

# 第4回池袋地区駐車場地域ルール運用委員会資料（案）

## 【池袋地区駐車場地域ルール適用範囲の拡大の検討について】

---

### 目次

---

	Page
I. 池袋地区駐車場地域ルール運用委員会のこれまでの流れ	01
II. 池袋地区駐車場地域ルールの適用範囲の拡大についての昨年度の検討内容	02
III. 本年度の検討内容および調査の実施内容	05

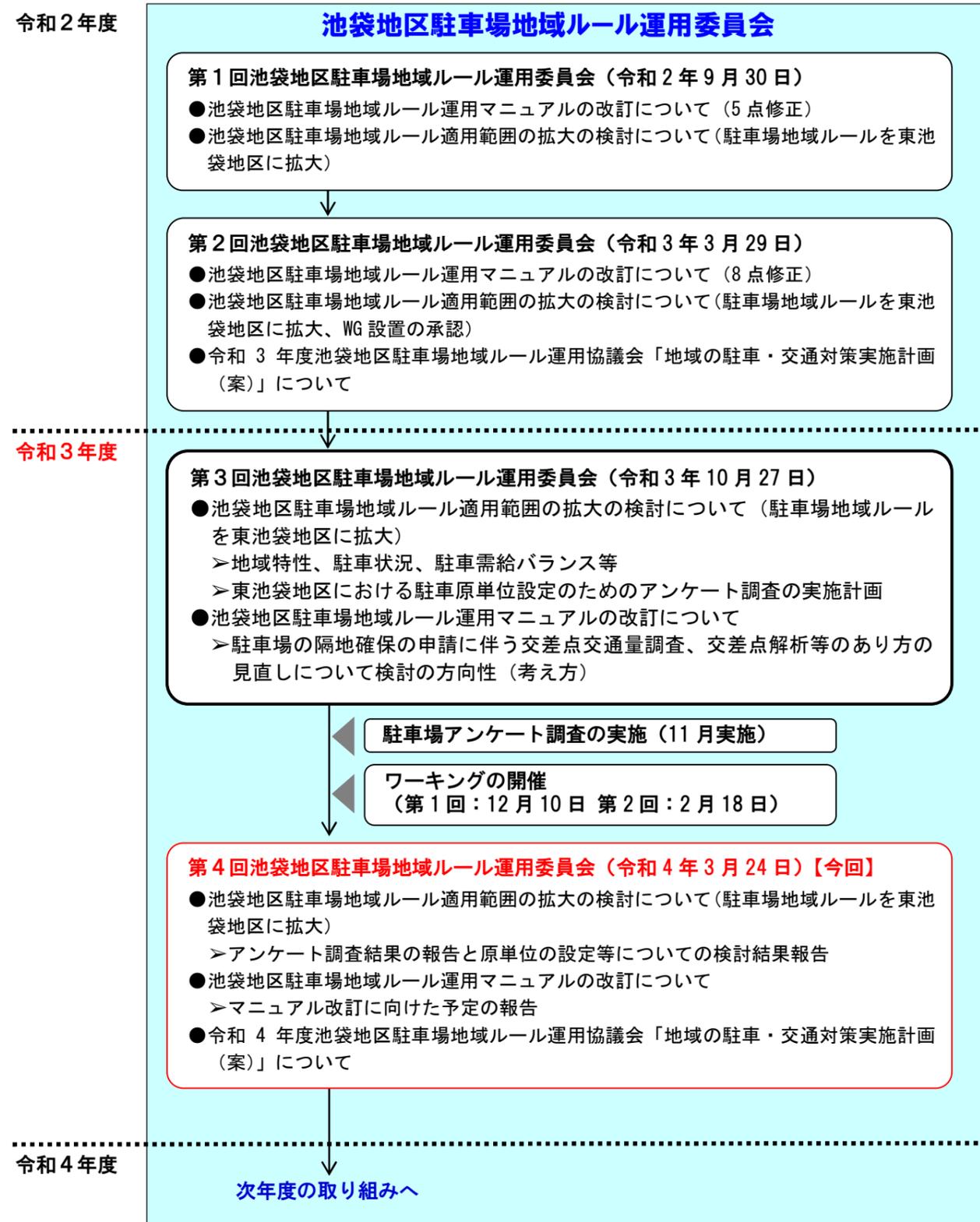
---

令和4年（2022年）3月24日  
豊島区 都市整備部 都市計画課

# 1. 池袋地区駐車場地域ルール運用委員会のこれまでの流れ

## 1. 池袋地区駐車場地域ルール運用委員会のこれまでの流れ

### (1) 駐車場地域ルール運用委員会の検討の流れ



### (2) 駐車場地域ルール運用委員会のメンバー

池袋地区駐車場地域ルール運用委員会のメンバー	
委員長	大沢 昌玄（日本大学 理工学部 教授）
副委員長	小嶋 文（埼玉大学 教授）
委員	警視庁（本庁・所轄警察署） 東京都 地元（商店会・町会） 豊島区
オブザーバー	国土交通省 東京都道路整備保全公社

## 2. 昨年度の検討概要と本年度の取り組み概要

### <昨年度(2020年度)の検討概要>

運用マニュアルの改訂	駐車場地域ルール適用範囲の拡大
<ul style="list-style-type: none"> <li>●運用マニュアルの改訂（記載内容の加筆修正等）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➢令和2年7月改訂</li> <li>➢令和2年9月改訂</li> <li>➢令和3年3月改訂</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駐車場地域ルールの適用範囲を東池袋地区へ拡大することについて考え方を整理</li> <li>➢東池袋地区へ拡大の必要性、検討項目、検討フロー等について整理</li> </ul>

### <本年度(2021年度)の検討概要>

運用マニュアルの改訂	駐車場地域ルール適用範囲の拡大
<ul style="list-style-type: none"> <li>●駐車場の隔地確保を申請する際の添付資料(交差点交通量調査、交差点解析)のあり方について、影響が軽微な場合など、申請事業者にとって過度な負担とならないよう、運用マニュアル等の見直しを検討する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●昨年度に引き続き、駐車場地域ルールの適用範囲を東池袋地区へ拡大することについて検討する                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➢地域特性、駐車状況、駐車需給バランス等の整理</li> <li>➢東池袋地区における駐車原単位設定のためのアンケート調査の実施</li> <li>➢東池袋地区における駐車原単位の設定</li> </ul> </li> </ul>

『東池袋地区駐車場地域ルール策定WG』で詳細を検討(現在までに2回実施)

図 これまでの検討経緯と今後の流れ

## II. 池袋地区駐車場地域ルール適用範囲の拡大についての昨年度の検討内容（第2回委員会で整理した内容）

### 1. 駐車場地域ルールの東池袋地区への適用範囲拡大の必要性

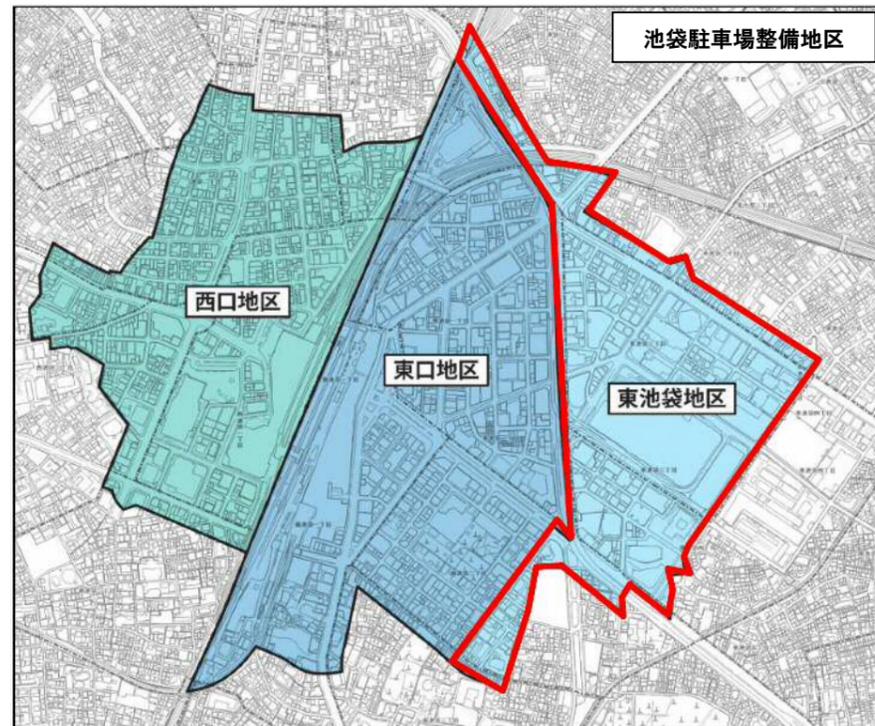
#### <池袋地区の駐車特性と課題>

- 地区全体では、現状においても駐車場供給量に十分な余裕があるが、休日の買い物娯楽等目的の需要が東口駅前地区に集中しているなど、地区ごとに需要と供給の位置的なアンバランスが生じている。
- 荷さばき車両が利用しやすい駐車場が少なく、需要が高い場所に駐車場がないため、貨物車の路上駐車が多く、歩行空間の安全性低下、景観の悪化などを招いている。

#### <東池袋地区での駐車場地域ルールの必要性>

- 池袋地区における地域ルール導入の検討時では、特に緊急性が高い東口地区及び西口地区に絞って策定する流れとなっており、東池袋地区においては今後検討していくとしていた。
- 東池袋地区は、過年度の調査結果から、乗用車の駐車需要は低く、駐車場は十分余裕がある状況であり、大規模開発や建て替え等の際に、都条例の基準どおりに附置義務駐車場整備を行うと、駐車場の余剰がさらに拡大する懸念がある。
- また、東池袋地区は、東口地区の建物から300mの範囲に入る場合が多いため、東口地区の駐車施設の隔地先として活用することが期待される。

上記のことから、東池袋地区への地域ルールの導入について、今後検討していく必要があると考えられる

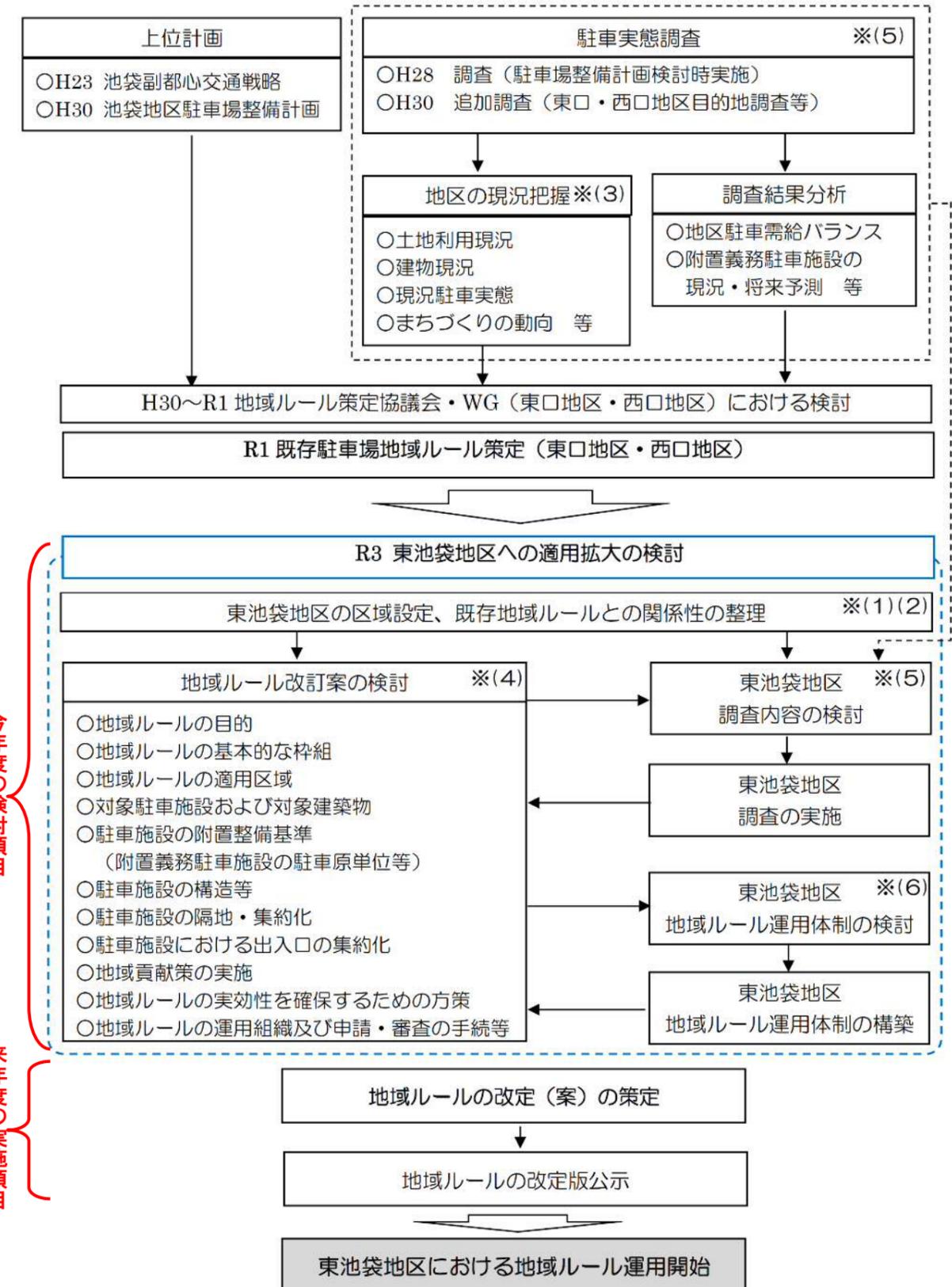


【東口地区及び西口地区】  
令和2年度3月策定  
令和2年10月1日運用開始

【東池袋地区】  
今後検討予定

図 池袋駐車場整備地区における駐車場地域ルールの策定状況

### 2. 検討フロー



今年度の検討項目

来年度の実施項目

図 東池袋地区駐車場地域ルール策定にあたっての全体フロー

### 3. 駐車場地域ルールを東池袋地区へ拡大するにあたっての地区設定の検討について

#### (1) 地区の設定について

- 上位計画である「池袋地区駐車場整備計画」では、土地利用や駐車特性から 5 つの地区に分割し、それぞれの地区における駐車実態の把握や将来の駐車需要の予測などを行い、整備の基本方針を定めている。
- 今回、地域ルールを新たに検討するのは、既にルールを策定した 4 つの地区の残りである「東池袋地区」であるが、当該地区は幹線道路から外れた一部のエリアが入っていることや、集合住宅が多く立地しているエリアも多いことから、地区全体としてルールを作ることが妥当かどうか検討する必要がある。

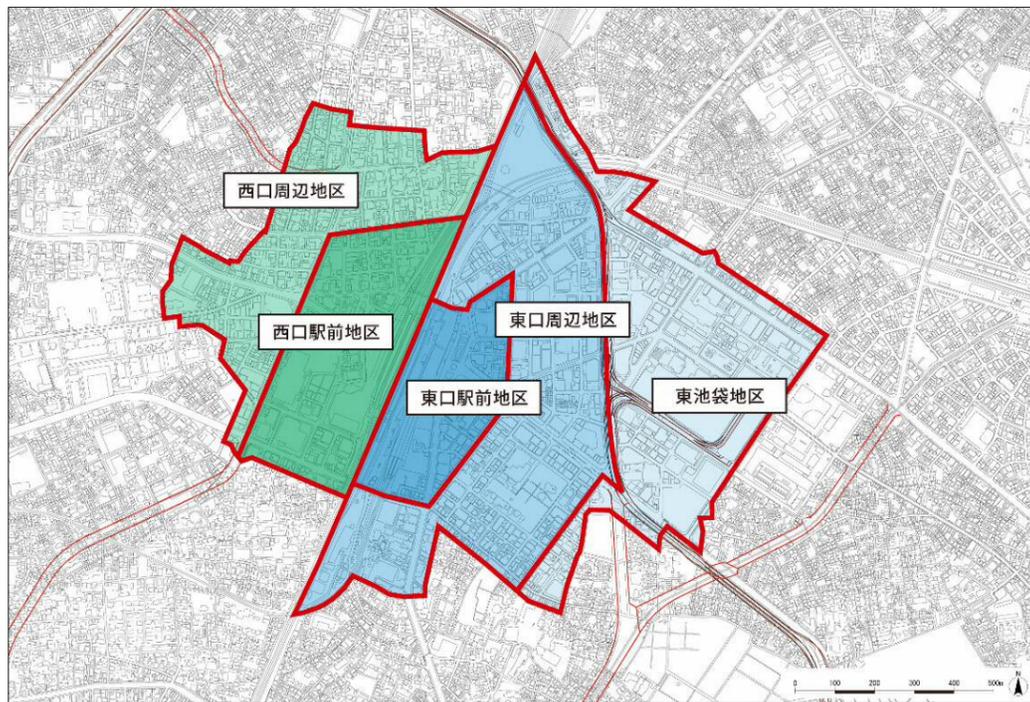


図 池袋駐車場整備計画の範囲

#### (2) 既存の地域ルールとの関係性の整理について

- 現在運用している「池袋地区駐車場地域ルール」は、「西口地区（西口駅前地区+西口周辺地区）」「東口地区（東口駅前地区+西口周辺地区）」の 2 つのエリアに区分し、それぞれの駐車施設の需給等を検討したうえで、地区の駐車原単位を別々に定めている。当初は東西に分けて運用することも想定していたが、現時点では 2 つのエリア全体で運用を行っている。今回検討する「東池袋地区」についても、ルールを作るエリアを地区全体とする場合、地区の一部で作る場合のいずれにおいても、駐車原単位を定めることが想定されるが、当該エリアのみで検討すべきか、「東口地区」に含めたエリアとして検討すべきかなどの判断が必要となる。また、単独で駐車場地域ルールを策定することも可能なため、今後の運用のことも含め、既存の地域ルールのエリア拡大とすることが望ましいかどうか併せて判断する必要がある。

### 4. 東池袋地区の駐車の実況等

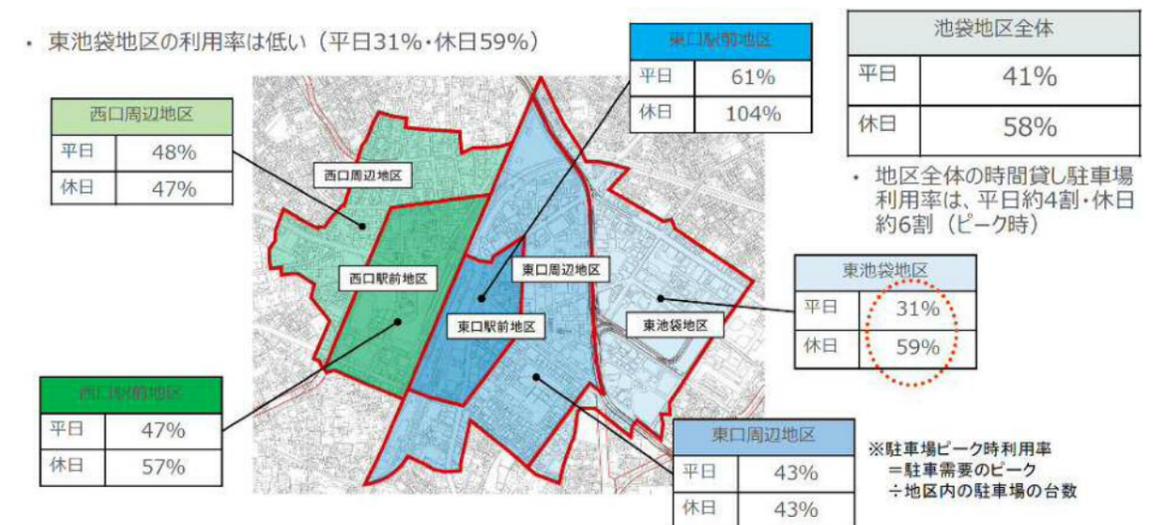
【土地利用】 サンシャインシティが立地し、周辺は業務施設が多く立地している。

【駐車場の整備状況】 サンシャインパーキングが立地し、周辺も時間貸しや業務系駐車場が多く立地している。また外周部は集合住宅が立地している。

【駐車の実況】

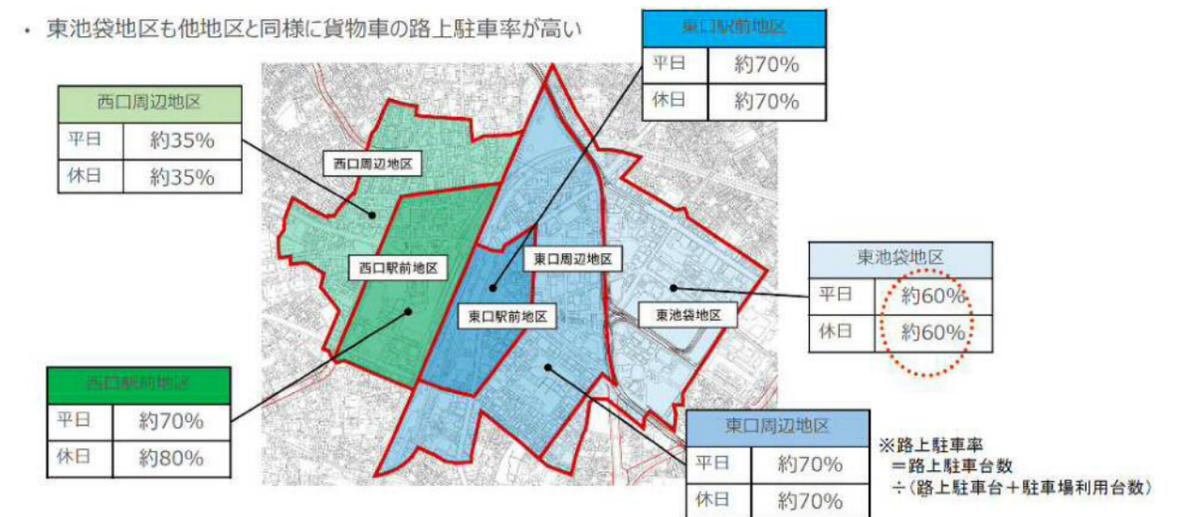
- 東池袋地区の時間貸し駐車場のピーク時利用率は、平日 31%、休日 59%となっており、地区全体では駐車施設に余剰が生じている。
- 貨物車の路上駐車率（駐車需要のうち路上駐車をしている割合）は、東池袋地区においても平日・休日ともに 60%となっており、他地区と同様に貨物車の路上駐車率が高い状況である。

#### <池袋地区の駐車実況（時間貸し駐車場ピーク時利用率）>



資料：平成 28 年度駐車実態調査

#### <池袋地区の駐車実況（貨物車の路上駐車率）>



資料：平成 28 年度駐車実態調査

## 5. 地域ルール項目の確認について

- 既に策定している地域ルールの要綱及び運用マニュアルの項目（下記参照）について、東池袋地区に適用した場合の検討を行うとともに、改訂が必要な項目を確認する。

### <地域ルールの要綱及び運用マニュアルの項目>

- 地域ルールの目的
- 地域ルールの基本的な枠組
- 地域ルールの適用区域
- 対象駐車施設および対象建築物
- 駐車施設の附置整備基準
- 駐車施設の構造等
- 駐車施設の隔地・集約化
- 駐車施設における出入口の集約化
- 地域貢献策の実施
- 地域ルールの実効性を確保するための方策
- 地域ルールの運用組織及び申請・審査の手続

## 6. 調査内容の検討について

- 平成 28 年度に当該地区の駐車実態調査を豊島区で実施しており、基礎的な駐車に関するデータは保有している。このため、前述のフローのとおり、まず保有しているデータを再度確認し、不足しているデータなどを整理した上で、今回の東池袋地区におけるルールを作成するにあたって、必要となる調査の内容を検討する。

## 7. 検討体制（ワーキンググループの設置）について

- 本委員会の下部組織として、学識経験者、地元の代表者（商店会・町会・事業者等）、関係行政機関などで構成されるワーキンググループ（WG）を設置する。
- WG で検討された地域ルールの改定案は、本委員会で決定する。

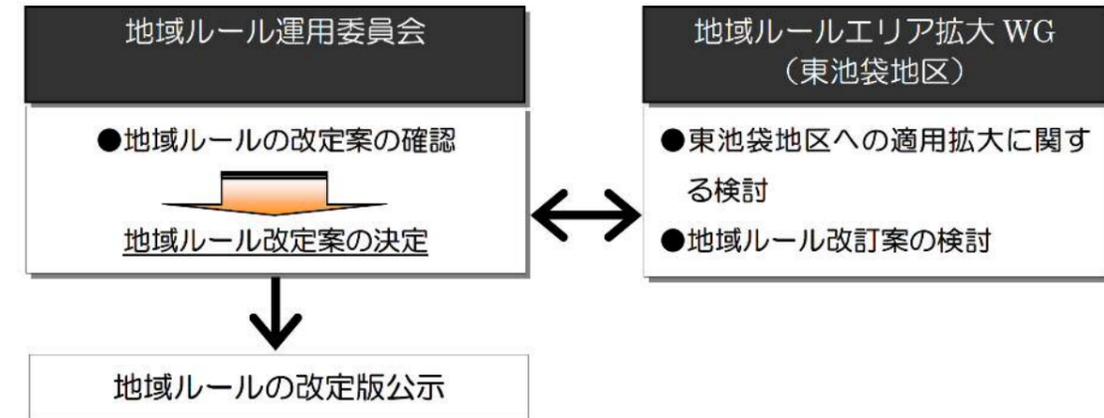


図 駐車場地域ルールの東池袋地区への適用範囲拡大の検討体制

## 8. 検討スケジュール（これまでの経過と今後の想定）

- 令和 3 年 4 月～8 月：ルール作成に向けた調査の実施の検討
- 令和 3 年 9 月～10 月：ルール作成に向けた調査の実施
- 令和 3 年 10 月：第 3 回運用委員会（ワーキンググループ設立の承認）
- 令和 3 年 11 月：第 1 回 WG（区域拡大の検討）
- 令和 4 年 2 月：第 2 回 WG（同上）
- 令和 4 年 3 月：第 4 回運用委員会（途中経過報告および今後の方針の承認）[今回]
- （以降は想定）—————
- 令和 4 年 7 月頃：第 3 回 WG（要綱及び運用マニュアル改定案）
- 令和 4 年 10 月頃：第 5 回運用委員会（要綱及び運用マニュアル改定案の承認）

### Ⅲ. 本年度の検討内容および調査の実施内容（第3回委員会で整理した内容）

#### 1. 地区の設定等について

##### （1）土地利用状況、用途地域

- 上位計画である「池袋地区駐車場整備計画」（以下、「駐車場整備計画」という）は、「池袋駐車場整備地区」（以下、「駐車場整備地区」という）に対して定められており、駐車実態や駐車需給バランス等については土地利用や駐車特性から5つの地区に分割して整理しているが、5つの地区で駐車需給バランスの状況は同様であることから、基本方針や目標、路外駐車場の整備に関する施策など、駐車場整備地区全体として設定している。
- 上記を踏まえると、駐車場地域ルールも駐車場整備計画に則して、駐車場整備地区の範囲で定めることが適当であると考えられる。
- なお、土地利用状況について、駐車場整備地区を定める際に検討が行われており、商業施設や事務所施設が密集するエリアとして当該範囲が設定されている。（駐車場整備地区の範囲を境に商業施設や事務所施設の密集するエリアと住居等が多いエリアとで土地利用が分かれている）
- また、用途地域についても、駐車場整備地区内は商業地域となっており、東口地区、西口地区、東池袋地区は同様の用途地域となっている。

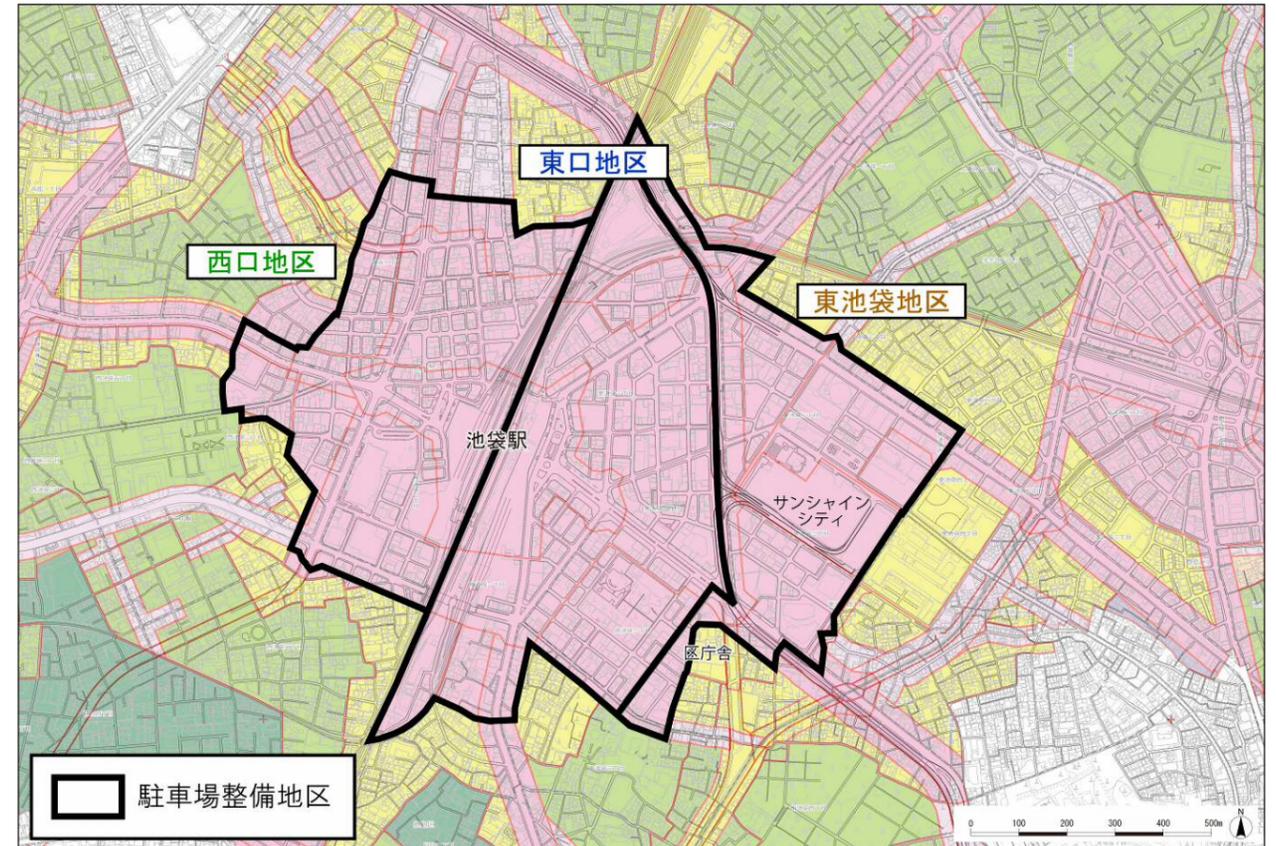


図 池袋駅周辺の用途地域

##### （2）東池袋地区の駐車場地域ルールの運用体制

- 現在の駐車場地域ルールは、東口地区と西口地区で運用のスキームが同じであり、東池袋地区も東口地区、西口地区と一体的に運用した方が効率的である。
- また、現時点では、東池袋地区内で地域ルールを適用する開発が見込まれておらず、収支の面でも独立させることが難しい。
- 上記を踏まえると、東池袋地区の地域ルールの運用は、東口地区、西口地区と一体として運用することが適当であると考えられる。

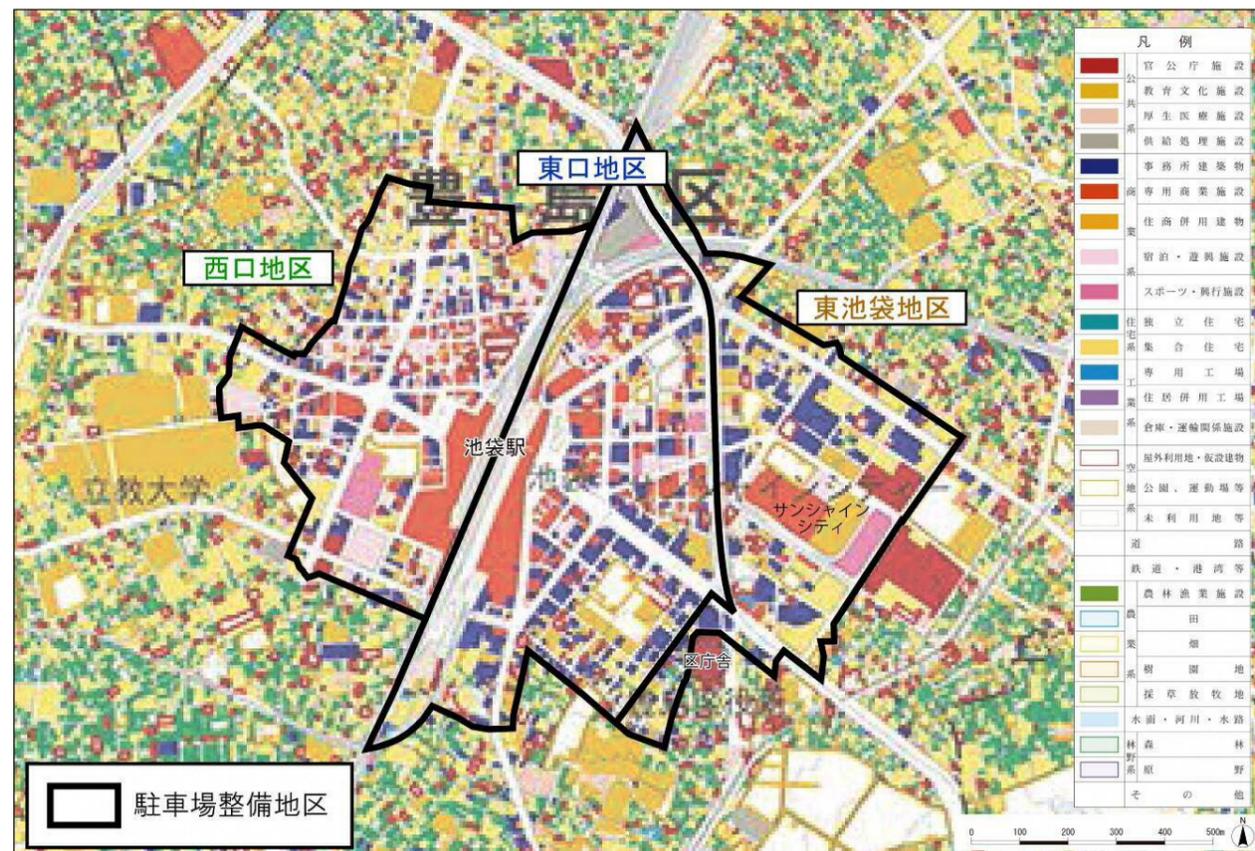


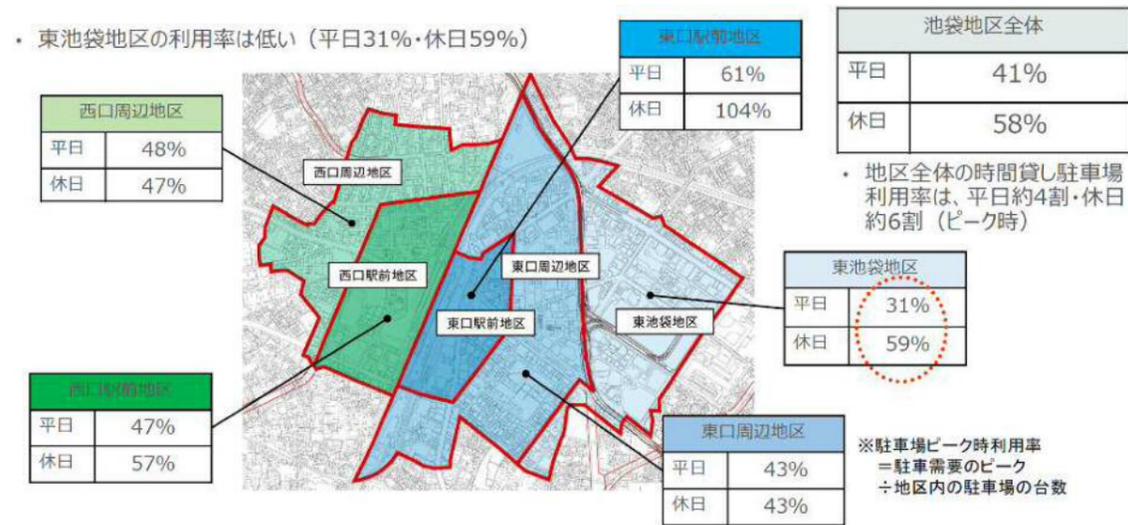
図 池袋駅周辺の土地利用

出典：東京都土地利用現況図／東京都都市整備局，平成28年現在

### (3) 駐車状況

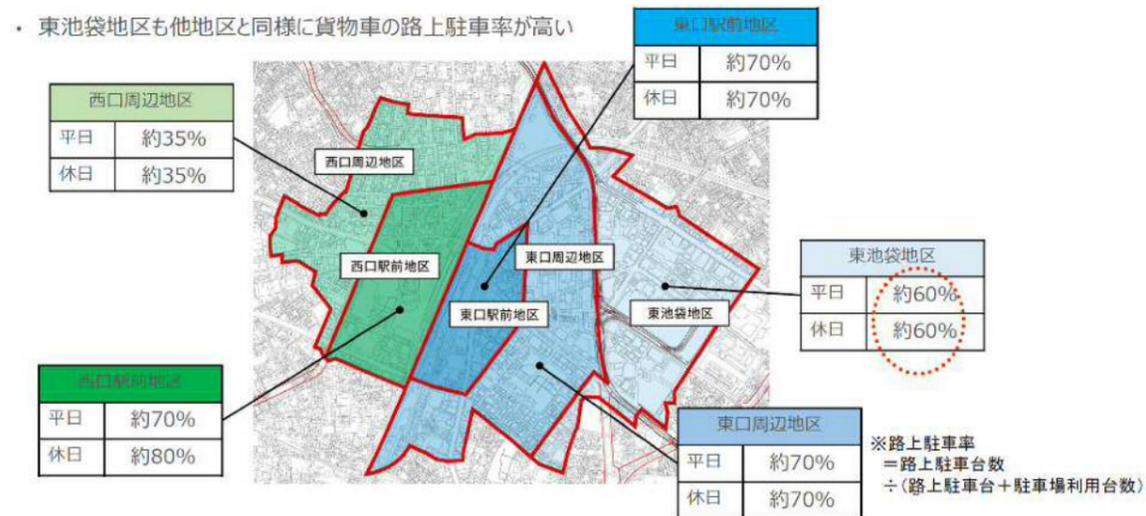
- 現在の駐車場地域ルールは、東口地区と西口地区を適用範囲としているが、駐車状況は、東口地区と西口地区の違いと、東池袋地区と東口地区または東池袋地区と西口地区の違いとで、特筆するほどの差はない。
- したがって、あえて東池袋地区だけ別立てで地域ルールを策定する必要性は低いと考えられる。

#### <池袋地区の駐車現況（時間貸し駐車場ピーク時利用率）>【再掲】



資料：平成 28 年度駐車実態調査

#### <池袋地区の駐車現況（貨物車の路上駐車率）>【再掲】



資料：平成 28 年度駐車実態調査

### (4) 駐車需給バランス

- 将来（駐車場整備計画の目標年次の 2035 年度）における路外駐車場の需給バランスは、東口地区、西口地区、東池袋地区ともに概ね同程度であり、供給が需要を上回ると予想される。
- したがって、東池袋地区だけ別立てで地域ルールを策定する必要性は低いと考えられる。

表 現況の駐車需給バランス

(現況：2016 年度)

		現在の需要(台)		現在の供給量(台)	現在の需給バランス(需要/供給)
		平休別の需要	平休のうち最大値		
東口地区	平日	1,544	1,810	3,824	47%
	休日	1,810			
西口地区	平日	1,562	1,655	3,479	48%
	休日	1,655			
東池袋地区	平日	1,911	2,646	4,281	62%
	休日	2,646			
合計	平日	5,017	6,111	11,584	53%
	休日	6,111			

出典：池袋地区駐車場整備計画/豊島区，平成 30 年 4 月

表 将来の駐車需給バランス

(将来：2035 年度)

	現在の需要(台)	将来増加する需要(台)	将来の需要(台)	将来の供給量(台)	将来の需給バランス(需要/供給)
東口地区	1,810	2,252	4,062	6,036	67%
西口地区	1,655	967	2,622	5,307	49%
東池袋地区	2,646	0	2,646	5,289	50%
合計	6,111	3,219	9,330	16,632	56%

出典：池袋地区駐車場整備計画/豊島区，平成 30 年 4 月

#### <結論>

以上(1)～(4)の結果により、

- 東池袋地区への地域ルールの導入は、地区全体として（駐車場整備計画の範囲で）定めることとし、既存の「池袋地区駐車場地域ルール」の適用範囲を拡大することで導入することとする。
- また、東池袋地区の地域ルールの運用は、東口地区、西口地区と一体として運用することとする。

※上記については、平成 28 年度（2016 年度）時点の駐車需要を基に将来需要量を想定している。現在の駐車需要は、コロナ禍の影響等により以前の需要までは回復していないものと想定されことから、上表の将来需要に対して、将来の供給量は安全側（需要<供給）な台数と考えられる。

<参考> 駐車場整備計画策定時（平成 30 年）における将来の駐車場供給量と駐車需要の推計手法

① 将来の駐車場供給量の推計の考え方

- ・将来の駐車場の供給量は、現在の供給量に加え、将来（目標年次までに）整備されることが想定される駐車場について推計した。
- ・将来整備されることが想定される駐車場は、①現在計画されている開発で整備される駐車場と②駐車場整備地区内の建物のうち、将来（目標年次）時点で築 45 年を超える建物が建替えると想定して、この建替えに伴って東京都駐車場条例による附置義務台数を整備したと仮定して推計した。

$$\text{将来供給量} = \text{現在の供給量} + \text{①開発により整備される駐車場} + \text{②築 45 年を超える建物の建替えにより整備される駐車場}$$

【建て替え時期の考え方】

「財務省・PRE 戦略検討会における有識者ヒアリング（早稲田大学・小松）／平成 22 年 10 月 21 日」で示された以下の建物の平均寿命を参考に、建て替え時期を 45 年と設定した。

構造・用途	1997 調査		2005 調査
	全国（除東京都）	東京特別区	全国
RC 造事務所	45.63 年	45.61 年	51.39 年
RC 造共同住宅	45.26 年	43.23 年	45.17 年

出典：「財務省・PRE 戦略検討会における有識者ヒアリング資料／早稲田大学・小松，2010.10.21」より抜粋

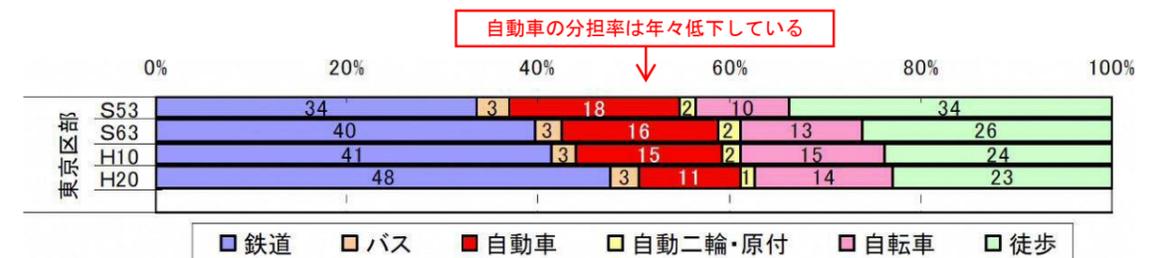
【将来の駐車場供給量に見込んでいる再開発】

- ・西口再開発
- ・東口再開発（北街区）
- ・東口再開発（南街区）
- ・パルコ・西武
- ・旧西武本社ビル建替
- ・旧区役所周辺開発（ハレザ池袋）

② 将来の駐車需要の推計の考え方

- ・将来の駐車需要は、現在の駐車需要に加え、将来（目標年次までに）整備予定の開発を対象に、この開発により増加が見込まれる駐車需要について推計した。
- ・将来（目標年次）時点で築 45 年を超える建物の建替えによる駐車需要の増加については、建替えによる床面積の増加及び床用途の変更はないものと仮定し、本検討においては建替えによる駐車需要の増加はないものとして推計した。
- ・また、少子高齢化や人口減少などの社会情勢や近年東京区部では自動車保有率は右肩下がりであり交通手段における自動車分担率も低下していることなどから、単独の建替えによる駐車需要の増加はないと想定した。
- ・再開発の駐車需要については、附置義務台数分の需要の増加があると仮定し算定した。

$$\text{将来需要量} = \text{現在の駐車需要} + \text{開発により増加する駐車需要}$$



出典：第 5 回（H20）東京都市圏パーソントリップ調査

図 東京区部の代表交通手段分担率（発生集中量ベース）

出典：第 7 回池袋副都心交通戦略委員会資料／平成 29 年 3 月 29 日

## 2. 地域ルールの項目の検討

○現行の地域ルールの要綱及び運用マニュアルの項目について、東池袋地区に適用した場合に改訂が必要な項目を確認した。  
 ○確認の結果、改訂が必要な項目を以下の表のとおり整理した。  
 ○基本的な考え方としては、東口地区と西口地区で各々に定めている事項については東池袋地区も別途定める（改定する）こととし、池袋地区全体に共通する事項については「改定の必要なし」、地区の状況に影響を受ける項目については、さらに改定の必要性を検討することとし「改定の検討が必要」と整理した。

要綱・運用マニュアルの項目	記載の要旨	検討結果	改定の必要の有無
地域ルールの目的	地域ルールを定めることにより、池袋地区の地域住民等と豊島区が一体となって駐車施設の適切な確保と運用を図り、もって良好な交通環境を有する歩行者優先のまちづくりを推進することを目的とする。	東池袋地区も目的は同様	改定の必要なし
地域ルールの基本的な枠組	○地区独自の整備台数基準の設定 ○歩行者ネットワークに配慮した駐車施設出入口の設置抑制 ○駐車施設の隔地・集約化 ○フリンジ(集約)駐車場及び共同荷さばき駐車施設の確保 ○地区独自のまちづくり方策の具現化	「歩行者ネットワークに配慮した駐車施設出入口の設置抑制」については、現状で対象となる路線はないが、それ以外の枠組みは、東池袋地区も同様	改定の必要なし
地域ルールの適用区域	○池袋駅東口地区 ○池袋駅西口地区	東池袋地区を加える	改定が必要
対象駐車施設および対象建築物	○大規模建築物:敷地面積 3,000 m <sup>2</sup> 以上又は都市開発諸制度等※活用による建築 ○中規模建築物:敷地面積 500 m <sup>2</sup> 以上かつ 3,000 m <sup>2</sup> 未満(都市開発諸制度等活用による建築を除く) ○小規模建築物:敷地面積 500 m <sup>2</sup> 未満	東池袋地区もその他の地区も土地利用や駐車需給バランス等は同様だが、データを確認したうえで判断することが必要	改定の検討が必要
駐車施設の附置整備基準【乗用車の駐車施設の附置】	1)整備台数 ア)地区独自の基準により算出した台数 イ)現況建築物の駐車需要に応じた台数 ウ)類似建築物の駐車需要に応じた台数 2)地域貢献による駐車施設の整備 大規模建築物においては、前項の規定によるもののほか、フリンジ(集約)駐車施設の附置に努めるものとする。 3)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。	1)、3)は、基本的な枠組みは池袋地区全体として同様とするのが妥当 ただし、駐車原単位については、東口地区と西口地区でそれぞれ定めていることから、東池袋地区でも独自に定める必要がある 2)は、駐車場の集約化は池袋地区全体としての方針であるため、同様とするのが妥当	東池袋地区の駐車原単位を定める

要綱・運用マニュアルの項目	記載の要旨	検討結果	改定の必要の有無
駐車施設の附置整備基準【貨物車の駐車施設の附置】	1)整備台数 ア)都条例に基づき算出した台数 イ)現況建築物の駐車需要に応じた台数 ウ)類似建築物の駐車需要に応じた台数 2)地域貢献による駐車施設の整備 大規模建築物及び中規模建築物においては、貨物車の駐車施設を附置するとともに、共同荷さばき駐車施設の附置に努めるものとする。	貨物車の駐車状況は東池袋地区もその他の地区も同様だが、データを確認したうえで判断することが必要	改定の検討が必要
駐車施設の構造等	1)乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設 ①駐車施設の構造等 ②バリアフリー経路の確保 2)貨物車の駐車施設 ※1)、2)とも、関係法令及び運用マニュアルに定める規定に基づき整備に努めている。	地域特性とは関係がないため、同様とするのが妥当	改定の必要なし
駐車施設の隔地・集約化	※駐車場を各地で確保する場合の考え方を記載 ※特定路線の設定	駐車場の集約化は池袋地区全体としての方針であるが、データを確認したうえで判断することが必要	改定の検討が必要
駐車施設における出入口の集約化	※駐車施設等の出入口の集約化の考え方を記載	なお、東池袋地区には特定路線の対象路線はない	改定の必要なし
地域貢献策の実施	※地域貢献の考え方を記載	地域特性に応じた駐車施設の整備等となっているので問題はないが、地域特性を踏まえて追加する項目等がないか確認は必要	改定の検討が必要
地域ルールの実効性を確保するための方策	※委員会の設置や運用協議会の設置、検討や対策の実施について記載	東口地区と西口地区で運用のスキームが同じであり東池袋地区も一体的に運用した方が効率的であること等から池袋地区全体で同様の運用とすることが妥当	改定の必要なし
地域ルールの運用組織及び申請・審査の手続	※地域ルールの運用体制、審査の手続き等について記載		

## IV. 本年度の検討内容および調査の実施内容（今回の委員会で新たに提示する内容）

### （1）検討の経過と要綱及び運用マニュアルの主な修正内容

- 令和3年10月に開催された前回会議以降、以下のスケジュールのとおり、東池袋地区への地域ルール適用範囲拡大に向けた検討を行った。
- 検討は主に本委員会の下部組織として設置した東池袋地区駐車地域ルール策定ワーキンググループ（以下「WG」とする。）で行われ、直近に開催された第2回WGでは、駐車施設の隔地集約化におけるサンシャインパーキングの取り扱いについてさらなる検討を要するとされたこともあり、要綱及び運用マニュアルの改訂案として取りまとめるに至らず、検討は次年度（令和4年度）以降に継続することとなった。  
（検討の詳細は資料5「地域ルール運用マニュアルの改訂内容の検討」を参照）
- 次回第3回WGは令和4年5～6月頃に開催を予定しており、改訂案として取りまとめができてから直近に開催される本委員会での承認を目標とする。なお、本委員会の定例での開催時期は10月及び3月であるが、検討の進捗状況に応じて臨時開催も想定する。
- これまでのWGでの検討を踏まえ、東池袋地区の地域ルール適用に向けた要綱及び運用マニュアルの改定が必要な項目と、各項目の主な改定内容の対応表を右表に示す。

#### <スケジュール>

- 令和3年4月～8月：ルール作成に向けた調査の実施の検討
- 令和3年10月：第3回運用委員会（ワーキンググループ設立の承認）
- 令和3年11月：ルール作成に向けた調査の実施
- 令和3年12月：第1回WG（区域拡大の検討）
- 令和4年2月：第2回WG（同上）
- 令和4年3月：第4回運用委員会（途中経過報告および今後の方針の承認）[今回]  
（以降は想定）
- 令和4年7月頃：第3回WG（要綱及び運用マニュアル改定案）
- 令和4年10月頃：第5回運用委員会（要綱及び運用マニュアル改定案の承認）

要綱および運用マニュアルの項目	検討結果と主な追記・修正内容(赤文字)
地域ルールの適用区域 (要綱第4条)	○適用地区に東池袋地区を追加する。
対象駐車施設および対象建築物 (要綱第5条および第2条の一部)	○後述の駐車施設の隔地・集約化の検証結果から、建物区分の変更は必要ない旨が確認できたため、東口・西口地区と同様と設定する。
駐車施設の附置整備基準 【乗用車の駐車施設の附置】 (要綱第6条)	○基本的な枠組みは池袋地区全体として同様とするのが妥当なため、東口・西口と同様と設定する。 ○「ア」地区独自の基準により算出した台数について、東池袋地区の基準として以下のとおり駐車原単位を設定する。 ●百貨店その他店舗:330㎡/台 ●事務所/その他特定用途/非特定用途(共同住宅以外):690㎡/台 ●非特定用途(共同住宅):660㎡/台 ○駐車場の集約化は池袋地区全体としての方針であるため、東口・西口と同様と設定する。
駐車施設の附置整備基準 【貨物車の駐車施設の附置】 (要綱第7条)	○東口・西口地区と同様に独自の附置整備基準は設けず、「上限を10台までとする規定」は適用しない。 ○貨物車の路上駐車は主に荷さばき駐車施設を設置していない建物を目的地としていることから、これらの車両に対するケアが重要と考えられるため、駐車地域ルールにおける貨物車両の路上駐車対策メニューとして『地域貢献策による共同荷さばき駐車場の整備』を推進する旨を追記する。 (「共同荷さばき駐車施設の整備推進」に関する具体内容は『地域貢献策の実施』に記載)
駐車施設の隔地・集約化 (要綱第9条)	○隔地・集約化の考え方は東口・西口の両地区の既存の考え方と同様と設定する。 ○駐車施設における出入口の集約化も同様に、東口・西口の両地区の既存の考え方と同様と設定する。
駐車施設における出入口の集約化 (要綱第10条)	○現時点では特定路線を指定しない。しかし、近年の動きとして、東池袋駅を中心としたウォークアブルなまちづくりの推進を目的とした「東池袋駅周辺まちづくり検討委員会」が今年度より立ち上がり、歩行者ネットワークの構築なども検討してくこととされており、委員会において方針が示された段階でこれを根拠に特定路線として位置付けることも考えられる。そこで、東池袋駅周辺まちづくり検討委員会での検討内容等を踏まえつつ、必要に応じ特定路線の指定について検討する旨を追記する。
地域貢献策の実施 (要綱第11条)	○豊島区の『ゼロカーボンシティ』に向けた施策の一環として、地域貢献による駐車施設の整備内容(イメージ)にZEV用充電器の設置促進に関する内容を追記する。 ○東池袋地区における共同荷さばき駐車場の整備を推進するため、地域貢献策による駐車施設の整備内容について順位付けを行い、共同荷さばき駐車施設の整備を最重点施策と位置づける。

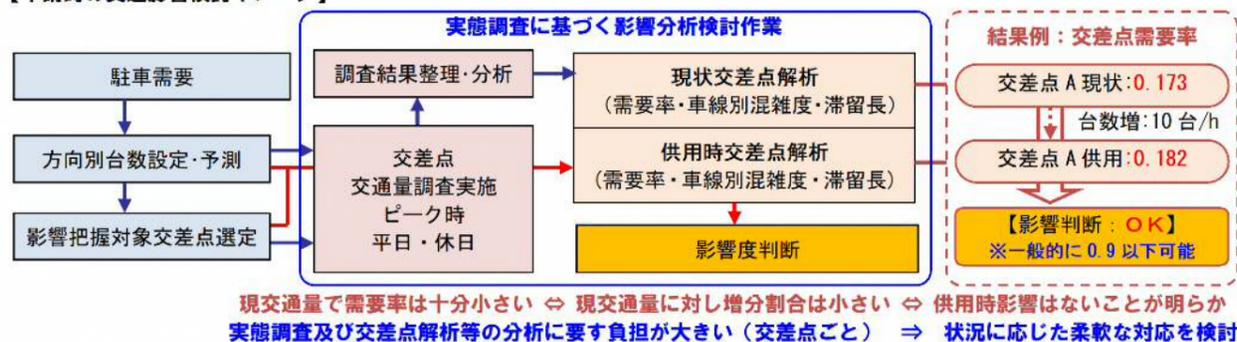
# V. 駐車場の隔地確保の申請に伴う交通影響検討の負担軽減の検討（第3回委員会で整理した内容）

## 1. 駐車場の隔地確保の申請に伴う交通影響検討の負担軽減について

### （1）駐車場の隔地確保の申請に伴う交通影響検討についての現状の運用マニュアルの課題

- 運用マニュアルでは、隔地に関する審査を受ける際の申請書添付資料として、隔地に伴う交差点負荷に関する書類の提出を求めている。交差点負荷を把握するにあたっては、隔地先駐車施設の利用にかかる動線計画から、負荷が集中する交差点を特定した上で、交差点の調査を実施し、交差点負荷を解析する必要がある。
- しかしながら、隔地する台数の規模や周辺の交差点の状況によっては、**交差点負荷が軽微である可能性があり、交差点の調査の実施や交差点負荷の解析作業は申請事業者にとって過度な負担**となる恐れがある。
- 本検討では、実態に応じた柔軟な対応ができるよう、主に交差点負荷に関する解析に関し、運用マニュアルの表記の修正するための検討を行う。

#### 【申請時の交通影響検討イメージ】



### （2）現状の池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアルの記載内容

#### ■現在の地域ルール申請時の審査基準

#### 13.地域ルールの運用体制及び申請・審査の手続き

##### 3) 審査の内容

○運用協議会及び審査機関は、申請者より提出された書類、図書及び資料等について、次の視点から審査を実施する。

##### 【運用協議会】

- ・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貢献策等の確認

##### 【審査機関】

- ・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）
- ・隔地・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）
- ・貨物車の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）**

出典：豊島区「池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアル」（令和3年3月改定）

#### ■現在の地域ルール申請時に必要な書類（隔地に関する審査）

##### <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、基準建蔽率、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EV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

出典：豊島区「池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアル」（令和3年3月改定）

### (3) 検討の方向性を考えるにあたっての整理

- 駐車場の隔地確保を申請する際の添付資料（交差点交通量調査、交差点解析）について、申請事業者にとって過度な負担とならないよう負担の軽減策を検討するにあたっては、まず、**A:隔地駐車場とすることによって交通にどのような影響があるのか(影響検討が必要な項目)**を整理し、次に**B:それをするためにはどのような作業(調査や分析)が必要か**を整理する必要がある。
- 負担の軽減ができるとすればこの作業の部分になるが、どのような場合ならば調査や分析を省略または軽減できるかを判断するためには、影響検討が必要な程度を判別する必要がある。これらを整理すると、以下のとおりとなる。

#### < A : 隔地駐車場とすることによる交通影響 (影響検討が必要な項目) >

- ① **アクセス道路 (路線)** : 交通量の増加 (交通流への影響 (交通環境の悪化)、歩行者安全性の低下)
- ② **周辺交差点** : 交通負荷の増加 (滞留・渋滞の発生)
- ③ **隔地駐車場出入口** : 入出庫車両の増加 (入庫待ち車両の道路への滞留、歩行者安全性の低下)

#### < B : 駐車場の隔地確保の申請に伴う交通影響検討に必要な作業 (調査や分析) >

##### (1) 上記の影響を検証するための指標 (影響検討に必要な分析)

- ・ 交通流の評価指標 : 車線別交通容量、交差点需要率、滞留長 ⇒ 主に定量分析
- ・ 影響場所 : 面的 (一定エリア)、特定経路、特定交差点 ⇒ 主に定性分析

##### (2) 上記の影響検証のために必要なデータ (分析に必要な調査)

- ・ 既存道路の交通量 (時間帯別、方向別)
- ・ 既存交差点の交通量 (時間帯別、方向別、信号現示)  
⇒ 検証の必要性の高い⇔低い箇所の事前設定  
⇒ 検証ポイントの設定 (優先度ランク)

##### (3) 影響検討が必要な程度を判別するための要素

###### < 道路網・道路区分 >

- ・ 道路 : 主要道路なのか細街路なのか 等 ⇒ 道路の使い方によって検討の必要度が違う
- ・ 歩道 : 歩行者専用なのか歩車共存なのか、歩行者優先エリアか 等 ⇒ 歩行者を優先する道路やエリアなどは検討の必要性が高い

###### < 影響の大小に影響する要素 >

- ・ 隔地で確保する駐車台数 : 台数が多い⇔少ない
- ・ 隔地先の駐車場の現状の駐車台数 (既に隔地として利用されている台数も含む) : 台数が多い⇔少ない
- ・ 今後隔地として利用される駐車台数 (当該建築物以外の隔地利用) : 台数が多い⇔少ない
- ・ 従前の道路・交差点の交通量 : 自動車が多い⇔少ない 歩行者が多い⇔少ない
- ・ 時間帯による影響の違い : ピーク時、ピーク時以外

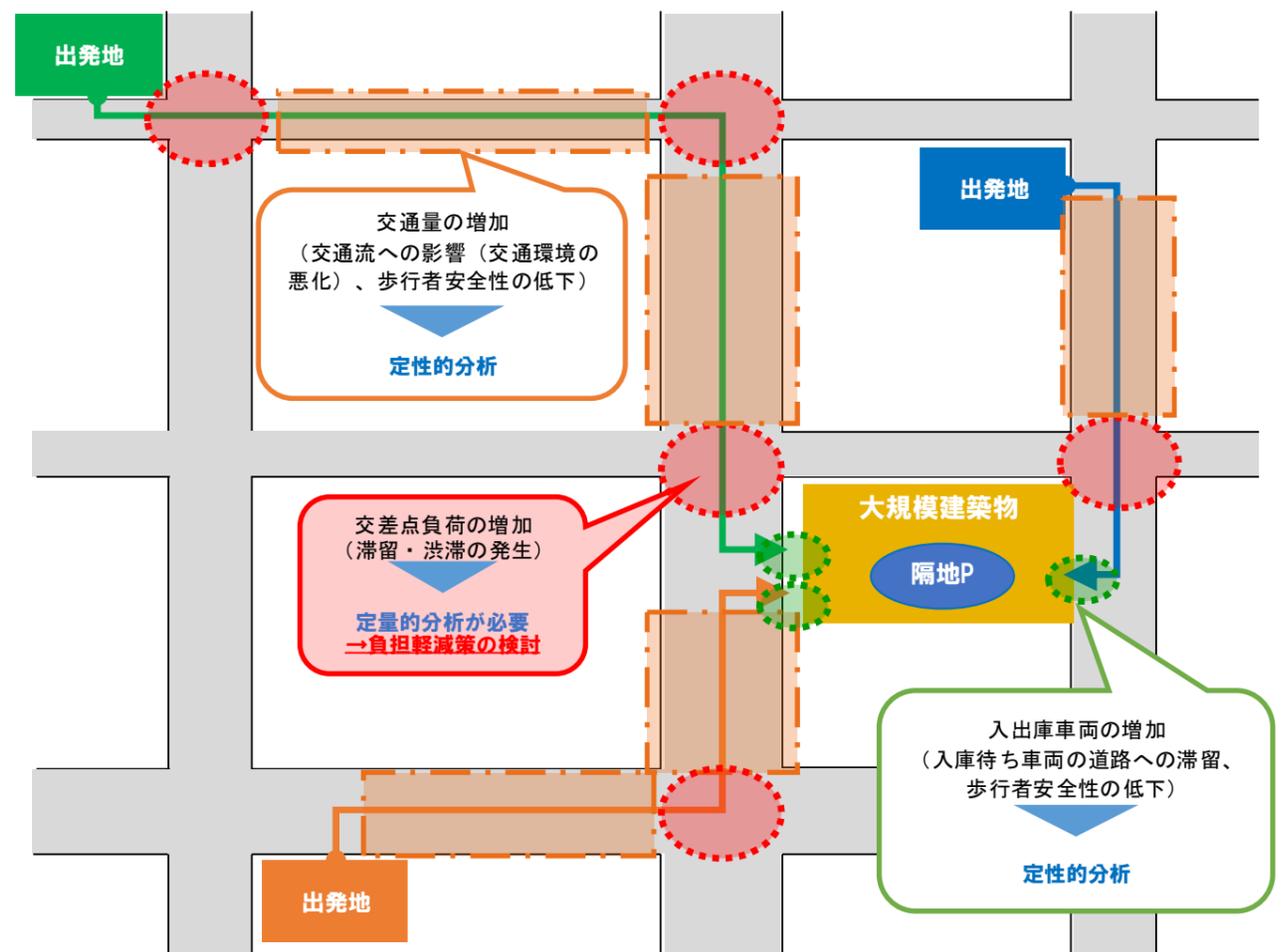


図 隔地駐車場とすることによる交通影響のイメージ

## (4) 交通検討の負担軽減の考え方

### <交通検討の負担軽減の考え方>

- 前述で整理した内容を踏まえると、交通検討の負担軽減方法としては、検討する交差点を少なくすることとなるが、検討する交差点を少なくする際の考え方としては、**①事前に検討が必要な交差点を絞っておく**、**②隔地確保する駐車場の台数が少ない場合は検討不要とする**、の2つの考え方がある。
- 次のステップでは、この2つの考え方を踏まえ（組み合わせて）交通検討の負担軽減方法のイメージを整理する。

①事前に検討が必要な交差点を絞る（整理しておく）

×

②隔地確保する駐車場の台数が少ない場合は検討不要とする

上記①と②の組み合わせで、交通検討の負担軽減の方法を検討する

### <軽減策検討の視点>

#### ●申請者対応の軽減項目の分類

- 交通量調査実施【①】  
⇒ 調査実績・蓄積データの活用を可能とする
- 解析等分析・検証【②】  
⇒ 類似結果の活用、台数のみで判断できるようにする
- 検証対象箇所数【①】  
⇒ 必要箇所の分類(現交通量レベル感)により限定する
- 検証・判断レベル【①②】  
⇒ ランクによる一定数幅など簡易な判断とする

#### ●審査側の対応

- 実態に則した影響判断ができるようにする必要がある。
- ・ 既存データ活用の場合、時点による現状との整合性
  - ・ 影響の度合いが常識的に見て明らかな判断ができる手法

交通検討の負担軽減の方法のイメージとして、4ケース整理

## (5) 検討ケース案

### <検討4ケースの考え方>

#### ◆交差点の交通容量に基づく判断

##### 【事前準備】

- 予め検証主要交差点を設定し、当該交差点の交差点解析により現状の交通需要率を算出
- ・ 対象交差点の現状車線別交通量（ピーク時）を調査
- ・ 各交差点で交差点解析を実施（現時点の需要率等を把握）

##### ケース1：主要交差点交通容量等余力に対する影響判断

- 交通量増による交差点解析の感度分析を行い、交差点影響度（需要率・捌け残り）の分析から『許容交通量増分量（余力）』を設定
- 交差点の余力と設定経路の交通量（増分）を比較し、申請時の調査要否を判断

##### ケース1-②：主要交差点交通容量等余力に対する影響判断（車線別交通容量の最小値による判断）

- ケース1と同様に『許容交通量増分量（余力）』を設定
- 全交差点の車線別余力のうち最も低い余力値と申請時の交通量（増分）を比較し、申請時の調査要否を判断
- ※ 余力値を超える場合は他ケースへ移行

##### ケース2：主要交差点検証ランクに対する影響判断

- 現状の交通量を踏まえ、交差点ごとに検証の必要性優先度を設定
- 交通量増分のランクを設定
- 隔地利用による設定経路の交通量増分のランクと交差点検証優先度の組合せより、申請時の調査要否を判断（運用）

##### 【主な課題点】

- ・ 交差点ごとに余力の段階・基準値の設定方法の検討が必要
- ・ 交差点方向別に基準値・優先度・交通量ランクのルール等の設定が必要
- ・ 検討対象とする交差点の選定が必要
- ・ 現状の交通容量が限界を超過する交差点がある場合の判断が困難
- ・ 事前に各交差点の調査・解析を実施し、交差点ごとに基準値（余力）を設定する必要

#### ◆エリアに基づく判断

##### 【事前準備】

- 区が考える歩行者および自動車のネットワーク施策等を踏まえ、複数街区からなるエリアを設定し、エリア別基準を設定
- 審査免除となる隔地台数も基準としてあわせて設定

##### ケース3：エリア区分と増加台数に対する影響判断

- 設定したエリア&隔地台数の基準値と隔地誘導路の設定状況を比較し、申請時の調査要否を判断（運用）

##### 【主な課題点】

- ・ 検証必要エリアに応じたルール設定の検討が必要
- ・ エリア設定、交通量の基準（区分）の検討が必要
- ・ 通過する場合における、交差点解析の対象箇所の選定が必要
- ・ エリア設定の変更・更新等、その時々の方策に基づく検討が必要

想定案	ケース1	ケース1-②	
	主要交差点交通容量等余力に対する影響判断	主要交差点交通容量等余力に対する影響判断（車線別交通容量の最小値による判断）	
検討の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 予め検証主要交差点を設定し、個々の交差点に対する影響を検証</li> <li>● 当該交差点の交差点解析により現状の交通需要率を算出(事前調査) <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対象交差点の現状車線別交通量（ピーク時）を調査</li> <li>・ 各交差点で交差点解析を実施（現時点の需要率等を把握）</li> </ul> </li> <li>● 交通量増【Q】による交差点解析の感度分析を行い、交差点影響度（需要率・捌け残り）の分析から許容交通量増分量【余力P】を設定</li> <li>● 交差点の余力と設定経路の交通量（増分）を比較し、申請時の調査要否を判断（運用） <ul style="list-style-type: none"> <li>Q &gt; P : 影響あり⇒要調査</li> <li>Q ≤ P : 影響なし⇒調査不要</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各交差点の許容交通量増分量【余力P】の算出まではケース1と同様</li> <li>● 全交差点の車線別余力のうち、最も低い余力値と申請時の交通量（増分）を比較し、申請時の調査要否を判断（運用） <ul style="list-style-type: none"> <li>※ 余力値を超過する場合はケース1へ移行し、ルートにより調査要否を判断</li> </ul> </li> </ul> <p>例：全ての検証主要交差点における『余力の最低値が30台』の場合  申請台数が20台⇒ルートにかかわらず調査不要  申請台数が35台⇒他ケースへ移行、ルートにより調査要否を検証</p>	
設定適用箇所・エリアイメージ			
メリット・課題等	必要な検討区への対応等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交差点ごとに余力の段階・基準値の設定方法の検討が必要</li> <li>・ 交差点方向別に基準値等を設定する必要性もある</li> <li>・ 検討対象とする交差点の選定が必要</li> <li>・ 現状の交通容量が限界を超過する交差点がある場合の判断が困難</li> <li>・ 事前に各交差点の調査・解析を実施し、交差点ごとに基準値（余力）を設定する必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検討対象とする交差点の選定が必要</li> <li>・ 事前に各交差点の調査・解析を実施し、交差点の車線ごとに基準値（余力）の設定が必要</li> </ul>
	申請者	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 経路設定による全ての対象交差点の隔地利用増分交通量と、交差点ごとの交通量ランクに照らし合わせ、調査の要否が確認できる</li> <li>△ 経路・交通量に応じた具体的な数値で調査の要否確認が必要</li> <li>△ 設定経路によっては、検討対象箇所数が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 経路・交通量に応じた具体的な数値での調査要否確認が不要</li> <li>◎ 最低基準値のみで判断されるため、基準値を下回る場合は設定経路が複雑でもよい</li> <li>△ 基準値を上回る場合は他ケースへ移行するため、2段階の審査となり時間を要する</li> </ul>
	審査	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 設定経路の対象交差点全ての影響チェックがなされる</li> <li>△ 定期的に基準の見直し（ベース交通量）が必要（時点によって基準値が変更される）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 申請台数と最低基準値の比較のみで申請要否の判断が可能</li> <li>△ 定期的に基準の見直し（ベース交通量）が必要（時点によって基準値が変更される）</li> </ul>
備考			

想定案	ケース2	ケース3																																																																																
	主要交差点検証ランクに対する影響判断	エリア区分と増加台数に対する影響判断																																																																																
検討の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 予め検証主要交差点を設定し、個々の交差点に対する基準を設定</li> <li>● 現状の交通量を踏まえ、検証対象とする交差点を選定し、現状での交差点混雑状況に応じて検証実施（必要性）の優先度を設定</li> <li>● 交通量増分のランクを設定</li> <li>● 隔地利用による設定経路の交通量増分のランクと交差点検証優先度の組合せより、申請時の調査要否を判断（運用）</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th> <th colspan="4">対象交差点・優先度</th> </tr> <tr> <th>交差点A</th> <th>交差点B</th> <th>交差点C</th> <th>……</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">交通量増分ランク</td> <td>1 少台</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2 台</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>○</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>3 台</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>4 台</td> <td>○</td> <td>-</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>多台</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>- : 調査・解析不要 ○ : 調査・解析必須</p>			対象交差点・優先度				交差点A	交差点B	交差点C	……	交通量増分ランク	1 少台	-	-	-	-	2 台	-	-	○	-	3 台	-	-	○	○	4 台	○	-	○	○	多台	○	○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 区が考える歩行者および自動車のネットワーク施策等を踏まえ、複数街区からなるエリアを設定し、エリア別基準を設定</li> <li>● 審査免除となる隔地台数も基準として設定</li> <li>● 設定したエリア&amp;隔地台数の基準値と隔地誘導路の設定状況を比較し、申請時の調査要否を判断（運用）</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="8">エリア別設定</th> </tr> <tr> <th colspan="2">エリアA</th> <th colspan="2">エリアB</th> <th colspan="2">エリアC</th> <th colspan="2">……</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通過有無</td> <td>有</td> <td>無</td> <td>有</td> <td>無</td> <td>有</td> <td>無</td> <td>有</td> <td>無</td> </tr> <tr> <td>基準台未満</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>○</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>基準台以上</td> <td>○</td> <td>-</td> <td>○</td> <td>-</td> <td>○</td> <td>-</td> <td>○</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>- : 調査・解析不要 ○ : 調査・解析必須</p> <p>※エリアの設定によっては、基準台数未満でも調査・解析を必須とする場合もありうる</p>		エリア別設定								エリアA		エリアB		エリアC		……		通過有無	有	無	有	無	有	無	有	無	基準台未満	-	-	-	-	○	-	-	-	基準台以上	○	-	○	-	○	-	○	-
				対象交差点・優先度																																																																														
		交差点A	交差点B	交差点C	……																																																																													
交通量増分ランク	1 少台	-	-	-	-																																																																													
	2 台	-	-	○	-																																																																													
	3 台	-	-	○	○																																																																													
	4 台	○	-	○	○																																																																													
	多台	○	○	○	○																																																																													
	エリア別設定																																																																																	
	エリアA		エリアB		エリアC		……																																																																											
通過有無	有	無	有	無	有	無	有	無																																																																										
基準台未満	-	-	-	-	○	-	-	-																																																																										
基準台以上	○	-	○	-	○	-	○	-																																																																										
設定適用箇所・エリアイメージ																																																																																		
メリット・課題等	必要な検討区への対応等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交差点ごとに検証の優先度と交通量増分のランク設定の検討が必要</li> <li>・ 交差点ごとに優先度と交通量ランクのルール検討が必要（交差点ごとに判断基準が異なる）</li> <li>・ 検討対象とする交差点の選定が必要</li> <li>・ 交差点の基準等を見出すためのサンプル的な調査分析が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検証必要エリアに応じたルール設定の検討が必要</li> <li>・ エリア設定、交通量の基準（区分）の検討が必要</li> <li>・ 通過する場合における、交差点解析の対象箇所の選定が必要</li> <li>・ エリア設定の変更・更新等、その時々々の施策に基づく検討が必要</li> </ul>																																																																															
	申請者	○ 検証優先度と交通量増分ランクの組合せにより、容易な各交差点のチェックで調査の要否が確認できる △ 設定経路によっては、検討対象箇所数が多い	○ 調査要否の判断が容易にできる（隔地利用増加台数と検証必要エリアの通過有無の確認だけでよい） ○ 隔地利用の増加台数とエリア通過有無より、調査の要否が確認できる △ 設定経路によっては、検討対象箇所数が多い																																																																															
	審査	○ 設定した交差点全てで、影響の目安まではチェックできる ○ 定期的な見直しは、ランクの仕分け程度での対応が可能 △ 実際の交差点に対する影響と乖離する場合がある	▲ 交差点の影響を明確に判断できない ○ 定期的な更新が必ずしも必要でない																																																																															
備考		・ 面的な指定のため、特定エリア内への自動車流入を抑制できる																																																																																

※検討の結果、各ケース単体ではなく折衷案を採用する可能性もある。

## 2. 今後の進め方（今回の委員会で新たに提示する内容）

- 交通検討の負担軽減の具体の検討および方針案の提示は次年度に継続して行うものとし、検討の経過を本委員会で報告するものとする。
- 今後の検討は以下の手順により進めることを想定する。ただし、内容はあくまで現時点のものであり、進捗によって随時変更する可能性がある点に留意する。

### <交通検討の負担軽減の検討—今後の方針>

- ① これまで作成した交差点解析の結果を基に、池袋地区の主要な交差点の車線別交通容量を整理する。
- ② ①の整理に基づき、前述の各ケース案の中から、実態に則して適切な案を採用する（各ケース単体ではなく折衷案を採用する可能性もある）。
- ③ 採用案に基づき、主要交差点別の余力や優先度等を整理する。
- ④ ③の結果より、池袋地区の主要交差点別の余力や優先度の全体像が把握し、これを基に池袋地区の地域ルール適用における負担軽減策（案）を取りまとめる。



次回以降の運用委員会において、負担軽減策（案）を提示する