

中野駅周辺地区駐車場地域ルールへの運用に向けた取り組み状況について

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。）を令和2年12月に策定し、現在、運用開始に向けて関係者と調整を進めている。

駐車場地域ルールの運用に向けた取り組み状況について、以下のとおり報告する。

1. 駐車場地域ルールの運用体制について

(1) 運用体制について

①運用組織の設置

- ・ 地域ルールの適切な運用を行うための運用組織を設置する。
- ・ 運用組織は、地域ルールに関する手続き・審査の窓口業務、審査結果の通知、協力金の管理及びこれを活用した駐車施策の推進を行い、区がこの役割を担う。

②審査機関の指定

- ・ 駐車場地域ルール運用基準に基づき、申請内容を審査する審査機関を指定する。

③運営委員会の設置

- ・ 運用状況に基づく駐車場地域ルールの検証等を行うため、運営委員会を設置する。

(2) 運用開始に向けた取り組みについて

- ・ 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を予定しており、当該法人と区で協定を締結して審査を依頼することとしている。現在、区と当該法人との間で、審査手続き等について調整を進めている。
- ・ 区は、駐車場地域ルールの運用開始に向けて、審査に必要となるマニュアルの作成を進めている。

2. 運用開始の時期について

審査機関との調整及びマニュアルの作成に時間を要しているため、運用開始時期の見直しを行う。

○変更前（予定）

令和4年度	運用体制の構築 駐車場地域ルール及び運用基準の告示 駐車場地域ルールの運用開始
-------	---

○変更後（予定）

令和5年8月	審査機関の指定、マニュアルの策定 駐車場地域ルール及び運用基準の告示 駐車場地域ルールの運用開始
--------	--

3. 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

— 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。

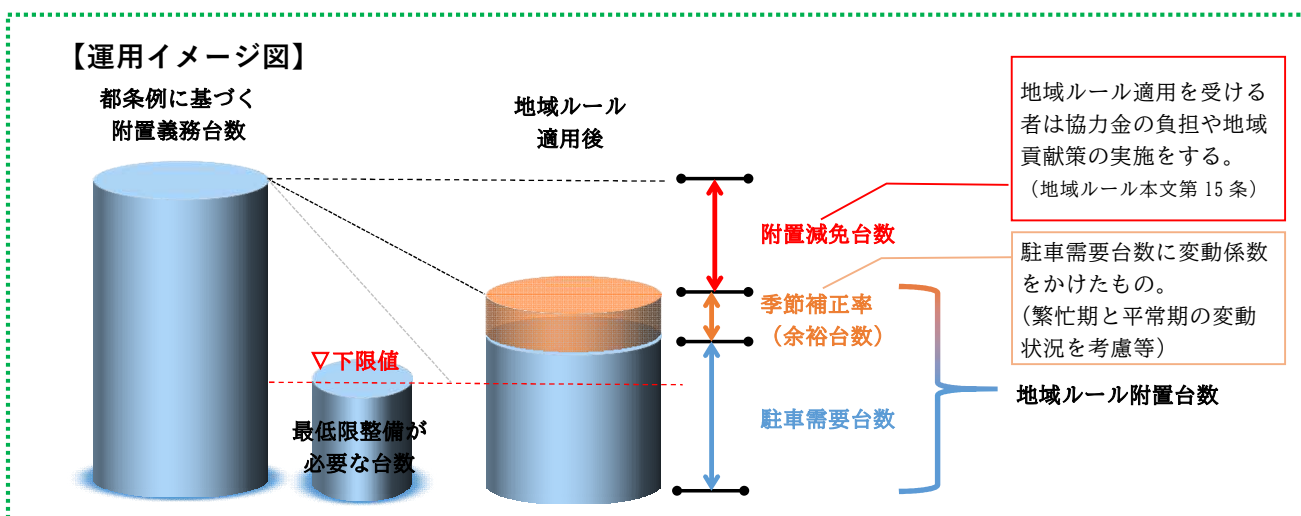
5. 駐車施設の台数基準（地域ルール 第6条～第8条）

(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出した台数に下限値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

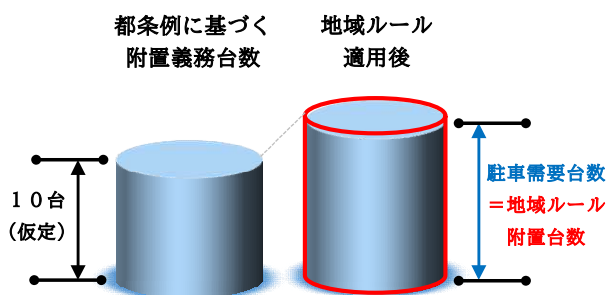
「都条例」、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、「東京都福祉のまちづくり条例」等を踏まえ、用途特性に配慮した台数とします。

(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。

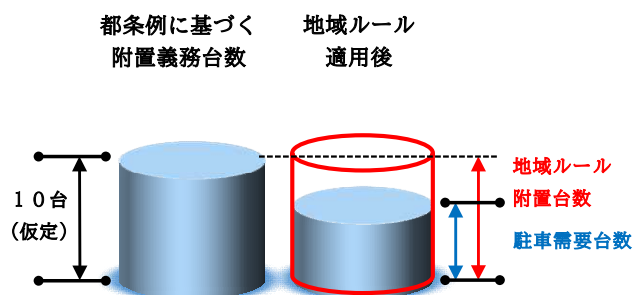
【運用イメージ図】

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】

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

※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

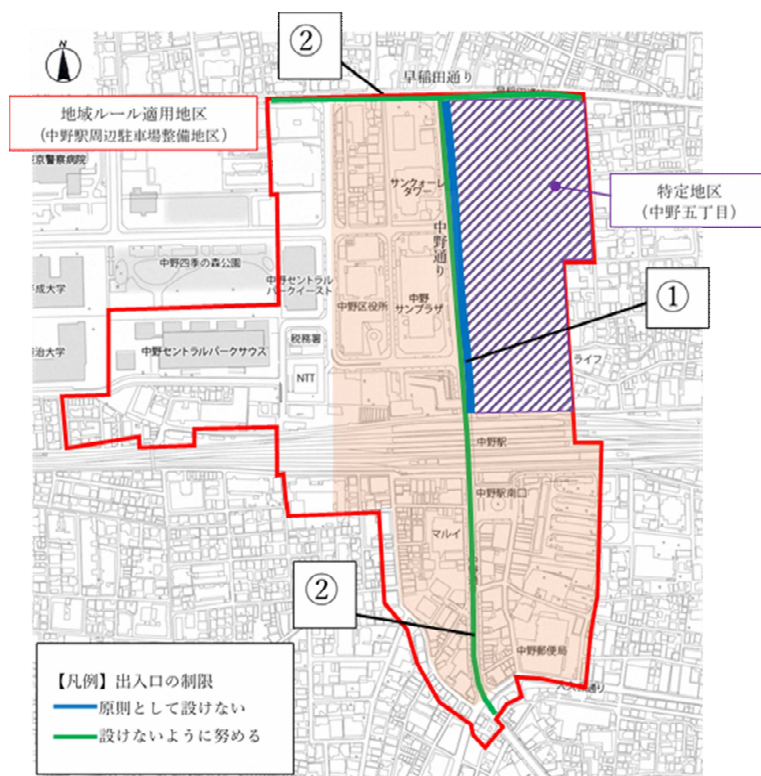
	一般車駐車施設	障害者駐車施設	荷さばき駐車施設※5
① 車室の寸法 (幅×奥行き)	2.3m×5.0m以上 2.5m×6.0m以上(3割以上)	3.5m×6.0m以上 (車椅子の車両後方からの乗降を考慮すること。)	後開きの場合 原則 2.9m×8.5m以上 横開きの場合 原則 3.9m×7.0m以上
② 車室・車路の 天井高さ	車室 2.2m以上 車路 2.4m以上	同左	原則 3.2m 以上
③-1 車室に面する 車路の幅員	歩行者用通路なし：7.0m以上 歩行者用通路あり：6.5m以上	同左	原則 5.0m 以上
③-2 車室に面しない 車路の幅員	一方通行：3.5m以上 相互通行：5.5m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

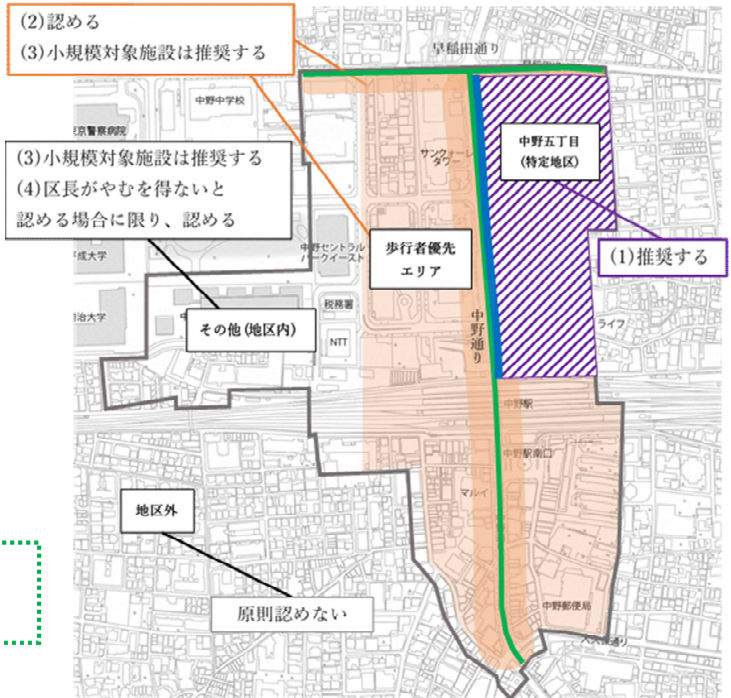
駐車施設の前面道路への出入口については、入出庫時の前面道路への影響、視距の確保、前面道路との正対、入出庫の方法（前進入庫・前進出庫）、歩行者及び周辺交通との交錯を最小限にするなど安全性の向上に配慮した位置に設けてください。
(原則左折入庫、施設内に適切な滞留空間を確保、など)

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



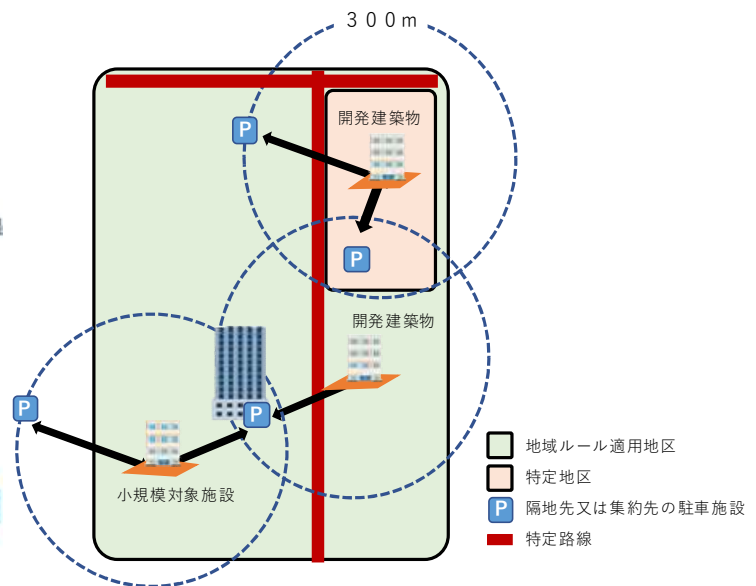
◆一般車駐車施設の隔地及び集約化の具体的基準

- ・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。

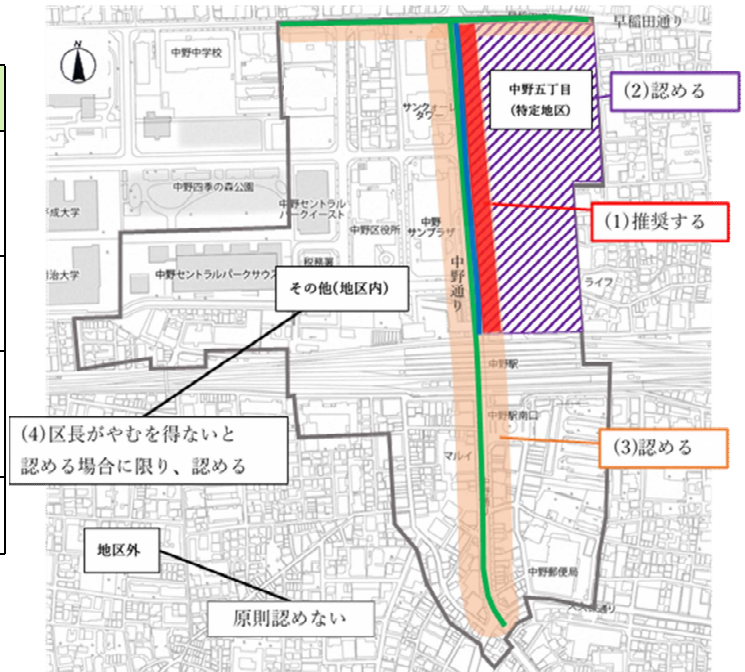
○障害者用駐車施設

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。

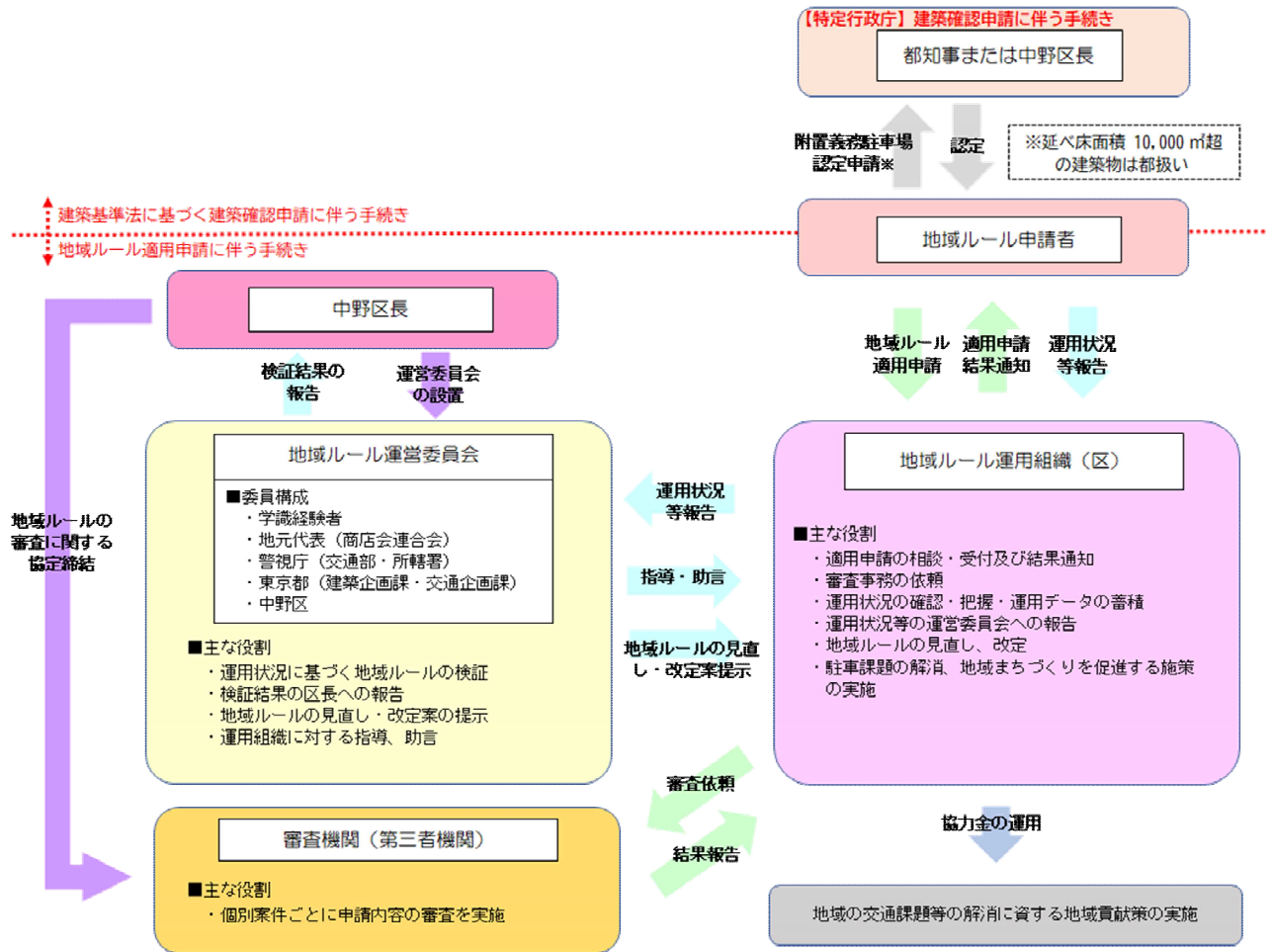
- (1) 地域ルールの適用を受けた者は、地域の駐車需要を適正に維持するため適切に管理・運営を行うほか、地域の交通環境に影響が生じる場合には、適切な対策を実施します。
- (2) 地域ルールの適用を受けた者は、駐車施設の運用状況等の報告をまとめ、年に1回運用組織に報告します。
- (3) 運用組織は、地域ルールの適用を受けた者からの報告をまとめ、地域ルールの運用状況、まちづくり貢献策の実施状況等を年に1回、運営委員会に報告します。
- (4) 運営委員会は、地域ルールの運用状況等を検証し、区長へ報告を行います。

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。

