

## 第5回下北沢駅周辺駐車場地域ルール策定協議会

日時：令和7年6月4日（水）10：00～11：45

会場：北沢タウンホール 第1集会室

---

### I. 議事次第

- 1 開会
- 2 議事
  - (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
- 3 その他
- 4 閉会

### II. 配付資料

- 資料1 議事説明スライド  
資料2 地域ルール（素案）

### III. 出席者（委員 16 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 4 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 5 名、オブザーバー（東京都）1 名

### IV. 議事（凡例：◎会長、○委員、◇事務局）

#### 議事(1)地域ルール（素案）、運用マニュアルの方向性、(2)今後の方向性

- ：警察の本業である駐車取締りには影響ないと思うが、2 点質問する。ルール B の基準について、地区主要道路に面さないという点で北沢タウンホールが除外されると思うが、なぜか。また、隔地駐車場の基準 300m は何に基づいているか。
- ◇：ルール B は、アクセスが悪くて駐車しづらく、歩行者との錯綜が課題となる一定規模以上の駐車場について、地区の駐車原単位により駐車台数を減らすことを目的としている。一方、地区主要道路に面する駐車場についてはアクセスがよいので、対象から外している。隔地駐車場の範囲（300m）については、都の駐車場条例で規定されている数値を引用している。
- ◎：区域の内側の駐車場を減らして外周部には駐車場の数を残す、区域の外周部に車を駐車してもらって街なかには歩いて入ってきてほしいという整理で良いか。
- ◇：よい。
- ：車利用者と歩行者の視点が混じっているのが難しかったが、理解した。
- ：東京都駐車場条例と地域ルールは選択制となっているが、建物オーナーに地域貢献や地域ルールに則った運用をしてもらうためのインセンティブはあるか。

- ◇：置換え基準の台数は、施設規模や地域への貢献度に応じた置換え割合を考慮して設定している。一番割合が小さいのは自分達が使うための荷さばき駐車施設への置換えであり、これは同等の容積に置換えるという考え方である。一方で、共同荷さばき駐車施設については、地域が利用するものであり、貢献度が高いことから、同等の容積に貢献度を加えている。駐輪場等についても、一般車駐車場を整備するよりも面積的にメリットをもたせている。
- 地域ルール適用区域には地区計画が定められているので、建替えの検討の事前相談段階で地区計画と合わせて駐車場地域ルールの案内をし、メリットを伝えていきたい。
- ◎：建替え時に地域ルールを選択するメリットを感じられるような説明が必要。
- ◇：パンフレット等でわかりやすく記載するよう検討する。
- ：下北沢のオーナーは、商店街と繋がりがある方が多く、地域貢献をすることで自身にもメリットがあるとわかれば、選択するオーナーはいると思う。地域貢献によりグラウンドレベルの駐車面積を減らして商業面積を増やすことができる、というようなオーナー側のメリットを、イラスト等を記載してマニュアルでもわかりやすく示されるとよい。
- ：説明上、地域住民が抱える課題の視点と来街者の駐車する側の視点が整理されるとわかりやすい。「地域」に対しては、荷さばきできる場所が無いために路上荷さばきが多くなっている、地域のために地域内に荷さばき施設を誘導すること、また、「来街者」に対しては、車で区域内に入りにくいので外周部に駐車を誘導することかと思う。
- オーナーにとって、地域貢献することで1階の賃床面積が増えることは大きなメリットである。一方、申請手続きや年1回報告は面倒と感じた。面倒以上のメリットを明確に示さないと使われないルールになってしまう。申請時のサポートも含めて明確にしたい。
- ：ZEV充電器の貢献台数は少ないのではないかと。災害対応として、災害時の電源ポートの視点を入れても良いのではないかと。
- ◇：ZEV充電器は新たなモビリティ対応として導入を検討しているが、防災面での効果も期待できると思うので、他とのバランスをとりながら貢献台数を上げられるか検証したい。
- ：駐車原単位 450 m<sup>2</sup>について、ルール運用後も実態を踏まえて適宜見直すとあるが、具体的にどうするのか。
- ◇：450 m<sup>2</sup>は2年前の実態調査の結果を基に算出している。今後は東京都道路整備保全公社が実施している路上駐車の定点調査に本区域も含めてもらうので、その傾向を見ながら、必要に応じて2年前のレベル感で再調査が必要か、検討していくことになるかと思う。
- ：見直しの判断は運用委員会か。
- ◇：見直しにあたっては、置換え施設の設定も含め、運用部会で確認した上で運用委員会に上げていき、学識の意見等も聞きながら検討を進める想定をしている。
- ：地域貢献施設として、シェアサイクル、宅配ロッカーとあるが、エリマネ法人で事業をするのか。何らかの基準がないと、実効性が不確かな状態で、個人（オーナー）がレンタサイクル事業をはじめてもこれもシェアサイクルだ、ロッカーを設置したから宅配ロッカーだ、とならないか。逆に縛りすぎるとルールが使われなくなるので、どう対応するか。
- ◇：これらのメニューについて、特定の運用事業者を指定することはしない。オーナー側で運営

事業者と協議して運用・設置できるようであればそれを評価していく。マニュアルへの記載は検証する。

- ：オーナーが新規事業としてレンタサイクルやシェアサイクル事業を始めた際に、それも認められるのか。
- ◎：レンタサイクルは貸す場所と返却場所が同じ。シェアサイクルは貸す場所と返却場所が違うという定義であるが、オーナーが勝手に始めた事業を認めるのは違うという印象。
- ：同意見である。縛りをきつくしすぎる必要はないが、抜け道が無いようマニュアルの記載は検討した方が良いのではと思う。
- ◇：検討したい。
- ：置換え基準のシェアサイクルポートの記載について、キックボードの規制はかけないとまずいと思うが、「キックボード不可」と明記する必要があるのか。
- ◇：「自転車を基本」等、表現を改める。
- ：ケーススタディについて、置き換え施設の組合せは自由なのか。
- ◇：基準内で自由である。
- ：運用体制について。運用委員会は本協議会がスライドするものか。また、運用部会のメンバーはどのように選出されるのか。
- ◇：運用委員会は、本協議会のような場を想定している。運用部会の体制は地元委員を中心に相談させてもらいたい。将来的には、エリアマネジメント組織への移行も視野に入れたと思っている。マニュアルが形になってきた段階で相談したい。
- ：ルールBについて、共同住宅の類似建築物の駐車需要とあるが、例えば既存不適格の建築物が類似の対象になってしまうのではないか。
- ◇：下北沢には一定規模以上の共同住宅が少なく、マンション居住者の需要がわからなかった。そのため、共同住宅の駐車原単位は都条例と同じとする一方、下北沢に限らず同じような立地条件、規模等の類似建築物を踏まえた提案に対しては協議に応じるものとした。他地区でも取り入れている対応である。
- ：地域貢献協力の算定根拠はどうか。
- ◇：協力は金は大規模な建築物が対象となるが、全て地域貢献施設へ置換えとすると貴重な1階がほとんど貢献施設になってしまうので、協力金も可としている。他地区では減らした台数あたり〇円/台、という形で決めている。
- ◇：置換え基準の駐輪場の仕様について、「1階（道路面と同等レベル）を基本とし、」とあるが、基本以外を認めるのか認めないのか。
- ：置換え基準はルールAなので、指摘を踏まえ、限定的な記載に改める。なお、ルールBによる大規模建築物の場合は、道路面ではなくとも半地下に一定数の駐輪場を設けることで使いやすい駐輪場とすることも可能になるので、このあたりも踏まえて対応したい。
- ◇：ルールの運用について、第三者機関にけるものは何か。
- ：類似建築物、置換え基準に依らない地域貢献、隔地について、定量数値で測れないもの、地区の状況を踏まえて判断すべきものは基準に考え方を明記して第三者機関に審査を依頼した

- い。定量数値で明確な判断が可能なものは区で審査する方針。第三者機関については、他地区で実績のある団体に相談を始めている。今後マニュアルを詰めた上で本格協議していく。
- ：第三者機関の類似審査はかなり厳しい。殆ど車を使わないマンションの駐車場需要が都条例基準に比べて過大となるマンションが類似になるのではなく、あくまで立地や居住者層から類似性を審査される。類似施設として認められるマンションを見つけるだけで難しいのが審査の実際だと認識している。
- ：置換えメニューは他地区にない新しい取り組み。悪意のあるオーナーの抜け道となっていないかといった判断は第三者機関に委ねたり、事務局だけでなく地元意見を確認できる機会があってもよいかもしれない。
- ：台数の算出について、都の駐車場条例では延床 6,000 m<sup>2</sup>未満の建築物には激変緩和係数の適用があるが、地域ルールでも激変緩和係数を適用するのか。
- ◇：本地区の駐車原単位は延床 6,000 m<sup>2</sup>以上の建築物から対象となるので激変緩和係数の対象外となる。マニュアルにはわかりやすく記載する。
- ：置換えは得しないと思っていたが、一般車 10 台と 4t の共同荷さばき駐車施設 1 台について、どの程度 1 階の駐車面積が減るのかを示すとお得感が伝わると思った。
- ◇：マニュアル等で示せるようにしたい。
- ：地元が建替える際に最初に相談に行くのは開発事業者や設計事務所が想定されるが、これらのお得感を示せば地域貢献しようとなるので、地域貢献メリットがわかる資料やツールが整備されると良い。また、地域貢献協力金ではなく固定資産税減免等のインパクトがあると更に良い気がした。
- ◇：固定資産税の減免は難しいが、地域貢献のメリットの示し方は検討する。
- ：共同荷さばき駐車施設について、警備員の配置はルール上で求められるのか。  
また、既存遡及について、既存施設で既に実施している宅配ロッカー等のサービスは地域貢献施設として算入可能か。
- ◇：他地区では登録制やコインパーキング化により無人で共同荷さばき駐車施設の運用をしているものもあるので、提案いただくことになる。既存遡及による宅配ロッカーへの置換えも基本的に考えられるが、詳細は今後詰めていく。
- ：駐輪場は車路のことも考慮したい。ZEV 充電器については、駐車時間が長くなってしまうので、数が少ないと ZEV 待ち路上駐車が出てくるか。様々な観点で検討してほしい。
- ◎：置換えルールは他地区にはない新たなルールであり、下北沢らしくて良いと思う。いかに適切に運用できるかを検討するのは協議会の役割だと思うので、各委員は内容を持ち帰ってもらって何か意見があれば事務局に提言してもらいたい。
- 運用体制について、第三者機関の審査の可否のケースはわかりやすくした方が良い。また、申請の煩わしさという意見に対しては、いきなり申請ではなくて申請書類の書き方も含めた区の事前相談の枠組みを加えてほしい。

以上