

令和2年(2020年)12月8日
中野駅周辺整備・都市観光調査特別委員会資料
まちづくり推進部中野駅周辺まちづくり課

中野駅周辺地区駐車場地域ルールの方定について

区では、中野駅周辺地区のまちづくりの事業進捗と合わせて適切に地域の特性に応じた駐車施策を進めることを目的とし、中野駅周辺地区駐車場地域ルール(以下「駐車場地域ルール」という。)の方定検討を進めている。

意見交換会の実施結果及び駐車場地域ルールの方定について、以下のとおり報告する。

1. 意見交換会の実施結果について

(1) 開催概要

日 時：令和2年10月22日(木)午後7時から8時30分

会 場：中野区産業振興センター会議室

参加者：13名

説明内容：駐車場地域ルール(案)について

(2) 駐車場地域ルール(案)に関わる意見及び区の見解などについて

別紙1のとおり

2. 駐車場地域ルールの方定について

意見交換会の意見等による駐車場地域ルール(案)からの変更点はなかったため、別紙2のとおり、駐車場地域ルールを方定する。

3. 今後の予定

2020年12月

駐車場地域ルールの方定

2020年度～2021年度

運用基準の作成・運用体制の構築

2021年度末

駐車場地域ルールの運用開始

中野駅周辺地区駐車場地域ルール（案）に関わる意見及び区の見解などについて

| No. | 区民等からの意見など | 区の見解など |
|-----|--|---|
| 1 | 駐車場の需要と供給のバランスについて、何か指標となるデータはあるのか。 | 中野駅周辺における附置義務駐車施設に対して実態調査を行った。 東京都駐車場条例に基づき附置義務駐車施設を整備しても、地区によって駐車場の需給バランスが悪いことがわかった。 |
| 2 | 中野五丁目の駐車施設の出入口について、中野通り側は「原則として設けない」、早稲田通り側は「原則として設けないように努める」としているが、どのような基準で決めたのか。 | 中野通り側は、歩道が狭く歩行者等の通行量が多いため、安全性を考慮し、駐車施設の出入口を原則として設けないようにする考え方である。 早稲田通り側は、中野通りに比べ歩行者等の通行量が多くないため、努力義務としている。 |
| 3 | 中野駅周辺の各開発が進んでいく中で、将来交通量をどのように見込んでいるのか。 | 将来交通量予測としては、国で定めている「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」に基づき、将来の交通の状況を予測し、必要な対応を行っている。 |
| 4 | 公共駐車場を整備するとしているが、どこに何台分整備する計画なのか。 | 附置義務で確保することが困難な需要台数（約60台）と移動制約者対応の台数（約10台）の合計約70台を都市計画駐車場として、中野駅新北口駅前エリアの拠点施設内に確保する計画としている。 |

中野駅周辺地区駐車場地域ルール

(目的)

第1条 中野駅周辺地区駐車場地域ルール(以下「地域ルール」という。)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1号、第17条の2第1項第1号、第17条の3第1項第1号、第17条の4第1項第1号及び第19条の2第1項第1号に規定する地区特性に応じた基準として、駐車施設の附置の特例を受けるための整備基準を定めるものである。

この地域ルールは、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月策定)に示す「中野駅周辺における安全で快適なまちなみ」の実現のため、中野駅周辺地区の地区特性に応じた駐車施設の整備基準を定め、地域と行政が一体となって総合的な取り組みを行うことにより、駐車施設の適切な確保と運用及び物流環境の改善を図り、もって駐車施設利用者の利便性の向上及び良好な交通環境の形成を図ることを目的とする。

(用語の定義)

第2条 この地域ルールにおいて、次の各号に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 対象事業 都条例第17条第1項第1号、第17条の2第1項第1号、第17条の3第1項第1号、第17条の4第1項第1号及び第19条の2第1項第1号の規定の適用を受ける事業をいう。
- (2) 小規模対象施設 運用基準に定める小規模対象施設の規模に該当する施設をいう。
- (3) 事業者 対象事業を行う者をいう。
- (4) 開発建築物 対象事業により駐車施設とともに整備する建築物をいう。
- (5) 既存建築物 都条例に基づき駐車施設を設置し、既に建てられている建築物をいう。
- (6) 一般車駐車施設 都条例第17条第1項第1号又は都条例第17条の3第1項第1号に規定する駐車施設(障害者のための駐車施設を除く。)をいう。
- (7) 荷さばき駐車施設 都条例第17条の2第1項第1号又は都条例第17条の4第1項第1号に規定する荷さばきのための駐車施設をいう。
- (8) 障害者用駐車施設 都条例第17条の5第2項に規定する障害者のための駐車施設をいう。
- (9) 集約荷さばき駐車施設 荷さばき車両の駐車施設を集約し、周辺の荷さばきに係る駐車需要を受け入れるために利用される駐車施設をいう。
- (10) 特定地区 別図に示す中野五丁目の範囲をいう。
- (11) 特定路線 別図に示す中野通り及び早稲田通りをいう。そのうち、中野通りを特定路線A、早稲田通りを特定路線Bと定める。
- (12) 歩行者優先エリア 中野駅地区整備基本計画(平成30年11月改定)に基づく歩行者優先エリアのうち第3条に定める適用地区の範囲内とし、別図に示す範囲をいう。
- (13) 運用基準 地域ルールに関する取扱いの詳細について、別途区長が定めるものをいう。
- (14) 運用組織 第17条の規定に基づき区長が設置するものをいう。

- (15) 審査機関 法人、その他の団体であつて、第 18 条の規定に基づき区長が指定するものをいう。
- (16) 駐車場地域ルール運営委員会 この地域ルールの適切な運用について検証等を行うため区長が設置する組織をいう。

(適用地区)

第 3 条 地域ルールの対象となる地区は、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うち、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（平成 29 年 8 月 14 日中野区告示第 81 号）により指定された区域とする。

(基本的な枠組み)

第 4 条 地域ルールでは、以下のような取り組みを行うものとする。

(1) 附置義務台数の適正化

附置義務台数は、中野駅周辺地区の駐車実態を踏まえ、適切な台数が確保されるようにする。

(2) 駐車施設の隔地・集約化

駐車施設について、特定地区内への駐車車両の進入を抑制し歩行者・自転車等の安全かつ円滑な通行環境を確保するため、特定地区外への隔地・集約化による確保を推奨する。

(3) 特定路線への駐車施設出入口の設置

特定路線の歩行者・自転車等の安全かつ円滑な通行環境と自動車交通の円滑な交通流動を確保するため、特定路線への駐車施設出入口の設置を抑制する。

(4) 集約荷さばき駐車施設の整備促進

特定路線の歩行者・自転車等の安全かつ円滑な通行環境と自動車交通の円滑な交通流動を確保するため、地域まちづくり貢献策による集約荷さばき駐車施設の整備を促進し、やむを得ず特定路線上で行われている路上荷さばきを集約荷さばき駐車施設へ誘導する。

(対象駐車施設)

第 5 条 地域ルールの対象となる駐車施設は、都条例に基づき附置が義務付けられた駐車施設（既存建築物の駐車施設を含む。）とする。

- 2 都条例に基づき駐車施設を附置している既存建築物に地域ルールを適用する場合には、その駐車施設は、第 9 条に規定する駐車施設の構造等及び第 10 条に規定する出入口の基準の適用は受けないものとする。

(一般車駐車施設の台数の基準)

第 6 条 駐車施設の台数については、別途運用基準に定める駐車原単位等により算出した台数を上回る台数とする。

- 2 大規模小売店舗立地法（平成 10 年法律第 91 号）の適用を受ける建築物は、同法の基準に基づき算出される駐車台数を下回ってはならない。

- 3 駐車施設の台数については、地域ルール適用を受けようとする者から提案を受けた台数に対して、地域の駐車実態及び地域まちづくり貢献策の実施内容を踏まえ、運用組織が個別に台数を審査し、適否を判断するものとする。
- 4 一般車駐車施設の台数の基準に関する具体的な基準は別途運用基準に定める。

(障害者用駐車施設の台数の基準)

- 第7条 障害者のための駐車施設については、都条例第17条の5第2項に基づき、1台以上の台数を確保するものとする。この場合において、当該台数は、一般車駐車施設の台数の内数とする。
- 2 障害者用駐車施設の台数に関する具体的な基準は別途運用基準に定める。

(荷さばき駐車施設の台数の基準)

- 第8条 荷さばき駐車施設の台数については、駐車需要に応じた適切な台数を確保するものとし、都条例第17条の2第1項に規定する上限は適用しない。この場合において、当該台数は、一般車駐車施設の台数には含めないものとする。
- 2 荷さばき駐車施設の台数に関する具体的な基準は別途運用基準に定める。

(駐車施設の構造等)

- 第9条 一般車駐車施設の車室や車路の構造については、関連する法令等及び都条例に準拠するほか、歩行者の安全な動線の確保、見通し等に十分な配慮を行うものとする。
- 2 障害者用駐車施設の構造は、都条例第17条の5第2項に規定する内容に準拠するものとするほか、わかりやすく安全な施設となるよう、配置等に十分な配慮を行うものとする。
 - 3 荷さばき駐車施設の構造は、質の高い荷さばき環境が確保されるよう、車室の大きさ、梁下の高さを確保するものとする。
 - 4 荷さばき駐車施設への車路においては、想定する車両の大きさに応じ、安全かつ円滑に走行できる幅員、屈曲部の回転半径、縦断勾配等を確保するものとする。
 - 5 駐車施設の構造等に関する具体的な基準は別途運用基準に定める。

(出入口の基準)

- 第10条 駐車施設出入口の位置及び構造については、駐車場法（昭和32年法律第106号）等の関連法令等を遵守するほか、わかりやすく安全な施設にするために十分な配慮を行うものとする。
- 2 特定地区内の敷地に面する特定路線Aには、駐車施設の出入口を原則として設けないこととする。
 - 3 特定路線B及び特定地区内の敷地に面しない特定路線Aには、駐車施設の出入口を設けないよう努めることとする。
 - 4 前二項について、駐車施設の出入口を特定路線以外に設けることができない場合等、区長がやむを得ないと認める場合はこの限りでない。
 - 5 出入口に関する具体的な基準は別途運用基準に定める。

(一般車駐車施設の隔地・集約化)

第 11 条 一般車駐車施設について、隔地・集約化により確保することが良好な交通環境の確保に有効と認められる場合は隔地・集約化できることとし、次のとおり基準を定める。なお、駐車施設の隔地・集約先は特定地区外を原則とするが、隔地・集約先を特定地区内とすることが良好な交通環境の確保に有効と認められる場合はこの限りではない。

- (1) 特定地区においては隔地・集約化による確保を推奨するものとする。
 - (2) 特定地区外において、敷地が特定路線のみに面する場合または歩行者優先エリアに存する場合は、隔地・集約化による確保を認めるものとする。
 - (3) 前二号の規定によらず、小規模対象施設は隔地・集約化による確保を推奨するものとする。
 - (4) 前三号の他、区長がやむを得ないと認める場合は隔地・集約化による確保を認めるものとする。
- 2 隔地・集約先の駐車施設は、原則として開発建築物の敷地から概ね 300m の範囲内とする。ただし、隔地・集約先の駐車施設から開発建築物まで、円滑な移動手段や、安全な歩行経路を確保できると認められる場合はこの限りではない。
- 3 隔地・集約化に関する具体的な基準は別途運用基準に定める。

(障害者用駐車施設の隔地・集約化)

第 12 条 障害者用駐車施設について、地域の交通環境上、隔地・集約化することが望ましく、隔地・集約先の駐車施設から開発建築物まで障害者等が安全・円滑に移動できる経路が確保されている場合は隔地・集約化できることとし、次のとおり基準を定める。なお、駐車施設の隔地・集約先は特定地区外を原則とするが、隔地・集約先を特定地区内とすることが良好な交通環境の確保に有効と認められる場合はこの限りでない。

- (1) 特定地区内において、敷地が特定路線 A のみに面する場合は、隔地・集約化による確保を推奨するものとする。
 - (2) 特定地区内において、前号以外の場合は、隔地・集約化による確保を認めるものとする。
 - (3) 特定地区外において、敷地が特定路線のみに面する場合は、隔地・集約化による確保を認めるものとする。
 - (4) 前三号の他、隔地・集約化することが障害者の利便性向上につながる場合等、区長がやむを得ないと認める場合は隔地・集約化による確保を認めるものとする。
- 2 隔地・集約化の具体的な基準は別途運用基準に定める。

(荷さばき駐車施設の隔地・集約化)

第 13 条 荷さばき駐車施設については、隔地・集約化により確保することが良好な交通環境の確保に有効と認められる場合は隔地・集約化できることとし、次のとおり基準を定める。なお、駐車施設の隔地・集約先は特定地区外を原則とするが、隔地・集約先を特定地区内とすることが良好な交通環境の確保に有効と認められる場合はこの限りでない。

- (1) 特定地区内において、敷地が特定路線 A のみに面する場合は、隔地・集約化による確保を推奨するものとする。
- (2) 特定地区内において、前号以外の場合は、隔地・集約化による確保を認めるものとする。

- (3) 特定地区外において、敷地が特定路線のみに面する場合は、隔地・集約化による確保を認めるものとする。
 - (4) 前三号の他、安全・安心な荷さばき環境が確保できない場合や、開発建築物の敷地内に荷さばき駐車施設を設けると歩行者、自転車及び自動車の交通の円滑性や安全性を損ねる場合等、区長がやむを得ないと認める場合は隔地・集約化による確保を認めるものとする。
- 2 隔地・集約化の具体的な基準は別途運用基準に定める。

(駐車施設の効率的な活用方法)

第14条 運用組織は、区と協力の上、第1条に記載した駐車施設利用者の利便性の向上と交通環境の改善を実現するため、駐車課題の解消及び地域まちづくりを促進する施策の実施に努めるものとする。

(地域まちづくり貢献策の実施)

第15条 地域ルール適用を受けて附置義務台数を減免する者は、次に掲げる地域まちづくり貢献策のうち両方またはいずれかを実施するものとする。

- (1) 地域まちづくり施策の具現化に資する協力金の負担
- (2) 隔地先としての駐車施設、集約荷さばき駐車施設、自動二輪車駐車施設、原動機付自転車駐車施設その他地域の駐車課題に対応した駐車施設等の整備

(地域ルールの実効性を確保するための施策)

第16条 地域ルール適用を受ける者は、毎年1回当該駐車施設の利用実態について、運用組織に報告するものとする。

- 2 運用組織は、適用者が実施する駐車実態調査のデータの蓄積を図り、駐車需要予測の精度を高める等地域の駐車課題の解決のために活用するものとする。
- 3 駐車場地域ルール運営委員会は、蓄積したデータに基づき、必要に応じて、附置義務の減免基準等の見直しを図るものとする。
- 4 区長は、毎年1回地域ルールの運用状況について都知事に報告するものとする。

(駐車場地域ルール運用組織の設置等)

第17条 区長は、地域ルールの適切な運用を行うために必要と認めるときは、運用基準に定めるところにより、駐車場地域ルール運用組織を設置することができる。

(駐車場地域ルール審査機関の指定)

第18条 区長は、第19条第1項第3号及び第19条第2項第2号の審査を行うにあたり、必要があると認められるときは、運用基準に定めるところにより、駐車場地域ルール審査機関を指定することができる。

(申請・審査の手続き)

第19条 新規に地域ルール of 適用を受けようとする者は、以下の手順により手続きを進めるものとする。

- (1) 地域ルール of 適用を受けようとする者は、運用基準に書式を定める適用申請書に加え、規定の書類を添えて運用組織に申請するものとする。
- (2) 運用組織は、適用申請書及び添付書類に不備が無いことを確認の上、審査機関に審査を依頼するものとする。
- (3) 審査機関は、運用基準に基づき申請の内容を審査し、結果を運用組織に通知する。
- (4) 運用組織は、審査機関による審査の結果を適用申請者に通知する。
- (5) 運用組織から地域ルール of 適用の決定通知を受けた者は、その内容に従って都知事または区長に対し、都条例に基づく認定申請を行うものとする。

2 地域ルール of 申請内容に変更がある場合には、以下の手順により手続きを進めるものとする。

- (1) 地域ルール of 認定内容に変更を行おうとする者は、運用基準に定める変更申請書に、変更を加える個所の規定書類を添えて運用組織に申請するものとする。
- (2) 運用組織は、適用申請書及び添付書類に不備が無いことを確認の上、審査機関に審査を依頼するものとする。

附則

(施行期日)

- 1 この地域ルールは、運用基準に定める日から施行する。

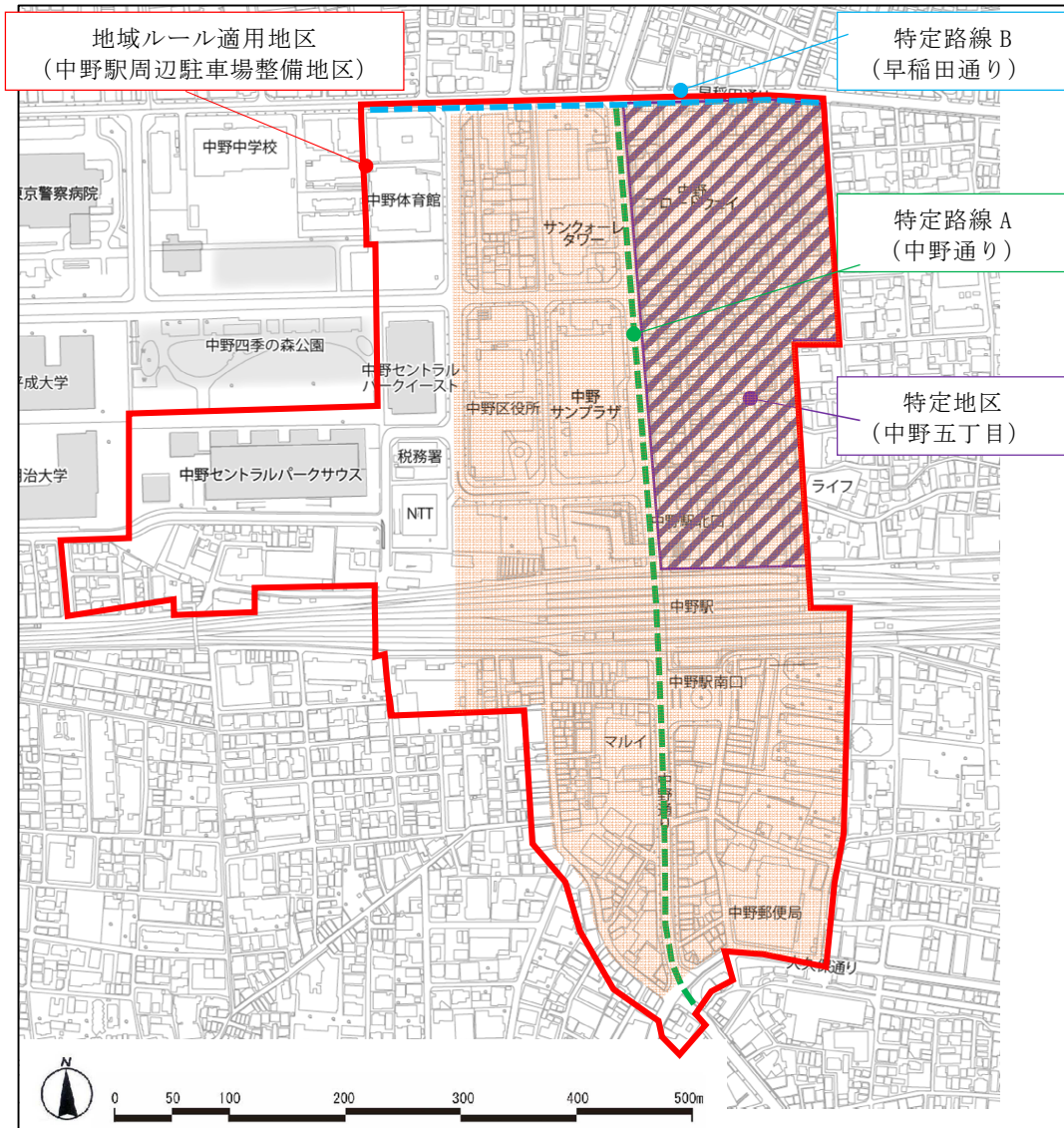
(地域ルール of 改定)

- 2 この地域ルールは、駐車施設の利用動向やまちづくりの状況などを踏まえ、必要に応じて改定を行うものとする。


◆地域ルール適用地区

区 域 : 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、新井二丁目各地内


面 積 : 約 33.0 h a





【凡例】

 地域ルール適用地区 (中野駅周辺駐車場整備地区)

※早稲田通りの道路中心より北側は適用地区外

 特定路線 A (中野通り)

 特定路線 B (早稲田通り)

 歩行者優先エリア

 特定地区 (中野五丁目)