

## 自由が丘駅周辺駐車場地域ルール

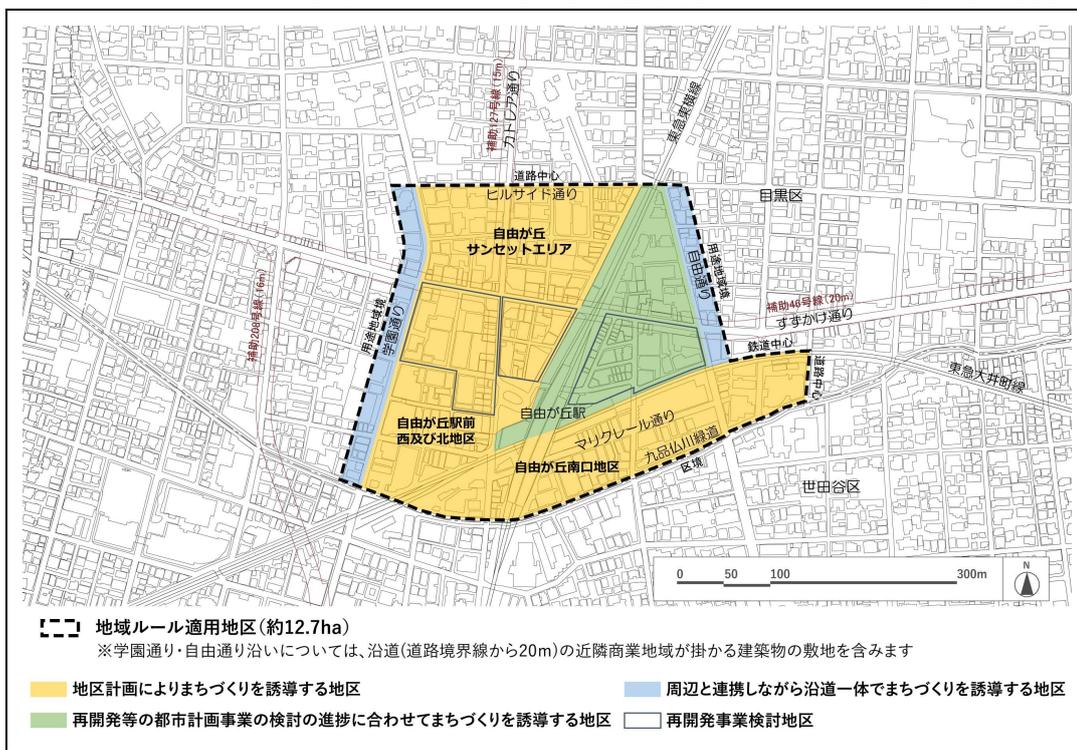
### 1 目的

本地域ルールは、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する。

### 2 適用地区の区域

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まち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。

（住居表示：自由が丘一丁目3～4番（一部）、5～14番、25～31番、自由が丘二丁目9～13番、14～17番（一部）、緑が丘二丁目25番（一部））



### 3 地区の駐車対策の基本方針

#### (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する。

#### (2) 隔地・集約化による駐車施設の配置の適正化

大規模建築物等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

施設等を隔地・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する。

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する。

### (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を実施する。地域まちづくり貢献策は、地区独自のまちづくり施策の具体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）の実施とする。

## 4 対象駐車施設

本地域ルールの対象は、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。）第17条第1項第2号、第17条の2第1項第2号、第17条の3第2号、第17条の4第1項第2号及び第19条の2第1項第1号の規定に基づく認定の対象となる附置義務駐車施設とする。

対象とする建築物は、以下のとおり2つの区分とする。

対象建築物	対象規模等
大規模建築物	延床面積6,000㎡超
中規模建築物	都条例の対象建築物のうち、延床面積6,000㎡以下

## 5 駐車施設の附置基準

### (1) 乗用車の駐車施設の附置基準

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する。

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「地区独自の駐車原単位」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。

建物用途	地区独自の駐車原単位
百貨店その他の店舗	400㎡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）	1,100㎡ごとに1台

イ 類似建築物等の駐車需要に応じた台数

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。

(2) 貨物車（荷さばき車）の駐車施設の附置基準

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する。

ア 地区独自の基準により算出した台数

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 類似建築物等の駐車需要に応じた台数

対象建築物と用途、規模、物流効率化施策（館内物流の導入等）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。

(3) 障害者のための駐車施設の附置基準

建築物に附置する障害者のための駐車施設の台数は、乗用車の駐車施設の台数のうち、1台以上とする。

## 6 駐車施設の隔地・集約（駐車施設の確保）の考え方

本地区においては、学園通り、自由通り、すずかけ通りを「地域の主要な路線」とし、これらの道路以外の路線には駐車場の出入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図る。

(1) 乗用車の駐車施設の隔地・集約

ア 大規模建築物は、原則として敷地内に整備するものとする。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る。

イ 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、集約駐車場等を整備し、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。

ウ 中規模建築物は、敷地外への隔地による確保を推奨する。

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

オ 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する。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

ことができる。

(2) 貨物車の駐車施設の隔地・集約

ア 大規模建築物は、敷地内に整備するものとする。

イ 中規模建築物は、原則として敷地内に整備するものとする。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る。

ウ 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。

エ 隔地先は、当該建築物の敷地から可能な限り近傍の場所とする。

(3) 障害者のための駐車施設の隔地・集約

ア 原則として対象建築物の敷地内に整備するものとする。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る。

イ 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する。

## 7 地域まちづくり貢献策の実施

本地域ルール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）を実施するものとする。

(1) 地域まちづくり協力金の拠出

地域ルール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、低減する台数等に応じて地域まちづくり協力金を拠出する。

(2) 地域まちづくり貢献策の実施

地域ルール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等、地域の交通・駐車課題の改善に向けた取組の実施に努める。

地域まちづくり貢献策を実施する場合は、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。

## 8 駐車施設の規模・構造・出入口等

地域ルール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について、自由が丘駅周辺駐車場地域ルール運用マニュアル（以下、「運用マニュアル」という。）に基準を定める。

## 9 地域ルールの運用体制及び運用方法

本地域ルールの運用は、ルールの検証及び見直しを行う自由が丘駅周辺駐車場地域ルール運用委員会（以下、「運用委員会」という。）、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。

運用に係る事項は、自由が丘駅周辺駐車場地域ルールの運用に関する要綱（以下、「要綱」という。）、自由が丘駅周辺駐車場地域ルール運用基準（以下、「運用基準」という。）及び運用マニュアルに定める。

## 10 地域ルールの実効性を確保するための方策

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者、運用組織及び運用委員会は、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

また、本地域ルールの導入にあたっては、路上駐車の解消等の地域の交通・駐車課題に対応するため、駐車施設への自動車誘導策等の実施により、効率的な駐車場の活用を図る。

## 11 委任

本地域ルールに関する取扱いの詳細については、別に定める要綱、運用基準及び運用マニュアルのとおりとする。

## 12 地域ルールの施行

本地域ルールは、令和6年4月1日から施行する。

以 上