

新たな地域ルール¹の制度設計について

東京都都市整備局
市街地建築部建築企画課



東京都都市整備局

○新しい地域ルールの制度設計について

- 鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアの把握やケーススタディをしながら検討を進めた方がよい
- 鉄道駅周辺における駐車課題に対して、地域ルールで対処できる範囲や関連する取組について整理を行うこと
- 都心部と郊外部の駐車課題の違いについて調査し、地域ルールの対象エリアの考え方を整理すること
- 既設の建物がある場合の地域ルールの取扱い等、色々なケースに対応できるよう手引きを作成すること
- 地域ルール対象エリアの設定の仕方や、民間提案に対して区市が地域ルールの策定を検討するかの判断手順も含め、手引きを作成すること
- 駐車場条例は自動二輪車やスモールモビリティについては対象としていないが、これらについてはどの場で検討するか、都庁内部で整理すること

- 鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて（P4～32）
- 鉄道駅周辺における地域ルールのケーススタディ①、②（P33～57）
- 地域ルールの対象エリアの考え方（P58～59）
- 鉄道駅周辺における駐車課題への取組み（P60～62）
- 都心部と郊外部の駐車課題（P64～67）

鉄道駅周辺における地域ルールの対象となる エリアについて



鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■行政計画において人中心のまちづくりを誘導する位置づけがあるエリア（区部）

○区部および市部の都市計画マスタープランにおいて「歩行者優先・人中心・回遊・にぎわい」等のキーワードで位置づけられているエリアを調査

○区部では、16区の約55駅周辺が人中心のまちづくりを誘導するエリアとして位置づけられている

記載例：「●●地区では、歩行者の回遊性向上を図るための歩車分離、オープンスペースの確保等により、歩行者中心の空間整備を推進」

区名	計画名称	人中心のまちづくりを誘導する位置づけがあるエリア
文京区	文京区都市マスタープラン（H23.3）	湯島周辺、根津駅周辺、千駄木駅周辺、本駒込駅周辺、白山駅周辺、茗荷谷駅・教育の森公園周辺
台東区	台東区都市計画マスタープラン（H31.3）	上野駅周辺、拠点周辺
品川区	品川区まちづくりマスタープラン（H25.2）	西大井駅周辺、旗の台駅周辺、戸越銀座駅周辺、戸越公園駅周辺、大森駅周辺、武蔵小山駅周辺
目黒区	目黒区都市計画マスタープラン（H16.3）	中目黒駅周辺、目黒駅周辺、学芸大学駅周辺、祐天寺駅周辺、自由が丘駅・都立大学駅周辺
世田谷区	世田谷区都市整備方針【都市計画マスタープラン】（H26.3）	三軒茶屋駅、下北沢駅、二子玉川駅、経堂駅、明大前駅、自由が丘駅、尾山台駅、成城学園前駅、祖師ヶ谷大蔵駅、千歳烏山駅周辺
渋谷区	渋谷区まちづくりマスタープラン（R1.12）	千駄ヶ谷・国立競技場駅周辺
中野区	中野区都市計画マスタープラン（H25.3）	西武新宿線、丸の内線の駅周辺など
杉並区	杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）（H25.8）	荻窪駅周辺、高円寺駅周辺
豊島区	豊島区都市づくりビジョン（H27.3）	大塚駅周辺、東長崎駅周辺、椎名町駅周辺
北区	北区都市計画マスタープラン2020（R2.7）	王子駅周辺
荒川区	荒川区都市計画に関する基本的な方針（荒川区都市計画マスタープラン）（H21.3）	南千住駅周辺、町屋駅周辺、日暮里駅周辺、三河島駅周辺、日暮里駅周辺、西日暮里駅周辺、三河島駅周辺、新三河島駅周辺
板橋区	板橋区都市づくりビジョン（都市計画マスタープラン）（H30.3）	板橋駅西口周辺、大山駅周辺、上板橋駅周辺、高島平駅周辺
練馬区	練馬区都市計画マスタープラン（H27.12）	石神井公園駅周辺、大泉学園駅周辺
足立区	足立区都市計画マスタープラン（H29.10）	北千住駅周辺
葛飾区	葛飾区都市計画マスタープラン（H23.7）	JR新小岩駅周辺、金町駅周辺
江戸川区	江戸川区都市計画マスタープラン（H31.3）	平井駅周辺

※地域ルール策定済みのエリアは除く。都心3区（千代田・中央・港）は全域が駐車場整備地区のため除く

鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

- 行政計画において人中心のまちづくりを誘導する位置づけがあるエリア（市部）
- 市部では、19区の約30駅周辺が人中心のまちづくりを誘導するエリアとして位置づけられている

区名	計画名称	人中心のまちづくりを誘導する位置づけがあるエリア
八王子市	都市づくりビジョン八王子（第2次八王子市都市計画マスタープラン）（H27.3）	八王子駅周辺・西八王子駅周辺
立川市	立川市都市計画マスタープラン（H29.6）	立川駅周辺
武蔵野市	武蔵野市都市計画マスタープラン（H23.4）	吉祥寺駅周辺
三鷹市	三鷹市土地利用総合計画2022（R2.3）	三鷹駅周辺住区
府中市	府中市都市計画に関する基本的な方針（府中市都市計画マスタープラン）（H22.3）	府中駅周辺
昭島市	昭島市都市計画マスタープラン（R3.3）	昭島駅周辺、東中神駅周辺
調布市	調布市都市計画マスタープラン（H26.9）	調布駅周辺・布田駅周辺・国領駅周辺
町田市	町田市都市計画マスタープラン（H25.6）	町田駅周辺
小金井市	小金井市都市計画マスタープラン（H24.3）	東小金井駅周辺
小平市	小平市都市計画マスタープラン（H29.3）	小川駅西口地区、小平駅北口地区
日野市	日野市まちづくりマスタープラン（H31.4）	日野駅周辺、豊田駅、高幡不動駅
東村山市	第2次東村山市都市計画マスタープラン（R3.3）	東村山駅、秋津・新秋津駅周辺、久米川駅、東村山駅
国分寺市	国分寺市都市計画マスタープラン（H28.2）	国分寺駅・西国分寺駅
国立市	国立市都市計画マスタープラン（H30.6）	国立駅周辺、国立駅南口
福生市	福生市都市計画マスタープラン（H26.3）	福生駅前
東久留米市	東久留米市都市計画マスタープラン（H24.5）	東久留米駅
多摩市	多摩市都市計画マスタープラン（H25.6）	聖蹟桜ヶ丘駅周辺、多摩センター駅周辺
稲城市	稲城市都市計画マスタープラン（H25.3）	稲城駅～稲城長沼駅
西東京市	西東京市都市計画マスタープラン（H26.3）	田無駅周辺

鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画において人中心のまちづくりを誘導する位置づけがあるエリア（区部）

○区部および市部の地区計画において人中心のまちづくりを誘導する位置づけがあるエリアを調査

○区部では、15区約38駅周辺が人中心のまちづくりを誘導するエリアとして位置づけられている

区名	計画名称	人中心のまちづくりを誘導する位置づけがあるエリア
千代田区	外神田二・三丁目地区地区計画、紀尾井町地区地区計画、三番町地区地区計画、四番町地区地区計画、秋葉原駅付近地区地区計画、神田淡路町周辺地区地区計画、神田和泉町地区地区計画、大手町・丸の内・有楽町地区地区計画、平河町二丁目東部地区地区計画、神田駿河台東部地区地区計画	秋葉原駅、永田町駅、四ツ谷駅、半蔵門駅、市ヶ谷駅、御茶ノ水駅、有楽町駅、日比谷駅
中央区	日本橋問屋街地区地区計画、人形町・浜町河岸地区地区計画、新川・茅場町地区地区計画、京橋地区地区計画、築地地区地区計画、銀座地区地区計画、日本橋・東京駅前地区地区計画	東日本橋駅、人形町駅、茅場町駅、新富町駅、八丁堀駅、築地駅、日本橋駅
港区	三田小山町地区地区計画、六本木三丁目地区地区計画	赤羽橋駅、六本木駅
新宿区	大久保三丁目西地区地区計画	新大久保駅
文京区	春日・後楽園駅前地区地区計画	春日駅、後楽園駅
台東区	御徒町駅周辺地区地区計画、押上・業平橋駅周辺地区地区計画	御徒町駅、押上駅、東京スカイツリー駅
江東区	豊洲五丁目地区地区計画、豊洲二・三丁目地区地区計画	豊洲駅
品川区	東五反田地区地区計画、大崎駅東口第3地区地区計画、西品川一丁目地区地区計画、西大井駅周辺地区地区計画、目黒駅前地区地区計画、東五反田二丁目地区地区計画	五反田駅、大崎駅、西大井駅、目黒駅
世田谷区	喜多見駅周辺地区地区計画、成城学園前駅周辺地区地区計画	喜多見駅、成城学園前駅
渋谷区	渋谷区東口地区地区計画、渋谷駅地区地区計画	渋谷駅
豊島区	南池袋二丁目C地区地区計画	東池袋駅
荒川区	日暮里駅前周辺地区地区計画	日暮里駅
板橋区	浮間舟渡駅周辺地区地区計画	浮間舟渡駅
練馬区	練馬駅南口地区地区計画、練馬駅北口地区地区計画、江古田駅北口地区地区計画、中村橋駅北口地区地区計画、	練馬駅、江古田駅、中村橋駅
江戸川区	JR小岩駅周辺地区地区計画	小岩駅

鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

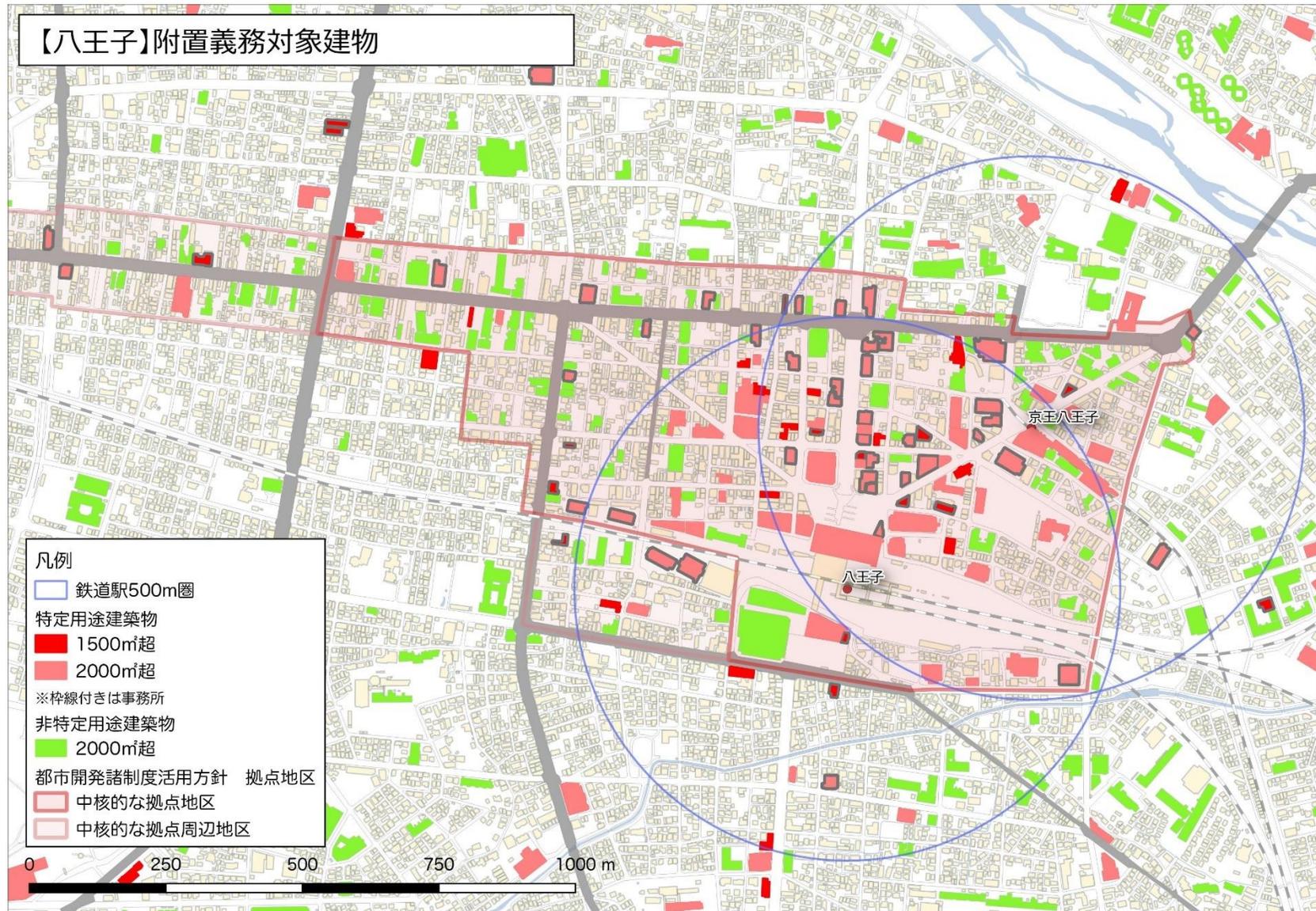
■都市計画において人中心のまちづくりを誘導する位置づけがあるエリア（市部）

○市部では、9市15駅周辺が人中心のまちづくりを誘導するエリアとして位置づけられている

市名	計画名称	人中心のまちづくりを誘導する位置づけがあるエリア
立川市	立川駅北口駅前地区地区計画	立川駅
府中市	多摩駅東地区地区計画	多摩駅
昭島市	拝島駅南口地区地区計画	拝島駅
調布市	仙川駅周辺地区地区計画、調布駅周辺地区地区計画、飛田給駅周辺地区地区計画、布田地区地区計画、国領駅周辺地区地区計画、西調布駅周辺地区地区計画	仙川駅、調布駅、飛田給駅、布田駅、国領駅、西調布駅
町田市	原町田六丁目地区地区計画、南町田駅周辺地区地区計画	町田駅、南町田駅
小平市	小川町駅西口地区地区計画	小川町駅
日野市	四ッ谷前地区地区計画	日野駅
国分寺市	国分寺駅北口地区地区計画	国分寺駅
拝島市	拝島駅南口地区地区計画	拝島駅

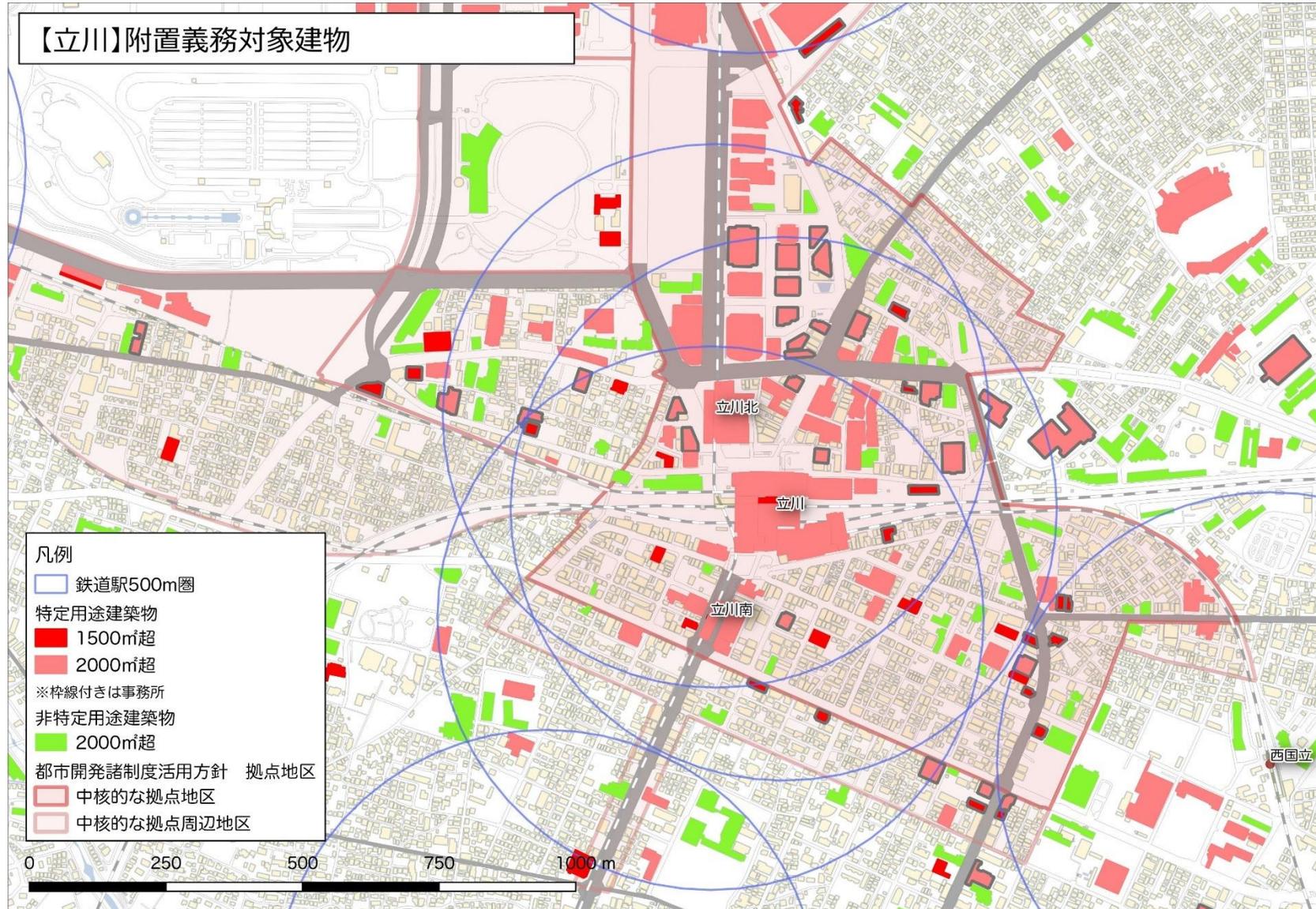
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（八王子駅周辺）



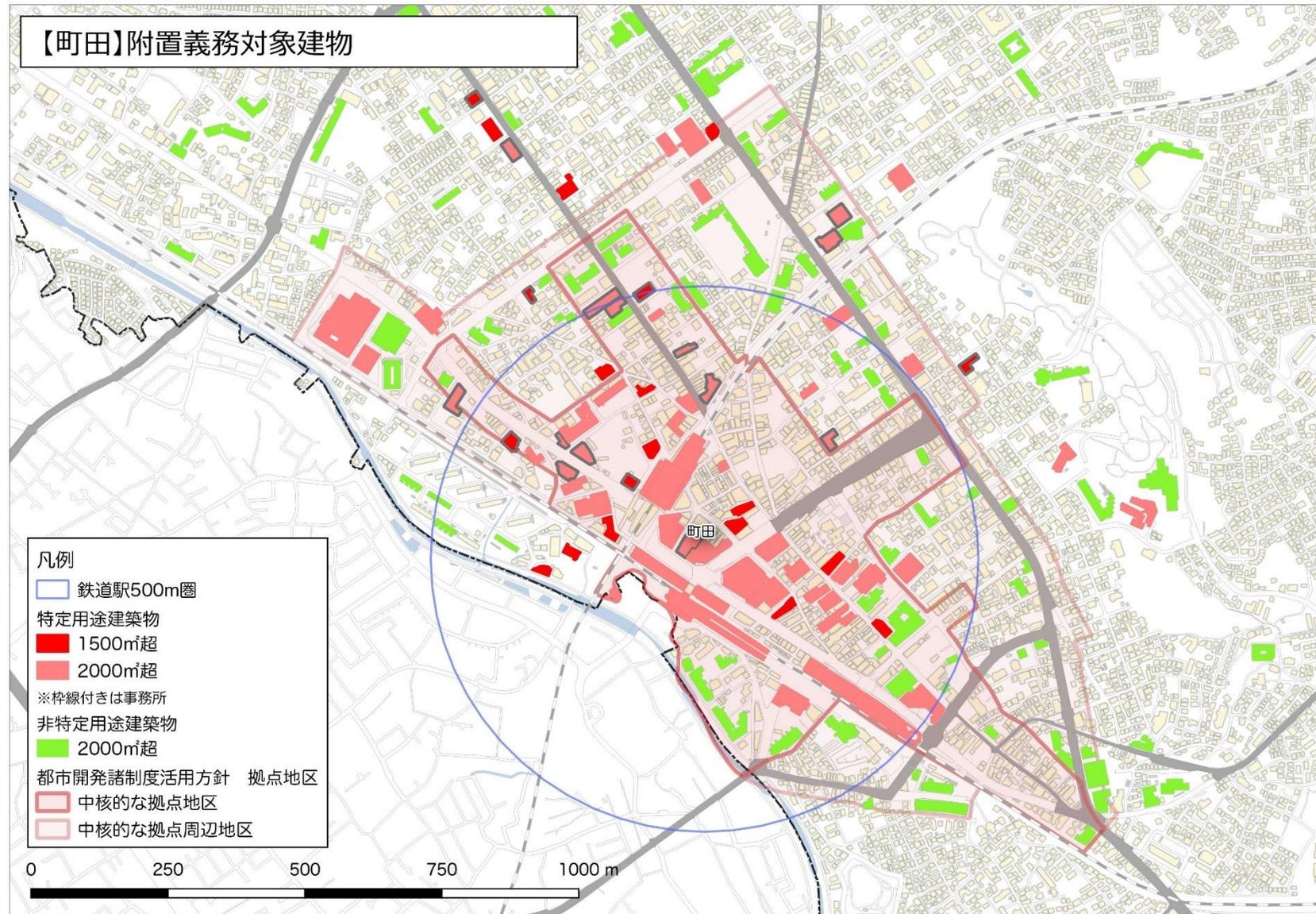
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（立川駅周辺）



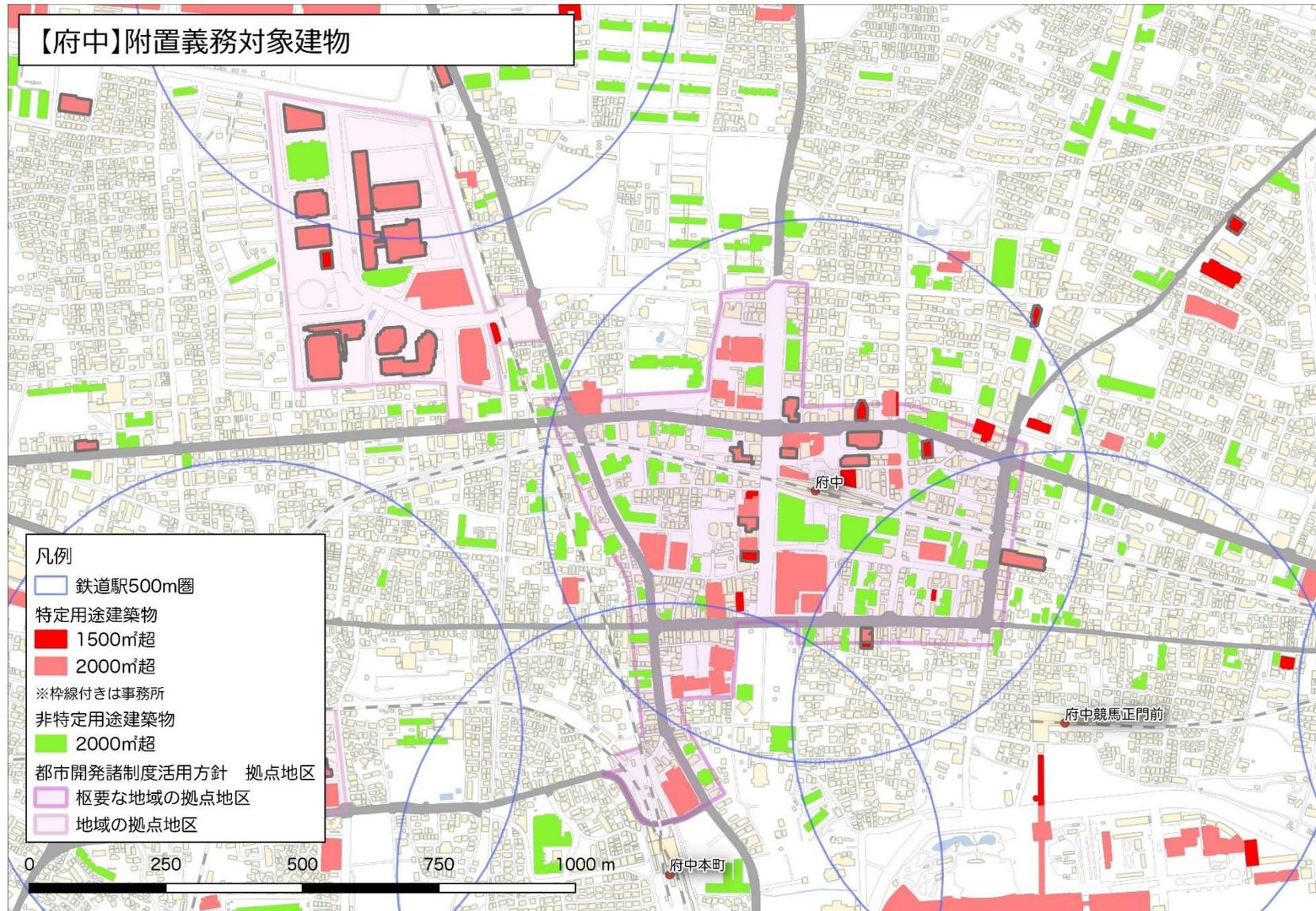
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（町田駅周辺）



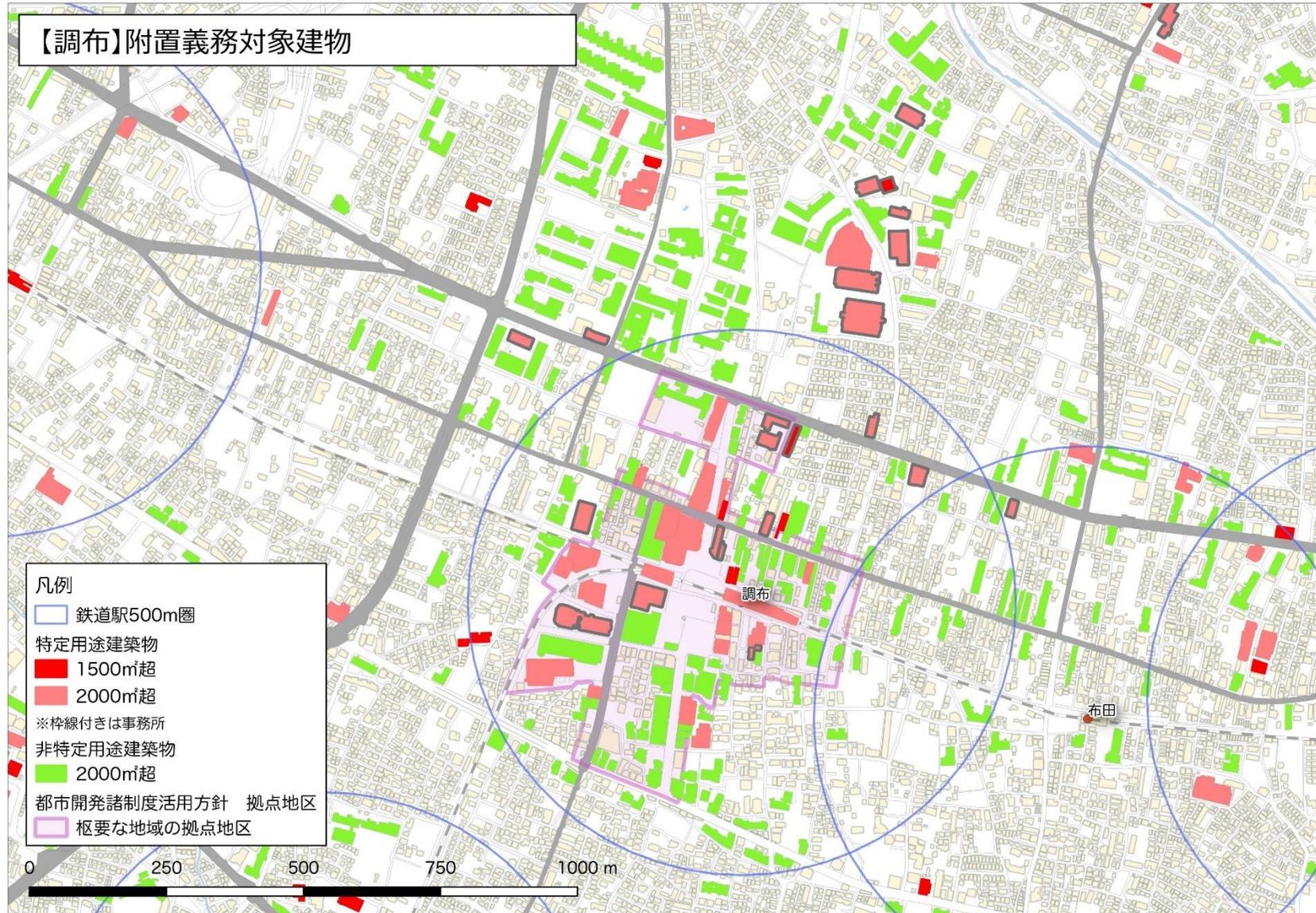
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（府中駅周辺）



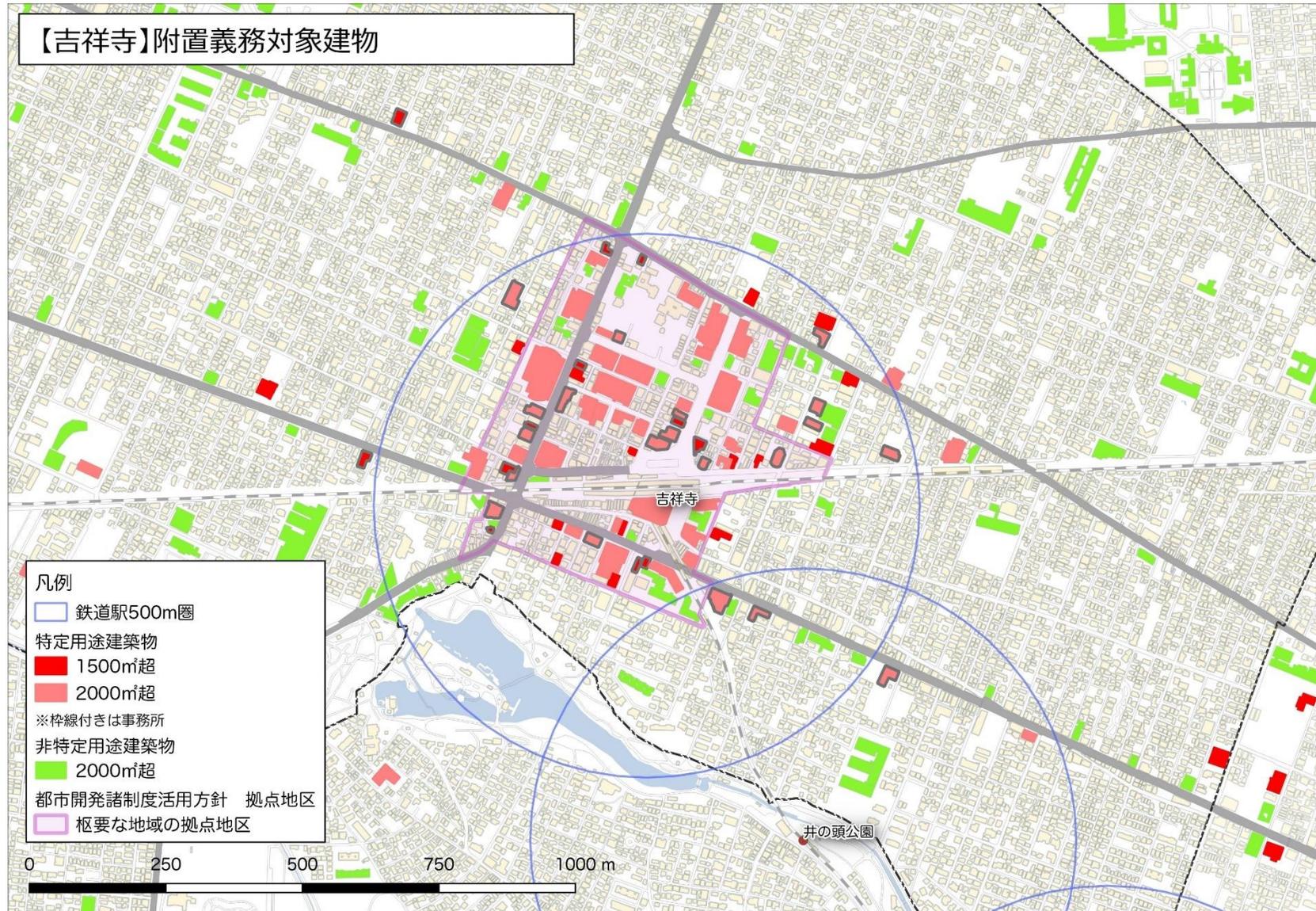
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（調布駅周辺）



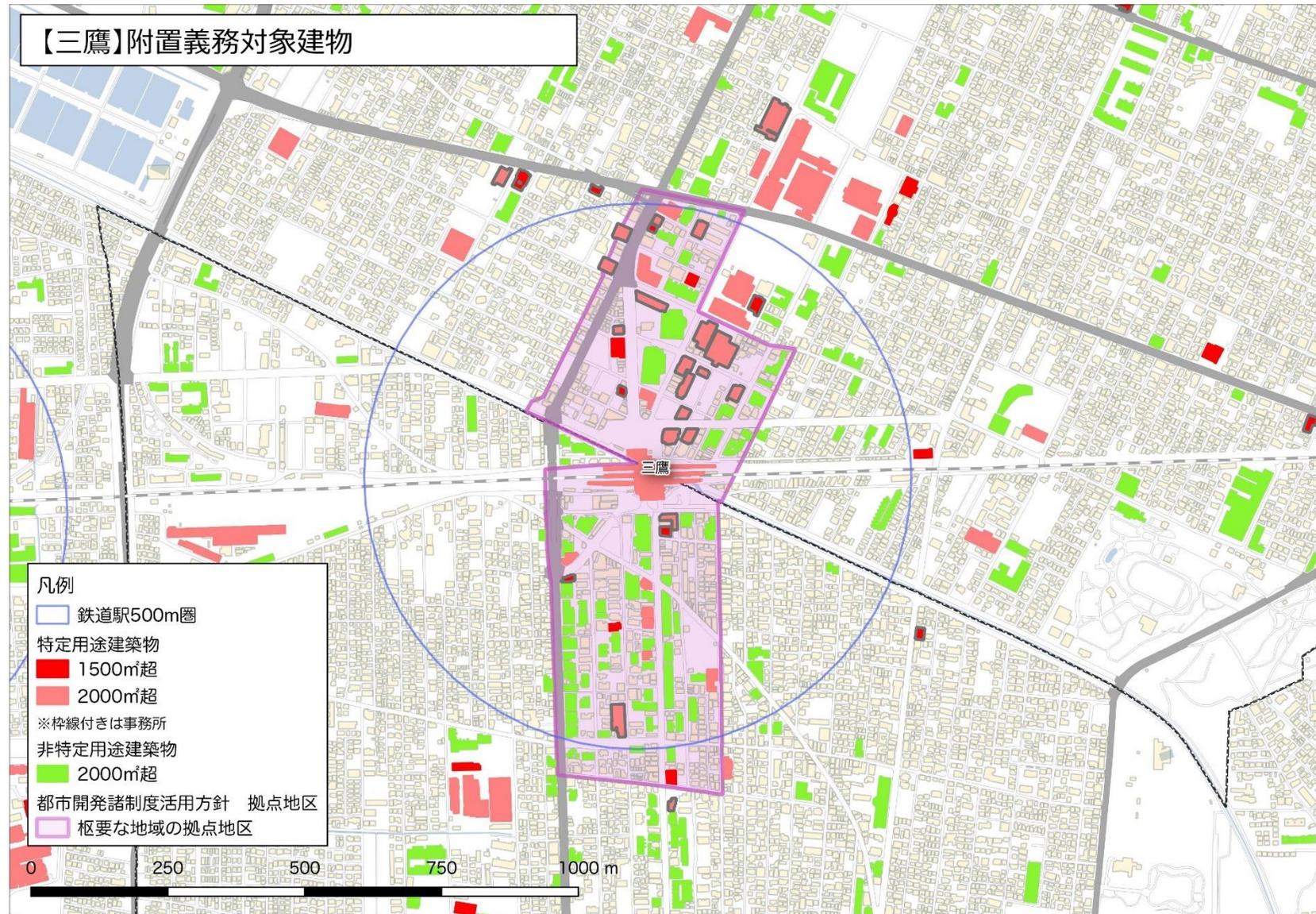
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■ 都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（吉祥寺駅周辺）



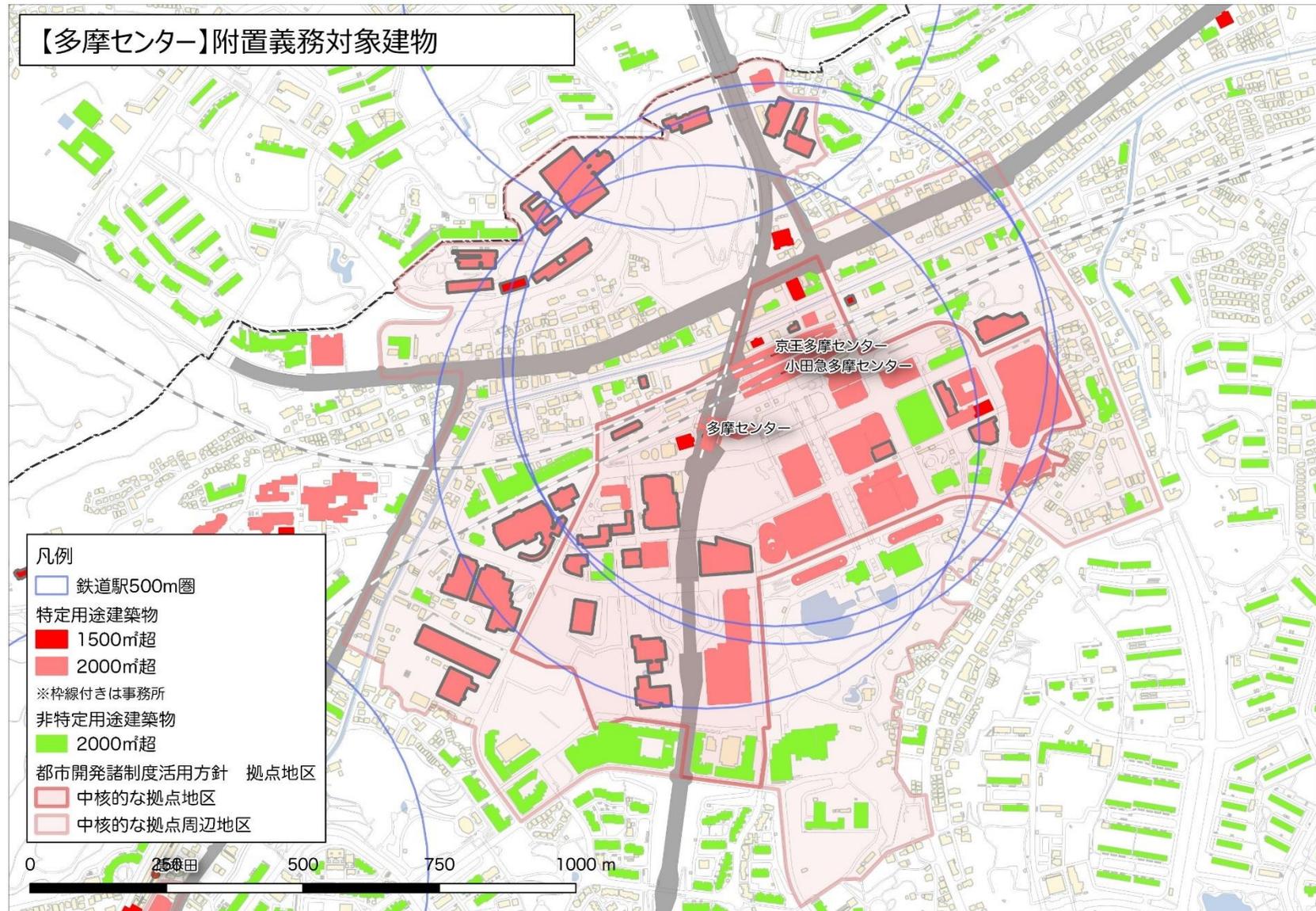
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（三鷹駅周辺）



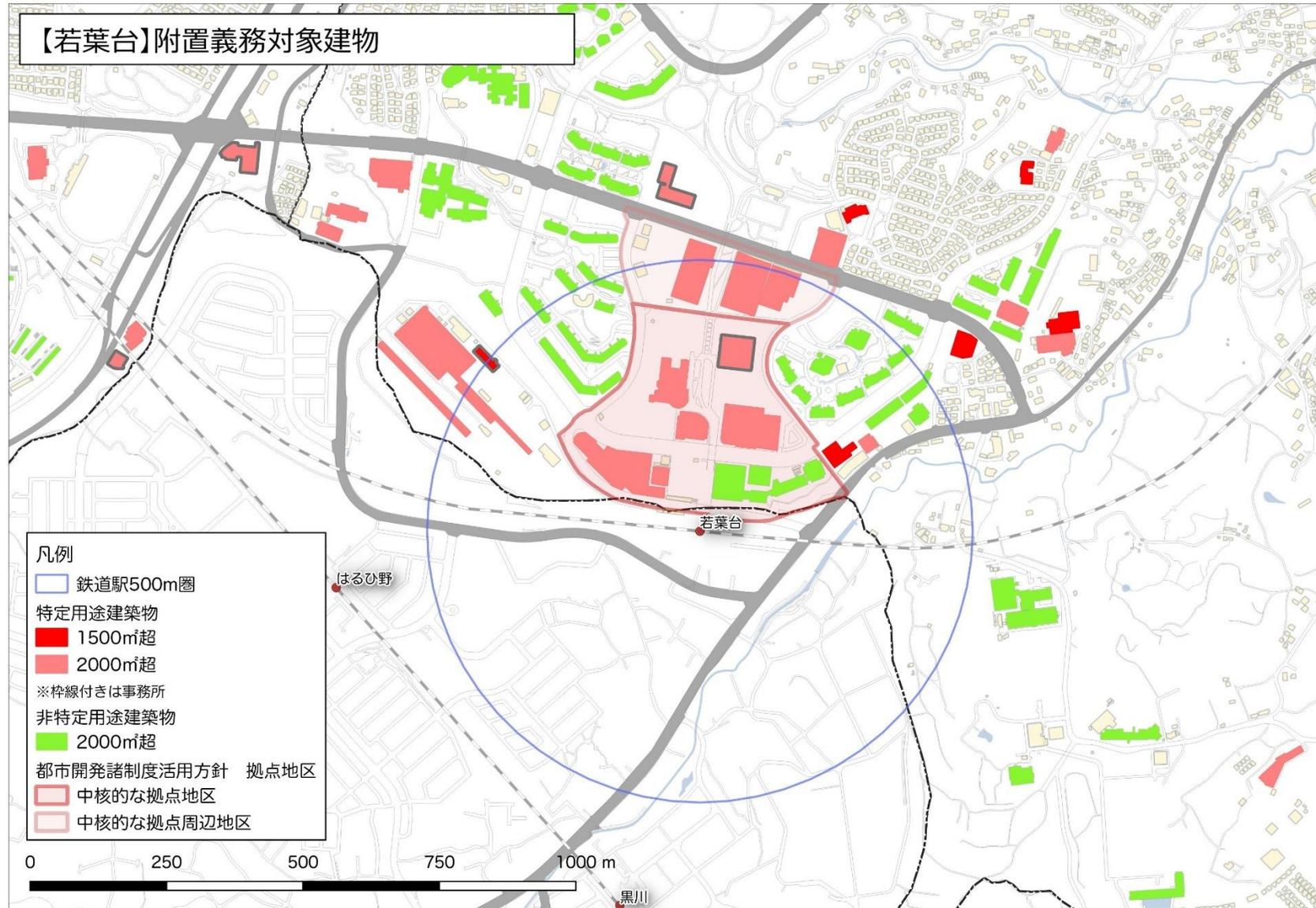
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（多摩センター駅周辺）



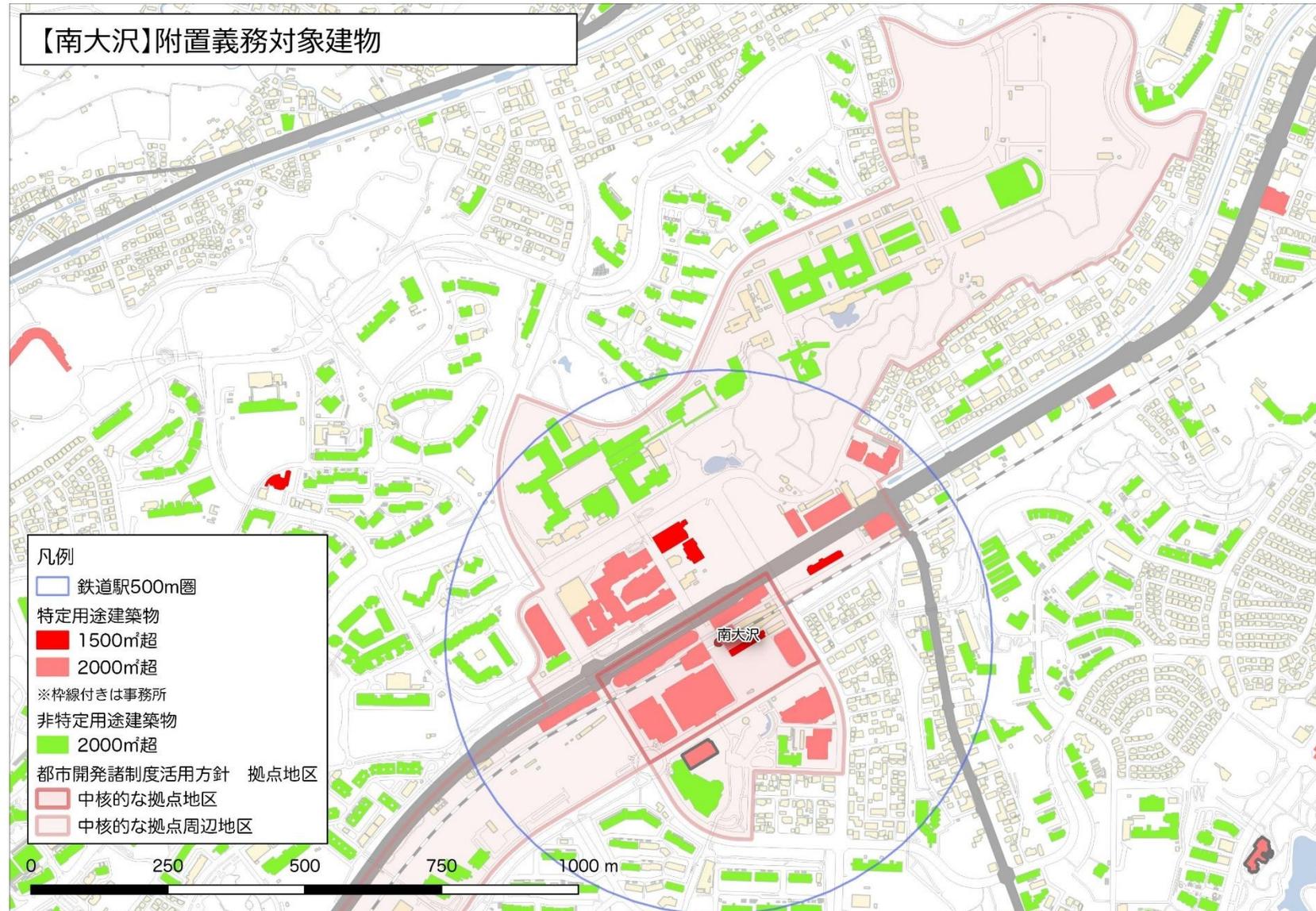
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（若葉台駅周辺）



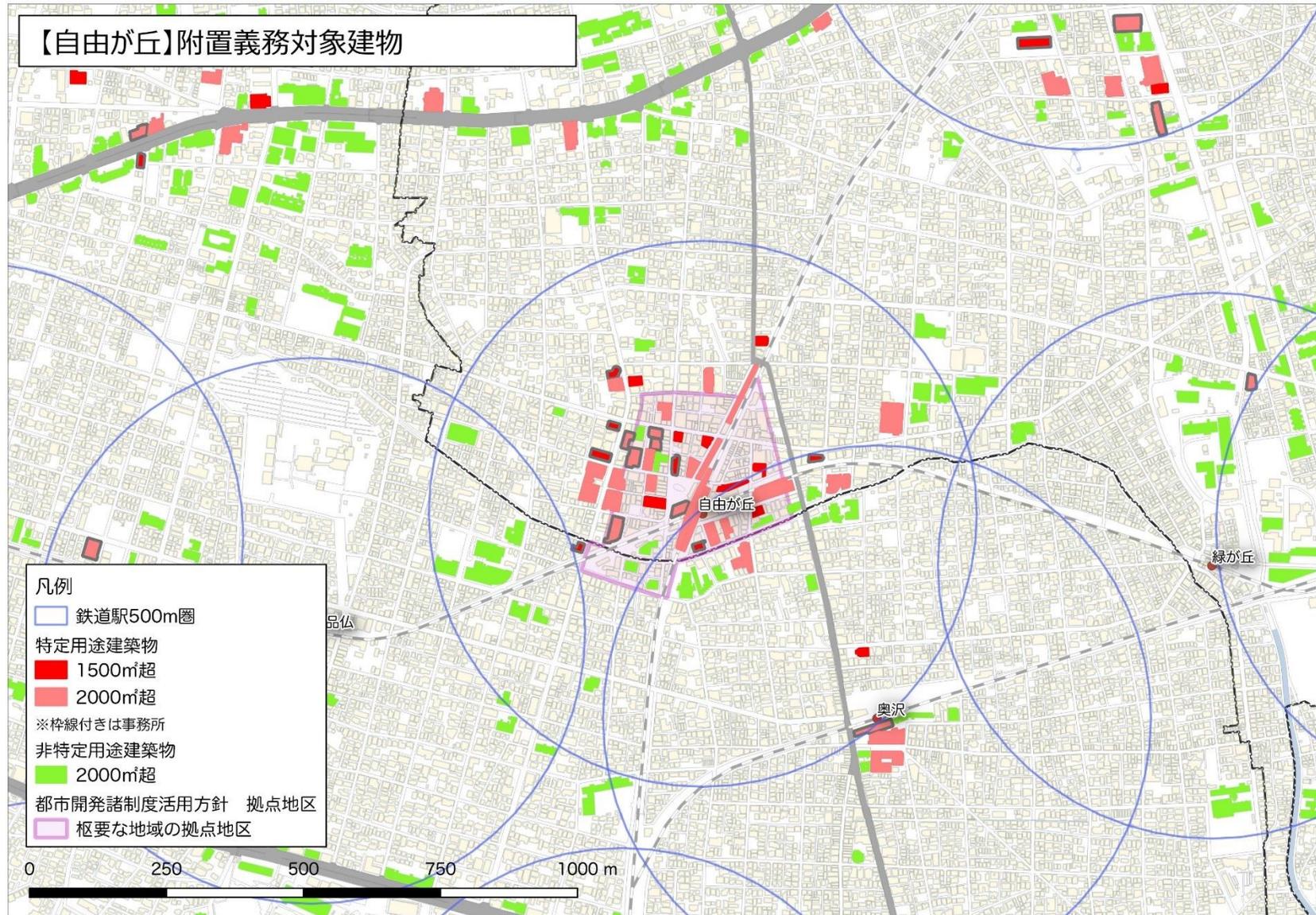
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（南大沢駅周辺）



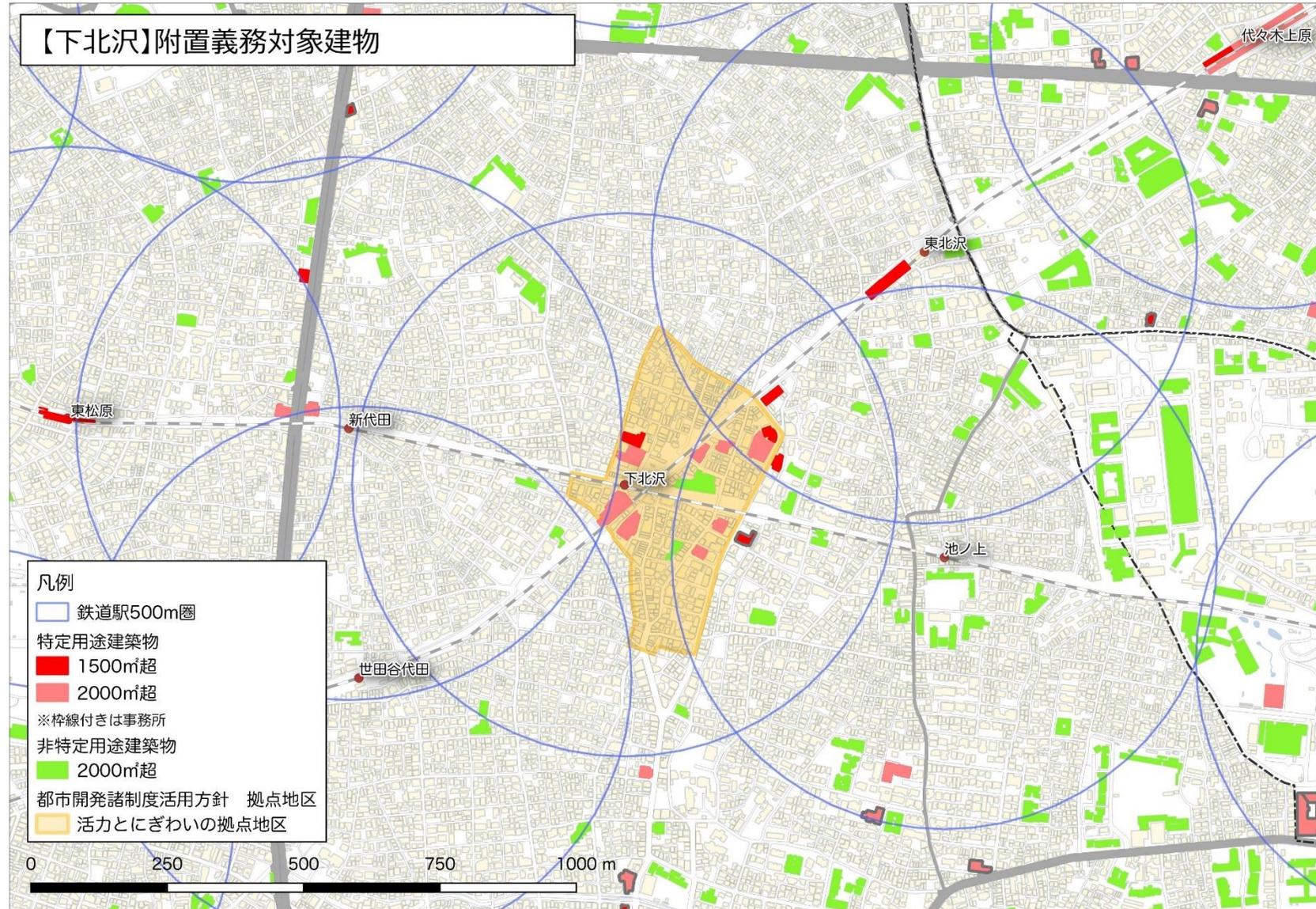
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（自由が丘駅周辺）



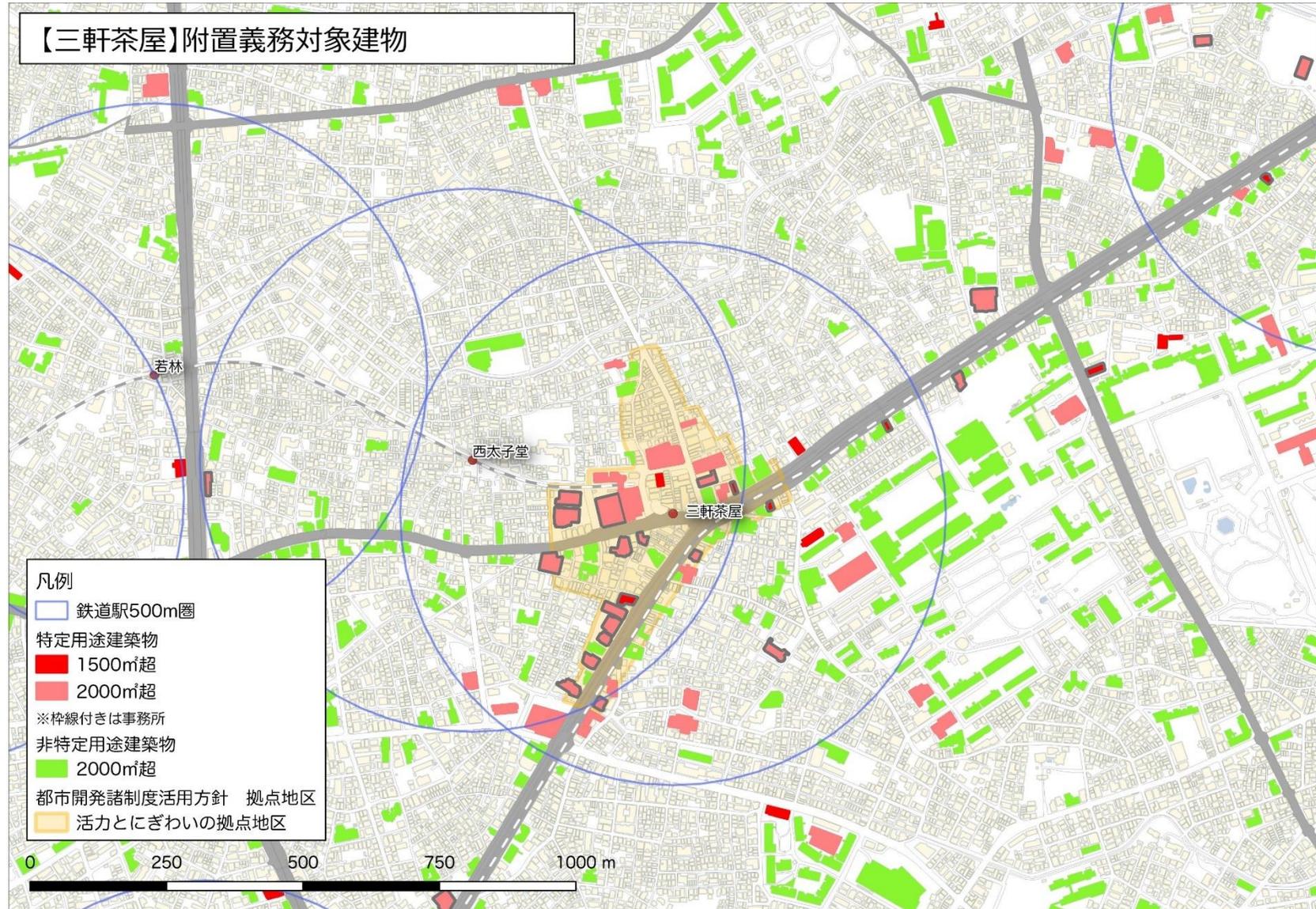
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（下北沢駅周辺）



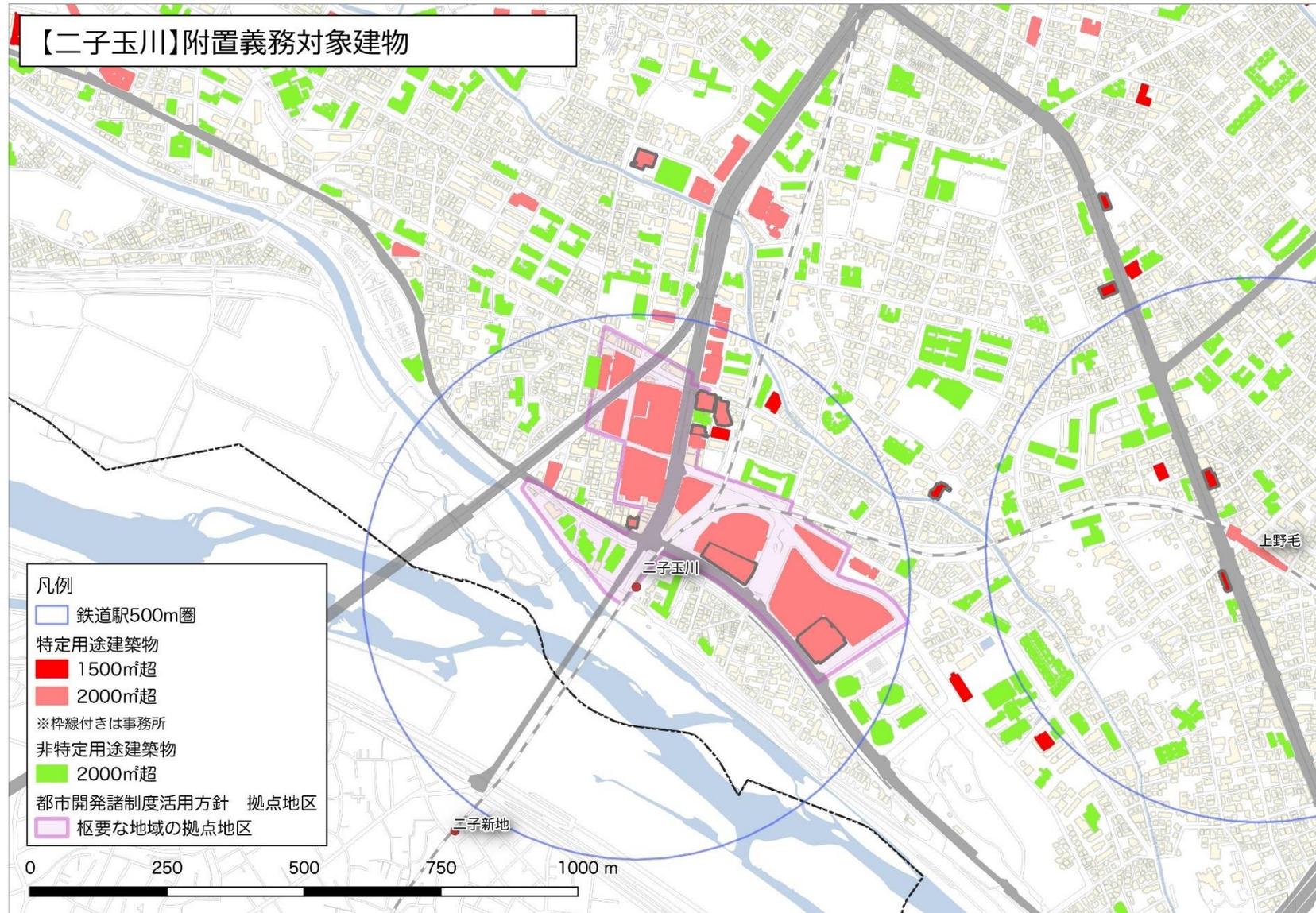
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（三軒茶屋駅周辺）



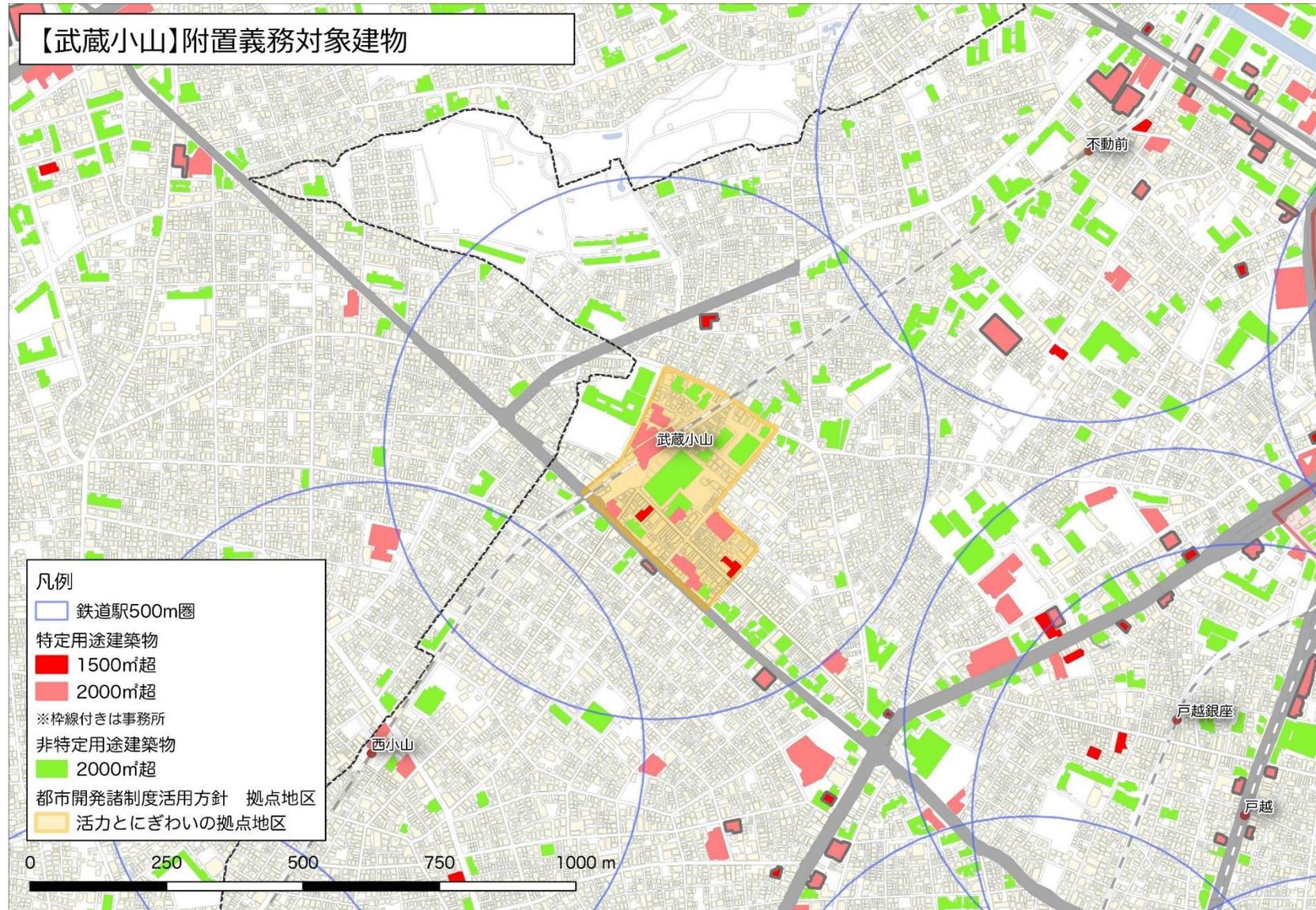
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（二子玉川駅周辺）



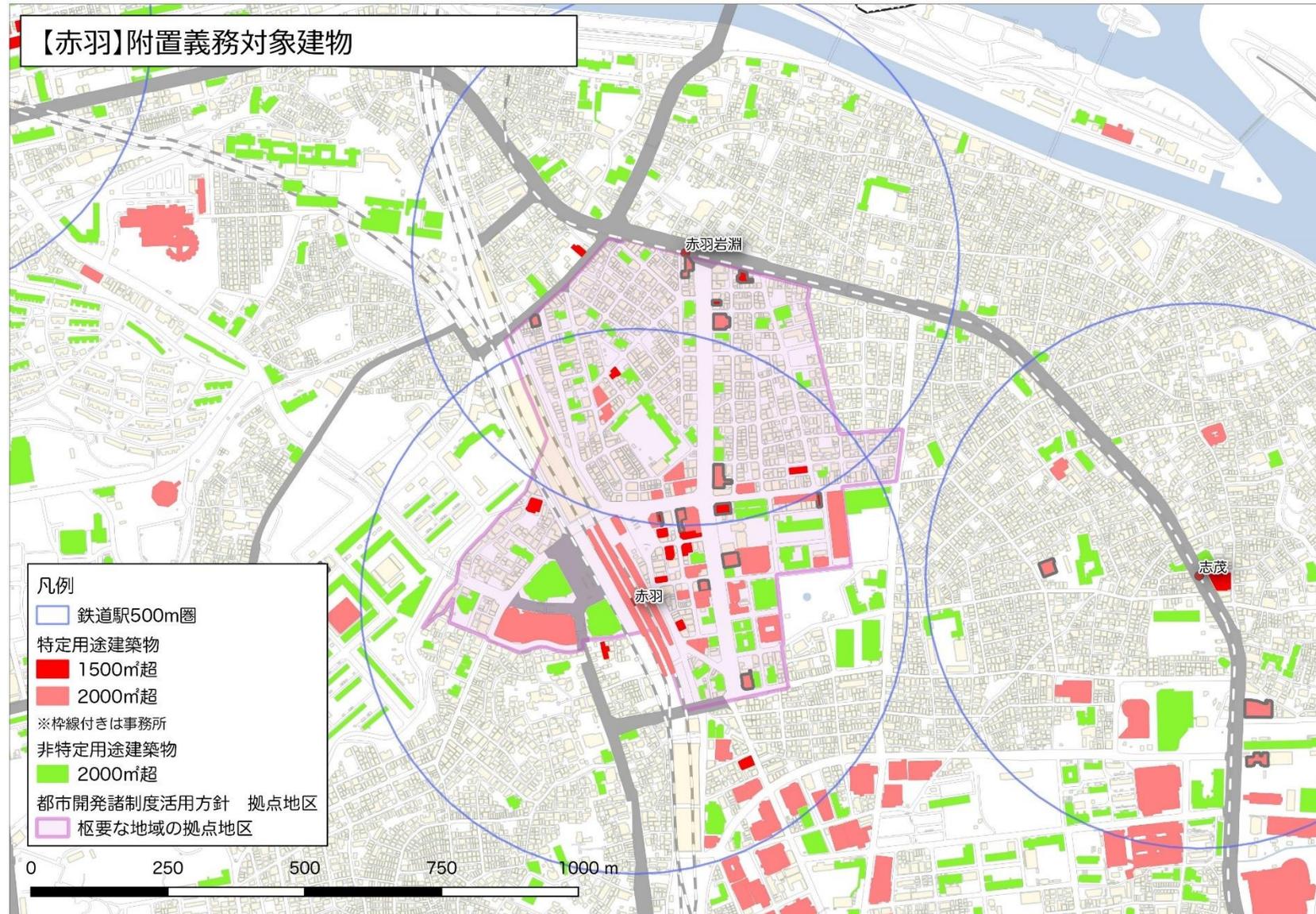
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（武蔵小山駅周辺）



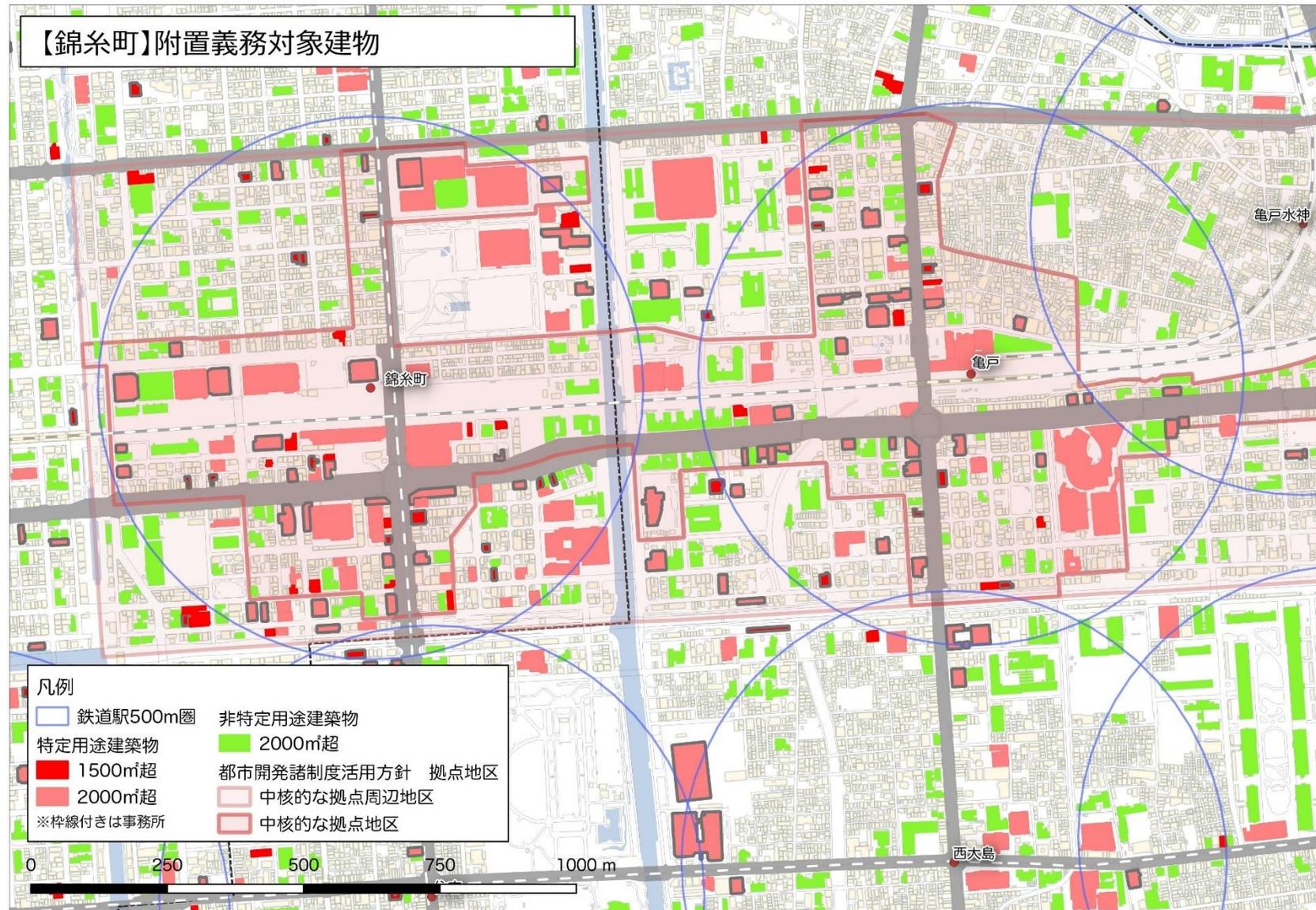
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（赤羽駅周辺）



鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（錦糸町駅周辺）



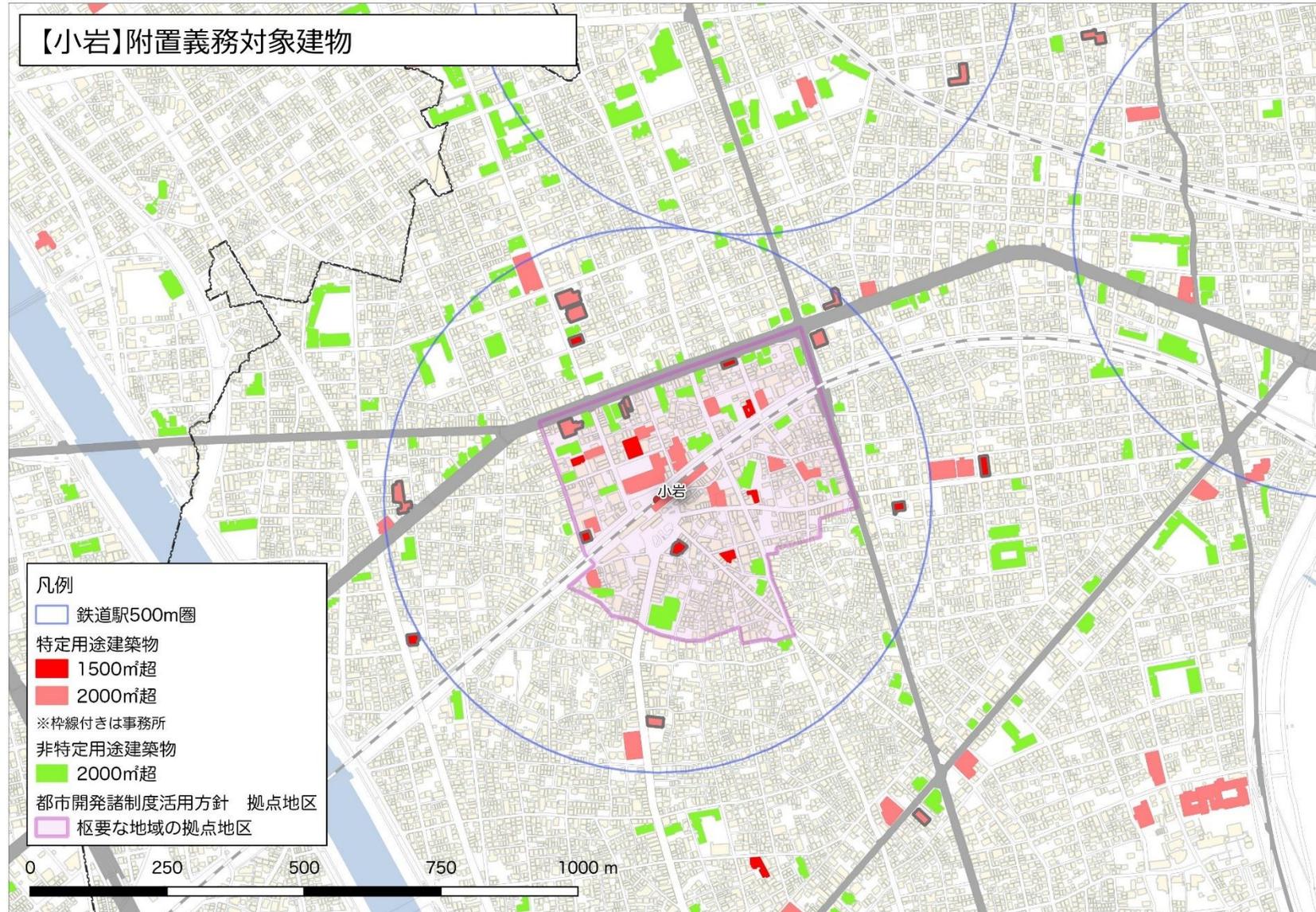
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（押上駅周辺）



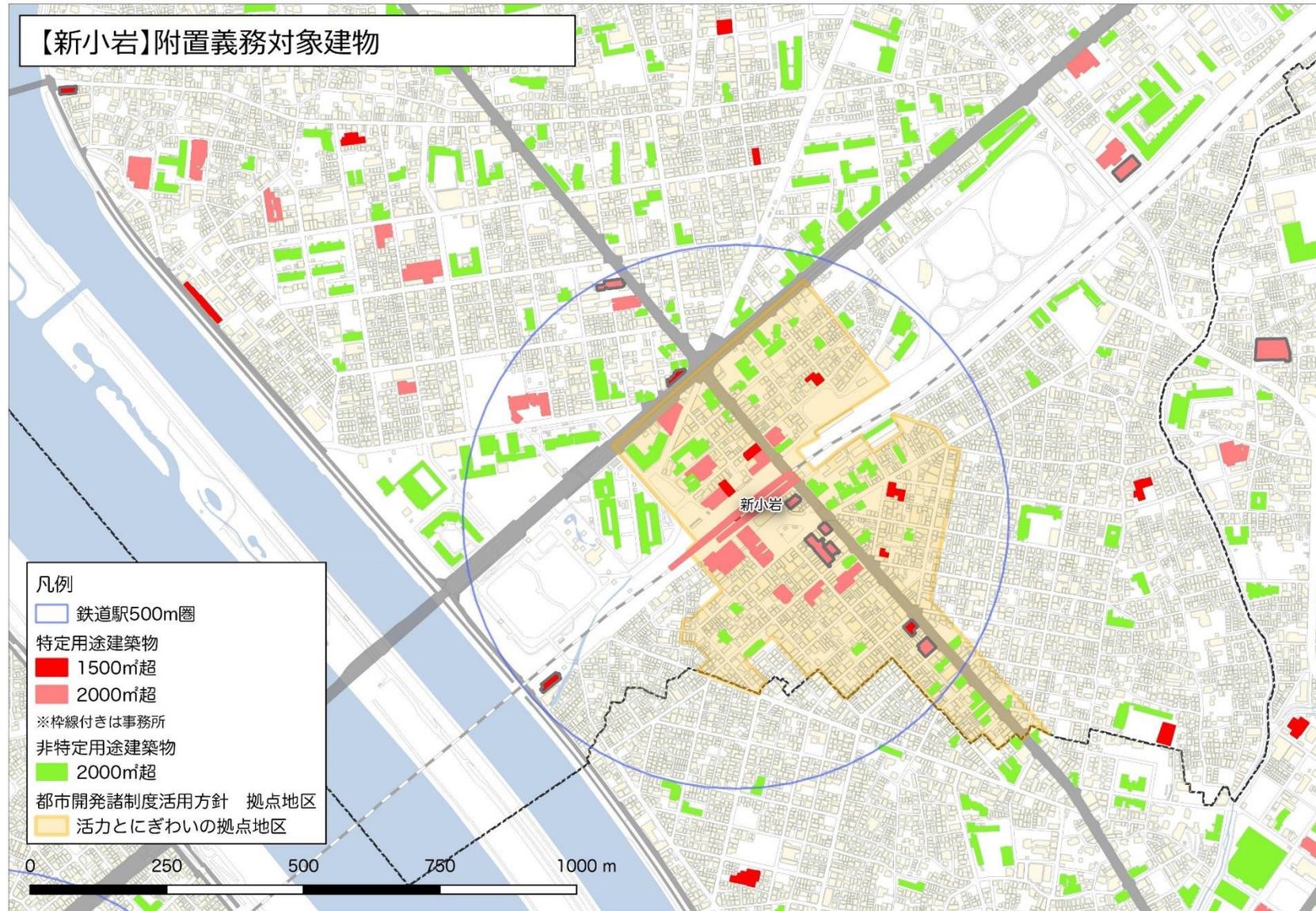
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（小岩駅周辺）



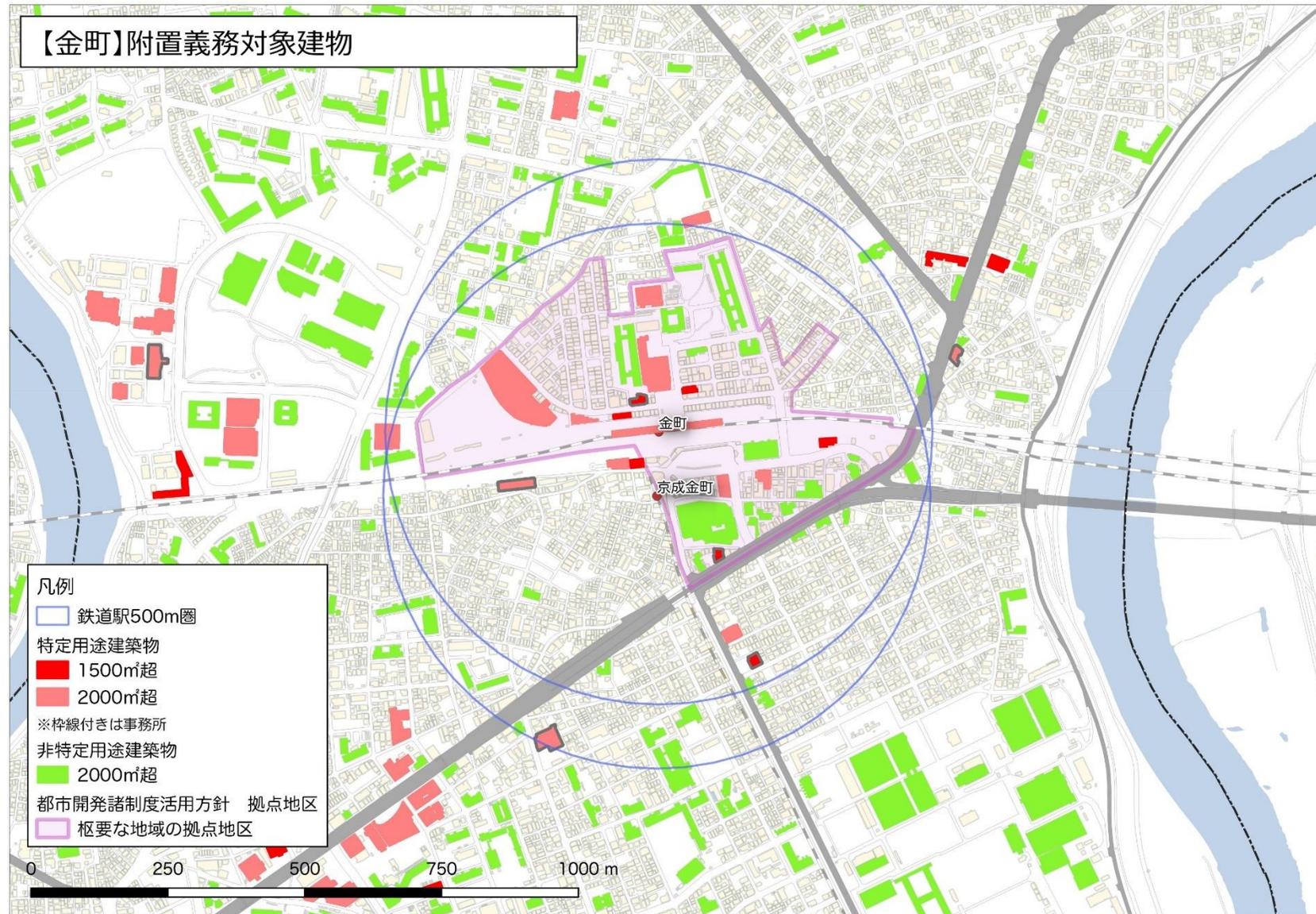
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（新小岩駅周辺）



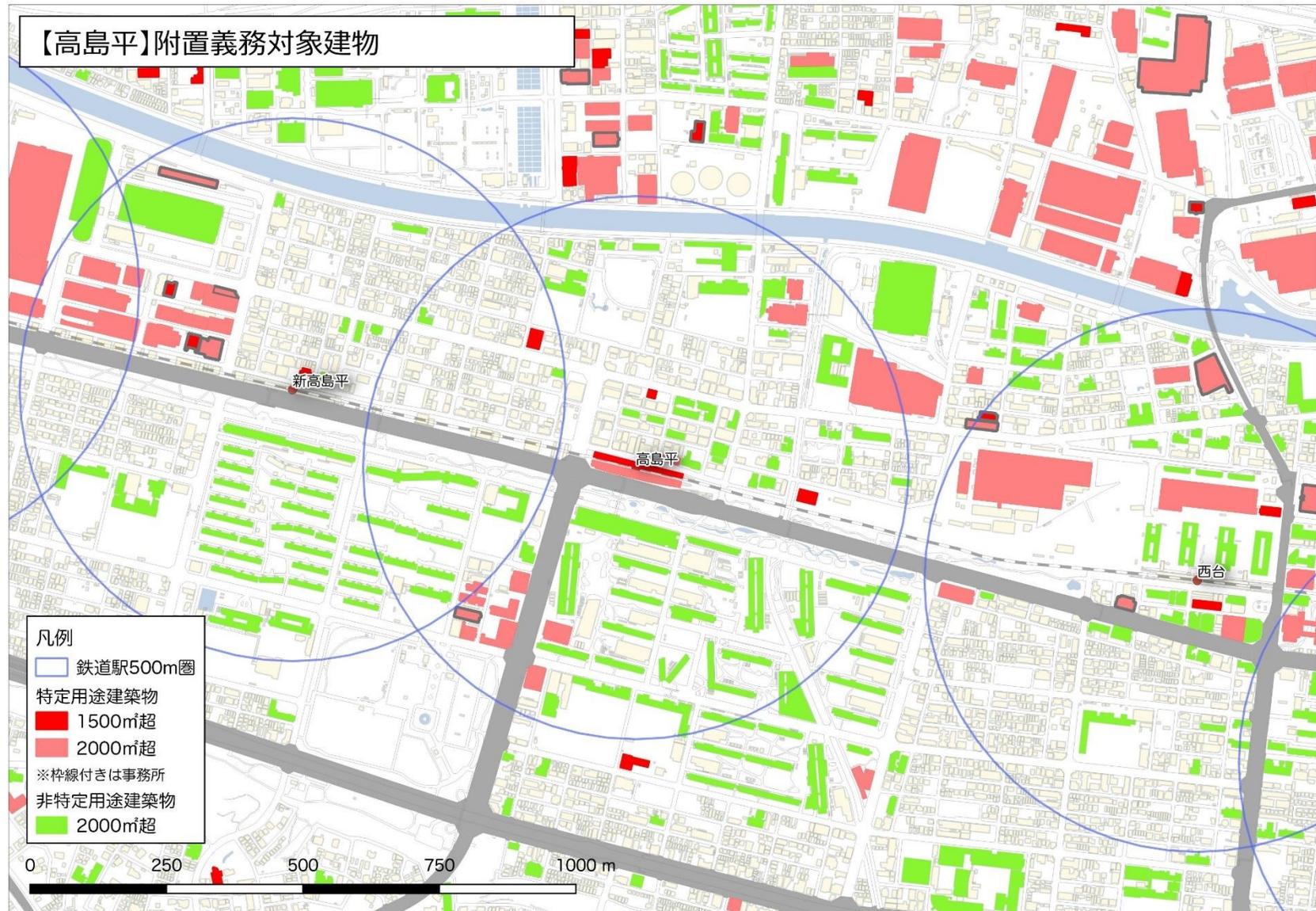
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（金町駅周辺）



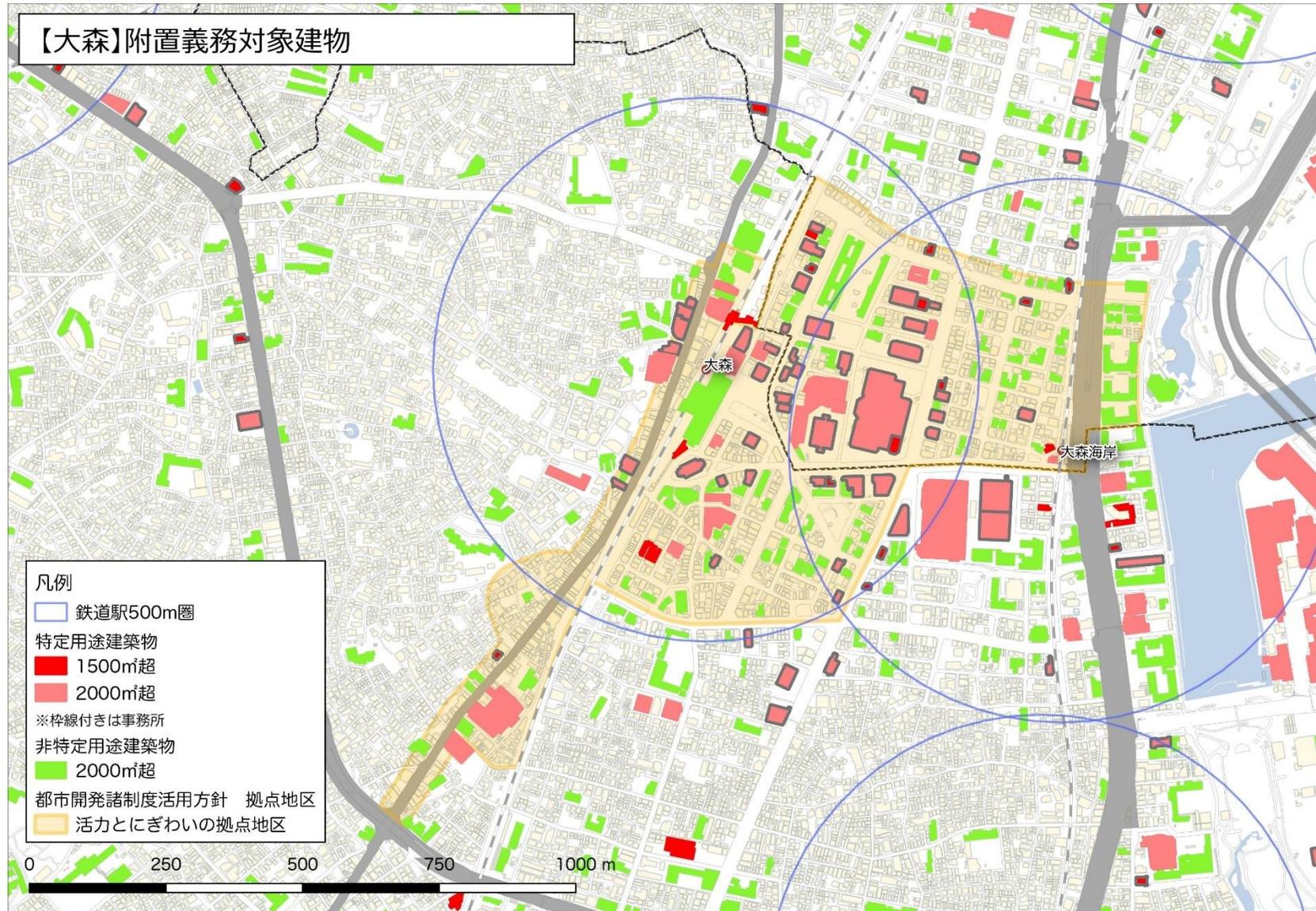
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（高島平駅周辺）



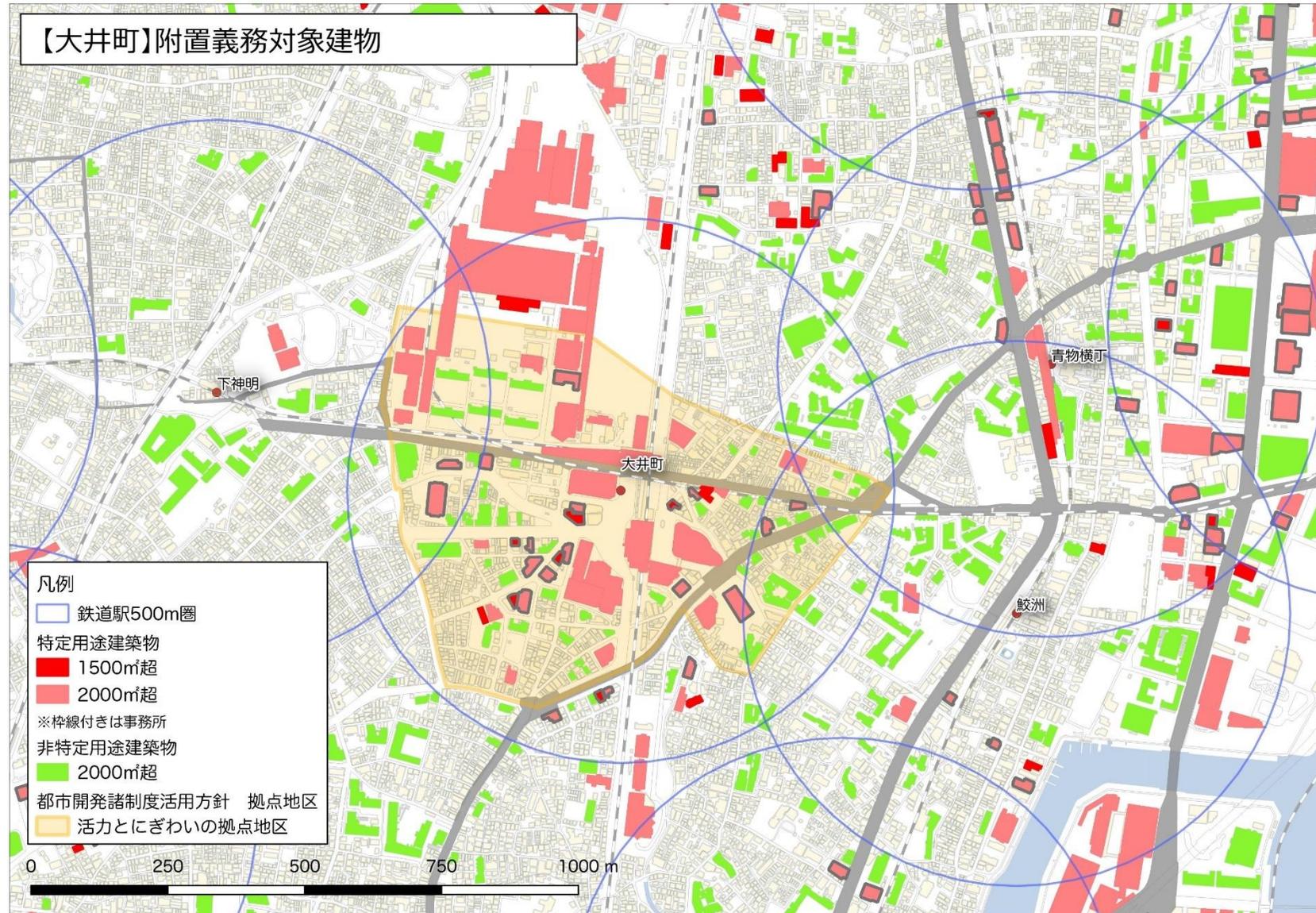
鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（大森駅周辺）



鉄道駅周辺における地域ルールの対象となるエリアについて

■都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況（大井町駅周辺）



鉄道駅周辺における地域ルールのカーススタディ①

自由が丘駅周辺



ケーススタディ（自由が丘駅周辺）



■公共交通機関

○鉄道

- 東急東横線・大井町線（日乗降人員156,160人[2019年度]）
※東急電鉄ホームページより

○バス

- 東急バス（自由が丘駅前バス停・自由が丘駅入り口バス停）
—渋谷駅方面などに計5路線が運行
—うち3路線は駅前広場で発着

■地区の特徴・課題

- 鉄道等の公共交通の利便性が高く、城南地区を代表する住宅街だが、駅周辺には物販店や飲食店が集積し賑わいがある。
- 駅周辺の多くの道路において歩道が未整備であり、歩行者及び自動車の交錯等、交通環境の課題がある。
- 狭あい道路や狭小敷地が多く、建物の老朽化も進んでおり、土地の高度利用や機能更新が進まない状況となっている。
- 駅周辺で複数の再開発事業が検討されている。

■踏切り(駅前広場南側)



■駅前広場(バス停側)



■区H100(女神通り)



■補127(カトリア通り)

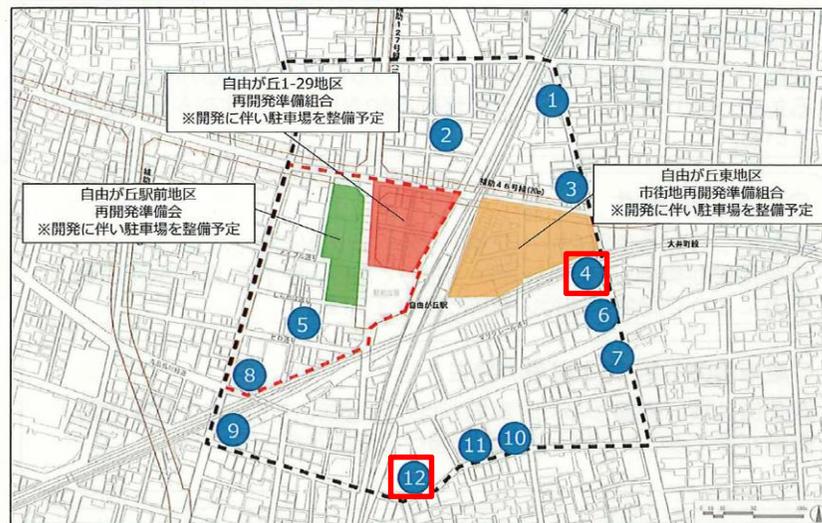


ケーススタディ（自由が丘駅周辺）

■自由が丘駅周辺における駐車場の分布状況

○調査対象区域内の駐車場の分布状況（供給台数7台以上）をみると、コインパーキングが多くを占めており、建物に付帯した駐車場はあまりみられない

※7台以上の駐車場のみを記載しています。 □: 駐車実態調査対象区域（約13.8ha）



No	名称	台数	営業時間	利用料金
1	アローパーキング自由が丘第1	20	24時間	25分200円
2	タイムズ自由が丘第11	13	18:00~12:00	40分1000円
3	パートナー自由が丘1丁目パーキング	15	24時間	20分200円
4	自由が丘とうきゅう	25	10:00~01:00	60分1000円
5	GSパーク自由が丘駐車場	9	24時間	30分600円
6	タイムズマイセンリアン自由が丘	9	24時間	12分300円
7	自由が丘南口有料駐車場	14	09:00~22:00	30分250円
8	タイムズ自由が丘第15	9	24時間	20分300円
9	トレインチ自由が丘駐車場	9	10:00~22:30	30分300円
10	パーク2000マストパーキング	11	08:00~23:30	20分200円
11	コインパーク自由が丘	7	24時間	25分300円
12	魚菜ビル駐車場	27	24時間	30分250円

□ 建物に付帯した駐車場

出典：「H30自由が丘駅・都立大学駅・大岡山駅 駅周辺駐車場マップ」（目黒区）

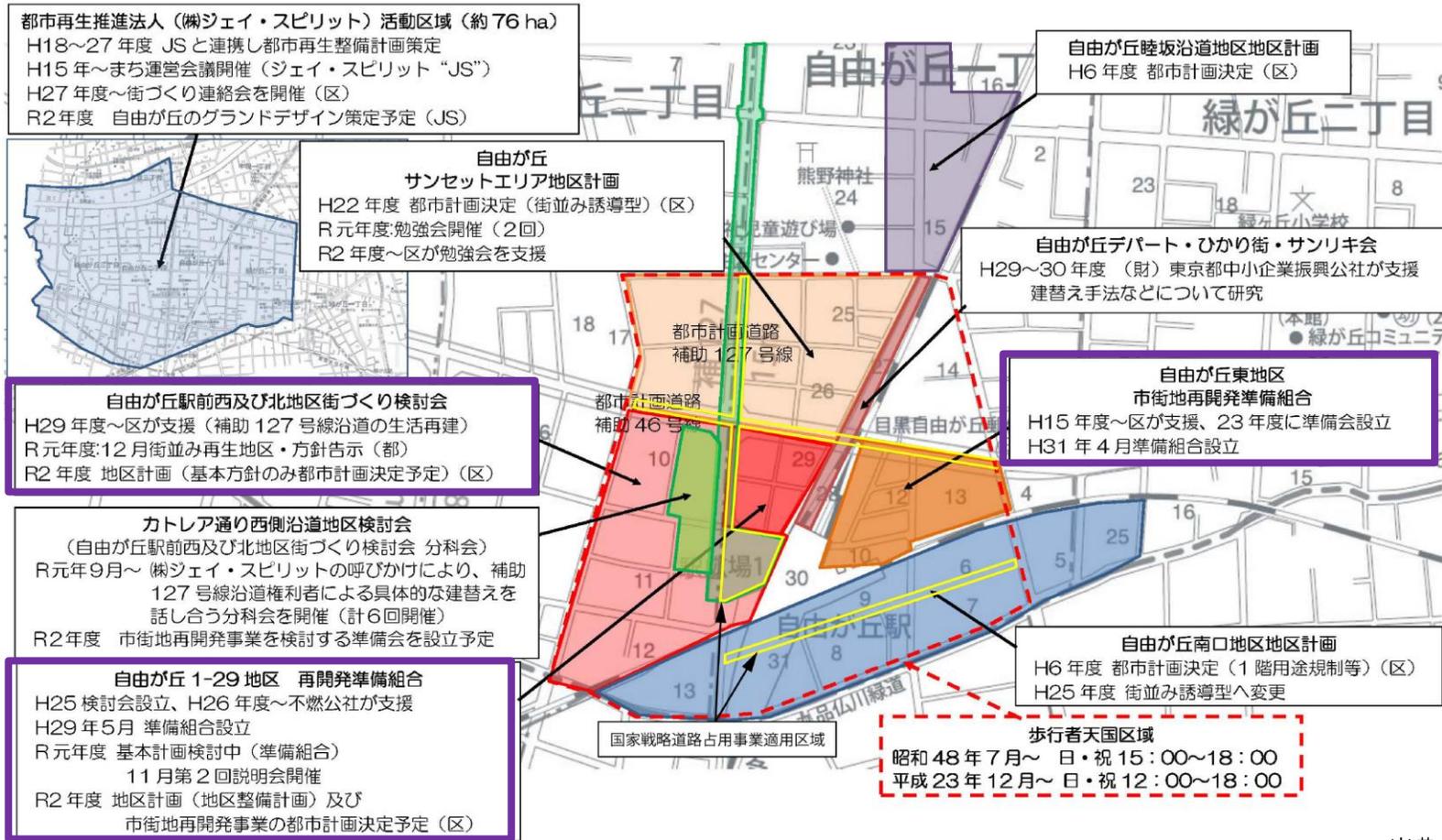
ケーススタディ（自由が丘駅周辺）

■まちづくりの動向

○駅周辺では、現時点で3つの再開発（自由が丘1-29地区、自由が丘東地区、自由が丘駅前西及び北地区）が進んでいる

自由が丘駅周辺地区における街づくりについて

令和2年7月
目黒区



ケーススタディ（自由が丘駅周辺）

■エリアの位置づけ

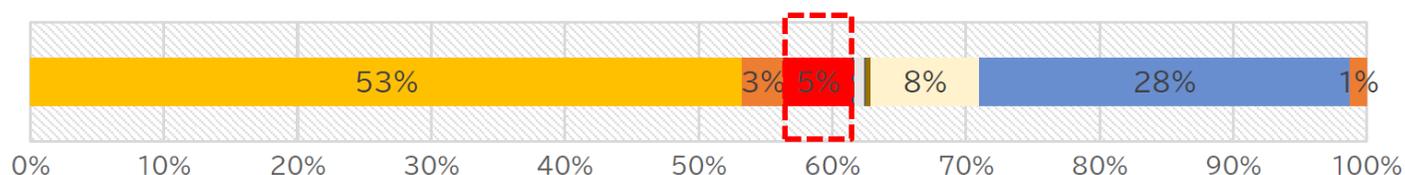
- 歩行者天国（昭和48年～）：駅周辺のエリアで面的に歩行者天国（日祝の12-18時）を実施
- 目黒区都市計画マスタープラン（平成16年3月）
 - ・「誰にとっても安全で快適に移動できる暮らしやすい街」
- 国家戦略道路占用事業の適用区域（平成27年11月）
 - ・同地区の主要道路は、国家戦略道路占用事業の適用区域として指定され、道路空間の活用による「まち歩き」を楽しめる都市空間の形成を促進
- 自由が丘駅前西及び北地区街並み再生方針（令和元年1月） ※しゃれ街条例に基づく方針
 - ・地区内へ流入する自動車交通を抑制し、安全かつ快適に回遊できる街の実現を図る
⇒地域に不足する地域共同荷さばき場等の交通補完施設の整備を推進
- 自由が丘駅前西及び北地区地区計画（令和2年8月）
 - ・地区施設の整備方針として、地域共同荷さばき場について、「荷捌きの路上使用を抑制するとともに、商業地としての荷さばき需要に対応するため、地区間道路（一部道路を除く）沿いの共同建て替えに合わせて地域共同荷さばき場を整備する。」とされている
- 自由が丘駅周辺地区グランドデザイン（令和2年9月） ※民間計画
 - ・まちの将来像として、「通過交通が入りこまない歩行者中心のまち」が示されており、外郭道路沿道に設置される計画的駐車場により、駅を中心に外郭道路ネットワークを形成し、囲われたその内側を歩行者駐車場のまちなか空間とするとされている
- 未来ビジョン（仮）（令和4年度策定予定）
 - ・グランドデザインを踏まえ、国の「官民連携まちなか再生推進事業」に位置づけられている「未来ビジョン（仮）」において、地区の街づくり方針・構想を今後策定予定

ケーススタディ（自由が丘駅周辺）

■自動車分担率

OH30パーソントリップ調査における自由が丘地区を含むゾーンの乗用車の分担率は約5%と低い

移動手段別集中量



- 鉄道・地下鉄・モノレール・新交通(ゆりかもめなど)
- 高速バス
- 貨物自動車・軽貨物車
- 自家用バス・貸切バス
- バイク
- 自転車(個人所有)
- 都電・路面電車

- 路線バス・コミュニティバス
- 乗用車・軽自動車
- レンタカー・カーシェアリング
- タクシー・ハイヤー
- レンタサイクル・コミュニティサイクル
- 徒歩(シニアカー含む)

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（H30）



小ゾーン確認マップより作成。小ゾーン名:01111

ケーススタディ（自由が丘駅周辺）

■地域における交通課題

○歩行者と自動車の輻輳

- ・ 駅周辺においては、一方通行の道路が多く、また幅員6m未満の道路も多く存在している一方、駅前には買い物客等の歩行者が多く、バス等の自動車と歩行者が輻輳している

○移動制約者の往来困難

- ・ 駅周辺は、歩道幅員が不十分で、かつ歩行者と自動車が輻輳しているため、車いす・ベビーカー等の移動制約者にとって往来が困難

○交通渋滞の発生

- ・ 駅前につながる道路にバス、タクシー、自家用車が集中し、交通渋滞が発生しており、歩行者・自動車利用者の双方にとって安全な通行の支障となっている

○路上駐車が発生

- ・ 駅周辺は、狭い道路が多く、まとまった駐車場がないため、荷捌き車両の路上駐車や路上駐輪が多くみられている

○送迎による駐停車車両の発生

- ・ 住居エリアに近い拠点であるため、駅や学習塾への送迎による駐停車車両が多く発生している



ケーススタディ（自由が丘駅周辺）

■地域における交通課題（既往調査結果）

※詳細な駐車実態調査は今後目黒区が実施予定

○路上駐車実態調査（平成29年、(公財)東京都道路整備保全公社）

- ・四輪は平日・休日ともに十分な供給量が確保されている ⇒駐車場の余剰がある
- ・ピーク時の駐車場利用率は平日で約5割、休日で約4割と低い ⇒駐車場の余剰がある
- ・貨物車両の路上駐車割合が全地区平均より高い ⇒貨物車の路上駐車が多い

<自由が丘駅周辺における駐車需要特性まとめ>

地区名	23.自由が丘駅
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要のピーク時間帯は平日 17 時台、休日 15 時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日 109 台、休日 111 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 135 台である。 ・需給バランスは平日が 81%、休日が 82%であり、需要に対して十分な供給が確保されている。 ・平休特性は曜日変動が少なく、時間変動も小さい。(ピーク率:平日 1.27、休日 1.46) ・ピーク時の駐車場利用率は平日 53%、休日 39%である。 ・路上駐車は、平日は普通貨物 (55.0%)、休日は軽貨物 (27.6%)・小型貨物 (31.0%) が全地区平均より割合が高い。[平日:42台/時、休日:13台/時]

出典：「平成29年度 路上駐車実態調査 報告書【本編】」
(公益財団法人 東京都道路整備保全公社)

■地域におけるまちづくりの課題

○大型開発による駐車場の急増

- ・ 駅周辺で進んでいる3つの再開発において、都条例どおりに附置義務駐車場を整備すると、地区の駐車場供給量が急増することとなり、駐車場の余剰や自動車交通の誘発等が懸念される
- ・ 駐車場に大きな余剰が生じると、駐車場管理者は駐車料金の値下げ等による利用喚起を図るため、地区内への自動車交通、駐車需要を誘発し、周辺道路の交通状況や安全な歩行空間の確保に悪影響を及ぼすことが懸念される

○まちづくりの方向性との齟齬が生じる懸念

- ・ 駅周辺のエリアは、歩行者が安全・快適に歩行できる歩行者優先のまちづくりを目指しており、都条例どおりに附置義務駐車場を整備すると、歩行者を優先したい区間においても附置義務駐車場の出入口が設置されるなど、まちづくりの方向性との齟齬が生じる懸念がある

○街全体での荷さばきの考え方

- ・ 荷さばき車両については、地区計画において、無秩序な路上駐車を抑制するとともに、商業地としての荷さばき需要に対応するため、共同建て替えに合わせて地域共同荷さばき場を整備するという方針が示されており、荷さばき駐車場の確保や適正配置を図る必要がある

○土地の高度利用や機能更新の停滞

- ・ 建替え後の計画が附置義務対象となる場合、間口の小さい敷地等では建物の一番よい部分が駐車場となり収益力が弱くなるため、老朽化した建物の共同化や機能更新が進まないことが懸念される

ケーススタディ（自由が丘駅周辺）

■ 駐車対策の考え方（地域ルールの必要性）

<まちづくりの目標>

- 「誰にとっても安全で快適に移動できる暮らしやすい街」（都市計画マスタープランより）
- 「安全かつ快適に回遊できる街の実現」（自由が丘駅前西及び北地区街並み再生方針より）
- 「通過交通が入りこ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）

<「まちづくりの目標」達成のための方法>

- 駅前における歩行者と自転車との輻輳の解消及び交通渋滞の解消のため、駅前への一般利用の自動車流入を抑制する
- 歩行者が安全・快適に移動できる交通環境を創出する
- 荷さばき車両等による路上駐車を解消する

- 駅前への一般車両の流入を抑制するため、適切な附置基準の設定や駐車場の隔地・集約化及び共同荷さばき場の設置等により、駐車場の適正配置を図る

歩行者優先のまちづくりに向けて、駐車場の適正配置を図るためには、地区の実情に合った「地域ルール」の策定が必要

ケーススタディ（自由が丘駅周辺）

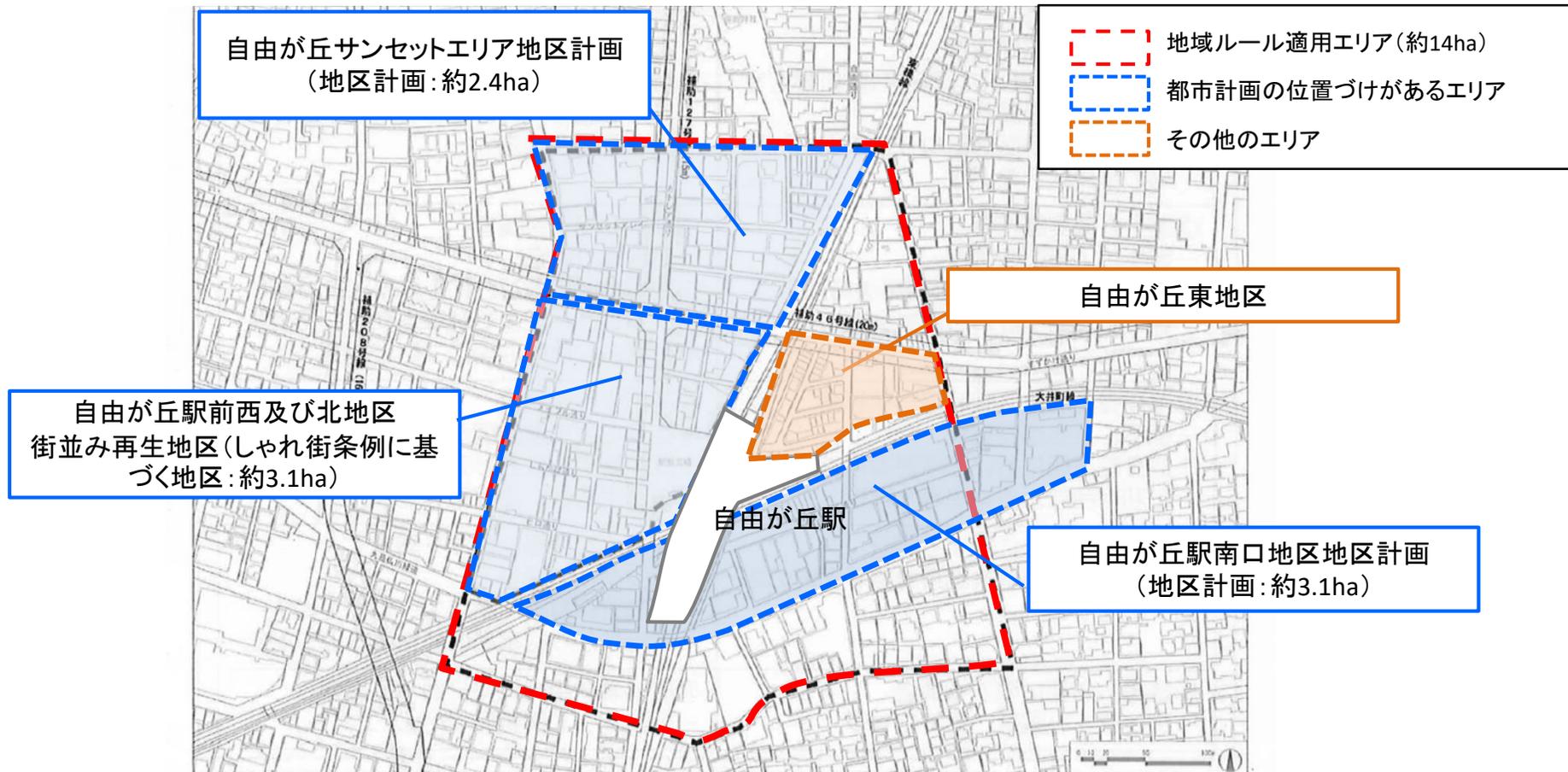
■地域ルール適用エリアの設定イメージ

○『鉄道駅周辺における地域ルール』を適用し、下図の赤点線を『地域ルール適用エリア』と想定

○都市計画（地区計画及びしゅれ街条例に基づく地区）の位置づけがある下図の青実線のエリア

（サンセットエリア、南口地区、駅前西及び北地区）で先行的に実施

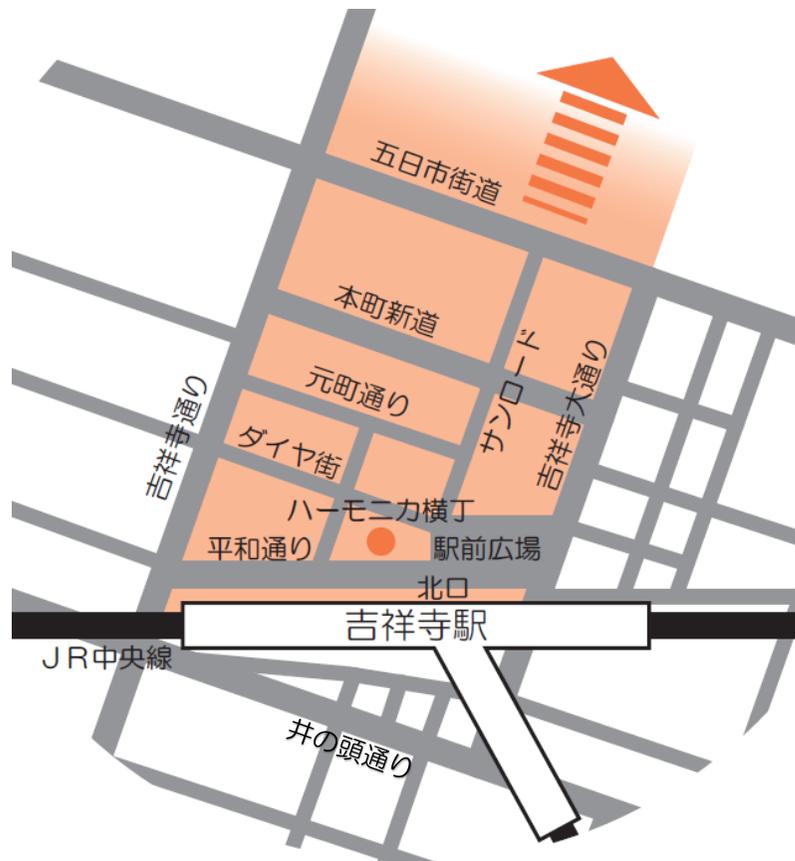
○東地区（下図の橙実線）など、現時点で都市計画の位置づけのないエリアは、今後、都市計画の位置付けのタイミングに合わせ追加



鉄道駅周辺における地域ルールのカーススタディ②

吉祥寺駅周辺

ケーススタディ（吉祥寺駅周辺）



■公共交通機関

○鉄道

- ・ JR中央線（日乗車人員141,849人〔2019年度〕）
※JR東日本ホームページより（降車人数は非公表）
- ・ 京王電鉄井の頭線（日乗降人員146,901人〔2019年度〕）
※京王電鉄ホームページより

○バス

- ・ 西武バス（計12路線）
- ・ 関東バス（計3路線）
- ・ 小田急バス・京浜急行バス・京成バス・東京空港交通（羽田空港または成田空港への接続・計6路線）
- ・ ムーバス（7路線・9ルート）

■地区の特徴・課題

- ・ 吉祥寺駅周辺は高度成長期における基盤整備と民間開発によって発展し、商業施設をはじめ様々な機能が集積している。
- ・ 大規模商業店舗が生み出す回遊性とハーモニカ横丁など小規模店舗が生み出す界隈性がまちのにぎわいを創出している。
- ・ 一方、周辺の住宅地では緑豊かな住環境が保全されている。
- ・ 駅北側エリアの大半は寺院の所有地となっている。
- ・ 街区内部は、幅員の狭い道路が多く、交通規制により、歩行者優先の街区が形成されている。
- ・ 建替えに要する費用の高騰、複雑な権利関係、附置義務駐車場の設置等により、建物更新が進まず、エリア全体で建物の高経年化が進行している。

サンロード



吉祥寺大通り



ケーススタディ（吉祥寺駅周辺）

■ 吉祥寺駅周辺の特徴

- 寺院所有地を中心とする駅前商業地として発展し、エリアを囲む道路整備（五日市街道、吉祥寺通り、吉祥寺大通り、井の頭通り）と交通規制により安全な商業地を形成
- 街区内部は、指定容積率600~700%となっているが、幅員4m未満の狭い道路が多いなど道路水準が低いため、低中層の高密度市街地が形成されている

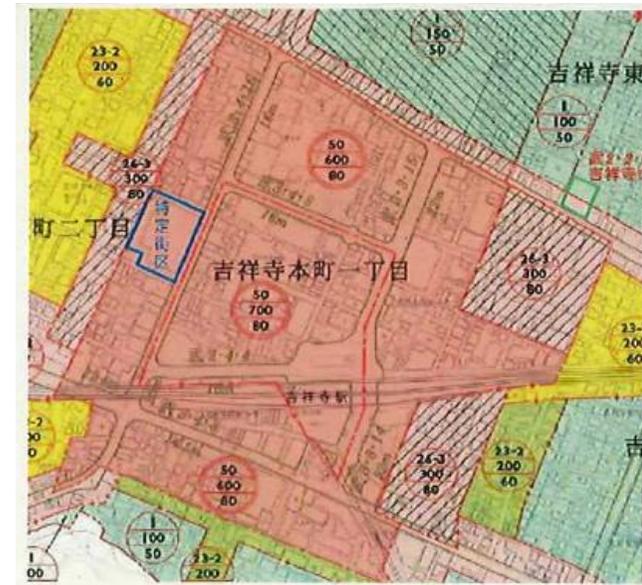
吉祥寺通り



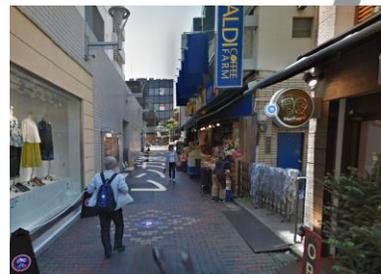
吉祥寺大通り



<容積率指定状況>



狭い道路



サンロード



ケーススタディ（吉祥寺駅周辺）

■エリアの位置づけ

○武蔵野市第六期長期計画（令和2年4月）

- ・市の最上位計画。基本施策の中で、吉祥寺駅・三鷹駅・武蔵境駅について「活力とにぎわいのある駅周辺のまちづくり」の方向性が記載されている

○武蔵野市都市計画マスタープラン2021（案）（令和3年7月）

- ・まちの将来像として、駅周辺では「様々な交流が生まれ、歩いて楽しい居心地が良いまち」が示されており、将来像の実現に向けて、「商業地域の駐車場の附置義務については、柔軟な施設配置・集約化などに向けた検討を進める」とされている

○吉祥寺グランドデザイン2020（令和2年4月）

- ・地元と行政で連携して吉祥寺のまちづくりの方向性をとりまとめたもの
- ・吉祥寺駅北側のセントラルエリアにおける「徹底した歩行者優先の都市空間の実現」に向けて、交通結節機能や物流機能の再編、交通規制等により、歩行者優先のまちづくりを徹底するとしている

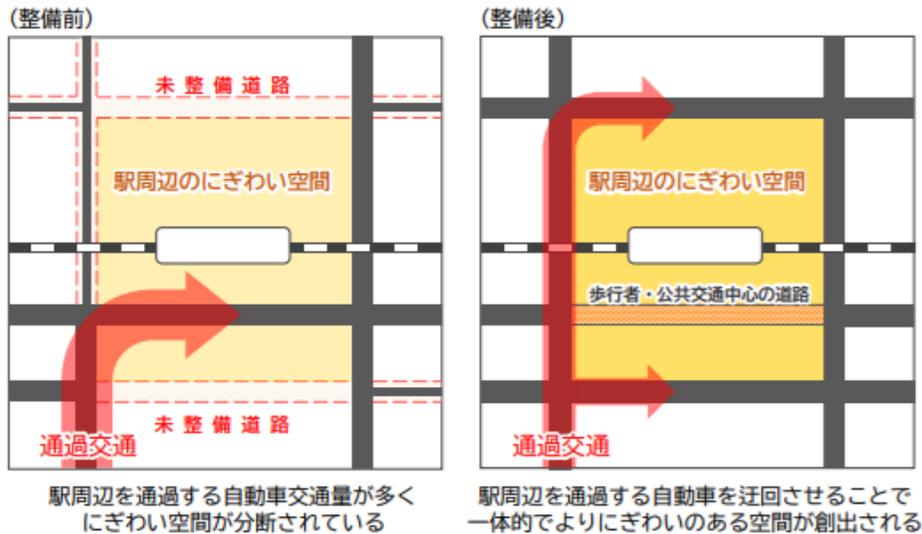
○（仮称）NEXT-吉祥寺2021（素案）（令和3年6月）

- ・グランドデザイン等の吉祥寺の将来像を踏まえ、今後10年のまちづくりの方策をまとめたもの
- ・歩行者優先（ウォークアブル）のまちづくりを推進するため、未整備道路の整備や無電柱化等を進めるとともに、公共自転車駐車場配置の適正化や吉祥寺地域交通ルール等の検討を行い、歩行者が安全・安心で歩きやすい・歩きたくなる道路空間を目指すこととされている

ケーススタディ（吉祥寺駅周辺）

■武蔵野市における地区内環状道路の整備と駅前広場へつながる路線の役割について

- 駅周辺については、都市計画道路や2車線道路で構成する地区内環状道路を整備し、自動車交通を整理することで、地区内環状道路の内側に、面的な歩きやすいエリアを生み出すことを想定
- 駅前広場を通過する交通を並走する地区内環状道路へ移転し、駅前広場に接続する道路は、道路空間の再配分や交通規制などを検討することで活用できる都市空間を生み出し、まち全体を歩行者を中心とした滞留できるまちづくりとしていくことを想定



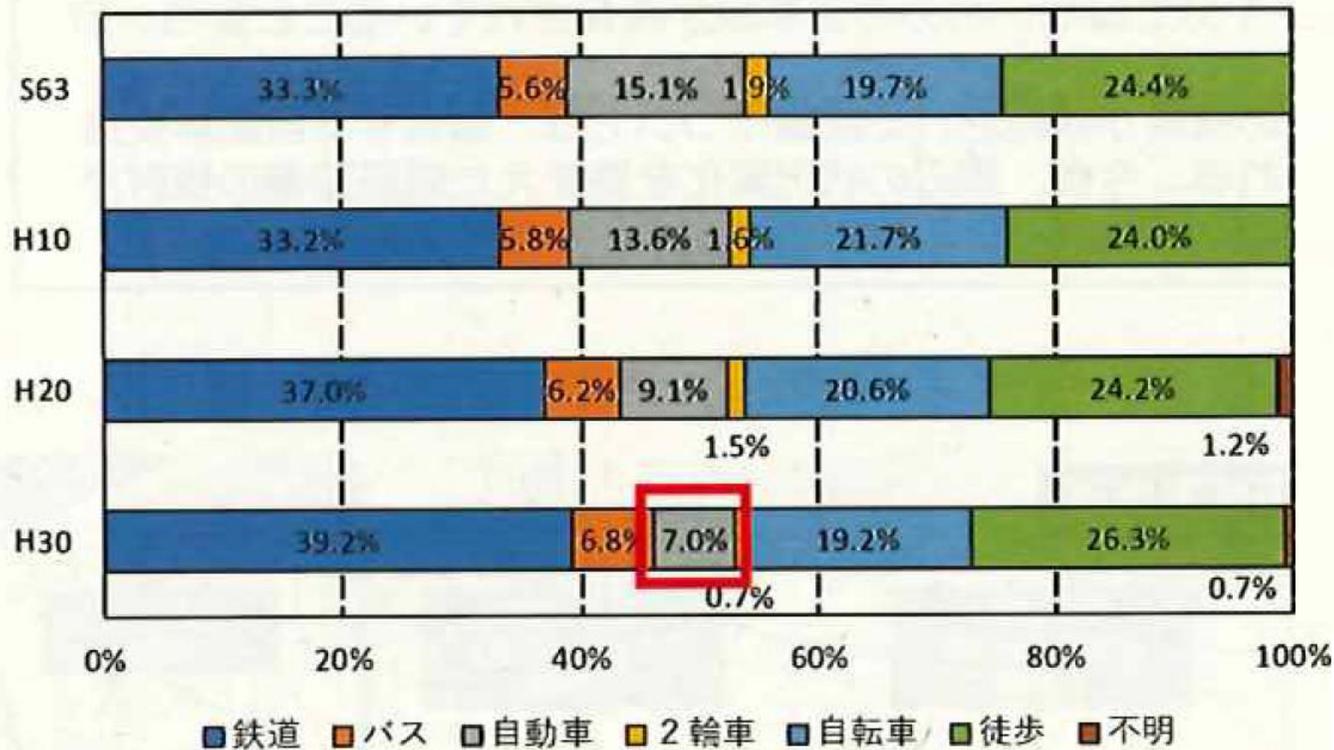
ケーススタディ（吉祥寺駅周辺）

■自動車分担率

○パーソントリップ調査における武蔵野市内の自動車分担率は年々減少している

○H30調査では自動車分担率は約7%と低い

<代表交通手段分担率の経年変化>



出典：東京都市圏パーソントリップ調査

■地域におけるまちづくりの課題

○交通規制と附置義務の不整合

- ・ セントラルエリアの街区内部では、車両通行止め等の交通規制を掛けており、街区内の建物への一律の駐車場附置義務は交通規制の考え方と整合しない

○建替え更新の停滞による建物高経年化の進行

- ・ 吉祥寺は、高度成長期における大々的な基盤整備とそれに誘発された民間開発によって発展を遂げてきたが、建替え更新が進まず、エリア全体で建物高経年化が進行している。建物高経年化に伴う建替えをする場合、附置義務駐車場の設置が新たに必要となり、従前と同様の商業床面積が確保できないことが建替えの支障の一つとなっている

○街並みの連続性・歩行者の安全性の低下

- ・ 個々の建物に附置義務駐車場を整備すると、1階の間口部分が駐車場となり、沿道商店等の街並みが不連続になることで、にぎわいや歩行者の安全性が低下し、市民や来街者にとって魅力喪失につながる懸念される

ケーススタディ（吉祥寺駅周辺）

■ 交通規制と附置義務の不整合

- 一定規模以上の商業施設などを建築する場合には、附置義務駐車場を設置する必要がある
- セントラルエリアの街区内部では、車両通行止め等の交通規制が掛かっているにも関わらず、附置義務駐車場を求めることとなっており、交通規制と附置義務が整合していない



図 セントラルエリアの交通規制

交通規制により附置義務駐車場の設置が困難な地区が存在



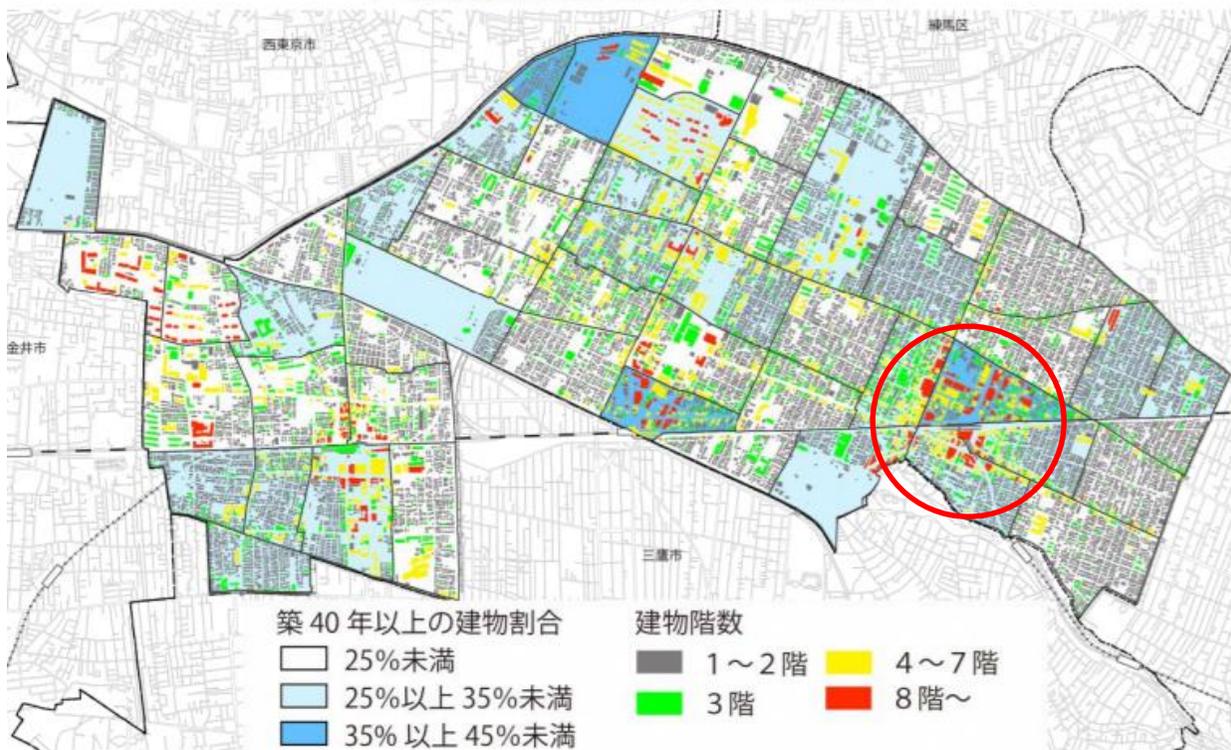
ケーススタディ（吉祥寺駅周辺）

■ 建替え更新の停滞による建物高経年化の進行

○ 駅周辺に建築年代の古い建物が多く分布している

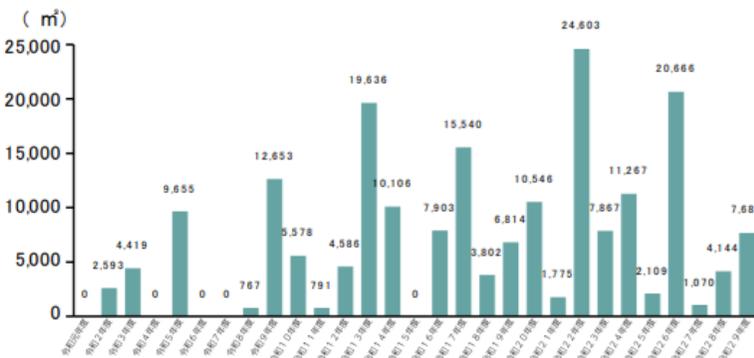
○ 建替えをする場合、附置義務駐車場の設置が新たに必要となり、従前と同様の店舗形態が確保できないことが建替えの支障の一つとなっている

《 町丁目別の建物高経年化率と建物階数 》



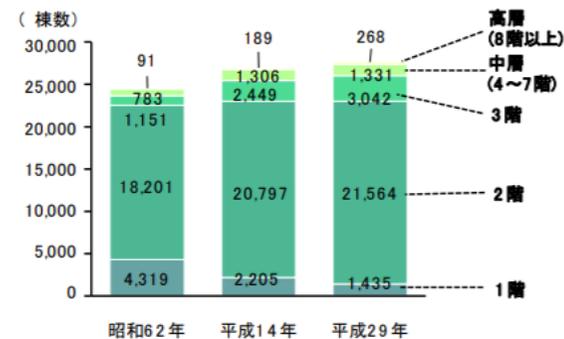
出典：武蔵野市地域生活環境指標（平成30年度版）・都市計画基礎調査（平成29年）を基に作成

《 更新時期（築後60年目）を迎える公共施設の床面積 》



出典：武蔵野市 第六期長期計画（令和2年）

《 建物階数別棟数の推移 》



出典：都市計画基礎調査を基に作成

ケーススタディ（吉祥寺駅周辺）

■ 駐車対策の考え方（地域ルール必要性）

<まちづくりの目標>

- 「様々な交流が生まれ、歩いて楽しい居心地が良いまち」（都市計画マスタープラン2021(案)より）
- 「徹底した歩行者優先の都市空間の実現」（吉祥寺グランドデザイン2020より）
- 「歩行者が安全・安心で歩きやすい・歩きたくなる道路空間」（NEXT-吉祥寺2021（素案）より）

<「まちづくりの目標」達成のための方法>

- 歩行者優先の道路空間を確保するため、地区内の自動車流入を抑制する
- 交通規制と整合し、附置義務駐車場の設置が支障とならない環境を確保する
- 集約駐車場が確保可能な場所の不足を解消する

- セントラルエリアにおける歩行者優先の都市空間形成を図るため、適切な附置基準の設定及び駐車場の隔地・集約化等により、駐車場の適正配置を図る

歩行者優先のまちづくりに向けて、駐車場の適正配置を図るためには、地区の実情に合った「地域ルール」の策定が必要

ケーススタディ（吉祥寺駅周辺）

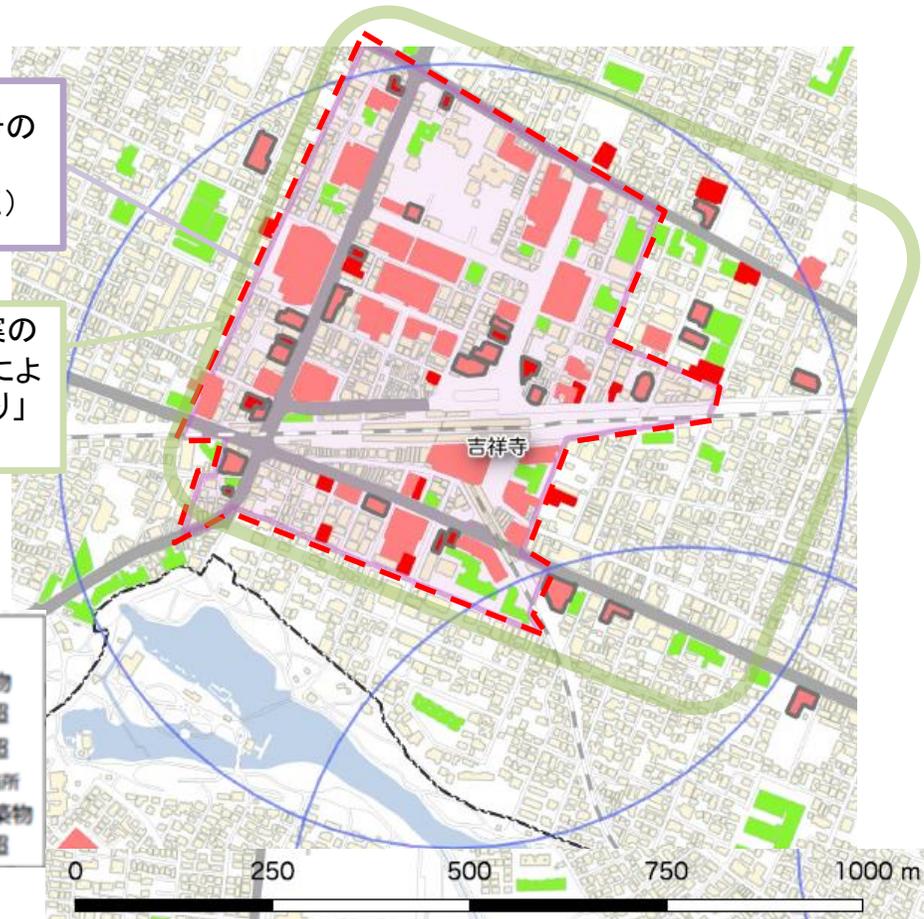
■ 地域ルール適用エリアの設定イメージ

- 『鉄道駅周辺における地域ルール』を適用し、行政計画（都市計画マスタープラン2021(案)の「地区内環状道路の形成による歩行者中心のまちづくり」を進める地区）の位置づけがあるエリアの範囲内で地域ルールのエリアを設定

都市開発諸制度活用方針の
拠点地区
(重要な地域の拠点地区)

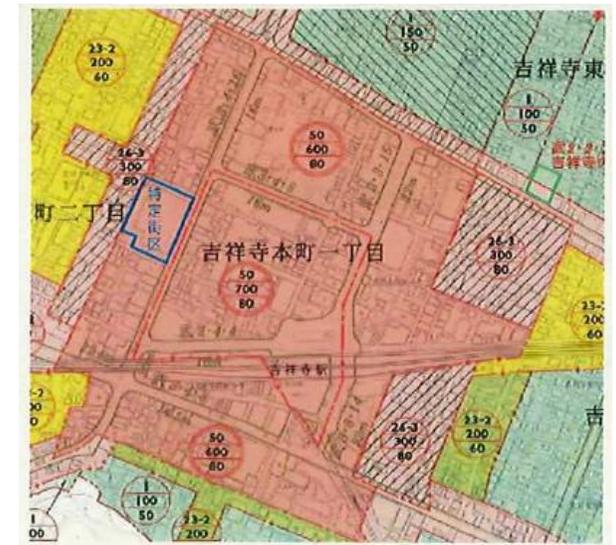
都市計画マスタープラン案の
「地区内環状道路の形成による歩行者中心のまちづくり」
を進める地区

凡例
特定用途建築物
■ 1500㎡超
■ 2000㎡超
※特線付きは事務所
非特定用途建築物
■ 2000㎡超



- 地域ルール適用エリアイメージ(約27ha)
- 拠点地区の位置づけがあるエリア
- 行政計画の位置づけがあるエリア

<用途地域指定状況>



■既存の地域ルールの対象ではないが、地域ルールの策定が必要なエリア

- 今後、複数の大型開発が見込まれ、大量の附置義務駐車場の整備による自動車の流入により、まちづくりの方向性と齟齬が生じる恐れのあるエリア
- 商業施設の集積や交通規制により歩行者中心のまちづくりをする中、老朽建物の建て替えに際して、附置義務駐車場が発生することで、まちづくりの方向性と齟齬が生じる恐れのあるエリア
- 附置義務がかからない小規模建築が多いが、物販飲食店など荷捌き需要の大きい用途の建物が集まっており、地域ルールにより荷捌きの集約化等を計画する必要があるエリア

こうしたエリアでは、地域ルールを策定し、

- エリア内の既存駐車施設の利用状況や将来開発動向を踏まえ、将来的な駐車場の需要を分析し、適切な駐車場供給量となる駐車施設の附置基準の設定
- まちの賑わいや交通規制など、そのエリアにおける歩行者中心のまちづくりの考え方に即した、駐車施設の配置のルール化（集約駐車場の整備、駐車場出入口集約化、附置義務駐車場の隔地）
- 地域ルールにより附置義務の低減を受ける際に、建築主が取組む駐車場に関連した地域貢献策（自動二輪駐車場の設置、ZEV用充電機の設置等）の実施をルール化

を行い、まちづくりの視点で駐車場の地区マネジメントを実施

地域ルールで取り組む内容（イメージ）

- 既存駐車施設や将来開発予測を踏まえた駐車施設の附置基準の設定
- 歩行者中心のまちづくりに資する駐車施設整備(隔地、集約駐車場、出入口の集約)のルール化
- 交通負荷、環境負荷抑制に資する地域貢献策の実施をルール化

再開発事業等の大型開発において、
フリンジ部に集約駐車場、地域荷さ
ばき駐車場等を整備*

※地域ルールエリア内において、
都市開発諸制度を活用する事業者に対し、
集約駐車施設整備に関する区・市との
協議の義務化を検討

建物間を地下駐車場ネットワ
ークで接続して駐車場の出入
口を集約化

都市計画駐車場等、既存駐車場の活用*

※エリア内のこの既存駐車施設を踏まえた都市計画駐車場を個別建物の附置義務の
受け皿として活用する場合は、都市計画的な位置づけなど様々な課題の整理が必要

既存建物の附置義務台数を低減し、
その一部を集約駐車施設として活用

- ・駐車場出入口を設けない
路線の設定
- ・それに伴う附置義務駐車場の
隔地

地域ルール策定区域

地域ルールの対象エリアの考え方



新たな地域ルールの対象エリア（案）について

- GISデータに基づく、物販、飲食店舗が集まる商業地域や建物利用者の大多数が公共交通を利用する事務所ビル、都市開発拠点等は、駅周辺の半径500m程度のエリアに集積
- 公共交通機関が発達している駅周辺では、車中心から転換して人中心のまちづくりが進んでおり、地区特性に応じて駐車施設の供給量や配置をマネジメントしていく事が必要

【新たな地域ルールの対象エリア（案）】

- 鉄道駅周辺のおおむね半径500m以内のエリア かつ
- 「都市計画マスタープランや地区計画等において、人中心のまちづくりや大規模開発による良好な市街地整備を誘導する等の位置づけがあるエリア」

【策定エリアの規模】

- 地域ルールの策定エリアは、複数の街区からなる、一定程度のまとまりのある区域として設定

地域ルールを通じた鉄道駅周辺における 駐車課題への取組み



鉄道駅周辺における駐車課題への取組み

○池袋駅東口南北区道周辺の取組み事例

池袋副都心交通戦略における歩行者優先の基本方針を踏まえ、安全で快適な歩行者空間を確保するため、駐車場地域ルール、荷さばきルール、車両通行規制等を組合せて実施

◆池袋副都心交通戦略における交通環境の基本方針

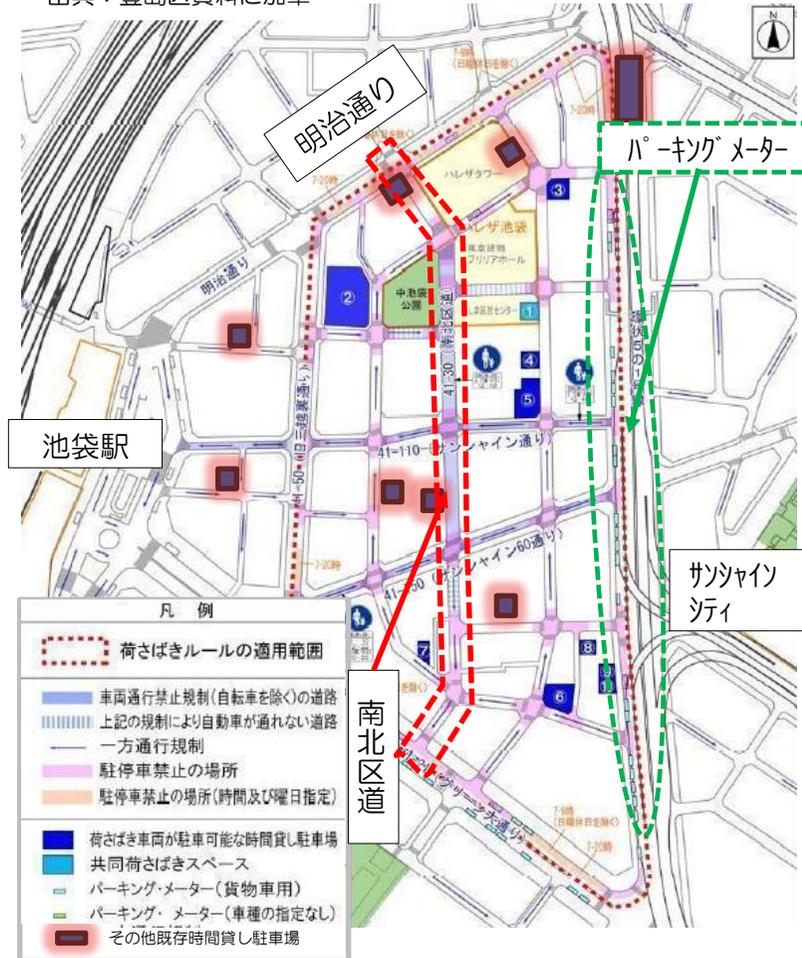
- ・豊島区では、池袋駅周辺の「人が中心となる交通環境の実現」を目標として、平成23年に池袋副都心交通戦略を策定(令和2年更新)。これまで自動車が占めていた道路空間のウェイトを歩行者に振り替え、居心地が良く歩きたくなるまちを目指す
- ・歩行者を優先する交通環境を実現するため、自動車の過度な利用を抑制し、池袋駅前街区への自動車の進入を最小限にし、駐車場を適切な量・質で適正に配置する方向性
⇒駐車場地域ルールの策定(令和2年策定)

■南北区道周辺における歩行者優先化の必要性及び歩行者空間確保に向けた課題

- ・歩行者の多い土日休日は、自動車と歩行者が輻輳し、歩行者の安全性が確保されていない状況
(沿道ににぎわいの拠点となるハレザ池袋が開業し、さらに歩行者の増加が見込まれる)
- ・小規模な飲食・小売店舗が多く立地し、荷さばき車両等の路上駐車が常態化
- ・個々の敷地内に附置義務駐車施設を整備する場合、建築物ごとの駐車場出入口により、安全で快適な歩行環境阻害の懸念

交通規制及び共同荷さばき設置による取組例

出典：豊島区資料に加筆



通行規制中



通行規制前

- ・駐車施設の隔地を可能とする地域ルールの導入
- ・歩行者優先と両立する荷さばき活動のルール化
- ・車両通行規制等の取組を実施

鉄道駅周辺における駐車課題への取組み

○池袋駅東口南北区道周辺の取組み事例

池袋副都心交通戦略・・・『人が中心となる交通環境の実現』

→南北区道の安全で快適な歩行空間や良好な交通環境の確保

< 駐車場地域ルールによる取組 > 【東京都駐車場条例】

- 特定路線（南北区道）のみに面する建物の附置義務駐車施設の隔地を推奨（駐車場出入口を造らせない）
- 地域特性に応じた台数基準に基づき、附置義務台数を低減
- 地域貢献策として共同荷さばき駐車施設を整備（ルール適用する大規模・中規模建築物に要請）

< 交通管理者による車両通行規制等の取組 > 【道路交通法】

- 南北区道（一部区間）の車両通行禁止（土日休日の12～19時）
- 周辺道路の通行規制の見直し（一方通行規制解除）
- 路上駐車車両の取り締まり

< 南北区道周辺荷さばきルールの取組 > 【地域関係者の合意による自主ルール】

- 荷さばきの時間帯・曜日の見直し
- 荷さばき時の駐車場所の確保及び適正利用（適正化）
- 地元関係者、運送事業者、商業事業者、行政等の各主体の役割を明確にして、それぞれの取組を実施

< 荷さばきルールの例 > (イメージ)

荷さばきの時間帯の変更

12時～19時
荷さばきを避ける時間帯



19時～24時 0時～12時
荷さばきを推奨する時間帯



荷さばきの駐車場所の変更

< 路外の民間駐車場等*の活用 >



*時間貸し駐車場、共同荷さばきスペース等

< パーキング・メーター等の活用 >



鉄道駅周辺における駐車課題への取り組みイメージ

＜道路交通法に基づく交通規制等＞

- 車両通行規制や歩行者用道路指定等による車両の流入抑制
- 違反車両に対する啓発・取り締まり

など

歩行者を優先するエリアでの
安全で快適な歩行者空間や
良好な交通環境の確保

人中心のまちづくりの
位置づけがある
エリア

＜駐車場地域ルールに基づく取組＞

- 歩行者優先路線・エリアにおける駐車施設の配置適正化
(附置義務駐車施設の隔地推奨、集約駐車施設の整備等)
- 地域特性に応じた駐車施設整備台数の適正化
(乗用車の附置台数低減、貨物車の附置台数の拡充等)
- 地域貢献策の実施
(地域荷さばきや障害者用の駐車施設、駐輪場等)の整備

など

＜自主ルールに基づく取組＞

- 荷さばき駐車スペースの確保及び適正利用
- 納品・集配送の時間帯・曜日の見直し
(歩行者への影響が少ない時間帯・曜日への移行等)
- 荷さばきの共同化(エリアへ流入する荷さばき車両の低減)
- 地元関係者、運送事業者、商業事業者、行政等の
各主体の役割の明確化、ルールの趣旨や内容の共有

など

安全で快適な歩行空間や良好な交通環境の確保の実現のためには、
附置義務駐車施設に関する地域ルールの導入のみならず、対象エリア内荷捌き駐車スペースの運用
方法のルール化や車両交通規制等もあわせて検討していくことが必要

都心部と郊外部の駐車課題



東京都都市整備局

都心部と郊外部の駐車課題

■ 都心部と郊外部の駐車課題の違い

	都心部	郊外部
エリア特性	<ul style="list-style-type: none">・ 広範囲・面的に業務・商業機能が集積（居住者は少ない）	<ul style="list-style-type: none">・ 鉄道駅を中心に商業（一部業務）が集積（居住者が多い）
交通・駐車特性	<ul style="list-style-type: none">・ 公共交通機関が高密度に整備され、エリア全体で自動車分担率が低い	<ul style="list-style-type: none">・ 公共交通利用も多いが、駅端末アクセスや鉄道駅から離れたエリア間移動で自動車利用が多い
主な駐車課題	<ul style="list-style-type: none">・ 乗用車の駐車場で大きな余剰が発生・ 主に商業集積エリアで荷さばき用の駐車施設の不足や路上荷さばきが発生・ 小規模敷地が多いエリアでは駐車場出入口の乱立による街並み・賑わいの分断が発生	<ul style="list-style-type: none">・ 都心部に比べ駅間の距離があるため、駅周辺への駐車需要や路上駐車が発生・ 駅周辺での荷さばき用の駐車施設の不足や路上荷さばきが発生・ 小規模敷地が多いエリアでは駐車場出入口の乱立による街並み・賑わいの分断が発生・ 居住エリアが近いため、鉄道駅や周辺建物への送迎車両の路上待機が発生

都心部と郊外部の駐車課題

■自治体アンケート

都内自治体（区市）に対し、附置義務に関する課題認識等を調査

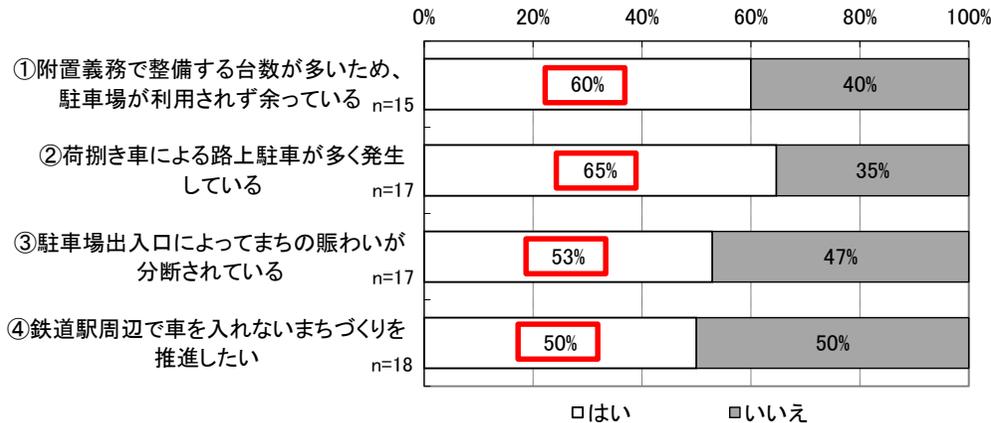
<区市別集計>

○区部ではいずれの課題も半数以上の自治体で附置義務制度について困っている点があると回答

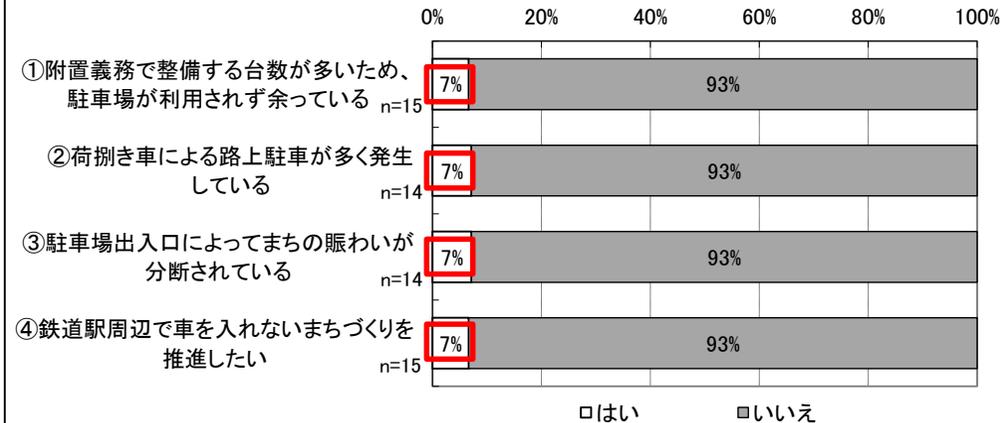
○一方、市部では同様の回答はいずれの課題も1割以下

⇒区部では、多くの自治体で駐車場の余剰、荷さばき車による路上駐車、駐車場出入口によるまちの賑わいの分断があるとの意見のほか、鉄道駅周辺において車を入れないまちづくりを推進したい等の意見があった。一方、市部においては同様の課題を感じている自治体は少ないという結果となった

■附置義務制度が原因となって困っている点(区部)



■附置義務制度が原因となって困っている点(市部)



■自治体アンケート自由回答（現状の附置義務制度が原因となって困っている点）

<主な回答（区部）>

- 間口が狭く、駐車場を整備することが困難な土地が多くあるなど、附置義務制度により老朽化した建物の機能更新がしにくくなっているエリアがある
- 幅員の狭い道路が多い駅周辺地区での建て替えに伴い、駐車場整備による自動車流入が見込まれるため、歩行者の安全性が懸念される
- 大規模開発の駐車場等で乗用車の駐車施設に余剰が生じている。社会情勢の変化に伴い、今後さらなる駐車需要の減少が想定される
- 駅周辺の敷地では、商業利用が多く、一定の附置義務台数を求められているが、鉄道利用者も多いため自動車利用が少なく、附置義務台数が再開発計画の負荷になっている
- 荷さばき用駐車施設の不足のため、路上荷さばき駐車が多数存在し、交通の妨げとなっている
- 障害者用駐車施設は、制度上1棟の建築物に1台以上設ける必要があり、結果的に1棟毎に駐車場出入口を設けることとなり、歩行者中心の都市空間を形成する上で課題となっている

<主な回答（市部）>

- 交通規制により車両の進入が困難で、附置義務制度により老朽化した建物の機能更新がしづらくなっているエリアがある
- 駐車施設の集約化が図られる場合でも、障害者用、荷捌き用の駐車スペースが各建物ごとに必要となると、1階間口の喪失、賑わいの分断に繋がる
- 駅前の商業施設の地下駐車場で余剰が生じている。附置義務台数を確保するため、地下に機械式の立体駐車場を整備しているが、維持管理や修繕等で、多額の費用が必要となっている