

東京都の取組事例紹介について

東京都 都市整備局
都市基盤部 交通企画課
課長代理（交通戦略担当） 藤野 崇之

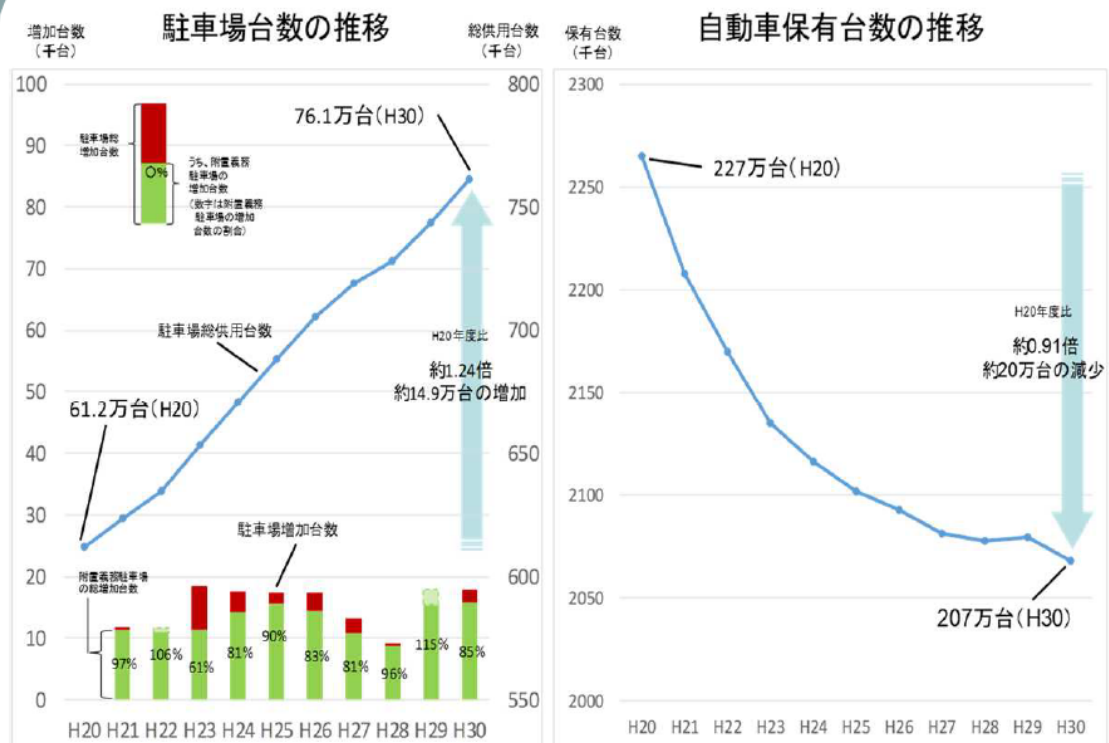
- 1 東京都における駐車場を取り巻く現状と課題
- 2 総合的な駐車対策の在り方について
- 3 目指すべき将来像と東京都の駐車対策における検討の方向性
- 4 地区特性を考慮したマネジメントの進め方について
- 5 今後の取組について

1 東京都における駐車場を取り巻く現状と課題

1.1 自動車①

- 附置義務駐車場の整備等の推進により、駐車場台数は増加傾向にある一方で、自動車保有台数は減少傾向
- 乗用車の路上駐車は、都心部や駅周辺などで数多くみられる

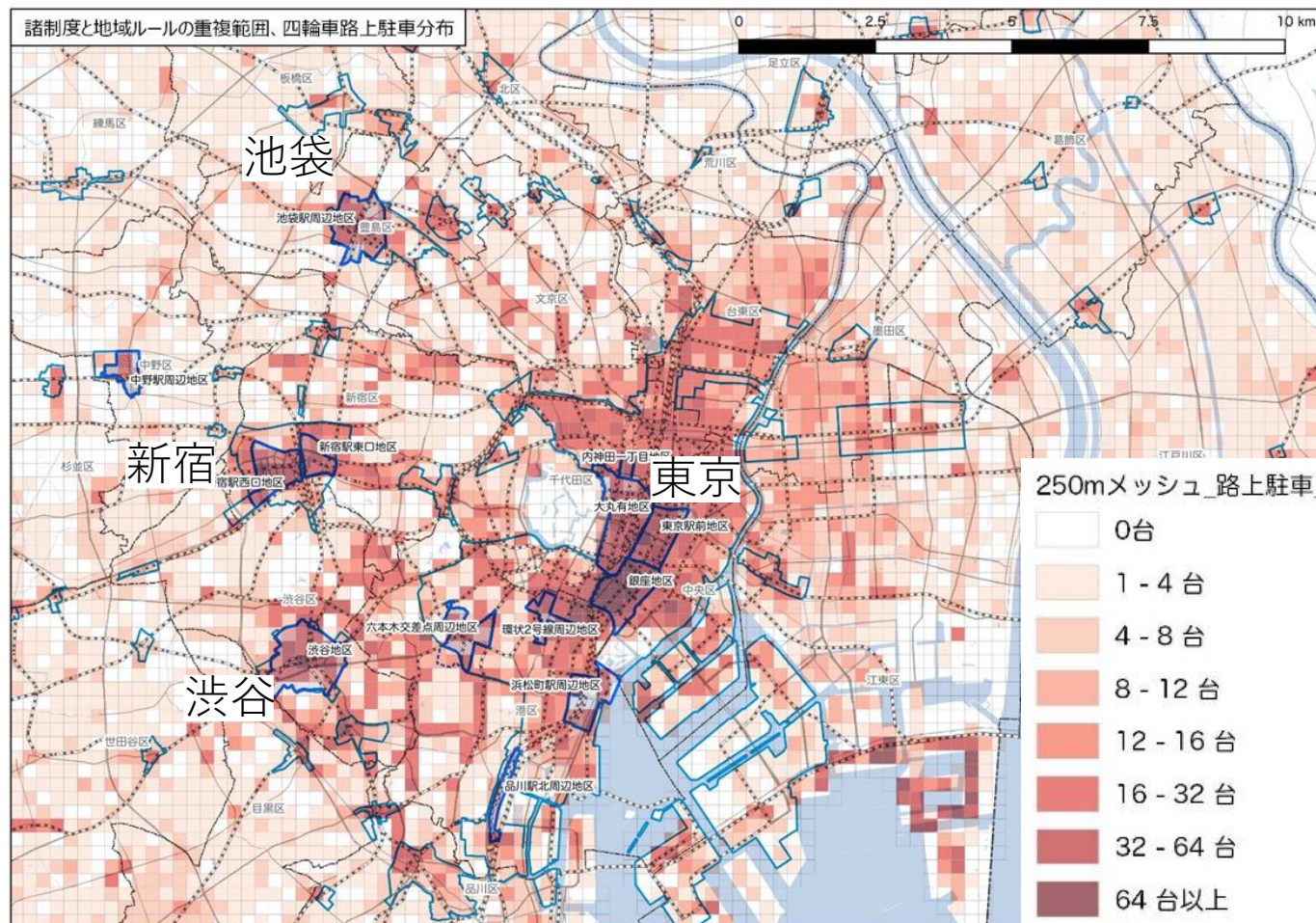
東京23区



【出典】国土交通省調べ

【出典】『市区町村別 自動車保有車両数』(一般財団法人自動車検査登録情報協会)より国土交通省作成

出典：国土交通省（第33回全国駐車場政策担当者会議）

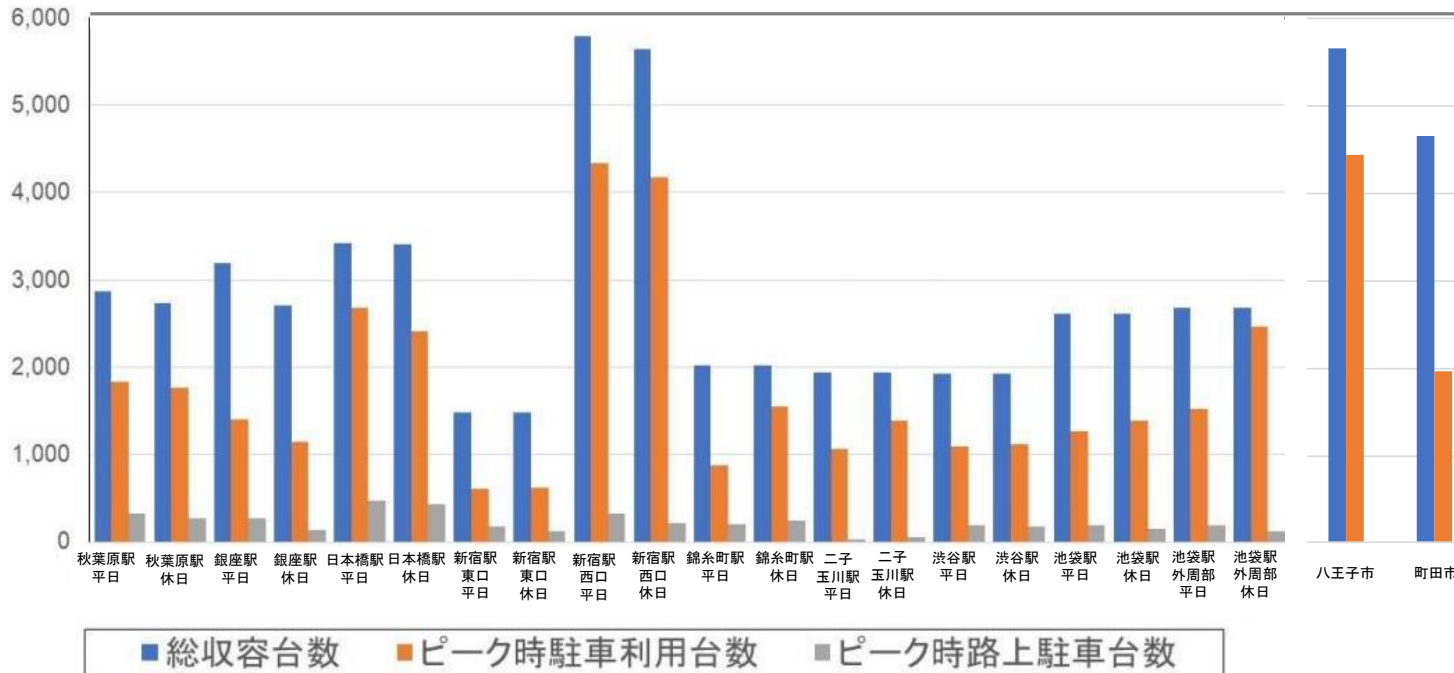


1 東京都における駐車場を取り巻く現状と課題

1.1 自動車②

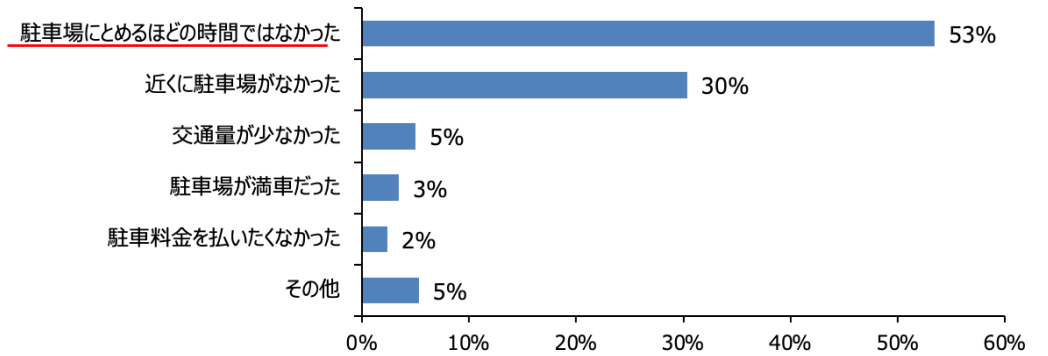
- 都内における駐車場供給量は、需要量を上回る傾向
- 路上駐車の原因として、駐車場に止めるほどの長時間でなかったことが最も多い

■ 都内における駐車場供給量とピーク時利用台数

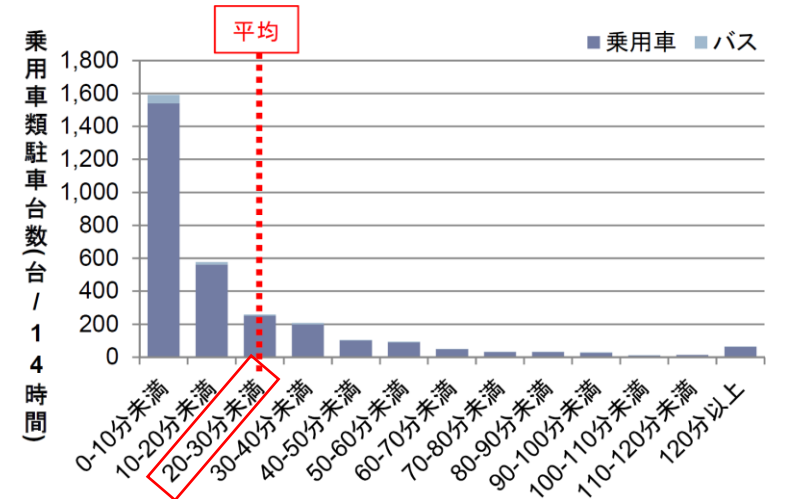


出典：23区（2017年）：第1回東京都駐車場条例検討委員会資料
 八王子市（2016年）：八王子駅周辺の駐車場整備地区、八王子市HP
 町田市（2013年）：町田駅周辺の駐車場整備地区、町田市HP

■ 路上駐車の原因



■ 路上駐車時間（渋谷区）



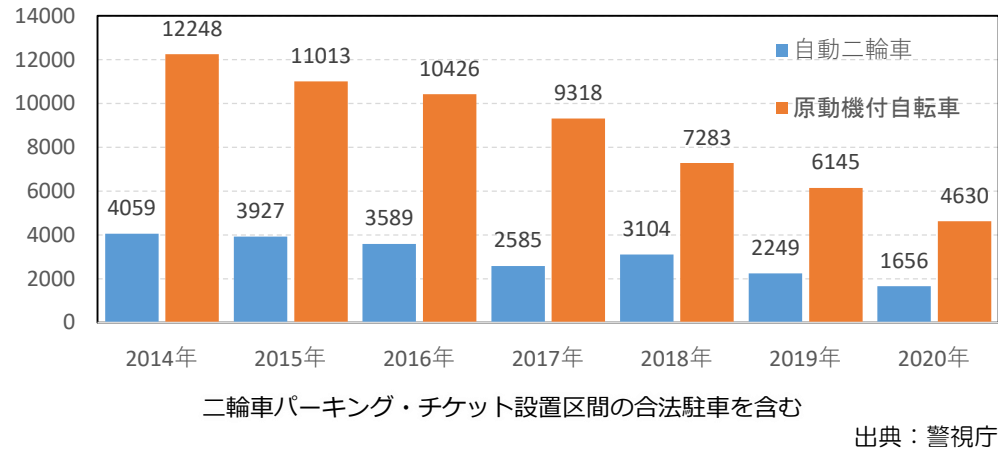
駐車時間分布
 出典：（一財）渋谷地区駐車対策協議会

1 東京都における駐車を取り巻く現状と課題

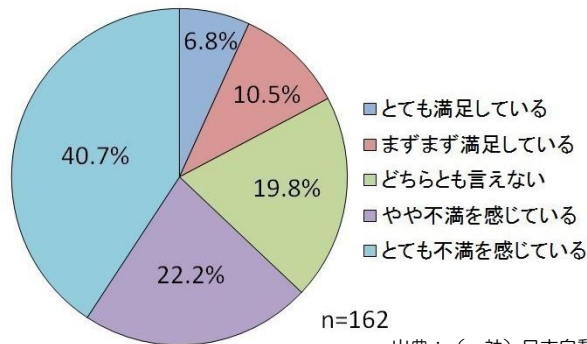
1.2 自動二輪車・原動機付自転車

- 自動二輪車・原動機付自転車の放置台数は減少の傾向にあるが、一定量の放置車両は依然として発生
- 都内の自動二輪車・原動機付自転車ユーザーの約6割が駐車場箇所数に対し不満
- 保有台数は原動機付自転車が減少しているのに対し、自動二輪車は増加傾向

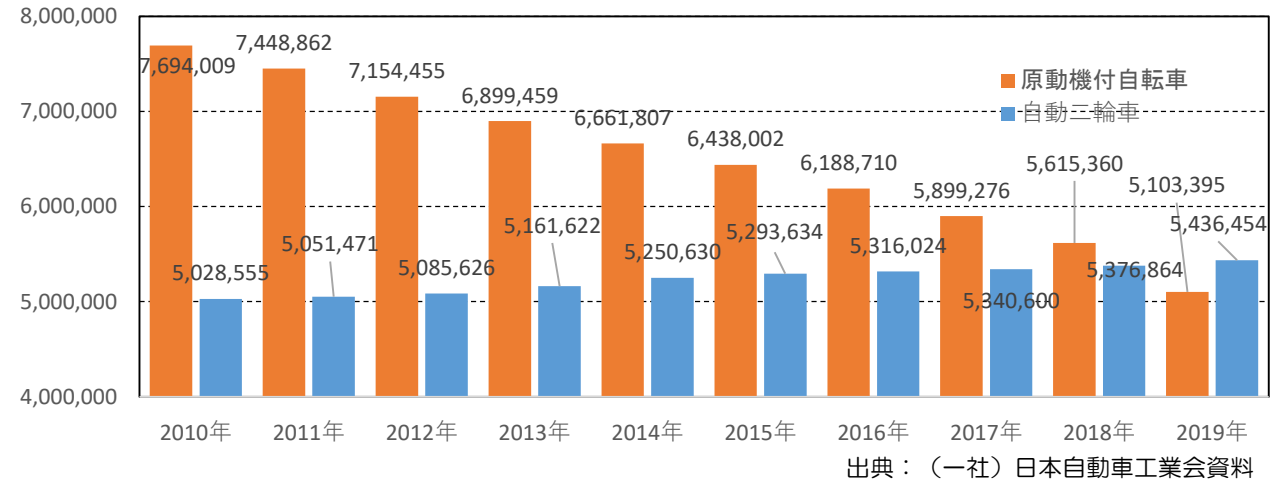
■ 都内の二輪車の路上駐車台数



■ 都内の駐車場箇所数への満足感



■ 自動二輪車・原動機付自転車の登録台数（全国）



■ 事例



四輪車枠に自動二輪車を受け入れた例



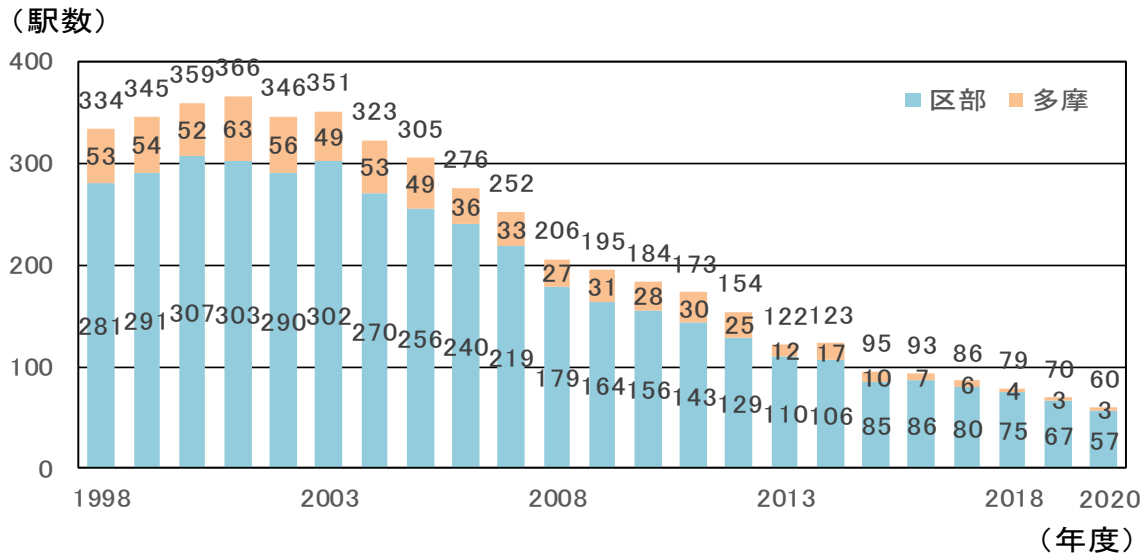
道路上の有閑スペースの活用例

1 東京都における駐車を取り巻く現状と課題

1.3 自転車

- 放置自転車の多い駅は60駅あり、駅前における有効な駐輪場整備の検討が必要
- 駅周辺での駐輪場の整備に対する要望が多く、自転車利用者のニーズに合った立地の駐車場の空きスペース活用の検討が必要
- MaaSの普及へ向けた自転車の更なる利用促進が必要

■ 放置台数が100台以上ある駅数の推移



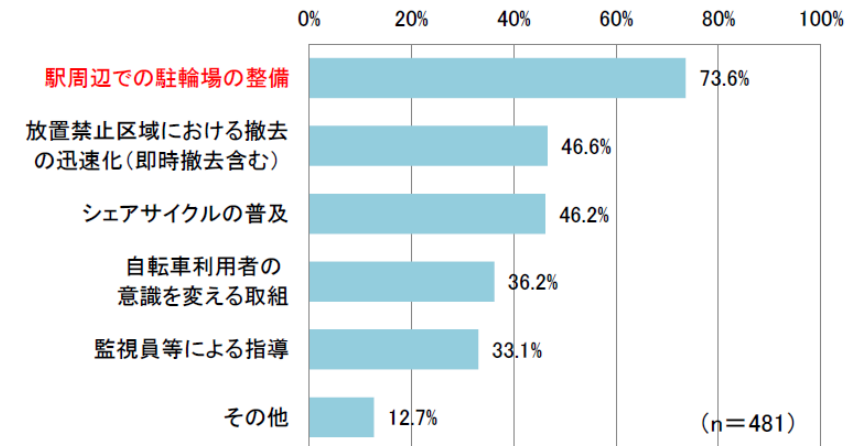
出典：東京都自転車活用推進計画

■ サイクルポートの設置



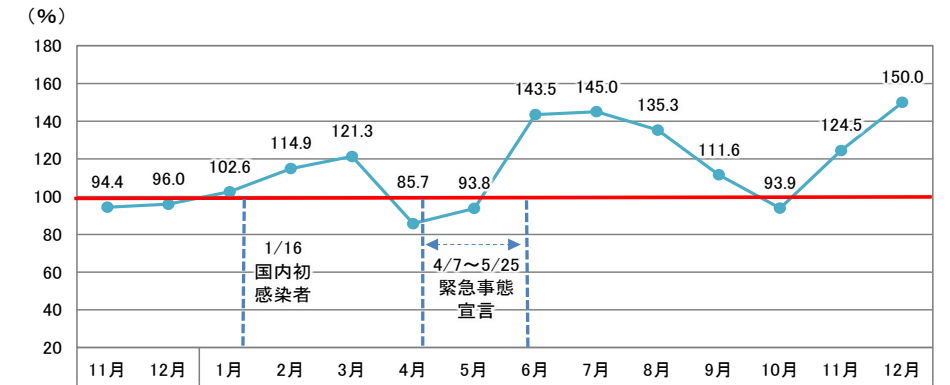
出典：東京都自転車活用推進計画

■ 放置自転車を減少させるための有効な取組



出典：東京都自転車活用推進計画

■ 自転車販売の動向 (前年同月比)



出典：サイクルベースあさひHP

1 東京都における駐車場を取り巻く現状と課題

1.4 観光バス、荷さばき貨物車、工事車両

- 目的施設前での乗降による路上駐停車やその周辺における待機等による路上駐車が発生
- 共同荷さばきの有効かつ更なる活用へ向けた施策の展開が必要
- 荷さばき車両による交通混雑や歩行者動線の分断
- 大規模工事等の周辺における工事車両の待機等による交通渋滞の発生

■観光バスの駐車例



出典：東京都「観光バス駐車対策の考え方」

■共同荷さばき場の例



■施工者が現場周辺を借り上げ、工事車両専用駐車ヤード確保した例



出典：建設通信新聞

2 総合的な駐車対策の在り方について

【これまでの駐車対策の基本的考え方】

- 都市における駐車施設の充実
- 区市町村による総合的な駐車対策の実施の支援
- 地区特性を踏まえた「地域ルール」の活用（自動二輪車含む）
- 民間駐車場の整備促進
- 地区特性を踏まえた「地域ルール」の活用（自動二輪車含む）
- 道路上に短時間停車のためのスペース確保

【今後追加すべき駐車対策の基本的考え方】

- まちづくりにおける課題解決の視点から、地区マネジメントによる駐車対策の充実
- 歩行者、自転車等の他の交通政策との連携
- 先進技術（自動運転、ITS、電気・水素等）を踏まえた駐車場の在り方 等

【総合的な駐車対策の在り方】

- 人中心のまちづくりが進む2040年代に向けて、自動車だけでなく、あらゆるモビリティを対象として、地区特性を踏まえた駐車施策を講じることで、環境負荷の少ない交通体系や快適な都市環境を実現

3 目指すべき将来像と東京都の駐車対策における検討の方向性

3.1 目指すべき将来像

➤ 今後の駐車対策における基本的な考え方を取りまとめる上で、目指すべき将来像を想定

目指すべき将来像（2040年代）

- ◆ゼロエミッション東京の実現に向け、道路空間の再配分等により、人中心の魅力の高い空間を創出し、居心地がよく歩きたくなるウォーカブルなまちづくりを実現
- ◆サステナブル・リカバリーの観点を踏まえつつDXを推進し、コンパクトでスマートな都市を実現

ゼロエミッション東京

2050年CO₂排出実質ゼロを目指し、2030年のカーボンハーフを実現するため、再エネやグリーン水素の活用など、あらゆる手段を用いて具体的な取組を推進



出典：東京都「未来の東京戦略」

ウォーカブルなまちづくり

新たなまちの魅力向上へ向けた公共空間の活用促進を図り、都市のにぎわいや魅力を創出するための取組を推進



出典：東京都「未来の東京戦略」

DXの推進

ICTを活用し、シームレスな移動を可能とするMaaSや、5Gを活用した自動運転環境の整備等の取組を推進



出典：東京都「未来の東京戦略」

新型コロナ危機を契機とした都市づくり

サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した強靱で持続可能な都市づくりを推進（自転車利用環境の更なる充実等）



出典：東京都「未来の東京戦略」

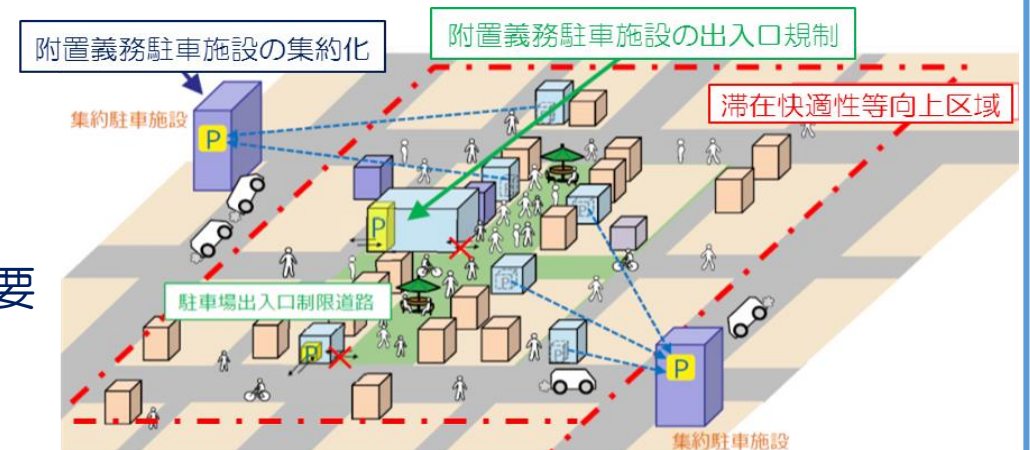
3 目指すべき将来像と東京都の駐車対策における検討の方向性

3.2 検討の方向性

- 目指すべき将来像の実現に向けて、以下の5点を重点的に検討
- 目標年次は2040年代とするが、概ね10年後（2030年頃）も含め段階的に設定

検討の方向性

- ① 人中心のまちづくりを推進する多様な施策と連携し、あらゆるモビリティを包含した、駐車場の地区マネジメントを推進
- ② 効果的・効率的な総合駐車対策の推進（ハード、ソフト施策の組合せ）が必要
- ③ 地区特性に応じた関係法令等の柔軟な対応が必要
（駐車場条例（附置義務、地域ルール）、まちなかウォークブル、ほこみち、立地適正化計画等）
- ④ CO₂実質ゼロや防災・減災に貢献する駐車対策の推進が必要
- ⑤ MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応した駐車施設のあり方を検討



出典：国土交通省資料

検討の方向性① 人中心のまちづくりと連携した駐車対策（あらゆるモビリティを対象に）

- 歩行者空間の創出に向けた、駐車場出入口の適正な配置等の取組を推進
- 道路空間の再編に際し、様々なモビリティの駐車・乗降スペースの確保を検討
- 需要に応じた共同荷さばきスペースの複数配置、にぎわいの連続性を分断しない車両動線の検討
- 人中心のまちづくりに向けた、あらゆるモビリティを対象とした駐車対策の検討



人中心のまちづくりによる歩行者空間の創出

検討の方向性② 効果的・効率的な総合駐車対策の推進（ハード、ソフト施策の組み合わせ）

- 路肩側の車道空間であるカーブサイドについて、
地区特性を考慮したタイムシェアの実施による
効率的な活用
- リアルタイムな満空情報等、きめ細かい情報の
発信による既存ストックの活用
- 需要に応じた多様で弾力的な料金設定による
駐車場利用の誘導・分散



カーブサイドを活用したカーシェアリングポート
と荷さばきを両立した

検討の方向性③ 社会経済状況の変化や地区特性に応じた柔軟な駐車対策の推進

- 稼働率の低い駐車場を活用し、多様なモビリティが駐車できるスペースへの転用
- 地域ルール of 策定促進や立地適正化計画による駐車場配置の適正化を実施
- ユニバーサルデザインを考慮した駐車場整備の検討



駐車場・駐輪場の利用状況の例

検討の方向性④ CO₂実質ゼロや防災・減災

- ZEV用インフラの整備に係る支援制度の拡充等による環境負荷低減機能の付加
- パークアンドライドの導入やフリンジ駐車場の配置による公共交通利用の促進
- 災害時の駐車場スペースの利用へ向け、防災備蓄倉庫の整備等による防災機能の付加



急速充電器を設置した駐車場（舎人公園駐車場）

検討の方向性⑤ MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応

- MaaS※¹ の活用や、満空情報の発信やオンライン予約・決済の高度化などのDXの推進による先進的な駐車施策の展開
- 電動キックボード等の新たなモビリティやシェアリングに対応した乗降スペースの確保等について検討
- 新たなモビリティや自動運転車の普及による駐車スペースの合理化等を検討

※ MaaS (Mobility as a Service) とは、一連の交通サービスとしてモビリティの最適化を図るため、複数の交通手段を組み合わせ、アプリ等により一括検索・予約・決済を可能とする取組などを指す



情報共有・駐車施設推奨



最適な経路案内



オンライン予約の高度化・駐車施設の需給調整



MaaSと連携したシームレスな移動の実現

DXの推進による施策展開イメージ

4 地区特性を考慮したマネジメントの進め方

4.1 地区マネジメントの必要性

- 最近の駐車場を取り巻く状況を踏まえ、居心地がよく歩きたくなるまちづくりの実現に向け、地区特性に応じた駐車対策が必要
- 駐車施策の実施にあたっては、地区の多くの関係者との合意の上で取り組めるよう、地区マネジメント組織が主体となった取組を実施

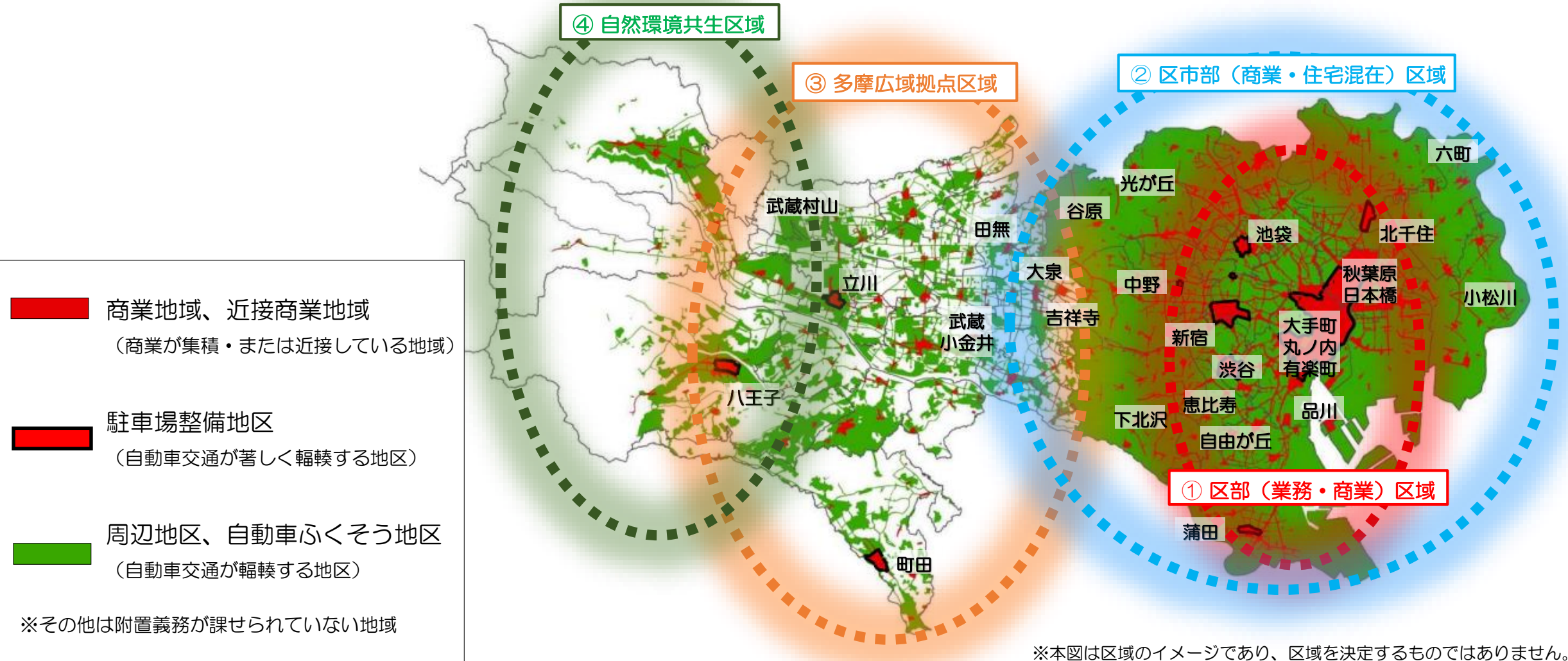


人中心のまちづくりのイメージ

4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

4.2 東京都内における区域の特性

- ▶ 都内において、駐車需要は一律ではなく、地区によって変化
- ▶ 地区マネジメントにあたっては、地区の特性に応じた取組を実施する必要がある



4 地区特性を考慮したマネジメントの進め方

4.3 地区マネジメントの組織の考え方

- 駐車施策は、行政だけでなく、地元組織や事業者等の理解や協働による取組が必要であるため、多様な主体により構成
- 組織の立ち上げに際し、各地区の地域ルール運用委員会等の既存組織を踏まえて構成
- 駅周辺等、複数の区市町村にまたがる場合には、双方の区市町村を構成員に追加

<想定される地区マネジメント組織の構成員>



開発事業者

不動産開発業者、
再開発準備組合等



道路管理者

国道、都道、区市町村道 等



地元組織

町会、商店会、企業、
まちづくり団体等

交通・運送事業者 及び関係団体

鉄道、バス、タクシー、
トラック、駐車場等



地区マネジメント組織

新たなモビリティ・ サービス提供事業者



行政

国、都、区市町村

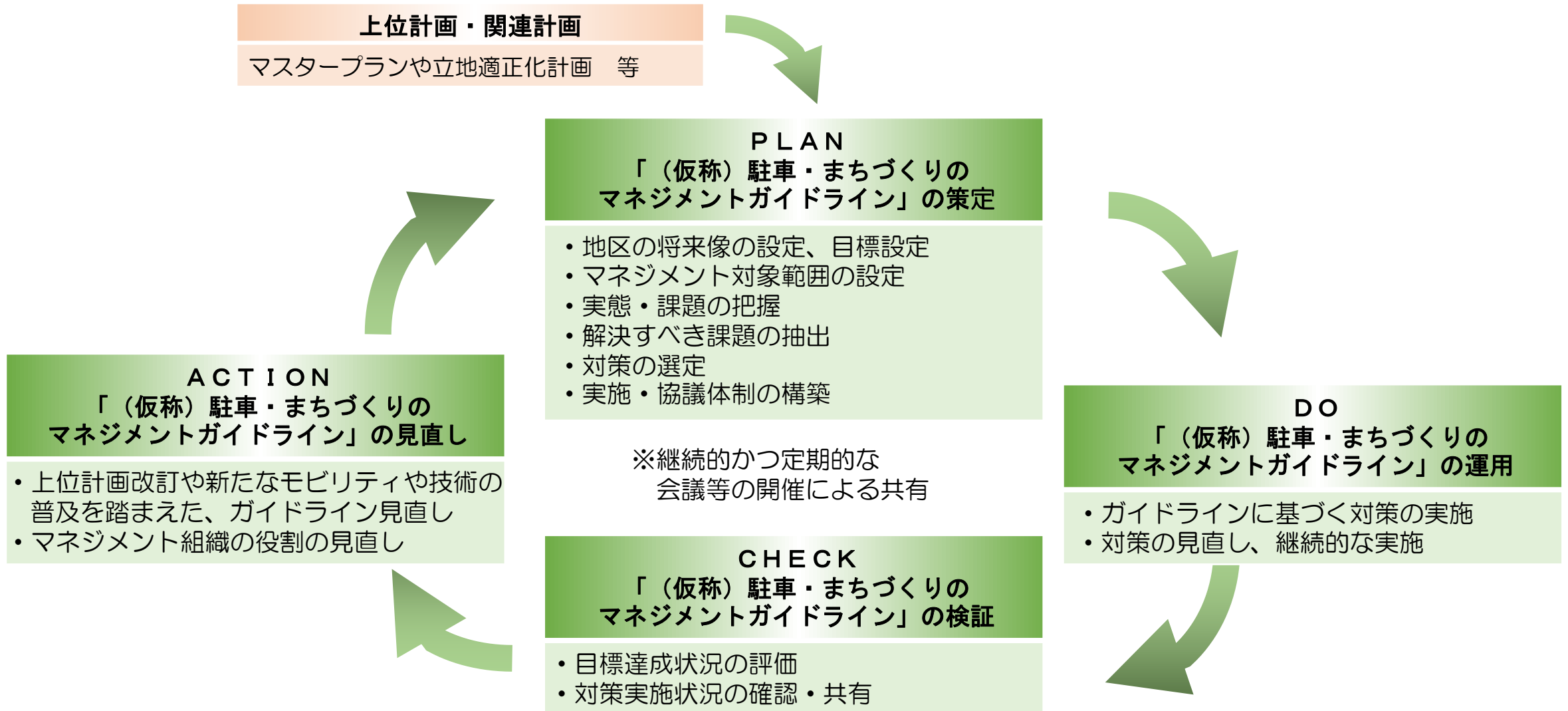
交通管理者

警察

4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

4.4 地区マネジメントの進め方

- 「（仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン」により、地区特性に応じた、マネジメントを推進
- 継続的なPDCAサイクルに取り組むとともに、上位計画の見直し等に合わせ、同ガイドラインの検証を実施



5 今後について

- 引き続き、「総合的な駐車対策のあり方検討会」にて検討を深度化
- 総合的な駐車対策の在り方の推進に向け、以下取組の実施を検討

<参考>

- 地区ごとの「(仮称)駐車・まちづくりマネジメントガイドライン」の策定等に向けて、区市町村等への技術的支援の実施
- 都と区市町村、関係機関からなる連絡会を立ち上げ、関連施策との連携を図る
- 社会の変化を的確に捉え、地区特性を踏まえた「ケーススタディ」を実施し、実効性のある対策を推進
- 多様なモビリティの普及や夕刊駐車場の活用等に向け、適宜必要に応じた調整を実施

ご清聴、ありがとうございました