田町駅周辺地区駐車場地域ルール
運用マニュアル

令 和 7 年 1 0 月

港区　街づくり支援部　地域交通課

＜目　次＞

1. 地域ルールの概要 1
1.1. 目的 1
1.2. 適用地区 2

2. 地域ルールの枠組み 3
2.1. 地域ルールの位置づけ 3
2.2. 主な施策 5
2.3. 地域ルール運用の枠組み 6
2.4. 地域ルールの適用を受けた場合の留意事項 7

3. 地域ルールの適用条件 8
3.1. 適用条件の概要 8
3.2. 低炭素化に資する取組（例示） 9
3.3. 低炭素化に資する取組効果の算定方法 12

4. 駐車施設整備台数の基準・台数算定方法 19
4.1. 駐車施設整備台数の考え方 19
4.2. 駐車施設整備台数の基準 20
4.3. 台数の算定方法 22

5. 駐車施設の確保方法 35
5.1. 一般車の駐車施設の確保方法 35
5.2. 荷捌き車の駐車施設の規模等に関する基準 36
5.3. 集約駐車施設の指定 39
5.4. 駐車施設の集約基準（一般車） 41

6. 適用申請手続の流れ 42
6.1. 適用申請の概要 42
6.2. 適用申請手続きの流れ 43
6.3. 建築計画の変更に伴う手続き 50
6.4. 必要書類（提出書類一覧） 54
6.5. 審査手数料及び地域貢献協力金 56

7. 審査基準・審査のポイント 57

8. 地域貢献策の実施 59

9. 地域ルール運用マニュアルの策定・改定履歴 59

1. 地域ルールの概要

1.1. 目的

田町駅周辺地区駐車場地域ルール（以下「地域ルール」という。）は、地域の特性、まちづくりの方向性、駐車施設の整備及び課題等を踏まえ、都市の低炭素化の実現に向け駐車施設の適正配置と運用を図り、利用者の利便性の向上と交通環境の改善に資することを目的とする。

【解　説】

『港区低炭素まちづくり計画（平成27年10月策定、令和3年6月改定）』では、目指すべき将来像の実現に向けた基本方針において、「基本方針１．エネルギーが最適利用され、自立性の高いまちづくり」、「基本方針２．都市と自然が共生するまちづくり」、「基本方針３．多様な交通手段が利用しやすく、環境負荷の少ない交通まちづくり」を位置づけている。

この基本方針に基づいて、目標達成のために必要な施策として「自動車からの二酸化炭素排出量削減対策の推進」・「環境負荷の少ない移動手段（公共交通等）の環境整備と促進」があり、自動車からの二酸化炭素排出量を減らしつつ、公共交通の積極的な利用を推進し、誰もが公共交通を利用しやすい環境を形成するとともに、大規模な開発が実施された地域や、今後の開発が見込まれる地域を中心に、安全・快適な歩行環境の創出や駐車場の集約化を進め、誰もが歩いて暮らせるまちづくりに取り組むこととしている。

本地域ルールは、この港区低炭素まちづくり計画における位置づけを踏まえ、以下を目的とする。

【地域ルールの目的】

目的１：低炭素まちづくりの実現

建築行為に伴う附置義務駐車施設を対象として、**「駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約」の誘導を図るため**、以下の施策を推進し、低炭素まちづくりの実現を図る。

①適正規模での駐車施設整備　⇒**建物建設時の CO_2 排出量の削減**、**駐車施設の余剰による自動車需要誘発などの抑制**

②駐車施設の集約化の促進　⇒**地域内交通の整序化等による CO_2 排出量の削減**

③公共交通機関の利用促進等による**更なる低炭素化の取組**

目的２：地域の駐車環境の改善

駐車場法及び東京都駐車場条例（以下、「都条例」という。）の趣旨を踏まえ、建築行為に伴う附置義務駐車施設の整備とあわせて、以下に例示する地域の駐車課題の解決を図る。

●駐車施設の過度な整備による都市空間活用効率の低下、不要な駐車需要の呼び込みの抑制
●駐車場を探すうろつき交通・停め直し等による交通環境の悪化、歩行者の安全性低下の解消
●荷捌き用駐車施設の不足による違法路上駐車に起因する交通環境の悪化の解消　など

1.2. 適用地区

地域ルールの適用地区は、地区計画が定められており、上位計画に位置付けられた歩行者ネットワークの整備により歩車分離が図られる「田町駅東口北地区」「田町駅西口駅前地区」を含み、幹線道路や運河で囲まれた区域を、図 1 田町駅周辺地区駐車場地域ルール適用地区のとおりとする。

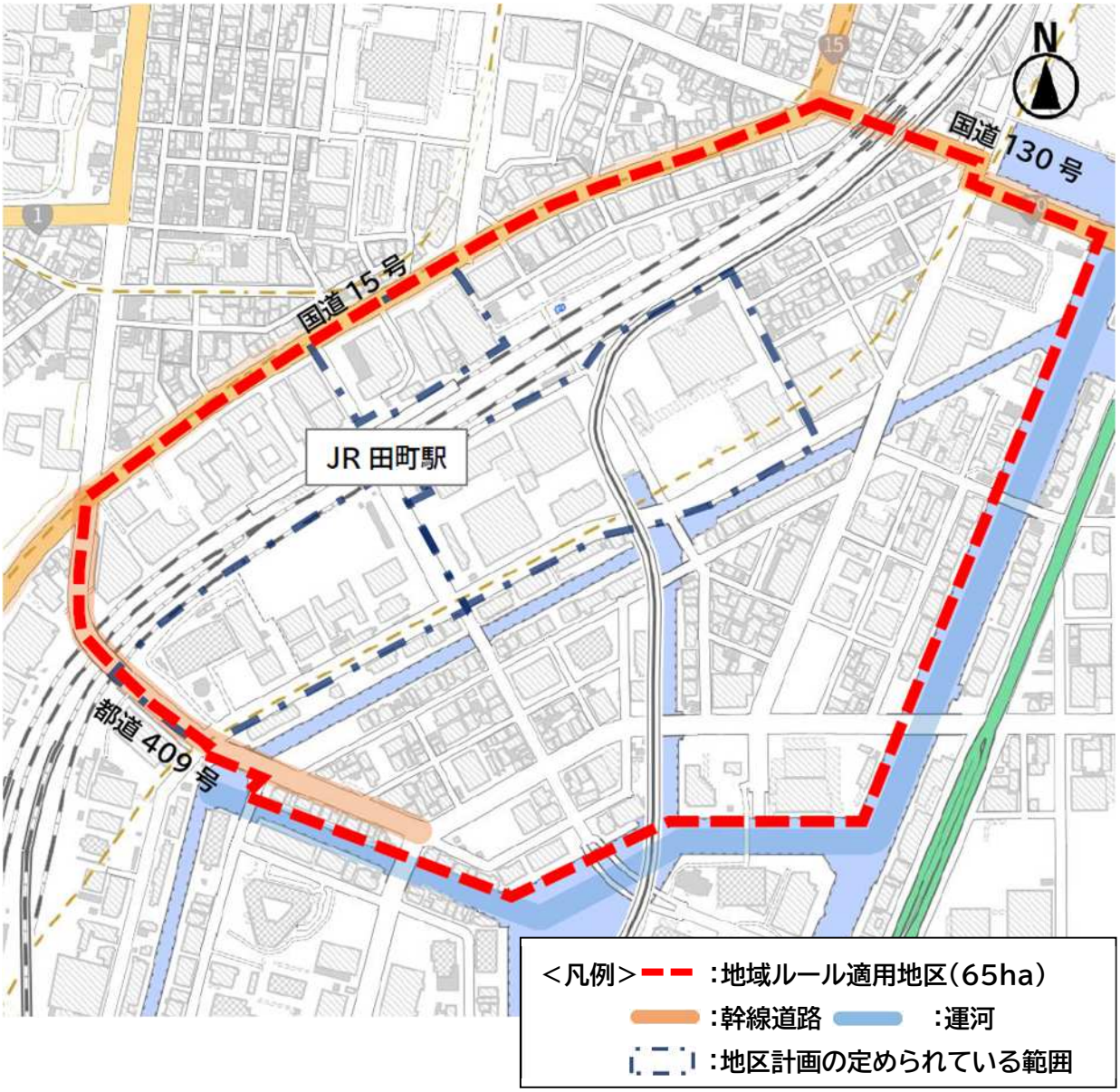


図 1　田町駅周辺地区駐車場地域ルール適用地区

2. 地域ルールの枠組み

2.1. 地域ルールの位置づけ

(1)低炭素まちづくり計画について

低炭素まちづくり計画は、『都市の低炭素化の促進に関する法律（略称：エコまち法）』に基づき、温室効果ガス排出量の多い都市において低炭素化を図り、環境負荷が小さく、緑豊かで美しく風格あるまちづくりを進めるため、区市町村が定めるものである。

港区は、東京都内で最も二酸化炭素排出量が多く、今後も増加し続けると予想されるため、平成 27 年 10 月に「港区低炭素まちづくり計画」を策定、令和 3 年 6 月に改定し、区内における二酸化炭素排出量を削減するとともに、環境負荷を低減する様々な施策を推進している。

田町駅周辺地区は、港区低炭素まちづくり計画に位置付けられる「基本方針３」の関連施策である「施策 3-1 自動車からの二酸化炭素排出量削減対策の推進」における「取組 3-1-1 駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約」の中で、策定した地域ルールを運用し、駐車施設の集約化を推進していくこととされている。

【港区低炭素まちづくり計画の概要】

港区の二酸化炭素排出量は、民生業務部門の排出量がその多くを占めており、今後も大規模開発が多数予定されていることから、都市の更新に合わせて最先端の環境技術による先進的な取組を先導するなど、まちづくりの上で総合的に対策を強化していく必要がある。

このような背景から、港区では平成27年10月に「港区低炭素まちづくり計画」を策定し、①「エネルギーの効率的利用の促進」・②「緑の保全・創出とヒートアイランド対策の推進」・「環境に配慮した交通環境の整備」を柱として、区の施策はもとより大規模開発等まちづくりの機会を捉えて、民間事業者に対し先進技術を導入した都市の低炭素化への取組を働きかけるなど、区内の環境負荷を低減する様々な施策を推進してきた。令和3年6月の改定では上記の３点について、さらなる取り組みを展開し、施策の展開に当たっては、様々な社会課題の解決に向け、SDGsの視点を加えた以下の3つの「新たな視点」との関連性を踏まえて検討を進めることとしている。

≪港区低炭素まちづくり計画における「新たな視点」≫
①レジリエントなまちづくりの推進・②テクノロジーの活用・③ライフスタイルの多様化への対応

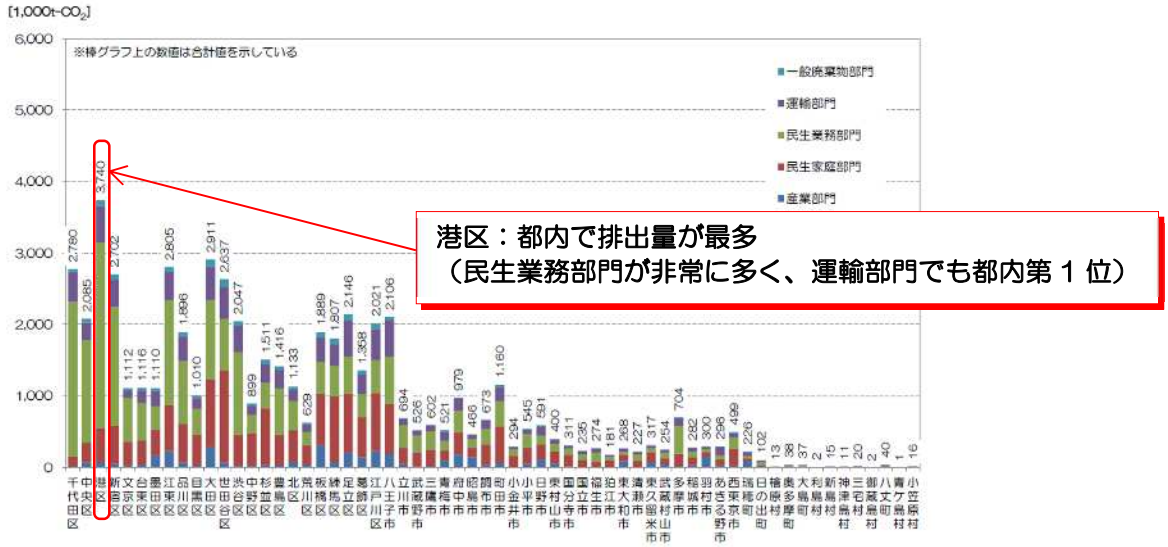


図 2　市区町村別二酸化炭素排出量（平成 30（2018）年度）

出典：オール東京 62 市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」2018 年度温室効果ガス排出量（推計）算定結果について

(2)地域ルールの枠組み

関連法令（エコまち法、駐車場法、都条例）における規定より、港区低炭素まちづくり計画による駐車場地域ルールは以下の内容を定めている。

1）港区低炭素まちづくり計画

⇒「駐車機能集約区域」ならびに「集約駐車施設の位置・規模」についての詳細を記載

※根拠法令【都市の低炭素化の促進に関する法律第７条第３項】

2）港区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（以下、「港区条例」という。）

⇒1）において定めた「駐車機能集約区域」を対象として、駐車場法、都条例に基づき、港区独自の附置義務駐車施設整備に関する内容を規定

※根拠法令【東京都駐車場条例第 17 条第６項】

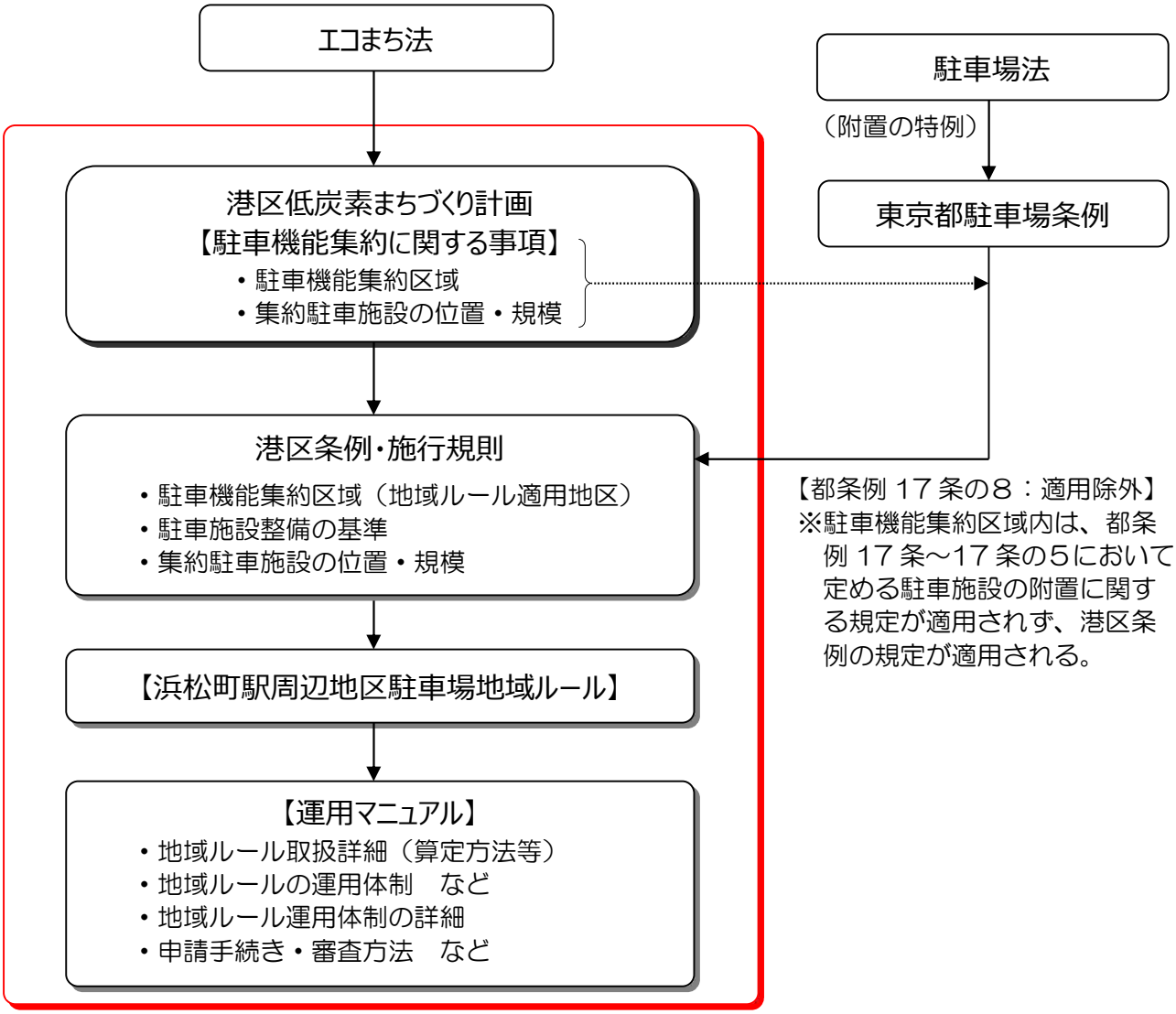


図 3　低炭素まちづくり計画による駐車場地域ルールの枠組み

2.2. 主な施策

港区低炭素まちづくり計画においては、目標達成のための必要な施策「自動車からの二酸化炭素排出量削減対策の推進」の取組の一環として「駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約」を位置づけ、その実現方策として駐車場地域ルールを策定し、運用していくことが示されている。

この上位計画における位置づけを踏まえ、地域ルールでは、下記の「①適正規模での整備」、「②駐車施設の集約化」により低炭素化の実現を図ることを基本施策とし、あわせて「③さらなる低炭素化に資する取組」を実施していくことにより、低炭素まちづくりを推進していくこととする。

①駐車需要に応じた適正規模による駐車施設整備　⇒駐車施設建築時の CO_2 排出量を削減

○駐車需要に応じた適正規模で駐車施設整備を行うことにより、駐車施設の過度な整備を避け、建築時に排出される CO_2、及び利用率の低い駐車施設が個々に稼働することによって生じる CO_2 の削減を図る。

②駐車施設の集約化　⇒地域内の自動車の走行による CO_2 排出量を削減

○駐車施設の集約化により、自動車交通の整序化、地域内を走行する自動車の移動距離の減少、地域内での停め直し交通による車両の加減速の減少等を図り、自動車から排出される CO_2 などの削減を図る。

③さらなる低炭素化に資する取組　⇒複合的な取組による CO_2 排出量削減の推進

○上記①、②に加えて、地域ルールによる附置義務駐車施設の整備と併せて、公共交通機関の利用促進策等の実施を推進することにより、さらなる低炭素化の促進を図る。

表 1　地域ルールにおける主な施策の適用の組合せ

建築物区分	①駐車需要に応じた適正規模による駐車施設整備（附置適正化）	②駐車施設の集約化（集約化）	③さらなる低炭素化に資する取組（低炭素化の取組）
新築、増改築、用途変更を行う建築物	○	○	○ ※建築物の区分、規模や用途に応じて実施
	○	―	
	―	○	
上記以外（既存建築物）	○	○	
	○	―	
	―	○	

※既存建築物において、①附置適正化を行う場合には、低減される台数分の駐車場の部分を駐車場以外の用途（防災備蓄倉庫など）へ転用する場合も考えられる。
※③低炭素化の取組は、すべての適用ケースにおいて実施する。

2.3. 地域ルール運用の枠組み

地域ルールの運用において必要な事項を踏まえ、本地域ルールにおける運用体制の枠組みは以下に示す３つの組織により構成する。

①地域ルール運営協議会：地域ルールの運用状況の確認・検証、必要に応じたルールの見直し等を行う（港区が設置）。

②地域ルール運用組織：地域ルールの申請受付・手続きの窓口事務、審査結果の通知、地域貢献協力金の管理及びこれを活用して関連行政部局と連携した低炭素まちづくりの促進、駐車対策及び交通対策等の地域貢献に関連する施策（以下「地域貢献策」という。）の企画立案・実施を行う（地域が設置し、港区が指定）。

③審査組織：学識経験者等の専門家により、公平かつ客観的な立場で駐車施設の整備に関する審査を実施する（港区が指定）。

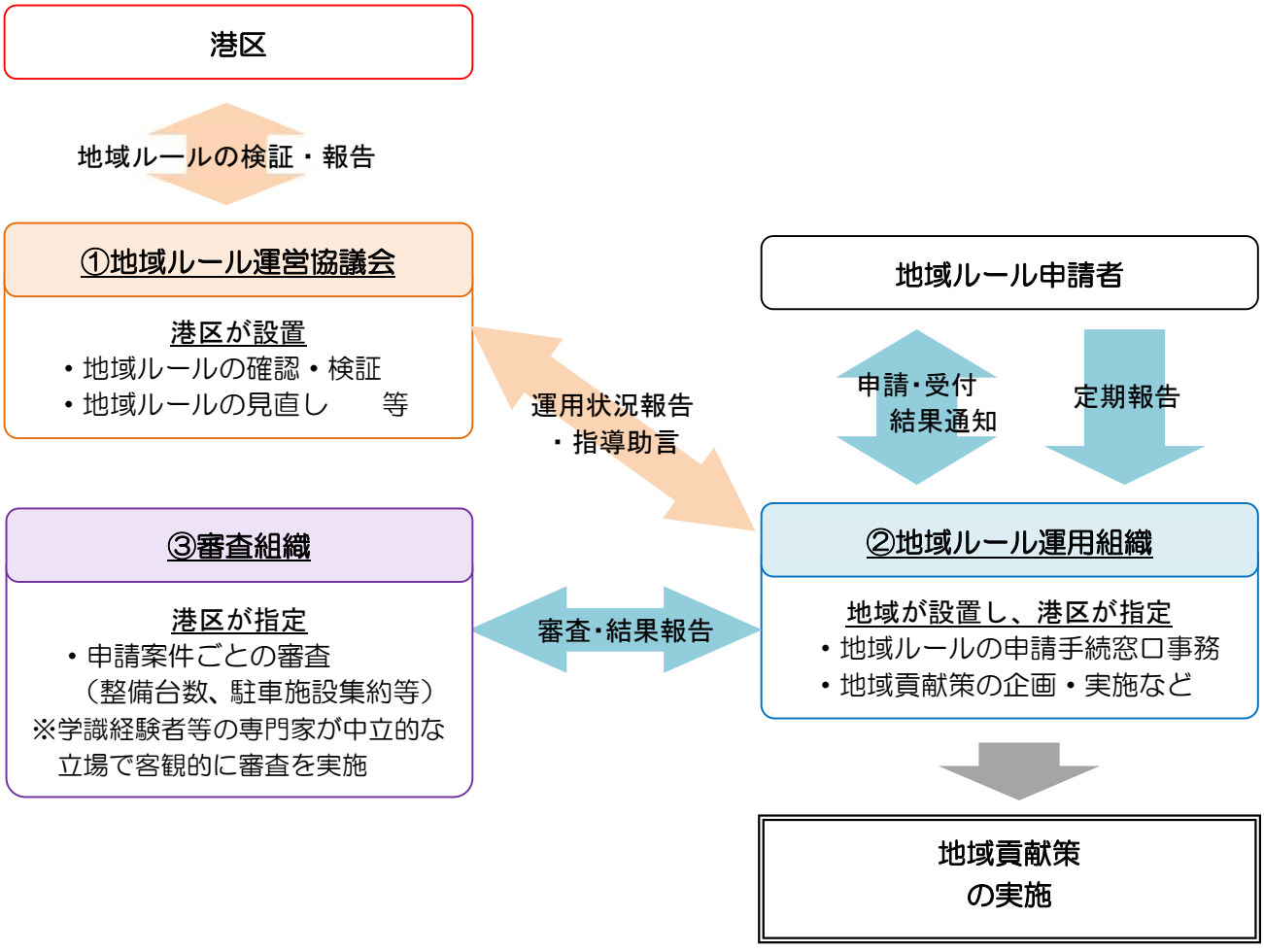


図 4　地域ルール運用の枠組み

2.4. 地域ルールの適用を受けた場合の留意事項

地域ルールの適用を受けた事業者等は、以下の事項を遵守するものとする。

１）低炭素化の取組及び駐車施設の継承

●地域ルール適用の前提条件となる低炭素化に資する取組、及び地域ルールの適用において認められた駐車施設の台数、集約による確保、車室規模等の規定に反する場合には、認定を取り消し、港区条例の本則どおり駐車施設の設置を課す場合もある。

●地域ルールの適用を受けた建築物の所有者・管理者に変更がある場合には、その変更内容について届け出るとともに、地域ルールの適用を受けた際の義務について継承する。

●集約駐車施設の指定を受けた事業者等についても同様に、所有者・管理者に変更がある場合には、その変更内容について届け出るとともに、集約駐車施設の義務について継承する。

２）駐車施設の設置における配慮事項

●駐車施設を設置する場合は、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の安全性の向上に配慮した位置に設けるものとする。

●機械式などの特殊な装置を用いる駐車施設については、入出庫時に車両が輻輳した場合を勘案し、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ものとする。

●その他、駐車施設の設置においては、駐車場法及び東京都建築安全条例などの規定を参照し、安全かつ円滑な利用が可能な駐車施設の確保に配慮するものとする。

3. 地域ルールの適用条件

3.1. 適用条件の概要

本地域ルールにおいては、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する。

低炭素化に資する取組は、あらかじめ例示するものを参考として、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、港区地域交通課において「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する。

【解　説】

●本地域ルールは、港区低炭素まちづくり計画における各目標達成のための必要な施策のうち、「自動車からの二酸化炭素排出量削減対策の推進」の取組の一環として位置づけられていることを踏まえ、交通環境の改善に資するものを低炭素化に資する取組の対象とする。

●低炭素化に資する取組は、対象建築物の規模、新築・既存の別、立地状況等によって実施可能な内容及び効果が異なるため、本マニュアルにおいて例示する取組を参考として、事業者等が提案を行うものとする。

●地域ルールの適用を受けた事業者等は、当該建築物が存続する限り低炭素化に資する取組を継続的に実施するものとし、これを変更・休止または同等の取組で代替する場合は、事前に運用組織を通じて港区へ届出を行うものとする。

●また、港区条例の本則よりも整備台数が低減される事業者等は、地域ルールの運用及び地域全体で取り組む地域貢献策等の実施に対し、運用組織の定める応分の負担を行うものとする。

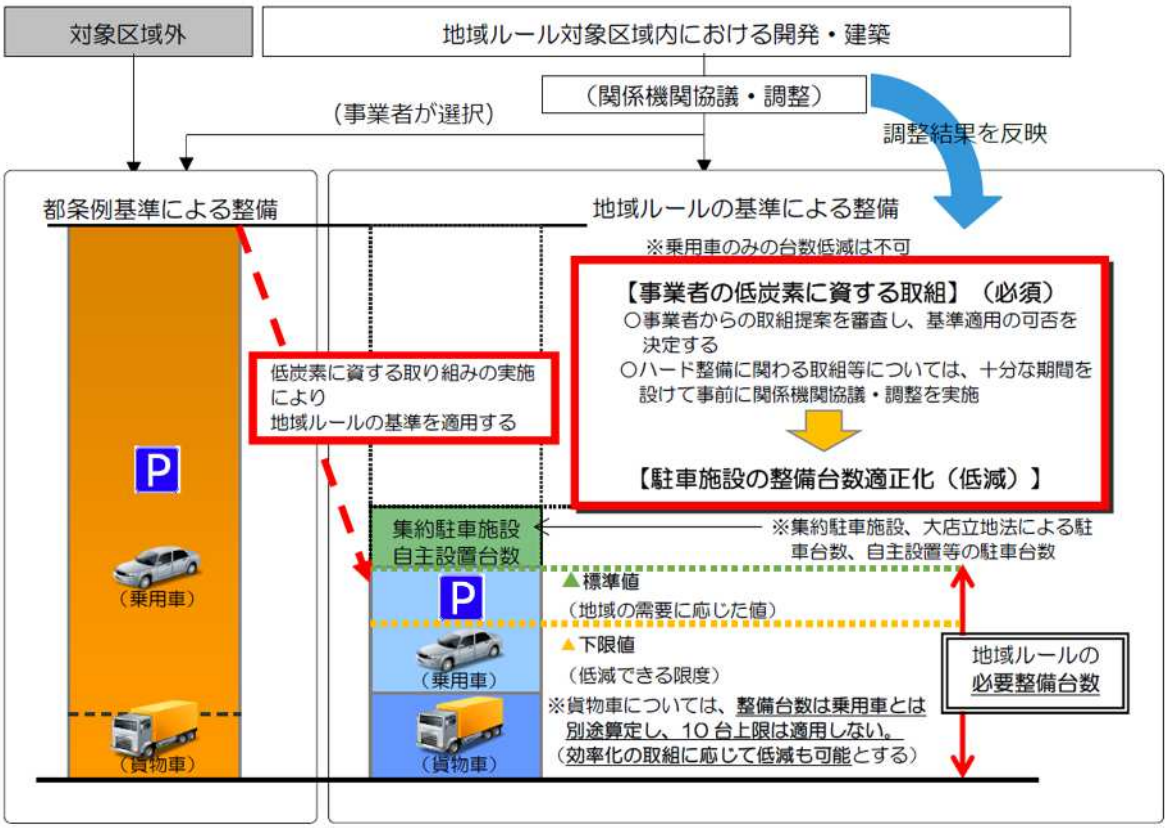


図 5　地域ルール適用による附置適正化イメージ（田町駅周辺地区）

3.2. 低炭素化に資する取組(例示)

低炭素化に資する取組については、下表に例示するものを参考として開発・建築を行う事業者等の創意に基づき、地域ルール適用申請の際に提案を行う。

表 2　低炭素化に資する取組の例

項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	●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	○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	●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	○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	●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	○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	※事業者からの提案および今後の技術革新による新しい取り組みについて適宜追加を行う	

※参考:建築物の規模に応じた低炭素化に資する取組の例

【小規模建築物】

建築物例（1）

用途：事務所・店舗　　延べ面積：約 3,000 ㎡　　立地：駅から約 450m

想定される取組内容

項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	●公共交通利用者への特典の付与 ●商品配送サービスの実施	―

建築物例（2）

用途：共同住宅　　延べ面積：約 3,000 ㎡　　立地：駅から約 300m

想定される取組内容

項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	●公共交通利用促進についての広報の実施	―

【中規模建築物】

建築物例（1）

用途：事務所　　延べ面積：約 20,000 ㎡　　立地：駅から約 200m

想定される取組内容

項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	●駅やバス停までのマップ表示・冊子配布	―
■自動車による環境負荷の抑制	●従業員等への自動車通勤の禁止	○カーシェアリングの導入

建築物例（2）

用途：店舗、集会場、事務所　　延べ面積：約 15,000 ㎡　　立地：駅から約 500m

想定される取組内容

項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	●公共交通利用者への商品割引サービス ●公共交通利用促進についての広報の実施	―
■地区内移動の支援	―	○自転車シェアリングポートの整備

【大規模建築物】

建築物例（1）

用途：事務所、店舗、ホテル等　　延べ面積：約 200,000 ㎡　　立地：駅から約 50m

想定される取組内容

項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	●公共交通機関とのタイアップ企画の実施	○公共交通機関へつながる歩行者ネットワーク整備
■自動車による環境負荷の抑制	●共同集配の実施 ●貨物車の低公害車利用	―
■地区内移動の支援	●手荷物預かりサービスの実施	―

建築物例（2）

用途：事務所、店舗　　延べ面積：約 100,000 ㎡　　立地：駅から約 400m

想定される取組内容

項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	●公共交通利用者への運賃の補助 ●商品配送サービスの実施	○EV 充電器の設置
■自動車による環境負荷の抑制	●共同集配の実施	―
■地区内移動の支援	―	○快適な歩行環境の整備（敷地前面）

3.3. 低炭素化に資する取組効果の算定方法

低炭素化に資する取組の提案を行う際は、地域ルールによる効果検討の参考資料として、実施する取組により想定される以下の温室効果ガス（二酸化炭素）排出量の低減効果の概略について算定し、これを申請書に添付して提出するものとする。

表 3　取組効果の内容

項目	地域ルールの適用		二酸化炭素排出削減量	備考
	なし	あり		
（1）低炭素化に資する取組による削減効果 ⇒公共交通機関への転換による効果	自動車走行台キロ ●●●台・km/年	自動車走行台キロ ○○○台・km/年 （- ○○○台・km/年）	- □□□ t/年	
（2）駐車場集約による削減効果 ⇒うろつき交通の低減による効果	自動車走行台キロ ●●●台・km/年	自動車走行台キロ ○○○台・km/年 （- ○○○台・km/年）	- □□□t/年	※駐車施設の隔地集約を行う案件のみ対象とする
（3）駐車場の台数低減による削減効果				
①地下掘削土量の削減による効果	掘削土量等 ――	掘削土量等（削減量） - ○○○㎥	- □□□t	
②建設資材の削減による効果	コンクリート使用量 ●●●㎥	コンクリート使用量 ○○○㎥ （- ○○○㎥）	- □□□t	
③駐車場運用に係るエネルギー消費の削減による効果	使用電力量 ●●●kWh/年	使用電力量 ○○○kWh/年 （- ○○○kWh/年）	- □□□t/年	

※●：地域ルールを適用しない場合の発生量　○：地域ルール適用する場合の発生量

※□：二酸化炭素（CO_2）排出量

【解　説】

●低炭素化に資する取組の項目ごとに、取組によって想定される自動車交通量・走行距離等の削減規模を設定し、環境省『温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン』や下記の算定例（品川駅北周辺地区における試算結果※）等を参考として、CO_2排出量の低減効果を算定するものとする。　※港区低炭素まちづくり計画（駐車機能集約化編）令和６年１０月より引用

※取組項目別の CO_2 排出量算定の流れ（品川駅北周辺地区における試算結果より）

（1）低炭素化に資する取組による削減効果（公共交通機関への転換による低減効果）

i.低減効果の考え方

- 地域ルール適用により、建物へ来訪する車両台数の低減が見込まれるため、建物の用途別床面積をもとに来訪車両の走行により排出される温室効果ガス（CO_2）の削減量を算定（年間値）
- 荷捌き等は公共交通への転換が困難であることから、乗用車のみを対象として想定

ii.低減効果の算定方法

- 来訪する自動車が地域ルール適用区域内で走行する経路距離を東西南北の４方向別に設定（2030年時点の道路ネットワークに基づき想定）
- 計画建物の用途別床面積（計画値）を基に、大規模開発マニュアルに基づく発生集中原単位、平成30年パーソントリップ調査に基づく当該小ゾーンの交通手段別分担率、平均乗車人員、方面別

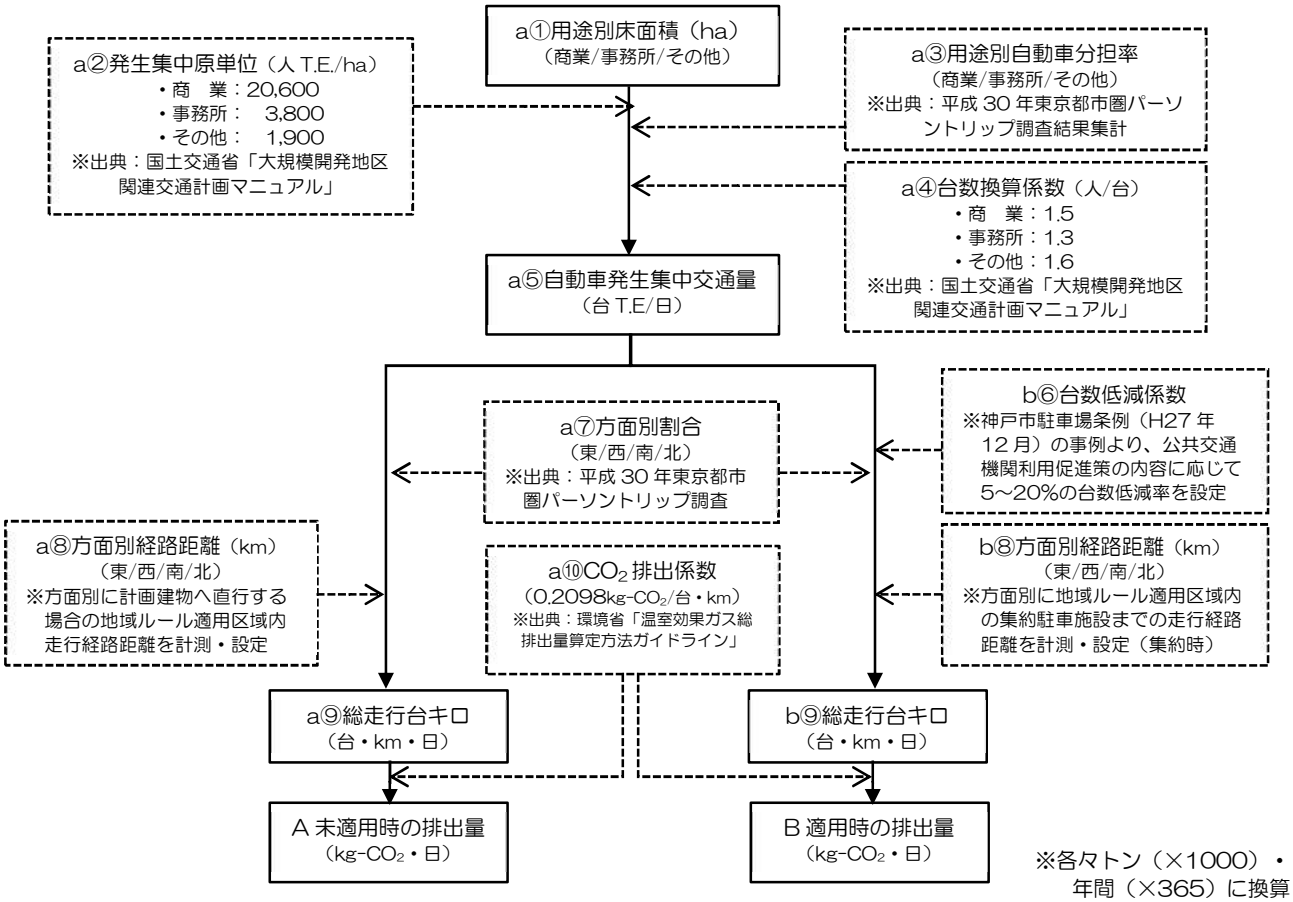
割合を用いて、方面別の乗用車発生集中交通量を推計

・上記に基づき、取組のあり・なし別に本計画建物への方面別自動車走行台キロを算定の上、CO_2排出量原単位（出典：『温室効果ガス総排出量算定方法ガイドラインV1.0（燃費基準値一覧）』）を用いて自動車の走行により排出されるCO_2排出量を算定

【自動車流入走行によるCO_2削減量】 ＝ A.地域ルール未適用時の排出量 － B.適用時の排出量

A ＝ {([{ (a①÷a②) × a③ } ÷ a④ ＝ a⑤] × a⑦ × a⑧ ＝a⑨)× a⑩ } ÷1000×365

B ＝ {([{ (a①÷a②) × a③ } ÷ a④ ＝ a⑤] × b⑥ × a⑦ × b⑧ ＝b⑨)× a⑩ } ÷1000×365



iii.削減量算定結果

・品川北周辺地区地域ルール適用案件の建物ごとに、来訪する自動車の走行台キロを推計し、これに基づきCO_2排出量の低減効果を算定

表 4　公共交通機関への転換およびエリア内走行の削減によるCO_2排出量低減

項目	自動車 総走行台キロ	CO_2 排出量
集約なし	9,569,205 台・km/年	2,007.6 t/年
集約あり	6,744,653 台・km/年	1,415.0 t/年
削減量	－2,824,552 台・km/年	－592.6 t/年

iv.【参考】台数低減係数の設定について

公共交通機関の利用促進における乗用車から公共交通機関への転換率については、神戸市駐車場条例において設定している附置義務緩和率の基準を参考として設定している。

≪神戸市駐車場条例（平成27年12月改正施行）抜粋≫

○神戸市は、「第５次神戸市基本計画（H23.2）」において「低炭素社会を実現する」指針に向けて、「神戸市総合交通計画（H25.9）」は「駐車場の共同化・集約化の推進」を位置付けた。条例改正において原単位の適正化とともに、公共交通利用促進措置を実施する建築主に対して、一定の附置義務台数を引け下げる制度を設けている。

○同制度は、自動車の渋滞、交通状況の悪化を生じさせないことを条件に、以下に例示する取組みを実施する場合、実施項目に応じて相応の緩和率を認めるとなっている。複数実施場合は、20%を上限に換算することができるうえ、減少台数の根拠が明確であれば、上限を定めず緩和を認めることとしている。

【公共交通機関利用促進措置例および緩和率基準】

●従業員のマイカー通勤の規制	5%
●サイクルシェアリングの導入	5%
●駅やバス停から建物までの分かりやすいマップの表示・冊子配布	5%
●公共交通利用者への割引サービスや特典の付与	5%
●建物内に公共交通の時刻表の表示・冊子配布	5%
●鉄道駅への地下通路等の接続	10%
●公共交通利用者への運賃の補助	10%
●カーシェアリングの導入	10%
●公共交通利用者への商品配送サービス	10%
●駅やバス停からの送迎バスの実施	10%

（2）駐車場集約による削減効果（うろつき交通の低減による効果）

i.低減効果の考え方

- 駐車場が小規模で見つけにくい場合、目的の駐車場を探すための余分な走行が必要となり、また、小規模な駐車場は満車になりやすいため、目的の駐車場が満車だった場合は、周辺で空いている駐車場を探すことから、いわゆる「うろつき交通」が生じる。
- 利用者が見つけやすく、規模が大きくて満車になる可能性が低い集約駐車施設へ地区内の駐車場が集約された場合には、駐車場を探す「うろつき交通」が減少し、地区内の車両走行が削減されることにより、CO_2 排出量の低減が見込まれる。

ii.低減効果の算定方法

- 「うろつき交通」の削減効果については、『渋谷スマートパーキング社会実験（H13 年度、国土交通省・東京都都市整備局）』において、「利用者の希望条件にあった空き駐車場」の情報提供の有無により推計した事例がある。
- 当該事例では、実験参加者のアンケート結果に基づくモデル分析により、来訪車両がうろつき交通となる確率と駐車場探索箇所数を明らかにし、地区全体の駐車場台数と駐車場間の距離から、情報有無によるうろつき交通の走行台キロ削減量を算定している。
- 上記の事例をもとに、「駐車場集約が行われている場合」を「情報提供がある場合」と同様の条件であるとみなして、うろつき交通の走行台キロ削減量を推計し、これに基づき CO_2 排出量の低減効果を算定する。

【算定式】

CO_2 排出量（t/年）＝駐車場台数（台）×うろつき車両発生率（%）×探索箇所数（箇所）
×駐車場間距離（km）×ピーク時間（h）×日数（日）
×CO_2 排出量原単位[g-CO_2/台・km]÷1000000（g/t）

- 駐車場台数：2,367 台（品川北周辺地区地域ルール適用案件の乗用車整備台数合計）
- うろつき車両発生率：従前 34.51%・集約後 25.32%（事例）
- 探索箇所数：1.2 箇所（事例）
- 駐車場間距離：0.5km（品川北周辺地区・隔地可能距離）
- ピーク時間：平日 2h・休日 4h（事例より想定）
- 日数：平日 235 日・休日 130 日（事例）
- CO_2 排出量原単位：209.8g-CO_2/台・km（環境省ガイドライン・小型車）

iii.削減量算定結果

- 品川北周辺地区地域ルール適用案件の乗用車整備台数合計 2,367 台および上記の事例をもとに、うろつき交通の走行台キロ削減量を推計し、これに基づき CO_2 排出量の低減効果を算定

表 5　うろつき交通の削減による CO_2 排出量低減

項目	自動車 総走行台キロ	CO_2 排出量
集約なし	485,210 台・km/年	101.8 t/年
集約あり	355,999 台・km/年	74.7 t/年
削減量	－129,211 台・km/年	－27.1 t/年

（3）駐車場の台数低減による削減効果

① 地下掘削土量の削減による低減効果

i.低減効果の考え方

・地域ルール適用により建物に附置する駐車施設台数が低減された場合、建設工事における掘削土量および残土運搬量の減少が見込まれるため、削減掘削土量（想定）をもとに建設機械の稼働および残土運搬車両の走行により排出される CO_2 排出量の低減効果を算定（建設時 1 回限り）

ii.低減効果の算定方法

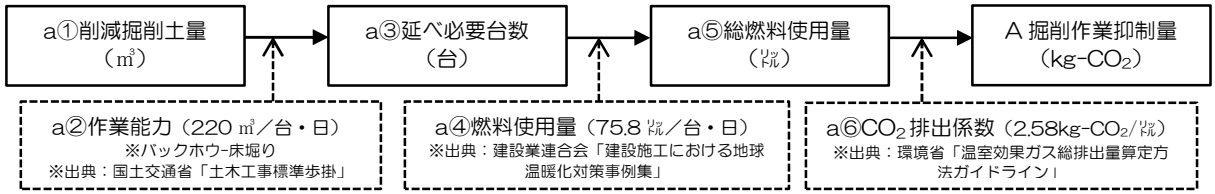
・建設工事に伴う地下掘削作業について、「土木工事標準歩掛」国交省ーバックホウの作業能力（機械土工ー床掘り）に基づき掘削作業を想定

・掘削した残土について、ダンプ1台10t車（燃費2.5km/L：資料「建設施工における地球温暖化対策事例集、p14」）により、建設残土処分場（中央防波堤埋立地/距離：約14km）まで運搬する際の燃料消費量についても想定

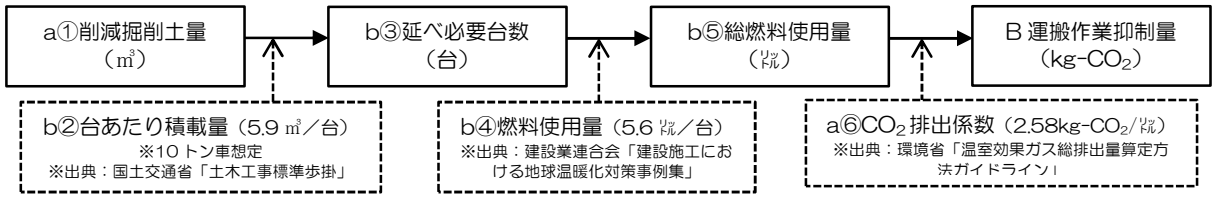
・上記に基づき、建設工事に伴う地下掘削作業において排出されるCO_2排出量を算定

【建設時の排出抑制量】　＝　A.掘削作業抑制量　＋　B.運搬作業抑制量

A.掘削作業抑制量　＝（［｛（a①÷a②）＝a③｝× a④ ＝a⑤ ］× a⑥ ）／1000



B.運搬作業抑制量　＝（［｛（a①÷b②）＝b③｝× b④ ＝b⑤ ］× a⑥ ）／1000



iii.削減量算定結果

・案件ごとに「地下階層・構造・建物形状」、「地下掘削作業の規模」、「既存建物基礎除却の必要有無」等が異なり、地域ルール適用の有無により一律に削減量を算定できないため、申請者から提出された算定結果に基づいてCO_2排出削減量を整理

表 6　掘削土量の削減による CO_2 排出量低減

項目	掘削土量の削減量	CO_2 排出量の削減量
掘削土量削減による CO_2 削減	73,119 ㎥	273.6 t

② 地下躯体のコンクリート使用量削減による低減効果

i.低減効果の考え方

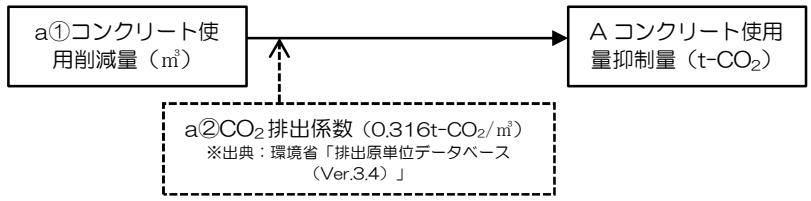
- 地域ルール適用により建物に附置する駐車施設台数が低減された場合、建設工事における地下躯体のコンクリート使用量の減少が見込まれるため、コンクリート使用量（事例に基づき想定）をもとに、生コンクリート製造時および運搬車両の走行により排出される CO_2 削減量を算定（建設時 1 回限り）

ii.低減効果の算定方法

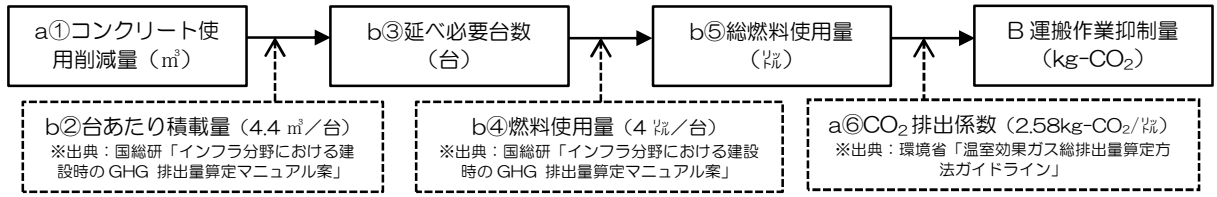
- 建設工事に伴う地下躯体のコンクリート使用量について、品川駅北周辺地区２棟・東京駅前地区１棟の大規模建築物事例（構造設計時の想定値）に基づき、駐車場1台あたりの使用量を推計（73.90㎥/台）
- 1台あたり使用量に品川駅北周辺地区全体の駐車台数（地域ルール適用なし2,965台・適用あり2,367台）を乗じて算定したコンクリート使用量について、コンクリートの排出係数0.316 t-CO_2/㎥（環境省「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース（Ver.3.4）2024年3月」）を乗じるとともに、ミキサー車（積載量4.4㎥/台、燃費2.5km/L：資料「インフラ分野における建設時のGHG 排出量算定マニュアル案」令和6年6月国土技術政策総合研究所）により、生コンクリート工場（品川埠頭、距離：約5km・往復約10km）から運搬する際の燃料消費量についても想定
- 上記に基づき、建設工事に伴う地下躯体のコンクリート使用削減量からCO_2排出低減量を算定

【建設時の排出抑制量】　＝　A.コンクリート使用量抑制量　＋　B.コンクリート運搬作業抑制量

A.コンクリート使用抑制量　＝ a① × a②



B.運搬作業抑制量　＝([{ (a①÷b②) =b③ } × b④ =b⑤] × a⑥)／1000



iii.削減量算定結果

- 品川北周辺地区地域ルール適用案件の駐車場整備台数合計（低減なし 2,965 台・低減あり 2,367 台）および上記事例をもとに地下躯体（駐車場部分）のコンクリート使用量を推計し、これに基づき CO_2 排出量の低減効果を算定

表 7　地下躯体のコンクリート使用量削減による CO_2 排出量低減

項目	駐車場台数	コンクリート使用量	CO_2 排出量
低減なし	2,965 台	219,113.5 ㎥	69,753.8 t
低減あり	2,367 台	174,921.3 ㎥	55,685.4 t
削減量	－598 台	－44,192.2 ㎥	－14,068.4 t

③ 駐車場運用に係るエネルギー消費の削減による低減効果

i.低減効果の考え方

・駐車場の運用においては、照明、換気および機械式駐車装置の動力等により電力を消費するため、地域ルール適用により駐車台数が低減された場合、運用に必要となる消費電力量が削減されることにより、温室効果ガスの排出量低減が見込まれる。

ii.低減効果の算定方法

・駐車場の運用にかかる消費電力量については、『駐車場の分類とエネルギー消費に関する調査研究日本建築学会計画系論文集 第 446 号（1993 年 4 月）』において、下記のとおり駐車場タイプ別に 1 台あたり年間消費電力を推計した事例がある。

表 8　タイプ別 1 台当たりの年間消費電力

(kWh/台･年)

	自走	自走機械併用式	機械
地上	509	—	582
地上地下混在	1,738	323	735
地下	2,270	1,174	1,595

・品川北周辺地区では、ほぼ全てが地下駐車場であり大部分が機械式であることから、上記の事例より、地下機械式駐車場の 1 台あたり年間消費電力量をもとに、地域ルール適用による低減台数分の電力量を推計し、単位使用量あたりの排出量（排出係数）を乗じて CO_2 排出量の低減効果を算定する。

【算定式】

CO_2 排出量（t/年）＝駐車場台数（台）×1 台あたり年間消費電力（kWh/台・年）
×単位使用量あたり CO_2 排出量[t-CO_2/kWh]

・駐車場台数：598 台（品川北周辺地区地域ルール適用案件の乗用車低減台数合計）
・1 台あたり年間消費電力：1,595kWh/台・年（事例・地下機械式駐車場）
・単位使用量あたり CO_2 排出量：0.000457t-CO_2/kWh（環境省・経産省資料※）
※「電気事業者別排出係数」R5.12.22 環境省・経産省公表：東京電力エナジーパートナー(株)

iii.削減量算定結果

・品川北周辺地区地域ルール適用案件の乗用車整備台数の低減台数合計 598 台および上記の事例をもとに年間消費電力量を推計し、これに基づき CO_2 排出量の低減効果を算定

表 9　車場運用に係るエネルギー消費の削減による CO_2 排出量低減

項目	駐車場台数	消費電力量	CO_2 排出量
低減なし	2,965 台	4,729,175 kWh/年	2,161.2 t/年
低減あり	2,367 台	3,775,365 kWh/年	1,725.3 t/年
削減量	- 598 台	- 953,810 kWh/年	- 435.9 t/年

4. 駐車施設整備台数の基準・台数算定方法

4.1. 駐車施設整備台数の考え方

港区条例に基づき、建築物に附置する駐車施設の台数は、以下に示すケースごとに、各々の方法により算定する。

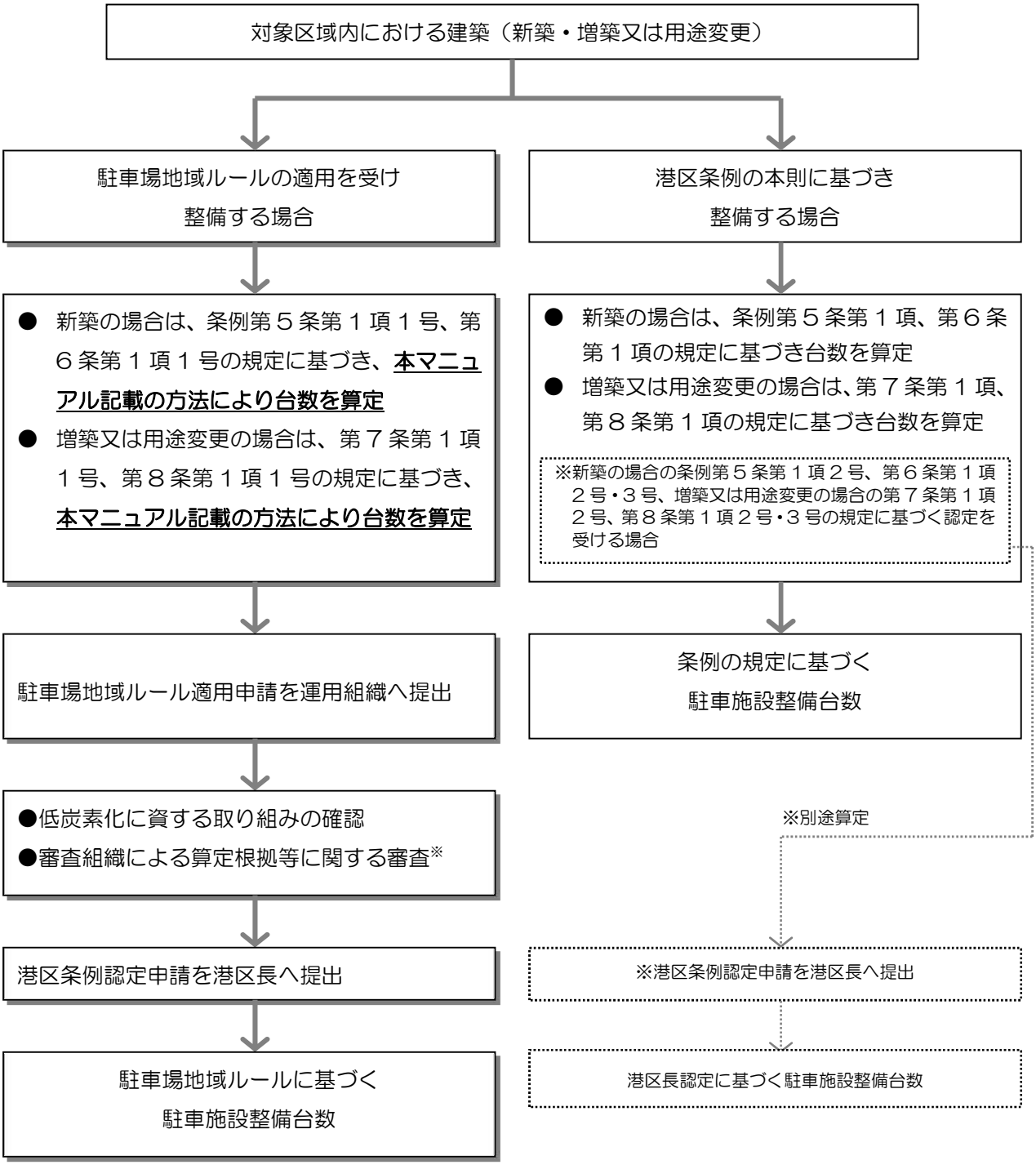


図 6　駐車施設整備台数の算定フロー

4.2. 駐車施設整備台数の基準

地域ルールにおける駐車施設整備台数は、一般車と荷捌き車について各々個別に算定するものとし、以下のものを設定する。

(1)一般車

標準値：「将来の駐車需要を勘案し、個々の建物においても整備台数の不足が生じないように設定した駐車施設整備台数の基準」

※都市計画提案時には、標準値を適用した計画台数で提案することができる。
※建築物確認申請前には、地域ルール適用申請が別途必要となる。
※地域ルール適用申請時に、標準値で計画した台数よりも低減を希望する場合には、類似事例調査等を実施し、個別審査を受けることで台数低減が認められる。

下限値：「将来の駐車需要を勘案し、地区全体で整備台数の不足が生じないように設定した駐車施設整備台数の基準」

※類似事例調査等を実施し、個別審査を受けることで下限値までの台数低減が認められる。
※類似事例調査等により得られた駐車実績に基づく駐車原単位を適用した台数と、下限値を適用した台数を比較し、大きい方の台数が整備台数として認められる。

【標準値】
整備基準：港区条例の規定に基づき算定した台数に比率【0.5】を乗じた台数

【下限値】
整備基準：港区条例の規定に基づき算定した台数に比率【0.4】を乗じた台数

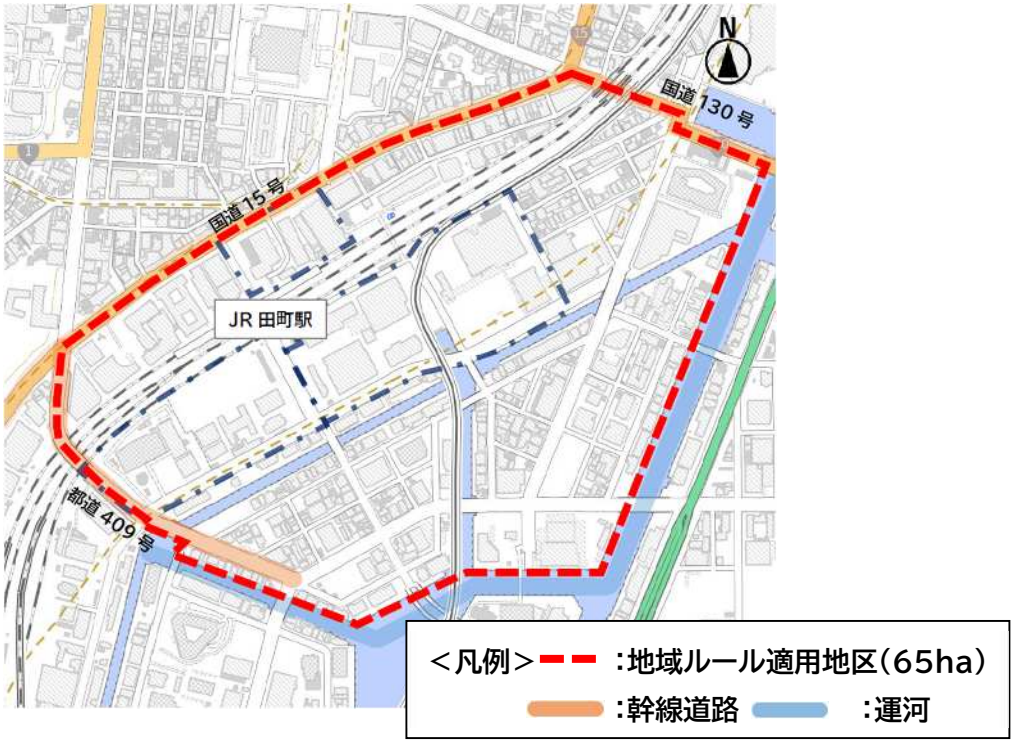


図 7　基準の適用区域図

(2)荷捌き車

１）港区条例の規定に基づき算出することを原則とし、下図に示す区域ごとに以下の通りとする。（上限規定は適用しない）

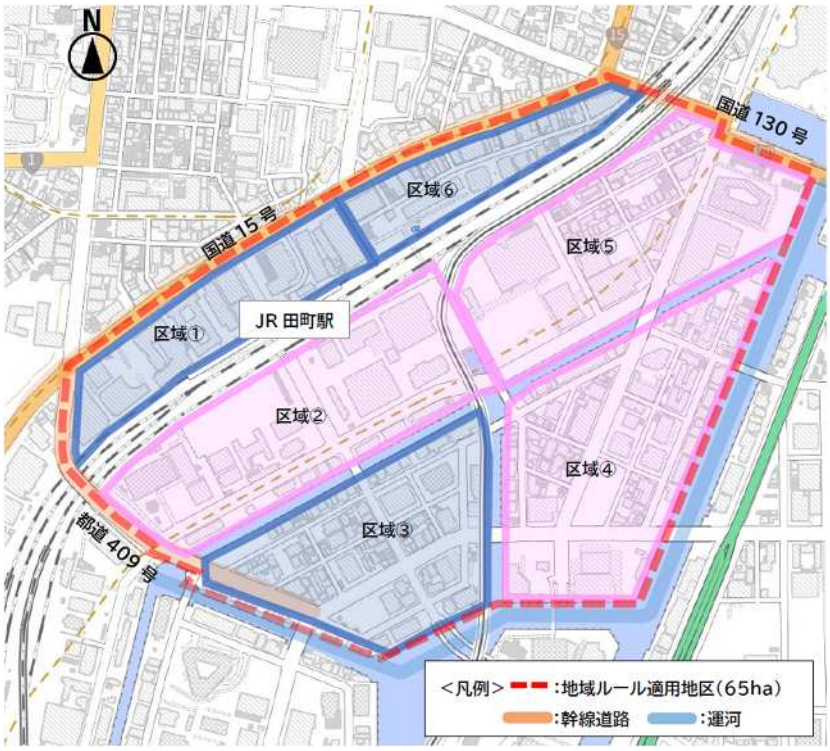
【区域②･区域④･区域⑤】

荷捌き車の整備基準：港区条例の規定に基づき算定した台数に比率【1.2】を乗じた台数

【区域①･区域③･区域⑥】

荷捌き車の整備基準：港区条例の規定に基づき算定した台数に比率【1.0】を乗じた台数

２）ただし、物流効率化施策の実施により、荷捌き駐車台数の削減が図られることが審査において認められるときは、当該台数まで荷捌き車整備台数の低減を可能とするが、下図に示す区域②･④・⑤においては、荷捌き用の駐車施設が区域内で不足していることを考慮した審査のもと、整備台数を決定するものとする。



※左図 の【区域②・区域④・区域⑤】では港区条例の規定に基づき算定した台数に比率【1.2】を乗じた台数を適用する。（比率【1.2】は将来の駐車需要を勘案して設定）

※左図 の【区域①・区域③・区域⑥】では港区条例の規定に基づき算定した台数に比率【1.0】を乗じた台数を適用する。

図 8　荷捌き車における基準の適用区域図

表 10　物流効率化の取組内容（例）

効率化の取組内容（例）	実施効果		
	荷捌き車台数の削減	ピークの平準化	駐車時間の短縮
①館内配送の共同化			○
②納品時間の指定・調整		○	
③一括納品	○		
④駐車施設管理（料金設定）			○
⑤情報管理システム導入			○

4.3. 台数の算定方法

(1)一般車

建築物に附置する一般車の駐車施設の台数は、周辺の交通特性及び現況・将来の需要及び供給のバランスを踏まえた上で、当該建築物の駐車需要を適切に評価するものとする。

【標準値適用の場合】

1）「4.2. 駐車施設整備台数の基準」において定めた港区条例の規定に基づき算定した台数に一定の比率（標準値）を乗じた駐車需要台数

【標準値より低減する場合】

以下の 1）、2）の」方法により算定した台数のうち、いずれか大きい方の台数とする。

1）「4.2. 駐車施設整備台数の基準」において定めた港区条例の規定に基づき算定した台数に一定の比率（下限値）を乗じた駐車需要台数

2）当該施設または類似施設の駐車実績に基づく駐車原単位等により以下のとおり算定し、審査により当該建築物の駐車需要台数として認められた台数

（駐車原単位）×（当該施設の用途別床面積）

＊駐車原単位：用途別床面積あたりの駐車台数

※一般車について地域ルールの基準を適用する場合は、荷捌き車についても台数及び駐車施設の規模等に関する基準を適用する。

【解　説】

1）「4.2. 駐車施設整備台数の基準」において定めた港区条例に基づき算定した台数に一定の比率を乗じた駐車需要台数の算定方法（【標準値適用の場合】、【標準値より低減する場合】共通）

●港区条例の規定に基づき、次項の表 4 に示す基準を用いて算定した台数に、一定の比率を乗じた台数を整備台数（地域ルール附置台数）とする。なお、小数点以下の端数は切り上げとする。

●用いる比率（以下、「整備台数比率」という。）は、適用地区の駐車実態に基づき、本マニュアル「4.2. 駐車施設整備台数の基準」－「（1）一般車」において定めた【標準値】または【下限値】とする。※

●なお、「整備台数比率」は、一般車の駐車実態に基づき設定し、地区の駐車実績に基づき、概ね 5 年おきに地域ルール運営協議会において見直しを行う。

●複合用途の建築物における地域ルール附置台数は、用途ごとに算定した台数の合計とする。なお、共用部分がある場合には、当該共用部分を各用途の床面積の割合に応じて按分した面積を各用途に加えたものとする。

※【標準値】を適用する場合は駐車需要台数の算定に用いる「整備台数比率」を【0.5】とし、【標準値】より低減する場合は「整備台数比率」を【0.4】とする。

表 11　港区条例に基づく一般の駐車施設の附置義務基準

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">地域・地域</th><th colspan="2" rowspan="2">対象用途</th><th colspan="3">整備台数の基準</th></tr>
<tr><th>対象規模面積
（＝A）</th><th>附置台数</th><th>延べ面積 6000 ㎡以下
の場合の緩和</th></tr>
<tr><td rowspan="6">駐車場整
備地区等</td><td rowspan="6">・駐車場整備地区
・商業地域
・近隣商業地域</td><td rowspan="2">特定
用途
※1</td><td>百貨店
その他の
店舗</td><td>1500 ㎡超</td><td>A÷250 ㎡</td><td rowspan="6">附置義務台数
＝附置台数×激変緩和係数 α

$\alpha = 1 - \dfrac{1500 \times (6000 - \text{延べ面積})}{6000 \times B - 1500 \times \text{延べ面積}}$

B＝特定用途の床面積＋
非特定用途の床面積×3／4</td></tr>
<tr><td>その他</td><td>1500 ㎡超</td><td>A÷300 ㎡</td></tr>
<tr><td rowspan="2">非特定
用途</td><td>共同住宅</td><td>2000 ㎡超</td><td>A÷350 ㎡</td></tr>
<tr><td>その他</td><td>2000 ㎡超</td><td>A÷300 ㎡</td></tr>
<tr><td colspan="2">複合用途※2</td><td>特定用途＋
非特定用途×3／4
＞1500 ㎡</td><td>上記の用途ごと
に計算した合計
（3／4 は使用し
ない）</td></tr>
<tr><td colspan="2">周辺地区
（上記以外の都市計画区域）</td><td colspan="2">特定用途</td><td>2000 ㎡超</td><td>A÷300 ㎡</td><td>$\alpha = 1 - \dfrac{6000 - \text{延べ面積}}{2 \times \text{延べ面積}}$</td></tr>
</table>

※1：特定用途とは、百貨店その他の店舗、事務所、倉庫、工場、劇場、観覧場、放送スタジオ、集会場、展示場、旅館、飲食店、遊技場、体育館、病院など（港区条例第５条別表第１）
※2：複合用途の共用部分は、それぞれの専用面積の割合で按分する。
※3：大規模事務所の床面積は、下表の面積区分に該当する床面積に面積調整率を乗じて合計した床面積を、当該事務所の床面積とみなして附置義務台数の計算を行う。（港区条例第５条第２項）

表 12　大規模事務所の面積調整率

床面積の区分	面積調整率
～6000 ㎡以下	1
6000 ㎡超～10000 ㎡以下	0.8
10000 ㎡超～100000 ㎡以下	0.5
100000 ㎡超～	0.4

2）当該施設または類似施設（以下「類似施設等」という。）の駐車実績に基づく駐車需要台数の算定方法（【標準値より低減する場合】）

●地域ルールを適用した場合の駐車施設附置台数（以下「地域ルール附置台数」という。）は、類似施設等の繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績から駐車原単位を算定し、当該建築物の床面積を乗じて算定する。

駐車需要台数（地域ルール附置台数）＝ 駐車原単位※ × 当該施設の用途別床面積

※駐車原単位 ＝ 類似施設等の繁忙期ピーク時在庫台数／類似施設等床面積

●繁忙期は、原則、1年間の駐車実績に基づき算定した月別のピーク時平均在庫台数を用いて、最も多い月を設定する。
●なお、繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績については、年間最大2～3日程度の特異日を除き設定することができるものとする。
●類似施設は、適用地区内及び適用地区に類似したまちの特性（公共交通機関の整備状況、土地利用の特性など）を有する地区を基本として、当該建築物と建物用途構成・規模等が類似した複数の施設とする。ただし、建替え後の建物用途・規模等が既存建築物と同様と認められる場合には、当該既存施設を類似施設とすることができるものとする。

●既存建築物における台数算定に当たっては、当該既存施設の実績を用いるものとする。
●類似施設の設定、駐車実績の数値、駐車原単位の設定方法及び駐車需要台数については、論理的、客観的な根拠に基づき、適正に算定するものとする。
●交通管理者協議において、類似施設等の入出庫台数をもとに時間帯別の発生集中台数を推計し、当該施設の在庫台数を算出する等により駐車需要を算定している場合は、交通管理者協議において認められた方法と算定台数を、論理的、客観的な根拠として用いることができるものとする。
●建築基準法（昭和25年法律第201号）第86条第1項から第4項まで又は第86条の2第1項から第3項までの規定による認定又は許可を受けた複数の建築物については、これらを同一敷地内にあるものとみなし、用途別床面積については、これらを一つの建築物とみなして算定する。

※参考：**大規模小売店舗立地法の必要駐車台数の取り扱い**

●大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号、以下、「大店立地法」という。）の適用を受ける建築物の駐車施設については、同法の基準に基づき算出される必要台数を確保する。

●なお、本地区は自動車の分担率が低く、公共交通の分担率が高いことから、自動車による来訪が少ない地区であるため、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」（以下、「立地法指針」という。）に示される算定式・各種係数に基づく算定台数と実需要の乖離が発生する懸念がある。そのため、地域ルールを適用する駐車施設は、立地法指針に示される特別の事情として、既存類似店のデータ等を根拠とする方法で算出することを検討できる。

●大店立地法の適用を受ける複合用途建築物において、平日・休日の利用状況が異なる用途の場合、駐車需要を別々に算定して合算すると、結果的に過大な駐車場を整備することになることから、用途別平休別の駐車需要（専用利用分を含む）を勘案し、異なる利用状況の用途の駐車場を兼用させることで、実質的な必要駐車台数の整備を図るものとする。

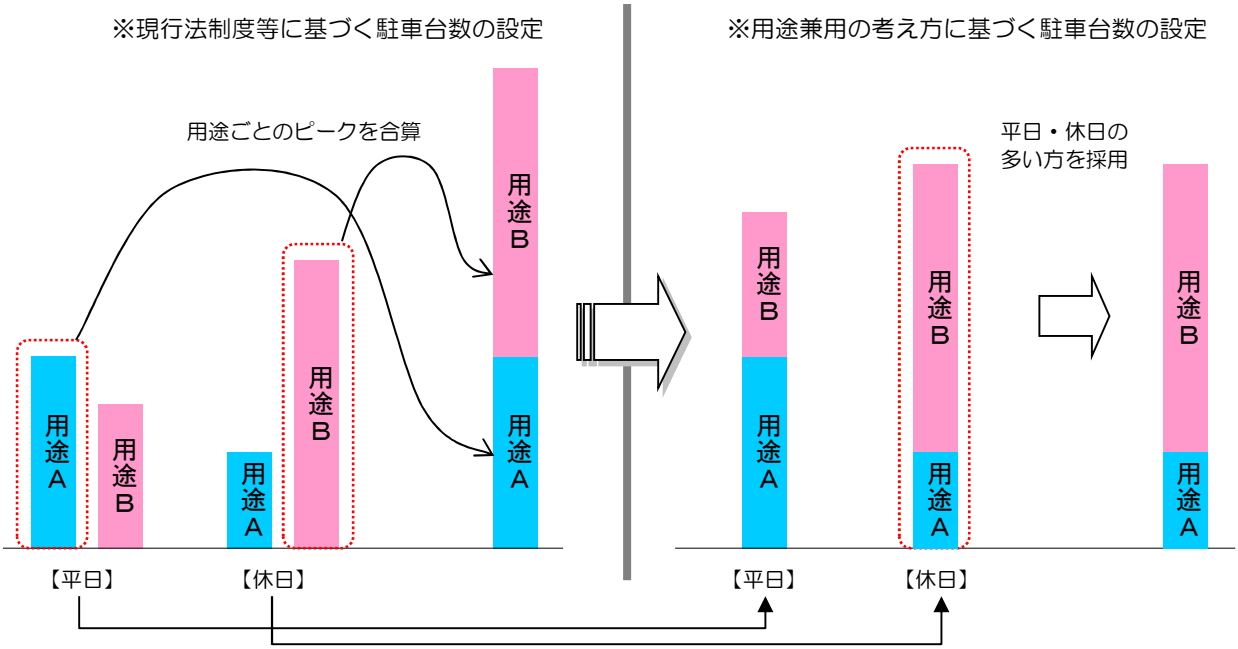


図 9　複合用途における用途兼用による駐車需要台数設定イメージ

(2)荷捌き車

建築物に附置する荷捌き車の駐車施設の台数は、一般車の内数とせずに別途、当該建築物における駐車需要に応じて必要となる台数を整備するものとし、台数の上限を定めず、以下の台数とする。

1）「4.2. 駐車施設整備台数の基準」において定めた条例第四条第一項及び第二項の規定に基づき算定した台数（上限規定は適用しない）

2）物流効率化施策の実施により、荷捌き駐車台数の削減が図られることが審査において認められるときは、審査により認められた台数

※ただし、物流効率化施策を当該建築物が存続する限り継続的に実施することを条件とする。

【解 説】

1）「4.2. 駐車施設整備台数の基準」において定めた条例第四条第一項及び第二項の規定に基づき算定した台数の算定方法

●条例第四条第１項及び第２項の規定に基づき、下表に示す基準を用いて算定した台数※とし、上限を 10 台とする規定は適用しないものとする。なお、小数点以下の端数は切り上げとする。

※「4.2. 駐車施設整備台数の基準」－「（2）荷捌き車」において示す【区域②・区域④・区域⑤については、下表に示す基準を用いて算定した台数に、将来の駐車需要を勘案して設定した「整備台数比率」である【1.2】乗じた台数を整備台数（地域ルール附置台数）とする。

●複合用途の建築物における地域ルール附置台数は、用途ごとに算定した台数の合計とする。なお、共用部分がある場合には、当該共用部分を各用途の床面積の割合に応じて按分した面積を各用途に加えたものとする。

表 13　港区条例に基づく荷捌き車の駐車施設の附置義務基準

地域・地域		対象用途		整備台数の基準		
				対象規模面積（＝A）	附置台数	延べ面積 6000 ㎡以下の場合の緩和
駐車場整備地区等	・駐車場整備地区 ・商業地域 ・近隣商業地域	特定用途 ※1	百貨店その他の店舗	2000 ㎡超	A÷2500 ㎡	附置義務台数＝附置台数×激変緩和係数α $\alpha=1-\frac{6000-\text{延べ面積}}{2\times\text{延べ面積}}$
			事務所	2000 ㎡超	A÷5500 ㎡	
			倉庫	2000 ㎡超	A÷2000 ㎡	
			その他	2000 ㎡超	A÷3500 ㎡	
周辺地区（上記以外の都市計画区域）		特定用途		3000 ㎡超	A÷7000 ㎡	$\alpha=1-\frac{6000-\text{延べ面積}}{\text{延べ面積}}$

※1：特定用途とは、百貨店その他の店舗、事務所、倉庫、工場、劇場、観覧場、放送スタジオ、集会場、展示場、旅館、飲食店、遊技場、体育館、病院など（港区条例第５条別表第１）

※2：大規模事務所の床面積は、下表の面積区分に該当する床面積に面積調整率を乗じて合計した床面積を、当該事務所の床面積とみなして附置義務台数の計算を行う。（港区条例第６条第２項）

表 14　大規模事務所の面積調整率

床面積の区分	面積調整率
～6000 ㎡以下	1
6000 ㎡超～10000 ㎡以下	0.8
10000 ㎡超～100000 ㎡以下	0.5
100000 ㎡超～	0.4

2）物流効率化施策の実施による荷捌き駐車台数の算定方法

●共同荷受けの実施、共同集配の導入など、下表に例示する物流効率化施策を実施する建築物については、論理的、客観的な根拠に基づき荷捌き駐車台数が削減されることが確認できる場合には、審査により、１）において算定した台数から低減した整備台数※とすることができる。

※「4.2. 駐車施設整備台数の基準」－「（2）荷捌き車」において示す【区域②・区域④・区域⑤については、荷捌き用の駐車施設が区域内で不足していることを考慮した審査のもと、整備台数を決定するものとする。

●ただし、物流効率化施策については、当該建築物が存続する限り継続的に実施するものとし、これを変更・休止または同等の取組で代替する場合は、事前に運用組織を通じて港区へ届出を行う。

表 15　荷捌き車の駐車台数に関わる物流効率化の取組例

効率化の取組内容	取組による物流活動の変化	実施効果		
		荷捌き車台数の削減	ピークの平準化	駐車時間の短縮
①館内配送の共同化	荷捌き作業が貨物車からの積み卸しだけになる			○
②納品時間の指定・調整	混雑時間帯から空いている時間帯への分散が図られる		○	
③一括納品	納品のための貨物車台数の削減が図られる	○		
④駐車施設管理（料金設定）	荷捌き時間・滞在時間の短縮、館内物流の共同化等への誘導が図られる			○
⑤情報管理システム導入	館内荷受け、荷捌き駐車等の受付の効率化が図られる			○

●上記の物流効率化施策を実施する場合の荷捌き車駐車需要台数は、同様の取組を実施している類似施設等の繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績から駐車原単位を算定し、当該建築物の床面積を乗じて算定する。

駐車需要台数 ＝ 駐車原単位※× 当該施設の用途別床面積

※駐車原単位 ＝ 類似施設等の繁忙期ピーク時在庫台数／類似施設等床面積

●繁忙期は、原則、1年間の駐車実績に基づき算定した月別のピーク時平均在庫台数を用いて、最も多い月を設定する。

●なお、繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績については、年間最大2～3日程度の特異日を除き設定することができるものとする。

●類似施設は、適用地区及び適用地区に類似したまちの特性（公共交通機関の整備状況、土地利用の特性など）を有する地区内を基本とし、用途、規模等について、当該建築物と類似した複数の施設とする。ただし、建替え後の用途、規模等が既存建築物と同様と認められる場合には、当該既存施設を類似施設とすることができるものとする。

※なお、論理的、客観的な根拠を示すことができる場合は、上記以外の算定方法を用いることができるものとする。

●建築基準法（昭和25年法律第201号）第86条第1項から第4項まで又は第86条の2第1項から第3項までの規定による認定又は許可を受けた複数の建築物については、これらを同一敷地内にあるものとみなし、用途別床面積については、これらを一つの建築物とみなして算定する。

(3)障害者のための駐車施設

建築物に附置する障害者のための駐車施設の台数は、地区の特性、将来のまちづくり、駐車施設の需給バランス等を考慮し、適切な規模を確保するものとする。

【解　説】

●障害者のための駐車施設の台数は、条例、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）、東京都福祉のまちづくり条例（平成7年東京都条例第33号）等を踏まえ、用途特性からみて必要な台数とする。

●なお、障害者のための駐車施設の台数は、一般車の駐車施設の内数とすることができる。

※地域ルールにおける駐車施設整備台数の算定イメージ

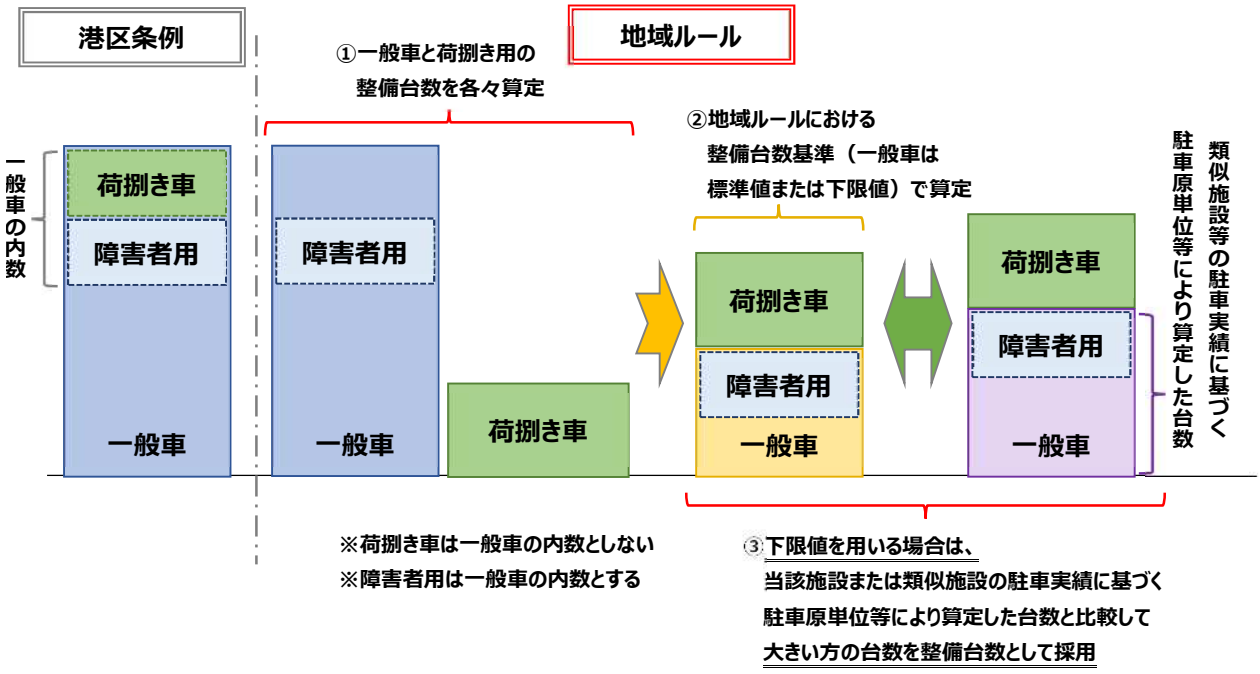


図 10　地域ルールにおける駐車施設整備台数の算定イメージ

※付：算定例（「4.2. 駐車施設整備台数の基準」ー「(1)ー般車」において定めた【標準値】より低減をする場合）

【類似施設等の駐車実績に基づく駐車需要台数の算出例・・・①】

■計画建築物：床面積　7,500 ㎡（百貨店その他の店舗 6,000 ㎡、事務所 1,500 ㎡）

■条例の基準で算出した附置台数：29 台（うち荷捌き車 3 台、障害者用 1 台以上）

【ステップ１】複数の類似施設の実績データより駐車原単位を算出（繁忙期ピーク時在庫台数原単位）

【類似施設の用途別床面積】

◆建物 A：延べ面積　7,506 ㎡（百貨店その他の店舗 6,000 ㎡、事務所 1,506 ㎡）
◆建物 B：延べ面積　5,621 ㎡（百貨店その他の店舗 4,497 ㎡、事務所 1,124 ㎡）
◆建物 C：延べ面積　6,897 ㎡（百貨店その他の店舗 5,433 ㎡、事務所 1,464 ㎡）

●一般車の駐車施設

【類似施設の駐車実績】　単位：ピーク時台数（瞬間）

	平日			休日		
	百貨店その他の店舗	事務所	計	百貨店その他の店舗	事務所	計
建物A	7台	3台	10台	13台	2台	15台
建物B	5台	2台	7台	7台	1台	8台
建物C	4台	2台	6台	6台	1台	7台

【類似施設の駐車原単位】（小数点以下３桁目を切り上げ）

	平日		休日	
	百貨店その他の店舗	事務所	百貨店その他の店舗	事務所
建物A	1.17台／1000㎡	2台／1000㎡	2.17台／1000㎡	1.33台／1000㎡
建物B	1.12台／1000㎡	1.78台／1000㎡	1.56台／1000㎡	0.89台／1000㎡
建物C	0.74台／1000㎡	1.37台／1000㎡	1.10台／1000㎡	0.69台／1000㎡

※類似施設等の駐車実績は複数の施設を対象に把握するものとし、駐車原単位は安全側（高い方）を採用する。（⇒もっとも原単位の大きい「建物A」の値を採用）

⋮

【駐車原単位】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	1.17台／1000㎡	2.17台／1000㎡
事務所	2台／1000㎡	1.33台／1000㎡

●荷捌き車の駐車施設

【類似施設の駐車実績】　単位：ピーク時台数（瞬間）

	平日			休日		
	百貨店その他の店舗	事務所	計	百貨店その他の店舗	事務所	計
建物A	2台	1台	3台	1台	1台	2台
建物B	1台	0台	1台	1台	0台	1台
建物C	1台	0台	1台	1台	0台	1台

【類似施設の駐車原単位】（小数点以下３桁目を切り上げ）

	平日		休日	
	百貨店その他の店舗	事務所	百貨店その他の店舗	事務所
建物A	0.33台／1000㎡	0.66台／1000㎡	0.17台／1000㎡	0.66台／1000㎡
建物B	0.22台／1000㎡	－	0.22台／1000㎡	－
建物C	0.18台／1000㎡	－	0.18台／1000㎡	－

※類似施設等の駐車実績は複数の施設を対象に把握するものとし、駐車原単位は安全側（高い方）を採用する。（⇒もっとも原単位の大きい「建物A」の値を採用）

【駐車原単位】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	0.33台／1000㎡	0.17台／1000㎡
事務所	0.66台／1000㎡	0.66台／1000㎡

【ステップ２】類似施設等より得られた駐車原単位から、当該建築物の駐車需要台数を算出

用途別床面積　×　駐車原単位（台／1000㎡）　※小数点以下3桁目を切り上げ

●一般車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】　百貨店その他の店舗用途床面積　×　駐車原単位（台／1000㎡）
平日・・・・・6,000㎡　×　1.17台／1000㎡　＝　7.02台
休日・・・・・6,000㎡　×　2.17台／1000㎡　＝　13.02台

【事務所用途】　事務所用途床面積　×　駐車原単位（台／1000㎡）
平日・・・・・1,500㎡　×　2台／1000㎡　＝　3台
休日・・・・・1,500㎡　×　1.33台／1000㎡　＝　2台

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	7.02台	13.02台
事務所	3台	2台
合計	10.02台（切り上げ） ⇒11台	15.02台（切り上げ） ⇒16台

※平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい方の数値を採用する。

●荷捌き車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】　百貨店その他の店舗用途床面積　×　駐車原単位（台／1000㎡）
平日・・・・・6,000㎡　×　0.33台／1000㎡　＝　1.98台
休日・・・・・6,000㎡　×　0.17台／1000㎡　＝　1.02台

【事務所用途】　事務所用途床面積　×　駐車原単位（台／1000㎡）
平日・・・・・1,500㎡　×　0.66台／1000㎡　＝　0.99台
休日・・・・・1,500㎡　×　0.66台／1000㎡　＝　0.99台

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	1.98台	1.02台
事務所	0.99台	0.99台
合計	2.97台（切り上げ） ⇒3台	2.01台（切り上げ） ⇒3台

※平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい方の数値を採用する。

●障害者のための駐車施設

【一般車の駐車施設のうち、1台以上を確保】

【ステップ３】一般車について当該建築物の駐車需要台数と整備基準を比較し、附置義務台数を決定

●当該建築物の駐車需要台数（ステップ２の算定結果）

地域ルール基準による附置義務台数：一般車　　１６台
荷捌き車　　３台
障害者用　　１台（一般車分の内数）
合　　計　　１９台

●下限値（条例の規定に基づく附置台数）との比較

区分	①当該建築物の駐車需要台数	②下限値（一般車）（条例基準×0.4※1）	①と②の比較※2	附置義務台数（比較結果）
一般車	16台	29×0.4＝11.6台（切り上げ）⇒12台	①＞②	16台
荷捌き車	3台	3台	－	－
障害者用	（1台）	（1台）	－	－
合計	19台	15台		

※1：下限値については、地域ルール整備基準の各区域における比率を用いて算定する。
※2：一般車の台数については、①駐車需要台数が②下限値（条例の規定により算定した附置台数に、各区域で設定している比率を乗じた台数）を下回る場合には、下限値を採用する。

■当該建築物の駐車施設附置義務台数

地域ルール基準による附置義務台数：一般車……16台
荷捌き車……3台
障害者用※……1台
合　　計……19台

※障害者用については、一般車分の内数

【類似施設等の駐車実績に基づく駐車需要台数の算出例・・・②】

■対象建築物：床面積　75,000 ㎡（百貨店その他の店舗 10,000 ㎡、事務所 65,000 ㎡）

■条例の基準で算出した台数：163 台（うち荷捌き車 11 台、障害者用 1 台以上）

【ステップ１】複数の類似施設の実績データより駐車原単位を算出（繁忙期ピーク時在庫台数原単位）

【類似施設の用途別床面積】

◆建物 D：延べ面積　98,063 ㎡（百貨店その他の店舗 14,936 ㎡、事務所　66,897 ㎡）
◆建物 E：延べ面積　52,431 ㎡（百貨店その他の店舗　2,450 ㎡、事務所　49,981 ㎡）
◆建物 F：延べ面積 117,461 ㎡（百貨店その他の店舗　6,577 ㎡、事務所 106,054 ㎡）

●一般車の駐車施設

【類似施設の駐車実績】　単位：ピーク時台数（瞬間）

	平日			休日		
	百貨店 その他の店舗	事務所	計	百貨店 その他の店舗	事務所	計
建物D	33台	26台	59台	48台	19台	67台
建物E	3台	14台	17台	9台	20台	29台
建物F	11台	44台	55台	24台	42台	66台

【類似施設の駐車原単位】（小数点以下３桁目を切り上げ）

	平日		休日	
	百貨店その他の店舗	事務所	百貨店その他の店舗	事務所
建物D	2.21台／1000㎡	0.39台／1000㎡	3.21台／1000㎡	0.28台／1000㎡
建物E	1.22台／1000㎡	0.28台／1000㎡	3.67台／1000㎡	0.40台／1000㎡
建物F	1.67台／1000㎡	0.41台／1000㎡	3.65台／1000㎡	0.40台／1000㎡

※類似施設等の駐車実績は複数の施設を対象に把握するものとし、駐車原単位は安全側（高い方）を採用する。（⇒もっとも原単位の大きい「建物E」の値を採用）

【駐車原単位】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	1.22台／1000㎡	3.67台／1000㎡
事務所	0.28台／1000㎡	0.40台／1000㎡

●荷捌き車の駐車施設

【類似施設の駐車実績】　単位：ピーク時台数（瞬間）

	平日			休日		
	百貨店 その他の店舗	事務所	計	百貨店 その他の店舗	事務所	計
建物D	6台	7台	13台	4台	2台	6台
建物E	1台	5台	6台	1台	2台	3台
建物F	2台	10台	12台	2台	3台	5台

【類似施設の駐車原単位】（小数点以下３桁目を切り上げ）

	平日		休日	
	百貨店その他の店舗	事務所	百貨店その他の店舗	事務所
建物D	0.40台／1000㎡	0.10台／1000㎡	0.27台／1000㎡	0.03台／1000㎡
建物E	0.41台／1000㎡	0.10台／1000㎡	0.41台／1000㎡	0.04台／1000㎡
建物F	0.46台／1000㎡	0.11台／1000㎡	0.30台／1000㎡	0.03台／1000㎡

※類似施設等の駐車実績は複数の施設を対象に把握するものとし、駐車原単位は安全側（高い方）を採用する。（⇒もっとも原単位の大きい「建物F」の値を採用）

【駐車原単位】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	0.46台／1000㎡	0.30台／1000㎡
事務所	0.11台／1000㎡	0.03台／1000㎡

【ステップ２】類似施設等より得られた駐車原単位から、当該建築物の駐車需要台数を算出

用途別床面積　×　駐車原単位（台／1000㎡）　※小数点以下3桁目を切り上げ

●一般車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】　百貨店その他の店舗用途床面積　×　駐車原単位（台／1000㎡）

平日・・・・・10,000㎡　×　1.67台／1000㎡　＝　16.7台

休日・・・・・10,000㎡　×　3.65台／1000㎡　＝　36.5台

【事務所用途】　事務所用途床面積　×　駐車原単位（台／1000㎡）

平日・・・・・65,000㎡　×　0.41台／1000㎡　＝　26.7台

休日・・・・・65,000㎡　×　0.40台／1000㎡　＝　26.0台

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	16.7台	36.5台
事務所	26.7台	26.0台
合計	43.4台（切り上げ） ⇒44台	62.5台（切り上げ） ⇒63台

※平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい方の数値を採用する。

●荷捌き車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】　百貨店その他の店舗用途床面積　×　駐車原単位（台／1000㎡）

平日・・・・・10,000㎡　×　0.46台／1000㎡　＝　4.6台

休日・・・・・10,000㎡　×　0.30台／1000㎡　＝　3.0台

【事務所用途】　事務所用途床面積　×　駐車原単位（台／1000㎡）

平日・・・・・65,000㎡　×　0.11台／1000㎡　＝　7.2台

休日・・・・・65,000㎡　×　0.03台／1000㎡　＝　2.0台

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	4.6台	3.0台
事務所	7.2台	2.0台
合計	11.8台（切り上げ） ⇒12台	5.0台（切り上げ） ⇒5台

※平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい方の数値を採用する。

●障害者のための駐車施設

【一般車の駐車施設のうち、1台以上を確保】

【ステップ３】一般車について当該建築物の駐車需要台数と整備基準を比較し、附置義務台数を決定

●当該建築物の駐車需要台数（ステップ２の算定結果）

地域ルール基準による附置義務台数：一般車　63　台
荷捌き車　12　台
障害者用　1　台（一般車分の内数）
合　計　75　台

●下限値（条例の規定に基づく附置台数）との比較

区分	①当該建築物の駐車需要台数	②下限値（一般車）（条例基準×0.4※1）	①と②の比較※2	附置義務台数（比較結果）
一般車	63台	163×0.4＝65.2台（切り上げ）⇒66台	①＜②	66台
荷捌き車	12台	11台	－	－
障害者用	（1台）	（1台）	－	－
合計	75台	77台		

※1：下限値については、地域ルール整備基準の各区域における比率を用いて算定する。
※2：一般車の台数については、①駐車需要台数が②下限値（条例の規定により算定した附置台数に、各区域で設定している比率を乗じた台数）を下回る場合には、下限値を採用する。

■当該建築物の駐車施設附置義務台数

地域ルール基準による附置義務台数：一般車……66台
荷捌き車……12台
障害者用※……1台
合　計……78台

※障害者用については、一般車分の内数

5. 駐車施設の確保方法

5.1. 一般車の駐車施設の確保方法

一般車の駐車施設を当該建築物の敷地内に設置する場合は、駐車場法、東京都駐車場条例及び東京都建築安全条例などの関連法令の規定についても参照し、安全かつ円滑な利用が可能となるよう配慮するものとする。

【解　説】

①駐車施設の車室の大きさ

- ●一般車の駐車施設のうち、自動車の格納又は駐車の用に供する部分の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。
- ●一般車の駐車施設のうち、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以上とし、そのうち1台以上は、障害者のための駐車施設として幅3.5m以上、奥行き6.0m以上とする。

②機械式駐車施設

- ●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とする。
- ●機械式の駐車施設については、入出庫時に車両が輻輳した場合を勘案し、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ものとする。

③駐車施設の出入口に関する配慮

- ●駐車施設を設置する場合は、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の安全性の向上に配慮した位置に設けるものとする。

5.2. 荷捌き車の駐車施設の規模等に関する基準

(1)荷捌き車の駐車施設の規模等

1）車室

●地域ルールの適用を受ける建築物における荷捌き車の車室の標準的な規模は、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、表9に示す大きさ及び天井高さを確保するものとする。

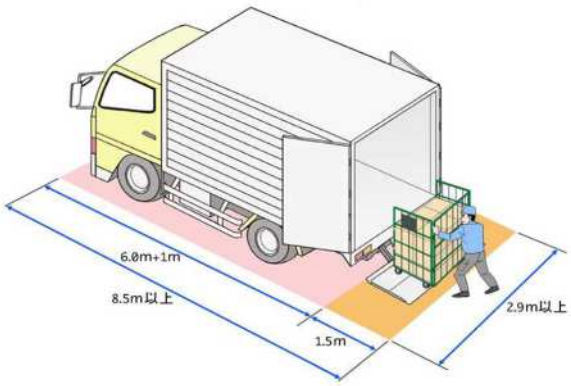
●建物用途や計画内容などから、上記で定める基準以上の車両の入庫・出庫、駐車が想定される場合には、その車両に応じた規模を確保するものとする。

表 16　荷捌き車の駐車施設の車室の大きさ・天井高さ

荷室の開口部	車室の大きさ		天井高さ
	長さ	幅	
後開き	8.5m 以上	2.9m 以上	3.2m 以上
横開き	7.0m 以上	3.9m 以上	

※上記数値は『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～（平成 29 年 3 月、国土交通省総合政策局物流政策課）』に準拠

【荷室の開口部後開きの場合】



【荷室の開口部横開きの場合】

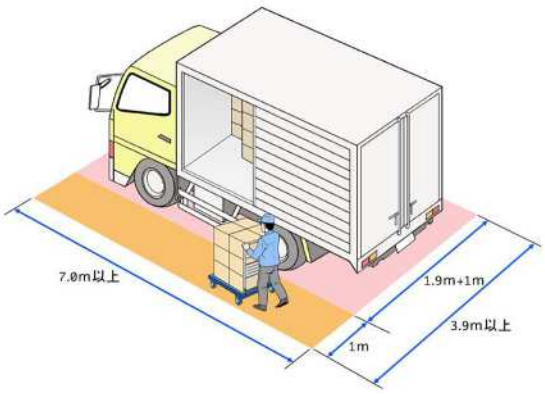


図 11　荷捌き車の駐車施設の車室の大きさ

●ただし、当該建築物の規模や用途によって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、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、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

●車路は、「1）車室」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、車両に合わせた天井高さ、幅員、屈曲部の回転半径、縦断勾配を確保するものとする。

(2)荷捌き車の駐車施設において配慮すべき事項

地域ルールの適用を受ける建築物においては、以下に示す事項及び『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～（平成 29 年３月、国土交通省総合政策局物流政策課）』における考慮事項等を適用するものとする。

1）荷捌きのためのスペースの確保

●効率的な荷捌きを可能として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搬送経路は、段差のない通路を確保する。

●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とする。

2）車室または荷捌きのためのスペースの配置

●荷捌き車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。

3）出入口の設置に関する安全上の配慮

●駐車施設の前面道路への出入口については、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の安全性の向上に配慮した位置に設けるものとする。

4）既存建築物における対応

●既存建築物に地域ルールを適用する際に、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。

【解　説】

（荷捌き車の駐車施設の規模等）

●荷捌き車の駐車施設については、台数が確保されていても、車両サイズなどの実態に建築計画が合っていないケースがみられるため、適切な利用が図られる車室の大きさ、高さ等を確保した整備を推進する必要がある。

●建築物に附置する荷捌き車のための駐車施設の規模等については、近年の荷捌き実態に応じた整備を行うための資料として以下のものが示されている。

■『建築物における物流効率化の手引き』平成 25 年３月、東京都環境局

■『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物※に係る物流の円滑化の手引き～』平成 29 年３月、国土交通省総合政策局物流政策課

※大規模建築物とは、延床面積のうち、「百貨店その他の店舗・飲食店」及び「事務所」の用途に供される部分の合計が２万㎡以上（ただし「事務所」部分は、床面積を 1/2 倍した上で合算）のものを想定

●本地域ルールでは、上記資料を参考として、荷捌き車による利用の実効性を高めるため、車室の大きさや高さ等の基準、及び配慮すべき事項について定める。

●なお、上記「（1）荷捌き車の駐車施設の規模等」及び「（2）荷捌き車の駐車施設において配慮すべき事項」の対象となる建築物については、図10に示すとおり適用する。

表 17　荷捌き車の駐車施設の規模等に関する基準の適用対象建築物の区分

建物規模	大規模建築物	中小規模建築物
（1）荷捌き車の駐車施設の規模等	適用	適用
（2）荷捌き車の駐車施設において配慮すべき事項	適用	可能な限り配慮

※大規模建築物とは、延床面積のうち「百貨店その他の店舗・飲食店」及び「事務所」の用途に供される部分の合計が２万㎡以上（ただし「事務所」部分は、床面積を 1/2 倍した上で合算）のもの

（車種構成の実態に応じた整備）

●当該建築物の規模や用途によって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、類似施設または既存施設における駐車実績を基に、当該建築物で想定される荷捌き車両の車種構成を示し、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。

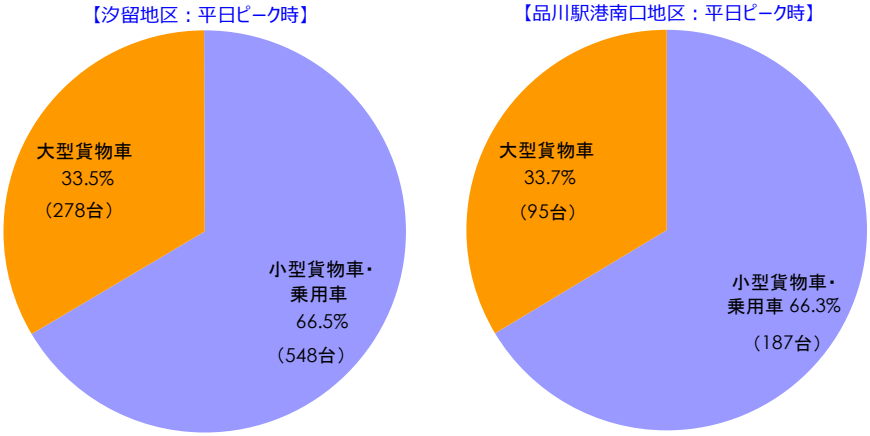


図 12　【参考】荷捌き車両の車種構成（既往実態調査における例）

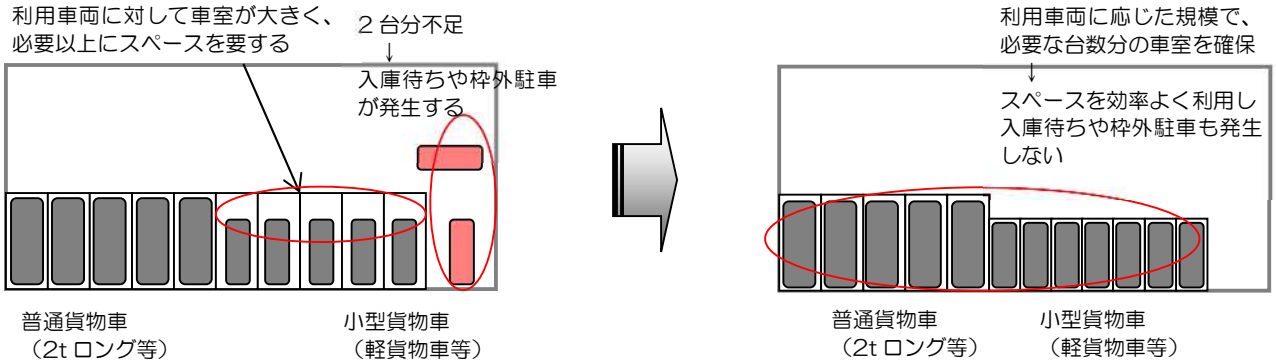


図 13　車種構成に応じた整備のイメージ

（既存施設における対応）

●駐車場地域ルールの適用を受ける既存施設において、上記「（1）荷捌き車の駐車施設の規模等」及び「（2）荷捌き車の駐車施設において配慮すべき事項」の規定に適合させることができない場合は、貨物車の適切な利用のための措置を講じるものとする。

●貨物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を用いる、周辺の入庫可能な駐車場の利用を促す等により、建物内で荷捌きを行えるようにするものとする。

5.3. 集約駐車施設の指定

地域ルール適用区域内及び周辺において一定の要件を満たす駐車施設については、事業者・管理者等からの申請に基づき、集約駐車施設として港区が指定を行う。

なお、港区低炭素まちづくり計画及び地域ルール等において、集約駐車施設の位置として指定した区域に立地する駐車施設については、集約駐車施設を積極的に確保していくものとする。

【解　説】

●集約駐車施設は、地域ルール適用区域内の建築物への来訪者が無理なく利用できること等、表18に示す要件を満たすものについて、当該駐車施設の事業者・管理者等からの申請に基づき、港区が指定を行う。

表 18　集約駐車施設の指定要件

指定要件	内容
立地	・地域ルール適用区域内の建築物への来訪者が無理なく利用できる立地であること。
規模・構造	・建築物であり、駐車場法施行令の技術基準に適合していること。
運用状況	・他の建築物等の附置義務駐車施設となっていない部分であり、かつ駐車枠を固定して確保※できること。 ※機械式駐車場の場合を除く
契約形態	・原則として10年以上※の貸借契約等が可能であること。 ※長期間の貸借期間の設定ができない場合は、最低1年間以上の契約期間とする自動更新契約でも可
管理・運営の規定	・周辺相場と比べて著しく異なる料金設定でないこと。 ・長期にわたり、集約駐車施設としての運営が行えること。 ・所有者・管理者が変更となる場合は、集約駐車施設としての運営を継承すること。 ・集約駐車施設としての受入を行った部分については、対象建物の附置義務駐車施設としての運営を行うこと。 ・廃止の場合は、集約駐車施設としている契約者に対し、十分な期間をもって周知を行うこと。
報告	・他の建築物からの集約受入時等の状況変化があった場合は、受入台数及び空き台数を、適宜、運用組織を通じて港区へ報告するとともに、年1回の定期報告を行うこと。

●田町駅周辺地区における駐車施設の集約に関する基本的な考え方は、以下のとおりである。

＜一般車＞

「区域①・②」において集約駐車施設を設定することとする。

※なお、区域③、区域④、区域⑤、区域⑥、各々の区域内での集約も認めるものとする。

＜荷捌き車＞

荷捌き車については、横持ち搬送の負担が大きいことから、敷地内での駐車施設整備を原則とする。

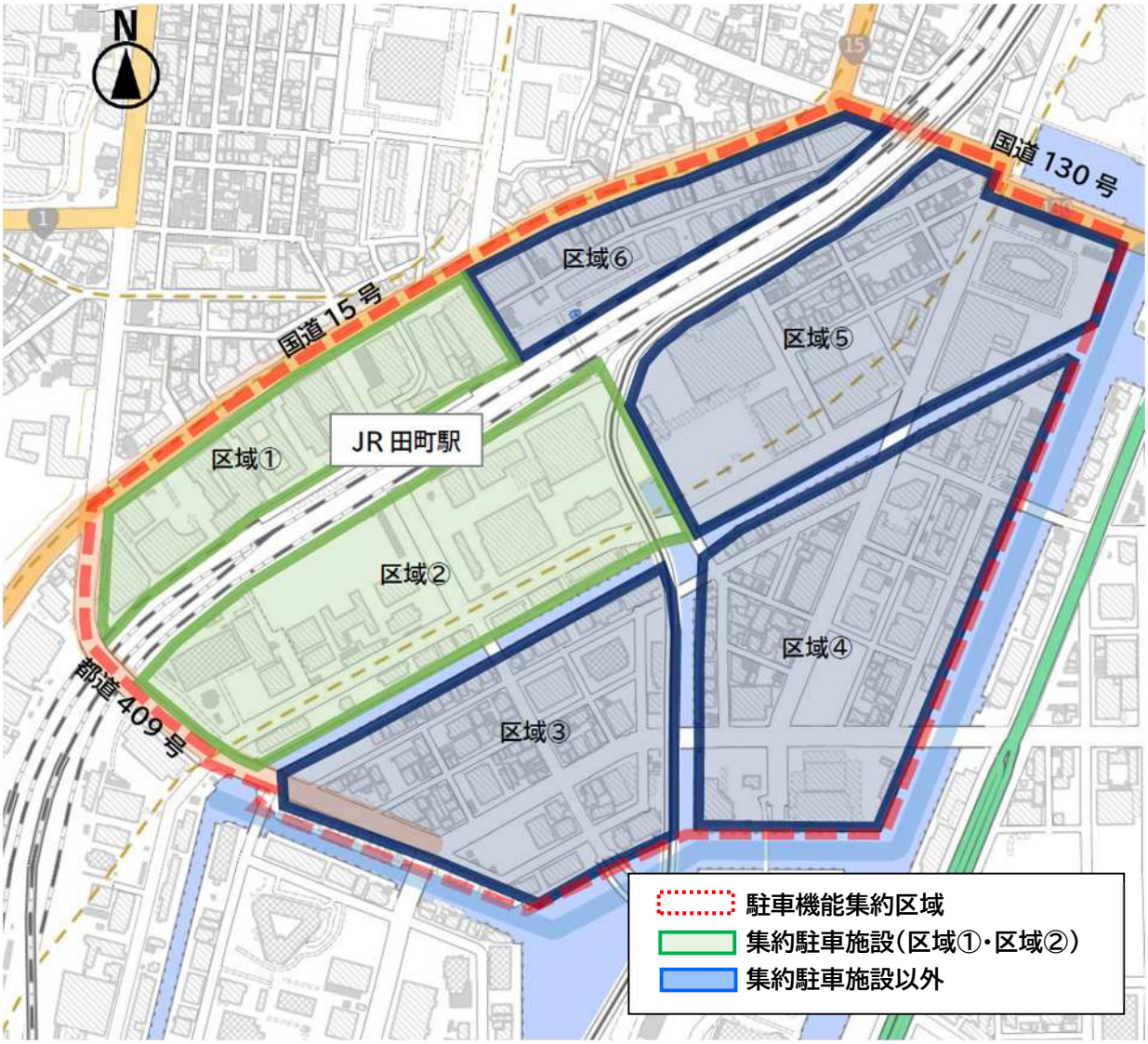


図 14　集約駐車施設の位置（区域）

5.4. 駐車施設の集約基準（一般車）

地域ルール適用区域内における建築に伴う附置義務駐車施設については、港区の指定を受けた集約駐車施設に設置することを積極的に推進する。

なお、集約駐車施設は、集約の申請を行う建築物の事業者等が集約基準に合致するものを選択し、集約駐車施設の管理者等との契約及び当該建築物の存続期間を通じた賃貸借費用等の負担を行う。

【解　説】

●駐車施設を集約することにより、駐車待ち車両による渋滞や駐車施設を探す車両の移動が減少するなどの自動車交通の整序化、区域内での自動車による移動距離の減少が図られ、自動車から排出されるCO_2の削減が見込まれる。

●そこで、本地域ルールでは、地域ルール適用区域内における建築に伴う附置義務駐車施設について、港区の指定を受けた集約駐車施設に設置することを積極的に推進する。

●集約駐車施設に当該建築物の駐車施設を設置する場合は、下記の表１９に示す条件にしたがうものとする。

表 19　駐車施設の集約に関する条件

条件	内容
集約駐車施設の位置	当該建築物への来訪者が無理なく利用できる立地であること（建築物から概ね455mの範囲内※）。 ※田町駅周辺地区における駐車場利用者・路上駐車運転者へのアンケート結果より集計 ※隔地の妥当性は個別審査にて、歩行者の経路距離や区域内を走行する車両の走行距離を考慮して判断するものとする。 ※巡回バスの運行、その他移動を補完する手段があるなど、集約駐車施設の円滑な利用のための対策が講じられている場合は、弾力的に運用する。
確保可能期間	集約駐車施設の竣工年月日等に基づき、集約の申請を行う建築物の想定存続期間に対し、十分な確保可能期間があること。
契約形態	原則として10年以上※の貸借契約等により長期・継続的な確保が図られていること。 ※長期間の貸借期間の設定ができない場合は、最低1年間以上の契約期間とする自動更新契約でも可
定期報告	集約駐車施設内に設置した駐車施設の確保状況、来訪者による利用状況について、運用組織を通じて港区へ年1回の定期報告を行うこと。

※駐車施設の集約に関する留意事項

●障害者のための駐車施設については、原則として集約を行わない。

※小規模な建築物において、地域の交通環境上、障害者のための駐車施設を含めて集約することが望ましく、集約駐車施設からの安全かつ円滑な動線が確保される場合等は、審査に基づき認めることがある。

6. 適用申請手続の流れ

6.1. 適用申請の概要

本地域ルールでは、地域ルールの適用申請において低炭素化に資する取組の提案についての確認と、駐車施設の整備に関する審査を行い、地域ルールの適用可否を判定する。

【解　説】

●本地域ルールでは、以下のとおり２段階で確認・審査を行う。

①低炭素化に資する取組の確認（地域ルールの適用条件の確認）：
　港区地域交通課において、『港区低炭素まちづくり計画』等の上位計画との整合、及び事前相談・協議等を踏まえて確認を行う。

②駐車施設の整備に関する審査：
　港区が指定する審査組織において、地域のまちづくりの方向性、交通状況等に関する専門的見地から、公平かつ客観的な評価に基づき審査を行う。

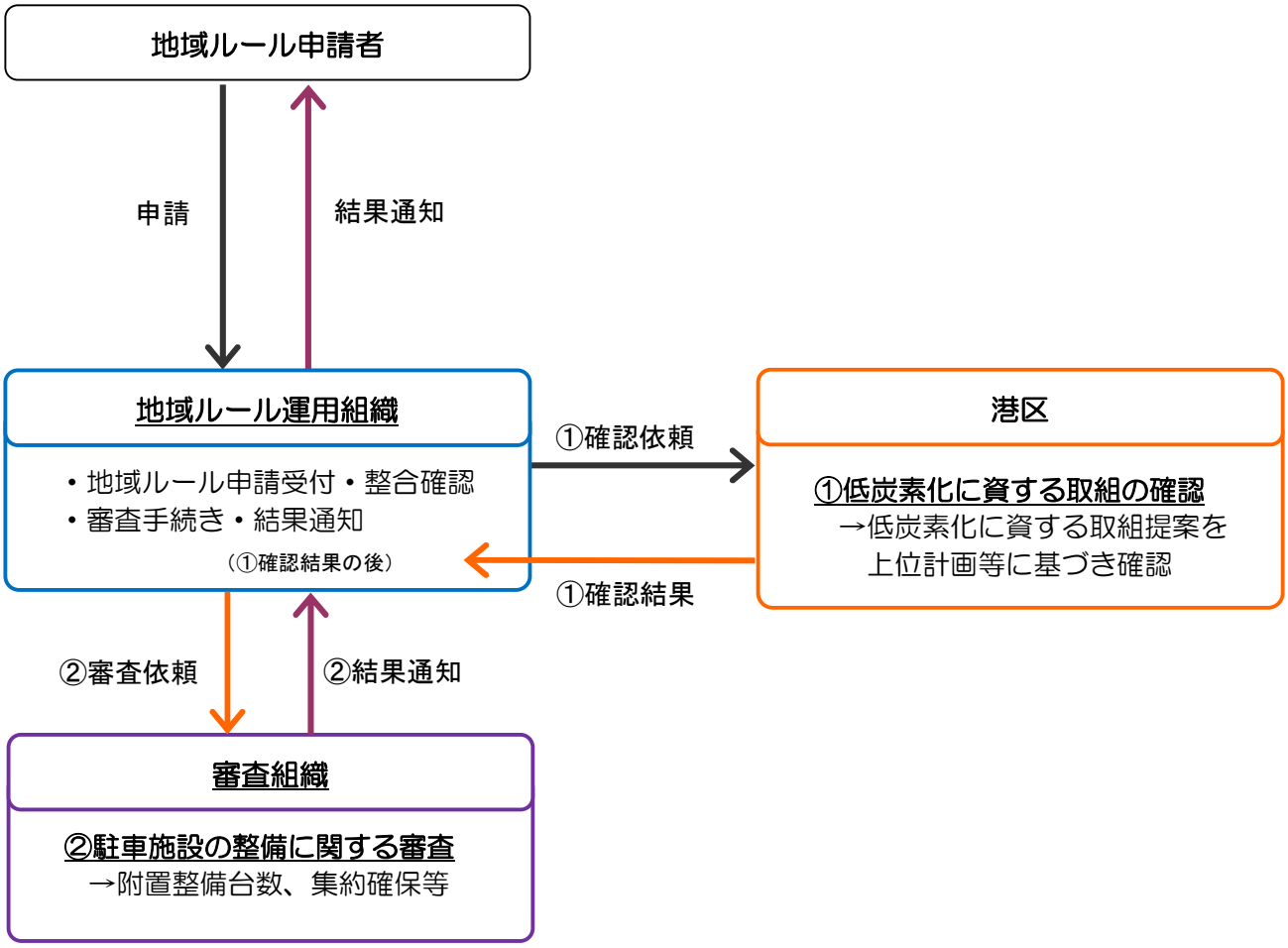


図 15　地域ルールの適用申請手続きの概要

6.2. 適用申請手続きの流れ

(1)適用申請全体の流れ

地域ルールの申請・確認・審査の手続きは、運用組織への適用申請に基づき、「低炭素化に資する取組の確認（地域ルールの適用条件の確認）」及び「駐車施設の整備に関する審査」があり、地域ルールの適用を希望する事業者等は、以下の手順及び事項を守って申請等を行う。

① 事前相談・・・・・・・【低炭素化に資する取組へ反映する協議等を含む】
※低炭素化に資する取組として、基盤整備を含むハード整備を行う事業者等は、十分な時間的余裕をもって事前相談を行うこととする。
② 地域ルール本申請・・・【適用の審査を含む】
③ 誓約書の提出
④ 港区条例の認定申請
⑤ 建築確認申請等
⑥ 工事完了届
⑦ 定期報告

(2)審査の手順

① 申請者は、地域ルールの適用申請を運用組織へ提出し、必要に応じて運用組織が定める審査手数料を支払う。
② 運用組織は、申請書類の記載事項、申請内容の地域ルールとの整合及び低炭素化に資する取組の内容・低炭素化の効果等の記載内容をチェックし、低炭素化に資する取組の提案についての確認を、港区地域交通課へ依頼する。
③ 港区地域交通課は、上位計画及び事前相談・協議等を踏まえて、低炭素化に資する取組提案の確認を行い、地域ルール適用条件の判定結果を運用組織に通知する。
④ 地域ルール適用条件の確認結果を受けて、運用組織は、駐車施設の整備（附置台数の適正化、集約駐車施設での確保の適用等）についての審査を審査組織へ委託する。
⑤ 審査組織は、申請された案件について、技術的・専門的見地から地域ルールの適用申請内容を客観的に審査し、その結果を運用組織へ通知する。
⑥ 運用組織は、低炭素化に資する取組の確認結果及び審査組織からの審査結果の通知を受けて、その結果を申請者へ通知する。

(3)審査の内容

地域ルール運用組織、港区及び審査組織は、申請者より提出された書類、図書及び資料等について、適用する駐車施設整備台数の基準（「4.2. 駐車施設整備台数の基準」－「(1) 一般車」において定めた【標準値】または【下限値】（【標準値】より低減）のいずれか）と申請案件の建物規模に応じた審査を実施し、審査のパターンは、以下の①運用審査、②簡易審査、③本審査の3つとする。

①運用審査：申請案件が駐車施設整備において【標準値】の適用や集約駐車施設※への隔地を希望し、かつ建物規模が小規模（延べ床面積 10,000 ㎡以下）である場合は、「運用組織」（地域が設置し、港区が指定）が【標準値】を適用する場合の整備台数や隔地先とする駐車施設の状況（位置や利用状況等）の確認を行う。

②簡易審査：申請案件が駐車施設整備において【標準値】の適用や規定外の駐車施設※への隔地または障害者のための駐車施設の隔地※を希望する場合は、「審査組織」（港区が指定）が【標準値】を適用する場合の整備台数や隔地先とする駐車施設の状況（位置や利用状況等）の確認を行う。

③本審査　：申請案件が駐車施設整備において【標準値】を適用し、規定外の駐車施設※への隔地または障害者のための駐車施設の隔地を希望する場合や、【標準値】より低減する場合は、「審査組織」（港区が指定）において学識経験者等の専門家を交えた審査を行う。

※集約駐車施設は「5.3. 集約駐車施設の指定」における指定要件に基づき、港区が指定した駐車施設とする。
※規定外の駐車施設は上記の集約駐車施設以外の駐車施設とする。
※障害者のための駐車施設の隔地先の確認については、申請案件の建物規模が小規模（延べ床面積 10,000 ㎡以下）である場合のみ、簡易審査で取り扱う。（申請案件の建物規模が中規模・大規模（延べ床面積 10,000 ㎡超）の場合は、学識経験者等の専門家を交えた本審査において取り扱う。）

■台数低減審査

建物規模	【標準値】の適用（その他規定どおりの申請案件）		【標準値】の適用（規定外隔地の申請案件）	【標準値】よりも低減（その他規定解釈の必要な申請案件）	
	台数低減のみ	台数低減＋隔地（集約駐車施設への隔地）	台数低減＋隔地（規定外の駐車施設への隔地または障害者用の隔地）	台数低減のみ	台数低減＋隔地
小規模建物（延べ面積10,000㎡以下）	運用審査	運用審査	簡易審査	本審査	本審査
中規模・大規模建物（延べ面積10,000㎡超）	簡易審査	簡易審査	本審査	本審査	本審査

■隔地審査

建物規模	集約駐車施設への隔地（障害者用隔地なし）	規定外の駐車施設への隔地または障害者用の隔地
小規模建物（延べ面積10,000㎡以下）	運用審査	簡易審査
中規模・大規模建物（延べ面積10,000㎡超）	簡易審査	本審査

＜凡例＞
運用審査：運用組織による駐車施設の整備台数や隔地先とする駐車施設（集約駐車施設）の確認
簡易審査：審査組織による駐車施設の整備台数や隔地先とする駐車施設（規定外の駐車施設）の確認
本審査　：学識経験者等の専門家を交えた審査組織による審査

図 16　地域ルールにおいて適用する駐車施設整備台数基準や建物規模に応じた審査のパターン

【運用審査の審査内容】

【運用組織】

○ 申請書類、記載内容及び図面等の不備、地域ルールの内容との整合性の確認

○ 地域の意向、将来計画と、駐車施設の整備内容及び地域貢献策等の確認

○ 整備台数（【標準値】を適用する場合の整備台数）や隔地先とする集約駐車施設の状況（位置や利用状況等）の確認

【港区】

○ 低炭素化に資する取組提案と、港区低炭素まちづくり計画等の上位計画との整合性や効果見込みの確認

○ 港区及び地域における低炭素施策の方向性、地域での実施施策のバランス等の確認

【簡易審査の審査内容】

【運用組織】

○ 申請書類、記載内容及び図面等の不備、地域ルールの内容との整合性の確認

○ 地域の意向、将来計画と、駐車施設の整備内容及び地域貢献策等の確認

【港区】

○ 低炭素化に資する取組提案と、港区低炭素まちづくり計画等の上位計画との整合性や効果見込みの確認

○ 港区及び地域における低炭素施策の方向性、地域での実施施策のバランス等の確認

【審査組織】

○ 整備台数（【標準値】を適用する場合の整備台数）の確認

○ 隔地先とする駐車施設（集約駐車施設・規定外の駐車施設・障害者のための駐車施設※）の状況（位置や利用状況等）の確認

※障害者のための駐車施設の隔地先の確認については、申請案件の建物規模が小規模（延べ床面積 10,000 ㎡以下）である場合のみ、簡易審査で取り扱う。
（申請案件の建物規模が中規模・大規模（延べ床面積 10,000 ㎡超）の場合は、学識経験者等の専門家を交えた本審査において取り扱う。）

【本審査の審査内容】

【運用組織】

○ 申請書類、記載内容及び図面等の不備、地域ルールの内容との整合性の確認

○ 地域の意向、将来計画と、駐車施設の整備内容及び地域貢献策等の確認

【港区】

○ 低炭素化に資する取組提案と、港区低炭素まちづくり計画等の上位計画との整合性や効果見込みの確認

○ 港区及び地域における低炭素施策の方向性、地域での実施施策のバランス等の確認

【審査組織】

○ 駐車需要の算定方法（類似施設、駐車原単位、需要台数、整備台数等）

○ 集約の方法（集約駐車施設の状況・利用状況及び担保性、円滑な利用への配慮等）

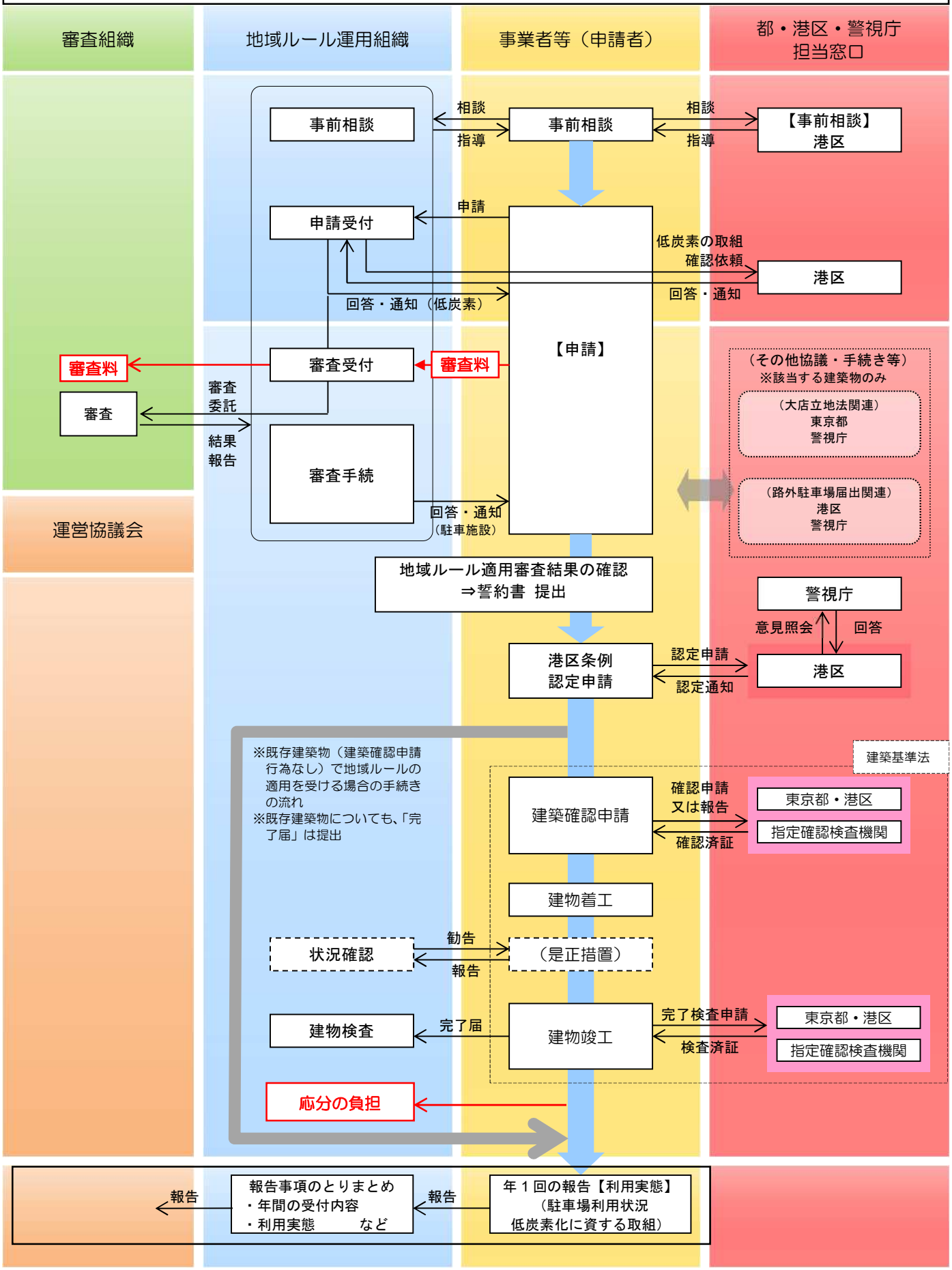
○ 駐車施設整備の内容（移動円滑化への配慮、出入口の設置に関する安全上の配慮等）

○ 荷捌き用駐車施設の整備内容（物流効率化施策の内容、規模・構造基準への対応、円滑な利用への配慮等）

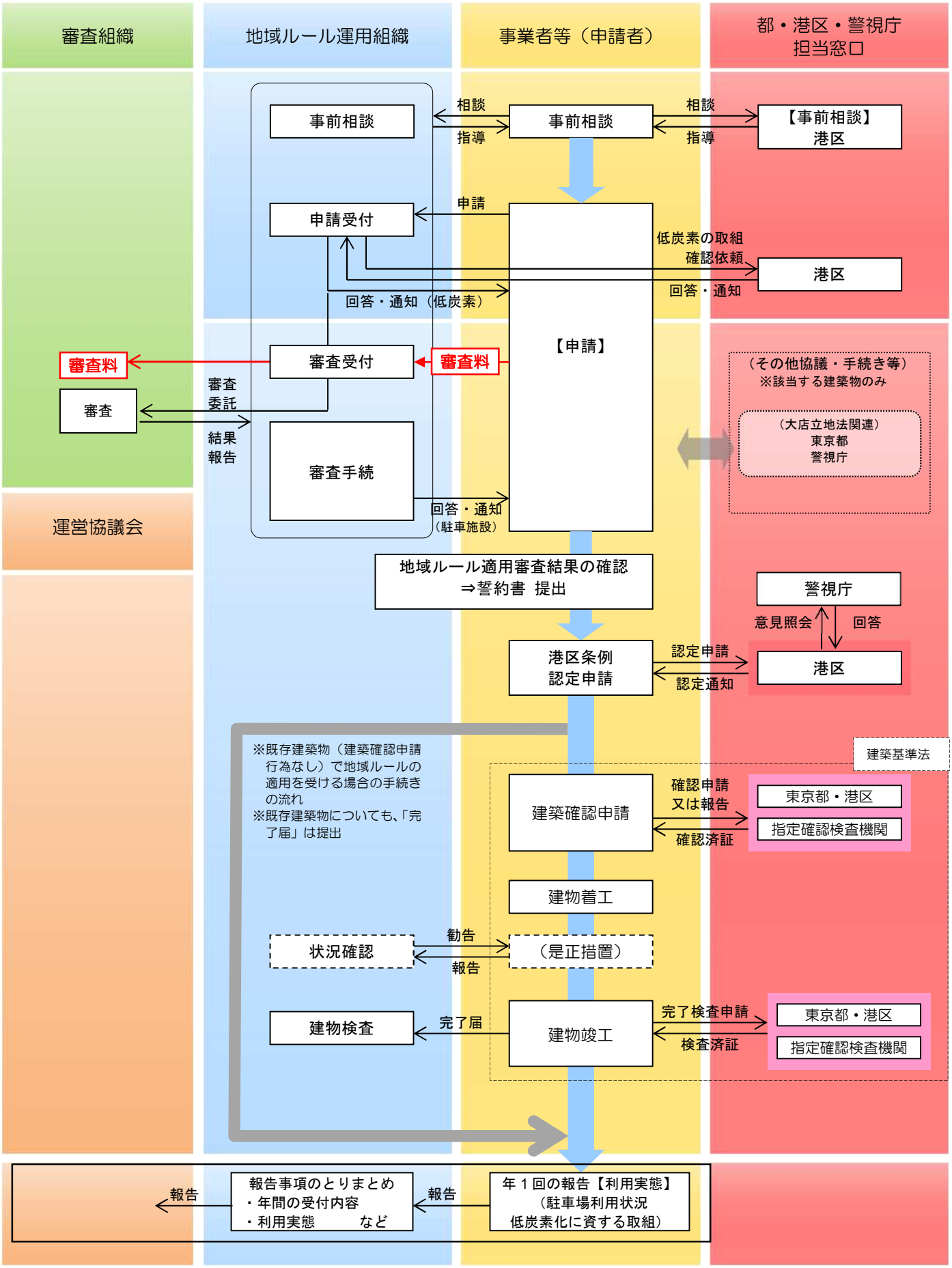
○ 駐車施設の適正な運用（維持管理方法、周辺駐車場との連携、駐車場案内・誘導方策等）

○ 周辺交通への影響（周辺道路・交差点への交通影響、地区全体の駐車需給への影響等）

※参考：駐車施設附置台数に関する審査の手続きフロー

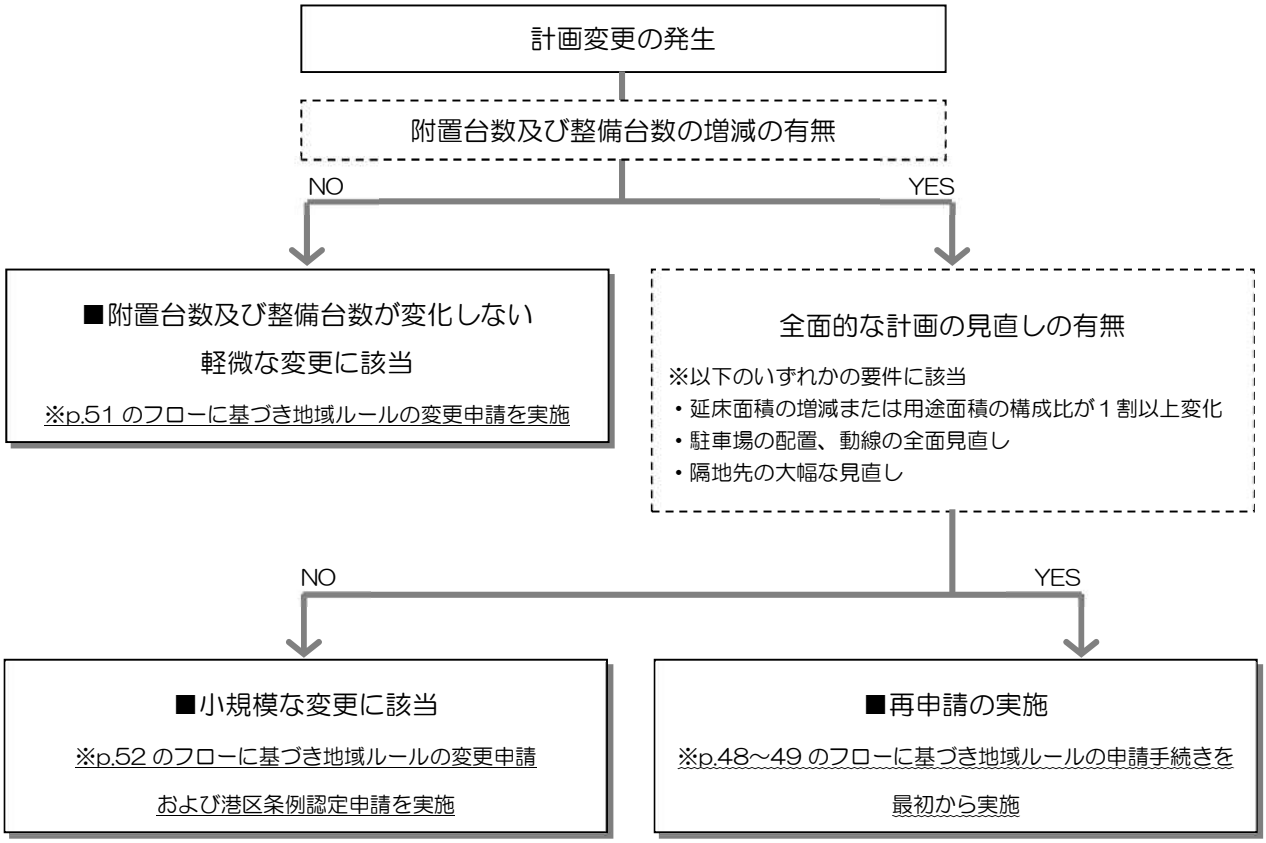


※参考：駐車施設の集約に関する審査の手続きフロー



6.3. 建築計画の変更に伴う手続き

建築物の規模の大小を問わず、地域ルール適用申請後、建築確認申請時から竣工時までに申請案件の建築計画の変更が複数回生じるケースがあることから、このような変更に伴う手続きの対応について一定の考え方を整理した。なお、変更の内容は案件ごとに状況が異なると考えられることから、以下の処理フローを目安として、計画変更が発生する場合には建築主は毎回その内容を運用組織および区へ事前に相談し、対応を個別に決定するものとする。



※計画変更が見込まれる場合、申請者は手続きに必要な期間を想定したうえで、運用組織及び区へ事前相談を必ず実施すること

図 17　計画変更が発生した場合の手続きの種類

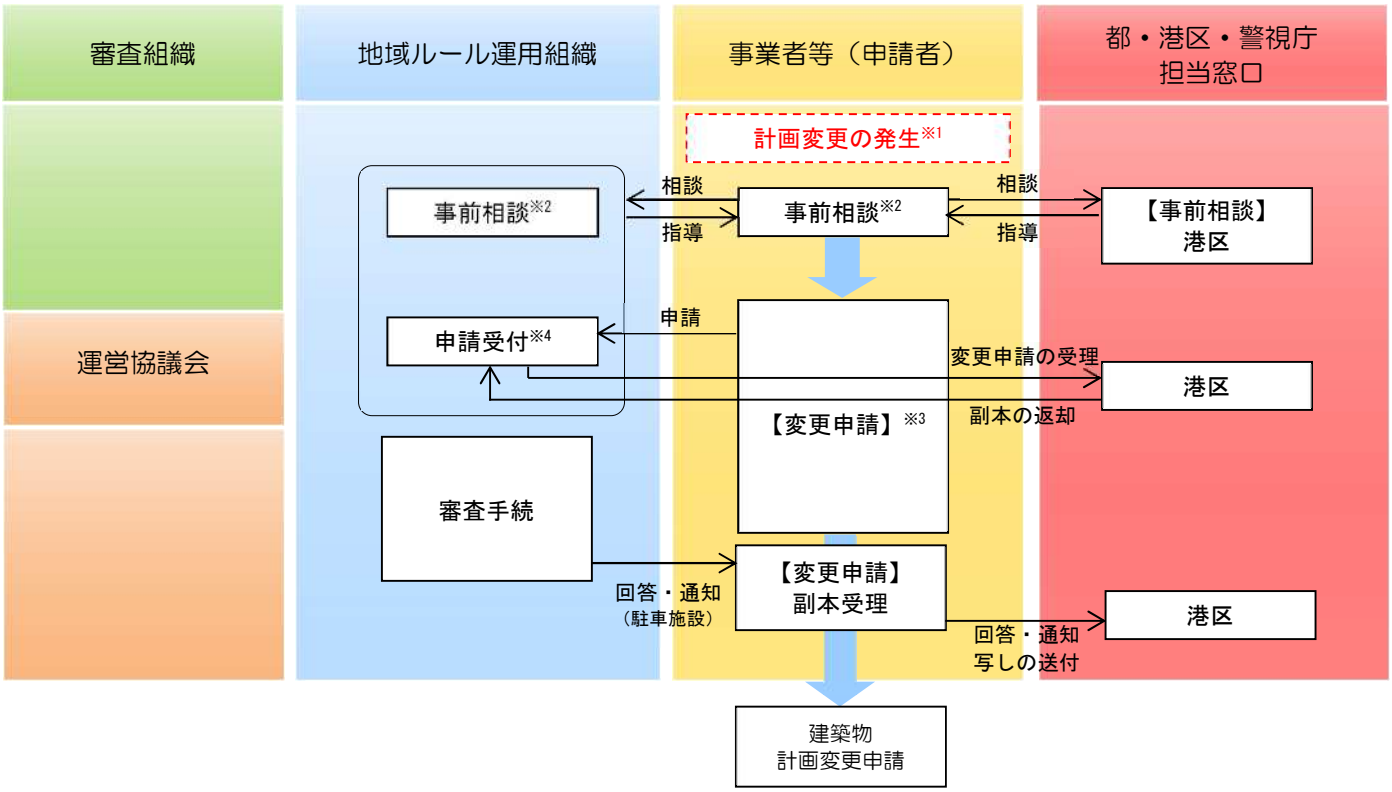
【建築計画の変更に伴う手続きの内容】

【附置台数及び整備台数が変化しない軽微な変更の場合】

○ 延床面積または用途面積の変更を伴う計画変更の都度、地域ルール適用申請の変更申請を実施する。

○ 台数の変更はないが、駐車枠位置の変更がある場合は港区条例認定申請が別途必要となる。（p.52のフローを参照）

※参考：計画変更が発生した場合の手続きフロー（附置台数及び整備台数が変化しない軽微な変更の場合）



※1 申請者は計画変更（延床面積または用途面積の変更等）が見込まれる場合、手続きに必要な期間を想定して相談し、計画変更の都度実施すること

※2 申請者は「附置義務駐車施設概要書」「変更図面」等を、『地域ルール運用組織』へ提出のうえ概要説明を実施すること

※3 申請者は届出様式の別記第２－１～２－３号様式、附置義務駐車施設概要書等の根拠資料等、変更申請にかかる資料を『地域ルール運用組織』へ提出

※4『地域ルール運用組織』が、延床面積・用途面積の変更に伴う附置台数計算の妥当性および整備台数の変更の有無の確認を実施する

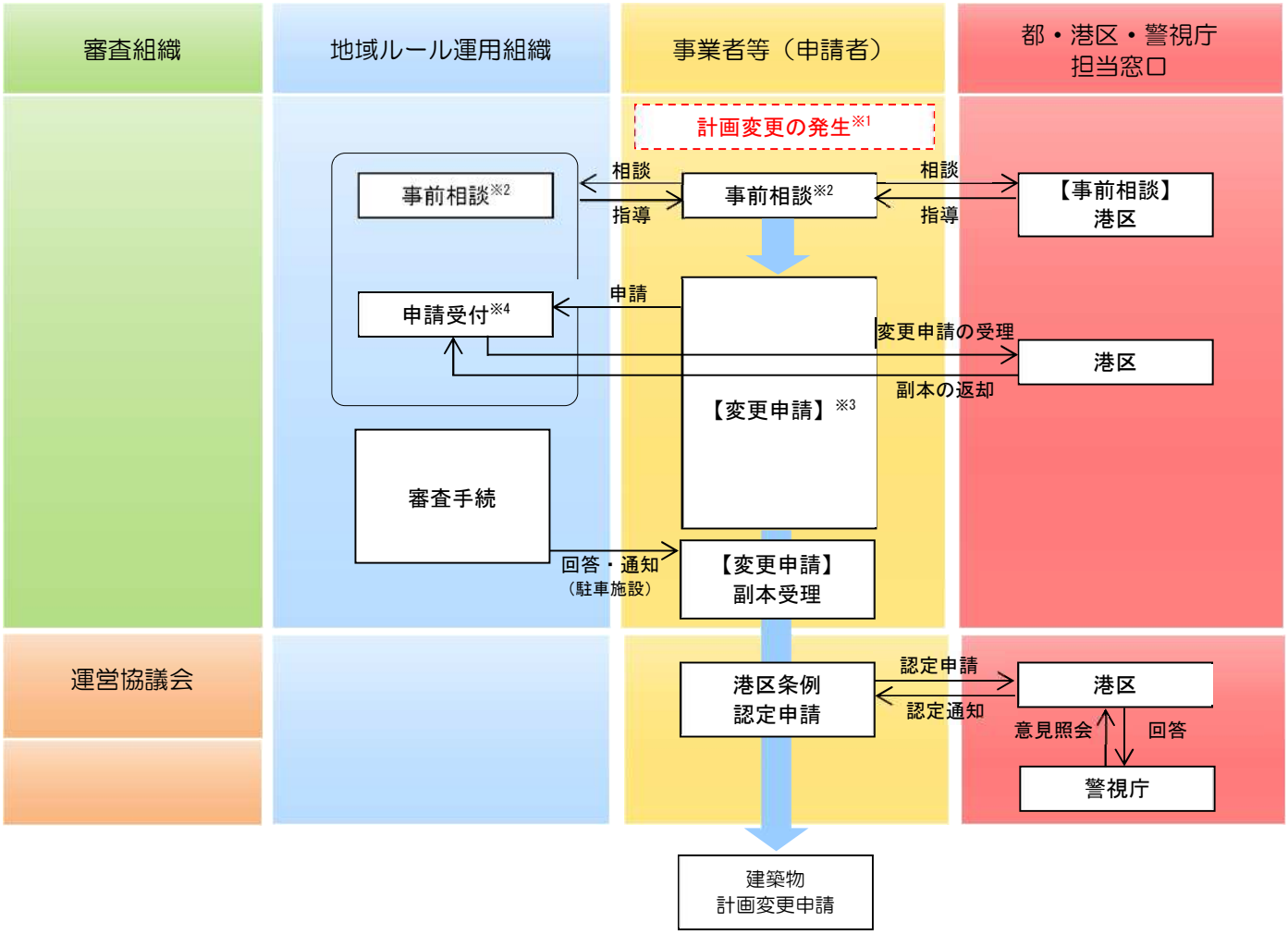
【附置台数または整備台数が当初認定時より増減がある場合】

○ 全面的な計画の見直し（延床面積の増減または用途面積の構成比がともに１割以上変化・駐車場の配置、動線の全面見直し・隔地先の大幅な見直し）が発生する場合には地域ルール適用の再申請を実施し、全ての手続きを最初からやり直す。（p.48～49のフローを参照）

○ 上記以外の小規模な変更の場合は、延床面積または用途面積の変更を伴う計画変更の都度、地域ルール適用申請の変更申請を実施する。

○ 附置台数の増減が１台でも発生する場合、港区条例認定申請も都度実施する。

※参考：計画変更が発生した場合の手続きフロー（附置台数及び整備台数が変化する小規模な変更の場合）



※1 申請者は計画変更（延床面積または用途面積の変更等）が見込まれる場合、手続きに必要な期間を想定して相談し、計画変更の都度実施すること

※2 申請者は「附置義務駐車施設概要書」「変更図面」等を、『地域ルール運用組織』へ提出のうえ概要説明を実施すること

※3 申請者は届出様式の別記第２－１～２－３号様式、附置義務駐車施設概要書等の根拠資料等、変更申請にかかる資料を『地域ルール運用組織』へ提出

※4『地域ルール運用組織』が、延床面積・用途面積の変更に伴う附置台数計算の妥当性・整備台数の変更の有無・整備台数が変更の場合における図面への反映状況・隔地台数が変更の場合における集約駐車施設の空き状況の確認を実施する

※参考：建築計画における変更の程度を判定する基準

建築計画における変更の程度を判定する基準として、以下の『都市計画法施行規則』、および『中央区東京駅前地区附置義務駐車施設整備要綱運用基準』における規定を参考とした。

【参考：都市計画法施行規則（抄）】

（軽微な変更）

第28条の4　法第35条の2第1項［開発許可に係る変更の許可等］但し書きの国土交通省令で定める軽微な変更は、次に掲げるものとする。

1　設計の変更のうち予定建築物等の敷地の形状の変更。ただし、次に掲げるものを除く。

イ　予定建築物等の敷地の規模の十分の一以上の増減を伴うもの

ロ　住宅以外の建築物又は第一種特定工作物の敷地の規模の増加を伴うもので、当該敷地の規模が千平方メートル以上となるもの

【参考：中央区東京駅前地区附置義務駐車施設整備要綱運用基準（抄）】

（現況の駐車需要に応じた台数の算定）

第４条　要綱第４条第１項第２号及び第５条第１項第２号に規定する台数を算出するときは、次に掲げる基準に適合するものとする。

⑴ 開発建築物と従前建築物（従前、開発建築物の敷地内に建築されていた建築物をいう。以下同じ。）の用途（都条例別表第３の（ろ）欄に掲げる用途をいう。以下同じ。）が同一であり、かつ、延べ面積が同等程度（その差が１割以内）であること。

⑵　開発建築物と従前建築物の用途の構成比が同等程度（その差が１割以内）であること。

6.4. 必要書類(提出書類一覧)

【駐車施設附置台数に関する審査】

図書及び添付資料	必要資料、主な記載事項
1 建物の計画概要	所在地、用途地域、基準容積率、基準建蔽率、敷地面積、計画建築面積、延べ床面積、用途別床面積、駐車場部床面積、主要用途、構造、予定工事期間、開発手法　　など
2 案内図・付近見取図	申請建物の位置、方位及び道路、河川等の目標となるもの
3 配置図又は外構平面図	方位、縮尺、敷地境界線、土地の高低、道路の位置、幅員及び車線数、建物の主要な出入口、駐車場の出入口位置及び交差点等からの距離、最寄駅、最寄駅からの距離、周辺の土地利用状況　　など
4 各階平面図	方位、縮尺、各階の用途及び用途別床面積　　など
5 立面図	縮尺、隣地境界線、出入口　　など
6 駐車場断面図	縮尺、階高、天井高さ、車路等の勾配、桁高　　など
7 建物動線計画図関連 （周辺道路状況図）	出入口位置、自動車動線、周辺交通量、交差点負荷　　など
8 駐車需要予測関連資料	条例による附置義務台数の算定、 条例による附置義務台数に一定の比率を乗じた需要台数、 類似事例等を用いた需要予測による必要駐車台数※、 荷捌き駐車施設需要台数の算定（荷捌き計画）、 身障者対応駐車施設台数の設定　　など
9 自主設置台数資料	集約駐車施設の駐車台数等の有無、設定の考え方　　など
10 建物周辺現況写真	周辺の道路状況等がわかるもの （申請日から6ヶ月以内に撮影したもの、現況道路がない場合は除く）
11 機械式駐車場に関する書類及び図書	機械式駐車場認定書、説明書、利用方法等がわかるもの

※「4.2. 駐車施設整備台数の基準」－「（1）一般車」において定めた【標準値】より低減する場合のみ必要

【駐車施設の集約による確保に関する審査】

図書及び添付資料	必要資料、主な記載事項
1 建物の計画概要 （申請建物及び集約駐車施設）	所在地、用途地域、基準容積率、基準建蔽率、敷地面積、建築面積、延べ床面積、用途別床面積、計画容積対象床面積、駐車場部床面積、主要用途、構造、予定工事期間、開発手法、竣工年月日　など
2 案内図・付近見取図	申請建物及び集約駐車施設の位置、方位、道路、河川等の目標となるもの
3 配置図又は外構平面図 （申請建物及び集約駐車施設）	方位、縮尺、敷地境界線、土地の高低、道路の位置及び幅員、車線数、建物の主要な出入口、駐車場の出入口位置及び交差点等からの距離、最寄駅、最寄駅からの距離、申請建物から集約駐車施設までの距離、周辺の土地利用状況　など
4 各階平面図（申請建物）	方位、縮尺、各階の用途及び用途別床面積　など
5 駐車場平面図 （申請建物及び集約駐車施設）	方位、縮尺、駐車場レイアウト、車室の寸法、車路幅員、出入口からゲートまでの滞留長及び滞留できる台数、身障者対応駐車施設からＥＶまでの動線、車路等の勾配　など
6 集約駐車施設までの動線図 （周辺道路状況図）	縮尺、申請建物から集約駐車施設までの距離、信号等の位置、バリアフリー状況、周辺交通量、交差点負荷　など
7 立面図（出入口がある面） （申請建物及び集約駐車施設）	縮尺、隣地境界線、駐車場出入口　など
8 駐車場断面図 （申請建物及び集約駐車施設）	縮尺、階高、天井高さ、車路等の勾配、桁高　など
9 駐車場利用状況関連資料 （集約駐車施設）	附置義務台数、整備台数、駐車場の空き状況　など
１０ 集約駐車施設入出庫関連資料	集約駐車施設の入出庫処理能力がわかるもの
１１ 建物周辺現況写真	申請建物から集約駐車施設までの経路（道路状況等）がわかるもの（申請日から６ヶ月以内に撮影したもの）
１２ 機械式駐車場に関する 書類及び図書	機械式駐車場認定書、説明書、利用方法等がわかるもの
13 サイン表示、案内誘導計画	当該建物における駐車施設、駐車施設から当該建物までの案内サイン、案内誘導の方法等がわかるもの
１４ 移動を補完するための 対策等の計画書	集約駐車施設内に駐車施設を設ける場合、当該建物と集約駐車施設間の移動を補完する対策の内容、利用方法等がわかるもの

6.5. 審査手数料及び地域貢献協力金

地域ルールの運用において必要な事項を踏まえ、運用組織が定める地域ルールの適用申請・審査及び適用を受けた場合の応分の負担については、以下のとおりとする。

●審査手数料　　：地域ルール適用審査を実施するために必要な費用

●地域貢献協力金：地域ルールの運用及び地域貢献策（地域全体で取り組む低炭素化施策等）の実施に対する応分の負担

【解　説】

●審査手数料：

地域ルール適用審査を実施するための費用として、申請者は、申請手続きの際に、別途定める審査手数料を港区の指定を受けた運用組織に支払う。

●地域貢献協力金：

地域ルールの適用を受けた事業者（申請者）は、地域ルールの運用及び地域貢献策（地域全体で取り組む低炭素化施策等）の実施に対する応分の負担として、地域貢献協力金を支払うものとする。

地域貢献協力金は、港区の指定を受けた運用組織が管理し、地域全体で取り組む低炭素化施策等の実施費用、地域ルールの運用に関する事務経費、地域ルールの検証・見直しに関する調査経費に充てるものとする。

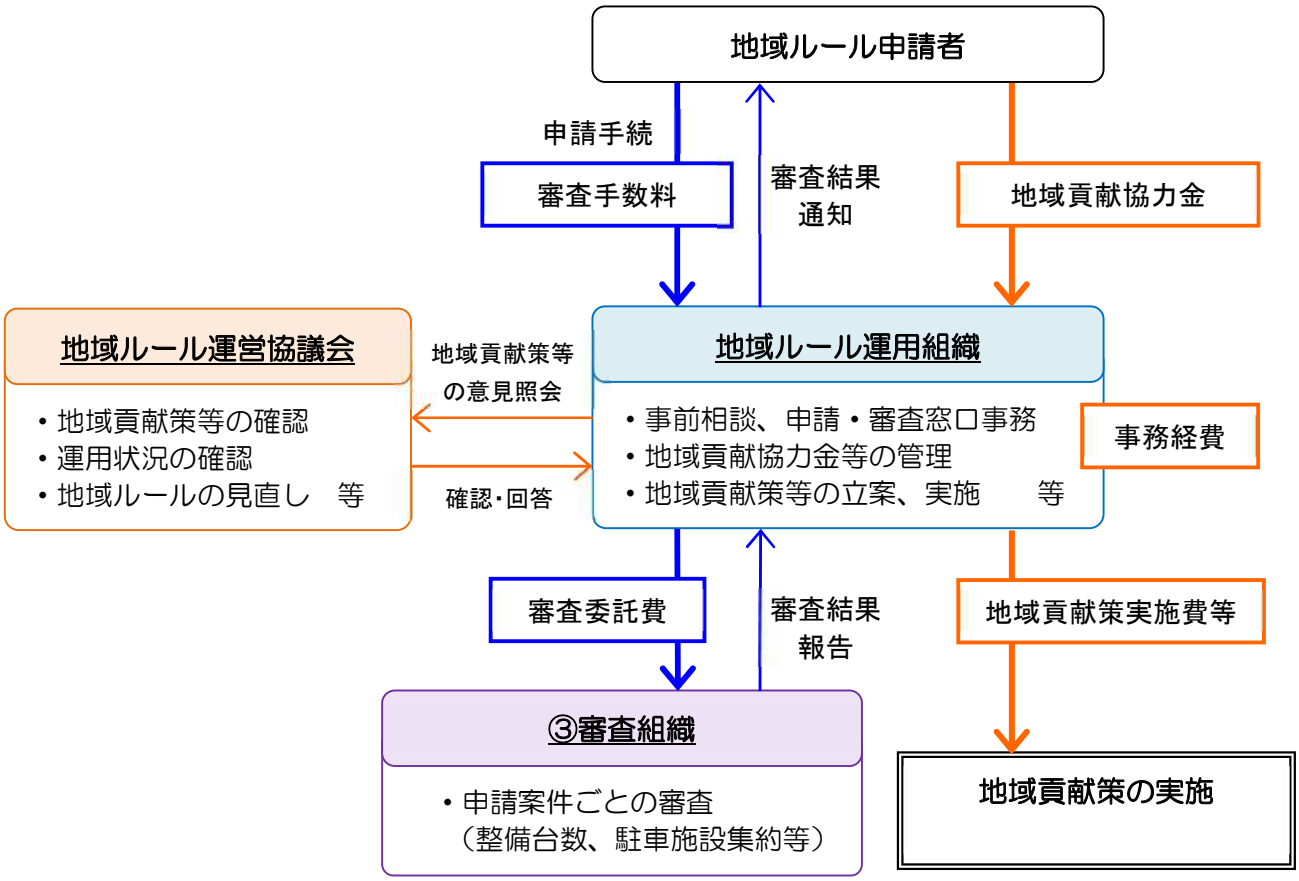


図 18　審査手数料及び地域貢献協力金の流れ

7. 審査基準・審査のポイント

審査組織が実施する駐車施設の整備に関する審査の項目と審査の視点は、以下のとおりである。

(1)駐車施設附置台数に関する審査

項目		内容
駐車需要の算定方法	類似施設実績の適用	□立地条件からみた類似性 □施設規模・用途構成からみた類似性 □駐車実績の調査・算定方法
	推計方法、駐車原単位等の設定	□駐車原単位の設定 □駐車需要推計方法
条例附置義務台数との比較		□条例の基準により算出した場合の附置義務台数
駐車需要変動等の考慮		□平常期と繁忙期などの需要変動の考慮 □周辺駐車場との連携・駐車施設増設余地
自主設置台数の確認		□事業者の自主設置台数（集約駐車施設等）
駐車施設の整備内容 ※整備する場合のみ	全般	□移動円滑化への配慮 □出入口の設置に関する配慮
	荷捌き車用駐車施設	□駐車施設の規模等に関する基準への適合 □配慮すべき事項への対応 □物流効率化施策の内容（削減見込み台数）

(2)駐車施設の集約による確保に関する審査

項目		内容
集約駐車施設の状況		□車両入出庫動線 □駐車待ち車両の敷地内滞留長の確保 □ハイルーフ車、物流車両に対応した桁高の確保 □車路の配置 □車室の配置
集約駐車施設の利用状況及び担保		□集約駐車施設の利用状況（空き状況） □集約（隔地）する附置義務台数 □契約書等
集約駐車施設の円滑な利用への配慮	距離、時間、交通負荷	□集約駐車施設までの距離、道のり □集約駐車施設までの徒歩時間 □周辺地区交通への影響
	歩行者ネットワーク状況	□移動経路上の分断要素の有無 □上下移動の制約の有無 □地下歩道・歩行者専用道の有無 □移動経路におけるバリアフリー対策の状況
	円滑に利用されるための対策	□駐車場案内・誘導策の有無 □シャトルバス等の運行 □公共交通機関等の利用可否

審査の観点
・周辺土地利用等の立地条件、施設規模及び用途別床面積構成等の観点から、類似施設としての適切性を確認する（類似施設の実績がない場合は、適用地区の駐車実績等に基づく原単位を用いる）。 ・類似施設の駐車実績の調査方法、用途別駐車台数の把握方法の妥当性を確認する。
・駐車原単位の設定における根拠データ、算定方法・手順の妥当性を確認する。 ・需要台数算定方法・手順に誤りがないか確認する。
・地域ルールの基準により算定した駐車台数との比較対照を行う。
・平常期と繁忙期などの需要変動に関する考慮が適正になされているかを確認する。 ・周辺駐車場との連携や運用段階での駐車施設の増設余地等が適切であるか確認する。
・当該建物の附置義務の他に、事業者が整備する隔地受け入れのための集約駐車施設、荷捌き用、障害者用駐車スペースの共同利用を可能とする駐車施設など、地区の駐車需要の受け皿となる駐車施設の計画有無を確認する。
・バリアフリー新法、建築物バリアフリー条例等に対応した移動円滑化への配慮がなされているか等を確認する。 ・駐車施設の出入口の設置に関して、前面道路への交通影響や、安全性の向上に配慮されているか等を確認する。
・車室の大きさ及び天井高さ、車路などが地域ルールの基準に適合しているかを確認する。 ・地域ルールで定める荷捌き車の駐車施設において配慮すべき事項への対応がなされているかを確認する。 ・共同荷受けや共同集配などの施策の実施内容及び荷捌き駐車台数の削減見込みの適切性について確認する。

審査の観点
・隔地先となる駐車施設の位置図・施設図等をもとに施設状況を把握し、隔地の受け入れが可能であるか、隔地の受け入れによって問題が生じないかを確認する ・荷捌き用の駐車施設の隔地先については、駐車施設の規模・構造が基準を満たすものであるか確認する。 ・荷捌き用の駐車施設において、規模・構造の基準が満たせない場合は、はり下高さに応じた車両による運用が可能であることを確認する。
・集約（隔地）先となる駐車施設の空き状況を確認し、受入れ余地があるかを確認する。 ・集約駐車施設に整備されている駐車台数が、隔地する台数以上であるか確認する。 ・駐車施設の賃貸借契約書等により、専用的に利用できる駐車施設として確保されているか確認する。
・申請対象建築物と集約駐車施設の位置図をもとに、隔地距離が適切な範囲であるかを確認する。 ・隔地による周辺地区交通や周辺交差点への影響が交通状況を悪化させないことを確認する。
・申請対象建物と集約駐車施設の移動経路において、幹線道路・鉄道等の分断要素、上下移動等の移動制約等がないかを確認する。 ・地下歩道・歩行者専用道、バリアフリー経路の状況を確認し、隔地距離の弾力的な設定が可能かどうかを確認する。
・申請対象建築物と隔地先駐車施設間の移動が円滑に行われ、利用者が無理なく利用するための対策がとられているかを確認する。

8. 地域貢献策の実施

運用組織が行う地域貢献策については、地域全体の低炭素まちづくりの実現に資する施策及び共同荷捌き・障害者用駐車スペースの整備助成、駐車場案内等の地域の特性に応じた駐車対策・交通施策などを対象として、地域貢献協力金の活用により実施する。

【地域貢献策の例】

■低炭素まちづくり施策の例

- 集約駐車場、共同荷捌き駐車施設の整備等に対する支援
- 対象地区内及び周辺地区における路上駐車対策
- 駐車場案内の拡充
- 対象地区内の移動支援策の実施（自転車シェアリングポート設置、連絡バス運行支援等）
- 公共交通機関利用の促進策の実施
- 周辺駐車場との一体的運営（駐車場ネットワーク形成等）　など

■地区の特性に応じた駐車施設の整備

- 共同荷捌き駐車施設の整備
- 周辺駐車場との一体的運営のための駐車場ネットワーク等の整備助成　など

9. 地域ルール運用マニュアルの策定･改定履歴

令和　7年　10月　14日　地域ルール運用マニュアルの策定

田町駅周辺地区駐車場地域ルール運用マニュアル

令 和 7 年 １０ 月

港区街づくり支援部　地域交通課

〒105-8511 港区芝公園 1-5-25
TEL ：03-3578-2111(代表)