

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とりまとめ（案）

＜目 次＞

1. 地域ルールのとりまとめとして本資料で整理している項目-----	1
2. 地域ルールの適用範囲 -----	1
3. 対象駐車施設 -----	2
4. 駐車施設の整備台数基準 -----	2
5. 駐車施設の隔地基準 -----	3
6. 駐車施設の整備にあたって配慮すべき事項 -----	4
7. 地域ルールの運用体制 -----	6
8. 地域貢献策および協力金制度 -----	6
9. 協力金を活用した取組 -----	7

令和 8 年 9 月 10 日

駐車場地域ルールのとりのまとめ（案）

本資料では、駐車場地域ルール（以下、地域ルールとする）のとりのまとめとして、これまでに議論や検討をした駐車施設の整備台数基準や、隔地基準をはじめとした主な事項について整理した。

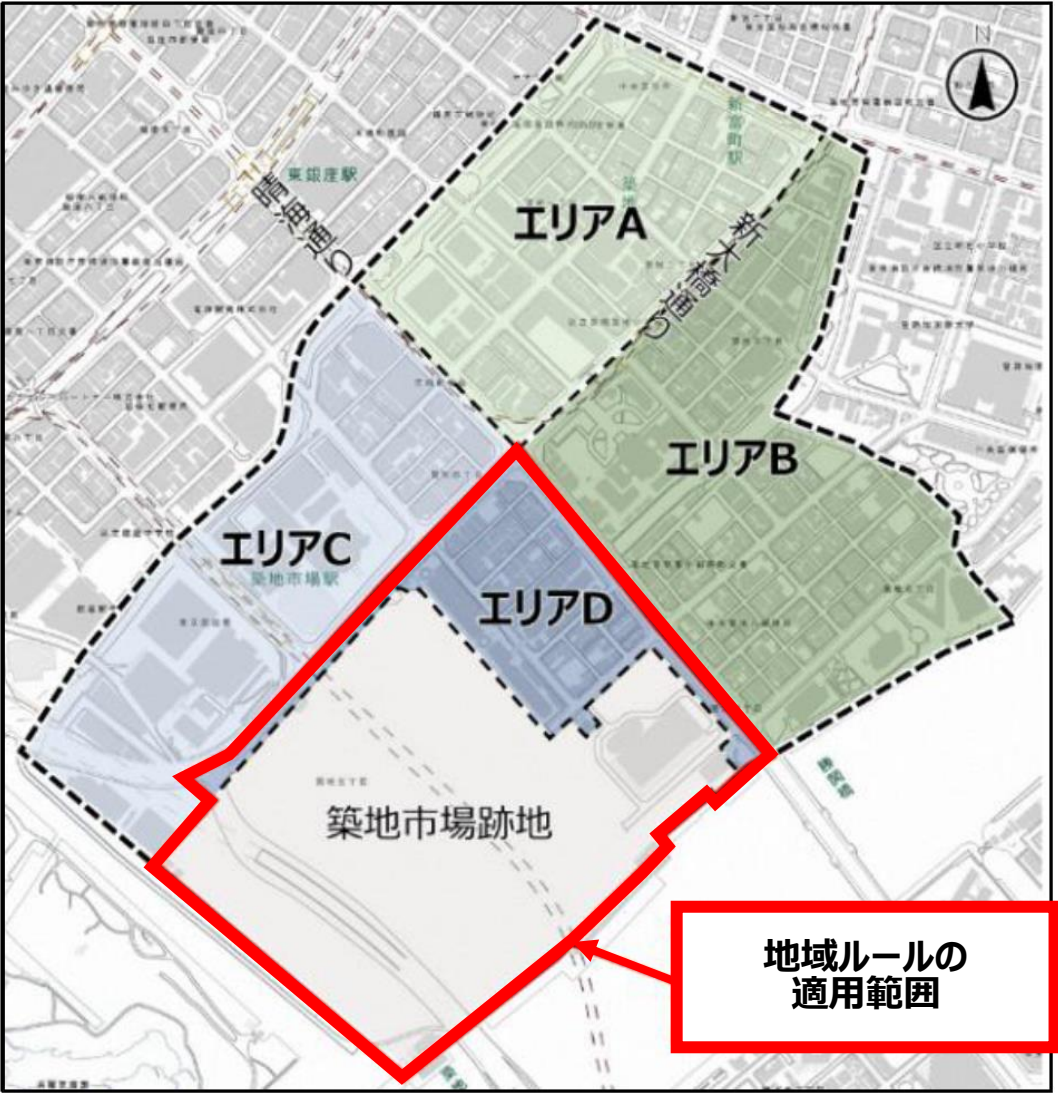
1. 地域ルールのとりのまとめとして本資料で整理している項目

本資料で整理している項目一覧	本資料における掲載箇所
2. 地域ルールの適用範囲	p.1 右側
3. 対象駐車施設	p.1 右側
4. 駐車施設の整備台数基準	p.2 ～p.3
（1）築地市場跡地開発における駐車施設の整備台数基準	p.2 右側
（2）築地場外市場における駐車施設の整備台数基準	p.3 左側
（3）類似施設等の駐車実績に基づく整備台数の算定 （各エリア、乗用車用、荷捌き用、障害者用共通）	p.3 左側
5. 駐車施設の隔地基準	p.3 右側
（1）築地市場跡地開発における駐車施設の整備台数基準	p.3 右側中段
（2）築地場外市場における駐車施設の整備台数基準	p.3 右側下段
6. 駐車施設の整備にあたって配慮すべき事項	p.4～p.5
（1）乗用車用の駐車施設の整備にあたって配慮すべき事項	p.4 左側
（2）荷捌き用の駐車施設の整備にあたって配慮すべき事項	p.4 右側～p.5 左側
（3）障害者用の駐車施設の整備にあたって配慮すべき事項	p.5 右側
（4）駐車施設の種類を問わず整備にあたって配慮すべき事項	p.5 右側下段
7. 地域ルールの運用体制	p.6 左側
8. 地域貢献策および協力金制度	p.6 右側
9. 協力金を活用した取組	p.7

2. 地域ルールの適用範囲

○ 地域ルールの適用範囲は、築地市場跡地開発（以下、市場跡地開発とする）と築地場外市場（エリア D）が連携して駐車施設の供給量の確保や交通課題（自転車や自動二輪車の駐輪場所や小規模な建物への荷捌き等の附置義務駐車場の整備による解決が難しい課題）の解決を図る観点から、築地地区駐車場整備計画（令和 7 年 4 月策定）に示す下図の範囲（赤枠内の範囲・面積：約 30.0ha）とする。

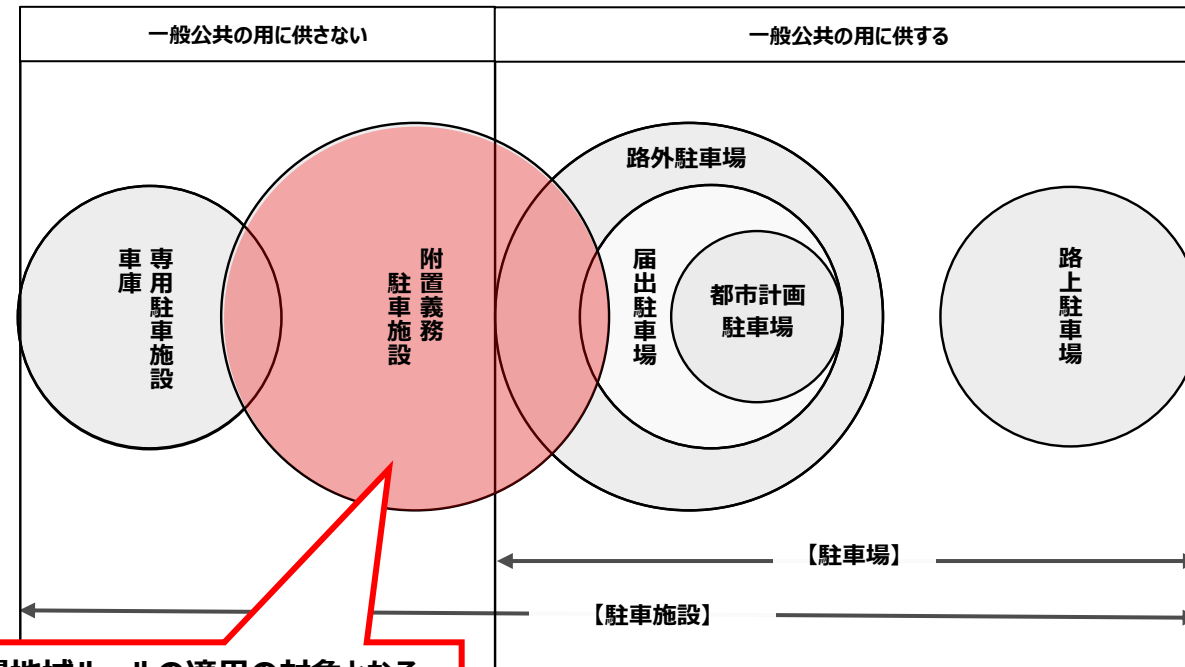
【地域ルールの適用範囲】



3. 対象駐車施設

- 地域ルール適用の対象となる駐車施設は、東京都駐車場条例に基づく附置義務駐車施設（既存建築物を含む）とする。

【駐車施設の分類と範囲】



駐車施設は、附置義務駐車施設

4. 駐車施設の整備台数基準

- 市場跡地開発における駐車施設の整備台数基準は、区内の類似事例における駐車実績に基づいて設定した。
- 場外市場における駐車施設の整備台数基準は、『築地地区駐車場整備計画』策定時の駐車実態調査結果に基づいて設定した。

(1) 築地市場跡地開発における駐車施設の整備台数基準

築地市場跡地開発		
	マルチスタジアム（下図の①）	マルチスタジアム以外の建築物
乗用車用	類似事例の駐車実績に基づく以下の整備台数基準とする。 ■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：<u>340 ㎡/台</u> ②一般来場者向けの駐車施設を整備しない場合：<u>960 ㎡/台</u> ※②の場合は地域ルール適用時の審査において当該スタジアムの一般来場者向けの駐車施設を整備しない運用の方針等を確認することを想定。	類似事例の駐車実績に基づく以下の整備台数基準とする。 ■事務所：<u>1,790 ㎡/台</u> ■百貨店その他店舗：<u>530 ㎡/台</u> ■その他特定用途：<u>1,230 ㎡/台</u> ■非特定用途：<u>1,760 ㎡/台</u>
荷捌き用	類似事例の駐車実績に基づく以下の整備台数基準とする。 ■多目的競技場：<u>6,730 ㎡/台</u>	「<u>現行（地域ルール策定時点）の都条例に基づく整備台数</u>」（乗用車用の内数として算定、10台上限の適用なし）とする。
障害者用	一般車の駐車施設の内数とし、<u>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。</u>	



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

(2) 築地場外市場（エリア D）における駐車施設の整備台数基準

	築地場外市場（エリア D）
乗用車用	「都条例（地域ルール適用申請時点）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	「都条例（地域ルール適用申請時点）に基づく整備台数」（乗用車用の内数として算定、10 台上限の適用なし）とする。
障害者用	一般車の駐車施設の内数とし、 <u>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）</u> 、 <u>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）</u> 等を踏まえ、 <u>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）</u> とする。

- (3) 類似施設等の駐車実績に基づく整備台数の算定（各エリア、乗用車用、荷捌き用、障害者用共通）
- 各エリアで規定される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。
 - 建て替え後の用途・規模等が類似する施設が、対象地区内および対象地区に類似した立地の特性（公共交通機関の整備状況、土地利用の特性など）を有する地区にあり、類似建築物と同様であると認められる場合には、複数の類似建築物の駐車実績を用いて、整備台数の算定を行う。ただし、建替え後の建物用途・規模等が既存建築物と同様と認められる場合には、当該既存施設を類似施設とする。

【類似施設等の駐車需要に応じた整備台数の算定方法】

地域ルール附置台数〔台〕
＝駐車原単位〔台/㎡〕※×当該建築物の延べ面積（〔㎡〕）
※駐車原単位：類似建築物における床面積 1 ㎡当たりの駐車需要台数
＝類似建築物の繁忙期ピーク時在庫台数〔台〕／類似建築物の延べ面積〔㎡〕

5. 駐車施設の隔地基準

- 市場跡地開発における駐車施設の隔地は、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。
- 場外市場における駐車施設の隔地は、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。
- 市場跡地開発および場外市場における乗用車用の隔地の許容距離については、いずれも駐車場利用者の「目的地から少し離れた駐車場の利用意向」に基づいて設定した。

(1) 築地市場跡地開発における駐車施設の隔地基準

	築地市場跡地開発
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。
乗用車用	■ 隔地許容距離： <u>概ね 415m 以内</u>
荷捌き用	原則、 <u>敷地内整備</u> とする。
障害者用	

(2) 築地場外市場における駐車施設の隔地基準

	築地場外市場（エリア D）
考え方	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。
乗用車用	■ 隔地許容距離： <u>概ね 300m 以内</u>
荷捌き用	原則、 <u>敷地内整備</u> 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検討と並行して、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。
障害者用	

6. 駐車施設の整備にあたって配慮すべき事項

○ 駐車施設の利便性を高め利用を促進するため、乗用車・荷捌き用・障害者用の各々に
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を定め
る。（市場跡地開発および場外市場のいずれにおいても配慮する。）

(1) 乗用車用の駐車施設の整備にあたって配慮すべき事項

① 駐車施設の車室の大きさ

- 乗用車用の駐車施設 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。
- 当該駐車施設の整備台数の 3 割以上の部分については、1 台当たりの規模を、幅 2.5m 以上×奥行 6.0m 以上とすること。

② 機械式駐車施設

- 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こと。
- 機械式の駐車施設については、入出庫時に車両が輻輳した場合を勘案し、入庫車両が道路上に滞留しないよう敷地内に待機場所を設けるなどの配慮を行うこと。
- バリアフリー対応の機械式駐車場の設置を推奨する。

【バリアフリー対応の機械式駐車場の例】



出典：高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（国土交通省、2021 年）

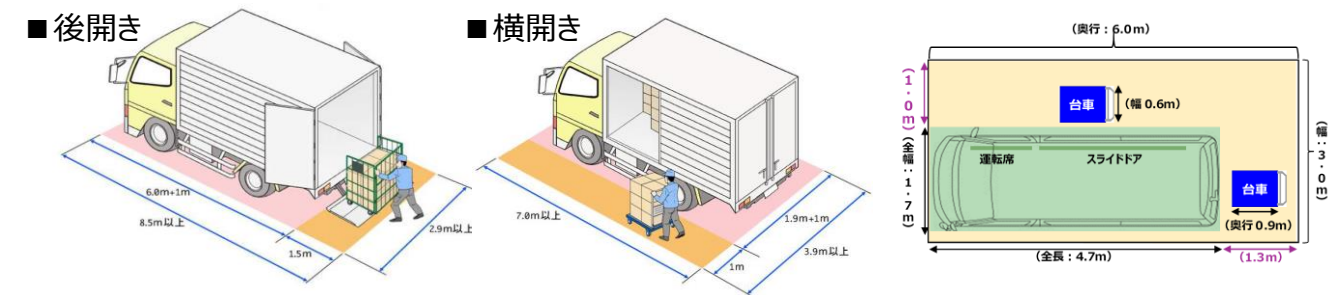
(2) 荷捌き用の駐車施設整備にあたって配慮すべき事項

① 駐車施設の車室の大きさ

- 宅配事業者等による集配のための貨物車（2 トンロング車）までが支障なく利用できるものとして、以下に示す大きさ及び天井高さを確保すること。
 - 後開き：幅 2.9m 以上×奥行 8.5m 以上×はり下高さ 3.2m 以上
 - 横開き：幅 3.9m 以上×奥行 7.0m 以上×はり下高さ 3.2m 以上

【国交省のガイドラインに規定される荷捌き用駐車施設の車室の大きさのイメージ】

【軽・小型貨物車等による荷捌きが可能な車室の大きさのイメージ】



- ただし、附置しなければならない貨物車の駐車施設の台数のうち、下表の割合については軽・小型貨物車等による荷捌きが可能な車室規模（幅 3.0m 以上×奥行 6.0m 以上×はり下 2.3m 以上）とすることができる。

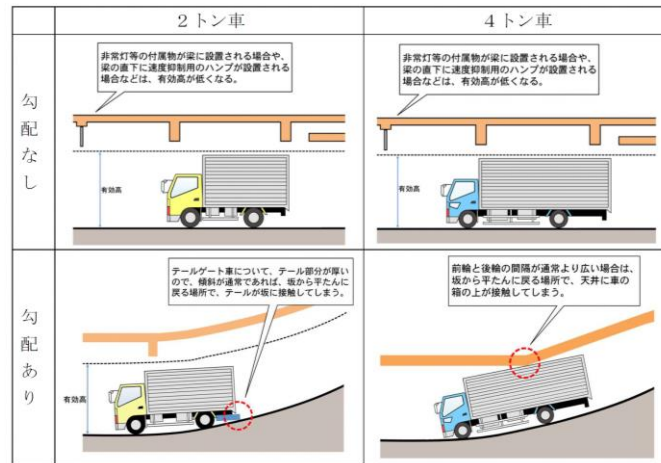
	軽・小型貨物車等による荷捌きが可能な車室規模での整備を可能とする割合
築地市場跡地開発	附置しなければならない貨物車の駐車施設の台数の 2 分の 1 以下の台数
	※荷捌き用の車室規模ごとの整備台数の算定にあたっては「2t ロング車対応」の算定値を切り上げた台数とする。
場外市場（エリア D）	附置しなければならない貨物車の駐車施設の台数の 8 割以下の台数
	※荷捌き用の車室規模ごとの整備台数の算定にあたっては「2t ロング車対応」の算定値を切り上げた台数とする。 ※例：荷捌き用の整備台数が 3 台の場合は以下のとおりとする。 ・2t ロング車対応＝3 台×0.2（2 割）＝0.6 台＝切上げ 1 台 ・軽・小型貨物車対応＝3 台－1 台＝2 台

- 建物用途や計画内容などから、上記で定める基準以上の車両の入庫・出庫、駐車が想定される場合には、その車両に応じた規模を確保すること。
- 建築物の規模や用途によっては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、普通貨物車（2 トンロング車等）が入庫可能な駐車施設における既存データ等を基に想定される荷捌き車両の車種構成を示し、審査によりその妥当性が認められるときは、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。

②車路★

- 荷捌き用駐車施設への車路を設置する場合は、「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ものとし、屈曲部の回転半径および縦断勾配を考慮した天井高さ、幅員を確保すること。

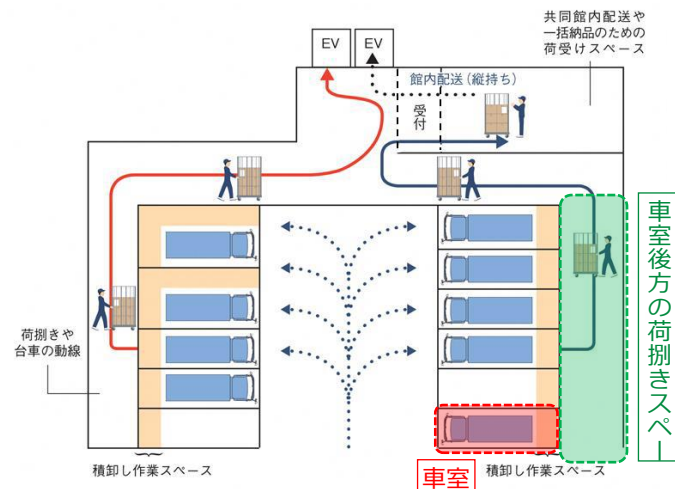
【車路の有効高を検討する際の注意点】



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として、荷捌き車の車室の後方にスペースを確保するとともに、荷捌き車の車室から館内への配送経路は、段差のない通路を確保すること。（下図を参照）
- 必要に応じ、荷捌き車の車室、荷捌きのためのスペースとは別に、荷捌き作業、館内配送のための仕分け作業等のための空間を確保すること。

【積み下ろしスペース・配送経路の整備イメージ】



出典：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）をもとに作成

④既存建築物における対応

- 既存建築物が地域ルール of 適用申請をするにあたり、駐車施設の規模等の規定に適合させることができない場合は、荷捌き車の適切な利用のための措置※を講じるものとする。

※荷捌き車の適切な利用のための措置とは、建物側の高さ制限に応じた車高の車両の利用や、周辺の入庫可能な駐車場の利用を促す等の、路外での荷捌きを可能にするための措置を指す。

★「■荷捌き用の駐車施設の構造や整備にあたって配慮すべき事項」のうち「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 m²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

(3) 障害者用の駐車施設整備にあたって配慮すべき事項

①駐車施設の車室の大きさ

- 障害者用の駐車施設 1 台当たりの規模は、**幅 3.5m 以上×奥行き 6.0m 以上×はり下高さ 2.3m 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。

②バリアフリー動線の確保等

- 障害者用の駐車施設を建築物の敷地内に設置する場合は、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こと。

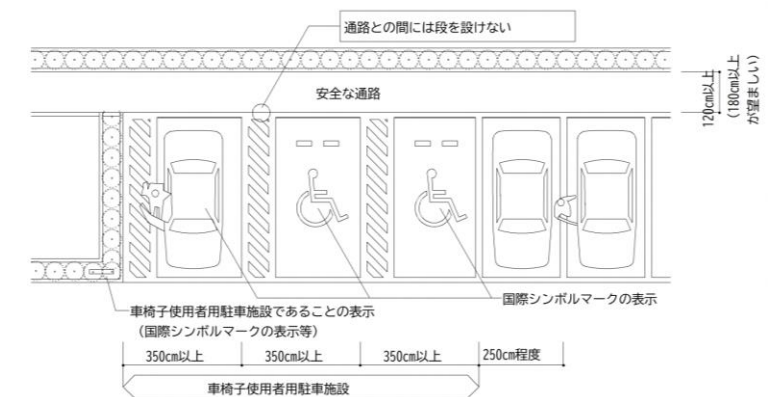
③駐車施設における不適正利用防止および地区内での共同利用への配慮

- 障害者用の駐車施設を設置する場合は、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こと。

【利便性の高い駐車施設の事例】



【障害者用駐車施設およびバリアフリー動線の整備イメージ】



出典：高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した
建築設計標準（国土交通省、2021 年）

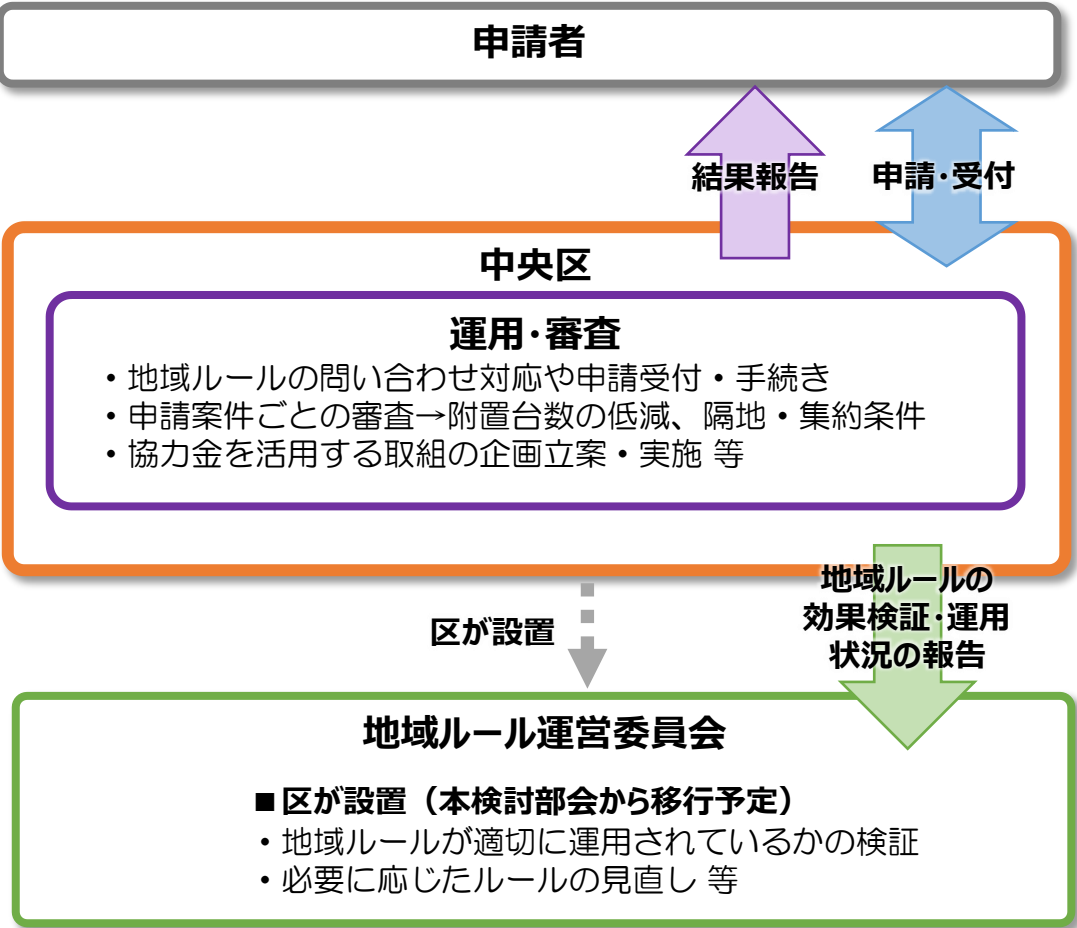
(4) 駐車施設の種類を問わず整備にあたって配慮すべき事項（車施設の出入口に関する安全上の配慮）

- 駐車施設の前面道路への出入口について、入出庫時の前面道路への影響、視距の確保、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、安全性の向上に配慮した位置に設けること。

7. 地域ルール運用体制

- 地域ルールの運用体制は、ルールの検証・見直しを行う『地域ルール運営委員会』、地域ルールの運用事務等を行う『地域ルール運用組織』、地域ルールの適用による附置義務台数の適正化等の審査を行う『審査組織』で構成し、連携して継続的に実施できる体制とする。
- 『地域ルール運営委員会』は、本検討部会からの移行を予定しているため、構成員は本検討部会と同様の構成員を基本とする。
- 地域ルールは地域が一定の責任をもって運用することが望ましいが、本地区では、区内の先行地区と比較して、地域ルールの適用が見込まれる附置義務対象となる建物が限られるため、当面は運用組織を指定せず、区が運用を担うこととする。
- 『審査組織』は、区内の先行地区の事例と同様に、区の建築担当部署が担うこととする。

【本地区の駐車場地域ルールの運用体制】

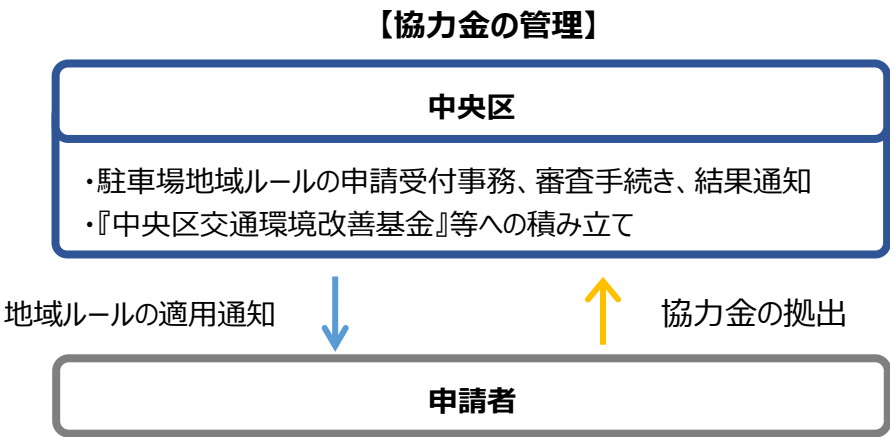


8. 地域貢献策および協力金制度

- 地域ルールの適用にあたっては、下表に示すとおり、建築主等がエリアに応じた交通環境改善に資する地域貢献策に取り組むこととする。
- 新築の建築物において駐車場地域ルールを適用する場合は、台数低減に伴う整備費用削減のメリットの一部を、地域の交通環境改善のための原資として、建築主等から下表に記載の「協力金」の拠出を求めるものとする。
- なお、地域ルールの適用により拠出された「協力金」については、区が受領して『中央区交通環境改善基金』へ積み立てを行うことを原則とする。

本地区における地域貢献策（案）	
場外市場	・駐車施設の隔地確保による賑わいの創出
市場跡地開発	・エリアDの乗用車用駐車場の需要を受け入れる路外駐車場の整備 ・エリアDの乗用車用駐車施設の隔地策となる集約駐車施設の整備 ・地区の交通課題解決への取組の原資となる協力金の拠出 等

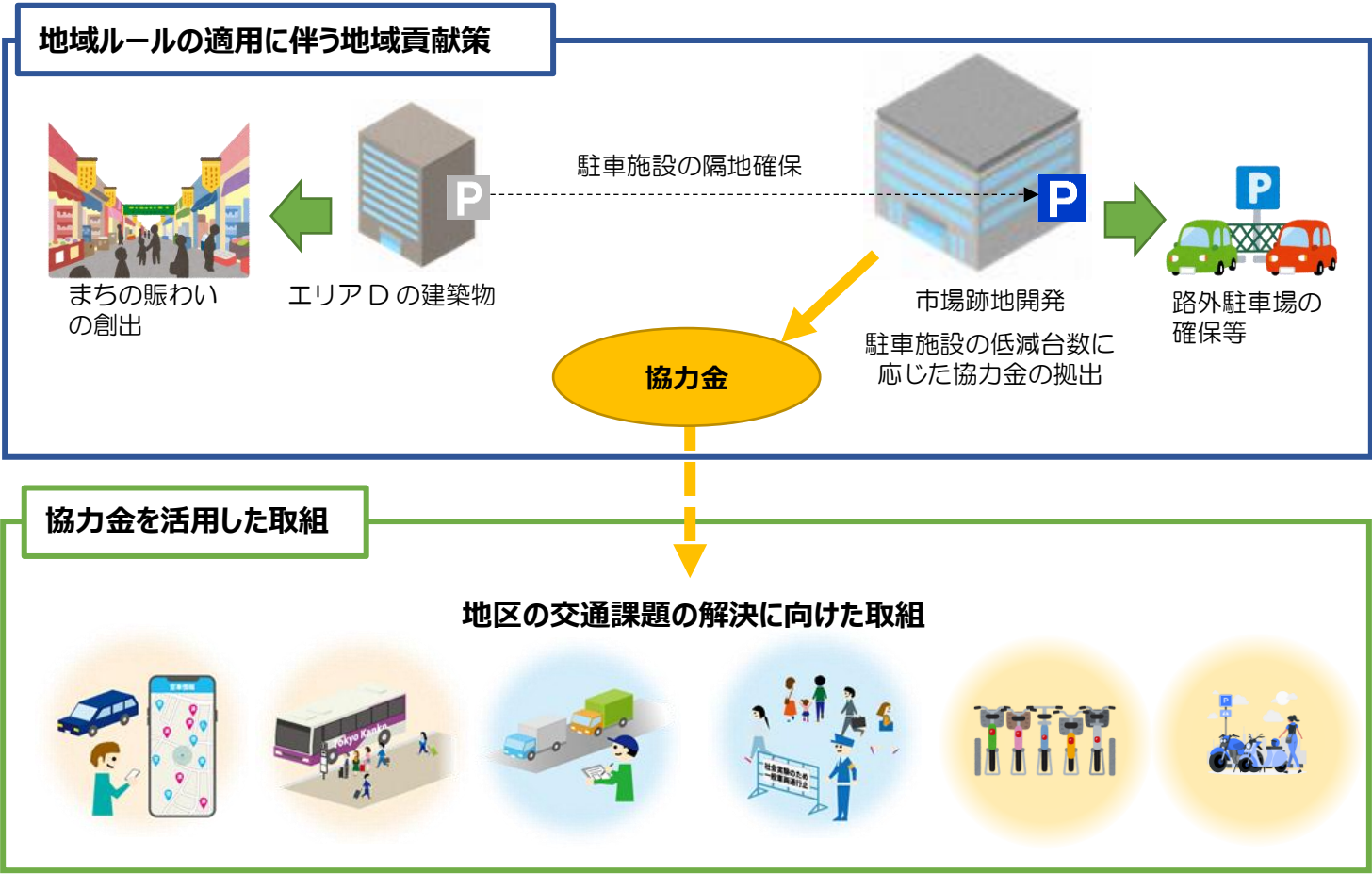
台数低減に応じた「協力金」（想定）※
【都条例に基づき算出した台数(台) - 実際の計画において附置する台数(台)】 × 200万円
※上記は新築の建築物に地域ルールを適用する場合に拠出を求めるものとする。



9. 協力金を活用した取組

- 地域ルール適用により拠出された「協力金」は、地域の交通環境改善のための原資とすることから、本地区特有の交通課題の解決に向けた取組に活用するものとする。
- 本地区特有の交通課題に対応した取組のほか、他地区における取組事例を参考として、右表に記載の取組の実施を想定する。

【協力金を活用した取組のイメージ】



【本地区における協力金を活用した取組（想定）】

協力金の活用策	
②地区の交通課題の解決に向けた取組	・駐車実態調査の実施 ・荷捌き用駐車場の案内の実施 ・パーキング・パーミット制度導入費の支出・共同障害者駐車場の整備の助成 ・観光バスの案内板の設置 ・違法駐輪防止策の実施 等
※他地区における取組事例	・駐車場出入口における車両データ収集機器への助成 ・集約駐車場整備の助成 ・共同荷捌き駐車場整備の助成 ・既存の駐車施設（乗用車用）の荷捌き用駐車区画への転用に係る費用の助成 ・物流効率化施策を導入する費用の助成 ・駐車場「空き」誘導システムの導入支援 ・s-park 等の利用啓発活動の実施 ・荷捌き用駐車場の駐車料金の一部助成 ・エリア内駐車場のバリアフリー化改修の助成 等