

情報発信「アンテナ」(第14回)

「総合的な駐車対策の在り方」の策定について

－人中心の歩きやすいまちづくりの実現に向けた、駐車対策について－
東京都都市整備局 都市基盤部交通企画課

1. はじめに

東京都は、車から人へ力点を移し、コンパクトでスマートなまちづくりの取組を推進しています。こうした取組を進める上で、人口減少や少子高齢社会、ゼロエミッション東京の実現やDXの推進等、最近の駐車場を取り巻く状況を踏まえ、今後の駐車対策の基本的な考え方を取りまとめた「総合的な駐車対策の在り方」(以下「本在り方」という。)を、令和4年3月に策定しました。

本稿では、本在り方のポイントについて、ご紹介いたします。

2. 目指すべき将来像

今後の駐車対策における基本的な考え方について、都の総合計画である「『未来の東京』戦略」(令和3年12月)等における都市づくりの戦略を踏まえ、2つの目指すべき将来像を設定しました。

目指すべき将来像(2040年代)

- ゼロエミッション東京の実現に向け、道路空間の再配分等により、人中心の魅力の高い空間を創出し、居心地がよく歩きたくなるウォークラブルなまちづくりを実現します。
- サステナブル・リカバリーの観点を踏まえつつDXを推進し、コンパクトでスマートな都市を実現します。

ゼロエミッション東京



2050年CO₂排出実質ゼロを目指し、2030年のカーボンハーフ実現のため、再生可能エネルギーやグリーン水素活用等の取組を推進

ウォークラブルなまちづくり



新たなまちの魅力向上へ向けた公共空間の活用促進を図り、都市のにぎわいや魅力を創出するための取組を推進

DXの推進



ICTを活用し、シームレスな移動を可能とするMaaSや、5Gを活用した自動運転環境の整備等の取組を推進

新型コロナ危機を契機とした都市づくり



写真出典：『未来の東京』戦略

サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した強じんを持続可能な都市づくりを推進

目指すべき将来像

3. 東京都の駐車対策における検討の方向性

目指すべき将来像の実現に向け、都は、以下の5つの検討の方向性とそれに沿った施策を示しております。

方向性① 人中心のまちづくりと連携した駐車対策(あらゆるモビリティを対象に)

- ・ 歩行者空間の創出に向けた、駐車場出入口の適正な配置等の取組を推進
- ・ 道路空間の再編に際し、様々なモビリティの駐車・乗降スペースの確保を検討
- ・ 需要に応じた共同荷さばきスペースの複数配置、にぎわいの連続性を分断しない車両動線の検討
- ・ 人中心のまちづくりに向けた、あらゆるモビリティを対象とした駐車対策の検討



人中心のまちづくりによる歩行者空間の創出

方向性② 効果的・効率的な総合駐車対策の推進(ハード・ソフト施策の組合せ)

- ・ 路肩側の車道空間であるカーブサイドについて、地区特性を考慮したタイムシェアの実施による効率的な活用
- ・ リアルタイムな満空情報等、きめ細かい情報の発信による既存ストックの活用
- ・ 需要に応じた多様で弾力的な料金設定による駐車場利用の分散・誘導



カーブサイドを活用したカーシェアリングポートと荷さばきスペースを両立した例

方向性③ 社会経済状況の変化や地区特性に応じた多様な駐車対策の推進

- ・稼働率の低い駐車場を活用し、多様なモビリティが駐車できるスペースへ転用
- ・地域ルール の策定促進や立地適正化計画による駐車場配置の適正化を実施
- ・ユニバーサルデザインを考慮した駐車場整備の検討



駐車場・駐輪場の利用状況の例

方向性④ CO₂実質ゼロや防災・減災

- ・ZEV用インフラの整備に係る支援制度の拡充等による環境負荷低減機能の付加
- ・パークアンドライドの導入やフリンジ駐車場の配置による公共交通利用の促進
- ・災害時の駐車場スペースの利用に向け、防災備蓄倉庫の整備等による防災機能の付加



公共用充電器を設置した駐車場(都立公園の例)

方向性⑤ MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応

- ・MaaSの活用や、満空情報の発信やオンライン予約・決済の高度化等のDXの推進による先進的な駐車施策の展開
- ・新たなモビリティ(電動キックボード等)やシェアリングの普及に対応した駐車・乗降スペースの確保等について検討
- ・新たなモビリティや自動運転車の普及による駐車スペースの合理化等を検討



DXの推進による施策展開イメージ

4. 地区特性を考慮したマネジメントの進め方

(1)地区マネジメントの必要性

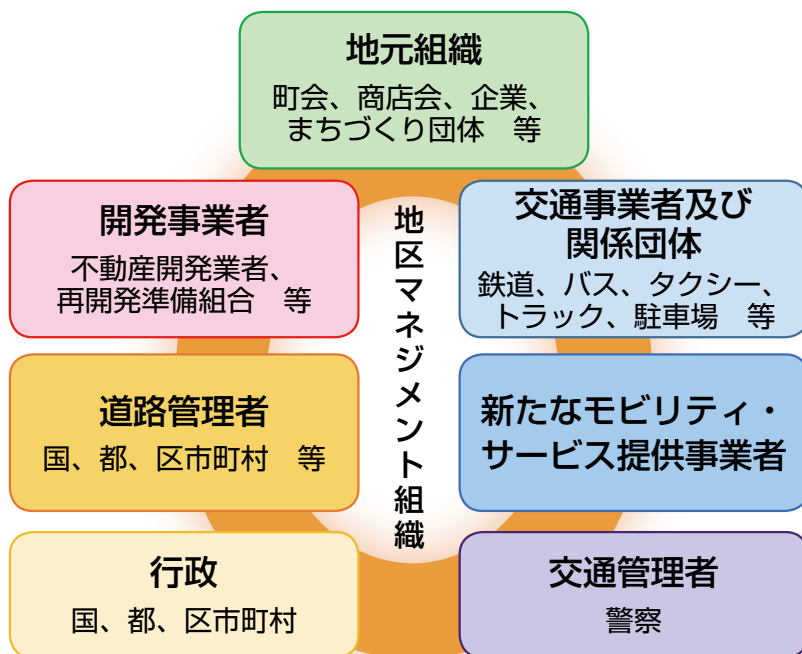
最新の駐車場を取り巻く状況を踏まえ、居心地がよく歩きたくなるまちづくりの実現に向け、地区特性に応じた駐車対策が必要です。

また、駐車対策の実施に当たっては、地区の多くの関係者との合意の上で取り組む必要があります。このため、本在り方では、多様な主体により地区ごとに地区マネジメント組織を構成し、継続的なマネジメントに取り組むことを示しています。

(2)地区マネジメント組織の考え方

駐車施策は、行政だけでなく、地元組織や事業者等の理解や協働による取組が必要であるため、多様な主体により構成することが重要です。

組織の立ち上げに際し、各地区の地域ルール運営委員会の既存組織を踏まえて構成などが考えられます。

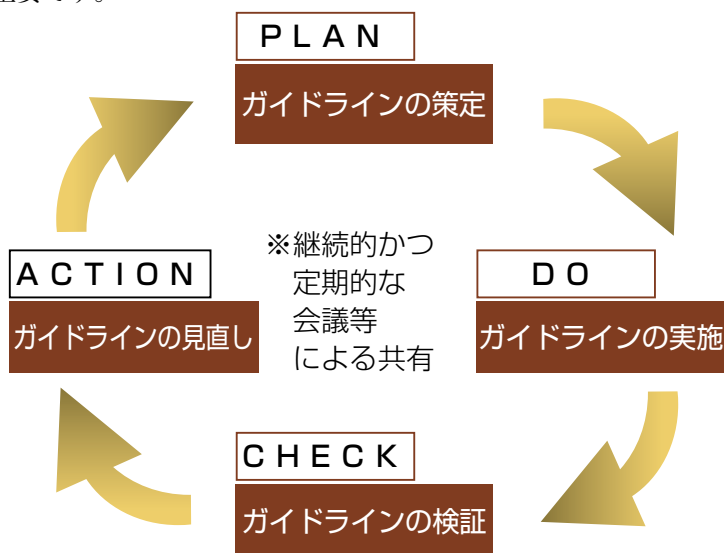


地区マネジメント組織の構成員のイメージ

(3) 駐車・まちづくりマネジメントガイドラインについて

地区マネジメント組織の下、地区の実情に合わせ、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、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。

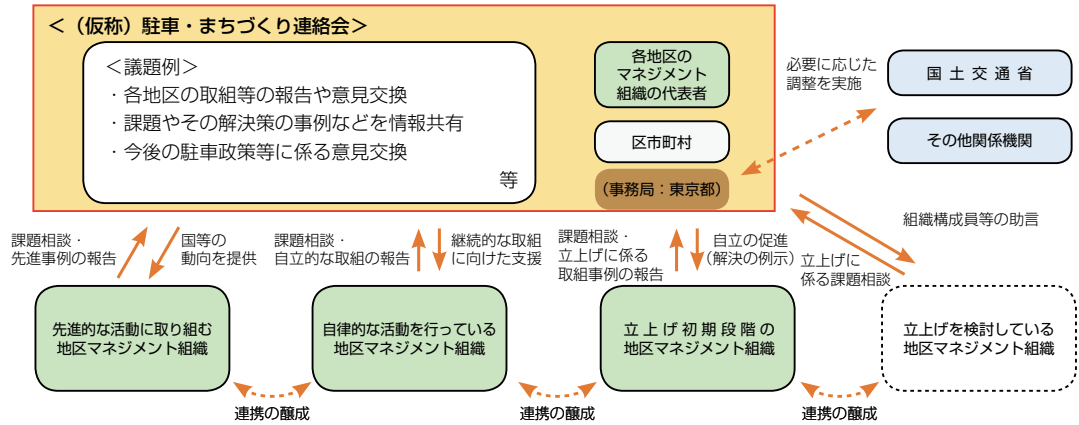
このため、地区マネジメントとして実施すべき内容や検証・見直しに係る項目について記載したガイドラインを取りまとめ、地区マネジメント組織で共有することで継続的な取組を実施することが重要です。



地区マネジメントの取り組みイメージ

5. 総合的な駐車対策の在り方の推進に向けて

都は、区市町村や各地区のマネジメント組織で構成する連絡会を開催し、関係機関との調整や成熟段階に応じた技術支援の実施等により、各地区の取組を推進致します。



駐車・まちづくりの連絡会のイメージ

6. おわりに

本在り方の全編等は、東京都ホームページにて公開しております。

(<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/kagami/index.htm>)



「総合的な駐車対策の在り方」表紙

引き続き、関係機関と連携し、人中心の歩きやすいまちづくりの実現に向け、地区特性に応じた効果的な駐車対策を推進してまいります。