

(案)

# 池袋地区駐車場地域ルール 運用マニュアル

※修正頁〔赤字箇所〕

- ・ 23 頁
- ・ 24 頁
- ・ 46 頁
- ・ 47 頁
- ・ 48 頁



## < 目 次 >

1. はじめに.....	1
2. 池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアルの目的.....	2
3. 池袋地区駐車場地域ルールの構成.....	2
4. 池袋地区駐車場地域ルールの基本的な枠組.....	3
5. 適用地区.....	4
6. 対象駐車施設および対象建築物.....	5
7. 駐車施設の附置整備基準.....	7
8. 駐車施設の構造等.....	23
9. 駐車施設の隔地・集約化.....	26
10. 駐車施設における出入口の集約化.....	35
11. 地域貢献策の実施.....	36
12. 地域ルールの実効性を確保するための方策.....	42
13. 地域ルールの運用体制及び申請・審査の手続.....	44

## 1. はじめに

### ◆池袋地区駐車場地域ルール策定の背景

- 建築物に対する駐車施設の附置義務は、『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。）において、原則として、建築物単位で一律の基準による駐車台数が定められているが、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、平成14年10月1日に都条例が改正され、地区特性に対応した駐車施設の整備を実現するため、都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。
- 池袋地区では、豊島区庁舎の移転や庁舎跡地でのHareza池袋の開発、東池袋一丁目地区や池袋駅西口地区での再開発計画、歩行者優先化事業の展開など、まちづくりをとりまく環境が大きく変化していることを受け、池袋駅周辺のまちづくりの将来像に向けた交通環境を実現するため、平成30年4月に、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、総合的な駐車対策の推進を目的とした『池袋地区駐車場整備計画』の策定を行った。
- 池袋地区は、乗用車については現状で駐車施設の余剰が生じており、今後の附置義務整備によって駐車需要と供給の乖離がさらに拡大した場合には、駐車施設の余剰により都市空間の利用効率の低下等の問題が生じる懸念がある。一方、貨物車の駐車施設は不足が生じており、違法路上駐車や路上荷さばきなどにより、交通状況や歩行環境への悪影響が生じることが懸念される。
- また、池袋地区内の歩行者を最優先にする道路においては、小規模敷地の個別建て替えに際し、駐車施設出入口を設けると、歩行者空間やまちなみの連続性を確保することが困難となる等の課題があり、このような池袋地区の特性に応じた駐車施設整備のルールが必要である。
- これらの背景を踏まえ、池袋地区において、今後、整備が見込まれる附置義務駐車施設については、駐車需要の実態を反映し、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図るとともに、道路の歩行機能等についての安全性・円滑性を確保し、適切に開発を誘導することを目的として、本地区独自の整備基準を有した「東京都駐車場条例に基づく地域ルール」を定めるものである。

## 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 of 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、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、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。



## 5. 適用地区

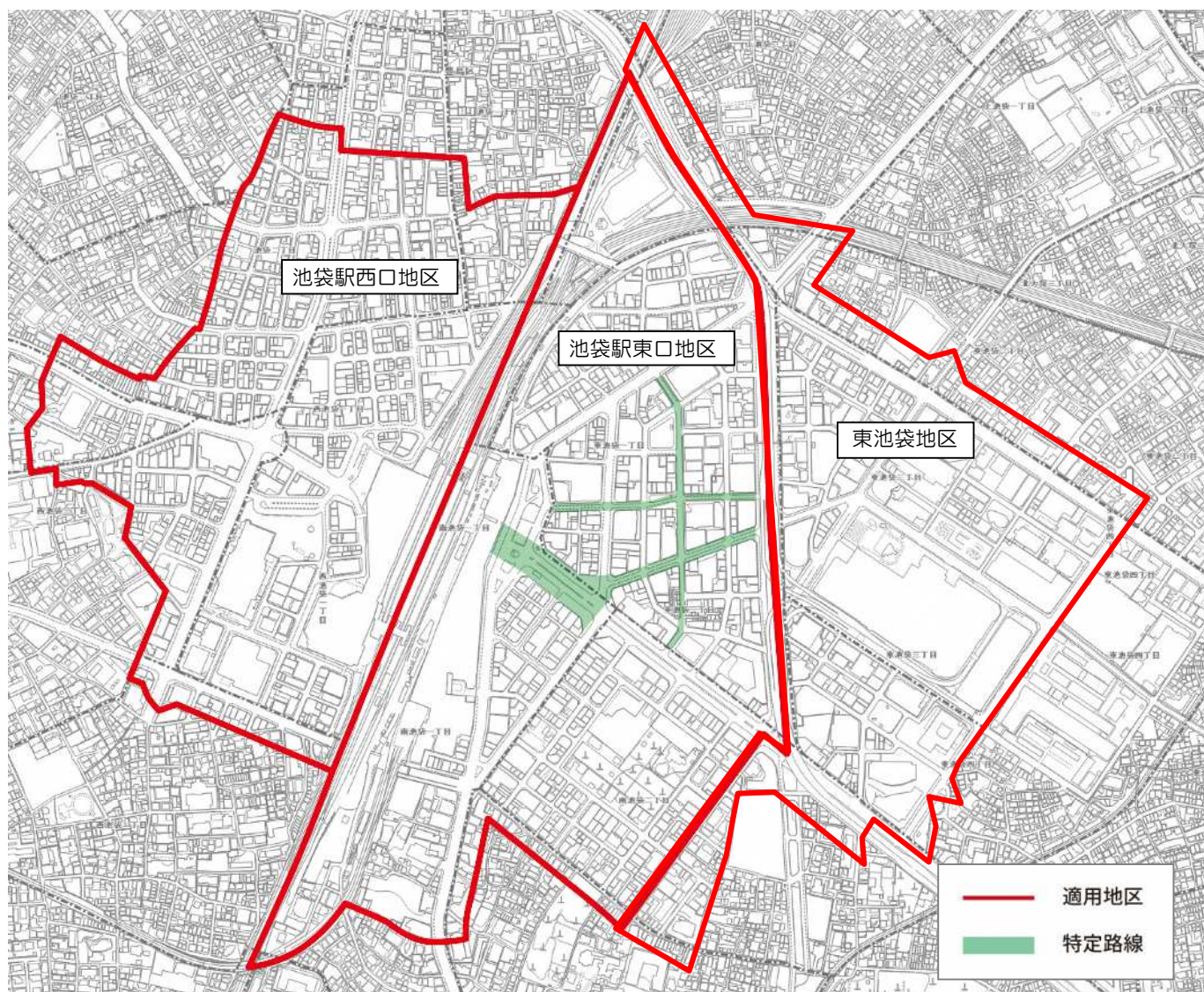
### 【地域ルール要綱】（第4条）

この要綱の対象となる地区は、「池袋駐車場整備地区」（平成30年4月告示、駐車場法（昭和32年法律第106号）第3条に定める駐車場整備地区）のうちの「池袋駅東口地区」（別添図1）、「池袋駅西口地区」（別添図2）、「東池袋地区」（別添図3）とする。

○本地域ルールの適用地区は、鉄道や幹線道路を境にして、土地利用や駐車特性等の地域特性を踏まえ、下図の「池袋駅東口地区」、「池袋駅西口地区」、「東池袋地区」を設定する。

○特定路線は、「良好な交通環境を有するまちづくりの実現に向けて、歩行者を最優先する路線」と位置づけ、特定路線では、原則として駐車施設の出入口の設置を抑制する。

＜地域ルールの適用地区＞



## 6. 対象駐車施設および対象建築物

### 【地域ルール要綱】（第5条と第2条の一部）

#### 1) 対象駐車施設（第5条）

この要綱の対象となる駐車施設は、都条例に基づく附置義務駐車施設とする。

#### 2) 対象建築物（第2条の一部）

この要綱において、次の各号に掲げる用語の意義は、次の各号に定めるところによる。

##### ア) 大規模建築物

都市開発諸制度等の活用による建築物及び運用マニュアルで定める大規模建築物の規模に該当する建築物をいう。

##### イ) 中規模建築物

運用マニュアルで定める中規模建築物の規模に該当する建築物（都市開発諸制度等の活用による建築物を除く。）をいう。

##### ウ) 小規模建築物

運用マニュアルで定める小規模建築物の規模に該当する建築物をいう。

#### 1) 対象駐車施設

○地域ルールの対象とする駐車施設は、都条例の対象となる「建築物を新築する場合」、「建築物を増築し又は用途を変更（大規模の修繕又は大規模の模様替えとなるもの）する場合」の建築物に附置する駐車施設とする。

○既存建築物に附置する駐車施設についても地域ルールの適用対象とする。

○既存建築物（建築行為なし）への地域ルールの適用については、都条例に基づき、申出があった場合に、新築・改築の場合と同様に取り扱う。

#### 2) 対象建築物

○大規模建築物は、今後想定される隔地対象台数と集約可能台数の状況や、対象となる大規模敷地の状況等を踏まえ、「敷地面積3,000㎡以上」および「都市開発諸制度等を活用した建築」とする。

○小規模建築物は、附置義務駐車施設の隔地・集約を促進していくものとして、間口が狭く、駐車場出入口をつくると1階部分が有効活用できない建物を想定し、「敷地面積500㎡未満」とする。

#### <対象建築物の区分>

対象建築物	対象規模等
大規模建築物	敷地面積3,000㎡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㎡以上かつ3,000㎡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㎡未満

※都市開発諸制度等：公開空地の確保等の公共的な貢献を行う建築計画に対して容積率の緩和を行うなど、民間の創意工夫を活用したまちづくりを推進するため、東京都が定めた規制緩和制度の総称。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。



[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＞

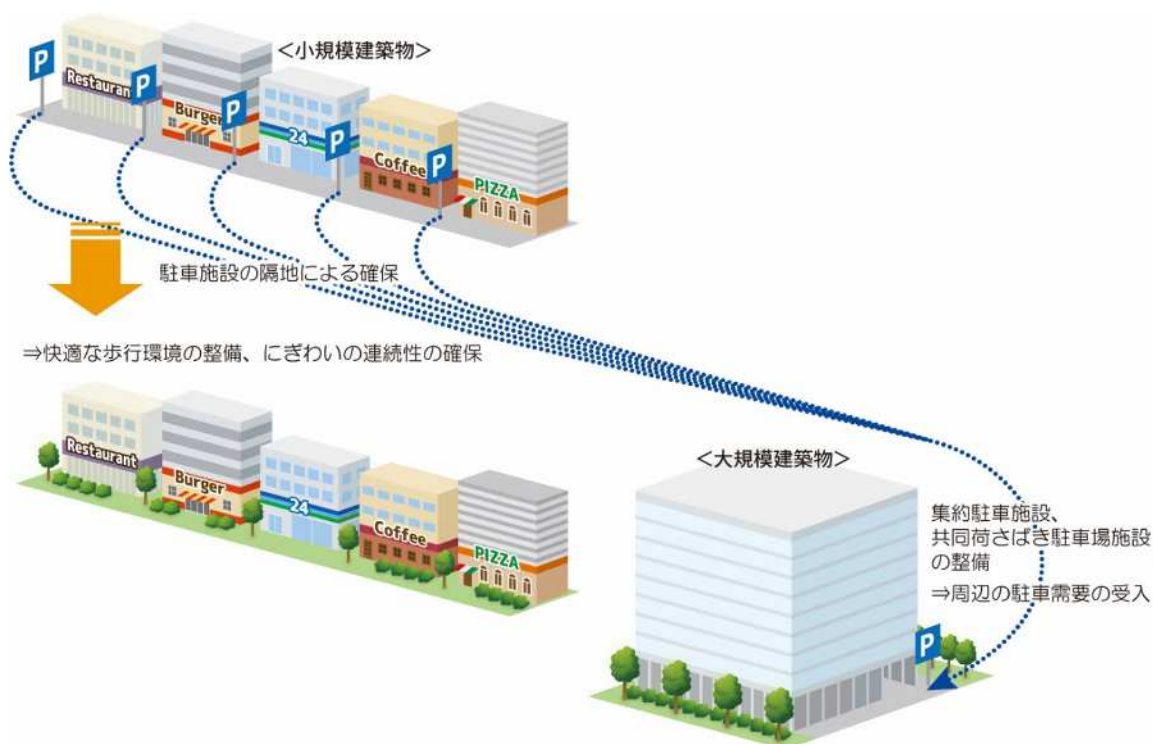
対象建築物	対象建築物のイメージ	駐車施設整備の考え方
大規模建築物 〔敷地面積 3,000㎡以上 または都市開発 諸制度等活用〕	⇒フリンジ・集約駐車施設※1、 共同荷さばき駐車施設※2、荷 さばき集約駐車施設※3整備 等の取組が可能な一定規模 以上の建築物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該建築物の駐車需要分を敷地内で確保（原則）</li> <li>・地域貢献として周辺の駐車需要（乗用車・貨物車）を受入</li> </ul>
中規模建築物 〔敷地面積 500㎡以上 3,000㎡未満〕	⇒当該建築物の敷地内に駐車 施設を設けることが望まし い規模の建築物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該建築物の駐車需要分を敷地内で確保（原則）</li> <li>・地域貢献として周辺の駐車需要（貨物車）を受入</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車施設の隔地による確保を推奨</li> </ul>

※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：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＞



## 7. 駐車施設の附置整備基準

### (1) 乗用車の駐車施設の附置

#### 【地域ルール要綱】（第6条）

##### 1) 整備台数

乗用車の駐車施設及び障害者のため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) 地区独自の基準により算出した台数

運用マニュアルで規定する用途に供する建築物の部分の床面積を単位面積で除して得た数値を合計した台数とする。

##### 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

大規模建築物においては、前項の規定によるもののほか、フリンジ（集約）駐車施設の附置に努めるものとする。フリンジ（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。

##### 3) 大規模小売店舗立地法の適用を受ける建築物の取扱い

大規模小売店舗立地法の適用を受ける建築物は、同法の基準に基づき算出される駐車台数を下回ってはならない。なお、同法指針に示される算定式・各種係数に基づく算定台数を整備すると実需要と乖離が発生する懸念がある場合は、指針に示される特別の事情として、既存類似店のデータ等を根拠とする方法で算出することができる。

##### 1) 整備台数

○乗用車の駐車施設の整備台数については、現状で駐車施設の供給量に余裕があり、今後も駐車需要と供給量の乖離が拡大する懸念があることを踏まえ、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、駐車需要に応じた適切な整備を行うものとする。

○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) 地区独自の基準により算出した台数

○地区独自の基準により算出した地域ルール適用による駐車施設附置台数（以下、「地域ルール附置台数」という。）は、当該建築物の用途別床面積に駐車原単位を乗じた台数とする。

地域ルール附置台数 = 当該建築物の用途別床面積 × 駐車原単位<sup>※</sup>

（注1）延べ面積6,000㎡以下の場合は、都条例に基づく緩和係数を乗じることができる

（注2）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

○駐車原単位は、適用地区の駐車実態に基づき、下表において定めたものとする。

○駐車原単位は、地区の駐車需要の実績等を基に、駐車需要の将来変動や繁忙期等に対応可能な数値を設定する。

○地域ルール運用委員会は、地域ルールの運用に伴う経年的な駐車実態データを活用し、駐車原単位がより実態に即した数値となるよう、定期的に見直しを行う。

○独自に当該建築物または類似建築物の駐車需要を把握することが難しい中小規模建築物への適用を想定し、地区独自の基準により算出した台数は、大規模建築物には適用しない。大規模建築物については、それぞれの建物における駐車需要に応じた駐車原単位を算定するものとする。

＜適用地区の駐車実績に基づく駐車原単位（東口地区）＞

建物用途	駐車原単位	都条例基準 (基準床面積)
百貨店その他の店舗	300 ㎡ごとに 1 台	250 ㎡ごとに 1 台
事務所 その他特定用途 非特定用途（共同住宅以外）	500 ㎡ごとに 1 台	300 ㎡ごとに 1 台
非特定用途（共同住宅）		350 ㎡ごとに 1 台

＜適用地区の駐車実績に基づく駐車原単位（西口地区）＞

建物用途	駐車原単位	都条例基準 (基準床面積)
百貨店その他の店舗	290 ㎡ごとに 1 台	250 ㎡ごとに 1 台
事務所 その他特定用途 非特定用途（共同住宅以外）	830 ㎡ごとに 1 台	300 ㎡ごとに 1 台
非特定用途（共同住宅）		350 ㎡ごとに 1 台

＜適用地区の駐車実績に基づく駐車原単位（東池袋地区）＞

建物用途	駐車原単位	都条例基準 (基準床面積)
百貨店その他の店舗	330 ㎡ごとに 1 台	250 ㎡ごとに 1 台
事務所 その他特定用途 非特定用途（共同住宅以外）	690 ㎡ごとに 1 台	300 ㎡ごとに 1 台
非特定用途（共同住宅）	660 ㎡ごとに 1 台	350 ㎡ごとに 1 台

【参考】都条例に基づく緩和係数について

○都条例（令和2年3月時点）においては、延べ面積6,000㎡以下の場合は、駐車施設の附置義務台数の軽減措置として、下式により算出される緩和係数を乗じることとなっている。

$$\text{緩和係数} = 1 - \frac{1,500\text{㎡} \times (6,000\text{㎡} - \text{延べ面積})}{\{ 6,000\text{㎡} \times (\text{特定用途の床面積} + \text{非特定用途の床面積} \times 3/4) - 1,500\text{㎡} \times \text{延べ面積} \}}$$

※東京都駐車場条例（駐車場整備地区等の場合）

【参考】都条例に基づく大規模事務所の面積調整について

○都条例（令和2年3月時点）においては、事務所用途に供する部分の床面積が6,000㎡超の場合は、附置義務台数の軽減措置として、下表の面積区分に該当する床面積に面積調整率を乗じて合計した床面積を当該事務所の床面積とみなして附置義務台数の算出を行うこととなっている。

$$\text{大規模事務所のみなし床面積} = \Sigma (\text{各区分に該当する床面積} \times \text{面積調整率})$$

床面積の区分	面積調整率（係数）
～6,000 ㎡	1.0
6,000 ㎡～10,000 ㎡	0.8
10,000 ㎡～100,000 ㎡	0.5
100,000 ㎡～	0.4

※東京都駐車場条例（23区内の場合）

イ）ウ）現況建築物または類似建築物（以下「類似建築物等」という。）の駐車需要に応じた駐車需要台数の算定

○現況建築物または類似建築物（以下「類似建築物等」という。）の駐車需要に応じた地域ルール附置台数は、類似建築物等の繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績から駐車原単位を算定し、当該建築物の床面積を乗じて算定する。

$$\text{地域ルール附置台数} = \text{当該建築物の用途別床面積} \times \text{駐車原単位}^{\ast}$$

$$\text{※駐車原単位} = \text{類似建築物等の繁忙期ピーク時在庫台数} / \text{類似建築物等床面積}$$

○繁忙期は、原則、1年間の駐車実績に基づき算定した月別のピーク時平均在庫台数を用いて、最も多い月を設定する。

○なお、繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績については、年間最大2～3日程度の特異日を除き設定することができるものとする。

○類似建築物は、適用地区内及び適用地区に類似した立地の特性（公共交通機関の整備状況、土地利用の特性など）を有する地区を基本として、当該建築物と建物用途構成・規模等が類似した複数の建築物とする。

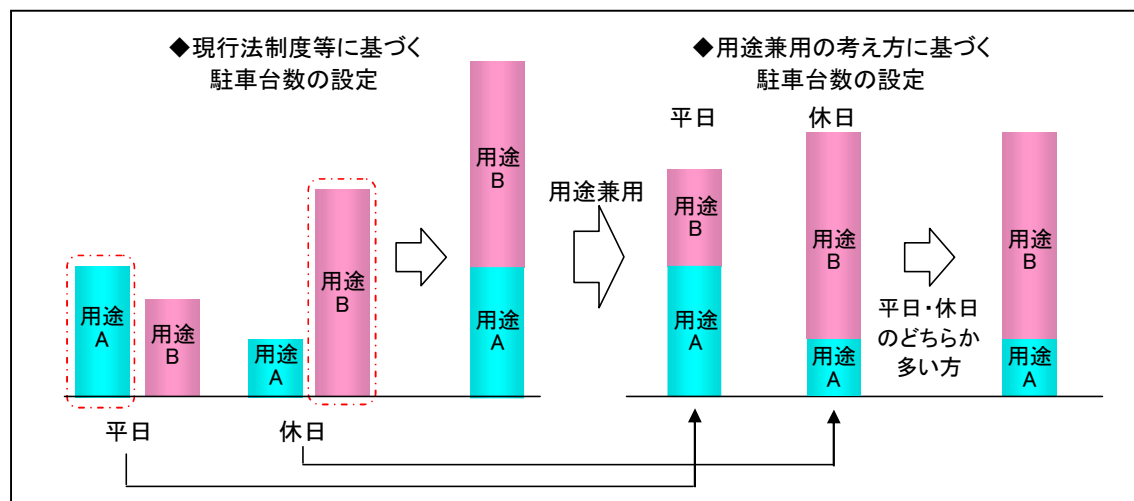
○建替え後の建物用途・規模等が現況建築物と同様と認められる場合には、台数算定に当たっては、当該現況建築物の実績を用いることができる。

○類似建築物の設定、駐車実績の数値、駐車原単位の設定方法及び駐車需要台数については、論理的、客観的な根拠に基づき、適正に算定するものとする。

## ※複合用途における駐車台数の算出の考え方

複合用途における駐車台数の算出にあたっては、平日・休日の利用状況が異なる用途の場合、駐車需要を用途別に算出し、合算すると結果的に過大な駐車場を整備することになることから、平日・休日の利用状況の違いに着目し、平日・休日別に集計し、多い方を駐車需要台数とすることで、実質的な必要駐車台数の整備を図るものとする。

### <複合用途における用途兼用の考え方に基づく駐車台数の設定イメージ>



## 3) 大規模小売店舗立地法の適用を受ける建築物の取扱い

○大規模小売店舗立地法（以下、「大店立地法」という。）の適用を受ける建築物は、同法の基準に基づき算出される駐車台数を下回ってはならない。なお、池袋地区は、公共交通利用が多く自動車分担率が低い地区であるため、「大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に関する指針」（以下、「立地法指針」という。）に示される算定式・各種係数に基づく算定台数を整備すると実需要と乖離が発生する懸念がある。そのため、地域ルールを適用する建築物は、立地法指針に示される特別の事情として、既存類似店※のデータ等を根拠とする方法で算出することができる。ただし、台数の審査にあたっては、地域ルールに基づく審査を実施した場合においても、大店立地法に基づく審査が別途必要になる。

※立地法指針に示された既存類似店をいう。



## (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㎡以下の場合は、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）

【参考】都条例に基づく緩和係数（荷さばき駐車施設）について

○都条例（令和2年3月時点）においては、延べ面積6,000㎡以下の場合は、荷さばき駐車施設の附置義務台数の軽減措置として、下式により算出される緩和係数を乗じることとなっている。

$$\text{緩和係数} = 1 - \frac{(6,000\text{㎡} - \text{延べ面積})}{(2 \times \text{延べ面積})}$$

※東京都駐車場条例（駐車場整備地区等の場合）

イ）ウ）現況建築物または類似建築物（以下「類似建築物等」という。）の駐車需要に応じた駐車需要台数の算定方法

○貨物車の地域ルール附置台数は、類似建築物等の繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績から駐車原単位を算定し、当該建築物の床面積を乗じて算定する。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。

$$\begin{aligned} \text{地域ルール附置台数} &= \text{当該建築物の用途別床面積} \times \text{駐車原単位}^{\ast} \\ \text{※駐車原単位} &= \text{類似建築物等の繁忙期ピーク時在庫台数} / \text{類似建築物等床面積} \end{aligned}$$

○繁忙期は、原則、1年間の駐車実績に基づき算定した月別のピーク時平均在庫台数を用いて、最も多い月を設定する。

○なお、繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績については、年間最大2～3日程度の特異日を除き設定することができるものとする。

○類似建築物は、適用地区内及び適用地区に類似した立地の特性（公共交通機関の整備状況、土地利用の特性など）を有する地区を基本として、当該建築物と建物用途構成・規模及び物流効率化の取り組み等（下表に例示）が類似した複数の建築物とする。

○なお、物流効率化施策を実施する建築物を類似建築物等とする場合は、当該建築物が存続する限り、該当する物流効率化施策を継続的に実施するものとし、これを変更・休止または同等の取り組みで代替する場合は、事前に運用協議会へ届出を行う。

＜貨物車の駐車台数に関わる物流効率化の取り組み例＞

効率化の取組内容	取組による物流活動の変化	実施効果		
		荷さばき車台数の削減	ピークの平準化	駐車時間の短縮
①館内配送の共同化	荷さばき作業が貨物車からの積み卸しだけになる			○
②納品時間の指定・調整	混雑時間帯から空いている時間帯への分散が図られる		○	
③一括納品（館外での配送の共同化）	納品のための貨物車台数の削減が図られる	○		
④駐車施設管理（料金設定）	荷さばき時間・滞在時間の短縮、館内物流の共同化等への誘導が図られる			○
⑤情報管理システム導入	館内荷受け、荷さばき駐車等の受付の効率化が図られる			○

○建替え後の建物用途・規模等が現況建築物と同様と認められる場合には、台数算定に当たっては、当該現況建築物の実績を用いることができる。

○類似建築物の設定、駐車実績の数値、駐車原単位の設定方法及び駐車需要台数については、論理的、客観的な根拠に基づき、適正に算定するものとする。

## 【参考】地域ルール附置台数の算出例

### ◎地区独自の基準に基づく駐車需要台数の算出例・・・①

- 対象建築物：小規模建築物（商業及び事務所用途）、東口地区への立地を想定  
床面積 3,500 m<sup>2</sup>（百貨店その他の店舗 2,500 m<sup>2</sup>、事務所 1,000 m<sup>2</sup>）  
■都条例の基準で算出した附置台数：11 台（うち、荷捌き用 1 台、障害者用 1 台以上）

### 【ステップ1】与条件の整理

※地区独自の基準以外の計算手順は、都条例の計算手順に準拠

#### ①当該建築物の用途別床面積

##### ●乗用車の駐車施設

用途	用途別床面積
百貨店その他の店舗	2,500m <sup>2</sup>
事務所	1,000m <sup>2</sup>
その他特定用途	0m <sup>2</sup>
非特定用途	0m <sup>2</sup>

##### ●貨物車の駐車施設

用途	用途別床面積
百貨店その他の店舗	2,500m <sup>2</sup>
事務所	1,000m <sup>2</sup>
倉庫	0m <sup>2</sup>
その他特定用途	0m <sup>2</sup>

#### ②緩和係数の設定

延べ面積が 6,000 m<sup>2</sup>以下のため、該当する。

##### ●乗用車の駐車施設

$$\text{緩和係数} = 1 - \frac{1,500\text{m}^2 \times (6,000\text{m}^2 - \text{延べ面積})}{\{6,000\text{m}^2 \times (\text{特定用途の床面積} + \text{非特定用途の床面積} \times 3/4) - 1,500\text{m}^2 \times \text{延べ面積}\}}$$

$$\begin{aligned} &= 1 - \{1,500\text{m}^2 \times (6,000\text{m}^2 - 3,500\text{m}^2)\} \div \{6,000\text{m}^2 \times (3,500\text{m}^2 + 0\text{m}^2) - 1,500\text{m}^2 \times 3,500\text{m}^2\} \\ &= 1 - (1,500\text{m}^2 \times 2,500\text{m}^2) \div (4,500\text{m}^2 \times 3,500\text{m}^2) \\ &= 1 - 0.24 \\ &= 0.76 \quad \text{※小数点以下3桁目を四捨五入} \end{aligned}$$

##### ●貨物車の駐車施設

$$\text{緩和係数} = 1 - \frac{(6,000\text{m}^2 - \text{延べ面積})}{(2 \times \text{延べ面積})}$$

$$\begin{aligned} &= 1 - (6,000\text{m}^2 - 3,500\text{m}^2) \div (2 \times 3,500\text{m}^2) \\ &= 1 - 2,500\text{m}^2 \div 7,000\text{m}^2 \\ &= 1 - 0.36 \\ &= 0.64 \quad \text{※小数点以下3桁目を四捨五入} \end{aligned}$$

#### ③大規模事務所の面積調整の有無

事務所用途に供する部分の床面積が 6,000 m<sup>2</sup>超でないため、該当しない。

#### ④駐車原単位

##### ●乗用車の駐車施設【地区独自の基準（東口地区）】

【百貨店その他の店舗】百貨店その他の店舗用途の地区独自の基準（台／㎡）×緩和係数

$$1\text{台}/300\text{㎡} \times 0.76 = 1\text{台}/395\text{㎡}$$

【事務所用途】事務所用途の地区独自の基準（台／㎡）×緩和係数

$$1\text{台}/500\text{㎡} \times 0.76 = 1\text{台}/658\text{㎡}$$

##### ●貨物車の駐車施設【都条例に基づく基準】

【百貨店その他の店舗】百貨店その他の店舗用途の都条例基準（台／㎡）×緩和係数

$$1\text{台}/2,500\text{㎡} \times 0.64 = 1\text{台}/3,906\text{㎡}$$

【事務所用途】事務所用途の都条例基準（台／㎡）×緩和係数

$$1\text{台}/5,500\text{㎡} \times 0.64 = 1\text{台}/8,594\text{㎡}$$

#### 【ステップ2】得られた駐車原単位から、当該建築物の駐車需要台数を算出

用途別床面積 × 駐車原単位（台／㎡）
---------------------

※小数点以下3桁目を切り上げ

##### ●乗用車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】百貨店その他の店舗用途の床面積 × 駐車原単位

$$2,500\text{㎡} \times 1\text{台}/395\text{㎡} = 6.33\text{台}$$

【事務所用途】事務所用途の床面積 × 駐車原単位

$$1,000\text{㎡} \times 1\text{台}/658\text{㎡} = 1.52\text{台}$$

用途	需要台数
百貨店その他の店舗	6.33台
事務所	1.52台
合計	7.85台（切り上げ） ⇒8台

##### ●貨物車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】百貨店その他の店舗用途の床面積 × 駐車原単位

$$2,500\text{㎡} \times 1\text{台}/3,906\text{㎡} = 0.64\text{台}$$

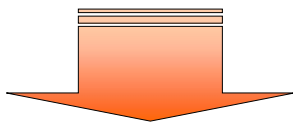
【事務所用途】事務所用途の床面積 × 駐車原単位

$$1,000\text{㎡} \times 1\text{台}/8,594\text{㎡} = 0.12\text{台}$$

用途	需要台数
百貨店その他の店舗	0.64台
事務所	0.12台
合計	0.76台（切り上げ） ⇒1台

##### ●障害者のための駐車施設

【乗用車の駐車施設のうち、1台以上を確保】



#### ■当該建築物の地域ルール基準による駐車施設附置義務台数

地域ルール基準による附置義務台数：乗用車用※	8台
（うち障害者用	1台）
貨物車用	1台
合 計	9台

※乗用車用（乗用車の駐車施設）の附置義務台数のうち、3割以上は普通車用車室とし、そのうち1台以上は、障害者用（障害者のための駐車施設）とする必要がある。残りは小型車用車室とすることが可能。

上記の場合は、普通車用車室3台（内数として障害者用1台）、小型車用車室5台での整備が可能。

（車室の大きさ）小型車用車室：幅2.3m以上、奥行き5.0m以上

普通車用車室：幅2.5m以上、奥行き6.0m以上

障害者用（障害者のための駐車施設）：幅3.5m以上、奥行き6.0m以上

※大店立地法の適用がある場合は、立地法指針に定める必要駐車台数の確保が必要であり、別途調整が必要となる。



◎地区独自の基準に基づく駐車需要台数の算出例・・・②

- 対象建築物：中規模建築物（商業用途が主用途）、西口地区への立地を想定  
 床面積 8,000 m<sup>2</sup>（百貨店その他の店舗 6,000 m<sup>2</sup>、事務所 2,000 m<sup>2</sup>）  
 ■都条例の基準で算出した附置台数：31 台（うち、荷捌き用 3 台、障害者用 1 台以上）

【ステップ 1】与条件の整理

※地区独自の基準以外の計算手順は、都条例の計算手順に準拠

①当該建築物の用途別床面積

●乗用車の駐車施設

用途	用途別床面積
百貨店その他の店舗	6,000m <sup>2</sup>
事務所	2,000m <sup>2</sup>
その他特定用途	0m <sup>2</sup>
非特定用途	0m <sup>2</sup>

●貨物車の駐車施設

用途	用途別床面積
百貨店その他の店舗	6,000m <sup>2</sup>
事務所	2,000m <sup>2</sup>
倉庫	0m <sup>2</sup>
その他特定用途	0m <sup>2</sup>

②緩和係数の設定

延べ面積が 6,000 m<sup>2</sup>以上のため、該当しない。

③大規模事務所の面積調整の有無

事務所用途に供する部分の床面積が 6,000 m<sup>2</sup>超でないため、該当しない。

④駐車原単位

●乗用車の駐車施設【地区独自の基準（西口地区）】

【百貨店その他の店舗】1台／290m<sup>2</sup>

【事務所用途】1台／830m<sup>2</sup>

●貨物車の駐車施設【都条例に基づく基準】

【百貨店その他の店舗】1台／2,500m<sup>2</sup>

【事務所用途】1台／5,500m<sup>2</sup>

【ステップ2】得られた駐車原単位から、当該建築物の駐車需要台数を算出

用途別床面積 × 駐車原単位（台／㎡）

※小数点以下3桁目を切り上げ

●乗用車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】百貨店その他の店舗用途の床面積 × 駐車原単位

$$6,000\text{㎡} \times 1\text{台}/290\text{㎡} = 20.69\text{台}$$

【事務所周用途】事務所周用途の床面積 × 駐車原単位

$$2,000\text{㎡} \times 1\text{台}/830\text{㎡} = 2.41\text{台}$$

用途	需要台数
百貨店その他の店舗	20.69台
事務所	2.41台
合計	23.10台（切り上げ） ⇒24台

●貨物車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】百貨店その他の店舗用途の床面積 × 駐車原単位

$$6,000\text{㎡} \times 1\text{台}/2,500\text{㎡} = 2.40\text{台}$$

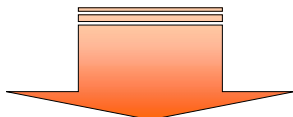
【事務所周用途】事務所周用途の床面積 × 駐車原単位

$$2,000\text{㎡} \times 1\text{台}/5,500\text{㎡} = 0.36\text{台}$$

用途	需要台数
百貨店その他の店舗	2.40台
事務所	0.36台
合計	2.76台（切り上げ） ⇒3台

●障害者のための駐車施設

【乗用車の駐車施設のうち、1台以上を確保】



■当該建築物の地域ルール基準による駐車施設附置義務台数

地域ルール基準による附置義務台数：乗用車用※……………24台  
（うち障害者用……………1台）  
貨物車用……………3台  
合 計……………27台

※乗用車用（乗用車の駐車施設）の附置義務台数のうち、3割以上は普通車用車室とし、そのうち1台以上は、障害者用（障害者のための駐車施設）とする必要がある。残りは小型車用車室とすることが可能。

上記の場合は、普通車用車室8台（内数として障害者用1台）、小型車用車室16台での整備が可能。

（車室の大きさ）小型車用車室：幅2.3m以上、奥行き5.0m以上

普通車用車室：幅2.5m以上、奥行き6.0m以上

障害者用（障害者のための駐車施設）：幅3.5m以上、奥行き6.0m以上

※大店立地法の適用がある場合は、立地法指針に定める必要駐車台数の確保が必要であり、別途調整が必要となる。

◎現況建築物の駐車実績に基づく駐車需要台数の算出例・・・③

■対象建築物：中規模建築物（商業用途が主用途）を想定

床面積 8,000 m<sup>2</sup>（百貨店その他の店舗 6,000 m<sup>2</sup>、事務所 2,000 m<sup>2</sup>）

■都条例の基準で算出した附置台数：31 台（うち、荷捌き用 3 台、障害者用 1 台以上）

【ステップ１】現況建築物の実績データより駐車原単位を算出（繁忙期ピーク時在庫台数原単位）

【現況建築物の用途別床面積】

◆延べ面積 7,000 m<sup>2</sup>（百貨店その他の店舗 4,500 m<sup>2</sup>、事務所 2,500 m<sup>2</sup>）

※現況建築物の実績は、対象建築物の建物用途・規模等を踏まえ、現況建築物と同様と認められる場合のみ適用できる

●乗用車の駐車施設

【現況建築物の駐車実績】

単位：ピーク時台数（瞬間）

	平日			休日		
	百貨店 その他の店舗	事務所	計	百貨店 その他の店舗	事務所	計
現況 建築物	4台	3台	7台	11台	1台	12台



【駐車原単位】（小数点以下 3 桁目を切り上げ）

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	0.89台／1,000m <sup>2</sup>	2.45台／1,000m <sup>2</sup>
事務所	1.20台／1,000m <sup>2</sup>	0.40台／1,000m <sup>2</sup>

●貨物車の駐車施設

【現況建築物の駐車実績】

単位：ピーク時台数（瞬間）

	平日			休日		
	百貨店 その他の店舗	事務所	計	百貨店 その他の店舗	事務所	計
現況 建築物	2台	0台	2台	1台	0台	1台



【駐車原単位】（小数点以下 3 桁目を切り上げ）

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	0.45台／1,000m <sup>2</sup>	0.23台／1,000m <sup>2</sup>
事務所	0.00台／1,000m <sup>2</sup>	0.00台／1,000m <sup>2</sup>

【ステップ２】類似建築物等より得られた駐車原単位から、当該建築物の駐車需要台数を算出

用途別床面積 × 駐車原単位（台／1,000 m<sup>2</sup>）

※小数点以下3桁目を切り上げ

●乗用車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】 百貨店その他の店舗用途床面積 × 駐車原単位（台／1,000m<sup>2</sup>）

平日・・・6,000m<sup>2</sup> × 0.89台／1,000m<sup>2</sup> = 5.34台

休日・・・6,000m<sup>2</sup> × 2.45台／1,000m<sup>2</sup> = 14.70台

【事務所用途】 事務所用途床面積 × 駐車原単位（台／1,000㎡）  
 平日・・・2,000㎡ × 1.20台／1,000㎡ = 2.40台  
 休日・・・2,000㎡ × 0.40台／1,000㎡ = 0.80台

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	5.34台	14.70台
事務所	2.40台	0.80台
合計	7.74台（切り上げ） ⇒8台	15.50台（切り上げ） ⇒16台

※平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい方の数値を採用する。

## ●貨物車の駐車施設

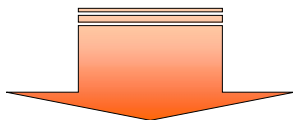
【百貨店その他の店舗】 百貨店その他の店舗用途床面積 × 駐車原単位（台／1,000㎡）  
 平日・・・6,000㎡ × 0.45台／1,000㎡ = 2.70台  
 休日・・・6,000㎡ × 0.23台／1,000㎡ = 1.38台  
 【事務所用途】 事務所用途床面積 × 駐車原単位（台／1,000㎡）  
 平日・・・2,000㎡ × 0.00台／1,000㎡ = 0.00台  
 休日・・・2,000㎡ × 0.00台／1,000㎡ = 0.00台

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	2.70台	1.38台
事務所	0.00台	0.00台
合計	2.70台（切り上げ） ⇒3台	1.38台（切り上げ） ⇒2台

※平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい方の数値を採用する。

## ●障害者のための駐車施設

【乗用車の駐車施設のうち、1台以上を確保】



## ■当該建築物の地域ルール基準による駐車施設附置義務台数

地域ルール基準による附置義務台数：乗用車用※……………16台  
 （うち障害者用……………1台）  
 貨物車用……………3台  
 合 計……………19台

※乗用車用（乗用車の駐車施設）の附置義務台数のうち、3割以上は普通車用車室とし、そのうち1台以上は、障害者用（障害者のための駐車施設）とする必要がある。残りは小型車用車室とすることが可能。

上記の場合は、普通車用車室5台（内数として障害者用1台）、小型車用車室11台での整備が可能）

（車室の大きさ）小型車用車室：幅2.3m以上、奥行き5.0m以上

普通車用車室：幅2.5m以上、奥行き6.0m以上

障害者用（障害者のための駐車施設）：幅3.5m以上、奥行き6.0m以上

※大店立地法の適用がある場合は、立地法指針に定める必要駐車台数の確保が必要であり、別途調整が必要となる。

◎類似建築物の駐車実績に基づく駐車需要台数の算出例・・・④

■対象建築物：大規模建築物（事務所用途が主用途）を想定

床面積 60,000 m<sup>2</sup>（百貨店その他の店舗 7,500 m<sup>2</sup>、事務所 52,500 m<sup>2</sup>）

■条例の基準で算出した台数：132 台（うち、荷捌き用 9 台、障害者用 1 台以上）

【ステップ 1】複数の類似建築物の実績データより駐車原単位を算出（繁忙期ピーク時在庫台数原単位）

【類似建築物の用途別床面積】

◆建築物A：延べ面積 68,000m<sup>2</sup>（百貨店その他の店舗 9,000m<sup>2</sup>、事務所59,000m<sup>2</sup>）

◆建築物B：延べ面積 53,000m<sup>2</sup>（百貨店その他の店舗 4,000m<sup>2</sup>、事務所49,000m<sup>2</sup>）

◆建築物C：延べ面積 62,000m<sup>2</sup>（百貨店その他の店舗 6,000m<sup>2</sup>、事務所56,000m<sup>2</sup>）

※類似建築物の実績は、適用地区内及び適用地区に類似した立地の特性（公共交通機関の整備状況、土地利用の特性など）を有する地区を基本として、当該建築物と建物用途構成・規模等が類似した建築物と認められる場合のみ適用できる

●乗用車の駐車施設

【類似建築物の駐車実績】

単位：ピーク時台数（瞬間）

	平日			休日		
	百貨店 その他の店舗	事務所	計	百貨店 その他の店舗	事務所	計
建築物A	13台	26台	39台	33台	17台	50台
建築物B	5台	19台	24台	9台	10台	19台
建築物C	9台	30台	39台	26台	19台	45台

【類似建築物の駐車原単位】（小数点以下 3 桁目を切り上げ）

	平日		休日	
	百貨店その他の店舗	事務所	百貨店その他の店舗	事務所
建築物A	1.45台／1,000m <sup>2</sup>	0.45台／1,000m <sup>2</sup>	3.67台／1,000m <sup>2</sup>	0.29台／1,000m <sup>2</sup>
建築物B	1.25台／1,000m <sup>2</sup>	0.39台／1,000m <sup>2</sup>	2.25台／1,000m <sup>2</sup>	0.21台／1,000m <sup>2</sup>
建築物C	1.50台／1,000m <sup>2</sup>	0.54台／1,000m <sup>2</sup>	4.34台／1,000m <sup>2</sup>	0.34台／1,000m <sup>2</sup>

※類似建築物等の駐車実績は複数の建築物を対象に把握するものとし、駐車原単位は安全側（高い方）を採用したと想定。（⇒もっとも原単位の大きい「建築物C」の値を採用する場合）

【駐車原単位】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	1.50台／1,000m <sup>2</sup>	4.34台／1,000m <sup>2</sup>
事務所	0.54台／1,000m <sup>2</sup>	0.34台／1,000m <sup>2</sup>

●貨物車の駐車施設

【類似建築物の駐車実績】

単位：ピーク時台数（瞬間）

	平日			休日		
	百貨店 その他の店舗	事務所	計	百貨店 その他の店舗	事務所	計
建築物A	3台	7台	10台	2台	2台	4台
建築物B	2台	5台	7台	1台	2台	3台
建築物C	3台	8台	11台	2台	3台	5台



【類似建築物の駐車原単位】（小数点以下3桁目を切り上げ）

	平日		休日	
	百貨店その他の店舗	事務所	百貨店その他の店舗	事務所
建築物A	0.34台/1,000㎡	0.12台/1,000㎡	0.23台/1,000㎡	0.04台/1,000㎡
建築物B	0.50台/1,000㎡	0.11台/1,000㎡	0.25台/1,000㎡	0.05台/1,000㎡
建築物C	0.50台/1,000㎡	0.15台/1,000㎡	0.34台/1,000㎡	0.06台/1,000㎡

※類似建築物等の駐車実績は複数の建築物を対象に把握するものとし、駐車原単位は安全側（高い方）を採用する。（⇒もっとも原単位の大きい「建築物C」の値を採用）

【駐車原単位】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	0.50台/1,000㎡	0.34台/1,000㎡
事務所	0.15台/1,000㎡	0.06台/1,000㎡

【ステップ2】類似建築物等より得られた駐車原単位から、当該建築物の駐車需要台数を算出

用途別床面積 × 駐車原単位（台/1,000㎡）

※小数点以下3桁目を切り上げ

### ●乗用車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】 百貨店その他の店舗用途床面積 × 駐車原単位（台/1,000㎡）  
 平日・・・7,500㎡ × 1.50台/1,000㎡ = 11.25台  
 休日・・・7,500㎡ × 0.34台/1,000㎡ = 2.55台

【事務所用途】 事務所用途床面積 × 駐車原単位（台/1,000㎡）  
 平日・・・52,500㎡ × 0.15台/1,000㎡ = 7.88台  
 休日・・・52,500㎡ × 0.06台/1,000㎡ = 3.15台

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	11.25台	2.55台
事務所	7.88台	3.15台
合計	39.60台（切り上げ） ⇒40台	5.70台（切り上げ） ⇒6台

※平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい方の数値を採用する。

### ●貨物車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】 百貨店その他の店舗用途床面積 × 駐車原単位（台/1,000㎡）  
 平日・・・7,500㎡ × 0.50台/1,000㎡ = 3.75台  
 休日・・・7,500㎡ × 0.34台/1,000㎡ = 2.55台

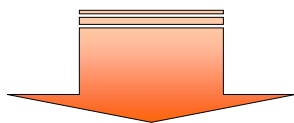
【事務所用途】 事務所用途床面積 × 駐車原単位（台/1,000㎡）  
 平日・・・52,500㎡ × 0.15台/1,000㎡ = 7.88台  
 休日・・・52,500㎡ × 0.06台/1,000㎡ = 3.15台

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	3.75台	2.55台
事務所	7.88台	3.15台
合計	11.63台（切り上げ） ⇒12台	5.70台（切り上げ） ⇒6台

※平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい方の数値を採用する。

## ●障害者のための駐車施設

【乗用車の駐車施設のうち、1台以上を確保】



## ■当該建築物の地域ルール基準による駐車施設附置義務台数

地域ルール基準による附置義務台数：乗用車用※	51台
（うち障害者用	1台）
貨物車用	12台
合 計	63台

※乗用車用（乗用車の駐車施設）の附置義務台数のうち、3割以上は普通車用車室とし、そのうち1台以上は、障害者用（障害者のための駐車施設）とする必要がある。残りは小型車用車室とすることが可能。

上記の場合は、普通車用車室16台（内数として障害者用1台）、小型車用車室35台での整備が可能）

（車室の大きさ）小型車用車室：幅2.3m以上、奥行き5.0m以上

普通車用車室：幅2.5m以上、奥行き6.0m以上

障害者用（障害者のための駐車施設）：幅3.5m以上、奥行き6.0m以上

※大店立地法の適用がある場合は、立地法指針に定める必要駐車台数の確保が必要であり、別途調整が必要となる。

## 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、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、交通管理者及び道路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のに供する部分の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、入出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。

## 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、出入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、出入庫の方法（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。
- 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、『福祉のまちづくり条例』及び施設整備マニュアルに定める規定に従い、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。また、機械式駐車施設に車いす使用者用駐車施設を設ける場合についても同条例及び施設整備マニュアルを参考とする。

## 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築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、交通管理者及び道路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用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築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

■『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

※本手引きの大規模建築物とは、延床面積のうち、「百貨店その他の店舗・飲食店」及び「事務所」の用途に供される部分の合計が2万㎡以上（ただし「事務所」部分は、床面積を1/2倍した上で合算）のものを想定

#### 【参考】

2トンロング車までが支障なく利用できる駐車施設の車室の大きさ・天井高さ

車室の大きさ		天井高さ
長さ	幅	
7.7m 以上	3.0m 以上	3.2m 以上

※車室の大きさの数値は東京都駐車場条例に準拠。天井高さの数値は『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）』に準拠

#### B. 車路

○車路は、「A. 車室」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。

#### ②貨物車の駐車施設において配慮すべき事項

##### ア) 車室または荷さばきのためのスペースの配置

○貨物車の駐車施設が立体式、地下式の場合は、貨物の運搬に利用できるエレベーターの近傍へ、貨物車の車室または荷さばきのためのスペースを設けるものとする。

##### イ) 出入口の設置に関する安全上の配慮

○駐車施設の前面道路への出入口については、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。

##### ウ) 既存建築物における対応

○駐車場地域ルールの適用を受ける既存施設において、『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適合させることができない場合は、貨物車の適切な利用のための措置を講じるものとする。

○貨物車の適切な利用のための措置とは、建物側の高さ制限に応じた車高の車両を用いる、周辺の入庫可能な駐車場の利用を促す等により、路外で荷さばきを行えるようにするものとする。



## 9. 駐車施設の隔地・集約化

### 【地域ルール要綱】（第9条）

#### 1) 乗用車の駐車施設

小規模建築物における乗用車の駐車施設は、隔地に設置することができる。

大規模建築物及び中規模建築物における乗用車の駐車施設は、原則として対象建築物の敷地内に附置するものとする。ただし、隔地により設置することが良好な交通環境の確保及び歩行者優先のまちづくりの実現のために有効と認められる場合には、前記に関わらず隔地により設置することができる。

特定路線のみに面する建築物における乗用車の駐車施設は、建物の規模にかかわらず原則として隔地により設置する。

上記の規定により乗用車の駐車施設を隔地に設置する場合は、当該設置先は対象建築物の敷地からおおむね300メートルの範囲内とする。ただし、当該隔地先から当該建築物までを円滑に移動できる手段が確保されていると認められる場合には、300メートルを超えることができる。

#### 2) 貨物車及び障害者のための駐車施設

貨物車の駐車施設及び障害者のための駐車施設は、対象建築物の敷地内に附置するものとする。ただし、特定路線のみに面する建築物においては、運用マニュアルに基づき隔地に設置することができる。

#### 3) その他

1) 及び2) のただし書の規定によるもののほか、対象建築物の構造又は敷地の位置によりやむを得ないと認めるときは、乗用車の駐車施設、貨物車の駐車施設及び障害者のための駐車施設を隔地に設置することができる。

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は、隣接する敷地内（道路をまたぐ場合を含む）の対象建築物に、乗用車の駐車施設等を設置することができる。

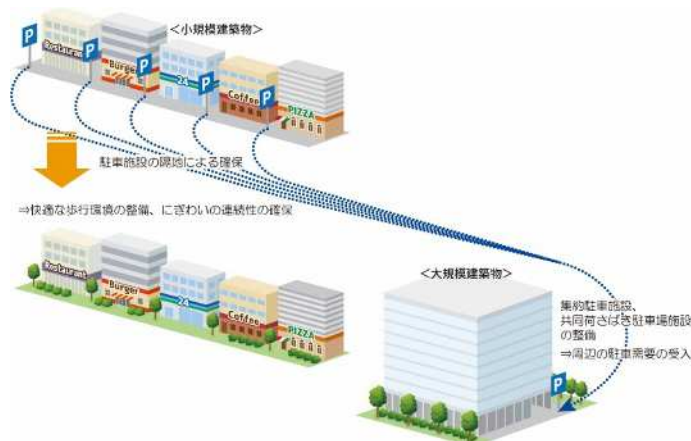
○「良好な交通環境を有するまちづくりの実現に向けて、歩行者を最優先する路線」（特定路線）の沿道においては、快適な歩行環境やまちなみの連続性を確保するため、駐車施設を隔地に設置し、駐車施設の出入口の設置を抑制していくことを推進する。今後の再開発等に伴い、歩行者ネットワークの形成において特に重要な路線が増えた場合には、特定路線の追加を行う。

#### 1) 乗用車の駐車施設

○小規模建築物における隔地を積極的に推奨する。

○隔地の受け皿としては、大規模再開発における地域貢献としての集約駐車施設の整備に加え、既存建築物に地域ルールを遡及して適用することで利用可能となる駐車施設も対象とし、既存駐車場ストックを有効活用する。

#### <駐車施設の隔地・集約化のイメージ>



### ＜乗用車の駐車施設の隔地＞

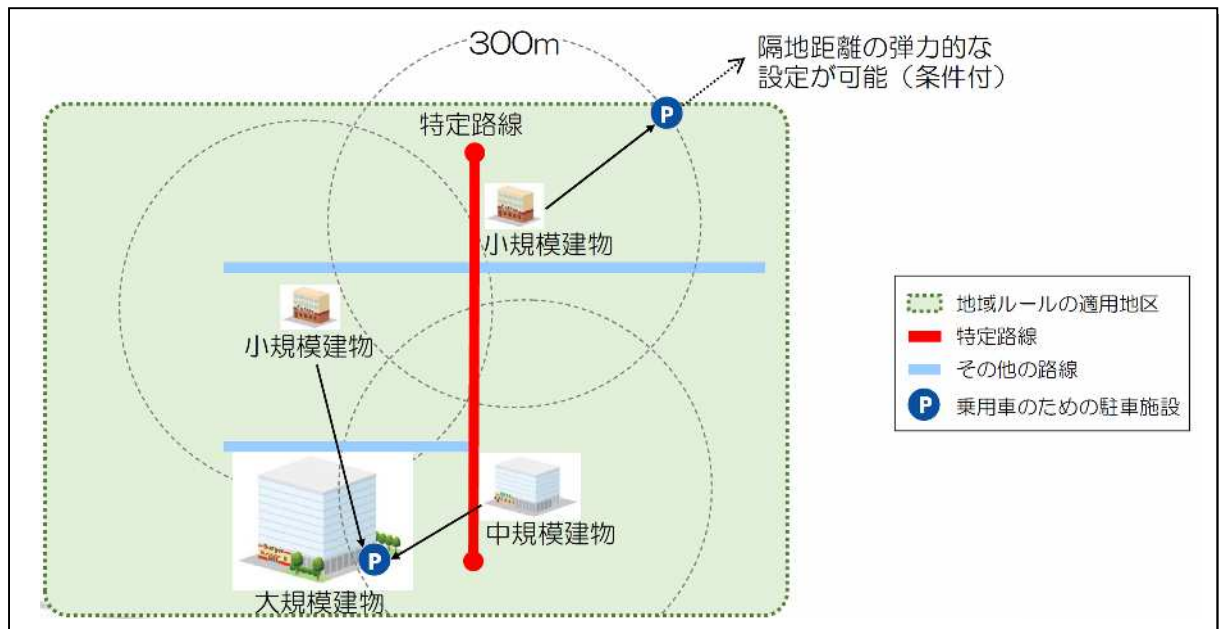
対象建築物	地域ルール対象地区内	歩行者を最優先する路線 (特定路線)のみに面する建築物
大規模建築物	敷地内に整備※ <sup>1</sup>	隔地による設置を推奨※ <sup>2</sup>
中規模建築物	敷地内に整備※ <sup>1</sup>	
小規模建築物	隔地による設置を推奨※ <sup>2</sup>	

※<sup>1</sup> 原則として敷地内に附置する。ただし、隔地により設置することが良好な交通環境の確保及び歩行者優先のまちづくりの実現のために有効と認められる場合（例えば、歩行者ネットワークを形成する上で重要な路線に駐車場出入口を造らないために隔地に駐車場を設置する場合など）には、隔地により設置することができる。

※<sup>2</sup> 隔地先は、敷地からおおむね 300m※<sup>3</sup> の範囲内とする。ただし、当該隔地先から当該建築物までを円滑に移動できる手段が確保されていると認められる場合は隔地距離を弾力的に設定し、おおむね 300m の範囲を超えて隔地先を設定することができる。

※<sup>3</sup> 「おおむね 300m」は、本地区の幹線道路に囲まれた範囲の大きさ、および『東京都駐車場条例の技術的助言（平成 26 年 4 月 1 日）』に基づき設定した。

### ＜乗用車の駐車施設の隔地・集約のイメージ＞



#### ①乗用車の駐車施設を隔地する場合の条件

○乗用車の駐車施設を隔地により設置する場合は、対象建築物への来訪者が無理なく利用できるように、「附置義務駐車施設の集約のための駐車施設（以下、『集約駐車施設』とする）」の設置先は、対象建築物の敷地からおおむね300mの範囲内とする。

※対象建築物と集約駐車施設の間が、バリアフリー経路が確保されている、地下通路等の安全な歩行空間が確保されている、循環バスの運行等の移動を補完する手段があるなど、集約駐車施設の円滑な利用のための対策が講じられている場合は、弾力的に運用する。

○原則として賃貸借契約等※により、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 年毎に賃貸借契約が継続していることが確認できる書類を提出する

○対象建築物から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。

○集約駐車施設内に設置した駐車施設の確保状況及び来訪者による利用状況について、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乗用車の駐車施設を集約する場合の条件

○集約駐車施設の受け入れ可能な乗用車の駐車施設の台数が、受け入れする台数以上である。

○隔地対象となる建築物への来訪者が無理なく利用できるように、集約駐車施設の位置は、隔地の対象となる建築物の敷地からおおむね300mの範囲内とする。

○集約駐車施設の構造は、原則として、駐車場法施行令の技術基準に適合しているものとする。

○集約駐車施設の継続的な確保が担保されるよう、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

○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。

○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、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。

○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。

－集約駐車施設の駐車位置は、当該建築物の附置義務駐車施設及び他の建築物等の附置義務駐車施設となっていない部分であり、かつ原則として、駐車枠を固定して確保すること

－長期にわたり、集約駐車施設としての運営が行えること

－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

－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

－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、廃止の前にあらかじめ十分な期間をもって告知すること

## 2) - 1 貨物車の駐車施設

○貨物車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、貨物車の駐車施設を含めて集約することが望ましく、かつ荷さばきの隔地先駐車施設から集配送先までの移動等が円滑な動線で確保される場合等は、審査に基づき貨物車の駐車施設の隔地を認めることができる。

### ＜貨物車の駐車施設の隔地＞

対象建築物	地域ルール対象地区内	
		歩行者を最優先する路線 (特定路線)のみに面する建築物
大規模建築物	敷地内に整備	隔地による設置が可能
中規模建築物		
小規模建築物	敷地内に整備※	

※地域の交通環境上、貨物車の駐車施設を含めて集約することが望ましく、かつ荷さばきの隔地先駐車施設から集配送先までの移動等が円滑な動線で確保される場合は、審査に基づき貨物車の駐車施設の隔地を認めることができる。

## ①貨物車の駐車施設を隔地する場合の条件

○貨物車の附置義務駐車施設を隔地により設置する場合は、隔地先駐車施設から集配送先までの移

動を円滑に行うことができ、かつ可能な限り近傍の荷さばき集約駐車施設を確保すること。

○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。

－長期にわたり、集約駐車施設としての運営が行えること

－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

－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

－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。

**＜障害者のための駐車施設の隔地＞**

対象建築物	地域ルール対象地区内	
		歩行者を最優先する路線 (特定路線)のみに面する建築物
大規模建築物	敷地内に整備	隔地による設置が可能
中規模建築物		
小規模建築物	敷地内に整備※	

※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。

**①障害者のための駐車施設を隔地する場合の条件**

○障害者のための駐車施設を隔地により設置する場合は、下記の条件を満たす場合は近傍の集約駐車施設に隔地できるものとする。

- －障害者のための駐車施設の利用者が対象建築物まで円滑に移動できる経路を確保すること
- －対象建築物までの適切な案内・誘導及び対象建築物まで介助するための対策を実施すること
- －対象建築物の見やすい箇所に障害者のための駐車施設の設置場所等に関する情報提供を実施すること
- －障害者のための駐車施設の設置場所から道路までの経路について、『高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令（平成18年政令第379号）』及び『高齢者、障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例（平成15年東京都条例第155号）』に規定する移動等円滑化経路を1以上確保できること

○原則として賃貸借契約等※により、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

○集約駐車施設内に設置した駐車施設の確保状況及び来訪者による利用状況について、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障害者のための駐車施設を集約する場合の条件**

○集約駐車施設の受け入れ可能な障害者のための駐車施設の台数が、受け入れする台数以上である。

○集約駐車施設の構造は、前項で示した規定や関係法令に基づき、障害者のための駐車施設の利用者が円滑に利用できる経路、車室の大きさ、設備を確保するものとする。

○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

○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。

○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、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。

○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。

- －集約駐車施設の駐車位置は、当該建築物の附置義務駐車施設及び他の建築物等の附置義務駐車施設となっていない部分であり、かつ原則として、駐車枠を固定して確保すること
- －長期にわたり、集約駐車施設としての運営が行えること
- －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
- －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
- －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、廃止の前にあらかじめ十分な期間をもって告知すること

### 3) その他

○要綱の1) 及び2) のただし書の規定以外で、駐車施設を隔地に設置することを「やむを得ないと認めるとき」は、以下のいずれかの場合とする。いずれかに該当する場合は、都条例第18条の規定（附置の特例）を準用し、隔地により確保することを認める。

- －既存建築物の上階に増築する場合で、構造上、駐車施設の設置が不可能又は極めて困難である場合
- －駐車施設又は駐車施設の出入口の位置が他の法令に抵触して、設置が不可能又は困難である場合
- －前面道路の交通規制（歩行者天国等長時間にわたる通行禁止等）のため、自動車の出入りが不能である場合又は前面道路の交通上、駐車場を設けることが好ましくない場合
- －前面道路の切下げが禁止されている場合
- －敷地の間口が狭い等により、駐車場の出入口又は駐車施設を設置することが極めて困難な場合
- －都市計画道路の計画区域内に存する等の公益に資する場合で、駐車施設の敷地内への附置が将来的に困難となると見込まれる場合
- －前各号に掲げるもののほか、良好な市街地環境の確保に寄与し、駐車施設を隔地に設置する必要性が高い場合



## 【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。

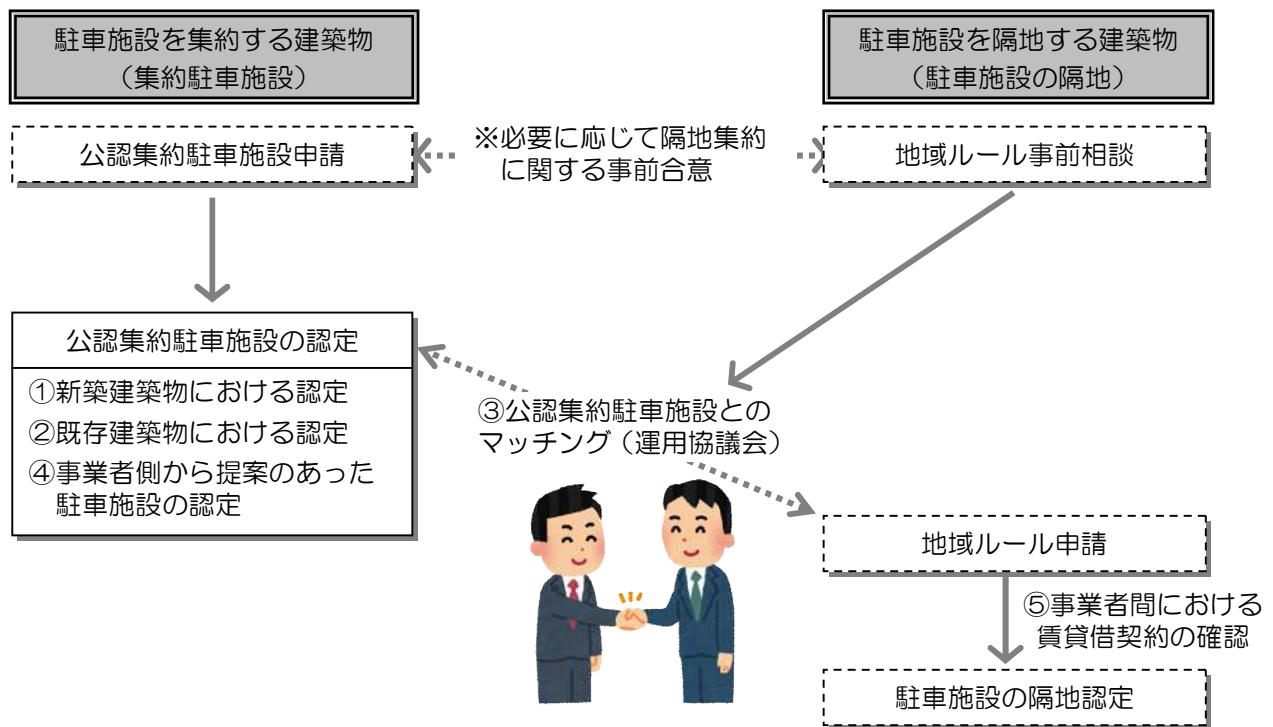
### ④事業者側から提案のあった駐車施設の認定

○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。

＜集約駐車施設の認定と隔地認定の手順イメージ＞



※規模にかかわらず特定路線のみに面する建築物は対象

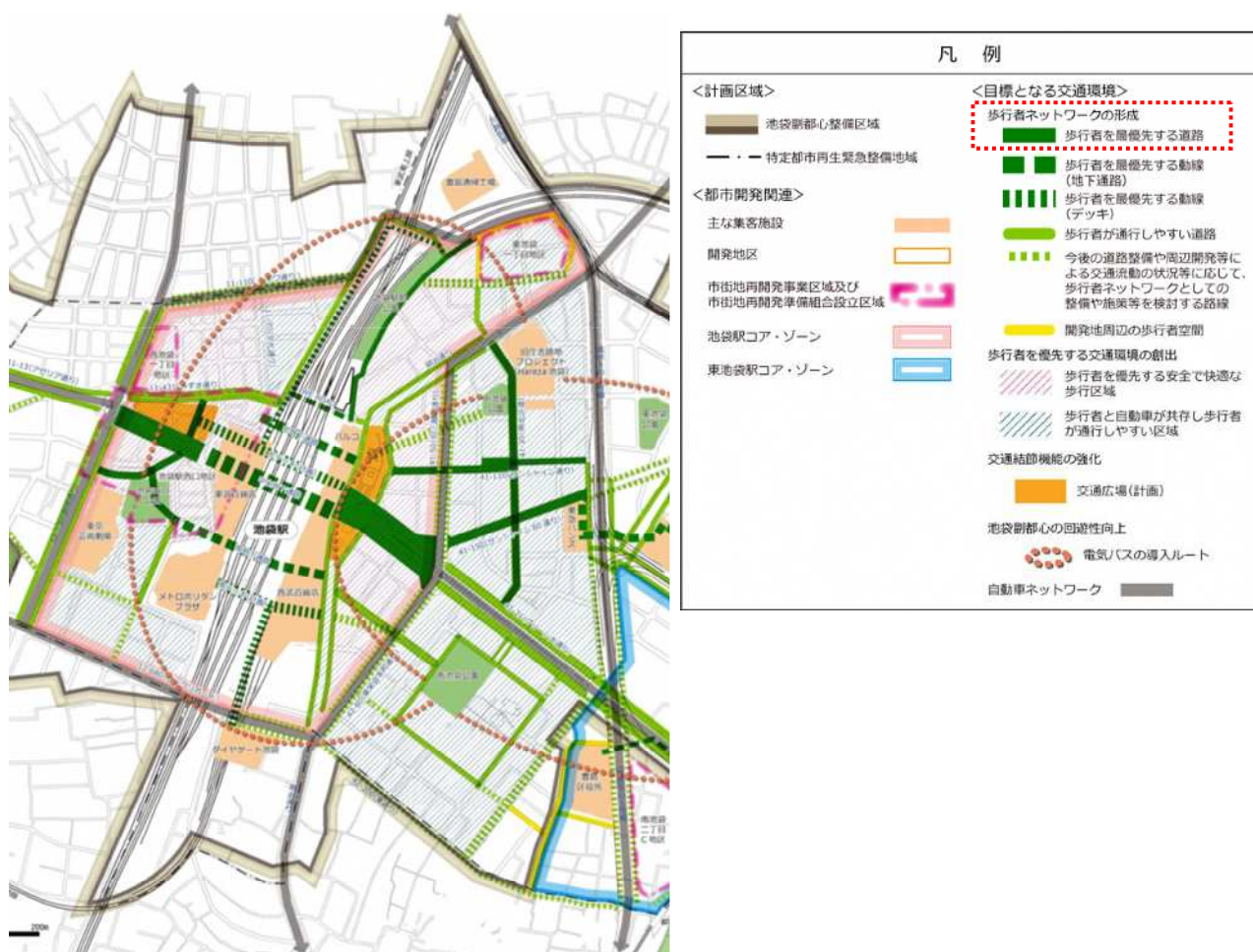
# 【参考】特定路線について

○特定路線は、池袋副都心交通戦略における「歩行者を最優先する道路」（下図の緑色の道路）のうち、下表のものとする。なお、池袋駅西口地区においては、今後再開発により街区が大きく再編されることが予想されるため、再開発計画の進捗に応じて特定路線の指定を検討する。また、池袋駅東口地区においても今後の再開発等に伴い、歩行者ネットワークの形成において特に重要な路線が増えた場合には、特定路線の追加を検討する。

＜指定されている特定路線（令和２年３月時点）＞

対象地区	路線	呼称	区間
池袋駅東口地区	特別区道 41-110	サンシャイン通り	明治通り ～環状5の1号線
池袋駅東口地区	特別区道 41-150	サンシャイン 60 通り	グリーン大通り ～環状5の1号線
池袋駅東口地区	特別区道 41-30	南北区道	明治通り ～グリーン大通り
池袋駅東口地区	特別区道 41-21	グリーン大通り	明治通り ～旧三越裏通り

## ＜歩行者を最優先する路線＞



資料：池袋副都心交通戦略 2020 更新版をもとに作成

## 10. 駐車施設における出入口の集約化

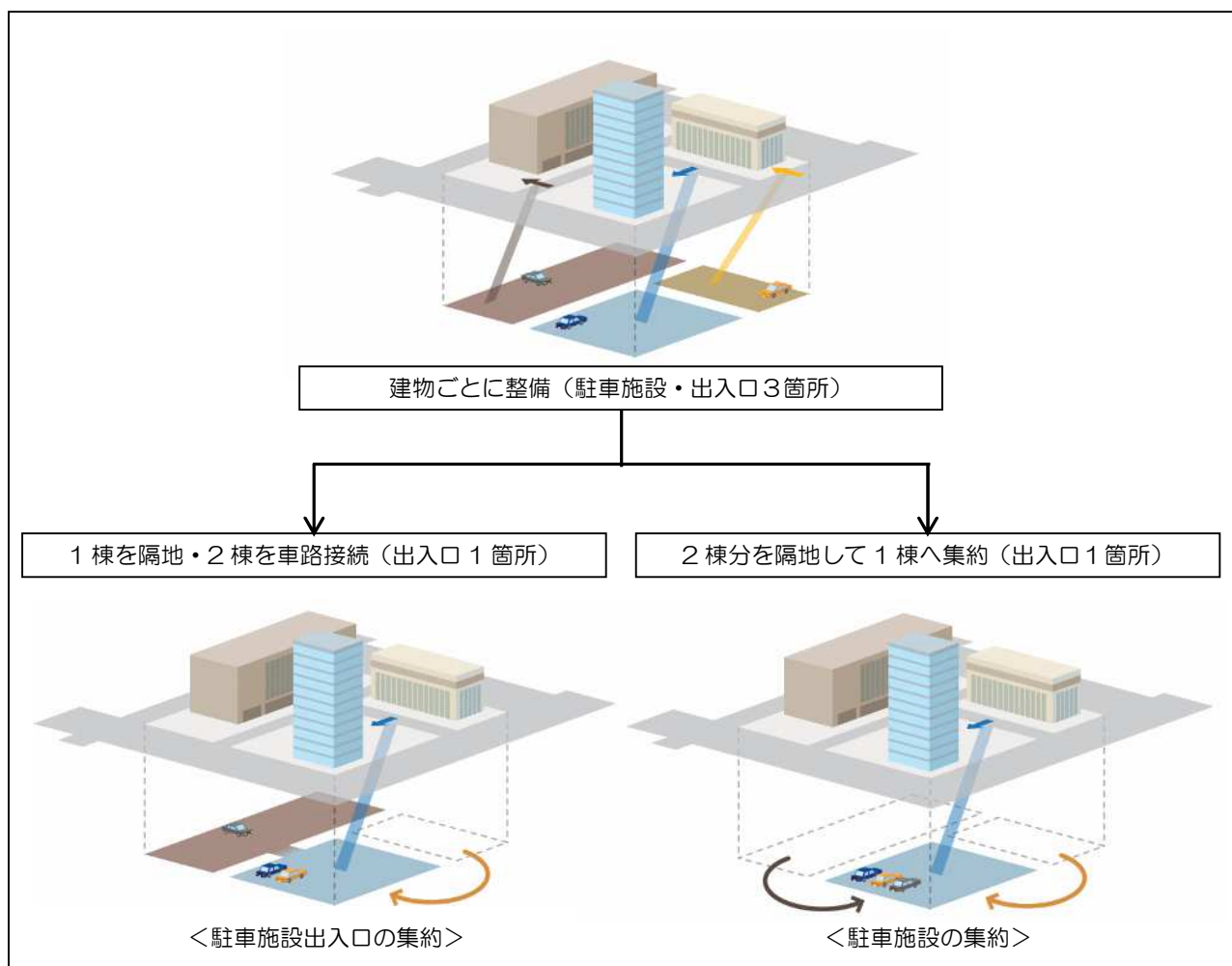
### 【地域ルール要綱】（第10条）

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、フリンジ・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（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

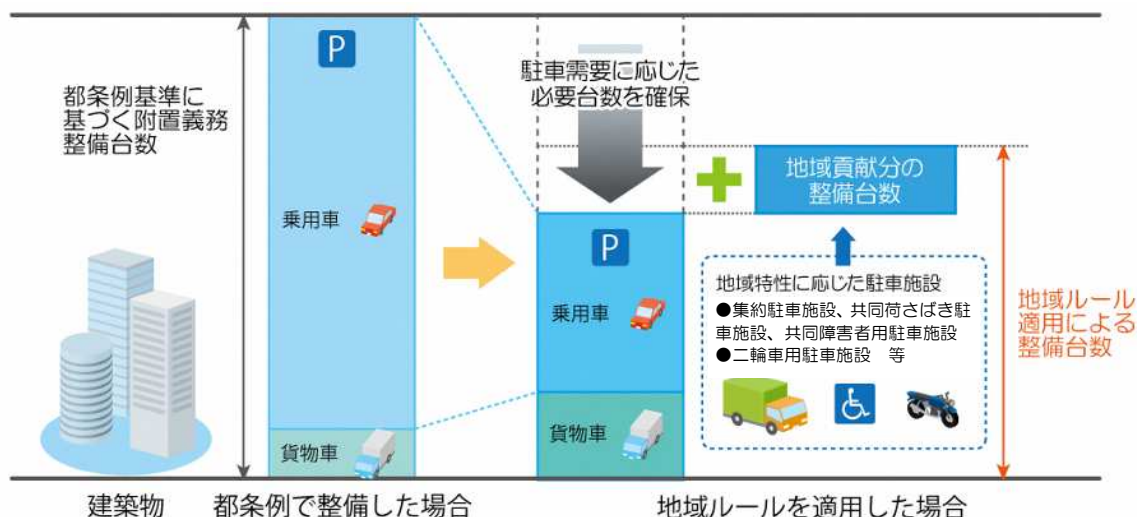
○地域貢献として実施する整備の内容は、当該建築物の規模、立地状況、歩行者の安全性および周辺道路への影響、まちづくりの方向性等を鑑み、区および運用協議会と協議の上、決定する。

○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>

- ・地区の隔地の受け皿となるフリンジ・集約駐車施設及び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>





### [ 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い状況を踏まえ、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。



## エ) 地域貢献策としての評価

○乗用車の駐車施設（普通自動車用、幅2.5m×奥行6.0m以上）の整備を貢献台数1台とした場合の各駐車施設の貢献台数は、下表を目安とする。ただし、共同荷さばき駐車施設を公道と直結した階層に整備する場合には、車種・施設・貨物車用の各区分の貢献台数に、建物の階層別の効用比に基づき評価した台数を加算することができる。

○各駐車施設の地域貢献策としての評価については、対象建築物周辺において必要な駐車施設であると認められる場合に限り適用する（対象建築物周辺において必要な駐車施設と認められない場合は、下表の車室の大きさ、天井高さの条件を満足しても地域貢献策としては認めない）。

＜地域貢献策としての駐車施設整備の評価＞

車種・施設		貢献台数※1	車室の大きさ、天井高さの条件、規格
乗用車用		1台	幅2.5m×奥行6.0m以上（普通自動車用）※2
貨物車用	都条例基準※2	2台	幅3.0m×奥行7.7m×天井高さ3.0m以上等※2
	物流円滑化基準※3(2トン)	2.5台	幅2.9m×奥行8.5m×天井高さ3.2m以上等※3
	物流円滑化基準※3(4トン)	4台	幅3.5m×奥行11.0m×天井高さ3.4m以上等※3
障害者用	都条例基準※2	1.5台	幅3.5m×奥行6.0m以上等※2
	福祉のまちづくり条例基準※4	2台	幅3.5m×奥行8.0m以上※4
二輪車用		0.3台	幅1.0m×奥行2.3m以上※5
自転車用		0.1台	幅0.6m×奥行1.9m以上※6
ZEV用充電器		個別判断※7	関係法令の規定に適合するもの

※1：各駐車施設の整備 1 台当たりの地域貢献としてみなす台数。駐車施設の必要な大きさの比に基づき設定。

貢献台数の合計に端数が出た場合、小数点以下は切り捨て

※2：『東京都駐車場条例』における整備基準（車室の大きさ及び天井高さの数値は令和 2 年 3 月時点）

※3：『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）』における整備基準

※4：『東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル（平成 31 年 3 月改訂版、東京都）』における整備基準（努力基準）

※5：『標準駐車場条例』における自動二輪車の整備基準

※6：『豊島区自転車等の放置防止に関する条例』における整備基準

※7：設置費用に基づき個別に判断する

## 2) 協力金による地域の駐車・交通対策の実施

○運用協議会は、地区の特性に応じた駐車施設の整備の促進及び適用地区における駐車施設の効率的な活用等のため、地域の駐車・交通対策を実施するものとする。

○地域ルール of 適用を受ける事業者は、地域ルール of 運用と地域の駐車・交通対策に必要な資金として、「地域貢献協力金」を負担するものとする。

○運用協議会は、地域貢献協力金の額について、池袋地区における駐車場整備費等を参考として、区と協議の上、別途定めるものとする。

○運用協議会は、地域の駐車・交通対策の実施について、区と協議の上、年度毎の実施計画（案）を作成するものとする。運用協議会は、運用委員会にこれを諮り、その承認をもって、実施計画として策定するものとする。

○実施計画に定めるべき事項は、別途運用委員会が定めるものとする。

○その他、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>

- ・フリンジ・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>

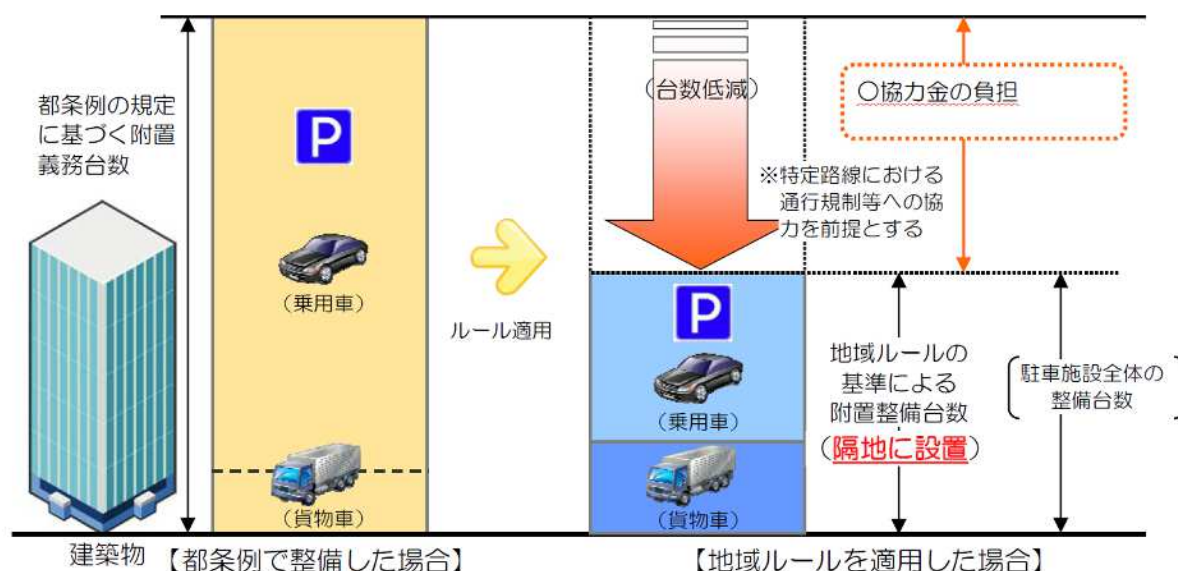




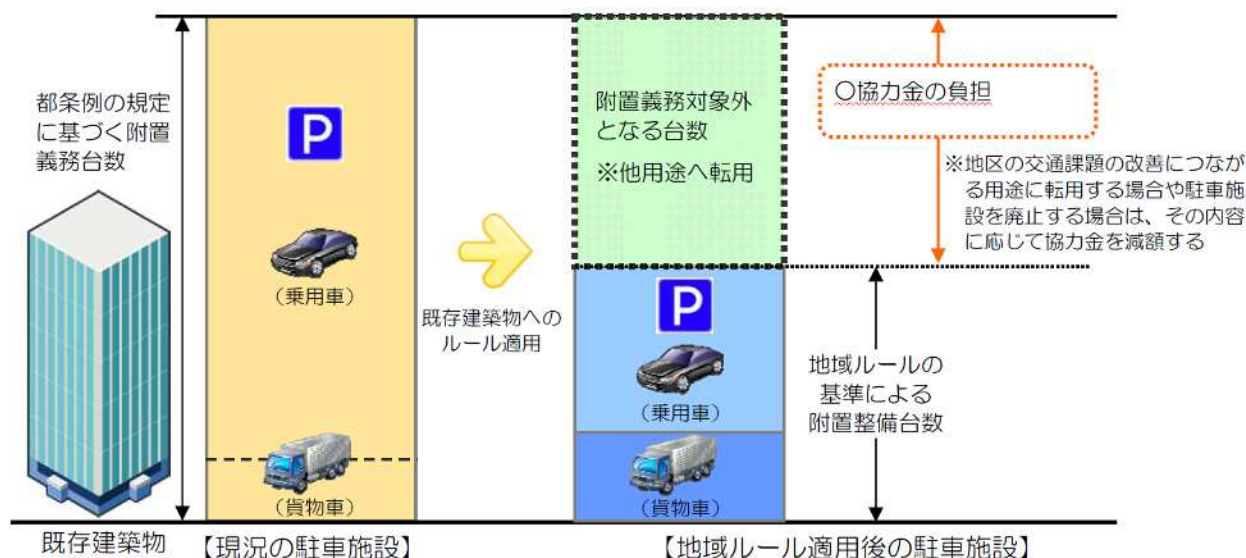
### ＜特定路線のみに面する建築物の考え方＞

- 新築と既存建築物に共通して、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。一方、歩行者優先の空間づくりにあたり、特定路線沿道には駐車施設を造らないことが原則となるため、事業者の特定路線における通行規制等への協力を前提として、地域貢献分の整備は求めない。
- 地域ルールを適用する既存建築物のうち、附置義務対象から外れた駐車施設を地区の交通課題の改善につながる用途に転用する場合や駐車施設を廃止する場合は、その内容に応じて協力金を減額する。
- 特定路線のみに面する2つ以上の既存建築物において、地区の交通課題の改善につながる地域貢献を実施する場合は、その建築物間で隔地・集約することができる。

### ＜特定路線のみに面する建築物（新築の場合）＞



### ＜特定路線のみに面する建築物（既存建築物の場合）＞





## 12. 地域ルールの実効性を確保するための方策

### 【地域ルール要綱】（第 12 条）

区長は、この要綱の適切な運用について検証等を行うための委員会を設置する。

区長は、前条までの規定において第三者による適正な判断が必要な事項を判断するため、またはその他地域ルールの適切な運用を行うために必要なときは、運用協議会を指定することができる。

上記で定める委員会及び運用協議会、並びに地域ルールの適用を受ける事業者は、運用マニュアルに定める次の各号の方策を実施する。

- ①地域の駐車環境を適正に維持するための検討と対応
- ②駐車施設の維持管理及び駐車実態調査の実施と報告
- ③駐車実態調査データの蓄積と活用

○本地域ルールの実効性を確保するため、下記の事項を設定する。

○地域ルールの適切な運用について検証等を行うため、委員会（池袋地区駐車場地域ルール運用委員会（仮称）、以下「地域ルール運用委員会」）を設置する。また、区長は、地域ルールの適切な運用を行うために、運用協議会を指定することができる。

#### <地域ルールの実効性を確保するための方策実施イメージ>



○地域ルールの適用を受けた事業者（以下、「適用者」）、公認集約駐車施設として認定を受けた駐車場事業者、運用協議会及び地域ルール運用委員会は、以下の①～③の方策を実施する。

#### ①地域の駐車環境を適正に維持するための検討と対応

- ・適用者は、駐車施設を隔地で確保したことにより駐車場不足、違法路上駐車が発生しないよう隔地駐車施設への案内及び誘導等のための対策を実施する。
- ・適用者は、当該駐車施設に起因して周辺の道路の安全かつ円滑な交通に支障が生じたときは、速やかに誘導員の配置など、必要な措置を講ずる。

#### ②駐車施設の維持管理及び駐車実態調査の実施と報告

- ・適用者は、駐車施設の利用状況及び確保状況を確認し、運用協議会へ1年毎に報告を行う。
  - 一 駐車施設を隔地で確保している場合においても、集約駐車施設に設置した駐車施設の利用状況が適切に報告できるように運用・管理を行うこと
  - 一 駐車施設を隔地で確保している場合、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年毎に賃貸借契約が継続していることが確認できる書類を提出すること

- 運用協議会は、適用者からの報告をまとめ、管理を行う。また、地域ルールの実用状況、まちづくり貢献策の実施状況等を、年1回運用委員会へ報告する。
- 運用委員会は、運用協議会からの報告等を踏まえ地域ルールの運用状況等を把握するとともに、地域ルールを検証し、区長への報告を行う。
- 運用委員会は、地域ルールの運用に支障があると認められる場合は、運用協議会に対し指導及び助言を行うとともに、必要に応じ区長へ報告を行う。
- 公認集約駐車施設として認定を受けた駐車場事業者は、駐車施設の利用状況および確保状況を確認し、運用協議会に1年毎に報告を行う。なお、隔地以外の新たな契約が発生した場合など駐車施設の確保状況に変更が生じた場合には、遅滞なく運用協議会に報告を行う。
- 区は、報告を受けて必要がある場合は、地域ルールの見直しを行う。

### ③ 駐車実態調査データの蓄積と活用

- 運用協議会は、申請時提出資料、適用者からの毎年の報告、運用協議会が定期的に行う調査等より、駐車実態データの蓄積を図り、他の地域ルールの適用を受けようとする者の類似施設データ、地域ルールの見直し等へ活用していく。



## 13. 地域ルール運用体制及び申請・審査の手続

### 【地域ルール要綱】（第13条）

地域ルールの適用を希望する事業者は、運用マニュアルに基づき区長（前条の規定により運用協議会を指定している場合にあっては、当該運用協議会）に申請するものとする。

#### 1) 地域ルールの運用体制

○地域ルール運用に係わる組織は、以下により構成する。

##### ＜地域ルール運用に係わる組織及び役割＞

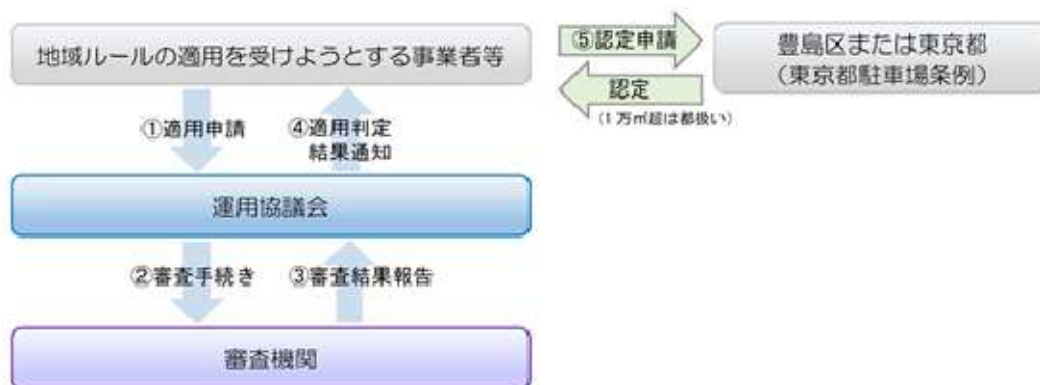
組織	主な役割	備考
地域ルール運用委員会	地域ルールの検証および見直し等を行う	※策定協議会より移行
運用協議会	地域ルールの適正かつ円滑な運用および地域貢献策の実施等を行う	地域が主体となって設置する
審査機関	マニュアルに基づく地域ルールの適用の審査を行う	中立的な立場で客観的に審査を実施する

○地域ルールの適用にあたっては、地域の交通環境およびまちづくりへの影響を踏まえて、案件ごと個別に必要な審査を行う。

○地域ルールの適用を審査する審査機関は、客観性・公平性を確保するため、地域ルール運用委員会および運用協議会から独立した第三者機関（学識経験者等）とする。

#### 2) 地域ルールの適用の申請および審査の手続

##### ＜地域ルールの適用の申請および審査の手続（イメージ）＞



##### （ア）適用の申請および審査

①地域ルールの適用を受けようとする事業者等は、運用協議会に対し申請を行う。

※地域ルールの適用を受けようとする事業者等は、申請の前に次の事項について区に確認し、それらの内容を踏まえ、申請に必要な書類、図書及び資料を作成する。

##### 【事業者が確認すべき事項】

- ・地域の駐車課題に対応するための地域貢献策の提案と、区が掲げるまちづくり計画等の上位計画との整合性の確認

- ・事業者が実施する地域の駐車課題に対応するための地域貢献策の提案と、運用協議会が実施する地域の駐車・交通対策および区が独自に実施する駐車・交通対策とのバランスや効果等の確認

②運用協議会は、審査機関へ、地域ルール適用に関する審査を依頼する。

③審査機関は、マニュアルに基づく地域ルール適用に関する審査を行い、運用協議会に対し、その結果を報告する。

④運用協議会は、審査機関からの報告を受けて、地域ルール適用の申請を行った事業者等に対し、地域ルール適用についての判定結果を通知する。

(イ) 都条例認定の申請

⑤地域ルール適用の判定を受けた事業者等は、その内容に従って知事または区長に、都条例に基づく認定の申請を行うものとする。

### 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。

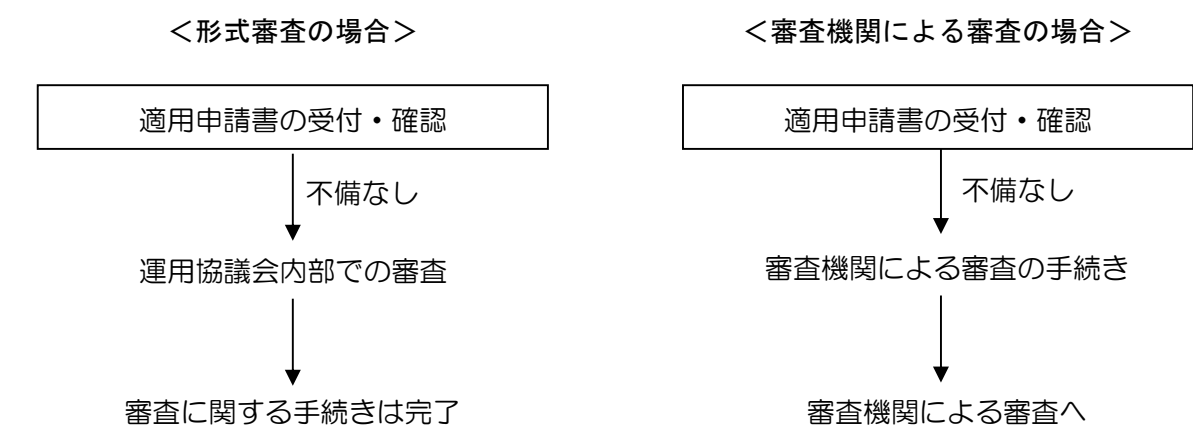
#### 【運用協議会】

- ・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、周辺駐車場との連携、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）

- 審査には、「形式審査」と「審査機関による審査」がある。
- 形式審査とは、駐車施設附置台数に関する審査のみを内容とし、地区独自の基準による算出を適用する場合に行う、運用協議会による審査を指す。



		駐車施設附置台数に関する審査		
		地区独自の基準	現況建築物の駐車需要	類似建築物の駐車需要
駐車施設の隔地による 確保の有無	隔地あり	審査機関	審査機関	審査機関
	隔地なし	形式審査	審査機関	審査機関

※主たる用途が非特定用途（共同住宅）で隔地なし場合、現況建築物や類似建築物を用いた申請内容であっても、形式審査となる。

※必要書類（提出書類一覧）

＜駐車施設附置台数に関する審査＞

図書及び添付資料	必要資料、主な記載事項
1 建物の計画概要	所在地、用途地域、基準容積率、基準建ぺい率、敷地面積、計画建築面積、延べ床面積、用途別床面積、駐車場部床面積、主要用途、構造、予定工事期間、開発手法 など
2 案内図・付近見取図	申請建物の位置、方位及び道路、河川等の目標となるもの
3 配置図又は外構平面図	方位、縮尺、敷地境界線、土地の高低、道路の位置、幅員及び車線数、建物の主要な出入口、駐車場の出入口位置及び交差点等からの距離、最寄り駅、最寄り駅からの距離、周辺の土地利用状況 など
4 各階平面図	方位、縮尺、各階の用途及び用途別床面積 など
5 立面図	縮尺、隣地境界線、出入口 など
6 駐車場断面図	縮尺、階高、天井高さ、車路等の勾配、桁高 など
7 建物動線計画図関連 (周辺道路状況図)	出入口位置、自動車動線、周辺交通量※ <sup>5</sup> 、交差点負荷※ <sup>5</sup> など
8 駐車需要予測関連資料	条例による附置義務台数の算定、 類似事例等を用いた需要予測による必要駐車台数※ <sup>1</sup> 、 荷さばき駐車施設需要台数の算定（荷さばき計画）※ <sup>2</sup> 、 障害者のための駐車施設台数の設定 など
9 自主設置台数資料※ <sup>3</sup>	集約駐車施設（フリンジ・集約駐車施設、共同荷さばき駐車施設等） の駐車台数等の有無、設定の考え方 など
10 建物周辺現況写真	周辺の道路状況等がわかるもの (申請日から6ヶ月以内に撮影したもの、現況道路がない場合は除く)
11 機械式駐車場に関する 書類及び図書※ <sup>4</sup>	機械式駐車場認定書、説明書、利用方法等がわかるもの

※<sup>1</sup>：現況建築物または類似建築物の駐車需要に応じた台数とする場合に必要（P.7-9 参照）

※<sup>2</sup>：現況建築物または類似建築物の駐車需要に応じた台数とする場合に必要（P.11-12 参照）

※<sup>3</sup>：当該建築物の附置義務駐車施設の他に、フリンジ・集約駐車施設、共同荷さばき駐車施設等の整備計画がある場合に必要

※<sup>4</sup>：機械式駐車施設を附置義務駐車施設として整備する場合に必要

※<sup>5</sup>：敷地面積 1,000 m<sup>2</sup>未満の場合は不要

＜駐車施設の隔地による確保に関する審査＞

図書及び添付資料	必要資料、主な記載事項
1 建物の計画概要 (申請建物及び集約駐車施設)	所在地、用途地域、基準容積率、基準建蔽率、敷地面積、建築面積、延べ床面積、用途別床面積、計画容積対象床面積、駐車場部床面積、主要用途、構造、予定工事期間、開発手法、竣工年月日など
2 案内図・付近見取図	申請建物及び集約駐車施設の位置、方位、道路、河川等の目標となるもの
3 配置図又は外構平面図 (申請建物及び集約駐車施設)	方位、縮尺、敷地境界線、土地の高低、道路の位置及び幅員、車線数、建物の主要な出入口、駐車場の出入口位置及び交差点等からの距離、最寄駅、最寄駅からの距離、申請建物から集約駐車施設までの距離、周辺の土地利用状況 など
4 各階平面図 (申請建物)	方位、縮尺、各階の用途及び用途別床面積 など
5 駐車場平面図 (申請建物及び集約駐車施設)	方位、縮尺、駐車場レイアウト、車室の寸法、車路幅員、出入口からゲートまでの滞留長及び滞留できる台数、身障者対応駐車施設からE Vまでの経路、車路等の勾配 など
6 集約駐車施設までの動線図 (周辺道路状況図)	縮尺、申請建物から集約駐車施設までの距離、信号等の位置、バリアフリー状況、周辺交通量※2、交差点負荷※2 など
7 立面図 (出入口がある面) (申請建物及び集約駐車施設)	縮尺、隣地境界線、駐車場出入口 など
8 駐車場断面図 (申請建物及び集約駐車施設)	縮尺、階高、天井高さ、車路等の勾配、桁高 など
9 駐車場利用状況関連資料 (集約駐車施設)	附置義務台数、整備台数、駐車場の空き状況 など
10 集約駐車施設入出庫関連資料	集約駐車施設の入出庫処理能力がわかるもの
11 建物周辺現況写真	申請建物から集約駐車施設までの経路 (道路状況等) がわかるもの (申請日から6ヶ月以内に撮影したもの)
12 機械式駐車場に関する書類及び図書※1	機械式駐車場認定書、説明書、利用方法等がわかるもの
13 サイン表示、案内誘導計画	当該建物における駐車施設、駐車施設から当該建物までの案内サイン、案内誘導の方法等がわかるもの
14 移動を補完するための対策等の計画書	集約駐車施設内に駐車施設を設ける場合、当該建物と集約駐車施設間の移動を補完する対策の内容、利用方法等がわかるもの

※1：機械式駐車施設を附置義務駐車施設として整備する場合に必要

※2：敷地面積1,000㎡未満の場合は不要

#### 4) 変更申請に伴う審査の手続

##### (ア) 変更の申請および審査

- ①地域ルール適用後、建築計画等に変更が生じた適用事業者は、「軽微な変更※1」か「軽微な変更以外※2」のどちらに該当するのか確認する。

###### 【※1軽微な変更】

- ・ 建築確認申請手続き等により、計画の変更は無いが、表記内容（面積含む）の修正が発生したもの
- ・ 建築確認申請手続き等により、用途構成に変更が発生するが、その変更割合が±5%未満のもの
- ・ 事業主体に変更があった場合  
（変更が複数回ある場合、累計の変更が±5%未満のもの）  
（附置台数に増減がある場合は除く）  
（大規模建築物は別途、個別協議とする）

###### 【※2軽微な変更以外】

- ・ 建築計画（用途構成）の変更を伴うもの
- ・ 用途構成比の変更が、±5%以上のもの
- ・ 隔地先の変更、追加が伴うもの  
（上記の変更が発生する度に、変更申請の対象とする）

- ②「軽微な変更」および「軽微な変更以外に該当するもののうち、以下条件に該当する場合」は、審査機関を要さないものとし、運用協議会（事務局）での審査とする。

- ・ 小規模建築物および中規模建築物であること
- ・ 変更前後とも「地域ルール要綱（第6条）ア）地区独自の基準により算出した台数」にて算出し、附置台数に変更が生じないもの
- ・ 変更前後とも「地域ルール要綱（第6条）イ）現況建築物の駐車需要に応じた台数もしくはウ）類似建築物の駐車需要に応じた台数」にて算出し、用途構成比の変更が10%未満かつ附置台数に変更が生じないもの

- ③前述の②に依らない項目の変更案件について、運用協議会は、審査機関へ、地域ルールの変更申請に関する審査を依頼する。

- ④審査機関は、マニュアルに基づく地域ルールの変更に関する審査を行い、運用協議会に対し、その結果を報告する。

- ⑤運用協議会は、審査機関からの報告を受けて、地域ルールの変更の申請を行った事業者等に対し、地域ルールの変更についての判定結果を通知する。

##### (イ) 都条例認定の再申請

- ⑥地域ルールの変更の判定を受けた事業者等は、その内容に従って知事または区長に、都条例に基づく認定の再申請を行うものとする。



## 5) 審査手数料及び地域貢献協力金

○地域ルール運用において必要な事項を踏まえ、運用協議会が定める地域ルールの適用申請・審査及び適用を受けた場合の応分の負担については、以下のとおりとする。

- 審査手数料：地域ルール適用審査を実施するために必要な費用
- 地域貢献協力金：地域ルールの運用及び地域貢献策（地域の駐車施策、交通施策等）の実施に対する応分の負担

### [5) の解説]

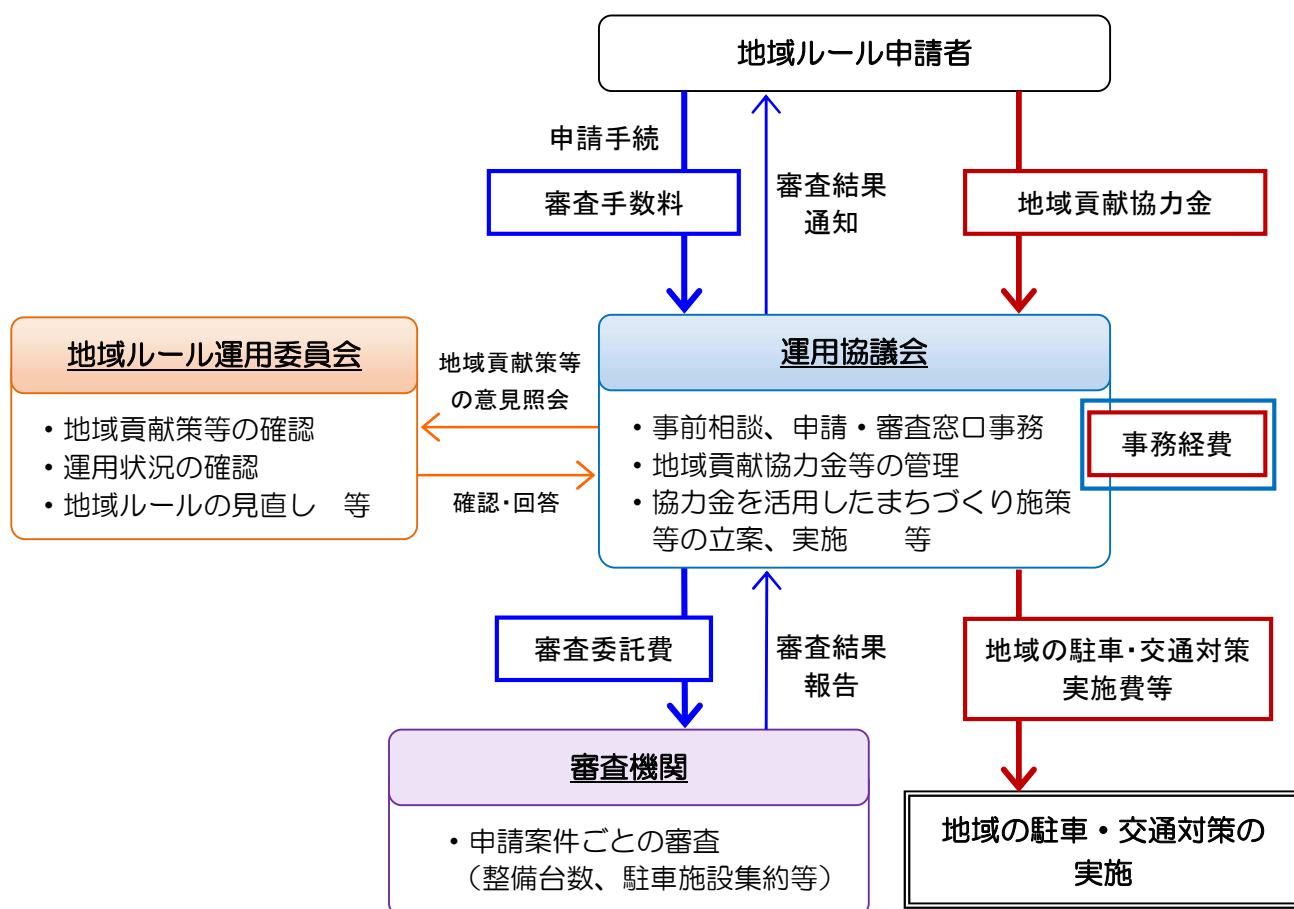
#### ●審査手数料：

- ・地域ルール適用審査を実施するための費用として、申請者は、申請手続きの際に、別途定める審査手数料を区の指定を受けた運用協議会に支払う。

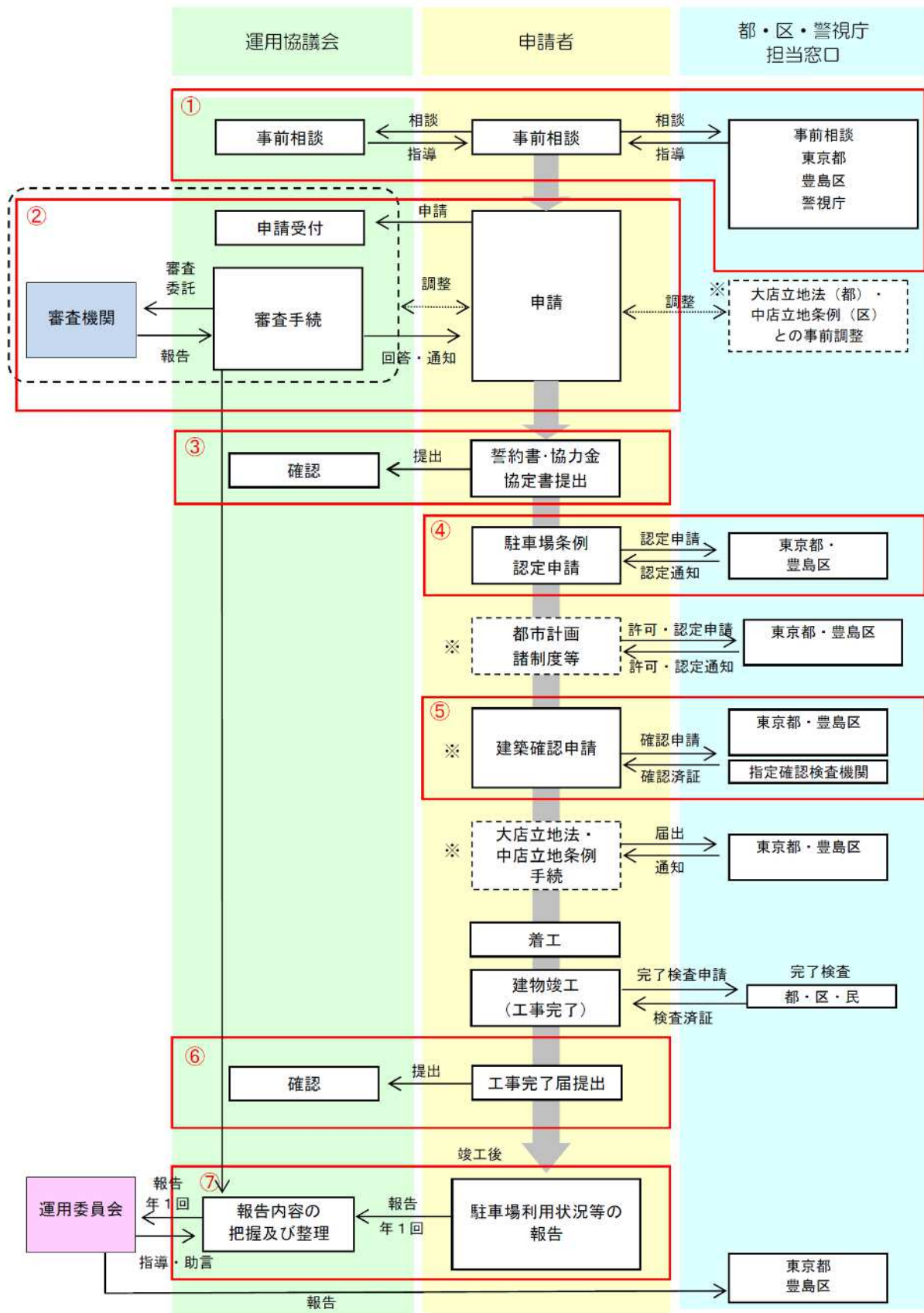
#### ●地域貢献協力金：

- ・地域ルールの適用を受けた事業者（申請者）は、地域ルールの運用及び地域貢献策（地域の駐車施策、交通施策等）の実施に対する応分の負担として、地域貢献協力金を支払うものとする。
- ・地域貢献協力金は、区の指定を受けた運用協議会が管理し、地域全体で取り組む駐車施策、交通施策等の実施費用、事務経費等に充てるものとする。

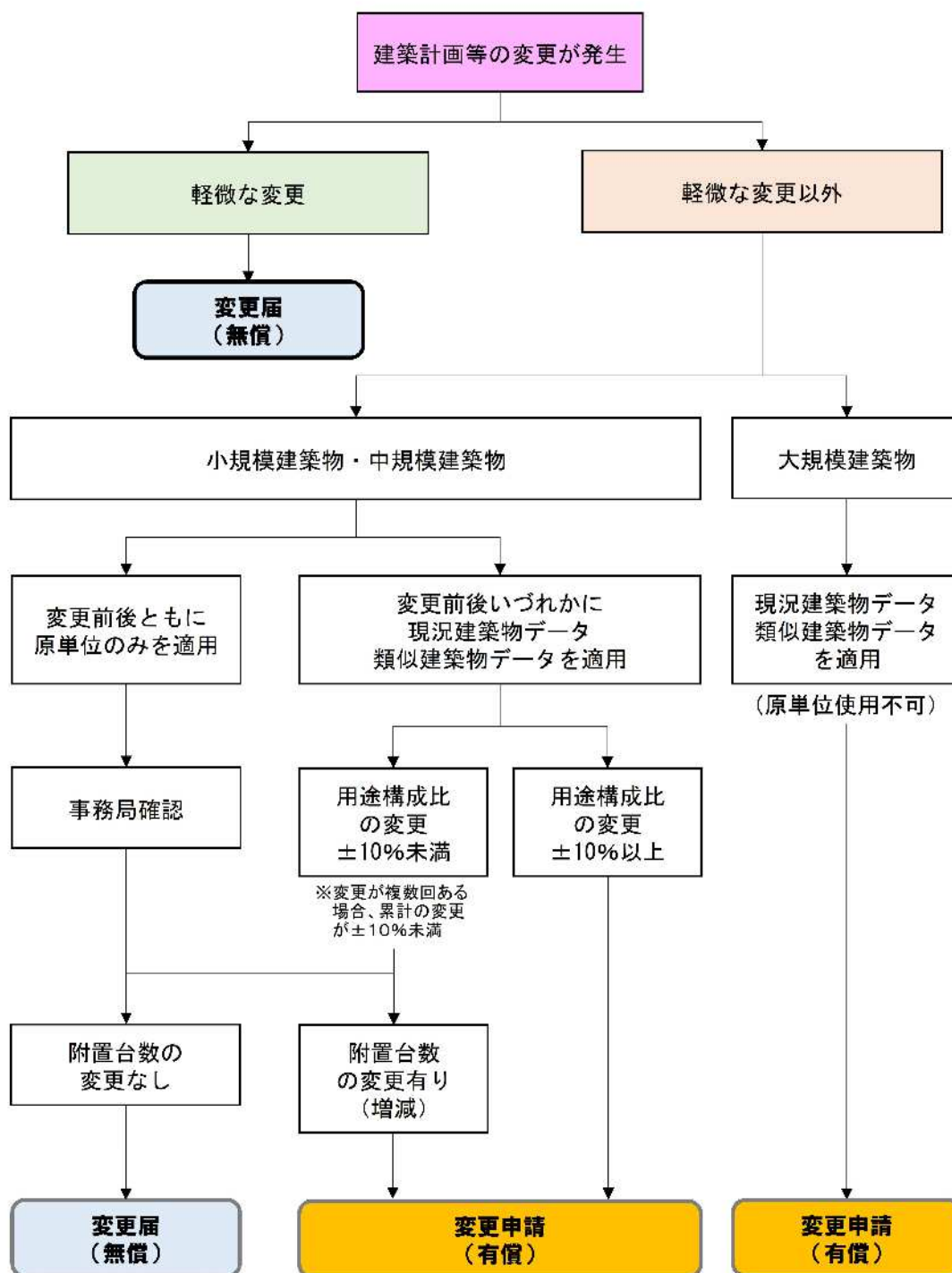
### <審査手数料及び地域貢献協力金の流れ>



■池袋地区地域ルール適用申請に関するフロー



■池袋地区地域ルール変更申請に関するフロー



※審査基準・審査のポイント

審査機関が実施する駐車施設の整備に関する審査の項目と審査の視点は、以下のとおりである。

①駐車施設附置台数に関する審査

項目		内容
駐車需要の算定方法	現況建築物または類似建築物実績の適用	<input type="checkbox"/> 立地条件からみた類似性 <input type="checkbox"/> 建物規模・用途構成からみた類似性 <input type="checkbox"/> 駐車実績の調査・算定方法
	推計方法、駐車原単位等の設定	<input type="checkbox"/> 駐車原単位の設定 <input type="checkbox"/> 駐車需要推計方法
条例附置義務台数との比較		<input type="checkbox"/> 条例の基準により算出した場合の附置義務台数
駐車需要変動等の考慮		<input type="checkbox"/> 平常期と繁忙期などの需要変動の考慮
自主設置台数の確認		<input type="checkbox"/> 事業者の自主設置台数（集約駐車施設等）
駐車施設の整備内容 ※整備する場合のみ	全般	<input type="checkbox"/> 移動円滑化への配慮 <input type="checkbox"/> 出入口の設置に関する配慮
	貨物車用駐車施設	<input type="checkbox"/> 駐車施設の規模等に関する基準への適合 <input type="checkbox"/> 配慮すべき事項への対応 <input type="checkbox"/> 物流効率化施策の内容（削減見込み台数）

②駐車施設の隔地による確保に関する審査

項目		内容
集約駐車施設の状況		<input type="checkbox"/> 車両入出庫動線 <input type="checkbox"/> 駐車待ち車両の敷地内滞留長の確保 <input type="checkbox"/> ハイルーフ車、物流車両に対応した桁高の確保 <input type="checkbox"/> 車路の配置 <input type="checkbox"/> 車室の配置
隔地先駐車施設の利用状況 及び担保		<input type="checkbox"/> 隔地先駐車施設の利用状況（空き状況） <input type="checkbox"/> 隔地する附置義務台数 <input type="checkbox"/> 契約書等
隔地先駐車施設の 円滑な利用への配慮	距離、時間、交通負荷	<input type="checkbox"/> 隔地先駐車施設までの距離、道のり <input type="checkbox"/> 隔地先駐車施設までの徒歩時間 <input type="checkbox"/> 周辺地区交通への影響
	歩行者ネットワーク状況	<input type="checkbox"/> 移動経路上の分断要素の有無 <input type="checkbox"/> 上下移動の制約の有無 <input type="checkbox"/> 地下歩道・歩行者専用道の有無 <input type="checkbox"/> 移動経路におけるバリアフリー対策の状況
	円滑に利用されるための 対策	<input type="checkbox"/> 駐車場案内・誘導策の有無 <input type="checkbox"/> シャトルバス等の運行 <input type="checkbox"/> 公共交通機関等の利用可否

①②に共通の審査

項目	内容
区の上位計画との整合	<input type="checkbox"/> 区が掲げるまちづくり計画等の上位計画との整合

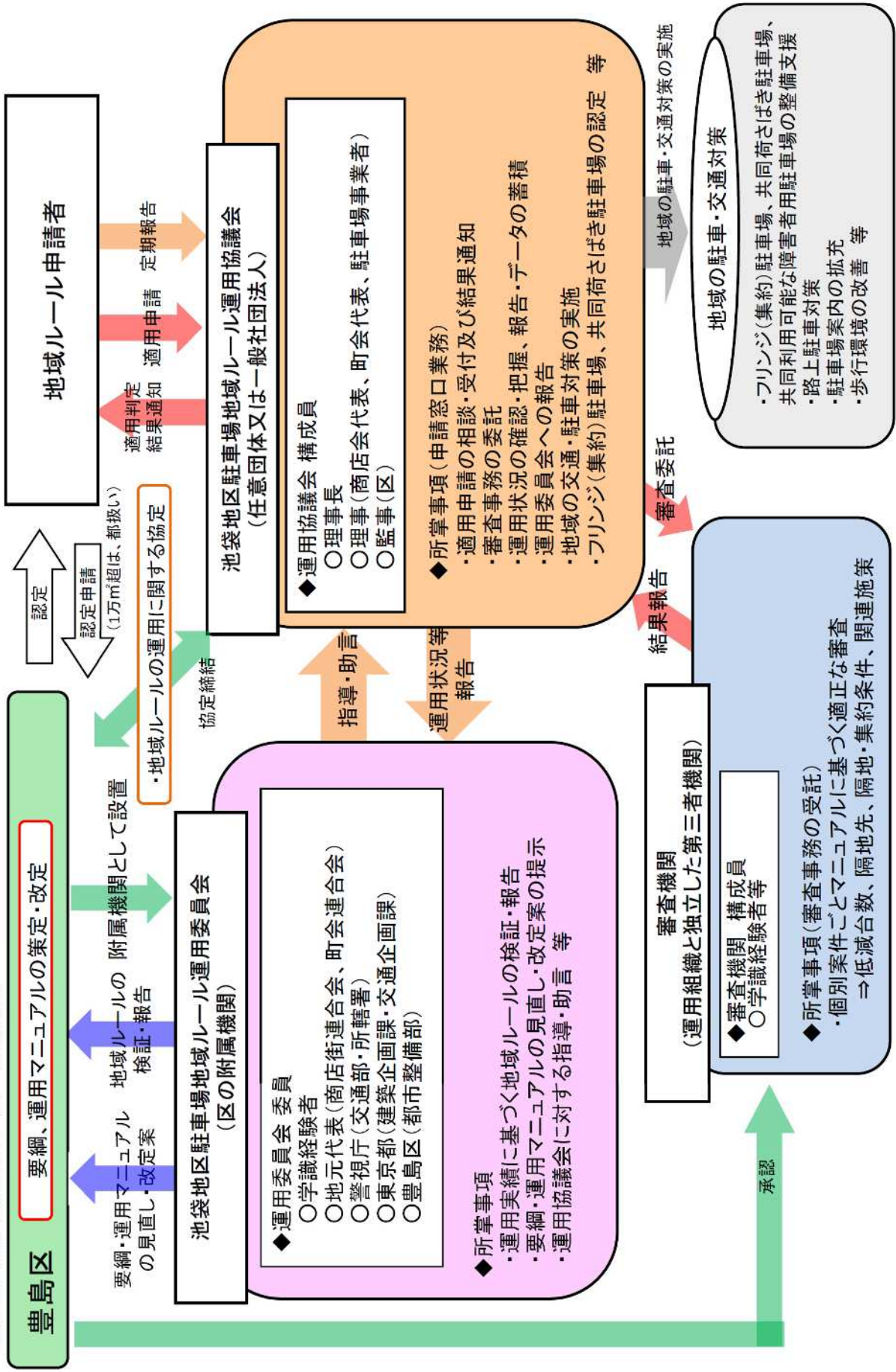
審査の視点
<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺土地利用等の立地条件、建物規模及び用途別床面積構成等の観点から、現況建築物または類似建築物としての適切性を確認する（類似建築物の実績がない場合は、適用地区の駐車実績等に基づく原単位を用いる）。</li> <li>・類似施設の駐車実績の調査方法、用途別駐車台数の把握方法の妥当性を確認する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車原単位の設定における根拠データ、算定方法・手順の妥当性を確認する。</li> <li>・需要台数算定方法・手順に誤りがないか確認する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域ルール of 基準により算定した駐車台数との比較対照を行う。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・平常期と繁忙期などの需要変動に関する考慮が適正になされているかを確認する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該建築物の附置義務の他に、事業者が整備する隔地受け入れのための集約駐車施設、荷さばき用、障害者用駐車スペースの共同利用を可能とする駐車施設など、地区の駐車需要の受け皿となる駐車施設の計画有無を確認する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー新法、建築物バリアフリー条例等に対応した移動円滑化への配慮がなされているか等を確認する。</li> <li>・駐車施設の出入口の設置に関して、前面道路への交通影響や、安全性の向上に配慮されているか等を確認する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・車室の大きさ及び天井高さ、車路などが地域ルール of 基準に適合しているかを確認する。</li> <li>・地域ルールで定める駐車施設において配慮すべき事項への対応がなされているかを確認する。</li> <li>・共同荷受けや共同集配などの施策の実施内容及び荷さばき駐車台数の削減見込みの適切性について確認する。</li> </ul>

審査の視点
<ul style="list-style-type: none"> <li>・隔地先駐車施設の位置図・施設図等をもとに施設状況を把握し、隔地の受け入れが可能であるか、隔地の受け入れによって問題が生じないかを確認する</li> <li>・荷さばき用の駐車施設の隔地先については、駐車施設の規模・構造が基準を満たすものであるか確認する。</li> <li>・荷さばき用の駐車施設において、規模・構造の基準を満たせない場合は、はり下高さに応じた車両による運用が可能であることを確認する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・隔地先駐車施設の空き状況を確認し、受入れ余地があるかを確認する。</li> <li>・隔地先駐車施設に整備されている駐車台数が、隔地する台数以上であるか確認する。</li> <li>・駐車施設の賃貸借契約書等により、専用的に利用できる駐車施設として確保されているか確認する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・申請対象建築物と隔地先駐車施設の位置図をもとに、隔地距離が適切な範囲であるかを確認する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・隔地による周辺地区交通や周辺交差点への影響が交通状況を悪化させないことを確認する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・申請対象建物と隔地先駐車施設の移動経路において、幹線道路・鉄道等の分断要素、上下移動等の移動制約等がないかを確認する。</li> <li>・地下歩道・歩行者専用道、バリアフリー経路の状況を確認し、隔地距離の弾力的な設定が可能かどうかを確認する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・申請対象建築物と隔地先駐車施設間の移動が円滑に行われ、利用者が無理なく利用するための対策がとられているかを確認する。</li> </ul>

審査の視点
<ul style="list-style-type: none"> <li>・区に事前相談した際の議事録に基づき、申請内容に事前相談の結果が反映されているか確認する。</li> </ul>



池袋地区駐車場地域ルール 組織体制





令和2年3月発行  
令和2年7月改定  
令和2年9月改定  
令和3年3月改定  
令和4年3月改定  
令和4年12月改定  
令和5年3月改定  
令和5年10月改定  
令和6年3月改定  
令和7年3月改定

発行・編集：豊島区都市整備部都市計画課  
〒171-8422 豊島区南池袋2-45-1

