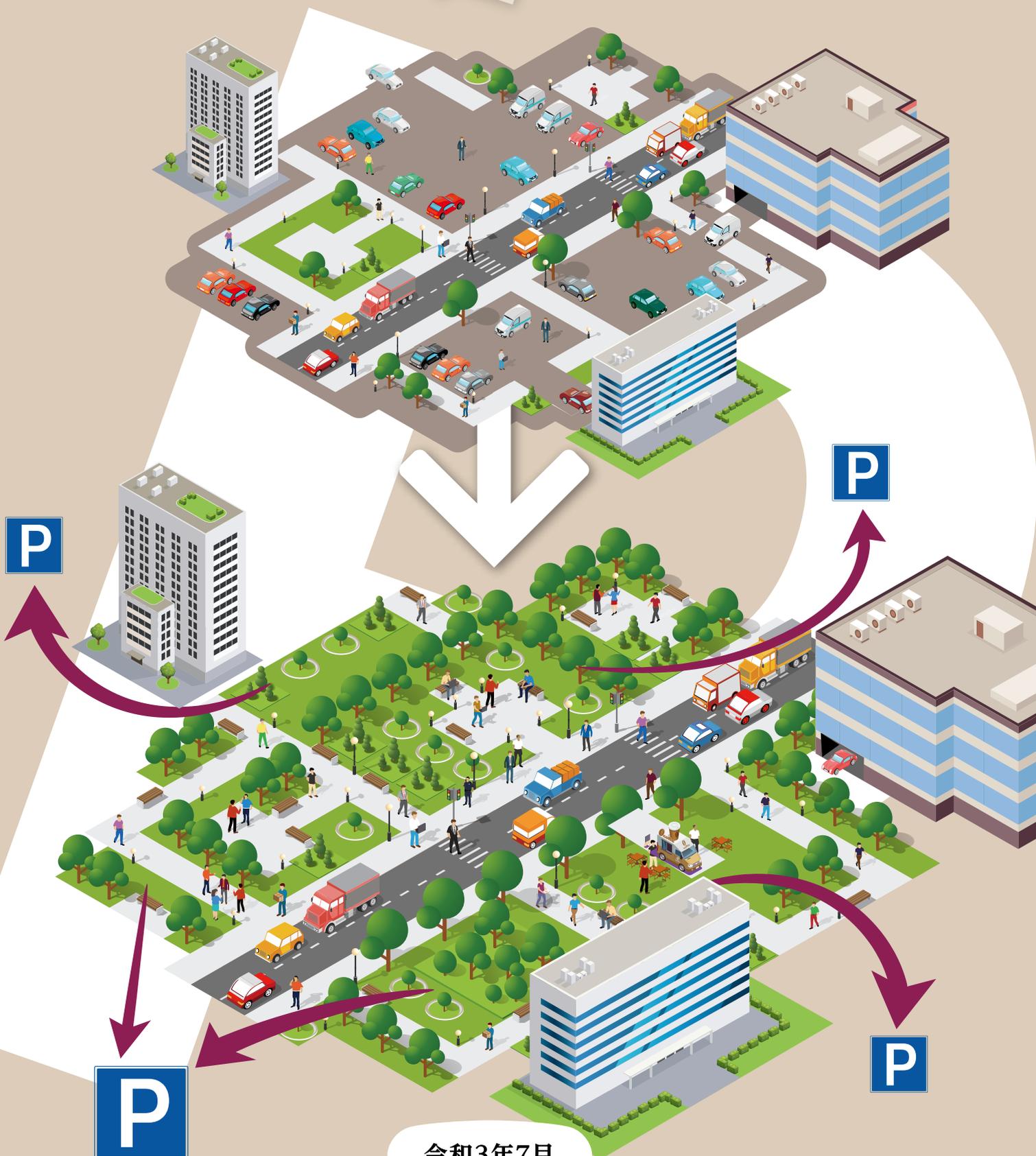


千代田区駐車場計画

～人と車とまちをつなぐ～



令和3年7月

目次

序章	駐車場計画の概要	1
1	駐車場計画とは	1
2	改定の趣旨	2
3	対象地域	2
4	駐車場計画の位置づけ	3
5	千代田区における駐車場の目指すべきあり方	5
6	目標年次	5
第1章	駐車場を取り巻く現況・課題	6
1	千代田区全体の現況	6
	(1) 乗用車	6
	(2) 貨物車	8
	(3) 障害者用の駐車スペース	11
	(4) 自動二輪車	12
	(5) 観光バス	13
	(6) その他	15
2	地区別の現況	20
	(1) 駐車場の利用特性	20
	(2) 駐車場施策の動向	23
3	駐車場を取り巻く課題	26
第2章	駐車場の基本方針	29
1	駐車場の基本方針	29
2	駐車場整備の目標量	31
	(1) 利用実態からみた駐車需給バランス	31
	(2) パーソントリップ調査からみた駐車需給バランス	35
	(3) 目標量	36

第3章 駐車場に関する施策 37

- 方針① 駐車場の供給量の適正化 37
- 方針② まちづくりと連携した駐車場の配置の適正化 39
- 方針③ 駐車場の新たな有効利用方策の検討 39
- 方針④ マルチモーダルな交通*による需要の適切な転換 39

第4章 駐車場施策の効果的な展開に向けて 40

- 1 麴町・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 40
- 2 総合的な交通施策の展開の必要性 40
- 3 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 41
- 4 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 42

資料編 43

- 1 駐車場整備計画の位置づけ等 43
 - (1) 駐車場整備計画の位置づけ 43
 - (2) 附置義務制度の運用状況 45
 - (3) 前計画(平成15年度改定版)の路外駐車場の整備目標量の達成状況 46
- 2 駐車需給バランスの詳細 47
 - (1) 利用実態からみた駐車需給バランス 47
 - (2) パーソントリップ調査からみた駐車需給バランス 49
- 3 地域別カルテ 62
- 4 検討経緯 79
- 5 千代田区駐車場整備計画検討委員会 委員名簿 80
- 6 用語解説 81

本文中「*」印を付した用語については、「資料編 6 用語解説」で解説しています。

1 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*（昭和 32 年法律第 106 号）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。

本計画は、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、駐車場の運用等に関する事項等を加え、千代田区の駐車場のあり方を定めています。

本計画の対象は、区内の全ての自動車、自動二輪車の駐車場です。また、自動車・自動二輪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が相互に影響を与えていることを勘案して、駐車場のあり方と連動して解決すべき各交通手段の課題を「第 4 章 駐車場施策の効果的な展開に向けて」に記載しています。

➤ 本計画の構成

序章 駐車場計画の概要

第 1 章 駐車場を取り巻く現況・課題

第 2 章 駐車場の基本方針

駐車場整備に関する基本方針
(駐車場法第 4 条)

駐車場の運用等に関する基本方針

第 3 章 駐車場に関する施策

駐車場整備に関する施策
(駐車場法第 4 条)

駐車場の運用等に関する施策

第 4 章 駐車場施策の効果的な展開に向けて

- 総合的な交通施策(鉄道、バス、自転車、歩行者等)の展開の必要性
 - 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
 - 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
- 等

【駐車場整備計画とは】

駐車場法(昭和 32 年法律第 106 号)第 4 条の規定に基づき策定する法定計画です。千代田区内の駐車場整備地区*における自動車駐車施設の整備に関し必要事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、公共の利便に資するとともに都市機能の維持及び増進に寄与することを目的としています。

2 改定の趣旨

日本では、戦後、急激なモータリゼーション*に伴い、自動車交通量が著しく増加したことにより、都心部における路上駐車増加と交通渋滞が大きな問題となっていました。この問題に対応するために、千代田区では、平成8年に「千代田区駐車場整備計画」を策定し、また平成15年には改定を行ったうえで、策定・改定した計画に基づいて、駐車場の「量的な整備」を着実に推進しつつ、一部においては地域特性に応じた駐車場施策の展開など、「量的整備」から「質」的整備への転換をあわせて促してきました。

一方、現在の日本では少子高齢化の進展や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が大きく変化しています。そのような状況の中、平成30年7月及び平成31年3月に国土交通省より、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編、応用編)」が発行される等、「駐車場の適切な運用」の必要性が高まっています。

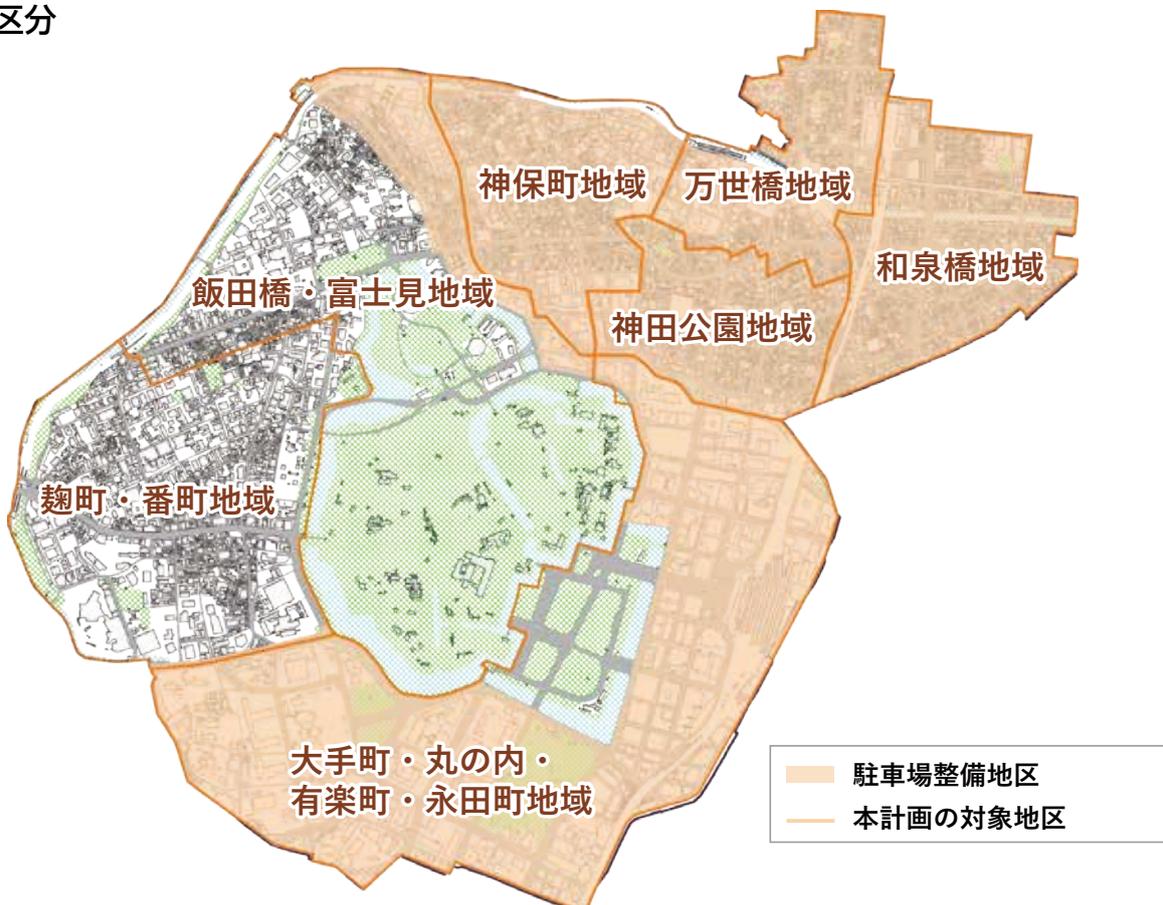
そのような背景を踏まえ、「駐車場の量的・質的な整備」はもとより、まちづくりと連携した「駐車場の適切な運用」の視点から駐車場施策の方針を定めるべく、駐車場整備を中心に扱う「千代田区駐車場整備計画」から駐車場施策全般を取り扱う「千代田区駐車場計画」へ改定します。

3 対象地域

本計画は、駐車場整備地区*外を含む区内全地域を対象とします。

これは、本計画では駐車場法*(昭和32年法律第106号)第4条の規定に基づく駐車場整備計画に必要とされる駐車場整備に関する事項に加えて、駐車場の運用等に関する事項等を定めるものであること、また、駐車場整備地区外の2地域についても駐車場に関する課題があることを踏まえたものです。なお、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。

▶ 地域区分

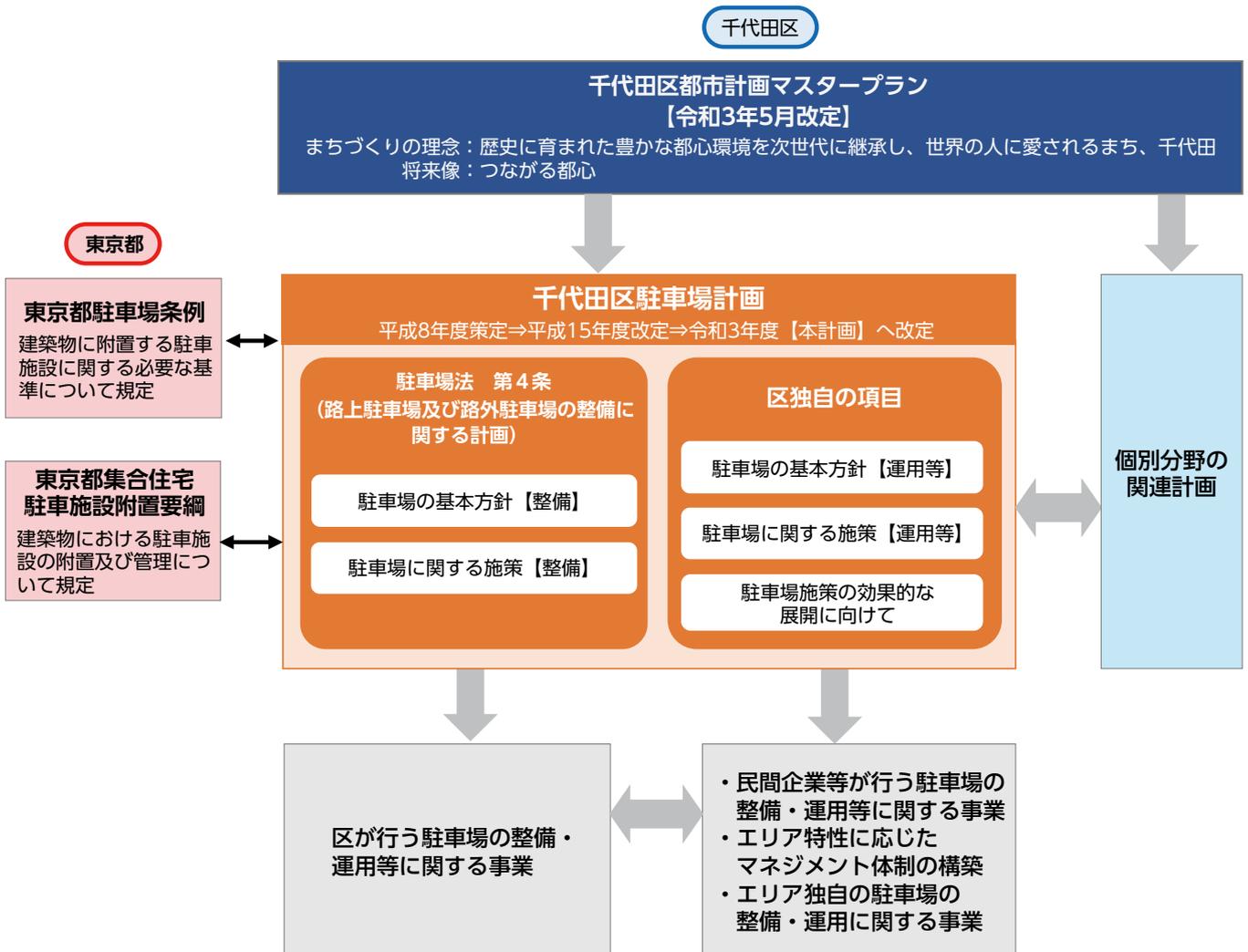


4 駐車場計画の位置づけ

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附置要綱」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。

千代田区駐車場計画の位置づけ



千代田区駐車場計画の関連計画

No.	計画名称	策定(改定)年月	所管	関連する内容
1	千代田区地域福祉計画	平成29年3月	保健福祉部 福祉総務課	身体障害者用駐車場の整備 等
2	千代田区障害福祉プラン	令和3年3月	保健福祉部 障害者福祉課	身体障害者用駐車場の整備 等
3	千代田区高齢者福祉計画・ 第8期千代田区介護保険事業計画	令和3年3月	保健福祉部 高齢介護課	身体障害者用駐車場の整備 等
4	千代田区観光ビジョン	平成18年12月	地域振興部 商工観光課	観光バスへの対応 等
5	千代田区商工振興基本計画	平成29年3月	地域振興部 商工観光課	観光バスへの対応 等
6	千代田区地球温暖化対策 地域推進計画2015	平成27年3月	環境まちづくり部 環境政策課	駐車場の壁面緑化 等
7	千代田区景観まちづくり計画	平成31年3月	環境まちづくり部 景観・都市計画課	駐車場が通りなどの公共空間から見えない配置、見えにくい構造 等
8	千代田区第3次住宅基本計画	平成27年10月	環境まちづくり部 住宅課	住宅での駐車場整備 等
9	千代田区災害対策事業計画	平成30年12月	政策経営部 災害対策・危機管理課	駐車場のオープンスペースとしての機能の確保 等
10	千代田区地域防災計画	平成29年7月	政策経営部 災害対策・危機管理課	駐車場のオープンスペースとしての機能の確保 等

参考：千代田区駐車場計画と関連性の高い国・東京都の主要なビジョン・計画

No.	計画名称	策定(改定)年月	所管	関連する内容
1	2040年、道路の景色が変わる	令和2年6月	国土交通省 道路局企画課	駐車場のモビリティハブ*としての機能の確保、等
2	自転車活用推進計画	令和3年5月	国土交通省 自転車活用推進本部	パーキングメーターの適切な管理 等
3	東京都自転車活用推進計画	令和3年5月	東京都 都市基盤部交通企画課	パーキングメーターの適切な管理 等
4	東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて	平成27年12月	東京都市圏交通計画 協議会	荷さばきスペースの適正な配置 等
5	総合物流ビジョン	平成18年2月	東京都 都市基盤部交通企画課	荷さばきスペースの適正な配置 等
6	観光バス駐車対策の考え方	平成31年3月	東京都 都市基盤部交通企画課	路上乗降スペースの整備・確保、 駐車場の予約システムの導入 等

5 千代田区における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。

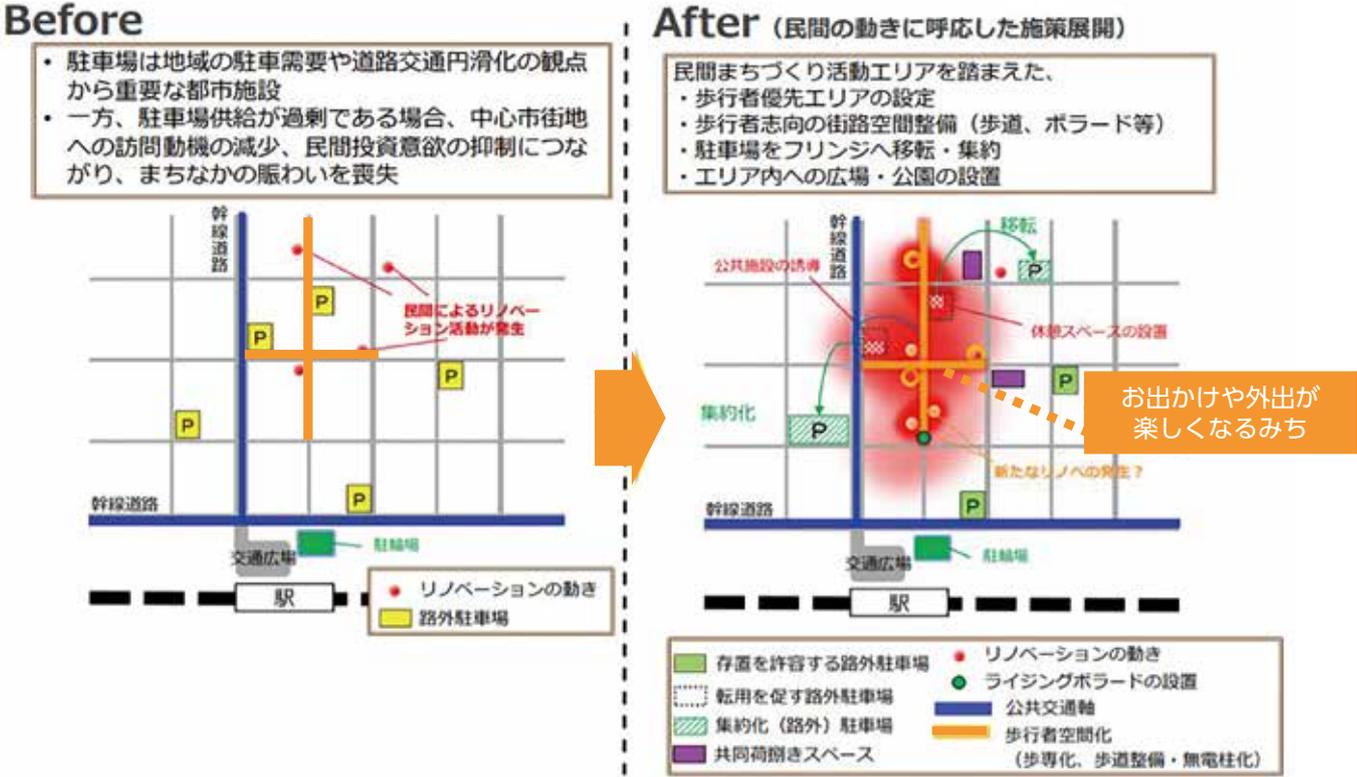
方向性 1

「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」の方針である「お出かけや外出が楽しくなるみちづくり」及び「多様な交通モードを切れ目なく活かせる移動ネットワークの確立」を実現し、ウォークブル*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することで、「千代田区都市計画マスタープラン」の将来像「つながる都心」の実現を目指します。

「お出かけや外出が楽しくなるみちづくり」の実現に寄与する駐車場のあり方のイメージ



出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)を基に作成

6 目標年次

本計画の目標年次は概ね10年後の令和12(2030)年頃とします。

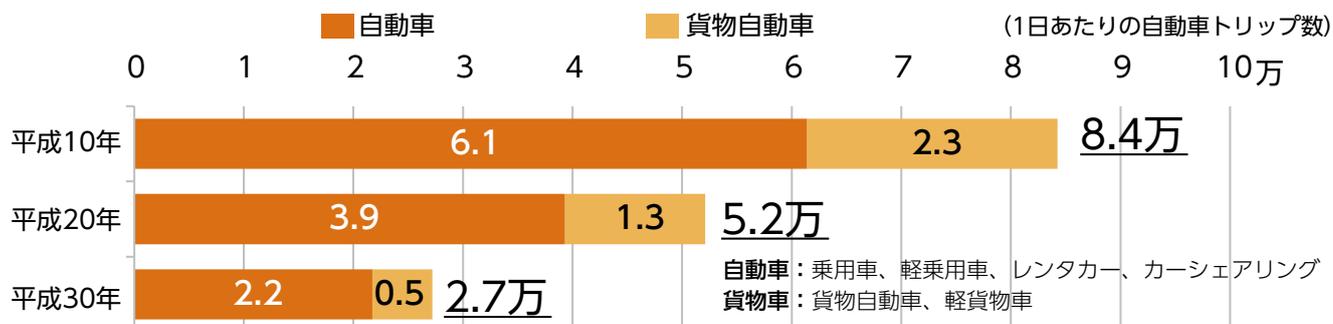
1 千代田区全体の現況

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。そのため本節では、駐車場を取り巻く現況整理において、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。

(1) 乗用車

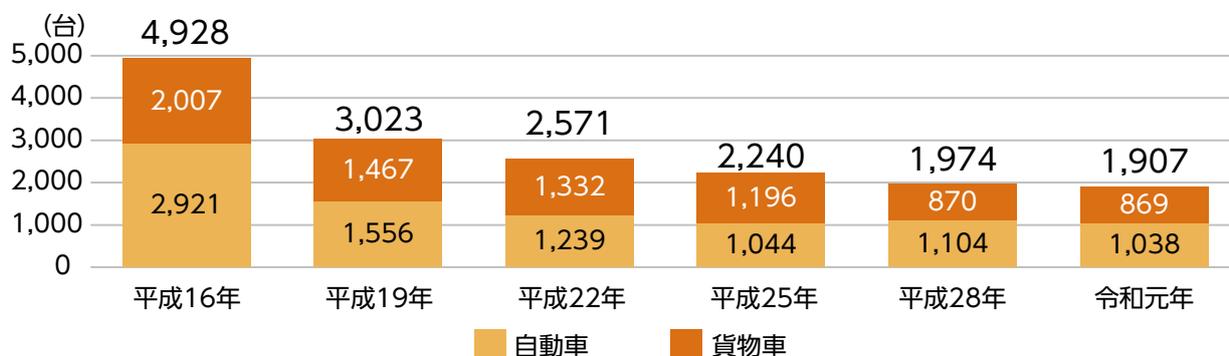
- 千代田区を目的地とする自動車トリップ*は年々減少しており、平成10年から平成30年までに6万トリップ程度減少しています。
- また、千代田区の路上違法駐車台数は、年々減少傾向にあります。

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

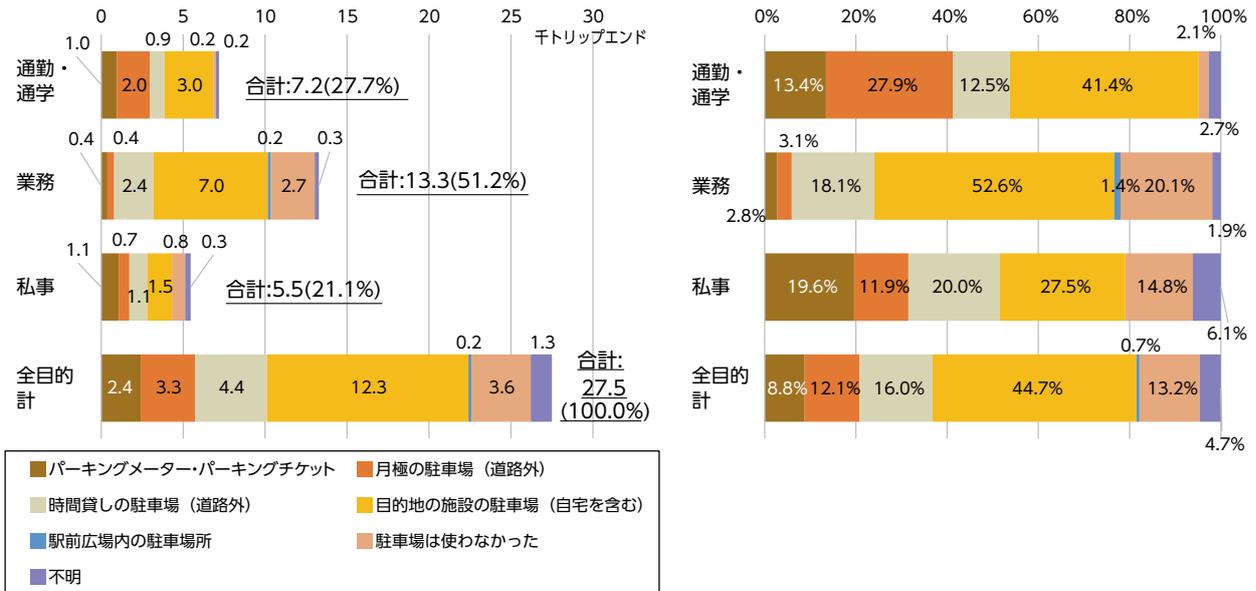
千代田区における路上違法駐車台数の内訳



出典：自治体別駐車概要(警視庁)を基に作成

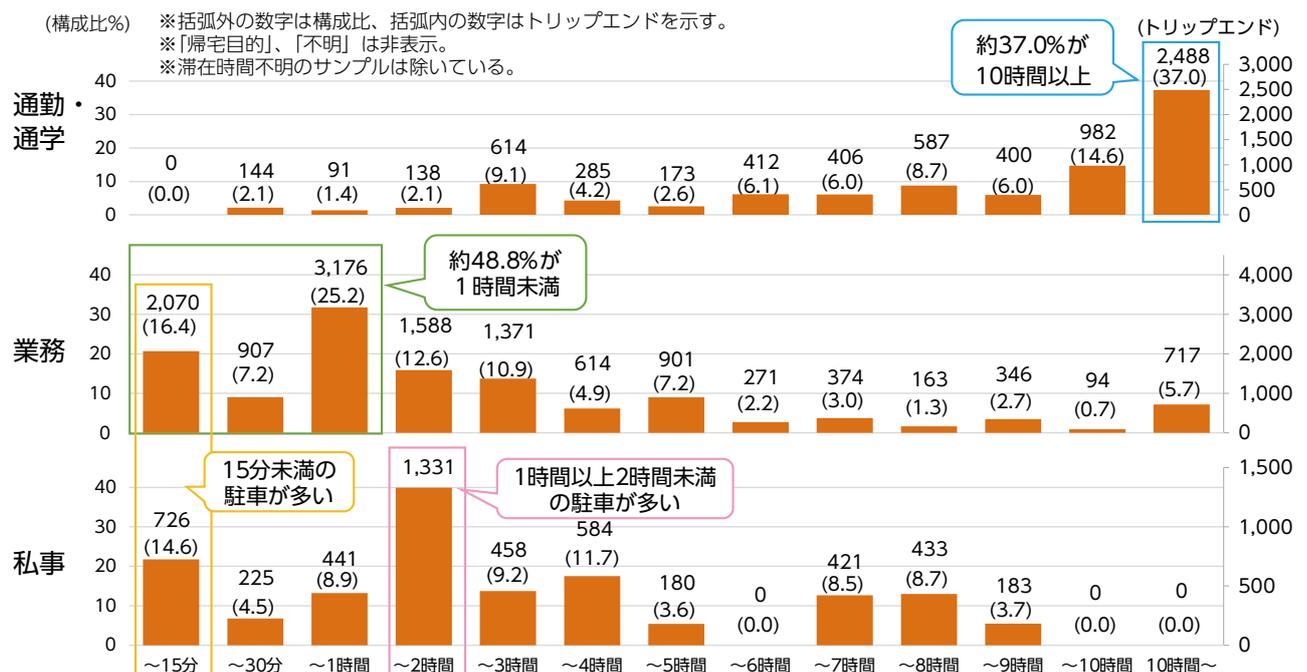
- ・ 駐車目的をみると、業務目的が50%程度、通勤・通学目的が30%程度、私事目的が20%程度となっています。
- ・ 業務目的の駐車は目的施設の駐車場を利用する割合が50%程度と目的施設近傍への駐車ニーズが高い一方で、私事系目的の駐車は30%弱となっており、業務目的に比べて目的施設近傍への駐車ニーズが高くないことが確認できます。
- ・ また、通勤・通学目的の駐車時間は10時間以上の長時間駐車の高割合の一方で、業務目的・私事目的では短時間駐車の高割合となっており、特に業務目的では1時間未満の割合が50%程度、私事目的では15分未満の短時間駐車と2時間程度の駐車へのニーズが高いなどの特性が確認できます。

目的別の駐車場別トリップ数・構成割合



※本集計においては、自動車トリップは自動車を運転している方のみを対象
 出典：平成30年度東京都圏パーソントリップ調査(東京都圏交通計画協議会)を基に作成

目的別の駐車時間別トリップ数・構成割合

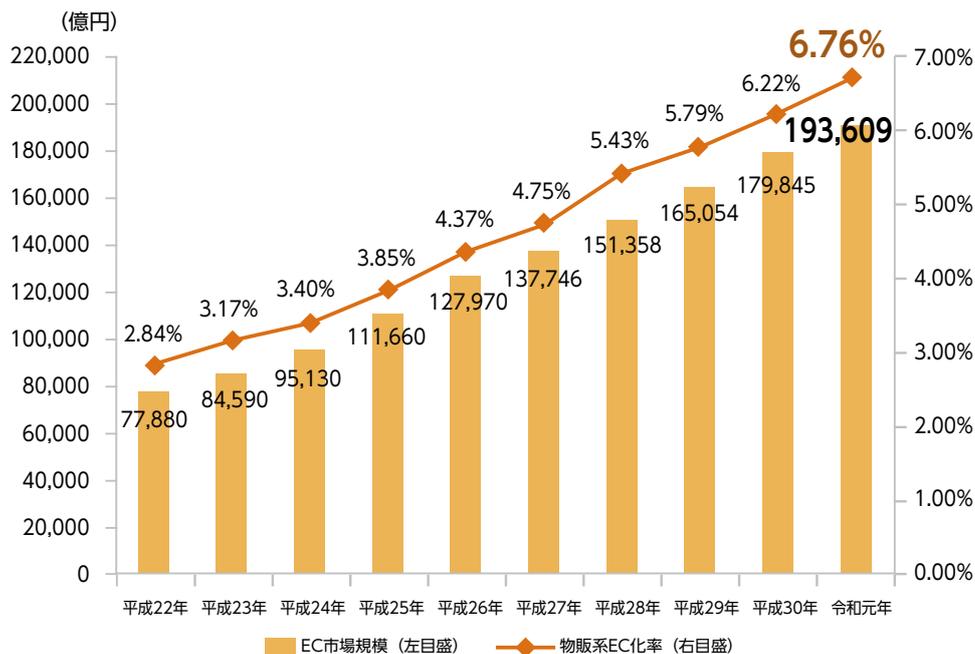


※本集計においては、自動車トリップは自動車を運転しているもののみを対象
 出典：平成30年度東京都圏パーソントリップ調査(東京都圏交通計画協議会)を基に作成

(2) 貨物車

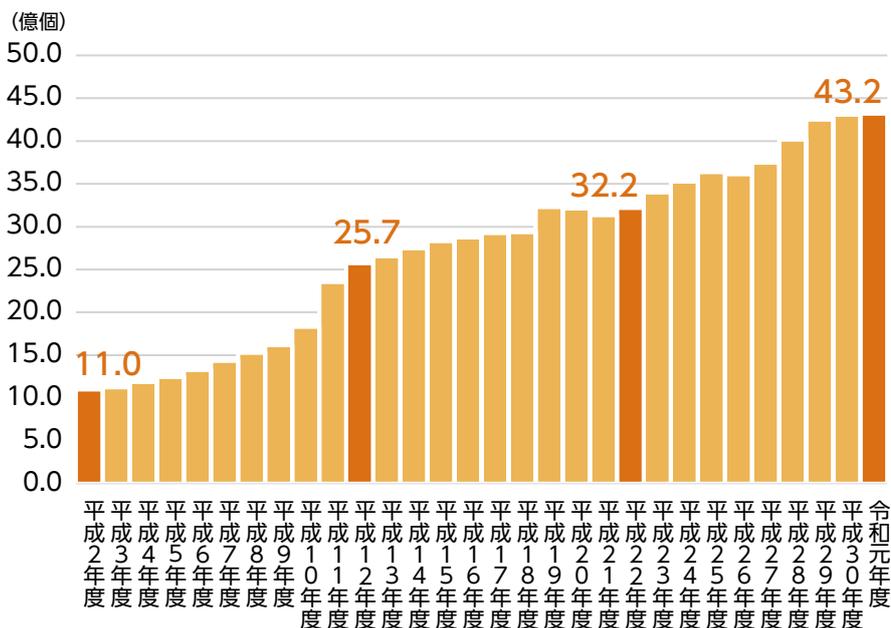
- ・日本の電子商取引(EC*)市場の推移は増加傾向にあり、こうした拡大に伴う形で宅配便の取扱件数は10年間で11億個程度(+34%)増加していることから、貨物車による荷さばき活動の増加が想定され、貨物車用の駐車スペースニーズは高まっていることが予想されます。
- ・一方で、関東地方における貨物車の保有台数が減少傾向にあることを踏まえると、荷物の運送にあたっては、車両の効率的な運用が進められていることが予想されます。

日本国内のB to C* - EC (消費者向け電子商取引) 市場規模の推移



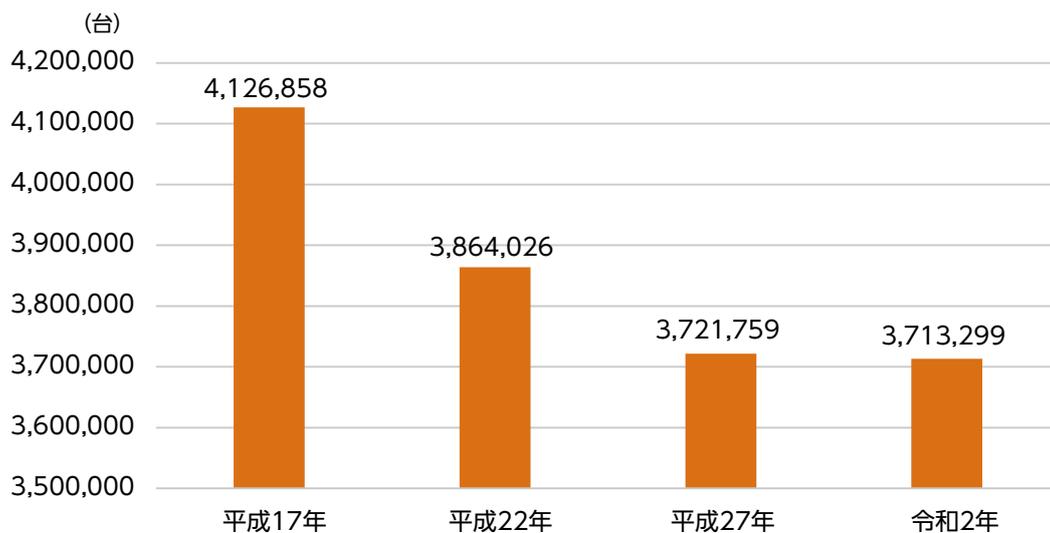
出典：令和元年度電子商取引実態調査(経済産業省)

宅配便取扱実績の推移



出典：令和元年度宅配便等取扱個数の調査(国土交通省)を基に作成

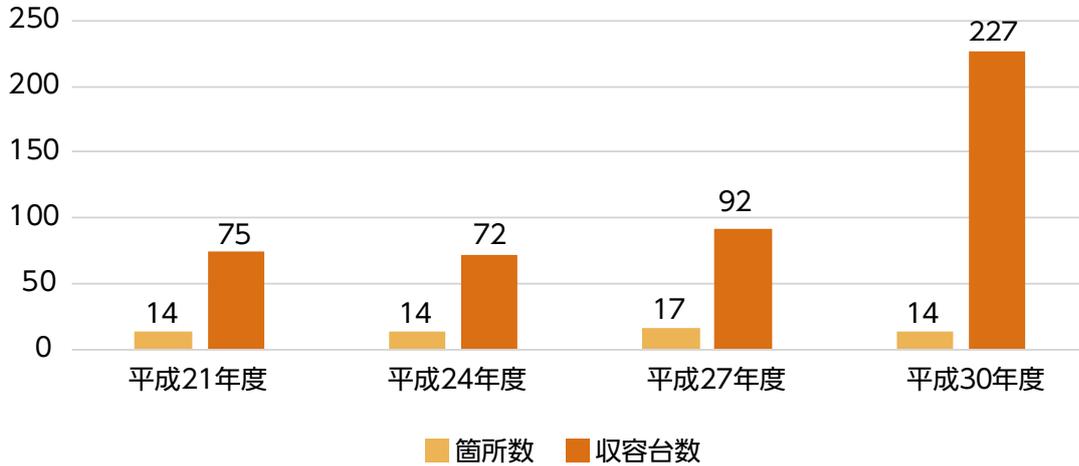
関東地方の貨物車の保有台数の推移



出典：一般財団法人 自動車検査登録情報会

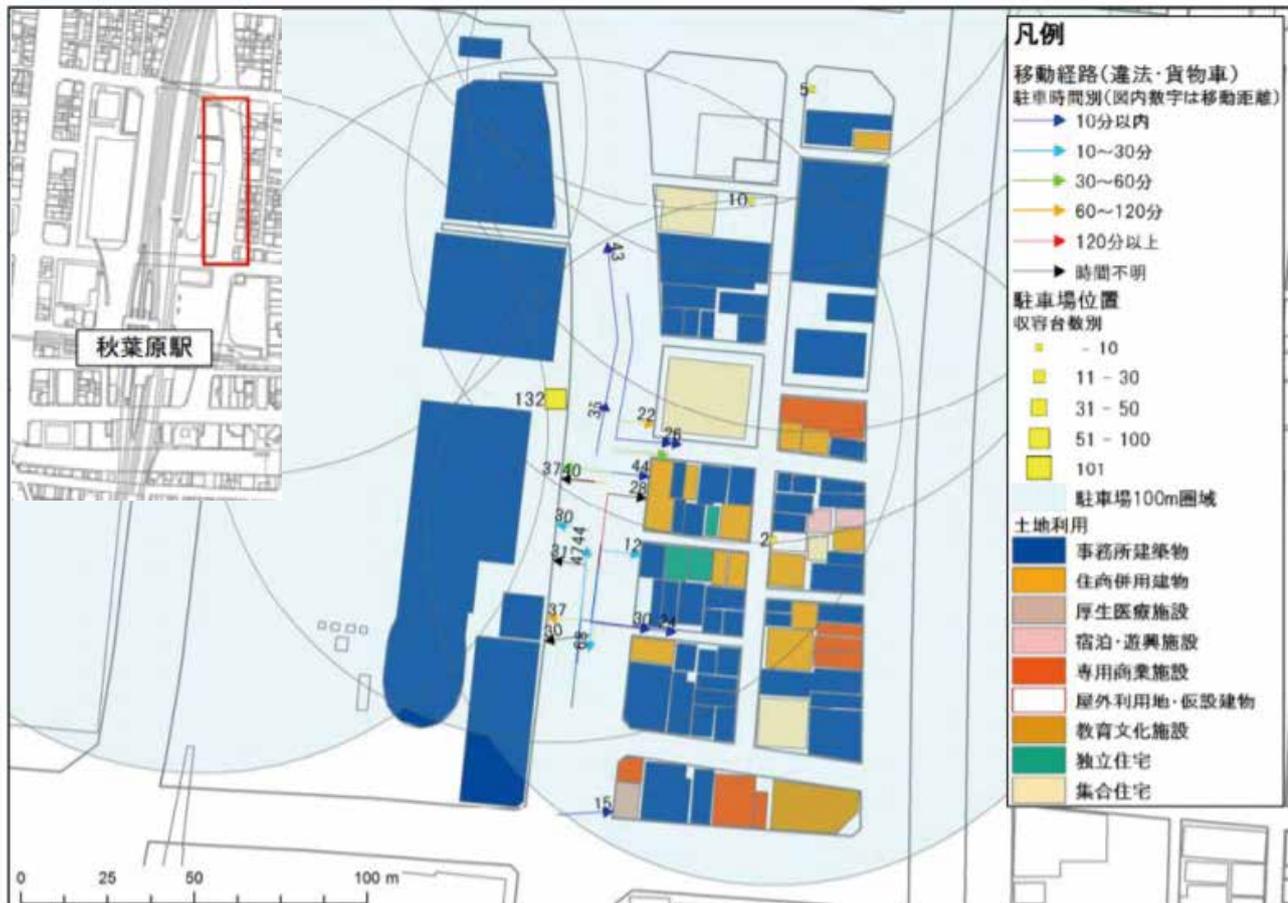
- ・千代田区における荷さばき用駐車場は着実に整備が進んでおり、平成21年から平成30年までで150台程度収容台数が増加しています。
- ・一方で、利用可能な駐車場が存在していても、短時間の荷さばきの場合は目的地近傍での荷さばきニーズが高く、路上での荷さばきが行われている状況も確認されています。

千代田区内の荷さばき用時間貸し駐車場の推移



出典：時間貸し駐車場実態調査(公益財団法人 東京都道路整備保全公社)を基に作成

秋葉原駅(東街区)の貨物車の路上駐車実態



※水色の円に含まれるエリアは駐車場に100m以内でアクセスできるエリア
 出典：平成27年度路上駐車実態追加調査(東京都道路整備保全公社)

(3) 障害者用の駐車スペース

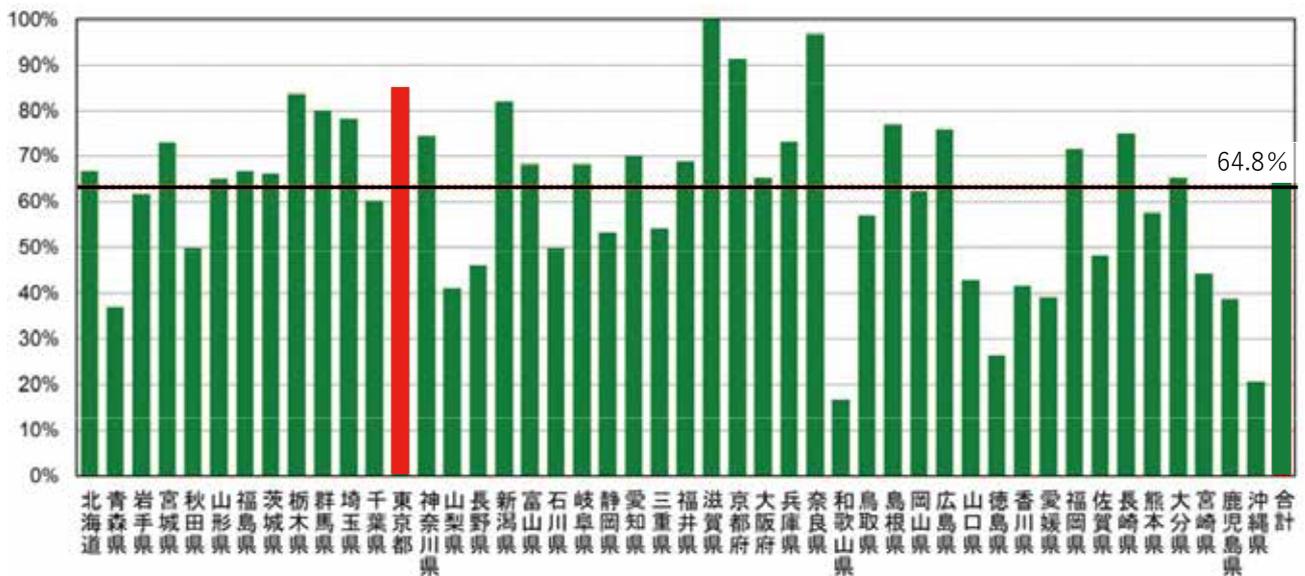
- ・国土交通省が特定路外駐車場*のバリアフリー化率の目標値(令和2年)を70%と設定している中で、東京都のバリアフリー率(平成30年)は80%程度と目標値を上回っています。
- ・上記のように、障害者用の駐車スペースの整備は進んできていますが、整備されたスペースを健常者が利用しており障害者が利用できないといった問題や、精算機等がユニバーサルデザイン*に未対応であること等により、駐車は可能であっても円滑に出入りできない等の問題が生じています。

➤ 特定路外駐車場のバリアフリー率の目標値



出典：第33回全国駐車場政策担当者会議資料(国土交通省)

➤ 都道府県別の特定路外駐車場のバリアフリー率(平成30年度末)

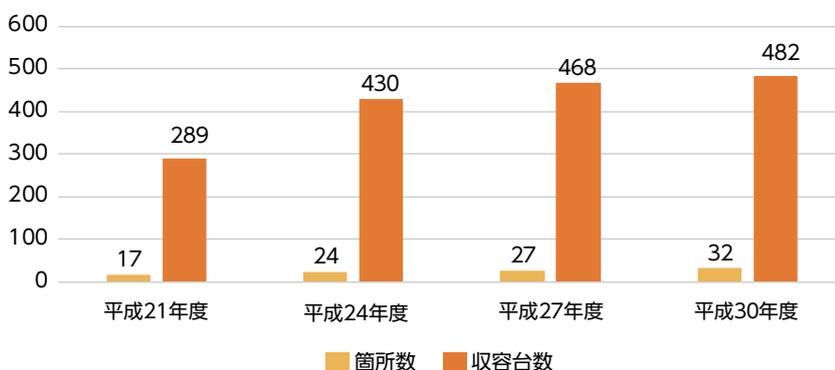


出典：第33回全国駐車場政策担当者会議資料(国土交通省)

(4) 自動二輪車

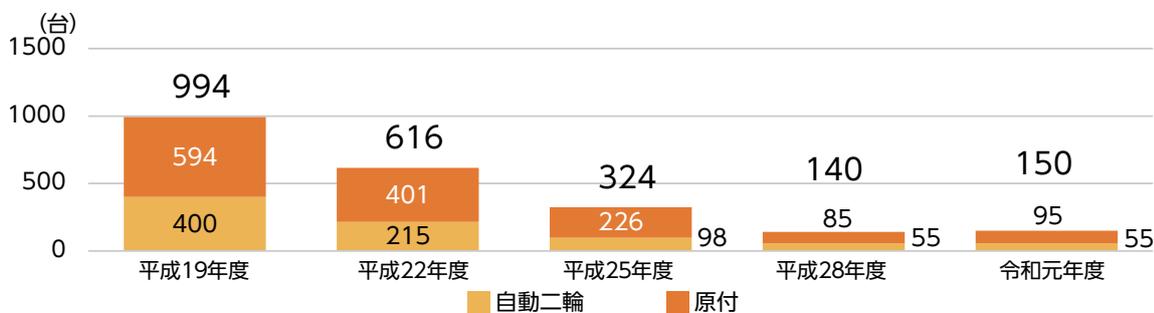
- ・自動二輪車用駐車場については、平成21年度から平成24年度までの3年間で整備が進み、収容台数が140台程度増加しましたが、その後整備が鈍化し、平成24年度から平成30年度の6年間では50台程度の増加にとどまっています。
- ・千代田区全体での路上駐車台数は年々減少しており、令和元年度の路上駐車台数は平成19年度の6分の1程度となっています。
- ・一方で、公益財団法人東京都道路整備保全公社の調査によると、平日の神保町地区では、経年でも、駐車供給量が需要量を下回っている状況が改善されていないことが分かります。

千代田区内の自動二輪車用の時間貸し駐車台数の推移



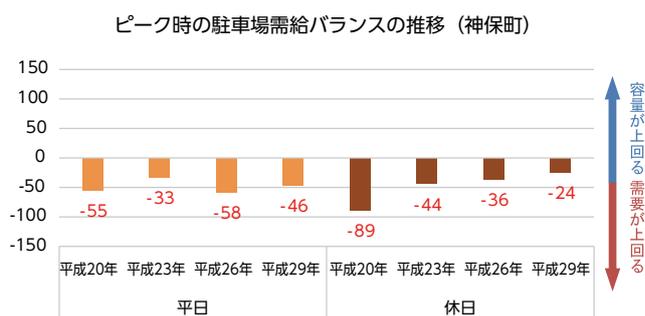
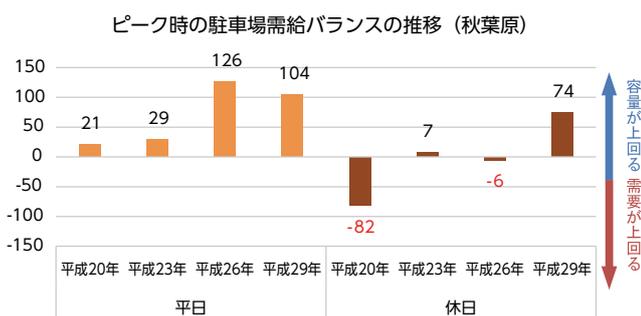
出典：時間貸駐車場実態調査(公益財団法人東京都道路整備保全公社)を基に作成

千代田区における路上駐車台数の内訳



出典：自治体別駐車概要(警視庁)を基に作成

ピーク時の自動二輪車の駐車場需給バランス



出典：路上駐車実態調査(公益財団法人東京都道路整備保全公社)を基に作成

(5) 観光バス

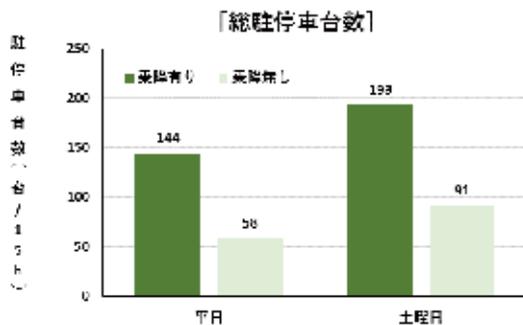
■万世橋・和泉橋地域

- ・秋葉原電気街を有する秋葉原駅周辺においては、都内でも外国人旅行者が多く訪れており、観光バスの一日あたりの路上駐車台数は平日200台程度、休日280台程度となっており、家電量販店・免税店が集積する中央通りに集中しています。
- ・また路上駐車の内、観光客が乗降する目的ではなく、車両が待機する目的のものが、平日・休日ともに3割程度存在しています。
- ・なお、秋葉原駅周辺を訪れる観光バスの待機場所の内訳をみると、平日・休日ともに路上の割合が8割を上回っています。

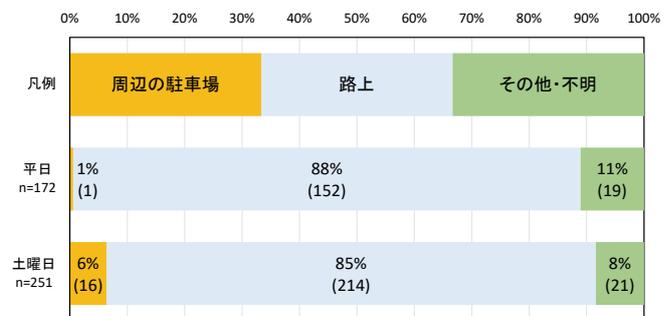
■大手町・丸の内・有楽町・永田町地域

- ・中央官庁機能が集積している永田町では、国会議事堂へ訪れる参観バスの路上駐車が発生していることが指摘されており、周辺交通環境への影響が懸念されています。

観光バスの路上駐車台数(秋葉原駅周辺)

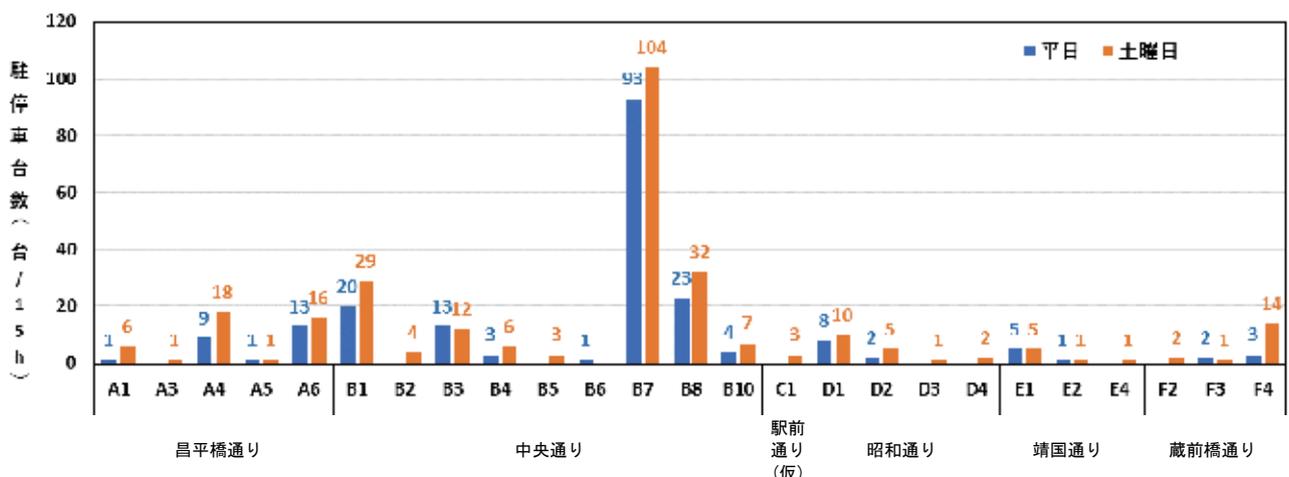


観光バスの待機場所(秋葉原駅周辺)



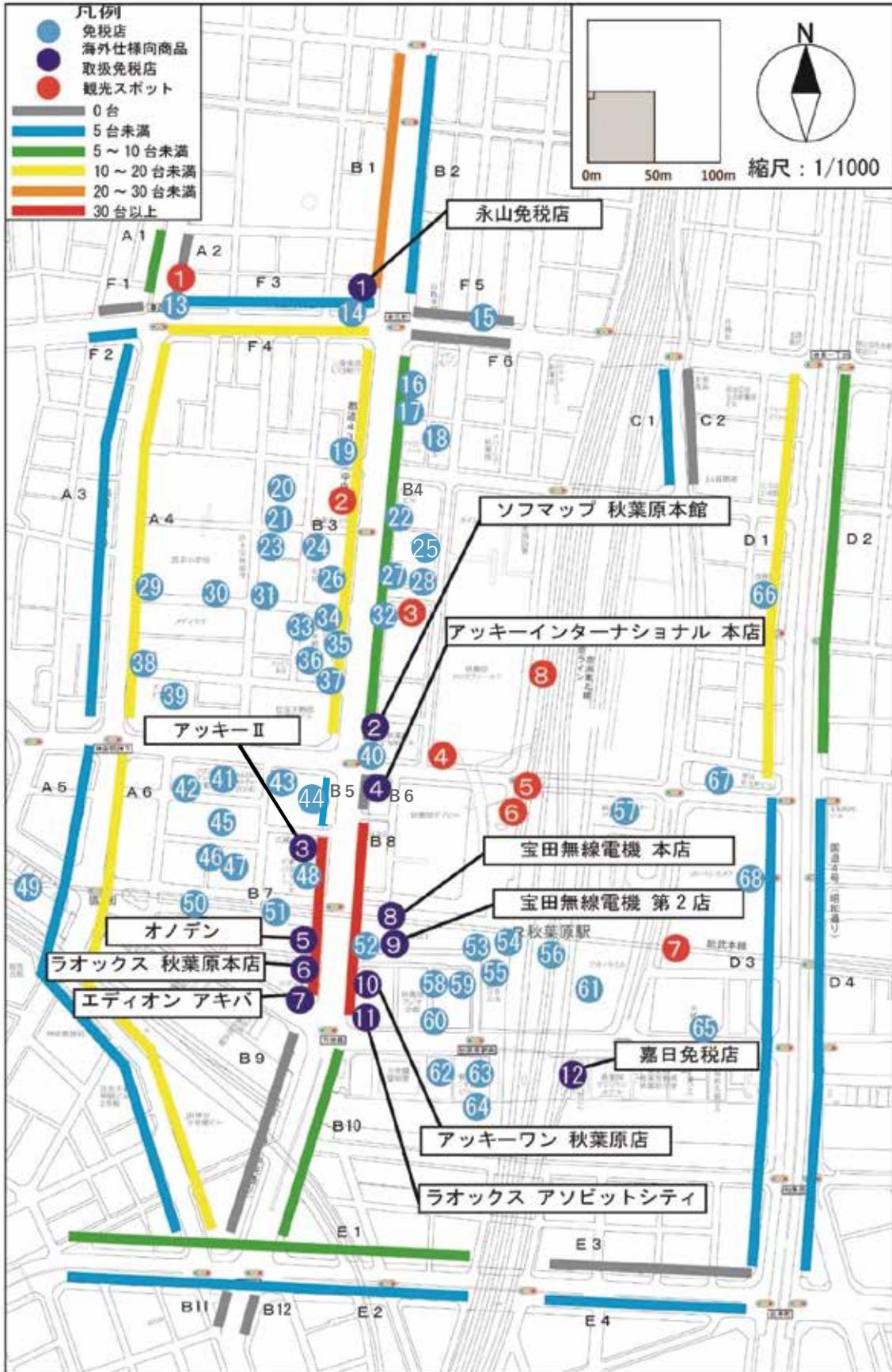
出典：平成28年度秋葉原地域観光バス路上駐車調査等業務報告書(千代田区)

観光バスの路上駐車場所(秋葉原駅周辺)



出典：平成28年度秋葉原地域観光バス路上駐車調査等業務報告書(千代田区)

土曜日の観光バスの路上駐車場所(秋葉原駅周辺)



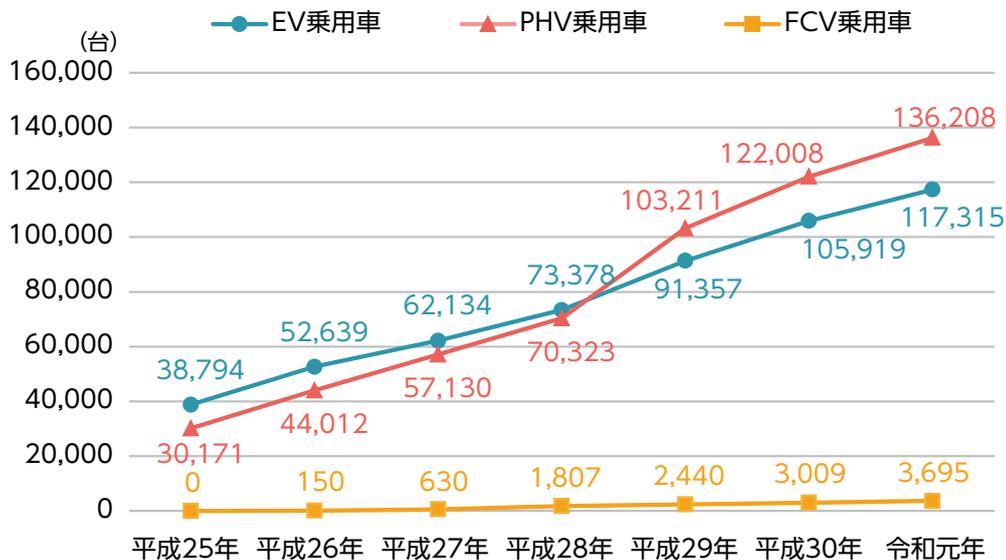
出典：平成28年度秋葉原地域観光バス路上駐車調査等業務報告書(千代田区)

(6) その他

ア EVの普及

- ・近年EV*・PHV*・FCV*の市場は急激に成長し、令和元年時点で10万台超となっており、今後も大幅に増加することが予測されています。
- ・東京都でも令和2年12月の都議会で、都内でのガソリン車の新車販売について、乗用車は令和12年までに、二輪車は令和17年までにゼロにすることを目指すことが表明されています。
- ・EVの普及に併せて、駐車場におけるEV用充電器の設置が促進されており、EVのニーズが高まるにつれ、より多くの駐車場で充電インフラ整備が必要です。

EV、PHV、FCVの国内市場



※FCVについては、平成26年度末からデータの計上を開始

※本データは自動車検査登録情報協会データと主要メーカーのヒアリング調査等により算出した各年度末時点の推定値

出典：EV等保有台数統計（一般社団法人 次世代自動車振興センター）を基に作成

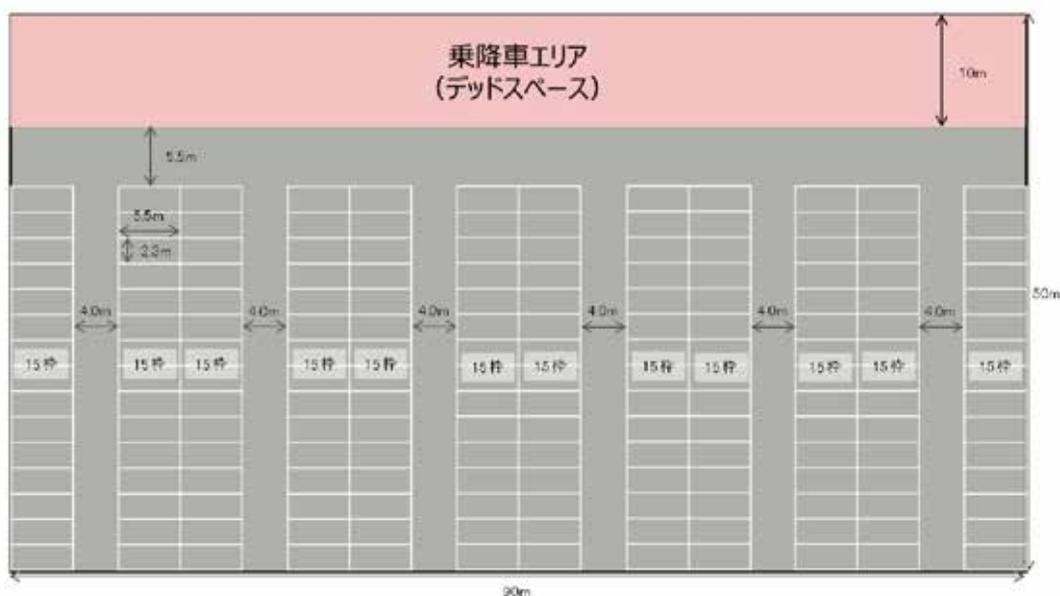
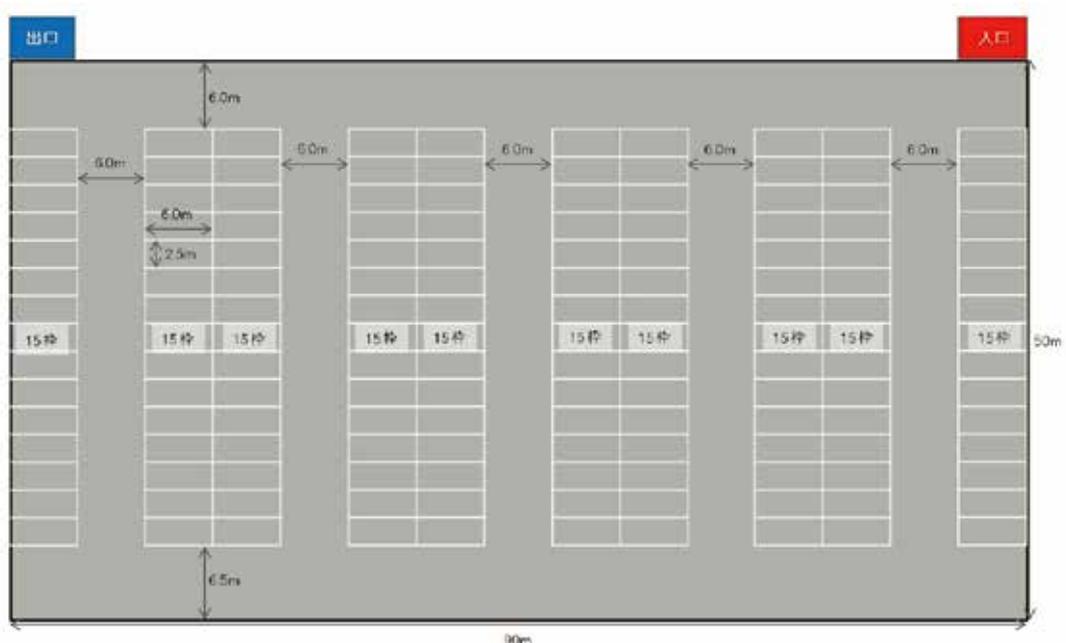
EV用充電器の設置促進に向けた取組事例

出典：充電設備導入促進事業リーフレット（公益財団法人東京都環境公社クール・ネット東京）

イ 自動運転技術の進展

- ・自動運転技術の普及により、ドライバーレスパーキングが普及すると、駐車スペースの削減が進むことが予想されます。
- ・経済産業省「平成28年度スマートモビリティシステム研究開発・実証事業：自動バレーパーキング*の実証及び高度な自動走行システムの実現に必要な研究開発成果報告書」によると、敷地面積90m×50mの駐車場では、一般的な駐車場では走路幅6.0m、駐車枠6.0m×2.5mの場合150台駐車可能であるのに対し、自動バレーパーキング対応駐車場では、走路幅4.0m、駐車枠5.5m×2.3mへ圧縮することができ、乗降車エリアを90m×10m取っても駐車台数は180台となる試算結果が示されており、駐車場効率を20%アップできるとしています。

➤ ドライバーレスパーキング導入による駐車場レイアウトイメージ

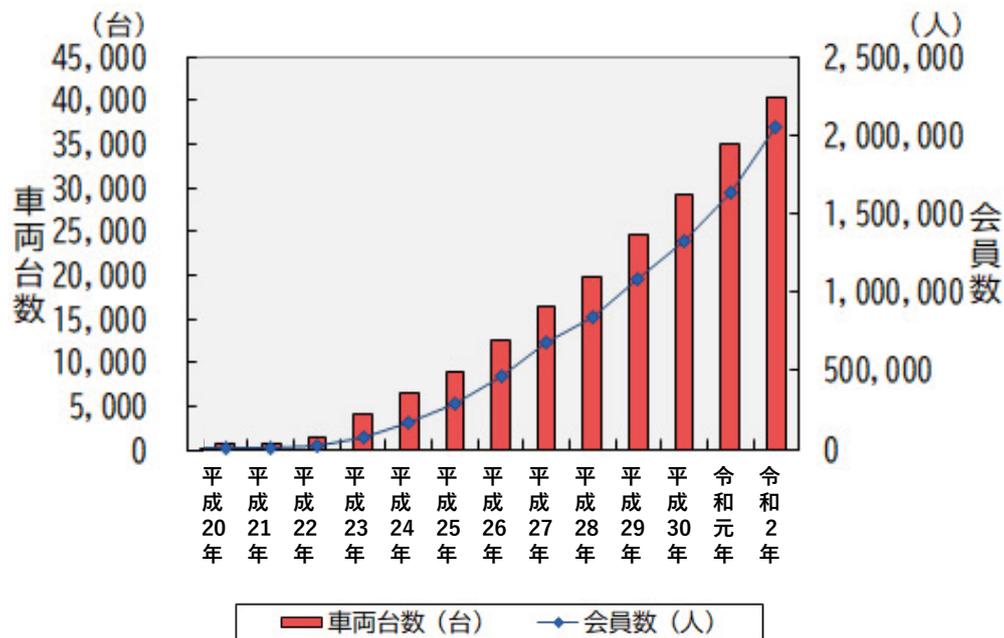


出典：平成28年度スマートモビリティシステム研究開発・実証事業：自動バレーパーキングの実証及び高度な自動走行システムの実現に必要な研究開発成果報告書（経済産業省）

ウ カーシェアリングの普及

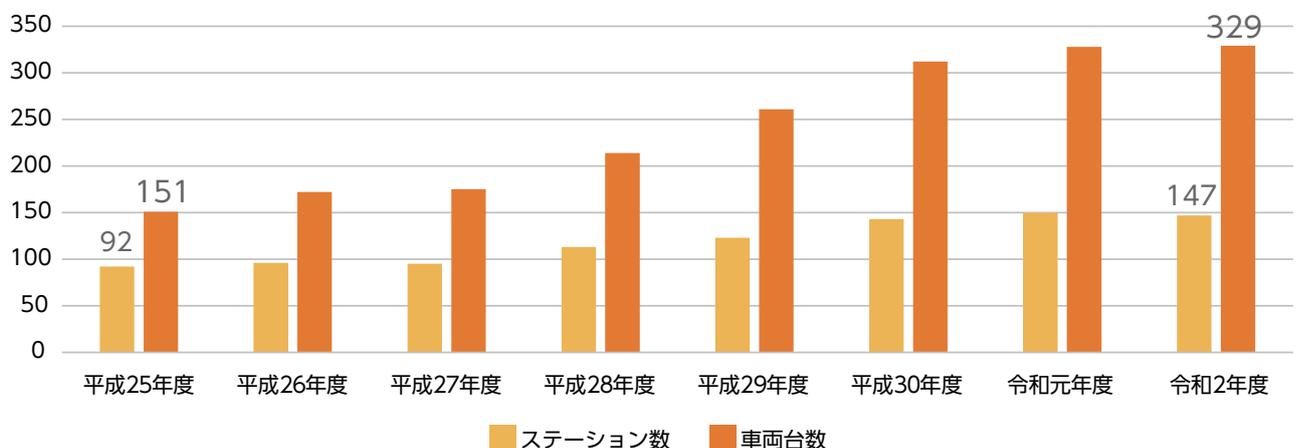
- ・日本においては平成20年以降、カーシェアリングの普及が始まり、令和2年3月時点においても車両台数・会員数共に増加傾向が続いています。
- ・千代田区内においても平成25年9月末時点で92箇所・151台であったカーシェアリングは、令和2年9月末には147箇所・329台となっており、自動車を保有するのではなくシェアして利用する人が増加していることが伺えます。

▶ 全国のカーシェア車両台数・会員数



※平成20年から平成26年までは1月、平成27年からは3月に調査を実施。
出典：わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移(公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団)

▶ 千代田区におけるカーシェアステーション数・車両台数



出典：カーシェアマップHP (<https://carsharemap.jp/>)を基に作成

参考：新型コロナウイルス感染症が及ぼす影響

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機に、新しい生活様式として「3密の回避」が求められています。そのため、都市内では店内での密集、歩道空間の密集、公共交通の密集等を避けることができる環境の構築に向けて、駐車場や道路を含めた、都市空間の新たな使い方を検討する必要性が増しています。

➤ 新しい生活様式の実践例



出典：新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の実践例を公表しました(2020/05/11時点)
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000121431_newlifestyle.html

➤ 新型コロナウイルス感染症による道路占有許可の緊急措置

国土交通省

テイクアウトやテラス営業などのための 道路占有許可基準の緩和措置を再延長します

国土交通省では、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等の皆様を支援するための緊急措置としてテイクアウトやテラス営業などのための道路占有許可基準の緩和措置を行いました。その緩和措置の占有期間について、令和3年3月31日までとしていたところですが、このたびは**令和3年9月30日まで再延長**することとしました。

また、地方公共団体に対しても同様に取り組んでいただけるよう要請しています。



(国道17号：文京区千石)

緩和措置のポイント (赤字部分が変更点)	
内容	① 新型コロナウイルス感染症対策のための暫定的な営業であること ② 「3密」の回避や「新しい生活様式」の定着に対応すること ③ テイクアウト、テラス営業などのための仮設施設の設置であること ④ 施設付近の清掃等にご協力いただけること
主体	地方公共団体又は関係団体※1による一括占有※2 ※1 地元関係者の協議会、地方公共団体が支援する民間団体など ※2 個別店舗ごとの申請はできません。 お住まいの地方公共団体等にご相談ください。
場所	道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼさない場所 ※ 歩道上においては、交通量が多い場所は3.5m以上、その他の場所は2m以上の歩行空間の確保が必要です。 ※ 沿道店舗前の道路にも設置可能です。
占用料	免除 (施設付近の清掃等にご協力いただけている場合)
占用期間	令和3年9月30日まで (令和3年3月31日までを延長)

【お問合せ】

国土交通省 道路局 路政課 道路利用調整室 占用許可担当
 〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3
 TEL : 03-5253-8481 (直通) FAX : 03-5253-1616

出典：国土交通省HP (<https://www.mlit.go.jp/road/senyo/covid/01.pdf>)

参考：都市再生特別措置法（都市再生整備計画〈滞在快適性等向上区域【まちなかウォーカーブル区域】〉）における駐車場出入口設置制限等

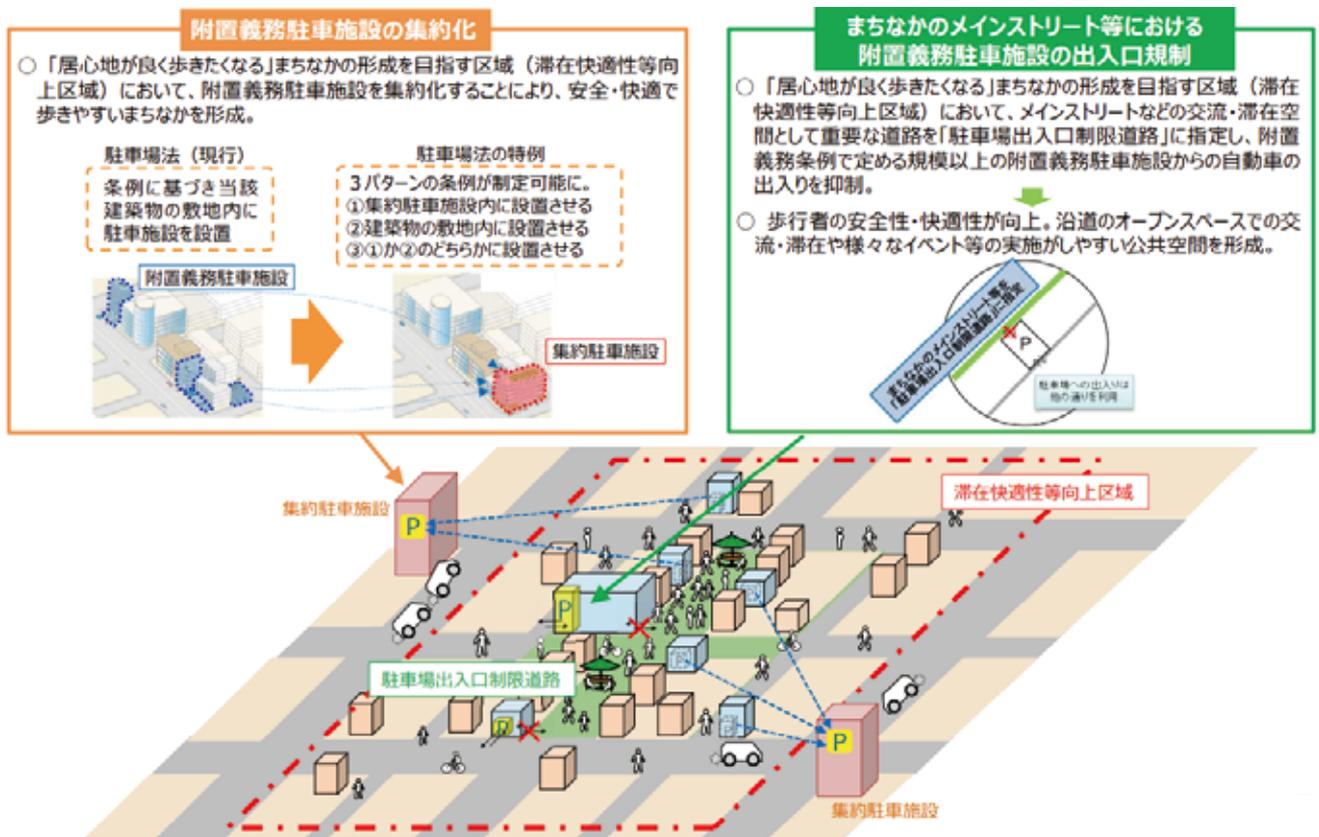
➤ 制度の背景と趣旨

人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、まちなかに多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」空間を官民一体で形成することによって、都市の魅力を向上させ、まちなかに賑わいを創出することが有効と考えられます。

改正法においては、都市再生整備計画に滞在快適性等向上区域（まちなかウォーカーブル区域）を記載できることとし、当該区域において、官民が連携して交流・滞在空間を形成する取組みを位置付けることができることとするほか、当該区域における快適性や魅力の向上を図るために必要な各種の特例措置等を設けることにより、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進しています。

このような「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けては、駐車場の配置や出入口の位置を適正化し、駐車場への自動車の出入りによる自動車と歩行者の輻輳^{ふくそう}を避け、歩行者が安全かつ快適に滞在できる空間を形成することが重要です。

そのため、改正法では駐車場に係る特例措置等を設け、滞在快適性等向上区域（まちなかウォーカーブル区域）において、①路外駐車場配置等基準、②駐車場出入口制限道路、③集約駐車施設の位置・規模、を定めることにより、①路外駐車場の配置の適正化、②賑わいの中心となる道路への出入口設置制限、③附置義務駐車施設*の集約化等を図ることを可能としています。



2 地区別の現況

(1) 駐車場の利用特性

ア 自動車トリップの推移

・全ての地域で自動車のトリップ*数が減少していることが確認できます。

▶ 各地域を目的地とする自動車トリップ数の推移

地域	乗用車+貨物車[千トリップエンド]			
	平成10年	平成20年	平成30年	平成30年-平成10年
神保町地域	9.5	6.3	3.6	-5.9
神田公園地域	8.7	5.0	2.7	-5.9
万世橋地域	9.1	5.3	1.9	-7.3
和泉橋地域	10.5	8.4	3.2	-7.4
大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	25.8	14.6	8.7	-17.1
麹町・番町地域	10.7	6.1	4.5	-6.2
飯田橋・富士見地域	9.4	6.2	2.6	-6.8
千代田区全体	84.3	52.1	27.2	-57.0

※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。

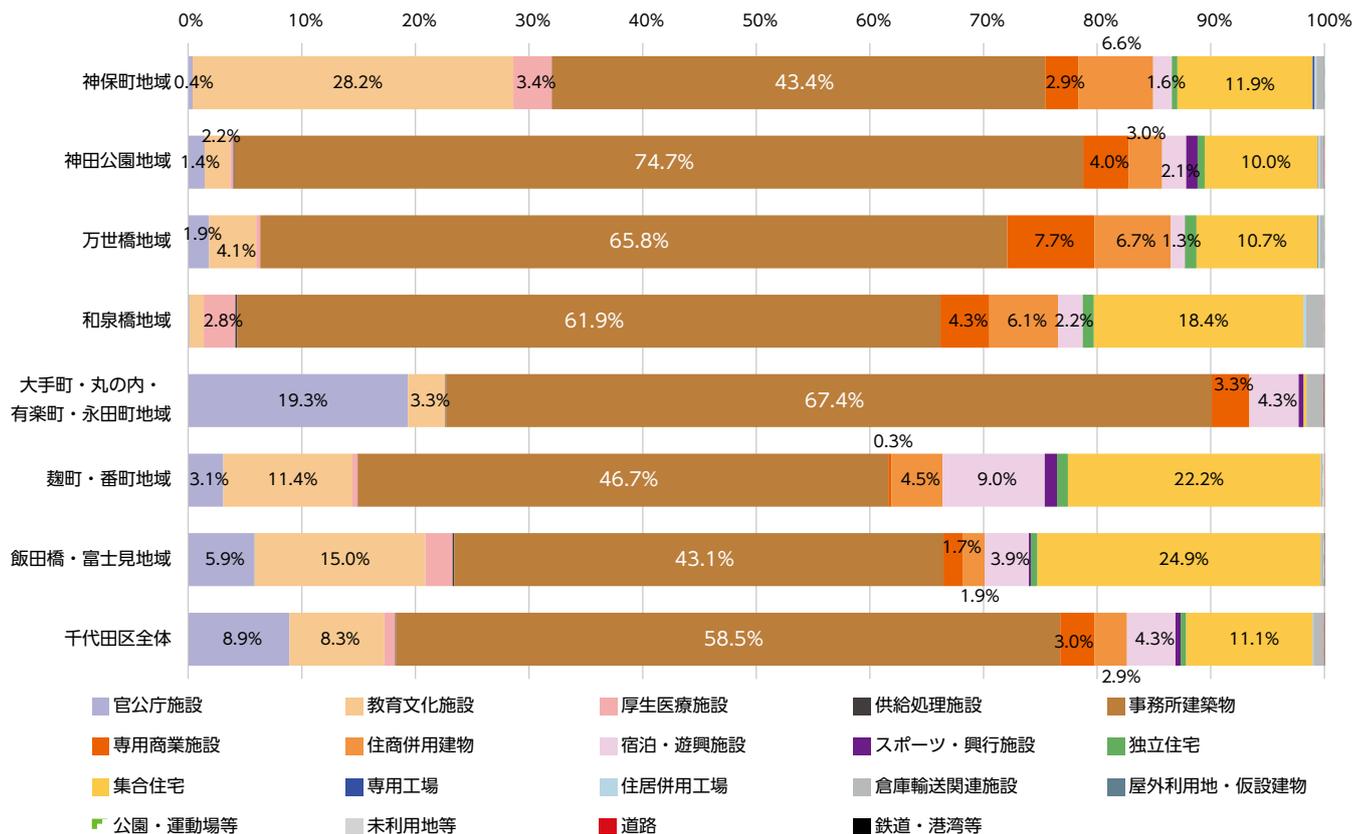
※飯田橋・富士見地域においては、皇居を除いて集計。

出典：平成30年度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

イ 建物用途現況と駐車目的

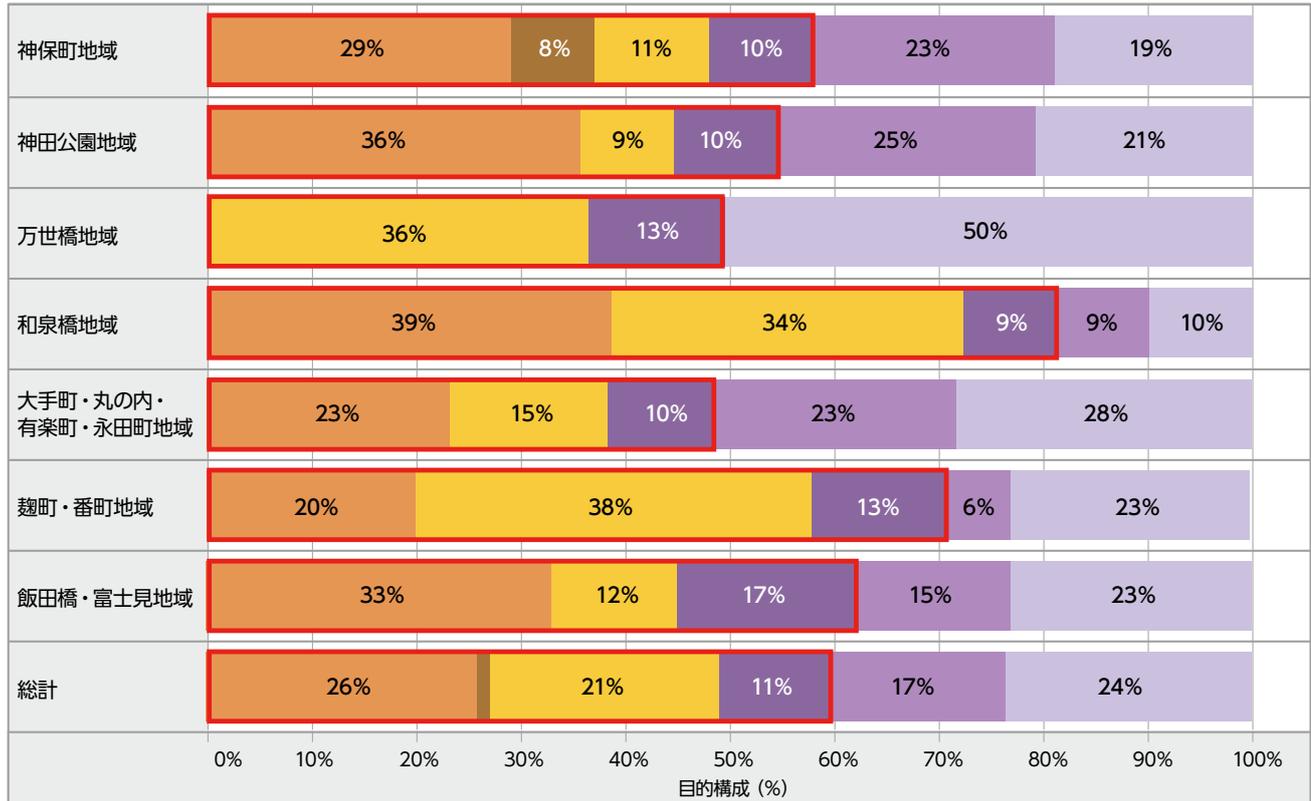
- ・神保町地域においては、学生街であることもあり、事務所系施設に加えて、教育文化施設の割合が高くなっています。そのため、駐車目的は通勤・業務が大部分を占めますが、通学目的の駐車も一定割合確認できます。
- ・神田公園地域、大手町・丸の内・有楽町・永田町地域においては、事務所系施設(事務所建築物、官公庁施設)の割合が高く、駐車目的は通勤・業務が大部分を占めています。
- ・万世橋地域、和泉橋地域においては、世界でも有数の秋葉原電気街を有していることもあり、駐車目的は他地域に比べて、私事目的の割合が大きくなっています。
- ・麹町・番町地域においては、国立劇場・大規模ホテルを有していることもあり、駐車目的は他地域に比べて、宿泊・遊興施設等の私事目的の割合が大きくなっています。
- ・他地域に比べて住宅施設の割合が大きい飯田橋・富士見地域においては、住宅施設を除いた目的施設に事務所系施設の割合が大きいことから、駐車目的は通勤・業務が大部分を占めています。
- ・なお、今後、打合せ等の業務・通勤目的はリモートワークに、通学目的はオンライン授業に、私事目的の一部はネット通販・ネットスーパー等のリモート活動になる動きが加速する可能性があります。これらの目的は、千代田区における自動車の移動の半数以上を占めています。

▶ 建物用途現況(延床面積)の割合



出典：平成28年度千代田区土地建物現況調査(千代田区)を基に作成

➤ 駐車目的の割合

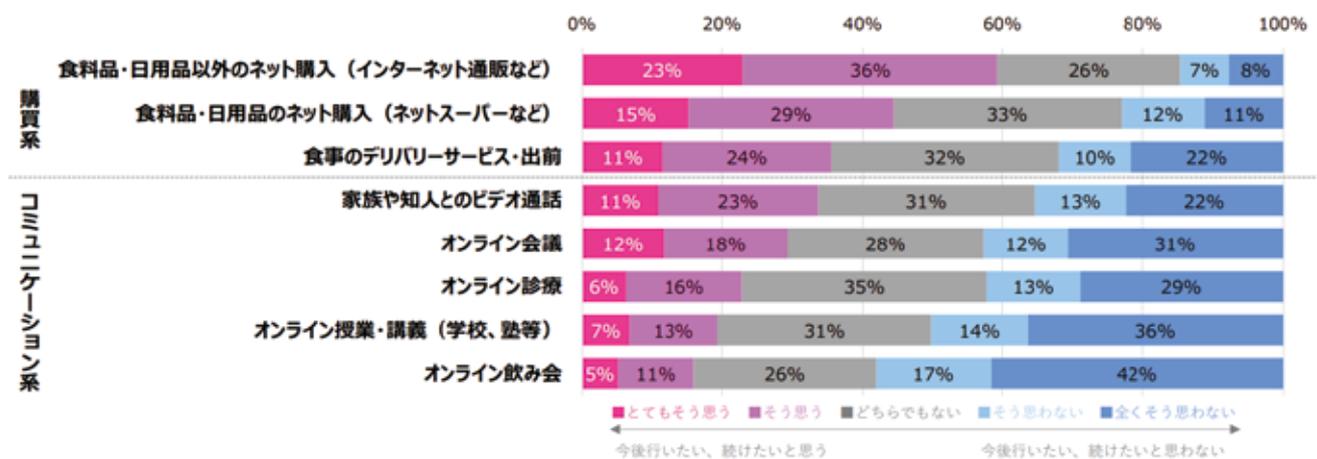


※リモート活動に置き換わる可能性がある駐車目的

※帰宅目的、目的不明を除いて算出。
 ※飯田橋・富士見地域においては、皇居を除いて集計。

出典：平成30年度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

参考：リモート活動の今後の実施意向（全国）



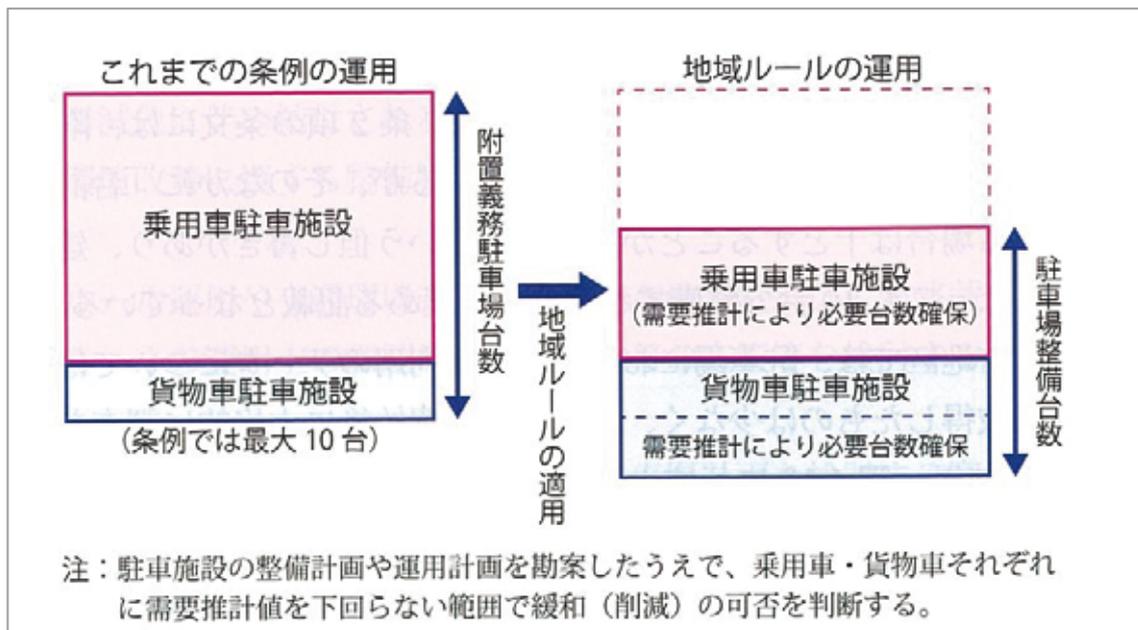
出典：新型コロナ生活行動調査 集計結果(国土交通省)

(2) 駐車場施策の動向

ア 大手町・丸の内・有楽町地区 地域ルール

- ・大手町・丸の内・有楽町地区においては、附置義務駐車施設*に関する基準を独自に定めた東京都駐車場条例に基づく地域ルール*を運用しています。
- ・地域ルールでは、駐車場供給量の適正化を図るために、個別開発の特性をふまえて需要推計値を下回らない範囲で乗用車駐車施設の台数を緩和しつつ、貨物車駐車施設については条例により最大10台とされているところを増強する考え方で、駐車場整備を進めています。
- ・平成31年2月現在までに地域ルールを21件の施設に適用し、附置義務台数が8,612台となるところを5,573台の整備に抑制しており、地域の特性に合わせ、適正な整備量で良好な駐車場を整備しつつ、荷さばき駐車場は量的にも機能的にも強化された形で整備を行っています。

➤ 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

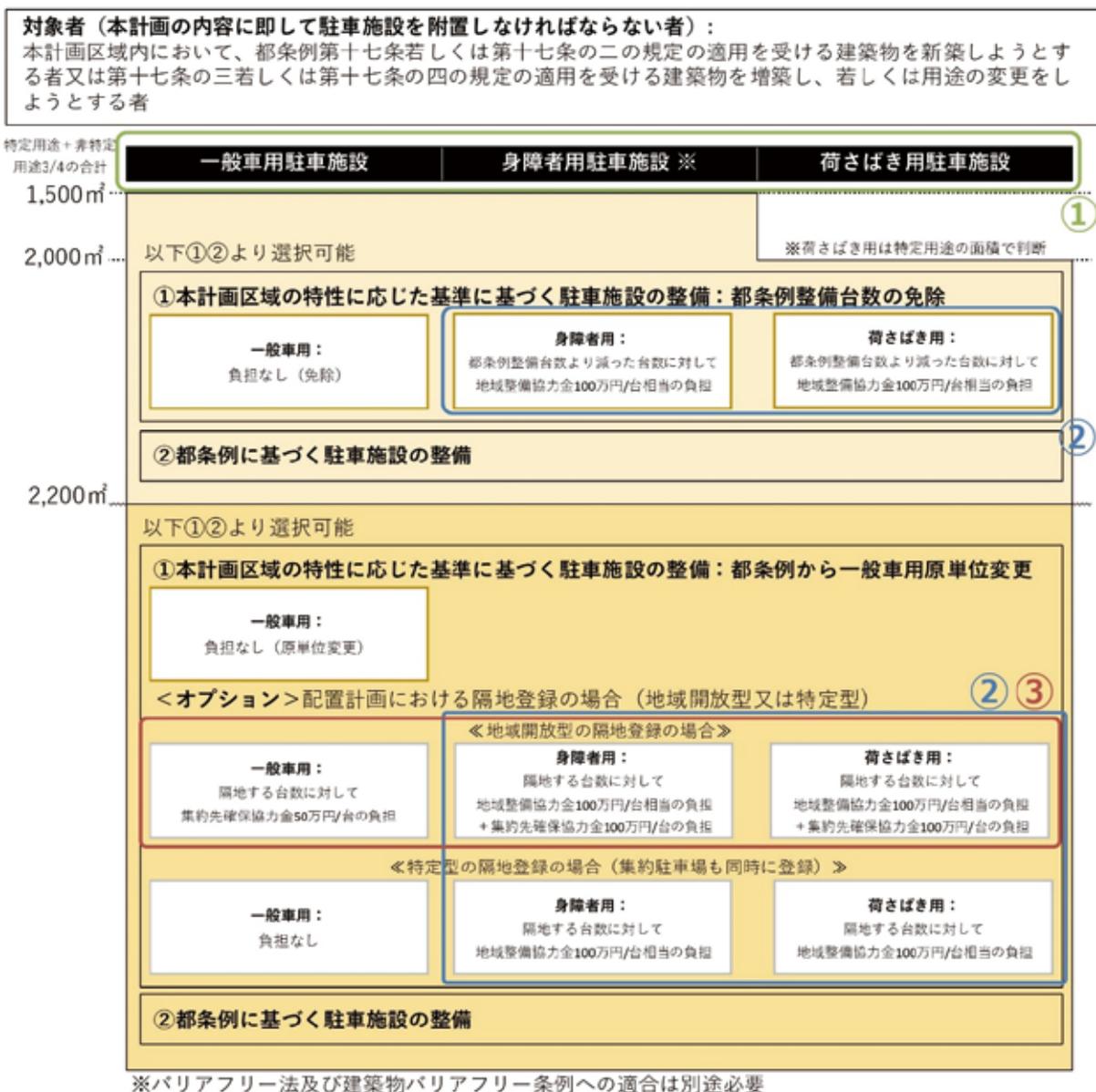


出典：駐車施策からみたまちづくり 地域ルールの先がけ大丸有モデル
(大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会)

イ 内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画

- ・都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成30年法律第22号)の施行(平成30年7月15日付)により、都市再生緊急整備地域*内において附置義務駐車施設*の位置及び規模を適正化するための都市再生駐車施設配置計画*制度が創設されました。
- ・これを受け、内神田一丁目周辺地区においても、歩行者が中心となり神田らしい賑わいが連続したまちづくりを目指す将来像に向けて、「地区全体の駐車場供給の最低限台数の適正化」「まちの賑わいに資する用途の誘導」「駐車場の隔地集約の推奨」などを実現するための計画が令和元年度に策定されました。

➤ 内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画による駐車場整備の考え方



Point①

附置義務緩和条件設定を
種別毎に区別

Point②

地域整備協力金の納付を
条件とする

Point③

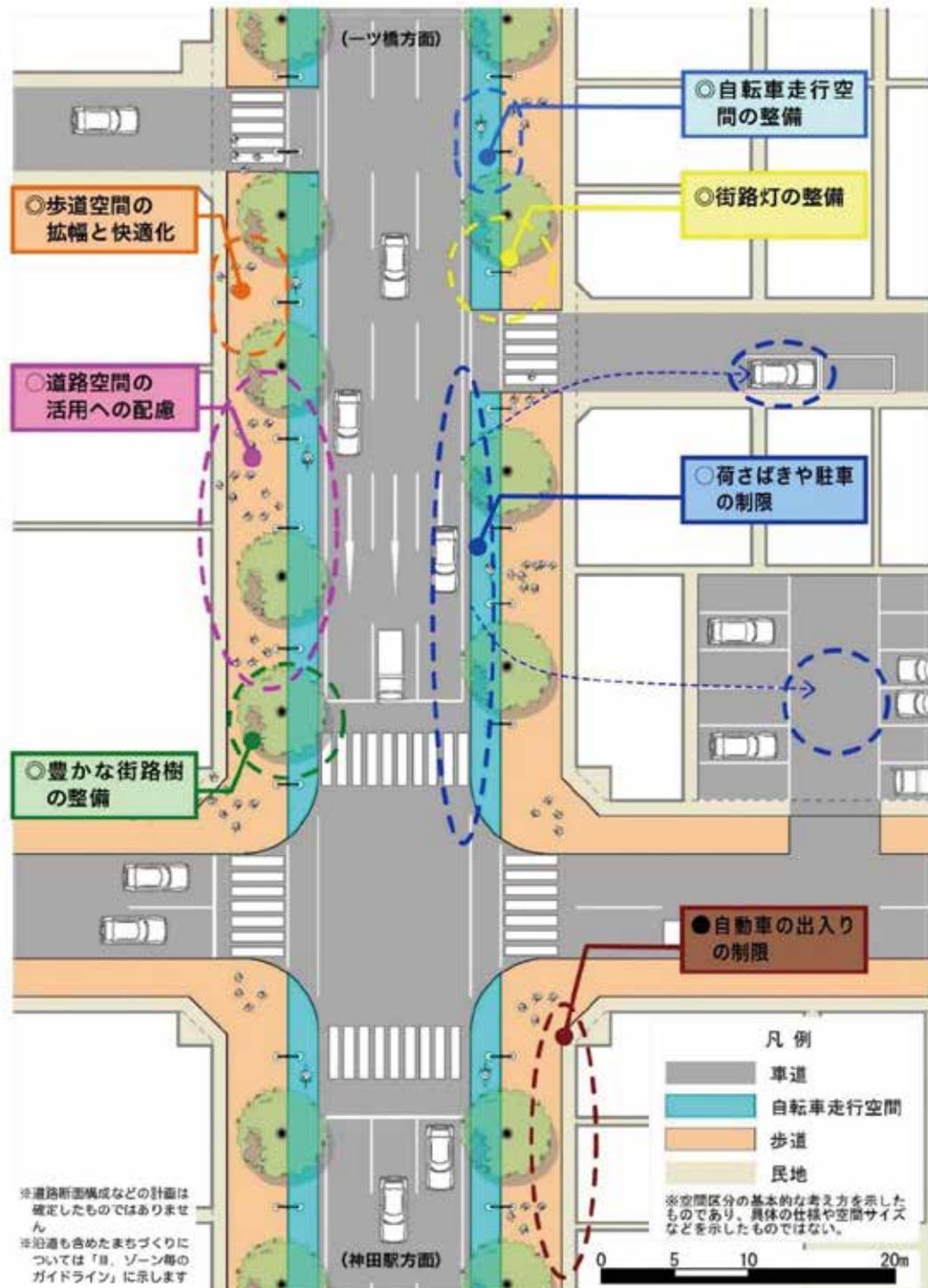
集約先確保協力金の納付を
条件とする

出典：内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画 概要版(千代田区)

ウ 神田警察通り沿道賑わいガイドライン（神田錦町北部周辺地区地区計画への反映）

- ・神田警察通り沿道においては、「まち」「緑」「歴史」「文化」「人」のつながりを通して、まちの個性と魅力を価値へとつなげるまちづくりの実現に向けて、神田警察通り沿道賑わいガイドラインを策定しています。
- ・本ガイドライン内で駐車場の関連施策として、駐車場の適正配置、出入口の制限、路上駐車場の取り締まり等について検討していくことが記載されており、これを基に、地区計画の制限として神田警察通りに面した出入口の設置制限を定めています。

➤ 神田警察通り沿道の整備イメージ



出典：神田警察通り沿道賑わいガイドライン(千代田区)

3 駐車場を取り巻く課題

「序章 5 千代田区における駐車場の目指すべきあり方」「第1章 1 千代田区全体の現況」「第1章 2 地区別の現況」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

■乗用車

- ・全ての地域において、駐車場供給量が駐車場需要を上回るとともに駐車需要が減少していることから、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を図っていくことが必要です。

■貨物車

- ・荷さばき用駐車場は着実に整備されていますが、短時間の荷さばきは目的地の近傍での駐車ニーズが高く、路外駐車場から目的地まで100m程度でアクセスできる場合でも、路上による荷さばきが発生している実態が確認されています。そのため、荷さばき用の路外駐車場を新たに整備する場合には、駐車場から目的施設までの移動距離等を考慮した適正な配置を検討する必要があります。

■自動二輪車

- ・二輪車用駐車場は附置義務駐車場の対象外であること等が影響し、駐車場が不足している地域があります。また、駐車施設の整備量は鈍化傾向にあることから、地域の実情に応じて、二輪車用駐車場の量的な確保を図っていくことが必要です。

■障害者用の駐車スペース

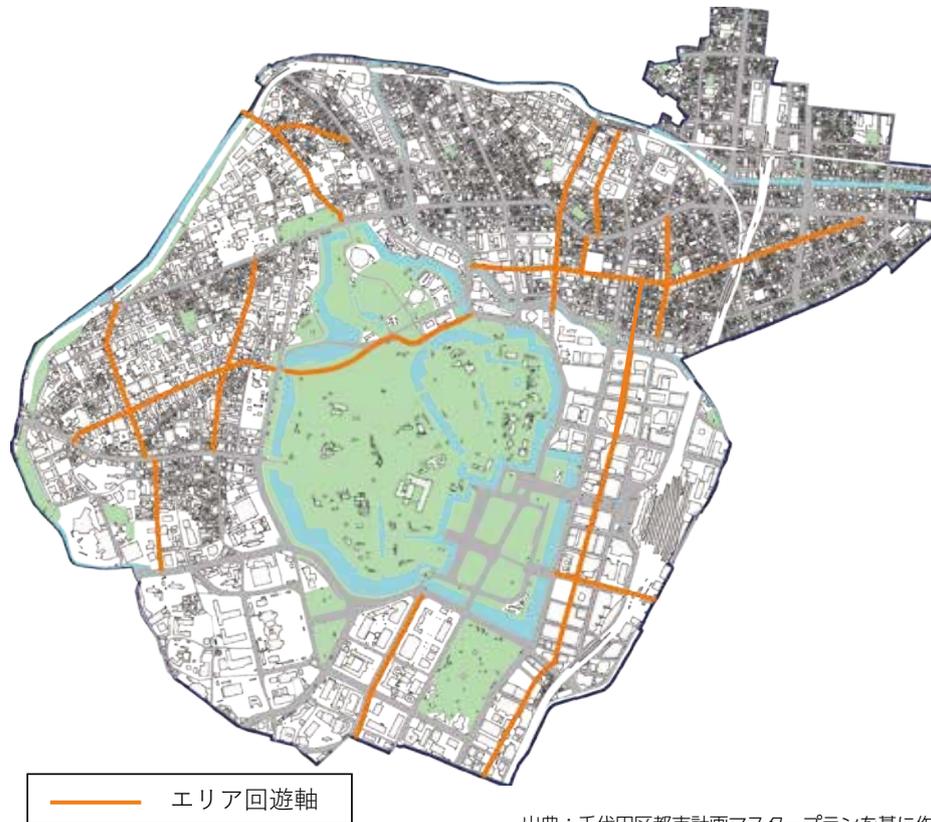
- ・バリアフリー新法(平成18年6月21日法律第91号)に基づき、着実に障害者用の駐車場を整備してきたこともあり、東京都においては、量的な充足は一定程度実現しています。一方で、精算機がユニバーサル化未対応のため、駐車場のスムーズな出入りができないといった問題や、整備された障害者用駐車場を健常者が不正な利用をしているといった問題が生じています。そのため、引き続き、障害者用駐車場の量的な整備を図るとともに、障害者が快適に利用できる駐車環境の構築を図ることが必要です。

■観光バス

- ・集客施設としても魅力的な電気街・サブカルチャーのまちである秋葉原駅周辺において、外国人旅行者の増加に伴い、観光バスの駐車需要が著しく増加しており、路上での観光バスの駐停車が問題になっていることから、駐停車用のスペースを確保すること等の路上に駐停車をさせない工夫が必要です。
- ・永田町地域においては、国会等をはじめとする国家機関の視察を目的とした参観バスの駐車待ちが発生しており、周辺の交通流を阻害していることから、駐車場利用の効率化による駐車待ちの解消を図ることが必要です。

課題② まちづくりと連携した駐車場施策の必要性

- ・「序章 5 千代田区における駐車場の目指すべきあり方」で言及したとおり、千代田区における駐車場のあり方として、「駐車場の量的な適正供給」という視点だけではなく、千代田区都市計画マスタープランで位置付けられているエリア回遊軸を始めとする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。



出典：千代田区都市計画マスタープランを基に作成

課題③ 駐車場空間の効果的な活用の必要性

- ・現在、駐車供給量が駐車需要を上回っていること、駐車需要が年々減少傾向であることを踏まえると、将来的には、駐車場が過多になることが懸念されます。そのため、課題①で示した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はなく、まちづくり、交通、環境、防災といった様々な視点から、駐車場の効果的な活用方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、自動運転技術、ライドシェア*・ライドヘイリング*等の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、新技術の普及にあわせて、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。

参考 新型コロナウイルス感染症への対応

- ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、新しい生活様式として、ソーシャルディスタンスの確保が求められています。新型コロナウイルス感染症の収束時期は不明瞭ですが、短期的には、ソーシャルディスタンスを確保することが重要であるため、既に一部の地域で実施されているような、道路空間・駐車場空間を歩行者、商業施設、自転車利用者等に開放するような取組みを検討していく必要があります。

1 駐車場の基本方針

【第1章 3 駐車場を取り巻く課題】を踏まえて、駐車場の基本方針を以下のように設定します。

【駐車場を取り巻く課題】

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

- 乗用車
余剰な駐車場の増加等
- 貨物車
短時間の荷捌きの目的地近傍での駐車場ニーズへの対応の必要性等
- 自動車二輪車
駐車場が不足する地域が一部存在等
- 障害者用の駐車スペース
健常者による障害者用の駐車スペースの不適切な利用等
- 観光バス
路上の観光バスの駐停車の増加等

【駐車場の基本方針】

方針① 駐車場の供給量の適正化

- ・乗用車の駐車需要への対応
- ・貨物車の駐車需要への対応
- ・障害者の駐車需要への対応
- ・自動二輪車の駐車需要への対応
- ・観光バスの駐車需要への対応

課題②

まちづくりと連携した駐車場施策の必要性

方針②まちづくりと連携した駐車場の配置の適正化

- ・まちづくり・都市交通を踏まえた配置の適正化
- ・パーキングメーター等の適切な管理

課題③

駐車場空間の効果的な活用の必要性

方針③駐車場の新たな有効利用方策の検討

- ・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

課題④

技術革新等への対応の必要性

方針④マルチモーダルな交通による需要の適切な転換

- ・公共交通・自転車・徒歩への転換
- ・新たな交通サービスへのシームレス*な乗り換えの実現

方針① 駐車場の供給量の適正化

■ 乗用車の駐車需要への対応

・エリアの特性に応じて、駐車供給量の適正化を図るとともに、既存駐車場の効率的な利用を推進します。

■ 貨物車の駐車需要への対応

・路上における荷さばきの削減に向けて、適正に配置された利便性の高い荷さばき用駐車場の確保を図るとともに、既存の荷さばき用駐車場の効率的な運用を推進します。

■ 障害者の駐車需要への対応

・障害者が容易に駐車場を利用できる環境を形成するために、円滑に出入りすることができる障害者用駐車場の整備を進めるとともに、整備された障害者用駐車場の不正利用の削減に向けた取組みを推進します。

■ 自動二輪車の駐車需要への対応

・自動二輪車用駐車場が不足している地域においては、余剰となっている既存の駐車場等の活用などにより、駐車場を量的に確保します。

■ 観光バスの駐車需要への対応

・観光バス用の駐車場の確保や予約システムの導入検討等により、路上における観光バスの駐停車を削減します。

方針② まちづくりと連携した駐車場の配置の適正化

■ まちづくり・都市交通を踏まえた配置の適正化

・エリアの回遊を支える空間における歩行環境の向上に向けて、駐車場の集約化、適正配置等を推進します。

■ パーキングメーター等の適切な管理

・エリアの回遊を支える空間における自転車の利用環境向上に向けて、パーキングメーター等の移動・撤去等を含めた適切な管理を推進します。

方針③ 駐車場の新たな有効利用方策の検討

■ 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

・地域の魅力や暮らしやすさの向上に向けて、余剰になった駐車場空間を従来の駐車目的での活用だけでなく、まちづくり、交通、環境、防災といった様々な分野での活用を推進します。

方針④ マルチモーダルな交通*による需要の適切な転換

■ 公共交通・自転車・徒歩への転換

・駐車需要の削減に向けて、自動車から公共交通・自転車・徒歩へ転換を促す取組みを推進します。

■ 新たな交通サービスへのシームレス*な乗り換えの実現

・公共交通の更なる利便性の向上に向けて、ハード面、ソフト面の両輪から、多様な交通モードの円滑な乗り換え環境の形成を推進します。

2 駐車場整備の目標量

駐車場整備の目標量を設定するにあたっては、地域区分に基づき、(1)利用実態からみた駐車需給バランス、(2)パーソントリップ調査*からみた駐車需給バランス、をそれぞれ確認したうえで目標量を設定します。

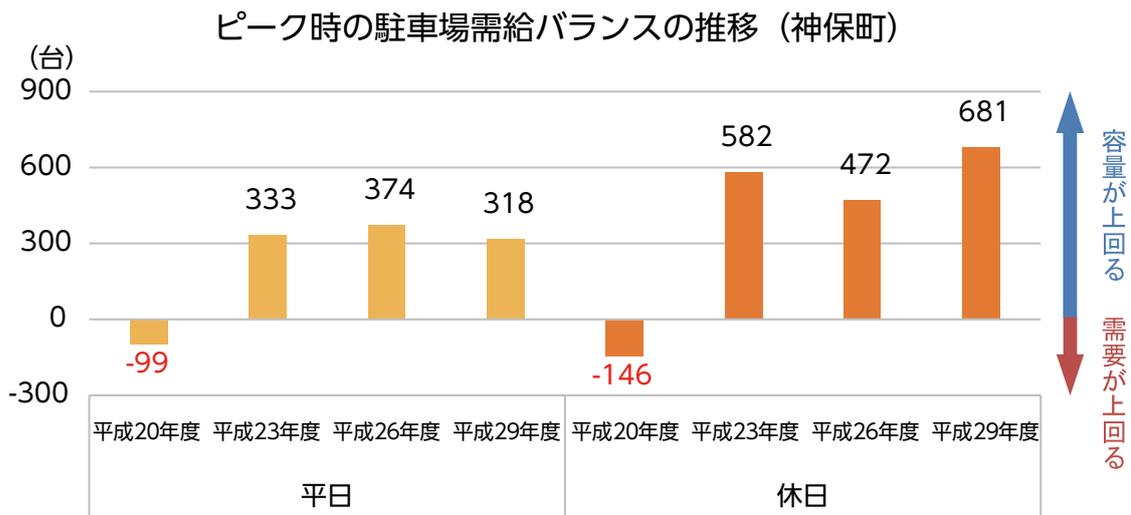
(1) 利用実態からみた駐車需給バランス

- 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。

▶ 近年、千代田区で実施された駐車場実態調査

実施時期	調査名	対象地域
平成29年	路上駐車実態調査 (公益財団法人 東京都道路整備保全公社)	23区内の52地区 (千代田区内では、神保町地域、万世橋地域、和泉橋地域が該当)
	大丸有駐車環境対策協議会 第13期(平成29年)第3回調査	大手町・丸の内・有楽町・永田町地域
平成30年	内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画	神田公園地域
令和元年	千代田区駐車場整備計画改定支援業務 駐車場実態調査	麹町・番町地域
		飯田橋・富士見地域

▶ 神保町地域の主要な駐車場の利用実態(神保町駅周辺)



出典：路上駐車実態調査(公益財団法人 東京都道路整備保全公社)

▶ 神田公園地域の主要な駐車場の利用実態(内神田一丁目周辺地区)

		現供給台数(a)	最大利用率推計(b)	駐車需要量推計(X) (a×b)
時間貸し	青空	52台	93%	48台
	建物内	112台	18%	20台
月極	事務所	203台	100%	203台
	マンション	14台	50%	7台
車庫等		179台	100%	179台
路上駐車対応			—	46台
合計		560台	—	503台

出典：内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画
(秋葉原・神田地域都市再生緊急整備協議会 内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画作成部会)

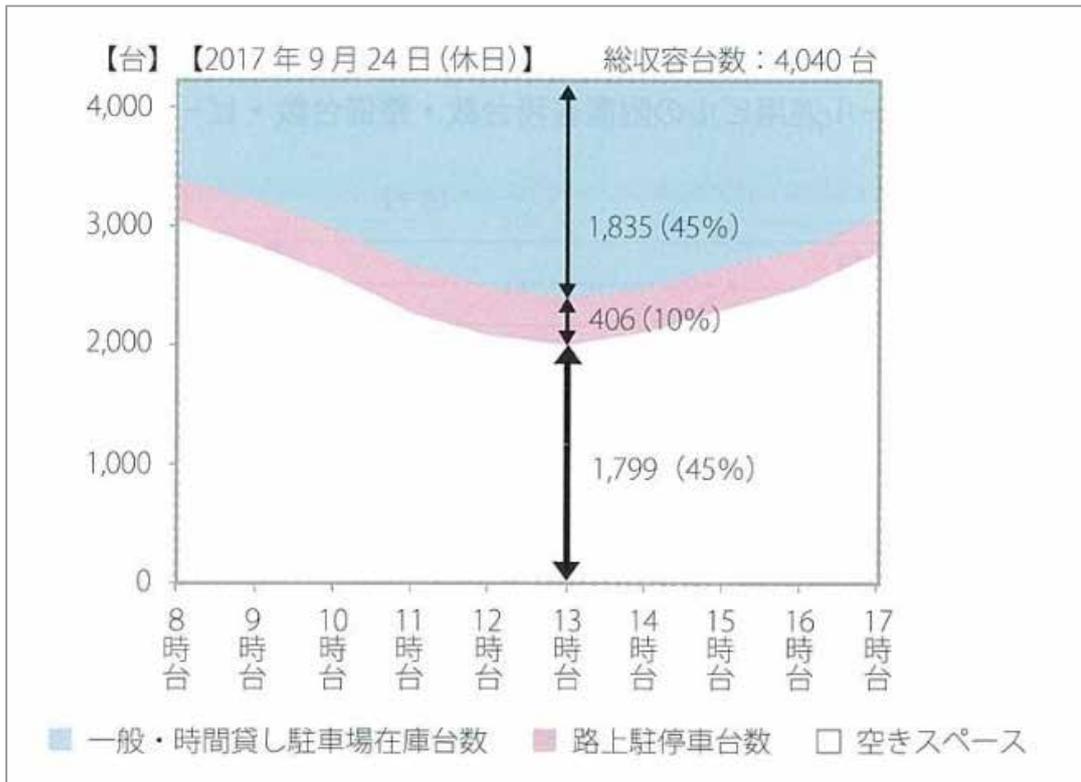
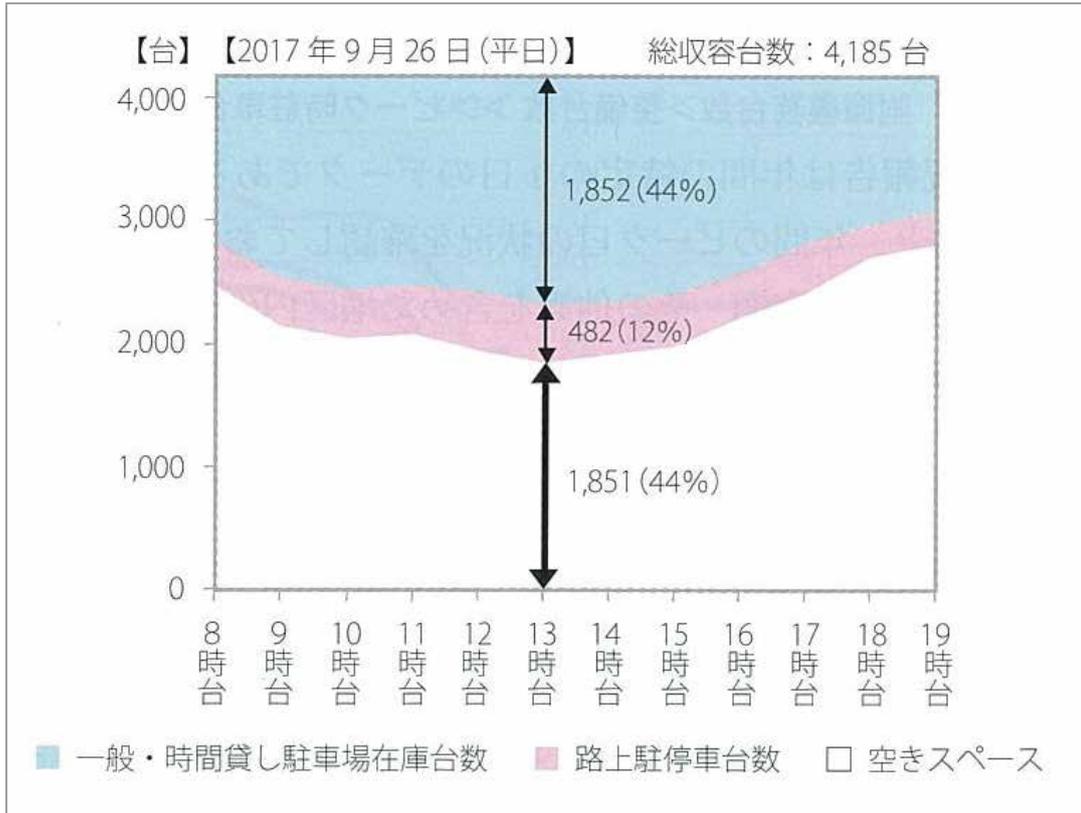
▶ 万世橋地域・和泉橋地域の主要な駐車場の利用実態(秋葉原駅周辺)

ピーク時の駐車場需給バランスの推移(秋葉原)



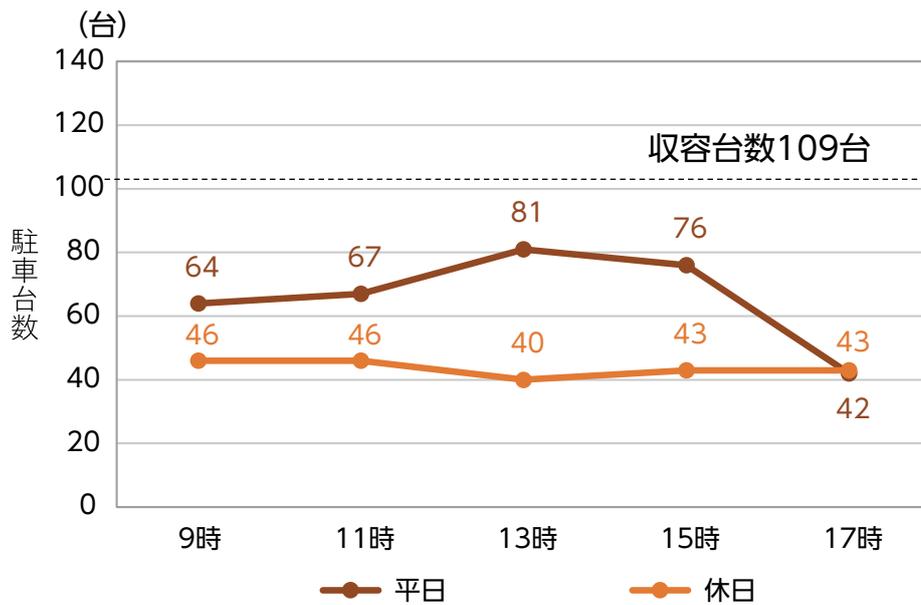
出典：路上駐車実態調査(公益財団法人 東京都道路整備保全公社)

➤ 大手町・丸の内・有楽町・永田町地域の主要な駐車場の利用実態



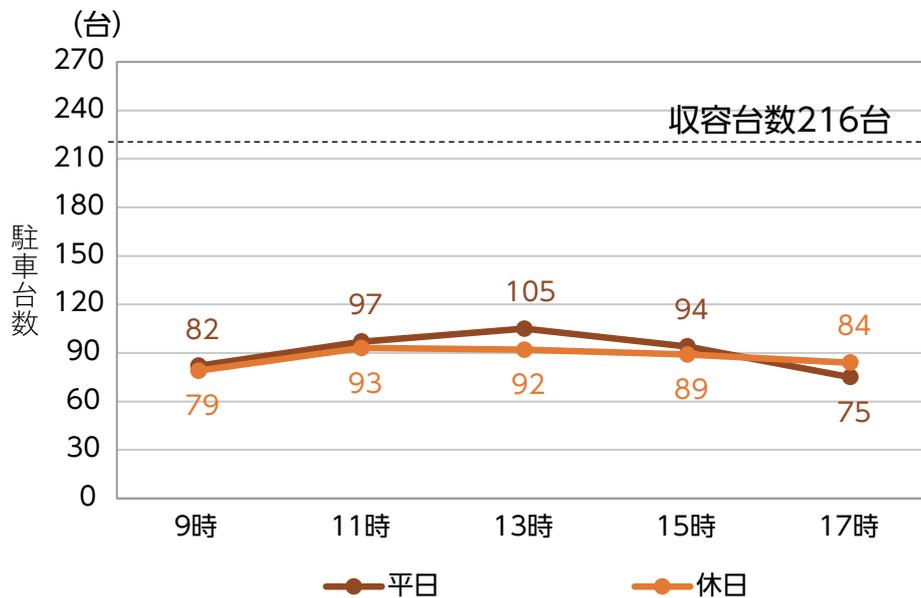
出典：駐車施策からみたまちづくり 地域ルールのがけ大丸有モデル
(大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会)

➤ 麴町・番町地域の主要な駐車場の利用実態



出典：令和元年千代田区駐車場整備計画改定支援業務(千代田区)を基に作成

➤ 飯田橋・富士見地域の主要な駐車場の利用実態



出典：令和元年千代田区駐車場整備計画改定支援業務(千代田区)を基に作成

(2) パーソントリップ調査からみた駐車需給バランス

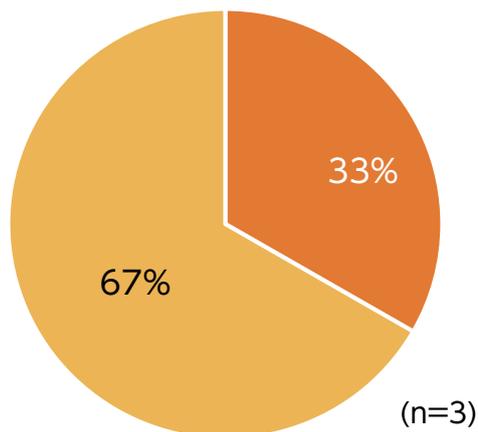
- ・パーソントリップ調査*等を用いて各地域の将来駐車需要(令和12年時点)を算出し、附置義務駐車場の実附置台数と比較した結果は下表のとおりです。どの地域においても、附置義務駐車台数のみで需要量を上回る結果となりました。(詳細は資料編 2 駐車需給バランスの詳細(P47)参照)
- ・実態の駐車供給量としては、附置義務駐車場以外にも民間のコインパーキングなどが存在するため、下表に示した需給バランスよりもさらに供給量が需要量を超過すると考えられ、将来的にも駐車需要が供給量を超過することは想定しにくい結果となっています。
 ※コインパーキング等については、再開発までの暫定利用としての土地利用形態であることが多いことから、供給量が減少することも考えられますが、その際でも新たな再開発に伴う附置義務駐車場が設置されるため、供給量が大きく下がることはない想定しています。

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 (令和12年) [台/ピーク時](※1)		附置義務駐車場 実附置台数 (※2)	将来の需給バランス (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

- ※1 平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査、平成27年全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査のデータを用いて算出(駐車需要量の算出方法については、以下同様)。また、飯田橋・富士見地域においては、皇居を除いて集計)。
- ※2 千代田区への平成17年4月～令和2年12月の申請分と東京都への平成21年4月～令和2年12月の申請分の合計実附置台数。千代田区の平成17年3月以前、及び東京都の平成21年3月以前の実附置台数はデータなし。ただし、万世橋地域においては、秋葉原UDXビルの附置義務台数(808台分・平成18年3月に供用開始、東京都への申請分)が個別に把握できるため、これを加算している(附置義務駐車場実附置台数の算出方法は以下同様)。

▶ コインパーキング等の経営意向(麴町・番町地域、飯田橋・富士見地域)



■ 現状維持 ■ 暫定的な運用

出典：令和元年千代田区駐車場整備計画改定支援業務(千代田区)を基に作成

(3) 目標量

地区全体においては、駐車需要全般で見ると需要量を充足する供給量が確保されていることを踏まえて目標量の設定は行いません。引き続き東京都駐車場条例に基づいた附置義務駐車整備を進めつつ、地域の特性に応じ需要に適切に対応した駐車場整備を行うことにより、需給バランスの適正化を図っていくこととします。

なお、「第1章 3 駐車場を取り巻く課題」で記載しているように、貨物車、自動二輪車、障害者用の駐車場、観光バスといった車種の特性に応じた課題が存在していますが、これらの車種における課題は地域全体で一律なものではないため、目標量としての記載はそぐわないものと考えられます。また、前計画(平成15年度改定版)においても車種毎の目標量の設定は行われていません。これらを踏まえ、車種毎の目標量の設定も行わないものの、それぞれの課題を解決できるように、駐車場施策を展開していきます。