

第5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7年6月4日

第 1 回
(R5.10.6)

- ・下北沢地区の現状・課題

第 2 回
(R6.2.28)

- ・駐車実態調査結果
- ・地域ルール検討の方向性

第 3 回
(R6.9.18)

- ・地域ルールのたたき台

第 4 回
(R7.3.18)

- ・地区の駐車交通課題への対応

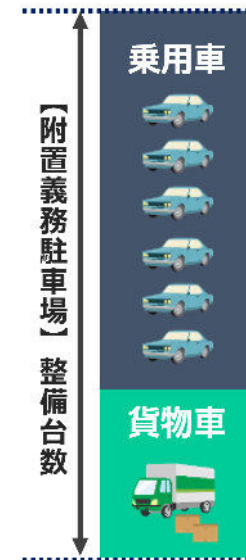
第 5 回
(R7.6.4)

- ・地域ルール(素案)
- ・運用マニュアルの方向性

附置義務駐車場

一定規模以上の建築物に対して、
施設利用者のための駐車場を義務付け

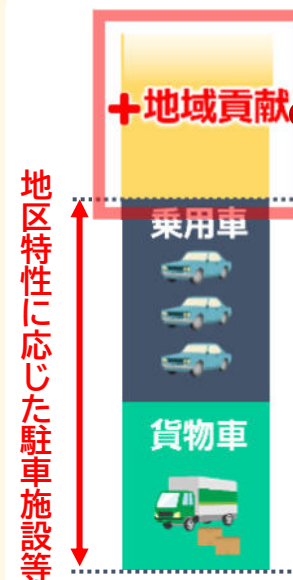
※現在のルール



選択制

駐車場地域ルール

附置義務駐車場の基準を
特定の地区特性に応じて
独自に定める事ができる制度



地域貢献とは？

【例】

●共同荷さばき



●駐輪場



●ZEV用充電器 など



附置義務台数低減によりメリット受ける建物オーナーが、駐車場の附置義務では解決できない地域の課題解決に取り組む仕組み。

・条例改正について

年	駐車場条例の動き	街づくりの動き
昭和33年(1958)	条例制定	
平成14年(2002)	駐車場整備地区において地区特性に応じた駐車場の附置に係わる 地域ルール創設	
平成16年(2004)		下北沢駅周辺 地区街づくり計画 策定
平成18年(2006)		下北沢駅周辺 地区計画 策定
令和 4年(2022)	鉄道駅周辺の概ね半径500m以内、人中心のまちづくり等の位置づけのあるエリアに拡大	「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」

▶ **下北沢駅周辺も対象となる**

・下北沢駅周辺における附置義務駐車場

附置義務駐車場の課題

下北沢駅周辺は狭い道が多く交通規制もあり
附置義務駐車場を作っても使いにくい。

▶ **駐車場条例との施策の齟齬** ⁴

下北沢駅周辺地区計画 『歩行者主体の街づくり』

まちの新たなネットワーク

小田急線上部利用 駅前広場 補助54号線など…



まちの様々な交通課題

狭小道路の交通 路上駐車/荷さばき 路上駐輪など…



今後の都市計画道路の整備に伴う

周辺施設の建替え

古い建物の更新

駐車場地域ルール of 策定

今後の建替えに合わせ附置義務駐車場の適正化を推進



まちの交通の課題



狭小道路の交通

路上駐車/荷さばき



路上駐輪

+

社会環境の変化

物流課題



新たなモビリティ

課題の改善

A-公共

公共の駐車場
身障者用駐車場



公共の駐輪場



54号線荷さばき
駐車区画の設置
の検討



区有地の有効
活用の検討



B-建物オーナー
駐車場地域ルール
で誘導

まちの駐車場
(附置義務)



荷捌き駐車場
(附置義務)



共同荷さばき
駐車場



使いやすい
駐輪場の整備



その他
地域貢献
施設の誘導



C-地元・区
・事業者
【協働】

各店舗が協力して
荷さばきルールの検討



地域でルールの
周知や啓発



連携

連携

1

地域ルール(素案)
運用マニュアルの方向性

2

今後の予定

駐車場地域ルール

駐車場 地域ルール

〔
ルールの骨格
〕

運用 マニュアル

〔
ルールの詳細
〕

第1章 総則

1. 目的
2. 適用地区の区域
3. 用語の定義
4. 地区の駐車・交通対策の基本方針

区域全体

第2章 商業ゾーンにおける駐車施設の誘導

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

商業ゾーン

第3章 地域ルールの運用等

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

区域全体

■歩行者主体の街づくりの促進

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（平成16年5月策定）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。



H18策定

歩行者主体
安全／快適
街の回遊性



〔 〕 地域ルール区域

・地区計画区域＋一番街沿道北側の範囲

商業ゾーン

・都条例の附置義務駐車場の設置対象となるエリア

地区主要道路

・連続する幅員 6 m 超の道路



【地区の駐車・交通対策の基本的な取り組み】

- 歩行者の安全性の確保
- 回遊性のある魅力的な商業空間の形成

- (1) **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) 良好な交通環境の確保及び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確保を可能**とする。
- (3) 地区内に、荷さばき駐車施設、共同荷さばき駐車施設、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し、地区の駐車課題の解決**を図る。
- (4) **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) (1)～(4)の実効性を高めるため、**商業ゾーン**については、都条例に規定する**地区特性に応じた基準として駐車施設の整備基準を定める**。

下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール（項目）

第1章 総則

1. 目的
2. 適用地区の区域
3. 用語の定義
4. 地区の駐車・交通対策の基本方針

区域全体

第2章 商業ゾーンにおける駐車施設の誘導

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

商業ゾーン

第3章 地域ルールの運用等

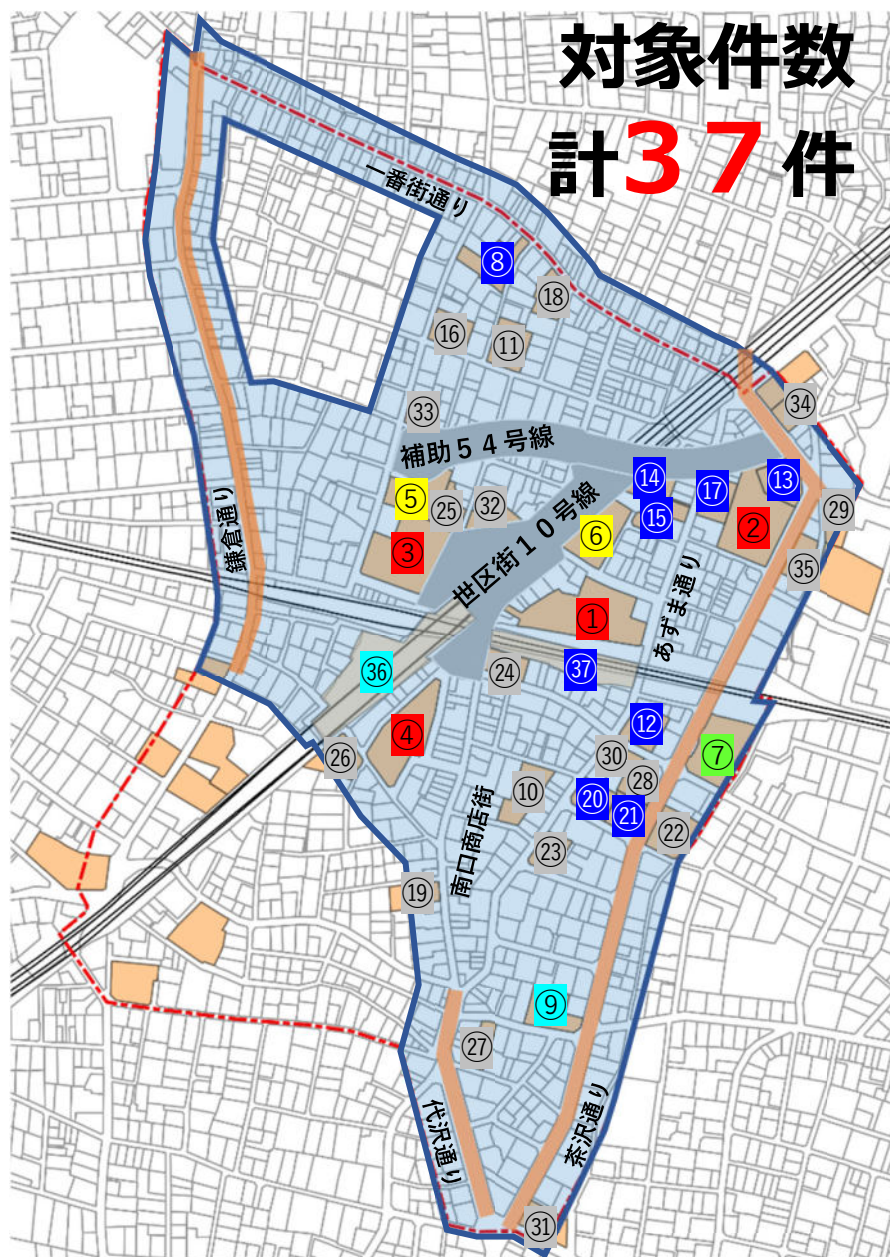
10. 地域ルールの運用体制及び運用方法
11. 駐車施設の効率的な活用
12. 地域ルールの実効性を確保するための方策
13. その他
14. 地域ルールの施行

区域全体

5. 対象駐車施設

(第2章の)
対象駐車施設

都条例に基づく一定規模以上の附置義務駐車施設
(既存建築物の駐車施設を含む)



最大附置義務 駐車場設置台数	件数
31台以上	4件
26～30台	0件
21～25台	2件
16～20台	1件
11～15台	2件
6～10台	9件
2～5台	19件
全件数	37件

※令和5年10月時点での敷地データを基に算出。
※全て店舗用途と仮定し、原単位は1台/250㎡で算出。
ただし鉄道敷上の敷地は現状の附置義務台数を記載。

■ 一般車駐車施設の附置台数



地区特性

- ・ 附置義務駐車場は10台以下が中心
- ・ 狭い道路、人通りの多い道路沿いの駐車場は使いづらい、使われない

下北沢への駐車需要を確保しつつ、**使いにくい、使われない**
附置義務駐車場は**路上荷捌き・駐輪対策等への置換えを可能に**

商業ゾーン内

ルールA（置換え）
附置義務台数が少ない建物も
選択しやすく

附置義務駐車場を「地域貢献（施設）」に置換可

ルールB（大規模）

- ・ 地区主要道路に面さない
- ・ 延床6,000㎡以上（大規模建築物）

「**下北沢独自の附置義務等**」 + 「地域貢献」

■ 荷さばき用の附置台数



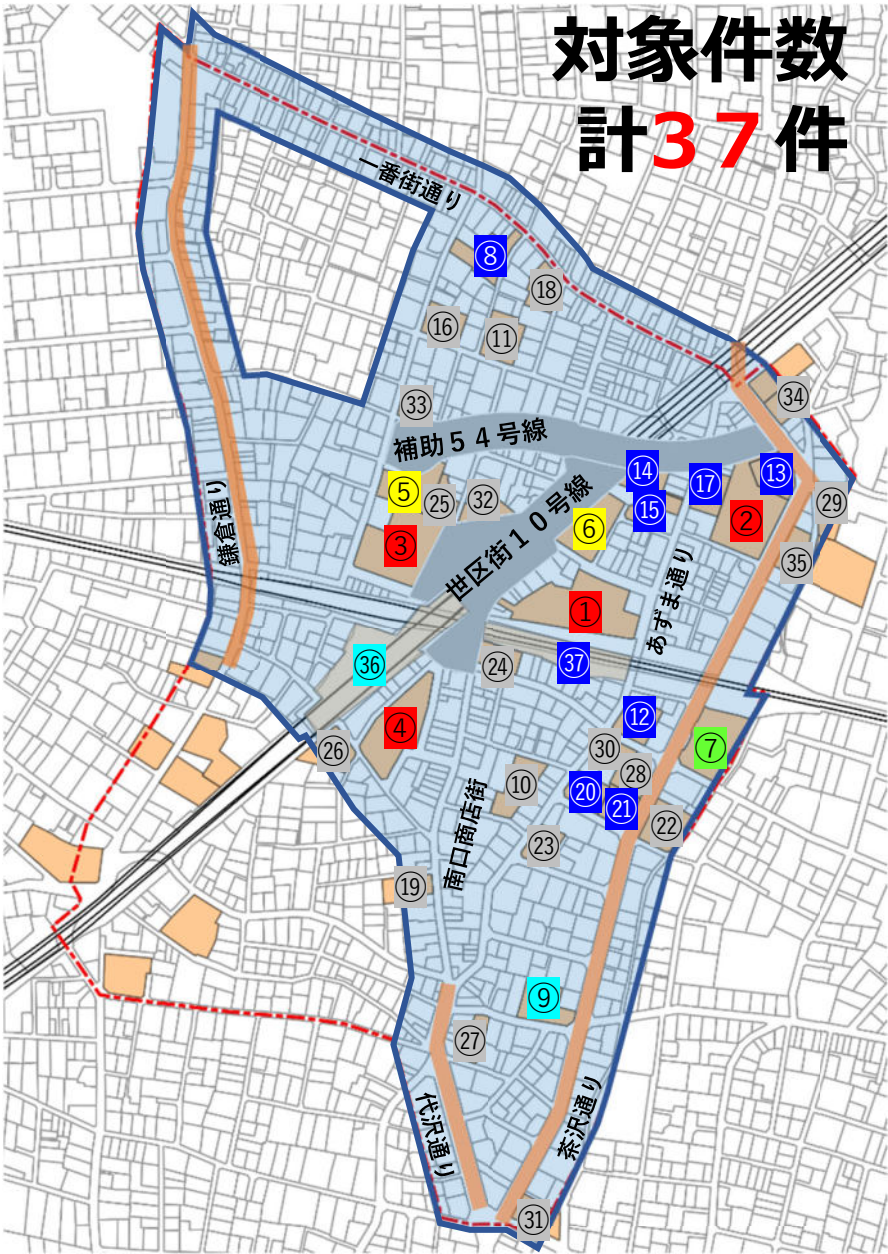
■ 障害者用の附置台数



都条例等に基づく整備

6. 駐車施設の附置基準

■ルールA、ルールBの適用



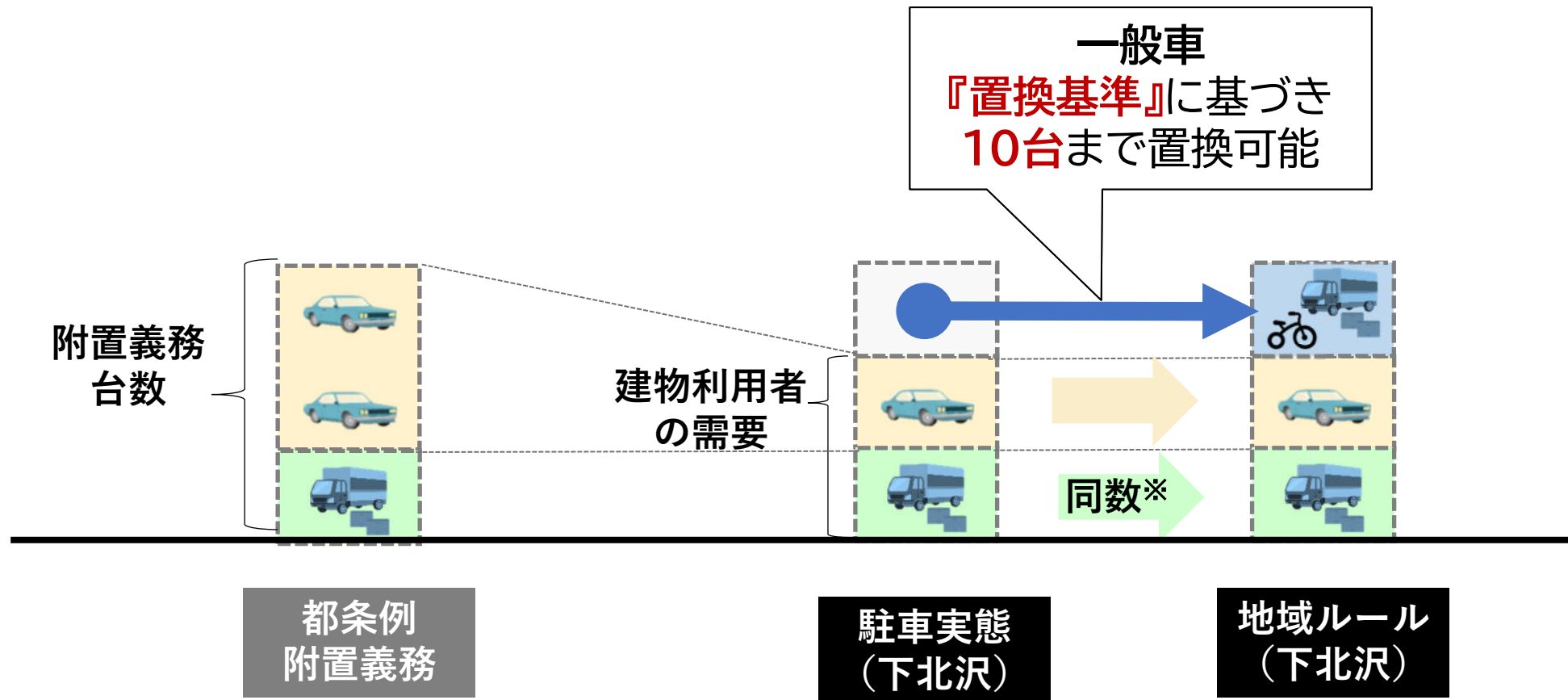
最大附置義務 駐車場設置台数 (A)	件数	ルールA (置換え)	ルールB (大規模)
31台以上	4件	○	3 地区主要道路 沿いを除く
26～30台	0件		× 共同化で 適用可とな る場合あり
21～25台	2件		
16～20台	1件		
11～15台	2件		
6～10台	9件		
2～5台	19件		

ルールA（置換え）の考え方

対象：商業ゾーン内すべての附置義務駐車施設

都条例に基づく附置義務駐車施設のうち、一部の台数を路上荷さばき行為や路上駐輪の抑制に寄与する施設その他駐車・交通施策に資する施設等に置換えることができる。

（『置換基準』を運用マニュアルに規定）

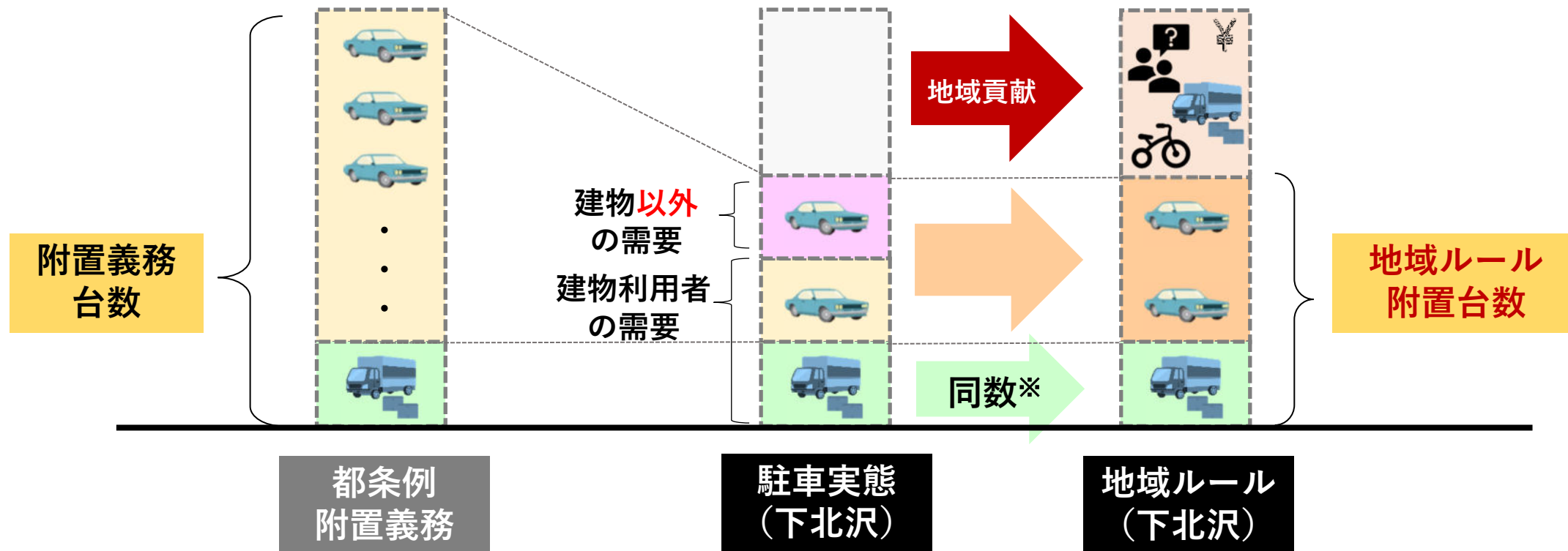


※「8. 駐車施設の構造等」の基準による。

ルールB（大規模）の考え方

対象：商業ゾーン内で延床面積6,000㎡以上の大規模建築物
（地区主要道路に面するものを除く。）

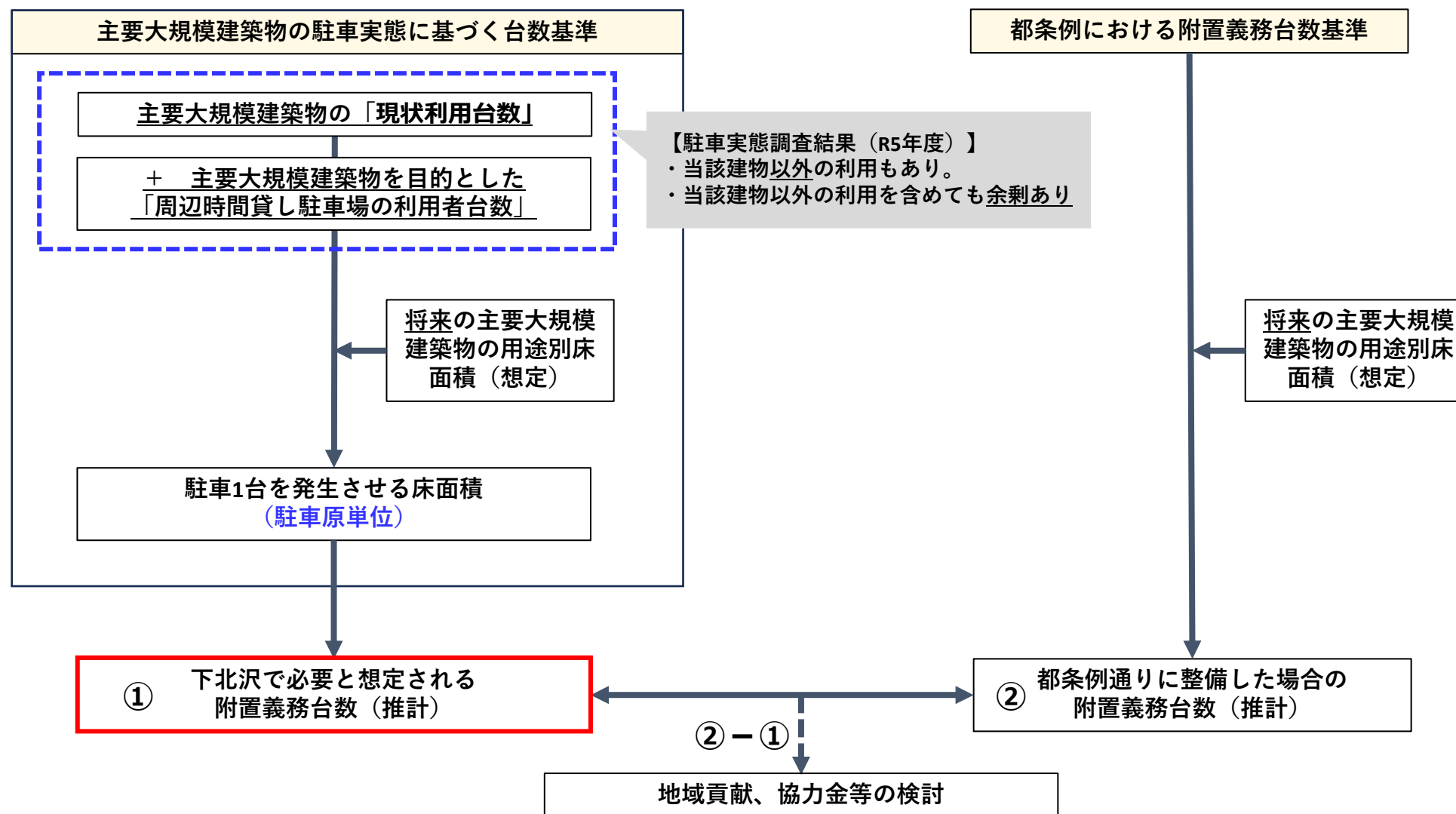
地区全体で必要な駐車台数を確保しつつ地区主要道路以外への一般車の流入を抑制するため、**運用マニュアルに基づき算出した台数（＝地域ルール附置台数）**を附置台数とすることができる。



■地域ルール附置台数

地域ルール附置台数 = 当該建築物の用途別床面積 × **駐車原単位**※

※ 駐車原単位: 駐車実態調査から、駐車需要の将来変動や繁忙期等に対応可能な数値を踏まえて設定



■ 駐車原単位(下北沢)

建物用途	都条例 (通常)	駐車原単位 (下北沢)
百貨店 その他の店舗	250㎡ごとに1台	450㎡ 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	350㎡ ごとに1台※ 「類似建築物の駐車需要で算出した台数」も可

○地域ルールの運用後も地区の実態を踏まえて、適宜見直しを行う。

○本地区では独自に駐車需要を把握することが難しい共同住宅部分について、対象建築物と同じ規模で、立地する地区特性が類似する建築物の駐車実績を用いて算出した台数（類似建築物の駐車需要で算出した台数）を協議可能とする。

7. 駐車施設の構造等

地区の交通環境上、安全かつ円滑な利用が図られるよう、**各駐車施設の幅、奥行き、高さ等**について配慮する。

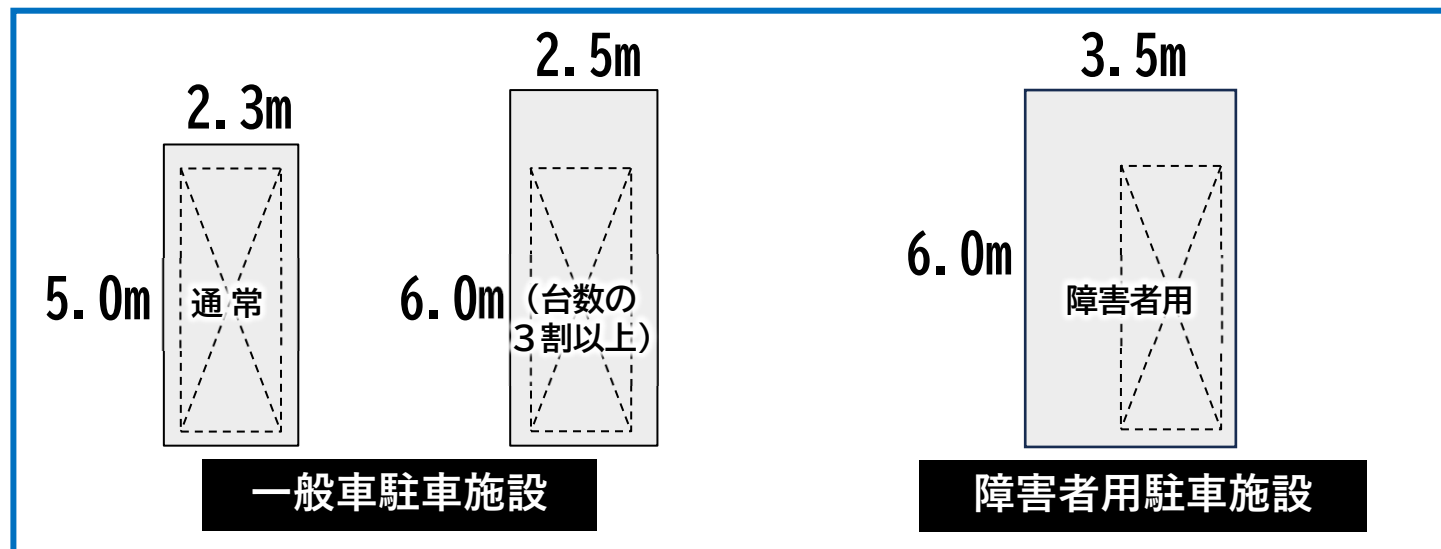
■一般車駐車施設と障害者用駐車施設

- ・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しなければならない

駐車施設の種類	幅	奥行き	車室の天井高さ (有効)※	車路の天井高さ (有効)※
一般車駐車施設 	2.3m以上	5.0m以上	2.1m以上*1	2.3m以上*1
	うち3割以上	6.0m以上		
障害者用駐車施設 	3.5m以上	6.0m以上	2.3m以上*2	—

都条例と同じ

地域ルールで追加



*1：東京都建築安全条例第32条

*2：世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例
「施設整備マニュアル（建築物編）」

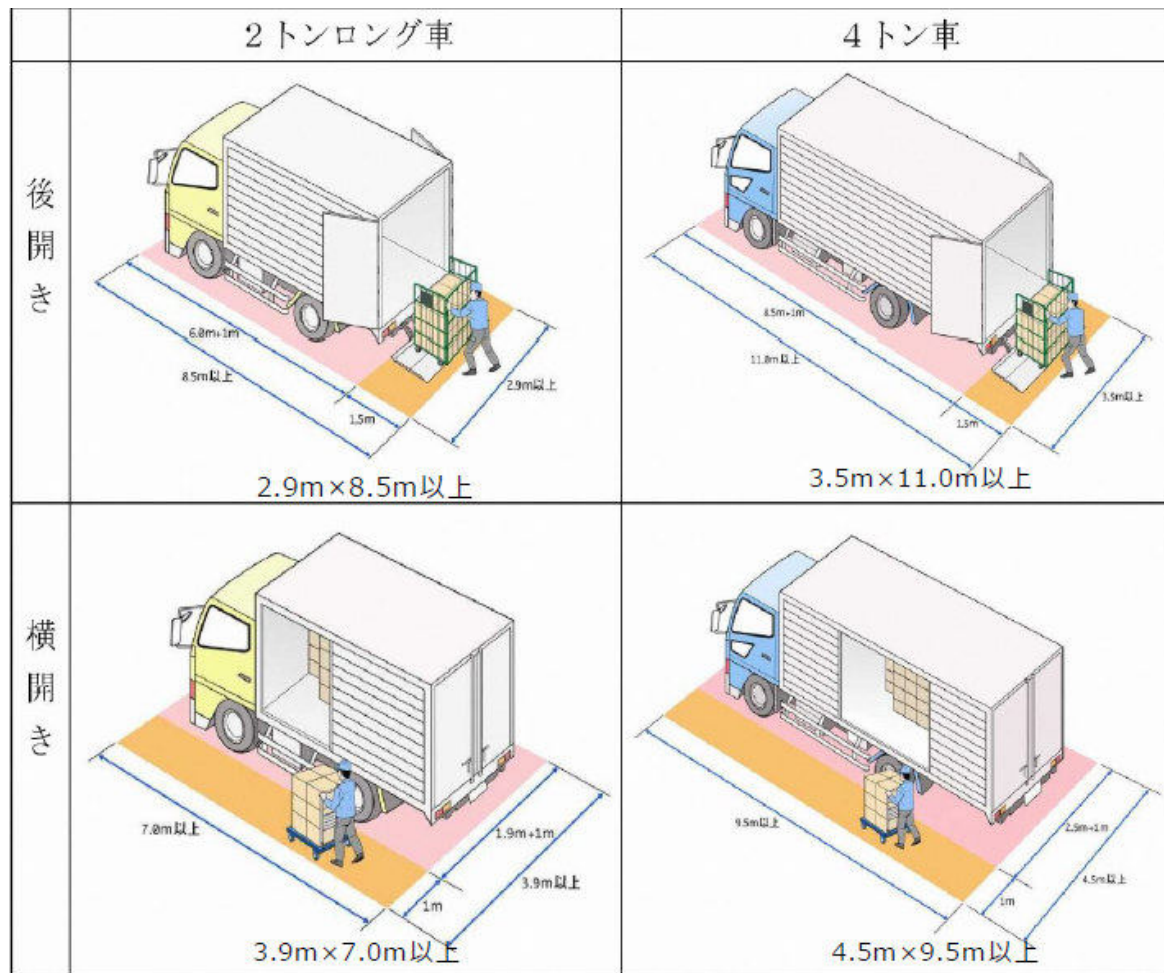
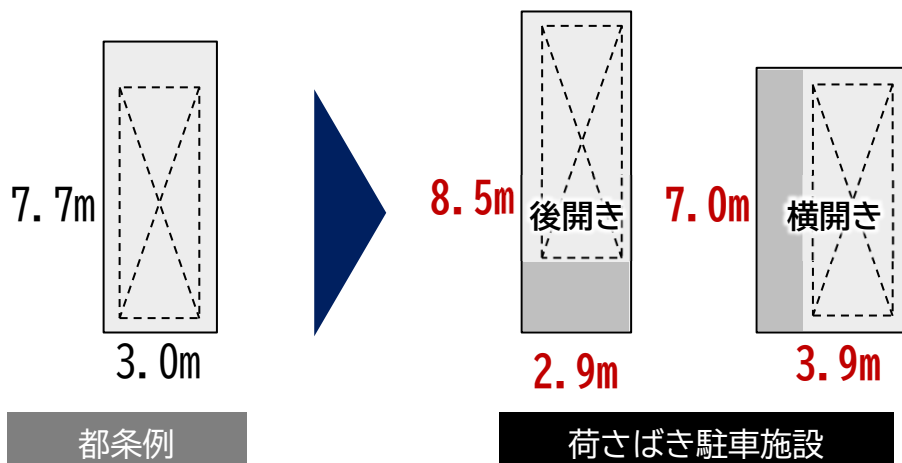
7. 駐車施設の構造等

■荷さばき駐車施設

地域ルールを適用する場合の荷さばき施設の規模、構造は以下の基準を適用する。

駐車施設の種類		幅	奥行き	はり下の高さ
荷さばき 駐車施設 	(参考) 都条例基準	3.0m以上	7.7m以上	3.0m以上
	後開き	2.9m以上*	8.5m以上*	3.2m以上*
	横開き	3.9m以上*	7.0m以上*	

- ・運用を想定している車両の寸法に加え、車両の長さ方向、幅方向に十分な余裕を持たせた寸法とする。
- ・車路の幅は、原則5.0m以上を確保する。
- ・車路の縦断勾配は、12%以下とする。



※『物流を考慮した建築物の設計・運用について
(平成29年3月国土交通省総合政策局物流政策課)』における整備基準による。

8. 地域貢献策の実施

ルールA（置換え）

【ルール9(2)】

一般車の附置義務駐車施設10台分までを、『置換基準』に基づき、路上荷さばき・駐輪抑制に寄与する施設、その他駐車・交通施策に資する施設等に置換え可能とする。

共同荷さばき
駐車施設



駐輪場



シェアサイクルポート

share



宅配(二輪)
待機スペース



宅配ロッカー



Z E V 充電付
駐車場



荷さばき
駐車施設



ルールB（大規模）

【ルール9 (1)(2)】

地区の交通環境向上のための応分の負担として、地区特性に応じた駐車施設の整備及び効率的な活用、地区の駐車・交通施策の具現化に資する取組み等の地域貢献を実施。

①『置換基準』に示す地域貢献施設

②『置換基準』に寄らない駐車・交通施策に資する地域貢献施設

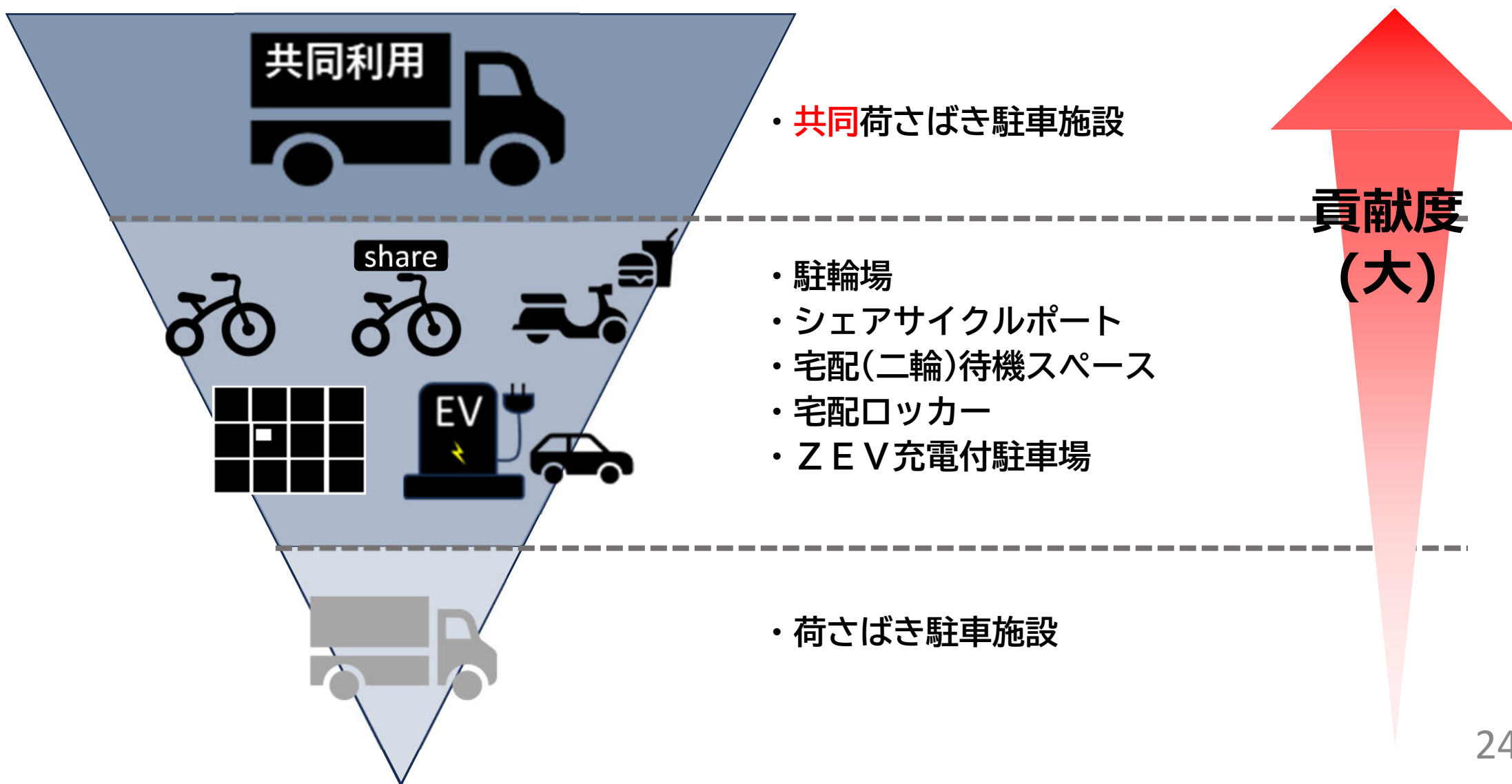
※要協議。基本的な考え方をマニュアルに記載。

③地域貢献協力金（地域ルールの運用、地域の駐車・交通対策に必要な資金）

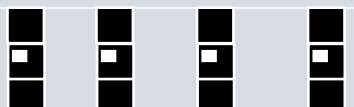
※①(又は②)を実施し、不足分は③による対応を可とする。

■ 『置換基準』の考え方

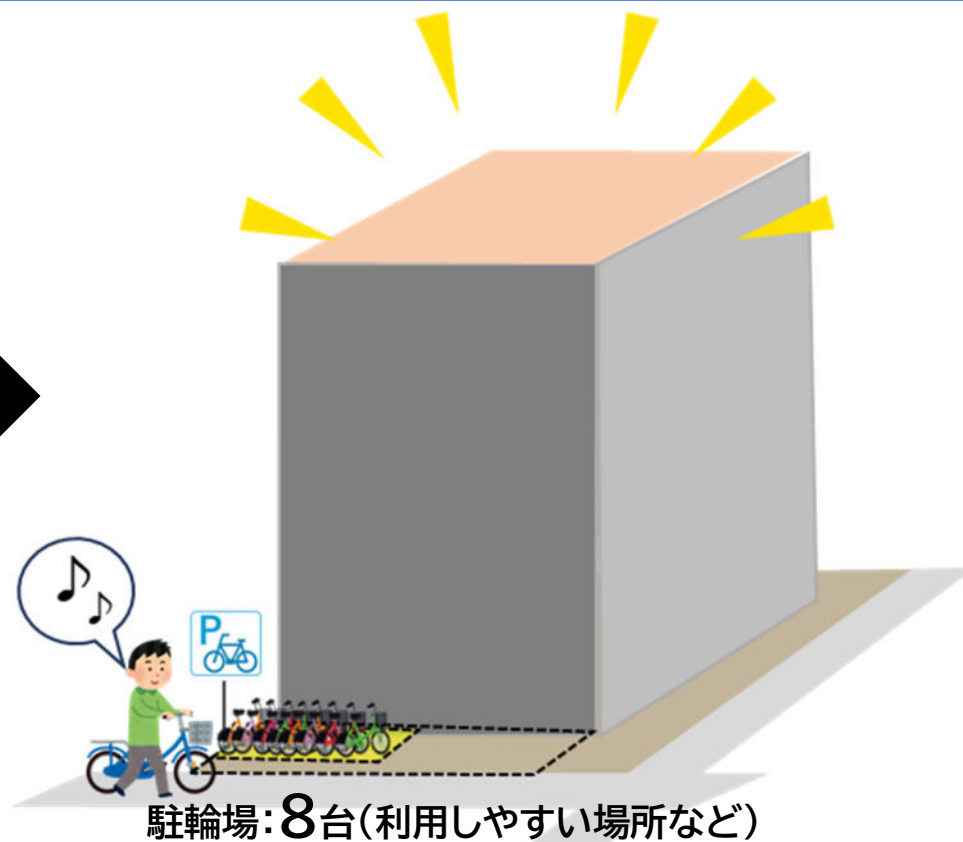
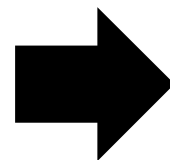
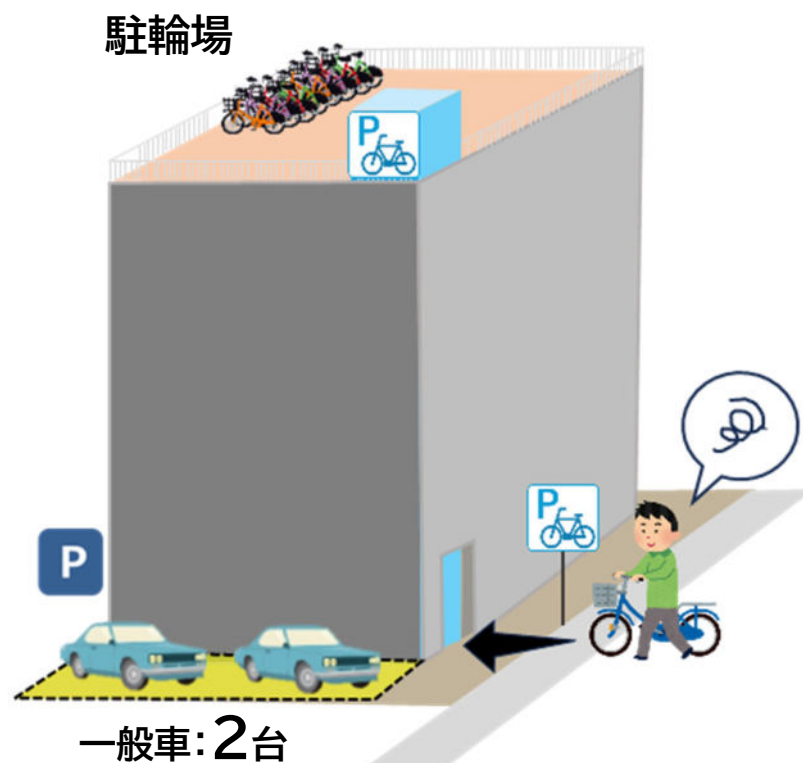
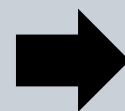
- ・ 置換えを可能とする施設の規模、地区の駐車・交通対策の貢献度を考慮し置換え台数を設定
- ・ 各施設の整備等は、安全かつ円滑な利用が図られるよう、整備項目を規定



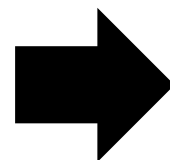
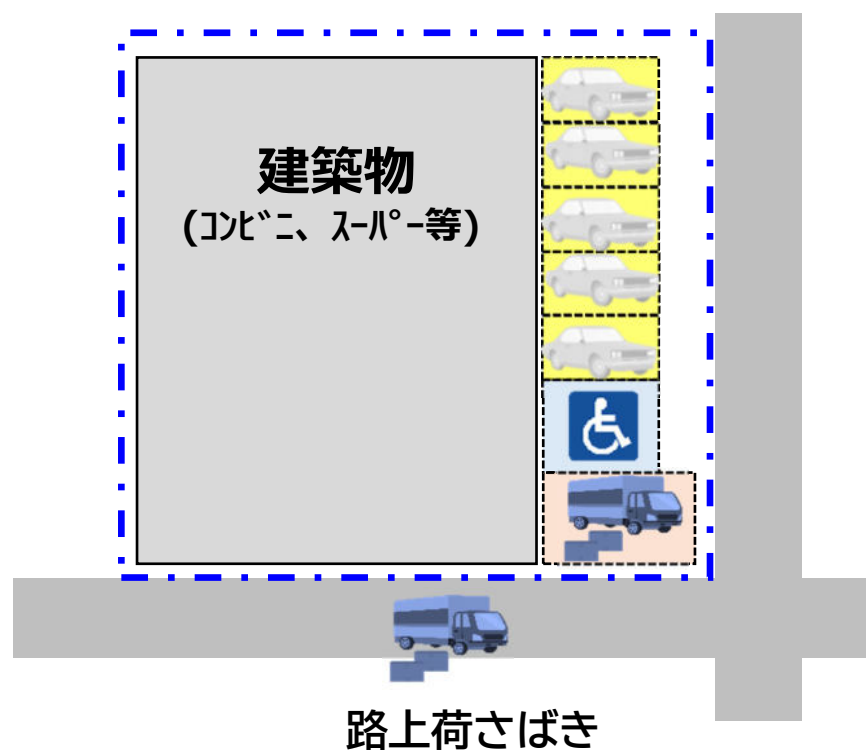
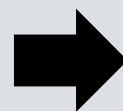
■『置換基準』置換え台数

置換え施設	一般車と地域貢献メニューの台数イメージ	
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
シェアサイクルポート	 1台	 4台
宅配(二輪) 待機スペース	 1台	 4台
宅配ロッカー	 1台	 4台
ZEV充電付駐車場	 2台	 ZEV 駐車場 1基 + 1台
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

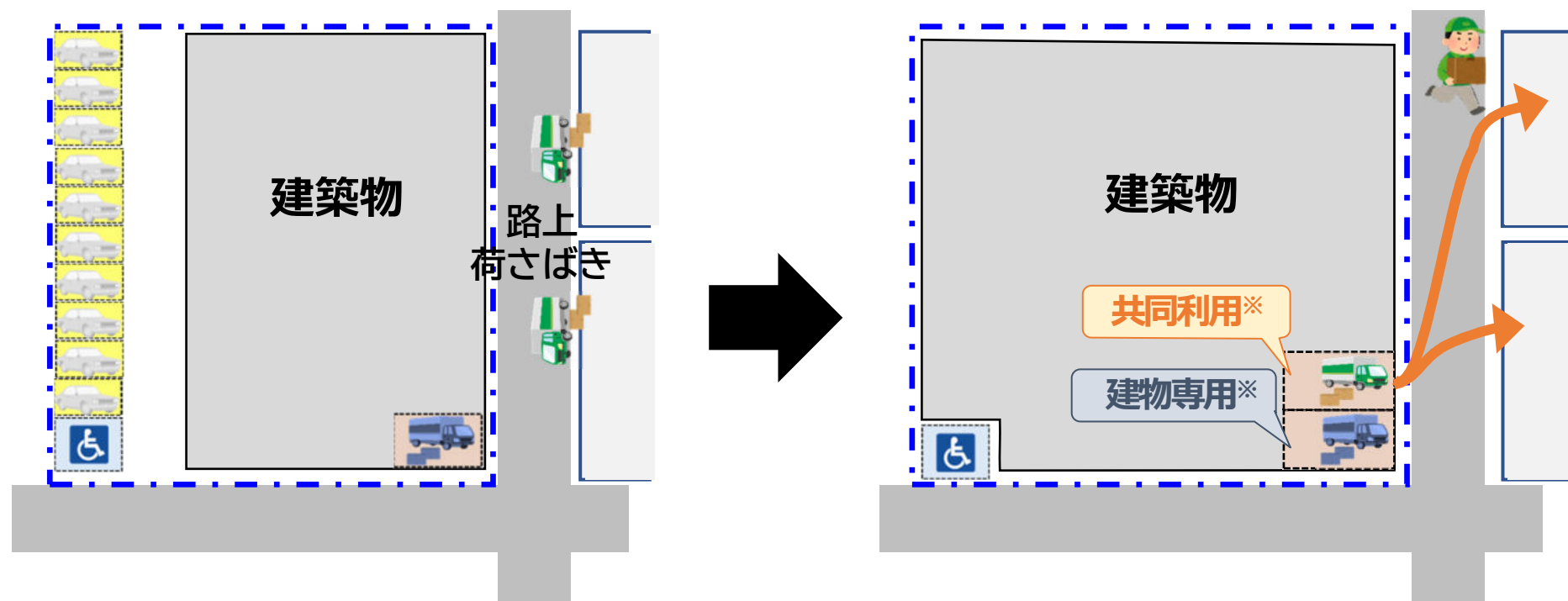
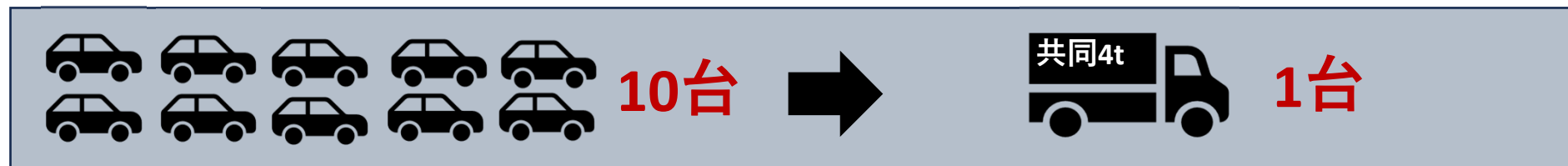
■駐輪場への置換え（イメージ）



■荷さばき駐車施設(4トン)への置換え（イメージ）



■共同荷さばき駐車施設(4トン)への置換え（イメージ）



※「8. 駐車施設の構造等」の基準による。

■その他施設への置換え（イメージ）

●シェアサイクルポート

一般車 **1** 台 ➡ シェアサイクルポート **4** 台分



出典：第37回全国駐車場政策
担当者会議資料（国土交通省）

●宅配（二輪）待機スペース

一般車 **1** 台 ➡ 宅配（二輪）待機スペース **4** 台分



●宅配ロッカー

一般車 **1** 台 ➡ 宅配ロッカー **4**列分



PUDOステーション



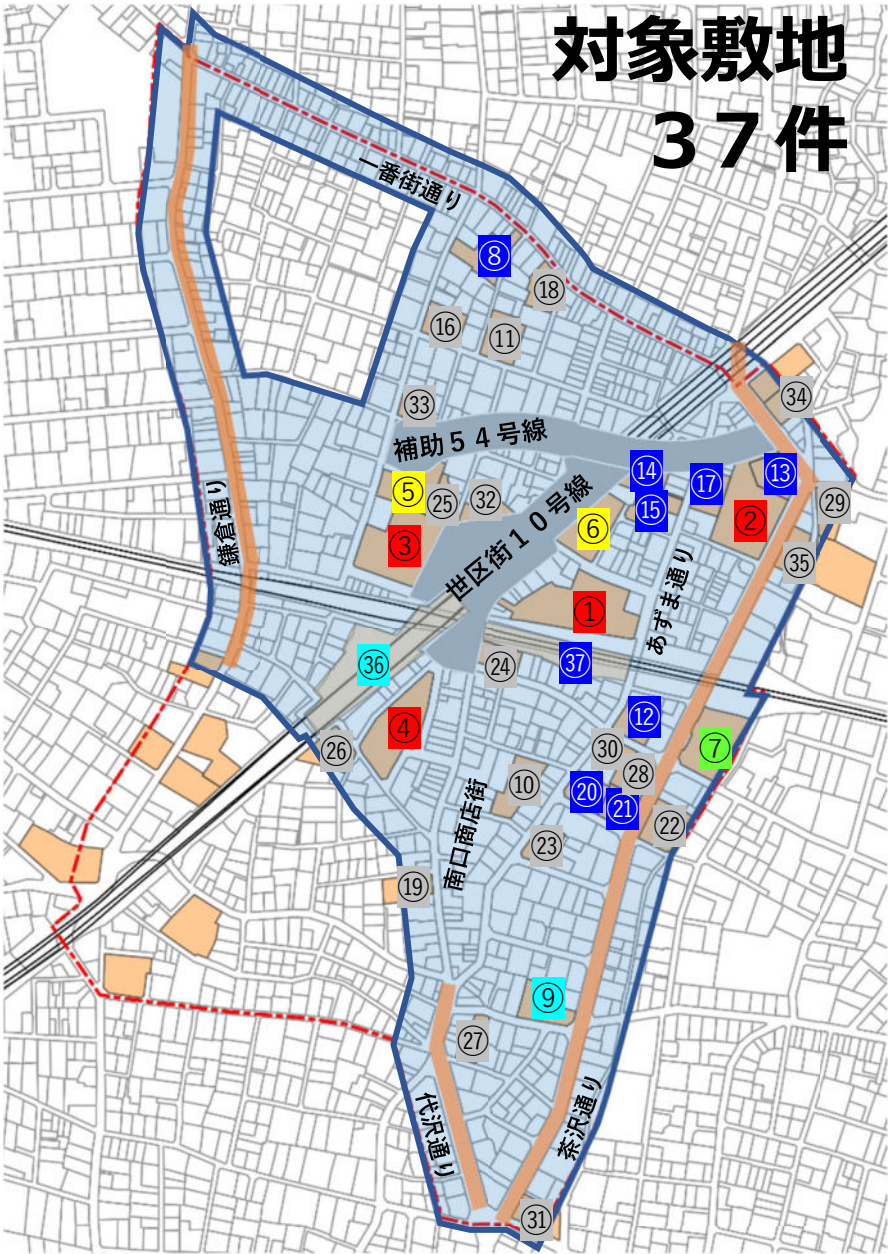
●ZEV充電付き駐車場

一般車 **2** 台 ➡ ZEV **1** 基+駐車場 **1** 台



出典：電気自動車の公共用
充電設備導入ガイド（東京都）

『置換基準』による地域貢献施設設置誘導の可能性



○置換え誘導が可能な敷地 [A-（附置荷さばき、障害者P台数）≥置換え台数]

最大附置義務 駐車場設置台数 (A)	件数	共同荷さばき 	荷さばき 	荷さばき以外 
31台以上	4件	○	○	○
26～30台	0件	○	○	○
21～25台	2件	○	○	○
16～20台	1件	○	○	○
11～15台	2件	○	○	○
6～10台	9件	△※	○	○
2～5台	19件	×	×	○
件数	37件	13件	18件	37件

※9台以上より設置可能。

■『置換基準』主な整備等項目（概要）

置換施設等	主な整備等項目（概要）	
共同 荷さばき 駐車施設	適用要件	・ 当該建物以外の荷さばき利用を主とすること ・ 地区主要道路から区画までの経路は全て現況で4 m以上の道路幅員が確保されていること
	配置、表示	・ 道路から容易に確認・駐車できる場所とし、共同荷さばき区画であることを表示すること
	規模、構造	・ 「8. 駐車施設の構造等」及び共同荷さばき駐車施設から道路までの円滑な搬出入経路を確保
	運用、維持管理	・ 近隣の路上荷さばきの低減に資するよう、①登録制、②コインパーキングシステムの利用、③その他（提案）によるものとし、所有者が適切に維持・管理するものとする ・ 荷さばき以外の利用を常態的に行ってはならない ・ 当該建物に係る荷さばきは、自己用荷さばき駐車施設を利用すること（自己用の利用が少ない場合は、共同荷さばき区画と一体で利用することを妨げない）
	隔地による置換	・ 商業ゾーン内で敷地から概ね300 m範囲内を基本に協議可
荷さばき 駐車施設	適用要件	・ コンビニ、スーパー、その他商品等の搬出入を1日に複数回必要なテナントを要し、附置義務の荷さばき駐車施設のみでは不足が見込まれる場合
	規模、構造	・ 「8. 駐車施設の構造等」による
	運用、維持管理	・ 敷地周辺での路上荷さばきを行わない ・ 荷さばき以外の利用を常態的に行ってはならない
	隔地による置換	・ 不可

置換施設等	主な整備等項目（概要）	
駐輪場 ※置換上限 （一般車10台分）	配置、表示	・ 1 階（道路面と同等レベル）を基本とし、道路から容易に確認でき、利用者が利用しやすい場所とすること ・ 建物利用者以外の利用を妨げないこと
	規模、構造	・ 駐輪場内の通路の幅は1.5m以上 ・ 1 台ごとの枠の表示又は駐車位置を明確に示すこと ・ 幅0.6m、奥行2mを標準とし、1.2㎡以上の面積を確保すること *ラック式の取扱いは調整中 ・ 容易に駐輪ができないラック（二段式ラックの上段等）は対象外
	料金	・ 時間貸しとする場合は2時間以上無料とする
	隔地による置換	・ 商業ゾーン内で可
	駐輪場条例の附置台数の重複	・ 可
シェア サイクル ポート ※置換上限 （一般車2台分）	規模、構造	・ 1 台ごとの枠の表示又は駐車位置を明確に示す
	隔地による置換	・ 不可
	駐輪場条例の附置台数の重複	・ 不可
	その他	・ キックボード不可 ・ 駐輪台数以内の運用の確保（はみ出し駐輪禁止）

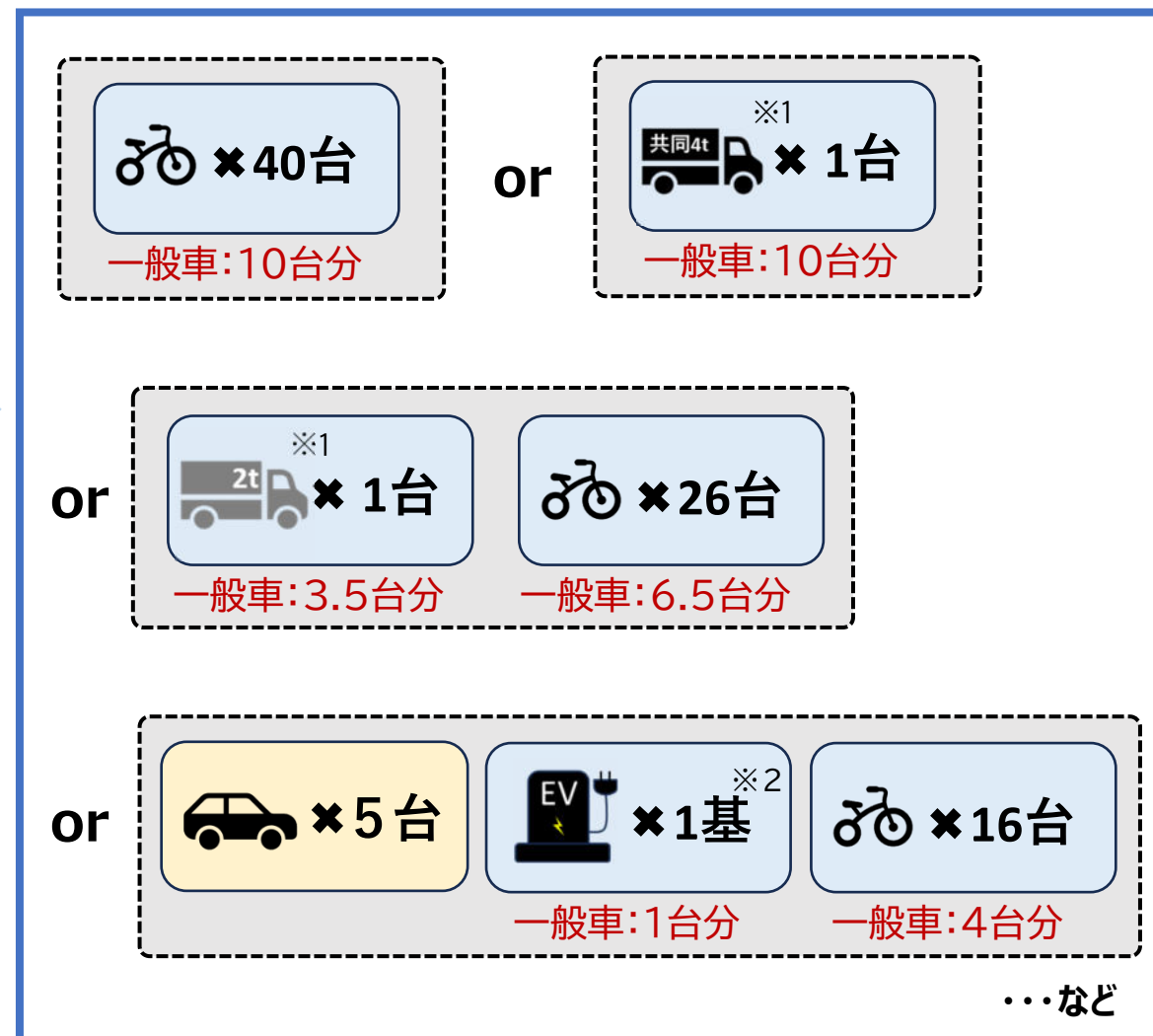
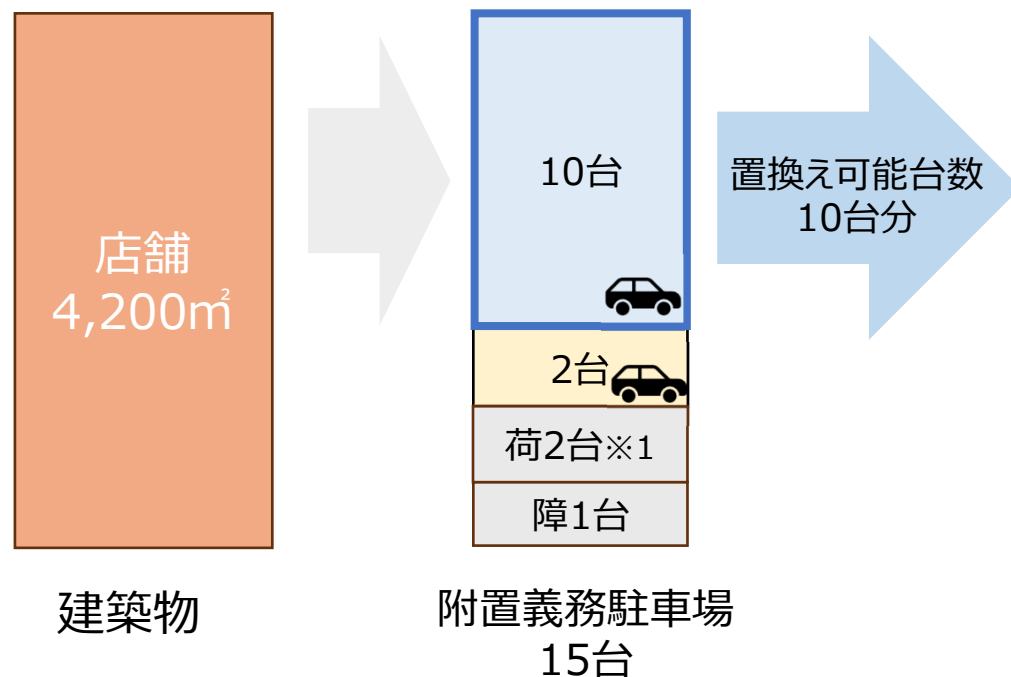
置換施設等	主な整備等項目（概要）	
宅配（二輪） 待機スペース ※置換上限 （一般車1台分）	適用要件	・ 自転車や自動二輪車による宅配サービス等を通常のサービスとして行うテナントを要する場合（予定テナント、運用概要を提示）
	配置、表示	・ 道路面と同等レベルで道路から容易に確認・駐車できる場所を基本 ・ 宅配車両待機スペースであることを明示すること
	規模、構造	・ 幅1.0m、奥行2.3mを標準とし、2.3㎡以上の面積を確保すること
	運用、維持管理	・ 宅配サービス以外の利用を常態的に行わない ・ 敷地周辺の道路で荷さばきを行わない
	隔地による置換	・ 不可
宅配ロッカー ※置換上限 （一般車1台分）	配置、表示	・ 道路から容易に確認できる場所を基本（店舗内は対象外） ・ 不特定多数の利用を可とすること
	規模、構造	・ 縦1列（幅0.4m～、奥行0.6m～、高さ1.8m～程度）を基本（一般車1台分＝縦4列まで）
	運用、維持管理	・ ロッカーへの荷物の搬出入における路上荷さばきは行わない（荷さばき駐車施設を利用）
ZEV充電付 駐車施設	配置、表示	・ 道路から容易に確認・駐車できる場所を基本 ・ 不特定多数の利用を可とし、明示すること
その他共通事項（維持管理等）		・ 地区計画による壁面後退区間との重複は不可 ・ 地域貢献施設の適切な維持管理を行い、年1回定期報告を行う ・ 地域貢献施設をやむを得ず廃止・休止する場合は、速やかに報告し、他の地域貢献施設に置換える

附置義務駐車場（一般車）10台以下



②『置換基準』による置換え

附置義務駐車場（一般車）10台超



※1 「8. 駐車施設の構造等」の基準による。

※2 駐車区画は附置義務台数にてカウント。

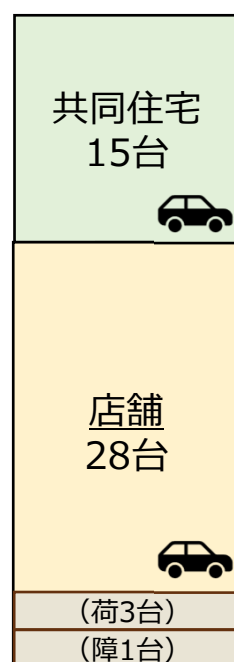
③地域ルール附置台数による場合

延べ床面積6,000㎡以上の大規模な建築物（地区主要道路に面するものを除く。）

延床12,000㎡



建築物



都条例
(附置義務43台)

共同住宅の
原単位
350㎡/台

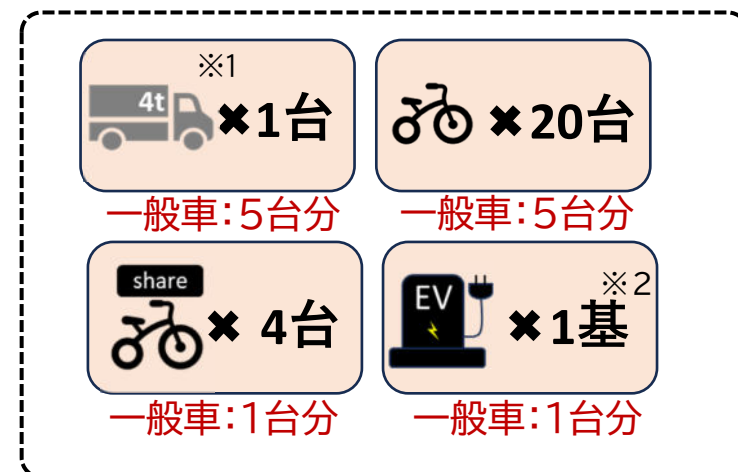
商業用途の
原単位
250㎡毎
に1台
↓
450㎡毎
に1台



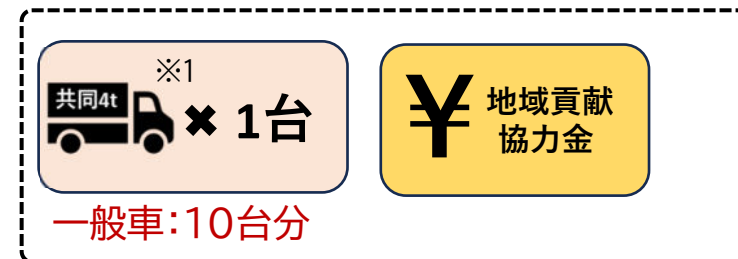
地域ルール
附置台数

地域貢献
(施設 (+協力金))

類似建築物の
駐車需要で算出し
た台数の協議も可



or



…など

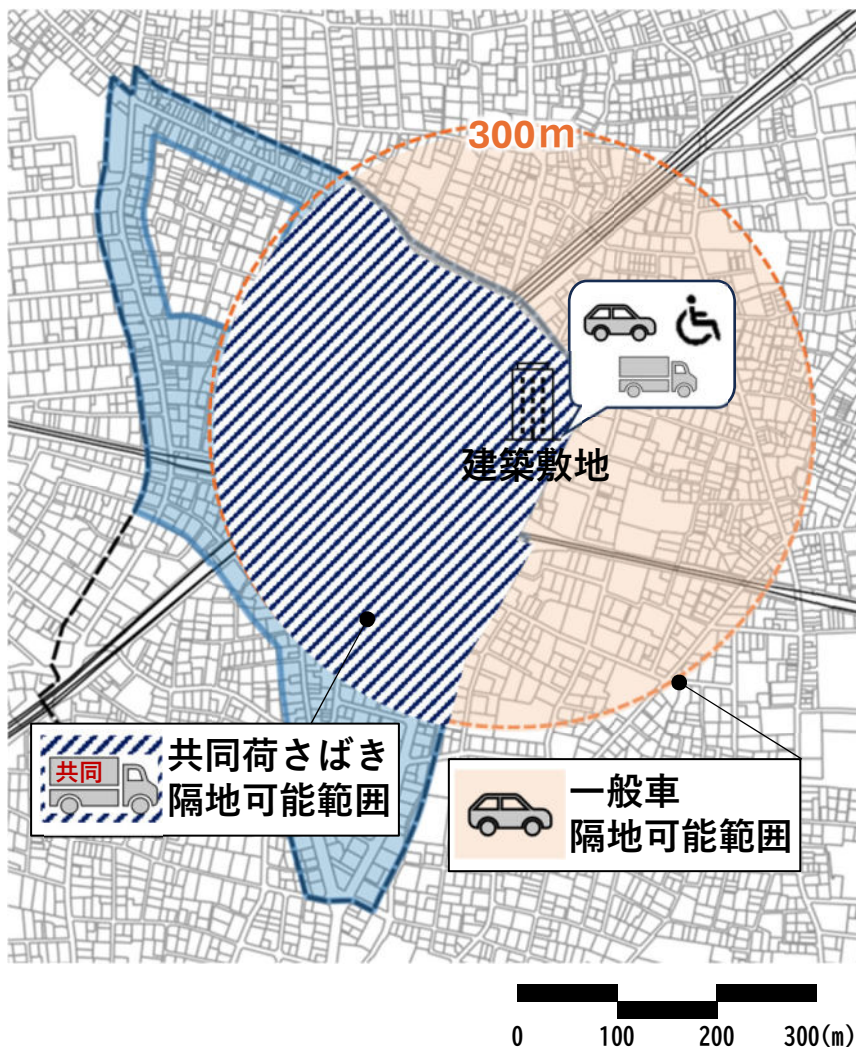
※1 「8. 駐車施設の構造等」の基準による。

※2 駐車区画は附置義務台数にてカウント。

9. 駐車施設の設置

一般車駐車施設 共同荷さばき駐車施設

良好な交通環境の確保及び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確保を可能とする。



■附置義務駐車施設の設置

駐車施設の種類	設置場所	隔地による設置
一般駐車施設 	(原則) 建築敷地内	対象建築物の敷地から概ね300mの範囲内を基本に協議することができる。
荷さばき駐車施設 	建築敷地内	●敷地内設置より安全で使いやすいか。 (道路幅員、交通規制など) ※ルールB(大規模)適用で当該建築物以外の需要分は、商業ゾーンから100m程度までの範囲で協議可能
障害者用駐車施設 		

■共同荷さばき駐車施設の設置(地域貢献施設)

駐車施設の種類	設置場所	隔地による設置
共同荷さばき駐車施設 	(原則) 建築敷地内	商業ゾーン内で対象建築物の敷地から概ね300m範囲内を基本に協議することができる。

●搬出入経路が確保されているか。
(道路幅員、交通規制など)
※敷地周辺の路上荷さばき対策を誘導。
ただし、範囲内に適当な場所がない場合は、商業ゾーン内まで協議可能

下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール（項目）

第1章 総則

1. 目的
2. 適用地区の区域
3. 用語の定義
4. 地区の駐車・交通対策の基本方針

区域全体

第2章 商業ゾーンにおける駐車施設の誘導

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

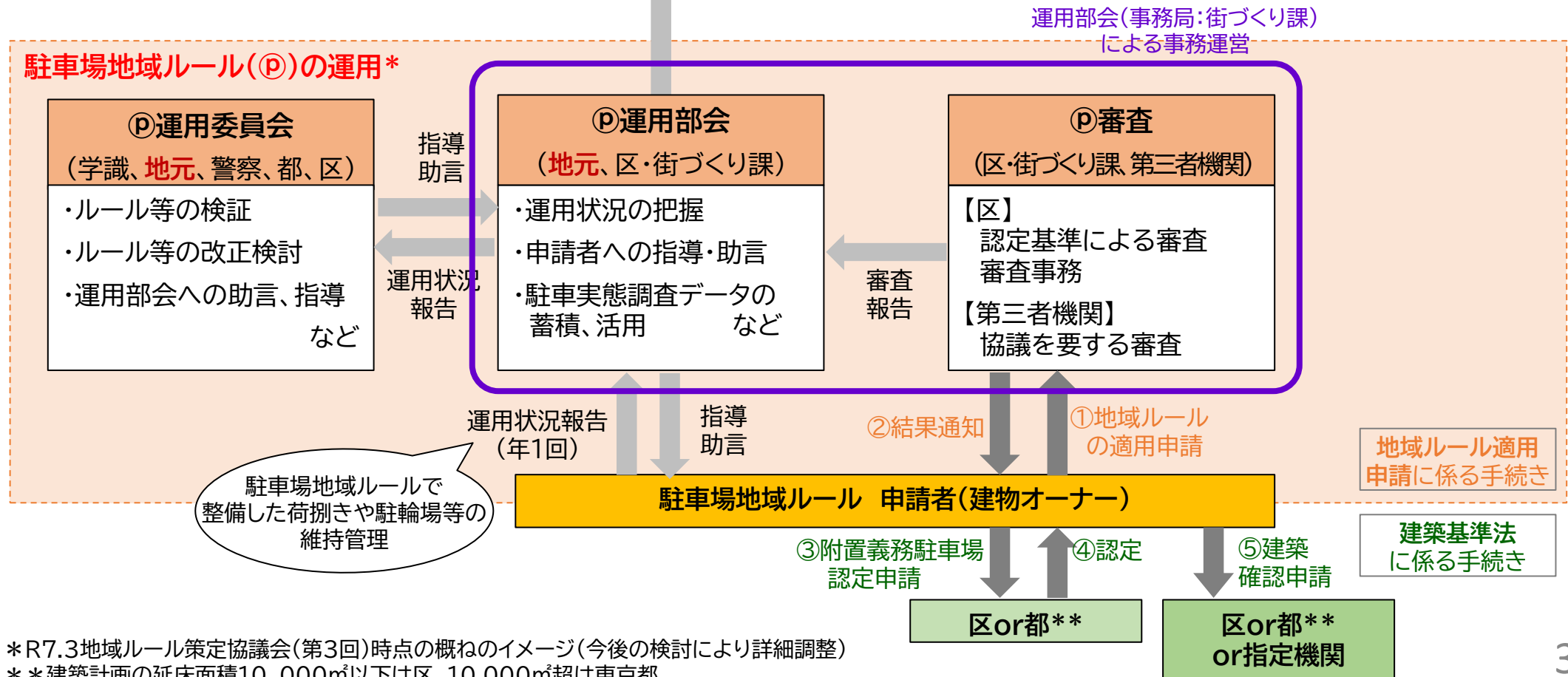
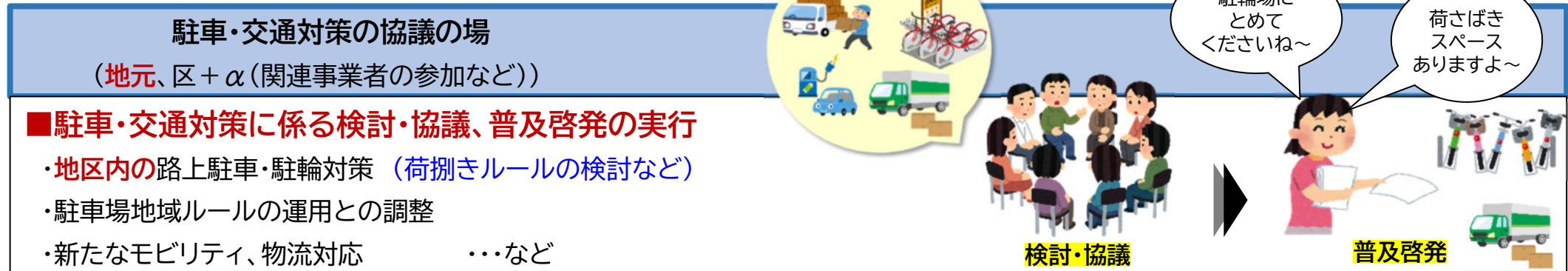
商業ゾーン

第3章 地域ルールの運用等

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

区域全体

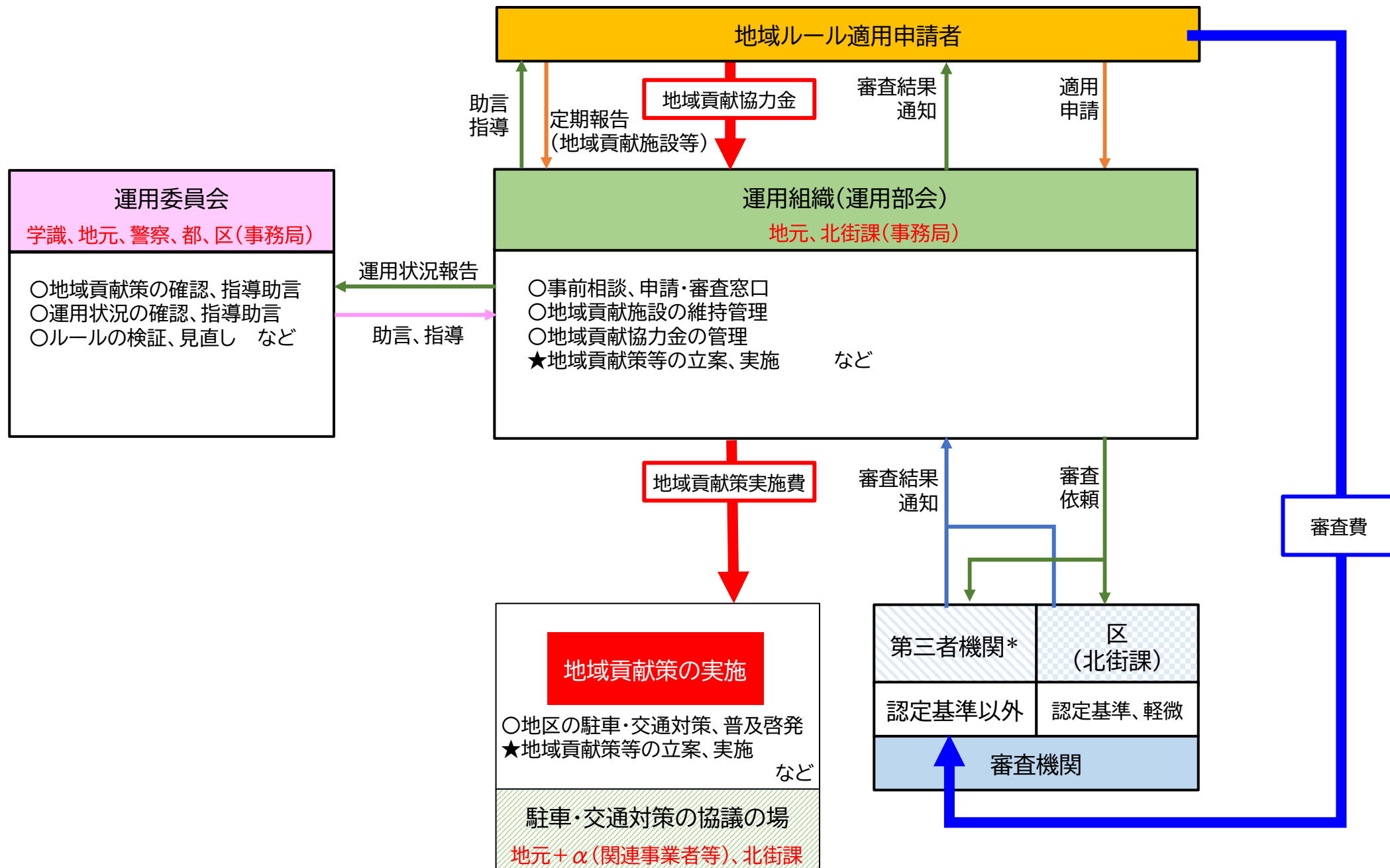
・下北沢駅周辺/駐車・交通対策の体制イメージ



* R7.3地域ルール策定協議会(第3回)時点の概ねのイメージ(今後の検討により詳細調整)

** 建築計画の延床面積10,000㎡以下は区、10,000㎡超は東京都

地域ルール運用等



1

地域ルール(素案)
運用マニュアルの方向性

2

今後の予定

