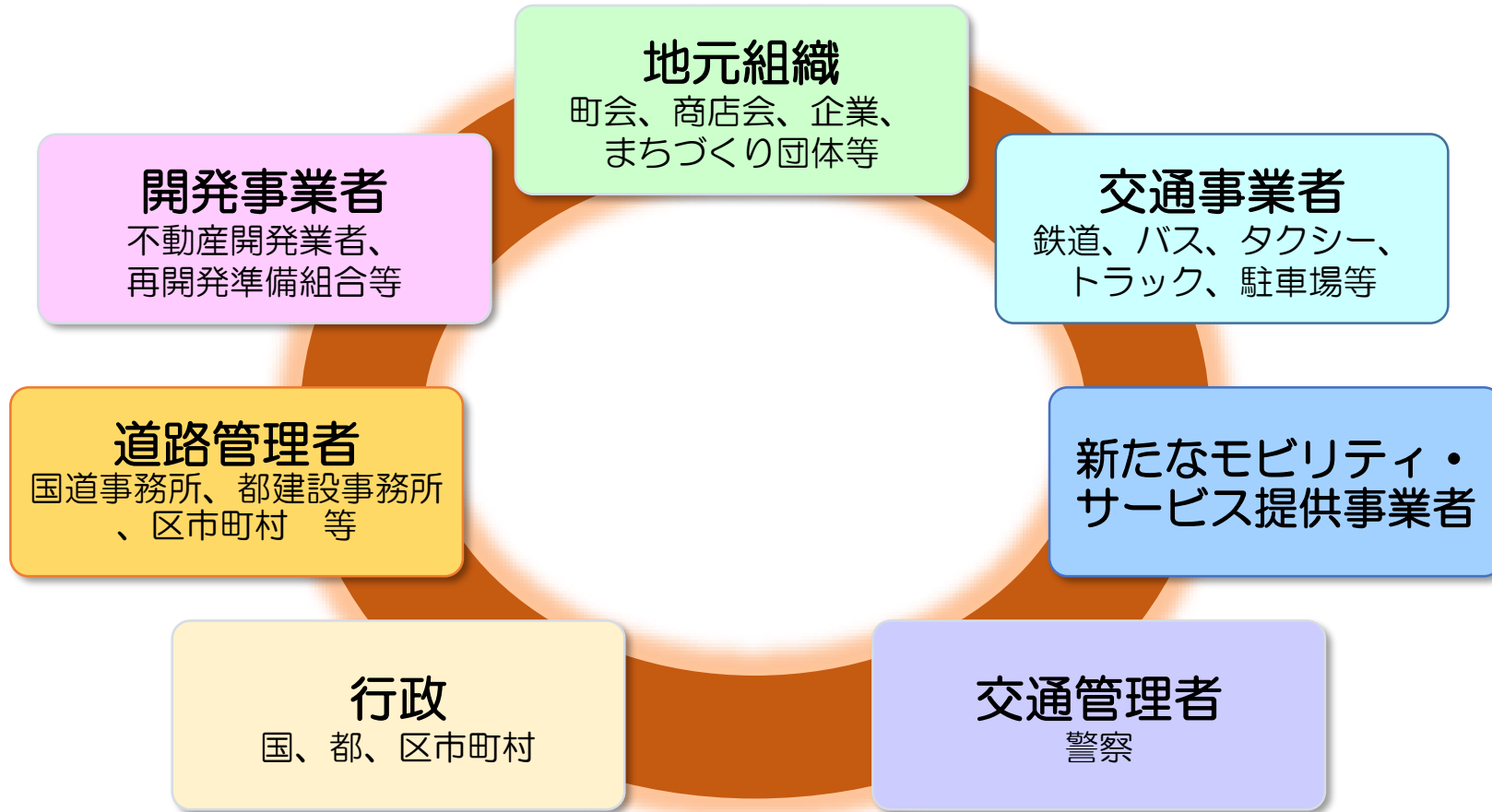


資料4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

4-1 地区マネジメントの必要性

- 地区の駐車問題は、その地区における経済・商業・移動・生活などの活動と密接に関係
- 駐車場が抱える課題は地区のあらゆる組織へ影響を与えるため、その取組にあたっては、行政に限らず、地元組織や交通事業者等と連携した地区マネジメントによる検討が必要



4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

4-2 関係組織の考え方

- 地区ごとの特性を踏まえて、関係者の合意のもと取組むよう、地区マネジメント組織が主体となることが望ましい
- 地域ルール等の協議会やまちづくり団体等の既存組織を基本とし、必要に応じて構成員に追加することが重要
- 駅周辺等で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加える必要がある

<想定される地区マネジメント組織の構成員>

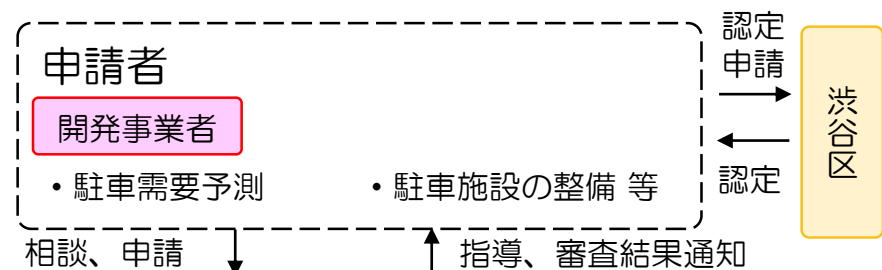
組織の構成者	主な関係者
地元組織	町会、商店会、自治会、地区内企業・業界団体、まちづくり団体 等
開発事業者	再開発準備組合、不動産開発事業者 等
交通事業者	鉄道事業者、バス事業者・協会、タクシー事業者・協会、トラック事業者・協会、駐車場事業者・協会 等
新たなモビリティ・サービス提供事業者	新たなモビリティやシェアリング・MaaS等の各種サービス提供事業者 等
交通管理者	警察
道路管理者	接道する道路や関係する道路の道路管理者（国道事務所、都建設事務所、区市町村 等）
行政	国、都、区市町村
学識経験者	関係分野の専門家 等

4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

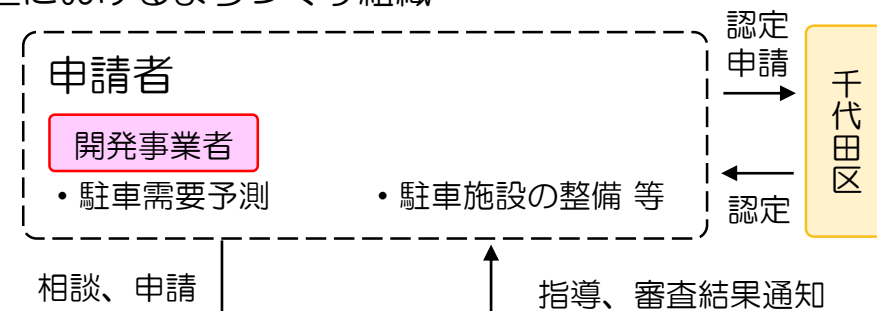
【参考】既存の組織構成事例

- 渋谷地区や大丸有地区では、地元自治体に加え、地元組織や交通管理者等を含めた、組織を構成
- 構成された組織にて、新たな開発や地区内の駐車対策について、協議

■渋谷地区駐車場地域ルール運用組織



■大丸有地区におけるまちづくり組織



渋谷地区駐車対策協議会 ※ 非営利一般社団法人

- ・事前相談、申請、審査窓口事務
- ・地域貢献協力金等の管理
- ・運用状況の把握、整理
- ・承認、不承認の結果通知
- ・駐車施策の検討、付議、事業化

※ 交通事業者、地元組織等にて構成

適用協議 ↓ 回答 ↑ 審査委託 ↓ 審査結果報告 ↑

渋谷地区駐車場地域ルール運営委員会

- 学識経験者
- 警視庁
- 渋谷区
- 地区の代表
- 道路管理者

- ・地域ルール適用協議、駐車施策の回答
- ・運用状況の確認報告、地域ルールの見直し検討

審査組織

- 学識経験者
- 他専門委員

- ・駐車需要予測等の審査

大丸有地区駐車環境対策協議会

大丸有地区地域ルール運営委員会

- まちづくり協議会会員企業
- 駐車場事業者
- 学識経験者
- 国、都、千代田区
- 警視庁

- ・地域ルール運用に係る手続き業務
- ・交通改善に係る調査検討
- ・施策の推進
- ・広報啓発等

設置 ↑ 連携 ↓

一般社団法人 大丸有まちづくり協議会

- まちづくり協議会会員企業

- ・再開発・まちづくり・地権者合意形成

大丸有地区地域ルール策定協議会

- 地元組織の代表
- 学識経験者
- 国、都、千代田区
- 警視庁

- ・地域ルールの基準に係る検討等

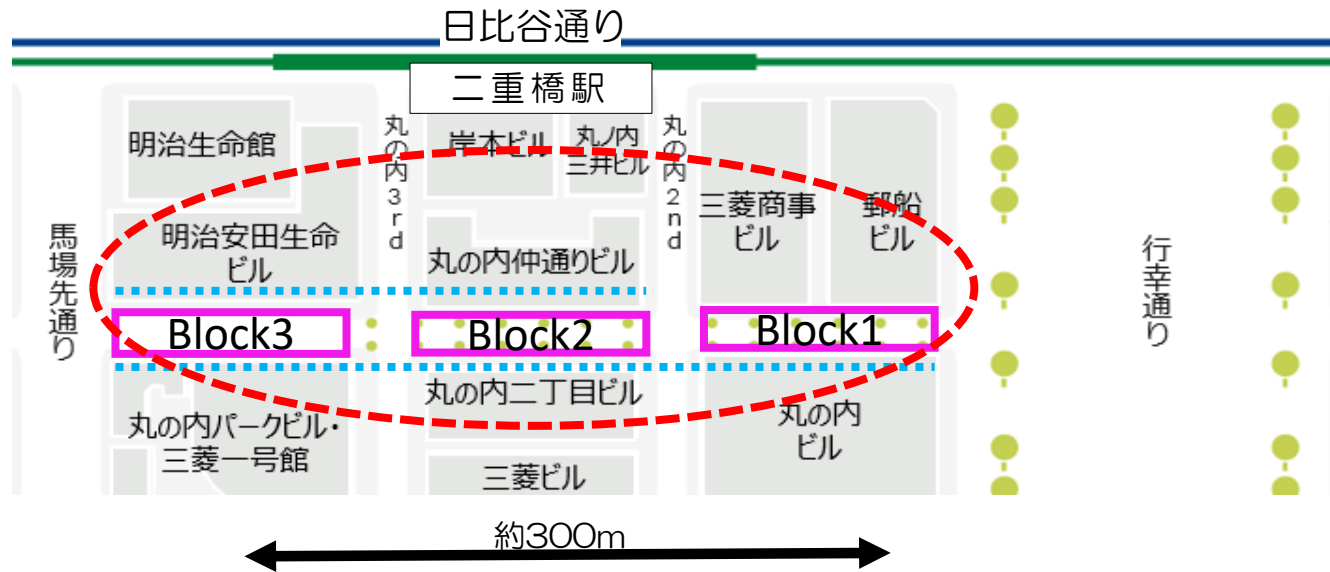
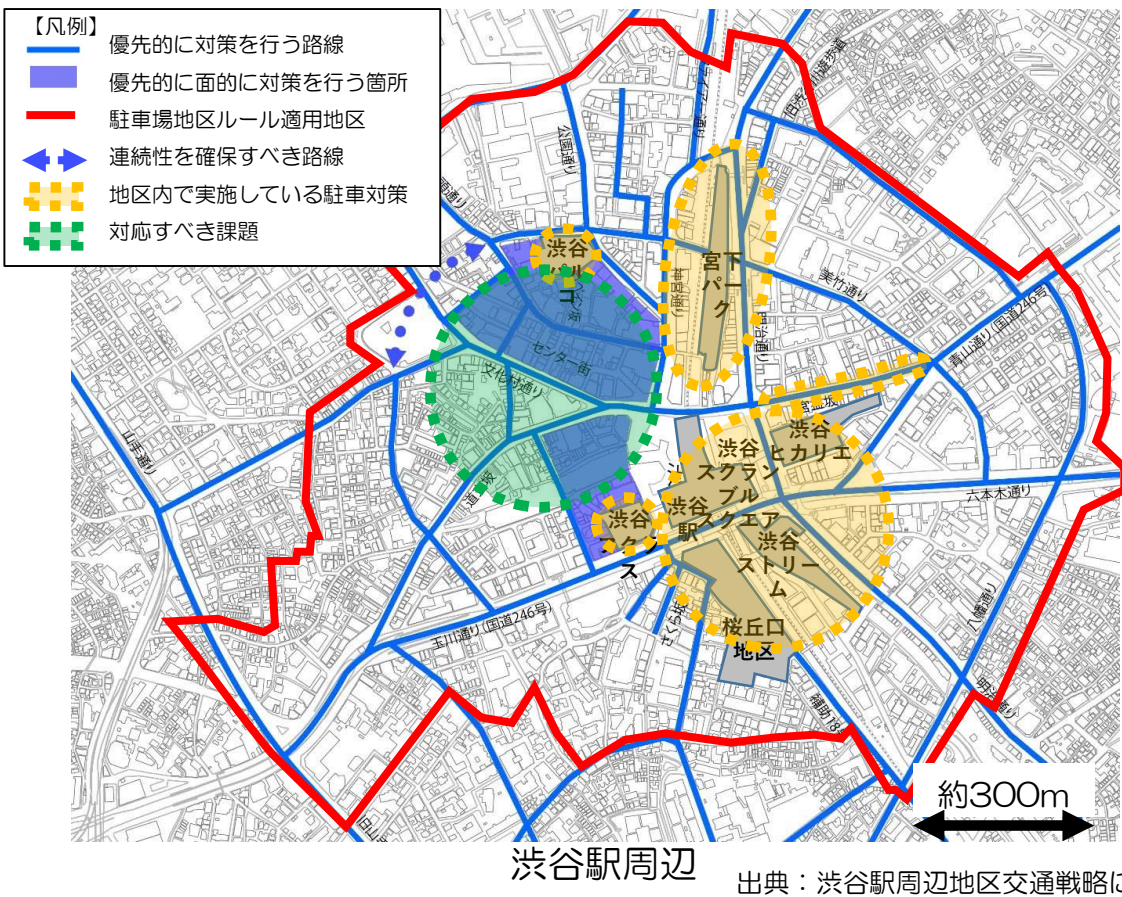
4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

4-3 地区設定の考え方

➤ 人中心のまちづくりにおける課題解決の視点から、駐車対策の範囲を設定

<範囲の設定例(案)>

- 地区のマスタープランや地区整備計画で規定する範囲、都市再生整備計画区域やまちなかウォークアブル推進区域と連携
- 再開発事業の実施範囲とその周辺エリア など



出典：Marunouchi Street Park 2021に加筆

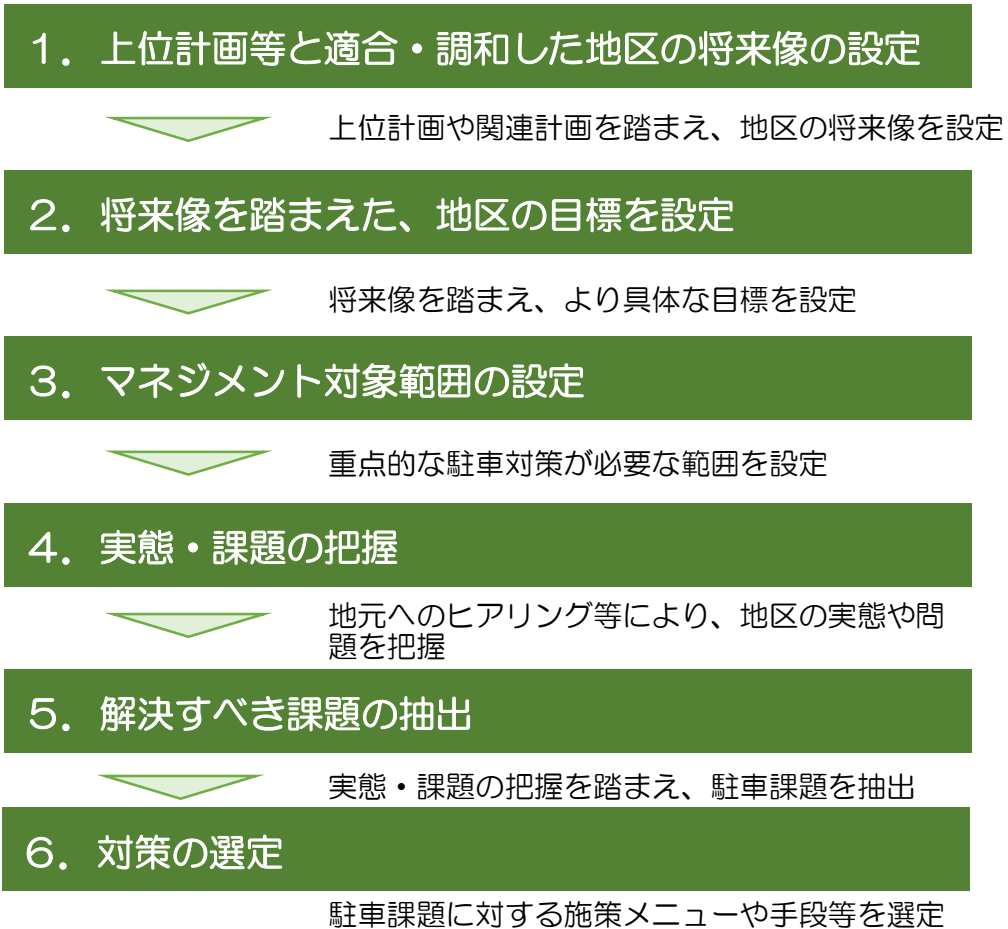
⇒ 駐車対策だけで規定するのではなく、まちづくり施策等と連携して、駐車対策の範囲を設定

4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

4-4 「(仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン」の策定

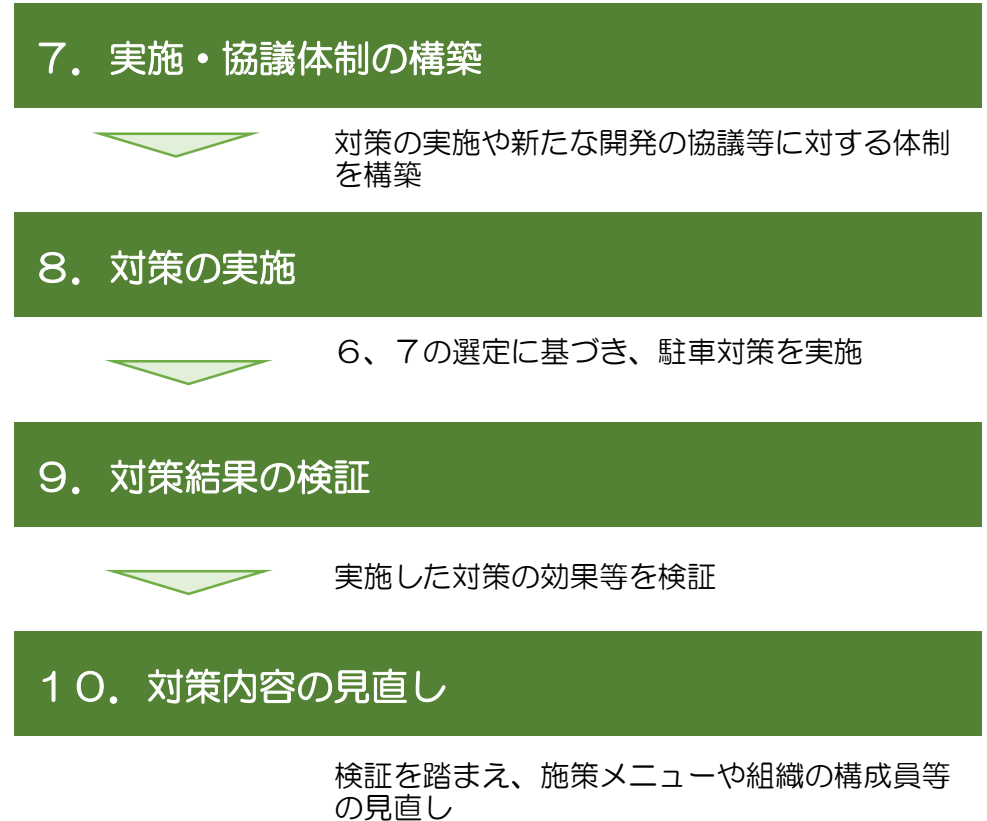
- 駐車問題と地区の様々な活動は密接に関係しており、幅広い主体が担い手となったマネジメント組織のもと、地区の特性を考慮した「(仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン」を策定し、地区が一体となった対策が必要
 - 地区マネジメント組織の事務局※が中心となって発議し、地区マネジメント組織の合意により策定
- ※ 事務局：まちづくり団体や区市町村等

(仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン



上位計画

関連計画

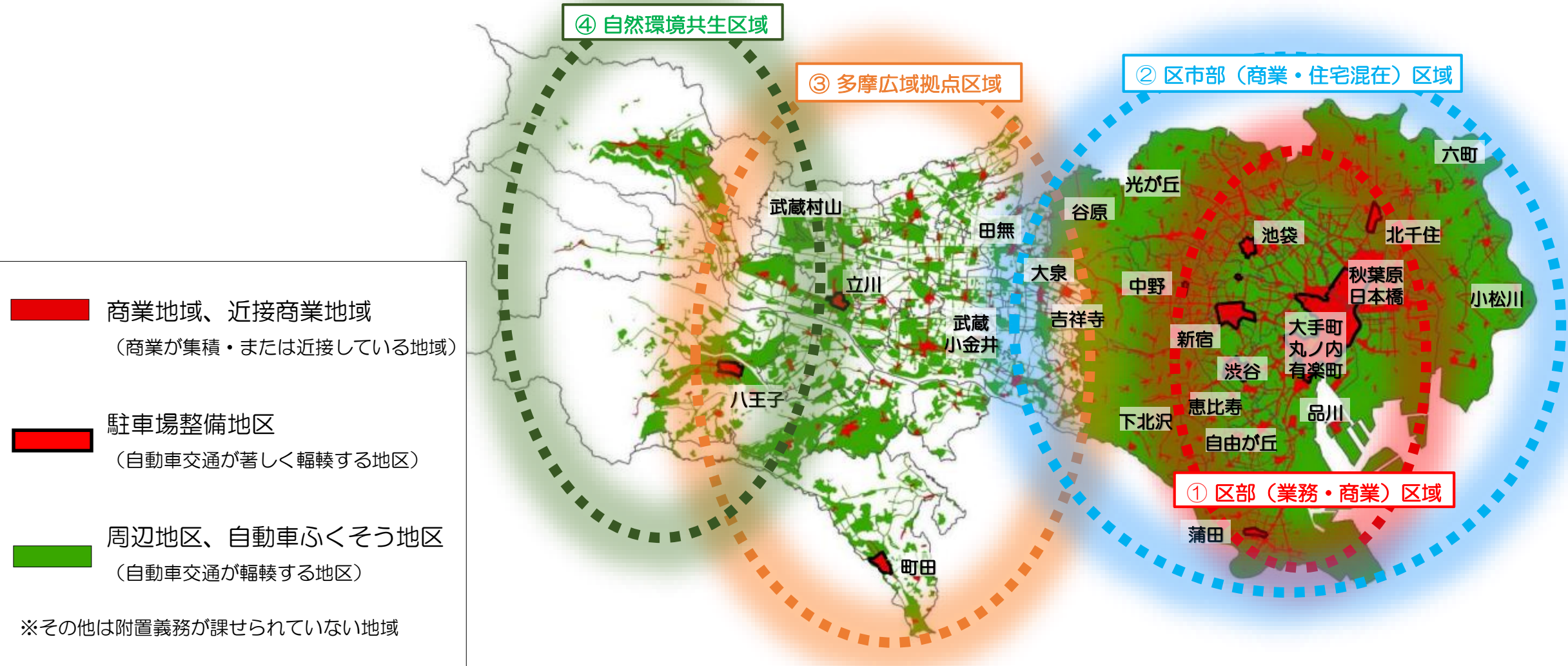


※ 継続的な対策実施に向けた運営資金確保の検討
(地域ルールや地域協力金やまちづくりの係る補助制度の活用等)

4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

4-5 区域の類型化と特性

- 都内では、附置義務駐車場の整備等により、着実に駐車施設は整備
- 附置義務台数が過剰である地区や附置義務の対象外の地区が存在し、地区により駐車場整備の状況に差が生じている



4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

【参考】地区の特徴の整理

- ▶ 都内には様々な特徴を持った地区が存在しており、10区分の地区について特徴を整理し、**4区域へ類型化**
- ▶ 多摩広域拠点区域において、**ターミナル駅周辺（例：町田駅、立川駅等）は、区域の選定に対し留意が必要**

		①区部（業務・商業）区域			②区市部（商業・住宅混在）区域			③多摩広域拠点区域		④自然環境共生区域
		区部 主要駅	区部 （業務・商業）	区部 （商業）	小規模商業 施設が集積	その他 鉄道駅周辺	区市部住宅地	鉄道結節駅	多摩地区 商業地	ロードサイド店が多い地区
想定 エリア		新宿/渋谷 /池袋/品川	日本橋/銀座	恵比寿/北千住/ 蒲田	代官山/吉祥寺/ 自由が丘	目白/光が丘/ 六町/西大井	小松川/谷原	大泉/田無/ 武蔵小金井	町田/八王子/ 立川	武蔵村山/ R16周辺
主な施設		業務・商業	業務・商業	商業	商業	商業・住居	住居	商業、住居	商業、住居	商業、住居
分担率	地区例	渋谷駅※1	日本橋駅※1	恵比寿駅※1	自由が丘駅※2	目白駅※2	船堀駅※2	大泉学園駅※2	八王子駅※2	武蔵村山市※3
	徒歩	97.1%	99.0%	97.5%	75.2%	75.3%	74.0%	64.1%	43.0%	18.0%
	自転車	0.4%	0.3%	0.0%	3.1%	11.5%	16.7%	23.6%	7.9%	20.0%
	バス	1.6%	0.2%	1.9%	14.1%	12.9%	9.1%	11.1%	29.1%	2.3%
	自動車	0.0%	0.0%	0.1%	6.9%	0.3%	0.2%	0.8%	11.8%	40.7%
地区の特長		<ul style="list-style-type: none"> ・業務・商業機能が集積 ・徒歩による移動が多く、道路空間における歩行者と自動車の交錯する場所が多い ・他の区域よりも先行して、新たなモビリティの普及が想定される 			<ul style="list-style-type: none"> ・商業・文化、産業等の機能が集積するエリアと居住エリアが混在 ・駅周辺などは、幅員の狭い道路が多い ・徒歩に加え、自転車やバスを利用 			<ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心に、生活サービス等の多様な機能が集積 ・駅と居住エリアのアクセス距離が長く、自転車やバスの利用が多い 		<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路沿道にロードサイド店舗が立地するなど、都市機能が分散 ・日常の移動は自動車が多い

※1「平成27年 大都市交通センサス」における定期券利用者の最終降車鉄道駅からの利用交通手段分担率

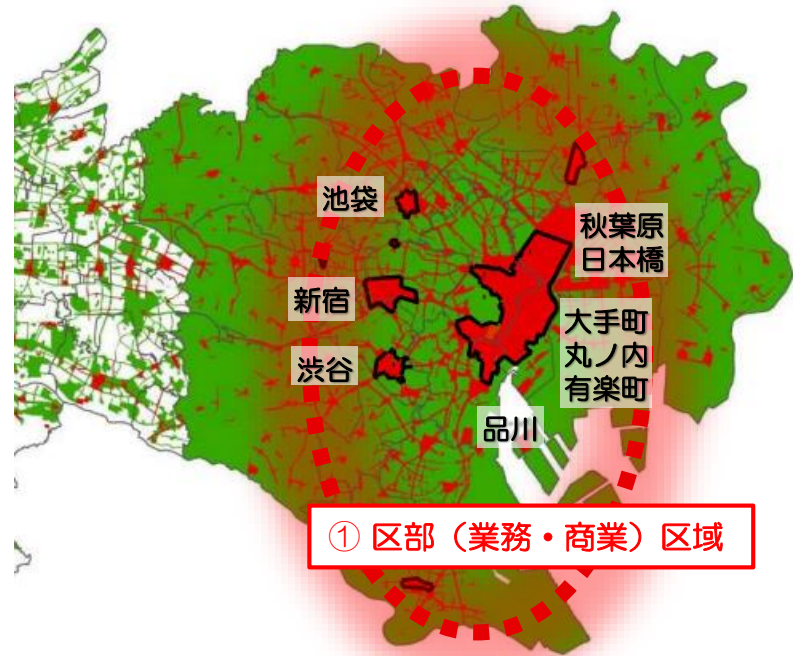
※2「平成27年 大都市交通センサス」における定期券利用者の初乗り鉄道駅からの利用交通手段分担率

※3「平成30年 パーソントリップ調査」におけるゾーン別発生交通量の代表交通手段分担率

4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

4-5-1 区部（業務・商業）区域

- ▶ 有閑スペースの発生、人と自動車の交錯、先進技術やモビリティへの対応が必要
- ▶ 既存ストックの他モビリティへの転用や歩行者空間を創出する施策の実施、新技術等に対応した駐車施策が求められる



■ 主な駐車課題

- 駐車場の供給量が需要を上回り、有閑スペースが生じている
- 駐車場出入口等にて、自動車と歩行者が交錯し、にぎわいが分断
- 路上駐車や荷さばきによる歩行者の安全な通行の分断
- 他区域に先行して普及が想定される先進技術や新たなモビリティへの対応

■ 区域のイメージ



銀座（中央区）



池袋（豊島区）

■ 重点的に取り組むべき主な施策

短期的

- 稼働率の低い駐車場の他のモビリティへの転用や地域ルールを活用した駐車場の適正配置
- 人中心のまちづくり（ウォークブル推進事業等）と連携した駐車場出入口の制限などの取組
- カーブサイド等の活用や料金設定による駐車場分散等の効果的・効率的な駐車対策の実施

長期的

- 先進技術に対応した駐車施策の展開や新たなモビリティの乗降・駐車スペースの使い方の検討

4-5-2 区部（商業・住宅混在）区域

- 狭い道路への路上駐車、大規模災害への被害、歩行者と荷さばき車の混在等への対応が必要
- 地域ルールを活用した駐車対策、防災機能の付加、タイムシェアによる歩行者と自動車の分離が求められる



■ 主な駐車課題

- 駅前の狭い商店街通り等における路上駐車が発生
- 区部東部等、大規模災害による浸水の恐れ
- 歩行者空間にて、小規模店舗等に対する荷さばき車両
- 新たなモビリティやシェアリングの駐車スペースが不足

■ 区域のイメージ



自由が丘（目黒区）



恵比寿（渋谷区）

出典：東京都駐車場条例検討委員会資料

■ 重点的に取り組むべき主な施策

短期的

- 路上駐車対策として、地域ルールを活用した隔地駐車場の確保等の駐車施策の展開
- 災害時の立体駐車場の避難スペースとしての利用や避難場所として活用するため防災機能の付加
- 地区特性を考慮したタイムシェアを実施し、歩行者空間での自動車との混在を削減

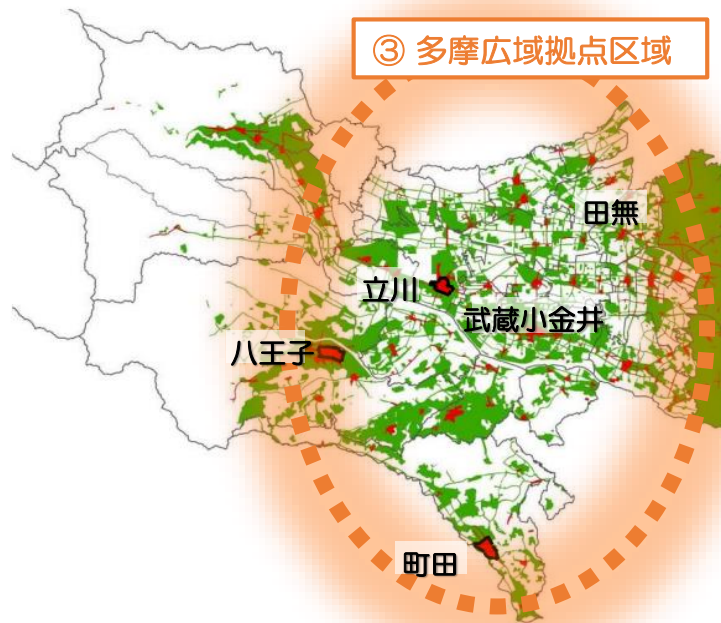
長期的

- 新たなモビリティやシェアリングが普及を想定した駅周辺の駐車・乗降スペースの確保の検討

4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

4-5-3 多摩広域拠点区域

- 駅周辺での駐車問題等への対応や人口減少に伴う都市機能の分散等への対応が必要
- 駐車需要の高いモビリティの駐車需要の確保、立地適正化計画の策定に合わせた駐車場の適正配置促進が求められる



■ 主な駐車課題

- 駅周辺の放置自転車の発生
- 駅前空間における自動車等と歩行者の錯綜
- 都心部への自動車交通の流入
- 人口減少に伴う、都市機能の分散

■ 区域のイメージ



鶴川駅（町田市）



国立駅（国立市）

出典：立川経済新聞

■ 重点的に取り組むべき主な施策

短期的

- 自転車等の駐車需要の高いモビリティに対応する駐車スペースの確保
- 駐車場を地区の外縁部へ適正配置し、自動車と歩行者を分離した歩行者空間の確保
- 乗換えしやすい駐車場を確保してパークアンドライドの導入による都心部への流入交通の削減

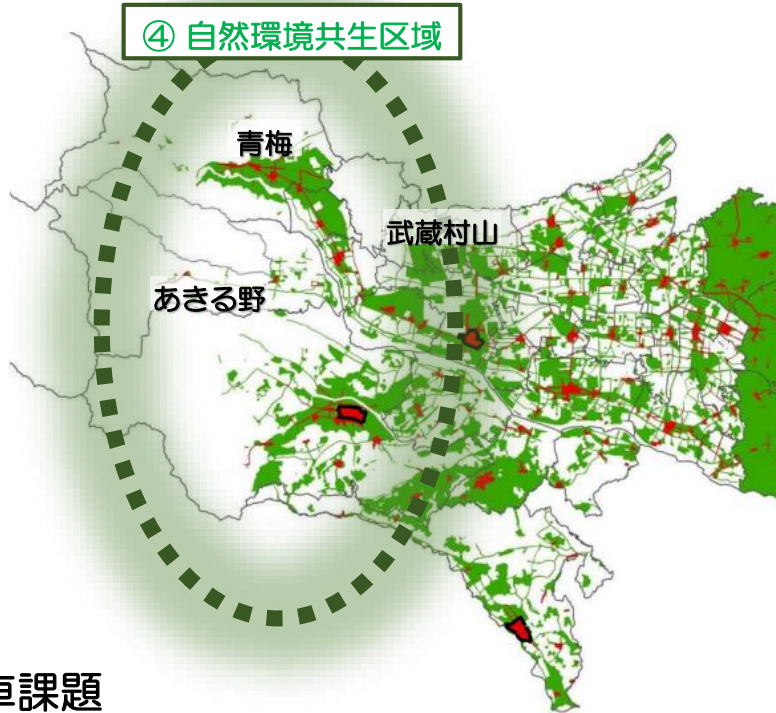
長期的

- 立地適正化計画の策定による機能集約に合わせた駐車場の適正配置の促進

4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

4-5-4 自然環境共生区域

- 局地的な駐車需要や過疎・高齢化が進展に対応した駐車対策が必要
- 地区特性に応じた駐車対策や高齢者に配慮した駐車施設やモビリティの乗降・駐車スペースの検討を実施



■ 主な駐車課題

- 送迎のための鉄道駅周辺での路上駐車
- ロードサイド店舗や観光施設等、駐車需要への対応
- 過疎・高齢化の進展に対応した、駐車施設の確保
- 過疎・高齢化に伴い、普及が想定されるモビリティへの対応

■ 区域のイメージ



国道16号（昭島市）



箱根ヶ崎駅（瑞穂町）

■ 重点的に取り組むべき主な施策

短期的

• 駅周辺等の局地的に生じる駐車需要への対応

• 観光施設周辺等の地区特性に応じたきめ細かい情報発信による入場待機やうろつき交通の削減

• ユニバーサルデザインを考慮した駐車施設の整備

• 高齢者の利用が想定されるモビリティの乗降・駐車スペース等の検討

長期的

4 地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

4-6 フォローアップ

- 「（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

