

# 自由が丘駅周辺 駐車場地域ルール（素案）について



目黒区街づくり推進部地区整備課

1

それでは、ただいまから自由が丘駅周辺 駐車場地域ルールの素案について、ご説明いたします。

目黒区では、自由が丘駅周辺の「居心地がよく、歩きたくなるまちなかづくり」の実現に向けて、

駅周辺の交通・駐車課題を改善するために、東京都駐車場条例による自由が丘独自の「駐車場地域ルール」の検討を進めています。

この動画では、地域ルールの必要性と基本的な枠組、自由が丘における駐車場地域ルールの素案についてご説明します。

## 【目次】

1. 駐車場地域ルールとは（制度の概要）
2. 自由が丘駅周辺における駐車場地域ルールの必要性
3. 自由が丘駅周辺における駐車場地域ルールの基本的な枠組
4. 自由が丘駅周辺 駐車場地域ルール（素案）の内容
5. 今後のスケジュール

こちらが、この動画でご説明する内容の目次です。

まず、はじめに、1番 駐車場地域ルールとはなにか、制度の概要についてご説明したのち、

2番、自由が丘駅周辺における駐車場地域ルールの必要性、

3番、駐車場地域ルールの基本的な枠組、

4番、駐車場地域ルールの素案の内容、についてご説明し、

最後に、5番、今後のスケジュール について、ご説明いたします。

# 1. 駐車場地域ルールとは (制度の概要)

それでは、「1. 駐車場地域ルールとは」なにか、  
制度の概要についてご説明します。

# 1. 駐車場地域ルールとは（制度の概要）

## (1) 駐車場地域ルールの制度の位置づけ

○ 駐車場地域ルールは、東京都駐車場条例における附置義務駐車施設について、「地域特性に対応した整備基準」を定めたもの



### 東京都駐車場条例

- ・ 交通の発生源である一定規模以上の建築物に、駐車施設を設置することを義務付け（＝附置義務駐車施設）
- ・ 23区で一律の附置義務基準
- ・ 駐車施設は原則建物内に附置

公共交通利用率が高い地域では、必要以上の整備となる場合がある

H14年  
都条例  
改正

### 駐車場地域ルール

- ・ 地域の駐車需要に応じた整備
- ・ 地域のまちづくりに合わせた駐車施設の配置等

地域特性に合わせた基準を定めることが可能に

## (1) 駐車場地域ルールの制度の位置づけ

東京都では、東京都駐車場条例において、一定規模以上の建築物は「交通の発生源である」と考え、

原則として、その敷地内に、その建築物の駐車需要に対応した、必要最低限の駐車施設を設置することを義務付けています。

この条例では、23区の全域に、一律の整備台数の基準を定めています。

ところが、駅周辺の公共交通の利用率が高い地域などでは、

この一律の基準では必要以上の台数を整備することとなる場合があります。

そのため、それぞれの地区の特性に応じた駐車場の整備となるように、地区独自の「駐車場地域ルール」を定めることができます。

駐車場地域ルールには、それぞれの地域の駐車需要に応じた整備を進めるための基準や、

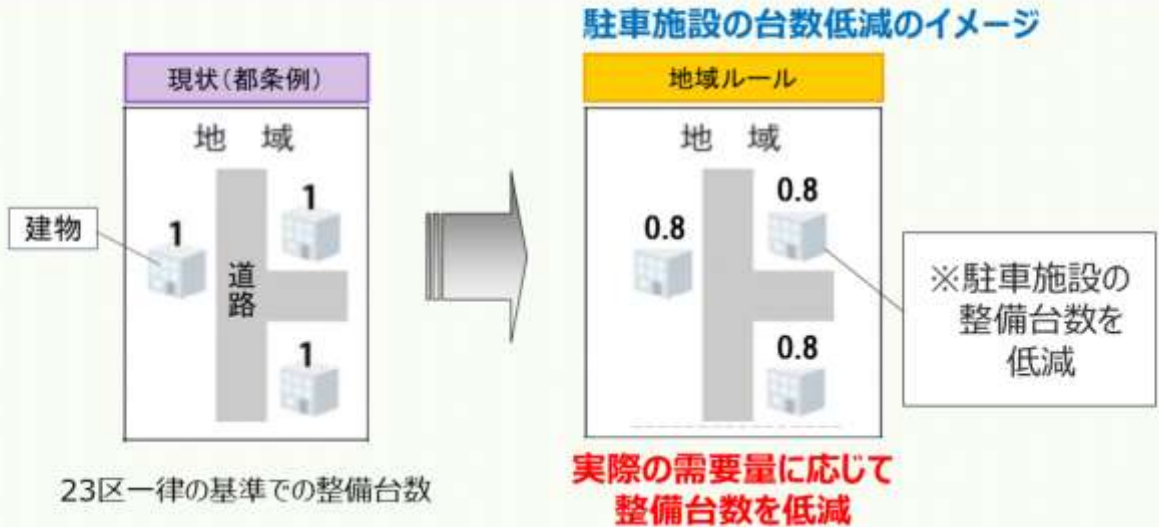
地域のまちづくりに合わせた駐車施設の配置を進めるための基準を定めることができるため、

駐車場地域ルールによって、地域の特性に合わせた駐車施設の整備を進めることが可能になります。

## 1. 駐車場地域ルールとは（制度の概要）

### (2) 駐車場地域ルールによって可能となること ① 実際の駐車需要に応じた整備

- 駐車場地域ルールでは、「地域特性に応じた整備台数基準」を定めることによって、地域の駐車需要に見合った適正な駐車台数の整備とすることが可能



### (2) 駐車場地域ルールによって可能となること

駐車場地域ルールによって可能になることのひとつ目は、実際の駐車需要に応じた、適正な駐車台数の整備です。

駐車場地域ルールにおいて、「地域特性に応じた整備台数の基準」を定めることによって、

地域の駐車需要に見合った、適正な駐車台数の整備とすることが可能になります。

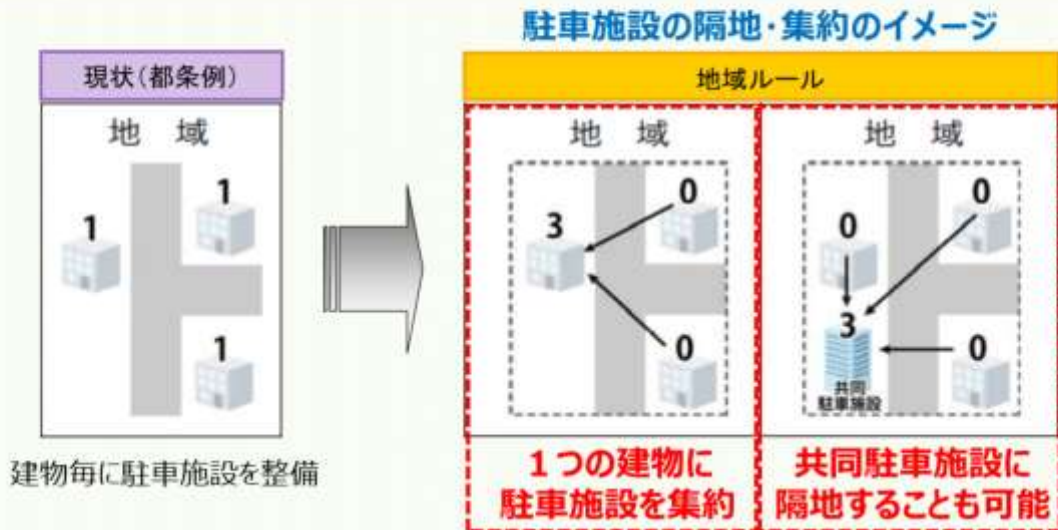
現状では、条例に定められた23区一律の基準に基づいた台数の整備が必要となりますが、

右側の図では、地域の駐車需要が8割程度だった場合に、附置義務による整備台数を8割にまで低減するイメージを示しています。

## 2. 駐車場地域ルールとは

### (2) 駐車場地域ルールによって可能となること ② 駐車施設の隔地・集約による整備

○ 駐車場地域ルールでは、「駐車施設を隔地・集約する基準」を定め、駐車場出入口の数を抑制することで、快適な歩行者環境の整備やにぎわいの連続性の確保が可能



6

駐車場地域ルールによって可能となることのふたつ目は、駐車施設の隔地・集約による整備です。

駐車場地域ルールにおいて、「駐車施設を隔地・集約する基準」を定め、駐車場出入口の数を抑制することで、

快適な歩行者環境の整備やにぎわいの連続性の確保が可能になります。

現状では、原則として、建物ごとに駐車施設を整備することが必要となっていますが、

右側の図では、駐車場地域ルールにおいて、地域特性に応じた隔地・集約の基準を定めることによって、

一つの建物に駐車施設を集約することや、

共同駐車施設に隔地するイメージを示しています。

## 2.自由が丘駅周辺における駐車場地域ルールの必要性

ここからは、「2. 自由が丘駅周辺における駐車場地域ルールの必要性」についてご説明します。

## 2. 自由が丘駅周辺における駐車場地域ルールの必要性

### (1) 自由が丘駅周辺が目指すまちづくり（まちづくりの目標）

○自由が丘駅周辺は、目黒区の上位計画や地区計画等の都市計画において、『歩行者中心のまちづくり』に関する目標が掲げられています

- 居心地の良いまち歩きを楽しめるウォーカブルなまちづくりの推進  
＜目黒区都市計画マスタープラン「西部地区 まちづくりの方針」  
（自由が丘駅周辺地区の商業・業務集積地としての都市機能の強化）＞
- 歩行空間のバリアフリーネットワークを形成 ＜目黒区移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想＞
- 安全かつ快適に回遊できるまちの実現 ＜自由が丘駅前西及び北地区街並み再生方針＞  
＜自由が丘駅前西及び北地区地区計画＞
- 地区内に流入する自動車交通を抑制し、安全かつ快適な歩行者空間及び連続した商業環境を形成  
＜自由が丘駅前西及び北地区街並み再生方針＞
- 安全で快適な歩行環境を確保 ＜自由が丘サンセットエリア地区計画＞
- 賑わいと落ち着きの両要素を併せ持ったゆとりある水準の高い商店街の形成 ＜自由が丘南口地区地区計画＞
- 通過交通が入り込まない歩行者中心のまち ＜自由が丘駅周辺地区ランドデザイン※＞

※都市再生推進法人である株式会社ジェイ・スピリットによる民間計画

“歩行者中心のまちづくり”

自由が丘駅周辺では、  
目黒区都市計画マスタープランや、  
南口地区やサンセットエリア、自由が丘駅前西及び北地区などの  
各地区の地区計画において、「歩行者中心のまちづくり」を目指して、  
まちづくりの目標が掲げられています。



## 2. 自由が丘駅周辺における駐車場地域ルール的重要性

### (1) 自由が丘駅周辺が目指すまちづくり（まちづくりの動向）



○自由が丘一丁目29番地区、自由が丘東地区、自由が丘駅前地区の3地区で、市街地再開発事業によるまちづくりの検討が進められています

近年では、自由が丘駅周辺において、自由が丘一丁目29番地区で市街地再開発事業が実施中であり、自由が丘東地区と自由が丘駅前地区では、市街地再開発事業の検討が進められています。

現状では、自由が丘駅周辺の駐車施設の整備は進んでいませんが、将来的には、再開発事業の完了に合わせて、附置義務による駐車施設が大量に整備される見通しとなっているため、これまでに取り組んできたまちづくりの目標を踏まえた、駐車施設の整備の在り方について、検討が必要になっています。

## 2. 自由が丘駅周辺における駐車場地域ルール必要性

### (2) 自由が丘駅周辺の交通・駐車課題

- 点在する小規模な駐車施設の乱立
- 附置義務駐車場による建替え困難
- 路上駐車・路上駐輪等による交通の支障  
(歩行者・自転車・自動車の輻輳、交通渋滞の発生)



歩行者・自転車・自動車の輻輳



路上駐車・路上駐輪の発生



路上駐車による交通の支障



踏切による交通渋滞の発生 10

また、現状の自由が丘駅周辺は、多くの交通・駐車課題を抱えています。

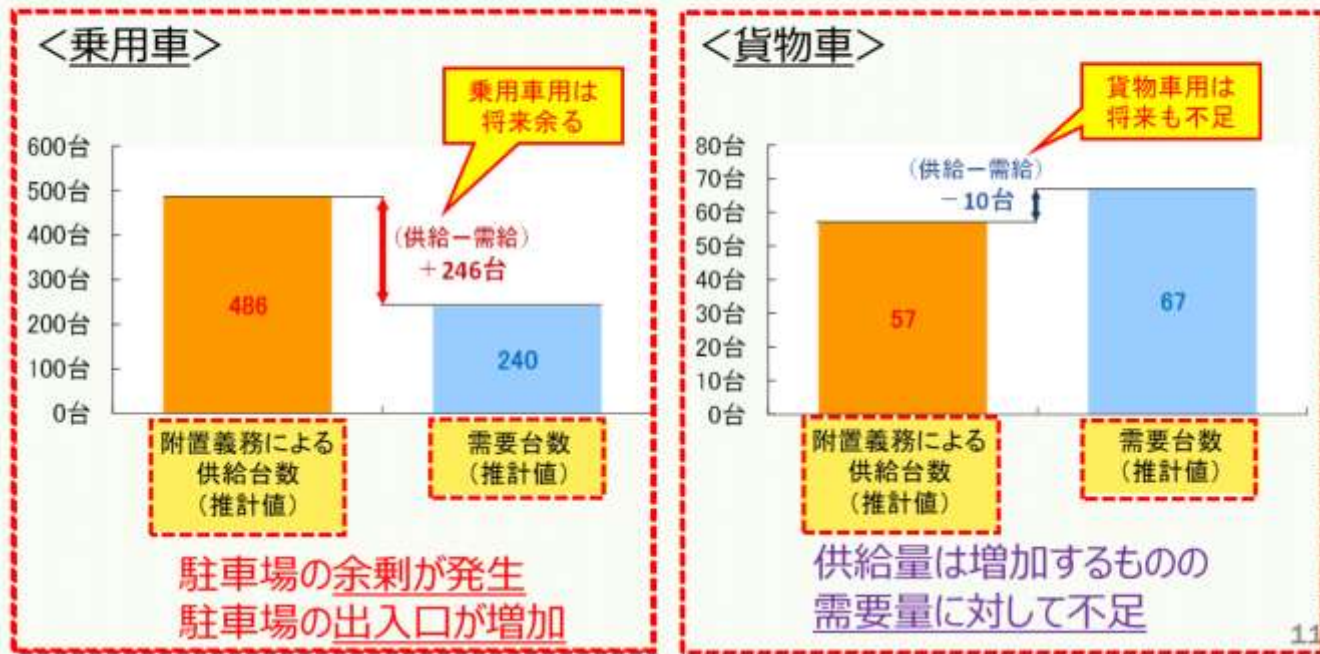
- ・小規模な駐車施設の出入口が点在することによって、歩行者中心のまちづくりの支障となっていること、
- ・東京都駐車場条例の附置義務による駐車場の設置が困難なことから、老朽建築物の建替えが進まないこと、
- ・歩道が整備されていない道路が多いこともあって、駅への送迎や店舗への配送などの路上駐車によって、歩行者と自転車、自動車との交錯や、交通渋滞が発生していること、

などの課題があります。

## 2. 自由が丘駅周辺における駐車場地域ルール的重要性

### (2) 自由が丘駅周辺の交通・駐車課題（駐車場の将来需給バランス）

※目黒区調査による  
将来推計値



目黒区では、令和3年度に、自由が丘駅周辺の駐車実態調査を実施し、地域の駐車需要を把握しました。

この実態調査の結果を基にして、概ね20年後の建替えを想定して、自由が丘の将来における、駐車施設の供給量と、需要量の推計を整理しました。

左側のグラフは、乗用車、右側のグラフは、貨物車についてまとめています。

オレンジ色の棒グラフは、現行の東京都駐車場条例の一律の基準どおりに、附置義務によって整備した場合の駐車施設の、供給台数の推計を示しています。

青色の棒グラフは、実際に必要とされる駐車施設の、需要台数の推計を示しています。

乗用車の駐車施設については、将来の自由が丘駅周辺において、附置義務による供給台数が、予測される需要台数の2倍以上となり、大幅に余る見込みとなります。

一方、貨物車の駐車施設については、将来の自由が丘駅周辺において、予測される需要台数が、供給台数を10台程度上回り、不足する見込みとなっています。

## 2. 自由が丘駅周辺における駐車場地域ルールの必要性

### (3) 自由が丘駅周辺における駐車場地域ルールの必要性

自由が丘駅周辺のまちづくりの目標：『歩行者中心のまちづくり』

『歩行者中心のまちづくり』に求められる観点

① 駐車施設の供給量の適正化

⇒ 地区内の駐車需要に応じた地区独自の整備台数基準の設定

② 駐車施設の配置の適正化

⇒ 地区全体での駐車施設の出入口配置の調整や隔地・集約化

③ 駐車施策と連携した交通環境の向上

⇒ 地域のまちづくりに貢献する施策の推進

自由が丘駅周辺独自の整備基準と地域貢献への施策を有した  
「東京都駐車場条例に基づく地域ルール」を策定することが必要

12

こうした将来予測を踏まえ、自由が丘駅周辺における「歩行者中心のまちづくり」

に求められる観点を3つにまとめました。

① 駐車施設の供給量を適正化するため、地区内の駐車需要に応じた、地区独自の整備台数の基準を設けることです。

② 駐車施設の配置を適正化するため、地区全体での駐車施設の出入口の配置の調整や隔地・集約化を推進することです。

③ 駐車施策と連携して交通環境を向上させるため、地域のまちづくりに貢献する施策を推進することです。

これらを実現するためには、

地域の駐車需要に応じた自由が丘独自の整備基準と地域貢献への施策を有した、

「東京都駐車場条例に基づく地域ルール」を策定することが必要だと考えています。

### 3.自由が丘駅周辺駐車場地域ルールの基本的な枠組

次に、「3. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルールの基本的な枠組」についてご説明します。

自由が丘駅周辺では、先ほどご説明した「歩行者中心のまちづくり」に求められる3つの観点を、駐車場地域ルールの基本的な枠組みとして定めていきたいと考えています。

### 3. 自由が丘駅周辺駐車地域ルールの基本的な枠組

#### (1) 駐車施設の供給量の適正化（地区独自の整備台数基準の設定）

○都条例の規定とは異なる地区独自の附置義務駐車施設の整備台数の基準を設定

⇒歩行者が安全かつ快適に回遊できる駅前空間を整備が可能

#### 地区独自の整備台数基準による附置台数の適正化のイメージ



基本的な枠組の一点目は、

駐車施設の供給量の適正化に向けた、自由が丘独自の整備台数の基準の設定です。

東京都駐車場条例の規定とは異なる、

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、

地区内の駐車施設の供給量を適正化し、

歩行者が、安全かつ快適に回遊できる駅前空間を整備することを目指します

。

### 3. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルールの基本的な枠組

#### (2) 駐車施設の配置の適正化（駐車施設の隔地・集約化）

○隔地・集約により、**附置義務駐車施設を建物ごとでなく適正な位置に配置**

⇒駐車場出入口を設置しないことで、快適な歩行者環境の整備やにぎわいの連続性の確保が可能

##### 駐車施設の隔地・集約のイメージ



【隔地・集約化しない場合】

・建物ごとに駐車場出入口が存在  
⇒駐車場出入口で自動車と歩行者が交錯  
⇒駐車場出入口により、歩行者交通環境、  
商業施設の連続性、景観等が阻害

【隔地・集約化した場合】

・周辺の駐車需要の受け入れ  
⇒自動車と歩行者の交錯が減少し、交通  
渋滞の減少、歩行者の安全性向上  
⇒駐車場出入口の減少により、快適な歩行  
環境確保、にぎわい創出、景観の向上等

基本的な枠組の二点目は、

駐車施設の配置の適正化に向けた、駐車施設の隔地・集約化です。

附置義務による駐車施設を、建物ごとに整備するのではなく、

適正な位置に配置した集約駐車場に、まとめて整備していくことで、

駐車場の出入口の乱立を抑制し、

快適な歩行者環境の整備やにぎわいの連続性を確保することを目指します。

### 3. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルールの基本的な枠組

#### (3) 駐車施策と連携した交通環境の向上（地域まちづくり貢献策の実施）

○駐車施設の適正化に合わせ、民間事業者等による交通・駐車施策（地域まちづくり貢献策）を推進  
⇒地区の交通・駐車課題の改善を進めることで、自由が丘駅周辺の将来像を実現

#### 地域まちづくり貢献策の取組イメージ



16

基本的な枠組の三点目は、  
駐車施策と連携した交通環境の向上に向けた、  
地域まちづくり貢献策の推進です。

駐車施設の適正化に合わせて、  
民間事業者等による交通・駐車施策として、地域まちづくり貢献策を推進することで、  
地区の交通・駐車課題の改善を進め、自由が丘駅周辺の将来像の実現を目指します。



## 4.自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の内容

- (1) 地域ルールの目的
- (2) 適用地区
- (3) 対象駐車施設及び対象建築物
- (4) 駐車施設整備台数の基準
- (5) 駐車施設の隔地及び集約
- (6) 地域まちづくり貢献策の実施
- (7) 地域ルールの運用体制及び申請・審査の手続

次に、「4. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の内容」 についてご説明します。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の内容

### (1) 地域ルールの目的

- ◇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
  - ・ 駐車施設利用者の利便性の向上
  - ・ 交通環境の改善に向けたまちづくりを実現すること を目的とします。

### (1) 地域ルールの目的

自由が丘駅周辺では、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の向上、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、駐車場地域ルールを策定します。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車地域ルール（素案）の内容

### (2) 適用地区

○地区計画により「歩行者中心のまちづくり」を進めているエリア、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基に適用する区域を設定



### (2) 適用地区

適用地区の区域は、

地区計画により「歩行者中心のまちづくり」を進めている黄色のエリア、  
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  
緑色のエリア、

周辺と連携しながら沿道一体で街づくりを誘導する青色のエリア、

を合わせて、約12.7ヘクタールの範囲としています。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車地域ルール（素案）の内容

### (3) 対象駐車施設及び対象建築物

- ◇ 対象とする駐車施設は、都条例（東京都駐車場条例）に基づく附置義務駐車施設
- ◇ 対象とする建築物は、以下の2つの区分

- 1) 大規模建築物：延床面積6,000㎡超
- 2) 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

※延床面積1,500㎡以下の建築物は、都条例の対象とならない

#### <大規模建築物のイメージ>



※間口が広い、  
大きな建物等を想定

#### <中規模建築物のイメージ>



※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  
できない建物等を想定

### (3) 対象駐車施設及び対象建築物

対象とする駐車施設は、東京都駐車場条例の附置義務により整備する駐車施設とします。

対象とする建築物の区分は、延床面積が6,000平方メートルを超える大規模建築物と、



延床面積が6,000平方メートル以下の中規模建築物の、2つの区分とします。

大規模建築物は、間口が広い大きな建物などを想定し、

中規模建築物は、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ような建物などを想定しています。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の内容

### (4) 駐車施設整備台数の基準

種類	整備台数の基準
乗用車の駐車施設 	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た台数以上とする。 <b>1) 地区独自の基準により算出した台数</b> ⇒自由が丘駅周辺の駐車実態に基づく駐車原単位による台数 <b>2) 類似建築物等の駐車需要に応じた台数 ※</b>
貨物車の駐車施設 	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た台数以上とする。 <b>1) 地区独自の基準により算出した台数</b> ⇒都条例に定める基準に基づき算出した台数 (ただし、10台上限の規定は適用しない) <b>2) 類似建築物等の駐車需要に応じた台数 ※</b>

※ 類似建築物の駐車需要に応じた台数

⇒ 対象建築物と用途、規模が同様であり、かつ、立地する地区の特性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

### (4) 駐車施設の整備台数の基準

乗用車と貨物車のいずれの場合も、駐車施設の整備台数は、自由が丘駅周辺の駐車実態に基づいて新たに定める、地区独自の基準により算出した台数、または、「類似する建築物等の駐車需要に応じた台数」、のいずれかの方法により算出した台数以上とします。

「類似建築物等の駐車需要に応じた台数」とは、対象建築物と用途や規模が同様であり、かつ、立地する地区の特性が類似する複数の建築物の繁忙期における駐車需要の実績を用いて算出する台数です。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の内容

### (4) 駐車施設整備台数の基準

#### ■ 乗用車の駐車施設の整備台数基準（案）



1) 地区独自の基準により算出した台数

自由が丘駅周辺の駐車実態に基づく駐車原単位による台数

#### 駐車原単位（乗用車の駐車施設）

建物用途	地域ルールの駐車原単位	参考：都条例の駐車原単位
物販店舗	400㎡ごとに1台	250㎡ごとに1台
事務所、飲食店、ホテル、遊技場、病院、学校等	1,100㎡ごとに1台	300㎡ごとに1台

※共同住宅は都条例の基準を適用

こちらは、乗用車の駐車施設の整備台数の基準の案です。

物販店舗については、

東京都駐車場条例では、床面積250平方メートルごとに1台とされているところを、

自由が丘駅周辺の駐車実態に基づく新たな基準では、床面積400平方メートルごとに1台とします。

事務所・飲食店・ホテル・遊技場、病院、学校等については、

東京都駐車場条例では、床面積300平方メートルごとに1台とされているところを、

自由が丘駅周辺の駐車実態に基づく新たな基準では、床面積1,100平方メートルごとに1台とします。

なお、共同住宅については、

東京都駐車場条例の基準をそのまま適用することとします。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の内容

### (4) 駐車施設整備台数の基準

#### ■ 貨物車の駐車施設の整備台数基準（案）

##### 1) 都条例に基づき算出した台数

都条例に定める基準に基づき算出した台数（ただし、10台上限の規定は適用しない）

※自由が丘の将来推計では、貨物車の附置義務整備台数は需要台数よりも10台不足（P11参照）  
⇒都条例では、貨物車の駐車施設は10台を上限としていますが、駐車場地域ルールでは、その上限を設けないことで、不足分を確保することとします



こちらは、貨物車の駐車施設の整備台数の基準の案です。

貨物車の駐車施設は、東京都駐車場条例に定める基準に基づき算出した台数とします。

ただし、自由が丘の将来推計では、貨物車の附置義務による整備台数が、予測される需要台数よりも、10台程度、不足する見込みのため、東京都駐車場条例の10台の上限規定は適用せず、必要な台数を確保していきます。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車地域ルール（素案）の内容

### (5) 駐車施設の隔地及び集約



#### ■ 乗用車の駐車施設

建築物の規模	地域ルール適用地区内	
	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 (延床面積6,000㎡超)	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 (延床面積6,000㎡以下)	敷地外への隔地による 駐車施設の確保を推奨する	

※ 主要な路線：学園通り、自由通り、すずかけ通り

### (5) 駐車施設の隔地及び集約

対象となる建築物の床面積の規模の区分や、建築物の敷地が、地域の主要な路線である学園通り、自由通り、すずかけ通りに面するかどうか、

に応じて、駐車施設の隔地と集約の基準を定めます。

乗用車の駐車施設の場合は、

主要な路線に面する大規模建築物は、その建築物のための駐車施設を敷地内に整備するとともに、

さらに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ることを推奨します。

それ以外の建築物については、

敷地外への隔地による駐車施設の確保を推奨します。



## 4. 自由が丘駅周辺駐車地域ルール（素案）の内容

### (5) 駐車施設の隔地及び集約

#### ■ 乗用車の駐車施設

#### 周辺からの受け入れを推奨する建築物

- 大規模建築物のうち、  
地域の主要な路線に面する建築物  
主要な路線：学園通り、自由通り、すずかけ通り



建築物の規模	地域ルール適用地区内	
	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 (延床面積6,000㎡超)	敷地内に整備 周囲からの受け入れを推奨	敷地外への隔地を推奨
中規模建築物 (延床面積6,000㎡以下)	敷地外への隔地を推奨	

こちらの右側の図では、黄色の線が、地域の主要な路線をイメージしています。

例えば、赤枠で囲われた、主要な路線に面する大規模建築物の場合は、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ることを推奨します。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の内容

### (5) 駐車施設の隔地及び集約

#### ■ 乗用車の駐車施設

##### 隔地による確保を推奨する建築物

- 中規模建築物
- 地域の主要な路線に面しない建築物  
 主要な路線：学園通り、自由通り、すずかけ通り

※隔地先は、敷地から概ね300mの範囲内  
 (周辺の住環境や商業環境を損なわない場所)



建築物の規模	地域ルール適用地区内	
	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 (延床面積6,000㎡超)	敷地内に整備 周辺からの受け入れを推奨 ※	敷地外への隔地を推奨
中規模建築物 (延床面積6,000㎡以下)	敷地外への隔地を推奨	

※ 主要な路線に面する大規模建築物においては、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限って、隔地による設置が可能

また、反対に、こちらの右側の図のうち、青枠で囲われた、中規模建築物と、主要な路線に面しない建築物の場合は、敷地の外に、隔地による駐車施設を確保することを推奨します。

隔地先は、敷地から概ね300mの範囲内で、周辺の住環境や商業環境を損なわない場所とします。

なお、地域ルール適用地区の区域の外への隔地も可能とします。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車地域ルール（素案）の内容



### (5) 駐車施設の隔地及び集約

#### ■ 貨物車の駐車施設

建築物の規模	地域ルール適用地区内	
	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 (延床面積6,000㎡超)	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 (延床面積6,000㎡以下)		敷地外への隔地を可能とする

主要な路線：字園通り、自由通り、すすかけ通り

貨物車の駐車施設における隔地・集約については、  
主要な路線に面する建築物は、  
当該建築物用の駐車施設を敷地内に整備するとともに、  
貨物車用の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ることを推奨します。

主要な路線に面しない建築物は、  
中規模建築物については、敷地外への隔地を認めますが、  
大規模建築物については、敷地内に整備することとして、敷地外に隔地する  
ことは認めません。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車地域ルール（素案）の内容

### (5) 駐車施設の隔地及び集約

#### ■ 貨物車の駐車施設

#### 周辺からの受け入れを推奨する建築物

- 地域の主要な路線に面する建築物  
(建築物の規模によらない)

主要な路線：学園通り、自由通り、すずかけ通り



建築物の規模	地域ルール適用地区内	
	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 (延床面積6,000㎡超)	敷地内に整備 周辺からの受け入れを推奨	敷地内に整備
中規模建築物 (延床面積6,000㎡以下)		敷地外への隔地が可能

例えば、こちらの右側の図のうち、赤枠で囲われた、主要な路線に面する建築物は、建築物の規模によらず、敷地内に、貨物車の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ることを推奨します。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車地域ルール（素案）の内容

### (5) 駐車施設の隔地及び集約

#### ■ 貨物車の駐車施設

##### 隔地による確保が可能な建築物

- 地域の主要な路線に面しない中規模建築物
- 地域の主要な路線に面する中規模建築物  
※良好な交通環境の確保と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のみ可能  
主要な路線：学園通り、自由通り、すすかけ通り

※ 隔地先は、敷地から可能な限り近傍の場所



建築物の規模	地域ルール適用地区内	
	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 (延床面積6,000㎡超)	敷地内に整備 周囲からの受け入れを推奨	敷地内に整備
中規模建築物 (延床面積6,000㎡以下)		敷地外への隔地が可能

29

また、反対に、こちらの右側の図のうち、  
青枠で囲われた、主要な路線に面しない中規模建築物の場合は、  
敷地の外への隔地による駐車施設の確保を認めます。

点線の青枠で囲われた、主要な路線に面する中規模建築物の場合は、  
良好な交通環境の確保と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  
に限って、敷地の外への隔地を可能とします。

ただし、いずれの場合も、隔地先は、敷地から可能な限り近い場所とします。  
。

なお、地域ルール適用地区の区域外への隔地も可能とします。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の内容

### (5) 駐車施設の隔地及び集約

#### ■ 障害者のための駐車施設

- 建築物の規模によらず、**原則として、敷地内に整備**  
※ただし、地域の交通環境上、隔地することが望ましく、かつ、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に限っては、隔地による確保を認めます
- 隔地先は、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



障害者のための駐車施設における隔地・集約については、建築物の規模によらず、原則として、敷地内に整備することとします。

ただし、地域の交通環境上、建築物の敷地の外に、隔地により整備することが望ましい場合などに限っては、敷地の外に隔地による駐車施設の確保を認めます。

敷地の外に隔地で確保する場合は、隔地先は敷地から可能な限り近い距離で、利用者が利用しやすい場所とします。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車地域ルール（素案）の内容

### (6) 地域まちづくり貢献策の実施

◇ 地域ルールの適用を受けた場合、地域の交通・駐車課題に対応するための地域貢献を実施

#### 1) 地域まちづくり協力金の拠出

- ・ 地域ルールの運用と地域まちづくり貢献策に必要な資金として、  
地域ルールの適用により低減させる台数等に応じて地域まちづくり協力金を拠出  
※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）

- ・ 地域の隔地の受け皿となる集約駐車場の整備
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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 等

※ 2) の施策を実施する場合は実施内容に応じて、1) の協力金の負担を軽減できる

### (6) 地域まちづくり貢献策の実施

地域ルールの適用を受ける場合は、  
地域の交通・駐車課題に対応するための、地域貢献を実施することとします。  
。

地域貢献は、地域ルールの運用や、地域まちづくり貢献策の実施に必要な資金として、

「地域まちづくり協力金」を拠出することを基本とします。

地域ルールの適用により低減させる台数、1台あたりにつき、  
協力金200万円程度の拠出を想定しています。

主に、大規模建築物の場合には、地域の隔地の受け皿となる集約駐車場の整備を行うなど、

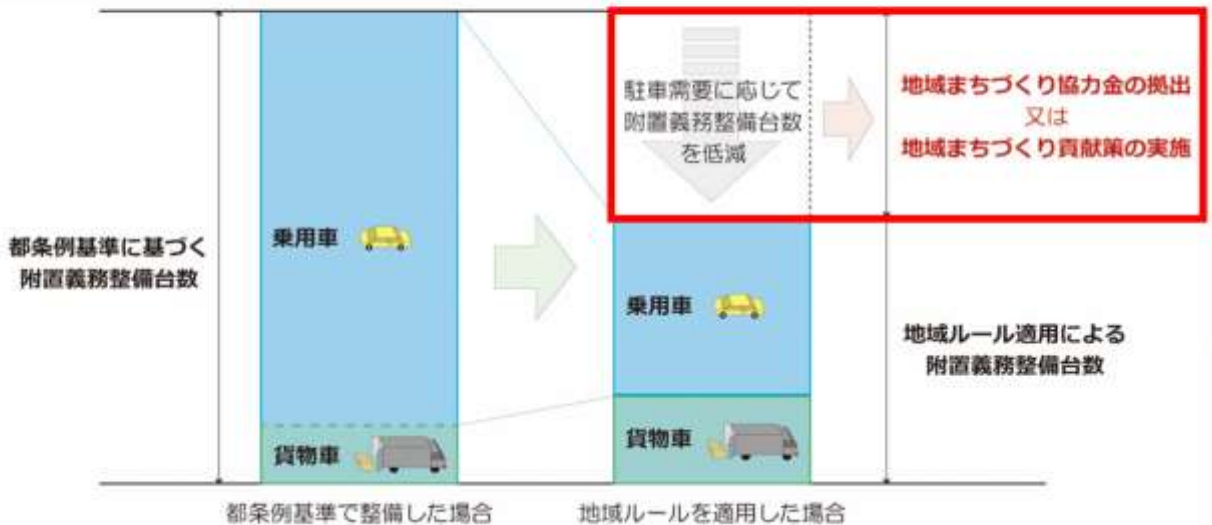
地域の交通・駐車課題に対応した、駐車施策を実施することもできます。

その場合は、その実施内容に応じて、協力金の負担を軽減できるものとします。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の内容

### (6) 地域まちづくり貢献策の実施

#### 地域まちづくり貢献策の取組イメージ



32

こちらは、地域まちづくり貢献策の取組イメージです。

地域ルールの適用を受けて、附置義務による整備台数を低減する場合、低減する台数分の地域まちづくり協力金を拠出するか、または地域まちづくり貢献策を実施することとします。



## 4. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の内容

### (7) 地域ルールの運用体制及び申請・審査の手続

#### ■ 地域ルールの運用体制

- ◇ 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に伴う審査組織の体制で行います

#### 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)	・地域ルール適用申請の審査

#### ■ 地域ルールの申請・審査の手続

- ◇ 地域ルールの適用を希望する事業者は、運用組織に申請します

### (7) 地域ルールの運用体制及び申請・審査の手続

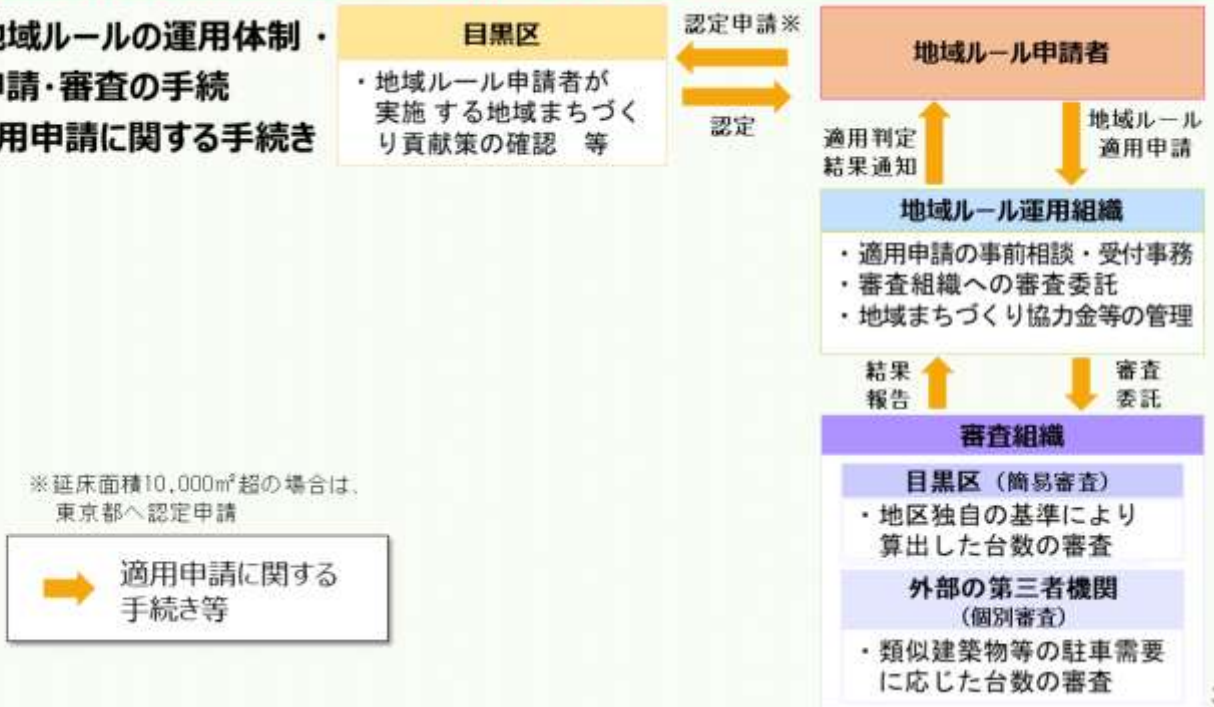
地域ルールの運用は、ルールの検証と見直しを行う運用協議会と、地域ルールの運用事務などを行う運用組織、地域ルールの適用申請の審査を行う審査組織の、3つの組織の体制で運用することを想定しています。

地域ルールの適用を希望する事業者は、運用組織に適用について申請することとなります。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の内容

### (7) 地域ルールの運用体制・申請・審査の手続

#### ■ 適用申請に関する手続き



こちらの図で、駐車場地域ルールの適用を受ける場合の手続きの流れをご説明します。

地域ルールの適用を希望する事業者は、関係機関に事前相談をおこなったのち、

運用組織に対して、地域ルールの適用の申請を行います。

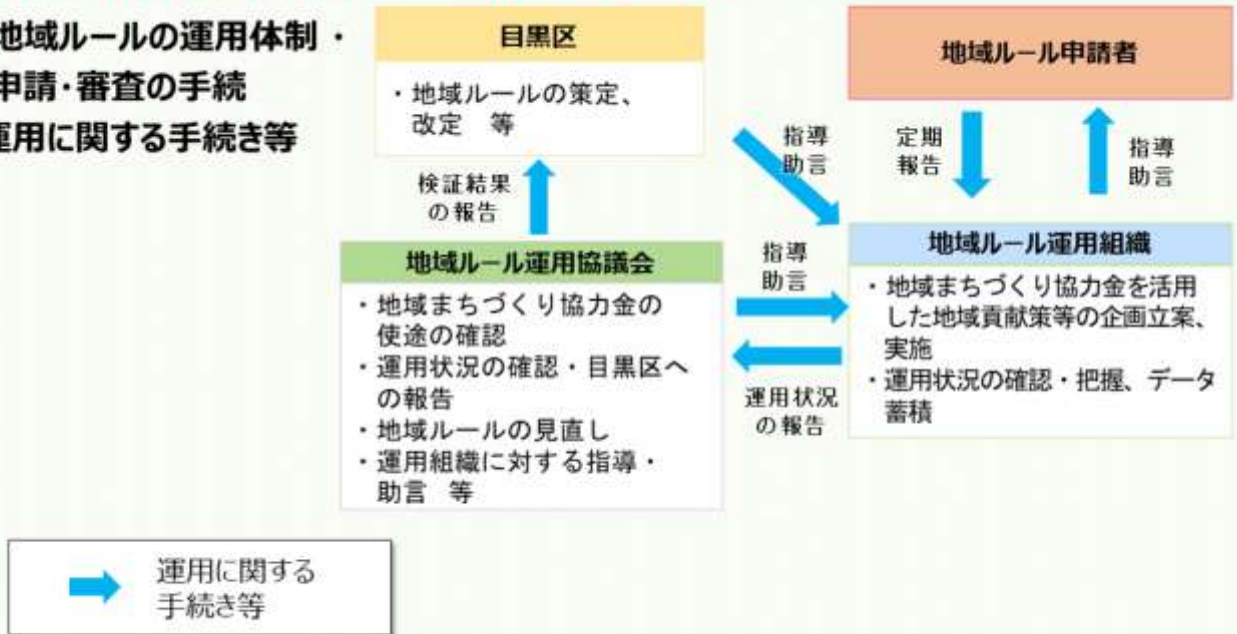
運用組織は、申請の内容を確認したうえで、審査組織に対して、技術的な審査のため、審査を委託します。

審査の結果を受けて、運用組織は、申請者に対して、適用判定の結果を通知します。

申請者は、その結果を添えて、目黒区または東京都に対して、駐車場条例の認定の申請を行い、目黒区または東京都から認定を受けます。

## 4. 自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）の内容

### (7) 地域ルールの運用体制・ 申請・審査の手続 ■ 運用に関する手続き等



35

こちらの図で、駐車場地域ルールの認定を受けて、駐車施設を整備した後に、運用に関して必要となる手続きの流れをご説明します。

申請者は、駐車場地域ルールの認定を受けて、駐車施設を整備したあと、運用組織に対して、定期的に状況報告を行います。

運用組織は、申請者に対して、適宜、指導・助言を行うとともに、地域ルール運用協議会に対して、運用状況の報告を行います。

また、運用組織は、目黒区や運用協議会からの指導・助言を受けながら、地域まちづくり貢献策の企画立案や実施を進めます。

運用協議会は、適宜、運用状況の検証を行い、目黒区に対して、報告するとともに、地域ルールの見直しの検討を行います。

## 5.今後のスケジュール

最後に、「5. 今後のスケジュール」 についてご説明します。

## 5. 今後のスケジュール



7月21日から8月21日までの一か月間、皆様からのご意見を募集いたします。

いただいた意見を踏まえて、地域ルールの策定に向けた検討などを進め、令和5年12月ごろの地域ルール策定を目指しています。

地域ルールの運用開始時期については、令和6年4月を目指しています。

## ■ご意見の募集期間 令和5年8月21日（月）まで

### ■ご意見の提出方法

- ① 回答用紙に記入し、FAX（03-5722-9239）または窓口の回収箱に提出
- ② WEB版の意見提出フォームに入力 <https://logoform.jp/form/KeTk/294524>

### ■「自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）」の閲覧方法

- ① 窓口での閲覧
  - ・ 自由が丘住区センター 1階
  - ・ 目黒区総合庁舎本館1階区政情報コーナー、6階地区整備課
- ② 目黒区ホームページでの閲覧  
[https://www.city.meguro.tokyo.jp/kurashi/sumai/katsudo/jiyuugaokaeki/parking\\_rule.html](https://www.city.meguro.tokyo.jp/kurashi/sumai/katsudo/jiyuugaokaeki/parking_rule.html)



### ■お問い合わせ先

目黒区街づくり推進部地区整備課（自由が丘担当） 電話03-5722-9430

38

最後に、意見募集について、お知らせいたします。

自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（素案）についてご意見のある方は、8月21日までに、回答用紙またはWEB版の意見提出フォームでご提出ください。

資料は、自由が丘住区センター1階または目黒区総合庁舎本館1階区政情報コーナー、6階地区整備課のほか、目黒区ホームページでもご覧いただけます。

この動画に関するお問い合わせ先は、目黒区街づくり推進部地区整備課の自由が丘担当までお願いいたします。お電話番号は、03-5722-9430です。

以上で本動画は終了となります。

ご視聴ありがとうございました。