

第4回池袋地区駐車場地域ルール運用委員会資料（案）

【地域ルール運用マニュアルの改訂内容の検討について】

（第2回東池袋地区駐車場地域ルール策定WG抜粋）

目次

	Page
I. 東池袋地区の現況整理	01
II. 東池袋地区の駐車特性・課題と駐車対策の考え方	06
III. 地域ルール運用マニュアルの改訂内容の検討	07
IV. 地域ルールの要綱および運用マニュアルの更新について	25

令和4年（2022年）3月24日
豊島区 都市整備部 都市計画課

I. 東池袋地区の現況整理

1. 現況整理の項目

○東池袋地区への地域ルール適用に向けた検討を行うにあたり、はじめに東池袋地区の駐車特性や課題点を把握すべく、過年度調査や既存資料等を基に以下の5項目について現況整理をおこなった。

- 駐車需給の現況・将来推計（乗用車）
- 駐車需給の現況・将来推計（貨物車）
- 推計需要台数と都条例整備台数の比較
- 路上駐車の実況
- 建築物の現況

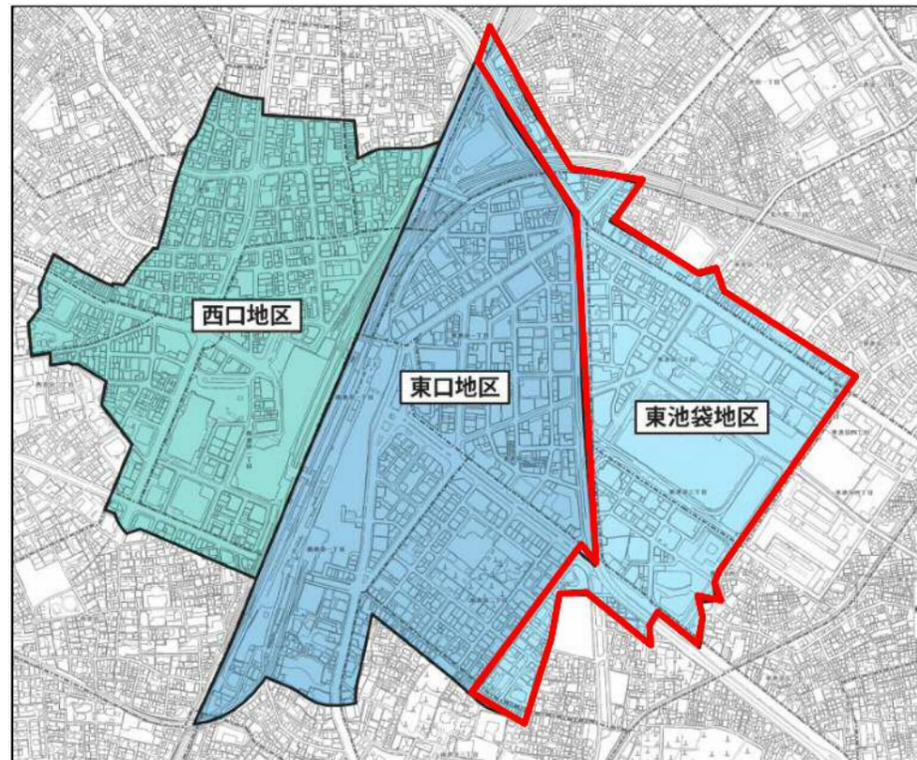


図 東池袋地区と池袋西口地区・東口地区の位置

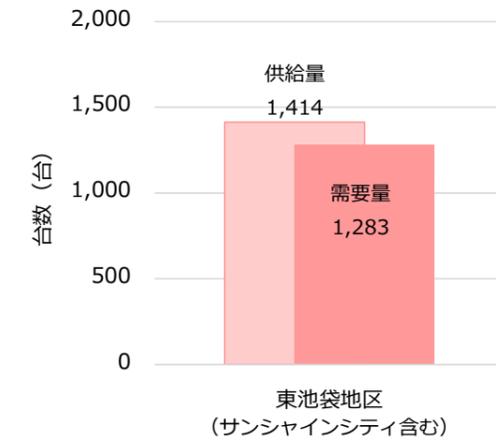
2. 駐車需給の現況・将来推計（乗用車）

○乗用車の駐車需給は供給量（駐車施設整備台数）に対し需要量が約9割であり、現時点で乗用車の駐車施設は需要を上回っている。

○将来も東京都条例に従い附置義務駐車施設の整備を想定した場合、乗用車は駐車施設の余裕が拡大する。

<【現況】乗用車需給状況>

	供給量 a	需要量 b	需給比 b/a
東池袋地区	1,414	1,283	0.91



※需要量には附置義務対象外も含む

【現況供給量】

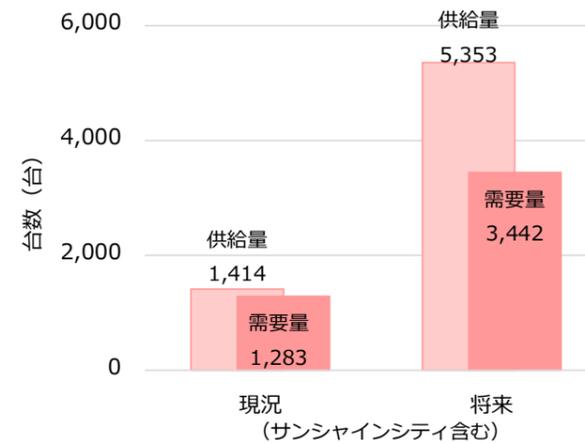
平成28年度駐車場実態調査（アンケート調査）の附置義務対象建築物の駐車施設収容台数

【現況需要量】

平成28年度駐車場実態調査（アンケート調査）の附置義務対象建築物の駐車施設の最大同時利用台数（平日）
+ ピーク時間帯貸し駐車施設利用台数（平日）
+ ピーク時・最大路上駐車台数
（バス・タクシー・貨物等除く）（平日）

<【将来】乗用車需給状況>

	供給量 a	需要量 b	需給比 b/a
現況	1,414	1,283	0.91
将来	5,353	3,442	0.64



※将来需要量試算＝路上駐車（乗用車）
+ 駐車場利用者（乗用車）+ 業務+ ホテル+ 住宅
+ 月極の各利用台数
→ 東口・西口検討時と同じ手法

【将来供給量】

将来（概ね20年後）の附置義務対象建築物の駐車施設収容台数
[将来供給量の想定について]

- 地区全体の建物の個別建替が1/3程度進捗した状況を想定
- 1/3の根拠は、鉄筋コンクリート造の標準設計耐用年数が65年のため、駐車場整備計画の目標年次20年の間に概ね1/3が建て替ると想定

【将来需要量】

駐車需要原単位*と将来想定建物床面積を乗じて推計した、附置義務対象建築物のピーク時駐車台数

* 現況駐車台数と現況建物延床面積の比率

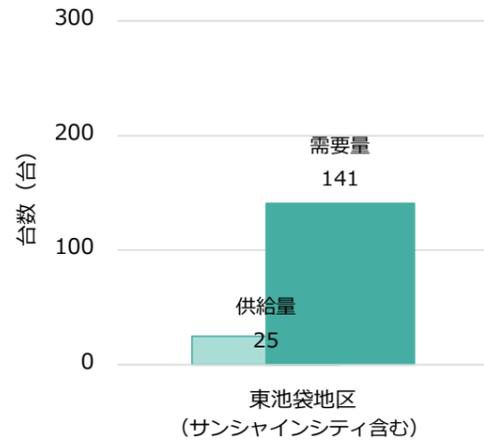
3. 駐車需給の現況・将来推計（貨物車）

- 貨物車の駐車需給は供給量に対し需要量が2倍以上と、貨物車の駐車施設は不足している。
- 貨物車は将来も駐車施設が不足する可能性がある。

<【現況】貨物車需給状況>

	供給量 a	需要量 b	需給比 b/a
東池袋地区	25	141	5.64

※需要量には附置義務対象外も含む



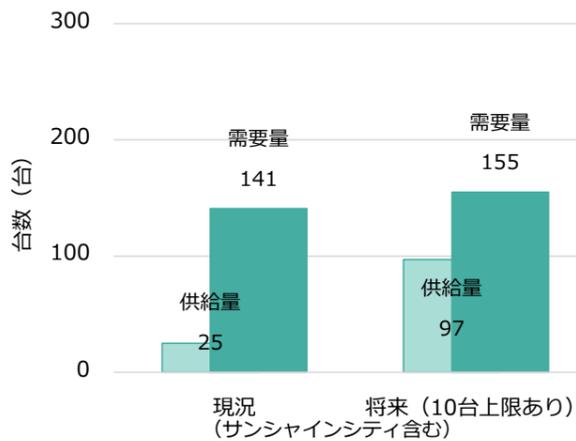
【現況供給量】
平成28年度駐車場実態調査（アンケート調査）の荷さばき駐車施設収容台数（附置義務対象外を含む）

【現況需要量】
平成28年度駐車場実態調査（アンケート調査）のピーク時荷さばき駐車施設利用台数（附置義務対象外を含む）
（当該駐車施設100%利用を想定）
+ピーク時時間貸し駐車施設利用台数（平日）
+ピーク時路上駐車台数（平日）

<【将来】貨物車需給状況>

	供給量 a	需要量 b	需給比 b/a
現況	25	141	5.64
将来	97	155	1.60

※将来需要量試算＝路上駐車（貨物車）
+駐車場利用者（貨物車）+荷さばき駐車場の各利用台数
→東口・西口検討時と同じ手法



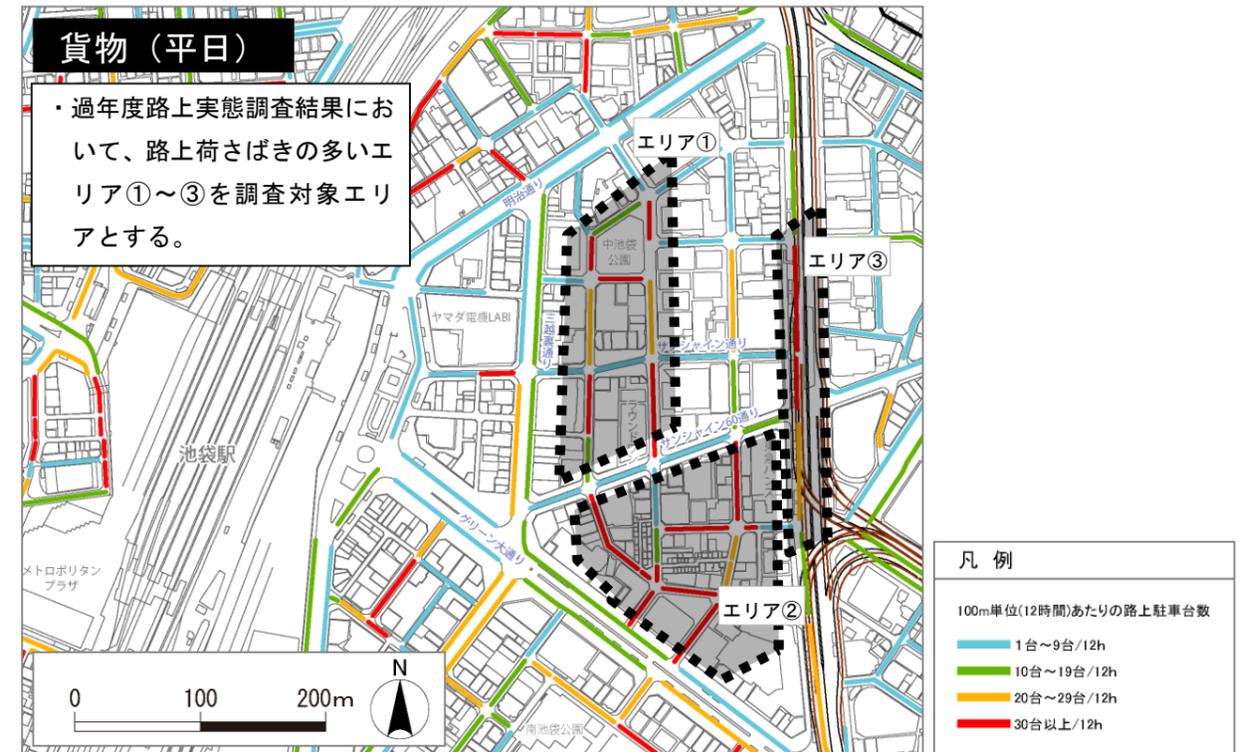
【将来供給量】
将来（概ね20年後）の附置義務対象建物の駐車施設収容台数
*10台上限を適用
[将来供給量の想定について]
○地区全体の建物の個別建替えが1/3程度進捗した状況を想定
○1/3の根拠は、鉄筋コンクリート造の標準設計耐用年数が65年のため、駐車場整備計画の目標年次20年の間に概ね1/3が建て替ると想定

【将来需要量】
駐車需要原単位*と将来想定建物床面積を乗じて推計した、附置義務対象建物のピーク時駐車台数（附置義務対象外を含む）
*現況駐車台数と建物延床面積の比率

■【参考】池袋駅東口地区・貨物車の路上駐車車両の配送先建物における貨物車駐車施設の有無（平成30年度調査実施）

- 平成30年度調査において、池袋東口地区のうちある一定エリア内にて路上荷さばきを行う貨物車両に対し、配送先を追跡調査している。この調査結果を基に、貨物車両の行き先の傾向を把握すべく、貨物車両の行き先を「貨物車駐車施設の有無」で集計した。
- 集計の結果、全路上駐車台数101台のうち、約85%が貨物車駐車施設のない場所へ配送していた。
- このことから、貨物車が路上駐車をする原因として、配送先が貨物車駐車施設を設置していないことが挙げられる。また、配達先に貨物車駐車施設がある場合でも、駐車施設に荷物が置かれていることや、位置的に使いにくい位置にあること等の理由より、実質使えない状態であった。
- 加えて、この結果より附置義務等で建物が貨物車駐車施設を確保している場合は、当該施設を活用しているものと想定される。

	台数	割合
貨物車駐車施設有り	15	14.9%
貨物車駐車施設無し	86	85.1%
合計	101	100.0%



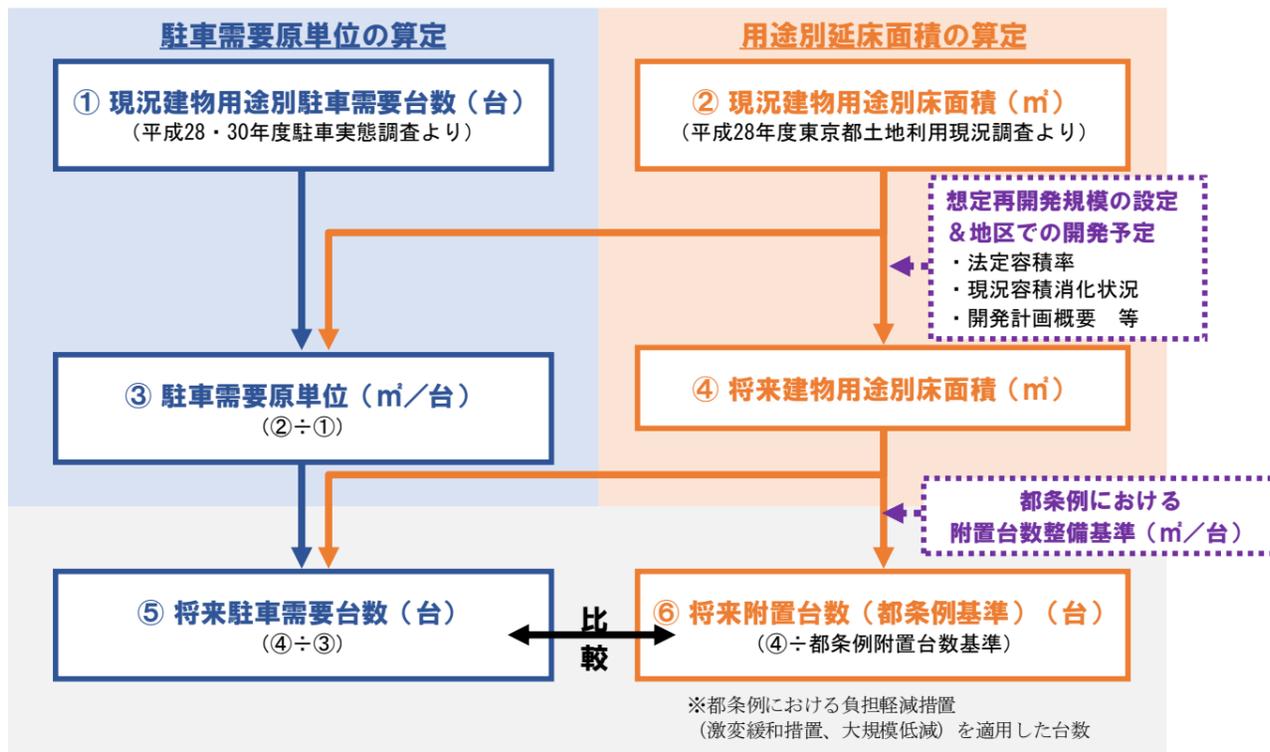
4. 建物用途別・駐車需給の将来推計および需給比率の比較

- 「3. 駐車需給の将来推計」で算定した将来駐車場需要量と供給量について、建物用途別の需要・供給量の関係を把握するため、「事務所」「店舗」「住宅」「その他」の4用途別に需要量と供給量を算定する。あわせて、供給量に対する需要量の比率を比較する。
- 駐車需要原単位及び用途別延床面積は過年度の駐車実態調査（平成28年・同30年）や東京都土地利用現況調査（平成28年）のデータを活用する。

供給量に対する需要量の比率は、以下のフローにより「⑤駐車需要原単位（現況で用途毎に何㎡につき1台の駐車施設が必要かを示す）から推計した将来駐車需要台数」と「⑥都条例基準により整備される将来附置台数」を比較し算出する。

算出例（事務所の場合）

- ① 駐車需要1台、② 床面積1,000㎡ = ③ 駐車需要原単位1,000㎡につき1台
- ④ 将来床面積2,000㎡ ÷ ③ = ⑤ 将来駐車需要台数2台
- ④ ÷ 都条例基準500㎡につき1台 = ⑥ 都条例附置台数4台
- ⑤ ÷ ⑥ = 2 ÷ 4 = 供給量に対する需要量の比率0.5



- 将来の需要台数は合計と建物用途別のいずれも将来附置台数（都条例基準）を下回っていることから、**将来時点においては建物用途に関わらず駐車施設に余裕がある**と想定される。
- 用途別の比率は店舗が0.99で最も高く、次いで事務所が0.71となっている。住宅やその他は約0.5と、他の比率より低い。

<将来推計需要台数と将来附置台数（都条例基準）の比率（乗用車・貨物車合計）>

	事務所	店舗	住宅	その他	合計
a.将来需要量（駐車需要台数）（⑤）	699	1,329	716	853	3,597
b.将来供給量（都条例附置台数）（⑥）	987	1,336	1,478	1,648	5,450
比率（a/b）	0.71	0.99	0.48	0.52	0.66

【将来需要量】

将来（概ね20年後）の附置義務対象建物の駐車施設収容台数 ※サンシャインシティを含めた試算

【将来供給量】

駐車需要原単位と将来の建物床面積を乗じて推計した附置義務対象建物のピーク時駐車台数

（乗用車は路上駐車込）（貨物車は時間貸し駐車施設＋路上駐車込）

※サンシャインシティを含めた試算

【参考】乗用車・貨物車の内訳

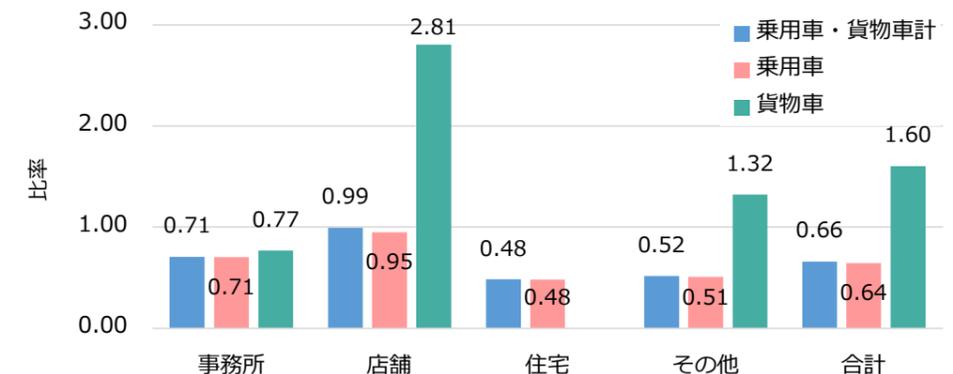
<乗用車－将来推計需要台数と将来附置台数（都条例基準）の比率>

	事務所	店舗	住宅	その他	合計
a.将来需要量（駐車需要台数）（⑤）	662	1,236	711	833	3,442
b.将来供給量（都条例附置台数）（⑥）	939	1,303	1,478	1,633	5,353
比率（a/b）	0.71	0.95	0.48	0.51	0.64

<貨物車－将来推計需要台数と将来附置台数（都条例基準）の比率【10台上限規定適用】>

	事務所	店舗	住宅	その他	合計
a.将来需要量（駐車需要台数）（⑤）	37	93	5	20	155
b.将来供給量（都条例附置台数）（⑥）	48	33	-	15	97
比率（a/b）	0.77	2.81	-	1.32	1.60

【参考】乗用車・貨物車の比率グラフ



5. 路上駐車の実況

- 平日・休日の路上駐車を比較すると、平日は休日の約2倍多い。
- 乗用車・貨物車の比率について、休日はほぼ同数程度であるのに対し、平日は貨物車が乗用車の約4倍と平日は貨物車の比率が高い。
- 休日の路上駐車は、総量は大きく変わらないものの午前中は貨物車が多く、午後は時間が進むにつれて貨物車が減少し乗用車が増加している。
- 平日のエリア別・貨物車路上駐車台数は、サンシャインシティ周辺や春日通り近郊が特に多い。

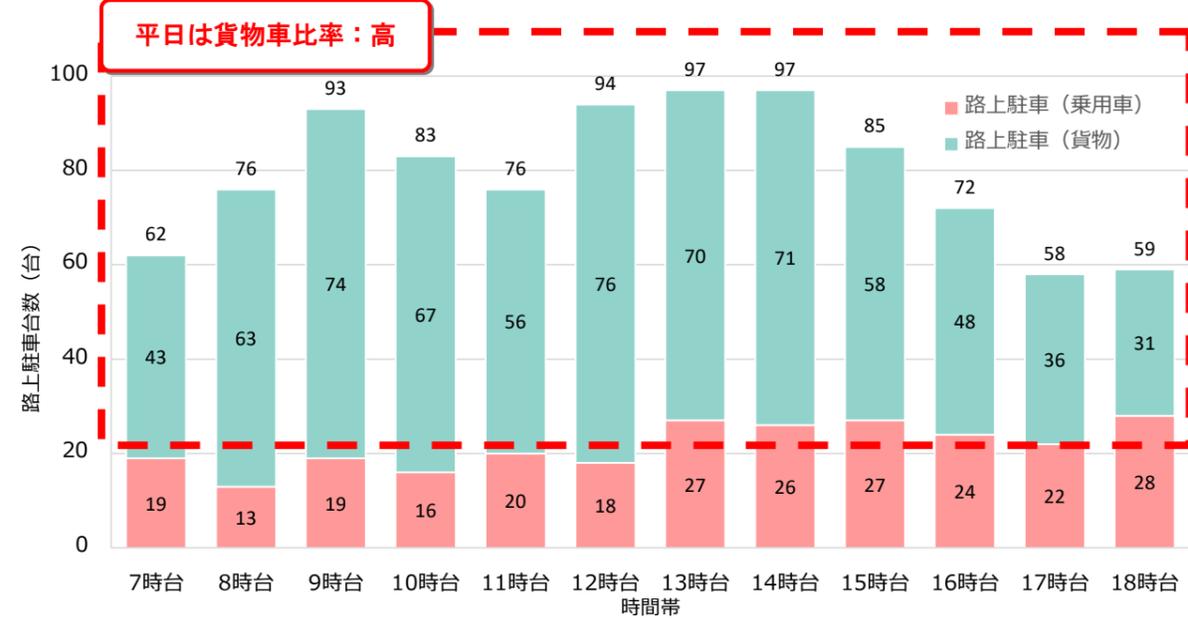


図 時間帯別路上駐車台数(平日)

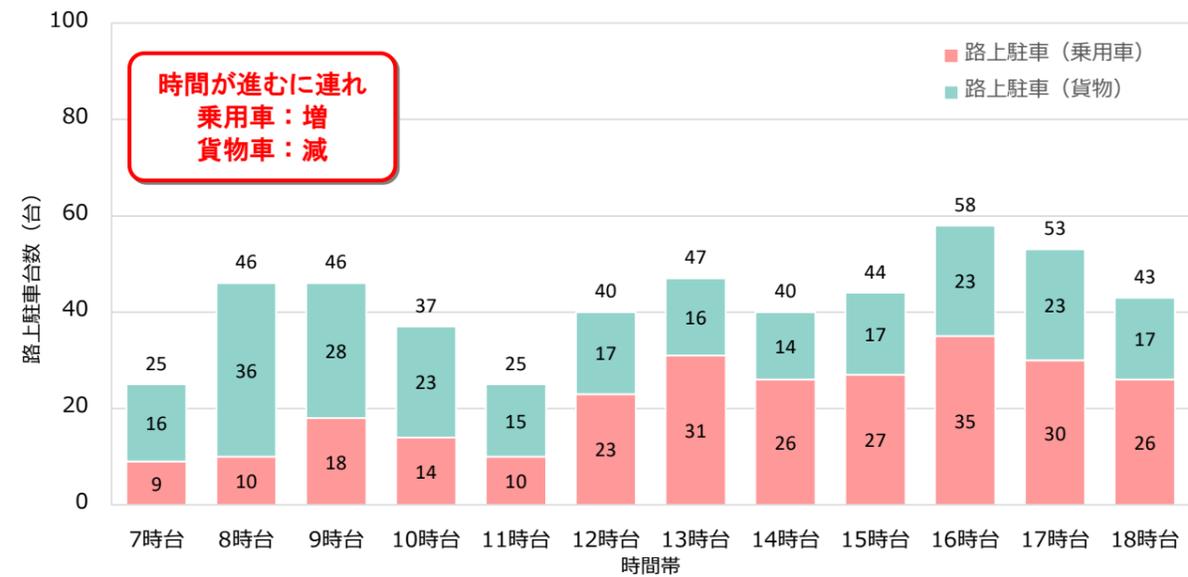
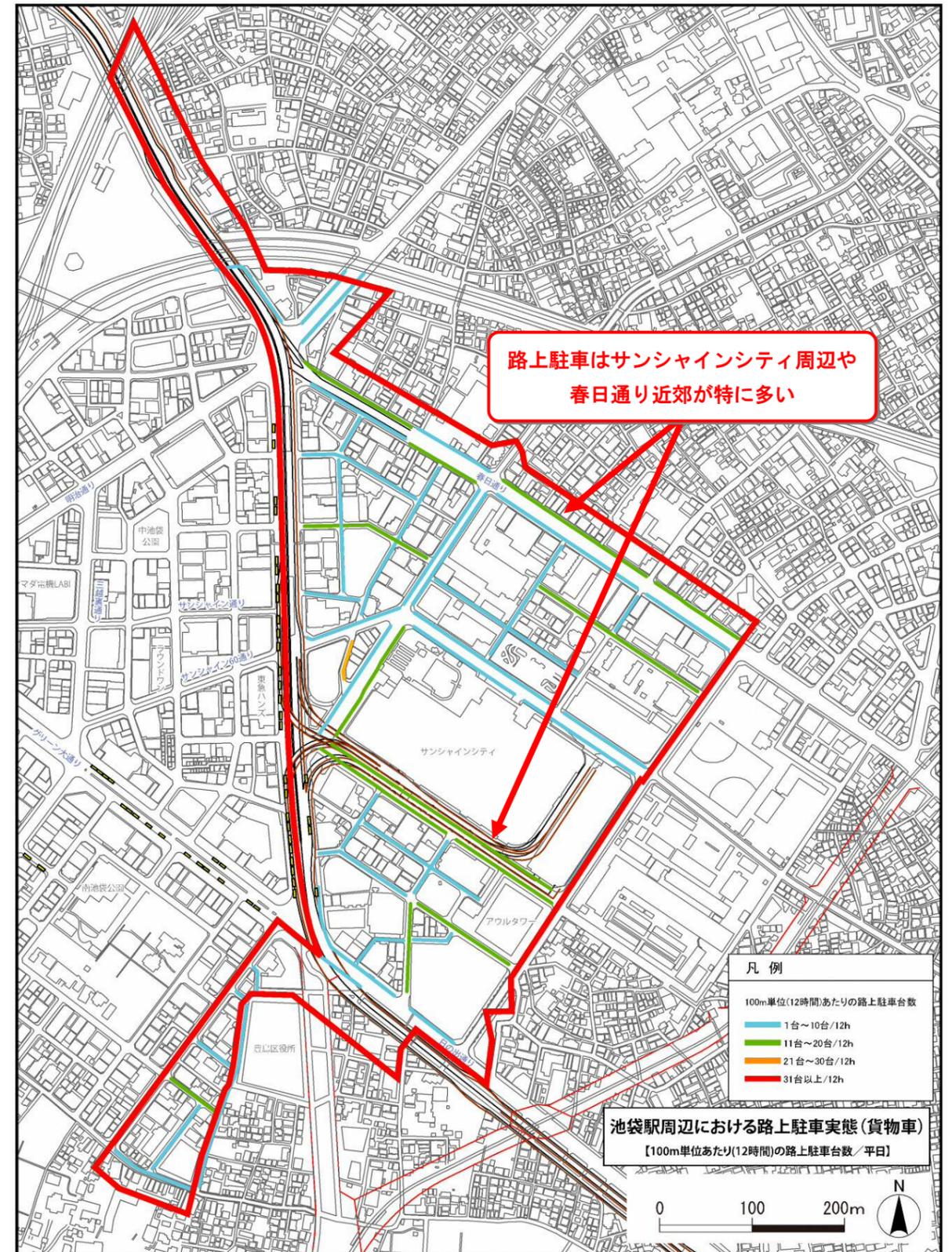


図 時間帯別路上駐車台数(休日)

資料：平成28年度路上駐車実態調査を基に作成

<池袋駅周辺における路上駐車実態：貨物車(平日12時間)>



6. 建築物の現況（面積区分・建物用途別）

○東池袋地区では全体で 488 棟の建物が立地しており、そのうちの約 8 割が事務所または住宅用途である。

○延床面積別の規模で整理すると、1,500 m²未満の建物が全棟数の 7 割以上と、敷地規模の小さい建物が多い傾向にある。一方で、10,000 m²を超過する建物（主にサンシャインシティやアウルタワー、エアライズタワー）もあり、面積構成比で見るとこれらの建物だけで全延床面積の 7 割以上を占めている。

面積区分別・建物棟数&延床面積

東池袋地区	棟数 (棟)	構成比	面積 (m ²)	構成比
- 1,500m ²	356	73.0%	133,491	7.4%
1,500.1m ² - 2,000m ²	21	4.3%	38,387	2.1%
2,000.1m ² - 6,000m ²	73	15.0%	237,542	13.1%
6,000.1m ² - 10,000m ²	11	2.3%	87,887	4.9%
10,000.1m ² - 100,000m ²	22	4.5%	642,736	35.5%
100,000.1m ² -	5	1.0%	671,685	37.1%
合計	488	100.0%	1,811,727	100.0%

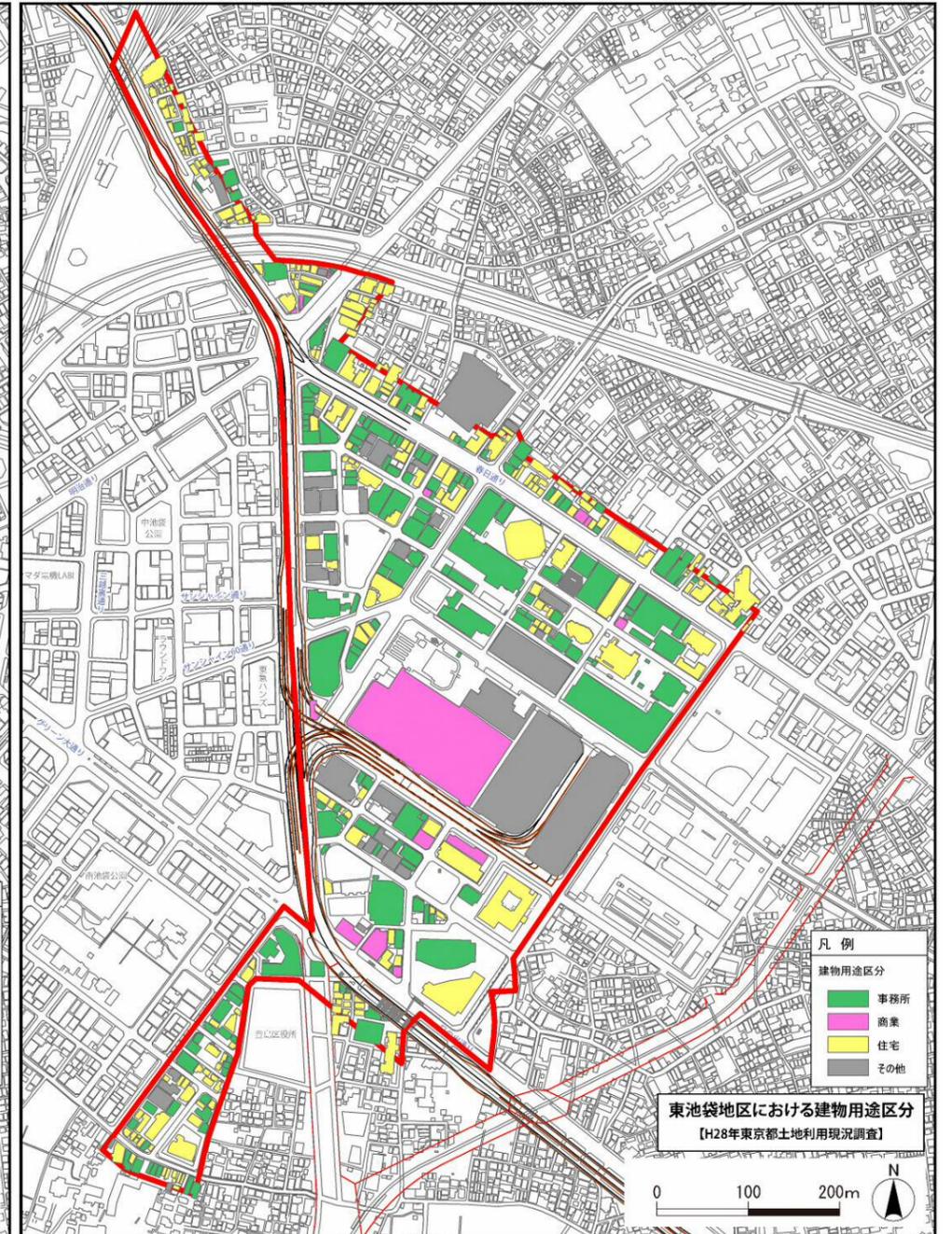
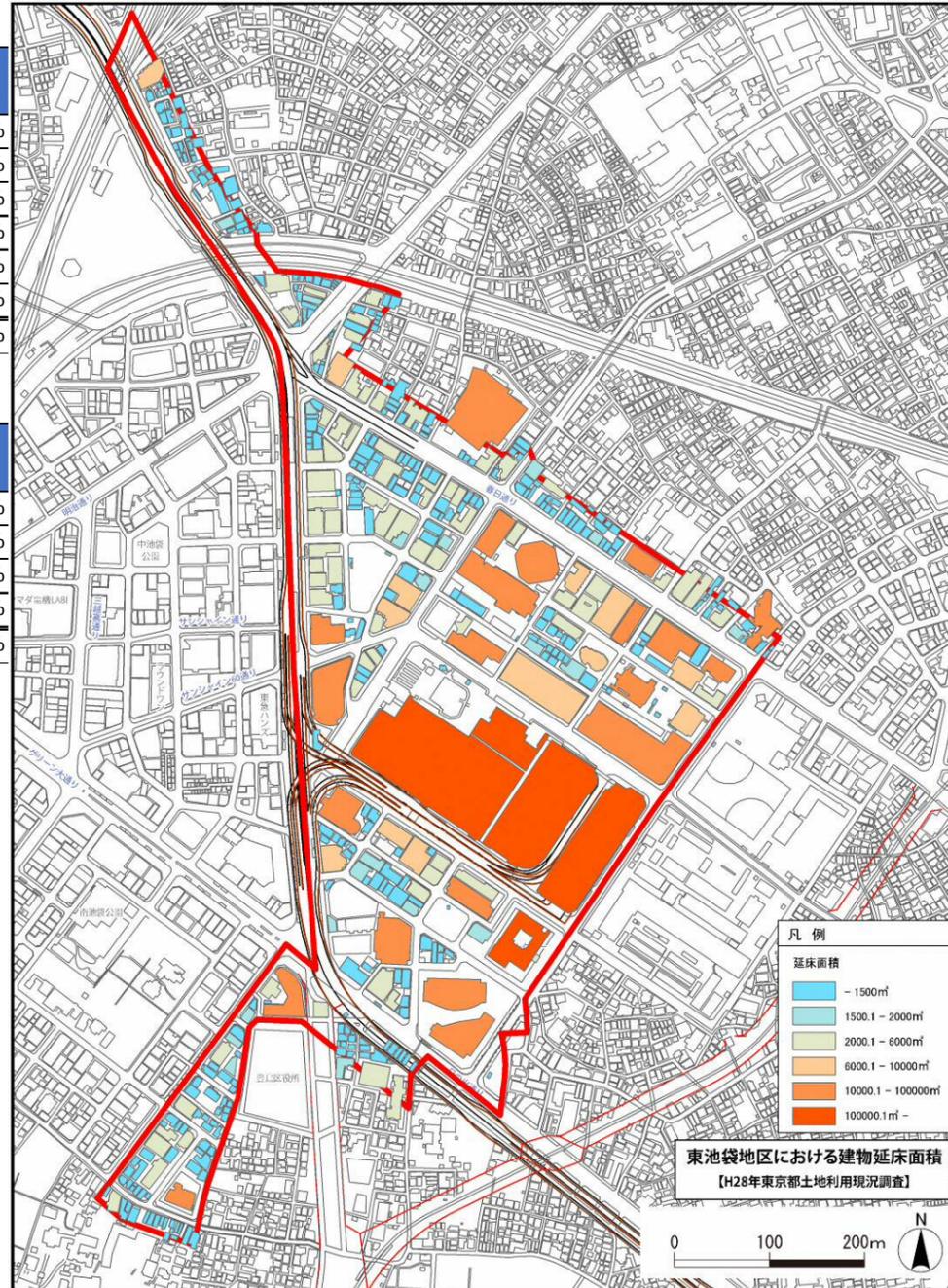
↑
附置義務対象
↓

建物用途別・建物棟数&延床面積

東池袋地区	棟数 (棟)	構成比	面積 (m ²)	構成比
事務所	179	36.7%	395,084	21.8%
商業	54	11.0%	347,524	19.2%
住宅	193	39.4%	587,756	32.4%
その他	63	12.9%	481,363	26.6%
合計	488	100.0%	1,811,727	100.0%

【参考】その他に分類される建物用途

建物主用途	細分類
教育文化施設	教育施設
	文化施設
	宗教施設
厚生医療施設	医療施設
	厚生施設
供給処理施設	供給施設
	処理施設
専用商業施設	公衆浴場等
住商併用建物	宿泊施設
	遊興施設
スポーツ・興行施設	スポーツ施設
	興行施設
専用工場	
住居併用工場	
倉庫運輸関係施設	運輸施設等
	倉庫施設等



※建物主用途および細分類は平成 28 年 東京都土地利用現況調査の設定内容に基づく

資料：平成 28 年 東京都土地利用現況調査を基に作成

II.東池袋地区の駐車特性・課題と駐車対策の考え方

1. 東池袋地区の駐車特性と課題点

- 東池袋地区の駐車対策の検討にあたり、東池袋地区の駐車特性と課題点を抽出する。また、東口・西口を含めた池袋地区全体の駐車特性も整理する。
- あわせて、現況の課題点とは別に今後想定される懸念事項を整理する。

<東池袋地区の駐車特性、課題及び留意点>

(1) 乗用車の駐車施設供給量の充足

- 現状では駐車施設供給量が需要量を上回っており、駐車施設は充足している

(2) 貨物車の駐車施設の不足

- 現状では需要量が駐車施設供給量の2倍以上あり、駐車施設が不足している
- サンシャインシティ周辺や春日通り周辺の建物を配送先とする路上貨物車の駐車があり、これを考慮した貨物車の受け皿確保が必要（附置義務対象外建物を含む）

(3) 駐車施設供給量の余剰の拡大

- 将来予測では、供給量（都条例での附置義務整備）が需要量を上回っている
- なお将来予測における需給差は現況より拡大する

(4) サンシャインパークの取り扱い

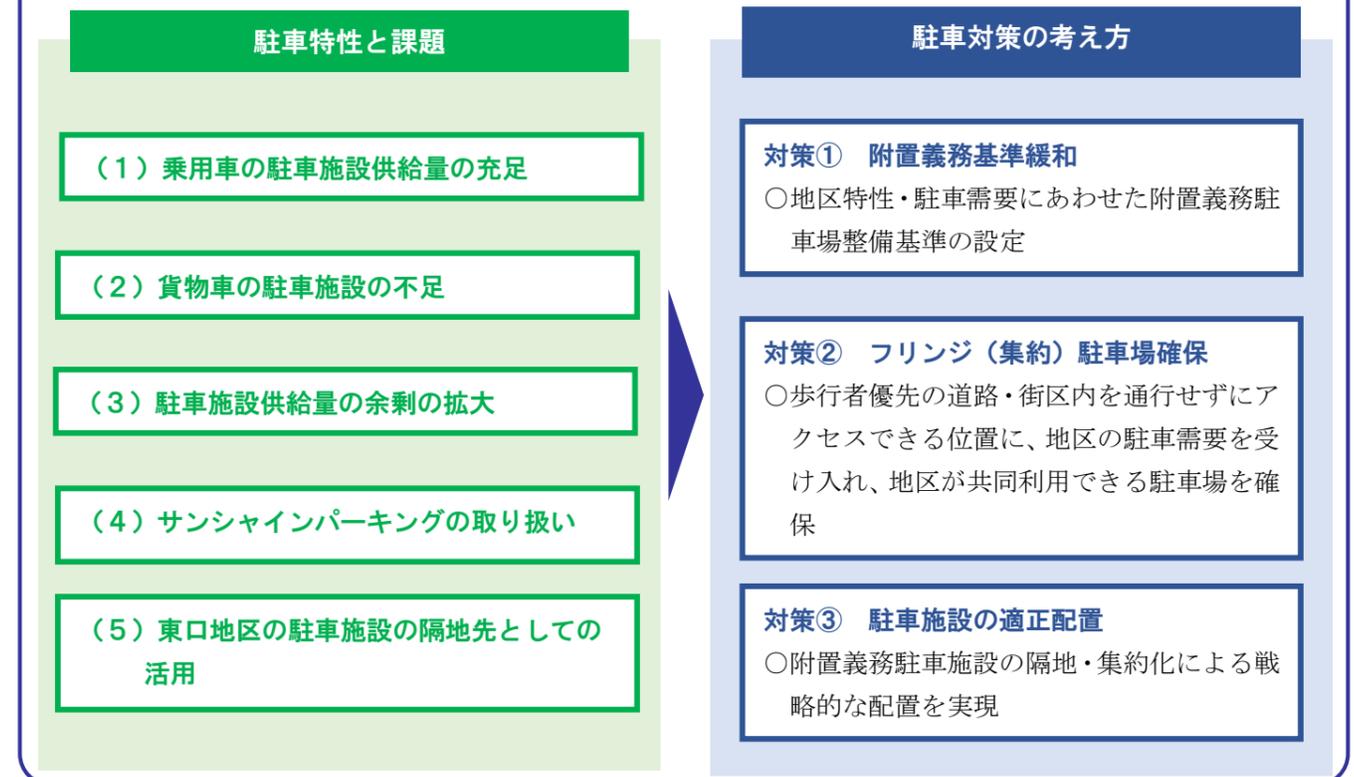
- サンシャインパークは1,800台規模の東池袋地区内で最大の駐車場である。また、1,800台のうち1,600台は都市計画駐車場として位置付けられており、不特定多数の駐車需要を受ける施設としての機能が期待されている。
- その一方で、近年の駐車場稼働率は減少傾向にあり、ピーク時最大在庫台数においても相当数の余剰が発生している。この余剰分を集約駐車施設として活用できる可能性がある。
- また将来的な開発等により駐車場の台数が見直される場合、その規模の大きさから地区全体の駐車需給に大きな影響を与える可能性がある。

(5) 東口地区の駐車施設の隔地先としての活用

- 東池袋地区は東口地区の建物から概ね300mの範囲に入るため、東口地区駐車施設の隔地先としての活用が期待できる

2. 駐車対策の考え方

- 東池袋地区の駐車特性と課題点について、それぞれの駐車対策の考え方を整理する。
- 各特性・課題は、概ね「附置義務基準緩和」「フリンジ（集約）駐車場確保」「駐車場適正配置」の3種により対策が可能と考える。
- これらの対策案については、現行の池袋東口・西口地区の地域ルールにおいて既に項目として示されているもののため、地域ルールの適用により対処が可能と想定される。
- 以上を踏まえ、東池袋地区の駐車特性と課題点の対策として、地域ルールの適用を考える。



Ⅲ. 地域ルール運用マニュアルの改訂内容の検討

1. 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。
- このうち、ワーキングでは表中の黄色着色部の項目を対象として具体検討を行った。

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 ² 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 ² 以上かつ 3,000 m ² 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 ² 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	※駐車場を隔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		

2. 地域ルール適用地区（前回のWGで案提示済）

<現行>

- 「池袋駅東口地区」および「池袋西口地区」の2地区が適用地区となっている。

<改定内容>

- 適用地区に「東池袋地区」を追加する。

■現行のルール

5.適用地区

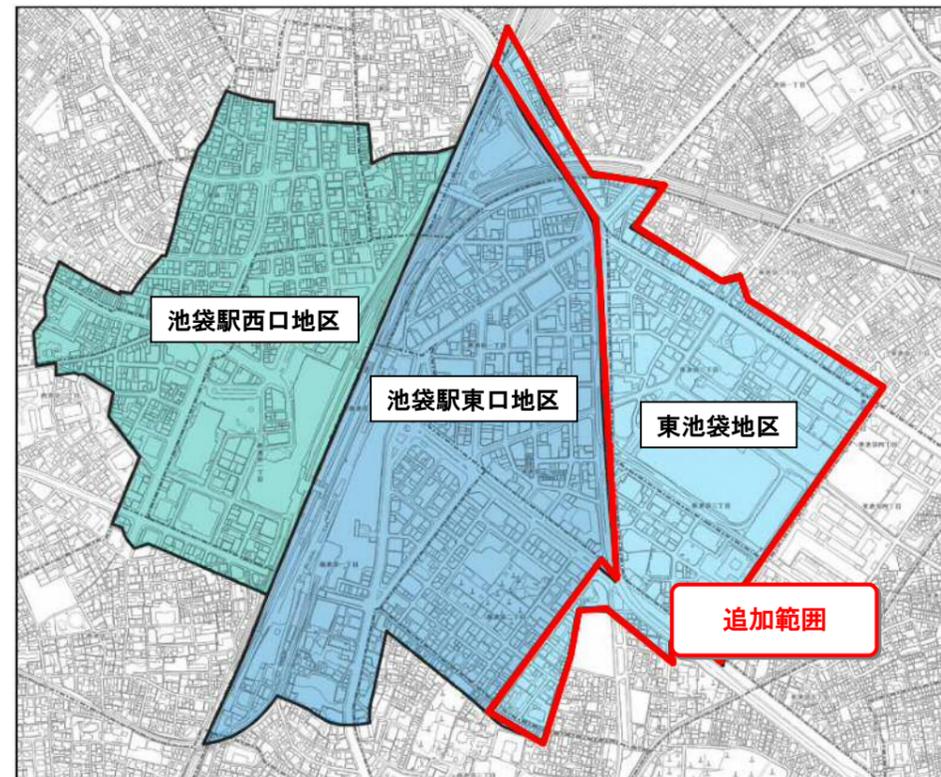
【地域ルール要綱】（第4条）

この要綱の対象となる地区は、「池袋駐車場整備地区」（平成30年4月告示、駐車場法（昭和32年法律第106号）第3条に定める駐車場整備地区）のうちの「池袋駅東口地区」（別添図1）及び「池袋駅西口地区」（別添図2）とする。

○本地域ルールの適用地区は、鉄道や幹線道路を境にして、土地利用や駐車特性等の地域特性を踏まえ、**下図の「池袋駅東口地区」と「池袋駅西口地区」**を設定する。

○特定路線は、「良好な交通環境を有するまちづくりの実現に向けて、歩行者を最優先する路線」と位置づけ、特定路線では、原則として駐車施設の出入口の設置を抑制する。

■改訂内容（「東池袋地区」の追加）



3. 乗用車の駐車施設の附置義務基準

<現行>

- 「池袋駅東口地区」および「池袋西口地区」の両地区別に独自の附置整備基準を設定している。
- 附置義務整備基準は『百貨店その他店舗』『事務所・その他特定用途・非特定用途（共同住宅以外）』『非特定用途（共同住宅）』の3項目で設定されている。

<改定内容>

- 「東池袋地区」においても他の2地区と同様に独自の附置整備基準を設定する。
- 東池袋地区の設定原単位は以下の通りとする。
 - 百貨店その他店舗：330 m²/台
 - 事務所/その他特定用途/非特定用途（共同住宅以外）：690 m²/台
 - 非特定用途（共同住宅）：660 m²/台

■現行のルール

7. 駐車施設の附置整備基準

(1) 乗用車の駐車施設の附置

【地域ルール要綱】（第6条）

1) 整備台数

乗用車の駐車施設及び障害者のための駐車施設の台数は、次の各号のいずれかの方法により算出した台数以上とする。

ア) 地区独自の基準により算出した台数

運用マニュアルで規定する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とする。

イ) 現況建築物の駐車需要に応じた台数

対象建築物と用途、規模等が同様である現況建築物の駐車実績を用いて算出した台数とする。

ウ) 類似建築物の駐車需要に応じた台数

対象建築物と用途、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の駐車実績を用いて算出した台数とする。

イ)、ウ)の算出方法を適用することができる条件及び台数を算定するための具体的な算出方法等の詳細については、別途、運用マニュアルに定める。

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。フリンジ（集約）駐車施設に関する詳細な事項については、別途、運用マニュアルに定める。

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。なお、同法指針に示される算定式・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場合は、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。

1) 整備台数

○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に余裕があり、今後も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。

$$\text{地域ルール附置台数} = \text{当該建築物の用途別床面積} \times \text{駐車原単位}^{\ast}$$

(注1) 延べ面積6,000㎡以下の場合、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、下表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。
- 独自に当該建築物または類似建築物の駐車需要を把握することが難しい中小規模建築物への適用を想定し、地区独自の基準により算出した台数は、大規模建築物には適用しない。大規模建築物については、それぞれの建物における駐車需要に応じた駐車原単位を算定するものとする。

<適用地区の駐車実績に基づく駐車原単位 (東口地区) >

建物用途	駐車原単位	都条例基準 (基準床面積)
百貨店その他の店舗	300㎡ごとに1台	250㎡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)	500㎡ごとに1台	300㎡ごとに1台
非特定用途 (共同住宅)		350㎡ごとに1台

<適用地区の駐車実績に基づく駐車原単位 (西口地区) >

建物用途	駐車原単位	都条例基準 (基準床面積)
百貨店その他の店舗	290㎡ごとに1台	250㎡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)	830㎡ごとに1台	300㎡ごとに1台
非特定用途 (共同住宅)		350㎡ごとに1台

【参考】都条例に基づく緩和係数について

○都条例（令和2年3月時点）においては、延べ面積6,000㎡以下の場合、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（駐車場整備地区等の場合）

(1) 駐車原単位の設定方法

<駐車原単位の考え方>

- 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に余裕があり、今後も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。
- 東池袋地区への地域ルールの導入は、既存のルールの適用範囲を拡大し、東口地区、西口地区と一体で運用することを踏まえ、東口地区・西口地区と同様の考え方・算出方法に基づく、駐車原単位の設定を行うものとする。
- 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、都条例の規定に基づき算出した台数に、一定の比率（以下、「整備台数比率」という。）を乗じた台数とし、これを地区独自の駐車原単位とする。

$$\text{地域ルール附置台数} = \text{駐車原単位}^{\ast} \times \text{当該建築物の用途別床面積}$$

※駐車原単位 = 都条例の基準（緩和係数を考慮した基準床面積）×整備台数比率

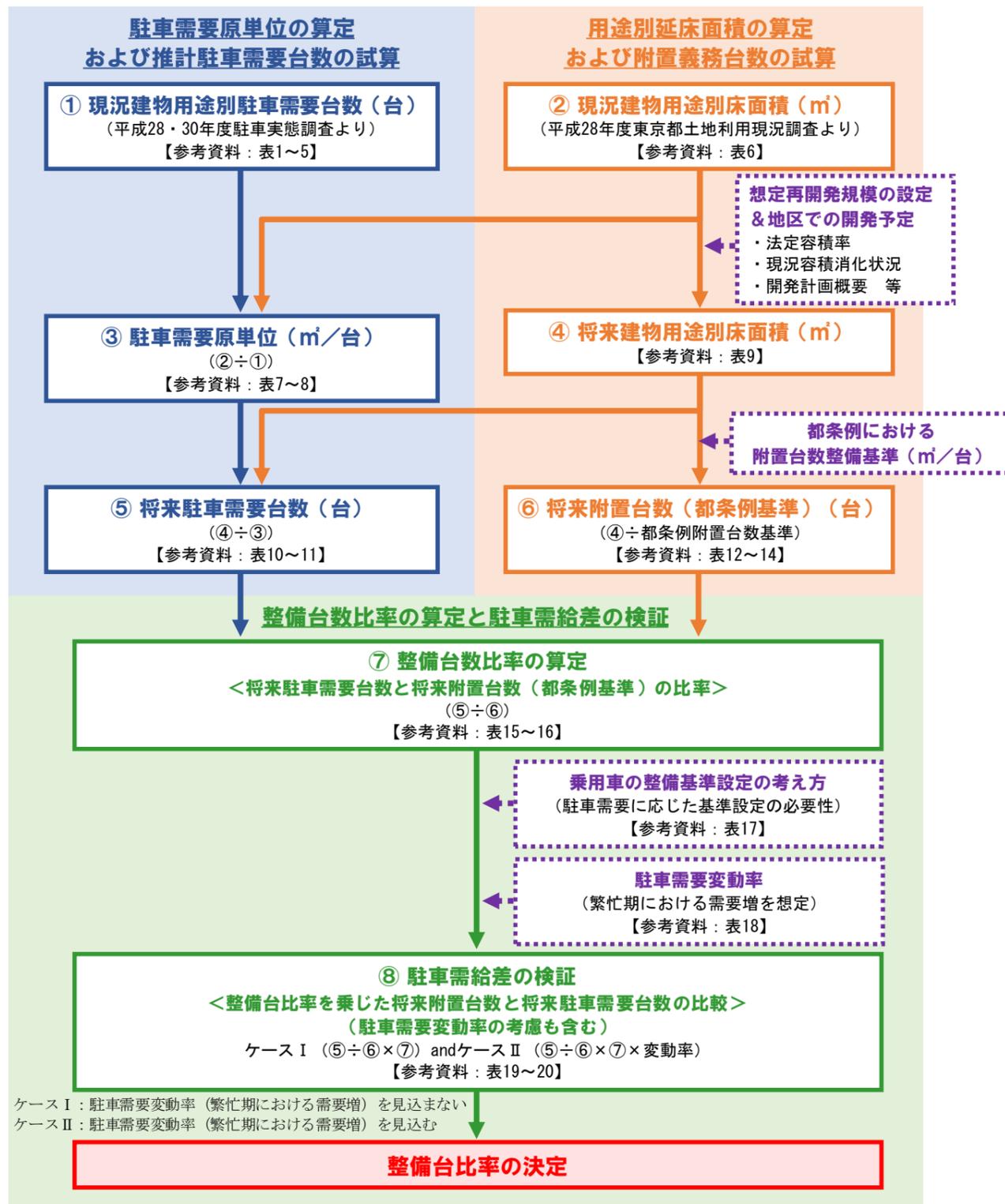
<サンシャインパークの扱いについて>

- サンシャインパークは他の建物とは異なる以下の4つの特徴・懸念がある。
 - ①整備台数1,800台のうち1,600台が都市計画駐車場として設置されたものであり、附置義務駐車施設は191台である等、特殊性が高いこと
 - ②サンシャインパークの利用者の95%はサンシャインシティを目的地としており、施設としての独立性が高いこと
 - ③サンシャインシティの規模及び用途構成は地区内の他の施設と大きく異なり、検討に含めた場合に百貨店その他店舗の駐車原単位が1.0を超えるほど高い数値となる等、他の施設の実態との乖離が生じること
 - ④将来的なサンシャインシティの再開発等により規模や用途、駐車施設の整備台数が大きく変更される場合、それに合わせた駐車原単位の見直しが必要となり、他の施設への影響が大きいこと。
- 以上を踏まえ、本検討ではサンシャインパークは検討に含めないものとする。

<整備台数比率の算出方法>

- 整備台数比率は、適用地区の駐車実態に基づき定めるものとする。
- 整備台数比率は、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。
- 乗用車について、地区全体で設定した駐車需要原単位から推計した将来駐車需要台数と、都条例附置台数との比較を行い、両者の乖離状況を確認する。
- 推計需要台数と都条例整備台数の比較フローに基づいて算出した『将来駐車需要台数』及び『都条例の基準による将来附置義務台数』の算出結果及び台数の比率について以降に示す。

(2) 整備台数比率（乗用車）の算定フロー



(3) 設定原単位（東池袋地区のデータに基づく検討）※都条例に対する整備台数比率を算出

■将来駐車場需要台数と都条例附置台数の比率（乗用車）（フロー図：⑦）

地区	適用台数	事務所	店舗	住宅	その他	合計
東口地区	a.将来駐車需要台数	1,218	1,665	220	398	3,501
	b.都条例附置台数	2,222	2,189	368	785	5,564
	比率(a/b)	0.55	0.76	0.60	0.51	0.63
西口地区	a.将来駐車需要台数	225	1165	291	114	1,795
	b.都条例附置台数	755	1619	963	972	4,309
	比率(a/b)	0.30	0.72	0.30	0.12	0.42
東池袋地区	a.将来駐車需要台数	319	179	711	224	1,433
	b.都条例附置台数	939	263	1478	437	3,116
	比率(a/b)	0.34	0.68	0.48	0.51	0.46

■都条例に対する整備台比率の設定（地区独自の整備基準）（フロー図：⑧）

地区	適用台数	店舗	住宅	店舗以外※
東口地区	ケースⅠ	0.76	-	0.55
	ケースⅡ	0.84	-	0.60
西口地区	ケースⅠ	0.72	-	0.30
	ケースⅡ	0.86	-	0.36
東池袋地区	ケースⅠ	0.68	0.48	0.39
	ケースⅡ	0.75	0.53	0.43

※東口・西口地区：事務所、住宅、その他の加重平均
東池袋地区：事務所、その他の加重平均

ケースⅠ：駐車需要変動率（繁忙期における需要増）を見込まない場合

ケースⅡ：駐車需要変動率（繁忙期における需要増）を見込む場合

※駐車需要変動率の設定について

池袋東口公共地下駐車場（都市計画駐車場）の2018年度の駐車実績データから、各月平均需要及び駐車需要変動率を設定。繁忙月12月/調査実施月11月 = 1.1

■適用地区の駐車実績に基づく駐車原単位

建物用途	都条例基準 （基準床面積）	東口地区		西口地区		東池袋地区	
		整備台 比率	駐車場 原単位	整備台 比率	駐車場 原単位	整備台 比率	駐車場 原単位
百貨店その他の店舗	250㎡ ごとに1台	0.84	300㎡ ごとに1台	0.86	290㎡ ごとに1台	0.75	330㎡ 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）	300㎡ ごとに1台	0.60	500㎡ ごとに1台	0.36	830㎡ ごとに1台	0.43	690㎡ ごとに1台
非特定用途（共同住宅）	350㎡ ごとに1台	0.60	580㎡ ごとに1台	0.36	970㎡ ごとに1台	0.53	660㎡ ごとに1台

4. 貨物車の駐車施設の附置義務基準

<現行>

○独自の附置整備基準は設けずに運用している。ただし、都条例の「上限を10台までとする規定」は適用していない。

<改定内容>

- 「東池袋地区」においても他の2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」は除外する。
- なお、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る。
- そこで、駐車場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。
- 更に不足する分については、貨物車両の路上駐車対策には「パーキングメーターの活用」「規制緩和による貨物車用駐車枠の設置」「カーブサイドマネジメント」等様々なメニューがあることから、これらの内容についても関係機関と協議しながら検討していく。
(「共同荷さばき駐車施設の整備推進」に関する具体的内容は『7. 地域貢献策の実施』に記載)

■現行のルール

7. 駐車施設の附置整備基準

(2) 貨物車の駐車施設の附置

【地域ルール要綱】(第7条)

1) 整備台数

貨物車の駐車施設の台数は、次の各号のいずれかの方法により算出した台数以上とする。

ア) 都条例に基づき算出した台数

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) 現況建築物の駐車需要に応じた台数

対象建築物と用途、規模等が同様である現況建築物の駐車実績を用いて算出した台数とする。

ウ) 類似建築物の駐車需要に応じた台数

対象建築物と用途、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の駐車実績を用いて算出した台数とする。

イ)、ウ)の算出方法を適用することができる条件及び台数を算定するための具体的な算出方法等の詳細については、別途、運用マニュアルに定める。

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。共同荷さばき駐車施設に関する詳細な事項については、別途、運用マニュアルに定める。

1) 整備台数

○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) 都条例に基づき算出した台数(都条例に基づく上限規定の適用なし)

○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2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、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2年3月時点)においては、延べ面積6,000㎡以下の場合、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(駐車場整備地区等の場合)

イ)ウ) 現況建築物または類似建築物(以下「類似建築物等」という。)の駐車需要に応じた駐車需要台数の算定方法

○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。

$$\text{地域ルール附置台数} = \text{当該建築物の用途別床面積} \times \text{駐車原単位}^*$$

$$^* \text{駐車原単位} = \text{類似建築物等の繁忙期ピーク時在庫台数} / \text{類似建築物等床面積}$$

○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、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・休止または同等の取り組みで代替する場合は、事前に運用協議会へ届出を行う。

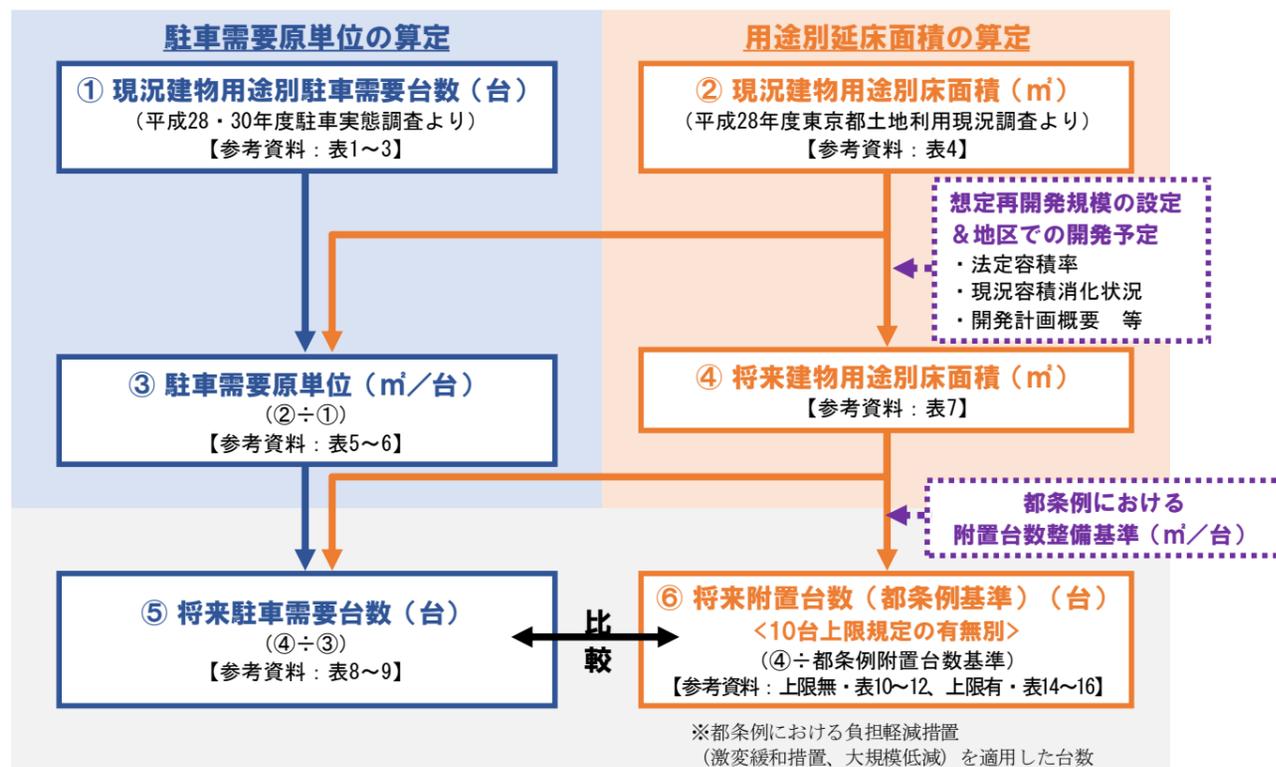
(1) 地区の課題を踏まえた整備台数の算定方法の検討

- 東池袋地区内の貨物車の駐車施設の整備台数について、現状で貨物車駐車施設の供給量は不足しており、都条例基準による整備が進んだ場合、将来的に需給差が拡大することが課題となる。そこで、この需給差を小さくするための算定方法を検討する必要がある。
 - 整備台数の算定方法について、上記の課題は池袋駅東口地区、西口地区と同様であることから、2地区と同様に、**都条例規定または類似建築物等の駐車需要に応じた算定方法**を採用する。
- なお、貨物車の駐車施設に関する駐車原単位を設定する場合、都条例の基準よりも多くの整備を求める基準となり、事業者にとって負担が大きく地域ルール適用が進まない可能性があることから、今回の検討には含めないものとする。

(2) 10 台上限規定の適用の必要性に関する検証

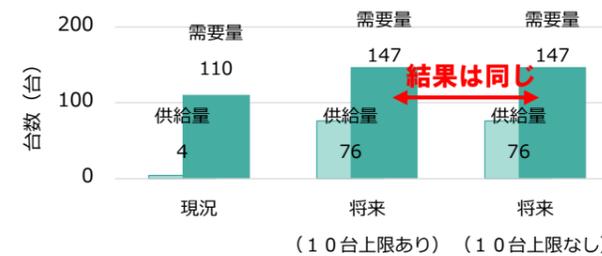
- 都条例規定により算定する場合における**貨物車駐車施設の10台上限規定の適用の必要性**について、**将来の附置台数と駐車需要台数との比較**により検証する。
- ※貨物車駐車施設の10台上限規定
都条例第17条の2第1項のただし書きにより、都条例基準に基づき算出した貨物車駐車施設の台数が10を超える場合は10台とすることができる
- 将来附置台数（都条例基準）と将来駐車需要台数との比較に必要な各種の数値根拠や算定手法は、乗用車の整備台数比率算定手法と同様とする。

(3) 都条例附置台数と将来駐車需要台数の比較の算定フロー



(4) 検証結果

- 検証の結果、都条例附置台数については、サンシャインシティを考慮しない場合 **10台上限規定を適用する場合も変わらない結果**となった。これは、将来予測の方法が今後20年における建物の個別建替えを想定したものであり、**大規模な開発 (=貨物の附置義務駐車施設が10台以上必要となる大規模な建物) を考慮していない**と想定していることによる。



※需要量には**附置義務対象外も含む**

※将来需要量試算 = 路上駐車 (貨物車) + 駐車場利用者 (貨物車) + 荷さばき駐車場の各利用台数
→東口・西口検討時と同じ手法

- ただし、今後大規模な開発が起こった場合はこの限りではなく、都条例に則り貨物の附置義務駐車施設を試算した結果10台以上必要と算出される可能性はある。この点を考慮すると**10台上限を適用せず整備することが望ましい**。

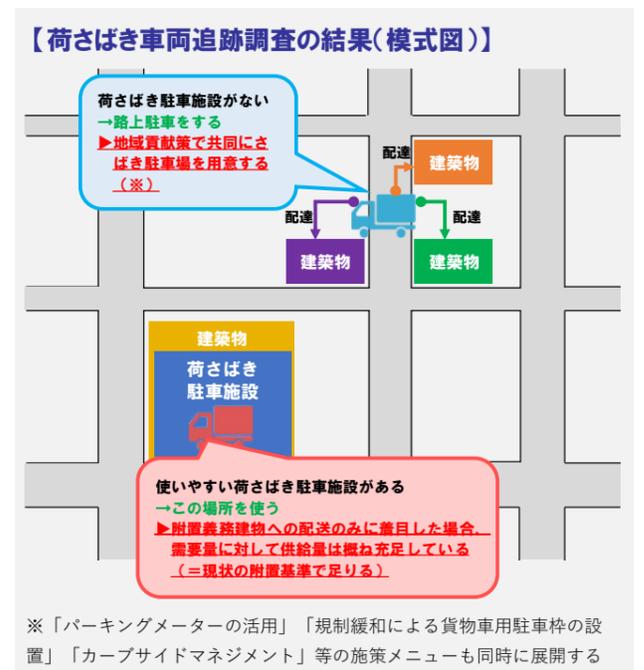
- また、今回の需要予測台数は路上駐車や時間貸し駐車場利用も需要に含めた場合 (附置義務対象建物が路上駐車や時間貸し駐車場利用者の分まで駐車施設を確保) を想定したものである。

- しかしながら、**池袋東口地区の路上駐車台数のうちほとんどが荷さばき施設を設置していない建物**を行き先としていた。これは、荷さばき車両そのものの傾向 (駐車施設があればそちらを利用し、なければ路上駐車をすること。および駐車施設が使いにくくても路上駐車をすること) を考慮すると、**東池袋地区も同様の傾向**にあると想定される。

- 以上より、**同地区の路上駐車も荷さばき施設を設置していない建物を目的地としている車両が多くを占めている**ことが考えられる。

- 加えて、附置義務対象建物では基本的に事業者が必要分だけ駐車施設を確保すると想定される。そのため、**附置義務建物への配送のみに着目した場合、需要量に対して供給量は概ね充足している (=現状の附置基準で足りる)**と想定される。

- 以上より、「東池袋地区」においても他の2地区と同様に独自の附置整備基準は設けないものとする。ただし、将来性を考慮し「上限を10台までとする規定」は適用しない。



5. 駐車施設の隔地・集約化（考え方と特定路線の設定）／駐車施設における出入口の集約化

<現行>

- 隔地・集約化の考え方は、東口・西口の両地区共通で、小規模建築物（敷地面積 500 ㎡未満）の隔地を積極的に推奨し、中規模（同 500～3,000 ㎡）および大規模建築物（同 3,000 ㎡以上）は敷地内への附置としている。
- 特定路線は、「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」において定められた「歩行者を最優先する道路」に基づき、東口で 4 箇所が指定されている。
- 駐車施設における出入口の集約化は、東口・西口の両地区共通で、一体的に対象建築物を整備する場合において、特定の条件を満たす場合は駐車施設の出入口を集約できるとしている。

<改定内容>

- 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する。
- 特定路線は、東口・西口地区の場合は「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」において、「歩行者を最優先する道路」に設定された道路を根拠に設定されている。
- 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。
- 以上を踏まえ、現段階では特定路線を指定しないが、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ものとする。

■現行のルール

9. 駐車施設の隔地・集約化

【地域ルール要綱】（第 9 条）

1) 乗用車の駐車施設

小規模建築物における乗用車の駐車施設は、隔地に設置することができる。

大規模建築物及び中規模建築物における乗用車の駐車施設は、原則として対象建築物の敷地内に附置するものとする。ただし、隔地により設置することが良好な交通環境の確保及び歩行者優先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、前記に関わらず隔地により設置することができる。

特定路線のみに面する建築物における乗用車の駐車施設は、建物の規模にかかわらず原則として隔地により設置する。

上記の規定により乗用車の駐車施設を隔地に設置する場合は、当該設置先は対象建築物の敷地からおおむね 300メートルの範囲内とする。ただし、当該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、300メートルを超えることができる。

2) 貨物車及び障害者のための駐車施設

貨物車の駐車施設及び障害者のための駐車施設は、対象建築物の敷地内に附置するものとする。ただし、特定路線のみに面する建築物においては、運用マニュアルに基づき隔地に設置することができる。

3) その他

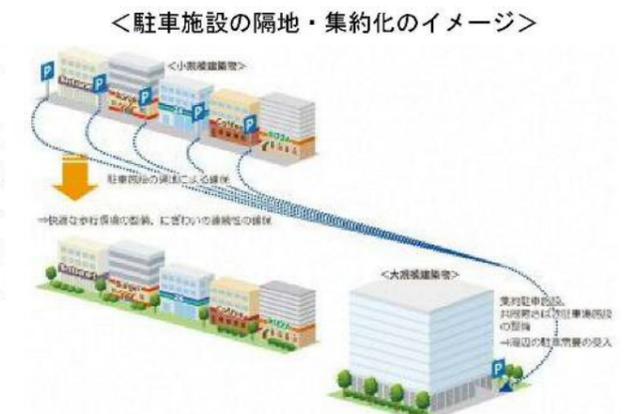
1) 及び 2) のただし書の規定によるもののほか、対象建築物の構造又は敷地の位置によりやむを得ないと認めるときは、乗用車の駐車施設、貨物車の駐車施設及び障害者のための駐車施設を隔地に設置することができる。

複数の大規模建築物等について一体的に対象建築物を整備する場合は、隣接する敷地内（道路をまたぐ場合を含む）の対象建築物に、乗用車の駐車施設等を設置することができる。

- 「良好な交通環境を有するまちづくりの実現に向けて、歩行者を最優先する路線」（特定路線）の沿道においては、快適な歩行環境やまちなみの連続性を確保するため、駐車施設を隔地に設置し、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。今後の再開発等に伴い、歩行者ネットワークの形成において特に重要な路線が増えた場合には、特定路線の追加を行う。

1) 乗用車の駐車施設

- 小規模建築物における隔地を積極的に推奨する。
- 隔地の受け皿としては、大規模再開発における地域貢献としての集約駐車施設の整備に加え、既存建築物に地域ルールを遡及して適用することで利用可能となる駐車施設も対象とし、既存駐車場ストックを有効活用する。



＜対象建築物の区分＞

対象建築物	対象規模等
大規模建築物	敷地面積3,000㎡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㎡以上かつ3,000㎡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㎡未満

※都市開発諸制度等：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。

＜乗用車の駐車施設の隔地＞

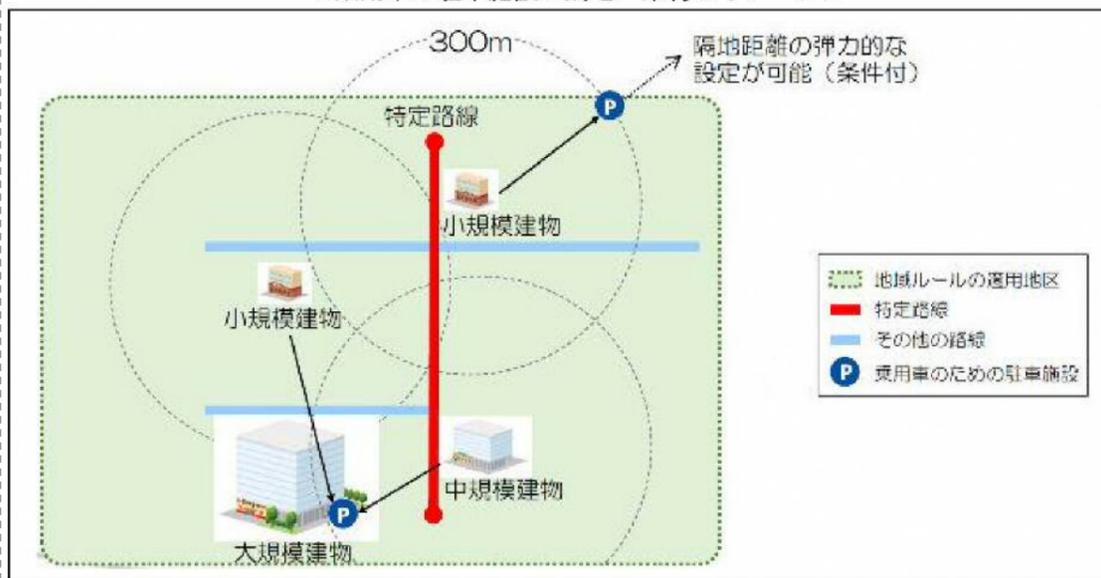
対象建築物	地域ルール対象地区内	
		歩行者を最優先する路線 (特定路線)のみに面する建築物
大規模建築物	敷地内に整備※1	隔地による設置を推奨※2
中規模建築物	敷地内に整備※1	
小規模建築物	隔地による設置を推奨※2	

※1 原則として敷地内に附置する。ただし、隔地により設置することが良好な交通環境の確保及び歩行者優先のまちづくりの実現のために有効と認められる場合（例えば、歩行者ネットワークを形成する上で重要な路線に駐車場出入口を造らないために隔地に駐車場を設置する場合など）には、隔地により設置することができる。

※2 隔地先は、敷地からおおむね300m※3の範囲内とする。ただし、当該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は隔地距離を弾力的に設定し、おおむね300mの範囲を超えて隔地先を設定することができる。

※3 「おおむね300m」は、本地区の幹線道路に囲まれた範囲の大きさ、および『東京都駐車場条例の技術的助言（平成26年4月1日）』に基づき設定した。

＜乗用車の駐車施設の隔地・集約のイメージ＞



10. 駐車施設における出入口の集約化

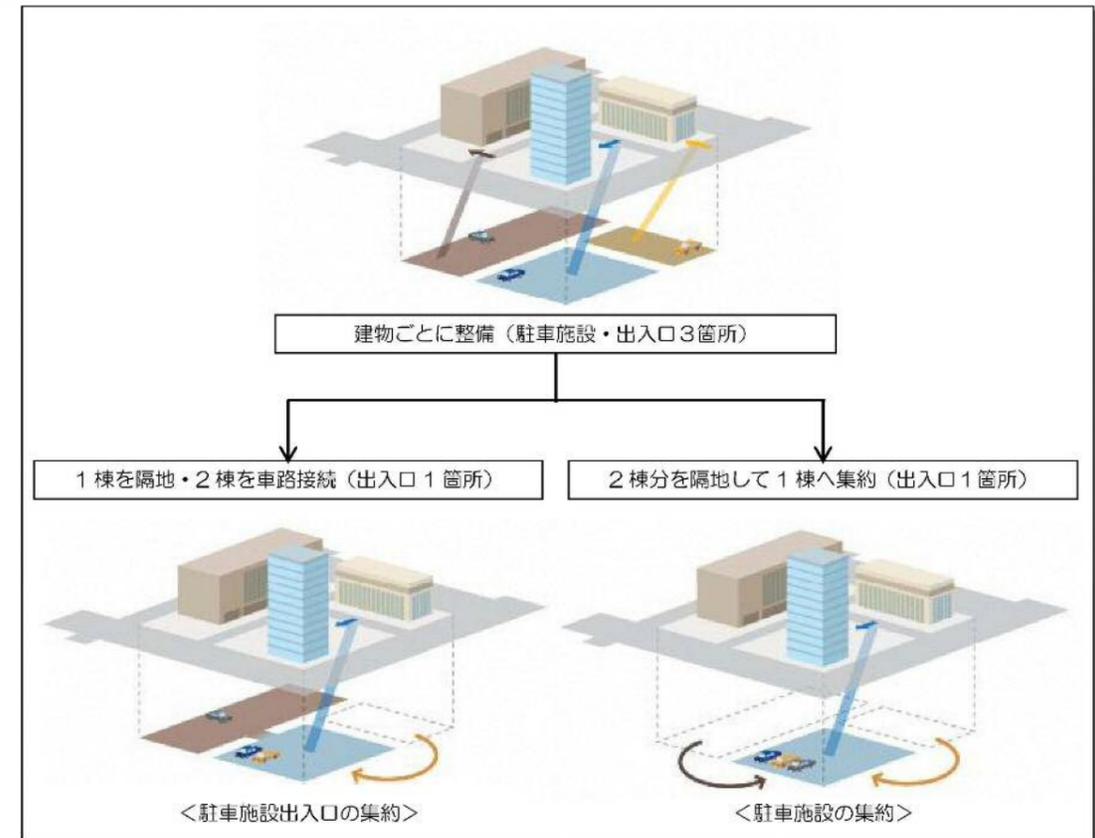
【地域ルール要綱】（第10条）

複数の大規模建築物等について一体的に対象建築物を整備する場合において、隣接する敷地内の対象建築物間において乗用車の駐車施設、貨物車の駐車施設、障害者のための駐車施設、フリンジ（集約）駐車施設及び共同荷さばき駐車施設（以下この条において「駐車施設等」という。）が有効に接続され、かつ関係法令との整合性が確保されている等の条件を満たす場合は、駐車施設等の出入口を集約することができる。

○自動車および歩行者双方の交通量が増加する大規模開発等において、自動車交通と歩行者の動線の交錯を避け、安全で回遊性の高い歩行者ネットワークの形成を図っていくため、大規模開発等における開発区域内においては、附置義務駐車施設を同一開発区域内の建物へ隔地により確保できる場合は、敷地内に整備したものと同等とみなすことができる。

○隣接する大規模開発の区域間（街区間）において、地下車路等により接続し、ネットワーク化を行うなど、複数の建築物における駐車場の出入口の集約化を推奨する。

＜大規模開発等における駐車施設及び駐車施設出入口の集約化イメージ＞



(1) 隔地・集約化の考え方の整理方法

<整理手順>

- 隔地・集約化の考え方を東口・西口地区と同様とするかについては、東池袋地区における将来の隔地対象台数と集約可能台数のバランスを見たうえで検討する必要がある。そのため、まずは東口・西口地区の検討と同様に以下に示す1)～3)の手順より、東池袋地区における隔地対象台数および集約可能台数を算出する。
 - 1) 隔地対象台数の算出
 - 2) 集約可能台数の算出
 - 3) 隔地・集約対象台数からみた隔地・集約化の考え方の整理

<隔地対象台数・集約可能台数の算出における留意事項>

- 建物区分の規模は、現行の駐車場地域ルールに則り、隔地対象建物は敷地面積 500 m²未満かつ延床面積 1,500 m²以上、集約可能建物は敷地面積 3,000 m²以上とする。
- 隔地対象建物と集約対象建物の位置関係は 300mの範囲内とされているが、本地区は地区の中心から半径 300mの範囲で概ね全体がカバー可能である。300mの範囲外に位置する建物についても、建物の用途は住宅が中心であり隔地が想定されないこと、また 300mは原則で隔地導線に支障がない場合は 300mを超えても隔地可能であり、直ちに問題があるものではないことから、各台数算出時のエリア分けはしない。
- 各台数の算出に用いる整備台数比率や駐車原単位はサンシャインシティ無しの場合の値を用いる。これは、前述のサンシャインシティの施設の特異性や独立性、および現時点で代替の計画等がないこと、将来的な再開発等により建物規模や用途等が変更となった場合における各算定結果の見直しとそれによる他の施設への影響の大きさを考慮するためによる。
- ただし、サンシャインパーキングは整備台数が東池袋地区内で最も多く、かつ位置も東池袋地区のほぼ中心であることから、集約対象駐車場としての活用可能性がある場合は考慮することが望ましい。そのため、サンシャインパーキングの駐車施設の活用可能性を検討するものとする。

隔地対象台数の算出

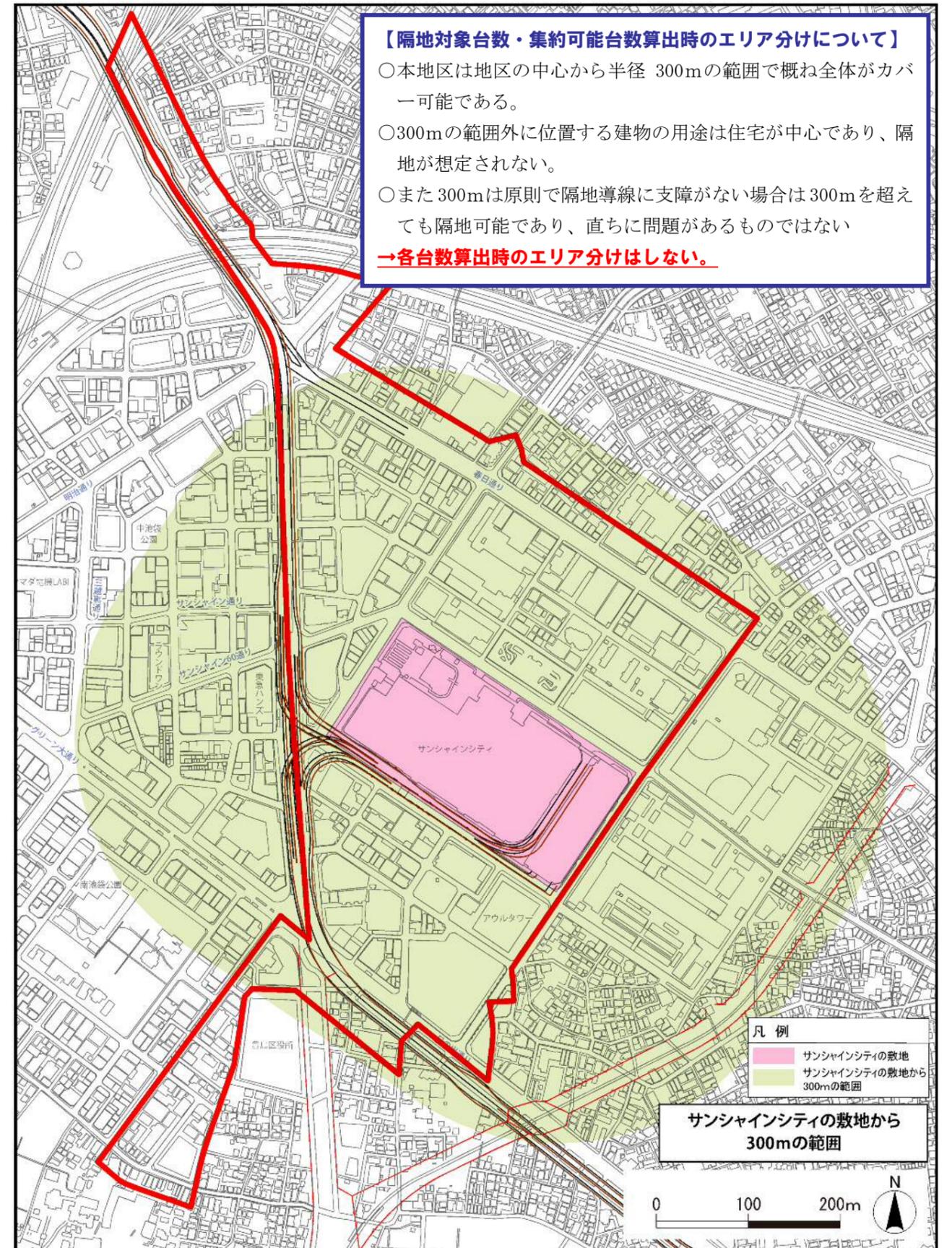
- 「将来建物用途別床面積」や「地域ルールの整備台数比率」より、『隔地対象建物の附置義務台数』を算出
- 隔地対象台数とする

集約可能台数の算出

- 「将来建物用途別床面積」や「地域ルールの整備台数比率」より、『集約対象建物の附置義務台数』を算出
- 駐車原単位から、『集約対象建物の需要量』を算出
- 集約対象建物の需給差を集約対象建物の集約可能台数とする
- 平成 28 年度駐車実態調査の結果から、上述の建物以外で集約対象となる建物を抽出
- 当該建物の需給差をその他集約候補駐車場の集約可能台数とする

隔地・集約対象台数からみた隔地・集約化の考え方の整理

- 隔地対象台数と集約可能台数（集約対象建物+その他集約候補駐車場）のバランスから、隔地・集約の考え方を整理



① 隔地対象台数の算出

○隔地対象台数の算出は東口・西口地区の検討時と同様に以下の手順に従い実施する。

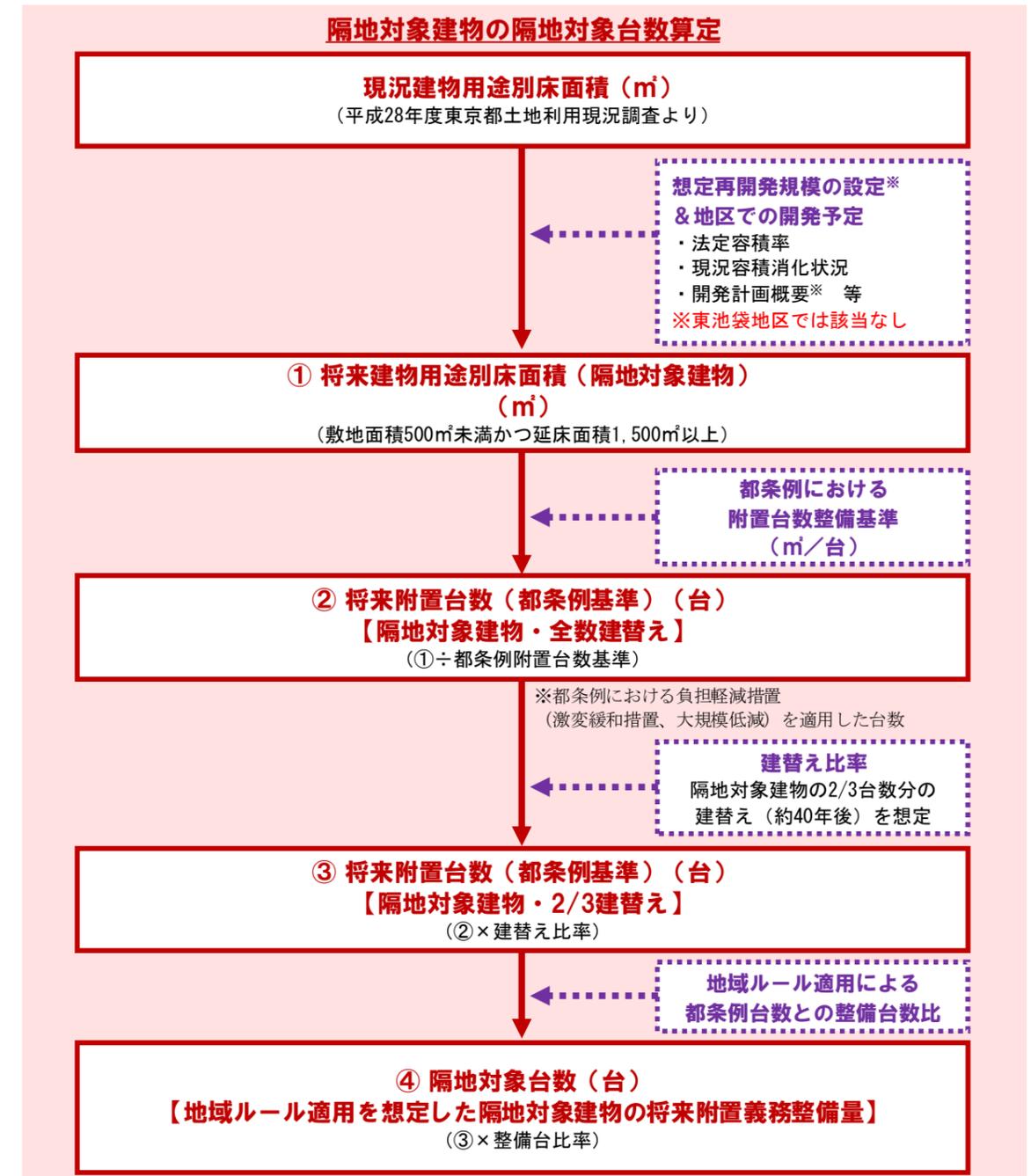
I. 平成 28 年度土地利用現況調査の現況建物用途別床面積等を用い、小規模建築物の隔地対象建物 (※1) が個別に建替え (※2) した場合の将来延床面積を推計

※1: 敷地面積 500 m²未満かつ延床面積 1,500 m²以上の建物 (平成 28 年度土地利用現況調査に基づく)

※2: 現況容積率が指定容積率に満たない場合 →指定容積率相当まで増床と想定
 現況容積率が指定容積率以上の場合 →現況容積率のまま建替えと想定

II. 上記を基に、都条例の附置台数整備基準を適用した「都条例基準による隔地対象建築物の附置義務整備」を算出

III. 建替え比率及び都条例附置台数に対する整備台数比率を乗じ、「地域ルールを適用した場合の隔地対象建築物の附置義務台数 (=隔地対象台数)」を算出



② 集約可能台数の算出

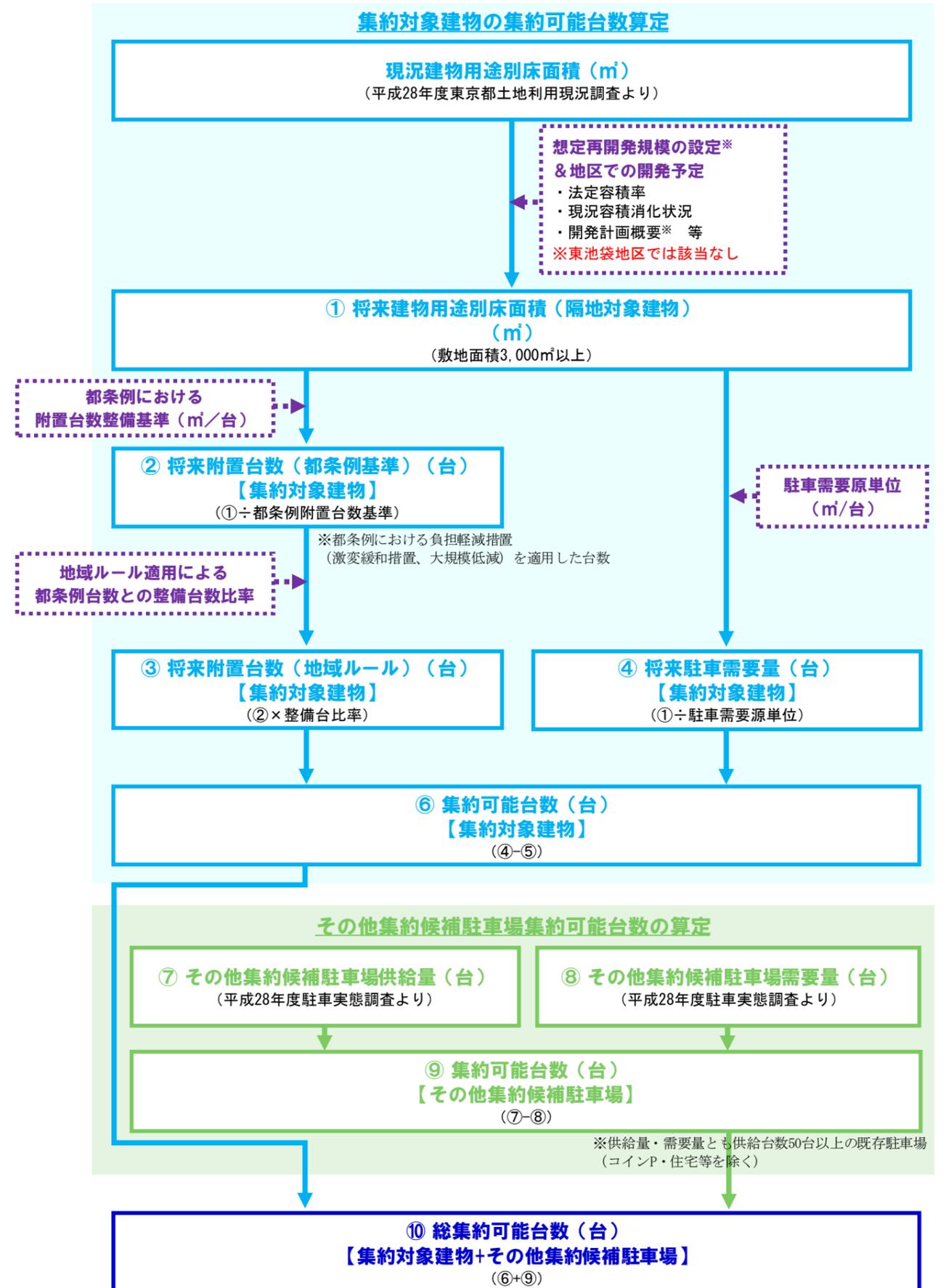
○集約可能台数の算出は東口・西口地区の検討時と同様に以下の手順に従い実施する。

<集約対象建物における集約可能台数の算出>

- I. 平成 28 年度土地利用現況調査の現況建物用途別床面積を用い、大規模建築物の集約対象建物（※1）が個別に建替え（※2）した場合の将来延床面積を推計
 - ※1：敷地面積 3,000 m²以上の建物（平成 28 年度土地利用現況調査に基づく）
 - ※2：現況容積率が指定容積率に満たない場合 → 指定容積率相当まで増床と想定
現況容積率が指定容積率以上の場合 → 現況容積率のまま建替えと想定
- II. 上記を基に、都条例の附置台数整備基準を適用した「都条例基準による集約対象建築物の附置義務整備」を算出
- III. 都条例附置台数に対する整備台数比率を乗じ、「地域ルールを適用した場合の集約対象建物の附置義務台数」を算出
- IV. 平成 28 年度駐車実態調査結果等に基づき算出した「駐車需要原単位」を用い、集約対象建物の将来延床面積から「集約対象建物の将来駐車需要量（ピーク時）」を算出
- V. 「地域ルールを適用した場合の集約対象建物の附置義務台数」－「集約対象建物の将来駐車需要量（ピーク時）」より、『集約対象建物の集約可能台数』を算出

<その他集約候補駐車場における集約可能台数の算出>

- I. 上述の方法で算出した集約対象建築物以外に、隔地分の受け入れの可能性があると考えられる大規模な既存駐車場を「その他集約候補駐車場（※1）」として抽出する。
 - ※1 その他集約候補駐車場の定義：平成 28 年度駐車実態調査結果において供給量が概ね 50 台以上の既存駐車場（ただし、コインパーキングや住宅は除く）
- II. その他集約駐車場の集約可能台数は、平成 28 年度駐車実態調査結果における駐車場の供給量と需要量の差とする。

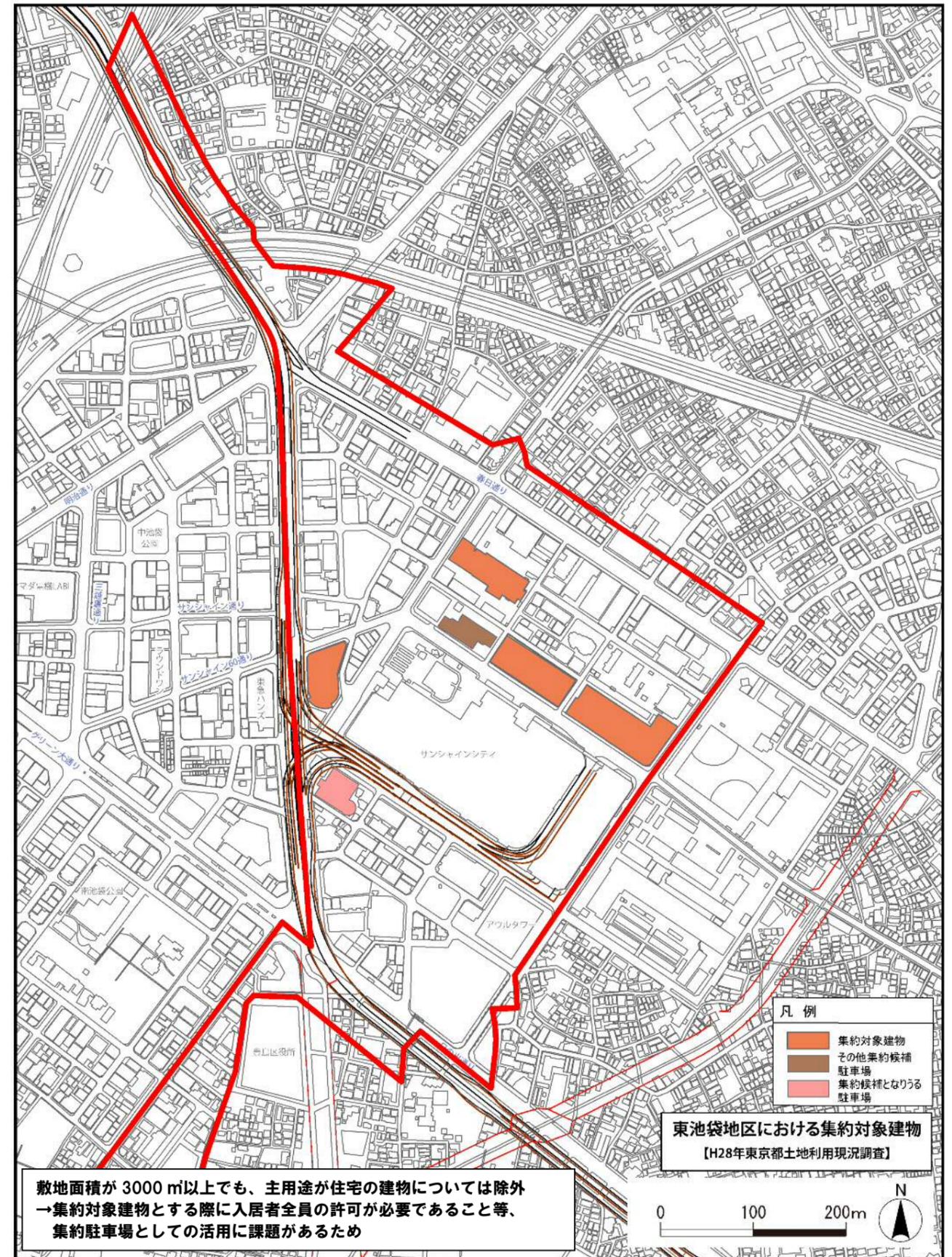


○試算の結果、67台が集約の対象台数となった。

フロー図 番号	項目	台数 (台)
②	将来附置台数(都条例基準) 【集約対象建物・全数建替え】	325
③	隔地対象台数(②×整備台数比率) 【地域ルール適用を想定した集約対象建物の将来附置義務量】	152
④	将来駐車需要量 【集約対象建物】	139
⑥	集約可能台数(③-④) 【集約対象建物】	13
⑨	その他集約候補駐車場の集約可能台数	54
⑩	総集約可能台数(⑥+⑨)	67
【参考】整備台数比率	事務所	0.43
	店舗	0.75
	住宅	0.53
	その他	0.43

【補足】

- ②：「敷地面積 3,000 m²以上」の条件を満たす建物の将来的な都条例附置台数
- ③：「敷地面積 3,000 m²以上」の条件を満たす建物の地域ルール適用を想定した場合の附置台数
(=隔地対象台数)
- ④：「敷地面積 3,000 m²以上」の条件を満たす建物の将来的な需要量
- ⑨：平成 28 年度駐車実態調査より、東池袋地区に立地する駐車施設 50 台以上の建物の駐車施設供給量と実際の需要量の差



③ 隔地および集約の対象台数からみた隔地・集約化の考え方の整理

<隔地対象台数・集約可能台数の算出結果>

○将来の隔地対象台数と集約可能台数の算出の結果、隔地台数に対して集約台数が52台不足するという結果となった。

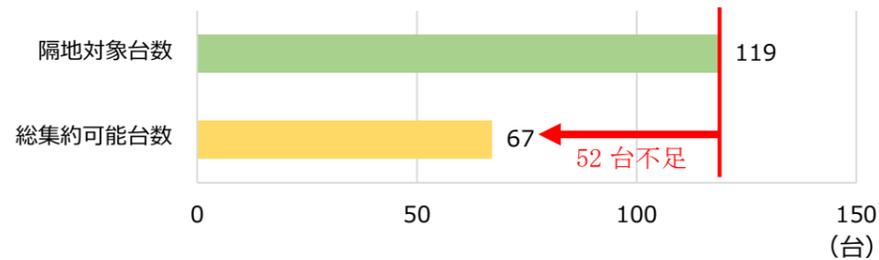


図 隔地対象台数と集約可能台数

<駐車施設の隔地・集約化の考え方>

○隔地対象台数と集約可能台数の算出の結果、隔地台数119台に対して集約台数が67台となり、将来的に集約駐車施設が不足すること、および不足分の解消には集約駐車場を別途確保する必要があることがわかった。

○この不足分の解消方法のうち、サンシャインシティの駐車場を活用しない場合は、隔地台数減の場合は小規模建物の指定面積500㎡を、集約台数増の場合は大規模建物の指定面積3,000㎡を減らすこと(隔地・集約対象建物の面積区分の変更)が考えられる。

○隔地・集約対象施設の規模区分変更のメリットとしては、駐車実態に見合った隔地集約が可能となることが挙げられる。しかしながら、デメリットとして東口・西口地区と異なる区分となるため、とくにエリアの境界近くは不公平となる。

○一方で、サンシャインパーキングを集約駐車場として活用した場合、さらなる集約可能台数が確保できるため、想定される不足分を受けることが可能と考える。また、隔地対象台数に対して集約可能台数に余裕が生まれる場合は、東口地区の隔地の集約受け入れも可能と想定される。

○さらに、サンシャインパーキングを活用した場合は東口地区・西口地区と同様の面積区分で地域ルールが運用でき、境界付近における不公平感も発生せず、ルールも複雑とならない。

○以上より、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し、サンシャインパーキングを集約駐車場として活用することが望ましい。

<サンシャインパーキングの集約駐車場としての活用可能性>

○サンシャインパーキングは、整備台数約1,800台のうち1,600台が都市計画駐車場として、191台が附置義務として整備されている。このうち、都市計画駐車場は「都市計画法に定める都市施設の一つとして駐車場整備地区に設置する一般公共駐車場で、その場所に永続的に確保される路外駐車場」と位置づけられているため、周辺の附置義務対象建築物の隔地需要を都市計画駐車場で受けることは難しいものとする。

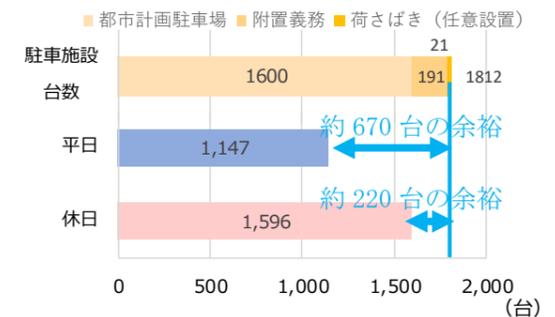
○一方で、都市計画駐車場として整備されていない残りの約200台については、集約駐車場として活用が可能と考える。

○サンシャインパーキングの利用状況として、同時に駐車する最大の台数は、平成29年の1年間のトップピークで平日が1,147台、休日が1,596台と、最も利用台数が多い休日でも整備台数に対し200台以上の余裕が存在する。(※)

※：事業者ヒアリングによる台数(参考値)

○以上を踏まえ、サンシャインパーキングのうち、都市計画駐車場以外の約200台を集約駐車場として活用することは可能と考える。

○仮に、200台のうち150台(既存附置義務台数の活用)を集約駐車施設として利用できた場合、隔地対象台数に対して98台の余裕が生まれる。



資料：事業者ヒアリングによる台数(参考値)

図 サンシャインパーキングの駐車施設整備台数と利用状況(平成29年度)

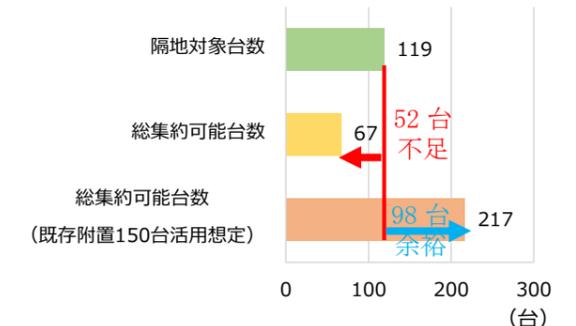


図 隔地集約台数と集約可能台数(サンシャインパーキングを含める場合)

<既存ストックの活用>

○これまでの整理結果より、サンシャインパーキングを集約駐車場として活用できた場合は、東池袋地区の隔地対象台数を十分に受けることが可能である。

○しかしながら、前述の通りサンシャインパーキングの整備台数から都市計画駐車場分を除いた約200台の殆どが附置義務として位置づけられている。そのため、活用にあたっては現在の附置義務を減じる必要がある。

○サンシャインパーキングの附置義務を減じる方策としては、『既存建築物に対する駐車場地域ルールの遡及適応』が挙げられる。ただし、遡及適応を行う場合は審査機関による審査を受ける必要があり、一定の時間を要する。また、附置義務台数を減じる事ができる台数は審査結果に依るため、審査の結果によっては想定削減量に至らない可能性もある。

○以上の点を踏まえ、サンシャインパーキングの集約可能台数が確定するまでの間については、暫定的な処置として東口や西口同様に、既存の駐車場を活用するものとする。

(2) 特定路線の設定について

- 右に示すとおり、特定路線は「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」における「歩行者を最優先する道路」を基に設定しているが、東池袋地区内においては「歩行者を最優先する道路」に設定された道路はない。
- したがって、現時点では東池袋地区において特定路線は指定しないこととする。
- ただし、東池袋地区では現在、東池袋駅周辺のまちづくりや歩行者ネットワークの構築等について、東池袋駅周辺まちづくり検討委員会にて検討を進めていることから、東池袋駅周辺まちづくり検討委員会での検討内容も踏まえ、必要に応じ地域ルールにおける特定路線の指定を検討することとする。
- また、今後、「池袋副都心交通戦略」において、新たに東池袋地区内で「歩行者を最優先する道路」が設定された場合においても、同様に特定路線の指定を検討することとする。

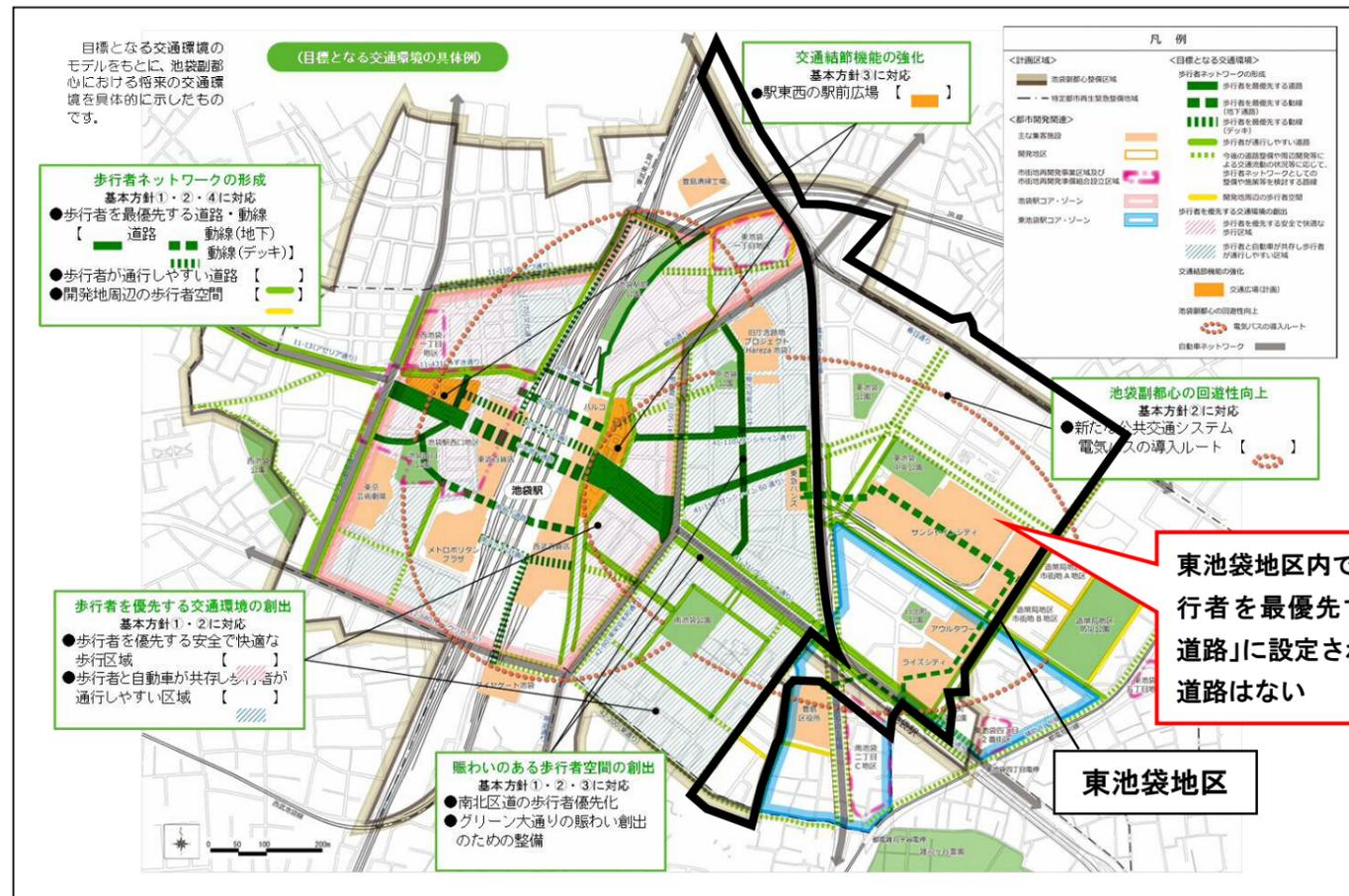


図 池袋副都心における目標となる交通環境の具体例（「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」より）

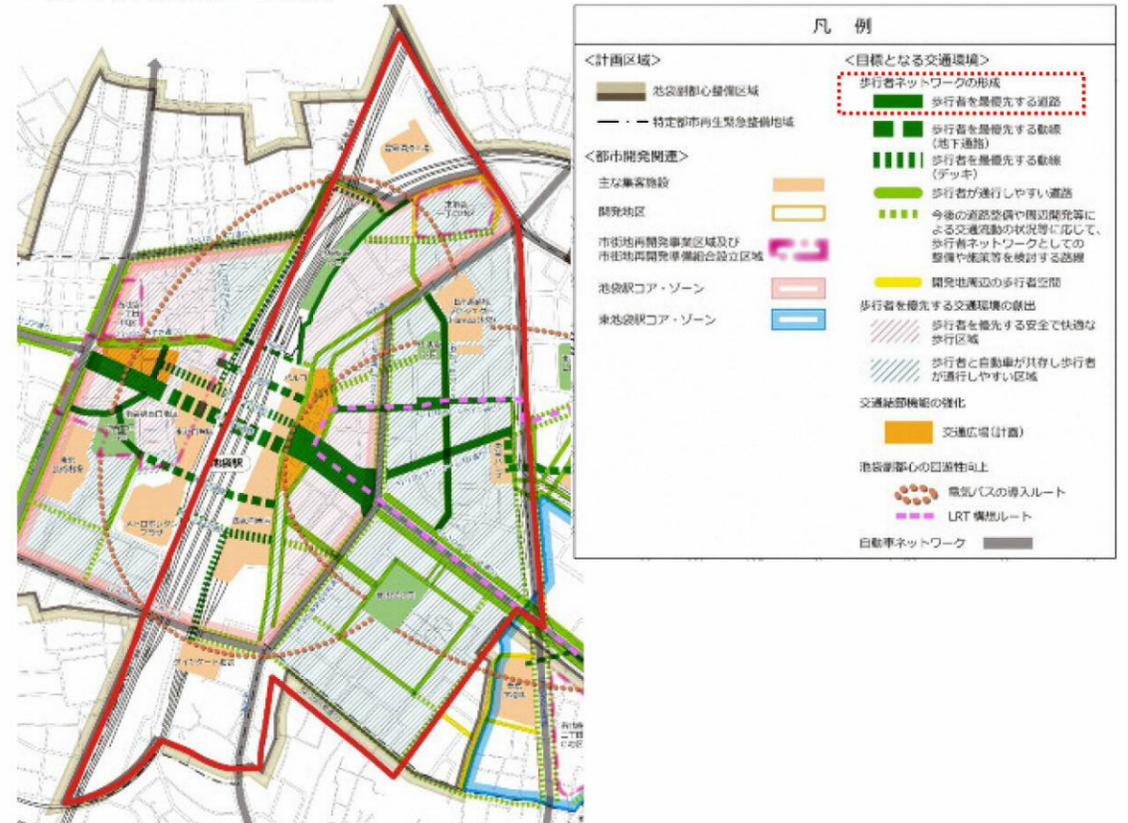
【参考】特定路線について

○特定路線は、池袋副都心交通戦略における「歩行者を最優先する道路」（下図の緑色の道路）のうち、下表のものとする。なお、池袋駅西口地区においては、今後再開発により街区が大きく再編されることが予想されるため、再開発計画の進捗に応じて特定路線の指定を検討する。また、池袋駅東口地区においても今後の再開発等に伴い、歩行者ネットワークの形成において特に重要な路線が増えた場合には、特定路線の追加を検討する。

＜指定されている特定路線（令和2年3月時点）＞

対象地区	路線	呼称	区間
池袋駅東口地区	特別区道 41-110	サンシャイン通り	明治通り ～環状5の1号線
池袋駅東口地区	特別区道 41-150	サンシャイン 60 通り	グリーン大通り ～環状5の1号線
池袋駅東口地区	特別区道 41-30	南北区道	明治通り ～グリーン大通り
池袋駅東口地区	特別区道 41-21	グリーン大通り	明治通り ～旧三越裏通り

＜歩行者を最優先する路線＞

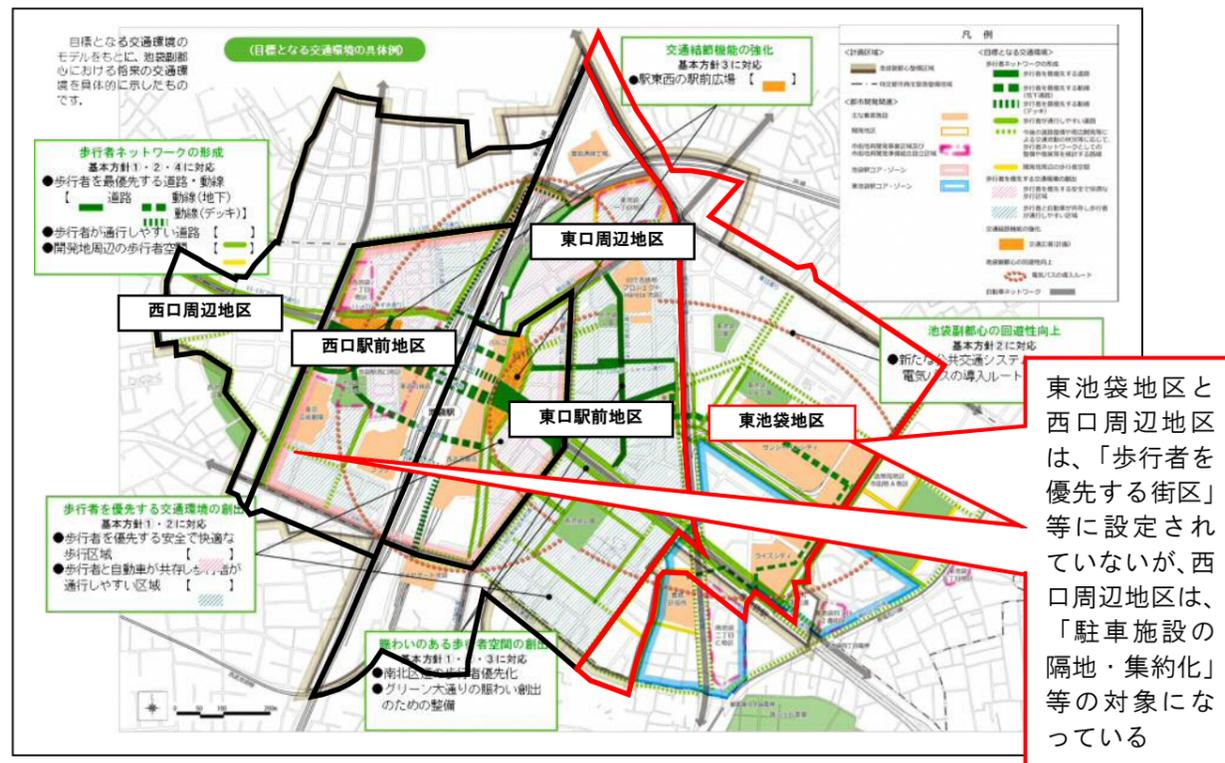


資料：池袋副都心交通戦略 2020 更新版をもとに作成

(3) 駐車施設における出入口の集約化

- 出入口の集約化の目的は、「池袋地区駐車場整備計画」に示されているとおり、歩行者が安全に回遊できる交通環境の実現である。これ以外に、道路交通の円滑化への効果も期待される。これらの目的および効果は、駐車場整備計画の対象範囲（池袋駐車場地区）で共通の事柄であり、東池袋地区においても、駐車施設の隔地・集約化および駐車施設における出入口の集約化による効果が期待される。
- また、駐車施設における出入口の集約化は、すでに東口地区（東口駅前地区、東口周辺地区）と西口地区（西口駅前地区、西口周辺地区）に適用されているが、上位計画である「池袋副都心交通戦略」における各地区の区域設定等から見て、東池袋地区のみ別立てで設定する必要はないと考えられる。
- したがって、東池袋地区においても駐車施設の隔地・集約化および駐車施設における出入口の集約化は、東口地区・西口地区と同様とする。

<「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」における各地区の区域設定>



<「池袋地区駐車場整備計画」における駐車施設の隔地・集約化等の記載>

4. 3 駐車場の整備に関する施策

駐車場の整備に関する施策は、池袋地区内の駐車実態や「豊島区都市づくりビジョン（都市計画マスタープラン）」、「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」、「池袋副都心交通戦略」などの上位計画、関連計画で示されている課題や施策を踏まえて策定する。

【上位計画・関連計画で示されている施策】

- 駐車施設の適正配置及び有効利用
- 周辺開発と連携した共同荷さばき駐車場、フリンジ（集約）駐車場の確保
- 附置義務制度の地域ルールへの導入（駐車場規模の縮小・集約化など）
- 地域における荷さばきのルール化（時間帯の限定、共同集配など）

(1) 駐車場の整備に関する施策

① フリンジ（集約）駐車場の確保

歩行者が安全に回遊する交通環境を実現するためには、池袋駅周辺への自動車の進入を最小限にする必要がある。

そのためには、歩行者が最優先された道路や歩行者優先街区内を通行することなく駐車場にアクセスできる位置に駐車場（附置義務駐車場を含む）を整備することが有効である。整備にあたっては、地域の特性に応じた駐車施設の整備基準（地域ルール）の導入を検討し、大規模開発やまちづくりと連携してフリンジ（集約）駐車場の整備を推進していく必要がある。

② 駐車施設の適正配置

池袋駅周辺では歩道が設置されていない道路も多く、路上駐車による歩行者の通行の阻害が生じている。安全で快適な歩行空間を確保するためには、路上駐車車両を適正に路外駐車場に誘導する対策が必要である。

そこで、より利用しやすい位置や需要の多い場所への駐車場整備を誘導する施策（駐車場の適正配置）の検討を進めていくこととする。また、特に歩行者を優先する道路や区域については、駐車場の出入口の設置を制限することも検討していくこととする。これらの実現には、駐車場設置の際に届出を義務化する条例の策定や地域ルールの導入といった方策が必要である。

出典：「池袋地区駐車場整備計画」より抜粋

6. 対象駐車施設および対象建築物

<現行>

- 地域ルールの適用対象は都条例に基づく附置義務駐車施設としている。
- 対象建築物は、大規模建築物（敷地面積 3,000 m²以上）、中規模建築物（同 3,000 m²未満～500 m²以上）、小規模建築物（敷地面積 500 m²未満）の3種類に区分されている。

<改定内容>

- 地域ルールの適用対象は、東池袋地区は東口・西口の両地区と駐車場施策の考え方が同じであるため、既存の考え方を東池袋地区にも適用する。
- 対象建築物の規模も、(4) 駐車施設の隔地・集約化（考え方と特定路線の設定）において、東口・西口の両地区の既存の考え方で隔地台数に対する集約台数が満たされていることから、対象駐車施設および対象建築物のいずれも、既存の考え方と同様とする。

■現行のルール

6.対象駐車施設および対象建築物

【地域ルール要綱】（第5条と第2条の一部）

- 1) 対象駐車施設（第5条）
この要綱の対象となる駐車施設は、都条例に基づく附置義務駐車施設とする。
- 2) 対象建築物（第2条の一部）
この要綱において、次の各号に掲げる用語の意義は、次の各号に定めるところによる。
 - ア) 大規模建築物
都市開発諸制度等の活用による建築物及び運用マニュアルで定める大規模建築物の規模に該当する建築物をいう。
 - イ) 中規模建築物
運用マニュアルで定める中規模建築物の規模に該当する建築物（都市開発諸制度等の活用による建築物を除く。）をいう。
 - ウ) 小規模建築物
運用マニュアルで定める小規模建築物の規模に該当する建築物をいう。

1) 対象駐車施設

- 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様様替えとなるもの）する場合」の建築物に附置する駐車施設とする。
- 既存建築物に附置する駐車施設についても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。

2) 対象建築物

- 大規模建築物は、今後想定される隔地対象台数と集約可能台数の状況や、対象となる大規模敷地の状況等を踏まえ、「敷地面積3,000m²以上」および「都市開発諸制度等を活用した建築」とする。
- 小規模建築物は、附置義務駐車施設の隔地・集約を促進していくものとして、間口が狭く、駐車場出入口をつくると1階部分が有効活用できない建物を想定し、「敷地面積500m²未満」とする。

[解説]

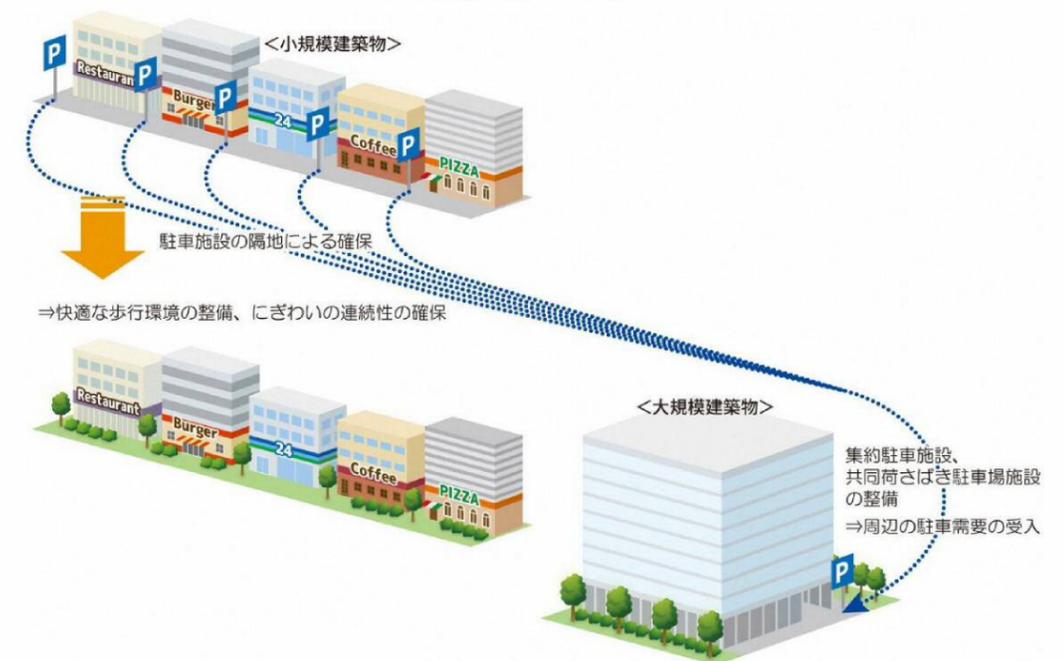
○本地域ルールにおいて対象とする建築物は、原則として敷地内で必要な駐車施設の整備を行う「大規模建築物」および「中規模建築物」、にぎわいの連続性を確保するなどの観点から、駐車施設の隔地による確保を推奨する「小規模建築物」に区分して取り扱う。

<対象建築物の規模による駐車施設整備イメージ>

対象建築物	対象建築物のイメージ	駐車施設整備の考え方
大規模建築物 〔敷地面積 3,000m ² 以上 または都市開発諸制度等活用〕	⇒フリンジ(集約)駐車施設*1、共同荷さばき駐車施設*2整備等の取組が可能な一定規模以上の建築物	<ul style="list-style-type: none"> ・当該建築物の駐車需要分を敷地内で確保(原則) ・地域貢献として周辺の駐車需要(乗用車・貨物車)を受入
中規模建築物 〔敷地面積 500m ² 以上 3,000m ² 未満〕	⇒当該建築物の敷地内に駐車施設を設けることが望ましい規模の建築物	<ul style="list-style-type: none"> ・当該建築物の駐車需要分を敷地内で確保(原則) ・地域貢献として周辺の駐車需要(貨物車)を受入
小規模建築物 〔敷地面積 500m ² 未満〕	⇒駐車施設による歩行環境の悪化やまちの分断等を避けるべき小規模な建築物	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車施設の隔地による確保を推奨

※1 フリンジ(集約)駐車施設:乗用車の駐車施設の機能を集約するために附置する駐車施設
※2 共同荷さばき駐車施設:貨物車の附置義務駐車施設の隔地または周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる駐車施設

<駐車施設の隔地・集約イメージ>



7. 地域貢献策の実施

<現行>

○地域貢献策による駐車施設の整備内容として、フリンジ（集約）駐車施設及び共同荷さばき駐車施設の整備や共同利用可能な障害者のための駐車施設等の整備を進めている。

<改定内容>

○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。

※ゼロカーボンシティ：2050年に二酸化炭素排出量を実質ゼロにすることを旨を首長自ら、または自治体として公表した自治体

○東池袋地区では、前述の通り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た貨物車路上駐車が多いことから、共同荷さばき駐車場の整備が重要と考える。そのため、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。

■現行のルール

11. 地域貢献策の実施

【地域ルール要綱】（第11条）

地域ルールの適用を受けた事業者は、地区の交通環境の向上を図るため、地区特性に応じた駐車施設の整備及び駐車施設の効率的な活用、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等の地域貢献に努めるものとする。

○本地域ルールの目的である歩行者優先のまちづくりを実現するためには、フリンジ（集約）駐車施設整備の促進、荷さばき・障害者のための駐車施設の確保、二輪車用駐車施設などの地域の駐車課題改善に資する駐車施設の確保、駐車場案内の拡充など総合的な駐車・交通対策の実施が必要である。

○そこで、地域ルールを適用する事業者は、地域の駐車課題に対応するための地域貢献策として以下のような施策の実施を検討し、効率的な駐車施設の整備と活用を図るものとする。

1) 地区の特性に応じた駐車施設の整備

地位貢献策の優先順位付けを行うとともに、共同にさばき駐車場の整備を最重点施策と位置づけ

<地域貢献策による駐車施設の整備内容（イメージ）>

- ・地区の隔地の受け皿となるフリンジ（集約）駐車施設及び共同荷さばき駐車施設の整備
- ・周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる共同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、及び二輪車用、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
- ・繁忙期などにおける駐車需要のピーク対応のための駐車施設の整備
- ・周辺駐車場との一体的運営のための駐車場ネットワーク等の整備 等

■東京都の取り組み概要

地域貢献策の取組としてのZEV用充電器の設置促進

○カーボンニュートラル宣言に基づき、国全体での脱炭素化の取組みが求められていることを踏まえ、駐車施設整備においても自動車の電動化の推進等への対応を図っていく

○「道路交通の円滑化を図り、都市の機能の維持及び増進に寄与する」という駐車場法の目的に鑑み、将来、EV車が普及した際に充電待ち車両の路上滞留などが生じないよう、地域ルールにおける地域貢献の取組の一つとしてZEV用充電器の設置をメニュー化することにより充電器の設置を誘導する

■カーボンニュートラル宣言

- ・2020年10月、臨時国会の所信表明演説において、菅首相が2050年までにカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す宣言を行った
※カーボンニュートラルとは：温室効果ガスの“排出”と“吸収”の合計でゼロとすることで、温室効果ガスの排出量を実質的にゼロにすること

■国全体の総力を挙げた脱炭素化の取組の必要性

- ・我が国のCO2排出量は約10億8000万トン（2018年）で、世界で5番目に排出量が多くなっており（世界の排出量の約3.2%）、その実現は簡単なことではないため、国全体での総力を挙げた脱炭素化の取組みが求められている
- ・政府は、重要分野として、自動車・蓄電池、水素、カーボンリサイクル（CO2を回収・再利用する技術の確立・普及）、洋上風力発電など14の分野を位置付けており、自動車については電動化を推進するとしている



- ・カーボンニュートラル宣言に伴い、国全体での総力を挙げた脱炭素化の取組みが必要
- ・自動車の電動化を推進するため、駐車場においてもZEV用充電器の設置を誘導していく

出典：東京都都市整備局「新しい地域ルールの制度設計について（第4回駐車場条例検討委員会）」（令和3年5月）

■豊島区の『ゼロカーボンシティ』の施策概要

○近年、国内外において脱炭素化を目指す動きが加速していることや、令和2年7月に豊島区がSDGs未来都市に選定されたことを受け、豊島区では令和3年2月に脱炭素化に向けた課題に率先して対応するための取組み方針を定めた。

【目標】

◆2050年までに二酸化炭素排出量を『実質ゼロ』

【今後の取組み】

- 豊島区環境基本計画（2019-2030）の前倒し改定。および二酸化炭素排出量『実質ゼロ』の目標位置づけ
- 脱炭素に向け「省エネルギー・再生可能エネルギーの利用促進」、「自然と都市の共生」、「プラスチックのリサイクル」の3点を基本方針として設定
- ゼロカーボンシティ宣言を契機に、地域へ地球温暖化防止に対するより一層の理解と協力を促すとともに、脱炭素社会の実現に向け「オールとしま」で取組み推進

ゼロカーボンシティに向けたイメージ



IV. 地域ルールของ要綱および運用マニュアルの更新について

1. 要綱および運用マニュアルの更新に向けた今後の進め方

- 現行の池袋地区駐車場地域ルール要綱について、東池袋地区の地域ルール適用に向けた検討内容を踏まえた内容の更新をおこなう。
- また、要項の更新に合わせ、地域ルール運用マニュアルも更新する。
- いずれの更新も次年度以降に行い、9月頃の承認を目指す。なお、本更新では現行の要綱およびマニュアルの内容を更新するものであり、基本的な枠組みや構成は変更しないものとする。
- 東池袋地区の地域ルール適用に向け要綱・運用マニュアルの更新が必要な項目と、各項目の主な更新内容の対応表を右に示す。

<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5～6月頃：第3回WG（要綱及び運用マニュアル更新案）
 - 令和4年9月頃：第5回運用委員会（要綱及び運用マニュアル更新案の承認）

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)	○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なため、東口・西口と同様と設定する。 ○ただし、1)の「ア」地区独自の基準により算出した台数については、新たに設定する以下の原単位を活用する。 ●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 ○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、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)	○1)は、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」の適用もしない。 ○2)は、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、駐車場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)	○特定路線は、現段階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。 ●以上を踏まえ、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。