

## 第 1 回下北沢駅周辺駐車場地域ルール策定協議会

日時：2023年10月6日（金）13：00～15：00

会場：北沢タウンホール 12階スカイサロン

---

### ・議事次第

- 1 委員紹介
- 2 会長、副会長の選出
- 3 議事
  - (1) 下北沢駅周辺地区の現状
  - (2) 検討の方向性
  - (3) 今後の予定
- 4 その他
- 5 閉会

### ・配付資料

- 資料 1 下北沢駅周辺駐車場地域ルール策定協議会設置要綱
- 資料 2 下北沢駅周辺駐車場地域ルール策定協議会 委員名簿
- 資料 3 議事説明スライド
- 参考 道路幅員、交通規制マップ

### ・出席者（委員 19 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 6 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 6 名、オブザーバー（東京都）1 名

### ・議事

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。

- ・本協議会の最終目的は駐車場附置義務の削減なのか。
- ・歩行者中心のまちであっても店に荷物を運ばなければならないという点は変わらない。具体的には、荷さばきをどうするかが目的となるのではないか。
- ・駐車場附置義務は、放置駐車をなくすためである。放置駐車をなくすため、駐車場はあればあるほど良い。
- ・交通規制について。規制時間中も通行の必要があれば許可ができる。将来各建物 5、6 台の駐車場ができれば、放置自動車はどれだけ減るのか考えてほしい。放置駐車の取り締まり実績がある以上、駐車場は必要であると考えている。
- ・駅前の商店街は、道路がせまいが、人通りも店舗への荷さばき車両の通行も多い。規制されて

いない時間でも怖い。駅前商店街としては、「安全性」を重視したい。歩行者が安全に通行できるルール作りを考えたい。

- ・路上荷捌きを本来はやってほしくない。附置義務台数は最低限の数値。削減するということはそれなりの理由が必要。
- ・個人の（附置義務）駐車場が余っていても地域全体で使えるわけではない。エリアとして共同荷捌きがあればいいのではないかと思う。
- ・地域ルールは、地域に応じた駐車地域ルールを作れるようになった制度。減らしていいということではなく、地域の状況をしっかり調べ、地域の合意を得た上で、どのような駐車場を作るかを検討するものである。そのための協議会である。
- ・人中心のまちづくりをメインとして考えていくことは、悪い方向でない。物流 2024 年問題等、地区物流について考慮する必要がある。駐車場が確保できれば良いが、現状ほど乗用車の附置義務駐車場が必要ないということであれば、附置義務台数を減らし、地域貢献メニューとして現状の駐車場を一部荷捌き場として利用する等、ソフト面で下北沢らしいルールが策定できてくるのではないかと思う。広い視点で議論を重ねていきたい。
- ・貨物車が問題な地区。商店街の協力がかなり必要になると思う。商店街の方々の合意が取れるような地域ルールを作成することが重要。交通規制や取り締まりも含め、幅広い意見をいただき、それらを集約し、地域全体としてふさわしいルールを協議会で検討していきたい。
- ・本協議会の方向性・着地点が見えない。大丸有地区のように附置義務台数が多いと理解できるが、本地区では最大でも 40 台程度の規模である。小規模ビルが多い中で、駐車場台数を減らすのはどうなのか。荷捌き用に貸すと言っても無料では貸せないだろう。
- ・着地点は、地区内への車両流入を避けたいということと、貨物車をどうするかということの 2 つになると思われる。個人的には、商店街エリアに数台の駐車場を整備しなければならないのであれば、それは荷捌き用とし、乗用車用は別途隔地とするようなルールができればよいのではないかと思う。
- ・地区に流入させないということであれば、一般車両は地区周辺のコインパーキング等を利用し、商店街にメリットがあるような仕組みにすべきと思う。交通規制や時間規制等で、何か対応はできないか。土地が少ない中で、物流が多いため、共同荷捌き等をどのように確保していくか、いろいろな条件をクリアしながら進める必要があると思われる。
- ・コインパーキングが多く、駐車場台数が恒常的でないことが懸念点。隔地先としてよいか。
- ・一昨年、下北沢駅周辺でヒヤリハット調査を実施した。歩行者対歩行者が危険という意見が多く、他地区ではあまり見られない意見で驚いた。自転車怖い等の意見もあった。賑わいがあるって歩行者が多い街だが、決して安全に歩いているわけではない。車対歩行者という点では、車両が走るだけで危ないので走らないでほしいという意見もあった。車両が路上に停まると道が狭くなり危ないという意見もあり、この調査からも路上駐車は問題と言える。店舗側から物流業者をお願いをしてもらおう必要もある。下北沢では、路上駐車対策としての駐車場の検討と、車の流れを街に入れられないような駐車場の検討が必要だ。
- ・新宿や池袋等これまでの地域ルール策定地区とは異なる特徴をもつ地区であるので、これまで

の地域ルールとは全く異なるルールを協力して策定する必要があると思う。着地点が見えないのは同意であるが、下北沢に合ったルールを皆さんの力を合わせ、検討したい。

- ・着地点が見えないというのはおっしゃる通り。地域で考える、というところが重要。附置義務制度は、基本は建物毎のルールだが、地域全体で見ると別の箇所に駐車場があれば望ましいといったようなことが、地域ルールのポイントでもある。土地や建物を持っている方の合意が得られるかが重要。その点は地元の協力が必要であるため、地元の意見はしっかりとデータで収集する必要がある。今後は数値で議論ができるとうい。
- ・地元としては、附置義務台数を減らすことが目的ではなく、路上荷捌きが危ないという話である。地域貢献として荷捌きスペースが必要。そうすれば路上駐車も減る。その分、附置義務を減らし、建物所有者に協力を依頼するという流れになると思う。本協議会で結果ありきの議論はしたくない。根底にあるのは、安全への配慮であり、商店街での商売との両立。
- ・地域の共通認識が重要であるため、協議会内で丁寧に行っていききたい。
- ・本地区において通過交通を考慮する必要は無いのか。目的があって入ってくる車両ばかりという認識でよいのか。通過交通がある場合、本内容とは別の対策が必要になるかと思う。
- ・茶沢通り及び鎌倉通りにおいて、通過交通を考慮すべきと認識している。
- ・地区中心部の通過交通は聞いたことがない。
- ・荷さばき車両が道路の左右に駐められると、どこを歩けばいいかわからない。本ルールに定められるかわからないが、荷さばき駐車は道路のどちら側に駐めるべきといったルールを決めてもらいたいという思いである。とても恐い思いをしている。建物と車の隙間を歩ければいいが。
- ・荷捌き車両を全て取り締まることは難しい問題である。荷捌きの側を決めてしまうと、駐められた側の店舗が損をしてしまうという事情もある。
- ・駐める場所が無いことが一番の問題。運転手は路上に駐めたくて駐めているわけではない。地域ルールの中で、荷捌きに対しての空間が生み出せればと思う。そういったルールを作っていきたい。

以上