

新しい地域ルール¹の制度設計について

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

○東京における駐車課題

- ・東京都では地方都市とは異なる駐車課題があると思うので、東京都における鉄道駅周辺の駐車課題を整理すると良い

○地域ルールの方策主体

- ・地域ルールの種類によっては区市が計画策定や条例を定める必要があるため、エリマネ団体や開発事業者が策定主体になることについて整理が必要
- ・策定主体を広げるのは良い考えだと思うが、たてつけを整理する必要がある
- ・策定主体が開発事業者となる場合、客観性を担保できるようにする必要がある
- ・策定主体を拡充するのか、それとも都市計画提案制度のように開発事業者等が提案する形とするのか議論していく必要がある

○地域ルール策定のための実態調査

- ・地域ルールを導入する際には、地域の駐車場台数や利用率は最低限調べる必要があるが、パターンごとの必要調査項目はもう少し検討する必要がある
- ・既往調査結果を活用する場合、既往調査は区部の駅周辺等、調査対象が限られている
- ・既往調査データは、過去何年まで有効か等、既往調査データを活用する際の考え方をガイドライン等で示せると良い

○協力金

- ・運用体制の中で協力金が適正に利用されているか確認できるような仕組みが作れると良い
- ・協力金の活用事例を蓄積・共有できる仕組みがあると良い

○駐車場条例におけるZEV用充電器の設置誘導について

- ・首相の所信表明のカーボンニュートラル宣言により、今後、脱炭素化が進むと考えられるため、その動きも確認しながら検討を進めていくと良い
- ・荷さばきのEV自動車はあまり普及が進んでいないが、EVトラックも販売されている物流業界の動きも確認して検討を進めた方が良い
- ・地域ルール適用の際の貢献策の1つとしてZEV用充電器設置をメニュー化するのであれば、駐車場の問題解決に資するストーリーを整理する必要がある

第4回駐車場条例検討委員会の検討内容

- 地域ルールの方策定主体及び提案制度の方検討 (P5~12)
- 地域ルールの方策定に向けた検討 (P13~16)
- 地域ルールの方策定に向けた調査について (P17~20)
- 地域ルールに定めるべき内容 (P21~22)
- 地域ルールの方運用体制について (P23~25)
- 地域ルールにおける協力金の方活用について (P26~30)
- 地域の方課題解決の方誘導について (P31~38)
- 地域ルール制度の方策定の方手引きについて (P39~42)

地域ルールの策定主体及び提案制度の検討



地域ルール策定における各主体の役割分担

	立場	役割
東京都	<ul style="list-style-type: none"> ・ 附置義務条例及び地域ルール制度の所管 ・ 広域交通政策の所管 ・ 建築確認の所管（区部は延べ面積1万㎡超の建物、建築主事を置かない市部の建物における附置義務の確認） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ルール制度所管の立場からの技術的助言 ・ 広域交通政策所管の立場からの技術的助言 ・ 地域ルール適用建物の個別認定
区・市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ルールの策定主体 ・ 地域交通政策・戦略の所管 ・ ウォーカブル等のまちづくり計画の所管 ・ エコまち法等における附置義務条例策定者 ・ 建築確認の所管（区部は延べ面積1万㎡以下の建物、建築主事を置く市部の建物における附置義務の確認） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通戦略及びまちづくり計画等の行政計画を踏まえ、どのような地域ルールを策定するか判断 ・ 地域ルールの種類に応じて附置義務条例を策定 ・ 駐車実態調査・検討の実施 ・ 地域ルール策定協議会の運営 ・ 地域ルール案の作成 ・ 運用体制の担い手 ・ 地域ルール適用建物の個別認定 ・ 公共駐車場の整備・管理・運営
民間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建物所有者 ・ 駐車場事業者 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車実態調査・検討への協力 ・ 運用体制の担い手 ・ 地域課題の情報提供 ・ 駐車場の整備・管理・運営 <p>提案制度により 区・市の役割の一部を 民間が担うことが可能</p>
警視庁	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通管理者 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通管理者の立場からの技術的助言
国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場法の所管 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場法所管の立場からの技術的助言

地域ルールの方策定主体の検討

○東京都駐車場条例に基づく地域ルールの方策定指針（平成15年11月）

第3 地域ルールの方策定手順

2 地域ルール方策定協議会の設置

地域ルール方策定主体（区又は市）は、地域ルール方策定協議会（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、交通及び駐車方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) 地域ルール方策定主体：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、地域ルールの方策定主体は区又は市に限られている

現状、地域ルールの方策定主体は、地域ルールの方策定指針において、区又は市に限られている

一方、地域ルールで解決を図る地域の駐車場課題は、まちづくりの一環として取り組むべきものであるため、地域ルールの方策定には、区又は市に限らずそのエリアのまちづくりに深く関与する者（エリマネ団体等の民間事業者）も参画できることが望ましい

➡ エリマネ団体等の地域ルールへの関わり方について、下記の2パターンが想定される

- ① 民間を方策定主体として追加するパターン
- ② 民間を方策定主体とせず民間からの計画提案を可能とするパターン

①民間事業者等を策定主体として追加するパターン

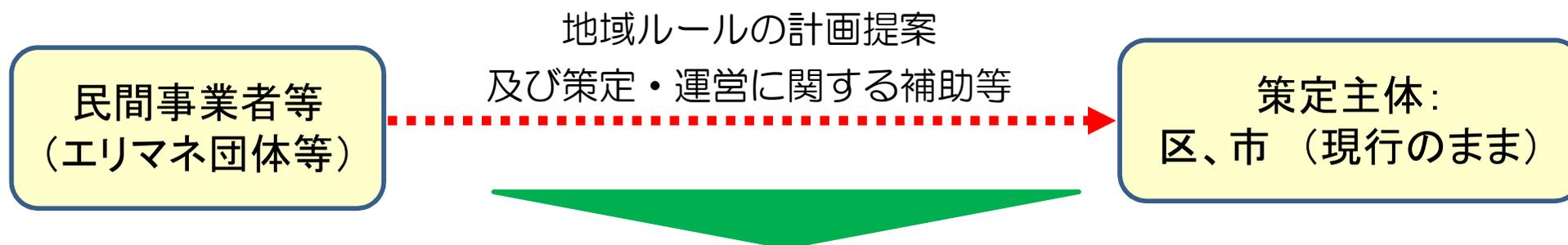
- 建物を所有管理する民間事業者等が地域ルール策定の役割を担うことで、実態調査や案の方策定等をより円滑に実施可能
- 地域の駐車課題は、まちづくりの一環として取り組むべきものであるため、地域ルールの策定にはそのエリアのまちづくりに深く関与する者も策定に関わる事が望ましい
- 地域ルールは、駐車施設の附置義務基準を地区特性や地域の駐車実態に応じて定めるものであり、客観性、公平性をもって策定し、適正な運用を続ける事が必要
- 策定主体を民間事業者等とした場合、これまでの策定主体である区市と同等に、客観性、公平性、継続性を担保することは困難

策定主体は区市とすべきであるが、
地域ルールの策定を促進するため民間事業者等が策定に関与できることも必要

地域ルール of 策定主体 of 検討

② 民間事業者等を策定主体とせず計画提案を可能とするパターン

- 策定主体を区市が担うことで、地域ルール策定の客観性や公平性、運用の継続性が確保
- これまで区市が行ってきた、調査・検討の負担を軽減させることで、地域ルールの導入を望んでいる地区が策定検討をより円滑に実施可能
- 民間からの計画提案があった場合、区市は速やかに地域ルールを策定する必要があるか判断しなくてはならない。
- その旨を地域ルールの策定指針などに位置づける



策定主体は区市に限るが、民間提案による地域ルール策定が可能な制度とする

地域ルールの特案制度

■地域ルールの特案制度の概要

- エリマネ団体等は、当該地域における地域ルールの計画及び策定・運営に関する補助等について、策定主体（区・市）に特案できる
- 特案を受けた区・市は、速やかに、特案を踏まえた地域ルールを策定する必要があるか判断する
- 当該地域ルールを策定する必要があると判断した場合、区・市は特案したエリマネ団体等と連携して、地域ルールを策定する

これまで

【区・市】

- ・駐車実態調査実施
- ・地域ルール方針決定
- ・地域ルール案の作成
- ・地域ルール策定手続き

提示

承認

【策定協議会】

地域ルール策定に向けた検討・協議

特案制度

【民間（エリマネ団体等）】

- ・駐車実態調査実施
- ・地域ルール素案の作成
- など

特案

連携

【区・市】

- ・地域ルール方針決定
- ・地域ルール案の作成
- ・地域ルール策定手続き など

提示

承認

【策定協議会】

地域ルール策定に向けた検討・協議

■地域ルール策定指針における位置づけ（案）

○民間特案により地域ルールの策定を可能とするため、東京都駐車場条例に基づく地域ルール策定指針において、下記の項目を追加

第3 地域ルールの策定手順

5 地域ルールの民間特案

エリアマネジメント団体等は、地域ルールの計画及び策定・運営に関する補助等について特案することができる。地域ルール策定主体は、特案が行われたときは、遅滞なく、特案を踏まえた地域ルールを策定する必要があるかどうかを判断し、当該地域ルールを策定する必要があると認めるときは、その案を作成することとする。

地域ルール提案制度

【参考】都市計画提案制度

都市計画法第21条の2（都市計画の決定等の提案）

都市計画区域又は準都市計画区域のうち、一体として整備し、開発し、又は保全すべき土地の区域としてふさわしい政令で定める規模以上の一団の土地の区域について、当該土地の区域について、当該土地の所有権又は建物の所有を目的とする対抗要件を備えた地上権若しくは賃借権は、一人で、又は数人共同して、都道府県又は市町村に対し、都市計画の決定または変更をすることを提案することができる。

都市計画法第21条の3（計画提案に対する都道府県又は市町村の判断等）

都道府県又は市町村は、計画提案が行われたときは、遅滞なく、計画提案を踏まえた都市計画の決定又は変更をする必要があるかどうかを判断し、当該都市計画の決定又は変更をする必要があると認めるときは、その案を作成しなければならない。

【事例】

「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」に基づく街区再編まちづくり制度を活用した事例(目黒区自由が丘)

(これまでの主な経緯)

平成 28年 10月～	西北地区の基礎調査を実施
29年 5月	自由が丘1-29地区再開発準備組合設立
11月～	西北地区街づくり勉強会(3回)
30年 10月～	西北地区街づくり検討会(14回)
令和 元年 10月 31日	(株)ジェイ・スピリットが提案書を東京都へ提出
12月 23日	東京都が西北地区を街並み再生地区に指定、街並み再生方針を策定
2年 1月 27日	(株)ジェイ・スピリットが西北地区提案書を、準備組合が29番地区提案書を区に提出
3月 2日	目黒区ホームページにて都市計画(原案の案)を公表、住民等の意見募集開始(3月12日まで)

- (1) 自由が丘駅前西及び北地区
・場所 自由が丘一丁目29番、30番の一部、二丁目10番～12番
・区域面積 約3.1ha ・権利者数 約140名
- (2) 自由が丘一丁目29番地区
・区域面積 約0.5ha ・権利者数 約30名



地域ルールの方策定に向けた検討



地域ルールの方策に向けた検討

①対象地区の交通将来像検討

- 対象地区における駐車場地域ルールの方策に向けては、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を踏まえた検討が必要
- 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

②駐車場施策に関する分析検討

- 対象地区において、地域の駐車実態を反映し、駐車場の規模や配置、出入口等について地区全体で調整した上で、地域特性に応じた附置義務駐車施設の整備基準（地域ルール）の導入に向け、以下の分析検討を行い、駐車場施策の基本方針等を取りまとめる

＜検討内容等＞ ■地区内の駐車場施策の基本方針 ■交通環境の将来像及び目標値（分担率、交通量を含む）
■将来の需要量、供給量の予測 ■需給バランス分析（時間貸し、月極、専用別）
■駐車場整備に関する官民分担 ■地域ルールの位置付け など

③地域ルールに関する分析検討

- 東京都駐車場条例に基づく地域ルールは、附置義務駐車場が主たる対象となる。
現在と将来の附置義務駐車場の需給バランスを算出するため、駐車場利用者等の目的地を正確に把握した上で、地域ルールの方策に必要となる以下の分析および検討を実施

＜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

地域ルールの一般的な策定手順【再掲】

【手順】

【検討内容】

地域ルール策定協議会の設立準備
(ルール策定の必要性、現状認識の共有等)

駐車実態調査

- ・ 駐車施設調査
- ・ 駐車場利用実態調査 (駐車場・路上)
- ・ 目的地調査 (駐車場、路上) ※
- ・ 隔地・集約意向調査※ 等

※の項目は検討内容に応じて実施

地域ルール策定協議会の設立
○地域ルール策定に向けた検討

地域ルールに定めるべき内容

- ・ 附置義務基準の設定
- ・ 隔地、集約化のルール検討
- ・ 地域貢献策や協力金に関する検討

運用体制の検討

- ・ 地域ルールの運用体制の検討
- ・ 運用マニュアルの検討

適用地区の分析

- ・ 地区特性
- ・ 建物現況及び将来予測 (開発見込み考慮)
- ・ 乗用車駐車実態 (駐車場・路上)
- ・ 貨物車駐車実態 (駐車場・路上)
- ・ 附置義務駐車施設の需給バランス (現況・将来予測)
- ・ 建物用途別駐車需要

まちづくり方針との整合確認

- ・ まちの将来像
- ・ まちづくりにおける地域の課題
- ・ まちづくりにおいて誘導すべき内容

地元組織・関係機関との調整

- ・ 地元が感じる地域の課題との調整
- ・ 地元の意向や取り組みとの調整

運用体制の構築
(運用組織、運用協議会、審査組織等)

地域ルールの策定、公示

提案制度を用いた地域ルール策定の策定手順（案）

【手順】

民間（エリマネ団体等）による地域ルール提案

- 提案のための基礎調査
- 区市との事前協議
- 地域ルール提案

区市による地域ルール策定の必要性の判断

地域ルール策定協議会の設立準備
(ルール策定の必要性、現状認識の共有等)

地域ルール策定協議会の設立
○地域ルール策定に向けた検討

地域ルールに定めるべき内容

- 附置義務基準の設定
- 隔地、集約化のルール検討
- 地域貢献策や協力金に関する検討

運用体制の検討

- 地域ルールの運用体制の検討
- 運用マニュアルの検討

地域ルールの策定、公示

【検討内容】

まちづくり方針との整合確認

- まちの将来像
- まちづくりにおける地域の課題
- まちづくりにおいて誘導すべき内容

駐車実態調査

- 駐車施設調査
 - 駐車場利用実態調査（駐車場・路上）
 - 目的地調査（駐車場、路上）※
 - 隔地・集約意向調査※ 等
- ※の項目は検討内容に応じて実施

適用地区の分析

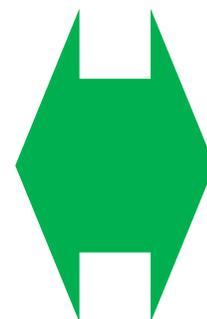
- 地区特性
- 建物現況及び将来予測（開発見込み考慮）
- 乗用車駐車実態（駐車場・路上）
- 貨物車駐車実態（駐車場・路上）
- 附置義務駐車施設の需給バランス（現況・将来予測）
- 建物用途別駐車需要

地元組織・関係機関との調整

- 地元が感じる地域の課題との調整
- 地元の意向や取り組みとの調整

運用体制の構築
(運用組織、運用協議会、審査組織等)

民間による運営補助



地域ルール策定に向けた調査について



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、必要な調査を実施

調査項目	標準的な地域ルール ※駐車場整備計画・低炭素まちづくり計画・都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール、鉄道駅周辺における地域ルール	附置台数低減を定めない地域ルール ※立地適正化計画や都市再生整備計画に基づく地域ルール など
	「附置義務台数の基準」及び「隔地・集約化」に関するルールを策定	「隔地・集約化」に関するルールのみを策定
① 駐車施設調査（荷さばき・障害者用含む）	○	○
② 駐車場利用実態調査（荷さばき・障害者用含む）	○	○
③ 路上駐車実態調査（荷さばき車含む）	○	○
④ 目的地調査（荷さばき車含む）	○	—
⑤ 隔地利用意向調査	○	○
⑥ 障害者用駐車場の集約意向調査	○	○

※ 既往調査や民間の提案制度による調査データ等についても、協議の上、活用を可能とする

地域ルール策定に関する実態調査と検討内容の関係

- 必要な駐車実態調査については、地域特性や実状に応じて柔軟に対応
- サンプル調査等により検討を行う場合は、安全率を考慮するなどの措置が必要

検討項目	調査項目	実態調査					既往調査データ等	
		【量の把握】			【特性の把握】		駐車需要発生源	
		駐車場供給量	駐車需要量		駐車需要発生源 駐車場／路上	隔地利用意向		
			駐車場	路上		一般車		障害者用
(1) 駐車施設調査 (荷捌き・障害者用含む)	(2) 駐車場利用 実態調査 (荷捌き・障害者用含む)	(3) 路上駐車 実態調査 (荷捌き車含む)	(4) 目的地調査 (荷捌き車含む)	(5) 隔地利用 意向調査	(6) 障害者用 駐車場の集約意向調査	(7) 建築物の 用途別床面積調査		
地域の駐車状況把握 ⇒地域ルール導入の前提条件確認	①状況把握	◎全駐車場	◎主要駐車場	◎細街路除く全路線				
	②概況の把握	○サンプル駐車場	○サンプル駐車場	○主要路線				
附置台数低減の検討	③標準値±下限値の検討	◎全駐車場	◎主要駐車場	◎細街路除く全路線	◎主要駐車場／主要路線		◎全域	
	④下限値のみ検討 ⇒台数低減は案件ごとに類似施設調査と個別審査が必須	○サンプル駐車場	○サンプル駐車場	○主要路線			◎全域	
隔地集約の検討	⑤隔地集約の距離・実効性検討				◎主要駐車場／主要路線			
	⑥隔地先検討	○隔地集約先駐車場のみ	○隔地集約先駐車場のみ	○隔地集約先駐車場周辺		▲関係団体等(ヒアリング)		

※ 標準的なルール策定で想定する内容 状況に応じて代替を検討する場合の例 集約化のみ検討する場合に想定する内容

※◎:概ね全数を対象として実施 ○:状況に応じて代替を検討する場合の実施内容 ▲:必要な場合のみ実施

※検討項目内の①と③及び②と④は、同じ実態調査結果に基づいて検討

■活用可能な既往実態調査の例

○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

○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

■既往実態調査の活用の留意点（有効性の確認）

○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

○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



既往実態調査の有効性の確認方法を、手引きに定める

地域ルールに定めるべき内容



地域ルールに定めるべき内容

○適用区域に関する事項

- ・地域ルールの適用区域の範囲などを提示

○対象駐車施設に関する事項

- ・対象となる駐車施設や建築物などを提示

○地域ルールの基準に関する事項

- ・駐車施設附置台数の低減措置など、整備台数に関する基準などを提示

○地域ルールの隔地・集約に関する事項

- ・駐車施設の隔地・集約を行う場合の基本的な考え方、隔地を認める距離等に関する基準などを提示

○地域貢献策に関する事項

- ・地域のまちづくりや駐車・交通環境に関する課題に対して、地域ルール導入とあわせて取り組む地域貢献策などについて提示

○駐車施設の規模・構造・出入口に関する事項

- ・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などについて提示

○地域ルールの運用に関する事項

- ・適正かつ円滑に地域ルールの継続的な運用を行っていくために必要となる運用体制、申請及び審査の手續、審査方法及び審査内容などについて提示

○地域ルールの実効性を確保するための方策に関する事項

- ・駐車施設の維持管理、駐車実態調査等の実施及び報告、駐車場を適正に運用するための方策の実施、などの地域ルールの実効性を確保するための方策について提示

など

地域ルール^①の運用体制について

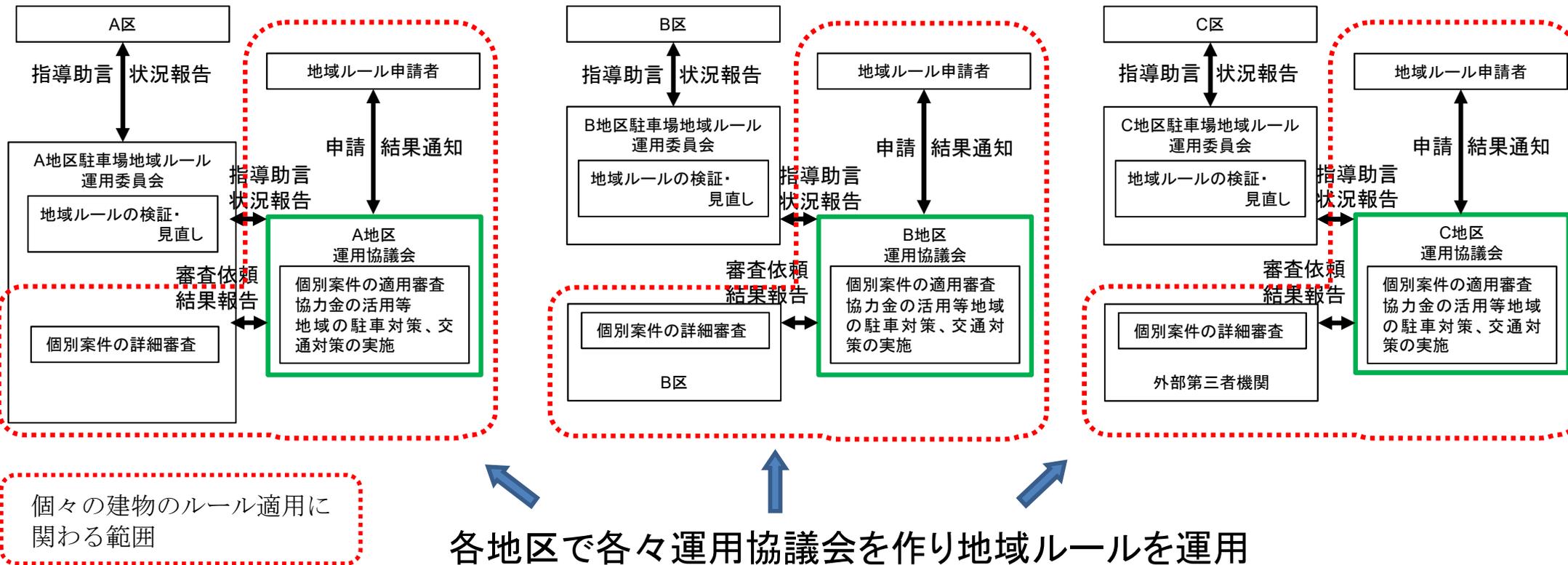


地域ルール運用体制（課題）【再掲】

【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 運用体制 (課題とメリット)

■ 地域ルール の 新しい 運用体制 の 検討 (イメージ)

- 従来の運用組織が担っていた役割のうちの運用事務の部分について、複数の地区において地域ルール の 共同運用組織 を 設立し、運用事務 の 共同化 を 図ることにより、効率的な運用体制を構築 (各地区の意思決定機能は、従来通り地区ごとに確保)
- 共同運用組織による運用にあたっては、共同運用組織の担い手の確保、共同運用組織の業務量、各地区のルール内容の違いへの対応、費用負担、既存地域ルールの取扱いなど様々な課題があることから、既存の地域ルール策定地区や策定を検討している地区の意見等を踏まえた上で、慎重に検討を進める必要がある

■ 地域ルール の 運用事務 を 共同 で 運用 すること の メリット

- 複数の地区の運用事務を集約することで、各地区の事務負担を軽減できる
- 複数の地区を対象とすることで、申請件数が一定程度確保され、運用事務を安定的に実施できる
- 共同運用組織の事務費用を複数の地区で分担することで、各地区の費用負担の軽減が期待できる
- 確保が難しい運用事務に精通した担い手を共有できる

など

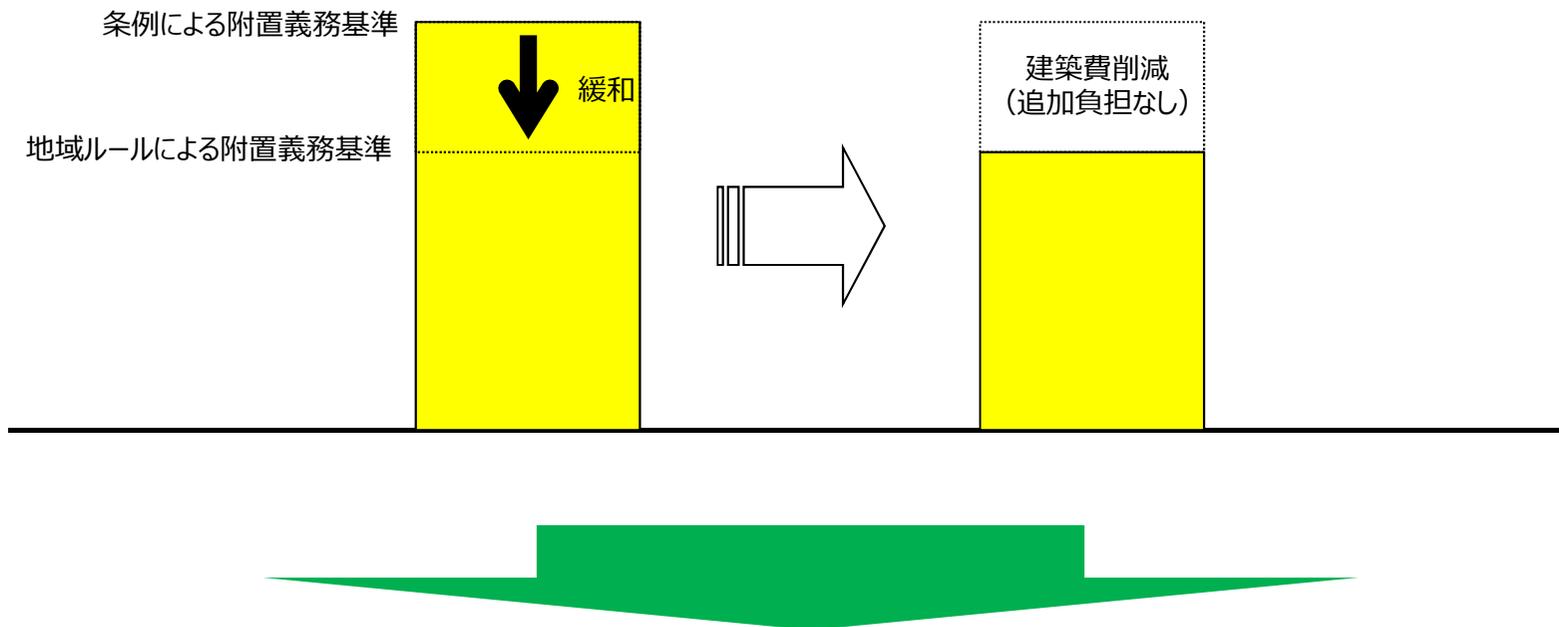
地域ルールにおける協力金の活用について



地域ルールにおける協力金の必要性

■協力金の必要性

- 地域ルールの運用・検証・見直し、その実効性を確保するための関連駐車対策の実施には原資が必要であり、地域ルールを持続的に運用していくための資金を確保する必要がある。
- 駐車場の附置義務を緩和する場合、建築主は追加投資なくメリットを享受することから、協力金を含む地域貢献と併せて実施することとしている。



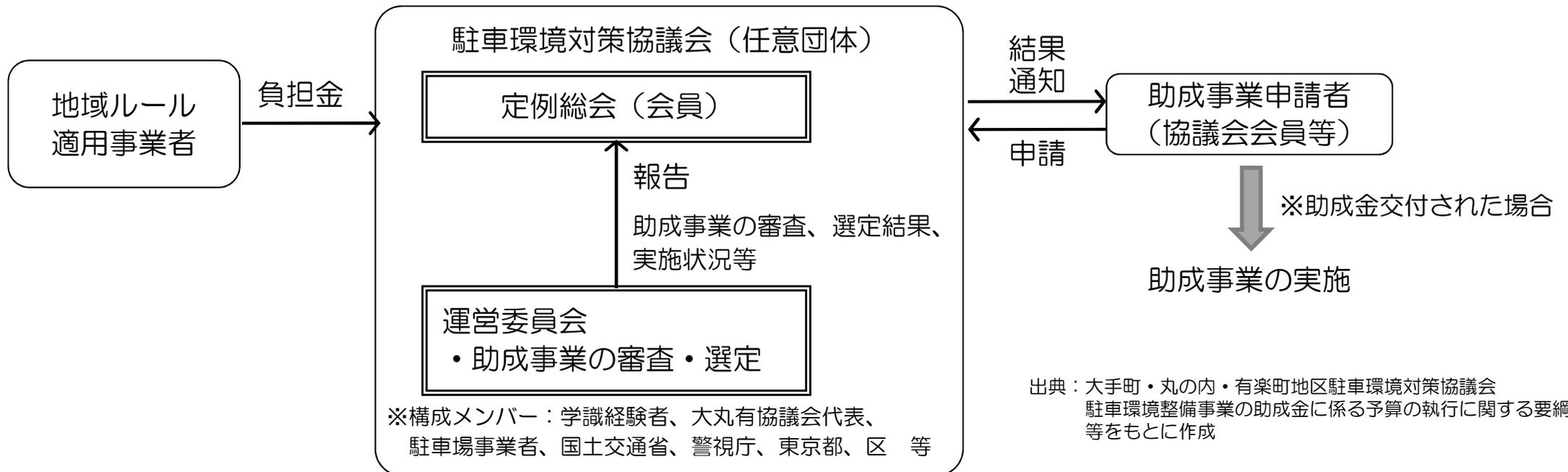
上記の必要性を踏まえ、既存の地域ルール導入地区においては
いずれも協力金（負担金）を導入している ⇒税法上の扱いは寄付

協力金活用の仕組み（大丸有地区の例）

■協力金（負担金）の活用の仕組み

- 地域ルールにより附置義務駐車施設の整備台数の緩和を受けた事業者が、負担金を地域ルール運用組織である「大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会」（駐車環境対策協議会）へ拠出
- 上記の負担金をもとに、良好な交通環境の維持・改善に資する事業（駐車環境整備事業）を駐車環境対策協議会が募集し、選定事業者に対して助成することにより、駐車環境整備事業を実施（2009年より募集開始）
- 助成事業の審査・選定は、駐車環境対策協議会内の運営委員会が実施（年4回開催予定）し、運営委員会は、助成事業の審査、選定結果、実施状況等について、定例総会で会員に報告

<大丸有地区地域ルールにおける協力金（負担金）活用の仕組み>

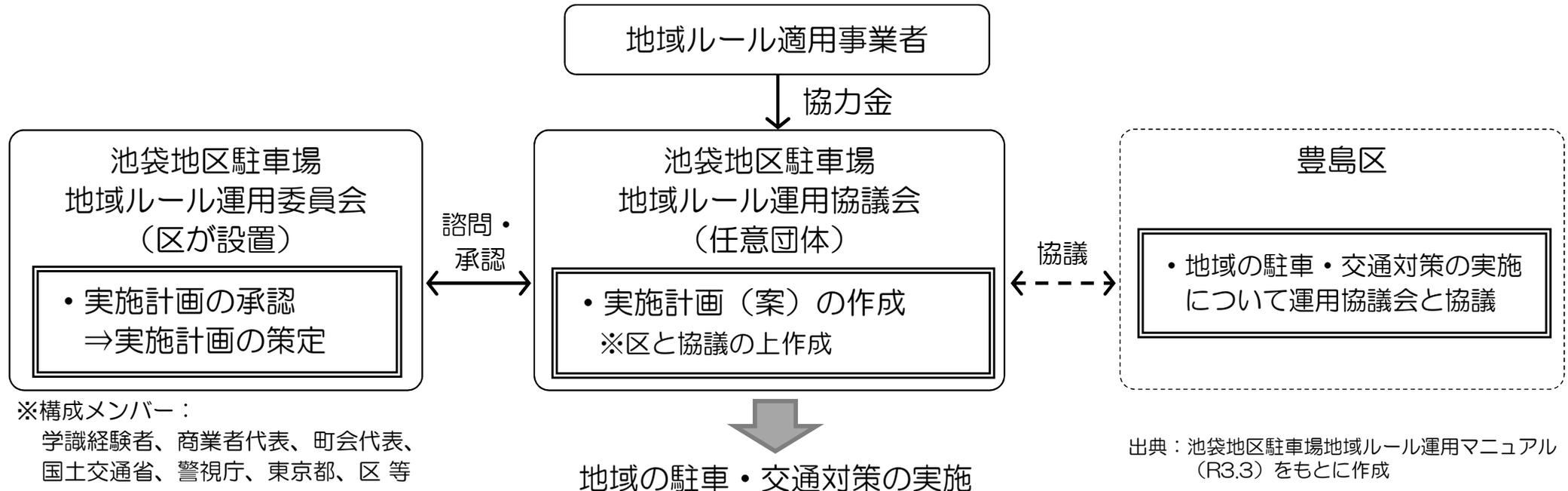


協力金活用の仕組み(池袋地区の例)

■協力金の活用の仕組み

- 運用協議会は、地区の特性に応じた駐車施設の整備の促進及び適用地区における駐車施設の効率的な活用等のため、地域の駐車・交通対策を実施
- 地域ルール適用を受ける事業者は、地域ルール運用と地域の駐車・交通対策に必要な資金として地域貢献協力金を負担
- 運用協議会は、地域の駐車・交通対策の実施について、区と協議の上、年度毎の実施計画（案）を作成
- 運用協議会は、運用委員会に実施計画（案）を諮り、その承認をもって、実施計画として策定
- 実施計画に定めるべき事項は、別途運用委員会が定める

<池袋地区における協力金活用の仕組み>



協力金活用の取組事例の情報提供

○地域ルールを策定した各地区が例示しているまたは実際に実施した協力金活用の取組事例について東京都で収集して『取組事例集』を作成。地域ルールを策定する自治体等へ情報提供を行う

各地区の運用マニュアル等で例示されている協力金活用の取組事例

- 集約駐車施設の整備
- 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技術等を活用した案内誘導 など

各地区で実施した協力金活用の取組事例

＜協力金の活用事例：大丸有地区放置駐輪防止事業＞

事業実施前



事業実施後



出典：「地域の特性と時代に合わせた駐車環境への対策－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－」（川崎美幸、都市計画学会 都市計画報告集 No.12,2013年5月）

都で協力金を活用した取組事例集を作成

→ 地域ルールを策定する自治体等へ情報提供

地域の課題解決の誘導について



○現状と課題

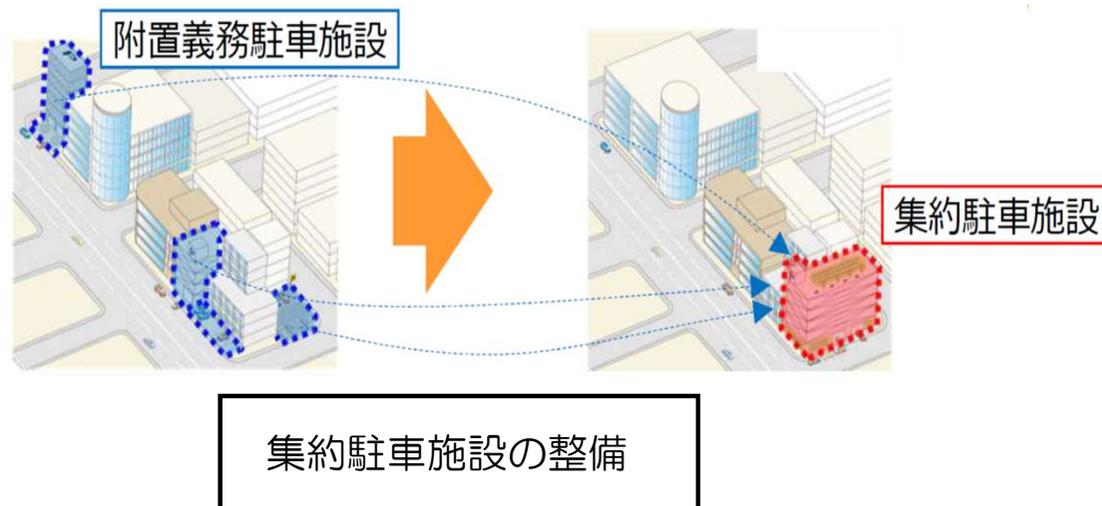
- ・地域ルール適用にあたり、附置義務台数の削減、隔地・集約化に応じて協力金を納付
- ・各地域の協議会は協力金を活用し、地域の駐車環境対策を実施
- ・低炭素まちづくり計画に基づく地域ルールでは、上記に加え、適用者に低炭素に資する取組を必須としている
- ・まちづくりの視点から、附置義務基準の設定、隔地・集約化の検討に加え、共同荷さばき場の整備、自動二輪車・駐輪場の確保など地域固有の駐車課題に取り組むことが必要



地域ルール適用にあたり、適用者が個々に地域の課題解決に取り組むことを誘導する

○都市開発諸制度による誘導策【検討中】

- ・地域ルール区域内において、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、区市との協議を実施



地域の課題解決の誘導

■大丸有地区における取組

○大丸有地区では、地域ルールを適用し附置義務台数の緩和を受けた事業者が拠出する協力金（負担金）を活用して、駐車関連の良好な交通環境の維持・改善に資する駐車環境整備事業を募集・実施

■駐車環境整備事業の内容

- ・地域ルールにより附置義務駐車施設の整備台数の緩和を受けた事業者が、負担金を地域ルール運用組織である「大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会」(以下、駐車環境対策協議会)へ拠出
- ・上記の負担金をもとに、良好な交通環境の維持・改善に資する事業(駐車環境整備事業)に対して助成(2009年より募集)
- ・主な事業実施例: 駐車場出入口の安全対策、放置駐輪防止、ビル外構部への駐輪場の設置、サイン・標識・案内盤の改修・新設、道路の歩道部(民地部分)の補修、路外駐車場の利便性向上に係る事業、地下駐車場改修工事 等

<協力金の活用事例：路外駐車場の利便性向上事業>



<協力金の活用事例：駐輪防止ストリートファニチャー設置事業>



<協力金の活用事例：放置駐輪防止事業>

事業実施前



事業実施後



写真1 (2009/5/27 撮影)

写真2 (2010/11/04 撮影)

[誘導員を置き、誘導先の案内も掲示している]

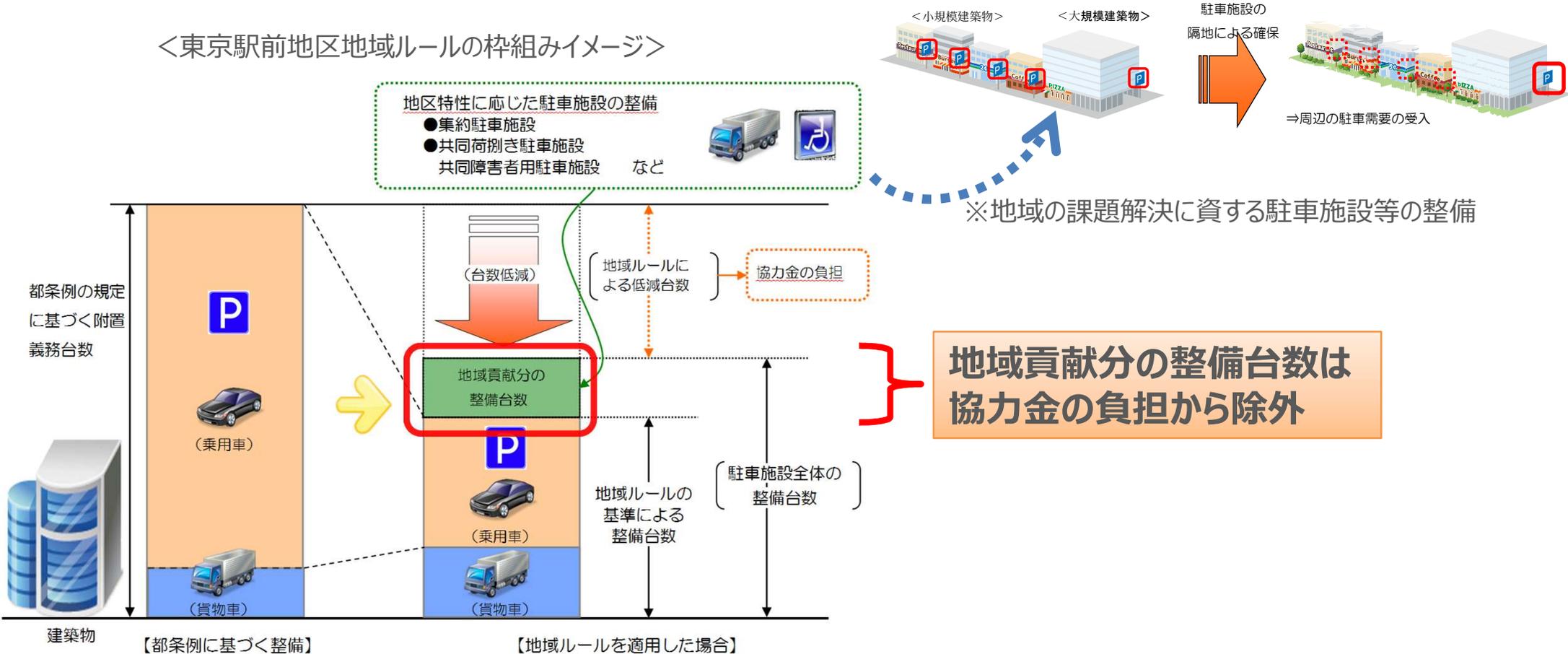
出典：「地域の特性と時代に合わせた駐車環境への対策－大手町・丸の内・有楽町地区の附置義務駐車場整備の特例に関する地域ルール」(川崎美幸、(公財)日本都市計画学会 都市計画報告集 No.12,2013年5月)

地域の課題解決の誘導

■東京駅前地区における地域ルール参加者の地域貢献の取組

- 東京駅前地区では、地域ルールの適用申請にあわせて、主に大規模開発を対象として集約駐車施設や共同荷捌きスペースの整備などを地域貢献として要請し、整備を促進している
- 地域貢献として整備した台数は、附置義務台数の低減に伴う協力金の算定から除外されるため、地域の課題解決に協力する事業者は拠出する協力金の負担が軽減される

<東京駅前地区地域ルールの枠組みイメージ>



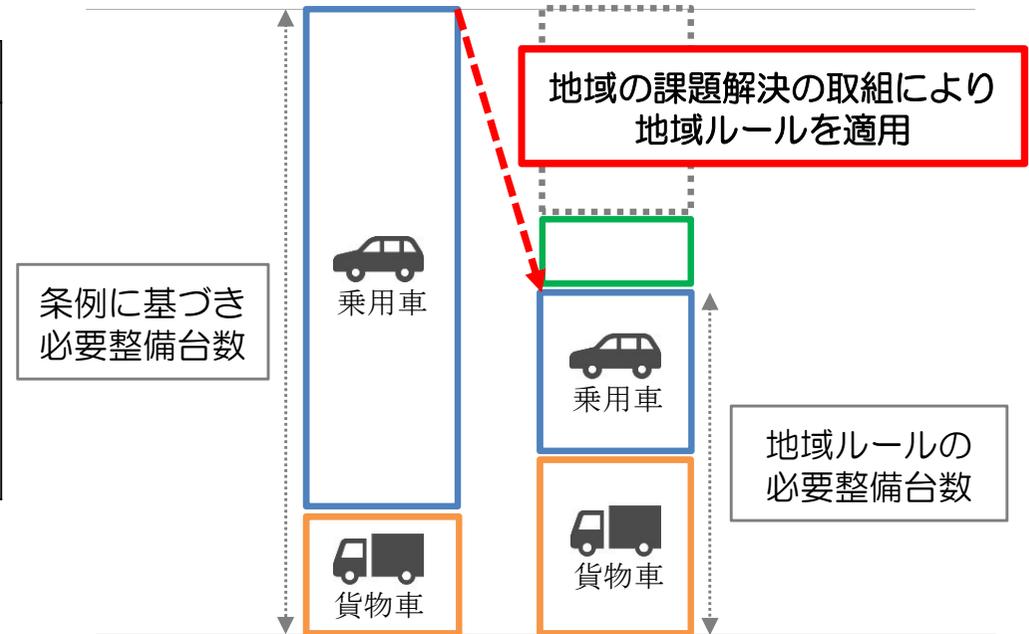
地域の課題解決の誘導

○地域ルールエリア内の建築物が、地域ルールの適用により附置義務台数の削減や隔地等を行うに際して、地域ルール適用の申請者が個々に地域の課題解決に取り組むことを誘導する。

○地域の駐車課題の取組みとして、集約駐車場や共同荷さばき場の整備、自動二輪駐車場や駐輪場の整備のほか、自動車の電動化推進への対応としてZEV用充電器の設置等を誘導する。

【地域の課題解決取組み例】

ソフト対策	ハード整備
<ul style="list-style-type: none">●公共交通機関の利用促進●荷さばきルールづくり●共通駐車利用券の実施	<ul style="list-style-type: none">○集約駐車場や共同荷さばき場の整備○自動二輪駐車場や駐輪場の整備○ICカード清算システムの整備○観光バス乗降場整備○タクシー乗り場の設置○ZEV用充電器の設置



地域貢献策の取組としてのZEV用充電器の設置促進

- カーボンニュートラル宣言に基づき、国全体での脱炭素化の取組みが求められていることを踏まえ、駐車施設整備においても自動車の電動化の推進等への対応を図っていく
- 「道路交通の円滑化を図り、都市の機能の維持及び増進に寄与する」という駐車場法の目的に鑑み、将来、EV車が普及した際に充電待ち車両の路上滞留などが生じないように、地域ルールにおける地域貢献の取組の一つとしてZEV用充電器の設置をメニュー化することにより充電器の設置を誘導する

■カーボンニュートラル宣言

- 2020年10月、臨時国会の所信表明演説において、菅首相が2050年までにカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す宣言を行った

※カーボンニュートラルとは：温室効果ガスの“排出”と“吸収”の合計でゼロとすることで、温室効果ガスの排出量を実質的にゼロにすること

■国全体の総力を挙げた脱炭素化の取組の必要性

- 我が国のCO2排出量は約10億8000万トン（2018年）で、世界で5番目に排出量が多くなっており（世界の排出量の約3.2%）、その実現は簡単なことではないため、国全体での総力を挙げた脱炭素化の取組みが求められている
- 政府は、重要分野として、自動車・蓄電池、水素、カーボンリサイクル（CO2を回収・再利用する技術の確立・普及）、洋上風力発電など14の分野を位置付けており、自動車については電動化を推進するとしている



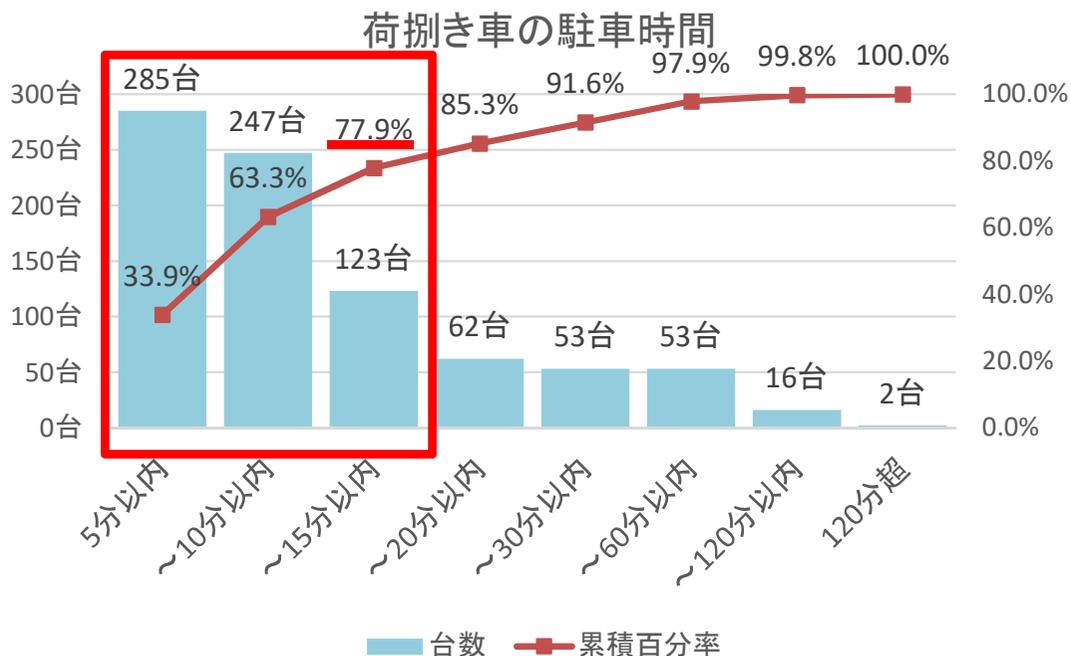
- カーボンニュートラル宣言に伴い、国全体での総力を挙げた脱炭素化の取組みが必要
- 自動車の電動化を推進するため、駐車場においてもZEV用充電器の設置を誘導していく

荷捌き駐車施設におけるZEV用充電器の設置について

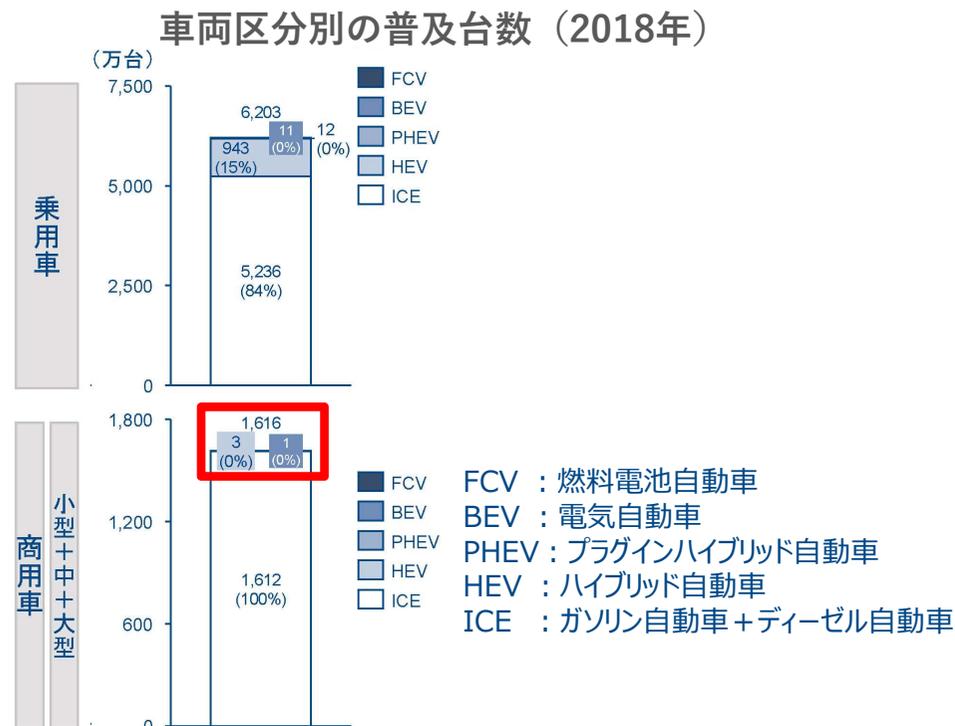
○荷捌き車両は、効率的な集配送を行う必要から、一般的に乗用車に比べて駐車時間が短い傾向にあり、

東京駅前地区の調査結果では、15分以内の駐車が3/4以上を占める

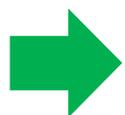
○ZEV普及台数は、乗用車についてはハイブリッド車（HEV）が一定の割合（15%）を占める一方、商用車ではごくわずかであり、ZEVの普及は非常に限定的



出典：東京駅前地区駐車実態調査結果（中央区）



出典：第1回 商用車における電動車活用促進WG 資料5より抜粋
（一般社団法人 次世代自動車振興センター）



荷捌き駐車施設は、短時間駐車で効率的に運用する必要があるため、充電器を設置するのは荷捌き用の駐車区画以外のが望ましい

都内における地区の駐車課題のイメージ（池袋駅周辺）

○池袋駅周辺では、乗用車用駐車施設の余剰、貨物車用駐車施設の不足、路上荷さばきによる影響、駐車場出入口の設置による影響などの駐車課題が発生

①乗用車用の駐車施設の余剰

○乗用車の駐車施設については、現状の駐車実態で余剰が生じている

○さらに、区新庁舎の完成や旧庁舎跡地（Hareza池袋）の開発など、再開発事業の進展に伴い、需要と供給のアンバランスがさらに拡大することが懸念される

②貨物車用の駐車施設の不足、路上荷さばきによる影響

○現状の駐車実態で貨物車の駐車施設は不足しており、違法路上駐車や路上荷さばきなどにより、交通状況や歩行環境への悪影響が生じることが懸念される

③駐車場出入口の設置による影響

○繁華街等の歩行者を優先する路線において、小規模敷地の建物の建て替えに際し、建物ごとに駐車場出入口を設けると、歩行者の安全性やまちなみの連続性を確保することが困難

<池袋駅周辺における駐車課題>



路上での荷捌き車両の駐車



歩行者と自動車輻輳する南北区道



1階部分の駐車場出入口

地域ルール制度策定の手引きについて



地域ルール制度策定の位置づけ方

現 行

【条例】地域ルールによる附置義務緩和を規定
《策定可能エリア》

- ・ 駐車場整備計画を定めた区域
- ・ 低炭素まちづくり計画の駐車機能集約区域
- ・ 都市再生駐車施設配置計画の区域

【指針】

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

今 後

【条例】地域ルールによる附置義務緩和を規定
《策定可能エリアを追加》

- ・ 鉄道駅周辺で都市計画等で人中心のまちづくりに関する位置づけのあるエリア（追加）
- ・ 立地適正化計画の駐車場配置適正化区域（追加）
- ・ 都市再生整備計画の滞在快適性等向上区域（追加）

【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
- ・ 地域ルールに定めるべき事項（追加）
- ・ 地域の課題解決への取組誘導（追加）
- ・ 地域ルールの提案制度（追加）
- ・ 地域ルールの検証

【手引き】（新規）

- ・ 地域ルールの検討に際して調査すべき内容
- ・ 地域ルールの基準の定め方
- ・ 取り組むべき課題
- ・ 駐車場の高さや出入口の配置の考え方
- ・ 地域ルール運用の考え方
- ・ 関係機関との協議 など

平成15年11月28日
10都市条例第25号

東京駐車条例に基づく地域ルールの策定指針

第1 目的
東京駐車条例（昭和33年東京都条例第7号、以下「条例」という。）による駐車施設の附置義務緩和は、原則として、建築物単位に準じた基準による駐車施設の設置を義務づけるものである。しかし、地域によっては、基準に照りて駐車施設の設置が不合理的な場合がある。
このため条例を改正し、「駐車機能集約区域のうち駐車機能集約計画が定められている区域において、駐車機能集約計画に基づき、必要な駐車施設の設置の標準が定められていると認められる場合に、駐車施設の台数の削減、駐車施設の集約設置等、地区特性に応じた駐車施設の整備基準（以下「地域ルール」という。）による駐車施設の設置を可能にした（平成14年10月1日施行）」とする。
本指針は、条例第17条第1項第2号、第17条の2第1項第1号、第17条の3第1項第1号及び第17条の4第1項第1号に基づく、地域ルールによる駐車施設の附置義務の可能な運用を図ることを目的に作成するものである。

第2 対象地域
地域ルールの対象地域は、都市計画区域（昭和43年6月1日法律第100号）第3条に基づき駐車機能集約区域内にあって、次のいずれかに該当する地区とする。
1 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である地区
2 高度度の商業地区で、夜店等の形成上、建築物単位よりも街区単位で駐車施設の集約配置することが望ましい地区

第3 地域ルールの策定手順
地域ルールの策定手順は次のとおりとする。
1 駐車機能集約計画における地域ルールの適用地区の位置づけ
駐車条例（昭和33年5月19日法律第106号）第4条に規定する駐車機能集約計画は、以下に掲げる事項を定めることとする。
（1）地域ルールの適用地区（以下「適用地区」という。）
（2）適用地区における路上駐車及び路外駐車場の整備に関する基本方針
（3）適用地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量
（4）（3）の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策
2 地域ルール策定協議会の設置
地域ルール策定主体（区市）は、地域ルール策定協議会（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る主体並びに地区の住民の協力が不可欠である。このため、協議会の構成員は次のとおりとする。
（1）地域ルール策定主体：区市の河管部局

（2）学識経験者
（3）地区の住民組織：町会、商店会等
（4）交通管理警察：警視庁、消防警察等
（5）東京都区部条例の管轄：東京都都市計画局

3 適用地区の調査及び分析
協議会は、適用地区の交通特性等の調査及び分析等により適当な路上駐車対策等の検討を行い、地域ルールの策定することとする。
地域ルールの策定にあたっては、地区の特性に適合させる必要があることから、地区をとおる主要な道路の幅員等に応じて、以下の調査、分析を行うこととする。
（1）地区の交通特性（自動車分庫率、公共交通機関の利用率等）
（2）土地・建築物利用の現状と将来予測
（3）駐車施設の種類（地上・地下、機械、自動、利用形態）及び将来予測
（4）駐車施設設置量の現状と将来予測
（5）路上駐車場の現状及び将来予測
（6）地域ルールを適用しない場合の条件による駐車機能集約と比べ
（7）地域ルール適用の留意点（敷地状況、位置等）
（8）その他地域ルール策定のために必要な事項

4 地域ルールの策定及び公告
地域ルール策定主体は、協議会の意見を尊重し、次に掲げる事項を定めた地域ルールを策定し、公告することとする。
（1）適用地区における駐車施設の設置基準
（2）駐車施設の効率的な利用方法（駐車施設への自動車誘導等）
（3）地域ルールの実効性を確保するための方策
（4）その他必要な事項

第4 地域ルールの検証
駐車施設の需要は交通特性等により変化する。このため、駐車施設の適切な設置を確保するためには、地域ルールの定期的な検証、見直しが必要である。
協議会は当該地区に地域ルールが適用された日から、原則として1年以内毎に、地域ルールの成果を検証することとする。また、検証の結果、地域ルールによる実効性が認められない場合は、協議会は地域ルールの見直しを行い、地域ルール策定主体に対し「地域ルールの見直しを要する」とする。
地域ルール策定主体は、報告を受けた見直し案を尊重し、速やかに地域ルールを改正又は廃止することとする。

■指針（内容追加）

地域ルールの策定指針において、主に以下の点を追加・修正

- 地域ルールの各制度メニューにおける対象地区を追加
- 地域ルールに定めるべき事項の項目を追加
- 地域ルール適用において地域の課題解決への取組を誘導する旨を位置づけ
- エリマネ団体等による提案制度を位置づけ

現 行

- ・対象地区（駐車場整備計画を策定した駐車場整備地区）
- ・策定主体（区市）
- ・策定手順（協議会の設置等）
- ・実態調査項目
- ・地域ルールの策定
⇒地域ルールに定めるべき事項
- ・地域ルールの検証

今 後

- ・対象地区（各地域ルール制度の対象区域）
- ・策定主体（区市）
- ・策定手順（協議会の設置等）
- ・実態調査項目
- ・地域ルールの策定
⇒地域ルールに定めるべき事項（項目追加）
⇒地域の課題解決への取組誘導（追加）
- ・地域ルールの提案制度（追加）
- ・地域ルールの検証

■手引き（新規）

地域ルールの手引きを作成し、地域ルールで定めるべき内容、調査の内容、基準の定め方等の詳細について提示

項目（案）	内容（イメージ）
地域ルールに定めるべき内容	適用区域、駐車施設整備に関する事項（附置台数の低減、隔地・集約化等）、運用体制および地域貢献策等、定めるべき事項を提示
ルール策定にあたり調査すべき内容	地域ルール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項目と内容について提示
地域ルールの基準の定め方	駐車施設附置台数の低減措置など、整備台数に関する基準を定めるための検討方法を提示
地域ルールの隔地・集約の考え方	駐車施設の隔地・集約を行う場合の基本的な考え方、隔地を認める距離等に関する基準を定めるための検討方法を提示
取り組むべき課題（例示）	地域のまちづくりや駐車・交通環境に関する課題など、地域ルール導入とあわせて取り組むべき課題について例示
駐車施設の規模・構造・出入口の配置の考え方	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等に関する考え方を提示
地域ルールの運用の考え方	適正かつ円滑に地域ルールの継続的な運用を行っていくために配慮すべき事項について提示
関係機関との協議	地域ルールの策定に向けて必要となる関係行政機関との協議・調整に関する事項を提示