

令和 8 年 2 月 4 日
北沢総合支所街づくり課

下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール（案）について

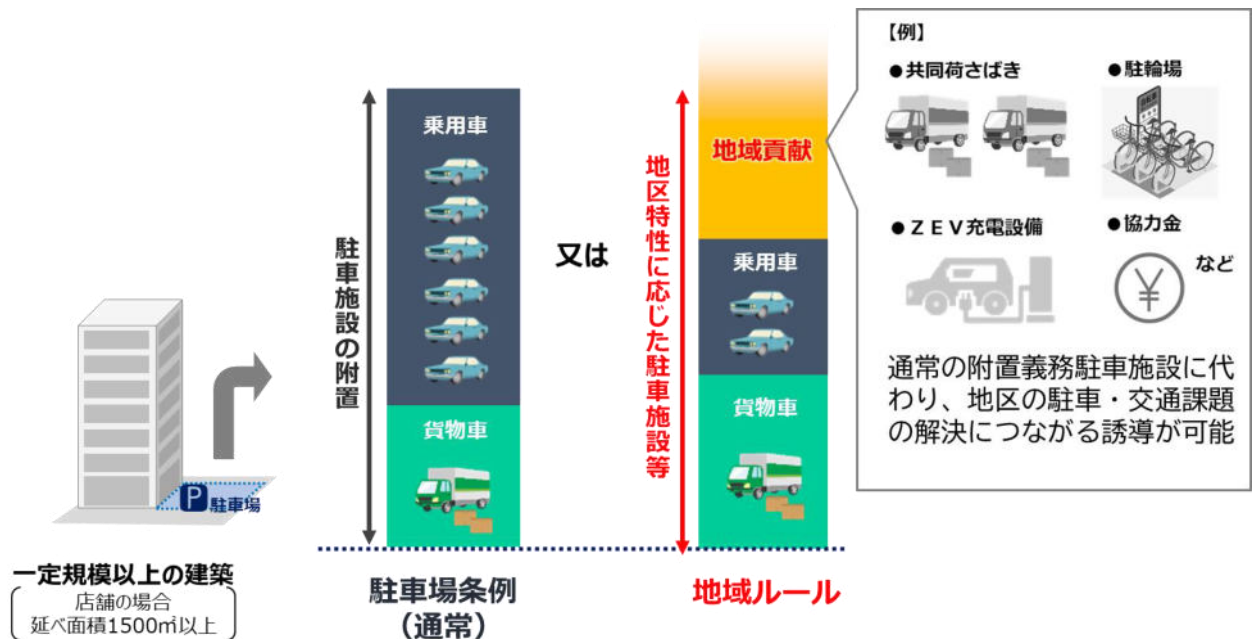
1 主旨

下北沢駅周辺では、平成 16 年に「下北沢駅周辺地区地区街づくり計画」を策定し、歩行者主体の街づくりに取り組んできた。小田急線の地下化等により新たな歩行者ネットワークが形成され、駅前広場をはじめとする都市計画道路事業も進めている。一方、駅周辺は道幅の狭い商店街が広がっており、ネット通販市場の拡大や外国人観光客を含む来街者も増加する中、車両と歩行者が錯綜し、安全性の確保に課題がある。加えて、東京都駐車場条例に基づく建築物の建替えに伴う一律の附置義務駐車場整備は、駐車が困難で利便性が低く、結果として利用されない駐車場を誘発する要因となっており、街全体及び建築主の双方に負担が生じている。

こうした中、令和 4 年 3 月の条例改正により、鉄道駅からおおむね半径 500 m 以内の区域において、地区特性に応じた駐車施設の整備基準（以下「地域ルール」）を定めることが可能となった。これを受け、駅周辺の駐車・交通課題の改善を図るため、地元町会・商店会、学識委員等により構成する地域ルール策定協議会を設置し、検討を進めてきた。

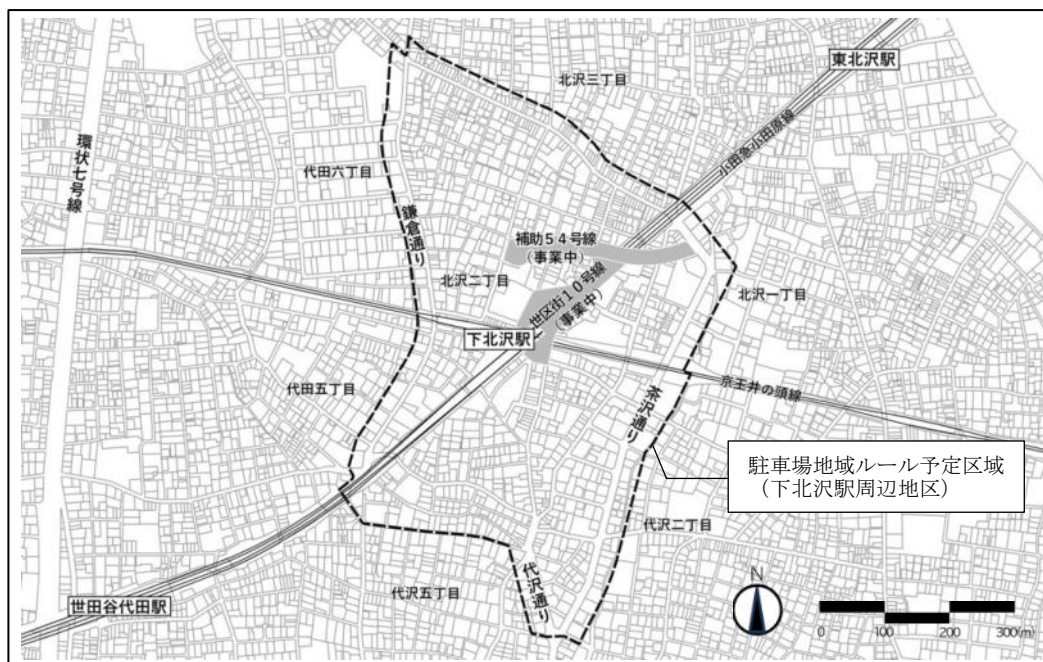
このたび、協議会での検討を踏まえ、「下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール」（案）等を取りまとめたので報告する。

2 地域ルールの概要



一定規模以上の建築をする際は、その建築物により発生する駐車需要に対して東京都駐車場条例による一律の駐車施設の附置が義務付けられているが、地域ルールを策定することで地区の特性に応じた駐車施設等の附置を誘導することが可能となる。

3 対象地区



4 これまでの経緯

平成16年 5月	下北沢駅周辺地区地区街づくり計画策定
平成18年12月	下北沢駅周辺地区地区計画策定
平成31年 3月	小田急線連続立体交差事業（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）完了
令和 4年 3月	東京都駐車場条例改正（駐車地域ルール制度の改正）
令和 5年10月	第1回地域ルール策定協議会開催 駐車場実態調査の実施
令和 7年11月	第6回地域ルール策定協議会開催（地域ルール（素案））

5 歩行者主体の街づくりに向けた駐車・交通環境への対応（案）

地域ルールを策定するにあたり、下北沢駅周辺の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考え方（案）を、【別紙1】のとおり整理する。

6 地域ルール（案）について

【別紙2】下北沢駅周辺地区駐車地域ルール（案）

【別紙3】下北沢駅周辺地区駐車地域ルール運用マニュアル（案）

【別紙4】下北沢駅周辺地区駐車地域ルール（案）－概要版－

7 今後のスケジュール（予定）

令和 8年 3月	地元周知及び地権者個別相談
令和 8年度	都市整備常任委員会（決定の報告） 地域ルール策定（公告）

1. 主旨

下北沢駅周辺地区においては、地区街づくり計画(平成16年)、地区計画(平成18年)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

- ・駅前の商店街通りは幅員6m未満の狭い道路が中心
- ・狭い道路幅員に加えて、歩行者が昼夜問わず多く、自動車の通行が困難
- ・歩行空間の安全性・快適性が課題

②附置義務駐車場

- ・地区内の附置義務駐車場は10台以下が中心
- ・交通利便性が高い、道路が狭い、交通規制等により稼働率に課題

③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視認性が低下し、歩行者等との交錯による安全性の低下

④路上駐輪

- ・公共駐輪場は通勤・通学者による利用が中心
- ・店舗等利用者による路上駐輪が後を絶たない
- ・利便性の高い駐輪スペースの確保が望まれている

⑤来街者、物流の増加

- ・従来の住民・来街者に加え、外国人観光客が増加
- ・eコマースの普及による配送需要が増加
- ・荷捌き車両等と歩行者の錯綜がますます課題

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

- ・地区に必要な公共施設機能を維持していきます。
 - 公共駐車場：北沢タウンホール内
 - 公共・公益駐輪場：6か所 ※令和●年策定時

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 荷さばきスペースの検討

- ・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検討等を行います。

④ 駐車場地域ルール of 策定

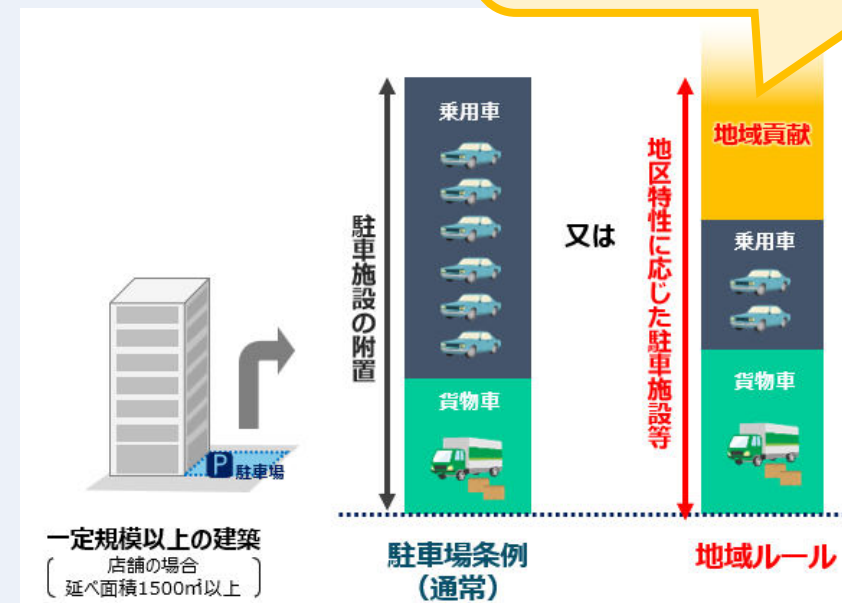
- ・駐車場地域ルールを策定し、地区課題である路上荷さばきや路上駐輪等の対策となる施設の整備等を誘導します。

【駐車場地域ルール】

東京都駐車場条例に基づく一律の駐車施設の附置に代わり、地区の駐車交通課題に対応する施設等を整備することが可能となる。

■駐車場地域ルールの活用(建築主)

駐車場地域ルールを活用した建替えにより、地区の駐車・交通環境の改善を図ります。



■安全な商業空間づくり(地元、区)

各テナントや物流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)

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に向けて駐車・交通環境の向上に取り組んでいきます。

公共の取組み

地域ルールを活用

普及啓発

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へ

荷さばきスペースの利用



荷さばき駐車場

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
 荷さばき区画を検討



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

お客さんも配達員さんも
 気持ちいい空間が良いですね。



荷さばきの協力（時間、場所）

配達歩行者が少ない
 午前中がおすすめです。



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

環境にやさしい。
 災害の備えにも。



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。



〔二〕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

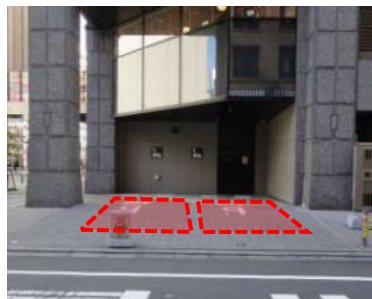
◎適用地区全体で必要な駐車台数を確保しつつ、
地区主要道路以外への一般車の流入を抑制

- * 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



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の事例
(豊島区民センター)

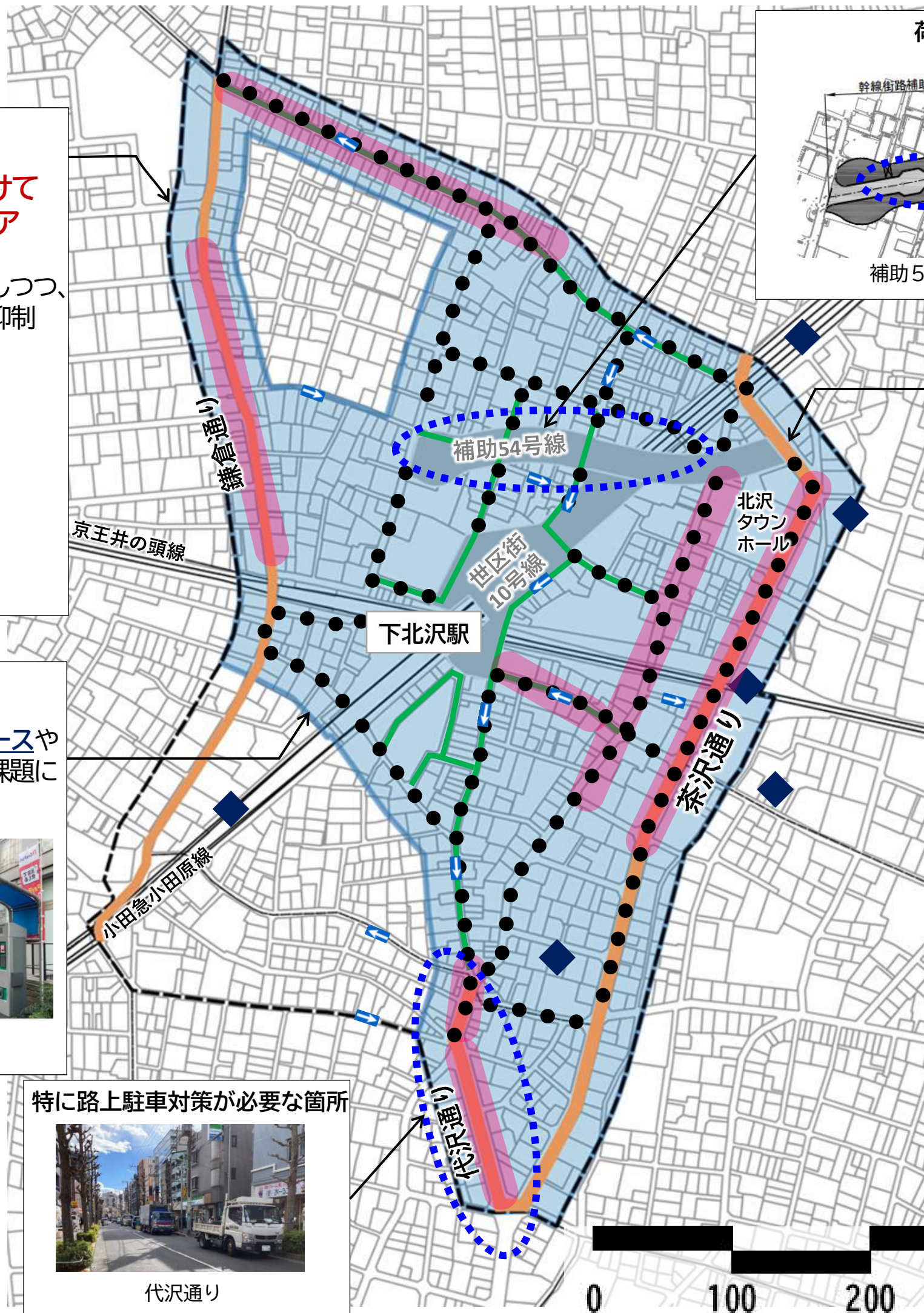


駐輪場の事例

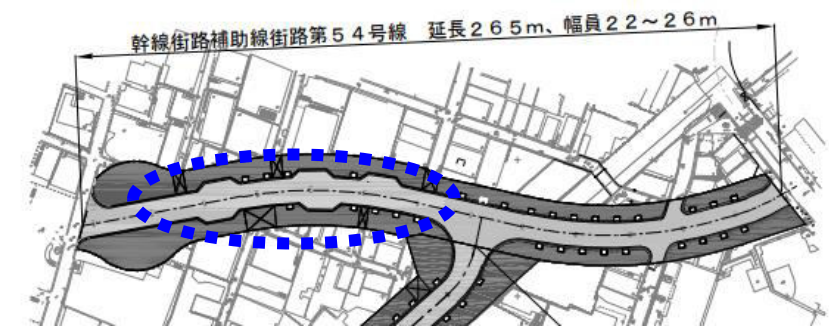
特に路上駐車対策が必要な箇所



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超で連続する適用地区内の
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
- 路上駐車が多い路線※
- 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



■下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール(案)

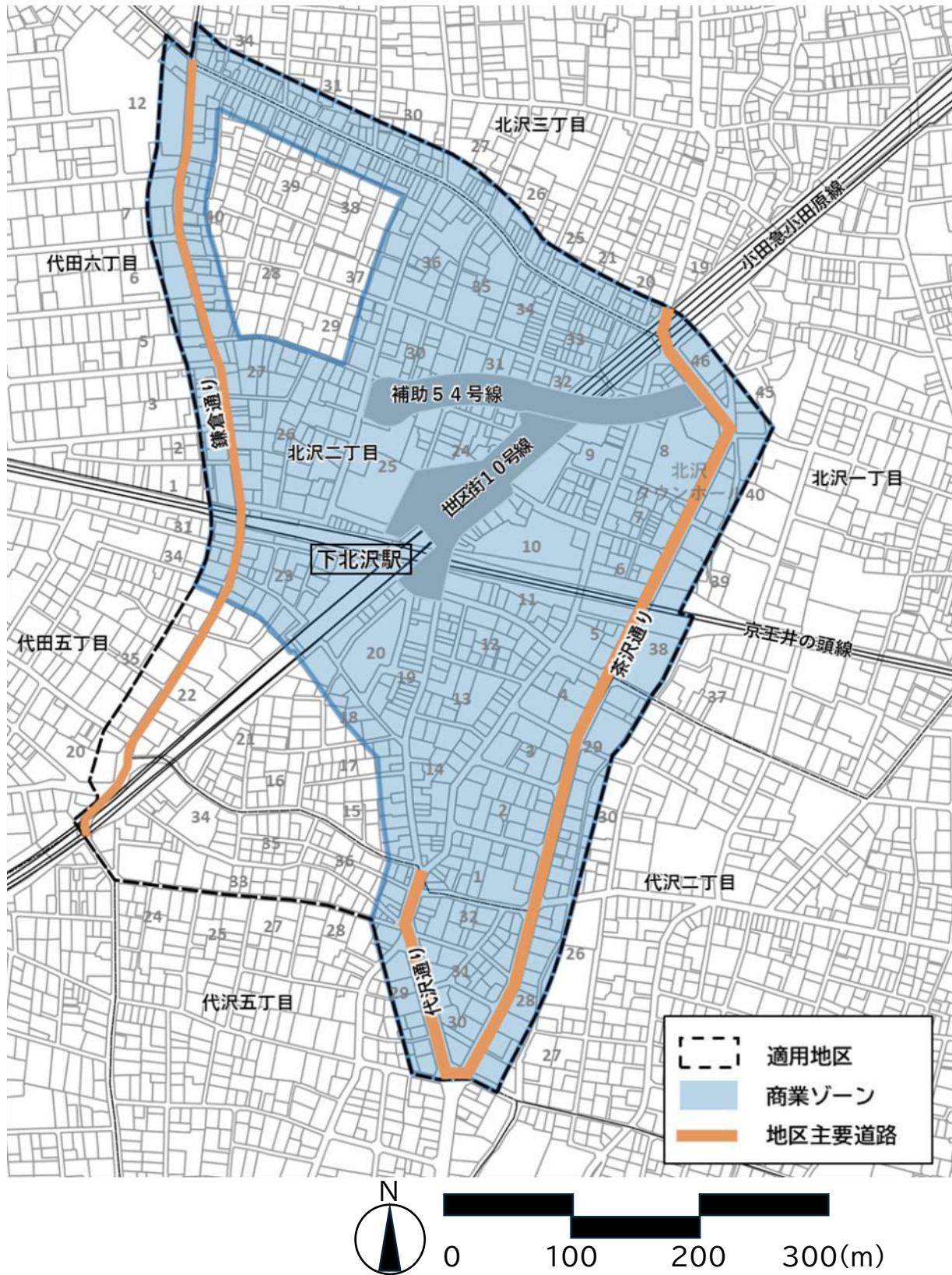
第1章 総則	
1. 目的	下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール(以下「地域ルール」という。)は、下北沢駅周辺地区地区計画(平成18年12月決定)及び下北沢駅周辺地区地区街づくり計画(平成16年5月策定)に示す「歩行者が主体の安全・快適で、回遊性のある魅力的な商業空間の形成」等を図るため、下北沢駅周辺における地区特性及び駐車施設の整備と利用に係る課題等を踏まえ、地域と区の協力の下、駐車施設の適切な確保と運用を図りながら、交通環境を改善し、歩行者主体の街づくりに資することを目的とする。
2. 適用地区の区域等	地域ルールの「適用地区」は別添図、「用語の定義」は別表のとおりとする。
3. 地区の駐車・交通対策の基本方針	<p>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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(3) 地区内に、荷さばき駐車施設、共同荷さばき駐車施設、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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>
第2章 商業ゾーンにおける駐車施設の誘導	
4. 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。
5. 駐車施設の附置基準	<p>(1) 一般車駐車施設の附置基準</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>

	<p>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。</p> <p>(2) 荷さばき駐車施設の附置基準</p> <p>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。</p> <p>(3) 障害者用駐車施設の附置基準</p> <p>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。</p>
6. 地域貢献策の実施	<p>「5.(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。</p> <p>(1) 5.(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。</p> <p>(2) 5.(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。</p>
7. 駐車施設の構造等	<p>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。</p>
8. 駐車施設の設置	<p>(1) 一般車駐車施設の設置</p> <p>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。</p> <p>(2) 荷さばき駐車施設、障害者用駐車施設の設置</p> <p>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。</p> <p>(3) 共同荷さばき駐車施設の設置</p> <p>「6.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。</p>

第3章 地域ルールの実用等	
9. 地域ルールの実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、地域ルールの実用事務等を行う「運用組織」及び地域ルールの実用申請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。
10. 地域ルールの実効性を確保するための方策	<p>地域ルールの実効性を確保するため、地域ルールの実用を受けた者、運用組織及び運用委員会は、以下の方策を実施する。</p> <p>(1) 地区の駐車環境を適正に維持するための検討と対応</p> <p>(2) 駐車施設の維持管理及び駐車実態調査の実施と報告</p> <p>(3) 駐車実態調査データの蓄積と活用</p> <p>詳細については、別途運用マニュアルに定める。</p>
11. 駐車施設の効率的な活用	運用組織は、地域、行政、地域ルールの実用を受けた者、その他地域の駐車・交通に係る企業等と協力し、適切な役割分担の下、路上荷さばき行為や路上駐輪の低減、地区の交通環境向上、歩行者主体の街づくりのための施策の実施により、駐車施設の効率的な活用を図るものとする。
12. その他	<p>(1) 地域ルールの実用を受けようとする者は、運用マニュアルに基づき、運用組織に申請しなければならない。</p> <p>(2) その他、地域ルールの実行にあたり必要な事項は運用マニュアルに定める。</p>
13. 地域ルールの実行	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。

別添図(適用地区)



別表(用語の定義)

用語	定義
(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、適用地区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	都条例第17条第1項第2号又は第17条の3第1項第2号の規定による駐車施設をいう。
(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)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。

下北沢駅周辺地区
駐車場地域ルール運用マニュアル
(案)

令和●年●月

世田谷区

- 目次 -

■はじめに

- ・ 下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール策定の背景
- ・ 位置づけ、体系

第1章 総則

- 1. 目的 3
- 2. 適用地区の区域等 4
- 3. 地区の駐車・交通対策の基本方針 6

第2章 商業ゾーンにおける駐車施設の誘導

- 4. 対象駐車施設 8
- 5. 駐車施設の附置基準 9
- 6. 地域貢献策の実施 19
- 7. 駐車施設の構造等 27
- 8. 駐車施設の設置 30

第3章 地域ルールの運用等

- 9. 地域ルールの運用体制及び運用方法 33
- 10. 地域ルールの実効性を確保するための方策 38
- 11. 駐車施設の効率的な活用 40
- 12. その他 41

■はじめに

○下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール策定の背景

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。）による駐車施設の附置義務制度は、原則として、建築物単位に一律の基準によって駐車施設の設置を義務付けるものであるが、地域によっては、基準どおりの駐車施設を設けることが不合理な場合がある。このため、平成14年10月1日の都条例改正により、都条例の一律基準とは異なる「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」という。）を適用した駐車施設の設置が可能となった。

さらに、令和4年3月の都条例改正により、従前の駐車場整備地区に加え、鉄道駅等からおおむね半径500m以内の区域等においても地域ルールの適用が可能となったことから、下北沢駅周辺地区においても地域ルールの策定できるようになった。

下北沢駅周辺地区においては、下北沢駅周辺地区地区計画（平成18年12月）等を策定し、「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」等を地区計画の目標に定め、街づくりを進めてきた。平成31年3月には連続立体交差事業等が完了し、小田急線の線路跡地における上部利用施設の整備や、世区街10号線及び補助54号線の都市計画道路事業の進捗等に合わせて沿道の建て替えが進むなど、新たな街の姿が見えてきている。

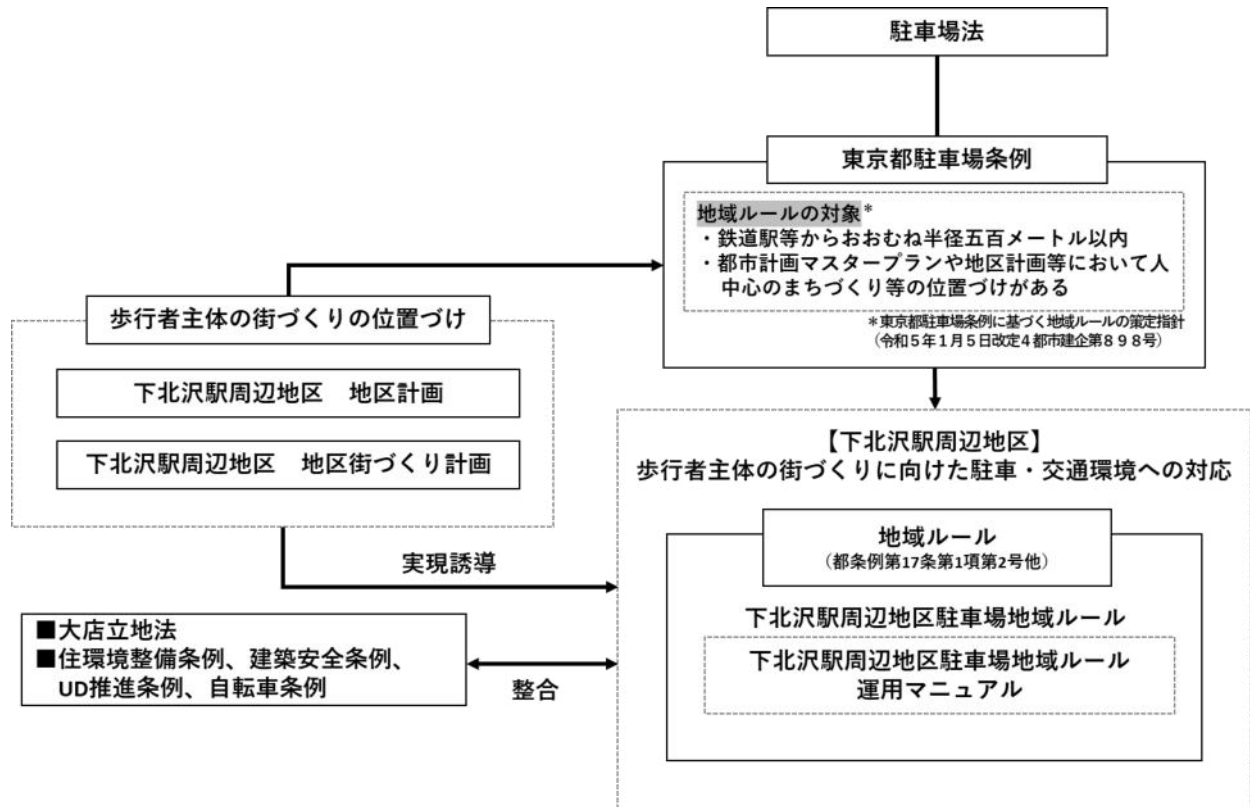
一方で、駅中心部では幅員が4m内外の狭い道路に面した小規模店舗等が集積しており、荷さばき車両等による歩行者との錯綜、附置義務駐車場整備による車両の流入（街づくりの方向性との齟齬）、その他、自転車やバイクなどの路上駐輪等の課題がある。加えて、eコマース市場の拡大や、外国人観光客等をはじめとした来街者の増加等、社会環境の変化への対応も求められている。

以上の経緯から、下北沢駅周辺地区において、更なる歩行者主体の街づくりの促進を図るため、地域ルールを定めるものである。

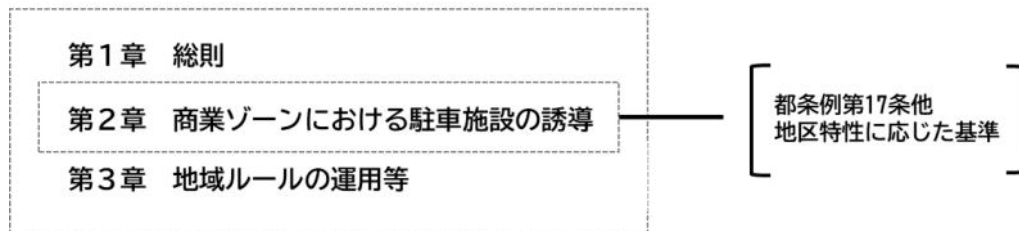
○位置づけ、体系

- ・ 本地域ルールは、下北沢駅周辺地区地区計画等に掲げる歩行者主体の街づくりの促進にむけて、別にまとめる「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、対応を図るものである。
- ・ また、本地域ルール第2章は、都条例第17条第1項第2号他関連条文に規定する地区特性に応じた基準として取り扱う。
- ・ 地域ルールの運用は、本紙「地域ルール運用マニュアル（以下「マニュアル」という。）に基づき行う。地域ルールで定めた基本的な考え方を踏まえ、地域ルールの取扱いの詳細、基準、手続きなどを定め、地域ルールの適用審査を円滑に進めるとともに、地域ルールの目的に沿った駐車施設の整備及び運用を進めることを目的とする。また、地区計画等をはじめ、大規模小売店舗立地法や世田谷区建築物の建築に係る住環境の整備に関する条例など関係法令との整合を図りながら、地区特性に応じた街づくりを進めるものとする。

<体系図>

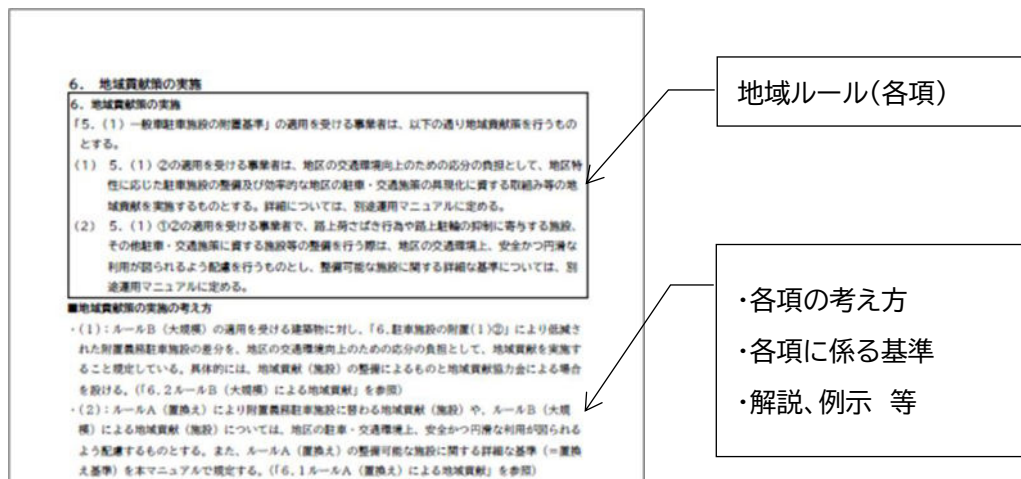


<地域ルールの構成>



<本マニュアルの構成>

地域ルールの条項毎に考え方、具体的な基準、解説等を示す。



第1章 総則

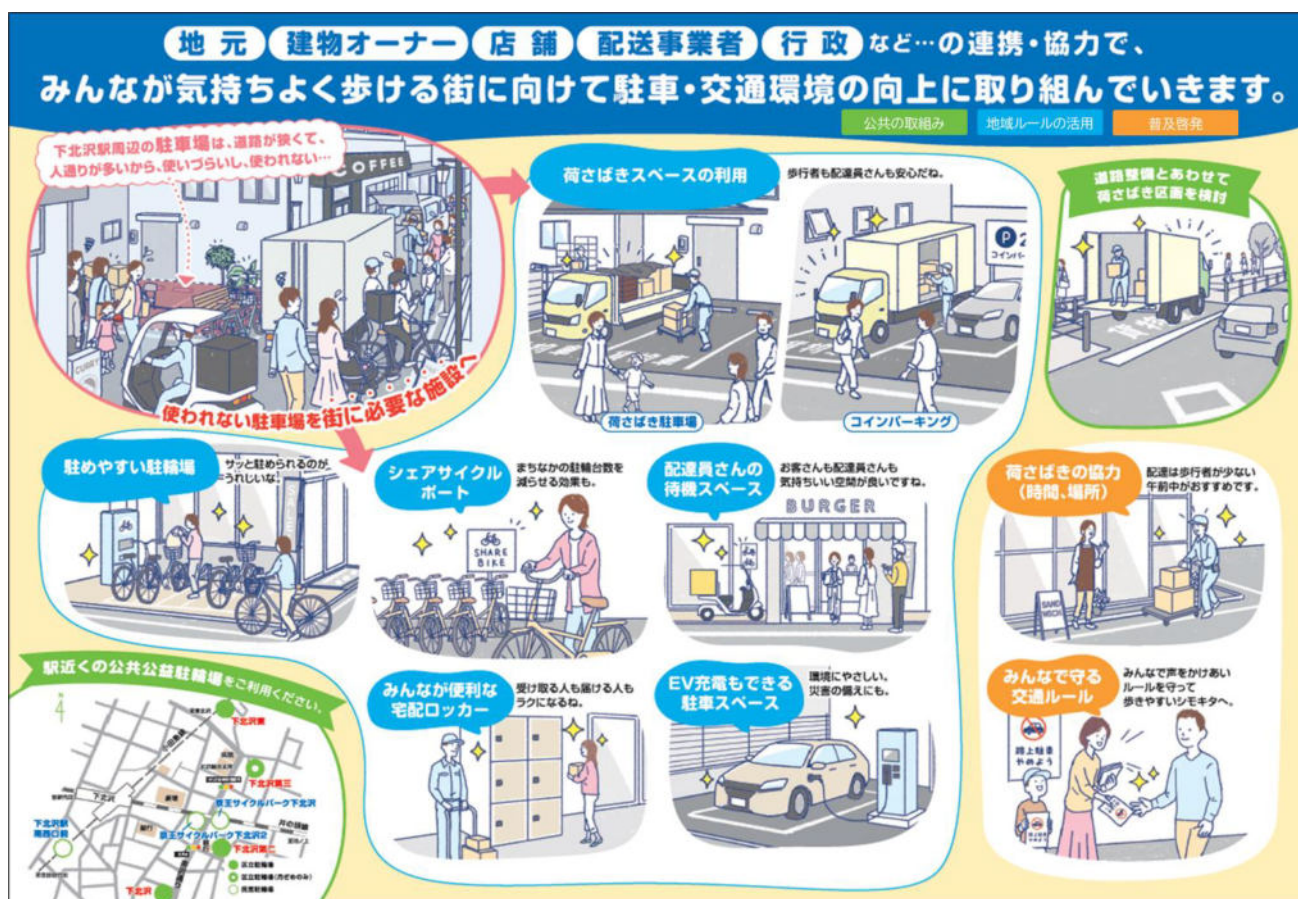
1. 目的

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。

「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、地域ルールを運用することで、地域と区が協力・連携し、下北沢駅周辺の駐車・交通環境の改善、歩行者主体の街づくりを進めていく。

<「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」より>

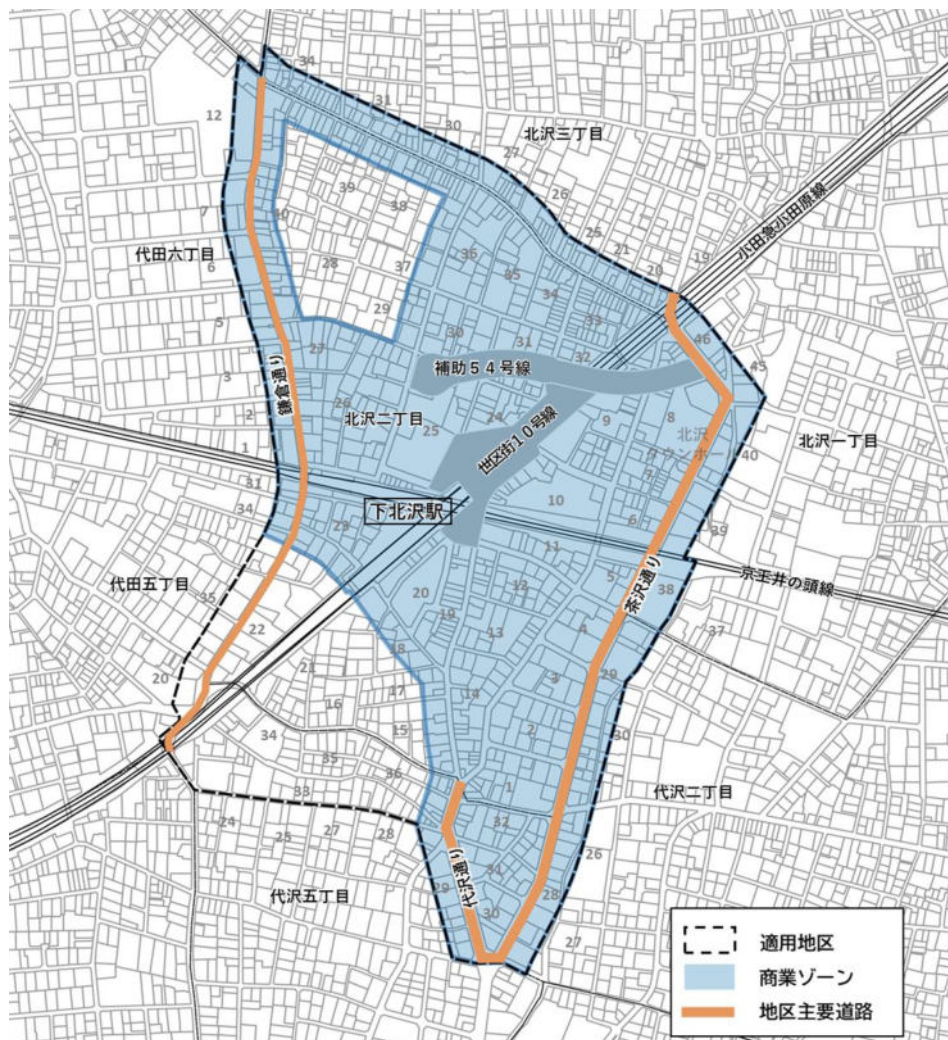


2. 適用地区の区域等

2. 適用地区の区域等

地域ルール「適用地区」は別添図、「用語の定義」は別表のとおりとする。

<地域ルール適用地区>



適用地区（約25.9ha）

- ・下北沢駅周辺地区地区計画区域を主体としたエリア。
- ・歩行者主体の街づくりを目指し、商業ゾーンを中心に地区特性を踏まえた駐車施設等を誘導し、安全で適正な駐車・交通環境の促進を図る。

商業ゾーン（約19.7ha）

- ・一定規模以上の建築物において都条例による駐車施設の附置義務を要するエリア。
- ・都条例による附置義務駐車施設の整備について、本地域ルール第2章による地区特性に応じた駐車施設等への整備を誘導する。

地区主要道路

- ・地区内で連続する幅員6m超の道路をいう。（茶沢通り、鎌倉通り、代沢通り）
- ・歩行者の安全性を確保するため、地区主要道路以外への一般車の流入抑制を図る。

<用語の定義>

用語	定義
(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	別添図に示す適用地区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	都条例第17条第1項第2号又は第17条の3第1項第2号の規定による駐車施設をいう。
(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)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。

(1) 運用マニュアル

地域ルールにおいて定めた基本的な考え方を踏まえ、地域ルールの取扱いの詳細、基準、手続きなどを示す。

(2) 商業ゾーン（＜地域ルール適用地区＞を参照）**(3) 地区主要道路（＜地域ルール適用地区＞を参照）****(4) 一般車駐車施設**

普通自動車及び小型自動車の駐車のための施設で、本地域ルールの適用により整備するものをいう。

(5) 荷さばき駐車施設

荷さばき作業を行うことを考慮した駐車施設で、本地域ルールの適用により附置として整備するものをいう。

(6) 共同荷さばき駐車施設

荷さばき作業を行うことを考慮した駐車施設で、本地域ルールの適用による地域貢献策として対象建築物以外の地区の荷さばきに係る駐車需要の受け入れを可能とするものをいう。

(7) 障害者用駐車施設

障害者が円滑に利用できるよう、建築物に附置が義務付けられた専用の駐車スペースのことをいう。

(8) 既存建築物

既に建てられている建築物で、都条例第17条第1項による駐車施設を附置しているものをいう。

3. 地区の駐車・交通対策の基本方針

3. 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、駐輪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。

本地域ルールは、下北沢駅周辺地区地区計画等に掲げる歩行者主体の街づくりの促進にむけて、別にまとめる「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、地区特性に応じた附置義務駐車施設等の設置を誘導するものである。

(1) 駐車施設の需給の適正化

本地区の一般車の駐車施設は、人通りが多く狭い道路、交通規制に係る道路においては駐車しづらく、利用されないという状況がある。このため、地区全体で地区の駐車需要を確保しながら、建築に伴う附置義務駐車施設を地域ルールに基づき地区特性に応じた台数とする。これにより、駐車しづらい駐車施設に一般車の駐車を呼び込むことを抑制する。

(2) 隔地による駐車施設の設置の確保

良好な交通環境の確保や歩行者の安全性、駐車施設利用者の利便性を考慮し、建築敷地外への駐車施設の設置（以下、「隔地」という。）を可能とする。

(3) 地区駐車課題への対応

本地区は個性ある個店を中心とした賑わいのある商店街であり、商品の搬入や自転車での来街が多く、路上荷さばき行為や路上駐輪が課題である。このため、一般車の附置義務駐車施設を地区特性に応じた台数とすることと合わせて、路上荷さばき行為や路上駐輪の改善に資する駐車施設等の設置を誘導する。

(4) 駐車・交通施策の促進

(3)と合わせて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、地域の駐車・交通施策を促進し、歩行者主体の街づくりの実現に取り組む。

(5) 地区特性に応じた駐車施設の整備基準

都条例の附置義務駐車施設に対し、地区特性に応じた駐車施設の整備基準を第2章で定める。なお、本地区で都条例による駐車施設の附置義務対象となるのは、都市計画条件（用途地域、下北沢駅周辺地区地区計画）から、商業ゾーン内で都条例に定める規模以上の建築物である。

第2章 商業ゾーンにおける駐車施設の誘導

第2章は、都条例第17条第1項第2項による「地区特性に応じた駐車施設の整備基準」として規定する。

本基準は、令和5年10月に実施した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策定しており、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ものである。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)

- ・ 地区全体において、一般車の駐車施設の供給量は不足していない。
- ・ 地区内の建築物は駐車施設を要しない店舗等が大半であり、店舗等への配送による路上荷さばきや、店舗等利用者による路上駐輪が課題。
- ・ 建物の附置義務として整備される駐車施設は、施設利用者による駐車に対して余剰があり、狭い道路、人通りの多い道路沿いの施設は駐車しにくく、利用率が低い。
- ・ 本地区の土地利用状況から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。

4. 対象駐車施設

4. 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。

- ・ 地域ルールの対象とする駐車施設は、都条例の対象となる「建築物を新築する場合」、「建築物を増築し又は用途を変更（大規模の修繕又は大規模の模様替えとなるもの）する場合」の建築物に附置する駐車施設とする。
- ・ 既存建築物に附置する駐車施設についても地域ルールの適用対象とする。

(既存建築物の駐車施設の地域ルールの適用、取扱いについて)

- ・ 既存建築物（建築行為なし）への地域ルールの適用申請、認定については、都条例に基づき、申出があった場合に、新築・改築の場合と同様に取り扱う。
- ・ 既存建築物における地域貢献（施設）の取扱いについては、「6. 3 既存建築物における対応」を参照すること。
- ・ 既存建築物に地域ルールを適用する場合、適用時点で既に設置されている駐車施設については、「7. 駐車施設の構造等」の規定は適用されないものとする。

5. 駐車施設の附置基準

5. 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。

■駐車施設の附置基準の考え方

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、地区全体で必要な駐車台数を確保しつつ、地区課題に対応できるよう、本地区の駐車施設の附置基準を定める。

○一般車駐車施設

- ・地区課題に対応した駐車施設等の整備を誘導するため、「ルールA（置換え）」を設ける。

【地域ルール5. 駐車施設の附置基準（1）①】

- ・大規模建築物においては、一般車の狭い道路への流入抑制を考慮しながら、地区の駐車需要にも対応した附置台数を可能にするため、「ルールB（大規模）」を設ける。

【地域ルール5. 駐車施設の附置基準（1）②】

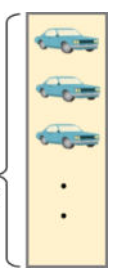

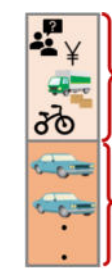
○荷さばき駐車施設、障害者用駐車施設

- ・荷さばき駐車施設及び障害者用駐車施設は、対象建築物に必要な駐車施設として、都条例と同等の台数を附置することを基本とする。

5.1 一般車駐車施設の附置基準

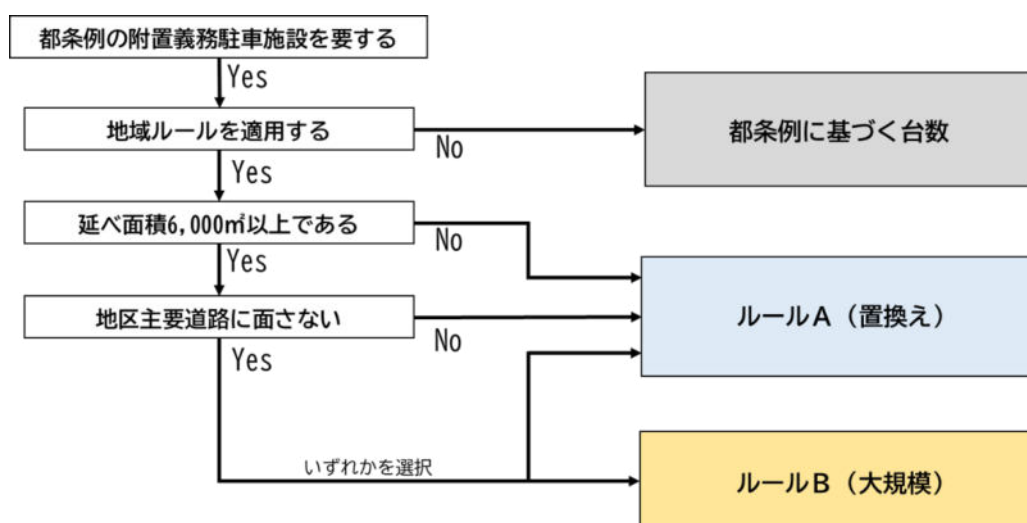
本地区の一般車駐車施設の附置基準として、「ルールA（置換え）」と、「ルールB（大規模）」の2つの基準を設ける。これにより商業ゾーン内で都条例による附置義務駐車施設の整備をする際は、「都条例に基づく整備（通常）」か「地域ルールによる整備（ルールA、ルールB）」の3つの整備基準から選択することを可能とする。

<附置義務駐車施設整備基準の選択>

	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） [地域ルール5.①]	ルールB（大規模） [地域ルール5.(1)②]
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 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			
	都条例第17条による 附置台数の整備	都条例第17条による 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を実施 (施設又は協力金)

*地域貢献については「6. 地域貢献策の実施」を参照

<一般車附置基準の選択フロー>



(1) ルールA（置換え）の基準

5. 駐車施設の附置基準（再掲）

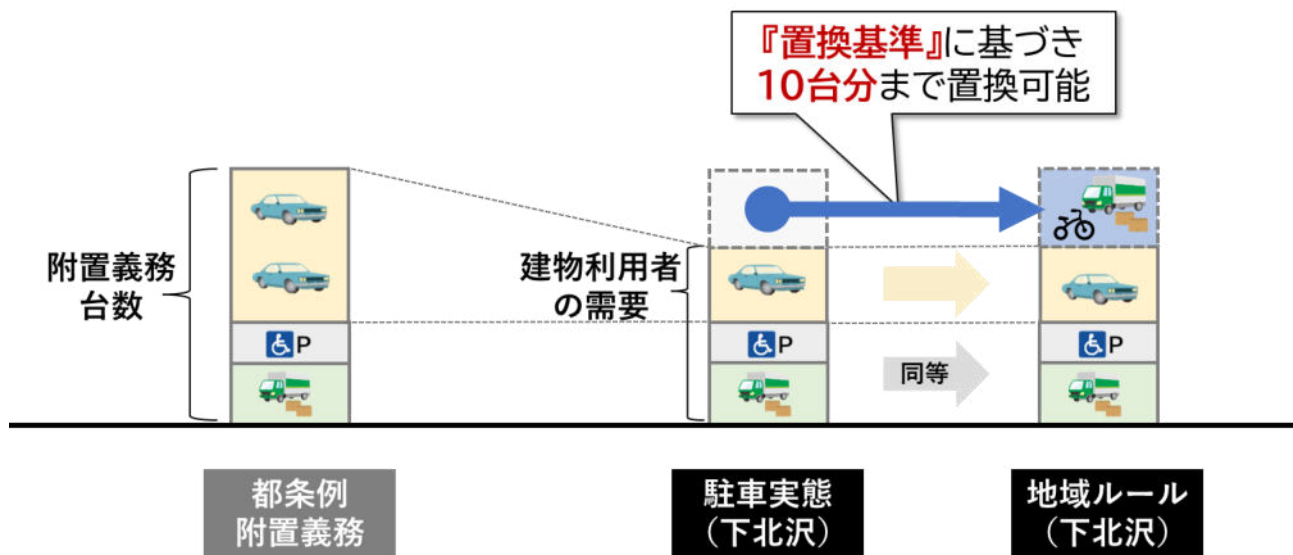
(1) 一般車駐車施設の附置基準

- 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。

■地域貢献（施設）に置換え可能な駐車施設（台数）

置換え対象となる駐車施設は、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の台数から、荷さばき用及び障害者用駐車施設以外の一般車駐車施設の台数のうち、対象建築物の運用に支障が生じない範囲（上限10台）とする。（置換えに関する具体的な基準については、「6. 地域貢献策の実施」を参照）

<ルールA（置換え）イメージ>



(2) ルールB（大規模）の基準

5. 駐車施設の附置基準（再掲）

(1) 一般車駐車施設の附置基準

- 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。

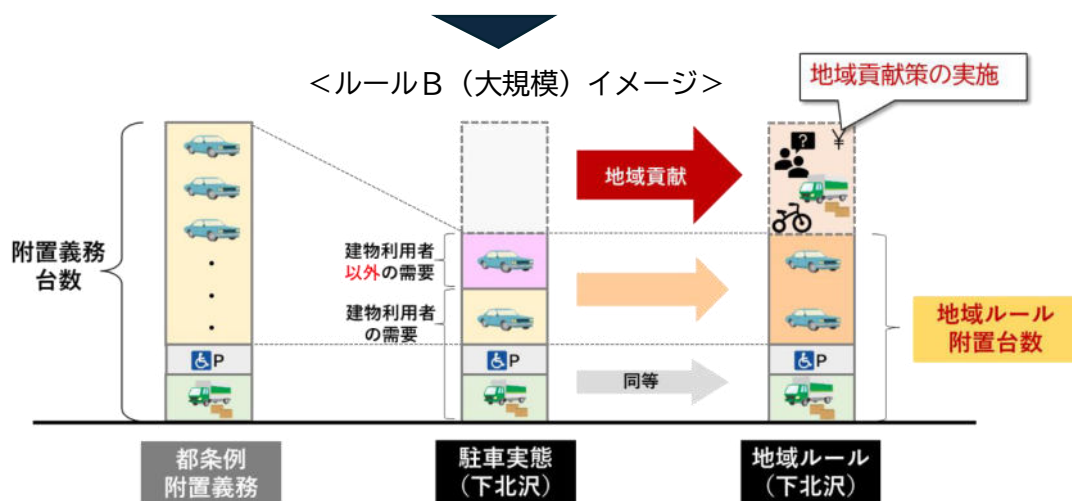
■地区特性を踏まえた地域ルール附置台数の適用

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、ルールA（置換え）を適用するものを除く。）の一般車駐車施設の台数は、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。

【地域ルール附置台数】

$$\text{地域ルール附置台数} = \text{対象建築物の用途別床面積} \times \text{駐車原単位}$$

*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差分については、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策を実施する。（「6. 地域貢献策の実施」を参照）



○駐車原単位について

駐車原単位は、適用地区の駐車実態に基づき、下表において定めたものとする。

＜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※ ¹		300㎡ごとに1台
その他特定用途 非特定用途（共同住宅以外）		
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※ ²	350㎡ごとに1台

*特定用途：都条例第17条別表第三による。

*複合用途の共用部分については、それぞれの専用面積の割合で按分する。

*地域ルール附置台数は、小数点以下切り上げとする。

※1：事務所用途に供する部分の面積調整

- ・事務所用途に供する部分の床面積が6,000㎡超の場合は、都条例第17条別表第四に記載の面積区分に該当する床面積に面積調整率を乗じて合計した床面積を当該事務所の床面積とみなして附置義務台数の算出を行うこととなっている。
- ・ルールB（大規模）においても、都条例同様に事務所用途に供する部分の面積調整を適用する。

【都条例に基づく大規模事務所の面積調整】

大規模事務所のみなし床面積＝Σ（各区分に該当する床面積×面積調整率）

<大規模事務所の面積調整率（都条例第17条 別表第四）>

床面積の区分	面積調整率
～6,000㎡	1.0
6,000㎡～10,000㎡	0.8
10,000㎡～100,000㎡	0.5
100,000㎡～	0.4

※2：類似建築物の駐車需要（共同住宅）

- ・共同住宅の駐車原単位については、都条例同様に350㎡ごとに1台を原則とするが、「類似建築物の駐車需要に応じた駐車原単位」によって算出した台数による協議も可能とする。
- ・類似建築物は、適用地区内及び適用地区に類似した立地の特性（公共交通機関の整備状況、土地利用の特性など）を有する地区を基本として、対象建築物と建築物の用途構成・規模等が類似した複数の建築物とする。
- ・類似建築物の設定、駐車実績の数値、駐車原単位の設定方法及び駐車需要台数については、論理的、客観的な根拠に基づき、適正に算定するものとする。

（3）大規模小売店舗立地法との関係

- ・大規模小売店舗立地法（以下、「大店立地法」という。）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、本地区は、公共交通利用が多く自動車分担率が低い地区であるため、「大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に関する指針」（以下、「立地法指針」という。）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。そのため、地域ルールを適用する建築物は、立地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。ただし、台数の審査にあたっては、地域ルールに基づく審査を実施した場合においても、大店立地法に基づく審査が別途必要になる。

※立地法指針に示された既存類似店をいう。

5.2 荷さばき駐車施設の附置基準

(1) 荷さばき駐車施設の台数算定

荷さばき駐車施設の台数は、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とするが、駐車実態調査から路上荷さばきが多い状況を踏まえ、同条第1項本文の規定（上限を10台とする規定）は適用しない。また、ルールB（大規模）を適用する場合は、荷さばき駐車施設の附置台数は、5.1（2）で算出した一般車駐車施設台数に含めないものとする。

<都条例に基づく荷さばき駐車施設の附置基準（都条例第17条の2 別表第六より抜粋）>

建築物の用途	駐車原単位（下北沢＝都条例）
百貨店その他の店舗	2,500㎡ごとに1台
事務所	5,500㎡ごとに1台
倉庫	2,000㎡ごとに1台
その他特定用途	3,500㎡ごとに1台

*事務所用途に供する部分の床面積が6,000㎡超の場合は、都条例に基づく大規模事務所の面積調整を行うことができる（一般車駐車施設の場合と同様）

(2) 都条例に基づく緩和係数

都条例においては、延べ面積6,000㎡未満の場合、上記（1）の表から算出した数値に、緩和係数を乗じて算出した台数となっており、本地域ルールの整備基準においても適用する。

【都条例に基づく緩和係数】

$$\text{緩和係数} = 1 - \frac{(6,000\text{㎡} - \text{延べ面積})}{(2 \times \text{延べ面積})}$$

(3) 附置義務台数以上の荷さばき駐車が見込まれる場合の対応

荷さばき駐車施設の附置基準は、駐車実態調査時点において、附置義務として整備されている荷さばき駐車需要と供給に大幅な乖離は見られていないため、都条例による附置義務台数分の整備を基本としている。一方で、附置義務台数以上の荷さばき駐車需要が見込まれる場合には、附置義務台数に加えて任意の台数整備、若しくは「6.地域貢献策の実施」に基づく整備により、需給の適正化を図るものとする。

5.3 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。なお、当該台数については、一般車駐車施設の附置の台数に含めることができる。

5.4 地域ルール附置台数の算出例

(1) ルールA（置換え）の算出例

<対象建築物>

用 途：商業

延べ面積：2,400 m² の場合

1) 都条例による附置義務駐車台数の算出【ステップ1～6】

【ステップ1】対象建築物の用途別床面積の整理

用途	用途別床面積
百貨店その他の店舗	2,400 m ²
事務所	0 m ²
その他特定用途	0 m ²
非特定用途	0 m ²

【ステップ2】大規模事務所の面積調整の有無

事務所用途に供する部分の床面積が 6,000 m² 超でないため、該当しない。

【ステップ3】附置義務台数（全体）の算定

用途別床面積 ÷ 駐車原単位 (m²/台)

◎【百貨店その他の店舗】 2,400 m² ÷ 250 m²/台 = 9.60 台

【ステップ4】附置義務台数（荷さばき用）の算定

用途別床面積 ÷ 駐車原単位 (m²/台)

●【百貨店その他の店舗】 2,400 m² ÷ 2,500 m²/台 = 0.96 台

【ステップ5】激変緩和係数の措置

延べ面積が 6,000 m² 未満のため、該当する。

◎全体

$$\begin{aligned} \text{激変緩和係数} &= 1 - \frac{1,500 \text{ m}^2 \times (6,000 \text{ m}^2 - \text{延べ面積})}{\{6,000 \text{ m}^2 \times (\text{特定用途の床面積} + \text{非特定用途の床面積} \times 3/4) - 1,500 \text{ m}^2 \times \text{延べ面積}\}} \\ &= 1 - \{1,500 \text{ m}^2 \times (6,000 \text{ m}^2 - 2,400 \text{ m}^2)\} \div \{6,000 \text{ m}^2 \times (2,400 \text{ m}^2 + 0 \text{ m}^2) - 1,500 \text{ m}^2 \times 2,400 \text{ m}^2\} \\ &= 1 - 0.500 \\ &= 0.50 \quad * \text{小数点第3位以下四捨五入} \end{aligned}$$

●荷さばき用

$$\text{激変緩和係数} = 1 - \frac{(6,000 \text{ m}^2 - \text{延べ面積})}{(2 \times \text{延べ面積})}$$

$$\begin{aligned}
 &= 1 - \{(6,000 \text{ m}^2 - 2,400 \text{ m}^2) \div (2 \times 2,400 \text{ m}^2)\} \\
 &= 1 - 0.75 \\
 &= 0.25 \quad * \text{小数点第3位以下四捨五入}
 \end{aligned}$$

【ステップ6】台数の算出

◎駐車施設（全体）

【百貨店その他の店舗】附置義務台数 × 激変緩和係数

$$9.60 \text{ 台} \times 0.5 = 4.80 \text{ 台}$$

用途	需要台数
百貨店その他の店舗	4.80 台
合計	4.80 台（切り上げ）⇒5 台

●荷さばき駐車施設（全体の内数）

【百貨店その他の店舗】附置義務台数 × 激変緩和係数

$$0.96 \text{ 台} \times 0.25 = 0.24 \text{ 台}$$

用途	需要台数
百貨店その他の店舗	0.24 台
合計	0.24 台（切り上げ）⇒1 台

▲障害者用駐車施設（全体の内数）

・1 台以上を確保

【都条例に基づく附置義務駐車台数】

附置義務台数：計5 台（うち、荷さばき駐車施設1 台、障害者用駐車施設1 台）

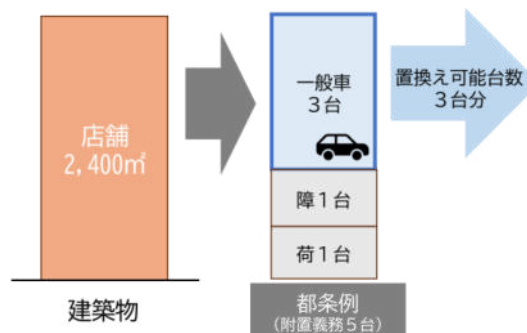
2) 置換え可能台数の算出【ステップ7】

【ステップ7】置換え可能台数の算出

$$\begin{aligned}
 \text{上限 10 台} &\geq \text{都条例に基づく附置義務台数} - (\text{荷さばき駐車施設} + \text{障害者用駐車施設}) \\
 &= 5 \text{ 台} - (1 \text{ 台} + 1 \text{ 台}) \\
 &= 3 \text{ 台}
 \end{aligned}$$

都条例に基づく附置義務駐車台数のうち、
3 台分までを地域貢献（施設）に置換可

* 大店立地法の適用がある場合は立地法指針に定める必要駐車台数の確保が必要であり、別途調整が必要。



(2) ルールB（大規模）の算出例

<対象建築物>

用 途：商業、住宅

延べ面積：13,000 m² の場合

【ステップ1】対象建築物の用途別床面積の整理

用途	用途別床面積
百貨店その他の店舗	9,000 m ²
事務所	0 m ²
その他特定用途	0 m ²
非特定用途	4,000 m ²

【ステップ2】大規模事務所の面積調整の有無

事務所用途に供する部分の床面積が 6,000 m²超でないため、該当しない。

【ステップ3】地域ルール附置台数（一般車駐車施設）の算定

用途別床面積 ÷ 駐車原単位 (m²/台) (下北沢の駐車原単位)

【百貨店その他の店舗】 9,000 m² ÷ 450 m²/台 = 20.00 台

【共同住宅】 4,000 m² ÷ 350 m²/台 = 11.43 台

【ステップ4】荷さばき駐車施設台数の算定

用途別床面積 ÷ 駐車原単位 (m²/台) (下北沢の駐車原単位 = 都条例に基づく基準)

【百貨店その他の店舗】 9,000 m² ÷ 2,500 m²/台 = 3.60 台

【ステップ5】激変緩和係数の措置

延べ面積が 6,000 m²未満でないため、該当しない。

【ステップ6】台数の算出

◆一般車駐車施設

用途	需要台数
百貨店その他の店舗	20.00 台
共同住宅	11.43 台
合計	31.43 台 (切り上げ) ⇒ 32 台

●荷さばき駐車施設

用途	需要台数
百貨店その他の店舗	3.60 台
合計	3.60 台 (切り上げ) ⇒ 4 台

▲障害者用駐車施設（一般車駐車施設の内数）

- ・1台以上を確保



地域ルール附置台数（計36台）

一般車駐車施設：32台（うち、障害者用駐車施設1台）

荷さばき駐車施設：4台

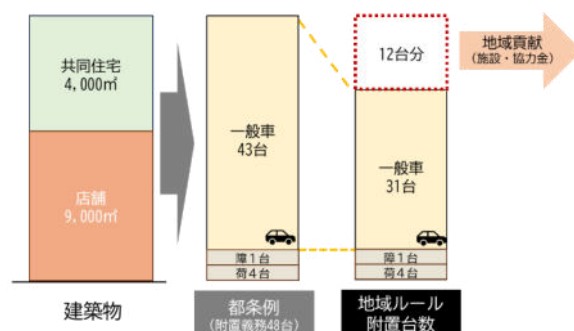
*大店立地法の適用がある場合は立地法指針に定める必要駐車台数の確保が必要であり、別途調整が必要。

【ステップ7】地区の交通環境向上のための応分の負担（地域貢献）

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差について、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。

都条例の基準で算出した附置台数計：48台

（うち荷さばき駐車施設4台、障害者用駐車施設1台以上）



【地区の交通環境向上のための応分の負担】

都条例に基づく附置義務台数 - 地域ルール附置台数

48台 - 36台 = 12台分

6. 地域貢献策の実施

6. 地域貢献策の実施

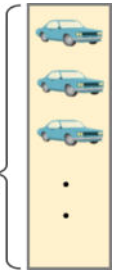
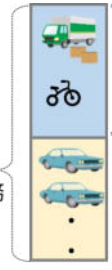
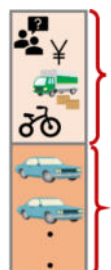
「5. (1) 一般車駐車施設の附置基準」の適用を受ける事業者は、以下の通り地域貢献策を行うものとする。

- (1) 5. (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) 5. (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。

■地域貢献策の実施の考え方

- ・(1)：ルールB（大規模）の適用を受ける建築物に対し、「6. 駐車施設の附置(1)②」により低減された附置義務駐車施設の差분을、地区の交通環境向上のための応分の負担として、地域貢献を実施すること規定している。具体的には、地域貢献（施設）の整備によるものと地域貢献協力金による場合を設ける。（「6. 2 ルールB（大規模）による地域貢献」を参照）
- ・(2)：ルールA（置換え）により附置義務駐車施設に替わる地域貢献（施設）や、ルールB（大規模）による地域貢献（施設）については、地区の駐車・交通環境上、安全かつ円滑な利用が図られるよう配慮するものとする。また、ルールA（置換え）の整備可能な施設に関する詳細な基準（＝置換え基準）を本マニュアルで規定する。（「6. 1 ルールA（置換え）による地域貢献」を参照）

<駐車施設の附置台数と地域貢献>

	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） [地域ルール5.(1)①]	ルールB（大規模） [地域ルール5.(1)②]
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 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			
	都条例第17条による 附置台数の整備	都条例第17条による 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を実施 (施設又は協力金)

6.1 ルールA（置換え）による地域貢献

ルールAの適用を受ける事業者は、一般車駐車施設を、（１）の基準に基づき、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「地域貢献（施設）」に置換えることができる。



＊台数算出に関する事項については、「５．１ 一般車駐車施設の附置基準」を参照すること。

（１）地域貢献（施設）への置換え基準

１）置換え可能な地域貢献（施設）、台数

置換え可能な地域貢献（施設）と、各施設に置換えることができる一般車駐車施設の台数は以下表の通りとする。置換えにおいては対象建築物の運用に支障を生じない範囲とし、上限を一般車駐車施設１０台分までとする。また、各地域貢献（施設）の組み合わせを可能とする。

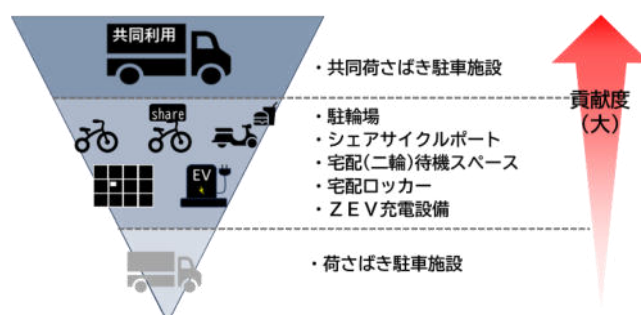
<地域貢献（施設）と置換え可能な台数>

地域貢献（施設）	置換え可能な台数（一般車駐車施設⇒地域貢献（施設））	
共同荷さばき駐車施設（４トン）	 10台	⇒  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 【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

一般車駐車施設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。

<置換え基準の貢献度イメージ>



2) 整備等項目

地域貢献（施設）の整備・運用にあたっては、下記の項目を遵守するものとする。

<地域貢献（施設）の整備等項目>

地域貢献 （施設）	整備等項目	
共同 荷さばき 駐車施設	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。
	規模、構造等	・「7. 駐車施設の構造等」を満たすものとする。
	運用、維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・対象建築物以外の荷さばきを可能とする。 ・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。 ・荷さばき以外の利用を常態的に行ってはならない。 ・対象建築物に係る荷さばきは、自己用荷さばき駐車施設の利用を基本とする。ただし、一時的に共同荷さばき駐車施設を利用することや共同荷さばき区画と一体で利用することは妨げない。
	隔地による設置	・商業ゾーン内で敷地から概ね300mの範囲内を基本に設置可能とする。（「8. 駐車施設の設置」を参照）
荷さばき 駐車施設	適用要件	・対象建築物において、コンビニ、スーパーなど、荷さばき車両による商品等の搬出入を1日に複数回必要なテナントを有し、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、構造等	・「7. 駐車施設の構造等」を満たすものとする。
	運用、維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	隔地による設置	・不可
駐輪場	配置、表示	<ul style="list-style-type: none"> ・1階（道路面と同等レベル）とし、利用者が円滑に駐輪しやすい場所とする。 ・駐輪場を案内する表示を作成し、利用者が道路から見えやすい場所に設置する。
	規模、構造	<p>（共通事項）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場内の通路の幅は概ね1.5m以上を確保する。 <p>（平置き式の場合）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1台ごとの枠の表示又は駐車位置を明確に示す。 ・幅0.5m、奥行2.0mを標準とし、チャイルドシート付の大型自転車等にも配慮した区画構成とする。 <p>（ラック式の場合）</p>

		・容易に駐輪ができないラック（二段式ラック式の上段等）は置き換え台数の算出対象外とする。
	隔地による設置	・ 不可
	運用、維持管理	・ 不特定多数の利用を可能とする。
	世田谷区自転車条例に基づく附置義務台数との重複	・ 可能（ただし、原動機付き自転車（以下、「原付」という。）を除く。）
	設置の上限	・ 駐輪場に置換え可能な一般車駐車施設の台数は10台分までとする。
シェアサイクルポート	規模、構造	・ 1台ごとの枠の表示又は駐車位置を明確にする。
	運用、維持管理	・ 自転車を基本とする。 ・ 設置台数以上の駐輪や、はみ出し駐輪をさせない。
	隔地による設置	・ 不可
	世田谷区自転車条例に基づく附置義務台数との重複	・ 不可
	設置の上限	・ シェアサイクルポートに置換え可能な一般車駐車施設の台数は2台分までとする。
宅配(二輪)待機スペース	適用要件	・ 対象建築物において、自転車や原付、自動二輪車による宅配サービスの実施等を行うテナントの導入を見込む場合。
	配置、表示	・ 道路面と同等レベルで道路から容易に確認し、駐輪・駐車できる場所を基本とする。 ・ 宅配車両待機スペースであることを表示する。
	規模、構造	・ 宅配（二輪）車両1台当たり幅1.0m、奥行2.3mを基本に、2.3㎡以上の面積を確保する。
	運用、維持管理	・ 宅配の用以外の利用を常態的に行ってはならない。 ・ 敷地周辺での路上荷さばき、路上駐停車を行わせない。
	隔地による設置	・ 不可
	設置の上限	・ 宅配(二輪)待機スペースに置換え可能な一般車駐車施設の台数は1台分までとする。
宅配ロッカー	適用要件	・ 不特定多数の荷物の受取等を可能とするもの。
	配置、表示	・ 道路から容易に確認できる場所を基本とする。(店舗内は対象外) ・ ロッカーへの荷物の搬出入を行うための荷さばき車両の一時停車スペースを敷地内に確保する（荷さばき駐車施設の利用、車寄せ等）。

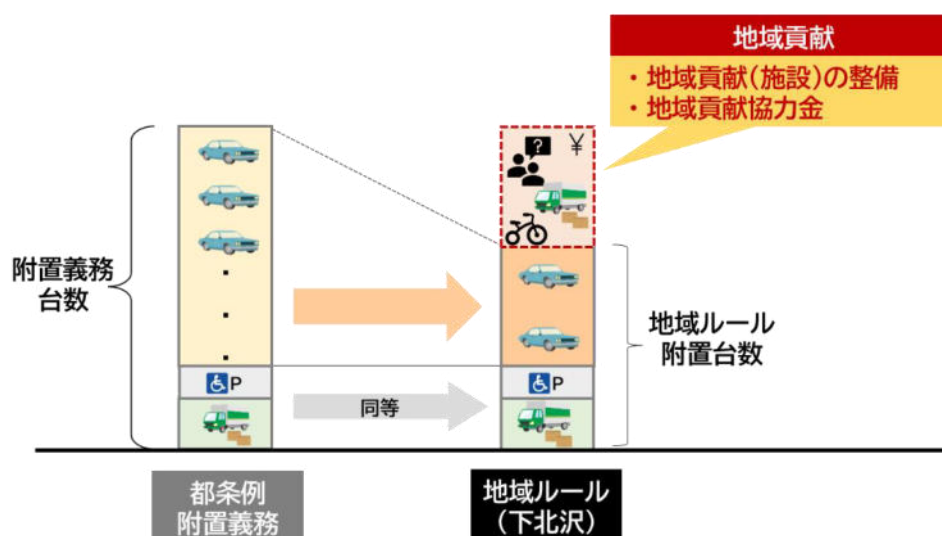
	規模、構造	・縦1列（幅0.4m～、奥行0.6m～、高さ1.8m～程度）を基本とする。
	運用、維持管理	・ロッカーへの荷物の搬出入における路上荷さばきは行わない。
	設置の上限	・宅配ロッカーに置換え可能な一般車駐車施設の台数は1台分までとする。
Z E V 充電設備	配置、表示	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ルール適用を受ける事業者が敷地内又は隔地に整備する駐車施設のうち、道路から容易に確認でき、利用者が駐車しやすい場所に設置する。 ・不特定多数が駐車して充電できるものとし、その旨を案内する表示板を作成し、道路から見えやすい場所に設置する。
	規模、構造	<ul style="list-style-type: none"> ・充電設備を設置する駐車施設は「7. 駐車施設の構造等」に示す一般車駐車施設（普通車区画）の規模以上を確保する。 ・不特定多数の利用に適する充電設備を設置する。
	運用、維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が安全・快適に利用できるよう、充電設備及び駐車・利用に関する誘導等の維持管理を適切に行う。 ・有事の際には、地域の災害時対応（電源供給）について、可能な範囲で協力するものとする。
その他 共通事項 維持管理等	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域貢献施設の設置については、設置する場所や規模などの仕様のほか、調整状況等を含め、実効性を見込んだ運営計画を適用申請時に明らかにすること。 ・地域貢献（施設）を常設する箇所において、地区計画の壁面後退区間との重複は認めない。 ・地域貢献（施設）の適切な維持管理を行い、年1回定期報告を行うこと。 ・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）に置換えること。 	

6.2 ルールB（大規模）による地域貢献

ルールBの適用を受ける事業者は、「都条例に基づく附置義務台数」と「地域ルール（下北沢）の附置台数」の差分を、地区の駐車・交通環境向上のための応分の負担として、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。

*台数算出に関する事項については、「5.（1）一般車駐車施設の附置基準」を参照すること。

＜ルールB（大規模）の地域貢献イメージ＞



（1）ルールB（大規模）の地域貢献

①置換基準による置換えを基本

- ・ルールB（大規模）の地域貢献については、「都条例に基づく附置義務台数」と「地域ルールの附置台数」の差分を「6.1（1）地域貢献（施設）への置換え基準」に基づき、可能な範囲で置換えることを基本とする（最低一般車駐車施設1台分以上）。
- ・地区内の各地域貢献（施設）の適正規模による設置誘導の点から、「6.1（1）2）整備等項目」による各地域貢献（施設）毎の設置の上限を超えないものとする。
- ・ルールBを適用した場合の地域貢献（施設）の構造等においては、大規模建築物の特性を踏まえ、各置換施設の設置主旨や安全性を満たし、置換基準に示す仕様と同等以上の機能が確保されると認められる場合は、基準に適合しているものとして取り扱う。

②地域貢献協力金の拠出

- ・地域貢献（施設）で賄えない地域貢献の差分は、地域貢献協力金の拠出により対応することができる。（「6.2（2）地域貢献協力金について」を参照）

③大規模建築物の特性を踏まえた提案

- ・大規模建築物の特性を踏まえ、①に依らない本地区の交通環境を改善し歩行者主体の街づくりに資する地域貢献（施設）の設置を提案することができる。（「9.1（2）4）審査機関による審査」参照。提案に対しルールの検証、見直しの検討を要する場合があるため、早い段階から区地域ルール担当課に相談をすること。）

(2) 地域貢献協力金について

- ・地域貢献協力金の設定・改定については、都内他地区の駐車場地域ルールでの負担額等を参考に、区と協議の上「運用委員会」で定める。
- ・地域貢献協力金は、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。
- ・地域貢献協力金を活用する場合は、事前に予算計画等を「運用委員会」へ諮ることとする。

<地域貢献協力金の使途イメージ>

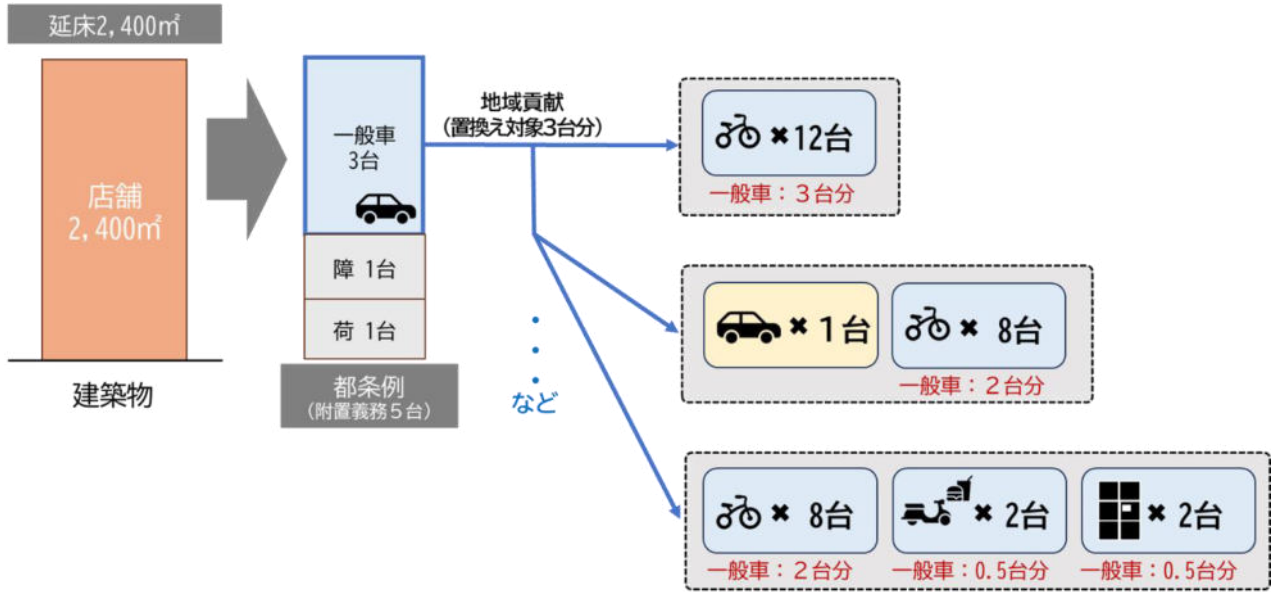
分類	使途例
ソフト系	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車施設の案内強化（情報発信） ・ 地区の駐車・交通課題に対する啓蒙活動、助成金事業
調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車施設に関する利用実態調査・需給バランス検証 ・ 路上駐停車実態調査
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運用組織の事務経費 ・ 運用組織の開催・運営経費 など

6.3 既存建築物における対応

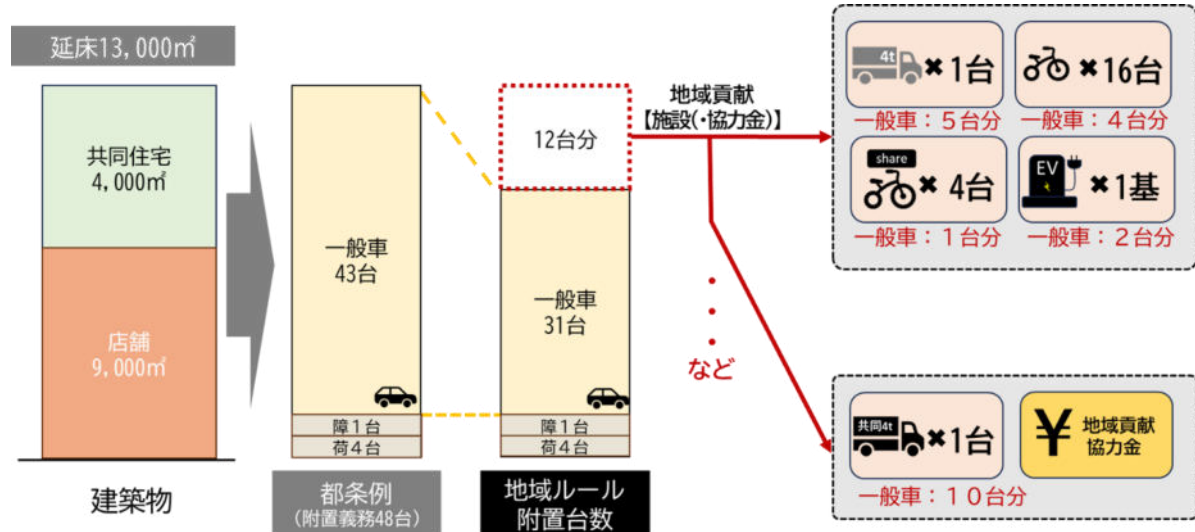
- ・既存建築物において地域貢献を実施する場合は、新築・改築の場合と同様に、ルールA（置換え）及びルールB（大規模）による地域貢献策を実施する。
- ・既存建築物において、地域ルール適用前に既に設置していた置換え基準の対象となる施設については、置換え基準の<地域貢献（施設）の整備等項目>を遵守していれば、地域貢献（施設）として評価する。

6.4 地域貢献台数ケーススタディ

(1) ルールA（置換え）に関する地域貢献の例



(2) ルールB（大規模）に関する地域貢献の例



7. 駐車施設の構造等

7. 駐車施設の構造等

地域ルール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。

■構造等の基準

駐車施設の構造等は、駐車場法、東京都駐車場条例及び建築安全条例並びに世田谷区住環境整備条例やユニバーサルデザイン推進条例等、駐車施設に係る既定の法令に従い、駐車施設の安全かつ円滑な利用が図られるよう配慮するものとする。

なお、上記関連規程については、地域ルール適用申請にあたり、関係機関、所管課に事前相談を行うこと。

7.1 一般車駐車施設、障害者用駐車施設の構造等の基準

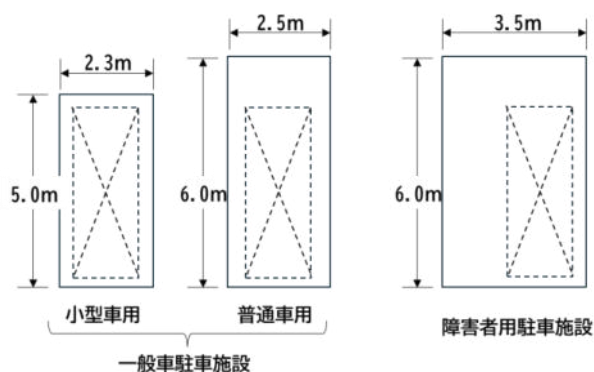
(1) 車室の構造（幅、奥行き、高さ）

「5. 駐車施設の附置基準」に基づき整備する一般車駐車施設、障害者用駐車施設の構造等は以下のとおりとする。

<一般車駐車施設と障害者用駐車施設の構造等>

駐車施設の種類、台数	幅	奥行き	車室の天井高さ(有効)	車路の天井高さ(有効)	備考
一般車駐車施設					
小型車用	2.3m以上	5.0m以上	2.1m以上	2.3m以上	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する。
普通車用 (一般車駐車施設の附置として整備する台数のうち3割以上)	2.5m以上	6.0m以上			
障害者用駐車施設 (1台以上)	3.5m以上	6.0m以上	2.3m以上※	—	※車椅子の車両後方からの乗降を考慮し、2.3m程度以上確保するよう努める。

<一般車駐車施設と障害者用駐車施設の車室>



(2) 機械式駐車施設

機械式の駐車施設とする場合の構造等は、駐車施設に係る既定の法令を踏まえ、普通車や障害者の円滑な駐車に配慮し整備する。なお、入出庫時に車両が輻輳した場合を勘案し、入庫車両が道路上に滞留しないよう、敷地に待機場所を設けるなどの配慮を行うものとする。

(3) 駐車施設から道路への出入口

駐車施設から道路への出入口は、円滑な経路を確保する。

次に掲げる道路のいずれかに面して設けてはならない。なお、敷地の状態から難しい場合は、本地域ルールの整備基準による駐車施設の置換え、隔地を行うことで、当該敷地内の駐車台数の削減に努める。

- ・道路の交差点若しくは曲がり角、横断歩道から5 m以内の道路
- ・踏切から10 m以内の道路

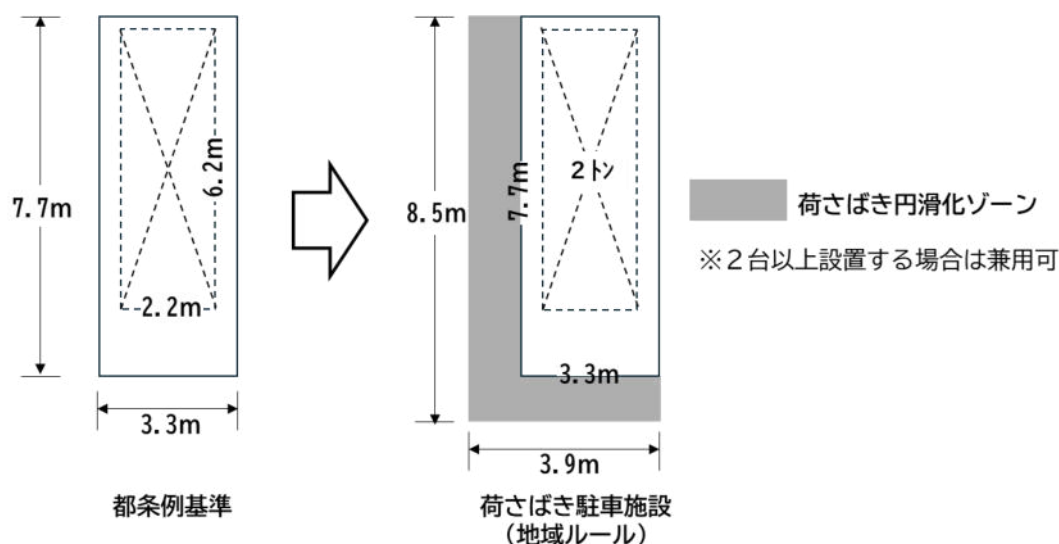
7.2 荷さばき駐車施設の構造等の基準

荷さばき駐車施設の構造等の基準は、駐車実態調査において路上荷さばき駐車の大半が2トン以下のトラックであったことを踏まえ、以下のとおりとする。

(1) 附置義務として整備する荷さばき駐車施設の車室の構造（幅、奥行き、高さ）

- ・荷さばき車両の格納又は駐車の用に供する部分の1台当たりの規模は都条例第17条の5第4項と同様、幅3.0 m以上×奥行き7.7 m以上とする。ただし、対象建築物の構造及び敷地の状態からやむを得ない場合は、都条例第17条の5第4項のただし書きにある、幅4.0 m以上×奥行き6.0 m以上とすることができる。なお、荷下ろしの円滑化を図るため、車室を含む幅3.9 m以上×奥行き8.5 m程度以上の空間：荷さばき円滑化ゾーンの確保（道路を除く）を図る。
- ・車室及び車路の天井高さは、3.2 m以上を確保することに努める。（最低3.0 m以上）
- ・2トン車以上の車両の利用が見込まれる場合は、上記に関わらずその車両寸法を考慮した規模を確保する。

＜荷さばき駐車施設の車室（イメージ）＞



(2) 地域貢献として整備する荷さばき駐車施設の車室の構造（幅、奥行き、高さ）

地域貢献として整備する共同荷さばき駐車施設及び荷さばき駐車施設の構造等の基準は、以下のとおりとする。

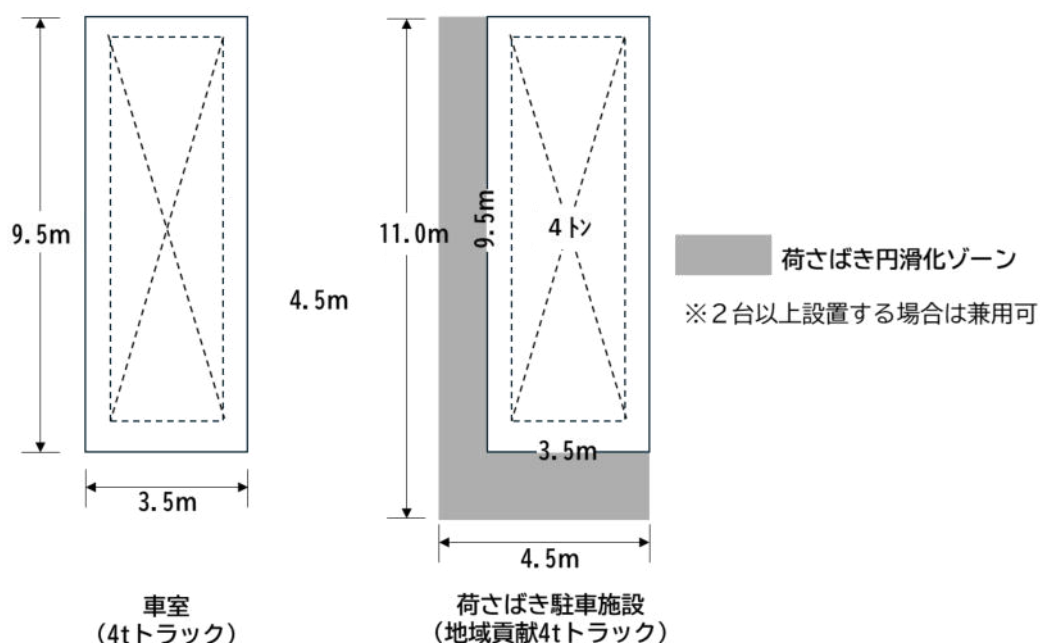
① 2 トントラック車

- ・ 7.2 (1) と同じ。

② 4 トントラック車

- ・ 4 トントラック車の格納又は駐車のために供する部分の1台当たりの規模は、幅3.5m以上×奥行き9.0m以上とする。なお、荷下ろしの円滑化を図るため、車室を含む4.5m以上×奥行き11.0m以上程度の空間の確保（道路を除く）を図る。
- ・ 車室及び車路の天井高さは、3.4m以上を確保する。

<地域貢献（4トントラック車）の車室（イメージ）>



(3) 駐車施設から道路への出入口

- ・ 7.1 (3) と同じ。

8. 駐車施設の設置

8. 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

「6. 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。

(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。
- ・敷地内に駐車施設を設ける場合に対し、隔地に駐車施設を設けることが、駐車施設までの適切な動線確保^{※1}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には、隔地に駐車施設を設置することができる。
- ・隔地による駐車施設の設置が可能な範囲は、建築敷地から概ね300m以内とする。ただし、対象建築物の駐車需要^{※2}以外の駐車施設については、地区の駐車需要に対応するものであることから、建築敷地から概ね300mに加えて商業ゾーン内においても設置を可能とする。この場合、不特定多数が利用できる運営形態とする。

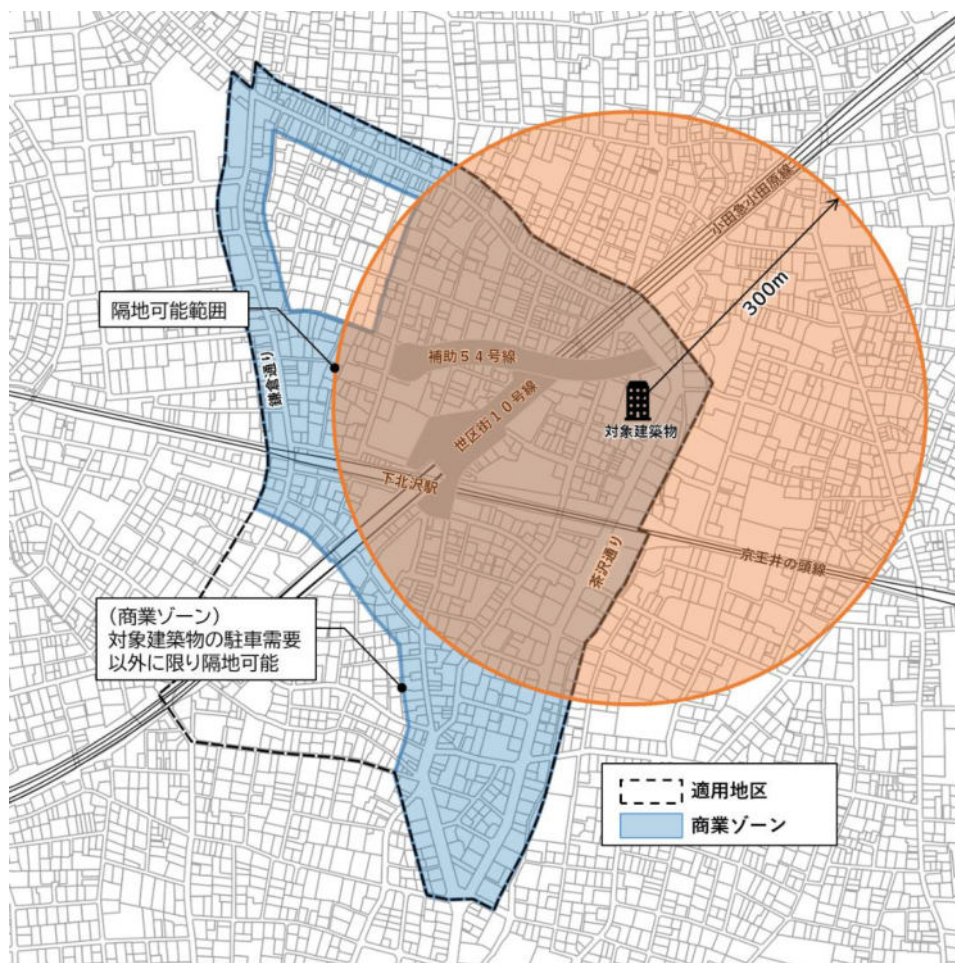
※1 駐車施設までの適切な動線確保

- ・地区主要道路から駐車施設の出入口までに4m未満の道路を含まないルートが確保されており、交通規制の影響が軽減されている 等

※2 対象建築物の駐車需要

- ・対象建築物の所有者、管理者、賃借人が常時駐車するもの
- ・対象建築物の利用者がその建物への訪問・利用のために駐車すると見込まれるもの

<一般車駐車施設の隔地イメージ>



(2) 荷さばき駐車施設、障害者用駐車施設の設置

附置義務として設置する荷さばき駐車施設及び障害者用駐車施設は、対象建築物で発生する需要に対応するものであることから、対象建築物の敷地内に設置する。

(3) 共同荷さばき駐車施設の設置

- ・共同荷さばき駐車施設は、原則、対象建築物の敷地内に設置する。
- ・共同荷さばき駐車施設は、地域貢献（施設）として、地区の荷さばき需要に対応するものであることから、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、隔地による設置を認める。
- ・共同荷さばき駐車施設を設ける場合は、歩行者の安全性に配慮し、駐車施設までの適切な動線確保[※]が図られているものとする。
- ・隔地による共同荷さばき駐車施設の設置が可能な範囲は、建築敷地から概ね300m以内かつ商業ゾーン内とする。ただし、当該範囲に適切な場所がない場合は、商業ゾーン内に設置することができる。

※駐車施設までの適切な動線確保

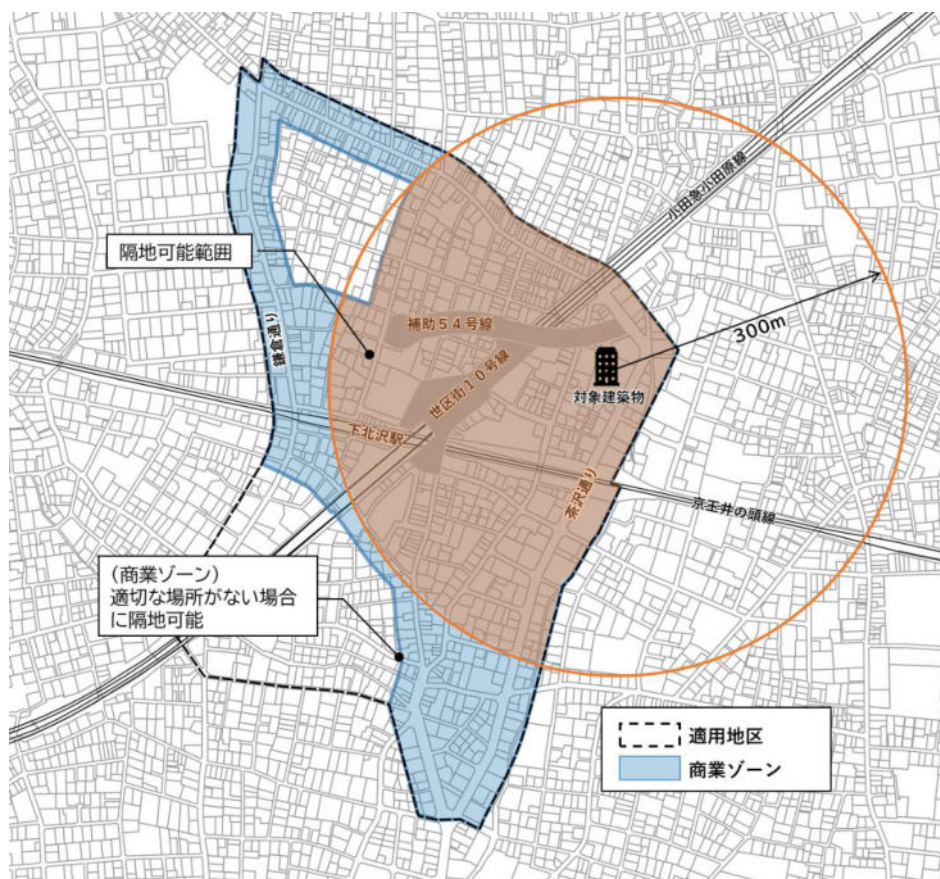
(4トントラック用の場合)

地区主要道路に面し若しくはこれと同等以上の搬出入経路が確保されており、円滑な駐車が可能であること 等

(2トントラック用の場合)

地区主要道路から駐車施設の出入口間のルートが幅員4m以上の道路により搬出入経路が確保されており、交通規制の影響が少なく、円滑な駐車が可能である 等

<共同荷さばき駐車施設の隔地イメージ>



第3章 地域ルールの実用等

9. 地域ルールの実用体制及び実用方法

9. 地域ルールの実用体制及び実用方法

区は、地域ルールを継続的かつ適正に実用していくため、ルールの検証、見直しを行う「実用委員会」を設ける。また、地域ルールの実用事務等を行う「実用組織」及び地域ルールの適用申請の審査を行う審査体制を整備する。実用に係る事項は、別途実用マニュアルに定める。

9.1 地域ルールの実用体制

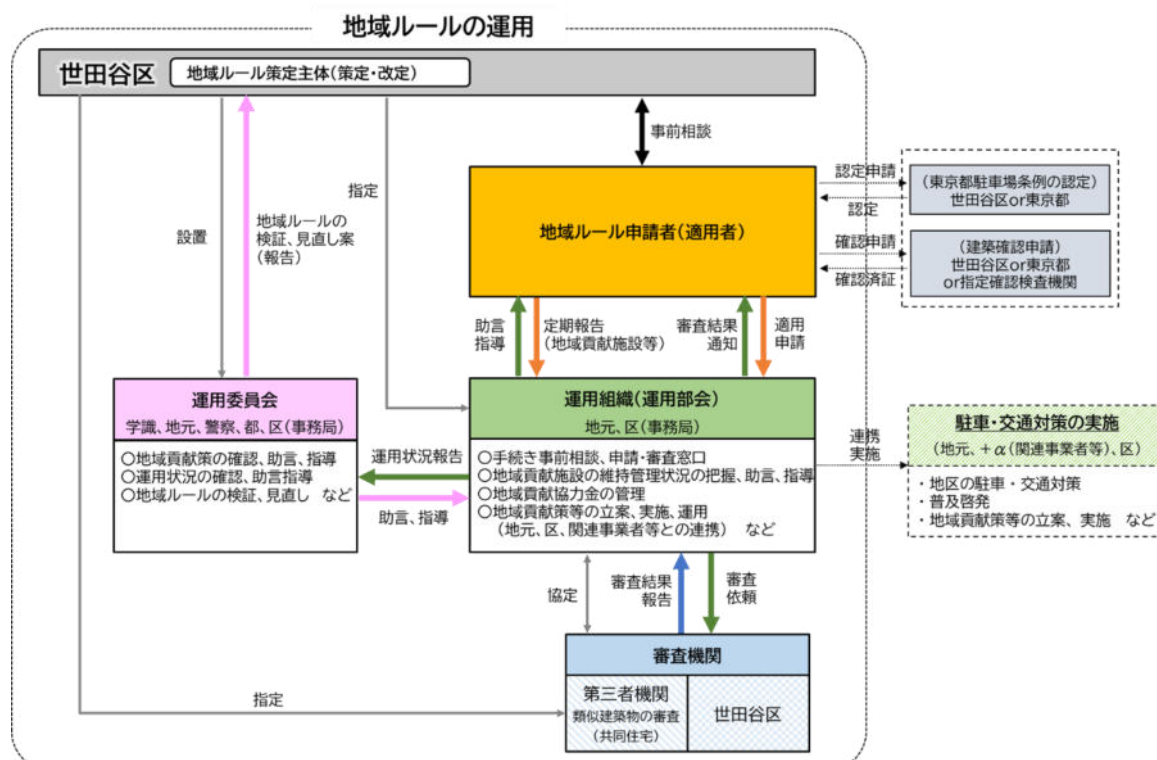
(1) 組織、実用体制

地域ルールを継続的かつ適正に実用していくため、区は実用委員会を設け、実用組織、審査機関を指定する。実用組織は地区の駐車・交通課題の改善に向けて、地域と連携し、情報公開を行いながら実用を行う。審査機関は、客観性、公平性を確保するものとし、区以外の者を指定する際は実用委員会及び実用組織から独立した第三者機関とする。

<地域ルール実用に係る組織、役割等>

組織等	主な役割	構成員等
実用委員会	地域ルールの検証および見直し等を行う	学識、地元、警察、都、区
実用組織	地域ルールの適正かつ円滑な実用及び地域貢献策の実施等を行う	地元、区 *実用部会を設置（当面事務局は区で実施）
審査機関	マニュアルに基づく地域ルールの適用の審査を行う	区、第三者機関

<地域ルールの実用体制と手続き等>

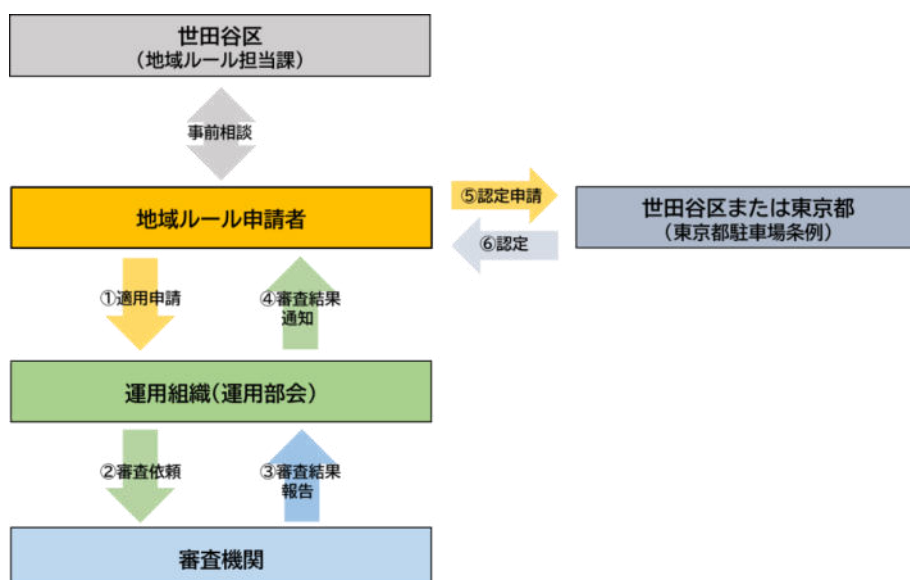


(2) 適用申請～審査の手続き

1) 適用申請の流れ

- ① 地域ルール of 適用を申請しようとする者（申請者）は、世田谷区地域ルール担当課及び駐車施設設置に係る関連法令に関する関係所管に事前相談・調整の上、運用組織に適用申請を行う。
- ② 運用組織は申請内容に応じて審査機関（区又は第三者機関）に審査を依頼する。
- ③ 審査機関は本マニュアルに基づき審査を行い、審査結果を運用組織に報告する。
- ④ 運用組織は適用の判定を申請者に通知する。
- ⑤ 申請者は地域ルールの適用判定通知をもって、都条例に基づく駐車施設の附置の認定申請を特定行政庁（延べ面積 10,000㎡以下：世田谷区、10,000㎡超：東京都）に行う。
- ⑥ 申請者は⑥の認定をもって、建築確認申請を行う。

<適用申請の流れ>



2) 適用申請における事前相談、調整

申請者は、地域ルールの適用にむけて駐車施設の設置に係る関連法令との整合を図るため、関係所管との事前相談・調整を行い、その上で適用申請を行う。

(主な相談・調整先)

- ・東京都駐車場条例に係る認定申請（都又は区）
- ・大店立地法（都）
- ・東京都建築安全条例（建築主事、指定機関、交通管理者）
- ・下北沢駅周辺地区地区計画（区）
- ・世田谷区住環境整備条例（区）
- ・世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例（区）
- ・世田谷区自転車条例（区）

3) 適用申請における運用組織の役割

運用組織は、地域ルール of 適用を申請しようとする者に対し、本地区における地域ルールの目的を適切に伝え、必要な駐車・交通施策に資する機能の誘導を図るとともに、円滑に申請事務、地域ルールの運用が行われるよう取り計らう。(運用組織の事務局は当面区が実施)

- ・ 事前相談案内
- ・ 申請書類の受付
- ・ 審査機関への審査依頼
- ・ 審査機関からの結果報告受領
- ・ 申請者への適用判定通知発行、今後の手続等の周知

4) 審査機関による審査

審査機関が実施する地域ルールの適用に関する審査項目は以下のとおりとする。なお、審査を行うにあたり審査機関が必要と判断する場合は、運用組織を通じて運用委員会に意見を求めることができる。

<審査項目、審査主体>

対象	項目		審査主体
ルールA	附置台数の地域貢献(施設)への置換え	置換基準	区
ルールB	地域ルール附置台数	駐車原単位(下北沢)	区
		類似建築物の駐車需要による協議(共同住宅に限る)	第三者機関
	地域貢献	置換基準(大規模の特性を踏まえた構造上同等以上の機能の確保に関する調整を含む。)	区
		地域貢献協力金	区
共通	駐車施設の構造	一般車駐車施設、障害者用駐車施設、荷さばき駐車施設	区
	駐車施設の設置	一般車駐車施設の隔地による設置 共同荷さばき駐車施設の隔地による設置	区

① 審査項目、審査機関(区、第三者機関)の別

- ・ ルールBにおける共同住宅の駐車原単位において、類似建築物の駐車需要で算出した台数の協議を要する事項(「5.1(2)ルールB(大規模)の基準」参照)については、客観性、公平性の下、専門的見地による協議を要する審査であるため、区が指定した第三者機関に運用組織から委託し実施する。

② ルールB（大規模）による地域貢献

- ・ルールB（大規模）の地域貢献（施設）の整備において、置換する施設、台数上限は各施設の置換基準の範囲内とする。ただし、構造等において、大規模建築物の特性を踏まえ、各置換施設の設置主旨や安全性を満たし、置換基準に示す仕様と同等以上の機能が確保されると認められる場合は、基準に適合しているものとして取り扱う。（例：駐輪場を一定量確保するため、駐輪が容易な建物内（1階～半地下相当）に案内、最短動線を確保した上でまとめて設置する、など）

③ ルールの検証、見直しの求め

- ・審査機関は、マニュアルに基づき審査をする上で必要と判断した際は、ルールの検証を区に求めることができる。この場合、区は運用委員会にルールの検証、見直しの検討を求めるものとする。
- ・「6. 2（1）③大規模建築物の特性を踏まえた提案」を検討する場合は、事前に区に相談を行う。相談内容に対し、区が必要と判断した場合は、運用委員会にルールの検証、見直しの検討を求めるものとする。

5）適用後～工事完了期間までの変更

適用申請後、工事完了までに申請内容の変更が生じる場合は、以下のとおり取り扱う。

① 駐車施設及び地域貢献（施設）に関する変更

地域ルールに基づく駐車施設及び地域貢献（施設）に関連する事項の変更については、変更に係る工事の着手をする前に改めて「1）適用申請の流れ」に準じて地域ルール適用判定を得るとともに、都条例に基づく認定の再申請を行う。

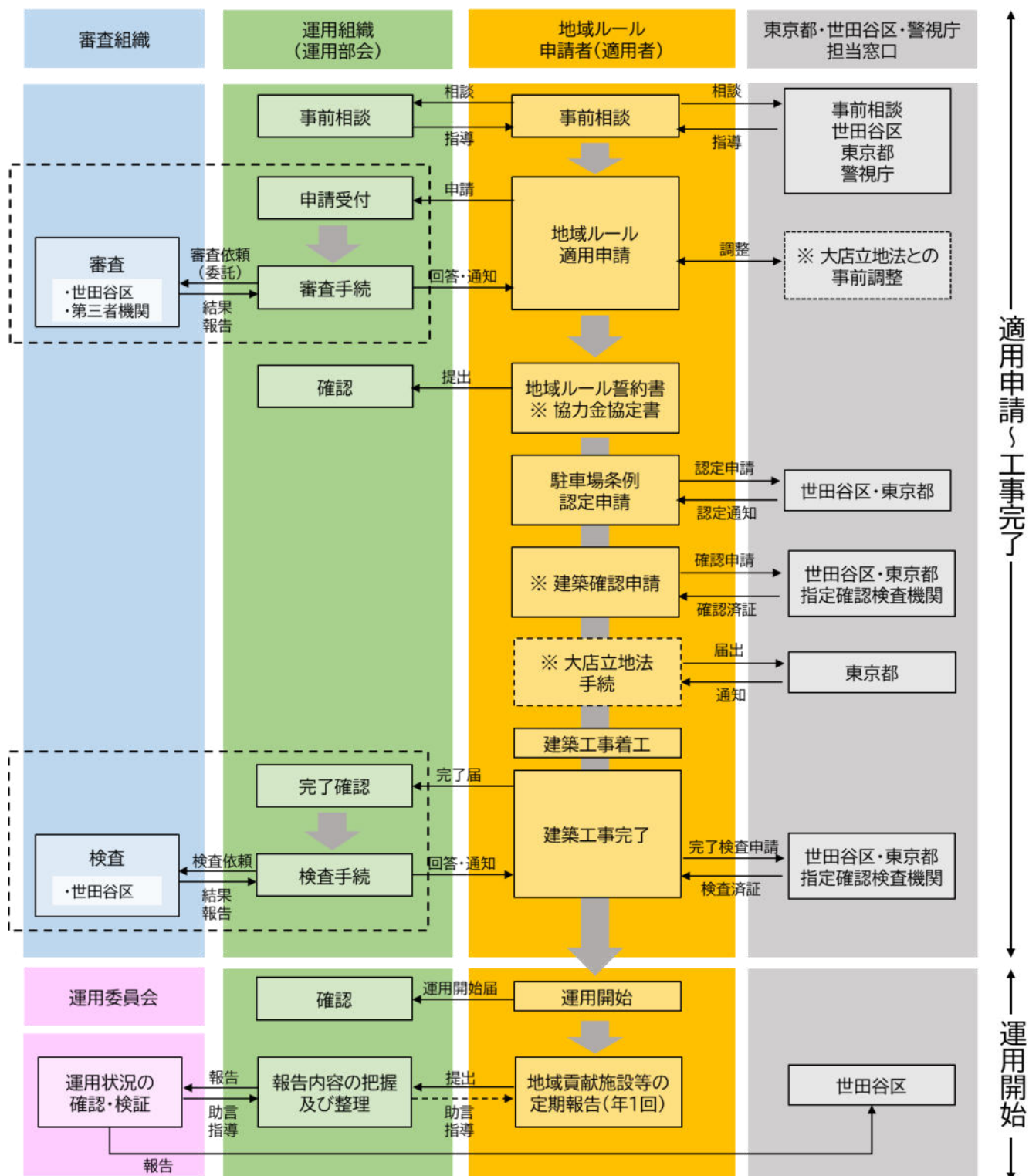
【主な変更事項】

- ・ルールAにおいて、都条例による附置台数の変更が生じる建築計画、用途構成の変更
- ・ルールBにおいて、地域ルール附置台数に変更が生じる建築計画、用途構成の変更
- ・敷地内の駐車施設の変更が生じるもの
- ・隔地先の駐車施設の変更が生じるもの
- ・地域貢献（施設）の変更が生じるもの
- ・その他、本マニュアルに係る事項で変更が生じるもの

② 軽微な変更の取り扱い

駐車施設及び地域貢献（施設）に関する変更以外による変更については、運用組織あてに事前報告を行うことで、工事完了時にまとめて変更申請を行う。

<適用申請の流れ>



10. 地域ルールの実効性を確保するための方策

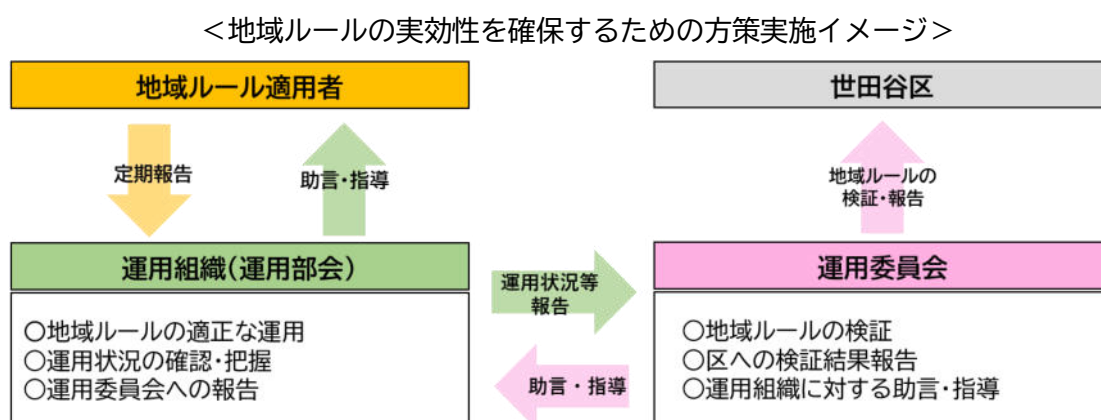
10. 地域ルールの実効性を確保するための方策

地域ルールの実効性を確保するため、地域ルールの適用を受けた者、運用組織及び運用委員会は、以下の方策を実施する。

- (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。

地域ルールの実効性を確保するため、地域ルールの適用を受けた者（適用者）、運用組織及び運用委員会が実施する事項を以下のとおり示す。



(1) 適用者に関する事項

① 運用開始等の届出

- ・ 建築物の所有者（以下「所有者」という。）は、地域ルールを適用した建築物の運用を開始する際は、地域ルールにより整備した駐車施設、地域貢献施設（以下「駐車施設等」という。）に係る施設の管理者（以下「管理者」という。）及び管理の概要を運用組織に届け出る（開始後2週間以内）。運用後、所有者、管理者、管理の概要に変更が生じる際も同様とする。

② 駐車施設及び地域貢献（施設）の維持管理

- ・ 駐車施設等が適切に利用され、路上駐車が発生しないよう、案内及び誘導等のための対策を実施する。
- ・ 駐車施設等に起因して周辺の道路の安全かつ円滑な交通に支障が生じたときは、速やかに誘導員の配置など、必要な措置を講ずる。
- ・ 駐車施設等を変更する場合は、運用組織に報告するとともにこれに代わる整備を行う。

③ 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、継続して確保されていることを示す書類（契約書の写し等）を提出する。

(2) 運用組織に関する事項

① 運用委員会への報告等

- ・以下の事項についてとりまとめの上、年1回、運営委員会に報告を行う。
 - ＊地域ルール適用申請状況、適用者の定期報告
 - ＊地域貢献協力金の管理及び活用に関すること など
- ・地域貢献協力金を活用する場合は、あらかじめ事業計画及び予算計画を運用委員会へ報告し、意見を聞くものとする。
- ・その他、運用にあたり疑義・課題が生じた場合は、運用委員会に報告し、指導・助言を得た上で、必要な改善、対応を図るものとする。

② 適用者への助言、指導

- ・地域ルール適用者の申請内容、定期報告書に虚偽事項があった場合、適用後の管理運営が適切に行われていない場合などについて、運用組織は、適用者に対してその理由を聴取の上、指導を行い、必要な改善を求めるものとする。一定の期間を有し必要な改善が図られない場合、運用委員会に諮った上で適用者に対し改善要請を行うとともに、区に指導要請を行う。

③ データの蓄積、活用

- ・申請時提出資料、適用者からの毎年の報告資料を管理する。
- ・申請時提出資料、適用者からの毎年の報告、運用組織が定期的に行う調査等より、駐車実態データの蓄積を図り、他の地域ルールの適用を受けようとする者の類似データ、地域ルールの見直し等に活用する。

(3) 運用委員会に関する事項

① 運用状況の把握、ルールの検証

- ・区及び運用組織からの報告等を踏まえ地域ルールの運用状況等を把握し、必要な検証を行う。
- ・区からの求めや運用組織からの報告を踏まえて、地域ルールやマニュアルの検証が必要と判断される場合には、ルールを検証、見直し案を作成し、区に報告する。

② 運用組織への助言、指導

- ・運用組織が地域貢献協力金を活用する場合は、その事業内容を確認し、必要に応じて助言、指導を行う。
- ・地域ルールの運用に支障がある、又は地区の特性を踏まえた適切な運用むけて必要な場合は、運用組織に対して助言・指導を行う。

11. 駐車施設の効率的な活用

11. 駐車施設の効率的な活用

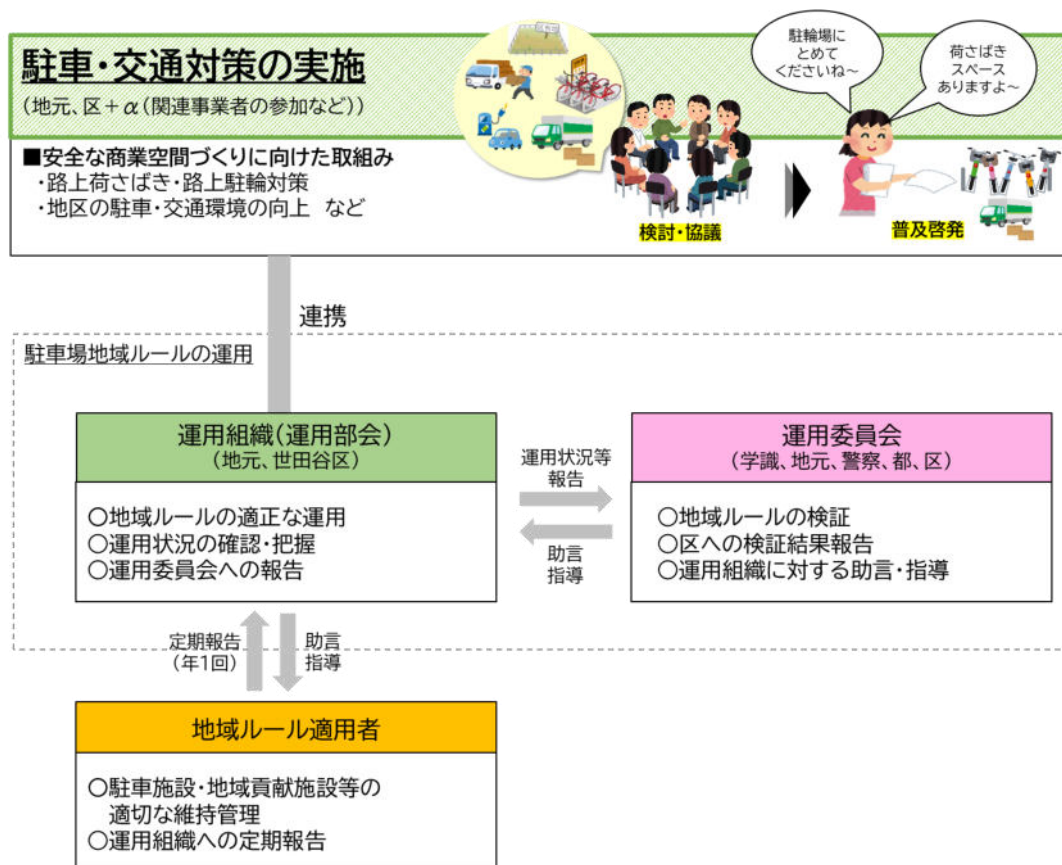
運用組織は、地域、行政、地域ルール適用を受けた者、その他地域の駐車・交通に係る企業等と協力し、適切な役割分担の下、路上荷さばき行為や路上駐輪の低減、地区の交通環境向上、歩行者主体の街づくりのための施策の実施により、駐車施設の効率的な活用を図るものとする。

地域ルールの運用にあたり、運用組織及び地域ルールの適用者は、区及び地区内の町会、商店会、テナント並びに地区内に配送を行う物流事業者等とも連携を図りながら、「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、以下のような施策を実施し、地区の駐車・交通環境の向上に向けた街づくりを促進する。

■駐車課題の解消及び歩行者主体の街づくりを促進する施策（例）

- ・ 駐車施設等案内の拡充
- ・ 地域の駐車課題に対応した駐車施設等の整備に対する支援
- ・ 荷さばき駐車施設の利用促進
- ・ 路上駐車、駐輪低減に向けた啓蒙活動
- ・ 新たなモビリティ、物流対応

<下北沢駅周辺/駐車・交通対策の体制イメージ>



12. その他

12. その他

- (1) 地域ルール適用を受けようとする者は、運用マニュアルに基づき、運用組織に申請しなければならない。
- (2) その他、地域ルールの施行にあたり必要な事項は運用マニュアルに定める。

12.1 必要書類

*審査機関、関係機関と調整

12.2 審査手数料及び地域貢献協力金

(1) 審査手数料

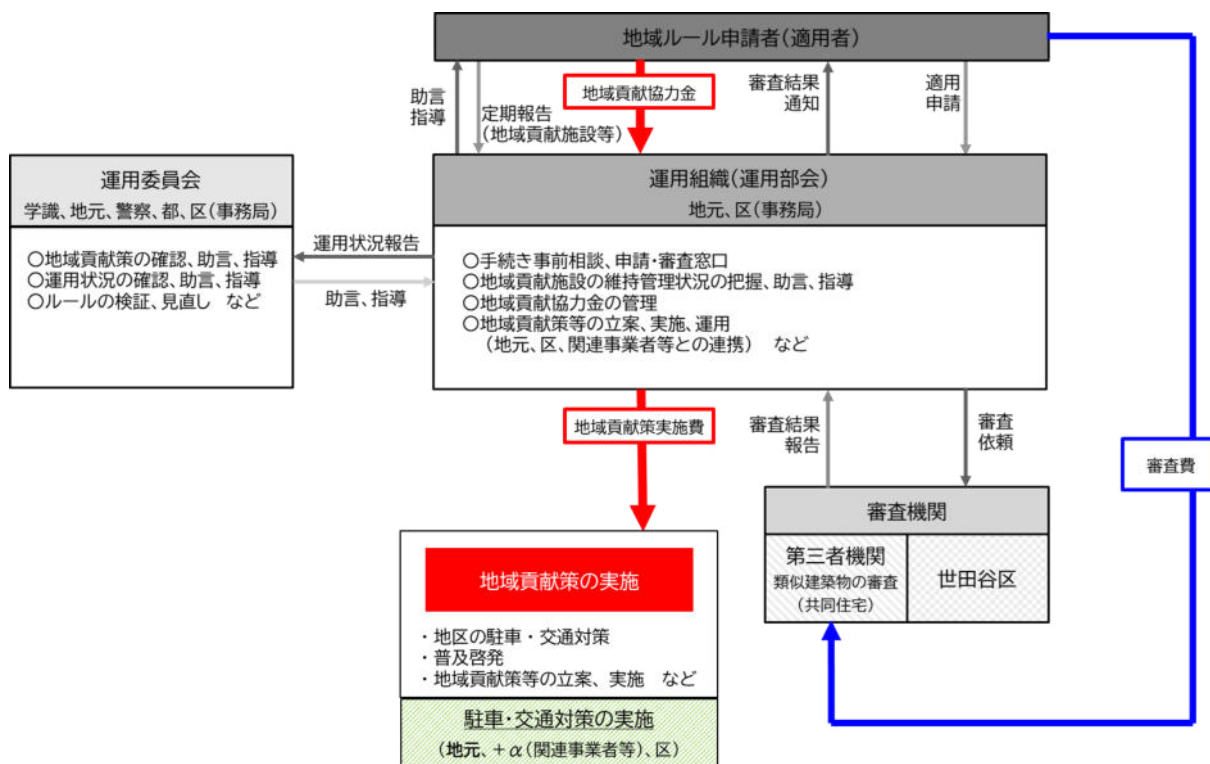
地域ルール適用申請をする者で、第三者機関による審査を要する場合は、別途定める審査手数料を区の指定を受けた審査機関に支払う。

(2) 地域貢献協力金

地域貢献協力金の拠出による地域ルール適用を受けた事業者は、地区の交通環境向上のための応分の負担となる地域貢献協力金を、区の指定を受けた運用組織に支払う。

地域貢献協力金は、運用組織が管理し、地区の駐車・交通環境の改善及び普及啓発等に資する取り組み等に充てるものとする。

<審査費及び地域貢献協力金の流れ>



12.3 審査基準・審査のポイント

*審査機関、関係機関と調整

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お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。

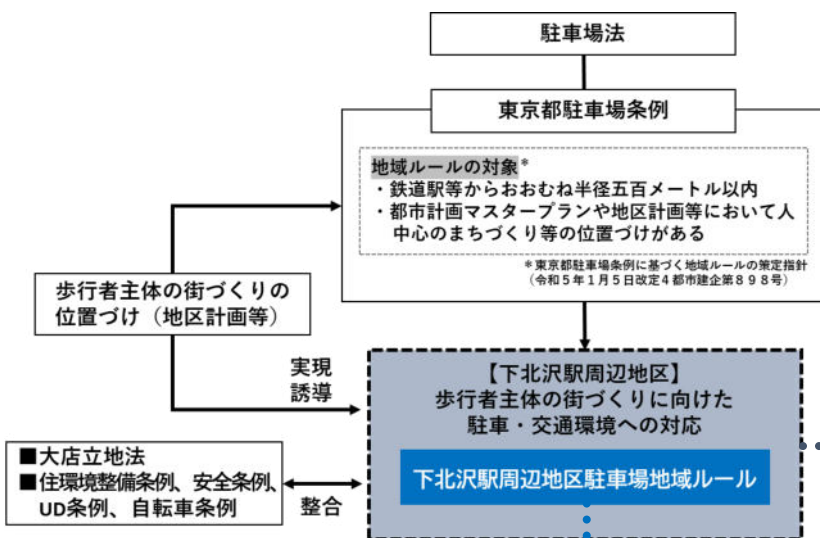
下北沢駅周辺地区では、平成18年に下北沢駅周辺地区地区計画を策定し「歩行者主体の安全・快適で回遊性のある魅力的な商業空間の形成」を目標に街づくりを進めてきた。

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、**路上荷さばきや路上駐輪、さらにはネット通販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】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

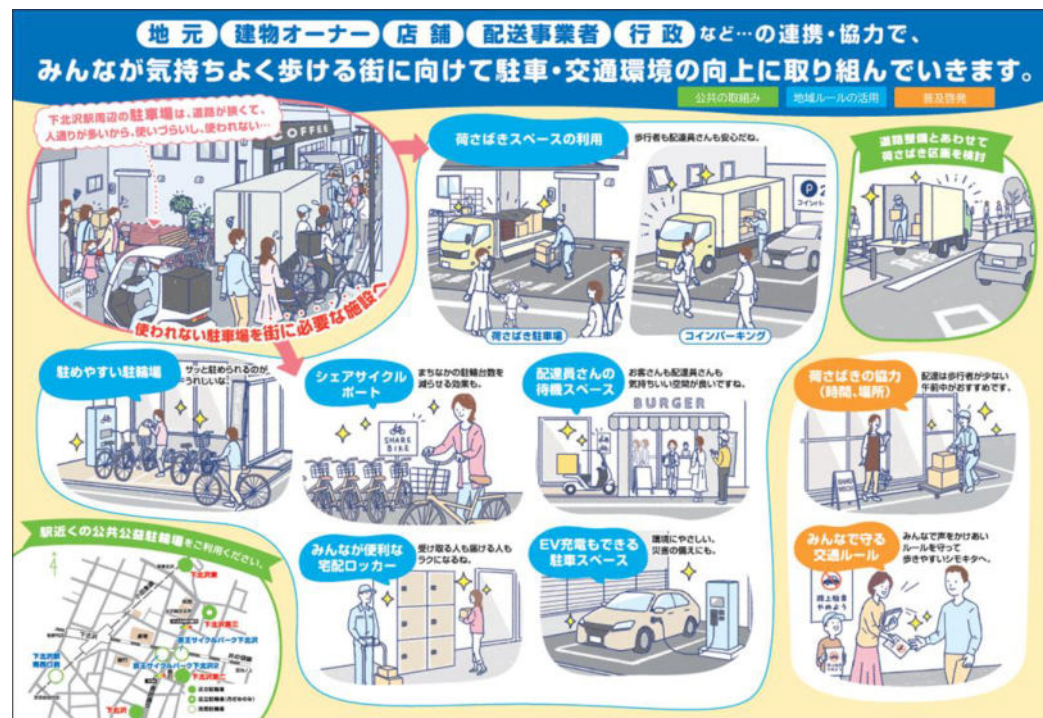
・公共の取組み

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

・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）

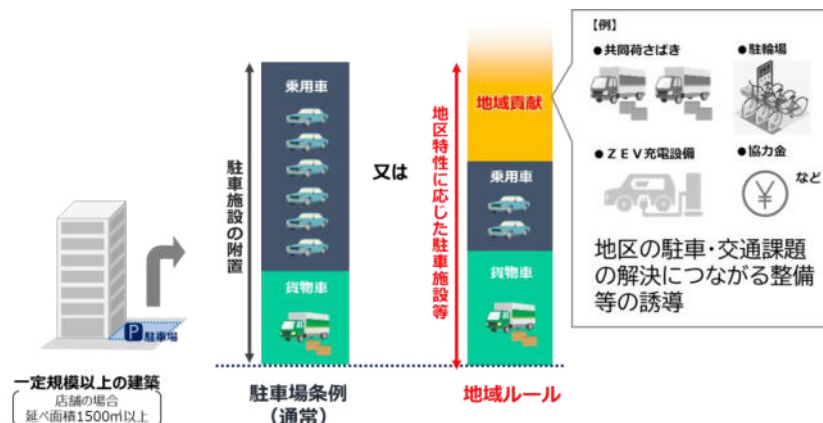
＜対応イメージ＞



下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール

■地域ルールとは

都条例により義務付けされている一律の駐車施設の附置について、地域ルールを策定することで地区の特性に応じた駐車施設等の附置を誘導することが可能となる。



＜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. 適用地区の区域等
3. 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

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

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

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. 適用地区の区域等



■適用地区（約25.9ha）
下北沢駅周辺地区地区計画区域を主体としたエリア
→安全で適正な駐車交通環境を促進

■商業ゾーン（約19.7ha）
一定規模以上の建築物において都条例による駐車施設の附置義務を要するエリア
→駐車施設の附置義務について、地区特性に応じた駐車施設等への整備を誘導

■地区主要道路
地区内で連続する幅員6m超の道路（茶沢通り、鎌倉通り、代沢通り）
→歩行者の安全性を確保するため、地区主要道路以外への一般車両の流入を抑制

3. 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、地区全体で必要な駐車台数を確保する。
(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とする。
(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する。
(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、都条例に規定する地区特性に応じた基準を第2章に規定する。

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。

4. 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。

5. 駐車施設の附置基準 / 6. 地域貢献策の実施

（1）一般車駐車施設

商業ゾーン内での附置義務駐車施設は、以下3つから選択し、整備することが可能。

	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
駐車施設の附置・地域貢献の考え方			
	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）に置換可）	地域ルール附置台数の整備 ＋ 台数差分は地域貢献を実施（施設又は協力金）

ルールA(置換え)


(1) 駐車施設の附置基準

- ・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**地域貢献（施設）**に置換えることができる。

(2) 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「置換え基準」に基づき置換えることができる（組合せ可）

地域貢献（施設）	置換え可能な台数（一般車駐車施設⇒地域貢献（施設））	
共同荷さばき駐車施設 （4トン）	             	

ルールB(大規模)

(1) 駐車施設の附置基準

- 一般車駐車施設の台数は、駐車実態調査及び駐車需要の将来変動を考慮して設定した、**地区特性を踏まえた「地域ルール附置台数」と**することが出来る。

■地区特性を踏まえた地域ルールの附置台数

地域ルール附置台数 = 対象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

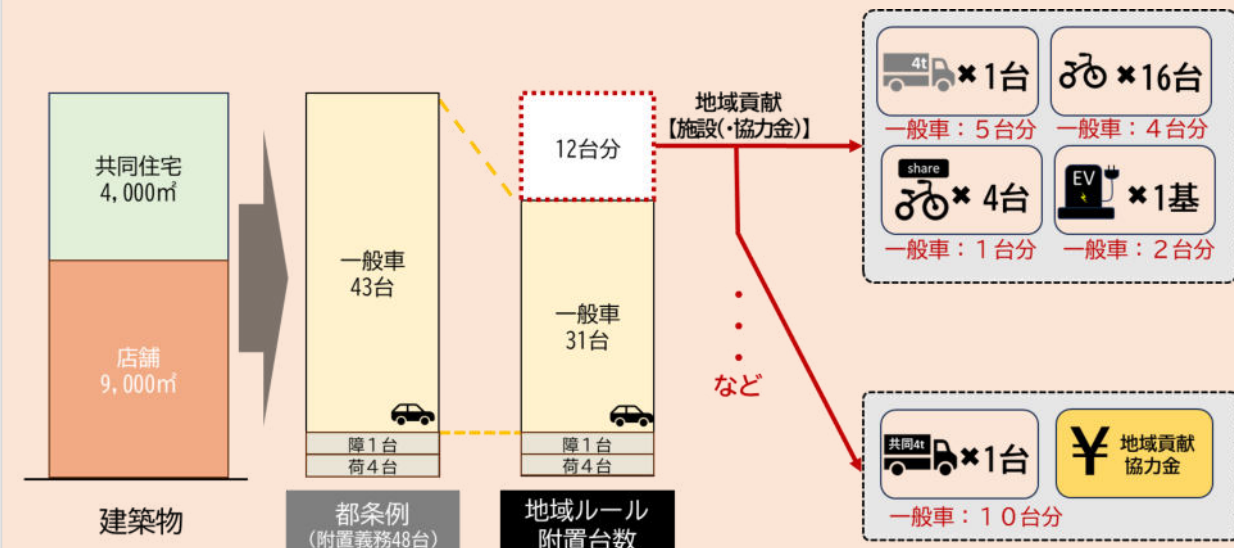
(2) 地域貢献

「**都条例に基づく附置義務台数**」と「**地域ルールの附置台数**」**差分**を地区の駐車・交通環境向上のための応分の負担(**地域貢献**)として、以下①～③による対応を行う。

(ルールBの地域貢献)

- 『置換え基準』による地域貢献（施設）の整備
- 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）
- 大規模建築物の特性を踏まえた提案（適用を受けようとする事業者からの提案に対応）

【ルールB（大規模）／ケーススタディ】

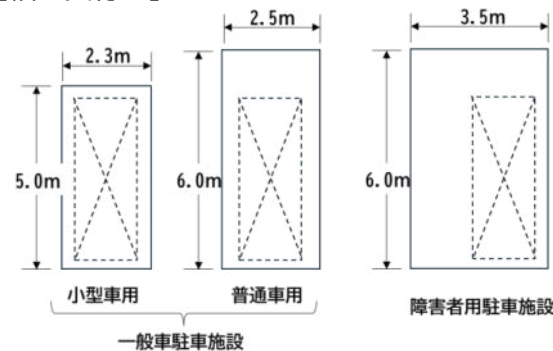


7. 駐車施設の構造等

駐車施設に係る規定の法令に従い、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。

<一般車駐車施設、障害者用駐車施設の車室>

[幅、奥行き]

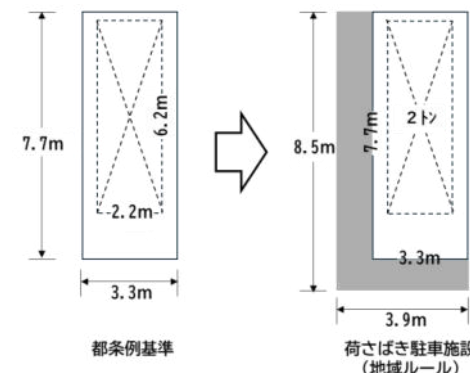


[天井高さ(有効)]

一般車駐車施設	障害者用駐車施設
車室：2.1m以上 車路：2.3m以上	車室：2.3m以上（推奨）

<荷さばき駐車施設の車室（2トントラック）>

[幅、奥行き]



[天井高さ]

車室及び車路：3.2m以上（推奨）
（最低3.0m以上）

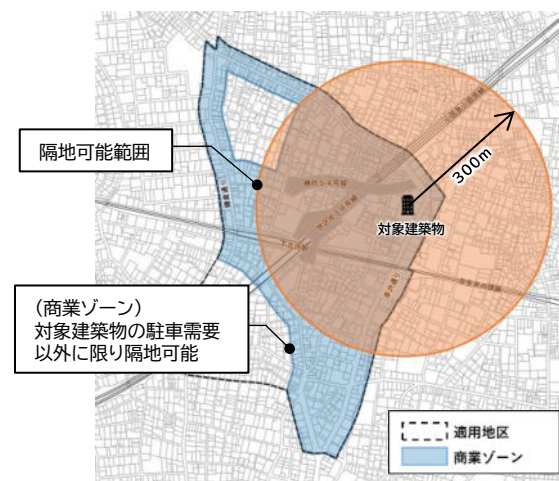
… 荷さばき円滑化
ゾーンの誘導※
※2台以上設置する場合は兼用可

8. 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	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 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（一般車駐車施設）>



<隔地可能範囲（共同荷さばき駐車施設）>

