

総合的な駐車対策の在り方



2022年（令和4）年3月



総合的な駐車対策の在り方策定に当たって

1960年代以降のモータリゼーションの進展に伴い、増加してきた自動車交通は、利便性ととも路上駐車という弊害ももたらしました。この駐車問題に対し、都市計画駐車場の整備や駐車場条例の策定等の対策を進めてきた結果、区部においては駐車場の容量が増加する一方で、自動車保有台数は減少傾向にあり、駐車場の供用台数と駐車需要のバランスは急速に改善してきています。

昨年3月に策定した『未来の東京』戦略では、人中心の歩きやすいまちづくりを目指して、コンパクトでスマートなまちづくりの取組を推進することとしました。高質で安全な歩きやすい空間を創出するためには、自動車動線と歩行者との交錯を避け、街並みやにぎわいを分断しないよう、駐車対策を着実に推進することが必要となります。

また、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おり、この「総合的な駐車対策の在り方」では、ゼロエミッション東京の実現に向けた再生可能エネルギーやグリーン水素の活用、安全で歩きやすいウォークアブルなまちづくりの推進やDXの推進、新型コロナ危機を契機とした都市づくりなどの、目指すべき将来像を実現するために、今までの駐車対策にとらわれない、あらゆるモビリティを対象にした検討の方向性を取りまとめ、施策を整理しています。さらに、都内の様々な地区の特性に応じた柔軟な駐車施策を実施することとしました。

総合的な駐車対策を進めることで魅力ある都市空間を創出し、東京のまちづくりを強力に進めるよう、取り組んでまいります。

2022（令和4）年3月

東京都都市整備局

目次

第1章 「総合的な駐車対策の在り方」の位置付け	1
1.1 駐車対策のこれまでの取組と本在り方の策定について	1
1.2 位置付け	3
第2章 駐車場を取り巻く現状と課題	6
2.1 これまでの駐車対策	6
2.1.1 駐車場	6
2.1.2 自動車	14
2.1.3 自動二輪車、原動機付自転車	18
2.1.4 自転車	22
2.1.5 物流	24
2.1.6 観光バス	25
2.1.7 客待ちタクシー	26
2.2 まちづくり関連施策	27
2.2.1 歩行者空間創出から見た駐車対策	27
2.2.2 立地適正化の観点での駐車対策	29
2.2.3 自転車レーン整備から見た駐車対策	30
2.2.4 地域公共交通から見た駐車対策	31
2.2.5 路肩側の車道空間であるカーブサイドの活用	33
2.2.6 防災・減災から見た駐車対策	34
2.3 駐車対策を取り巻く新技術の進展とライフスタイルの変化	35
2.3.1 ゼロエミッションビークル（ZEV）	35
2.3.2 デジタルトランスフォーメーション（DX）化の進展	38
2.3.3 新たなモビリティ	40
2.3.4 自動運転技術	42
2.3.5 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新しい日常	43
2.4 現状を踏まえた課題	44
第3章 目指すべき将来像と東京都の駐車対策における検討の方向性	46
3.1 目指すべき将来像	46
3.2 東京都の駐車対策における検討の方向性に沿った施策	49
3.2.1 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） ..	51
3.2.2 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）	60
3.2.3 社会経済状況の変化や地区特性に応じた柔軟な駐車対策の推進	64
3.2.4 CO ₂ 実質ゼロや防災・減災	69
3.2.5 MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応	72

第4章	地区特性を考慮したマネジメントの進め方	78
4.1	地区マネジメントの必要性	78
4.2	地区マネジメント組織の考え方	79
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	83
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	84
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	91
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	92
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	93
4.8	区域の類型化と特性	95
4.8.1	区域の類型化の考え方	95
4.8.2	駐車対策から見た区域の特性	97
第5章	総合的な駐車対策の在り方の推進に向けて	102
5.1	(仮称) 駐車・まちづくり連絡会の運営による支援	102
5.2	ケーススタディの実施	103
5.3	新たなモビリティへの対応	104
5.4	今後の取組	105

参考資料

事例集

検討経緯、委員名簿