

都心部での 地域ルールによる貨物車への取組

～中央区・港区の事例より～



株式会社 交通総合研究所

Transportation Research Institute Co.,Ltd.

政策・企画研究室 主任研究員

荒田 光

2019年03月19日

1. 駐車場地域ルールについて

駐車場地域ルールの主な施策（東京都内）

- 地域の特性に応じた整備
（附置台数の低減）
 - 駐車施設の適正配置
- +
- 地域課題の対策
（地域貢献策の実施）

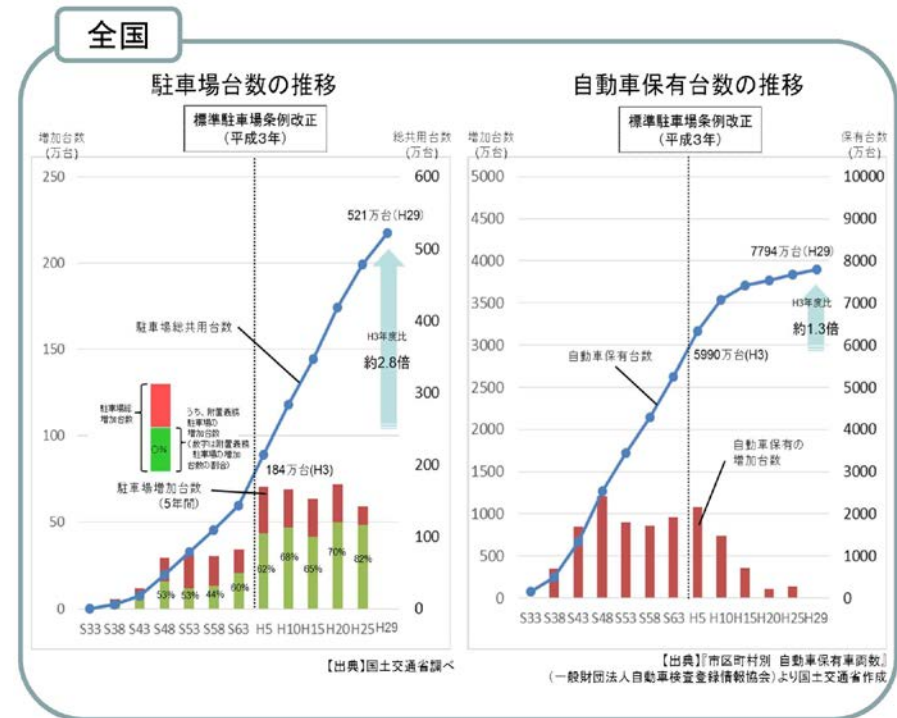
※低炭素化の取組（港区）

	一般型	公共交通が発達した地区 都心公共交通型	街並みの形成に重点をおく地区 街並み形成型	集約立地型
地域				
地区のイメージ	一般地区 設置台数 = 附置台数 × 1	駐車施設過剰 ・公共交通充足 ・自動車分担率（少） 設置台数 = 附置台数 × 0.8 等 （緩和できる）	駐車施設設置困難 ・高容積率 ・小規模敷地 ・都心商店街 設置台数 = 附置台数 ± α （大型建築物に集約）	駐車施設設置不可 ・モール商店街等 設置台数 = 附置台数 × 1
附置例の概要	・一般の附置義務基準	・駐車施設の需要調査等に基づき、附置義務基準を緩和 ・共同化等も可能	・床面積6,000㎡以上の建築物に集約整備 ・一方、6,000㎡以下の建築物は附置義務免除 ・ただし、負担金あり	・附置義務を免除し、地区全体の附置義務台数を共同駐車施設で整備 ・ただし、負担金あり
効果	・対象建築物に駐車施設が整備	・地域全体に対応する駐車施設の整備が可能	・地域全体に対応する駐車施設の整備が可能 ・駐車施設の出入口の集約化	・地域全体に対応する駐車施設の整備が可能 ・歩行者専用道路の整備による、荷さばき駐車施設等の集約化

出典：東京都都市整備局市街地建築部建築指導課資料

2. 駐車場地域ルール背景

- 附置義務制度の導入経緯
 - － 昭和30年代：駐車場の絶対的不足に対応
 - － 官民分担のうち「民の役割」
- 附置義務の成果
 - － 全国では約25年間で駐車場台数が約2.8倍増加
 - － 特に都心部での大規模開発の際には多くの台数整備



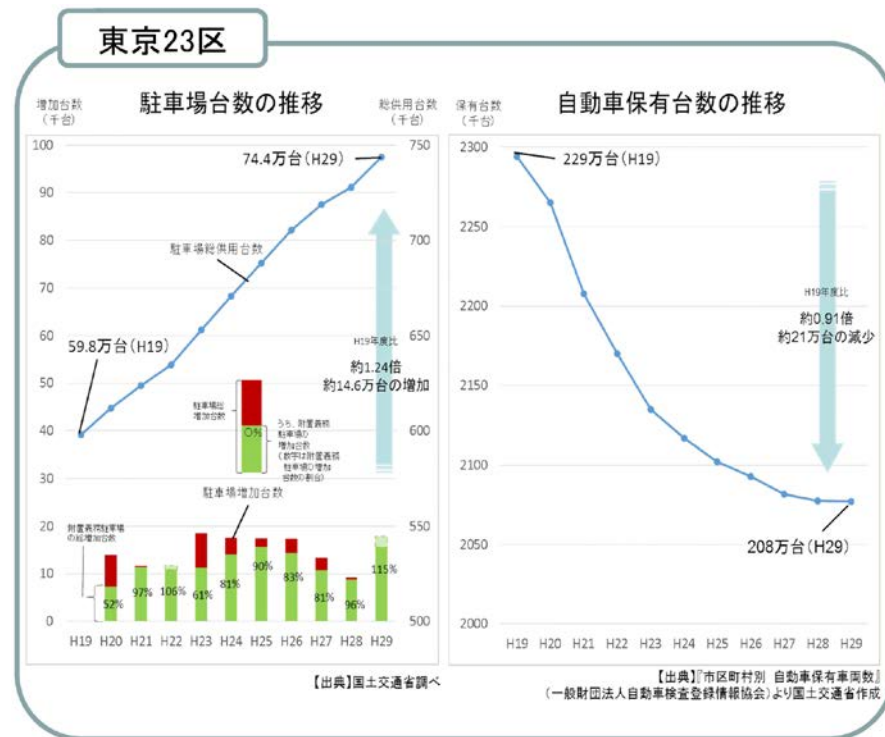
出典：国土交通省駐車場政策担当者会議資料（平成31年2月）

3. 都心部の状況 1 (一般車)

- 公共交通機関の整備進捗
⇒ 自動車での来訪者 **【減】**
- 大規模開発等に伴う
附置義務整備の進捗
⇒ 駐車場の収容台数 **【増】**



- 駐車供給量の余剰
 - － 限りある都市空間の活用
 - － 駐車施設の維持管理・更新
 - － 自動車交通需要の呼び込み



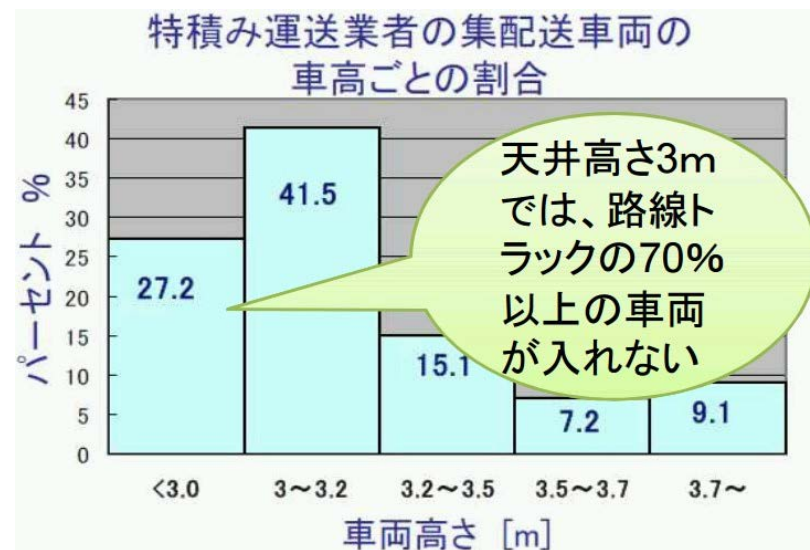
出典：国土交通省駐車場政策担当者会議資料（平成31年2月）

4. 都心部の状況2（荷捌き車）

- 平成14年から附置義務化（東京都駐車場条例）
⇒乗用車に比べて整備が遅れている
- コンビニエンスストア、宅配便利用、電子商取引等の普及、利用拡大
⇒社会全体での物流需要の拡大



- 荷捌き用駐車施設の不足
- 貨物車のサイズとの不整合



出典：国土交通省総合政策局資料

5. 都心部の状況 3 (東京駅前地区：中央区)

【東京駅前地区の位置】



出典：「東京駅前地区駐車場整備計画（平成29年3月、中央区）」

【路上駐車状況】

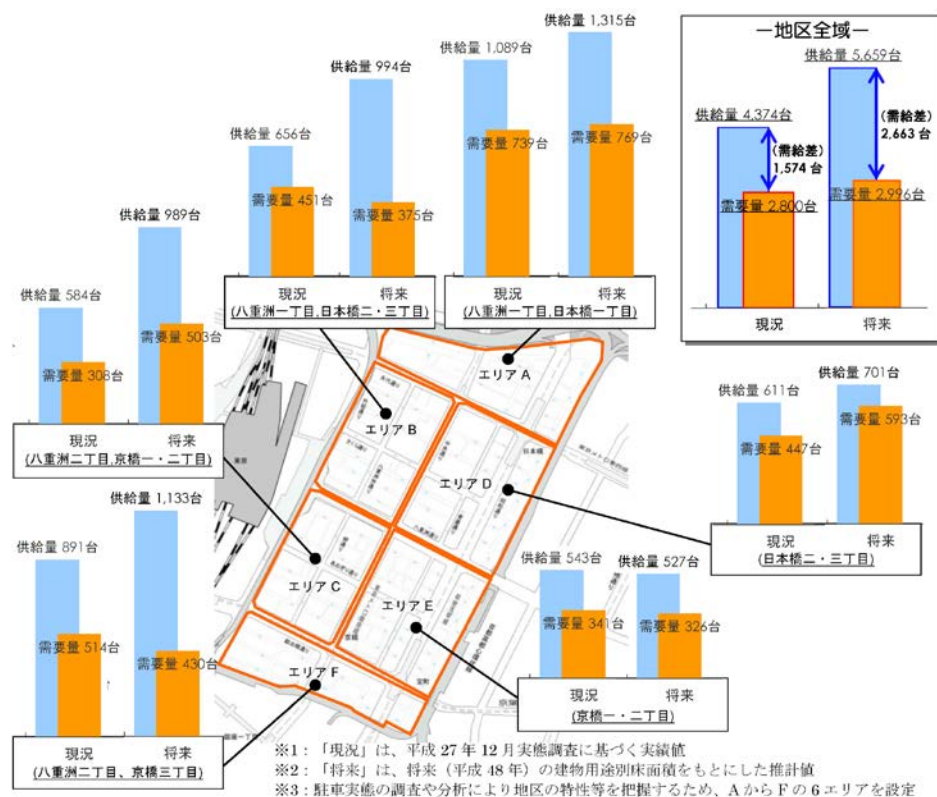


出典：東京駅前地区駐車場地域ルール策定協議会資料
(平成28年11月、中央区)

6. 都心部の状況 4 (東京駅前地区の駐車需給バランス)

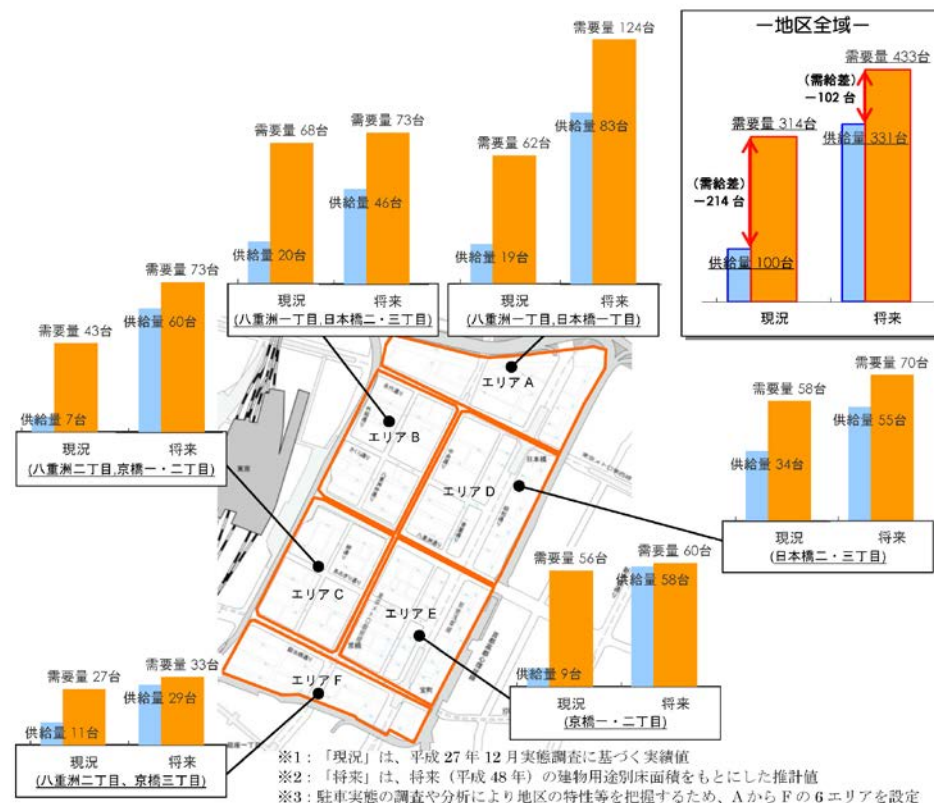
【一般車 (乗用車)】

現況：+1,574台／将来：+2,663台



【荷捌き車 (貨物車)】

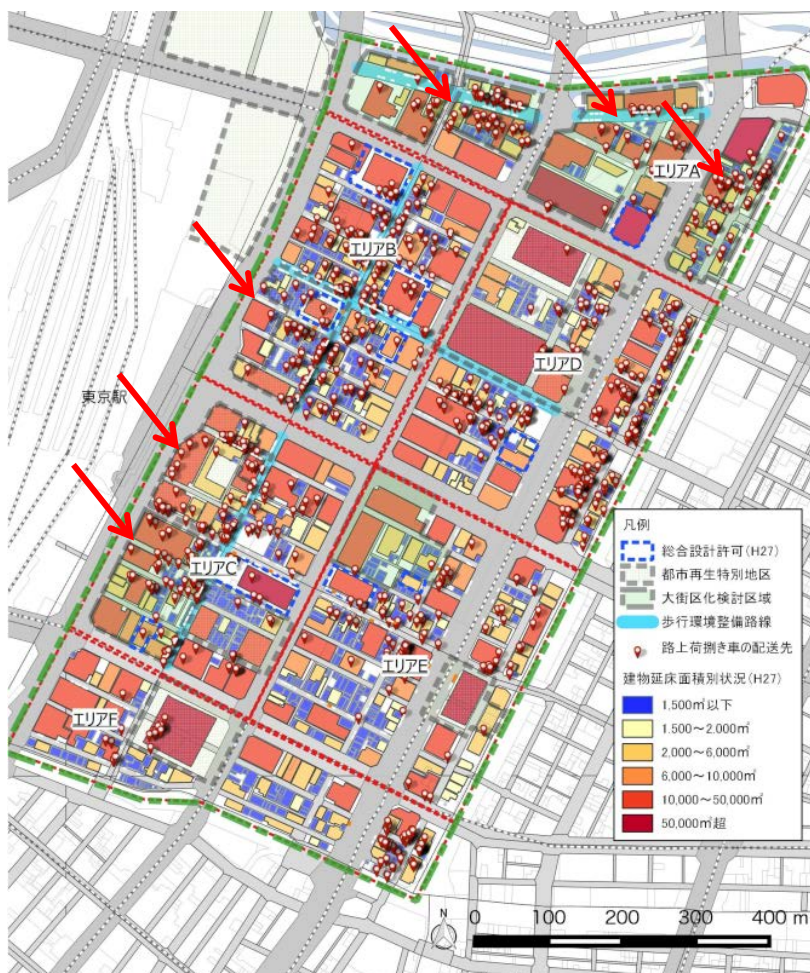
現況：-214台／将来：-102台



※上図の現況は平成27年末時点、将来は20年後を想定した推計値
 出典：「東京駅前地区駐車場整備計画(平成29年3月、中央区)」

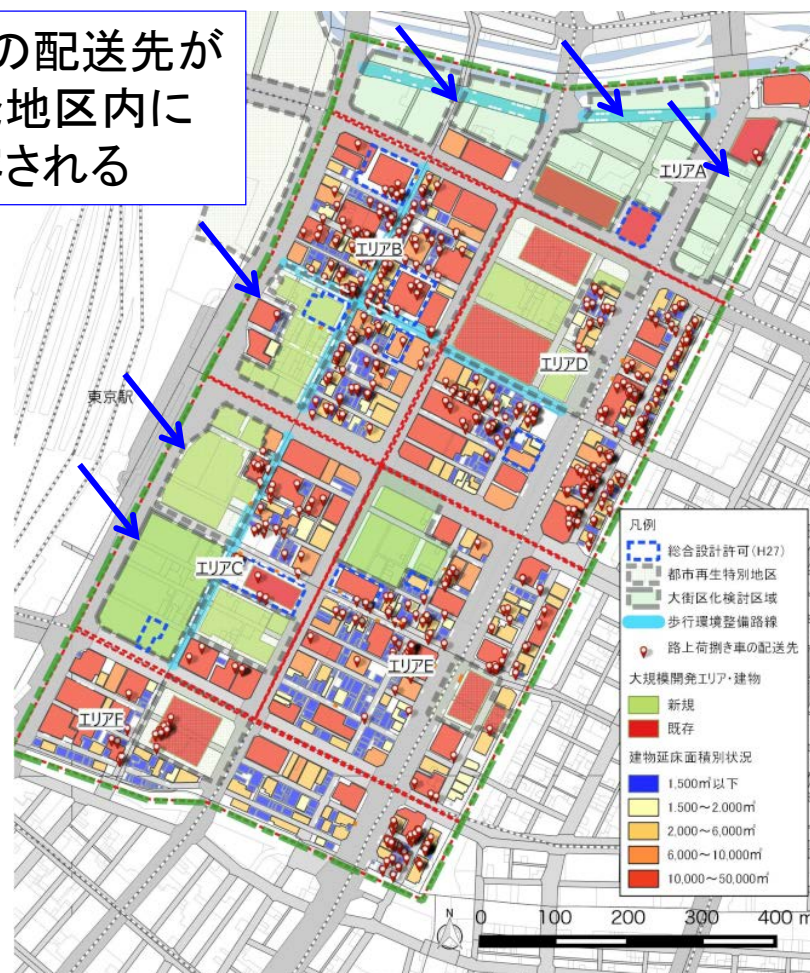
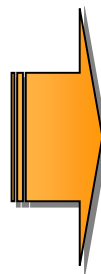
7. 都心部の状況 5 (東京駅前地区の路上荷捌き配送先)

【現況 (H27年)】



【将来 (大規模開発概成後)】

多くの配送先が開発地区内に
収容される



8. 都心部の状況 6 (東京駅前地区の駐車施設高さ制限 1)

- 古い建物を中心に、駐車施設の入庫可能な高さが2.0m～2.8mとなっているケースが多い



出典：東京駅前地区駐車場地域ルール策定協議会資料（平成29年6月、中央区）

9. 都心部の状況 7 (東京駅前地区の駐車施設高さ制限 2)

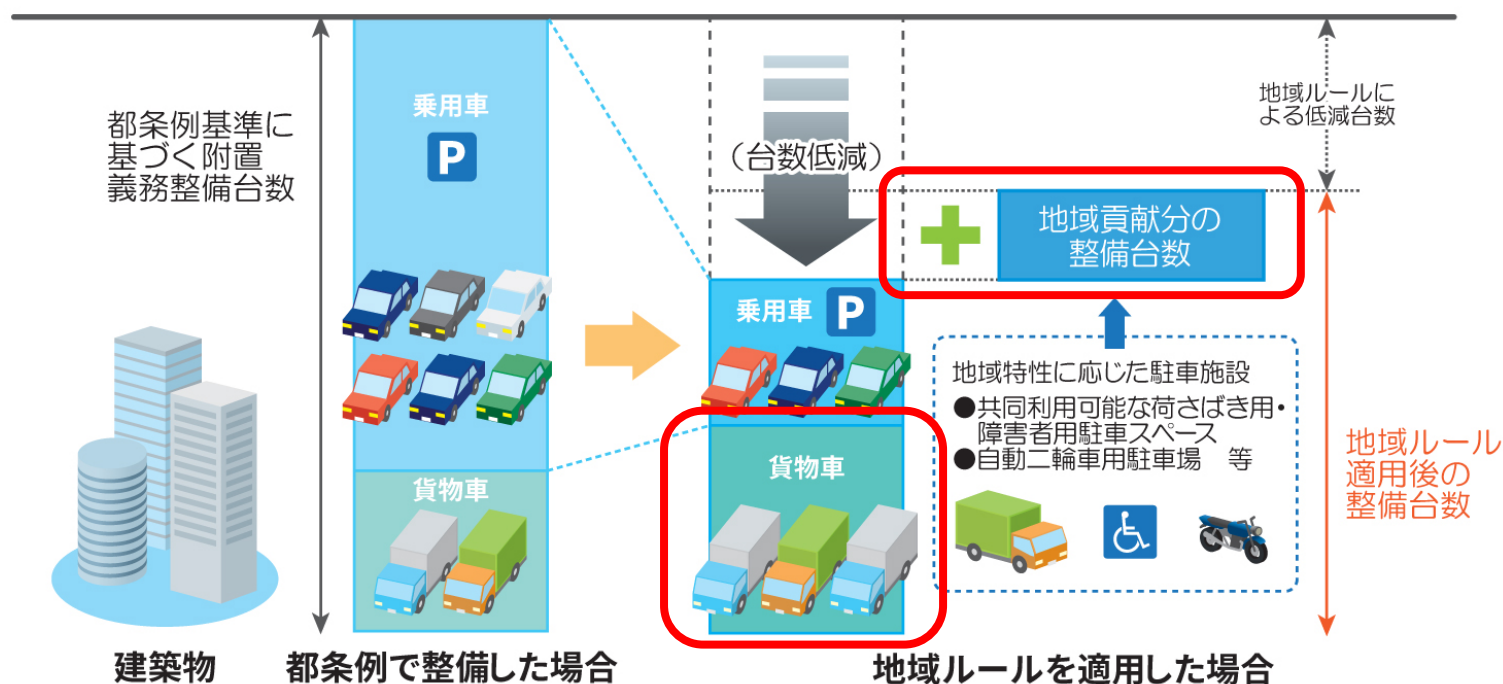
- 新しい建物では、入庫可能な高さが3.0m以上であり、3.2m以上の建物もある



出典：東京駅前地区駐車場地域ルール策定協議会資料（平成29年6月、中央区）

10. 地域ルールでの取組 1（方向性：駐車台数の確保）

- 乗用車⇒台数低減（建設費低減等、建築主の受益）
- 受益の一部を地域のために役立てる
 - 荷捌き駐車施設⇒整備の拡充
 - 地域貢献策実施⇒共同荷捌きスペース等の整備



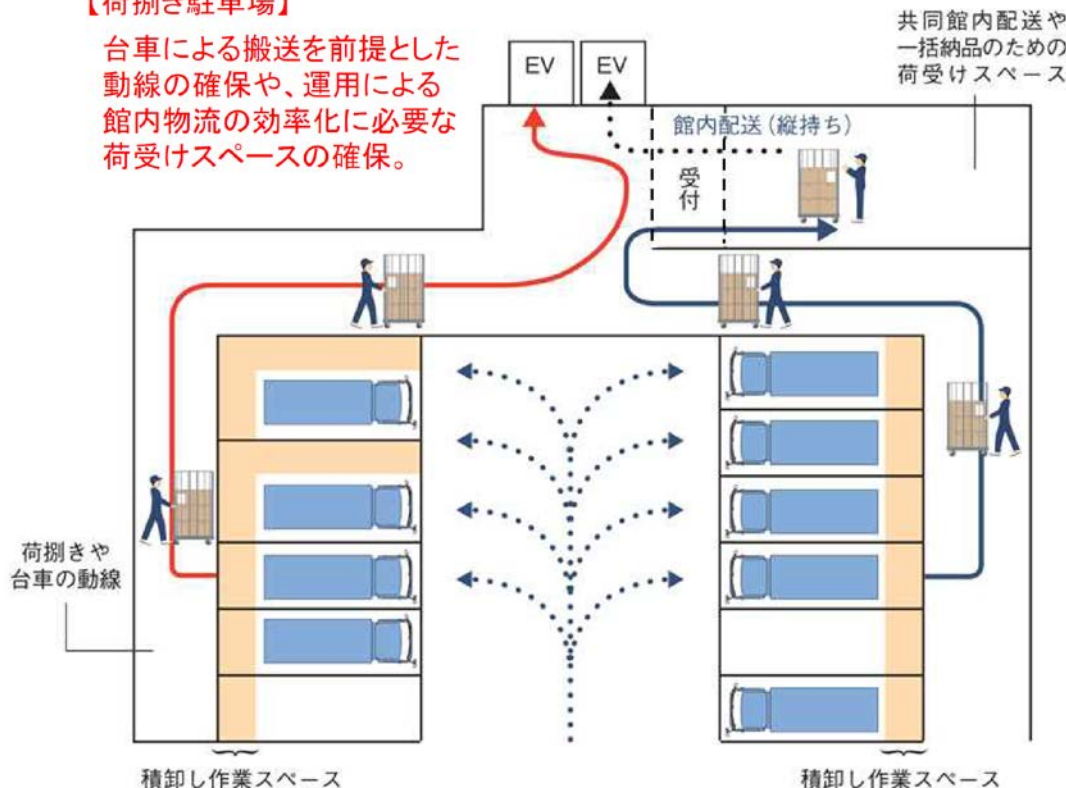
11. 地域ルールでの取組 2 (方向性：質的な向上)

・ 荷捌き用駐車施設の質的向上

- － 国土交通省の手引きを参考とした構造基準の規定

【荷捌き駐車場】

台車による搬送を前提とした動線の確保や、運用による館内物流の効率化に必要な荷受けスペースの確保。



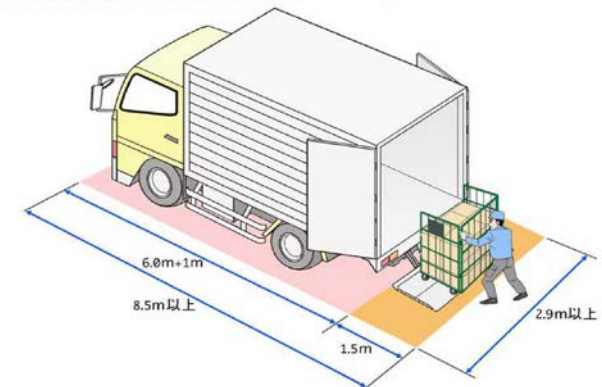
【有効高】

市街地の標準的な集配車両(2トン車)がカバーされる3.2mを想定することが望ましい。



【駐車マス】

集配作業を効率化する「2トンロング車」、「ロールボックスパレット」や「テールゲートリフター」の使用を前提とした駐車マスの大きさを確保することが望ましい。



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、国土交通省総合政策局物流政策課)』

12. 地域ルールでの取組 3 (中央区・東京駅前地区1)

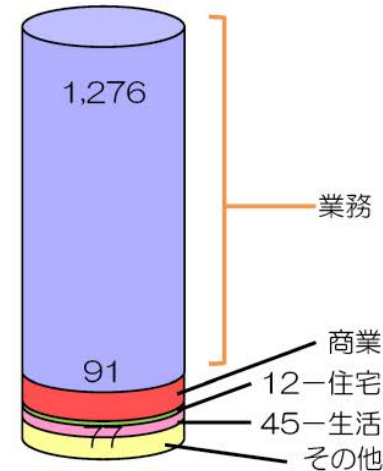
【地域ルール適用区域：東京駅前地区】



【東京駅前地区の特性】

- 高度に整備された鉄道網
- 建物用途では大部分が業務
- 8箇所約2600台分の都市計画駐車場が立地
- 大規模再開発が複数計画

建物延べ面積の合計 (単位 ha)



※東京都「土地利用現況調査 (平成23年)」
結果よりグラフ作成

都市計画駐車場台数

①江戸橋駐車場	983台
②昭和通り第1駐車場	190台
③八重洲駐車場	292台
④八重洲第2駐車場	230台
⑤八重洲第1駐車場	265台
⑥昭和通り第2駐車場	190台
⑦京橋駐車場	233台
⑧白魚橋駐車場	230台

合計 2,613台

13. 地域ルールでの取組 4（中央区・東京駅前地区2）

【荷捌き車用の駐車施設】

- 都条例と同じ整備基準
- 上限規定撤廃（必要台数の整備）
- 構造基準の規定
- 歩行者優先路線は隔地可

【荷捌きの整備台数基準】

建物用途	整備台数の基準
百貨店その他の店舗	2,500㎡ごとに1台
事務所	5,500㎡ごとに1台
倉庫	2,000㎡ごとに1台
その他特定用途	3,500㎡ごとに1台

【駐車施設の規模等の基準】

荷室の開口部	車室の大きさ		天井高さ
	長さ	幅	
後開き	8.5m以上	2.9m以上	3.2m以上
横開き	7.0m以上	3.9m以上	

※上記数値は『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）』に準拠



14. 地域ルールでの取組 5（港区駐車場地域ルール 1）

• 港区駐車場地域ルールの概要

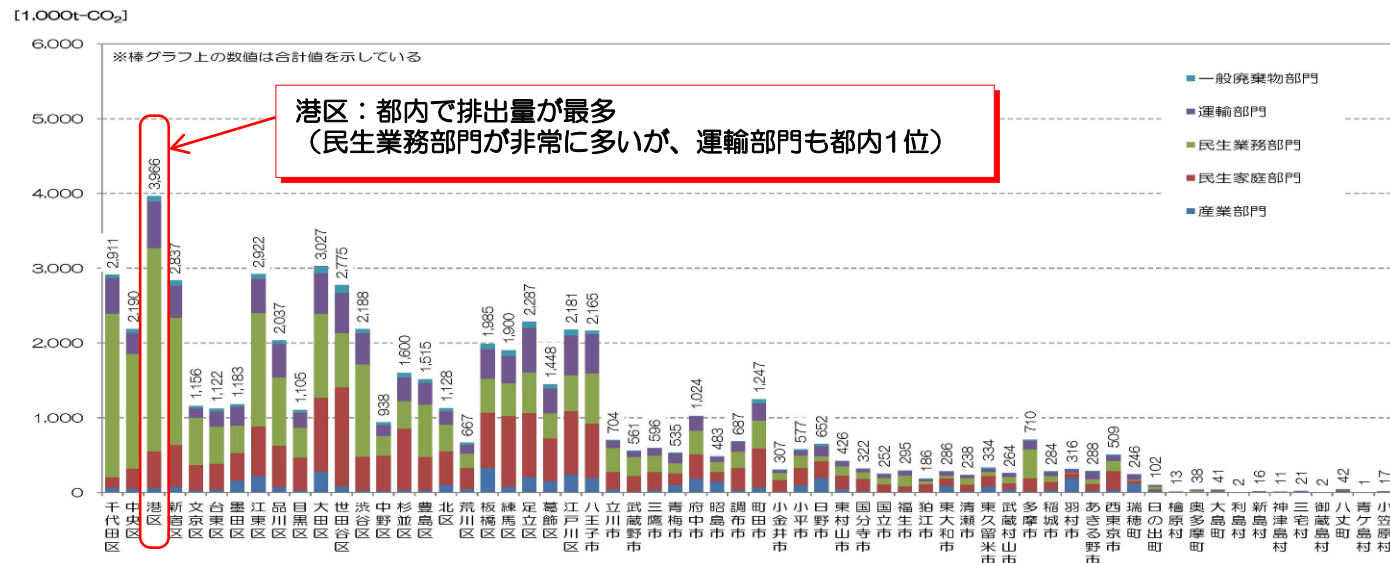
⇒ 初の事例：低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール

－ 港区は二酸化炭素排出量が都内最多

⇒ 港区低炭素まちづくり計画を策定、環境負荷低減施策の推進

－ 環境に配慮した交通環境の整備の一環として「駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約」を位置づけ

⇒ 駐車場地域ルールの導入



東京都62市区町村
二酸化炭素排出量
比較（2015年度）

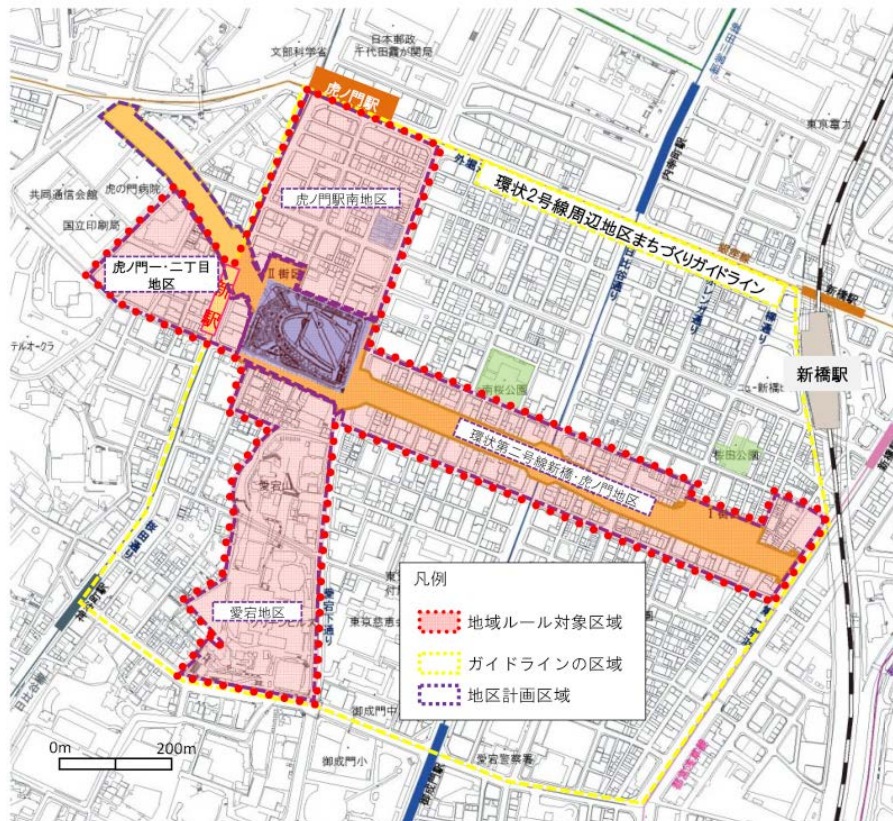
出典：品川駅北周辺地区駐車場地域ルール策定協議会資料（平成30年3月、港区）

15. 地域ルールでの取組 6 (港区駐車場地域ルール 2)

地域ルール適用区域

【環状2号線周辺地区】

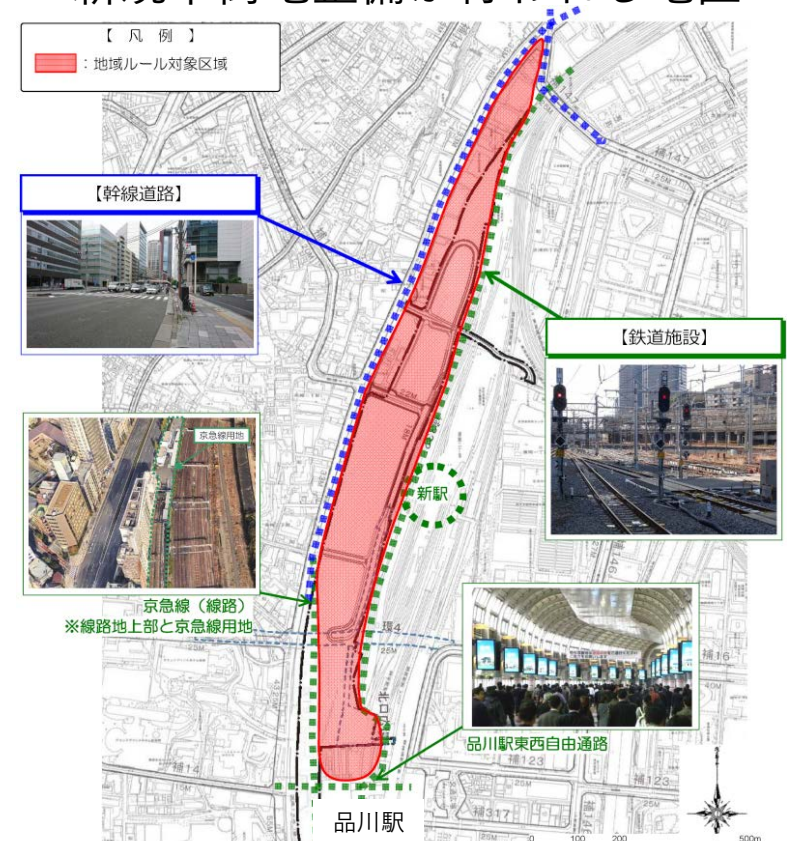
⇒環状2号線沿道の賑わいのある
街なみ形成を目指す地区



出典：環2・虎ノ門周辺地区駐車場地域ルール策定協議会資料
(平成30年6月、港区)

【品川駅北周辺地区】

⇒JR線新駅開業とあわせた低炭素な
新規市街地整備が行われる地区



出典：品川駅北周辺地区駐車場地域ルール策定協議会資料
(平成30年6月、港区)

16. 地域ルールでの取組 7（港区駐車場地域ルール 3）

【荷捌き車用の駐車施設】

- 都条例と同じ整備基準／上限撤廃（必要台数整備）
⇒ 物流効率化施策の実施による低減あり
- 構造基準の規定
- 環2沿道では隔地も可
⇒ 賑わいのある
まちづくりに寄与

【物流効率化施策の例示】

効率化の取組内容	取組による物流活動の変化	実施効果		
		荷捌き車台数の削減	ピークの平準化	駐車時間の短縮
①館内配送の共同化	荷捌き作業が貨物車からの積み卸しだけになる			○
②納品時間の指定・調整	混雑時間帯から空いている時間帯への分散が図られる		○	
③一括納品	納品のための貨物車台数の削減が図られる	○		
④駐車施設管理（料金設定）	荷捌き時間・滞在時間の短縮、館内物流の共同化等への誘導が図られる			○
⑤情報管理システム導入	館内荷受け、荷捌き駐車等の受付の効率化が図られる			○

出典：品川駅北周辺地区駐車場地域ルール策定協議会資料（平成30年3月、港区）

17. 今後の課題

- 附置義務以外の建物・駐車需要への対応

- 附置義務対象とならない1,500m²以下の建物の需要への対応
⇒ 駐車台数の確保、不公平感の是正、管理運営方法など

- 路上荷捌きとの調整

- 貨物車用パーキングメーター、駐車禁止規制解除などにより
路上荷捌き可能な場合の建物内駐車施設の利用確保
⇒ 交通規制との連携、地域の荷捌きルール策定など

- 建物の事業性・管理運営との整合確保

- 建築物の事業性とのバランス、共同荷捌き駐車施設を整備した場合の建物側セキュリティの確保・利用ルールなど

