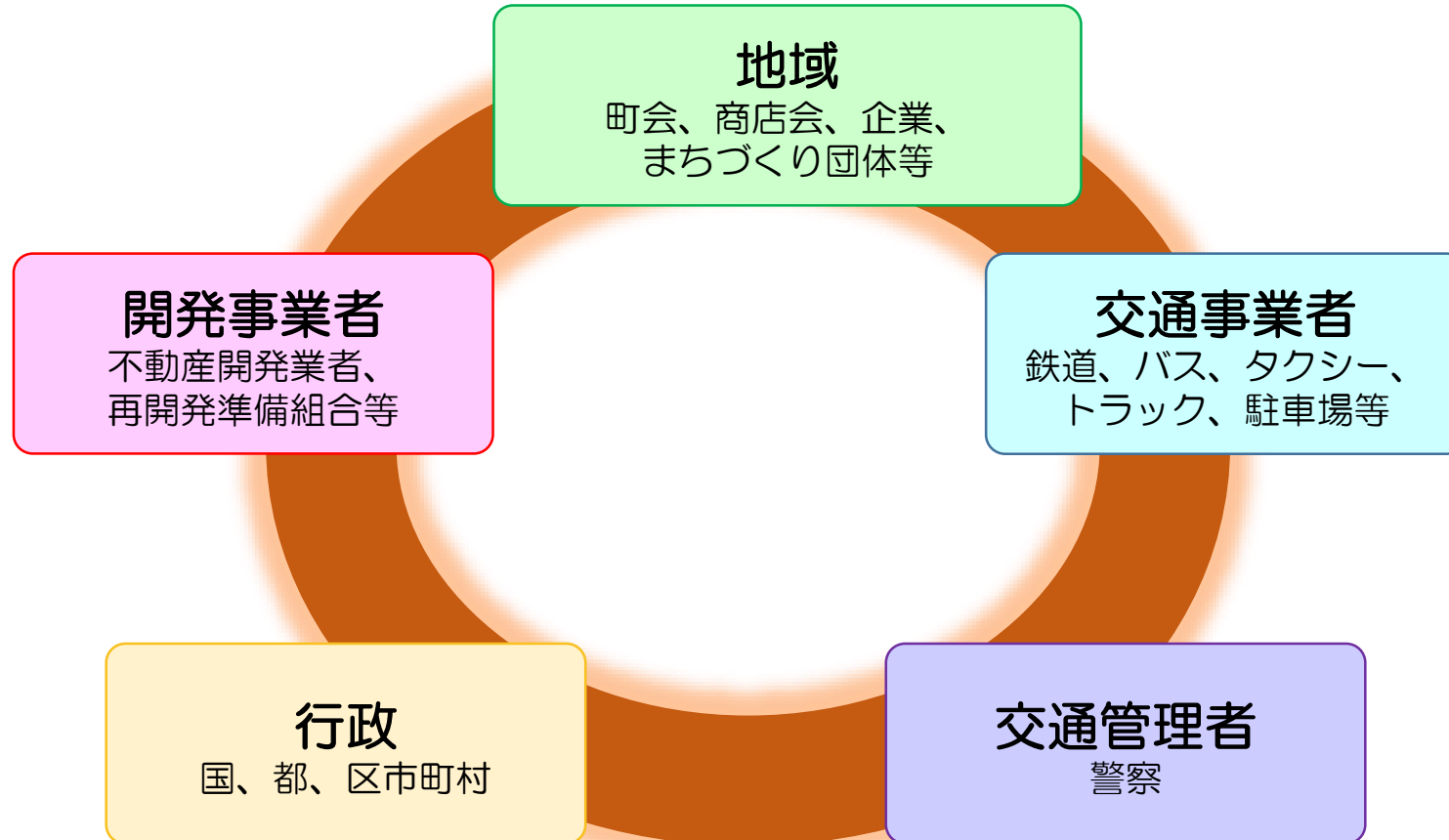


資料5 地域特性を考慮したマネジメント手法の検討

5 地域特性を考慮したマネジメント手法の検討

5-1 地区マネジメントの必要性

- 地域の駐車問題は、その地域における経済・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域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、地域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





5 地域特性を考慮したマネジメント手法の検討


5-2-1 地域の特徴の整理

- これまでは駐車施設の拡充を目的とし、駐車場例に基づく附置義務対象地域等において駐車施設を整備
- 一定の駐車施設が整備されたため、より具体的な地区ごとに、駐車場に対する地区マネジメントが必要

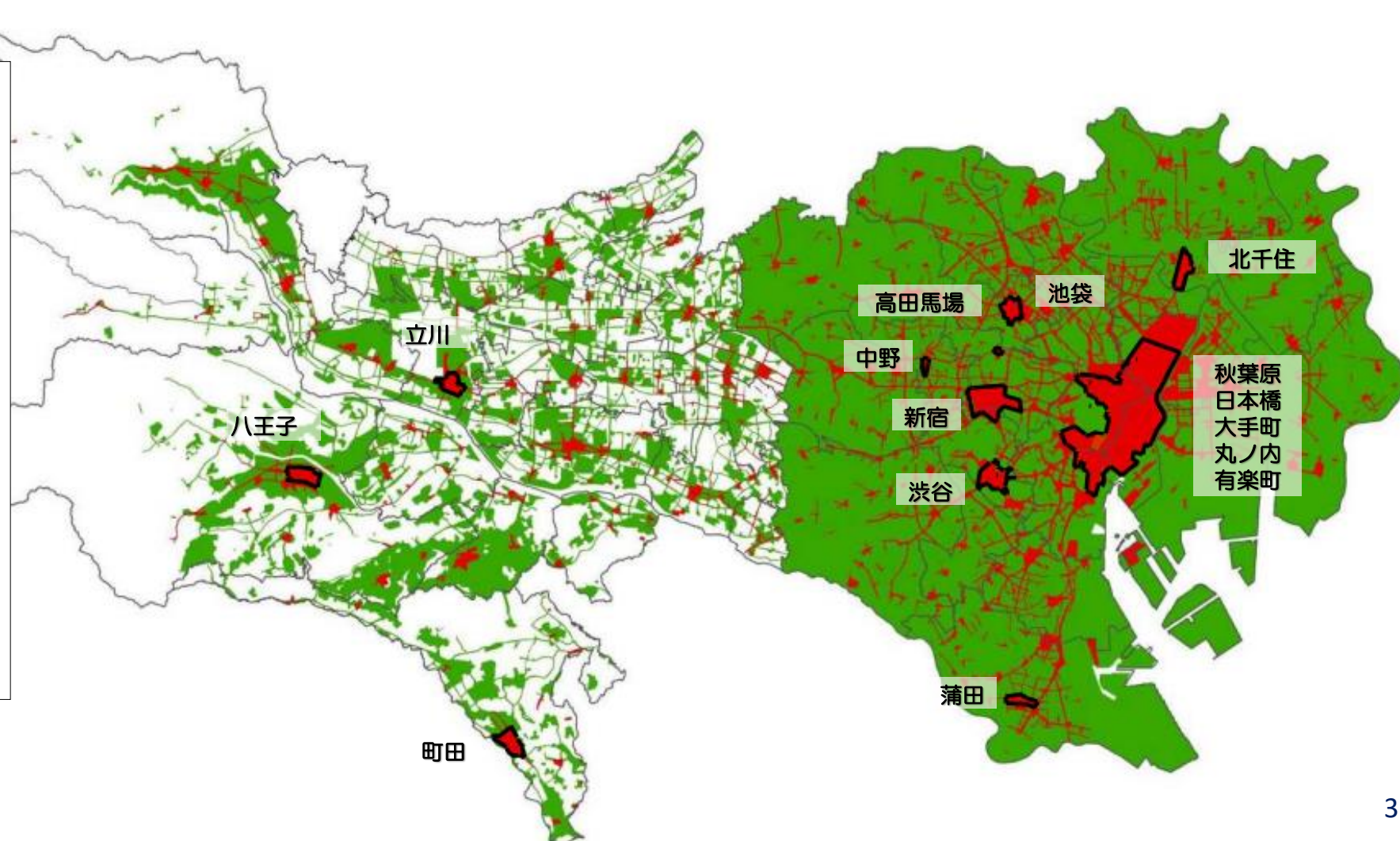
< 駐車場条例に基づく附置義務対象地域 >

 商業地域、近接商業地域
(商業が集積・または近接している地域)

 駐車場整備地区
(自動車交通が著しく輻輳する地区)

 周辺地区、自動車ふくそう地区
(自動車交通が輻輳する地区)

※その他は附置義務が課せられていない地域



5 地域特性を考慮したマネジメント手法の検討

5-2-2 地域の特徴の整理

➤ 都内には様々な特徴を持った地域が存在しており、10区分の地域について特徴を整理し、4区域へ類型化

①区部（業務・商業）区域

- 移動：徒歩
- 平日・休日問わず、路上駐車が多い

②区市部（商業・住宅混在）区域

- 移動：徒歩＋公共交通
- 商業に加え、住居も混在

③多摩広域拠点区域

- 移動：公共交通＋自動車
- 商業に加え、住居も混在

④自然環境共生区域

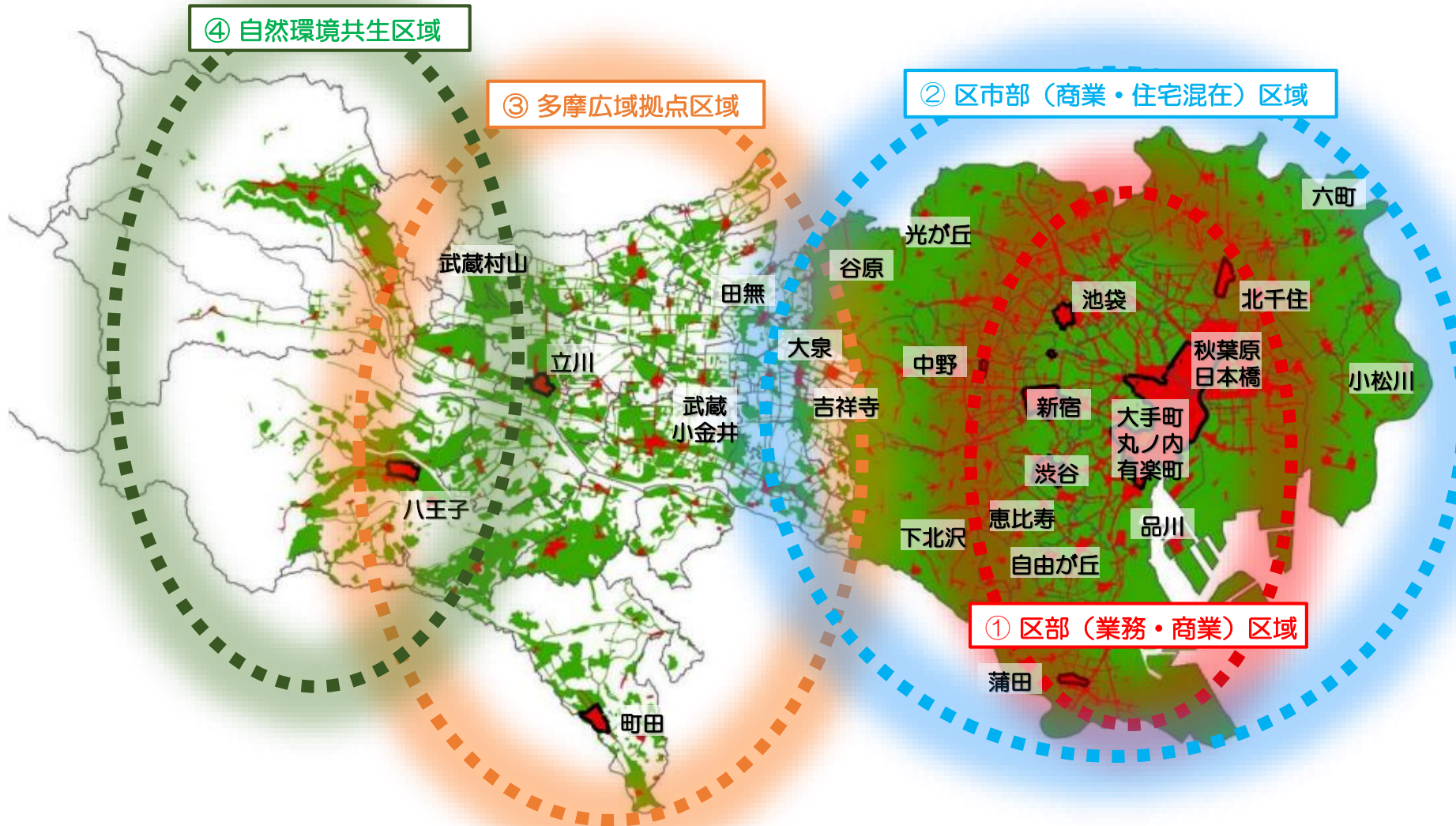
- 移動：主に自動車を活用

| | | 山手線 主要駅 | 山手線内 (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 | 多摩地域 商業地 | ロードサイド 店が多い地域 | 多摩地域 住宅地 |
|----------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|--------|-----------------|---------------|------------------|-------------|
| 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 | 圏央道以西 |
| 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 | 住居 |
| ※1 分担率 | 地域例 | 渋谷駅 | 日本橋駅 | 恵比寿駅 | 自由が丘駅 | 目白駅 | 船堀駅 | 大泉学園駅 | 八王子駅 | 武蔵村山市 | あきる野市 |
| | 徒歩 | 97.1% | 99.0% | 97.5% | 75.2% | 75.3% | 74.0% | 64.1% | 43.0% | 18.0% | 16.7% |
| | 自転車 | 0.4% | 0.3% | 0.0% | 3.1% | 11.5% | 16.7% | 23.6% | 7.9% | 20.0% | 13.9% |
| | バス | 1.6% | 0.2% | 1.9% | 14.1% | 12.9% | 9.1% | 11.1% | 29.1% | 2.3% | 0.8% |
| | 自動車 | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 6.9% | 0.3% | 0.2% | 0.8% | 11.8% | 40.7% | 46.7% |
| の駐 車場 特徴 | 主な駐車施設 | 時間貸し Pメーター・P枠 | 時間貸し Pメーター・P枠 | 時間貸し Pメーター・P枠 | 時間貸し | 時間貸し | 時間貸し | 時間貸し | 時間貸し | | |
| | 附置義務駐車場 | 多 | 多 | 少 | 少 | 少 | 少 | 少 / 無 | 多 | 少 / 無 | 少 / 無 |
| 乗 用 車 | 路上駐車 | 平日・休日 | 休日 | 平日・休日 | | | | 平日・休日 | 平日・休日 | | |
| | 送迎駐停車 | | | | | | | ● | ● | | ● |
| | 商業施設 | ● | ● | ● | | | | ● | ● | | |
| | 自転車の放置 | ● | ● | ● | | | | ● | ● | | |
| 自二・原付の放置 | | ● | ● | ● | | ● | ● | | | | |
| 貨 物 車 | 荷さばき場への 需要 | ● | ● | ● | ● | | | | ● | | |
| | 小規模店舗前の 路上荷さばき | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | |
| | タクシー | ● | ● | ● | ● | | | ● | ● | | |

※1 「平成27年 大都市交通センサス」における通勤目的の端末交通手段、「平成30年 パーソントリップ調査」におけるゾーン別代表交通手段別発生交通量より

5 地域特性を考慮したマネジメント手法の検討

5-2-3 地域の類型化による区分 (案)



①区部 (業務・商業) 区域
＜特徴＞
・主な移動は徒歩
・平日・休日問わず、路上駐車が多い
＜想定される課題＞
・地域ニーズに応じた、附置義務駐車場等の配置 等

②区市部 (商業・住宅混在) 区域
＜特徴＞
・歩行者に加え、バスや自転車による移動
・商業に加え、住居も混在
＜想定される課題＞
・混在する様々なモビリティと荷さばきの輻輳 等

③多摩広域拠点区域
＜特徴＞
・自転車やバスによる移動も多い
・商業に加え、住居も混在
＜想定される課題＞
・駐車場の集約化など、地域ニーズに応じた取組を実施

④自然環境共生区域
＜特徴＞
・主な移動手段は自動車
＜想定される課題＞
・地域ニーズに応じた駐車場配置 等

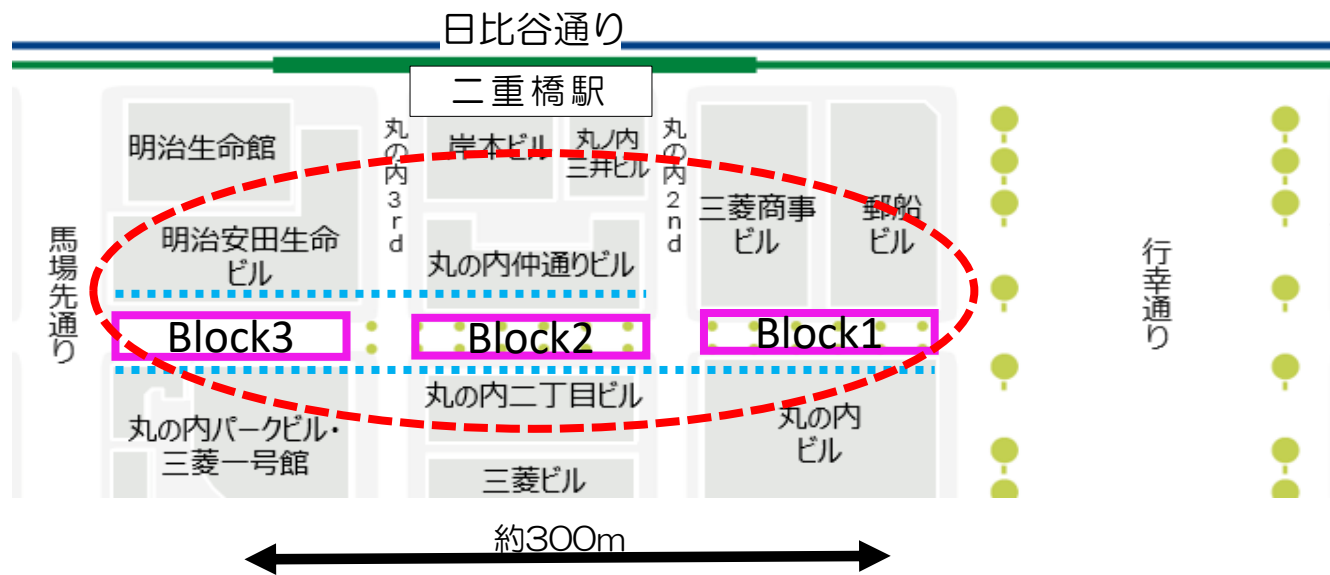
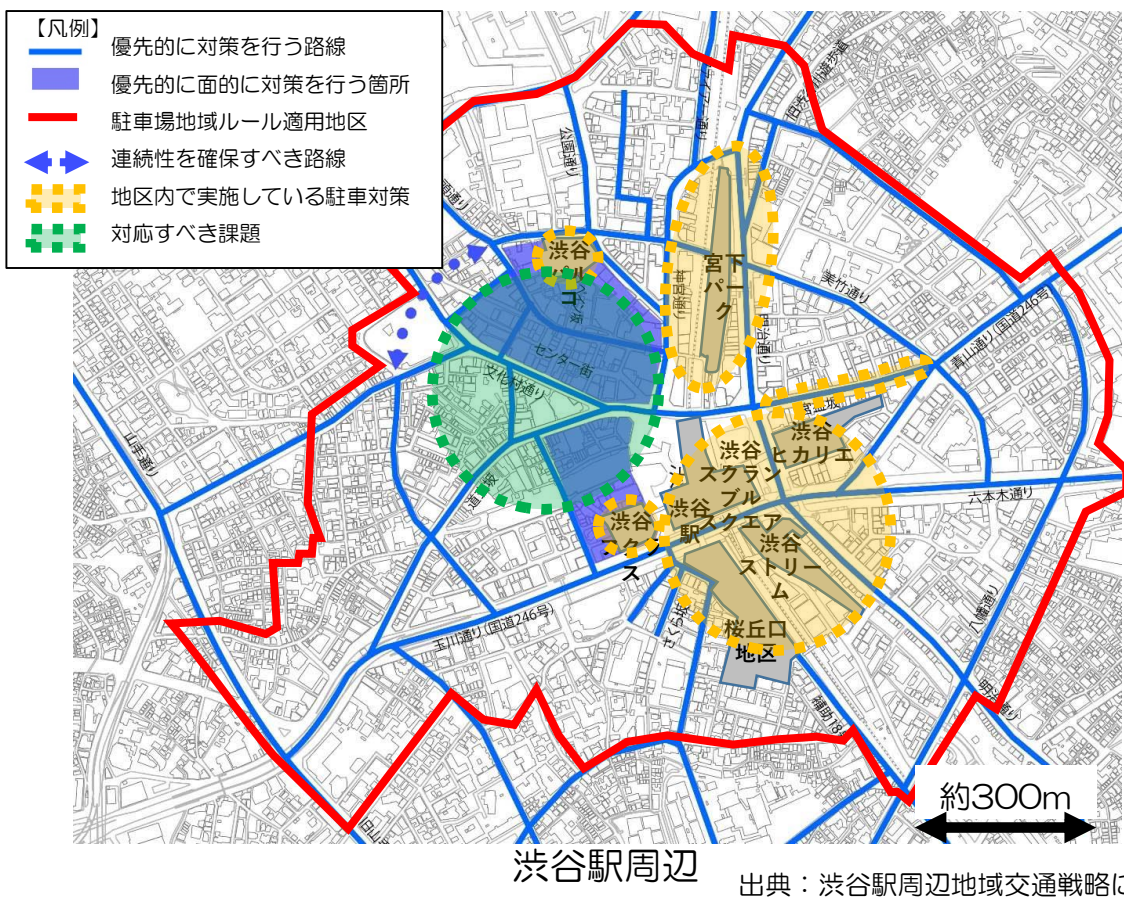
5 地域特性を考慮したマネジメント手法の検討

5-3 範囲の考え方

➤ 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)>

- 地域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

5 地域特性を考慮したマネジメント手法の検討

5-4 組織の考え方 マネジメント組織の構成

- 区域により取組主体は異なるものの、当該地域のまちづくりを検討する組織の構成員は概ね同一
- 駐車対策にあたっては、こうした地区マネジメント組織にて検討を実施

<組織の構成事例>

| | 渋谷駅周辺地区 (渋谷区) | 大手町・丸の内・有楽町地区 (千代田区) | 町田駅周辺※ (町田市) | 高松市 (香川県高松市) |
|---|------------------|-------------------------|-----------------|--------------------------|
| 1 | 学識経験者 | 学識経験者 | 学識経験者 | 学識経験者 |
| 2 | 行政 | 国土交通省、渋谷区、東京都 | 町田市 | 国土交通省、香川県 |
| 3 | 交通事業者 | 鉄道事業者 | トラック協会 | 鉄道事業者、タクシー協会、バス協会、トラック協会 |
| 4 | 地域 | 町会、商店会、まちづくり団体 | 自治会、商店会 など | 商店街振興組合、観光団体、まちづくり団体 |
| 5 | 開発事業者 | 再開発準備組合等 | | |
| 6 | 交通管理者 | 警視庁 | 警視庁 | 香川県警 |
| | 事務局 | 渋谷区 | 地域内企業 | まちづくり団体、町田市 |

※昨年度実施の社会実験の実行委員会