

■下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール(素案)

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(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。
2. 適用地区の区域	地域ルールの「適用地区」は別添図のとおりとする。
3. 用語の定義	この地域ルールにおいて、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。 (1) 運用マニュアル 地域ルールに関する取扱いの詳細について、別途区長が定めるものをいう。 (2) 商業ゾーン 別添図に示す適用地区内において、下北沢駅周辺地区地区計画に基づき商業機能を誘導するエリアをいう。 (3) 地区主要道路 別添図に示す、商業ゾーン内において一定の幅員がある道路をいう。 (4) 一般車駐車施設 東京都駐車場条例(昭和33年東京都条例第77号。以下「都条例」という。)第17条第1項第2号又は都条例第17条の3第1項第2号の規定による駐車施設(障害者のための駐車施設を除く。)をいう。 (5) 荷さばき駐車施設 都条例第17条の2第1項第2号又は都条例第17条の4第1項第2号の規定による荷さばきのための駐車施設をいう。 (6) 共同荷さばき駐車施設 地区内の荷さばきに係る駐車需要を受け入れるための駐車施設をいう。 (7) 障害者用駐車施設 障害者のための駐車施設をいう。 (8) 自転車等駐車場 一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設をいう。なお、自転車等は、自転車又は原動機付自転車(道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第1項第10号に規定する原動機付自転車をいう。)をいう。 (9) 既存建築物 都条例に基づき駐車施設を設置し、既に建てられている建築物をいう。
4. 地区の駐車・交通対策の基本方針	歩行者の安全性を確保し、回遊性のある魅力的な商業空間の形成に向けて、地区の駐車・交通対策の基本的な取り組みを以下のとおりとする。 (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) 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、第2章に駐車施設の整備基準を定める。
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	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。
6. 駐車施設の附置基準	(1) 一般車駐車施設の附置基準 ① 都条例第17条第1項に基づき算出した附置義務駐車施設台数のうち、一部の台数については、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。具体的な基準は、別途運用マニュアルに定める。 ② 延べ面積6,000㎡以上の大規模な建築物(地区主要道路に面するもの及び①を適用するものを除く。)の一般車駐車施設については、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を附置台数とすることができる。具体的な基準は、別途運用マニュアルに定める。 ③ 大規模小売店舗立地法(平成10年法律第91号)の適用を受ける建築物は、同法の基準に基づき算出される駐車台数を下回ってはならない。なお、同法指針に示される算定式・各種係数に基づく算定台数を整備すると実需要と乖離が発生する懸念がある場合は、同法指針に示される特別の事情として、既存類似店のデータ等を根拠とする方法で算出することができる。 (2) 荷さばき駐車施設の附置基準 荷さばき駐車施設の台数については、駐車需要に応じた適切な台数を確保するものとし、都条例第17条の2第1項及び第2項の規定に基づき算出した台数(同条第1項に規定する上限は適用しない。)とする。 (3) 障害者用駐車施設の附置基準 障害者用駐車施設については、1台以上の台数を確保するものとする。
7. 駐車施設の構造等	地域ルール of 適用を受ける駐車施設は、地区の交通環境上、安全かつ円滑な利用が図られるよう、一般車駐車施設、障害者用駐車施設及び荷さばき駐車施設の車室、高さ及び駐車施設から道路への出入口等について配慮を行うものとする。詳細については、別途運用マニュアルに定める。
8. 地域貢献策の実施	「6. (1)一般車駐車施設の附置基準」の適用を受ける事業者は、以下の通

	り地域貢献策を行うものとする。 (1)6.(1)②の適用を受ける事業者は、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するものとする。詳細については、別途運用マニュアルに定める。 (2)6.(1)①②の適用を受ける事業者で、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の整備を行う際は、地区の交通環境上、安全かつ円滑な利用が図られるよう配慮を行うものとし、整備可能な施設に関する詳細な基準については、別途運用マニュアルに定める。
9. 駐車施設の設置	(1) 一般車駐車施設の設置 一般車駐車施設は、原則として対象建築物の敷地内に設置するものとする。ただし、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は、対象建築物の敷地から概ね300m以内を基本として、敷地外(隔地)に駐車施設の設置をすることができる。詳細は、別途運用マニュアルに定める。 (2) 荷さばき駐車施設、障害者用駐車施設の設置 荷さばき駐車施設及び障害者用駐車施設は、対象建築物の敷地内に設置するものとする。 (3) 共同荷さばき駐車施設の設置 「8.地域貢献策の実施」により設置する共同荷さばき駐車施設については、原則として対象建築物の敷地内に設置するものとする。ただし、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は、商業ゾーン内で対象建築物の敷地から概ね300m以内を基本として、敷地外(隔地)に駐車施設の設置をすることができる。詳細は、別途運用マニュアルに定める。
第3章 地域ルールの実効性の確保	
10. 地域ルールの実効性を確保するための運用体制及び運用方法	区は、地域ルールを継続的かつ適正に運用していくため、ルールの検証、見直しを行う「運用委員会」を設ける。また、地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」及び地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」及び地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」の審査を行う審査体制を整備する。運用に係る事項は、別途運用マニュアルに定める。
11. 地域ルールの実効性を確保するための方策	地域ルールの実効性を確保するため、地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」及び地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」の審査を行う審査体制を整備する。運用に係る事項は、別途運用マニュアルに定める。 (1) 地区の駐車環境を適正に維持するための検討と対応 (2) 駐車施設の維持管理及び駐車実態調査の実施と報告 (3) 駐車実態調査データの蓄積と活用 詳細については、別途運用マニュアルに定める。
12. 駐車施設の効率的な活用	運用組織は、地域、行政、地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」及び地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」の審査を行う審査体制を整備する。運用に係る事項は、別途運用マニュアルに定める。 運用組織は、地域、行政、地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」及び地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」の審査を行う審査体制を整備する。運用に係る事項は、別途運用マニュアルに定める。 運用組織は、地域、行政、地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」及び地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」の審査を行う審査体制を整備する。運用に係る事項は、別途運用マニュアルに定める。
13. その他	地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」及び地域ルールの実効性を確保するための「運用組織」の審査を行う審査体制を整備する。運用に係る事項は、別途運用マニュアルに定める。

14. 地域ルール of 施行

この地域ルールは、令和〇年〇月〇日から施行する。

関連法令の改正に伴い関連法令の条項ずれに係る形式的な修正についてはその修正を直ちに行わないという理由のみをもって本ルールそのものに影響を及ぼさない。なお、地域ルールに影響を生じる改正については、運用委員会においてその取扱いを検討するものとする。

■適用地区の区域

