第3回下北沢駅周辺駐車場地域ルール策定協議会

日時：2024年9月18日（水）15：00～17：00

会場：北沢タウンホール 12階スカイサロン

・議事次第

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) 前回の振り返り
 - (2) 地域ルールのたたき台
 - (3) 今後の予定
- 3 その他
- 4 閉会

・配付資料

- 資料1 議事説明スライド
資料2 地区の概要
資料3 駐車場地域ルール検討ニュース No.1

・出席者（委員 18名、オブザーバー 1名） 代理人出席含む

学識経験者 2名、地元組織 3名、地元公共交通事業者 2名、北沢警察署 1名、東京都 2名、世田谷区 8名、オブザーバー（東京都）1名

・議事（凡例： 会長、○委員、 事務局）

事務局より議事(1)～(3)について資料説明をおこない、委員より下記の意見を受けた。

議事(1)前回の振り返り

- ・意見無し

議事(2)地域ルールのたたき台、(3)今後の予定

○茶沢通りは、宅配業者の路上駐停車やタクシー乗降により渋滞の原因となっており、事故の危険性もある。地域ルールの範囲内であれば茶沢通りのことも考えないといけない。

○路上駐輪、違法駐輪についても対策が必要。

○駐車場区画の大きさに関して、普通乗用車が入れない小さな駐車場も多い。普通乗用車が駐車可能な駐車場区画にして欲しい。

○下北沢の道路幅員は狭い。坂の上やカーブの曲がり角など、位置や幅員も考慮しないと使えない駐車スペースとなるのではないか。物理的に危険な場所にしか駐車場をつくれぬ敷地もあ

るのではないか。

- マイクロモビリティについては、違法駐輪の減少に効果があるとも聞くが、乱暴な運転もある。ポート設置だけでは地域課題の解決にはならないので、地域と警察とも連携する必要がある。地域ルールは、附置義務駐車場の設置に関するルールなので、駐車や交通対策全般について規定できるものではない。宅配業者の件については、地域から意見が出ていることは伝えていきたい。マイクロモビリティの件については、地域貢献として扱うか今後検討する。
- 附置義務駐車場を隔地する場合の手続き等を説明してほしい。
自己所有地、又は他者所有の土地を借りて隔地する場合がある。後者は、土地所有者と契約の見込みがあること等、隔地先の担保が証明できる場合に区が認定する。
- 地域ルールによって、地域の課題解決につながる、又はすぐに効果が無いかもしれないが将来的に地域が良くなる、というロジックが必要。
- 実際に路上荷さばきをしているのは、宅配業者や飲料メーカー以外の仕入れ業者等である。
- 共同荷さばきスペースを用意しても、路上荷さばきが時間効率で良いとなれば駐車スペースは利用されない。
- 現実的に路上荷さばきをさせず、少し離れた共同荷さばきスペースを利用してもらうにはどうすればよいか。監視する人員を配置するか、若しくは物理的デバイスを設けて車1台しか通れないようにするという方法も考えるが、これでは不便になってしまう。具体案が必要ではないか。
道路付けが良くないところに駐車場を設けても使われないので、使われない駐車場の一部は地域ルールによって路上荷さばきや路上駐輪の改善に繋がる地域貢献施設に転換できるようになればというのが検討の発端。地域ルールは建物オーナーの選択制なので、オーナーがメリットを感じなければ採用されない。地域ルールによる建替えが進むことで、将来的には街中に荷さばきスペースや駐輪場が点在し、地域の課題解決に繋がるのが狙いである。
荷さばきについては、駐車スペースを設けても使われないという点は他地区で実際に起こっている。荷さばきルール等の別ルールを設けるか。地域ルールの中に含めるかは悩ましい。
(荷さばき) 駐車区画の大きさは、他の地域ルールでは、高さや幅等の条件も地域ルールで設定しているところでもあり、国交省の目安数値等も参考にされたい。
他事例で、地域貢献策として路上荷さばき見回りや啓蒙活動をメニュー化している地域もある。やり方は様々なので、地域で議論したうえで、方策を何らかの形で含めた方がよい。
路上荷さばきの実態に関しても、商店主側は、極論、駐車場所は関係なく物が届けば良いので、商店主が路上荷さばきへの対応が必要だと思う何かが必要。
マイクロモビリティについても、荷さばきと同様、地域ルールの地域貢献策でポートを生み出せるが、運用は別。
- 隔地は、隔地させていい道路等の定義を予めルール内に設けても良いのではないか。
- 地域ルールの運用を開始しても、共同荷さばきスペースが急にできるわけではない。共同荷さばきスペースができた後、地元が近隣店舗に声掛けすること等で使われるようになるのではないか。

- 地域ルールの方策に於いて下北沢は後発なので、他事例の状況をよく評価した上で、ルールを検討してほしい。地域のためという本来の目的が前面にできるよう意識してほしい。
- 共同荷さばきスペースの実効性を確保するために、事前に募ることはできないか。駐車場が余っているという実態がわかっているのであれば、区から対応を働きかけることはできないか。地域ルールは建物の建替え時に適用されるものなので、相手から相談等が有って始めて協議できる。地域ルールだけではなく、地域の駐車交通課題対策も検討していく必要があるのではないか。複合的に検討するものなので他課とも連携する必要がある。
地域ルールは建てる際のルールである一方で、地元からは路上荷さばきも含めた駐車○道路空間をどうしていくか、という課題提起がある。地域ルールとして、どのような方向性にもっていくか、すり合わせが必要。たたき台をベースに本日の意見も踏まえて深度化してほしい。
- 駐車場法、道交法等はしっかり参照して欲しい。建替えた場合に、物理的に駐車場が整備できないところもあるかもしれない。法に則って駐車場が整備できるかはフォローされたい。実際に建替えた場合、地域ルール適用によりオーナーの負担がどれだけ減るのか、また、減ることで地域にどのように役に立つか明らかにしていきたい。
P22の附置義務台数は、現状の敷地面積で最大延床面積による駐車台数を示しているが、下北沢では、敷地形状など様々な要因により最大限床面積を活用しないものもある。附置義務台数を敷地内に整備することが難しい場合、駐車場を隔地することになる。下北沢では、すでに隔地で対応している事例もある。
- 高齢者も増えているため、歩きやすい下北沢、住みやすい下北沢を考えてもらいたい。道が狭い、路上駐輪が多いというのは高齢者にとって問題。建替えを待つのではなく、路上荷さばき禁止や通行ルール等の検討が先なのではないか。
地域ルールは附置義務駐車場に対するアプローチでしかないが、街の更新が進む中、地域の交通課題対応と地域ルールを並行して検討できるようにしたい。
建築計画上、地域ルールはどのタイミングで認定されるか資料があった方がよい。
地域ルールの認定は、建築確認申請の前となる。実務的には、認定前に区への相談や、独自原単位等を選択する大規模建築物等の場合は、第三者機関に審査等を委託することも検討したい。
- 吉祥寺では共同荷さばきスペース＋共同配送センターを設けて運用している。配送事業者は外縁の配送センターにて荷卸するので街の中心には入ってこない。路上荷さばきをさせないという考え方もあるが、共同荷さばきスペースを利用することでメリットがあるということによる誘導もあるのではないか。
- 共同荷さばきについて。オーナー側の立場としては、自己所有ビル内の店舗への配送車が問題を起こした際には責任の所在と指導先が明確だが、共同荷さばきの場合は、有事の際の責任所在と指導先の明確化が難しいと思う。吉祥寺の場合は、地区内配送業者（コラボデリバリー）に指導すれば良いが、不明瞭な状態で共同荷さばきスペースを選択するオーナーがいるだろうか。
- モビリティ等の前向きな意見も出しながら進められると良い。
吉祥寺の取り組みは先進事例。また、池袋も地域ルールとあわせて荷さばきルールを設けてい

るので紹介できると良い。

P37の通り、区画規模や共同利用による管理リスクがあるという認識はしている。具体的には運用マニュアルで対応していくことになるが、他地区の事例も参考にしながら取り組みたい。

- 審査機関について、事前相談は北沢街づくり課で、一部の審査は第三者機関が行うということだが、第三者機関の想定先はあるか。地域ルールに基づき建築計画は問題ないと判断した場合、適合書のようなものが出て、その結果、駐車場条例に基づく手続きになるという認識でよいか。また、貢献メニューについてはオーナーの選択性となっているが、オーナー意向と地域ニーズとのギャップは調整できるようにした方がよいのではないか。

先行地区では都市計画協会（池袋地区等）など、第三者機関に審査を依頼しているが、審査期間・費用を要していると聞く。下北沢では大規模物件が少ないので、基本的に規模の小さい附置義務駐車場の置換えについては認定基準を設けて短期間で審査できるようにしたい。一方、独自原単位の活用や認定基準によらない地域貢献を選択する建築については、先行地区を参考に第三者機関に審査をお願いできるようにしたい。地元にも参加していただく運用委員会への照会もかけながら運用ができれば。詳細は今後検討していく。

- 対象物件数が多い方はオートマチックに、対象物件が少ない方に力点を置くようにも感じる。駐車台数が少なくても、荷さばきスペースは誘導していく等の必要性はないか。例えば、認定基準の荷さばきの取扱いについては、ルール検討の目的を踏まえ、誘導したいエリアを考慮する等検討したい。

- 隔地範囲について。都条例では半径300mを原則としている。さらに商業ゾーンから100m以内を加えると、建物から最大900m程度離れる可能性もあるが、その距離で利用されるのか。認定審査の中で、隔地距離等も審査するのか。

昨年度の調査において、附置義務駐車場に駐車した人が実際にその建物への訪問目的で利用した人は少なく、附置義務か否かに関わらず地域利用されていることが確認された状況だった。地域ルールにより地域全体で地域の駐車需要を確保していきたい。なお、一定規模以上のスーパー等は、大店立地法の駐車台数や隔地の協議も必要となる。

- 使われない隔地場所に駐車場をつくっても意味がない。需要はあるか。

実態調査では、商業ゾーン外側の駐車場の稼働率は高く、下北沢に訪れる人の利用が中心であった。

- 地区主要道路に面さない場所において、附置義務を減らしていくと理解したが、歩行者中心のまちづくりという観点でいうと、主要道路に面する場所に駐車場や荷さばきを誘導した方が良いと思うがどうか。

大規模な建築物で主要道路に面するのは北沢タウンホールのみ（P22）。北沢タウンホールの駐車場稼働率は高く、主要道路沿いを中心に地域の駐車需要に対応していく必要があると認識している。引き続き検討していく。

多くの意見がでて、内容を見直す部分もあると感じている。まだ意見がある方は、後ほど事務局に意見を送るということでも対応してもらいたい。

以上