

議案第28号

「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の一部を改正する条例」について

資料一覧

資料番号	資料名	ページ
資料①	新旧対照表	1
資料②	駐車場地域ルールの概要	2～3
資料③	港区駐車場地域ルール策定協議会の開催状況について	4

## 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新旧対照表

改正案	現行
<p>(前略)</p> <p>(駐車機能集約区域及び集約駐車施設)</p> <p>第四条 駐車機能集約区域は、法第七条第一項の規定に基づき作成した低炭素まちづくり計画において記載した次の各号に掲げる地区の区域とする。</p> <p>一・二 (略)</p> <p>三 六本木交差点周辺地区</p> <p>四 浜松町駅周辺地区</p> <p>2 (略)</p> <p>(後略)</p> <p>付則</p> <p>この条例は、令和三年七月一日から施行する。</p>	<p>(前略)</p> <p>(駐車機能集約区域及び集約駐車施設)</p> <p>第四条 駐車機能集約区域は、法第七条第一項の規定に基づき作成した低炭素まちづくり計画において記載した次の各号に掲げる地区の区域とする。</p> <p>一・二 (略)</p> <p>2 (略)</p> <p>(後略)</p>

# 駐車場地域ルール概要

## 1 地域ルールの目的

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て駐車施設の適正な配置と運用を図り、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します。

### 【駐車場地域ルールの目的】

#### 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」を誘導するため、適正規模での駐車施設整備、駐車施設の集約化の促進、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を推進し、低炭素まちづくりの実現を図ります。

#### 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、駐車施設の過度な整備による都市空間活用効率の低下や不要な駐車需要の呼び込みの抑制など、地域の駐車課題の解決を図ります。

## 2 駐車機能集約区域の設定及び適用申請手続の流れ

港区低炭素まちづくり計画に基づき、駐車機能集約区域の設定に当たっては、以下に該当する地区を中心に検討を行います。

- ①港区まちづくりマスタープランにおいて港区が目指す将来の都市構造で示す、交通結節拠点として利便性が高い「都市機能が集積する拠点」を中心とした一定の面的広がりのある地域であること。
- ②低炭素化に資する取組を実施することが可能であり、取組による二酸化炭素削減が見込めること。
- ③区域内で適切な運用体制を構築できること。

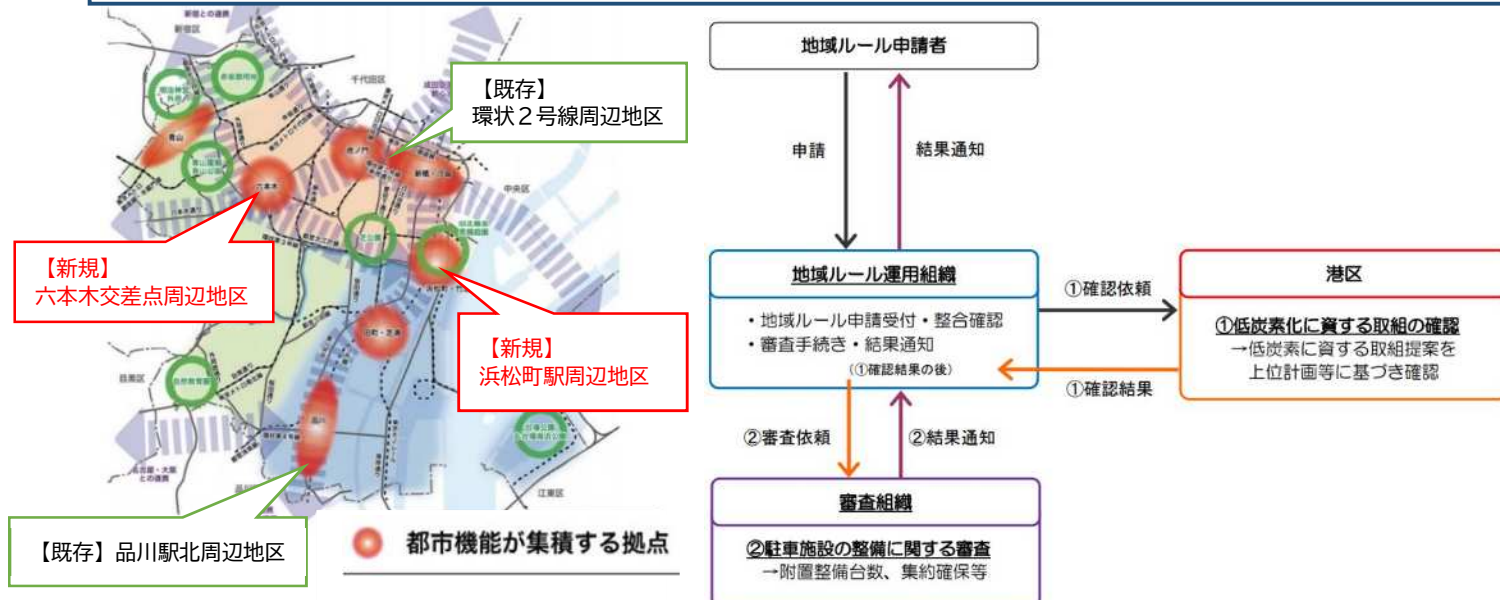
また駐車場地域ルールの適用申請手続は、以下のとおり2段階で確認・審査を行います。

### 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います。

### 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います。



出典：港区まちづくりマスタープラン（港区が目指す将来の都市構造）

出典：環状2号線周辺地区駐車場地域ルール運用マニュアル（地域ルールの適用申請手続の概要）

## 3 地域ルールの内容

地域ルールの主な内容は以下のとおりです。

### 【駐車場地域ルールの主な内容】

- 1) 低炭素化に資する取組の実施：地域ルール適用申請を行う事業者は、環境に配慮した交通環境の整備の一環として「低炭素化に資する取組」を実施します。
- 2) 駐車施設附置台数の適正化：地域の交通実態に応じ、乗用車は台数の低減、貨物車は台数の拡充など、附置義務により整備する駐車施設台数の適正化を図ります。
- 3) 駐車施設の集約化：附置義務駐車施設を大規模建築物等へ隔地により集約することで地区内の自動車交通の整序化を図ります。

## 4 低炭素化に資する取組の実施

「低炭素化に資する取組」として下表の内容を例示し、地域ルール適用申請を行う事業者からの取組提案について、「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区が総合的に判断し、地域ルールの適用可否を決定します。

### 【低炭素化に資する取組内容の例】

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 など	○建物内における公共交通情報提供システム導入 ○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	○クリーンエネルギー自動車の普及促進策（EV充電器・水素ステーション設置） ○地域共同荷捌き施設の整備 ○カーシェアリングの導入 など
■地区内移動の支援	●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 など

### 【地域ルール導入による効果予測】

導入地区	CO <sub>2</sub> 削減量*
環状2号線周辺地区	66 t-CO <sub>2</sub> /年（スギ約4,740本分）
品川駅北周辺地区	430 t-CO <sub>2</sub> /年（スギ約30,714本分）
六本木交差点周辺地区	151 t-CO <sub>2</sub> /年（スギ約10,785本分）
浜松町駅周辺地区	109 t-CO <sub>2</sub> /年（スギ約7,770本分）

※スギ1本あたり1年間で平均約14kgのCO<sub>2</sub>を吸収することから換算

## 5 六本木交差点周辺地区の設定

- 六本木交差点周辺地区は、港区まちづくりマスタープランにおいて都市機能が集積する拠点として位置づけられています。
- 六本木交差点を中心として、交差点から300mの範囲に掛かる地区計画区域等を含む、道路を境界とする範囲を地域ルール適用地区とします。
- 現地調査から、「隔地許容距離」の平均が概ね535.7mであることから、交差点から300mの圏内より一部外れた地区計画区域等も駐車施設の集約が見込めると判断し、適用地区に含んでいます。

### 【集約駐車施設の位置（下図を参照）】

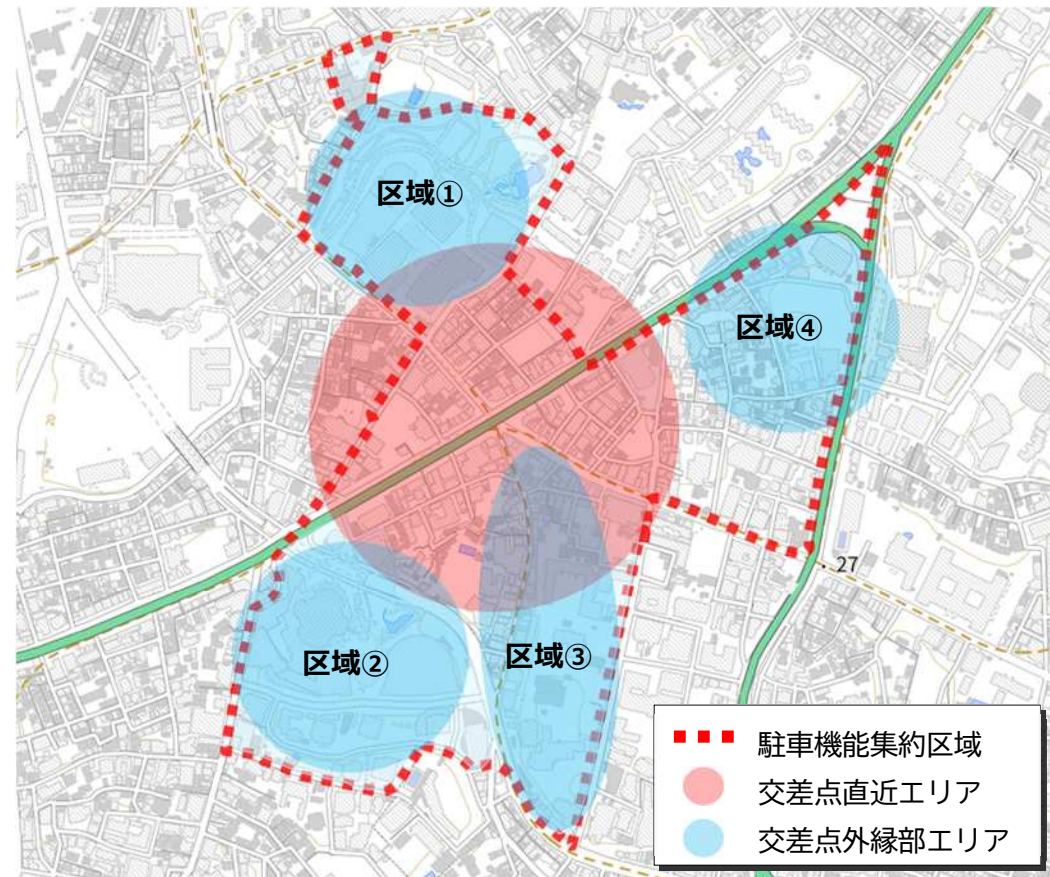
- ・ 六本木交差点は交通量が多い幹線道路である外苑東通りと六本木通りで構成されており、交通混雑・渋滞が生じていることに加え、繁華街の中心に位置していることから歩行者の交通量も多く、歩行者と自動車の交錯による危険性が高いことから、交差点への流入交通を抑制することが望ましい場所です。また「交差点直近エリア」内には比較的小規模な建物が立地しており、交通規制がかかっていることから、自動車動線が限定され、区域内の走行距離が長くなっています。区域内走行距離を削減するために駐車施設を集約することが望ましい地区です。
- ・ これらの区域の特性等に基づいて、集約駐車施設の位置を「交差点外縁部エリア」（区域①・②・③・④）に設定します。

### 【集約駐車施設の規模】

- ・ 六本木交差点周辺地区では、将来建て替え及び開発が進むことを前提として、集約の対象となる想定建築物の合計延床面積を算出し、ここから都条例の規定に基づいた附置義務台数を約160台、駐車場需要実態調査に基づいた附置基準（都条例基準×0.4）を適用すると約64台となります。このため、集約駐車施設の規模としては都条例規定に基づく附置義務台数（約160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64台）を下限とします。

【集約駐車施設の位置と規模】

位置	規模
区域①・②・③・④	約64台～160台



出典：国土地理院ウェブサイト（地理院タイル(標準地図)を加工して作成（令和3年3月末時点））

## 6 浜松町駅周辺地区の設定

- 浜松町駅周辺地区は、港区まちづくりマスタープランにおいて都市機能が集積する拠点として位置づけられています。
- 浜松町駅周辺では、地区計画が定められており、上位計画に位置づけられた歩行者ネットワークの整備により回遊性が確保される「竹芝地区」、「浜松町駅西口地区」、「芝浦一丁目地区」を含む区域とし、幹線道路や臨港地区によって分断されていない周辺街区（浜松町二丁目、海岸二丁目）を含む範囲を地域ルール適用地区とします。

### 【集約駐車施設の位置（下図を参照）】

- ・ 区域①は、比較的小規模な建物が立地しており、交通規制がかかっていることから、自動車動線が限定され、区域内の走行距離が長くなっており、区域内走行距離を削減するために駐車施設を集約することが望ましい地区です。また、区域③の東側及び区域⑤は、幹線道路に沿った細長い形状となっており、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ため、駐車施設を集約することが望ましい地区です。一方、区域①・②・④では再開発等により大規模なまちづくりが進展しており、駐車機能の集約の受入に活用可能な施設が一定程度確保されると想定されます。また、大規模開発と合わせて交通結節機能の強化や歩行者ネットワークの整備など、公共交通利便性向上の取組が行われています。
- ・ 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①・②・④に設定します。

### 【集約駐車施設の規模】

- ・ 浜松町駅周辺地区では、将来建て替え及び開発が進むことを前提として、集約の対象となる想定建築物の合計延床面積を算出し、ここから都条例の規定に基づいた附置義務台数を約439台、駐車場需要実態調査に基づいた附置基準（都条例基準×0.5）を適用すると約227台※となります。このため、集約駐車施設の規模としては都条例規定に基づく附置義務台数（約439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227台）を下限とします。
- ※約227台は、各区域の建物ごとに算出（都条例附置義務台数×0.5）した合計です。

【集約駐車施設の位置と規模】

位置	規模
区域①・②・④	約227台～439台



出典：国土地理院ウェブサイト（地理院タイル(標準地図)を加工して作成（令和3年3月末時点））

## 港区駐車場地域ルール策定協議会の開催状況について

## (1) 六本木交差点周辺地区

開催日	議題
第1回策定協議会 平成31年2月25日	(1) 低炭素まちづくり計画による地域ルールの考え方 (2) 六本木交差点周辺地区の概要 (3) 地域ルール対象区域(素案) (4) 駐車場実態調査計画(案)
第2回策定協議会 令和元年12月16日	(1) 駐車場実態調査結果概要 (2) 駐車場地域ルール対象区域の検討
第3回策定協議会 令和2年7月30日	(1) 駐車場地域ルール対象区域の検討 (2) 駐車施設整備台数基準の検討
第4回策定協議会 令和2年12月18日	(1) 駐車施設整備基準の適用方法 (2) 集約駐車施設の位置・規模検討

## (2) 浜松町駅周辺地区

開催日	議題
第1回策定協議会 令和元年12月16日	(1) 低炭素まちづくり計画による地域ルールの考え方 (2) 浜松町駅周辺地区の概要 (3) 地域ルール対象区域(素案) (4) 駐車場実態調査計画(案)
第2回策定協議会 令和2年7月30日	(1) 駐車実態調査結果概要 (2) 駐車場地域ルール対象区域の検討 (3) 駐車施設整備台数基準の検討
第3回策定協議会 令和2年12月18日	(1) 駐車施設整備基準の適用方法 (2) 集約駐車施設の位置・規模検討