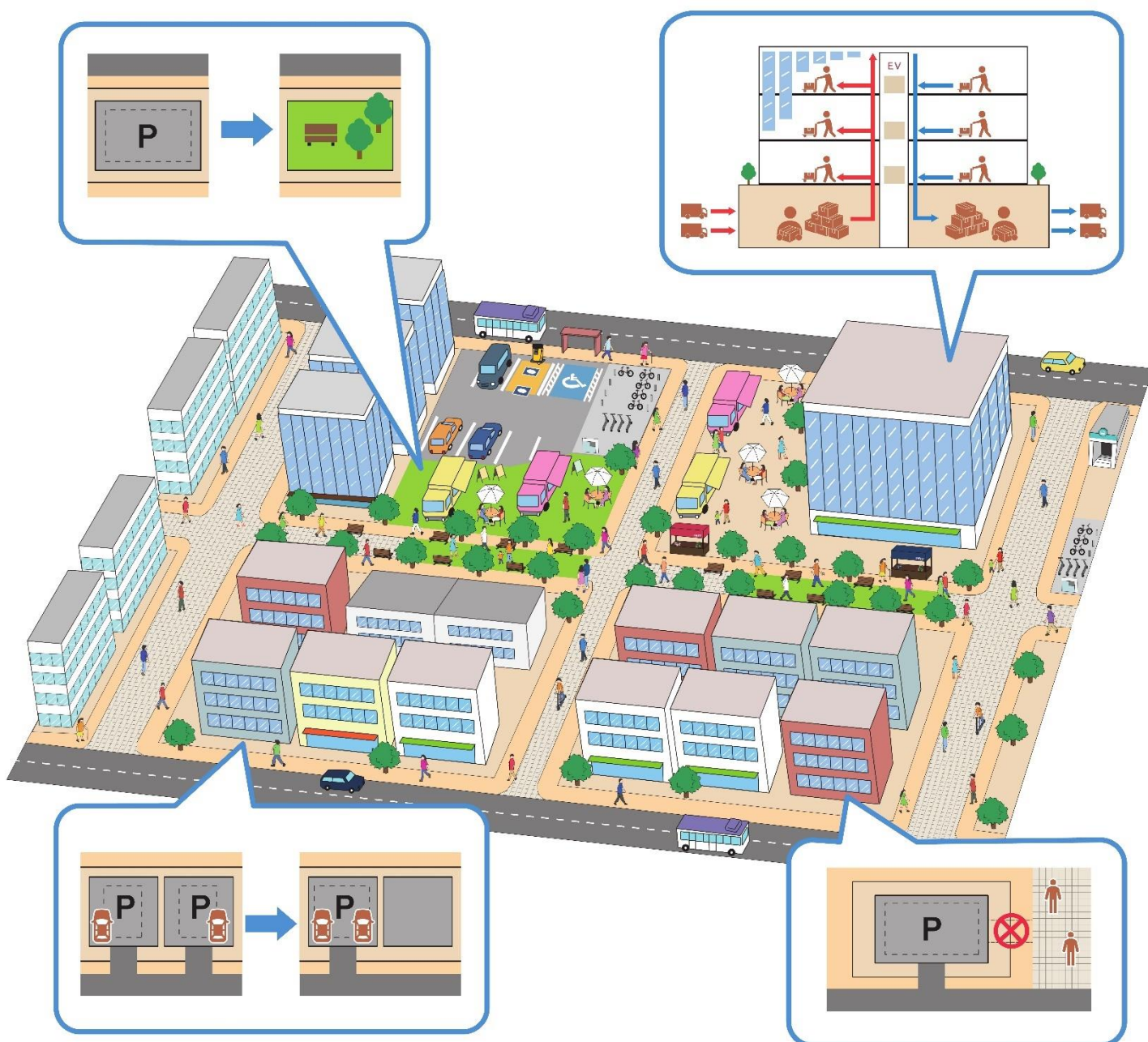


# 千代田区駐車場計画

～人と車とまちをつなぐ～

## 概要版



令和3年7月  
千代田区

## 序章 駐車場計画の概要

### 駐車場計画とは

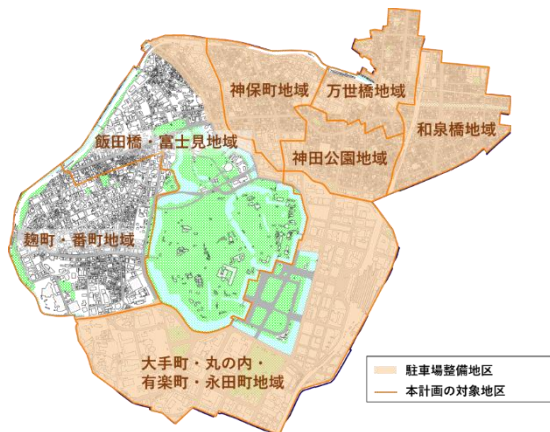
「千代田区駐車場計画」は、千代田区駐車場整備計画を見直したものであり、駐車場法第4条の規定に基づく駐車場整備計画に位置づけられるものです。駐車場整備計画で必要とされる駐車場整備に関する事項に、駐車場の運用などに関する事項などを加え、千代田区の駐車場のあり方を定めています。

少子高齢化、ライフスタイルの変化等に伴う自動車離れ等、駐車場を取り巻く状況や駐車場施策の展開が変化するか、駐車場計画として改定することとなりました。

### 対象地域

駐車場整備地区外を含む区内全地域

※地域の特性・課題を踏まえたきめ細かい検討をするため、本計画で記載する地域区分は千代田区都市計画マスタープランに基づくものとします。



### 千代田区の駐車場の目指すべきあり方

千代田区における駐車場のあり方については、従来の「駐車場の量的な適正供給」だけではなく、「千代田区都市計画マスタープラン」との連携の視点から、以下の2つの方向性を目指します。なお、技術革新や社会情勢の変化に応じて、駐車場のあり方を柔軟に見直していくことを基本とします。

- **方向性1** ウォーカブルなまちづくりに寄与する駐車場のあり方を目指します
- **方向性2** 駐車場として存在する空間を最大限活用します

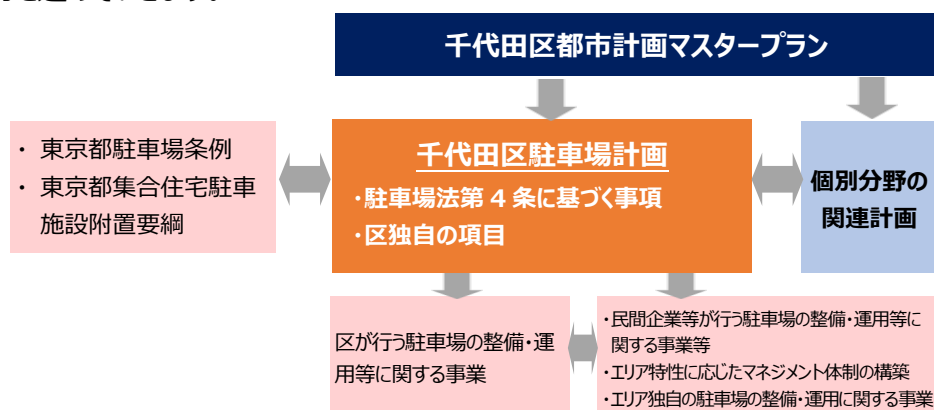
### 目標年次

概ね10年後の令和12（2030）年頃とします。

### 位置づけ

本計画は、上位計画である「千代田区都市計画マスタープラン」に即するとともに、東京都が定める「東京都駐車場条例」「東京都集合住宅駐車施設設置要綱」との連携、及び福祉・商工・環境・防災等の他分野の関連計画との整合を図っていくこととします。

また、エリア特性に応じたきめ細やかな駐車場施策の展開に向けて、千代田区駐車場計画に基づく駐車場の整備に関する事業を実施するとともに、エリア毎にマネジメント体制の構築、及び独自の駐車場の整備・運用に関する事業の実施に向けた検討を進めていきます。



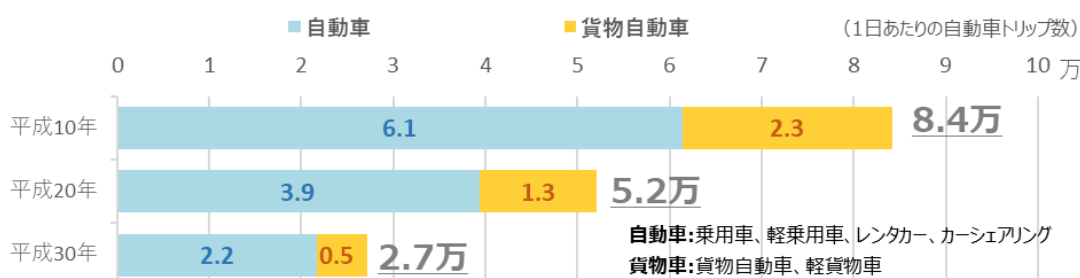
## 第1章 駐車場を取り巻く現況・課題

### 現況

駐車場を利用する車両は多様であり、またその目的に応じて駐車時間や必要となるスペースは異なります。乗用車、貨物車、障害者用の駐車スペース、自動二輪車、観光バス、その他のそれぞれについて現況整理を行います。

- 乗用車は、全ての地域で供給過多。千代田区を目的地とする自動車トリップは年々減少している。
- 貨物車は確実に整備されているが、短時間の目的地近傍でのニーズが高い。
- 障害者用の駐車スペースは、量的には充足しているが、不正利用やユニバーサル化への対応が必要。
- 自動二輪車は、整備が進んだものの近年は鈍化。一部駐車場が不足している地域もある。
- 観光バスは、秋葉原駅周辺や永田町において、交通流の阻害を起こしている。
- E Vの普及や自動運転技術が進展。カーシェアリングも普及。
- 駐車場が過多になる懸念がある。
- 新型コロナウイルス感染症を契機に、駐車場を含めた都市空間の新たな使い方を検討する必要性が増している。
- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けた特例措置等が設けられた。

#### 【千代田区を目的地とする自動車トリップの推移】



※地区ゾーンまで確定しているサンプルのみが対象。また、自動車トリップは、自動車を運転しているサンプルのみが対象。

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）を基に作成

### 駐車場を取り巻く課題

駐車場の目指すべきあり方、現況を踏まえて、駐車場を取り巻く課題を以下に整理します。

#### 課題1

#### エリアの実情、利用者のニーズに即した駐車場整備の必要性

地域一律ではなく、地域内のエリア毎の実情に即して、適正に駐車場の整備・配置等を検討することが必要です。

#### 課題2

#### まちづくりと連携した駐車場施策の必要性

歩行者優先の空間を中心に、駐車場の適正な配置、路上駐車 of 適切な管理、自動車流入の削減といった対応が必要です。

#### 課題3

#### 駐車場空間の効果的な活用の必要性

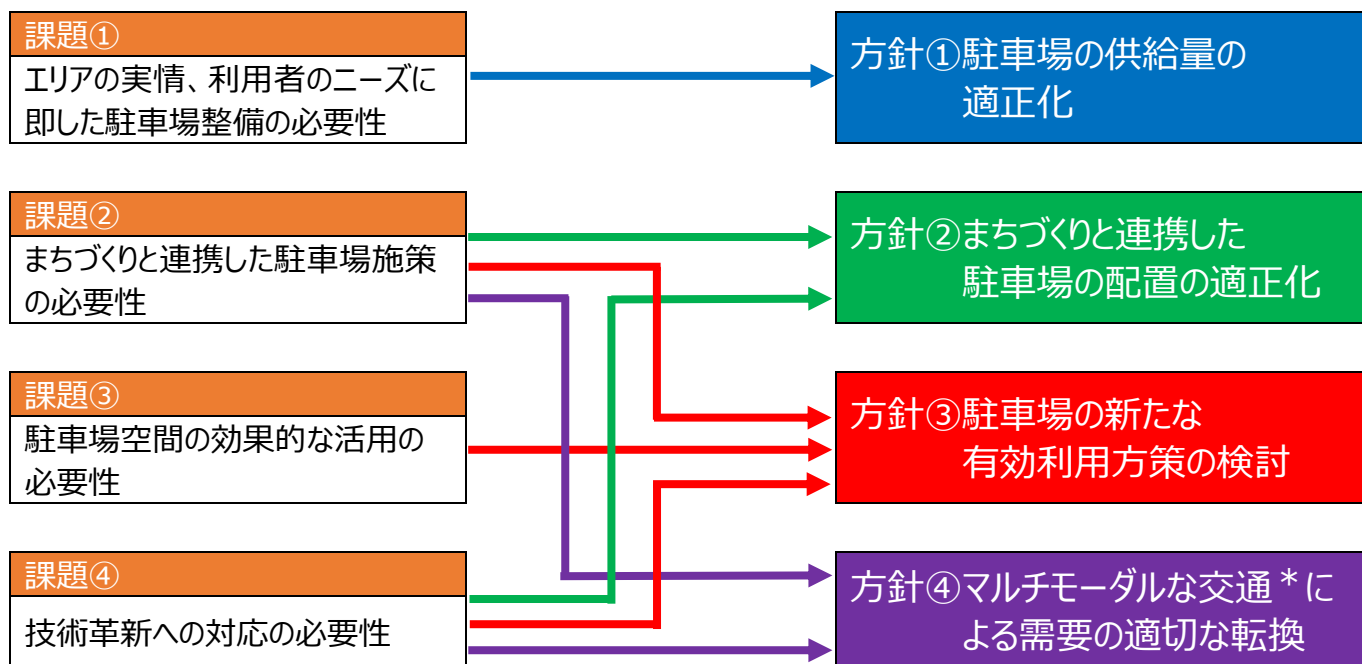
将来的には、駐車場が過多になることが懸念されるため、適正な駐車場の整備とあわせて、従来の自動車のためだけでなく、様々な視点から、駐車場の効果的な活用方策を検討することが必要です。

#### 課題4

#### 技術革新への対応の必要性

将来的に、新技術の普及が進むと駐車需要に大きな影響を及ぼすことが予想されます。そのため、新技術の普及に併せて、柔軟に駐車場の活用方針を検討していくことが必要です。

## 第2章 駐車場の基本方針



※公共交通・自転車・徒歩等、多様な移動手段を選択可能な環境

### 駐車場整備の目標量

需要量を充足する供給量が行われていることを踏まえて目標量の設定を行いません。

- 近年、千代田区で実施された駐車場実態調査の結果から、各地域区分における主要なエリアの駐車場の利用実態を確認すると、駐車場の供給量が需要量を大きく上回っており、駐車場が不足している実態は見られません。
- PT 調査等を用いて各地域の将来駐車需要（令和 12 年時点）を算出し、附置義務駐車場の実附置台数と比較した結果は下表のとおりです。どの地域においても、附置義務駐車台数のみで需要量を上回る結果となりました。

#### 【千代田区における将来の需給バランス】

| 地域       |                 | 将来駐車需要<br>(令和 12 年)<br>[台/ピーク時] |       | 附置義務駐車場<br>実附置台数 | 将来の需給バランス<br>(供給量-需要量) |         |
|----------|-----------------|---------------------------------|-------|------------------|------------------------|---------|
|          |                 | 平日                              | 休日    |                  | 平日                     | 休日      |
| 駐車場整備地区内 | 神保町             | 1,281                           | 780   | 1,742            | +461                   | +962    |
|          | 神田公園            | 718                             | 437   | 1,137            | +419                   | +700    |
|          | 万世橋             | 327                             | 199   | 1,899            | +1,572                 | +1,700  |
|          | 和泉橋             | 831                             | 506   | 1,183            | +352                   | +677    |
|          | 大手町・丸の内・有楽町・永田町 | 3,456                           | 2,103 | 14,865           | +11,409                | +12,762 |
| 駐車場整備地区外 | 麹町・番町           | 1,775                           | 1,080 | 2,456            | +681                   | +1,376  |
|          | 飯田橋・富士見         | 1,127                           | 686   | 1,675            | +548                   | +989    |
| 合計       |                 | 9,514                           | 5,790 | 24,957           | +15,443                | +19,167 |



### 第3章 駐車場に関する施策

基本方針別に駐車場に関する施策を示します。

#### 方針①駐車場の供給量の適正化

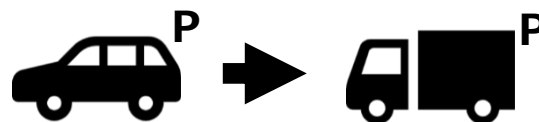
##### 施策群①：乗用車の駐車需要への対応

- ・ 地域特性に応じた附置義務による駐車場整備
- ・ 駐車場案内システムの導入・運用（S-park\*）
- ・ 最新技術の導入による駐車場の利便性向上

\* 公益財団法人東京都道路整備保全公社が管理する都内の時間貸駐車場検索システムであり、WEB 上から駐車場の満空情報を把握することが可能なシステム。

##### 施策群②：貨物車の駐車需要への対応

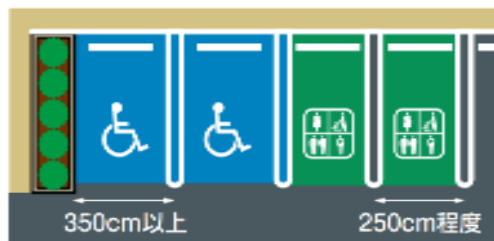
- ・ 地域特性に応じた荷さばき駐車場の整備
- ・ 既存駐車場の利活用による荷さばき駐車場の整備
- ・ 荷さばき駐車場の適正な配置の検討
- ・ 望ましい駐車構造の確保
- ・ 館内配送の共同化の推進



##### 施策群③：障害者の駐車需要への対応

- ・ 附置義務・バリアフリー法等に基づく駐車施設の整備
- ・ ダブルスペースの整備
- ・ パーキングパーミット制度\*の導入
- ・ 駐車場等の無人精算機のユニバーサル対応

\* 障害者用駐車場の不正利用を防ぐために、障害者、介護が必要な高齢者等、障害者用駐車場の利用が妥当だと認められる人に交付証を交付する制度。



←ダブルスペースのイメージ  
出典：国土交通省「広い駐車スペースを必要としている方がいます」

##### 施策群④：自動二輪車の駐車需要への対応

- ・ 施設立地に伴う自動二輪車用駐車場の整備
- ・ 既存駐車場の活用

##### 施策群⑤：観光バスの駐車需要への対応

- ・ 路上乗降スペースの整備・確保
- ・ 地区外の既存観光バス駐車場・待機場への誘導
- ・ 観光バスの待ち行列の解消に向けた駐車場・乗車場の予約システムの導入

## 方針②まちづくりと連携した駐車場の配置の適正化

### 施策群①：まちづくり・都市交通を踏まえた配置の適正化

- ・ 駐車場の集約化・適正配置、出入口の設置制限

### 施策群②：パーキングメーター等の適切な管理

- ・ パーキングメーター等の適切な管理方法の検討

## 方針③駐車場の新たな有効利用方策の検討

### 施策群①：まちづくり・交通・環境・防災分野等における駐車場空間の利活用

- ・ まちづくりに寄与する他用途での活用
- ・ 自動運転技術等の新技術の普及に併せた柔軟な対応
- ・ EV 用の充電施設の設置促進
- ・ 防災拠点機能の付与

## 方針④マルチモーダルな交通\*による需要の適切な転換

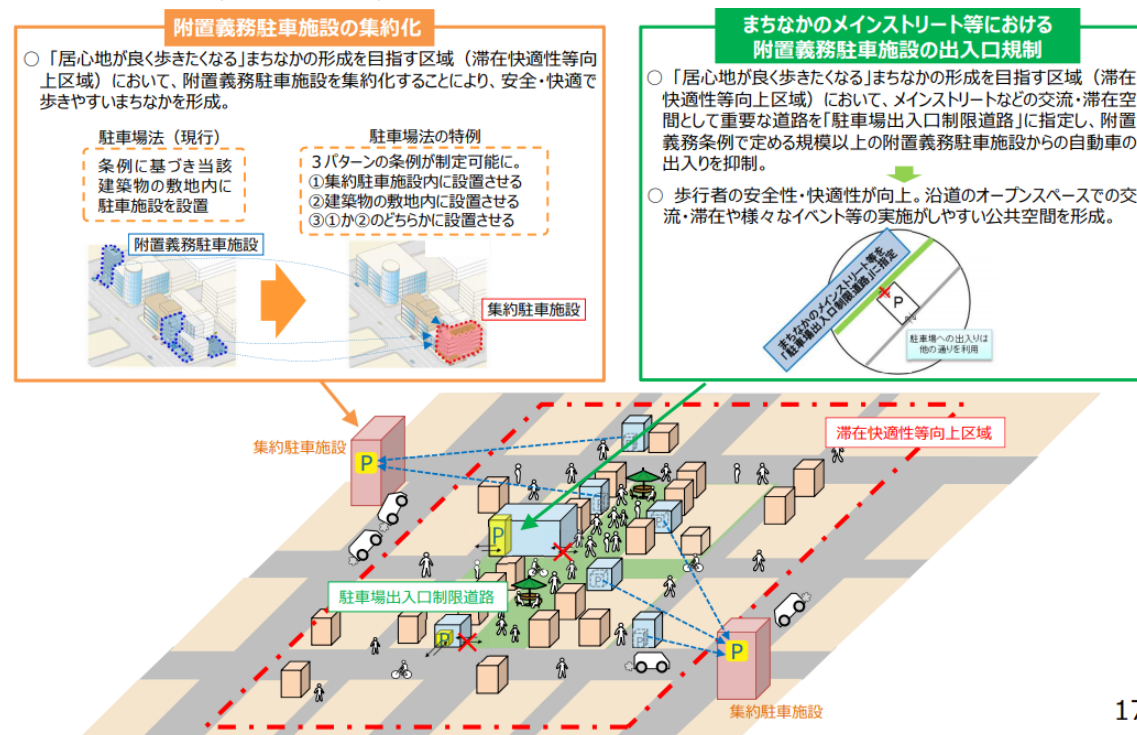
### 施策群①：公共交通・自転車・徒歩への転換

- ・ 歩行環境の向上
- ・ 自転車走行環境の向上

### 施策群②：新たな交通サービスへのシームレスな乗り換えの実現

- ・ 多様なモビリティが利用できるモビリティハブの整備
- ・ 多様なモビリティを結びつけるデジタルプラットフォームの構築

※公共交通・自転車・徒歩等、多様な移動手段を選択可能な環境



17

出典：国土交通省「「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり支援制度（法律・税制・予算等）の概要」

## 第4章 駐車場施策の効果的な展開に向けて

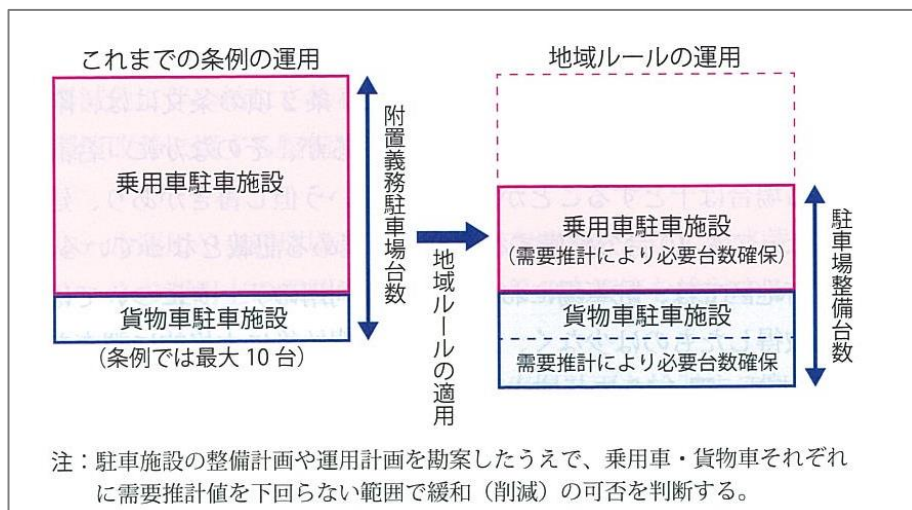
計画策定時点においては方向性が決まっていなかったものの、前章までに述べた施策をより効果的に進めるにあたり検討が引き続き求められる課題について示します。

### 麹町・番町地域、飯田橋・富士見地域の駐車場整備地区への編入の検討

駐車場整備地区外である麹町・番町地域、飯田橋・富士見地域は、駐車場の地域ルールを導入を検討するため、東京都駐車場条例の改正等の動向を見ながら、必要に応じて駐車場整備地区への編入を検討します。

【参考】大手町・丸の内・有楽町  
地区地域ルールによる  
駐車場整備台数の考え方

出典：駐車施策からみたまちづくり  
地域ルールの先がけ大丸有  
モデル（大手町・丸の内・  
有楽町地区駐車環境対  
策協議会）



### 総合的な交通施策の展開の必要性

本計画は自動車・自動二輪車の駐車需要に対応することを目的としている計画であり、この自動車の駐車需要と鉄道、バス、自転車、原動機付自転車、歩行者等の各交通手段のあり方とは相互に影響を与えています。そのため、本計画の施策を効果的なものにするために、駐車場施策を単独で実施するのではなく、各交通手段の課題解決に資する施策と効率的に連携を図っていきます。

#### 【現時点における交通手段毎の主たる課題】

| 交通手段              | 現時点における課題                                                                                                                                        |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 全般                | ・千代田区都市計画マスタープランのテーマ4「道路・交通体系と快適な移動環境がつながるまちづくり」の方針の一つである「お出かけや外出が楽しくなるまちづくり」を通じたウォーカブルなまちづくりの推進                                                 |
| 鉄道                | ・高い混雑率の解消 ・結節点における乗換抵抗の削減 ・ラストワンマイル <sup>*1</sup> への対応                                                                                           |
| バス                | ・ネットワークの維持・改善 ・定時性確保や停留所の環境向上などの利便性向上<br>・結節点における乗換抵抗の削減 ・移動ニーズに合わせたコミュニティバス路線の見直し                                                               |
| タクシー              | ・ユニバーサルデザインへの適合 ・駅前で集中する客待ちタクシーの解消                                                                                                               |
| 自動車               | ・適切な自動車利用（モビリティマネジメント）の推進                                                                                                                        |
| 自動二輪車・<br>原動機付自転車 | ・不足する駐輪場の確保<br>・歩行者との交錯                                                                                                                          |
| 自転車               | ・自転車を活用したまちづくりの推進 ・安全で快適な通行環境の創出 ・違法駐輪の削減                                                                                                        |
| シニアカー、徒歩          | ・ユニバーサルデザインへの適合 ・滞留空間などアメニティ設備の充実                                                                                                                |
| その他の<br>新たな交通手段   | ・自動運転技術のまちへの導入検討 ・AI オンデマンド技術 <sup>*2</sup> 等を用いた新たなモビリティ導入検討<br>・電動キックボードなど、マイクロモビリティ <sup>*3</sup> の導入検討 ・脱炭素社会の実現に向けた ZEV <sup>*4</sup> の導入検討 |

\*1 最寄りの鉄道駅・バス停留所から目的地までの移動。

\*2 AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行う技術。

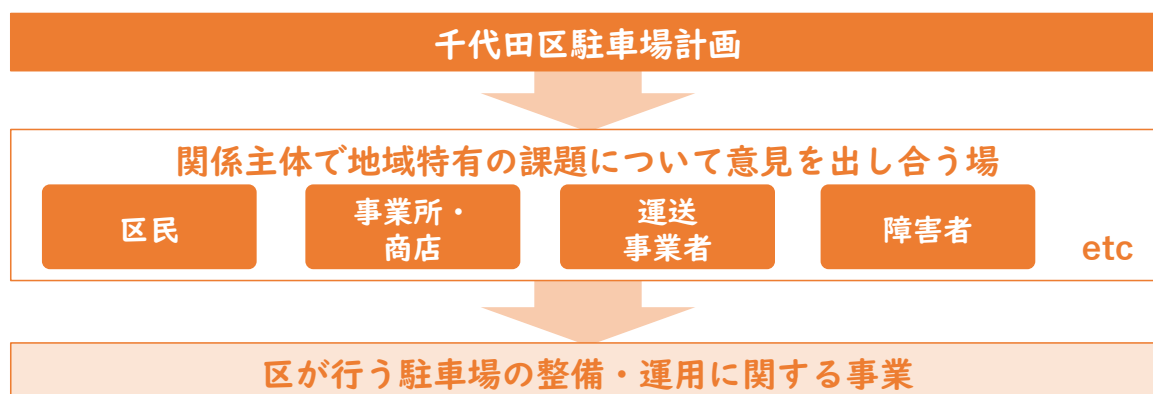
\*3 自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の車両。

\*4 ゼロエミッション・ビークル（Zero Emission Vehicle）の略称であり、走行時に二酸化炭素等の排出ガスを出さない電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）。

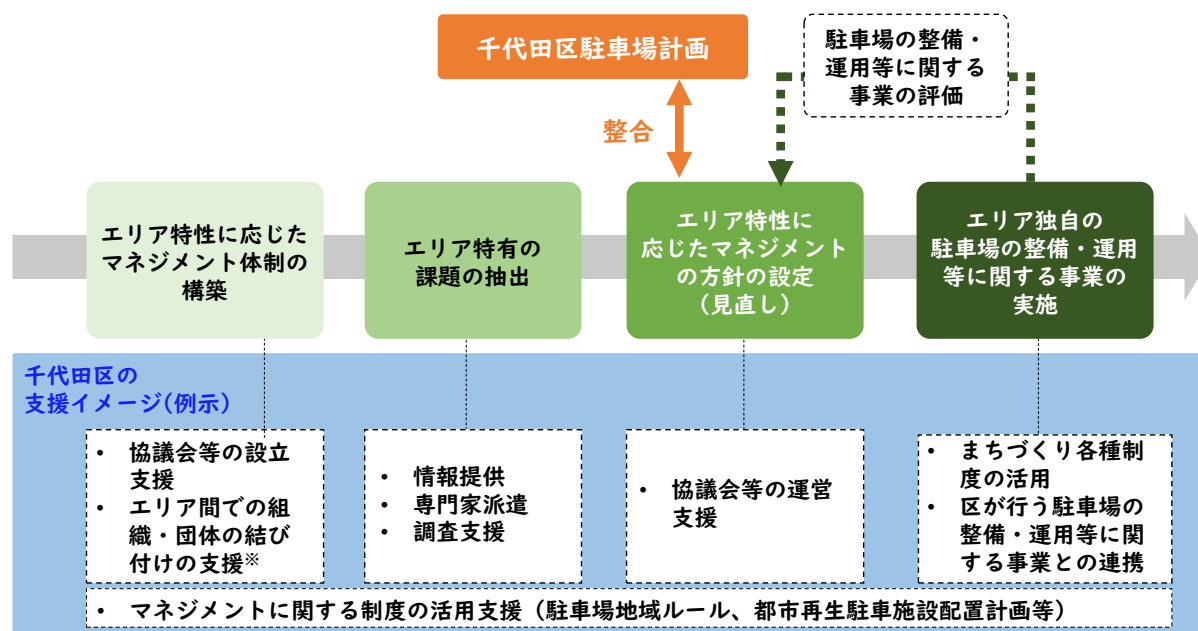
## エリア特性を踏まえた細やかな施策展開に向けた体制構築の必要性

車種の特性に応じた課題は地域全体で一律なものではないため、区が行う駐車場の整備・運用に関する事業の具体化・実施にあたっては、関係主体で地域特有の課題について意見を出し合う場を設けていく必要があります。また、エリア特性に応じたマネジメントを積極的に推進できる環境の構築として検討段階に応じたサポート体制の構築を図っていきます。

### 【区が行う駐車場の整備・運用に関する事業の実施イメージ】



### 【エリア特性に応じたマネジメントの実現イメージ】



※地域内のみでは完結しえない横断的な事象（観光バスの待機場の隔地確保など）に対応できるように、町会・連合町会、まちづくり協議会、エリアマネジメント組織等といった地域のつながりに働きかけ、エリア間を円滑に結び付けていくこと等を想定。

## 社会情勢・技術革新に応じた柔軟な計画の見直しの必要性

社会を取り巻く環境の変化や新たな技術の導入により、駐車場を取り巻く環境が急激に変化することが懸念されます。また、駐車場施策によって交通環境を改善し、脱炭素社会に寄与していくことが求められるなど、社会情勢の変化、技術革新に応じて、柔軟に計画の見直しを図っていきます。