

前章で示した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

- ・ 目的地施設の立地で発生する新たな駐車需要へ対応するために、東京都駐車場条例に規定される附置義務制度により、適切な駐車場を整備します。
- ・ 一方、千代田区全体においては、駐車供給量が駐車需要を上回っていることを踏まえると、現行の附置義務台数の適正化を図る必要があります。
- ・ 千代田区は同一地域内においてもエリア毎に駐車特性が異なっている実態があることから、大手町・丸の内・有楽町地区等で実施されているように、エリア毎に柔軟な附置義務台数の設定を行うことができる地域ルール*や都市再生駐車施設配置計画**の策定・運用を検討します。
※都市再生緊急整備地域*である大手町・丸の内・有楽町・永田町地域、神保町地域、神田公園地域、万世橋地域の一部のみ策定可能。

■ 駐車場案内システムの導入・運用(S-park*)

- ・ 駐車場の利用環境の向上に向けて、公益財団法人東京都道路保全整備公社が運営する駐車場案内システム「S-park」の利用を推進します。

■ 最新技術の導入による駐車場の利便性向上

- ・ 駐車場の利用環境の向上に向けて、ナンバー認証システムや交通系ICカードの精算システムといった新たな技術の導入を推進します。

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

- ・ 目的地施設の立地で発生する新たな駐車需要へ対応するために、東京都駐車場条例に規定される附置義務制度により、荷さばき駐車場を確保します。
- ・ E-コマース*等の普及により、年々、宅配需要が増加していることを踏まえると、今後、現行の附置義務台数の適正化が必要となることが予想されます。
- ・ 千代田区は同一地域内においてもエリア毎に駐車特性が異なっている実態があることから、大手町・丸の内・有楽町地区等で実施されているように、エリア毎に柔軟な附置義務台数の設定を行うことができる地域ルールや都市再生駐車施設配置計画*の策定・運用を検討します。
※都市再生緊急整備地域である大手町・丸の内・有楽町・永田町地域、神保町地域、神田公園地域、万世橋地域の一部のみ策定可能。

■ 既存駐車場の利活用による荷さばき駐車場の整備

- ・ 駐車需要の減少に伴い、乗用車用駐車場の整備量が駐車需要を上回っている現状を踏まえ、既存の乗用車用駐車場の一部を荷さばき駐車場として活用する方策を検討します。

■ 荷さばき駐車場の適正な配置の検討

- ・ 短時間荷さばきについては、目的地施設の近傍での荷さばきニーズが高いことを踏まえ、荷さばき駐車場を量的に確保するとともに、地区内にバランスよく適正に配置する方策を検討します。

■ 望ましい駐車構造の確保

- ・ 現行の建物において、建物への荷物の搬出入や建物内での配送・集荷といった物流の観点からの設計・運用の検討が必ずしも十分に意識されていない状況があることから、建物へのスムーズな貨物の搬入や建物内での動線の確保等を推進します。

■ 館内配送の共同化の推進

- ・千代田区においては、大規模業務施設・商業施設が多く立地しているが、このような大規模施設においては、建物内の輸送（館内物流）に多くの時間がとられることによる輸送の非効率化に伴い、荷さばき駐車場が不足することが懸念されます。
- ・館内物流の効率化を図るために、大手町・丸の内・有楽町地区の一部の施設では導入されている館内配送の共同化を推進します。

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

- ・東京都駐車場条例に規定されている附置義務制度やバリアフリー新法に基づき、障害者用駐車場を整備します。

■ ダブルスペースの整備

- ・車椅子利用者に対応できる広いスペースを有する障害者用駐車場とは別に、広いスペースを必要としない高齢者・障害者・妊婦等向けの駐車場の整備を推進します。

■ パーキングパーミット制度の導入

- ・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パーキングパーミット制度の導入を検討します。
- ・パーキングパーミット制度導入にあわせて、障害者用駐車場の適正利用に向けた啓発活動を実施します。

■ 駐車場等の無人精算機のユニバーサル対応

- ・障害者がスムーズに駐車場の出入りを行うことができるように、駐車場の無人精算機のユニバーサル化を推進します。

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

- ・自動二輪車用駐車場が不足する地域では、自動二輪車用駐車場の整備を促進するために、附置義務制度や地域ルール*の活用等を検討します。

■ 既存駐車場の活用

- ・乗用車用駐車場の整備量が駐車需要を上回っている現状を踏まえ、既存の乗用車用駐車場の一部を自動二輪車用駐車場として活用する方策を検討します。

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

- ・秋葉原駅周辺地域における観光バスの路上駐車や永田町地域における国会への参観バスの駐車待ちを解消するため、専用の乗降スペースの設置を検討します。

■ 地区外の既存観光バス駐車場・待機場への誘導

- ・秋葉原駅周辺地域における観光バスの路上駐車や永田町地域における国会への参観バスの駐車待ちを解消するため、周辺地域の既存の観光バス駐車場への誘導方策を検討します。

■ 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

- ・永田町地域においては、「地区外の既存観光バス駐車場・待機場への誘導」とあわせて、地区内の駐車場を効率的に運用できる予約システムの導入を検討します。

方針② まちづくりと連携した駐車場の配置の適正化

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

- ・賑わいに資する機能の集積を図るために、地域ルール*や都市再生駐車施設配置計画*に基づき、駐車場の集約化や、道路空間沿道への駐車場立地を抑制する駐車場の適正配置を検討します。
- ・また、歩行者と自動車の交錯の解消を図るために、歩行者空間の創出を図る道路沿道には、駐車場の出入口を設置しない等の制限を検討します。

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

- ・警察と連携を図りながら、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の方法を検討します。

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

- ・余剰な駐車場空間については、広場空間や移動型商業店舗用のスペース等、お出かけや外出が楽しくなるまちの実現に寄与する用途での活用を検討します。

■ 自動運転技術等の新技術の普及にあわせた柔軟な対応

- ・自動運転、ライドシェア*、ライドヘイリング*等の新技術により駐車スペースの必要量が減少する一方で、目的地近傍での乗降スペースのニーズが高まることが予想されるため、新技術の普及状況にあわせて、駐車スペースの一部を乗降スペースに転用するなど、新たな駐車空間のあり方を検討します。

■ EV*用の充電施設の設置促進

- ・EVの蓄電能力を最大限発揮できる環境を構築し、災害時にも社会的・経済的な活動を継続できるように、EV充電施設の設置を促進します。

■ 防災拠点機能の付与

- ・駐車場の余剰スペースを対象に、災害時に役立つ設備(ソーラーパネル、Wi-Fi、防災備蓄倉庫等)の設置や災害時の活用方法を検討します。

方針④ マルチモーダルな交通*による需要の適切な転換

施策群① 公共交通・自転車・徒歩への転換

■ 歩行環境の向上

- ・お出かけや外出が楽しくなるまちの実現に向けて、道路空間・駐車場空間の利活用など、沿道の歩行環境の向上につながる取組みを推進します。

■ 自転車走行環境の向上

- ・自動車利用から自転車利用への転換による駐車需要の削減を図るため、自転車走行環境の向上につながる取組みを推進します。

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

- ・鉄道駅、バス停、駐車場等の周辺に、シェアサイクル、電動キックボード、タウンモビリティ*など、まちなかの回遊性向上に資するモビリティが利用できるモビリティハブの設置を検討します。

■ 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

- ・出発地から目的地まで自動車を利用しなくてもシームレスに移動できる環境の形成に向けて、アプリやWEB等を通じて多様なモビリティ・駐車場等を一括で検索・予約・決済できるシステムの構築を検討します。

本章においては、計画策定時点においては方向性が決まっていないものの、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。区としては以下の点に留意しながら、駐車場施策の展開を図っていきます。

1 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

- ・現在、地域ルール*は駐車場整備地区を対象とした制度となっており、駐車場整備地区外である麹町・番町地域、飯田橋・富士見地域は制度の対象外となっています。
- ・一方で、麹町・番町地域、飯田橋・富士見地域においても、駐車場が余剰になっている実態等*、駐車場を取り巻く課題を有していることから、地域の特性に応じた駐車場施策の展開に向けた検討をする必要があります。
- ・そのため、地域ルールの導入を検討するために、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。

※資料編 2 駐車需給バランスの詳細(P47)参照

2 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。

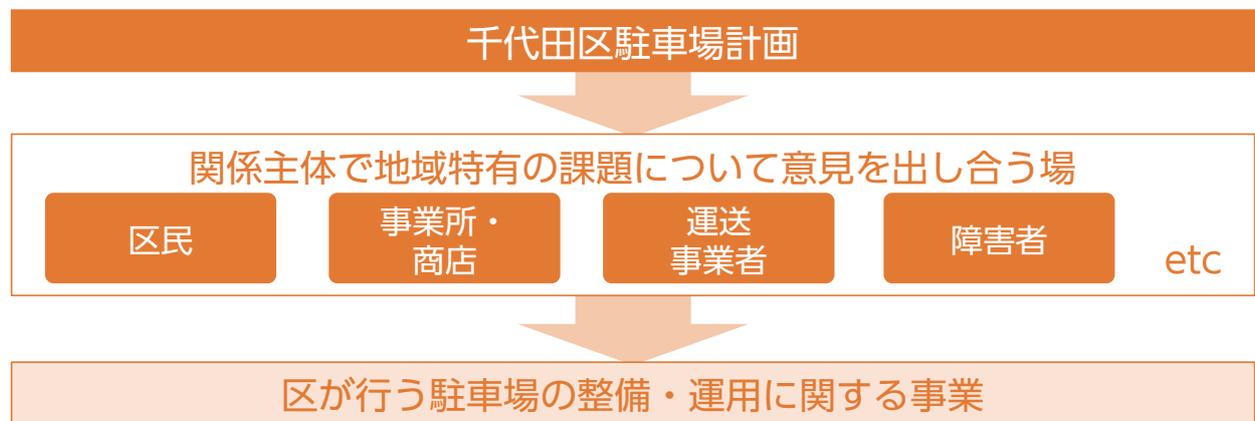
➤ 現時点における交通手段毎の主たる課題

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」を通じたウォカブル*なまちづくりの推進
鉄道	■高い混雑率の解消 ■ラストワンマイル*への対応 ■結節点における乗換抵抗の削減
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 ■移動ニーズに合わせたコミュニティバス路線の見直し ■結節点における乗換抵抗の削減
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・原動機付自転車	■不足する駐車場・駐輪場の確保 ■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*等を用いた新たなモビリティ*導入検討 ■電動キックボードなど、マイクロモビリティ*の導入検討 ■脱炭素社会の実現に向けたZEV*の導入検討

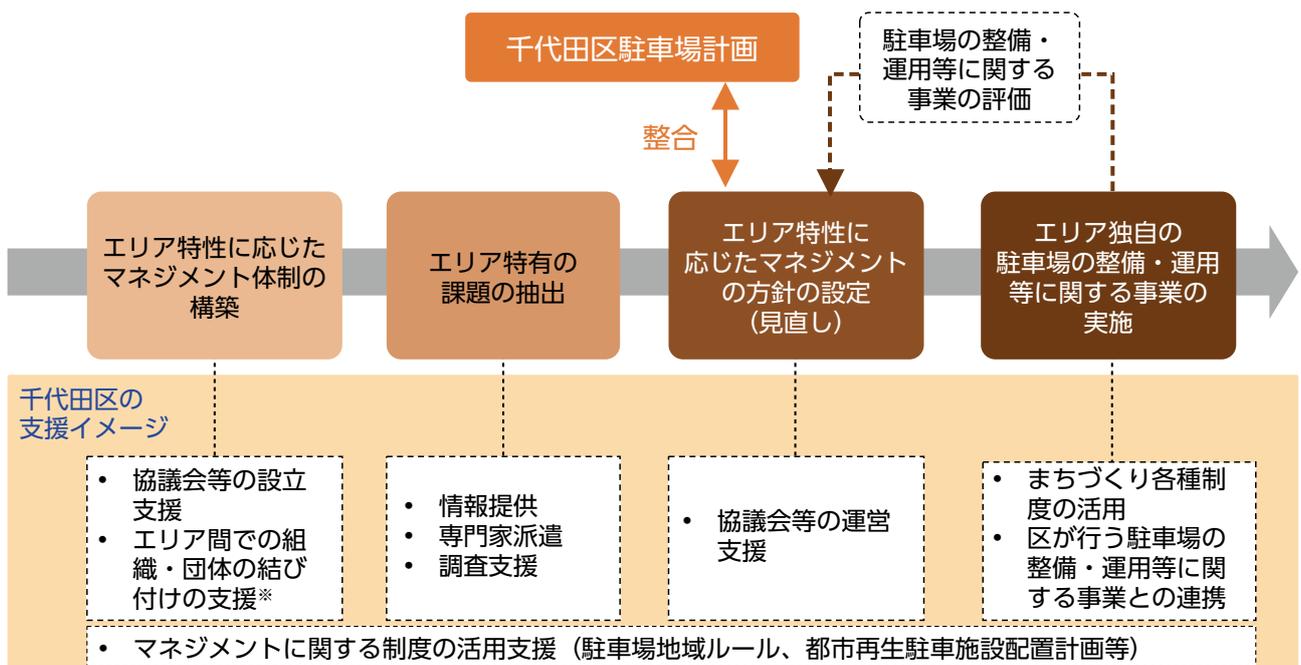
3 エリア特性を踏まえた細やかな施策展開に向けた体制構築の必要性

- ・「第2章 2(3) 目標量」で言及した通り、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は地域全体で一律なものではないため、前述した車種を対象とした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ことが必要です。
- ・附置義務における一律の基準での整備促進を見直す時期に来ており、地域内のエリア毎の特性に応じた基準を設ける地域ルール*や都市再生駐車施設配置計画*などの制度面も充実してきていることを踏まえ、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、下図で示すように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。

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

- ・新型コロナウイルス感染症や災害の激甚化等、社会を取り巻く環境の変化が激しくなっており、また新たな技術の導入も進んでいくことから、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、2050年カーボンニュートラル*の実現に向けた取組みが進む中、駐車施設の適正な整備や既存の駐車施設の有効活用、最新技術の普及にあわせた施策の実施等、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必要です。
- ・そのため、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。