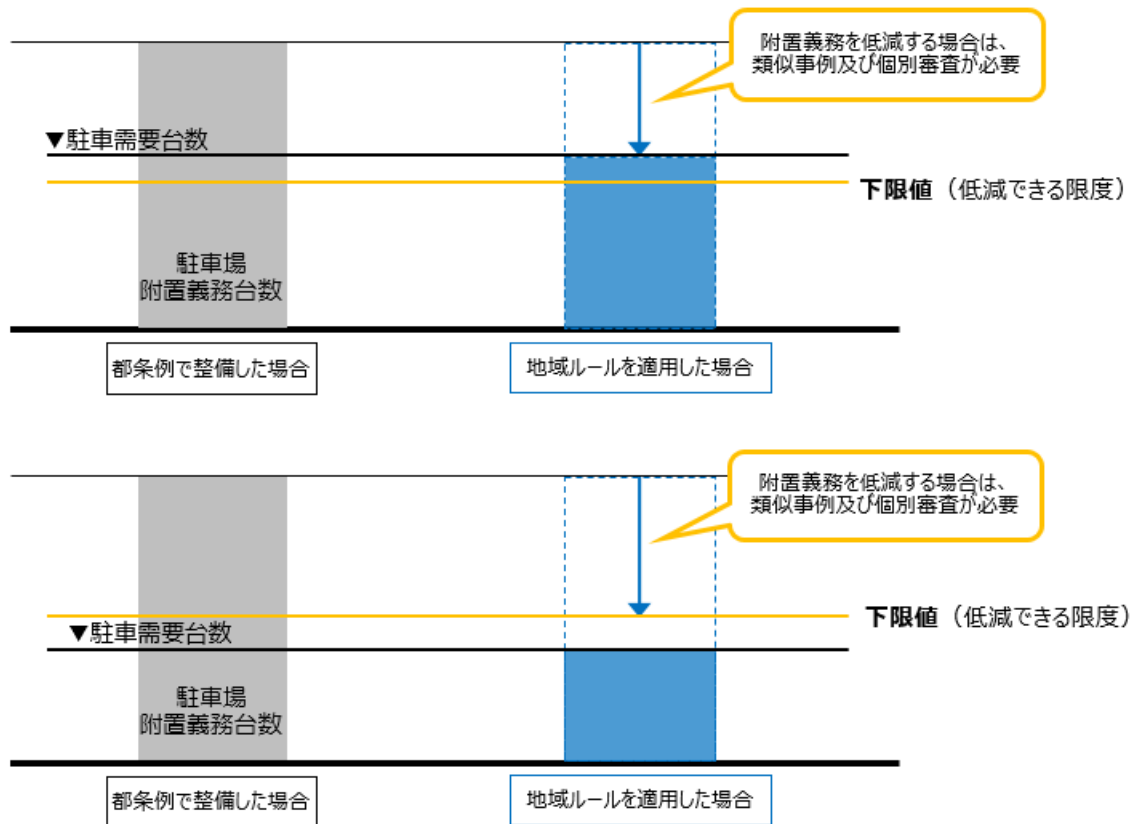
○駐車実績を用いる類似施設等は、適用地区内及び適用地区に類似した立地の特性（公共交通機関の整備状況、土地利用の特性など）を有する地区を基本として、当該施設と建物用途構成・規模等が類似した複数の施設とすることが必要です。

○建物用途・規模等が現況施設と同様の建替えの場合、当該現況施設の詳細な駐車実績のデータを用いることで、駐車場附置台数を算定することも可能です。

○類似施設等の設定、駐車実績の数値、駐車原単位の設定方法及び地域ルール附置台数については、論理的、客観的な根拠に基づき算定する必要があります。

○なお、実態調査に基づく推計により附置台数が極端に少なくなる場合も考えられます。適用地区内全域で駐車施設の需給に不足が生じないようにするため、地域ルールの区域内の駐車場の必要台数を確保するよう、各建物が地域ルールを適用した場合に附置すべき台数の下限値を設定します。

<類似施設等に基づく整備基準に下限値を設定するイメージ>



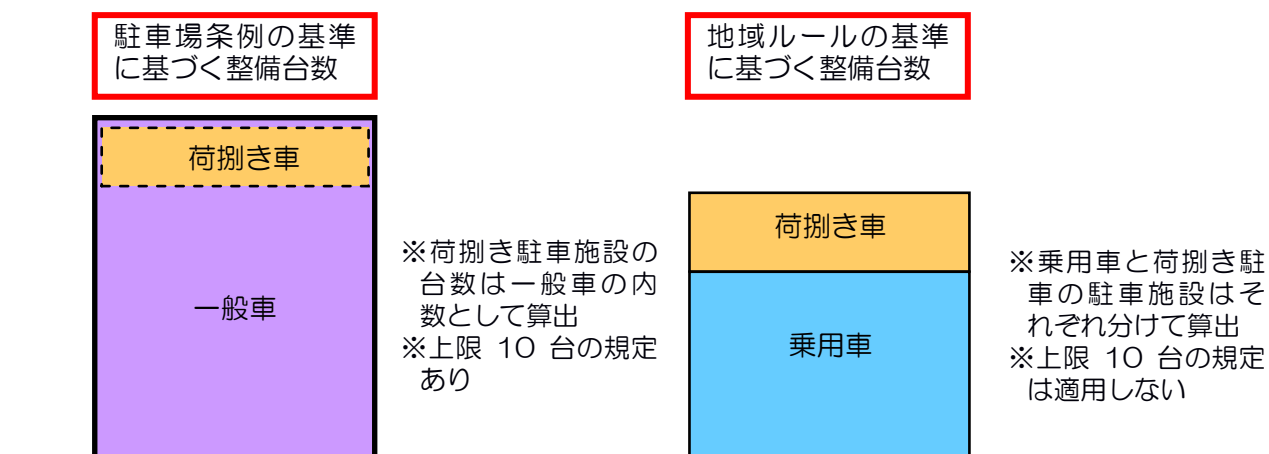
(2) 基準を定めるにあたり配慮すべき事項

1) 荷捌き駐車施設の取扱いについて

○荷捌き駐車施設は、都条例では一般車の駐車施設の内数として算出されていますが、地域ルールでは「地区特性に応じた基準に基づき、必要な駐車施設の附置の確保が図られている」必要があることから、乗用車と荷捌き車の駐車施設は、内数ではなくそれぞれ分けて設定する必要があると考えられます。

○また、都条例では、荷捌き駐車施設の整備基準について、附置台数の上限を 10 台とする規定がありますが、上記を踏まえ、上限を 10 台とする規定は適用しないことが必要と考えられます。

＜荷捌き駐車施設の整備台数の取扱いイメージ＞



○共同荷受けの実施、共同集配の導入など、下表に例示するような物流効率化施策を実施する建築物については、論理的、客観的な根拠に基づき荷捌き車の駐車台数が削減されることが確認できる場合には、同様の取組を実施している類似施設等の駐車実績に基づいて、都条例の基準から低減した基準を用いて整備台数を算出することが考えられます。ただし、この場合の物流効率化施策については、当該建築物が存続する限り継続的に実施する必要があります。

＜荷捌き車の駐車台数に関わる物流効率化の取組例＞

効率化の取組内容	取組による物流活動の変化	実施効果		
		荷捌き車台数の削減	ピークの平準化	駐車時間の短縮
①館内配送の共同化	荷捌き作業が貨物車からの積み卸しだけになる			○
②納品時間の指定・調整	混雑時間帯から空いている時間帯への分散が図られる		○	
③一括納品	納品のための貨物車台数の削減が図られる	○		
④駐車施設管理（料金設定）	荷捌き時間・滞在時間の短縮、館内物流の共同化等への誘導が図られる			○
⑤情報管理システム導入	館内荷受け、荷捌き駐車等の受付の効率化が図られる			○

出典：『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～（平成 29 年 3 月、国土交通省総合政策局物流政策課）』

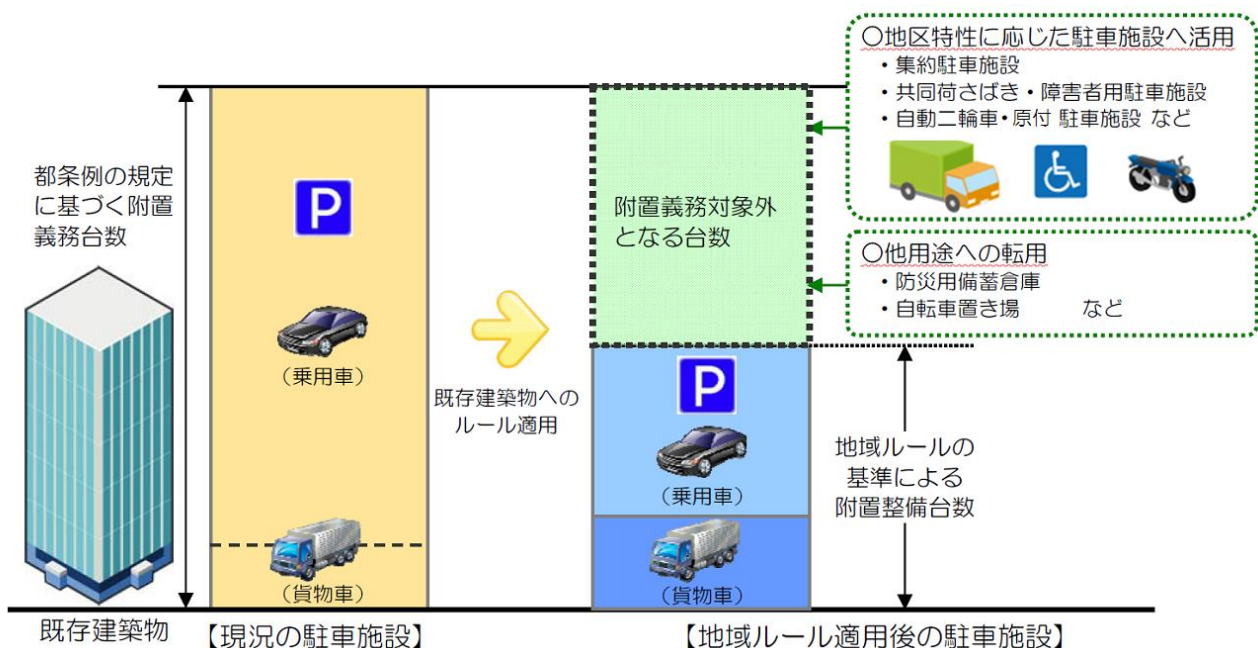
2) 季節変動の考慮について

- 整備基準を定めるにあたっては、将来駐車需要に対して不足が生じない整備基準を定めるため、繁忙期におけるピーク時駐車需要（在庫台数）の実績に基づく必要があります。
- 繁忙期は、原則、1 年間の駐車実績に基づき算定した月別のピーク時平均在庫台数を用いて、最も多い月を設定することが望ましいです。ただし、1 年間の駐車実績がない場合には、施設用途等によって異なるものの、一般的に交通需要の高まる 12 月、1 月などを繁忙期として想定することも考えられます。
- なお、繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績については、特異日（他の日に比べて特異に駐車需要が多い日）がある場合は過度な整備基準の設定となってしまう可能性があるため、そのような場合は、特異日（年間最大 2～3 日程度）を除き設定することが考えられます。
- 繁忙期の駐車実績が得られない場合は、一般的に交通需要が低くなる 2 月・8 月を除く通常月のデータに、駐車需要の季節変動を考慮した安全率を乗じて用いることが考えられます。
- 安全率の設定（駐車需要の季節変動への対応）にあたっては、対象地区内または特性が類似している駐車施設の利用実績等をもとに算出した年間の駐車需要の変動に基づいて設定することが望ましいと考えられます。

3) 既存建築物に地域ルールを適用する場合の取扱いについて

- 既存建築物の場合、新規建築物と同様に、地域ルール適用により附置義務台数を低減することができます。また、低減により附置義務対象外となる台数分については、集約駐車施設や共同荷さばき駐車施設など地区特性に応じた駐車施設として活用すること等が可能です。なお、駐車場の部分を駐車場以外の用途とする場合、防火区画の改修工事が必要であったり、建築物が容積率超過でこうした変更が出来ない場合があります。

＜既存建築物に地域ルールを適用する場合のイメージ＞



7.5.大規模小売店舗立地法の適用を受ける建築物の取扱い

○大規模小売店舗立地法の目的

大規模小売店舗立地法（平成 10 年法律第 91 号。以下「大店立地法」という。）は、日常的に利用される不特定多数の来客、来車、大規模な物流等を伴い周辺の生活環境に影響を及ぼす可能性を有する大規模小売店舗について、設置者が配慮すべき事項として大規模小売店舗の立地に伴う交通渋滞、騒音、廃棄物等に関する事項を定め、大型店と地域社会との融和を図ることを目的としています。

○大店立地法の対象建物

「大規模小売店舗」とは、建物内の「店舗面積※」の合計が 1,000 平方メートルを超える店舗です。
※店舗面積：小売業を行なうための店舗の用に供する床面積です。（飲食、サービスは含まれません。）

○大店立地法の届出

大規模小売店舗の新設等をする者は、次の事項を当該大規模小売店舗の所在地の属する都道府県に届け出なければなりません。

- 1.店舗名称及び所在地
- 2.設置者
- 3.小売業者
- 4.新設日（変更日）
- 5.店舗面積の合計
- 6.施設の配置に関する事項
（駐車場、駐輪場、荷さばき施設、廃棄物等保管施設）
- 7.施設の運営方法に関する事項
（開店時刻及び閉店時刻、駐車場利用可能時間帯、駐車場の出入口の数及び位置、荷さばきの時間帯）

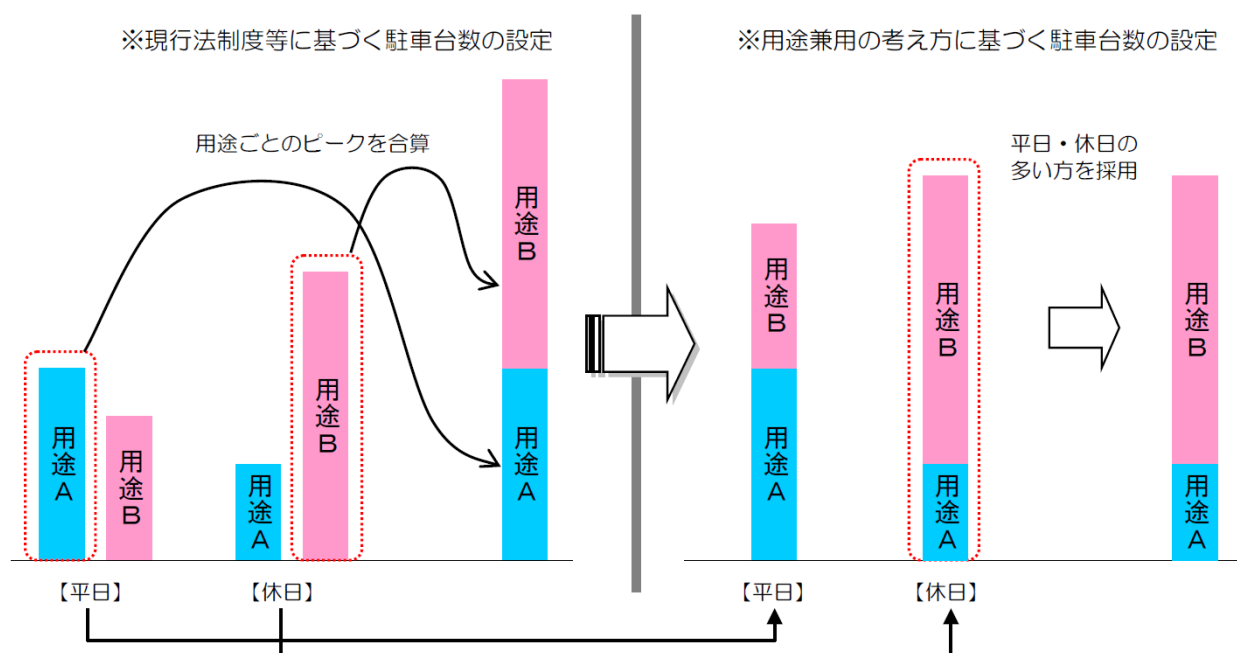
○地域ルールにおける附置義務駐車台数の取扱い

地域ルールを検討する際には、大店立地法の対象建築物にかかる附置義務駐車台数の取扱いに留意するよう示しておく必要があります。

- ・大店立地法の適用を受ける建築物の駐車施設については、「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」（以下「立地法指針」という。）に示される必要台数を確保する必要があります。立地法指針では、算出式・各種係数に基づく算定台数によることが適当でない場合は、「特別の事情」として、「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」とされています。
- ・公共交通の利便性が高く自動車分担率が低い等を理由として地域ルールが策定されるエリアでは、立地法指針に示される「特別の事情」を適用できる可能性が高いと言えます。ただし、台数の審査にあたっては、地域ルールに基づく審査を実施した場合においても、大店立地法に基づく審査が必要です。

- 地域ルールの中で大店立地法の取扱いについて記載する場合には、当該部分についてあらかじめ東京都産業労働局商工部地域産業振興課と調整することが必要です。
- なお、過剰な駐車場の整備を抑制するため、複合用途建築物の駐車需要については、用途ごとの駐車需要を平日・休日別に算定して最大値を合算するのではなく、建物全体の駐車需要を平日・休日別に算定し、実質的に必要台数の整備を図ることとします。

＜複合用途における用途兼用による駐車需要台数設定イメージ＞



【参考】

○大店立地法に関する相談窓口

東京都 産業労働局 商工部 地域産業振興課
 住所：新宿区 西新宿2-8-1 都庁第一本庁舎 20階
 電話：03-5320-4788

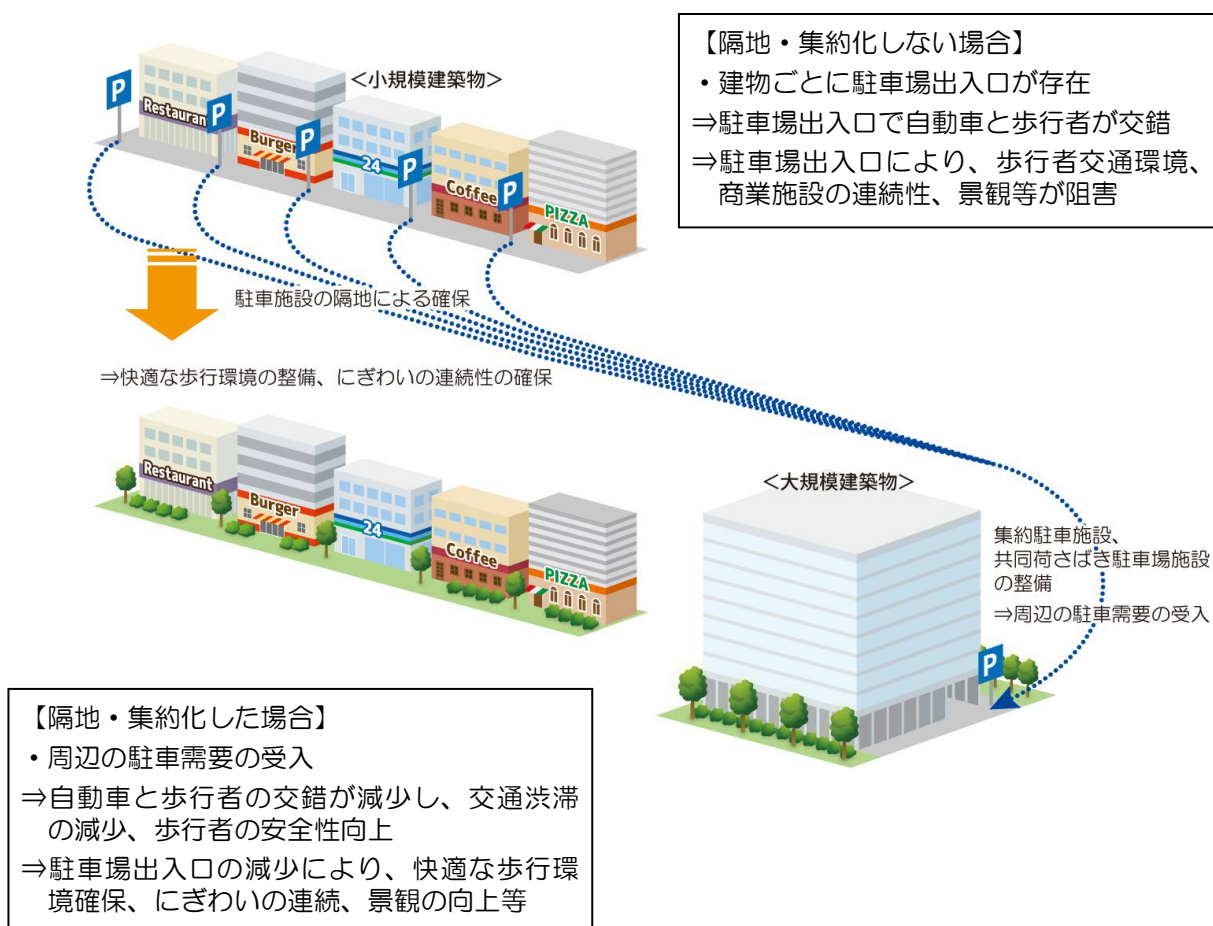
7.6. 駐車施設の隔地・集約の考え方

地域ルールでは、都条例で当該建築物の敷地内での整備が原則となっている附置義務駐車施設について、駐車施設の隔地・集約により確保することができます。

附置義務駐車施設を、建物ごとに設けるのではなく、地域ルールのエリア内で集約することにより、駐車場出入口の数を減らすことができ、安全で快適な歩行空間等の確保や賑わいが連続する街並み形成につながります。

地域ルールにおいて駐車施設の隔地・集約を行う場合は、地区の特性、将来のまちづくり、駐車施設の需給バランス、建物立地状況、集約駐車施設の配置状況等を考慮し、駐車施設の隔地・集約の基本的な考え方や、建物敷地から隔地駐車施設までの範囲、隔地を推奨する地区や路線、建物規模に応じた隔地・集約のルール等を検討し、提示してください。

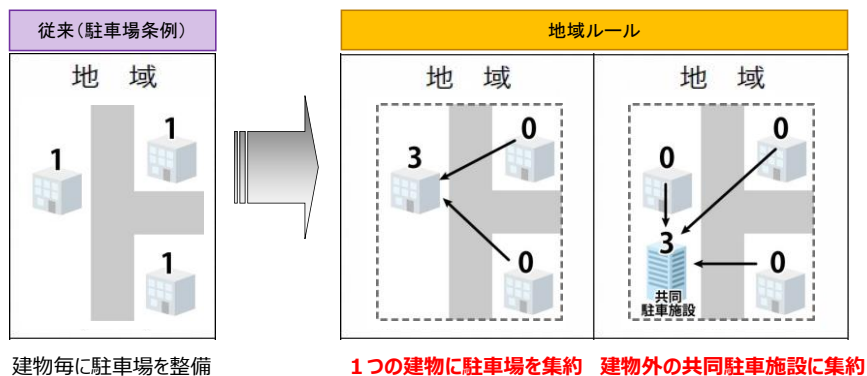
< 駐車施設の隔地・集約のイメージ >



（１）隔地・集約を行う場合の基本的な考え方

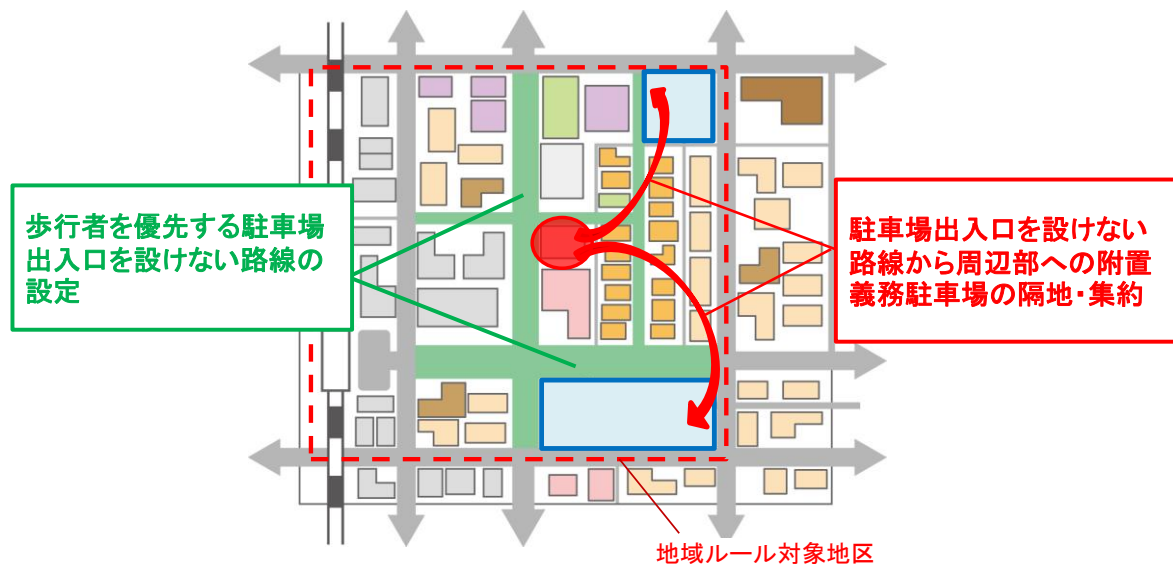
地域ルールでは、良好な交通環境を有するまちづくりの促進に向けて、都条例では当該建築物の敷地内での整備が原則となっている附置義務駐車施設について、駐車施設の隔地・集約により確保することができます。

＜都条例に基づく地域ルールの隔地・集約のイメージ＞



駐車施設の隔地・集約は、まちづくりにおいて歩行者を優先するエリア（または路線・区間）の自動車流入を抑制するため、歩行者を優先すべきエリアの周辺部に駐車施設を隔地・集約することが基本となります。

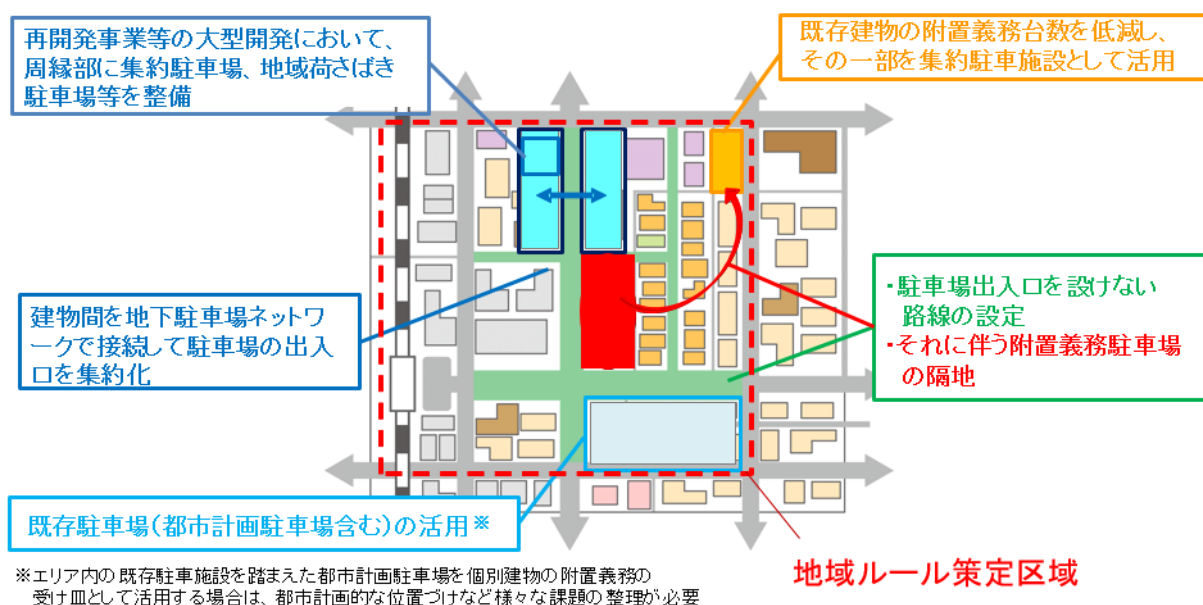
＜歩行者を優先するエリア内の建築物の附置義務駐車場を隔地で設けるイメージ＞



＜地域ルールに駐車施設の隔地・集約の考え方を定める際の留意点＞

- 地域交通計画やまちづくり計画等により自動車の流入を抑制すべきエリアにおいて、原則として駐車場の出入口を設けない区域、路線等を明確にする。
- 集約駐車場、地域荷捌き駐車場を整備すべき建築物（例：都市開発諸制度を活用する建築物や敷地面積の大きな建築物、附置義務台数を低減する既存建築物等）を定め、集約駐車場等の整備について区市との協議の義務化等の位置付けを行う。
- 既存の駐車施設（都市計画駐車場等）が附置義務駐車場の隔地先として活用可能な場合は、都市計画上の位置付け等の課題の整理を行い、活用に向けた検討を行う。
- 大規模開発等において、駐車場出入口の集約化（個々の建物の駐車場間相互の接続等）の検討を促す。
- 間口が小さくなる、小規模な敷地の建築物の附置義務駐車施設は原則として隔地で設ける。
- 各駐車施設利用者（乗用車、荷捌き車、障害者用）の利便性に配慮して、隔地・集約の条件を設定する。
- 駐車場の出入口を設けない区域、路線等は、原則として地域ルールに位置づける事となるが、地域ルールは個々の建物が適用を受けないことを選択することも可能であるため、より強い建築規制とする場合には、地区計画等に出入口の制限を位置づけることが必要となる。

＜地域ルールにおける隔地・集約のイメージ＞



(2) 基準の検討方法

1) 隔地駐車場までの範囲の検討

①乗用車の駐車施設

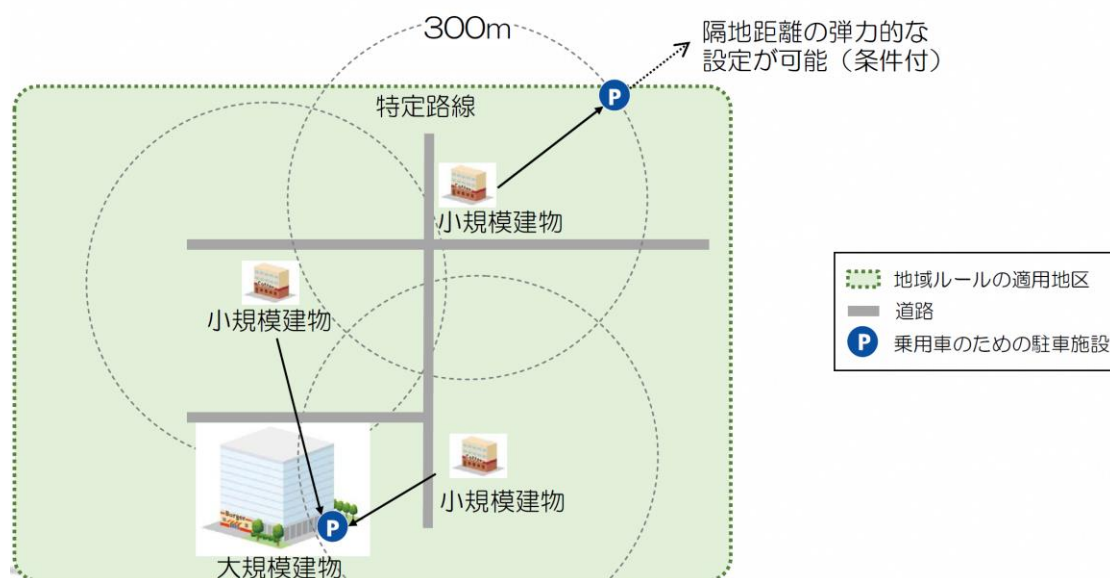
乗用車の駐車施設の隔地・集約を行う場合、隔地駐車場（集約駐車場）に附置義務駐車施設を隔地で確保することになりますが、駐車場利用者の利便性確保の観点から、対象建物の敷地から隔地駐車場までの範囲を設定する必要があります。

都条例第18条の附置の特例では、都条例の技術的助言（平成26年4月1日付25都市建企第1211号）に基づき、『隔地駐車場の設置場所は、当該敷地からの直線距離が概ね300mの範囲内』としています。

地域ルールを策定して駐車施設の隔地・集約を行う場合、対象建物の敷地から隔地駐車場までの範囲は、隔地駐車場の候補となる駐車場の配置状況や、駐車場利用者への『隔地駐車場の利用意向調査』、『配達先の業種、荷の品目等の調査』、『配送事業者の意向調査』等に基づく荷捌き駐車場のニーズを踏まえ、隔地駐車場が確保可能かつ利用可能なできるだけ狭い範囲を設定することが望ましいと考えられます。

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ていると認められる場合は、駐車場利用者の利便性が大きく低下しないと考えられるため、設定される範囲（隔地距離）を超えて隔地先を設定できる弾力的な運用を行うことが妥当と考えられます。

<乗用車の駐車施設の隔地・集約のイメージ（例）>



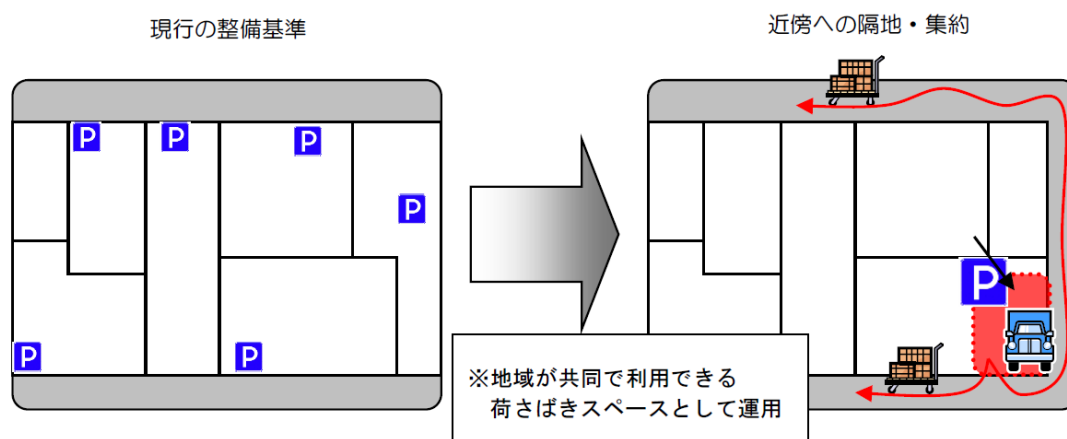
②荷捌き車の駐車施設

荷捌き車の駐車施設の隔地・集約を行う場合、一般的に、乗用車に比べると駐車場までの許容できる範囲がかなり狭く、原則的に敷地内または近傍での整備が求められています。また荷捌きの特性から円滑な横持搬送が可能であるなどの条件が必要になります。

そのため、荷捌き車の駐車施設の隔地・集約を行う場合は、『荷さばき駐車区画の利用実態調査』、『路上荷さばきの目的地調査』、『周辺荷捌き車両の受け入れ実態及び受入可否調査』等の荷捌き駐車施設に関する調査を行い、その結果を踏まえ、対象建築物の敷地から隔地駐車場までの

範囲や荷捌き車の駐車施設の隔地・集約を行う場合の条件等を設定する必要があります。

＜荷捌き駐車施設の隔地・集約イメージ＞



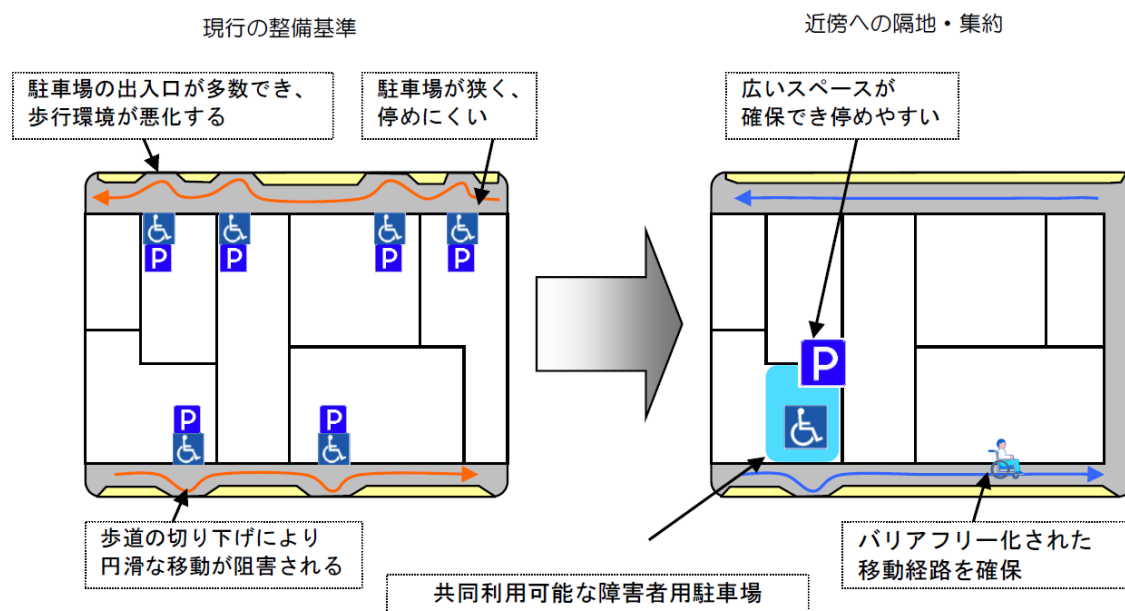
③障害者用の駐車施設

障害者用の駐車施設については、都条例では障害者に移動制約があることを鑑み、隔地駐車場への隔地は原則として認めないとしているため、附置義務対象の個々の建築物に障害者用駐車施設を設けることとなっています。（都条例の技術的助言（平成26年4月1日付25都市建企第1211号）参照）

一方、既に策定された一部の地区の地域ルールでは、障害者団体へのヒアリング等において、個々の建築物に障害者用駐車施設を設けるよりも、大規模な駐車施設にある程度まとまった台数を設置してもらったほうが使いやすいという意見も出ています。また、障害者用の駐車施設の隔地・集約を行う場合は、対象建築物と隔地駐車場との間のバリアフリー経路が確保されることが必要と考えられます。

そのため、障害者用の駐車施設の隔地・集約を行う場合は、『障害者用駐車区画の利用実態調査』、『集約化に向けた身障者等意見の把握』等の障害者用駐車施設に関する調査を行い、その結果を踏まえ、対象建築物の敷地から隔地駐車場までの範囲や障害者用の駐車施設の隔地・集約を行う場合の条件等を設定する必要があります。

＜障害者駐車施設の隔地・集約イメージ＞



2) 隔地を推奨するエリアや路線における隔地・集約のルール検討

①乗用車の駐車施設

各建築物に駐車場を整備すると、駐車場出入口による歩道の分断が生じ、歩行者との交錯による滞留の発生や安全性の低下、歩行環境の悪化等が懸念されるため、歩行者を優先するエリアや路線・区間においては、駐車場の出入口を設置することを抑制する必要があります。

そのため、既往の上位計画等において、自動車流入を抑制するまたは歩行者を優先するエリアや路線・区間等の位置づけがある場合には、当該エリアや路線・区間を『駐車施設の隔地を推奨するエリア（路線・区間）』に指定し、指定エリア内（路線・区間の沿道）への駐車施設の出入口の設置を抑制することが望ましいと考えられます。

隔地を推奨するエリア（路線・区間）を指定する場合には、当該エリア（路線・区間）の対象建築物の附置義務駐車施設を適切に隔地していくため、周辺に隔地駐車場を確保する必要があるため、事前に隔地駐車場として利用可能性がある大規模開発計画や既存駐車施設がどの程度あるか把握し、将来的に円滑な隔地・集約が可能か確認しておくことが望ましいと考えられます。

②貨物車・障害者用の駐車施設

乗用車の駐車施設の隔地・集約が図られた場合でも、貨物車や障害者用の駐車のための出入口が整備されると、歩道の分断や歩行環境の悪化につながることを懸念されます。そのため、乗用車の駐車施設と同様に、貨物車や障害者用の駐車施設についても『駐車施設の隔地を推奨するエリア（路線・区間）』においては、隔地・集約を図ることが望ましいと考えられます。

3) 建物規模に応じた隔地・集約等のルールの検討

小規模建築物の駐車施設を大規模な駐車施設に集約する方法として、建築物の規模に応じて、隔地・集約等のルールを区分することが考えられます。

例えば、地域貢献として周辺の駐車需要を受け入れる「大規模建築物」、原則として敷地内で必要な駐車施設の整備を行う「中規模建築物」、にぎわいの連続性を確保するなどの観点から、駐車施設の隔地による確保を推奨する「小規模建築物」に区分して取り扱うことなどが考えられます。

対象建築物の区分方法としては、敷地面積の規模に基づいた区分や、都市開発諸制度の活用の有無などを考慮することが考えられます。

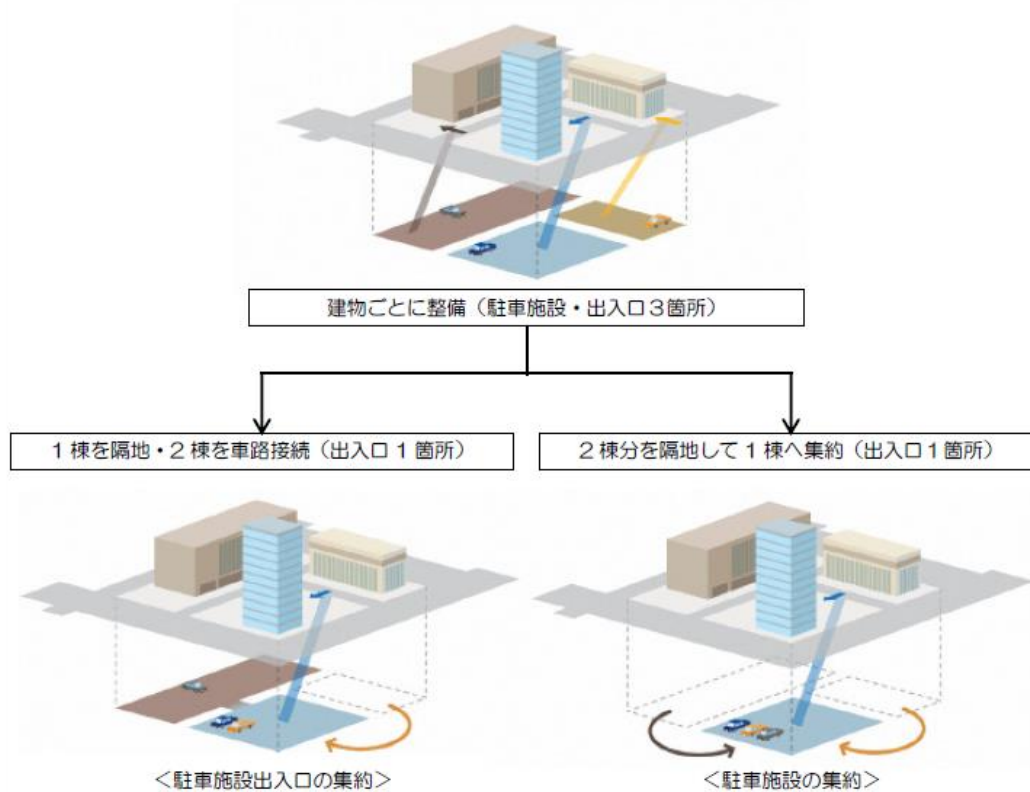
＜対象建築物の規模による隔地・集約等のルール区分（例）＞

対象建築物	対象建築物のイメージ	隔地・集約等のルール (駐車施設整備の考え方)
大規模建築物	⇒集約駐車施設、共同荷さばき駐車施設整備等の取組が可能な一定規模以上の建築物	・当該建築物の駐車需要分を敷地内で確保（原則） ・地域貢献として周辺の駐車需要（乗用車・貨物車）を受入
中規模建築物	⇒当該建築物の敷地内に駐車施設を設けることが望ましい規模の建築物	・当該建築物の駐車需要分を敷地内で確保（原則）
小規模建築物	⇒駐車施設による歩行環境の悪化やまちの分断等を避けるべき小規模な建築物	・駐車施設の隔地による確保を推奨

4) 駐車施設における出入口の集約化

自動車および歩行者双方の交通量が増加する大規模開発等においては、自動車交通と歩行者の動線の交錯を避け、安全で回遊性の高い歩行者ネットワークの形成を図っていくため、隣接する開発区域間（街区間）で駐車施設を隔地・集約することや、地下車路等で接続により駐車施設出入口を集約することが考えられます。

＜大規模開発等における駐車施設及び駐車施設出入口の集約化イメージ＞



7.7.建築主等が取り組む地域貢献策

地域の駐車に係る課題は、附置義務駐車場の整備だけで課題の全てを解決できる訳ではありません。地域ルールにより地域の駐車課題を解決するためには、附置義務台数の低減によりメリットを受ける建築主等が、地域の駐車に係る課題への取組（地域貢献）を実施する仕組みを構築することが重要です。

地域の課題解決への取組としては、大きく分けて、地域ルールを適用する事業者が個別に実施する取組（地域貢献策）と、地域全体で行う取組（協力金等の活用策）があります。地域ルールを策定する際には、こうした取組を地域ルールに位置づけておく必要があります。

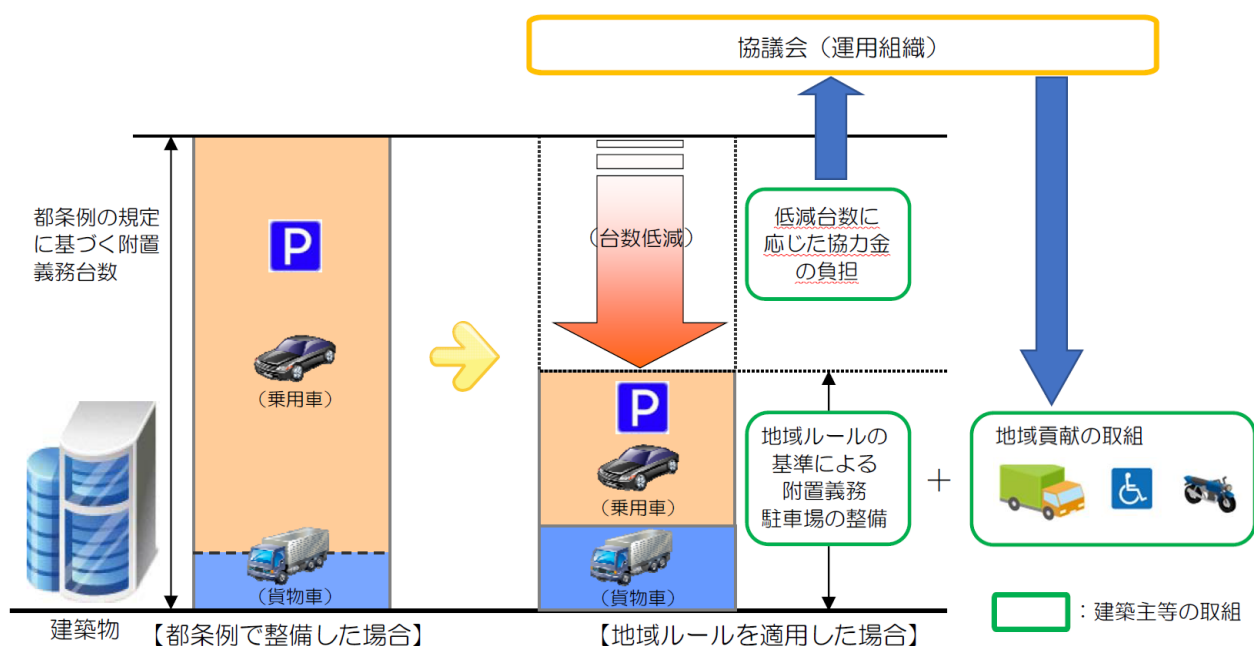
（１）建築主の地域貢献による課題解決の取組

附置義務台数の低減によりメリットを受ける地域ルールを適用する事業者（建築主）が、地域貢献として、共同荷さばきや自動二輪車の駐車施設の整備、自動車による環境負荷の抑制策など、駐車場の附置義務では解決できない地域の課題解決に取り組む仕組みです。例えば、地域ルールを適用する事業者が、あらかじめ地域ルールに位置づけた地域貢献に取り組む場合、低減台数に応じ負担した協力金の一部を活用することなどが考えられます。

地域ルールには、地区の特性により取組が求められる地域貢献策の例を予め位置づけるものとし、附置台数の低減のメリットが大きい大規模建築物等については、集約駐車施設や共同荷捌き駐車施設の積極的な整備に努めることを位置づけてください。また、地域ルールを適用して駐車場の附置台数を低減する場合、ZEV 用充電器を設置することを基本とし、特に共同住宅には複数台の設置を誘導する記載として頂きますようお願いいたします。

なお、既存建築物に地域ルールを適用する場合についても、附置義務台数の低減によりメリットを受ける建築主等が地域貢献に取り組むことを必須とするよう、地域ルールに位置づける必要があります。

＜地域貢献策等の取組みイメージ＞

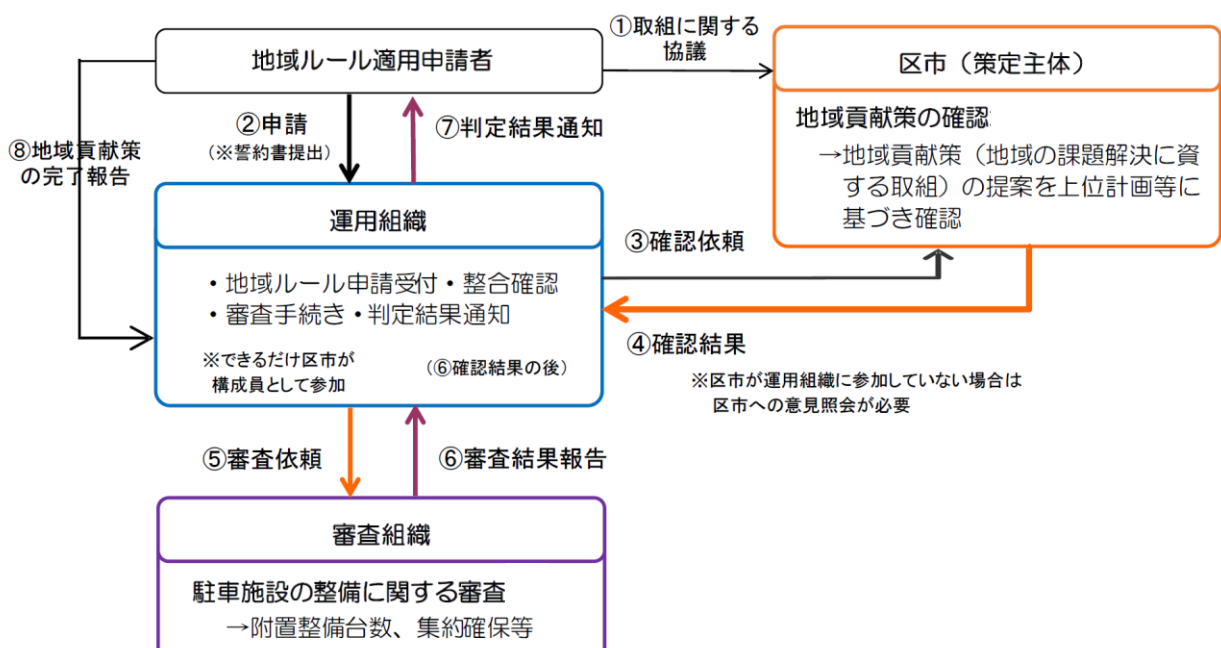


地域貢献策の取組例

- 集約駐車場や共同荷さばき場の整備
⇒駐車施設の適正配置や荷さばき集約等に資する駐車施設の整備・確保
- 自動二輪車駐車場や駐輪場の整備
⇒地域ルール適用による低減台数等を活用して地域で不足している駐車施設等を整備・確保
- 観光バスやタクシーの乗降場の整備
⇒人の乗降に伴う停車車両による交通影響の緩和に資する乗降場を整備
- バリアフリーに配慮した駐車施設の整備
⇒地域のニーズに応じて、高齢者、障害者、育児世帯など全ての人にとって円滑で利用しやすいバリアフリーに配慮した駐車施設を整備
- ZEV 用充電器の設置
⇒EV 車の普及に伴い想定される充電待ち車両の路上滞留の発生を緩和する充電器の設置
- 公共交通の利用促進
⇒自動車の過度な利用の抑制に資する公共交通利用者へのインセンティブ付与や情報提供等
- 物流効率化の取組み
⇒館内配送の共同化、納品時間の指定・調整、一括納品、駐車施設管理（料金設定）、情報管理システム導入 など

＜地域ルール適用申請及び審査における地域貢献策の取組フロー＞

- 申請者は区市の事前相談^①により、地域ルールの適用申請前に、申請図書に記載する地域貢献策の内容を調整するものとし、申請^②を受理する運用組織は、地域貢献策について区市へ確認^③する。
- 地域貢献策は附置義務台数の低減等と合わせて、第三者機関の審査組織へ申請^⑤し、審査^⑥の上、内容を確定する。
- 地域貢献策の取組みの実行性を担保するため、申請者は地域ルールの運用組織に対して、地域貢献策の実施について誓約書^②を提出するものとし、地域貢献策の実施後は完了報告^⑧を行うものとする。



■ 既存地域ルールで記載されている地域の課題解決の取組 [1 / 3]

銀座地区 (平成 15 年 12 月～)	大丸有地区 (平成 16 年 9 月～)	渋谷地区 (平成 23 年 6 月～)	新宿駅東口地区 (平成 25 年 11 月～)
◎銀座地区 駐車施設の地域ルール (バンフレット) [駐車施設等の附置] ・集約駐車場の整備 (事業区域規模 500m以上) ・集約駐車場整備に 1 台当り 50 万円助成 [交通環境改善支援事業] (現在は運用なし) ・駐車場の段差解消等のバリアフリー工事 ・防犯カメラの設置工事 ・車椅子対応駐車施設設置工事 ・付属する便所の手すり等設置工事 ・車椅子利用者駐車スペース表示設置工事 ・満空情報をカーナビ等に表示するシステム設置工事 ・その地区長が認めるもの	◎大手町・丸の内・有楽町地区の附置義務駐車場整備の特例に関する地域ルール [P.1] 3 対象地区及び個々の建築物での駐車対策 駐車施設の附置基準に定める附置台数を整備する個々の建築物においては、以下の駐車対策を講じなければならない。 ①利用しやすい駐車場の構造、及び歩行者等の安全性に配慮した駐車場の出入り口位置の配置及び車寄せなどの整備 ②適切な荷捌き駐車施設の確保や共同化に向けた荷受けスペースなどの整備 ③自転車、自動二輪車 (原付自転車を含む) などの駐車場の確保 対象地区内においては、地区全体で以下の駐車対策について検討の上、必要な事項について対策を講じなければならない。 ①公共駐車場、隣接建物間、同一街区内、ブロック内での駐車場のネットワークの整備 ②路外駐車場の空き情報、料金情報、料金設定など利用しやすい情報の提供 ③休日及び時間外での駐車場開放 ④路上駐車への路外駐車場への誘導や指導 ⑤物流の共同化 ⑥その他駐車対策に関すること	◎渋谷地区駐車場地域ルール運用マニュアル [P.7] ○地域の駐車課題を踏まえた駐車施策 (駅直近地区) 【駐車施策の具体例】 ・路地駐車場の確保 ・路上駐車対応、荷捌き・二輪車の駐車スペース、自転車駐輪スペースの確保 など ・駐車場ネットワークの形成・一体的運営 ・移動制約者のための公共駐車場の整備 ・フリッジ駐車場の利用促進措置 (シャトルバスの運用等) など [P.11] 8. 駐車施設の効率的な活用方法 ◆ 駐車施設を有効活用するための施策項目 (例) 1) 周辺駐車場との一体的運営 ① 駐車場ネットワークの形成 ② 共通駐車券、共通ロゴマークやサイン等の利用しやすい情報提供 ③ 駐車料金体系の構築 2) 駐車場案内システムの構築 ① 駐車場満空情報提供システムの構築・運営 ② 駐車場内における空き車室の案内表示システムの構築・運営 3) フリッジ駐車場の利用促進 ① フリッジ駐車場の活用・運営協力 ② フリッジ駐車場料金に対する補助 ③ シャトルバス運行構築・運営 ④ 円滑な手荷物搬送・受け渡しサービス 4) 路上駐車対策等 ① 路外駐車場への誘導、指導 ② 自動二輪車駐車場への転用 ③ 地域荷捌き施設への転用 ④ 自転車駐輪スペースへの転用	◎新宿駅東口地区駐車場地域ルール運用に関する運用マニュアル [P.15] 7. 駐車施設の効率的な活用方法 [まちづくりを促進するための施策] ・集約駐車場、共同利用できる障害者用及び荷さばき用駐車スペースの整備等に対する支援 ・適用地区内及び隣地先周辺における違法路上駐車対策、路上荷さばき監視員 ・駐車場案内の拡充 ・フリッジ駐車場の利用促進 ・連絡バス等の交通手段の運行支援及び交通機関利用の促進 ・周辺駐車場との一体的運営 (駐車場ネットワーク、共通駐車券、駐車料金体系の見直し等) ・バリアフリー経路等の整備を含めた歩行環境の改善 ・その他地域ルールの円滑な運用のための施策等 [P.16] 8. 地域まちづくり貢献策の実施 (1) 地域の駐車課題に対応した駐車施設等の整備 [地域の駐車課題に対応した駐車施設等の整備] ② 地区の隣地への受け皿となる集約駐車場の整備 ② 障害者用、荷さばき用駐車スペースの共同利用を可能とする駐車施設の整備 ③ 地域の駐車需要のピーク対応のための駐車施設の整備 ④ 周辺駐車場との一体的運営のための駐車場ネットワーク等の整備 等

■ 既存地域ルールで記載されている地域の課題解決の取組 [2 / 3]

新宿駅西口地区 (平成 29 年 12 月～)	東京駅前地区 (平成 30 年 7 月～)	環状 2 号線周辺地区 (平成 31 年 4 月～)	品川駅北周辺地区 (平成 31 年 4 月～)
◎新宿駅西口地区駐車場地域ルール運用に関する運用マニュアル 【P.18】 7. 駐車施設の効率的な活用方法 [まちづくりを促進するための施策] ・集約駐車場、共同利用できる障害者用及び荷さばき用駐車スペースの整備、自動二輪車及び観光バス用駐車スペースの整備等に対する支援 ・適用地区内における違法路上駐車対策、路上荷さばき監視員の配置 ・駐車場案内の拡充 ・フリッジ駐車場の利用促進 ・連絡バス等の交通手段の運行支援及び交通機関利用の促進 ・周辺駐車場との一体的運営(駐車場ネットワーク、共通駐車券、駐車料金体系の見直し等) ・バリアフリー経路等の整備を含めた歩行環境の改善 ・手荷物ポーターサービスの導入及び運営 ・その他地域ルールの円滑な運用のための施策 等 【P.19】 8. 地域まちづくり貢献策の実施 (1) 地域の駐車課題に対応した駐車施設等の整備 [地域の駐車課題に対応した駐車施設等の整備] ①地区の原地の受け皿となる集約駐車場の整備 ②障害者用、荷さばき用駐車スペースの共同利用を可能とする駐車施設の整備 ③自動二輪車や観光バスのための駐車施設の整備 ④地域の駐車需要のピーク対応のための駐車施設の整備 ⑤周辺駐車場との一体的運営のための駐車場ネットワーク等の整備 等	◎中央区東京駅前地区附置義務駐車場施設整備要綱 【P.2】 ・集約駐車施設の附置(大規模建築物) ・共同荷さばき駐車施設の附置(大規模建築物の努力義務)	◎環状 2 号線周辺地区駐車場地域ルール運用マニュアル 【P.45】 8. 地域貢献策の実施 [地域貢献策の例] ■低炭素まちづくり施策の例 ・集約駐車場、共同荷捌き駐車施設の整備等に対する支援 ・対象地区内及び周辺地区における路上駐車対策 ・駐車場案内の拡充 ・対象地区内の移動支援策の実施(自転車シェアリングポート設置、連絡バス運行支援等) ・公共交通機関利用の促進策の実施 ・周辺駐車場との一体的運営(駐車場ネットワーク形成等) など ■地区の特性に応じた駐車施設の整備 ・共同荷捌き駐車施設の整備 ・周辺駐車場との一体的運営のための駐車場ネットワーク等の整備助成 など	◎品川駅北周辺地区駐車場地域ルール運用マニュアル 【P.44】 8. 地域貢献策の実施 [地域貢献策の例] ■低炭素まちづくり施策の例 ・集約駐車場、共同荷捌き駐車施設の整備等に対する支援 ・対象地区内及び周辺地区における路上駐車対策 ・駐車場案内の拡充 ・対象地区内の移動支援策の実施(自転車シェアリングポート設置、連絡バス運行支援等) ・公共交通機関利用の促進策の実施 ・周辺駐車場との一体的運営(駐車場ネットワーク形成等) など ■地区の特性に応じた駐車施設の整備 ・共同荷捌き駐車施設の整備 ・周辺駐車場との一体的運営のための駐車場ネットワーク等の整備助成 など

■ 既存地域ルールで記載されている地域の課題解決の取組【3／3】

内神田一丁目周辺地区 (令和2年3月～)	池袋地区 (令和2年3月～)	中野駅周辺地区 (令和4年3月～)	代々木地区 (令和3年8月～)
◎内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画概要 【P.2】 1) 駐車施設の種別における現状と対応 【地域整備協力金使用用途(案)】 ●身障者にとつての駐車環境改善のための施策 □共同身障者用駐車施設の新設整備または既存の青空駐車場等の転用・借上 □誘導サインの作成 □駐車場の段差解消等のバリアフリー化 □駐車場に付属する身障者用便所の整備 ●荷さばき車にとつての駐車環境改善のための施策 □地域共同荷さばき施設の新設整備または既存の青空駐車場等の転用・借上 □長時間路上駐車的一般車を路外に誘導する仕組み検討・施策実施 □パーキングメーター等の効率を上げるための利用実態調査・施策実施	◎池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアル 【P.36】* 1) 地区の特性に応じた駐車施設の整備 ＜地域貢献策による駐車施設の整備内容(イメージ)＞ ・地区の隅地の受け皿となるフリンジ(集約) ・駐車施設及び共同荷さばき駐車施設の整備 ・周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる共同荷さばき駐車施設の整備 ・共同利用可能な障害者のための駐車施設、及び二輪車用、自転車用など地域の駐車課題改善に資する駐車施設の整備 ・繁忙期などにおける駐車需要のピーク対応のための駐車施設の整備 ・周辺駐車場との一体的運営のための駐車場ネットワーク等の整備等 【P.41】 2) 協力金による地域の駐車・交通対策の実施 ＜地域の駐車・交通対策の例＞ ・フリンジ(集約)駐車施設、共同荷さばき駐車施設、共同利用可能な障害者用駐車施設の整備等に対する支援 ・適用地区内および隣地先周辺における路上駐車対策 ・駐車場案内の拡充 ・連絡バスの運行支援、公共交通機関利用の促進 ・周辺駐車場との一体的運営(駐車場ネットワーク形成、共通駐車券導入、駐車料金体系の見直し等) ・地域ルールに関する広報・パンフレットの作成 ・事業者が実施する地域の駐車・交通対策に対する助成 ・駐車場の安全性、歩行環境向上のための道路施設の整備 ・バリアフリー経路の整備	◎中野駅周辺地区駐車場地域ルール運用指針(案) 【検討中(第8回協議会資料)】 【P.42】 ＜地域の駐車・交通対策の例＞ ・集約駐車施設、地域荷さばき駐車施設、共同利用可能な障害者用駐車施設の整備等に対する支援 ・駐車施設案内の拡充 ・地域ルールに関する広報・パンフレットの作成 ・民間事業者等(地域ルール適用施設を除く)が実施する地域の駐車・交通対策に対する支援 【P.43】 ＜地域貢献策による駐車施設整備の例＞ ・地区の隅地の受け皿となる集約駐車施設の整備 ・周辺の荷さばき車の駐車需要を受け入れる地域荷さばき駐車施設の整備 ・共同利用可能な障害者のための駐車施設、及び自転車用、原動機付自転車用、自転車用など地域の駐車課題改善に資する駐車施設の整備 ・自動車の電動化促進への対応としてZEV用充電器の設置 ・その他事業者が提案する施設で、事前協議により、区が地域貢献施設となりうると判断したもの	◎代々木地区駐車場地域ルール運用マニュアル 【P.9】 【駐車施策相当(地域貢献メニュー)の例】 ・集約駐車場の整備 ・公共駐車場の整備 ・地域荷捌き施設・スペースの整備 ・自動二輪車駐車場の整備 ・自転車駐輪スペースの整備 ・駐車施設・経路等のバリアフリー対応 ・ZEV用充電器の設置 など 【P.15】 8 駐車施設の効率的な活用方法 1) 駐車場案内システムの構築 ①集約駐車場の周知 ＜情報通信技術(CT)を活用した駐車場案内システムの構築・運用＞ 2) 駐車場の集約化 ①案内システムの構築 ②集約駐車場データベースの構築 ③隣地先駐車場・集約駐車場のマッチング ④集約駐車場の整備に対する助成金等 3) 路上駐車対策等 ①路外駐車場・地域荷捌き施設への誘導、指導 ②自動二輪車駐車場の整備 ③地域荷捌き施設の整備 ④自転車駐輪スペースの整備 ⑤路上荷捌き抑制声掛け等 4) その他 ①ユニバーサルデザイン対応による駐車施設及び周辺の利便性改善 ②ZEV用充電器の設置誘導 ③路上荷捌き抑制声掛け等

※令和4年3月時点で確認できた内容
※六本木交差点周辺地区及び浜松町駅周辺地区は検討中

（２）地域全体で行う取組（協力金と活用策）

これまで、地域ルールを策定した各地区では、駐車環境対策の原因者負担のバランスを図る観点から、地域ルールの運用経費や地域の駐車環境対策の原資として、附置義務駐車場の削減台数等に応じて、建築主等から協力金（負担金）の徴収が行われています。

地域ルール制度において、協力金は必須な内容ではありませんが、導入する場合は、協議会において負担額や用途について検討し、地域ルールに位置づける必要があります。これまで地域ルールを策定した地区では、駐車場の台数削減による便益相当額や他地区の事例等を参考に、協力金の額が設定されています。協力金が駐車・交通環境の改善に資する取組み以外に活用されることが無いよう、地域ルールには、用途、活用の際の決定方法、管理方法の他、監査体制を明示しておくことも必要です。

また、これまで地域ルールを策定してきた各地区の協力金は、各地区を所管する税務署と事前に相談・協議を行い、公益性の高いものとして非課税と扱われています。これまでの事例から協議にはおおよそ3か月程度かかると見込まれますので、早い段階から協議を進めてください。

＜協力金を活用して取組むとしている地域の駐車環境対策の例＞

- 集約駐車場の整備
- 共同荷さばき・障害者用駐車施設の整備
- 自動二輪車・自転車の駐輪対策
- 客待ちタクシー対策
- 地下駐車場ネットワーク整備
- ICT 技術等を活用した駐車場の案内誘導 など



【参考】既に地域ルールが策定された各地区における協力金の例

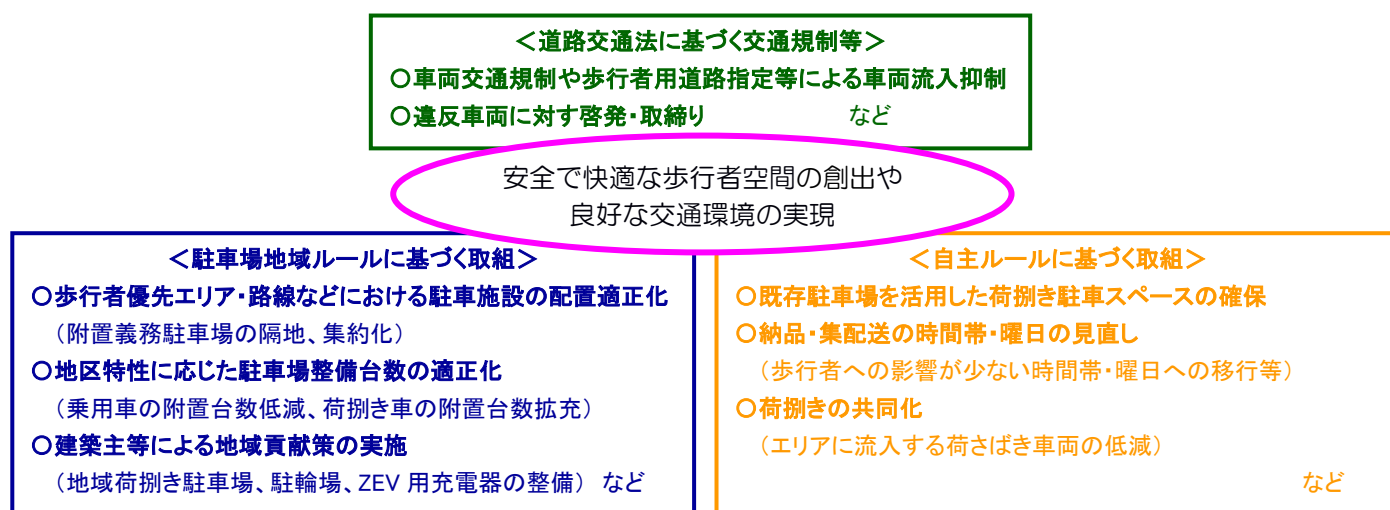
地区	協力金	協力金の設定根拠	協力金等の活用策
銀座地区	・ 隔地台数 1 台あたり 200 万円	・ 隔地により活用可能となる床面積の賃料相当額	・ 集約駐車場の整備への助成 ・ その他交通環境改善支援事業の実施
大丸有地区	・ 削減台数 1 台あたり 100 万円 ※3 割以上削減される場合、3 割を超える分につき 300 万円/台	・ 台数削減により受ける便益相当額（駐車場整備費用の一部として設定）	・ 駐車環境対策事業の実施
渋谷地区	・ 削減台数 1 台あたり 200 万円 ※50 台以上削減される場合、50 台を超える分につき 300 万円/台	・ 台数削減により受ける便益相当額（駐車場整備費用の一部として設定）	・ 地域の駐車対策の実施
新宿駅東口地区	・ 削減台数 1 台あたり 200 万円	・ 台数削減により受ける便益相当額（駐車場整備費用の一部として設定）	・ 地域まちづくり貢献策の実施
新宿駅西口地区			
東京駅前地区	・ 削減台数 1 台あたり 200 万円	・ 台数削減により受ける便益相当額（駐車場整備費用の一部として設定）	・ まちづくり貢献策の実施
環状 2 号線周辺地区	・ 削減台数 1 台あたり 200 万円	・ 地域で取り組む低炭素化施策等の実施に対する応分の負担額	・ 地域の低炭素化に寄与する貢献策の実施
品川駅北周辺地区			
内神田一丁目周辺地区	・ 削減台数 1 台あたり 100 万円	・ 台数削減により受ける便益相当額（駐車場整備費用の一部として設定）	・ 地域整備協力に基づく事業の推進
池袋地区	・ 削減台数 1 台あたり 200 万円	・ 台数削減により受ける便益相当額（駐車場整備費用の一部として設定）	・ 地域の駐車・交通対策の実施

※2022 年 3 月時点で確認可能な地区のみ記載

（３）地域全体での駐車課題への取組

地域ルールを策定することにより、附置義務駐車施設の配置適正化、地区特性に応じた駐車施設整備台数の適正化、建築主による地域貢献策の実施による地域荷捌き施設や駐輪場の整備等の取組が進むこととなりますが、地域ルールによる取組みだけで全ての地域の駐車課題の解決に繋がる訳ではありません。

人中心の歩きやすいまちづくりの取組として、安全で快適な歩行者空間の創出や良好な交通環境の実現のためには、附置義務駐車施設に関する地域ルールの導入のみならず、地区内の荷さばき駐車対策のルール作りや、車両交通規制などを合わせて検討していくことが必要です。



こうした附置義務駐車場以外による駐車対策の実施に当たっては、地区の多くの関係者との合意の上で取り組めるよう、地区マネジメント組織が主体となって取組を実施することが重要です。東京都では、「総合的な駐車対策の在り方」において、地区特性に応じた効果的な駐車対策（地区マネジメント組織によるガイドラインの策定等）を推進することとしております。

今後、地域ルール策定を検討する際には、これらの取組も併せて行ってください。

【参考】

- 「総合的な駐車対策の在り方（令和4年3月）」に関する相談窓口

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 交通戦略担当

住所：新宿区 西新宿2－8－1 都庁第二本庁舎 11 階

電話：03-5388-3385

- 総合的な駐車対策の在り方

東京都 HP：<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/kagami/index.htm>

7.8.駐車施設の規模・構造・出入口等

地域ルールを導入する場合は、安全に配慮した質の高い駐車施設の整備を促すための車室の規模、駐車施設の構造および出入口の配置の考え方などについて検討し、提示する必要があります。

（１）乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設

乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設を建築物の敷地内に設置する場合は、駐車場法、都条例及び東京都建築安全条例などの関連法令の規定に従い、安全かつ円滑な利用が可能となるよう配慮する必要があります。

①駐車施設の出入口に関する配慮

駐車施設を設置する場合は、駐車施設の前面道路への出入口について、関係法令に従うとともに、入出庫時の前面道路への影響（前面道路が2以上ある場合における交通に支障の少ない道路への出入口の設置等）、前面道路との正対、入出庫の方法（前進入庫・前進出庫）、歩行者及び周辺交通との交錯を最小限にするなどの安全性の向上に配慮する必要があります。

②バリアフリー動線の確保等

障害者のための駐車施設を建築物の敷地内に設置する場合は、バリアフリー法、建築物バリアフリー条例、福祉のまちづくり条例などの関係法令に定める規定に従い、バリアフリー動線の確保等について、安全かつ円滑な利用が可能となるよう配慮する必要があります。

（２）荷捌き駐車施設

荷捌き駐車施設についても、（１）①と同様の配慮を行うとともに、台数が確保されていても、車両サイズなどの実態に建築計画が合っていないケースがみられるため、適切な利用が図られる車両の動線及び車室の大きさ、高さ等を確保した整備を推進する必要があります。

そのため、荷捌き駐車施設を建築物の敷地内に設置する場合は、駐車場法、都条例及び東京都建築安全条例などの関連法令の規定に従うとともに、必要に応じて地域ルールで定める車室の大きさや高さ等の基準及び配慮すべき事項に従い、安全かつ円滑な利用が可能となるよう配慮する必要があります。

建築物に附置する荷捌き駐車施設の規模等については、近年の荷さばき実態に応じた整備を行うための資料として以下のものが示されています。

■『建築物における物流効率化の手引き』平成25年3月、東京都 環境局

■『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物※に係る物流の円滑化の手引き～』

平成29年3月、国土交通省 総合政策局 物流政策課

※大規模建築物とは、延床面積のうち、「百貨店その他の店舗・飲食店」及び「事務所」の用途に供される部分の合計が2万㎡以上（ただし「事務所」部分は、床面積を1/2倍した上で合算）のものを想定

7.9. 駐車施設の効率的な活用方法

地域ルールを導入にあたっては、駐車車両による交通負荷の軽減、路上駐車への解消等、地域の様々な駐車課題に対応するため、附置台数の低減に併せて駐車施策（駐車施設への自動車誘導策等）を実施し、駐車場の効率的な活用を図ることが求められます。

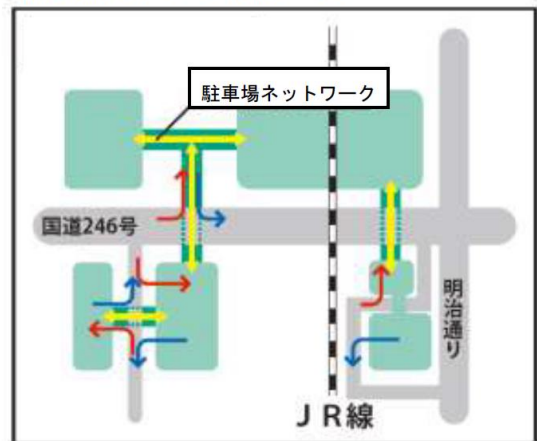
< 駐車施設の効率的な活用方法の例（渋谷地区） >

◆ 駐車施設を有効活用するための施策項目（例）

（１）周辺駐車場との一体的運営

- ① 駐車場ネットワークの形成
- ② 共通駐車券、共通ロゴマークやサイン等の利用しやすい情報提供
- ③ 駐車料金体系の構築

【駐車場ネットワークのイメージ】



（２）駐車場案内システムの構築

- ① 駐車場満空情報提供システムの構築・運営
- ② 駐車場内における空き車室の案内表示システムの構築・運営

（３）フリンジ駐車場の利用促進

- ① フリンジ駐車場の活用・運営協力
- ② フリンジ駐車場料金に対する補助
- ③ シャトルバス運行構築・運営
- ④ 円滑な手荷物搬送・受け渡しサービス

【フリンジ駐車場とは】



（４）路上駐車対策等

- ① 路外駐車場への誘導、指導
- ② 自動二輪車駐車場への転用
- ③ 地域荷捌き施設への転用
- ④ 自転車駐輪スペースへの転用



【自動二輪車駐車場 整備例】



【荷捌き駐車場 整備例】

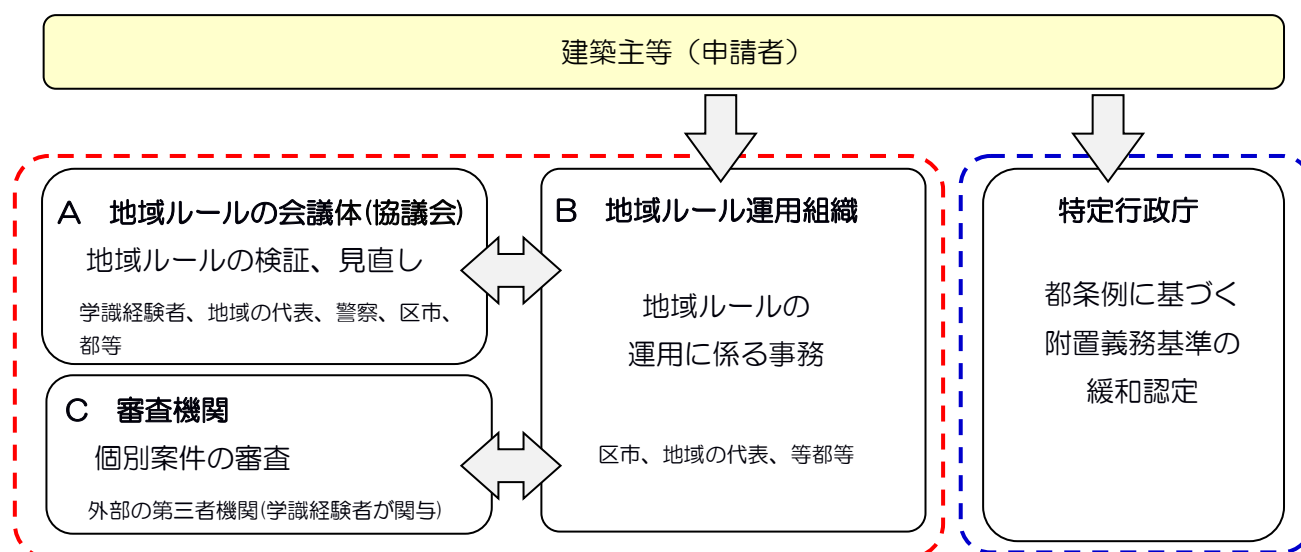
7.10.地域ルール の運用体制及び運用方法

(1) 運用体制

地域ルールは、都条例の附置義務の一部を代替する制度であり、継続的に運用していかなくてはなりません。そのため、将来にわたり継続的に地域ルールを適正に運用していくための体制を構築する必要があります。

一般的な地域ルールの運用体制は、ルールの検証、見直しを行う『関係行政と連携した会議体』、地域ルールの運用事務等を行う『運用組織』、地域ルールの適用申請に伴う『審査組織』で構成されます。『運用組織』は区市が担う場合と、地元主体の組織が担う場合があり、地域ルールの運用事務等を行うとともに、地域の駐車場に関する環境改善の取組を行っています。審査手数料の徴収等の事務手続きの位置づけ方については、各自自治体内であらかじめ調整しておく必要があります。地域ルールの運用状況は運用組織から会議体に報告する事とし、会議体は報告を元に地域ルールが適正に運用されているかを検証するとともに、必要に応じて地域ルールの見直し（附置基準の見直しやエリアの拡大等）を行います。

建築主等が、地域ルールの適用により附置台数の低減を行うには、運用組織への適用申請後に外部の第三者機関により、学識経験者等の専門家の意見を踏まえ、中立的な立場から地域ルールに基づき附置する駐車台数の審査が行われます。



運用の枠組み	主な役割
A 会議体(協議会)	- 地域ルールが適切に運用されているか検証、見直しの実施等 - 協力金の活用方法の決定、等 ⇒区が設置（地域ルール策定協議会から移行するケースが多い）
B 運用組織	- 建築主からの申請受付、結果通知 - 審査事務の依頼、運用データの蓄積、会議体への報告書作成 - 地域の駐車環境改善（協力金の活用含む）に関する事務、等 ⇒区市が担う場合と区が認定したエリマネ団体等が担う場合、等
C 審査機関	地域ルールに基づき、駐車施設の附置台数を審査 ⇒区が指定（学識経験者等の専門家を含めたメンバーにより、中立的な立場で審査する機関・組織等）

◆中野駅周辺地区駐車場地域ルール 運用体制図



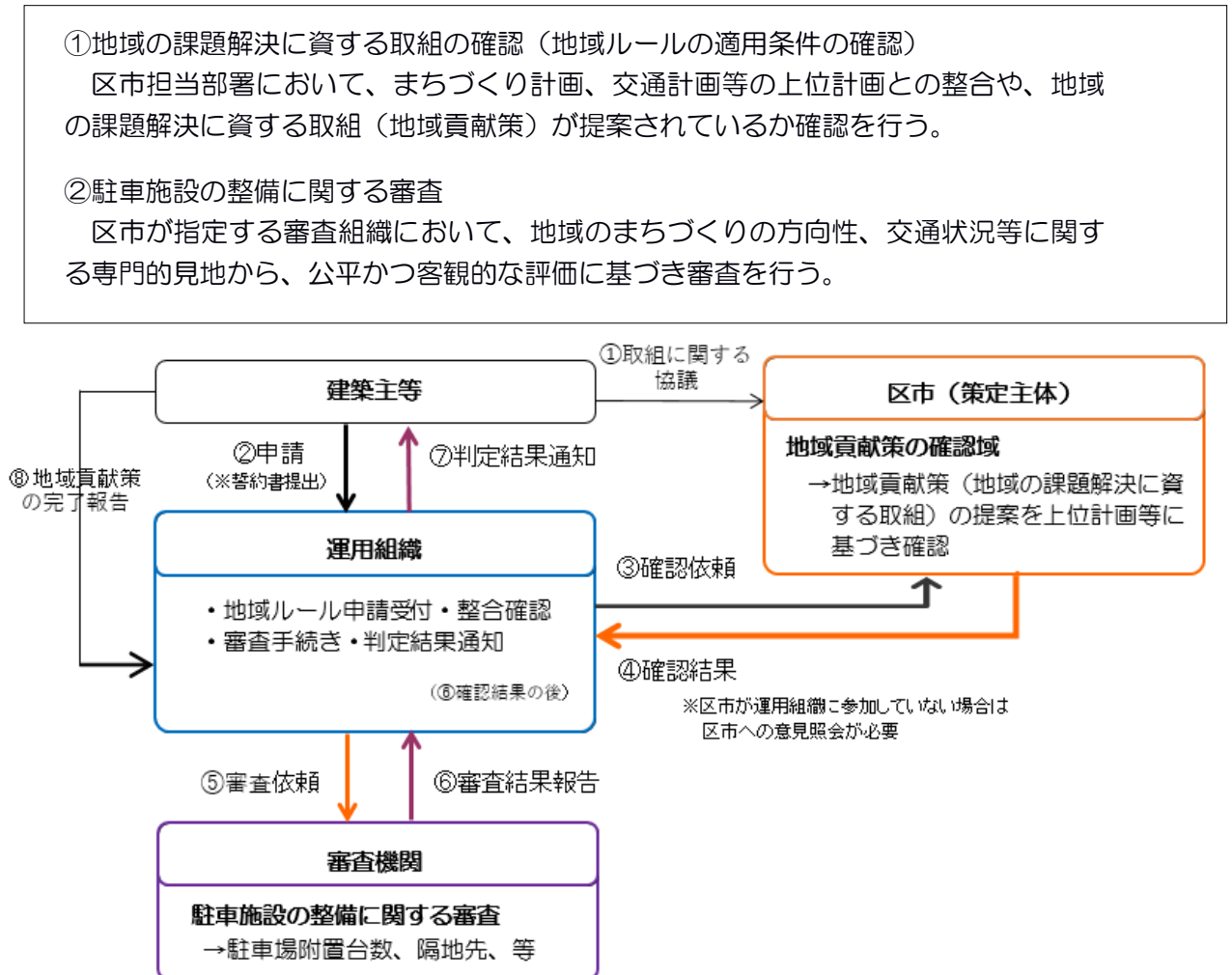
(2) 申請及び審査の手続き

地域ルール適用にあたっては、地域の交通環境やまちづくりへの影響を踏まえて、案件ごと個別に必要な審査を行い、地域ルールの適正な運用を図っていく必要があります。

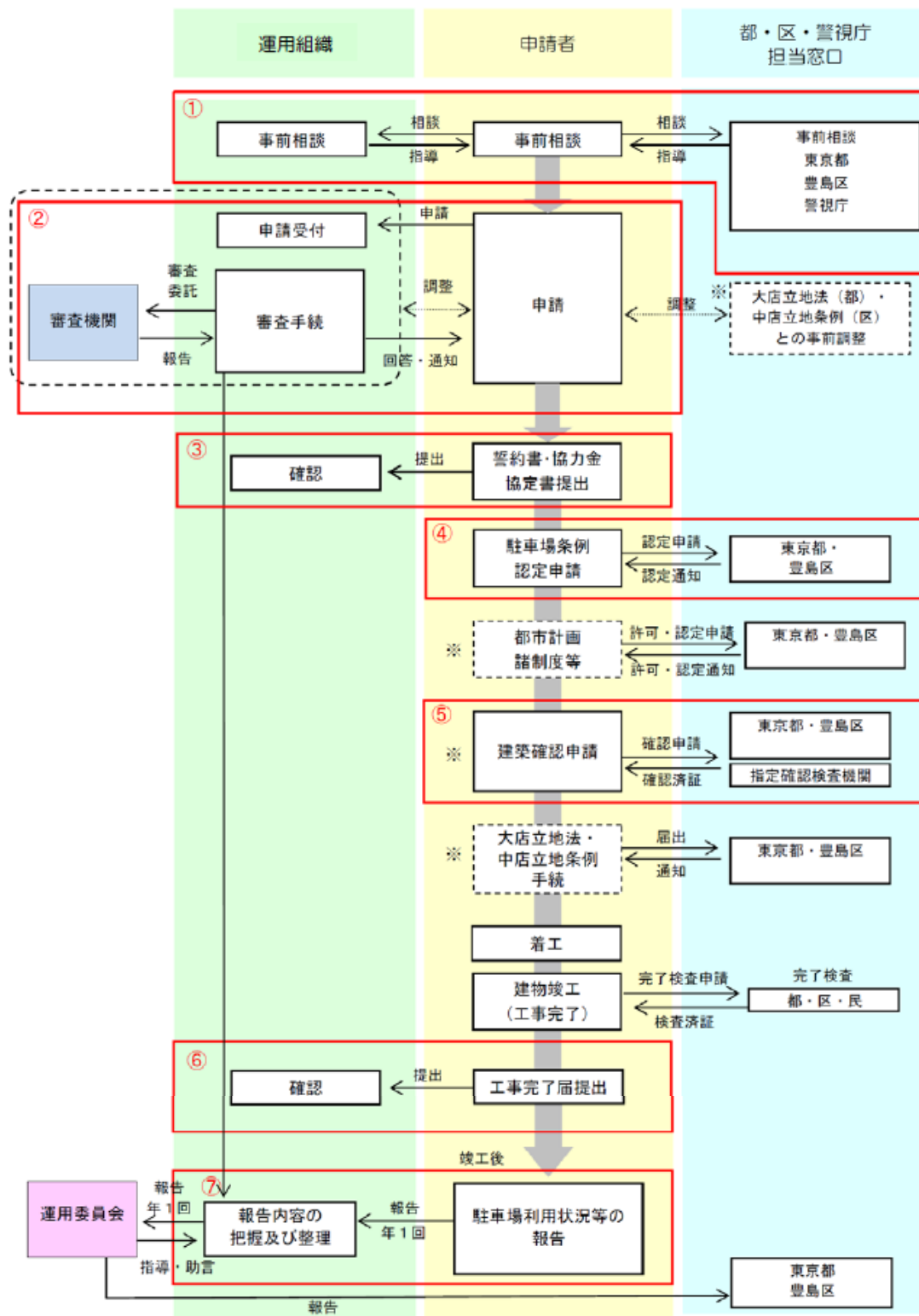
より有効な地域貢献策の実施を促すため、地域ルールの適用申請前に、あらかじめ、建築主等が取組む地域貢献策について、地域ルールの策定主体の区市と協議し、内容を確定させる必要があることを地域ルールに定めておくことが重要です。このことを踏まえ、地域ルールの申請手続きのイメージを下図に示します。地域ルールの適用申請後は、地域の課題解決に資する取組の提案についての確認と、第三者機関による駐車施設の附置に関する審査を行い、地域ルールの適用可否を判定します。

地域ルールの策定にあたっては、申請及び審査の手続きの流れ、申請に必要な書類、審査手数料及び協力金の取り扱い、審査の内容・審査のポイントなどを提示する必要があります。

＜地域ルールの適用申請手続きの概要イメージ＞



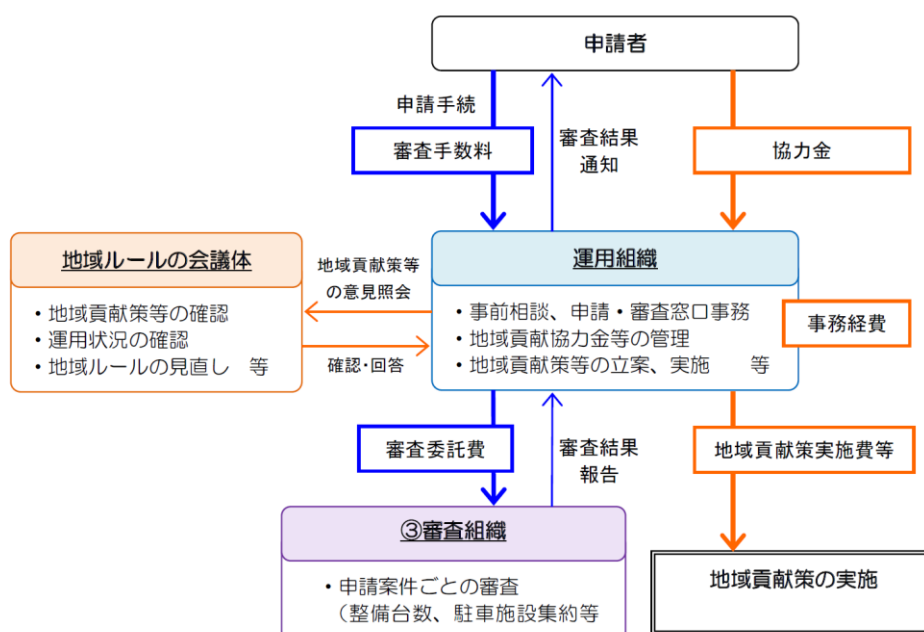
■地域ルール適用申請に関するフロー（池袋地区の例）



※については、必要に応じて手続を行う計画内容に変更が生じた場合は、運用協議会及び各担当窓口にご相談すること

【参考】審査手数料

第三者機関である審査組織が行う地域ルール適用の可否の審査に係る費用（審査手数料）は、申請者が負担する事として地域ルールに定めておく必要があります。審査手数料は地域ルールの適用申請の際に運用組織が徴収し、審査委託費として審査組織に支払う形が一般的です。



7.11.実効性を確保するための方策

地区の交通特性や社会情勢の変化等の影響により、駐車施設の需要は時間とともに変化すると考えられるため、地域ルールは策定後も定期的な検証や見直しが必要です。地域ルールの実効性を確保するため、地域ルールの適用を受けた建築主等、地域ルールの運用組織、地域ルールの会議体が、以下のような方策を実施することが必要です。

①地域ルールの適用を受けた建築主等

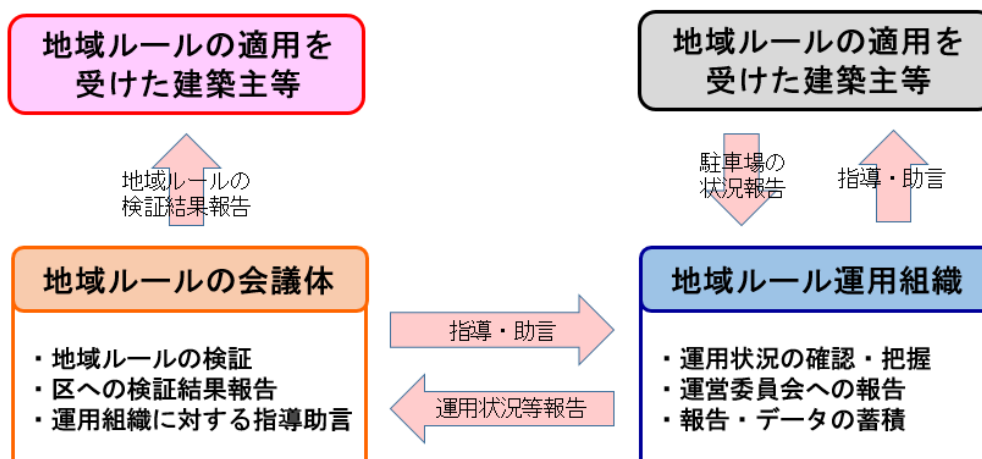
- 地域ルールの適用を受けた建築物の駐車施設の利用状況（隔地により駐車施設を確保している場合には、継続して確保可能な状況を示す資料含む）を確認し、地域ルール運用組織へ報告する（毎年）。
- 地域ルールの適用を受けた建築物の用途などが申請時から変更が生じる場合には、あらかじめ地域ルール運用組織に報告し、駐車場の附置台数の変更等、必要な措置を講じるものとする。
- 適用者は、駐車施設を隔地で確保したことにより駐車施設不足、違法路上駐車が発生しないよう、隔地駐車施設への案内及び誘導等のための対策を実施する。また、当該駐車施設に起因して周辺の道路の安全かつ円滑な交通に支障が生じたときは、速やかに誘導員の配置など、必要な措置を講ずる。

②地域ルール運用組織

- 地域ルールの適用を受けた建築主等からの駐車場の利用状況等の報告を取りまとめ、駐車実態のデータの蓄積及び管理を行う。また、地域ルールの運用状況や地域貢献策の実施状況等を、地域ルールの会議体へ報告を行う（毎年）。
- 年次報告事項の記載内容に虚偽事項が認められる場合、現地調査等により適切な維持管理が行われていないと認められる場合には、速やかに地域ルールの会議体、区市、都に対して報告を行う。
- なお、蓄積された駐車実態のデータは、地域ルールの適用審査や地域ルールの見直し等へ活用する。

③地域ルールの会議体

- 運用組織からの報告等を受けて、地域ルールの運用状況等を把握するとともに、地域ルールを検証し、地域ルールの策定主体である区市へ報告を行う。
- 地域ルールの運用に支障があると認められる場合は、運用組織に対し、指導および助言を行うとともに、必要に応じて地域ルールの改善・変更を検討する。



8.地域ルール of 提案

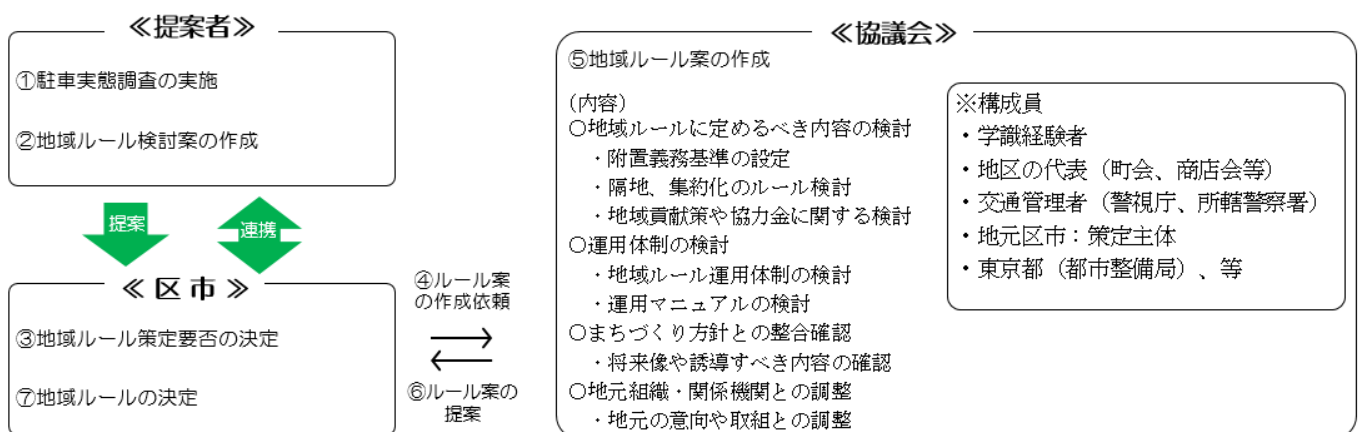
地域ルールは、駐車施設の附置義務基準を地区特性や地域の駐車実態に応じて定めるものであり、客観性、公平性をもって策定し、適正な運用を続ける事が必要であることから、東京都駐車場条例に基づく地域ルールの策定指針（以下「指針」という。）において、地域ルールの策定主体を区市と定めています。

地域ルールは、駐車場の配置や整備台数の適正化等により、賑わいの連続する街並みや安全な歩行環境の形成に大きな効果を発揮することが期待されますが、一方で、地域ルールの策定検討や策定後の運用には費用もかかります。予算措置などの点から、まちづくりの機運を捉えて迅速に検討を開始することが難しい場合も考えられます。

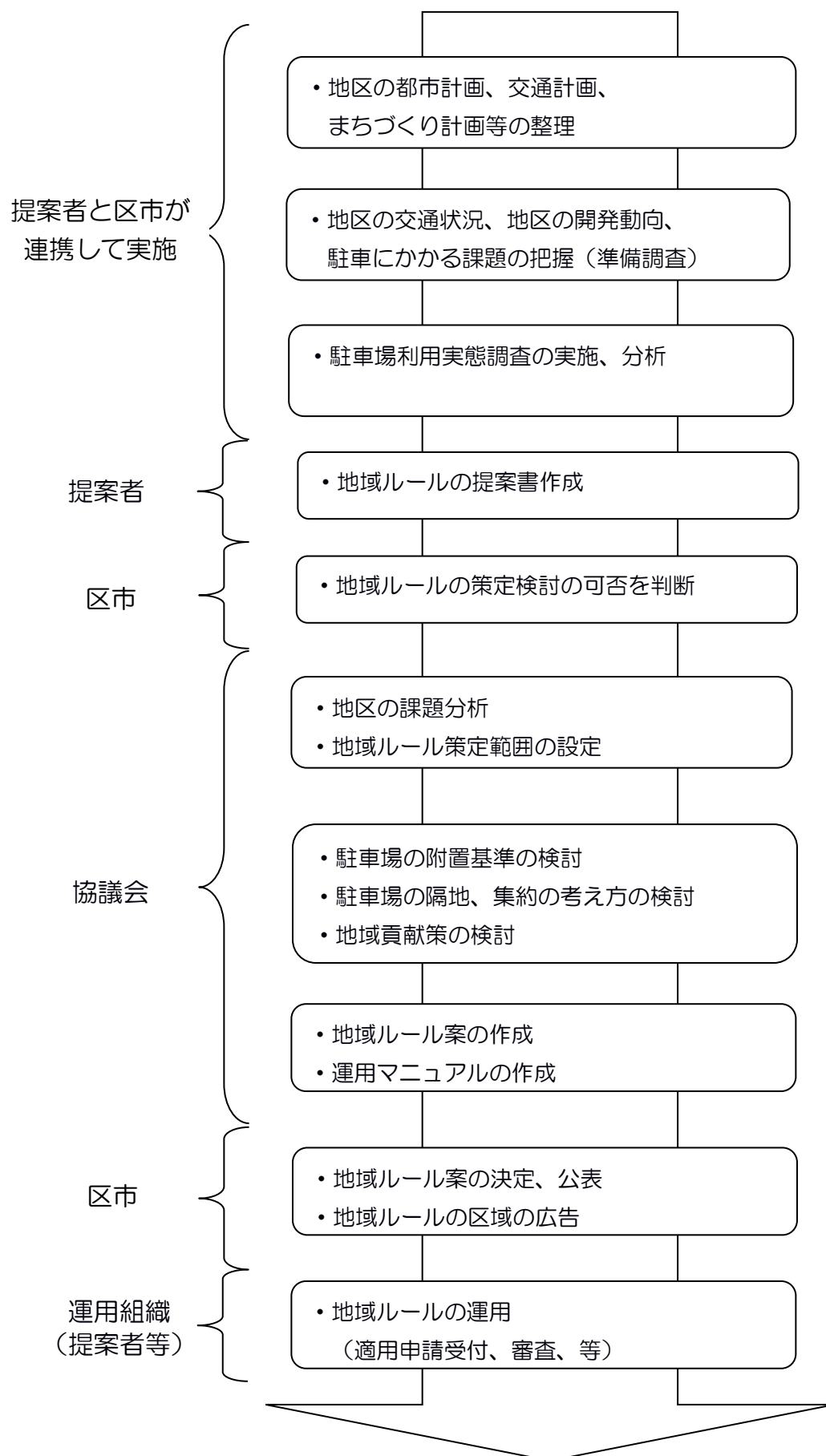
こうしたことから、令和4年度の指針改定により、策定主体となる区市だけではなく、そのエリアのまちづくりに深く関与する地権者やエリマネ団体等が、地域ルール策定の提案者として、地域ルールの策定や策定後の運用に、より積極的に参画出来るようになりました。

<地域ルールの提案制度における各者の役割>

○提案者	： 地域ルールの検討に必要な調査の実施（区市と連携して実施） 地域ルール策定の提案、検討案の作成（区市と連携して実施） 協議会運営補助（区市と連携して実施） 地域ルールの運営（区市と連携して実施）
○区市	： 地域ルールの策定主体として地域ルール策定検討の可否を判断 提案者と連携して、調査の実施、地域ルールの検討案の作成 協議会運営 地域ルール策定 地域ルールの運営補助
○協議会	： 地域ルールの策定に際して必要となる事項を定めるための協議、検討 地域ルールの案の作成



<地域ルール of 民間提案制度の流れ>



< 提案にあたって作成が必要な図書 >

書類、図面等	内容
地域ルールの方針を検討する区域を示した図書	地域ルールの方針適用区域として提案する区域が明らかになる図面を作成。また、提案区域が地域ルールの方針適用可能な根拠を示す資料を作成。
駐車実態調査の内容を記載した図書	当該地域ルールの方針策定にあたり必要となる駐車実態調査および関連データ等の内容について記載（駐車実態調査を実施済みの場合は実施した内容、未実施の場合は実施する内容を記載）
検討地区が抱える駐車に係る課題を示した図書	駐車実態の調査結果から分析される地区の駐車に係る現況と課題や、都市計画、行政計画に基づく、地区のまちづくりの方向性地区の駐車対策の方向性等を整理した上で、これを踏まえた当該地域ルールの方針の必要性等、この地域ルールの方針策定を提案する理由を具体的に記載した資料を作成
地域ルールに定める内容を記載した図書	地区の課題を踏まえ、地域ルールの方針の目的、基本方針を記載するとともに、地域ルールの方針策定指針「3. 地域ルールの方針策定及び公告」で示される以下の地域ルールに定める事項に関する考え方、作成の方針等を具体的に記載した資料を作成 ・対象駐車施設及び対象建築物 ・駐車施設の附置基準 ・駐車施設の隔地・集約（駐車施設の確保）の考え方 ・建築主等が取り組む地域貢献策 ・駐車施設の規模・構造・出入口等 ・駐車施設の効率的な活用方法（駐車施設への自動車誘導策等） ・地域ルールの方針の実効性を確保するための方策 ・その他必要な事項
地域ルールの方針運用体制及び運用方法を記載した図書	当該地域ルールを継続的に運用していくことが可能な地域ルールの方針運用体制及び運用方法を具体的に示した資料を作成
地域ルールの方針策定スケジュール案を記載した図書	地域ルールの方針の具体的な検討内容や検討手順を示した方針策定スケジュール案を作成

＜提案があった場合の、地域ルール策定検討の可否の判断＞

地域ルールの策定について提案があった場合、策定主体の区市は、協議会を組成し地域ルール策定のための検討を行うかどうかを判断する必要があります。駐車場の附置義務制度は、駐車需要の原因者負担の考え方に基づき一定規模以上の建築物に対して駐車場の整備を義務付けるものであり、営利的な意図により特定の建物の駐車場の附置台数を低減することを目的とした地域ルール等の提案があった場合は、協議会での検討を行わないとする判断も必要となります。

地域ルールの提案があった場合、下記の判断基準等に基づき、提案内容が策定検討を進めるべきものであるかを判断する必要があります。

《提案内容の判断基準》

○地域ルール策定の必要性

- ・策定対象地区における、駐車場の需給状況や路上駐車状況から、都条例における一律の附置基準により駐車場を整備した場合、地区の駐車場の余剰が明らかであるか。
- ・交通政策やまちづくり政策の視点から、対象地区内に駐車場を設けないエリアや駐車場の出入口を設けない道路を設定する必要があるか。
- ・対象地区内に附置義務駐車場以外の駐車に関して解決すべき課題があるか。

○地区の駐車課題解決の実現性

- ・地区特性に応じた附置義務基準が、駐車場の原因者負担の考え方に即したものであるか（特定の建物のみメリット受けることがないか）。
- ・歩行者中心のまちづくりを実現するための視点等から、地区内の集約駐車場の整備や隔地による駐車場附置の考え方を具体的に提案しているか。
- ・地区の駐車に係る課題解決に必要な施設等を分析し、建築主等が取組む地域貢献策を具体的に提案しているか。

○地域ルール運用の継続性

- ・地域ルールの運用に必要な運用組織や個別の地域ルールの適用申請に対する審査体制について、具体的な提案がされているか。
- ・地域ルールを持続的に運用していくために必要な費用の確保について、具体的な提案がされているか。

9.参考資料（これまでの地域ルール策定事例）

【駐車場整備計画の区域内的の地域ルール】

○銀座地区

https://www.city.chuo.lg.jp/kankyo/keikaku/tosirurru/ginzarurru/kakuhonoruru/ginza_tyuusyajyoutiiki.html

○大丸有地区

https://www.omy-parking.jp/area_rule.html

○渋谷駅周辺地区

https://www.city.shibuya.tokyo.jp/kankyo/machi/chuusha_yosiki.html

○新宿駅東口地区

https://www.city.shinjuku.lg.jp/kusei/toshikei01_002227.html

○新宿駅西口地区

https://www.city.shinjuku.lg.jp/soshiki/toshikei01_002099.html

○東京駅前地区

https://www.city.chuo.lg.jp/kankyo/keikaku/tosirurru/tiikirule/tokyoekimae_chiikiru-ru.html

○池袋地区

<https://www.city.toshima.lg.jp/298/machizukuri/kotsu/senryaku/1803081526.html>

○代々木地区

https://www.city.shibuya.tokyo.jp/kankyo/machi/chusha_yoyogi.html

○中野駅周辺地区

HP リンク無し

【低炭素まちづくり計画に基づく駐車機能集約区域内の地域ルール】

○環状2号線・虎ノ門周辺地区

<https://www.city.minato.tokyo.jp/koutsutaisaku/kan2.html>

○品川北周辺地区

<https://www.city.minato.tokyo.jp/koutsutaisaku/documents/tiikiru-ru.html>

○六本木交差点地区

<https://www.city.minato.tokyo.jp/koutsutaisaku/roppongitiikirule.html>

○浜松町駅周辺地区

<https://www.city.minato.tokyo.jp/koutsutaisaku/hamamatuchoeki.html>

【都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール】

○内神田一丁目周辺地区

https://www.city.chiyoda.lg.jp/documents/19367/uchikandahaichikeikaku_1.pdf