

駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方

《目次》

- 1 はじめに
- 2 地域ルール制度の概要
- 3 地域ルール制度の課題と今後の方向性



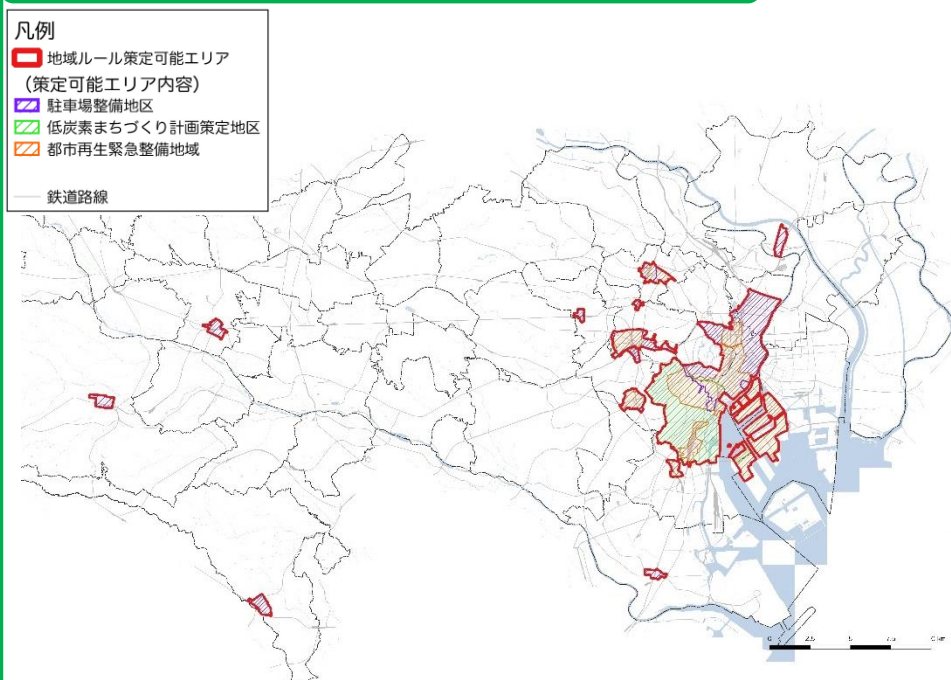
1. はじめに

- 都は、昭和33年に東京都駐車場条例を制定し、交通の発生源である建築物に対して、駐車需要に対応した駐車施設の設置を義務付け、駐車場の整備促進を図ってきた。
- 附置義務による駐車場の数は着実に増加する一方、大規模な事務所ビルが集積し、公共交通が発達したエリアでは、駐車場の余剰が発生したり、商店街で駐車場の出入口が乱立し、まちの賑わいの連続性が分断されるなど、地区の特性に適切に対応していない場合が見受けられたことから、都は平成14年に条例を改正し、駐車場附置に係る地域ルール制度を創設した。
- この制度は、都心部などを対象に、一律の基準によらず地域特性に応じた駐車施設の配置や附置義務基準の設定を可能とするもので、これまで地域ルールが策定された地区では、歩行者空間の安全性・快適性の向上が図られるなど、一定の効果が現れている。一方で、附置義務対象外である小規模建物に起因する荷捌き車や自動二輪車等の路上駐車などの課題が発生している。
- また、近年、対象エリア外でも、鉄道駅周辺等で駐車施設の供給過多や荷捌き車の路上駐車などの問題が生じているほか、車中心から人中心の道路空間への転換を進める動きなども、見られるようになってきている。
- このため、都は、地域の特性や課題に応じた駐車場整備のさらなる促進に向け、昨年11月に、有識者による「駐車場条例検討委員会」を設置し、条例改正を視野に、地域ルールの策定可能エリアの拡大や制度の活用促進策などについて検討を行ってきた。
- このたび、パブリックコメントで寄せられた意見等も踏まえ、本委員会における検討内容を「駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方」として取りまとめを行った。

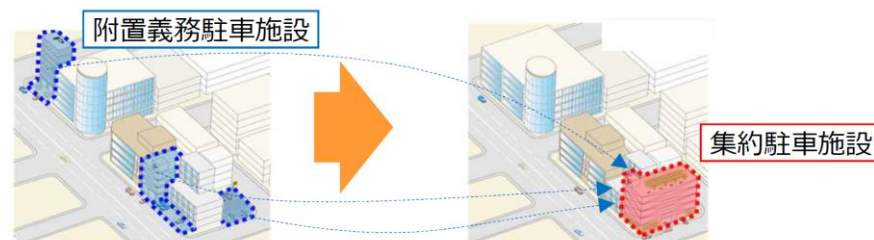
2. 地域ルール制度の概要

- 地域ルールの対象エリアは、駐車場条例において、都市計画法に基づく「駐車場整備地区」のうち、「駐車場整備計画」が定められている区域とされている。
- 都は、「東京都駐車場条例に基づく地域ルールの策定指針」を定め、地域ルールの策定主体(区市)、策定手順(協議会の設置、駐車場利用実態調査の実施等)などを示している。
- 地域ルールが適用された地区では、小規模な敷地が連坦する商業地における駐車施設の共同設置や、公共交通が発達し、かつ、駐車施設が過剰に整備されている地区における附置義務台数の緩和などが行われている。

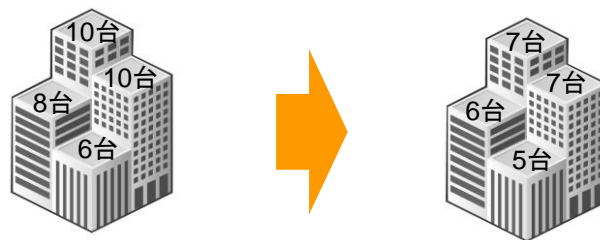
駐車場地域ルールが策定可能なエリア



地域ルールのパターン



駐車施設の共同設置のイメージ



駐車施設の附置義務台数緩和のイメージ

2. 地域ルール制度の概要

【地域ルールの策定状況】

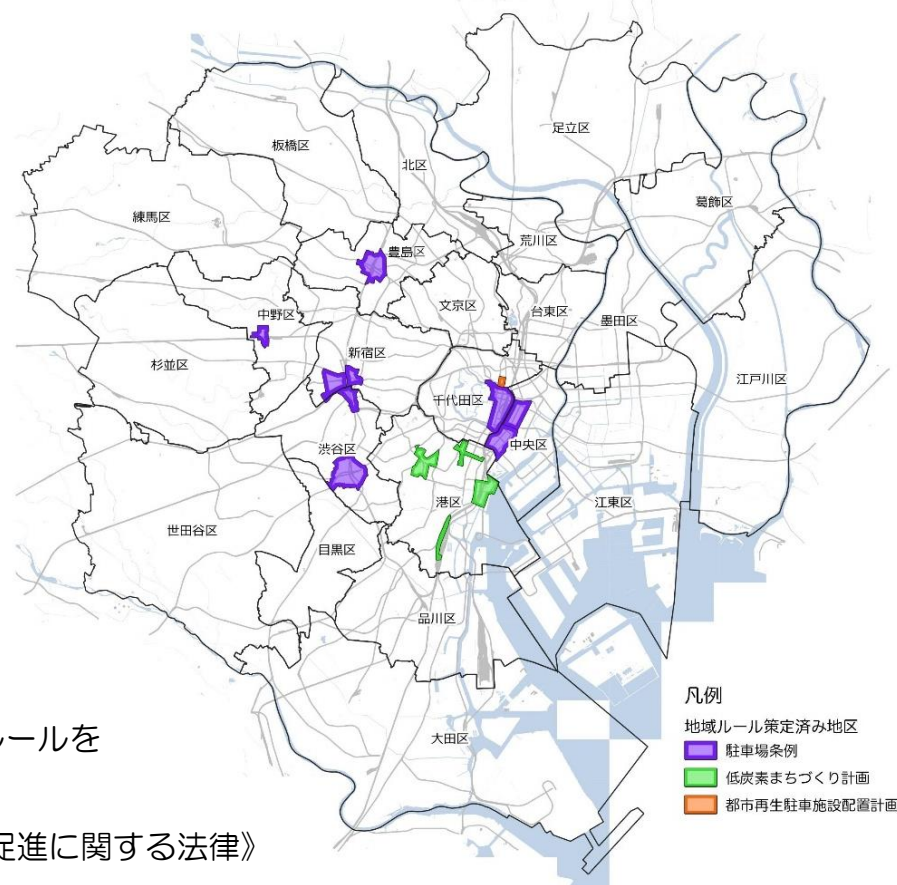
- 令和3年10月現在、9地区で駐車場条例に基づく地域ルールが策定されている。

千代田区	大丸有地区
中央区	銀座地区、東京駅前地区
渋谷区	渋谷地区、代々木地区
新宿区	新宿駅東口地区、新宿駅西口地区
豊島区	池袋地区
中野区	中野駅周辺地区

駐車場条例に基づく地域ルールのほか、以下の法定計画に基づき地域ルールを定めることができる

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| ①低炭素まちづくり計画（駐車機能集約区域） | 《都市の低炭素化の促進に関する法律》 |
| ②都市再生駐車施設配置計画 | 《都市再生特別措置法》 |
| ③立地適正化計画（駐車場配置適正化区域） | 《 〃 》 |
| ④都市再生整備計画（滞在快適性等向上区域） | 《 〃 》 |

都内では①の地域ルールが4地区（港区：環状2号線・虎ノ門周辺地区、品川駅北周辺地区、六本木交差点周辺地区、浜松町駅周辺地区）
②の地域ルールが1地区（千代田区：内神田1丁目周辺地区）定められている。



3. 地域ルール制度の課題と今後の方向性

(1) 地域ルール策定可能エリアの拡大

【現状・課題】

- 地域ルール策定対象エリア以外においても、下記のような駐車課題が発生しており、地域ルールの検討をしたいという地区がある。
 - 鉄道駅周辺の業務・商業活動が活発なエリアでは、一般車向け駐車施設に余剰がある一方、荷捌き車両の路上駐車等、駐車需給のミスマッチが発生
 - 附置義務駐車場の出入口の乱立により、車と歩行者の錯綜による危険や、店舗等のまちの連続性を分断し賑わいを阻害
 - 現在、駐車場の余剰が見られないエリアであっても、大規模開発が見込まれる地域では、将来的に附置義務駐車場の余剰が発生することが懸念
- 公共交通機関が発達している駅周辺では、車中心から転換して人中心のまちづくりが進んでおり、地区特性に応じて駐車施設の供給量や配置をマネジメントしていく必要がある。



大規模オフィスビルの駐車場の余剰の例



駐車場出入口による賑わいの連続性が分断される例

3. 地域ルール制度の課題と今後の方向性

【今後の方向性】

- まちづくりとも連携して、地区特性や課題に即した駐車場整備が進められるよう、鉄道駅周辺の都市計画や行政計画で、人中心のまちづくりの誘導を位置付けているエリアなどを、地域ルール策定可能エリアに追加する。

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

※ GISデータに基づくと、物販・飲食店舗が集まる商業地域や、建物利用者の大多数が公共交通を利用する事務所ビル、都市開発拠点等は、駅周辺の半径500m程度のエリアに集積

「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等による良好な市街地整備を誘導するなどの位置づけがあるエリア」

適用地区の規模

- 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

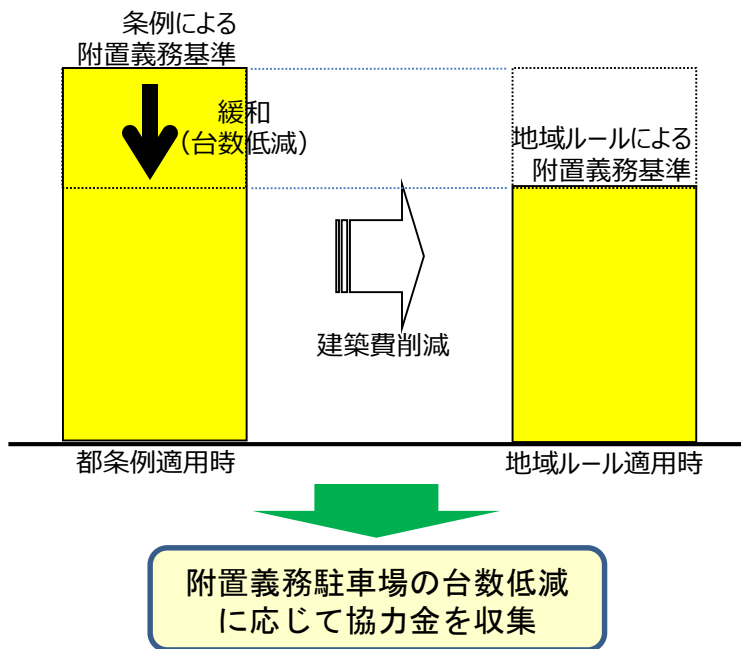
このほか、4ページの③（立地適正化計画）、④（都市再生整備計画）に基づく地域ルールが定められた場合、駐車場条例の附置義務に係る規定を適用除外とする特例を設ける。

3. 地域ルール制度の課題と今後の方向性

(2) 駐車に係る地域課題の解決に向けた取組の推進

【現状・課題】

- まちの拠点となる鉄道駅周辺では、小規模建物の物販・飲食店舗等に起因する荷捌き車や自動二輪の路上駐車が頻発する等、駐車場の附置義務では解決できない課題が発生している。
- 地域ルールを運用する各地域の協議会は、建物の附置義務駐車場の台数低減に応じて協力金を集め、地域ルール運用や地域の駐車対策の取組を行っている。
- 地区によっては、協力金の活用による放置駐輪対策や交通規制のための侵入防止柵設置等の取組がある反面、有効に活用できていない地区も見受けられる。



各地域ルールで協力金を活用して取組むとしている地域課題の例

- 集約駐車施設の整備
- 共同荷さばき・障害者用駐車施設の整備
- 自動二輪車・自転車の駐輪対策
- 客待ちタクシー対策
- 地下駐車場ネットワーク整備
- ICT技術等を活用した案内誘導

など



荷捌き車の路上駐車の例



違法駐輪の例

3. 地域ルール制度の課題と今後の方向性

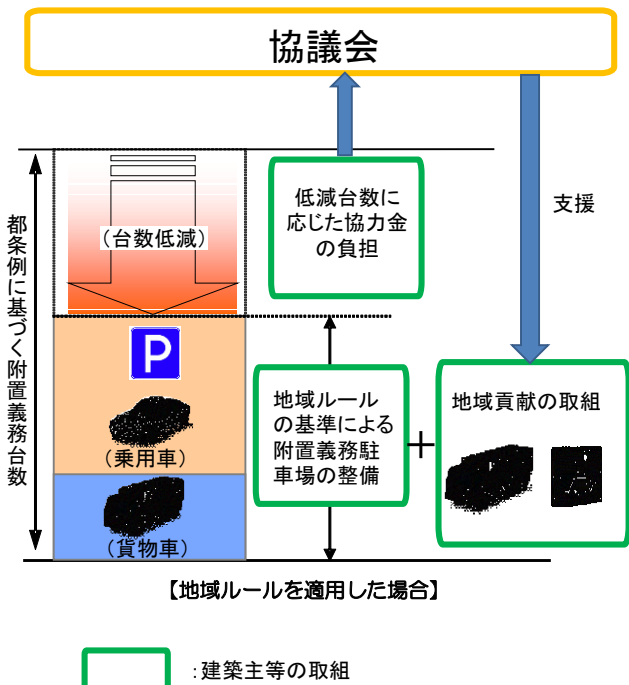
【今後の方向性】

- 協力金の有効活用を推進するため、各地区が実施した協力金活用の取組事例について、都で収集して「取組事例集」を作成し、区市や協議会へ情報提供する。
- 附置義務台数の低減によりメリットを受ける建築主等※が、地域貢献として駐車に係る地域の課題解決に取り組む仕組みを構築する。

※附置義務の適用を受ける建築物の新築・増築・用途変更をしようとする者

イメージ (地域貢献による課題解決の仕組み)

- 建築主等があらかじめ地域ルールに位置づけた地域貢献に取り組むことを必須化するとともに、協議会が協力金を活用して建築主等の取組を支援



地域貢献策の取組例

- 集約駐車場や共同荷さばき場の整備
⇒駐車施設の適正配置や荷さばき集約等に資する駐車施設の整備・確保
- 自動二輪車駐車場や駐輪場の整備
⇒地域ルール適用による低減台数等を活用して地域で不足している駐車施設等を整備・確保
- 観光バスやタクシーの乗降場の整備
⇒人の乗降に伴う停車車両による交通影響の緩和に資する乗降場を整備
- バリアフリーに配慮した駐車施設の整備
⇒地域のニーズに応じて、高齢者、障害者、育児世帯など全ての人にとって円滑で利用しやすいバリアフリーに配慮した駐車施設を整備
- ZEV用充電器の設置
⇒EV車の普及に伴い想定される充電待ち車両の路上滞留の発生を緩和する充電器の設置
- 公共交通の利用促進
⇒自動車の過度な利用の抑制に資する公共交通利用者へのインセンティブ付与や情報提供等
- 荷さばきルールづくり
⇒荷さばきスペース確保・適正利用、集配時間の調整等に関するルールの策定・共有

3. 地域ルール制度の課題と今後の方向性

(3) 区市が地域ルール策定に取り組みやすい環境の整備

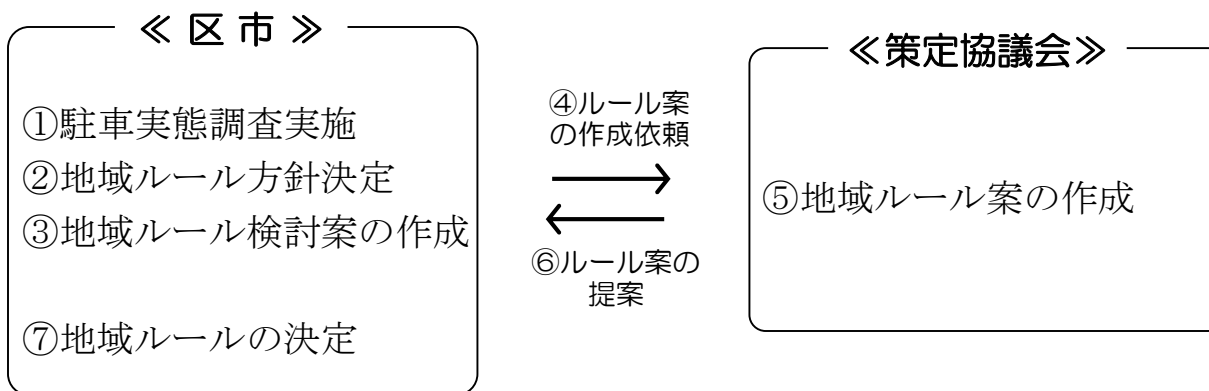
【現状・課題】

- 地域ルールは地区特性に応じた駐車場の附置基準であり、客観性、公平性、運用の継続性の観点から、策定主体は区市と定めている。
- 地域ルールの策定にあたっては駐車場利用実態調査や検討案の作成が必要であり、それを担う区市の負担が大きい。
- 地域ルールを策定した自治体は限られており、初めて地域ルールを策定する区市は、手順や策定ノウハウがない中で検討をしなければならない。

地域ルール策定に係る区市と協議会との関係

- ・ 策定主体の区市は地域ルールの具体的検討を行う協議会を組成

※策定協議会メンバー：学識経験者、地域の代表、交通管理者(警視庁)、都、区市



3. 地域ルール制度の課題と今後の方向性

【今後の方向性】

- 地権者やまちづくり関係者等が区市に代わり、地域の駐車場利用実態を調査し、地域ルールの検討案を提案できる制度を創設する。
- 地域ルール策定に係る検討が円滑に進められるよう、新たに手引を作成し、手順や策定ノウハウ等を示すなど、**区市への技術的支援等を行う。**

提案制度のイメージ

- ・ 地権者やまちづくり関係者等からの提案を受け区市が策定を判断

《提案者》

- ① 駐車実態調査の実施
- ② 地域ルール検討案の作成

※ 提案者があらかじめ協議会に相当する組織を立ち上げて提案内容を協議した上で、区市に提案する方法も考えられる。

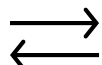
提案

連携

《区市》

- ③ 地域ルール策定要否の決定
- ⑦ 地域ルールの決定

④ ルール案の作成依頼



⑥ ルール案の提案

《協議会》

- ⑤ 地域ルールの検討案の作成

手引に定める主な内容

- ・ 対象となる地区の考え方を事例を示して解説
- ・ 既存地域ルールの事例を踏まえ、協議会における検討手順や検討内容、協議会構成員の役割等を解説
- ・ 駐車場利用実態調査における対象、項目、方法等を解説
将来の駐車需要台数の推計等、分析方法を解説
- ・ 地域ルールに定める事項について、具体的に定める内容、定めるにあたっての考え方、具体的な取組事例等を解説
- ・ 提案制度における、提案者・区市・協議会の役割、提案作成から決定までの手順、具体的に提案すべき内容、区市における判断基準等を解説