

地域ルール制度の概要

○一律の数値基準に替えて、地域特性やまちづくりの方向性を踏まえたルールによる駐車施設の附置を可能とする仕組み（地域ルール）を順次整備

駐車場整備計画に基づく地域ルール（H14）

※駐車場法

目的	地区特性に応じた附置義務基準の制定
策定主体	区市
適用条件	<u>駐車場整備地区</u> の区域内にて、駐車場整備計画を定めた場合

低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール（H26）

※都市の低炭素化の促進に関する法律

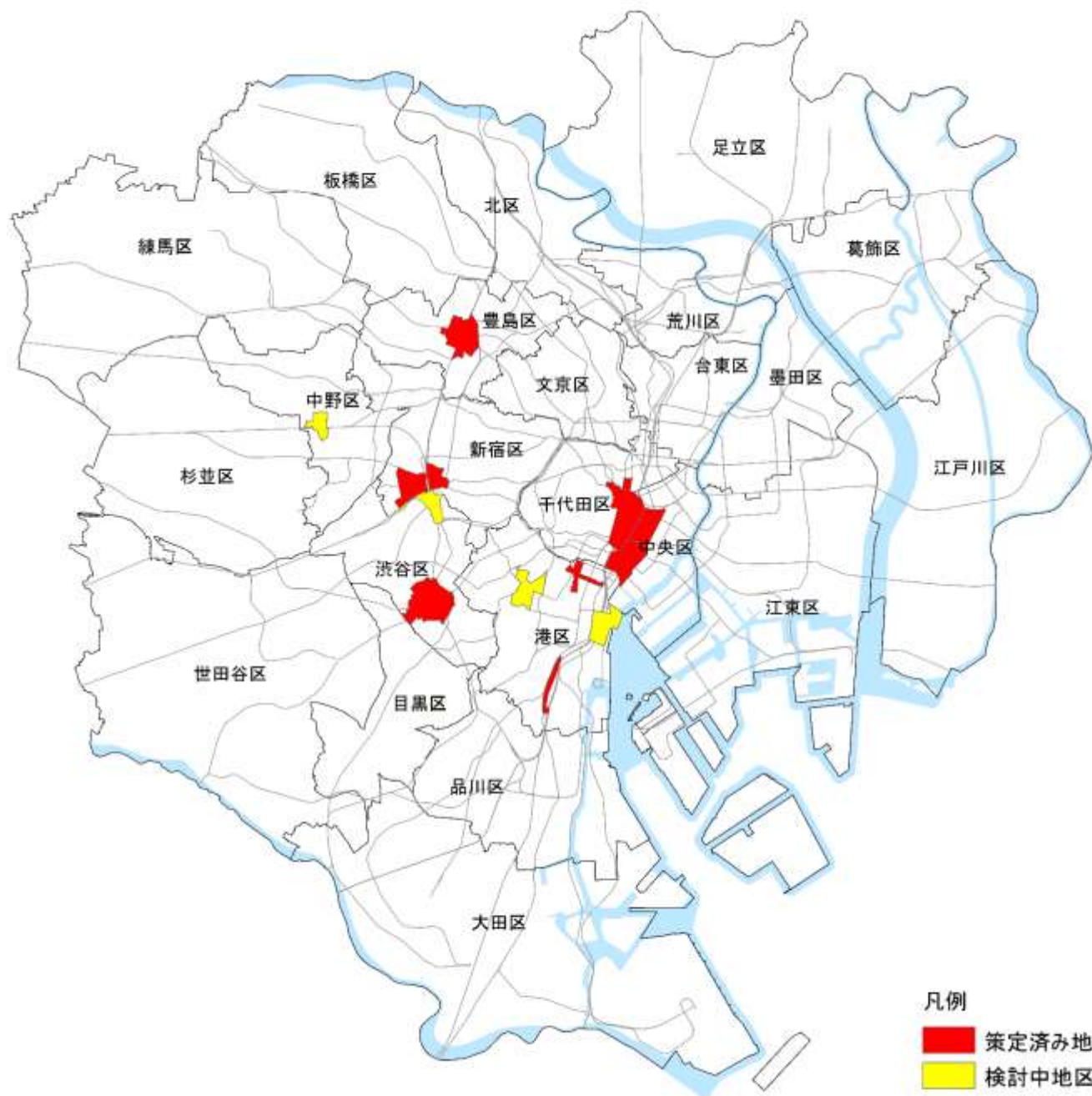
目的	都市の低炭素化の促進
策定主体	区市
適用条件	<u>低炭素まちづくり計画</u> の区域内で、計画に即した駐車場条例を定めた場合

都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール（R1）

※都市再生特別措置法

目的	都市機能の増進
策定主体	<u>民間事業者等を含めた協議会</u>
適用条件	<u>都市再生駐車施設配置計画</u> の区域内において、計画を定めた場合

地域ルールの方定状況



策定済み (10地区)

- 銀座地区
- 大丸有地区
- 渋谷地区
- 新宿駅東口地区
- 新宿駅西口地区
- 東京駅前地区
- 環状2号線・虎ノ門周辺地区
- 品川駅北周辺地区
- 内神田1丁目周辺地区
- 池袋地区

検討中 (4地区)

- 代々木地区
- 中野駅周辺地区
- 六本木交差点周辺地区
- 浜松町駅周辺地区

地域ルールの方策状況

地区名		銀座地区 (H15. 12)	大丸有地区 (H16. 9)	渋谷地区 (H23. 6)
対象エリア		中央区銀座1～8丁目 (約85ha)	千代田区大丸有地区 (約119ha)	渋谷区駐車場整備地区 (約142ha)
地域ルール概要	附置義務基準緩和	—	○	○
	隔地・集約化	○	—	○
協力金等の制度	協力金	■ 隔地台数1台あたり200万円	■ 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	■ 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
	運用組織	■ 地方公共団体 (中央区都市計画課)	■ 任意団体 (大丸有地区駐車環境対策協議会)	■ 非営利型一般社団法人 (渋谷地区駐車対策協議会)
駐車施策の実施	協力金等の活用策	■ 集約駐車場の整備に50万円/台の助成を実施 ■ その他交通環境改善支援事業の実施 ・ 駐車場のバリアフリー化助成 ・ 防犯カメラ設置等の助成 ・ 駐車場情報の提供システム設置工事の助成 など	■ 駐車環境対策事業の実施 ・ 循環バスの運行 ・ 駐車場ネットワークの整備に対する助成 ・ 駐車場利用情報の提供 (空き情報、料金など) ・ 路上駐車車両の駐車場への誘導、指導 など	■ 地域の駐車対策の実施 ・ 隔地駐車場の確保 ・ 路上駐車への対応 ・ 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
	その他	■ 隔地駐車場維持管理状況の区長への報告義務 (毎年) ■ 集約駐車場への標示板掲示、駐車施設の譲渡・賃貸の際、維持管理についての事項の契約書への明示を義務付け	■ 個々の建築物における対策の実施 ・ 利用しやすい構造、安全性に配慮した出入口の配置、車寄せの整備 ・ 荷さばき駐車施設の確保、物流の共同化に向けた荷受けスペースの整備 など	■ 駐車施設の効率的な活用のための施策の実施 ・ 周辺駐車場との一体的運営 (駐車場ネットワークの形成、共通駐車券、駐車料金体系の見直し等) ・ 駐車場案内システムの構築 ・ フリンジ駐車場の利用促進 (フリンジ駐車場料金の補助、シャトルバス運行、手荷物受け渡しサービス等) など

地域ルールの方策状況

地区名		新宿駅東口地区 (H25. 11)	新宿駅西口地区 (H29. 12)	東京駅前地区 (H30. 7)
対象エリア		新宿駅東口地区 (約20ha)	新宿駅西口地区 (約70ha)	東京駅前地区 (約67.4ha)
地域ルール概要	附置義務基準緩和	○	○	○
	隔地・集約化	○	○	○
協力金等の制度	協力金	■削減台数1台あたり200万円	■削減台数1台あたり200万円	■削減台数1台あたり200万円
	運用組織	■非営利型一般社団法人 (新宿駅東口地区駐車場地域ルール運用協議会)	■非営利型一般社団法人 (新宿駅西口地区駐車場地域ルール運用協議会)	■任意団体 (東京駅前地区駐車環境対策協議会) ※協力金の取扱は中央区基金(銀座地区と同様)
駐車施策の実施	協力金等の活用策	■地域まちづくり貢献策の実施 ・集約駐車場の整備 ・共同利用可能障害者用、荷さばき用駐車施設の整備 ・地域の駐車需要のピーク対応のための駐車施設の整備 など	■地域まちづくり貢献策の実施 ・集約駐車場の整備 ・共同利用可能障害者用、荷さばき用駐車施設の整備 ・地域の駐車需要のピーク対応のための駐車施設の整備 など	■まちづくり貢献策の実施 ・集約駐車場の整備の助成 ・共同利用可能な障害者用駐車施設の整備の助成 ・駐車場ネットワークの整備に対する助成 ・駐車場利用情報の提供 (空き情報、料金など) ・路上駐車車両の駐車場への誘導、指導 など
	その他	■駐車施設の効率的な活用のための施策の実施 ・適用地区内及び隔地先周辺における違法路上駐車対策 ・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利用促進 ・周辺駐車場との一体的運営 ・バリアフリー経路整備を含めた歩行環境の改善 など	■駐車施設の効率的な活用のための施策の実施 ・適用地区内及び隔地先周辺における違法路上駐車対策 ・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利用促進 ・周辺駐車場との一体的運営 ・バリアフリー経路整備を含めた歩行環境の改善 など	■個々の建築物における対策の実施 ・利用しやすい構造、安全性に配慮した出入口の配置、車寄せの整備 ・荷さばき駐車施設の確保、物流の共同化に向けた荷受けスペースの整備 など

地域ルールの方策状況

地区名		環状2号線・虎ノ門周辺地区 (H31. 4)	品川駅北周辺地区 (H31. 4)	内神田一丁目周辺地区 (R2. 3)	池袋地区 (R2. 3)
対象エリア		環2・虎ノ門地区 (約30ha)	品川駅北周辺地区 (約23.4ha)	内神田一丁目周辺地区都市再生 駐車施設配置計画の区域	池袋駅東口地区及び 池袋駅西口地区
地域ルール 概要	附置義務 基準緩和	○	○	○	○
	隔地・集約化	○	○	○	○
協力金等 の制度	協力金	■削減台数1台あたり 200万円	■削減台数1台あたり 200万円	■削減台数1台あたり 200万円	■削減台数1台あたり 200万円
	運用組織	■非営利型一般社団法人 (環状2号線周辺地区駐車対策協議会)	■任意団体 (品川駅北周辺地区駐車場地域ル ール推進協議会)	■地方公共団体 (千代田区景観・都市計画課)	■任意団体 (池袋地区駐車場地域ルール運用協 議会)
駐車施策 の実施	協力金等 の活用策	■地域の低炭素化に寄与する貢 献策の実施 ・地域公共交通(巡回バス等) の運行支援 ・共同荷さばき駐車施設整備の 助成 ・公共交通機関の利用促進策 実施支援 など	■地域の低炭素化に寄与する貢 献策の実施 ・地域公共交通(巡回バス等) の運行支援 ・共同荷さばき駐車施設整備の 助成 ・公共交通機関の利用促進策 実施支援 など	■地域整備協力に基づく事業の 推進 ・駐車場の段差解消等のバリア フリー工事 ・車椅子対応駐車施設設置工事 ・路上駐車の抑止 ・荷さばき駐車施設の整備 (館内共同配送の導入等) など	■地域の駐車・交通対策の実施 ・フリッジ(集約)駐車施設、 共同荷さばき駐車施設の整備 ・路上駐車対策 ・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
	その他	■駐車施設の効率的な活用の ための施策の実施 ・周辺駐車場との一体的運営 ・集約駐車施設の利用促進 (地域内移動の支援、手荷物 受け渡しサービス等) ・共同荷さばき駐車施設整備の 支援 など	■駐車施設の効率的な活用の ための施策の実施 ・周辺駐車場との一体的運営 ・集約駐車施設の利用促進 (地域内移動の支援、手荷物 受け渡しサービス等) ・共同荷さばき駐車施設整備の 支援 など	■安心、安全のための交通施策 の実施 ・移動制約者が利用しやすい駐 車場の整備 ・安全で快適な歩行空間の確保 のための違法駐車の削減 ・共同荷さばき化、路外荷さば き駐車場への誘導システムの 導入等の検討 など	■集約駐車場の継続的な確保の 取組の実施 ・新築、既存建築物における公 認集約駐車施設の認定 ・公認集約駐車施設とのマッ チング

地域ルールを活用によるまちづくり・地域の課題への対応（イメージ）

○地域ルールを通して進めるまちづくり

- 地域の実状に応じた附置義務基準の設定
 - ⇒ 一般車の緩和や荷さばき車の強化等地域の詳細な駐車需要に即した駐車場整備
- 駐車施設の集約化、適正配置
 - ⇒ 駐車場への出入り口を抑制し歩行者の安全性向上や街並み景観づくり、賑わいづくりに貢献



出典：千代田区 HP
(内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画)

○地域の荷さばき駐車施設の強化

- 横持ち、縦持ち配送の実施
 - ⇒ 集約駐車場、共同荷さばき駐車場で一時的に荷受けし、周辺エリアや建物内に配送することで荷さばき車両による路上駐車を抑制
- 既存建物の附置義務緩和による荷さばき駐車場の確保
 - ⇒ 地域ルール適用により緩和される附置義務の部分を、小規模宅配の荷さばきに活用



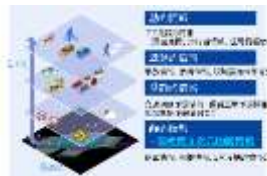
写真：共同配送事業の様子

○ICT技術の活用

- 地域の駐車施設の効率的利用
 - ⇒ リアルタイム空車情報の見える化により、空き駐車場への誘導等で、エリア内の駐車場の効率的な利用促進
 - ⇒ 荷捌き駐車場のタイムシェア等
- 自動運転への対応
 - ⇒ 将来の自動運転を見据え、地域での自動運転車の乗降スペース等の整備を誘導



出典：東京都道路整備保全公社 HP



出典：内閣府 HP

○地域固有の課題への対応

- 観光バスの駐停車
 - ⇒ 観光バスの路上駐停車による交通渋滞抑制のため、客乗降施設などの整備を誘導
- 自動二輪車や自転車等
 - ⇒ 地域ルール適用エリアにおいて駐車・駐輪スペースの検討（緩和される附置義務の部分の活用を誘導）



出典：東京都都市整備局都市基盤部

市街地特性ごとの課題（イメージ）

大街区の大規模開発エリア



小規模建物（附置義務対象外）が多いエリア



様々な規模の建物が混在するエリア



- 大街区の大規模開発エリア
高度利用による荷さばき車両が集中
⇒縦持ち配送等の効率的な運用の検討
- 小規模建物（附置義務対象外）が多いエリア
地域内に附置義務による駐車場整備台数が少ない
⇒共同駐車場（一般車・荷捌き・自動二輪等）など
地域に必要な駐車施設の確保方策の検討
- 様々な規模の建物が混在するエリア
駐車場の点在により歩行環境や街並みの阻害のおそれ
⇒駐車場の集約化・計画的な配置の検討

荷さばき駐車場に関する課題

○ヒアリング（大手運送会社：令和元年9月13日（金）実施）

- ・ 都内は、駅前や人口密度が多いエリア、観光エリアは荷さばきスペースがない
- ・ 2t, 4tの車両だけでなく、小さい車両も配送に活用している
- ・ 基地局や配送拠点から台車で荷さばきを行っている
- ・ 配送拠点等から荷さばきを行う場合、半径500mぐらいのエリアを配送
- ・ 配送拠点等はまだまだ沢山の数が必要
- ・ eコマースなど電子商取引が増えているが、ほとんどが個人としての需要
- ・ 宅配便の取扱い量は増えているが、運転手の担い手不足等で捌ききれていない
- ・ 共用荷さばき場に求めるものは、利便性とコスト



写真：都内における荷さばきの様子

○ヒアリング（地域ルール運用協議会：令和元年8月8日（木）実施）

- ・荷さばき駐車は、各ビルで自らの荷さばきスペースを確保している
- ・古いビルでは高さが低いものもあり、大型車はやむを得ず路上で荷さばきをしている場合もある
- ・新しいビルでは車寄せの整備や警備員を配置し、路上駐車対策をしている
- ・路上駐車は、必ずしも荷さばき車両だけでなく、タクシーや送迎車等も存在する
- ・自動二輪車についても、地域ルールで規定をしている

○ヒアリング（共同配送事業者：令和元年9月12日（木）実施）

- ・共同配送で、個々の建物への荷さばき車両の削減となり、環境負荷の低減にもつながる
- ・テナントによっては特定の宅配業者と契約している場合があり、共同配送を使ってもらえない

○ヒアリング（都内自治体：令和元年10月16日（水）実施）

- ・ 高級ブランド、生鮮食品などは、共同配送ができない
- ・ 既存の地下駐車場を荷さばきとして活用するには、荷物搬送用に縦動線の構築が必要

○ヒアリング（駐車場管理会社：令和元年11月6日（水）実施）

- ・ 荷さばき集約化プロジェクトの社会実験に参加したが、自らの駐車場には地上に通じるEVが未設置のため、地下で接続する隣のビルのEVを使用して、荷さばきを実施
事業者からは荷物の搬送に時間がかかる等、反応は良くなかった
- ・ 駐車場の有効高さが2.1mであるが、配達業者によっては高さを変更できる車両があり、それを活用している
- ・ 社会実験以外にも、地下で接続する隣のビルの荷さばきを当駐車場でやっている
- ・ 自動二輪の駐車場は、月10台ぐらいの利用しかない

○「車から人へ」人がまち歩きをしやすい回遊性を高める取組

- ・地区特性に応じた駐車施設整備の誘導などにより、道路空間の歩行者優先への転換などを推進

戦略9
都市機能

人中心の歩きやすいまちづくりプロジェクト

賑わいに溢れ歩きたくなるまちの実現

- 道路空間や駅周辺のリメイクにあたり、「車から人へ」力点を移し、人がまち歩きをしやすい回遊性を高める取組を推進

- ターミナル駅周辺では拠点再編に合わせた複合的な施策を展開

- ・道路空間上空を活用した駅前広場整備や、地域特性に応じた駐車施設整備の誘導などにより、道路空間の歩行者優先への転換などを推進
- ・新宿グランドターミナルの再編を進めるとともに、再編を契機とした新宿駅周辺地区のまちづくりに着手
- ・2027年のリニア開業等に合わせて、国道15号上空デッキなど品川駅周辺の基盤整備を推進

<新宿グランドターミナルの再編イメージ>



<品川駅高輪口の国道15号上空の将来の賑わい空間のイメージ>



(出典) 国土交通省「国道15号・品川駅西口駅前広場事業計画」

- 道路や公園等の公共的な空間を活用した賑わい創出に向け、地域のエリアマネジメント団体や区市と連携した取組を推進

- ・公共的な空間を活用したイベントなどの取組（広報活動等）を推進し、エリアマネジメント団体等による賑わいのあるまちづくりを促進
- ・地域のエリアマネジメント活動に必要な財源確保の仕組み（広告物の活用等）を通じ、民間主体の持続的な活動を促進

<丸の内ストリートパークの実施状況>



<民間と連携した公園イメージ>



173

- 誰もが快適に利用できる公園づくりに向けた取組を推進

- ・バリアフリー化や施設更新を公園単位で集中的に進める取組や、公園の潜在的な魅力を発揮するための民間と連携した取組（Park-PFI）など、「都立公園大改革」を推進



「未来の東京」戦略ビジョン

東京都

パーク・ストリート東京

○車から人中心へのまちづくりの一環として、人が歩いて楽しむまちを創出する取組を推進

PARK
STREET
TOKYO

令和2年10月23日
都市整備局

2020年10月「パーク・ストリート東京」を開始します！
～「車から人へ」のまちづくりを推進～

東京都は、車から人中心へのまちづくりの一環として、道路空間を活用した、人が歩いて楽しむまちを創出する取組を推進しています。

「新しい日常」の定着を図りつつ、この取組をさらに拡大していくため、地域団体や地元区市等と連携し、一体的に広報・周知する「パーク・ストリート東京」を開始します。

PARK STREET TOKYOとは

道路空間を活用し、人が歩いて楽しむまちを創出する取組を一体的に展開すること

○実施期間 2020年10月30日（金）から東京2020大会まで
※これ以降も区市等への技術的支援等を継続してまいります。

○対象地区 ・池袋グリーン大通り など
・地域団体や地元区市等が活動を進めている地区で順次展開（別紙参照）
※実施期間中も引き続き参加団体の募集をしてまいります。

実施イメージ



【丸の内仲通りでの開催状況】



【池袋グリーン大通りでの開催状況】

PARK STREET TOKYOの詳細はこちら

https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/dorokukan_rikatsuyo/index.html



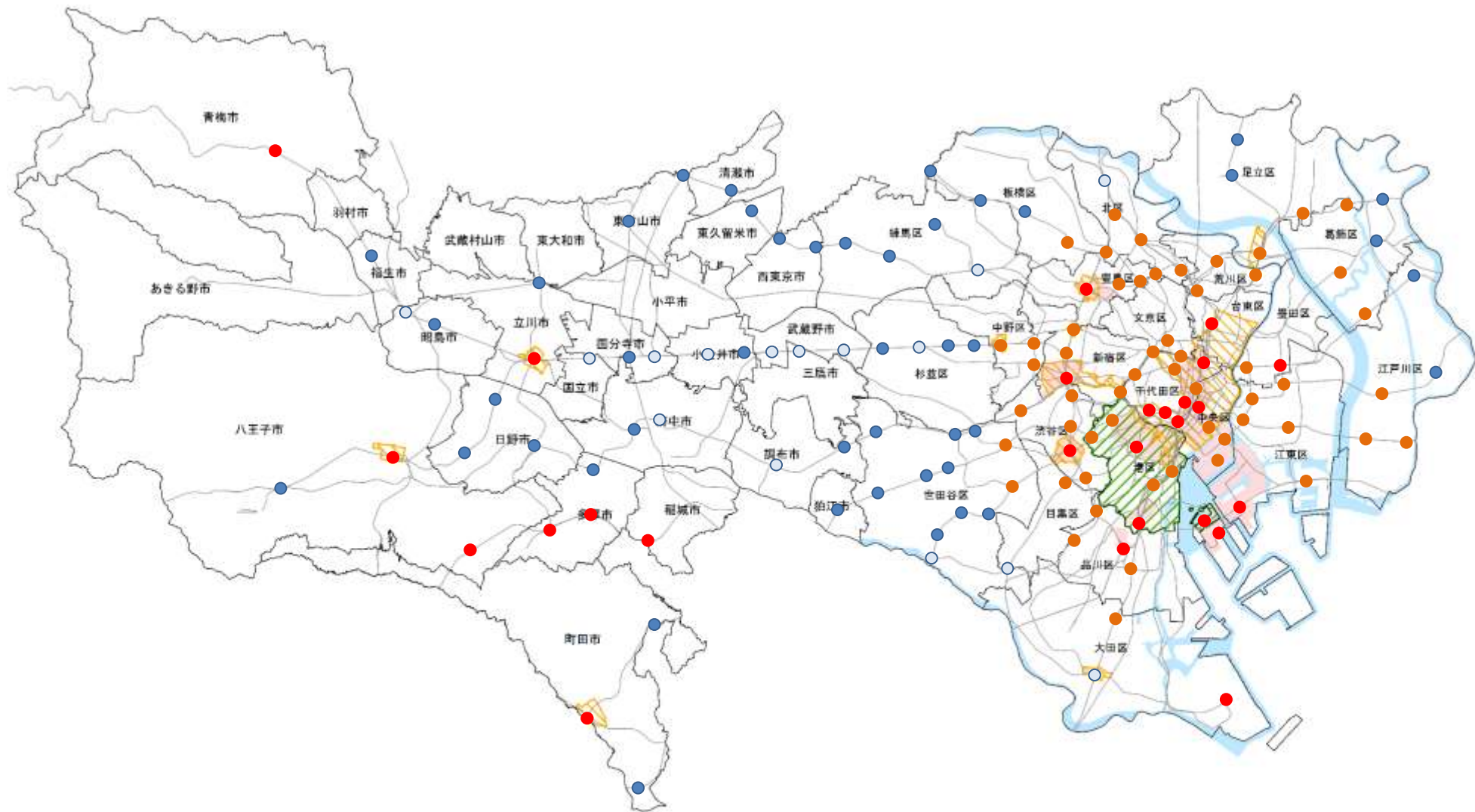
「パーク・ストリート東京」取組地区一覧

自治体名	地区名(道路名)	今後の主な日程(予定)
千代田区	丸の内仲通り・行幸通り	2020年11月5日～2021年2月14日
	川端緑道	2020年11月～12月の平日
中央区	仲通り	2020年11月7日、8日
港区	新虎通り	2021年3月末
新宿区	新宿三丁目モア4番街	通年
	西新宿地区	2020年11月頃（調整中）
台東区	浅草六区ブロードウェイ	毎週土・日・祝
	おかちまちハンダ広場	2020年11月26日～12月13日
大田区	大森駅東口駅前広場	2020年11月～12月 以降年内2回程度開催
渋谷区	渋谷リバー 스트リート	通年
豊島区	池袋グリーン大通り、南池袋公園	2020年10月30日～11月1日、 11月20日～11月23日




※詳細についてはパーク・ストリート東京のHP
(https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/dorokukan_rikatsuyo/index.html)
リンク先からご確認ください。

出典：東京都都市整備局都市基盤部





東京都都市計画区域マスタープランにおける拠点



凡例

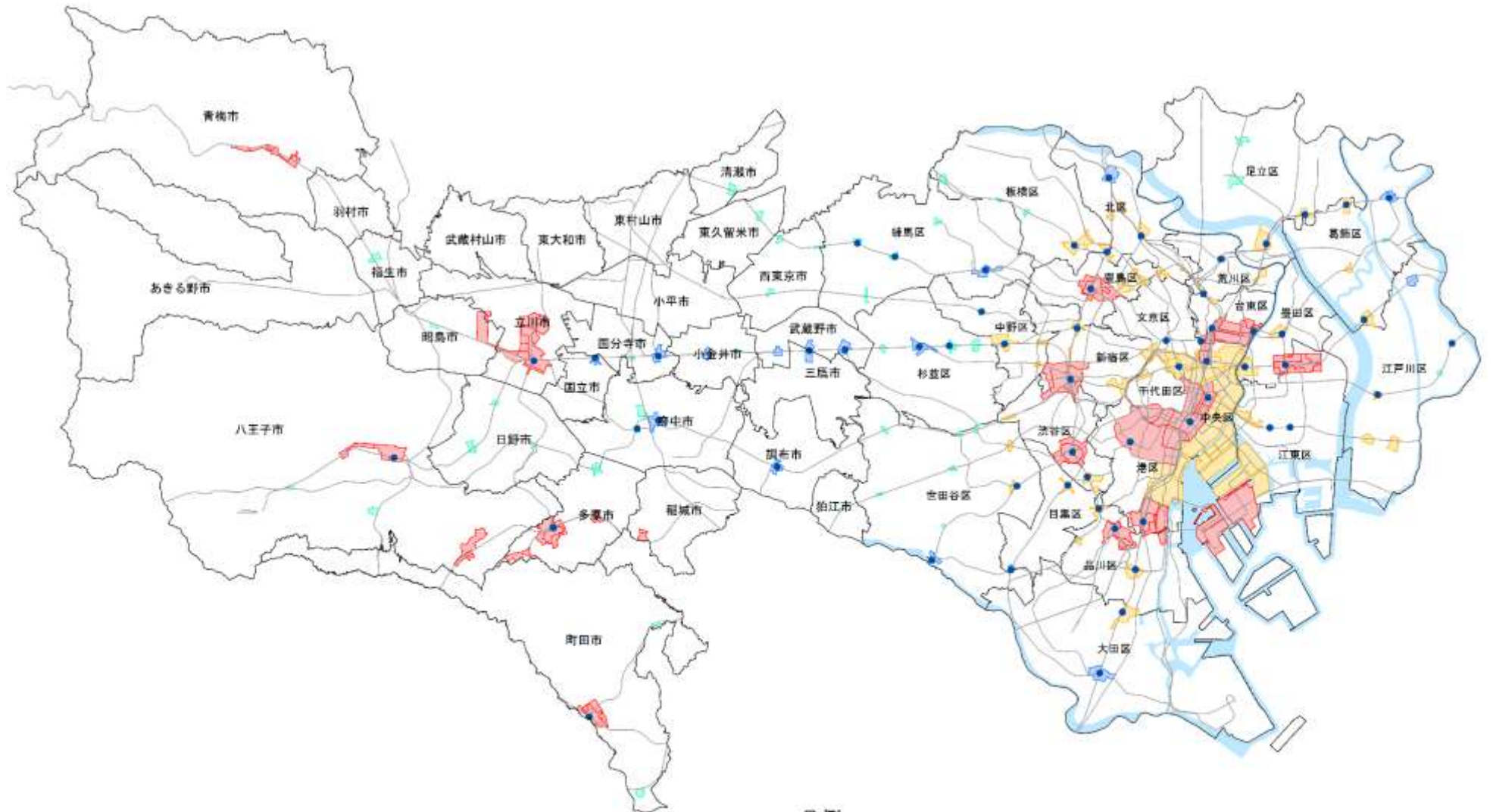
-  駐車場整備地区(駐車場法)
-  低炭素まちづくり計画(エコまち法)
-  都市再生緊急整備地域(都市再生特別措置法)

現行の地域ルール
策定可能な区域

-  中核的な拠点
-  活力とにぎわいの拠点
-  重要な地域の拠点
-  地域の拠点

出典：東京都都市計画区域マスタープラン

新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針における拠点等



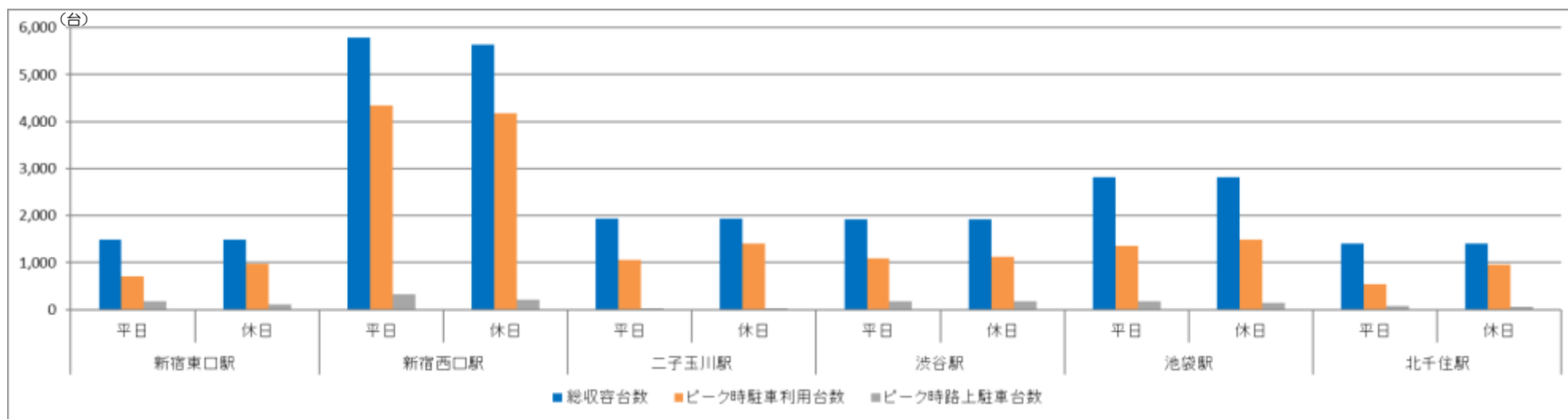
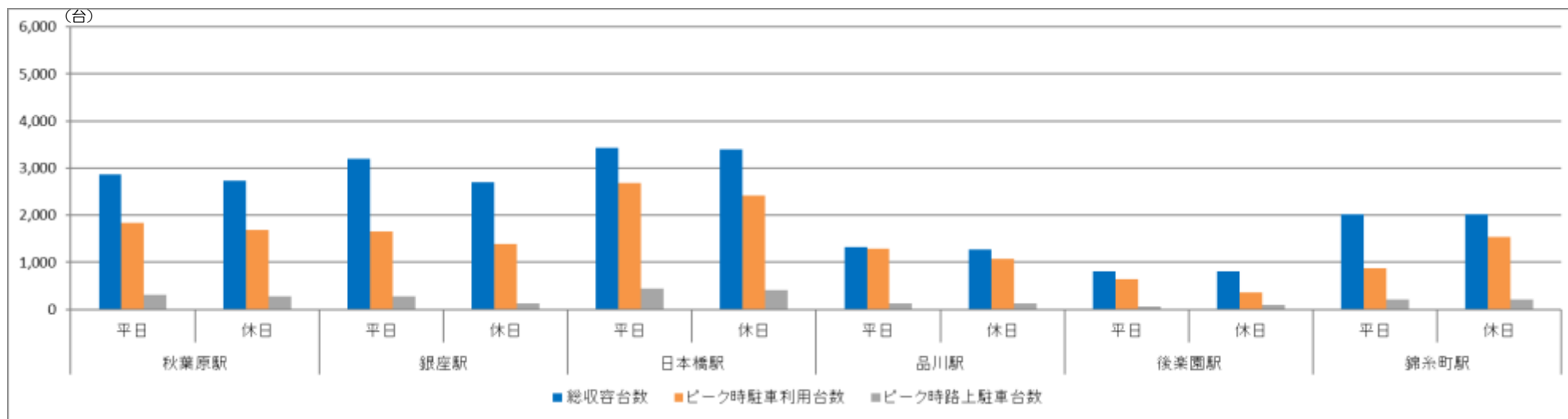
凡例

- 中核的な拠点
 - 活力とにぎわいの拠点・拠点群
 - 枢要な地域の拠点
 - 地域の拠点
- 出典：新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針

● 区部：H29路上駐車実態調査対象駅、市部：乗降客数約10万人以上の駅

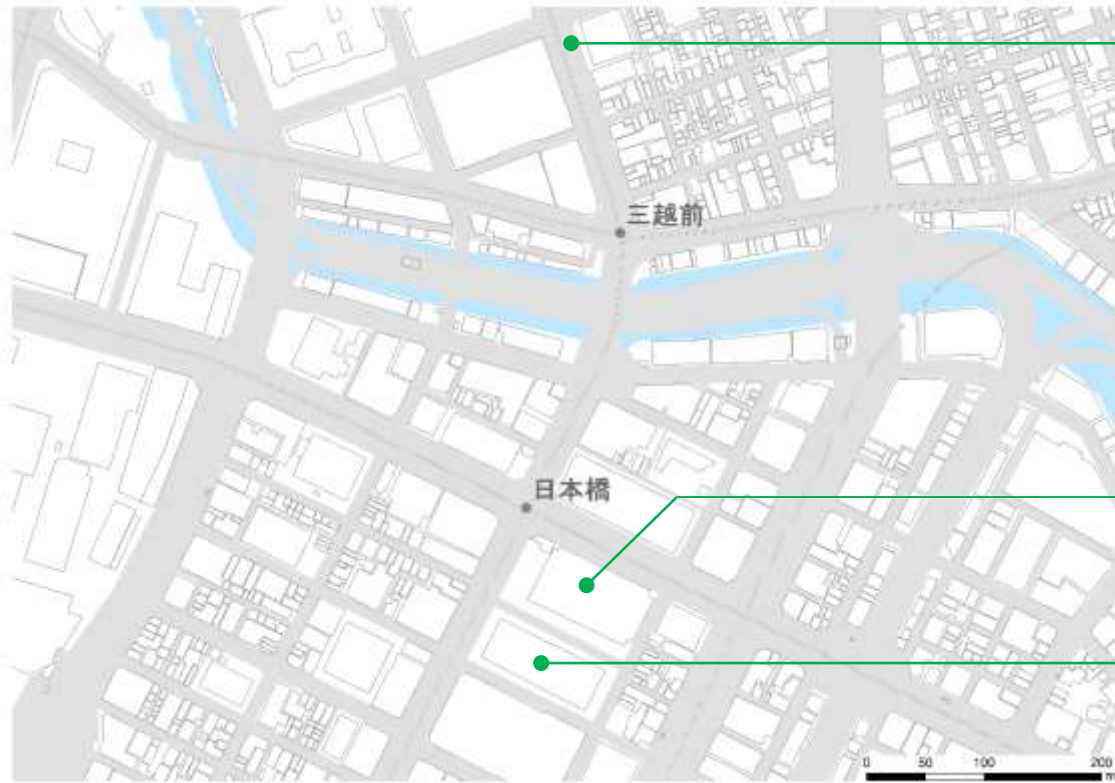
駅周辺における駐車場の需給状況

○区部の一部の駅周辺で、一般車の駐車場供給過多（代表例）



出典：東京都道路整備保全公社のデータを基に作成
(平成29年度路上駐車実態調査)

駅周辺における駐車場の需給状況（日本橋駅周辺）



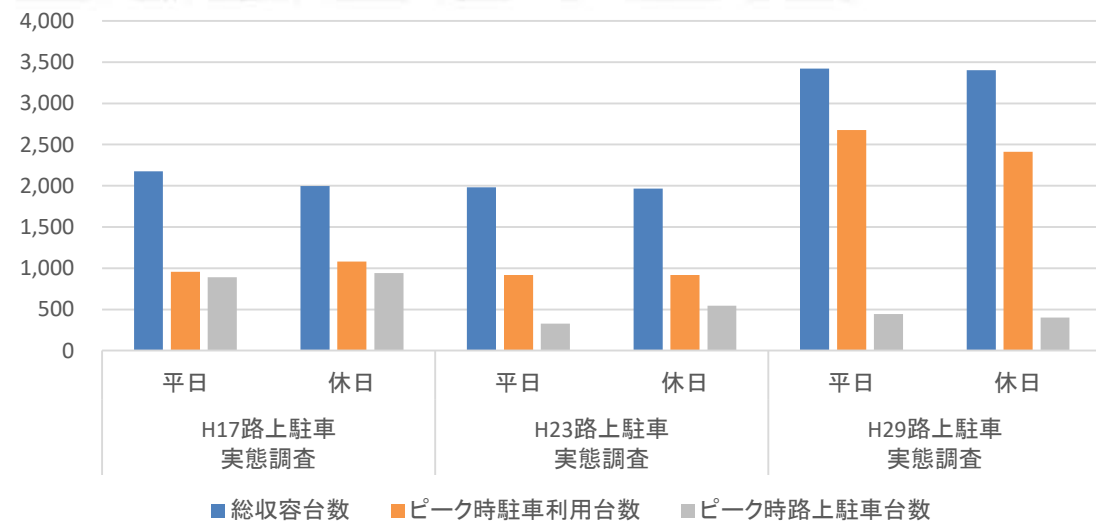
建物名：コレド室町1・2・3
 所在地：中央区日本橋2丁目
 竣工年：平成22年10月
 （コレド1）
 ：平成26年3月
 （コレド2・3）



建物名：日本橋高島屋三井ビルディング
 所在地：中央区日本橋2丁目
 竣工年：平成30年6月

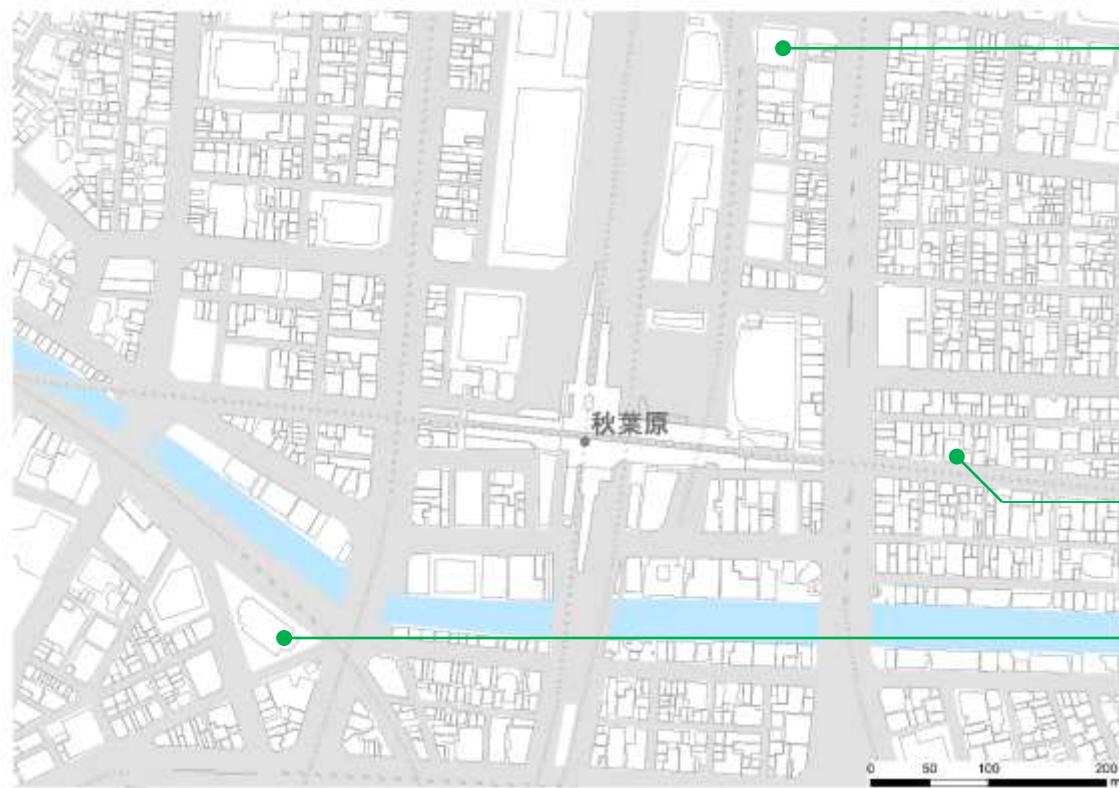


建物名：東京日本橋タワー
 所在地：中央区日本橋2丁目
 竣工年：平成27年4月



出典：東京都道路整備保全公社のデータを基に作成

駅周辺における駐車場の需給状況（秋葉原駅周辺）



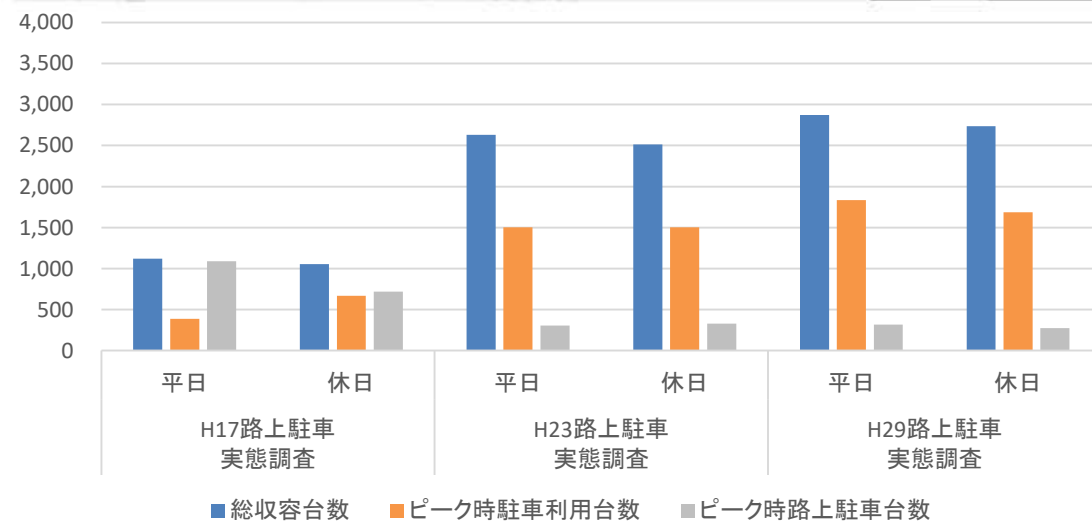
建物名：JEBL秋葉原スクエア
 所在地：千代田区神田練塀町
 竣工年：平成28年8月



建物名：JR神田万世橋ビル
 所在地：千代田区神田須田町
 竣工年：平成25年1月



建物名：アパホテル秋葉原駅前
 所在地：千代田区神田佐久間町
 竣工年：平成24年10月



出典：東京都道路整備保全公社のデータを基に作成

○地域ルールについて

Q. 検討したい地区 5 都内自治体（3区2市）

検討に至っていない理由（複数回答）

- ・ 駐車場整備地区など地域ルールが策定できないエリアのため 2 都内自治体（1区1市）
- ・ 実態調査費、運営費用等をねん出することが難しいため 3 都内自治体（2区1市）
- ・ 地域ルールの検討、策定の仕方や、運用方法などが分からないため 3 都内自治体（2区1市）
- ・ その他（地域ルールの適用エリアの根拠となるまちづくりの方針が検討段階である）

Q. 交通上の課題がある

具体的な交通上の課題（複数回答）

- ・ 一般車の駐車場に空きが生じている 10 都内自治体（8区2市）
- ・ 荷さばきなどの路上駐車がが多い 14 都内自治体（11区3市）
- ・ 商業施設などの駐車待ちで路上駐車が発生している 9 都内自治体（5区4市）
- ・ その他（駅利用者の送迎待ちの路上駐車が発生している）

検討課題1 地域ルール制度の拡充

- ・駐車場整備地区などでの地域ルールの活用は、制度開始から約15年間で10地区
- ・地域ルール導入の地区では、地域の需要に応じた附置義務の設定とともに、地域の課題解決への取組も併せて実施している地区あり
- ・ウォーカブルなまちづくり、賑わい・街並み形成等を踏まえた、駐車場整備が求められている
- ・駅周辺のエリアでは、一般車、荷捌き車の駐車需給にアンバランスが見られる
- ・地域の課題解決やまちづくり等を見据え、地域ルール策定に関心のある区市があるが、地域ルール適用可能なエリアは限定

- ・地域の駐車需給実態・課題に合わせた駐車場の整備や、まちづくりの一環として駐車場の計画的な整備がなされるよう、地域ルール策定のさらなる促進が必要
- ・地域ルール策定の対象エリアの拡大や地域ルールの策定に取り組む区市等への支援が必要



東京都都市整備局

検討課題2 附置義務基準の見直し

○コロナ以前における状況

- ・これまでの附置義務により、違法駐車対策としての路外駐車場の整備は着実に進展
- ・公共交通分担率の増加や自動車保有率の減少等、一般車の駐車需要は減少傾向
- ・eコマース市場の拡大による物流規模拡大に合わせて荷さばき駐車需要が拡大

○コロナ以降における状況

- ・コロナ感染拡大の影響により、各エリアにおける人の移動や駐車場の利用状況は、昨年度以前と比べ大きく異なる状況
- ・世界的にもコロナの影響は依然として続いている状況であり、駐車場の利用実態の把握に望ましい状態を判断するまでには時間がかかるものと思われる

- ・ポストコロナの状況を見据えた一般車、荷さばき車の駐車施設利用実態調査及び附置義務基準見直しの検討は、コロナの影響が落ち着いた段階で実施する



東京都都市整備局

Tokyo Metropolitan Government