

中野駅周辺地区駐車場地域ルール（案）の概要

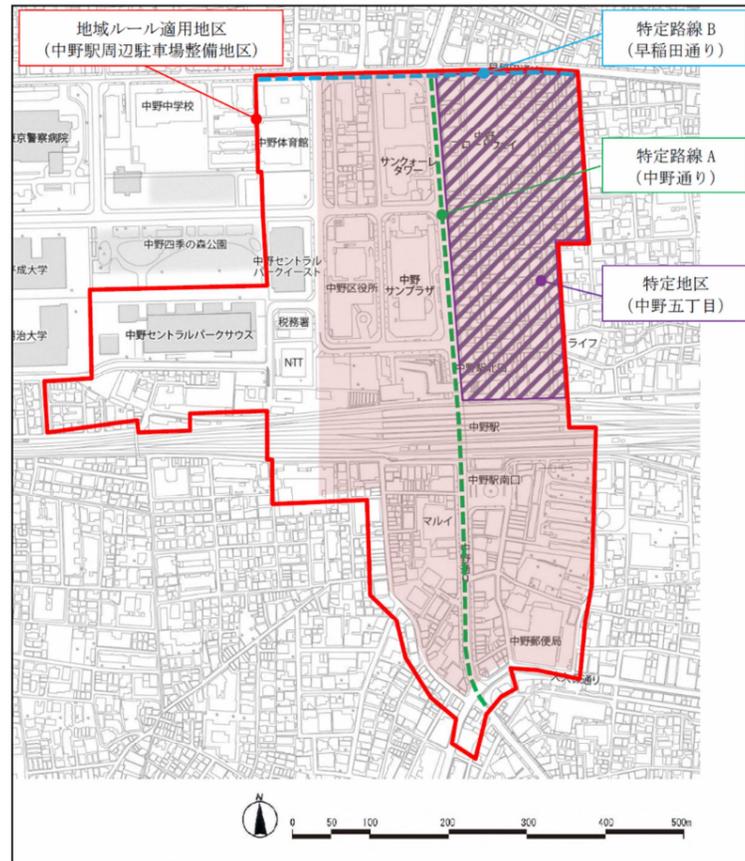
1. 地域ルールの目的（第1条）

中野駅周辺地区駐車場地域ルール（以下「地域ルール」という。）は、「中野駅周辺における安全で快適なまちなみ」の実現のため、中野駅周辺地区の地区特性に応じた駐車施設の整備基準を定め、地域と行政が一体となって総合的な取り組みを行うことにより、駐車施設の適切な確保と運用及び物流環境の改善を図り、駐車施設利用者の利便性の向上及び良好な交通環境の形成を図ることを目的とします。

2. 用語の定義（第2条）

この地域ルールにおいて、用語の定義を定めます。

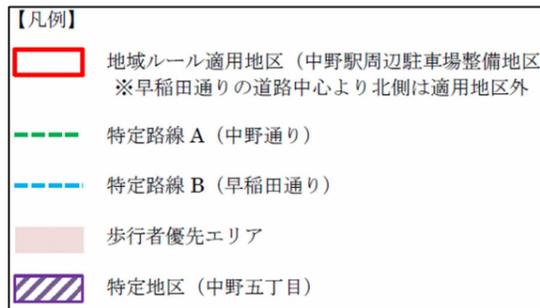
3. 適用地区（第3条）



(2) 駐車場整備地区

名称	位置	決定年月日	面積 (ha)
中野駅周辺駐車場整備地区	中野二・三・四・五丁目、中央四・五丁目、新井一・二丁目各地内	平成23年4月4日/区第59号 平成29年8月14日/区第81号(変更)	約33.0

出典：都市計画一覧（中野区）



4. 基本的な枠組み（第4条）

(1) 附置義務台数の適正化

附置義務台数は、中野駅周辺地区の駐車実態を踏まえ、適切な台数が確保されるようにします。

(2) 駐車施設の隔地・集約化

駐車施設について、特定地区内への駐車車両の進入を抑制し歩行者・自転車等の安全かつ円滑な通行環境を確保するため、特定地区外への隔地・集約化による確保を推奨します。

(3) 特定路線への駐車施設出入口の設置

特定路線の歩行者・自転車等の安全かつ円滑な通行環境と自動車交通の円滑な交通流動を確保するため、特定路線への駐車施設出入口の設置を抑制します。

(4) 集約荷さばき駐車施設の整備促進

地域まちづくり貢献策による集約荷さばき駐車施設の整備を促進し、やむを得ず特定路線上で行われている路上荷さばきを集約荷さばき駐車施設へ誘導します。

5. 駐車場地域ルールの対象となる駐車施設（第5条）

東京都駐車場条例（以下「都条例」という。）に基づき附置が義務付けられた駐車施設（既存建築物の駐車施設を含む）とします。

6. 台数の基準（第6条～第8条）

(1) 一般車駐車施設及び障害者用駐車施設

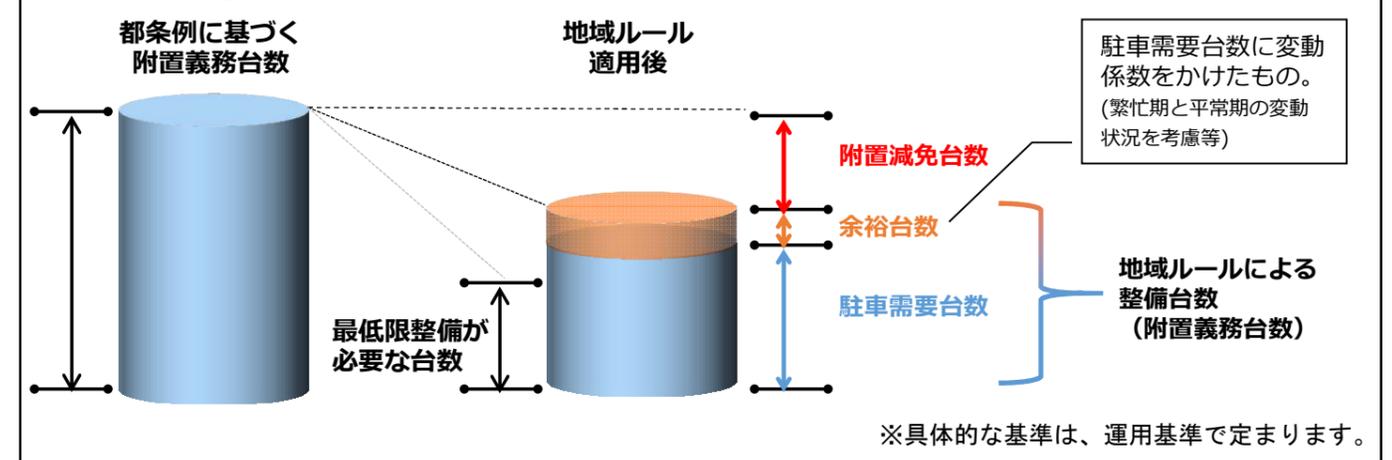
一般車駐車施設の台数については、地域ルールの適用を受けようとする者から提案を受けた台数に対して、地域の駐車実態及び地域まちづくり貢献策の実施内容を踏まえ台数を審査し、適否を判断します。

なお、過度な減免とならないようにするため、最低限整備が必要な台数を定めます。

障害者用駐車施設は、都条例に基づき1台以上確保し、一般車駐車施設の台数の内数とします。

台数の基準に係る詳細は別途、地域ルールに関する取扱いの詳細な基準（以下「運用基準」という。）に定めます。

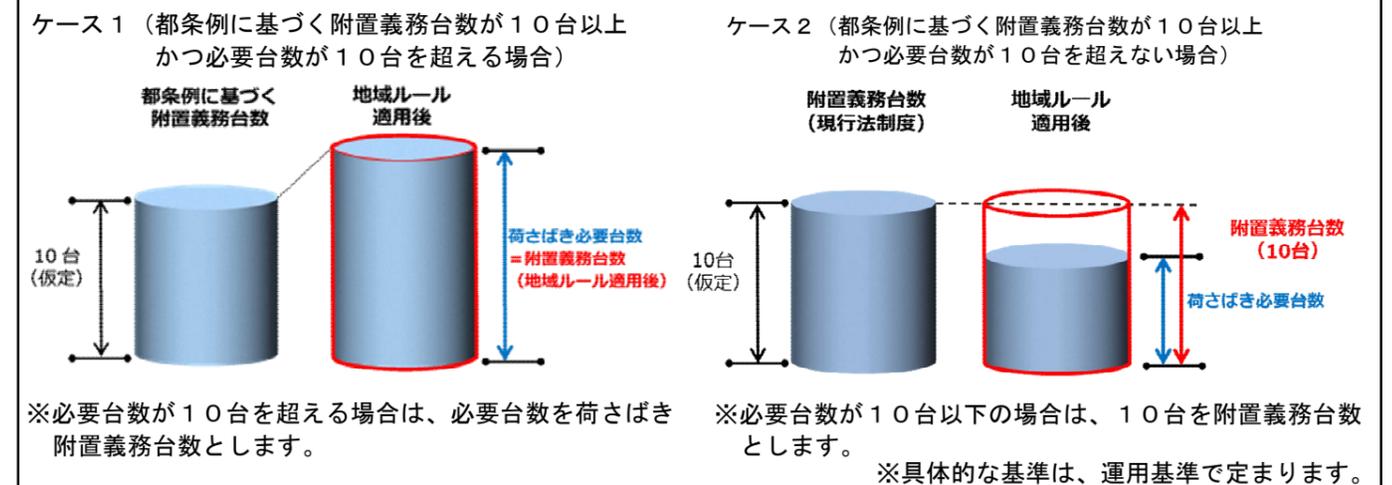
【運用イメージ図】



(2) 荷さばき駐車施設

荷さばき駐車施設の台数については、駐車需要に応じた適切な台数を確保するものとし、都条例に規定する附置義務台数の上限値（10台）は適用しません。この場合において、当該台数は、一般駐車施設の台数には含めません。

【運用イメージ図】



7. 駐車施設の構造等（第9条）

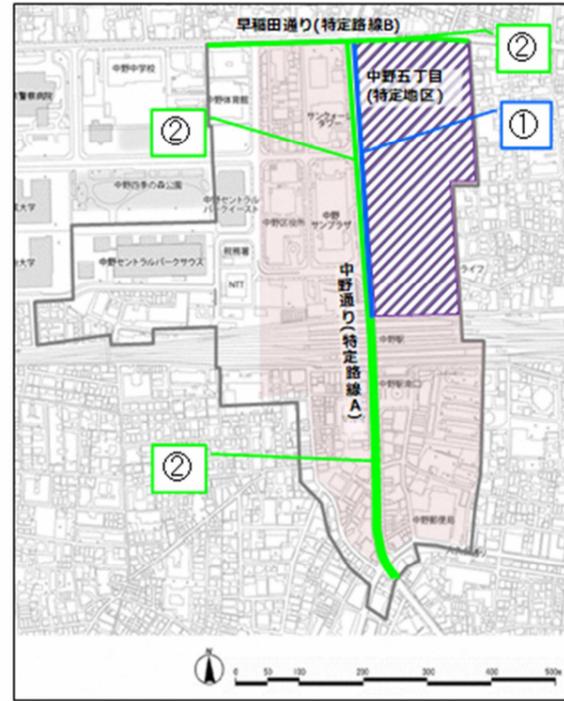
駐車施設の車室の大きさや梁下の高さ、車路の幅員・回転半径・勾配の構造等に関する具体的な基準は、歩行者の安全な動線の確保、見通し等に十分な配慮を行い、別途運用基準に定めます。

8. 駐車施設出入口の基準（第10条）

特定路線の安全・円滑な歩行者・自転車通行環境、円滑な自動車交通環境の確保を実現するため、特定路線に係る駐車施設出入口の設置基準を以下の表のとおり定めます。

開発建築物が面する路線	駐車施設の出入口
① 特定地区（中野五丁目）内の敷地に面する特定路線 A（中野通り）	原則として設けない
② 特定路線 B（早稲田通り）及び特定地区（中野五丁目）内の敷地に面しない特定路線 A（中野通り）	設けないように努める

※開発建築物：対象事業により駐車施設とともに整備する建築物
※具体的な基準は、運用基準で定めます。



9. 一般車駐車施設の隔地・集約化（第11条）

一般車駐車施設について、隔地・集約化により確保することが良好な交通環境の確保に有効と認められる場合は隔地・集約化できることとし、表のとおり基準を定めます。

なお、隔地・集約先は原則として特定地区外とします。

開発建築物の位置等	隔地・集約化の考え方
(1) 特定地区（中野五丁目）内の場合	推奨する
(2) 特定地区（中野五丁目）外において、敷地が特定路線（中野通り、早稲田通り）のみに面する場合または歩行者優先エリアに存する場合	認める
(3) 小規模対象施設の場合	推奨する
(4) 区長がやむを得ないと認める場合	認める。

※開発建築物：対象事業により駐車施設とともに整備する建築物
※具体的な基準は、運用基準に定めます。

隔地・集約先の駐車施設は、原則として開発建築物の敷地から概ね300mの範囲内とします。

◆各箇所に開発建築物がある場合の隔地・集約化の基準



10. 障害者用駐車施設及び荷さばき駐車施設の隔地・集約化（第12条、13条）

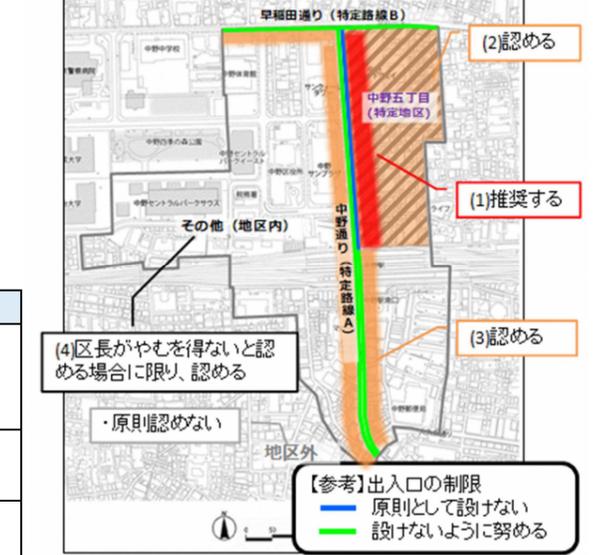
障害者用駐車施設と荷さばき駐車施設は、以下の場合には隔地・集約化できることとし、表の通り基準を定めます。

なお、隔地・集約先は原則として特定地区外とします。

- A) 障害者用駐車施設：地域の交通環境上、隔地・集約化することが望ましく、隔地・集約先の駐車施設から開発建築物まで障害者等が安全・円滑に移動できる経路が確保されている場合
B) 荷さばき駐車施設：隔地・集約化により確保することが良好な交通環境の確保に有効と認められる場合

開発建築物の位置等	隔地・集約化の考え方
(1) 特定地区（中野五丁目）内において、敷地が特定路線 A（中野通り）のみに面する場合	推奨する
(2) 特定地区（中野五丁目）内における(1)以外の場合	認める
(3) 特定地区（中野五丁目）外において、敷地が特定路線（中野通り、早稲田通り）のみに面する場合	認める
(4) 区長がやむを得ないと認める場合	認める

◆各箇所に開発建築物がある場合の隔地・集約化の基準



※具体的な基準は、運用基準で定めます。

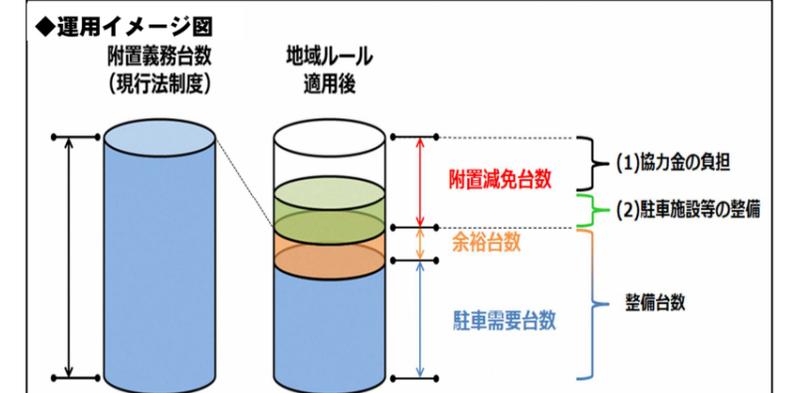
11. 駐車施設の効率的な活用方法（第14条）

地域ルール の運用にあたり、地域ルール の運用組織（以下「運用組織」という。）は、地域ルール の適用を受けた者と協力しながら、まちづくりを推進するための施策を実施し、駐車課題の解消など地域まちづくりを促進するよう努めます。

12. 地域まちづくり貢献策の実施（第15条）

地域ルール の適用を受けて附置義務台数を減免する者は、次に掲げる地域まちづくり貢献策のうち両方またはいずれかを実施するものとします。

- 地域まちづくり施策の具現化に資する協力金の負担
- 隔地先としての駐車施設、集約荷さばき駐車施設、自動二輪車駐車施設、原動機付自転車駐車施設その他地域の駐車課題に対応した駐車施設等の整備



13. 地域ルールの実効性を確保するための施策（第16条）

- 地域ルール の適用者は、毎年1回当該駐車施設の利用実態について、運用組織に報告する。
- 運用組織は、適用者が実施する駐車実態調査のデータの蓄積を図り、地域の駐車課題の解決のために活用する。
- 駐車場地域ルール運営委員会は、必要に応じて、附置義務の減免基準等の見直しを図る。
- 区長は、毎年1回地域ルール の運用状況について都知事に報告する。

14. 地域ルール の運用体制等（第17条～19条）

区長は、地域ルール の適切な運用を行うための運用組織の設置及び地域ルール 審査機関の指定をすることができます。地域ルール の申請・審査手続きは、運用組織への適用申請と、都知事又は区長への都条例に基づく認定申請によります。

15. 地域ルール の施行期日

この地域ルール は、運用基準に定める日から施行するものとします。