

都市計画課

港区低炭素まちづくり計画（駐車機能集約化編）改定(案)について

1 背景と目的

区は、平成27年10月に港区低炭素まちづくり計画を策定し、都市の低炭素化に向けた取組を進めています。また、平成31年2月には本計画の施策の一つである「駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約」を進めるため、港区低炭素まちづくり計画（駐車機能集約化編）を策定し、低炭素化を促進する施策を展開してきました。

港区低炭素まちづくり計画（駐車機能集約化編）では、環状2号線周辺地区、品川駅北周辺地区、六本木交差点周辺地区及び浜松町駅周辺地区の4地区に「駐車機能集約区域」や「集約駐車施設の位置及び規模」を定めています。

この度、品川駅北周辺地区の品川駅街区地区において、都市計画が変更されたことから、「集約駐車施設の規模」を見直します。

今後もまちづくりの進展を踏まえ、駐車台数の適正化など駐車施設の合理化を図ることで、自動車からの二酸化炭素排出量を削減し、ゼロカーボンシティの実現に向けて取り組めます。

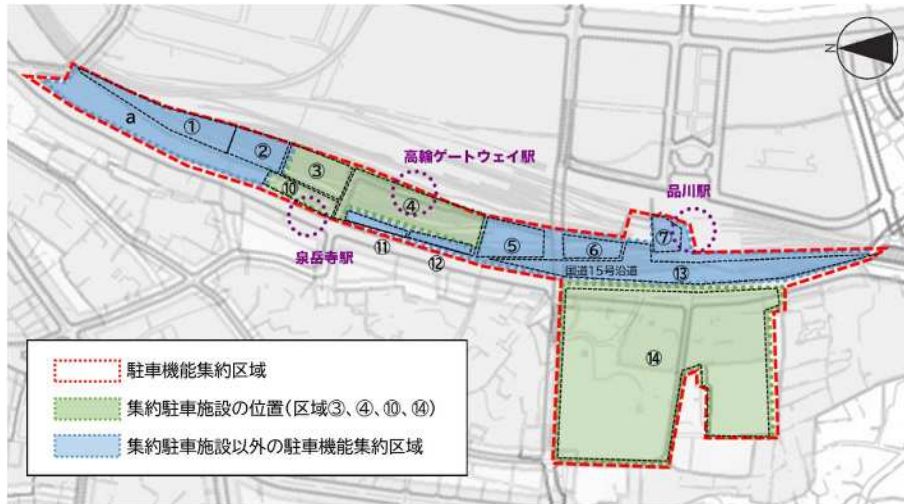
2 改定の概要

- ・品川駅街区地区の都市計画変更を踏まえた集約駐車施設の規模の見直し
(本編 P.22 資料編 P.36、37)

3 今後のスケジュール（予定）

- ・令和6年10月下旬 改定・公表

港区低炭素まちづくり計画（駐車機能集約化編）改定の概要



品川駅北周辺地区・駐車機能集約区域

【改定前】

	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 (都条例あり)	×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

位置	規模
区域 ③・④・⑩・⑭	約 410 台～900 台

【改定後】

	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 758 台	約 1,268 台
需要に応じた 駐車場整備基準	×0.4			×1.0 (都条例あり)	×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 305 台	約 547 台

位置	規模
区域 ③・④・⑩・⑭	約 547 台～1,268 台



港区低炭素まちづくり計画 (駐車機能集約化編) (案)

Minato City Low Carbon Community Development Plan
(Parking Facility Consolidation Version)

令和6 (2024) 年 ●月

港 区

目次

第1章 低炭素まちづくり計画の概要	1
1 港区の低炭素まちづくりの意義.....	1
2 低炭素まちづくりの現状と課題.....	2
3 めざすべきまちの将来像.....	3
4 基本方針.....	4
5 施策体系.....	6
施策3-1 自動車からの二酸化炭素排出量削減対策の推進	8
取組3-1-1 駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約	8
第2章 低炭素まちづくり計画に基づく駐車機能集約化	12
1 法令・制度の枠組み.....	12
2 駐車機能集約化の効果.....	14
3 駐車機能集約化の留意点.....	15
(1) 駐車機能集約区域.....	15
(2) 集約駐車施設の位置.....	17
(3) 集約駐車施設の規模.....	17
4 駐車機能集約化の推進.....	17
第3章 各地区における駐車機能集約化	18
1 環状2号線周辺地区.....	19
(1) 駐車機能集約区域.....	19
(2) 集約駐車施設の位置及び規模.....	20
2 品川駅北周辺地区.....	21
(1) 駐車機能集約区域.....	22
(2) 集約駐車施設の位置及び規模.....	22
3 六本木交差点周辺地区.....	23

(1) 駐車機能集約区域.....	23
(2) 集約駐車施設の位置及び規模.....	24
4 浜松町駅周辺地区.....	25
(1) 駐車機能集約区域.....	25
(2) 集約駐車施設の位置及び規模.....	26
資料編	27
●関連する法律、条例等.....	28
●集約駐車施設の位置及び規模の設定の考え方.....	33
●駐車場地域ルール策定協議会等の検討経過.....	43

第1章 低炭素まちづくり計画の概要

国は、平成10(1998)年に地球温暖化対策の推進に関して国、地方公共団体、事業者、国民の責務を明記した「地球温暖化対策の推進に関する法律」を策定しました。また、これと相まって都市の低炭素化の促進を図り、もって都市の健全な発展に寄与することを目的として、「都市の低炭素化の促進に関する法律」(以下「エコまち法」という。)を平成24(2012)年12月に施行しました。

区はエコまち法に基づき平成27(2015)年10月に「港区低炭素まちづくり計画」を策定し、その施策の一つである「駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約」の具体的な内容について別途定める「駐車機能集約化編」を平成31(2019)年2月に策定しました。「港区低炭素まちづくり計画」と「駐車機能集約化編」は合わせて一体をなすものです。

1 港区の低炭素まちづくりの意義

(港区低炭素まちづくり計画「第1章 低炭素まちづくり計画」)

港区においては、今後も多数予定されている街区再編など、大規模な都市開発を契機に、「都市構造・交通分野」、「エネルギー分野」、「みどり分野」の三つの取組を進めることで、環境と都市機能のバランスを図りながら都市の構造を更新していくことが可能となります。

港区の低炭素まちづくりの意義は、二酸化炭素排出量削減と合わせて、多様な人々がいきいきと暮らせる持続可能なまちづくりを総合的に実現することにあります。

2 低炭素まちづくりの現状と課題

(港区低炭素まちづくり計画「第2章 低炭素まちづくりの現状と課題」)

○低炭素まちづくりの課題

「港区の都市構造」、「港区の二酸化炭素排出特性」、「これまでの区の実績と成果」、「低炭素まちづくりに関連する動向」を踏まえ、港区における低炭素まちづくりの課題を以下に示します。

- (1) 脱炭素社会の実現に向け、まちづくりと合わせたさらなる低炭素化の推進
- (2) 経済活動と環境配慮の両立による、地域活力が持続的に維持・向上するまちづくりの推進
- (3) 大規模災害や気候変動への対応の強化
- (4) 緑化推進と多様な緑の機能の活用
- (5) 技術革新・社会変化を見据えたまちづくりの推進
- (6) ライフスタイルの多様化に対応したまちづくりの推進

○策定の方向性

(1) 低炭素まちづくりの基本となる3分野の取組のさらなる展開

当初(平成27(2015)年10月)に策定した計画では、港区の地域特性や「都市の低炭素化の促進に関する法律」のコンセプト等を踏まえるとともに、都市の社会経済活動に起因することが大きい「民生部門(家庭、業務等)」「運輸部門」に着目し、「エネルギー分野」、「みどり分野」、「交通分野」の三つの分野に対応する基本方針を設定し、取組を推進してきました。

地球温暖化や気候変動の依然とした厳しい状況を受け、基本となる3分野について、さらなる取組を展開します。

(2) SDGsや社会課題の解決に向けた「新たな視点」の導入

低炭素まちづくりの施策・取組の展開に当たっては、様々な社会課題の解決に向け、SDGsに加え、以下の三つの「新たな視点」との関連性を踏まえて検討します。

低炭素まちづくりにおける「新たな視点」

<レジリエントなまちづくりの推進>

大規模災害(地震・風水害等)の被害を最小限におさえるとともに、被害を受けた際にも速やかに回復できるまちづくりの推進

<テクノロジーの活用>

都市開発の機会を捉えた、先端技術の活用による、効率的で環境負荷の少ない都市・交通環境の実現

<ライフスタイルの多様化への対応>

新型コロナウイルス感染症の拡大を契機に、一層多様化するライフスタイル(テレワークの普及・職住近接・屋外活動の充実等)に対応したまちづくりの推進

3 めざすべきまちの将来像

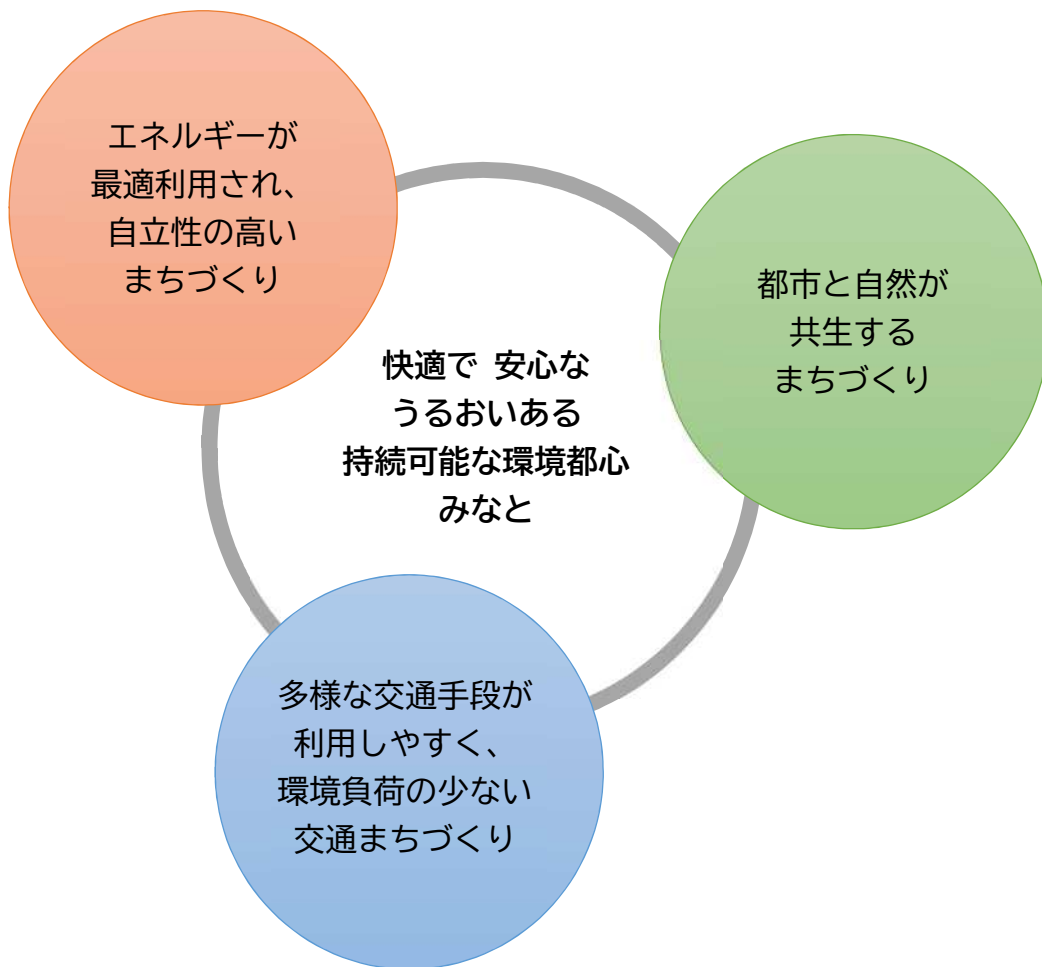
(港区低炭素まちづくり計画「第3章 将来像と基本方針」)

快適で 安心な うるおいある 持続可能な環境都心 みなと

区民・事業者・区の協働で先進的な取組による低炭素なまちづくりが進み、環境負荷の少ない都市が形成され、脱炭素化が進みます。

安心して活動できる、うるおいある良質な都市空間・居住環境が維持・創造・運営され、あらゆる人々がいきいきと活躍するまちが実現されています。

環境配慮と経済活動が両立するまちづくりが実現され、世界に誇れる持続可能な環境都心が形成されています。



4 基本方針

(港区低炭素まちづくり計画「第3章 将来像と基本方針」)

「めざすべきまちの将来像」を実現するために、低炭素まちづくりにおける施策の考え方を整理し、それらを踏まえた基本方針を示します。

基本方針 1

エネルギーが最適利用され、 自立性の高いまちづくり

都心部に位置する港区は、今後も大規模開発が多数予定され事務所ビルの延床面積が増加し続けると想定されます。大規模な民間開発に併せて、先進的な技術や知識等を生かして低炭素まちづくりをより一層推進するとともに、エネルギー分野での自立性を向上させることにより、脱炭素化への進展、レジリエンスの向上が実現できます。

基本方針 2

都市と自然が共生するまちづくり

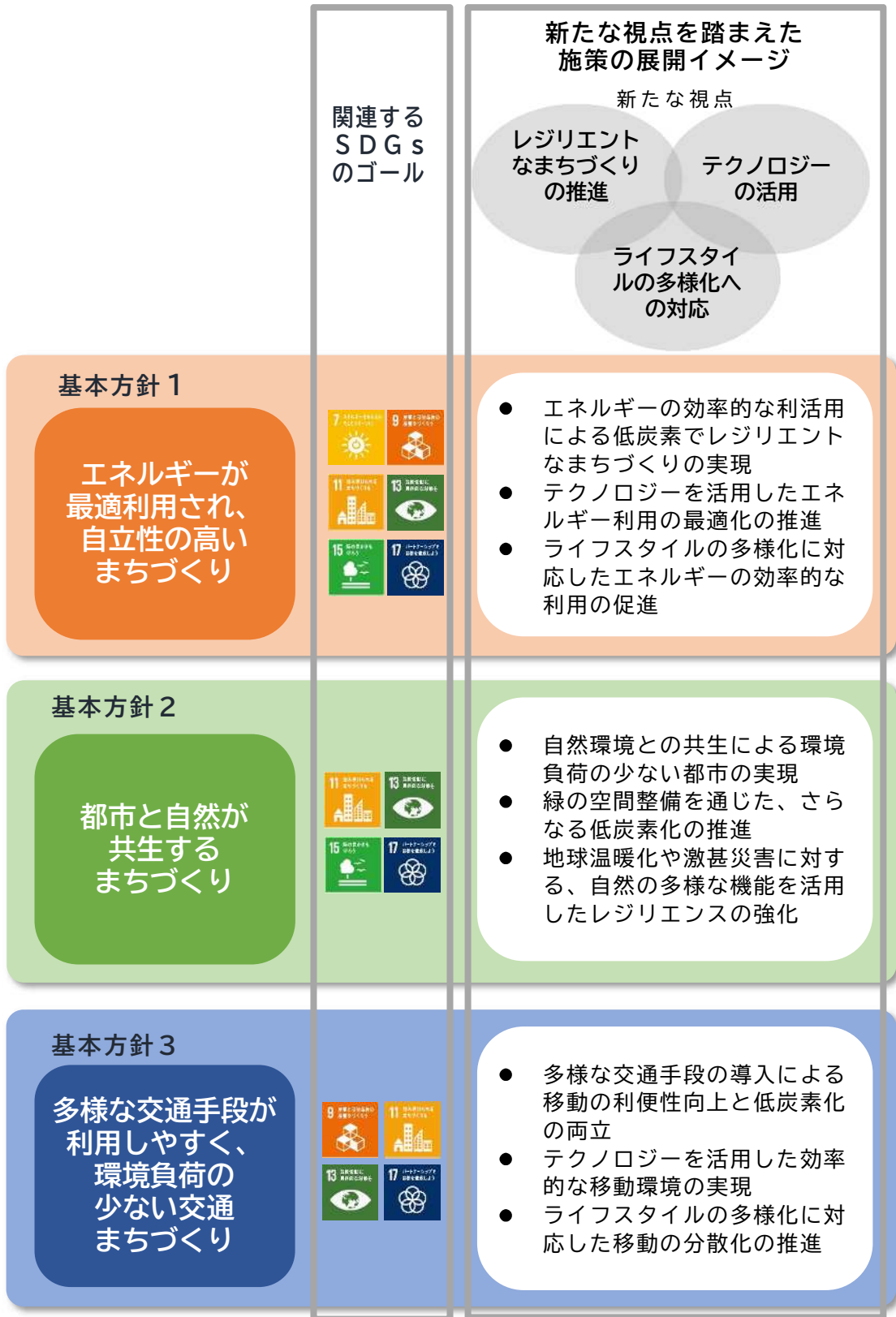
都心にありながら多様な緑と水が残されていることも港区の大きな特徴の一つです。緑と水の資源を生かし、都市と自然が共生するまちづくりを推進するとともに、これらの資源が有する多様な機能に着目し、グリーンインフラとして活用していきます。

基本方針 3

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

公共交通の高い利便性を生かしつつ、公共交通を補完するアクセス交通において、次世代モビリティや自転車などの多様な交通手段やMa a S等を活用し、地球環境にやさしい交通環境を実現するとともに、歩きやすい歩行環境を形成していきます。

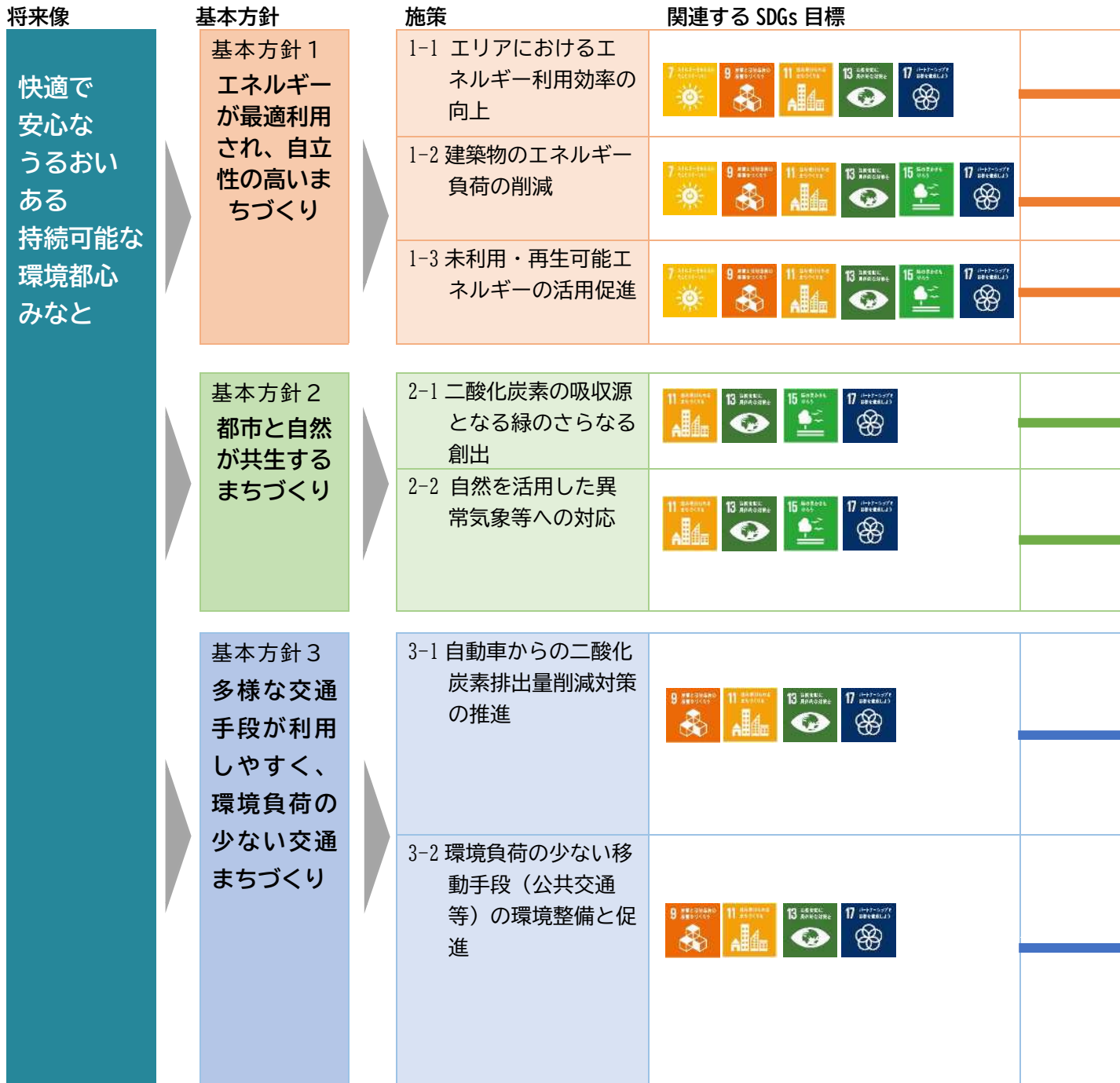
関連するSDGsのゴール及び新たな視点を踏まえた施策の展開イメージ



5 施策体系

(港区低炭素まちづくり計画「第5章 施策」)

本計画では、めざすべきまちの将来像の実現に向けた基本方針に基づき、「施策」を以下のとおり整理し、目標達成のために必要な取組を位置付けます。



【参考】本計画に関連するSDGs目標



目標 7: 再生可能エネルギー



目標 11: 持続可能なまちと地域社会



目標 15: 陸のいのちを守ること



目標 9: 新しい技術とインフラ



目標 13: 気候変動への対策



目標 17: 目標のために協力すること

新たな視点との関連性が特に強い施策

取組	レジリエントなまちづくりの推進	テクノロジーの活用	ライフスタイルの多様化への対応
1-1-1 エネルギーの面的管理・利用の促進	●	●	●
1-1-2 先端技術等を活用したエネルギーの効率的利用の検討			
1-2-1 建築物のエネルギー負荷低減に向けた指導・誘導	●	●	
1-2-2 老朽建築物の面的な建替え			
1-3-1 未利用・再生可能エネルギーの導入・活用促進	●	●	
2-1-1 緑のネットワーク形成の誘導	●	●	●
2-1-2 屋上緑化・壁面緑化の推進			
2-2-1 風の道に配慮した都市づくり			
2-2-2 ヒートアイランド対策・暑熱対策の推進	●		
2-2-3 都市型水害に対応した開発事業等による雨水利用の促進			
3-1-1 駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約			
3-1-2 計画的な道路整備（自動車走行速度の改善等）	●		●
3-1-3 自動車交通需要の調整			
3-1-4 ZEV の普及促進			
3-2-1 公共交通の利用環境の向上			
3-2-2 交通結節機能の整備促進			
3-2-3 快適な歩行環境の確保		●	●
3-2-4 自転車利用環境の整備			
3-2-5 次世代モビリティ・交通システムの導入検討			

「駐車機能集約化編」では「取組 3-1-1 駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約」（港区低炭素まちづくり計画 第5章 施策 p.80）の取組について記載し、内容については随時更新していきます。

施策 3-1 自動車からの二酸化炭素排出量削減対策の推進

取組 3-1-1 駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約

取組概要

- 都市内の非効率な自動車の移動の低減による二酸化炭素排出量の削減や、車両出入口による歩道分断箇所の減少による安全・快適な歩行環境の創出、さらに連続する街並みの形成と土地の有効活用を図るため、公共交通の利用促進を図ることと併せて、駐車施設の集約化を推進していきます。
- 大規模なまちづくりが行われる地区等を対象として、駐車施設の集約化に係る検討を進め、計画が具体化した時点で「港区低炭素まちづくり計画駐車機能集約化編」に「駐車施設の集約区域」と「集約駐車施設の位置及び規模」を記載していきます。また、「港区低炭素まちづくり計画駐車機能集約化編」には、施策の進捗に合わせ記載内容を随時更新していきます。

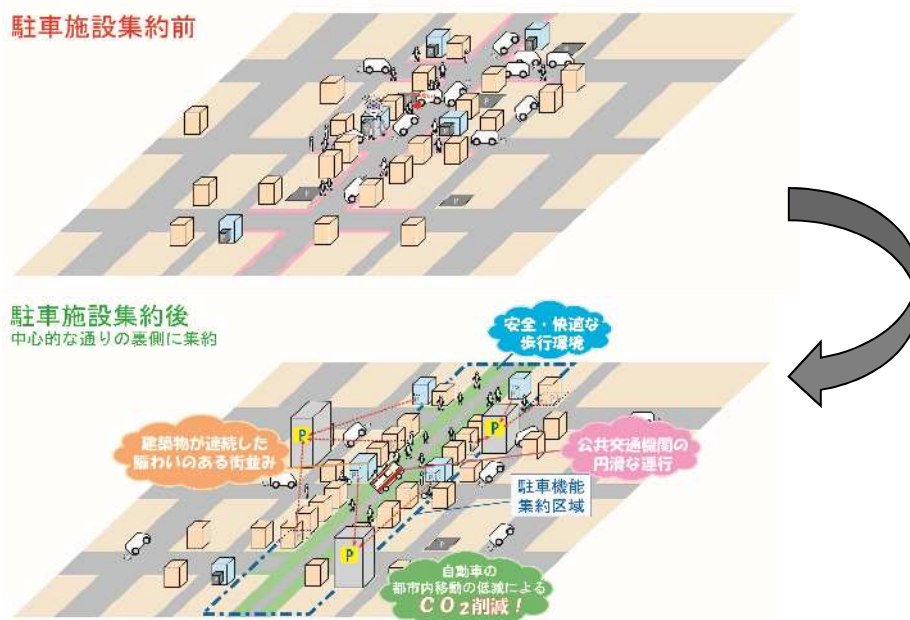


図 1 駐車施設の集約化の意義（イメージ）

出典：「都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく駐車施設の集約化に関する手引き」国土交通省都市局（平成 26（2014）年 7 月）

■環状2号線周辺地区について

「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン（令和元（2019）年7月）」においては、環境負荷低減を推進するため、大規模なまちづくりに併せて駐車施設の集約化を推進することや、新虎通り沿道エリアでは、駐車機能集約等により安全かつ快適な歩行空間を確保する等の方針を示しています。

環状2号線周辺地区においては、平成31（2019）年2月から駐車場地域ルールの運用を開始するとともに、公共交通機関の利用促進や多様な移動手段による区内移動等、まちの低炭素化の実現に向けた具体的な取組の検討を進めています。

■品川駅北周辺地区について

「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2（2020）年3月）」における品川駅北周辺地区、品川駅西口地区及び品川駅街区地区については、拠点性を高める道路ネットワークの構築のための円滑な都市活動を支える駐車場等として、周辺道路への交通負荷の軽減や区内の利便性向上を図るため、駐車場のネットワーク化や地域ルールについて検討することとなっています。

このことを踏まえ、品川駅北周辺地区においては、平成31（2019）年4月から、品川駅西口地区及び品川駅街区地区においては、令和5（2023）年2月から駐車場地域ルールを運用しています。今後、事業の進捗に伴い、公共交通機関の利用促進、快適な歩行環境の整備及び多様な移動手段による区内移動等、まちの低炭素化の実現に向けた具体的な取組の検討を進めていきます。

■六本木交差点周辺地区について

「港区まちづくりマスタープラン（平成29（2017）年3月）」において、六本木交差点周辺地区は「都市機能が集積する拠点」の一つに位置付けられているとともに、「麻布地区のまちづくりの方針」の中では、六本木交差点周辺地区は公共交通の利用促進や歩行者ネットワークの形成により交通結節点としての機能向上を図ることが掲げられています。これに基づき、六本木交差点周辺地区においては、令和3（2021）年7月から駐車場地域ルールを運用しています。今後、まちの低炭素化の実現に向けて、ソフト対策・ハード整備両面の具体的な取組の検討を進めていきます。

■浜松町駅周辺地区について

「港区まちづくりマスタープラン」において、浜松町駅周辺地区は「都市機能が集積する拠点」の一つとして位置付けられているとともに、「芝地区のまちづくりの方針」及び「芝浦港南地区のまちづくりの方針」の中では、公共交通ネットワークの整備や歩行者ネットワークの拡充により交通結節機能を強化するこ

となどが掲げられています。これに基づき、浜松町駅周辺地区においては、令和3（2021）年7月から駐車場地域ルールを運用しています。今後、まちの低炭素化の実現に向けて、ソフト対策・ハード整備両面の具体的な取組の検討を進めていきます。

■田町駅周辺地区について（検討追加地区）

「港区まちづくりマスタープラン」において、田町駅周辺地区は「都市機能が集積する拠点」の一つとして位置付けられています。また、「田町駅東口北地区街づくりビジョン（平成19（2007）年10月）」や「田町駅西口・札の辻交差点周辺まちづくりガイドライン（平成25（2013）年2月）」においては、田町駅周辺の交通結節機能の整備や歩行者ネットワークの強化が掲げられています。これらに基づき、田町駅周辺地区においては、まちの低炭素化の実現に向けて、駐車場集約化や具体的な取組について、調査・検討を行います。

実施スケジュール

地区名	実施計画(年度)															
	平成 27 2015	平成 28 2016	平成 29 2017	平成 30 2018	平成 31 令和元 2019	令和 2 2020	令和 3 2021	令和 4 2022	令和 5 2023	令和 6 2024	令和 7 2025	令和 8 2026	令和 9 2027	令和 10 2028	令和 11 2029	令和 12 2030
低炭素まちづくり計画 (駐車機能集約化編)	平成 31 年 2 月版 ←→ 令和 3 年 6 月版 ←→ 令和 5 年 2 月版 ←→ 令和 6 年 2 月版															
環状 2 号線周辺地区 (平成 31 (2019) 年 4 月 1 日施行)	調査		検討										運用			
品川駅北周辺地区 品川駅北周辺地区 品川駅西口地区・品川駅街区地区 (平成 31 (2019) 年 4 月 1 日施行) (令和 5 (2023) 年 2 月 22 日改定)		調査	検討					調査	検討				運用			
六本木交差点周辺地区 (令和 3 (2021) 年 7 月 1 日施行)					調査・検討								運用			
浜松町駅周辺地区 (令和 3 (2021) 年 7 月 1 日施行)					調査・検討								運用			
田町駅周辺地区										調査・検討			運用			

※ 1 調査、検討の状況により運用開始時期が変更することがあります。

※ 2 必要に応じて他地区においても検討を実施していきます。

※ 3 表内「地区名欄」に記載の年月日は、「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」が施行され、当該地区が駐車機能集約区域として指定（駐車場地域ルールが適用される）された日を示しています。その施行後に、当該地区において集約駐車施設の規模・台数の見直し等により改定を行った場合は、改定の施行日を追記しています。

第2章 低炭素まちづくり計画に基づく駐車機能集約化

1 法令・制度の枠組み

「駐車場法」第20条では、一定規模以上の建築物について駐車施設を設置する義務を地方公共団体が条例で定めることができると規定しています。それに基づき東京都では「東京都駐車場条例」が施行され、敷地内の駐車場附置義務台数等が規定されています。

その特例措置として、「都市の低炭素化の促進に関する法律」第20条では、低炭素まちづくり計画に駐車機能集約化に関する事項（「駐車機能集約区域」及び「集約駐車施設の位置と規模」）を位置付けることで、駐車機能集約を可能とする条例を定めることができると規定されました。

これを受け、平成26（2014）年4月に「東京都駐車場条例」が改正され、区や市が低炭素まちづくり計画に「駐車機能集約区域」及び「集約駐車施設の位置と規模」について定め、かつその内容を条例で定めることで、当該区域では東京都駐車場条例による附置義務等に関する規定を適用しないことができるようになりました。（第17条の8）

港区では以上の法令等の枠組みの下で駐車機能集約化と附置義務台数の適正化を行うため、対象となる地区ごとに「駐車場地域ルール策定協議会」を設置し、検討を行います。「駐車場地域ルール」とは、それぞれの地域の実態等に応じて策定される、駐車機能集約化や駐車施設の附置基準に関するルールです。策定された駐車場地域ルールの内容の中で、駐車機能集約化に関する事項を低炭素まちづくり計画に位置付け、また、駐車施設の附置基準等については港区の駐車場に関する条例に定めることで、対象区域での駐車機能集約化と附置義務台数の適正化を行います。

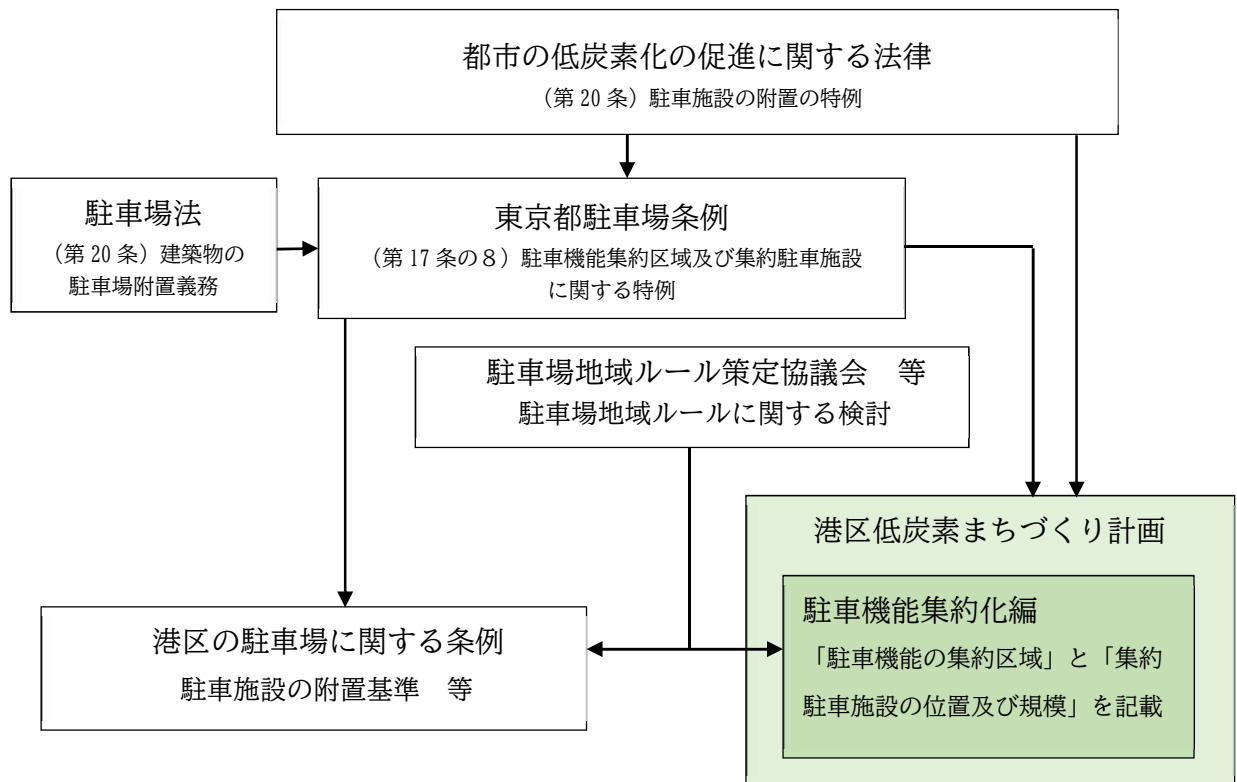


図 2 駐車機能集約化に関する法令等の枠組み

2 駐車機能集約化の効果

駐車機能集約化を行う際は、地域の駐車需要を踏まえた駐車施設の整備と併せて、低炭素化に資する取組を行うことで、地区全体で効果的に低炭素まちづくりを推進します。



交通広場の整備



駅周辺の開発等歩道と一体となった民有地の歩行空間整備



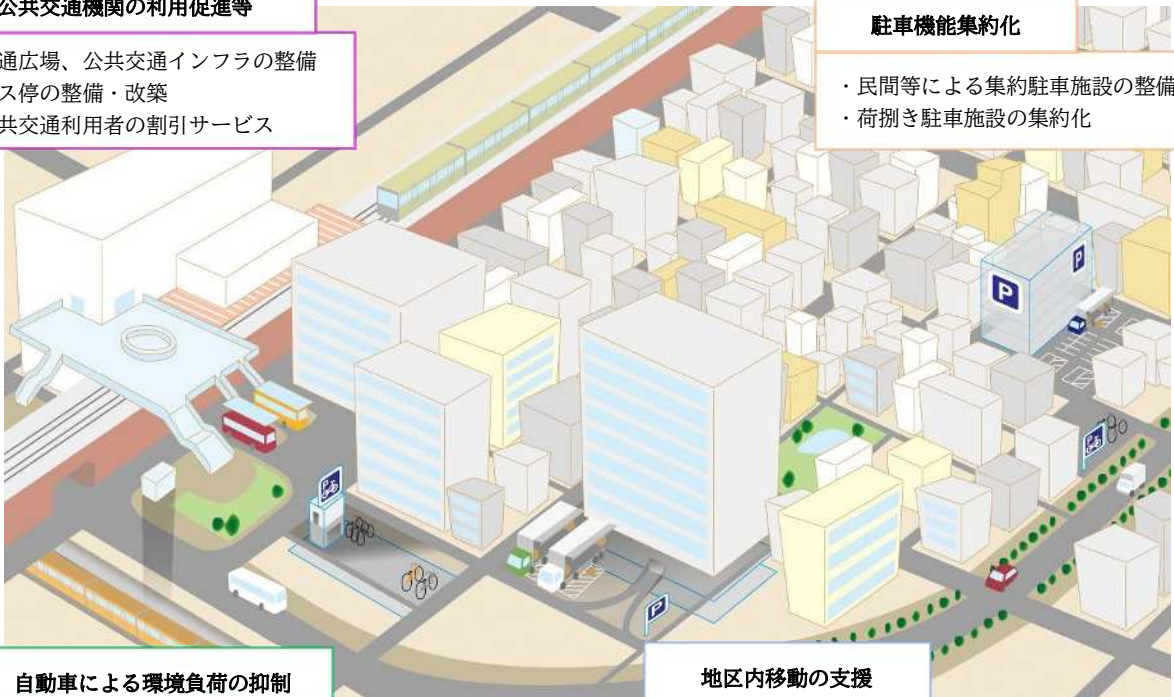
共同荷捌き施設

公共交通機関の利用促進等

- ・交通広場、公共交通インフラの整備
- ・バス停の整備・改築
- ・公共交通利用者の割引サービス

駐車機能集約化

- ・民間等による集約駐車施設の整備
- ・荷捌き駐車施設の集約化



自動車による環境負荷の抑制

- ・共同荷捌き、共同集配の実施
- ・EVバス導入
- ・EV充電器・水素ステーションの設置
- ・カーシェアリングの導入

地区内移動の支援

- ・自転車走行空間整備
- ・自転車シェアリングポート、駐輪場の整備
- ・次世代パーソナルモビリティ等新たな交通モードの導入



EVバスの導入
(港区コミュニティバス)



カーシェアリングの導入



自転車シェアリングポートの整備

図 3 都市の低炭素化に資する取組イメージ (例)

3 駐車機能集約化の留意点

駐車機能集約化を検討する際、「駐車機能集約区域」、「集約駐車施設の位置及び規模」を設定するに当たっての留意点を以下のとおり示します。

(1) 駐車機能集約区域

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の港区がめざす将来の都市構造（図4）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

検討に当たっては周辺の土地利用、交通、駐車施設に関する地域の状況を十分把握し、駐車機能集約化による影響や効果を分析した上で、周辺住民、関係行政機関との調整も行いながら進めます。また、国土交通省「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」（平成24（2012）年12月）（p.30）の駐車機能集約区域の設定に関する事項及び上位計画の位置付けや公共交通機関の位置等を考慮して検討を行います。

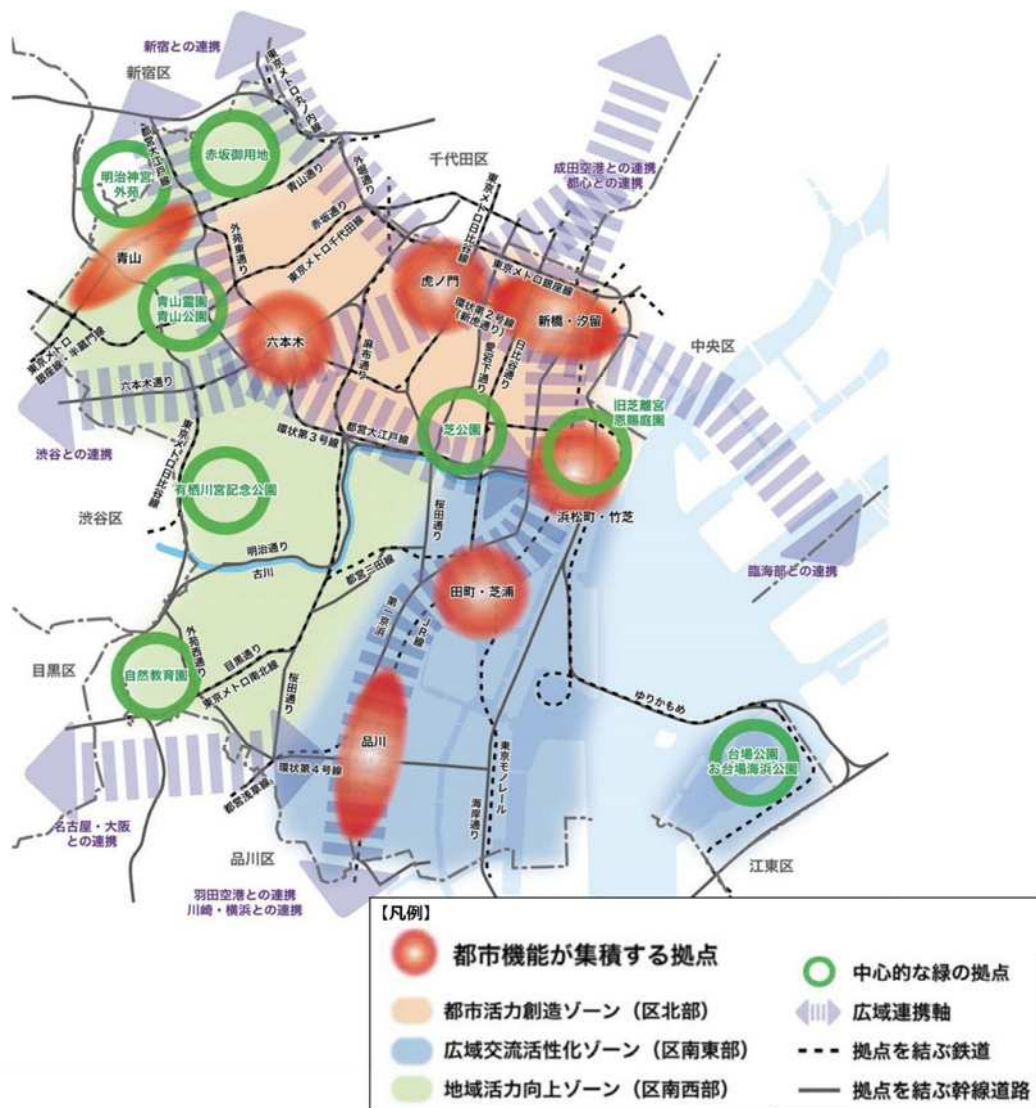


図4 港区がめざす将来の都市構造（港区まちづくりマスタープランより抜粋）

（参考）国土交通省『標準駐車場条例の改正に関する技術的助言』

駐車機能集約区域については、都市機能の集約化や公共交通の利用促進等の地区交通体系の方向性を踏まえるとともに、以下の点を考慮の上で区域を設定されたい。

- ・道路交通の円滑化や快適な歩行空間の確保等の実現に必要な一定のまとまりをもった区域とすること。
- ・集約駐車施設と駐車機能集約区域内の目的地との間の移動環境や、駐車機能集約区域内における移動環境等の観点から適切な規模であること。

(2) 集約駐車施設の位置

集約駐車施設の位置は、駐車施設を附置する建築物（目的施設）の利用者の利便性も含めて、距離、その間の交通手段の利用環境等を考慮して検討します。また、大まかな位置を決めた後に、地域地区レベル、街区レベルと段階的に位置の検討を行います。

加えて、集約駐車施設の整備に伴い、周辺に自動車交通の集中等の影響を引き起こす場合があるため、歩行者の安全策や周辺の自動車交通量等の道路交通状況を適切に勘案する必要があります。

(3) 集約駐車施設の規模

集約駐車施設の規模は、駐車場の配置状況や交通環境を踏まえ、駐車施設を集約化すべき区域の将来の開発状況や建築計画等を推計した規模を設定します。

4 駐車機能集約化の推進

区内は各地域でまちづくりが進展し、交通状況等についても常に変化しているため、これらの変化に応じて駐車機能集約区域の範囲や集約駐車施設の位置・規模について段階的に見直しを行う必要があります。

第3章で示す区域で駐車施設の集約化を行う場合は、運用時の進捗状況を定期的に把握し、必要に応じて改善策や計画の見直しを検討します。また、集約駐車施設の位置以外においても駐車機能集約区域内であれば集約化を検討する場合もあり、今後事業者の申請に基づき整備する集約駐車施設を随時記載します。

今後、区内のその他の区域についても、「都市機能が集積する拠点」を中心として、低炭素化に資する取組が実施でき、運用体制の構築が可能である区域については、駐車機能集約化に関する調査・検討を行い、本計画の見直しや更新を随時実施していくこととします。

また、駐車機能集約区域等を設定し、集約駐車施設を実際に整備する際は、周辺の市街地へ騒音等の悪影響を及ぼさないよう十分配慮していくこととします。

第3章 各地区における駐車機能集約化

港区低炭素まちづくり計画の「取組 3-1-1 駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約」を実施するため、それぞれの地区について、「駐車機能集約区域」及び「集約駐車施設の位置及び規模」を示します。

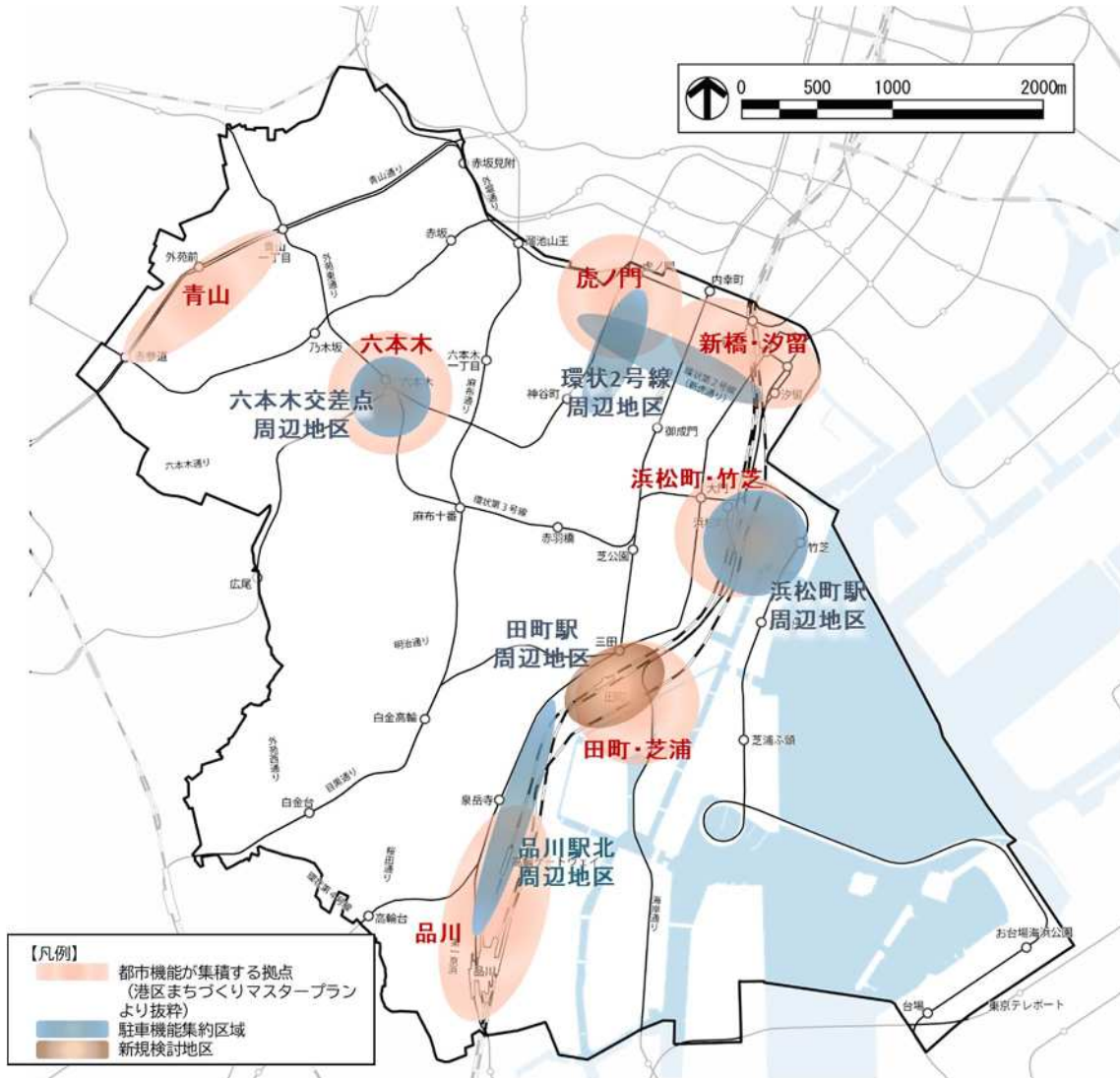


図 5 低炭素まちづくり計画に基づき駐車機能集約化を行う区域と新規検討地区

1 環状2号線周辺地区

「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」において当地区は、環境負荷低減を推進するため、大規模なまちづくりに併せて駐車施設の集約化を推進することや、新虎通り沿道エリアでは、駐車機能集約等により安全かつ快適な歩行空間を確保する等の方針を示しています。

また、各地区計画において、都市機能の集約及び歩行者ネットワークの強化等が位置付けられていることを踏まえ、区域内の移動環境や適切な規模を考慮して、駐車機能集約区域等を以下のとおり定めます。

(1) 駐車機能集約区域

「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」の対象区域において、地区計画が定められている「虎ノ門一・二丁目地区」、「虎ノ門駅南地区」、「環状第二号線新橋・虎ノ門地区」、「愛宕地区」を含む範囲を駐車機能集約区域とします。

なお、駐車機能集約区域における各地区の名称は、以下の図のとおり、「虎ノ門一・二丁目地区」、「虎ノ門地区」、「環2沿道地区」、「愛宕山周辺地区」とします。

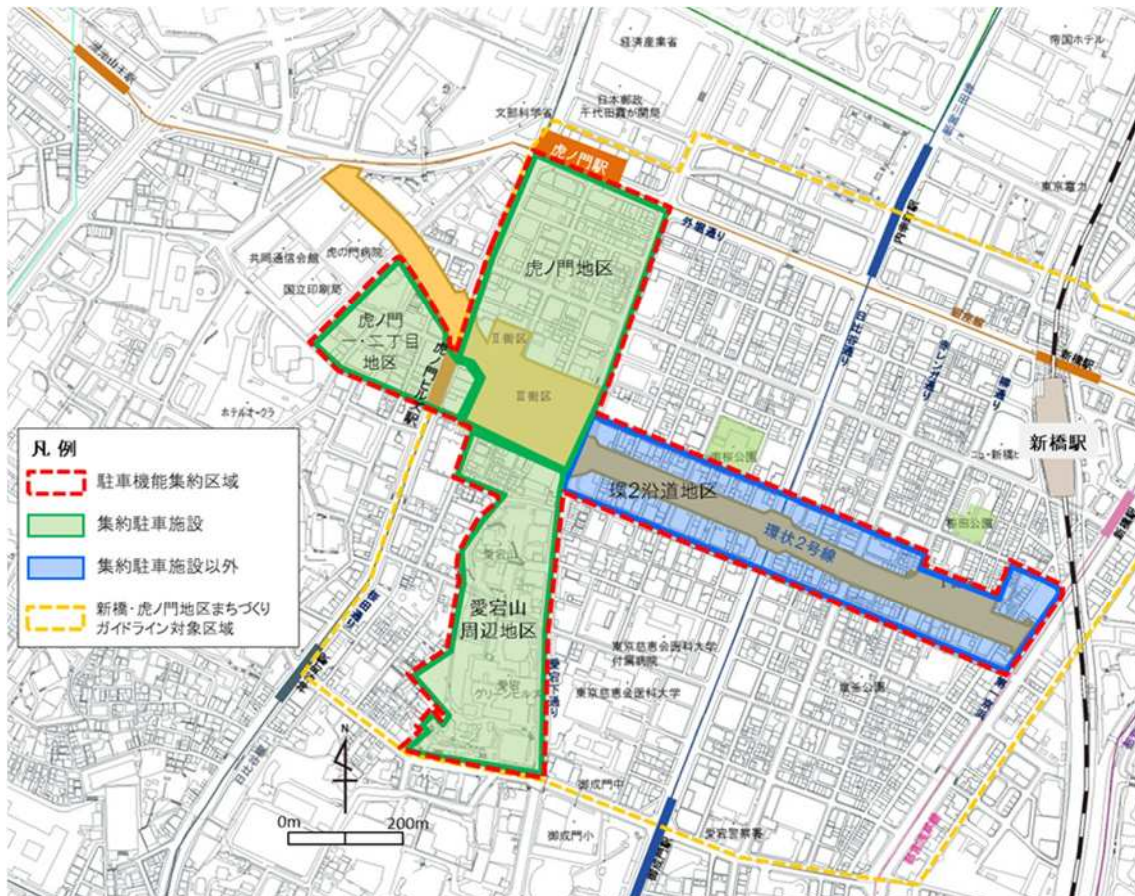


図 6 環状2号線周辺地区・駐車機能集約区域

(2) 集約駐車施設の位置及び規模

環状2号線周辺地区では、環状2号線の歩行者動線に配慮するため環2沿道地区における駐車場を虎ノ門地区及び愛宕山周辺地区に集約することを想定し、集約駐車施設の位置と規模を以下のとおり定めます。

ただし、同一地区内の集約等、以下の位置及び規模以外の集約駐車施設についても個別の申請に応じて協議の上定めることを可能とします。

位置	規模
虎ノ門一・二丁目地区、 虎ノ門地区、愛宕山周辺地区	約505台～840台

※施設レベルの具体的な集約駐車施設の位置及び規模が定まった際には随時更新し、追記します。

※なお、上記位置及び規模の設定における考え方は、資料編内「集約駐車施設の位置及び規模の設定の考え方」(p.33～34)を参照してください。

2 品川駅北周辺地区

「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」において、品川駅北周辺地区、品川駅西口地区及び品川駅街区地区については、「拠点性を高める道路ネットワークの構築」のために、円滑な都市活動を支える駐車場等として、周辺道路への交通負荷の軽減や地区内の利便性向上を図るため、駐車場のネットワーク化等について検討するとされています。

品川駅北周辺地区では、大規模なまちづくりが予定されたことから、それに伴って大幅に交通需要が高まることが予想されました。また、道路形状により一方からしかアクセスできない区域や、幹線道路（国道15号線）に面している区域など、自動車の出入りによって周囲の交通環境に影響を与える可能性がある区域もあり、適切な位置への駐車施設の集約を検討する必要性がありました。

さらに、品川駅北周辺地区は高輪ゲートウェイ駅の開業を中心として更地から市街地が整備され、既存建物の制約を受けることなく、高度な低炭素化の取組が可能な地区と予想されました。

一方、品川駅街区地区は、駅端末交通を受け入れる駅前広場と駐車場出入口が重なるため、当該地区への自動車交通の流入を抑制することが望ましい区域と想定しました。

また、品川駅西口地区は、国道15号線上部に設置予定の広幅員デッキにより、品川駅街区地区との歩行者ネットワークが形成され、かつ拡幅予定の国道15号線からの出入口の設置や、国道15号線以外の道路にアクセスできる立地のため、駐車機能集約化が期待できます。

以上の内容を踏まえ、駐車機能集約区域等を以下のとおり定めます。

(1) 駐車機能集約区域

「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」における品川駅北周辺地区を中心に、幹線道路である国道15号線、並びに鉄道施設等で囲まれた範囲を「品川駅北周辺地区」とします。(区域①～⑦、⑩、⑪、⑫、a)

また、環状4号線、国道15号線、補助14号線等に囲まれた高輪三丁目及び高輪四丁目の一部を含む「品川駅西口地区」とします。(区域⑭)

さらに、国道15号線、鉄道施設等で囲まれた範囲の「品川駅街区地区」とします。(区域⑬)

以上の3地区を駐車機能集約区域とします。

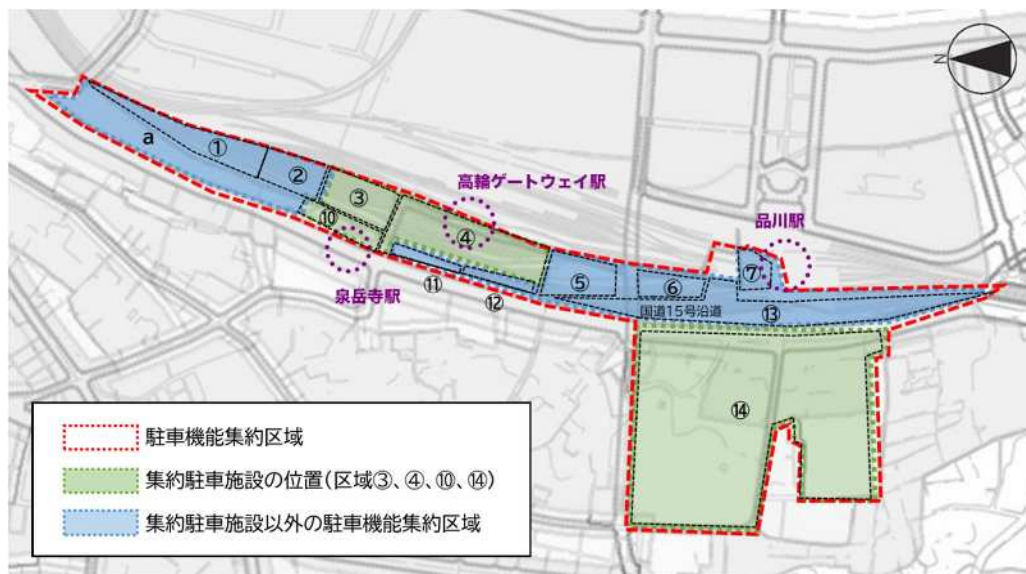


図 7 品川駅北周辺地区・駐車機能集約区域

(2) 集約駐車施設の位置及び規模

品川駅北周辺地区は、道路交通状況や区域形状を勘案し、集約駐車施設を設置する区域としてふさわしい区域を集約駐車施設の位置と定め、それ以外の区域における駐車場を集約することを想定し、集約駐車施設の規模を定めます。

ただし、同一地区内の集約等、以下の位置及び規模以外の集約駐車施設についても個別の申請に応じて協議の上定めることを可能とします。

位置	規模
区域③・④・⑩・⑭	約547台～約1,268台

※施設レベルの具体的な集約駐車施設の位置及び規模が定まった際には随時更新し、追記します。

※なお、位置及び規模の設定における考え方は、資料編内「集約駐車施設の位置及び規模の設定の考え方」(p. 35～37)を参照してください。

3 六本木交差点周辺地区

「港区まちづくりマスタープラン」において、当地区は「都市機能が集積する拠点」の一つに位置付けられているとともに、「麻布地区のまちづくりの方針」においては、公共交通の利用促進や歩行者ネットワークの形成により交通結節点としての機能向上を図るとされています。駐車場を集約し地区内の自動車交通を整理することでこの方針を実現するため、駐車機能集約区域等を以下のとおり定めます。

(1) 駐車機能集約区域

六本木交差点を中心として、交差点から半径 300m の範囲にかかる地区計画等の区域を含む、道路を境界とする範囲を駐車機能集約区域^{*}とします。

※建築用途が厳しく制約される住居専用地域及び第一種住居地域は対象区域に含まないものとします。

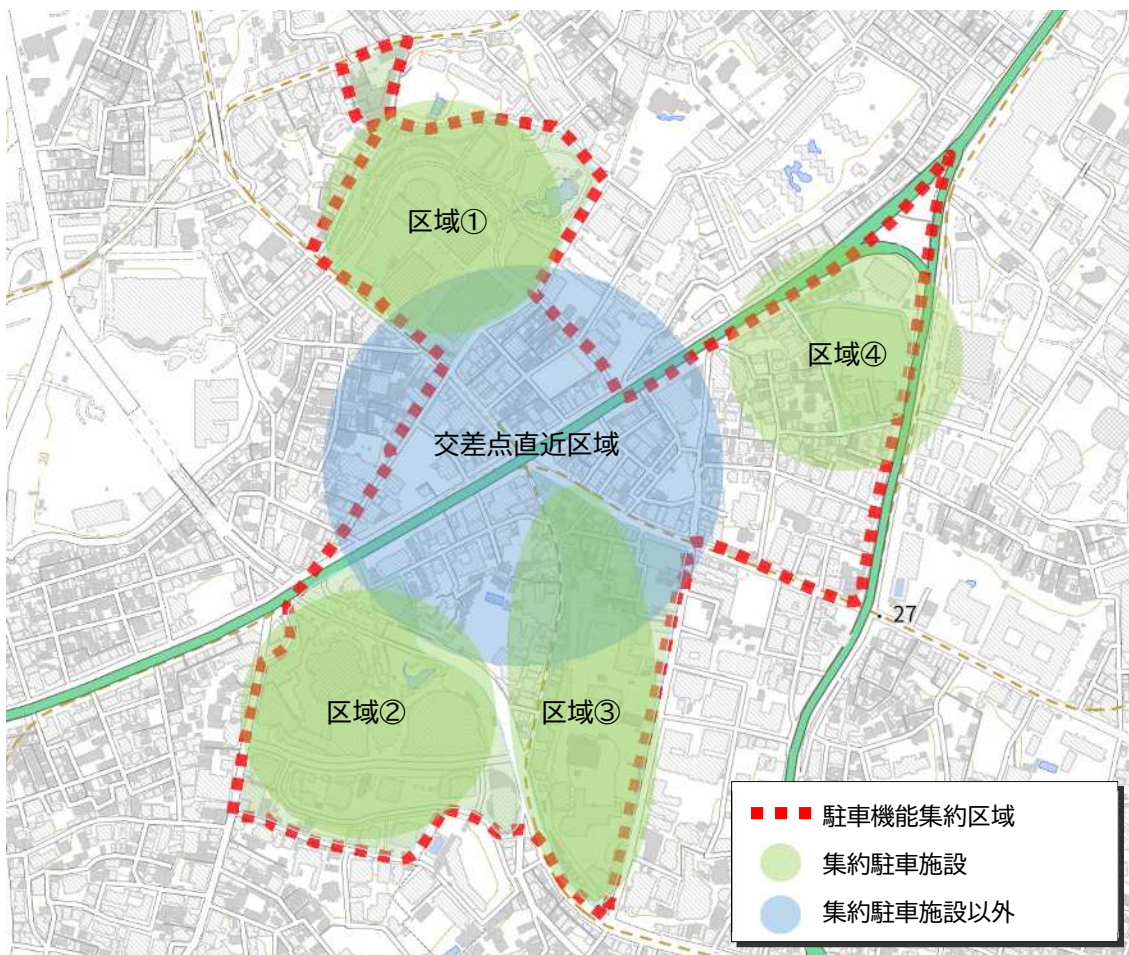


図 8 六本木交差点周辺地区・駐車機能集約区域

(2) 集約駐車施設の位置及び規模

六本木交差点周辺地区では、六本木交差点への流入交通を抑制するとともに、安全で快適な歩行環境の実現を図っていくため、交差点周辺において整備される駐車施設を駐車機能集約区域の外縁部へ集約することを想定し、集約駐車施設の位置と規模を以下のとおり定めます。

ただし、同一地区内の集約等、以下の位置及び規模以外の集約駐車施設についても個別の申請に応じて協議の上定めることを可能とします。

位 置	規 模
区域①・②・③・④	約 64 台～160 台

※施設レベルの具体的な集約駐車施設の位置及び規模が定まった際には随時更新し、追記します。

※なお、上記位置及び規模の設定における考え方は、資料編内「集約駐車施設の位置及び規模の設定の考え方」(p.39～40)を参照してください。

4 浜松町駅周辺地区

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」の一つとして位置付けられているとともに、「芝地区のまちづくりの方針」及び「芝浦港南地区のまちづくりの方針」の中では、公共交通ネットワークの整備や歩行者ネットワークの拡充により交通結節機能を強化することなどが掲げられています。駐車場を集約し地区内の自動車交通を整理することでこの方針を実現するため、駐車機能集約区域等を以下のとおり定めます。

(1) 駐車機能集約区域

浜松町駅周辺において、地区計画が定められており、上位計画に位置付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」を含み、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を合わせて駐車機能集約区域とします。



(2) 集約駐車施設の位置及び規模

浜松町駅周辺地区では、道路交通状況や区域形状を勘案し、集約駐車施設を設置する区域としてふさわしい区域を集約駐車施設の位置と定め、それ以外の区域における駐車場の集約及び同一区域内の駐車場の集約を想定し集約駐車施設の規模を定めます。

ただし、同一地区内の集約等、以下の位置及び規模以外の集約駐車施設についても個別の申請に応じて協議の上定めることを可能とします。

位 置	規 模
区域①・②・④	約 227 台～439 台

※施設レベルの具体的な集約駐車施設の位置及び規模が定まった際には随時更新し、追記します。

※なお、上記位置及び規模の設定における考え方は、資料編内「集約駐車施設の位置及び規模の設定の考え方」(p.41～42)を参照してください。

港区低炭素まちづくり計画 駐車機能集約化編

資料編

目次

●関連する法律、条例等.....	28
●集約駐車施設の位置及び規模の設定の考え方.....	33
●駐車場地域ルール策定協議会等の検討経過.....	43

●関連する法律、条例等

■都市の低炭素化の促進に関する法律（平成二十四年法律第八十四号）

（省略）

（低炭素まちづくり計画）

第七条

3 次の各号に掲げる事項には、それぞれ当該各号に定める事項を記載することができる。

一 前項第二号イに掲げる事項 駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二十条第一項の地区若しくは地域内又は同条第二項の地区内の区域であって当該区域における駐車施設（同条第一項に規定する駐車施設をいう。以下この号において同じ。）の機能を集約すべきもの（第二十条において「駐車機能集約区域」という。）並びに集約駐車施設（当該機能を集約するために整備する駐車施設をいう。）の位置及び規模に関する事項

（省略）

5 市町村は、低炭素まちづくり計画に次の各号に掲げる事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、それぞれ当該各号に定める者に協議しなければならない。

一 第三項第一号に定める事項 都道府県知事（駐車場法第二十条第一項若しくは第二項又は第二十条の二第一項の規定に基づき条例を定めている都道府県の知事に限る。）

（省略）

（駐車施設の附置に係る駐車場法の特例）

第二十条 低炭素まちづくり計画に第七条第三項第一号に定める事項が記載されているときは、当該事項に係る駐車機能集約区域内における駐車場法第二十条第一項若しくは第二項又は第二十条の二第一項の規定の適用については、同法第二十条第一項中「近隣商業地域内に」とあるのは「近隣商業地域内の駐車機能集約区域（都市の低炭素化の促進に関する法律（平成二十四年法律第八十四号）第七条第三項第一号に規定する駐車機能集約区域をいう。以下この条及び次条において同じ。）の区域内に」と、同項及び同条第二項並びに同法第二十条の二第一項中「建築物又は」とあるのは「建築物若しくは」と、同法第二十条第一項中「旨を」とあるのは「旨、その建築物若しくはその建築物の敷地内若しくは集約駐車施設（同号に規定する集約駐車施設をいう。以下この条及び次条において同じ。）内に駐車施設を設けなければならない旨又は集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨を」と、「駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内の」とあるのは「駐車機能集約区域の区域内の」と、同条第二項中「地区内」とあるのは「地区内の駐車機能集約区域の区域内」と、同項及び同法第二十条の二第一項中「旨を」とあるのは「旨、その建築物若しくはその建築物の敷地内若しくは集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨又は集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨を」と、同項中「前条第一項の地区若しくは地域内又は同条第二項の地区内」とあるのは「前条第一項又は第二項の駐車機能集約区域の区域内」と、「地区又は地域内の」とあり、及び「地区内の」とあるのは「駐車機能集約区域の区域内の」とする。

（省略）

■ 駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）

（省略）

（建築物の新築又は増築の場合の駐車施設の附置）

第二十条 地方公共団体は、駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内において、延べ面積が二千平方メートル以上で条例で定める規模以上の建築物を新築し、延べ面積が当該規模以上の建築物について増築をし、又は建築物の延べ面積が当該規模以上となる増築をしようとする者に対し、条例で、その建築物又はその建築物の敷地内に自動車の駐車のための施設（以下「駐車施設」という。）を設けなければならない旨を定めることができる。劇場、百貨店、事務所その他の自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途で政令で定めるもの（以下「特定用途」という。）に供する部分のある建築物で特定用途に供する部分（以下「特定部分」という。）の延べ面積が当該駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内の道路及び自動車交通の状況を勘案して条例で定める規模以上のものを新築し、特定部分の延べ面積が当該規模以上の建築物について特定用途に係る増築をし、又は建築物の特定部分の延べ面積が当該規模以上となる増築をしようとする者に対しては、当該新築又は増築後の当該建築物の延べ面積が二千平方メートル未満である場合においても、同様とする。

2 地方公共団体は、駐車場整備地区若しくは商業地域若しくは近隣商業地域の周辺の都市計画区域内の地域（以下「周辺地域」という。）内で条例で定める地区内、又は周辺地域、駐車場整備地区並びに商業地域及び近隣商業地域以外の都市計画区域内の地域であつて自動車交通の状況が周辺地域に準ずる地域内若しくは自動車交通がふくそうすることが予想される地域内で条例で定める地区内において、特定部分の延べ面積が二千平方メートル以上で条例で定める規模以上の建築物を新築し、特定部分の延べ面積が当該規模以上の建築物について特定用途に係る増築をし、又は建築物の特定部分の延べ面積が当該規模以上となる増築をしようとする者に対し、条例で、その建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設を設けなければならない旨を定めることができる。

3 前二項の延べ面積の算定については、同一敷地内の二以上の建築物で用途上不可分であるものは、これを一の建築物とみなす。

（建築物の用途変更の場合の駐車施設の附置）

第二十条の二 地方公共団体は、前条第一項の地区若しくは地域内又は同条第二項の地区内において、建築物の部分の用途の変更（以下「用途変更」という。）で、当該用途変更により特定部分の延べ面積が一定規模（同条第一項の地区又は地域内のものにあつては特定用途について同項に規定する条例で定める規模、同条第二項の地区内のものにあつては同項に規定する条例で定める規模をいう。以下同じ。）以上となるもののために大規模の修繕又は大規模の模様替（建築基準法第二条第十四号又は第十五号に規定するものをいう。以下同じ。）をしようとする者又は特定部分の延べ面積が一定規模以上の建築物の用途変更で、当該用途変更により特定部分の延べ面積が増加することとなるもののために大規模の修繕又は大規模の模様替をしようとする者に対し、条例で、その建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設を設けなければならない旨を定めることができる。

2 前条第三項の規定は、前項の延べ面積の算定について準用する。

（省略）

■東京都駐車場条例（昭和三三年一〇月一日 条例第七七号）

（省略）

（駐車機能集約区域及び集約駐車施設に関する特例）

第十七条の八 特別区又は市が、都市の低炭素化の促進に関する法律（平成二十四年法律第八十四号）第七条第一項の規定により作成した低炭素まちづくり計画において、同条第三項第一号に規定する駐車機能集約区域（以下「駐車機能集約区域」という。）及び集約駐車施設に関する事項を記載し、かつ、当該駐車機能集約区域内において建築物を新築し、増築し、又は用途の変更をしようとする者が附置すべき駐車施設又は荷さばきのための駐車施設に関する条例を当該特別区又は市が定めた場合であつて、当該駐車機能集約区域が駐車場整備地区等、周辺地区及び自動車ふくそう地区内に存するときは、当該駐車機能集約区域内においては、第十七条から第十七条の五までの規定は適用しない。

（省略）

※「第十七条から第十七条の五までの規定」・・・「建築物を新築する場合の駐車施設の附置」（第十七条）、「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）、「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、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）、「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）に関する規定。

■国土交通省「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(平成24(2012)年12月)

1. 都市の低炭素化の促進に関する法律の駐車場法の特例措置について

(省略)

(2) 駐車機能集約区域について

駐車機能集約区域については、都市機能の集約化や公共交通の利用促進等の地区交通体系の方向性を踏まえるとともに、以下の点を考慮の上で区域を設定されたい。

・道路交通の円滑化や快適な歩行空間の確保等の実現に必要な一定のまとまりをもった区域とすること。

・集約駐車施設と駐車機能集約区域内の目的地との間の移動環境や、駐車機能集約区域内における移動環境等の観点から適切な規模であること。

(3) 集約駐車施設について

集約駐車施設については、以下の点を考慮の上で設定されたい。

①集約駐車施設の整備に関する基本的考え方

・集約駐車施設は、既存の大規模な駐車施設を集約駐車施設として活用することが現実的に想定される。この場合、附置義務の台数以上に整備されている駐車施設や、附置義務の原単位見直し(下記2(3)参照)等により生じる附置義務駐車施設の余剰分を集約駐車施設とすることが考えられる。また、附置義務以外の駐車施設との連結路等を設けること等によって駐車場の一体化を図り、合わせて駐車場出入口を集約することによって集約駐車施設とすることも考えられること。

・新たに集約駐車施設を設置する場合には、駐車機能集約区域内の建築主等による整備だけでなく、公的主体が受け皿として集約駐車施設を先行的に整備することも考えられること。

・平面の時間貸駐車場を集約駐車施設とする場合には、当該駐車場が土地所有者の臨時の土地活用である場合があることから、当該駐車場が継続的に駐車場として活用されるか否かを事前に確認すること。

・一つの駐車機能集約区域に対して、複数の集約駐車施設を設定することが可能であること。また、建築主は、複数の集約駐車施設の中から、当該建築物への自動車交通の実態を踏まえて附置先を選択する(複数の場所に分割することを含む)ことも可能であること。

・利用者の利便性を確保するため、集約駐車施設への案内・誘導方策を講じることについて、併せて検討すること。

②集約駐車施設の位置

・上記「駐車機能集約区域及び集約駐車施設のイメージ」を参照しつつ、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こと。必要に応じ、同区域の外に位置することも可能であること。

・地域の道路ネットワークの整備状況、沿道土地利用や道路交通の状況等を勘案し、集約駐車施設への出入りに伴う交通渋滞、周辺環境への悪影響(騒音、排ガス)、歩行者動線との著しい輻輳が生じないように、適切な位置とすること。また、交通規制の実施、交通安全施設の整備等が必要となる場合には、都道府県公安委員会、道路管理者(交通安全施設の整備に限る)と十分に調整を図ること。

③集約駐車施設の規模

・地域の自動車需要や対象建築物の立地動向等を勘案し、駐車機能集約区域内で見込まれる附置義務駐車台数を適切に評価のうえ、概ねの駐車施設の台数を定めることが適当であること。

- ・仮に集約駐車施設の規模が不足すると、駐車機能集約区域の建築行為に支障を及ぼすこととなるため、集約駐車施設の規模については、あらかじめ十分な規模を確保し、集約駐車施設の利用状況を見つつ仮に不足が見込まれる場合には集約駐車施設の追加等の対応を行うこと。
- ・集約駐車施設において異なる用途の建築物の駐車施設を集約する場合には、各建築物の駐車需要のピーク時間帯や曜日が異なることが想定されるため、駐車施設を融通することにより各建築物について個別に必要な附置義務台数を低減させることも考えられること。(第 26 条の 2 関連)
(省略)

●集約駐車施設の位置及び規模の設定の考え方

本計画に示した位置や規模は各地域の対象区域における開発等を制限するものではなく、各地域の対象区域における駐車場需要等に関する想定のもと、その位置及び規模を示したものです。

◇環状2号線周辺地区

【集約駐車施設の位置】

環状2号線周辺地区のうち、環2沿道地区は、地区計画等の上位計画に基づき歩道ににぎわいを創出するまちづくりの誘導が進められており、広幅員の歩道を生かした歩行者空間を阻害しないため、個々の建物に駐車場を設けるのではなく集約することが望ましい地区です。

一方、虎ノ門一・二丁目地区、虎ノ門地区、愛宕山周辺地区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、再開発等に合わせて地下鉄駅との歩行者ネットワークの整備など公共交通の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、駐車機能集約施設の位置を虎ノ門一・二丁目地区、虎ノ門地区、愛宕山周辺地区に設定します。

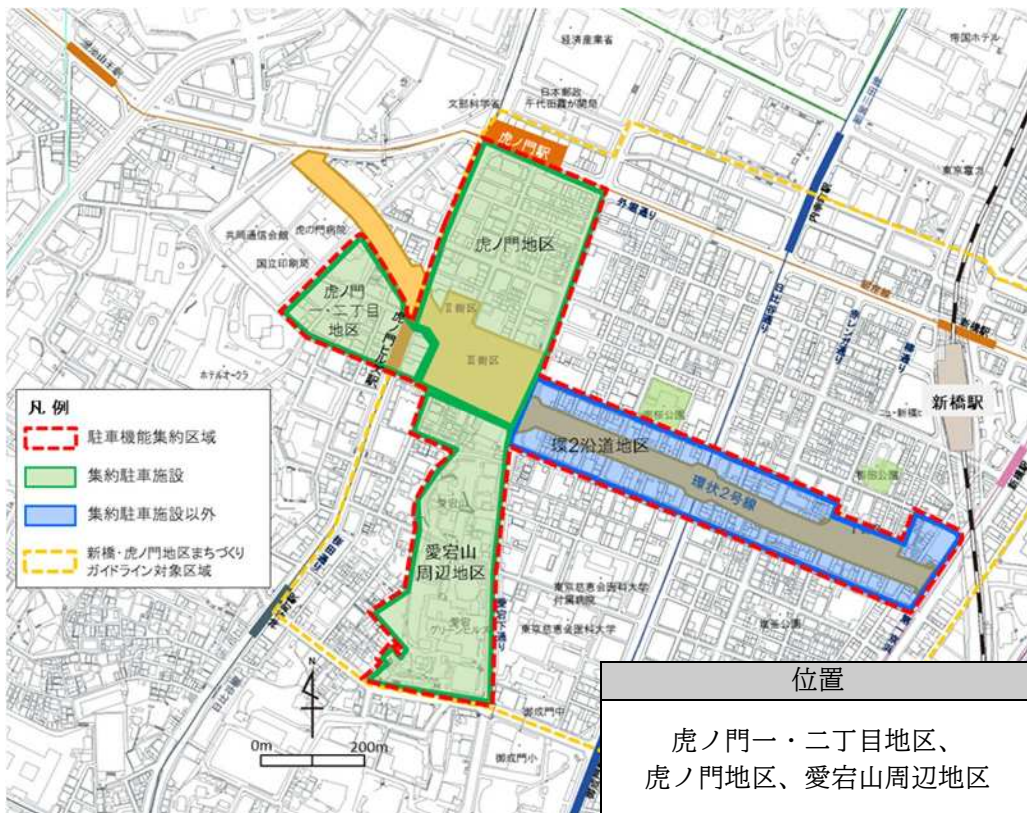


図 10 環状2号線周辺地区・駐車機能集約区域

【集約駐車施設の規模】

駐車場需要の実態調査を元に、需要に応じた駐車台数整備基準を虎ノ門一・二丁目地区、虎ノ門地区、愛宕山周辺地区では「都条例の規定に基づく台数×0.4」、環2沿道地区では「都条例の規定に基づく台数×0.6」と決めました。

	整備基準	備考
乗用車	<ul style="list-style-type: none"> ■虎ノ門一・二丁目地区、虎ノ門地区、愛宕山周辺地区 都条例の規定に基づく台数 × 0.4 ■環2沿道地区 都条例の規定に基づく台数 × 0.6 	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值とする。

集約元として想定される環2沿道地区において、街並み再生方針^{※1}に基づき街区ごとの共同化及び再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（258,917 m²）、ここから都条例の規定に基づいた附置義務台数を約840台と算定しました。

この台数に、駐車場需要実態調査に基づいた附置基準（都条例基準×0.6）を適用すると約505台となります。

	環2沿道地区
都条例附置義務台数	約840台
需要に応じた駐車場整備基準	×0.6 (駐車場地域ルール整備基準)
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505台

以上より、集約駐車施設の規模として、環2沿道地区での都条例規定に基づく附置義務台数（約840台）を上限とし、全ての建物が需要に応じた駐車場整備基準を適用した場合の台数（約505台）を下限とします。

位置	規模
虎ノ門一・二丁目地区、 虎ノ門地区、愛宕山周辺地区	約505台～840台

【整備基準における標準値の設定について】

環状2号線周辺地区駐車場地域ルール運用マニュアルに規定する運用審査、簡易審査を行う場合は、地域の需要に応じた下記の低減係数を標準値として適用する。

- 虎ノ門一・二丁目地区、虎ノ門地区、愛宕山周辺地区
都条例の規定に基づく台数 × 0.5
- 環2沿道地区
都条例の規定に基づく台数 × 0.7

^{※1} 東京都「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」に基づき、街並み再生地区（街区再編まちづくりを行う必要性が特に高いと認められる地区）に指定された地区における街並み形成の方向性を示す方針。

◇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、幹線道路沿いにはしか駐車施設の出入口を設けられない区域がある一方、区域③、④、⑩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。

また、品川駅街区地区は、新たに整備される駅前広場における歩行者動線と車両動線が重なることで、バスやタクシーといった駅端末交通の交通機能に支障をきたすことのないようにするとともに、品川駅西口地区は、品川駅街区地区との歩行者ネットワークが形成され、かつ拡幅予定の幹線道路からの出入口の設置や、幹線道路以外の道路にアクセスできる立地のため、集約駐車施設整備の可能性がります。

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。

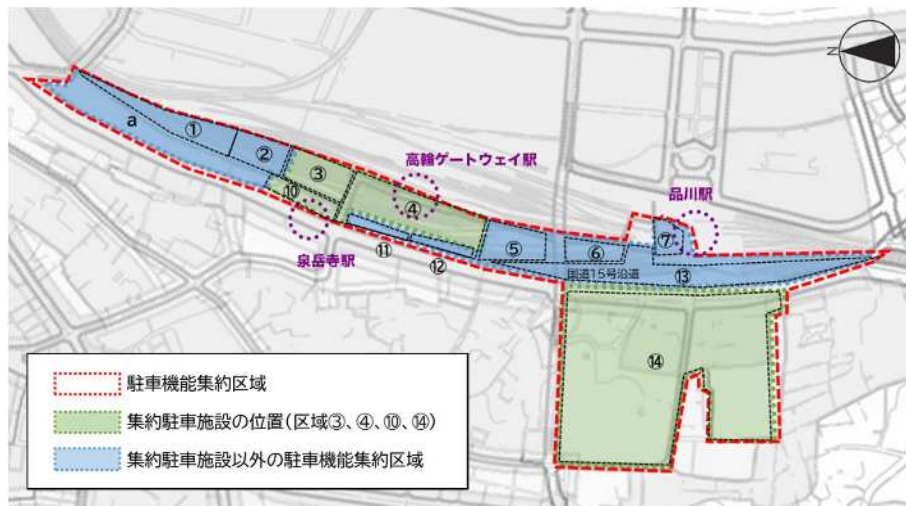


図 11 品川駅北周辺地区・駐車機能集約区域

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、⑦、⑫、a、⑬が想定されます。

	区域②・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

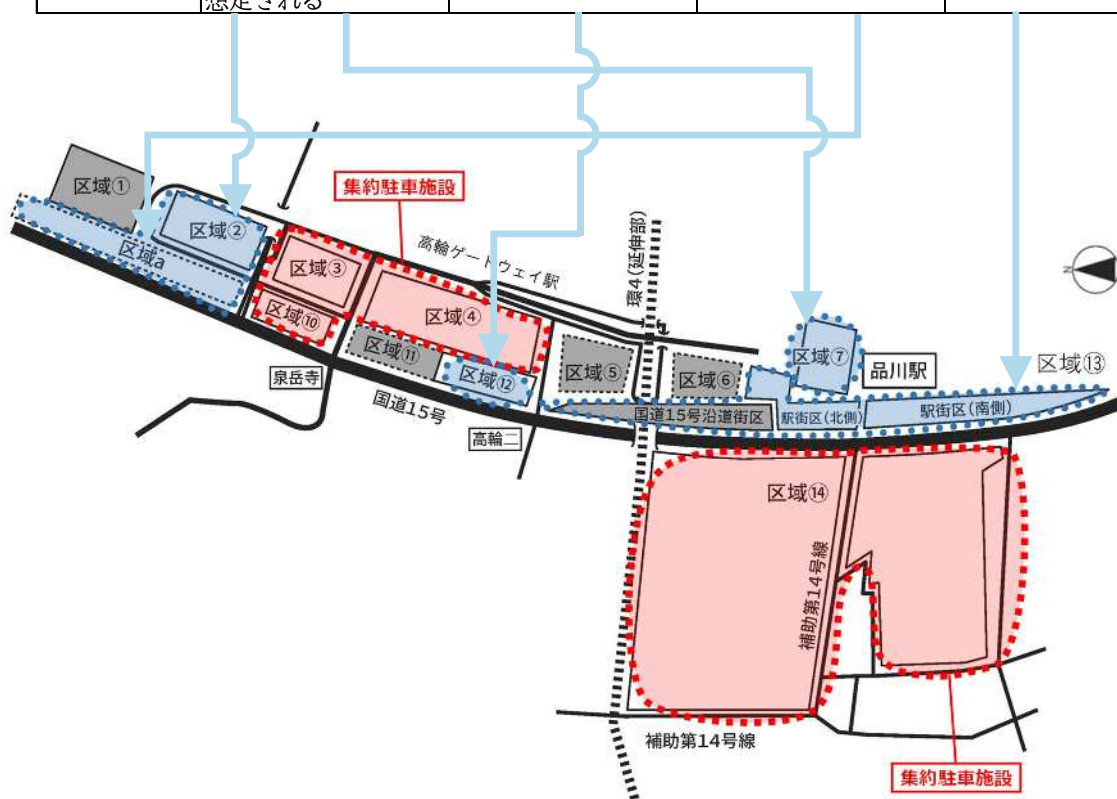


図12 品川駅北周辺地区・駐車施設の集約元となる区域のイメージ

上記、集約の可能性のある区域（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 534,000 m²）。

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、計 約 1,268 台（区域②：約 107 台、区域⑦：約 164 台、区域⑫：約 178 台、区域a：約 61 台、区域⑬：約 758 台）となります。

一方、駐車台数の整備基準について、駐車場需要の実態調査を元に、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」と決めました。

	整備基準	備考
乗用車	<p>■品川駅北周辺地区</p> <p>都条例の規定に基づく台数 × 0.4</p>	<p>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。</p>

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 547 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 758 台	約 1,268 台
需要に応じた 駐車場整備基準	×0.4			×1.0 (都条例以外)	×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 305 台	約 547 台

※区域⑬は、国道 15 号沿道街区を除いて駐車台数を算定

以上より、集約駐車施設の規模として、都条例規定に基づく附置義務台数（約 1,268 台）を上限とし、全ての建物が需要に応じた駐車場整備基準を適用した場合の台数（約 547 台）を下限とします。

位置	規模
区域 ③・④・⑩・⑭	約 547 台～1,268 台

※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、適宜更新していく。

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（駐車機能集約化編）の改定作業を実施する。

【整備基準における標準値の設定について】

品川駅北周辺地区駐車場地域ルール運用マニュアルに規定する運用審査、簡易審査を行う場合は、地域の需要に応じた下記の低減係数を標準値として適用する。

■品川駅北周辺地区
都条例の規定に基づく台数 × 0.6

参考 想定される二酸化炭素排出量の削減効果（事業者による試算）

品川駅北周辺地区における二酸化炭素排出量の削減効果について、事業者が試算した結果は以下のとおりです。

項目	地域ルール適用		二酸化炭素 排出削減量
	なし	あり	
(1) 駐車場集約による削減効果			
①公共交通機関への転換による効果	自動車走行台キロ 9,569,205 台・km/年	自動車走行台キロ 6,744,835 台・km/年 (- 2,824,370 台・km/年)	- 592.8 t/年
②うろつき交通の低減による効果	自動車走行台キロ 485,210 台・km/年	自動車走行台キロ 355,999 台・km/年 (- 129,211 台・km/年)	- 27.1 t/年
(2) 駐車場の台数低減による削減効果			
①地下掘削土量の削減による効果	掘削土量等 —	掘削土量等（削減量） - 72,552 m ³	- 271.7 t
②建設資材の削減による効果	コンクリート使用量 219,113.5 m ³	コンクリート使用量 174,921.3 m ³ (- 44,192.2 m ³)	- 14,068.4 t
③駐車場運用に係るエネルギー消費の削減による効果	使用電力量 4,729,175 kWh/年	使用電力量 3,775,365 kWh/年 (- 953,810 kWh/年)	- 435.9 t/年

※二酸化炭素の排出削減量（タイミング別）

	二酸化炭素排出削減量	※内訳
建設時（1回限り）	- 14,340.1 t	(2) ①地下掘削土量の削減による効果 (2) ②建設資材の削減による効果
運用時（毎年）	- 1,055.8 t/年	(1) ①公共交通機関への転換による効果 (1) ②うろつき交通の低減による効果 (2) ③駐車場運用に係るエネルギー消費の削減による効果

◇六本木交差点周辺地区

【集約駐車施設の位置】

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ため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「交差点直近区域」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、駐車機能集約施設の位置を「交差点外縁部区域（区域①・区域②・区域③・区域④）」に設定します。

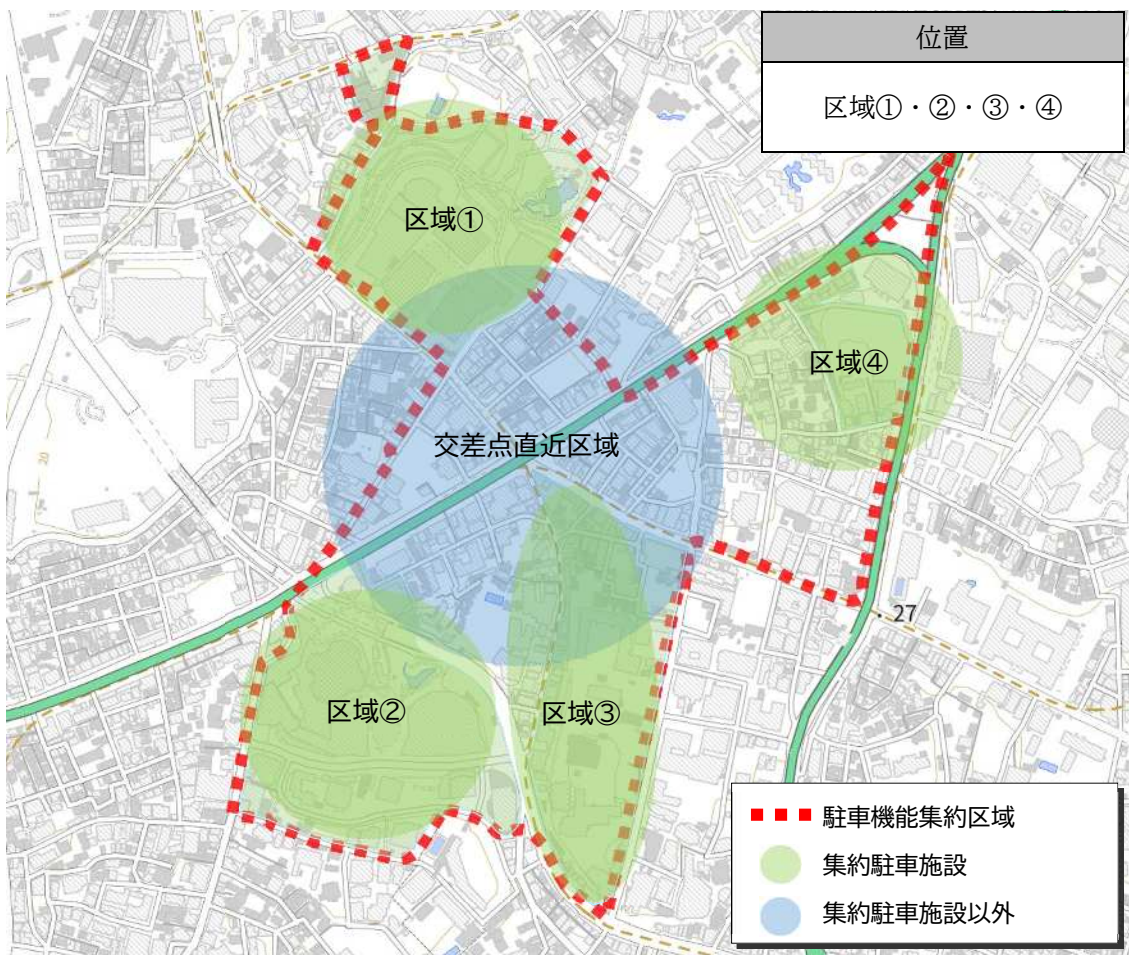


図 13 六本木交差点周辺地区・駐車機能集約区域

【集約駐車施設の規模】

駐車場需要の実態調査を元に、需要に応じた駐車台数整備基準を「都条例の規定に基づく台数×0.4」と決めました。

	整備基準	備考
乗用車	■六本木交差点周辺地区 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得られた駐車需要台数と都条例の基準による附置義務台数との比較において得られた比率に、1割程度の余裕を考慮した比率を整備基準の下限值とする。

集約元として想定される「交差点直近区域」において、将来建て替え及び再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（約 62,500 m²）、ここから都条例の規定に基づいた附置義務台数を約 160 台と算定しました。

この台数に、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。

	規模
都条例附置義務台数	約 160 台
需要に応じた駐車場整備基準	×0.4 (駐車場地域ルール整備基準)
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 64 台

以上より、集約駐車施設の規模として、「交差点直近区域」での都条例規定に基づく附置義務台数（約 160 台）を上限とし、全ての建物が需要に応じた駐車場整備基準を適用した場合の台数（約 64 台）を下限とします。

位置	規模
区域①・②・③・④	約 64 台～160 台

【整備基準における標準値の設定について】

六本木交差点周辺地区駐車場地域ルール運用マニュアルに規定する運用審査、簡易審査を行う場合は、地域の需要に応じた下記の低減係数を標準値として適用する。

- 六本木交差点周辺地区
都条例の規定に基づく台数 × 0.6

◇浜松町駅周辺地区

【集約駐車施設の位置】

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、公共交通の利便性を向上させる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、駐車機能集約施設の位置を区域①、②、④に設定します。



図 14 浜松町駅周辺地区・駐車機能集約区域

【集約駐車施設の規模】

駐車場需要の実態調査を元に、需要に応じた駐車台数整備基準を「都条例の規定に基づく台数×0.5」と決めました。

	整備基準	備考
乗用車	■浜松町駅周辺地区 都条例の規定に基づく台数 × 0.5	実態調査に基づく推計により得られた駐車需要台数と都条例の基準による附置義務台数との比較において得られた比率を整備基準の下限值とする。

浜松町駅周辺地区では、将来建て替え及び再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延床面積を区域ごとに算出し、ここから都条例の規定に基づいた附置義務台数を約 439 台と算定しました。

この台数に、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。

	区域①	区域②	区域③	区域④	区域⑤	合計
都条例附置義務台数	約 165 台	約 2 台	約 23 台	約 181 台	約 68 台	約 439 台
需要に応じた 駐車場整備基準	×0.5 (駐車場地域ルール整備基準)					↓
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 88 台	約 1 台	約 12 台	約 91 台	約 35 台	約 227 台

以上より、集約駐車施設の規模として、都条例規定に基づく附置義務台数（約 439 台）を上限とし、全ての建物が需要に応じた駐車場整備基準を適用した場合の台数（約 227 台）を下限とします。

位置	規模
区域①・②・④	約 227 台～439 台

【整備基準における標準値の設定について】

浜松町駅周辺地区駐車場地域ルール運用マニュアルに規定する運用審査、簡易審査を行う場合は、地域の需要に応じた下記の低減係数を標準値として適用する。

- 浜松町駅周辺地区
都条例の規定に基づく台数 × 0.6

●駐車場地域ルール策定協議会等の検討経過

◇環状2号線周辺地区

○検討経過

年度	実施内容
平成28年度	・駐車場地域ルール策定協議会（第1回）の実施
平成29年度	・駐車場地域ルール策定協議会（第2回～第6回）の実施
平成30年度	・駐車場地域ルール策定協議会（第7回～第8回）の実施 ・駐車場地域ルール運用体制策定協議会（第1回～第4回）の実施 ・「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付置等に関する条例」の制定
令和5年度	・駐車場地域ルール運営協議会（第1回）の実施

◇品川駅北周辺地区

○検討経過

年度	実施内容
平成29年度	・駐車場地域ルール策定協議会（第1回～第6回）の実施
平成30年度	・駐車場地域ルール運用体制策定協議会（第1回～第4回）の実施 ・「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付置等に関する条例」の制定
令和3年度	・駐車場地域ルール策定協議会（第7回～第8回）の実施
令和4年度	・駐車場地域ルール運用体制策定協議会（第5回）の実施 ・駐車場地域ルール策定協議会（第9回）の実施
令和5年度	・駐車場地域ルール運営協議会（第1回）の実施
令和6年度	・駐車場地域ルール運営協議会（第2回）の実施

◇六本木交差点周辺地区

○検討経過

年度	実施内容
平成30年度	・駐車場地域ルール策定協議会（第1回）の実施
令和元年度	・駐車場地域ルール策定協議会（第2回）の実施
令和2年度	・駐車場地域ルール策定協議会（第3回～第4回）の実施 ・駐車場地域ルール運用体制策定協議会（第1回）の実施
令和5年度	・駐車場地域ルール運営協議会（第1回）の実施

◇浜松町駅周辺地区

○検討経過

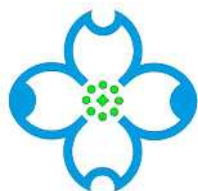
年度	実施内容
令和元年度	・駐車場地域ルール策定協議会（第1回）の実施
令和2年度	・駐車場地域ルール策定協議会（第2回～第3回）の実施 ・駐車場地域ルール運用体制策定協議会（第1回）の実施
令和5年度	・駐車場地域ルール運営協議会（第1回）の実施

◇田町駅周辺地区

○検討経過

年度	実施内容
令和6年度	・駐車場地域ルール策定協議会（第1回）の実施

区 の 木

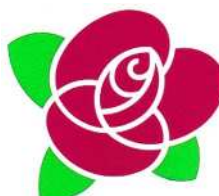


ハナミズキ

区 の 花



アジサイ



バラ



港区のマークは、昭和24年7月30日に制定しました。旧芝・麻布・赤坂の3区を一丸とし、その象徴として港区の頭文字である「み」を力強く、図案化したものです。

刊行物発行番号●●-●●

港区低炭素まちづくり計画（駐車機能集約化編）

令和6年（2024年）●月発行

編集・発行：港区街づくり支援部都市計画課

東京都港区芝公園1-5-25

03-3578-2111（代表）

<https://www.city.minato.tokyo.jp>

