

自由が丘駅周辺のまちづくりと 駐車場について

1. 自由が丘における 駐車場の現状

1. グランドデザインにおける駐車場の扱い

- 2020年9月に策定したグランドデザインでは、都市計画道路の見直し、歩行者安全対策と併せて、**まちなかの歩行者空間を拡大**していくことを提案。

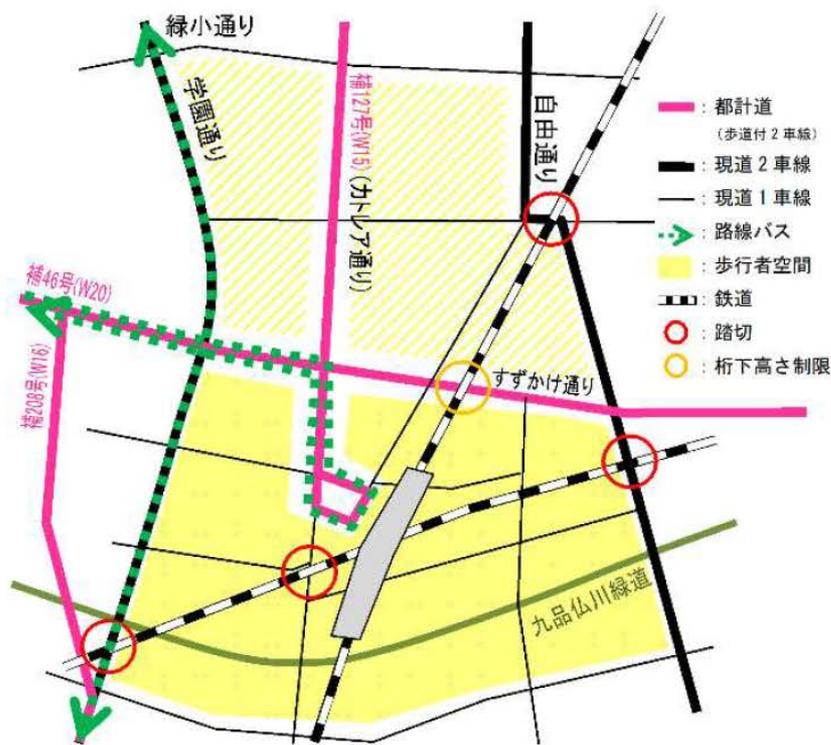
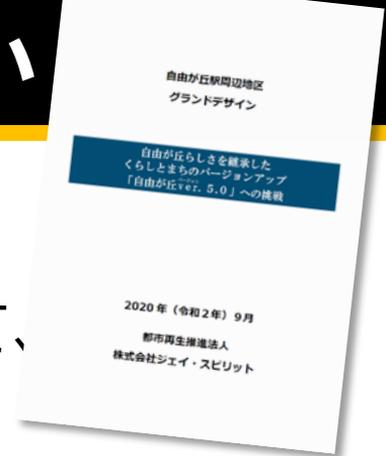


図5-10：現況道路と現行都市計画道路網

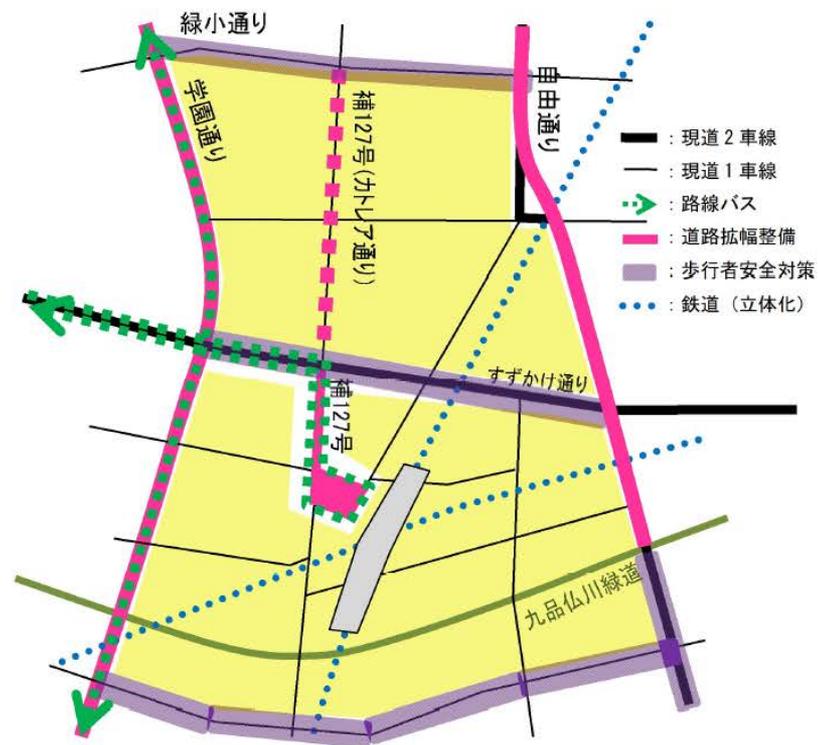
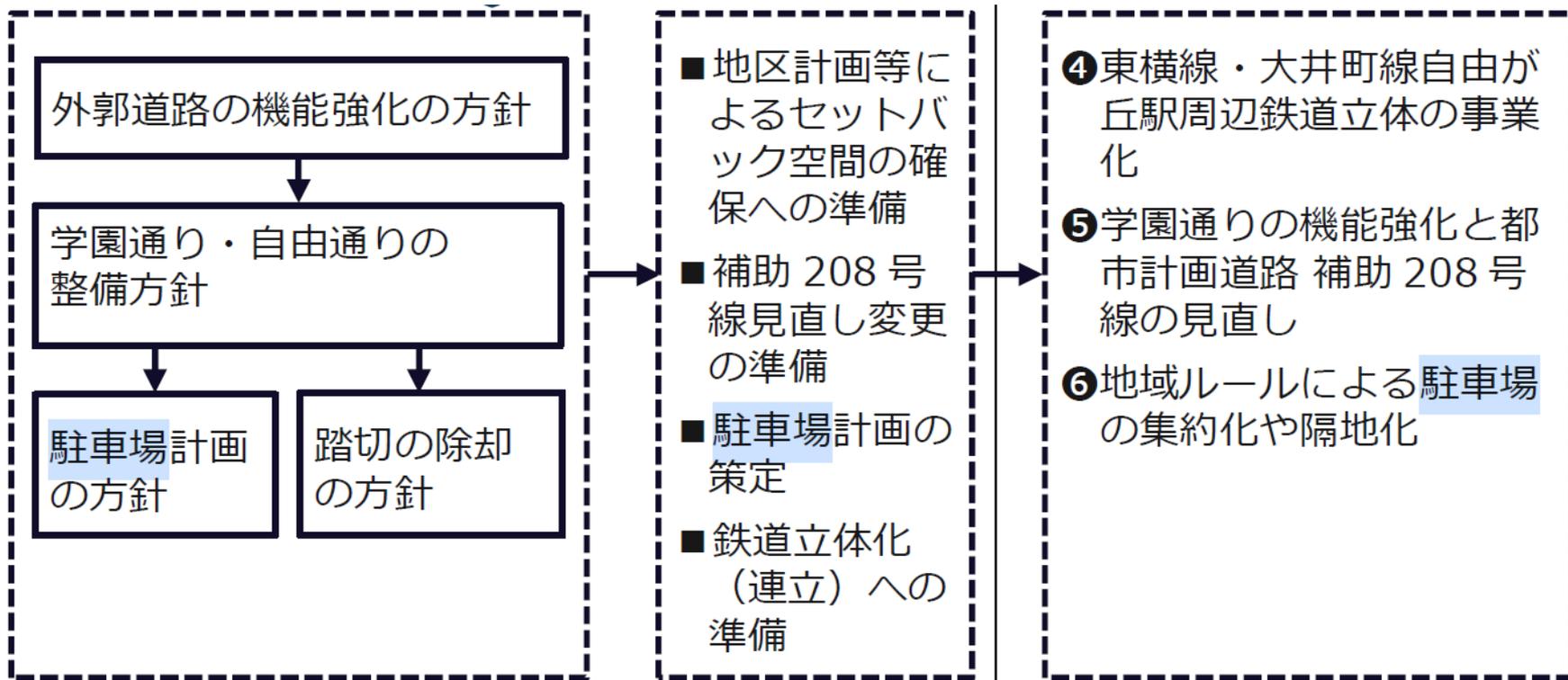


図5-11：将来道路網（都市計画道路見直し案）

1. グランドデザインにおける駐車場の扱い

- まちなかの歩行者空間拡大のための手段として、
「駐車場計画の策定」「地域ルールによる集約化・隔地化」を提案。

【まちなか歩行空間化を図る交通関連プロジェクト】



【参考】附置義務駐車場とは？

- 駐車場条例において、

敷地ごとに一律の数値基準で附置を規定された駐車施設

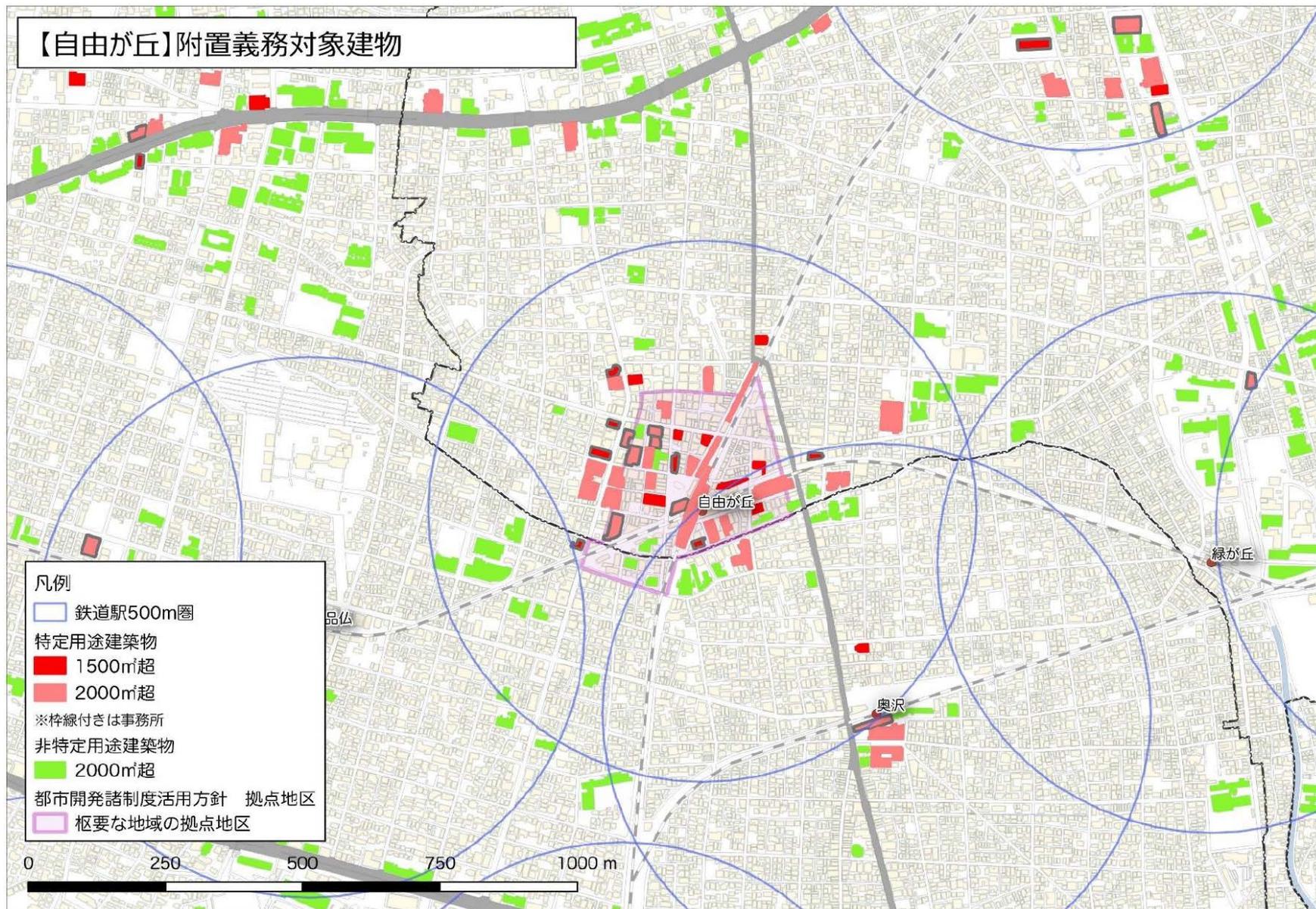
- ✓ 対象地域：駐車場整備地区、**商業地域**及び近隣商業地域
- ✓ 対象施設：次の合計面積が1,500㎡を超えるもの。
「**特定用途**」部分の床面積 + 「**非特定用途**」部分の床面積×3/4
- ✓ 基準床面積ごとに1台の附置が必要

対象用途	詳細	基準床面積
特定用途	百貨店その他の店舗	250㎡
	その他	300㎡
非特定用途	共同住宅	350㎡
	その他	300㎡

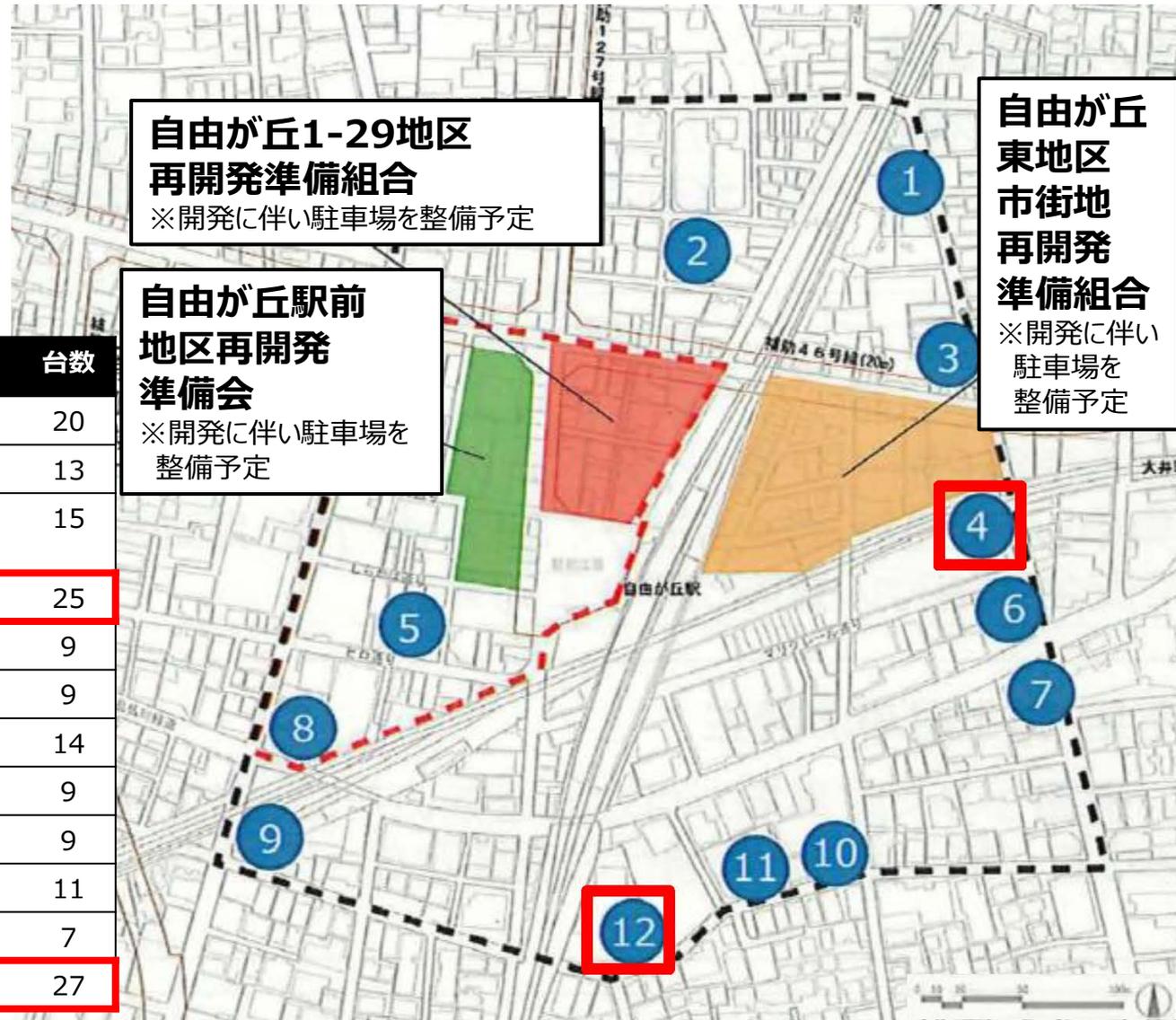
※ **特定用途**：劇場、集会場、飲食店、百貨店その他の店舗、事務所、病院、倉庫若しくは工場等又はこれらの2以上のもの

※ **非特定用途**：特定用途以外のもの

都市計画等の位置づけがある地区の附置義務対象建物立地状況



【参考】駐車場の分布状況(供給台数7台以上)



No	名称	台数
1	アローパーキング自由が丘第1	20
2	タイムズ自由が丘第11	13
3	パートナ自由が丘1丁目 パーキング	15
4	自由が丘とうきゅう	25
5	GSパーク自由が丘駐車場	9
6	タイムズマイセンリアン自由が丘	9
7	自由が丘南口有料駐車場	14
8	タイムズ自由が丘第15	9
9	トレインチ自由が丘駐車場	9
10	パーク2000マストパーキング	11
11	コインパーク自由が丘	7
12	魚菜ビル駐車場	27

建物に附帯した駐車場

【参考】時間貸駐車場の変化

出典：まち構造研究会 調べ

- H24→H28の4年間で一般の時間貸駐車場は618台のうち305台(49%)が減少したことが観察されている。



自由が丘の駐車を取りまく状況

① 駐車場の需給バランス

- 路上駐車実態調査の結果では、時間貸駐車場の需要は充足（余剰）
- 複数の地区で再開発事業に向けた動きがあり、100数十台規模の附置義務駐車場が発生する見込み

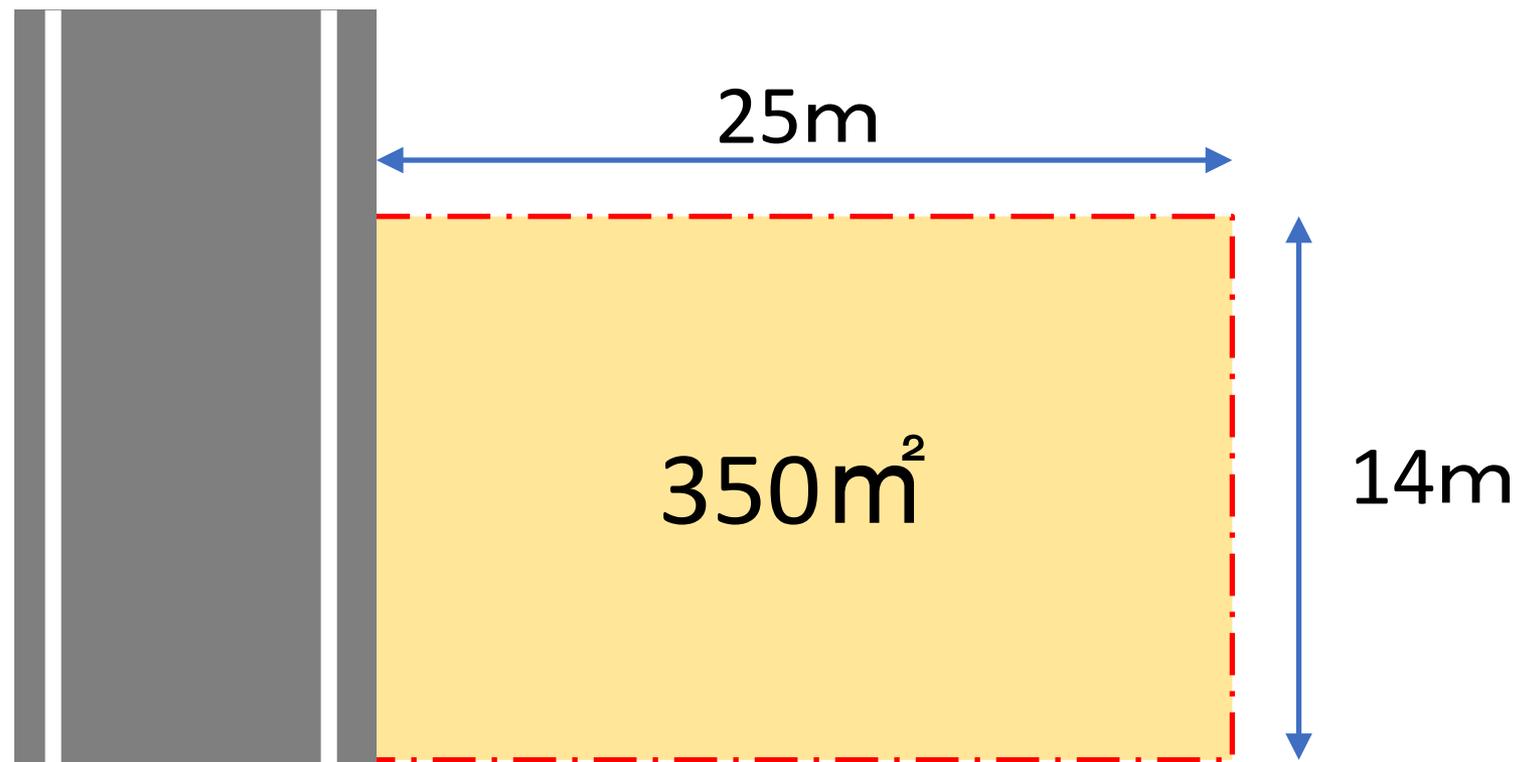
② 駐車場の確保と配置

- 土休日を中心に歩行者が多いが、時間貸駐車場は非常に少ないため、自動車での来街は実質的に困難
- 概ね300～1000㎡規模の中小敷地では、建て替えと附置義務駐車場確保の両立が困難
地価も高く、隔地での確保も実質的に困難
- そもそも来街ルートになる幹線系の道路は未整備

③ 関連分野との関係

- 荷捌きは、幹線道路や駅前広場の路上でも多く行われている
- 駐輪場も確保が進まず、シェアサイクル等も成立しがたい

【参考】中小敷地での附置義務の試算



敷地面積350m²

⇒ 80/600として、延べ床最大1680m²

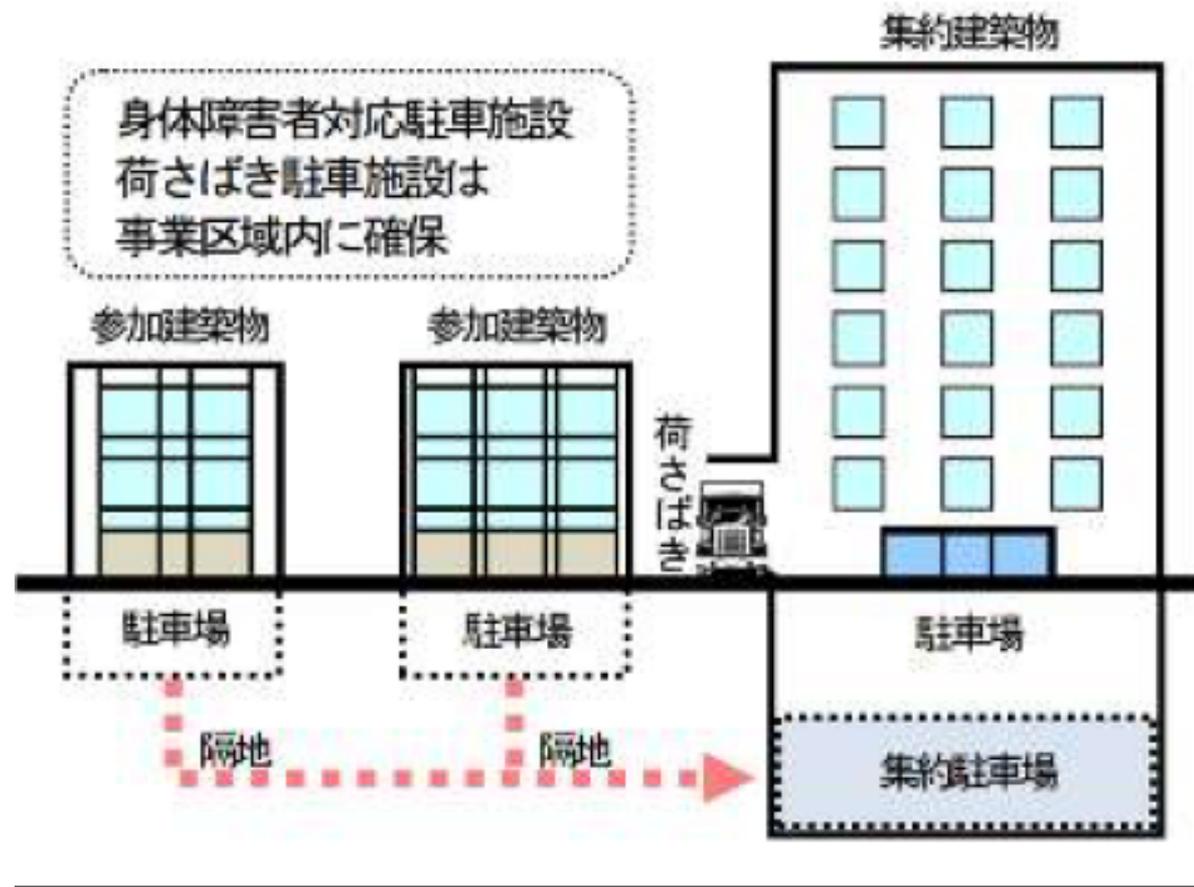
⇒ 1/2が特定用途として

附置義務で 5台分必要

2. 駐車場附置義務に対する 地域ルールとは？

【参考】駐車場地域ルール的事例 ①銀座地区

- 都条例に基づき、中央区附置義務駐車施設整備要綱により独自の地域ルールを制定。
- 銀座地区における開発事業を対象に、必要な指導及び協力要請を行い、駐車施設を適切に確保。



出典：「銀座地区駐車施設の地域ルール」(H30.7)

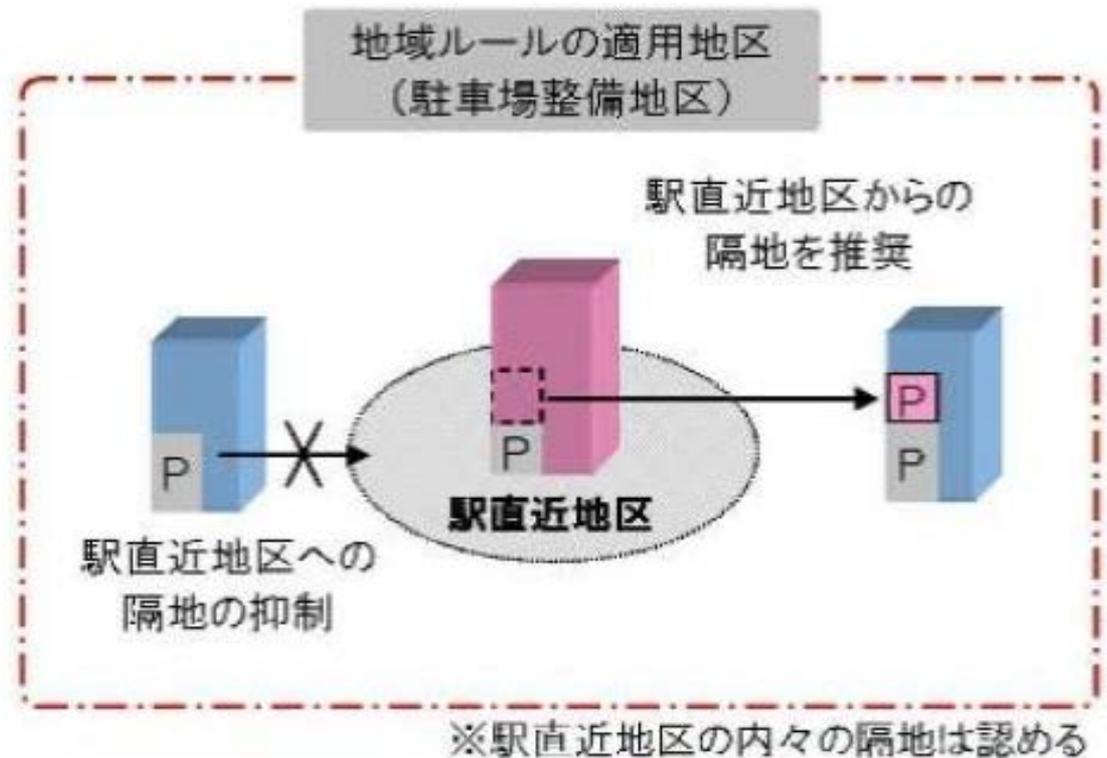
【参考】駐車場地域ルール的事例 ①銀座地区

	参加建築物 (事業区域面積500㎡未満)		集約建築物 (事業区域面積500㎡以上)
	事業区域内に確保	隔地確保	事業区域内に確保
駐車施設	都条例に規定する附置義務台数について、事業区域内に確保する。	都条例に規定する附置義務台数について、集約駐車場等に確保する。	都条例に規定する附置義務台数に1.2を乗じて得た台数(四捨五入)を事業区域内に確保する。
身体障害者対応駐車施設	1台以上を事業区域内に確保する。	隔地は認められない。	1台以上を事業区域内に確保する。
荷さばき駐車施設	都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。	原則として、隔地は認められない。	都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する

出典：「銀座地区駐車施設の地域ルール」(H30.7)

【参考】駐車場地域ルール的事例 ②渋谷地区

- 地域の駐車課題を踏まえた駐車対策を実施することにより、**附置台数の減免**を認める。
- 建築物の規模や周辺交通状況等を勘案し、**駐車場の隔地確保(集約化)**を積極的に認める。



出典：「渋谷地区駐車場地域ルールの概要」(H26.12)

東京都における地域ルール制度見直しの方向性①

- 東京都は9月、駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方について（案）を提示。

【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による良好な市街地整備を
誘導する等の位置づけがあるエリア」

⇒ **自由が丘駅周辺地区も対象に。**

東京都における地域ルール制度見直しの方向性②

- 東京都は9月、駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方について（案）を提示。

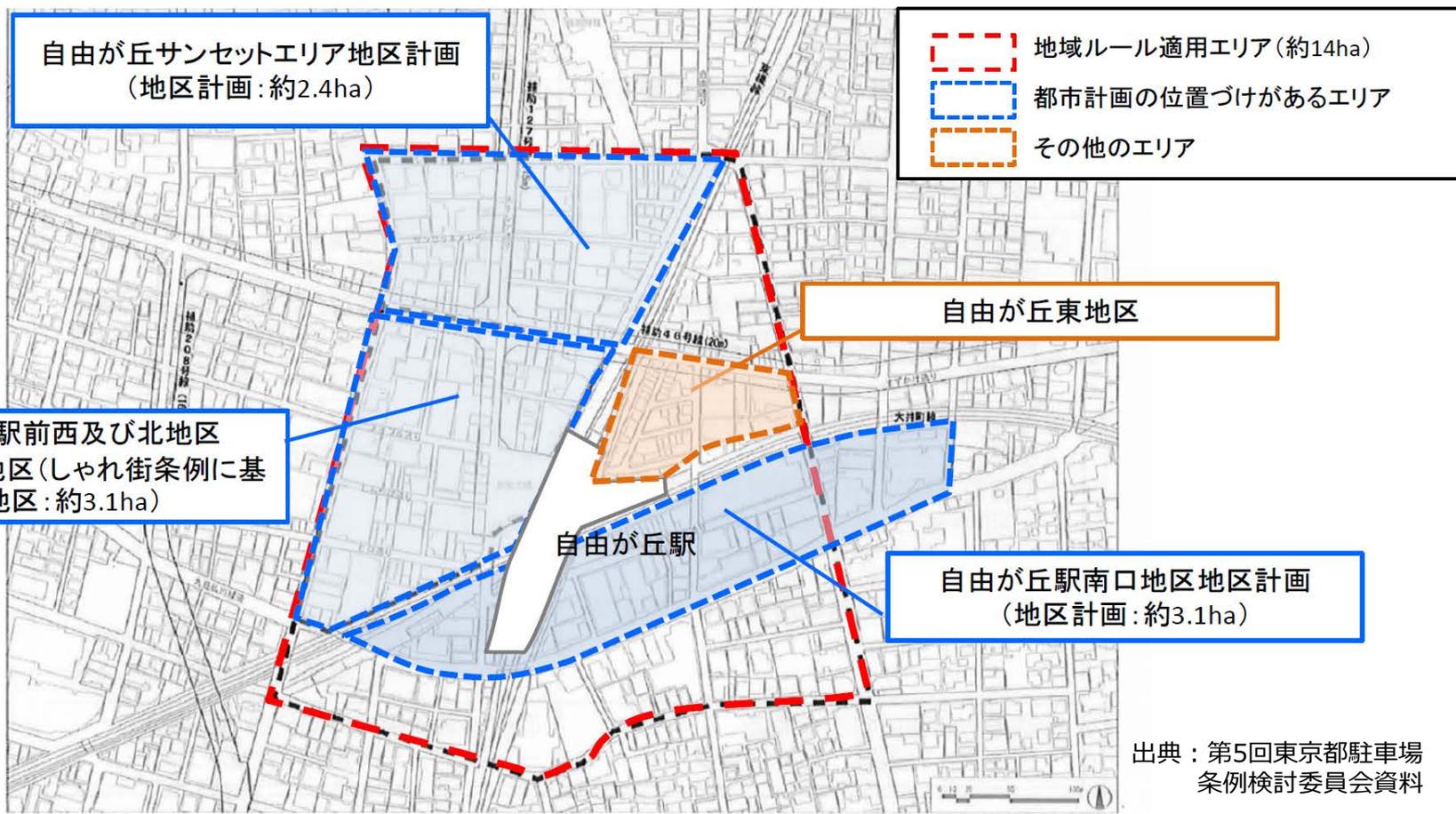
【適用される地区の規模】

- 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

東京都における地域ルール制度見直しの方向性②

- 都市計画（地区計画及びしゅれ街条例に基づく地区）の位置づけがあるエリアに加え、東地区など、現時点で都市計画の位置づけのないエリアへも、今後、都市計画の位置付けのタイミングに合わせ追加を想定

■地域ルール適用エリアの設定イメージ（東京都でのケーススタディ）



3. 自由が丘への適用

自由が丘に求められる地域ルールとは？

【懸念1】駐車場の需給バランス

- 大規模再開発では、駐車台数が過大となり、事業者にとって整備/維持管理費用が過剰な負担となる恐れ
- カーシェアの普及や、自動運転(バレーパーキング)は目的地での駐車場を必要としない方向



附置義務基準の緩和

当該敷地では、これらの懸念は緩和

一方、隔地/集約駐車場の受け入れ先に課題が転移

自由が丘に求められる地域ルールとは？

【懸念2】駐車場の立地・出入口の配置

- 駅直近への、従来にない規模の駐車場供給が自動車での来街を誘発
 - ⇒ 自動車の流出入経路や駐車場の出入口付近で、歩きやすさが損なわれる恐れ
 - ⇒ 流出入経路や交差点付近で混雑悪化の恐れ



附置義務基準の緩和

これらの懸念も緩和。

ただし、緩和に“大義”はあるか？

大規模敷地と中小敷地では意味合いが違わないか？

駐車場地域ルールに盛り込む事項の試案

① 附置義務駐車台数の基準の緩和

- 地区全体での**駐車場総量を抑制**する視点
- 現状で**自動車利用が発生していない用途**に対する附置義務の減免

② 身体障害者用と荷さばき用駐車施設の基準の緩和

- **利用時間帯をシェア**して運用することで両者を一体化

③ 駐車場出入口の規制による歩行者空間づくり

- 歩行者空間づくりに**支障となる区間**の明示
- 壁面後退やみどり、ベンチの設置など**地先で良好な歩行環境を創出**

④ 隔地/集約駐車場の積極活用

- 歩行者空間づくりに支障となりにくい**大規模開発等への隔地化・集約化**
- 隔地・集約駐車場利用に対する**協力金制度の創設**
協力金は、隔地/集約駐車場の運用や公共交通利用促進等に還元
- 隔地・集約駐車場として**既存駐車場の活用**
- 集約駐車場提供に対する**地域貢献の認定**（インセンティブの付与等）

4. 自由が丘の交通に関する さらなる取組

駐車場地域ルールの方を見据えて…

① 来街交通手段として公共交通の利用を促進

- 公共交通利用者に対する優遇措置
- 自動車(駐車場)利用者への受益負担

② 駐車場の適正な配置、確保の役割分担

- 街の“歩きやすさ”を維持するため、都計道整備や連立事業と連携し、駐車場出入りを計画的に誘導
- 整備した駐車場で附置義務を隔地として受け入れ、まち側で仲介して中小敷地での建替えを促進

③ 多様な交通モードへの対応

- 路上での荷さばきの空間・時間分散
- 自転車や低速モビリティの走行空間、通行・押し歩きルールの検討
- 送迎・シェアカー、シェアサイクル、駐輪場確保等もまちとして検討