

第 8 回池袋地区駐車場地域ルール運用委員会資料

【池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアルの改訂について】

目次

Page

I. 池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアルの改訂について	1
-------------------------------	---

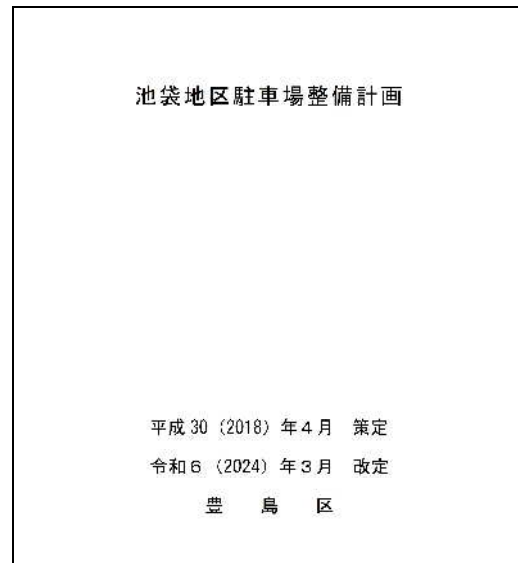
令和6年（2024年）3月21日
豊島区 都市整備部 都市計画課

1. 池袋地区駐車地域ルール運用マニュアルの改訂について

1. 池袋地区駐車地域ルール運用マニュアルの改訂の目的と内容

(1) 改訂の目的

- 現在の「駐車地域ルール」(令和2年3月策定、同年10月運用開始)は、基本的な考え方を定めた「池袋地区駐車地域ルール要綱(以下、「要綱」という。)」および取扱いの詳細、基準、手続き等を定めた「池袋地区駐車地域ルール運用マニュアル(以下、「運用マニュアル」という。)」によって構成されている。
この要綱(駐車地域ルール)は、「池袋地区駐車場整備計画」(以下「整備計画」という。)(平成30年4月策定、駐車場法(昭和32年法律第106号)第4条に定める駐車場整備地区)の基本方針を達成するために定められたものである。
- 整備計画策定以後、「池袋地区駐車地域ルール」、「南北区道周辺荷さばきルール」を策定し、また、令和4年3月に地域の駐車・まちづくり将来像と対応施策をまとめた「池袋地区駐車・まちづくりマネジメントガイドライン」を策定した。
- この度、これら関連施策との整合を図り、今後の駐車駐車施設のあり方や駐車施設の役割などを見直した整備計画の改訂を令和6年3月に予定しているため、要綱(参考資料3参照)と併せて運用マニュアル内の用語の整合などを行うものである。



【主な改訂ポイント(用語)】
・フリンジ(集約)駐車場 → フリンジ・集約駐車場
・「荷さばき集約駐車施設」の追記
↓
上記、用語の修正、追記に合わせて要綱および運用マニュアル内の各所を更新

(参考資料2参照)

- また、駐車場の整備に際し、障害者の駐車施設を関係法令に則り整備することを運用マニュアルに明記しているが、障害者用駐車スペースであることを路面表示することまでの決めは無く、駐車スペースとして確保されることに留まり、障害者用駐車スペースであることが一目で認識できない事例が見受けられた。
そのため、駐車地域ルールを適用する際には、障害者用駐車スペースであることを一目で認識できるよう、「床面へ障害者を示す国際シンボルマークや斜線表示すること」を運用マニュアル内へ、明確に追記することとした。

(2) 改訂の内容

- 池袋地区駐車地域ルール運用マニュアルについて、下記の改訂を行う。
 - 2. 池袋地区駐車地域ルール運用マニュアルの目的(2ページ)
 - 4. 池袋地区駐車地域ルールの基本的な枠組み(3ページ)
 - 6. 対象駐車施設および対象建築物(6ページ)
 - 7. 駐車施設の附置整備基準(11ページ)
 - 8. 駐車施設の構造等(23、24ページ)
 - ・乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設において配慮すべき事項内において、「障害者用駐車スペースである旨を見やすい方法により表示」(路面への表示)する旨を追記。
 - 9. 駐車施設の隔地・集約化(29、32ページ)
 - 10. 駐車施設における出入口の集約化(35ページ)
 - 11. 地域貢献策の実施(36、37、38、41ページ)
 - ・用語の修正および追加

2. 池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアルの新旧対応表

改訂前

2. 池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアルの目的

【地域ルール要綱】（第1条）

この要綱は、「池袋地区駐車場整備計画」（平成30年4月策定、駐車場法（昭和32年法律第106号）第4条に定める駐車場整備地区）の基本方針を達成するため、池袋地区（第3条に規定する対象地区をいう。以下同じ。）における地域特性や、まちづくりの方向性、駐車施設の整備と活用に関わる課題等を踏まえ、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。）に規定する地区特性に応じた基準に基づき、駐車施設の整備基準（以下「地域ルール」という。）を定めることにより、池袋地区の地域住民等と豊島区が一体となって駐車施設の適切な確保と運用を図り、もって良好な交通環境を有する歩行者優先のまちづくりを推進することを目的とする。

○「池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアル」（以下「マニュアル」という。）は、地域ルール要綱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ために活用することを目的とする。

○以下、マニュアルでは、池袋地区駐車場地域ルール要綱（以下「地域ルール要綱」という。）の項目ごとに補足説明する。

3. 池袋地区駐車場地域ルールの構成

【地域ルール要綱】（第3条）

池袋地区駐車場地域ルールは、本要綱及び運用マニュアルで構成する。

○地域ルール要綱でルールの骨格を示し、運用マニュアルでルールの各項目の詳細な内容を示す。
（「要綱」＋「運用マニュアル」＝「地域ルール」）

改訂後

2. 池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアルの目的

【地域ルール要綱】（第1条）

この要綱は、「池袋地区駐車場整備計画」（平成30年4月策定、駐車場法（昭和32年法律第106号）第4条に定める駐車場整備地区計画）の基本方針を達成するため、池袋地区（第3条に規定する対象地区をいう。以下同じ。）における地域特性や、まちづくりの方向性、駐車施設の整備と活用に関わる課題等を踏まえ、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。）に規定する地区特性に応じた基準に基づき、駐車施設の整備基準（以下「地域ルール」という。）を定めることにより、池袋地区の地域住民等と豊島区が一体となって駐車施設の適切な確保と運用を図り、もって良好な交通環境を有する歩行者優先のまちづくりを推進することを目的とする。

○「池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアル」（以下「マニュアル」という。）は、地域ルール要綱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ために活用することを目的とする。

○以下、マニュアルでは、池袋地区駐車場地域ルール要綱（以下「地域ルール要綱」という。）の項目ごとに補足説明する。

3. 池袋地区駐車場地域ルールの構成

【地域ルール要綱】（第3条）

池袋地区駐車場地域ルールは、本要綱及び運用マニュアルで構成する。

○地域ルール要綱でルールの骨格を示し、運用マニュアルでルールの各項目の詳細な内容を示す。
（「要綱」＋「運用マニュアル」＝「地域ルール」）

4. 池袋地区駐車場地域ルールの基本的な枠組

■地区独自の整備台数基準の設定

本地区の駐車実態やまちづくりの方向性を踏まえて、独自の附置義務駐車施設の整備台数の基準を設定する。

■歩行者ネットワークに配慮した駐車施設出入口の設置抑制

歩行者を最優先する路線等の沿道敷地においては、駐車施設を隔地に設置すること等により、駐車施設出入口の設置を抑制する。

■駐車施設の隔地・集約化

小規模建築物の附置義務駐車施設をフリンジ（集約）駐車場に隔地・集約し、地区全体で駐車施設の配置を適正化する。

■フリンジ（集約）駐車場及び共同荷さばき駐車施設の確保

大規模開発等に合わせたフリンジ（集約）駐車場及び共同荷さばき駐車施設の整備の要請や、既存駐車場ストックの有効活用などにより、フリンジ（集約）駐車場及び共同荷さばき駐車施設を確保する。

■地区独自のまちづくり方策の具現化

地域ルールの適用とあわせて、官民の協働により地域のまちづくりに資する施策の実施を図る。

○本地域ルールは、本地区の駐車施策の方向性を定めた『池袋地区駐車場整備計画』に基づき、その実現を図るための具体的施策の一環として、本地区の特性に応じた附置義務駐車施設の整備方法などについて定めるものである。

○本地域ルールの適用地区では、乗用車の駐車施設には余裕がある一方、貨物車の駐車施設は不足しており、これを踏まえ、独自の附置義務駐車施設の整備基準を設定することにより、適切な誘導を図るものである。このような適用地区における特性を反映した駐車施設の整備を実現するため、適用地区ごと、車種ごとに必要な台数を整備することが可能となるよう、個別に整備台数の基準を設定する。

○歩行者を最優先する路線（特定路線）や歩行者ネットワークを形成する上で重要と認められる路線の沿道敷地においては、駐車施設を隔地に設置すること等により、駐車施設出入口の設置を抑制し、歩行環境を整えてまちのにぎわいを向上させる。

○地区全体での駐車施設の配置の適正化を図るため、小規模建築物の附置義務駐車施設のフリンジ（集約）駐車場や共同荷さばき駐車施設等への隔地・集約による確保を積極的に要請する。

○地域ルールの適用により、駐車施設整備費削減等の効果が生じる場合には、その効果の範囲内においてフリンジ（集約）駐車場や共同荷さばき駐車施設等の整備、地域の駐車課題の解決やまちづくりの実現に資する地域貢献策の実施など、地域のまちづくりに活用を図るものとする。

<用語の定義>

○フリンジ（集約）駐車場：乗用車の駐車施設の機能を集約するために附置する駐車施設をいう。本地域ルールでは、駐車施設の立地によってはフリンジ機能（中心市街地内への過度な自動車の流入を抑制するために中心市街地縁辺部に駐車場を設け、中心市街地へは徒歩や公共交通を利用してアクセスすることを誘導する機能）を兼ねる駐車施設もあることから「フリンジ（集約）駐車場」とする。

○共同荷さばき駐車施設：貨物車の附置義務駐車施設の隔地または周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる駐車施設をいう。

4. 池袋地区駐車場地域ルールの基本的な枠組

■地区独自の整備台数基準の設定

本地区の駐車実態やまちづくりの方向性を踏まえて、独自の附置義務駐車施設の整備台数の基準を設定する。

■歩行者ネットワークに配慮した駐車施設出入口の設置抑制

歩行者を最優先する路線等の沿道敷地においては、駐車施設を隔地に設置すること等により、駐車施設出入口の設置を抑制する。

■駐車施設の隔地・集約化

小規模建築物の附置義務駐車施設をフリンジ・（集約）~~駐車場~~に隔地・集約し、地区全体で駐車施設の配置を適正化する。

■フリンジ・（集約）~~駐車場及び~~、共同荷さばき駐車施設及び荷さばき集約駐車施設の確保

大規模開発等に合わせたフリンジ・（集約）~~駐車場及び~~共同荷さばき駐車施設の整備の要請や、既存駐車場ストックの有効活用などにより、フリンジ・（集約）~~駐車場及び~~、共同荷さばき駐車施設及び荷さばき集約駐車施設を確保する。

■地区独自のまちづくり方策の具現化

地域ルールの適用とあわせて、官民の協働により地域のまちづくりに資する施策の実施を図る。

○本地域ルールは、本地区の駐車施策の方向性を定めた『池袋地区駐車場整備計画』に基づき、その実現を図るための具体的施策の一環として、本地区の特性に応じた附置義務駐車施設の整備方法などについて定めるものである。

○本地域ルールの適用地区では、乗用車の駐車施設には余裕がある一方、貨物車の駐車施設は不足しており、これを踏まえ、独自の附置義務駐車施設の整備基準を設定することにより、適切な誘導を図るものである。このような適用地区における特性を反映した駐車施設の整備を実現するため、適用地区ごと、車種ごとに必要な台数を整備することが可能となるよう、個別に整備台数の基準を設定する。

○歩行者を最優先する路線（特定路線）や歩行者ネットワークを形成する上で重要と認められる路線の沿道敷地においては、駐車施設を隔地に設置すること等により、駐車施設出入口の設置を抑制し、歩行環境を整えてまちのにぎわいを向上させる。

○地区全体での駐車施設の配置の適正化を図るため、小規模建築物の附置義務駐車施設のフリンジ（集約）駐車場や共同荷さばき駐車施設等への隔地・集約による確保を積極的に要請する。

○地域ルールの適用により、駐車施設整備費削減等の効果が生じる場合には、その効果の範囲内においてフリンジ（集約）駐車場や共同荷さばき駐車施設等の整備、地域の駐車課題の解決やまちづくりの実現に資する地域貢献策の実施など、地域のまちづくりに活用を図るものとする。

<用語の定義>

○フリンジ・（集約）~~駐車場~~：乗用車の駐車施設の機能を集約するために附置する駐車施設をいう。本地域ルールでは、駐車施設の立地によってはフリンジ機能（中心市街地内への過度な自動車の流入を抑制するために中心市街地縁辺部に駐車場を設け、中心市街地へは徒歩や公共交通を利用してアクセスすることを誘導する機能）を兼ねる駐車施設もあることから「フリンジ（集約）駐車場」とする。

○共同荷さばき駐車施設：貨物車の附置義務駐車施設の隔地または周辺の貨物車の貨物車の駐車施設の機能を集約し、周辺の荷さばきに係る駐車需要を受け入れる駐車施設をいう。

○荷さばき集約駐車施設：貨物車の附置義務駐車施設を集約する（隔地を受け入れる）駐車施設をいう。

[解説]

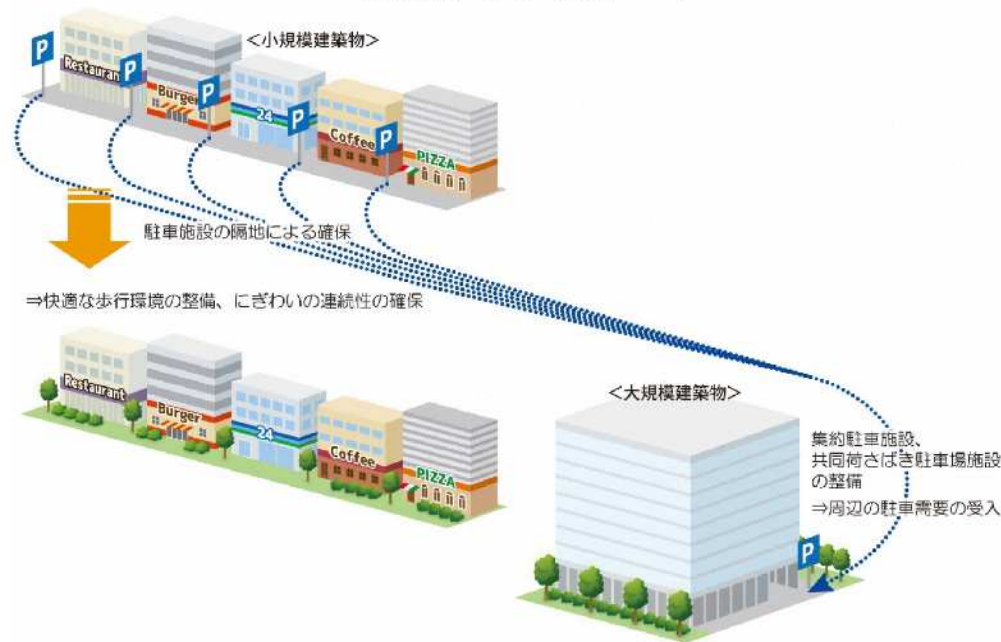
○本地域ルールにおいて対象とする建築物は、原則として敷地内で必要な駐車施設の整備を行う「大規模建築物」および「中規模建築物」、にぎわいの連続性を確保するなどの観点から、駐車施設の隔地による確保を推奨する「小規模建築物」に区分して取り扱う。

＜対象建築物の規模による駐車施設整備イメージ＞

対象建築物	対象建築物のイメージ	駐車施設整備の考え方
大規模建築物 敷地面積 3,000㎡以上 または都市開発 諸制度等活用	⇒フリンジ(集約) 駐車施設※1、 共同荷さばき駐車施設※2整備 等の取組が可能な一定規 模以上の建築物	・当該建築物の駐車需要分を敷地内で確 保(原則) ・地域貢献として周辺の駐車需要(乗用 車・貨物車)を受入
中規模建築物 敷地面積 500㎡以上 3,000㎡未満	⇒当該建築物の敷地内に駐車 施設を設けることが望まし い規模の建築物	・当該建築物の駐車需要分を敷地内で確 保(原則) ・地域貢献として周辺の駐車需要(貨物 車)を受入
小規模建築物 敷地面積 500㎡未満	⇒駐車施設による歩行環境の 悪化やまちの分断等を避け るべき小規模な建築物	・駐車施設の隔地による確保を推奨

※1 フリンジ(集約) 駐車施設：乗用車の駐車施設の機能を集約するために附置する駐車施設
 ※2 共同荷さばき駐車施設：貨物車の附置義務駐車施設の隔地または周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる駐車施設

＜駐車施設の隔地・集約イメージ＞



[解説]

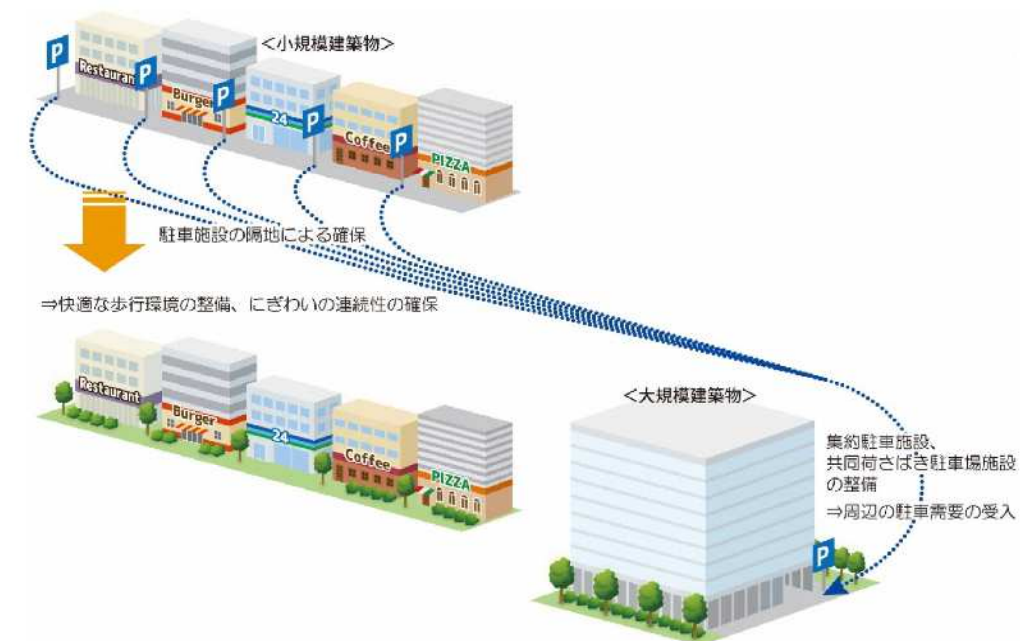
○本地域ルールにおいて対象とする建築物は、原則として敷地内で必要な駐車施設の整備を行う「大規模建築物」および「中規模建築物」、にぎわいの連続性を確保するなどの観点から、駐車施設の隔地による確保を推奨する「小規模建築物」に区分して取り扱う。

＜対象建築物の規模による駐車施設整備イメージ＞

対象建築物	対象建築物のイメージ	駐車施設整備の考え方
大規模建築物 敷地面積 3,000㎡以上 または都市開発 諸制度等活用	⇒フリンジ・(集約) 駐車施設※ 1、共同荷さばき駐車施設※2、 荷さばき集約駐車施設※3整備 等の取組が可能な一定規 模以上の建築物	・当該建築物の駐車需要分を敷地内で確 保(原則) ・地域貢献として周辺の駐車需要(乗用 車・貨物車)を受入
中規模建築物 敷地面積 500㎡以上 3,000㎡未満	⇒当該建築物の敷地内に駐車 施設を設けることが望まし い規模の建築物	・当該建築物の駐車需要分を敷地内で確 保(原則) ・地域貢献として周辺の駐車需要(貨物 車)を受入
小規模建築物 敷地面積 500㎡未満	⇒駐車施設による歩行環境の 悪化やまちの分断等を避け るべき小規模な建築物	・駐車施設の隔地による確保を推奨

※1 フリンジ・(集約) 駐車施設：乗用車の駐車施設の機能を集約するために附置する駐車施設
 ※2 共同荷さばき駐車施設：貨物車の附置義務駐車施設の隔地または周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる駐車施設
 ※3 荷さばき集約駐車施設：貨物車の附置義務駐車施設を集約する(隔地を受け入れる) 駐車施設

＜駐車施設の隔地・集約イメージ＞



(2) 貨物車の駐車施設の附置

【地域ルール要綱】（第7条）

1) 整備台数

貨物車の駐車施設の台数は、次の各号のいずれかの方法により算出した台数とする。

ア) 都条例に基づき算出した台数

都条例第17条の2第1項本文及び第2項の規定に基づき算出した台数とする。ただし、同条第1項本文に規定する上限は適用しない。

イ) 現況建築物の駐車需要に応じた台数

対象建築物と用途、規模等が同様である現況建築物の駐車実績を用いて算出した台数とする。

ウ) 類似建築物の駐車需要に応じた台数

対象建築物と用途、規模等が同様であり、かつ、立地する地区の特性が類似する建築物の駐車実績を用いて算出した台数とする。

イ)、ウ)の算出方法を適用することができる条件及び台数を算定するための具体的な算出方法等の詳細については、別途、運用マニュアルに定める。

2) 地域貢献による駐車施設の整備

大規模建築物及び中規模建築物においては、貨物車の駐車施設を附置するとともに、共同荷さばき駐車施設の附置に努めるものとする。共同荷さばき駐車施設に関する詳細な事項については、別途、運用マニュアルに定める。

1) 整備台数

○貨物車の駐車施設の整備台数については、現状で駐車施設が不足しており、違法路上駐車や路上での荷さばきが生じる要因ともなっていることを踏まえ、地区の特性、将来のまちづくり、駐車施設の需給バランス等を考慮し、適切な規模を確保するものとする。

○地域ルールの適用を受ける事業者は、附置台数として、以下のア)イ)ウ)のいずれかの算出方法により算出した台数の駐車施設の整備を行うものとする。また、対象建築物の駐車需要に応じ、附置台数に加えて任意での駐車施設の整備を行うことができる。

ア) 都条例に基づき算出した台数（都条例に基づく上限規定の適用なし）

○地域ルール附置台数は、都条例第17条の2第1項及び第2項の規定に基づき、下表に示す基準を用いて算出した台数とし、同条第1項括弧書き前段の規定（上限を10台とする規定）は適用しないものとする。なお、貨物車の駐車施設の附置台数は、乗用車の駐車施設の附置台数に含めない。

＜都条例に基づく貨物車用駐車施設の附置義務整備基準＞

建物用途	整備台数の基準
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

※整備台数の基準は、令和2年3月時点の都条例に基づく。
 ※複合用途の建築物における地域ルール整備台数は、用途ごとに算出した台数の合計とする。
 ※延べ面積6,000㎡以下の場合、下記の都条例に基づく緩和係数を乗じることができる。
 ※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。（乗用車の場合と同様）

(2) 貨物車の駐車施設の附置

【地域ルール要綱】（第7条）

1) 整備台数

貨物車の駐車施設の台数は、次の各号のいずれかの方法により算出した台数とする。

ア) 都条例に基づき算出した台数

都条例第17条の2第1項本文及び第2項の規定に基づき算出した台数とする。ただし、同条第1項本文に規定する上限は適用しない。

イ) 現況建築物の駐車需要に応じた台数

対象建築物と用途、規模等が同様である現況建築物の駐車実績を用いて算出した台数とする。

ウ) 類似建築物の駐車需要に応じた台数

対象建築物と用途、規模等が同様であり、かつ、立地する地区の特性が類似する建築物の駐車実績を用いて算出した台数とする。

イ)、ウ)の算出方法を適用することができる条件及び台数を算定するための具体的な算出方法等の詳細については、別途、運用マニュアルに定める。

2) 地域貢献による駐車施設の整備

大規模建築物及び中規模建築物においては、貨物車の駐車施設を附置するとともに、共同荷さばき駐車施設及び荷さばき集約駐車施設の附置に努めるものとする。共同荷さばき駐車施設及び荷さばき集約駐車施設に関する詳細な事項については、別途、運用マニュアルに定める。

1) 整備台数

○貨物車の駐車施設の整備台数については、現状で駐車施設が不足しており、違法路上駐車や路上での荷さばきが生じる要因ともなっていることを踏まえ、地区の特性、将来のまちづくり、駐車施設の需給バランス等を考慮し、適切な規模を確保するものとする。

○地域ルールの適用を受ける事業者は、附置台数として、以下のア)イ)ウ)のいずれかの算出方法により算出した台数の駐車施設の整備を行うものとする。また、対象建築物の駐車需要に応じ、附置台数に加えて任意での駐車施設の整備を行うことができる。

ア) 都条例に基づき算出した台数（都条例に基づく上限規定の適用なし）

○地域ルール附置台数は、都条例第17条の2第1項及び第2項の規定に基づき、下表に示す基準を用いて算出した台数とし、同条第1項括弧書き前段の規定（上限を10台とする規定）は適用しないものとする。なお、貨物車の駐車施設の附置台数は、乗用車の駐車施設の附置台数に含めない。

＜都条例に基づく貨物車用駐車施設の附置義務整備基準＞

建物用途	整備台数の基準
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

※整備台数の基準は、令和2年3月時点の都条例に基づく。
 ※複合用途の建築物における地域ルール整備台数は、用途ごとに算出した台数の合計とする。
 ※延べ面積6,000㎡以下の場合、下記の都条例に基づく緩和係数を乗じることができる。
 ※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。（乗用車の場合と同様）

8. 駐車施設の構造等

【地域ルール要綱】（第8条）

1) 乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設

① 駐車施設の構造等

乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設においては、適切な利用が図られるよう車室、高さおよび通路幅、駐車施設から道路への出入口等は関係法令及び運用マニュアルに定める規定に基づき整備に努めるものとする。

② バリアフリー経路の確保

障害者のための駐車施設においては、バリアフリー経路の確保等について、関係法令及び運用マニュアルに定める規定に基づき利用者の利便性が高い駐車施設整備に努めるものとする。

2) 貨物車の駐車施設

貨物車の駐車施設においては、適切な利用が図られるよう車室、高さおよび通路幅、駐車施設から道路への出入口等については、関係法令及び運用マニュアルに定める規定に基づき整備に努めるものとする。

1) 乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設

① 乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設の構造等

○乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設を当該建築物の敷地内に設置する場合は、『駐車場法』、『東京都駐車場条例』、『東京都建築安全条例』及び『バリアフリー新法』などの関連法令の規定に従い、安全かつ円滑な利用が可能となるよう配慮するものとする。

○当該駐車施設の計画にあたっては、駐車施設の構造や出入口の配置等が確定する前に、交通管理者へ事前相談を行うこと。

〔1〕①の解説〕

ア) 乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設の構造等

A. 駐車施設の車室

○乗用車の駐車施設のうち、自動車の格納又は駐車用に供する部分の1台当たりの規模は、幅2.3m以上、奥行き5.0m以上とし、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。

○乗用車の駐車施設のうち、当該駐車施設の台数の3割以上の部分については、1台当たりの規模を、幅2.5m以上、奥行き6.0m以上とし、そのうち1台以上は、障害者のための駐車施設として幅3.5m以上、奥行き6.0m以上とする。

B. 機械式駐車施設

○機械式の駐車施設とする場合は、機械式駐車施設の認定基準に適合しているものとする。

○機械式の駐車施設については、入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内に待機場所を設けるなどの配慮を行うものとする。

C. 車路

○車路は、「A. 駐車施設の車室の大きさ」において想定した最も大きい車両が安全かつ円滑に走行できるものとし、車両に合わせた天井高さ、幅員、屈曲部の回転半径、縦断勾配を確保するものとする。

8. 駐車施設の構造等

【地域ルール要綱】（第8条）

1) 乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設

① 駐車施設の構造等

乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設においては、適切な利用が図られるよう車室、高さおよび通路幅、駐車施設から道路への出入口等は関係法令及び運用マニュアルに定める規定に基づき整備に努めるものとする。

② バリアフリー経路の確保

障害者のための駐車施設においては、バリアフリー経路の確保等について、**一般用駐車スペースと区別するため、車椅子使用者駐車施設の駐車スペース床面に「国際シンボルマーク」を、乗降スペース床面に斜線をそれぞれ表示し、これらは運転席からも判別できる大きさとする。**関係法令及び運用マニュアルに定める規定に基づき利用者の利便性が高い駐車施設整備に努めるものとする。

2) 貨物車の駐車施設

貨物車の駐車施設においては、適切な利用が図られるよう車室、高さおよび通路幅、駐車施設から道路への出入口等については、関係法令及び運用マニュアルに定める規定に基づき整備に努めるものとする。

1) 乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設

① 乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設の構造等

○乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設を当該建築物の敷地内に設置する場合は、『駐車場法』、『東京都駐車場条例』、『東京都建築安全条例』及び『バリアフリー新法』などの関連法令の規定に従い、安全かつ円滑な利用が可能となるよう配慮するものとする。

○当該駐車施設の計画にあたっては、駐車施設の構造や出入口の配置等が確定する前に、交通管理者へ事前相談を行うこと。

〔1〕①の解説〕

ア) 乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設の構造等

A. 駐車施設の車室

○乗用車の駐車施設のうち、自動車の格納又は駐車用に供する部分の1台当たりの規模は、幅2.3m以上、奥行き5.0m以上とし、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。

○乗用車の駐車施設のうち、当該駐車施設の台数の3割以上の部分については、1台当たりの規模を、幅2.5m以上、奥行き6.0m以上とし、そのうち1台以上は、障害者のための駐車施設として幅3.5m以上、奥行き6.0m以上とする。

B. 機械式駐車施設

○機械式の駐車施設とする場合は、機械式駐車施設の認定基準に適合しているものとする。

○機械式の駐車施設については、入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内に待機場所を設けるなどの配慮を行うものとする。

とする。

イ) 乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設において配慮すべき事項

- 駐車施設を設置する場合は、駐車施設の前面道路への出入口について、関係法令に従うとともに、入出庫時の前面道路への影響（前面道路が2以上ある場合における交通に支障の少ない道路への出入口の設置等）、前面道路との正対、入出庫の方法（前進入庫・前進出庫）、歩行者及び周辺交通との交錯を最小限にするなどの安全性の向上に配慮するものとする。
- 特定路線をはじめ歩行者ネットワークを形成する上で重要な路線については、快適な歩行環境やにぎわいの連続性を確保するため、駐車施設の出入口の設置しないように配慮するものとする。

②バリアフリー経路の確保

- 障害者のための駐車施設を当該建築物の敷地内に設置する場合は、『バリアフリー新法』、『建築物バリアフリー条例』、『福祉のまちづくり条例』などの関係法令に定める規定に従い、バリアフリー経路の確保等について、障害者のための駐車施設から建築物内の目的地まで、安全かつ円滑な利用が可能となるよう配慮するものとする。

2) 貨物車の駐車施設

①貨物車の駐車施設の構造等

- 貨物車の駐車施設を当該建築物の敷地内に設置する場合は、『駐車場法』、『東京都駐車場条例』、『東京都建築安全条例』などの関連法令の規定に従うことを原則とする。
- ただし、当該建築物の構造及び敷地の状態からやむを得ない場合や、特定路線のみに面する建物物でやむを得ず上記の関係法令の規定に適合しない駐車施設に隔地をする場合で、運用協議会においてその妥当性が認められるときは、想定される貨物車に応じた車室の大きさと整備または確保することができるものとする。
- 当該駐車施設の計画にあたっては、駐車施設の構造や出入口の配置等が確定する前に、交通管理者へ事前相談を行うこと。

[2) ①の解説]

A. 駐車施設の車室

- 地域ルール of 適用を受ける建築物における貨物車の車室の規模は、『駐車場法』、『東京都駐車場条例』、『東京都建築安全条例』などの関係法令の規定に従うことを原則に、荷さばき事業者等による集配のための貨物車が支障なく利用できる大きさ及び天井高さを確保するものとする。
- 荷さばきのための駐車施設は、原則として貨物車の格納又は駐車のために供する部分の一台当たりの規模は、幅3m以上、奥行き7.7m以上、はり下の高さ3m以上とし、貨物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。なお、大規模建築物においては、『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～（平成29年3月、国土交通省総合政策局物流政策課）』を参考とし、準拠したものを整備することが望ましい。
- 建築物の構造及び敷地の状態からやむを得ない場合や、特定路線のみに面する建物物でやむを得ず上記の関係法令の規定に適合しない駐車施設に隔地をする場合には、既存データ等を基に想定される貨物車の車種構成を示し、運用協議会においてその妥当性が認められるときは、各々の車種に応じた車室の大きさごとに必要な台数を整備または確保することができるものとする。

【参考資料】

- 『建築物における物流効率化の手引き』平成25年3月、東京都環境局

C. 車路

- 車路は、「A. 駐車施設の車室の大きさ」において想定した最も大きい車両が安全かつ円滑に走行できるものとし、車両に合わせた天井高さ、幅員、屈曲部の回転半径、縦断勾配を確保するものとする。

イ) 乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設において配慮すべき事項

- 駐車施設を設置する場合は、駐車施設の前面道路への出入口について、関係法令に従うとともに、入出庫時の前面道路への影響（前面道路が2以上ある場合における交通に支障の少ない道路への出入口の設置等）、前面道路との正対、入出庫の方法（前進入庫・前進出庫）、歩行者及び周辺交通との交錯を最小限にするなどの安全性の向上に配慮するものとする。
- 特定路線をはじめ歩行者ネットワークを形成する上で重要な路線については、快適な歩行環境やにぎわいの連続性を確保するため、駐車施設の出入口の設置しないように配慮するものとする。

②バリアフリー経路の確保

- 障害者のための駐車施設を当該建築物の敷地内に設置する場合は、**一般用駐車スペースと区別するため、車椅子使用者駐車施設の駐車スペース床面に「国際シンボルマーク」を、乗降スペース床面に斜線をそれぞれ表示し、これらは運転席からも判別できる大きさとする。**この他、『バリアフリー新法』、『建築物バリアフリー条例』、『福祉のまちづくり条例』などの関係法令に定める規定に従い、バリアフリー経路の確保等について、障害者のための駐車施設から建築物内の目的地まで、安全かつ円滑な利用が可能となるよう配慮するものとする。

2) 貨物車の駐車施設

①貨物車の駐車施設の構造等

- 貨物車の駐車施設を当該建築物の敷地内に設置する場合は、『駐車場法』、『東京都駐車場条例』、『東京都建築安全条例』などの関連法令の規定に従うことを原則とする。
- ただし、当該建築物の構造及び敷地の状態からやむを得ない場合や、特定路線のみに面する建物物でやむを得ず上記の関係法令の規定に適合しない駐車施設に隔地をする場合で、運用協議会においてその妥当性が認められるときは、想定される貨物車に応じた車室の大きさと整備または確保することができるものとする。
- 当該駐車施設の計画にあたっては、駐車施設の構造や出入口の配置等が確定する前に、交通管理者へ事前相談を行うこと。

[2) ①の解説]

A. 駐車施設の車室

- 地域ルール of 適用を受ける建築物における貨物車の車室の規模は、『駐車場法』、『東京都駐車場条例』、『東京都建築安全条例』などの関係法令の規定に従うことを原則に、荷さばき事業者等による集配のための貨物車が支障なく利用できる大きさ及び天井高さを確保するものとする。
- 荷さばきのための駐車施設は、原則として貨物車の格納又は駐車のために供する部分の一台当たりの規模は、幅3m以上、奥行き7.7m以上、はり下の高さ3m以上とし、貨物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。なお、大規模建築物においては、『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～（平成29年3月、国土交通省総合政策局物流政策課）』を参考とし、準拠したものを整備することが望ましい。
- 建築物の構造及び敷地の状態からやむを得ない場合や、特定路線のみに面する建物物でやむを得

改訂前

動を円滑に行うことができ、かつ可能な限り近傍の「貨物車の附置義務駐車施設を集約する（隔地を受け入れる）共同荷さばき駐車施設（以下、『荷さばき集約駐車施設』とする）」を確保すること。

- 対象建築物から荷さばき集約駐車施設の設置場所がわかるように利用者に周知・案内誘導する。
- 原則として賃貸借契約等*により、荷さばき集約駐車施設の長期・継続的な確保が図られていること。

※駐車施設が継続して確保されていることが確認できるように、1年毎に賃貸借契約等が継続していることが確認できる書類を提出する

- 荷さばき集約駐車施設内に設置した駐車施設の確保状況及び利用状況について、運用協議会へ年1回の定期報告ができるように運用・管理を行うこと。

②貨物車の駐車施設を集約する場合の条件

- 荷さばき集約駐車施設は、荷さばき事業者等による集配のための貨物車が支障なく利用できる構造を確保すること。

○荷さばき集約駐車施設は、可能な限り地上階等の利用者が利用しやすい位置に設置し、対象建築物への荷さばきの隔地先駐車施設から集配送先までの移動等のための円滑な動線を確保すること。

○荷さばき集約駐車施設の設置にあたっては、周辺交通へ悪影響を及ぼさないように、出入口の位置、歩行者の安全性、周辺交通状況、将来計画等に配慮すること。

○貨物車の附置義務駐車施設を集約する場合には、荷さばき集約駐車施設の継続的な確保が担保されるように、原則として賃貸借契約等*を締結するものとする。

※駐車施設が継続して確保されていることが確認できるように、1年毎に賃貸借契約等が継続していることが確認できる書類を提出する

○荷さばき集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運用協議会へ年1回の定期報告を行う。また、他の建築物からの隔地受け入れ等の状況変化があった場合は、荷さばき集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運用協議会へ報告する。

○荷さばき集約駐車施設の管理・運営にあたっては、原則として下記の要件を満たすものとする。

- ー長期にわたり、集約駐車施設としての運営が行えること
- ー所有者または管理者が変更となる場合は、集約駐車施設としての運営を継承すること
- ー荷さばき集約駐車施設としての受け入れを行った部分については、対象建築物の附置義務駐車施設としての運営を行うこと
- ー集約駐車施設を廃止する場合は、当該集約駐車施設に隔地している契約者に対し、廃止の前にはあらかじめ十分な期間をもって告知すること

2) -2 障害者のための駐車施設

○障害者のための駐車施設については、原則として敷地内に設けるものとするが、特定路線のみに面する建築物については、駐車施設の出入口の設置を抑制するため、隔地による確保も可能とする。

○小規模建築物において、地域の交通環境上、障害者のための駐車施設を含めて集約することが望ましく、かつ対象建築物と集約駐車施設との間のバリアフリー経路が確保される場合等は、審査に基づき障害者の駐車施設の隔地を認めることができる。

改訂後

動を円滑に行うことができ、かつ可能な限り近傍の「~~貨物車の附置義務駐車施設を集約する（隔地を受け入れる）~~共同荷さばき駐車施設（以下、『荷さばき集約駐車施設』とする）」を確保すること。

- 対象建築物から荷さばき集約駐車施設の設置場所がわかるように利用者に周知・案内誘導する。
- 原則として賃貸借契約等*により、荷さばき集約駐車施設の長期・継続的な確保が図られていること。

※駐車施設が継続して確保されていることが確認できるように、1年毎に賃貸借契約等が継続していることが確認できる書類を提出する

- 荷さばき集約駐車施設内に設置した駐車施設の確保状況及び利用状況について、運用協議会へ年1回の定期報告ができるように運用・管理を行うこと。

②貨物車の駐車施設を集約する場合の条件

- 荷さばき集約駐車施設は、荷さばき事業者等による集配のための貨物車が支障なく利用できる構造を確保すること。

○荷さばき集約駐車施設は、可能な限り地上階等の利用者が利用しやすい位置に設置し、対象建築物への荷さばきの隔地先駐車施設から集配送先までの移動等のための円滑な動線を確保すること。

○荷さばき集約駐車施設の設置にあたっては、周辺交通へ悪影響を及ぼさないように、出入口の位置、歩行者の安全性、周辺交通状況、将来計画等に配慮すること。

○貨物車の附置義務駐車施設を集約する場合には、荷さばき集約駐車施設の継続的な確保が担保されるように、原則として賃貸借契約等*を締結するものとする。

※駐車施設が継続して確保されていることが確認できるように、1年毎に賃貸借契約等が継続していることが確認できる書類を提出する

○荷さばき集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運用協議会へ年1回の定期報告を行う。また、他の建築物からの隔地受け入れ等の状況変化があった場合は、荷さばき集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運用協議会へ報告する。

○荷さばき集約駐車施設の管理・運営にあたっては、原則として下記の要件を満たすものとする。

- ー長期にわたり、集約駐車施設としての運営が行えること
- ー所有者または管理者が変更となる場合は、集約駐車施設としての運営を継承すること
- ー荷さばき集約駐車施設としての受け入れを行った部分については、対象建築物の附置義務駐車施設としての運営を行うこと
- ー集約駐車施設を廃止する場合は、当該集約駐車施設に隔地している契約者に対し、廃止の前にはあらかじめ十分な期間をもって告知すること

2) -2 障害者のための駐車施設

○障害者のための駐車施設については、原則として敷地内に設けるものとするが、特定路線のみに面する建築物については、駐車施設の出入口の設置を抑制するため、隔地による確保も可能とする。

○小規模建築物において、地域の交通環境上、障害者のための駐車施設を含めて集約することが望ましく、かつ対象建築物と集約駐車施設との間のバリアフリー経路が確保される場合等は、審査に基づき障害者の駐車施設の隔地を認めることができる。

改訂前

【参考】集約駐車場の継続的な確保の取り組みについて

運用協議会は、地域の集約駐車場を継続的に確保していくため以下を実施する。

①新築建築物における公認集約駐車施設の認定

○大規模建築物などにおいて、フリンジ（集約）駐車施設や共同荷さばき駐車施設などの附置義務駐車施設を集約する駐車施設を整備した場合、当該建築物の事業者の申請に基づき、当該集約駐車施設を「池袋地区駐車場地域ルール公認集約駐車施設（以下「公認集約駐車施設」という）」に認定する。

②既存建築物における公認集約駐車施設の認定

○既存建築物のうち、フリンジ（集約）駐車施設や共同荷さばき駐車施設などの附置義務駐車施設を集約する可能性がある駐車施設を有する建築物において、当該建築物の事業者から公認集約駐車施設の認定を希望する申請があり、当該駐車施設の使用状況や構造、立地等を確認し、集約駐車施設として相応しいと認める場合は、公認集約駐車施設に認定する。

③公認集約駐車施設とのマッチング

○小規模建築物などの隔地を希望する事業者から隔地希望の申請があった場合、公認集約駐車施設のマッチング（受け入れ可能台数や隔地先との距離等の情報を基に、受け入れ候補となる駐車場を紹介することをいう。）を行う。

④事業者側から提案のあった駐車施設の認定

○小規模建築物などの隔地を希望する事業者から隔地希望の申請があった場合において、事業者側から隔地先の駐車施設の提案があり、当該駐車施設の使用状況や構造、立地等を確認し、集約駐車施設として相応しいと認める場合は、当該集約駐車施設を公認集約駐車施設として認定する。

⑤事業者間における賃貸借契約等の確認

○隔地を希望する事業者と公認集約駐車施設の事業者の間において、受け入れ台数や費用等に関する契約（賃貸借契約等）が成立した場合、契約書の写しなどの契約が確認できる書類の確認を行う。また、集約駐車施設が継続して確保されていることを確認するため、1年毎に契約状況が分かる書類を確認する。なお、隔地駐車場との契約が満了した場合は、再度マッチングを行うなど、集約駐車場の継続的な確保に努める。

改訂後

【参考】集約駐車場の継続的な確保の取り組みについて

運用協議会は、地域の集約駐車場を継続的に確保していくため以下を実施する。

①新築建築物における公認集約駐車施設の認定

○大規模建築物などにおいて、フリンジ・~~（集約）~~駐車施設や共同荷さばき**集約**駐車施設などの附置義務駐車施設を集約する駐車施設を整備した場合、当該建築物の事業者の申請に基づき、当該集約駐車施設を「池袋地区駐車場地域ルール公認集約駐車施設（以下「公認集約駐車施設」という）」に認定する。

②既存建築物における公認集約駐車施設の認定

○既存建築物のうち、フリンジ・~~（集約）~~駐車施設や共同荷さばき**集約**駐車施設などの附置義務駐車施設を集約する可能性がある駐車施設を有する建築物において、当該建築物の事業者から公認集約駐車施設の認定を希望する申請があり、当該駐車施設の使用状況や構造、立地等を確認し、集約駐車施設として相応しいと認める場合は、公認集約駐車施設に認定する。

③公認集約駐車施設とのマッチング

○小規模建築物などの隔地を希望する事業者から隔地希望の申請があった場合、公認集約駐車施設のマッチング（受け入れ可能台数や隔地先との距離等の情報を基に、受け入れ候補となる駐車場を紹介することをいう。）を行う。

④事業者側から提案のあった駐車施設の認定

○小規模建築物などの隔地を希望する事業者から隔地希望の申請があった場合において、事業者側から隔地先の駐車施設の提案があり、当該駐車施設の使用状況や構造、立地等を確認し、集約駐車施設として相応しいと認める場合は、当該集約駐車施設を公認集約駐車施設として認定する。

⑤事業者間における賃貸借契約等の確認

○隔地を希望する事業者と公認集約駐車施設の事業者の間において、受け入れ台数や費用等に関する契約（賃貸借契約等）が成立した場合、契約書の写しなどの契約が確認できる書類の確認を行う。また、集約駐車施設が継続して確保されていることを確認するため、1年毎に契約状況が分かる書類を確認する。なお、隔地駐車場との契約が満了した場合は、再度マッチングを行うなど、集約駐車場の継続的な確保に努める。

10. 駐車施設における出入口の集約化

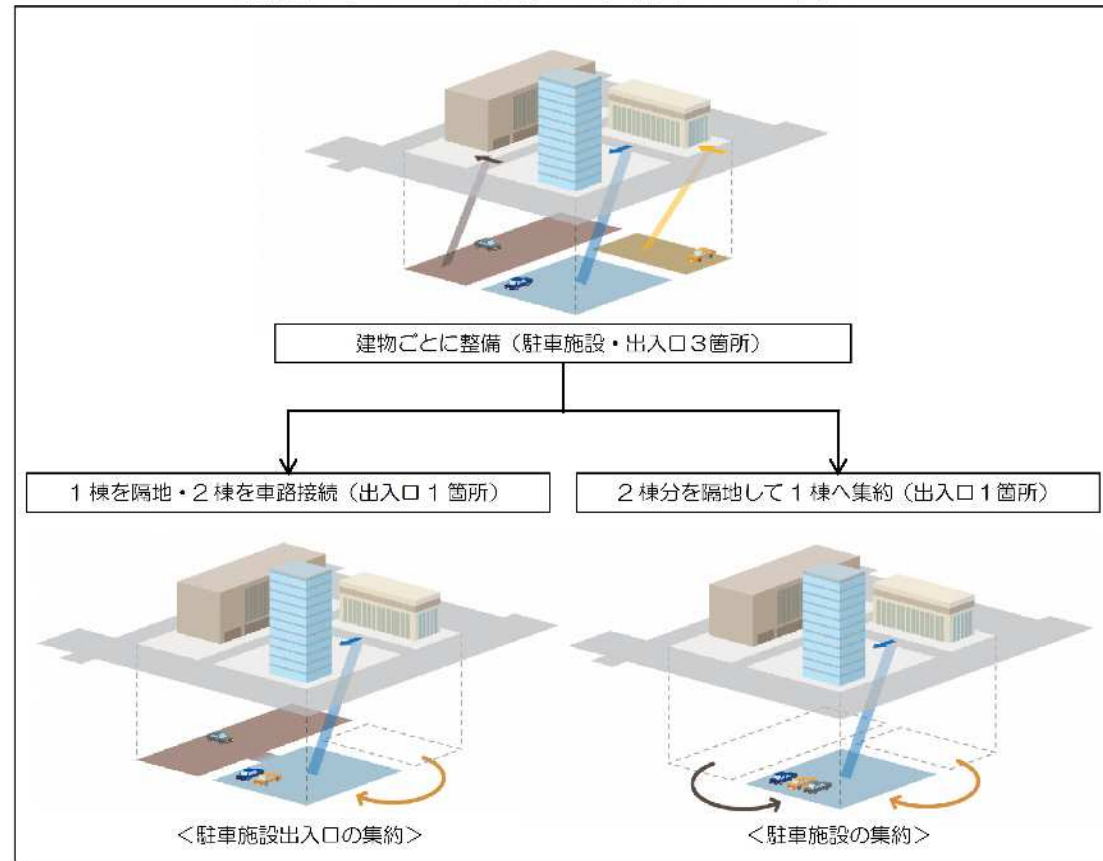
【地域ルール要綱】（第10条）

複数の大規模建築物等について一体的に対象建築物を整備する場合において、隣接する敷地内の対象建築物間において乗用車の駐車施設、貨物車の駐車施設、障害者のための駐車施設、フリッジ（集約）駐車施設及び共同荷さばき駐車施設（以下この条において「駐車施設等」という。）が有効に接続され、かつ関係法令との整合性が確保されている等の条件を満たす場合は、駐車施設等の出入口を集約することができる。

○自動車および歩行者双方の交通量が増加する大規模開発等において、自動車交通と歩行者の動線の交錯を避け、安全で回遊性の高い歩行者ネットワークの形成を図っていくため、大規模開発等における開発区域内においては、附置義務駐車施設を同一開発区域内の建物へ隔地により確保できる場合は、敷地内に整備したものと同等とみなすことができる。

○隣接する大規模開発の区域間（街区間）において、地下車路等により接続し、ネットワーク化を行うなど、複数の建築物における駐車場の出入口の集約化を推奨する。

＜大規模開発等における駐車施設及び駐車施設出入口の集約化イメージ＞



10. 駐車施設における出入口の集約化

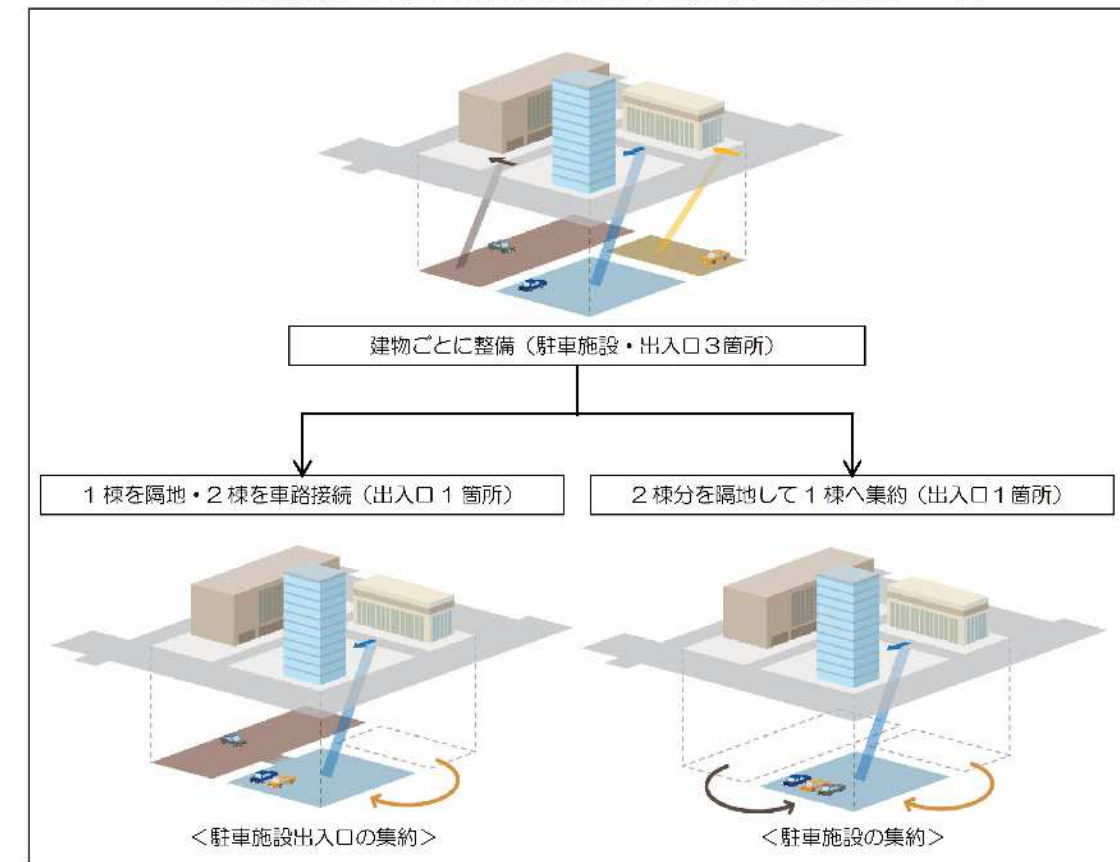
【地域ルール要綱】（第10条）

複数の大規模建築物等について一体的に対象建築物を整備する場合において、隣接する敷地内の対象建築物間において乗用車の駐車施設、貨物車の駐車施設、障害者のための駐車施設、フリッジ・~~（集約）~~駐車施設及び、共同荷さばき駐車施設及び荷さばき集約駐車施設（以下この条において「駐車施設等」という。）が有効に接続され、かつ関係法令との整合性が確保されている等の条件を満たす場合は、駐車施設等の出入口を集約することができる。

○自動車および歩行者双方の交通量が増加する大規模開発等において、自動車交通と歩行者の動線の交錯を避け、安全で回遊性の高い歩行者ネットワークの形成を図っていくため、大規模開発等における開発区域内においては、附置義務駐車施設を同一開発区域内の建物へ隔地により確保できる場合は、敷地内に整備したものと同等とみなすことができる。

○隣接する大規模開発の区域間（街区間）において、地下車路等により接続し、ネットワーク化を行うなど、複数の建築物における駐車場の出入口の集約化を推奨する。

＜大規模開発等における駐車施設及び駐車施設出入口の集約化イメージ＞



11. 地域貢献策の実施

【地域ルール要綱】（第11条）

地域ルールの適用を受けた事業者は、地区の交通環境の向上を図るため、地区特性に応じた駐車施設の整備及び駐車施設の効率的な活用、地区独自のまちづくり施策の具現化に資する応分の負担等の地域貢献に努めるものとする。

○本地域ルールの目的である歩行者優先のまちづくりを実現するためには、フリンジ（集約）駐車施設整備の促進、荷さばき・障害者のための駐車施設の確保、二輪車用駐車施設などの地域の駐車課題改善に資する駐車施設の確保、駐車場案内の拡充など総合的な駐車・交通対策の実施が必要である。

○そこで、地域ルールを適用する事業者は、地域の駐車課題に対応するための地域貢献策として以下のような施策の実施を検討し、効率的な駐車施設の整備と活用を図るものとする。

1) 地区の特性に応じた駐車施設の整備

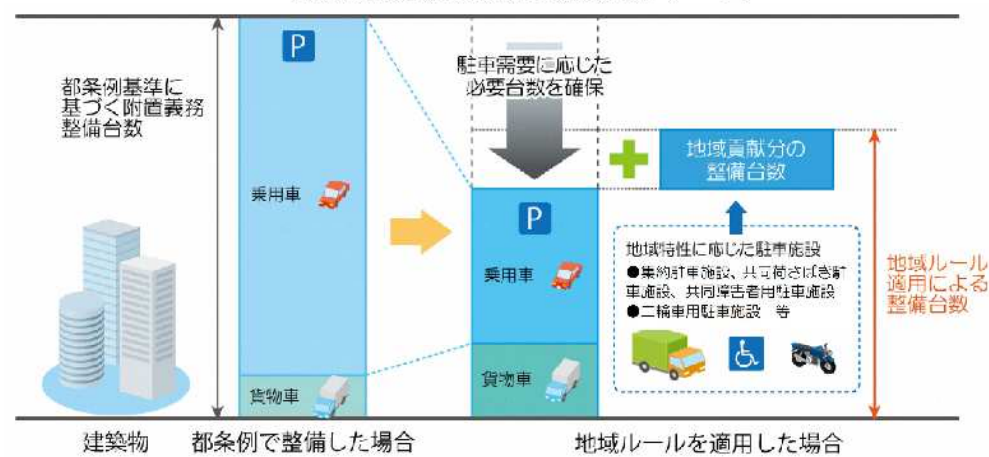
○地域貢献として実施する整備の内容は、当該建築物の規模、立地状況、歩行者の安全性および周辺道路への影響、まちづくりの方向性等を鑑み、区および運用協議会と協議の上、決定する。

○令和5年3月に策定された「池袋地区駐車・まちづくりマネジメントガイドライン」に示す地域課題及び対応施策についても勘案するものとする。

<地域貢献策による駐車施設の整備内容（イメージ）>

- ・地区の隔地の受け皿となるフリンジ（集約）駐車施設及び共同荷さばき駐車施設の整備
- ・周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる共同荷さばき駐車施設の整備
- ・共同利用可能な障害者のための駐車施設、及び二輪車用、自転車用など地域の駐車課題改善に資する駐車施設の整備
- ・繁忙期などにおける駐車需要のピーク対応のための駐車施設の整備
- ・周辺駐車場との一体的運営のための駐車場ネットワーク等の整備
- ・ZEV用充電器の設置 等

<地域貢献による整備台数の設定イメージ>



11. 地域貢献策の実施

【地域ルール要綱】（第11条）

地域ルールの適用を受けた事業者は、地区の交通環境の向上を図るため、地区特性に応じた駐車施設の整備及び駐車施設の効率的な活用、地区独自のまちづくり施策の具現化に資する応分の負担等の地域貢献に努めるものとする。

○本地域ルールの目的である歩行者優先のまちづくりを実現するためには、フリンジ・~~（集約）~~駐車施設整備の促進、荷さばき・障害者のための駐車施設の確保、二輪車用駐車施設などの地域の駐車課題改善に資する駐車施設の確保、駐車場案内の拡充など総合的な駐車・交通対策の実施が必要である。

○そこで、地域ルールを適用する事業者は、地域の駐車課題に対応するための地域貢献策として以下のような施策の実施を検討し、効率的な駐車施設の整備と活用を図るものとする。

1) 地区の特性に応じた駐車施設の整備

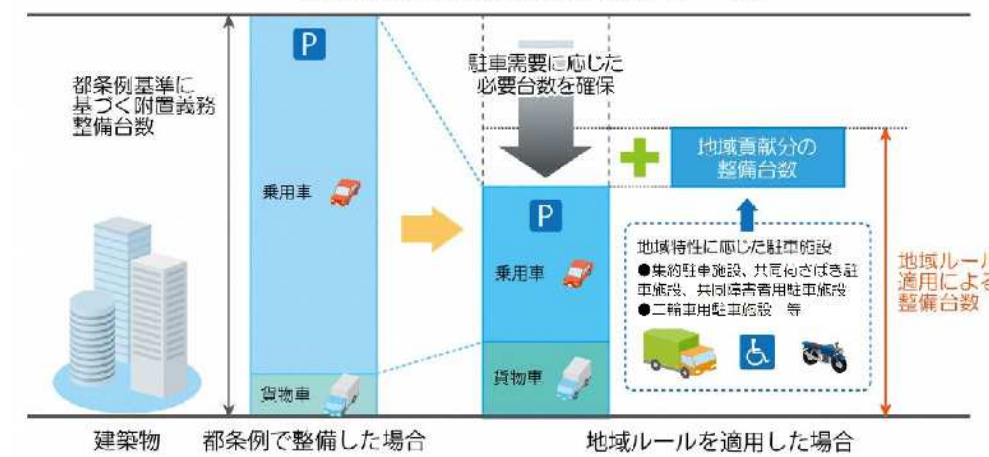
○地域貢献として実施する整備の内容は、当該建築物の規模、立地状況、歩行者の安全性および周辺道路への影響、まちづくりの方向性等を鑑み、区および運用協議会と協議の上、決定する。

○令和5年3月に策定された「池袋地区駐車・まちづくりマネジメントガイドライン」に示す地域課題及び対応施策についても勘案するものとする。

<地域貢献策による駐車施設の整備内容（イメージ）>

- ・地区の隔地の受け皿となるフリンジ・~~（集約）~~駐車施設及び**共同荷さばき集約駐車施設**
- ・周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる共同荷さばき駐車施設の整備
- ・共同利用可能な障害者のための駐車施設、及び二輪車用、自転車用など地域の駐車課題改善に資する駐車施設の整備
- ・繁忙期などにおける駐車需要のピーク対応のための駐車施設の整備
- ・周辺駐車場との一体的運営のための駐車場ネットワーク等の整備
- ・ZEV用充電器の設置 等

<地域貢献による整備台数の設定イメージ>



改訂前

[1] の解説]

- 地域ルールを適用する事業者が実施する地域貢献策については、当該事業者が実施可能と考える取り組みを提案し、区及び運用協議会と協議の上、地域の駐車課題や交通課題の解決に資するものを決定する。
- 東池袋地区における地域貢献策の検討にあたっては、荷さばき駐車施設を設置していない建物を目的地とした貨物車の路上駐車が多数を踏まえ、共同荷さばき駐車施設の整備を最優先に行うものとする。

ア) フリンジ(集約) 駐車施設の整備

- フリンジ(集約) 駐車施設を整備する場合は、附置義務駐車施設とは別に整備するものとする。
- 大規模建築物は、地域ルールの適用に伴う地域貢献の一環として、小規模建築物の駐車需要の隔地受け入れ等のためのフリンジ(集約) 駐車施設の積極的な整備に努めるものとする。
- 中規模建築物は、周辺の交通環境や立地等から必要な場合には、地域ルールの適用に伴う地域貢献の一環として、フリンジ(集約) 駐車施設の整備を積極的に検討するものとする。

イ) 共同荷さばき駐車施設の整備

- 共同荷さばき駐車施設を整備する場合は、附置義務駐車施設とは別に整備するものとする。
- 大規模建築物は、地域ルールの適用に伴う地域貢献の一環として、周辺の貨物車の駐車需要を受け入れるための共同荷さばき駐車施設の積極的な整備に努めるものとする。
- 中規模建築物は、周辺の交通環境や立地等から必要な場合には、地域ルールの適用に伴う地域貢献の一環として、周辺の貨物車の駐車需要を受け入れるための2~3台程度の小規模共同荷さばき駐車施設の整備を積極的に検討するものとする。

ウ) その他駐車施設の整備

- 大規模建築物、中規模建築物、小規模建築物は、地域ルールの適用に伴う地域貢献の一環として、周辺の交通環境や立地等から必要な駐車施設(共同利用可能な障害者用駐車施設・二輪車用駐車施設・自転車用駐車施設等)の整備を積極的に検討するものとする。

改訂後

[1] の解説]

- 地域ルールを適用する事業者が実施する地域貢献策については、当該事業者が実施可能と考える取り組みを提案し、区及び運用協議会と協議の上、地域の駐車課題や交通課題の解決に資するものを決定する。
- 東池袋地区における地域貢献策の検討にあたっては、荷さばき駐車施設を設置していない建物を目的地とした貨物車の路上駐車が多数を踏まえ、共同荷さばき駐車施設の整備を最優先に行うものとする。

ア) フリンジ・~~(集約)~~ 駐車施設の整備

- フリンジ・~~(集約)~~ 駐車施設を整備する場合は、附置義務駐車施設とは別に整備するものとする。
- 大規模建築物は、地域ルールの適用に伴う地域貢献の一環として、小規模建築物の駐車需要の隔地受け入れ等のためのフリンジ・~~(集約)~~ 駐車施設の積極的な整備に努めるものとする。
- 中規模建築物は、周辺の交通環境や立地等から必要な場合には、地域ルールの適用に伴う地域貢献の一環として、フリンジ・~~(集約)~~ 駐車施設の整備を積極的に検討するものとする。

イ) 共同荷さばき駐車施設及び荷さばき集約駐車施設の整備

- 共同荷さばき駐車施設及び荷さばき集約駐車施設を整備する場合は、附置義務駐車施設とは別に整備するものとする。
- 大規模建築物は、地域ルールの適用に伴う地域貢献の一環として、周辺の貨物車の駐車需要を受け入れるための共同荷さばき駐車施設及び貨物車の附置義務駐車施設を集約する(隔地を受け入れる)ための荷さばき集約駐車施設の積極的な整備に努めるものとする。
- 中規模建築物は、周辺の交通環境や立地等から必要な場合には、地域ルールの適用に伴う地域貢献の一環として、周辺の貨物車の駐車需要を受け入れるための2~3台程度の小規模共同荷さばき駐車施設の整備を積極的に検討するものとする。

ウ) その他駐車施設の整備

- 大規模建築物、中規模建築物、小規模建築物は、地域ルールの適用に伴う地域貢献の一環として、周辺の交通環境や立地等から必要な駐車施設(共同利用可能な障害者用駐車施設・二輪車用駐車施設・自転車用駐車施設等)の整備を積極的に検討するものとする。

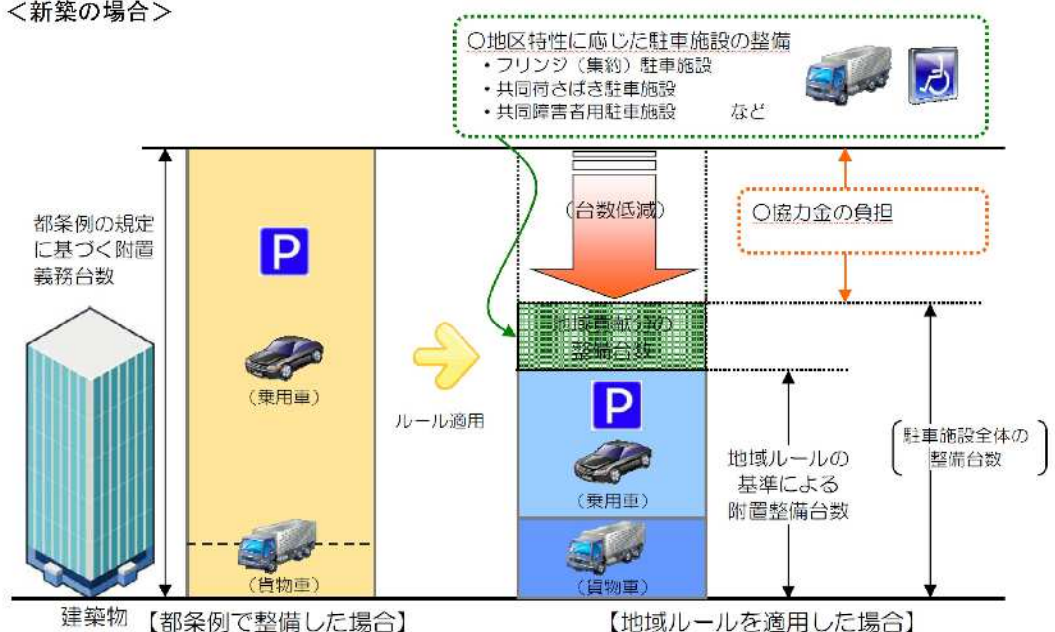
改訂前

【参考】地域ルール適用に伴う地域貢献策のイメージ（パターン別）

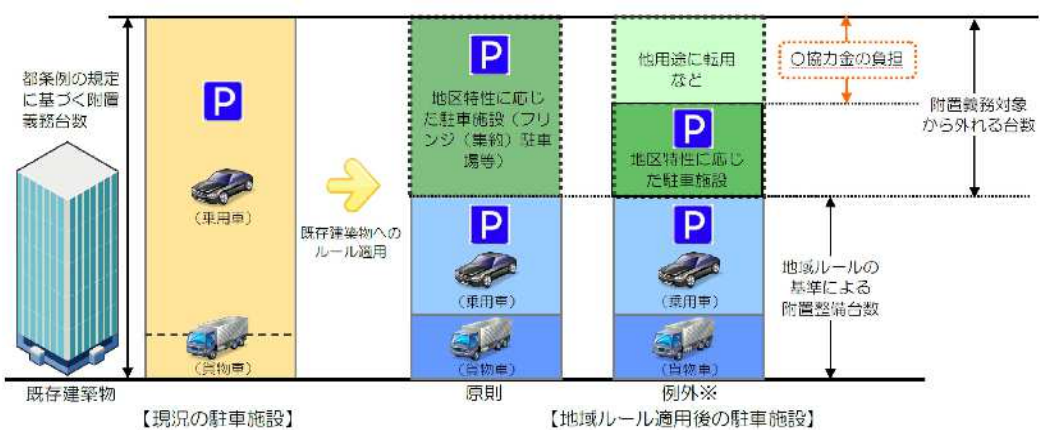
<考え方>

- 新築の場合、地域ルール適用により、駐車需要に応じて建物の附置義務台数を緩和（義務を軽減）した台数分の、地域ルールの運用と地域の駐車・交通対策に必要な資金としての協力金の負担を求める。
- 既存建築物の場合、地域ルール適用により、上記と同様に附置義務台数の緩和を受け附置義務対象外となる台数分を、地区特性に応じた駐車施設として活用することを求める。ただし、附置義務対象外となる台数分を地区特性に応じた駐車施設へ活用できない場合等は、協力金の負担による地域ルール適用も可能とする。

<新築の場合>



<既存建築物の場合>



※既存で隔地していたために活用ができない場合及び既存駐車施設が規格等によりフリンジ（集約）駐車施設として適さない場合等

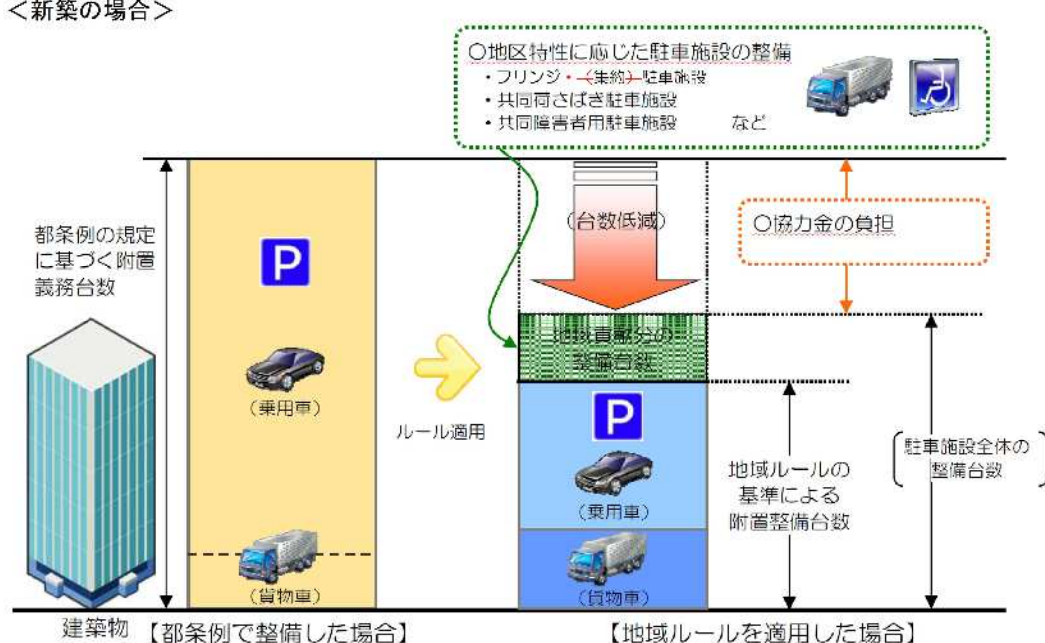
改訂後

【参考】地域ルール適用に伴う地域貢献策のイメージ（パターン別）

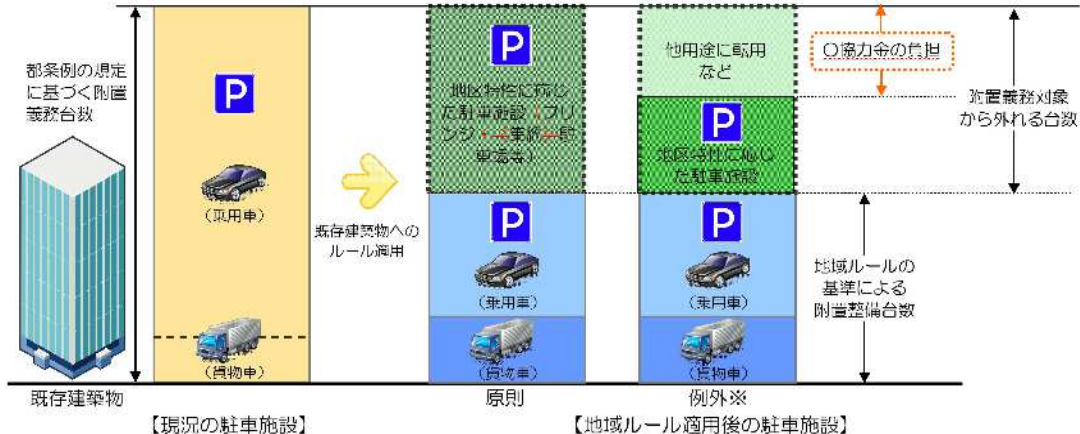
<考え方>

- 新築の場合、地域ルール適用により、駐車需要に応じて建物の附置義務台数を緩和（義務を軽減）した台数分の、地域ルールの運用と地域の駐車・交通対策に必要な資金としての協力金の負担を求める。
- 既存建築物の場合、地域ルール適用により、上記と同様に附置義務台数の緩和を受け附置義務対象外となる台数分を、地区特性に応じた駐車施設として活用することを求める。ただし、附置義務対象外となる台数分を地区特性に応じた駐車施設へ活用できない場合等は、協力金の負担による地域ルール適用も可能とする。

<新築の場合>



<既存建築物の場合>



※既存で隔地していたために活用ができない場合及び既存駐車施設が規格等によりフリンジ・~~（集約）~~駐車施設として適さない場合等

改訂前

○この他、地域の駐車・交通対策の実施にあたり必要な事項は、別途運用委員会が定めるものとする。

＜地域の駐車・交通対策の例＞

- ・フリッジ（集約）駐車施設、共同荷さばき駐車施設、共同利用可能な障害者用駐車施設の整備及び運用促進など
- ・適用地区内および隔地先周辺における路上駐車対策
- ・大型バスの路上駐車対策や普通車に対する地区内駐車場の満空情報発信
- ・公共交通機関利用の促進や他のモビリティとの連携強化
- ・周辺駐車場との一体的運営（駐車場ネットワーク形成、共通駐車券導入、駐車料金体系の見直し等）
- ・貨物車用駐車施設の適正な利用促進
- ・公共的駐車場における、地区の課題解決に資する駐車施設へ機能転換する等の柔軟な運用法に対する検討や施策
- ・駐車場の安全性、歩行環境向上のための道路施設の整備
- ・バリアフリー経路の整備

＜地域貢献協力金によるまちづくりのイメージ＞



改訂後

○この他、地域の駐車・交通対策の実施にあたり必要な事項は、別途運用委員会が定めるものとする。

＜地域の駐車・交通対策の例＞

- ・フリッジ・~~（集約）~~駐車施設、共同荷さばき駐車施設**及び荷さばき集約駐車施設**、共同利用可能な障害者用駐車施設の整備及び運用促進など
- ・適用地区内および隔地先周辺における路上駐車対策
- ・大型バスの路上駐車対策や普通車に対する地区内駐車場の満空情報発信
- ・公共交通機関利用の促進や他のモビリティとの連携強化
- ・周辺駐車場との一体的運営（駐車場ネットワーク形成、共通駐車券導入、駐車料金体系の見直し等）
- ・貨物車用駐車施設の適正な利用促進
- ・公共的駐車場における、地区の課題解決に資する駐車施設へ機能転換する等の柔軟な運用法に対する検討や施策
- ・駐車場の安全性、歩行環境向上のための道路施設の整備
- ・バリアフリー経路の整備

＜地域貢献協力金によるまちづくりのイメージ＞

