

中野駅周辺駐車場整備地区（原案）及び中野区駐車場整備計画（改定素案）について

「中野駅周辺駐車場整備地区」（平成 23 年 4 月）及び「中野区駐車場整備計画」（平成 23 年 9 月）については、策定後、これまでに各地区で土地区画整理事業や市街地再開発事業等まちづくりが進んでおり、これらの事業進捗と合わせて適切に駐車場施策を進める必要がある。

このため「中野駅周辺駐車場整備地区」について都市計画の見直しを行い、あわせて「中野区駐車場整備計画」を改定する。

1 中野駅周辺駐車場整備地区（原案）

中野駅周辺駐車場整備地区について、別紙 1 のとおり都市計画区域を変更する。

○ 変更の考え方

中野駅周辺における土地利用の転換に伴い、中野四季の都市地区・中野三丁目地区・囲町地区の一部（用途地域が商業地域や近隣商業地域に変更済または変更見込みの区域）を追加指定し、中野駅周辺駐車場整備地区面積約 28.0ha を面積約 33.0ha とする。

2 中野区駐車場整備計画（改定素案）

中野区駐車場整備計画について、別紙 2 のとおり内容を一部変更し改定する。

○ 変更の概要

1) 計画全体

- ・中野四季の都市等の開発が進んだこと、区役所・サンプラザ地区の再整備事業等により都市機能の更なる充実が見込まれることなど、状況の変化を記載
- ・「中野駅周辺まちづくりグランドデザイン ver. 3」（平成 24 年 6 月）、「中野駅地区整備基本計画」（平成 26 年 4 月）の策定により、これらを踏まえた記載に変更

2) 対象範囲

- ・中野駅周辺駐車場整備地区（原案）を踏まえエリアを拡大

3) 駐車施策に関する基本方針

- ・中野駅周辺の駐車実態及び地区ごとの特徴を記載し、これらを踏まえた駐車施策に関する方針として、駐車場及び出入口の適正配置、路上駐車への対応、荷捌き車両への対応、大規模開発に伴う駐車場の有効活用などを明記

4) 路外駐車場の整備の目標量及び目標年次

- ・目標年次はこれまでどおり平成 43 年（2031 年）とし、将来の駐車施設の需給バランスから新たな駐車施策の導入として、地域ルール適用について記載

※「地域ルール」とは、東京都駐車場条例に基づく地区の特性に応じた駐車施設の附置に関する基準のこと。基準に基づき、必要な駐車施設の確保が図られていると知事が認める場合に、駐車施設の台数の軽減、駐車施設の集約設置等が可能となる。

5) 路外駐車場整備に関する施策

- ・地区特性を踏まえた駐車場の有効利用を追記し、附置義務の誘導、既存駐車場の有効利用策等、地域ルールによる新たな駐車施策の導入の検討を明記
- ・荷捌き車両への対応として、荷捌きスペースの確保及び適切な配置、共同運用などの取り組みを行うことを記載

6) 主要な路外駐車場の整備計画

- ・中野駅周辺において、公共が確保する駐車場整備の目標量を約 70 台と明記
- ・都市計画駐車場の整備位置について、現在、区役所・サンプラザ地区再整備実施方針に基づき公共基盤配置を検討中であることから、図示位置を変更

7) 地域ルールによる駐車施設の整備

- ・地区内における駐車施設の適切な確保と運用を図るため、地域ルールの導入に向けて適用地区の位置づけ等を追記

3 今後の予定

平成 29 年	2 月	区民説明会の開催
	3 月	駐車場整備地区（案）、駐車場整備計画（改定案）の作成
	4 月	駐車場整備地区（案）の公告・縦覧、区民説明会の開催
	6 月	駐車場整備地区（案）都市計画審議会諮問
	7 月	駐車場整備地区の都市計画決定、駐車場整備計画の改定

都市計画の案の理由書

1 種類・名称

東京都市計画駐車場整備地区 中野駅周辺駐車場整備地区

2 理 由

中野駅周辺地区については、中野区都市計画マスタープラン（平成 21 年 4 月）において「公共交通重視、歩行者自転車利用環境向上」を図ることとしている。今後の中野駅周辺においては、中野区都市計画マスタープランに基づき、駅とまちが融合する魅力的な賑わい拠点としての機能立地が先導的に進み、商業・業務・文化その他広域性を有する諸機能が集積することが見込まれる。

今後、中野駅周辺地区については、民間による開発が進むことにより、駐車需要の増大が見込まれること、また、路上駐車や貨物車による路上荷さばきなどの課題を抱えていることから、公民の適切な役割分担の下、これらの課題に適切に対応することが求められている。

現計画は、平成 22 年における中野駅周辺の開発想定に基づき、都市計画決定（平成 23 年 4 月 4 日／中野区告示第 59 号）したものである。

中野区では、中野駅周辺のさらなる発展を目指し、中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver. 3（平成 24 年 6 月）を策定した。この計画に基づき、将来の円滑な道路交通を確保するとともに、総合的かつ計画的な駐車施設の整備を図り、地域の振興や商業業務機能の向上を図るため、駐車場整備地区の都市計画区域の見直しを行い、約 33.0 ヘクタールに変更するものである。

東京都市計画駐車場整備地区の変更（中野区決定）

都市計画の中野駅周辺駐車場整備地区を次のように変更する。

面積	備 考
約 33.0 ha	区域内町名 中野区中野二丁目、中野三丁目、中野四丁目、中野五丁目、中央四丁目、中央五丁目、 新井一丁目及び新井二丁目の一部

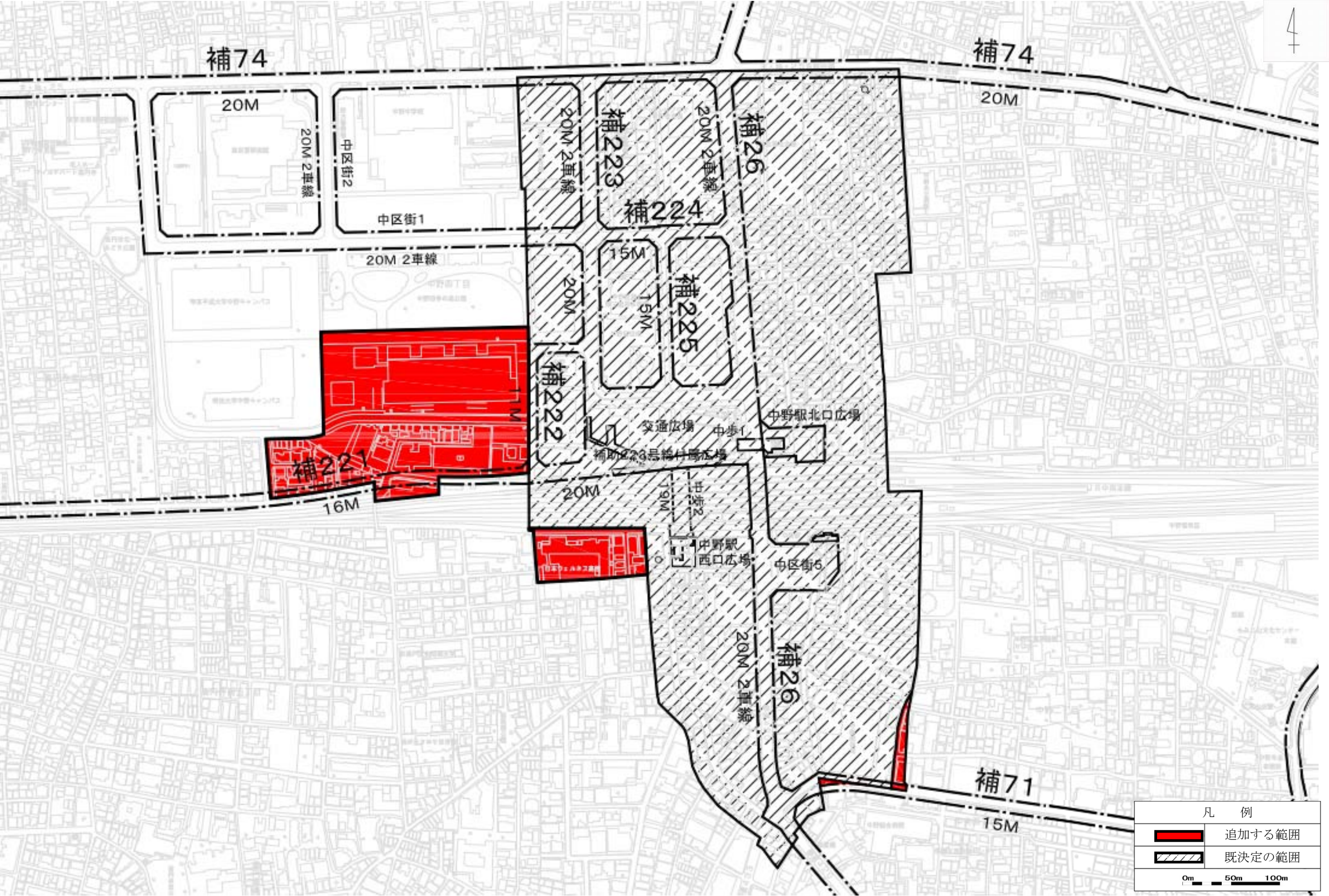
「位置及び区域は計画図表示のとおり」

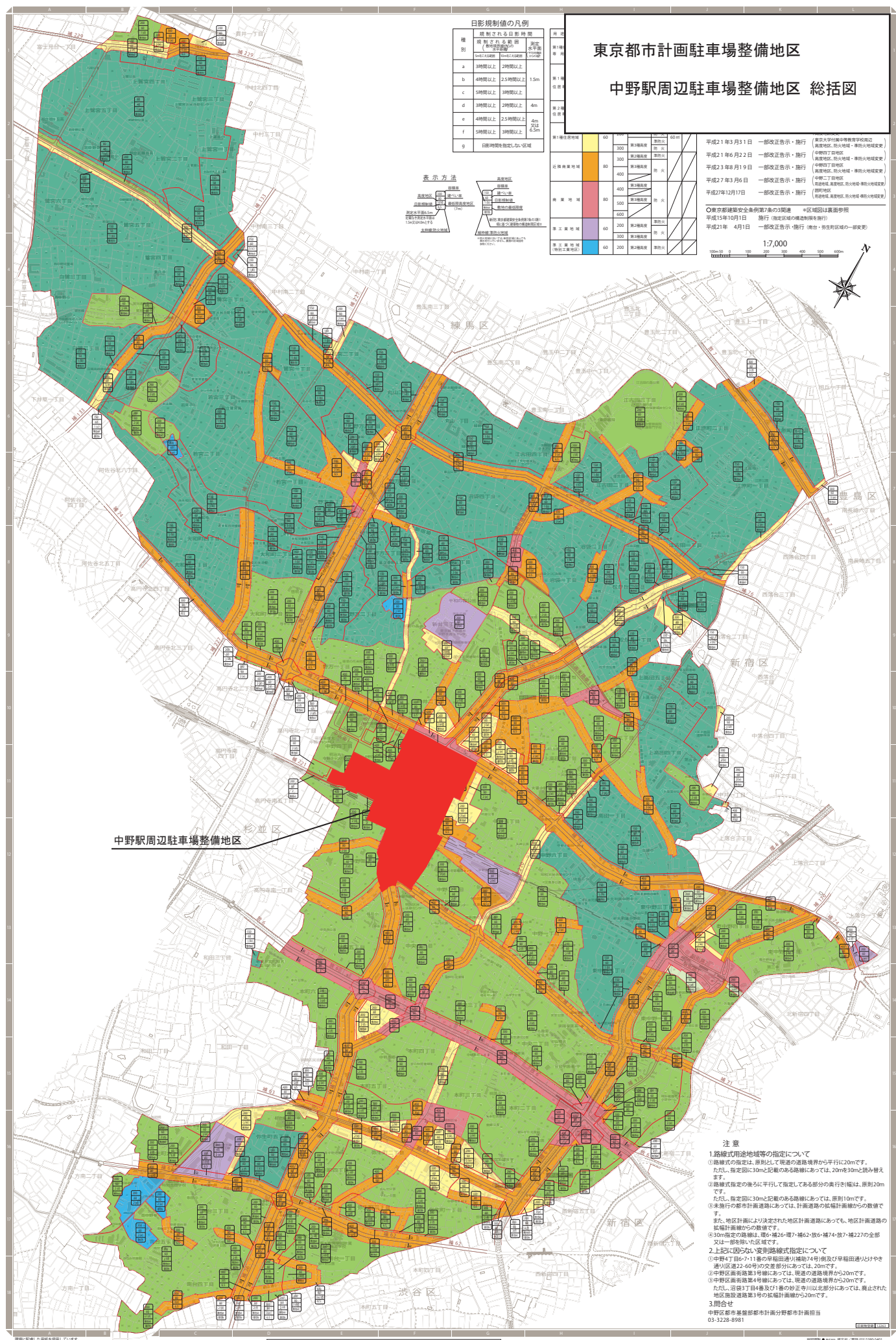
理由：

中野駅周辺地区における土地利用転換に伴い増加する駐車需要への対応と円滑な道路交通を確保するため、駐車場整備地区を変更する。

変更概要

区域内	変 更 事 項
中野駅 周辺駐車場整備計画地区	1 区域及び面積の変更 面積 約 28.0 ha → 約 33.0 ha





中野区駐車場整備計画（改定素案）

平成 2 9 年 1 月

中 野 区

－ 目 次 －

計画策定にあたって	1
1. 対象範囲	2
2. 駐車施策に関する基本方針	2
3. 路外駐車場の整備の目標量及び目標年次	6
4. 路外駐車場整備に関する施策	7
5. 主要な路外駐車場の整備計画	9
6. 地域ルールによる駐車施設の整備	10

— 計画策定にあたって —

駐車場整備計画は、駐車場法第4条の規定に基づき、駐車場整備地区における駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、当該地区における駐車場の整備について定めるものである。

この駐車場整備地区は、自動車交通が著しく輻輳し、道路の効用を保持し円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域について、都市計画に定めることができることとされている。(駐車場法第3条)

中野区においては、中野駅周辺が商業業務及び行政等の中心であり、今後、駅とまちが融合する魅力的な賑わい拠点としての機能立地が先導的に進み、商業・業務・文化その他広域性を有する諸機能が集積することから、平成23年4月に、中野駅周辺を駐車場整備地区として都市計画法に基づき定めたところである。その後、中野四季の都市等の開発が進み、駐車場をめぐる環境が変化したこと、また、区役所・サンプラザ地区の一体整備等により都市機能の更なる充実がみこまれることから、平成29年7月に駐車場整備地区の変更(予定)を行うこととしている。

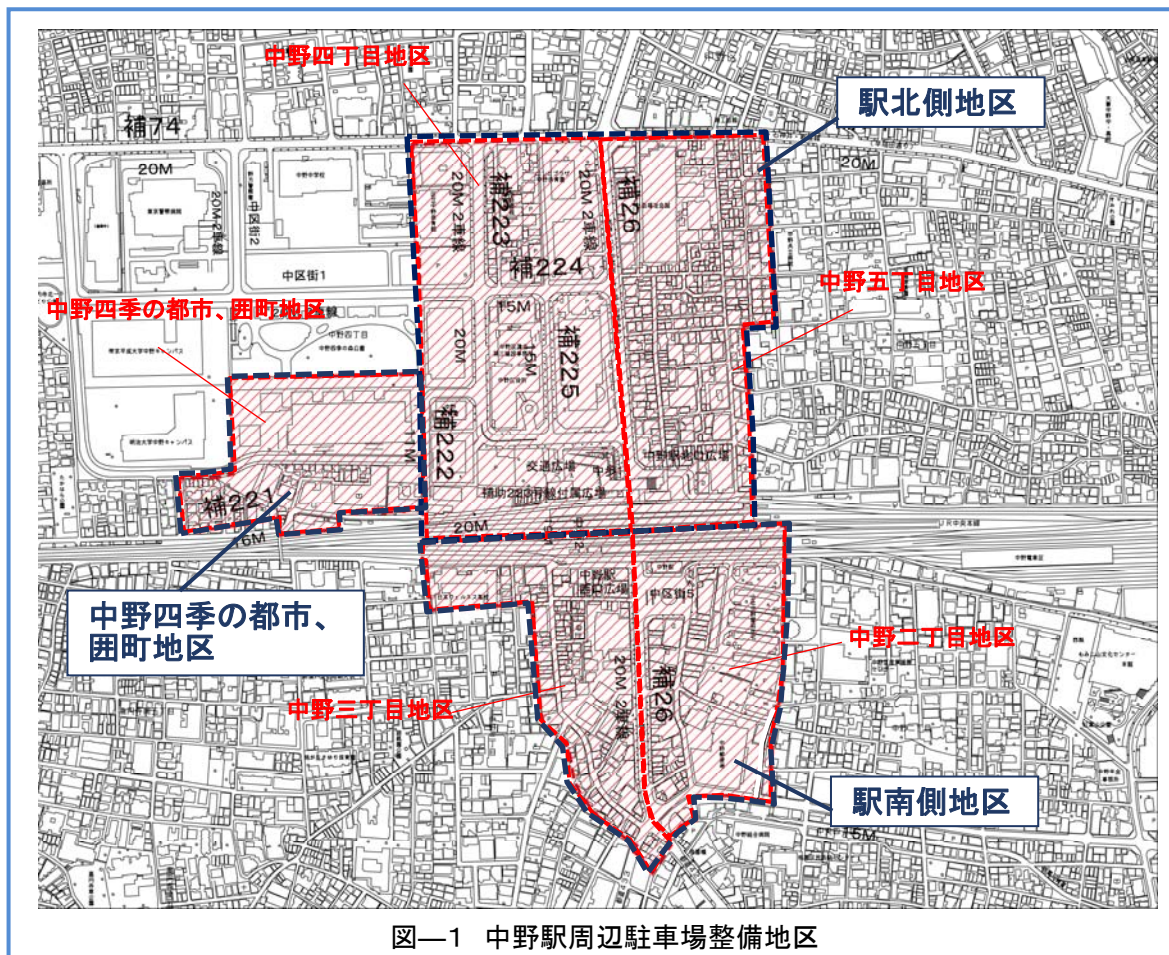
このことを踏まえ、中野区は、より良い駐車場整備をめざして、本計画の改定を行うものである。

なお、本計画は、駐車場に関する計画としてまとめたものであり、各開発により発生する交通量及びその交通処理計画等は、それぞれの開発計画の中で処理することを原則とする。

また、今後の中野駅周辺まちづくりの進展を踏まえ、本計画は必要に応じて弾力的かつ柔軟に改定を行う。

1. 対象範囲

中野区駐車場整備計画の対象範囲は平成29年7月に都市計画の告示を予定している「中野駅周辺駐車場整備地区（約33.0ha）」とし、当該エリアを図―1に示す。なお、今後、まちづくりの進捗により需要に応じた駐車場整備を進めることが必要と考えられるエリアについては、別途、駐車場整備地区の追加指定について検討を行うものとする。



2. 駐車施策に関する基本方針

(1) 中野駅周辺の概況

中野駅周辺は数多くの来訪者で賑わう商業の中心であるとともに、区役所・サンプラザに代表される行政・文化の中心として中野区の中心拠点を形成してきた。近年では、中野四季の都市のまちづくりが進み、区役所・サンプラザ地区をはじめとした再整備が予定されており、さらなる自動車交通と駐車需要の増加が見込まれている。

一方、中野駅付近において核となる自動車動線は、幅員20mの中野通り程度であり、自動車走行のための基盤が脆弱なため、来訪者の多くが徒歩、自転車や公共交通機関を利用しており、これらの公共交通動線が集中する中野駅直近においては、新たな自動車利用を積極的に誘発する駐車場を設置すべき環境ではなくなっている。こういった状況を踏まえて、中野区都市計画マスタープラン（H21.4）にお

いても、高齢社会、低炭素社会における移動手段として鉄道・バスなどの公共交通利用を重視するとしているところである。

また、中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver3 (H24. 6) では「歩行者優先・公共交通指向のまちづくり」を目指すとしており、中野駅地区整備基本計画 (H26. 4) では駅直近の歩行者の回遊性の向上や、中野駅周辺中心部への自動車流入の抑制を図るとしている。

(2) 中野駅周辺の駐車実態

中野駅周辺では、中野サンプラザ駐車場等の民間を中心とした一般利用の駐車場が整備され、表 1 のとおり駐車需要を満たす駐車台数が確保されていることから、駐車場不足による大きな問題は生じていない。一方で今後進展する都市開発による駐車需要の増加に対しては、各開発地区において適切な駐車場確保と有効活用が肝要となることから、中野駅を中心とした商業地域などを駐車場整備地区として定めることにより、都市開発における適切な規模の駐車場を確保すること等が必要である。

表－１ 駐車実態調査結果（平成 26 年 7 月実施）

■対象地区内 駐車施設箇所数・収容台数

エリア	施設数(箇所)※2)	収容台数(台)※2)
駅北側地区※1)	13	401
駅南側地区※1)	4	80
小計	17	481
中野四季の都市、囲町地区	1	212
合計	18	693

※1) 駅北側地区・・・四丁目地区、五丁目地区、駅南側地区・・・二丁目地区、三丁目地区

※2) 駅北側地区のパーキングチケットは含まず。

■対象地区内 路外・路上駐車台数（ピーク時）※3)

エリア		路外駐車場	路上駐車	計
平日	駅北側地区	241	40	281
	駅南側地区	56	9	65
	小計	297	49	346
	中野四季の都市、囲町地区	64	2	66
	合計	361	51	412
エリア		路外駐車場	路上駐車	計
休日	駅北側地区	287	28	315
	駅南側地区	54	7	61
	小計	341	35	376
	中野四季の都市、囲町地区	22	2	24
	合計	363	37	400

※3) 平日ピーク時 15 時、休日ピーク時 14 時

(3) 地区ごとの特徴

中野四丁目地区では、中野サンプラザ駐車場等大規模な駐車場が複数存在し、商業施設が集積している中野五丁目地区の駐車需要も担っており、鉄道が東西に横切る当地区において、線路を挟んだ駅北側地区で一体となって駐車需要を受け止めている。

また、中野通りが、車にとっての地区アクセス動線であるとともに、歩行者・自転車にとっても南北を行き来するための主要動線となっているが、荷捌きを含む路上駐車が多く見られる。

表－２ 中野駅周辺の概況

		土地利用の状況	交通基盤の状況	駐車場の状況	路上駐車の状況
駅北側地区	中野四丁目地区	区役所・サンプラザ等比較的規模の大きい業務中心の施設が立地している。	新北口駅前広場の整備が予定され、バス乗り場がある。地区内には、けやき通り等、広幅員の道路が通っている。	区役所、サンプラザ等到大規模駐車場が複数存在する。中野五丁目地区の駐車需要も分担している。	乗用車を中心にけやき通りに多く見られる。休日は平日に比べ多くなる。
	中野五丁目地区	サンモール・ブロードウェイなどの商業施設があり、低層高密度な商業集積の利便性や回遊性がある。繁華街と隣接して住宅地が広がっている。	地区内の道路は幅員 4m 未満の狭い道路が多い。商業集積地区内の道路の多くは歩行者専用となっている。	主に商業施設駐車場とコインパーキングで構成されている。	貨物車を中心に中野通りに多く見られる。休日は平日に比べ少なくなる。
駅南側地区	中野二丁目地区	中野通り沿いやファミリーロード沿いに商店街が形成され、駅直近に商業・業務施設が集積している。東側に隣接して住宅地が続いている。	南口駅前広場がありバス・タクシー乗り場がある。地区内の道路は幅員 4m 未満の狭い道路が多い。	当該地区内には一般貸しの駐車場はみられない。	南口駅前広場に多く見られる。
	中野三丁目地区	駅直近のにぎわいや文化が、後背の落ち着いた住宅街につながり、利便性と良好な住環境が調和したまちが広がっている。	地区内の道路は幅員 4m 未満の狭い道路が多い。	主に商業施設駐車場とコインパーキングで構成されている。	中野通りに多く見られる。
中野四季の都市、 囲町地区		中野四季の都市のまちづくりを進めており公園や業務ビル・大学・病院等が立地している。	補助 221 号線（幅員 16m）、補助 222 号（幅員 11m）の幹線道路が通る。	大規模駐車場が複数存在し、機械式駐車場が多い。	路上駐車はあまり見られない。

(4) 駐車施策に関する基本方針

駐車施策に関する基本方針は、中野駅周辺まちづくりグランドデザイン ver. 3 における、駅直近の歩行者の回遊性の向上や中野駅周辺中心部への自動車流入の抑制等の方針、および駅周辺の駐車実態や地区ごとの特徴を踏まえ策定し、今後予定されている大規模開発等の進捗に合わせて、歩行者・自転車の安全確保や道路交通の円滑化を図る。

① 歩行者の回遊性を高める駐車場および出入口の適正配置

駐車場利用者の利便性を確保しつつ歩行者の回遊性が高まるよう、駐車場および出入口の配置について工夫を図る。

② 路上駐車への対応

路上駐車解消に向け、駅利用を目的とするものは駅前広場や都市計画駐車場に誘導する等、目的に応じた対策を図る。

③ 荷捌き車両への対応

中野通りを中心とした路上荷捌きへの対応として、地域荷捌きスペースの確保など、円滑で効率的な荷捌き駐車対策を図る。

④ 大規模開発に伴う駐車場の有効活用

既存駐車場を含めた大規模開発に伴う駐車場について、地区特性を踏まえた適正な供給量を確保するとともに、地域の駐車場課題の解決に資する整備内容となるよう工夫を図る。

⑤ 自動二輪の駐車問題の対応

自動二輪の駐車スペースの確保についての対応を図る。

3. 路外駐車場の整備の目標量及び目標年次

(1) 目標年次

中野区駐車場整備計画の目標年次は、[中野駅周辺まちづくりグランドデザイン ver.3](#) に示されている駅周辺における大規模開発がおおむね完了すると考えられる平成 43 年（2031 年）とする。

(2) これまでの駐車施策を踏まえた将来の駐車施設の需給バランス

現況の駐車施策と駐車需要並びに将来の都市開発、主要施設立地規模、用途を考慮した、将来駐車需要及び想定される駐車場整備規模を踏まえた将来の駐車需給バランスを表－3 に示す。なお、需給バランスの検討にあたっては、駐車実態調査結果 [\(表－1\)](#) を踏まえ、[平日よりも休日における需要供給差の方が小さく、より厳しい数値となっている。](#)

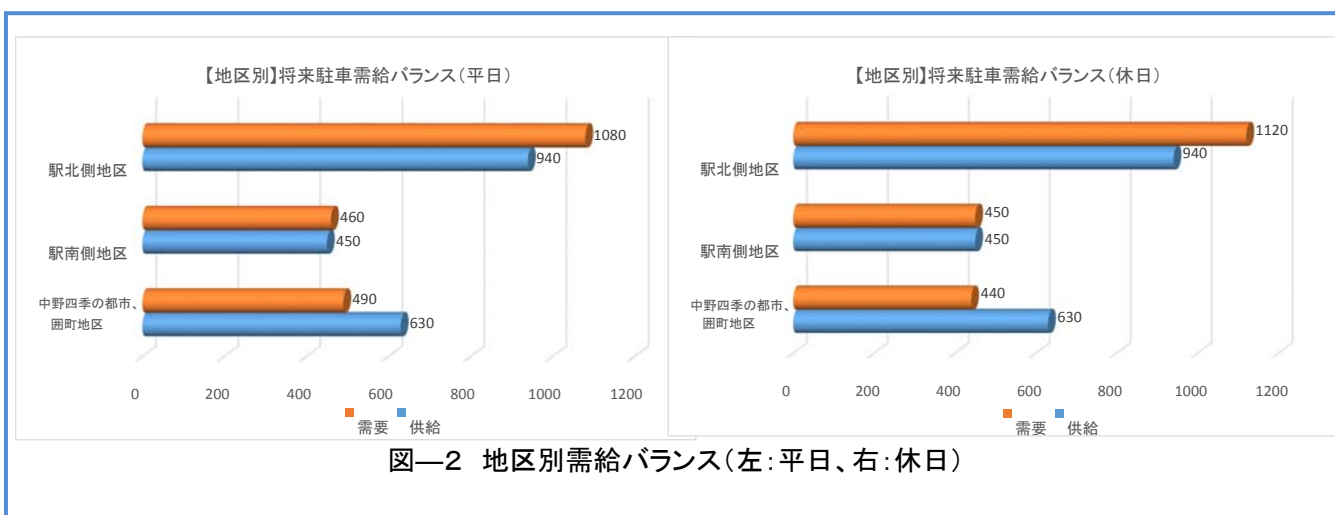
[休日のピーク時の駅北側地区の需要に関しては、現況の駐車台数 320 台に対して、開発による減があるものの地区内の床面積の伸びや駅周辺の開発等による増加が見込まれ、将来の需要台数は、約 1,120 台と予測される。これに対して供給台数は、開発地内での減少や既存のコインパーキング駐車場などの減少等が見込まれるが、開発等による需要が地区内での供給により確保されることから増加が見込まれ、将来の供給台数は約 940 台と予測される。以上から、将来の駐車需給バランスは、需要が供給を約 180 台上回ると予測される。駅南側では駐車需給はバランスしており、駅北側に需要超過が集中している。また、中野四季の都市、囲町地区では供給が約 190 台上回っている。](#)

[以上より、中野駅周辺地区においては、需要が超過する地区、供給が超過する地区、駅周辺で駅利用への配慮が必要な地区など、地区の特性を踏まえた対策が必要である。](#)

表－3 将来駐車需給バランス推計(上:平日、下:休日)

地区	需要(ピーク時)				供給				将来駐車 需給 バランス
	現況 台数	将来減少 台数	将来増加 台数	将来 台数	現況 台数	将来減少 台数	将来増加 台数	将来 台数	
駅北側地区(平日)	280	-70	870	1,080	400	-280	820	940	-140
駅南側地区(平日)	70	0	390	460	80	0	370	450	-10
中野四季の都市・ 囲町地区(平日)	70	0	420	490	210	0	420	630	140

地区	需要(ピーク時)				供給				将来駐車 需給 バランス
	現況 台数	将来減少 台数	将来増加 台数	将来 台数	現況 台数	将来減少 台数	将来増加 台数	将来 台数	
駅北側地区(休日)	320	-70	870	1,120	400	-280	820	940	-180
駅南側地区(休日)	60	0	390	450	80	0	370	450	0
中野四季の都市・ 囲町地区(休日)	20	0	420	440	210	0	420	630	190



(3) 新たな駐車施策の導入

駅北側の需要超過分については、附置義務で確保することが困難な需要が含まれており、都市計画駐車場（約 70 台）の整備での対応が必要である。附置義務対象分については、地域ルール適用により供給に余裕のある地区へ誘導を図っていく等の施策が必要と考えられる。

また、中野四季の都市における既に開発が完了した地区では大幅に供給が超過しており、今後の開発等の際には、地区内の駐車場の需給バランスに配慮しつつ、地域ルール適用による附置義務駐車場の適正化等の施策が必要であると考えられる。

表—4 施策の実施後の将来駐車需給バランスイメージ(上:平日、下:休日)

地区	将来駐車 需給 バランス	都市計画 駐車場の 整備	合計
駅北側地区(平日)	-140	70	-70
駅南側地区(平日)	-10	0	-10
中野四季の都市・ 囲町地区(平日)	140	0	140

地域ルール適用による
超過需要の誘導

地区	将来駐車 需給 バランス	都市計画 駐車場の 整備	合計
駅北側地区(休日)	-180	70	-110
駅南側地区(休日)	0	0	0
中野四季の都市・ 囲町地区(休日)	190	0	190

地域ルール適用による
超過需要の誘導

4. 路外駐車場整備に関する施策

(1) 基本的な考え方

現在、当該エリアには、中野サンプラザ駐車場等の民間を中心とした一般利用の駐車場が整備され、駐車需要に応じた駐車台数が確保されており、駐車場不足による大きな問題は生じていない。一方で、今後進展する都市開発による駐車需要の増加に対しては、各開発地区において適切な駐車場確保が肝要であり、駐車場整備地区を定めることと併せて、駐車場法等による附置義務駐車場の適切な確保が必要である。

特に、中野駅周辺においては、[公共交通利用の増進を図りつつ](#)、中野駅の交通結節機能の向上、駅前広場周辺の自動車交通の円滑化を確保すると共に、中野駅周辺の不特定多数の来訪者や中野駅利用者の利便性向上に資する、将来の高齢化等に伴う移動制約者の増加にも配慮した駐車場整備を行うものとする。

(2) 公共と民間の役割分担

一時預かり等の駐車場は、その発生原因者が整備することを原則としており、その原因者が民間である場合は、基本的には民間が整備主体となる。

また、中野駅直近については、中野駅が当該地区の自動車、公共交通、歩行者の交通結節点であり、交通利便性の確保を進めるために、公民の適切な役割分担のもとで駐車場の確保を進めるものとする。

以下に、中野駅周辺における駐車場整備に係る公民の役割分担の考え方を示す。

＜骨子1＞ 駅周辺の開発により増加する駐車需要に対しては、民間等開発者が必要な駐車場の整備を行う。

- ・ 区役所・サンプラザ地区、中野二丁目地区再開発をはじめとする大規模商業・業務施設については、駐車場法等に基づく附置義務駐車場等により確保するが、[東京都駐車場条例に基づいて地域特性に応じた地域ルール適用等を検討していく](#)。
- ・ 将来の開発に合わせて、地区内の商業事業者と連携し、荷捌き駐車場等の確保を図る。

＜骨子2＞ 駅周辺については適切な民間との役割分担のもとで、必要な駐車場の整備を行う。

- ・ [駅周辺においては](#)、公共として整備すべき、必要最低限の台数を確保する。
- ・ 民間開発にあたっては、適正な規模の駐車場を確保する。

＜骨子3＞ 駐車場案内等、ソフト面の整備により利用しやすい駐車環境を、公共が主体となって整備する。

(3) 附置義務制度の適切な運用による民間駐車場等の整備

駐車場法による駐車施設の附置義務は、駐車需要は目的地である施設側で対応するという原則に基づき、その建築物が発生させる駐車需要分を最低限の義務として課すものである。中野駅周辺において、駐車場法等に基づき駐車施設が整備されるよう法の適切な運用を行う。

(4) 駐車場の有効活用及び路上駐車への対応

① 既存駐車場の有効活用

将来の都市開発に伴い中野駅周辺の自動車交通の増加、駐車需要の増加が予測される。それらに対

応して、主要な一時預かり駐車場等の駐車情報の提供等を公共が主体となって進め、駐車車両を駐車場に適切に誘導することによって、道路の交通円滑化を図り、歩行者の安全確保や自動車・バス等が円滑に走行できる交通環境を確保する。

② 違法駐車防止

路上駐車車両は、交通渋滞や交通事故の要因となるほか、様々な都市活動に悪影響を与えることから、公民連携のもと解消を図る。

③ 地区特性を踏まえた駐車場の有効利用

3（２）で見たように需給のアンバランスが顕在化しており、駐車場が不足する地区がある一方、設置された駐車場が有効に活用されていない地区があるため、それぞれの地区特性に配慮した附置義務の誘導、既存駐車場の有効利用策等、地域ルールによる新たな駐車施策の導入を検討する。

（５）駅周辺整備に伴う駐車施策

① 都市計画駐車場の整備

違法駐車を排除し道路機能の確保、中野駅の交通結節機能の向上、総合的なまちづくりの観点から計画的な都市計画駐車場の整備を図る。

② バリアフリー等に対応した公共駐車場の整備

身障者、高齢者等の移動制約者の交通結節機能等の強化を図るため、ユニバーサルデザイン・バリアフリーに対応した駐車施設の整備を図る。

③ タクシー乗降場等の確保

待機タクシーによる駅周辺交通の混雑解消を図るため、駅周辺の再編にあわせてタクシー乗降場や待機スペースの確保を図る。

（６）荷さばき車両への対応

中野駅周辺の商店街が集積する地域において荷捌き車両の路上等での駐停車が、道路交通の円滑化を阻害する要因ともなっており、地区内の道路交通の円滑化を図るために、荷捌きスペースの確保及び適切な配置、共同運用などの取り組みを行う。

- ・将来の都市開発、地区内の商業事業者との協議等により、必要な荷捌き施設を隔地荷捌きスペース、既存駐車施設の一部の活用による適切な確保を図る。
- ・荷さばき駐車施設の確保が義務化されていない小規模な建築物の集積に対応する荷さばきのための駐車スペースの確保を図る。

（７）二輪車の駐車問題の対応

都市計画駐車場整備にあわせた二輪車のための駐車スペースの確保及び大規模開発等に伴う二輪駐車施設の整備誘導を図る。

- ・都市計画駐車場整備にあたっては、現在中野駅の南北に区が設けている規模と同程度（約８０台）の二輪車のための駐車スペースの確保を図る。

5. 主要な路外駐車場の整備計画

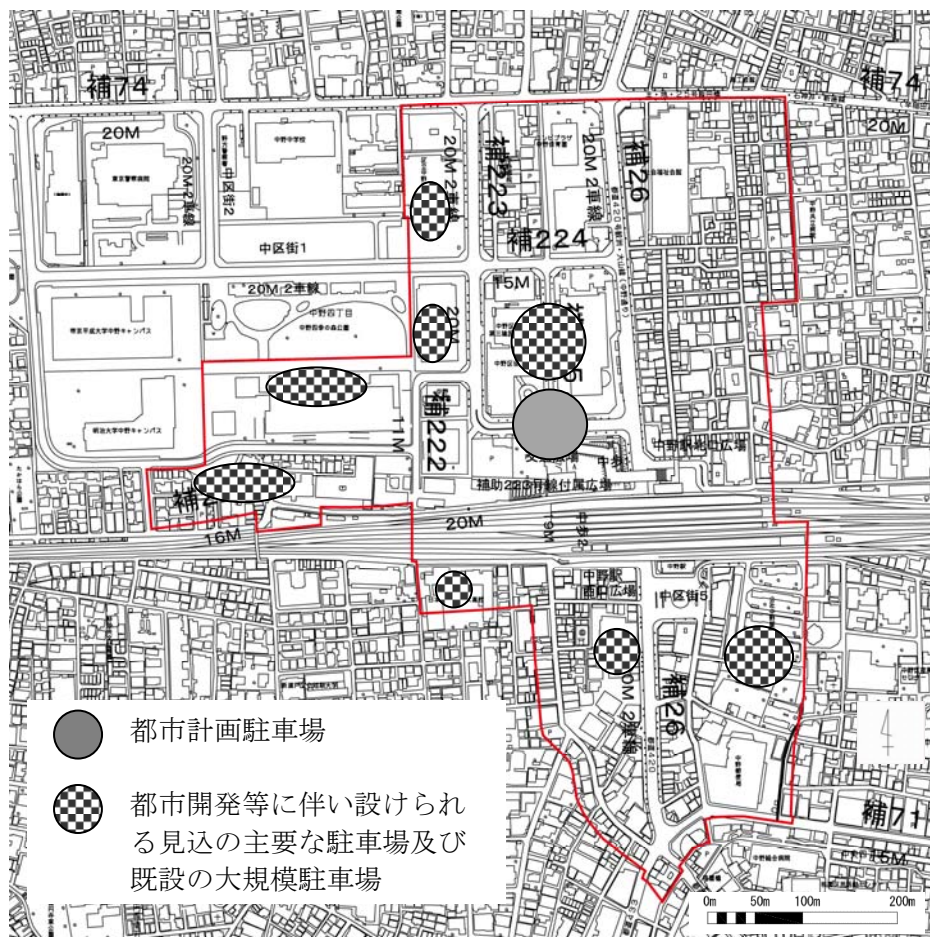
(1) 公共駐車場整備目標の考え方

駅直近と駅周辺の不足分については、対応可能な場所での確保を、適切な公民の役割分担のもとで図るものとする。

公共駐車場については、公共が政策的に確保すべき機能として、附置義務で確保することが困難な需要（約 60 台）と移動制約者対応の台数（約 10 台）の合計約 70 台を受け持つこととする。

表－5 公共駐車場整備目標量

地 区	公共駐車場整備目標量
中野駅周辺地区	約70台



図－3 主要な駐車施設整備位置

注記) 公共駐車場の整備に加えて、公共交通利用の増進、地域ルール等による他の自動車駐車場との連携により、当該地区の需給バランスの適正化を図る。

6. 地域ルールによる駐車施設の整備

中野駅周辺では「中野四季の都市」の整備が完了し、今後は駅ビル、区役所・サンプラザ地区等の大規模開発が予定されている。当地区において駐車施設の適切な確保と運用が図られるよう、既に整備された駐車場の利用実態等を踏まえ、本地区内において地域ルールの導入を検討していく。

1) 地域ルールの適用地区

駐車場整備地区と同一の範囲とする。

2) 適用地区における路外駐車場の整備に関する基本方針

駐車場利用者の利便性を確保しつつ歩行者の回遊性が高まるよう、駐車場および出入口の配置について工夫を図る。

3) 適用地区における路外駐車場の整備の目標年次

目標年次は、駅周辺における大規模開発がおおむね完了すると考えられる平成 43 年（2031 年）とする。また、既存の駐車施設を有効に活用して駐車需要に対応するという観点から、目標量の設定は行わない。

4) 目標を達成するために必要な路外駐車場の整備に関する施策

4. に記載された内容を施策の基本的な考え方とし、その具体化については、地域ルールの策定の中で検討を行う。

※路上駐車場については整備が予定されていないため基本方針、目標年次、施策の設定は行わない

「地域ルール」とは

東京都駐車場条例に基づく地区の特性に応じた駐車施設の附置に関する基準のこと。基準に基づき、必要な駐車施設の確保が図られていると知事が認める場合に、駐車施設の台数の軽減、駐車施設の集約設置等が可能となる制度。