

自由が丘駅周辺駐車場地域ルール 運用マニュアル

令和 6 年 4 月

目黒区街づくり推進部地区整備課

<目次>

はじめに。運用マニュアルの位置づけ.....	1
1. 目的.....	1
2. 適用地区の区域.....	2
3. 地区の駐車対策の基本方針.....	3
4. 対象駐車施設.....	4
5. 駐車施設の附置基準.....	5
6. 駐車施設の隔地・集約（駐車施設の確保）の考え方.....	20
7. 地域まちづくり貢献策の実施.....	26
8. 駐車施設の規模・構造・出入口等.....	28
9. 地域ルール of 運用体制及び運用方法.....	31
10. 地域ルール of 実効性を確保するための方策.....	43

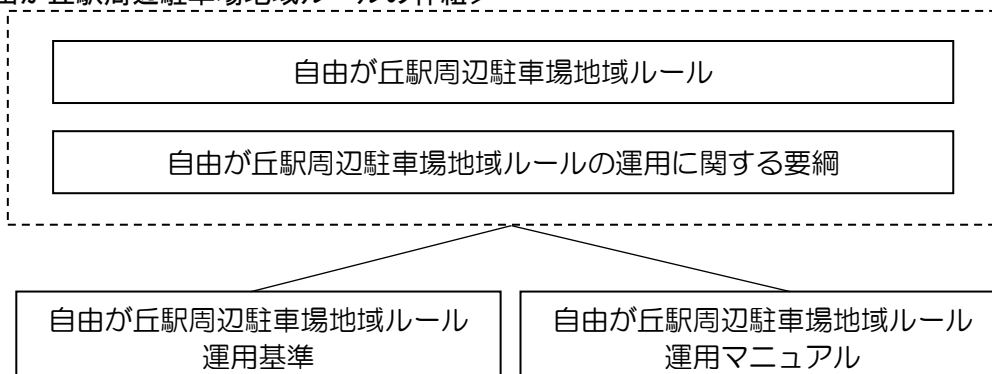
はじめに。運用マニュアルの位置づけ

○「自由が丘駅周辺駐車場地域ルール運用マニュアル」（以下「運用マニュアル」という。）は、東京都駐車場条例（昭和33年東京都条例第77号。以下、「都条例」という。）に基づき策定した自由が丘駅周辺駐車場地域ルール（令和6年4月目黒区告示第245号の6。以下、「地域ルール」という。）に関して、その具体的な内容や取扱いの詳細、手続き等を定め、地域ルールの適用審査を円滑に進めるとともに、地域ルールの目的に沿った駐車施設の整備及び運用を進めるために活用することを目的とする。

○以下、本運用マニュアルでは、地域ルールの項目ごとに補足説明する。

○本マニュアルは、自由が丘駅周辺の交通環境や駐車施設利用状況の変化等、地区の状況の変化に合わせて適宜更新していくものとする。

<自由が丘駅周辺駐車場地域ルールの枠組>



1. 目的

本地域ルールは、自由が丘駅周辺のまちづくりの方向性や交通・駐車課題等を踏まえ、歩行者の安全な回遊性の向上や、駐車施設利用者の利便性や交通環境の改善に向けたまちづくりを実現することを目的とする。

○都条例では、一定規模以上の建築物を建築等する際に、その建築物により発生する駐車需要に対応して、駐車施設（乗用車・貨物車のための駐車施設等）の設置が義務付けられている。都条例における駐車施設の整備台数については、区部で一律の基準が定められているが、駐車場地域ルールを定めた地区では、地域特性に応じた地区独自の基準により、まちづくりの方向性を踏まえた駐車施設の整備を進めることが可能となる。

○令和4年3月の都条例の改正により、まちづくりと連携して地区特性や課題に即した駐車施設整備が進められるよう、鉄道駅周辺で地区計画等により「人中心のまちづくり」の誘導が位置付けているエリアが地域ルール策定可能エリアに追加され、自由が丘駅周辺においても地域ルールを策定することが可能となった。

○自由が丘駅周辺においては、歩行者の安全な回遊性の向上や、駐車施設利用者の利便性の向上及び交通環境の改善を図り、「歩行者中心のまちづくり」を実現することを目的として、地域ルールを策定する。

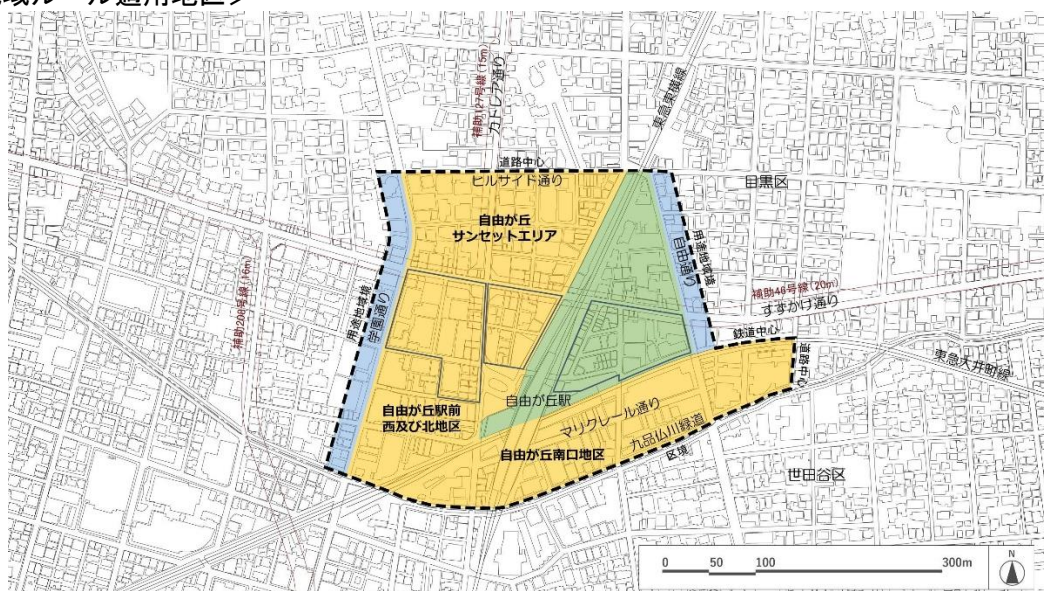
2. 適用地区の区域

本地域ルールの適用地区は、地区計画により「人中心のまちづくり」を進めているエリア及び今後再開発等の都市計画事業の検討の進捗に合わせてまちづくりを誘導するエリア等を含めた「自由が丘駅周辺（面積：約12.7ha）」とする。

(住居表示：自由が丘一丁目3～4番(一部)、5～14番、25～31番、自由が丘二丁目9～13番、14～17番(一部)、緑が丘二丁目25番(一部))

○本地域ルール適用地区は、令和4年3月の都条例の改正により新たに追加された地域ルールの考えに基づき、鉄道駅周辺の半径500m以内のエリアかつ地区計画により「人中心のまちづくり」を進めているエリア及び今後再開発等の都市計画事業の検討の進捗に合わせてまちづくりを誘導するエリア等を含めて、下図のように設定する。

＜地域ルール適用地区＞



【一】 地域ルール適用地区(約12.7ha)

※学園通り・自由通り沿いについては、沿道(道路境界線から20m)の近隣商業地域が掛かる建築物の敷地を含みます

地区計画によりまちづくりを誘導する地区

周辺と連携しながら沿道一体でまちづくりを誘導する地区

再開発等の都市計画事業の検討の進捗に合わせてまちづくりを誘導する地区 ☐ 再開発事業検討地区

※参考：新たに追加される地域ルールの対象エリアの考え方

○ まちづくりとも連携して、地区特性や課題に即した駐車場整備が進められるよう、鉄道駅周辺の都市計画や行政計画で、人中心のまちづくりの誘導を位置付けているエリアなどを、地域ルール策定可能エリアに追加する。

新たに追加する地域ルールの対象エリア

○「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等による良好な市街地整備を誘導するなどの位置づけがあるエリア」

※ GISデータに基づくと、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

適用地区の規模

○ 地域ルールの適用地区は、地域の交通問題等の解決に資するよう、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

出典：東京都駐車場条例検討委員会資料（東京都都市整備局市街地建築部建築企画課）

3. 地区の駐車対策の基本方針

(1) 地区独自の整備台数基準の設定による駐車施設供給量の適正化

地区独自の附置義務駐車施設の整備台数の基準を定めることで、歩行者が安全かつ快適に回遊できるまちなかづくりを実現する。

(2) 隔地・集約化による駐車施設の配置の適正化

大規模建築物等に集約駐車場の整備等を誘導し、中規模建築物の附置義務駐車施設等を隔地・集約化させ、地区全体で駐車施設の配置を適正化することで、駐車場出入口による交通渋滞の改善やにぎわいの連続性の創出、よりよい景観づくりを実現する。

また、大規模建築物に地域共同荷さばき場の整備等を誘導することで、貨物車（荷さばき車）の路上駐車による歩行者と自動車の交錯を改善する。

(3) 地域まちづくり貢献策の実施

地域ルールを適用して、附置義務駐車施設の整備台数を低減する場合は、その代替として地域まちづくり貢献策を実施する。地域まちづくり貢献策は、地区独自のまちづくり施策の具体化に資する応分の負担（地域まちづくり協力金の拠出）や地域の交通・駐車課題の改善に向けた取組（地域まちづくり貢献策）の実施とする。

○本地域ルールは、自由が丘駅周辺のまちづくりの方向性や交通・駐車課題等を踏まえ、本地区の特性に応じた附置義務駐車施設の整備方法などについて定めるものである。

○本地域ルールの適用地区及びその周辺では、現状で駐車施設の供給量（コインパーキング含む）に比較的余裕があり、今後、都条例通りに附置義務駐車施設が整備された場合、駐車需要と供給量の乖離が拡大する懸念がある一方、貨物車の駐車施設は不足していることを踏まえ、独自の附置義務駐車施設の整備基準を設定することにより、適切な誘導を図るものである。

○歩行者を優先するエリアにおいては、積極的に駐車施設を隔地に設置すること等により、駐車施設出入口の設置を抑制し、歩行環境を整えてまちのにぎわいを向上させる。

○地区全体での駐車施設の配置の適正化を図るため、中規模建築物の附置義務駐車施設等の隔地・集約化を積極的に推奨する。

○地域ルールの適用により、駐車施設整備費削減等の効果が生じる場合には、その効果の範囲内において、路上駐車課題（送迎車、荷さばき車等）等の地域の交通・駐車課題の解決を含むまちづくりの実現に資する地域まちづくり貢献策を促進し、地域のまちづくりに活用する。

4. 対象駐車施設

本地域ルールの対象は、東京都駐車場条例（昭和33年東京都条例第77号。以下、「都条例」という。）第17条第1項第2号、第17条の2第1項第2号、第17条の3第2号、第17条の4第1項第2号及び第19条の2第1項第1号の規定に基づく認定の対象となる附置義務駐車施設とする。

対象とする建築物は、以下のとおり2つの区分とする。

対象建築物	対象規模等
大規模建築物	延床面積6,000㎡超
中規模建築物	都条例の対象建築物のうち、延床面積6,000㎡以下

○地域ルールの対象とする駐車施設は、都条例第17条第1項第2号、第17条の2第1項第2号、第17条の3第2号、第17条の4第1項第2号及び第19条の2第1項第1号の規定に基づく認定の対象となる駐車施設とする。

○地域ルールの対象とする駐車施設は、「建築物を新築する場合の駐車施設」、「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）する場合の駐車施設」、「既存建築物に附置する駐車施設」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。

○大規模建築物は、地区の建物立地状況及び都条例における位置づけを踏まえ、「延床面積が6,000㎡を超える建築物」とする。

○中規模建築物は、附置義務駐車施設の隔地・集約を促進していく建物を想定し、「都条例の対象建築物のうち、延床面積が6,000㎡以下となる建築物」とする。

5. 駐車施設の附置基準

5.1. 乗用車の駐車施設の附置基準

(1) 乗用車の駐車施設の附置基準

建築物に附置する乗用車の駐車施設の台数は、以下のいずれかの方法により算出する。

ア) 地区独自の基準により算出した台数

建物用途ごとに定めた下記の「地区独自の駐車原単位」により、それぞれの用途に供する建築物の部分の床面積を単位面積で除して得た数値を合計した台数。

建物用途	地区独自の駐車原単位
百貨店その他の店舗	<u>400㎡</u> ごとに1台
事務所 その他特定用途 非特定用途（共同住宅以外）	<u>1,100㎡</u> ごとに1台

イ) 類似建築物等の駐車需要に応じた台数

対象建築物と用途、規模が同様であり、かつ、立地する地区の特性（公共交通機関の整備状況や土地利用の状況）が類似する複数建築物の繁忙期における駐車実績を用いて算出した台数。

○乗用車の駐車施設の整備台数については、現状で駐車施設の供給量（コインパーキング含む）に比較的余裕があり、今後、都条例通りに附置義務駐車施設が整備された場合、駐車需要と供給量の乖離が拡大する懸念があることを踏まえ、地区の特性、将来のまちづくり、駐車施設の需給バランス等を考慮し、駐車需要に応じた適切な整備を行うものとする。

ア) 地区独自の基準により算出した台数

○地区独自の基準により算出した地域ルール適用による駐車施設附置台数（以下、「地域ルール附置台数」という。）は、当該建築物の用途別床面積に駐車原単位を乗じた台数とする。

地域ルール附置台数 = 当該建築物の用途別床面積 × 駐車原単位※

（注1）延べ面積6,000㎡以下の場合は、都条例に基づく緩和係数を乗じることができる

（注2）事務所用途に供する部分の床面積が6,000㎡超の場合は、都条例に基づく大規模事務所の面積調整を行うことができる

○駐車原単位は、適用地区の駐車実態に基づき、地域ルールにおいて定めたものとする。

○駐車原単位は、地区の駐車需要の実績等を基に、駐車需要の将来変動や繁忙期等に対応可能な数値を設定する。

○地域ルール運用委員会は、地域ルールの運用に伴う経年的な駐車実態データを活用し、駐車原単位がより実態に即した数値となるよう、定期的に見直しを行う。

【参考】都条例に基づく緩和係数について

○都条例（令和5年3月時点）においては、延べ面積6,000㎡以下の場合は、駐車施設の附置義務台数の軽減措置として、下式により算出される緩和係数を乗じることとなっている。

$$\text{緩和係数} = 1 - \frac{1,500\text{㎡} \times (6,000\text{㎡} - \text{延べ面積})}{\{ 6,000\text{㎡} \times (\text{特定用途の床面積} + \text{非特定用途の床面積} \times 3/4) - 1,500\text{㎡} \times \text{延べ面積} \}}$$

※東京都駐車場条例（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）の場合）

【参考】都条例に基づく大規模事務所の面積調整について

○都条例（令和5年3月時点）においては、事務所用途に供する部分の床面積が6,000㎡超の場合は、附置義務台数の軽減措置として、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算出を行うこととなっている。

$$\text{大規模事務所のみなし床面積} = \Sigma (\text{各区分に該当する床面積} \times \text{面積調整率})$$

床面積の区分	面積調整率（係数）
～6,000 ㎡	1.0
6,000 ㎡～10,000 ㎡	0.8
10,000 ㎡～100,000 ㎡	0.5
100,000 ㎡～	0.4

※東京都駐車場条例（23区内の場合）

イ) 類似建築物等の駐車需要に応じた台数

○現況建築物又は類似建築物（以下「類似建築物等」という。）の駐車需要に応じた地域ルール附置台数は、類似建築物等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。

地域ルール附置台数 = 当該建築物の用途別床面積 × 駐車原単位※

※駐車原単位 = 類似建築物等の繁忙期ピーク時在庫台数 / 類似建築物等床面積

○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立地の特性（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・規模等が類似した複数の建築物とする。

○建替え後の建物用途・規模等が現況建築物と同様と認められる場合には、台数算定に当たっては、当該現況建築物の実績を用いることができる。

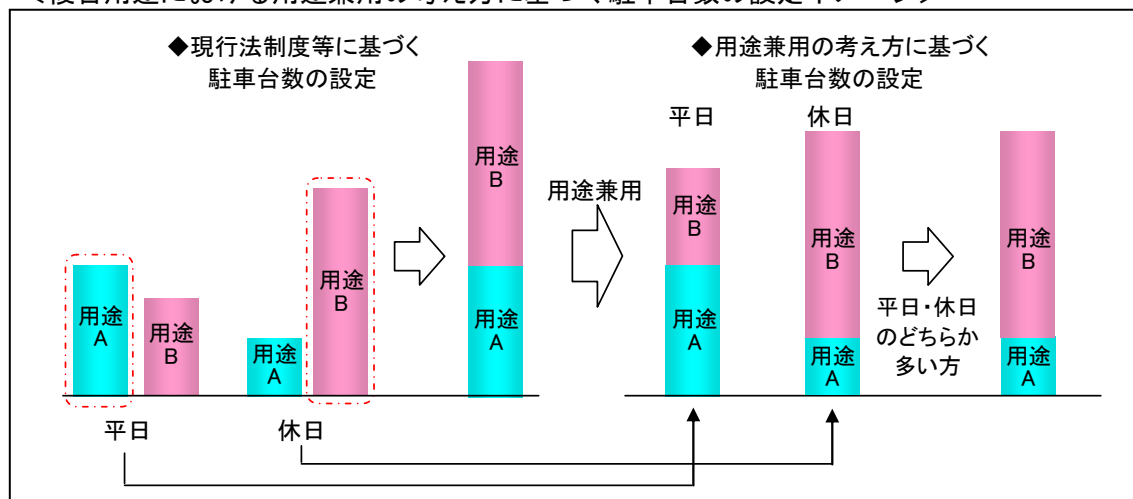
○既存建築物における台数算定に当たっては、当該既存施設の実績を用いるものとする。

○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、論理的、客観的な根拠に基づき、適正に算定するものとする。

※複合用途における駐車台数の算出の考え方

複合用途における駐車台数の算出にあたっては、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出し、合算すると結果的に過大な駐車場を整備することになることから、平日・休日の利用状況の違いに着目し、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、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>



＜参考＞大規模小売店舗立地法の適用を受ける建築物の取扱い

○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、同法の基準に基づき算出される駐車台数を下回ってはならない。なお、自由が丘駅周辺は、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建築物は、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。

5.2. 貨物車(荷さばき車)の駐車施設の附置基準

(2) 貨物車(荷さばき車)の駐車施設の附置基準

建築物に附置する貨物車の駐車施設の台数は、以下のいずれかの方法により算出する。

ア) 地区独自の基準により算出した台数

都条例第17条の2第1項本文及び第2項の規定に基づき算出した台数とする。ただし、同条第1項本文に規定する上限は適用しない。

イ) 類似建築物等の駐車需要に応じた台数

対象建築物と用途、規模、物流効率化施策(館内物流の導入等)等が同様であり、かつ、立地する地区の特性(公共交通機関の整備状況や土地利用の状況)が類似する複数建築物の繁忙期における駐車実績を用いて算出した台数。

○貨物車の駐車施設の整備台数については、現状で駐車施設が不足しており、違法路上駐車や路上での荷さばきが生じる要因ともなっていることを踏まえ、地区の特性、将来のまちづくり、駐車施設の需給バランス等を考慮し、適切な規模を確保するものとする。

ア) 地区独自の基準により算出した台数

○地域ルール附置台数は、都条例第17条の2第1項及び第2項の規定に基づき、下表に示す基準を用いて算出した台数とし、同条第1項括弧書き前段の規定(上限を10台とする規定)は適用しないものとする。なお、貨物車の駐車施設の附置台数は、乗用車の駐車施設の附置台数に含めない。

＜都条例に基づく貨物車用駐車施設の附置義務整備基準＞

建物用途	整備台数の基準
百貨店その他の店舗	2,500㎡ごとに1台
事務所	5,500㎡ごとに1台
倉庫	2,000㎡ごとに1台
その他特定用途	3,500㎡ごとに1台

※整備台数の基準は、令和5年3月時点の都条例に基づく。

※複合用途の建築物における地域ルール整備台数は、用途ごとに算出した台数の合計とする。

※延べ面積6,000㎡以下の場合は、下記の都条例に基づく緩和係数を乗じることができる。

※事務所用途に供する部分の床面積が6,000㎡超の場合は、都条例に基づく大規模事務所の面積調整を行うことができる。(乗用車の場合と同様)

【参考】都条例に基づく緩和係数(荷さばき駐車施設)について

○都条例(令和5年3月時点)においては、延べ面積6,000㎡以下の場合は、荷さばき駐車施設の附置義務台数の軽減措置として、下式により算出される緩和係数を乗じることとなっている。

$$\text{緩和係数} = 1 - \frac{(6,000\text{㎡} - \text{延べ面積})}{(2 \times \text{延べ面積})}$$

※東京都駐車場条例(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)の場合)

イ) 類似建築物等の駐車需要に応じた台数

○貨物車の地域ルール附置台数は、類似建築物等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。なお、貨物車の駐車施設の附置台数は、乗用車の駐車施設の附置台数に含めない。

地域ルール附置台数 = 当該建築物の用途別床面積 × 駐車原単位※

※駐車原単位 = 類似建築物等の繁忙期ピーク時在庫台数 / 類似建築物等床面積

○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立地の特性（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・規模及び物流効率化の取り組み等（下表に例示）が類似した複数の建築物とする。

※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用いることができるものとする。

○建替え後の建物用途・規模等が現況建築物と同様と認められる場合には、台数算定に当たっては、当該現況建築物の実績を用いることができる。

○なお、物流効率化施策を実施する建築物を類似建築物等とする場合は、当該建築物が存続する限り、該当する物流効率化施策を継続的に実施するものとし、これを変更・休止又は同等の取り組みで代替する場合は、事前に運用委員会へ届出を行う。

＜貨物車の駐車台数に関わる物流効率化の取り組み例＞

効率化の取組内容	取組による物流活動の変化	実施効果		
		荷さばき車台数の削減	ピークの平準化	駐車時間の短縮
①館内配送の共同化	荷さばき作業が貨物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（館外での配送の共同化）	納品のための貨物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・滞在時間の短縮、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			○

5.3. 障害者のための駐車施設の附置基準

(3) 障害者のための駐車施設の附置基準

建築物に附置する障害者のための駐車施設の台数は、乗用車の駐車施設の台数のうち、1台以上とする。

- 障害者のための駐車施設の台数は、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、用途特性からみて必要な台数とする。
- なお、障害者のための駐車施設の台数は、乗用車の駐車施設の内数とすることができる。

5.4. 地域ルール附置台数の算出例

◎地区独自の基準に基づく駐車需要台数の算出例…①

■対象建築物：中規模建築物（商業及び共同住宅用途）

床面積 4,500 m²（百貨店その他の店舗 3,000 m²、共同住宅 1,500 m²）

共同住宅の戸数 25 戸

■都条例の基準で算出した附置台数：15 台（うち、荷捌き用 1 台、障害者用 1 台以上）

【ステップ1】与条件の整理

※地区独自の基準以外の計算手順は、都条例の計算手順に準拠

①当該建築物の用途別床面積

●乗用車の駐車施設

用途	用途別床面積
百貨店その他の店舗	3,000m ²
事務所	0m ²
その他特定用途	0m ²
共同住宅	1,500m ²

●貨物車の駐車施設

用途	用途別床面積
百貨店その他の店舗	3,000m ²
事務所	0m ²
倉庫	0m ²
その他特定用途	0m ²

②緩和係数の設定

延べ面積が 6,000 m²以下のため、該当する。

●乗用車の駐車施設

$$\text{緩和係数} = 1 - \frac{1,500\text{m}^2 \times (6,000\text{m}^2 - \text{延べ面積})}{\{6,000\text{m}^2 \times (\text{特定用途の床面積} + \text{非特定用途の床面積} \times 3/4) - 1,500\text{m}^2 \times \text{延べ面積}\}}$$

$$\begin{aligned} &= 1 - \{1,500\text{m}^2 \times (6,000\text{m}^2 - 4,500\text{m}^2)\} \div \{6,000\text{m}^2 \times (3,000\text{m}^2 + 1,500\text{m}^2 \times 3/4) - 1,500\text{m}^2 \times 4,500\text{m}^2\} \\ &= 1 - (1,500\text{m}^2 \times 1,500\text{m}^2) \div \{(6,000\text{m}^2 \times 4,125\text{m}^2) - 1,500\text{m}^2 \times 4,500\text{m}^2\} \\ &= 1 - 0.125 \\ &= 0.88 \quad \text{※小数点以下3桁目を四捨五入} \end{aligned}$$

●貨物車の駐車施設

$$\text{緩和係数} = 1 - \frac{(6,000\text{m}^2 - \text{延べ面積})}{(2 \times \text{延べ面積})}$$

$$\begin{aligned} &= 1 - (6,000\text{m}^2 - 4,500\text{m}^2) \div (2 \times 4,500\text{m}^2) \\ &= 1 - 1,500\text{m}^2 \div 9,000\text{m}^2 \\ &= 1 - 0.167 \\ &= 0.83 \quad \text{※小数点以下3桁目を四捨五入} \end{aligned}$$

③大規模事務所の面積調整の有無

事務所用途に供する部分の床面積が 6,000 m²超でないため、該当しない。

④駐車原単位

●乗用車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】百貨店その他の店舗用途の地区独自の基準（台／㎡）×緩和係数

$$1\text{台}/400\text{㎡} \times 0.88 = 1\text{台}/455\text{㎡}$$

【共同住宅（都条例基準）】共同住宅の都条例基準（台／㎡）×緩和係数

$$1\text{台}/350\text{㎡} \times 0.83 = 1\text{台}/398\text{㎡}$$

【共同住宅（区条例基準）】共同住宅の区条例基準

1台（総住戸数が2以上31未満の場合） ※令和5年4月改正の基準

●貨物車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】百貨店その他の店舗用途の都条例基準（台／㎡）×緩和係数

$$1\text{台}/2,500\text{㎡} \times 0.83 = 1\text{台}/3,012\text{㎡}$$

【共同住宅（都条例基準）】共同住宅の都条例基準

0台（基準なし）

【共同住宅（区条例基準）】共同住宅の区条例基準（台／戸）

1台（総住戸数が2以上31未満の場合） ※令和5年4月改正の基準

【ステップ2】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出

用途別床面積 × 駐車原単位（台／㎡）

※小数点以下3桁目を切り上げ

●乗用車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】百貨店その他の店舗用途の床面積 × 駐車原単位

$$3,000\text{㎡} \times 1\text{台}/455\text{㎡} = 6.60\text{台}$$

【共同住宅（都条例基準）】共同住宅の床面積 × 駐車原単位

$$1,500\text{㎡} \times 1\text{台}/398\text{㎡} = 3.77\text{台}$$

【共同住宅（区条例基準）】1台

用途	需要台数
百貨店その他の店舗	6.60台
その他特定	3.77台
合計	10.37台（切り上げ） ⇒11台

※共同住宅については都条例の基準により算出した台数と区条例の基準により算出した台数のうち、大きい方の数値を採用する。

●貨物車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】百貨店その他の店舗用途の床面積 × 駐車原単位

$$3,000\text{㎡} \times 1\text{台}/3,012\text{㎡} = 1.00\text{台}$$

【共同住宅（都条例基準）】0台

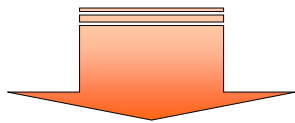
【共同住宅（区条例基準）】1台

用途	需要台数
百貨店その他の店舗	1.00台
共同住宅	1.00台
合計	2.00台（切り上げ） ⇒1台

※共同住宅については都条例の基準により算出した台数と区条例の基準により算出した台数のうち、大きい方の数値を採用する。

●障害者のための駐車施設

【乗用車の駐車施設のうち、1台以上を確保】



■当該建築物の地域ルール基準による駐車施設附置義務台数

地域ルール基準による附置義務台数：乗用車用※	11台
（うち障害者用・1台）	
貨物車用	2台
合 計	13台

※乗用車用（乗用車の駐車施設）の附置義務台数のうち、3割以上は普通車用車室とし、そのうち1台以上は、障害者用（障害者のための駐車施設）とする必要がある。残りは小型車用車室とすることが可能。上記の場合は、普通車用車室4台（内数として障害者用1台）、小型車用車室7台での整備が可能。

（車室の大きさ）小型車用車室：幅2.3m以上、奥行き5.0m以上

普通車用車室：幅2.5m以上、奥行き6.0m以上

障害者用（障害者のための駐車施設）：幅3.5m以上、奥行き6.0m以上

※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であり、別途調整が必要となる。

◎地区独自の基準に基づく駐車需要台数の算出例・・・②

■対象建築物：大規模建築物（商業用途が主用途）

床面積 8,000 ㎡（百貨店その他の店舗 6,000 ㎡、事務所 2,000 ㎡）

■都条例の基準で算出した附置台数：31 台（うち、荷捌き用 3 台、障害者用 1 台以上）

【ステップ 1】と条件の整理

※地区独自の基準以外の計算手順は、都条例の計算手順に準拠

①当該建築物の用途別床面積

●乗用車の駐車施設

用途	用途別床面積
百貨店その他の店舗	6,000㎡
事務所	2,000㎡
その他特定用途	0㎡
非特定用途	0㎡

●貨物車の駐車施設

用途	用途別床面積
百貨店その他の店舗	6,000㎡
事務所	2,000㎡
倉庫	0㎡
その他特定用途	0㎡

②緩和係数の設定

延べ面積が 6,000 ㎡以上のため、該当しない。

③大規模事務所の面積調整の有無

事務所用途に供する部分の床面積が 6,000 ㎡超でないため、該当しない。

④駐車原単位

●乗用車の駐車施設【地区独自の基準】

【百貨店その他の店舗】1 台／400㎡

【事務所用途】1 台／1,100㎡

●貨物車の駐車施設【都条例に基づく基準】

【百貨店その他の店舗】1 台／2,500㎡

【事務所用途】1 台／5,500㎡

【ステップ 2】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出

用途別床面積 × 駐車原単位（台／㎡）

※小数点以下3桁目を切り上げ

●乗用車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】百貨店その他の店舗用途の床面積 × 駐車原単位

6,000㎡ × 1 台／400㎡ = 15.00台

【事務所用途】事務所用途の床面積 × 駐車原単位

2,000㎡ × 1 台／1,100㎡ = 1.82台

用途	需要台数
百貨店その他の店舗	15.00台
事務所	1.82台
合計	16.82台（切り上げ） ⇒17台

●貨物車の駐車施設

【百貨店その他の店舗】百貨店その他の店舗用途の床面積 × 駐車原単位

$$6,000\text{m}^2 \times 1\text{台}/2,500\text{m}^2 = 2.40\text{台}$$

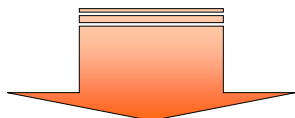
【事務所用途】事務所用途の床面積 × 駐車原単位

$$2,000\text{m}^2 \times 1\text{台}/5,500\text{m}^2 = 0.36\text{台}$$

用途	需要台数
百貨店その他の店舗	2.40台
事務所	0.36台
合計	2.76台（切り上げ） ⇒3台

●障害者のための駐車施設

【乗用車の駐車施設のうち、1台以上を確保】



■当該建築物の地域ルール基準による駐車施設附置義務台数

地域ルール基準による附置義務台数：乗用車用※……………17台

（うち障害者用・1台）

貨物車用……………3台

合 計……………20台

※乗用車用（乗用車の駐車施設）の附置義務台数のうち、3割以上は普通車用車室とし、そのうち1台以上は、障害者用（障害者のための駐車施設）とする必要がある。残りは小型車用車室とすることが可能。上記の場合は、普通車用車室6台（内数として障害者用1台）、小型車用車室11台での整備が可能。

（車室の大きさ）小型車用車室：幅2.3m以上、奥行き5.0m以上

普通車用車室：幅2.5m以上、奥行き6.0m以上

障害者用（障害者のための駐車施設）：幅3.5m以上、奥行き6.0m以上

※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であり、別途調整が必要となる。

◎類似建築物の駐車実績に基づく駐車需要台数の算出例・・・③

■対象建築物：大規模建築物（店舗及び住宅用途が主用途）を想定

床面積 45,000 ㎡（百貨店その他の店舗 18,000 ㎡、事務所 5,000 ㎡、共同住宅 22,000 ㎡）

共同住宅の戸数 220 戸（小規模区画以外の住戸）

■条例の基準で算出した台数：152 台（うち、荷捌き用 9 台、障害者用 1 台以上）

■条例の基準（共同住宅は区条例の基準）で算出した台数：147 台（うち、荷捌き用 10 台、障害者用 1 台以上）

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

【類似建築物の用途別床面積】

◆建築物A：延べ面積 46,000㎡ 共同住宅の戸数 220戸
（百貨店その他の店舗 20,000㎡、事務所6,000㎡、共同住宅20,000㎡）

◆建築物B：延べ面積 50,000㎡ 共同住宅の戸数 250戸
（百貨店その他の店舗 16,000㎡、事務所6,000㎡、共同住宅28,000㎡）

◆建築物C：延べ面積 42,000㎡ 共同住宅の戸数 300戸
（百貨店その他の店舗 14,000㎡、事務所4,000㎡、共同住宅24,000㎡）

※類似建築物の実績は、適用地区内及び適用地区に類似した立地の特性（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・規模等が類似した建築物と認められる場合のみ適用できる。

●乗用車の駐車施設

【類似建築物の駐車実績】

単位：ピーク時台数（瞬間）

	平日				休日			
	百貨店その他の店舗	事務所	共同住宅	計	百貨店その他の店舗	事務所	共同住宅	計
建築物A	12台	5台	28台	45台	33台	0台	28台	61台
建築物B	13台	7台	38台	58台	37台	1台	38台	76台
建築物C	9台	4台	24台	37台	30台	1台	24台	55台

【類似建築物の駐車原単位】（1,000 ㎡当り台数又は戸数当り台数、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	共同住宅（左：床面積当り、右：戸数当り）		百貨店その他の店舗	事務所	共同住宅（左：床面積当り、右：戸数当り）	
建築物A	0.60台／1,000㎡	1.25台／1,000㎡	1.28台／1,000㎡	0.13台／戸	1.65台／1,000㎡	0.00台／1,000㎡	1.28台／1,000㎡	0.13台／戸
建築物B	0.82台／1,000㎡	1.17台／1,000㎡	1.36台／1,000㎡	0.15台／戸	2.32台／1,000㎡	0.17台／1,000㎡	1.36台／1,000㎡	0.15台／戸
建築物C	0.65台／1,000㎡	1.00台／1,000㎡	1.00台／1,000㎡	0.08台／戸	2.15台／1,000㎡	0.25台／1,000㎡	1.00台／1,000㎡	0.08台／戸

※類似建築物等の駐車実績は複数の建築物を対象に把握するものとし、駐車原単位は安全側（高い方）を採用したと想定。（⇒もっとも原単位の大きい「建築物B」の値を採用する場合）



【駐車原単位】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	1.00台／1,000㎡	2.32台／1,000㎡
事務所	1.25台／1,000㎡	0.25台／1,000㎡
共同住宅（床面積当り）	1.36台／1,000㎡	1.36台／1,000㎡
共同住宅（戸数当り）	0.15台／戸	0.15台／戸

●貨物車の駐車施設

【類似建築物の駐車実績】

単位：ピーク時台数（瞬間）

	平日				休日			
	百貨店その他の店舗	事務所	共同住宅	計	百貨店その他の店舗	事務所	共同住宅	計
建築物A	3台	0台	1台	4台	6台	0台	1台	7台
建築物B	2台	0台	0台	2台	4台	0台	2台	6台
建築物C	3台	1台	1台	5台	7台	0台	2台	9台

【類似建築物の駐車原単位】（1,000 m²当り台数又は戸数当り台数、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	共同住宅（左：床面積当り、右：戸数当り）	計	百貨店その他の店舗	事務所	共同住宅（左：床面積当り、右：戸数当り）	計
建築物A	0.15台／1,000m ²	0.00台／1,000m ²	0.05台／1,000m ² 0.00台／戸	0.00台／戸	0.30台／1,000m ²	0.00台／1,000m ²	0.05台／1,000m ² 0.00台／戸	0.00台／戸
建築物B	0.13台／1,000m ²	0.00台／1,000m ²	0.00台／1,000m ² 0.00台／戸	0.00台／戸	0.25台／1,000m ²	0.00台／1,000m ²	0.08台／1,000m ² 0.01台／戸	0.01台／戸
建築物C	0.22台／1,000m ²	0.25台／1,000m ²	0.05台／1,000m ² 0.00台／戸	0.00台／戸	0.50台／1,000m ²	0.00台／1,000m ²	0.09台／1,000m ² 0.01台／戸	0.01台／戸

※類似建築物等の駐車実績は複数の建築物を対象に把握するものとし、駐車原単位は安全側（高い方）を採用したと想定。（⇒もっとも原単位の大きい「建築物C」の値を採用する場合）



【駐車原単位】

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	1.00台／1,000m ²	2.32台／1,000m ²
事務所	1.25台／1,000m ²	0.25台／1,000m ²
共同住宅（床面積当り）	1.36台／1,000m ²	1.36台／1,000m ²
共同住宅（戸数当り）	0.15台／戸	0.15台／戸

【ステップ2】類似建築物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出

用途別床面積 × 駐車原単位（台／1,000 m²）

※小数点以下3桁目を切り上げ

●乗用車の駐車施設

【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（床面積当り）（台／1,000m²）

平日・・・18,000m² × 0.82台／1,000m² = 14.76台

休日・・・18,000m² × 2.32台／1,000m² = 41.76台

【事務所用途】 事務所用途床面積 × 駐車原単位（床面積当り）（台／1,000m²）

平日・・・5,000m² × 1.17台／1,000m² = 5.85台

休日・・・5,000m² × 0.17台／1,000m² = 0.85台

【共同住宅用途（床面積ベース）】 共同住宅用途床面積 × 駐車原単位（床面積当り）（台／1,000m²）

平日・・・22,000m² × 1.36台／1,000m² = 29.92台

休日・・・22,000m² × 1.36台／1,000m² = 29.92台

【共同住宅用途（戸数ベース）】 共同住宅戸数 × 駐車原単位（戸数当り）（台／戸）

平日・・・22,000m² × 0.15台／1,000m² = 33.00台

休日・・・22,000m² × 0.15台／1,000m² = 33.00台

用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	14.76台	41.76台
事務所	5.85台	0.85台
共同住宅	33.00台	33.00台
合計	53.61台（切り上げ） ⇒54台	75.61台（切り上げ） ⇒76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。

※共同住宅については床面積の駐車原単位により算出した台数と戸数の駐車原単位により算出した台数のうち、大きい方の数値を採用する。

●貨物車の駐車施設

【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(床面積当り)(台/1,000㎡)	
	平日・・・18,000㎡	×	0.22台/1,000㎡	= 3.96台
	休日・・・18,000㎡	×	0.50台/1,000㎡	= 9.00台
【事務所用途】	事務所用途床面積	×	駐車原単位(床面積当り)(台/1,000㎡)	
	平日・・・5,000㎡	×	0.25台/1,000㎡	= 1.25台
	休日・・・5,000㎡	×	0.00台/1,000㎡	= 0.00台
【共同住宅用途(床面積ベース)】	共同住宅用途床面積	×	駐車原単位(床面積当り)(台/1,000㎡)	
	平日・・・22,000㎡	×	0.05台/1,000㎡	= 1.10台
	休日・・・22,000㎡	×	0.09台/1,000㎡	= 1.98台
【共同住宅用途(戸数ベース)】	共同住宅戸数	×	駐車原単位(戸数当り)(台/戸)	
	平日・・・22,000㎡	×	0.00台/1,000㎡	= 0.00台
	休日・・・22,000㎡	×	0.01台/1,000㎡	= 2.20台

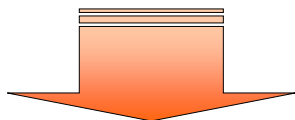
用途	平日	休日
百貨店その他の店舗	3.96台	9.00台
事務所	1.25台	0.00台
共同住宅	1.10台	2.20台
合計	6.31台(切り上げ) ⇒7台	11.20台(切り上げ) ⇒12台

※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。

※共同住宅については床面積の駐車原単位により算出した台数と戸数の駐車原単位により算出した台数のうち、大きい方の数値を採用する。

●障害者のための駐車施設

【乗用車の駐車施設のうち、1台以上を確保】



■当該建築物の地域ルール基準による駐車施設附置義務台数

地域ルール基準による附置義務台数：乗用車用※	76台
(うち障害者用・1台)	
貨物車用	12台
合 計	88台

※乗用車用(乗用車の駐車施設)の附置義務台数のうち、3割以上は普通車用車室とし、そのうち1台以上は、障害者用(障害者のための駐車施設)とする必要がある。残りは小型車用車室とすることが可能。上記の場合は、普通車用車室23台(内数として障害者用1台)、小型車用車室53台での整備が可能。

(車室の大きさ) 小型車用車室：幅2.3m以上、奥行き5.0m以上

普通車用車室：幅2.5m以上、奥行き6.0m以上

障害者用(障害者のための駐車施設)：幅3.5m以上、奥行き6.0m以上

※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であり、別途調整が必要となる。

6. 駐車施設の隔地・集約(駐車施設の確保)の考え方

本地区においては、学園通り、自由通り、すすかけ通りを「地域の主要な路線」とし、これらの道路以外の路線には駐車場の出入口を設けないことで、駐車場の出入口による自動車と歩行者の交錯や交通渋滞の解消を図る。

(1) 乗用車の駐車施設の隔地・集約

ア 大規模建築物は、原則として敷地内に整備するものとする。ただし、敷地外への隔地により確保することで、良好な交通環境の確保及び歩行者中心のまちづくりの実現のために有効と認められる場合には、隔地により確保することができる。

イ 大規模建築物のうち、地域の主要な路線に面する建築物は、地域まちづくり貢献策として、集約駐車場等を整備し、周囲の建築物からの隔地駐車場として受け入れを推奨する。

ウ 中規模建築物は、敷地外への隔地による確保を推奨する。

エ 地域の主要な路線に面しない敷地上の建築物は、地域の主要な路線の沿道敷地等への隔地を推奨する。

オ 隔地先は、当該建築物の敷地から概ね300mの範囲内とし、周辺の住環境や商業環境を損なわない場所とする。ただし、隔地先から当該建築物までを円滑に移動できる手段が確保されていると認められる場合には300mを超えることができる。

(2) 貨物車の駐車施設の隔地・集約

ア 大規模建築物は、敷地内に整備するものとする。

イ 中規模建築物は、原則として敷地内に整備するものとする。ただし、地域の交通環境上、隔地することが望ましく、隔地先から荷さばきの横持ち動線が確保される等の条件を満たす場合は、隔地による確保を認める。

ウ 地域の主要な路線に面する建築物は、隔地の受け皿となる貨物車の集約駐車施設を整備し、周囲の建築物からの隔地駐車場として受け入れを推奨する。

エ 隔地先は、当該建築物の敷地から可能な限り近傍の場所とする。

(3) 障害者のための駐車施設の隔地・集約

ア 原則として対象建築物の敷地内に整備するものとする。ただし、地域の交通環境上、隔地することが望ましく、隔地先から障害者等が円滑に移動できる経路が確保されている等の条件を満たす場合は、隔地による確保を認める。

イ 隔地先は、当該建築物の敷地から可能な限り近傍で、利用者が利用しやすい場所とする。

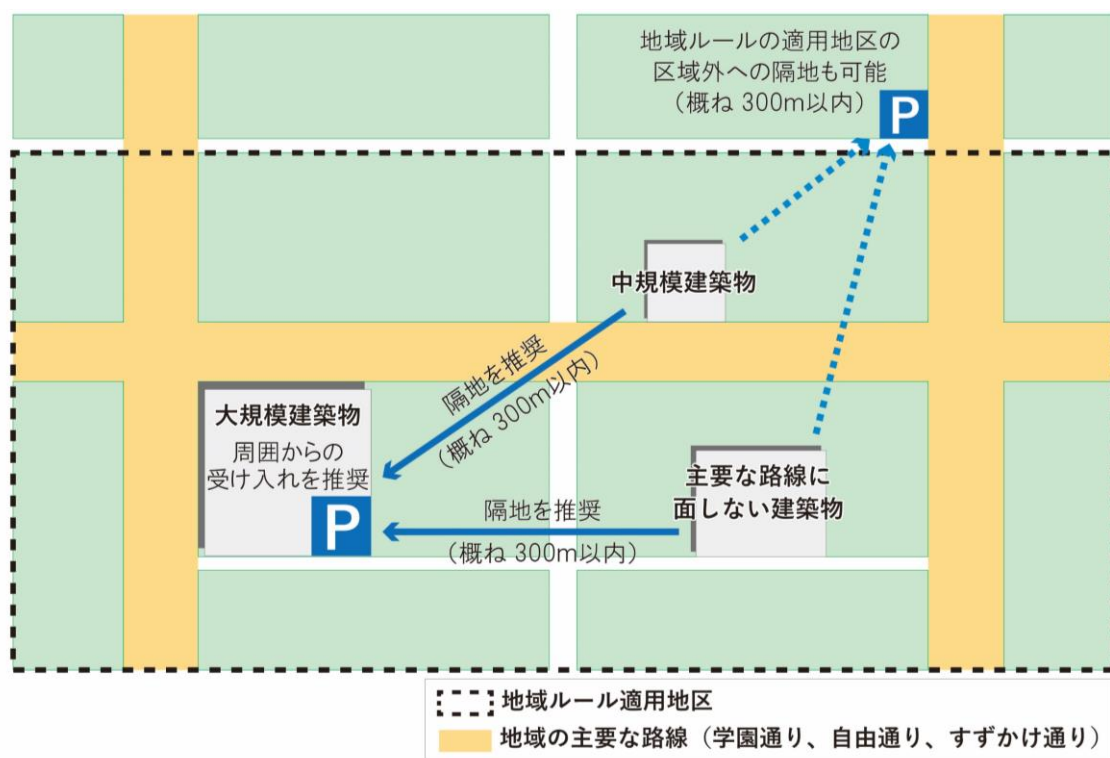
○自由が丘駅周辺は、敷地の小さな建築物が多いため、建物更新時に個別に駐車場を整備することで、出入口が無秩序に設置され、歩行者の安全性や回遊性を低下させることが懸念されるから、快適な歩行環境やまちなみの連続性の確保を促進するため、歩行者優先の道路・街区内では駐車施設を隔地に設置し、適切な場所に集約することにより、駐車施設の出入口の設置を抑制していくことを推進する。

6.1. 乗用車の駐車施設の隔地・集約の考え方と条件

＜基本的な考え方＞

建物の規模	主要な路線に面する建築物	主要な路線に面しない建築物
大規模建築物	- 敷地内に整備する※ - 集約駐車場を整備し、周囲の建築物からの隔地駐車場として受け入れを推奨する	敷地外への隔地による駐車施設の確保を推奨する
中規模建築物	敷地外への隔地による駐車施設の確保を推奨する	

※良好な交通環境の確保及び歩行者中心のまちづくりの実現のために有効と認められる場合は、隔地による確保を認める。



＜乗用車の駐車施設を隔地する場合の条件＞

条件	内容
隔地駐車施設の位置	- 対象建築物への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場所は、対象建築物の敷地からおおむね300mの範囲内で、周辺の住環境や商業環境を損なわない場所とすること ※隔地先から当該建築物までを円滑に移動できる手段が確保されていると認められる場合には、300mを超えて弾力的に運用する
契約形態	- 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（10年又は20年以上等）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を提出する
隔地駐車施設の位置の周知・案内	対象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・案内誘導すること
定期報告	隔地駐車施設の確保状況、来訪者による利用状況について、運用組織を通じて目黒区へ年1回の定期報告を行うこと

＜乗用車の駐車施設を集約する場合の条件＞

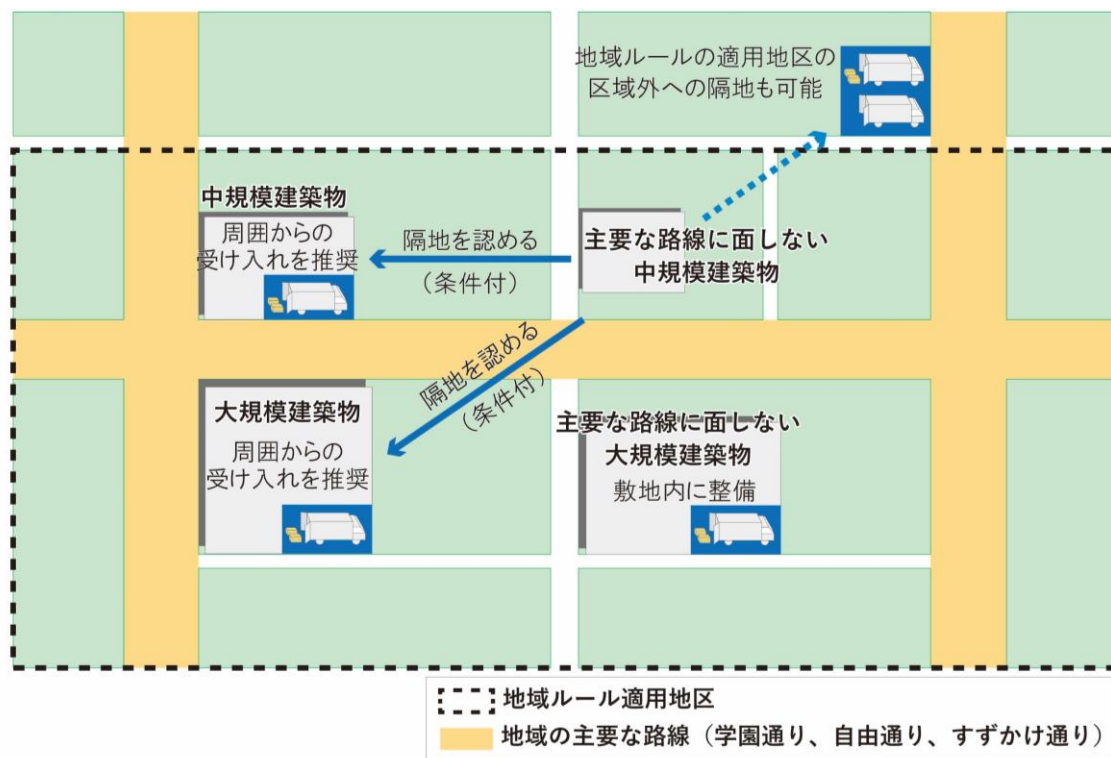
条件	内容
立地	・ 集約駐車施設は、隔地の対象となる建築物の敷地からおおむね300mの範囲内で、周辺の住環境や商業環境を損なわない場所であること
規模・構造	・ 建築物であり、駐車場法施行令の技術基準に適合していること
契約形態	・ 原則として賃貸借契約等※により、集約駐車施設の長期・継続的な確保（10年又は20年以上等）が図られていること ※ 駐車施設が継続して確保されていることが確認できるように、1年毎に賃貸借契約が継続していることが確認できる書類を提出する
周辺交通影響への配慮	・ 集約駐車施設の設置にあたっては、周辺交通へ悪影響を及ぼさないように、出入口の位置、歩行者の安全性、周辺交通状況、将来計画等に配慮すること
管理・運営の規定	・ 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の運営が行えること ・ 所有者又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、対象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
定期報告	・ 集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数について、運用組織を通じて目黒区へ年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について適宜報告すること

6.2. 貨物車の駐車施設の隔地・集約の考え方と条件

＜基本的な考え方＞

建物の規模	主要な路線に面する建築物	主要な路線に面しない建築物
大規模建築物	・ 敷地内に整備する ・ 貨物車の集約駐車施設を整備し、周囲の建築物からの隔地駐車場として受け入れを推奨する	・ 敷地内に整備する
中規模建築物	・ 敷地内に整備する※ ・ 貨物車の集約駐車施設を整備し、周囲の建築物からの隔地駐車場として受け入れを推奨する	・ 敷地外への隔地を可能とする

※良好な交通環境の確保と歩行者中心のまちづくりの実現のために有効と認められる場合は、隔地による確保を認める。



＜貨物車の駐車施設を隔地する場合の条件＞

条件	内容
隔地駐車施設の位置	- 貨物車の附置義務駐車施設を隔地により設置する場合は、隔地駐車施設からの荷さばきの横持ち（台車等で荷物を運ぶ行為）を円滑に行うことができ、かつ可能な限り近傍の場所とすること - 下記の条件を満たす場合に限り、隔地により設置することができるものとする - 隔地駐車施設の設置場所から道路までの経路について、荷さばきの横持ちを円滑に行うことができる経路を確保できること - 隔地駐車施設を設置する建築物の出入口から対象建築物の出入口までの荷さばきの横持ちを円滑に行うことができる経路を確保できること
契約形態	- 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（10年又は20年以上等）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を提出する
隔地駐車施設の位置の周知・案内	対象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・案内誘導すること
定期報告	隔地駐車施設の確保状況、来訪者による利用状況について、運用組織を通じて目黒区へ年1回の定期報告を行うこと

＜貨物車の駐車施設を集約する場合の条件＞

条件	内容
立地	貨物車の集約駐車施設は、可能な限り近傍で利用者が利用しやすい位置に設置し、対象建築物の集約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
規模・構造	集約駐車施設は、荷さばき事業者等による集配のための貨物車が支障なく

	利用できる構造を確保すること
契約形態	- 原則として賃貸借契約等※により、集約駐車施設の長期・継続的な確保（10年又は20年以上等）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を提出する
周辺交通影響への配慮	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
管理・運営の規定	- 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の運営が行えること - 所有者又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、対象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
定期報告	集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数について、運用組織を通じて目黒区へ年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について適宜報告すること

6.3. 障害者のための駐車施設の隔地・集約の考え方と条件

＜基本的な考え方＞

建物の規模	主要な路線に面する建築物	主要な路線に面しない建築物
大規模建築物	敷地内に整備する※	
中規模建築物		

※地域の交通環境上、隔地することが望ましく、隔地先から障害者等が円滑に移動できる経路が確保されている等の条件を満たす場合には、隔地による確保を認める。

＜障害者のための駐車施設を隔地する場合の条件＞

条件	内容
隔地駐車施設の位置	- 障害者のための駐車施設を隔地により設置する場合は、利用者が対象建築物まで円滑に移動でき、かつ可能な限り近傍で利用者が利用しやすい場所とすること - 下記の条件を満たす場合に限り、隔地により設置することができるものとする - 一 隔地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 - 一 隔地駐車施設を設置する建築物の出入口から対象建築物の出入口まで円滑に移動できる経路を確保できること

契約形態	- 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（10年又は20年以上等）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を提出する
隔地駐車施設の位置の周知・案内	対象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・案内誘導すること
定期報告	隔地駐車施設の確保状況、来訪者による利用状況について、運用組織を通じて目黒区へ年1回の定期報告を行うこと

＜障害者のための駐車施設を集約する場合の条件＞

条件	内容
立地	障害者のための集約駐車施設は、可能な限り近傍で利用者が利用しやすい位置に設置し、利用者が対象建築物まで円滑に移動できる経路を確保すること
規模・構造	集約駐車施設の構造は、前項で示した規定や関係法令に基づき、障害者のための駐車施設の利用者が円滑に利用できる経路、車室の大きさ、設備を確保するものとする。
契約形態	- 原則として賃貸借契約等※により、集約駐車施設の長期・継続的な確保（10年又は20年以上等）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を提出する
周辺交通影響への配慮	集約駐車場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。
管理・運営の規定	- 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の運営が行えること - 所有者又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、対象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
定期報告	集約駐車施設の受け入れ台数及び空き台数について、運用組織を通じて目黒区へ年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について適宜報告すること

7. 地域まちづくり貢献策の実施

本地域ルール適用を受けて附置義務駐車施設の整備台数を低減する者は、地域の交通環境の向上を図り、効率的な駐車施設の整備と活用を促進させるため、地区独自のまちづくり施策の具現化に資する応分の負担（地域まちづくり協力金の拠出）や地域の交通・駐車課題の改善に向けた取組（地域まちづくり貢献策）を実施するものとする。

（１）地域まちづくり協力金の拠出

地域ルール適用を受けて附置義務駐車施設の整備台数を低減する者は、地域ルールの運用経費や地域の交通・駐車課題の改善に向けた取組の実施に必要な原資として、低減する台数等に応じて地域まちづくり協力金を拠出する。

（２）地域まちづくり貢献策の実施

地域ルール適用を受けて附置義務駐車施設の整備台数を低減する者は、地域の駐車需要の受け皿となる集約駐車場や地域共同荷さばき場の整備等、地域の交通・駐車課題の改善に向けた取組の実施に努める。

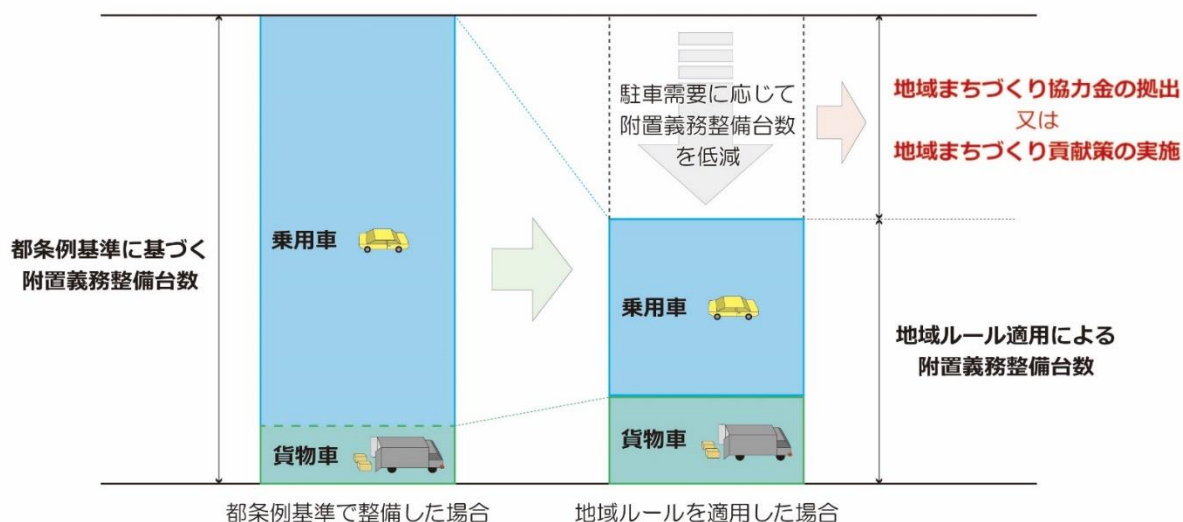
地域まちづくり貢献策を実施する場合は、実施内容に応じて（１）に定める地域まちづくり協力金の負担を軽減することができる。

○建築主等が取り組む地域まちづくり貢献策について、以下の通り例示する。

【地域まちづくり貢献策の例】

- ・ 地域の隔地の受け皿となる集約駐車施設の整備
- ・ 周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる地域共同荷さばき場の整備
- ・ 共同利用可能な障害者用駐車施設、二輪車用駐車施設、自転車用駐車施設など地域の駐車課題改善に資する駐車施設の整備
- ・ 現状の路上駐車車両（送迎車両等）の受け皿となる待機スペースの整備
- ・ 自転車環境の改善策の実施
- ・ 自転車シェアリングのポート設置
- ・ ZEV 用充電器の設置
- ・ 公共交通機関の利用促進への貢献
- ・ 歩行者天国時にも利用できるタクシー乗降スペースの設置 等

＜地域まちづくり貢献策の取組イメージ＞



○地域まちづくり貢献策として駐車施設を整備する場合は、駐車施設を集約する場合の条件に加え、以下の点に配慮するものとする。なお、下記の事項はあくまで配慮すべき点であり、地域まちづくり貢献策として駐車施設を整備する場合の条件としない。

地域まちづくり貢献策として集約駐車場を整備する際に配慮すべき事項

- 地域の駐車需要の受け皿を確保するため、隔地先としての指定がない駐車区画について、対応可能な場合には一般利用できるように駐車場を解放すること

地域まちづくり貢献策として地域共同荷さばき場を整備する際に配慮すべき事項

- 建物外からの地域共同荷さばき場利用車両及び利用者の利便性及び建物内のセキュリティがともに確保できるように、建物内の地域共同荷さばき場の配置及び動線（車両及び人）を検討すること
- 地域共同荷さばき場は、運送事業者が一時利用することを想定していることを踏まえ、地域共同荷さばき場について運送事業者等に広く周知すること
 - 地域共同荷さばき場の設置場所付近での案内表示
 - 荷主側から運送事業者への情報提供・協力依頼
 - 地域共同荷さばき場についての広報 等

地域まちづくり貢献策として共同利用可能な障害者用駐車場を整備する際に配慮すべき事項

- 共同利用可能な障害者用駐車場は、不特定の利用者が一時利用することを想定していることを踏まえ、共同利用可能な障害者用駐車場について利用者に広く周知すること
 - 共同利用可能な障害者用駐車場の設置場所付近での案内表示
 - 周辺建物管理者・テナントや障害者団体等への情報提供
 - 共同利用可能な障害者用駐車場についての広報 等
- 対応可能な範囲で、障害者や障害者用車両が駐車場をより利用しやすくなる設備を設置すること
 - 都条例の規定を超えたゆったりしたスペースの設置
 - 障害者用駐車スペースの有無や満空表示の情報提供
 - 一般車用駐車スペースでの障害者用車両の駐車を可能とする設備の設置（建物の出入口に近い場所で安心して乗降できる乗降スペースや扉のついた待機スペースの設置等）
 - 駐車場フロアへのバリアフリートイレの設置 等

8. 駐車施設の規模・構造・出入口等

地域ルール of 適用を受ける建築物に附置する駐車施設は、安全かつ円滑な利用が図られるよう、乗用車の駐車施設及び貨物車の駐車施設の車室、高さ及び通路幅、駐車施設から道路への出入口等について配慮すべき事項や、障害者のための駐車施設におけるバリアフリー経路の確保等について、自由が丘駅周辺駐車場地域ルール運用マニュアル（以下、「運用マニュアル」という。）に基準を定める。

8.1. 乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設の確保方法

（１）乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設の構造

- 乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設を当該建築物の敷地内に設置する場合は、駐車場法、東京都駐車場条例及び東京都建築安全条例などの関連法令の規定についても参照し、安全かつ円滑な利用が可能となるよう配慮するものとする。
- 当該駐車施設の計画にあたっては、駐車施設の構造や出入口の配置等が確定する前に、交通管理者へ事前相談を行うこと。

ア）駐車施設の車室

- 乗用車の駐車施設のうち、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。
- 乗用車の駐車施設のうち、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以上とする。

イ）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しているものとする。
- 機械式の駐車施設については、入出庫時に車両が輻輳した場合を勘案し、入庫車両が道路上に滞留しないよう敷地内に待機場所を設けるなどの配慮を行うものとする。

ウ）車路

- 車路は、「ア）駐車施設の車室」において想定した最も大きい車両が安全かつ円滑に走行できるものとし、車両に合わせた天井高さ、幅員、屈曲部の回転半径、縦断勾配を確保するものとする。

（２）乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設において配慮すべき事項

- 駐車施設を設置する場合は、駐車施設の前面道路への出入口について、関係法令に従うとともに、入出庫時の前面道路への影響（前面道路が2以上ある場合における交通に支障の少ない道路への出入口の設置等）、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するものとする。
- 歩行者優先の道路・街区内では、快適な歩行環境やにぎわいの連続性を確保するため、可能な限り駐車施設の出入口を設置しないように配慮するものとする。

（３）バリアフリー経路の確保

- 障害者のための駐車施設を当該建築物の敷地内に設置する場合は、建築物バリアフリー条例、福

社のまちづくり条例などの関係法令に定める規定に従い、バリアフリー経路の確保等について、障害者のための駐車施設から建築物内の目的地まで、安全かつ円滑な利用が可能となるよう配慮するものとする。

8.2. 貨物車の駐車施設の確保方法

(1) 貨物車の駐車施設の構造

- 貨物車の駐車施設を当該建築物の敷地内に設置する場合は、駐車場法、東京都駐車場条例及び東京都建築安全条例などの関連法令の規定に従うことを原則とする。
- ただし、当該建築物の構造及び敷地の状態からやむを得ない場合や、やむを得ず上記の関係法令の規定に適合しない駐車施設に隔地をする場合で、運用組織においてその妥当性が認められるときは、想定される貨物車に応じた車室の大きさで整備又は確保することができるものとする。
- 当該駐車施設の計画にあたっては、駐車施設の構造や出入口の配置等が確定する前に、交通管理者へ事前相談を行うこと。

ア) 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貨物車の車室の規模は、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、荷さばき事業者等による集配のための貨物車が支障なく利用できる大きさ及び天井高さを確保するものとする。
- 荷さばきのための駐車施設は、原則として貨物車の格納又は駐車 of 用に供する部分 of 1 台当りの規模は、幅 3m 以上、奥行き 7.7m 以上、はり下 of 高さ 3m 以上とし、貨物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。なお、大規模建築物においては、『物流を考慮した建築物 of 設計・運用について～大規模建築物に係る物流 of 円滑化 of 手引き～（平成 29 年 3 月、国土交通省総合政策局物流政策課）』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 of 構造及び敷地の状態からやむを得ない場合や、やむを得ず上記 of 関係法令 of 規定に適合しない駐車施設に隔地をする場合には、既存データ等を基に想定される貨物車 of 車種構成を示し、運用組織においてその妥当性が認められるときは、各々 of 車種に応じた車室 of 大きさごとに必要な台数を整備又は確保することができるものとする。

【参考資料】

- 『建築物における物流効率化 of 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 of 設計・運用について～大規模建築物※に係る物流 of 円滑化 of 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 of 大規模建築物とは、延床面積 of うち、「百貨店その他の店舗・飲食店」及び「事務所」 of 用途に供される部分 of 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） of ものを想定

＜参考＞2 トンロング車までが支障なく利用できる駐車施設の車室 of 大きさ・天井高さ

車室 of 大きさ		天井高さ
長さ	幅	
7.7m 以上	3.0m 以上	3.2m 以上

※車室 of 大きさ of 数値は東京都駐車場条例に準拠。天井高さ of 数値は『物流を考慮した建築物 of 設計・運用について～大規模建築物に係る物流 of 円滑化 of 手引き～（平成 29 年 3 月、国土交通省総合政策局物流政策課）』に準拠

イ) 車路

○車路は、「A. 車室」において想定した最も大きい車両が安全かつ円滑に走行できるものとし、車両に合わせた天井高さ、幅員、屈曲部の回転半径、縦断勾配を確保するものとする。

(2) 貨物車の駐車施設において配慮すべき事項

ア) 車室又は荷さばきのためのスペースの配置

○貨物車の駐車施設が立体式、地下式の場合は、貨物の運搬に利用できるエレベーターの近傍へ、貨物車の車室又は荷さばきのためのスペースを設けるものとする。

イ) 出入口の設置に関する安全上の配慮

○駐車施設の前面道路への出入口については、関係法令に従うとともに、入出庫時の前面道路への影響（前面道路が2以上ある場合における交通に支障の少ない道路への出入口の設置等）、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するものとする。

○歩行者優先の道路・街区内では、快適な歩行環境やにぎわいの連続性を確保するため、可能な限り駐車施設の出入口を設置しないように配慮するものとする。

ウ) 既存建築物における対応

○駐車場地域ルール of 適用を受ける既存施設において、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適合させることができない場合は、貨物車の適切な利用のための措置を講じるものとする。

○貨物車の適切な利用のための措置とは、建物側の高さ制限に応じた車高の車両を用いる、周辺の入庫可能な駐車場の利用を促す等により、路外で荷さばきを行えるようにするものとする。

9. 地域ルール運用体制及び運用方法

本地域ルールの運用は、ルールの検証及び見直しを行う自由が丘駅周辺駐車場地域ルール運用委員会（以下、「運用委員会」という。）、地域ルールの運用事務等を行う運用組織、地域ルールの適用申請の審査を行う審査組織の体制で行う。

運用に係る事項は、自由が丘駅周辺駐車場地域ルールの運用に関する要綱（以下、「要綱」という。）、自由が丘駅周辺駐車場地域ルール運用基準（以下、「運用基準」という。）及び運用マニュアルに定める。

9.1. 地域ルールの運用体制

○地域ルール運用に係わる組織は、以下により構成する。

＜地域ルール運用に係わる組織及び役割（イメージ）＞

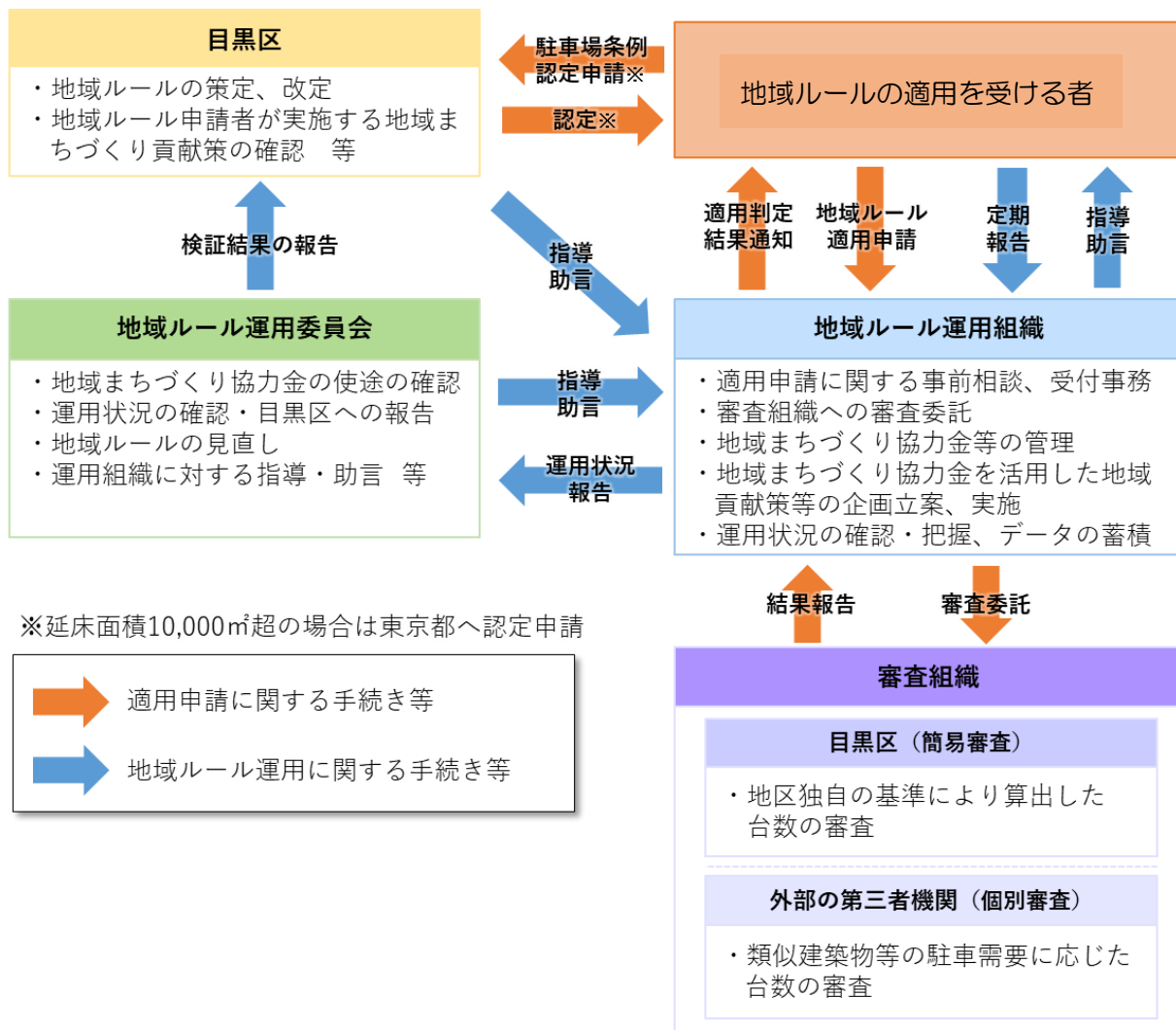
組織	主な役割
地域ルール運用委員会 （区が設置）	・地域ルールが適切に運用されているかの検証、ルールの見直し等
地域ルール運用組織 （地元が主体となって設置）	・地域ルールの適用申請の事前相談、受付等 ・地域ルールの適正かつ円滑な運用 ・地域まちづくり貢献策等の企画立案、実施（協力金の活用を含む）
審査組織 （目黒区及び第三者機関）	・地域ルールの適用申請の審査

○地域ルールの適用にあたっては、地域の交通環境及びまちづくりへの影響を踏まえて、案件ごと個別に必要な審査を行う。

○地域ルールの適用を審査する審査組織は、目黒区及び外部の第三者機関（学識経験者等）を想定する。

○地域ルールの適用審査は、地域ルールに定める地区独自の基準により算出した台数の審査等、専門的な知見を要しない案件に関しては目黒区による実施（簡易審査）、類似建築物等の駐車需要に応じた台数の審査等、専門的な知見を要する案件に関しては中立的な立場で審査する第三者機関による実施（個別審査）を想定する。

＜自由が丘駅周辺駐車場地域ルール運用体制イメージ＞



9.2. 地域ルール適用の申請及び審査の申請

(1) 適用申請の概要

○本地域ルールでは、地域ルールの適用申請において、地域ルールの適用条件の確認（地域ルールの適用を受けようとする建築主等（以下「申請者」という。）が実施する地域まちづくり貢献策の内容等）と、駐車施設の整備に関する審査を行い、地域ルールの適用可否を判定する。

○本地域ルールでは、以下のとおり2段階で確認・審査を行う。

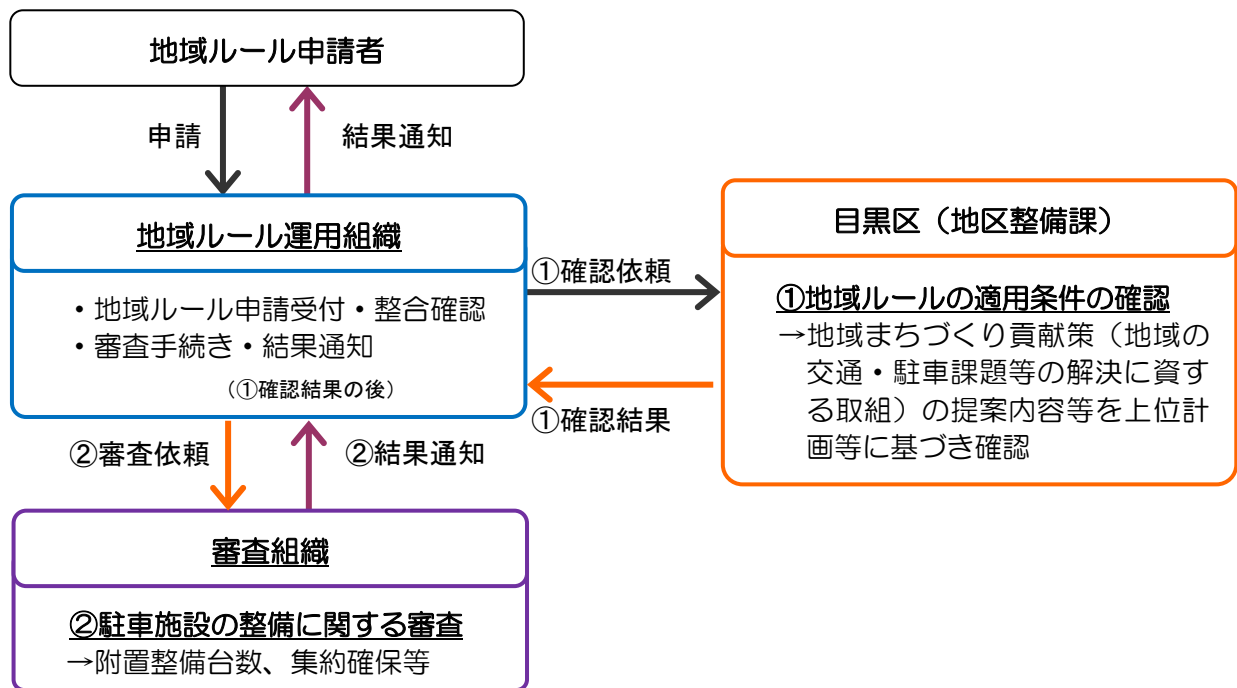
- ①地域ルールの実用条件の確認（地域まちづくり貢献策の内容等の確認）：

目黒区地区整備課において、上位計画や自由が丘駅周辺のまちづくり及び事前相談・協議等を踏まえて、地域まちづくり貢献策の提案内容等の確認を行う。

- ②駐車施設の整備に関する審査：

目黒区又は目黒区が指定する第三者機関において、公平かつ客観的な評価に基づき審査を行う。

<地域ルール適用申請手続きの概要>



(2) 適用申請の流れ

ア) 適用申請全体の流れ

○地域ルールの申請・確認・審査の手続きは、運用組織への適用申請に基づき、「地域ルールの適用条件の確認」及び「駐車施設の整備に関する審査」があり、申請者は、以下の手順及び事項を守って申請等を行う。

①事前相談

※地域の交通・駐車課題等の改善に資する取組として、基盤整備を含むハード整備を行う事業者等は、十分な時間的余裕をもって事前相談を行うこととする。

②地域ルール本申請・・・【適用条件の確認、適用の審査を含む】

③協定書の締結

④都条例の認定申請

⑤建築確認申請等

⑥工事完了届

⑦定期報告

イ) 審査の手順

①申請者は、地域ルールの適用申請を運用組織へ提出し、必要に応じて運用組織が定める審査手数料を支払う。

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をチェックした上で、地域ルール適用条件（地域まちづくり貢献策等）について目黒区に確認に依頼する。

③目黒区は、地域ルール適用条件（地域まちづくり貢献策等）について確認し、確認結果を運用組織に通知する。

- ④地域ルール適用条件の確認結果を受けて、運用組織は、駐車施設の整備（附置台数の適正化、集約駐車施設での確保の適用等）についての審査を審査組織（目黒区又は第三者機関）へ依頼又は委託する。
- ⑤審査組織（目黒区又は第三者機関）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の適用申請内容を客観的に審査し、その結果を運用組織へ通知する。
- ⑥運用組織は、審査組織（目黒区又は第三者機関）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。

（３）審査方法

○地域ルールの適用審査は、地域ルールに定める「地区独自の基準」に基づく審査等、専門的な知見を要しない案件に関しては目黒区が審査（簡易審査）し、類似建築物等の駐車需要に応じた台数の審査等、専門的な知見を要する案件に関しては、中立的な立場で審査する第三者機関が審査（個別審査）することとする。

- ① 簡易審査：地域ルールにおける駐車施設の附置基準（地区独自の駐車原単位）によって駐車施設の台数を低減する場合や、隔地を推奨している駐車施設を主要な路線に面する位置に隔地する場合は、「目黒区」が整備台数や隔地先とする駐車施設の状況（位置や利用状況等）の審査を行う。
- ② 個別審査：類似建築物等の駐車需要に応じた駐車施設の台数を適用する場合や、条件付きで隔地を認めている駐車施設を隔地する場合又は主要な路線以外へ隔地する場合は、「外部の第三者機関」（目黒区が指定）において学識経験者等の専門家を交えた審査を行う。

<審査の区分（イメージ）>

台数低減に関する審査	地区独自の基準に基づく台数低減	簡易審査
	類似建築物等の駐車需要に基づく台数低減	個別審査
隔地確保に関する審査	「推奨する」規定で主要な路線への隔地	簡易審査
	「認める」規定の隔地、主要な路線以外への隔地	個別審査

【簡易審査の審査内容（イメージ）】

【運用組織】

- 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、将来計画と駐車施設の整備内容及び地域まちづくり貢献策等の確認

【目黒区（行政）】

- 目黒区及び地域における地域まちづくり貢献策等の方向性、地域での実施施策のバランス等の適用条件の確認

【目黒区（審査）】

- 整備台数（地区独自の基準による算出を適用する場合の整備台数）の確認
- 隔地先とする駐車施設の状況（位置や利用状況等）の確認
- 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）
- 荷捌き用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）

【個別審査の審査内容（イメージ）】

【運用組織】

- 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、将来計画と駐車施設の整備内容及び地域まちづくり貢献策等の確認

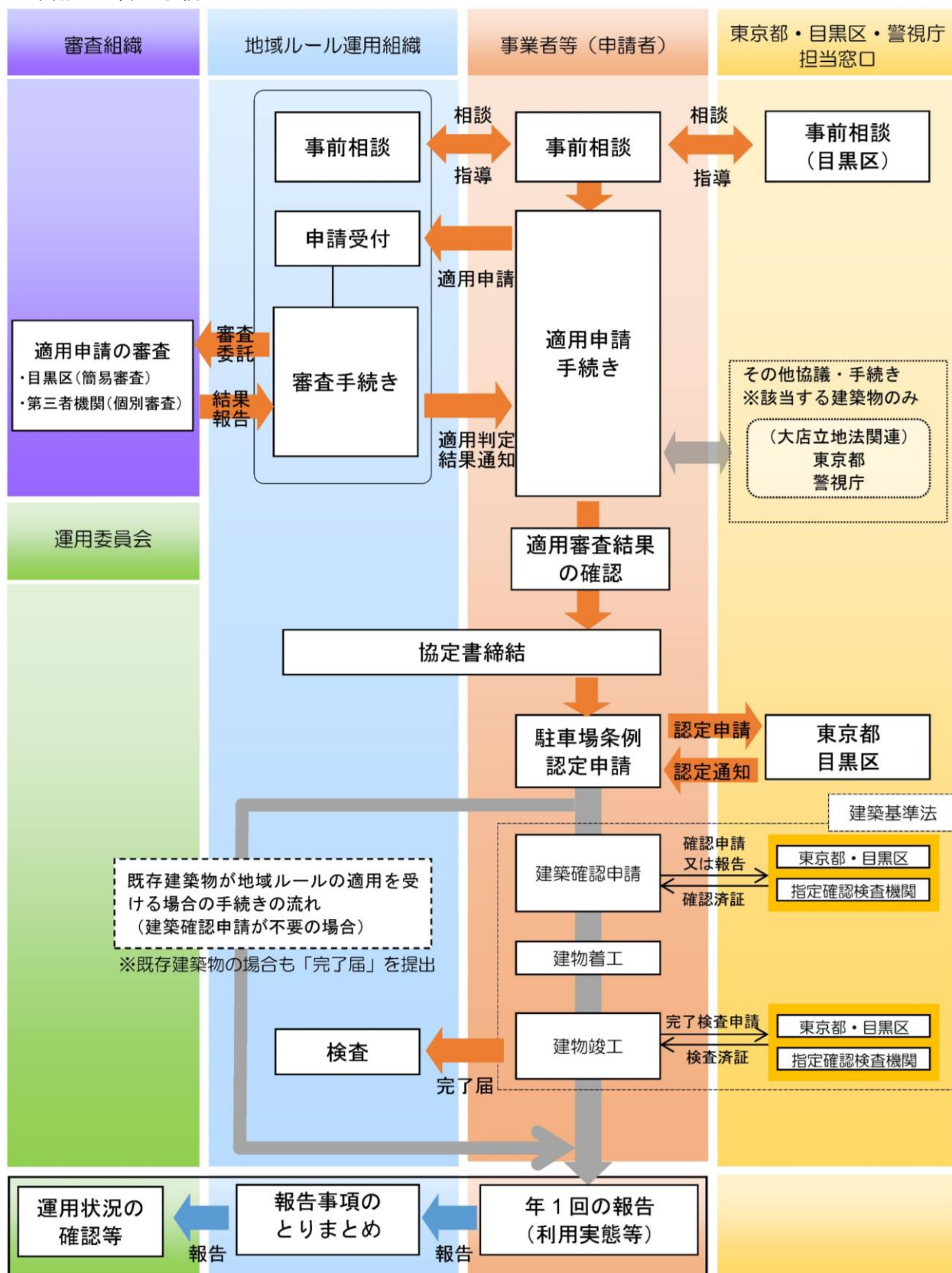
【目黒区（行政）】

- 目黒区及び地域における地域まちづくり貢献策等の方向性、地域での実施施策のバランス等の適用条件の確認

【第三者機関（審査）】

- 駐車需要の算定方法（類似施設、駐車原単位、需要台数、整備台数等）
- 集約の方法（集約駐車施設の状況・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）
- 荷捌き用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、周辺駐車場との連携、駐車場案内・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、地区全体の駐車需給への影響等）

■申請及び審査手続きフロー（イメージ）



9.3. 必要書類(提出書類一覧)

<運用基準に定める適用申請の様式>

○運用基準に定める適用申請の様式は下表のとおりである。

第1号様式	駐車場地域ルール適用申請書
第2号様式	誓約書
第3号様式	駐車場地域ルール適用判定結果通知書
第4号様式	地域まちづくり協力金に関する協定書
第5号様式	駐車場地域ルール適用申請変更届出書
第6号様式	駐車場地域ルール適用申請取下げ届
第7号様式	工事完了届
第8号様式	地域ルール適用駐車施設の運用状況報告書

<駐車施設附置低減審査の必要書類>

○駐車施設の附置低減審査の必要書類は下表のとおりである。

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、基準建蔽率、敷地面積、計画建築面積、延床面積、用途別床面積、駐車場部床面積、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、駐車場の出入口位置及び交差点等からの距離、最寄り駅、最寄り駅からの距離、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 駐車場断面図	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	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（フリンジ（集約）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	機械式駐車場認定書、説明書、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

※²：現況建築物又は類似建築物の駐車需要に応じた台数とする場合に必要

※³：当該建築物の附置義務駐車施設の他に、集約駐車施設、共同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

< 駐車施設隔地確保審査の必要書類 >

○ 駐車施設の隔地確保審査の必要書類は下表のとおりである。

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、基準建蔽率、敷地面積、建築面積、延床面積、用途別床面積、計画容積対象床面積、駐車場部床面積、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、駐車場の出入口位置及び交差点等からの距離、最寄駅、最寄駅からの距離、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 駐車場平面図 (申請建物及び集約駐車施設)	方位、縮尺、駐車場レイアウト、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 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、駐車場出入口 など
8 駐車場断面図 (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 駐車場利用状況関連資料 (集約駐車施設)	附置義務台数、整備台数、駐車場の空き状況 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 機械式駐車場に関する書類及び図書※1	機械式駐車場認定書、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

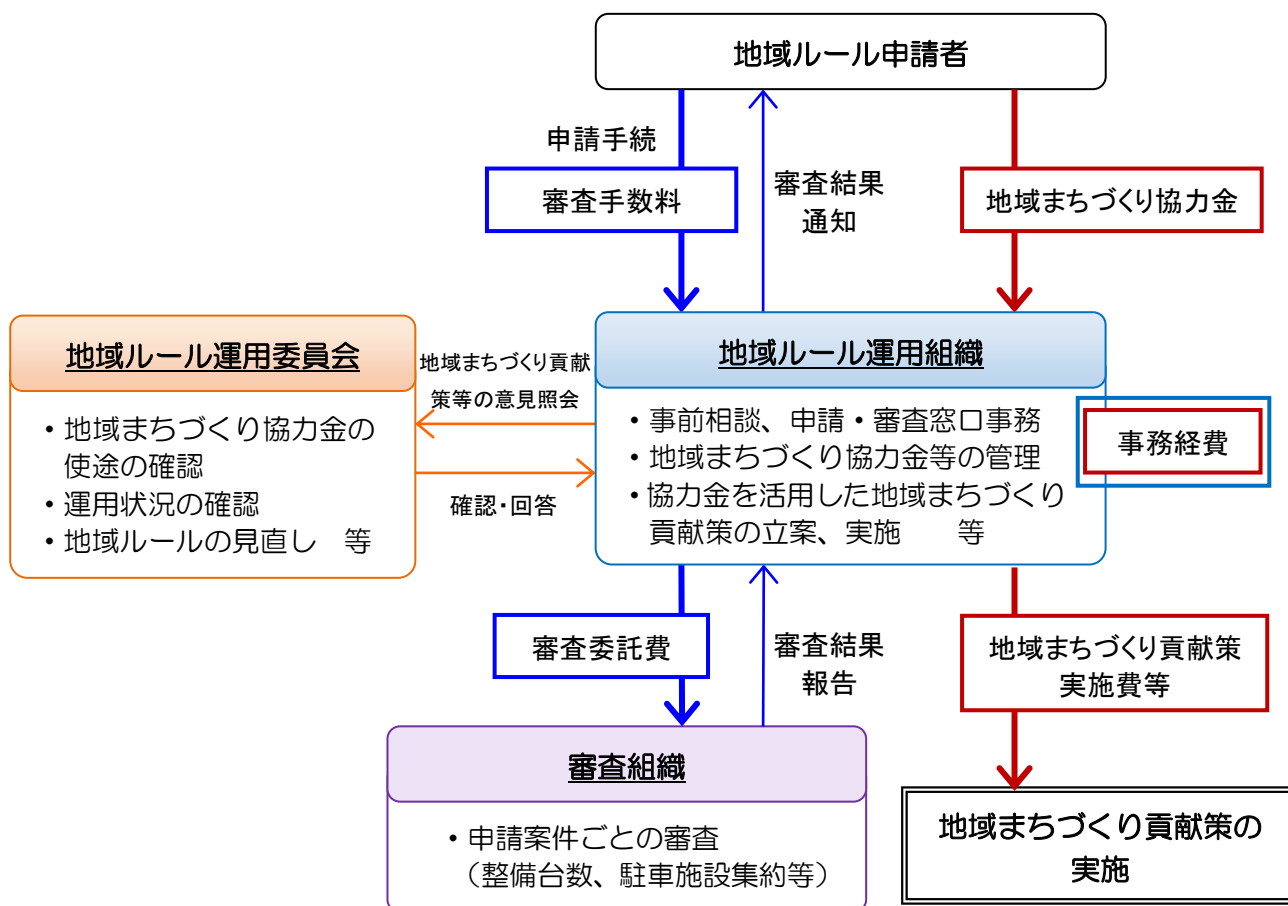
※1：機械式駐車施設を附置義務駐車施設として整備する場合に必要

9.4. 審査手数料及び地域まちづくり協力金

○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応分の負担については、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
- ・地域まちづくり協力金 : 地域ルールの運用及び地域まちづくり貢献策(地域の交通・駐車対策等)の実施に対する応分の負担

＜審査手数料及び地域まちづくり協力金の流れ＞



9.5. 審査基準・審査のポイント

○審査組織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、以下のとおりとする。

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	現況建築物又は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
条例附置義務台数との比較		☐ 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
	貨物車用駐車施設	☐ 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 ☐ ハイルーフ車、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	☐ 駐車場案内・誘導策の有無 ☐ シャトルバス等の運行 ☐ 公共交通機関等の利用可否

①②に共通の審査

項目	内容
目黒区や地域の計画等との整合	☐ 目黒区が掲げるまちづくり計画等の上位計画との整合 ☐ 地域が掲げるまちづくり計画等との整合

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、現況建築物又は類似建築物としての適切性を確認する（類似建築物の実績がない場合は、適用地区の駐車実績等に基づく原単位を用いる）。 ・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照を行う。
・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を確認する。
・当該建築物の附置義務の他に、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の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。

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を確認する。 ・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。 ・地下歩道・歩行者専用道、バリアフリー経路の状況を確認し、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。

審査の視点
・目黒区に事前相談した際の議事録に基づき、申請内容に事前相談の結果が反映されているか確認する。

10. 地域ルールの実効性を確保するための方策

本地域ルールの実効性を確保するため、地域ルールの適用を受ける者、運用組織及び運用委員会は、以下の方策を実施する。

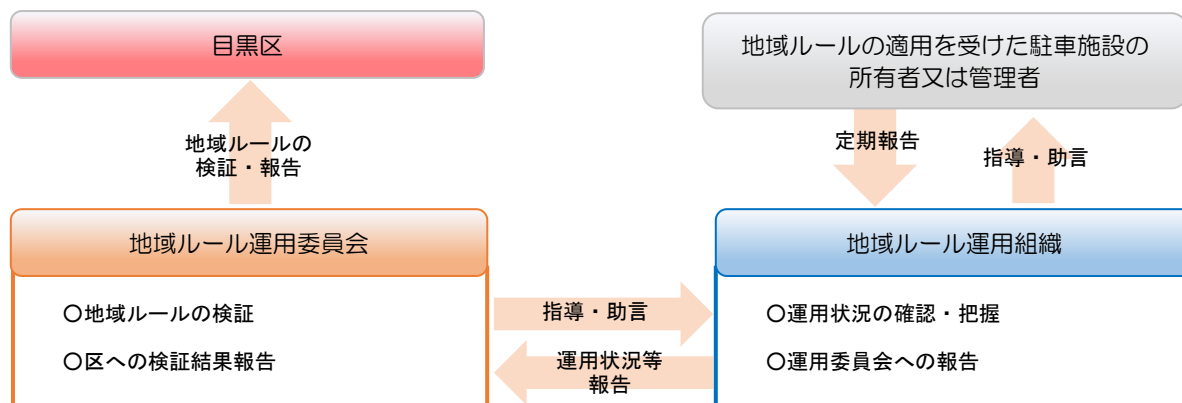
- (1) 地域の駐車環境を適正に維持するための検討と対応
- (2) 駐車施設の維持管理及び駐車実態調査の実施と報告
- (3) 駐車実態調査データの蓄積と活用

また、本地域ルールの導入にあたっては、路上駐車解消等の地域の交通・駐車課題に対応するため、駐車施設への自動車誘導策等の実施により、効率的な駐車場の活用を図る。

○本地域ルールの実効性を確保するため、下記の事項を設定する。

○地域ルールの適切な運用について検証等を行うため、運用委員会を設置する。また、区長は、地域ルールの適切な運用を行うために、運用組織を指定することができる。

＜地域ルールの実効性を確保するための方策実施イメージ＞



○地域ルールの適用を受けた駐車施設の所有者又は管理者（以下「地域ルール駐車施設の所有者等」という。）、運用組織、集約駐車施設を有する駐車場事業者、運用委員会は、以下の（１）～（３）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検討と対応

- ・地域ルール駐車施設の所有者等は、駐車施設を隔地で確保したことにより駐車場不足、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。
- ・地域ルール駐車施設の所有者等は、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

- ・地域ルール駐車施設の所有者等は、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。
 - 一 駐車施設を隔地で確保している場合においても、集約駐車施設に設置した駐車施設の利用状況が適切に報告できるように運用・管理を行うこと
 - 一 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、地域ルール駐車施設の所有者等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、地域まちづくり貢献策の実施状況等を、年1回運用委員会へ報告する。

- 運用委員会は、運用組織からの報告等を踏まえ地域ルール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。
- 運用委員会は、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。
- 集約駐車施設を有する駐車場事業者は、駐車施設の利用状況及び確保状況を確認し、運用組織に1年毎に報告を行う。なお、隔地以外の新たな契約が発生した場合など駐車施設の確保状況に変更が生じた場合には、遅滞なく運用組織に報告を行う。
- 目黒区は、報告を受けて必要がある場合は、地域ルールの見直しを行う。

（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、地域ルール駐車施設の所有者等からの毎年の報告、運用組織が定期的に行う調査等より、駐車実態データの蓄積を図り、他の地域ルールの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。

○本地域ルールの導入（附置台数の低減、駐車場の隔地・集約化）にあたって、路上駐車解消等の地域の交通・駐車課題に対応するため、駐車施設への自動車誘導策等の実施により、効率的な駐車場の活用を図る。地域ルールの導入に合わせた駐車施策等について、以下の通り例示する。

【地域ルールの導入に合わせた駐車施策の例】

- 路上駐車対策
- 周辺駐車場との一体的運営（駐車場ネットワーク、共通サイン計画等）
- 駐車場案内システムの構築
- 荷さばきルールの策定