中央区告示第百六十一号

児童福祉法（昭和二十二年法律第百六十四号）第二十四条の三十七第一号及び中央区指定特定相談支援事業者及び指定障害児相談支援事業者の指定等に関する規則（平成二十四年三月中央区規則第十六号）第五条の規定に基づき、公示します。

指定障害児相談支援事業者を指定したので、

令和八年六月一日

中央区長　山本　泰人

記

一	事業者の名称	合同会社せんじんケアサービス
二	主たる事務所の所在地	東京都中央区入船三丁目一番一〇号一二〇二号
三	事業所の名称	せんじん相談支援
四	事業所の所在地	東京都中央区入船三丁目一番一〇号一二〇二号
五	指定年月日	令和八年六月一日
六	相談支援の種類	指定障害児相談支援
七	事業の主たる対象者	特定なし
八	事業所番号	障害児相談支援事業所　一三七〇二〇〇一三九

中央区告示第百六十二号

指定特定相談支援事業者を指定したので、障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律（平成十七年法律第百二十三号）第五十一条の三十第二項第一号及び中央区指定特定相談支援事業者及び指定障害児相談支援事業者の指定等に関する規則（平成二十四年三月中央区規則第十六号）第五条の規定に基づき、公示します。

令和八年六月一日

中央区長　山本泰人

記

一　事業者の名称　合同会社せんじんケアサービス
二　主たる事務所の所在地　東京都中央区入船三丁目一番一〇号一二〇二号
三　事業所の名称　せんじん相談支援
四　事業所の所在地　東京都中央区入船三丁目一番一〇号一二〇二号
五　指定年月日　令和八年六月一日
六　相談支援の種類　指定特定相談支援
七　事業の主たる対象者　特定なし
八　事業所番号　特定相談支援事業所　一三三〇二〇〇八一五

中央区告示第百六十三号

別紙に記載の納付義務者に対して送達すべき次に記載の書類は、送達を受けるべき者の住所地においで送達ができなかったため、介護保険法（平成九年法律第百二十三号）第百四十三条の規定において準用する地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）第二十条の二の規定により告示します。

なお、当該書類は本区福祉保健部介護保険課において保管し、当該書類の送達を受けるべき者にはいつでも交付しますから申し出てください。

令和八年六月一日

中央区長　山本泰人

一　送達すべき書類　介護保険法第百二十九条第一項に規定する保険料に係る地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百三十一条の規定による通知

対象者(納付義務者)一覧		
令和8年度介護保険料納入通知書(令和8年4月1日~令和8年4月30日まで返戻分)		
整理番号	基本氏名	住所
1	田原　裕樹	中央区日本橋箱崎町３７番７－２０２号
2	松浦　春男	中央区日本橋茅場町２丁目６番９号 マルコウ日本橋茅場町ビル３０２号
3	ＪＡＬＩＬＶＡＮＤ　ＭＡＳＨＡＬＬＡＨ	中央区築地７丁目１８番２８－１２２５号
4	荒井　雄一	中央区築地２丁目９番９号 コンフォート築地３０１号
5	助川　義孝	中央区日本橋兜町３番９－２０２号
6	ＴＡＮ　ＣＨＥＮＧ　ＳＩＥＷ	中央区佃１丁目１１番９－１６０８号
7	石田　節子	千葉県習志野市藤崎４丁目１０番１８号 そんぽの家　津田沼
8	舟越　町子	東京都江東区豊洲１丁目２番８号 プレール・ロヴェ豊洲

日本橋本石町・室町・本町地区駐車場整備計画の公表について

駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第四条第一項の規定により日本橋本石町・室町・本町地区駐車場整備計画を定めたので、同法第四条第四項の規定に基づき、別紙のとおり公表する。

令和八年六月一日

中央区長　山本泰人

日本橋本石町・室町・本町地区
駐車場整備計画

令和８年６月

中央区

目　次

1 計画策定の目的と位置付け 1

1.1 本計画策定の目的 1

1.2 本計画の位置付け 2

1.3 計画の対象とする交通手段 2

1.4 用語の定義 3

1.5 本計画の目標年次 4

1.6 対象範囲 5

1.7 エリア区分 6

2 日本橋本石町・室町・本町地区を取り巻く状況 7

2.1 近年の駐車場施策に関する動向 7

2.2 交通実態 8

3 駐車場整備に関する現状と課題 9

3.1 一般車用駐車場 9

3.2 荷捌き用駐車場 10

3.3 その他（障がい者用、観光バス用、自動二輪車用）の駐車場 11

4 駐車場整備・駐車施策の基本方針 12

4.1 駐車場整備・駐車施策の基本方針 12

5 駐車場整備に関する基本施策 13

5.1 共通 14

5.2 一般車用駐車場 14

5.3 荷捌き用駐車場 15

5.4 その他（障がい者用、観光バス用、自動二輪車用）の駐車場 15

6 路外駐車場の整備目標量 16

6.1 一般車用駐車場の整備目標量 16

6.2 荷捌き用駐車場の整備目標量 16

7 計画の推進に向けて 17

7.1 関係者との連携・協働 17

7.2 駐車場地域ルールの導入検討 17

7.3 計画の見直し 17

〔参考〕日本橋本石町・室町・本町地区駐車場整備計画検討委員会の構成員と開催状況 18

1　計画策定の目的と位置付け

1.1 本計画策定の目的

駐車場整備計画は、駐車場法第４条の規定に基づき、駐車場整備地区における駐車施設の需要と供給の現況および将来見通し等を勘案し、当該地区の駐車施設整備等に関する計画を定めるものである。

本区では、平成５年12月に策定した「中央区駐車場整備計画」（以下「既計画」という。）において、区内の駐車場整備地区全域を対象に、民間と公共の適切な分担に基づく駐車施設の整備と有効利用方策等を定め、各種駐車場施策を推進してきたところである。

既計画の策定以降、持続可能な社会構築に向けた意識の高まりや少子高齢化の進展、駐車場法や東京都駐車場条例等の関連法令の改正、さらに、都市開発の進行、公共交通機関のさらなる充実、テレワークの拡大等働き方の変化、EC（電子商取引）の普及に伴う宅配需要の増加など、駐車場を取り巻く環境は大きく変化している。

こうした中で、駐車場行政は従来の「整備量の増加」から「地域特性に合わせた附置」へと変化するなど、地区の駐車状況や土地利用の特色、計画する将来像に応じた、駐車場整備に限らない地区に根差した総合的な駐車施策が求められており、本区では、銀座地区や東京駅前地区など地区ごとに駐車場整備計画を策定し、地域の特性等に応じた駐車場施策の基本方針を策定している。

日本橋本石町・室町・本町地区（日本橋本石町一丁目～四丁目、日本橋室町一丁目～四丁目、日本橋本町一丁目～四丁目の範囲。以下「本地区」という。）においては、首都高速道路日本橋区間地下化事業や大規模な開発事業等の進捗により、今後まちの交通環境が大きく変化することが想定される。そのため、本地区を対象範囲に含む上位計画等では、回遊性の高い歩行者中心のまちの形成を目指し、実現に向けた駐車場施策として、駐車場の一部集約化及びネットワーク化、エリアの物流を円滑化することを目的とした共同荷捌き場の設置等を検討することを掲げている。

これらの開発等の進捗及び上位計画等を踏まえ、本地区のまちづくりと連携した駐車場整備計画を策定し、駐車場施策の基本方針を定めることを目的とする。

1.2 本計画の位置付け

関連法令および本区における上位計画等との関係を踏まえた本計画の位置付けを以下に示す。なお、本計画に記載のない交通に関連する内容についても、本計画と整合を図りながら別途検討・実施していくものとする。

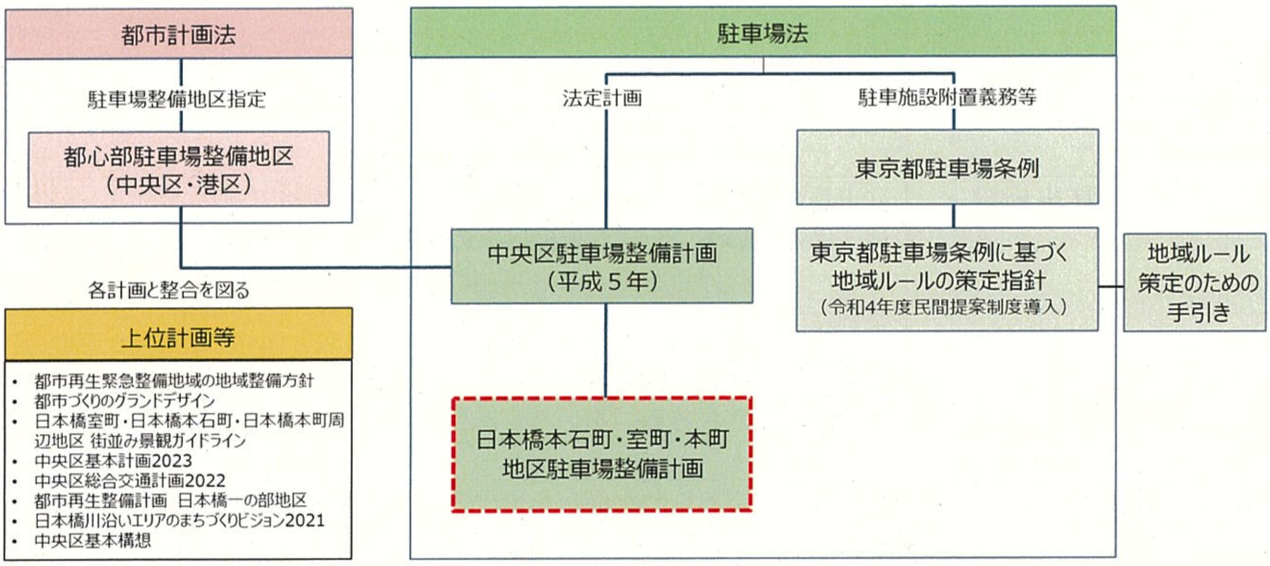


図 1　本計画の位置付け

1.3 計画の対象とする交通手段

本計画の対象とする交通手段は、自動車（乗用車、貨物車、観光バス、自動二輪車）とする。

1.4 用語の定義

本計画における用語の定義を以下のとおり示す。

表 1　用語の定義

用語	定義
■駐車場	自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるものをいう。（駐車場法第 2 条）
■駐車施設	専用的に利用されるものおよび一般公共の用に供されるものにかかわらず、自動車の駐車のための施設全般をいう。
■附置義務駐車施設	駐車場法に基づく地方公共団体の条例（附置義務条例）により、一定の地区内において、一定の規模以上の建築物を新築等する場合に、設けることが義務付けられている駐車施設をいう。東京都では、東京都駐車場条例により定められている。
■路外駐車場	道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるものをいう。
■都市計画駐車場	都市計画に定められた駐車場で、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設として定められるものをいう。本地区では、本町駐車場が該当する。
■コインパーキング	不特定多数の利用者が空いている車室に駐車し、利用した時間分の料金を支払う駐車場。繁華街や駅周辺、住宅街など多様な場所に設営でき、変形地や狭い土地でも経営可能なため、様々な場所で整備されている。
■パーキングメーター	短時間駐車の需要に対応するため、道路状況、交通への影響や支障などを勘案して、駐車枠で指定した場所・方法に限り短時間駐車を認める交通規制において、時間を限って同一車両が引き続き駐車できる道路の区間であることが道路標識等により指定されている道路の区間のことを「時間制限駐車区間」という。また、時間制限駐車区間内に設置され、車両を感知して駐車時間を自動的に測定する機械を「パーキングメーター」という。 本計画では、上記を総称して「パーキングメーター」という。
■一般車	普通乗用車、軽自動車等の自動車を指す。ただし、恒常的な業務用荷物の積卸しが有る一般車は荷捌き車に含める。
■荷捌き車	普通貨物車や軽・小型貨物車、荷物の積卸しを行う一般車等、恒常的な業務用荷物の積卸しが有る自動車を指す。ただし、恒常的な業務用荷物の積卸しがない荷捌き車は一般車に含める。
■一般車用駐車場	普通乗用車、軽自動車等の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるものをいう。
■荷捌き用駐車場	普通貨物車や軽・小型貨物車、荷物の積卸しを行う一般車等が駐車し、荷捌きを行うための施設であって、一般公共の用に供されるものをいう。

1.5 本計画の目標年次

本地区における駐車需要の変化および首都高高架橋撤去後（2040 年以降）を見据えたまちづくりの進展と整合を図る必要があることを踏まえ、目標年次を以下のとおり定める。

目標年次　令和 27 年（2045 年）

1.6 対象範囲

本計画の対象範囲は、「東京都市計画都心部駐車場整備地区（中央区・港区）、面積：994.8ha（中央区内 562.0ha）」のうち、既計画において示している日本橋金融街・商業街地区の日本橋川以北（本地区、面積：約 47.04ha）とする。

なお、日本橋金融街・商業街地区のうち、本計画の対象ではない日本橋川以南については、今後、地域の交通環境に関する課題の解決並びに、日本橋川以南を対象範囲とする上位計画等に示すまちづくりの実現のため、新たな駐車場施策の導入が必要と認められる場合に、駐車場整備計画の策定を検討するものとする。

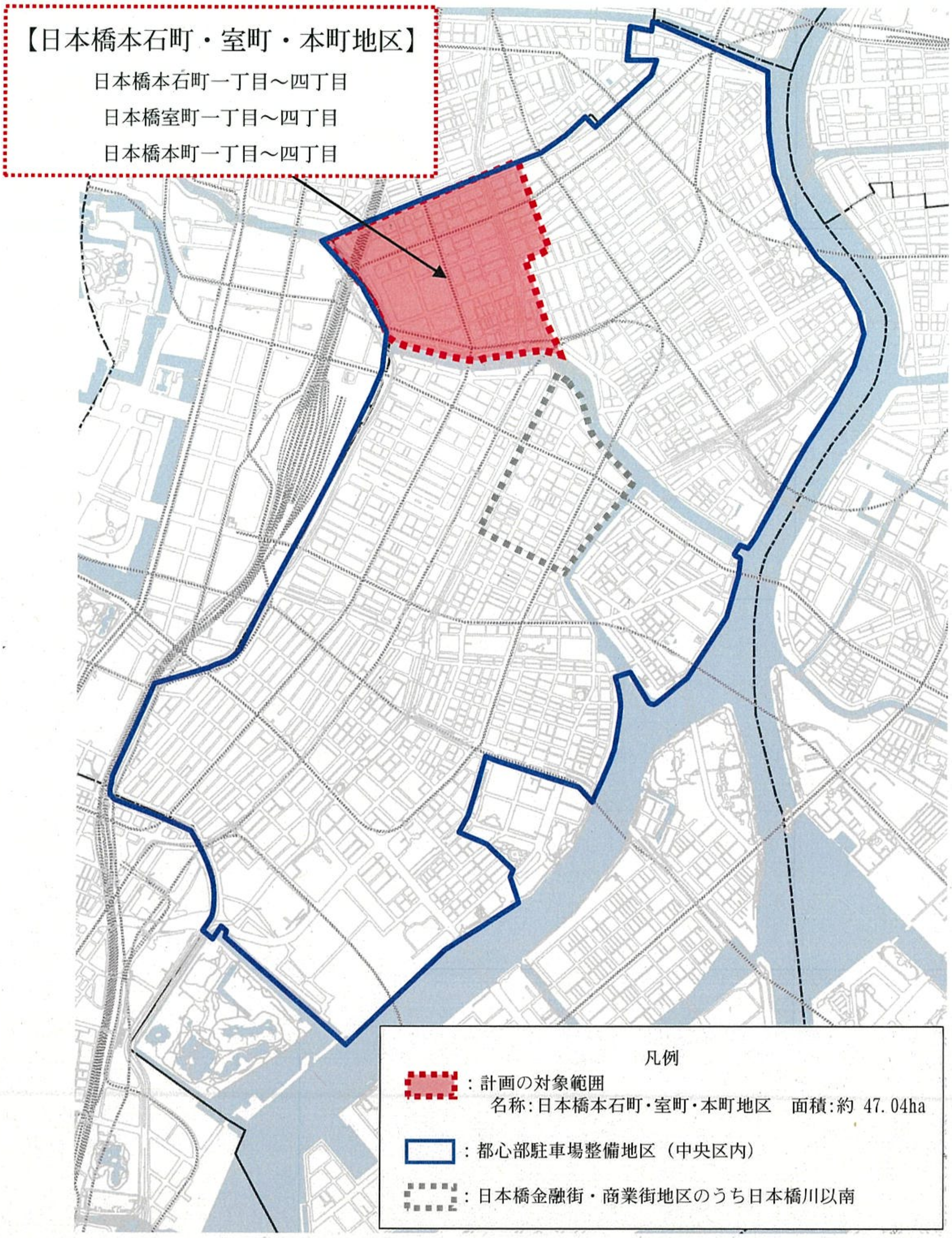


図 2　対象範囲

1.7 エリア区分

駐車場供給量と駐車需要量の比較、駐車課題の整理や施策の検討、将来の路外駐車場の整備目標量の設定では、幹線道路を跨いでの利用は限定的であること、また幹線道路を境に土地利用や建築物の規模等の特性が異なることから、幹線道路を境界として6つに区分したエリアで検討を行うこととする。

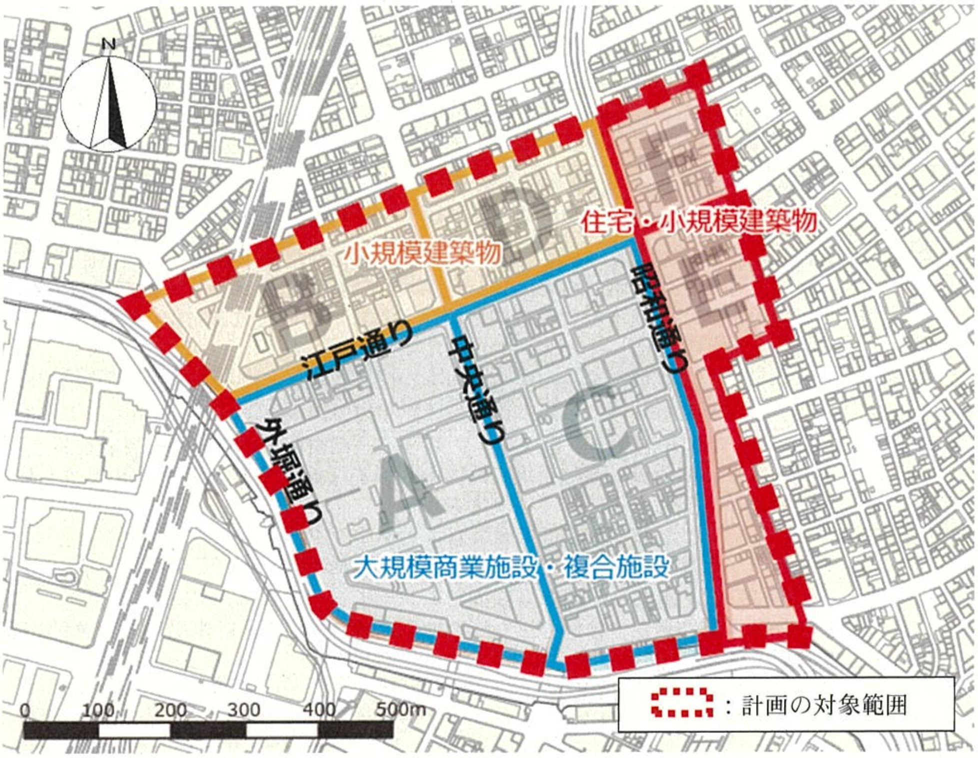


図 3 エリア区分

2 日本橋本石町・室町・本町地区を取り巻く状況

2.1 近年の駐車場施策に関する動向

近年、以下のような法令改正や事業制度の創設が行われており、目指すべき都市像に沿った駐車施設整備を重視する傾向がより強まってきている。

表 2 近年の法制度等の変化

年次	法制度等の変化および主な内容
平成 24 年 12 月	・都市の低炭素化の促進に関する法律の施行とあわせた駐車場法の特例措置≪国≫ ⇒「駐車機能集約区域」と「集約駐車施設」を定めた『低炭素まちづくり計画』の策定により、附置義務駐車施設を集約できる特例措置を位置付け。
平成 26 年 4 月	・東京都駐車場条例（一部改正）の施行≪都≫ ⇒低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール制度の追加。
平成 26 年 8 月	・都市再生特別措置法（一部改正）の施行とあわせた駐車場法の特例措置≪国≫ ⇒『立地適正化計画』において「駐車場配置適正化区域」を定めた場合、路外駐車場配置適正化と附置義務駐車施設の集約化が行える特例措置を位置付け。 ・国土交通省標準駐車場条例の改正≪国≫ ⇒駐車実態等を踏まえて、地域・地区の特性に応じた適切な駐車場整備原単位を設定する必要性、鉄道駅等に近接する建築物の基準緩和措置などを明文化。
平成 30 年 7 月	・都市再生特別措置法（一部改正）に基づく「都市再生駐車施設配置計画制度」≪国≫ ⇒区域単位で附置義務駐車場の位置と規模を最適化する計画の策定と、計画に即した附置義務駐車場の整備を可能とする制度を創設。 ・まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）≪国≫ ⇒まちづくりと駐車場の連携に焦点を当てた基本的考え方を整理。
平成 31 年 3 月	・まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（実践編）≪国≫ ⇒駐車需要の調査・分析方法や駐車場の地域ルール等、駐車場施策の検討に向けた取組み方法を整理。
令和元年 6 月	・東京都駐車場条例（一部改正）の施行≪都≫ ⇒都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール制度の追加。
令和 2 年 9 月	・都市再生特別措置法（一部改正）の施行とあわせた駐車場法の特例措置≪国≫ ⇒「都市再生整備計画」において「滞在快適性等向上区域」を定めた場合、路外駐車場配置適正化と附置義務駐車施設の集約化、特定の道路における駐車場の出入口規制を行える特例措置を位置付け。
令和 4 年 7 月	・東京都駐車場条例（一部改正）の施行≪都≫ ⇒地域ルールの適用が可能な区域の追加。 都市再生特別措置法の改正に対応した関連規定の整備 ⇒『東京都駐車場条例に基づく地域ルールの策定方針』に、地域ルールの提案制度の追加。
令和 5 年 4 月	・まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第２版）≪国≫ ⇒これまでのガイドラインの基本編と実践編を統合・再編し、最近の動向を考慮して時点更新。
令和 7 年 3 月	・駐車場法施行令の一部を改正する政令≪国≫ ⇒自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途として「共同住宅」を追加。 ・標準駐車場条例（一部改定）の施行≪国≫ ⇒共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務の追加、集約駐車場への隔地の推進等、地方公共団体の条例の見直しを促すことにより、社会の変化に対応した駐車場施策を推進。 ・「民間提案に基づく地域ルール等の策定に係る方針」の策定≪区≫ ⇒令和4年7月の東京都駐車場条例（一部改正）の施行を踏まえ、本区独自の民間提案の活用方針を策定。また、本方針により地域ルールを策定する場合は、駐車場整備計画についても民間提案に基づき策定できるものとした。
令和 7 年 5 月	・「持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン」の公表≪国≫ ⇒「統合的な政策に基づき、駐車場の量や配置の状況を適切に把握してマネジメントしていくことが必要」という基本的認識の下、ガイドラインを作成。

2.2 交通実態

本地区の交通実態を以下のとおり示す。

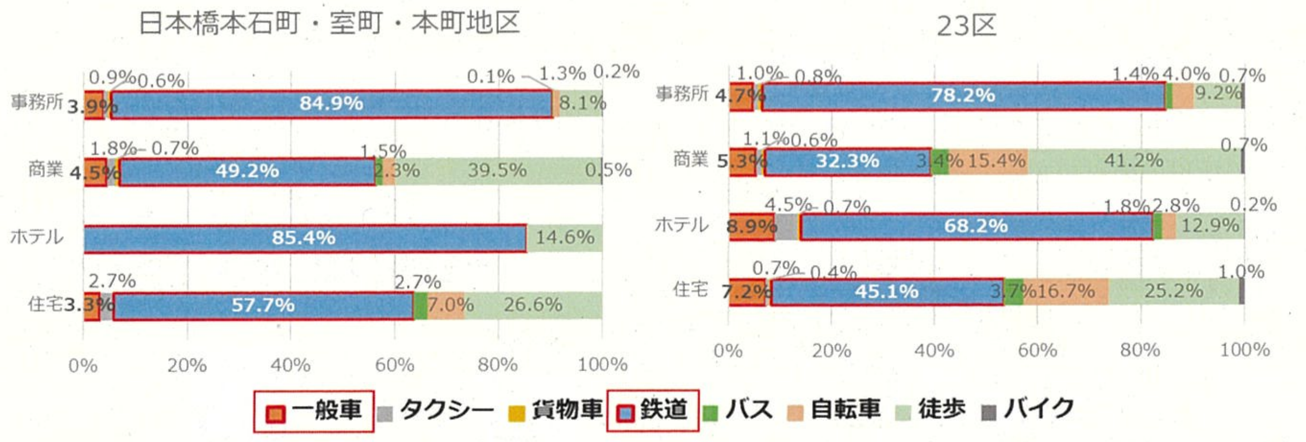
■鉄道ネットワーク

本地区内には JR 総武快速線新日本橋駅、東京メトロ銀座線・半蔵門線三越前駅の 3 路線が乗り入れており、地区のすべての地点への鉄道によるアクセス性が高いエリアとなっている。

また、東京メトロ東西線日本橋駅、都営浅草線日本橋駅、JR 東京駅からも近く、多様な方面からの鉄道利便性に優れている。

■代表交通手段分担率

図 4 に示すとおり、本地区の代表交通手段分担率において、鉄道の割合は、全用途において 23 区平均よりも高い一方で、一般車の割合は; 全用途において 23 区平均よりも低い。



※出典：H30 東京都市圏 P. T. 調査

図 4　交通手段分担率

■地下通路ネットワーク

JR 総武快速線新日本橋駅と東京メトロ銀座線・半蔵門線三越前駅をつなぐ広幅員の地下通路は、地上道路への出入り口の他、隣接する大規模商業施設等（以下「沿道施設」という）と接続されており、多くの利用者が通行するオフィス等通勤時間帯において過度な混雑は見られず、円滑に通行ができる状況となっている。

加えて、各駅構内から沿道施設を介し、地上へ至るまでの経路では、エレベーターやエスカレーターが設置され、垂直移動の負担が軽減されるルートが多く確保できていることから、利便性に優れた地下通路として広く利用されている。

■主な駐車施設の立地状況

本地区は、建築物に附帯する駐車施設、コインパーキングなどを合わせて約 200 箇所で約 5,000 台弱の駐車施設が整備されており、都市計画駐車場（本町駐車場：収容台数 306 台）も立地している。

荷捌き駐車施設は、中央通り沿道の大規模施設に 7 箇所 67 台が整備されている。

時間制限駐車区画（パーキングメーター、パーキングチケット）は、15 区間 175 台分整備されており、短時間需要の主要な受け皿となっている。

3　駐車場整備に関する現状と課題

駐車課題を把握するため、令和 7 年に行った駐車実態調査を基に現況及び将来の駐車場供給量、駐車需要量の比較を行う。

3.1 一般車用駐車場

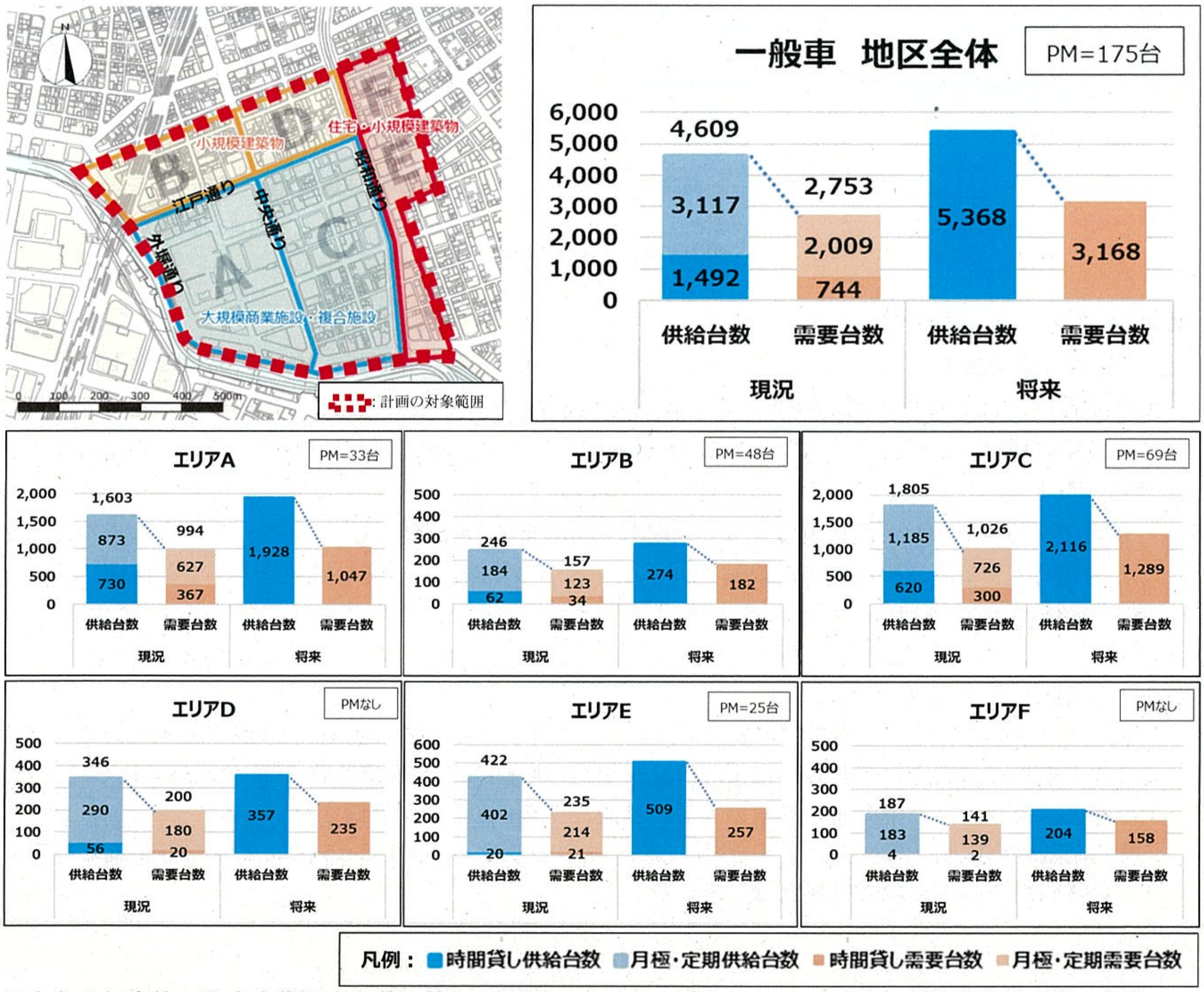
① 現状の駐車場供給量と駐車需要量の比較

■エリア全体　現況同様、将来においても、需要量に対して十分な供給量が整備されており、余剰が発生すると想定される。また、将来的には供給過多の傾向が拡大する。

■エリアA・B・C・E　現況同様、将来においても、需要量に対して十分な供給量が整備されており、余剰が発生すると想定される。また、将来的には供給過多の傾向が拡大する。

■エリアD・F　現況同様、将来においても、需要量に対して十分な供給量が整備されており、将来的には現況と同水準の余剰が発生すると想定される。

以上を踏まえ、将来拡大する余剰に対応し、建替えや開発等と連携した需要に応じた整備や既存駐車場の活用の検討が必要である。



※令和 7 年実施の駐車実態調査を基に検証　※PM＝パーキングメーター　※PM の台数は供給台数の外数
※将来の駐車場運用方法については現時点で明確でないことから、時間貸しと月極・定期を区別しない

図 5 エリア全体およびエリア別の駐車場供給量と駐車需要量の比較（一般車）

3.2 荷捌き用駐車場

① 現状の駐車場供給量と駐車需要量の比較

■エリア全体　現況および将来においても需要量が供給量を上回り、将来的に需要量と供給量の乖離は縮小するものの、依然不足は生じると想定される。

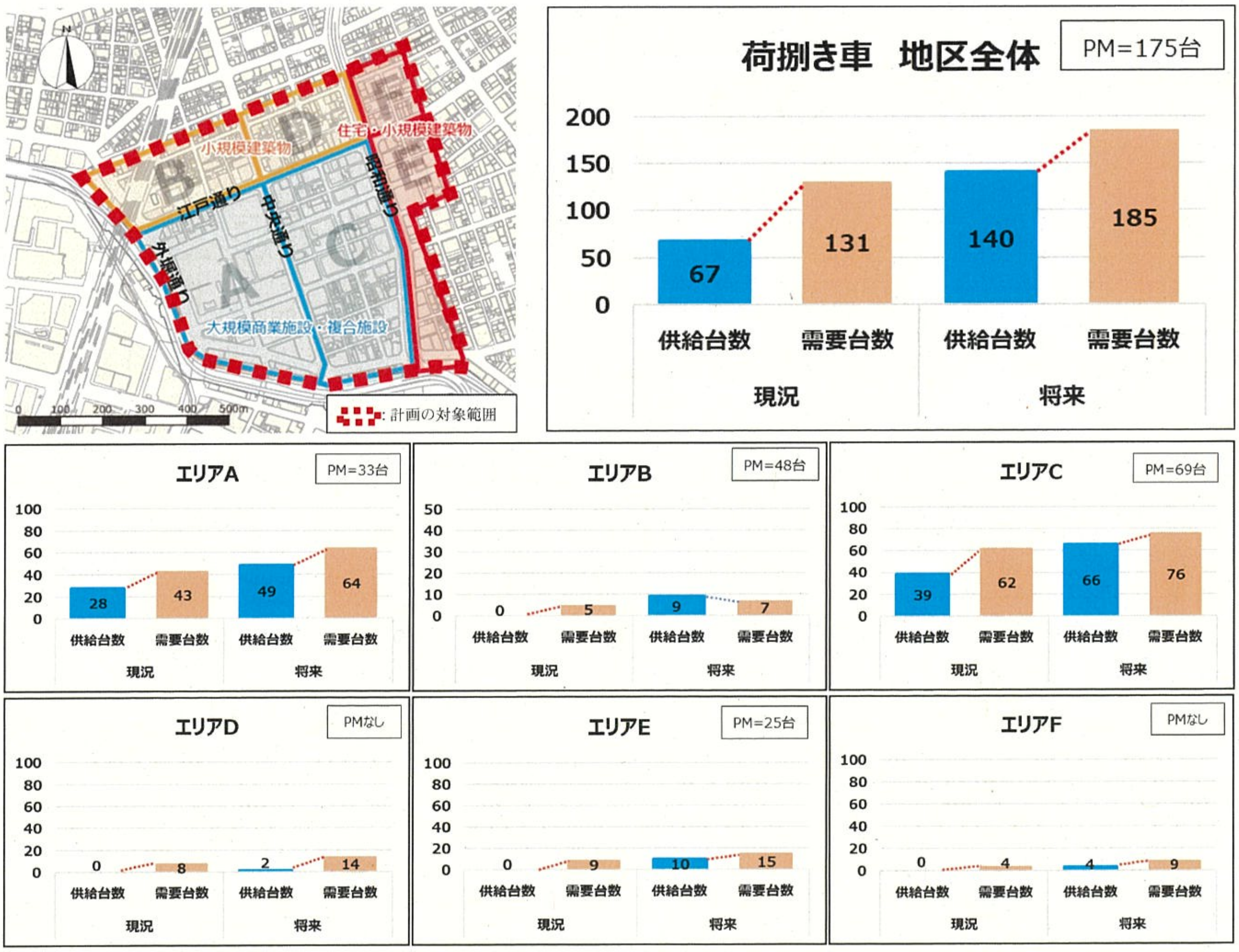
■エリアＡ　需要量と供給量は同水準で増加すると想定される。

■エリアＢ　将来、需要量相当の供給量が整備されると想定される。

■エリアＣ・Ｅ　現況では需要量が供給量を上回っているが、将来的には、建替に伴い荷捌き用駐車場の整備が進むことで、需要量と供給量の乖離は縮小すると想定される。

■エリアＤ・Ｆ　延べ床面積が 2,000 ㎡以下の附置義務基準に満たない建築物が多く立地しているため、建替えにより需要量が増加する一方で、供給量の増加は見込みにくく、将来、需要量と供給量の乖離がやや拡大するものと想定される。

以上を踏まえ、需要量に見合った供給量を確保するため、実態に見合った十分な台数の設置を可能とする制度の検討に加え、特にエリアＤ・Ｆにおいて一般車用駐車場の活用、道路空間の活用等の施策の検討が必要である。



※令和７年実施の駐車実態調査を基に検証　※PM＝パーキングメーター　※PM の台数は供給台数の外数

図 6 エリア全体およびエリア別の駐車場供給量と駐車需要量の比較（荷捌き車）

3.3 その他（障がい者用、観光バス用、自動二輪車用）の駐車場

障害者用駐車場、観光バス用駐車場、自動二輪車用駐車場については、将来の駐車場供給量と駐車需要量の推計は行っていないが、駐車実態調査（令和 7 年実施）で明らかになった現状を以下のとおり示す。

■障がい者用駐車場　地区全体で 25 台整備されているが、最も利用率が高い時間帯でも休日で 12 台（48.0%）となっている。

■観光バス用駐車場　本地区内に観光バス用駐車場は整備されていないが、観光バスの路上駐車については、地区全体でみても、休日で 1 日最大 2 台であった。

■自動二輪車用駐車場　地区全体で、自動二輪車用駐車場・原付用駐輪場は 109 台整備されているが、利用台数に路上駐車の台数を加え集計した結果、最も利用率が高い時間帯でも平日で 70 台（64.2%）となっている。また、自動二輪車の路上駐車については、地区全体でみても、平日で 1 日最大 13 台であった。

4　駐車場整備・駐車施策の基本方針

4.1 駐車場整備・駐車施策の基本方針

上位計画や交通に関連する区の計画および駐車場整備に関する現状と課題を踏まえ、駐車場整備・駐車施策の基本方針を以下に示す。

■基本方針 1：まちづくりと連携した駐車需要への対応

将来の需要予測として、一般車は余剰が発生し、荷捌きは不足することが想定されることをふまえ、建替えや開発等と連携し、需要に応じた一般車用駐車場、荷捌き用駐車場等の整備を推進する。その駐車場整備にあたっては、歩行者の安全性と車両の利便性に配慮し、必要な機能の整備を推進する。

■基本方針 2：既存駐車施設の活用

本地区に整備されている路外駐車場や建築物に附帯する駐車施設などのうち、供給台数に余剰が生じている駐車場を対象として、特に不足が想定される荷捌き車両の駐車可能な区画の確保を図るなど、余剰駐車区画の有効活用を推進する。

■基本方針 3：道路空間の活用

将来的にも不足が想定される荷捌き用駐車場のうち、荷捌き用駐車場を有していない建築物の荷捌き車のために、道路管理者や交通管理者と連携しつつ、道路空間の活用を推進する。特に荷捌き用駐車場が不足するエリアについては、荷捌き車両が駐車可能な環境の確保を進める。

■基本方針 4：安全で快適な歩行者空間の整備実現に資する駐車施策の推進

安全で快適な歩行者空間を有するまちを形成するため、歩行者の安全性確保や快適性向上、回遊性向上に資する駐車場の整備等、まちづくりの進捗に合わせた施策を推進する。

5　駐車場整備に関する基本施策

駐車場整備・駐車施策の基本方針に基づき、本地区における駐車場整備に関する基本施策を駐車場の種類別（共通事項・一般車駐車場、荷捌き用駐車場・その他の駐車場）に以下のとおり示す。

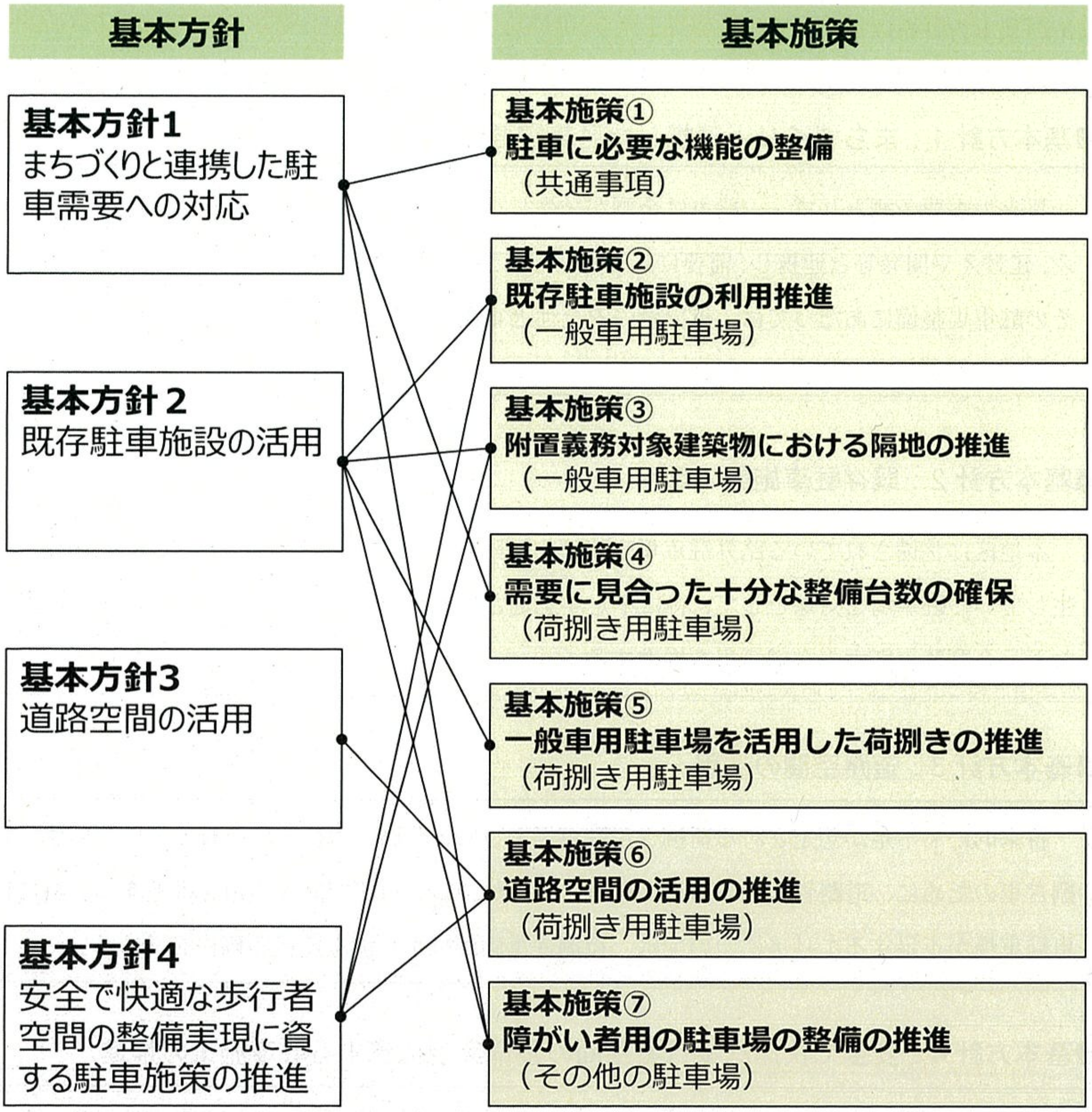


図 7　基本方針と基本施策の対応

5.1 共通

基本施策①　駐車に必要な機能の整備　　（基本方針１への対応）

今後行われる建替えや開発等においては、建築物の需要に見合った駐車台数を確保するとともに、駐車場内の十分な駐車場車路長の整備、スムーズな車両動線の確保、適切な出入口の設置等、道路上での待機列等が発生しないよう、駐車に必要な機能の整備を推進する。

加えて、必要に応じて交通整理員を配置するなど、歩行者の安全性や交通の円滑性を阻害しないように配慮する。

5.2 一般車用駐車場

当地区では、一般車用駐車場は将来においても需要量を上回る供給量が十分に整備されていると想定されるため、建替えや開発等と連携し、需要に応じた整備を推進する。

また、既存の駐車場の余剰を有効に活用することで、安全で快適な歩行者空間の形成に寄与する。

基本施策②　既存駐車施設の利用推進　　（基本方針２・４への対応）

駐車場が十分に整備されていることから、新たに公共駐車場は整備しない。

今後行われる建替えや開発等において新たに整備する附置義務駐車場は、余剰を生じさせないように、需要に見合った整備を推進する。

既存駐車場をできる限り活用するため、余剰のある周辺既存駐車場への隔地が可能な施策（駐車場地域ルール）の導入を検討する。

基本施策③　附置義務対象建築物における隔地の推進（基本方針２・４への対応）

附置義務対象建築物は、駐車場出入り口を集約し、安全で快適な歩行者空間を有するまちを形成するため、可能な限り周辺駐車場への隔地が可能な施策（駐車場地域ルール）の導入を検討する。

附置義務台数の少ない建築物が集積する場所においては、駐車場出入口の分散によって歩行者空間の分断が特に生じやすいため、上記施策によりそれを回避し、連続性のある歩行者空間の確保に寄与する。

5.3 荷捌き用駐車場

地区全体では、将来的には需要量と供給量の乖離は縮小するものの依然不足が生じると想定されること、エリアによっては、乖離が拡大すると想定されること、荷捌き施設を有していない建築物の荷捌き車のための荷捌き用駐車場は一定数必要となることから、時間貸し駐車場や月極駐車場等の一般車用駐車場の活用、パーキングメーターの活用の検討など、荷捌き用駐車場の確保と適切なマネジメントを行うための施策を推進していく。

基本施策④　需要に見合った十分な整備台数の確保　（基本方針１への対応）

新たに整備する附置義務駐車場において、需要に見合った十分な整備台数を確保するために必要な施策（駐車場地域ルール）の導入を検討する。

基本施策⑤　一般車用駐車場を活用した荷捌きの推進　（基本方針２への対応）

一般車用の既存駐車場を利用した荷捌き区画の活用などの検討等を推進する。

基本施策⑥　道路空間の活用の推進　（基本方針３・４への対応）

荷捌き施設を有していない建築物の荷捌き車のため、荷捌きが集中する時間帯の荷捌き車専用パーキングメーターの設置や駐車禁止路線において荷捌き車が荷捌き可能な規制の導入等の検討を推進する。特に、歩道が整備されていない道路では、荷捌き車が路側帯に駐車することで歩行者との交錯が懸念されるため、パーキングメーターを活用した荷捌きを推進することで、路側帯への駐車を抑制し、安全な歩行者空間の確保等、道路空間の活用を推進する。

5.4 その他（障がい者用、観光バス用、自動二輪車用）の駐車場

令和７年に実施した現状を把握する調査を踏まえると、現時点においては、直ちに対応を要する事項は把握されていないが、障がい者の方が安心して来訪できるまちとなるよう駐車区画の整備をしていく必要がある。

また、観光バス、自動二輪車についても、現状の状況から直ちに対応を要する事項は把握されていないが、現況から大幅に需要の増大が見込まれる場合は、計画の見直しの際に、将来的な拡充策などを検討する。

基本施策⑦　障がい者用の駐車場の整備の推進（基本方針１・２への対応）

障がい者の方が安心して来訪できるように、車いすの乗降に配慮した広い車室やスムーズな動線の確保など、障がい者の方が利用しやすい駐車場の整備を推進する。

6　路外駐車場の整備目標量

6.1 一般車用駐車場の整備目標量

一般車については、将来予測結果をふまえ、需要量に対して十分な供給量が整備されていることから、将来的な目標量の設定を行わない。

6.2 荷捌き用駐車場の整備目標量

荷捌き車については、将来的にも地区全体で 45 台の不足が生じると想定される。

不足台数の解消に向けては、基本施策で掲げる需要量に見合った十分な台数の設置を可能とする制度（駐車場地域ルール）の導入の検討や、将来想定される一般車用駐車場の余剰（2,200 台）の一部活用の推進を図る。

なお、エリア D･F においては、延べ床面積が 2,000 ㎡以下の附置義務基準に満たない建築物が多く、附置義務による荷捌き用駐車場の供給が期待できないことから、エリア内で将来的に不足が想定される 17 台分の解消に向け、地区全体での対応に加えて、基本施策に掲げる道路空間の活用の推進を図る。

これらの対応を行い不足台数の解消を図ることから、将来的な目標量の設定は行わない。

7　計画の推進に向けて

7.1 関係者との連携・協働

本地区の駐車場整備、駐車施策の推進においては、上位計画・関連計画に示す本地区におけるまちづくりの実現に向けて、駐車場事業者、交通管理者、道路管理者、大規模開発の事業者や地元関係者等と連携・協働していく。

7.2 駐車場地域ルールの導入検討

本地区では、一般車用駐車場については、現況も将来も余剰が発生し、荷捌き用駐車場については、将来的にも依然不足が生じると想定されるため、地区全体で実態に見合った台数の確保が必要である。

上位計画に示す本地区におけるまちづくりの実現に向けては、前述の基本施策を推進していくこととするが、「基本施策②：既存駐車施設の利用推進」、「基本施策③：附置義務対象建築物における隔地の推進」、および「基本施策④：需要に見合った十分な整備台数の確保」については、駐車場地域ルールの策定が不可欠である。

そこで、それらの施策を実現させるために、地区全体において『東京都駐車場条例に基づく駐車場地域ルールの策定指針（平成 15 年 11 月）』に基づく駐車場地域ルールの導入を検討する。

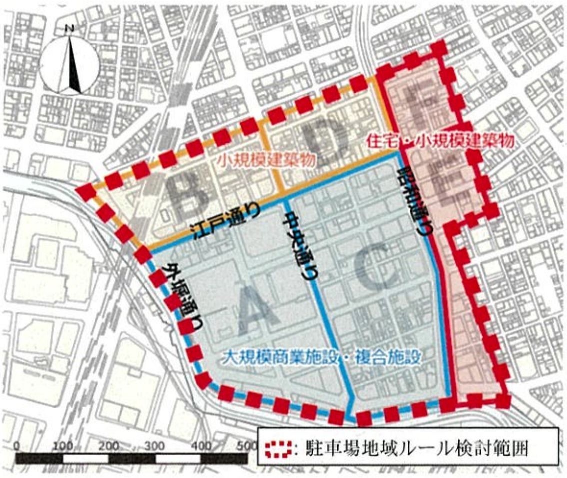


図 8　駐車場地域ルールの検討範囲

7.3 計画の見直し

大規模開発に起因する交通課題、駐車課題は、別途大規模開発側で対応が図られるものとするが、社会情勢の変化、交通・駐車関連技術の革新、まちづくりの進展に伴う来街者の増加、つくばエクスプレスの延伸による交通環境の変化など、様々な状況の変化が進む可能性が高いことを踏まえ、状況の変化を的確に認識し、柔軟に本計画の見直しを行うものとする。

〔参考〕日本橋本石町・室町・本町地区駐車場整備計画検討委員会の構成員と開催状況

■日本橋本石町・室町・本町地区駐車場整備計画検討委員会　構成員

学識経験者	日本大学理工学部土木工学科教授　大沢　昌玄
	國學院大學観光まちづくり学部観光まちづくり学科教授　大門　創
地元組織の構成員	日本橋一の部連合町会　会長
	日本橋北詰商店会・室町大通会　代表
交通管理者の職員	警視庁中央警察署　交通課長
東京都の職員	東京都都市整備局　市街地建築部　建築企画課長
	東京都都市整備局　都市基盤部　モビリティ政策課長
中央区の職員	中央区　環境土木部長
	中央区　都市整備部長
事務局	三井不動産株式会社・株式会社三越伊勢丹

■日本橋本石町・室町・本町地区駐車場整備計画検討委員会　開催状況

	開催年月日	検討事項
第 1 回	令和 7 年 6 月 9 日	・当該地区の上位計画・地域概要・駐車場利用状況実態の整理 ・駐車課題と検討の方向性の整理
第 2 回	令和 7 年 10 月 17 日	・駐車需要および供給量の将来予測、駐車需給バランスの検証 ・基本方針・基本施策の整理 ・需給バランス等を踏まえた駐車場整備目標量の設定
第 3 回	令和 7 年 12 月 17 日	・上記を踏まえた駐車場整備計画案の作成・駐車場地域ルール導入の検討