

## 第4章 地区特性を考慮したマネジメントの進め方

### 4.1 地区マネジメントの必要性

従来、東京都の駐車施策は、駐車需要に応えるために駐車場整備等の駐車対策を促進してきましたが、駐車場条例の施行により附置義務駐車場が増加したこと等から、駐車場の需給バランスは改善の傾向にあります。一方、地区により取り組むべき駐車課題が異なるほか、駐車場を取り巻く環境の変化や技術の進展に伴って、求められる駐車対策も多様化してきています。

東京都が昨年策定した「未来の東京」戦略においては、道路空間や駅周辺のリメイクに当たり、人がまち歩きをしやすく回遊性を高める取組を進めるとともに、集約型の地域づくりの転換が進むエリアでは、コンパクトでスマートなまちづくりの取組を推進し、歩いて暮らせる街を実現することとしており、荷さばき車や駐車車両と人の流れのふくそうを避け、安全・快適に移動できる環境を整備することが求められます。

また、都市再生基本方針に基づく立地適正化計画においても、「駐車場配置適正化区域」、「路外駐車場配置等基準」及び「集約駐車施設の位置・規模」を記載することで、駐車場の配置適正化を推進することが可能となっています。

このような最近の状況を踏まえたまちづくりの観点から、駐車対策の充実を進めていくことが必要です。これには行政だけでなく、地元組織、交通事業者、開発事業者等の様々な主体が密接に関係し、影響を受けることから、地区を知り、生活する様々な主体が担い手となって、マネジメントを行っていくことが重要と考えます。

そのため、行政のみが主体となるのではなく、まちづくりを含めた地区全体の問題として、地区の実情にあわせた「(仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン」(以下「ガイドライン」という。)を地元組織や事業者等の幅広い担い手による主体が策定し、マネジメントを実施することが重要です。



図 4-1 人中心のまちづくりのイメージ

出典：東京都『「未来の東京」戦略』(令和3年3月)

## 4.2 地区マネジメント組織の考え方

まちの良好な環境や価値の向上に向け、地区の特性を踏まえ駐車施策を実施していくこととなりますが、その取組は地区の様々な活動に影響を与えることから、多くの関係者の合意の上で取り組むことが重要です。

このため、駐車施策の実施において、行政のみが主体となるのではなく、地元組織（町会やまちづくり団体）や事業者（開発、交通・運送等）等と将来像や地区の目標等の共有認識を持ち、様々な担い手が主体となることが望ましいと考えられます。

こうした取組の実施に当たっては、地区計画を策定する協議会や附置義務の緩和等を目的とした地域ルール運用委員会等、まちの魅力向上に向け、既存組織が存在しているケースがあります。この場合には、既存組織を基本としつつ、地区特有の駐車課題や施策により、開発事業者や交通・運送事業者及び関係団体を構成員に加えた、地区マネジメント組織を構成することが重要です。

また、必要に応じて、今後普及する新たなモビリティやシェアリング、MaaS等のサービスを提供する事業者を組織に加えることで、駐車対策の幅が広がることが期待されます。こうした既存組織が存在しない地区においては、区市町村が主導し、地元組織等を構成員とした組織を立ち上げ、取り組むことが必要です。

構成された地区マネジメント組織において、多くの関係者間で共通認識を持ち駐車・まちづくりマネジメントを行うべく、地区の目指すべき将来像や駐車課題、実施すべき施策メニューを取りまとめたガイドラインを策定し、定期的な検証、見直しを行うことで、まちの良好な環境や価値の向上に向け、取り組むことが重要です。

表 4-1 地区マネジメント組織の役割

<ul style="list-style-type: none"><li>❖ （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</li><li>❖ 継続的な運営に係る資金の管理</li><li>❖ 施策の実施・開発協議体制の構築・運営</li><li>❖ （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの検証</li><li>❖ （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの見直し検討</li></ul>	等
---	---

地区マネジメント組織は、ガイドラインの策定や駐車施策の実施のみならず、多様な構成員により組織されるため、地区マネジメント組織が地域ルール of 策定や地区の交通問題への対応の中心となることも考えられます。

また、鉄道駅や鉄道路線を挟んで複数の区市町村をまたぐ地区においては、一方のみで駐車対策を行っても、他方に駐車課題が移行する可能性もあるため、このような場合においては、双方を地区マネジメント組織の構成員とし、取組を進めることが望まれます。



図 4-2 地区マネジメント組織の構成員のイメージ

	概念図	留意点
既存組織がない場合		<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 区市町村が中心となり、地区特性に応じて、駐車施策と密接に関係する地元組織等で構成</li> <li>❖ 地区の様々な担い手と共有意識を持ち、将来像を設定することが必要</li> </ul>
既存組織があり、当該組織を地区マネジメント組織とする場合		<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 駐車・まちづくりに取り組む既存組織に対し、地区特性に応じて、開発事業者や新たなモビリティ事業者等の関係者を追加</li> <li>❖ 将来像の設定から駐車施策の選定まで、地区マネジメント組織にて一括して設定</li> </ul>
既存組織があり、地区マネジメント組織と共存する場合		<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ 駐車・まちづくりに取り組む既存組織に対し、地区特性に応じて、開発事業者や新たなモビリティ事業者等の関係者を追加</li> <li>❖ 既存組織の対象範囲が小規模な場合や、解決すべき対象範囲が複数の区市町村にまたがる場合等には、地区マネジメント組織にて、全体を俯瞰した共通の将来像や目標等を設定</li> </ul>

図 4-3 地区マネジメント組織の構成イメージ

### 1) 地区の様々な関係者が構成員となりマネジメントを行っている組織の例

大手町・丸の内・有楽町地区では、地元自治体である千代田区に加え、地区の企業や駐車場事業者、交通管理者等が参加した大丸有地区駐車環境対策協議会が中心となって、駐車問題や交通問題への対策、地域ルールへの運営が行われています。

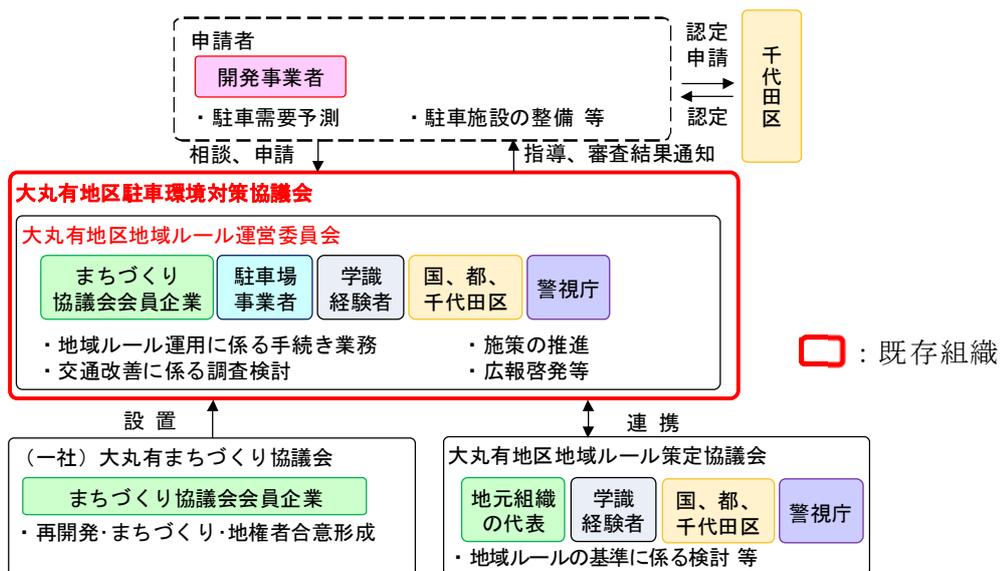


図 4-4 大手町・丸の内・有楽町地区における組織の例



### 4.3 (仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインについて

地区の駐車課題に取り組むに当たり、地区の目指すべき将来像や駐車課題から地区ごとの取組の方向性を検討し、実施すべき施策メニューを取りまとめたガイドラインを策定して、ガイドラインに従って活動を行います。

駐車問題と地区の様々な活動とは密接に関係しており、地元組織や事業者等が参画する地区マネジメント組織の下、地区の実情にあわせたガイドラインを策定し、地区が一体となったマネジメントを実施することが必要です。

このため、地区マネジメントで実施すべき内容や検証・見直しに係る項目について記載したガイドラインを取りまとめ、地区マネジメント組織で共有することで、継続的な取組を実施します。

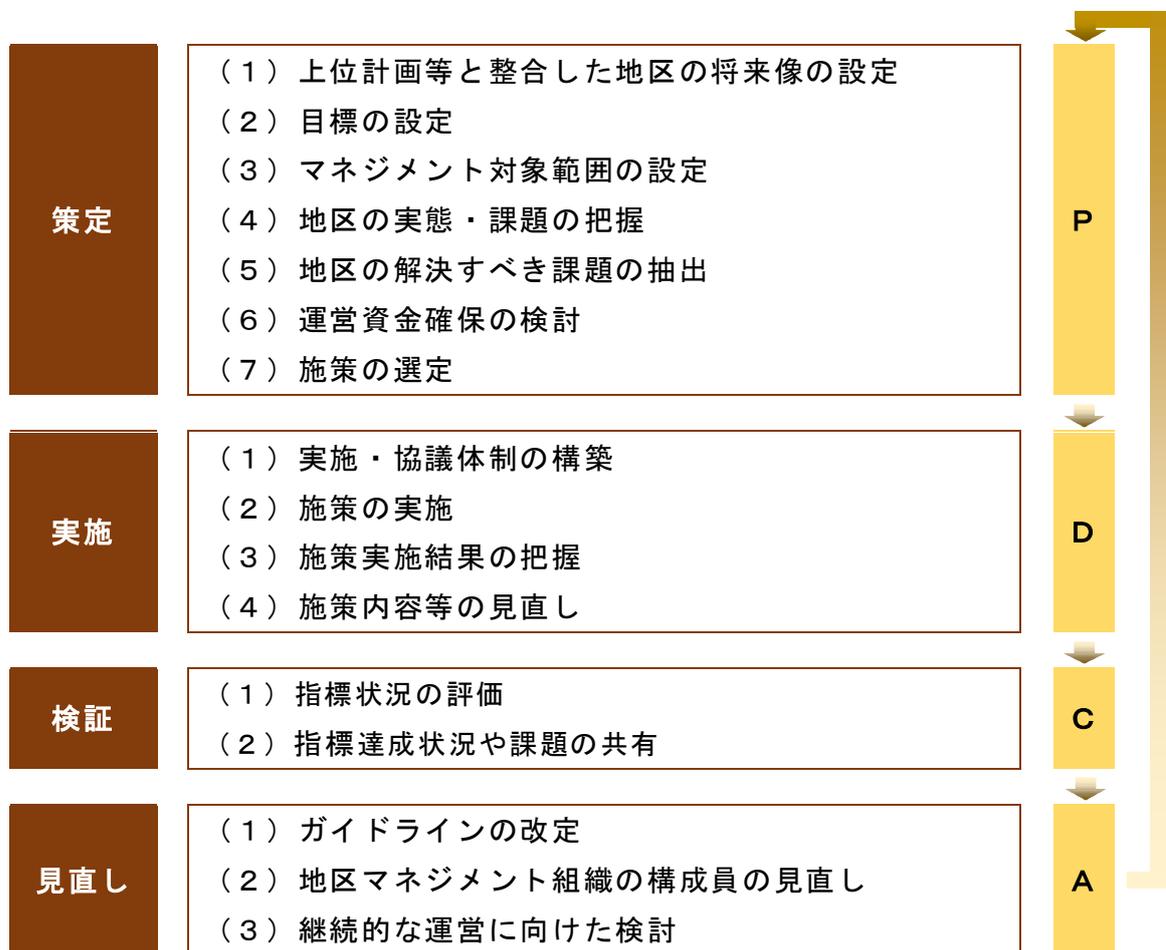


図 4-7 ガイドラインの構成

## 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

ガイドラインは、地区マネジメント組織の事務局となるまちづくり団体又は区市町村を中心として、地区の合意により策定されるものです。ガイドラインでは、地区の将来像、範囲、課題の把握、解決すべき課題の抽出、目標設定を踏まえた施策案の選定を行います。

### (1) 上位計画等と整合した地区の将来像の設定

地区の在るべき姿、将来像の設定に当たっては、東京都や区市町村等が策定したまちづくりや交通体系の在り方に係る計画である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や「区市町村都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」、「都市・地域総合交通戦略」や「地域公共交通網形成計画」、「駐車場整備計画」といった上位計画や関連計画における地区の位置付けを確認し、これらの上位計画等との整合が重要となります。

上位計画 (まちづくり関係の諸制度・計画)	交通関係の諸制度・計画
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画法等関係諸制度 【国】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなかウォークラブル推進事業 【国】</li> <li>・歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度） 【国】</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・『未来の東京』戦略 【東京都】</li> <li>・都市づくりのランドデザイン 【東京都】</li> <li>・都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 【東京都】</li> <li>・区市町村都市計画マスタープラン 【区市町村】</li> <li>・立地適正化計画 【区市町村】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市・地域総合交通戦略 【区市町村】</li> <li>・地域公共交通網形成計画 【区市町村】</li> <li>・東京都自転車活用推進計画 【東京都】</li> <li>・自転車活用推進計画 【区市町村】</li> <li>・東京における地域公共交通の基本方針 【東京都】</li> <li>・自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方 【東京都】</li> </ul>
等	等
駐車場関係の諸制度・計画	その他の諸制度・計画
<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場法等関係諸制度 【国】</li> <li>・大規模小売店舗立地法 【国】</li> <li>・東京都駐車場条例（駐車場附置義務） 【東京都】</li> <li>・駐車場附置に係る地域ルール制度 【区市】</li> <li>・まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン 【国】</li> <li>・駐車場整備計画 【区市町村】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域脱炭素ロードマップ 【国】</li> <li>・東京ゼロエミッション戦略 【東京都】</li> <li>・ZEV普及プログラム 【東京都】</li> <li>・環境基本計画 【区市町村】</li> </ul>
等	等
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー法関係諸制度 【国】</li> <li>・建築物バリアフリー条例 【東京都】</li> <li>・福祉のまちづくり条例 【東京都】</li> <li>・東京都福祉のまちづくり推進計画 【東京都】</li> <li>・バリアフリー基本構想 【区市町村】</li> </ul>
	等
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京防災プラン2021 【東京都】</li> <li>・地域防災計画 【区市町村】</li> </ul>
	等



(仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン

図 4-8 地区の将来像を検討する際に整合を図る上位計画等

## (2) 目標の設定

ガイドラインは、駐車場整備等の一つの駐車施策を実施することを目的に策定するものではありません。地区における様々なモビリティの駐車ニーズへの対応や従来の駐車施策を超えてまちづくりとも連携して取り組むことが求められるため、地区の将来像やまちづくりの在り方も踏まえた地区全体の様々な駐車施策に係る目標を設定することが重要です。

また、本地区を対象とする上位計画の目標年次等を参考に、目標達成を目指す期間（おおむね5年から10年程度）を設定します。

## (3) マネジメント対象範囲の設定

地区の将来像にあわせて、まちづくりにおける課題を解決するために重点的に駐車対策が必要なマネジメント対象範囲を設定します。

対象範囲の設定に当たっては、駐車対策の観点だけでなく、地区におけるまちづくり施策等とも連携しながら、まちづくりや交通の課題等の解決にも資する範囲を設定し、取り組むことが重要です。

また、範囲が広域になると同じ地区内でも抱える課題が異なることとなり、地区マネジメント組織の構成員の間で問題意識に差が生じる場合があるため、留意が必要です。

対象範囲の設定に当たっては、以下の事項が参考として考えられます。

- ❖ 地区のマスタープランや地区整備計画で規定される範囲
- ❖ 都市再生整備計画区域や滞在快適性等向上区域に指定される範囲
- ❖ 東京都駐車場条例に基づく地域ルールの対象範囲
- ❖ 再開発事業が実施又は事業が想定される地区においては、都市再開発方針における再開発促進地区等を踏まえた範囲

### 1) 人中心のまちづくりが行われている地区の例

丸の内地区では、丸の内仲通りの今後の在り方や活用方法を様々な側面から検証する「Marunouchi Street Park」社会実験の範囲である丸の内仲通り約300mとその周辺を対象として、人中心のまちづくりを目指した取組が行われています。

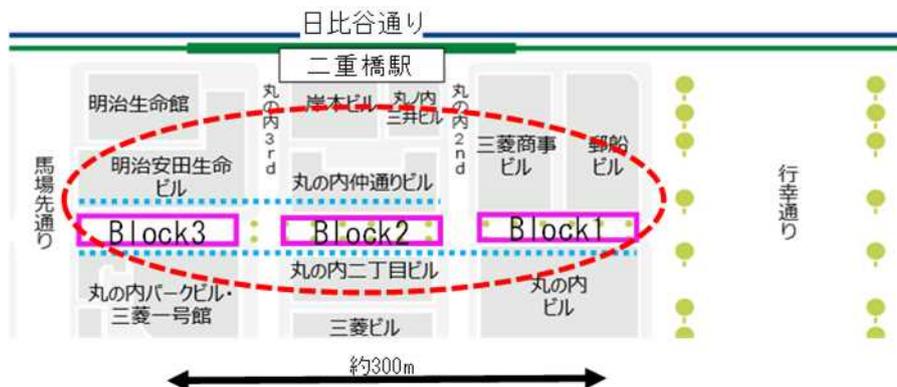


図 4-9 丸の内地区における設定例

出典：Marunouchi Street Park 資料に加筆

## 2) 地区の問題をまちづくりの一環と捉えている地区の例

吉祥寺地区では、駅周辺の商店街における回遊性を高めるため、路上荷さばき問題をまちづくりの一環として捉え、吉祥寺駅から約 500m の範囲を対象としています。



図 4-10 吉祥寺地区における設定例

出典：国土地理院「電子地形図（タイル）」に加筆

## 3) 再開発事業等が実施されている地区の例

渋谷駅周辺地区では、大規模再開発事業が進められており、「誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街」を目指し、渋谷駅中心にまちづくりと一体となった基盤整備が行われており、都市再開発方針における再開発促進地区の範囲を踏まえ、おおむね半径 800m の範囲を対象としています。

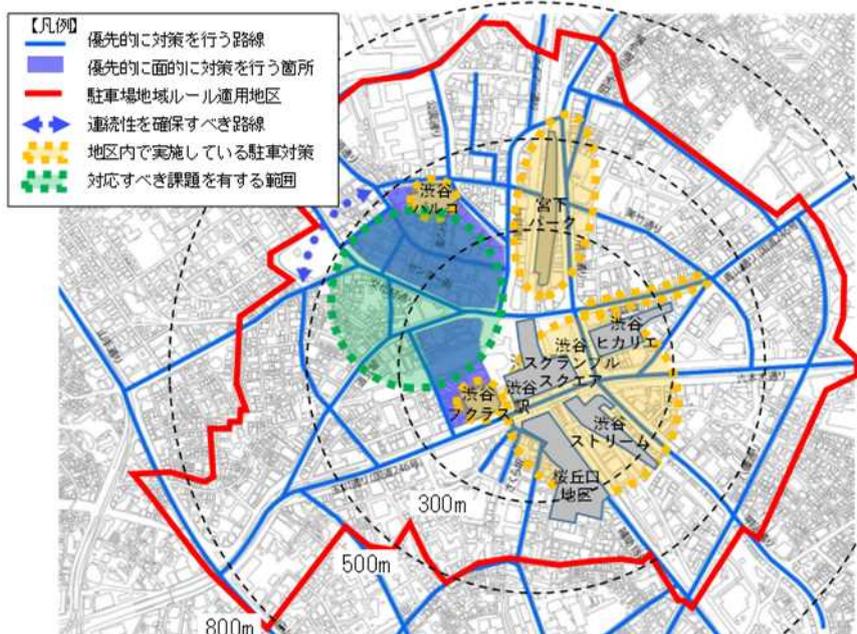


図 4-11 渋谷駅周辺地区における設定例

出典：渋谷区資料に加筆

#### (4) 地区の実態・課題の把握

地区マネジメントの対象範囲における駐車実態や地区が抱える課題等について、地区の関係者へのヒアリングや実態調査、住民等へのアンケート調査等により、把握を行います。交通量調査やアンケート調査等は地区の課題を把握する有効な方法の一つですが、実施には費用等を要するため、地区の状況にあわせた検討が必要です。ただし、関係者との協議においては、具体的な問題が発生している場所や時間帯、駐車時間等の調査に基づくデータを用いることで、協議や施策が進捗する例も見られますので、調査を実施することが望ましいと考えられます。

表 4-2 把握すべき地区の課題の例

調査項目	調査方法・内容
地区内における駐車場の 駐車施設実態	地区内の駐車場の現状を実地や区市町村への届出書類等から把握する（駐車施設調査）。 <b>【主な調査項目】</b> ・駐車場の場所 ・法的分類（届出駐車場、附置義務駐車場、都市計画駐車場） ・運用方法（時間貸し、荷さばき可否、料金、営業時間） ・駐車区画の数、障害者等用駐車区画の数 ・大規模小売店舗等との提携状況 等
地区内の駐車実態	通りごとに駐車需要や利用状況はどの程度あるか把握する。 <b>【主な調査項目】</b> ・対策が必要な場所や時間帯等の特定（駐車需要がある場所や路上駐車が多い場所、その時間帯と駐車時間 等） ・駐車目的（荷さばき、集配送、送迎、時間調整 等） ・対策が必要な車両・駐車需要のある車両の特定（例：一般車、荷さばき車、自動二輪車、タクシー、自転車 等） ・荷さばき車両の集配（横持ち）先 等
地区内の交通状態 （自動車交通量や来街者）	通りごとに自動車や歩行者交通量をカウンターやビデオ録画により計測する。 <b>【主な調査項目】</b> ・車種別、時間帯別、方向別の交通量 等
来街者が問題と思う事象	来街者へのアンケート調査により不満点等を聴取し、地区で生活している関係者が見落としがちな問題点等を把握する。
関係者が問題と思う事象	地区の住民、事業者等へのヒアリングにより、特定日の実態調査だけでは把握できない日々地区で生活している関係者だからこそ感じる安全性や快適性等の問題点を把握する。

出典：交通工学研究会「交通調査実務の手引き」（平成20年）等を基に作成

(5) 地区の解決すべき課題の抽出

地区の実態・課題の把握を踏まえて、地区の目標を実現するために解決しなければならない駐車課題を抽出します。

また、把握した課題等を地区の関係者と共有し、施策実施のための意識をあわせていくことが重要です。



路上駐車が発生



路上での荷さばき



駐車場出入口付近の歩行者との交錯



路上放置自転車の発生



多数立地する駐車場への対応



新たなモビリティの普及への対応

図 4-12 解決すべき課題のイメージ

(6) 運営資金確保の検討

継続的な地区マネジメントの実施に向けた運営資金の確保について、地区の特性を踏まえて補助制度の活用等の検討が必要です。

表 4-3 運営資金確保の例

地区	制度等の例
都心部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域ルール制度の適用に係る地域協力金</li> <li>・ 地区マネジメント組織に交付する官民連携の制度 (地域再生エリアマネジメント負担金制度)</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
郊外部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 立地適正化計画に位置付けられた駐車場整備に適用される都市・地域交通戦略推進事業</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>

## (7) 施策の選定

施策は以下の点に留意して選定するとともに、施策の効果を把握するための指標を設定する必要があります。

### 1) 解決すべき事項への施策案の選定

地区の目標達成に資する、解決すべき事項への施策を選定します。本格導入に向け、効果や影響を把握するため、場所や期間を限定した先行的な取組を実施することで、円滑な運営の参考とすることもできます。

### 2) 施策を実施する上での具体的な課題の整理

具体的な施策を計画する際には、施策実施場所の確保や費用負担、関係者の役割分担、道路占用や交通規制等の諸課題が発生することが想定されるため、具体的な課題を明確にし、それに対応する施策を選定することが重要です。

### 3) 地域ルール制度を活用した地区マネジメント

社会情勢変化や地区の特性に応じた柔軟な駐車施策を実施するため、手段の一つとして、地域ルール制度の活用が考えられます。

2022年3月に東京都駐車場条例が改正され、地域ルール制度が柔軟に活用できるようになりました。

### 4) 施策実施時の関係者との協議調整

2) で整理した課題解決に当たり、調整が必要となる地区マネジメント組織に属さない関係者（商業者等）とも、相互に協議・調整しながら取り組むことが重要となります。駐車以外の観点から地区の将来像実現に向けた取組を行っている組織とも調整し、地区全体で合意形成することも重要です。協議・調整に当たっては、(4) にて把握した実態や課題について、調査データ等を用いて説明する等、理解を得られるよう調整することが重要です。

## 5) 施策の効果把握するための指標の設定

施策実施により、改善が期待される事項についてあらかじめ整理を行い、次に示すような施策実施時の効果を把握するための指標の整理を行っておくことも重要です。

表 4-4 効果を把握するための指標の例

分類	個別の指標（例）
路上駐車の変化	車種別路上駐車台数、路上駐車時間
駐車場や自転車駐車場を利用する車両の量	駐車場・自転車駐車場利用台数、駐車場利用回数
駐車スペース供用数	モビリティ別の駐車区画の数、障害者等用駐車区画の数
施策を利用した車や人の量	施策を利用した車の台数、利用者数、参加事業者・店舗数
道路空間の状態	空間利用の快適性、歩行者から見た歩行空間の安全性、歩行者以外から見た歩行空間の安全性、歩行者と車とのふくそう箇所数
利活用に関する量	既存駐車場の利活用数、既存駐車場への充電器やソーラーカーポート等の設置数
車両に関する量	車種別交通量、自動車交通の利便性、自転車通行台数
歩行者に関する量	歩行者数
観光客等来街者の量	来訪者数、来街頻度、公共交通利用者数
満足度	地域の魅力度、来街者等の満足度

出典：国土交通省資料を基に作成

## 4.5 (仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの実施

4.4 で策定したガイドラインを基に、具体的な施策の実施・協議体制の構築を行うとともに、選定した施策を実施し、その結果を踏まえて施策内容の見直しを行う等、継続的に取り組むことが必要です。

### (1) 実施・協議体制の構築

選定した施策の実施や新たな開発計画等に対しては、協議・調整を行う体制の構築が必要となります。新たな開発計画が地区の将来像や目標に沿った取組であるかを確認する必要があることから、取組の主体である地区マネジメント組織の窓口となる協議体制について検討が必要となります。窓口の役割は、施策実施上の詳細な課題について、開発事業者等、様々な関係者との個別の協議・調整を行うことが想定されます。

なお、先進的な組織は 4.2 2) のとおりです。

### (2) 施策の実施

本格導入に向けた取組（場所や期間を限定）や選定した施策、事業等を地区において実施します。この際、施策の効果を把握するための指標の測定や本格実施に向けた課題の把握を行います。

例えば、アンケート調査による来街者や地区の声、人や車の状況について交通量調査により把握する等、施策選定時に想定していなかった実施・運営上の課題等も把握することが重要です。



にぎわい空間の創出例



道路空間の再編による歩行者空間の創出例

図 4-13 施策の実施イメージ

出典：右図：渋谷区資料

### (3) 施策実施結果の把握

実施した施策の利用状況や改善状況、施策の効果を把握するために指標を測定し、本格実施に向けた課題等の整理を行います。

### (4) 施策内容等の見直し

(3)で整理された課題を踏まえ、地区で生活する関係者のほか、来街者等の意見を考慮し、幅広い意見を取り入れながら、より地区の実情にあった施策となるよう、実施・協議体制等を含め、適宜見直しを検討する必要があります。

表 4-5 見直しの例

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>❖ 施策の対象範囲や方法、対象者、時間帯</li><li>❖ 施策の効果が小さい場合等、他施策への変更を検討</li></ul> |
|--|

## 4.6 (仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの検証

目標実現に向け、地区マネジメントによる駐車対策を推進していくためには、地区の指標達成状況や地区における状況の変化について、定期的に検証を行うことが求められます。

### (1) 指標達成状況の評価

ガイドラインで設定した地区の指標等について、達成状況の評価し、目標の方向性や施策の取組方針等を確認するとともに、上位計画や新たな開発の動向等の変化を把握し、地区マネジメントの取組状況を検証していくことが重要です。

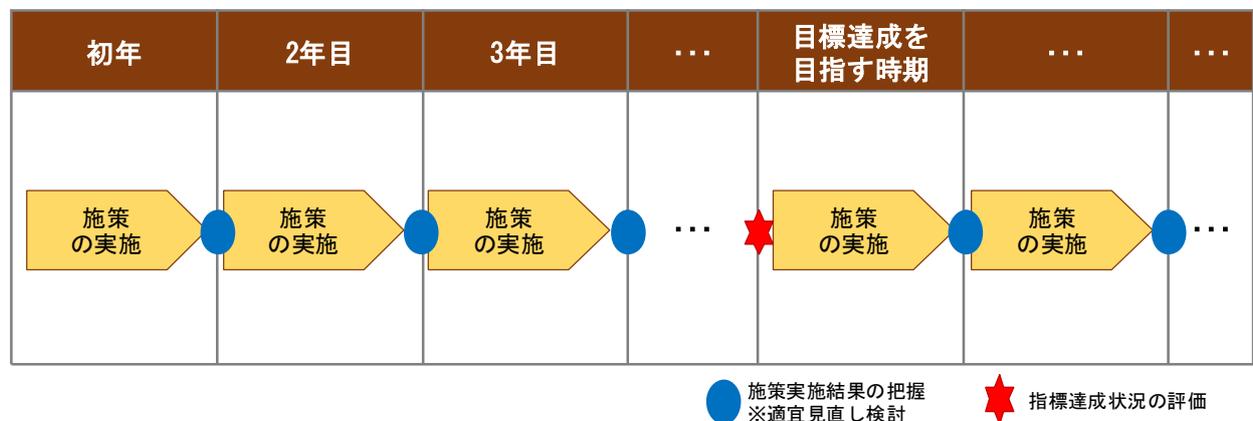


図 4-14 評価の実施スケジュール

### (2) 指標達成状況や課題の共有

地区マネジメントの実施には、地区において継続的かつ定期的な会議等により、地区の課題や施策の実施状況、指標の達成状況の検証結果を共有することが必要です。

また、駐車場整備計画等の上位計画の改定に際しては、地区の駐車問題や取組について、地区マネジメント組織として取りまとめ、区市町村等と共有し、整合を図ることも重要です。

このため、継続的かつ定期的な会議等について、あらかじめ実施する時期等を定めておくことが重要です。

## 4.7 (仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの見直し

上位計画の改定や新たな大規模な開発動向、法改正、技術の進展等の社会情勢の変化といった、地区を取り巻く環境の変化等の時期を適切に捉えて、ガイドラインを見直すことが重要です。

### (1) ガイドラインの改定

4.6 における検証を踏まえ、上位計画の改定のタイミングや新たなモビリティの普及等、必要な時期を捉えて、ガイドラインの見直しを検討し、改定することが必要です。

### (2) 地区マネジメント組織の構成員の見直し

地区内の新たな開発計画や新たなモビリティ、MaaS 等のサービスの導入による新たな技術の進展等、地区の状況の変化にあわせ、開発事業者や新たなモビリティ・サービス提供事業者等を構成員へ追加する等、地区マネジメント組織の見直しを検討することが必要です。

### (3) 継続的な運営に向けた検討

継続的な地区マネジメントの実施に当たり、組織の在り方や運営資金の確保等について、必要に応じて柔軟に検討することが重要です。

このように、地区マネジメントを確実に継続していくためには、PDCA サイクルによるフォローアップを行っていくことが重要です。

また、PDCA サイクルに取り組むためには、地区の課題や施策の実施状況の共有を行うとともに、施策実施に向けた運営資金の確保の検討等について、継続的かつ定期的な会議等による共有を図ることが必要です。

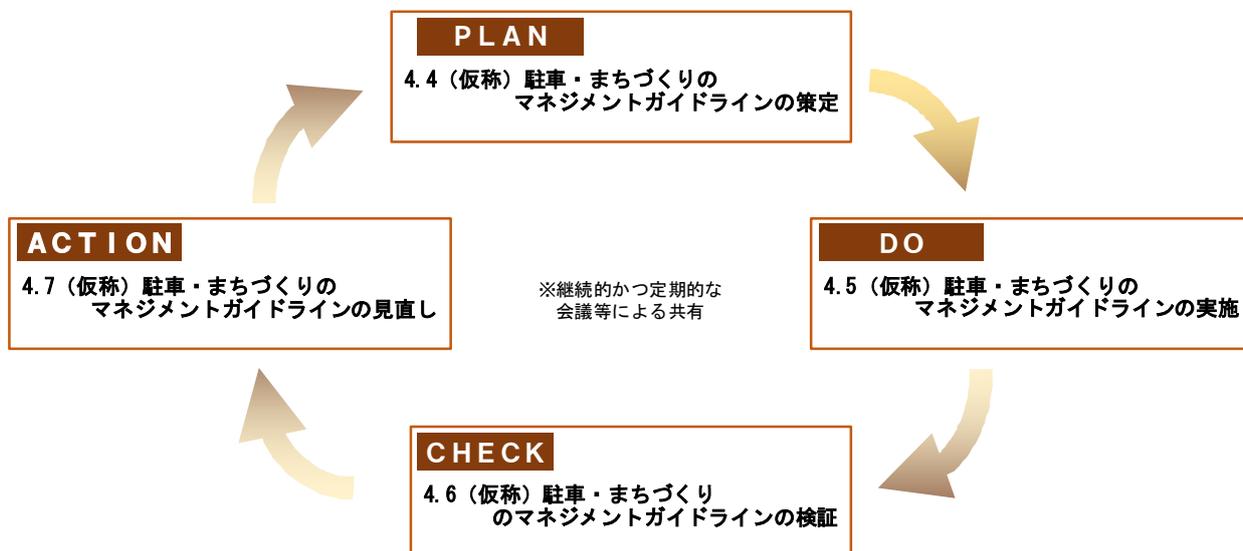


図 4-15 地区マネジメントの PDCA サイクルの流れ

## 4.8 区域の類型化と特性

### 4.8.1 区域の類型化の考え方

駐車場の拡充を目的として、東京都駐車場条例に基づく附置義務対象となる地区等において、駐車場の整備を進めてきました。これにより、附置義務駐車場は着実に増加し、一定の駐車場が整備されたため、より具体の施策として地区ごとの駐車場に対する地区マネジメントが必要となってきています。

駐車場においては、附置義務駐車場の整備の一方で、一律の基準での附置義務等、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、都心部等を対象に一律の基準によらない地区特性に応じた駐車場の配置や附置義務基準の設定を可能とする地域ルールが策定できるようになっています。

また、東京都駐車場条例においては、区部全域と多摩地区のうち商業地域や近接商業地域、自動車ふくそう地区に対して駐車施設の附置義務を課していますが、多摩地区の多くは駐車施設の附置義務を課していない等、地区により駐車場整備の状況に差が生じています。

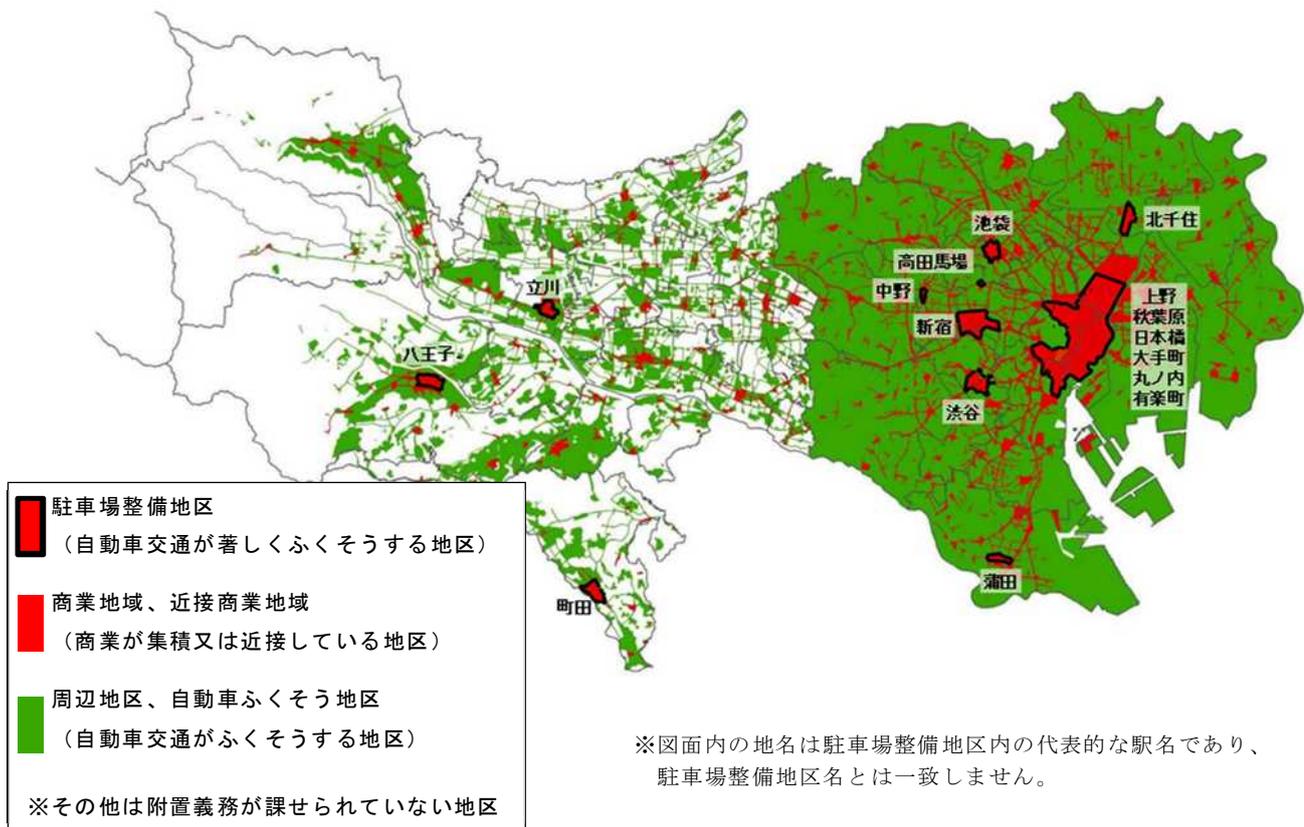


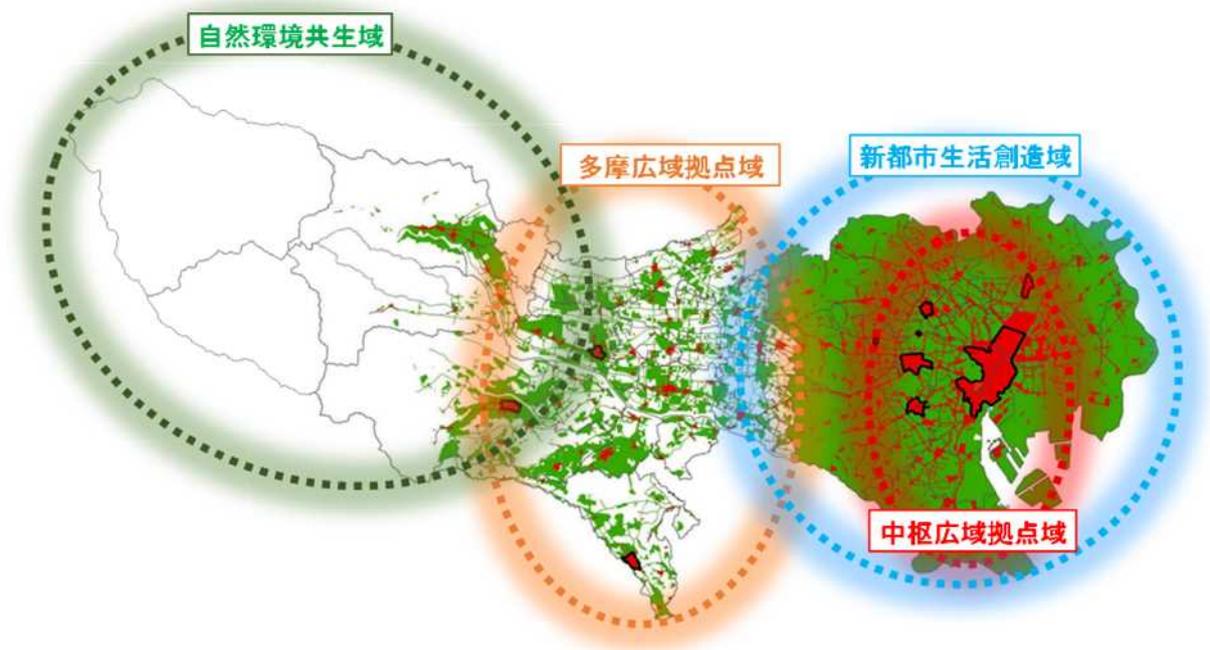
図 4-16 駐車施設附置義務の適用範囲

出典：東京都住宅政策本部資料に加筆

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、「都市づくりのグランドデザイン」や「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における区域区分を参考に、四つの地区へ類型化を行いました。

なお、地区マネジメントの実施に当たっては、具体的な拠点の特性を考慮し、類型化イメージに示す区域区分によらず、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。

また、ユニバーサルデザイン化の推進、CO<sub>2</sub> 実質ゼロや防災・減災に資する取組等は地区によらず、東京都内全域で取り組むべき施策です。



※本図は区域のイメージであり、区域を決定するものではありません。

※隣り合う区域区分の境界域は、互いの地区の特性が混ざり合う特性を持っていると考えられます。

図 4-17 区域の類型化イメージ

出典：東京都住宅政策本部資料に加筆

## 4.8.2 駐車対策から見た区域の特性

### (1) 中枢広域拠点域

#### a. 区域の特性

本区域は、東京を代表する主要鉄道駅周辺等に業務施設や商業施設が集積する一方で、観光バスを利用した訪日外国人が多く訪れる観光施設も点在する等、東京都内のみならず全国をけん引する新たな価値を生み、進化を続けています。

区域内には、道路や鉄道、バス等の交通ネットワークが高密度に張り巡らされており、区域までの移動は充実した鉄道を中心とする公共交通機関が担い、区域内の移動のほとんどが徒歩によって行われています。一方で、新都市生活創造域とも近接していることから、拠点となる鉄道駅まで自転車や自動二輪車、原動機付自転車等によるアクセスも見られるほか、高度に機能が集積しているため、休日を中心に近隣区域から自動車によるアクセスも見られます。

区域内移動の多くを歩行者が占めるものの、道路空間における自動車との混在や駐車場出入口で交錯する場所も多く見られます。

区域内の駐車場は、高層複合ビルの附置義務駐車場や大規模小売店舗立地法に基づいて設置された駐車場等が多く整備されていますが、駐車需要に対して供給が過多となり、有閑スペースが生じている駐車場もあります。

一方で、平日休日を問わず、あらゆる車両の路上駐車（コンビニエンスストア等の沿道店舗での買物による短時間駐車や休日を中心とした商業施設等の駐車場への入場待ち、オフィスや飲食店等への集配送のための路上での荷さばき、工事関係車両の現場周辺での時間調整等、観光地周辺で乗降や待機する観光バス、繁華街周辺を中心とした客待ちタクシーの路上待機等）が多くみられる区域でもあります。車両の駐車は路外を基本としつつ、利用者のニーズに応えた最小限の路上駐車場の確保も求められます。



図 4-18 歩行者と自動車が混在する様子



図 4-19 路上駐車の様子①



図 4-20 路上駐車の様子②

## b. 地区の範囲

主要鉄道駅等を中心として業務施設や商業施設が集積しており、鉄道駅周辺における歩行者優先の空間を地区の範囲として捉えることができます。一方で、区域内の老朽化した建築物の建替えや様々な開発計画を含めた高度な機能更新とあわせた施策を実施できることから、開発事業の実施又は想定される地区も含めた、比較的広範囲を対象とすることも考えられます。

## c. 地区マネジメント組織の構成者

地区の多様な関係者が参加し、地区の課題への取組を既に行っているまちづくり団体や地域ルール策定・運用組織等を中心に取り組むことが考えられます。道路空間等を活用する場合には道路管理者や行政、沿道敷地を活用する場合には開発事業者とも連携する必要があります。

また、他の区域に先行して新たなサービスやモビリティが出現することも想定されることから、これらのサービスを提供する事業者と連携することも求められます。

## d. 重点的に取り組むべき施策

歩行者の往来が多い一方で、様々なモビリティの需要も非常に高く、他の区域よりも先行して普及することが予想される新たなモビリティ等への対応や路上駐車需要の受け止め等、余剰が生じている駐車スペースの活用等が求められます。

表 4-6 中枢広域拠点域において重点的に取り組むべき施策

取組時期	重点的に取り組むべき施策
短期的	<ul style="list-style-type: none"><li>・有閑スペースが生じている稼働率の低い駐車場を活用し、他のモビリティに係る駐車スペースの確保や都心部への自動車流入の抑制に向けた地域ルール等を活用した駐車場の適正配置</li><li>・まちなかウォークアブル推進事業等の人中心のまちづくりと連携した、人と自動車の交錯によるにぎわいの分断を減少させるような取組の推進</li><li>・路上駐車や荷さばきによる歩行者動線の分断をなくすため、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</li></ul>
長期的	<ul style="list-style-type: none"><li>・他の区域より先行して普及が想定される先進技術に対応した駐車対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</li></ul>

(2) 新都市生活創造域

a. 区域の特性

本区域は、鉄道駅を中心に商業、文化、産業等の機能が集積した拠点エリアとその周辺に良質な居住エリアが広がっています。区域には、放射方向の鉄道や幹線道路を軸に狭い道路やバス路線が広がり、日常の移動は、自転車や徒歩にバスも加えた様々な交通手段が用いられています。

拠点エリアでは、幅員の狭い道路も多く、送迎や集配送車両の駐停車による渋滞や自動車と歩行者の交錯、移動制約者の往来が困難な状況も発生しています。

また、附置義務駐車場や低・未利用地のコインパーキング等、駐車場が点在しています。

b. 地区の範囲

拠点エリアでは、鉄道駅周辺の商業施設や公共施設等が集積し、歩行者が多い範囲が対象となり、新たな地域ルールの対象範囲ともおおむね一致します。

c. 地区マネジメント組織の構成者

地区の課題へ取り組むまちづくり団体や鉄道駅周辺の商店会や町会等の地元組織を中心に、道路空間や公共空間を活用する場合には道路管理者等とも連携する必要があります。

d. 重点的に取り組むべき施策

人々の活動の中心となる拠点エリアでは、居住エリアからアクセスするモビリティへの対応や人中心のまちづくりが求められ、拠点エリアと近接する居住エリアでは、地区に用事のない車両の流入への対応が求められます。



図 4-21 幅員の狭い道路の様子

出典：東京都「東京都駐車場条例検討委員会」



図 4-22 路上荷さばきの様子

表 4-7 新都市生活創造域において重点的に取り組むべき施策

取組時期	重点的に取り組むべき施策
短期的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小規模店舗が多い駅前の狭い商店街通り等における路上駐車対策として、地域ルールを活用した隔地駐車場確保等の駐車対策の展開</li> <li>・東京都内の東部地区等では、浸水等の災害時に立体駐車場を避難スペースとして利用する等、防災機能の付加</li> <li>・歩行者空間に小規模店舗等への荷さばき車両が混在するため、歩行者と荷さばき車等を分離する地区特性を考慮したタイムシェアの実施</li> </ul>
長期的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなモビリティやシェアリングが普及した際に、駅周辺での乗換えが想定されるモビリティの駐車・乗降スペースの確保の検討</li> </ul>

### (3) 多摩広域拠点域

#### a. 区域の特性

本区域は、鉄道駅等を中心として、日常的な生活サービスに加え、医療・福祉・介護、コミュニティ等の機能が集積したコンパクトな拠点が形成され、拠点となる鉄道駅等から駅勢圏が大きく広がり、居住エリアが広い区域です。区域には、東西方向を中心に基幹となる鉄道路線や幹線道路が伸び、居住エリアと鉄道駅をバス路線が結んでいます。このため、新都市生活創造域よりも駅へのアクセス距離が長く、バスや自転車による移動が多くなっていますが、拠点から離れた地区では日常の移動に自動車の利用も見られます。

なお、業務・商業機能が集積したターミナル駅周辺の中核拠点においては、区域の分類によらず地区の状況に応じた取組が必要です。



図 4-23 駅前の様子



図 4-24 駅周辺の放置自転車の様子

#### b. 地区の範囲

鉄道駅等を中心に機能が集積された範囲は地域ルール制度の対象範囲と同程度とし、人口減少が想定される区域では、立地適正化計画の策定も視野に入れた設定が必要です。

#### c. 地区マネジメント組織の構成者

拠点のアクセス範囲が広いことから、行政を中心に拠点周辺の地元組織と積極的に取り組むとともに、その他の地区に関わる関係者とも連携していくことが必要です。

#### d. 重点的に取り組むべき施策

地区のニーズに応じて、地域ルール制度等を活用した駐車場の集約化とともに、今後の人口減少を見据え、多様な世代に対応する公共交通の利便性の拠点を中心に都市機能の再編、集約する立地適正化計画の策定の促進を図ることが求められます。

表 4-8 多摩広域拠点域において重点的に取り組むべき施策

取組時期	重点的に取り組むべき施策
短期的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅から離れたエリアと駅の間で利用される放置自転車の発生等、自転車等の需要の高いモビリティへの対応</li> <li>・ 駅前空間における自動車等と歩行者の交錯に対して、駐車場を地区の外縁部に適正配置する等、自動車交通を抑制した歩行者空間の確保</li> <li>・ 公共交通機関に乗換えしやすい駐車場を確保し、パークアンドライドの導入による自動車等の都心部への流入交通の削減</li> </ul>
長期的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口減少に伴う、都市機能の分散に対応する立地適正化計画の策定による機能集約にあわせた駐車場の適正配置の促進</li> </ul>

(4) 自然環境共生域

a. 区域の特性

本区域は、幹線道路の沿道に立地するロードサイド店舗が中心となり、住宅も比較的点在する等、都市機能が分散している区域です。区域内の道路や鉄道、バス等の交通ネットワーク密度は他の区域に比べ低く、公共交通の利便性も低いため、日常の移動も自動車を中心となっている区域です。

区域内の駐車場は、附置義務対象となる地区が少ないことから、ロードサイド店舗の駐車場が中心となっており、送迎による鉄道駅周辺での待機、ロードサイド店舗や観光施設の駐車場周辺等、比較的限られた範囲において駐車問題が発生しています。

b. 地区の範囲

都市機能再編を図る範囲、待機列が発生している駅、店舗、観光施設の周辺を対策の範囲とすることが考えられます。

c. 地区マネジメント組織の構成者

特定の拠点が少ないことから、行政を中心として立地適正化計画等の取組を行うことが想定されますが、地元組織や交通事業者等の関係者との連携が重要です。

d. 重点的に取り組むべき施策

社会構造が大きく変化する中、今後の高齢化進展や急激な人口減少を見据え、特色を生かした都市機能再編や集約化によるコンパクトなまちづくりを目指して、立地適正化計画の策定の促進を図るとともに、都市機能集約にあわせた駐車場の適正配置、高齢者の利用が想定される新たなモビリティへの対応が求められます。



図 4-25 幹線道路の様子



図 4-26 駅前の様子

出典：東京都「多摩の拠点整備基本計画」（平成 21 年 8 月）

表 4-9 自然環境共生域において重点的に取り組むべき施策

取組時期	重点的に取り組むべき施策
短期的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺における送迎等、特定の施設周辺に発生する駐車需要への対応</li> <li>・ 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</li> <li>・ 過疎化・高齢化の進展に対応した、ユニバーサルデザインを考慮した駐車場の整備</li> </ul>
長期的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者の利用が想定される、新たなモビリティの乗降・駐車スペース等におけるユニバーサルデザイン対応の検討</li> </ul>