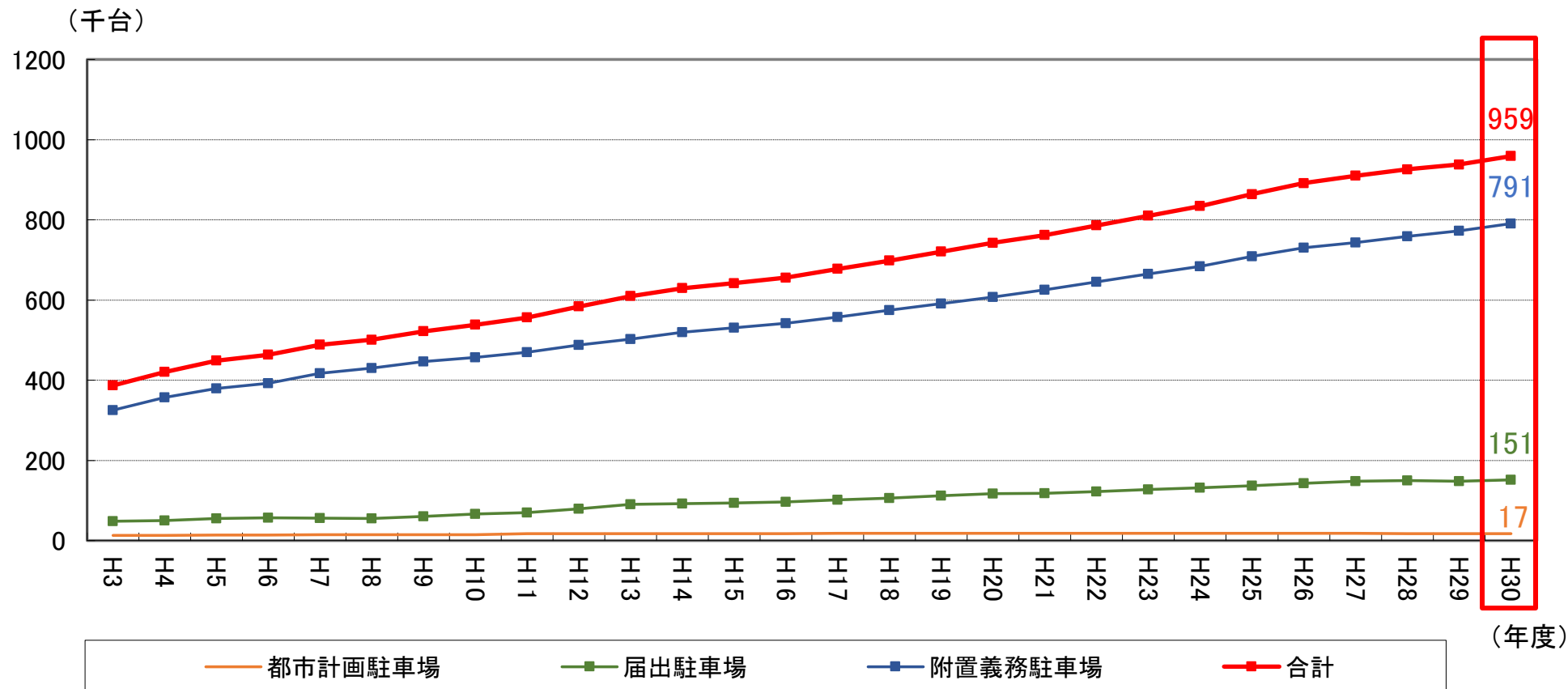


都内の駐車場整備台数の推移

○都内の駐車場整備台数は、平成30年度現在、約96万台となっており、そのうち附置義務駐車場が全体の8割以上を占め、駐車需要を支えている



出典：自動車駐車場年報（国土交通省）

他自治体と東京都の制度上の違い

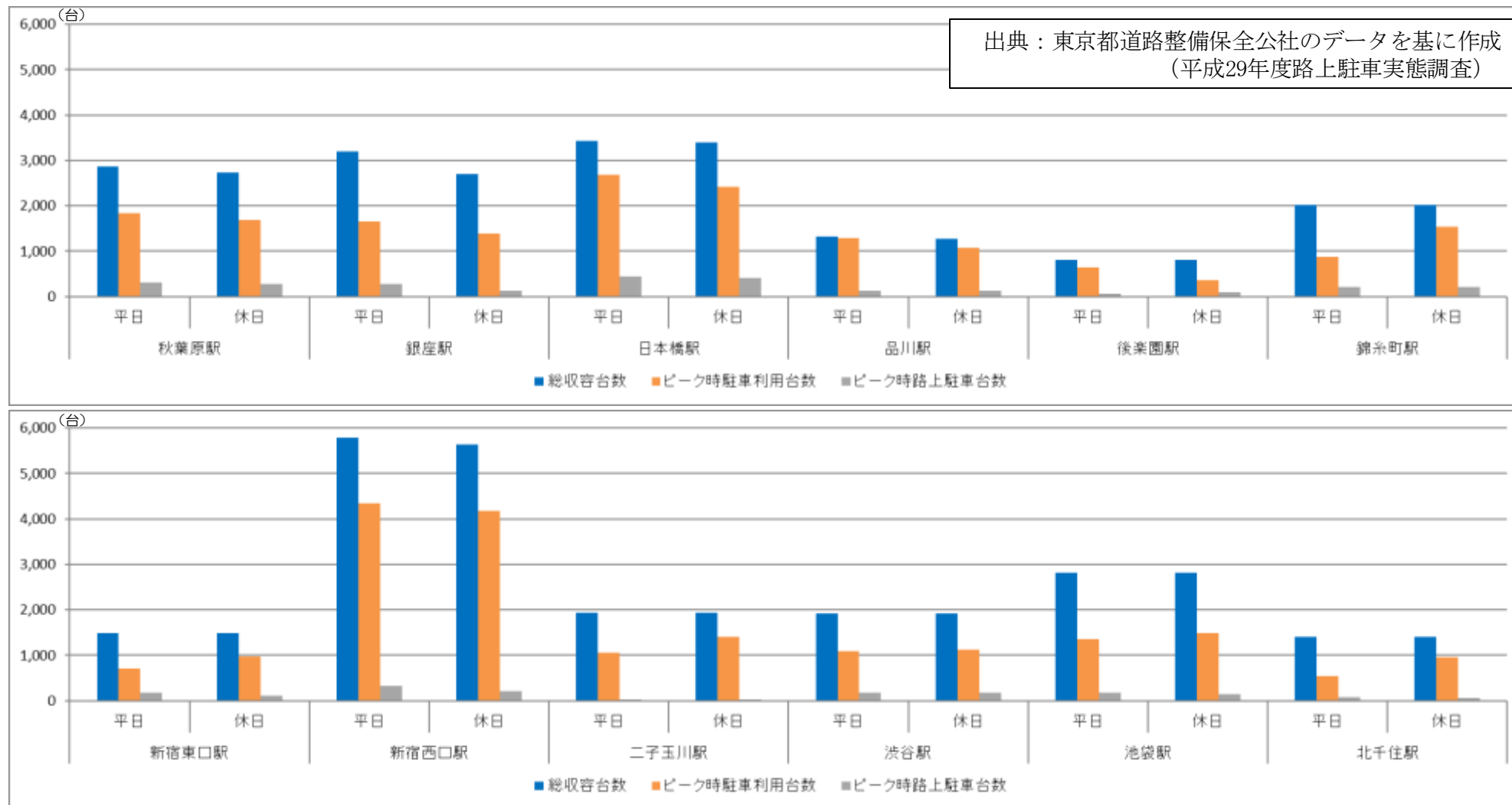
- 他自治体（市）では、都市・地域総合交通戦略等の計画と附置義務条例を同じ自治体が所管しており、エリアの特性に応じて附置義務基準についても狭いエリアできめ細かく設定することが可能であるほか、緩和や隔地などのルールについても詳細に設定が可能
- 都内では、総合交通戦略の策定や駐車・交通対策の実施等は区市が担い、附置義務基準を定める条例は広域行政の都が担っている
- 平成14年からは、駐車場整備地区内で駐車場整備計画が策定されたエリアを対象に、地域の特性に応じた附置義務基準の設定を可能とした地域ルール制度を創設し、駐車場の需給状況のミスマッチに対応

都では、一律の附置義務基準と合わせて、地域ルール制度を運用することにより、地域特性やまちづくりの方向性を踏まえた駐車場整備を促進している

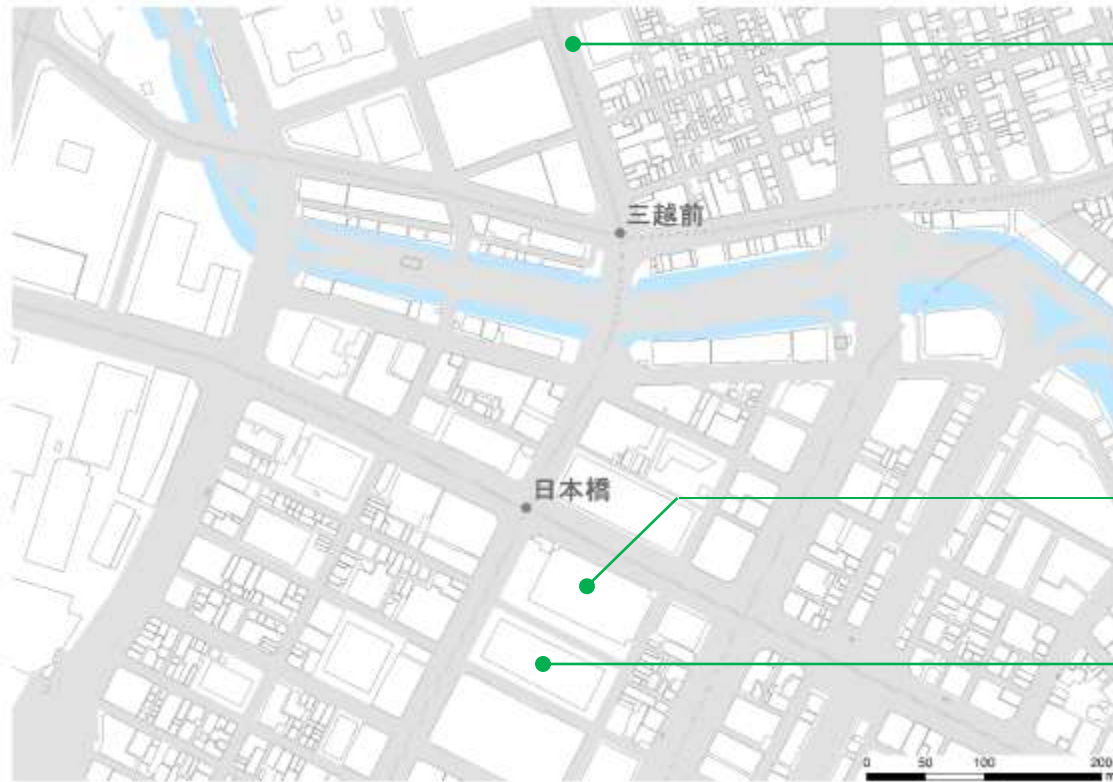
駅周辺における駐車場の需給状況【再掲】

○現在、駐車場整備地区以外の地区においても、駐車場の需給状況のミスマッチが生じている

○区部の一部の駅周辺で、一般車の駐車場供給過多（代表例）



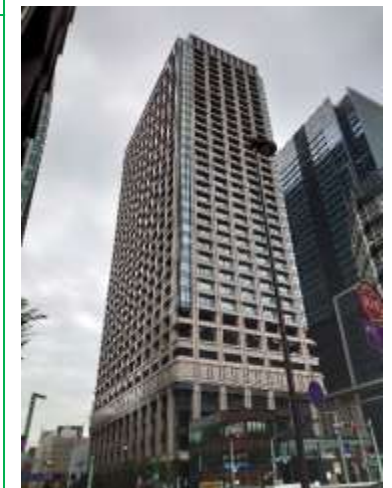
駅周辺における駐車場の需給状況（日本橋駅周辺）【再掲】



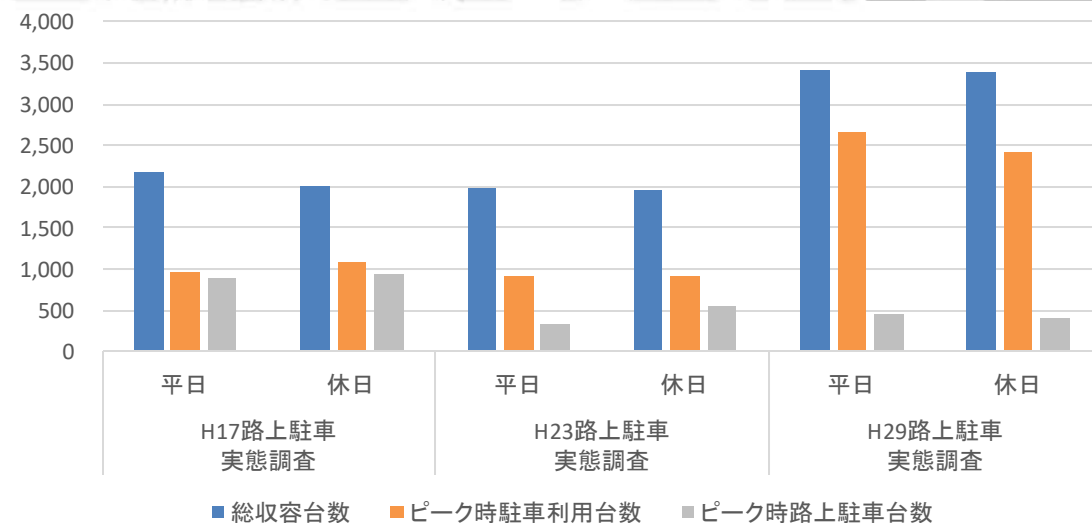
建物名：コレド室町1・2・3
所在地：中央区日本橋2丁目
竣工年：平成22年10月
(コレド1)
：平成26年3月
(コレド2・3)



建物名：日本橋高島屋三井ビルディング
所在地：中央区日本橋2丁目
竣工年：平成30年6月

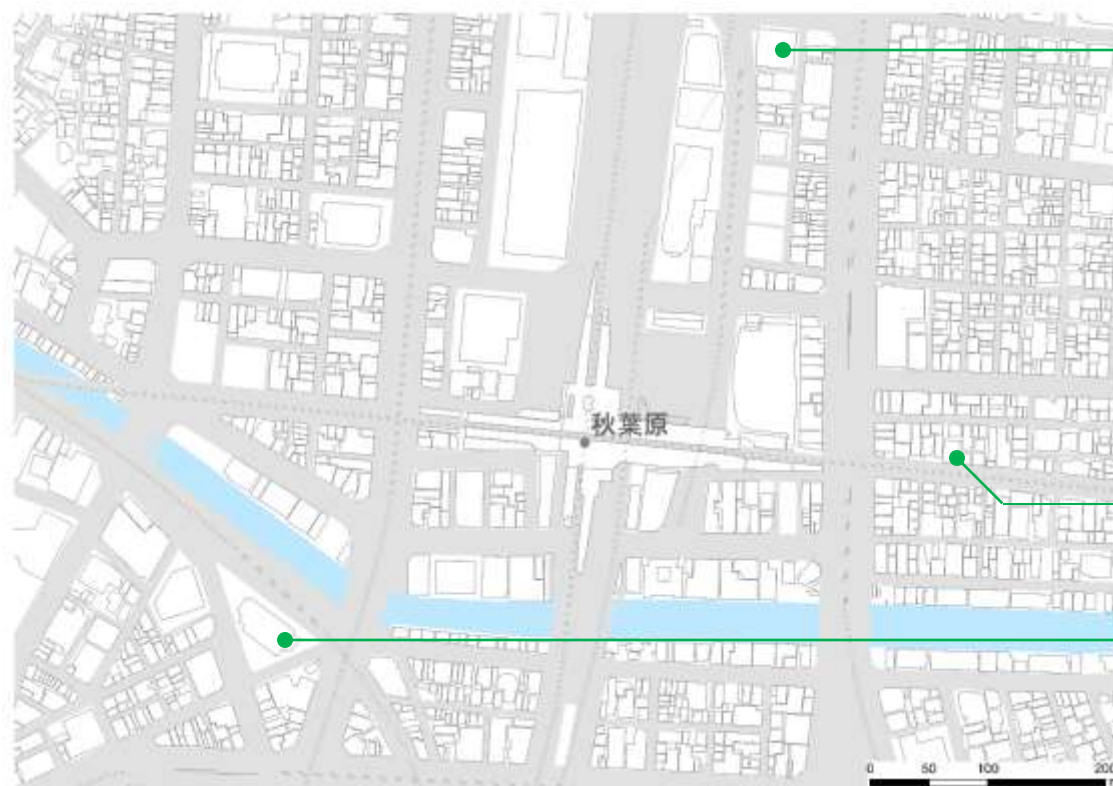


建物名：東京日本橋タワー
所在地：中央区日本橋2丁目
竣工年：平成27年4月



出典：東京都道路整備保全公社のデータを基に作成

駅周辺における駐車場の需給状況（秋葉原駅周辺）【再掲】



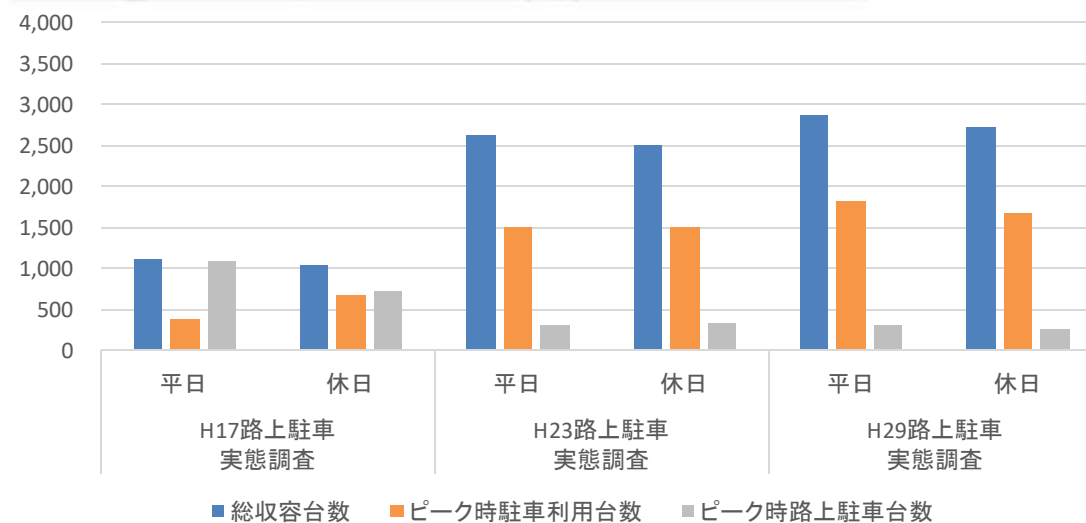
建物名：JEBL秋葉原スクエア
所在地：千代田区神田練堀町
竣工年：平成28年8月



建物名：JR神田万世橋ビル
所在地：千代田区神田須田町
竣工年：平成25年1月



建物名：アパホテル秋葉原駅前
所在地：千代田区神田佐久間町
竣工年：平成24年10月



出典：東京都道路整備保全公社のデータを基に作成

【今回の検討委員会で議論】

○都内において、従来の車中心のまちづくりから転換し、人中心の賑わいに溢れ歩きたくなるまちづくりに取り組もうとする地区が数多くみられ、まちなかにおける駐車施設の適正配置に対するニーズが高まってきているが、現在、地域ルールは駐車場整備計画が策定されたエリアなど、限られたエリアでのみ策定可能

→このようなニーズに対応した制度拡充が必要

【次回以降の検討委員会で議論（制度設計、支援策等）】

○まちづくりの担い手は多様だが、地域ルールの策定主体は地元区市等に限定されている
（駐車場整備地区内、エコまち法：区市、特措法：都市再生協議会）

→今後、歩いて楽しいまちづくりに取り組もうとする地区等において、地域ルールの策定を広く進めていくには、まちづくりの担い手である開発事業者やエリマネ団体等が新たな地域ルールの策定主体となることについて検討が必要

（有識者、地元区市、警察、都などの関与は引き続き必要）

【次回以降の検討委員会で議論（制度設計、支援策等）】

○エリアによっては地域ルールの適用申請の年間件数が少ないため、運用組織を維持する事が難しいと感じている

→効率的な運用組織の在り方について検討

○各自治体が地域ルールを策定した際のノウハウの継承をいかに行うか

○ルール策定にあたっての調査・検討の費用について負担を感じている

→策定支援策を今後検討

○集約駐車場（乗用車、荷捌き車）の確保

→集約駐車場を確保するための方策を検討

○自動二輪の駐車場の確保や荷捌き車の路上駐車への対策が求められている

→地域ルールによる対応について検討が必要

○これまで10地区で地域ルールの策定・運用が行われているが、附置義務台数の低減が主要な取組みとなっており、その他の課題解決にも積極的に取り組むことが必要

→地域ルール策定にあたり、地域の課題解決への対応など盛り込むべき事項を検討

都内における人中心のまちづくり取組事例（新宿区）

○新宿区は、新宿駅周辺地域において、駅前広場の再編、交流や賑わいを生む空間創出などにより、人中心のまちづくりを目指している

■ 2040年代を見据えた新宿駅周辺地域の将来像

国内外の人・モノ・情報が集まり、交わり、刺激し合い、さらなる魅力や新たな価値を持続的に創出し続ける「国際交流都市・新宿」

～「交流・連携・挑戦」が生まれる人中心のまちへ～

(1) 車中心のまちから人中心のまちへ (2) 多様な都市機能が近接し、連携するまち

■ まちづくりの視点

- (1) 変え、整える：歩行者中心で交流や賑わいを生む空間へと変えていく
 - ・新たな技術の積極的な活用により、中心部への自動車交通の過度な流入を抑制
 - ・地域交通や多層的な歩行者ネットワークを充実・強化
 - ・まちの連続性に配慮した景観や街並みの誘導
 - ・交流や賑わいを生む質の高い歩行者空間の形成
- (2) 繋ぎ、広げる：多様な都市機能を活かして、相互の連携・融合を広げていく
- (3) 育て、伝える：官民連携によりまちの魅力を育て、伝えていく

■ まちづくりの方向性

- (1) 新宿の魅力の充実・強化：多様な都市機能の充実・強化
- (2) 活動しやすい歩行者空間の創出
 - ・歩行者優先の駅前広場等の整備（駅前広場再編、歩行者滞留空間や賑わい空間創出等）
- (3) 国際水準の環境整備：ユニバーサルデザインによるわかりやすいまちへの再編
- (4) まちの魅力を次世代へ継承：エリアマネジメントの構築・連携

■ 新宿駅直近地区の整備の方向性

- (1) 都市機能：国際水準の多様な機能集積による高質な交流拠点の形成
- (2) 都市基盤：賑わいと交流を生み出す歩行者に配慮した駅前広場の再編や多層なネットワークの形成
- (3) 賑わい交流：まち全体の魅力や活力を高める、わかりやすく人に優しい都市空間の創出
- (4) 空間・景観：まちが結節する空間特性を踏まえた、快適で高質な新宿らしい景観の形成

＜新宿駅直近地区の空間イメージ＞



＜新宿駅直近地区の整備方針のイメージ＞



出典：新宿の新たなまちづくり～2040年代の新宿の拠点づくり～
(H29.6 東京都・新宿区)

都内における人中心のまちづくり取組事例（台東区）

○台東区は、令和2年3月に上野地区のこれからのまちづくりの指針となる「上野地区まちづくりビジョン」を策定しており、その中で、歩行者がまちなかの屋外広場や案内・交流、滞在拠点を回遊するイメージや、荷捌きの集約の方向性が示されている

＜上野地区におけるまちなか空間の構成イメージ＞



■「上野らしさ」の価値をあげる都市機能の強化
(まち1) 世界中の人々を惹きつけ迎え入れる案内・交流の場づくり

[まち1-①] まちの資源の案内・サービス機能の強化
(例: ユニバーサルな案内・サービス機能、多言語化対応)

[まち1-②] まちの交流機能の導入
(例: 公共空間での共同イベント、シェアリング機能)

[まち1-③] まちの滞在機能の整備
(例: まちを見渡せる休憩機能、潤いのある屋外広場機能)

[まち1-④] まちの情報発信機能の強化

■将来の変化に対応した、しなやかな都市空間の形成
(まち4) 積み重ねた歴史が息づくまちの景観形成と賑わいのルールづくり

[まち4-①] まち全体の理念を共有するまちづくり憲章の策定

[まち4-②] まちの賑わいを創出するエリア特性をふまえたルールづくり

- ・建物の更新ルールづくりとまちなかにおけるオープンスペースの創出
- ・景観形成ルールづくり(中央通り・学問のみち等)

- ・道路空間活用のルールづくり(例: 中央通りにおける歩行者天国等の実施検討、アメ横及び周辺地域での商業の集積を活かした適正な道路利用(荷捌きの集約や道路活用))

出典：上野地区まちづくりビジョン（R2. 3 台東区）

都内における人中心のまちづくり取組事例（目黒区）

○自由が丘駅周辺地区は、落ち着きがあり回遊性のある商業集積地として発展してきたが、道路が狭く歩行者と自動車の交錯や路上荷さばき車両による混雑、自由が丘駅周辺の建物の老朽化などが喫緊の課題となっている

○そのため、自由が丘駅前西及び北地区において、東京のしゃれた街並みづくり推進条例の街区再編まちづくり制度に基づく「街並み再生地区」の指定及び「街並み再生方針」の策定を行い、老朽化した建築物の機能更新の機会を捉えて、都市計画道路の整備にあわせた共同建替えなどを促進し、自由が丘らしい魅力と活力ある商業拠点の形成や地区全体の防災性の向上などを推進

自由が丘駅前西及び北地区街並み再生方針の主な内容

■公共施設、敷地、建築物等の整備

・壁面後退による歩行者空間の拡充

・地域共同荷捌き場等の交通補完施設の整備

・花や緑による潤いとベンチ等の休息スペースを備えたにぎわい環境空間の創出等

■街並み再生を誘導するための緩和措置

まちづくりに寄与する様々な取組に対して容積率を緩和 など

（取り組み例）

・低層階ににぎわい施設又は生活支援施設の整備

・歩行者通路やにぎわい環境空間、ポケットパークの整備

・地域共同荷さばき場等の交通補完施設の整備

・地区内の無電柱化

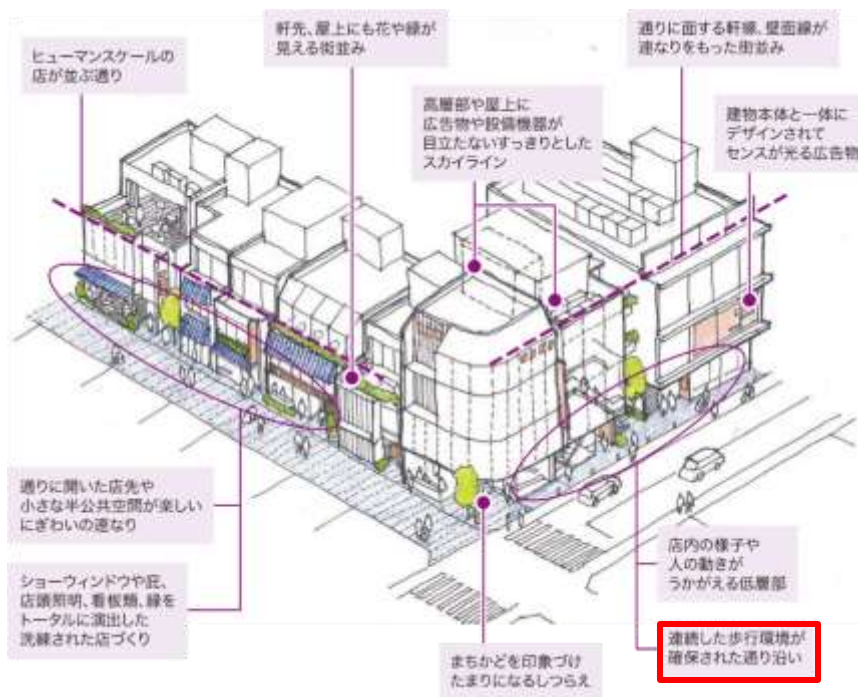
・一時滞在施設や防災備蓄倉庫の整備

＜自由が丘駅前西及び北地区の位置＞



出典：東京都都市整備局HP

＜自由が丘地区における商業ゾーンの街並みへの取り組み例＞



出典：自由が丘地区街並み形成指針（株式会社ジェイ・スピリット）

地域ルール対象エリア拡大の必要性

- 都内では、これまで地域ルールが策定されてきた駐車場整備地区や都市再生緊急整備地域等のほか、鉄道駅周辺や商業活動が活発な地区において、乗用車の駐車施設供給量の余剰や、荷さばき車両の路上駐車などの駐車課題が発生
- また、従来の車中心のまちづくりから転換し、人中心の居心地がよく賑わいのあるまちづくりに取り組もうとする地区が数多くみられ、まちなかにおける駐車施設の適正配置に対するニーズも高まっている

これまで

都市再生事業等を実施する地区
(都市再生緊急整備地域)

自動車のふくそうする地区
(地区駐車場整備地区)

低炭素化の促進を実施する地区
(低炭素まちづくり計画の区域内)

これから

これまでの地区に加え、まちづくりの視点から
駐車施設整備の課題に直面するエリア

- 地域ルールの導入が望ましいと考えられるエリア：駅周辺、観光地・伝統建築物、人の集まる商店街・都条例の附置義務台数と実際の駐車需要の間にミスマッチが生じている
- ➡ 鉄道駅周辺などで公共交通機関が発達し、乗用車の駐車場に余剰が生じている
- ➡ 物販店や飲食店等が多く集まり、荷さばき車による路上駐車が多くみられる

駅周辺のエリアの考え方

○交通戦略及び特定の交通課題の検討にあたり、都心部の鉄道駅の駅勢圏については、歩いて駅に行くことができる範囲として概ね500m以下、郊外部では、沿線人口や施設配置・アクセス交通手段を考慮しながら1,000mなどのように、都心部に比べて大きく設定するとしている

出典：都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き（H22.7 国土交通省）

○都市構造の評価指標において、高齢者の一般的な徒歩圏を半径500m、一般的な徒歩圏を半径800mとしている

出典：都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8 国土交通省）



出典：都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した
都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き
(H22.7 国土交通省)

[illegible]

出典：都市構造の評価に関するハンドブック
(H26.8 国土交通省)

鉄道網と駅勢圏の状況

36

- おおむね環状7号線の内側のエリアにおいて、駅勢圏を800m（徒歩10分圏内）とした場合の面積カバー率は約84%である。
- 域内で鉄道空白地帯の多い東部においても、国の交通政策審議会の答申を踏まえ東京8号線延伸（※）等の検討が進められている。
- 鉄道路線が3路線以上結節している交通利便性の高い駅が集積している。

※東京8号線(豊洲～住吉間)整備計画（H29.3江東区）

区部における鉄道網と駅勢圏の状況

「半径10km」は東京駅まで概ね30分の圏域

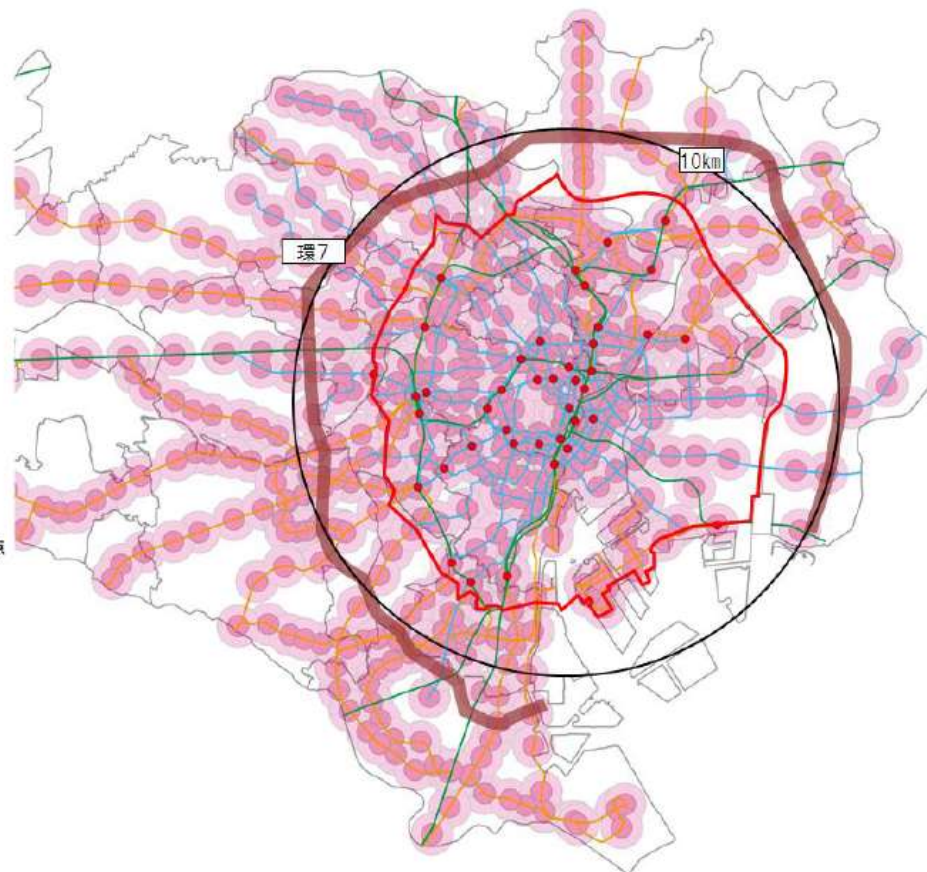
- 鉄道 20分（表定速度30km）+端末10分の移動
（バスなら2km・徒歩なら800m）
- 自動車 30分（目標混雑時平均速度20km）の移動

表：鉄道駅勢圏の面積カバー率

区 分	カバー率	
	駅400m圏	駅800m圏
センター・コア	56.7%	92.9%
環七内側	45.0%	84.2%
区 部	34.2%	73.1%

凡例

- 鉄道駅400m圏
- 鉄道駅800m圏
- 3路線以上結節点
- 鉄道
 - JR
 - 私鉄等
 - 地下鉄



（出典：国土交通省「国土数値情報鉄道データ（平成25年度）」より作成）

他自治体の取組事例（京都市）

経 緯

- ・昭和35年 京都市駐車場条例創設
- ・平成22年 「歩くまち・京都」総合交通戦略策定
自動車抑制等を通じて、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換
※目標：非自動車（徒歩・公共交通・自転車）分担率を80%超



- ・平成23年 京都市駐車場条例改正
公共交通利用促進措置による附置義務緩和の制度創設

制 度

建築物の利用者に対する自動車から公共交通機関への利用転換に資する措置（公共交通利用促進） 計画の認定を受けた場合に、附置義務駐車台数を減らすことが可能

○対象建築物

京都市内の鉄道駅の最寄り口から直線距離で500m以内にある特定用途の建築物

○公共交通利用促進措置

- ・公共交通利用者への割引サービスや特典、運賃補助、商品配送サービス
- ・公共交通利用促進についての広報
- ・鉄道駅への地下通路等接続、施設専用バスによる送迎
- ・建築物への自動車による通勤
- ・建築物内における公共交通機関の位置情報提供システム導入 など

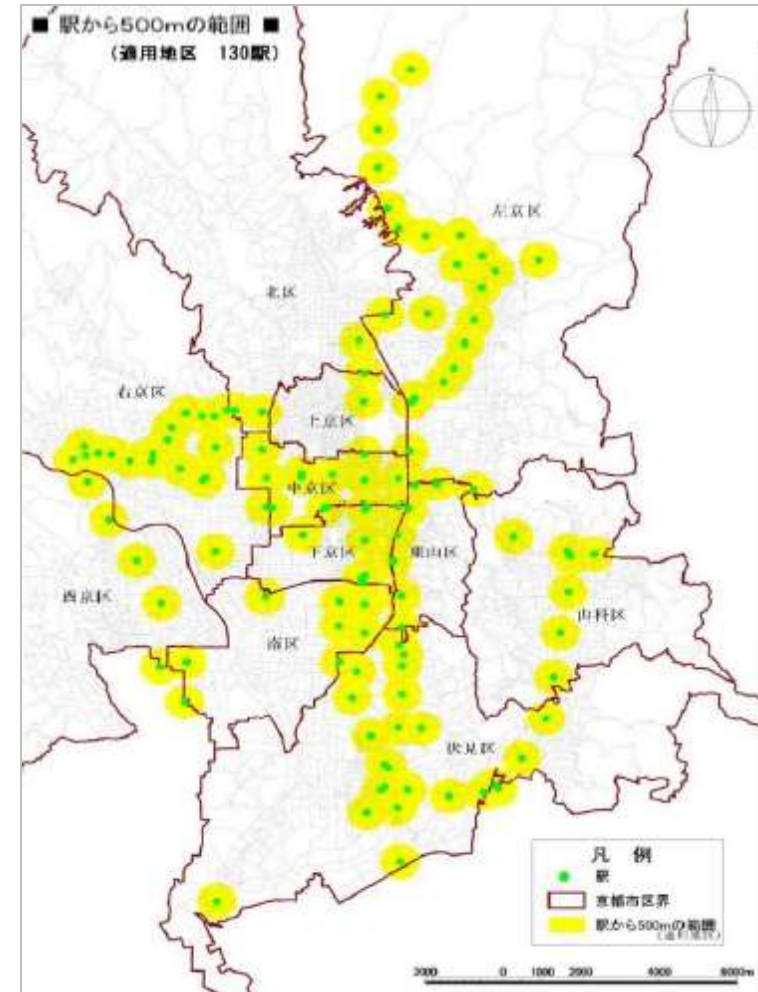


図 京都市内の鉄道駅から500m範囲

出典：京都市役所HP