

【件名】 中野駅周辺地区駐車場地域ルール of 運用開始について

【要旨】（目的・内容・対象・時期・今後の方向等）

中野駅周辺地区駐車場地域ルールについては、令和 2 年 12 月に駐車場地域ルールを策定し、令和 4 年 3 月に駐車場地域ルール運用基準を策定している。

令和 6 年 4 月に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」を締結し、5 月には「中野駅周辺地区駐車場地域ルールの審査の実施に関する協定」を締結した。

このたび、審査に必要となる運用指針を策定し 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、運用を開始したので報告する。

1. 中野駅周辺地区駐車場地域ルールの目的と効果

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、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る。

○主な取組

- (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

○運用による効果

- ・一般車駐車施設、荷捌き駐車施設の適正化
- ・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、自転車駐車施設等の地域の駐車課題に対応した駐車施設等の整備促進
- ・駐車施設の構造等の適正化
- ・駐車施設出入口の基準による歩道の連続性の確保

2. 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について

主な内容は以下のとおり

- ・審査機関の指定
- ・地域ルールの趣旨の尊重
- ・審査の依頼
- ・審査にあたっての遵守事項 他

3. 中野駅周辺地区駐車場地域ルール of 審査の実施に関する協定について

主な内容は以下のとおり

- ・ 審査の概要
- ・ 審査の手続き及び手順
- ・ 審査の費用 他

4. 運用指針等について

駐車場地域ルール運用指針（別紙1）のとお

中野駅周辺地区駐車場地域ルール適用申請に関するご案内（別紙2）のとお

5. 今後の予定

令和6年7月 中野駅周辺地区駐車場地域ルール運営委員会（第1回）開催

6. 添付資料

〈参考資料1〉 駐車場地域ルールの概要

中野駅周辺地区駐車場地域ルール運用指針

令和 6 年 6 月

中野区

■ 目 次 Contents

1.	はじめに	.....	2
2.	中野駅周辺地区駐車場地域ルールの構成・位置付け	.....	3
3.	用語の定義	.....	4
4.	適用地区と基本的な枠組み	.....	6
5.	対象駐車施設	.....	8
6.	駐車施設の台数基準	.....	9
7.	駐車施設の構造等	.....	21
8.	駐車施設の出入口	.....	28
9.	駐車施設の隔地及び集約化	.....	31
10.	駐車施設の効率的な活用方法	.....	40
11.	地域まちづくり貢献策	.....	41
12.	地域ルールの実効性を確保するための施策	.....	45
13.	地域ルールの運用体制等	.....	47

1. はじめに

◆中野駅周辺地区駐車場地域ルール策定の背景と目的

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。）による駐車施設の附置義務制度は、原則として、建築物単位に一律の基準によって駐車施設の設置を義務づけるものであったが、地域によっては、基準どおりの駐車施設を設けることが不合理な場合がある。このため、平成14年10月1日に都条例が改正され、都条例による一律の基準ではない「地区特性に対応した駐車施設の整備基準」の特例による駐車施設の設置が可能となった。この地区ごとに各自治体が設ける「地区特性に対応した駐車施設の整備基準」の特例を『地域ルール』という。

中野駅周辺は、東京の東西の大動脈である JR 中央線の快速停車駅、東京メトロ東西線の始発駅となっている中野駅と、多くのバス路線の始終点等がある駅前広場からなり、これまでも交通アクセスに非常に優れた中野区内外への玄関口を形成してきた。

現在、中野駅周辺では、大規模な都市再生整備の計画が着実に進んでおり、今後、中野区の中心であるだけでなく、多摩地域から都心へ向けた東京の新たな活動拠点として大きく変貌していく。このため、この中野駅周辺地区については、交通結節点の中心として、広域的な交流機能や周辺地区の歩行機能を高めていく必要がある。中野四季の都市のまちびらきや現北口駅前広場及び東西連絡路が整備されている一方で、現状「駐車場利用率の不均衡による都市空間の利用効率の低下」や「荷さばき車両駐車施設の不足により発生している、中野通りや早稲田通りでの違法路上駐車及び路上荷さばきによる交通状況や歩行環境への阻害」といった課題を抱えている。今後、大きくそれら機能を改善し、更新させていくことが求められている。

これらの背景を踏まえ、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、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、『地域ルール』を定めるものである。

地域ルールの目標

- 需要に見合った駐車施設を確保する。
- 偏りのある駐車施設利用率を平準化し、地区のストックを有効に活用する。
- だれでも安心して利用できる駐車施設を整備する。
- だれにでもわかりやすい駐車施設利用環境を整備する。
- 歩行者優先エリア内での安全な歩行環境を確保する。
- 中野通り及び早稲田通りの安全・安心な歩行者、自転車通行環境を確保する。
- 中野通り及び早稲田通りの円滑な自動車通行環境を確保する。
- 安全かつ安心して利用可能な荷さばき環境を整備する。

2. 中野駅周辺地区駐車場地域ルールの構成・位置付け

◆地域ルールの構成

本地域ルールは、中野駅周辺地区駐車場地域ルール（以下「地域ルール本文」という。）、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。）、中野駅周辺地区駐車場地域ルール運用指針（以下「運用指針」という。）の3層構造で構成される。

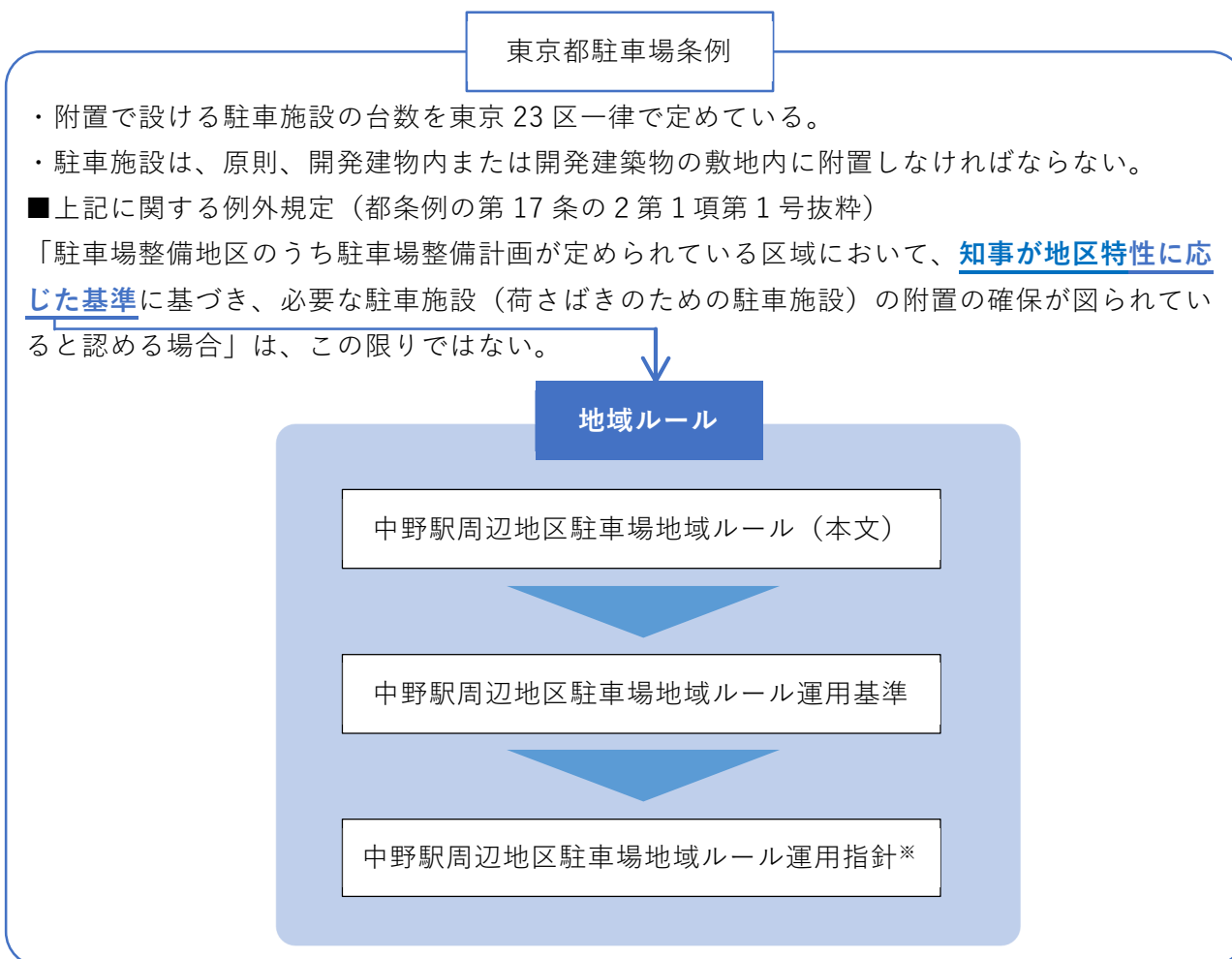
（「地域ルール本文」＋「運用基準」＋「運用指針」＝「地域ルール」）

上述3層構造はそれぞれ以下のとおり位置付ける。

- ・地域ルール本文 …… 基本的な考え及び目的といったルールの骨格を示す。
- ・運用基準 …… 地域ルール本文を踏まえた具体的基準を示す。
- ・運用指針 …… 運用基準の取扱いの詳細について記載したもの。

◆地域ルールの位置付け

地域ルールと都条例の関係は以下に示す図のとおり。



※本指針は中野駅周辺地区の交通環境や利用状況など、地区の状況の変化に合わせて、適宜、更新をしていくものとする。

3. 用語の定義

◆用語の定義

【地域ルール本文（抜粋）】

（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 この地域ルールの運用にかか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。

【運用基準（抜粋）】

（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。

◆本指針における用語の定義

○本指針に記載の用語の意味については、上記の地域ルール本文、運用基準により定義しているものとする。

4. 適用地区と基本的な枠組み

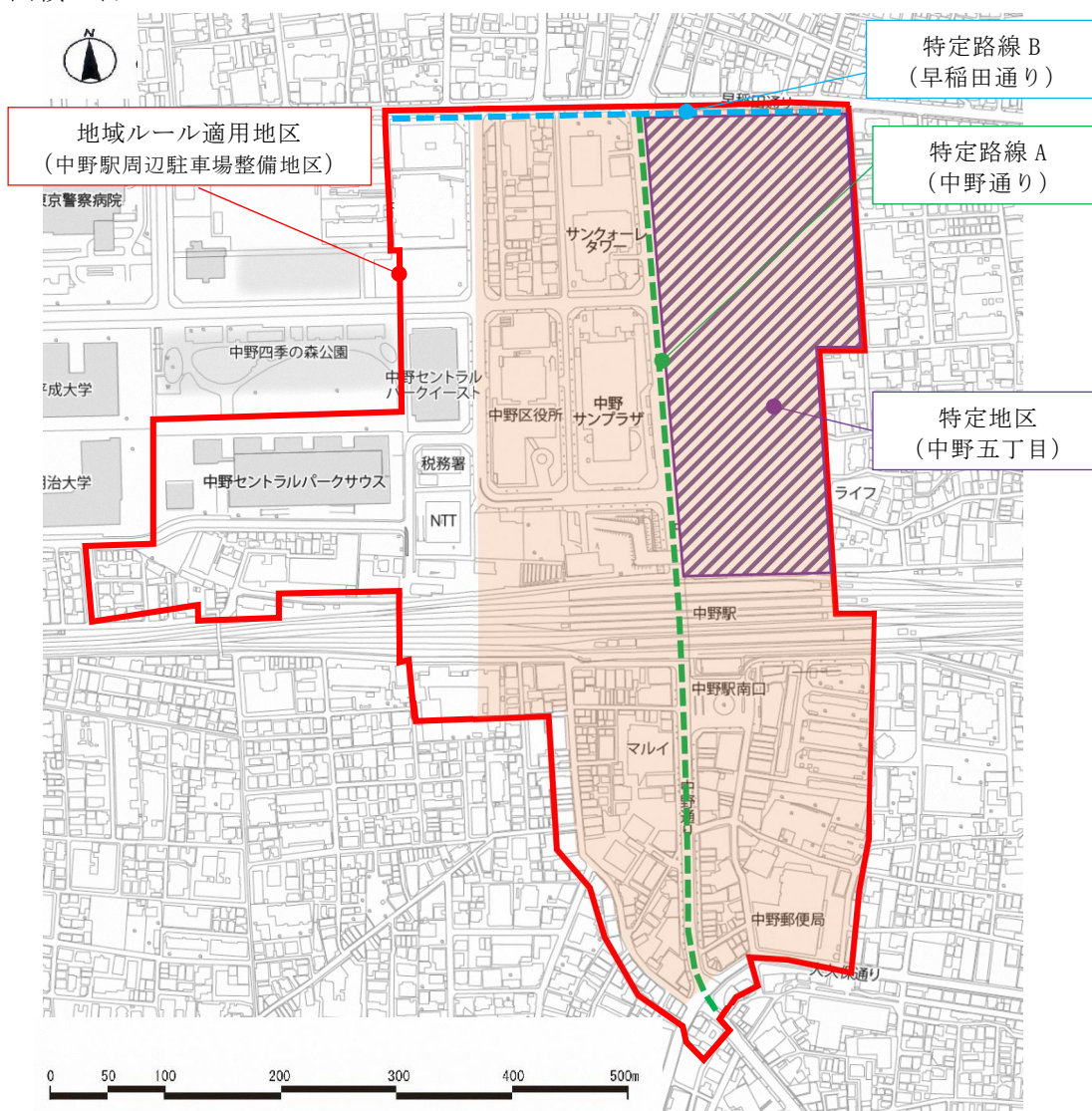
◆地域ルール適用地区

【地域ルール本文（抜粋）】

（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。

面積：約33.0ha



□：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）

◆地域ルールの基本的な枠組み

【地域ルール本文（抜粋）】

（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。

（１） 附置義務台数の適正化

一般車駐車施設の附置義務台数は駐車実態を踏まえ減免を認める。一方で、荷さばき駐車施設の附置義務台数の上限値（10台）は適用しないものとする。

（２） 駐車施設の隔地及び集約化

中野五丁目は、既に歩行者中心のにぎわいのある商業環境が形成されており、再開発事業等の土地利用の更新も予定されていないことから、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、開発建築物が特定地区内にある場合は特定地区外への隔地又は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

中野通りと早稲田通りは中野駅周辺にとって主要な幹線道路であり、自動車通行機能を優先して確保する必要があるとともに、主要な歩行者・自転車経路として機能している。これを踏まえ、自動車交通の円滑な流動や、歩行者・自転車の安全かつ円滑な通行環境を阻害する恐れのある駐車施設出入口の設置を抑制する。

（４） 地域荷さばき駐車施設の整備促進

地域ルールの地域まちづくり貢献策として適当な施設に地域荷さばき駐車施設を整備することで、やむを得ず中野通りや早稲田通り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し、路上荷さばきの解消を図る。なお、路上荷さばきを地域荷さばき駐車施設へ誘導するにあたっては、地域ルールとは別施策として既設の駐車施設等を地域荷さばき駐車施設に位置付けて利用を促進するなど、「荷さばき運用ルール」※づくりと合わせて検討する。

※区が別途開催している、所轄警察署、運送事業者や地元商店街関係者等で委員が構成される、荷さばき勉強会にて「荷さばき運用ルール」の検討を適宜進めていく。

5. 対象駐車施設

◆地域ルールにおける対象駐車施設

【地域ルール本文（抜粋）】

（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。

◆地域ルールの対象となる駐車施設（地域ルール本文 第5条第1項）

○地域ルールの対象とする駐車施設は、都条例の対象となる「建築物を新築する場合」、「建築物を増築し又は用途を変更（大規模の修繕又は大規模の模様替えとなるもの）する場合」の建築物に附置する駐車施設とする。

◆既存建築物の駐車施設（地域ルール本文 第5条第2項）

○既存建築物に附置する駐車施設については、地域ルールの適用対象とする。

○既存建築物（建築行為なし）への地域ルールの適用については、都条例に基づき、申出があった場合に、新築・改築の場合と同様に取り扱う。

○既存建築物の駐車施設については、第9条（駐車施設の構造等）及び第10条（出入口の基準）への適合を求めると、地域ルールを適用するためには大規模な改修が必要となると考えられるため、それらへの適合は求めないものとする。

6. 駐車施設の台数基準

◆地域ルールにおける一般車駐車施設の台数基準

【地域ルール本文（抜粋）】

（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。

【運用基準（抜粋）】

（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、その場合にあっては、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。

◆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は、審査機関による審査を経て、当該建築物の附置義務台数（地域ルール附置台数＝駐車需要台数）として認められた台数とする。計算式については、以下に示す。

【類似建築物の駐車原単位を用いて算出した台数※¹】

地域ルール附置台数 ＝（駐車原単位）※² ×（当該施設の用途別床面積）

※1：審査機関にて別途審査をする

※2：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

○過度な減免とならないようにするため、最低限整備が必要な台数を定めることを目的とし、「下限値」を設ける。運用基準第3条第1項に記す下限値については、以下に示す。

【下限値（最低限整備が必要な台数）】

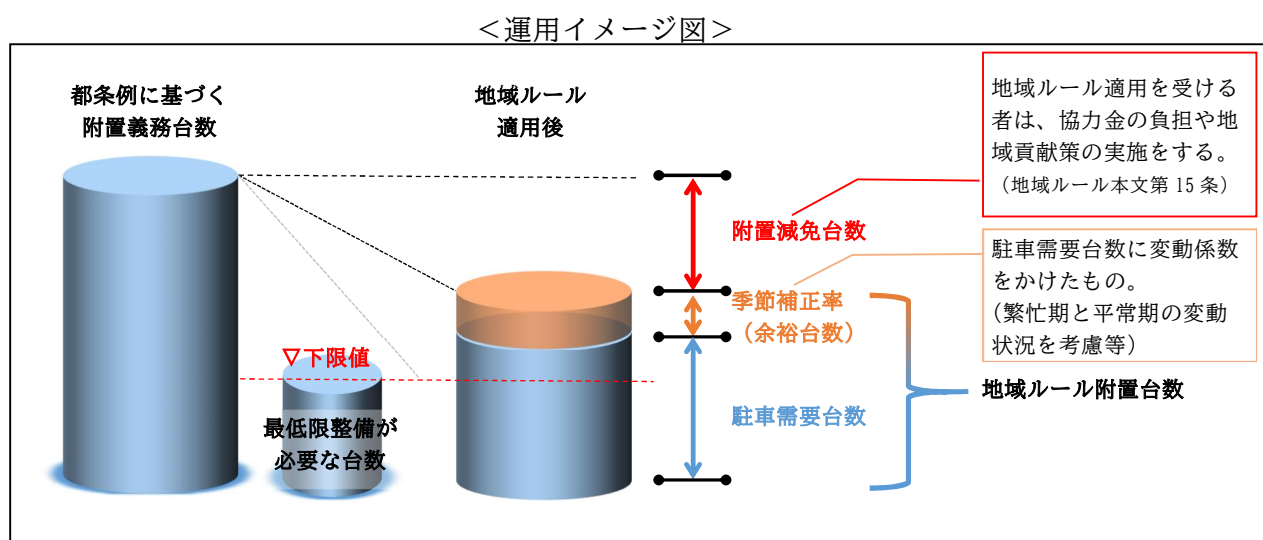
下限値：都条例の基準に基づき算定した台数に比率【0.6】を乗じた台数

◆類似建築物の駐車実績に基づいて設定した駐車原単位

- 地域ルールを適用した場合の駐車施設の附置義務台数（以下「地域ルール附置台数」という）は、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、当該建築物の用途別床面積を乗じて算定する。
- 繁忙期は、原則、1年間の駐車実績に基づき算定した月別のピーク時平均在庫台数を用いて、最も多い月を設定する。なお、繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績については、年間最大2～3日程度の特異日を除いた時期で設定することができるものとする。
- 類似建築物は、適用地区内及び適用地区に類似したまちの特性（公共交通機関の整備状況、土地利用の特性など）を有する地区を基本として当該建築物と建物用途構成・用途ごとの床面積・規模等が類似した複数の建築物とする。
- 類似建築物の設定、駐車実績の数値、駐車原単位の設定方法及び駐車需要台数については、理論的、客観的な根拠に基づき、適正に算定するものとする。
- 類似建築物等の入出庫台数をもとに時間帯別の発生集中台数を推計し、当該建築物の在庫台数を算出する等により駐車需要を算定する場合は、交通管理者協議にて認められた方法と算出台数を、論理的、客観的な根拠として用いることができるものとする。

◆下限値の算定方法

- 都条例の規定に基づき、次ページの「都条例に基づく一般車駐車施設の附置義務基準」に示す基準を用いて算定した台数に、年間平均需要に季節補正を行った下限値の比率（0.6）を乗じた駐車需要台数とする。なお、小数点以下の端数は切り上げとする。
- 複合用途の建築物における地域ルール附置台数は、用途ごとに算定した台数の合計とする。なお、共用部分がある場合には、当該共用部分を各用途の床面積の割合に応じて按分した面積を各用途に加えたものとする。



※地域まちづくり貢献策については、本指針の「11.地域まちづくり貢献策」を参照すること。

< 都条例に基づく一般駐車施設の附置義務基準 >

地域・地区		用途		整備台数の基準		
				対象建築物 の規模 (=A)	附置台数	延べ面積が 6,000 m ² 以下の場 合の緩和
駐 車 場 整 備 地 区 等	・駐車場整備地区 ・商業地域 ・近隣商業地域	特定用途 ※1	百貨店その他 店舗	1,500 m ² 超	$A \div 250 \text{ m}^2$	附置義務台数 $= \text{附置台数} \times \text{激変緩和係数 } \alpha$ $\alpha = 1 - \frac{1,500 \times (6,000 - \text{延べ面積})}{6,000 \times B - 1,500 \times \text{延べ面積}}$ $B = \text{特定用途の床面積} + \text{非特定用途の床面積} \times 3/4$
			その他	1,500 m ² 超	$A \div 300 \text{ m}^2$	
		非特定用途	共同住宅	2,000 m ² 超	$A \div 350 \text{ m}^2$	
			その他	2,000 m ² 超	$A \div 300 \text{ m}^2$	
		複合用途※2		特定用途+非 特定用途× $3/4 > 1,500$ m ²	上記の用途 ごとに計算 した合計	

※1：特定用途とは、劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、キャバレー、カフェ、ナイトクラブ、バー、ダンスホール、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫若しくは工場又はこれらの2以上のもの。（都条例第17条別表第三）

※2：複合用途の共用部分は、それぞれの専用面積の割合で按分する。

※3：大規模事務所の床面積は、下表の面積区分に該当する床面積に面積調整率を乗じて合計した床面積を、当該事務所の床面積とみなして附置義務台数の計算を行う。（都条例第17条別表第四）

< 大規模事務所の面積調整率 >

床面積の区分	面積調整率
～6,000 m ² 以下	1
6,000 m ² 超～10,000 m ² 以下	0.8
10,000 m ² 超～100,000 m ² 以下	0.5
100,000 m ² 超	0.4

◆大規模小売店舗立地法との関係性

○大規模小売店舗立地法（以下「大店立地法」という）の適用を受ける建築物は、同法の基準に基づいて算出される駐車台数を下回ってはならない。

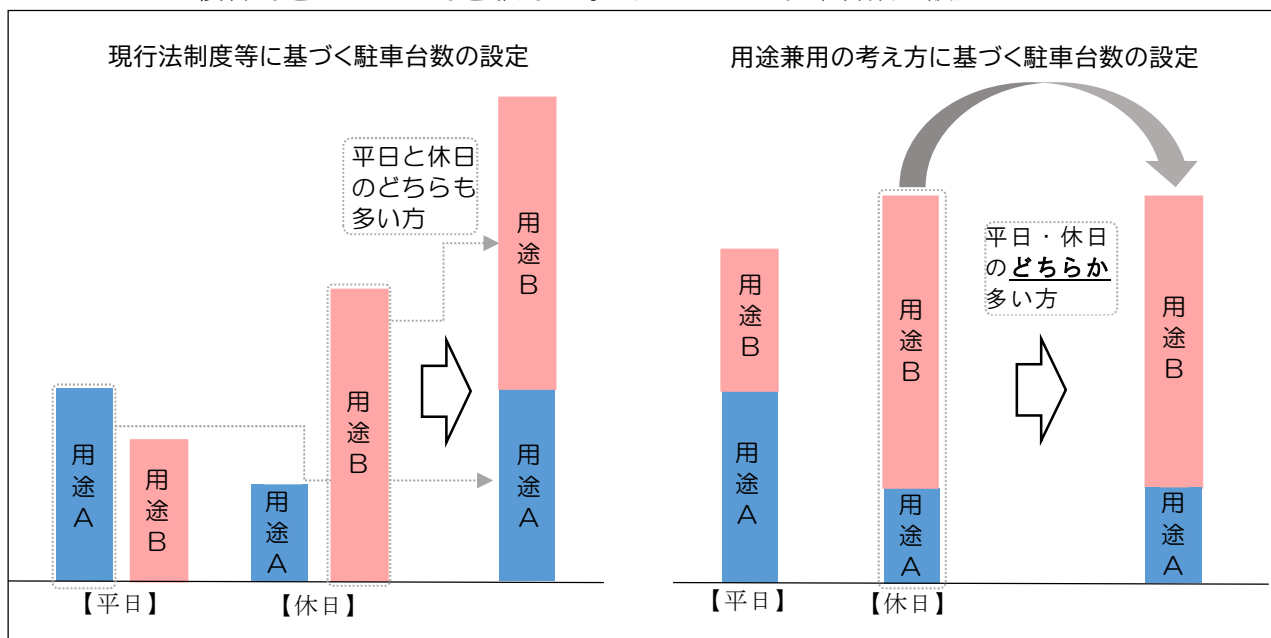
○なお、中野駅周辺地区は公共交通利用が多く自動車分担率が低い地区であるため、「大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に関する指針」（以下「立地法指針」という）に示される算定式・各種係数に基づく算定台数を整備すると実需要と乖離が発生する懸念がある。そのため、地域ルールを適用する駐車施設は、立地法指針に示される特別の事情として既存類似店※のデータ等を根拠とする方法で算出することができる。ただし、台数の審査にあたっては、地域ルールに基づく審査を実施した場合においても、大店立地法に基づく審査が別途必要になる。

※立地法指針に示された既存類似店をいう。

◆複合用途における駐車台数の考え方

- 複合用途における駐車台数の算定にあたっては、平日・休日の利用状況が異なる用途の場合、駐車需要を用途別に算定し、合算すると過大に駐車施設を整備することになるため（下図左グラフ参照）、平日・休日の利用状況に着目し、平日・休日別に集計し、多い方を駐車需要台数とすることで（下図右グラフ参照）、実質的な必要駐車台数の整備を図るものとする。

<複合用途における用途兼用の考え方に基づく駐車台数の設定イメージ>



◆非特定用途の一般車駐車施設の台数基準について

- 非特定用途については、都条例に基づき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、台数を一定程度まで減じた台数とすることができるものとする。

◆駐車施設の台数の審査について

- 駐車施設の台数に関する審査は、個別案件ごとに一棟審査により実施する。なお、審査の実施は運用組織が審査を依頼する外部機関が実施する。なお、申請の手順や審査の内容・ポイント等については、本指針の「13.地域ルールの実運用体制等」を参照すること。

◆障害者用駐車施設の台数基準

【地域ルール本文（抜粋）】

（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。

【運用基準（抜粋）】

（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。

○障害者用駐車施設の整備台数は、「東京都福祉のまちづくり条例」における整備基準（努力基準）に基づいた台数を確保するように努めることとする。

【参考】東京都福祉のまちづくり条例における障害者用駐車施設の台数の整備基準

	整備基準（遵守基準） ※適合を遵守しなければならない整備基準	整備基準（努力基準） ※適合に努めなければならない整備基準
共同住宅等以外	不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する駐車場を設ける場合には、そのうち1以上に、車椅子使用者用駐車施設を1以上設けなければならない。	不特定若しくは多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する駐車場を設ける場合には、当該駐車場の全駐車台数が200以下の場合には当該駐車台数に1/50を乗じて得た数（1未満の端数が生じたときは、これを切り上げて得た数）以上、全駐車台数が200を超える場合は当該駐車台数に1/100を乗じて得た数（1未満の端数が生じたときは、これを切り上げて得た数）に2を加えた数以上の、車椅子使用者用駐車施設を設けなければならない
共同住宅等	多数の者が利用する駐車場を設ける場合には、そのうち1以上に、車椅子使用者用駐車施設を1以上設けなければならない。	同左

出典：東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル（平成31年3月改定版）

◆荷さばき駐車施設の台数基準について

【地域ルール本文（抜粋）】

（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。

【運用基準（抜粋）】

（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、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。

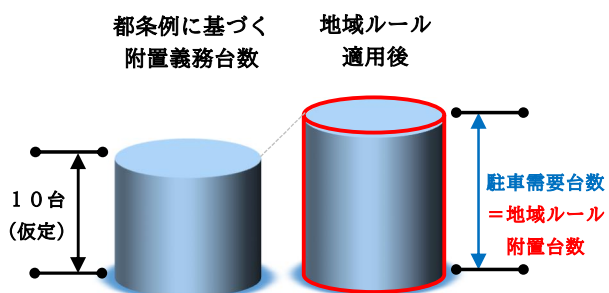
（2）物流効率化施策の実施により、建築物に必要とされる荷さばき機能が確保でき、荷さばき駐車台数の削減が図られることが審査において認められるときは、審査により認められた物流効率化計画による台数とすることができる。ただし、当該建築物が存続する限り物流効率化施策を継続的に実施することを条件とする。

（1）都条例に基づき算定した台数の算定方法

- 都条例の規定に基づき、次ページの「都条例に基づく荷さばき車の駐車施設の附置義務基準」に示す基準を用いて算定した台数とし、上限を10台とする規定は適用しないものとする。なお、小数点以下の端数は切り上げとする。
- 複合用途の建築物における地域ルールの附置台数は、用途ごとに算定した台数の合計とする。なお、共用部分がある場合には、当該共用部分を各用途の床面積の割合に応じて按分した面積を各用途に加えたものとする。

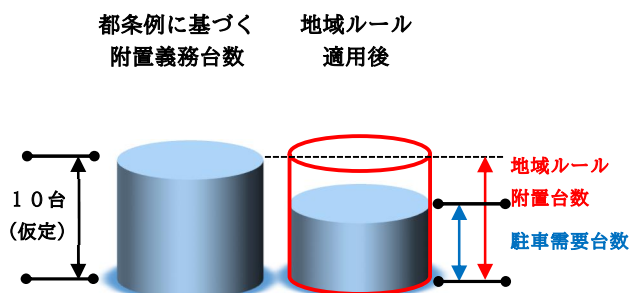
<運用イメージ図>

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。

< 都条例に基づく荷さばき車の駐車施設の附置義務基準 >

地域・地区		用途		整備台数の基準		
				対象建築物 の規模 (=A)	附置台数	延べ面積が 6000 m ² 以下の場 合の緩和
駐 車 場 整 備 地 区 等	・駐車場整備地区 ・商業地域 ・近隣商業地域	特定用途 ※1	百貨店その他 店舗	2000 m ² 超	A ÷ 2500 m ²	附置義務台数 = 附置台数 × 激変緩和係数 α $\alpha = 1 - \frac{6000 - \text{延べ面積}}{2 \times \text{延べ面積}}$
			事務所	2000 m ² 超	A ÷ 5500 m ²	
			倉庫	2000 m ² 超	A ÷ 2000 m ²	
			その他	2000 m ² 超	A ÷ 3500 m ²	

※1：特定用途とは、劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、キャバレー、カフェ、ナイトクラブ、バー、ダンスホール、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫若しくは工場又はこれらの2以上のもの。（都条例第17条別表第三）

※2：大規模事務所の床面積は、下表の面積区分に該当する床面積に面積調整率を乗じて合計した床面積を、当該事務所の床面積とみなして附置義務台数の計算を行う。（都条例第17条別表第四）

< 大規模事務所の面積調整率 >

床面積の区分	面積調整率
～6,000 m ² 以下	1
6,000 m ² 超～10,000 m ² 以下	0.8
10,000 m ² 超～100,000 m ² 以下	0.5
100,000 m ² 超	0.4

（２）物流効率化施策の実施による荷さばき駐車台数の算定方法

- 大規模な建築物の周辺では、荷さばきによる交通渋滞が発生し、環境負荷の増加をもたらすことがあるが、物流効率化施策により、これらを低減させることができる。環境負荷低減の観点からも物流効率化施策は、まちづくりにおいて重要な施策であることに留意すること。
- 共同荷受けの実施、共同集配の導入など、次ページの「荷さばき車の駐車台数に関わる物流効率化の取組み例」に例示する物流効率化施策を実施する建築物については、論理的、客観的な根拠に基づき荷さばき駐車台数が削減されることが確認できる場合には、審査により、（１）において算定した台数から低減した整備台数とすることができる。
- 物流効率化施策については、当該建築物が存続する限り継続的に実施するものとし、これを変更、休止または同等の取組みで代替する場合は、事前に運用組織へ届出を行う。
- 物流効率化施策のうち納品時間の指定・調整により、荷さばき車両が路上で時間調整するなど、周辺道路環境に悪影響を与えることがないように十分に配慮した計画とすること。

< 荷さばき車の駐車台数に関わる物流効率化の取組み例 >

効率化の取組み例	取組みによる物流活動の変化	実施効果		
		荷さばき車 台数削減	ピークの 平準化	駐車時間 の短縮
①館内配送の共同化	荷さばき作業が荷さばき車からの積み卸しだけになる			○
②納品時間の指定・調整	混雑時間帯から空いている時間帯への分散が図られる		○	
③一括納品	納品のための荷さばき車台数の削減が図られる	○		
④駐車施設管理（料金設定）	荷さばき時間・滞留時間の短縮、館内物流の共同化等への誘導が図られる			○
⑤情報管理システム導入	館内荷受け、荷さばき駐車等の受付の効率化が図られる			○

出典：『物流を考慮した建築物の設計・運用について（平成 29 年 3 月 国土交通省総合政策局物流政策課）』より

○上記の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、同様の取組み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、当該建築物の床面積を乗じて算定する。（以下参照）

【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】

駐車需要台数 = 駐車原単位※ × 当該施設の用途別床面積

※ 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

- 繁忙期は、原則、1 年間の駐車実績に基づき算定した年間のピーク時最大在庫台数を用いて、最も多い月を設定する。
- なお、繁忙期におけるピーク時在庫台数の実績については、年間最大 2 ～ 3 日程度の特異日を除き設定することができるものとする。
- 類似建築物は、適用地区内及び適用地区に類似したまちの特性（公共交通機関の整備状況、土地利用の特性など）を有する地区内を基本として当該建築物と建物用途構成・用途ごとの床面積・規模等が類似した複数の施設とする。
- なお、論理的、客観的な根拠を示すことができる場合は、上記以外の算定方法を提案し用いることができるものとする。

【参考】地域ルール附置台数の算定例

◆類似施設等の駐車実績に基づく駐車需要台数の算定例

- 計画建築物：床面積 7,500 m²（百貨店その他の店舗 6,000 m²、事務所 1,500 m²）
- 都条例の基準で算定した附置台数：29 台（うち、荷さばき用 3 台、障害者用 1 台）

【ステップ 1】複数の類似施設の実績データより駐車原単位を算定（繁忙期ピーク時在庫台数原単位）

【類似施設の用途別床面積】

- 建物 A：延べ面積 7,506 m²（百貨店その他の店舗 6,000 m²、事務所 1,506 m²）
- 建物 B：延べ面積 5,621 m²（百貨店その他の店舗 4,497 m²、事務所 1,124 m²）
- 建物 C：延べ面積 6,897 m²（百貨店その他の店舗 5,433 m²、事務所 1,464 m²）

◆一般車の駐車施設

【類似施設駐車実績】

	平日			休日		
	百貨店その他の店舗	事務所	計	百貨店その他の店舗	事務所	計
建物 A	7 台	3 台	10 台	13 台	2 台	15 台
建物 B	5 台	2 台	7 台	7 台	1 台	8 台
建物 C	4 台	2 台	6 台	6 台	1 台	7 台

【類似施設の駐車原単位】（小数点以下 3 桁目を切り上げ）

	平日		休日	
	百貨店その他の店舗	事務所	百貨店その他の店舗	事務所
建物 A	1.17 台／1,000 m ²	2.00 台／1,000 m ²	2.17 台／1,000 m ²	1.33 台／1,000 m ²
建物 B	1.12 台／1,000 m ²	1.78 台／1,000 m ²	1.56 台／1,000 m ²	0.89 台／1,000 m ²
建物 C	0.74 台／1,000 m ²	1.37 台／1,000 m ²	1.11 台／1,000 m ²	0.69 台／1,000 m ²

※類似施設等の駐車実績は複数の施設を対象に把握するものとし、駐車原単位は安全側（高い方）を採用する。（もっとも原単位の大きい「建物 A」の値を採用）



【駐車原単位】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	1.17 台／1,000 m ²	2.17 台／1,000 m ²
事務所	2.00 台／1,000 m ²	1.33 台／1,000 m ²

◆荷さばき車の駐車施設

【類似施設の駐車実績】

	平日			休日		
	百貨店その他の店舗	事務所	計	百貨店その他の店舗	事務所	計
建物 A	2 台	1 台	3 台	1 台	1 台	2 台
建物 B	1 台	0 台	1 台	1 台	0 台	1 台
建物 C	1 台	0 台	1 台	1 台	0 台	1 台

【類似施設の駐車原単位】（小数点以下 3 桁目を切り上げ）

	平日		休日	
	百貨店その他の店舗	事務所	百貨店その他の店舗	事務所
建物 A	0.34 台／1,000 m ²	0.67 台／1,000 m ²	0.17 台／1,000 m ²	0.67 台／1,000 m ²
建物 B	0.23 台／1,000 m ²	—	0.23 台／1,000 m ²	—
建物 C	0.19 台／1,000 m ²	—	0.19 台／1,000 m ²	—

※類似施設等の駐車実績は複数の施設を対象に把握するものとし、駐車原単位は安全側（高い方）を採用する。（もっとも原単位の大きい「建物 A」の値を採用）



【駐車原単位】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	0.34 台／1,000 m ²	0.17 台／1,000 m ²
事務所	0.67 台／1,000 m ²	0.67 台／1,000 m ²

【ステップ2】類似施設等より得られた駐車原単位から、当該建築物の駐車需要台数を算定

$$\text{駐車場需要台数} = \text{用途別床面積} \times \text{駐車原単位 (台/1,000 m}^2\text{)}$$

◆一般車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】 百貨店その他の店舗用途床面積 × 駐車原単位 (台/1,000 m²)

平日・・・6,000 m² × 1.17 台/1,000 m² = 7.02 台

休日・・・6,000 m² × 2.17 台/1,000 m² = 13.02 台

【事務所用途】 事務所用途床面積 × 駐車原単位 (台/1,000 m²)

平日・・・1,500 m² × 2.00 台/1,000 m² = 3 台

休日・・・1,500 m² × 1.33 台/1,000 m² = 2 台

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	7.02 台	13.02 台
事務所	3 台	2 台
合計	10.02 台 (切り上げ) ⇒11 台	15.02 台 (切り上げ) ⇒16 台

※平日・休日別に算定した駐車需要台数のうち、大きい方の数値を採用する。

◆荷さばき車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】 百貨店その他の店舗用途床面積 × 駐車原単位 (台/1,000 m²)

平日・・・6,000 m² × 0.34 台/1,000 m² = 2.04 台

休日・・・6,000 m² × 0.17 台/1,000 m² = 1.02 台

【事務所用途】 事務所用途床面積 × 駐車原単位 (台/1,000 m²)

平日・・・1,500 m² × 0.67 台/1,000 m² = 1.01 台

休日・・・1,500 m² × 0.67 台/1,000 m² = 1.01 台

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	2.04 台	1.02 台
事務所	1.02 台	1.01 台
合計	3.06 台 (切り上げ) ⇒4 台	2.03 台 (切り上げ) ⇒3 台

※平日・休日別に算出した駐車需要台数のうち、大きい方の数値を採用する。

◆障害者のための駐車施設

一般車の駐車施設のうち、1 台以上を確保する。(本指針 13 ページ参照)

【ステップ3】一般車について当該建築物の駐車需要台数と整備基準を比較し附置義務台数を決定

◆当該建築物の駐車需要台数（ステップ3の算定結果）

地域ルール基準による附置義務台数：一 般 車 . . . 16 台
 荷さばき車 . . . 4 台
 障 害 者 用 . . . (1 台) (一般車分の内数)
 合 計 20 台

◆下限値（条例の規定に基づく附置台数）との比較

区分	①当該建築物の 駐車需要台数	②下限値（一般車） （条例基準×0.6※1）	①と②の比較※2	附置義務台数 （比較結果）
一般車	16 台	$26 \times 0.6 = 15.6$ 台	①>②	16 台
荷さばき車	4 台	—	—	4 台
障害者用	(1 台)	—	—	(1) 台
合計	20 台	—	—	20 台

※1：下限値については、都条例の基準に基づき算定した台数に比率を乗じて算定する。

※2：一般車の台数については、①駐車需要台数が②下限値（都条例の規定に基づき算定した台数に比率を乗じた台数）を下回る場合には、下限値を採用する。



地域ルール基準による附置義務台数：一 般 車 . . . 16 台(内 障害者用 1 台※1)
 荷さばき車 . . . 4 台
 合 計 . . . 20 台※2

※1：障害者用については、一般車分の内数とする。

※2：大店立地法の適用がある場合は、立地法指針に定める必要駐車台数の確保が必要となる場合があるため、別途調整が必要となる。

7. 駐車施設の構造等

◆地域ルールにおける駐車施設の構造等

【地域ルール本文（抜粋）】

（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。

【運用基準（抜粋）】

（一般車及び障害者用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、都条例を準拠して幅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。

【運用基準（抜粋）】

（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2 t ロング車を想定車両とし、2 t 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2 t 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。

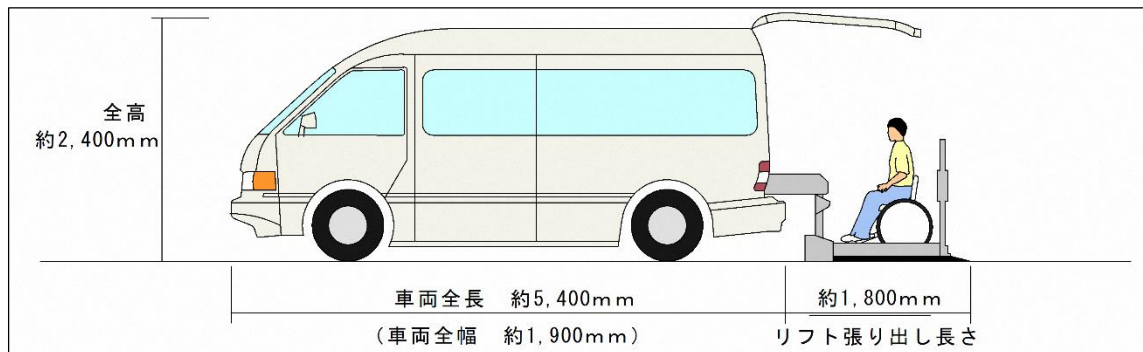
7 車路の縦断勾配は、原則として12%以下とするものとする。この場合において、勾配の変化点では運用を想定している車両に合わせて適切な緩和勾配を確保するものとする。

◆一般車及び障害者用駐車施設の構造等の具体的基準

(1) 駐車施設の車室

- 一般車駐車施設のうち、自動車の格納又は駐車のために供する部分の1台当たりの規模は、幅2.3m以上、奥行き5.0m以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとする。
- 一般車駐車施設のうち、当該駐車施設の台数の3割以上の部分については、1台当たりの規模を、幅2.5m以上、奥行き6.0m以上とし、そのうち1台以上は、障害者のための駐車施設として幅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。

〈車両後方から車椅子を乗降させる福祉車両の例〉



(2) 機械式駐車施設

- 機械式の駐車施設とする場合は、機械式駐車施設の認定基準に適合させるものとする。
- 機械式駐車場の場合、一般的に入出庫の処理能力が自走式に比べ劣るため、ピーク時の計画入庫台数に応じて、適切な数の駐車場機器を確保すること。
- 障害者の利用に配慮した設備計画とすること。

(3) 車室・車路の天井高さ

- 車室の有効天井高さは2.2m以上とする
- 車路の有効天井高さは2.4m以上とする。

(4) 車路の幅員

- 車室に面する車路の有効幅員は以下のとおりとする。
 - ・歩行者用通路がない場合：7.0m（5.5m）以上とする
 - ・歩行者用通路がある場合：6.5m（対面通行5.5m、一方通行5.0m）以上とする。
- ※上記に示す値を確保することが望ましいが、空間の制約等によりやむを得ない場合には、（ ）に示す値まで縮小することができる。
- 車室に面していない車路の有効幅員は以下のとおりとする。
 - ・一方通行の場合：3.5m以上とする。
 - ・相互通行の場合：5.5m以上とする。

(5) 車路の縦断勾配

- 車路の縦断勾配は、12%以下とする。ただし、普通乗用車以下を対象とする場合でやむを得ない場合は、17%以下とすることができる。

◆荷さばき駐車施設の構造等の具体的基準

- 荷さばき車の駐車施設については、地域の荷さばき車両の実態を踏まえ、2 t ロング車を基準とした構造とすること。ただし、合理的な理由があると運用組織が認めた場合は、この限りでない。
- 2 t ロング車以外の車両を用いる場合には、その車両の寸法に合わせ、各種構造基準を設定すること。なお、具体の設定にあたっては、以下の資料を参考とし、準拠したものを整備することが望ましい。

■「建築物における物流効率化の手引き」（平成 25 年 3 月 東京都環境局）

■「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物※に係る物流の円滑化の手引き～」

（平成 29 年 3 月 国土交通省総合政策局物流政策課）

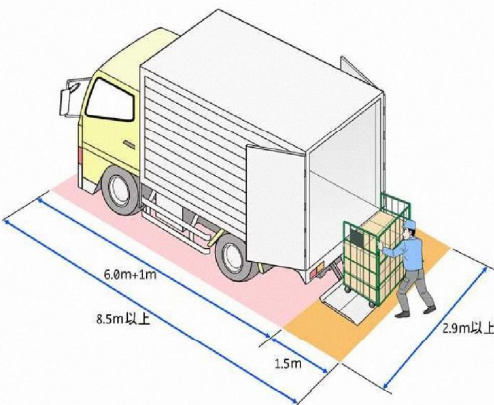
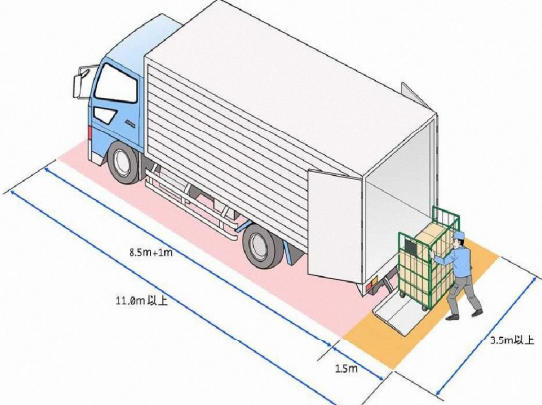
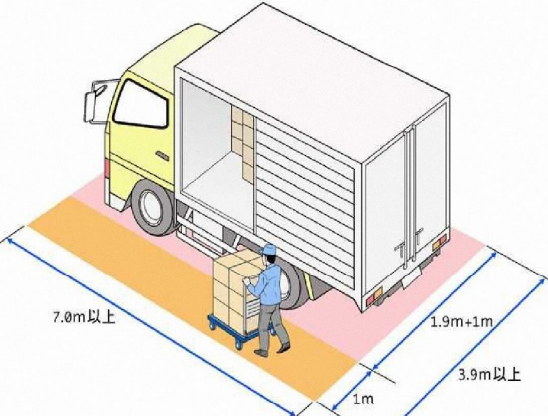
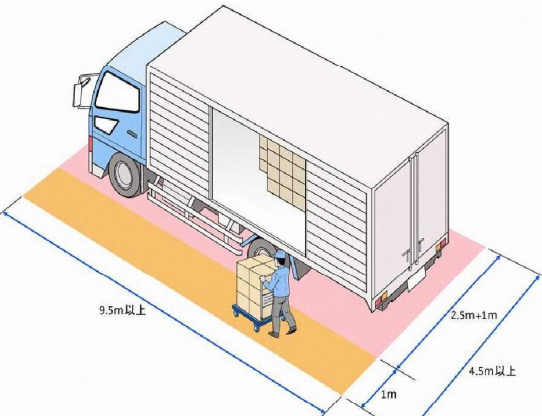
※本手引きの大規模建築物とは、延床面積のうち、「百貨店その他店舗・飲食店」及び「事務所」の用途に供される部分の合計が 2 万㎡以上（ただし「事務所」部分は、床面積を 1/2 倍した上で合算）のものを想定

- 既存の建築物で駐車場地域ルール of 適用を受ける場合において、現在の荷さばき施設が運用基準に定める具体的基準を満たしておらず、かつ、構造等の問題で改築が難しい場合には、路上荷さばきが行われないよう具体の対策を示めすことにより適用を受けることができる。

(1) 駐車施設の車室

- 地域ルール of 適用を受ける建築物における荷さばき車の車室は、「駐車場法」、「東京都駐車場条例」、「東京都建築安全条例」などの関係法令の規定に従うことを原則に、荷さばき事業等による集配のための荷さばき車が支障なく利用できる大きさを確保するものとする。
- 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。
- 車室の寸法を決定するにあたっては、運用を想定している車両の寸法に加え、車両の長さ方向、幅方向に十分な余裕を持たせた寸法とする。

<荷さばき駐車施設の車室イメージ>

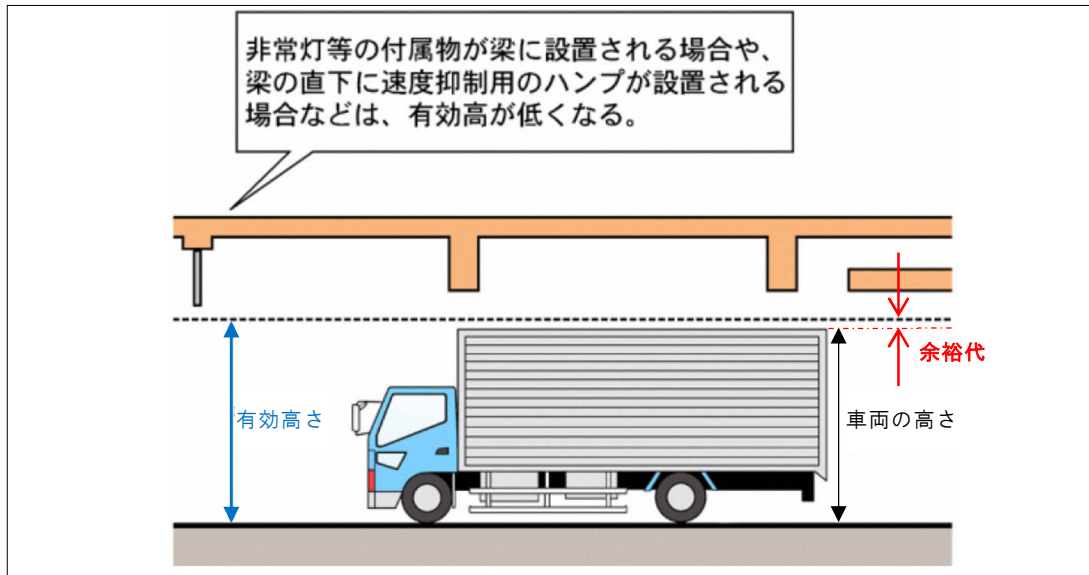
	2トンロング車	4トン車
後開き	 2.9m×8.5m以上	 3.5m×11.0m以上
横開き	 3.9m×7.0m以上	 4.5m×9.5m以上

出典：『物流を考慮した建築物の設計・運用について（平成 29 年 3 月 国土交通省総合政策局物流政策課）』より

(2) 車室・車路の天井高さ

- 車室及び斜路の天井の高さは、原則として3.2m以上確保するものとする。
- 車室及び車路の天井の有効高さは、事業者が運用を想定している車両の高さを基に、余裕代を見込んだ高さを原則とする。
- 余裕代の参考値「建築物における物流効率化の手引き（平成25年3月 東京都環境局）」荷さばき車の車高変化、走行時の跳ね上がり等を考慮し、余裕代は、車室で10cm程度、車路で30cm程度とする。

<荷さばき駐車施設の天井高さイメージ>



出典：『物流を考慮した建築物の設計・運用について（平成 29 年 3 月 国土交通省総合政策局物流政策課）』より

(3) 車路の幅

- 車路の幅は、原則として5.0m以上確保するものとする。
- 車路幅員の参考値
下図以外の車両を用いる場合には、メーカー等の車両旋回軌跡図等から必要な幅員を確保すること。

<車両旋回軌跡図>

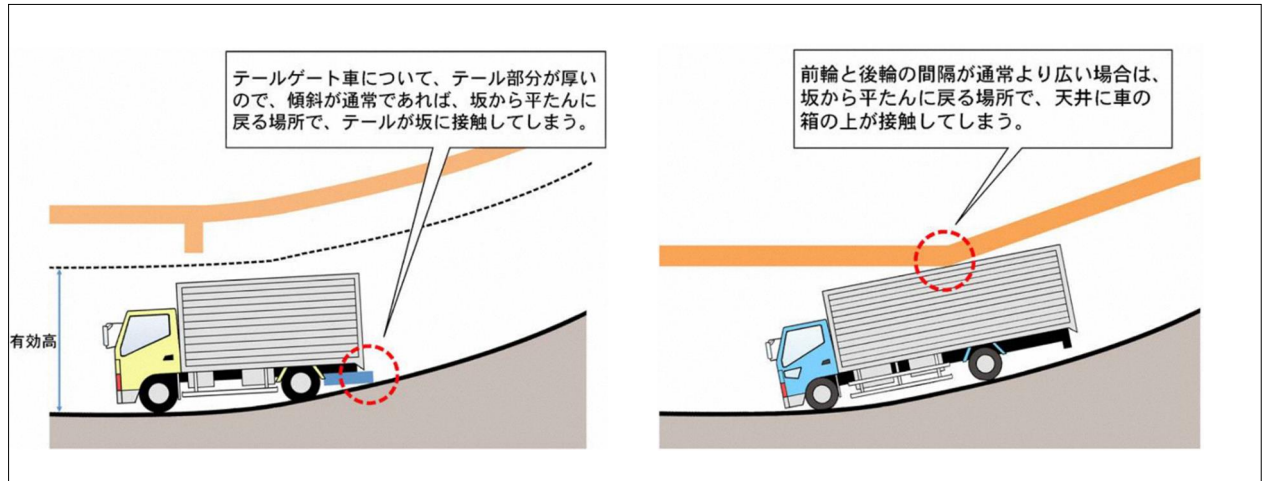
	2 トンロング車（一例）	4 トン車（一例）
諸元	全長（6.0m）×全幅（1.9m）	全長（8.5m）×全幅（2.5m）
旋回軌跡図		
※ 旋回軌跡図は、車両寸法からの突出物（後写鏡等）が考慮されていない。必要車路幅の検討にあたっては、上図車路幅に加え通行上の余裕代（1 m程度）を考慮する必要がある。		

出典：『物流を考慮した建築物の設計・運用について（平成 29 年 3 月 国土交通省総合政策局物流政策課）』より

(4) 車路の縦断勾配

- 車路の縦断勾配は、12%以下とすること。
- 勾配の変化点では、設計車両の大きさに合わせて適切な緩和勾配や縦断曲線を確認すること。

<荷さばき駐車施設の縦断勾配イメージ>



出典：物流を考慮した建築物の設計・運用について（平成 29 年 3 月 国土交通省総合政策局物流政策課）より

8. 駐車施設の出入口

◆地域ルールにおける駐車施設の出入口

【地域ルール本文（抜粋）】

（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。

- 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。

【運用基準（抜粋）】

（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。

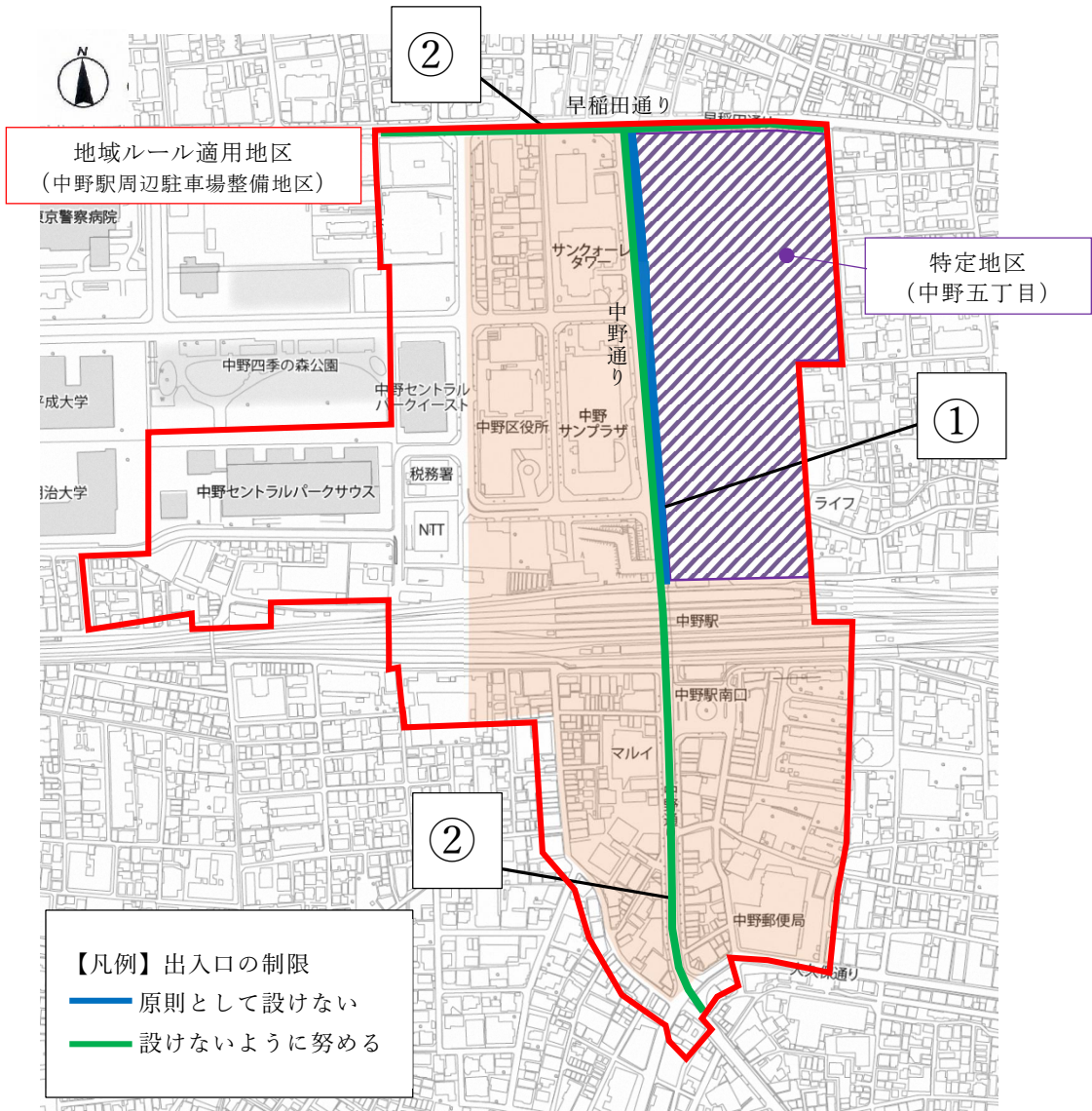
- (1) 安全かつ円滑な交通環境を確保するために、一方通行等を除き、原則として左折入出庫かつ前進入庫・前進出庫の構造とすること。
- (2) 運転手と歩行者の視界を確保するために、出入口は前面道路に対してできる限り直角に配置すること。
- (3) 駐車施設入口に入庫待ちが生じないよう、施設内に適切な滞留空間を確保すること。
- (4) 歩行者と自転車の安全を確保するために、歩行者及び自転車交通量が多い道路に出入口を設置する場合には、出入口付近にカーブミラー、警報装置、一時停止線等の設置による安全対策を施すこと。

◆駐車場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の安全性の向上に配慮した位置に設けるものとする。

◆駐車場出入口の設置できる場所

○中野駅周辺地区駐車場地域ルールより（地域ルール本文第 10 条 2 項及び 3 項）



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

なお、上記①、②に面する敷地で、特定路線 A（中野通り）や特定路線 B（早稲田通り）以外の道路（以下「他の道路」という。）にも面している場合は、まちづくりの動向等も踏まえ駐車場法等の関係法令等の基準を満たす場合において、他の道路に面して駐車施設の出入口を設置することができる。

【参考】駐車場法 駐車場法施行令第7条より（抜粋）

イ 道路交通法第44条各号に掲げる道路の部分

- ・道路の曲がり角から5m以内
- ・安全地帯の左側及びそこから10m以内
- ・路面電車の停留所の標示柱等から10m以内
- ・坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル
- ・交差点及びその側端から5m以内
- ・横断歩道または自転車横断帯及びそれらの前後の側端から5m以内
- ・バスの停留所の標示柱から10m以内
- ・踏切及び前後の側端から10m以内

これらについては、国土交通大臣が道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認めた場合、出入口の設置が可能となる

ロ 横断歩道橋の昇降口から5m以内の道路の部分

ハ 小学校等の施設の出入口から20m以内の部分

ニ 橋

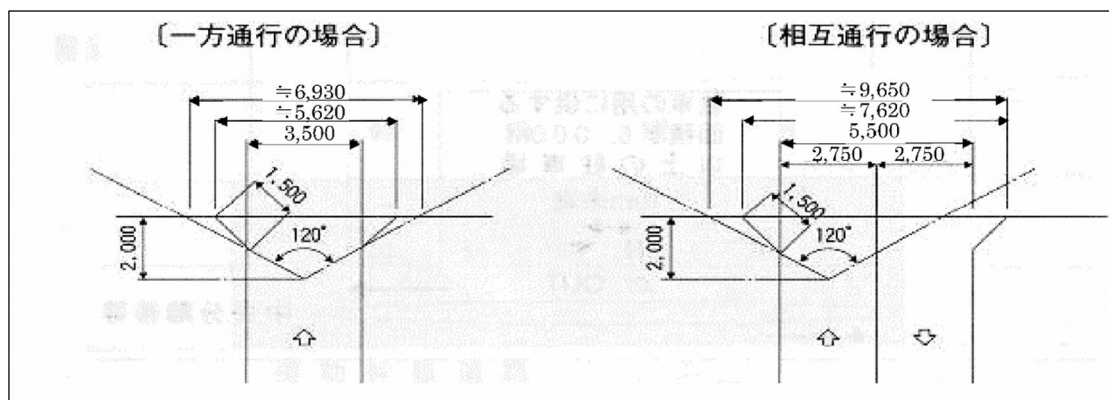
ホ 幅員が6m未満の道路（※国土交通大臣が道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認めた場合を除く）

ヘ 縦断勾配が10%を超える道路

【参考】出入口における視距の確保

- 当該出入口から2m後退した自動車の車路の中心線上1.4mの高さにおいて、進路の中心線に直角に向かって左右にそれぞれ60度以上の範囲内において、当該道路を通行する者の存在を確認できるようにすること。

< 出入口付近における視距の確保イメージ図 >



【参考】駐車場入口における適切な滞留空間の確保

- 駐車場入口における滞留空間は、以下の算定式に基づいて適切に確保することが望ましい。

「各入り口に必要な駐車待ちスペース」＝（当該入口の1分当たりの来台数×1.6）

－ 当該入口の1分当たり入庫処理可能台数
× 6（m：平均車頭間隔）

※大店立地法指針・解説より

9. 駐車施設の隔地及び集約化

◆一般車駐車施設の隔地及び集約化

【地域ルール本文（抜粋）】

（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。

【運用基準（抜粋）】

（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。

【運用基準（抜粋）】

（小規模対象施設）

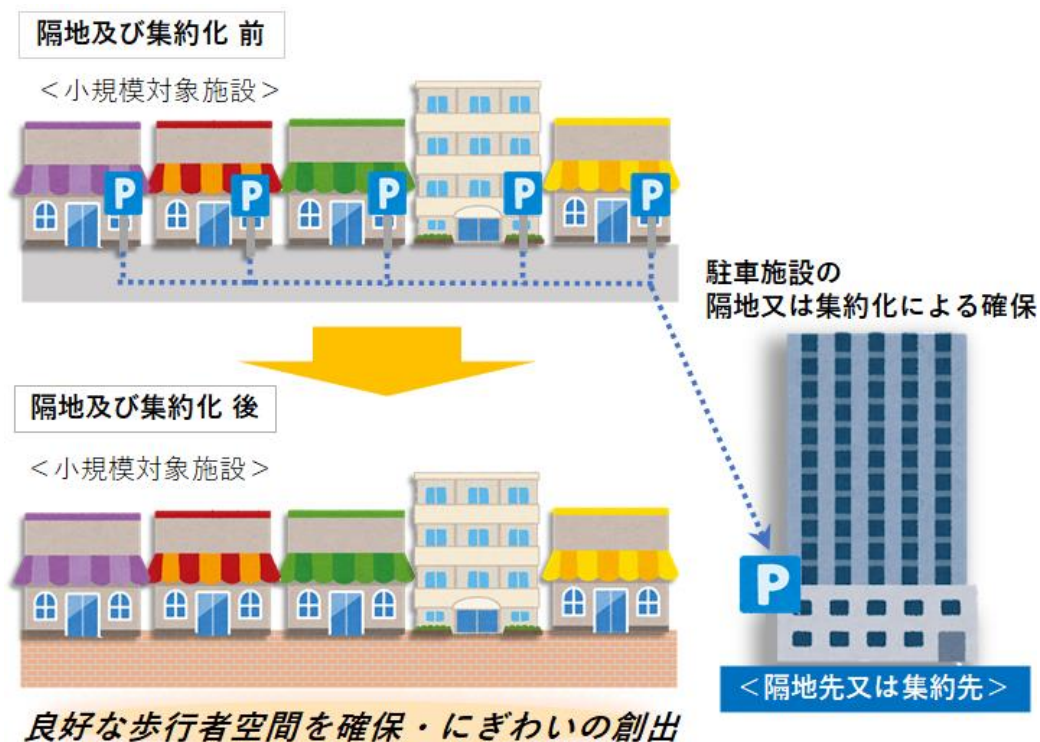
第10条 特定地区（中野五丁目）を除く敷地面積500㎡以下の施設とする。

◆隔地駐車施設と集約駐車場施設の意味

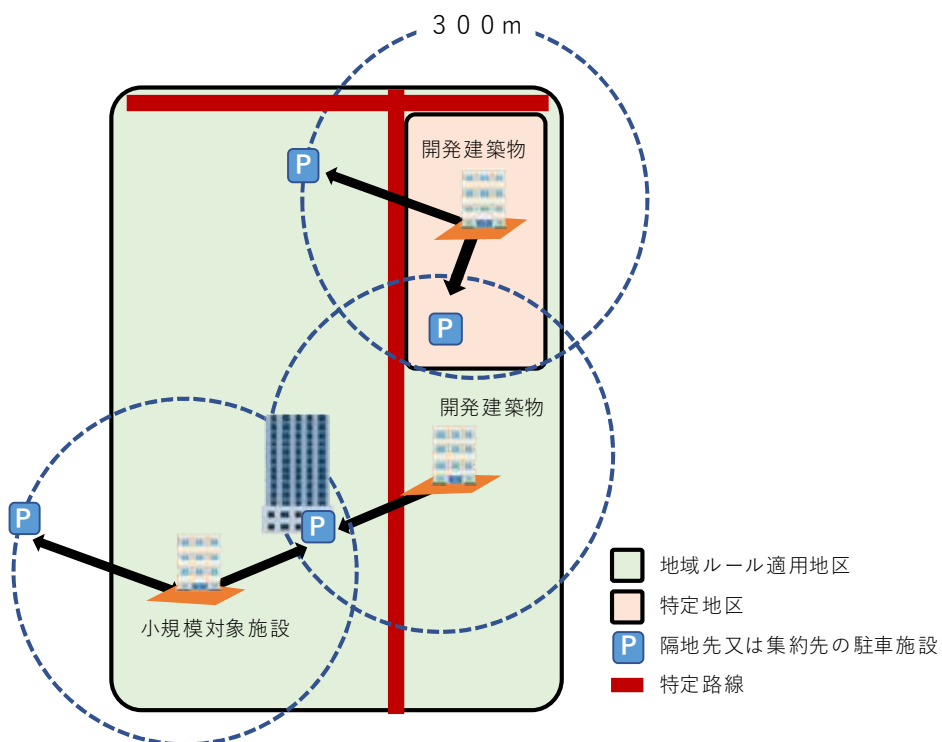
隔地駐車施設：建築物の附置義務対象駐車施設の全部または一部を隔地先に確保したもの

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附置する駐車施設

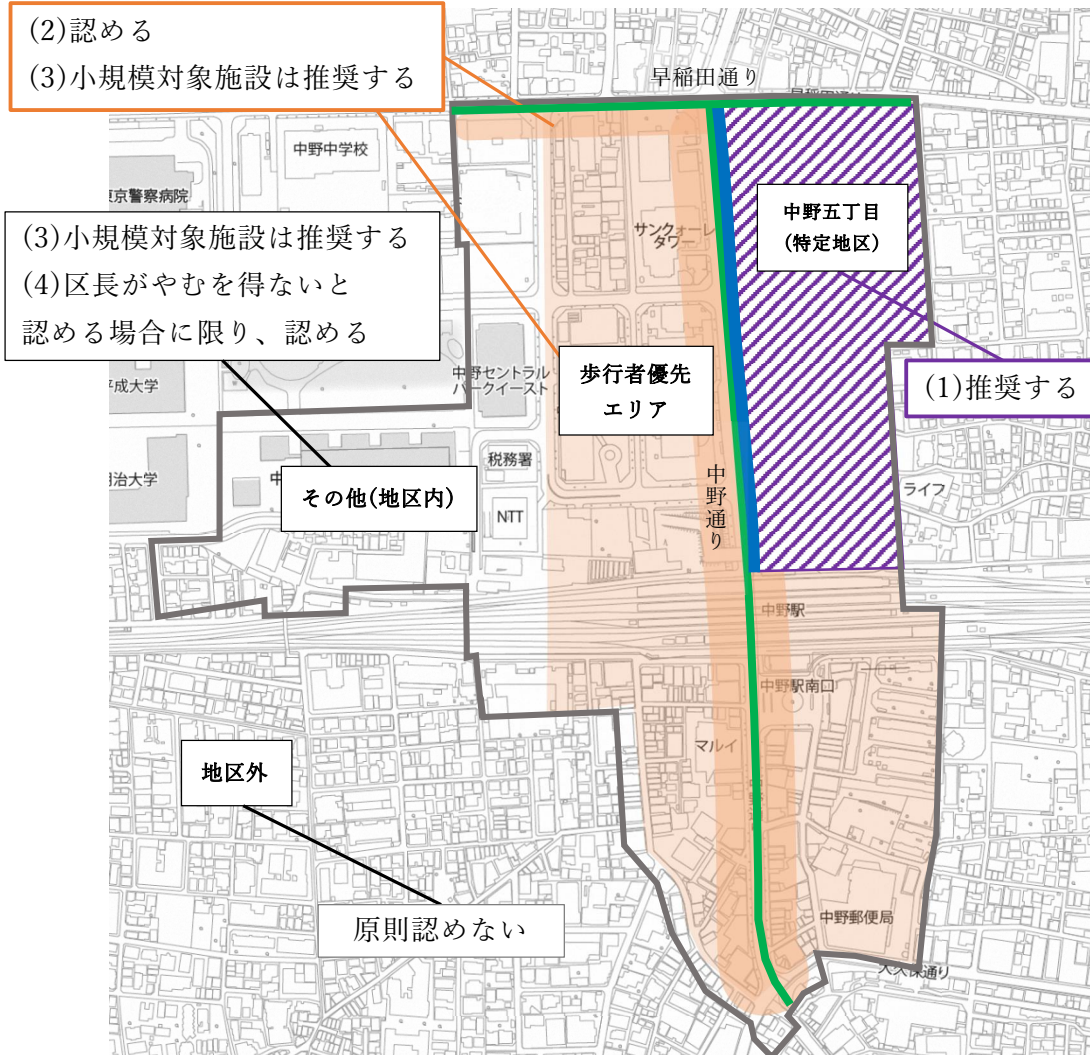
< 駐車施設の隔地及び集約化のイメージ >



< 駐車施設の隔地範囲のイメージ >



◆各箇所に開発建築物がある場合の隔地及び集約化の基準【一般車】



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

◆一般車の駐車施設を隔地する場合の条件

一般車駐車施設は、近隣に以下の条件を満たす駐車施設が確保できる場合、附置義務台数の全部または一部を隔地により確保することができる。

○一般車の駐車施設を隔地により設置する場合は、対象建築物に来訪者が無理なく利用できるように、隔地駐車施設の設置先は、開発建築物の敷地から概ね 300m の範囲内とする。

※開発建築物と隔地駐車施設の間が、バリアフリー経路が確保されている、地下通路等の安全な歩行空間が確保されているなど、隔地駐車施設の円滑な利用のための対策が講じられている場合は、この限りではない。

○隔地先の駐車施設の定休日、営業時間等は、隔地しようとする建築物の定休日、営業時間に合わせていること。

○原則として賃貸借契約等※により、隔地駐車施設の長期・継続的な確保が図られていること。

※駐車施設が継続して確保されていることが確認できるように、1年毎に賃貸借契約が継続していることが確認できる書類（賃貸借契約書等）を提出する。

○開発建築物から隔地駐車施設の設置場所がわかるように利用者に周知・案内誘導する。また、開発建築物及び隔地駐車施設周辺での路上駐車を発生させないよう、隔地駐車施設への誘導方法、案内方法など適切な対策を講じること。

○隔地駐車施設内に設置した駐車施設の確保状況及び来訪者による利用状況について、運営委員会へ年1回の定期報告ができるように運用・管理を行うこと。

◆一般車の駐車施設を集約化する場合の条件

一般車駐車施設は、以下の条件を満たす場合には、複数建築物の附置義務駐車台数の全部または一部を1か所の駐車施設に集約することができる。

○集約駐車施設の受け入れ可能な一般車の駐車施設の台数が、受け入れする台数以上である。

○複数の附置義務駐車施設を1か所の駐車施設に集約して集約駐車施設を設置する場合には、集約駐車施設の台数は、集約化しようとする建築物の附置義務台数の合計以上でなければならない。

○附置義務台数を担保するため、附置義務駐車台数分の駐車枠は、他の用途の駐車施設に転用してはならない。

○集約駐車施設に附置義務駐車施設を隔地確保できる建築物は、来訪者が無理なく利用できることを考慮して、駐車施設から概ね300mの範囲とする。

○集約駐車施設の営業時間、定休日等については、集約化元の開発建築物の営業時間、定休日に合わせなくてはならない。

○集約駐車施設の構造は、原則として、駐車場法施行令の技術的基準に適合しているものとする。

○集約駐車施設の継続的な確保が担保されるよう、原則として賃貸借契約等※を締結するものとする。

※駐車施設が継続して確保されていることが確認できるように、1年毎に賃貸借契約等が継続していることが確認できる書類を提出する。

○集約駐車施設の設置にあたっては、周辺交通へ悪影響を及ぼさないように、出入口の位置、歩行者の安全性、周辺交通状況、将来計画等に配慮する。

○集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運営委員会へ年1回の定期報告を行う。また、他の建築物からの隔地受け入れ等の状況変化があった場合は、集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運営委員会へ報告する。

○集約駐車施設の管理・運営にあたっては、原則として以下の要件を満たすものとする。

- ・集約駐車施設の駐車位置は、当該建築物の附置義務駐車施設及び他の建築物等の附置義務駐車施設となっていない部分であり、かつ原則として駐車枠を固定して確保すること。
- ・長期にわたり、集約駐車施設として運営が行えること。
- ・所有者または管理者が変更となる場合は、集約駐車施設としての運営を継承すること。
- ・集約駐車施設としての受け入れを行った部分については、開発建築物の附置義務駐車施設としての運営を行うこと。
- ・集約駐車施設を廃止する場合は、当該集約駐車施設に隔地している契約者に対し、廃止の前にあらかじめ十分な期間をもって告知すること。

◆障害者駐車施設の隔地及び集約化

【地域ルール本文（抜粋）】

（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。

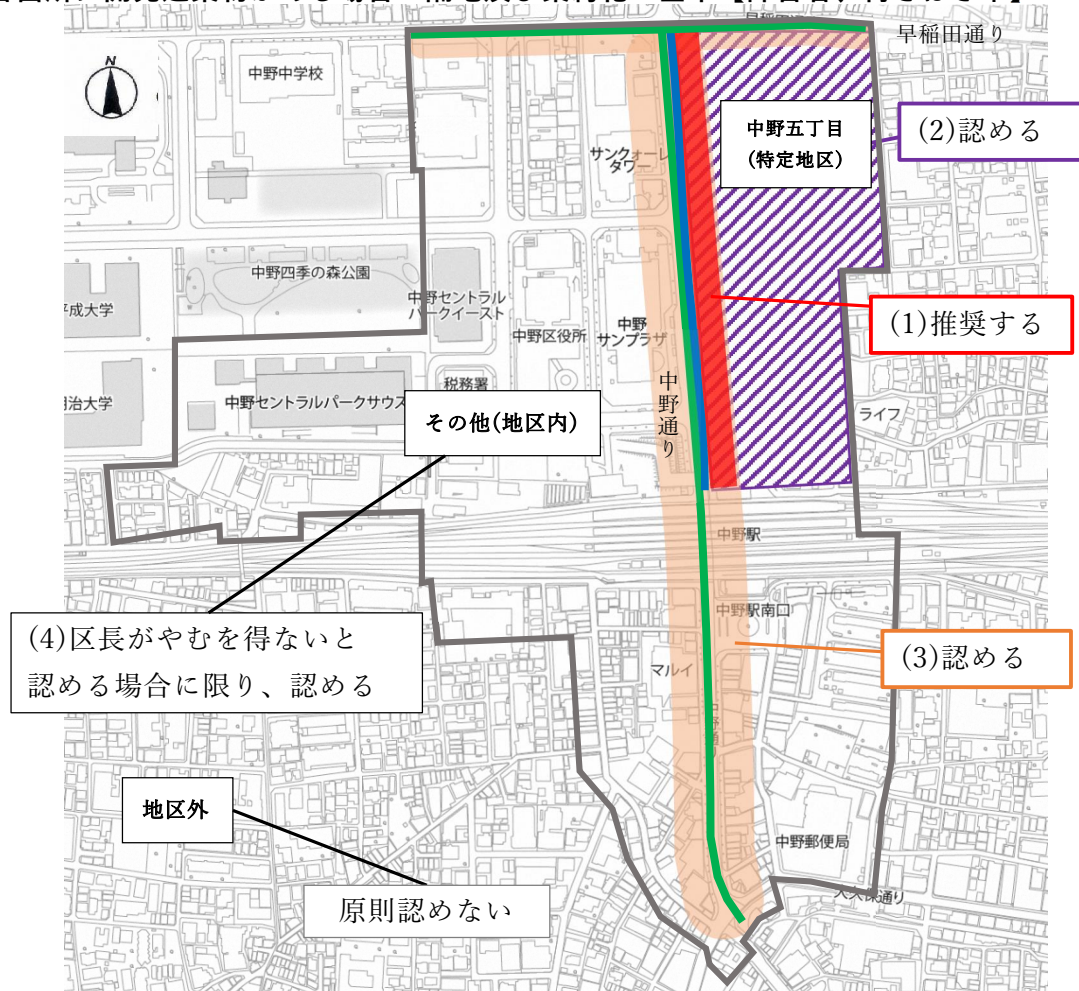
【運用基準（抜粋）】

（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。

◆各箇所に開発建築物がある場合の隔地及び集約化の基準【障害者、荷さばき車】



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）にのみ面する場合	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

◆障害者のための駐車施設を隔地する場合の条件

障害者用駐車施設は、下記の条件を満たす場合には全部、またはその一部を他の駐車施設もしくは集約駐車施設に隔地確保することができる。

○障害者のための駐車施設を隔地により設置する場合は、以下の条件を満たす場合は隔地先までの距離は、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、可能な限り近傍に隔地できるものとする。

- ・ 障害者のための駐車施設の利用者が開発建築物まで円滑に移動できる経路を確保すること。
- ・ 対象建築物までの適切な案内・誘導及び開発建築物まで介助するための対策を実施すること。
- ・ 開発建築物の見やすい箇所に障害者のための駐車施設の設置場所等に関する情報提供を実施すること。
- ・ 障害者のための駐車施設の設置場所から道路までの経路について、「高齢者、障害者等の移動等

の円滑化の促進に関する法律施行令（平成 18 年政令第 379 号）」及び「高齢者、障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例（平成 15 年東京都条例第 155 号）」に規定する移動等円滑化経路を 1 以上確保できること。

- 原則として賃貸借契約等※により、隔地先の駐車施設の長期・継続的な確保が図られていること。
※駐車施設が継続して確保されていることが確認できるように、1 年毎に賃貸借契約等が継続していることが確認できる書類を提出する。
- 隔地先の駐車施設内に設置した駐車施設の確保状況及び来訪者による利用状況について、運営委員会へ年 1 回の定期報告ができるように運用・管理を行うこと。

◆障害者のための駐車施設を集約化する場合の条件

- 障害者用駐車施設は、以下の条件を満たす場合には、複数建築物の附置義務駐車台数の全部または一部を 1 か所の駐車施設に集約化することができる。
- 集約駐車施設の受け入れ可能な障害者のための駐車施設の台数が、受け入れする台数以上である。
 - 複数の附置義務駐車施設を 1 か所の駐車施設に集約して集約駐車施設を設置する場合には、集約駐車施設の台数は、集約化しようとする建築施設の附置義務台数の合計以上でなければならない。
 - 附置義務台数を担保するため、附置義務駐車台数分の駐車枠は、他の用途の駐車施設に転用してはならない。
 - 集約駐車施設に附置義務駐車施設を隔地確保できる建築物は、来訪者が無理なく利用できることを考慮して、駐車施設から概ね 300m の範囲とする。
 - 集約駐車施設の営業時間、定休日等については、集約化元の開発建築物の営業時間、定休日に合わせなくてはならない。
 - 集約駐車施設の構造は、原則として、駐車場法施行令の技術的基準に適合しているものとする。
なお、車室の寸法は幅 3.5m 以上、奥行き 6.0m 以上確保しているものとする。
 - 集約駐車施設の継続的な確保が担保されるよう、原則として賃貸借契約等※を締結するものとする。
※駐車施設が継続して確保されていることが確認できるように、1 年毎に賃貸借契約等が継続していることが確認できる書類を提出する。
 - 集約駐車施設の設置にあたっては、周辺交通へ悪影響を及ぼさないように、出入口の位置、歩行者の安全性、周辺交通状況、将来計画等に配慮する。
 - 集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運営委員会へ年 1 回の定期報告を行う。また、他の建築物からの隔地受け入れ等の状況変化があった場合は、集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数を運営委員会へ報告する。
 - 集約駐車施設の管理・運営にあたっては、原則として以下の要件を満たすものとする。
 - ・集約駐車施設の駐車位置は、当該建築物の附置義務駐車施設及び他の建築物等の附置義務駐車施設となっていない部分であり、かつ原則として駐車枠を固定して確保すること。
 - ・長期にわたり、集約駐車施設として運営が行えること。
 - ・所有者または管理者が変更となる場合は、集約駐車施設としての運営を継承すること。
 - ・集約駐車施設としての受け入れを行った部分については、開発建築物の附置義務駐車施設としての運営を行うこと。
 - ・集約駐車施設を廃止する場合は、当該集約駐車施設に隔地している契約者に対し、廃止の前にあらかじめ十分な期間をもって告知すること。

◆荷さばき駐車施設の隔地及び集約化

【地域ルール本文（抜粋）】

（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。

【運用基準（抜粋）】

（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。

◆荷さばき車の駐車施設を隔地する場合の条件

荷さばき駐車施設は、下記の条件を満たす場合、他の駐車施設に隔地で確保することができる。

- 荷さばき車の附置義務駐車施設を隔地により設置する場合は、隔地先駐車施設から集配送先までの移動を円滑に行うことができること。また、隔地先駐車施設から集配送先までの歩行者動線の安全確保に留意すること。
- 対象建築物から隔地先の駐車施設の設置場所がわかるように利用者に周知・案内誘導する。
- 原則として賃貸借契約等※により、隔地先の駐車施設の長期・継続的な確保が図られていること。
※駐車施設が継続して確保されていることが確認できるように、1年毎に賃貸借契約等が継続していることが確認できる書類を提出する。
- 隔地先の駐車施設に設置した駐車施設の確保状況及び利用状況について、運営委員会へ年1回の定期報告ができるように運営・管理を行うこと。

◆荷さばき車の駐車施設を集約化する場合の条件

荷さばき駐車施設は、下記の条件を満たす場合、複数の施設を集約化することができるものとする。

- 集約荷さばき駐車施設は、物流効率化計画により、それを利用する事業者の搬出入が十分にできるという合理的な理由があれば、物流効率化計画に従った台数で整備することも可能とする。ただし、複数の事業者が共同で利用することも踏まえ、荷さばき待ちのための車両待機スペースなども適切に確保するものとする。
- 荷さばき集約駐車施設は、荷さばき事業者等による集配のための荷さばき車が支障なく利用できる構造を確保すること。
- 荷さばき集約駐車施設は、利用者が利用しやすい位置に設置し、対象建築物への荷さばきの隔地先駐車施設から集配送先までの移動等のための円滑な動線を確保すること。
- 荷さばき集約駐車施設の設置にあたっては、周辺交通へ悪影響を及ぼさないように、出入口の位置、歩行者の安全性、周辺交通状況、将来計画等に配慮すること。
- 荷さばき車の附置義務駐車施設を集約化する場合には、荷さばき集約駐車施設の継続的な確保が担保されるように、原則として賃貸借契約等※を締結するものとする。
※駐車施設が継続して確保されていることが確認できるように、1年毎に賃貸借契約等が継続していることが確認できる書類を提出する。
- 荷さばき集約駐車施設の施設数及び稼働状況（受け入れ台数、空き台数等）を運営委員会へ年1回の定期報告を行う。また、他の建築物からの隔地受け入れ等の状況変化があった場合は、荷さばき集約駐車施設の受け入れ台数及び変更後の稼働状況の見通しを運営委員会へ報告する。
- 荷さばき集約駐車施設の管理・運営にあたっては、原則として以下の要件を満たすものとする。
 - ・長期にわたり、集約駐車施設として運営を行えること。
 - ・所有者または管理者が変更となる場合は、集約駐車施設としての運営を継承すること。
 - ・荷さばき集約駐車施設としての受け入れを行った部分については、開発建築物の附置義務駐車施設として位置付けるが、物流効率化などにより効率的な運用が可能である場合には、荷さばき駐車施設を一般の共同荷さばき駐車施設として運用してよいものとする。
 - ・集約駐車施設を廃止する場合は、当該集約駐車施設に隔地している契約者に対し、廃止の前にはあらかじめ十分な期間をもって告知すること。

10. 駐車施設の効率的な活用方法

◆ 駐車施設の効率的な活用方法

【地域ルール本文（抜粋）】

（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。

◆ 地域まちづくり促進施策について

○地域ルールの運用にあたり、運用組織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る。

【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

◆地域まちづくり貢献策

【地域ルール本文（抜粋）】

（地域まちづくり貢献策の実施）

第15条 地域ルールの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。

【運用基準（抜粋）】

（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。

◆地域まちづくり貢献策の基本的な考え方

- 本地域ルールの目的である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、地域ルールの受益者には、その内容に応じた負担（＝地域貢献）を行っていただくことになる。
- 本地域ルールでの地域貢献には、協力金による地域貢献と、地域貢献等の整備による地域貢献の2つの種類がある。特に一定規模以上の開発であり、容積緩和などを受ける市街地再開発事業等の開発事業（都市開発諸制度を活用する建築物）については、協力金による地域貢献に加え、ある一定程度の地域貢献等整備を行ってもらうこととする。
- 都市開発諸制度※を活用する建築物については、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（地域貢献施設整備）を行うものとする。

※都市開発諸制度：公開空地の確保等の公共的な貢献を行う建築計画に対して容積率の緩和を行うなど、民間の創意工夫を活用したまちづくりを推進するため、東京都が定めた規制緩和制度の総称。高度利用地区、特定街区、再開発等促進区を定める地区計画、総合設計及び都市再生特別地区をいう。

- 附置義務台数の減免分のうち、地域貢献施設分を除いた台数分は、協力金により地域まちづくり施策の具現化に協力するものとする。
- 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、具体の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す

る。

◆協力金による地域の駐車・交通対策の実施【第 15 条第 1 項（1）】

- 運用組織は、地区の特性に応じた駐車施設の整備の促進及び適用地区における駐車施設の効率的な活用等のため、地域の駐車・交通対策を実施するものとする。
- 地域ルール適用を受ける事業者は、地域ルールの運用と地域の駐車・交通対策に必要な資金として「地域貢献協力金（仮称）」により地域まちづくり施策の具現化に協力するものとする。
- 運用組織は、地域貢献協力金の額について、中野駅周辺地区における駐車施設整備費等を参考として、附置義務減免台数 1 台あたり 2, 0 0 0, 0 0 0 円を標準とする。

〈地域の駐車・交通対策の例〉

- ・集約駐車施設、地域荷さばき駐車施設、共同利用可能な障害者用駐車施設の整備等に対する支援
- ・駐車施設案内の拡充
- ・地域ルールに関する広報・パンフレットの作成
- ・民間事業者等（地域ルール適用施設を除く）が実施する地域の駐車・交通対策に対する支援

◆地区の特性に応じた駐車施設の整備【第 15 条第 1 項（2）】

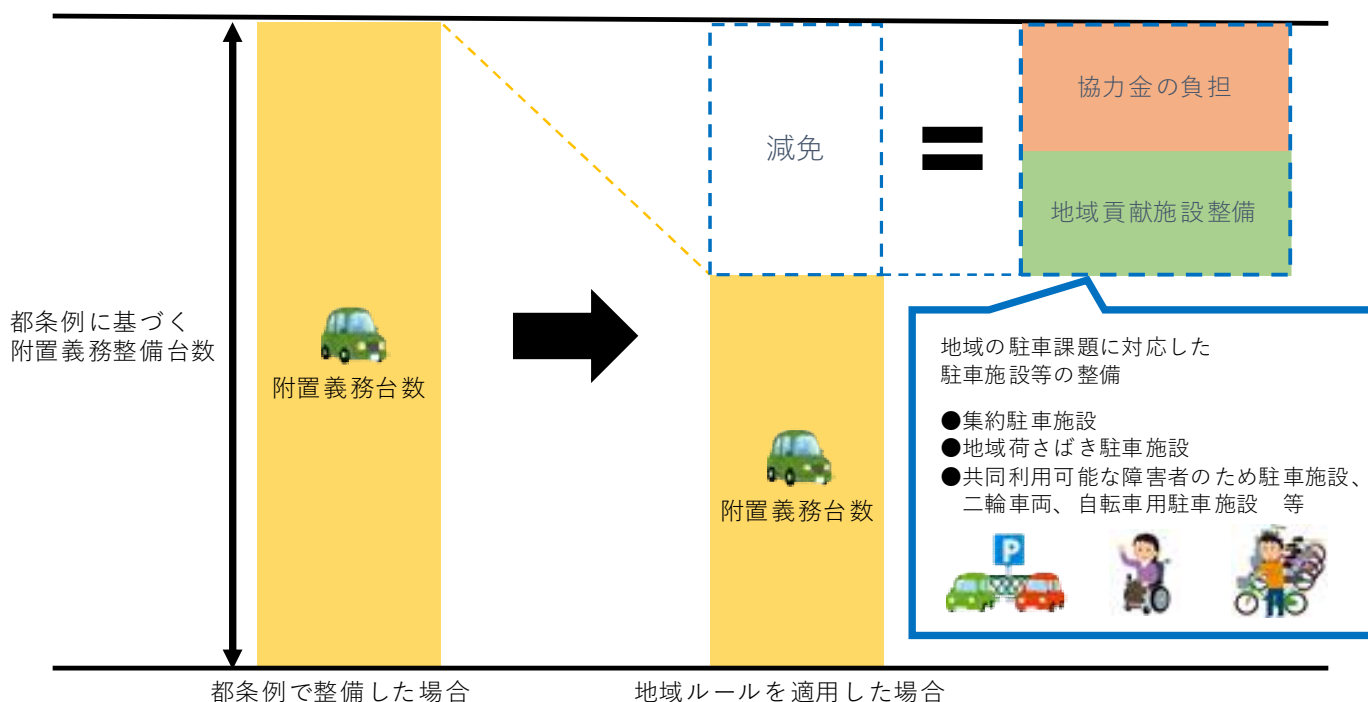
○地域ルールを適用する事業者が実施する地域貢献策については、当該建築物の規模、立地条件、歩行者の安全性及び周辺道路への影響、まちづくりの方向性等を鑑み、当該事業者が実施可能と考える取り組みを提案し、運用組織と協議の上、地域の駐車課題や交通課題の解決に資するものを決定する。

〈地域貢献策による駐車施設整備の例〉

- ・ 地区の隔地の受け皿となる集約駐車施設の整備
- ・ 周辺の荷さばき車の駐車需要を受け入れる地域荷さばき駐車施設の整備
- ・ 共同利用可能な障害者のための駐車施設、及び自動二輪車用、原動機付自転車用、自転車用など地域の駐車課題改善に資する駐車施設の整備
- ・ 自動車の電動化推進への対応として ZEV 用充電器の設置
- ・ その他事業者が提案する施設で、事前協議により、運用組織が地域貢献施設となりうると判断したもの

○集約駐車施設、地域荷さばき駐車施設の設置を行う場合には、本指針の「9. 駐車施設の隔地及び集約化」に定める設置の基準に準拠すること。

＜地域まちづくり貢献策実施のイメージ（一般車）＞



【地域貢献策としての評価】

- 一般車の駐車施設（普通自動車用、幅 2.5m×奥行き 6.0m以上）の整備を貢献台数 1 台とした場合の各駐車施設の貢献台数は、下表を目安とする。下表に記載のない地域貢献策を実施する場合の評価については、運用組織と協議の上、決定する。
- 各駐車施設の地域貢献策としての評価については、開発建築物周辺において必要な駐車施設（事前協議によって運用組織に確認した施設）であると認められる場合に限り適用する（開発建築物周辺において必要な駐車施設と認められない場合は、下表の車室の大きさ、天井高さの条件を満足しても地域貢献策としては認めない）。
- 地域貢献として実施する整備内容は、当該建築物の規模、立地条件、歩行者の安全性および周辺道路への影響、まちづくりの方向性等を鑑み、運用組織と協議の上、決定する。

＜地域貢献策の駐車施設整備の評価＞

車種		貢献台数※1	車室の大きさ・天井高さの条件
一般車		1 台	幅 2.5m×奥行 6.0m以上(普通自動車)※2
荷さばき車	都条例基準※2	2 台	幅 3.0m×奥行 7.7m×天井高さ 3.0m以上等※2
	物流円滑化基準※3（2 トン）	2.5 台	幅 2.9m×奥行 8.5m×天井高さ 3.2m以上等※3
	物流円滑化基準※3（4 トン）	4 台	幅 3.5m×奥行 11.0m×天井高さ 3.4m以上等※3
障害者用	都条例基準※2	1.5 台	幅 3.5m×奥行 6.0m以上等※2
	福祉のまちづくり条例基準※4	2 台	幅 3.5m×奥行 8.0m以上※4
自動二輪車用		0.3 台	幅 1.0m×奥行 2.3m以上※5
原動機付自転車用		0.1 台	幅 0.8m×奥行 1.9m以上※5
自転車用		0.1 台	幅 0.6m×奥行 1.9m以上※5

※1：各駐車施設の整備 1 台当たりの地域貢献としてみなす台数。駐車施設の必要な大きさの比に基づき設定。

貢献台数の合計に端数が出た場合、小数点以下は切り捨て

※2：「東京都駐車場条例」における整備基準（車室の大きさ及び天井高さの数値は令和 6 年 3 月時点）

※3：「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～（平成 29 年 3 月、国土交通省総合政策局物流政策課）」における整備基準

※4：「東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル（平成 31 年 3 月改訂版、東京都）」における整備基準（努力義務）

※5：「路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針」（平成 18 年 11 月、国土交通省）

12. 地域ルールの実効性を確保するための施策

◆地域ルールの実効性を確保するための施策

【地域ルール本文（抜粋）】

（地域ルールの実効性を確保するための施策）

第16条 地域ルールの適用を受けた者は、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、地域ルールの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回地域ルールの運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。

◆地域ルール実効性確保に関する方策

地域ルールの適用を受けた者（以下「適用者」という。）、運用組織、運営委員会は、以下の（1）～（4）の方策を実施する。

（1）地域の駐車環境を適正に維持するための対応

- 適用者は、駐車施設を隔地で確保したことにより駐車施設不足、違法路上駐車が発生しないよう、隔地駐車施設への案内及び誘導等のための対策を実施する。
- 適用者は、当該駐車施設に起因して周辺の道路の安全かつ円滑な交通に支障が生じたときは、速やかに誘導員の配置など、必要な措置を講ずる。

（2）駐車施設の維持管理及び駐車実態調査の実施と報告

- 適用者は、駐車施設の利用状況及び確保状況を確認し、運用組織へ1年毎に報告※を行う。
※駐車施設を隔地で確保している場合、駐車施設が継続して確保されていることが確認できるように、1年毎に賃貸借契約が継続していることが確認できる書類を提出すること。
- 運用組織は、適用者からの報告をまとめ、管理を行う。また、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1回運営委員会へ報告する。
- 運営委員会は、運用組織からの報告等を踏まえ地域ルールの運用状況等を把握するとともに、地域ルールを検証し、区長への報告を行う。
- 運営委員会は、地域ルールの運用に支障があると認められる場合は、運用組織に対し指導及び助言を行うとともに、必要に応じ区長へ報告を行う。
- 運用組織は、年次報告事項の記載内容に虚偽事項が認められる場合、現地調査等により適切な維持管理が行われていないと認められる場合には、速やかに運営委員会および都知事に報告するものとする。
- 都知事及び運営委員会は、前項の報告を受けたとき、その他地域ルールの内容に関して必要があると認めた場合は、運用組織に質問し又は報告を求めることができる。

(3) 駐車実態調査データの蓄積と活用

- 運用組織は、申請時提出資料、適用者からの毎年の報告、運用組織が定期的に行う調査等から、駐車実態データの蓄積を図り、他の地域ルール適用を受けようとする者の類似施設データ、地域ルールの見直し等へ活用していく。

(4) 義務の不履行に対する措置

- 地域ルールの申告内容、年次報告書に虚偽事項があった場合、適用後の管理運営が適切に行われていない場合などについて、運用組織は、その理由を聴取し、適用者へ必要に応じてその改善を指導できるものとする。

13. 地域ルールの実用体制等

◆地域ルールの実用体制等

【地域ルール本文（抜粋）】

（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、地域ルールの実用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実用を受けようとする者（以下「実用申請者」という。）は、次のとおり手続きを進めるものとする。

- （1） 実用申請者は、運用基準に定める実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、実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実用申請者に通知すること。
- （5） 運用組織から地域ルールの実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 地域ルールの実用内容に変更がある場合は、次のとおり手続きを進めるものとする。

- （1） 地域ルールの実用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、実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。

【運用基準（抜粋）】

（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）

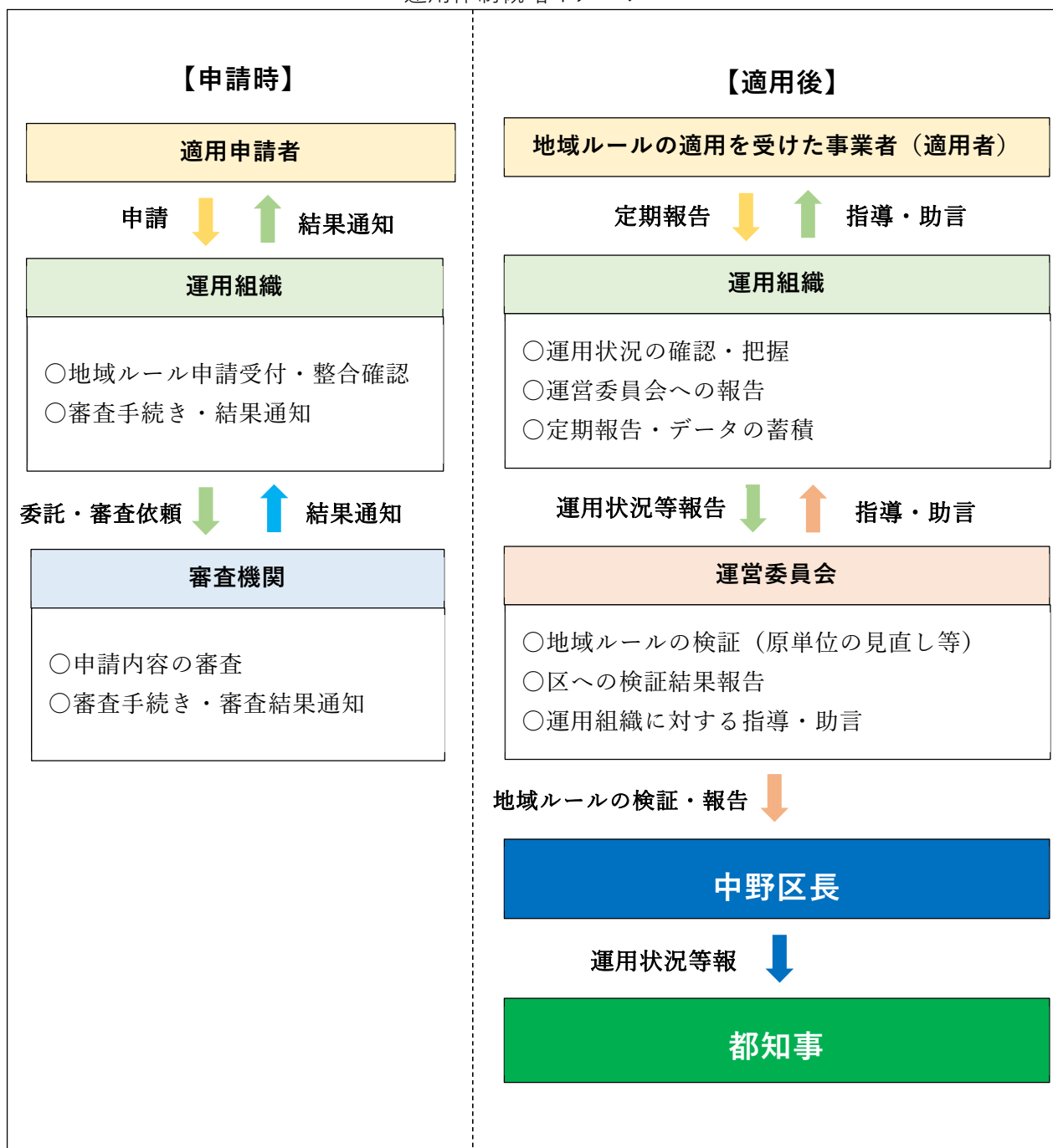
第16条 地域ルール第19条第1項1号に規定する実用申請書及び同条第2項第1号に規定する変更申請書の様式は、別に定めるものとする。

2 地域ルール第19条第1項第1号に規定する実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。

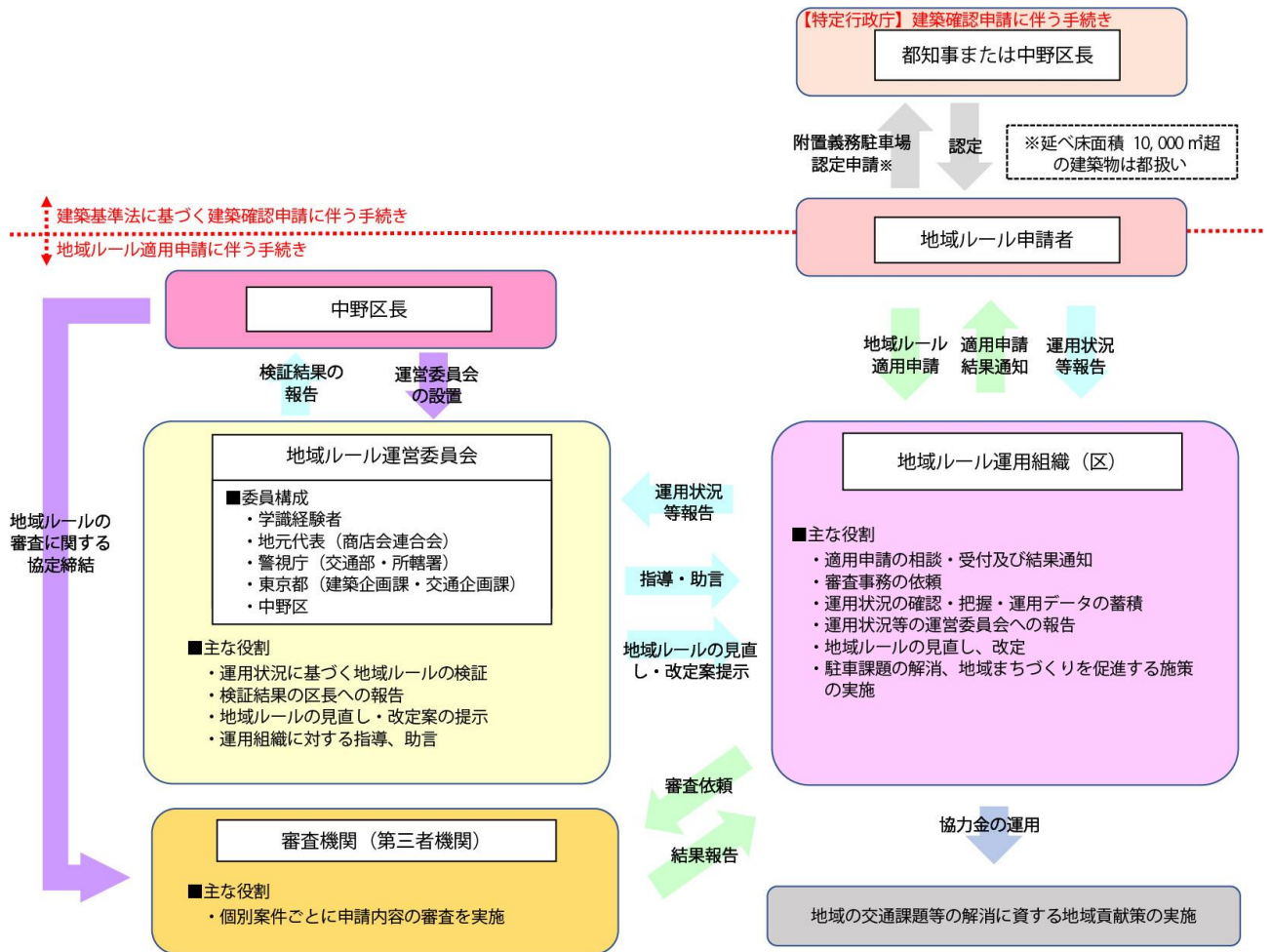
◆審査の体制・地域ルール運用体制

- 地域ルールは以下左図のとおり確認・審査を行い、右図の体制で運用する。（詳細の運用体制図は次ページ参照）
- 運用組織が行う手続等の業務は、区が実施する。
- 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。）からの申請内容については、専門性の高い内容であるため、運用組織とは別に審査機関を設置する。
- 審査機関は、地域のまちづくりの方向性、交通状況等に関する専門的見地から、客観性、公平性を期すため、第三者機関に依頼する。

<運用体制概略イメージ>



◆中野駅周辺地区駐車場地域ルール 運用体制図



◆適用申請手続きの流れ

地域ルールの申請・審査の手続きは、運用組織への適用申請に基づき、駐車施設の整備に関する審査があり、地域ルールの適用を希望する事業者は、以下の手順及び事項を順守し申請等を行う。（次ページ参照）

- ①事前相談
- ②地域ルールの申請
- ③誓約書等の提出
- ④駐車場条例認定申請
- ⑤建築確認申請等
- ⑥工事完了届
- ⑦定期報告

◆審査の手順

- ①適用申請者は、地域ルール適用申請を運用組織へ提出する。
- ②運用組織は、申請書類の記載事項、申請内容の地域ルールとの整合の記載内容をチェックし、上位計画及び事前相談・協議等を踏まえて、地域ルール適用条件の判定をする。
- ③運用組織は、駐車施設の整備（附置義務台数の適正化、隔地駐車施設での確保の適用）について審査を審査機関へ依頼する。
- ④審査は、通常審査と簡易審査に分類される。
- ⑤通常審査は、予備審査及び本審査から構成される。
- ⑥簡易審査は駐車施設規模が小さい場合等に適用し、隔地先とする駐車施設の確認を行う。
※簡易審査の対象となるかの確認については、運用組織に相談すること。
- ⑦予備審査は、本審査の実施前に必要となる要件の過不足について、すみやかに申請内容の技術的確認を行う。
- ⑧予備審査の技術的確認の結果、本審査に実施可能と判断された場合は、本審査へ移行する。
- ⑨本審査及び簡易審査は、地域ルールの適用の可否について、技術的検証を行う。
- ⑩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審査機関による審査を行う。
- ⑪審査機関は、申請された案件について、技術的・専門的見地から地域ルール適用申請内容を客観的に審査し、その結果を運用組織に通知する。
- ⑫運用組織は、審査機関からの審査結果の通知を受けて、その結果を申請者へ通知する。

◆審査の内容

運用組織及び審査機関は、適用申請者より提出された書類、図書及び資料等について、次の観点から審査する。

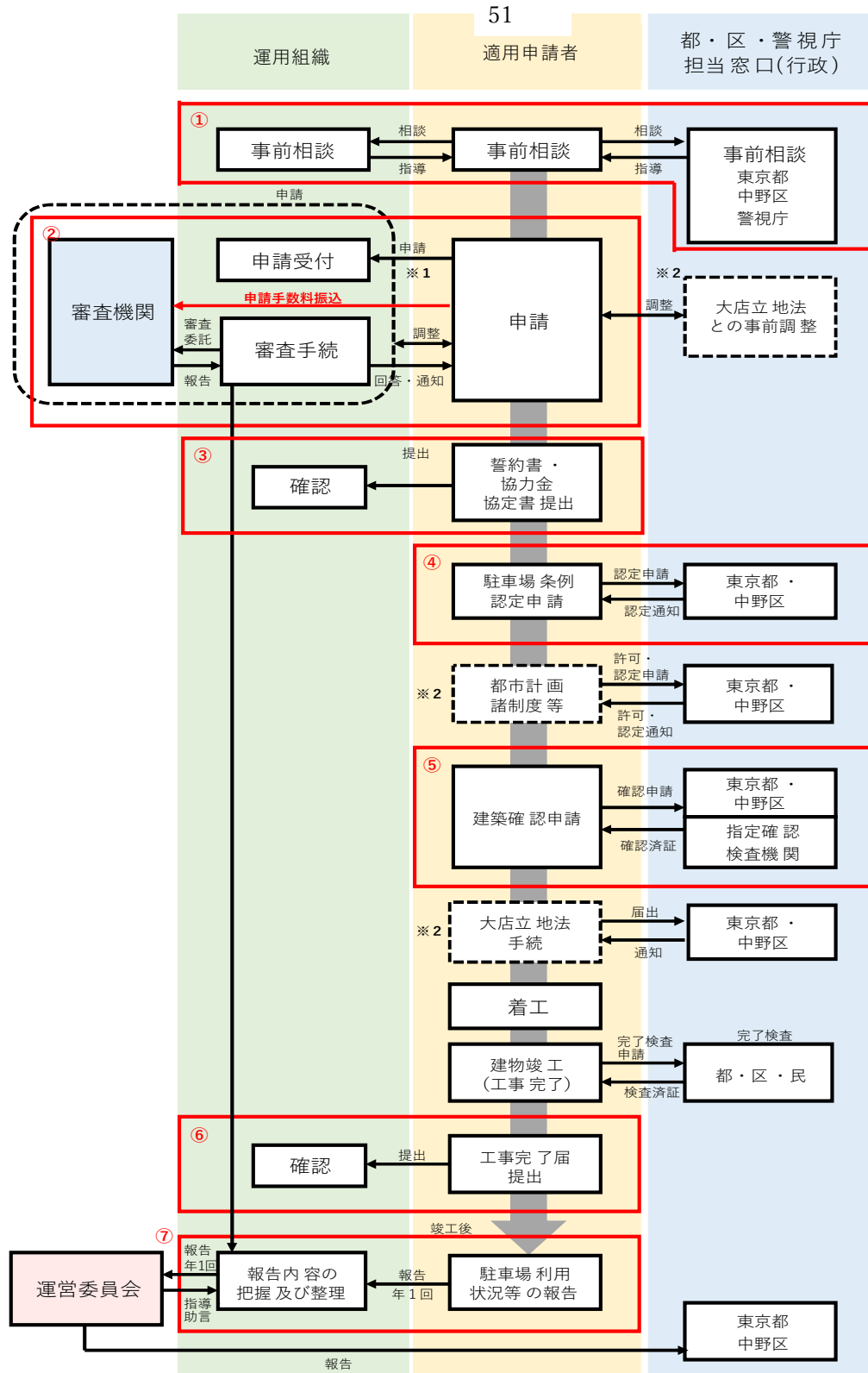
【運用組織】

- 通常審査か簡易審査か判断
- 申請書類、記載内容及び図面等の不備、地域ルールの内容との整合性の確認
- 地域の意向、将来計画、駐車施設の整備内容及び地域貢献策等の確認
- 事前協議内容との整合性

【審査機関】

- 駐車需要の算定方法（類似施設、需要台数、整備台数等）
- 隔地の方法（隔地駐車施設の状況・利用状況及び担保性、円滑な利用への配慮等）
- 駐車施設整備の内容（移動円滑化への配慮、出入口の設置に関する安全上の配慮等）
- 荷さばき駐車施設の整備内容（物流効率化施策の内容、規模・構造基準への対応、円滑な利用への配慮等）
- 駐車施設の適正な運用（維持管理方法、周辺駐車施設との連携、駐車施設案内・誘導方策等）
- 周辺交通への影響（周辺道路・交差点への交通影響、地区全体の駐車需要への影響等）
- ※ただし、簡易審査の場合は、周辺交通への影響の確認は除く。

■ 中野駅周辺地区地域ルール適用申請フロー（イメージ）



※ 1 : 申請手数料の指定口座への振込を確認したあと、申請を受付する

※ 2 : 必要に応じて手続を行う

計画内容に変更が所持他場合は、運用組織（中野区）及び各担当窓口にご相談すること

◆必要書類（提出書類一覧）

< 駐車施設附置台数に関する審査 >

図書及び添付資料	必要資料・主な記載事項
1 建物の計画概要	所在地、用途地域、基準容積率、基準建ぺい率、敷地面積、計画建築面積、延べ床面積、用途別床面積、駐車施設床面積、主要用途、構造、予定工事期間、開発手法 など
2 案内図・付近見取図	申請建物の位置、方位及び道路、河川等の目標となるもの
3 配置図又は外構平面図	方位、縮尺、敷地境界線、土地の高低、道路の位置、幅員及び車線数、建物の主要な出入口、駐車施設の出入口位置及び交差点等からの距離、中野駅からの距離、周辺の土地利用状況 など
4 各階平面図	方位、縮尺、各階の用途及び用途別床面積 など
5 立面図	縮尺、隣地境界線、出入口 など
6 駐車施設断面図	縮尺、階高、天井高さ、車路等の勾配、桁高 など
7 建物動線計画図関連 (周辺道路状況図)	出入口位置、自動車動線、周辺交通量、交差点負荷 など
8 駐車需要予測関連資料	都条例による附置義務台数の算定、 類似事例等を用いた需要予測による必要駐車台数※ ¹ 、 荷さばき駐車施設需要台数の算定（荷さばき計画）※ ² 、 障害者のための駐車施設台数の設定 など
9 自主設置台数資料※ ³	集約駐車施設（隔地駐車施設、共同荷さばき駐車施設等）の駐車台数等の有無、 設定の考え方 など
10 建物周辺現況写真	周辺の道路状況等がわかるもの (申請日から6ヶ月以内に撮影したもの、現況道路がない場合は除く)
11 機械式駐車場に関する書類及び図書※ ⁴	機械式駐車施設認定書、証明書、利用方法等がわかるもの

※1：類似建築物の駐車需要に応じた台数とする場合に必要（P9参照）

※2：類似建築物の駐車需要に応じた台数とする場合に必要（P14参照）

※3：開発建築物の附置義務駐車施設の他に、集約駐車施設、地域荷さばき駐車施設等の整備計画がある場合に必要

※4：機械式駐車施設を附置義務駐車施設として整備する場合に必要

< 駐車施設の隔地による確保に関する審査 >

図書及び添付資料	必要資料・主な記載事項
1 建物の計画概要 (申請建物及び集約駐車施設)	所在地、用途地域、基準容積率、基準建ぺい率、敷地面積、建築面積、延べ床面積、用途別床面積、計画容積対象床面積、駐車施設部床面積、主要用途、構造、予定工事期間、開発手法、竣工年月日 など
2 案内図・付近見取図	申請建物及び集約駐車施設の位置、方位、道路、河川等の目標となるもの
3 配置図又は外構平面図 (申請建物及び集約駐車施設)	方位、縮尺、敷地境界線、土地の高低、道路の位置及び幅員、車線数、建物の主要な出入口、駐車施設の出入口位置及び交差点等からの距離、中野駅からの距離、申請建物から集約駐車施設までの距離、周辺の土地利用状況 など
4 各階平面図 (申請建物)	方位、縮尺、各階の用途及び用途別床面積 など
5 駐車施設平面図 (申請建物及び集約駐車施設)	方位、縮尺、駐車施設レイアウト、車室の寸法、車路幅員、出入口からゲートまでの滞留長及び滞留できる台数、身障者対応駐車施設からE Vまでの経路、車路等の勾配 など
6 集約駐車施設までの動線図 (周辺道路状況図)	縮尺、申請建物から集約駐車施設までの距離、信号等の位置、バリアフリー状況、周辺交通量、交差点負荷※1 など
7 立面図 (出入口がある面) (申請建物及び集約駐車施設)	縮尺、隣地境界線、駐車施設出入口 など
8 駐車施設断面図 (申請建物及び集約駐車施設)	縮尺、階高、天井高さ、車路等の勾配、桁高 など
9 駐車施設利用状況関連資料 (集約駐車施設)	附置義務台数、整備台数、駐車施設の空き状況 など
10 集約駐車施設入出庫関連資料	集約駐車施設の入出庫処理能力がわかるもの
11 建物周辺現況写真	申請建物から集約駐車施設までの経路 (道路状況等) がわかるもの (申請日から6ヶ月以内に撮影したもの)
12 機械式駐車施設に関する書類及び図書※2	機械式駐車施設認定書、説明書、利用方法等がわかるもの
13 サイン表示、案内誘導計画	当該建物における駐車施設、駐車施設から当該建物までの案内サイン、案内誘導の方法等がわかるもの
14 移動を補完するための対策等の計画書	集約駐車施設内に駐車施設を設ける場合、当該建物と集約駐車施設間の移動を補完する対策の内容、利用方法等がわかるもの

※1：簡易審査の場合は、周辺交通量、交差点負荷を除く

※2：機械式駐車施設を附置義務駐車施設として整備する場合に必要

◆審査手数料及び地域貢献協力金

地域ルール運用において必要な事項を踏まえ、運用組織が定める地域ルールの適用申請・審査及び適用を受けた場合の審査手数料及び地域貢献協力金については、以下のとおりとする。

- 審査手数料：地域ルール適用審査を実施するために必要な費用
- 地域貢献協力金：地域まちづくり施策の具現化に協力するための地域まちづくり貢献策

◆支払いについて

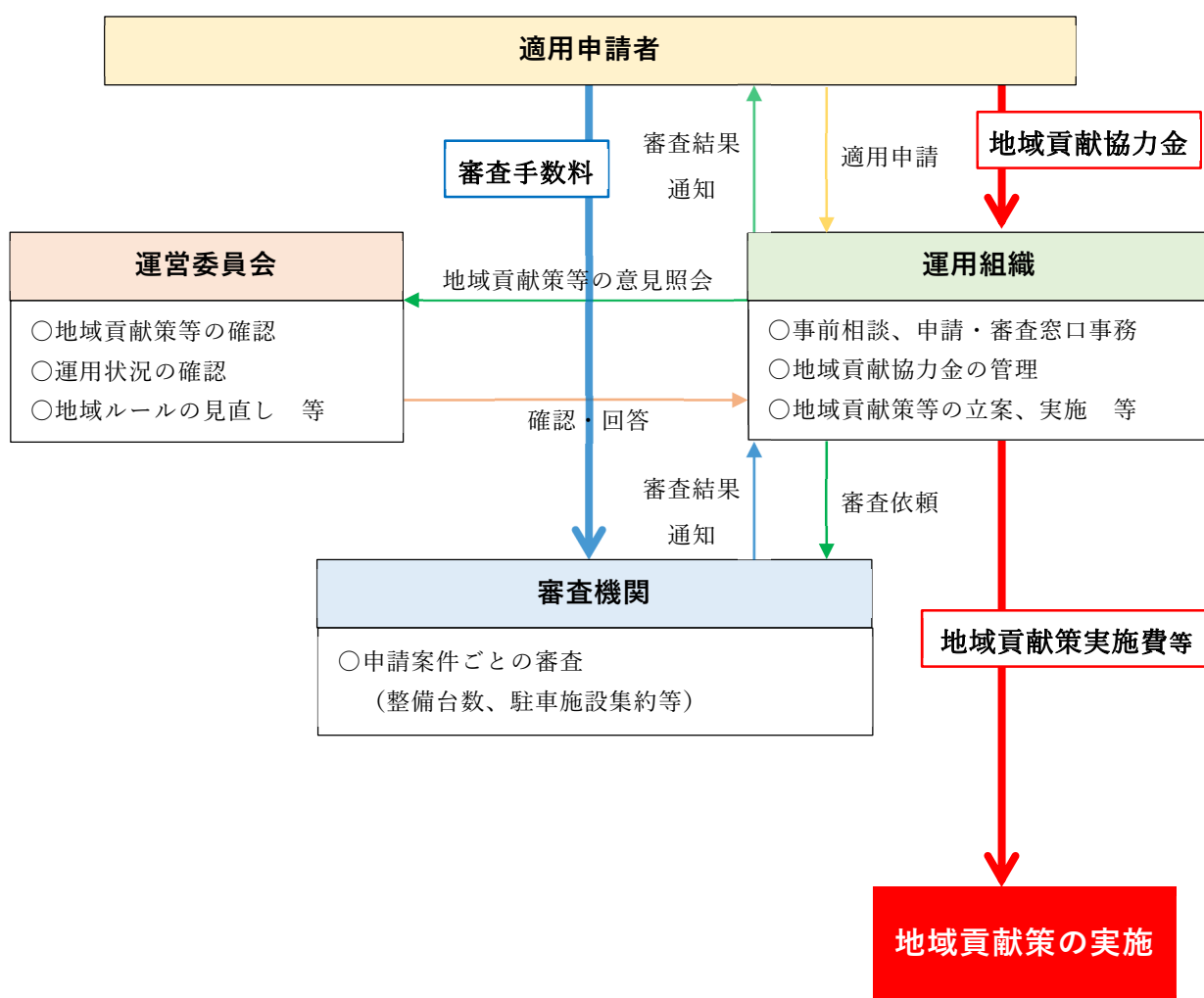
○審査手数料

地域ルール適用審査を実施するための費用として、適用申請者は、申請手続きの際に、別途定める審査手数料を審査機関に支払うものとする。

○地域貢献協力金

地域ルールの適用を受けた適用申請者は、地域まちづくり施策の具現化に協力するための地域まちづくり貢献策として、地域貢献協力金を支払うものとする。

< 審査手数料及び地域貢献協力金の流れ（イメージ） >



◆審査基準・審査のポイント

審査機関が実施する駐車施設の整備に関する審査の項目と審査の視点は、以下のとおりである。

①駐車施設附置台数に関する審査

項目		内容
駐車需要の算定方法	類似建築物実績の適用	☐ 立地条件からみた類似性 ☐ 建物規模・用途構成からみた類似性 ☐ 駐車実績の調査・算定方法
	推計方法、駐車原単位等の設定	☐ 駐車原単位の設定 ☐ 駐車需要推計方法
都条例附置義務台数との比較		☐ 都条例の基準により算出した場合の附置義務台数
駐車需要変動等の考慮		☐ 平常期と繁忙期などの需要変動の考慮
自主設置台数の確認		☐ 事業者の自主設置台数 （集約駐車施設等）
駐車施設の整備内容 ※整備する場合のみ	全般	☐ 移動円滑化への配慮 ☐ 出入口の設置に関する配慮
	荷さばき車用駐車施設	☐ 駐車施設の規模等に関する基準への適合 ☐ 配慮すべき事項への対応 ☐ 物流効率化施策の内容（削減見込み台数）

②駐車施設の隔地による確保に関する審査

項目		内容
集約駐車施設の状況		☐ 車両入出庫動線 ☐ 駐車待ち車両の敷地内滞留長の確保 ☐ ハイルフ車、物流車両に対応した桁高の確保 ☐ 車路の配置 ☐ 車室の配置
隔地先駐車施設の利用状況及び担保		☐ 隔地先駐車施設の利用状況（空き状況） ☐ 隔地する附置義務台数 ☐ 契約書等
隔地先駐車施設の円滑な 利用への配慮	距離、時間、交通負荷	☐ 隔地先駐車施設までの距離、道のり ☐ 隔地先駐車施設までの徒歩時間 ☐ 周辺地区交通への影響 ※
	歩行者ネットワーク状況	☐ 移動経路上の分断要素の有無 ☐ 上下移動の制約の有無 ☐ 地下歩道・歩行者専用道の有無 ☐ 移動経路におけるバリアフリー対策の状況
	円滑に利用されるための対策	☐ 駐車施設案内・誘導策の有無

※簡易審査の場合は、周辺地区交通への影響の確認は除く。

① の審査の視点
・周辺土地利用等の立地条件、建物規模及び用途別床面積構成等の観点から、類似建築物としての適切性を確認する。 ・類似施設の駐車実績の調査方法、用途別駐車台数の把握方法の妥当性を確認する。
・駐車原単位の設定における根拠データ、算定方法・手順の妥当性を確認する。 ・需要台数算定方法・手順に誤りがないか確認する。
・地域ルール of 基準により算定した駐車台数との比較対象を行う。
・平常期と繁忙期などの需要変動に関する考慮が適正になされているか確認する。
・当該建築物の附置義務台数の他に、事業者が整備する隔地受け入れのための集約駐車施設、荷さばき用、障害者用駐車スペースの共同利用を可能とする駐車施設など、地区の駐車需要の受け皿となる駐車施設の計画有無を確認する。
・バリアフリー新法、建築物バリアフリー条例等に対応した移動円滑化への配慮がなされているか等を確認する。 ・駐車施設の出入口の設置に関して、前面道路への交通影響や、安全性の向上に配慮されているか等を確認する。
・車室の大きさ及び天井高さ、車路などが地域ルール of 基準に適合しているかを確認する。 ・地域ルールで定める駐車施設において配慮すべき事項への対応がなされているかを確認する。 ・共同荷受けや共同集配などの施策の実施内容及び荷さばき駐車台数の削減見込みの適切性について確認する。

②の審査の視点
・隔地先駐車施設の位置図・施設図等をもとに施設状況を把握し、隔地の受け入れが可能であるか、隔地の受け入れによって問題が生じないかを確認する。 ・荷さばき用の駐車施設の隔地先については、駐車施設の規模・構造が基準を満たすものであるか確認する。 ・荷さばき用の駐車施設において、規模・構造の基準が満たせない場合は、はり下高さに応じた車両による運用が可能であることを確認する。
・隔地先駐車施設の空き状況を確認し、受入れ余地があるか確認する。 ・隔地先駐車施設に整備されている駐車台数が、隔地する台数以上であるか確認する。 ・駐車施設の賃貸借契約書等により、専用的に利用できる駐車施設として確保されているか確認する。
・申請対象建築物と隔地先駐車施設の位置図をもとに、隔地距離が適切な範囲であるかを確認する。 ・隔地による周辺地区交通や周辺交差点への影響が交通状況を悪化させないことを確認する。 ※
・申請対象建物と隔地先駐車施設の移動経路において、幹線道路・鉄道等の分断要素、上下移動等の移動制約等がないかを確認する。 ・バリアフリー経路等の状況を確認し、隔地距離の弾力的な設定が可能かどうかを確認する。
・申請対象建築物と隔地先駐車施設間の移動が円滑に行われ、利用者が無理なく利用するための対策がとられているかを確認する。

※簡易審査の場合は、周辺地区交通や周辺交差点への影響確認を除く。

令和 6 年 6 月 (Ver. 1)

発行・編集：中野区まちづくり推進部中野駅周辺まちづくり課

T e l : 0 3 - 3 2 2 8 - 8 9 7 0

F a x : 0 3 - 3 2 2 8 - 5 4 1 7

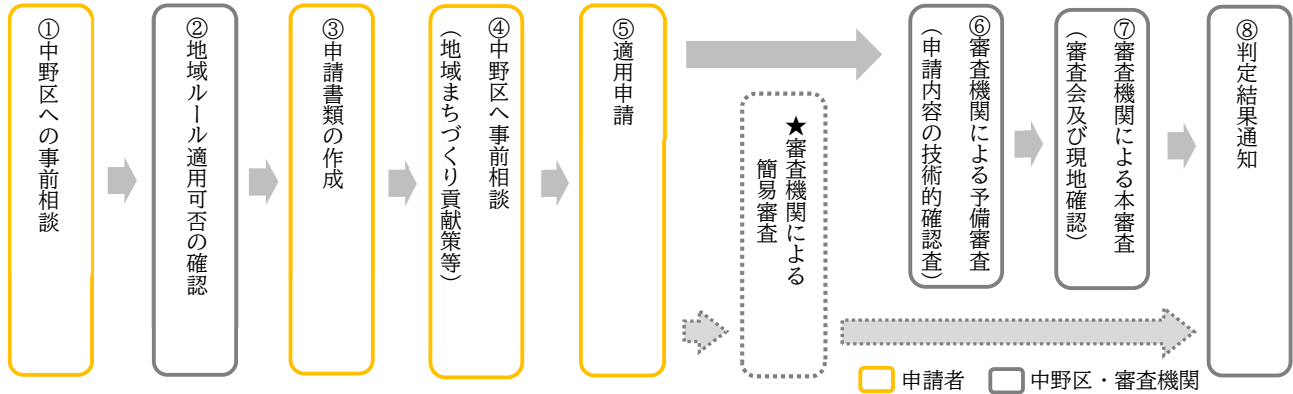
E - m a i l : nakanoekitiku@city.tokyo-nakano.lg.jp

住 所：〒164-8501 中野区中野 4 - 1 1 - 1 9

中野駅周辺地区駐車場地域ルール適用申請に関するご案内

■適用申請・審査の流れ

〈イメージ〉



※⑤から⑧までにかかる期間は、申請内容により異なりますが、概ね4か月程度です。スケジュールには余裕を持って計画してください。

※⑥予備審査では、本審査の実施前に必要となる要件の過不足について、申請内容の技術的確認を行います。

※⑦本審査では、審査会で申請内容について説明を求められますので、ご同席をお願いします。

※★隔地に関する審査で、附置義務の駐車施設規模が小さい場合等は、簡易審査の対象となる場合があるため、別途、運用組織に相談して下さい。

※地域ルールの内容につきましては、別途「中野駅周辺地区駐車場地域ルール運用指針」をご確認下さい。

■審査手数料及び地域まちづくり貢献協力金

1) 審査手数料

地域ルール適用に伴う審査を実施するための費用として、以下の審査手数料を審査機関へお支払いいただきます。

審査手数料（申請1件あたり、消費税別）

（令和6年5月時点）

建物規模 （床面積）	隔地審査			附置義務台数 減免審査		附置義務台数減免 及び隔地の同時審査	
	簡易審査	予備審査	本審査	予備審査	本審査	予備審査	本審査
25,000㎡以上	540,000	340,000	760,000	630,000	1,440,000	740,000	1,820,000
25,000㎡未満 6,000㎡以上	470,000	330,000	740,000	620,000	1,190,000	670,000	1,530,000
6,000㎡未満	430,000	290,000	700,000	580,000	1,020,000	630,000	1,370,000

※適用申請時に予備審査（簡易審査）手数料をお支払い下さい。

※本審査に進んだ場合、予備審査の通知を受けた日以後、速やかに本審査手数料をお支払い下さい。本審査手数料の振り込みが確認でき次第、本審査に移行します。

※審査が開始された以降に申請を取り下げた場合、判定結果適用後に適用を取りやめた場合の、いずれの場合も審査手数料は返還しませんので、あらかじめご了承下さい。

2) 地域まちづくり貢献策の実施

地域ルール適用により附置義務台数を減免する場合には、地域まちづくり貢献策を実施していただきます。地域まちづくり貢献策を、地域貢献協力金（運用組織が管理し、地域の駐車・交通対策の実施費用等に充てるもの）とする場合は、下記の金額とさせていただきます。

なお、都市開発諸制度を活用する開発建築物については、地域貢献協力金による地域まちづくり貢献に加え、地域貢献等の整備も合わせて実施していただきます。

地域まちづくり貢献協力金（附置義務減免台数1台あたり）・・・2,000,000円

〈納付時期〉

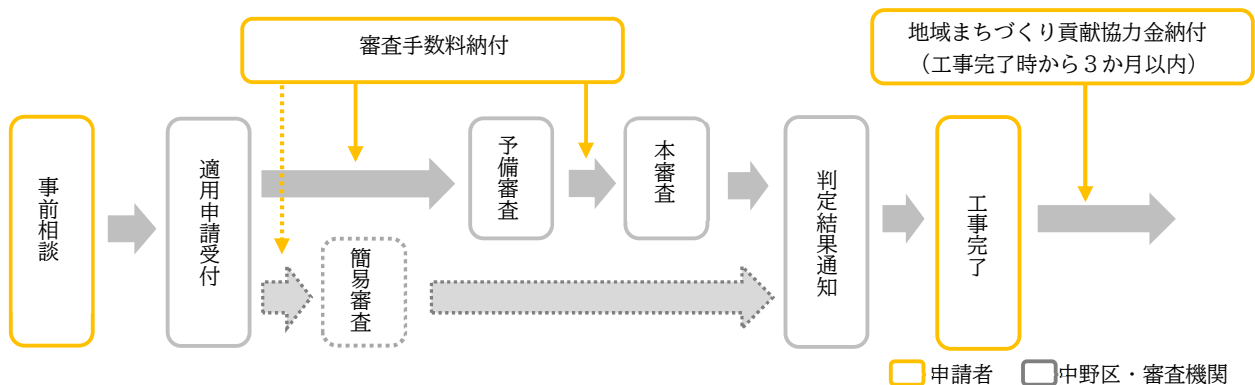
○工事完了時から3か月以内に納付をお願いします。

※一度納付された地域まちづくり貢献協力金は返還しません。

※申請者が申請取下げ届を提出した場合、届出以降に納付予定であった地域まちづくり貢献協力金については、納付義務を負わないものとします。

※附置義務減免台数の変更により地域まちづくり貢献協力金の額が変更された場合には、変更後の地域まちづくり貢献協力金の額を、工事完了時から3か月以内に納付していただきます。

〈審査手数料及び地域まちづくり貢献協力金の納付時期〉



※ 審査手数料については、審査機関が指定する口座へお振り込みをお願いします。

※ 地域まちづくり貢献協力金については、工事完了時から3か月以内に、中野区が指定する方法にて納付をお願いします。

■地域ルール適用後の対応について

中野駅周辺地区駐車場地域ルール第16条に基づき、地域ルールの適用を受けた者は、以下の取組を実施していただきます。あらかじめご理解の上、ご協力をお願いします。

駐車実態調査の実施と報告

- ・適用者は、駐車施設の利用実態及び確保状況を確認し、運用組織へ1年毎に報告を行うこと（「地域ルール適用駐車施設の運用状況報告書」の提出）。
- ・駐車施設を隔地で確保している場合、駐車施設が継続して確保されていることが確認出来るように、1年毎に賃貸借契約が継続していることが確認できる書類を提出すること。

■地域ルール適用後の対応について

【中野駅周辺地区駐車場地域ルール運用組織事務局】

事前相談・申請窓口 中野区まちづくり推進部中野駅周辺まちづくり課

〒164-8501 中野区中野4-11-19

TEL03(3228)8970

FAX03(3228)5417

E-mail: ekikeikaku@city.tokyo-nakano.lg.jp

発行：令和6年6月

中野駅周辺地区駐車場地域ルール

— 概 要 —

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。

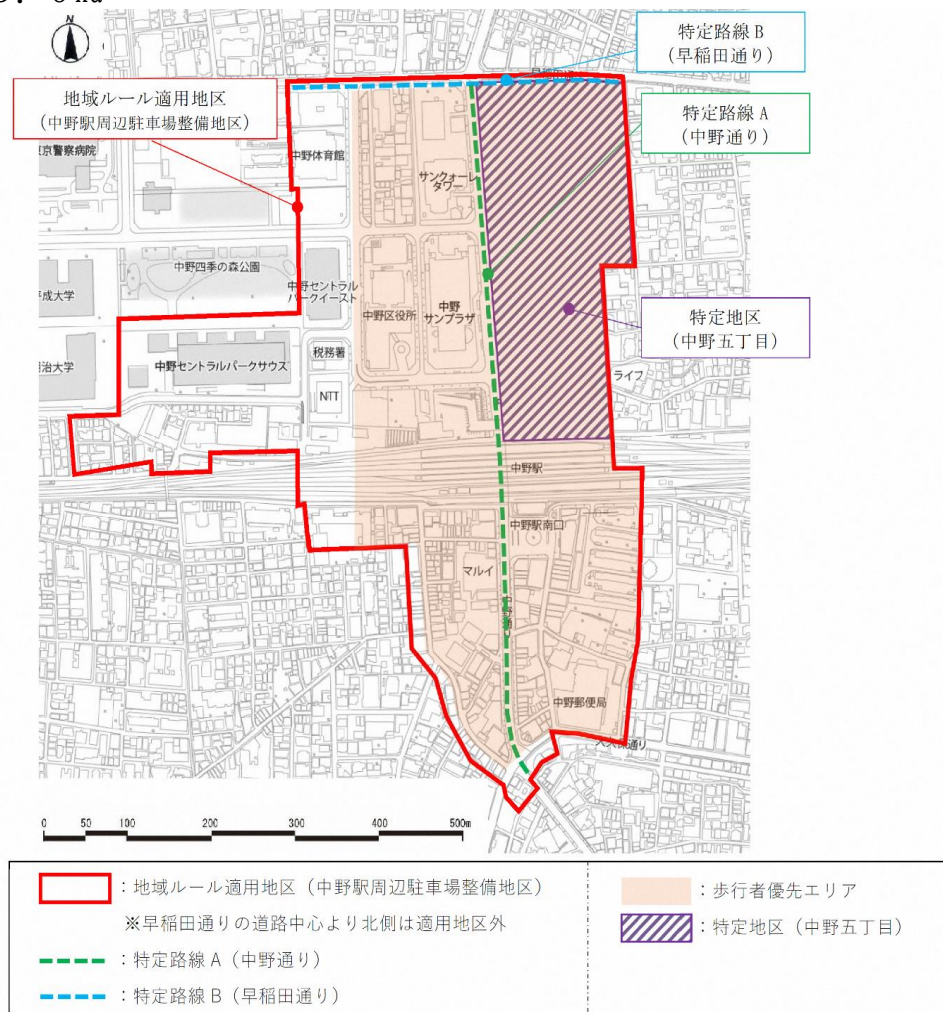
1. 地域ルールの目的（地域ルール 第1条）

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）

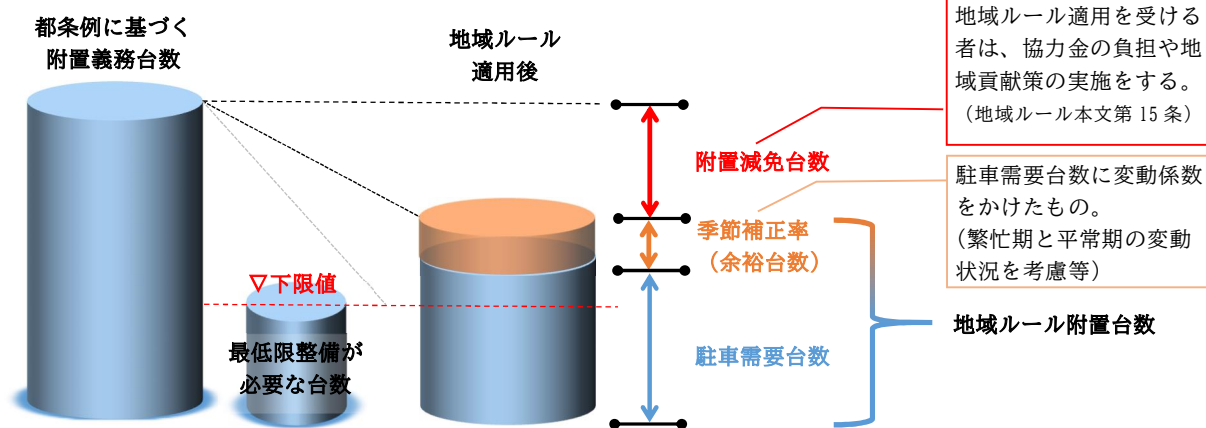
(1) 一般車駐車施設

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

【運用イメージ図】



◆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をする

※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

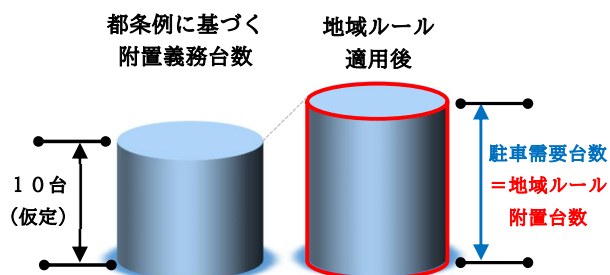
「都条例」、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、「東京都福祉のまちづくり条例」等を踏まえ、用途特性に配慮した台数とします。

（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。

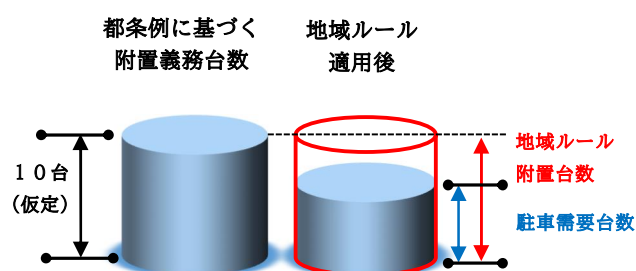
【運用イメージ図】

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】

駐車需要台数 = 駐車原単位※³ × 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

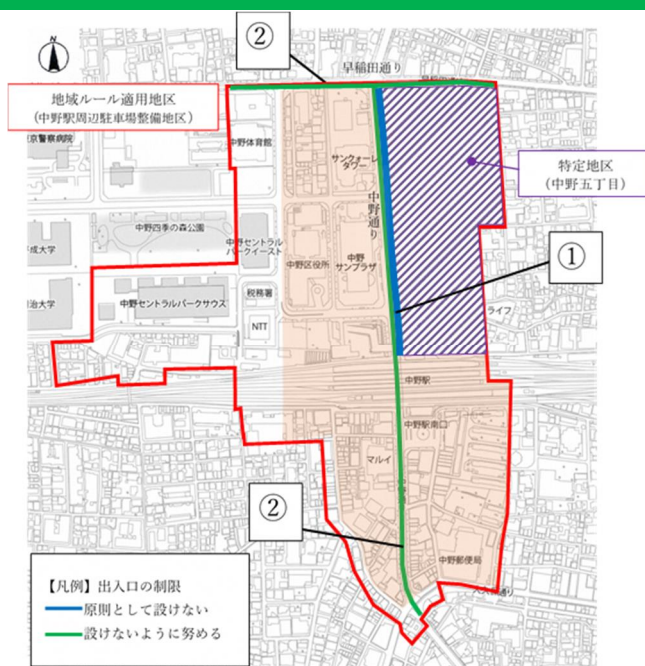
	一般車駐車施設	障害者駐車施設	荷さばき駐車施設※5
① 車室の寸法 (幅×奥行き)	2.3m×5.0m以上 2.5m×6.0m以上(3割以上)	3.5m×6.0m以上 (車椅子の車両後方からの乗降を考慮すること。)	後開きの場合 原則 2.9m×8.5m以上 横開きの場合 原則 3.9m×7.0m以上
② 車室・車路の 天井高さ	車室 2.2m以上 車路 2.4m以上	同左	原則 3.2m 以上
③-1 車室に面する 車路の幅員	歩行者用通路なし：7.0m(5.5m)以上 歩行者用通路あり：6.5m(対面通行5.5m、一方通行5.0m)以上 (やむを得ない場合は()とすることができる)	同左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

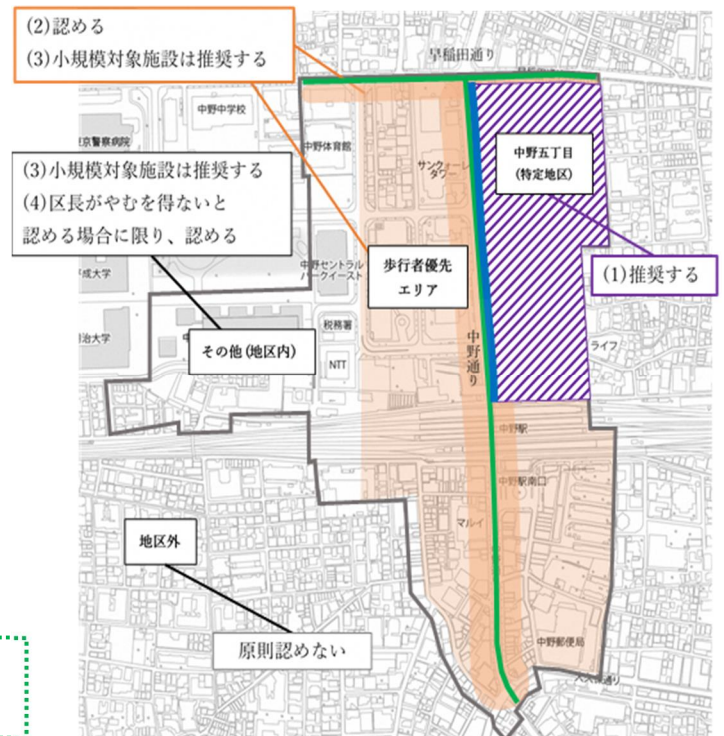
駐車施設の前面道路への出入口については、入出庫時の前面道路への影響、視距の確保、前面道路との正対、入出庫の方法（前進入庫・前進出庫）、歩行者及び周辺交通との交錯を最小限にするなど安全性の向上に配慮した位置に設けてください。
（原則左折入出庫、施設内に適切な滞留空間を確保、など）

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。

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



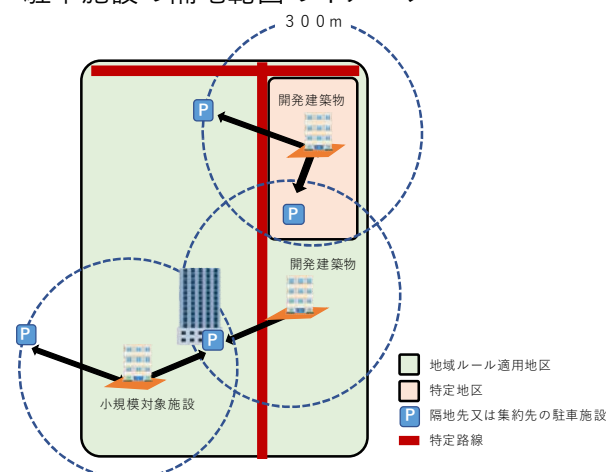
◆一般車駐車施設の隔地及び集約化の具体的基準

- ・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。

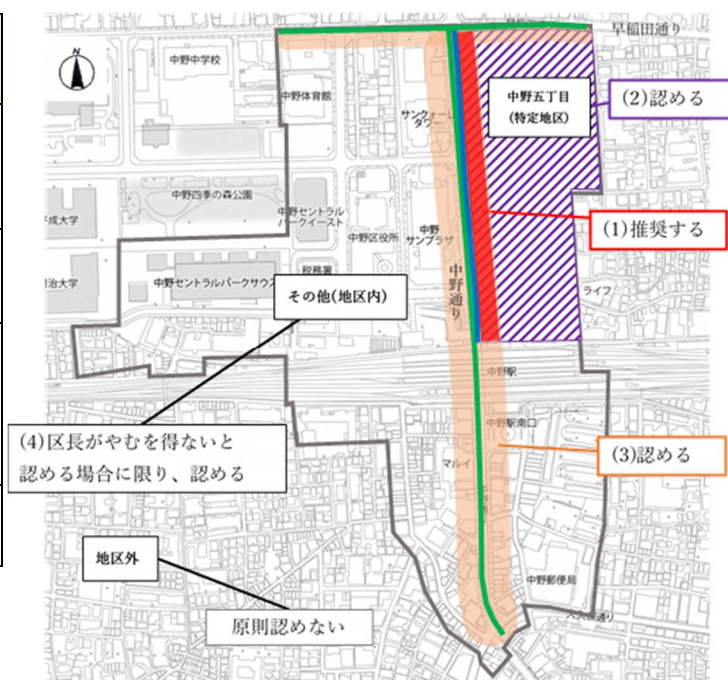
○障害者用駐車施設

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 1 5 条）

地域ルールの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します。

- （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の整備
 - ・都市開発諸制度を活用する建築物については、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（地域貢献施設整備）を行っています。
 - ・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、具体の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 1 6 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。

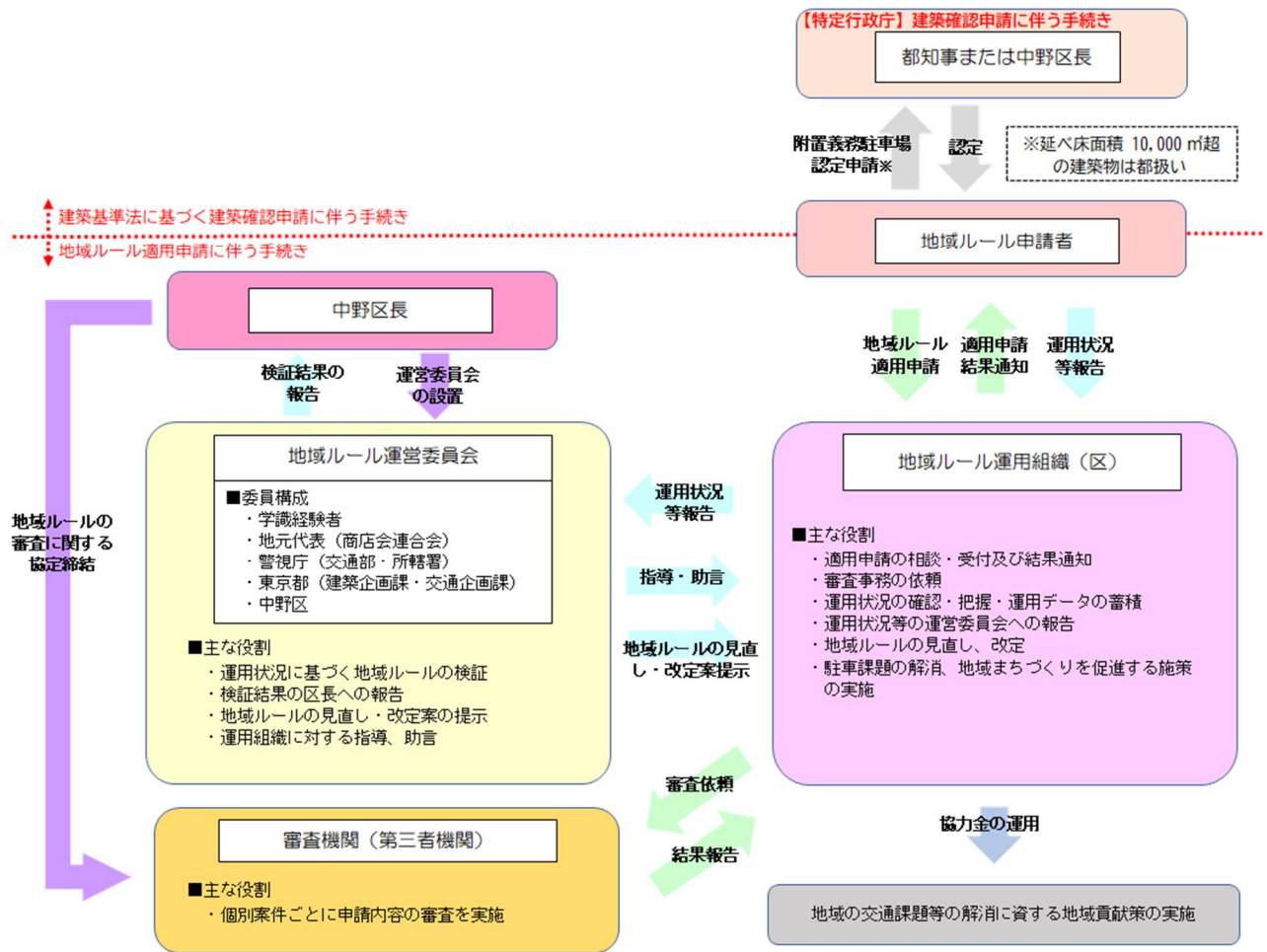
- （１）地域ルールの適用を受けた者は、地域の駐車需要を適正に維持するため適切に管理・運営を行うほか、地域の交通環境に影響が生じる場合には、適切な対策を実施します。
- （２）地域ルールの適用を受けた者は、駐車施設の運用状況等の報告をまとめ、年に 1 回運用組織に報告します。
- （３）運用組織は、地域ルールの適用を受けた者からの報告をまとめ、地域ルールの運用状況、まちづくり貢献策の実施状況等を年に 1 回、運営委員会に報告します。
- （４）運営委員会は、地域ルールの運用状況等を検証し、区長へ報告を行います。

1 3. 地域ルールの運用体制等（地域ルール 第 1 7 条～第 1 9 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）】



1 4 . 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。

