

第3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6年9月18日

1

前回までの振り返り

2

地域ルールたたき台

3

今後の予定

協議会の開催・検討経緯

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

今回

第3回
(R6.9.18)

・地域ルールのたたき台

H18策定

下北沢駅周辺地区 地区計画

歩行者主体 安全 / 快適 街の回遊性



都市計画決定告示：平成18年12月7日 告示番号：世田谷区告示第855号
建築制限条例施行：平成18年12月11日 告示番号：世田谷区告示第80号

世田谷区



道が狭い



歩行者主体
街づくりの課題

路上荷捌き



路上駐輪



東京都駐車場条例における地域ルール

昭和33年

条例
施行

「東京都駐車場条例」施行

- ・ 駐車場附置義務制度を設立

平成14年

条例
改正

「駐車場地域ルール制度」創設

- ・ 地区特性に応じた駐車施設等の設置が可能

都心部では余剰が発生...

令和4年

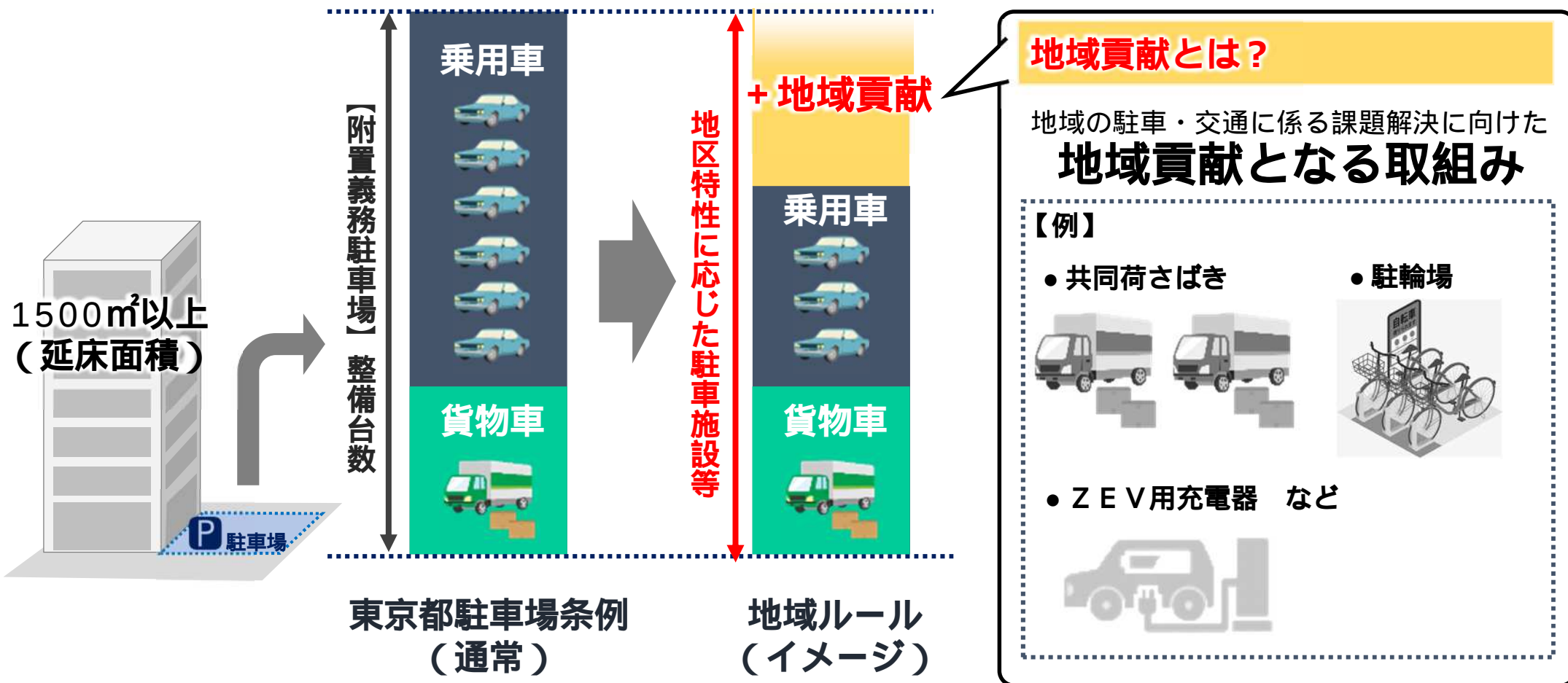
条例
改正

「地域ルール対象エリア」拡大

- ・ 鉄道駅周辺500m以内のエリア かつ
- ・ 人中心のまちづくり等の位置づけがあるエリア

→ 下北沢駅周辺も対象に

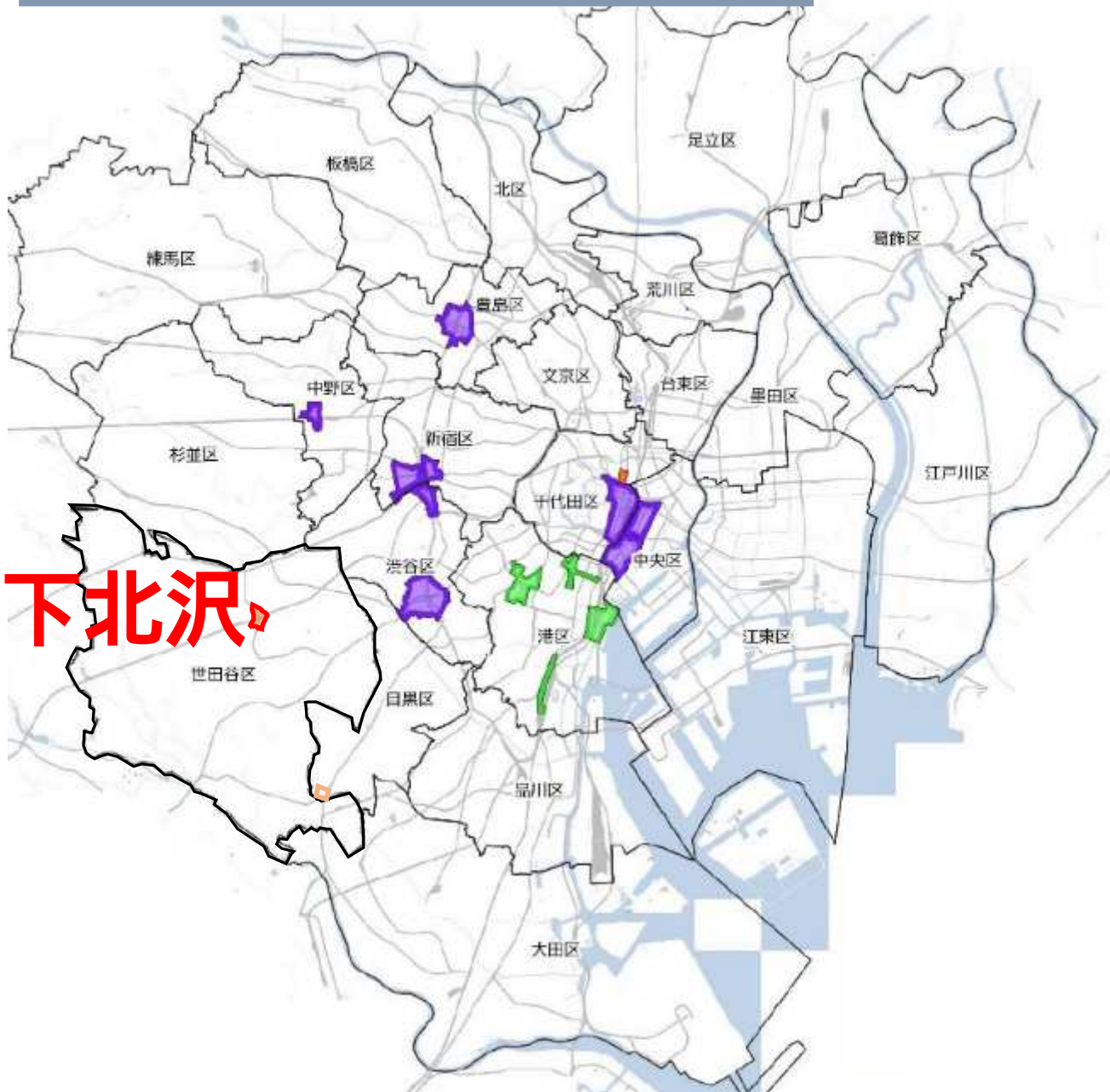
駐車場地域ルールについて



「地域ルール」で歩行者主体の街づくりの促進へ

駐車場地域ルールについて

地域ルール策定地区：15地区



駐車場整備計画

大丸有地区	千代田区
銀座地区	中央区
東京駅前地区	中央区
渋谷駅周辺地区	渋谷区
代々木地区	渋谷区
新宿駅東口地区	新宿区
新宿駅西口地区	新宿区
池袋地区	豊島区
中野駅周辺地区	中野区

低炭素まちづくり計画

環状2号線周辺地区	港区
品川駅北周辺地区	港区
六本木交差点周辺地区	港区
浜松町駅周辺地区	港区

都市再生駐車施設計画

内神田1丁目周辺地区	千代田区
鉄道駅等から概ね半径500m以内	
自由が丘駅周辺地区	目黒区

検討中

鉄道駅等から概ね半径500m以内

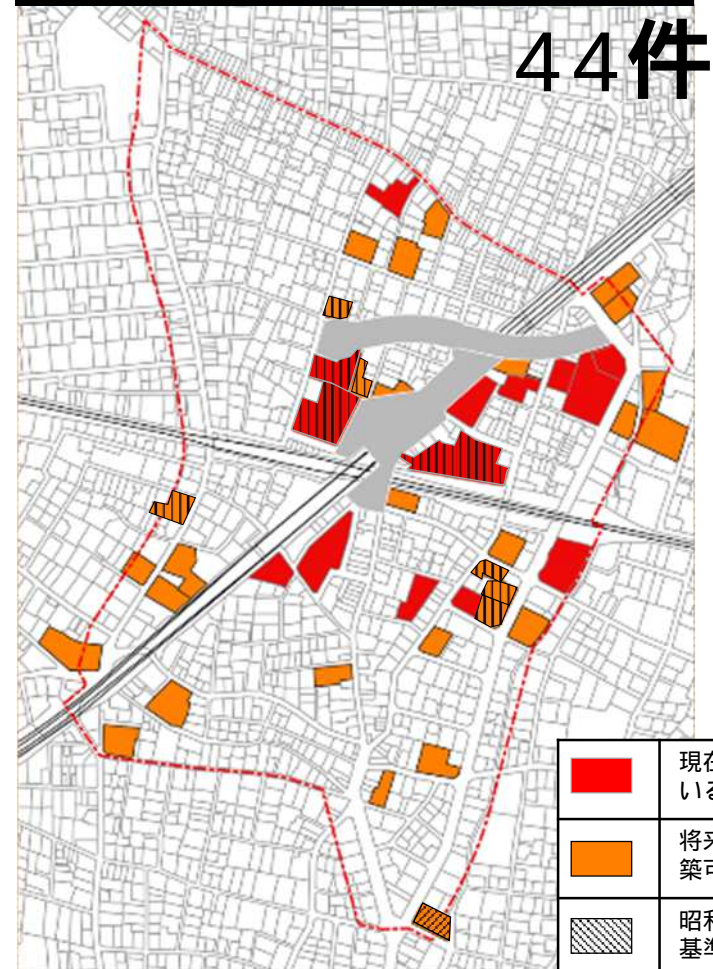
下北沢駅周辺地区	世田谷区
----------	------

附置義務駐車場の現状と将来予測

現状



延床1500㎡以上の建築が可能な敷地



将来

小規模な附置義務駐車場が増える可能性

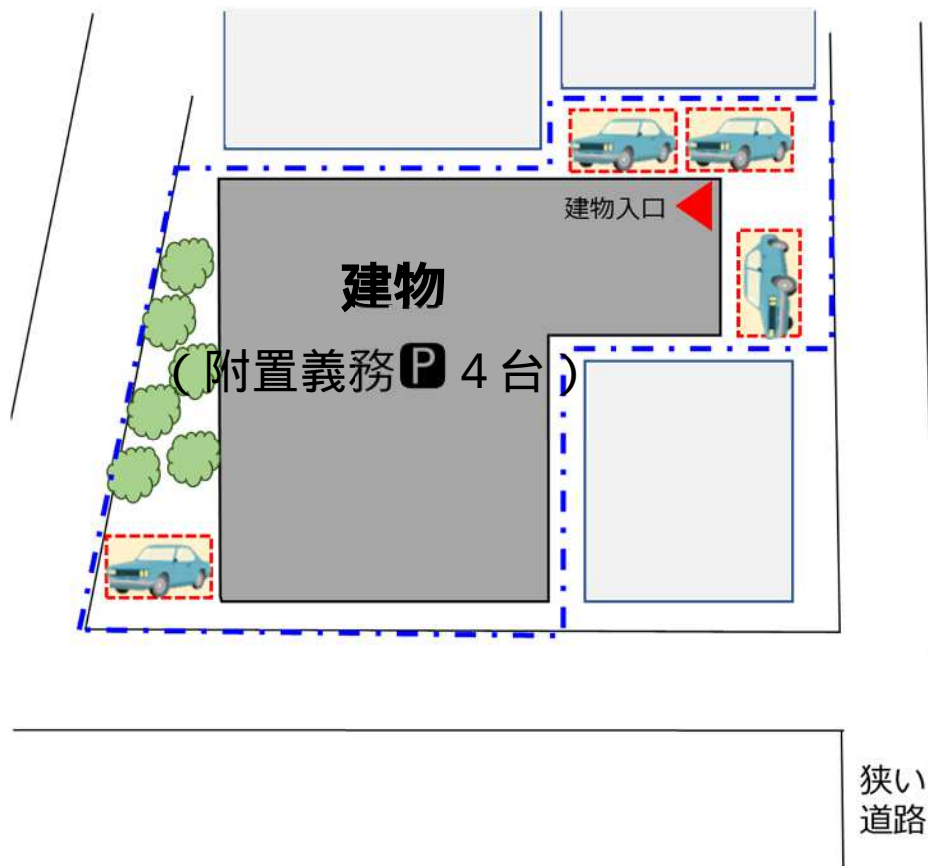
令和5年10月時点のデータ
地区計画及び前面道路を考慮した容積計算

下北沢における附置義務駐車場の例

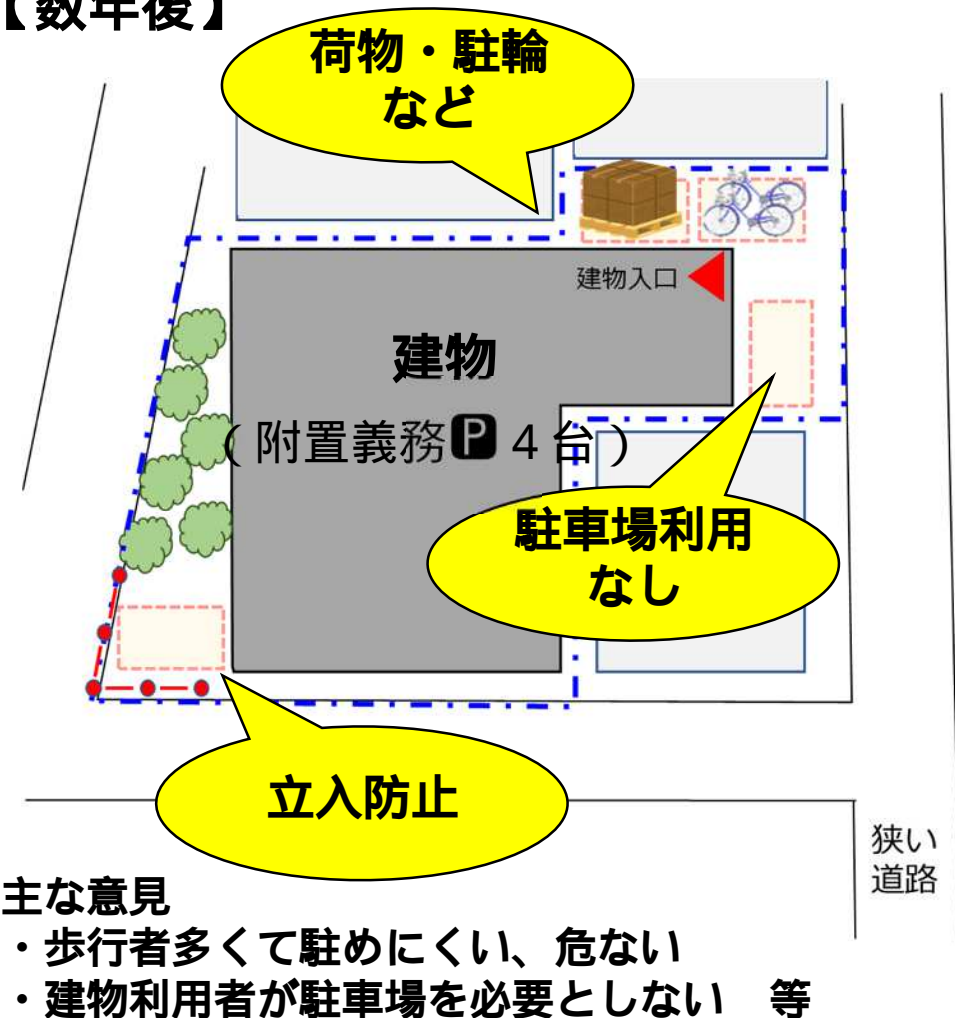
附置義務駐車場を作っても・・・

→ **駐車場として利用されない**

【建築時】

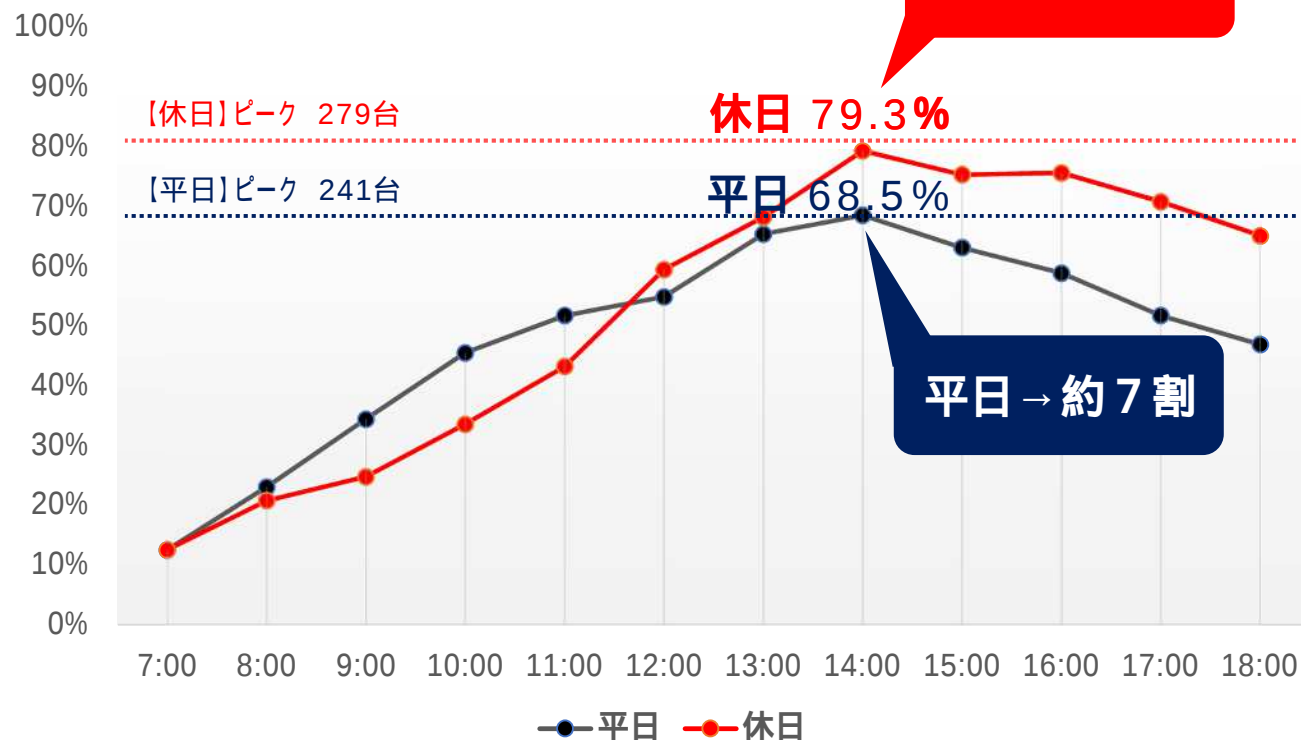


【数年後】



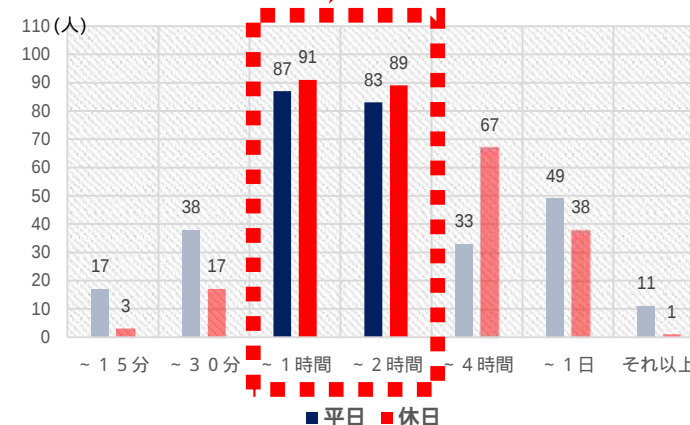
駐車場利用状況調査（令和5年10月7日,9日、午前7時～午後7時）

■ 駐車場稼働率（時間貸し：全352区画＊）

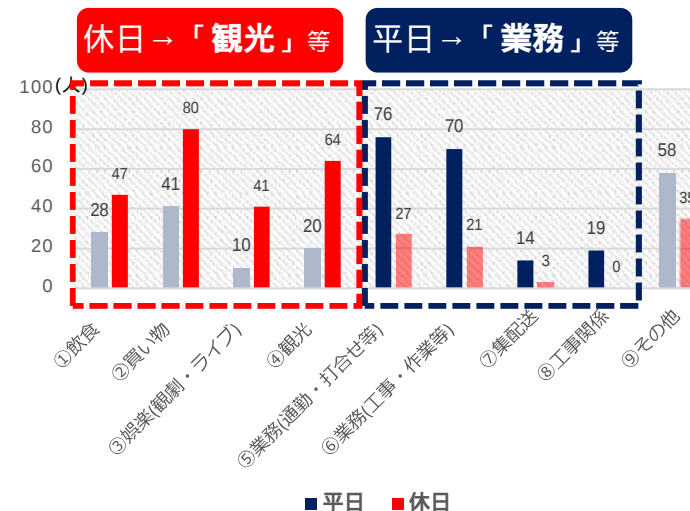


台数	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
平日	44	81	121	160	182	193	230	241	222	207	182	165
休日	44	73	87	118	152	209	240	279	265	266	249	229

■ 駐車時間



■ 駐車目的



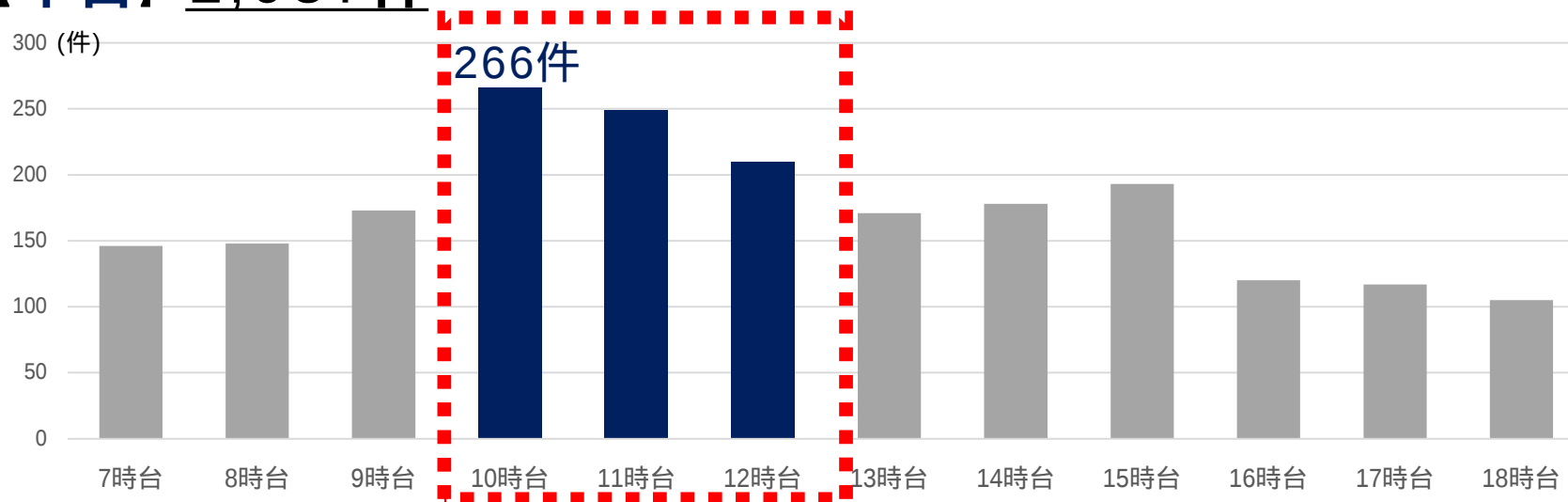
＊ 地区内及び地区周辺300m内・5区画以上の時間貸駐車場を対象

路上駐車実態調査 (令和5年10月7日,9日、午前7時～午後7時)

路上駐車件数(延べ)

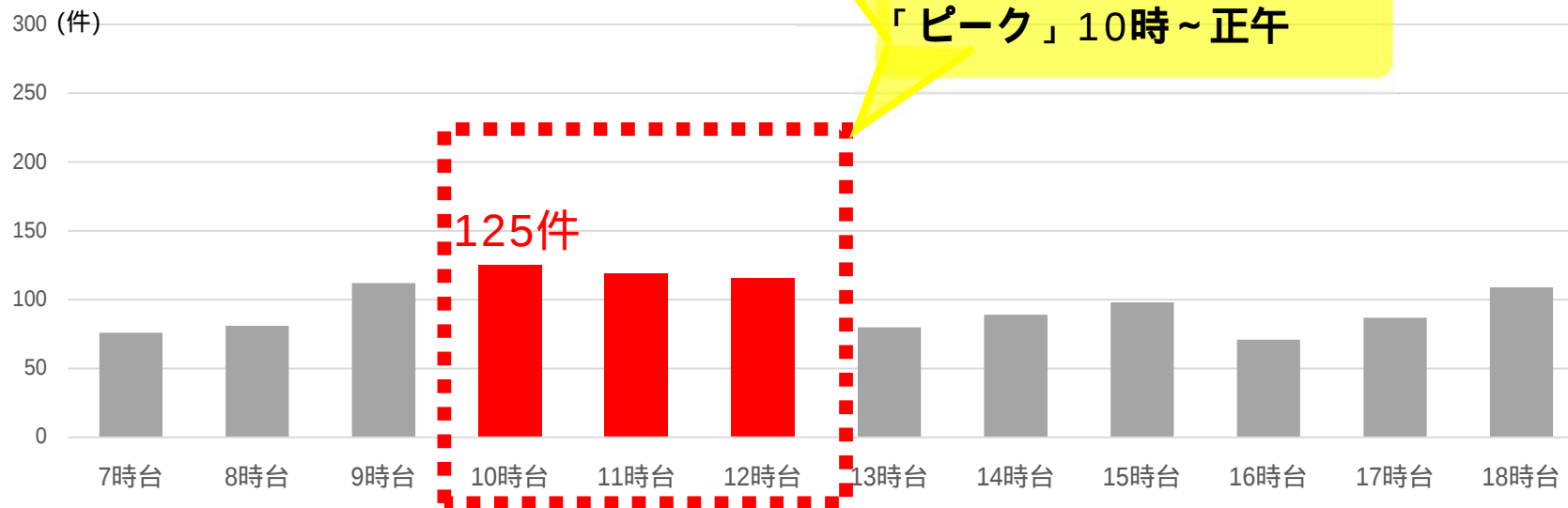
■【平日】 2,087件

平日は、休日の2倍



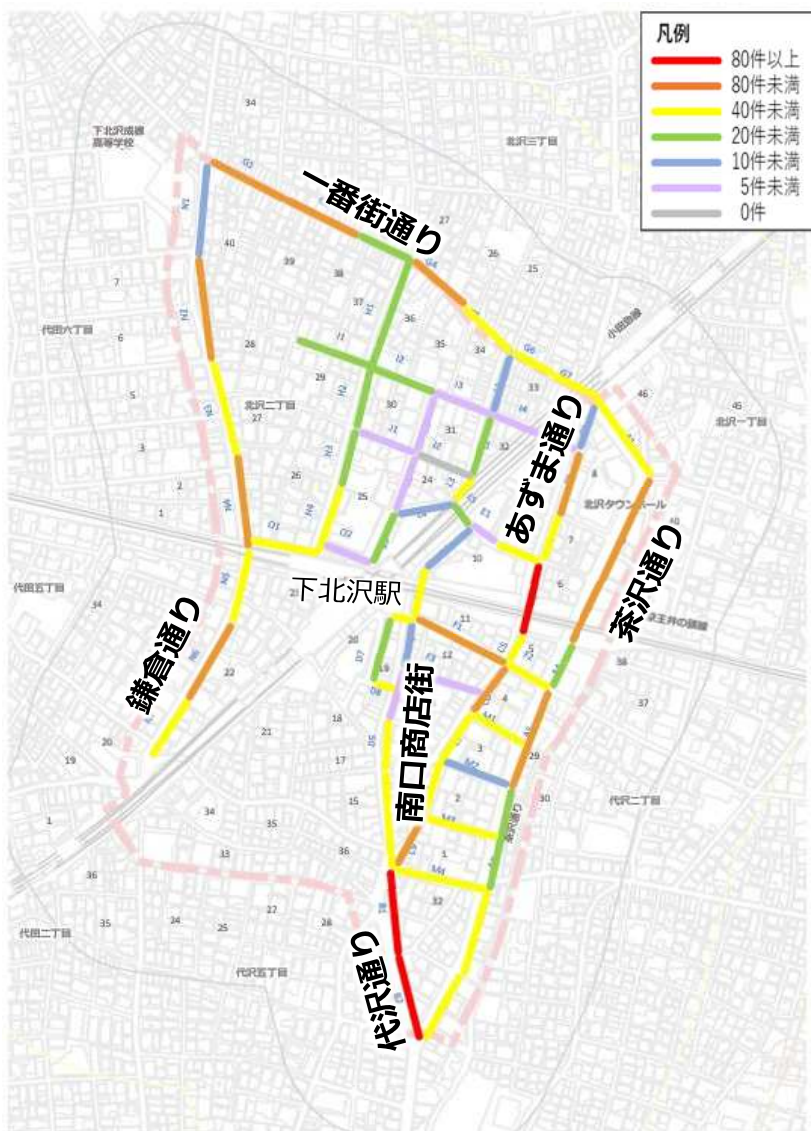
■【休日】 1,171件

「ピーク」10時～正午

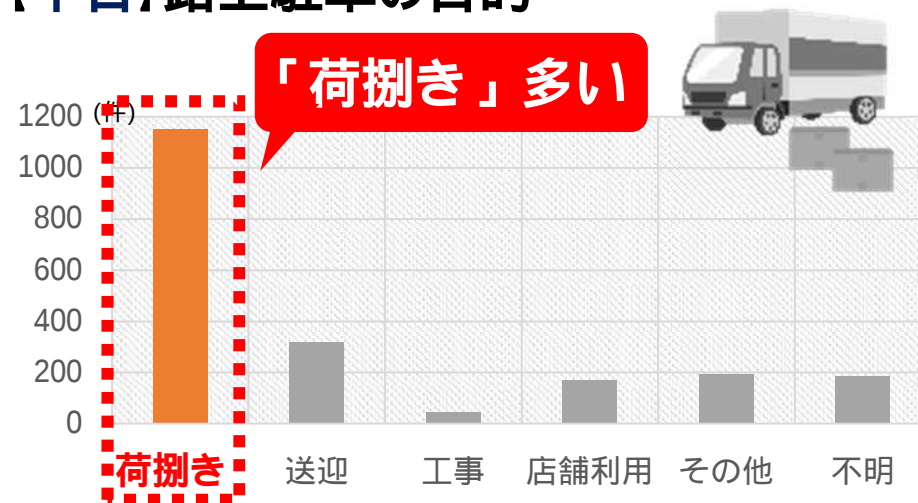


路上駐車実態調査 (令和5年10月7日,9日、午前7時～午後7時)

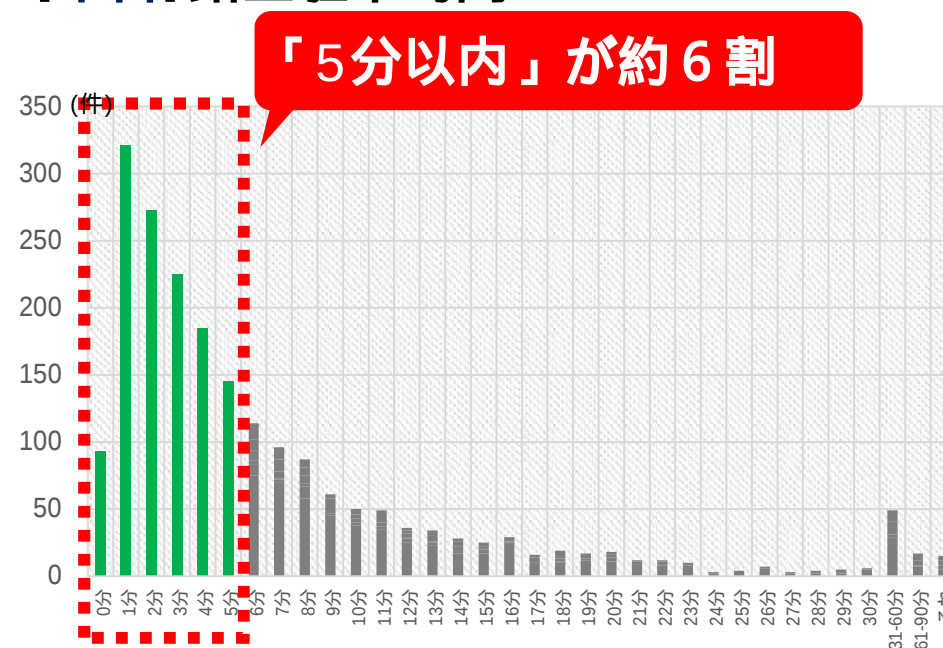
■【平日】路上駐車の数(延べ)



■【平日】路上駐車目的



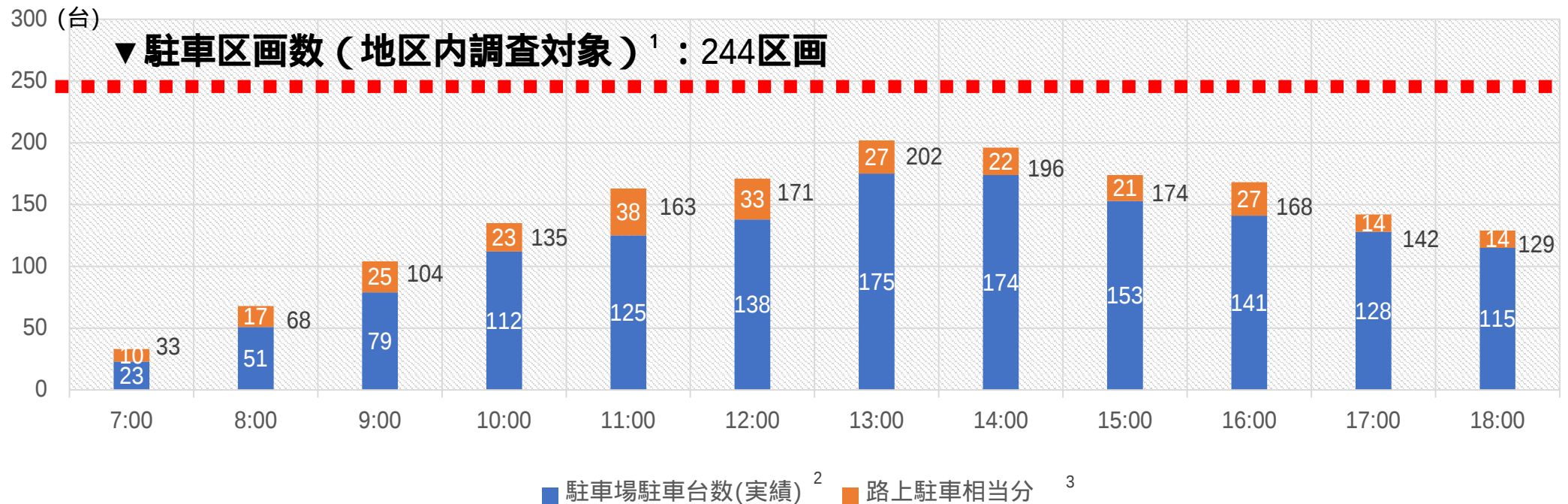
■【平日】路上駐車時間



実態調査から

駐車台数(駐車場 + 路上) < 駐車区画数

【平日】毎正時の駐車台数(路上駐車相当分上乘せ)



時刻	7 00	8 00	9 00	10 00	11 00	12 00	13 00	14 00	15 00	16 00	17 00	18 00	合計
駐車場駐車台数(実績) ²	23	51	79	112	125	138	175	174	153	141	128	115	1,414
路上駐車相当分 ³	10	17	25	23	38	33	27	22	21	27	14	14	271
上記合計値	33	68	104	135	163	171	202	196	174	168	142	129	1,685
駐車率	13.5%	27.9%	42.6%	55.3%	66.8%	70.1%	82.8%	80.3%	71.3%	68.9%	58.2%	52.9%	57.5%

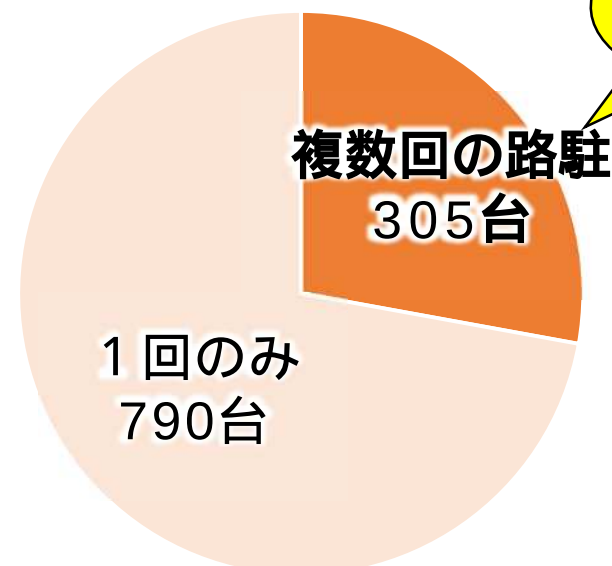
1 駐車区画数(地区内調査対象) : 地区計画区域内で駐車区画が5区画以上の時間貸駐車場の区画数(5区画未満を含めた総数は277区画(調査時点))

2 駐車場駐車台数(実績) : 毎正時の駐車台数

3 路上駐車相当分 : 毎正時をまたぐ路上駐車台数(タクシー、バスを除く)

実態調査から

約3割が複数回の路駐（平均3.7回/台）



約3割

【平日】バス・タクシーを除く
地区内の路駐した台数
(N=1095台)



複数回の路駐
→ 平均3.7回/台
(最大35回)

例) おしぼり、酒、冷凍食品、
コンビニ、個人配送業者 など

ルール検討の方向性（案）

< ルールの方向性 >

- 1．路上駐車・停車の低減に貢献するルール
- 2．駐車・交通施策に貢献するルール
- 3．賑わいや歩行者の安全性に配慮したルール

【駐車場地域ルール】



ZEV用充電器



...など

ルール検討の方向性（案）

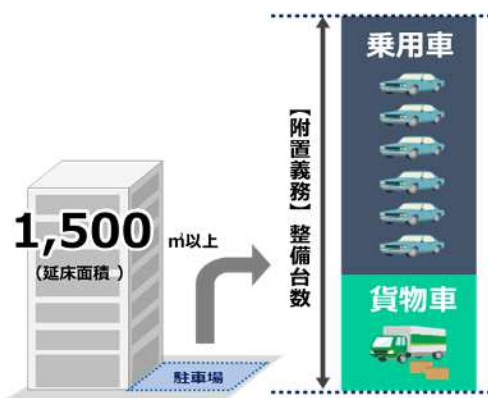
< ルールの適切な運用にむけて >

- 1．附置義務駐車場規模を考慮（選択されるルールづくり）
- 2．地域貢献施設（共同荷捌き等）の運用方策
- 3．実効性の確保（運用体制の構築）

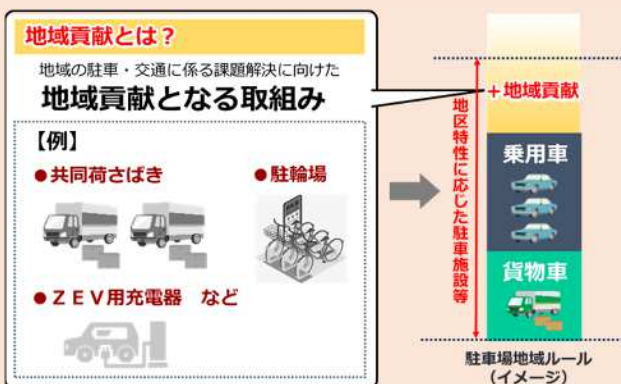
【建築主】

選択性

【通常】 都条例の附置義務制度



【地域ルール】 下北沢独自の制度



第2回協議会での主な意見など

- 下北沢の路上駐車は他の街と比べるとどうなのか？
- 物流ドライバーなどの実態を把握する必要があるのではないか。
- 地区内でもエリア特性を踏まえる必要があるのではないか。 など



1

前回までの振り返り

2

地域ルールたたき台

3

今後の予定

物流業者へのヒアリング（下北沢駅周辺の配送状況等）

宅配業者（2社）

- ・道が狭く台車やスリーターで配送（坂道、人込みが多く危険）
- ・配送量は年々増加（古着仕入・配送、裾ショッヅ）
- ・人通りが少ない場所に、荷捌きスペースを設けられれば。
- ・共同荷捌きスペースがあるとよい。
- ・PUDO等の利用者が増えれば再配達の負担は減る。



スリーター



PUDOステーション

飲料メーカー（1社）

- ・時間貸し駐車場に車両を駐車し、各自販機に配送
- （自販機の補充はデータで把握できるため、混雑していない早朝配送、事前仕分け等が可能）

物流業者へのヒアリング（下北沢駅周辺の配送状況等）

コンビニ（3社）

- ・店舗近隣に荷捌きできる場所がない。
- ・荷下ろしできる広さの時間貸し駐車場があれば利用している。

【配送状況】

X社：常温商品は積載量が多く、45～60分かかることも。

Y社：納品回数平均7回/日、最大4トン車、最大30分程度

- ・共同で利用でき、駐車・荷捌きスペースがあると良い。

【共同荷捌きスペースの規模等】

Z社：店舗から70m以内、長さ8m×横幅4m×高さ3.1m以上



物流事業者は荷捌きスペースを求めている

地区の概況

下北沢駅周辺地区地区計画

附置義務駐車場の対象となるエリア*で、地域ルール策定要件**を満たす区域

*1500㎡以上の店舗等が建築可能

**駅周辺500m以内、人中心の街づくりの位置づけがある

地区幅員6m超の道路

<住商A地区（地区計画）>

【方針】低中層の住宅市街地を形成

- ・用途地域は第一種住居地域だが地区計画で店舗面積は500㎡以下に制限。
- ・狭隘道路中心、住商併用建物はわずか。

<鎌倉A地区（地区計画）>

【方針】住商複合の低中層市街地を形成

- ・用途地域：第一種住居地域（店舗3000㎡まで建築可）

<鎌倉通り>

- ・道路幅員6-7m
- ・地区計画区域内は歩道上空地による幅員8mの空間確保を誘導

<鎌倉B地区（地区計画）>

【方針】低中層の住宅市街地を形成

- ・第一種中高層住居専用地域（用途地域上、店舗は500㎡以下）

<住商B地区（地区計画）>

【方針】低中層の住宅市街地を形成

- ・第一種中高層住居専用地域（用途地域上、店舗は500㎡以下）
- ・狭隘道路中心、住商併用建物が点在

<代沢通り>

- ・幅員10m以上
- ・路駐（荷捌き）が多い

<一番街通り付近>

- ・幅員5.5m～6m
- ・路駐（荷捌き）、人流多い
- ・一番街沿道北側（近隣商業地域）は「北沢3、4丁目地区地区計画」により沿道南側と同様の街並み誘導型地区計画の指定あり

<駅前周辺>

- ・大規模施設が集積
- ・車のアクセスが悪い、人流多い
- ・都計道整備による影響大
- 駅前広場（世区街10号線）R8.3完成予定（供用開始は補54整備状況による）構造上、③②⑦は広場からのアクセス不可
- 補助54号線
事業期間：H18.10～R11.3
用地取得率：
事業平面図に停車区画あり

<あずま通り付近>

- ・幅員4-6m（4m未満もあり）
- ・路駐（荷捌き）、人流多い
- ・将来附置Pが6-10台程度の施設が集積

<南口商店街付近>

- ・幅員4-6m（4m未満もあり）
- ・路駐（荷捌き）、人流多い
- ・将来附置Pが10台未満の施設が集積

<茶沢通り>

- ・幅員10m～11m

（附置台数の設定条件）

- ・商業・近商は全て店舗とし
原単位は1台/250㎡
- ・住宅系用途は全て共同住宅とし
原単位は1台/350㎡

31台以上
26～30台
21～25台
16～20台
11～15台
6～10台
1～5台
無し 0台

商業地域
近隣商業地域
第一種住居地域
第一種中高層住居専用地域
第一種低層住居専用地域

地区の概況



地域ルール of 項目（たたき台）

- 1 . 目的
- 2 . 基本的な考え方
- 3 . 地域ルール適用区域
- 4 . 駐車施設の附置
- 5 . 隔地駐車場の取扱い
- 6 . 地域貢献（施設）
- 7 . 運用体制

1.目的

下北沢駅周辺地区計画に基づく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

2.基本的な考え方

- ・ 歩行者の安全性確保のため、車アクセスが悪い商業地区への附置義務駐車場による車両流入の抑制
- ・ 路上荷捌き・路上駐輪対策、その他地区の駐車交通施策に資する整備の誘導
- ・ 公共交通の利便性を踏まえ、地域全体で必要な駐車需要を確保

3.地域ルール適用区域

地域ルール区域

- ・地区計画区域 + 一番街沿道北側の範囲

【区住環境整備条例の附置義務P】

「福祉サービス、宅配便車両等の一時停車スペース」、「荷捌きスペース」以外の駐車施設は附置としない

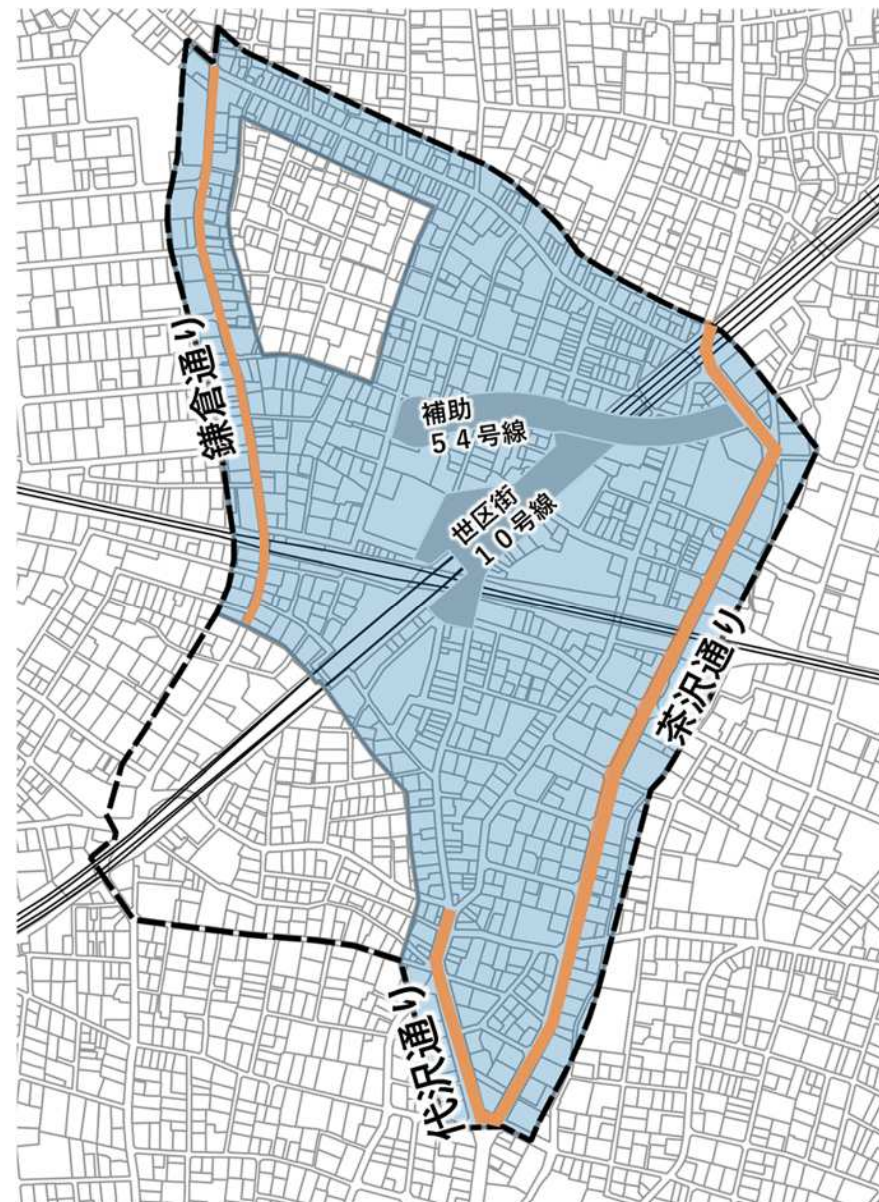
商業ゾーン

- ・都条例による附置義務駐車場の対象となるエリア

地域ルールによる附置義務駐車場の地域貢献施設への置換え等を誘導

地区主要道路

- ・連続する幅員 6 m 超の道路



4. 駐車施設の附置

■ 一般車の附置

地区特性

- ・ 附置義務駐車場は10台以下が中心
- ・ 狭い道路、人通りの多い道路沿いの駐車場は使いづらい、使われない

下北沢への駐車需要を確保しつつ、**使いにくい、使われない**
附置義務駐車場は路上荷捌き・駐輪対策等への置換えを可能に

商業ゾーン内

附置義務駐車場を「地域貢献（施設）」に置換可

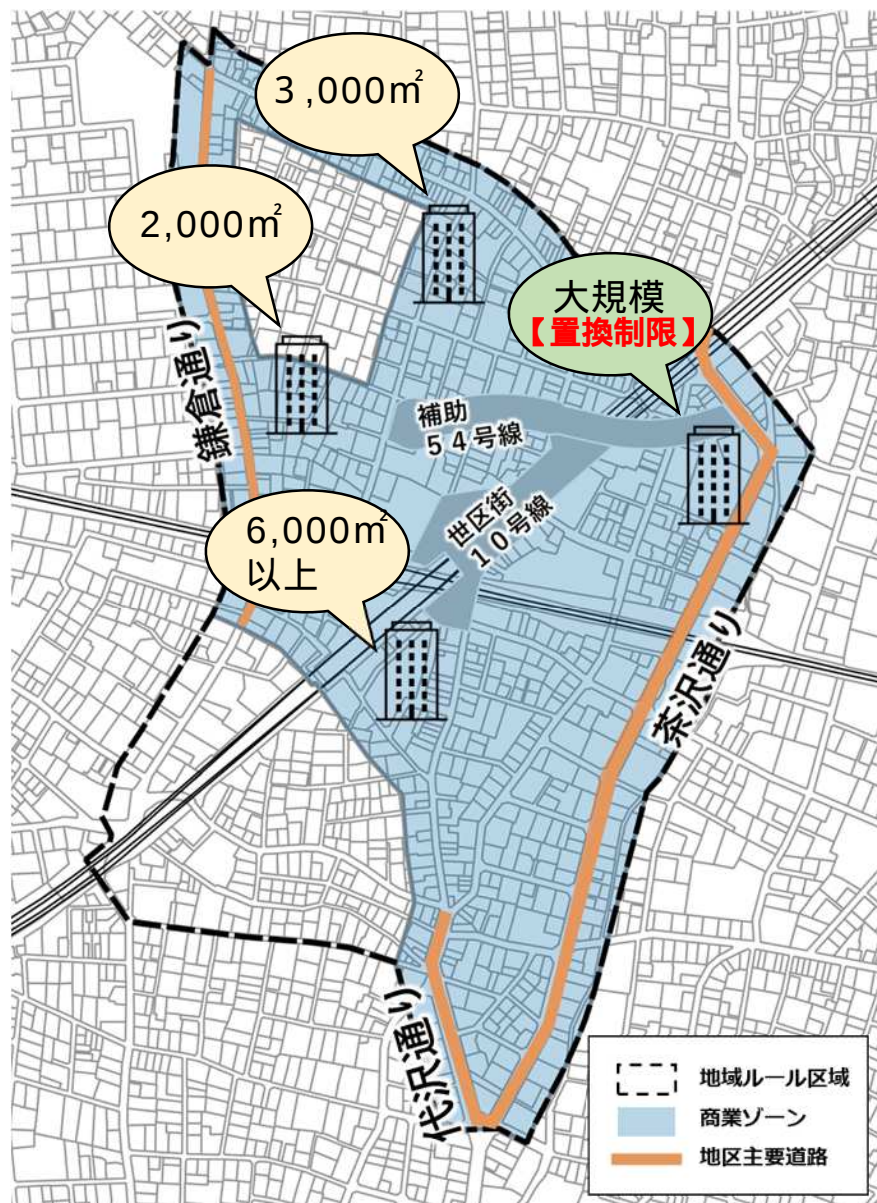
- ・ 地区主要道路に面さない
- ・ 延床6,000㎡以上（大規模建築物）

「下北沢独自の附置義務等」 + 「地域貢献」

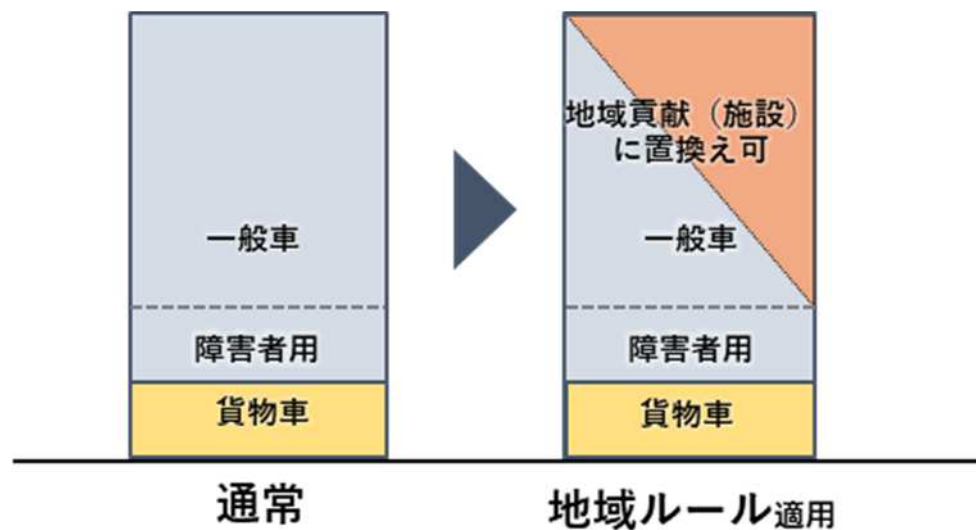
■ 荷捌き用、障害者用の附置

都条例に基づく整備

4. 駐車施設の附置（商業ゾーン内）



○一般車の附置義務駐車場は、当該建物の運用に支障を生じない範囲において、地域貢献（施設）に置換えを可能とする。



○地区の駐車場確保の観点から

置換台数は地区特性を踏まえた上限を設定

地区主要道路に面する大規模建築物は、
地域貢献施設への置換えを制限

4. 駐車施設の附置（商業ゾーン内）

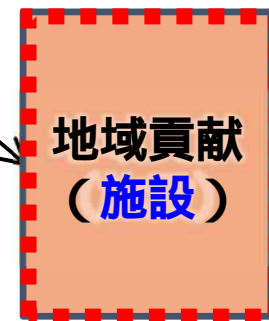
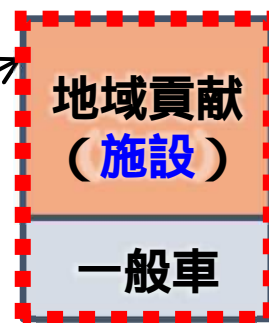
附置義務駐車台数

計 6 台



通常

置換えイメージ



地域ルール適用

4. 駐車施設の附置（商業ゾーン内）

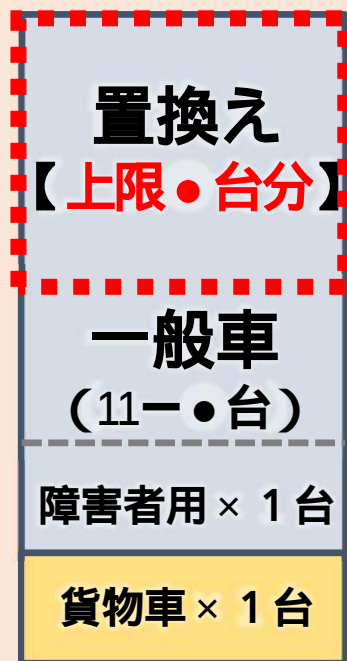
■ 附置義務駐車台数が『置換えの上限』を超える場合

附置義務駐車台数
計 13 台



通常

置換えイメージ



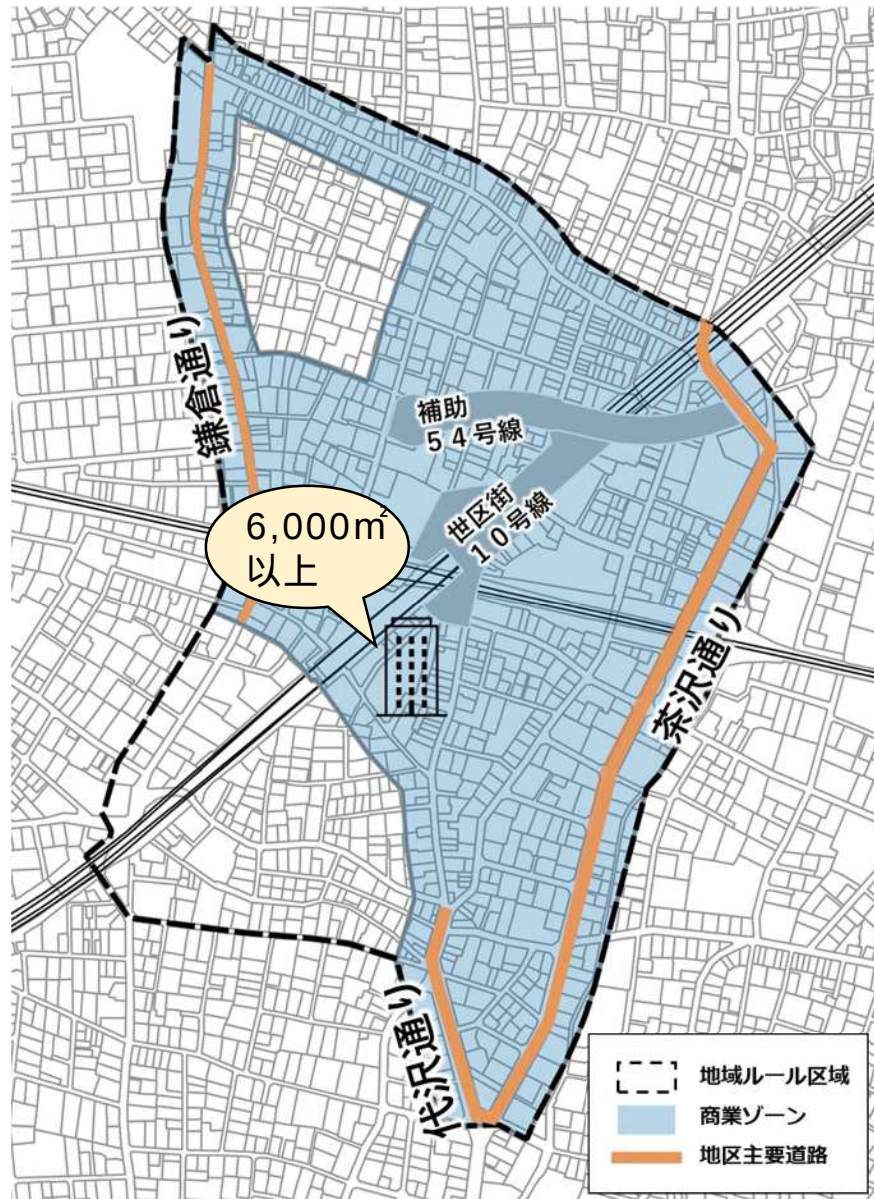
地域貢献
(施設)



...等

地域ルール適用

4. 駐車施設の附置(商業ゾーン内)かつ (地区主要道路に面さない、延床6,000㎡以上)

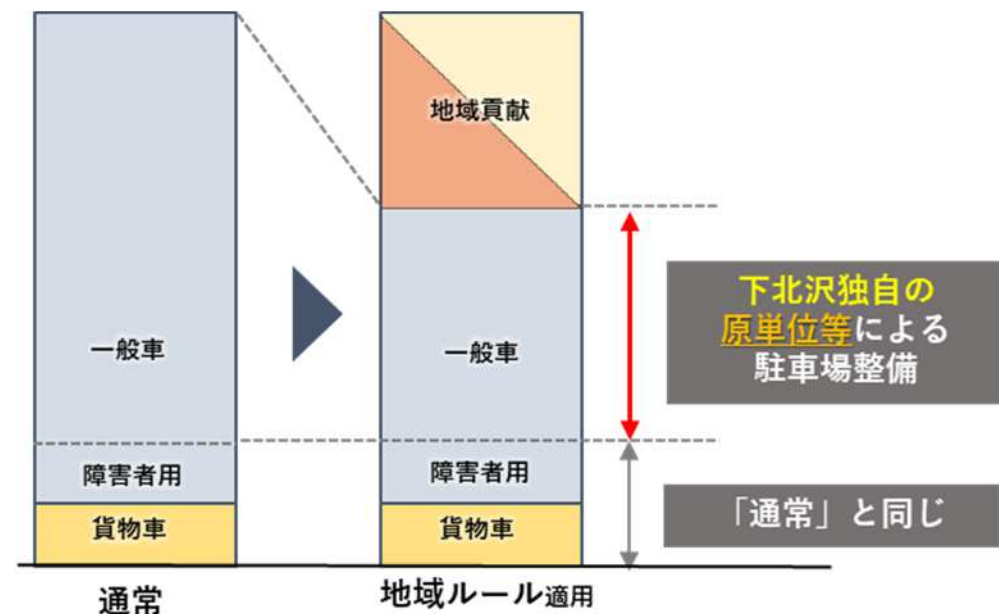


歩行者の安全性確保のため、地区主要道路に面さない(車アクセスが悪い)大規模建築物の駐車場は、**「下北沢独自の原単位」**又は**「類似施設等に基づく基準」**による駐車台数とすることを可能とする。

の低減分は地域貢献を実施

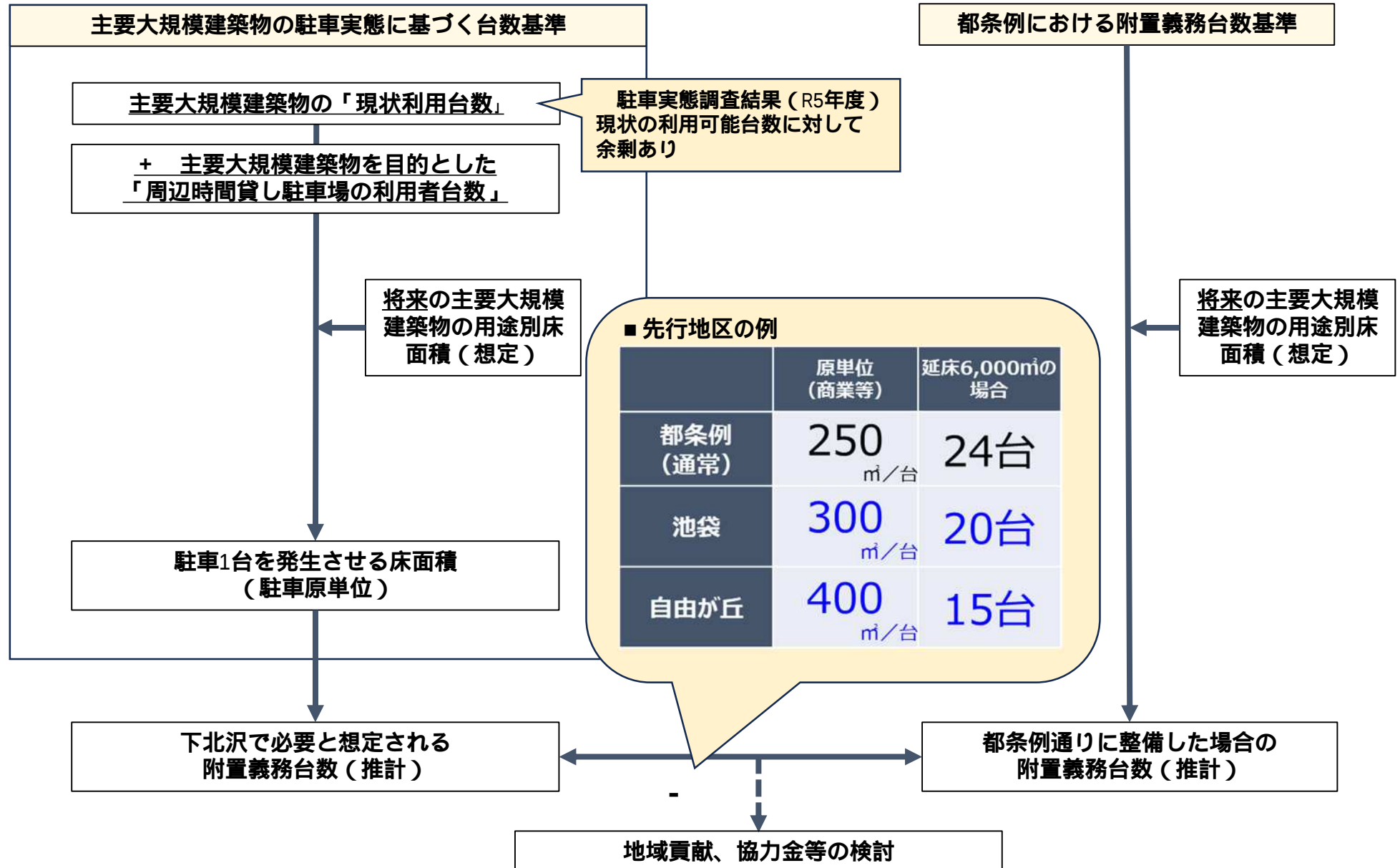
<下北沢独自の原単位>

駐車場実態調査を踏まえ、地区の将来駐車需要を確保するために必要な単位



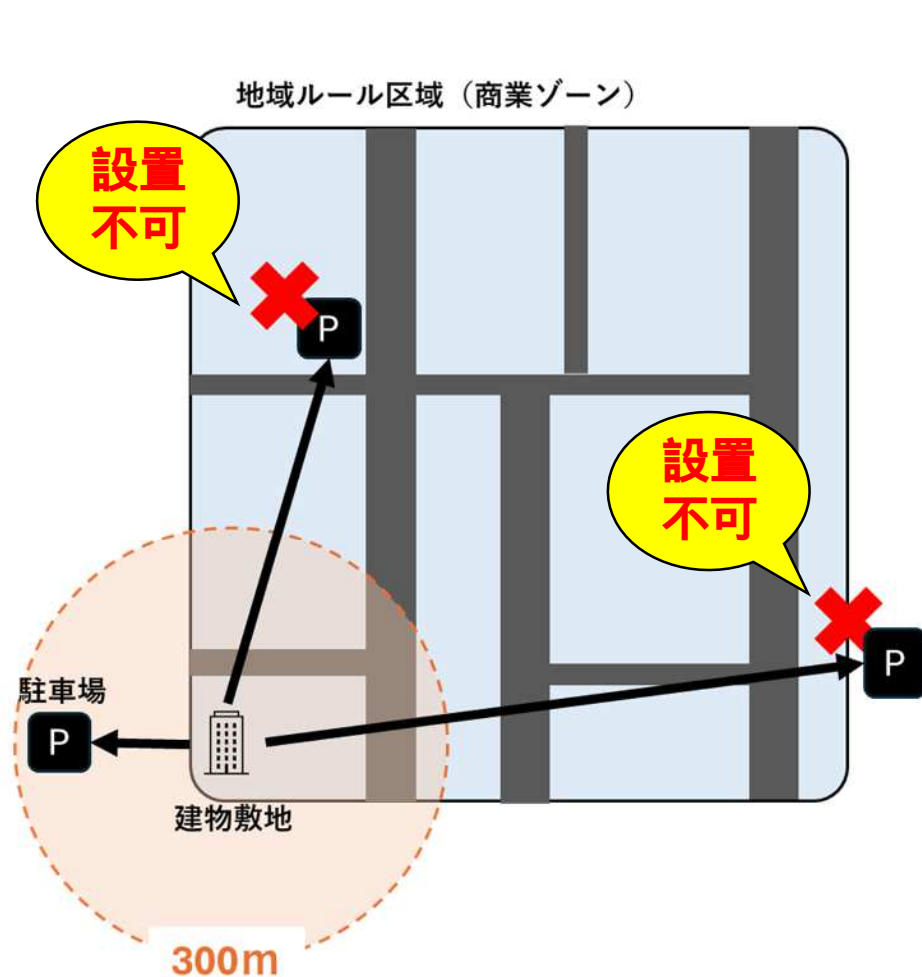
4. 駐車施設の附置 (商業ゾーン内) かつ (地区主要道路に面さない、延床6,000㎡以上)

○「原単位」の算定フロー

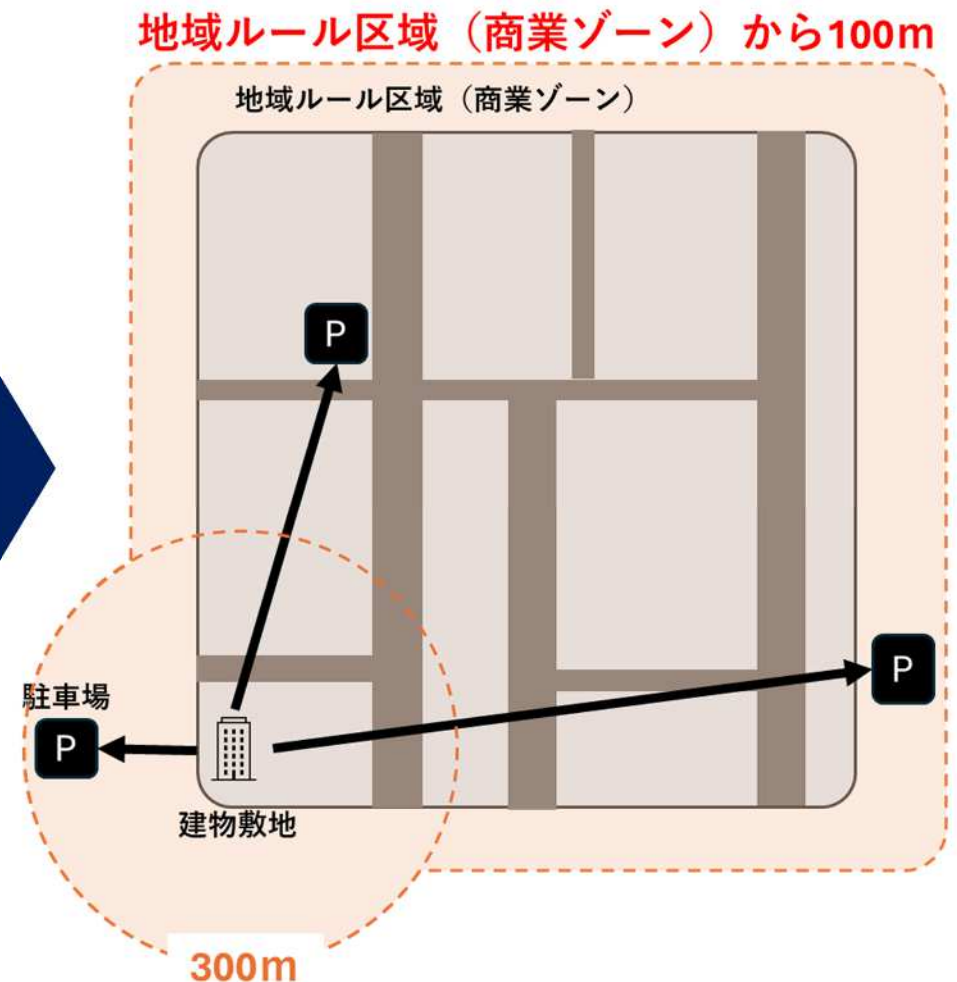


5. 隔地駐車場の取扱い

- ・都条例の規定(敷地から300m) **+ 商業ゾーンから100m内**で可能。
(荷捌き駐車場、共同荷捌きの位置は継続検討)



都条例（通常）



地域ルール

6. 地域貢献（施設）

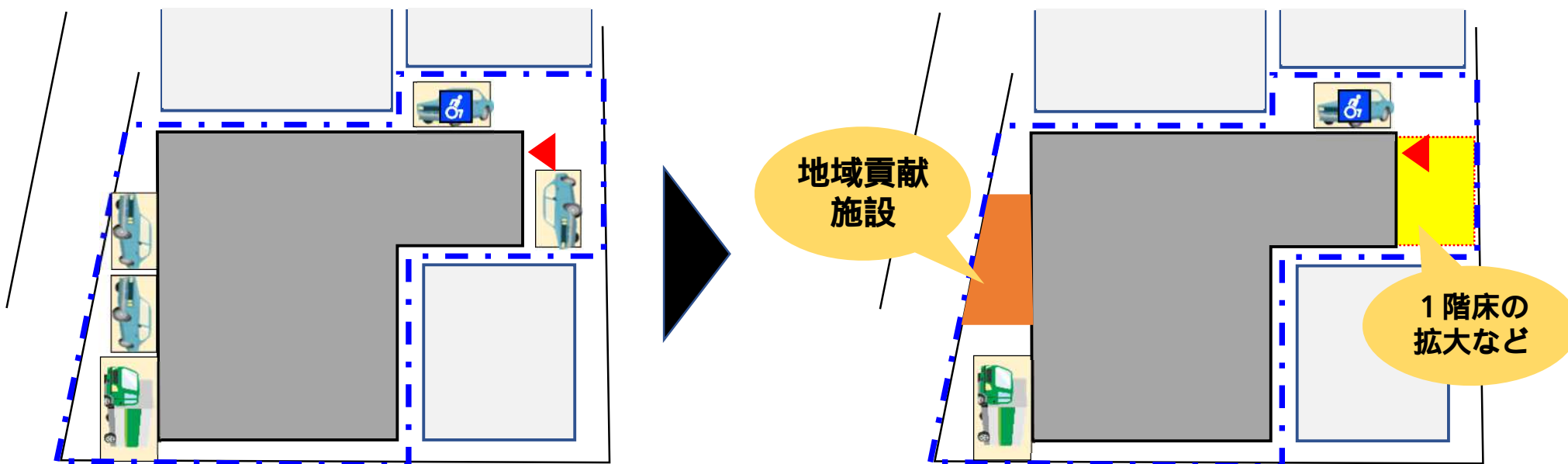
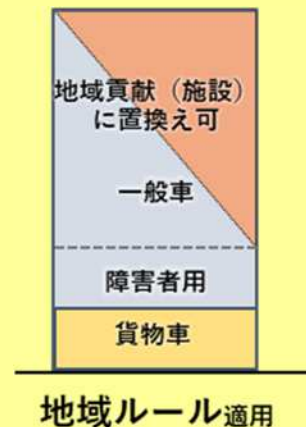
附置義務駐車場 基準等に基づく地域貢献（施設）に置換え

< 基準の考え方 >

路上駐車・駐輪対策に寄与すること

駅周辺の来街者が利用できる・利用しやすいこと

その他下北沢駅周辺の駐車・交通施策に寄与すること など

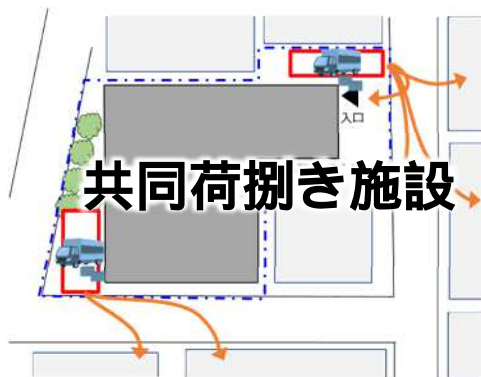


6. 地域貢献（施設）

< 地域貢献施設（案） >

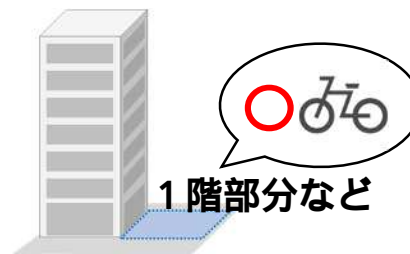
● 共同荷さばき駐車場

路上荷捌き対策



● 駐輪場、シェアサイクル等

駅周辺の店舗利用者、訪問者の路上駐輪対策



● 荷さばき駐車場

コンビニ、スーパーなど、配送が頻繁な業種は一般車P 荷捌きPへの置換えを可能に



● その他駐車・交通施策に寄与すること

例) PUDO、バッテリーステーション、ZEB充電、新たなモビリティ等



ZEV用充電器

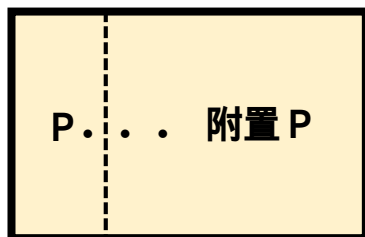


6. 地域貢献（施設）

附置義務駐車場

地域貢献施設への置換え

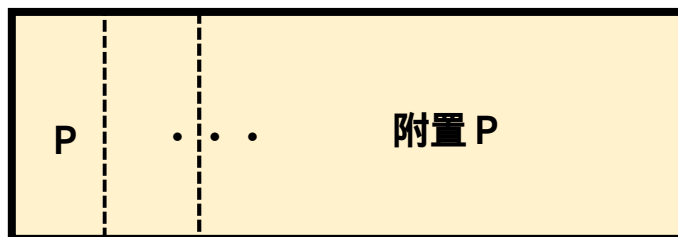
荷捌き
P



荷捌き
P

- ・ 規模、高さの規定 など

共同荷捌き
P



共同
荷捌き
P

- ・ 規模、高さの規定
- ・ 近隣の複数の荷捌き利用が期待できる立地、配置、仕様
- ・ 適切な維持管理 など

駐輪場
シェアサイクル



駐輪場



- 駐輪場（▲台）
- ・ 使いやすい位置
 - ・ 誰でも利用できる
 - ・ 一定時間無料
 - ・ 適切な維持管理 など

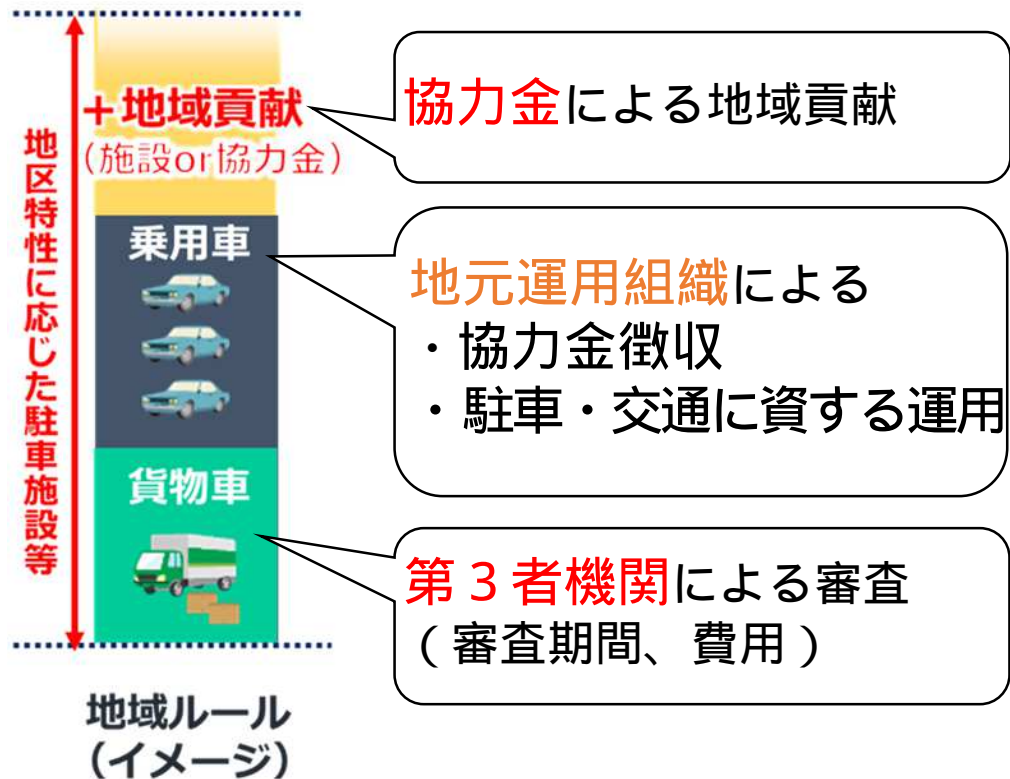
地域ルール of 項目（たたき台）

- 1 . 目的
- 2 . 基本的な考え方
- 3 . 地域ルール適用区域
- 4 . 駐車施設の附置
- 5 . 隔地駐車場の取扱い
- 6 . 地域貢献（施設）
- 7 . 運用体制

7.運用体制

先行地区事例

- 対象建物：大規模物件が多い
- 運用組織：地元ビルオーナーが中心



下北沢

- 附置義務駐車場 10台以下が8割
- オーナー中心の組織体等は不在

地域ルールを運用するためには
運用、審査体制の整備が必要

運用委員会（地元、学識、行政）
運用組織（区？）
審査体制（区、第3者機関）

体制整備

（調整・期間）

運用
開始

【参考】協力金の活用（池袋地区）



7.運用体制

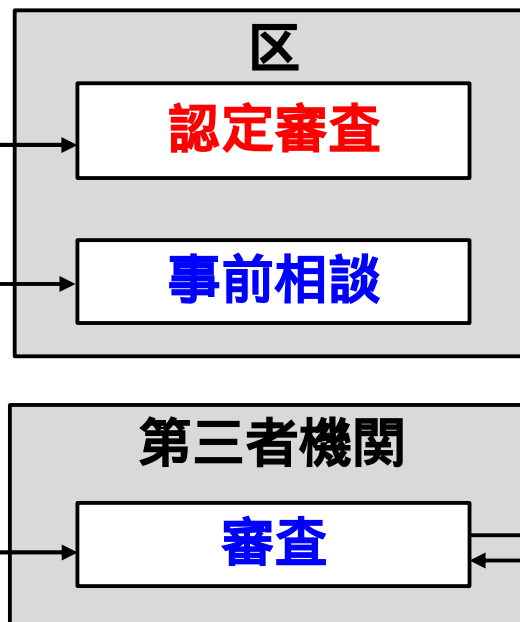
審査体制について

○定量化できる審査業務については「**認定基準**」を設け、区で審査することを検討

【建築主】

- **定量的な認定基準**に基づく、
 - ・地域貢献施設への置換え
 - ・隔地駐車場の設置
- 「**下北沢独自の原単位**」又は「**類似施設等に基づく基準**」による駐車場整備
- **事業者提案**による、
 - ・地域貢献
 - ・隔地駐車場 など

【審査機関】



【運用委員会】

（地元、学識、警察、都・区）

- ・運用状況に基づく
ルールの検証
- ・運用に対する
指導・助言

建築時

建築後

報告

指導・助言

1

前回までの振り返り

2

地域ルールのだたき台

3

今後の予定

スケジュール

本日
(たたき台)

R4

R5

R6

R7 ~

策定協議会

地元（区準備会等）

News

・地区の現状・課題の把握
・上位計画、制限等の整理

・駐車実態調査の実施・分析

・運用体制・方法の方向性
・地域ルール方向性

・ルール案の
検討

・ルール案の
調整

策定手続

ルール策定

（適用申請受付、審査など）
・地域ルールの運用

・運用マニュアル
の検討

・運用体制の
構築

策定手続

マニュアル策定

世田谷区

協議会

（学識経験者、地元関係者、警察、東京都、世田谷区）

運用
組織