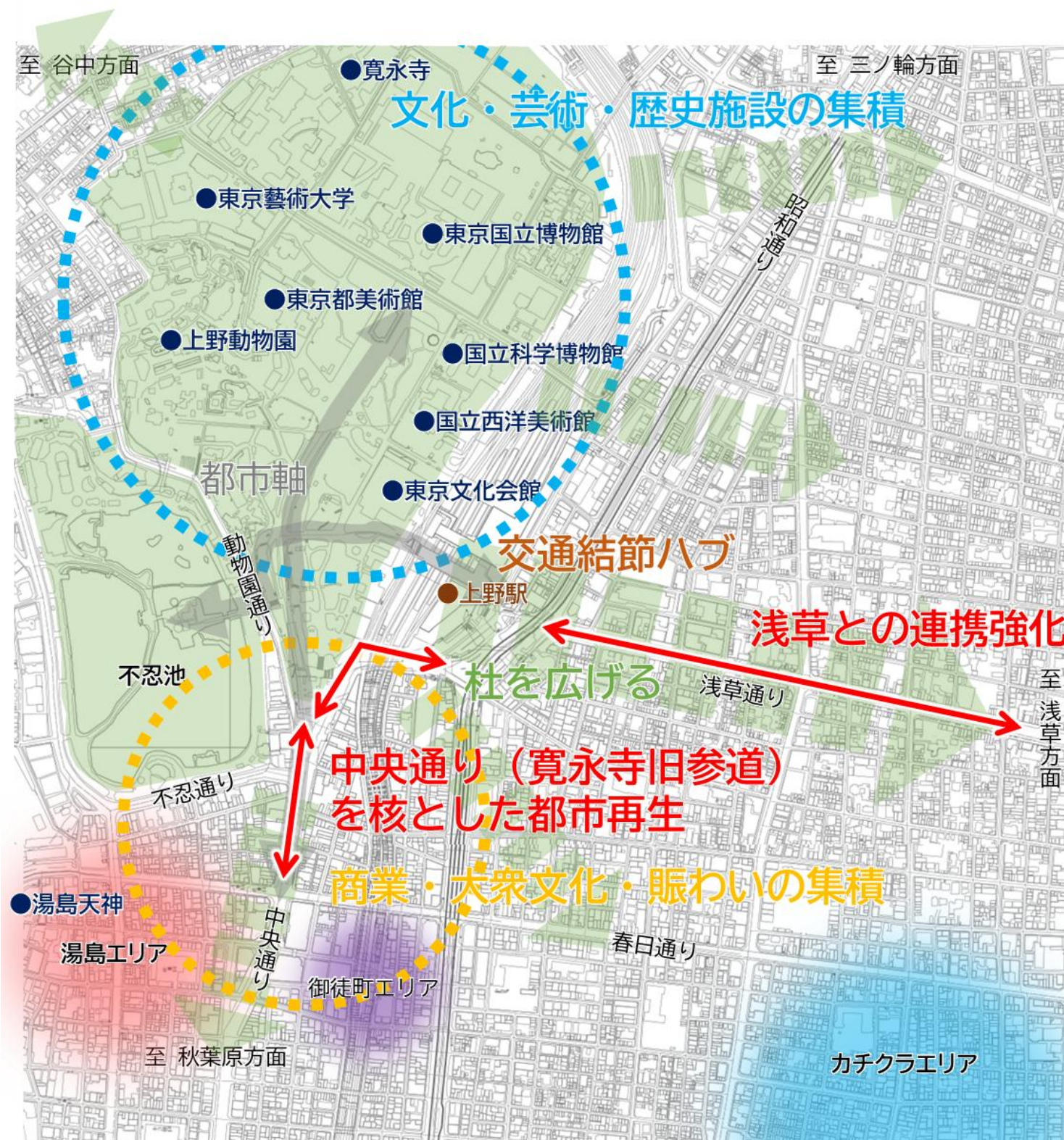


1

上野駅周辺の都市空間再編の方向性

(令和8年1月 第6回上野地区まちづくりビジョン推進会議資料より一部加筆)

エリアの魅力を向上する上野駅周辺の都市空間の再編



上野らしい国際競争力の強化

個性を伸ばす

他拠点との連携・共創

上野固有の
魅力づくり

東京全体の
魅力づくり

エリアの魅力を向上する・支える「場」の創出

上野駅周辺の都市空間の再編

江戸ルネサンス都市再生

[杜をひろげる具体的な3つの視点]

グリーンインフラ
エコロジカルネットワーク

駅を起点としたひと中心の空間

ウォーカブルまちづくり

都市軸の強化
広域圏における都市再生

例：上野の将来像 公共空間、民有地一体での歩行者ネットワークの形成（素案）



例：上野の将来像 公共空間、民有地一体での歩行者ネットワークの形成（素案）

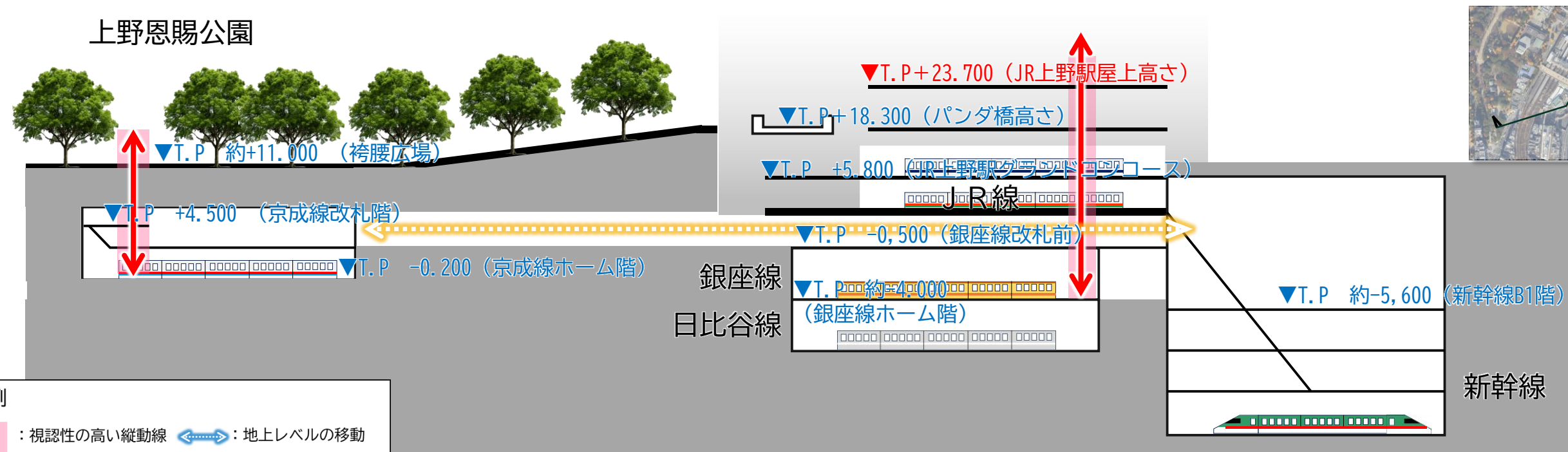
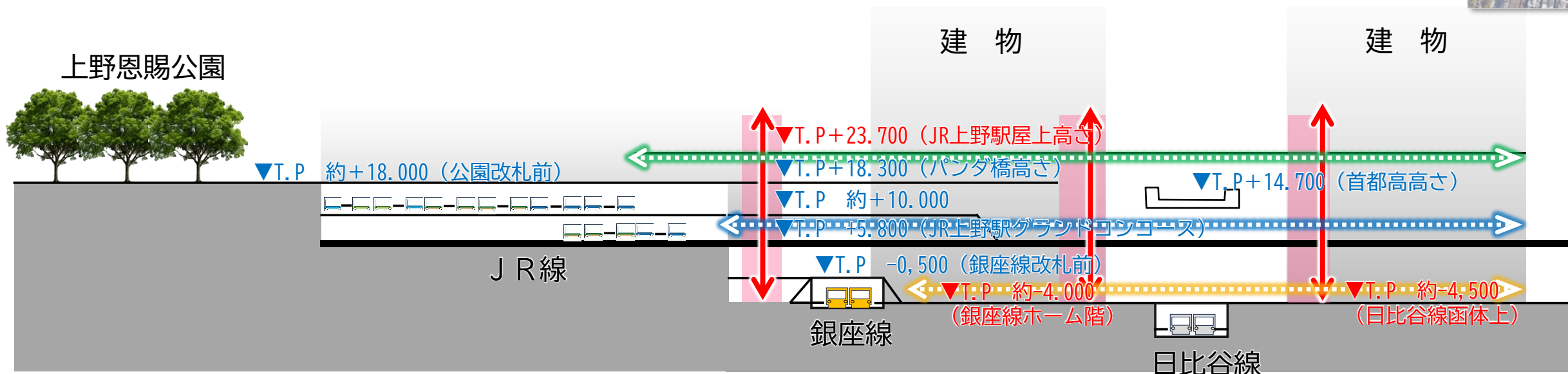
杜をひろげる 都市機能の誘導と歩行者ネットワークの形成

<駅施設>

- ・ 地上、地下における広場空間の創出
- ・ 乗換えコンコースの充実

<歩行者ネットワーク>

- ・ 杜とまちの連続性、一体性を確保する東西通路を拡充
- ・ 杜とまちの高低差を結ぶ縦動線を再開発建物空間を活用して整備
- ・ 崖地形をフラットにつなぐ歩行者デッキの整備



凡例

- : 視認性の高い縦動線
- : 地上レベルの移動
- : 公園レベルの移動
- : 地下レベルの移動

※今後、深度化の検討を進めてまいります

上野における広域緑化緩衝地帯の形成

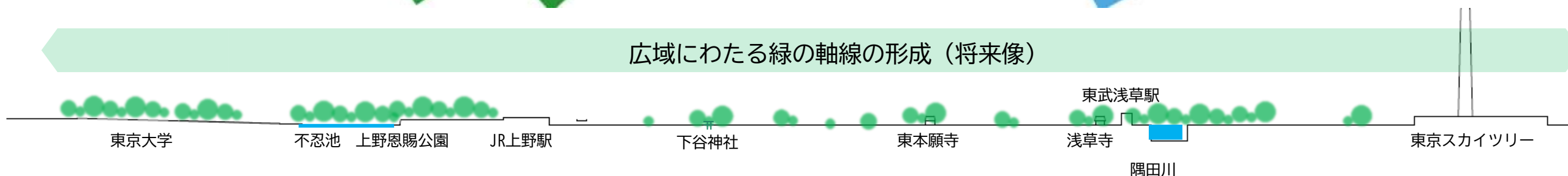
特徴的な2つのコア(上野恩賜公園等、隅田川)とその間に位置する
コリドー(浅草通り界限)を基点としたエコロジーネットワークの形成

台東区緑被率(2019.3 みどりの実態調査)、文京区緑被率(2024.3 緑地実態調査)、
隅田区緑被率(2019.3 緑と生物の現況調査)を合成。そのうえで、台東区都市計画マ
スタープラン「花とみどり・環境まちづくり方針図」を重ね合わせのうえ一部加筆し作成

出典:第6回基盤整備推進部会資料



広域にわたる緑の軸線の形成 (将来像)



例：上野らしい景観・機能誘導の方向性（案）

上野恩賜公園からみどりが連続し、
杜まち一体の潤いある街並みにより居心地よく、歩きたくなるまち

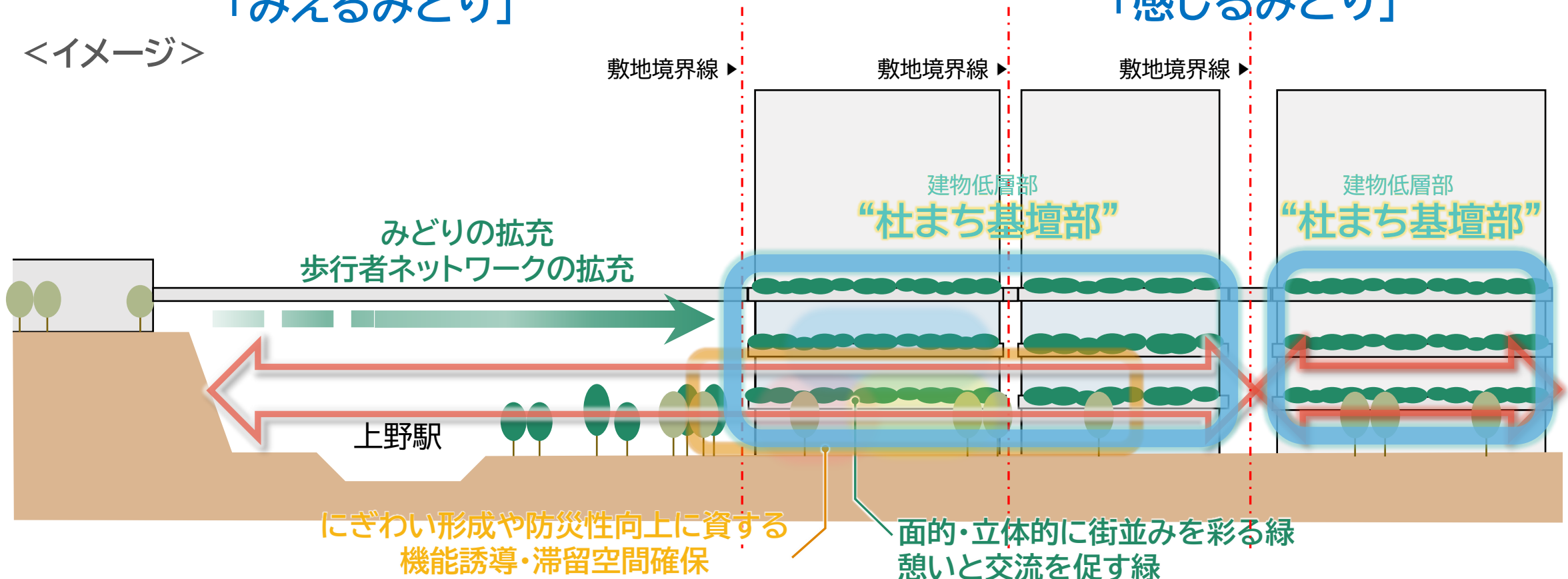


「みえるみどり」



「感じるみどり」

<イメージ>



上野らしい都市デザイン 改札 – 駅前広場 – 杜・まち がシームレスにつながる空間構成

上野公園改札周辺のようなひと中心の空間が続く場所を増やす（駅前広場、パンダ橋など）

駅を起点としたまちの構造

1 改札

-まちの玄関口-

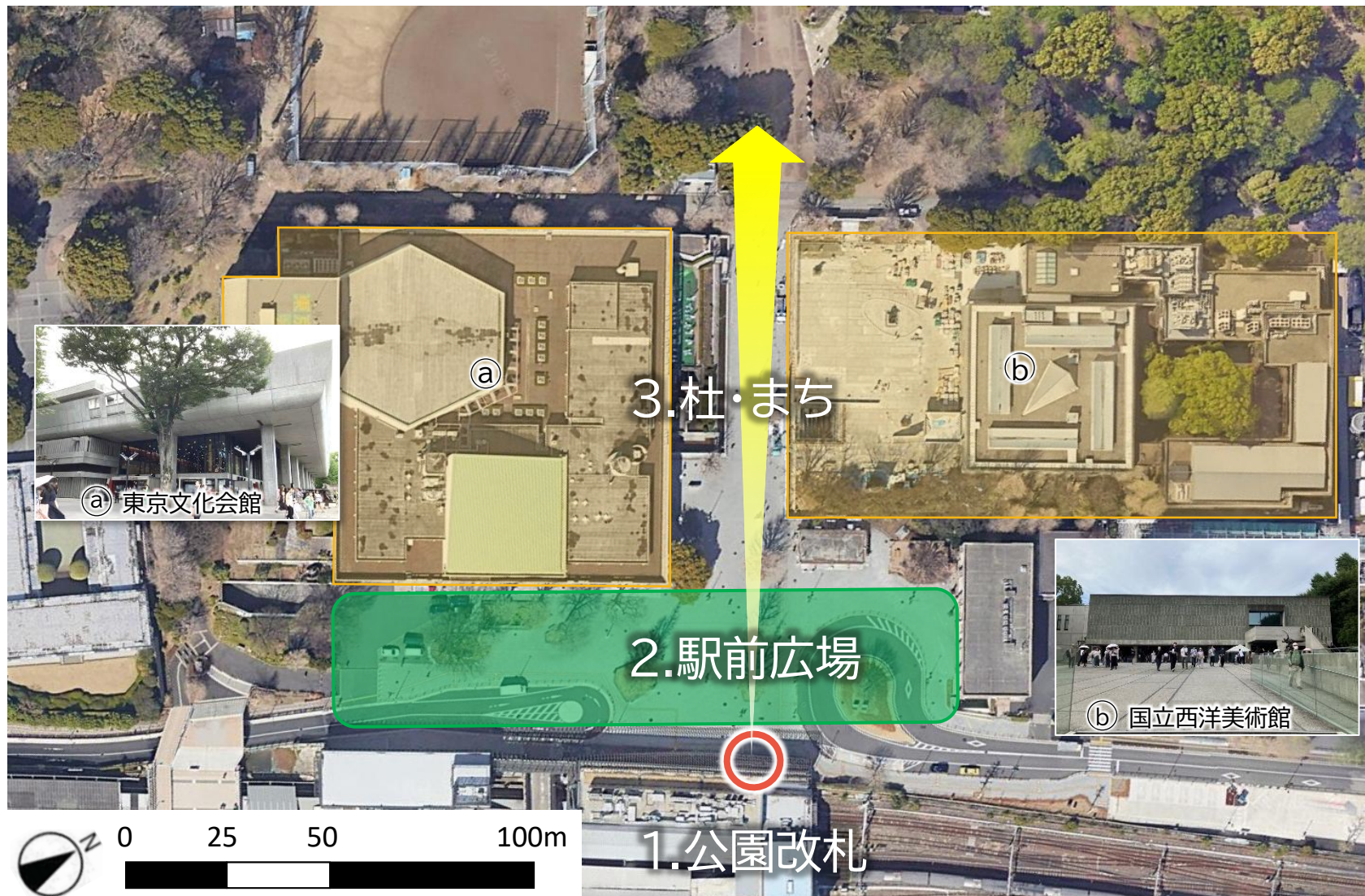
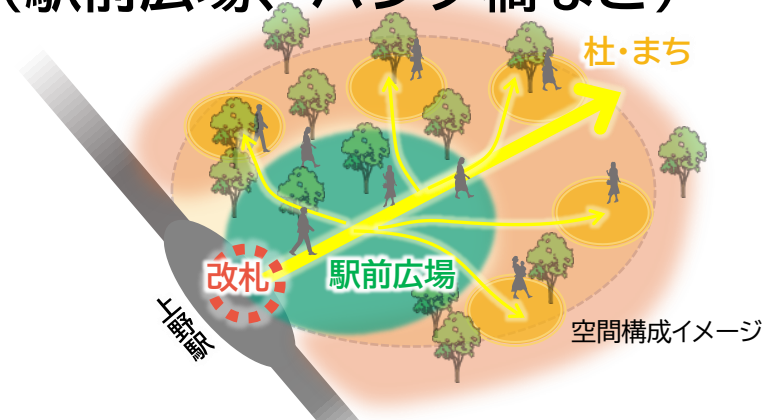
2 駅前広場

-駅とまちをつなぐ空間-

3 杜・まち

-上野らしい魅力の集積-

公園改札(公園口ー杜(文化施設))



憩い・賑わいの起点となる歩行者滞留空間

上野に展開される自然景観や
建造物等を活かした都市景観

事例：レトロ広場（門司港駅）



出典：ジャパ/PIXTA

地上・地下・デッキ階など
多層階に広がる特徴的な広場

事例（デッキ階）：ペンギン広場
（新宿駅）



事例（地下）：渋谷駅東口地下広場
（渋谷駅）



地上・地下・デッキをつなぐ
魅力的な縦動線・サンクンガーデン

事例：横浜みなとみらい21



利便性の高い移動を実現し、
杜⇄まちの回遊を支援する縦動線

事例：アントワープ駅



公共交通や徒歩への転換を促し、回遊性の高い都市環境を形成

車両中心からひと中心の空間への再構築の検討

〈広域の自動車交通ネットワーク〉

昭和通り（一般国道）	春日通り（特例都道）	不忍通り（特例都道）	言問通り（主要地方道）
			
上野駅前交差点付近	御徒町駅前交差点付近	上野四丁目交差点付近	入谷駅前交差点付近
〈幅員〉約40m 〈道路特性〉 日光街道を踏襲する道筋で、第1次緊急輸送道路に位置づけられている。	〈幅員〉約22m 〈道路特性〉 文京区と江東区をむすぶ。都市計画道路の優先整備路線に位置づけられている。	〈幅員〉約22m 〈道路特性〉 千代田区と文京区をむすぶ。	〈幅員〉約11m、30m 〈道路特性〉 港区・新宿区・文京区・台東区・江東区をむすぶ環状線。谷中は未完成区間である。

広域の自動車交通を支える道路として車両中心の機能を維持

〈ひと中心の空間への再構築の検討〉

駅との近接性や駅前空間の賑わいを活かしつつ、杜やまち、浅草方面との回遊性を一層高めるひと中心のみちへの再構築を目指す

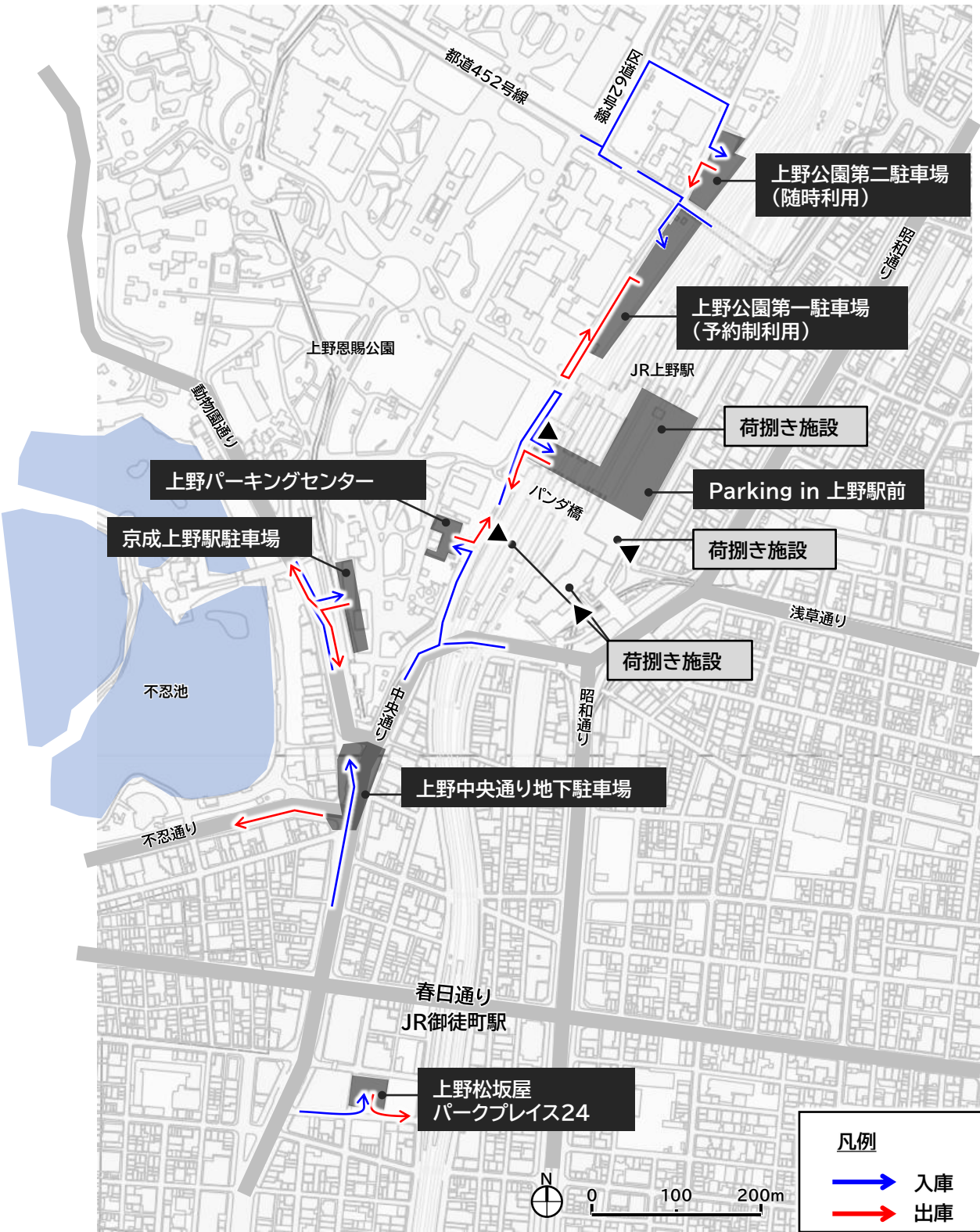
1 不忍通り（特例都道・支線）	2 中央通り（特例都道）	3 浅草通り（特例都道）
		
不忍通り三角広場ほこみち指定	上野広小路ヒロバ化社会実験	東上野3丁目交差点付近
〈幅員〉約22m 〈道路特性〉 支線であり都市計画道路に位置づけられていない。 〈特徴〉 町会・商店会・大学等で構成された「いけまち研究会」が、いけとまちをつなぐ将来像を掲げ、2023年度より道路空間利活用等の社会実験を実施。	〈幅員〉約35m 〈道路特性〉 春日通りと昭和通りをむすぶ。 〈特徴〉 地域の各主体で構成された「上野まちづくり協議会」が、杜とまちをつなぐ将来像を掲げ、2023年度より道路空間利活用等の社会実験を実施。	〈幅員〉約33m 〈道路特性〉 上野と浅草をむすぶ。台東区都市計画マスタープランにおいて、ひと中心の都市空間を形成する広域総合連携軸に位置づけられている。 〈特徴〉 2024年度末時点で道路空間利活用等に関する取り組みはない。

社会実験や設計等を実施しながら取り組みを推進

今後取り組みの方向性を検討予定



上野駅・御徒町駅周辺の大規模駐車場



駐車場	収容台数	営業時間	料金
上野 パーキングセンター [都市計画駐車場]	400台	24時間営業	250円/30分
上野中央通り 地下駐車場 [都市計画駐車場]	300台	24時間営業	300円/30分
Parking in 上野駅前	180台	24時間営業	300円/30分 (平日7-22時)
			100円/1時間 (平日22-7時)
			600円/1時間 (土日祝7-22時)
			100円/1時間 (土日祝22-7時)
京成上野駅 駐車場	107台	6:00~24:00 (入庫は 22時まで)	300円/30分
上野松坂屋 パークプレイス24	307台	24時間営業	400円/30分 (最大料金有)

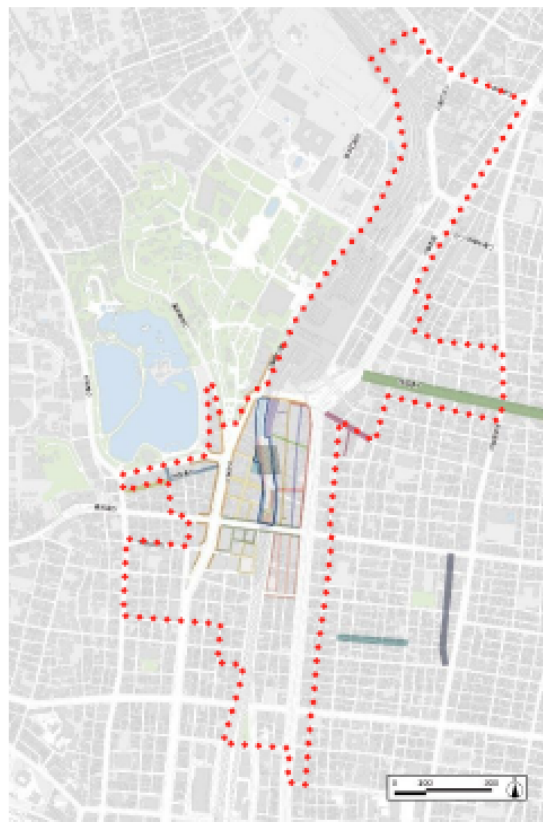
上野地区の駐車施設のあり方について

現状

- ・上野地区の駐車施設は需要より供給が多く、使われていない駐車場が存在している
【参考】現在の上野地区の乗用車：需要量1,832台＜供給量2,237台※
- ・今後の開発等に伴い上野地区のエリア需要に対して過剰に駐車場が増加する恐れがある
- ・商店街エリアでは、路上荷捌きが発生している件【参考】現在417台（台東区全体）※

※台東区駐車場整備計画検討委員会資料（令和7年度）より抜粋

現状把握から将来の駐車場施設のあり方及び上野地区駐車場地域ルールを検討



検討案：
上野地区まちづくりビジョンと駐車場
整備地区と重ねた部分

中長期的視点

- ・ 大規模駐車場を集約化・再配置
 - 現状調査を踏まえ、道路空間再編等に伴い、ひと中心の空間に再構築する路線以外(外周道路)からアクセスする位置に、駐車場を集約化・再配置。
- ・ 商店街エリアにおける荷捌きのルールの設定
 - 道路空間再編等に合わせた、荷捌きルールや集約荷捌き施設等を設定。
- ・ 駅直近エリアでの自動車流入抑制区域の設定・特定路線の設定
 - 駅直近区域内の自動車流入を抑制し、地域ルール区域外や外周路線沿いの集約駐車場へ隔地確保。

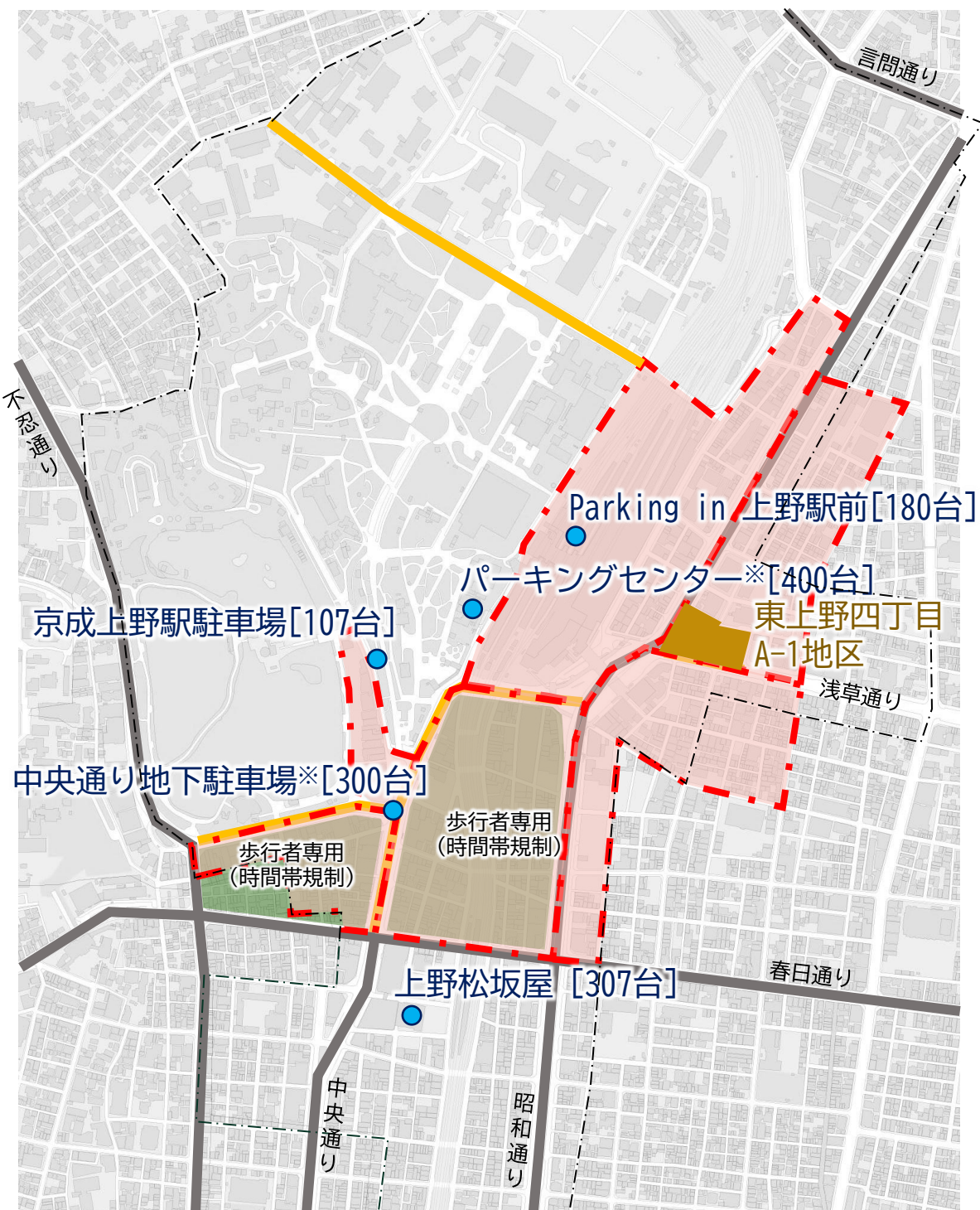
短期的視点

令和8年度以降
地域ルールの調査・検討

- ・ 附置義務駐車場台数の原単位の見直し
 - 現状調査を踏まえ将来の駐車需要と供給がマッチしたものとする。
- ・ 附置義務駐車場の隔地の緩和
 - 現状調査を踏まえ、隔地距離の緩和から、既存の駐車場ストックの活用を図る。

2

都市空間再編と駐車場施策について



上野地区駐車場地域ルール範囲

大事にしたい視点

1

都市空間再編の状況に合わせた施策

短期～中期：再開発、道路空間再編
長期：駐車場再編（集約・再配置）

2

各エリアの異なる特色(利用目的)に合わせた施策

上野駅周辺：文化施設・動物園利用、商業施設利用、共同荷捌き※
東上野周辺：事務所利用
アメ横周辺：商業施設利用、共同荷捌き※

※ 荷捌きルールは、地域ルールとは別に検討予定

凡例

- 地域ルール範囲
- 一般駐車・大規模駐車場（収容台数50台以上）
※印：都市計画駐車場
- 歩行者優先路線[ストリート＋リーディング路線]
- 自動車優先路線
- 再開発エリア
- 歩行者専用（時間帯規制）
- ビジョン範囲

都市空間再編と駐車場施策について

中央通り・不忍通りの道路空間再編、大規模駐車場の再編（集約・再配置）のイメージ

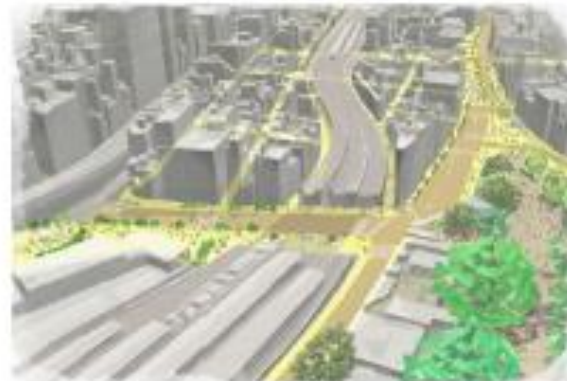
中央通りの道路空間再編のステップイメージ（上野まちづくり協議会資料【地元発意の案】に加筆） **【取扱注意】**

現在

1 段階目

2 段階目
（休日は歩行者専用化）

将来
理想像



※現段階の検討将来像のため、今後変更することはあります

6車線

【現在】

2026年

4車線

【中 期】

2車線

【長 期 以 降】

ヒロバ化

【長 期 以 降】

中央通りを
特定路線に指定

原単位・隔地距離
の見直し

荷捌きルール
タイムシェアリング
路外、路上荷捌き

大規模駐車場の再編
（集約・移転）

再開発による
共同荷捌き設置

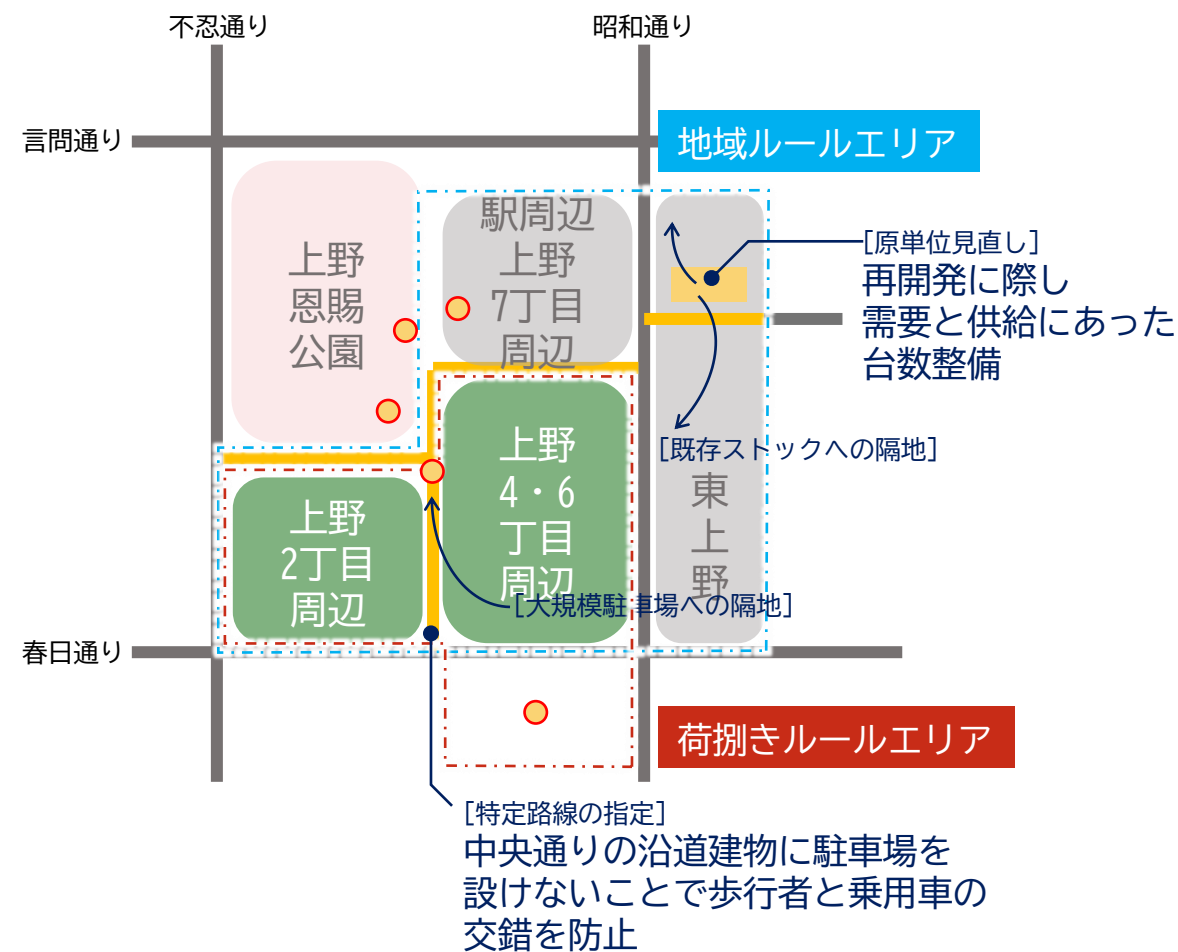
緊急輸送道路見直し

凡例

- 地域ルールでできること
- 荷捌きルールでできること
（本協議会では取り扱わない）
- その他

中央通り・不忍通りの道路空間再編、大規模駐車場の再編（集約・再配置）のイメージ

- 原単位・隔地距離の見直し
- 中央通りを特定路線に指定



- 大規模駐車場の再編（集約・再配置）
- 共同荷捌きの設置



3

駐車場地域ルールで可能になること

駐車施設の整備に関する制度

■ 駐車施設の整備に関する制度について

- 駐車施設の整備は、主に都市計画法、駐車場法および東京都駐車場条例によってルールが定められています。
- このうち、建物の建て替えや増改築の際に、建物単位でその建物に必要な駐車施設の整備を行うことを定めたものが東京都駐車場条例に基づく「附置義務制度」です。

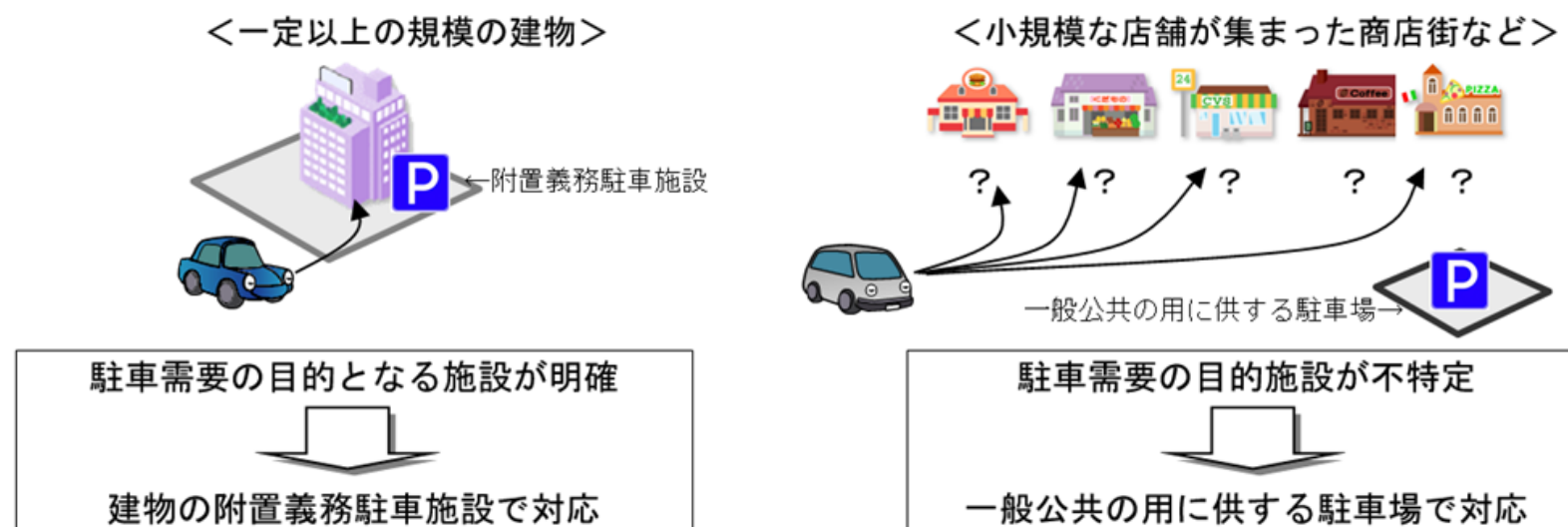
★ 駐車施設の附置義務制度は・・・

目的となる施設（建物）が明確な駐車需要に対し、「建物から発生する駐車需要に対応した駐車施設を、建物側で確保する」という趣旨から、建物のオーナーやテナントが変更となった場合でも十分な駐車供給量を確保できるよう、①帰属を建物とし、②建物の規模と用途に応じた整備基準により、駐車施設を確保することを義務づけた制度です。

⇒ 駐車需要を生じる建物と一体的に、それを収容する駐車施設を安定的に確保

一方、都市計画駐車場などの誰でもが使える駐車場（一般公共の用に供する駐車場）は、目的施設が明確に特定できない駐車需要など、「附置義務駐車施設のみでは対応できない駐車供給量を確保する」ために整備されています。

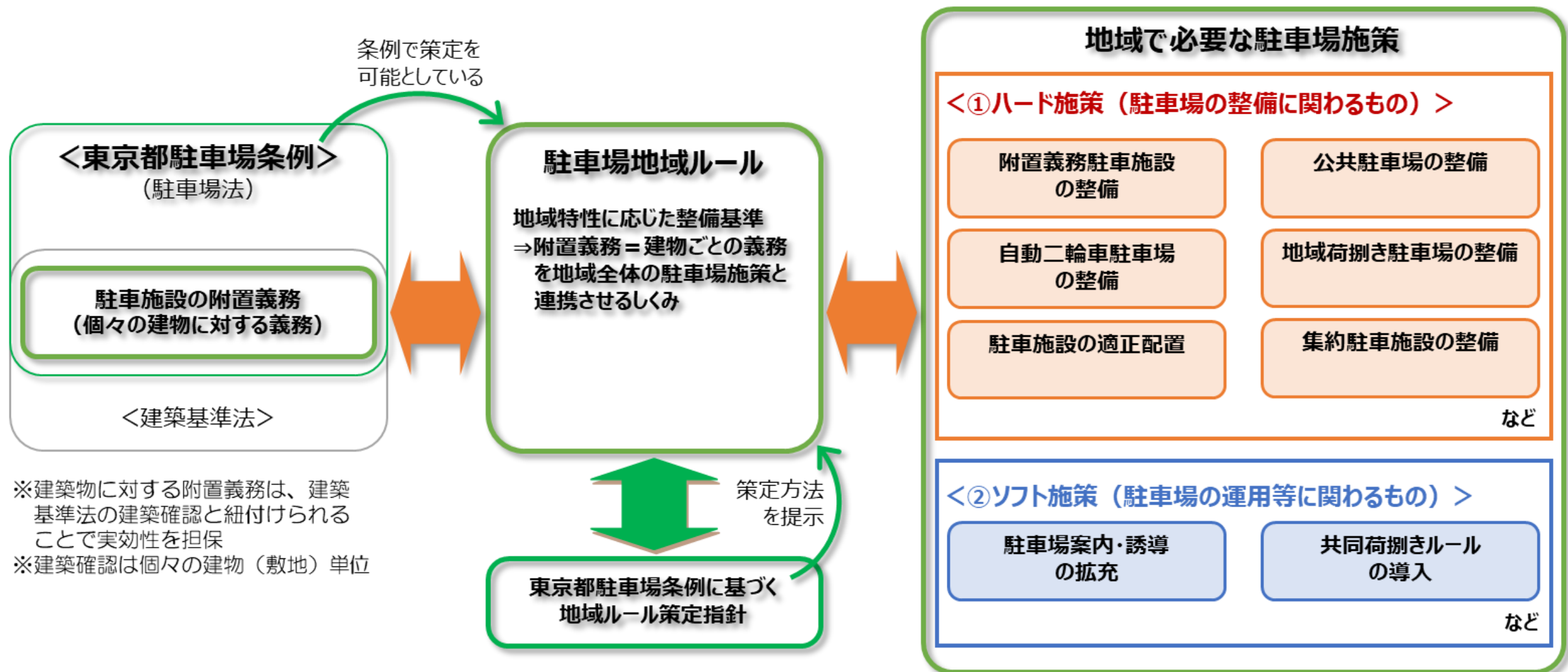
【駐車需要の目的施設と駐車施設の対応イメージ】



駐車場地域ルールの基本적인考え方

■ 地域ルールの基本적인考え方

- 東京都駐車場条例および建築基準法に基づく附置義務制度は、建築基準法の建築確認と紐づけられており、建築確認は個々の建築物単位で行われるため、**駐車施設の附置も同様に個々の建築物単位で義務づけられています。**
- 一方、**地域ルールでは、地区特性に応じた駐車施設の整備基準を設定するとともに、地域の課題に応じた整備上の工夫やソフト施策の実施を可能とする**ことで、建築物ごとの附置義務を地域全体の駐車場施策と連携させる仕組みとなっています。



駐車場整備計画と駐車場地域ルールの関係

■ 駐車場整備計画とは・・・

- 駐車場法第4条に基づき、主に商業地域など駐車施設整備を促進する必要がある地区（駐車場整備地区※）を対象として、駐車需要と供給の現況、および将来の見通しに基づき、駐車場の整備に関する基本方針について定める計画です。
- 近年は駐車場整備が一定水準に達したことにより、適正な駐車供給量のマネジメントや荷捌き駐車対策等、駐車施策全体のマスタープランとして策定されています。

※ 駐車場整備地区：

駐車場法第3条に基づき、主に商業地域、近隣商業地域などの自動車交通が集中して混雑する地区において、円滑な道路交通を確保する必要がある区域を対象に、駐車施設の整備を促進すべき地区として地方公共団体が定めるものです。

■ 駐車場整備計画に基づく地域ルール

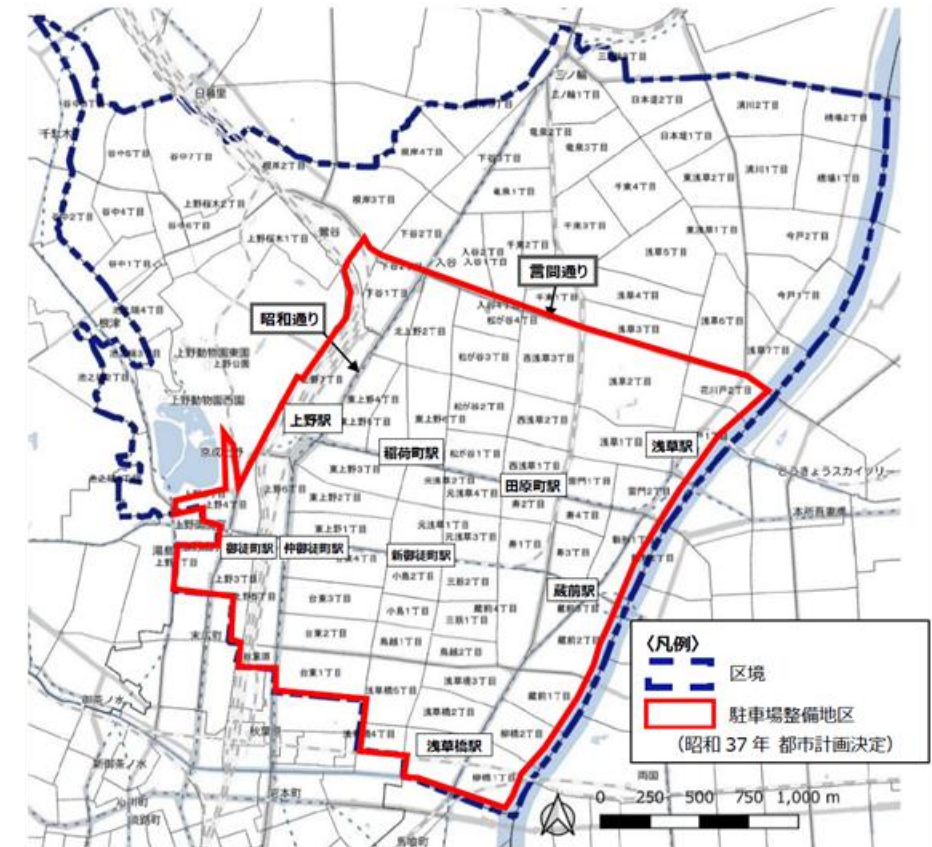
- 駐車場整備計画を定めている駐車場整備地区の区域において、駐車場台数の低減、駐車場の集約設置等、地区特性に応じて附置義務駐車施設の整備基準を定めることが可能です。

【主な内容】 ① 駐車施設供給量の適正化（乗用車台数低減など）
② 隔地・集約化による駐車施設の配置適正化
③ 協力金を活用した駐車対策等の実施

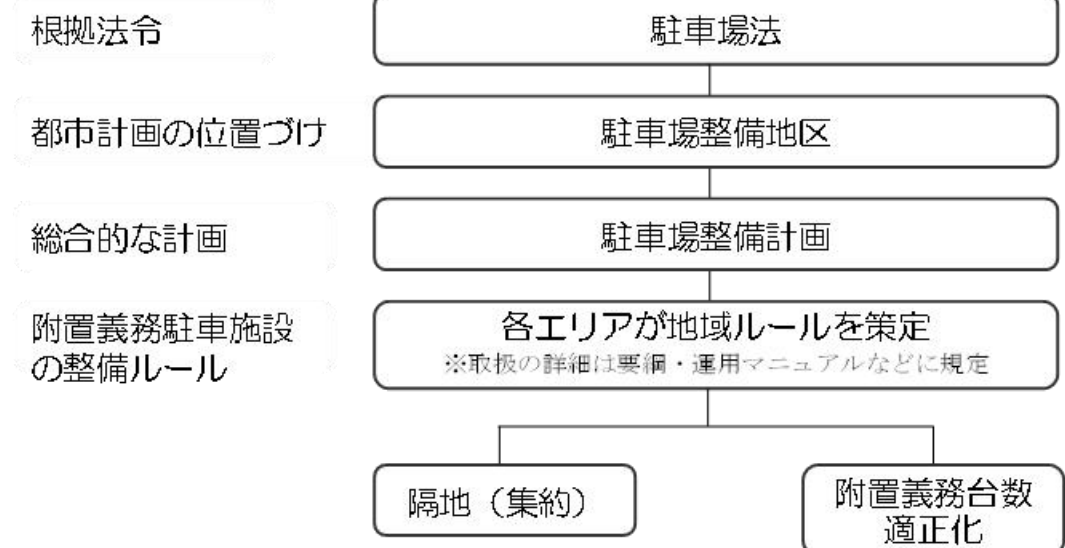
など

※ 附置義務対象とならない小規模建物への荷捌き駐車対策等については、別途、「荷捌きルール」を策定するなどの対応が必要となります。

【台東区駐車場整備地区の範囲】



【駐車場整備計画に基づく地域ルールの制度構成】



台東区駐車場整備計画の概要

■台東区駐車場整備計画の概要

○令和8年3月に策定された「台東区駐車場整備計画」では、本区における現状と課題を踏まえ、駐車施設の「量」「配置」「質」について、大きく3つの基本方針が示されました。また、それぞれの基本方針を踏まえた主な取組についても検討が行われています。

【駐車施設の基本方針】

■方針（1）：駐車施設の供給量のマネジメント

【量】

本地区における駐車実態をふまえ、乗用車の駐車施設の供給量の適正化を図るとともに、荷捌き用（貨物車）駐車施設の着実な確保を進め、駐車施設の供給量のマネジメントを推進する。

■方針（2）：駐車施設の配置の適正化

【配置】

快適な回遊性の高い歩行空間を形成し、まちのにぎわいの向上を図るため、駐車施設の隔地・集約化による出入口の削減等により、駐車施設の配置の適正化を促進する。

■方針（3）：利用しやすい駐車環境の構築

【質】

乗用車の車体の大型化や、荷捌き需要の増加等といった近年の動向を踏まえ、各駐車施設の利用実態を踏まえた適切な規模の車室の整備促進や、駐車施設の利用を促すための案内等を通じて、利用しやすい駐車環境の構築を進める。

地域ルールによる施策実施が考えられる主な取組

【駐車施設に関する現状と課題、および基本方針を踏まえた主な取組】

【駐車施設に関する現状と課題】

国、区の計画・方針

【A1】国では、駐車施設の量から質への転換を図るための方向性が示されている。

【A2】区の上位計画（台東区都市計画マスタープラン等）で、歩行者の回遊性の向上を図る方向性が示されている。

【A3】小規模な集合住宅等における駐車場附置について、見直しを図ることが示されている。

駐車施設等の利用実態

【B1】区内の自動車交通量・保有台数が減少している。

【B2】「歩行者の回遊性を高めるエリア」においても駐車場が立地している。

【B3】荷捌き用駐車施設の供給量は、需要量に対して限りがある。

【B4】乗用車の駐車場利用率には余裕があり、将来的に余剰が拡大する恐れがある。

【B5】駐車場が目的地から少し離れていても、条件によっては利用する、という人が過半を占めている。

路上駐車状況

【C1】区域全体で路上駐車がみられ、パーキング・メーター等の適正利用の割合が半数以下と低い。

【C2】区域全体で路上荷捌きがみられ、一部の商業集積地で特に密度が高い。

その他

【D1】乗用車の大型化に応じた車室の整備が求められている。

【D2】円滑な荷捌きのための環境整備、乗用車車室の他車種への転用等が促進されている。

【D3】障害者用駐車施設の、適正な台数の確保および利用に向けた方策が講じられている。

【D4】満空情報が公表されている区内の駐車場は約半数にとどまる。

【駐車施設の基本方針および主な取組】

（1）駐車施設の供給量のマネジメント

（1）-1 地域特性に応じた駐車施設附置義務制度の運用

■B1
■B4

（1）-2 荷捌き用（貨物車）の駐車施設の着実な整備

■B3
■C2

（1）-3 既存駐車施設の有効活用

■B3
■B4

（2）駐車施設の配置の適正化

（2）-1 駐車施設の配置の適正化等による、まちなみや賑わいの連続性の確保

■A1
■A2■B2
■B5

（2）-2 都条例の対象規模未満の建物における駐車場設置のあり方の再検討（集合住宅条例による駐車場の附置の見直し）

■A3

（3）利用しやすい駐車環境の構築

（3）-1 駐車しやすい規模の乗用車の車室の整備

■A1

■D1
■D3

（3）-2 荷捌きの円滑化に資する駐車施設の整備

■A1

■C2
■D2

（3）-3 駐車場に関する情報発信の拡充

■C1
■D4

（3）-4 地区の課題やニーズに応じた駐車スペースへの転用

■A1

■B3
■C2
■D2

（3）-5 荷捌きの時間帯や曜日に関するルール

■A2

■C2

（3）-6 パーキング・メーター等の適正利用の促進と運用方法の見直し

■C1
■C2

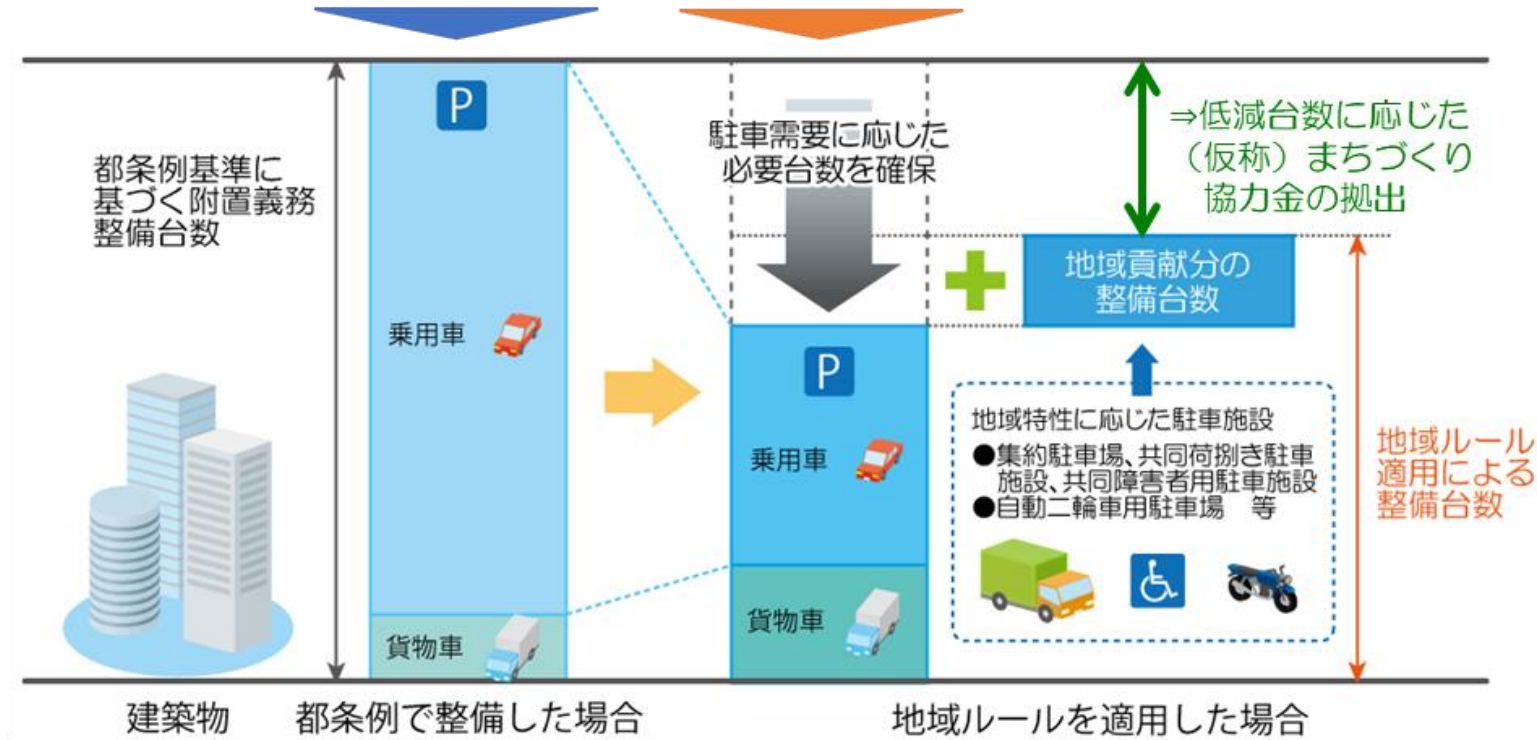
※ ■は各取組みに対応する現状と課題

① 駐車施設供給量の適正化（乗用車台数低減など）

○地区の実態に応じて、附置義務駐車施設の整備台数に関する基準を設定できます。

例：乗用車の整備台数基準のイメージ

対象用途	東京都条例の基準	※条例改正案	地域ルールの基準
事務所	300㎡／台	450㎡／台	●●●㎡／台
百貨店その他店舗	250㎡／台	250㎡／台	▲▲▲㎡／台
その他特定用途	300㎡／台	450㎡／台	■●●㎡／台
住宅（非特定用途）	350㎡／台	450㎡／台	○○○㎡／台



【見込まれる効果】

- 新築建物：整備台数の低減により、建築費の引き下げ、施設の効率化、隔地受入余地の確保
- 既存建物：附置義務台数の低減により、維持管理費・更新費の低減、隔地受入等の活用余地（収入）

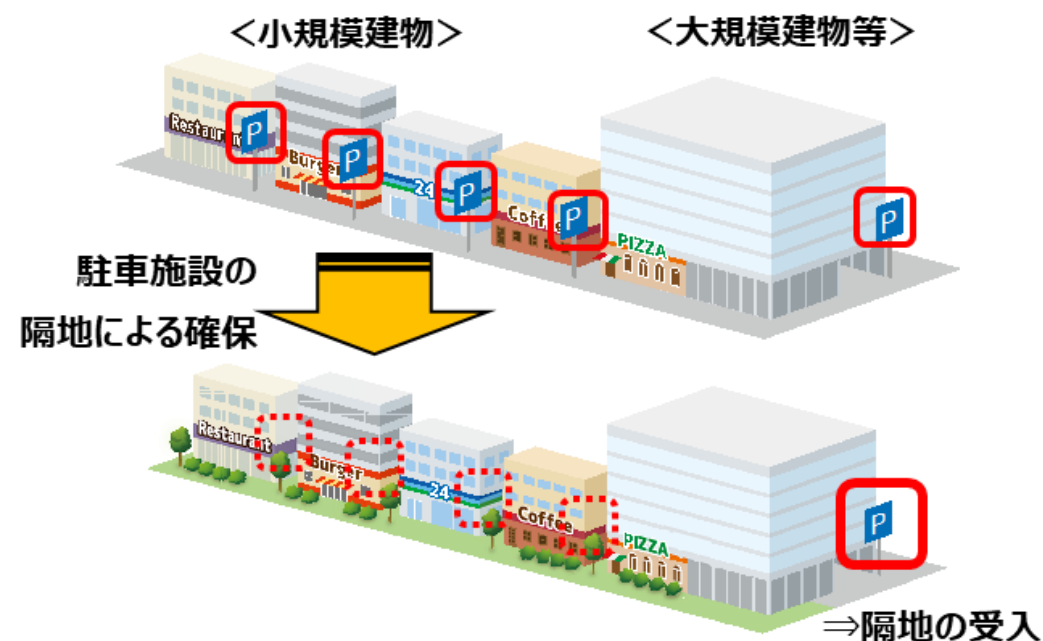
駐車場地域ルールで可能になること

②隔地・集約化による駐車施設の配置適正化

○地区の実態に応じて附置義務駐車施設を敷地外へ確保するための隔地基準を設定したり、特定の路線において駐車場出入口の設置を抑制することを指定できます。

⇒建物の附置義務駐車施設を柔軟に敷地外へ確保することが可能となります。

⇒指定路線への自動車流入を抑制し、沿道の街並み・にぎわいを途切れさせない効果が見込まれます。



出典：池袋地区駐車場地域ルールの概要

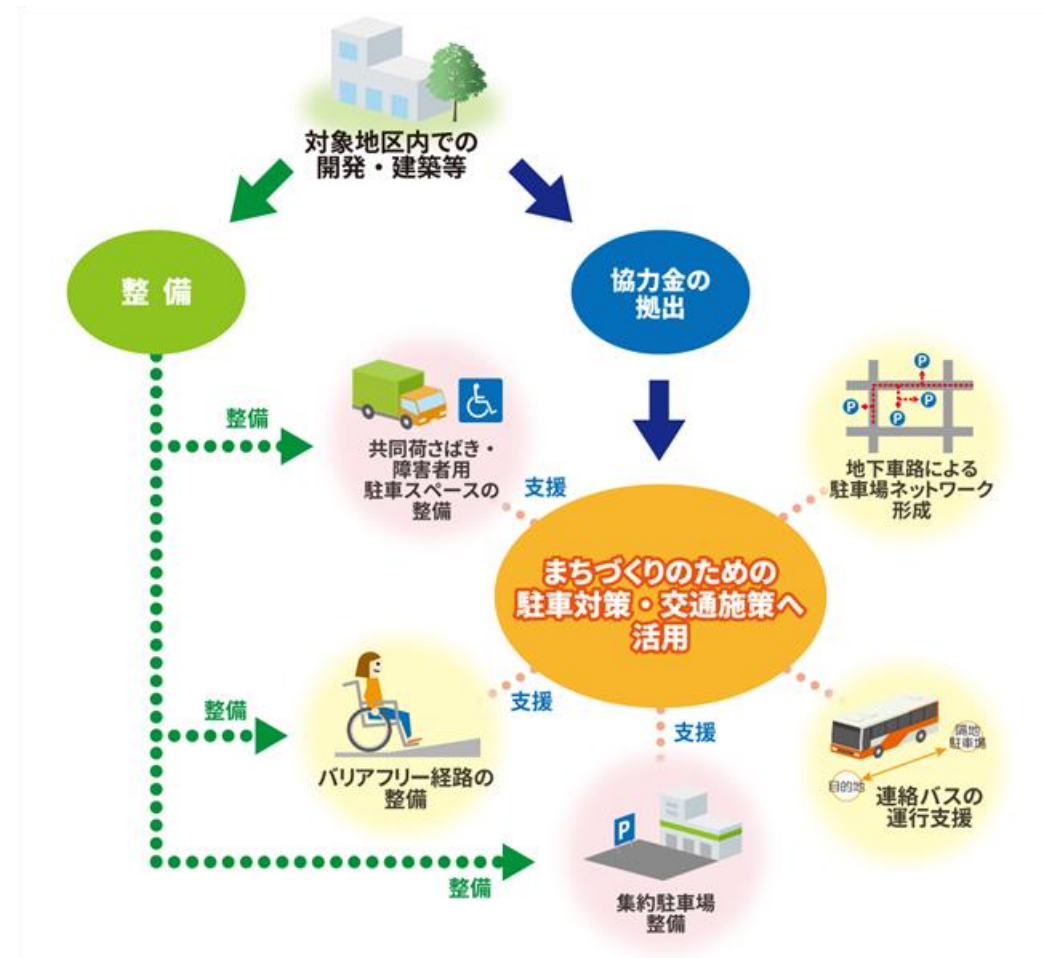
【見込まれる効果】

- 附置義務駐車施設を柔軟に敷地外へ確保でき、まちづくりの将来像に応じた適正配置が可能
- 特定路線において、駐車場出入口を抑制でき、歩行者中心の空間づくりの実現に寄与

③協力金を活用した駐車対策等の実施

○駐車施設台数の低減等に応じた協力金の拠出と活用を設定できます。

⇒駐車台数の低減に応じた「協力金」を設定し、これを原資として地域の交通対策など、エリマネ団体などとも連携して地域の魅力を高める取組を実施していくことが見込まれます。



【見込まれる効果】

- 附置義務による駐車施設整備だけでは解決できない交通課題等への対策実施が可能
- 地域ルールの継続的な運用・見直しを可能とします

【参考】荷捌きルールの概要

荷捌きルールとは

- 安全で快適な歩行者空間の創出と、地域の経済活動に不可欠な物流との両立を目的に、物流に関わる多様な主体が相互に連携・協力し、現状と目標とする交通環境とのギャップを埋めていくために必要な荷さばきに関するルールを定めるものです。
- なお、駐車場地域ルールとは対象となる主体が異なるため、別途、定めていく必要があります。

事例：南北区道周辺荷さばきルール（豊島区）

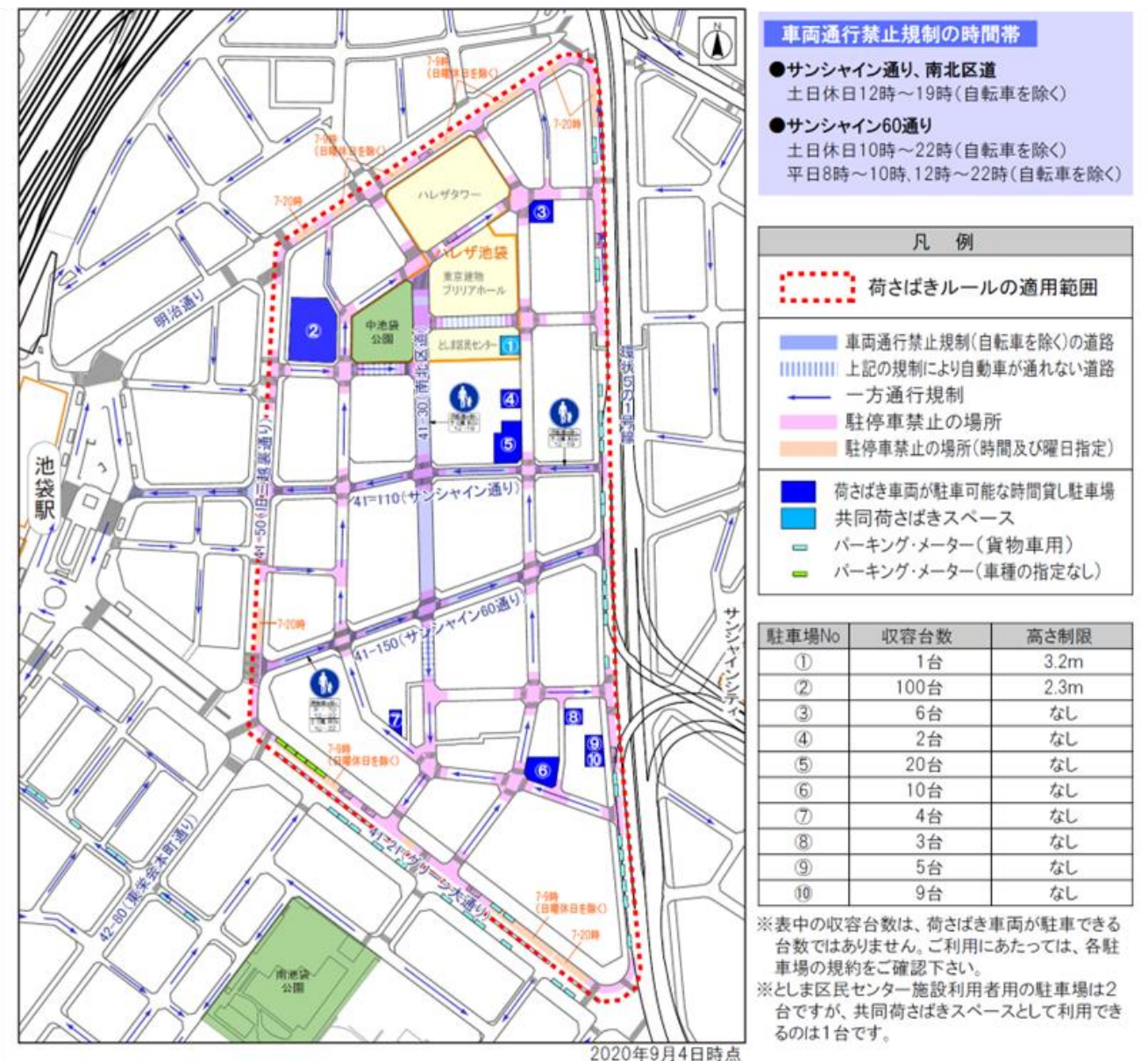
- 池袋駅東口側の南北区道やその周辺道路において、荷さばき車両等の路上駐車常態化による歩行者との交錯の危険性を解消し、安全で快適な歩行者空間を創出することを目的として、南北区道周辺の荷さばきに関わる多様な主体が参画した「南北区道周辺荷さばきルール策定協議会」において、令和2年9月に「南北区道周辺荷さばきルール」を策定しています。
- 同荷さばきルールでは、南北区道及びその周辺の交通規制とあわせて荷さばきの時間帯・曜日や荷さばき時の駐車場所等に関するルールを定め、当該地区で荷さばきを行う配送事業者や荷主に向けて周知を図っています。

※多様な主体：

学識経験者、地元関係者、貨物輸送事業者、商業事業者、駐車場事業者、行政機関

出典：『南北区道周辺荷さばきルール概要版』

（令和2年9月、南北区道周辺荷さばきルール策定協議会）



【参考】荷捌きルールの概要

事例：南北区道周辺荷さばきルールの主な内容

- ルール1 荷さばき時間帯・曜日の指定：土曜日・日曜日・休日の12時～19時以外の時間帯で荷さばきを実施 等
- ルール2 荷さばき駐車場所等の指定：優先順位①路外駐車場、②パーキング・メーター 等

ルール1 荷さばきの時間帯・曜日

ルール1-① 荷さばきの時間帯や曜日に関するルール

●運送事業者側のルール

- 土曜日・日曜日・休日の12時～19時以外の時間帯（荷さばき推奨時間帯）で荷さばきを実施しましょう。

■平日

終日
0時～24時
荷さばき推奨時間帯



■土曜日・日曜日・休日

朝 0時～12時 荷さばき推奨時間帯
昼間 12時～19時 荷さばきを避ける時間帯
夜間 19時～24時 荷さばき推奨時間帯

歩行者が多い時間帯



- 車両通行禁止規制の道路では、車両通行禁止の時間帯に車両で進入して荷さばきはできません。
※車両通行禁止規制の道路と規制の区間は、裏面の地図をご参照ください。

●荷主側のルール

- 荷受けの時間帯を指定し、荷さばき推奨時間帯での荷さばきを推進しましょう。
- 配送日は、できる限り歩行者が少ない平日に設定しましょう。



ルール1-② 荷さばきの所要時間に関するルール

●運送事業者側のルール

- できる限り短時間で荷さばきに努めましょう。

●荷主側のルール

- 短時間で荷さばき終わるように、商品の受領に協力しましょう。
- 配送者に商品の陳列や整理などの荷さばき以外の作業を行わせないようにしましょう。
- 可能なものはなるべくまとめて注文し、集配送の回数を減らしましょう。



ルール2 荷さばき時の駐車場所

ルール2-① 荷さばき時の駐車場所に関するルール

●運送事業者側のルール

- 駐停車禁止の場所では駐車および停車はできません。（※駐停車禁止の場所は、裏面の地図をご参照ください）
- 歩行者やまちの活動に支障を与える場所での荷さばきを行わないようにしましょう。
- 安全に荷さばきができる場所（時間貸し駐車場、共同荷さばきスペース、パーキング・メーター等）で荷さばきを行いましょう。（※共同荷さばきスペースの利用ルールは、ルール2-③をご参照ください）
- 横持ち時には歩行者に注意し、安全な荷さばきに努めましょう。

<推奨する駐車場所の優先順位>

- ① 時間貸し駐車場や共同荷さばきスペースなどの路外駐車場
- ② パーキング・メーター

①路外の民間駐車場等*の活用



*時間貸し駐車場、共同荷さばきスペース等

②パーキング・メーター等の活用



●荷主側のルール

- 運送事業者やドライバーに適切な場所で荷さばきを行うよう働きかけを行いましょう。

ルール2-② 民間の駐車場を利用する際のルール

- 各駐車場の駐車場管理規程等のルールを遵守して適切に利用しましょう。

ルール2-③ 共同荷さばきスペースを利用する際のルール

- 荷さばき車両が利用できる「共同荷さばきスペース」を設置しています。（現在設置されている共同荷さばきスペースは「としま区民センター」の1箇所 ※場所は、裏面の地図をご参照ください）
- 利用の際は、利用ルールを遵守して適切に利用しましょう。

※ご利用には、事前の申請が必要です。ご利用にあたっての手続き等については、ホームページ等をご確認ください。



共同荷さばきスペース駐車許可証（例）



としま区民センター共同荷さばきスペース



共同荷さばきスペース看板

出典：『南北区道周辺荷さばきルール概要版』（令和2年9月、南北区道周辺荷さばきルール策定協議会）