

地域ルール策定の背景と位置づけ

■策定の背景

東京都駐車場条例（昭和33年決定、以下「都条例」）による駐車施設の附置義務制度は、建築物単位に一律の基準で駐車施設の設置を義務付けているが、地域によっては基準どりの設置が不合理な場合がある。

このことについて、令和4年3月の条例改正により、「**鉄道駅等から半径おおむね500m以内かつ人中心のまちづくりの位置づけ等の区域**」において、「**地区特性に対応した駐車施設の整備基準**」（以下「**地域ルール**」）による駐車施設の設置が可能となった。

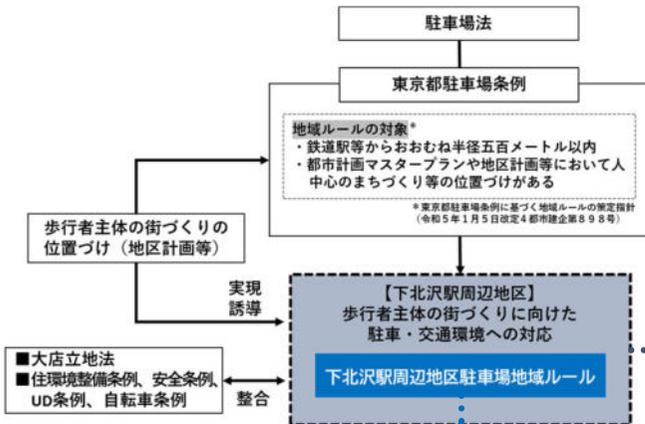
下北沢駅周辺地区では、平成18年に下北沢駅周辺地区地区計画を策定し「歩行者主体の安全・快適で回遊性のある魅力的な商業空間の形成」を目標に街づくりを進めてきた。

世区街10号線、補助54号線の都市計画道路事業の進捗、沿道の建て替えが進む一方、**路上荷さばきや路上駐輪**、さらには**ネット通販市場の拡大や観光客の増加など社会状況の変化に対し、更なる歩行者主体の街づくりを促進するため、地域ルールを定める。**

■位置づけ

地区計画等に掲げる歩行者主体の街づくりの促進に向けて、「**【下北沢駅周辺地区】歩行者主体の街づくりに向けた駐車・交通環境への対応**」の下、「**地域ルール**」を策定し、歩行者主体の街づくりに向けた取り組みを進める。

<体系図>



【下北沢駅周辺地区】歩行者主体の街づくりに向けた駐車・交通環境への対応

下北沢駅周辺地区における、歩行者の安全性・回遊性を高めるため、駐車・交通環境への対応の考え方を示す。

■駐車・交通の現状/課題

- ①道路が狭い
- ②路上荷さばき
- ③路上駐輪
- ④来街者の増加
- ⑤物流の増加
- ⑥新たな物流・モビリティの参入



■駐車・交通環境への対応

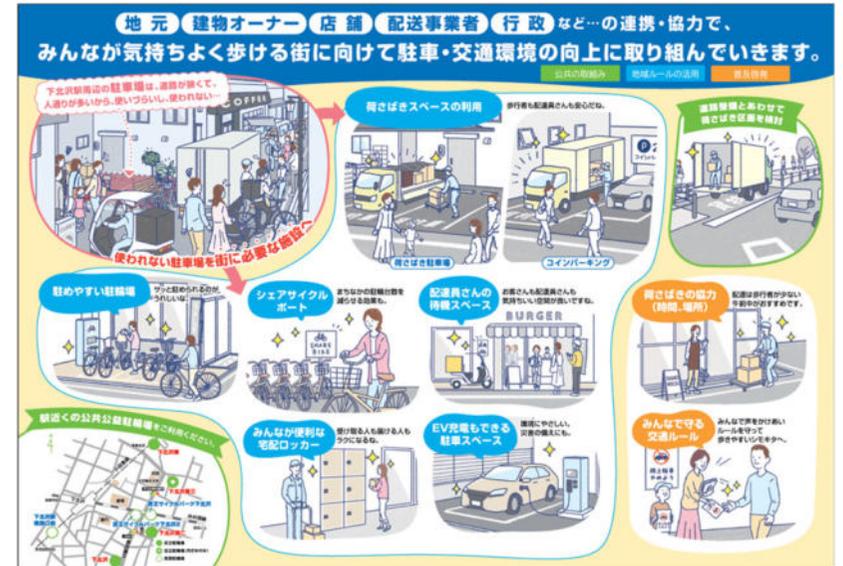
・公共の取組み

- ①公共駐車場、公共・公益駐輪場の維持
- ②都市計画道路の整備
- ③荷さばきスペースの検討
- ④地域ルールの策定

・駐車場地域ルールの活用（建築主）

・安全な商業空間づくり（地元、区）

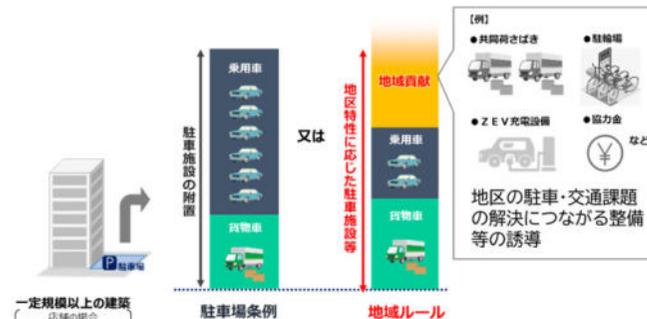
<対応イメージ>



下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール

■地域ルールとは

都条例により義務付けられている一律の駐車施設の附置について、地域ルールを策定することで地区の特性に応じた駐車施設等の附置を誘導することが可能となる。



<下北沢駅周辺地区駐車場地域ルールの構成>

第1章 総則

1. 目的
2. 適用地区の区域等
3. 地区の駐車・交通対策の基本方針

第2章 商業ゾーンにおける駐車施設の誘導

4. 対象駐車施設
5. 駐車施設の附置基準
6. 地域貢献策の実施
7. 駐車施設の構造等
8. 駐車施設の設置

地区特性に応じた駐車施設設置のルール

第3章 地域ルールの運用等

9. 地域ルールの運用体制及び運用方法
10. 地域ルールの実効性を確保するための方策
11. 駐車施設の効率的な活用

第1章 総則

1. 目的

下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール（以下「地域ルール」という。）は、下北沢駅周辺地区地区計画（平成18年12月決定）及び下北沢駅周辺地区地区街づくり計画に示す「歩行者が主体の安全・快適で、回遊性のある魅力的な商業空間の形成」等を図るため、下北沢駅周辺における地区特性及び駐車施設の整備と利用に係る課題等を踏まえ、地域と区の協力の下、駐車施設の適切な確保と運用を図りながら、交通環境を改善し、歩行者主体の街づくりに資することを目的とする。

2. 適用地区の区域等



■適用地区（約25.9ha）
下北沢駅周辺地区地区計画区域を主体としたエリア
→安全で適正な駐車交通環境を促進

■商業ゾーン（約19.7ha）
一定規模以上の建築物において都条例による駐車施設の附置義務を要するエリア
→駐車施設の附置義務について、地区特性に応じた駐車施設等への整備を誘導

■地区主要道路
地区内で連続する幅員6m超の道路（茶沢通り、鎌倉通り、代沢通り）
→歩行者の安全性を確保するため、地区主要道路以外への一般車両の流入を抑制

3. 地区の駐車・交通対策の基本方針

(1) 駐車施設の需給の適正化	地区の駐車施設の需要と供給の適正化を図るため、地区主要道路以外への一般車の流入を抑制しつつ、地区全体で必要な駐車台数を確保する。
(2) 隔地による駐車施設の設置	良好な交通環境を確保し、歩行者主体の街づくりの実現のために有効と認められる場合には、隔地による駐車施設の設置を可能とする。
(3) 駐車課題への対応	地区内に、荷さばき駐車施設、自転車等駐車場等を誘導することで、路上荷さばき行為や路上駐輪等を抑制する。
(4) 駐車交通施策の促進	地域と連携の下、歩行者の安全性を確保し、地区特性を踏まえた新たなモビリティの柔軟な活用、地域の移動や輸送の円滑化を図りながら、駐車・交通施策を促進する。
(5) 地区特性に応じた整備基準の規定	(1)～(4)の実効性を高めるため、商業ゾーンについて、都条例に規定する地区特性に応じた基準を第2章に規定する。

第2章 商業ゾーンにおける駐車施設の誘導（都条例第17条第1項第2号地区特性に応じた基準）

本基準（第2章）は、駐車場実態調査等から地区の駐車交通の特性や課題を踏まえて規定しており、建替えに応じて地区に必要な駐車施設等の整備を誘導する。なお、地区の駐車交通や社会情勢の変化、経年的な駐車実態データ等を踏まえ、必要に応じて実態に即した見直しを行う。

（地区の駐車交通の特性、課題）

- ・地区全体の一般車の駐車施設の整備台数の供給量は不足していない。
- ・附置義務駐車施設を要しない店舗等が中心であり、配送による路上荷さばきや路上駐輪が課題。
- ・既存の附置義務駐車施設は、狭くて人通りの多い道路沿い等は駐車しにくく、利用率が低い。
- ・本地区で見込まれる附置義務駐車施設の整備台数は10台以下／棟が中心。

4. 対象駐車施設

第2章の規定の対象となる駐車施設は、都条例に基づく附置義務駐車施設（既存建築物の駐車施設を含む。）とする。

（既存建築物の取扱い）

- ・適用時点で既に設置されている駐車施設については、「駐車施設の構造等」の地域ルールの規定は適用されないものとする。
- ・適用時点で既に設置されている地域貢献（施設）については、マニュアルに規定する<地域貢献（施設）の整備等項目>を満たすことで、地域貢献（施設）として評価する。

5. 駐車施設の附置基準 / 6. 地域貢献策の実施

(1) 一般車駐車施設

商業ゾーン内での附置義務駐車施設は、以下3つから選択し、整備することが可能。

	都条例に基づく整備 (通常)	地域ルールによる整備	
		ルールA (置換え)	ルールB (大規模)
対象	都条例による附置義務駐車施設の整備を要する建築物		都条例による附置義務駐車施設の整備を要する建築物 かつ 地区主要道路に面さない延べ面積6,000㎡以上の建築物
駐車施設の附置・地域貢献の考え方	 都条例による附置義務台数	 都条例による附置義務台数	 地域貢献の実施 地域ルール附置台数
	都条例による附置台数の整備	都条例による附置台数の整備 (うち10台分までを地域貢献（施設）に置換可)	地域ルール附置台数の整備 + 台数差分は地域貢献を実施（施設又は協力金）

ルールA(置換え)

(1) 駐車施設の附置基準

・都条例に基づき算出した附置義務台数（荷さばき用、障害者用駐車施設を除く）のうち、**対象建築物の運用に支障を生じない範囲（上限10台）を地域貢献（施設）に置換えることができる。**

(2) 地域貢献

■地域貢献（施設）への『置換え基準』

・一般駐車施設の10台分までを「置換え基準」に基づき置換えることができる（組合せ可）

地域貢献（施設）	置換え可能な台数（一般車駐車施設⇒地域貢献（施設））
共同荷さばき駐車施設（4トン）	10台 → 1台
共同荷さばき駐車施設（2トン）	7台 → 1台
駐輪場	1台 → 4台 【設置上限40台】
シェアサイクルポート	1台 → 4台 【設置上限8台】
宅配（二輪）待機スペース	1台 → 4台 【設置上限4台】
宅配ロッカー	1台 → 4台 【設置上限4台】
ZEV充電設備	2台 → 1基
荷さばき駐車施設（4トン）	5台 → 1台
荷さばき駐車施設（2トン）	3.5台 → 1台

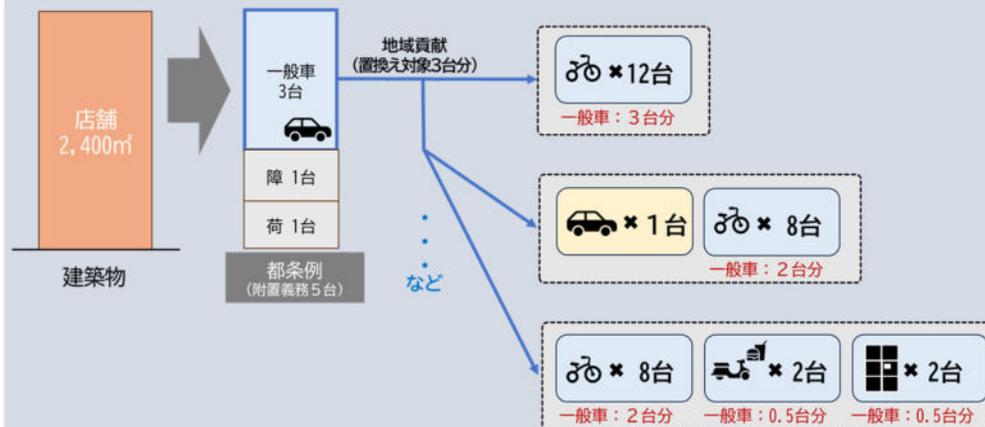
■地域貢献（施設）の『整備等項目』

・地域貢献（施設）はマニュアルに規定する整備等項目を遵守する。

【整備等項目（駐輪場の場合）】

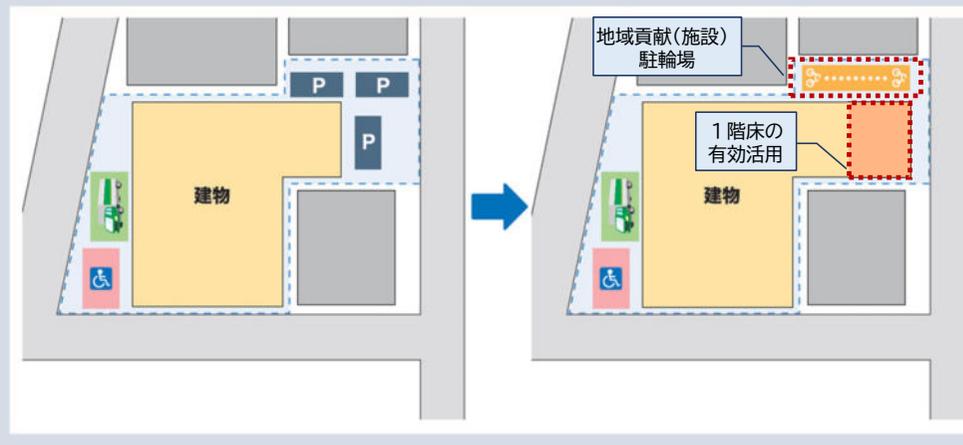
配置、表示	<ul style="list-style-type: none"> ・1階（道路面と同等レベル）とし、利用者が円滑に駐輪しやすい場所とする。 ・駐輪場を案内する表示を作成し、利用者が道路から見えやすい場所に設置する。
規模、構造等	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場内の通路の幅は概ね1.5m以上を確保する。（平置き式の場合） ・1台ごとの枠の表示又は駐車位置を明確に示す。 ・幅0.5m、奥行2.0mを標準とし、フェルトシート付の大型自転車等が駐輪することも配慮した区画構成とする。（ラック式の場合） ・容易に駐輪ができないラック（二段式ラック式の上段等）は置換え台数の算出対象外とする。
隔地による設置	・不可
運用、維持管理	・不特定多数の利用を可能とする。
区自転車条例附置との重複	・可能（ただし、原動機付き自転車（以下、「原付」という。）を除く。）
設置の上限	・駐輪場に置換え可能な一般車駐車施設の台数は10台分までとする。

【ルールA（置換え）／ケーススタディ】



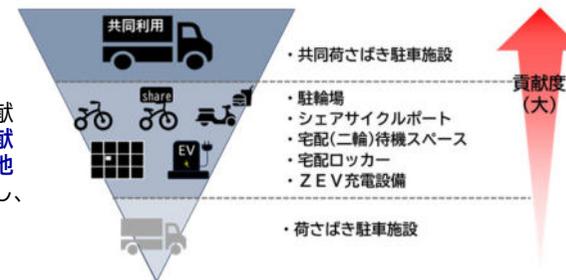
【建物配置イメージ】

《一般駐車施設（3台分）を駐輪場に置換えた場合》



【参考】置換え基準の考え方

一般車駐車施設1台当たりの地域貢献（施設）への置換え規模は、**地域貢献（施設）設置に必要な規模に加え、地区の駐車・交通対策の貢献度**を考慮し、設定している。



ルールB(大規模)

(1) 駐車施設の附置基準

・一般車駐車施設の台数は、駐車実態調査及び駐車需要の将来変動を考慮して設定した、**地区特性を踏まえた「地域ルール附置台数」と**することができる。

■地区特性を踏まえた地域ルールの附置台数

地域ルール附置台数 = 対象建築物の用途別床面積 × 駐車原単位

【駐車原単位】

建築物の用途	駐車原単位 (下北沢)	(参考)都条例基準
百貨店 その他の店舗	450㎡ごとに1台	250㎡ごとに1台
事務所 その他(共同住宅以外)		300㎡ごとに1台
共同住宅	350㎡ごとに1台 又は、類似建築物の駐車需要に応じた駐車原単位	350㎡ごとに1台

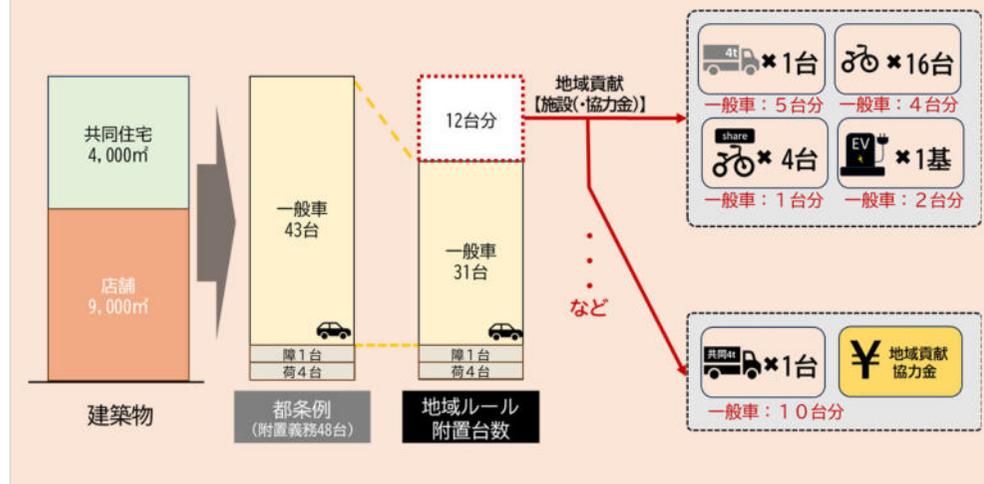
(2) 地域貢献

「都条例に基づく附置義務台数」と「地域ルールの附置台数」差分を地区の駐車・交通環境向上のための応分の負担(地域貢献)として、以下①～③による対応を行う。

(ルールBの地域貢献)

- 『置換え基準』による地域貢献(施設)の整備
- 地域貢献協力金の拠出(①の整備を一部行った上で協力金による対応が可能)
- 大規模建築物の特性を踏まえた提案(適用を受けようとする事業者からの提案に対応)

【ルールB(大規模) / ケーススタディ】

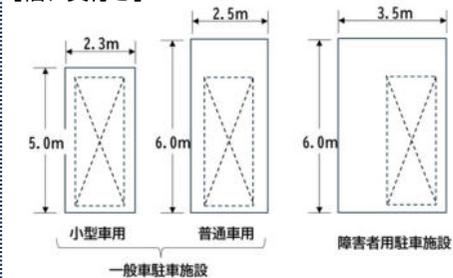


7. 駐車施設の構造等

駐車施設に係る規定の法令に従い、駐車施設の安全かつ円滑な利用が図られるよう、駐車施設の車室、高さ及び駐車施設から道路への出入口等に配慮する。

<一般車駐車施設、障害者用駐車施設の車室>

【幅、奥行き】

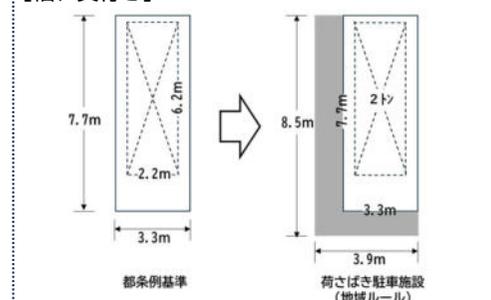


【天井高さ(有効)】

一般車駐車施設	障害者用駐車施設
車室: 2.1m以上	車室: 2.3m以上 (推奨)
車路: 2.3m以上	

<荷さばき駐車施設の車室(2トントラック)>

【幅、奥行き】



【天井高さ】

車室及び車路: 3.2m以上 (推奨)
(最低3.0m以上)

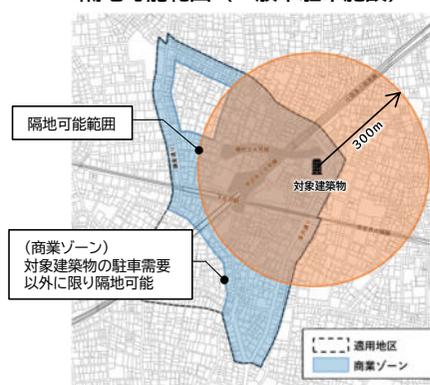
※ 荷さばき円滑化ゾーンの誘導※
※ 2台以上設置する場合は兼用可

8. 駐車施設の設置

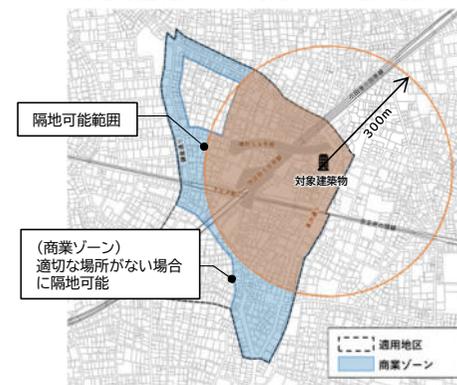
「一般車駐車施設」及び「共同荷さばき駐車施設(地域貢献(施設))」は、駐車施設までの適切な動線確保がなされ、歩行者主体の街づくりの実現のために有効と認められる場合は、敷地外(隔地)への設置を可能とする。

駐車施設の種類	設置場所	敷地外(隔地)による設置
一般車駐車施設	(原則) 建築敷地内	対象建築物の敷地から概ね300m以内 *対象建築物の駐車需要以外の駐車施設については300m以内又は商業ゾーン内に設置可
荷さばき駐車施設	建築敷地内	不可
障害者用駐車施設		
共同荷さばき駐車施設(地域貢献施設)	(原則) 建築敷地内	対象建築物の敷地から概ね300m以内かつ商業ゾーン内 *当該範囲に適切な場所がない場合は300m以内に関らず商業ゾーン内に設置可

<隔地可能範囲(一般車駐車施設)>



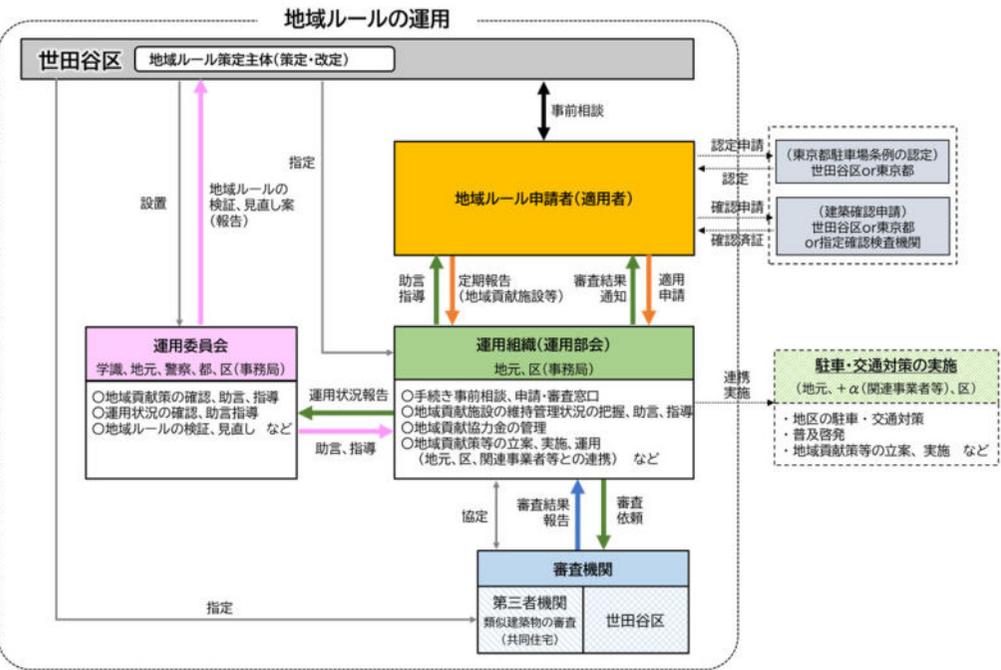
<隔地可能範囲(共同荷さばき駐車施設)>



第3章 地域ルールの運用等

9. 地域ルールの運用体制及び運用方法

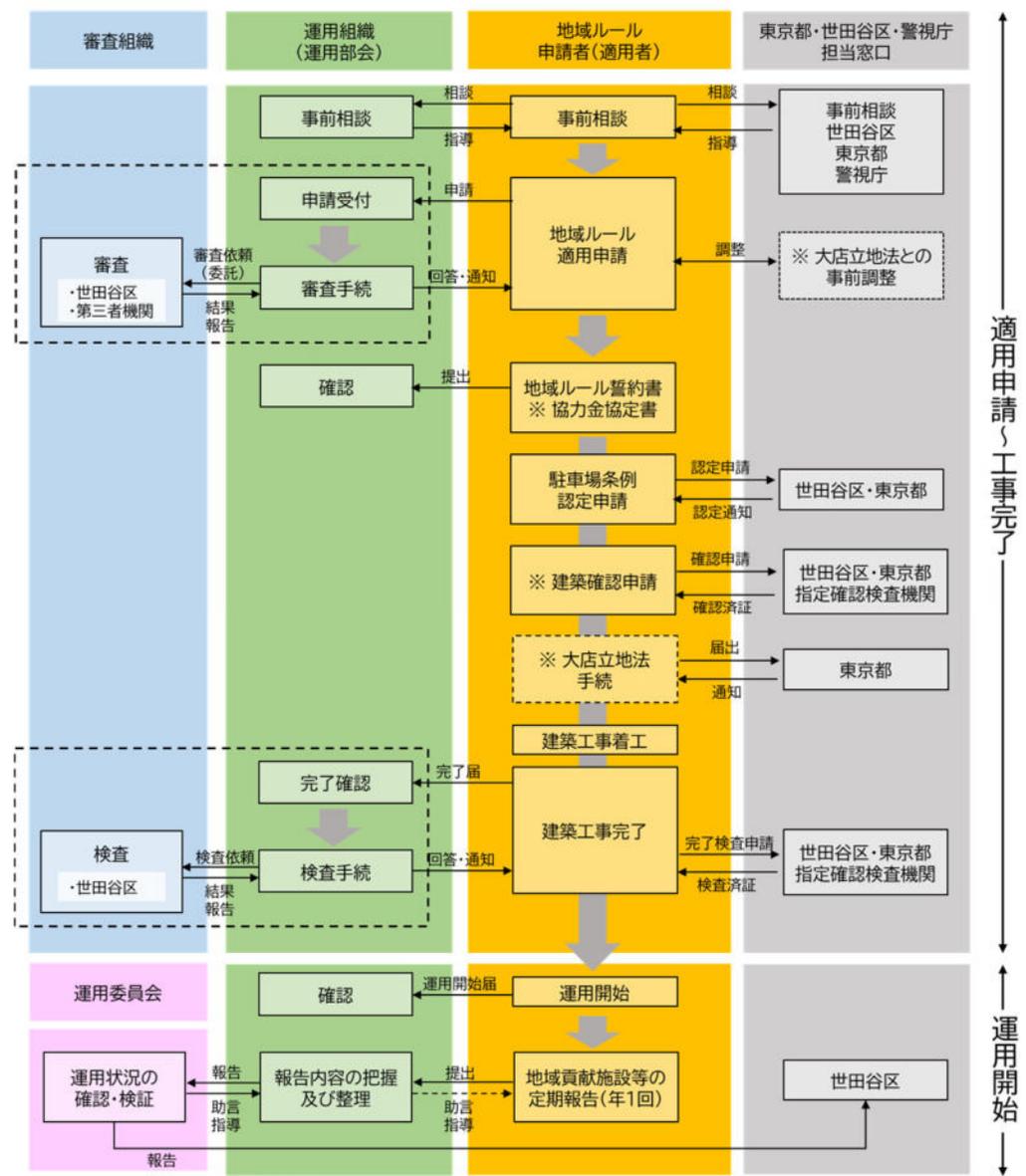
地域と連携を図りながら地域ルールを継続的かつ適正に運用していくため、「運用委員会」を設置し「運用組織」、「審査機関」を整備する。適用申請の流れは右図の通り。



10. 地域ルールの実効性を確保するための方策

地域ルール 適用者	<p>①運用開始時等の届出</p> <ul style="list-style-type: none"> 建物所有者、駐車施設等の管理者及び管理の概要等を届け出る。 <p>②駐車施設及び地域貢献施設(駐車施設等)の維持管理</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車施設等が適切に利用されるよう、案内及び誘導等の対策を行う。 駐車施設等に起因して支障が生じたときは、速やかに必要な措置をする。 駐車施設等を変更する場合は、運用組織に報告しこれに代わる整備を行う。 <p>③定期報告の実施(年1回)</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車施設等の利用状況を確認し、運用組織に年1回報告を行う。 駐車施設等を隔地に賃借で設置している場合は契約書の写し等を提出する。
運用組織	<p>①運用委員会への報告等</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域ルール適用申請状況、適用者の定期報告に関すること。 地域貢献協力金*の管理及び活用に関すること。 <p>②適用者への助言、指導</p> <ul style="list-style-type: none"> 申請内容、定期報告書に虚偽があった場合、適用後の管理運営が適切に行われていない場合等には、その理由を聴取し、必要な助言、指導を行い、改善を求める。 <p>③データの蓄積、活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 適用申請・定期報告資料、駐車関連調査資料等を蓄積し、ルールの見直し等に活用する。
運用委員会	<p>①運用状況の把握、ルールの検証</p> <ul style="list-style-type: none"> 区の求めや運用組織の報告等を踏まえ、ルールの検証、見直し案の検討、作成を行う。 <p>②運用組織への助言、指導</p>

<適用申請の流れ>



*については、必要に応じて手続きを行う。
計画内容に変更が生じた場合は、運用組織及び各担当窓口にご相談すること。

*** 地域貢献協力金の取扱い**

- 協力金の設定/改定は、都内他地区の負担額等を参考に区、運用委員会と確認の上で定める。
- 地区の駐車・交通環境の改善及び普及啓発等に資する取組みの原資として「運用組織」が管理し、活用する。活用する際は事前に予算計画等を「運用委員会」に諮る。

適用申請→工事完了→運用開始