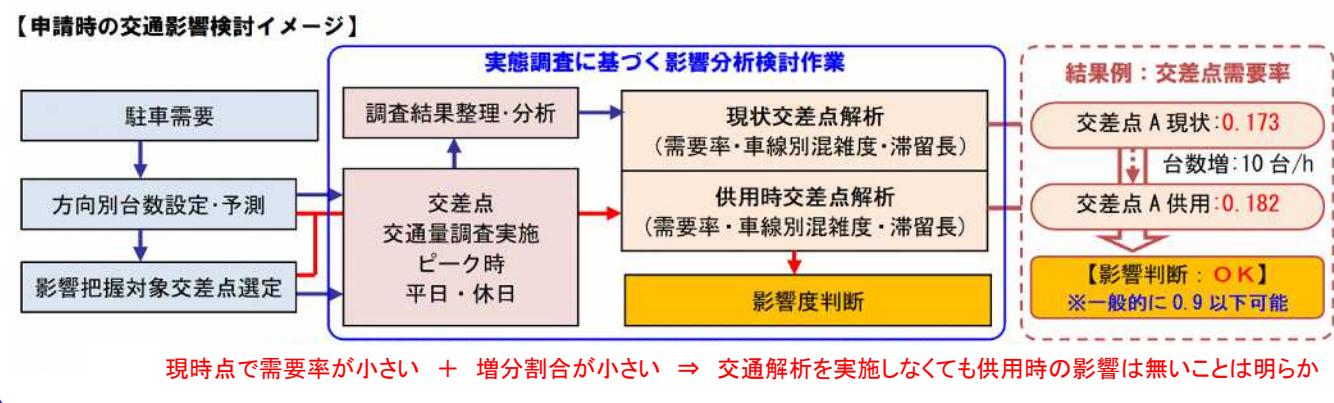


1. 地域ルールの適用申請に伴う交通影響検討についての現状の運用マニュアルの課題

- 現在の「池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアル」では、地域ルールの適用の申請の際には、審査機関による審査を要する案件の場合、設置する駐車台数の規模に関わらず、交差点解析を一律に義務付けている。
- 駐車台数の規模や交差点の状況次第では、交差点負荷が軽微である場合もあるが、現行のルールでは交差点解析の実施を一律に義務付けているため、申請事業者側の負担が大きく、適用申請への障壁となっている。
- そこで、本検討では、実態に応じた柔軟な対応ができるよう、主に交差点負荷に関する解析に関し、運用マニュアルにおける取扱いを更新するための検討を行う。



＜現在の地域ルール申請時の審査基準＞

13. 地域ルールの運用体制及び申請・審査の手続き

3) 審査の内容

- 運用協議会及び審査機関は、申請者より提出された書類、図書及び資料等について、次の視点から審査を実施する。

【運用協議会】

- ・申請書類、記載内容及び図面等の不備、地域ルールの内容との整合性の確認
- ・地域の意向、将来計画と、駐車施設の整備内容及び地域貢献策等の確認

【審査機関】

- ・駐車需要の算定方法（類似施設、駐車原単位、需要台数、整備台数等）
- ・隔地・集約の方法（集約駐車施設の状況・利用状況及び担保性、円滑な利用への配慮等）
- ・駐車施設整備の内容（移動円滑化への配慮、出入口の設置に関する安全上の配慮等）
- ・貨物車の駐車施設の整備内容（物流効率化施策の内容、規模・構造基準への対応、円滑な利用への配慮等）
- ・駐車施設の適正な運用（維持管理方法、尾辺駐車場との連携、駐車場案内・誘導方策等）
- ・周辺交通への影響（周辺道路・交差点への交通影響、地区全体の駐車需給への影響等）

出典：豊島区「池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアル」（令和6年3月改定）

2. 検討フロー

●ベース交通量の整理

- ・以下の交通量をベースの交通量として用いる
➢R4年度実施の交通量推計結果（想定される開発等を含んだ将来交通量）
- ※必要に応じて（当面具体化されない開発は除くなどして）交通量推計を再計算する。
また、R4年度に交差点方向別交通量を算出していない交差点は、交差点方向別交通量の算出を実施する。

●将来建替わる建物の推計

- ・推計する将来は20年後とし、20年後までに1/3が建替わると想定する（地域ルール検討時と同じ考え方）
- ・また、現況の道路ネットワークでの検証も実施するため（20年後は環状5の1号線の整備や東西駅前広場の整備等道路ネットワークが変わる）、5年後（1/12が建替わる）の推計も実施する。

●将来建替わる建物の駐車場整備台数と発生集中交通量の推計

- ・建物ごとの現況容積率が指定容積率に満たない建物が指定容積率相当に建替えを行ったと想定し、大規模開発マニュアルにより増加する発生集中交通量を推計する。

●駐車場への自動車の経路と経路別の自動車交通量の推計

- ・前段で推計した発生集中交通量を街区ごとに集約し、そこへの自動車の経路を設定する。さらに、方向比率を設定し、経路別の自動車交通量を推計する。

●交差点解析の実施

- ・ベース交通量（交差点方向交通量）に将来建替えで増加する交通量を付加して主要な交差点で交差点解析を実施し、交差点処理が可能かを検証する。

＜交差点解析の実施ケース＞

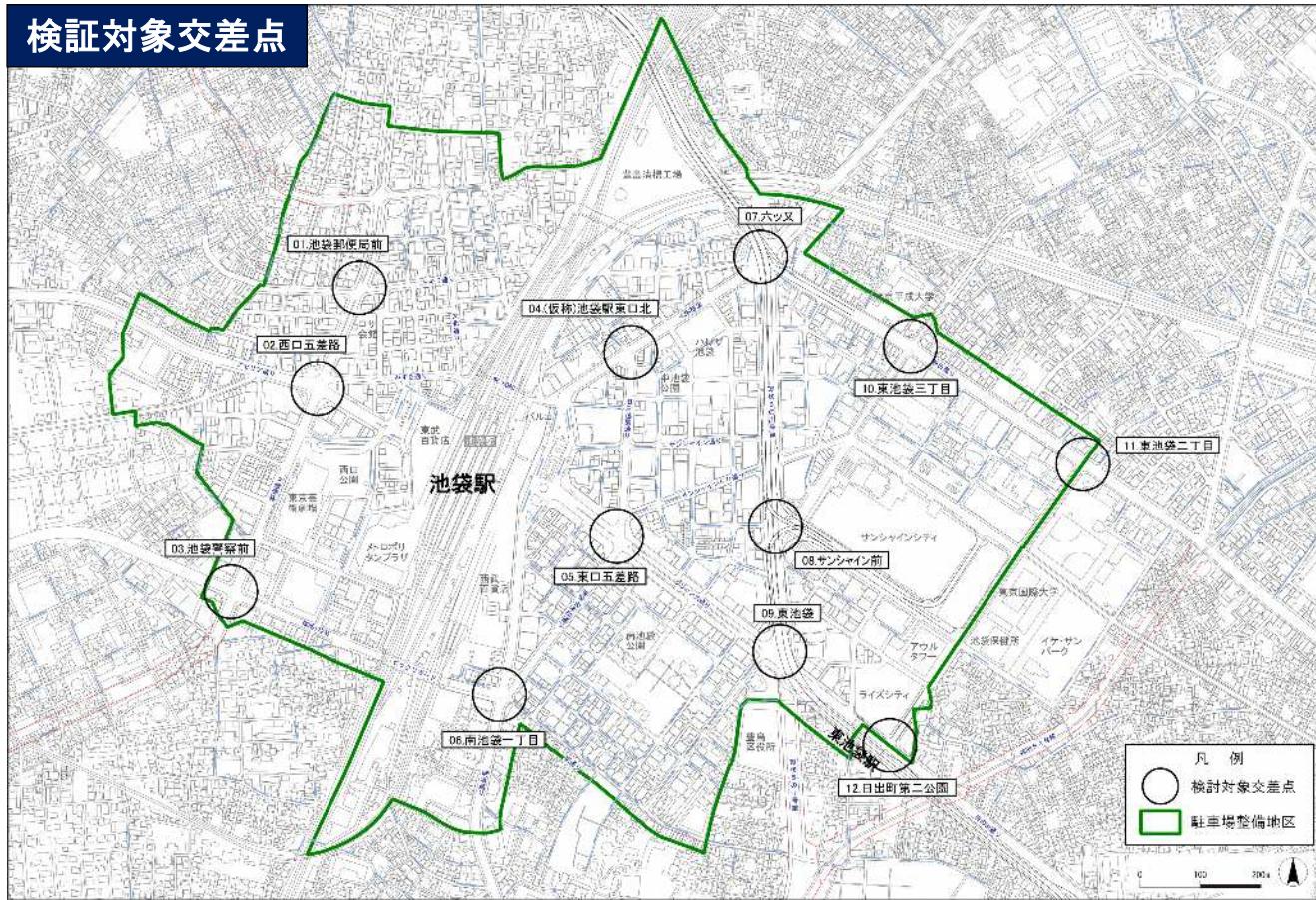
- 5年後：現況道路ネットワーク×5年後までに1/12が建替わった場合に増加する交通量
- 20年後：将来道路ネットワーク×20年後までに1/3が建替わった場合に増加する交通量

●「交差点解析を不要」とする条件を検証

- ・交差点解析の結果を踏まえて「交差点解析を不要」とする条件を検証する。
- ・仮に、大中小規模建物の建替え分全てを付加しても交差点処理が可能ならば、交差点解析は不要と考えられる。ただし、〇台以上の場合はそれなりに交差点負荷や沿道交通への影響があるため、交差点解析を求めることとするなど。（定性的整理）

図 検討フロー図

3. 検証対象交差点



4. 周辺開発の整理

- 本検討の交通量推計で考慮した周辺開発は、以下に示すとおりである。(H27OD 表の年度より後に竣工した又は竣工が予定されている開発計画で、概ね 20 年後までに完成すると想定される開発計画)

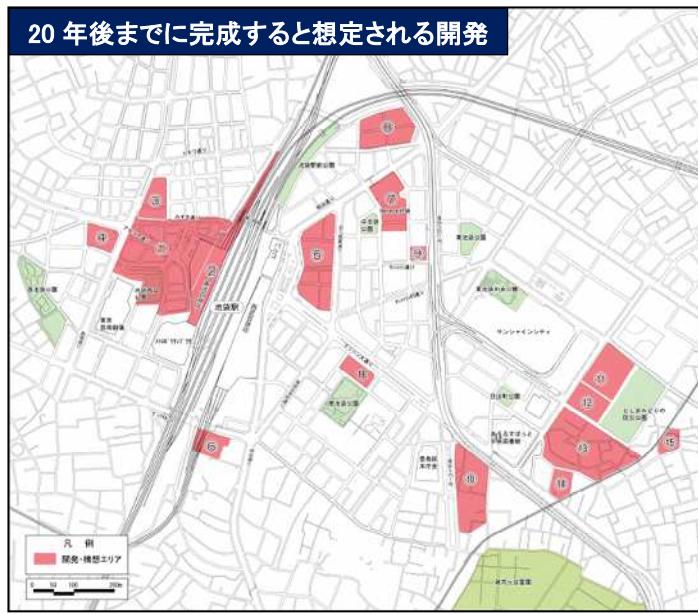


図 周辺開発の位置図

5. 隔地先の駐車場の設定

- 駐車場を隔地で確保した場合、隔地先駐車場を目指して自動車が来退場することになることから、自動車の経路を設定するにあたって、駐車場を隔地で確保する場合に隔地先となる主な駐車場の候補を以下のとおり設定した。
 - 概ね 100 台以上規模の既存の時間貸し駐車場で、ある程度空きがある駐車場
 - 建物内の駐車場（当面廃止されないと想定される、青空駐車場等ではない駐車場）
 - 今後 5 年以内に完成予定の再開発で、隔地の受入れが想定される駐車場
 - 上記を条件に隔地先の駐車場を設定すると、駐車場整備地区（地域ルール適用範囲）内のほぼ全域をカバーすることが可能と考えられる。

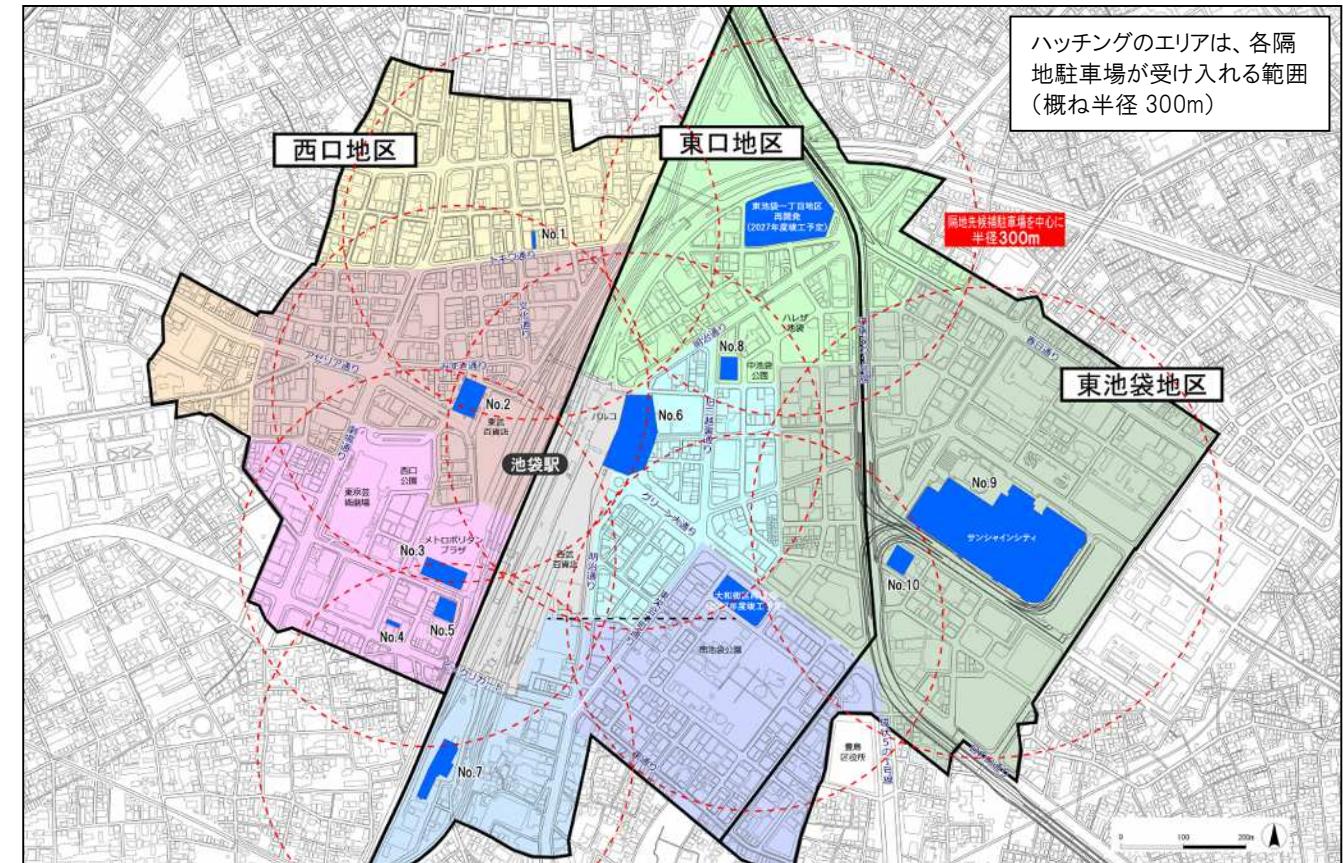


図 隔地先の候補となる主な駐車場

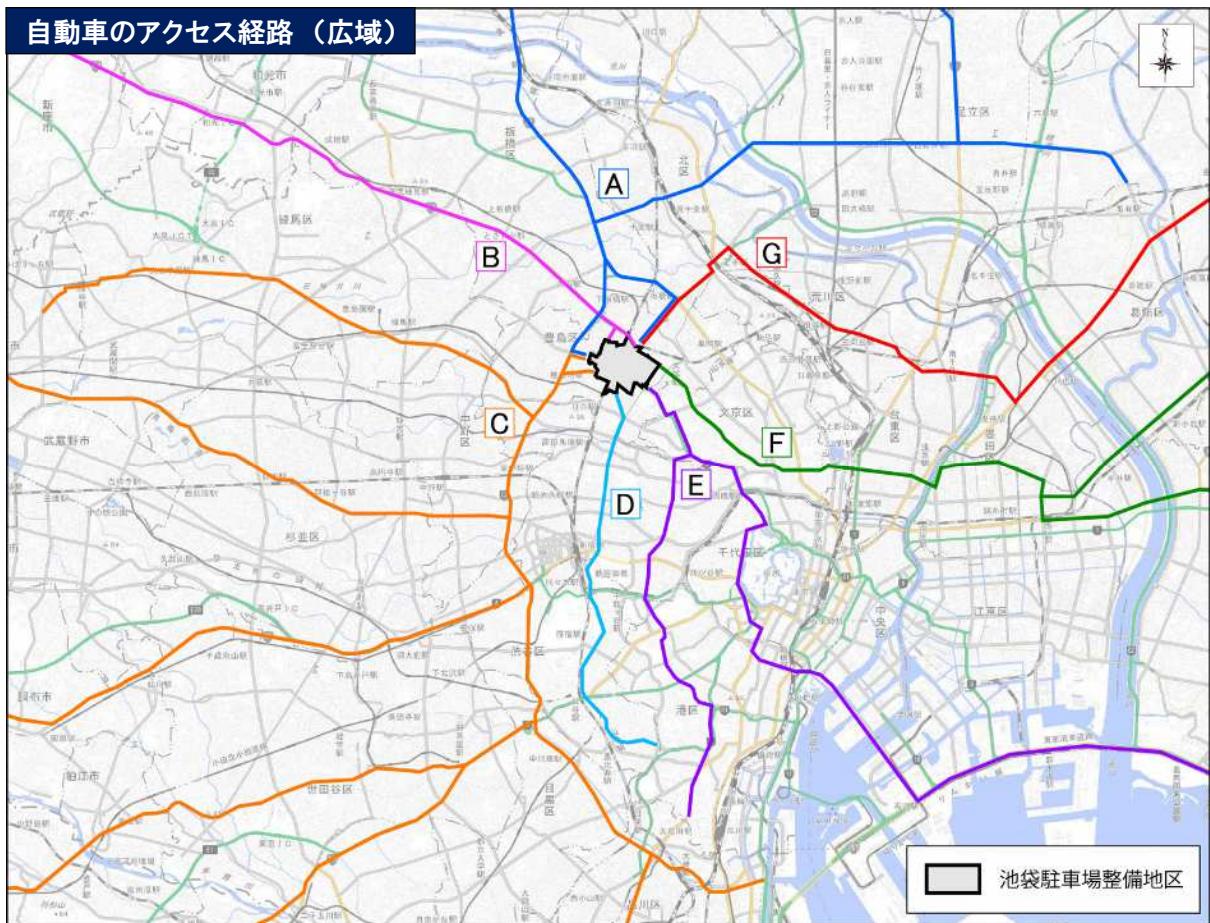
表 主な隔地先候補駐車場の一覧 ※最大在庫台数は H28 年度調査結果より

No	駐車場名	駐車場台数		平日最大在庫台数	休日最大在庫台数	空き台数
		総台数	うち都市計画決定台数			
1	NPC24Hクイック池袋パーキング	44	—	22	26	18
2	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)	231	160	44	139	92
3	タイムズズラザ(ルミネ池袋)	300	—	114	180	120
4	東武PARKING1	129	—	24	44	85
5	東武PARKING2	193	—	71	136	57
6	池袋東口公共地下駐車場(ISP駐車場)	171	110	150	166	5
7	メトロポリタン駐車場	535	—	58	147	388
8	WACCA(旧 栄真パーキング)	100	—	41	77	23
9	サンシャインパーキング	1800	1600	496	1178	622
10	タイムズステーション池袋	210	—	58	71	139

※池袋東口公共地下駐車場 (ISP 駐車場) は現状では空きが少ないが、東口駅前再開発の完成後は隔地駐車場の受入先となることが期待できる

6. 隔地駐車場への自動車の経路の設定

- 池袋駐車場整備地区（池袋駅周辺）へのアクセス経路は、以下のとおり設定した。
 - ・なお、池袋駅西口側と東口側では、JRの線路を挟んでいる関係から、池袋駐車場整備地区の直近でのアクセス経路が異なるため、池袋駅西口側および東口側でそれぞれアクセス経路を設定した。
 - ・また、自敷地で駐車場を確保する場合、現時点でのどの建物が建替わるかは不明なため、アクセス経路は便宜上前述の隔地先駐車場へのアクセス経路と同様とした。



7. 方向比率の設定

- 池袋駐車場整備地区（池袋駅周辺）の発生集中交通量の方向比率は、H30 パーソントリップ調査のゾーン別発生集中交通量のデータをもとに、各アクセス経路を利用すると想定されるゾーンで自動車の発生集中交通量を集計し、方向比率を算定した。

表 エリア別発生集中交通量と方向比率

エリア	A	B	C	D	E	F	G	合計
自動車発生集中交通量 (台T.E/日)	14,322	6,713	15,218	1,661	6,088	7,628	3,323	54,953
方向比率	26.1%	12.2%	27.7%	3.0%	11.1%	13.9%	6.0%	100%

※ H30 パーソントリップ調査 目的種類別代表交通手段別 OD 表より、豊島区（ゾーン 0210 : 0211 : 0212）を発着地とするトリップを集計（発着ゾーンが不明及びその他は除く）

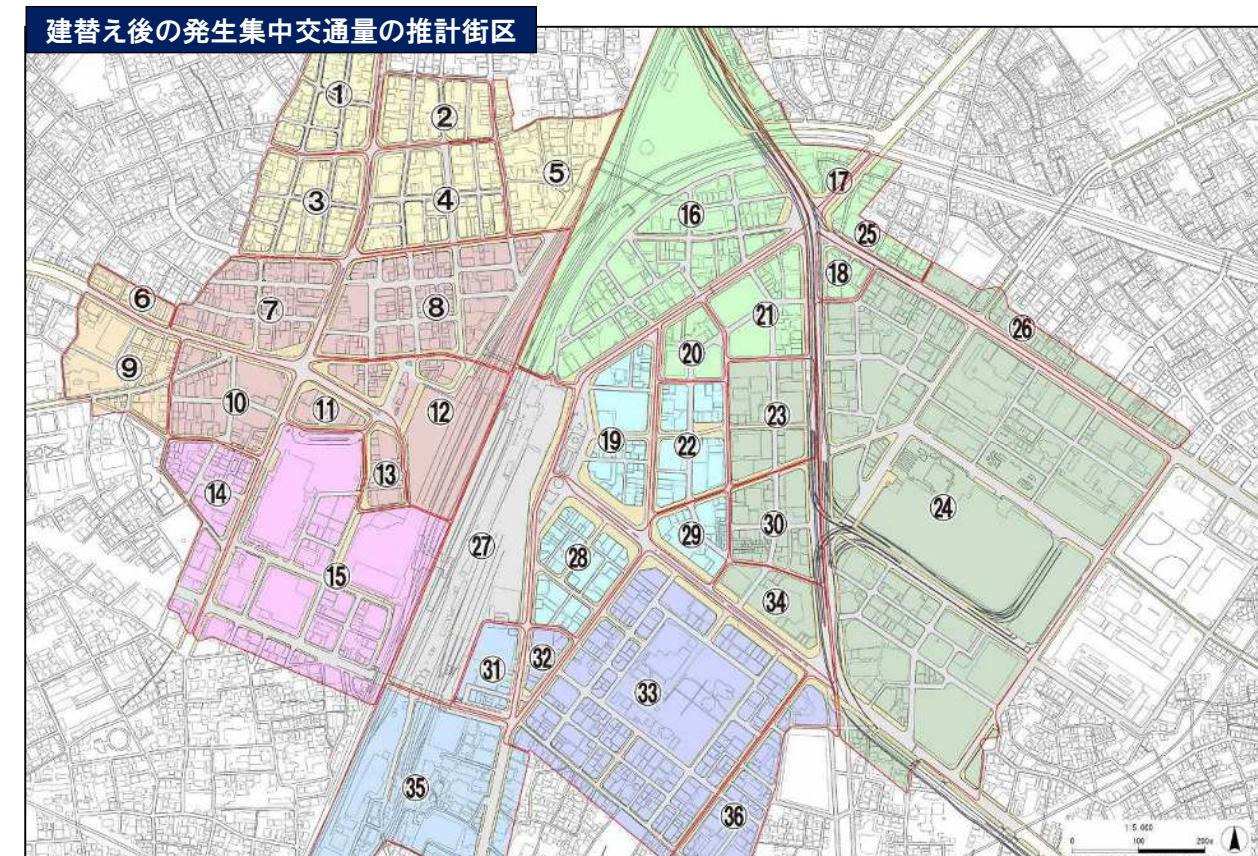
8. 将来建替わる建物の発生集中交通量の推計

1) 将来建替わる建物の推定

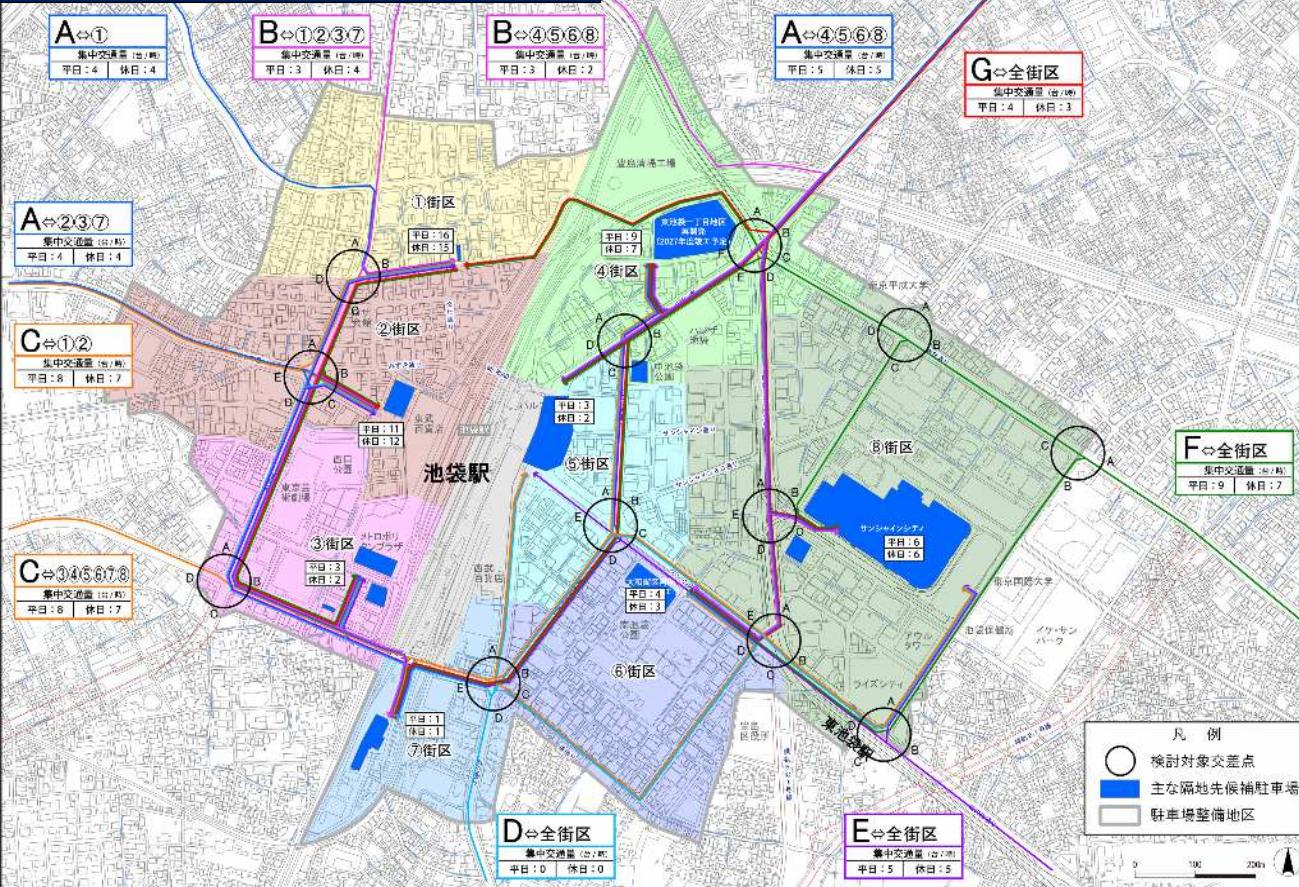
- ・推計する将来は 20 年後とし、20 年後までに対象地区内の建物のうち 3 分の 1 が建替わる*と想定した。（地域ルール検討時と同じ考え方）
- ＊鉄筋コンクリート構造の標準設計耐用年数が 65 年（日本建築学会）であることから、推計年次（20 年後）までに、概ね 3 分の 1 の建物が建て替わるものと想定。
- ・また、現況の道路ネットワークでの検証も実施することとし（20 年後は環状 5 の 1 号線の整備や東西駅前広場の整備等、道路ネットワークが変わる）、5 年後（1/12 が建替わる）の推計も実施した。

2) 将来建替え後に増加する発生集中交通量の推計

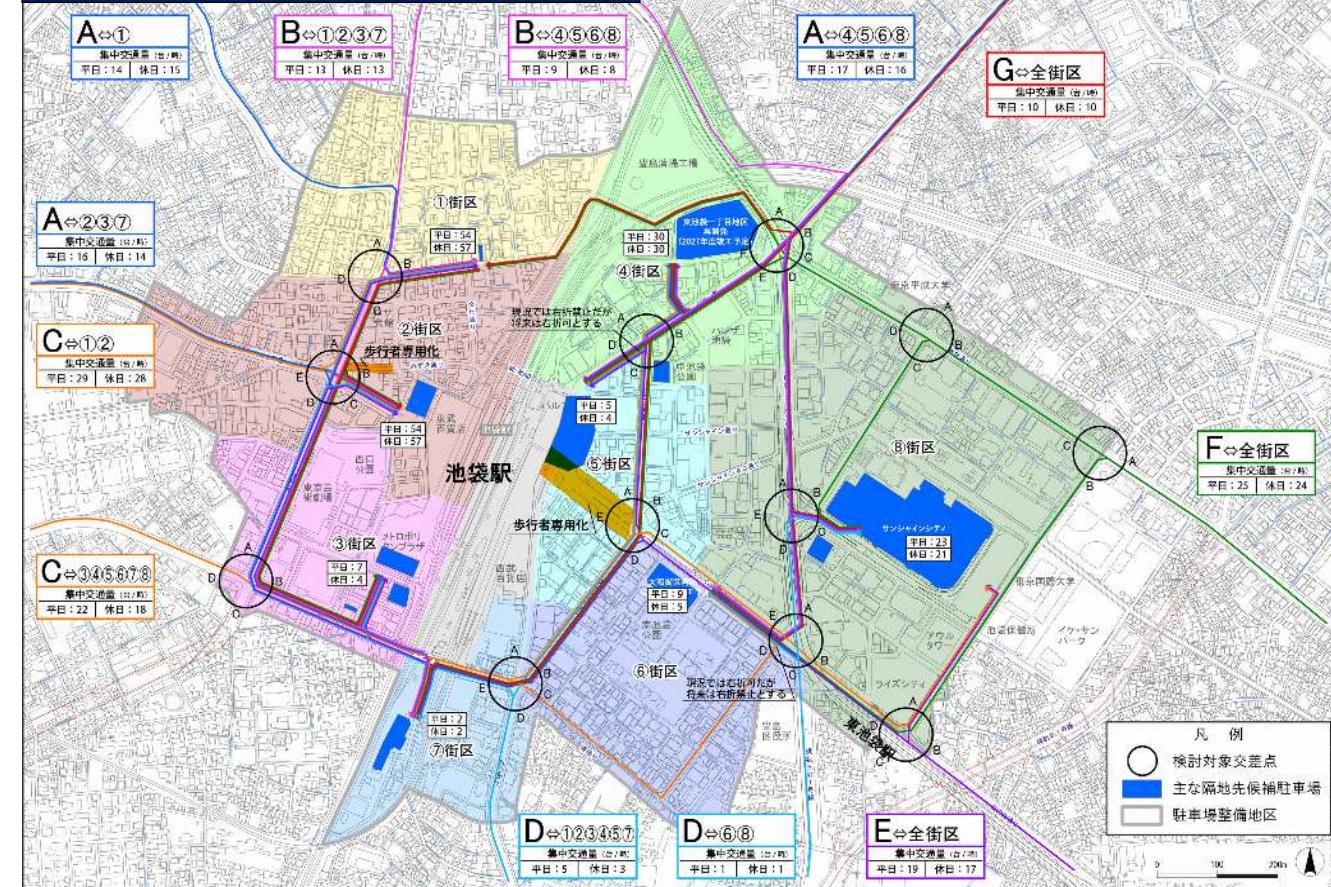
- ・建替え後に増加する発生集中交通量は、「令和 3 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）」データをもとに、建物ごとの現況容積率が指定容積率に満たない建物が指定容積率相当に建替えを行った場合を想定して推計した建替え後に増加する建物床面積を用いて、大規模開発マニュアルにより推計した。発生集中交通量の推計結果は、以下のとおりである。
 - ・建替え後の施設種別（業務・商業・住宅等）は、各街区の現況の施設別比率を用いて設定した。
 - ・自動車分担率については、交通量推計で算定したものと同様とした。（H30PT より設定）
- ※発生集中交通量は、附置義務対象以下の床面積の建物でも建替えにより面積が増加すれば交通量は増加すると考えられることから、附置義務対象以下の床面積の建物も含む全ての建物を対象に算定した。



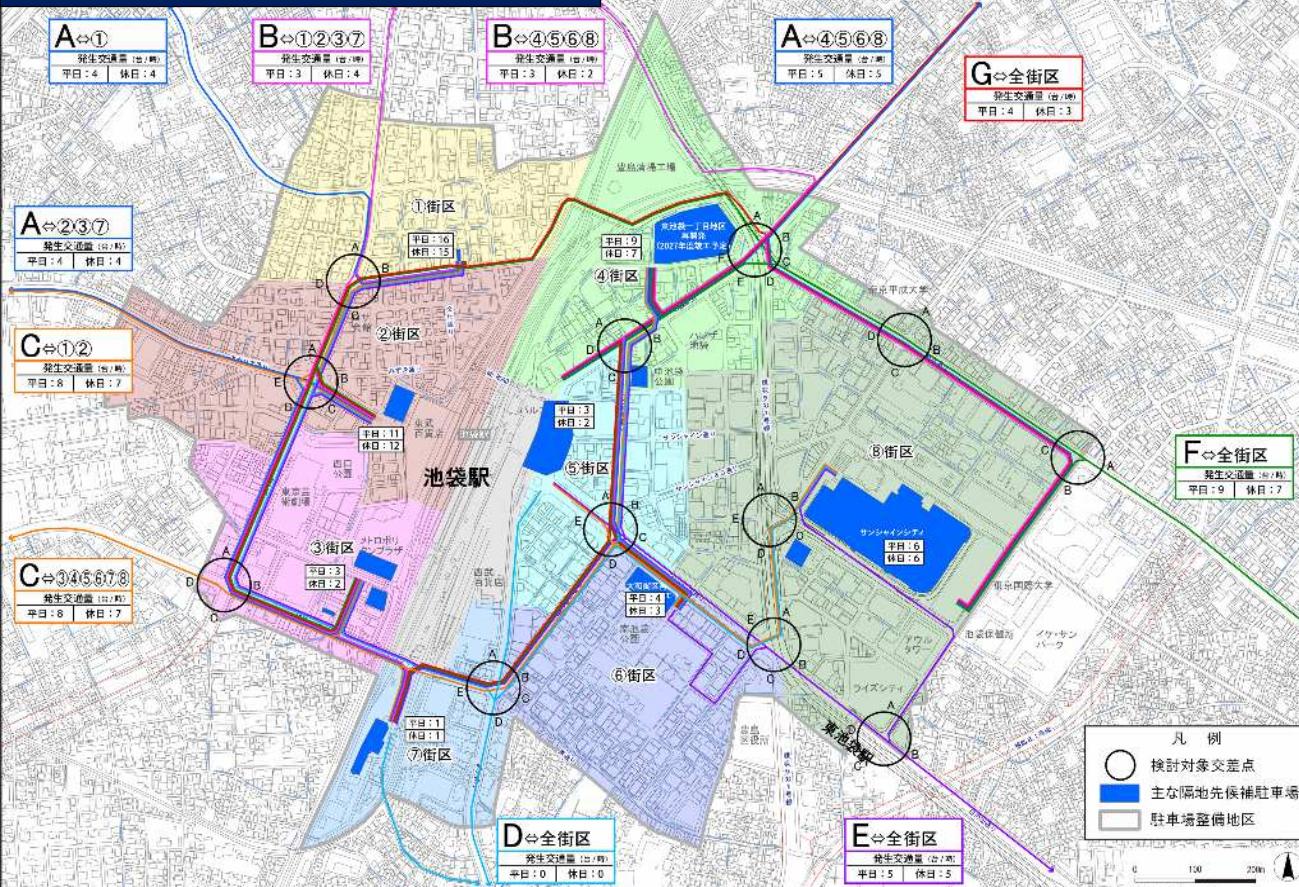
アクセス経路（狭域）／5年後：集中経路



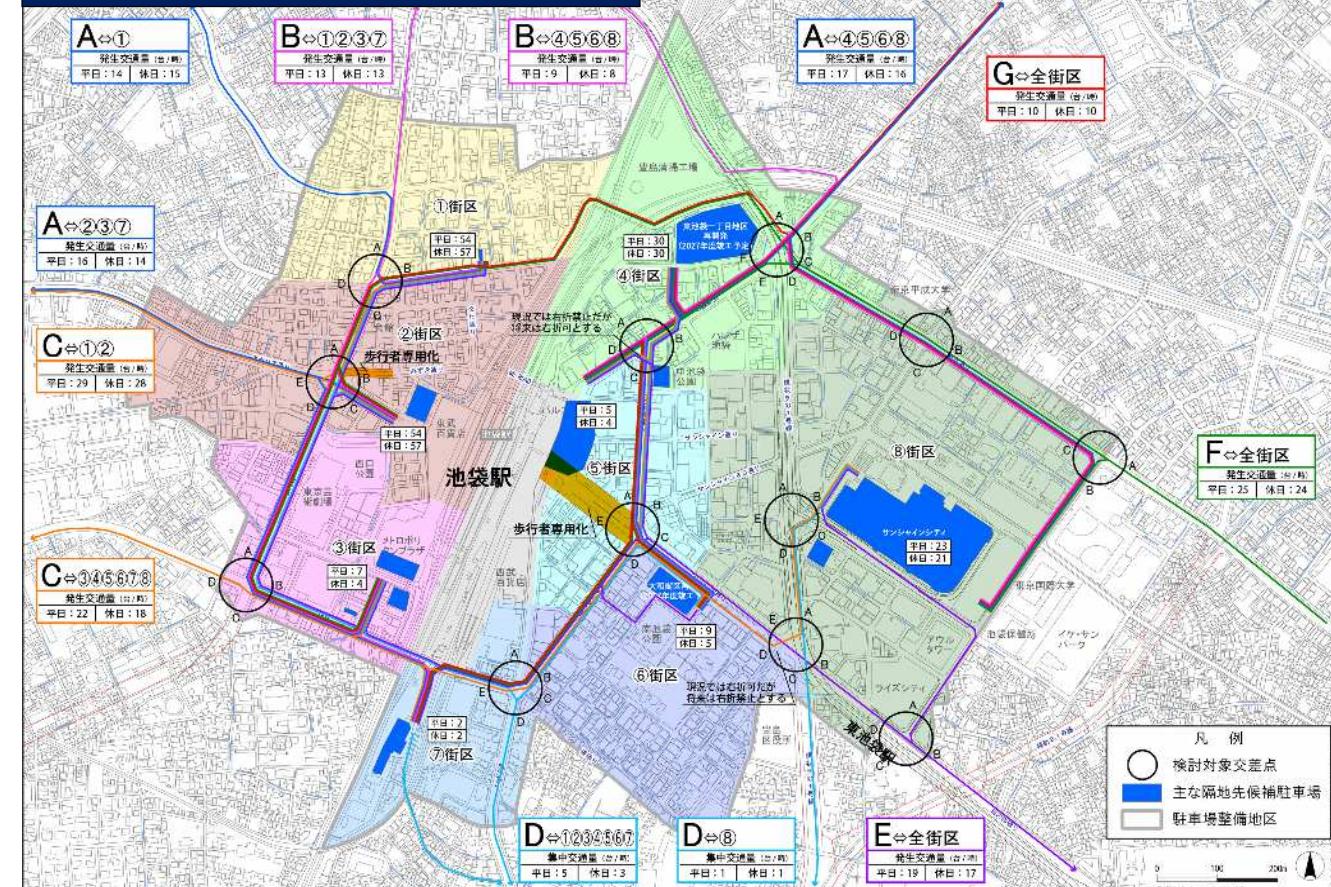
アクセス経路（狭域）／20年後：集中経路



アクセス経路（狭域）／5年後：発生経路



アクセス経路（狭域）／20年後：発生経路



9. 交差点解析

- 「交通量推計結果（ベース交通量）」に「将来建替わる建物の発生集中交通量」を重ね合わせて交差点方向別交通量を算定し、交差点処理の可否について、交差点解析（交差点需要率の算定）を行った。交差点解析（交差点需要率の算定）の結果は以下に示すとおり。なお、ベース交通量（交通量推計結果）は日交通量であるため、交通量調査結果（24時間調査地点）から算定したピーク率を用いてピーク時間交通量を算定した。

<5年後の交差点解析結果（現況道路ネットワーク×5年後までに建替えで増加する交通量）>

- ・建替えで増加する交通量を付加しても、平日休日ともに、交差点需要率が上限値未満かつ各車線の交通容量比が1.0（上限値）未満となるため、交差点処理は可能であると考えられる。
- ・建替えで増加する交通量を付加しても、交差点需要率及び交通容量比の増加はごくわずかであり（最大で交差点需要率が0.015、交通容量比が0.065の増加）、影響は軽微であると考えられる。
- ・ただし、一部の交差点では、交通容量比が0.8を超えて車線があり、交通容量にそれほど大きな余裕がない車線もある。

表 交差点需要率の計算結果【5年後】

交差点名	流入部	車線運用	平日		休日			
			ベース交通量		ベース交通量+建替え後増加交通量			
			交通容量比	交差点需要率	交通容量比	交差点需要率		
No.1 池袋 郵便局前	A	左折・直進	0.273	0.335 ≤0.850	0.280	0.242	0.249	0.297 ≤0.850
		直進・右折	0.273		0.280	0.242	0.249	
	B	左折・直進・右折	0.437		0.468	0.349	0.422	
		左折・直進	0.352		0.353	0.282	0.450	
	C	右折	0.433		0.458	0.228	0.230	
	D	左折・直進・右折	0.040		0.040	0.053	0.053	
No.2 西口 五差路	A	左折・直進	0.688	0.468 ≤0.907	0.699	0.847	0.864	0.463 ≤0.853
		右折	0.402		0.423	0.301	0.317	
	B	左折・直進・右折	0.677		0.677	0.866	0.866	
		左折・直進	0.053		0.064	0.037	0.047	
	C	直進	0.053		0.064	0.037	0.047	
		右折	0.170		0.191	0.175	0.203	
	D	左折	0.241		0.243	0.216	0.218	
		直進	0.303		0.307	0.197	0.199	
		右折	0.569		0.586	0.435	0.449	
	E	左折・直進	0.291		0.303	0.157	0.167	
No.3 池袋 警察前	A	左折・直進	0.288	0.235 ≤0.867	0.292	0.296	0.299	0.217 ≤0.867
		直進	0.288		0.292	0.296	0.299	
	B	右折	0.332		0.332	0.281	0.281	
		左折・直進	0.230		0.240	0.191	0.199	
	C	右折	0.512		0.526	0.298	0.307	
		左折・直進	0.056		0.056	0.034	0.034	
	D	直進	0.056		0.056	0.034	0.034	
		右折	0.010		0.010	0.008	0.008	
		左折	0.298		0.298	0.340	0.340	
	E	直進	0.307		0.317	0.245	0.253	
No.4 (仮称) 池袋駅 東口北	B	右折	0.000	0.294 ≤0.962	0.000	0.000	0.000	0.132 ≤0.962
		左折	0.112		0.116	0.066	0.069	
	C	直進	0.434		0.436	0.326	0.327	
	D	左折・直進・右折	0.434		0.445	0.049	0.057	
No.5 東口 五差路	B	左折・直進	0.382	0.312 ≤0.646	0.383	0.042	0.043	0.271 ≤0.646
		直進	0.382		0.383	0.042	0.043	
	C	右折	0.721		0.786	0.161	0.160	
		左折・直進	0.175		0.176	0.159	0.160	
	D	直進	0.579		0.576	0.359	0.358	
		左折・直進	0.199		0.199	0.183	0.183	
	E	直進	0.199		0.199	0.183	0.183	
		右折	0.075		0.085	0.065	0.074	
		左折・直進	0.519		0.507	0.0329	0.0323	
		直進	0.003		0.002	0.002	0.002	
No.6 南池袋 一丁目	C	右折	0.448	0.545 ≤1.000	0.460	0.231	0.243	0.271 ≤1.000
		直進	0.408		0.408	0.524	0.524	
	D	右折	0.721		0.786	0.738	0.799	
		左折・直進	0.175		0.176	0.161	0.160	
	E	直進	0.579		0.576	0.359	0.358	
		左折・直進	0.199		0.199	0.183	0.183	
		直進	0.199		0.199	0.183	0.183	
		右折	0.075		0.085	0.065	0.074	
		左折・直進	0.806		0.806	0.739	0.739	
		直進	0.806		0.806	0.739	0.739	
No.7 六ッ又	B	左折・直進	0.813	0.494 ≤1.000	0.822	0.471	0.481	0.495 ≤1.000
		直進	0.813		0.822	0.471	0.481	
	C	右折	0.252		0.264	0.141	0.146	
		左折・直進	0.469		0.469	0.367	0.367	
	D	直進	0.469		0.469	0.367	0.367	
		右折	0.768		0.768	0.846	0.846	
	E	左折	0.444		0.461	0.319	0.335	
		直進	0.347		0.349	0.279	0.281	
		右折	0.838		0.838	0.854	0.854	
		左折・直進	0.806		0.806	0.739	0.739	
No.8 サンシャイン前	A	左折可	0.065	0.565 ≤0.941	0.066	0.519	0.527	0.077 ≤0.941
		直進	0.519		0.527	0.052	0.052	
	B	右折	0.052		0.052	0.670	0.678	
		左折・直進	0.670		0.670	0.450	0.450	
	C	直進	0.670		0.670	0.758	0.769	
		右折	0.758		0.758	0.653	0.660	
	D	左折	0.096		0.096	0.782	0.787	
		直進・右折	0.782		0.782	0.687	0.697	
	E	左折可	0.096		0.096	0.419	0.422	
		直進	0.419		0.419	0.141	0.141	
	F	右折	0.141		0.141	0.025	0.025	
		左折可	0.025		0.025	0.015	0.015	
No.9 東池袋	A	左折・直進	0.547	0.294 ≤0.805	0.547	0.547	0.552	0.485 ≤0.805
		直進	0.547		0.547	0.000	0.000	
	B	右折	0.000		0.000	0.172	0.172	

<20年後の交差点解析結果（将来道路ネットワーク×20年後までに建替えて増加する交通量）>

- ・建替えて増加する交通量を付加しても、平日休日ともに、交差点需要率が上限値未満かつ各車線の交通容量比が1.0（上限値）未満となるため、交差点処理は可能であると考えられる。
- ・建替えて増加する交通量を付加しても、交差点需要率及び交通容量比の増加はわずかであり（最大で交差点需要率が0.048、交通容量比が0.126の増加）、影響は軽微であると考えられる。
- ・ただし、一部の交差点では、交通容量比が0.9を超えており、継続的に観測していく必要があると考えられる。

表 交差点需要率の計算結果【20年後】

交差点名	流入部	車線運用	平日		休日			
			ベース交通量		ベース交通量+建替えて増加する交通量		ベース交通量	
			交通容量比	交差点需要率	交通容量比	交差点需要率	交通容量比	交差点需要率
No.1 池袋郵便局前	A	左折・直進	0.266		0.301	0.231	0.260	
		直進・右折	0.266		0.301	0.231	0.260	
		左折・直進・右折	0.761	0.494	0.841	0.542	0.766	0.493
		左折・直進	0.401	0.850	0.422	0.850	0.335	0.850
		右折	0.725		0.839		0.637	
	B	左折・直進・右折	0.039		0.038		0.031	
		左折・直進	0.673		0.704		0.617	
		右折	0.541		0.600		0.398	
		左折・直進	0.127		0.170		0.078	
		直進	0.127		0.170		0.112	
No.2 西口五差路	C	直進	0.526	0.430	0.620	0.465	0.515	0.493
		右折	0.302	0.833	0.306	0.833	0.209	0.833
		左折	0.450		0.462		0.416	
		直進	0.496		0.548		0.326	
		左折・直進	0.179		0.215		0.117	
	D	直進	0.179		0.215		0.147	
		右折	0.082		0.098		0.061	
		左折	0.082		0.098		0.072	
		直進	0.325		0.341		0.278	
		右折	0.314		0.314		0.297	
No.3 池袋警察前	A	左折・直進	0.281	0.238	0.307	0.255	0.259	0.223
		右折	0.609	0.867	0.661	0.867	0.476	0.867
		左折・直進	0.044		0.044		0.028	
		直進	0.044		0.044		0.028	
		右折	0.010		0.010		0.010	
	B	左折	0.317		0.317		0.262	
		直進	0.277		0.304		0.252	
		右折	0.000		0.000		0.000	
		左折	0.379		0.391		0.289	
		直進	0.034		0.040		0.030	
No.4 (仮称) 池袋駅東口北	C	左折・直進	0.024	0.400	0.027	0.410	0.023	0.298
		右折	0.680	0.962	0.697	0.962	0.494	0.962
		左折・直進	0.280		0.290		0.262	
		右折	0.083		0.092		0.078	
	D	直進	0.781	0.623	0.798	0.623	0.535	0.623
		右折	0.641		0.759		0.462	
		左折・直進	0.416		0.428		0.378	
		直進	0.416		0.428		0.392	
No.5 東口五差路	A	左折	0.374	0.420	0.401	0.441	0.248	0.322
		右折	0.543	0.623	0.566	0.623	0.521	0.533
		左折	0.781		0.798		0.535	
		直進	0.641		0.759		0.554	
		右折	0.143		0.143		0.140	
	B	左折	0.252	0.507	0.252	0.522	0.196	0.358
		直進	0.252		0.252		0.196	
		左折・直進	0.238		0.240		0.132	
		直進・右折	0.238		0.240		0.132	
		右折	0.873		0.927		0.674	
No.6 南池袋一丁目	D	左折・直進	0.890	1.000	0.897	1.000	0.571	1.000
		直進	0.890		0.897		0.571	
		右折	0.143		0.143		0.140	
		左折	0.715		0.808		0.621	
		直進	0.242		0.247		0.198	
	E	右折	0.890		0.901		0.677	
		左折・直進	0.252		0.252		0.196	
		直進	0.252		0.252		0.196	
		左折・直進	0.238		0.240		0.134	
		右折	0.873		0.927		0.726	

※ 黄色のハッチングの箇所は、交通容量比が0.8以上の車線

※ オレンジ色のハッチングの箇所は、交通容量比が0.9以上の車線

交差点名	流入部	車線運用	平日		休日			
			ベース交通量		ベース交通量+建替えて増加する交通量		ベース交通量	
			交通容量比	交差点需要率	交通容量比	交差点需要率	交通容量比	交差点需要率
No.7 六ツ又	A	左折可	0.041		0.045		0.048	0.052
		直進	0.329		0.348		0.286	0.306
		右折	0.086		0.086		0.097	0.097
		左折・直進	0.874		0.906		0.720	0.751
		直進	0.874		0.906		0.720	0.751
	B	右折	0.826		0.866		0.672	0.706
		左折	0.201	0.542	0.231	0.577	0.107	0.132
		直進・右折	0.869	0.941	0.995	0.941	0.686	0.787
		左折可	0.001		0.001		0.001	
		直進	0.085		0.085		0.077	
No.8 サンシャイン前	C	左折	0.201	0.941	0.231	0.941	0.462	0.496
		直進・右折	0.869	0.941	0.995	0.941	0.686	0.787
		左折可	0.001		0.001		0.001	
		直進	0.085		0.085		0.077	
		右折	0.878		0.910		0.727	
	D	左折・直進	0.646		0.666		0.491	0.509
		直進	0.646		0.666		0.491	0.509

10. 「交差点解析の必要性」に関する条件の検証

●これまでの検討結果を踏まえて、「交差点解析を不要」とする条件を検討する。

＜これまでの検討結果の整理と検討結果を踏まえた「交差点解析の必要性」の考え方＞

- 駐車場地域ルールにより将来建替わる建物の発生集中交通量を交差点に付加して交差点解析を行った結果、交差点処理は可能と考えられる。
 - 建替えで増加する交通量を付加しても、交差点需要率及び交通容量比の増加はわずかであり、影響は軽微であると考えられる。
 - 将来建替わる建物の発生集中交通量は、ベースの交通量に比べればごくわずかであり（交差点流入交通量全体の 1.4%（平日）～4.4%程度（休日））、交差点への影響は軽微である。
- 以上により、**基本的には、交差点解析を不要として問題ないと考えられる。**

- ただし、一部の交差点（元々交通量が多い交差点）で交通容量比が 0.9 を超えている車線があり、交通容量にあまり余裕がない車線がある。

- 今回検討した将来交通量は推計値であり、予測の誤差を考慮すると、
交通への影響が大きい一定規模以上の建替えについては、交差点解析を実施することが必要であると考えられる。

＜建物規模別の整理と「交差点解析の必要性」の考え方＞

- 池袋地区は（既に計画されている大規模開発を除けば）小規模建物が大半を占めており、本検討における建替えによる発生集中交通量の増加は全て敷地面積 1000 m²以下の比較的規模の小さい建物によるものである（下表参照）。左記のとおり、これら全ての交通量を付加しても交差点処理は可能であり、また、小規模建物 1 戸あたりの建替えによる交通量の増加は数台/（ピーク時）程度で、交通への影響は軽微であると考えられる。
- 単独の比較的規模の大きな建物（敷地面積 1000 m²以上）の建替えによる交通量の増加はないと想定されることから、建物規模によらず「交差点解析を不要」としても問題ないと考えられるが、小規模建物が集約されて比較的規模の大きな建替えとなることも考えられ、この場合は交通への影響も懸念されることから、交差点解析を実施する必要があると考えられる。
- 加えて、左記のとおり交通容量にあまり余裕がない車線もあるため、定期的（5 年程度毎）に調査や交差点解析を実施して状況を確認することが望ましいが、小規模建物が集約されて中・大規模の建替えが起こった際及び大規模開発に伴い周囲の交差点解析が実施されるため、一定の間隔で交通状況を確認することができるものと考えられる。

表 建物規模別の発生集中交通量

地域ルールの対象建築物の区分	敷地面積	対象建物数（附置義務対象）		自動車発生集中交通量（台T.E/日）				自動車発生集中交通量の比率				
		全建物数	建替対象建物数	5年後		20年後		5年後		20年後		
				5年後	20年後	平日	休日	平日	休日	平日	休日	
小規模建築物	~500 m ²	252	19	90	635	582	3,013	2,413	90%	93%	90%	91%
	500 m ² ～1000 m ²	91	10	31	74	47	329	231	10%	7%	10%	9%
中規模建築物	1000 m ² ～2000 m ²	20	1	6	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
	2000 m ² ～3000 m ²	1	0	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
大規模建築物	3000 m ² ～		1	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
	合計	365	30	127	709	629	3,342	2,644	100%	100%	100%	100%

単独の建替えで増加する交通量の 100% が敷地面積 1000 m² 未満の建物によるもの

※対象建物（附置義務対象）は、指定容積率に満たない建物が指定容積率相当に建替えを行った場合に附置義務対象床面積となる建物
※自動車発生集中交通量は、附置義務対象以下の中規模建物の建物でも建替えにより面積が増加すれば交通量は増加すると考えられることから、附置義務対象以下の床面積の建物も含む全ての建物を対象に算定
※現況の敷地面積 1000 m² 以上の建物は、現状で既に容積率の上限相当で建っているため、単独の建替えでは交通量は増加しない

- 上記を踏まえると、単独の建替えでは交差点解析は不要であるが、小規模建物が集約されて中・大規模の建替えが起こった場合に交差点解析を実施する必要があると考えられる。よって、単独の建替えで増加する交通量の 100%を網羅する敷地面積 1000 m²を交差点解析の要・不要の目安とする。

【結論】以上を踏まえて、「交差点解析を不要」とする条件を以下のとおりとする。

- 敷地面積 1,000 m²未満の建築物は交差点解析を不要とする

表 池袋地区駐車場地域ルールにおける交差点解析の要・不要の目安

駐車場の確保方法	対象規模	交差点解析の要・不要
自敷地で確保	敷地面積 1,000 m ² 未満	不要
	敷地面積 1,000 m ² 以上	要

（参考）池袋地区駐車場地域ルールにおける対象建築物の区分および対象規模等

対象建築物の区分	対象規模等
大規模建築物	敷地面積 3,000 m ² 以上又は都市開発諸制度等※活用による建築
中規模建築物	敷地面積 500 m ² 以上かつ 3,000 m ² 未満（都市開発諸制度等※活用による建築を除く）
小規模建築物	敷地面積 500 m ² 未満

※都市開発諸制度等：高度利用地区、特定街区、再開発等促進区を定める地区計画、総合設計及び都市再生特別地区をいう。