

# 第3回池袋地区駐車場地域ルール運用委員会資料

## 【池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアルの改定について】

---

目次

---

	Page
I. 現状の運用マニュアルの記載と課題認識	01
II. 検討の方向性（考え方）について	02

---

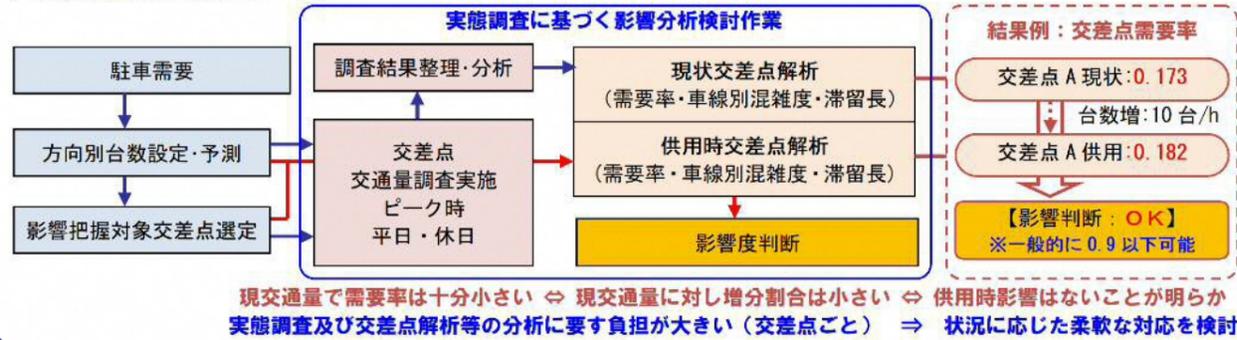
令和3年（2021年）10月27日  
豊島区 都市整備部 都市計画課

# 1. 現状の運用マニュアルの記載と課題認識

## 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）

## II. 検討の方向性（考え方）について

### 1. 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 ⇒ 道路の使い方等で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

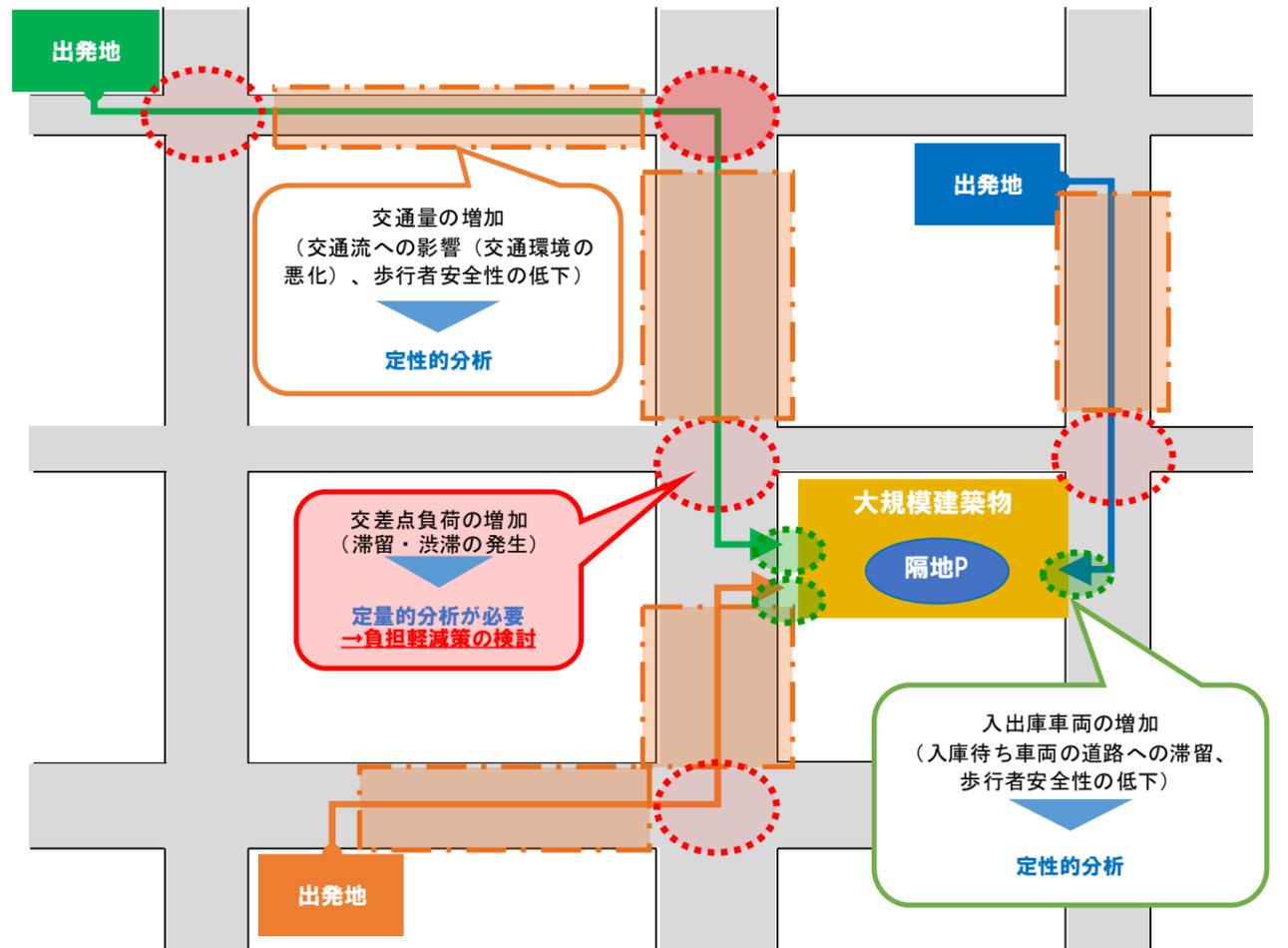


図 隔地駐車場とすることによる交通影響のイメージ

## 2. 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

## 3. 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】

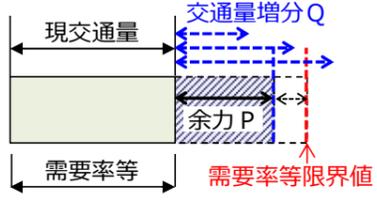
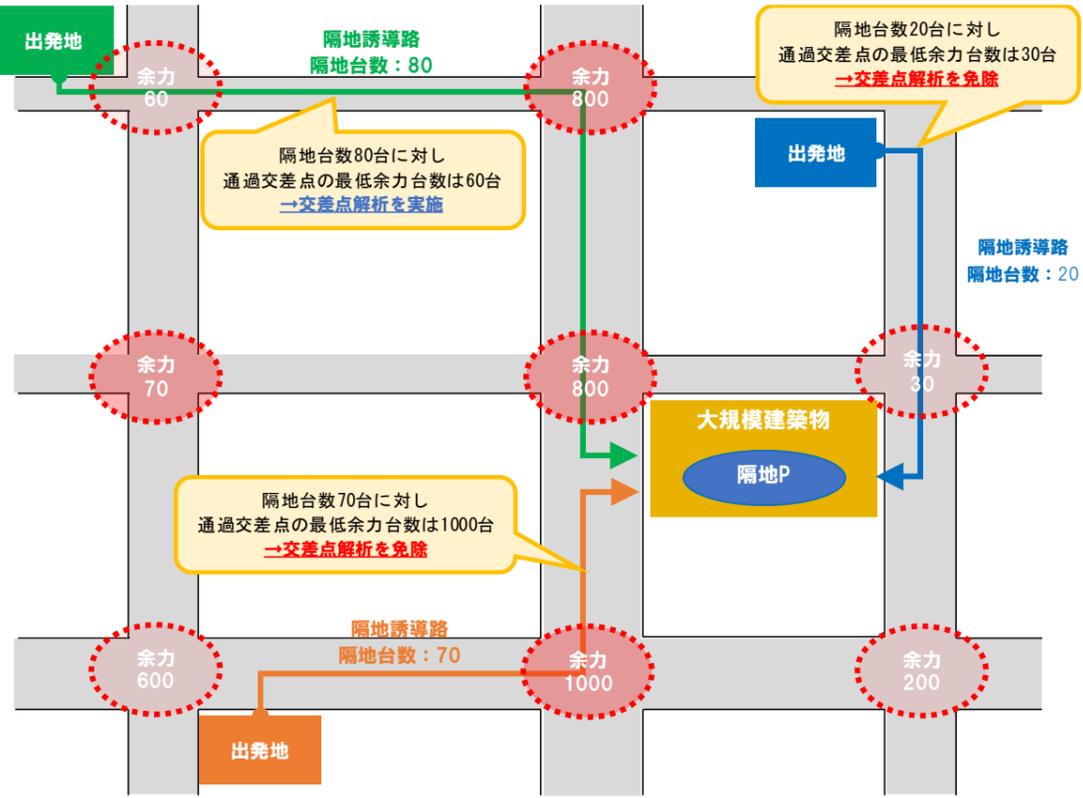
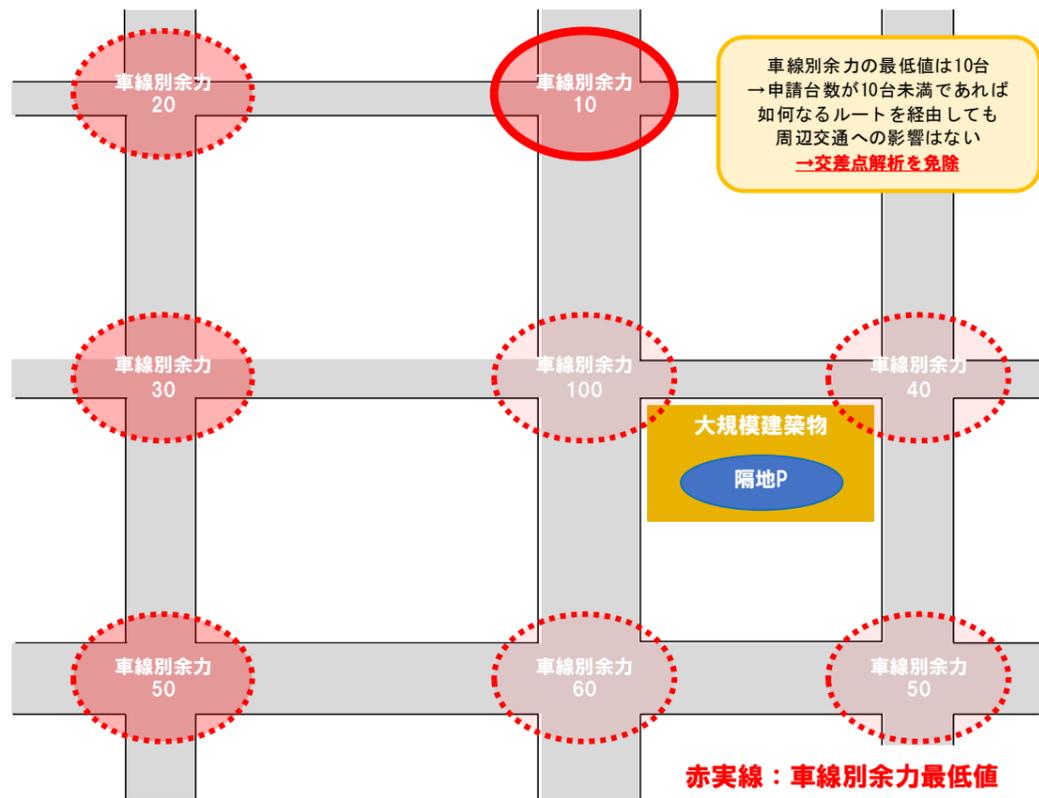
- 区が考える歩行者および自動車のネットワーク施策等を踏まえ、複数街区からなるエリアを設定し、エリア別基準を設定
- 審査免除となる隔地台数も基準としてあわせて設定

##### 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、ルートにより申請要否を検証</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 優先度：高</th> <th>交差点B 優先度：低</th> <th>交差点C 優先度：高</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 優先度：高	交差点B 優先度：低	交差点C 優先度：高	……	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> <tr> <th>通過有無</th> <th>有</th> <th>無</th> <th>有</th> <th>無</th> <th>有</th> <th>無</th> <th>有</th> <th>無</th> </tr> </thead> <tbody> <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 優先度：高	交差点B 優先度：低	交差点C 優先度：高	……																																																																													
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。