

日比谷地区駐車場地域ルール概要

一般社団法人日比谷地区駐車対策協議会

■はじめに

有楽町一丁目街区及び内幸町一丁目街区で構成される日比谷地区では、東京都・千代田区・有識者・地域関係者にて平成 23 年に「日比谷エリアまちづくり基本構想」が策定され、まちづくりの目標とそれを実現するための方針が示されています。また、千代田区では「日比谷地区（内幸町一丁目街区）まちづくり勉強会」を通じ関係者の方々と当街区のまちづくりについて議論を進めてまいりました。

一方で、日比谷地区に J R 線高架下の一部を加えたエリアにおいて、現状の駐車場施策は「東京都駐車場条例に基づく整備」のみとなるため、乗用車駐車場の供給過多（余剰の発生）、荷さばき用駐車場の不足が懸念されます。さらに、建物ごとに駐車場出入口を設置することにより、歩行者環境の悪化が懸念され、まちづくり方針である「歩行者ネットワークの形成」や「歩行者空間の創出」が促進されない可能性があります。

駐車場地域ルールを導入することにより、駐車場供給量の適正化を図るとともに、隔地・集約化により駐車場出入口の設置を制限し、障害者を含めた歩行者環境の安全性・快適性を確保することで歩行者ネットワークが形成されます。そして、これらまちづくりの方針の実践により「まちづくりの目標の達成」に資するとともに、障害者を含む歩行者や物流配送者にやさしいまちづくりを目指します。

2023 年 12 月に日比谷地区における駐車場地域ルールの策定協議会が立ち上がり、当地区の駐車場地域ルールについて検討を重ね、2025 年 3 月 31 日に千代田区より地域ルールが告示されました。

■駐車場地域ルール策定の目的

日比谷地区駐車場地域ルールは、地域の特性、まちづくりの方向性及び駐車施設の課題等を踏まえ、駐車施設の適正配置と運用を図ることで、交通環境の改善に加え、歩行者や緑のネットワーク創出をはじめとした、まちづくりの将来像の実現に資することを目的とします。

■適用範囲と対象施設

●適用範囲

- ・有楽町一丁目街区（晴海通り以南）
- ・有楽町二丁目街区（J R 線高架下の一部）
- ・内幸町一丁目街区（国会通り以北）

●地域ルール対象施設：

東京都駐車場条例に基づく、
附置義務駐車施設



■駐車場の現況と将来推計（30 年後）⇒ 課 題

<乗用車>

余剰が発生しており、供給過多の状況が継続します。

●現況

需要量：357 台

供給量：1,339 台

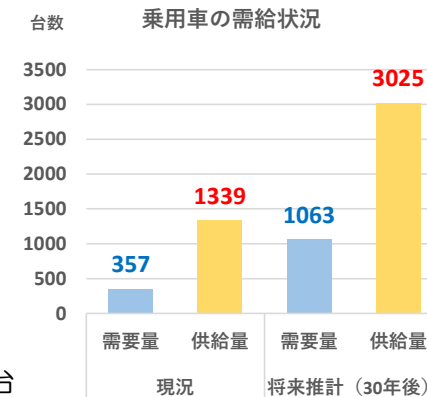
需給差：+982 台

●将来推計

需要量：1,063 台

供給量：3,025 台

需給差：+1,962 台



<荷さばき車>

不足しており、将来的には不足数がさらに増加します。

●現況

需要量：84 台

供給量：64 台

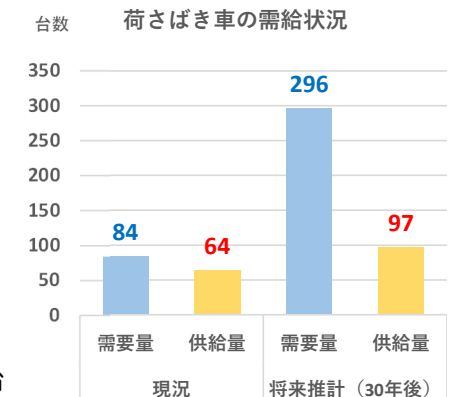
需給差：-20 台

●将来推計

需要量：296 台

供給量：97 台

需給差：-199 台



乗用車の駐車場は大幅に余剰があり、荷さばき用駐車場はわずかに不足しています。

内幸町一丁目街区では、今後、大規模な再開発が予定されており、これまでの基準（東京都駐車場条例）で駐車場を整備していくと、この状況は顕著となり、解消されないことが予測されます。

また、建物ごとに駐車場出入口の設置が必要となり歩行環境の悪化が懸念されます。

そのため、各建物が区域の実態に応じて必要な分の駐車場を整備することができ、小規模な建物においては敷地外で駐車場を確保できる制度が必要と判断しました。⇒ **駐車場地域ルールの策定**

■Q&A

Q：東京都駐車場条例による駐車場附置義務とは何か？

A：東京都では、建築物を新築する際にはその規模に応じて駐車場を設置する必要があります。

日比谷地区は「駐車場整備地区」に位置しているため、特定用途（主に事務所や店舗等）の部分の床面積及び非特定用途（住宅等の特定用途以外のもの）の部分の床面積の 3 / 4 の合計が 1,500 m²以上を超える建築物を新築・増築・若しくは用途変更をしようとする者は、東京都駐車場条例に定める台数の駐車場を附置する必要があります。詳しくは、東京都都市整備局 HP 内「駐車施設の附置義務」を参照ください。

<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/parking/index.html>

Q：駐車場地域ルールとはどのようなものか？

A：平成 14 年の東京都駐車場条例の改正により、地域や建物の特性に応じた駐車場整備台数を地域独自の方法で決定することが可能になった制度です。この制度により、附置義務台数の低減や隔地確保が可能となります。

Q：駐車場地域ルールが策定されたあと、日比谷地区では駐車場地域ルールのみが適用されるのか？（新たな制限が付加されるのか？）

A：駐車場地域ルール策定により、附置義務対象建築物の駐車場を検討する際の選択肢が増えることになります。これまでの、「東京都駐車場条例に基づく基準の検討のみ」でしたが、新たに「駐車場地域ルールに基づく検討」も可能になります。どちらで検討するかは地権者様や事業者様の判断になります。

■ 駐車対策の基本方針

- 基本方針 1：乗用車の附置義務台数を低減
- 基本方針 2：荷さばき車のための駐車施設について適正台数を確保
- 基本方針 3：駐車施設の隔地・集約化
- 基本方針 4：地域貢献策の実施

■ 駐車施設の附置基準（基本方針 1・2）

＜乗用車＞：基本方針 1

該当する施設の既存施設または類似施設の駐車実績から用途別に駐車原単位※を算定し、その駐車原単位と該当する施設の用途別床面積から駐車需要台数を算出します。

$$\text{（該当する施設の駐車需要台数）} = \text{（駐車原単位）} \times \text{（該当する施設の用途別床面積）}$$

※駐車原単位 ＝ 類似施設等の繁忙期ピーク時在庫台数 / 類似施設等の用途別床面積

＜荷さばき車＞：基本方針 2

東京都駐車場条例第 17 条の 2 第 1 項本文及び第 2 項の規定に基づき算出した台数とし、上限を 10 台とする規定（同条第 1 項本文）は適用しません。（乗用車の附置義務台数に含めません。）

＜障害者のための駐車施設＞

東京都駐車場条例のに基づき 1 台以上の確保が必要です。（乗用車の附置義務台数に含めます。）

■ 隔地・集約の考え方（基本方針 3）

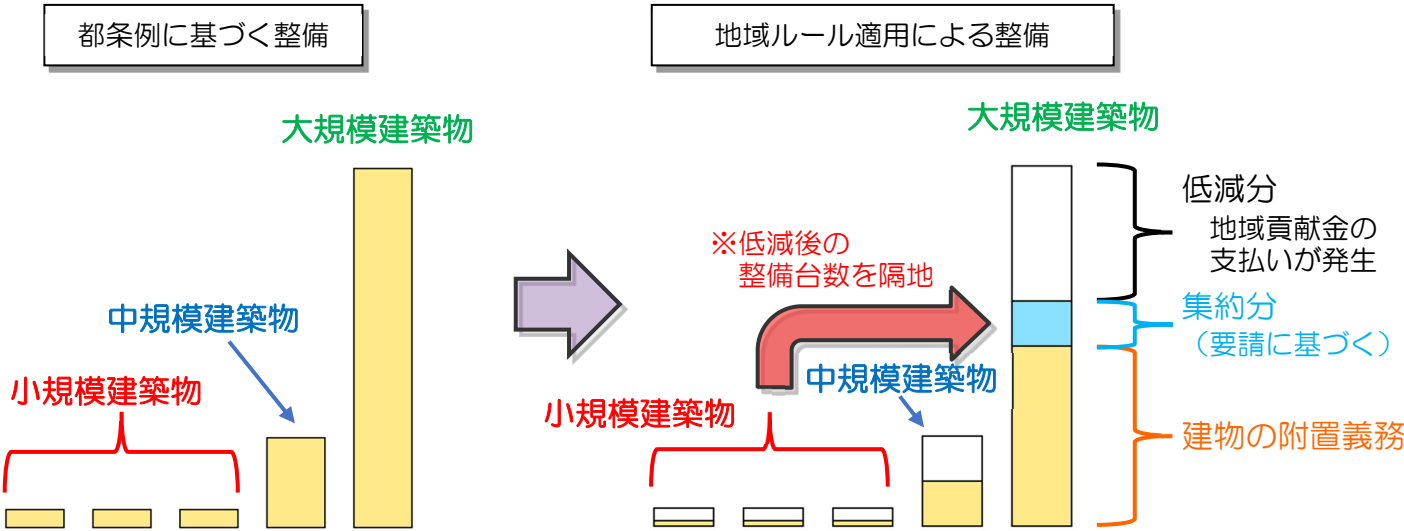
	乗用車	荷さばき車	障害者用
大規模建築物 （敷地面積 2,500㎡以上）	・敷地内に整備		
中規模建築物 （敷地面積 500㎡以上 2,500㎡未満）	・原則として敷地内に整備 ・駐車場の出入口の設置を制限する路線や歩行者ネットワークを形成する上で重要な路線にのみ接道している場合については、快適な歩行環境やにぎわいの連続性を確保することに配慮し、大規模建築物へ隔地・集約することを推奨（駐車場出入口の削減を要請）		
小規模建築物 （敷地面積 500㎡未満）	・大規模建築物へ隔地・集約することを推奨（駐車場出入口の削減を要請）		
隔地距離	・概ね 300m	・同一の街区内または 概ね 50m（円滑な動線 確保の確認）	・概ね 300m（バリアフ リールート確保の確 認）

■ 地域貢献策（基本方針 4）

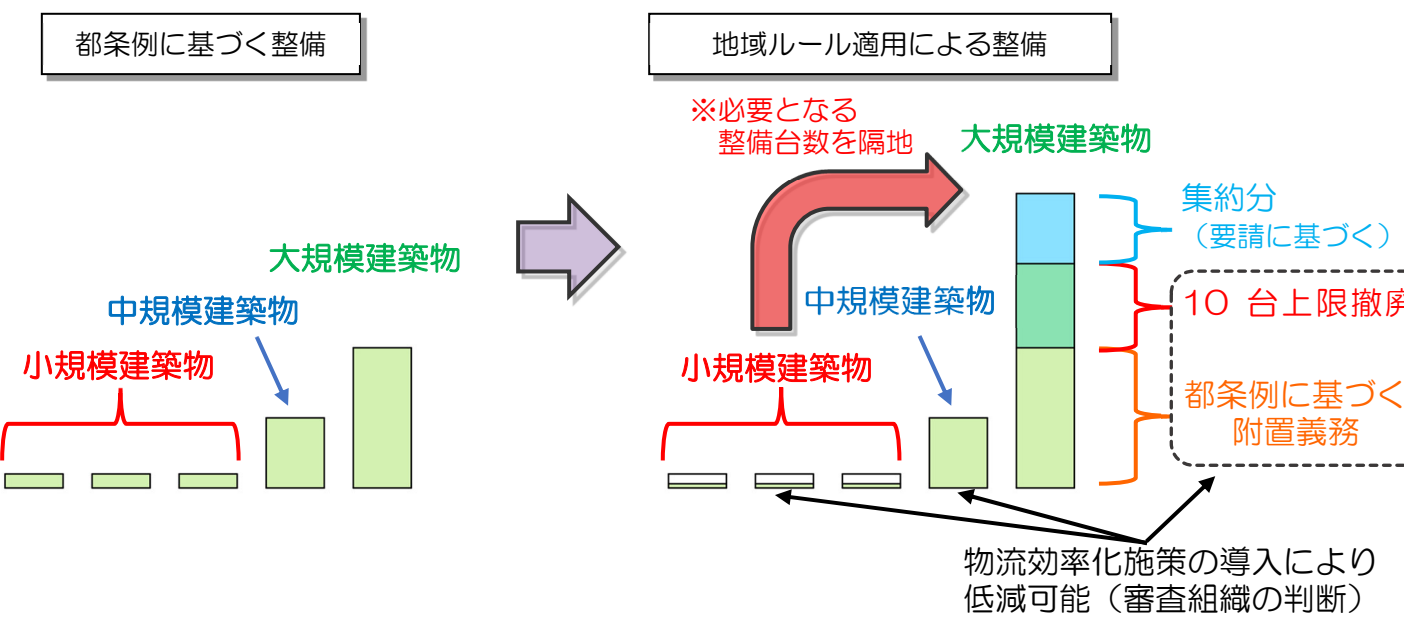
- 地域の課題解決への取組としては、①地域ルールを適用する事業者が個別に実施する取組（地域貢献策）と、②地域全体で行う取組（地域貢献金の活用策）があります。
- 地域貢献策は、地域ルール策定の目的に即したものである必要があります。
- その他、地域の駐車環境対策の原資や地域ルール運用組織の運用経費として、附置義務駐車場の低減台数に応じて、地域貢献金を支払う必要があります。

■ 駐車場地域ルール適用イメージ

＜乗用車＞



＜荷さばき車＞



■ 駐車場地域ルールに関する問い合わせ先

一般社団法人日比谷地区駐車対策協議会 事務局
mail : hibiyparking-ml@ntt-us.com