

地域ルールの対象エリア等について

東京都都市整備局
市街地建築部建築企画課



東京都都市整備局

- 本委員会において、駐車場施策を幅広く議論するのか、附置義務に関する事項に絞って議論するのか、検討の進め方を整理すること
- 現状の地域ルールにおける課題や問題意識等を整理すること
 - ・地域ルール制度創設時の背景
 - ・対象エリアの考え方
 - ・現在の対象エリア以外の地区で地域ルールが策定できないことによる都の問題意識
- 地域ルールにおける協力金の考え方を整理すること
- 現在、3つある地域ルール制度の策定プロセスの違いについて、整理すること
- 今後、地域ルール策定の検討を行う際に、どのようなデータを活用し駐車実態を把握すればよいか等の策定ノウハウについて、提供できるようにすること

駐車場施策に関する全体像

【これまでの駐車対策の基本的考え方】（総合駐車対策マニュアル(H19)より抜粋）

- ・安全で快適な交通環境を確保するため、都市における駐車施設を充実させることにより、円滑な都市活動を保全
- ・行政が主体となり総合的な駐車対策を立案、地域の協力体制を確立、それぞれの役割分担のもと駐車対策を実施
- ・都は広域的な立場から計画立案のための方向性を示すとともに、区市町村による総合的な駐車対策の実施を支援
- ・民間の役割は駐車需要を発生させる原因者として自ら駐車場を整備
- ・附置義務駐車施設等の整備において、地区の駐車特性を踏まえ「地域ルール」を活用（自動二輪車の駐車施設含む）
- ・駐車行動は目的や地区特性により異なるため、道路にも短時間停車のためのスペースの確保が必要

【今後追加すべき駐車対策の基本的考え方】（駐車場をとりまく状況を踏まえ下記を追加）

- ・これまでの道路交通対策の視点に加え、まちづくりにおける課題解決の視点から地区マネジメントによる駐車対策を充実
- ・地区マネジメントにあたっては、公共交通や、歩行者、自転車の計画との連携が必要
- ・先進技術（自動運転、ITS/MaaS等の交通情報、電気・水素等）を踏まえた駐車場の在り方の検討が必要 等

改訂版総合駐車対策マニュアル(仮称)

その他の交通政策に関する部分

- 歩行者中心の道路空間活用マニュアル策定
- 東京都自転車活用推進計画策定
- 自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方策定

建築物の駐車場附置義務

- 東京都駐車場条例の改定
- ⇒地域ルール制度を拡充
：策定可能エリアの拡大、策定支援策を充実

駐車場施策の検討内容の役割分担

市街地建築部

駐車場条例（附置義務）に関する検討

- 新たな地域ルール制度に関する検討
 - ・地域ルールの区域拡大
 - ・策定に向けた支援策（ガイドライン作成等）
- 附置義務基準に関する検討
 - ※コロナの影響が落ち着き次第、実態調査を実施



条例改正を視野に入れて令和2年度から3年度に
駐車場条例検討委員会にて検討を実施

都市基盤部

■総合駐車対策マニュアルの改定検討

- 今後の都の総合的駐車場対策について基本的な考え方を整理
- まちづくりにおける駐車場の適正配置の考え方
- 電気・水素、自動運転など自動車の新技術等に対する考え方
- 自動二輪車や自転車などの地域の特有の課題に対する考え方
- 附置義務基準や地域ルール策定に向けたノウハウ
- 路外駐車場に関する管理、駐車料金 など



改訂に向けて令和2年度から3年度に検討を実施

■歩行者中心の道路空間活用マニュアル検討会



策定に向けて令和2年度から3年度に検討を実施

■東京都自転車活用推進計画検討会



改定に向けて令和2年度から3年度に検討を実施

■自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会



公表に向けて令和元年度から3年度に検討を実施



各検討会等と相互に連携して検討

- 自動車交通がふくそうする地域に駐車場の供給を促進すること等を目的とした附置義務制度や、官民の役割分担により、計画的に駐車場整備を行うための駐車場整備計画制度の創設などにより、駐車場供用台数は着実に増加してきた
- しかし一方では、特定の地区においては駐車場の不足が続いているほか、これまでの駐車場政策は、主として駐車場の量的確保に重点が置かれてきたため、短時間駐車など利用者ニーズに対応した使い勝手の良い駐車場が十分に提供されず、依然として路上違法駐車も多いままとなっている。また、高密度の商業地で附置義務駐車場を確保すると出入口の乱立、街並みと不調和な駐車場の整備によって、地区交通や土地利用、都市環境への悪影響も顕在化している
- また、条例による附置義務基準については、国の標準条例に即して一律的に定められる傾向があることから、駐車需要量と附置義務基準のミスマッチが生じている場合があることや、隔地を例外扱いとしているため、敷地内整備が建築計画の制約となり、建て替え意欲の減退につながっているなどの問題が生じている
- 隔地共同駐車場の整備・活用等を進めるための制度的な条件整備や地区特性に応じた附置義務基準・運用の弾力化が必要である。さらには、原因者負担のバランスを図る観点から、附置義務駐車場設置の代替として賦課金を徴収する制度等についても検討する必要がある

地域ルール制度創設時の施策の方向性

- 附置義務制度により、駐車場台数が着実に増加
- 一方で、高密度な商業地や都市開発が活発な地区において、下記のような問題が顕在化
 - 大丸有地区：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発生
 - 銀座地区：間口の狭い敷地でも指定容積率（7～800%）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
- 課題解決のため、総合的な計画（駐車場整備計画）のもとで、附置義務駐車施設の隔地確保や共同化などの附置義務制度の拡充を進めていく

出典：駐車場施策にかかる検討 第2回委員会資料（平成15年5月）

駐車場整備地区に指定され かつ 駐車場整備計画が策定されたエリア
を対象とし、地域ルール制度を創設

➡ 地域特性に応じた附置義務基準を設定可能

1. 低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール制度（H26.4）

- 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）により、低炭素まちづくり計画に基づき地域特性に応じた駐車施設の設置を可能とする特例制度を国が創設
- 平成26年 4月 都の駐車場条例を改正し、区市が低炭素まちづくり計画を策定し、駐車場を集約する区域を位置付け、駐車施設の附置に関する条例を定める区域については、都条例を適用しないとの規定を追加した

2. 都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール制度（R1.6）

- 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し、当該計画に即した駐車施設の附置の特例制度を国が創設
- 令和元年 6月 都の駐車場条例を改正し、当該計画が作成された区域では、当該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の規定を追加した

都が地域ルール制度創設後、国による駐車場附置の特例措置の追加を受けて、地域ルール制度を順次拡充

1. 駐車場整備計画に基づく地域ルール（H14.10）

○都独自制度であり、地域ルールを適用する個々の計画について認定が必要

⇒建築確認に先立ち、認定が必要

※東京都駐車場条例第17条第1項第1号

別表第三の（い）欄に掲げる区域内において、（中略）に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない

一 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において、知事が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と認める場合

2. 低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール（H26.4）

○各区市が駐車施設の附置に関する条例を制定し、都条例の附置義務に関する規定は適用除外

⇒建築確認において、地域ルールとの適合を確認

※東京都駐車場条例第17条の8

特別区又は市が、都市の低炭素化の促進に関する法律第7条第1項の規定により作成した低炭素まちづくり計画において、同条第3項第1号に規定する駐車機能集約区域及び集約駐車施設に関する事項を記載し、かつ、当該駐車機能集約区域内において建築物を新築し、増築し、又は用途の変更をしようとする者が附置すべき駐車施設又は荷さばきのための駐車施設に関する条例を当該特別区又は市が定めた場合であって、当該駐車機能集約区域が駐車場整備地区等、周辺地区及び自動車ふくそう地区内に存するときは、当該駐車機能集約区域内においては、第17条から第17条の5までの規定は適用しない

3. 都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール（R1.6）

○内閣総理大臣を長とする都市再生緊急整備協議会において都市再生駐車施設配置計画を作成し、当該計画に即して駐車施設を附置

⇒建築確認において、地域ルールとの適合を確認

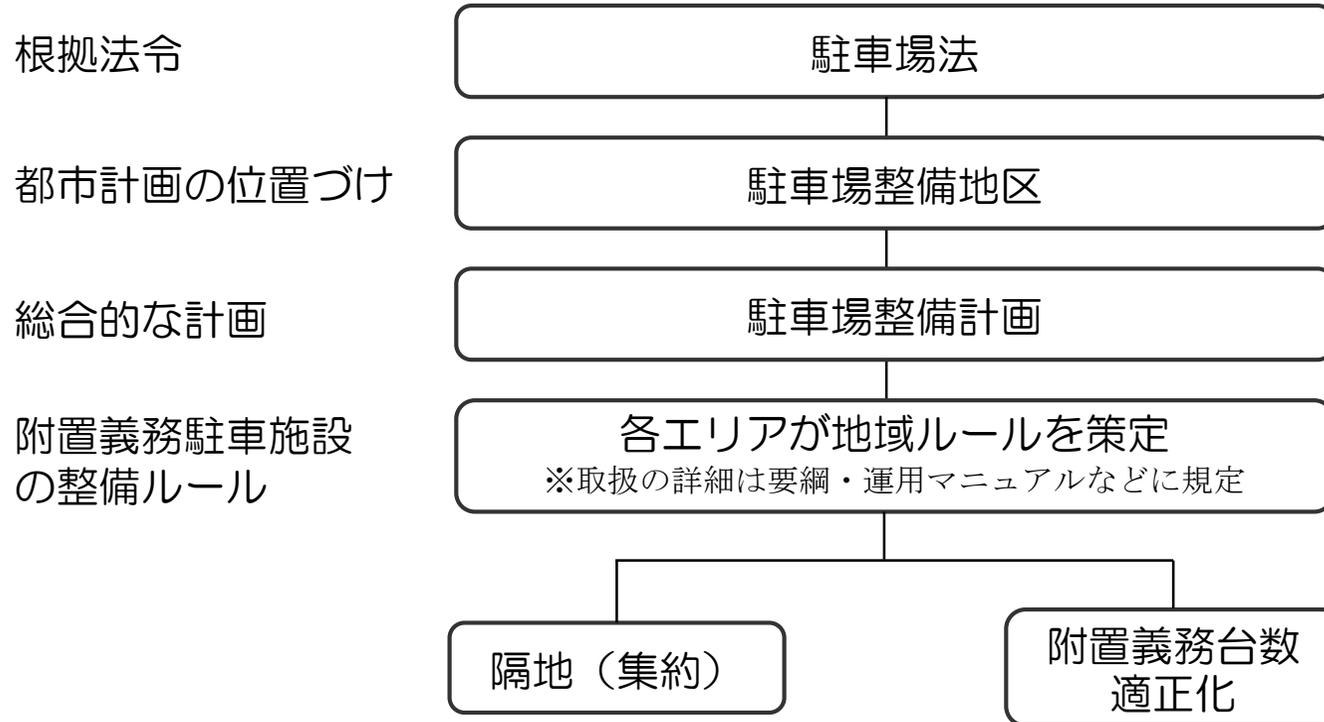
※東京都駐車場条例第17条6

都市再生特別措置法第19条の13第1項の規定により作成された都市再生駐車施設配置計画の区域内において、第17条若しくは第17条の2の規定の適用を受ける建築物を新築しようとする者又は第17条の3若しくは第17条の4の規定の適用を受ける建築物を増築し、若しくは用途の変更をしようとする者は、第17条から第17条の4までの規定にかかわらず、当該都市再生駐車施設配置計画に記載された同法第19条の13第2項第2号に掲げる事項の内容に即して駐車施設を附置しなければならない

駐車場整備計画に基づく地域ルール制度

【制度の特徴】

- 駐車場整備地区の区域内で駐車場整備計画を定めることが適用条件
- 建築物単位で附置義務台数の算定や隔地を判断し、都条例による個別認定が必要
- 附置義務対象建築物のルール適用は任意（申請しなければ適用されない）



低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール制度

【制度の特徴】

- 低炭素まちづくり計画の区域内で、区市が計画に即した条例を定めることが適用条件
- 駐車機能集約区域、集約駐車施設の位置・規模の設定が必要（隔地パターンは条例で設定可能）
- 附置義務台数の算定・隔地確保は建築物単位で判断し、区市の条例による認定を実施

根拠法令

都市の低炭素化の促進に関する法律
(エコまち法)

総合的な計画

低炭素まちづくり計画
(駐車機能集約区域、集約駐車施設の位置・規模を記載)
※上記の駐車に関する事項のほか、環境対策や緑化等の広範な計画策定が必要

条例制定

区市が低炭素まちづくり計画の駐車機能集約区域内における
建築物の駐車施設の附置等に関する条例を策定

附置義務駐車施設
の整備ルール

各エリアが地域ルールを策定
※取扱の詳細は規則・要綱に規定

隔地 (集約)

附置義務台数
適正化

都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール制度

【制度の特徴】

- 都市再生緊急整備地域の区域内において、配置計画を定めることが適用条件
⇒内閣総理大臣を長とする都市再生緊急整備協議会による配置計画の作成が必要
- 建築物単位でなく区域単位で附置義務駐車施設の位置と規模を最適化
- 都条例の規定にかかわらず、配置計画の内容に即して駐車施設を設けなければならない

根拠法令

都市再生特別措置法

政令で区域指定

都市再生緊急整備地域

附置義務駐車施設
の整備ルール

都市再生緊急整備協議会が都市再生駐車施設配置計画を策定
※取扱の詳細は細則・マニュアル等に規定

隔地（集約）

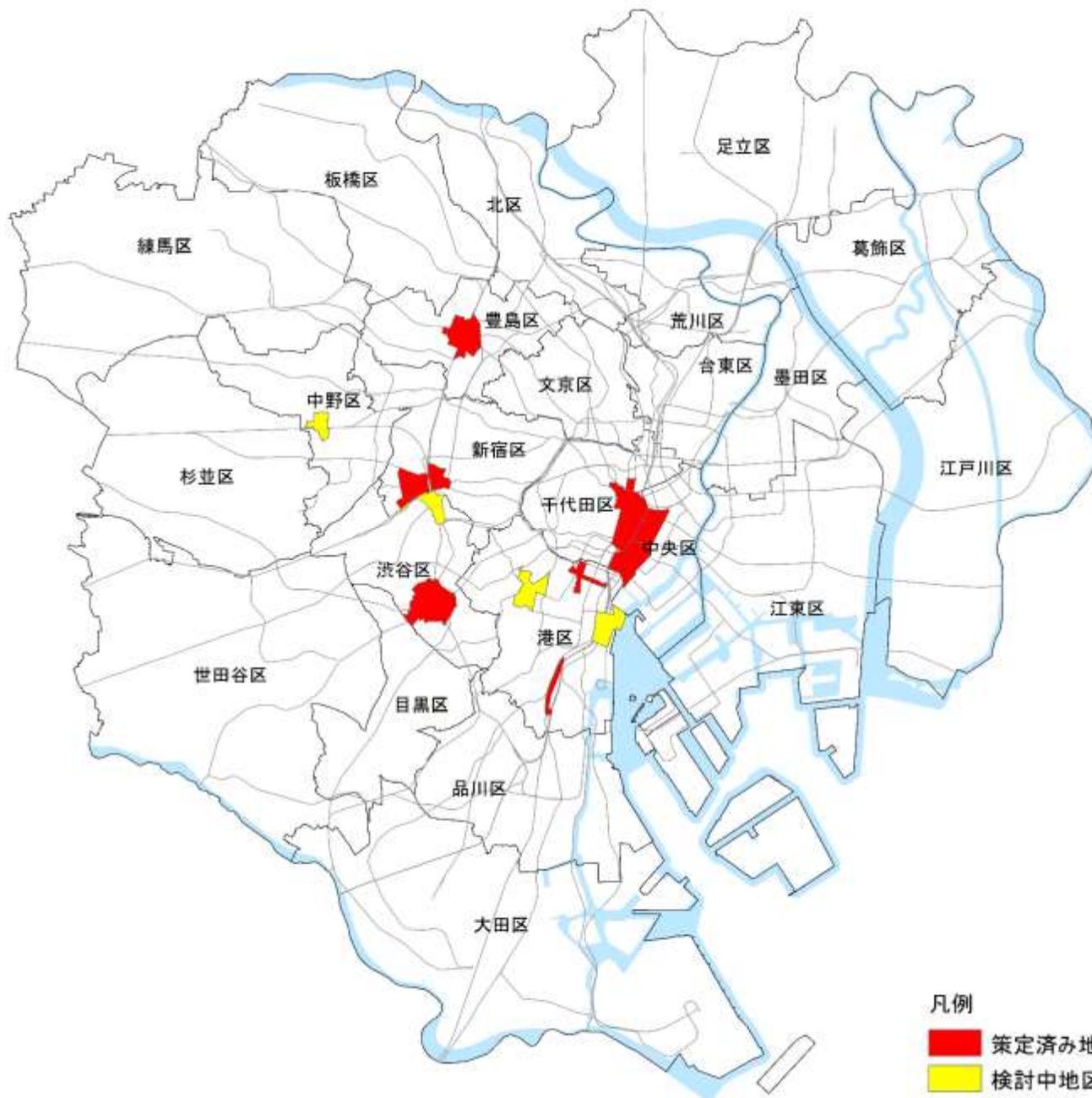
附置義務台数
適正化

既存地域ルール制度の概要

○現在、地域ルール制度として、駐車場整備計画に基づく地域ルール、低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール、都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルールの3つが併存

	駐車場整備計画に基づく地域ルール (H14)	低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール (H26)	都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール (R1)
根拠法令	駐車場法	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)	都市再生特別措置法 (駐車場法の特例措置)
目的	地区特性に応じた 附置義務基準の策定	都市の低炭素化の促進	都市機能の増進
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) ※都独自の制度	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	区域内の民間開発増加に伴う附 置義務台数の余剰発生 ※国の制度
対象区域	駐車場整備地区	低炭素まちづくり計画の区域内	都市再生緊急整備地域の区域内
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	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	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	地域ルールの方針を定めた 駐車場整備計画を策定した場合	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、 区市が駐車場条例 を定めた場合	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
対象エリア 設定上の課題	駐車場整備地区の指定が必要 (都市計画決定手続き) 駐車場整備計画の策定が必要 (広範な実態調査等)	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	都市再生緊急整備地域の指定 が必要 (政令指定手続き) 首相を長とする都市再生緊急整 備協議会で計画作成が必要

地域ルールの方策状況



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

駐車場整備計画に基づく地域ルール
 低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール
 都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール

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)
地域ルール区分		駐車場整備計画に基づく地域ルール	駐車場整備計画に基づく地域ルール	駐車場整備計画に基づく地域ルール
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)
地域ルール区分		駐車場整備計画に基づく地域ルール	駐車場整備計画に基づく地域ルール	駐車場整備計画に基づく地域ルール
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)
駐車方策の実施	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方策の実施 ・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 ・フリン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方策の実施 ・適用地区内及び隔地先周辺における違法路上駐車対策 ・フリン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)
地域ルール区分		低炭素まちづくり計画に基づく 地域ルール	低炭素まちづくり計画に基づく 地域ルール	都市再生駐車施設配置計画に 基づく地域ルール	駐車場整備計画に基づく 地域ルール
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 100万円	■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	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ■地域の駐車・交通対策の実施 ・フリンジ（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	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ■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

協力金の考え方

- 地域ルールを策定した各地区では、原因者負担のバランスを図る観点や地域ルールの運用経費を賄う観点から、附置義務駐車場の削減台数等に応じて協力金を徴収する制度を導入
- 協力金は、各地区で、台数削減により受ける便益相当額について、駐車場整備費用の一部を根拠に設定されており、地域ルール参加者の合意形成等の観点から、金額を決定
- 協力金は、地域の駐車・交通対策に活用

地区名	協力金	協力金の設定根拠	協力金等の活用策
銀座地区 (H15. 12)	■ 隔地台数 1 台あたり 200 万円	■ 隔地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)	■ 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 (H16. 9)	■ 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 (H23. 6)	■ 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 (H25. 12)	■ 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 (H29. 12)			
東京駅前地区 (H30. 7)	■ 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・虎ノ門 周辺地区 (H31. 4)	■ 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 (H31. 4)			
内神田一丁目周辺地区 (R2 3)	■ 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 (R2 3)	■ 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