品川駅北周辺地区駐車場地域ルール

１　目的

品川駅北周辺地区駐車場地域ルール（以下「地域ルール」という。）は、更地から新しく市街地整備が進むことで、既存建築物の制約を受けずに高度な低炭素化が実現できる品川駅北周辺地区を中心とした、新市街地を含めた新たな地域のまちづくりの方向性や、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。

２　適用地区

（１）基本的考え方

①上位計画との整合

建築行為に対しては、用途・容積率の指定や地区計画等の都市計画的な位置付けを踏まえて指導が行われることから、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」や地区計画が定められている区域との整合を図る。

②都市機能の集約化

地区計画において、都市機能の集約や歩行者ネットワークの強化が位置付けられており、駐車施設の集約化を図る取組と整合した区域とする。

③一定のまとまりをもった区域

自動車交通の減少による道路交通の円滑化や快適な歩行空間の確保などの実現に必要な一定のまとまりをもった区域とする。

④区域内の適切な移動環境の確保

集約駐車施設と駐車機能集約区域内の目的地間の移動環境や、駐車機能集約区域内における移動環境などの観点から適切な規模とする。

（２）地域ルールの適用地区（駐車機能集約区域）

地域ルールの適用地区は、基本的考え方に加えて、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」の区域をもとに、駐車場のネットワーク化や周辺道路への交通負荷の軽減、地区内の利便性向上などの観点も考慮し、別添図 1 品川駅北周辺地区駐車場地域ルール適用地区のとおり設定する。

※別添図 1 に示す区域 a には田町駅西口・札の辻交差点周辺まちづくりガイドライン及び三田高輪地区まちづくりガイドラインの区域の一部が含まれる。

３　集約駐車施設の位置

（１）基本的考え方

①上位計画との整合

「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」や地区計画における「まちづくりの方針」、「公共交通機関との連続性」、「地区内移動の利便性」などの観点から集約駐車施設の立地の可能性のある区域を選定する。

②まちづくりの方針の実現

・港区まちづくりマスタープランに掲げている道路ネットワークの整備と交通の円滑化に寄与する位置とする。

・品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020 に掲げている「周辺道路への交通負荷の軽減」、「地区内の利便性向上」に寄与する位置とする。

③低炭素まちづくりの促進

港区低炭素まちづくり計画に掲げている「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」を実現し、都市の低炭素化が図られるよう駐車機能集約区域の交通需要を踏まえた位置とする。

（２）集約駐車施設の位置

集約駐車施設の位置は、「区域③、④、⑩、⑭」とする。

※なお、区域⑤、⑥、⑪については開発計画が未定であるため、検討対象としていない。

４　集約駐車施設の規模

（１）基本的考え方

①一般車

実態調査に基づく推計により、個々の建物で需給のマイナスが生じないこと、駐車需要の変動に対する安全率（2 割以上）を見込むことを考慮して下限値(0.4)として係数を設定し、附置すべき台数を算出する。

附置すべき台数は、実態調査に基づく推計により、駐車施設の需要に不足が生じないことを考慮して設定した、以下の下限値を適用して算出した台数を下回らないものとする。

・適用区域②、③、④、⑦、⑩、⑫、⑬、⑭

下限値：東京都駐車場条例※1（昭和 33 年東京都条例第 77 号（以下「都条例」という。）に基づく附置義務台数×0.4※2

※1・参考資料１　東京都駐車場条例――――――P.6

※2・参考資料２　係数の算出方法――――――――P.11

なお、運用審査、簡易審査を行った場合は、地域の需要に応じた下記の低減係数(0.6)を標準値として設定することができる。

標準値：都条例※3に基づく附置義務台数×0.6※4

・区域 a

都条例に基づく附置義務台数

※検討時は上位計画の位置づけがないため係数を設定していない。
今後一帯の開発など地域などにより低炭素化への機運が生じた場合には検討を行う。

②荷捌き車

・荷捌き車の附置すべき台数は、都条例の基準に基づき算出することを原則とする。
（都条例に定められている但し書きの 10 台の上限規定は適用しない。）

・共同荷受の実施、共同集配の導入などの施策を実施する建築物は、貨物車駐車台数が削減されることが認められる場合、低減した整備台数とすることができる。

（２）集約駐車施設の規模

品川駅北周辺地区は、更地から新しく市街地整備が進む区域や、品川駅前の立地特性をいかして都市機能の段階的な更新・強化を進める区域があることから、各区域における道路整備の状況、土地利用（計画）等の条件等を前提に、駐車施設を集約すべき区域(区域②、⑦、⑫、a、⑬)の都条例に基づく附置義務台数、上述の整備基準に基づく附置義務台数を算出した結果、集約駐車施設の規模※5は約 410 台～約 900 台とする。

５　その他の事項

（１）対象駐車場

地域ルールの対象は、都条例に基づき附置が義務付けられた駐車施設とする。

（２）地域ルールの運用体制※6

①地域ルール運営委員会

区は、地域ルールの検証を行うとともに必要に応じた見直し等を検討するため、学識経験者、町会、商店会、エリアマネジメント協議会、警視庁、東京都、国土交通省、港区関係課長で構成する「地域ルール運営委員会」を設置する。

※3・参考資料１　東京都駐車場条例――――――P. 6
※4・参考資料２　係数の算出方法――――――――P. 11
※5・参考資料３　集約駐車施設の位置及び規模の設定の考え方――――――P. 12
※6・参考資料４　駐車場地域ルールの運用体制――――――――――――――P. 15

②地域ルール運用組織

地域では、地域ルールの受付事務を行うとともに地域が一体となって地域貢献策を実施するため、「地域ルール運用組織」を設置するものとする。

③地域ルール審査組織

区は、地域ルールに基づく駐車施設の整備について中立的かつ客観的に審査を行うため、専門的な知見を有する学識経験者等で構成する「地域ルール審査組織」を指定する。

（３）申請及び審査の手続

①適用申請及び審査

・地域ルールの適用を受けようとする者は、地域ルール運用組織に対し地域ルールの適用申請を行う。
・適用申請を受けた地域ルール運用組織は、必要に応じ審査組織に審査の事務を委託することができる。
・委託を受けた審査組織は、審査を行い地域ルール運用組織に対しその結果を報告する。
・地域ルール運用組織は、審査組織からの審査結果等を踏まえ、地域ルールの適用可否の判断を行い、地域ルールの適用申請を行った者に対し、適用可否についての判断結果を通知する。

②認定申請及び審査

地域ルール運用組織から地域ルールの適用の決定通知を受けた者（以下「適用者」という。）は、その内容に従って、区に対し認定申請を行う。

（４）地域ルールの実効性を確保するための方策

①駐車場を適正に運用するための方策

適用者は、集約駐車施設への案内及び誘導など駐車施設の適正な運用についての対策を実施すること。

②駐車施設の維持管理及び駐車実態調査等の実施及び報告

適用者は適用施設が地域ルールの目的に沿って常時適法な状態で利用されるように維持管理を行い、併せてその目的の実現に向けて区が必要とする駐車実態や低炭素化の実現に関する調査などを実施し、運用組織に対して定期的に報告すること。

③駐車実態調査データの蓄積及び活用

地域ルール運用組織は、適用者が実施する継続的な駐車実態調査のデータの蓄積を図り、他の地域ルールの適用を受けようとする者の類似施設データとして活用すると

ともに、駐車需要予測の精度を高めるなど地域の駐車課題の解決のために活用していくこと。

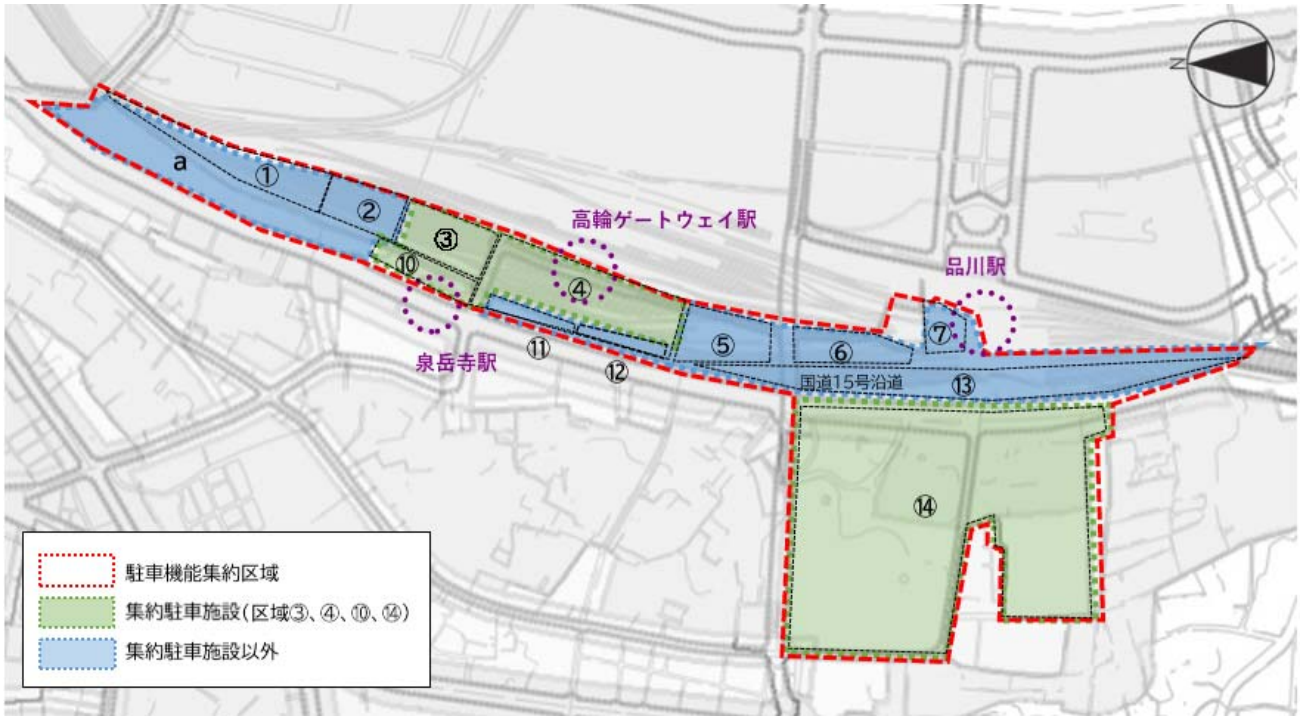
④都市の低炭素化及び地域貢献に資する取組み

適用者に低炭素に資する取組[※7]を求めるとともに、地域ルール運用組織は区と協力の上、駐車目的車両による交通負荷の軽減、路上駐車の解消など地域の様々な駐車課題の解消を行い、地域の低炭素まちづくりの促進に努める。

（５）委任

各施策の個別具体的な内容や本ルールに定めのない事項等については地域ルール運用マニュアルへ委任する。

【品川駅北周辺地区駐車場地域ルール適用地区】　　別添図 1



※7・参考資料５　低炭素に資する取組(例示)――――――P. 16

【参考資料】

・参考資料 1　東京都駐車場条例(一部抜粋)

(建築物を新築する場合の駐車施設の附置)

第十七条　別表第三の(い)欄に掲げる区域内において、当該区域に対応する同表の(ろ)欄に掲げる床面積が同表の(は)欄に掲げる面積を超える建築物を新築しようとする者は、同表の(に)欄に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ同表の(ほ)欄に掲げる面積で除して得た数値を合計して得た数値(延べ面積(自動車及び自転車の駐車の用に供する部分の床面積を除く。以下同じ。)が六千平方メートルに満たない場合においては、当該合計して得た数値に同表の(へ)欄に掲げる算式により算出して得た数値を乗じて得た数値(当該数値に小数点以下の端数があるときは、その端数を切り上げるものとする。)とし、当該数値が一の場合は、二とする。)以上の台数の規模を有する駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

一　駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、知事が地区特性に応じた基準に基づき、必要な駐車施設の附置の確保が図られていると認める場合

二　前号に定めるもののほか、知事が特に必要がないと認める場合

2　特別区の区域における事務所の用途に供する部分の床面積の合計が六千平方メートルを超える建築物にあつては、別表第四の上欄に掲げる事務所の用途に供する部分の床面積に同表の下欄に掲げる率をそれぞれ乗じて得た面積の合計を当該事務所の用途に供する部分の床面積とみなして、前項の規定を適用する。

3　市の区域における事務所の用途に供する部分の床面積の合計が一万平方メートルを超える建築物にあつては、別表第五の上欄に掲げる事務所の用途に供する部分の床面積に同表の下欄に掲げる率をそれぞれ乗じて得た面積の合計を当該事務所の用途に供する部分の床面積とみなして、第一項の規定を適用する。

(平四条例一〇〇・全改、平一四条例六二・平二五条例一三〇・一部改正)

(建築物を新築する場合の荷さばきのための駐車施設の附置)

第十七条の二　別表第六の(い)欄に掲げる区域内において、当該区域に対応する同表の(ろ)欄に掲げる床面積が同表の(は)欄に掲げる面積を超える建築物を新築しようとする者は、同表の(に)欄に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ同表の(ほ)欄に掲げる面積で除して得た数値を合計して得た数値(合計して得た数値が十を超える場合は十とすることができ、延べ面積が六千平方メートルに満たない場合は、当該合計して得た数値に同表の(へ)欄に掲げる算式により算出して得た数値を乗じて得た数値(当該数値に小数点以下の端数があるときは、その端数を切り上げるものとする。)とする。)以上の台数の規模を有する荷さばきのための駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

一　駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、知事が地区特性に応じた基準に基づき、必要な荷さばきのための駐車施設の附置の確保が図られている

と認める場合
二　知事が敷地の形状等により荷さばきのための駐車施設を設置することが著しく困難であると認める場合
三　前二号に定めるもののほか、知事が特に必要がないと認める場合
2　前条第二項及び第三項の規定は、前項について準用する。
3　前二項の規定により附置する荷さばきのための駐車施設の台数は、前条の規定により附置しなければならない駐車施設の台数に含めることができる。
(平一四条例六二・全改、平二五条例一三〇・一部改正)

(建築物を増築し、又は用途を変更する場合の駐車施設の附置)
第十七条の三　建築物を増築しようとする者又は建築物の用途の変更(当該用途の変更によつて第十七条の規定を準用して算出した場合に附置しなければならない駐車施設の台数が増加し、及び法第二十条の二第一項に規定する大規模の修繕又は大規模の模様替えとなるものをいう。以下この条において同じ。)をしようとする者は、増築又は用途の変更後の建築物について、第十七条の規定を準用して算出した駐車施設の台数から、増築又は用途の変更前の建築物について、同条の規定を準用して算出した駐車施設の台数又は既に設置されていた第十七条の五第一項の規模を有する駐車施設の台数のいずれか多い台数を減じて得た台数の規模を有する駐車施設を、当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。
一　駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、知事が地区特性に応じた基準に基づき、必要な駐車施設の附置の確保が図られていると認める場合
二　前号に定めるもののほか、知事が特に必要がないと認める場合
(平一四条例六二・追加)

(建築物を増築し、又は用途を変更する場合の荷さばきのための駐車施設の附置)
第十七条の四　建築物を増築しようとする者又は建築物の用途の変更(当該用途の変更によつて第十七条の二の規定を準用して算出した場合に附置しなければならない荷さばきのための駐車施設の台数が増加し、及び法第二十条の二第一項に規定する大規模の修繕又は大規模の模様替えとなるものをいう。以下この条において同じ。)をしようとする者は、増築又は用途の変更後の建築物について、第十七条の二の規定を準用して算出した荷さばきのための駐車施設の台数から、増築又は用途の変更前の建築物について、同条の規定を準用して算出した荷さばきのための駐車施設の台数又は既に設置されていた次条第四項の規模を有する荷さばきのための駐車施設の台数のいずれか多い台数を減じて得た台数の規模を有する荷さばきのための駐車施設を、当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。
一　駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、知事が地区特性に応じた基準に基づき、必要な荷さばきのための駐車施設の附置の確保が図られていると認める場合

二　知事が当該建築物の構造及び敷地の状態から、やむを得ないと認める場合
三　前二号に定めるもののほか、知事が特に必要がないと認める場合
2　前項の規定により附置する荷さばきのための駐車施設の台数は、前条の規定により附置しなければならない駐車施設の台数に含めることができる。
(平一四条例六二・追加)

(駐車施設及び荷さばきのための駐車施設の規模)
第十七条の五　第十七条又は第十七条の三の規定により附置しなければならない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一台当たりの規模は、幅二・三メートル以上、奥行き五メートル以上とし、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しなければならない。
2　建築物又は建築物の敷地内に附置する駐車施設のうち、当該駐車施設の台数の十分の三以上の部分の一台当たりの規模は、幅二・五メートル以上、奥行き六メートル以上のものとし、そのうち一台以上は、障害者のための駐車施設として幅三・五メートル以上、奥行き六メートル以上とし、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しなければならない。
3　前二項の規定にかかわらず、特殊な装置を用いる駐車施設で知事が有効に駐車できると認めたものについては、前二項の規定によらないことができる。
4　第十七条の二又は前条の規定により附置しなければならない荷さばきのため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一台当たりの規模は、幅三メートル以上、奥行き七・七メートル以上、はり下の高さ三メートル以上とし、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しなければならない。ただし、当該建築物の構造及び敷地の状態からやむを得ない場合は、一台当たりの規模を、幅四メートル以上、奥行き六メートル以上、はり下の高さ三メートル以上とすることができる。
(昭三七条例一一八・追加、平四条例一〇〇・一部改正、平一四条例六二・旧第十七条の三繰下・一部改正)

別表第三（第十七条関係）

<table>
<tr><th>（い）</th><th>（ろ）</th><th>（は）</th><th>（に）</th><th>（ほ）</th><th>（へ）</th></tr>
<tr><td rowspan="3">駐車場整備地区等</td><td rowspan="3">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二以上のものをいう。以下同じ。）に供する部分の床面積と非特定用途（特定用途以外の用途をいう。以下同じ。）に供する部分の床面積に四分の三を乗じて得たものとの合計面積</td><td rowspan="3">千五百平方メートル</td><td>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。以下同じ。）の用途に供する部分</td><td>特別区の区域
二百五十平方メートル
市の区域
二百平方メートル</td><td rowspan="3">1500平方メートル×（6000平方メートル－延べ面積－1500平方メートル×（ろ）欄に掲げる面積）
6000平方メートル×延べ面積</td></tr>
<tr><td>特定用途（百貨店その他の店舗を除く。）に供する部分</td><td>特別区の区域
三百平方メートル
市の区域
二百五十平方メートル</td></tr>
<tr><td>非特定用途に供する部分</td><td>特別区の区域
三百平方メートル（共同住宅にあつては三百五十平方メートル）
市の区域
三百平方メートル</td></tr>
<tr><td>周辺地区又は自動車ふくそう地区</td><td>特定用途に供する部分の床面積</td><td>二千平方メートル</td><td>特定用途に供する部分</td><td>特別区の区域
三百平方メートル
市の区域
二百五十平方メートル</td><td>6000平方メートル／2×延べ面積－延べ面積</td></tr>
</table>

備考　この表において、（ろ）欄に規定する部分及び（に）欄に掲げる部分は、自動車及び自転車の駐車の用に供する部分を除くものとし、観覧場にあつては、屋外観覧席の部分を含むものとする。

別表第四（第十七条関係）

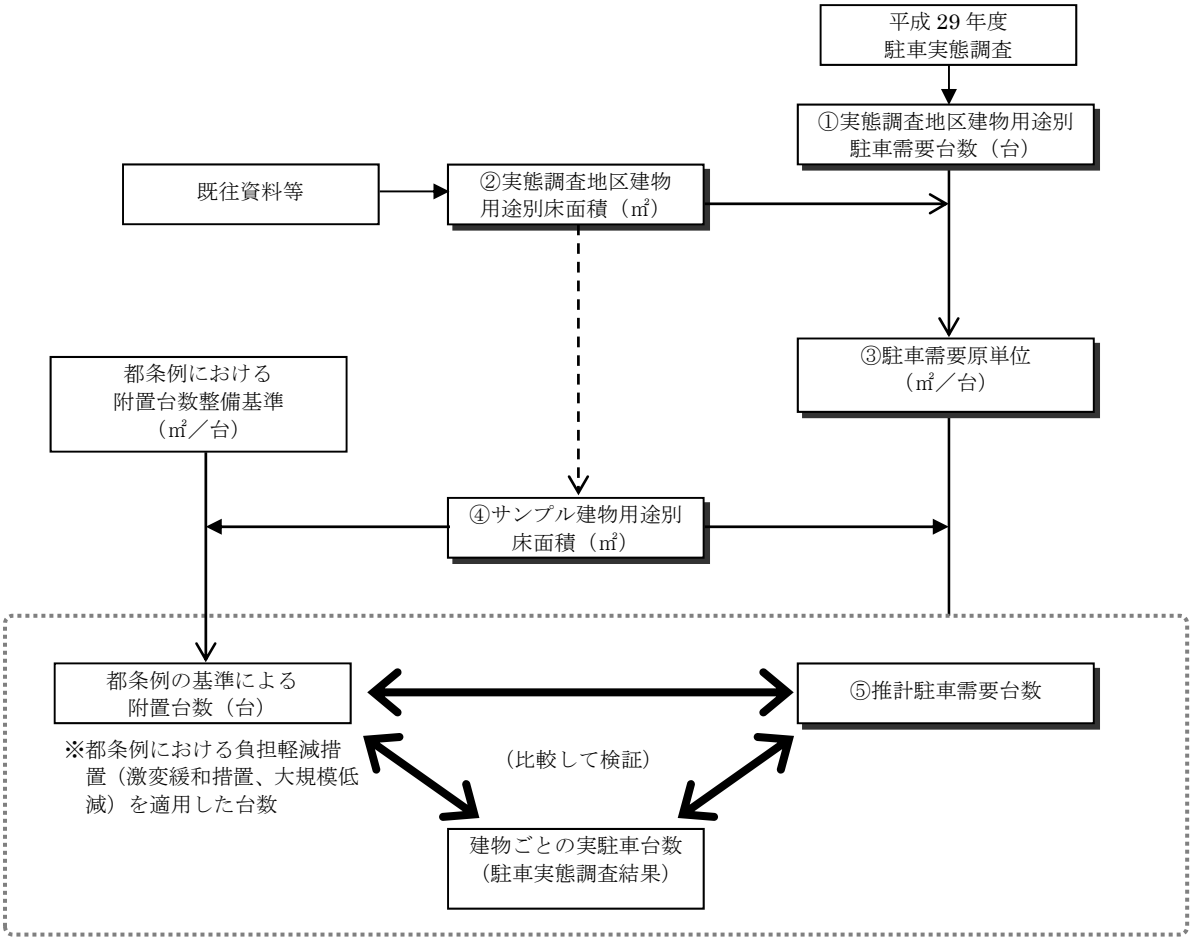
六千平方メートル以下の部分	一
六千平方メートルを超え、一万平方メートル以下の部分	○・八
一万平方メートルを超え、十万平方メートル以下の部分	○・五
十万平方メートルを超える部分	○・四

別表第六（第十七条の二関係）

（い）	（ろ）	（は）	（に）	（ほ）	（へ）
駐車場整備地区等	特定用途に供する部分の床面積	二千平方メートル	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	二千五百平方メートル	$1-\frac{6000\text{平方メートル}-\text{延べ面積}}{2\times\text{延べ面積}}$
			事務所の用途に供する部分	五千五百平方メートル	
			倉庫の用途に供する部分	二千平方メートル	
			特定用途（百貨店その他の店舗、事務所及び倉庫を除く。）に供する部分	三千五百平方メートル	
周辺地区又は自動車ふくそう地区	特定用途に供する部分の床面積	三千平方メートル	特定用途に供する部分	七千平方メートル	$1-\frac{6000\text{平方メートル}-\text{延べ面積}}{\text{延べ面積}}$

備考　この表において、（ろ）欄に規定する部分及び（に）欄に掲げる部分は、自動車及び自転車の駐車の用に供する部分を除くものとし、観覧場にあつては、屋外観覧席の部分を含むものとする。

・参考資料 2　係数の算出方法



・参考資料 3　集約駐車施設の位置及び規模の設定の考え方

品川駅北周辺地区

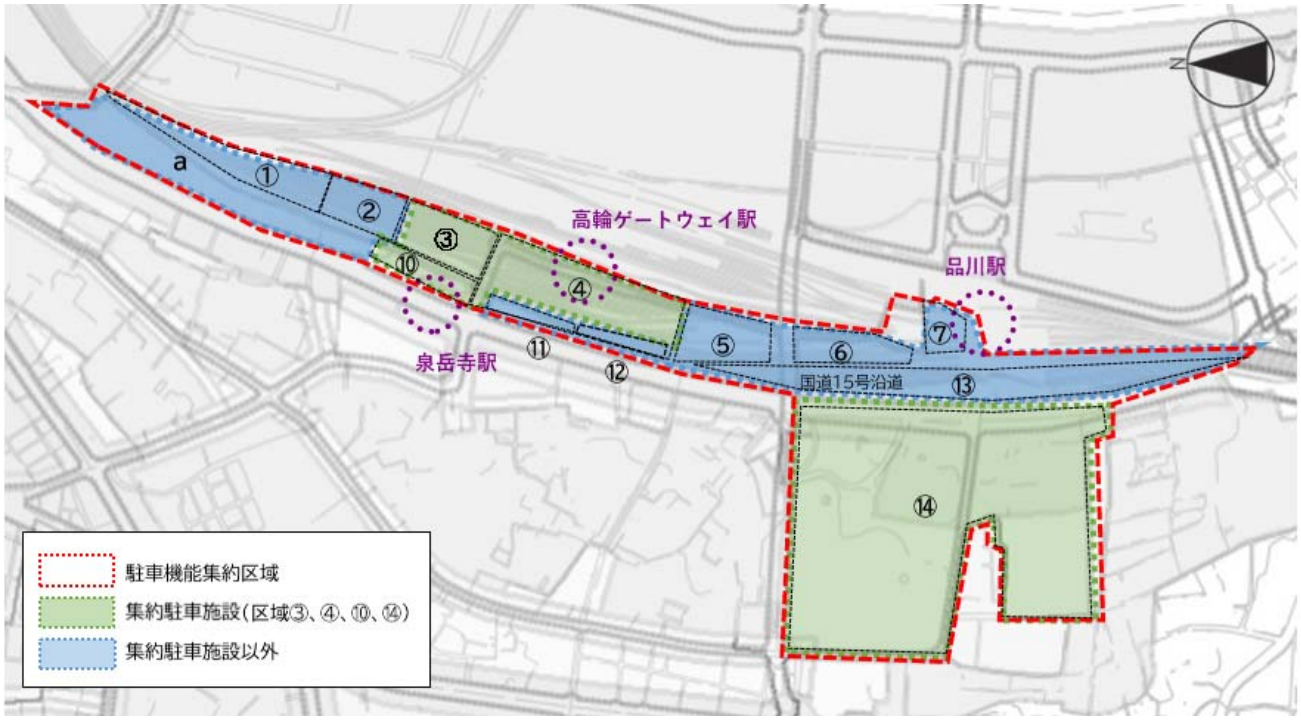
【集約駐車施設の位置】

品川駅北周辺地区は、区域⑦のように区域の一方向からしかアクセスできず、自動車交通の流入を抑制すべき道路形状の区域や、区域⑫、a のように幹線道路に沿った形状であり、幹線道路沿いにしか駐車施設の出入り口を設けられない区域があります。さらに、区域⑬のように、バス・タクシーなどの駅端末交通に支障をきたさないよう、一般自動車交通の流入を抑制すべき区域があります。一方、区域③、④、⑩、⑭は幹線道路以外に駐車場出入口の設置が可能であり、鉄道駅との一体整備による公共交通利用促進の取組や地下車路整備による地区内交通の効率化の取組等、低炭素化を図る取組が期待できる区域となっています。

これらの区域の特性等に基づいて、集約駐車施設の位置を区域③、④、⑩、⑭に設定します。

なお、区域⑤、⑥、⑪については、開発時期等が未定であり、計画が具体化した時点で別途検討を行います。

位　置
区域③・④・⑩、⑭



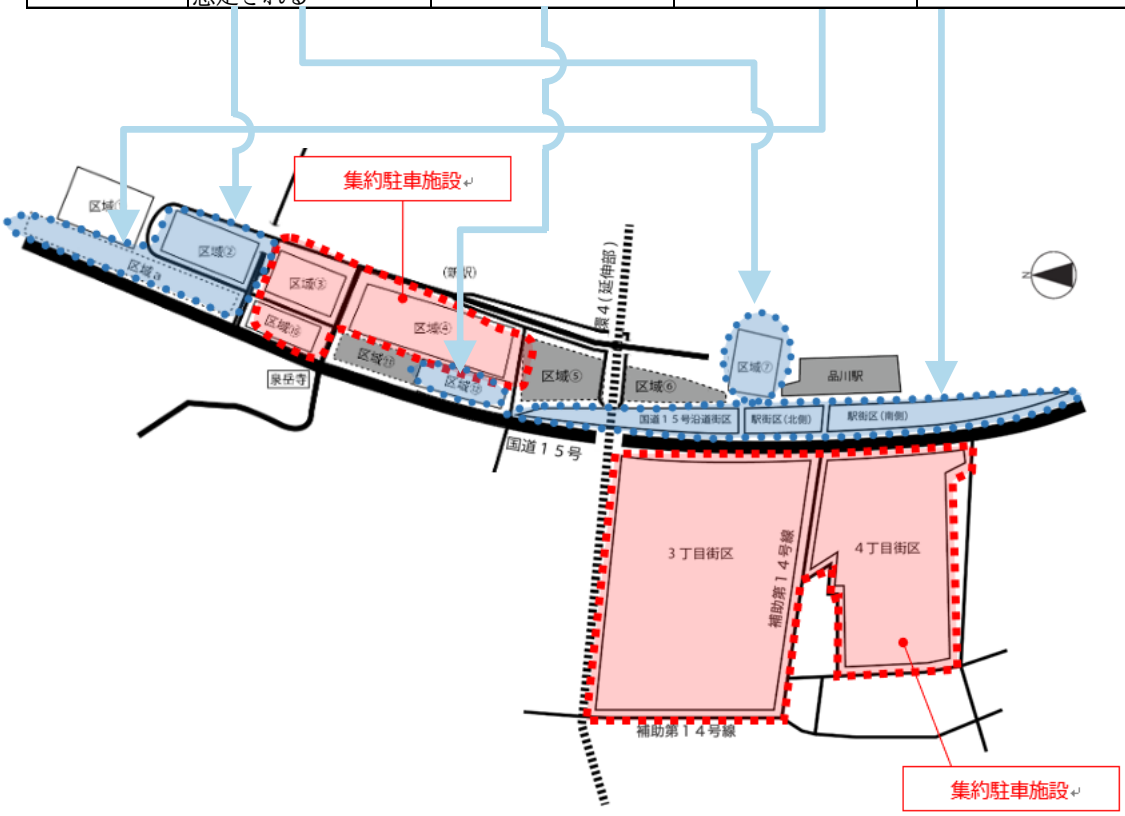
【集約駐車施設の規模】

対象地域の各区域における現時点での道路整備の状況、土地利用（計画）等の条件から、駐車施設の集約元となる可能性がある区域としては、以下のとおり区域②、区域⑦、区域⑫、区域ａ、区域⑬が想定されます。

この集約の可能性がある区域（区域②、⑦、⑫、a、⑬）において、その敷地面積、用途・容積等の指定状況を踏まえ、想定される建物の合計延床面積を算出しました（約 336,000 ㎡）。

ここから都条例の規定に基づいた附置義務台数を算出すると約 900 台（区域②…107 台、区域⑦…164 台、区域⑫…178 台、区域 a…61 台、区域⑬…390 台）となります。

	区域②・区域⑦	区域⑫	区域a	区域⑬
区域の特性	・当該区域で行き止まりとなる道路形状のため、自動車交通の流入を抑制することが望ましい	・幹線道路に沿った細長い形状のため、自動車の出入りによる幹線道路への交通影響を抑制することが望ましい		・品川駅に面しており、公共交通への乗り換え等に至便である ・鉄道駅付近の混雑を避けるため自動車流入の抑制が望ましい
集約の考え方	⇒歩行者ネットワークで接続され、移動を支援するモビリティ導入等が想定されている集約駐車施設への隔地が想定される	⇒隣接区域等に立地する集約駐車施設への隔地が想定される	⇒集約駐車施設から一定範囲内の建て替えにおいて、集約駐車施設への隔地が想定される	⇒隣接区域等に立地する集約駐車施設への隔地が想定される



品川駅北周辺地区・駐車施設の集約元となる区域のイメージ

一方、駐車台数の整備基準について、駐車場需要実態調査等を行い、需要に応じた整備基準として「都条例の規定に基づく台数×0.4」と定めました。

	整備基準	備考
乗用車	都条例の規定に基づく台数　×　0.4	実態調査に基づく推計により、個々の建物で需給のマイナスが生じないことに加え、駐車需要の変動に対する安全率（２割以上）を見込んだ比率を整備基準の下限値とする。

これを集約の可能性のある区域（区域②、⑦、⑫、a、⑬）の都条例附置義務台数に適用すると約 410 台となります（区域 a は現在、低炭素に資する取組が想定されていないため、附置義務台数の適正化は行いません）。

	区域②	区域⑦	区域⑫	区域 a	区域⑬	合計
都条例附置義務台数	約 107 台	約 164 台	約 178 台	約 61 台	約 390 台	約 900 台
需要に応じた駐車場整備基準	×0.4			×1.0（都条例どおり）	×0.4	↓
需要に応じた駐車場整備基準を適用した附置義務台数	約 43 台	約 66 台	約 72 台	約 61 台	約 160 台	約 410 台

以上より、集約駐車施設の規模として、区域②、⑦、⑫、a、⑬での都条例規定に基づく附置義務台数（約 900 台）を上限とし、すべての建物が需要に合わせた附置基準を適用した場合の台数（約 410 台）を下限とします。

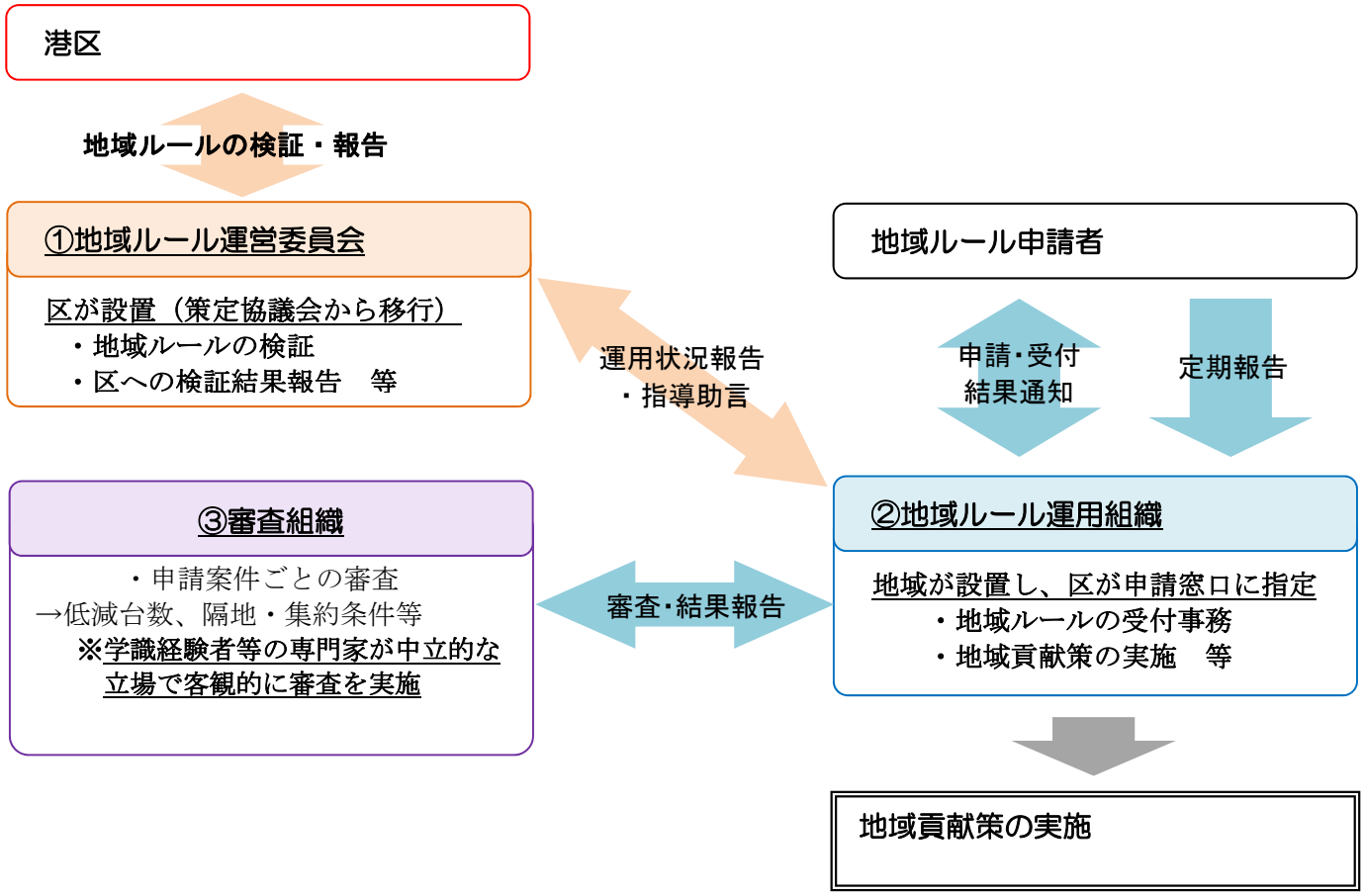
位　置	規　模
区域③・④・⑩・⑭	約 410 台～約 900 台

※区域⑬の附置義務駐車台数については、国道 15 号沿道街区を除いて算定しています。

※上記の集約駐車施設の位置、規模については、地域ルール運用開始後、事業者等からの集約駐車施設の届出を受けて、位置や規模、車両入出庫動線等の条件を審査した上で、具体的な集約駐車施設として指定を行い、適宜更新していきます。

また、今後の都市計画決定に伴い容積率等が確定した場合は、「集約駐車施設の規模」について再算定を実施した上で、地域ルール運営委員会で協議し、港区低炭素まちづくり計画（駐車場機能集約化）の改定作業を実施します。

・参考資料４　駐車場地域ルールの運用体制



※想定される地域ルール組織構成員

①地域ルール運営委員会	②地域ルール運用組織	③審査組織
・　学識経験者 ・　対象区域の町会・住民 ・　エリアマネジメント団体 ・　関係行政部局 ・　オブザーバー 等	・　対象区域内の町会・住民 ・　開発事業者 ・　エリアマネジメント団体 ・　港区職員 等	・　外部の第三者組織

※地域ルール運営委員会の構成員となるものは、地域ルール運用組織の構成員となることはできないものとする。

・参考資料 5　低炭素に資する取組(例示)

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 ●<u>共同集配の実施</u> ●<u>貨物車の低公害車利用</u> 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 ○カーシェアリングの導入 ○自動二輪専用マスの設置 ○<u>地域共同荷捌き施設の整備</u> 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 ●次世代パーソナルモビリティ等の新たな交通モードの導入 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） など
■その他、低炭素に資する取組	※事業者からの提案に基づき、適宜追加	

※表中の下線部は、物流・貨物車に関する取組例