

日比谷地区駐車場地域ルール

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 適用地区的区域

地域ルールの適用地区（以下「適用地区」という。）は別添図のとおりである。

3 地区の駐車対策の基本方針

（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。

（2）荷さばき車のための駐車施設について適正な台数を確保

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。

（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。

（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。

4 対象駐車施設

（1）対象駐車施設

地域ルールの適用は、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。）

（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。

ア 大規模建築物

敷地面積 2,500 m²以上

イ 中規模建築物

敷地面積 500 m²以上 2,500 m²未満

ウ 小規模建築物

敷地面積 500 m²未満

5 駐車施設の附置基準

（1）乗用車の駐車施設の附置基準

ア 当該施設の既存施設または類似施設（以下「類似施設等」という。）の駐車実績から用途別

に駐車原単位を算定し、その駐車原単位と当該施設の用途別床面積から駐車需要台数を算出する。

- イ 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。
- ウ 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。
- エ 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。ただし、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。
- オ 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。）

（2）荷さばき車の駐車施設の附置基準

- ア 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。
- イ 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。
- ウ 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。

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

- エ 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。
- オ 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。
- カ 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。

（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。

6 駐車施設の隔地・集約の考え方

（1）乗用車の駐車施設

- ア 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。
- イ 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、中規模建築物であっても快適な歩行

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。

- ウ 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。
- エ 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。

(2) 荷さばき車の駐車施設

- ア 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。
- イ 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、中規模建築物であっても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。
- ウ 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。
- エ 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または対象建築物の敷地から概ね50mの範囲とする。
- オ 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。

(3) 障害者のための駐車施設

- ア 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。
- イ 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、中規模建築物であっても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。
- ウ 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。
- エ 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。

7 建築主等が取り組む地域貢献策

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。

8 駐車施設の規模・構造・出入口等

(1) 乗用車の駐車施設

- ア 乗用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 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。)
- イ 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。)
- ウ 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。

(2) 荷さばき車の駐車施設

- ア 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用に供する部分の 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ます。(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。)
- イ 敷地面積が 2,500 m² 以上の大規模建築物のうち延べ床面積が 20,000 m² 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、以下「物流効率化の手引き」という)」を参考として、準拠したものを整備することが望ましい。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。
- ウ 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。

(3) 障害者のための駐車施設

- ア 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。
- イ 設置場所としては、雨天時も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保する必要がある。
- ウ 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用に供する部分の 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。)
- エ 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。
- オ 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。

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し、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。

10 地域ルールの運用体制及び申請・審査の手続き

(1) 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。

ア 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。

イ 審査組織

地域ルールの適用の審査を行う。

ウ 運営委員会

地域ルールの検証及び見直しを行う。

(2) 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。

(3) 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。

(4) 運営委員会は、地域ルール策定協議会から移行する。

11 地域ルールの実効性を確保するための方策

(1) 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えるため、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。

(2) 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。

ア 地域ルールの適用を受けた建築主

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。

イ 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。

ウ 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。

12 審査手数料及び地域貢献金

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、以下の通りとする。

(1) 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

(2) 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

附則

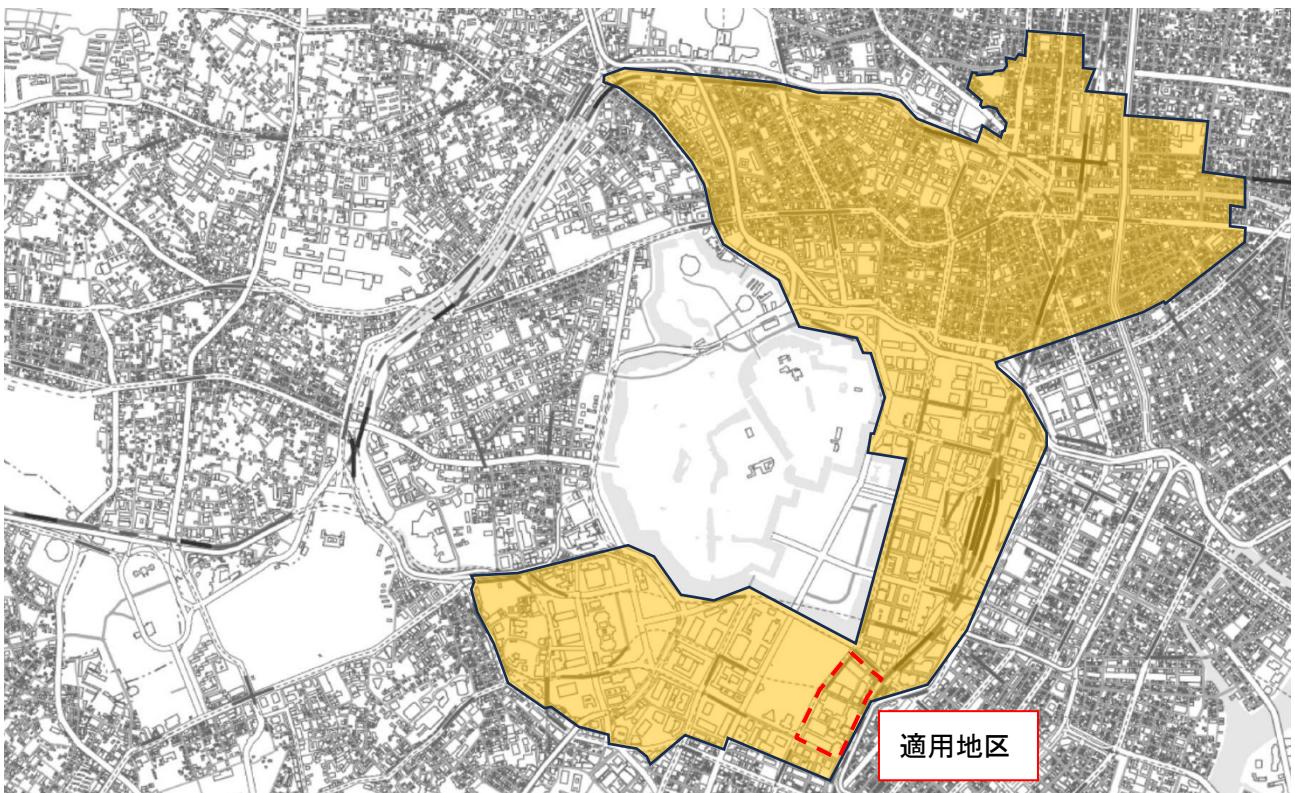
（地域ルール施行日を記載）

■地域ルールの適用地区（別添図）

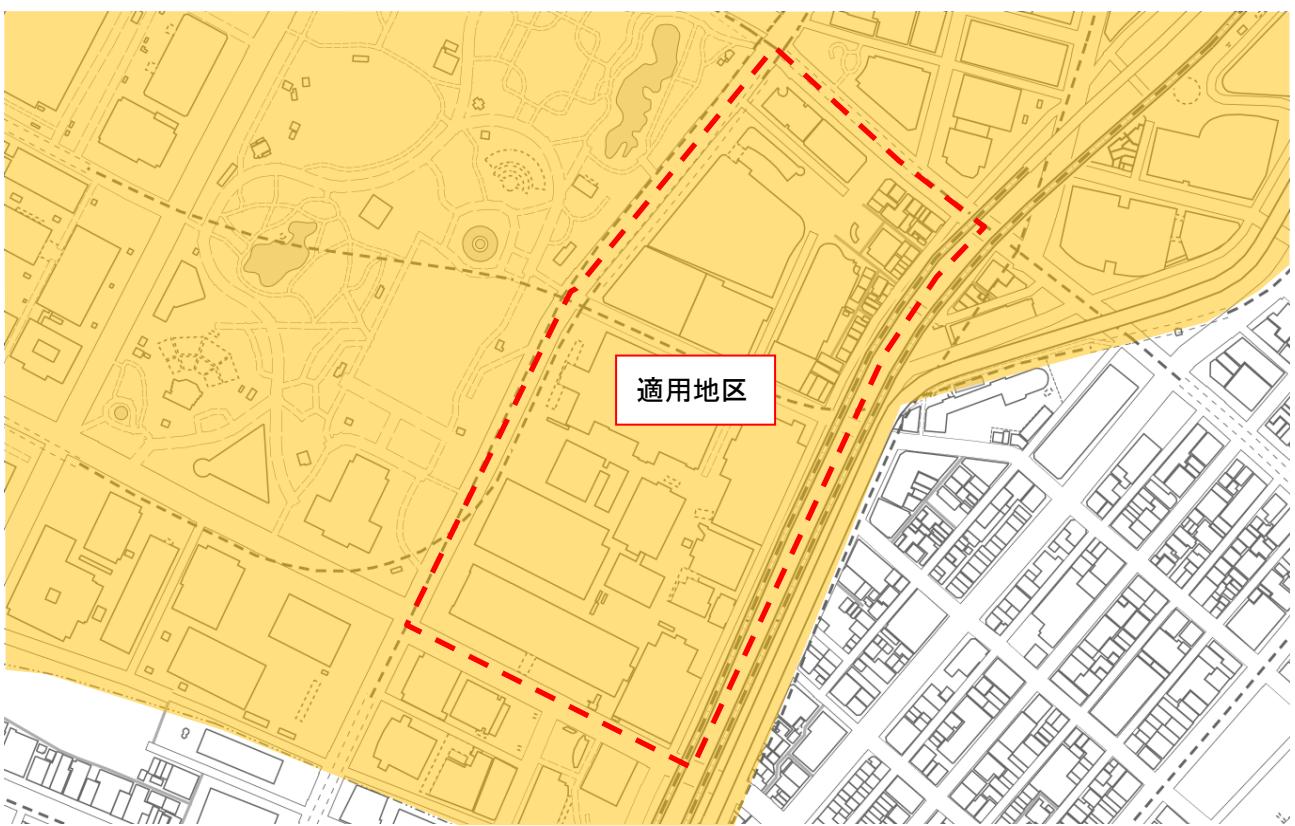
千代田区駐車場整備地区（面積：661.3ha）

区域： 日比谷地区（内幸町一丁目の1、7の一部、有楽町一丁目の1から6、有楽町二丁目の1の一部）

面積： 約13ha



【駐車場整備地区一千代田区 全体図】



【地域ルールの適用地区 拡大図】