

日比谷地区
駐車場地域ルール運用マニュアル

令和 7 年 3 月

< 目 次 >

1. 目的と背景	1
(1) 目的	1
(2) 背景	1
(3) 上位計画と地域ルール役割	2
2. 適用地区の区域	3
3. 地区の駐車対策の基本方針	4
4. 対象駐車施設	5
(1) 対象駐車施設	5
(2) 対象建築物の規模	5
5. 駐車施設の附置基準	6
(1) 乗用車の駐車施設の附置基準	6
(2) 荷さばき車の駐車施設の附置基準	8
(3) 障害者のための駐車施設の附置基準	9
【参考】地域ルール附置台数の算出例	10
6. 駐車施設の隔地・集約の考え方	22
(1) 乗用車の駐車施設	22
(2) 荷さばき車の駐車施設	24
(3) 障害者のための駐車施設	25
7. 建築主等が取り組む地域貢献策	26
8. 駐車施設の規模・構造・出入口等	27
(1) 乗用車の駐車施設	27
(2) 荷さばき車の駐車施設	28
(3) 障害者のための駐車施設	30
9. 駐車施設の効率的な活用方法	31
10. 地域ルールの運用体制及び申請・審査の手続き	32
(1) 地域ルールの運用体制	32
(2) 申請・審査の手続き	33
11. 地域ルールの実効性を確保するための方策	38
12. その他必要な事項について	39
(1) 審査手数料及び地域貢献金	39

1. 目的と背景

(1) 目的

日比谷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する。

(2) 背景

○建築物に対する駐車施設の附置義務は、『東京都駐車場条例（昭和33年東京都条例第77号）』（以下「都条例」という。）において、原則として、建築物単位で一律の基準による駐車台数が定められているが、地域によっては基準どおりに駐車施設を設けることが不合理な場合もある。このため、平成14年10月1日に都条例が改正され、地区特性に対応した駐車施設の整備を実現するため、都条例による一律の基準ではない「地域ルールによる駐車施設附置義務」の特例が認められるようになった。

○千代田区では、都心部における路上駐車増加と交通渋滞が大きな問題となっていたため、平成8年に「千代田区駐車場整備計画」を策定し、このような問題に対応してきた。また、平成15年には駐車場の「量的な整備」を着実に推進しつつ、一部においては地域特性に応じた駐車場施策の展開など、「量的整備」から「質的整備」への転換をあわせて促すために、改定を行っている。

○その後、少子高齢化の進展やライフスタイルの変化等に伴う自動車離れ等、駐車場を取り巻く状況は大きく変化しており、そのような背景を踏まえ、「駐車場の量的・質的な整備」はもとより、まちづくりと連携した「駐車場の適切な運用」の視点から駐車場施策の方針を定めるため、令和3年に駐車場整備を中心に扱う「千代田区駐車場整備計画」から駐車場施策全般を取り扱う「千代田区駐車場計画」へ改定した。

○日比谷地区においては、乗用車の駐車施設については現状で余剰が生じており、今後の附置義務整備によって駐車需要と供給の乖離がさらに拡大した場合には、駐車施設の余剰により都市空間の利用効率の低下等の問題が生じる懸念がある。一方、荷さばき車の駐車施設は不足が生じており、違法路上駐車や路上荷さばきなどにより、交通状況や歩行環境への悪影響が生じることが懸念される。

○これらの背景を踏まえ、日比谷地区において、今後、整備が見込まれる附置義務駐車施設については、駐車需要の実態を反映し、規模や配置、出入口等について地区全体で駐車施設の適切な確保と運用を図り、駐車施設利用者の利便性向上及び交通環境の改善に資することを目的として、本地区独自の整備基準を有した「駐車場整備計画に基づく地域ルール」を定めるものである。

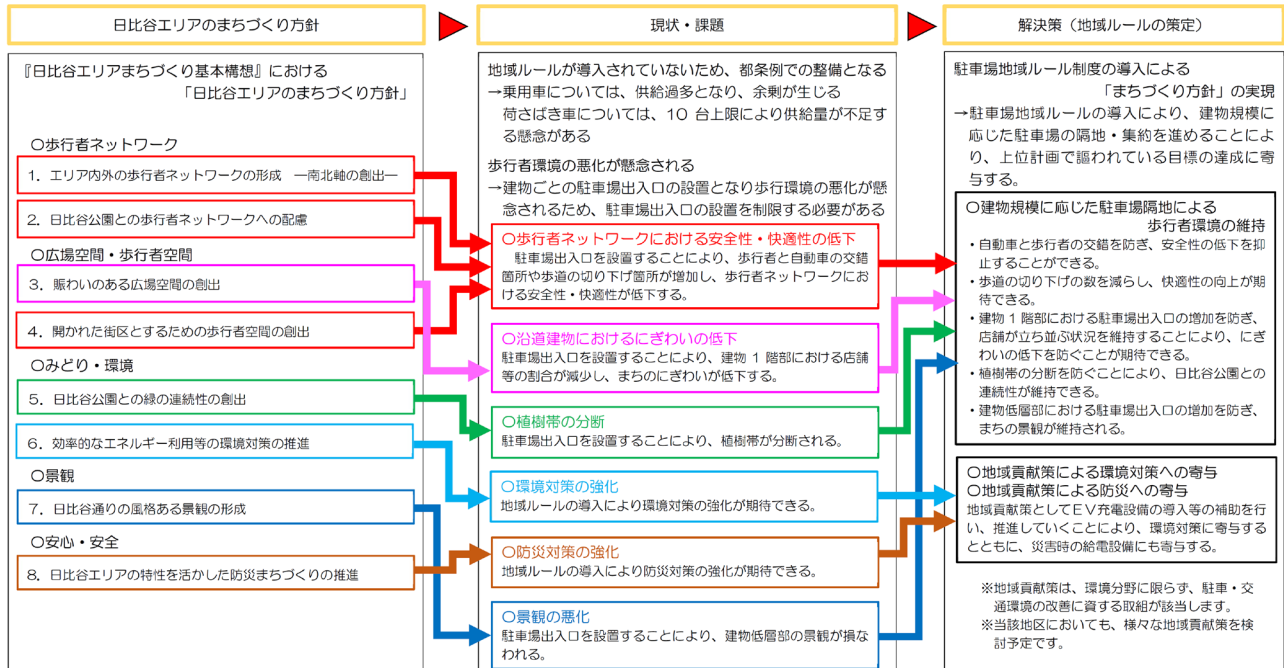
(3) 上位計画と地域ルール役割

○日比谷エリアまちづくり基本構想（平成23年6月）において、まちづくりの目標とそれを実現するためのまちづくりの方針が示されている。

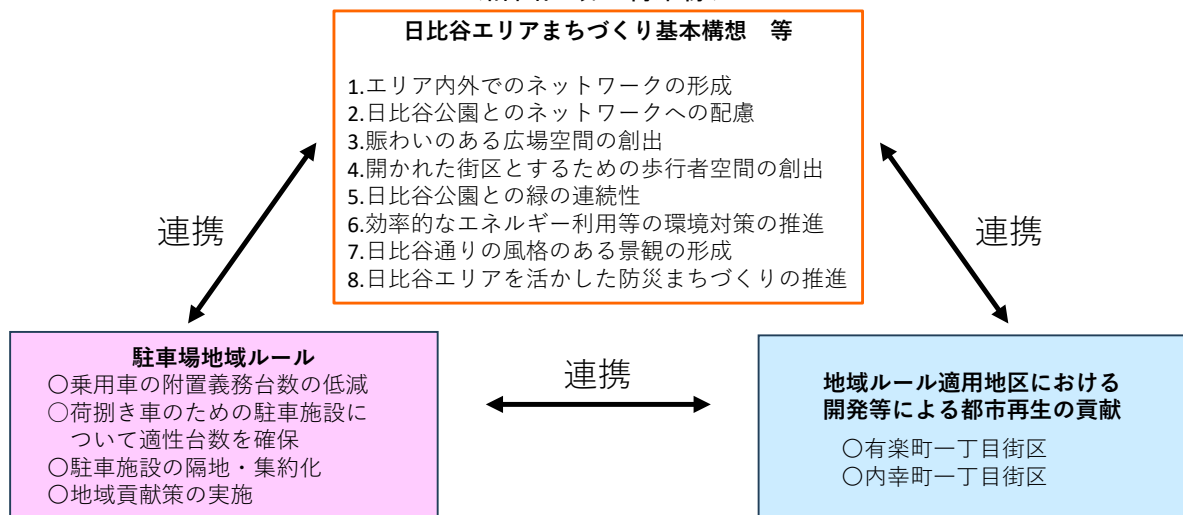
○しかし、駐車場施策が現状のままでは、都条例の基準に基づく整備となり、乗用車駐車場の供給過多（余剰の発生）、荷さばき車用駐車場の不足が懸念される。また、建物ごとに駐車場出入口を設置することにより、歩行者環境の悪化が懸念され、まちづくりの方針である「歩行者ネットワークの形成」や「歩行者空間の創出」が促進されない可能性がある。

○そのため、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共に、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る。これらの取り組みに加え、地区内の開発との連携・協力により、まちづくり方針の実践⇒「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にやさしいまちづくりを目指す。

<日比谷エリアのまちづくり方針実現のための解決策>



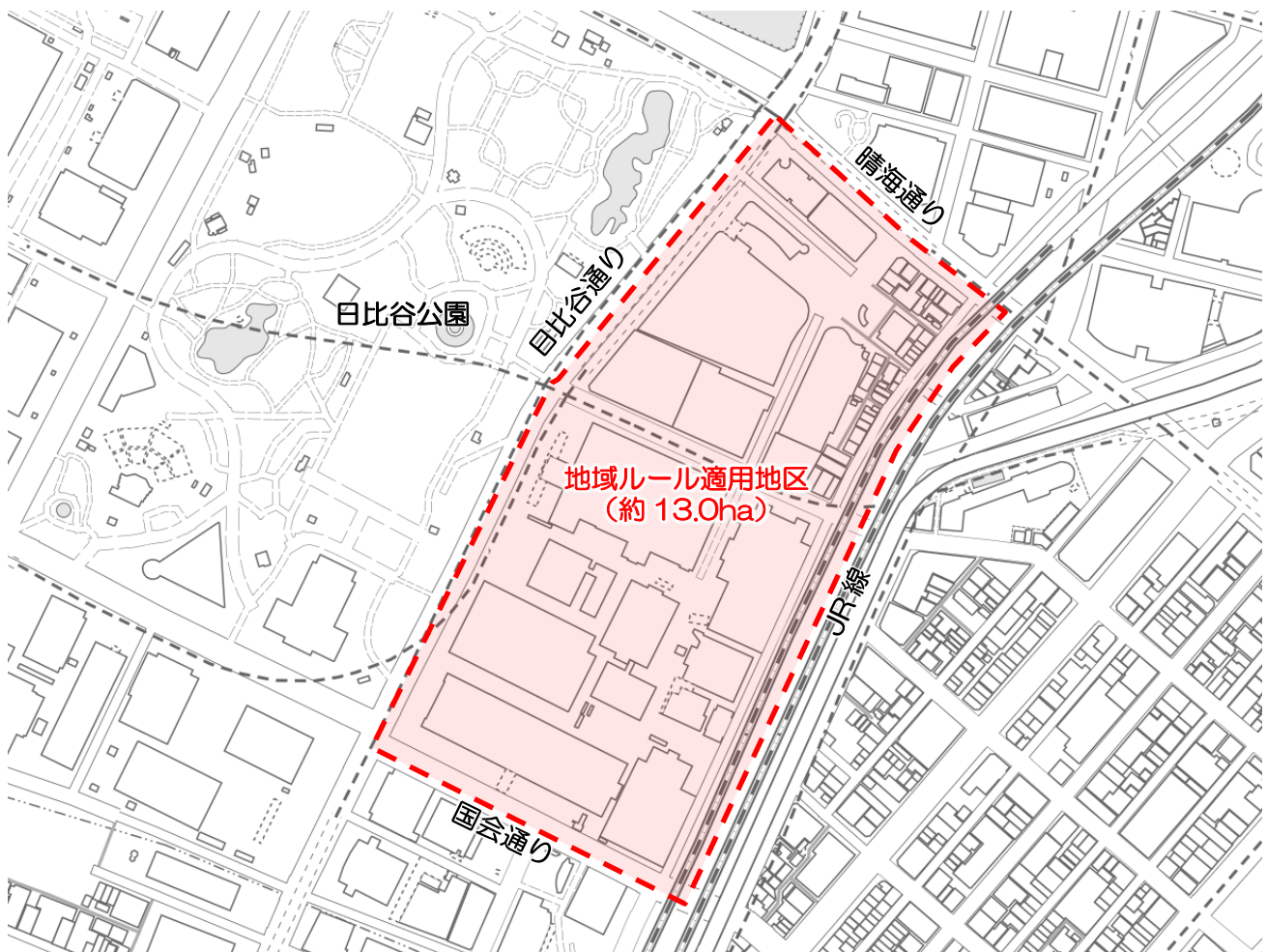
<計画区域の将来像>



2. 適用地区の区域

地域ルール適用地区（以下「適用地区」という。）は、下図「日比谷地区駐車場地域ルール適用地区」のとおりとする。

＜日比谷地区駐車場地域ルール適用地区＞



【補足】

- 当該建築物の敷地が適用地区の内外にわたる場合は、適用地区が、当該敷地の過半に属する場合において、地域ルールを適用する。
- 地域ルールは、地域全体が総合的に取り組むことでより効果が発揮されることから、地域ルールの対象となる全ての建築物が地域ルールに参加することが望ましい。
- なお、周辺の開発状況に応じて、対象地域を拡大していくことも考慮する。

3. 地区の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

乗用車について、駐車需要に応じた適正規模で駐車施設整備を行うこととし、附置義務台数の低減を可能にする。

●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

荷さばき車のための駐車施設について、東京都駐車場条例（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（ただし、上限を10台とする規定は適用しない。）の駐車施設整備を行うこととし、適性台数を確保する。

●基本方針3：駐車施設の隔地・集約化

小規模建築物の附置義務駐車施設を隔地・集約化し、地区全体で駐車施設の配置を適正化する。

●基本方針4：地域貢献策の実施

地域の駐車課題等の解決を含むまちづくりの実現に向け、地域貢献策を促進する。

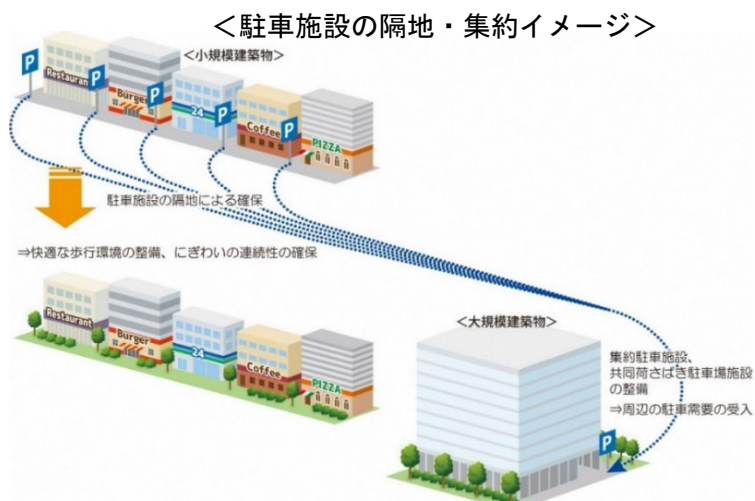
【補足】

○日比谷地区において想定される大規模開発計画の駐車需要に対応し、地域の駐車需要に見合った適正な駐車施設の確保を図る。

○本地域ルール適用地区では、乗用車の駐車施設には余裕がある一方、荷さばき車の駐車施設は不足しており、これを踏まえ、独自の附置義務駐車施設の整備基準を設定することにより、適切な誘導を図るものである。このような適用地区における特性を反映した駐車施設の整備を実現するため、車種ごとに必要な台数を整備することが可能となるよう、個別に整備台数の基準を設定する。

○歩行者を最優先とする路線や歩行者ネットワークを形成する上で重要と認められる路線の沿道敷地においては、駐車施設を隔地に設置すること等により、駐車施設出入口の設置を抑制し、歩行環境を整えてまちのにぎわいを向上させる。

○地区全体での駐車施設の配置の適正化を図るため、小規模建築物の附置義務駐車施設の隔地・集約化や共同荷さばき場の設置を積極的に要請する。



4. 対象駐車施設

(1) 対象駐車施設

地域ルール適用は、都条例に基づき設置が義務付けられた駐車施設とする。
(既存建築物を含む。)

【補足】

- 地域ルール対象とする駐車施設は、都条例の対象となる「建築物を新築する場合」、「建築物を増築し又は用途を変更（大規模の修繕又は大規模の模様替えとなるもの）する場合」の建築物に附置する駐車施設とする。
- 既存建築物に附置する駐車施設についても地域ルールの適用対象とする。

(2) 対象建築物の規模

敷地面積を基準として、以下に示す3分類とする。

●大規模建築物

敷地面積2,500㎡以上

●中規模建築物

敷地面積500㎡以上2,500㎡未満

●小規模建築物

敷地面積500㎡未満

【補足】

- 大規模建築物は、対象となる大規模敷地の状況や今後想定される隔地対象台数と集約可能台数等を踏まえ、「敷地面積2,500㎡以上」と設定する。
- 小規模建築物は、附置義務駐車施設の隔地・集約を促進していくものとして、間口が狭く、駐車場出入口をつくると1階部分が有効活用できない建物を想定し、「敷地面積500㎡未満」と設定する。
- 中規模建築物は、大規模建物と小規模建物の間の規模として、「敷地面積500㎡以上2,500㎡未満」と設定する。

＜対象建築物の区分＞

対象建築物	対象規模等
大規模建築物	敷地面積2,500㎡以上
中規模建築物	敷地面積500㎡以上2,500㎡未満
小規模建築物	敷地面積500㎡未満

5. 駐車施設の附置基準

本地域ルールにおける駐車施設整備台数は、乗用車と荷さばき車について各々個別に算定する。

(1) 乗用車の駐車施設の附置基準

- 当該施設の既存施設または類似施設（以下「類似施設※¹等」という。）の駐車実績から用途別に駐車原単位※²を算定し、その駐車原単位と当該施設の用途別床面積から駐車需要台数を算出する。

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

- 既存建築物における地域ルールの適用（既存遡及）にあたっては、当該既存施設の駐車実績を用いるものとする。
- 複合用途の建築物における駐車需要台数は、用途ごとに算定した台数の合計とする。なお、共用部分については、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。
- 大規模小売店舗立地法（以下「大店立地法」という。）の適用を受ける建築物については、大店立地法の基準に基づき算出される駐車台数を下回ってはならない。ただし、地域ルールを適用する駐車場は、「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（平成19年2月1日経済産業省告示16号）」（以下、「立地法指針」という。）に示される特別の事情として、既存類似施設のデータ等を根拠とする方法で算出することができるものとする。なお、地域ルールに基づく審査を実施した場合においても、大店立地法に基づく審査が別途必要になる。
- 地域ルールは、駐車施設全体に対して適用するものであるため、乗用車のみの地域ルール適用はできない。（乗用車、荷さばき車、障害者用の全てが地域ルールの適用となる。）

【補足】

※1：類似施設

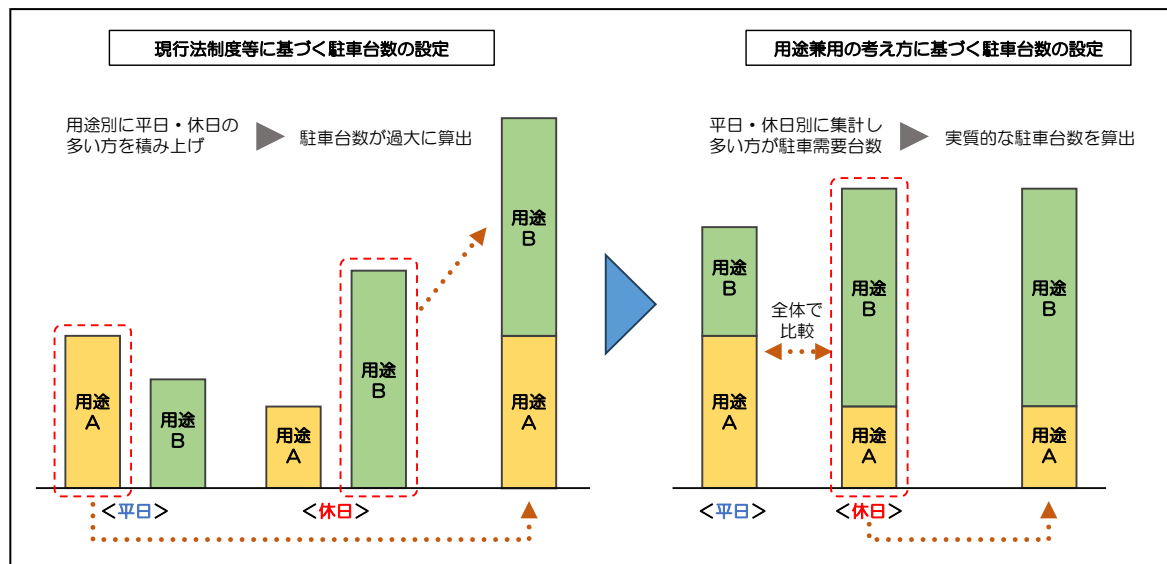
- ・適用地区内及び適用地区に類似したまちの特性（公共交通機関の整備状況、土地利用の特性など）を有する地区を基本として、当該施設と用途構成や規模等が類似した複数の施設とする。
- ・建替え後の建物用途・規模等が既存施設と同様と認められる場合には、台数算定にあたっては、当該既存施設の実績を用いることができる。
- ・類似施設の設定、駐車実績の数値、駐車原単位の設定方法及び駐車需要台数については、論理的、客観的な根拠に基づき、適性に算定するものとする。

※2：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

- ・繁忙期は、過去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日程の特異日を除いて設定することができるものとする。

○複合用途の建築物における駐車需要台数の算出にあたっては、平日・休日の利用状況が異なる用途の場合には、駐車需要を用途別に算出し、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、平日・休日の利用状況の違いに着目し、平日・休日別に集計し、多い方を駐車需要台数とすることで、実質的な必要駐車台数の整備を図るものとする。

＜複合用途における用途兼用の考え方に基づく駐車台数の設定イメージ＞



○適用地区は公共交通利用が多く自動車分担率が低い地区であるため、立地法指針に示されている算定式・各種係数に基づく算定台数を整備すると実需要と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建築物の駐車施設は、立地法指針に示される特別の事情として、既存類似施設（3箇所以上）のデータ等を根拠とする方法で需要台数を算出することができるものとする。

○低減可能台数は、「都条例に基づく附置義務台数」から「地域ルール適用した場合の駐車需要台数」を減じた台数となるが、都条例に基づく附置義務台数を算出する際には、以下に示す緩和措置に留意すること。

【延べ面積 6,000 ㎡の場合の緩和係数】

○駐車施設の附置義務台数の軽減措置として、下式により算出される緩和係数を乗じる。

$$\text{緩和係数} = 1 - \frac{1,500\text{㎡} \times (6,000\text{㎡} - \text{延べ面積})}{\{6,000\text{㎡} \times (\text{特定用途の床面積} + \text{非特定用途の床面積} \times 3/4) - 1,500\text{㎡} \times \text{延べ面積}\}}$$

【事務所用途に供する部分の床面積が 6,000 ㎡超の場合の軽減措置】

○附置義務台数の軽減措置として、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算出を行うこととなっている。

大規模事務所のみなし床面積 = Σ (各区分に該当する床面積 \times 面積調整率)

床面積の区分	面積調整率（係数）
～6,000 ㎡	1.0
6,000 ㎡～10,000 ㎡	0.8
10,000 ㎡～100,000 ㎡	0.5
100,000 ㎡～	0.4

(2) 荷さばき車の駐車施設の附置基準

- 都条例第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）は適用しないものとする。
- 荷さばき車の附置義務台数は、乗用車の附置義務台数に含めない。
- 館内配送の共同化等の物流効率化施策を導入する場合は、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、当該施設の用途別床面積を乗じて算出する。

$$(\text{当該施設の駐車需要台数}) = (\text{駐車原単位}^*) \times (\text{当該施設の用途別床面積})$$

※駐車原単位：P6参照

- 複合用途の建築物における駐車需要台数は、用途ごとに算定した台数の合計とする。なお、共用部分については、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。
- 上記計算式で算出した台数について、論理的、客観的な根拠に基づき荷さばき駐車台数が確認できる場合には、審査機関による審査を経て、都条例第17条の2第1項本文及び第2項に基づき算出した台数から低減した整備台数とすることができる。
- ただし、物流効率化施策については、当該施設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、事前に運用組織へ届出を行う。

【補足】

- 荷さばき車の駐車施設の整備台数については、現状で駐車施設が不足しており、違法路上駐車や路上での荷さばきが生じる要因ともなっていることを踏まえ、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。
- 地域ルール附置台数は、都条例第17条の2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出した台数とし、同条第1項括弧書き前段の規定（上限を10台とする規定）は適用しないものとする。

＜都条例に基づく貨物車用駐車施設の附置義務整備基準＞

建物用途	整備台数の基準
百貨店その他の店舗	2,500㎡ごとに1台
事務所	5,500㎡ごとに1台
倉庫	2,000㎡ごとに1台
その他特定用途	3,500㎡ごとに1台

○都条例に基づく附置義務台数を算出する際には、以下に示す緩和措置に留意すること。

【延べ面積 6,000 ㎡の場合の緩和係数】

○荷さばき駐車施設の附置義務台数の軽減措置として、下式により算出される緩和係数を乗じる。

$$\text{緩和係数} = 1 - \frac{(\text{6000㎡} - \text{延べ面積})}{(2 \times \text{延べ面積})}$$

【事務用途に供する部分の床面積が 6,000 ㎡超の場合の軽減措置】

○附置義務台数の軽減措置として、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算出を行うこととなっている。

大規模事務所のみなし床面積 = Σ (各区分に該当する床面積 × 面積調整率)

床面積の区分	面積調整率 (係数)
～6,000 ㎡	1.0
6,000 ㎡～10,000 ㎡	0.8
10,000 ㎡～100,000 ㎡	0.5
100,000 ㎡～	0.4

○物流効率化施策については、以下に示す取組が想定される。

＜荷さばき車の駐車台数に関わる物流効率化施策の取組例＞

効率化の取組内容	取組による物流活動の変化	実施効果		
		荷さばき車台数の削減	ピークの平準化	駐車時間の短縮
①館内配送の共同化	荷さば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 (館外での配送の共同化)	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)	荷さばき時間・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、荷さばき駐車等の受付の効率化が図られる			○

(3) 障害者のための駐車施設の附置基準

●都条例に基づき 1 台以上確保し、乗用車駐車施設の内数とする。

【補足】

○障害者のための駐車施設の整備台数については、都条例、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する条例（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー新法」という。）、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、適切に判断する。

【参考】地域ルール附置台数の算出例

＜大規模建築物（敷地面積 2500 ㎡以上）における駐車需要台数の算定例＞

- 計画建築物：延床面積：317,300 ㎡（駐車施設用途を除く）
 - 〔百貨店その他の店舗 10,580 ㎡、事務所：278,560 ㎡、その他特定用途：27,630 ㎡〕
 - 〔地域冷暖房施設：530 ㎡〕
- 物流効率化施策：あり（館内配送の共同化・納品時間の指定・調整）
- 都条例で算出した台数：557 台（うち、荷さばき用 10 台、障害者用 1 台以上）

※類似施設数は、立地・規模・用途の 3 項目がすべて合致していると審査機関が判断する場合は 1 件でもよいが、合致していない項目が見受けられる場合には、複数の類似施設を想定する必要がある。以下の算出例は、複数の類似施設を想定した場合を示す。

◆ステップ 1：類似施設における乗用車駐車実績データより駐車原単位を算出

【類似施設の用途別面積】

- 建物 A：延床面積 335,270 ㎡
（百貨店その他の店舗 11,379 ㎡、事務所 292,378 ㎡、その他特定用途 31,513 ㎡）
- 建物 B：延床面積 299,639 ㎡
（百貨店その他の店舗 15,368 ㎡、事務所 254,693 ㎡、その他特定用途 29,578 ㎡）
- 建物 C：延床面積 300,018 ㎡
（百貨店その他の店舗 13,137 ㎡、事務所 251,717 ㎡、その他特定用途 35,164 ㎡）

【類似施設の繁忙期における乗用車駐車実績（台）】

	平日				休日			
	百貨店 その他の 店舗	事務所	その他 特定用途	計	百貨店 その他の 店舗	事務所	その他 特定用途	計
建物 A	38	98	36	172	35	48	51	134
建物 B	41	111	33	185	43	58	49	150
建物 C	39	137	35	211	44	39	55	138

【類似施設の駐車原単位（台/㎡）】※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	その他 特定用途	百貨店 その他の店舗	事務所	その他 特定用途
建物 A	1/299.45	1/2,983.45	1/875.37	1/325.12	1/6,091.13	1/617.91
建物 B	1/384.83	1/2,294.54	1/896.31	1/687.87	1/4,391.26	1/603.64
建物 C	1/336.85	1/1,837.36	1/1,004.69	1/799.19	1/6,454.29	1/639.35

※最も安全側の数値（原単位として厳しい値）である赤囲みの値を採用

【駐車原単位（台/㎡）】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	1/299.45	1/325.12
事務所	1/1,837.36	1/4,391.26
その他特定用途	1/875.37	1/603.64

◆ステップ 2：類似施設の乗用車駐車実績から設定した駐車原単位と計画建築物の用途別床面積から、駐車需要台数を算出

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

※小数点以下 3 桁目を切り上げ

【百貨店その他の店舗】

平日 ⇒ 1 台 / 299.45 m² × 10,580 m² = 35.34 台

休日 ⇒ 1 台 / 325.12 m² × 10,580 m² = 32.55 台

【事務所】

平日 ⇒ 1 台 / 1,837.36 m² × 278,560 m² = 151.61 台

休日 ⇒ 1 台 / 4,391.26 m² × 278,560 m² = 63.44 台

【その他特定用途】その他特定用途の用途別床面積

平日 ⇒ 1 台 / 875.37 m² × 27,630 m² = 31.57 台

休日 ⇒ 1 台 / 603.64 m² × 27,630 m² = 45.78 台

【地域冷暖房施設】

『東京都駐車場条例の一部を改正する条例の施行について（技術的助言）（25 都市建企第 1211 号）』に定められている規定に基づき 3 台と設定する。

用途別・平休別の駐車需要台数を整理すると以下の通りとなる。

用途	平日	休日
百貨店等その他の店舗	35.34 台	32.55 台
事務所	151.61 台	63.44 台
その他特定用途	31.57 台	45.78 台
地域冷暖房施設	3.00 台	3.00 台
合計	221.52 台 ⇒ 222 台	144.77 台 ⇒ 145 台

平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい値（赤囲み）を採用する。

以上より、計画建築物における乗用車の駐車需要台数を 222 台と設定する

◆ステップ3：物流効率化施策の内容確認

■計画建築物 ⇒ 館内配送の共同化・納品時間の指定・調整

●建物 A ⇒ 館内配送の共同化・納品時間の指定・調整

●建物 B ⇒ 駐車施設管理（料金指定）

●建物 C ⇒ 館内配送の共同化・納品時間の指定・調整

※ 申請建物と同一の物流効率化施策を実施している建物 A・建物 C における荷さばき車用駐車施設の利用実績から必要台数を算定する。

◆ステップ4：申請建物と同一の物流効率化施策を実施している類似施設における荷さばき車の駐車実績データより駐車原単位を算出

【類似施設の繁忙期における荷さばき駐車実績（台）】

	平日				休日			
	百貨店 その他の 店舗	事務所	その他 特定用途	計	百貨店 その他の 店舗	事務所	その他 特定用途	計
建物 A	4	13	7	24	2	1	4	7
建物 C	3	12	9	24	3	0	5	8

【類似施設の駐車原単位（台/㎡）】※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	その他 特定用途	百貨店 その他の店舗	事務所	その他 特定用途
建物 A	1/2,844.75	1/22,490.61	1/4,501.86	1/5,689.50	1/292,378.00	1/7,878.25
建物 C	1/4,379.00	1/20,976.42	1/3,907.12	1/4,379.00	—	1/7,032.80

※最も安全側の数値（原単位として厳しい値）である赤囲みの値を採用

【駐車原単位（台/㎡）】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	1/2,844.75	1/4,379.00
事務所	1/20,976.42	1/292,378.00
その他特定用途	1/3,907.12	1/7,032.80

◆ステップ5：類似施設の荷さばき車駐車実績から設定した駐車原単位と計画建築物の用途別床面積から、駐車需要台数を算出

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

※小数点以下3桁目を切り上げ

【百貨店その他の店舗】

平日 ⇒ 1台 / 2,844.75 m² × 10,580 m² = 3.72 台

休日 ⇒ 1台 / 4,379.00 m² × 10,580 m² = 2.42 台

【事務所】

平日 ⇒ 1台 / 20,976.42 m² × 278,560 m² = 13.28 台

休日 ⇒ 1台 / 292,378.00 m² × 278,560 m² = 0.96 台

【その他特定用途】その他特定用途の用途別床面積

平日 ⇒ 1台 / 3,907.12 m² × 27,630 m² = 7.08 台

休日 ⇒ 1台 / 7,032.80 m² × 27,630 m² = 3.93 台

用途別・平休別の駐車需要台数を整理すると以下の通りとなる。

用途	平日	休日
百貨店等その他の店舗	3.72 台	2.42 台
事務所	13.28 台	0.96 台
その他特定用途	7.08 台	3.93 台
合計	24.08 台 ⇒ 25 台	7.31 台 ⇒ 8 台

平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい値（赤囲み）を採用する。

以上より、計画建築物における荷さばき車の駐車需要台数を 25 台と設定する

◆計画建築物における地域ルール適用による駐車施設附置義務台数

車種		台数
乗用車	普通車	66 台
	小型車	155 台
	障害者用	1 台
	乗用車計	222 台
荷さばき車		25 台
合計		247 台

※乗用車の駐車施設のうち、3割以上は普通車用車室とし、そのうち1台以上は障害者のための駐車施設とする必要がある。

※都条例に基づき算出した台数との差が低減可能となる。（審査により認められた場合）

●低減台数 乗用車=557台-247台=310台

（ただし、荷さばき車については、都条例により整備する場合よりも 15 台多く整備する必要がある。）

<中規模建物（500㎡以上2,500㎡未満）における駐車需要台数の算定例>

- 計画建築物：延床面積：15,600㎡（駐車施設用途を除く）
（百貨店その他の店舗 1,800㎡、事務所：10,300㎡、その他特定用途：3,500㎡）
- 物流効率化施策：なし
- 都条例で算出した台数：51台（荷さばき用駐車区画 4台、障害者用駐車区画 1台以上）

※類似施設数は、立地・規模・用途の3項目がすべて合致していると審査機関が判断する場合は1件でもよいが、合致していない項目が見受けられる場合には、複数の類似施設を想定する必要がある。以下の算出例は、複数の類似施設を想定した場合を示す。

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）

【類似施設の用途別面積】

- 建物D：延床面積 17,563㎡
（百貨店その他の店舗 2,021㎡、事務所 11,524㎡、その他特定用途 4,018㎡）
- 建物E：延床面積 14,993㎡
（百貨店その他の店舗 1,998㎡、事務所 9,182㎡、その他特定用途 3,813㎡）
- 建物F：延床面積 16,631㎡
（百貨店その他の店舗 2,413㎡、事務所 10,105㎡、その他特定用途 4,113㎡）

【類似施設の繁忙期における乗用車駐車実績（台）】

	平日				休日			
	百貨店 その他の 店舗	事務所	その他 特定用途	計	百貨店 その他の 店舗	事務所	その他 特定用途	計
建物D	3	6	9	18	8	7	4	19
建物E	2	3	7	12	4	5	3	12
建物F	2	5	11	18	4	5	4	13

【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	その他 非特定用途	事務所	百貨店 その他の店舗	その他 特定用途	事務所
建物D	1/673.67	1/669.66	1/1,280.45	1/252.63	1/574.00	1/2,881.00
建物E	1/999.00	1/1,271.00	1/1,311.72	1/499.50	1/762.60	1/3,060.67
建物F	1/1,206.50	1/822.60	1/918.64	1/603.25	1/822.60	1/2,526.25

※最も安全側の数値（原単位として厳しい値）である赤囲みの値を採用

【駐車原単位（台/㎡）】

	平日	休日
百貨店その他の店舗	1/673.67	1/252.63
その他特定用途	1/669.66	1/574.00
事務所	1/918.64	1/2,526.25

◆ステップ2：類似施設の乗用車駐車実績から設定した駐車原単位と計画建築物の用途別床面積から、駐車需要台数を算出

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

※小数点以下3桁目を切り上げ

【百貨店その他の店舗】

平日 ⇒ 1台/673.67㎡ × 1,800㎡ = 2.68台

休日 ⇒ 1台/252.63㎡ × 1,800㎡ = 7.13台

【その他特定用途】

平日 ⇒ 1台/669.66台 × 3,500㎡ = 5.23台

休日 ⇒ 1台/574.00台 × 3,500㎡ = 6.10台

【事務所】

平日 ⇒ 918.64㎡/台 × 10,300㎡ = 11.22台

休日 ⇒ 2,526.25㎡/台 × 10,300㎡ = 4.08台

用途	平日	休日
百貨店等その他の店舗	2.68台	7.13台
その他特定用途	5.23台	6.10台
事務所	11.22台	4.08台
合計	19.13台 ⇒ 20台 (切り上げ)	17.31台 ⇒ 18台 (切り上げ)

※ 平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、多い方の台数（赤囲み）を採用する。

以上より、計画建築物における乗用車の駐車需要台数を 20 台と設定する

◆ステップ3：計画建築物の用途別床面積から、荷さばき車の必要台数を算出

本計画建物については物流効率化施策を導入していないため、都条例に定める方法で荷さばき車の必要台数について算定する。

【百貨店その他の店舗】（都条例：2,500㎡あたり1台）

$$1,800 \text{ ㎡} / 2,500 \text{ ㎡/台} = 0.72 \text{ 台}$$

【その他特定用途】（都条例：3,500㎡あたり1台）

$$3,500 \text{ ㎡} / 3,500 \text{ ㎡/台} = 1.00 \text{ 台}$$

【事務所】（都条例：5,500㎡あたり1台、大規模事務所のみなし面積）

- ・大規模事務所のみなし面積を算出

$$6,000 \text{ ㎡} + 3,200 \text{ ㎡} + (10,300 \text{ ㎡} - 10,000 \text{ ㎡}) = 9,350 \text{ ㎡}$$

- ・必要台数を算出

$$9,350 \text{ ㎡} / 5,500 \text{ ㎡/台} = 1.70 \text{ 台}$$

用途	必要台数
百貨店等その他の店舗	0.72 台
その他特定用途	1.00 台
事務所	1.70 台
合計	3.42 台 ⇒ 4 台（切り上げ）

以上より、計画建築物における荷さばき車の駐車需要台数を4台と設定する



◆計画建築物における地域ルール適用による駐車施設附置義務台数

車種		台数
乗用車	普通車	5 台
	小型車	14 台
	障害者用	1 台
	乗用車計	20 台
荷さばき車		4 台
合計		24 台

※乗用車の駐車施設のうち、3割以上は普通車用車室とし、そのうち1台以上は障害者のための駐車施設とする必要がある。

※都条例に基づき算出した台数との差分が低減可能となる。（審査により認められた場合）

●低減台数 乗用車=51台-24台=27台

<小規模建築物（敷地面積 500 ㎡未満）における駐車需要台数の算定例①>

- 計画建築物：延床面積：1,600 ㎡（駐車施設用途を除く・単独敷地による建替えを想定）
（事務所用途 750 ㎡）
- 物流効率化施策：なし（荷さばき附置の対象外）
- 都条例で算出した台数：2 台（うち、障害者用 1 台以上）

※類似施設数は、立地・規模・用途の 3 項目がすべて合致していると審査機関が判断する場合は 1 件でもよいが、合致していない項目が見受けられる場合には、複数の類似施設を想定する必要がある。以下の算出例は、複数の類似施設を想定した場合を示す。

◆ステップ 1：類似施設における乗用車駐車実績データより駐車原単位を算出

【類似施設の用途別面積】

- 建物 G：延床面積 1,981 ㎡（事務所用途：1,981 ㎡）
- 建物 H：延床面積 1,795 ㎡（事務所用途：1,795 ㎡）
- 建物 I：延床面積 1,811 ㎡（事務所用途：1,811 ㎡）

【類似施設の繁忙期における乗用車駐車実績（台）】

	平日		休日	
	事務所	計	事務所	計
建物 G	0	0	0	0
建物 H	1	1	0	0
建物 I	1	1	1	1

【類似施設の駐車原単位（台/㎡）】※小数点以下 3 桁目を切り上げ

	平日	休日
	事務所	事務所
建物 G	—	—
建物 H	1/1,795.00	—
建物 I	1/1,811.00	1/1,811.00

※最も安全側の数値（原単位として厳しい値）である赤囲みの値を採用

【駐車原単位（台/㎡）】

用途	平日	休日
事務所	1/1,795	1/1,811

◆ステップ2：類似施設の乗用車駐車実績から設定した駐車原単位と計画建築物の用途別床面積から、駐車需要台数を算出

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

※小数点以下3桁目を切り上げ

【事務所】

平日 ⇒ 1台 / 1,795㎡ × 1,600㎡ = 0.90台

休日 ⇒ 1台 / 1,811㎡ × 1,600㎡ = 0.89台

用途別・平休別の駐車需要台数を整理すると以下の通りとなる。

用途	平日	休日
事務所	0.90台	0.89台
合計	0.90台 ⇒ 1台	0.89台 ⇒ 1台

平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい値（赤囲み）を採用する。

以上より、計画建築物における乗用車の駐車需要台数を1台と設定する

◆ステップ3：計画建築物の用途別床面積から、荷さばき車の必要台数を算出

本計画建物については物流効率化施策を導入していないため、都条例に定める方法で荷さばき車の必要台数について算定を行う。都条例では荷さばき附置の対象について特定用途の部分の床面積が2,000㎡を超える建物と定められているため、当該計画建物については荷さばき附置の対象とはならない。従って荷さばき車の必要台数は0台となる。



◆計画建築物における地域ルール適用による駐車施設附置義務台数

車種		台数
乗用車	普通車	0台
	小型車	0台
	障害者用	1台
	乗用車計	1台
荷さばき車		—
合計		1台

※乗用車の駐車施設のうち、3割以上は普通車用車室とし、そのうち1台以上は障害者のための駐車施設とする必要がある。

※都条例に基づき算出した台数との差分が低減可能となる。（審査により認められた場合）

●低減台数 乗用車＝2台－1台＝1台

<小規模建物（敷地面積 500 ㎡未満）における駐車需要台数の算出例②>

- 計画建築物：延床面積：2,900 ㎡（駐車施設用途を除く・複数敷地による共同建替えを想定）
（百貨店その他の店舗 300 ㎡、事務所 2,600 ㎡）
- 物流効率化施策：なし
- 都条例の基準で算出した台数：7 台（荷さばき用：1 台、障害者用：1 台以上）

※類似施設数は、立地・規模・用途の 3 項目がすべて合致していると審査機関が判断する場合は 1 件でもよいが、合致していない項目が見受けられる場合には、複数の類似施設を想定する必要がある。以下の算出例は、複数の類似施設を想定した場合を示す。

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）

【類似施設の用途別面積】

- 建物 J：延床面積 2,805 ㎡（百貨店その他の店舗 501 ㎡、事務所 2,304 ㎡）
- 建物 K：延床面積 3,001 ㎡（百貨店その他の店舗 297 ㎡、事務所 2,904 ㎡）
- 建物 L：延床面積 2,567 ㎡（百貨店その他の店舗 393 ㎡、事務所 2,174 ㎡）

【類似施設の駐車実績】

	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 J	2 台	2 台	4 台	2 台	1 台	3 台
建物 K	1 台	3 台	4 台	1 台	2 台	3 台
建物 L	1 台	2 台	3 台	1 台	1 台	2 台

【類似施設の駐車原単位（台/㎡）】※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 J	1/250.50	1/1,152.00	1/250.50	1/2,304.00
建物 K	1/297.00	1/968.00	1/297.00	1/1,352.00
建物 L	1/393.00	1/1,087.00	1/393.00	1/2,174.00

※最も安全側の数値（原単位として厳しい値）である赤囲みの値を採用

【駐車原単位（台/㎡）】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	1/250.50	1/250.50
事務所	1/968.00	1/1,352.00

◆ステップ２：類似施設の乗用車駐車実績から設定した駐車原単位と計画建築物の用途別床面積から、駐車需要台数を算出

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

※小数点以下３桁目を切り上げ

【百貨店その他の店舗】

平日 ⇒ 1台/250.50㎡ × 300㎡ = 1.20台

休日 ⇒ 1台/250.50㎡ × 300㎡ = 1.20台

【事務所】

平日 ⇒ 1台/968.00㎡ × 2,600㎡ = 2.69台

休日 ⇒ 1台/1,352.00㎡ × 2,600㎡ = 1.93台

用途別・平休別の駐車需要台数を整理すると以下の通りとなる。

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	1.20台	1.20台
合計	2.69台	1.93台
合計	3.89台 ⇒ 4台	3.13台 ⇒ 4台

平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい値（赤囲み）を採用する。

以上より、計画建築物における乗用車の駐車需要台数を４台と設定する

◆ステップ3：計画建築物の用途別床面積から、荷さばき車の必要台数を算出

本計画建物については物流効率化施策を導入していないため、都条例に定める方法で荷さばき車の必要台数について算定する。

- ・小規模建物の緩和係数

$$1 - \frac{6000 \text{ m}^2 - 2900 \text{ m}^2}{2 \times 2900 \text{ m}^2} = 0.47$$

【百貨店その他の店舗】（都条例：2,500 m²あたり 1 台）

- ・小規模建物の面積緩和

$$300 \text{ m}^2 \times 0.47 = 141.00 \text{ m}^2$$

- ・必要台数を算出

$$141.00 \text{ m}^2 / 2,500 \text{ m}^2/\text{台} = 0.06 \text{ 台}$$

【事務所】（都条例：5,500 m²あたり 1 台、大規模事務所のみなし面積を使用）

- ・小規模建物の面積緩和

$$2,600 \text{ m}^2 \times 0.47 = 1,222 \text{ m}^2$$

- ・必要台数を算出

$$1,222 \text{ m}^2 / 5,500 \text{ m}^2/\text{台} = 0.22 \text{ 台}$$

用途	必要台数
百貨店等その他の店舗	0.06 台
事務所	0.22 台
合計	0.28 台 ⇒ 1 台（切り上げ）

以上より、計画建築物における荷さばき車の駐車需要台数を 1 台と設定する



◆計画建築物における地域ルール適用による駐車施設附置義務台数

車種		台数
乗用車	普通車	1 台
	小型車	2 台
	障害者用	1 台
	乗用車計	4 台
荷さばき車		1 台
合計		5 台

※乗用車の駐車施設のうち、3 割以上は普通車用車室とし、そのうち 1 台以上は障害者のための駐車施設とする必要がある。

※都条例に基づき算出した台数との差分が低減可能となる。（審査により認められた場合）

●低減台数 乗用車＝7 台－5 台＝2 台

6. 駐車施設の隔地・集約の考え方

(1) 乗用車の駐車施設

- 大規模建築物における乗用車の駐車施設は、対象建築物の敷地内に整備するものとする。
- 中規模建築物における乗用車の駐車施設は、原則として対象建築物の敷地内に整備するものとする。ただし、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し、駐車場出入口の削減を要請する。
- 小規模建築物における乗用車の駐車施設は、大規模建築物へ隔地・集約することを推奨し、駐車場出入口の削減を要請する。
- 上記の規定により乗用車の駐車施設を隔地にて確保する場合は、当該隔地先は対象建築物の敷地から概ね 300m の範囲とする。

【補足】

- 隔地の受け皿としては、大規模再開発における地域貢献として集約駐車施設の整備に加え、既存建築物に地域ルールを適用（既存遡及）することで、利用可能となる駐車施設も対象とし、既存駐車施設のストックを有効活用する。
 - 地域ルールを既存遡及して余剰の駐車施設を集約駐車場として位置付けた建築物においては、当該建築物が建替えを行う際には、当該建築物の附置義務台数に加え、集約受け入れ分の駐車施設も確保する必要があることに留意すること。
 - 隔地先との距離は、当該敷地からの直線距離により想定するものとする。
- ＜乗用車の駐車施設を隔地確保する場合の条件＞
- ・賃貸借契約等※により、集約駐車施設の長期及び継続的な確保が図られていること。
 - ・対象建築物の駐車場が集約駐車施設に隔地確保されていることについて、対象建築物利用者に対して周知及び案内誘導する。
 - ・集約駐車施設内に設置した駐車施設の確保状況及び来訪者による利用状況について、運用組織へ年 1 回の定期報告ができるように運用・管理を行うこと。

※賃貸借契約等：駐車施設が継続して確保されていることを確認するため、1 年毎に賃貸借契約書等の書類を運用組織へ提出する。

＜乗用車の駐車施設を集約受け入れする場合の条件＞

- 集約駐車施設において、附置義務台数以上の駐車施設が整備されており、集約受け入れ台数以上の台数が確保されていること。
- 集約駐車施設の継続的な確保が担保されるよう、賃貸借契約[※]等を締結するものとする。
- 集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運用組織へ年 1 回の定期報告を行う。また、他の建築物からの隔地受け入れ等の状況変化があった場合は、集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運用組織へ報告する。
- 集約駐車施設の管理運営にあたっては、原則として下記の要件を満たすものとする。
 - － 集約駐車施設の駐車位置は、当該建築物の附置義務駐車施設及び他の建築物の附置義務駐車施設となっていない部分であり、かつ原則として、駐車マスを固定して確保すること。
 - － 長期にわたり、集約駐車施設としての運営が行えること。
 - － 所有者または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受け入れを行った部分について、対象建築物の附置義務駐車施設としての運営を行うこと
 - － 集約駐車施設を廃止する場合は、当該集約駐車施設に隔地している契約者に対し、廃止の前にあらかじめ十分な期間をもって告知すること。

(2) 荷さばき車の駐車施設

- 大規模建築物における荷さばき車の駐車施設は、対象建築物の敷地内に整備するものとする。
- 中規模建築物における荷さばき車の駐車施設は、原則として対象建築物の敷地内に整備するものとする。
- ただし、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し、駐車場出入口の削減を要請する。
- 小規模建築物における荷さばき車の駐車施設は、大規模建築物へ隔地・集約することを推奨し、駐車場出入口の削減を要請する。
- 上記の規定により荷さばき車の駐車施設を隔地にて確保する場合は、当該隔地先は同一の街区内または対象建築物の敷地から概ね 50m の範囲とする。
- 隔地先の指定にあたっては、隔地先となる駐車施設当該駐車マスまでの円滑な動線*が確保されていることを確認する。

【補足】

○小規模建築物においては、地域の交通環境上、乗用車のほか荷さばき車の駐車施設を含めて集約することが望ましい。

＜荷さばき車の駐車施設を隔地確保する場合の条件＞

- ・賃貸借契約等*により、荷さばき集約駐車施設の長期及び継続的な確保が図られていること。
- ・対象建築物の荷さばき車用駐車場が集約駐車施設に隔地確保されていることについて、対象建築物の配送事業者に対して周知及び案内誘導する。
- ・荷さばき集約駐車施設内に設置した駐車施設の確保状況及び配送事業者による利用状況について、運用組織へ年 1 回の定期報告ができるように運用・管理を行うこと。

＜荷さばき車の駐車施設を集約受け入れする場合の条件＞

- ・荷さばき集約駐車施設において、附置義務台数以上の駐車施設が整備されており、集約受け入れ台数以上の台数が確保されていること。
- ・荷さばき集約駐車施設は、可能な限り地上階等の配送事業者が利用しやすい位置に設置し、対象建築物への荷さばきの隔地先駐車施設から集配送先まで移動等のための円滑な動線を確保すること。
- ・荷さばき集約駐車施設の継続的な確保が担保されるよう、賃貸借契約*等を締結するものとする。
- ・荷さばき集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運用組織へ年 1 回の定期報告を行う。また、他の建築物からの隔地受け入れ等の状況変化があった場合は、荷さばき集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運用組織へ報告する。
- ・荷さばき集約駐車施設の管理運営にあたっては、原則として下記の要件を満たすものとする。
 - －長期にわたり、荷さばき集約駐車施設としての運営が行えること。
 - －所有者または管理者が変更となる場合は、荷さばき集約駐車施設としての運営を継承すること。
 - －荷さばき集約駐車施設として受け入れを行った部分について、対象建築物の附置義務駐車施設としての運営を行うこと
 - －荷さばき集約駐車施設を廃止する場合は、当該荷さばき集約駐車施設に隔地している契約者に対し、廃止の前にあらかじめ十分な期間をもって告知すること。

※円滑な動線：

荷さばき駐車場を隔地する場合の隔地先の当該駐車マスと目的施設間の経路について、「東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル（東京都福祉局、令和 5 年 10 月）」における道路に関する項目を参考にし、荷さばき業者が利用する台車等が支障なく通行できる動線（バリアフリールートと重複する場合は、障害者が利用する車椅子の通行を妨げないことの確認が必要）

(3) 障害者のための駐車施設

- 大規模建築物における障害者用駐車施設は、対象建築物の敷地内に整備するものとする。
- 中規模建築物における障害者用駐車施設は、原則として対象建築物の敷地内に整備するものとする。
- ただし、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し、駐車場出入口の削減を要請する。
- 小規模建築物における障害者用駐車施設は、大規模建築物へ隔地・集約することを推奨し、駐車場出入口の削減を要請する。
- 上記の規定により障害者用駐車施設を隔地にて確保する場合は、当該隔地先は対象建築物の敷地から概ね 300mの範囲とし、隔地先となる駐車施設当該駐車マスまでのバリアフリールート※が確保されていることを確認する。

【補足】

○隔地の受け皿としては、大規模再開発における地域貢献として集約駐車施設の整備に加え、既存建築物に地域ルールを適用（既存適及）することで、利用可能となる駐車施設も対象とし、既存駐車施設のストックを有効活用する。

○隔地先との距離は、当該敷地からの直線距離により想定するものとする。

＜障害者のための駐車施設を隔地確保する場合の条件＞

- ・賃貸借契約等※により、集約駐車施設の長期及び継続的な確保が図られていること。
- ・対象建築物の障害者のための駐車場が集約駐車施設に隔地確保されていることについて、対象建築物利用者に対して周知及び案内誘導する。
- ・集約駐車施設内に設置した障害者のための駐車施設の確保状況及び来訪者による利用状況について、運用組織へ年 1 回の定期報告ができるように運用・管理を行うこと。

＜障害者のための駐車施設を集約受け入れする場合の条件＞

- ・集約駐車施設において、附置義務台数以上の障害者のための駐車施設が整備されており、集約受け入れ台数以上の障害者のための駐車施設台数が確保されていること。
- ・集約駐車施設の継続的な確保が担保されるよう、賃貸借契約※等を締結するものとする。
- ・集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運用組織へ年 1 回の定期報告を行う。また、他の建築物からの隔地受け入れ等の状況変化があった場合は、集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運用組織へ報告する。
- ・集約駐車施設の管理運営にあたっては、原則として下記の要件を満たすものとする。
 - －集約駐車施設の駐車位置は、当該建築物の附置義務駐車施設及び他の建築物の附置義務駐車施設となっていない部分であり、かつ原則として、駐車マスを固定して確保すること。
 - －長期にわたり、集約駐車施設としての運営が行えること。
 - －所有者または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受け入れを行った部分について、対象建築物の附置義務駐車施設としての運営を行うこと
 - －集約駐車施設を廃止する場合は、当該集約駐車施設に隔地している契約者に対し、廃止の前にあらかじめ十分な期間をもって告知すること。

※バリアフリールート：

障害者駐車場を隔地する場合の隔地先の当該駐車マスと目的施設間の経路について、「東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル（東京都福祉局、令和 5 年 10 月）」における道路に関する項目に基づき、障害者が利用する車椅子が支障なく通行できることが確認できた動線

7. 建築主等が取り組む地域貢献策

- 地域の課題解決への取組としては、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、運用組織と区が連携して地域全体で行う取組（地域貢献金の活用策）がある。
- 事業者が地域貢献として実施する整備の内容は、当該建築物の規模、立地状況、歩行者の安全性及び周辺道路への影響、まちづくりの方向性等を鑑み、区及び運用組織と協議のうえ、決定する。
- なお、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る。
- 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、附置義務駐車場の削減台数に応じて、地域貢献金を運用組織へ支払う必要がある。

【補足】

＜事業者が実施する地域貢献策の例＞

- 集約駐車場や共同荷さばき場の整備
- バリアフリーに配慮した駐車施設の整備
- ZEV*用充電器等の設置（経済産業省、東京都による補助制度も併用可）
※ZEV：ゼロエミッションビークル
（電動自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車）
- シェアサイクル・電動キックボードのポート整備 等

＜運用組織と区が連携して地域全体で行う取組の例＞

- 定期的な路上駐車実態調査の実施
- 乗用車区画の荷さばき用途への変更に係る経費の補助
- 共同荷さばき場の整備及び運用資金の補助
- 交通環境におけるユニバーサルデザイン導入の推進に対する補助
- 多様な交通手段（次世代モビリティ等）の実証実験・導入の補助
- ZEV 用充電器等の設置補助
- シェアサイクル・電動キックボードのポート整備に対する補助
- 子供向け交通施策への補助 等

8. 駐車施設の規模・構造・出入口等

(1) 乗用車の駐車施設

- 乗用車の駐車施設のうち自動車の格納又は駐車のに供する部分の1台当たりの規模は、幅2.3m以上、奥行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。
(都条例第17条の5第1項に準ずる。)
- 当該駐車施設の台数の3割以上の部分については、1台当たりの規模は、幅2.5m以上、奥行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。(都条例第17条の5第2項に準ずる。)
- 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ものとする。

【補足】

- 乗用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」、「都条例」、「東京都建築安全条例」及び「バリアフリー新法」などの関連法令の規定に従い、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。
- 車路は、設定した駐車区画において駐車可能な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。
- 駐車施設の前面道路への出入口については、関係法令に従うとともに、入出庫時の前面道路への影響（前面道路が2以上ある場合における交通に支障の少ない道路への出入口の設置等）、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するものとする。
- 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するものとする。
- 当該施設の計画にあたっては、駐車施設の構造や出入口の配置等が確定する前に、交通管理者へ事前相談を行うこと。

(2) 荷さばき車の駐車施設

- 荷さばき車の駐車施設のうち荷さばき車の格納又は駐車のに供する部分の1台当たりの規模は、幅3.0m以上、奥行7.7m以上、はり下3.2m以上とし、荷さばき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。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、1台当たりの規模は、幅4.0m以上、奥行6.0m以上、はり下3.2m以上とすることができる。（都条例第17条の5第4項に準ずるが、はり下寸法については、地域ルールにより変更する。）
 - なお、敷地面積が2,500㎡以上の大規模建築物のうち延べ床面積が20,000㎡を超えるものについては、物流事業者等による集配のための荷さばき車（2トンロング車）までが支障なく利用できるものとして「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）」を参考として、準拠したものを整備することが望ましい。（車室の大きさについては、次頁参照）
 - 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、同様の物流効率化施策を実施している類似施設等のデータや、当該建築物の物流効率化施策計画書などから荷さばき車両の車種構成を示し、審査においてその妥当性が認められた場合には、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。
- ＜参考＞
- 軽貨物・乗用車の荷さばき車車室：幅2.5m以上×奥行6.0m以上×はり下（車路）2.4m以上
- また、2トンロング車以上の駐車を想定する場合は、支障なく利用できる規模、構造、出入口とすること。

【補足】

- 荷さばき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」、「都条例」、「東京都建築安全条例」及び「バリアフリー新法」などの関連法令の規定に従い、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。
- 車路は、物流事業者等による集配のための荷さばき車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。
- 荷さば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整合していないケースも見受けられるため、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さばき車のための駐車施設の規模等については、近年の荷さば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。

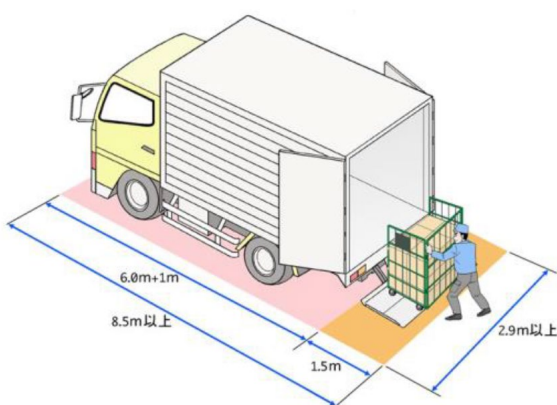
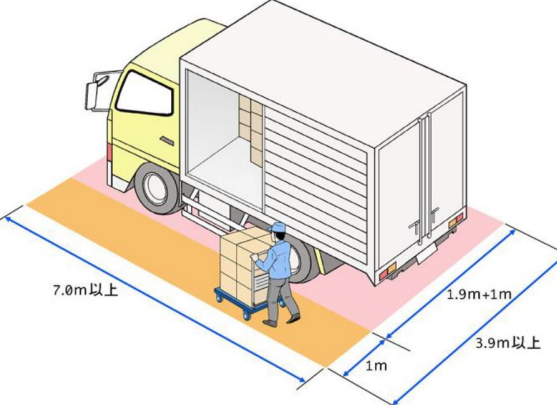
◆「建築物における物流効率化の手引き」（平成25年3月 東京都環境局）

◆「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20,000㎡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

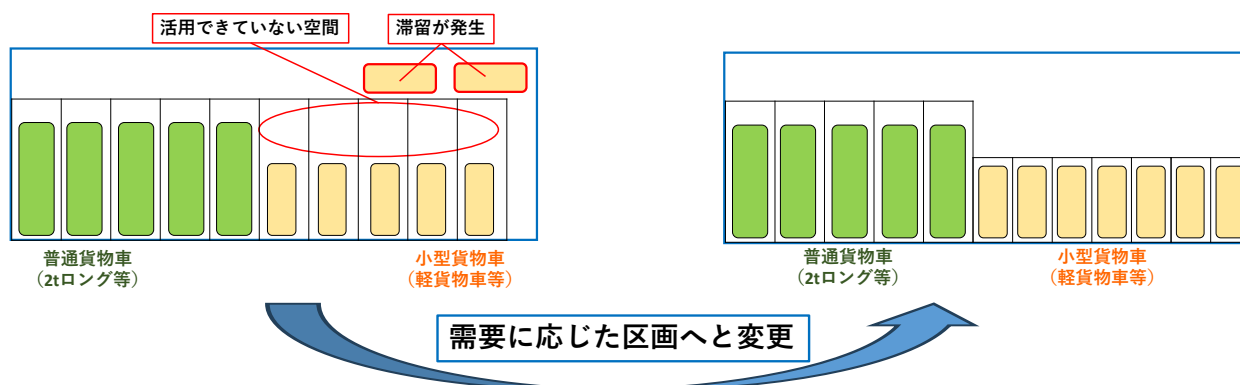
- 本地域ルールでは、荷さばき車による利用の実効性を高めるため、上記資料を参考として、大規模建築物※における車室の規模やはり下寸法等について定める。

○大規模建築物※において準拠することが望ましい荷さばき車室の大きさは以下の通り

荷室開口部が後開きの場合	荷室開口部が横開きの場合
 <p>＜車室の大きさ＞ 幅2.9m以上×奥行8.5m以上 ×はり下3.2m以上</p>	 <p>＜車室の大きさ＞ 幅3.9m以上×奥行7.0m以上 ×はり下3.2m以上</p>

○2トンロング車以上の荷さばき車を想定する場合は、想定する荷さばき車がスロープ部においても支障なく走行できるはり下寸法を確保し、荷さばき車室の大きさについては「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）」を参考として、準拠したものを整備すること。

○車種構成に応じた荷さばき駐車場の整備イメージを以下に示す。



○駐車施設の前面道路への出入口については、関係法令に従うとともに、入出庫時の前面道路への影響（前面道路が2以上ある場合における交通に支障の少ない道路への出入口の設置等）、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するものとする。

○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するものとする。

○当該施設の計画にあたっては、駐車施設の構造や出入口の配置等が確定する前に、交通管理者へ事前相談を行うこと。

(3) 障害者のための駐車施設

- 障害者のため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」、「都条例」、「東京都建築安全条例」及び「バリアフリー新法」などの関連法令の規定に従い、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。
- 設置場所としては、雨天時の乗降を考慮し屋根が設置されている部分が望ましく、地下部分に設置する場合には車椅子対応エレベーターを利用することにより、地上部までのバリアフリールートを確認する必要がある。
- 障害者のための駐車施設のうち自動車の格納又は駐車のために供する部分の1台当たりの規模は、幅3.5m以上、奥行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。（都条例第17条の5第2項に準ずる。）
- なお、幅についてはスペースに余裕がある場合には広めに確保することが望ましい。
- はり下については、ハイルーフタイプの福祉車両の駐車を想定し、2.3m以上の確保が望ましい。

【補足】

- 車室の幅は、複数人が乗降する場合が想定されるため、可能な限り確保することが望ましい。
- 福祉車両にはハイルーフタイプのワンボックスカーを利用している場合も多いため、そのような車両も駐車可能なはり下寸法として2.3m以上を確保することが望ましい。
- 車路は、設定した駐車区画において駐車可能な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。
- やむを得ず、機械式の駐車施設とする場合は、車椅子利用者対応に関して審査基準に適合している装置とすること。（適用審査時に適合証明書を提出する。）
- 駐車施設の前面道路への出入口については、関係法令に従うとともに、入出庫時の前面道路への影響（前面道路が2以上ある場合における交通に支障の少ない道路への出入口の設置等）、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するものとする。
- 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するものとする。
- 当該施設の計画にあたっては、駐車施設の構造や出入口の配置等が確定する前に、交通管理者へ事前相談を行うこと。

9. 駐車施設の効率的な活用方法

- 地域ルール の運用にあたり、地域ルール の運用組織は地域ルール の適用を受けた者と協力しながら、まちづくりを推進するための施策を実施することで駐車施設の効率的な活用を図り、駐車課題の解消など地域まちづくりを促進するよう努める。

【まちづくりを推進するための施策例】

- 自動二輪車駐車施設、原動機付自転車駐車施設、自転車駐車施設、その他地域の駐車課題に対応した既に整備済みの駐車施設の利用促進
- 今後新たに設置する集約駐車施設、荷さばき駐車施設、共同荷さばき駐車施設（附置義務対象外の建物への配送を目的とした荷さばき車用の駐車施設）等の利用促進
- 駐車施設案内の拡充
- その他地域ルール の円滑な運営のための施策等

10. 地域ルール運用体制及び申請・審査の手続き

(1) 地域ルールの運用体制

●地域ルールの運用にあたっては、以下の組織により構成する。

①運用組織：地域ルールの適正かつ円滑な運用及び地域貢献策の実施等を行う。

②審査組織：地域ルールの適用の審査を行う。

③運営委員会：地域ルールの検証及び見直しを行う。

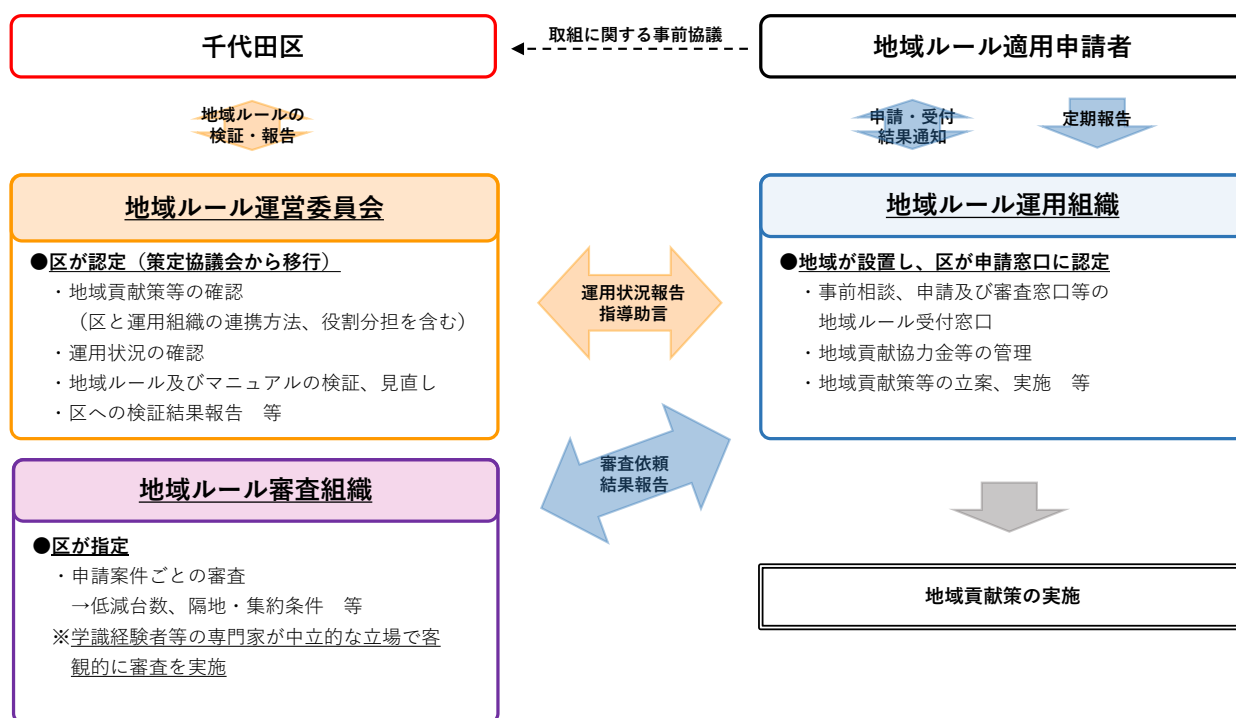
●運用組織は、地域が主体となって設置した組織を区が申請窓口として認定する。

●審査機関は、学識経験者等の専門家が中立的な立場で客観的に審査を実施できる組織を区が指定する。

●運営委員会は、地域ルール策定協議会から移行する。

【補足】

○運用体制図を以下に示す。

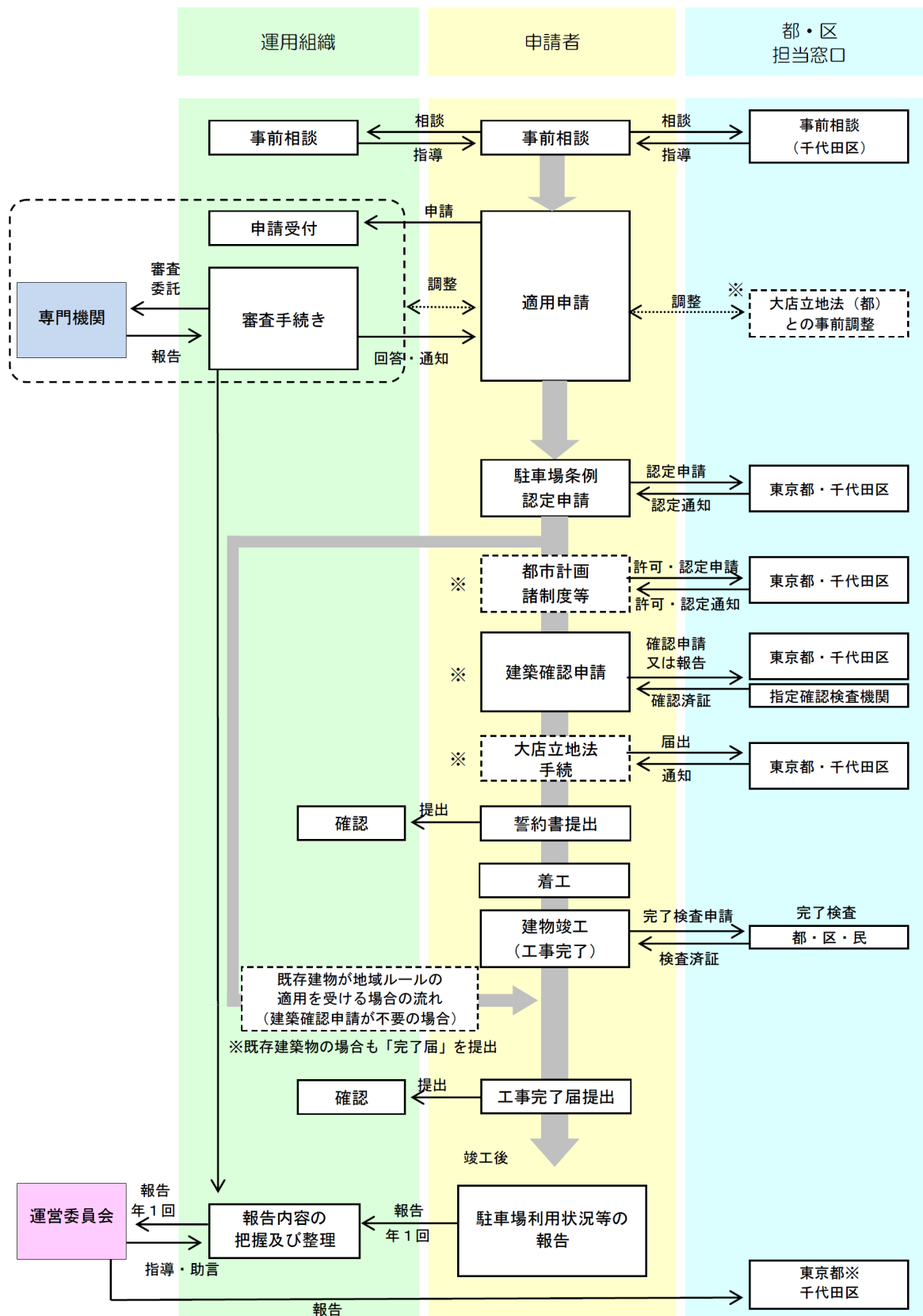


○地域ルールの適用を検討する事業者は、まず、運用組織に問い合わせを行い、適用の可能性や条件等について、確認する。

※運用組織：（仮称）日比谷地区駐車場地域ルール運用協議会
（HP の URL や電話番号、メールアドレスを記載予定）

(2) 申請・審査の手続き

●地域ルール適用申請に関するフロー（イメージ）を以下に示す。



※については、必要に応じて手続を行う

計画内容に変更が生じた場合は、運用協議会及び担当窓口にご相談すること

▼必要書類（提出書類一覧）

＜附置義務台数の低減に関する審査＞

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、基準建ぺい率、敷地面積、計画建築面積、延床面積、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、周辺道路の交通規制、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 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 敷地境界線、出入口 など
6 駐車場平面図	駐車場内の車両動線、軌跡、障害者用駐車区画の位置、バリアフリー動線、荷さばき用駐車区画の位置、荷さばき動線 など
7 駐車場断面図	縮尺、階高、天井高さ、車路の勾配、桁高 など
8 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
9 駐車需要予測関連資料※1	（新築建物） 類似事例の立地及び類似性、類似事例の用途別床面積、類似施設の駐車需要、需要予測、障害者用駐車区画の整備台数
	（既存遡及） 既存建物の駐車場利用状況、需要予測、障害者駐車区画の整備台数
	（荷さばき車の低減） 類似施設の物流効率化施策取組内容、類似事例の用途別床面積、類似事例の駐車需要、需要予測
10 建物周辺現況写真	周辺の道路状況等が分かるもの (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を除く)
11 機械式駐車場に関する書類及び図書※2	機械式駐車場認定書、障害者対応の有無、説明書、利用方法等がわかるもの など
12 地域貢献策の取組内容	地域貢献金の納付資料（覚書等）、地域貢献策の内容
13 事前相談の議事録	区へ事前相談を行った際の議事録 など

※1：新築建物・既存建物についてはそれぞれに応じた資料が必要、荷さばき車の低減を行う際にはこれに応じた資料も必要

※2：機械式駐車施設を附置義務駐車施設として整備する場合に必要

< 駐車施設の隔地に関する審査 >

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 (申請建物及び隔地先駐車施設)	所在地、用途地域、基準容積率、基準建ぺい率、敷地面積、計画建築面積、延床面積、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、竣工年月日 など
2 案内図・付近見取図	申請建物及び隔地先駐車施設の位置、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 (申請建物及び隔地先駐車施設)	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、周辺道路の交通規制、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、申請建物から隔地先駐車施設までの距離 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 立面図 (申請建物及び隔地先駐車施設)	縮尺 敷地境界線、出入口 など
6 駐車場平面図※ ¹ (隔地先駐車施設)	駐車場内の車両動線、軌跡、障害者用駐車区画の位置、バリアフリー動線、荷さばき配送者の円滑な動線、荷さばき用駐車区画の位置、荷さばき動線 など
7 駐車場断面図※ ¹ (隔地先駐車施設)	縮尺、階高、天井高さ、車路の勾配、桁高 など
8 隔地先駐車場の利用状況 (隔地先駐車施設)	隔地先駐車場の整備台数、隔地先駐車場の附置義務受け入れ状況、隔地先駐車場の利用状況 など
9 隔地先駐車場までの動線図	縮尺、申請建物から隔地先駐車場までの距離、信号等の状況、バリアフリー状況、荷さばき配送者の円滑な動線の状況、周辺交通量 など
10 隔地先駐車場との契約書類	隔地先駐車場との契約を示す書類
11 隔地先駐車施設入出庫関連資料	隔地先駐車施設の入出庫処理能力が分かるもの
12 建物周辺現況写真	申請建物から隔地先駐車施設までの経路（道路状況等）が分かるもの（申請日から6ヶ月以内に撮影したもの）
13 機械式駐車場に関する書類及び 図書※ ²	機械式駐車場認定書、障害者対応の有無、説明書、利用方法等がわかるもの など
14 地域貢献策の取組内容	地域貢献金の納付資料（覚書等）、地域貢献策の内容
15 事前相談の議事録	区へ事前相談を行った際の議事録 など
16 サイン表示、案内誘導計画	隔地先駐車施設内及び当該施設から申請建物までの案内サイン、案内誘導の方法等が分かるもの

※1：荷さばき用駐車区画等の駐車施設を申請建物内にも設ける場合については、申請建物における資料も必要

※2：機械式駐車施設を附置義務駐車施設として整備する場合に必要

▼審査基準について

審査機関が実施する駐車施設に関する審査の主な項目については、以下の通りとなる。

＜附置義務台数の低減に関する審査＞

項目		内容
駐車需要の算定方法	類似建物実績の適用（類似建物）	<input type="checkbox"/> 立地条件からみた類似性 <input type="checkbox"/> 建物規模・用途構成からみた類似性 <input type="checkbox"/> 物流効率化施策の取組内容※
	需要台数の考え方（既存建物・類似建物）	<input type="checkbox"/> 駐車実績の調査・算定方法
	推定方法、駐車原単位の設定	<input type="checkbox"/> 駐車原単位の設定 <input type="checkbox"/> 駐車需要推計方法
東京都駐車場条例による附置義務台数との比較		<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 平常期と繁忙期などの需要変動の考慮
駐車施設の整備内容 ※整備する場合のみ	全般	<input type="checkbox"/> 移動円滑化への配慮（バリアフリー等） <input type="checkbox"/> 出入口の設置に関する考慮
	荷さばき車用駐車施設	<input type="checkbox"/> 駐車施設の規模等に関する基準への適合 <input type="checkbox"/> 配慮すべき事項への対応 <input type="checkbox"/> 物流効率化施策の内容（削減見込み台数）※

※荷さばき車の低減についても行う場合

＜駐車施設の隔地による確保に関する審査＞

項目		内容
隔地先駐車施設の状況		<input type="checkbox"/> 車両入出庫動線 <input type="checkbox"/> 駐車待ち車両の敷地滞留長の確保 <input type="checkbox"/> ハイルーフ車、物流車両に対応した桁高の確保 <input type="checkbox"/> 車路の配置 <input type="checkbox"/> 車室の配置
隔地先駐車施設の利用状況		<input type="checkbox"/> 隔地先駐車施設の利用状況（空き状況） <input type="checkbox"/> 隔地する附置義務駐車台数 <input type="checkbox"/> 契約書等
隔地先駐車施設の円滑な利用への配慮	距離、時間、交通負荷	<input type="checkbox"/> 隔地先駐車施設までの距離、道のり <input type="checkbox"/> 隔地先駐車施設までの徒歩時間 <input type="checkbox"/> 周辺地区交通への影響
	歩行者ネットワーク状況	<input type="checkbox"/> 経路上の分断要素の有無 <input type="checkbox"/> 上下移動の制約の有無 <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 駐車場案内・誘導策の有無

＜附置義務台数低減と隔地に共通の審査＞

項目	内容
区の上位計画との整合	<input type="checkbox"/> 区が策定しているまちづくりガイドライン等の計画との整合

▼審査のポイントについて

審査機関が実施する駐車施設に関する審査の主な視点については、以下の通りとなる。

＜附置義務台数の低減に関する審査＞

審査の観点
<ul style="list-style-type: none">・立地条件や用途構成、建物規模等の観点から、類似建築物としての適切性について確認する・類似施設における駐車実績の調査方法、用途別駐車台数の把握方法について妥当性を確認する。
<ul style="list-style-type: none">・駐車原単位の設定における根拠データや算定方法、手順について妥当性を確認する。・需要台数算定方法、手順に誤りがないか確認する。
<ul style="list-style-type: none">・東京都駐車場条例に定められた基準により算定した必要台数との対象比較を行う。
<ul style="list-style-type: none">・平常期と繁忙期など駐車需要の変動に関する考慮が適正になされているかを確認する。
<ul style="list-style-type: none">・申請建物における地域貢献策の取組内容について確認する。
<ul style="list-style-type: none">・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、安全性に配慮されているか等を確認する。・建物までの経路について時間帯規制等の交通規制について、適切に考慮されているか等を確認する。
<ul style="list-style-type: none">・車室の大きさ及び天井高さ、車路などが地域ルール of 基準に適合しているかを確認する。・地域ルールで定める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さばき駐車区画の削減台数の適切性について確認する。

＜駐車施設の隔地による確保に関する審査＞

審査の観点
<ul style="list-style-type: none">・隔地先駐車施設の位置図や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、受け入れによって問題が生じないかを確認する。・荷さばき車の隔地に当たっては、隔地先となる駐車施設の規模や構造が基準を満たすものであるか確認する。・荷さばき車の隔地を行う際に隔地先となる駐車施設において、本マニュアルに定める規模や基準を満たせない場合については、梁下高さに応じた車両による運用が可能であるかを確認する。
<ul style="list-style-type: none">・隔地先駐車施設の利用状況を確認し、受け入れ可能な空きがあるかを確認する。・隔地先駐車施設の附置義務及びすでに受け入れを実施している附置義務の状況から、受け入れ余地があるかを確認する。・隔地先駐車施設に整備されている駐車区画が、隔地する台数以上であるかを確認する。・駐車施設の賃貸借契約書等により、専有的に利用できる駐車施設として確保されているかを確認する。
<ul style="list-style-type: none">・申請建物と隔地先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。・隔地により周辺交通や周辺交差点への影響を与え交通環境を悪化させることがないか確認する。
<ul style="list-style-type: none">・申請建物と隔地先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、上下移動等の移動製菓がないか確認する。・障害者向けに供する駐車施設の隔地に当たっては、申請建物と隔地先駐車施設の動線がバリアフリー経路であるかを確認する。・荷さばき駐車場の隔地に当たっては、申請建物と隔地先駐車施設間の動線が円滑な動線であるかを確認する。
<ul style="list-style-type: none">・申請建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施策がとられているかを確認する。

＜附置義務台数低減と隔地の共通の審査＞

審査の視点
<ul style="list-style-type: none">・区に事前相談した際の議事録等に基づき、申請内容に事前相談の内容が適切に反映されているかを確認する。

11. 地域ルールの実効性を確保するための方策

- 地区の交通特性や社会情勢の変化等の影響により、駐車施設の需要は将来的には変化していくと考えられるため、地域ルールは策定後も定期的な検証や見直しが必要である。
- 地域ルールの実効性を確保するため、地域ルールの適用を受けた建築主等、運用組織及び運営委員会は以下の方策を実施する。

＜地域ルールの適用を受けた建築主等＞

- ・地域ルールの適用を受けた建築物の駐車施設の利用状況（隔地により駐車施設を確保している場合には、継続して確保可能な状況を示す資料を含む。）を確認し、地域ルール運用組織へ報告する。（年1回）
- ・地域ルールの適用を受けた建築物の用途などが申請時から変更が生じる場合には、あらかじめ地域ルール運用組織に報告し、駐車場の附置台数の変更等、必要な措置を講じるものとする。

＜運用組織＞

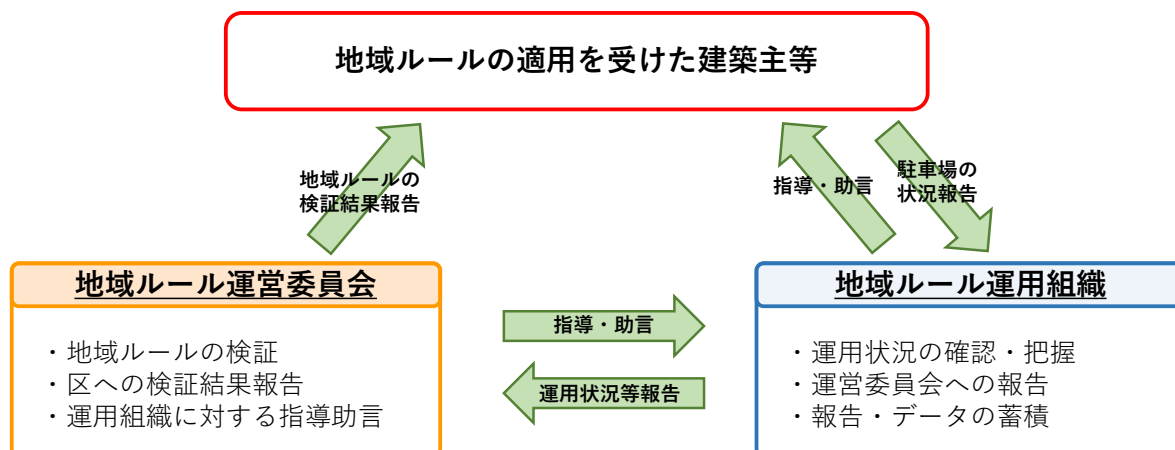
- ・地域ルールの適用を受けた建築主等からの駐車場の利用状況等の報告を取りまとめ、駐車実態のデータの蓄積（集約駐車場の確保状況、集約受け入れ状況を含む）及び管理を行う。また、地域ルールの運用状況や地域貢献策の実施状況等を、運営委員会へ報告する。（年1回）
- ・年次報告事項の記載内容に虚偽事項が認められる場合、現地調査等により適切な維持管理が行われていないと認められる場合には、速やかに運営委員会、千代田区、東京都に対して報告する。
- ・なお、蓄積された駐車実態データは、地域ルールの適用審査や地域ルールの見直し等へ活用する。

＜運営委員会＞

- ・運用組織からの報告等を受けて、地域ルールの運用状況等を把握するとともに、地域ルールを検証し、地域ルールの策定主体である千代田区へ報告を行う。
- ・地域ルールの運用に支障があると認められる場合には、運用組織に対し、指導及び助言を行うとともに、必要に応じて地域ルールの改善・変更を検討する。

【補足】

○各組織の役割について以下に示す。



12. その他必要な事項について

(1) 審査手数料及び地域貢献金

●地域ルール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、以下の通りとする。

◆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

◆地域貢献金：地域ルールの運用及び地域貢献策（地域の駐車施策、交通施策等）の実施に対する応分の負担

【補足】

○審査手数料

- ・地域ルール適用申請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区の認定を受けた運用組織に支払う。

○地域貢献金

- ・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（地域の駐車施策、交通施策等）の実施に対する応分の負担として、地域貢献金を支払うものとする。
- ・地域貢献金は、都条例による附置義務台数と実際の計画において附置する台数の差分の台数について発生するものとし、1台あたり150万円とする。
（都条例による附置義務台数：100台、実際の計画において附置する台数：40台の場合、差分の60台に対して地域貢献金が発生する。）
- ・地域貢献金は、区の認定を受けた運用組織が管理し、地域全体で取り組む駐車施策、交通施策等の実施費用、事務経費等に充てるものとする。
- ・運用組織と区が連携して地域全体で行う取組（地域貢献金の活用策）は、駐車・交通環境の改善に資する取組み以外に活用されることがないように留意する。
- ・運用組織に監事を設け、決済前に監査を行う等、地域貢献金の使途等を含めた会計チェックを行う体制を想定する。

< 審査手数料及び地域貢献金の流れ >

