

第2回

下北沢駅周辺駐車場 地域ルール策定協議会

北沢総合支所街づくり課
令和6年2月28日

1

前回の振り返り

2

駐車実態調査結果の概要

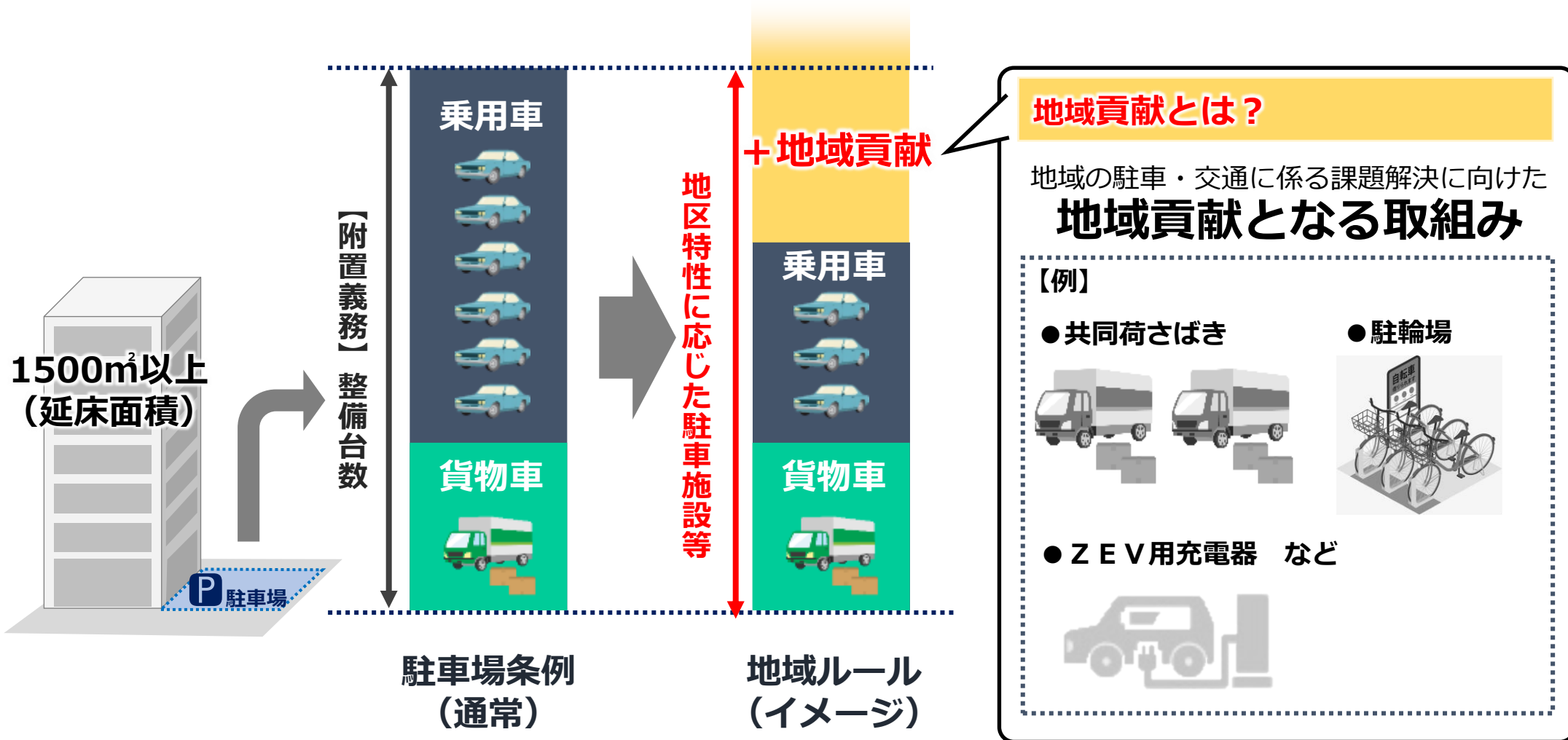
3

地域ルール検討の方向性

4

今後の予定

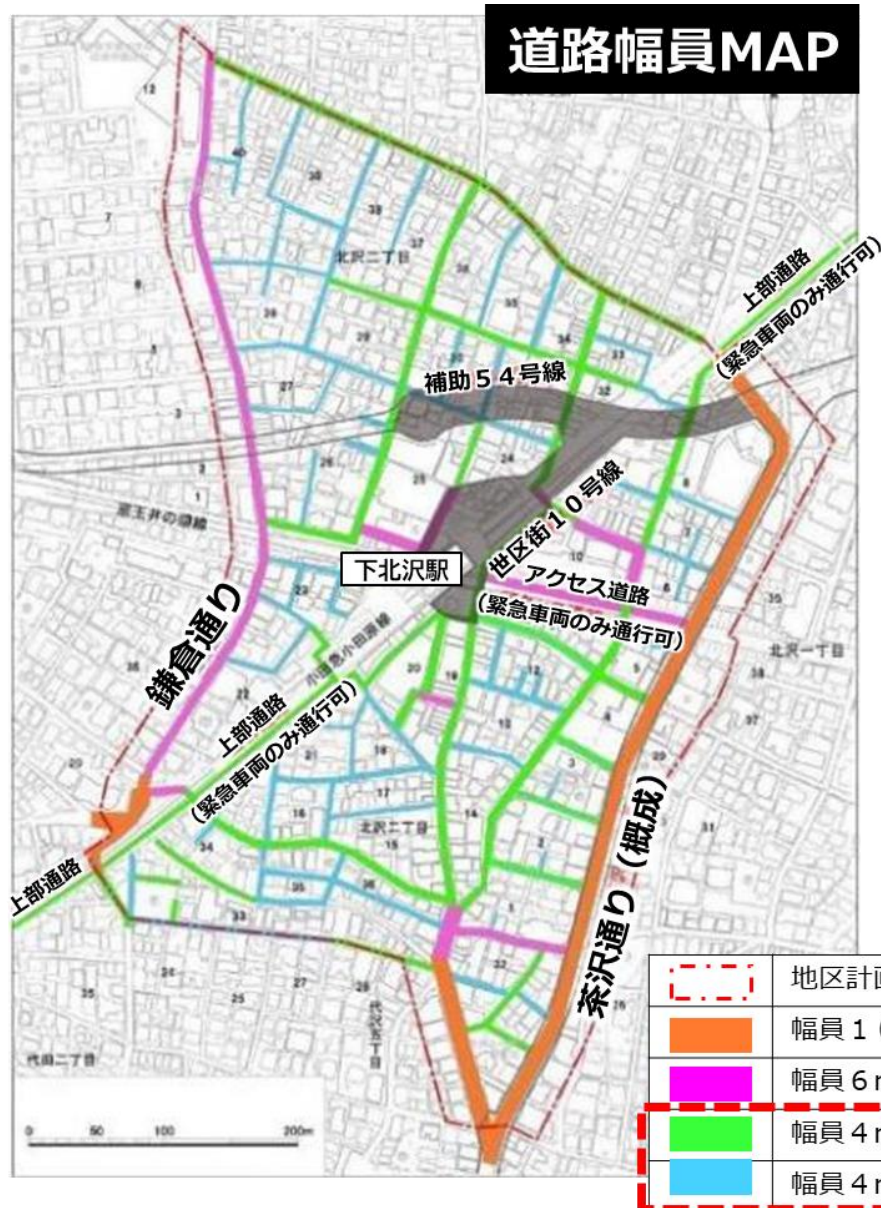
地域ルールで歩行者主体の街づくりの促進へ



駐車場地域ルールとは？

・ 都条例一律の基準によらない、地区特性に応じた駐車施設の整備基準が可能

① 道路が狭い



- ・ 狭い道路(4m程度)が中心
- ・ 歩行者多い

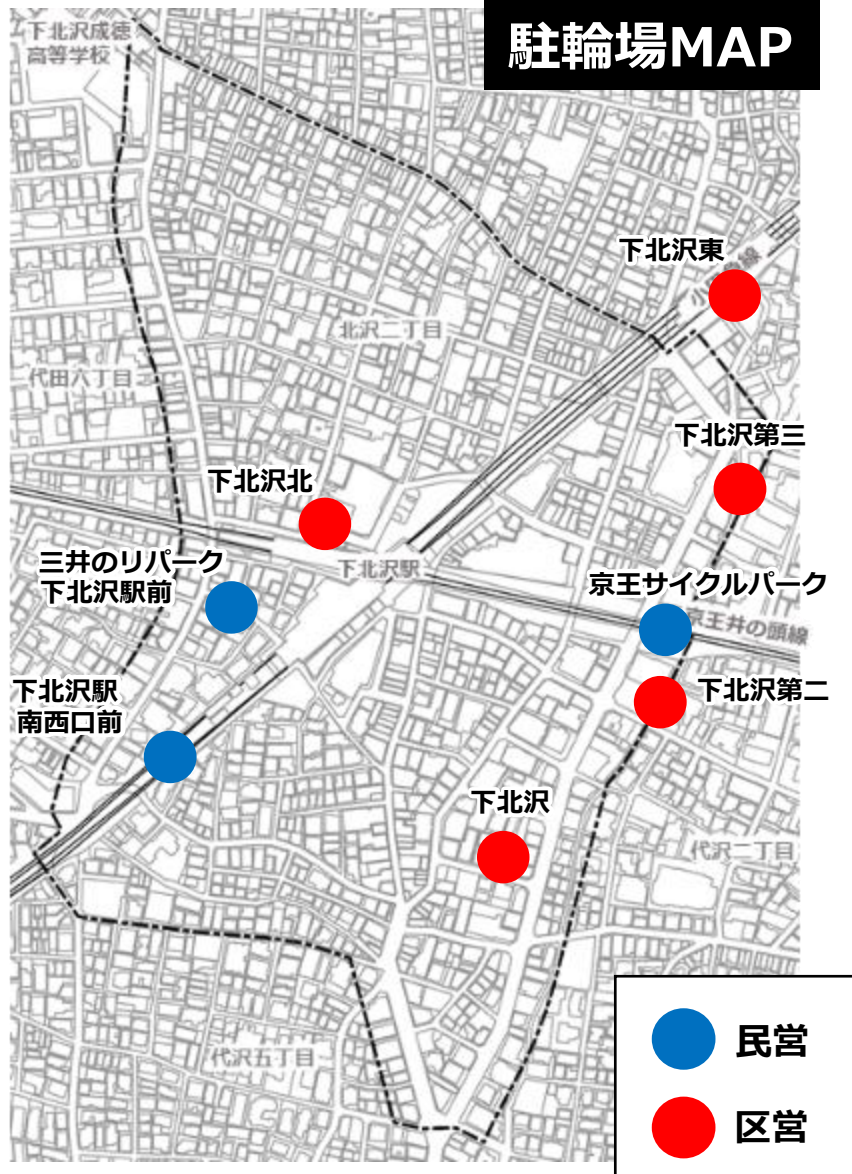
② 路上荷捌き



(出典) 警視庁 交通事故発生マップ



③ 路上駐輪



歩行者通行の妨げ



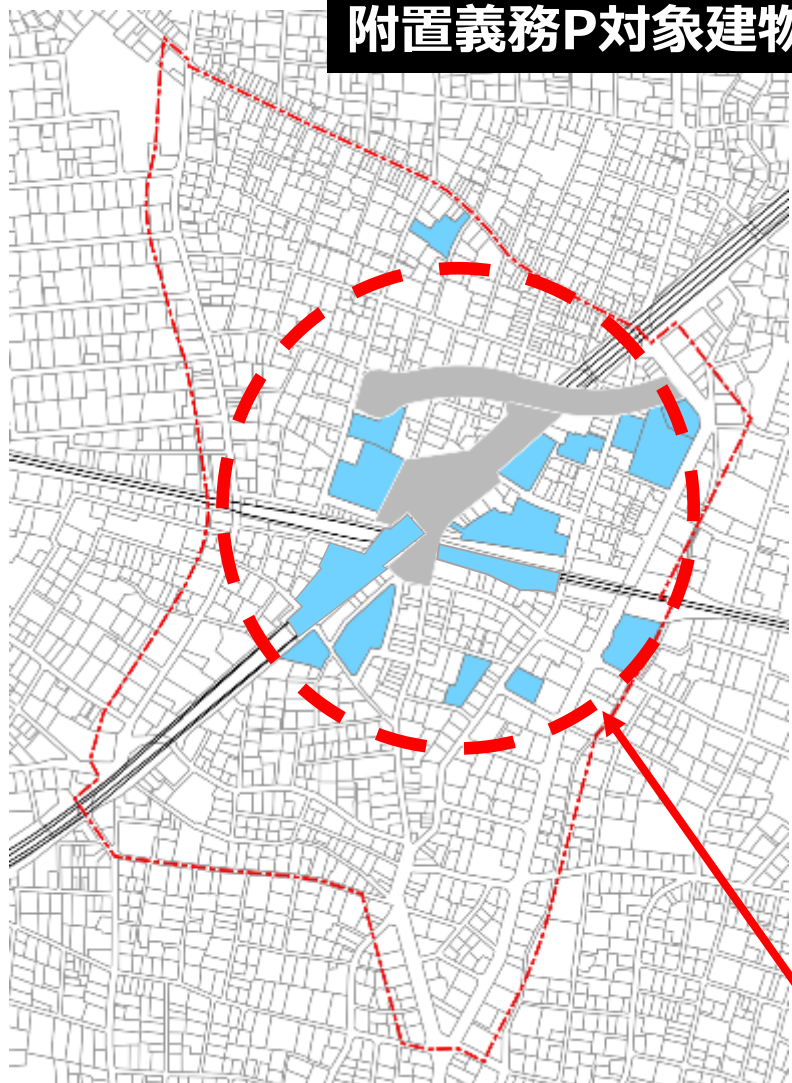
住宅街への迷惑駐輪



買い物客による路上駐輪

④ 施策の齟齬

附置義務P対象建物



附置義務P対象建物位置図

歩行者主体のまちづくり

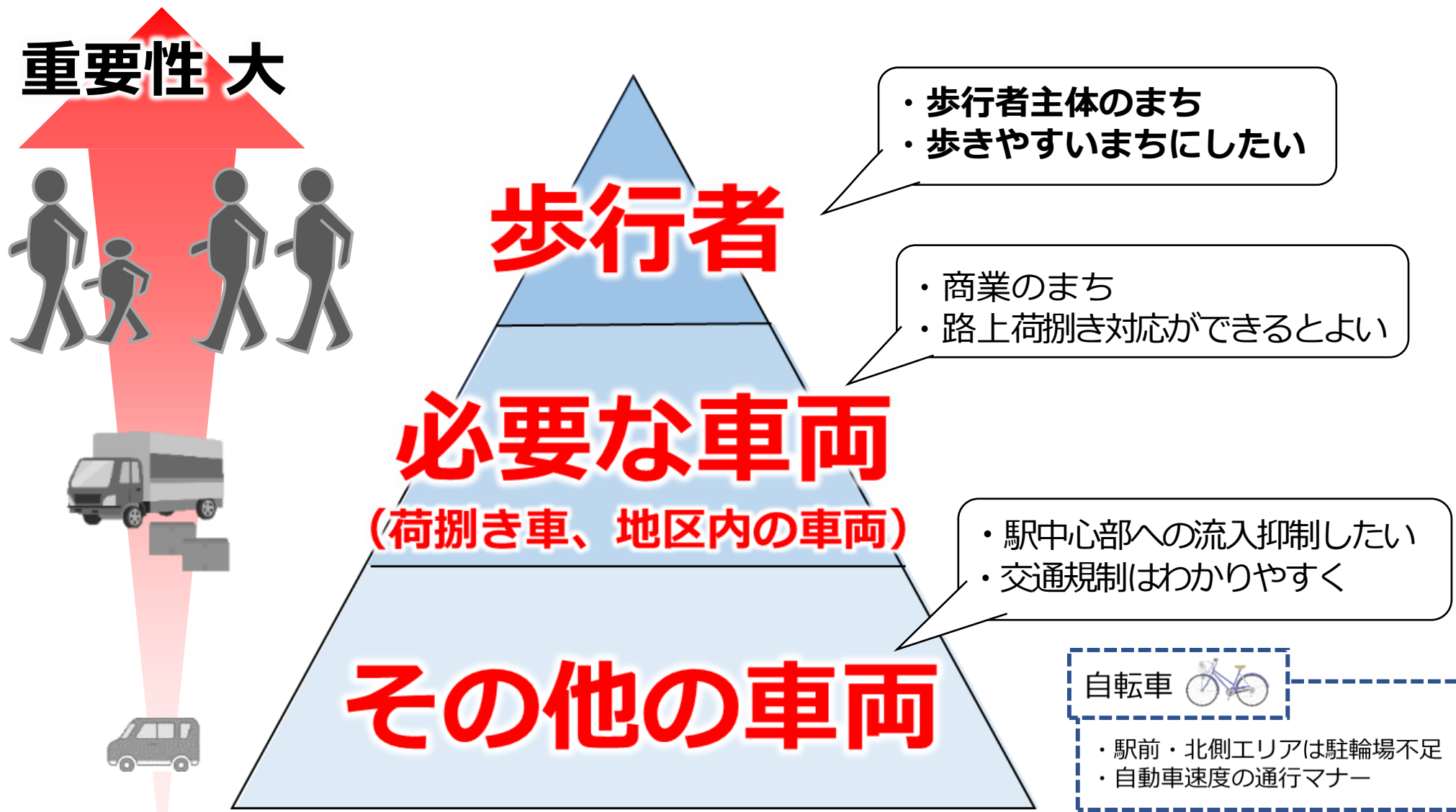
施策の齟齬



車と歩行者の錯綜

附置義務駐車場の整備 (車の流入)

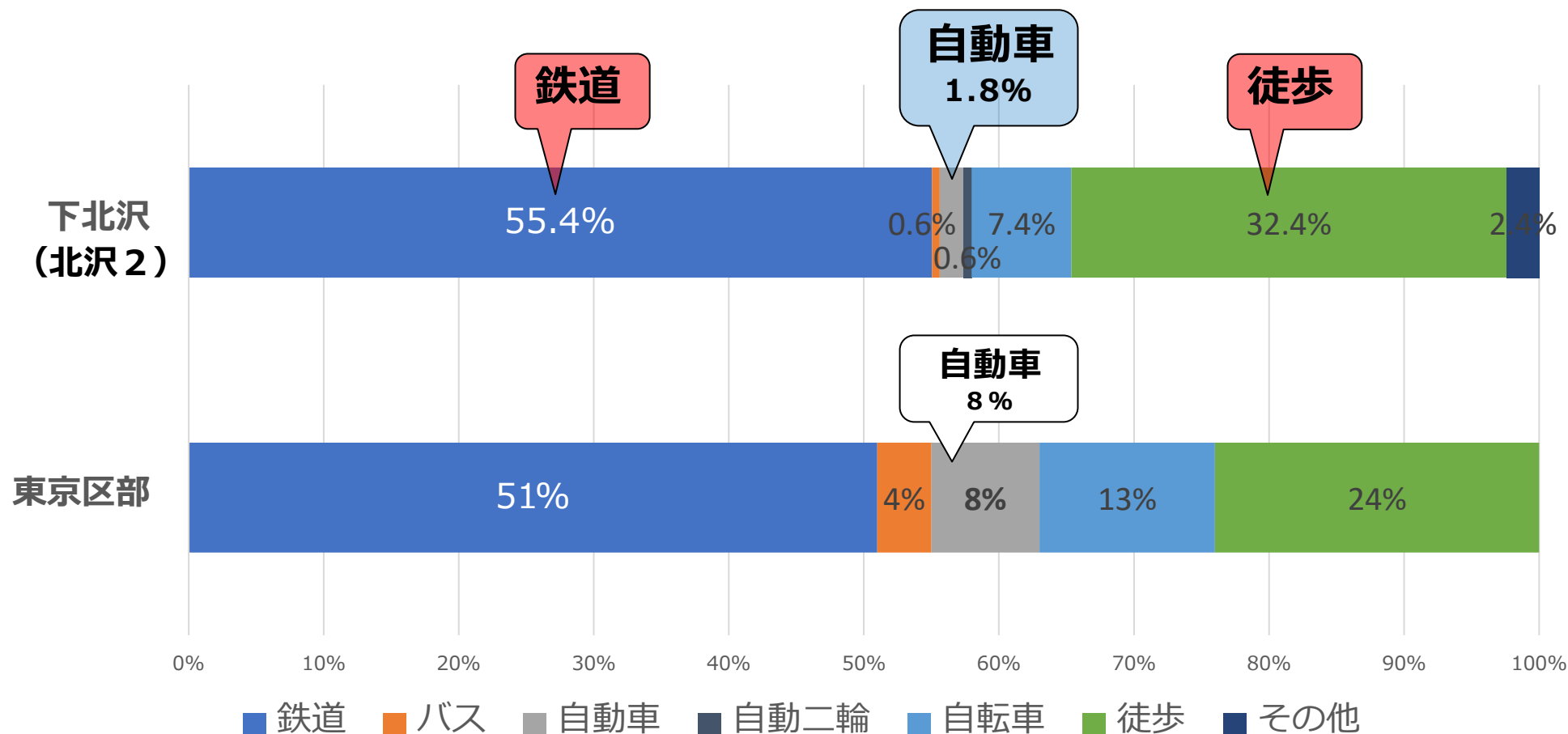
歩行者と自動車の建付け



どんな交通手段で訪れたか？

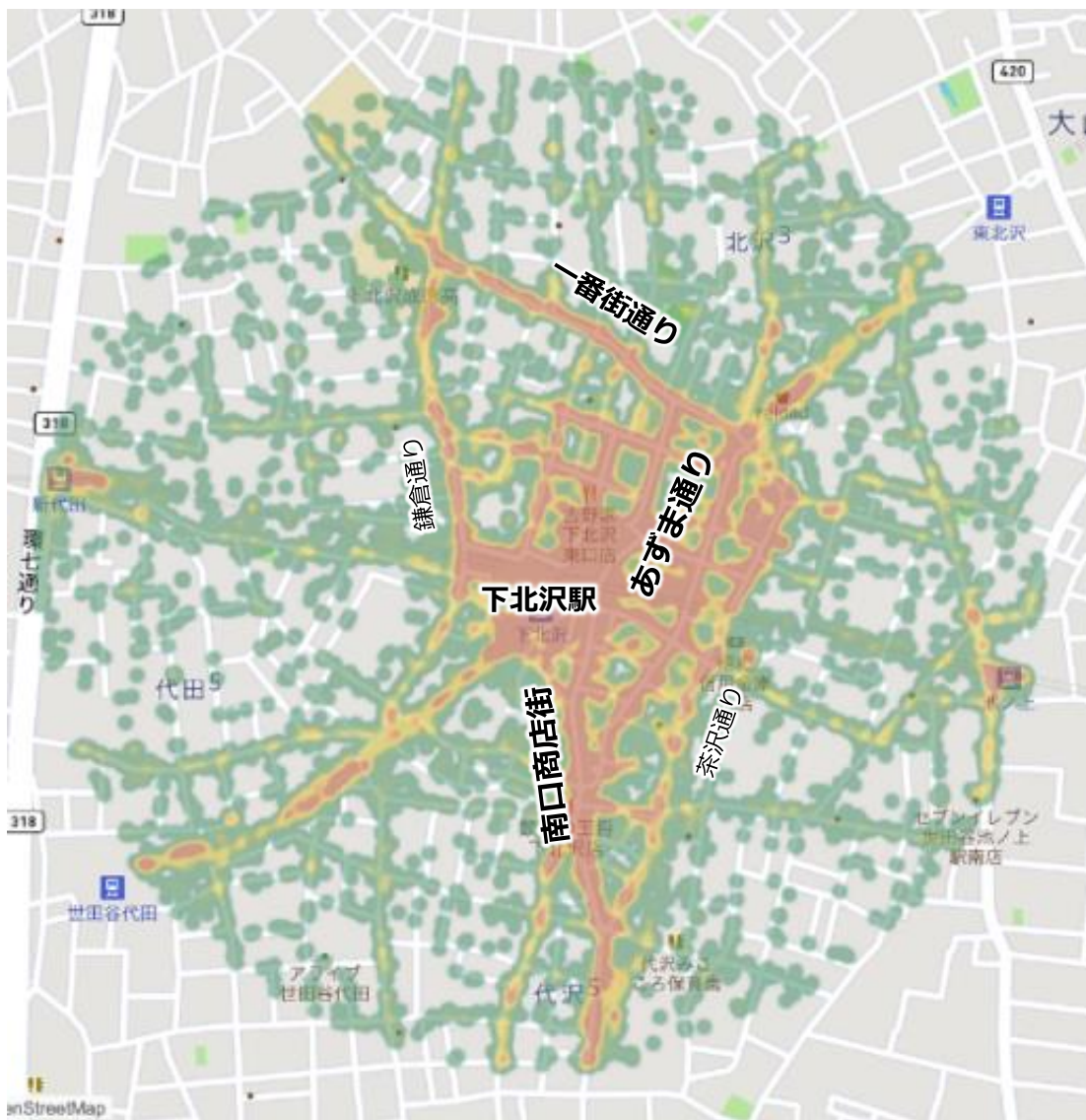
(来訪者割合) 鉄道・徒歩 **多い** 自動車 **少ない**

交通手段別分担率



人流調査

徒歩行動可視化ヒートマップ



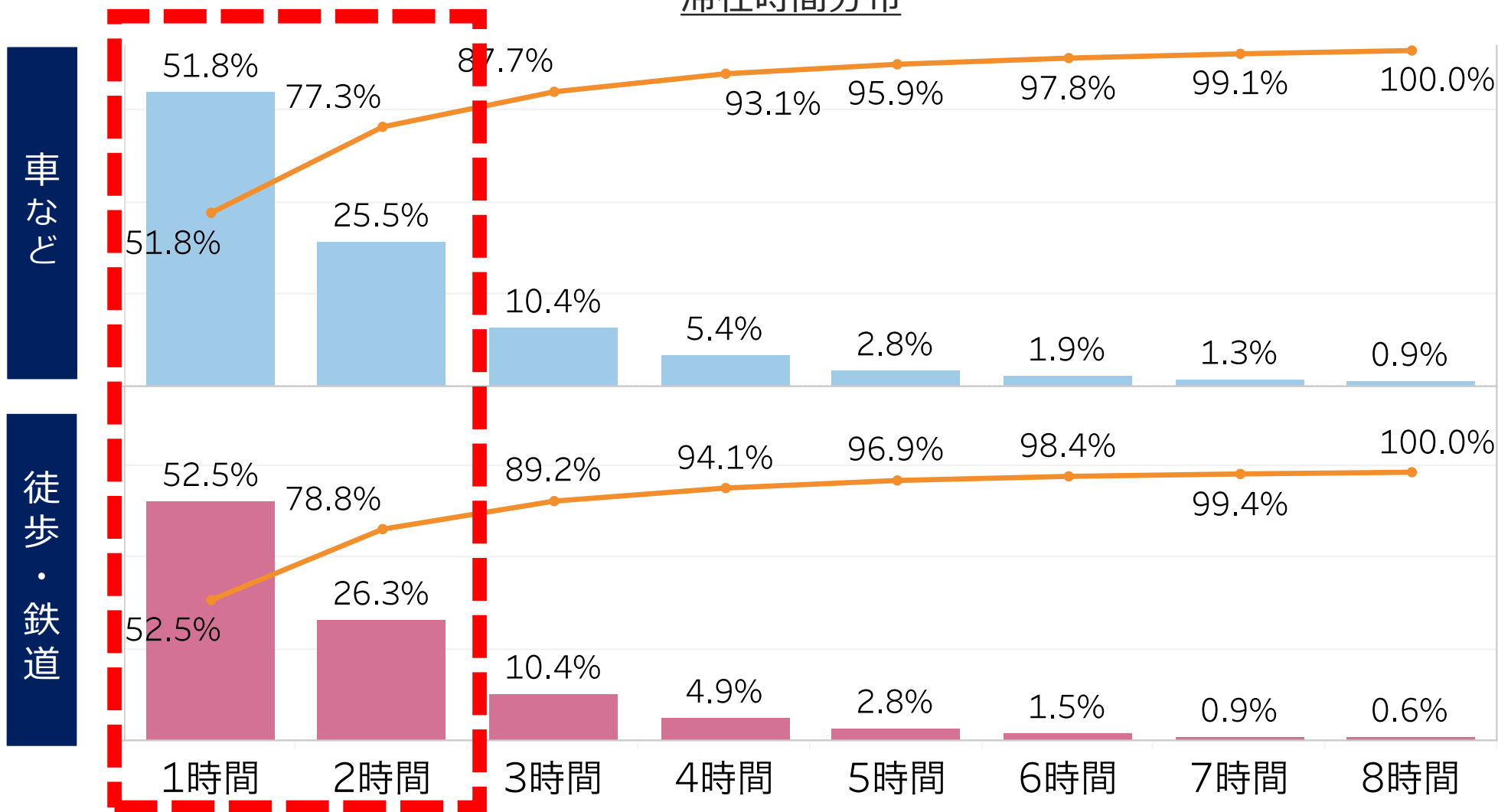
人の流れが多いところ

→ 下北沢駅周辺
南口商店街
あずま通り
一番街通り など

※2023年1月～6月の徒歩行動のみを可視化

滞在時間は1～2時間程度

滞在時間分布

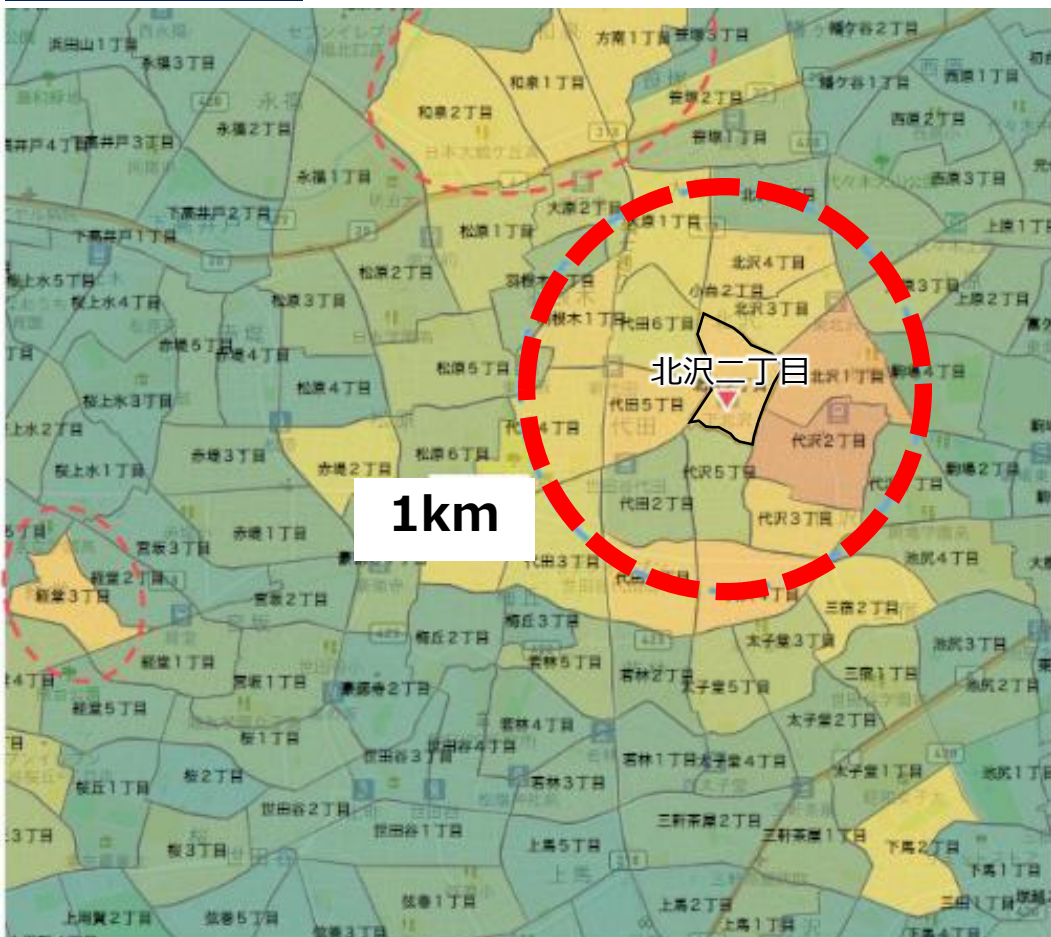


※携帯電話GPSの移動速度、移動状況より集計。「車など」は8 km/h以上のものを集計。「徒歩・鉄道」は8 km/h未満のもの、電車で来たと判断できるものを集計。

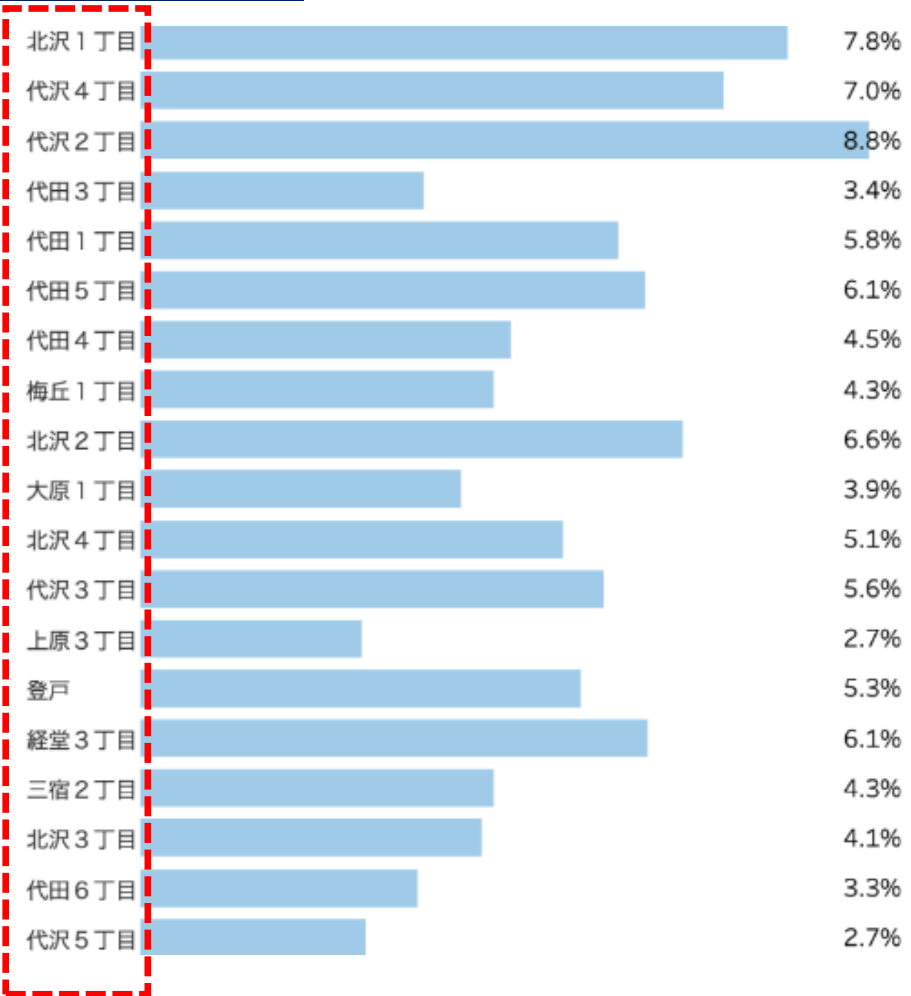
人流調査

車などの来訪者は、近隣居住者が多い。

車など来訪者 居住地MAP

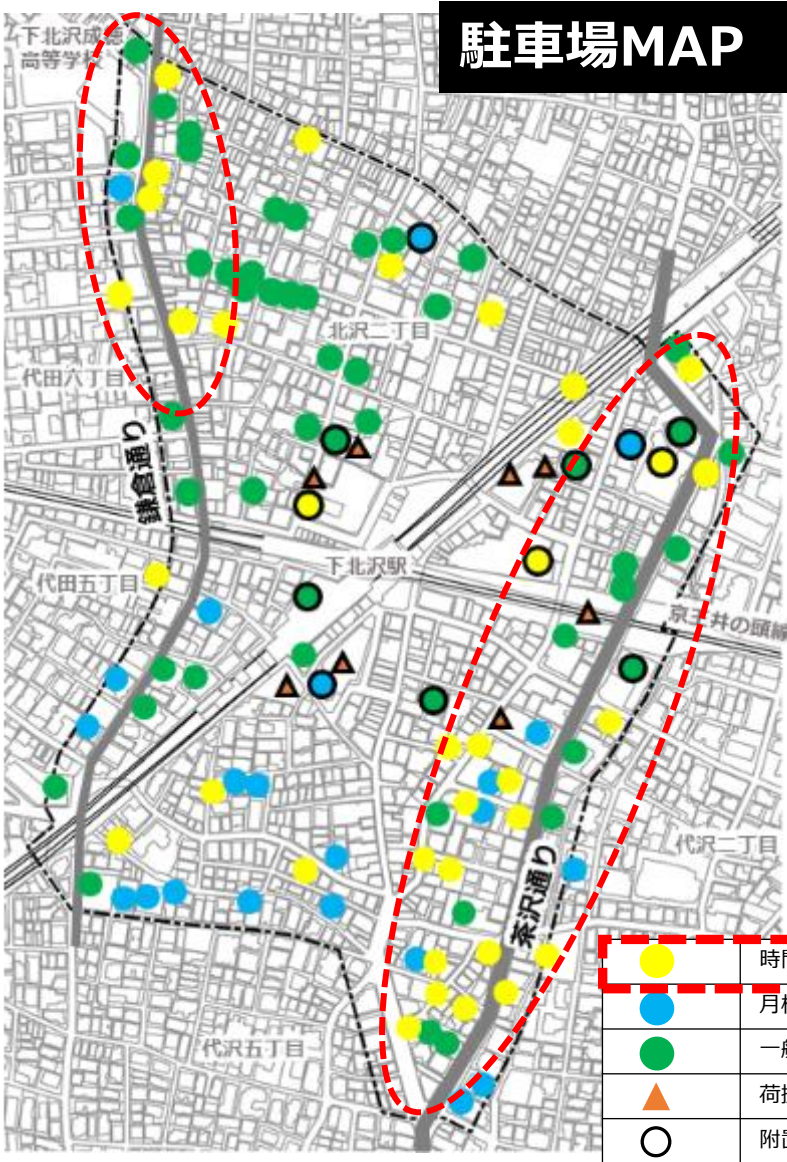


車など来訪者 居住地ランキング ※上位20位



※「車など」：携帯電話GPSの移動速度、移動状況より、8 km/h以上のものを集計。

駐車場の位置



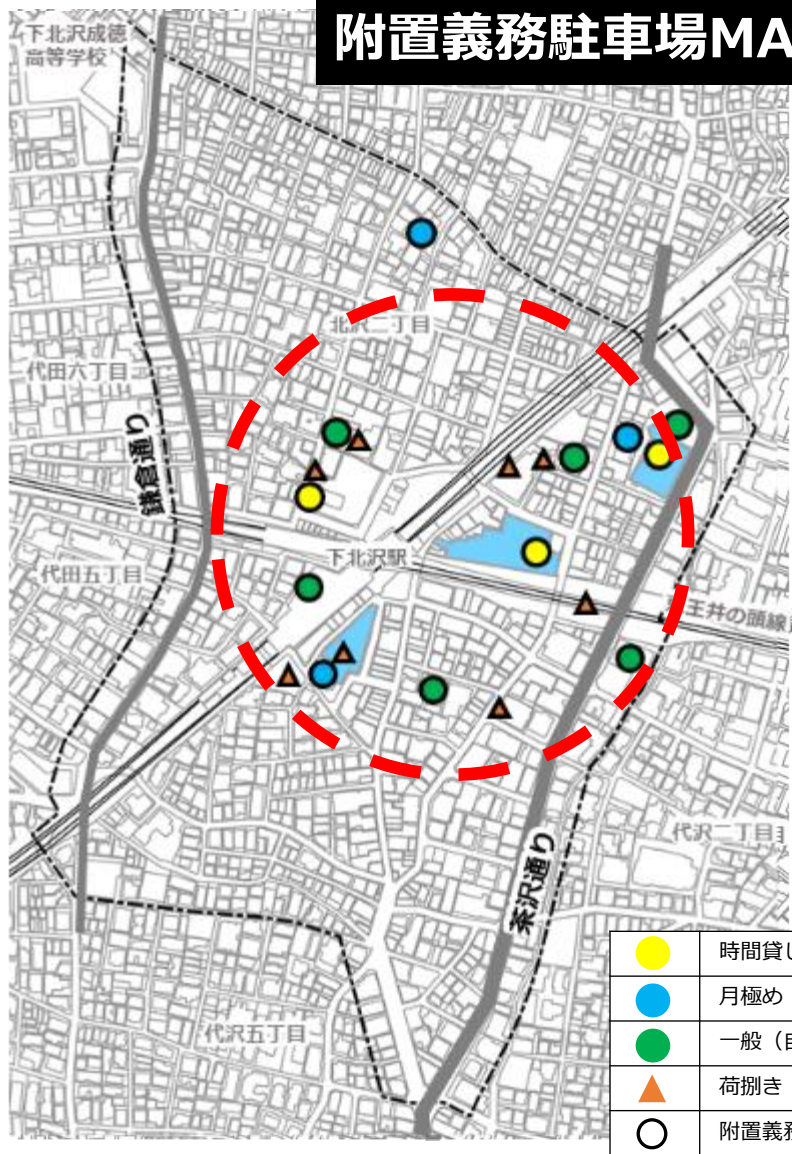
駐車場位置図

駐車場	時間貸し	月極め	一般 (自社・自己)	荷捌き	合計
全台数	277台	27台	208台	14台	526台

※令和5年8月調査時点
※身障者駐車場を除く

時間貸し駐車場
→茶沢・鎌倉通り沿いに多い

附置義務駐車場の位置



附置義務駐車場MAP

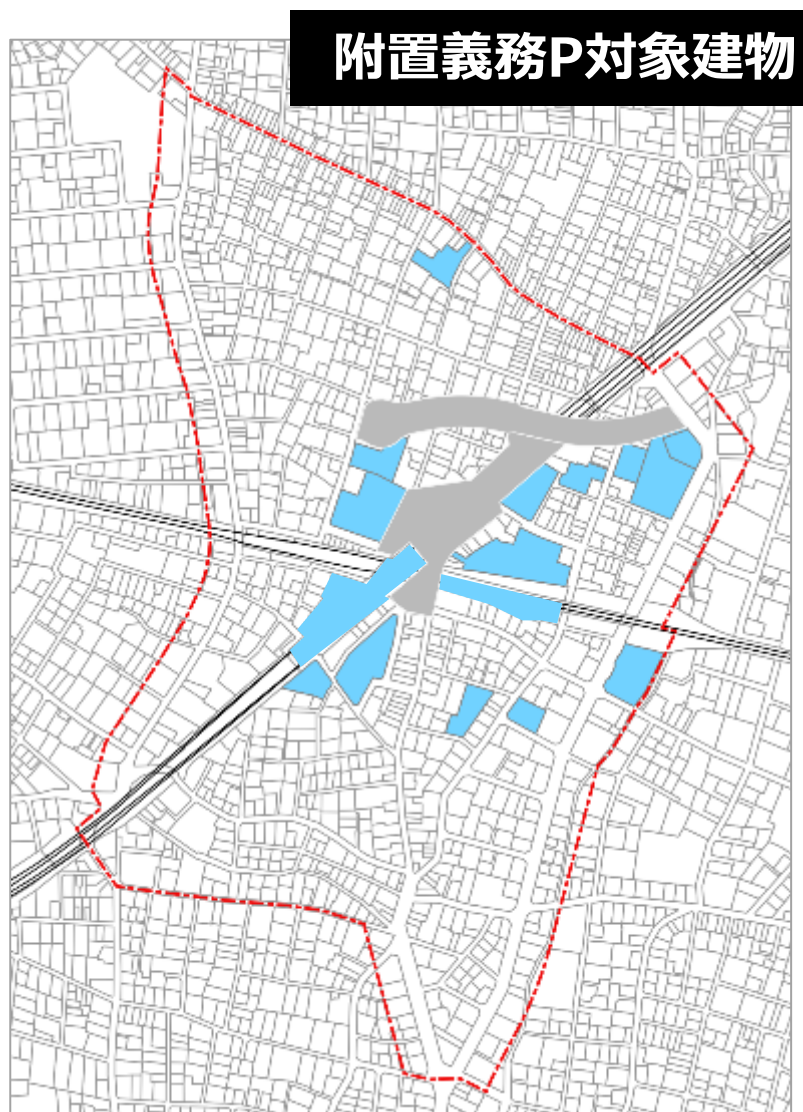
地区内附置義務駐車場：166台（全体の約30%）
→附置義務駐車場は駅中心部に多い

駐車場	時間貸し	月極め	一般 (自社・自己)	荷捌き	合計
全台数	277台	27台	208台	14台	526台
うち 附置義務	62台 (16台)	27台	64台	13台	166台

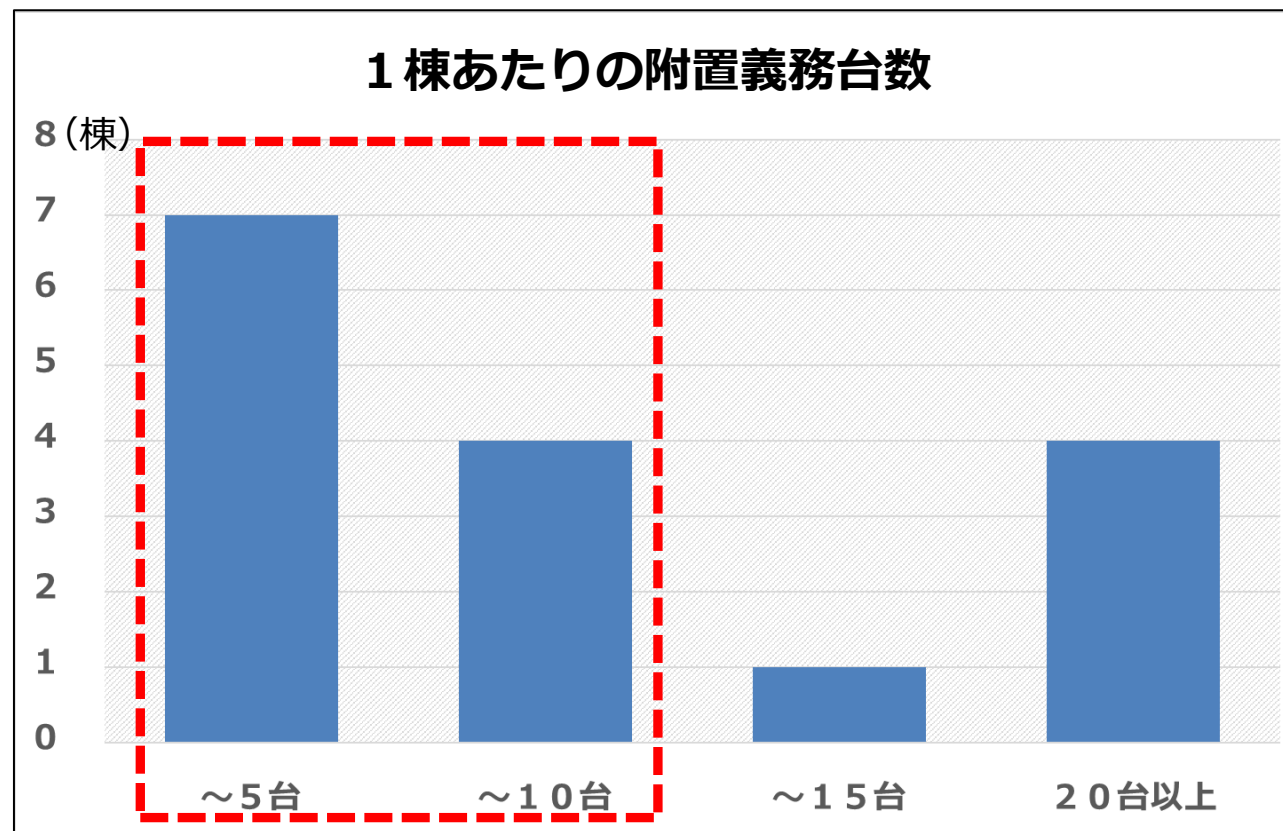
※ () 内は、月極併用
※ 隔地駐車場、身障者駐車場を除く

附置義務駐車場位置図

1棟あたりの附置義務台数



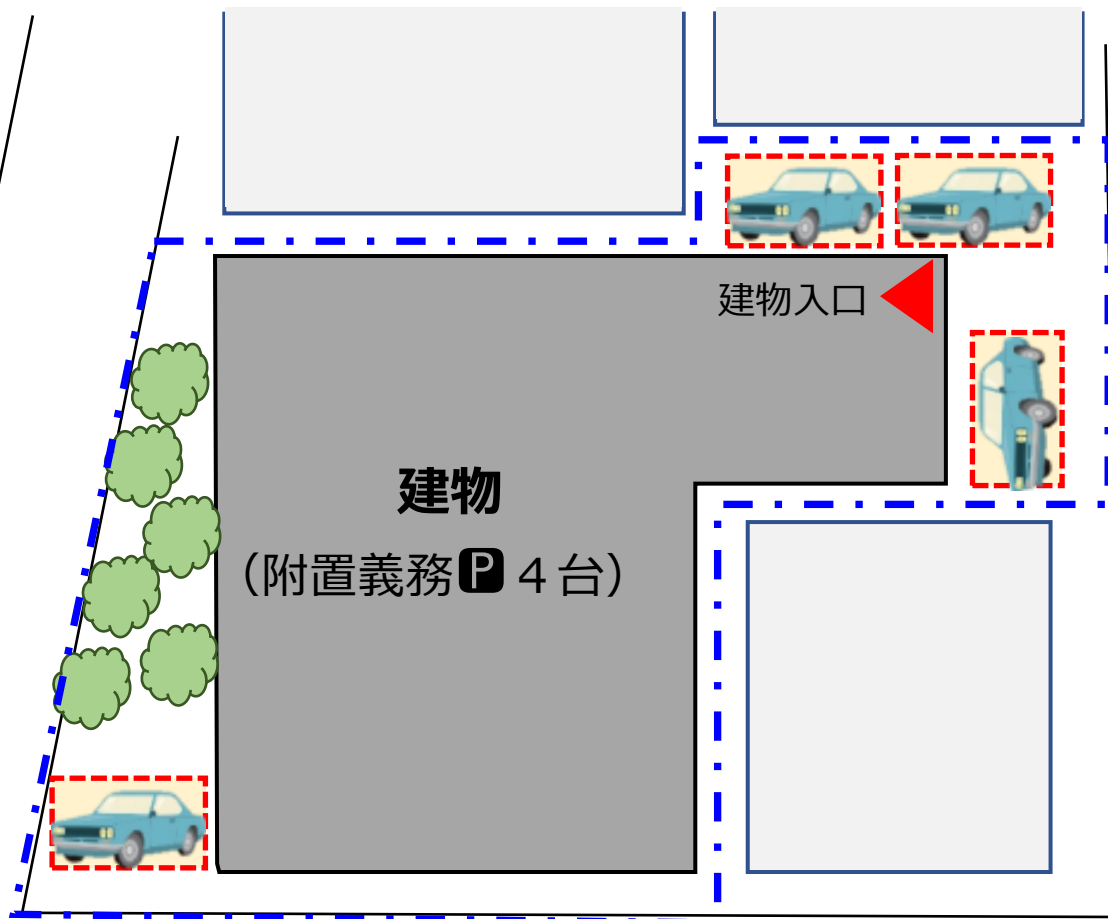
附置義務駐車場対象建物位置図



→小規模な附置義務駐車場が中心
(11棟/16棟が10台未満の附置義務台数)

地区内の附置義務駐車場

【小規模な附置義務駐車場の例】



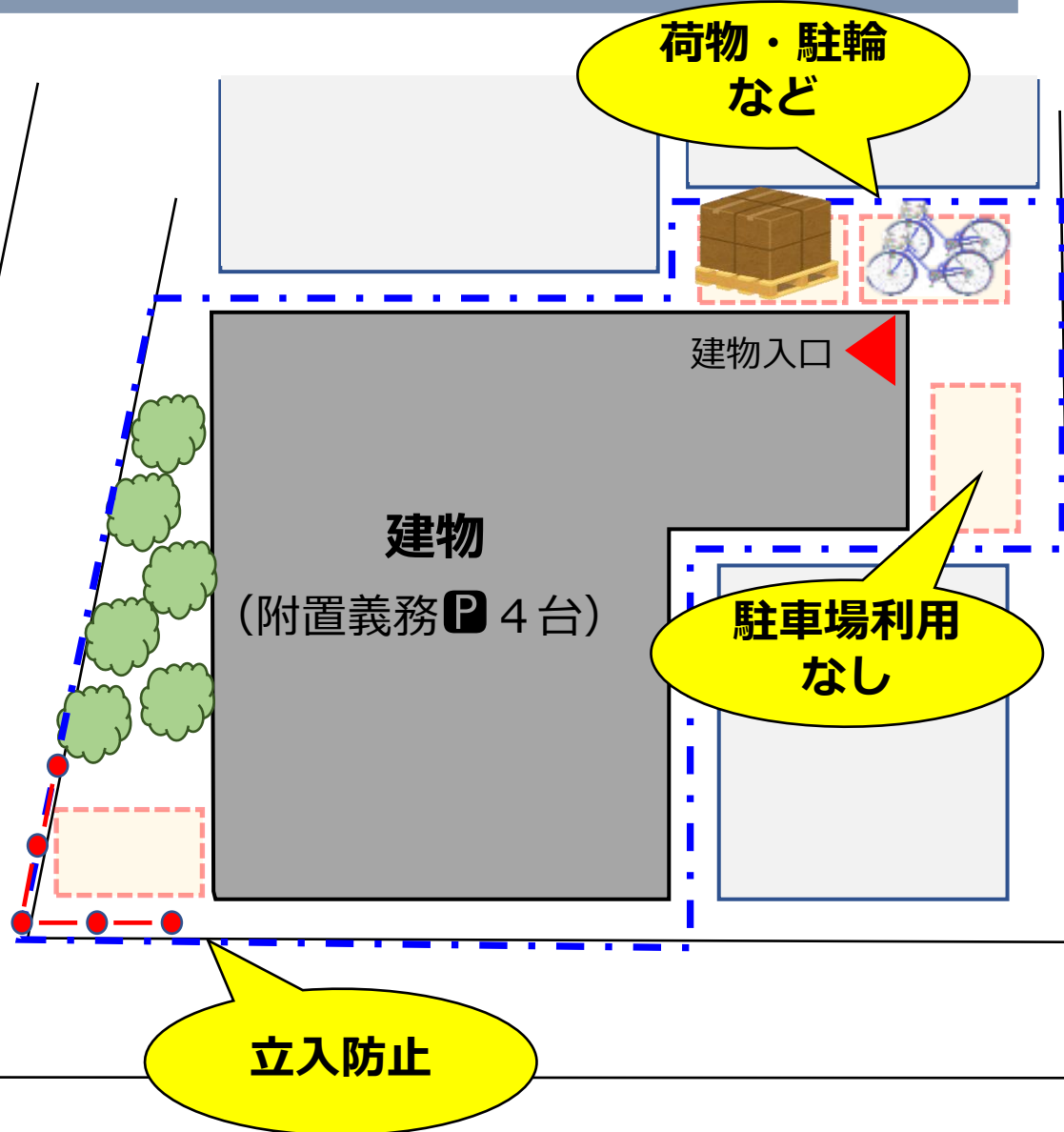
【建築確認申請】

狭い敷地内に駐車区画を計画

狭い
道路

地区内の附置義務駐車場

【小規模な附置義務駐車場の例】



【建築確認申請】

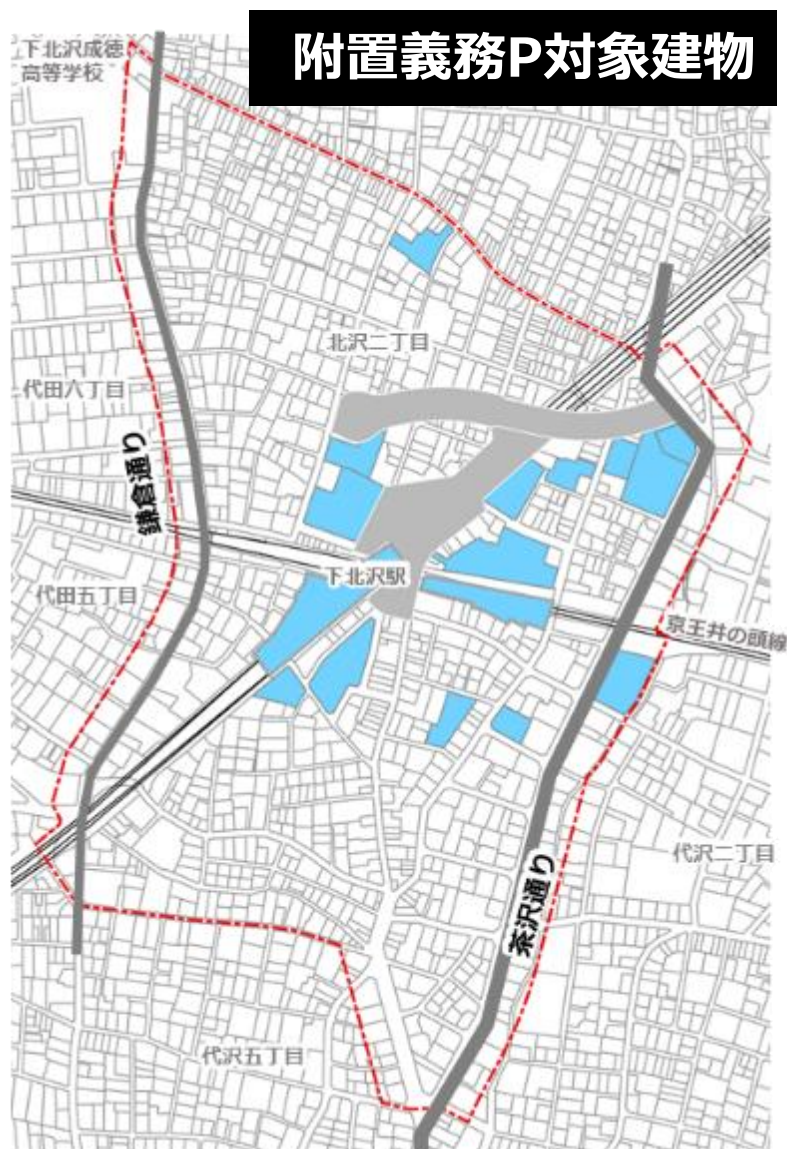
狭い敷地内に駐車区画を計画

- ・ 歩行者多くて駐めにくい、危ない
- ・ 建物利用者が駐車場を必要としない 等

駐車場として利用されない

狭い
道路

地区内の附置義務駐車場



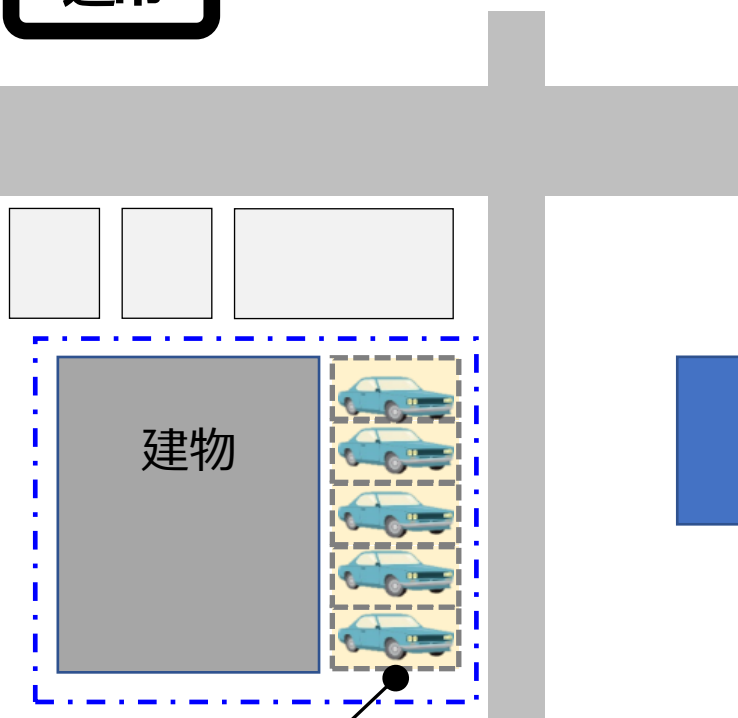
隔地認定されている建物

6棟 (45台) / 16棟 (226台)

附置義務駐車場対象建物位置図

地区内の附置義務駐車場

通常



附置義務P 5台

隔地あり



附置義務P 2台



附置義務P (隔地) 3台

敷地外 (隔地) で設置

【隔地先】

- ① 新たな土地に整備・認定
- ② 既存の駐車場に認定

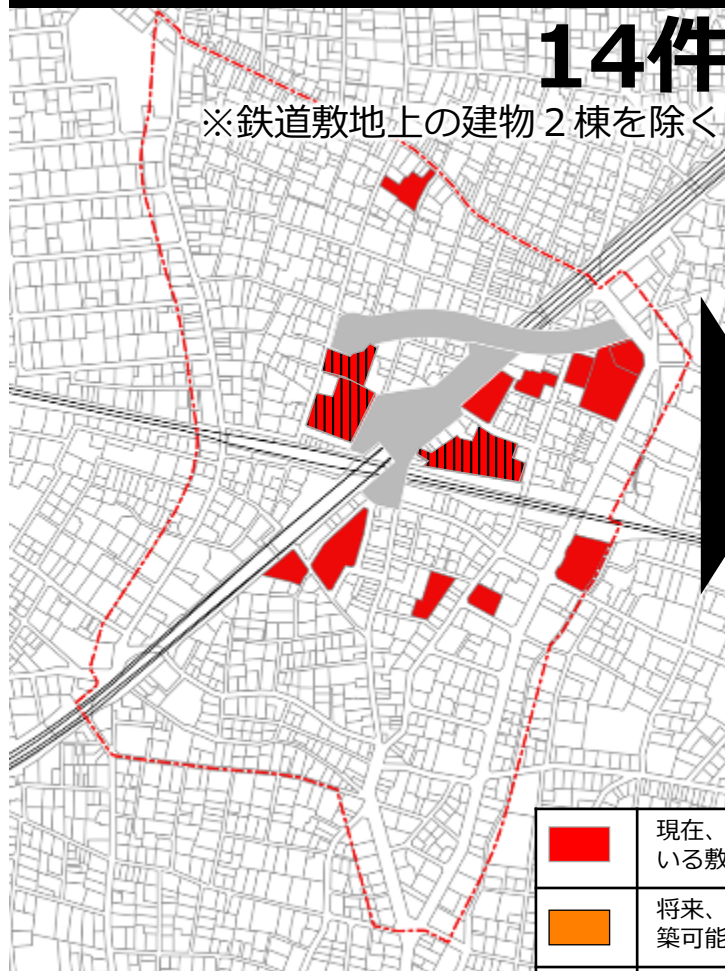
隔地駐車場とは？




・ 敷地から離れた場所（300m以内）に、やむを得ず設置している附置義務駐車場。

現状

14件

※鉄道敷地上の建物2棟を除く



	現在、附置義務建物が建っている敷地
	将来、延床1500㎡以上の建築可能な敷地
	昭和56年以前の建物（旧耐震基準）が建っている敷地

予測

(延床1500㎡以上建築可能な敷地)

44件



予測+人流



※令和5年10月時点のデータ
※地区計画及び前面道路を考慮した容積計算

小規模な附置義務駐車場が増える可能性 (人流が多いところにも) 20

○歩行者主体の街づくりの促進へ

～安全で、地域も所有者も来街者もメリットのある、ルールづくり～

人が多い通り
では駐車場
どうする？

車の流入

減らしたい

駐車場は茶沢、
鎌倉沿いが
使いやすい

進入禁止の道路
沿いに駐車場が
あっても…

共同荷捌き
スペースが
あったら…

路上荷捌き

減らしたい

駅近くにも
駐輪場が
増えたら？

路上駐輪

減らしたい

シェアサイクル
が増えたら？？

第一回協議会での主な意見など

- 歩行者の安全性を重視したい。
- 路上荷捌き対策をどうするか。
- 地域の合意が得られるようなルールを。



など

- 地域全体で駐車場を確保する必要性。
- 駐車実態をデータで確認する必要性。

1

前回の振り返り

2

駐車実態調査結果の概要

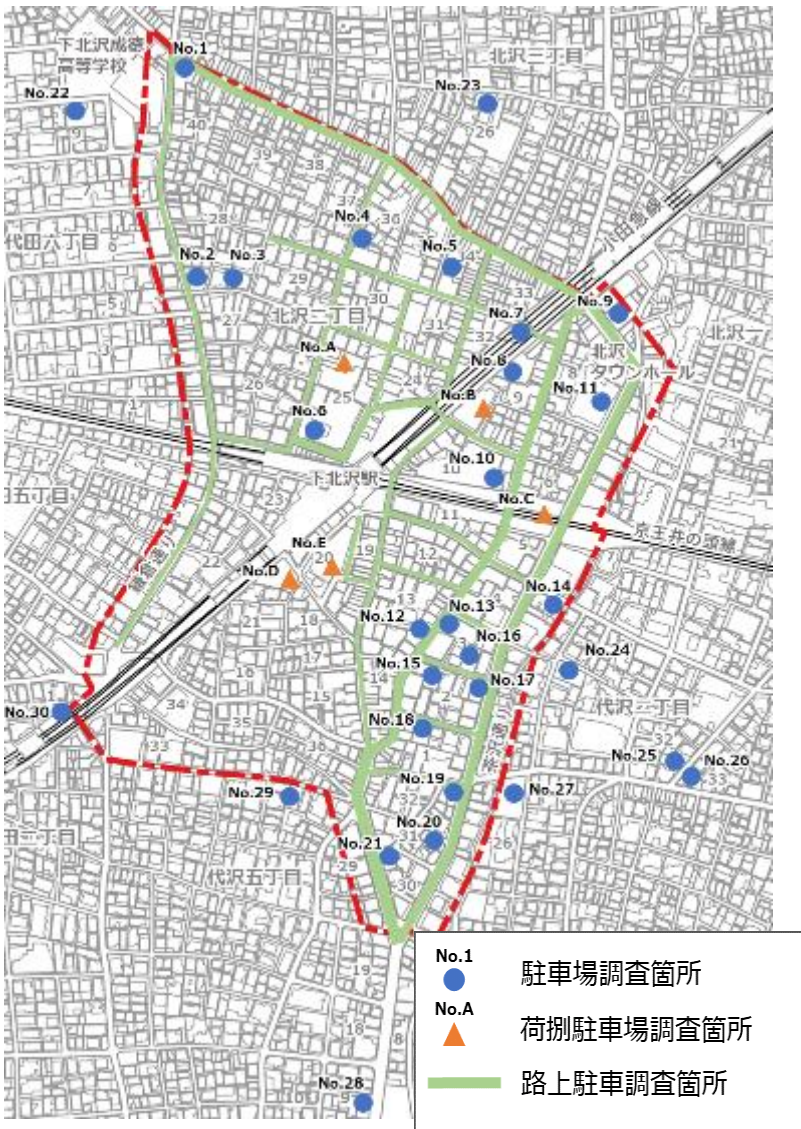
3

地域ルール検討の方向性

4

今後の予定

駐車実態調査結果の概要



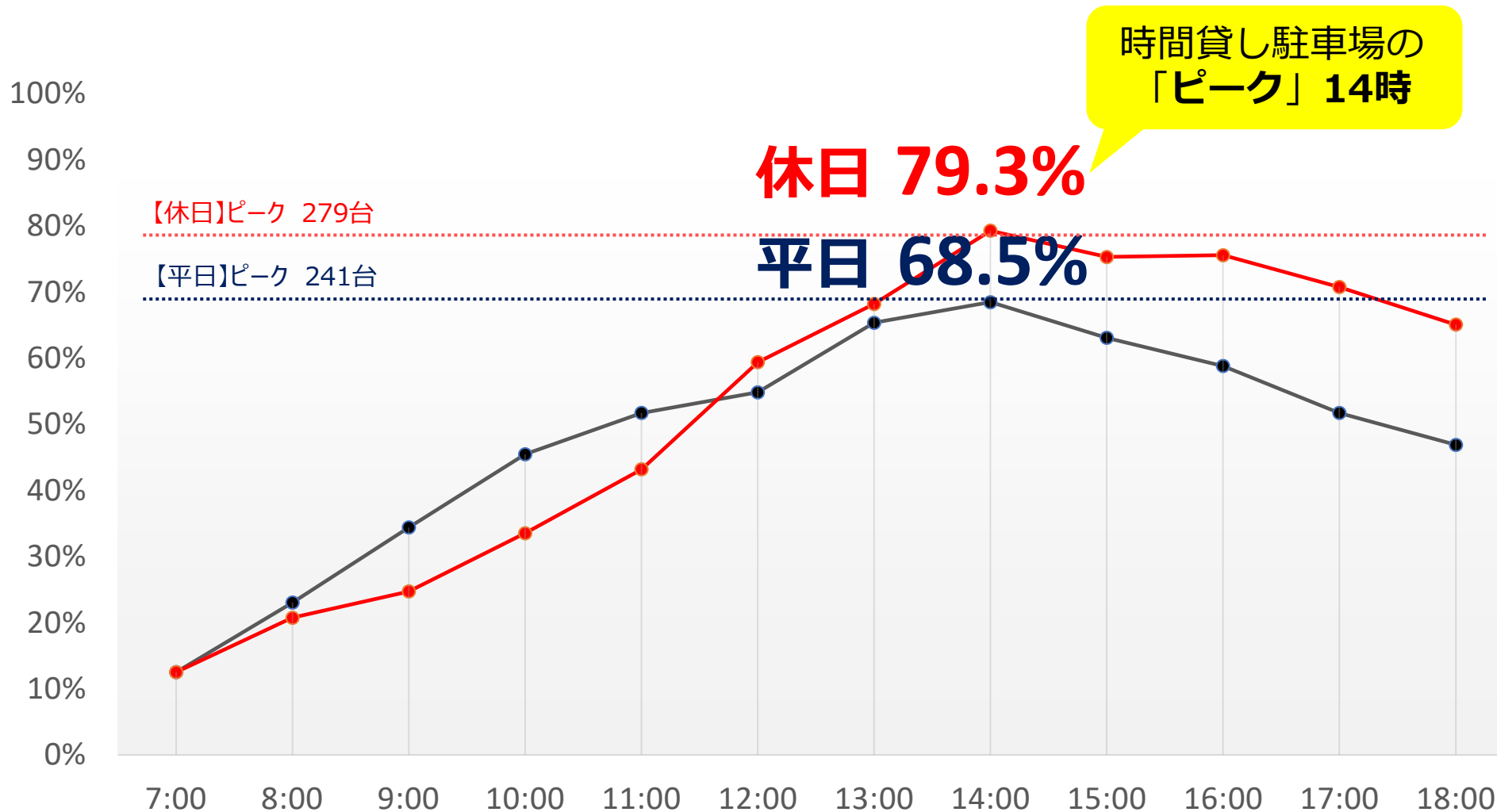
駐車実態調査箇所

	(1) 駐車場実態調査	(2) 路上駐車実態調査
実施日時	(休日) 令和5年10月 8日 (日) (平日) 令和5年10月10日 (火) ※上記実施日の7:00~19:00の12時間調査	
調査対象 範囲・区間	・主に5台以上の時間貸し 駐車場を対象(29箇所)	・ 商店街エリア内の 路線 (—)
調査項目	・ 駐車場利用台数(毎正時) ・ 駐車場利用者アンケート	・ 路上駐車の数(延べ) ・ 目的、車種、時間など
調査方法	(利用台数) ・調査員による巡回・目視 (アンケート) ・調査員によるヒアリング 又は ・WEBアンケート調査	・調査員による張付き・ 目視
備考	・アンケート回答数 (平日) N=318 (休日) N=306	—

(1) 駐車場実態調査結果

(1) 駐車場実態調査結果

① 駐車場の稼働率(毎正時の駐車台数÷全352区画)



■ 駐車場利用台数 (毎正時)

● 平日 ● 休日

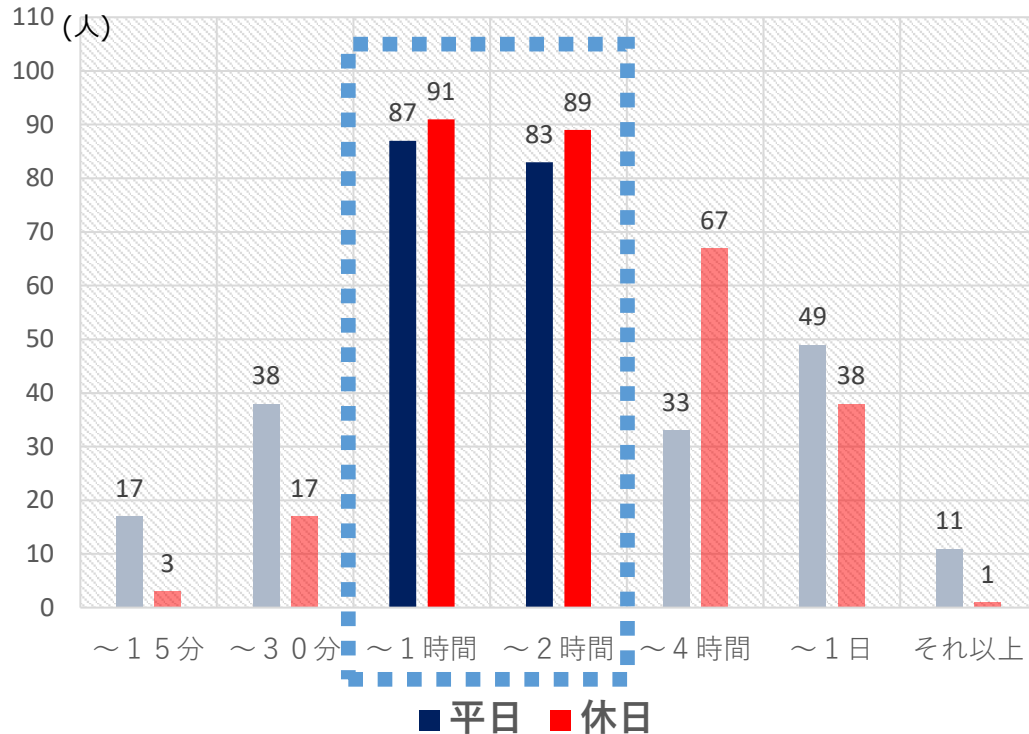
台数	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
平日	44	81	121	160	182	193	230	241	222	207	182	165
休日	44	73	87	118	152	209	240	279	265	266	249	229

(1) 駐車場実態調査結果

② 駐車場利用者アンケート

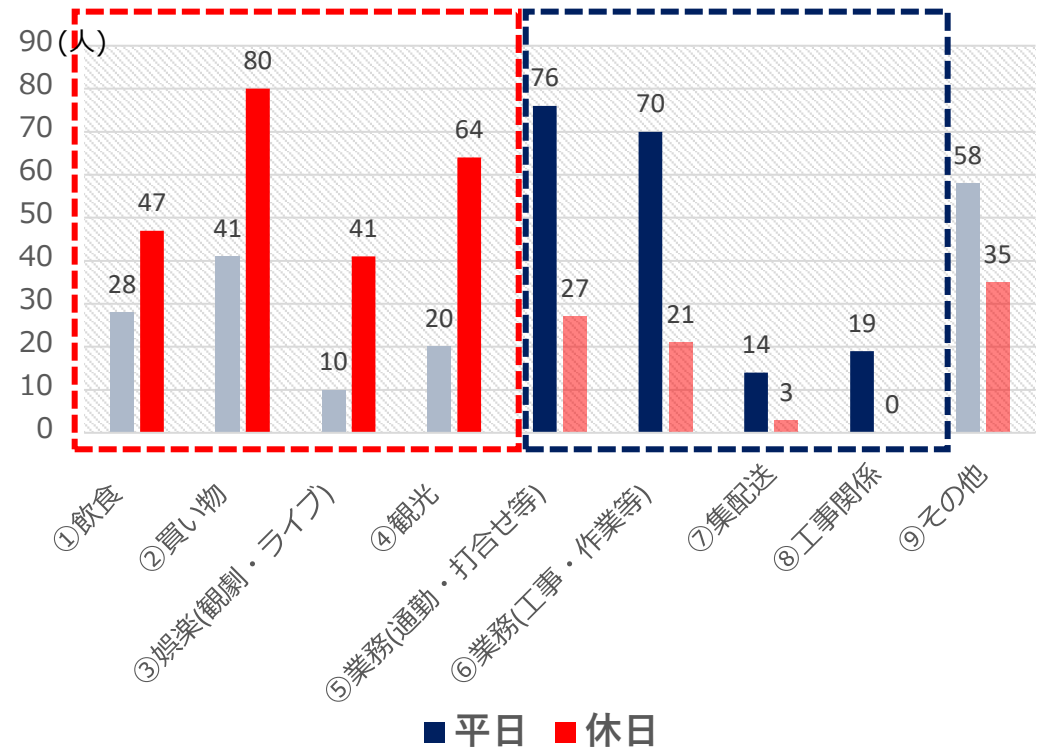
◆ 駐車時間

「1～2時間」の利用が多い。



◆ 駐車目的

休日→「観光」等 平日→「業務」等



< 4時間以上の主な目的 >

【平日】

業務（工事・作業）：40件
 業務（通勤・打合せ等）：14件
 工事関係：8件

【休日】

娯楽（観劇・ライブ）：25件
 観光：14件

- ①～④、⑨においては、「特に決めていない」、「まちを散策」など、まち全体を目的とした利用者も多い。
- ③はライブで演奏するための楽器の運搬などもある。

(1) 駐車場実態調査結果

② 駐車場利用者アンケート

◆ 駐車目的（附置義務駐車場）

<北沢タウンホール>

- ・機械式、料金設定低め、茶沢通り沿いで視認性良好
- ・平日は区役所関連の利用が約5割

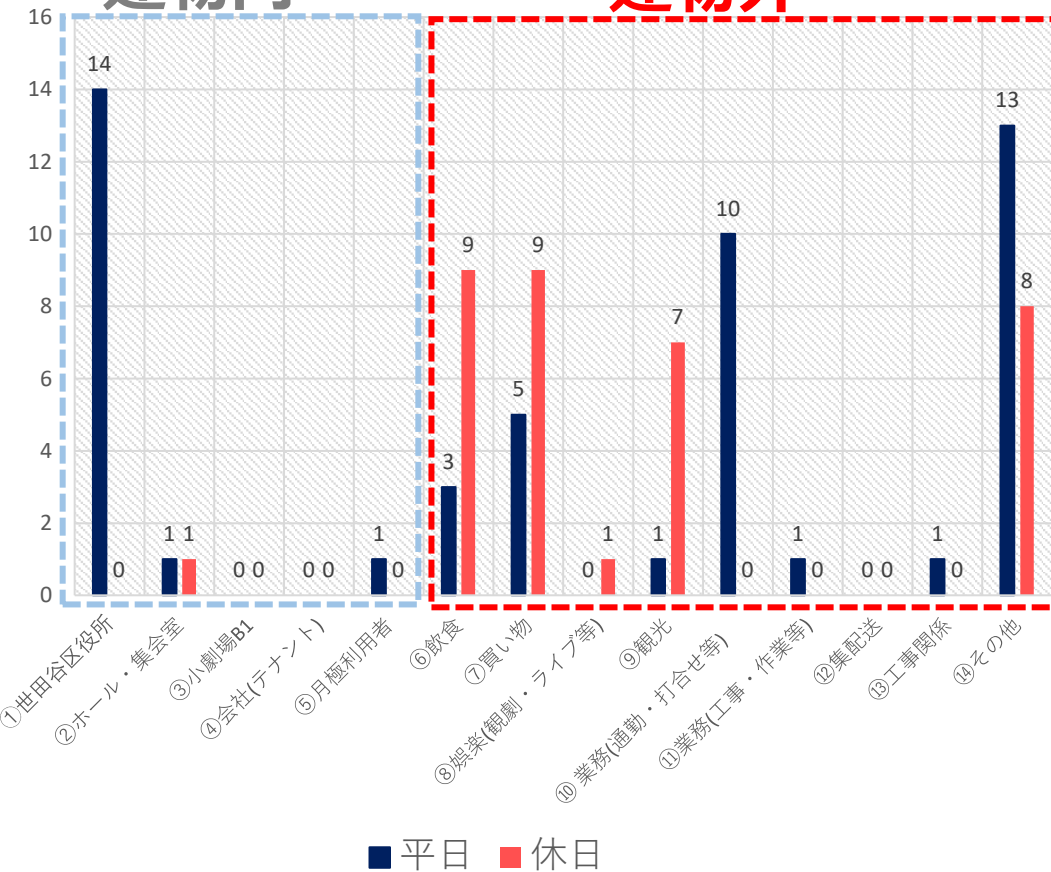
<本多パーキング>

- ・地下1階、料金設定相場、あずま通り沿い
- ・本多劇場の利用者以外の駐車がほとんど

「建物外」への利用が多い

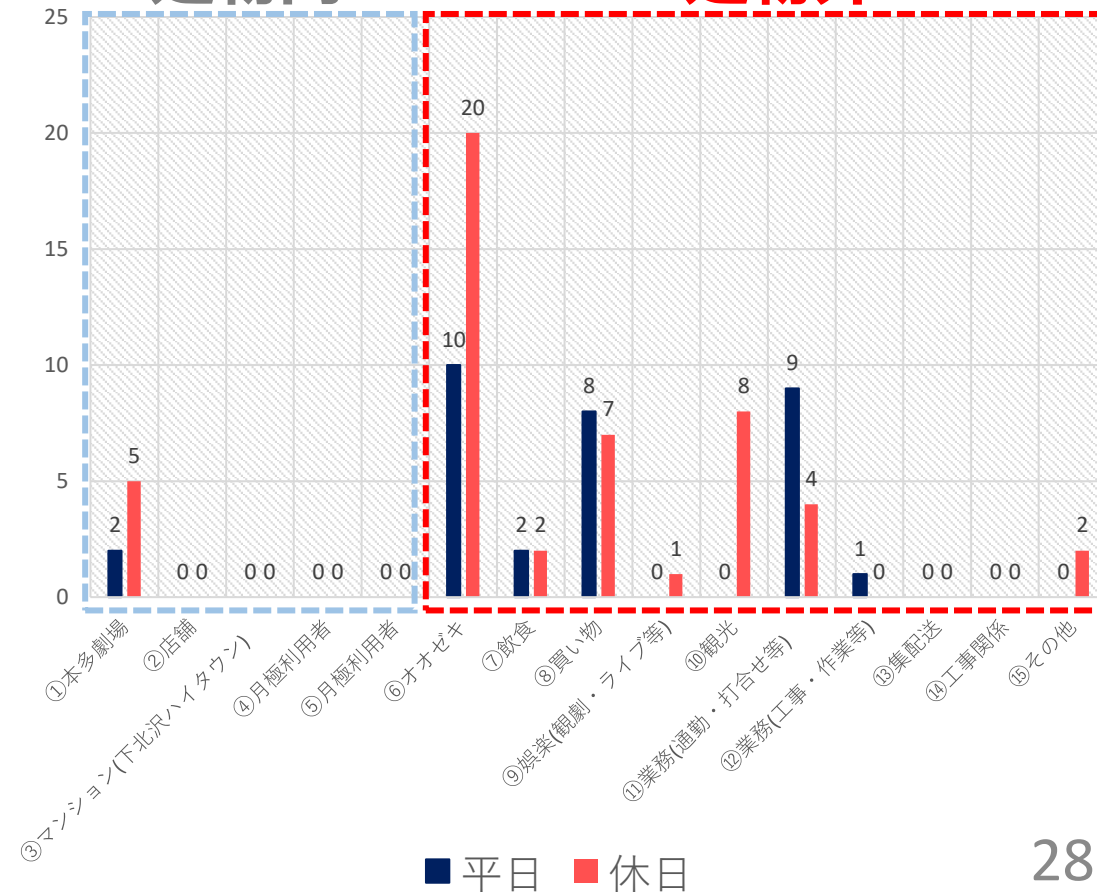
建物内

建物外



建物内

建物外



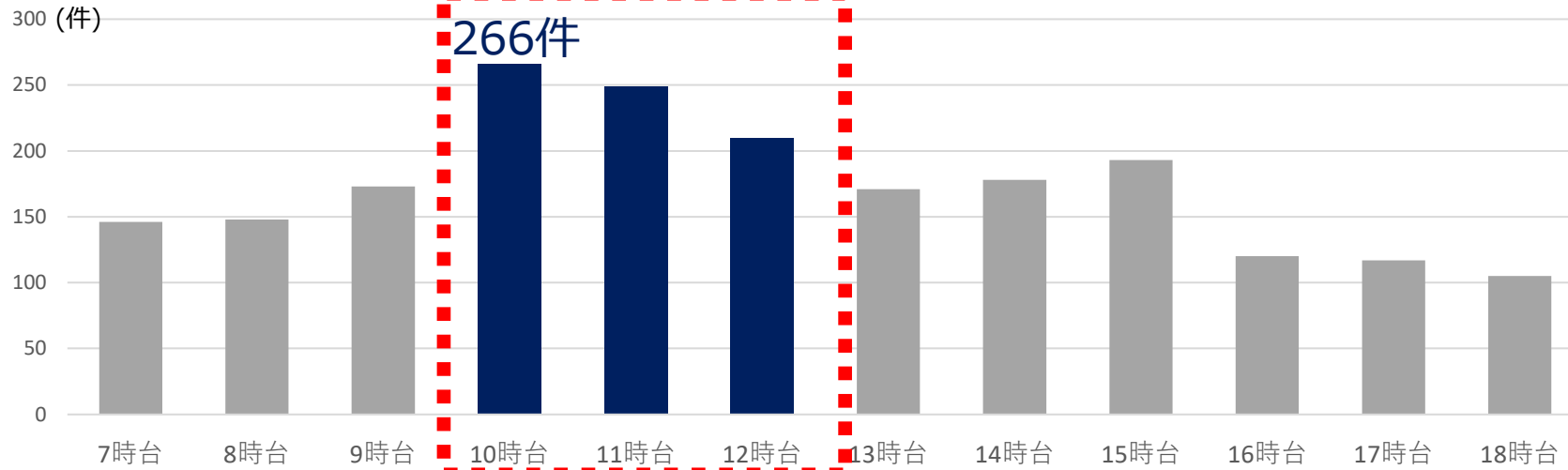
(2) 路上駐車実態調査結果

(2) 路上駐車実態調査結果

① 路上駐車件数(延べ)

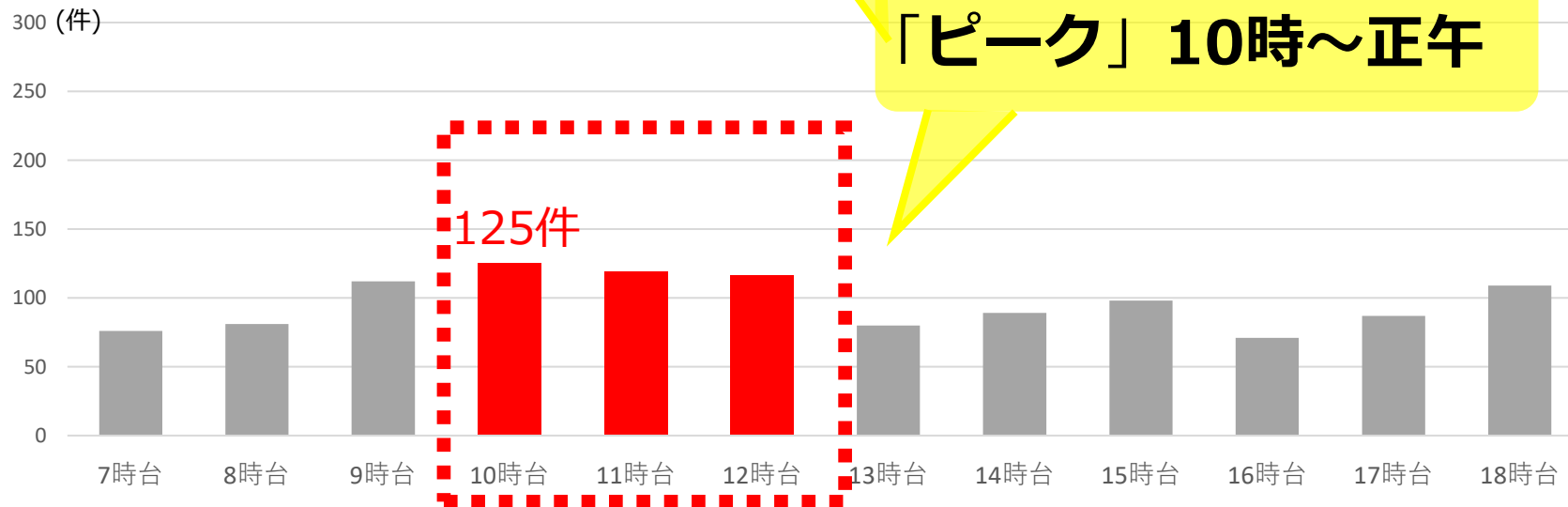
■ **【平日】** 2,087件

休日の2倍



■ **【休日】** 1,171件

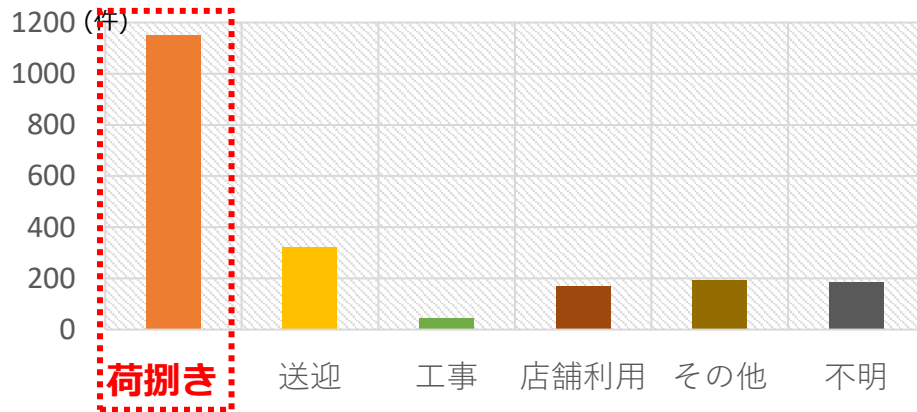
「ピーク」10時~正午



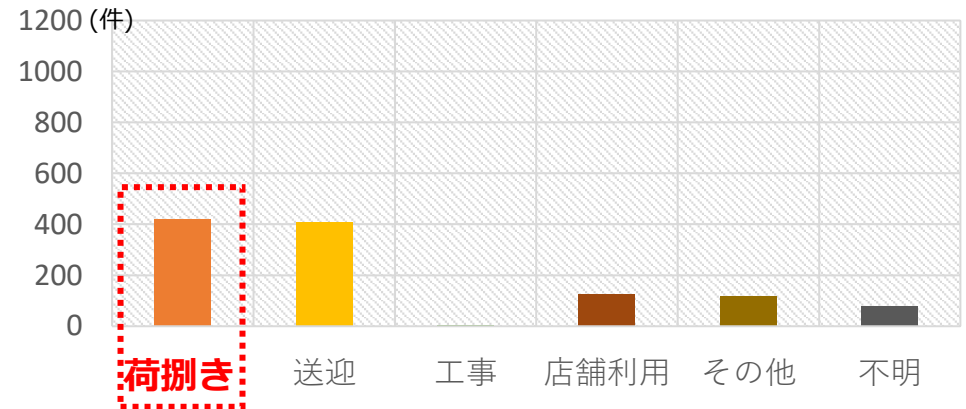
(2) 路上駐車実態調査結果

② 路上駐車「目的」

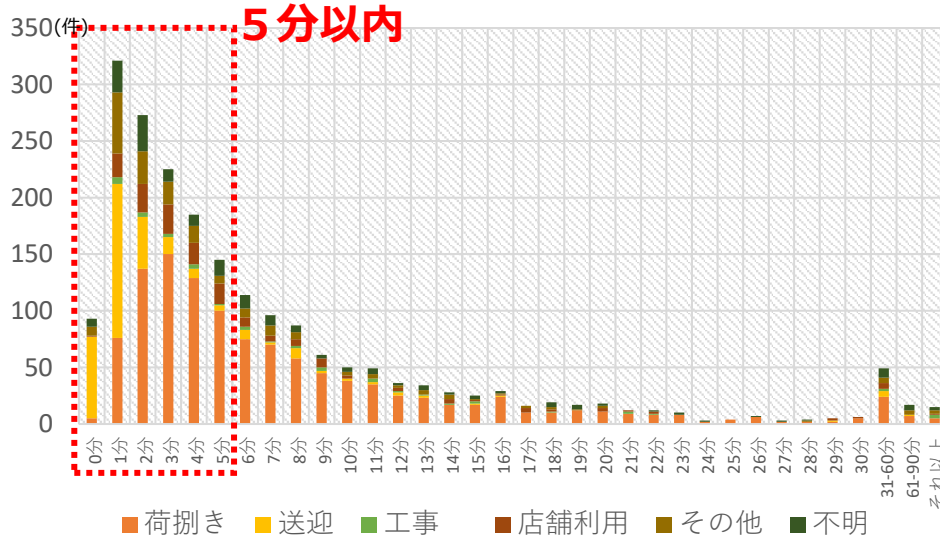
■【平日】路上駐車件数(目的別)



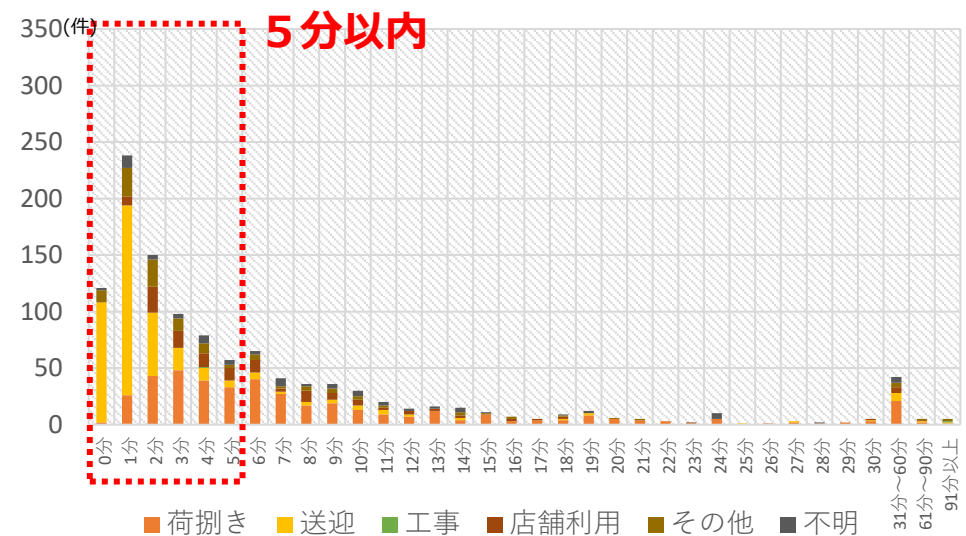
■【休日】路上駐車件数(目的別)



■【平日】路上駐車時間(目的別)



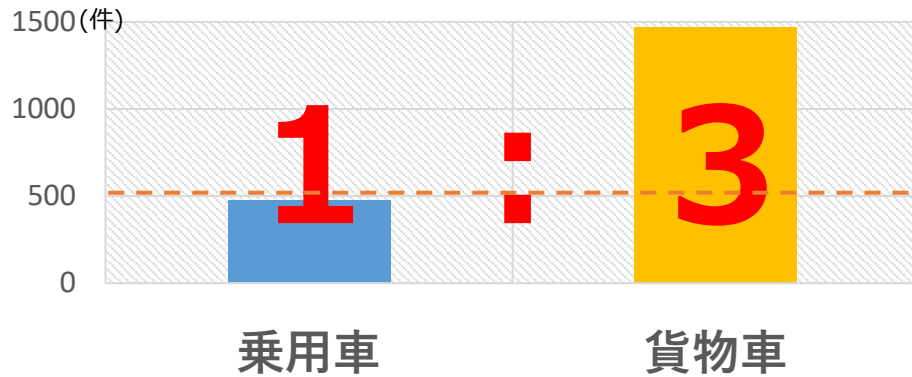
■【休日】路上駐車時間(目的別)



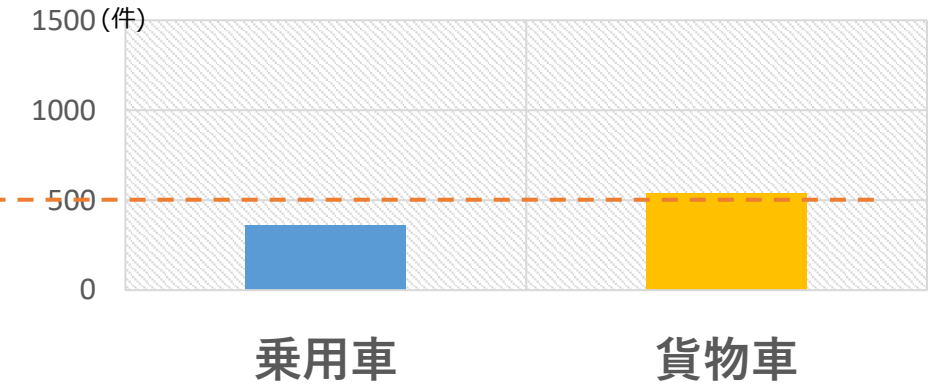
(2) 路上駐車実態調査結果

③ 路上駐車「車種」

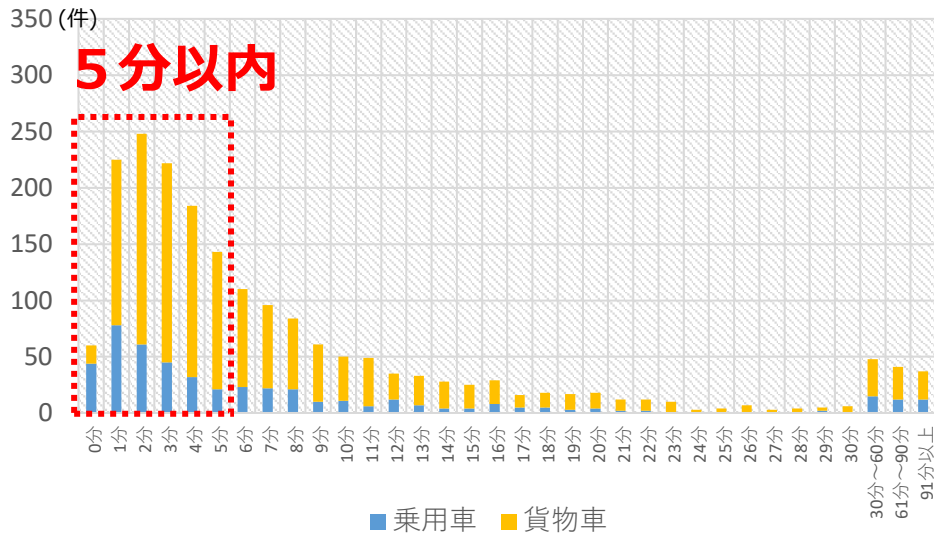
■【平日】路上駐車件数(車種別)



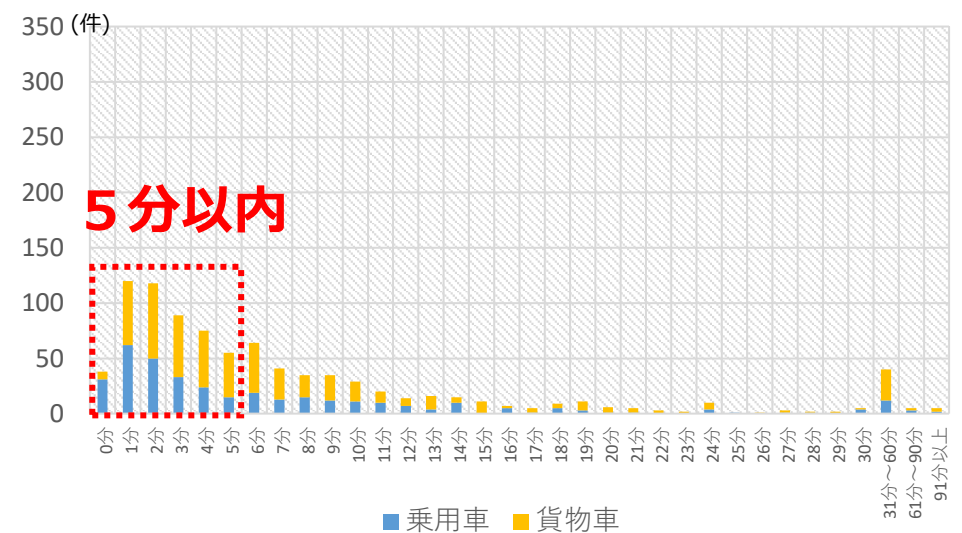
■【休日】路上駐車件数(車種別)



■【平日】路上駐車時間(車種別)



■【休日】路上駐車時間(車種別)

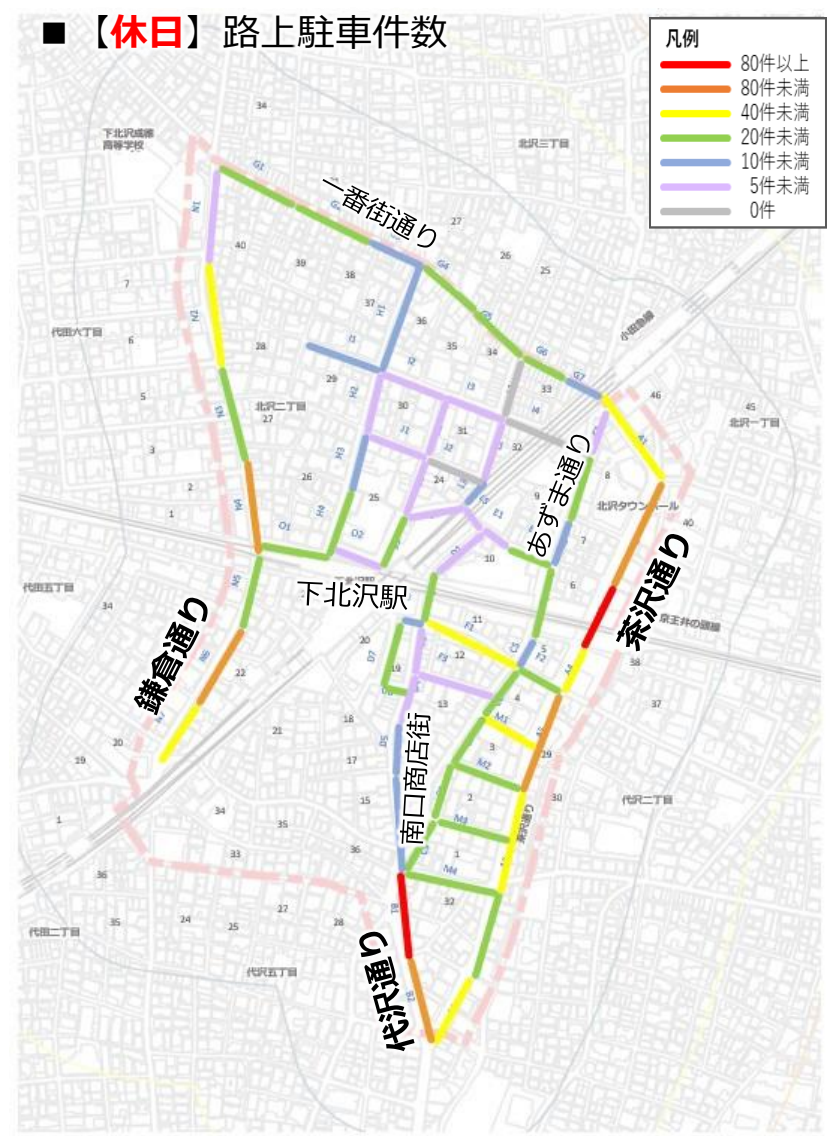
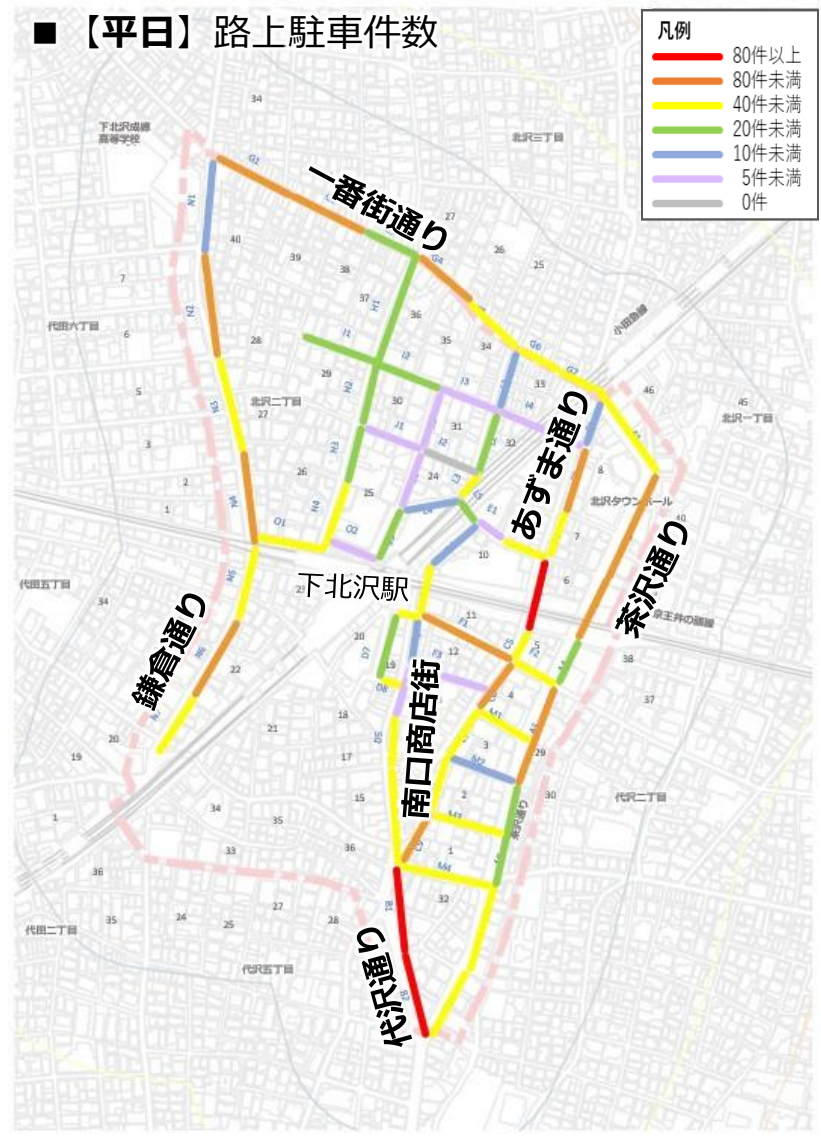


※上記集計には、タクシー、バスを除く。

(2) 路上駐車実態調査結果

④ 路上駐車が多い路線

路上駐車の数 (延べ)



駐車実態調査結果から

駐車実態調査結果から

① 駐車場が
足りないから？

② 1台で何度も路駐して
いる車両は？

路上駐車（荷捌き）が多い

③ 人流×路上駐車？

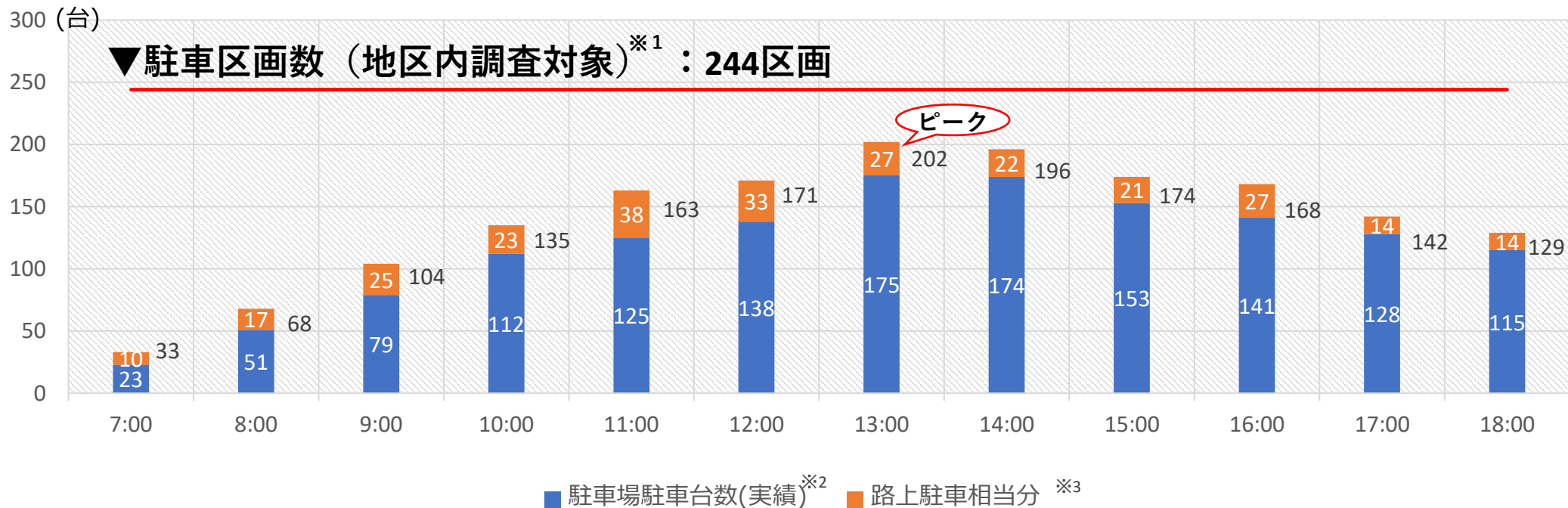
④ 道路幅員×路上駐車？

駐車実態調査結果から

① 駐車場が足りないから？

(路上駐車相当分を加味しても) **現在の地区内駐車場の区画数で駐車需要に対応できる。**

【平日】 毎正時の駐車台数(路上駐車相当分上乘せ)



時刻	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	合計
駐車場駐車台数(実績) ^{※2}	23	51	79	112	125	138	175	174	153	141	128	115	1,414
路上駐車相当分 ^{※3}	10	17	25	23	38	33	27	22	21	27	14	14	271
上記合計値①	33	68	104	135	163	171	202	196	174	168	142	129	1,685
駐車率	13.5%	27.9%	42.6%	55.3%	66.8%	70.1%	82.8%	80.3%	71.3%	68.9%	58.2%	52.9%	57.5%

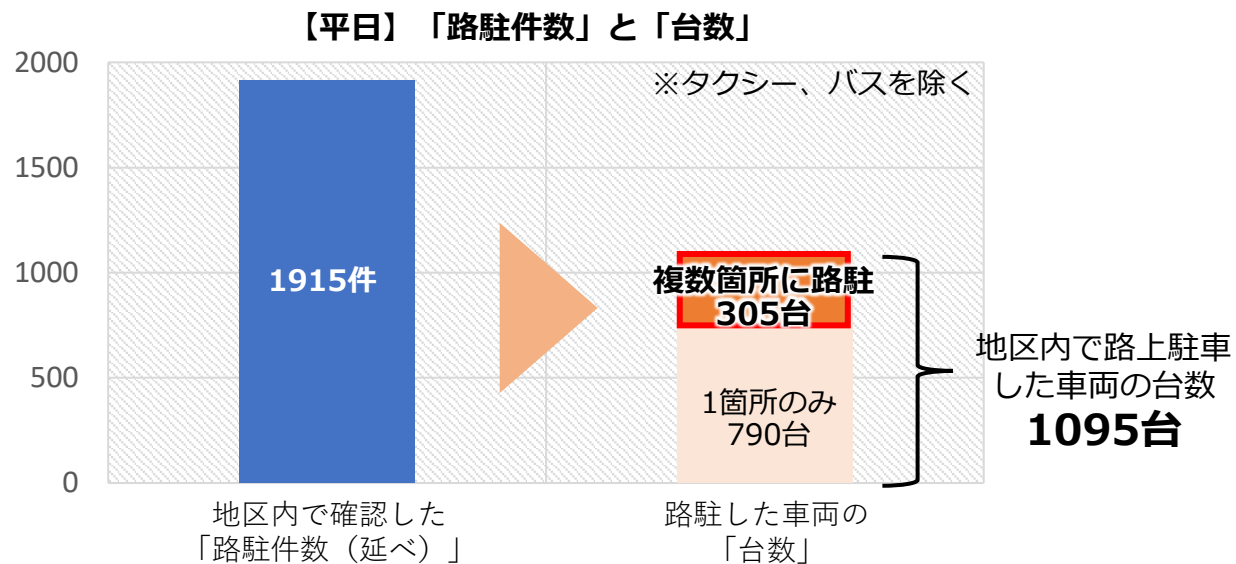
※1 駐車区画数(地区内調査対象)：地区計画区域内の時間貸駐車場の区画数(調査対象：駐車区画が5区画以上)

※2 駐車場駐車台数(実績)：毎正時の駐車台数

※3 路上駐車相当分：毎正時をまたぐ路上駐車台数(タクシー、バスを除く)

駐車実態調査結果から

② 1台で何度も路駐している車両は？ →305台

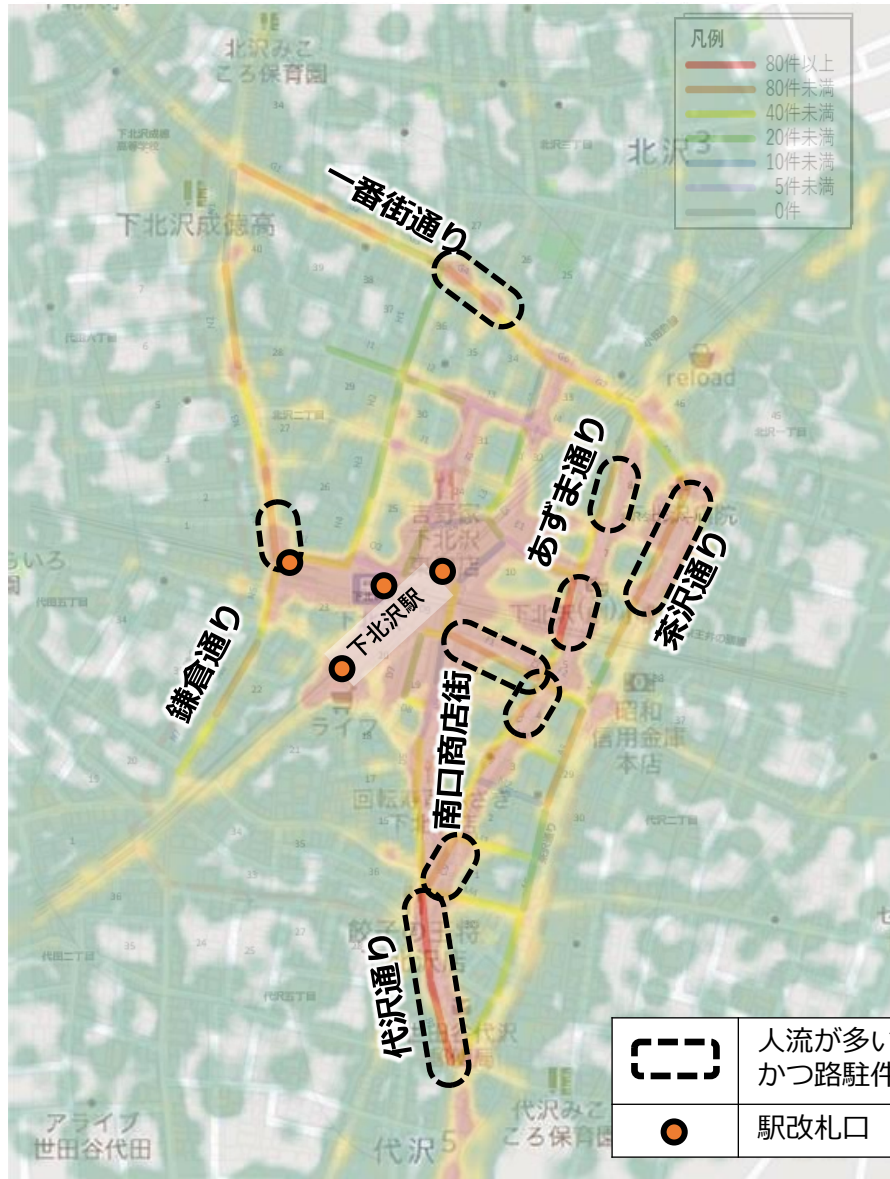


複数箇所で路駐
→平均3.7件/台
(最大35件/台)

例) おしぼり、酒、冷凍食品、コンビニ、個人配送業者 など

駐車実態調査結果から

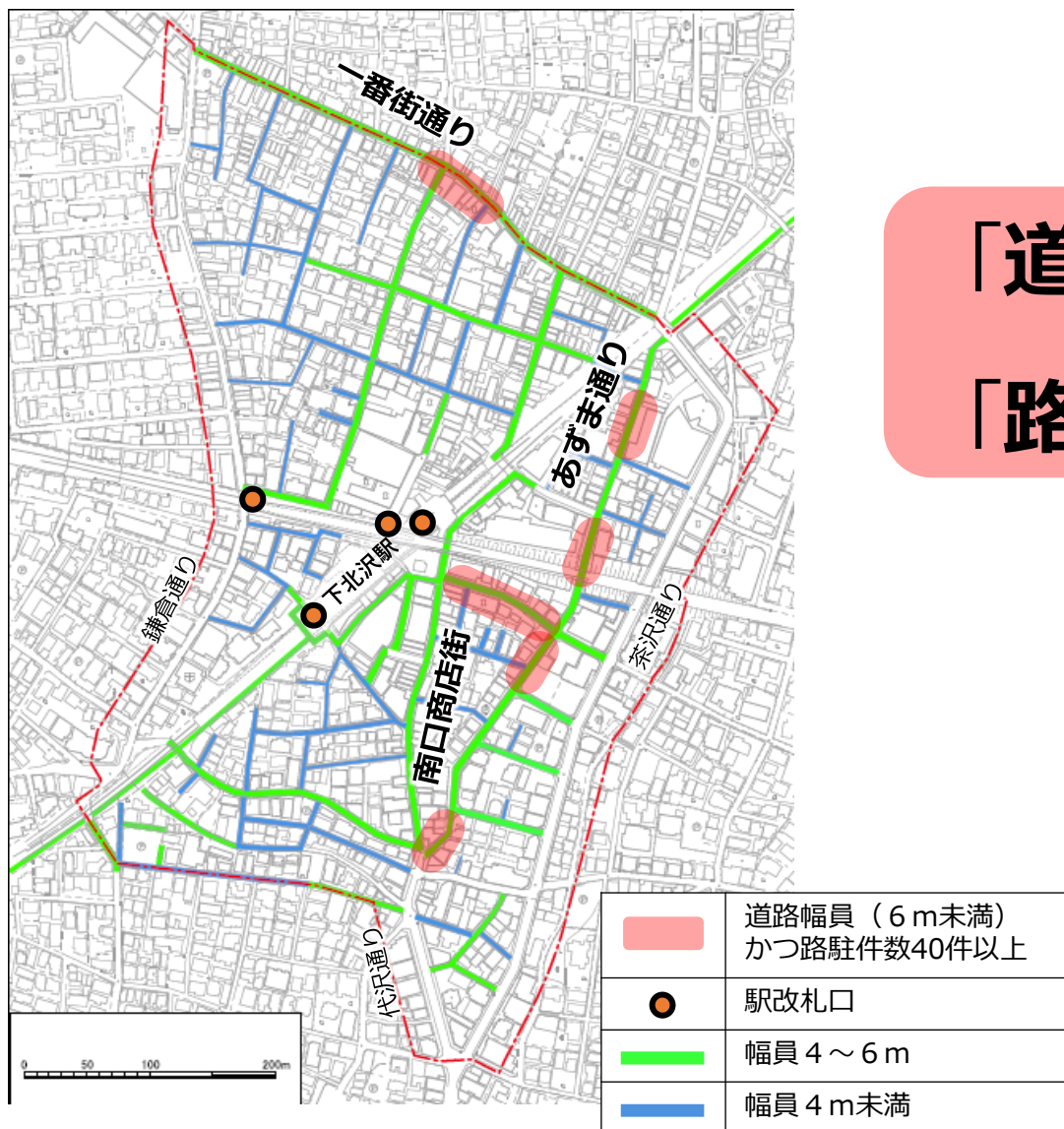
③ 人流×路上駐車？



「人流が多い」箇所
×
「路上駐車が多い」箇所

駐車実態調査結果から

④ 道路幅員×路上駐車？



「道路が狭い」箇所
×
「路上駐車が多い」箇所

1

前回の振り返り

2

駐車実態調査結果の概要

3

地域ルール検討の方向性

4

今後の予定

調査、ヒアリングから

駐車場地域ルールを検討する上での課題、視点

- 土地利用状況
- 附置義務駐車場の整備状況・予測

- パーソントリップ調査
- 人流調査

- 駐車場調査
 - ・地区内駐車場台数
 - ・時間貸駐車場利用状況
 - ・路上駐車状況

<附置義務駐車場の状況>

- ・既存の附置義務Pは、本来の建物利用を目的とした駐車利用となっているとはいいがたい
- ・小規模な附置義務Pがさらに増える見込み
- 規定の附置義務P整備は建築主にも地域にとっても課題（場所、規模、使い勝手、安全性など）

<車での来街者>

- ・車での来街者の割合は少ないが、近隣からの車利用者が多い
- 近隣からの一般車の流入は抑制したい

<地域の駐車課題>

- ・路上駐車（荷捌き）が最大の課題

ルール検討の方向性（案）

賑わいのある歩行者主体のまちづくりに向けて

- ★歩行者がより安全に歩けるまち
- ★街の機能を支える荷捌きをより安全に
- ★自動車以外で訪れやすいまち（一般車の流入は必要最小限に）



<ルールの方向性>

1. 路上駐車・停車の低減に貢献するルール
2. 駐車・交通施策に貢献するルール
3. 賑わいや歩行者の安全性に配慮したルール

<ルールの適切な運用にむけて>

1. 附置義務駐車場規模を考慮（選択されるルールづくり）
2. 共同荷捌きの運用方策
3. 実効性の確保（運用体制の構築）

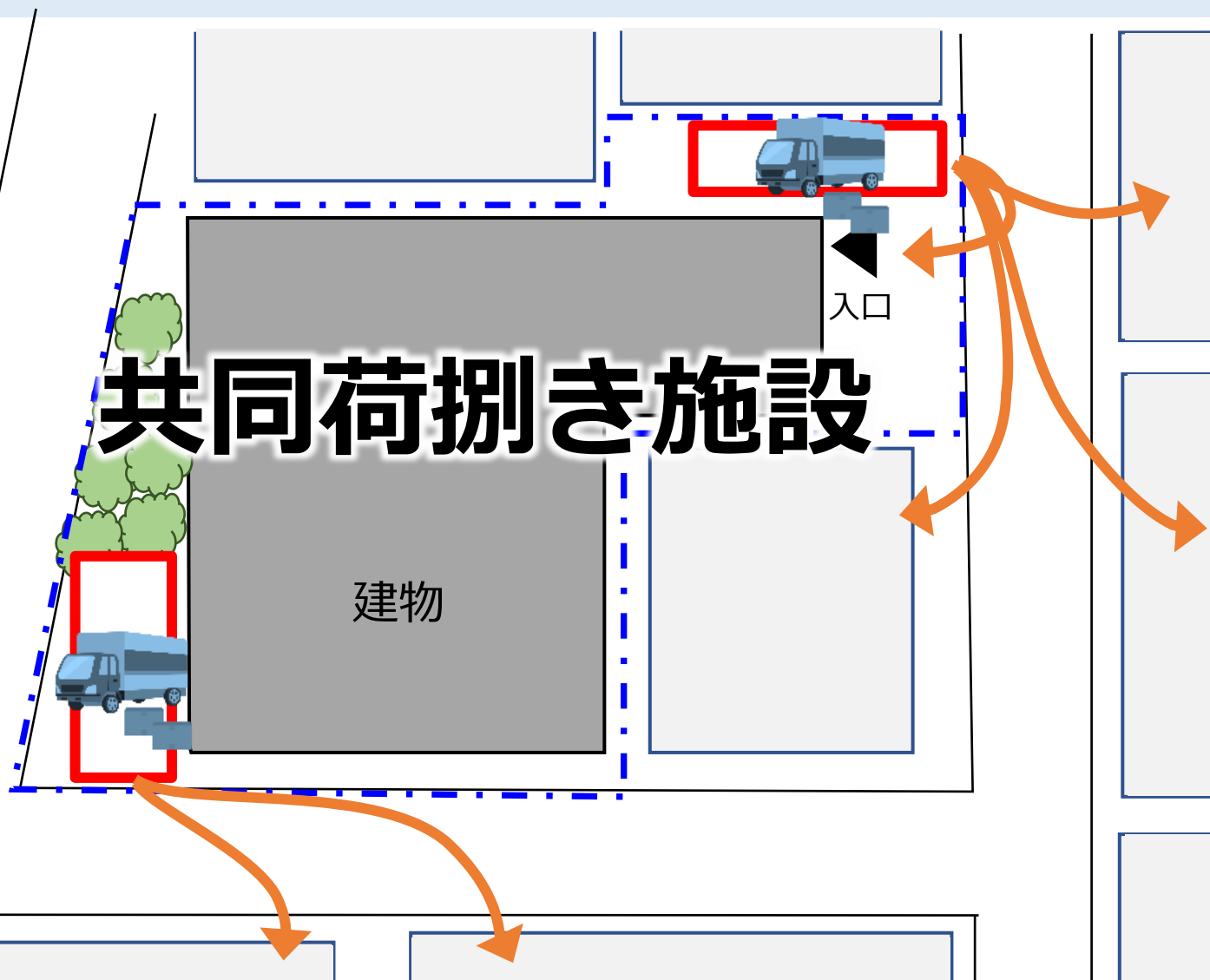
ルール検討の方向性（案）

<ルールの方向性>

1. 路上駐車・停車の低減に貢献するルール

- ・ 附置義務駐車場の一部を共同荷捌きスペースにできるか

<イメージ>



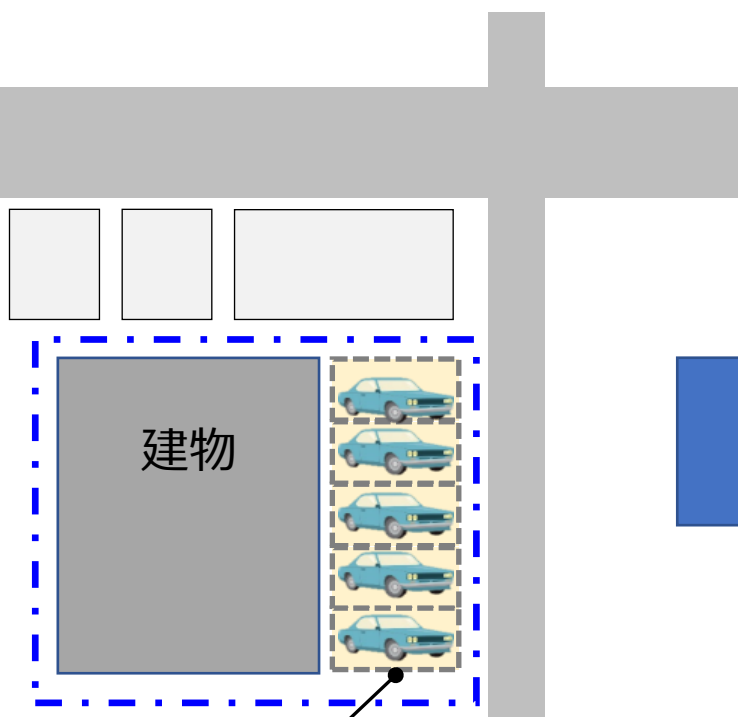
ルール検討の方向性（案）

<ルールの方向性>

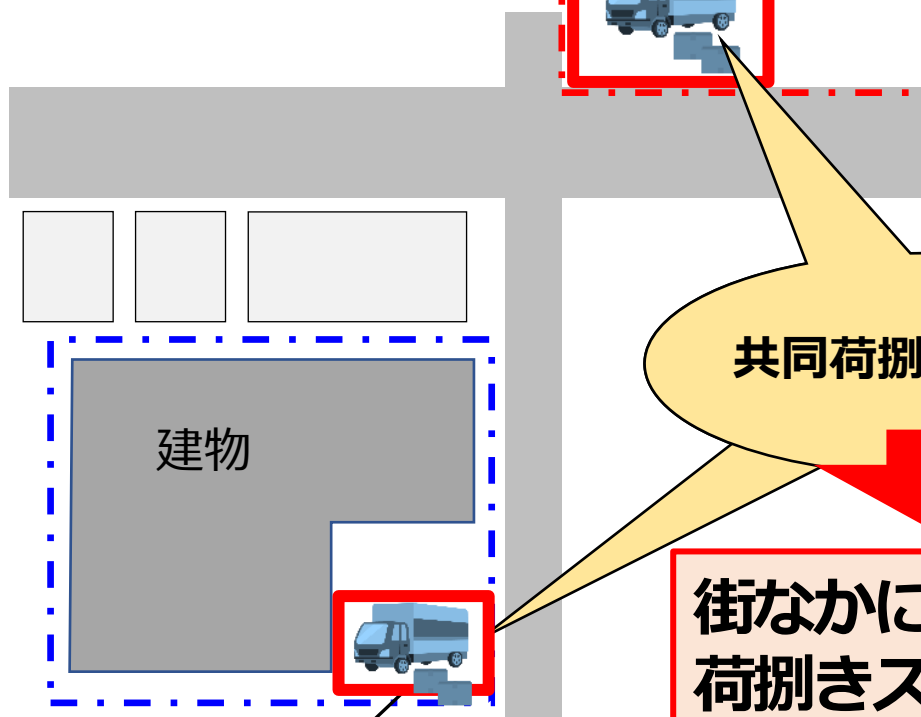
1. 路上駐車・停車の低減に貢献するルール

- ・ 隔地先の駐車スペースも地域の共同荷捌き用に推奨してはどうか。

通常



隔地あり



<イメージ>

附置義務P（隔地）

共同荷捌きの推奨

街なかに
荷捌きスペースを
点在

附置義務P

附置義務P

ルール検討の方向性（案）

<ルールの方向性>

2. 駐車・交通施策に貢献するルール

- ・自動車以外で来街しやすい機能
- ・車両流入抑制やCO₂削減に貢献できる機能 の導入

<例>

@世田谷区 駒澤大学駅

ENEOSマルチモビリティステーション



PUDOステーション



ルール検討の方向性（案）

<ルールの方向性>

2. 駐車・交通施策に貢献するルール

- ・自動車以外で来街しやすい機能
- ・車両流入抑制やCO₂削減に貢献できる機能 の導入

【駐車場地域ルール】



共同荷捌き施設

入口

PUDO
Pick Up & Drop Off Station

ZEV用充電器

自転車
乗り忘れず

Gachacco
ハッチャコをカチャコ交換

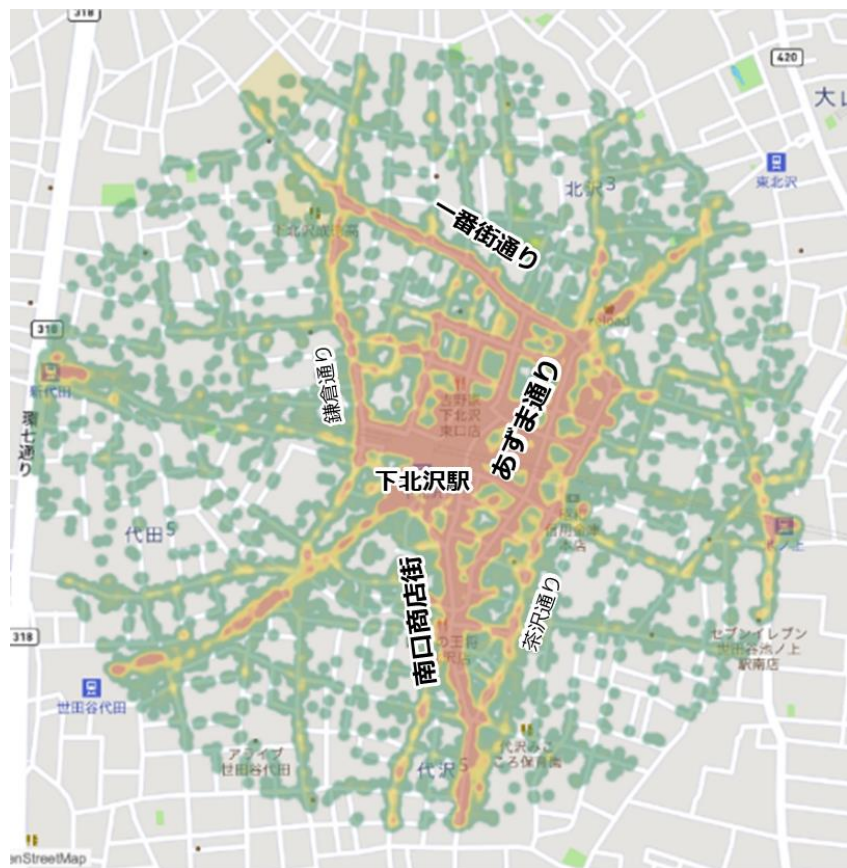
…など

ルール検討の方向性（案）

<ルールの方向性>

3. 賑わいや歩行者の安全性に配慮したルール

- ・人通りの多い道路、狭い道路沿い等での駐車場整備については、車両流入抑制の視点も必要



ルール検討の方向性（案）

賑わいのある歩行者主体のまちづくりに向けて

- ★歩行者がより安全に歩けるまち
- ★街の機能を支える荷捌きをより安全に
- ★自動車以外で訪れやすいまち（一般車の流入は必要最小限に）



<ルールの方向性>

1. 路上駐車・停車の低減に貢献するルール
2. 駐車・交通施策に貢献するルール
3. 賑わいや歩行者の安全性に配慮したルール

<ルールの適切な運用にむけて>

1. 附置義務駐車場規模を考慮（選択されるルールづくり）
2. 共同荷捌きの運用方策
3. 実効性の確保（運用体制の構築）

ルール検討の方向性（案）

<ルールの適切な運用にむけて>

1. 附置義務駐車場規模を考慮（選択されるルールづくり）

- ・小規模な附置義務駐車場が中心であることを踏まえたルール、手続を検討

【建築主】

選択性

■建築時の手続【通常】

条例基準に基づく附置義務P台数の確保
+

【『隔地認定』する場合】
認定基準に基づく協議、手続

■建築時の手続【地域ルール】

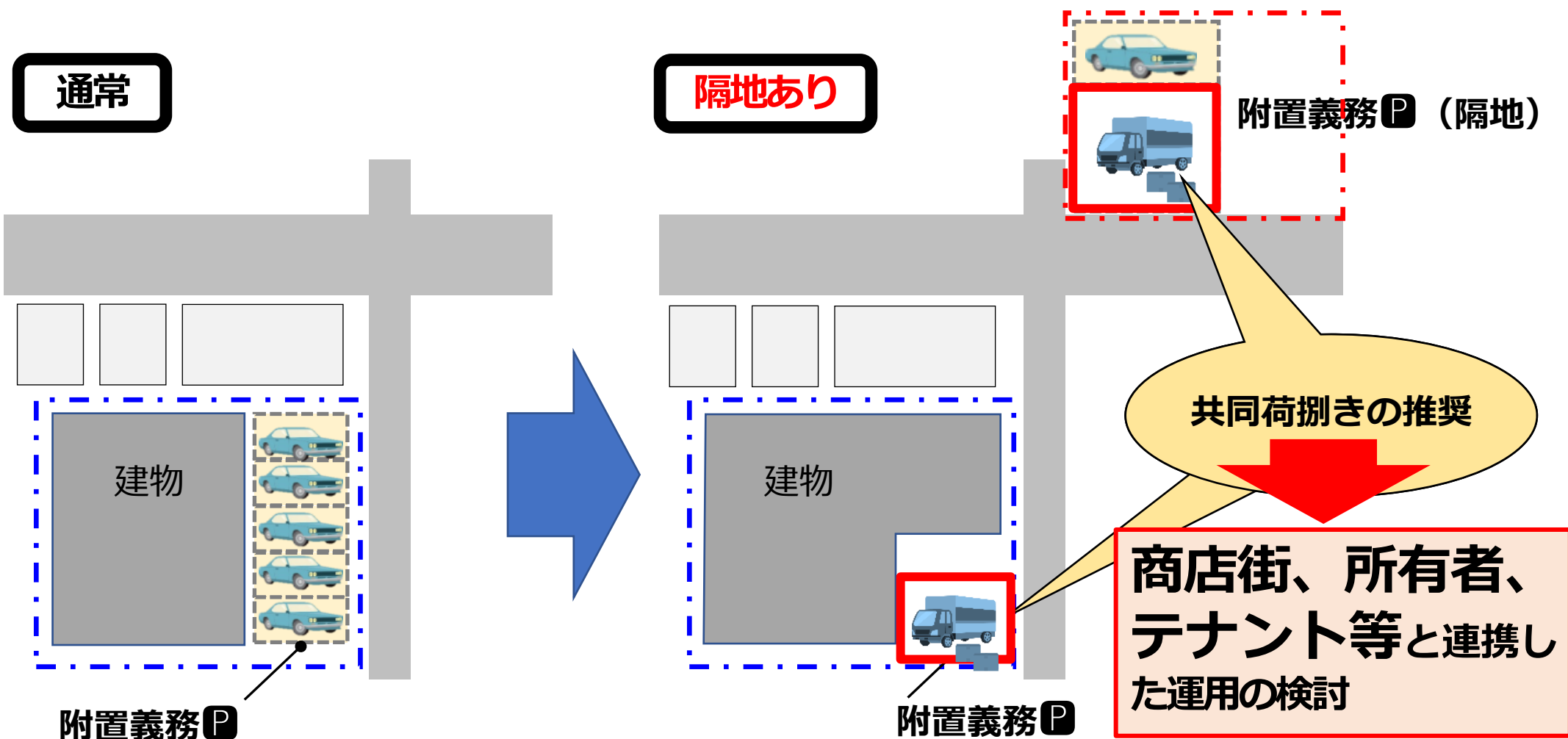
- ・『隔地認定』と同等の手続へ
（わかりやすい基準、運用）
- ・地区特性を踏まえた更なる調整が可能な体制も検討
（賑わいや狭い道路への影響への対応、負担金徴収等）

ルール検討の方向性（案）

<ルールの適切な運用にむけて>

2. 共同荷捌きの運用方策

- ・地域に利用される共同荷捌きスペースの運用方策の検討

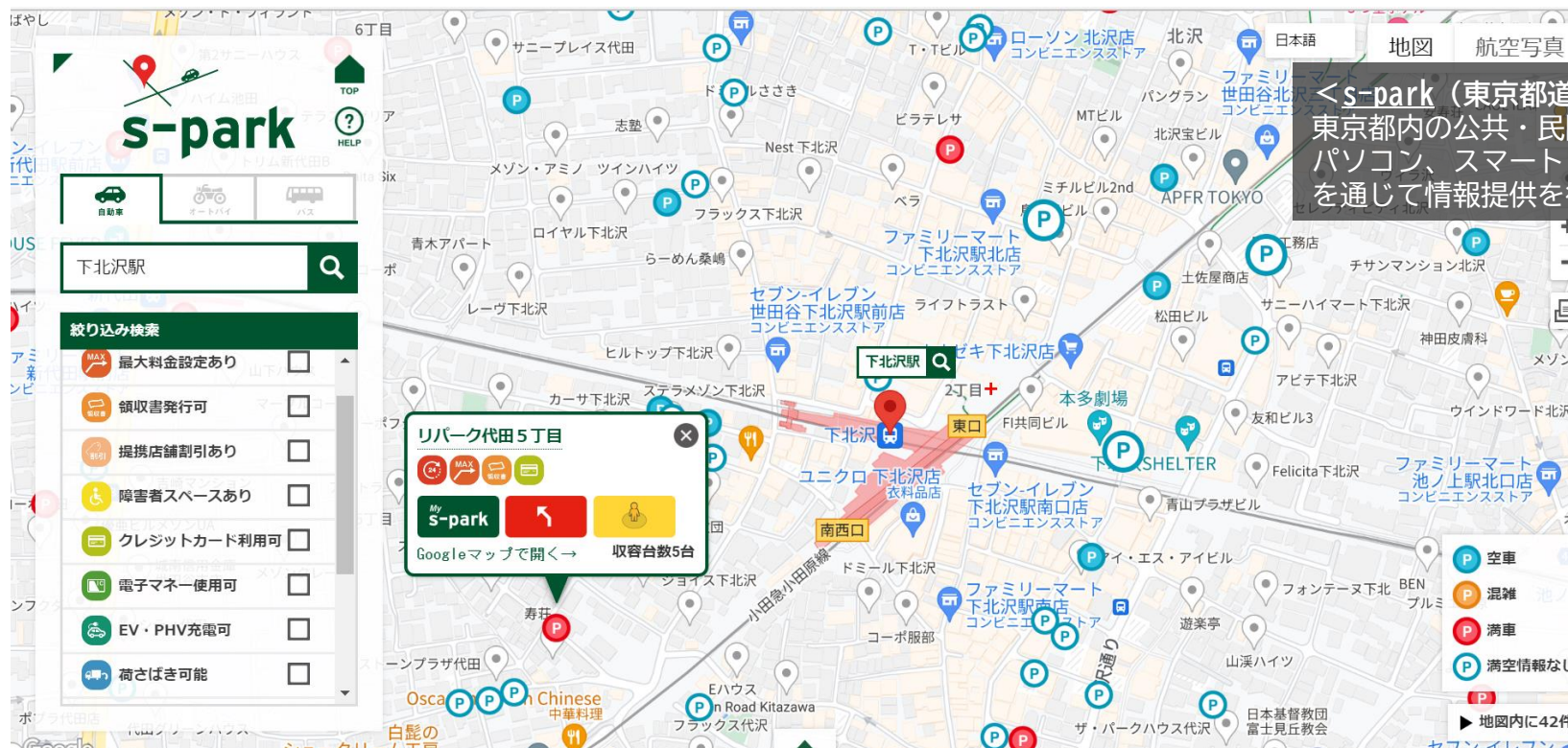


ルール検討の方向性（案）

<ルールの適切な運用にむけて>

3. 実効性の確保（運用体制の構築）

- ・ 地域ルールの適用を受けた駐車施設等が適切に運用されているか
- ・ 地域の駐車場が不足していないか
- ・ 社会情勢の変化等により駐車施設ニーズが変わっていないか など



1

前回の振り返り

2

駐車実態調査結果の概要

3

地域ルール検討の方向性

4

今後の予定

今後の予定

第2回
(本日)

R4~

R5~

R6~

策定協議会

地元 (エリマネ準備会等)

報告

・ 地区現状・課題の把握
・ 地区の行政計画等の整理

・ 駐車実態調査の実施・分析
調査日：10月8日(日)・10日(火) 実施

・ 運用体制・方法の検討
・ 地域ルール方向性の検討

・ 運用マニュアル案の作成
・ 地域ルール案の作成

・ (適用申請受付、審査など)
・ 地域ルールの運用

世田谷区

協議会

(学識経験者、地元関係者、警察、東京都、世田谷区)

運用
組織