

令和 8 年度第 2 回 築地市場跡地地区等駐車場地域ルール検討部会

駐車場地域ルールの検討

<目 次>

- 1. 前回の検討部会での了承事項と今回の検討事項 ----- 1
 - 2. 築地場外市場における荷捌き用駐車施設の車室の規模 ----- 3
 - 3. 築地市場跡地開発および築地場外市場における駐車施設の隔地の考え方 ----- 3
-

令和 8 年 9 月 10 日

駐車場地域ルール の 検討

本資料では、前回の検討部会における意見への対応を整理するとともに、一覧表の形で内容のとりまとめを行った。

1. 前回の検討部会での了承事項と今回の検討事項

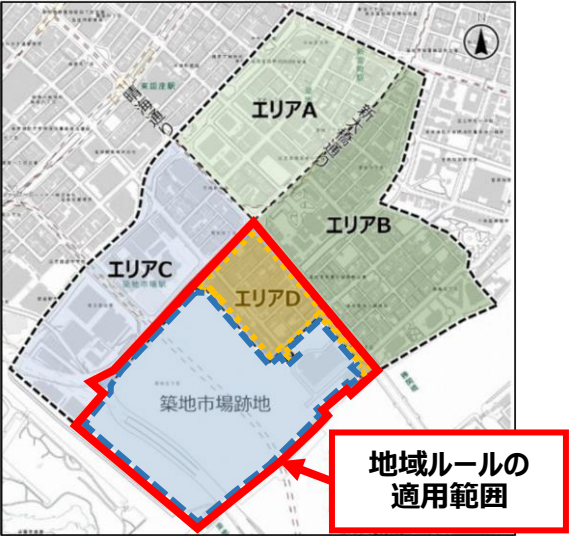
前回検討部会での了承事項

前回の検討部会での了承事項を下表に整理した。

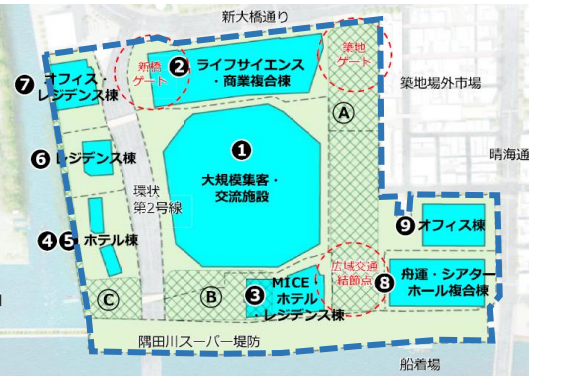
地域ルールに定める事項		築地市場跡地開発 ※以下、市場跡地開発とする		築地場外市場（エリア D） ※以下、場外市場とする	
		マルチスタジアム（右下図の①）	マルチスタジアム以外の建築物		
適用範囲		駐車場整備計画に示す範囲（右上図の赤枠内）			
対象建築物		既存建築物を含めた都条例に基づく附置義務駐車施設を対象とする。			
駐車施設の整備台数基準	乗用車用	類似事例の駐車実績に基づく以下の基準とする。 ■多目的競技場 ①一般来場者向けの駐車施設を整備する場合：340 m ² /台 ②一般来場者向けの駐車施設を整備しない場合：960 m ² /台 ※②の場合は、地域ルールの適用時の審査において当該スタジアムの運用方針等を確認することを想定する。	類似事例の駐車実績に基づく以下の基準とする。 ■事務所：1,790 m ² /台 ■百貨店その他店舗：530 m ² /台 ■その他特定用途：1,230 m ² /台 ■非特定用途：1,760 m ² /台	「都条例に基づく整備台数」とする。（整備台数基準の緩和は行わない。）	
		荷捌き用	類似事例の駐車実績に基づく以下の基準とする。 ■多目的競技場：6,730 m ² /台		「都条例に基づく整備台数」（乗用車用とは別途算定、10 台上限の適用なし）とする。
			上記で算定した整備台数のうち、半数以下は、軽・小型貨物車等による荷捌きが可能な車室規模での整備を認める。	上記で算定した整備台数のうち、軽・小型貨物車等による荷捌きが可能な車室規模での整備を認める割合は、今回の検討部会で検討	
		障害者用	一般車の駐車施設の内数とし、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）、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、用途特性からみて必要な台数（駐車施設の数が 200 以下の場合：当該駐車施設の数 の 2 % 以上、駐車施設の数 が 200 超の場合：当該駐車施設の数 の 1 % + 2 以上）とする。		
		乗用車用、荷捌き用、障害者用共通	上記の整備台数基準より低減を希望する場合は、類似施設等の駐車実績に基づいて整備台数を算定することを可能とする。		
駐車施設の隔地基準	考え方		車両動線と歩行者動線を適切に分離するための駐車施設の適正配置を進める観点から、開発区域内の建築物間において駐車施設の隔地・集約を行うことを認める。	地区内への流入交通の抑制を図る観点から、場外市場のエリア外の駐車施設へ隔地により確保することを認める。	
	基準	乗用車用	■隔地許容距離：概ね 415m 以内	■隔地許容距離：概ね 300m 以内	
		荷捌き用	原則、敷地内整備とする。	原則、敷地内整備とする。	
		障害者用	原則、敷地内整備とする。	原則、敷地内整備とする。	
駐車施設の整備にあたって配慮すべき事項 （内容については本資料 p.2 を参照）	乗用車用	①駐車施設の車室の大きさ・②機械式駐車施設について			
	荷捌き用	①駐車施設の車室の大きさ・②車路★・③荷捌きのためのスペース確保★・④車室または荷捌きのためのスペース配置★ ★『中央区市街地開発事業指導要綱』における「大規模開発事業」に該当する場合に配慮が必要となる事項			
	障害者用	①駐車施設の車室の大きさ・②バリアフリー動線の確保等・③駐車施設における不適正利用防止および地区内での共同利用への配慮			

「都条例に基づく整備台数」：本資料の巻末で今後の都条例改正における対応を整理した。

【地域ルールの適用範囲】



【市場跡地開発の整備計画】

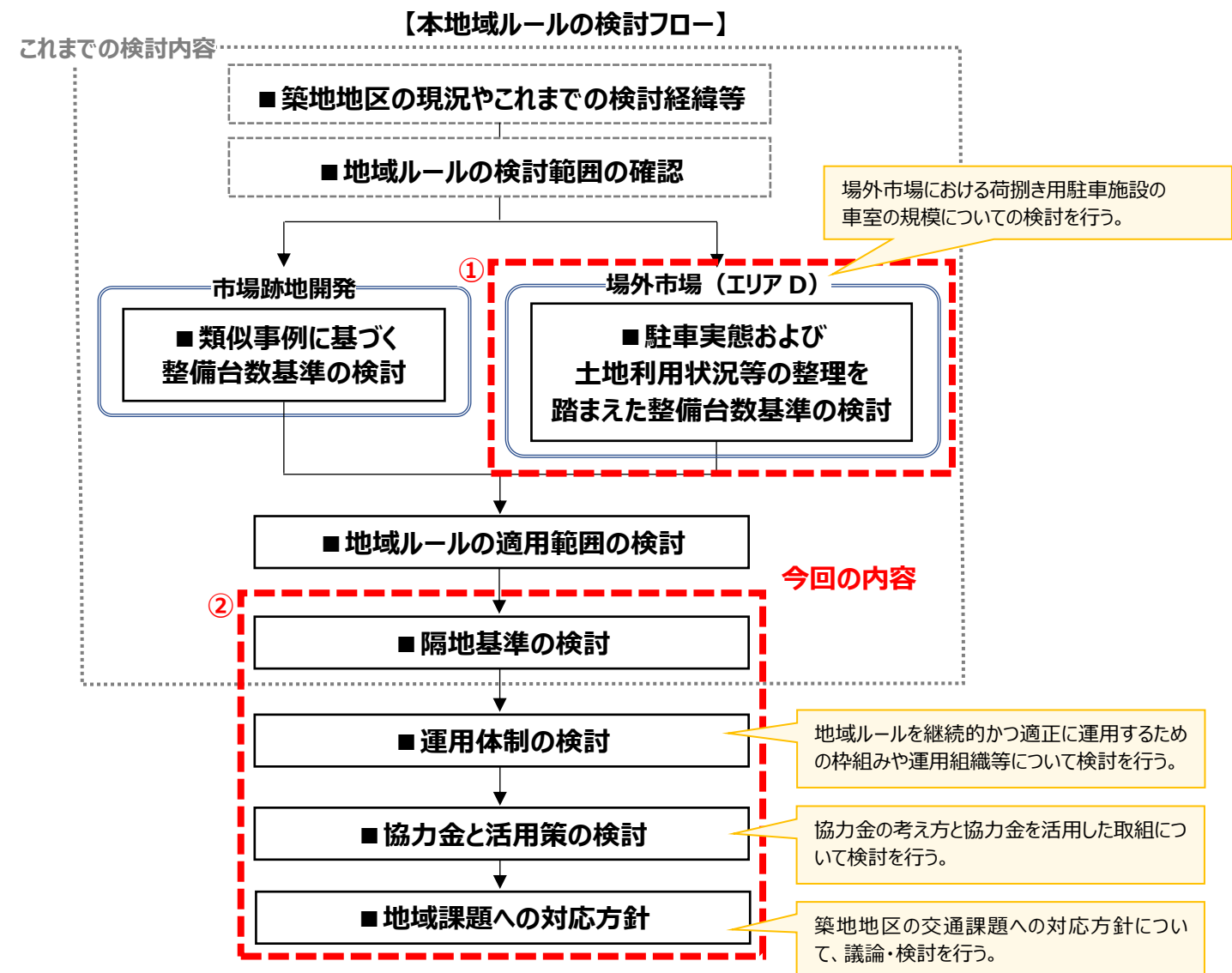


出典：築地地区まちづくり事業基本計画（令和 7 年 8 月、築地まちづくり株式会社）をもとに作成

駐車施設の整備にあたって配慮すべき事項の内容
駐車施設の利便性を高め利用を促進するため、<u>乗用車用・荷捌き用・障害者用の各々について車室の規模や天井高さ等、駐車施設の構造や整備にあたって配慮すべき事項（以下は、主な事項を抜粋）を定める。</u>
【乗用車用】 ①駐車施設の車室の大きさ：<u>幅 2.3m 以上×奥行 5.0m 以上</u> ※<u>整備台数の 3 割以上の部分については、幅 2.5m 以上×奥行 6.0m 以上</u> ②機械式駐車施設について：機械式駐車施設の認定基準に適合していること
【荷捌き用】 ①駐車施設の車室の大きさ：2 トンロング車が支障なく利用できる以下の規模 — 後開き：<u>幅 2.9m 以上×奥行 8.5m 以上×はり下高さ 3.2m 以上</u> — 横開き：<u>幅 3.9m 以上×奥行 7.0m 以上×はり下高さ 3.2m 以上</u> ※<u>築地市場跡地開発においては、整備台数のうち、半数以下の台数については、以下の軽・小型貨物車等による荷捌きが可能な車室規模として整備することが可能</u> — 軽・小型貨物車対応：<u>幅 3.0m 以上×奥行 6.0m 以上×はり下高さ 2.3m 以上</u> ※<u>場外市場における軽・小型貨物車等による荷捌きが可能な車室規模としての整備を可能とする割合は、今回の検討部会で検討を行う。（本資料の p.4 を参照）</u> ②車路★：「①駐車施設の車室の大きさ」において想定した最も大きい車両が安全かつ円滑に走行できる天井高さ、幅員等を確保する ③荷捌きのためのスペース確保★： 荷捌き時間の短縮や車室の有効利用を図るため、荷物の積下ろし・搬送のためのスペースを車室後方に確保し、館内への配送経路は、段差のない通路を確保する ④車室または荷捌きのためのスペース配置： 荷捌き用の駐車施設が立体式、地下式の場合は、貨物の運搬に利用できるエレベーターの近傍へ、荷捌き車の車室または荷捌きのためのスペースを設ける ★「②車路」および「③荷捌きのためのスペースの確保」は、駐車施設を整備する建物が大規模開発事業（事業区域が 3,000 ㎡以上の開発事業または都市開発諸制度活用による建築等）に該当する場合に配慮が必要となる事項
【障害者用】 ①駐車施設の車室の大きさ：<u>幅 3.5m 以上×奥行き 6.0m 以上×はり下高さ 2.3m 以上</u> ②バリアフリー動線の確保等： バリアフリー法、建築物バリアフリー条例、福祉のまちづくり条例などの関係法令に定める規定に従い、バリアフリー動線の確保等について、安全かつ円滑な利用が可能となるよう配慮する ③駐車施設における不適正利用防止および地区内での共同利用への配慮： 不適正利用の防止および地区内での共同利用に配慮する

今回の検討事項

今回の検討事項は、以下のフローに示す赤枠の範囲とする。

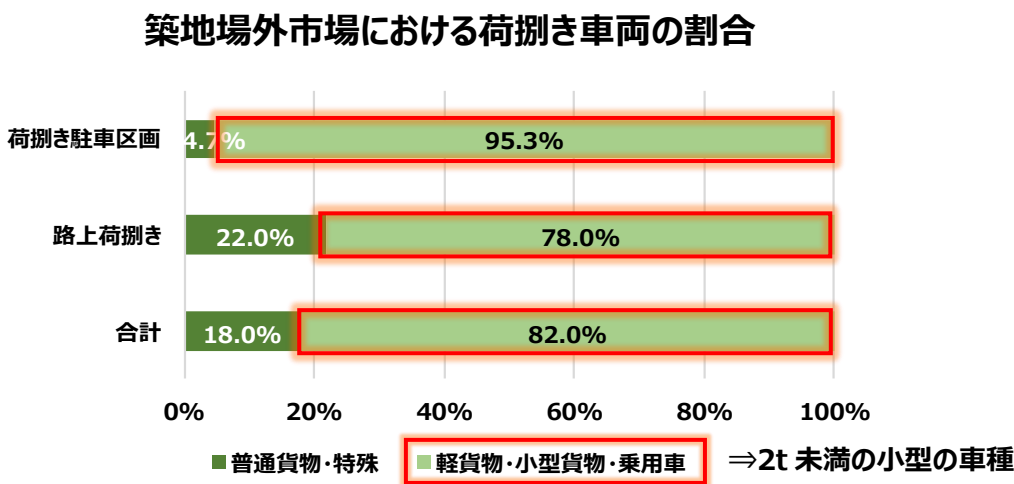


【今回の検討部会での検討事項】

検討事項	内容
① 築地場外市場における荷捌き用駐車施設の車室の規模	場外市場の建物において地域ルールを適用する場合の荷捌き用駐車施設の車室規模について ⇒ 本資料で整理
② 築地市場跡地開発および築地場外市場における駐車施設の隔地の考え方	市場跡地開発および場外市場において、地域ルールの適用により駐車施設を隔地で確保する場合の考え方やについて ⇒ 本資料で整理
築地場外市場における荷捌き用および障害者用の隔地基準	場外市場の建物において地域ルールを適用する場合の荷捌き用および障害者用の駐車施設の隔地について ⇒ 本資料で整理
運用体制の検討	本地区において地域ルールを継続的かつ適正に運用するための体制について ⇒ 資料 4 で整理
協力金と活用策の検討	協力金の考え方と本地区における地域課題への対応方針を踏まえた協力金を活用した取組について ⇒ 資料 4 で整理
地域課題への対応方針	本地区における交通課題とその対応方針について ⇒ 資料 4 で整理

2. 築地場外市場における荷捌き用駐車施設の車室の規模

- 場外市場において実施した駐車実態調査（令和5年度実施）の結果では、地区内の荷捌き車両の 8 割程度が 2t 未満の小型の車種（小型貨物・軽貨物・乗用車）となっている。
 - 場外市場についても、上記の荷捌き車両の駐車実態を踏まえ、荷捌き用の整備台数のうち 2 割以上※1 の車室については 2t ロング車対応の規模※2 とし、同整備台数のうち残りの台数の車室については軽・小型貨物車等による荷捌きが可能な規模※3 で整備することを認める。
- ※1：荷捌き用の車室規模ごとの整備台数の算定にあたっては「2t ロング車対応」の算定値を切り上げた台数とする。（車室規模ごとの整備台数イメージは下表を参照）
算定の例：荷捌き用の整備台数が 3 台の場合は以下のとおりとする。
・2t ロング車対応＝3 台×0.2（2 割）＝0.6 台＝切上げ 1 台
・軽・小型貨物車対応＝3 台－1 台＝2 台
- ※2：国交省のガイドラインに規定される「後開き対応：幅 2.9m 以上×奥行 8.5m 以上×はり下高さ 3.2m 以上」または「横開き対応：幅 3.9m 以上×奥行 7.0m 以上×・はり下高さ 3.2 m 以上」
- ※3：幅 3.0m 以上×奥行 6.0m×はり下高さ 2.3m 以上



出典：築地地区駐車実態調査（令和5年度実施）に基づき作成

築地場外市場における車室規模ごとの整備台数イメージ

車室規模の区分	荷捌き用の整備台数					
	1台	2台	3台	4台	5台	6台
2tロング車対応 （普通貨物・特殊用）	1台	1台	1台	1台	1台	2台
小型車対応 （小型貨物・軽貨物・乗用車用）	0台	1台	2台	3台	4台	4台
合計	1台	2台	3台	4台	5台	6台

※荷捌き用の整備台数のうちの2割を「2tロング車対応」車室として算定した場合
※2tロング車対応の整備台数は、算定値を小数点第一位で切上げ
※小型車対応の整備台数は、全体の整備台数と2tロング車対応の整備台数の差分

3. 築地市場跡地開発および築地場外市場における駐車施設の隔地の考え方

駐車施設の隔地の考え方

- 市場跡地開発と場外市場は、エリアごとに建築物の立地状況やまちづくりの方向性が異なるため、以下の考え方に基づき、駐車施設を隔地で確保していくことが適切と考えられる。

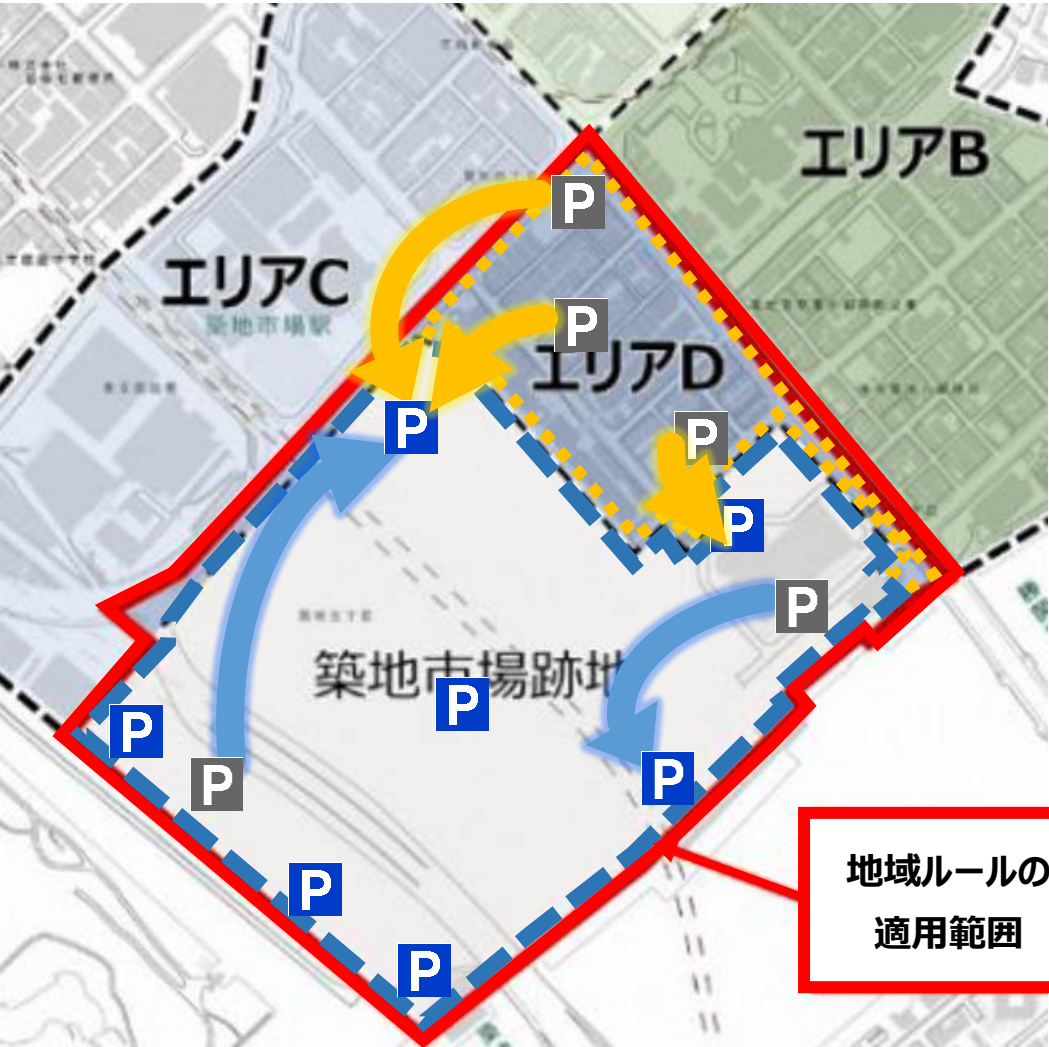
■市場跡地開発における隔地の考え方

市場跡地開発では、車両動線と歩行者動線を適切に分離するための駐車施設の適正配置を進める観点から、開発区域内の建築物間において駐車施設の隔地・集約を行うことを認める。

■場外市場における隔地の考え方

場外市場では、歩行者と車両の交錯の危険性が生じており、地区内への流入交通の抑制を図る観点から、場外市場のエリア外（地域ルール の範囲内）の駐車施設へ隔地により確保することを認める。

【市場跡地開発における駐車施設の隔地イメージ】



※図示されている駐車施設の立地状況はイメージであり、実際の立地状況とは異なる

築地場外市場における荷捌き用および障害者用の隔地について

【場外市場における荷捌き用および障害者用駐車施設整備の考え方】

- 商業店舗の連続性を維持し、流入交通を抑制する観点やまちの混雑状況を踏まえると、建物ごとに駐車施設を設けることは不合理であると考えられる。
- 地域ルールに基づく駐車施設の隔地に当たっては隔地先の確保が必要となるが、場外市場では附置義務台数が低減されないため、地域ルールの適用によって隔地先を生み出すことは難しい。また、市場跡地開発は、場外市場の荷捌き用、障害者用の隔地先としては距離の課題があるため、荷捌き用、障害者用は原則として場外市場の中で確保していくことが望ましい。
- 荷捌き用および障害者用の駐車施設については、利便性の観点からは建物ごとに整備することが望ましい。



上記の理由を踏まえた、場外市場における
荷捌き用および障害者用の隔地について

【場外市場における荷捌き用および障害者用の隔地について】

- 築地場外市場においては、荷捌き用および障害者用の駐車施設は敷地内に整備することとする。

今後、現在進めている区有地施設の再編および場外市場の荷捌きルールの見直しと並行して、区有地施設への集約化または路上の活用による、隔地基準や附置義務基準の設定について検討していく。

参考：区有地施設の再編の考え方

- 場外市場の区有地施設（築地場外市場地区まちづくり支援施設 A 棟及び築地川第一駐車場）の再編については、区の要望に基づき、築地市場跡地開発事業者から、食のインフラ機能として重要な荷捌き駐車場や荷物集荷所等を主要な機能として検討していくことが示されている。

資料⑨ 区有地施設（築地場外市場地区まちづくり支援施設A棟及び築地川第一駐車場）の再編等との連携

- 食のインフラ機能の維持継続、築地場外市場・銀座方面と行き来し滞留できる結節部の創出及び区有地施設へアクセスする車両動線の確保が図れるよう、築地市場跡地開発との一体的な計画立案を行う
- 計画立案では、食のインフラ機能として重要な荷捌き駐車場や荷物集荷所等を主要な機能として検討



現在の区有地施設

13

※計画の詳細については、今後の検討の深度化に応じて関係機関等と協議のうえ、変更の可能性があります

出典：築地地区まちづくり事業に関連する中央区の要望事項に係る合意書
別紙 中央区要望事項に対する取組内容（令和８年８月 中央区・築地まちづくり株式会社）

参考：東京都駐車場条例（改正検討中）への対応

東京都駐車場条例（改正検討中）への対応について以下に整理した。

一般（乗用車）駐車施設の新基準への対応

一般駐車（乗用車）施設の附置義務基準のうち、その他の特定用途（百貨店その他の店舗及び共同住宅を除く）および共同住宅への基準の緩和が見込まれる。

- その他の特定用途
（百貨店その他の店舗及び共同住宅を除く）：350 m²/台 ⇒ 450 m²/台（見込み）
- 共同住宅：350 m²/台 ⇒ 450 m²/台（見込み）

(1) 一般駐車施設の附置義務基準（第17条、別表第3）

「実態調査結果」

- 「特定用途のその他（区部）」について、台数に余剰がある傾向がみられた。
- 「共同住宅（区部・市部）」についても、台数に余剰がある傾向がみられた。
- それ以外の用途については、一定の傾向はみられなかった。

「見直し内容」

- 一定の傾向が確認できた「特定用途のその他（区部）」及び「共同住宅（区部・市部）」の基準を、下表のとおり緩和する。

地域・地区	対象規模	対象用途			現行基準	新基準
駐車場整備地区等	延べ面積 1,500㎡超	特定用途※	百貨店 その他の店舗	区部	250㎡ごとに1台	変更なし
				市部	200㎡ごとに1台	変更なし
			その他（百貨店 その他の店舗及び 共同住宅を除く）	区部	300㎡ごとに1台	450㎡ごとに1台
				市部	250㎡ごとに1台	変更なし
	延べ面積 2,000㎡超	特定用途※	共同住宅	区部	350㎡ごとに1台	450㎡ごとに1台
				市部	300㎡ごとに1台	350㎡ごとに1台
	延べ面積 2,000㎡超	非特定用途		区部	300㎡ごとに1台	変更なし
				市部	300㎡ごとに1台	変更なし
周辺地区又は 自動車ふくそう地区	延べ面積 2,000㎡超	特定用途※（共同住宅を除く）	区部	300㎡ごとに1台	変更なし	
			市部	250㎡ごとに1台	変更なし	

※特定用途に共同住宅を追加することに伴う見直しはP8参照

出典：東京都駐車場条例の見直しの考え方（案）をもとに作成

	築地市場跡地開発での対応	築地場外市場（エリアD）での対応
一般（乗用車） 駐車施設の新基準	地域ルールでは地区独自の整備台数基準を設定しているため、対応は不要。	将来の駐車需要量と供給量の比較（参考資料を参照）から、地域ルール申請時点の都条例の附置義務台数基準として設定する。

荷捌き駐車施設の新基準への対応

荷捌き駐車施設の附置義務基準のうち、事務所への基準の強化が見込まれる。

—事務所：5,500 m²/台 ⇒ 5,000 m²/台（見込み）

(2) 荷さばき駐車施設の附置義務基準（第17条の2、別表第6）

「実態調査結果」

- 区部・市部の「事務所」について台数が不足している傾向がみられた。
- それ以外の用途については、一定の傾向はみられなかった。
- いくつかの建築物で10台を超える利用実態がみられた。

「見直し内容」

- 一定の傾向が確認できた区部・市部の「事務所」の基準を、下表のとおり強化する。

地域・地区	対象用途			現行基準	新基準
駐車場整備地区等	特定用途 （共同住宅はp10参照）	百貨店 その他の店舗	区部・市部	2,500㎡ごとに1台	変更なし
		事務所	区部・市部	5,500㎡ごとに1台	5,000㎡ごとに1台
		倉庫	区部・市部	2,000㎡ごとに1台	変更なし
		その他	区部・市部	3,500㎡ごとに1台	変更なし
周辺地区又は 自動車ふくそう地区	特定用途 （共同住宅はp10参照）		区部・市部	7000㎡ごとに1台	変更なし

- 全ての用途を対象に10台上限※を廃止する。

※ 10台上限
荷さばき駐車施設について、算定した結果が10台を超える場合10台とすることができる規定

出典：東京都駐車場条例の見直しの考え方（案）をもとに作成

	築地市場跡地開発での対応	築地場外市場（エリアD）での対応
荷捌き 駐車施設の新基準	①マルチスタジアム 地域ルールでは地区独自の整備台数基準を設定しているため、対応は不要。 ②マルチスタジアム以外の建築物 将来の駐車需要量と供給量の比較（参考資料を参照）から、現行（地域ルール策定時点）の都条例の附置義務台数基準と同基準（事務所は 5,500 m ² /台 ）として設定する。	将来の駐車需要量と供給量の比較（参考資料を参照）から、地域ルール申請時点の都条例の附置義務台数基準として設定する。

共同住宅への荷さばきのための駐車施設の附置義務の追加への対応

共同住宅については、新たに荷さばきのための駐車施設の附置義務の追加されることが見込まれる。

ー共同住宅：附置基準なし ⇒ 100戸ごとに1台（見込み）

障害者用駐車施設の車高に係る基準の追加及び規模の変更

障害者用駐車施設については、新たに附置義務台数に応じた整備台数の基準のほか、はり下高さの基準が追加されることが見込まれる。

ー障害者用駐車施設：1台以上を整備 ⇒ 200台以下の場合：台数の2%以上
200台超の場合：台数の1%+2台以上
ー障害者用駐車施設のはり下高さ：基準なし ⇒ はり下高さ2.3m以上

(2) 共同住宅への荷さばきのための駐車施設の附置義務の追加

「実態調査結果」

- 荷さばき車両が最も同時に停まった時間帯の台数は、国の附置義務基準台数と**同等**
- うち2t車両が最も同時に停まった時間帯の台数は、300戸以下では**最大1台**、301戸以上では**最大2台**

「見直し内容」

- 荷さばき駐車施設の全体の車室数については、国土交通省の定めた基準と**同等**
- 「緩和係数」や「戸数調整率」についても国と**同基準**
- 2t車サイズの車室数は、**300戸以下で1台、301戸以上で2台**
- 敷地条件などによりやむを得ず敷地内に設置できない場合には、**隔地を認定**

地域・地区	対象規模	対象用途	新基準
駐車場整備地区等	延べ面積2,000㎡超 かつ 50戸以上	特定用途 共同住宅	100戸ごとに1台※
周辺地区又は自動車ふくそう地区	延べ面積3,000㎡超 かつ 50戸以上		

※ 附置台数のうち、2t車サイズ（幅3m以上×奥行7.7m以上×高さ3.2m以上（やむを得ない場合は幅4m以上×奥行6m以上×高さ3.2m以上））の附置台数は、300戸以下で1台、301戸以上で2台
※ 2t車サイズ以外は普通車サイズ（幅2.5m以上×奥行6m以上）
※ 6000㎡未満の共同住宅は緩和係数による低減が可能
※ 400戸を超える共同住宅は戸数調整率による低減が可能

出典：東京都駐車場条例の見直しの考え方（案）をもとに作成

	築地市場跡地開発での対応	築地場外市場（エリアD）での対応
共同住宅への荷さばきのための駐車施設の附置義務の追加	条例改正後に基準を追加する。	条例改正後に基準を追加する。

(6) 障害者用駐車施設の車高に係る基準の追加及び規模の変更

参考（法令改正の概要）【標準条例第29条第2項】

この部分は法令改正等に関する内容のためパブリックコメントの対象ではありません。

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令の一部を改正する政令（令和6年政令第221号）により、車椅子使用者駐車施設の基準が変わったことを受けて標準条例においても以下のとおり台数が設定された。
 - 200台以下の場合：台数の2%以上
 - 200台超の場合：台数の1%+2台以上
- また、附置義務駐車施設については、車椅子使用者駐車区画のはり下高さを2.3m以上とする基準が追加された。

「現在の条例の規制内容」

- 車高に係る規定なし。台数については、1台以上を整備する。

「見直し内容」

- 規模の変更については、バリアフリー化が義務付けられる用途である特別特定建築物※1の場合、附置義務台数※2が**200台以下の場合で台数の2%以上、200台を超える場合で台数の1%+2台以上**の障害者用駐車施設を確保する。
- 車高に係る基準については、車椅子使用者が乗降の際に利用するリフト付き福祉車両の高さに配慮し、**はり下高さを2.3m以上**とする。
 - ※1 学校、病院、劇場、集会場、物販店舗、ホテル、老人ホーム、体育館、博物館、公衆浴場、飲食店、理髪店、共同住宅など（バリアフリー法施行令第5条及びバリアフリー条例第3条に掲げる用途）
 - ※2 荷さばき駐車施設を除く

出典：東京都駐車場条例の見直しの考え方（案）をもとに作成

	築地市場跡地開発での対応	築地場外市場（エリアD）での対応
障害者用駐車施設の車高に係る基準の追加及び規模	同様の内容を地域ルール of 整備台数基準として設定する。	同様の内容を地域ルール of 整備台数基準として設定する。

地域ルール適用後、建物の竣工までに都条例や地域ルールが改正された場合の対応について

築地市場跡地開発及び築地場外市場（エリアD）における建築計画において、地域ルールに基づく整備台数基準や附置協力金の算定基準となる都条例の台数基準については、地域ルール申請時点の規定が適用されるものとする。