

第5章 総合的な駐車対策の在り方の推進に向けて

5.1 (仮称) 駐車・まちづくり連絡会の運営による支援

多様化する駐車問題に的確に対応していくためには、地区の駐車実態の確実な把握や地区の実情に応じた施策の実施が重要であり、課題が身近に直面する地区を中心とした地区マネジメント組織による駐車対策の取組の推進が不可欠です。

また、今後の駐車対策は、地区特性を踏まえて、地区の多くの関係者と合意の上で取り組むため、従来の駐車場整備だけにとどまらず、運用も一体となったガイドラインが必要と考えます。

そのために、東京都では、ガイドラインの策定等に向けて、東京都と区市町村や各地区のまちづくり団体等が一堂に会する「(仮称) 駐車・まちづくり連絡会」(以下「連絡会」という。)を開催します。連絡会においては、各地区マネジメント組織と駐車政策等に係る意見交換を行い、東京都(事務局)は国土交通省やその他関係機関と必要に応じた調整を実施します。また、地区マネジメント組織の成熟段階に応じた技術支援を実施し、各地区の取組を推進します。

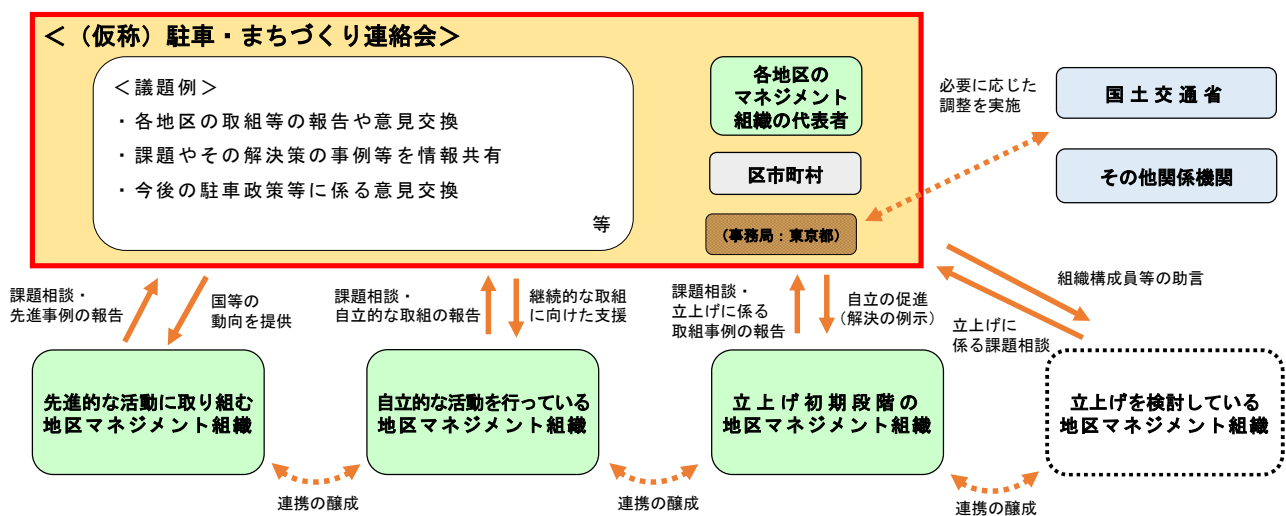


図 5-1 (仮称) 駐車・まちづくり連絡会のイメージ

5.2 ケーススタディの実施

東京都内には様々な特徴を持った地区が存在しており、地区内の主な施設や移動手段、駐車状況等の特徴を踏まえた、地区マネジメントの実施に当たっては、それぞれの地区の特性に応じて取り組む必要があります。

地区により抱える駐車課題や対象範囲、組織の構成者、重点的に取り組むべき施策等が異なるため、地区特性に応じた施策例や地区マネジメント組織の構成案等について、4.8 に示す四つの区域でケーススタディを実施します。

ケーススタディにより把握した、地区が抱える課題や解決策の事例等を連絡会において共有し、他の地区の取組を推進します。

ケーススタディを行う項目（例）

- ★ 3.1 で示す五つの検討の方向性について、地区特性に応じた施策例
- ★ 地区マネジメントが必要な範囲や組織構成について、地区の特性に応じた構成案
- ★ 地区の特徴的な駐車課題等の整理例

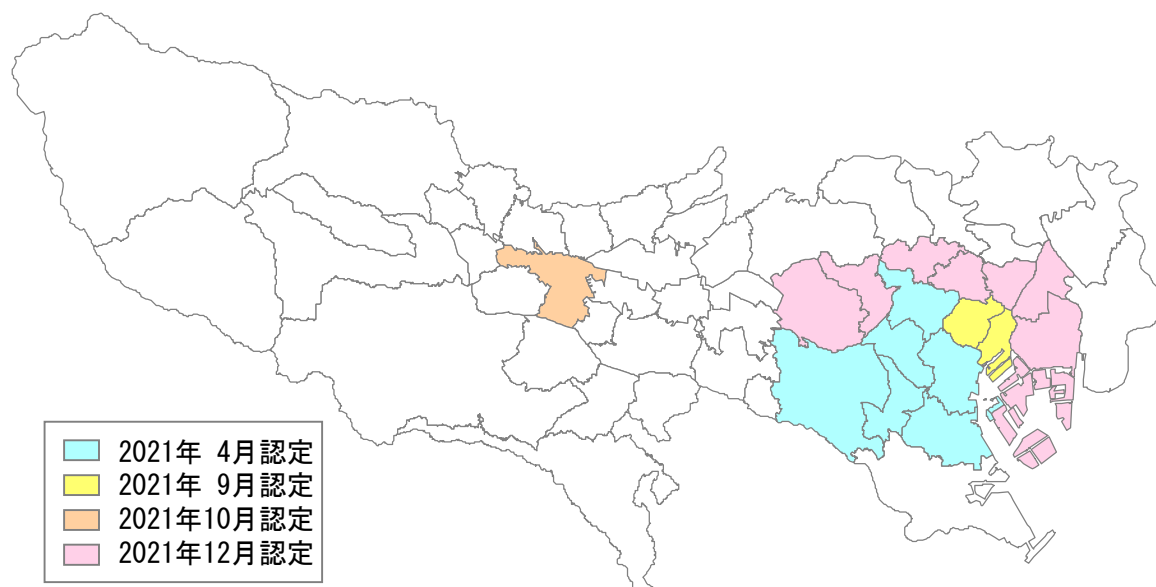
5.3 新たなモビリティへの対応

東京都は、パーソナルモビリティや超小型モビリティ、自動運転車等の新たなモビリティの駐車に係る国の検討状況を把握し、関係法令・基準改定状況を踏まえ、適宜必要に応じた調整を実施していきます。

表 5-1 国における新たなモビリティの交通ルール等の在り方の検討状況（再掲）

	歩道通行車	小型低速車	既存の原動機付自転車等	自動歩道通行車
車両区分				
大きさ 長さ 幅 高さ	電動車椅子相当 120cm 70cm 120cm	普通自転車相当 190cm 60cm	—	電動車椅子相当 120cm 70cm 120cm
速度	6～10km/h 以下	15～20km/h 以下	15～20km/h 超	6km/h
通行場所	歩道・路側帯 (歩行者扱い) ※立ち乗り・座り乗り で区分しない。	車道、普通自転車 専用通行帯、自転車 車道	車道のみ	歩道 ※歩行者相当の交通ル ールに従う。

出典：警察庁資料から東京都作成



*事業者からの申請に基づき、ヘルメットを任意等とする特例措置が認定された区市を示しています。

図 5-2 東京都内における電動キックボードの新事業特例制度による特例措置の認定状況

出典：経済産業省資料から東京都作成

5.4 今後の取組

人口減少や少子高齢化、地球危機や新技術の進展、新型コロナウイルス感染症拡大による新たな生活様式の浸透等、最近の駐車場を取り巻く状況の変化や技術革新の動向を踏まえ、地区の特性に応じた駐車対策を進めていくことが重要です。

東京都は、連絡会の運営やケーススタディの実施等により、地区マネジメント組織を支援し、環境負荷の少ない交通体系や快適な都市環境の実現を目指します。

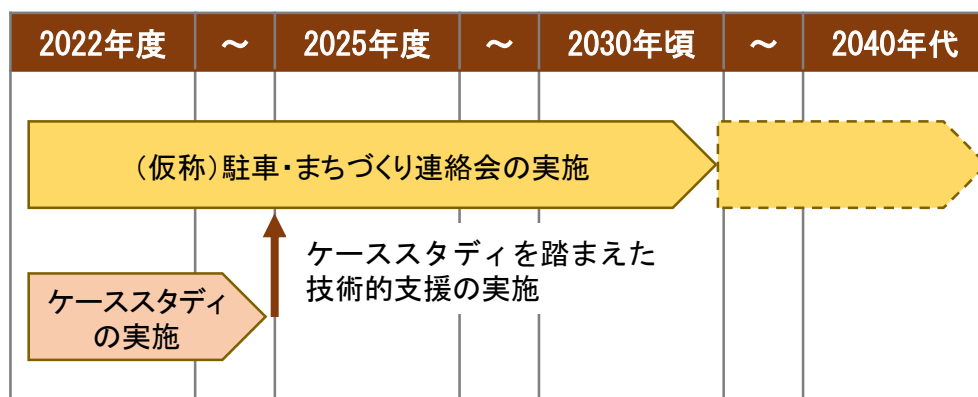


図 5-3 スケジュール