

令和6年3月27日
豊都計審報告4 資料第1号

池袋地区駐車場整備計画

令和6（2024）年3月 改定

豊 島 区

目 次

1. 整備計画の目的	1
2. 対象範囲	3
2.1 対象範囲	3
2.2 目標年次	3
3. 現状と課題	4
3.1 池袋地区及び周辺の道路整備の現況	4
3.2 地区別の駐車実態	5
3.3 駐車施設の需給の現状と将来予測	8
3.4 池袋地区の駐車施設に関する課題	10
4. 基本方針	11
4.1 基本方針	11
4.2 基本方針を進めるための課題に対する施策の考え方	11
5. 駐車場整備の考え方・施策	12
5.1 需要実態に対応した適正な整備	12
5.2 既存駐車施設・道路空間（カーブサイド）の有効な利活用	15
5.3 継続的な需給バランスの確認と調整	17
5.4 利便性向上への配慮	18
6. 池袋地区における都市計画駐車場のあり方	20
6.1 都市計画駐車場の設置状況	20
6.2 都市計画駐車場の機能転換	20
6.3 都市計画駐車場の役割	20
7. 今後の展開	22
7.1 関係者（公民）の役割	22
7.2 施策の推進体制	22
7.3 柔軟な計画の見直し	23
■用語集	24

【駐車場整備計画とは】

駐車場法（昭和32年法律第106号）第4条の規定に基づき策定する法定計画。駐車場整備地区*における駐車施設の需要と供給の現状及び将来の見通しを勘案して、当該地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画を定めるもの。

1. 整備計画の目的

豊島区では、人が主役となる交通環境を具体化するために、平成 23（2011）年 9 月に、「池袋副都心交通戦略～池袋の交通のあり方を考える～（以下、「交通戦略」とする。）」を策定し、目標達成までの道筋と取組むべき交通施策を示した。また、平成 30（2018）年 4 月には「池袋地区駐車場整備計画」を策定し、官民の役割分担による駐車施設整備の基本方針や今後の都市計画駐車場*のあり方を整理した。

その後、建築物への附置義務駐車施設*の適正確保を目指す「池袋地区駐車場地域ルール（以下、「地域ルール」とする。）」、南北区道周辺の荷さばき車両の路上駐車対策を目的とした「南北区道周辺荷さばきルール（以下、「荷さばきルール」とする。）」を策定するなど、様々な駐車・交通施策を講じてきた。

こうした中、池袋駅周辺地域では近年様々な大型都市再生事業の計画が進んでいる。東池袋一丁目地区の市街地再開発事業は令和 2（2020）年 9 月に国家戦略特区の都市再生プロジェクトとして都市計画決定され、地域貢献として 100 台規模の公共的駐車場を整備する計画となっている。また、池袋駅西口地区では、都市計画駐車場の再編を含む市街地再開発事業の検討が進められている。

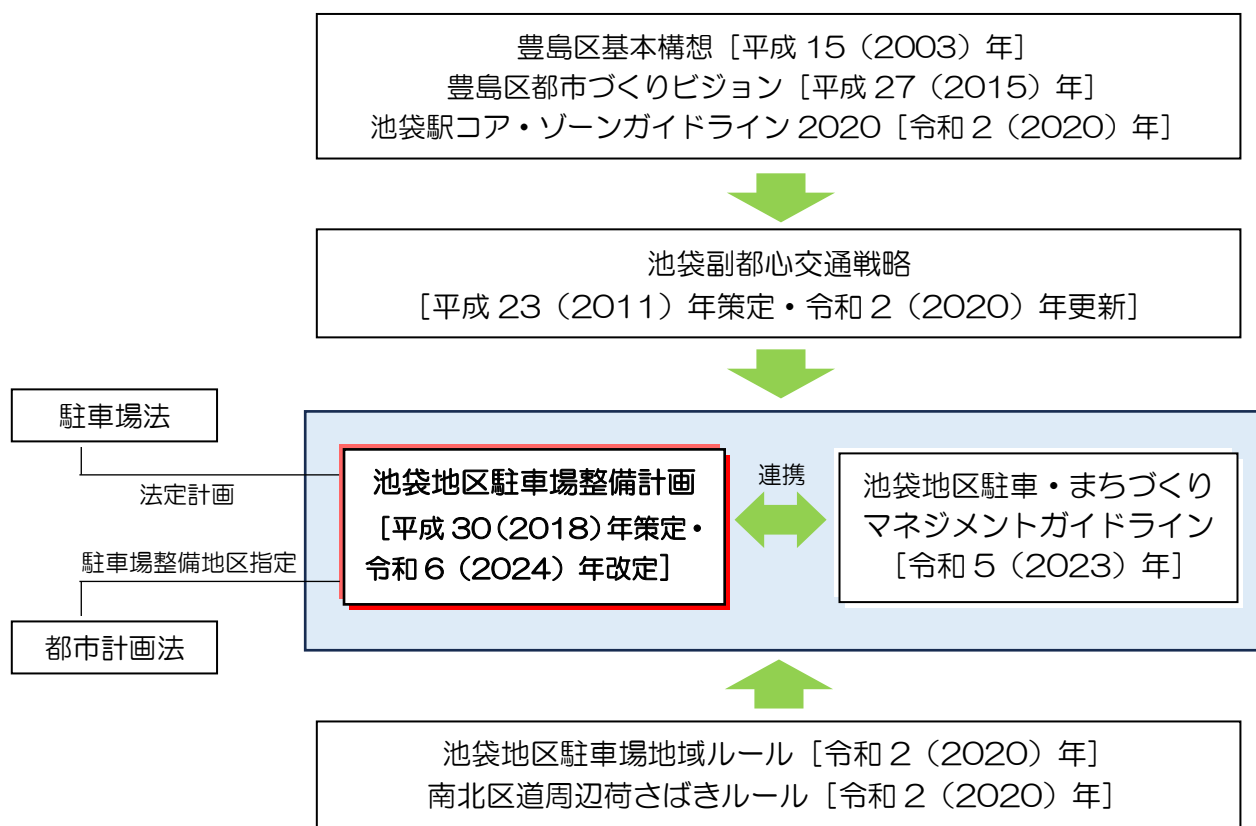
併せて、豊島区としても池袋駅周辺では、『もっと歩きたくなる、「人」が主役のまち。』を目指し、[グランドレベルでの賑わいの創出] [まちの回遊性、快適性の向上] [都市開発に併せた歩行者空間のネットワーク化] など、ウォーカブル都市・池袋の実現に向けた取組みを進めていくことを表明している。今般、このようなまちづくりの動向を踏まえ、地区の主要な駐車場のあり方や駐車施策の役割について再検討する時期を迎えている。

一方、東京都は、自動車だけでなくあらゆるモビリティを対象とし、地区特性を踏まえた駐車対策を講じるための指針として、令和 4（2022）年 3 月に「総合的な駐車対策のあり方」を策定した。この中では、地区マネジメント組織の立ち上げや、地区の将来像やその実現のための施策メニュー等を示す「駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン」を策定し関係者間で共有することの重要性が示された。これを受けて、池袋地区では「池袋地区駐車・まちづくりマネジメント検討協議会」での議論を経て令和 5（2023）年 3 月に「池袋地区駐車・まちづくりマネジメントガイドライン（以下、「地区マネジメントガイドライン」とする。）」を策定した。

これらのことから、「地区マネジメントガイドライン」との整合を図り、今後の駐車施設のあり方や駐車施策の役割などを示すため池袋地区駐車場整備計画を改定する。

*が付いている用語は、巻末の用語集に解説を記載

■池袋駅周辺における駐車・交通施策の関係



【上位計画・関連計画で示されている施策】

- 駐車施設の適正配置及び有効利用
- 周辺開発と連携した共同荷さばき駐車場、フリンジ（集約）駐車場の確保
- 附置義務制度の地域ルールの導入（駐車場規模の縮小・集約化など）
- 地域における荷さばきのルール化（時間帯の限定、共同集配など）

図 1-1 池袋駅周辺における駐車・交通施策の関係図

2. 対象範囲

2.1 対象範囲

池袋地区駐車場整備計画の対象範囲は、都市計画で定められた「池袋駐車場整備地区（約132ha）」（以下、池袋地区という。）とする。

また、池袋地区は、鉄道や幹線道路を境にして、土地利用や駐車特性に違いがみられる。駐車場施策の適用は、土地利用や駐車特性が同一である地区ごとに設定することが適切であることから、池袋地区を以下の5つの地区に分割し利用実態を整理する。

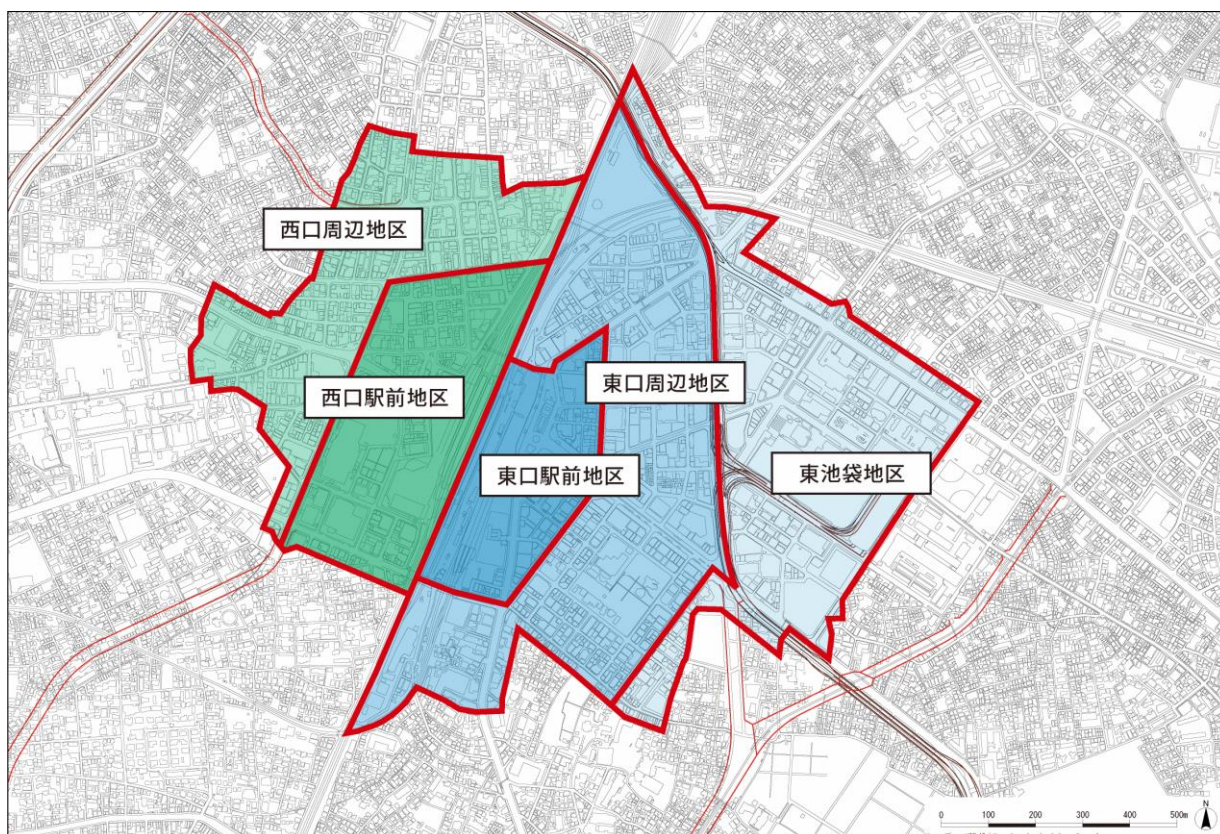


図 2-1 池袋地区

2.2 目標年次

池袋地区駐車場整備計画の目標年次は、「豊島区都市づくりビジョン」及び「池袋副都心交通戦略」の目標年次に合わせ、令和17（2035）年度とする。ただし、自動運転等の技術革新などにより、交通を取り巻く環境が大きく変化する場合は見直しを検討する。

3. 現状と課題

3.1 池袋地区及び周辺の道路整備の現況

池袋駅は一日当たりの乗降客数が216万人（令和4（2022）年度）を超える国内でも有数のターミナル駅であり、駅前及び駅周辺には商業業務施設だけでなく、文化芸術施設も集積している。

駅前へのアクセス道路としては、池袋駅東口には補助第171号線（明治通り）、補助第77号線（グリーン大通り）、池袋駅西口には補助第73号線（劇場通り）、補助第78号線（アゼリア通り）などがある。一方、池袋地区外縁部の幹線道路網としては、東側に環状第5の1号線、西側に環状第6号線、東西を結ぶ放射第7号線、放射第8号線が通っており、池袋駅周辺を經由する必要のない広域な道路ネットワークが計画されている。

また、現在の池袋駅周辺の都市計画道路の整備状況としては、環状第5の1号線、補助第81号線が事業中であり、補助第73号線の南方面が未着手、その他路線はおおむね整備済みである。

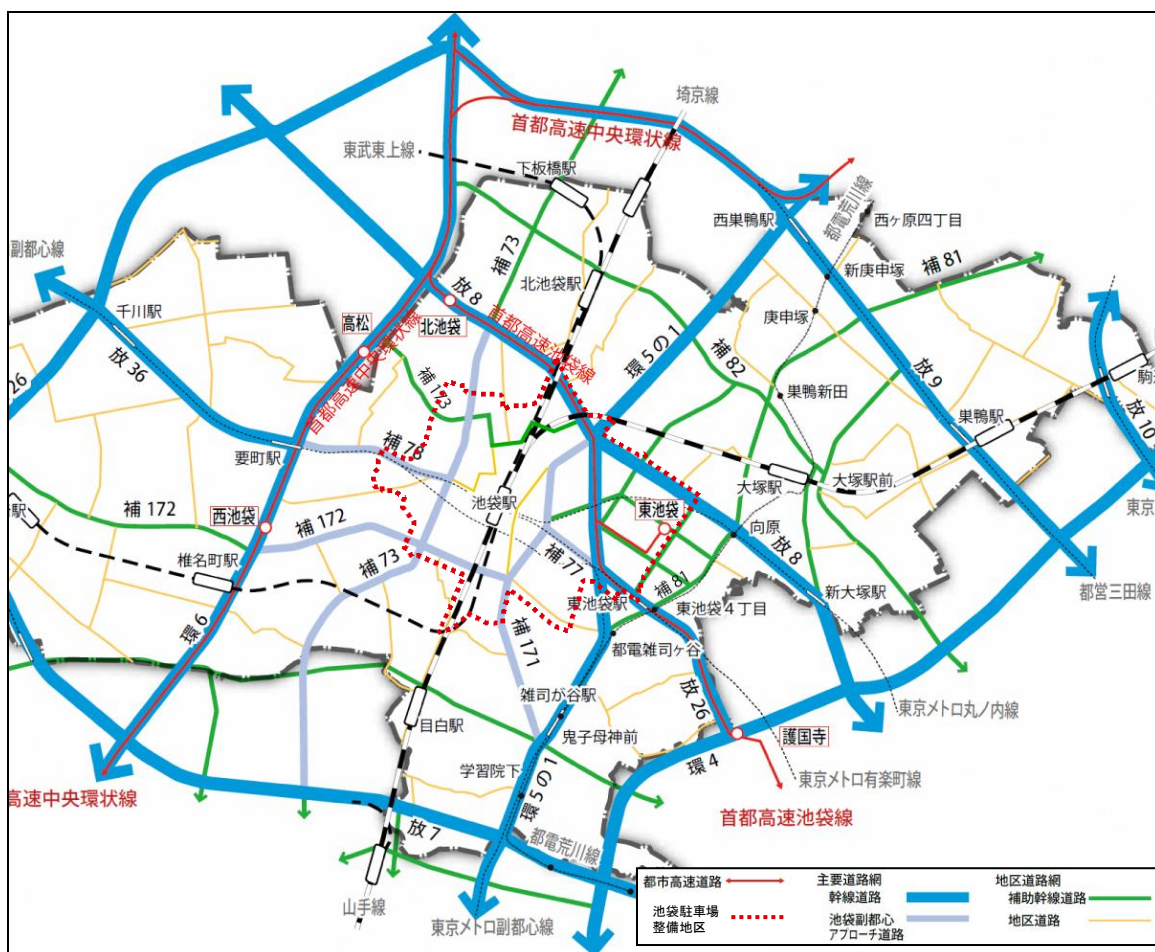
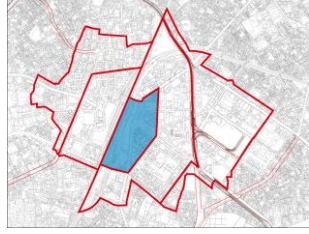
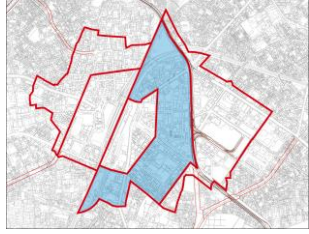
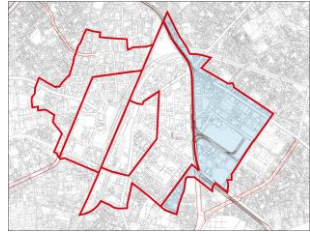


図 3-1 池袋駅周辺の道路網



3. 2 地区別の駐車実態

[各地区の状況]

項目		地区			
		東口駅前地区	東口周辺地区	東池袋地区	
					
地区の状況	土地利用の状況	駅直結の百貨店が立地し、駅前の街区は繁華街となっており商業・飲食店、業務施設が立地している。	サンシャイン 60 通り、サンシャイン通りを中心に繁華街となっている。また南北区道は歩行者優先化で歩行者数が拡大しており、商業・飲食店が集積している。南池袋公園周辺は複数の寺院が立地する他、飲食店・業務施設が多い。	サンシャインシティが立地し、周辺は業務施設が多く立地している。また地下鉄駅周辺や幹線道路の沿道では高層マンションが増加している。一方、地区の東には木造密集地域が広がっている。	
	駐車場の整備状況	駅前広場の地下に都市計画駐車場（池袋駐車場）がある他、西武百貨店の駐車場も立地している。都市計画駐車場（池袋駐車場）は、運営時間を通して利用可能な人荷用エレベーターが不足している。駅前の街区は業務系駐車場が中心で時間貸し駐車場は少数立地している。	時間貸し駐車場が多く立地し、業務系駐車場も多い。池袋駅南側はメトロポリタン駐車場や集合住宅の駐車場が立地している。	サンシャインシティの地下に都市計画駐車場（西巣鴨駐車場）がある他、周辺も時間貸し、業務系駐車場が多く立地している。地下鉄駅周辺と幹線道路の沿道では集合住宅の駐車場が立地している。	
駐車の実況	駐車場利用 [令和5年度調査]		整備台数：611 台 ピーク時の駐車場利用率 ・平日：55% ・休日：60%	整備台数：1,312 台 ピーク時の駐車場利用率 ・平日：46% ・休日：48%	整備台数：2,297 台 ピーク時の駐車場利用率 ・平日：29% ・休日：51%
	路上駐車 [平成28年度調査]	一般車	路上駐車率 ・平日：約 5% ・休日：約 5%	路上駐車率 ・平日：約 15% ・休日：約 10%	路上駐車率 ・平日：約 5% ・休日：約 5%
		貨物車	路上駐車率 ・平日：約 70% ・休日：約 70%	路上駐車率 ・平日：約 70% ・休日：約 70%	路上駐車率 ・平日：約 60% ・休日：約 60%
		観光バス	明治通りとグリーン大通りに、平日休日ともに計 4 台/日程度	旧三越裏通りとグリーン大通りに、平日休日ともに計 4 台/日程度	サンシャインシティ周辺にピーク時で、平日 13 台、休日 6 台程度
	自動二輪車	平日休日ともに殆どなし	東口北側の街区で平休ともに多い 区役所周辺で平日に多い	平日休日ともに殆どなし	

※駐車場利用は、令和5（2023）年度調査に基づく。なお、路外駐車場（時間貸し）を対象としている。
 ※路上駐車は、平成28（2016）年度調査に基づく。ただし、東京都道路整備保全公社が実施する路上駐車実態調査結果（平成29（2017）年度・令和3（2021）年度）において大きな変化がないことを確認している。
 ※路上駐車率＝路上駐車台数／駐車需要台数＝路上駐車台数／（路上駐車台数＋駐車場駐車台数）

[各地区の状況]

項目		地区		
		西口駅前地区	西口周辺地区	
地区の状況	土地利用の状況	 <p>駅直結の百貨店が立地し、駅前の街区は東京芸術劇場やホテルが立地する。</p>	 <p>劇場通り以東は境界性のある繁華街で飲食店等が集積している。劇場通り以西は集合住宅が中心で劇場通り沿いは住商併用建物が立地している。</p>	
	駐車場の整備状況	<p>駅前広場の地下に都市計画駐車場（池袋西口駐車場）がある他、駅前の街区には、東京芸術劇場、東武百貨店、ホテルメトロポリタン等の時間貸し駐車場が立地している。</p> <p>都市計画駐車場（池袋西口駐車場）は、運営時間を通して利用可能な人荷用エレベーターが不足している。</p>	<p>池袋駅西口（北）出入口前には時間貸し駐車場が密集して立地する。劇場通り以西は業務系、集合住宅等の駐車場が混在して立地している。</p>	
駐車場の現状	駐車場利用 [令和5年度調査]	<p>整備台数：1,397台</p> <p>ピーク時の駐車場利用率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：38% ・休日：55% 	<p>整備台数：425台</p> <p>ピーク時の駐車場利用率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：49% ・休日：48% 	
	路上駐車 [平成28年度調査]	一般車	<p>路上駐車率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：約10% ・休日：約10% 	<p>路上駐車率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：約35% ・休日：約35%
		貨物車	<p>路上駐車率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：約70% ・休日：約80% 	<p>路上駐車率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：約60% ・休日：約60%
		観光バス	<p>劇場通りに、平日9台/日、休日10台/日</p>	<p>劇場通りに、平日2台/日、休日7台/日、アゼリア通りに、1台/日程度</p>
自動二輪車	<p>西口公園沿いの道路で平日ともに多い</p>	<p>北口の街区で休日に多い平日もやや多い</p>		

※駐車場利用は、令和5（2023）年度調査に基づく。なお、路外駐車場（時間貸し）を対象としている。
 ※路上駐車は、平成28（2016）年度調査に基づく。ただし、東京都道路整備保全公社が実施する路上駐車実態調査結果（平成29（2017）年度・令和3（2021）年度）において大きな変化がないことを確認している。
 ※路上駐車率＝路上駐車台数／駐車需要台数＝路上駐車台数／（路上駐車台数＋駐車場駐車台数）

[状況の整理]

【土地利用の状況】

各地区で土地利用の状況に差異はあるが、ほとんどの地区で、多くの部分を商業・飲食店、業務施設が占めている。

【駐車場の整備状況】

時間貸し駐車場及び業務系駐車場が多く立地している。また、各地区には都市計画駐車場が立地しているものの、東口駅前、西口駅前の都市計画駐車場においては、運営時間を通して利用可能な人荷用エレベーターがなく、バリアフリーへの対応が不足している。

【駐車場利用の状況】

令和 5（2023）年度に実施した駐車実態調査における地区全体の時間貸し駐車場のピーク時利用率は、全ての地区で 100%を大きく下回っており、駐車場に十分な余裕がある。

【路上駐車の実状】

路上駐車が常態化しており、交通渋滞の原因、まちなかでは歩行者の安全・快適な通行を阻害する原因となっている。特に、駐車施設を持たない中小規模のオフィスや飲食店舗・小売店舗が多く立地していることなどから、荷さばき車両の路上駐車が多く見られる。

平成 28 年度調査では、貨物車の路上駐車率（駐車需要のうち路上駐車をしている割合）は、東口駅前地区、西口駅前地区、東口周辺地区で平日・休日ともに 70%以上となっており、一般車の路上駐車に比べて貨物車の路上駐車率が高くなっている。また、東京都道路整備保全公社が実施する路上駐車実態調査結果（平成 29（2017）年度・令和 3（2021）年度）において大きな変化がないことを確認している。

自動二輪車については、局所的には路上駐車が発生しているエリアがみられる。また、観光バスについては、新型コロナウイルス感染拡大前はサンシャインシティの周辺道路等で路上駐車が課題となっていた。

3. 3 駐車施設の需給の現状と将来予測

将来の駐車施設需要量及び駐車施設供給量は、駐車実態調査の結果に将来計画されている開発等による駐車施設の需給を加算し推計する。これにより、目標年次における駐車場施設の需給バランス（需要量/供給量）を検証する。

(1) 駐車施設需給の現状

地区 駐車種別		東口駅前地区		東口周辺地区		東池袋地区	
		需給率	需給差台数 (台)	需給率	需給差台数 (台)	需給率	需給差台数 (台)
時間貸し 駐車場		平日：55% 休日：60%	平日：276 休日：242	平日：46% 休日：48%	平日：707 休日：676	平日：29% 休日：51%	平日：1,628 休日：1,133
専用駐車場	業務系	平日：68% 休日：57%	平日：35 休日：46	平日：52% 休日：46%	平日：508 休日：569	平日：49% 休日：43%	平日：310 休日：348
	集合住宅	—	—	92%	17	89%	97

※令和5（2023）年度調査に基づく

地区 駐車種別		西口駅前地区		西口周辺地区		合 計	
		需給率	需給差台数 (台)	需給率	需給差台数 (台)	需給率	需給差台数 (台)
時間貸し 駐車場		平日：38% 休日：55%	平日：860 休日：627	平日：49% 休日：48%	平日：215 休日：221	平日：39% 休日：52%	平日：3,686 休日：2,899
専用駐車場	業務系	平日：60% 休日：54%	平日：104 休日：120	平日：56% 休日：51%	平日：87 休日：96	平日：53% 休日：47%	平日：1,044 休日：1,179
	集合住宅	—	—	89%	23	89%	137

※令和5（2023）年度調査に基づく

(2) 駐車施設の需給バランスの検証

検証の結果、各地区の需給バランスは、東口地区が現況 59%、将来 70%と増加しているものの、駐車需要量の季節変動率を 1.1 と想定した場合においても 100%には達しない。

また、西口地区は現況 62%、将来 53%、東池袋地区は現況 60%、将来 48%と減少している。そのため、地区全体では目標年次における路外駐車場*の供給量は需要量を上回っている。

※将来予測の考え方

- ・将来の駐車場の供給量は、現在の供給量に加え、将来（目標年次までに）整備されることが想定される駐車場について推計。将来整備されることが想定される駐車場は、①現在計画・検討されている開発建物と②駐車場整備地区内の建物のうち、将来（目標年次）時点で築 45 年を超える建物が建替えると想定して、この建替えに伴って東京都駐車場条例による附置義務台数を整備したと仮定して推計
- ・将来の駐車需要量は、現在の駐車需要量に加え、将来（目標年次までに）整備予定の開発を対象に、この開発により増加が見込まれる駐車需要量について推計。将来（目標年次）時点で築 45 年を超える建物の建替えによる床面積の増加、床用途の変更、駐車需要量の増加はないものと仮定。開発等に伴う駐車需要量については、地域ルール基準による附置義務台数分*の需要量が生じると仮定

※池袋地区駐車場地域ルールの「適用地区の駐車実績に基づく駐車原単位」に基づく附置義務台数

		需要量(台)		供給量 (台)	需給バランス (需要量/供給量)
		平休別の 需要量	平休のうち 最大値		
東口地区	現況	平日	2,385	2,385	4,031
		休日	2,373		
	将来	3,428		4,882	70%
西口地区	現況	平日	1,768	1,986	3,182
		休日	1,986		
	将来	2,745		5,179	53%
東池袋地区	現況	平日	2,124	2,500	4,139
		休日	2,500		
	将来	2,500		5,161	48%
合計	現況	平日	6,277	6,859	11,352
		休日	6,859		
	将来	8,673		15,222	57%

※現況：令和 5（2023）年度、将来：令和 17（2035）年度

(3) 駐車施設整備の目標

将来の駐車施設供給量が駐車需要量を大きく上回ることが予想されることから、将来の需要量に合わせて駐車施設供給量の調整を行うこと、また、利用しやすい駐車施設が適正に配置されるよう誘導し、駐車施設の質の向上を図ることを目標とする。

なお、目標設定にあたって、当初は 5 地区に分類して検討しているが、各地区の現状・将来ともにおおむね同様の傾向であるため、以降は全地区をまとめて整理する。

3. 4 池袋地区の駐車施設に関する課題

地区内の駐車施設の整備・利用状況、及び将来的な需給バランス等を踏まえ、池袋地区の駐車施設に関する課題を以下の通り整理する。

(1) 地区内の課題

【課題1】乗用車駐車施設の余剰

乗用車の駐車施設については、現状で供給量が需要量を上回っており余剰が生じている。加えて、将来予測推計では、都市開発事業等に伴う附置義務駐車施設整備によりさらに余剰が生じ、供給量と需要量のアンバランスが拡大することが見込まれている。

【課題2】荷さばき対応駐車施設の不足

貨物車用の駐車施設については、現状で供給量が需要量を下回っており不足が生じている。将来予測推計では、都条例の基準で附置義務駐車施設が整備された場合でも不足は解消されないことが見込まれている。

【課題3】障害者対応駐車施設の不足・バリアフリー対応の不足

地区全体で障害者対応駐車施設の整備が十分とは言えない。このため、利用しやすい障害者用駐車施設の確保及び駐車場全体のバリアフリー化が求められる。

【課題4】路上駐車車両による通行障害

中小規模のオフィスや飲食店舗・小売店舗が多く立地している地区では、貨物車が利用可能な駐車施設が不足している。そのため、貨物車の路上駐車が頻発しており、歩行者の安全・快適な通行を阻害する原因となっている。

【課題5】自動二輪車への対応

自動二輪車については、地区全体では、自動二輪車の駐車需要に対して十分な駐車施設台数が供給されているが、局所的には路上駐車が発生している。

【課題6】観光バス需要の増加への対応

新型コロナウイルス感染拡大前はサンシャインシティ周辺道路で観光バスの路上駐車が確認されていた。今後、インバウンド需要の増加により、観光バスの需要が増加し、路上駐車に関する課題が再燃する懸念がある。

(2) 各地区に対する課題の該当状況

上記の課題について、地区ごとの状況を整理すると、大半の課題項目が複数の地区で該当している。

課題項目	地区区分				
	東口駅前	東口周辺	東池袋	西口駅前	西口周辺
【課題1】乗用車駐車施設の余剰	○	○	○	○	○
【課題2】荷さばき対応駐車施設の不足	○	○	○	○	○
【課題3】障害者対応駐車施設の不足・バリアフリー対応の不足	○	○	○	○	○
【課題4】路上駐車車両による通行障害	○	○		○	○
【課題5】自動二輪車への対応		○		○	○
【課題6】観光バス需要の増加への対応			○		

4. 基本方針

4. 1 基本方針

池袋地区が抱える駐車課題に適切に対応しながら、池袋副都心交通戦略が目指す将来像である「駅からまちなかへの人の流れを生み出し、住む人、訪れる人にとって楽しい街の実現」やウォーカブルなまちづくりが目指す「居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成」を推進していくためには、単に自動車を締め出すのではなく、来街者や移動制約者、配送事業者や物販店舗、飲食店舗など、池袋地区を利用する多くの人々が利益を享受できる交通環境が必要となる。

本計画では、池袋地区の駐車施設に関する課題を解決し、「駐車施設の適正な供給、配置、利活用により、人中心の交通環境を実現する」ことを基本方針として、以下の考え方にに基づき駐車施策を実施していく。

■基本方針：

駐車施設の適正な供給、配置、利活用により、人中心の交通環境を実現する

4. 2 基本方針を進めるための課題に対する施策の考え方

基本方針を進めるための課題に対する施策の考え方を以下のとおり整理する。

【池袋地区の駐車施設に関する課題】

課題 1
乗用車駐車施設の余剰
課題 2
荷さばき対応駐車施設の不足
課題 3
障害者対応駐車施設の不足・ バリアフリー対応の不足
課題 4
路上駐車車両による通行阻害
課題 5
自動二輪車への対応
課題 6
観光バス需要の増加への対応

【駐車場整備の考え方・施策】

5.1 需要実態に対応した適正な整備

- ・駐車場の整備位置
- ・駐車場の構造・規格
- ・駐車場の利用目的
- ・駐車施設のネットワーク

5.2 既存駐車施設・道路空間（カーブサイド*）の有効な利活用

- ・柔軟な利活用
- ・カーブサイドの活用
- ・多様なモビリティへの対応

5.3 継続的な需給バランスの確認と調整

- ・駐車・まちづくりマネジメントの推進
- ・駐車場地域ルールへの運用
- ・地域における荷さばきのルール化

5.4 利便性向上への配慮

- ・利便性向上への配慮事項

新たな駐車・交通課題への対応

今後想定される以下のような環境や生活様式の変化に対して、関係者と連携・協議の上、対策を講じていく。

- ・池袋地区における都市開発やウォーカブルなまちづくりの進展による、**都市環境の変化**
- ・社会情勢の変化に伴い、求められる**交通環境の変化**
- ・技術革新に伴う、新たなモビリティや自動運転車両への対応等、**駐車施設を取巻く環境の変化**

5. 駐車場整備の考え方・施策

5. 1 需要実態に対応した適正な整備

(1) 駐車場の整備位置

① フリンジ・集約駐車場*の確保

歩行者が安全に街を回遊することができる交通環境を実現するためには、池袋駅周辺への自動車の進入を最小限にする必要がある。

そのためには、歩行者が最優先された道路や歩行者優先街区内を通行することなくアクセスできる位置に駐車場（附置義務駐車場を含む）を整備することが有効である。

整備にあたっては、地域ルールの適用により、大規模開発やまちづくりと連携してフリンジ・集約駐車場の整備を推進していくこととする。

② 駐車施設の適正配置

池袋駅周辺では歩道が設置されていない道路も多く、路上駐車による歩行者の通行障害が生じている。安全で快適な歩行空間を確保するためには、路上駐車車両を適正に路外駐車場に誘導する対策が必要である。

そこで、地域ルールの適用により、より利用しやすい位置や需要の多い場所へ駐車場整備を誘導する施策（駐車場の適正配置）を進めていくこととする。また、特に歩行者を優先する道路や区域については、駐車場の出入口の設置を制限することも検討していくこととする。

(2) 駐車場の構造・規格

① 駐車場の構造

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、高さ及び通路幅、駐車施設からの出入口等は、関係法令及び地域ルール運用マニュアルに定める規定に基づく整備を推進していくこととする。

② 移動制約者のための駐車場の整備

移動制約者（障害者、高齢者、妊婦、ベビーカー利用者、傷病者など移動に関し制約を受けるもの）及び移動制約者と同行者が安心して自動車で外出できる社会を実現するため、バリアフリーに対応した駐車施設の整備を図っていく。

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、関係法令及び地域ルール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の整備を推進していくこととする。

③ 荷さばきスペースの構造

これまで、建築物の計画にあたっては、「屋内駐車場へ入ることができない」「利用できるエレベーターが不足する」など、円滑な物流確保の観点から設計・運用を行うことが必ずしも意識されてこなかった。そこで、建築物へのスムーズな貨物の搬入や屋内移動の確保、屋外への移動の確保等を推進していく。また、貨物車用駐車施設では、安全かつ円滑な入出庫ができる出入口構造とすることや荷物の一時置き場・積み替え場所等の確保、作業スペースや搬出入動線での不要な段差や障害物の削除など、利便性と安全性の向上に努める。加えて、適切な利用が図られるよう、車室、高さ及び通路幅、駐車施設からの出入口等は、関係法令及び地域ルール運用マニュアルに定める規定に基づく整備を推進していくこととする。

(3) 駐車場の利用目的

① 共同荷さばき駐車施設*、荷さばき集約駐車施設*の確保

荷さばき車両の路上駐車を抑制するため、路外の共同荷さばき駐車施設並びに荷さばき集約駐車施設の確保を進めていく。

このため、地域ルールの適用による地域貢献として、大規模開発や中規模開発に合わせた共同荷さばき駐車施設や共同荷さばき集約駐車施設の設置、マネジメントガイドラインに示す提案事業、助成事業の活用による既存駐車施設での荷さばきスペースの確保を推進していく。なお、荷さばき駐車施設は、配達又は集荷先までの距離（横持ち距離）により利用状況が大きく左右されるため、適正な位置かつ適正な間隔で配置することが重要である。また、附置義務に従って荷さばき駐車場の整備を進めた際に駐車場出入口が乱立し歩行者の通行の妨げになる場合には、地域ルールの適用において周辺の共同荷さばき集約駐車施設への隔地確保を認めるなど、適切な範囲で集約していくこととする。

② 自動二輪車に関する施策

公共駐車場及び大規模開発等の民有地に自動二輪車駐車施設の整備誘導を図る。特に自動二輪車の路上駐車が課題となっている地域では、地域ルールの適用による地域貢献として整備を促進していく。

また、自動二輪車駐車施設の附置義務制度の導入を検討していくこととする。

③ 観光バスに関する施策

豊島区では、平成 27（2015）年 3 月に「豊島区国際アート・カルチャー都市構想」を策定し、世界中の人々が集い賑わいと活力にあふれる国際都市を目指している。国際的な競争力向上や文化観光資源を十分活用していくためには、観光などによる来街者の利便性を高めていくことが必要である。

これらのことから、池袋駅西口・東口の駅前交通広場の整備に合わせて、貸切バス・乗合バス（高速バス）の乗降場の整備を検討していく。また、大規模施設の立地に伴う

バス交通の増加に対しては、施設を設置する事業者に適切な規模の駐車施設の整備を要請することとする。

観光バスの路上駐車が確認されていたサンシャインシティ周辺においては、大型バスを受け入れる体制について、検討していくとともに、バスターミナルの受け入れ可能台数を超える需要が発生した場合に備え、公共施設等の空間活用も検討していくこととする。

また、空き状況の発信・周知等、利用促進の方策に関する検討に合わせて、交通管理者と連携し、関係者とともに路上駐車の削減に向けた取組みを進めていくこととする。

(4) 駐車施設のネットワーク

① 駐車施設のネットワーク化

自動車及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、地域ルールにおいては、大規模な都市開発事業に伴う駐車場のネットワーク化と駐車場出入口の集約化が可能となっている。今後想定される大規模な都市開発事業では駐車場のネットワーク化とそれによる駐車場出入口の集約化について検討していくこととする。

② 駐車施設情報のネットワーク化

円滑な駐車場の利用には、事前に駐車場の位置などが確認できるよう広域的な駐車場情報の案内を充実させ、目的地周辺で駐車場を探す「うろつき交通」を発生させないことが重要となる。東京都では、広域の駐車場案内として公益財団法人東京都道路整備保全公社が運営する「s-park*」により、都内の駐車場情報をインターネット、スマートフォン及びカーナビ等を通じて発信していることから、広域での駐車場案内の高度化を図るため、当該システムの普及に向けて未参入の小規模路外駐車場に対し参画を要請するとともに、システム稼働に必要な機器の設置・増設のための助成制度の導入を検討する。また、荷さばき施設に関する有効な駐車場利用状況の案内手法についても検討していくこととする。

③ 駐車施設の案内

広域の案内に加え、目的地近傍では路側に設置した「駐車場案内標識」により駐車場の位置などを示すことで、より案内誘導の効果が発揮される。そこで、東京都の「駐車場案内標識に係わる道路占用許可基準の改正及び東京都屋外広告物条例の許可」に基づき、景観やユニバーサルデザインに配慮した駐車場案内標識の設置を、駐車場事業者へ働きかけていくこととする。

(1) 柔軟な利活用

① 都市計画駐車場の活用

都市計画駐車場は、地区の不特定の駐車需要に対応する駐車場としての役割を担うものとされているが、近年は公共交通分担率の増加や附置義務駐車場整備の進捗により駐車場（乗用車）の余剰が発生している。池袋地区の駐車・交通課題を解決するため、余剰空間や時間を利活用していくことを検討していくこととする。

② 時間貸し駐車場の荷さばきスペースとしての活用

大規模な都市開発事業に伴い、共同荷さばき駐車施設の整備を促進していくが、整備には相応の時間を要し、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が見込めるような計画が急激に進むことは期待できない。そこで、都市開発事業に伴う荷さばき駐車施設の整備が進捗するまでの期間については、利用率が低い月極駐車場や施設専用駐車場、時間貸し駐車場について、施設管理者等と調整を図りつつ、駐車場の一部を荷さばきスペースとして活用することを検討する。用途の変更に際しては、マネジメントガイドラインに示す提案事業、助成事業による事業助成制度の適用についても検討していくこととする。

(2) カーブサイドの活用

① 貨物車専用駐車マスの適正な配置の検討

グリーン大通りや劇場通り、アゼリア通りなどを中心に、荷さばき利用を優先する貨物車用駐車マスが設けられている。しかし、乗用車による駐車や長時間駐車などの不適切な利用により荷さばき駐車場として十分に活用できていないことや荷さばき車両は共同荷さばき駐車施設など路外駐車場に誘導していく方針であることから、貨物車専用駐車マスについては、適正な配置を検討していくこととする。

② 段階的な利用方法の検討

カーブサイドの活用について、短期的には貨物車用駐車マスとして活用するが、将来的に路外駐車場での荷さばき対応が実現した場合には、当該エリアを歩行者空間として活用することが可能となる。その際には、自動運転を含む車両やモビリティの乗り降りポイント、賑わい創出のための滞留空間など多様なアプローチを検討していくこととする。

③ 地元との協働による路上駐車の削減に向けた普及・啓発

限られた道路空間について、歩行者と車両とが適切に棲み分けを図っていくために、警察との連携や地元等との協働による定期的な路上駐車の削減や交通・駐車マナーの向上に向けた普及・啓発活動を行うこととする。

(3) 多様なモビリティへの対応

技術革新に伴い、今後は、小型化、電動化、自動化に向かった既存の車両とは異なる特性を持つ新たなモビリティの普及が想定されるため、池袋地区における新たなモビリティの役割を整理するとともに、受け入れる駐車環境についての検討を進めていく必要がある。また、モビリティごとの空間の需要等を検討するとともに、多様なモビリティが生まれることを想定した可変的な空間を確保するため、都市計画駐車場、公共的駐車場等の空間を積極的に活用する。その際、安全確保や敷地内の利便性の高い空間に設置するなど利用者の利用しやすさに配慮しながら、適切な利用方法を検討していくこととする。

5. 3 継続的な需給バランスの確認と調整

(1) 駐車・まちづくりマネジメントの推進

池袋地区における様々な駐車・まちづくり施策を包括的に整理した地区マネジメントガイドラインを地区内の駐車場管理者等で共有することで、地区全体での一体的な駐車・まちづくり施策を展開していく。地区マネジメントガイドラインに基づく施策は、交通環境の変化に合わせて定期的に見直しを行い、本計画を含む関連計画やルールとの整合を図り、実態に即した適時性のある施策を実施していくこととする。

(2) 駐車場地域ルールの運用

池袋地区では、歩行者優先のまちづくりを進めていくため、附置義務駐車施設の需給バランスの確保、フリンジ・集約駐車場の整備や共同荷さばき場の整備を始めとする、地域の駐車課題の解決に資する地域貢献策の実施などを前提として、附置義務駐車台数の抑制や隔地駐車場の適用拡大により、地区の駐車施設の適正化を図る地域ルールを策定した。

地域ルールの適用により、都市開発事業に対して駐車需要の実態を反映し、駐車場の規模や配置、出入口等について地区全体で調和した整備を促すことによって、道路上の歩行者動線等についての安全性・円滑性を確保していくこととする。

(3) 地域における荷さばきのルール化

荷さばき車両の路上駐車対策としては、荷さばきの時間帯を限定することも有効である。例えば、路上駐車車両が自動車交通を阻害している場合は自動車の交通量が少ない時間帯に荷さばきを限定することで自動車交通への影響が軽減できる。また、歩行者を優先する道路や街区では、歩行者の少ない時間帯に荷さばきを限定することで歩行者への影響を軽減することができる。そこで、地区・街区レベルで時間帯を限定する荷さばき作業を誘導していく施策や路上駐車車両に対して適正な駐車場利用を誘導していく施策（荷さばきルール）などを検討していくこととする。

また、大規模共同荷さばき駐車施設の整備後は、駐車場経営者等と調整を図りながら、共同集配システム*の導入も検討していくこととする。

これらの荷さばき施策は地元や荷主、運送事業者が一体となって進めることが重要であることから、より積極的に荷さばきの取組みに参加してもらえるよう荷さばきルールを設定するエリア毎に関係者が集まる協議会を設置するなど、自主・自立的な活動を実施できる環境づくりを行っていくこととする。

5. 4 利便性向上への配慮

(1) 利便性向上への配慮事項

① 駐車場に関連する最新技術等の導入

既に実用化されている、駐車場情報提供システム（満車空車情報等）やロックレス駐車場（ナンバー認証システム）、キャッシュレスでの決済システム等の技術や、今後開発される最新技術や新たなモビリティに対応する技術等の導入について駐車場事業者等への働きかけを行い、駐車場の利便性を向上することで駐車場の適正利用を促進していくこととする。

また、荷さばき車両の駐車場利用を促進するため、短時間駐車（分単位等）の料金システムの導入を検討していくこととする。

② 駐車場利用情報の提供

駐車施設の配置や利用状況の情報を積極的に発信し路外駐車場の利用を促すため、既存の情報提供システムの活用、既存システムに未参画の駐車場への参入促進を図るとともに、貨物車用駐車施設の満空情報等既存システムで対応していない情報の提供方法を検討する。

民間事業者や施策と連携した恒常的なデータの取得方法を検討するとともに、多様な関係者が所有する駐車データや集計データの収集と分析について、関係者協議を進める。

また、地域ルールで整備を進める共同荷さばき施設の利用状況の情報提供の手法を検討していくこととする。

③ ZEV^{ゼフ}用充電施設の普及

電気自動車等のZEV（ゼロエミッション・ビークル）の普及を見据え、地域ルールの適用における地域貢献としてZEV^{ゼフ}用充電施設の設置を促進するとともに、定期的に電気自動車及び充電施設の普及状況を確認しながら、地区内のZEV^{ゼフ}用充電施設の整備目標について検討していくこととする。

④ 多様なモビリティへの対応 [再掲]

技術革新に伴い、今後は、小型化、電動化、自動化に向かった既存の車両とは異なる特性を持つ新たなモビリティの普及が想定されるため、池袋地区における新たなモビリティの役割を整理するとともに、受け入れる駐車環境についての検討を進めていく必要がある。また、モビリティごとの空間の需要等を検討するとともに、多様なモビリティが生まれることを想定した可変的な空間を確保するため、都市計画駐車場、公共的駐車場等の空間を積極的に活用する。その際、安全確保や敷地内の利便性の高い空間に設置するなど利用者の利用しやすさに配慮しながら、適切な利用方法を検討していくこととする。

⑤ 都市計画駐車場の利活用

都市計画駐車場は、地区の不特定の駐車需要に対応する駐車場としての役割を担うものとされているが、近年は公共交通分担率の増加や附置義務駐車場整備の進捗により駐車場（乗用車）の余剰が発生しているため、まちづくりの観点から見た駐車場のあり方や効果的な運用・活用方法等の検討が必要となっている。

また、都市計画駐車場施設は、池袋地区の貴重な都市空間でもあることから、余剰空間や時間をより効率的に活用していくことが望ましい。

既存の駐車スペースについて、ユニバーサルデザインに対応した誰もが利用しやすい駐車施設の確保、共同荷さばき駐車施設としての運用などの地域課題への対応や他のモビリティとの結節機能等、これまでの利用方法に縛られない柔軟な利活用方法を検討していくこととする。

⑥ 貨物車大型化への対応

近年、ドライバーの人材不足が深刻化しており、貨物車の大型化（2t 車⇒4t 車）が進んでいるが、4t 車の受入れが構造上困難（高さ不足等）な駐車場が多く、結果的に貨物車の路上駐車を助長している。

については、地域ルール適用により、適切な規模・構造の貨物車用駐車施設の設置及び地域貢献として地域の駐車課題改善に資する 4t 車用の駐車施設の設置を促す。また、池袋地区内での 4t 車の需要を確認した上で、中長期的には、荷さばきのトラックの車種・高さの状況や事業者のニーズ等を調査し、需要を踏まえた路外駐車場の設置について検討する。

一方、4t 車を受入れ可能な駐車施設の整備には長い時間を要することから、短期的には、地域における荷さばきのルール化により、地区内の駐車施設の大きさに合わせて使用する貨物車両の大きさを制限することを検討していくこととする。

6. 池袋地区における都市計画駐車場のあり方

6. 1 都市計画駐車場の設置状況

池袋地区には 3 つの都市計画駐車場が設置されており、都市計画項目として [位置] [面積] [構造] が定められている。

都市計画決定事項					都市計画図書の備考欄記載事項	
駐車場名	位置	面積	構造	決定年月日	参考収容台数	供用台数
池袋駐車場（池袋ショッピングパーク駐車場）	南池袋 1丁目	約 0.68ha	地下1層 自走式	昭和32.12.28 建告第1784号	110台	171台
池袋西口駐車場（東武ホープセンター駐車場）	西池袋 1丁目	約 0.57ha	地下2層 自走式	昭和40.6.7 建告第1452号	160台	231台
西巣鴨駐車場（サンシャインパーキング）	東池袋 3丁目	約 8.99ha	地下2層 自走式	昭和41.1.24 建告第59号 昭和41.11.24(変更) 建告第1297号	1,600台	1,800台

※令和 4（2022）年 12 月現在の都市計画図書より抜粋

6. 2 都市計画駐車場の機能転換

都市計画駐車場は、地区の不特定の駐車需要に対応する駐車場としての役割を担うものとされているが、近年は公共交通分担率の増加や附置義務駐車場整備の進捗により乗用車対応の駐車場の余剰が発生しているため、まちづくりの観点からみた駐車場のあり方や効果的な運用・活用方法等の検討が必要となっている。加えて、池袋地区の貴重な都市空間でもあることから、余剰空間や時間をより効率的に活用していくことが望ましい。

また都市計画駐車場は、不特定多数の利用を目的とした施設であることから、既存の駐車スペースを誰もが利用しやすい駐車施設（ユニバーサルデザイン）、共同荷さばき駐車施設などの地域課題への対応や他のモビリティとの結節機能等に柔軟に活用していく。

現在、パーソナルモビリティとして、車両の電氣化、小型化の検討が急速に進展しているが、一方、乗用車では、高級セダンや SUV など、車両の大型化への需要も高い。さらに、物流業界を見ると、2024 年問題を契機として貨物車両の大型化も懸念されている。このように、交通モード毎の需要の激しい変化に対応していくために、施設更新や用途変更などの機能更新の際には、都市計画図書の参考収容台数を鑑みながら、これをベースとして適切な運用方法を探り、必要な配置、機能及び空間を確保していくこととする。

6. 3 都市計画駐車場の役割

(1) 池袋駐車場（池袋ショッピングパーク駐車場）及び池袋西口駐車場（東武ホープセンター駐車場）

池袋駅直近に立地することから、駅や駅周辺施設の利用を想定した駐車場の整備及び更新が求められる。これを受け、駐車場のバリアフリー化や駅利用のためのスムーズな動線の整備を進める。また、施設の余剰空間や時間を活用し、荷さばき車両対策などの地域貢献策を実施していくこととする。

(2) 西巣鴨駐車場（サンシャインパーキング）

池袋地区の外縁部に位置する地区内最大規模の駐車場であることから、自動車から他のモビリティへの乗り換え利用や地区内の駐車施設の隔地の受け皿となること等を想定した駐車場の整備及び更新が求められる。これを受け、多様なモビリティの利用に対応可能な空間の確保や集約駐車場としての活用を進めることとする。

7. 今後の展開

7.1 関係者（公民）の役割

池袋地区駐車場整備計画を実行性の高いものとするためには、行政と民間さらには地元等が連携・協力し、地域の実情に合った計画とすることが重要となる。

都市開発を実施する民間事業者は、周囲の交通環境を勘案しながら、施設規模に見合った良好な駐車施設を整備する。

一方、池袋駅周辺では、小規模な建物や施設が多く、それぞれの施設に必要とされる駐車場を設置することは、まちづくりや交通処理、経済効率などにおいて適切とは言えない。

これらのことから、公共は地元の意向を確認しながら、駐車場の位置や規模等に関する誘導方策により駐車場を集約する等、適正な路外駐車場の整備を促進していくこととする。

7.2 施策の推進体制

本計画に掲げた「駐車場整備の考え方・施策」の実施に向けては、駐車場の利用者である区民、駐車場を管理運営する事業者及び行政等が一体となって継続的に検討・協議していく。

また、計画の評価はPDCA（計画・実施・評価・改善）サイクルを取り入れ、関係者等の意見を踏まえつつ計画の評価検証を実施することとする。



7.3 柔軟な計画の見直し

新型コロナウイルス感染症や自然災害の激甚化等、社会を取り巻く環境の変化が激しくなってきた。また新たな交通・駐車関連技術の導入も進んでいくことから、駐車場を取り巻く環境が急激に変化することが予測される。

今後も、社会情勢や交通環境の変化、技術革新の状況等を見極めながら、柔軟に計画の見直しを図っていくこととする。

■用語集

用語	解説
駐車場整備地区	都市計画法第8条による地域地区の一つで、駐車場法第3条の規定に基づき、都市計画で定めるもの。商業地域、近隣商業地域とこれらの周辺地域において、自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域について指定される。
都市計画駐車場	対象とする駐車需要が、広く一般公共の用に供し、都市計画で定める路外駐車場をいう。
附置義務駐車施設	地方公共団体が一定規模以上の建築物に対して、条例で床面積に応じて一定の整備を義務付けた駐車施設をいう。
路外駐車場	道路の路面外に設置される自動車（自動二輪車を含む）の駐車のための施設であり、一般公共の用に供されるものをいう。
カーブサイド	路肩側の車道空間をいう。現状ではパーキングチケット・パーキングメーターや停車帯として利用されることが多いが、道路空間の再配分等により、時間帯による使い分けや歩道との一体的な利用など柔軟な利活用が進んでいる。
フリンジ・集約駐車場	フリンジ駐車場とは、中心市街地内への過度な自動車の流入を抑制するための中心市街地縁辺部に立地する駐車場をいう。フリンジ駐車場から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で、中心市街地の道路交通の円滑化と歩行者の安全性・快適性の向上等が期待される。池袋地区駐車場整備計画では、歩行者が最優先された道路や街区内を自動車が行き止まりなく駐車場にアクセスでき道路交通の円滑化が確保できれば立地場所は必ずしも中心市街地縁辺部でなくても良いという考えから「フリンジ・集約駐車場」としている。
共同荷さばき駐車施設	エリア内への集配送を行う貨物車両が短時間の駐車及び荷さばきを行うための共同の駐車施設をいう。集配車両の路上駐車を抑制するとともに、荷さばき場所を集中及び特定することでエリア内でのトラック等の交通量の抑制や歩行者の安全性・快適性の向上が期待できる。
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）ための荷さばき駐車施設のことをいう。
s-park（エスパーク）	駐車場の有効活用と交通渋滞の解消を図ることを目的として、（公財）東京都道路整備保全公社が実施している東京都内の総合駐車場案内サービス。ホームページ、スマートフォン、カーナビで駐車場位置情報及び満空情報を提供している。
共同集配システム	運送事業者ごとにバラバラに集配送されていた荷物を集約し、同一の納品先・集荷先にまとめて配送・集荷するシステム。集配車両の交通量の抑制や配送効率の向上等が期待できる。
^{ゼロ} ZEV（ゼロエミッション・ビークル）	走行時に二酸化炭素等の排出ガスを出さない電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）のことをいう。

平成 30（2018）年 4 月 策定
令和 6（2024）年 3 月 改定
豊島区都市整備部 都市計画課

〒171-8422 東京都豊島区南池袋 2-45-1
TEL : 03-4566-2636 FAX : 03-3980-5135
<https://www.city.toshima.lg.jp/>