

地域ルール改正案の取りまとめ

本資料では、地域ルール改正案の取りまとめとして、これまでに議論や検討をした駐車施設の整備台数基準や、駐車施設の隔地・集約をはじめとした主な事項について整理しています。

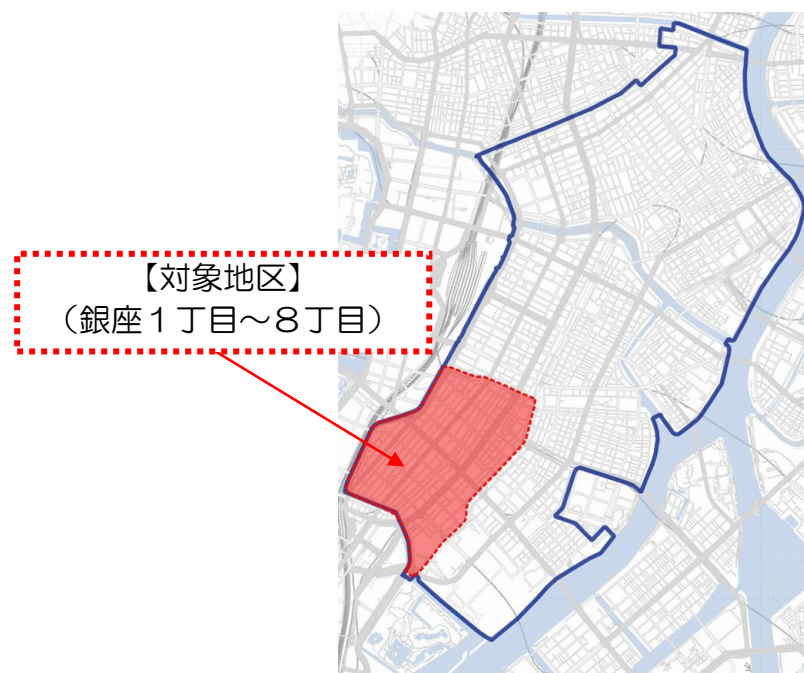
1 地域ルール改正案の取りまとめとして本資料で整理している項目

本資料で整理している項目一覧	本資料における掲載箇所
2 対象地区	p.1 左側
3 対象駐車施設と対象建築物	p.1 右側
4 駐車施設の整備台数基準	p.2 左側
(1) 乗用車の駐車施設の整備台数基準	p.2 左側
(2) 荷捌き用の駐車施設の整備台数基準	p.2 左側
(3) 障害者用の駐車施設の整備台数基準	p.2 左側
5 駐車施設の隔地・集約	p.2 右側 ~ p.4
(1) 乗用車の駐車施設の隔地・集約	p.2 右側
(2) 荷捌き用の駐車施設の隔地・集約	p.3
(3) 障害者用の駐車施設の隔地・集約	p.4
6 駐車施設の整備にあたって配慮すべき事項	p.5
7 地域貢献策および協力金制度	p.6

2 対象地区

対象地区は、『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、銀座地区駐車場整備計画（令和5年度の改定を予定）において示している銀座地区（銀座1丁目～8丁目の範囲、面積：約86.0ha）とします。

【改正を予定している地域ルールの対象地区】



凡 例

	対象地区 名称：銀座地区 面積：約86.0ha
	都心部駐車場整備地区 (中央区内)

3 対象駐車施設と対象建築物

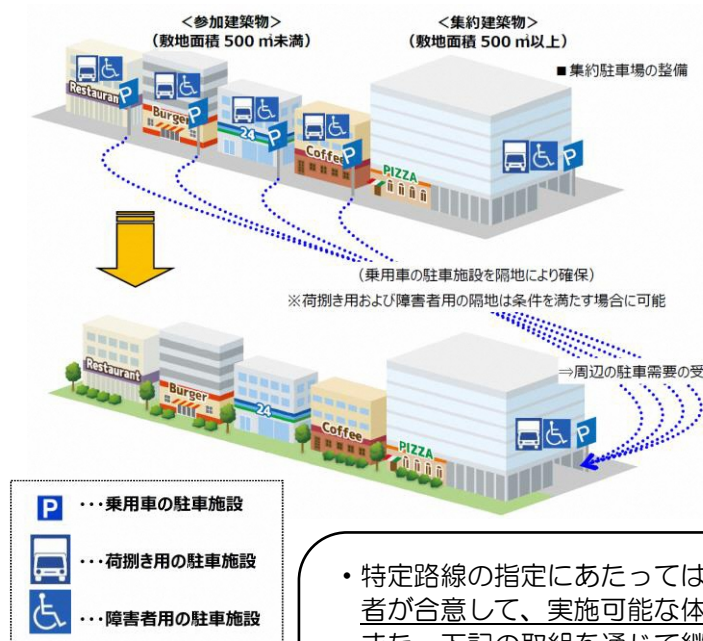
【対象駐車施設】
東京都駐車場条例に基づく附置義務駐車施設とします。（既存建築物の駐車施設を含む。）

【対象建築物】
対象建築物の区分及び対象規模等は下表に示すとおりとします。

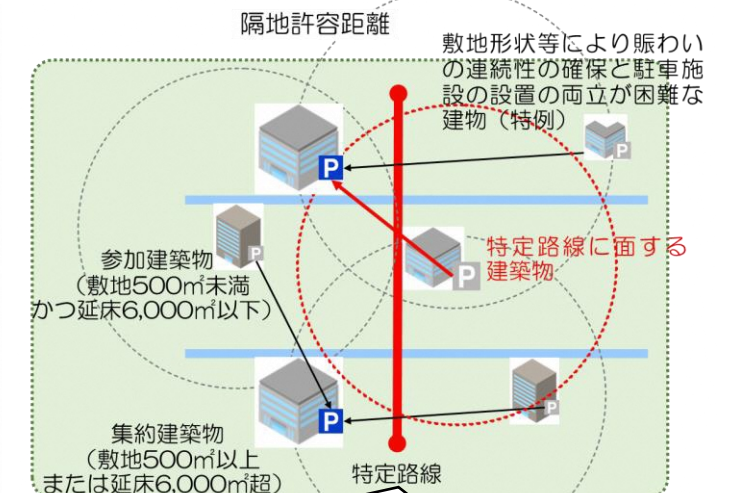
【改正を予定している地域ルールの対象建築物と駐車施設整備の考え方】

区分・対象規模	駐車施設整備の考え方
■ 参加建築物 (敷地面積 500㎡未満 かつ延床面積 6,000㎡以下)	<ul style="list-style-type: none"> 賑わいの連続性を確保する観点から、駐車施設の隔地による確保を推奨
■ 集約建築物 (敷地面積 500㎡以上 または延床面積 6,000㎡超)	<ul style="list-style-type: none"> 当該建築物の駐車需要分を敷地内で確保 参加建築物および周辺の駐車需要を受入
※ 例外的に隔地による確保を認める集約建築物 (敷地面積 500㎡以上 または延床面積 6,000㎡超)	<ul style="list-style-type: none"> 以下の条件を満たす建物については、乗用車・荷捌き用・障害者用のいずれの駐車施設においても例外的に隔地による確保を認め、駐車施設整備の代替措置として「交通環境改善に資する代替整備」を義務付け <ol style="list-style-type: none"> 敷地形状等により賑わいの連続性の確保と駐車施設の設置の両立が困難な建物 特定路線（賑わいの連続性を確保するための取組を行う路線）のみに面する建物

【参加建築物と集約建築物の駐車施設の整備イメージ】



【例外的に隔地による確保を認めるイメージ】



- 特定路線の指定にあたっては、荷捌き環境の整備にかかる検討や取組を、関係者が合意して、実施可能な体制を整えることが必要です。
- また、下記の取組を通じて継続的な協議を行った上で、地域ルールに位置付けることを想定しています。
 - 地域ルールの運用組織（地元組織）・関係行政機関等による協議の場を設定
 - 交通環境改善に向けた社会実験等の実施

4 駐車施設の整備台数基準

(1) 乗用車の駐車施設の整備台数基準

【参加建築物の整備台数基準】

参加建築物の整備台数基準は、銀座地区における将来の附置義務対象建物の需要台数を満たす整備台数基準とします。（都条例基準×0.41^{※1}相当）

【集約建築物の整備台数基準】

集約建築物の整備台数基準は、隔地の受入を想定し、銀座地区における将来の附置義務対象建物の需要台数に加え、参加建築物からの隔地台数や周辺の需要台数を見込んだ整備台数基準とします。（都条例基準×0.66^{※2}相当）

※1 参加建築物の整備台数基準は、「将来の駐車台数（需要台数）」（4,153台）のうち「附置義務対象の建物の需要台数」（3,258台）と、「都条例における附置義務台数」（8,088台）の比較に基づき設定したものを。

⇒【参考資料 2】p.2 (2) 参加建築物と集約建築物の整備台数基準の検討を参照。

※2 集約建築物の整備台数基準は、「附置義務対象の建物の需要台数+周辺の駐車需要を見込んだ台数」（5,327台）と、「都条例における附置義務台数」（8,088台）の比較に基づき設定したものを。

⇒【参考資料 2】p.2 (2) 参加建築物と集約建築物の整備台数基準の検討を参照。

(2) 荷捌き用の駐車施設の整備台数基準

- 都条例の規定に基づき算出した台数とし、「上限 10 台」の規定は適用しません。
- 荷捌き用の駐車施設の附置台数を、乗用車の駐車施設の附置台数に含めることはできません。

(3) 障害者用の駐車施設の整備台数基準

障害者用の駐車施設については、都条例では建築物の敷地内に附置する駐車施設のうち 1 台以上を設置するものとされており、同様の整備台数基準とします。

左記の（1）乗用車の駐車施設の整備台数基準および（2）荷捌き用の駐車施設の整備台数基準については、今後、取りまとめを受けて区が進める関係規定の整備（【資料 1-3】を参照）の際に、都条例における附置義務台数基準の示し方と同様に、用途別の需要に基づいた基準床面積（●●㎡ごとに●台）で示します。

参考：都条例の附置義務台数基準（駐車場整備地区等・23 区）

対象用途	乗用車の附置義務台数基準	荷捌き用の附置義務台数基準
事務所	300 ㎡ごとに 1 台	5,500 ㎡ごとに 1 台
百貨店その他店舗 ^{※1}	250 ㎡ごとに 1 台	2,500 ㎡ごとに 1 台
その他特定用途 ^{※2}	300 ㎡ごとに 1 台	3,500 ㎡ごとに 1 台
住宅	350 ㎡ごとに 1 台	-

※障害者用の駐車施設は、建築物の敷地内に附置する駐車施設のうち 1 台以上を設置するものとする。

※1 東京都駐車場条例の別表第三（第十七条関係）における『百貨店その他の店舗（連続式店舗（東京都建築安全条例（昭和二十五年東京都条例第八十九号）第二十五条に規定する連続式店舗で、床面積が五百平方メートル以下のものを含む。）を含む。）の用途に供する部分』を指す

※2 東京都駐車場条例の別表第三（第十七条関係）における『特定用途（劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、キャバレー、カフェー、ナイトクラブ、バー、ダンスホール、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫若しくは工場又はこれらの2以上のものをいう。）に供する部分』のうち、「事務所」および「百貨店その他の店舗」を除くものを指す

参考：改正を予定している地域ルールの整備台数基準（目安）

■参加建築物の整備台数基準（都条例基準×0.41 相当）

対象用途	乗用車の整備台数基準 ^{※1}	荷捌き用の整備台数基準
事務所	2,560 ㎡ごとに 1 台	5,500 ㎡ごとに 1 台
百貨店その他店舗	470 ㎡ごとに 1 台	2,500 ㎡ごとに 1 台
その他特定用途	630 ㎡ごとに 1 台	3,500 ㎡ごとに 1 台
住宅	990 ㎡ごとに 1 台	-

■集約建築物の整備台数基準（都条例基準×0.66 相当）

対象用途	乗用車の整備台数基準 ^{※1}	荷捌き用の整備台数基準
事務所	上記の参加建築物の整備台数基準で算出した台数×1.6 倍 (うち 0.6 倍分は集約分 ^{※2})	5,500 ㎡ごとに 1 台
百貨店その他店舗		2,500 ㎡ごとに 1 台
その他特定用途		3,500 ㎡ごとに 1 台
住宅		-

※1 地区の需要台数（実態調査結果に基づく推計値）の算出に用いた原単位の 1 の位を切り下げたもの。

⇒【資料 3-参考資料 1】p.4 (2) 実態調査結果に基づいた駐車台数の推計フローを参照。

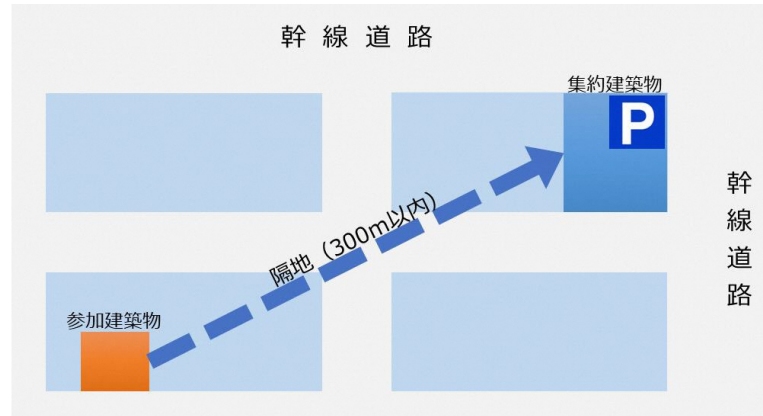
※2 集約建築物の整備台数のうち 0.6 倍分は、参加建築物からの隔地台数および周辺の需要台数の受け入れを担う集約分とする。

5 駐車施設の隔地・集約

(1) 乗用車の駐車施設の隔地・集約

乗用車の駐車施設は、現行ルールと同様に隔地・集約による整備を推進します。また、本来「集約建築物」に該当する建築物についても、条件を満たす場合に限り、例外的に隔地による確保を認めます。

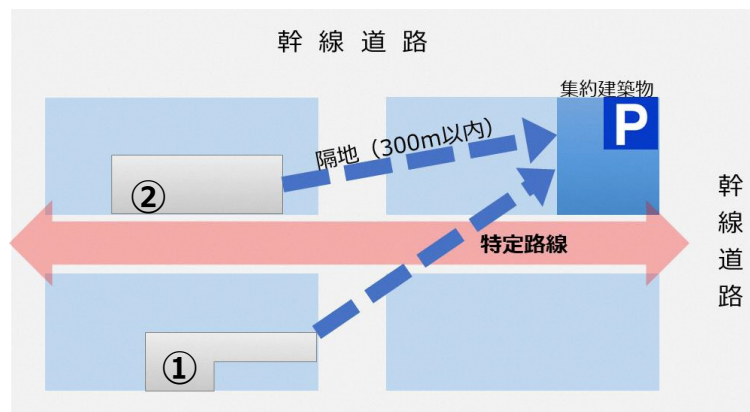
【通常の隔地・集約】



	ルールに定める内容	建物所有者等に求める主な事項 (下線部は改定により追加する事項)
参加建築物	以下の条件すべてを満たす場合に、隔地を可能とする。 ・当該建物および隔地先の集約建築物が、ともに銀座地区内に所在すること ・当該建物から隔地先までの建築敷地直線距離が300m以内であること ・当該建物から原則幹線道路（晴海・中央・昭和各通り）を超えない範囲内に隔地先が所在すること	・ <u>低減台数・隔地台数に応じた協力金を拠出すること</u> (協力金制度については、本資料 p.6 を参照) ・ 当該建物の利用者に対して、隔地先駐車場の位置、経路、利用可能時間帯等を適切に周知すること
集約建築物	・ 当該建物に附置すべき台数とは別途で、隔地の受け入れのための集約駐車施設を自敷地内に整備する	・ <u>低減台数に応じた協力金の拠出</u> ・ 集約駐車施設の適切な維持管理 ・ 乗用車の集約駐車施設として機械式駐車施設を整備する場合は、障害者用の駐車施設の隔地受入先となることを想定し、 <u>バリアフリー対応</u> とすることを推奨する

※ 具体的な駐車施設の構造および整備にあたって配慮すべき事項は、本資料p.5を参照

【例外的な隔地・集約】



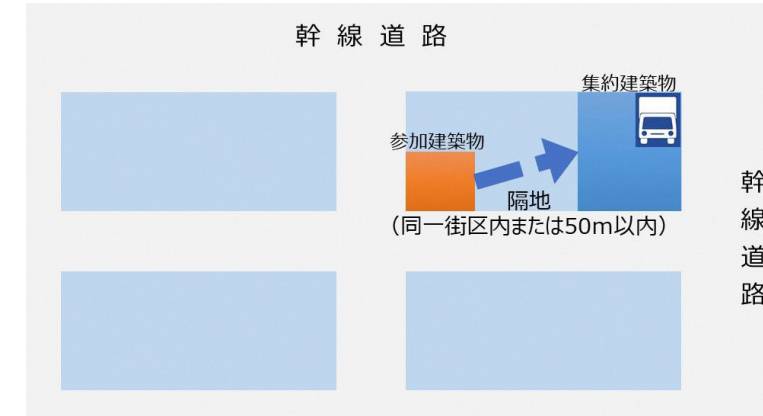
集約建築物の内、下記条件に該当する場合は、参加建築物と同様に隔地を認め、集約駐車施設を整備する代替として交通環境改善に資する施設を整備します。

- 敷地形状等により駐車施設の設置と賑わいの連続性の確保の両立が難しい建物
- 特定路線（賑わいの連続性を確保するための取組を行う路線）のみに面する建物

(2) 荷捌き用の駐車施設の隔地・集約

荷捌き用の駐車施設については、地区内で駐車施設の着実な整備を進めるとともに、参加建築物については隔地を可能とします。

【通常の隔地・集約】



	ルールに定める内容	建物所有者等に求める主な事項
参加建築物	以下の条件すべてを満たす場合に、隔地を可能とする。 ・当該建物および隔地先の集約建築物が、ともに銀座地区内に所在すること ・当該建物と隔地先が同一街区内容、または当該建物から隔地先までの建築敷地直線距離が50m以内、かつ安全で円滑な横持搬送が可能であること ・当該建物から原則幹線道路（晴海・中央・昭和各通り）を超えない範囲内に隔地先が所在すること	・ 隔地台数に応じた協力金を拠出すること（協力金制度については、本資料 p.6 を参照） ・ 当該建物の利用者に対して、隔地先駐車場の位置、経路、利用可能時間帯等を適切に周知すること
集約建築物	・ 当該建物に附置すべき台数とは別途で、地域貢献として、隔地の受け入れのための荷捌き用の駐車施設を自敷地内に整備することに努める ・ 新築建替えにおいては、『大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き』（国交省）に基づいた駐車施設を整備する*	・ 集約駐車施設の適切な維持管理

※ 具体的な駐車施設の構造および整備にあたって配慮すべき事項は、本資料p.5を参照

【例外的な隔地・集約】

荷捌き用駐車施設において隔地による確保を認める規定を追加した場合でも、集約荷捌き駐車施設の整備には時間を要するため、当面は近傍での隔地先が見つからない場合も多く想定されることから、下記のような取組が実施できる場合は、隔地可能距離を緩和するための規定を地域ルールに位置づけます。

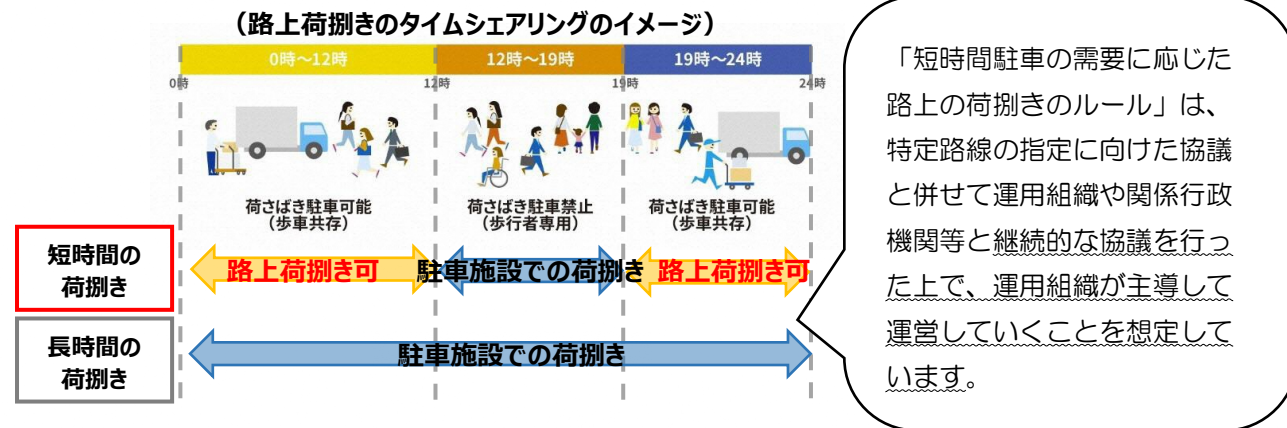
(3) 障害者用の駐車施設の隔地・集約

障害者用の駐車施設については、敷地内確保を原則としつつ、所定の条件を満たし、審査で認められる場合に限り、隔地による確保が可能となります。

『短時間駐車に需要に応じた路上の荷捌きのルール』のイメージ

【ルールの概要】 ※具体的なルールについては別途検討

荷捌きが可能な時間帯に限り、短時間の荷捌きを路上で認め、時間外および長時間の荷捌きについては路外の荷捌き用の駐車施設を利用することとします。以下の取組例を通じての実施を想定しています。

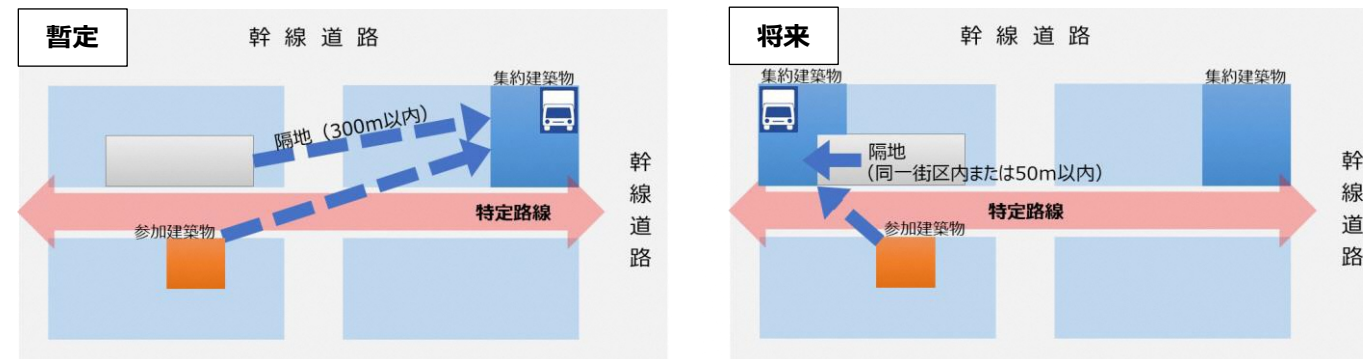


【取組例】

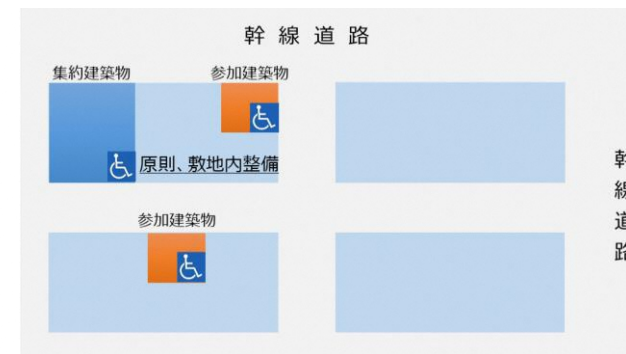
- 建物所有者（テナント）は荷捌き業者に対し、路上荷捌き可能時間の周知を徹底し、荷捌き可能時間外では、敷地内または隔地確保した駐車施設を利用するように、ルール遵守を促します。
- 地域ルールの運用組織（地元組織）と地元の商店会・沿道の建物所有者等が連携し、路上荷捌き可能時間外における路上荷捌きの防止や、歩行者と荷捌き台車等の交錯への注意喚起等を実施します。

隔地距離を緩和するための規定のイメージ

特定路線において上記の『短時間駐車に需要に応じた路上の荷捌きのルール』が遵守できる場合は、将来的な賑わいの形成を確保するため、同一街区または50mを超える範囲での隔地による駐車施設の確保を暫定的に認めることとします。ただし、近傍で荷捌き用の集約駐車施設等が整備された場合には隔地先を見直すことや、隔地距離については荷捌き業者に対し、過度な負担にならない範囲で設定することを前提とします。



【敷地内整備】



【隔地・集約】



	ルールに定める内容 ※原則、敷地内整備	建物所有者等に求める主な事項
参加建築物	<ul style="list-style-type: none"> 以下の条件すべてを満たす場合に、隔地を可能とする。 当該建物および隔地先の集約建築物が、ともに銀座地区内に所在すること 当該建物から隔地先までの距離が近傍（原則として同一街区または50m以内）、かつ安全で円滑な移動経路が確保されていることが、審査により認められる場合 当該建物から原則幹線道路（晴海・中央・昭和各通り）を超えない範囲内に隔地先が所在すること 	<ul style="list-style-type: none"> 隔地台数に応じた協力金を拠出すること（協力金制度については、本資料 p.6 を参照） 当該建物の利用者に対して、隔地先駐車場の位置、経路、利用可能時間帯等を適切に周知すること
集約建築物	<ul style="list-style-type: none"> 当該建物に附置すべき台数とは別途で、地域貢献として、隔地の受け入れのための障害者用の駐車施設を自敷地内に整備することに努める 	<ul style="list-style-type: none"> 集約駐車施設の適切な維持管理 バリアフリー法、建築物バリアフリー条例、福祉のまちづくり条例などの関係法令に定める規定に従い、車室の規模やバリアフリー動線の確保等について、安全かつ円滑な利用に配慮した設計とすること

※ 具体的な駐車施設の構造および整備にあたって配慮すべき事項は、本資料p.5を参照

6 駐車施設の整備にあたって配慮すべき事項

- 改正を予定している地域ルールでは、駐車施設の構造や整備にあたって配慮すべき事項について、駐車施設の種類ごとに下表のとおり規定（要綱や運用基準において明記）します。

■乗用車の駐車施設の構造や整備にあたって配慮すべき事項

①駐車施設の車室の大きさ	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車の駐車施設 1 台当たりの規模は、幅 2.3m 以上、奥行き 5.0m 以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとする。 当該駐車施設の台数の 3 割以上の部分については、1 台当たりの規模を、幅 2.5m メートル以上、奥行き 6.0m 以上とする。
②機械式駐車施設	<ul style="list-style-type: none"> 機械式の駐車施設とする場合は、機械式駐車施設の認定基準に適合していること。 機械式の駐車施設については、入庫時に車両が輻輳した場合は勘案し、入庫車両が道路上に滞留しないよう敷地内に待機場所を設けるなどの配慮を行うこと。 バリアフリー対応の機械式駐車場の設置を推奨する。

■荷捌き用の駐車施設の構造や整備にあたって配慮すべき事項

★『大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き』（国交省）に準ずる基準

①駐車施設の車室の大きさ	<ul style="list-style-type: none"> 宅配事業者等による集配のための貨物車（2 トンロング車）までが支障なく利用できるものとして、下表に示す大きさ及び天井高さを確保すること。 <ul style="list-style-type: none"> 後開き：長さ 8.5m×幅 2.9m×天井高さ 3.2m（右図を参照） 横開き：長さ 7.0m×幅 3.9m×天井高さ 3.2m（右図を参照） 建物用途や計画内容などから、上記で定める基準以上の車両の入庫・出庫、駐車が想定される場合には、その車両に応じた規模を確保すること。 建築物の規模や用途によっては軽貨物車や乗用車を用いた集配が多い場合も想定されるため、普通貨物車（2 トンロング車等）が入庫可能な駐車施設における既存データ等を基に想定される荷捌き車両の車種構成を示し、審査によりその妥当性が認められるときは、各々の車種に応じた車室の大きさごとに必要な台数を整備することができるものとする。
②車路★	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌き用駐車施設への車路を設置する場合は、「①駐車施設の車室の大きさ」において想定した最も大きい車両が安全かつ円滑に走行できるものとし、屈曲部の回転半径および縦断勾配を考慮した天井高さ、幅員を確保すること。
③荷捌きのためのスペースの確保★	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌き時間の短縮や車室の有効利用を図るため、荷物の積下ろし・搬送のためのスペースとして、荷捌き車の車室の後方にスペースを確保するとともに、荷捌き車の車室から館内への配送経路は、段差のない通路を確保すること。（右図を参照） 必要に応じ、荷捌き車の車室、荷捌きのためのスペースとは別に、荷捌き作業、館内配送のための仕分け作業等のための空間を確保すること。
④車室または荷捌きのためのスペースの配置	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌き用の駐車施設が立体式、地下式の場合は、貨物の運搬に利用できるエレベーターの近傍へ、荷捌き車の車室または荷捌きのためのスペースを設けるものとする。
⑤既存建築物における対応	<ul style="list-style-type: none"> 既存建築物が地域ルールの適用申請をするにあたり、駐車施設の規模等の規定に適合させることができない場合は、荷捌き車の適切な利用のための措置※を講じるものとする。 <p>※荷捌き車の適切な利用のための措置とは、建物側の高さ制限に応じた車高の車両の利用や、周辺の入庫可能な駐車場の利用を促す等の、路外での荷捌きを可能にするための措置を指す。</p>

★「■荷捌き用の駐車施設の構造や整備にあたって配慮すべき事項」のうち「②車路」および「③荷捌きのためのスペースの確保」は、駐車施設を整備する建物が大規模開発事業（事業区域が 3,000 m²以上の開発事業または都市開発諸制度活用による建築等）に該当する場合に配慮が必要となる事項です。

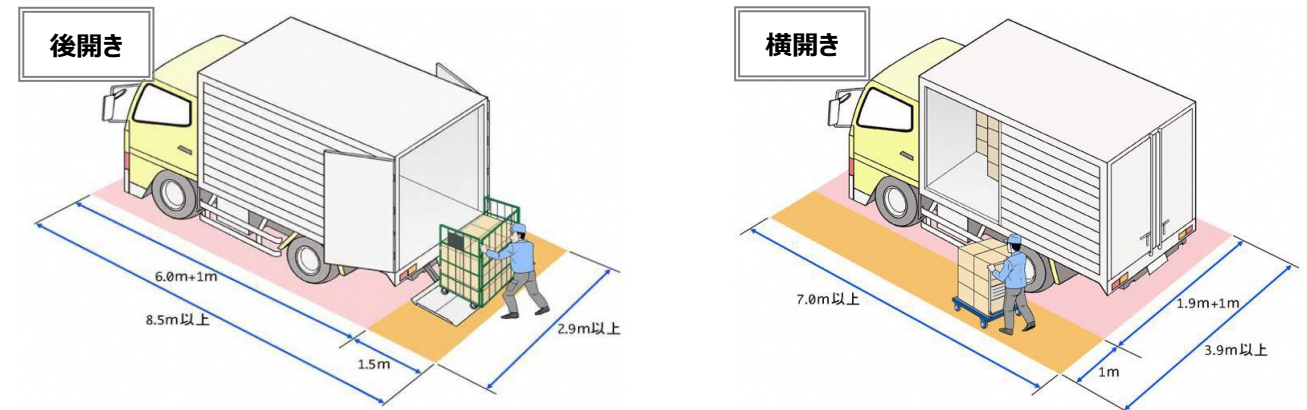
■障害者用の駐車施設の構造や整備にあたって配慮すべき事項

①駐車施設の車室の大きさ	<ul style="list-style-type: none"> 障害者用の駐車施設 1 台当たりの規模は、幅 3.5m 以上、奥行き 6.0m 以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとする。
②バリアフリー動線の確保等	<ul style="list-style-type: none"> 障害者用の駐車施設を建築物の敷地内に設置する場合は、バリアフリー法、建築物バリアフリー条例、福祉のまちづくり条例などの関係法令に定める規定に従い、バリアフリー動線の確保等について、安全かつ円滑な利用が可能となるよう配慮すること。
③駐車施設における不適正利用防止および地区内での共同利用への配慮	<ul style="list-style-type: none"> 障害者用の駐車施設を設置する場合は、不適正利用の防止および地区内での共同利用に配慮すること。

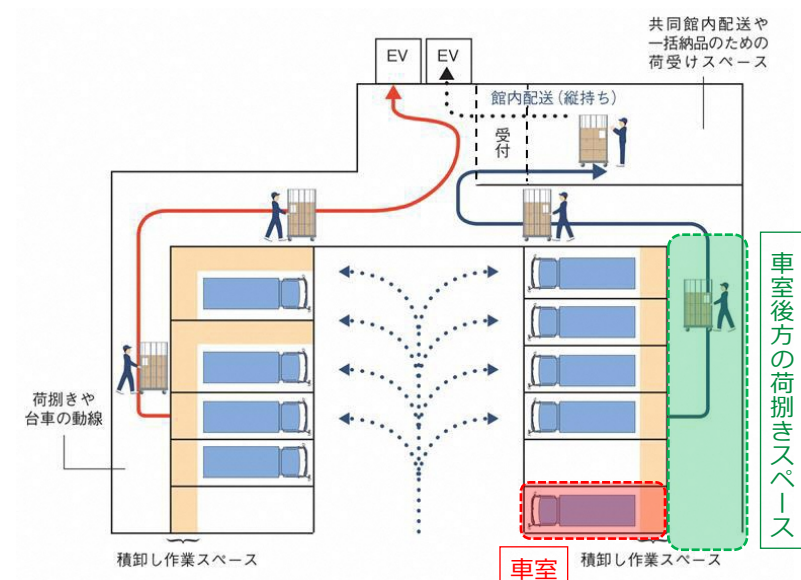
■駐車施設の種類を問わず整備にあたって配慮すべき事項

・駐車施設の出入口に関する安全上の配慮	<ul style="list-style-type: none"> 駐車施設の前面道路への出入口について、入出庫時の前面道路への影響、視距の確保、前面道路との正対、入出庫の方法（前進入庫・前進出庫）、歩行者及び周辺交通との交錯を最小限にするなど、安全性の向上に配慮した位置に設けること。
---------------------	---

【荷捌き用駐車施設の車室の大きさのイメージ】



【積み下ろしスペース・配送経路の整備イメージ】



7 地域貢献策および協力金制度

(1) 地域ルール適用に伴う地域貢献策

地域ルールの適用にあたっては、下表に示す通り、建築主や所有者が開発区域の敷地面積の大きさ等に応じた交通環境改善に資する地域貢献策に取り組むこととします。

【地域ルールの適用に伴う地域貢献策】

	実施主体	対象建築物	貢献内容
地域ルールの適用に伴う地域貢献策	建築主 所有者	参加建築物 (敷地 500 m ² 未満かつ 延床面積 6,000 m ² 以下)	・駐車施設の隔地確保による賑わいの創出 ・地区の交通課題解決への取組の原資となる協力金の拠出
		集約建築物 (敷地 500 m ² 以上または 延床面積 6,000 m ² 超)	・隔地の受け皿となる集約駐車施設の整備 ・地区の交通課題解決への取組の原資となる協力金の拠出
		例外的に隔地確保を認める集約建築物	・集約駐車施設に代わる交通環境改善に資する施設（共同集配のデポ・公共的駐輪場・ベンチなどが置かれた街中での休憩スペース等）の整備 ・地区の交通課題解決への取組の原資となる協力金の拠出

【協力金制度】

改正地域ルールの協力金制度	低減台数および隔地台数の合計に応じた協力金（1台あたり200万円） ※既存建築物（駐車施設を有する施設）が改正を予定している地域ルールの適用を受ける際には、協力金の拠出は不要とする。
---------------	---

【例外的に隔地確保を認める集約建築物における地域貢献策のイメージ】



(2) 地区の交通課題解決への取組

- ・【地域ルールの適用に伴う地域貢献策】だけでは、地域の課題のすべてを解決することはできないため、関連施策や地域の実情に即したきめ細かい運用を継続して実施していくことなど、下表に示す地区の交通課題解決に向けた更なる取組を推進します。
- ・本取組は、地域で継続的に実施していく必要があることから、【地域ルールの適用に伴う地域貢献策】において拠出された協力金を原資とした補助制度を定めます。

【地区の交通課題解決への取組】

	取組内容	実施主体（助成対象）
地区の交通課題解決への取組	①集約建築物において実施する交通環境改善に資する取組 ・現行地域ルールで規定されている「交通環境改善支援事業」の実施 ・路上荷捌きのタイムシェアリングと連携した共同荷捌きや共同集配のためのスペースの整備 ・荷捌き用の集約駐車施設（荷捌き用駐車施設の隔地先）の整備 ・障害者用駐車施設の駐車予約サービスの実施 ・タクシーや観光バスの乗降スペース（大規模開発が対象）の整備 ・電気自動車の充電設備の設置 ・駐車場情報の提供と案内の充実 等	集約建築物の 建築主・所有者
	②地域で行う交通環境改善に資する取組 ・地区内の交通環境にかかる課題解決のための社会実験 ・運用組織により企画・立案した取組 ※社会実験および運用組織により企画・立案した取組については、地域ルール運営委員会において方向性の承認を得たうえで、関係行政機関等と調整を図りながら実施	運用組織 まちづくり活動団体 (エリアマネジメントを含む)
	③地域ルールの運用に関する事務 ・地域ルールの申請手続き・問合せ対応その他運用にかかる事務等に関する経費	運用組織

【協力金を活用した地区の交通課題解決への取組イメージ】

