

自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の概要

1. 自由が丘駅周辺における駐車施設に係る課題

- (1) 点在する小規模な駐車施設の出入口の乱立により、歩行者の安全性や回遊性が低下
- (2) 附置義務駐車施設の設置が支障となり、老朽建築物の建替が進まない
- (3) 路上駐車等を原因とする通行の阻害により、歩行者と自動車の交錯や交通渋滞が発生

2. 駐車場地域ルール策定の目的

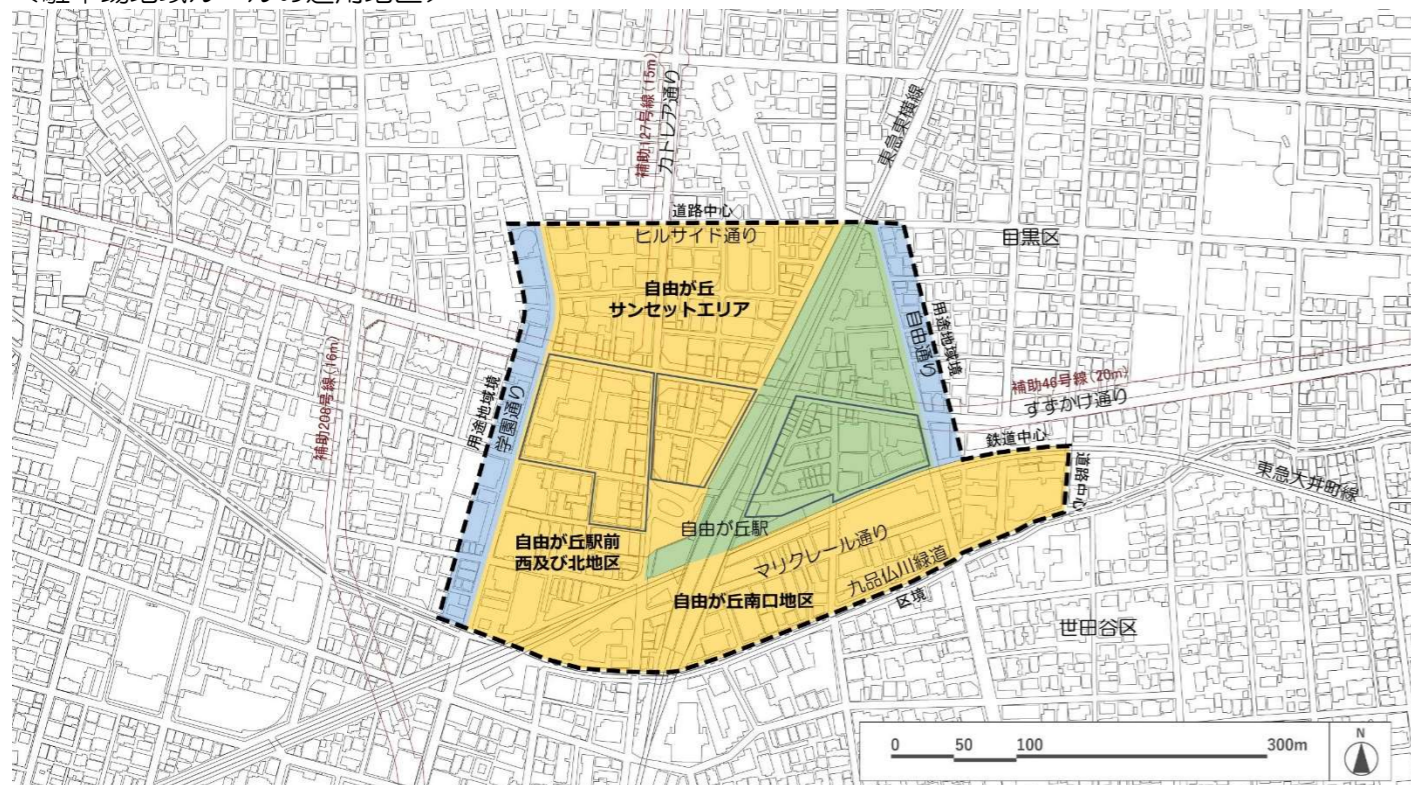
本駐車場地域ルール（以下「地域ルール」といいます。）は、自由が丘駅周辺のまちづくりの方向性や交通・駐車課題等を踏まえ、歩行者の安全な回遊性の向上や、駐車施設利用者の利便性や交通環境の改善に向けたまちづくりを実現することを目的として策定します。

駐車場地域ルールとは ▶ 東京都駐車場条例（以下「都条例」といいます。）では、一定規模以上の建築物を建築等する際に、その建築物により発生する駐車需要に対応して、駐車施設（乗用車・貨物車のための駐車施設等）の設置を義務付けています。都条例における駐車施設の整備台数については、区部で一律の基準が定められていますが、駐車場地域ルールを定めた地区では、地域特性に応じた地区独自の基準により、まちづくりの方向性を踏まえた駐車施設の整備を進めることができます。

3. 適用地区

本地域ルールの適用地区は、地区計画により「人中心のまちづくり」を進めているエリア及び今後再開発等の都市計画事業の検討の進捗に合わせて街づくりを誘導するエリア等を含めた「自由が丘駅周辺（面積：約12.7ha）」とする。

< 駐車場地域ルールの適用地区 >



■ 地域ルール適用地区(約12.7ha)

※ 学園通り・自由通り沿いについては、沿道(道路境界線から20m)の近隣商業地域が掛かる建築物の敷地を含みます

- 地区計画により街づくりを誘導する地区
- 再開発等の都市計画事業の検討の進捗に合わせて街づくりを誘導する地区
- 周辺と連携しながら沿道一体で街づくりを誘導する地区
- 再開発事業検討地区

4. 対象駐車施設及び対象建築物

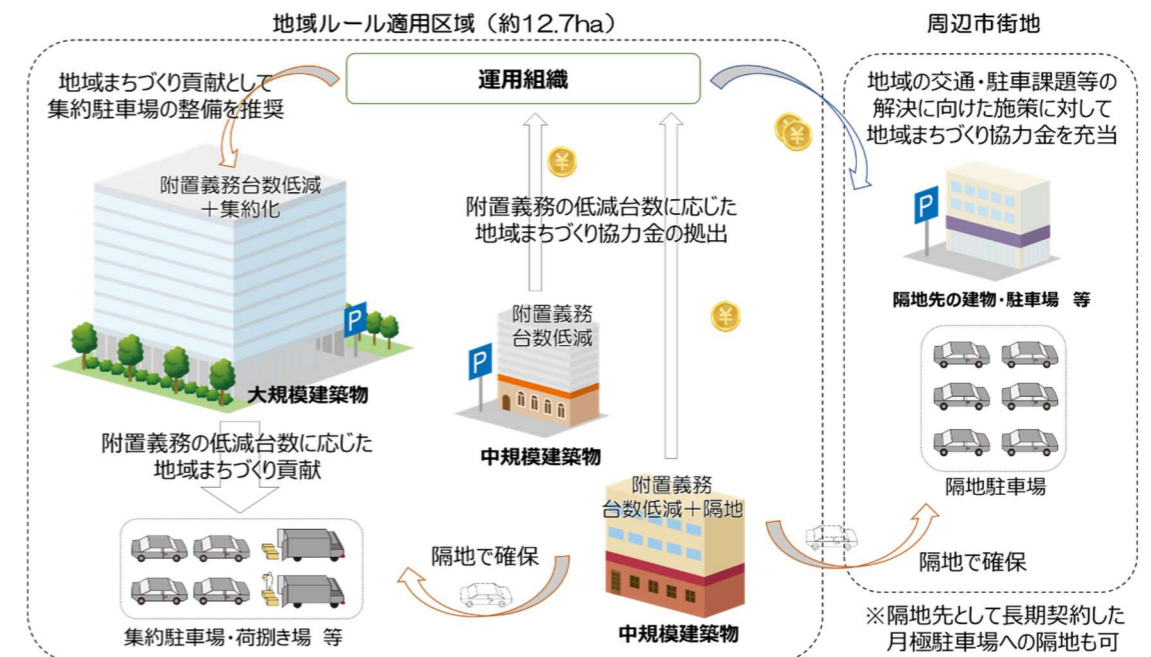
本地域ルールの対象とする駐車施設は、都条例に基づき附置が義務付けられた駐車施設とします。対象とする建築物は、用途、規模に応じて、**大規模建築物**と**中規模建築物**の2つの区分とします。

対象建築物の区分	対象規模等	
大規模建築物	延床面積6,000㎡超	
中規模建築物	乗用車の駐車施設	特定用途の部分の床面積と非特定用途の部分の床面積の3/4の合計が1,500㎡を超え、延床面積6,000㎡以下
	貨物車の駐車施設	特定用途の部分の床面積が2,000㎡を超え、延床面積6,000㎡以下

特定用途とは ▶ 劇場、集会場、ホテル、飲食店、ナイトクラブ、遊技場、百貨店その他の店舗、事務所、病院、倉庫、工場等のことをいいます。また、特定用途以外の用途を非特定用途といえます。

5. 基本的な枠組

- (1) 地区独自の整備台数基準の設定による駐車施設供給量の適正化
地区独自の附置義務駐車施設の整備台数の基準を定めることで、歩行者が安全かつ快適に回遊できるまちなかづくりを実現します。
- (2) 隔地・集約化による駐車施設の配置の適正化
大規模建築物に集約駐車場の整備等を誘導し、中規模建築物の附置義務駐車施設を隔地・集約化させ、地区全体で駐車施設の配置を適正化することで、駐車場出入口による交通渋滞の改善やにぎわいの連続性の創出、よりよい景観づくりを実現します。また、大規模建築物に地域共同荷さばき場の整備等を誘導することで、貨物車（荷さばき車）の路上駐車による歩行者と自動車の交錯を改善します。
- (3) 地域まちづくり貢献策の実施
地域ルールを適用して、附置義務駐車施設の整備台数を低減する場合は、その代替として地域まちづくり貢献策の実施が必要となります。地域まちづくり貢献策には、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（地域まちづくり協力金の拠出）や地域の交通・駐車課題の改善に向けた取組（地域まちづくり貢献策）を実施の2通りがあります。



6. 駐車施設整備台数の基準

令和3年度に実施した駐車実態調査の結果に基づき、地区の交通特性を踏まえた将来の駐車需要・供給量の予測を行い、乗用車及び貨物車の駐車施設の整備台数について、それぞれ「地区独自の基準」を定めます。

(1) 乗用車の駐車施設の整備台数を低減する基準

建築物に附置する乗用車の駐車施設の台数は、以下のいずれかの方法により算出します。

ア) 地区独自の基準により算出した台数

建物用途ごとに定めた下記の「駐車原単位」により、それぞれの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します。

<地域ルールに定める地区独自の「駐車原単位」>

建物用途	地区独自の駐車原単位	参考：都条例基準(基準床面積)
百貨店その他の店舗	400㎡ごとに1台	250㎡ごとに1台
事務所、倉庫、飲食店、ホテル、遊技場、病院、サービス店舗、学習塾等	1,100㎡ごとに1台	300㎡ごとに1台
共同住宅	地域ルールには定めないため、都条例の基準と同じ	350㎡ごとに1台

イ) 類似建築物等の駐車需要に応じた台数

ア)に定めた地区独自の基準により算定するほか、対象建築物と用途、規模が同様であり、かつ、立地する地区の特性（公共交通機関の整備状況や土地利用の状況）が類似する複数建築物の繁忙期における駐車実績を用いて算出した台数とする事も可能とします。

(2) 貨物車（荷さばき車）の駐車施設の整備台数の基準

建築物に附置する貨物車の駐車施設の台数は、以下のいずれかの方法により算出します。

ア) 地区独自の基準により算出した台数

都条例に定める基準に基づき算出した台数とし、上限を10台までとする規定は適用しません。

建物用途	地区独自の駐車原単位	参考：都条例基準(基準床面積)
百貨店その他の店舗	都条例に定める基準と同じ。ただし、上限を10台までとする規定は適用しない。	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
飲食店、ホテル、遊技場、病院等		3,500㎡ごとに1台
サービス店舗、学習塾、共同住宅等	附置義務なし	附置義務なし

イ) 類似建築物の駐車需要に応じた台数

ア)に定めた地区独自の基準により算定するほか、対象建築物と用途、規模、物流効率化施策等（館内物流の導入等）が同様であり、かつ、立地する地区の特性（公共交通機関の整備状況や土地利用の状況）が類似する複数建築物の繁忙期における駐車実績を用いて算出した台数とする事も可能とします。

(3) 障害者のための駐車施設

建築物に附置する障害者のための駐車施設は、(1)により算定した台数のうち、1台以上とします。
※都条例に定められている基準と同様

7. 駐車施設の構造等

地域ルールの適用を受ける建築物に附置する駐車施設は、安全かつ円滑な利用が図られるよう、乗用車の駐車施設及び貨物車の駐車施設の車室、高さ及び通路幅、駐車施設から道路への出入り口等について配慮すべき事項や、障害者のための駐車施設におけるバリアフリー経路の確保等の基準を定めます。

8. 駐車施設の隔地及び集約

地域の主要な路線を学園通り、自由通り、すずかけ通りとし、これらの道路以外の路線には駐車場の出入り口を設けないことで、駐車場の出入口による自動車と歩行者の交錯や交通渋滞の解消を目指します。

(1) 乗用車の駐車施設

①大規模建築物は、原則として敷地内に整備するものとします。

ただし、敷地外への隔地により確保することで、良好な交通環境の確保及び歩行者中心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、隔地により確保することができます。

②大規模建築物のうち、地域の主要な路線に面する建築物は、地域まちづくり貢献策として、集約駐車場などを整備し、周囲の建築物からの隔地駐車場の受け入れを推奨します。

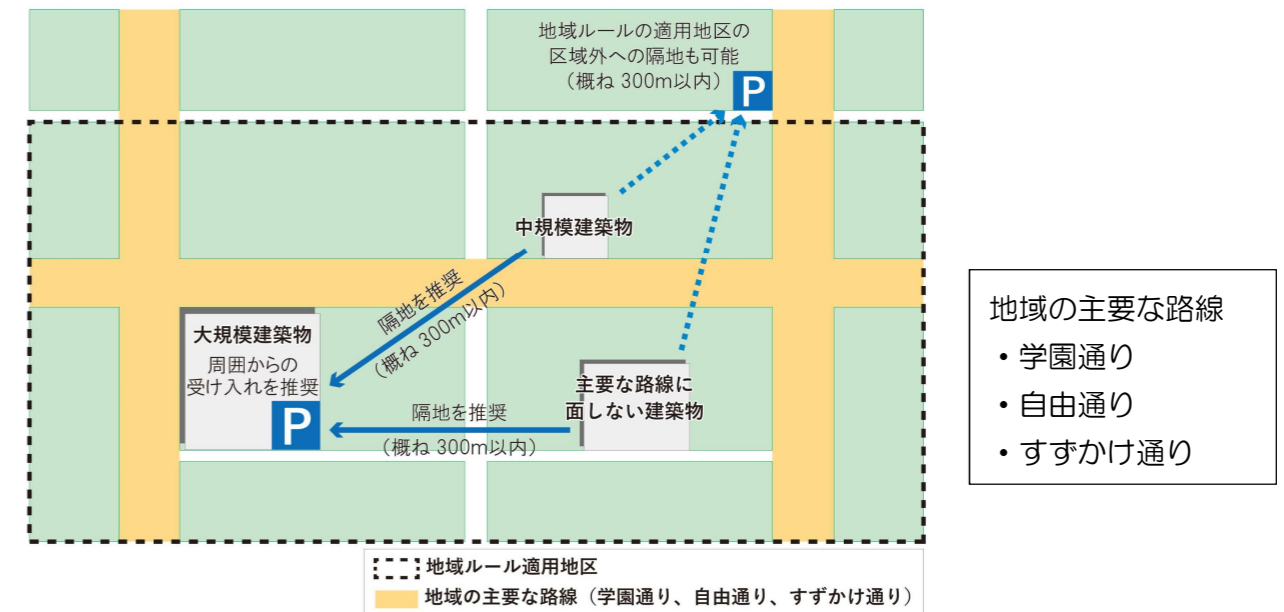
③中規模建築物は、敷地外への隔地による確保を推奨します。

④地域の主要な路線に面しない敷地上の建築物は、主要な路線の沿道敷地等への隔地を推奨します。

※隔地先は、当該建築物の敷地から概ね300mの範囲内とし、周辺の住環境や商業環境を損なわない場所とします。ただし、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、300mを超えることができます。

建物の規模	主要な路線に面する建築物	主要な路線に面しない建築物
大規模建築物	敷地内に整備する集約駐車場を整備し、周囲の建築物からの隔地駐車場として受け入れを推奨する	敷地外への隔地による駐車施設の確保を推奨する
中規模建築物	敷地外への隔地による駐車施設の確保を推奨する	

<乗用車の隔地・集約化のイメージ>

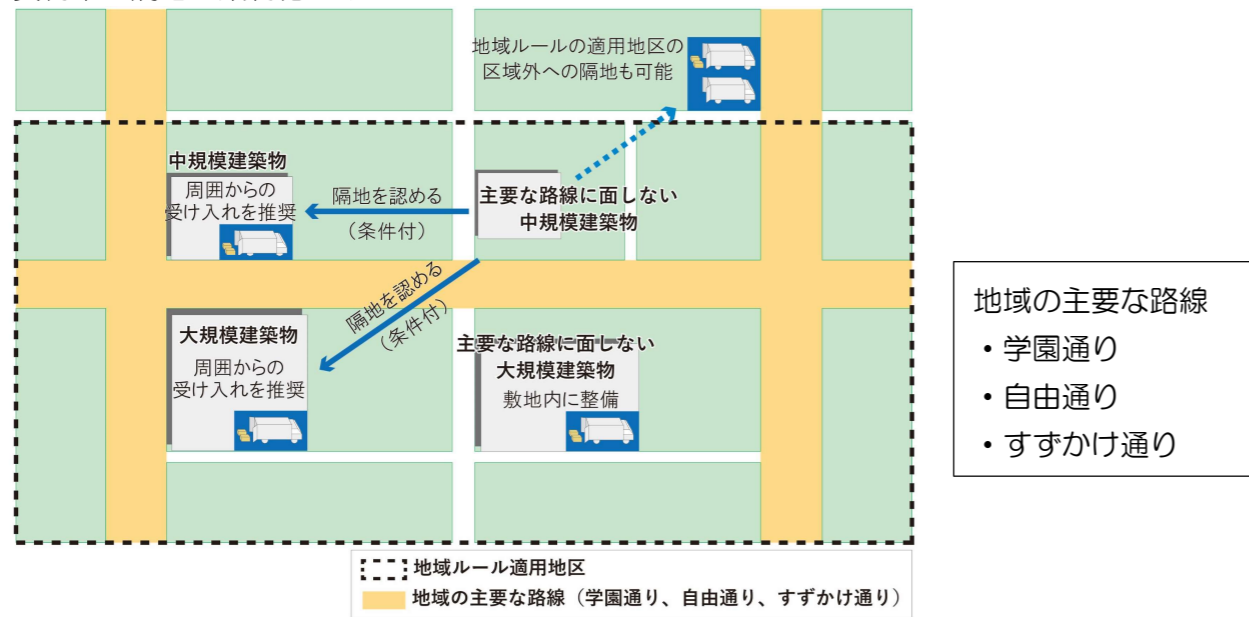


(2) 貨物車の駐車施設

- ①大規模建築物は、敷地内に整備するものとします。
 - ②中規模建築物は、原則として敷地内に整備するものとします。ただし、地域の交通環境上、隔地することが望ましく、隔地先から荷さばきの横持ち動線が確保される等の条件を満たす場合は、隔地による確保を認めます。
 - ③地域の主要な路線に面する建築物は、隔地の受け皿となる貨物車の集約駐車施設を整備し、周辺から隔地駐車場として受け入れることを推奨します。
- ※隔地により確保する場合は、当該建築物の敷地から可能な限り近傍の場所とします。

建物の規模	主要な路線に面する建築物	主要な路線に面しない建築物
大規模建築物	敷地内に整備する 貨物車の集約駐車施設を整備し、 周囲の建築物からの隔地駐車場として受け入れを推奨する	敷地内に整備する
中規模建築物		敷地外への隔地を可能とする

<貨物車の隔地・集約化のイメージ>



(3) 障害者のための駐車施設

- ①原則として対象建築物の敷地内に整備するものとします。ただし、地域の交通環境上、隔地することが望ましく、隔地先から障害者等が円滑に移動できる経路が確保されている等の条件を満たす場合は、隔地による確保を認めます。
- ※隔地先は、当該建築物の敷地から可能な限り近傍で、利用者が利用しやすい場所とします。

9. 地域まちづくり貢献策の実施

地域ルールの適用を受けて附置義務駐車施設の整備台数を低減する事業者は、地域の交通環境の向上を図り、効率的な駐車施設の整備と活用を促進させるため、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（地域まちづくり協力金の拠出）や地域の交通・駐車課題の改善に向けた取組（地域まちづくり貢献策）を実施するものとします。

(1) 地域まちづくり協力金の拠出

地域ルールの適用を受けて附置義務駐車施設の整備台数を低減する者は、地域ルールの運用経費や地域の交通・駐車課題の改善に向けた取組の実施に必要な原資として、減免する台数等に応じて地域まちづくり協力金を拠出する。
※協力金は、低減1台当たり200万円程度を想定。

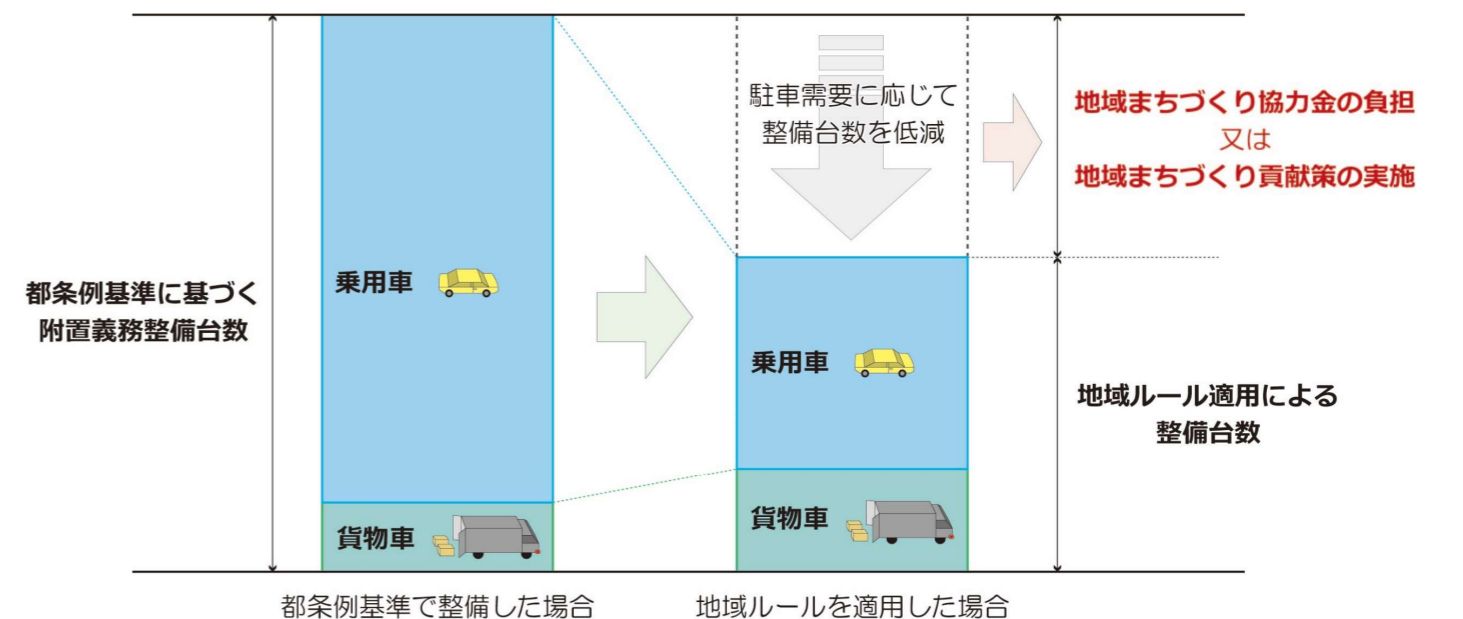
(2) 地域まちづくり貢献策の実施（※主に大規模建築物）

地域ルールの適用を受けて附置義務駐車施設の整備台数を低減する者は、地域の駐車需要の受け皿となる集約駐車場や地域共同荷さばき場の整備など、地域の交通・駐車課題の改善に向けた取組（地域まちづくり貢献策）の実施に努める。
地域まちづくり貢献策の実施内容に応じて、(1)に定める地域まちづくり協力金の負担を軽減することができる。

【地域まちづくり貢献策の例】

- ①地域の隔地の受け皿となる集約駐車施設の整備
- ②周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる地域共同荷さばき場の整備
- ③共同利用可能な障害者用駐車施設、二輪車用駐車施設、自転車用駐車施設など地域の駐車課題の改善に資する駐車施設の整備
- ④現状の路上駐車車両（送迎車両等）の受け皿となる待機スペースの整備
- ⑤自転車環境の改善策の実施
- ⑥自転車シェアリングのポート設置
- ⑦ZEV用充電器の設置
- ⑧公共交通機関の利用促進への貢献
- ⑨歩行者天国時にも利用できるタクシー乗降スペースの設置 等

<地域まちづくり貢献策の取組イメージ>

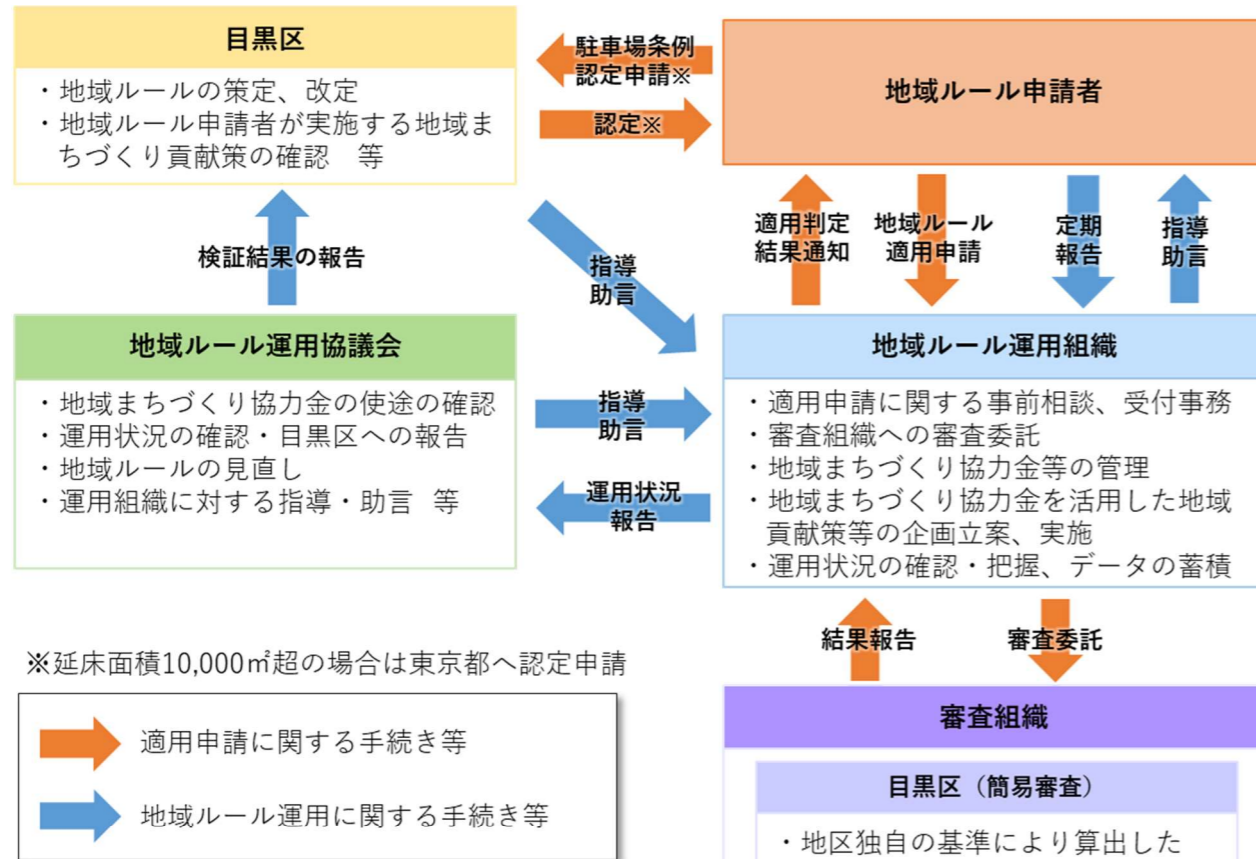


10. 地域ルール運用体制

地域ルールの運用は、ルールの検証、見直しを行う運用協議会、地域ルールの運用事務等を行う運用組織、地域ルールの適用申請の審査を行う審査組織の体制で行う。

＜地域ルール運用に関わる組織及び役割＞

組織	主な役割
地域ルール運用協議会 (区が設置)	・地域ルールが適切に運用されているかの検証、ルールの見直し等
地域ルール運用組織 (地元が主体となって設置)	・地域ルールの適用申請の事前相談、受付等 ・地域ルールの適正かつ円滑な運用 ・地域まちづくり貢献策等の企画立案、実施(協力金の活用を含む)
審査組織 (目黒区及び第三者機関)	・地域ルールの適用申請の審査



本地域ルールの実効性を確保するため、地域ルールの適用を受ける事業者、運用組織及び駐車場地域ルール運用協議会は、以下の方策を実施する。

- (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

11. 地域ルールの申請及び審査の手続

地域ルールの適用を希望する事業者は、区が指定する地域ルール運用組織に適用申請するものとします。

＜申請及び審査手続きフロー＞

