

新しい地域ルール of 制度設計について

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

○まちづくりという視点で駐車場の地域ルール策定可能エリアを拡大

⇒これまで地域ルールが策定されてきた駐車場整備地区や都市再生緊急整備地域などのほか、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を誘導するなどの位置付けのあるエリアで、駐車場の需給のミスマッチなどの課題を解決

○人中心のまちづくりに資する取組の誘導

⇒公共交通の利用促進、自動車による負荷抑制、駐輪場の設置など、そのエリアが目指すまちづくりの取組みを地域ルールを通して誘導

○地域ルールによる既存ストックの有効活用

⇒既存ストックの有効活用の観点から、地域ルールにおいて、地区内の既存駐車場（都市計画駐車場含む）に求められる機能、役割等について検討

■新しい地域ルール of 制度設計について

1. 地域ルールの制度に関する内容について

○地域ルールの制度メニューの追加

- ・ 鉄道駅周辺における地域ルール
- ・ 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
- ・ 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

○地域の課題解決の取組の検討

2. 地域ルールの活用促進に向けた取組について

○地域ルールで定める内容と調査項目

○地域ルールの新しい運用体制の構築

○地域ルールの策定主体の拡充

○地域ルールのガイドラインの策定

地域ルール^①の制度メニューの追加

- ・ 鉄道駅周辺における地域ルール
- ・ 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
- ・ 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



近年、駐車場法以外の法律で附置義務基準や配置を扱うものが出てきたことを受け、今回の検討に合わせて、条例に位置付ける

■都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）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（H26.4～）

■都市再生特別措置法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（R1.6～）

○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【追加】

○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【追加】

新たな地域ルール制度の概要（案）

	駐車場整備計画に基づく地域ルール（H14）	鉄道駅周辺における地域ルール	都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール（R1）
根拠法令	駐車場法	—	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	各地域のまちづくりや交通 に関する様々な課題の解決	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 ※都独自の制度	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	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	<u>駐車場整備地区</u>	<u>鉄道駅周辺のおおむね半径500m 以内のエリア</u>	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	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	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 <u>駐車場整備計画</u> を策定した場合	都市計画や行政計画において、 <u>人中心のまちづくりを誘導する エリアとしての位置付け</u> がある	対象区域において、 <u>都市再生駐車 施設配置計画</u> を定めた場合
条例での 位置付け	地域ルールに適合するとして知事 が認めるものについて、都条例の 附置義務に関する規定は適用除外	地域ルールに適合するとして知事 が認めるものについて、都条例の 附置義務に関する規定は適用除外	都条例の規定にかかわらず、都市 再生駐車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

新たな地域ルール制度の概要（案）

	低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール（H26）	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	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
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）	都市再生特別措置法（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	都市の低炭素化の促進	都市機能の増進のための施設立地の適正化	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	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	健康で快適な生活や持続可能な都市経営の確保 ※国の制度	「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりの促進 ※国の制度
対象区域	<u>低炭素まちづくり計画の区域内</u>	<u>都市機能誘導区域の区域内</u> （駐車場配置適正化区域）	<u>都市再生整備計画区域内</u> （滞在快適性等向上区域内）
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	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	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	<u>低炭素まちづくり計画</u> へ駐車機能集約に関する事項を記載し、 <u>区市が駐車場条例</u> を定めた場合	<u>立地適正化計画</u> へ駐車場配置等基準に関する事項を記載し、 <u>区市が駐車場条例</u> を定めた場合	<u>都市再生整備計画</u> へ駐車場配置等基準に関する事項を記載し、 <u>区市が駐車場条例</u> を定めた場合
条例での位置付け	区市が駐車施設の附置に関する条例を定めた場合、都条例の附置義務に関する規定は適用除外	区市が駐車施設の附置に関する条例を定めた場合、都条例の附置義務に関する規定は適用除外	区市が駐車施設の附置に関する条例を定めた場合、都条例の附置義務に関する規定は適用除外

立地適正化計画(市町村が策定)

○駐車場配置適正化区域(都市機能誘導区域内)・・・§81⑤1

歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域

○路外駐車場配置等基準・・・§81⑤2

路外駐車場の配置及び規模の基準

- (例)・歩行者交通量の多い道路に面して出入り口を設けないこと
 ・道路から個々の駐車マスへの直接の出入りがされないよう出入り口の集約を行うこと

○集約駐車施設の位置及び規模・・・§81⑤3

集約駐車施設の位置及び規模に関する事項

<路外駐車場>

特定路外駐車場

(条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

○市町村長への届出・・・§106①

- ・特定路外駐車場を設置しようとする者
- ・設置に着手する30日前までに届出

○勧告・・・§106③

- ・届出の内容が基準に適合しない場合
- ・市町村長は設置者に対して必要に応じて勧告(出入口の設置箇所・構造の変更、誘導員の配置等)

<附置義務駐車施設>

集約駐車施設

○附置義務駐車施設の集約化・・・§107

条例により集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務付け

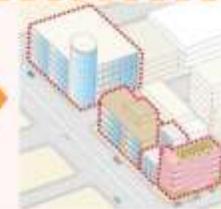
駐車場法(現行)

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



駐車場法の特例

- 3パターンの条例が制定可能に。
- ①集約駐車施設内に設置させる
 - ②建築物の敷地内に設置させる
 - ③①か②のどちらかに設置させる



集約駐車施設

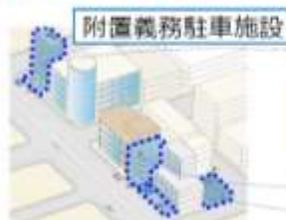
駐車場出入口の設置制限・集約化 - 附置義務駐車施設 -

附置義務駐車施設の集約化

- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、附置義務駐車施設を集約化することにより、安全・快適で歩きやすいまちなかを形成。

駐車場法（現行）

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



駐車場法の特例

- 3パターンの条例が制定可能に。
- ①集約駐車施設内に設置させる
 - ②建築物の敷地内に設置させる
 - ③①か②のどちらかに設置させる



まちなかのメインストリート等における附置義務駐車施設の出入口規制

- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、メインストリートなどの交流・滞在空間として重要な道路を「駐車場出入口制限道路」に指定し、附置義務条例で定める規模以上の附置義務駐車施設からの自動車の出入りを抑制。
- 歩行者の安全性・快適性が向上。沿道のオープンスペースでの交流・滞在や様々なイベント等の実施がしやすい公共空間を形成。



集約駐車施設

滞在快適性等向上区域

駐車場出入口制限道路

集約駐車施設

地域の課題解決の取組の検討

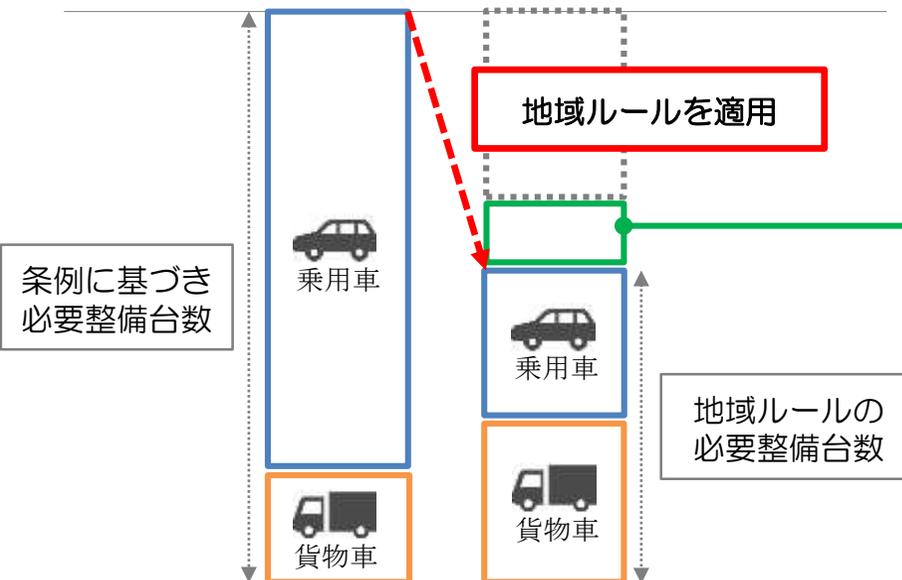


○現状と課題

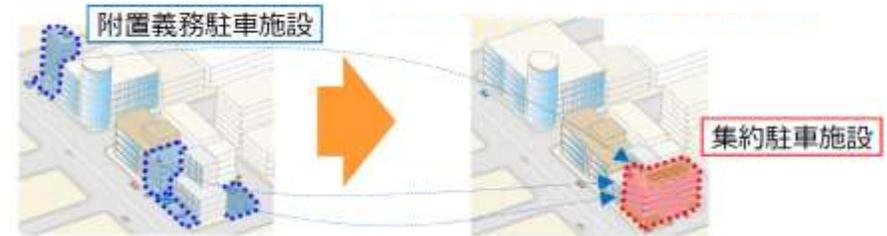
- ・まちづくりの視点から、附置義務基準の設定、隔地・集約化の検討の加え、共同荷さばき場の整備、自動二輪車駐車場・駐輪場の確保など地域固有の駐車課題に取り組むことが必要
- ・地域ルール適用にあたり、附置義務台数の削減、隔地・集約化に応じて協力金を納付
- ・各地域の協議会は協力金を活用し、地域の駐車環境対策に取り組むこととしているが、実際には取組に至っていない地区が大半である



地域の駐車課題の解決に向けた取組を進めるため、協力金の有効活用を推進するための方策や協力金に代わる新たな仕組み等を検討



○地域貢献策の実施（※集約駐車施設の整備等）



※都市開発諸制度による誘導策【検討中】

- ・地域ルール区域内（予定地区も含む）において、都市開発諸制度を適用する場合、集約駐車場の整備について、区市との協議を義務化

地域貢献策の取組事例（港区）

○港区の地域ルールでは、駐車施設の附置の対象となる開発・建築を行う事業者等からの低炭素化に資する取組の提案に基づき、地域ルールの適用可否を決定

○低炭素化に資する取組は、下記の例示を参考として、開発・建築を行う事業者等が地域ルール適用申請の際に提案を行い、区において「上位計画等の位置づけへの対応」、「地域全体の取組のバランス」等を踏まえ、建築物の規模等に応じて総合的に適用可否を判断

項目	低炭素化に資する取組の例	
	ソフト対策	ハード対策
■公共交通機関の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通利用者への商品割引サービスや特典の付与 ●公共交通利用者への運賃の補助 ●公共交通利用促進についての広報の実施 ●駅やバス停までのマップ表示・冊子配布 ●公共交通機関とのタイアップ企画の実施 ●商品配送サービスの実施 ●その他、公共交通サービスの維持・拡充に寄与する取組など 	<ul style="list-style-type: none"> ○建築物内における公共交通情報提供システム導入 ○バス停の整備・改築 ○公共交通機関へつながる歩行者ネットワーク整備 ○公共交通インフラの整備 ○交通広場の整備 など
■自動車による環境負荷の抑制	<ul style="list-style-type: none"> ●従業員等への自動車通勤の禁止 ●共同集配の実施 ●貨物車の低公害車利用 など 	<ul style="list-style-type: none"> ○EV充電器の設置 ○水素ステーション設置 ○その他クリーンエネルギー自動車の普及促進策 ○地域共同荷捌き施設の整備 ○カーシェアリングの導入 ○自動二輪専用マスの設置 など
■地区内移動の支援	<ul style="list-style-type: none"> ●手荷物預かりサービスの実施 ●地域交通（バス等）による周辺地域、鉄道駅への送迎 ●地区内の徒歩移動を支援する交通モードの導入 など 	<ul style="list-style-type: none"> ○快適な歩行環境整備（ネットワーク整備） ○自転車走行空間整備（ネットワーク整備） ○交通広場の整備 ○地下車路による駐車場ネットワーク整備 ○自転車シェアリングポートの整備 ○快適な歩行環境の整備（敷地前面） など
■その他、低炭素化に資する取組	※事業者からの提案に基づき、適宜追加	

地域貢献策の取組事例（港区）

■環状2号線周辺地区（低炭素化に資する取組事例）

項目	取組
公共交通機関の利用促進	<p>公共交通利用促進についての広報の実施 ホームページ及び館内サイン（パネル等）で公共交通利用に関する案内（新橋駅までのアクセス等）を公開することにより、店舗（賑わい施設）、集会室（カンファレンス）利用者に対し、公共交通利用を促す</p>
地区内移動の支援	<p>自転車シェアリングポートの整備 港区自転車シェアリングのポートを敷地内に整備することにより、周辺からの利用者が来訪しやすい環境を作る</p> <p>歩道状空地、広場状空地の整備 地区内ネットワーク道路に面して歩道状空地と広場状空地をあわせて整備することにより、歩道（約3m）、歩道状空地（約0.5m）、広場状空地（約4.5～5.5m）、合計幅員約8～9mを確保し、歩行者の安全性に配慮する</p>

出典：港区



自転車シェアリングポート整備（イメージ）

出典：東京都自転車活用推進計画（東京都 2019年3月）



歩道状空地、広場状空地整備（イメージ）

出典：公開空地等のみどりづくり指針に関する手引（改定）（東京都 2018年4月）



（広場状空地）

協力金の活用による交通施策改善の取組

○地域ルールを策定した各地区では、それぞれの地域ルールの目的の実現に向けて、地域固有の課題解決のための取組を例示している

地区名	地域ルールの目的	地域のための取り組み例	
		協力金等の活用策	その他
銀座地区 (H15. 12)	利用者の利便性の向上及び交通環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
大丸有地区 (H16. 9)	交通の円滑化と安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駐車環境対策事業の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 個々の建築物における対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
渋谷地区 (H23. 6)	利用者の利便性の向上及び交通環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域の駐車対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
新宿駅東口地区 (H25. 12)	駐車施設利用者の利便性の向上及び交通環境の改善に向けたまちづくりの実現	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域まちづくり貢献策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・ 集約駐車場の整備 ・ 共同利用可能の障害者用、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 	<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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
新宿駅西口地区 (H29. 12)			<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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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） ・ バリアフリー経路整備を含めた歩行環境の改善 など

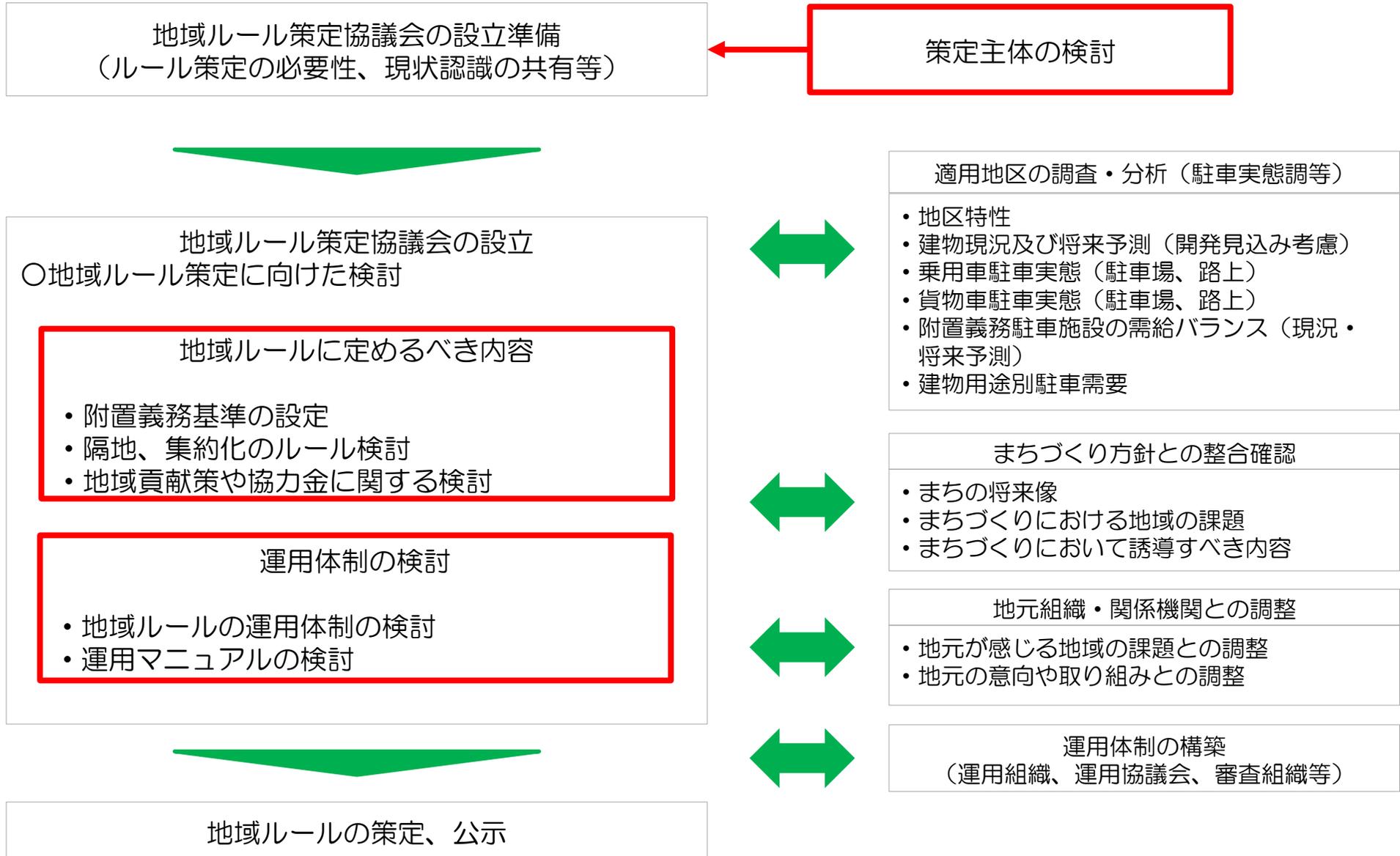
協力金の活用による交通施策改善の取組

地区名	地域ルールの目的	地域のための取り組み例	
		協力金等の活用策	その他
東京駅前地区 (H30.7)	良好な交通環境の 形成	<ul style="list-style-type: none"> ■まちづくり貢献策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ■個々の建築物における対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・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
環状2号線・ 虎ノ門周辺地区 (H31.4)	低炭素まちづくり の実現 地域の駐車環境の 改善	<ul style="list-style-type: none"> ■地域の低炭素化に寄与する貢献策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・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"> ■駐車施設の効率的な活用のための施策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・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
品川駅北周辺地区 (H31.4)			
内神田一丁目周辺 地区 (R2.3)	地区の目指す 将来像の実現	<ul style="list-style-type: none"> ■地域整備協力に基づく事業の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・荷さばき駐車施設整備（館内共同配送の導入等） など 	<ul style="list-style-type: none"> ■安心、安全のための交通施策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・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
池袋地区 (R2.3)	良好な交通環境を 有する歩行者優先 のまちづくりの推 進	<ul style="list-style-type: none"> ■地域の駐車・交通対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・フリッジ（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 ・適用地区内及び隔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 ・事業者が実施する地域の駐車・交通対策に対する助成 など 	<ul style="list-style-type: none"> ■地区の特性に応じた駐車施設の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・フリッジ（集約）駐車施設及び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 など ■集約駐車場の継続的な確保の取組の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・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 など

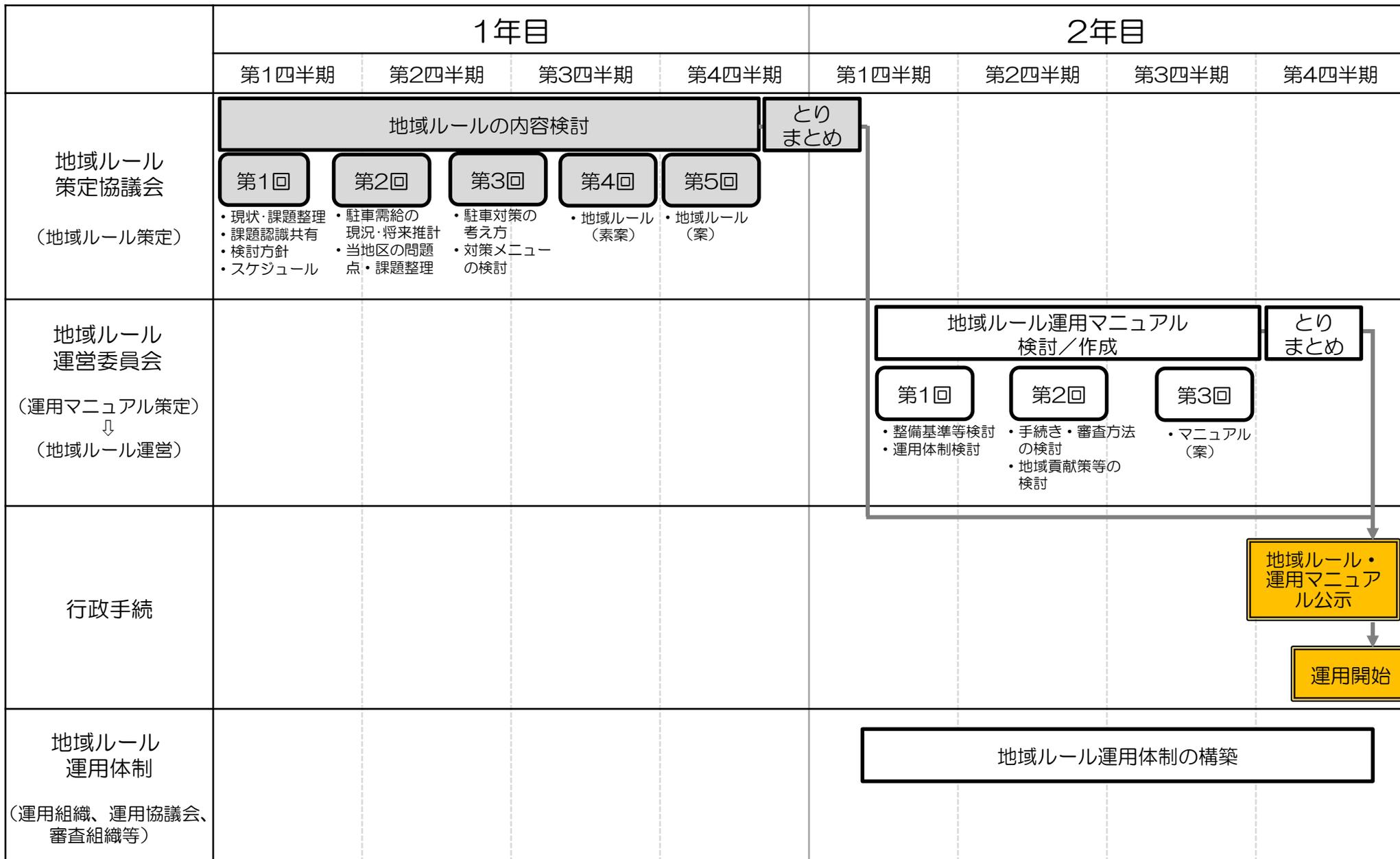
地域ルールで定める内容と調査項目



○地域ルール策定の流れ



地域ルール策定までのスケジュールのイメージ



※駐車場整備計画等の前提となる計画が既に策定されている場合を想定

※検討内容及び概ねのスケジュールのイメージを示したものであり、実際はこの限りではない

地域ルール策定に向けた駐車実態調査の内容（案）

調査項目	調査概要
① 駐車施設実態調査 【乗用車・荷捌き車・障害者用】	<ul style="list-style-type: none"> 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 【乗用車・荷捌き車・障害者用】	<ul style="list-style-type: none"> 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 【乗用車・荷捌き車】	<ul style="list-style-type: none"> 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【乗用車・荷捌き車】	<ul style="list-style-type: none"> 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 【乗用車・荷捌き車】	<ul style="list-style-type: none"> 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 周辺荷捌き駐車場の受け入れ実態 及び受入可否調査【荷捌き車】	<ul style="list-style-type: none"> 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場受け入れ実態受け入れに関する意向等を調査
⑦ 路上荷捌き実態の調査 【荷捌き車】	<ul style="list-style-type: none"> 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
⑧ 荷捌き駐車区画の利用実態調査 【荷捌き車】	<ul style="list-style-type: none"> 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

地域ルール策定に向けた駐車実態調査の内容（案）

○地域ルールは、地域の特性や実情に応じて、内容を個別に定める

○定める内容に応じて、必要な駐車場利用実態調査を実施

調査項目	【パターンA】 標準的な地域ルール	【パターンB】 実態調査の一部を簡略化	【パターンC】 附置台数低減なし
	地域の詳細な駐車実態調査を実施し、調査結果に基づいて附置台数基準及び隔地・集約等に関するルールを策定	簡易な調査結果に基づいて、附置義務の下限値を設定するとともに、隔地・集約等に関するルールを策定 ※具体的な低減台数は申請時に類似事例調査等により評価	隔地・集約等に関するルールのみを策定
① 駐車施設実態調査	○	○	▲（集約駐車場のみ）
② 駐車場利用実態調査	○	▲（既往調査等活用可）	▲（集約駐車場のみ）
③ 路上駐車実態調査	○	▲（既往調査等活用可）	▲（集約駐車場周辺のみ）
④ 駐車場利用者・路上駐車運転者の目的地調査	○	○	—
⑤ エリア別隔地可能範囲調査	○	○（必要に応じ）	○
⑥ 周辺荷捌き駐車場の受け入れ実態及び受入可否調査	○	○（必要に応じ）	○
⑦ 路上荷捌き実態の調査	○	▲（必要に応じ）	—
⑧ 荷捌き駐車区画の利用実態調査	○	▲（既往調査等活用可）	▲（集約駐車場のみ）

地域ルールで定める内容と調査項目について

地域ルールは、地域の課題や利用実態調査に応じて内容を個別に定める

【パターンA】：標準的な地域ルール（フルスペック）

- 附置義務基準
 - 一般車：附置義務の下限值及び標準値の2つの基準を設定
⇒標準値までは類似事例調査や個別審査を経ずに台数低減可
（標準値よりも附置台数を低減する場合は個別審査等が必要）
 - 荷捌き車：条例の上限10台は適用せず、必要台数を整備
- 駐車場の集約・隔地の考え方
- 地域ルール適用の際に取り組みべき地域の課題等

【パターンB】：策定段階で一部調査を簡略化する場合

- 附置義務基準
 - 一般車：附置義務の下限値を設定
⇒適用に際しては、類似事例調査や個別審査が必要
 - 荷捌き車：条例の上限10台は適用せず、必要台数を整備
- 駐車場の集約・隔地の考え方
- 地域ルール適用の際に取り組みべき地域の課題等

【パターンC】：駐車場の附置台数低減を定めない場合

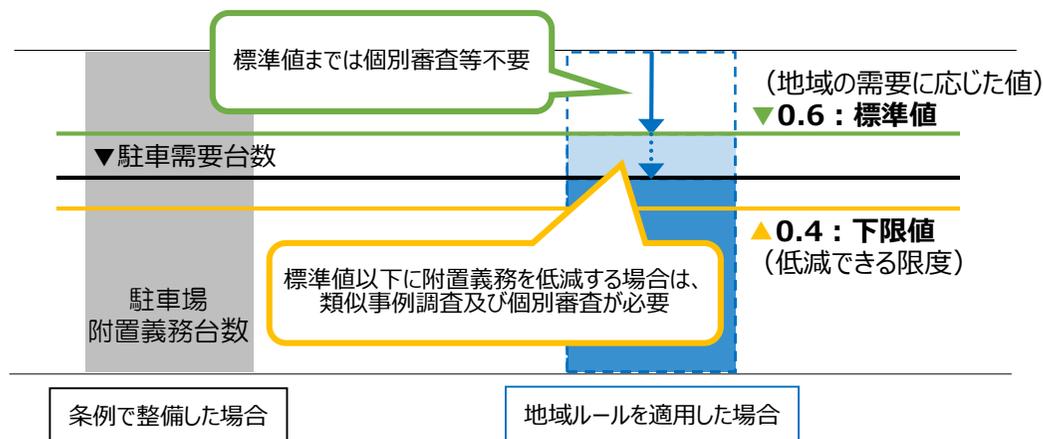
- 駐車場の集約・隔地の考え方
- 地域ルール適用の際に取り組みべき地域の課題等

地域ルールで定める内容（イメージ）

【パターンA】 標準的な地域ルール（フルスペック）

■ 附置義務基準の設定イメージ

- ・ 乗用車： 附置義務の下限値及び標準値の基準を設定
⇒ 標準値までは類似事例調査や個別審査を経ずに台数低減可
- ・ 荷捌き車： 条例の上限10台は適用せず、必要台数を整備



※ 下限値及び標準値は各地区の特性や実情に応じて設定

(例：特定の用途別の係数を設定 など)

■ 駐車場の隔地・集約の考え方



■ パターンAのメリット・デメリット（※○想定されるメリット、●想定されるデメリット）

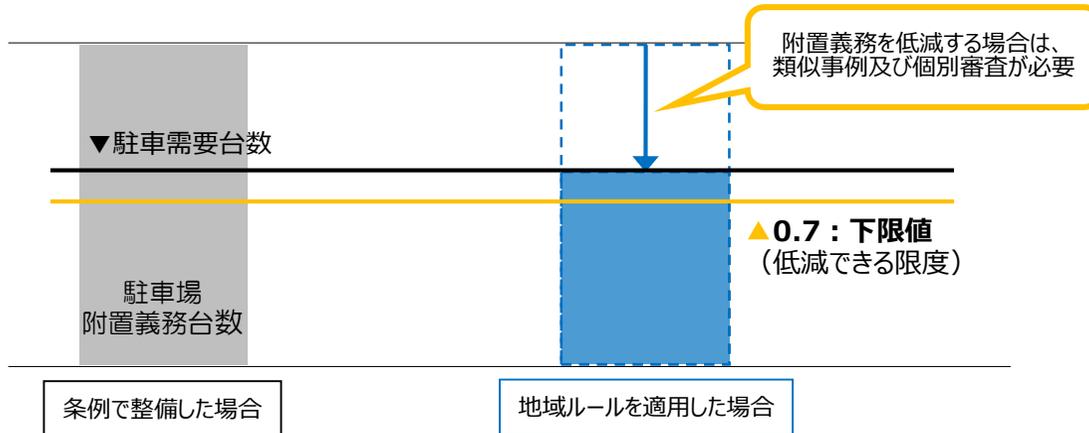
- 個別審査等が不要な附置義務の標準値を設定することで、多くの建築物が容易に地域ルールを適用することが可能
- 既存駐車施設の附置義務低減により、集約の種地として駐車施設を多く確保することが可能
- 多くの建築物に地域ルールを適用することで、多くの地域貢献策の実施が見込まれる
- 地域ルール策定にあたり詳細な実態調査が必要で、策定主体の負担が大きい

地域ルールで定める内容（イメージ）

【パターンB】 実態調査の一部を簡略化する場合

■ 附置義務基準の設定イメージ

- ・ 乗用車：附置義務の下限値の基準を設定
⇒適用に際しては、類似事例調査や個別審査が必要
- ・ 荷捌き車：条例の上限10台は適用せず、必要台数を整備



※一部簡略化した駐車実態調査等に基づき下限値を設定

■ 駐車場の隔地・集約の考え方



■ パターンBのメリット・デメリット（※○想定されるメリット、●想定されるデメリット）

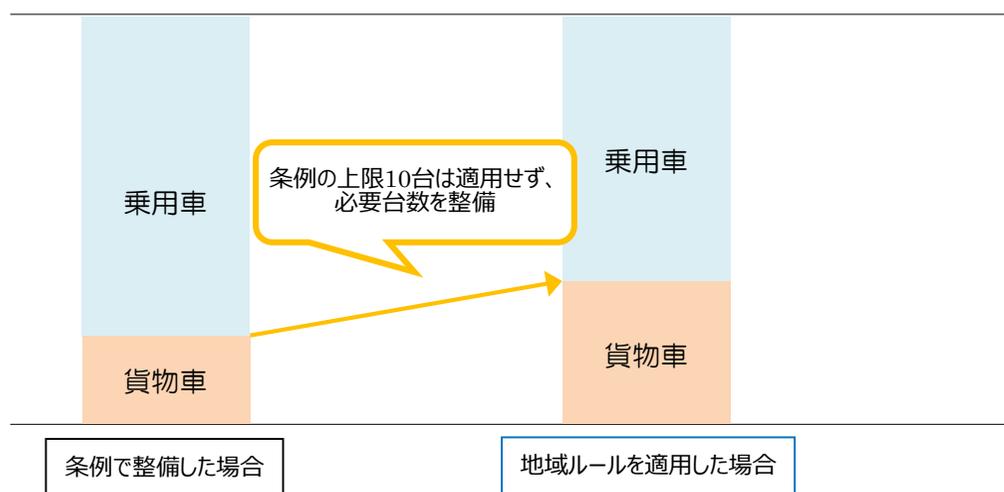
- 実態調査を一部簡略化することで、地域ルール策定にあたっての策定主体の負担が軽減される
- 適用の際に、類似事例調査や個別審査を行うことで附置台数の低減も可能
- 類似事例調査や個別審査をハードルに感じ、地域ルールを適用申請をする建築物が限られる
- 附置義務低減により、集約の種地として確保できる駐車施設が少なくなる

地域ルールで定める内容（イメージ）

【パターンC】 駐車場の適正配置のみを定める場合（附置義務低減は定めない）

■附置義務基準の設定イメージ

- ・ 条例の基準に基づく台数を整備
- ・ 荷捌き車：条例の上限10台は適用せず、必要台数を整備



■駐車場の隔地・集約の考え方



■パターンCのメリット・デメリット（※○想定されるメリット、●想定されるデメリット）

- 附置義務低減を定めないことで、実態調査の簡略化が可能
- 地区マネジメントにより、収容台数に余剰がある既存駐車場（都市計画駐車場等）などを活用し、地域として必要な駐車施設を確保（※パターンA・Bも同様）
- 附置台数の低減がないため、既存駐車施設を集約の種地として確保できない
- 地域に収容台数に余剰がある既存駐車場がない場合は、メリットを享受できない

(2) 集約駐車施設の規模の設定

- ・ 建築物の立地動向等を勘案し、駐車場配置適正化区域内で見込まれる駐車需要(附置義務台数)を適切に把握した上で、設定することが適当。
- ・ 集約駐車施設の供用開始後も、その利用状況を継続的に把握し、規模が不足することが明らかになった場合には、集約駐車施設の追加的な確保等を検討。

(3) 集約駐車施設の確保・整備

- ・ 附置義務台数以上に整備されている既存の駐車施設や、附置義務の原単位の見直し等により生じる既存の附置義務駐車施設の余剰分を、集約駐車施設として確保することが考えられる。
- ・ 都市計画駐車場であっても、都市計画決定当時の交通状況や、社会環境の変化等を受けて、求められる機能、役割等が変化している場合においては、既存ストックの有効活用という観点から集約駐車施設として活用することも考えられる。
- ・ 集約駐車施設を新たに整備する場合には、附置義務を負う建築主等が共同して整備することや、公的主体が附置義務の受け皿として先行的に整備することも考えられる。

(4) 移動制約者用、荷さばきの駐車施設の取扱い

- ・ 移動制約者の移動を困難にしないような形で集約することが可能であれば、集約することも考えられる。
- ・ 荷主、運送事業者等の協力体制等の地域の実情を踏まえた上で、可能であれば集約することも考えられる。

公共用駐車場の活用事例（高松市）

7.3 公共駐車場における附置義務駐車場の受入れ

市立駐車場の利用率は、低水準のまま推移しており、使用料収入も一貫して減少傾向にある。こうした状況を踏まえ、中心市街地に立地する大規模な市立駐車場を有効活用するため、民間の附置義務駐車場の受入れを行うものとする。

●市立駐車場における附置義務駐車場の受入れ台数

	駐車場名	駐車台数(台)	利用率(%)	受入割合	受入限度台数(台)
1	高松駅前広場地下駐車場	395	59.8	2/5	158
2	美術館地下駐車場	144	63.9	1/3	48
3	中央駐車場	321	76.0	—	0
4	南部駐車場	412	14.6	2/3	274
5	瓦町駅地下駐車場	448	64.2	1/3	149
6	袖場川駐車場	113	29.8	1/2	56
	計	1,833			685

※ 1建築物に対する受入れ台数は、受入限度台数の1/3以内かつ1建築物の附置義務台数の1/2以内とする。

※ 中央駐車場については、利用率が高いこと、また市役所立体駐車場の廃止(H24. 3)の影響を考慮し、受入れは行わないものとする。

※ 高松駅前広場地下駐車場の利用率59.8%(図3-4)は、出入口が同じである高松シンボルタワー地下駐車場との合算値である。原単位の緩和によって現在附置義務駐車場となっている高松シンボルタワー地下駐車場も受入れの対象となるが、シンボルタワーの来客者等により、日常的に利用率が高い状況であるため、高松駅前広場地下駐車場に限り受入を行うものとする。

参考: サポート地下駐車場の内訳

- 多目的広場地下駐車場(県一般公共用302台)、
- 高松シンボルタワー地下駐車場472台
(市附置義務141台)
(県附置義務80台)
(シンボルタワー開発株附置義務251台)
- 高松駅前広場地下駐車場(市一般公共用395台)
- ホテルクレメント地下駐車場(ホテルクレメント附置義務65台)

地域ルールの新しい運用体制の構築



既存地域ルール運用体制（大丸有地区）

○運用の枠組み

(A) 地域ルールの会議体

大丸有地区地域ルール策定協議会（千代田区が認定）

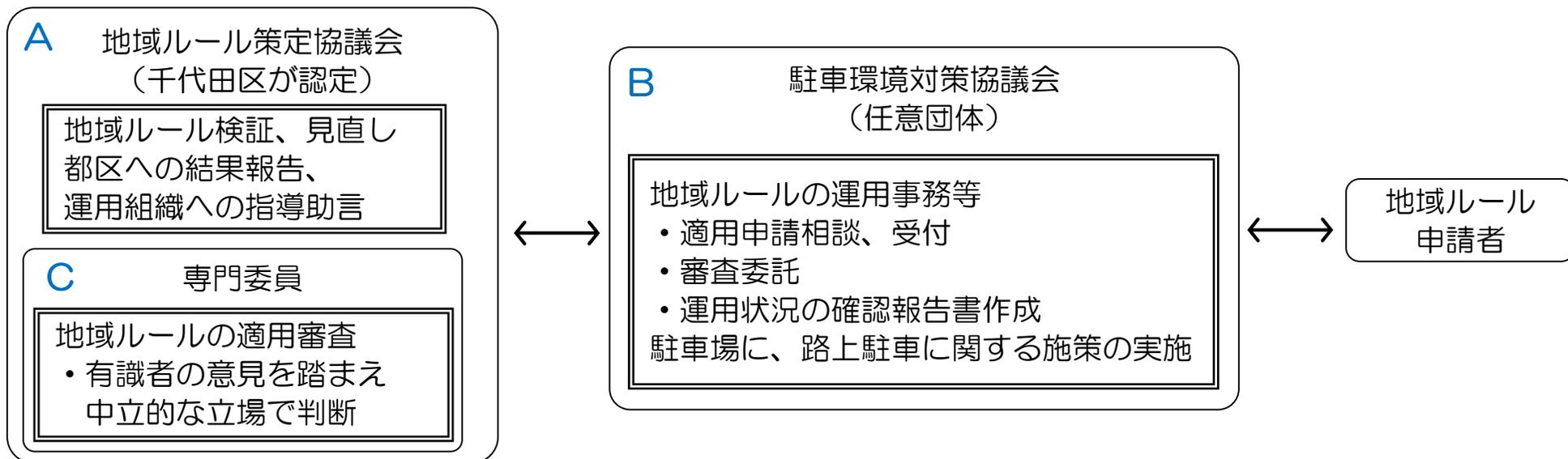
(B) 運用組織

大丸有地区においては、地域の総意として設置された任意団体である「大丸有地区駐車環境対策協議会」が地区全体として実施する駐車対策などを検討・実施
（対策実施は内部組織の「大丸有地区地域ルール運営委員会」）

(C) 審査組織

大丸有地区においては、千代田区が認定した組織である「大丸有地区地域ルール策定協議会」が地域ルールの検証・見直し及び適用審査（専門委員が実施）を実施
申請手数料の設定あり

<大丸有地区における地域ルール運用体制>



既存地域ルール運用体制（新宿駅東口地区）

○運用の枠組み

（A）地域ルールの会議体

新宿駅東口地区駐車場地域ルール運営委員会（新宿区が設置）

（B）運用組織

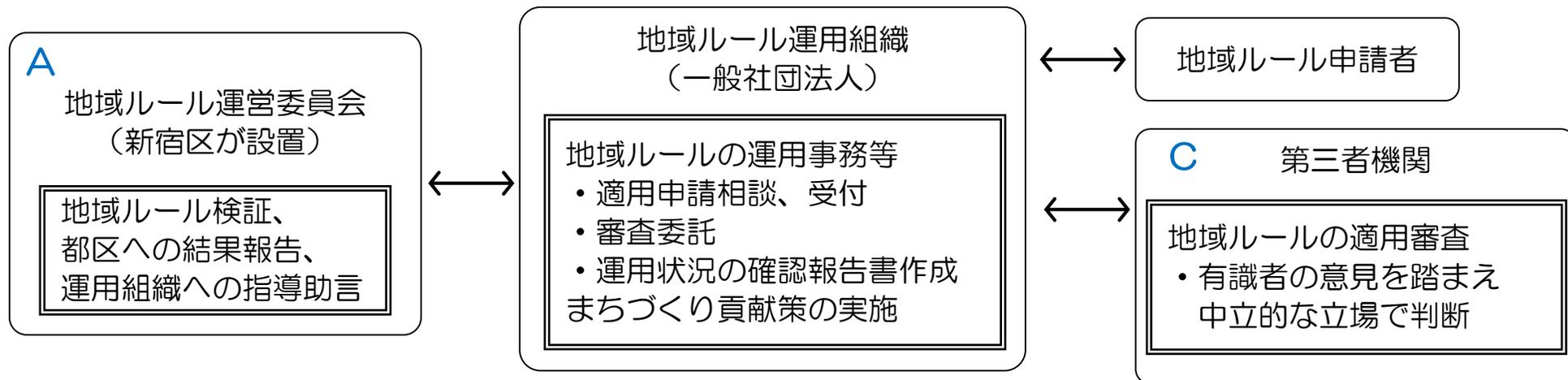
新宿駅東口地区では、地元が設置した非営利型一般社団法人である「新宿駅東口地区駐車場地域ルール運用組織」において、地域ルールの申請受付及び地域のまちづくり貢献策を実施

（C）審査組織

第三者機関である審査組織において地域ルール適用の審査を実施
申請手数料の設定あり

<新宿駅東口地区における地域ルール運用体制>

B



既存地域ルール運用体制（東京駅前地区）

○運用の枠組み

(A) 地域ルールの会議体

東京駅前地区駐車場地域ルール運営委員会（中央区が設置）

(B) 運用組織

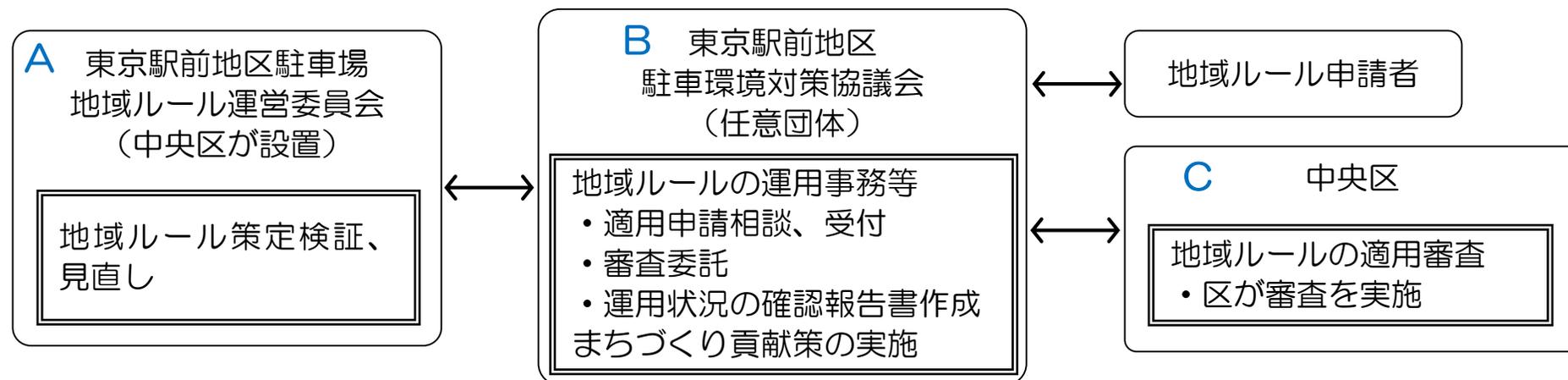
東京駅前地区では、任意団体である「東京駅前地区駐車環境対策協議会」において地域ルールの申請・審査手続き及び地区全体で実施するまちづくり貢献策を実施

(C) 審査組織

中央区建築担当部署において地域ルール適用の審査を実施

申請手数料の設定なし

<東京駅前地区における地域ルール運用体制>

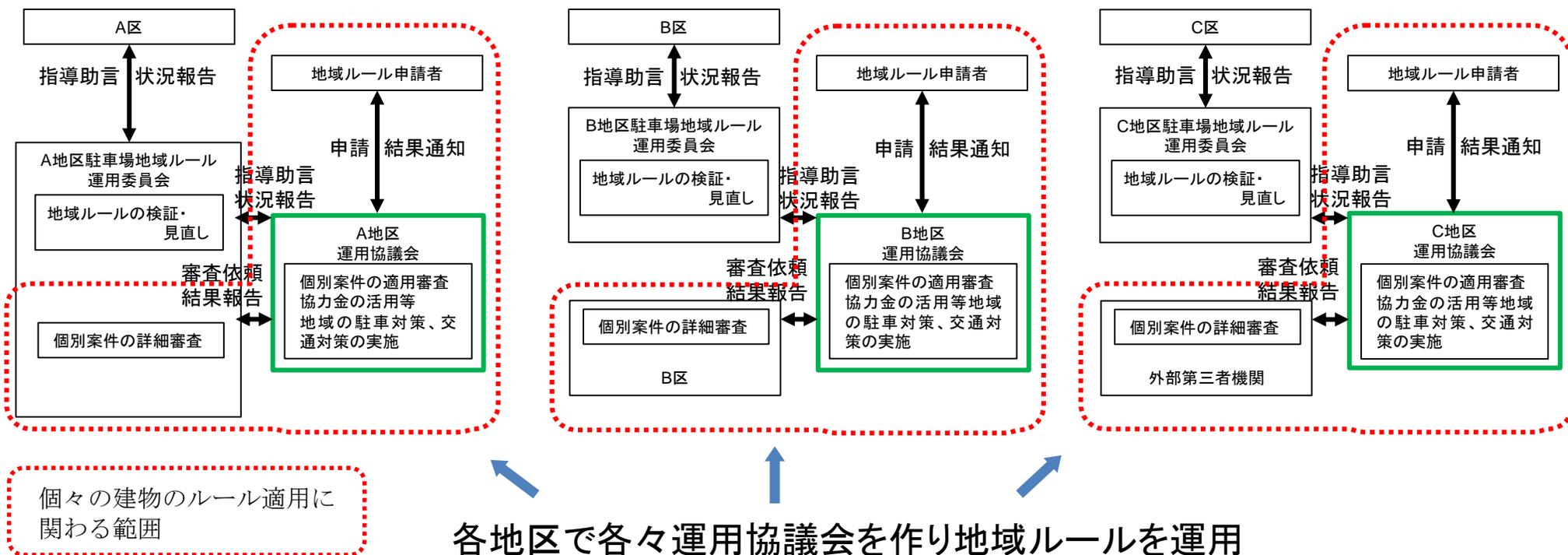


地域ルール運用体制（課題）

○現在の運用体制の主な課題（自治体ヒアリングより）

- ・各地区で地域ルールの運用・審査体制を構築しており、協議会の事務を区が担うので負担が大きい
- ・年度により適用申請の数がまちまちであり、業務量や申請手数料が安定しないため、運用組織の事務経費の負担は大きい
- ・協議会の役割は個別審査の事務の他に協力金の活用等の地域の意思決定も担っており、協議会そのものを他地区と共通化する事は難しい

<現在の地域ルール運用体制>



➡ 効率的な運用体制（共同運用組織の設立等）の検討

地域ルールの策定主体の拡充



地域ルールの方定主体の拡充

○東京都駐車場条例に基づく地域ルールの方定指針（平成15年11月）

第3 地域ルールの方定手順

2 地域ルール方定協議会の設置

地域ルール方定主体（区又は市）は、地域ルール方定協議会（以下「協議会」という。）を設置することとする。

地域ルールの実効性を確保するためには、交通及び駐車施策に係わる主体並びに地区の住民の協力が必要である。このため、協議会の構成員は次のとおりとする。

- (1) 地域ルール方定主体：区又は市の所管部局
- (2) 学識経験者
- (3) 地区の住民組織：町会、商店会等
- (4) 交通管理者：警視庁、所轄警察署
- (5) 東京都駐車場条例所管局：東京都都市整備局

現状、地域ルールの方定主体は区又は市に限られている

地域における駐車場の課題は、まちづくりの一環として取り組むべきものであるため、地域ルール方定主体は区市に限らず、そのエリアのまちづくりに深く関与する者も方定できることが望ましい

方定主体：区、市、エリマネ団体、開発事業者等



方定主体が多様化する事に伴い、地域ルールの方定プロセスや規定する内容等について、統一的なルール作りが必要

地域ルールガイドラインの策定



東京都都市整備局

現行

【条例】

- ・ 駐車場整備地区（駐車場整備計画）
- ・ 駐車機能集約区域（低炭素まちづくり計画）
- ・ 都市再生駐車施設配置計画

3つの地域ルールによる附置義務緩和を規定

【指針】

- ・ 策定主体（区市）
- ・ 策定手順（協議会の設置等）
- ・ 実態調査項目
- ・ 地域ルールの検証

今後

【条例】（メニュー追加）

- ・ 鉄道駅周辺エリア
 - ・ 駐車場配置適正化区域（立地適正化計画）
 - ・ 滞在快適性等向上区域（都市再生整備計画）
- 3つの地域ルールを追加

【指針】（内容追加）

- ・ 策定主体にエリマネ団体、開発事業者を追加
- ・ 運営に関する事項（組織、方法等）を追加
- ・ 地域の課題解決への取組事項を記載

【ガイドライン】（新規）

- ・ 地域ルールに定めるべき内容
- ・ ルール策定にあたり調査すべき内容
- ・ 地域ルールの基準の定め方
- ・ 取り組むべき課題（例示）
- ・ 駐車場の高さや出入口の配置の考え方
- ・ 関係機関との協議 など



出典：地域ルール策定指針（H15.11 東京都）

○新たな地域ルールの制度メニューとして、

- ・ 鉄道駅周辺で人中心のまちづくり等の位置付けがあるエリアでの地域ルール
- ・ 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
- ・ 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

上記、3つの地域ルールについて、駐車場条例改正により位置付ける

○地域の駐車課題の解決に向けた取組を進めるため、協力金の有効活用を推進するための方策や協力金に代わる新たな仕組み等を検討する

○地域ルールの運用にあたり、区・市の負担軽減及び効率的な事務処理を図るため、共同運用組織の設立等の運用体制を検討する

○地域ルールの策定主体はこれまでの区・市に加え、まちづくりに深く関与するその地域のエリマネ団体や開発事業者等も可能とする

○指針の改定やガイドラインの新規作成により、地域ルールの内容や策定プロセス、運用方法等を明確にし、地域ルールの策定主体の取組みを支援する