

中野駅周辺地区駐車場地域ルールについて

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。)の検討を進めている。

このたび、駐車場地域ルールの審査機関の指定及び中野駅周辺地区駐車場地域ルール運用基準(以下「運用基準」という。)について、以下のとおり報告する。

1. 駐車場地域ルールについて

「駐車場地域ルール」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。

駐車場地域ルールについては、令和2年(2020年)12月に策定している。

2. 審査機関の指定について

駐車場地域ルールの申請内容の審査は、地域のまちづくり、交通状況等に関する専門的知識を有する法人その他の団体が行うものとしている。このたび審査機関と協議・調整が整ったので、区と公益社団法人日本交通計画協会で「中野駅周辺地区駐車場地域ルールの審査に関する基本協定」(以下「基本協定」という。)を締結する。

基本協定の主な内容については以下のとおり。

- ・ 審査機関の指定
- ・ 審査の基準
- ・ 審査の依頼
- ・ 審査にあたっての遵守事項 他

なお、公益社団法人日本交通計画協会とは、非営利の総合研究機関及び事業推進団体で、合理的、効率的な総合交通体系の整備を図るため、国内外の交通・都市問題の解決に取り組んでいる団体である。

3. 運用基準等について

駐車場地域ルール及び運用基準については、審査機関と審査内容等について調整を行うとともに内容の整合を図り、文言の修正を行った。

このたび審査機関の指定と併せて、駐車場地域ルール(別紙1)及び運用基準(別紙2)について報告する。

4. 運用開始について

今後、審査機関と審査手続き等について調整を進め、「中野駅周辺地区駐車場地域ルールの審査に関する実施協定」(以下「実施協定」という。)を締結する。また、審査に必要な運用指針を作成し、HP等で公開するとともに、駐車場地域ルール及び運用基準を公告・施行し、運用を開始する。

5. 今後の予定

令和5年10月

審査機関と基本協定の締結
運用基準の策定

令和5年12月

審査機関と実施協定の締結
運用指針の策定

駐車場地域ルール、運用基準の公告・施行、運用開始

6. 添付資料

〈参考資料〉 駐車場地域ルールの概要（案）

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組を行うことにより、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) 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。
- (3) 隔地 都条例に基づき附置が義務付けられた(以下「附置義務」という。)駐車施設の一部または全部を建物敷地外の任意の駐車施設に確保することをいう。
- (4) 集約化 地区内の複数の建物の附置義務による駐車施設を一か所に集約して確保することをいう。
- (5) 特定地区 別図に示す中野五丁目の範囲をいう。
- (6) 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。
- (7) 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。
- (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) 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。
- (10) 地域荷さばき駐車施設 地域に必要な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。
- (11) 集約駐車施設 附置義務による一般車、障害者用及び荷さばき車の駐車施設の機能を集約化するために設置する駐車施設をいう。
- (12) 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。

- (13) 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。
- (14) 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。
- (15) 駐車原単位 附置をする駐車施設1台あたりの開発建築物の床面積のことをいう。
- (16) 運用組織 この地域ルールの実行にかかわる手続等を行う組織をいう。
- (17) 審査機関 法人、その他の団体であって、第18条の規定により区長が指定するものをいう。
- (18) 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次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。
- (19) 運営委員会 この地域ルールの実行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、以下のような取組を行うものとする。

(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こと。

(2) 駐車施設の隔地及び集約化

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又は集約化による確保を推奨すること。

(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こと。

(4) 地域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地域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地域荷さばき駐車施設へ誘導すること。

(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、附置義務による駐車施設(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、地域ルールの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項の規定により、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、分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。

- 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2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及び集約化)

第11条 一般車駐車施設について、隔地又は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又は集約化できることとし、次のとおり基準を定める。この場合においては、駐車施設の隔地先又は集約先は特定地区外を原則とし、隔地先又は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又は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、隔地又は集約化による確保を認めるものとする。
 - (3) 前2号の規定にかかわらず、小規模対象施設は隔地又は集約化による確保を推奨するものとする。
 - (4) 前3号に定めるもののほか、区長がやむを得ないと認める場合は隔地又は集約化による確保を認めるものとする。
- 2 隔地先又は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、隔地先又は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 隔地及び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及び集約化)

第12条 障害者用駐車施設について、地域の交通環境上、隔地又は集約化することが望ましく、隔地先又は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又は集約化できることとし、次のとおり基準を定める。この場合において、駐車施設の隔地先又は集約先は特定地区外を原則とするが、隔地先又は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、隔地又は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、隔地又は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、隔地又は集約化による確保を認めるものとする。
- (4) 前3号に定めるもののほか、隔地又は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又は集約化による確保を認めるものとする。

2 隔地及び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及び集約化)

第13条 荷さばき駐車施設については、隔地又は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又は集約化できることとし、次のとおり基準を定める。この場合において、駐車施設の隔地先又は集約先は特定地区外を原則とするが、隔地先又は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、隔地又は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、隔地又は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、隔地又は集約化による確保を認めるものとする。
- (4) 前3号に定めるもののほか、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、隔地又は集約化による確保を認めるものとする。

2 隔地及び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、第1条に規定する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(以下「地域まちづくり施策」という。)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しようとする者は、地域まちづくり施策の具現化に協力するものとし、次に掲げる地域まちづくり貢献策のうち全部又は一部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
- (2) 隔地先としての集約駐車施設、地域荷さばき駐車施設、自動二輪車駐車施設、原動機付自転車駐車施設、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(運用基準において「地域貢献等」という。)の整備

2 地域まちづくり貢献策の実施に当たっての具体的な基準は、別途運用基準に定める。

(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た者は、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、地域ルール適用を受けた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 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回地域ルールの実用状況について東京都知事（以下「都知事」という。）に報告するものとする。

（運用組織の役割）

第17条 運用組織は、手続き・審査の窓口事務、審査結果の通知、地域まちづくり施策に資する協力金の管理及びこれを活用した駐車施策を推進するものとする。

（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号の審査を行うに当たっては、地域ルールの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 新規に地域ルールの適用を受けようとする者（以下「適用申請者」という。）は、次のとおり手続を進めるものとする。

- (1) 適用申請者は、運用基準に定める適用申請書に必要な書類を添えて運用組織に申請すること。
 - (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こと。
 - (3) 審査機関は、運用基準の規定により申請の内容を審査し、当該審査の結果を運用組織に通知すること。
 - (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こと。
 - (5) 運用組織から地域ルールの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こと。
- 2 地域ルールの申請内容に変更がある場合は、次のとおり手続を進めるものとする。
- (1) 地域ルールの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必要な書類を添えて運用組織に申請すること。
 - (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こと。

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。

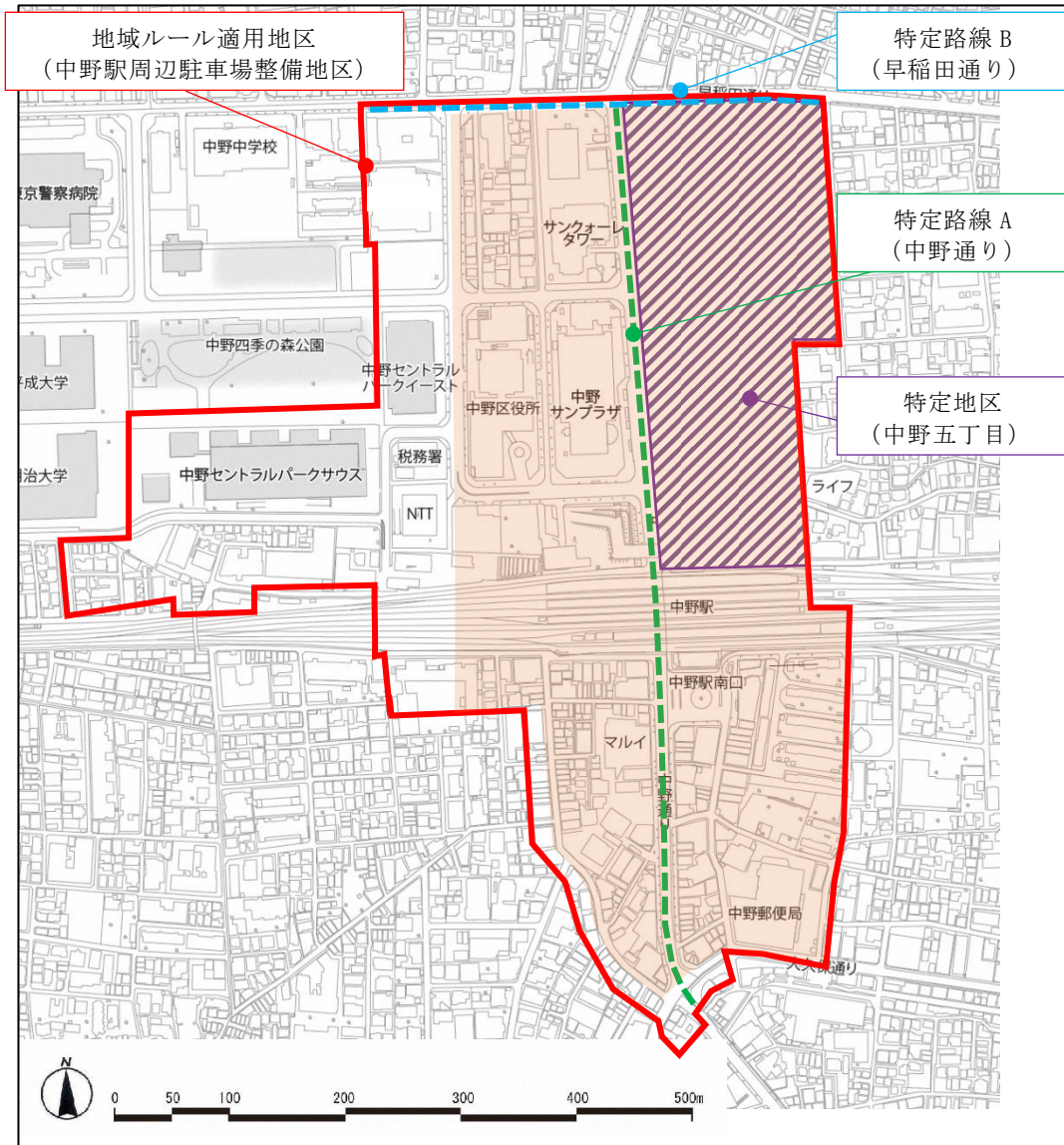
（地域ルールの改定）

- 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）

中野駅周辺地区駐車場地域ルール運用基準

(目的)

第1条 この中野駅周辺地区駐車場地域ルール運用基準（以下「運用基準」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。）に基づき策定した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。）に関し、駐車施設台数の具体的基準、駐車施設の構造の具体的基準、申請に必要な様式その他必要な具体的基準を定め、もって駐車施設を適切に確保し、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 この運用基準において使用する用語は、地域ルールにおいて使用する用語の例による。

(一般車駐車施設の台数の具体的基準)

第3条 特定用途の駐車施設の附置義務台数は、開発建築物と用途、規模等が同様であり、かつ、立地する地区の特性が類似する建築物（以下「類似建築物」という。）の駐車原単位を用いて算出した台数とする。ただし、その場合にあっても、附置義務駐車施設として最低限確保すべき駐車施設の台数の基準である下限値（附置義務台数の算定結果に0.6を乗じた値をいう。以下同じ。）を下回らないものとする。

2 非特定用途については、都条例の規定により算出した台数を原則とする。ただし、共同住宅については、類似建築物の駐車原単位を用いて算出した台数を審査機関が審査して認めた場合には、台数を一定程度減じた台数とすることができる。

(障害者用駐車施設の台数の具体的基準)

第4条 障害者駐車施設の台数は、「都条例」、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）」、「東京都福祉のまちづくり条例（平成7年東京都条例第33号）」等を踏まえ、用途特性に配慮した台数とする。

(荷さばき駐車施設の台数の具体的基準)

第5条 建築物に附置する荷さばき駐車施設の台数は、一般車駐車施設台数の内数とせずに別途、当該建築物における駐車需要に応じて必要となる台数を整備するものとし、台数の上限を定めず、次のとおりとする。

- (1) 荷さばき駐車施設の台数は、都条例第17条の2の規定による算定結果による台数を基本とし、附置義務台数の上限値（10台）は適用しないものとする。
- (2) 物流効率化施策の実施により、建築物に必要とされる荷さばき機能が確保でき、荷さばき駐車台数の削減が図られることが審査において認められるときは、審査により認められた物流効率化計画による台数とすることができる。ただし、当該建築物が存続する限り物流効率化施策を継続的に実施することを条件とする。

(一般車及び障害者駐車施設の構造等の具体的基準)

第6条 一般車駐車施設の車室の寸法は、都条例第17条の5第1項及び第2項に定める基準のとおりとする。

- 2 一般車駐車施設の天井高さ、車路の幅員、勾配等の構造基準は、駐車場設計施工指針2.4構造一般に記載されている基準に定める基準のとおりとする。
- 3 障害者用に用いる車室の寸法は、都条例に準拠して幅3.5m以上、奥行き6.0m以上とし、車椅子の車両後方からの乗降を考慮した寸法を確保するものとする。
- 4 障害者用駐車施設のその他の構造に関する基準は、一般車駐車施設の構造基準に定める基準のとおりとする。

(荷さばき駐車施設の構造等の具体的基準)

第7条 荷さばき駐車施設は原則として2tロング車を想定車両とし、2tロング車が運用可能な構造とするものとする。

- 2 荷さばき駐車施設の車室の寸法は、原則として後開きの場合、幅2.9m×奥行き8.5m以上、横開きの場合、幅3.9m×奥行き7.0m以上とするものとする。
- 3 車室及び車路の天井の有効高さは、原則として3.2m以上確保するものとする。この場合において、勾配の変化点、舗装のオーバーレイが予想される個所等は、十分な余裕代を見込んだ寸法とするものとする。
- 4 車路の有効幅員は、原則として5.0m以上確保するものとする。
- 5 荷さばきに2tロング車以上の車両を用いる場合には、車室の寸法、車室及び車路の天井高さ並びに車路の有効幅員は、運用を想定している荷さばき車両が安全かつ円滑に運行できる寸法を確保するものとする。
- 6 車路の有効幅員が適切であることを示すため、申請時に駐車施設平面図に車両旋回軌跡図を加えたものを添付するものとする。
- 7 車路の縦断勾配は、原則として12%以下とするものとする。この場合において、勾配の変化点では運用を想定している車両に合わせて適切な緩和勾配を確保するものとする。

(出入口の具体的基準)

第8条 安全上の配慮事項として次に掲げる基準も満たすものとする。

- (1) 安全かつ円滑な交通環境を確保するために、一方通行等を除き、原則として左折入出庫かつ前進入庫・前進出庫の構造とすること。
- (2) 運転手と歩行者の視野を確保するために、出入口は前面道路に対してできる限り直角に配置すること。
- (3) 駐車施設入口に入庫待ちが生じないように、施設内に適切な滞留空間を確保すること。
- (4) 歩行者と自転車の安全を確保するために、歩行者及び自転車交通量が多い道路に出入口を設置する場合には、出入口付近にカーブミラー、警報装置、一時停止線等の設置による安全対策を施すこと。

(一般車駐車施設の隔地及び集約化の具体的基準)

第9条 一般車駐車施設を隔地又は集約化する場合には、地域ルール第6条に規定する一般車駐車施設の必要台数に相当する駐車台数を確保しなければならない。この場合、隔地先又は集約先の駐車施設は複数個所で確保することも可能とする。

- 2 隔地又は集約化を行う場合には、隔地先又は集約先の駐車施設までの分かりやすい経路誘導の実施、当該駐車施設から開発建築物までの歩行経路の明示など、利用者にとって分かりやすい案内計画を立案するものとする。
- 3 隔地先又は集約先の駐車施設までの距離は、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。
- 4 隔地先又は集約先の駐車施設の規模は、都条例第17条の5第1項及び第2項によることを原則とする。

(小規模対象施設)

第10条 特定地区(中野五丁目)を除く敷地面積500㎡以下の施設とする。

(障害者用駐車施設の隔地及び集約化の具体的基準)

第11条 障害者用駐車施設を隔地又は集約化する場合には、隔地先又は集約先の駐車施設から開発建築物までの歩行経路を確認し、歩行の障害となる段差の有無、車椅子の通行できる幅員の確保、放置自転車等歩行を阻害する要因の有無などを把握した上で、安全なルートが確保できる場合に限り認めるものとする。

- 2 隔地先又は集約先の駐車施設までの距離は、原則として開発建築物の敷地から概ね300mの範囲内とし、かつ、可能な限り近傍とする。
- 3 隔地先又は集約先の駐車施設の規模は、都条例第17条の5第2項によることを原則とする。

(荷さばき駐車施設の隔地及び集約化の具体的基準)

第12条 荷さばき駐車施設を隔地又は集約化する場合には、地域ルール第8条に規定する荷さばき駐車施設の必要台数に相当する駐車台数を確保しなければならない。

- 2 隔地又は集約化を行う場合には、隔地先又は集約先から開発建築物までの経路を確認し、円滑で安全にルートが確保できる場合に限り認めるものとする。
- 3 隔地又は集約化による荷さばき駐車施設は、原則、他の事業者等の施設と共用することは認めない。
- 4 荷さばき駐車施設を集約駐車施設に確保する場合には、他の事業者等と荷さばき時間が重複する等により、待機車両が路上に滞留しないよう、具体的な荷さばき計画等を示すものとする。
- 5 隔地先又は集約先の駐車施設の規模は、都条例第17条の5第4項によることを原則とする。

(地域まちづくり貢献策の実施にあたっての具体的基準)

第13条 都市開発諸制度を活用する開発建築物については、地域ルール第15条第1項第1号に規定する協力金の負担による地域まちづくり貢献に加え、地域ルール第15条第1項第2号に規定する地域貢献等の整備も合わせて行うものとする。地域貢献等については、附置義務台数の減免分のうち、一

定程度を減免した台数と同等の地域の駐車課題に対応した整備を行うものとする。

(運用組織の業務)

第14条

運用組織が行う手続等の業務は、区が実施することとする。

(審査機関の指定)

第15条 個別審査を実施する審査機関は、運用組織と別に外部機関を指定するものとする。

2 審査機関は、地域のまちづくり、交通状況等に関する専門的知識を有する法人その他の団体とする。

(申請・審査の手続きの書式)

第16条 地域ルール第19条第1項第1号に規定する適用申請書及び同条第2項第1号に規定する変更申請書の様式は、別に定めるものとする。

2 地域ルール第19条第1項第1号に規定する適用申請書に添えて提出する書類の様式は、別に定めるものとする。

(運用指針)

第17条 地域ルール及び運用基準の考え方、附置義務台数基準の設定、駐車施設の隔地及び集約化の方法及び申請手続その他地域ルールの運用に関し必要な事項は、地域ルール運用指針において別に定めるものとする。

附則

(施行期日)

1 この運用基準は、公告した日から施行する。

(運用基準の改定)

2 この運用基準は、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。

中野駅周辺地区駐車場地域ルール

— 概 要 —

(案)

まちづくり推進部中野駅周辺まちづくり課

地域ルールについて

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。）及び地域ルールの運用基準（以下「運用基準」という。）（案）の概要は、以下のとおりです。

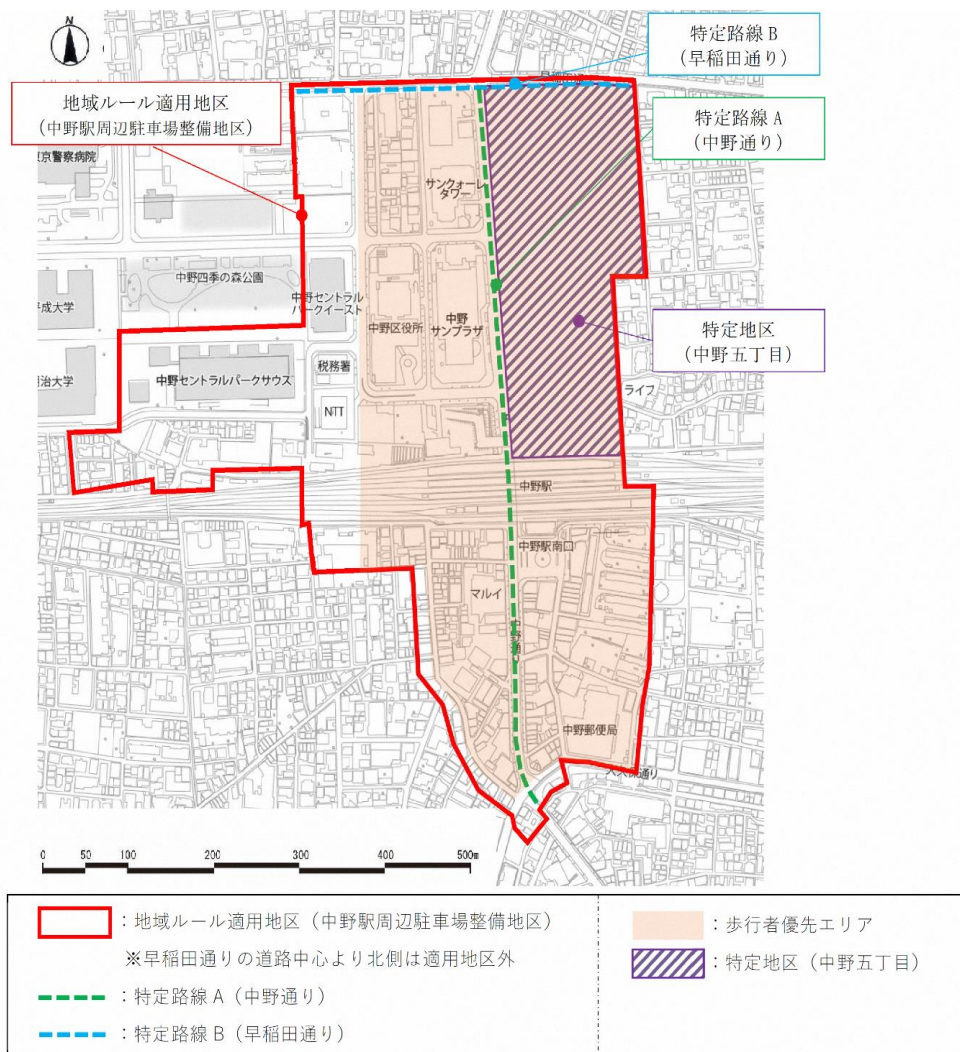
1. 地域ルールの目的（地域ルール 第1条）

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組を行うことにより、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しています。

2. 適用地区（地域ルール 第3条）

適用地区：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、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します。

面積：約33.0ha



3. 地域ルールの基本となる枠組み（地域ルール 第4条）

地域ルールでは、主に以下の取組を行います。

- (1) 附置義務台数の適正化
- (2) 駐車施設の隔地及び集約化
- (3) 特定路線（中野通り・早稲田通り）への駐車施設出入口の設置を抑制
- (4) 地域荷さばき駐車施設の整備促進

4. 対象駐車施設（地域ルール 第5条）

東京都駐車場条例（以下「都条例」という。）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）とします。

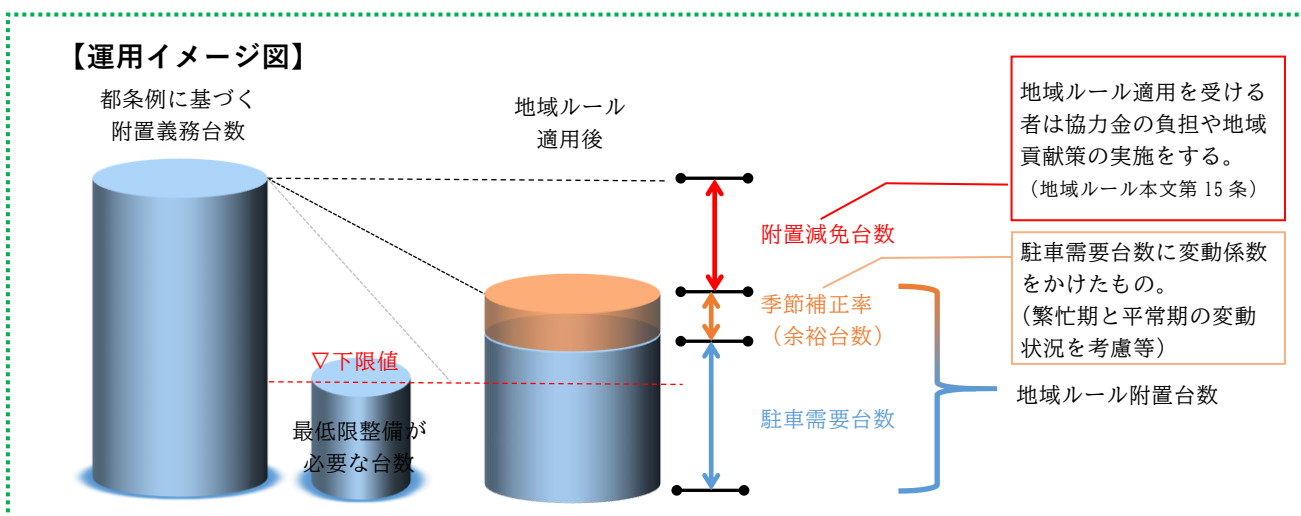
5. 駐車施設の台数基準（地域ルール 第6条～第8条）

(1) 一般車駐車施設

一般車駐車施設の台数については、地域ルールの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、個別に台数を審査し、適否を判断します。

なお、過度な減免とならないようにするため、特定用途^{※1}においては、最低限整備が必要な台数(下限値)を定めます。

※1：特定用途：飲食店、百貨店その他店舗、事務所など



◆一般車駐車施設の台数の具体的基準

●特定用途の一般車駐車施設の台数基準

【類似建築物の駐車原単位を用いて算出した台数^{※2}】

地域ルール附置台数 = 駐車原単位^{※3} × 当該施設の用途別床面積

※2：審査機関にて別途審査する

※3：駐車原単位 = 類似建築物の繁忙期ピーク時在庫台数/類似建築物床面積

類似建築物の駐車原単位を用いて算出した台数とします。ただし、都条例の基準に基づき算定した台数に下限値0.6を乗じた台数を下回らないものとします。

●非特定用途^{※4}の一般車駐車施設の台数基準

都条例に基づき算定した台数を原則とします。ただし、共同住宅については、類似建築物の駐車原単位を用いて算出した台数を審査機関が審査して認めた場合には、台数を一定程度まで減じた台数とすることができます。

※4：非特定用途：特定用途以外の用途（共同住宅など）

(2) 障害者用駐車施設

障害者用駐車施設は、都条例に基づき1台以上確保し、一般車駐車施設の内数とします。

◆障害者用駐車施設の具体的基準

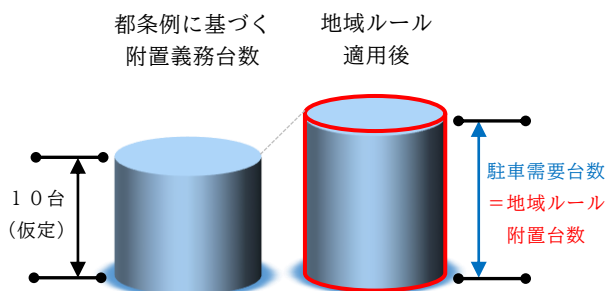
「都条例」、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、「東京都福祉のまちづくり条例」等を踏まえ、用途特性に配慮した台数とします。

(3) 荷さばき駐車施設

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、都条例に規定する附置義務台数の上限値（10台）は適用しません。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ません。

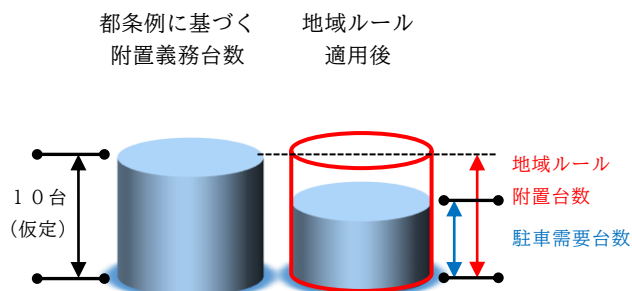
【運用イメージ図】

ケース1（都条例に基づく附置義務台数が10台以上かつ駐車需要台数が10台を超える場合）



※駐車需要台数が10台を超える場合は、駐車需要台数を地域ルール附置台数とします。

ケース2（都条例に基づく附置義務台数が10台以上かつ駐車需要台数が10台を超えない場合）



※駐車需要台数が10台以下の場合、10台を地域ルール附置台数とします。

◆荷さばき駐車施設の具体的基準

- ・都条例に基づく算定結果による台数を基本とし、附置義務台数の上限値は適用しません。
- ・物流効率化施策の実施により、建築物に必要とされる荷さばき機能が確保でき、荷さばき駐車台数の削減が図られることが審査において認められるときは、審査により認められた物流効率化計画による台数とすることができます。

なお、物流効率化施策を実施する場合の荷さばき車駐車需要台数は、同様の取組を実施している類似建築物の繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績から駐車原単位を算定し、当該建築物の面積を乗じて算定します。

【物流効率化施策を実施する場合の荷さばき車駐車需要台数】

$$\text{駐車需要台数} = \text{駐車原単位}^{\text{※3}} \times \text{当該施設の用途別床面積}$$

※3：駐車原単位 = 類似建築物の繁忙期ピーク時在庫台数 / 類似建築物床面積

6. 駐車施設の構造等（地域ルール 第9条）

駐車施設の車室の大きさや梁下の高さ、車路の幅員・回転半径・勾配の構造等については、歩行者の安全な動線の確保、見通し等に十分な配慮を行ってください。

◆駐車施設の具体的基準

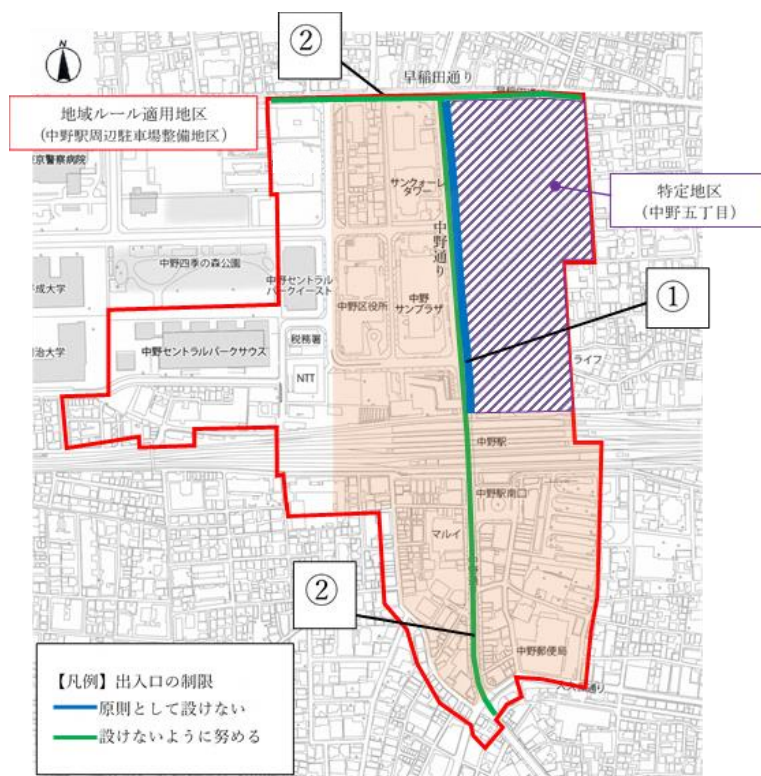
	一般車駐車施設	障害者駐車施設	荷さばき駐車施設※5
① 車室の寸法 (幅×奥行き)	2.3m×5.0m以上 2.5m×6.0m以上(3割以上)	3.5m×6.0m以上 (車椅子の車両後方からの乗降を考慮すること。)	後開きの場合 原則 2.9m×8.5m以上 横開きの場合 原則 3.9m×7.0m以上
② 車室・車路の 天井高さ	車室 2.2m以上 車路 2.4m以上	同左	原則 3.2m 以上
③-1 車室に面する 車路の幅員	歩行者用通路なし：7.0m以上 歩行者用通路あり：6.5m以上	同左	原則 5.0m 以上
③-2 車室に面しない 車路の幅員	一方通行：3.5m以上 相互通行：5.5m以上	同左	
④ 車路の縦断勾配	12%以下 (やむを得ない場合は、17%以下とすることができる。)	同左	12%以下

※5：荷さばき駐車施設は原則として2tロング車を想定車両とし、2tロング車が運用可能な構造とします。

7. 駐車施設出入口の基準（地域ルール 第10条）

特定路線の安全・円滑な歩行者・自転車通行環境、円滑な自動車交通環境の確保を実現するため、特定路線に係る駐車施設出入口の設置基準は以下のとおりです。

開発建築物が面する路線	駐車施設の出入口
①特定地区(中野五丁目)内の敷地に面する特定路線A(中野通り)	原則として設けない
②特定路線B(早稲田通り)及び特定地区(中野五丁目)内の敷地に面しない特定路線A(中野通り)	設けないように努める



◆駐車施設出入口の具体的基準

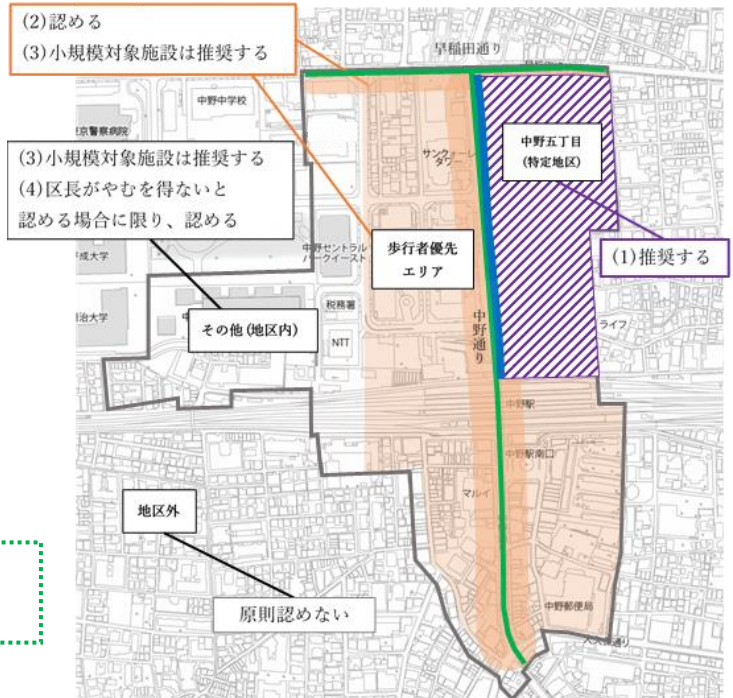
駐車施設の前面道路への出入口については、入出庫時の前面道路への影響、視距の確保、前面道路との正対、入出庫の方法（前進入庫・前進出庫）、歩行者及び周辺交通との交錯を最小限にするなど安全性の向上に配慮した位置に設けてください。
 （原則左折入出庫、施設内に適切な滞留空間を確保、など）

8. 一般車駐車施設の隔地及び集約化（地域ルール 第11条）

一般車駐車施設について、隔地又は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又は集約化できるとし、表のとおり基準を定めます。
 なお、隔地先又は集約先は原則として特定地区外とします。

開発建築物の位置等	隔地・集約化の考え方
(1)特定地区(中野五丁目)の場合	推奨する
(2)特定地区(中野五丁目)外において、敷地が特定路線(中野通り、早稲田通り)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	認める
(3)小規模対象施設※ ⁶ の場合	推奨する
(4)区長がやむを得ないと認める場合	認める

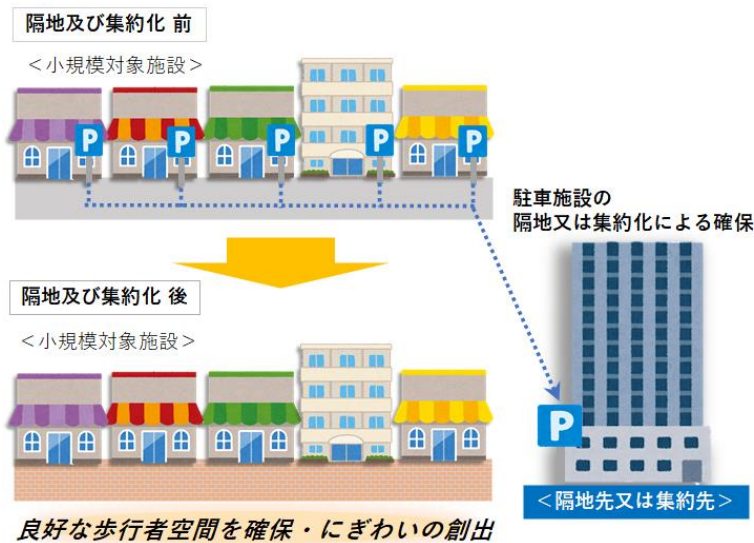
※6：小規模対象施設：特定地区（中野五丁目）を除く敷地面積500㎡以下の施設



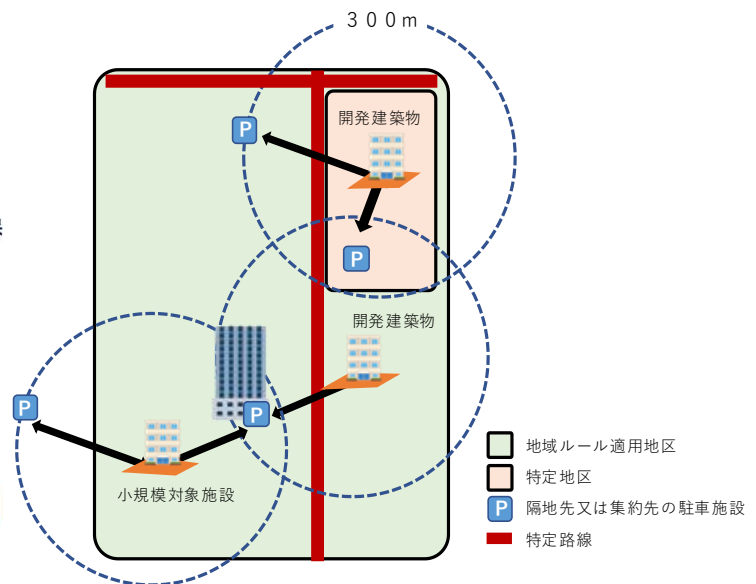
◆一般車駐車施設の隔地及び集約化の具体的基準

- ・隔地先又は集約先の駐車施設までのわかりやすい経路誘導の実施、隔地先又は集約先から目的地までの歩行経路の明示など、利用者にとってわかりやすい案内計画としてください。
- ・隔地先又は集約先までの距離は、原則として対象建築物の敷地から概ね300mの範囲内とします。

< 駐車施設の隔地及び集約化のイメージ >



< 駐車施設の隔地範囲のイメージ >



9. 障害者用駐車施設及び荷さばき駐車施設の隔地及び集約化（地域ルール 第12条、第13条）

障害者用駐車施設と荷さばき駐車施設は、以下の場合には隔地又は集約化出来ることとし、表のとおり基準を定めます。

なお、隔地先又は集約先は原則として特定地区外とします。

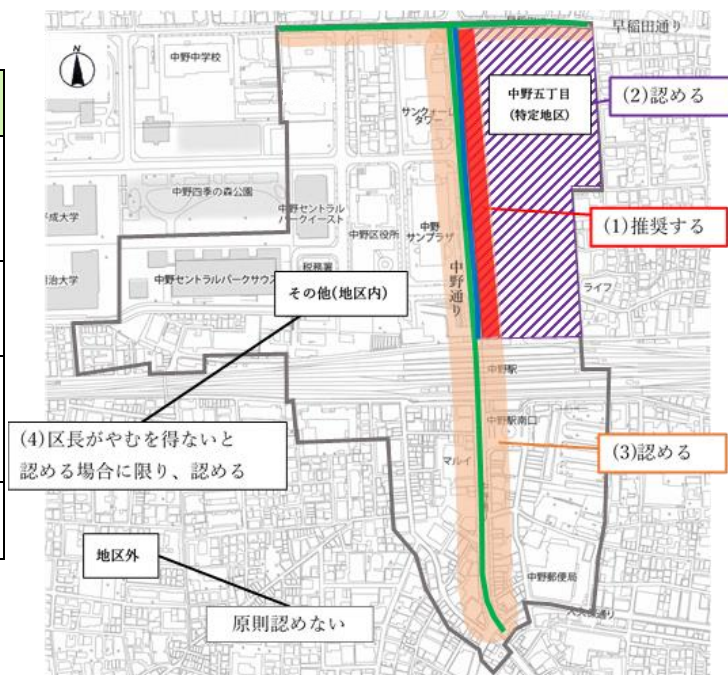
○障害者用駐車施設

地域の交通環境上、隔地又は集約化することが望ましく、隔地先又は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

○荷さばき駐車施設

隔地又は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

開発建築物の位置等	隔地・集約化の考え方
(1)特定地区(中野五丁目)内において、敷地が特定路線A(中野通り)のみに面する場合	推奨する
(2)特定地区(中野五丁目)内における(1)以外の場合	認める
(3)特定地区(中野五丁目)外において、敷地が特定路線(中野通り、早稲田通り)のみに面する場合	認める
(4)区長がやむを得ないと認める場合	認める



◆障害者用駐車施設の隔地及び集約化の具体的基準

- ・隔地先又は集約先から目的地までの歩行経路を確認し、歩行の障害となる段差の有無、車椅子の通行できる幅員の確保、放置自転車など歩行を阻害する要因の有無などを把握した上で、安全なルートを確認してください。
- ・隔地先又は集約先までの距離は、原則として開発建築物の敷地から概ね300mの範囲内とし、かつ、可能な限り近傍としてください。

◆荷さばき駐車施設の隔地及び集約化の具体的基準

- ・隔地先又は集約先から目的地までの経路を確認し、円滑で安全なルートを確認してください。

10. 駐車施設の効率的な活用方法（地域ルール 第14条）

地域ルールの運用にあたり、地域ルールの運用組織（以下「運用組織」という。）は地域ルールの適用を受けた者と協力しながら、以下のような施策を実施し、駐車課題の解消など地域まちづくりを促進するよう努めます。

【まちづくりを推進するための施策例】

- ・隔地先としての集約駐車施設、地域荷さばき駐車施設、自動二輪車駐車施設、原動機付自転車駐車施設、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に対する支援
- ・荷さばき駐車施設の利用促進
- ・駐車施設案内の拡充
- ・その他地域ルールの円滑な運営のための施策等

1 1. 地域まちづくり貢献策（地域ルール 第15条）

地域ルールの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全部又は一部を実施します。

- (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) 隔地先としての集約駐車施設、地域荷さばき駐車施設、自動二輪車駐車施設、原動機付自転車駐車施設、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
 - ・都市開発諸制度を活用する開発建築物については、附置義務台数の減免分のうち、一定程度は、減免した台数と同等の地域の駐車課題に対応した駐車施設の整備を行っていただきます。
 - ・地域の駐車課題に対応した駐車施設の整備にあたっては、地域の課題に即した施設整備を行う必要があることから、具体的な整備内容について事前に区と協議し、承認を得て整備の内容を決定します。

1 2. 地域ルールの実効性を確保するための施策（地域ルール 第16条）

地域ルールの適用を受けた者は、次の施策を実施していきます。

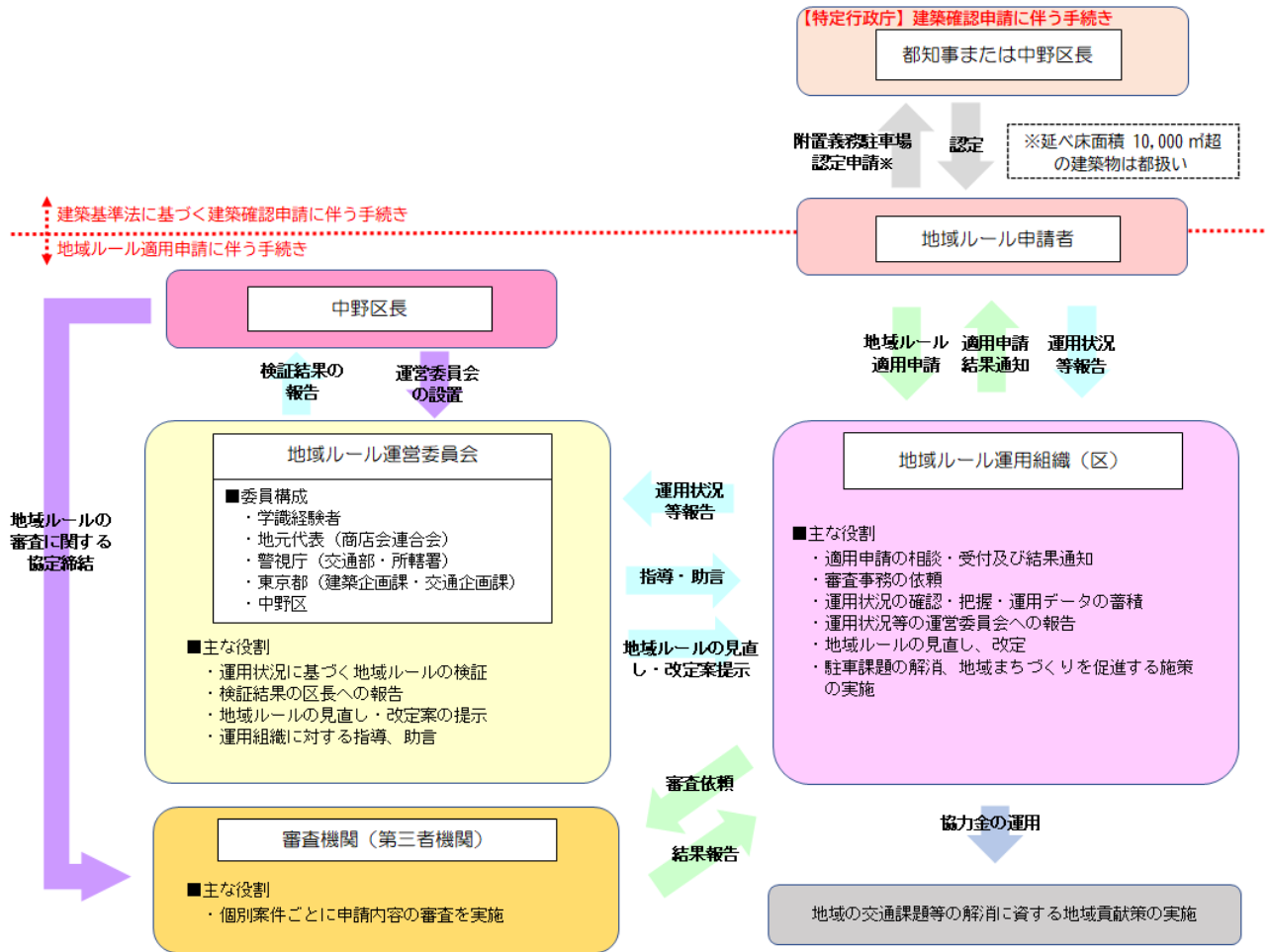
- (1) 地域ルールの適用を受けた者は、地域の駐車需要を適正に維持するため適切に管理・運営を行うほか、地域の交通環境に影響が生じる場合には、適切な対策を実施します。
- (2) 地域ルールの適用を受けた者は、駐車施設の運用状況等の報告をまとめ、年に1回運用組織に報告します。
- (3) 運用組織は、地域ルールの適用を受けた者からの報告をまとめ、地域ルールの運用状況、まちづくり貢献策の実施状況等を年に1回、運営委員会に報告します。
- (4) 運営委員会は、地域ルールの運用状況等を検証し、区長へ報告を行います。

1 3. 地域ルールの運用体制等（地域ルール 第17条～第19条）

区長は、地域ルールの適切な運用を行うための運用組織を設置し、地域ルールの審査機関を指定します。地域ルールの申請等に関する主な手続きは、次のとおりです。

- (1) 地域ルールの適用を受けようとする者は、運用組織に適用申請を行います。
- (2) この適用申請を受け、運用組織は、審査機関の審査結果等を踏まえ、地域ルールの適用可否の判断結果を通知します。
- (3) 地域ルールの適用決定通知を受けた者は、都知事又は区長に対し、都条例に基づく附置義務駐車施設の認定申請を行います。

【地域ルール運用体制図（案）】



14. 地域ルールの施行期日

この地域ルールは、運用基準に定める日から施行します。

