池袋地区駐車・まちづくり
マネジメントガイドライン

令和５（２０２３）年３月　策定
令和７（２０２５）年９月　改定

池袋地区駐車・まちづくりマネジメント検討協議会

目　次

1　地区マネジメントの導入について …… 1

（1）地区マネジメントの導入経緯・目的 …… 1

（2）駐車・まちづくりマネジメントガイドラインの策定・役割 …… 1

2　対象範囲 …… 7

3　地区の将来像とガイドラインの目標 …… 8

（1）地区の将来像 …… 8

（2）ガイドラインの目標 …… 9

4　地区の解決すべき駐車課題 …… 10

（1）本ガイドラインにおいて対象とする駐車施設の範囲 …… 10

（2）駐車場及び道路空間に求められる機能 …… 14

（3）地区の解決すべき課題 …… 17

5　地区マネジメントで取り組む駐車施策 …… 25

（1）駐車場需給に関する課題に対する施策 …… 25

（2）駐車施設の配置に関する課題に対する施策 …… 29

（3）駐車施設の運用に関する課題に対する施策 …… 33

（4）公共的駐車場に関する課題に対する施策 …… 38

（5）その他の課題に対する施策 …… 40

6　地区マネジメントの運用について …… 44

（1）運用体制（施策実施体制） …… 44

（2）施策実施の流れ …… 46

（3）運営管理及び評価・見直し …… 46

１．地区マネジメントの導入について

（１）地区マネジメントの導入経緯・目的

〇池袋地区では、2011年9月に池袋副都心交通戦略※（以下「交通戦略」という）を策定し、歩行者優先の交通環境の実現を目標に掲げました。その後、交通戦略に基づく計画及びルールとして、2018年4月に池袋地区駐車場整備計画※、2020年3月に池袋地区駐車場地域ルール※、同年9月に南北区道周辺荷さばきルール※を策定し、これらに基づく施策を実施しています。

〇上記の施策により一定の効果が得られた一方で、法令上の根拠や対象の駐車施設が異なることから、駐車施策全体としての整合が取りづらいことが課題となってきました。

〇また、依然として残る交通課題や、新たなモビリティや自動運転車両等に代表される新たな交通課題へ対応していくためには、既存の計画やルールの枠組みを超えた横断的な施策の検討が必要となっています。

〇2022年3月、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て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「総合的な駐車対策の在り方」※（以下「在り方」という）を策定しました。在り方では、地区特性に応じた駐車対策を、行政のみでなく地区の様々な主体が参画する組織（地区マネジメント組織）で検討する「地区マネジメント」の進め方が示されています。

〇地区マネジメント組織では、地区の実情にあわせて地区の目指すべき将来像やその実現のための施策メニュー等を「（仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン」として策定し実施することが重要とされています。ガイドラインを豊島区及び池袋地区内の駐車施設管理者で共有することで、地区全体での一体的な施策展開を進めます。また、実施された施策の定期的な検証を行い、当ガイドラインの他、既存の計画及びルールに反映させ、適宜必要な更新を行っていきます。これにより既存の計画やルールの枠組みに捉われない横断的な施策を実現させます。

〇上記を踏まえ、［既存の計画やルールの横断的な検討体制の構築］、［実態に則した適時性のある施策の展開］を目的として、池袋地区に地区マネジメントを導入します。

※関連計画の概要は3～4ページ、在り方の概要は5～6ページ参照

（２）駐車・まちづくりマネジメントガイドラインの策定・役割

〇地区マネジメントの導入に当たり、地区マネジメントで実施すべき内容や検証・見直しに係る項目について記載した「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「ガイドライン」という）を策定します。

〇ガイドラインを、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施策展開を進めます。また、実施された施策の定期的な検証を行い、既存の計画及びルールに反映させることにより、関連計画やルールの整合を図り、状況の変化に対応した施策展開を実現します。

■池袋地区における交通施策・計画の関係図

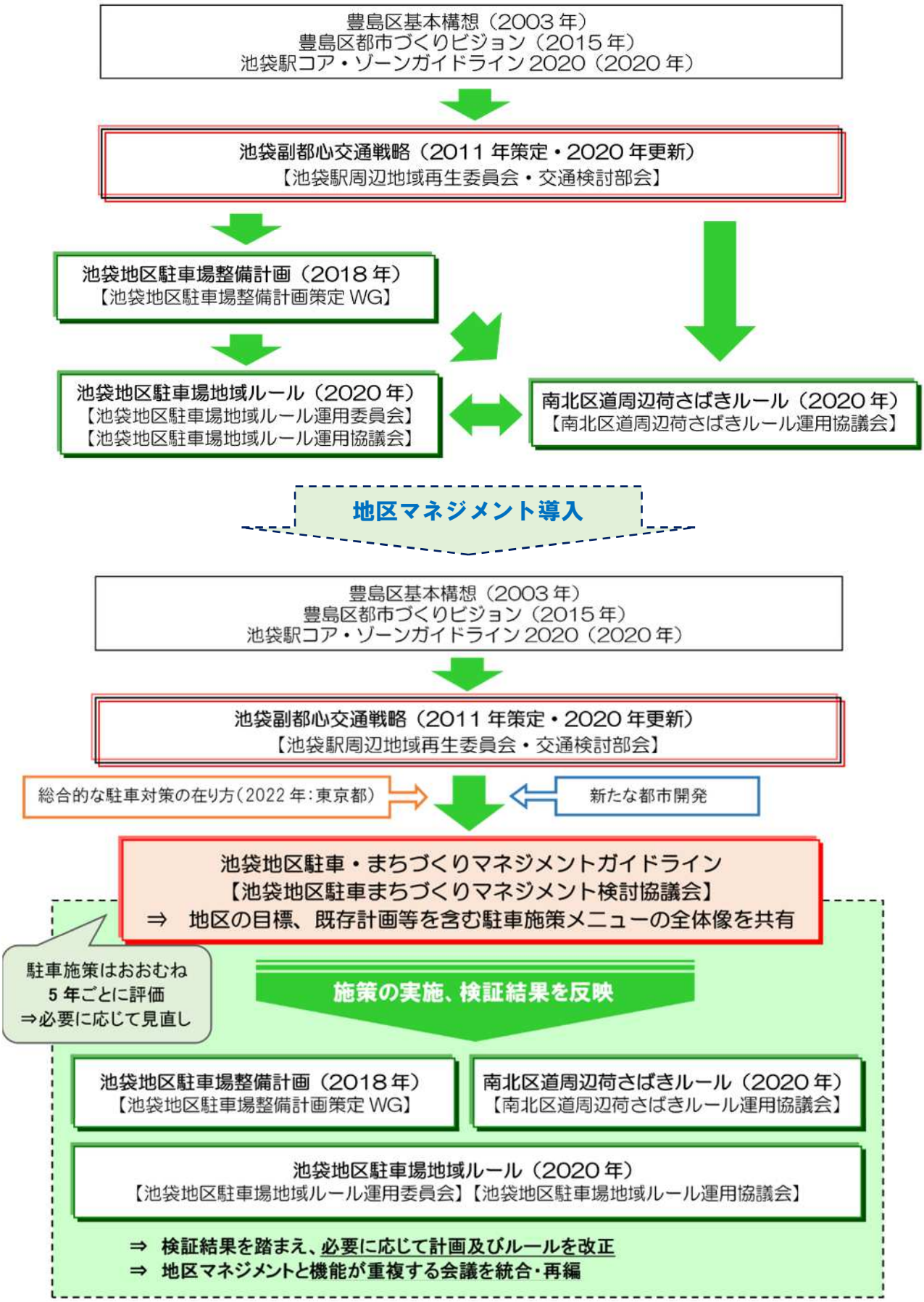


図　地区マネジメント導入による計画体系イメージ

■関連計画の概要

●池袋副都心交通戦略（豊島区：2011年9月策定、2020年3月更新）

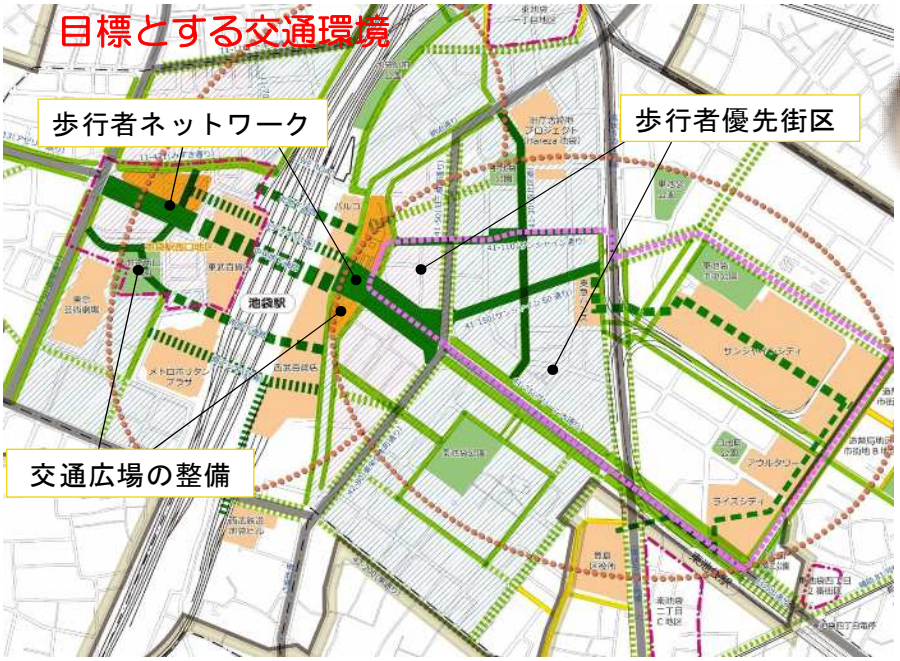
・2011年9月、自動車に過度に依存しない人と環境にやさしい都市を目標として、交通課題を解決するための方向性を示す「池袋副都心交通戦略」を策定

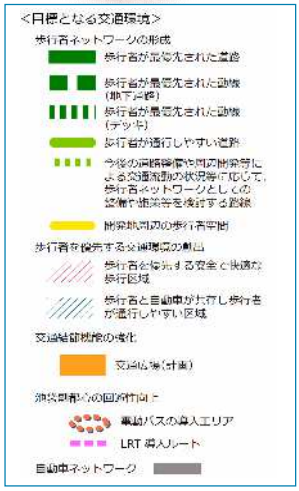
・目標とする交通環境の実現に向けて、自動車の過度な利用を抑制し池袋駅前街区への自動車の進入を最小限にする対策として池袋駅前に集中する自動車利用を外周の幹線道路に誘導するための駐車場の適正配置や、池袋駅周辺で常態化している貨物車の路上駐車への対策として路外へ荷さばき場を確保する施策などを提示

・2020年3月、活発化する新たな都市開発の動きや、それに伴う交通環境の変化、まちづくり関連計画の更新など、交通施策を取り巻く様々な変化に対応するため、「池袋副都心交通戦略2020更新版」を策定

■交通戦略の目標：

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まちの実現





基本方針①　歩行者を優先する交通環境の創出

1）歩行者を優先する道路の形成

・鉄道で来街する人がまちなかに出やすいように、駅からまちなかに連続する安心して通行できる人中心の道路空間を確保します。

2）安全で快適な歩行区域の設定

・商業や業務施設が集積する駅周辺街区では、来街者や地域の生活者が安心して買物ができ、集い・憩うことのできる安全で快適な区域を設定します。

資料：池袋副都心交通戦略2020更新版をもとに作成

図　池袋副都心交通戦略における目標・基本方針

●池袋地区駐車場整備計画（豊島区：2018年4月策定）

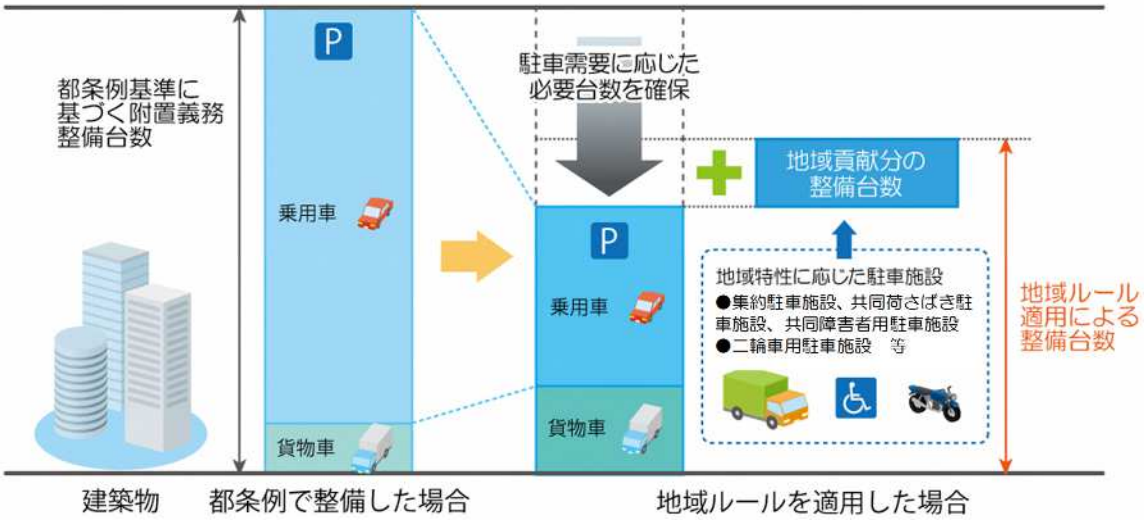
- 池袋駅周辺におけるまちづくりの将来像に向けた交通環境を実現するため、新たな駐車施設の適正な整備や既存の駐車施設の有効活用など、総合的な駐車対策を推進していくことを目的として、「池袋地区駐車場整備計画」を策定

- 池袋地区駐車場整備計画では、駐車場法第4条に基づき、池袋駐車場整備地区を対象範囲として、路外駐車場の整備に関する基本方針や施策等を提示するとともに、今後の都市計画駐車場のあり方を規定

●池袋地区駐車場地域ルール（豊島区：2020年3月策定）

- 池袋地区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、附置義務駐車施設について、駐車需要の実態を反映し、規模や配置、出入口等についての適正化を図ることを目的として、東京都駐車場条例に規定する地区特性に応じた駐車施設の整備基準を示す「池袋地区駐車場地域ルール」を策定

- 池袋地区駐車場地域ルールでは、地区独自の整備台数基準、駐車場の隔地・集約、地域貢献等による地域特性に応じた駐車施設の整備等、池袋地区の特性に応じた駐車施設の整備基準を規定



出典：池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアル

図　池袋地区駐車場地域ルールにおける地区特性に応じた整備台数のイメージ

●南北区道周辺荷さばきルール（南北区道周辺荷さばきルール策定協議会：2020年9月策定）

- 池袋駅東口の南北区道周辺において、池袋副都心交通戦略における歩行者優先の基本方針を踏まえた車両時間帯通行規制の実施に合わせ、安全で快適な歩行者空間の創出と物流との両立を目的に、南北区道周辺の荷さばきに関わる多様な主体が参画した「南北区道周辺荷さばきルール策定協議会」を設立し、「南北区道周辺荷さばきルール」を策定

- 南北区道周辺荷さばきルールでは、荷さばきの時間帯・曜日等の見直しや荷さばき時の駐車場所等の見直しなど、荷さばきに関するルールを規定

■「総合的な駐車対策の在り方」（東京都：2022 年 3 月策定）の概要

●位置付け

- 東京都は、人中心の歩きやすいまちづくりの実現に向け、人口減少や少子高齢社会、ゼロエミッション東京の実現やDXの推進等、最近の駐車場を取り巻く状況を踏まえ、自動車だけでなくあらゆるモビリティを対象とした地区特性を踏まえた駐車対策を講じる上での指針として「総合的な駐車対策の在り方」を策定
- 人中心のまちづくりが進む2040年代に向けて、自動車だけでなく、あらゆるモビリティを対象として、地区特性を踏まえた駐車施策を講じることで、環境負荷の少ない交通体系や快適な都市環境の実現を目指す

●目指すべき将来像（2040年代）

- ゼロエミッション東京の実現に向け、道路空間の再配分等により、人中心の魅力の高い空間を創出し、居心地がよく歩きたくなるウォーカブルなまちづくりを実現
- サステナブル・リカバリー（持続可能性にも配慮した経済復興）の観点を踏まえつつDXを推進し、コンパクトでスマートな都市を実現

ゼロエミッション東京	ウォーカブルなまちづくり	ＤＸの推進	新型コロナ危機を契機とした都市づくり
2050 年 CO_2 排出実質ゼロを目指し、2030 年のカーボンハーフを実現のため、再生可能エネルギーやグリーン水素活用等の取組を推進	新たなまちの魅力向上へ向けた公共空間の活用促進を図り、都市のにぎわいや魅力を創出するための取組を推進	ICT を活用し、シームレスな移動を可能とする MaaS や、5G を活用した自動運転環境の整備等の取組を推進	サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した強じんで持続可能な都市づくりを推進

写真出典：『未来の東京』戦略

出典：総合的な駐車対策の在り方（2022年3月、東京都）

●検討の方向性と施策

- 目指すべき将来像の実現に向けて、5つの検討の方向性に沿った施策を重点的に推進

方向性①：人中心のまちづくりと連携した駐車対策（あらゆるモビリティを対象に）
方向性②：効率的・効果的な総合駐車対策の推進（ハード、ソフト施策の組合せ）
方向性③：社会経済状況の変化や地区特性に応じた柔軟な駐車対策の推進
方向性④：CO2実質ゼロや防災・減災
方向性⑤：MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティ

人中心のまちづくりによる歩行者空間の創出

カーブサイドを活用したカーシェアリングポートと荷さばきスペースを両立した例

DX の推進による施策展開イメージ

出典：総合的な駐車対策の在り方（2022年3月、東京都）

●地区特性を考慮したマネジメントについて

【地区マネジメントの必要性】

- 最近の駐車場を取り巻く状況を踏まえ、居心地がよく歩きたくなるまちづくりの実現に向け、地区特性に応じた駐車対策が必要
- 駐車施策の実施に当たっては、地区の多くの関係者との合意の上で取り組めるよう、地区マネジメント組織が主体となった取組を実施

【地区マネジメント組織の考え方】

- 駐車施策は、行政だけでなく、地元組織や事業者等の理解や協働による取組が必要であるため、多様な主体により構成
- 組織の立ち上げに際し、各地区の地域ルール運用委員会等の既存組織を踏まえて構成

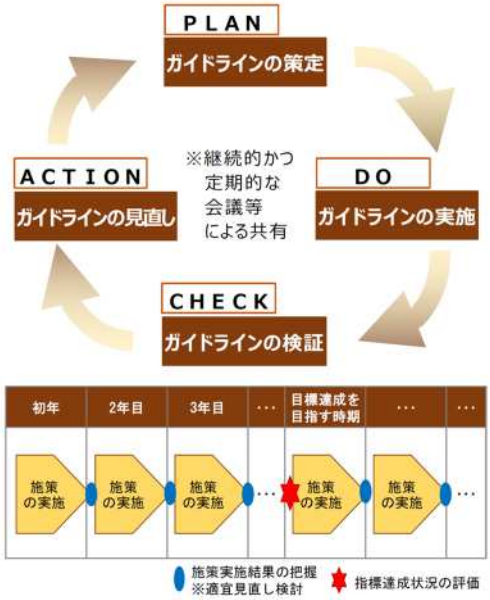
地区マネジメント組織の構成員のイメージ

●（仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインについて

- 地区の駐車課題に取り組むに当たり、地区マネジメント組織は、地区の目指すべき将来像や駐車課題から地区ごとの取組の方向性を検討し、実施すべき施策メニューを取りまとめたガイドラインを策定

- 策定後は、ガイドラインに従って活動を実施し、継続的なマネジメントに向け、検証や見直しを実施

ガイドラインの構成



地区マネジメントの取組イメージ

2．対象範囲

池袋地区においてガイドラインに基づいた地区マネジメントを行う対象範囲は、下図に示す交通戦略の対象範囲（池袋副都心整備区域）と同様とします。

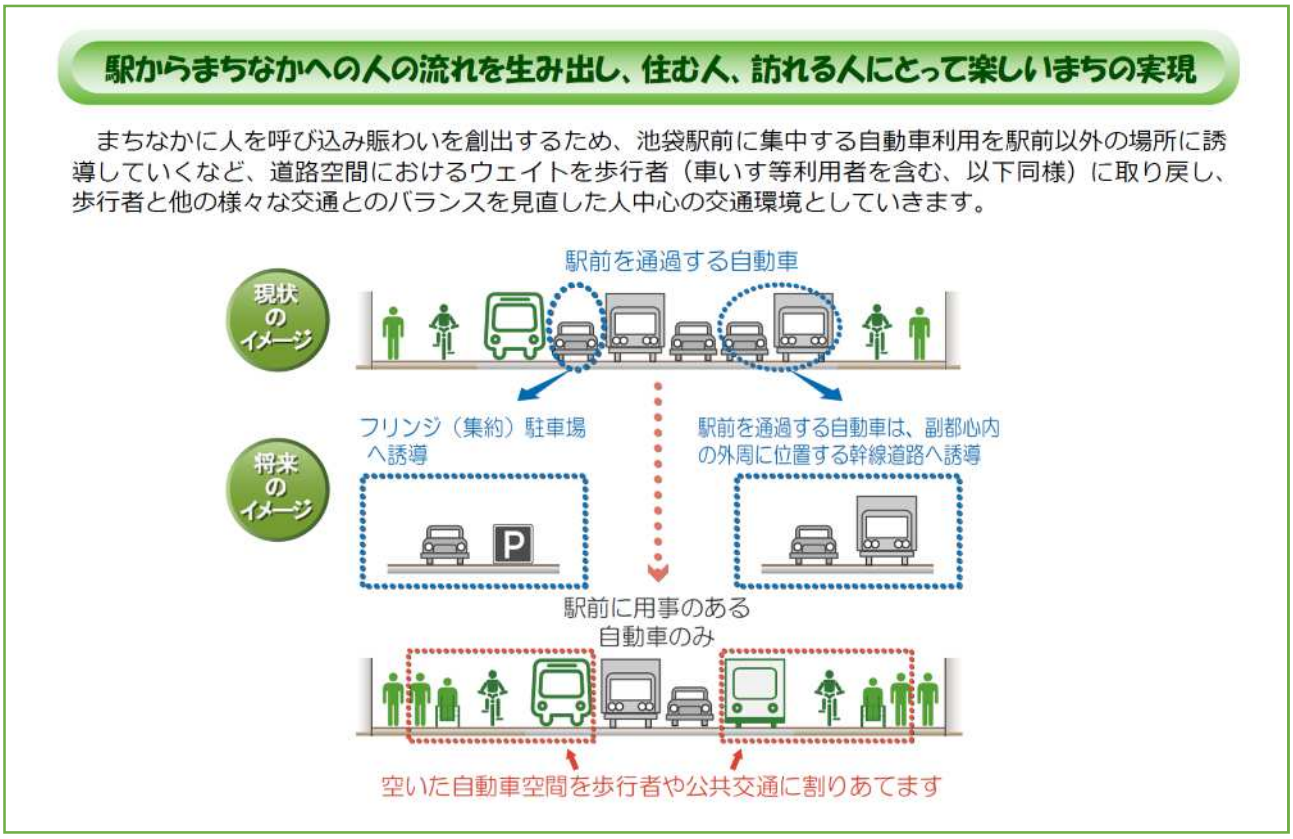
出典：池袋副都心交通戦略 2020 更新版

図　池袋副都心交通戦略における対象範囲

３．地区の将来像とガイドラインの目標

（１）地区の将来像

ガイドラインにおける地区の将来像は、まちづくりや交通体系の在り方に係る上位計画や関連計画を踏まえ、交通戦略において示されている『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まちの実現』とします。



出典：池袋副都心交通戦略 2020 更新版

図　池袋副都心交通戦略における人中心の交通環境のイメージ

（２）ガイドラインの目標

ガイドラインにおいて実現を目指す目標は、まちづくりや交通体系の在り方に係る上位計画や関連計画を踏まえ、交通戦略において示される「池袋副都心交通戦略を実現するための取り組み方針」の駐車に関する項目を基本として、下記のように設定します。

なお、目標年次は2035年とします。

＜ガイドラインの目標＞

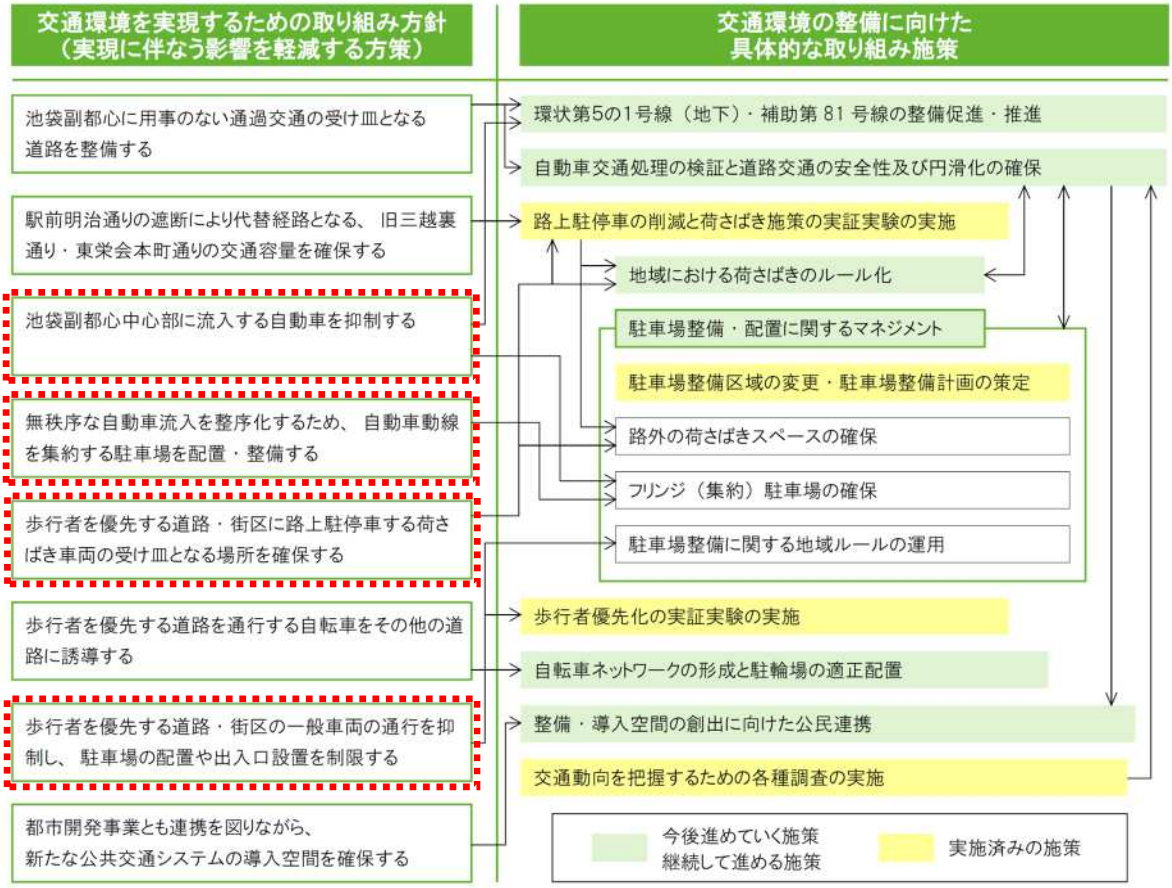
○池袋副都心中心部（池袋駅コアゾーン）に流入する自動車を抑制する

○無秩序な自動車流入を整序化するため、自動車動線を集約する駐車場を配置・整備する

○歩行者を優先する道路・街区に路上駐停車する貨物車両の受け皿となる場所を確保する

○特に歩行者を最優先する道路・街区では、一般車両の通行を抑制し、駐車場の配置や出入口設置を制限する

○駐車場内の空間活用により、新たなモビリティの利用に対応する



出典：池袋副都心交通戦略 2020 更新版

図　池袋副都心交通戦略を実現するための取り組み方針

4．地区の解決すべき駐車課題

（１）本ガイドラインにおいて対象とする駐車施設の範囲

①対象の整理

上位計画である交通戦略の基本方針では、道路空間の再配分や活用に関する記述があり、また在り方では道路区域内の施設を対象とするとされています。これを踏まえ、本地区マネジメントでは、「駐車場」及び「道路空間」を対象とします。

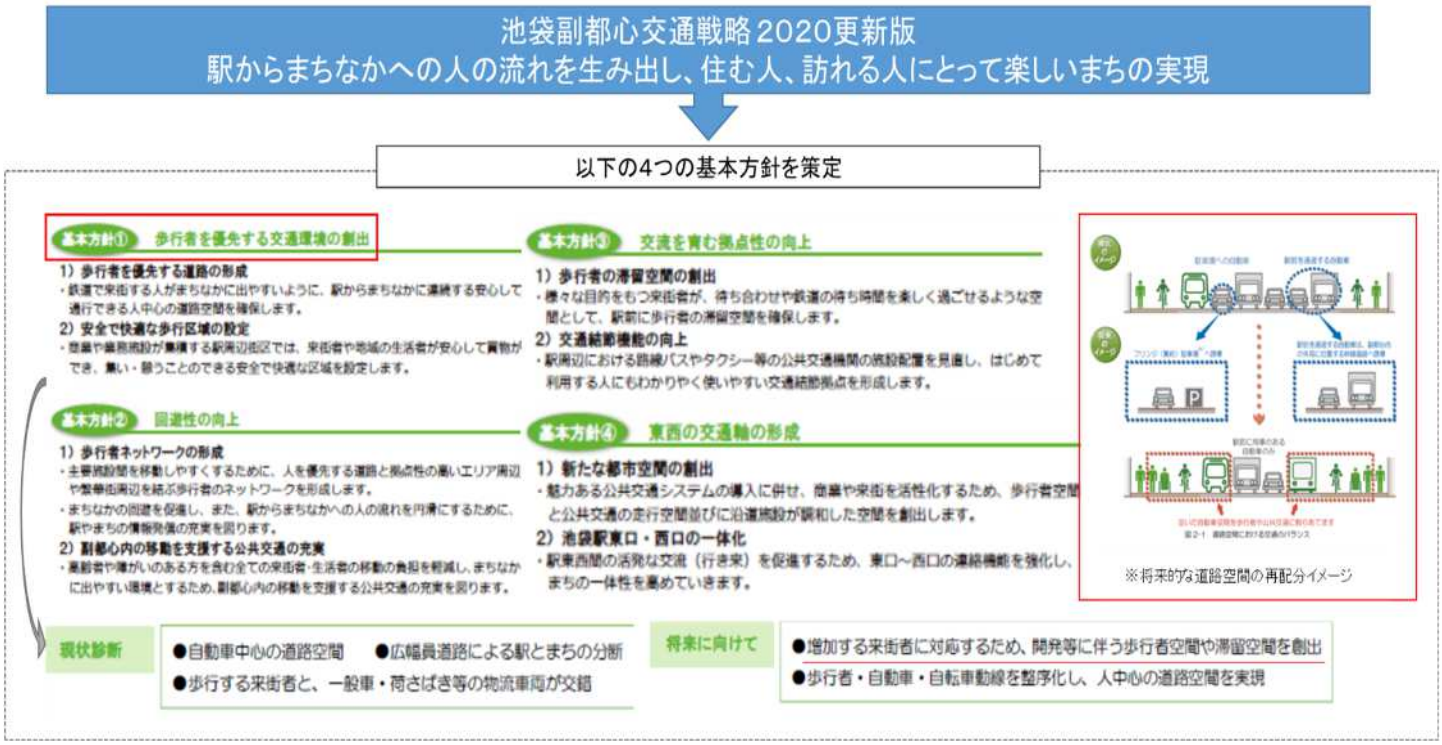


図　本ガイドラインの対象の整理

該当部分抜粋

「基本方針①」 歩行者を優先する交通環境の創出

１）歩行者を優先する道路の形成

鉄道で来街する人がまちなかに出やすいように、駅からまちなかに連続する安心して通行できる人中心の道路空間を確保します

「将来に向けて」

○ 増加する来街者に対応するため、開発等に伴う歩行者空間や滞留空間を創出

○ 歩行者・自転車・自動車動線及びそれぞれが利用する空間を整序化し、人中心の道路空間を実現

■駐車場の活用イメージ

・駐車場内の空いている空間を転用し、需要が高い他のモビリティのための駐車スペースを確保

有閑スペースを活用した例

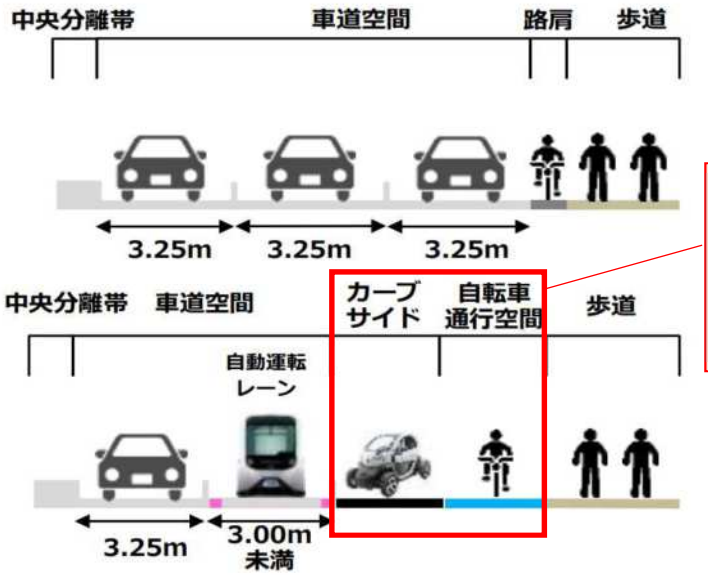
【施設の例】
- 障害者用駐車マス
- 共同荷さばき駐車施設
- タクシー待機スペース
- 二輪車駐車スペース
- 新たなモビリティへの対応スペース　等

出典：総合的な駐車対策の在り方（2022 年 3 月、東京都）

図　有閑スペースを自動二輪車用駐車スペースとして活用した例

■道路空間の活用イメージ

・将来的な歩行者空間、乗り降りポイント等の創出に向け、既存の車道空間の一部（カーブサイド）について活用



既存の車道空間の一部について、乗り降りポイント、賑わい創出、タイムシェアリング等、多様なアプローチでの活用を想定

出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方（2022 年 3 月、東京都）

図　道路空間の再配分による道路空間の活用イメージ

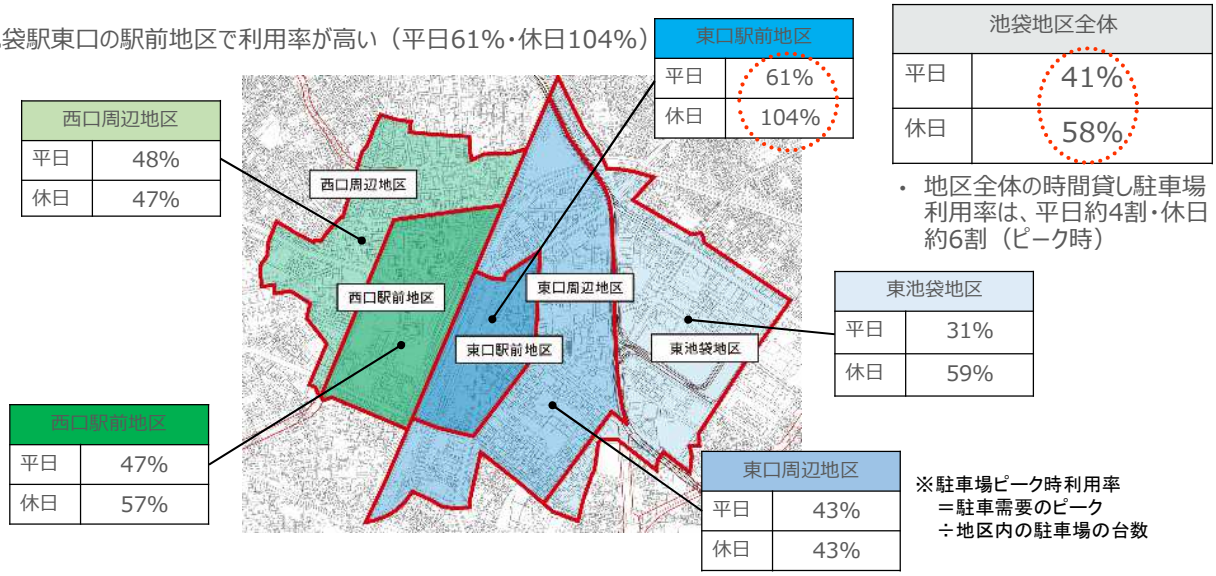
■参考：池袋地区における駐車場の現状

・2016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、平日４1%、休日58%となっており、地区全体では駐車場に十分な余裕がある。
一方、池袋駅東口の駅前地区の同ピーク時利用率は、平日61%、休日104%で他地区に比べて利用率が高く、休日は駐車需要が供給量を上回っている。

・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、貨物車の路上駐車率が高くなっている。

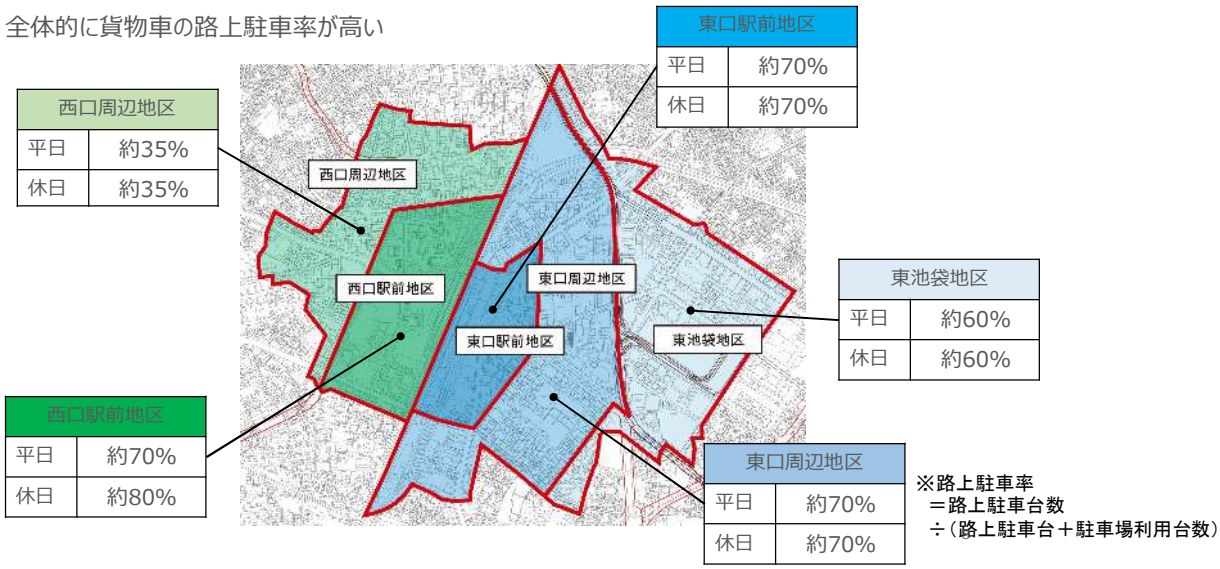
＜時間貸し駐車場ピーク時利用率＞

・ 池袋駅東口の駅前地区で利用率が高い（平日61%･休日104%）



＜貨物車の路上駐車率＞

・ 全体的に貨物車の路上駐車率が高い



資料：2016 年度駐車実態調査

図　池袋地区の駐車現況

項目 ＼ 地区			西口駅前地区	西口周辺地区	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、駅前の街区は東京芸術劇場やホテルが立地する。西口駅前は再開発が予定されている。	劇場通り以東は界隈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。	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。	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。
	駐車場の整備状況		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、ﾎﾃﾙﾒﾄﾛﾎﾟﾘﾀﾝ等の時間貸し駐車場が立地している。	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。	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。	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。池袋駅南側はﾒﾄﾛﾎﾟﾘﾀﾝ駐車場や集合住宅が立地している。	ｻﾝｼｬｲﾝﾊﾟｰｷﾝｸﾞが立地し、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。
駐車の現状	駐車場利用		整備台数：1365 台 ピーク時の駐車場利用率 ・平日：47% ・休日：57%	整備台数：551 台 ピーク時の駐車場利用率 ・平日：48% ・休日：47%	整備台数：610 台 ピーク時の駐車場利用率 ・平日：61% ・休日：104%	整備台数：1,412 台 ピーク時の駐車場利用率 ・平日：43% ・休日：43%	整備台数：2,283 台 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 10% ・休日：約 10%	路上駐車率 ・平日：約 35% ・休日：約 35%	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 80%	路上駐車率 ・平日：約 60% ・休日：約 60%	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	劇場通りに、平日 9 台/日、休日 10 台/日	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	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	西口公園沿いの道路で平休ともに多い	北口の街区で休日に多い平日もやや多い	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）

出典：池袋地区駐車場整備計画

図　池袋地区における地区区分別の駐車状況

（２）駐車場及び道路空間に求められる機能

①求められる機能の整理

駐車場及び道路空間に求められる機能を以下の図のとおり整理します。

○都市計画駐車場並びに公共的駐車場（以下、「都市計画駐車場等」とする）については、その公共的な位置付けから「障害者等を対象とした駐車マス・経路」、「地域課題への対応（共同荷さばき・タクシー待機・二輪車駐車スペース等）」、「新たなモビリティへの対応」など、まちの駐車課題に対応する機能の確保が求められます。

○地区内の道路空間の駐車施設については、現状では路上荷さばきの対策のために、貨物用のパーキング・メーターが設置されています。短期的にはパーキング・メーターを活用した荷さばきスペースとしての機能が求められますが、将来的にはこうした荷さばき利用についても、路外駐車施設での処理を目指します。路外駐車施設での処理が実現した際には、パーキング・メーターは不要となるため、この部分を歩行者空間として活用することが可能となります。この新たな空間の活用方法としては、歩行者空間と動線を阻害しないことに留意しながら、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、様々な機能のタイムシェアリング等、多様なアプローチが想定されます。

○「池袋駅周辺地域基盤整備方針2018（2018年5月 池袋駅周辺地域再生委員会）」では、道路空間だけでなく、沿道の民地と連携した一体的な空間整備により移動や回遊等の機能の強化を検討し、公民連携のもと「アートカルチャー・ハブ」「アートカルチャー・スポット」として整備を進めていく方針が示されています。

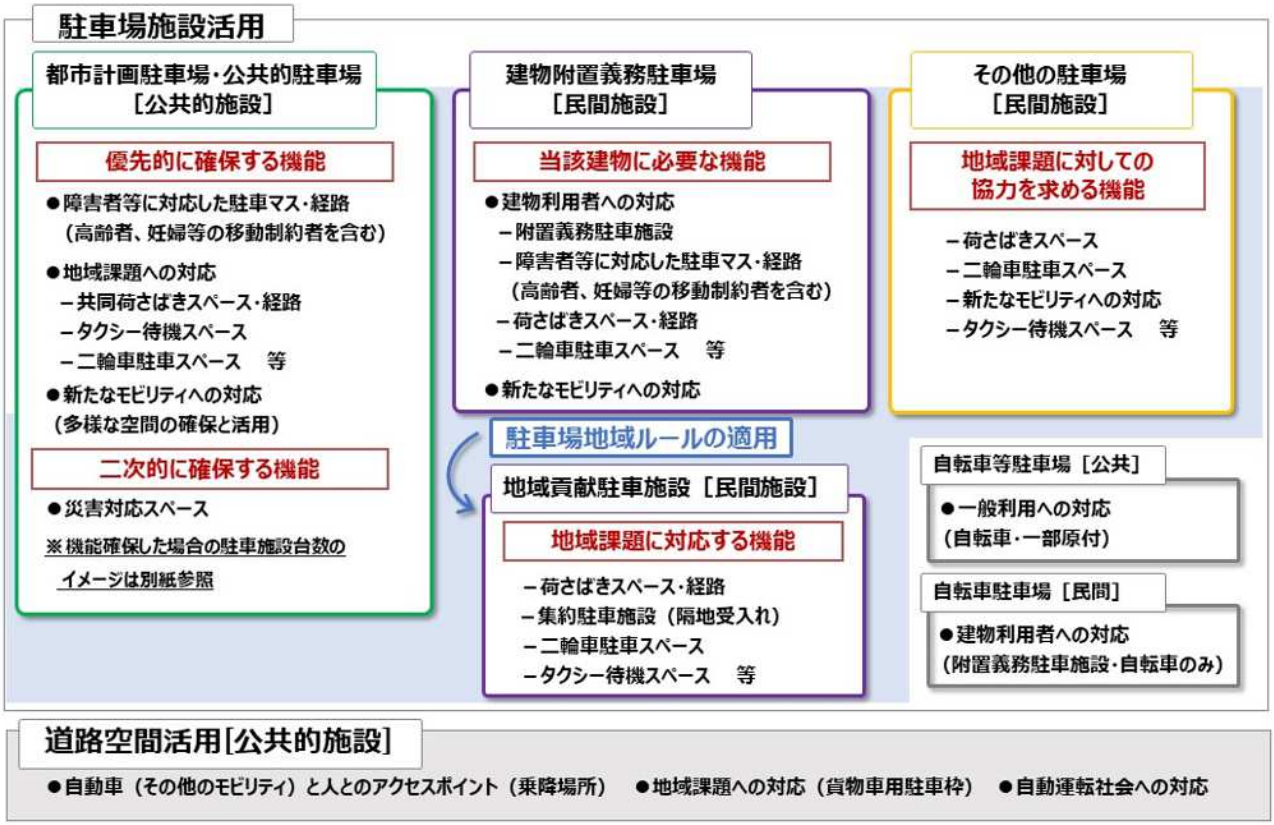
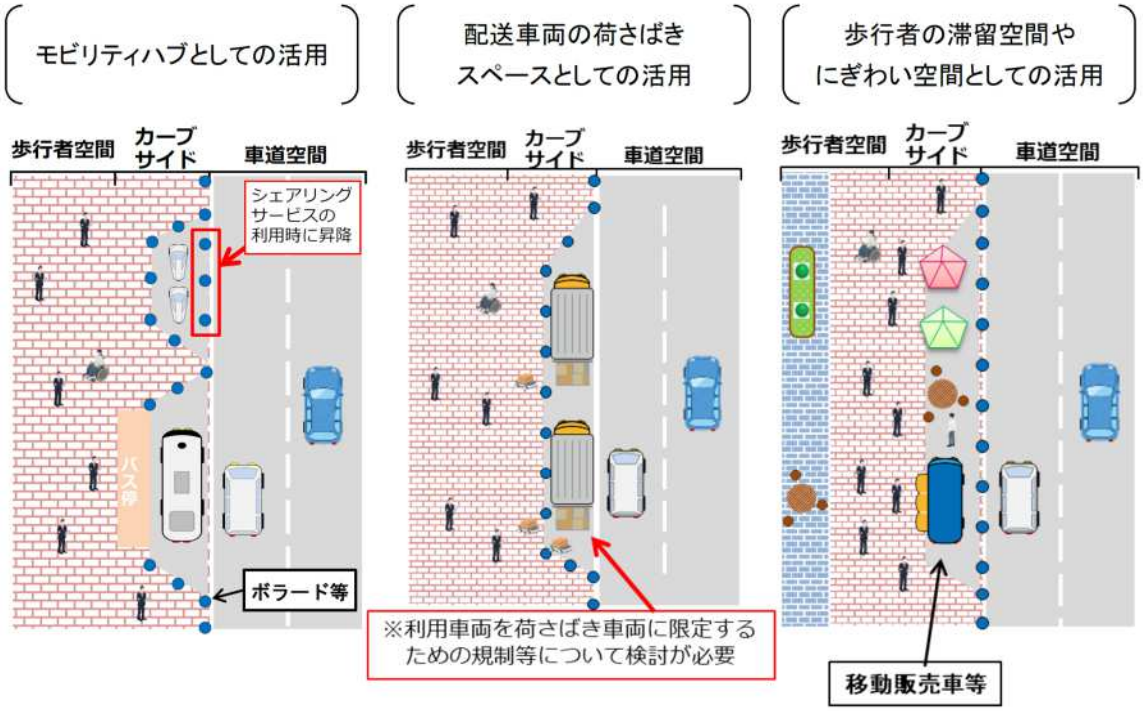


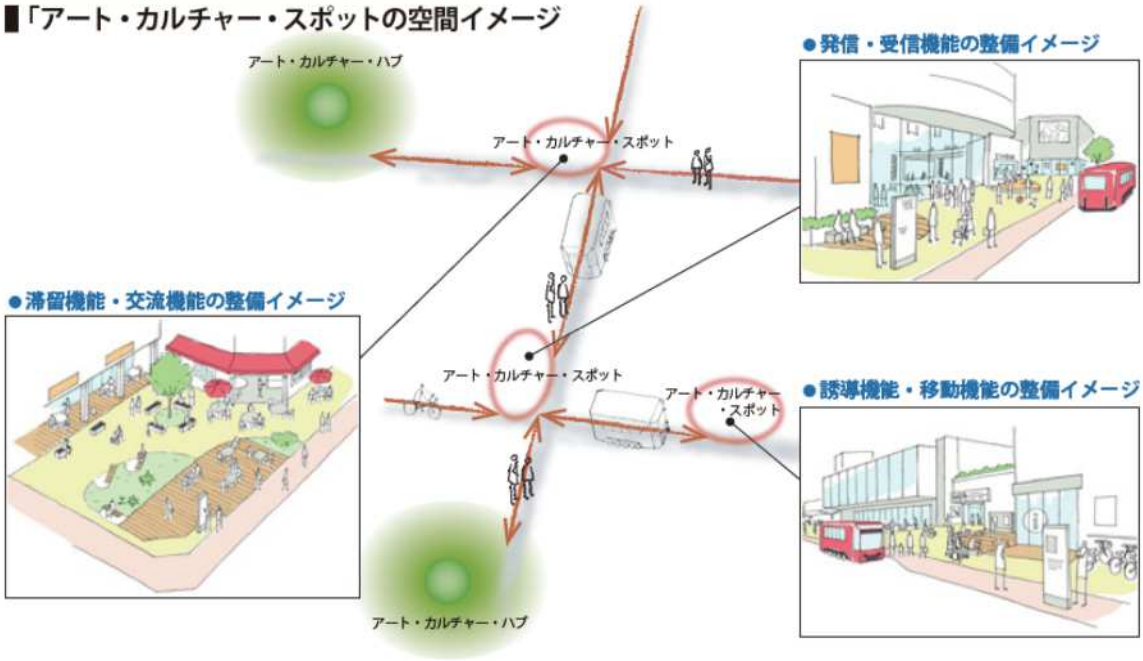
図　駐車施設の区分及び求められる機能

■道路空間の活用イメージ



出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方（2022 年 3 月、東京都）

図　カーブサイドの利活用イメージ



出典：池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018

図　アートカルチャー・スポットの空間イメージ

②都市計画駐車場等の機能転換について

〇都市計画駐車場は、都市計画関係法令において、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ます。一方、池袋駅周辺地区で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施設（乗用車用の施設）の余剰が発生しています。このため、まちづくりの観点からみた施策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ます。

〇また都市計画駐車場等は、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ユニバーサルデザインに配慮した駐車施設とすることや、共同荷さばき駐車施設などの地域課題への対応、他のモビリティとの結節機能等に機能を転換・強化していくことが考えられます。

〇なお、乗用車の駐車スペースを障害者用や荷さばき用等の他の駐車スペースに転換する場合は、下図に示すように駐車施設１台当たりに必要となるスペースが異なるため、同じスペースを用いる場合にも確保できる駐車施設の台数は異なります。

〇そのため、都市計画駐車場等の駐車施設を機能転換する際には、従来の乗用車基準での駐車施設台数に捉われない柔軟な運用方法を採ることが必要になります。

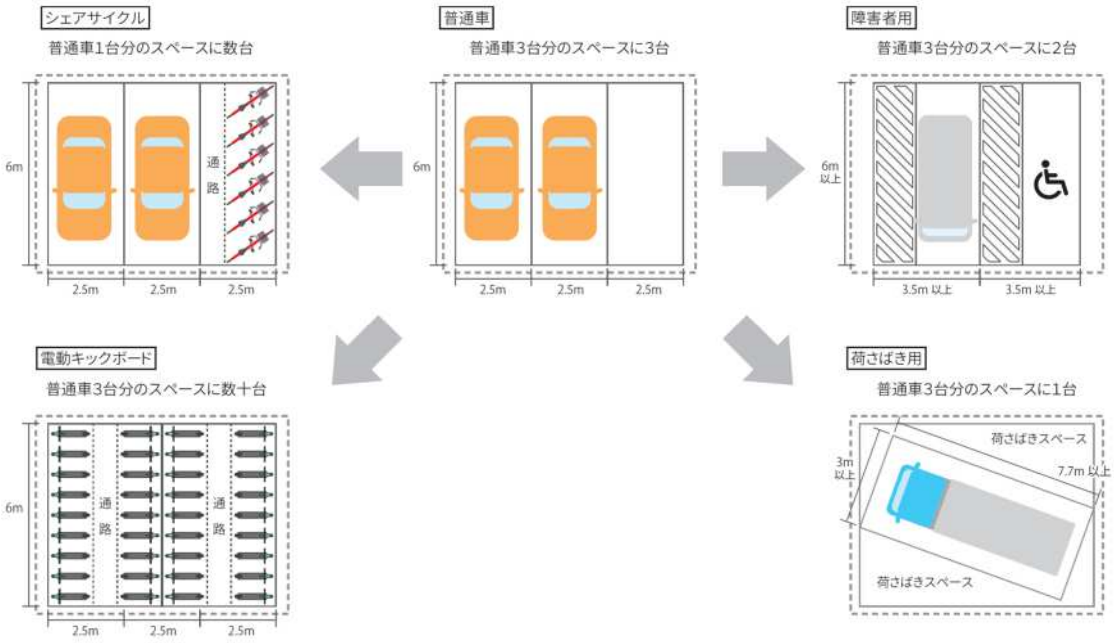


図　駐車場における機能転換のイメージ

（３）地区の解決すべき課題

過年度の区実施調査結果やこれまでの駐車場関連計画の取り組み実施状況等を踏まえ、池袋地区の駐車課題等について以下のように整理します。

①東口地区

１～４	駐車場需給に関する課題	１４～１７	公共的駐車場に関する課題
５～８	駐車施設の配置に関する課題	１８～２０	その他の駐車課題
９～１３	駐車施設の運用に関する課題		

１）乗用車用の駐車場供給量の余剰【全地区共通】

- 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。
- 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。

２）貨物車用の駐車施設の不足・貨物車両の路上駐車の発生【全地区共通】

- 貨物車用の駐車場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が解消されないことが見込まれている。
- 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場が少なく、貨物車の路上駐車が多くみられ、歩行者の安全・快適な通行を阻害する原因となっている。
- また、主に小規模な建物を配送先とする路上での荷さばきが多くみられるため、附置義務対象外の建物を含めた貨物車の駐車需要の受け皿が必要となっている。
- 地区内の共同集配事業の導入等の抜本的な荷さばき対策の導入の検討も必要となっている。

荷さばき車両の路上駐車

４）貨物車の大型化【地区区分なし】

- 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⇒4t）が進んでいる。4t 車の受入れが構造上困難（高さ不足）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。

５）駅前への駐車需要の集中

- 駐車需要が駅前地区に集中しているなど、地区内で需要と供給のアンバランスが生じている。

６）歩行環境の阻害【①②地区共通】

- 歩道が設置されていない道路が多く、歩行者が車道に溢れて通行している。歩行者と自動車が輻輳し、歩行者の安全な通行環境が阻害されている。
- 南北区道などの歩行者を最優先する路線等に面しては、建て替えに伴う附置義務駐車施設整備により駐車場出入口が増えること等で、快適な歩行環境を阻害する可能性がある。

歩行者と自動車が輻輳する道路

７）集約駐車施設の確保に関する課題【全地区共通】

- 駐車施設の隔地集約を進めるにあたっては、隔地の受け皿となる集約駐車施設の確保が必要であるが、現状は隔地する台数に対して十分な供給ができていない。
- 特に普通車、貨物、障害者の駐車施設が不足している。また、地区全体での均衡の取れた集約駐車施設の配置が求められる。

８）二輪車用駐車施設の設置【①②地区共通】
・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台数が確保されているが、局所的には路上駐車が発生しているエリアがみられる。

９）既存駐車場の活用【全地区共通】
・既存駐車場については、駐車マスの大きさが現行基準より小さく高さに制限がある駐車場の利用率が低い傾向にある。まちづくりの観点から既存駐車場の改修や機能転用により、空間を有効に活用する方法の検討が必要となっている。

１０）夜間の客待ちタクシー【①②地区共通】
・池袋駅周辺において、深夜の終電後の時間帯に客待ちのタクシーの路上待機が発生している。

１１）路上駐車スペースの有効活用【全地区共通】
・パーキング・メーターやカーブサイド等の路上駐車スペースの有効活用と路外駐車施設との役割分担の検討が求められる。

１２）他のモビリティとの連結【全地区共通】
・駐車場における他のモビリティとの連結を強化することで、まちなかの回遊を支援する機能を向上させる方策の検討が求められる。

１３）駐車場の空き状況の情報提供【全地区共通】
・駐車場の空き情報を提供することで、効率的な駐車場運用を推進することが求められている。

１４，１５）都市計画駐車場等に関する課題（池袋駐車場、東池袋1丁目地区再開発公共的駐車場）
・東口駅前に立地する都市計画駐車場については、休日利用率が 100%を超えており利用率は高い傾向にあるものの、夜間や午前中等の一部の時間帯には空いている状況であることから、まちづくりの観点からみた効果的な運用・活用方法等の検討が必要となっている。
・東池袋１丁目地区再開発では、公共的駐車場 100 台が整備される計画となっているが、その運用方針が定まっていない。公共的駐車場として、まちづくりの観点からみた効果的な運用・活用方法の検討が必要となっている。
・不特定多数が利用する駐車場という性質からは、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。

１８）新たなモビリティへの対応【全地区共通】
・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。そのため、地区における新たなモビリティの位置付けを明確にするとともに、受け入れる駐車環境についての検討が求められる。

１９）ZEV 用充電施設の普及に関する課題【全地区共通】
・電気自動車の普及を見据えた充電施設の普及が必要であるが、一方で現在地区内に設置されている充電施設の利用率は非常に低く、設置箇所にも偏りがあることから、地区の実態に合った整備と運用の方針を検討する必要がある。

２０）自動運転車両への対応【全地区共通】
・将来的な自動運転車両の普及に備えて、地区における自動運転車両の位置付けを明確にするとともに、受け入れる駐車環境について検討が求められる。

②西口地区

1～4	駐車場需給に関する課題	14～17	公共的駐車場に関する課題
5～8	駐車施設の配置に関する課題	18～20	その他の駐車課題
9～13	駐車施設の運用に関する課題		

1）乗用車用の駐車場供給量の余剰【全地区共通】

- 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。
- 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。

2）貨物車用の駐車施設の不足・貨物車両の路上駐車の発生【全地区共通】

- 貨物車用の駐車場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が解消されないことが見込まれている。
- 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場が少なく、貨物車の路上駐車が多くみられ、歩行者の安全・快適な通行を阻害する原因となっている。
- また、主に小規模な建物を配送先とする路上での荷さばきが多くみられるため、附置義務対象外の建物を含めた貨物車の駐車需要の受け皿が必要となっている。
- 地区内の共同集配事業の導入等の抜本的な荷さばき対策の導入の検討も必要となっている。

貨物車の路上駐車

4）貨物車の大型化【地区区分なし】

- 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⇒4t）が進んでいる。4t 車の受入れが構造上困難（高さ不足）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。

6）歩行環境の阻害【①②地区共通】

- 歩道が設置されていない道路が多く、歩行者が車道に溢れて通行している。歩行者と自動車が輻輳し、歩行者の安全な通行環境が阻害されている。
- 南北区道などの歩行者を最優先する路線等に面しては、建て替えに伴う附置義務駐車施設整備により駐車場出入口が増えること等で、快適な歩行環境を阻害する可能性がある。

歩行者と自動車が輻輳する道路

7）集約駐車施設の確保に関する課題【全地区共通】

- 駐車施設の隔地集約を進めるにあたっては、隔地の受け皿となる集約駐車施設の確保が必要であるが、現状は隔地する台数に対して十分な供給ができていない。
- 特に普通車、貨物、障害者の駐車施設が不足している。また、地区全体での均衡の取れた集約駐車施設の配置が求められる。

8）二輪車用駐車施設の設置【①②地区共通】

- 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台数が確保されているが、局所的には路上駐車が発生しているエリアがみられる。

９）既存駐車場の活用【全地区共通】

・既存駐車場については、駐車マスの大きさが現行基準より小さく高さに制限がある駐車場の利用率が低い傾向にある。まちづくりの観点から既存駐車場の改修や機能転用により、空間を有効に活用する方法の検討が必要となっている。

１０）夜間の客待ちタクシー【①②地区共通】

・池袋駅周辺において、深夜の終電後の時間帯に客待ちのタクシーの路上待機が発生している。

１１）路上駐車スペースの有効活用【全地区共通】

・パーキング・メーターやカーブサイド等の路上駐車スペースの有効活用と路外駐車施設との役割分担の検討が求められる。

１２）他のモビリティとの連結【全地区共通】

・駐車場における他のモビリティとの連結を強化することで、まちなかの回遊性を支援する機能を向上させる方策の検討が求められる。

１３）駐車場の空き状況の情報提供【全地区共通】

・駐車場の空き情報を提供することで、効率的な駐車場運用を推進することが求められる。

１６）都市計画駐車場等に関する課題（池袋西口駐車場）

・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っているが、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の余剰が発生しているなど、その役割も変化している。
・西口駅前街区の再編に合わせ、街区内に立地する都市計画駐車場についても再編される計画となっている。そこで、位置、規模、運用方法についてまちづくりの観点からみた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。
・不特定多数が利用する駐車場という性質から、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。

西口都市計画公共地下駐車場

１８）新たなモビリティへの対応【全地区共通】

・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。そのため、地区における新たなモビリティの位置付けを明確にするとともに、受け入れる駐車環境についての検討が求められる。

１９）ZEV 用充電施設の普及に関する課題【全地区共通】

・電気自動車の普及を見据えた充電施設の普及が必要であるが、一方で現在地区内に設置されている充電施設の利用率は非常に低く、設置箇所にも偏りがあることから、地区の実態に合った整備と運用の方針を検討する必要がある。

２０）自動運転車両への対応【全地区共通】

・将来的な自動運転車両の普及に備えて、地区における自動運転車両の位置付けを明確にするとともに、受け入れる駐車環境について検討が求められる。

③東池袋地区

1～4	駐車場需給に関する課題	14～17	公共的駐車場に関する課題
5～8	駐車施設の配置に関する課題	18～20	その他の駐車課題
9～13	駐車施設の運用に関する課題		

1）乗用車用の駐車場供給量の余剰【全地区共通】

- 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。
- 再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。

2）貨物車用の駐車施設の不足・貨物車両の路上駐車の発生【全地区共通】

- 貨物車用の駐車場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することが見込まれている。
- 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場が少なく、貨物車の路上駐車が多くみられ、歩行者の安全・快適な通行を阻害する原因となっている。
- また、主に小規模な建物を配送先とする路上での荷さばきが多くみられるため、附置義務対象外の建物を含めた貨物車の駐車需要の受け皿が必要となっている。
- 地区内の共同集配事業の導入等の抜本的な荷さばき対策の導入の検討も必要となっている。

荷さばき車両の路上駐車

3）観光バスの路上駐車

- コロナ禍以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発生していた。現在はインバウンド需要が沈静化しているため、路上駐車は減少しているが、インバウンド需要の回復後は課題が再燃する可能性がある。

4）貨物車の大型化【地区区分なし】

- 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⇒4t）が進んでいる。4t 車の受入れが構造上困難（高さ不足）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。

7）集約駐車施設の確保に関する課題【全地区共通】

- 駐車施設の隔地集約を進めるにあたっては、隔地の受け皿となる集約駐車施設の確保が必要であるが、現状は隔地する台数に対して十分な供給ができていない。
- 特に普通車、貨物、障害者の駐車施設が不足している。また、地区全体での均衡の取れた集約駐車施設の配置が求められる。

9）既存駐車場の活用【全地区共通】

- 既存駐車場については、駐車マスの大きさが現行基準より小さく高さに制限がある駐車場の利用率が低い傾向にある。まちづくりの観点から既存駐車場の改修や機能転用により、空間を有効に活用する方法の検討が必要となっている。

11）路上駐車スペースの有効活用【全地区共通】

- パーキング・メーターやカーブサイド等の路上駐車スペースの有効活用と路外駐車施設との役割分担の検討が求められている。

１２）他のモビリティとの連結【全地区共通】

・駐車場における他のモビリティとの連結を強化することで、まちなかの回遊を支援する機能を向上させる方策の検討が求められる。

１３）駐車場の空き状況の情報提供【全地区共通】

・駐車場の空き情報を提供することで、効率的な駐車場運用を推進することが求められる。

１７）都市計画駐車場等に関する課題（西巣鴨駐車場）

・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っているが、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の余剰が発生しているなど、その役割も変化している。
・都市計画駐車場である西巣鴨駐車場（サンシャインパーキング）については、まちづくりの観点からみた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。
・不特定多数が利用する駐車場という性質から、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。

サンシャインパーキング

・サンシャインパーキングは、1,800 台（うち附置義務駐車施設 191 台）の収容台数を有しているが、ピーク時で 200 台以上の余剰が生じている。

１８）新たなモビリティへの対応【全地区共通】

・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。そのため、地区における新たなモビリティの位置付けを明確にするとともに、受け入れる駐車環境についての検討が求められる。

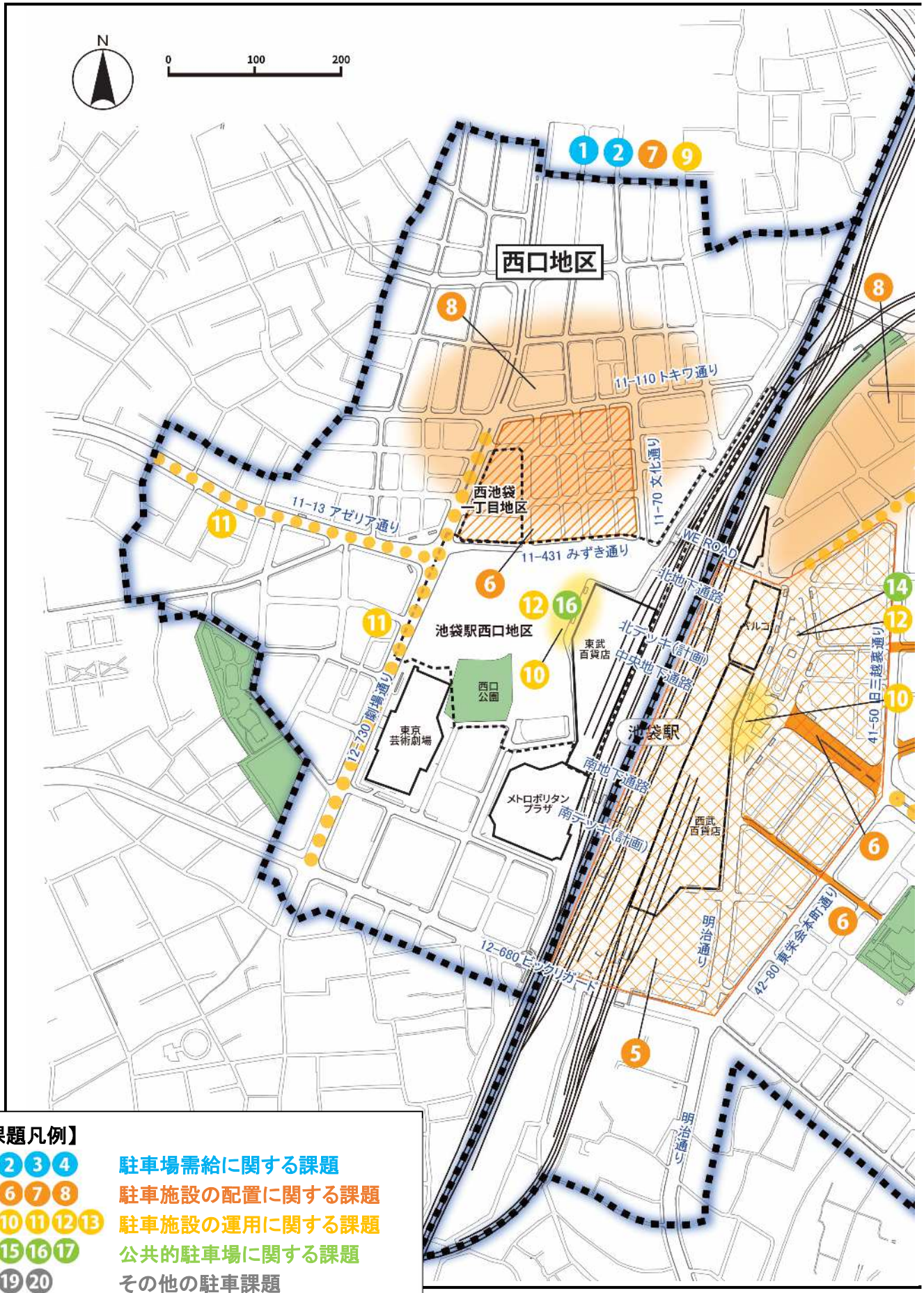
１９）ZEV 用充電施設の普及に関する課題【全地区共通】

・電気自動車の普及を見据えた充電施設の普及が必要であるが、一方で現在地区内に設置されている充電施設の利用率は非常に低く、設置箇所にも偏りがあることから、地区の実態に合った整備と運用の方針を検討する必要がある。

２０）自動運転車両への対応【全地区共通】

・将来的な自動運転車両の普及に備えて、地区における自動運転車両の位置付けを明確にするとともに、受け入れる駐車環境について検討が求められる。

■池袋駅周辺における駐車に関する課題の位置イメージ図



＜地区を問わない駐車に関する課題＞
4 トラックの大型化
13 駐車場の空き状況の情報提供
18 新たなモビリティの対応
19 ZEV 用充電施設の普及
20 自動運転車両への対応
＜全地区での駐車に関する課題＞
1 乗用車の駐車施設余剰
2 貨物車用駐車施設の不足
7 集約駐車施設の不足、偏り
9 既存駐車場の活用
東口地区
東池袋地区
東池袋一丁目地区
帝京平成大学
Hareza池袋
中池袋公園
南池袋公園
明治通り
春日通り
環状5の1号線
41-110 サンシャイン通り
41-150 サンシャイン60通り
41-21 グリーン大通り
サンシャインシティ
アウルタワー
ライズシティ
東池袋駅
＜課題の範囲＞
5
8
6
10
＜個別箇所における駐車に関する課題＞
3 観光バスの路上駐車【東池袋】
5 駅前への駐車需要の集中【東口】
6 歩行環境の阻害【東口、西口】
8 二輪車用駐車施設の設置【東口、西口】
10 夜間の客待ちタクシー【東口、西口】
11 路上駐車施設の有効活用【東口、西口、東池袋】
12 他のモビリティとの連結【東口、西口、東池袋】
14 都市計画駐車場の活用【池袋駐車場】
15 公共的駐車場の活用【東池袋一丁目再開発】
16 都市計画駐車場の活用【池袋西口駐車場】
17 都市計画駐車場の活用【西巣鴨駐車場】

5．地区マネジメントで取り組む駐車施策

池袋地区の解決すべき駐車・まちづくり課題及び地区マネジメントを通じて取り組む駐車施策について、以下のように整理します。

（１）駐車場需給に関する課題に対する施策

【課題１】乗用車用の駐車施設の余剰	対象地区：東口、西口、東池袋

課題の内容

- 乗用車用の駐車施設について、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。
- 都市開発事業等に伴う附置義務駐車施設の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懸念がある。

現状の対策

【附置義務台数の適正化】

- 池袋地区駐車場地域ルール（以下、「地域ルール」という）において、駐車需要の実態に応じた附置義務駐車施設台数を整備することで、駐車施設の適正化を図っている。

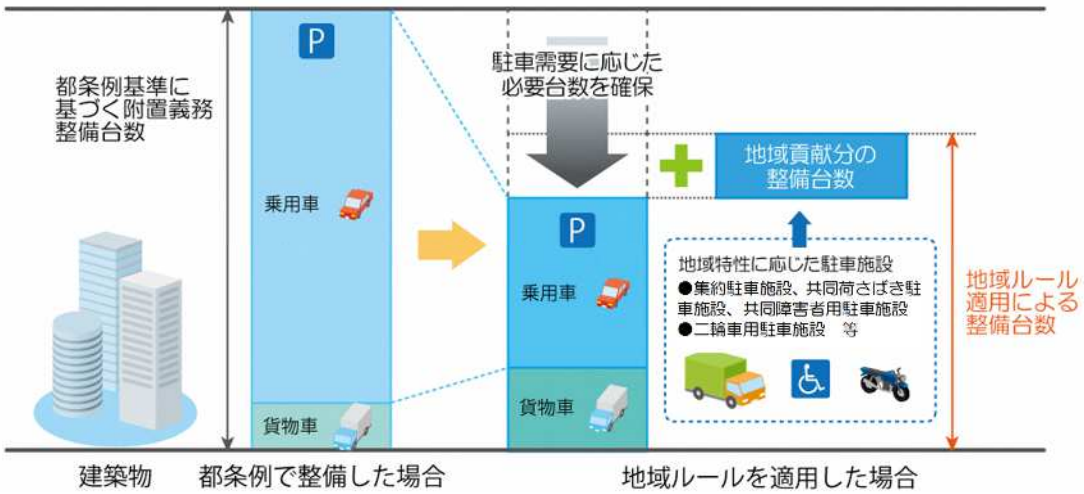


図　駐車場地域ルールにおける整備台数イメージ

検討事項･今後の対策案

- 地域ルールの適用により、附置義務駐車施設台数低減の効果がみられることから、今後も地域ルール適用による現状の対策を継続する。

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13年後）	長期（2035年以降）
実施する施策	地域ルールによる附置義務台数の適正化を2035年まで継続		

実施主体及び関係者		
	実施主体	地域ルール適用事業者
	関係者	なし

【課題２】貨物車用駐車施設の不足	対象地区：東口、西口、東池袋

課題の内容

・地区全体で貨物車用駐車施設が不足しており、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を中心に貨物車両の路上駐車が発生している。都条例の基準で貨物車用駐車施設が整備された場合でも、将来的にも不足する見込みとなっている。

現状の対策

【地域ルール関連対策（附置義務駐車施設台数の適正化、共同荷さばき駐車施設の設置増）】

・地域ルールにおいて、地域貢献として共同荷さばき駐車施設や集約駐車施設の設置を促すことで、附置義務駐車施設台数の適正化、共同荷さばき駐車施設の設置数の増加を図っている。

【荷さばきルール関連（荷さばきルールの策定・周知啓発、荷さばきルール適用範囲）】

・南北区道周辺エリアで荷さばきルール（時間帯･場所）を策定し、荷さばきの適正化を図っている。

検討事項･今後の対策案

【地域ルール関連対策（附置義務駐車施設台数の適正化、共同荷さばき駐車施設の設置増）】

・貨物車用駐車施設増加効果が期待されるため、今後も地域ルール適用による対策を継続する。

・貨物車用駐車施設を増やすため、既存駐車場の機能転換・併用による施設整備を促進する。

【荷さばきルール関連（荷さばきルールの策定・周知啓発、荷さばきルール適用範囲】

・路上駐車の低減効果がみられるため、今後も荷さばきルール適用による現状の対策を継続する。

・共同集配システムの導入検討や、荷さばき課題が発生している他のエリアへの荷さばきルールの適用範囲の拡大を検討する。

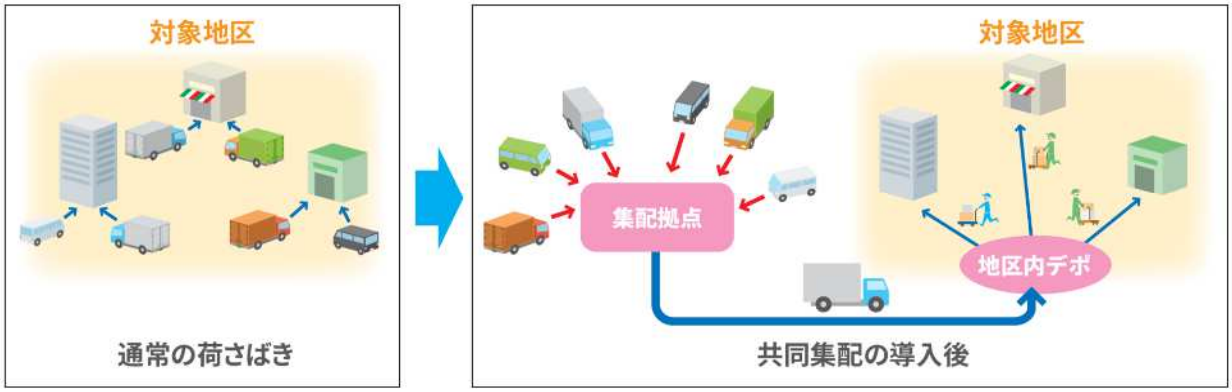


図　共同集配システムのイメージ

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13年後）	長期（2035年以降）
実施する施策	地域ルールによる附置義務台数の適正化を2035年まで継続		
	荷さばきルールに基づく対策を継続		
	共同集配システム導入検討テスト実施	・テスト結果を踏まえた共同集配システム導入 ・荷さばきルール適用範囲拡大	共同集配システムの実施状況を踏まえ見直し

実施主体及び関係者		
地域ルール関連対策	実施主体	地域ルール適用事業者
	関係者	既存駐車場事業者
荷さばきルール関連対策	実施主体	豊島区、池袋ショッピングパーク（共同集配システム導入検討）
	関係者	南北区道及び各地区の荷さばきルール協議会

【課題３】観光バスの路上駐車	対象地区：東池袋

課題の内容

・コロナ禍以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発生していた。
現在はインバウンド需要が沈静化しているため、路上駐車は減少しているが、インバウンド需要の回復後は課題が再燃する可能性がある。

現状の対策

・サンシャインシティは、バスターミナルの空間を活用した時間貸しでの観光バスの受け入れ（事前予約制）を実施している。

検討事項･今後の対策案

・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する。
・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を進める。

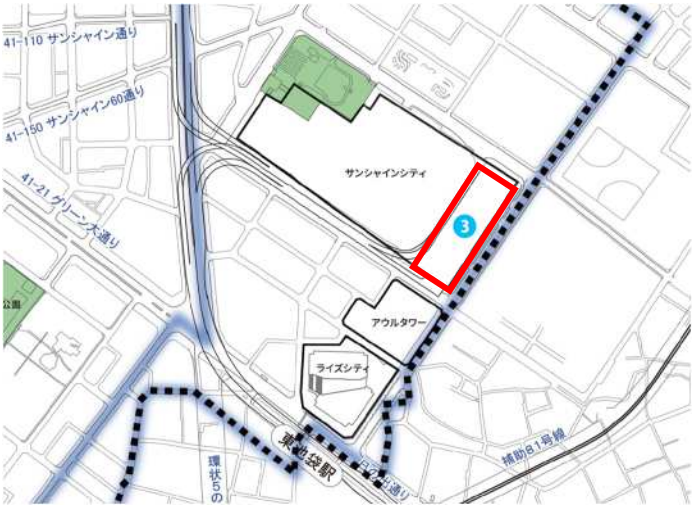


図　サンシャインシティバスターミナル位置図

写真 サンシャインシティバスターミナル

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13年後）	長期（2035年以降）
実施する施策	サンシャインシティバスターミナルの活用 空き状況の発信及び路上駐車削減の取組み	・大型バスの路上駐車状況を踏まえ検討 ・周辺都市開発の状況を踏まえ受け入れ体制検討	

実施主体及び関係者		
	実施主体	豊島区、サンシャインシティ
	関係者	交通管理者、関係事業者

【課題４】貨物車の大型化	対象地区：―

課題の内容

- 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⇒4t）が進んでいるが、4t 車の受入れが構造上困難な駐車場が多く、結果的に貨物車の路上駐車を助長している。

現状の対策

- 地域ルールにおいて、貨物車用駐車施設の規模や構造に関する規定を示しており、車室について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大きさ及び天井高さを確保するものとしている。
- 地域ルールの適用において、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図っているが、現時点で適用実績はない。

検討事項･今後の対策案

【地域ルールの適用】

- 地域ルールの適用により、適切な規模・構造の貨物車用駐車施設の増加が期待されることから、今後も地域ルール適用による対策を継続する。

【荷さばきルールに基づく対策】

- 現状では、池袋地区内で 4t 車の需要がどの程度あるか把握できていないため、4t 車の需要を確認する。
- 貨物車の大型化（2t→4t）による路上荷さばきへの対応策には、大きく分けて①4t 車を受入れ可能な駐車施設の整備促進、②貨物車両の大きさを制限、という２つが考えられる。①は整備完了までに長い時間を要するため、短期的には②の対策を検討し、荷さばきルールにより地区内の駐車施設の大きさに合わせた車両サイズの制限を追記する。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、4t 車の需要を把握した上で、需要を踏まえた路外駐車場の設置について検討する。

目標（短期･中期･長期）	短期（６年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	地域ルールによる附置義務台数の適正化を 2035 年まで継続		
	荷さばきルールへの反映検討		
	・地区内の4t 車需要の調査 ・荷さばきルールの策定、改定	４ｔ車需要を踏まえた路外駐車場の設置検討	

実施主体及び関係者		
地域ルールの適用	実施主体	地域ルール適用事業者
	関係者	トラック協会
荷さばきルールに基づく対策	実施主体	南北区道及び各地区の荷さばきルール協議会
	関係者	トラック協会

（２）駐車施設の配置に関する課題に対する施策

【課題５】駐前への駐車需要の集中	対象地区：東口

課題の内容

・駐車需要が駅前地区に集中しているなど、地区内で需要と供給のアンバランスが生じている。

現状の対策

・地域ルールにおいて、附置義務台数の適正化及び隔地集約の推進を図っている。

検討事項･今後の対策案

・地域ルールの適用により、附置義務施設台数低減及び隔地集約による駐車施設の適正配置の効果が確認されることから、今後も地域ルール適用による対策を継続する。

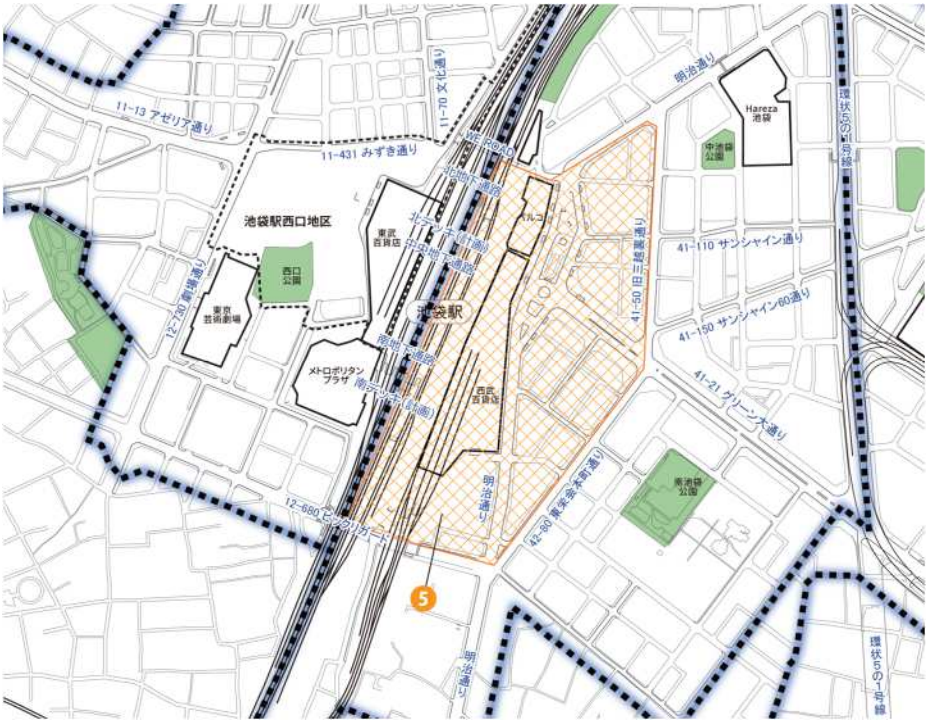


図　池袋駅東口駅前地区の駐車需要の多いエリア（斜線部）

目標（短期･中期･長期）	短期（６年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	地域ルールによる附置義務駐車施設の適正化及び隔地集約を2035 年まで継続		

実施主体及び関係者		
	実施主体	地域ルール適用事業者
	関係者	なし

【課題６】歩行環境の阻害	対象地区：東口、西口

課題の内容

- 交通戦略に定める歩行者を優先する路線等に駐車場出入口が設けられていることで、歩行者と車両の輻輳が発生し、歩行者の安全な通行環境が阻害されている。
- 自転車の安全な走行環境を阻害しないよう、自転車走行帯に接する駐車場においては出入口の設置箇所への配慮が求められる。

現状の対策

【地域ルール関連対策（隔地集約の推進、特定路線、駐車場ネットワーク化）】

- 地域ルールにおいて、小規模建物や歩行者を優先する道路である特定路線のみに面する建物からの隔地を促すことで、隔地集約の推進を図っている。
- 地域ルールにおいて、現状で特定路線は４路線（サンシャイン通り、サンシャイン 60 通り、南北区道、グリーン大通り）が設定されている。

【車両通行規制】

- 特定路線３路線（サンシャイン通り、サンシャイン 60 通り、南北区道）で車両通行の時間帯規制を実施している。

検討事項・今後の対策案

【地域ルール関連対策（隔地集約の推進、特定路線、駐車場ネットワーク化）】

- 地域ルールの適用により、隔地集約による駐車施設の適正配置の効果がみられることから、今後も地域ルール適用による対策を継続する。
- 地域ルールの特定路線の追加について検討する。
  下記の３つの区間・エリア（右図赤枠囲み参照）の追加を検討する。中長期的にはまちづくりの進展を踏まえ、さらに特定路線を追加することを検討する。

ー東口地区：明治通りから南池袋公園に繋がる通り
ー西口地区：ロサ会館周辺街区
ー東池袋地区：サンシャインシティアネックス北側区道

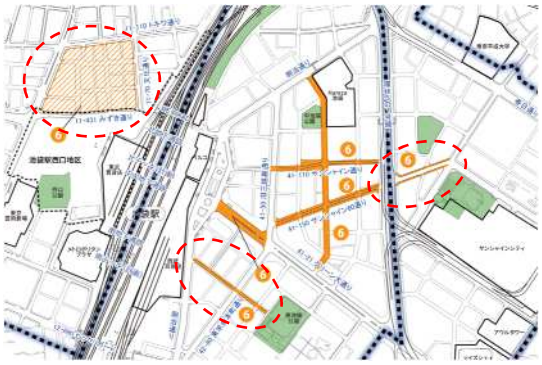


図　特定路線追加検討箇所

- 地域ルールにおいて、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に伴う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する。
- 駐車場の出入口の位置について、自転車の走行空間に接する場合の設置位置に関する配慮が必要な事項を検討し、関連計画に反映させる。

目標（短期･中期･長期）	短期（６年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	地域ルールによる附置義務駐車施設の適正化及び隔地集約を 2035 年まで継続		
	特定路線の追加	都市開発事業に伴う駐車場のネットワーク化	
	自転車の走行空間への配慮に関する記載検討		

実施主体及び関係者		
	実施主体	豊島区、地域ルール適用事業者、都市開発事業者
	関係者	なし

【課題７】集約駐車施設の不足、偏り	対象地区：東口、西口、東池袋

課題の内容

・附置義務駐車施設の隔地分を受け入れるための集約駐車施設が不足している。
　特に普通車、貨物車、障害者用が不足している。

現状の対策

・地域ルールの適用において、地域貢献として集約駐車施設の整備や既存駐車場の余剰分の機能転用による整備を促す仕組みとなっている。

検討事項･今後の対策案

・今後も地域ルール適用による対策を継続する。

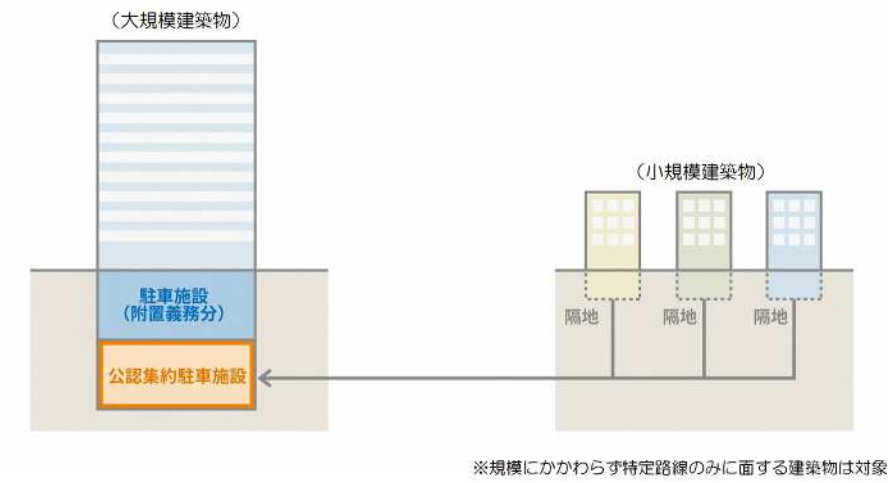


図　集約駐車施設への隔地集約のイメージ

目標（短期･中期･長期）	短期（６年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	地域ルールにより集約駐車施設の整備を 2035 年まで継続		
	既存駐車場の余剰分を集約駐車施設に転用		

実施主体及び関係者		
地域ルール（地域貢献、公認集約駐車施設）	実施主体	地域ルール適用事業者
	関係者	なし
既存駐車場の余剰分の利活用	実施主体	既存駐車場事業者
	関係者	なし

【課題８】二輪車用駐車施設の設置	対象地区：東口、西口

課題の内容

- 過年度に実施した二輪車用駐車施設の調査の結果では、地区全体では駐車施設の台数は確保されているものの、局所的に路上駐車が発生している。

現状の対策

- 地域ルールにおいて、地域貢献として地域の駐車課題改善に資する二輪車用の駐車施設の設置を図っているが、現時点で適用実績はない。

検討事項･今後の対策案

【検討事項】

- 今後も地域ルールの適用による対策を継続する。
- 二輪車駐車施設の設置が必要な位置が不明確なことで地域貢献としての整備が進みづらい面もあるため、二輪車用駐車施設の設置が必要な位置について検討し、地域貢献として整備実施の方針に反映（地域ルール運用マニュアルの改正を含む）することで必要な位置に設置されるように促す。（設置が必要な位置のイメージは下図参照）
- 二輪車用駐車施設の設置にあたっては、敷地内の利便性の高い場所に設置することに配慮するように促す。
- 二輪車用駐車施設の満空情報に関する情報発信の方策を検討し、利用促進を図る。

図　池袋駅東西地区の二輪車の路上駐車の多いエリア（網掛部分）

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13年後）	長期（2035年以降）
実施する施策	地域ルールによる整備を2035年まで継続		
	・設置位置に関する検討結果を地域貢献に反映 ・満空情報提供方法の検討、実施	まちづくりの状況を踏まえ、二輪車用駐車施設の設置方針の検討	

実施主体及び関係者		
地域貢献による整備	実施主体	地域ルール適用事業者
	関係者	なし
設置方針の検討	実施主体	豊島区
	関係者	なし

（３）駐車施設の運用に関する課題に対する施策

【課題９】既存駐車場の活用	対象地区：東口、西口、東池袋

課題の内容

- 既存駐車場については、駐車マスの大きさが現行基準より小さく高さに制限がある駐車場の利用率が低い傾向にある。まちづくりの観点から既存駐車場の改修や機能転用により、空間を有効に活用することが求められる。

方法の検討が必要となっている。

現状の対策

- 地域ルールにおいて、既存建築物の附置義務駐車施設台数を適正化し、附置義務対象外となる台数分を、地区特性に応じた駐車施設（地域貢献）として活用することで、既存駐車場の活用を図っている。

検討事項･今後の対策案

- 隔地集約による駐車施設の適正配置の効果がみられるため、今後も地域ルール適用による対策を継続する。
- 今後、附置義務駐車施設の隔地が増加した場合、集約駐車施設が不足する地区が生じることが想定されるため、活用できる既存駐車場（台数）を精査した上で、既存駐車場の余剰分の利活用について地区の需要に合わせた利活用を促す。

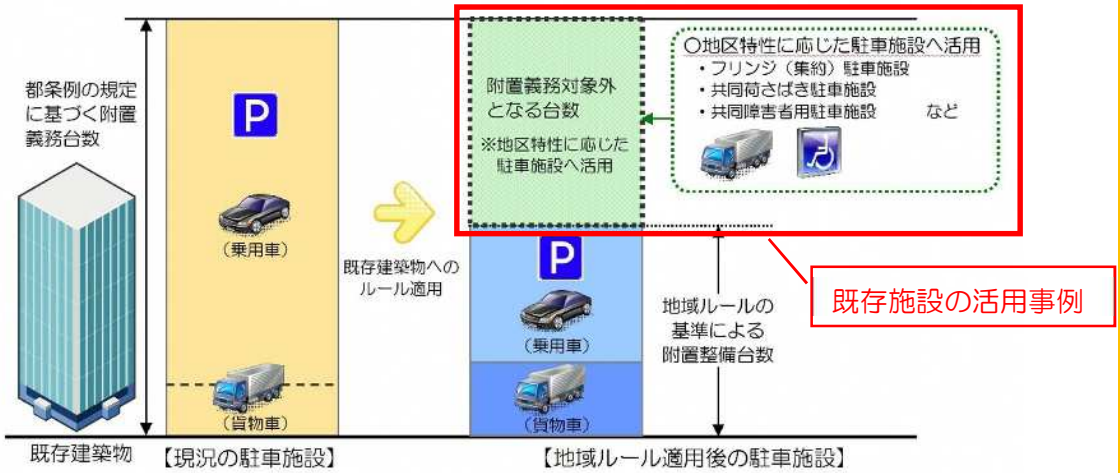


図　既存建築物の地域ルール適用による駐車施設の活用イメージ

目標（短期･中期･長期）	短期（６年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	地域ルールによる既存駐車施設の余剰分の活用を 2035 年まで継続		

実施主体及び関係者		
地域ルール（地域貢献、公認集約駐車施設）	実施主体	地域ルール適用事業者
	関係者	なし
既存駐車場の余剰分の利活用	実施主体	既存駐車場事業者
	関係者	なし

【課題 10】夜間の客待ちタクシー	対象地区：東口、西口

課題の内容

- 池袋駅周辺において、深夜の終電後の時間帯に客待ちのタクシーの路上待機が発生している。
- 池袋駅東口、西口それぞれ深夜の終電後の時間帯に 10 台以上の客待ちタクシーが発生する一方で、東西のタクシープールには空きが見られる。

現状の対策

- 東西駅前広場ではタクシープールを整備しているが、現状で客待ちのタクシーの路上待機の対策は行っていない。

検討事項･今後の対策案

- 課題の発生状況からは、客を拾うためのタクシーがタクシープールを出て路上で待機している様子が伺える。これは運用を改めることで解消できる課題であることから、関係者と協議し改善を要請する。

出典：GOOGLE MAP

写真　池袋駅東口タクシー乗り場及びタクシープール

図　夜間の客待ちタクシーの路上待機が発生しているエリア（網掛部分）

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	運用について関係事業者と協議	タクシーの路上待機の状況に基づき追加的な対策を検討	

実施主体及び関係者		
	実施主体	豊島区、関係事業者
	関係者	なし

【課題 11】路上駐車スペースの有効活用	対象地区：東口、西口、東池袋

課題の内容

・地区内には貨物車用のパーキング・メーターが複数箇所で設置されているが、乗用車の利用が多く貨物車の利用が阻害されている。
本来の目的である貨物車の利用を促進することが求められる。

現状の対策

・南北区道周辺エリアにおいて、荷さばきルールを策定し、啓発活動や横断幕の設置等による利用上の注意喚起により、貨物車の利用促進を図っている。

検討事項･今後の対策案

・短期的には荷さばきルールに基づく貨物車の利用促進のための対策を継続する。
・長期的にはまちづくりの動向に合わせてパーキング・メーターの数、配置を精査し、撤去後の活用方策や路上駐車スペース全体の活用方針を検討する。

写真　都道 435 号（環状５の１号）貨物車用パーキング・メーター

道路空間活用[公共的施設]
●自動車（その他のモビリティ）と人とのアクセスポイント（乗降場所）　●地域課題への対応（荷さばき用PM）　●自動運転社会への対応

図　道路空間に求められる機能

道路空間の活用事例

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	道路空間の役割を踏まえ、活用方針を検討		
実施主体及び関係者	実施主体	豊島区、交通管理者	
	関係者	なし	

【課題 12】他のモビリティとの連携	対象地区：東口、西口、東池袋

課題の内容

・駐車場における自動車とその他のモビリティとの連携の強化が求められる。

現状の対策

・現状で対策は行っていない。

検討事項･今後の対策案

・東池袋一丁目地区再開発計画では、IKEBUS の運行拠点を整備する計画となっていることから、同再開発事業で整備予定の公共的駐車場との機能連携を図る。
・既存駐車場の機能転換や空間活用による、他のモビリティとの連携方策を検討する。
・都市開発事業に合わせて、更に多様化していく新たなモビリティとの連携強化を検討していく。

図　モビリティハブイメージ

出典：国土交通省資料

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	民間都市開発事業に合わせ機能確保を誘導	東池袋一丁目地区再開発において IKEBUS の拠点整備	
	駐車場の機能転換や空間活用による新たなモビリティとの連携を検討		

実施主体及び関係者		
	実施主体	豊島区、東池袋一丁目再開発組合、駐車場管理者
	関係者	なし

【課題 13】駐車場及び道路空間の利用状況に関する情報提供	対象地区：東口、西口、東池袋

課題の内容

- 駐車場の空き情報や出入口の位置情報等の提供による、効率的な運用の推進が求められる。
- 駐車場及び道路空間の利用状況を把握するためのデータが不足している。

現状の対策

- 区の施策としては、駐車施設の空き情報の提供は行っていない。
  （過去の区の取組みでは（公財）東京都駐車場整備保全公社の S-PARK を活用）
- 区では交通戦略に沿った自動車及び歩行者の交通量調査を定期的に実施しているが、年度によって調査未実施の箇所がある等、情報が断片的である。また多様な主体が各々の事業に合わせて非定期にデータを取得している。

検討事項･今後の対策案

- 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小規模駐車場の参入の促進、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ない情報の提供方法（既存システムの機能付加）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。
- 情報提供システムの活用にあたり、各駐車場の満空情報の収集に必要な機器の設置・増設に対する助成を検討する。
- 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システムの整備を検討する。
- 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。

図　情報提供システムイメージ（事例：S-park のしくみ）

出典：東京都道路整備保全公社ホームページ

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	・既存システムの活用、普及啓発の実施 ・機器の設置・増設の助成 ・未参入の駐車場参入要請 ・データの収集と分析	左記検討結果に基づき、既存システムへの機能付加及び利用の普及啓発の実施	

実施主体及び関係者		
	実施主体	豊島区、既存の駐車場情報システム運用事業者
	関係者	駐車場事業者

（４）公共的駐車場に関する課題に対する施策

【課題 14, 16, 17】都市計画駐車場等の活用
（東口：池袋駐車場／西口：池袋西口駐車場／サンシャインシティ：西巣鴨駐車場）

課題の内容

- 駐車需要が低い時間帯において、地域課題に対応する柔軟な利活用が求められる（東口）。
- 乗用車の需要が低く余剰が発生している。余剰部分の空間について、地域課題に対応する柔軟な利活用が求められる（西口）。
- 2017 年のデータでは年間トップピークで約 200 台の余剰が発生している。余剰部分の空間について、地域課題に対応する柔軟な利活用が求められる（サンシャインシティ）。

現状の対策

- 地域ルール運用協議会が実施する駐車交通対策助成事業により、池袋駐車場内に共同荷さばき駐車施設を整備している。

検討事項･今後の対策案

- 余剰部分または需要が低い時間帯について、地区の課題解決に資する駐車施設へ機能転換※1 する等の柔軟な運用方法を検討する。
- 利用しやすい障害者用駐車施設の整備、駐車場のバリアフリー化を推進する。
- 新たなモビリティ（電動キックボード、自動運転車両等）に対応可能な空間を確保する。

注）現時点（令和 5 年 3 月現在）では、特定小型原動機付自転車※2 を除く新たなモビリティの駐車スペースについては、駐車場及び駐輪場に認められている建築基準法施行令における容積対象面積の除外規定が適用されない。機能転換するにあたっては、その時点の関係法令の規定に沿って行うものとする。

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	参考収容台数	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0.68ha	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0.57ha	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8.99ha	地下２層 自走式	1,600台	1,800台

図　都市計画駐車場の設置状況

※1 都市計画駐車場に求められる機能は P. 14 を参照

※2 道路交通法に基づく

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	各都市計画駐車場について、対応が可能な対策から実施		
実施主体及び関係者	実施主体	都市計画駐車場等管理者	
	関係者	東京都関係部局	

【課題 15】公共的駐車場の活用（東池袋一丁目再開発）	対象地区：東口

課題の内容

- 公共的駐車場 100 台を整備予定であるが運用方法が未確定。地域課題に対応する柔軟な利活用の検討が求められる

現状の対策

- 未着手

検討事項･今後の対策案

- 公共的駐車場の運用方法（施設駐車場の運用との区分）を検討し、一定のルールを設ける。
- 地区の課題解決に資する利活用（乗用車用、荷さばき用等）の方法を検討する。
- 利用しやすい障害者用駐車施設の整備、駐車場のバリアフリー化を推進する。
- 新たなモビリティ（電動キックボード、自動運転車両等）に対応可能な空間を確保する。

注）現時点（令和 5 年 3 月現在）では、特定小型原動機付自転車※1 を除く新たなモビリティの駐車スペースについては、駐車場及び駐輪場に認められている建築基準法施行令における容積対象面積の除外規定が適用されない。機能転換するにあたっては、その時点の関係法令の規定に沿って行うものとする

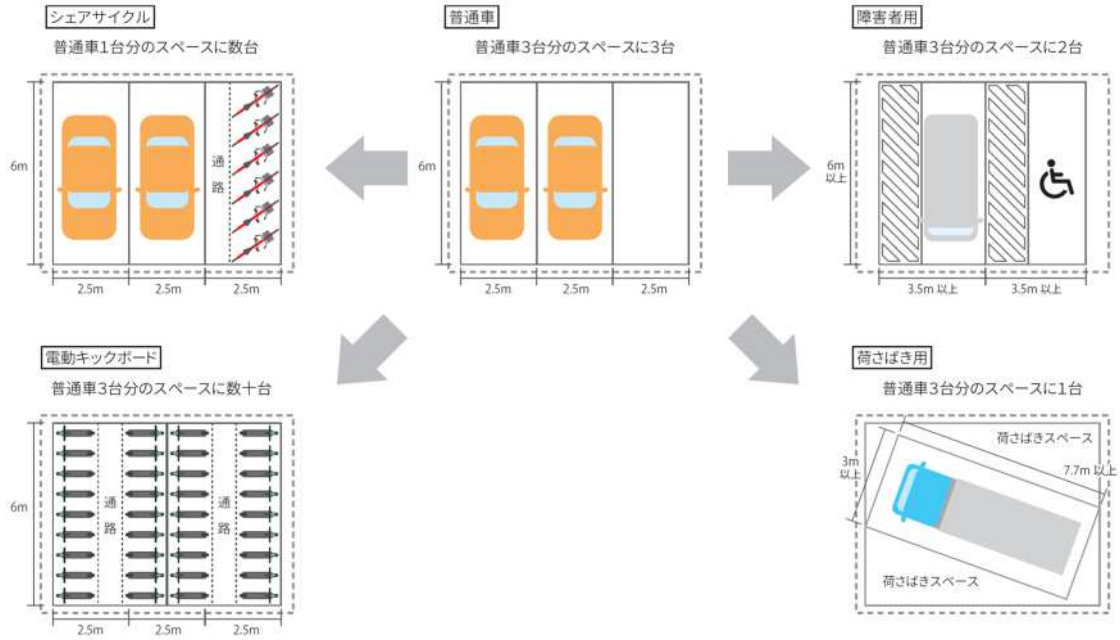


図　公共的駐車場の機能転用のイメージ

※1 道路交通法に基づく

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	対応が可能な対策から実施	周辺駐車場との連携や役割分担など、地区全体で活用方法を調整	

実施主体及び関係者		
	実施主体	東池袋一丁目再開発組合
	関係者	豊島区

（５）その他の課題に対する施策

【課題 18】新たなモビリティへの対応

課題の内容

・電動キックボード等の新たなモビリティへの駐車場の対応方法の検討が求められる。

現状の対策

・未着手

検討事項･今後の対策案

・駐車場における新たなモビリティへの対応方策を検討する。
・モビリティ毎の空間の需要等を検討する。
・今後も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。
・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。
・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、多様な利用方法を検討する。

小型バス・カート		超小型モビリティ	パーソナルモビリティ	自動宅配ロボット
e-Palette	eCOM-10	C+pod	電動キックボード	楽天 UGV
出典：トヨタ自動車(株)資料	出典：大分市資料	出典：トヨタ自動車(株)資料	出典：経済産業省資料	出典：経済産業省資料
（全長×全幅×全高） 5,255×2,065×2,760mm	（全長×全幅×全高） 4,995×2,000×2,425mm	（全長×全幅×全高） 2,490×1,290×1,550mm	（全長×全幅×全高） 1,228×536×1,186mm	（全長×全幅×全高） 1,715×750×1,600mm
最高速度　19km/h 乗車人数　20 名	最高速度　19km/h 乗車人数　16 名	最高速度　60km/h 乗車人数　2 名	最高速度　18km/h 乗車人数　1 名	最高速度　15km/h 最大積載量 50kg
NAVYA ARMA	AR-07	COMS	電動車椅子	DeliRo
出典：(株)マクニカ資料	出典：ヤマハ発動機(株)資料	出典：トヨタ車体(株)資料	出典：(株)キュリオ資料	出典：(株)ZMP 資料
（全長×全幅×全高） 4,750×2,110×2,640mm	（全長×全幅×全高） 3,960×1,355×1,840mm	（全長×全幅×全高） 2,395×1,095×1,495mm	（全長×全幅×全高） 890×540×890mm	（全長×全幅×全高） 962×664×1,089mm
最高速度　25km/h 乗車人数　15 名	最高速度　19km/h 乗車人数　7 名	最高速度　60km/h 乗車人数　1 名	最高速度　5.5km/h 乗車人数　1 名	最高速度　6km/h 最大積載量 50kg

図　普及が想定される新たなモビリティのイメージ

出典：総合的な駐車対策の在り方（2022 年 3 月、東京都）

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	・モビリティ毎の空間の需要等に関する検討 ・都市計画駐車場、公共的駐車場等の空間の活用	検討結果に基づく空間の確保	

実施主体及び関係者		
	実施主体	都市計画駐車場管理者、公共的駐車場管理者
	関係者	豊島区、各モビリティ事業者

【課題 19】ZEV 用充電施設の普及

課題の内容

・ZEV 用充電施設の普及促進が求められる一方で、地区内（東口地区）の既存の充電器の稼働率は約 1.5%（令和３年３月時点）と低く、地区の実態に合った整備と運用の方針の検討が必要となっている。

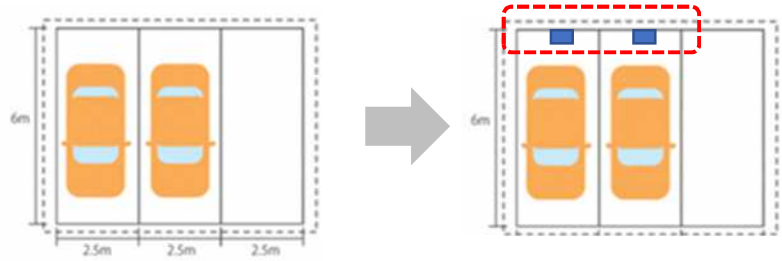
現状の対策

・地域ルールにおいて、地域貢献として ZEV 用充電施設の設置を図っているが、地区内において既に一定数が確保されており、現時点で地域ルールの適用実績はない。

検討事項･今後の対策案

・今後も地域ルールの適用による対策を継続する。
・地区内の ZEV 用充電施設の設置数、設置箇所、設置時期等の目標設定について検討する。
・定期的に電気自動車及び充電施設の普及状況を確認し、対策を検討・見直しする。

電気自動車や充電施設の普及状況を確認しながら
充電施設の普及に対する目標や対策を検討



出典：総合的な駐車対策の在り方（2022 年 3 月、東京都）

図　駐車施設への ZEV 用充電施設設置のイメージ

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13 年後）	長期（2035 年以降）
実施する施策	地域ルールに基づき 2035 年まで継続		
	6～7 年毎に電気自動車及び充電施設の普及状況を確認し、適宜目標を設定、対策を検討・見直し		

実施主体及び関係者		
	実施主体	豊島区、駐車場管理者、地域ルール適用事業者
	関係者	東京都及び区関係部局

【課題 20】自動運転車両への対応

課題の内容

・将来的な自動運転車両の普及に備えて、地区における自動運用車両の位置付けを明確にするとともに、受け入れる駐車環境についての検討が求められる。

現状の対策

・未着手

検討事項･今後の対策案

・自動運転車両の普及により、これまでと自動車の利用（乗降）方法が変わることが想定されることから、自動運転車両の特性を踏まえた路上や駐車場のあり方について検討する。
・自動運転車両の乗降場所として道路空間、駐車場内の利用方法を検討する。
・駐車場の自動運転車両対応の駐車区画のあり方を検討する。

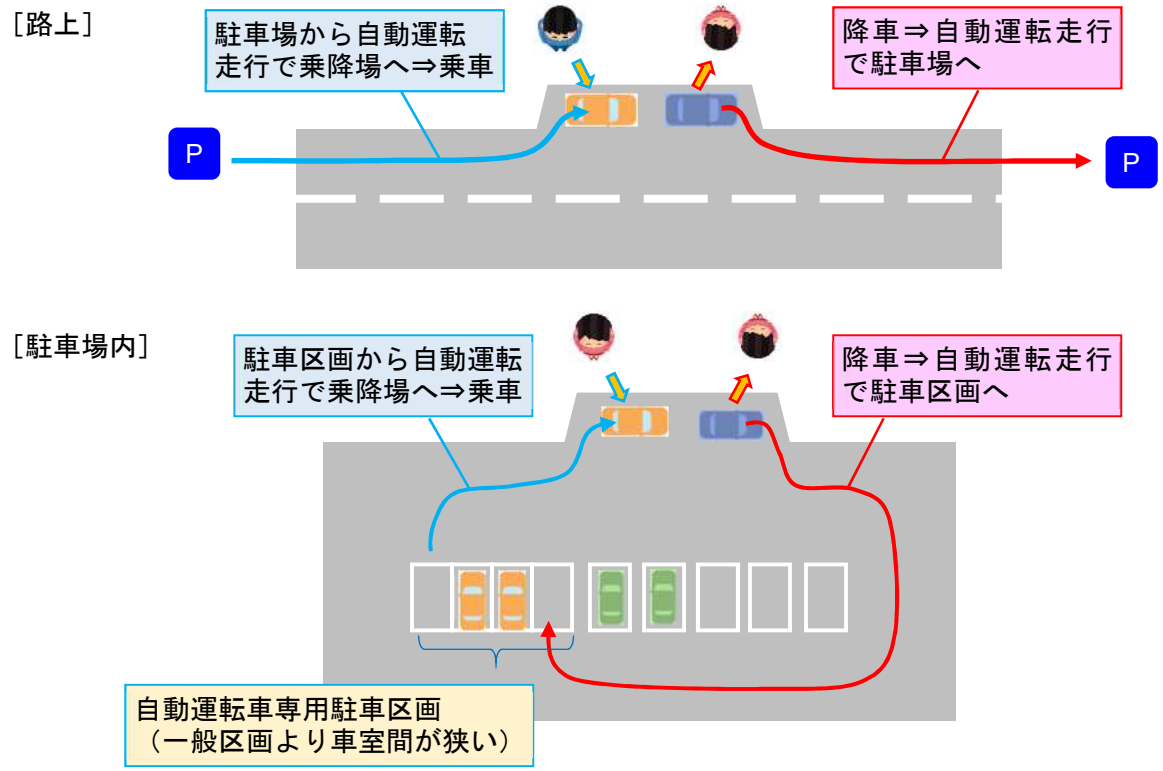


図　自動運転車両による路上及び駐車場での駐車・乗降イメージ

目標（短期･中期･長期）	短期（6年後）	中期（13年後）	長期（2035年以降）
実施する施策	6～7年毎に自動運転車両の普及状況を確認し、適宜目標を設定、対策を検討・見直し		

実施主体及び関係者		
	実施主体	豊島区、道路管理者、駐車場管理者
	関係者	東京都及び区関係部局

■取組みまとめ表

課題		短期（6年後）の取り組み	中期（13年後）の取り組み	長期（2035年以降）の取り組み
駐車場需給に関する課題に対する施策	乗用車用の駐車施設の余剰	地域ルールによる附置義務台数の適正化を2035年まで継続		
	貨物車用駐車施設の不足	荷さばきルールに基づく対策を継続		
		共同集配システム導入検討テスト実施	・テスト結果を踏まえた共同集配システム導入 ・荷さばきルール適用範囲拡大	共同集配システムの実施状況を踏まえ見直し
	観光バスの路上駐車	サンシャインシティバスターミナルの活用 空き状況の発信及び路上駐車削減の取組み	・大型バスの路上駐車状況を踏まえ検討 ・周辺都市開発の状況を踏まえ受け入れ体制検討	
	貨物車の大型化	地域ルールによる附置義務台数の適正化を2035年まで継続		
		荷さばきルールへの反映検討		
		・地区内の4t車需要の調査 ・荷さばきルールの策定、改定	・４ｔ車需要を踏まえた路外駐車場の設置検討	
駐車施設の配置に関する課題に対する施策	駅前への駐車需要の集中	地域ルールによる附置義務台数の適正化及び隔地集約を2035年まで継続		
	歩行環境の阻害	特定路線の追加	都市開発事業に伴う駐車場のネットワーク化	
		自転車走行空間への配慮に関する記載検討		
	集約駐車施設の不足、偏り	地域ルールにより集約駐車場の整備を2035年まで継続		
		既存駐車場の余剰分を集約駐車施設に転用		
	二輪車用駐車施設の設置	地域ルールによる整備を2035年まで継続		
		・設置位置に関する検討結果を地域貢献に反映 ・満空情報提供方法の検討・実施	まちづくりの状況を踏まえ、二輪車用駐車施設の設置方針の検討	
駐車施設の運用に関する課題に対する施策	既存駐車場の活用	地域ルールによる既存駐車施設の余剰分の活用を2035年まで継続		
	夜間の客待ちタクシー	運用について関係事業者と協議	タクシーの路上待機の状況に基づき追加的な対策を検討	
	路上駐車スペースの有効活用	道路空間の役割を踏まえ活用方針を検討		
	他のモビリティとの連携	民間開発事業に合わせ機能確保を誘導	東池袋一丁目地区再開発においてIKEBUSの拠点整備	
		駐車場の機能転換や空間活用による新たなモビリティとの連携を検討		
	駐車場及び道路空間の利用状況等に関する情報提供	・既存システムの活用、普及啓発の実施 ・機器の設置・増設の助成 ・未参入の駐車場参入要請 ・データの収集と分析	検討結果に基づき、既存システムへの機能付加及び利用の普及啓発の実施	
公共的駐車場に関する課題に対する施策	都市計画駐車場等の活用	各都市計画駐車場について、対応が可能な対策から実施を検討		
	公共的駐車場の活用	対応が可能な対策から実施	周辺駐車場との連携や役割分担など、地区全体で活用方法を調整	
その他の課題に対する施策	新たなモビリティへの対応	・モビリティ毎の空間の需要等に関する検討 ・都市計画駐車場、公共的駐車場等の空間の活用	検討結果に基づく空間の確保	
	ZEV用充電施設の普及	地域ルールに基づき2035年まで継続		
		6～7年毎に電気自動車及び充電施設の普及状況を確認し、適宜目標を設定、対策を検討・見直し		
	自動運転車両への対応	6～7年毎に自動運転車両の普及状況を確認し、適宜目標を設定、対策を検討・見直し		

６．地区マネジメントの運用について

（１）運用体制（施策実施体制）

地区マネジメント協議会の施策実施にあたっては、一般社団法人池袋地区駐車場地域ルール運用協議会（以下、「運用協議会」とします）を活用する運用体制とします。

■ 地区マネジメントの運用（施策実施）のイメージ

○『地区マネジメント推進協議会』は、地区マネジメントガイドラインに基づく事業（以下、「提案事業」とします）を『運用協議会』に提案します。

○『運用協議会』は、上記の提案事業について、年度ごとに作成する駐車交通対策実施計画案に盛り込む事業のひとつとして精査します。

○『地域ルール運用委員会』は、『運用協議会』の駐車交通対策実施計画案を審査・承認し、駐車交通対策実施計画として決定します。

○『運用協議会』は、地域ルールにおける協力金を活用し、駐車交通対策実施計画に基づく交通まちづくり施策を実施もしくは支援します。

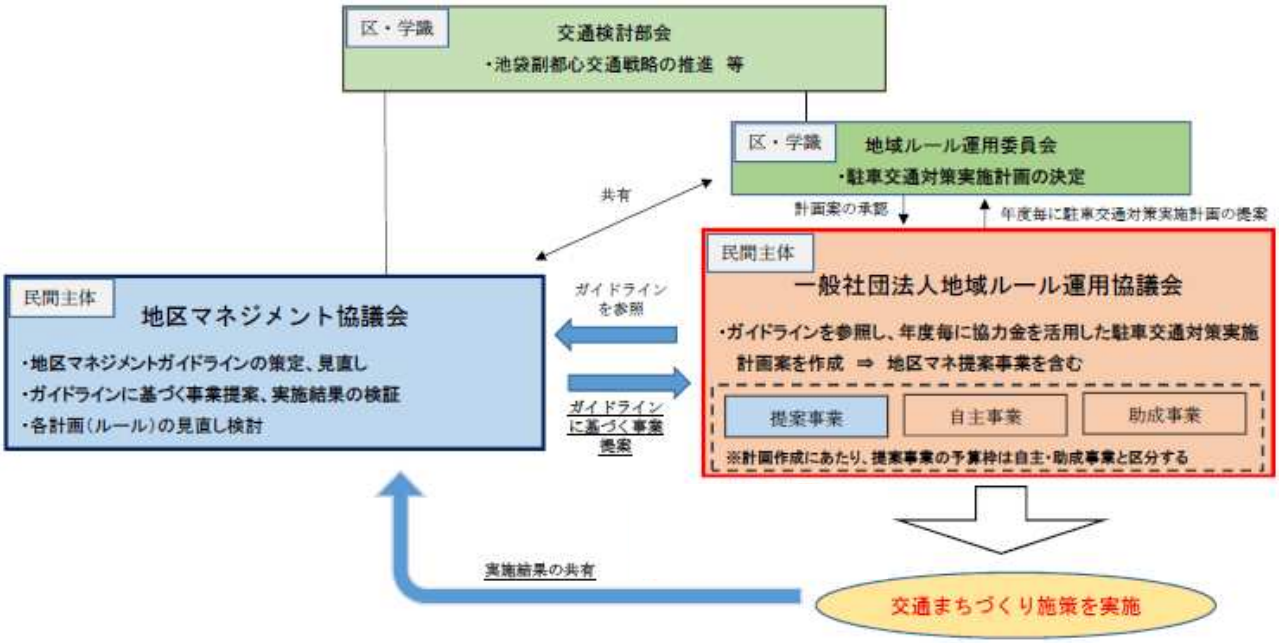


図　地区マネジメント協議会の施策実施体制イメージ

■ 提案事業について

提案事業の内容は、以下を原則として、検討及び決定するものとします。

① 本ガイドライン「5．地区マネジメントで取り組む駐車施策」に記載のある施策であること。

② ①の施策のうち、実施主体が「区」及び「地域ルール適用事業者」に区分される施策は、それぞれの主体により実施されるべきものであることから除くものとする。また、東京都駐車場条例及び地域ルールに基づく施策は、自主事業及び助成事業として実施されるべきものであることから除くものとする。

※ 提案事業の実施にあたっては、運用協議会の継続的な運営と施策の実施を可能とするべく、年度毎に提案事業に使える予算の限度額を明確にし、その限度額の範囲内で実施すること。

※ 上記を原則とするが、豊島区との協議により、施策実施の必要性が認められた場合には、この限りでない。

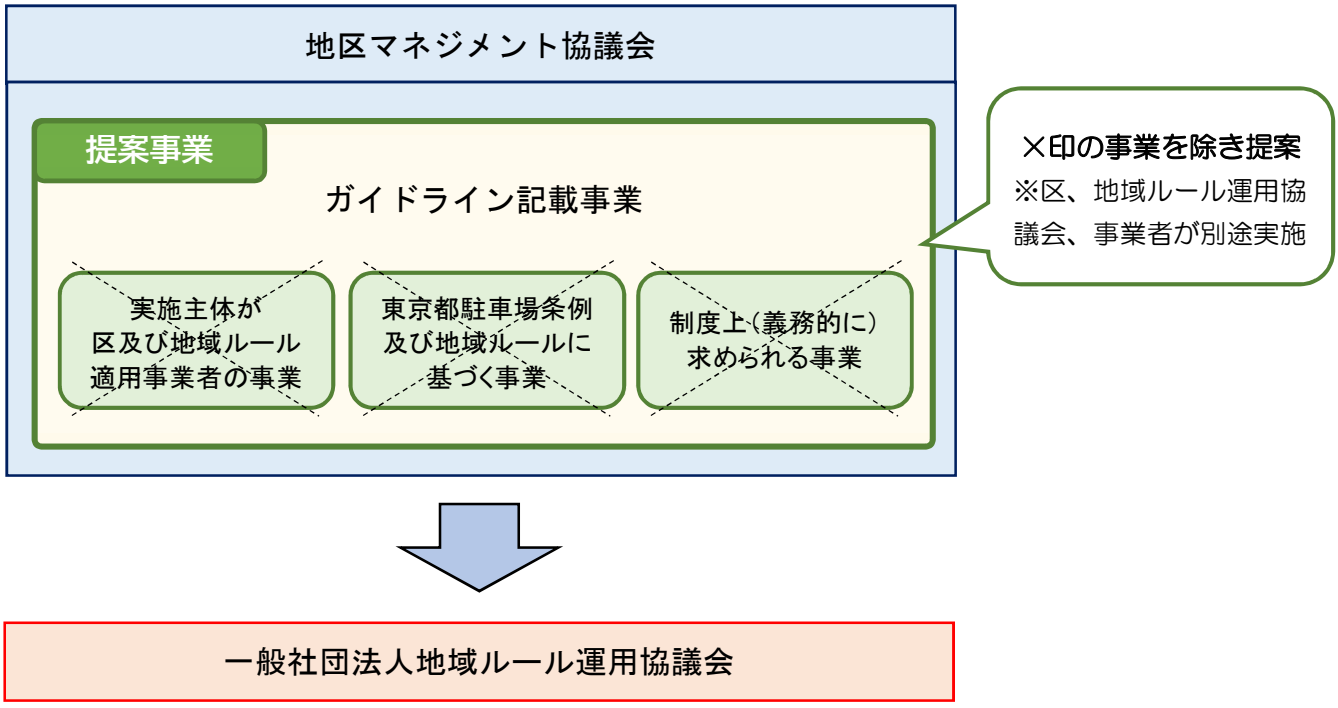


図 提案事業の範囲のイメージ

（２）施策実施の流れ

本ガイドラインに基づく事業の提案は、地区マネジメント協議会における検討に基づき、年度毎に行うものとします。

運用協議会は実施した結果を検証します。その結果は地区マネジメント推進協議会と共有し、翌年度の提案事業の内容検討に反映されます。

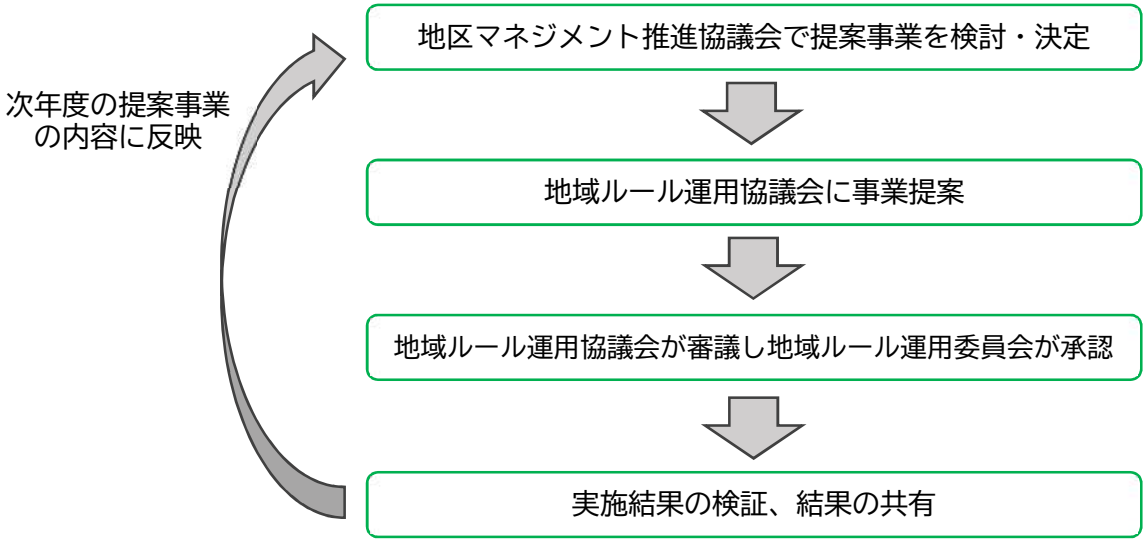


図　ガイドライン提案事業の実施の流れ

（３）運営管理及び評価・見直し

本ガイドラインに基づき実施される施策が、地区の課題の解消や目標の達成に寄与していることを定期的に評価・検証していくことが必要です。「５．地区マネジメントで取り組む駐車施策」の内容は、おおむね5年ごとに評価し、必要に応じてガイドラインの内容を見直していきます。

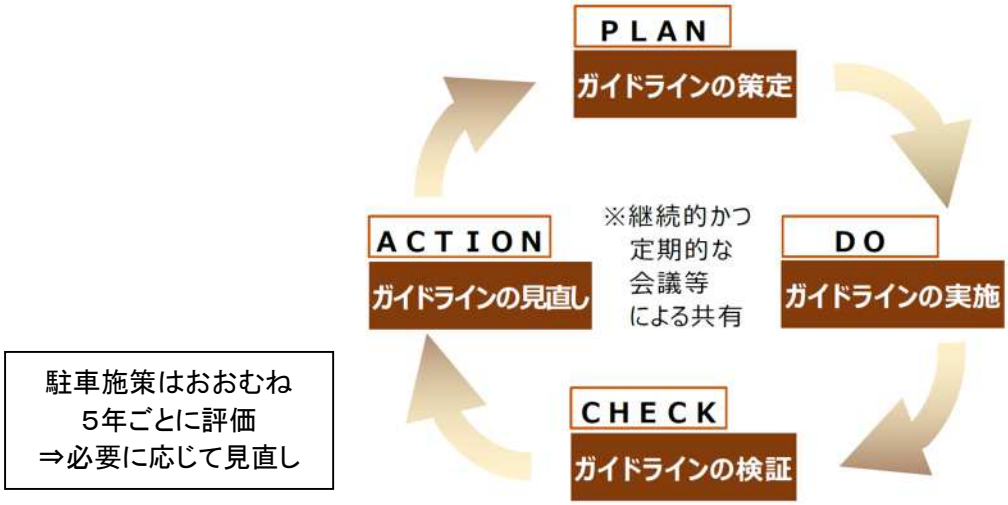


図　地区マネジメントによる施策の取り組みイメージ

【資料1】池袋地区駐車・まちづくりマネジメント検討協議会における検討経過

協議会（日付）	検討概要
第1回協議会 （2022 年 9 月 8 日）	・地区マネジメントの導入について ・マネジメントガイドラインの骨子（案）について ・今後のスケジュールについて
第2回協議会 （2022 年 11 月 30 日）	・マネジメントガイドライン（案）の検討について ・今後のスケジュールについて
第3回協議会 （2023 年 2 月 14 日）	・マネジメントガイドライン（案）の検討について ・今後のスケジュールについて
第4回協議会（書面開催） （2023 年 3 月 10 日）	・マネジメントガイドラインの確認

【資料2】池袋地区駐車・まちづくりマネジメント検討協議会　名簿（2023 年 3 月）

	所　属	役　職	会員名
学識経験者	日本大学理工学部	教授	大沢　昌玄
	東京理科大学理工学部	教授	伊藤　香織
行政	東京都都市整備局市街地建築部	建築企画課長	栗原　聰夫
	東京都都市整備局都市基盤部	交通計画調整担当課長	小島　朋己
道路管理者	東京都建設局第四建設事務所	管理課長	羽石　幸一
交通管理者	警視庁交通部理事官交通規制課	都市交通管理室長	椎名　啓雄
	警視庁交通部駐車対策課	駐車対策担当管理官	川口　浩和
	警視庁池袋警察署交通課	課長	坪川　史朗
	警視庁巣鴨警察署交通課	課長	坂梨　篤宏
	警視庁目白警察署交通課	課長	中川　政宗
駐車場事業者	栄真株式会社	代表取締役社長	籏　栄一郎
	株式会社池袋ショッピングパーク	取締役	林　邦彦
	東武ビルマネジメント株式会社	常務取締役ビルサポート事業本部長	知久　達也
	株式会社サンシャインシティ	常務取締役まちづくり推進部長	川上　裕信
	株式会社JR東日本ビルディング	執行役員 第三エリア事業副部長	飯塚　丈
	株式会社そごう・西武	総務部総務担当担当部長	鈴木　保則
	タイムズ24株式会社	法人営業本部 副本部長	高塚　茂
開発事業者	池袋駅西口地区市街地再開発準備組合	理事	後藤　英夫
	東池袋一丁目地区再開発組合	理事長	山本　邦雄
	西池袋一丁目地区再開発準備組合	事業協力者　住友不動産株式会社 取締役　専務執行役員 都市開発事業本部長	片山　久壽
	東武鉄道株式会社	執行役員　池袋開発準備室長	田邉　哲也
貨物運送事業者	一般社団法人東京都トラック協会	業務部　交通・環境グループ　副参事	尾坂　尚史
モビリティ事業者	WILLER EXPRESS株式会社	池袋営業所 所長	佐々木　俊治
地元代表	豊島区商店街連合会	副会長	谷口　政隆
区	都市整備部	都市整備部長	近藤　正仁
	都市整備部	土木担当部長	宮川　勝之
オブザーバー	国土交通省都市局街路交通施設課	街路交通施設安全対策官	太田　裕之
	独立行政法人都市再生機構（UR）	東日本都市再生本部 事業企画部　担当部長	佐藤　剛

池袋地区駐車・まちづくりマネジメント検討協議会設置要綱

令和４年９月８日
都市整備部長決定

制定　令和４年９月８日

（設置）

第１条　この要綱は、池袋地区駐車・まちづくりマネジメント検討協議会（以下「協議会」という。）の運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

（目的）

第２条　本協議会は、池袋副都心交通戦略2020更新版（令和2年3月策定）で掲げた基本方針の一つである歩行者を優先する交通環境の創出を実現するため、池袋地区の特性やまちづくりの状況を踏まえた駐車マネジメントを推進することを目的とする。

（所掌事項）

第３条　協議会は、次に掲げる事項について所掌するものとする。

（１）地区マネジメントガイドラインの策定に関すること。

（２）地区マネジメントガイドラインに基づく施策の実施に関すること。

（３）その他、協議会が必要と認めたこと。

（組織）

第４条　協議会は、次に掲げる委員をもって組織する。

（１）	学識経験者	２人以内
（２）	行政関係者	２人以内
（３）	道路管理者	１人以内
（４）	交通管理者	５人以内
（５）	駐車場事業者	７人以内
（６）	開発関係事業者	５人以内
（７）	貨物運送事業者	１人以内
（８）	モビリティ事業者	１人以内
（９）	地元代表	１人以内
（１０）	豊島区	２人以内

（オブザーバー）

第５条　協議会は、委員とは別にオブザーバー参加者を置くことができる。

（協議会の運営）

第６条　協議会に会長及び副会長を置く。

２　会長、副会長は、あらかじめ区長が指定した者をあてる。

３　会長は、協議会を代表し会務を総括する。

４　協議会は、会長が招集する。ただし、会長が選任されるまでの間は、事務局が招集する。

５　会長は、必要と認めるときは、映像と音声の送受信により相手の状態を相互に認識しながら通話することができる方法での会議（以下「オンライン会議」とする。）を招集することができる。

６　会長に事故があるときは、副会長がその職務を代理する。

７　協議会は、委員の過半数の出席をもって定足数とする。

８　委員は、事故その他やむを得ない理由により協議会に出席できないときは、代理人を出席させることができる。

９　協議会の議決は、会長を除く出席した委員の３分の２以上の同意で決する。

１０　会長は、必要と認めるときは委員以外の者に対して協議会への出席を求め、意見を聴くことができる。

１１　第７項から第１１項の規定は、オンライン会議を開催する場合も同様とする。

１２　会長は、必要に応じ、委員を追加することができる。

（事務）

第７条　協議会の事務は、豊島区都市整備部都市計画課において処理する。

（委員の任期）

第８条　委員の任期は、就任した日から２年間とする。

（その他）

第９条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附　則

この要綱は、令和４年９月８日から施行する。

池袋地区駐車・まちづくりマネジメントガイドライン

令和5(2023)年3月　策定

令和7(2025)年9月　改定

編集・発行　池袋地区駐車・まちづくりマネジメント検討協議会

事務局　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

電話　03－3981－1111(代表)

e-mail　A0022603@city.toshima.lg.jp

令和５（２０２３）年3月　策定
令和７（２０２５）年9月　改定

池袋地区駐車・まちづくりマネジメント検討協議会