

池袋地区駐車場整備計画（案）

平成 30（2018）年 3 月

豊 島 区

目 次

はじめに.....	1
1. 対象範囲	2
2. 路外駐車場の整備に関する基本方針	3
2.1 概況.....	3
2.2 池袋地区における駐車実態.....	3
2.3 地区別の駐車実態.....	4
2.4 駐車需給の現状.....	6
2.5 路外駐車場の整備に関する基本方針.....	7
3. 路外駐車場の整備の目標年次及び目標	8
3.1 目標年次.....	8
3.2 目標.....	8
4. 路外駐車場の整備に関する施策.....	9
4.1 駐車施設整備の基本的な考え方.....	9
4.2 公共と民間の整備の役割分担.....	9
4.3 駐車場の整備に関する施策	10
5. 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要.....	14
6. 地域ルールによる駐車施設の整備.....	15
用語集.....	16

はじめに

豊島区では池袋駅周辺について、駅からまちなかへ人の流れを生み出し、住む人、訪れる人にとって楽しいまちの実現にむけて平成 23 年 9 月に「池袋副都心交通戦略」を策定した。目標とする交通環境の実現には、池袋駅周辺で常態化している路上駐車への対策の実施、自動車の過度な利用を抑制し池袋駅前街区への自動車の進入を最小限にする対策を実施する必要がある。池袋副都心交通戦略にはこれらの駐車対策に関して、「池袋駅前に集中する自動車利用を外周の幹線道路に誘導するための駐車場の適正な配置」や「通過交通の迂回路となる道路における路上荷さばきによる機能低下を防ぐための荷さばき場の確保」などの施策が示されている。

平成 27 年 7 月に池袋駅周辺が「(特定) 都市再生緊急整備地域」に指定され、豊島区新庁舎の完成や旧庁舎跡地 (Hareza 池袋) の開発、池袋西口再開発、造幣局跡地をはじめとする東池袋駅周辺の開発など、都市再生の動きが活発化し、新たなまちづくりがスタートした。加えて、平成 27 年 3 月に「豊島区国際アート・カルチャー都市構想」が策定、平成 31 年には東アジア文化都市、平成 32 年には東京オリンピック・パラリンピックが開催される。また、池袋駅東西連絡通路 (東西デッキ)・地下通路、駅前広場の整備再編など、公民連携でのまちづくりが進んでいる。平成 28 年 7 月にはまちづくりの指針として「池袋周辺地域まちづくりガイドライン」が策定され、平成 30 年 5 月には「池袋駅周辺地域基盤整備方針」を策定する予定である。このように、池袋駅周辺地域のまちづくりをとりまく環境は大きく変化している。

これらのことから、池袋駅周辺におけるまちづくりの将来像に向けた交通環境を実現するため、新たな駐車施設の適正な整備や既存の駐車施設の有効活用など、総合的な駐車対策を推進していくことを目的に、駐車場整備計画を策定する。

1. 対象範囲

池袋地区駐車場整備計画の対象範囲は、平成30年4月に都市計画変更が施行される予定である「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、駐車特性・駐車実態が同一である地区ごとに駐車特性・駐車実態に応じて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つの地区に分割する。

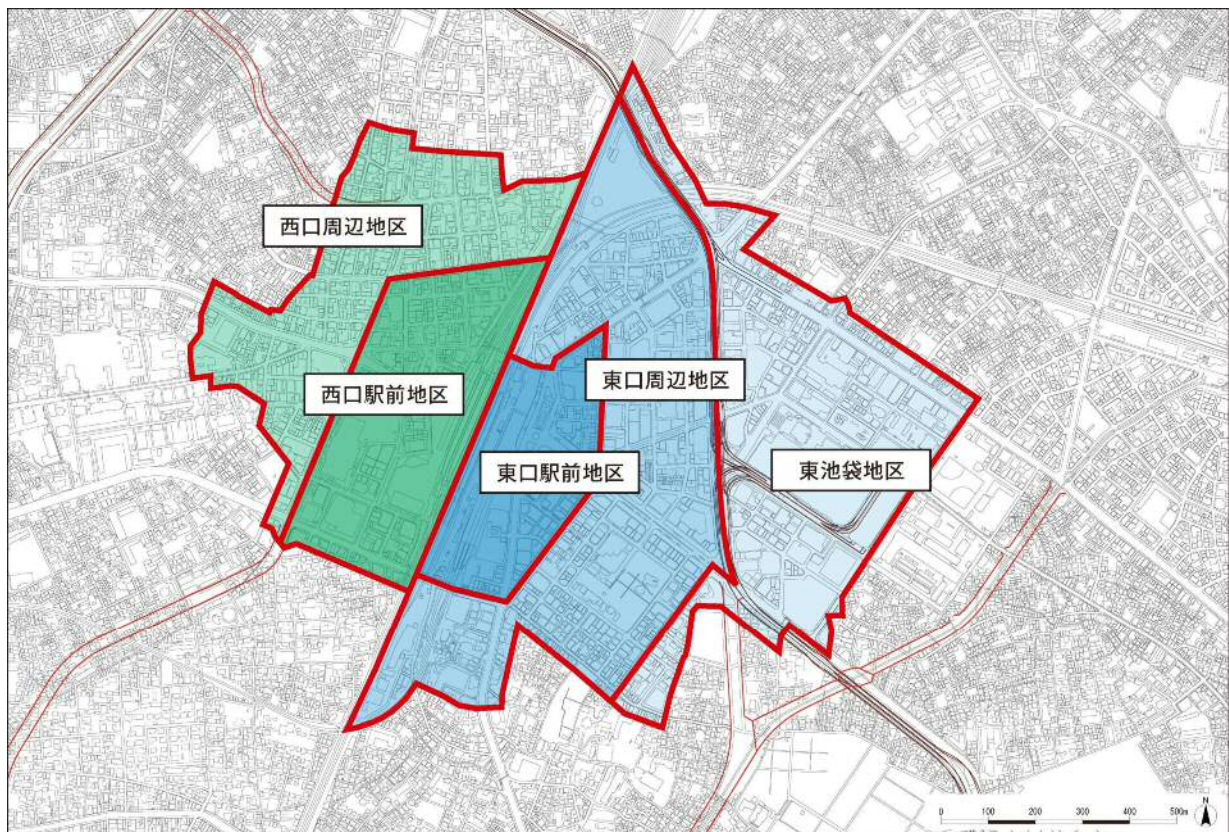


図 1-1 池袋地区

2. 路外駐車場の整備に関する基本方針

2. 1 概況

池袋駅は一日当たりの乗降客数が264万人（平成28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が集積している。幹線道路網は池袋駅の西側に環状6号線、東側に環状5の1号線が通っている。駅前へのアクセス道路としては補助78号線、補助171号線（明治通り）、補助77号線（グリーン大通り）などがある。池袋駅周辺の都市計画道路の整備状況としては、環状5の1号線、補助81号線、補助176号線が現在事業中であり、補助73号線の南方面が未着手、その他路線は整備済みである。

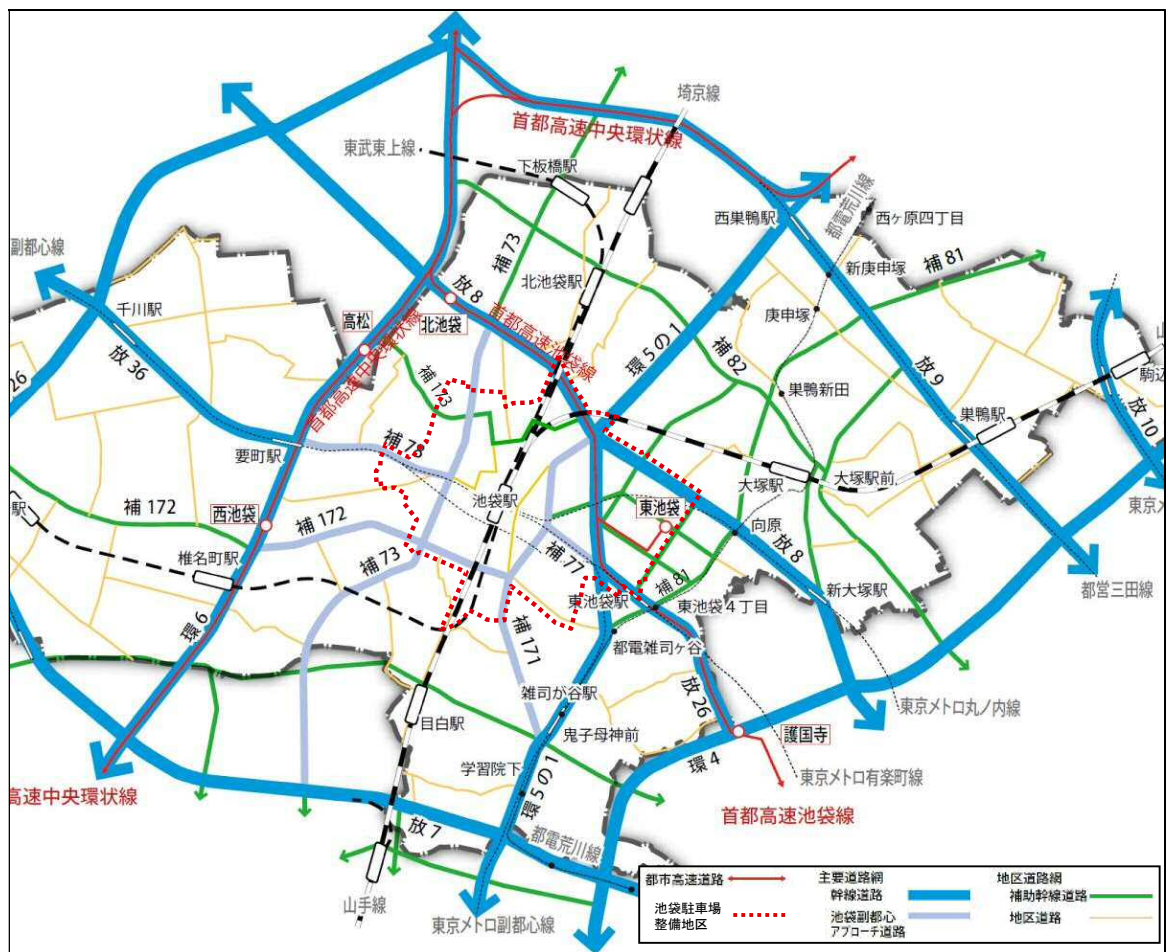
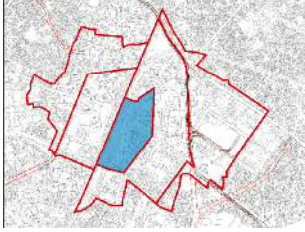
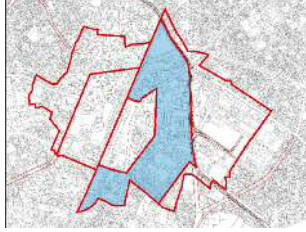
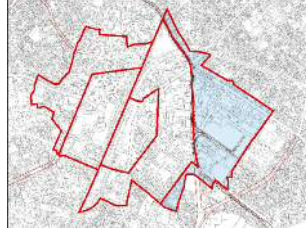


図 2-1 池袋駅周辺の道路網

2. 2 池袋地区における駐車実態



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。

2.3 地区別の駐車実態

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	 <p>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。</p>	 <p>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し飲食店・業務施設が多い。</p>	 <p>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。</p>	
	駐車場の整備状況	<p>駅前には池袋東口公共地下駐車場、西武百貨店の駐車場が立地している。駅前の街区は業務系駐車場が中心で時間貸しは少数。</p>	<p>時間貸し駐車場が多く立地し、業務系駐車場も多く立地している。池袋駅南側は外泊リクルー駐車場や集合住宅が立地している。</p>	<p>サンシャインパークが立地し、周辺も時間貸し、業務系駐車場が多く立地している。外周部は集合住宅が立地している。</p>	
駐車の現状	駐車場利用		整備台数：610 台	整備台数：1,412 台	整備台数：2,283 台
			ピーク時の駐車場利用率 ・平日：61% ・休日：104%	ピーク時の駐車場利用率 ・平日：43% ・休日：43%	ピーク時の駐車場利用率 ・平日：31% ・休日：59%
	路上駐車	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
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	

※駐車実態は、平成 28 年度調査に基づく

※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）

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。西口駅前には再開発が予定されている。</p>	 <p>劇場通り以東は界限性のある歓楽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>駅前に池袋西口都市計画公共地下駐車場が、駅前の街区には、東京芸術劇場、東武百貨店、ホテルトポリタン等の時間貸し駐車場が立地している。</p>	<p>北口駅前には時間貸し駐車場の密集地帯が立地する。劇場通り以西は業務系、月極駐車場、集合住宅が混在して立地している。</p>	
駐車場の現状	駐車場利用	<p>整備台数：1,365 台</p> <p>ピーク時の駐車場利用率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：47% ・休日：57% 	<p>整備台数：551 台</p> <p>ピーク時の駐車場利用率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日：48% ・休日：47% 	
	路上駐車	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/日程度</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>
	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>	

※駐車実態は、平成 28 年度調査に基づく

※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）

2. 4 駐車需給の現状

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：61% 休日：104%	平日：240 休日：-25	平日：43% 休日：43%	平日：811 休日：800	平日：31% 休日：59%	平日：1,582 休日：933
専用駐車場	業務系	平日：48% 休日：56%	平日：77 休日：64	平日：48% 休日：42%	平日：406 休日：452	平日：50% 休日：63%	平日：341 休日：255
	集合住宅	-	-	94%	13	91%	84

※駐車需給の現状は、平成 28 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：47% 休日：57%	平日：725 休日：581	平日：48% 休日：47%	平日：284 休日：293	平日：41% 休日：58%	平日：3,642 休日：2,582
専用駐車場	業務系	平日：53% 休日：57%	平日：136 休日：124	平日：52% 休日：66%	平日：127 休日：89	平日：50% 休日：55%	平日：1,087 休日：984
	集合住宅	-	-	91%	28	92%	125

※駐車需給の現状は、平成 28 年度調査に基づく

2. 5 路外駐車場の整備に関する基本方針

現状では、駐車供給量が絶対的に不足している地区は存在しない。しかし、既存の駐車場が必ずしも有効に活用されていない状況や荷さばき車両などの路上駐車対策が課題となっており、「人が主役となるまちづくり」を実現していくためには、こうした課題に的確に対応していく必要がある。また、近年さまざまな開発等の計画が具体化してきており、将来的には来街者が増加することが見込まれ、駐車場の需要が増加することも考えられる。

一方、「豊島区都市づくりビジョン（都市計画マスタープラン）」や「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」、「池袋副都心交通戦略」などでは、歩行者を優先する交通環境を実現するために自動車の過度な利用を抑制し池袋駅前街区への自動車の進入を最小限にすることが示されている。

これらの課題に対応して行くためには、これまでのように需要に追従して駐車場を整備するのではなく、まちづくりの方針と整合を図りつつ、計画的な駐車場の整備や駐車場利用のルールづくり等により駐車需要をマネジメントしていく必要があることから、政策誘導型の駐車場整備計画とする。

3. 路外駐車場の整備の目標年次及び目標

3. 1 目標年次

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」の目標年次に合わせ、平成 47 (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. 2 目標

(1) 将来の駐車需給バランス

将来の駐車需要量及び駐車施設供給量は、駐車実態調査の結果及び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将来の需要と供給を推計する。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を検証する。

検証の結果、目標年次における路外駐車場の供給は需要を上回ることになる。

(現況：平成 28 年度、将来：平成 47 年度)

		現在の需要(台)		現在の供給量 (台)	現在の需給 バランス (需要/供給)
		平休別の需要	平休のうち 最大値		
東口地区	平日	1,544	1,810	3,824	47%
	休日	1,810			
西口地区	平日	1,562	1,655	3,479	48%
	休日	1,655			
東池袋地区	平日	1,911	2,646	4,281	62%
	休日	2,646			
合計	平日	5,017	6,111	11,584	53%
	休日	6,111			

	現在の需要 (台)	将来増加する 需要(台)	将来の需要 (台)	将来の供給量 (台)	将来の需給 バランス (需要/供給)
東口地区	1,810	2,252	4,062	6,036	67%
西口地区	1,655	967	2,622	5,307	49%
東池袋地区	2,646	0	2,646	5,289	50%
合計	6,111	3,219	9,330	16,632	56%

(2) 駐車施設整備の目標

将来の駐車施設の需給バランスは供給が需要を大きく上回ることが予想されることから、駐車場の整備量は将来の需要に合わせた供給量の調整を行うこと、また、利用者にとって利用しやすい駐車場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。

4. 路外駐車場の整備に関する施策

4. 1 駐車施設整備の基本的な考え方

駐車需給バランスは、現況そして将来においても供給が需要を上回っているが、駐車実態をみると既存駐車場が十分に利用されておらず、路上駐車（特に荷さばき車両）が多くみられる。

また、池袋駅周辺では、池袋駅西口の再開発の計画があるとともに池袋駅東口周辺では環状5の1号線の地下化を契機として駅前広場から通過交通を排除し、歩行者空間を確保する再整備などが計画されている。その再整備により、通過交通の迂回路となる道路（旧三越裏通り・東栄会本町通り）は荷さばき車両等の路上駐車が常態化しており、適切に交通処理をするためには荷さばき車両等の路上駐車対策が必要である。

これらのことから、現況の課題及び駅周辺の大規模開発や基盤整備の計画等の将来のまちづくりを想定に入れた駐車場の適正配置や駐車場利用の促進、荷さばき施設・駐車場の利用ルールの設定などの駐車場をより一層有効に活用するための総合的な駐車対策を推進していく必要がある。

4. 2 公共と民間の整備の役割分担

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であり、駐車施設の整備は再開発事業者等の協力が不可欠である。

駐車場はその発生原因者である施設側が整備することが原則であり、その原因者が民間である場合は、基本的には民間が整備主体となる。

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望ましくない。

これらのことから、公共は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ものとする。

4.3 駐車場の整備に関する施策

駐車場の整備に関する施策は、池袋地区内の駐車実態や「豊島区都市づくりビジョン（都市計画マスタープラン）」、「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」、「池袋副都心交通戦略」などの上位計画、関連計画で示されている課題や施策を踏まえて策定する。

【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を導入（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）

(1) 駐車場の整備に関する施策

① フリンジ（集約）駐車場の確保

歩行者が安全に回遊す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駐車場に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、地域の特性に応じた駐車施設の整備基準（地域ルール）の導入を検討し、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必要がある。

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の障害が生じている。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、より利用しやすい位置や需要の多い場所への駐車場整備を誘導する施策（駐車場の適正配置）の検討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。これらの実現には、駐車場設置の際に届出を義務化する条例の策定や地域ルールの導入といった方策が必要である。

③ 駐車場の利用促進

円滑な駐車場の利用には、出発前等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、携帯電話および

カーナビ等を通じて発信していることから、当該システムの積極的な活用により、広域での駐車場案内の高度化を図っていくこととする。

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も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。

④ 駐車場に関連する最新技術の導入による利便性の向上

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）、交通系ＩＣカードでの清算システム等の技術や今後開発される最新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推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。

⑤ 駐車場の構造

駐車場は、安全かつ円滑な入出庫ができる出入り口構造とすることを推進していくこととする。

⑥ 地元との協働による路上駐車の削減に向けた普及・啓発

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に向けた普及・啓発を行うこととする。

(2) 荷さばき車両に関する施策

① 共同荷さばき駐車場の確保

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場の確保を進めていくこととする。

荷さばき駐車場を確保する方策としては、大規模開発や中規模開発に合わせた共同荷さばき駐車場の整備等の施策を検討していく。なお、荷さばき駐車場は、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、適正な位置で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ると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、地域ルールにより周辺の共同荷さばき駐車場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を検討することとする。

② 時間貸し駐車場の荷さばきスペースとしての活用

池袋駅西口の再開発など具体化されている計画も存在するが、再開発などのまちづくりには多くの時間を要し、共同荷さばき場の整備が見込めるような開発・建替えが急激に進むことは期待できない。そこで、開発・建替えに伴う荷さばき場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、駐車場経営者と調整を図りつつ、駐車場の一部を荷さばき駐車場として活用することを検討していくこととする。

③ 貨物車用パーキングメーター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パーキングメーターが設けられている。しかし、乗用車による駐車や長時間駐車などの不正利用等により荷さばき駐車場として十分活用できていないことや荷さばき車両は共同荷さばき場など路外駐車場に誘導していく方針であることから、パーキングメーターについては、適正な配置を検討していくこととする。

④ 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）

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しての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（運用ルール）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場の整備後は、駐車場経営者と調整を図りつつ、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り組みに参加してもらえよう環境づくりを行っていくこととする。

⑤ 荷さばき駐車場の構造

これまで、建築物の計画にあたっては、屋内駐車場へトラックが入ることのできない、荷役に利用できるエレベーターが不足するなど、円滑な物流の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する施策を検討していくこととする。また、駐車場は、安全かつ円滑な入出庫ができる出入り口構造とすることや荷物の一時置き場・積み替え等のスペースの確保を推進する施策を検討していくこととする。

⑥ 段差の解消等による利便性の向上

共同荷さばき駐車場等を利用して荷さばき作業を行う場合、段差や障害物があると台車での運搬に支障し荷さばき駐車場の利用率が低下する恐れがあることから、段差を極力無くすなど利便性の向上を検討していくこととする。

(3) 貸切バス・乗合バス（高速バス）に関する施策

豊島区では、平成27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必要な規模の駐車施設の整備を要請することとする。

(4) 二輪車等に関する施策

公共駐車場及び大規模開発等の私有地に二輪車駐車施設の整備誘導を図る。

また、自動二輪車の附置義務制度の導入を検討していくこととする。

(5) 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）及び移動制約者を同乗するものが安心して自動車で外出できる社会を実現するため、ユニバーサルデザイン・バリアフリーに対応した駐車施設の整備を図っていくこととする。

(6) 今後の都市計画駐車場のあり方

都市計画駐車場は、戦後モータリゼーションの進展により自動車保有率に駐車場整備が追いつかず常態化した路上駐車が交通渋滞を引き起こすなどの交通問題を解決するため整備されたものである。

現在、都市計画駐車場は、地区の不特定の駐車需要に対応する主要な駐車場としての役割を果たしているが、駐車場はその発生原因者である施設側が整備することが原則であり、その原因者が民間である場合は基本的には民間が整備主体となるという原則のもと、附置義務駐車場の整備が進捗していることにより、都市計画駐車場の役割も変化している。

これらのことから、今後は移動制約者や荷さばき車両の駐車需要の一部を担い、空いた駐車スペースをニーズに応じて有効活用するなど、まちづくりの観点から都市計画駐車場のあり方や効果的な運用・活用方法、必要規模を検討していくこととする。

5. 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

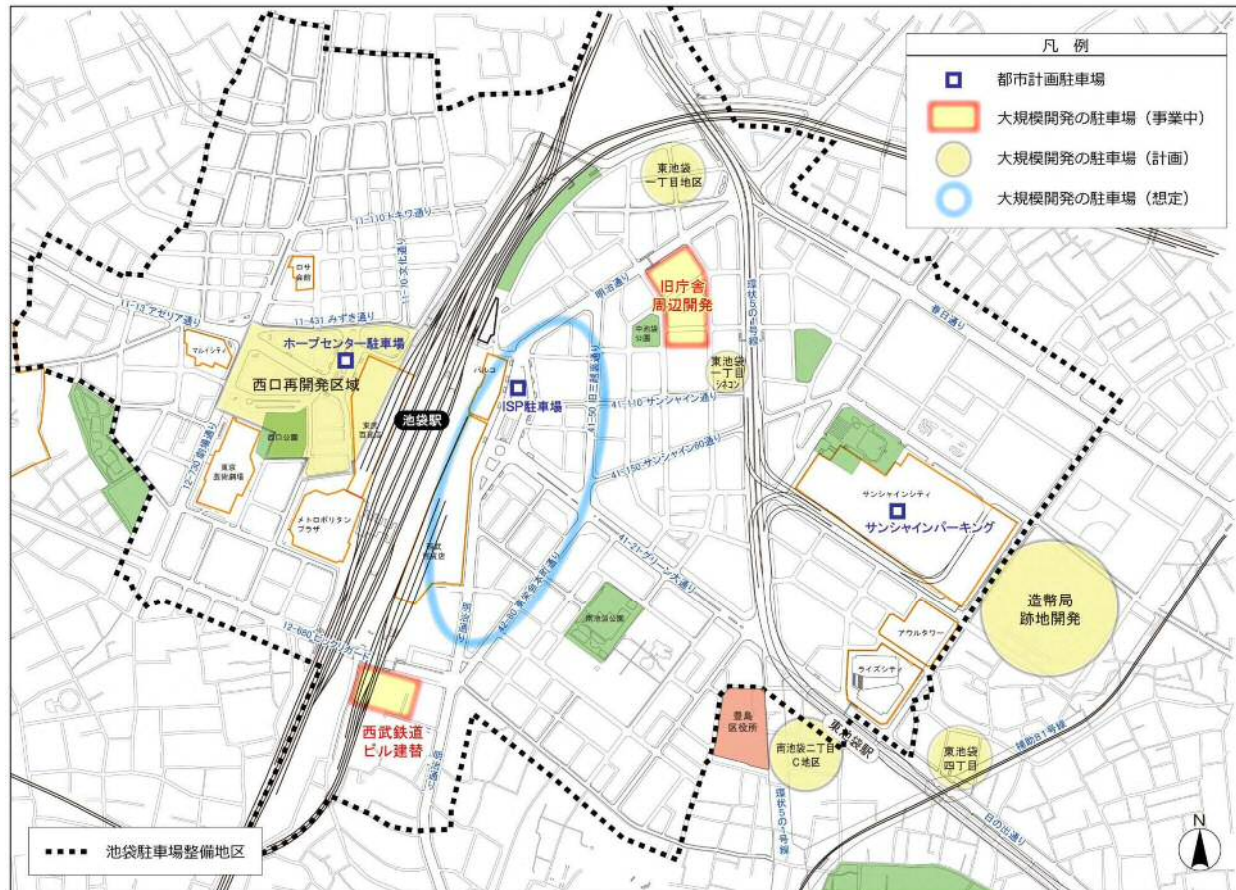
(1) 都市計画駐車場

(平成 29 年 7 月現在)

駐車場名	位置	区域面積	構造	都市計画 決定台数	供用台数
池袋東口公共地下駐車場 (ISP駐車場)	南池袋 1丁目	約 0.72 ha	地下 1 層 自走式	110 台	171 台
池袋西口都市計画公共地下駐車場 (ホープセンター駐車場)	西池袋 1丁目	約 0.63 ha	地下 2 層 自走式	160 台	231 台
サンシャインパーキング	東池袋 3丁目	約 9.17 ha	地下 2 層 自走式	1,600 台	1,800 台

(2) 主要な路外駐車場の位置及び今後整備が想定される大規模開発等の路外駐車場の位置

(平成 29 年 7 月現在)



6. 地域ルールによる駐車施設の整備

東京都では、東京都駐車場条例（昭和 33 年東京都条例第 77 号）で建築物に対する駐車施設の附置義務基準を定めているが、建築物単位で設置すべき駐車施設の台数のため、地域によっては基準どおりに駐車施設を設けることが不合理な場合もある。このため、東京都駐車場条例において、地域特性に応じた駐車施設の整備を実現するため、同条例による一律の基準ではない「地域ルールによる駐車施設附置義務」の特例が認められるようになった（平成 14 年）。

池袋地区内では、歩行者優先のまちづくりを進めていくため、駐車場の適正配置及び整備の誘導や駐車場利用の促進、荷さばき施設・駐車場の利用ルールの設定など駐車場をより一層有効に活用するための総合的な駐車対策を推進していく必要があることから、これらの対策を推進する方策として地域ルールの導入を検討していくこととする。

地域ルールは、フリンジ（集約）駐車場の整備や共同荷さばき場の整備などの地域貢献を条件とした附置台数の減免や隔地駐車場の確保による小規模な建築物の駐車場の集約化を基本的な考え方とする。

また、池袋地区駐車場整備計画の見直しに合わせ、地域ルールも再検討する。

■用語集

用語	解説
共同荷さばき駐車場	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。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。
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。
駐車場整備地区	都市計画法第8条1項第8号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。
駐車場整備計画	駐車場法第4条の規定に基づき策定する計画で、道路交通の円滑化を図り、公共の利便に資するとともに、都市機能の維持及び増進に寄与するために、駐車場整備地区における自動車駐車施設の整備に関し必要事項を定めるもの。
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すべき基幹的なもので、かつその位置に永続的に確保すべきものであるものとして、都市計画で定める路外駐車場をいう。
附置義務駐車施設	地方公共団体が大規模な建築物に対して条例で附置することを義務付けた駐車施設。
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。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。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できる。 池袋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通行すること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。
路外駐車場	道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるものをいう。
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、(財)東京都道路整備保全公社が公益事業の一環として実施している、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。