

第6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11月12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)

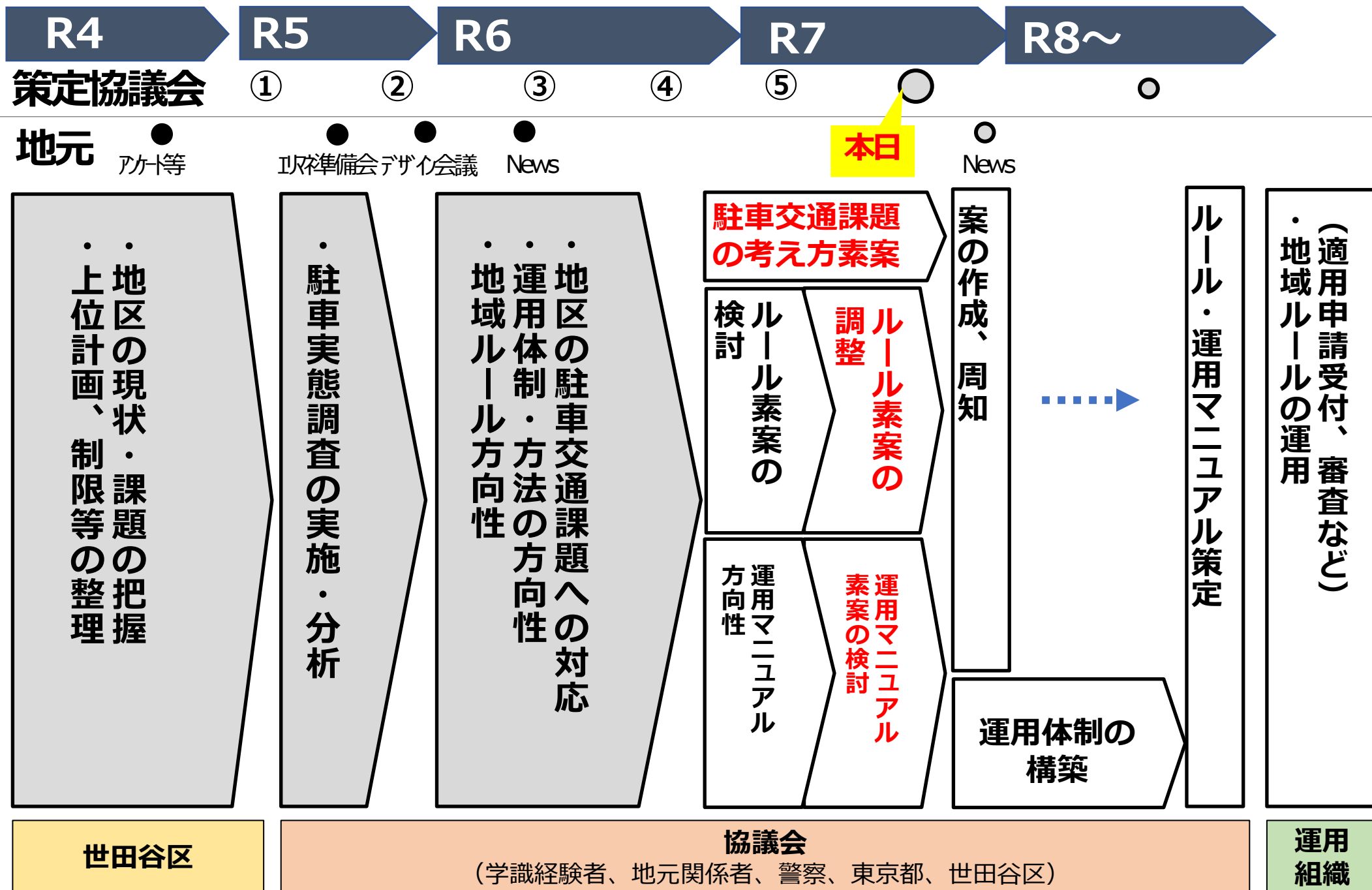
- ・地区の駐車交通課題への対応

第5回
(R7.6.4)

- ・地域ルール(素案)
- ・運用マニュアルの方向性

第6回
(R7.11.12)

- ・歩行者主体の街づくりに向けた駐車・交通環境への対応(素案)
- ・地域ルール運用マニュアル(素案)
- ・今後の予定



1

歩行者主体の街づくりに向けた駐車・交通
環境への対応(素案)

2

駐車場地域ルール・運用マニュアル(素案)

3

今後の予定

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

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】歩行者主体の街づくりに向けた駐車・交通環境への対応（素案）

資料①

1. 主旨

下北沢駅周辺地区においては、地区計画(平成18年12月)及び地区街づくり計画(平成16年5月)を策定し、「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」を目指し、街づくりに取り組んでいます。小田急線の地下化等による新たな歩行者ネットワークが整備され、都市計画道路(世区街10号線、補助54号線)の事業が進む中、駅周辺の歩行者の安全性、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します。

2. 駐車・交通の現状、課題

①道路が狭い

- ・駅前商店街通りは幅員6m未満の狭い道路が中心
- ・狭い道路幅員に加えて、昼夜問わず歩行者が多く、自動車の通行が困難

②路上荷さばき

- ・商店街エリアの荷さばきスペースが不足しており、路上荷さばきが多い
- ・路上荷さばき車両により歩行者等の視認性が低下し、交錯による安全性の低下が懸念

③路上駐輪

- ・公共駐輪場は通勤・通学者を中心に利用
- ・店舗等利用者による路上駐輪が後を絶たない
- ・街なかの利用しやすい駐輪スペースの確保が望まれている

④来街者の増加

- ・従来の住民、来街者に加え、インバウンドによる外国人観光客の増加
- ・歩行空間の安全性、快適性が求められている

⑤物流の増加

- ・eコマースの普及、定着による街の配送需要の増加
- ・物流増加による、荷捌き駐車時間の増加や、荷捌きスペースの更なる不足等が懸念

⑥新たな物流・モビリティの参入

- ・脱炭素、技術革新、短距離移動の効率化などによる物流サービスの進化、新たなモビリティの普及に対し、交通結節点を担う街として柔軟な対応が必要

3. 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

- ・公共駐車場:北沢タウンホール内
- ・公共・公益駐輪場:6か所

② 都市計画道路の整備

- (世区街第10号線、補助第54号線)
- ・地区交通の円滑な処理および交通結節機能の強化とともに、駅周辺における都市防災機能の確保を図ります。

③ 駐車場地域ルール策定の策定

- ・建築物の建替えに合わせて、課題である路上荷捌き・路上駐輪等の対策となる施設等の整備を誘導します。

④ 荷さばきスペースの検討

- ・駐車場地域ルールによる対応に加え、地区内で不足する荷さばき空間を補完し、健全化を図るため、都市計画道路の荷さばきスペースの検討等を行います。

■駐車場地域ルール活用(建築主)

一定規模以上の建築物を建てる際に課せられる東京都の一律の駐車場附置義務に変わり、地区の駐車交通課題に対応する施設等を整備することを可能とします。

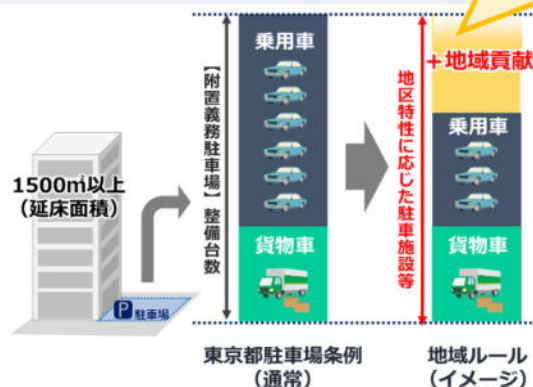
●共同荷さばき



●駐輪場



など...



■安全な商業空間づくり(地元、区)

テナント、搬入事業者の方とも連携し、荷さばきスペースの整備や活用の誘導、歩行者が少ない時間帯の搬出入等を促進し、歩行者主体の安全な商業空間の形成に向けて地域一体で取り組みます。



荷さばきルール普及啓発の取り組み事例(豊島区)

歩行者主体の街づくりに向けた駐車・交通環境への対応

4. 対応イメージ

地元 建物オーナー 店舗 配送事業者 行政 など…の連携・協力で、
みんなが気持ちよく歩ける街へ

下北沢駅周辺の駐車場は、道路が狭くて、
人通りが多いから、使いづらいし、使われない…

使われない駐車場を街に必要な施設に変身！

荷さばきスペースの利用

歩行者も、配達員さんも安心だね。



コインパーキング

道路整備とあわせて、
荷さばき区画の検討を行います。



駐めやすい駐輪場

サッと駐められるのが
うれしいな！



シェアサイクル
ポート

まちなかの駐輪台数を
減らせる効果も。



配達員さんの
待機スペース

お客さんや配達員にも
気持ちいい空間が良いですね。



商店街の
荷さばきマナー向上

配達は今中が
おすすめです。



駅近くの公共公益駐輪場をご利用ください。



みんなが便利な
宅配ロッカー

受け取る人も届ける人も
ラクになるね。



EV充電もできる
駐車スペース

電気自動車も
利用しやすいまちへ。



駐車場地域ルールで誘導

みんなで守る
交通ルール

みんなで声をかけあい、
ルールを守って
歩きやすいシモキタへ。



歩行者主体の街づくりに向けた駐車・交通環境への対応

5. 方針図

〔一〕 駐車場地域ルール適用地区

歩行者主体のまちづくりの実現に向けて
駐車・交通課題の対応に取り組むエリア

◎区域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

- * 駐車場地域ルールの運用
- * 駐車交通対策の実施、普及啓発 等



車と歩行者の錯綜

商業ゾーン

◎附置義務駐車場の一部を荷さばきスペース
や利用しやすい駐輪場など、駐車・交通
課題に対応する施設等に誘導



共同荷さばきスペース
(豊島区民センター)



駐輪場の事例

特に路上駐車対策が必要な箇所



代沢通り

荷さばきスペースの検討



補助54号線 (令和4年認可変更時平面図)

地区主要道路

◎幅員6m超で連続する地区内の主要な自動車動線



茶沢通り

※都市計画道路(事業中)箇所は今後の整備状況、道路機能の在り方を踏まえて調整

【凡例】

- 都市計画道路(事業中)
- 公共・公益駐輪場
- 路上駐車が多くの路線※
- 交通規制(時間規制)
- 交通規制(一方通行)
- 歩行者回遊軸(地区計画)

※路上駐車実態調査(令和5年10月)において12時間
／日あたりの路上駐車件数が、40件以上確認され
た連続する路線

0 100 200 300(m)

1

歩行者主体の街づくりに向けた駐車・交通
環境への対応(素案)

2

駐車場地域ルール・運用マニュアル(素案)

3

今後の予定

地域ルール運用マニュアルの方向性

【全般】

- ・ 建替え時に事業者が地域ルールを選択するメリットを感じられるよう。
- ・ （ルールを）きつくしすぎる必要はないが、抜け道が無いようなマニュアルの記載を。

【既存建物での地域ルールの活用】

- ・ 既に設置済みの宅配ロッカー等は地域貢献施設として算入可能か。

【地域貢献施設の置換え基準】

- ・ ZEV充電の設置は、災害対応の視点から地域貢献の評価を上げてもらいたい。

【地域貢献協力金】

- ・ 金額設定の考え方

【運用体制】

- ・ 運用委員会は本協議会がスライドか。運用部会のメンバー選出は。
- ・ 第三者機関が審査する事項はなにか。
- ・ （附置義務台数の原単位）運用後も実態を踏まえて適宜見直す、とは？

下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール（素案）－概要版－

1 / 5

資料④

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。

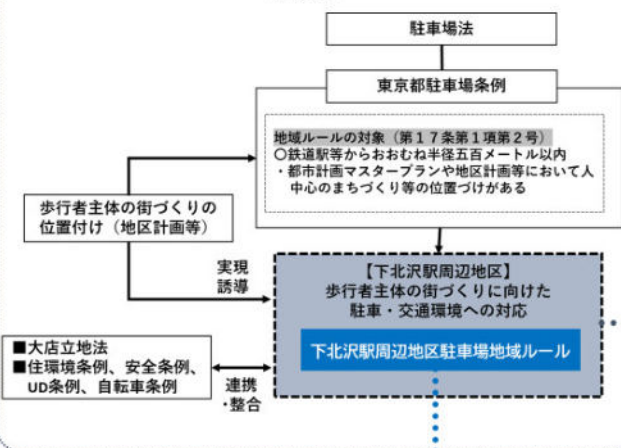
下北沢駅周辺地区では、平成18年に下北沢駅周辺地区地区計画を策定し「歩行者主体の安全・快適で回遊性のある魅力的な商業空間の形成」を目標に街づくりを進めてきた。

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、**路上荷捌きや路上駐輪、さらにはeコマース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】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

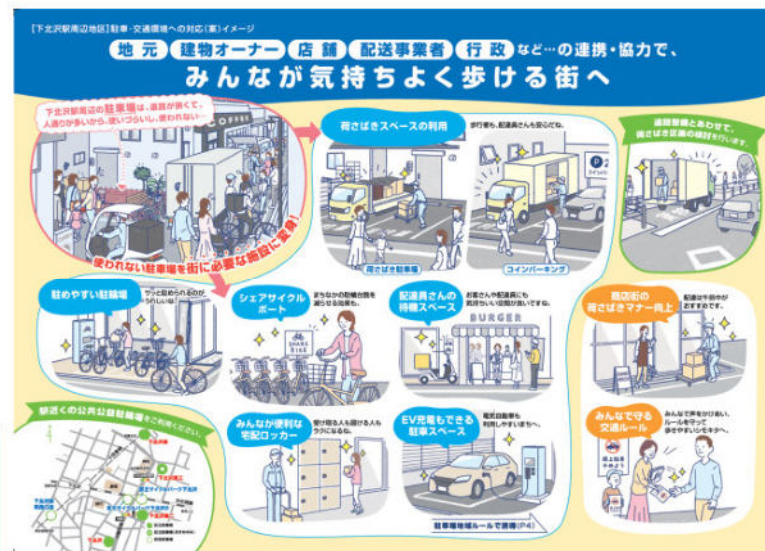
・公共の取組み

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

・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）

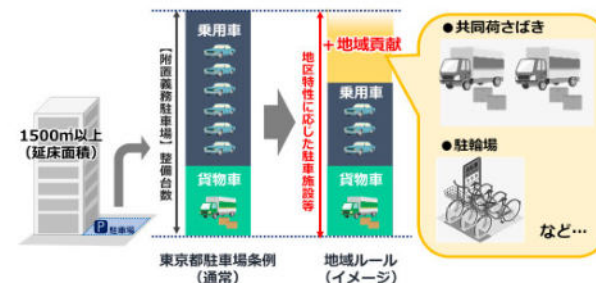
<対応イメージ>



下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール

■地域ルールとは

一定規模以上の建築物を建てる際に課せられる東京都の一律の駐車場設置義務（附置義務）に対して、地域の特性やまちづくりの方針に応じて柔軟に調整できる制度



<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
3. 用語の定義
4. 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

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

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

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

下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール（素案）－概要版－

2 / 5

第1章 総則

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。

適用地区の区域



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、地区全体に必要な駐車台数を確保
(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
(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
(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は、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

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。

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。

駐車施設の附置基準

（1）一般車駐車施設

商業ゾーン内で附置義務駐車施設の整備をする際は、**都条例に基づく整備（通常）**か、**地域ルールによる整備（ルールA、ルールB）**のいずれかを選択することが可能。

	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	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
附置台数の考え方	都条例による附置義務台数	都条例による附置義務台数 置換え（10台まで）	地域貢献 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）に置換え可）	地域ルール附置台数の整備 ＋ 台数差分は地域貢献（施設又は協力金）

下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール（素案）－概要版－

3 / 5

①ルールA（置換え）の基準

- ・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）を一般駐車施設以外の地域貢献（施設）に置換えることができる。

②ルールB（大規模）の基準

- ・ルールBの一般駐車施設の台数は、駐車実態調査及び駐車需要の将来変動を踏まえて設定した、「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（ルールB）

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

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）荷さばき駐車施設

- ・当該建築物に必要な駐車施設として、都条例に基づき算出した台数を確保する。駐車実態調査（路上荷捌きが多い状況）を踏まえ、台数上限は設けない。

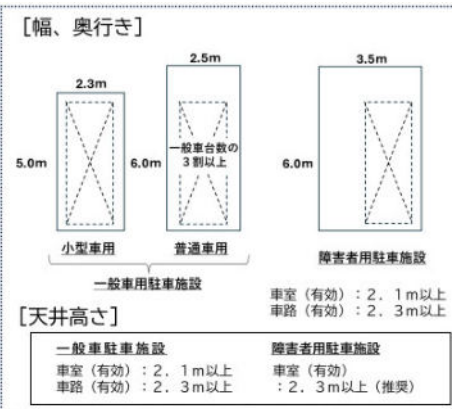
（3）障害者用駐車施設

- ・当該建築物に必要な駐車施設として、都条例と同様、1台以上の台数を確保する。

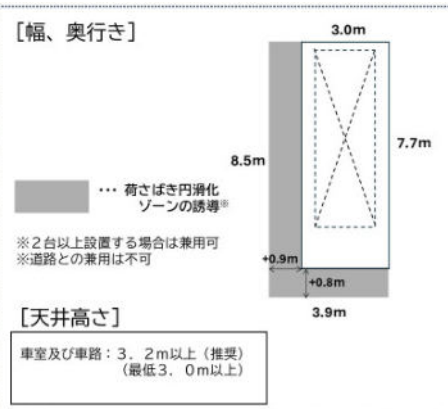
駐車施設の構造等

駐車施設に係る規定の関係する法令に従うほか、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。

<一般駐車施設、障害者用駐車施設の車室>



<荷さばき駐車施設の車室（2トントラック）>



地域貢献策の実施

地域ルールによる整備（ルールA、ルールB）の適用を受ける事業者は、以下の地域貢献策を行う。

（1）ルールA（置換え）による地域貢献

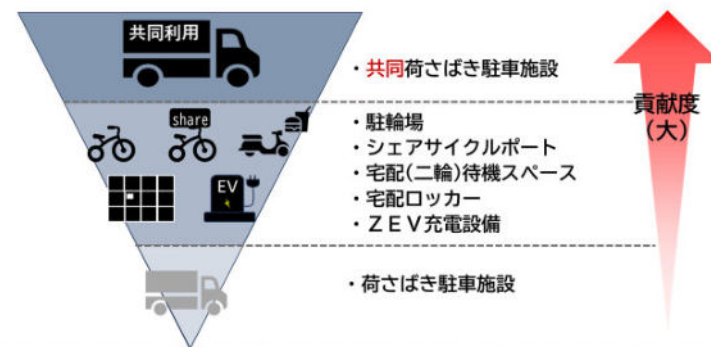
■地域貢献（施設）への『置換え基準』

- ・一般駐車施設の10台分までを以下の地域貢献（施設）に置換えができる（組合せ可）
- ・施設の整備・運用は、マニュアルに規定する<地域貢献（施設）の整備等項目>を遵守する。

地域貢献（施設）	置換え可能な台数（一般駐車施設⇒地域貢献（施設））
共同荷さばき駐車施設（4トン）	10台 → 共同4t 1台
共同荷さばき駐車施設（2トン）	7台 → 共同2t 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

【参考】置換え基準の考え方

一般駐車施設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。



下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール（素案）－概要版－

4 / 5

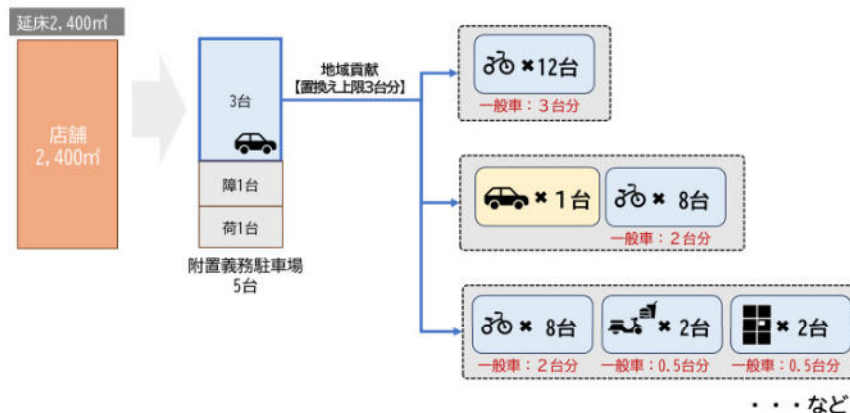
【ルールA（置換え）／建物配置イメージ】

一般駐車施設4台分を駐輪場（4×4＝16台分）に置換え



地域に必要な駐車施設等の設置
柔軟な建築計画

【ルールA（置換え）／ケーススタディ】



（2）ルールB（大規模）による地域貢献

地区の駐車・交通環境向上のための応分の負担として「都条例に基づく附置義務台数」と「地域ルールの附置台数」の台数差を地域貢献として対応する。

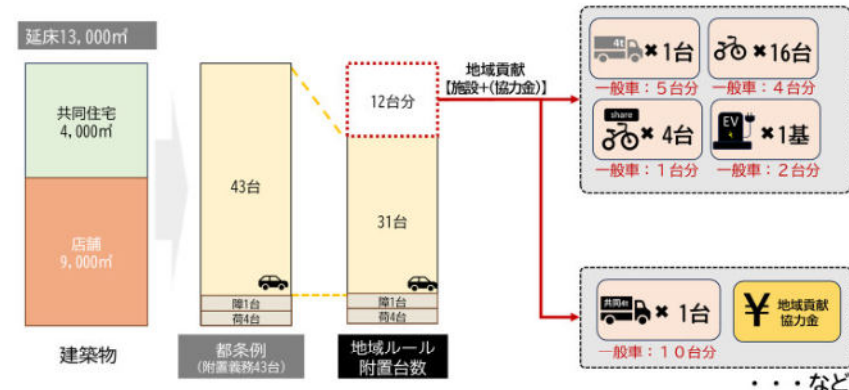
（台数差の地域貢献対応）

- ①『置換え基準』による置換えを実施（大規模建築物の特性を踏まえた整備運用の調整は可）
- ②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）
- ③大規模建築物の特性を踏まえた提案（上記①、②に依らない事業者提案が可能）

*地域貢献協力金の取扱い

- ・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」に諮るものとする。
- ・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。

【ルールB（大規模）／ケーススタディ】

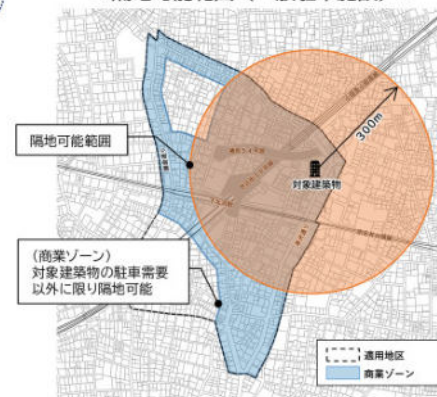


駐車施設の設置

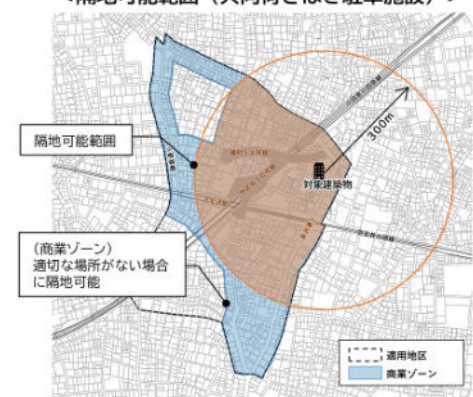
「一般車駐車施設」及び「共同荷さばき駐車施設（地域貢献（施設））」は、駐車施設までの適切な動線確保がなされ、歩行者主体の街づくりの実現のために有効と認められる場合は、敷地外（隔地）への設置を可能とする。

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	建築敷地内	不可
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（一般駐車施設）>



<隔地可能範囲（共同荷さばき駐車施設）>



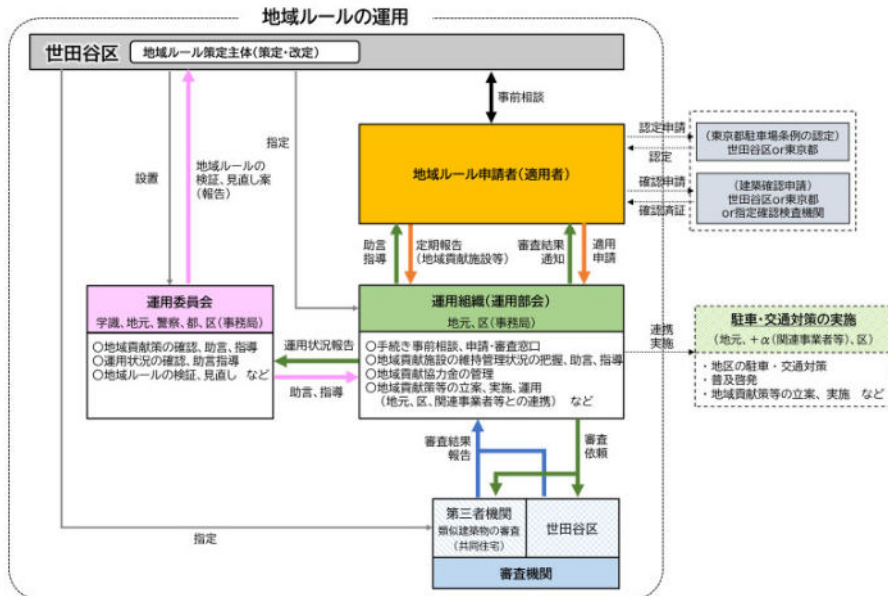
下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール（素案）－概要版－

5 / 5

第3章 地域ルールの運用等

運用体制及び運用の方法

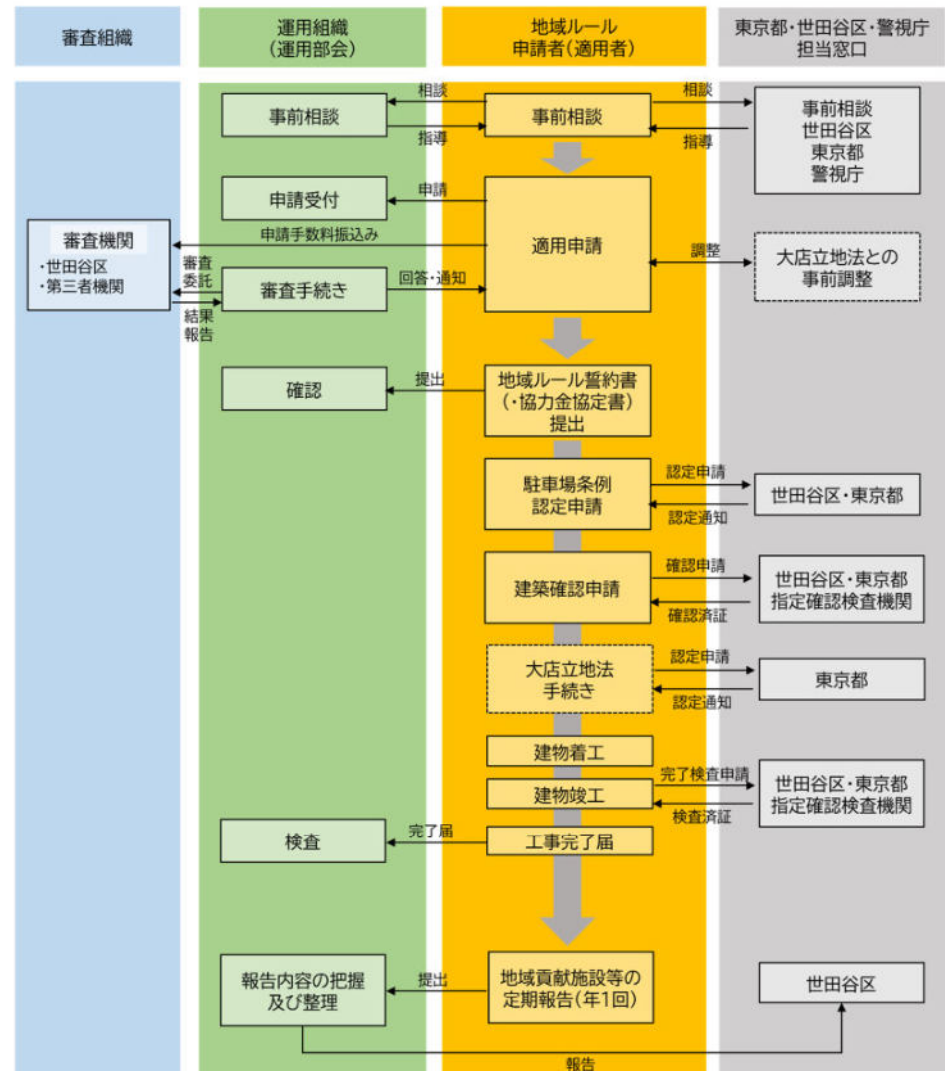
地域と連携を図りながら地域ルールを継続的かつ適正に運用していくため、区は「運用委員会」を設置するとともに「運用組織」、「審査機関」を整備する。なお、適用申請の流れは右図の通り。



地域ルールの実効性を確保するための施策

地域ルール 適用者	①駐車施設及び地域貢献施設(駐車施設等)の維持管理 ・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 ②定期報告の実施(年1回) ・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	①運用委員会への報告等(年1回) ・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 *あらかじめ事業計画及び予算計画を報告し、意見を聞く ②適用者への助言、指導 ・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 ③データの蓄積、活用 ・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	①運用状況の把握、ルールを検証 ・区の求めや運用組織の報告を踏まえ、ルールの検証、見直し案の作成を行う ②運用組織への助言、指導

<適用申請の流れ>



1

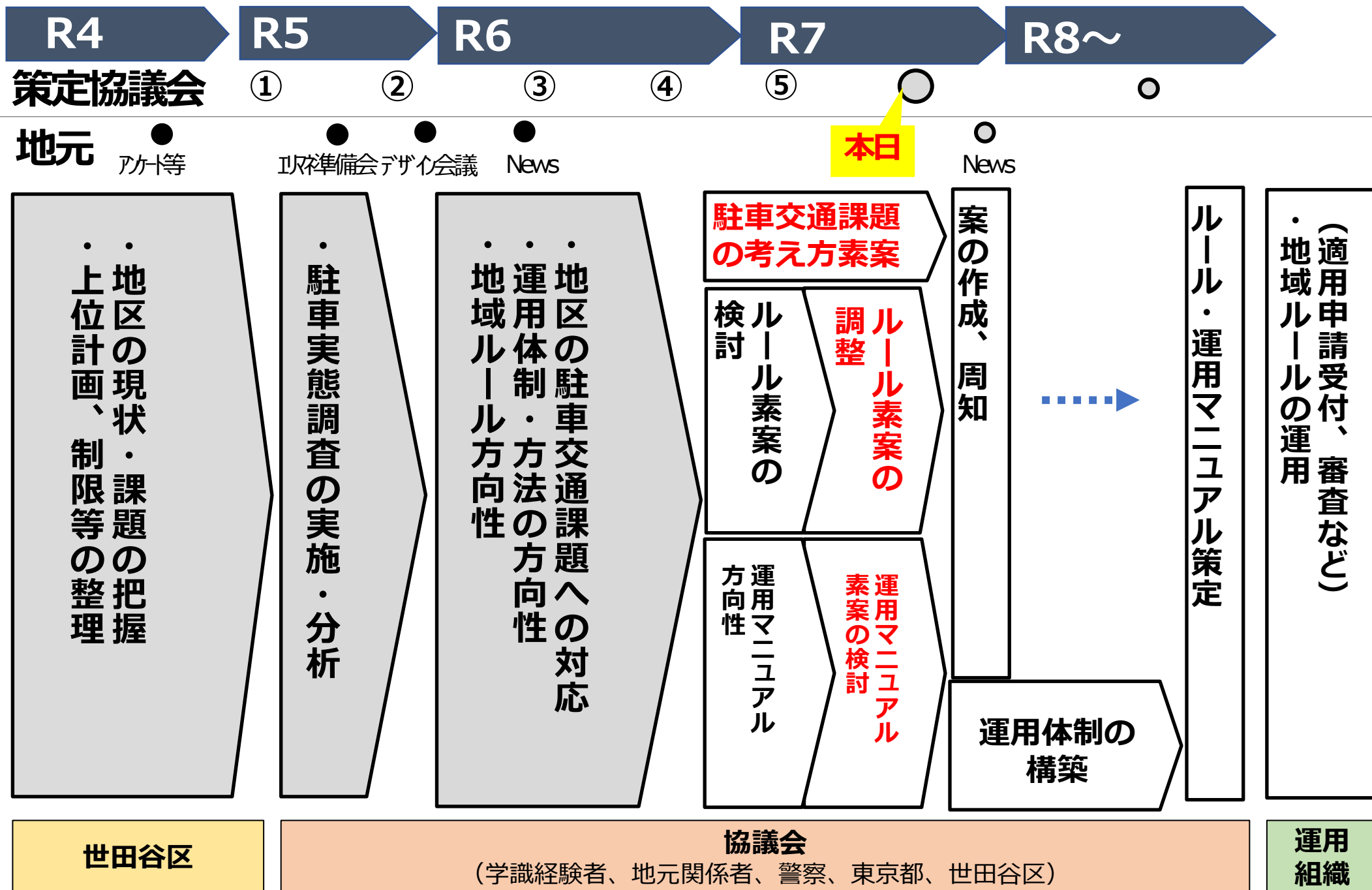
歩行者主体の街づくりに向けた駐車・交通
環境への対応(素案)

2

駐車場地域ルール・運用マニュアル(素案)

3

今後の予定



案の作成、周知に向けて

本日

2月中

R 8年度

地域
ルール

素案

調整

案

周知・調整

策定
(公告)

区HP

地区内の店舗、住宅

・ニュース（各戸配布）

附置義務駐車場設置が
想定される土地建物所有者

・ニュース
・ルール案概要
・個別相談案内

審査
体制

審査内容の方向性
(第三者機関、都、区)

審査体制整備
(審査事務・手順、審査機関設置協定調整)

運用
体制

運用体制の方向性
(運用組織、運用委員会)

運用手順、各種案内準備、運用組織設置調整

運用委員会設置調整

■協定締結
・審査機関
・運用組織

■委員会設置

運用
開始