

第2章 駐車場を取り巻く現状と課題

2.1 これまでの駐車対策

2.1.1 駐車場

駐車場法の制定を受け、東京都では東京都駐車場条例を制定し、一定規模以上の建築物に対して、一律の基準により駐車施設の附置を義務付け、駐車場の整備を推進してきました。

東京都内では駐車場の整備推進により、駐車台数は着実に増加しています。

また、東京都内の自動車保有台数は、区部では減少傾向、区部以外では増加傾向となっている状況です（図 2-1）。

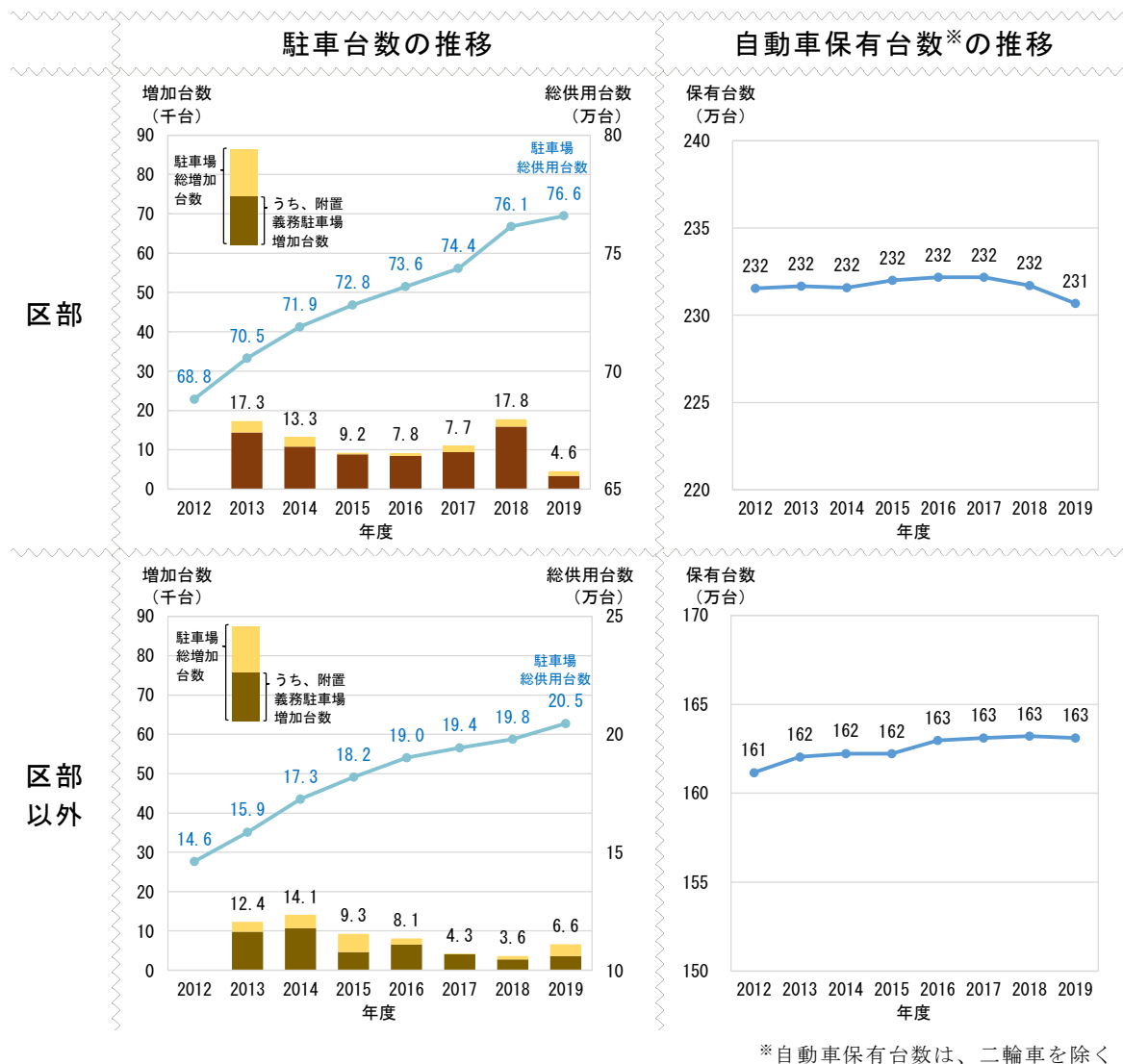
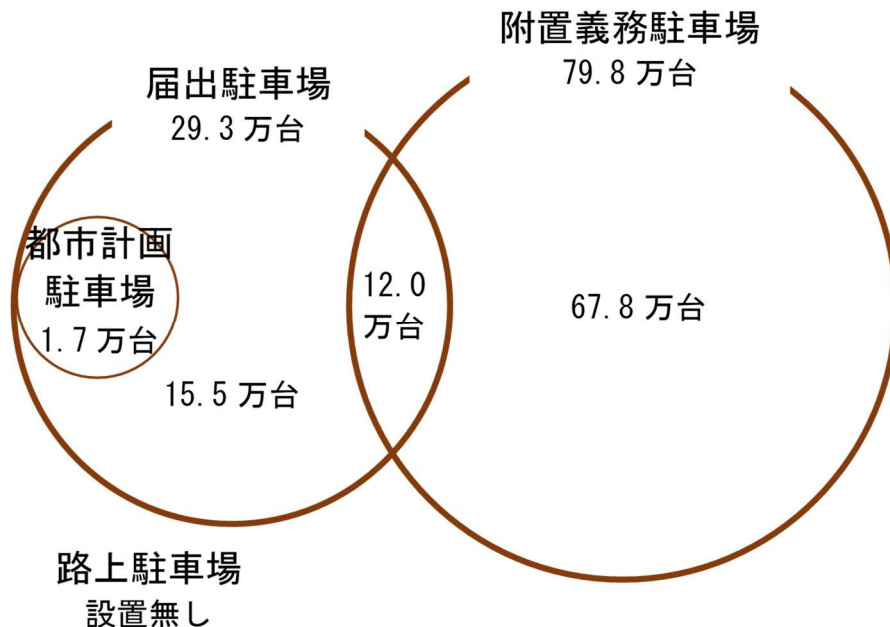


図 2-1 東京都内における駐車場の整備台数と自動車保有台数の推移

出典：国土交通省資料、(一財)自動車検査登録情報協会資料から東京都作成

2020年3月現在、東京都内の駐車場法に基づく駐車場の総供用台数は97.0万台となっており、そのうち附置義務駐車場が79.8万台と大部分を占めています（図2-2）。

駐車場総供用台数 97.0万台^{※1、※2}



※1 四捨五入により、合計は一致しない。

※2 駐車面積 500m²未満の駐車場（コインパーキング等）や特定の者が専用的に利用する駐車場（車庫）等を除く。

図 2-2 東京都内における駐車場整備状況（2020年3月）

出典：国土交通省資料から東京都作成

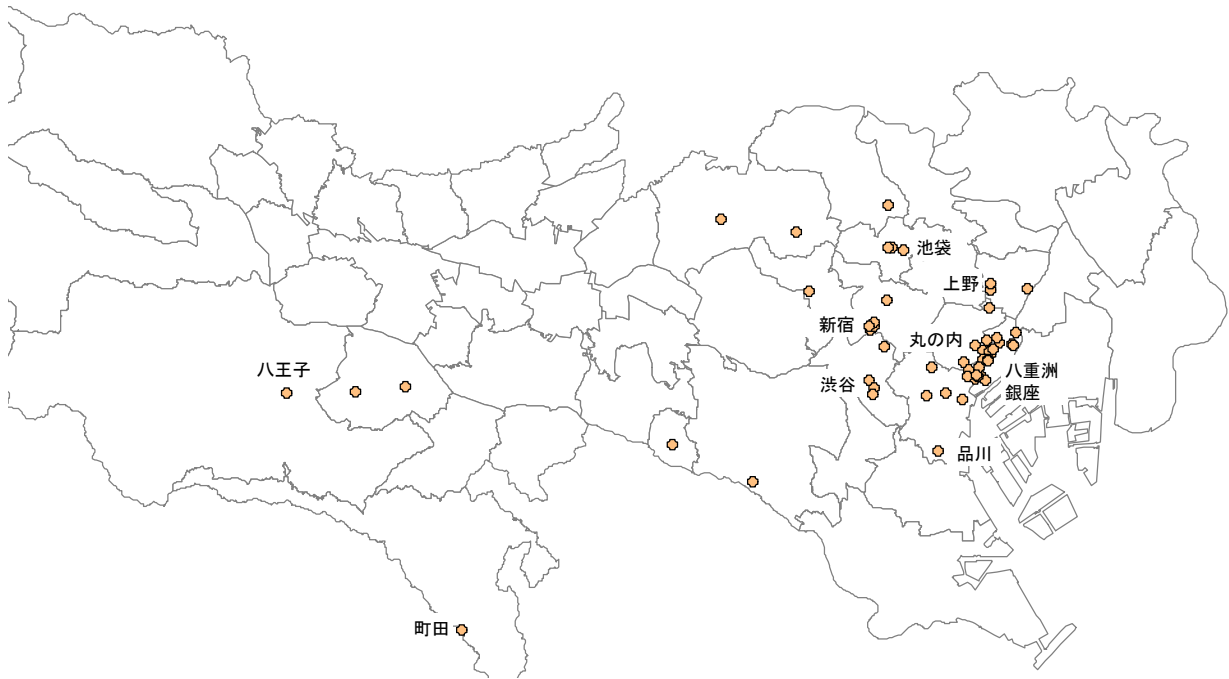
駐車場法における駐車場の種類

- 届出駐車場： 都市計画区域内で自動車の駐車面積が 500 m²以上で有料のもの
- 都市計画駐車場： 都市計画法に定める都市施設の一つ
- 附置義務駐車場： 一定規模以上の建築物に対し、東京都駐車場条例において附置を義務付けられたもの
- 路上駐車場： 駐車場整備地区内の道路上に区市町村が駐車場整備計画に基づいて、設置するもの（東京都内では設置無し）
- その他： 上記に含まれない小規模なコインパーキングや個人、法人が設置する車庫等

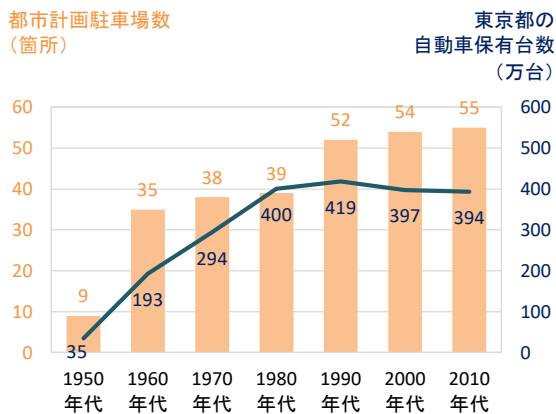
Column 都市計画駐車場

東京都内には、都市計画決定された都市計画駐車場は、55か所（事業中、更新休止中、未事業化を含む。）が存在します。都市計画駐車場の多くは、1960年代のモータリゼーションの進展による駐車需要の拡大を受け、同時期までに都市計画決定が行われています。

一方、東京都内の自動車保有台数は減少に転じていることから、必要に応じて都市計画駐車場を含めた地区の駐車場需給状況を改めて調査・把握し、まちづくりにいかすことが重要です。



東京都内の都市計画駐車場



※各年代最終年度末時点、二輪車を除く



東京都内における
都市計画駐車場数の推移

有閑スペースの生じている
都市計画駐車場の例

出典：左図：自動車保有台数：（一財）自動車検査登録情報協会資料から東京都作成

駐車場の整備が着実に進んだことにより、東京都内の駐車場総収容台数は、ピーク時利用台数を上回る傾向にあり（図 2-3）、都心部の附置義務駐車場や都市計画駐車場においては、駐車場の余剰である有閑スペースが生まれています（図 2-4）。

このような有閑スペースを自動車の駐車スペースという枠組みの中で、レンタカーやカーシェアリングポートとして活用したり、自動二輪車の駐車スペースとして活用したりする例も見られます（図 2-5）。

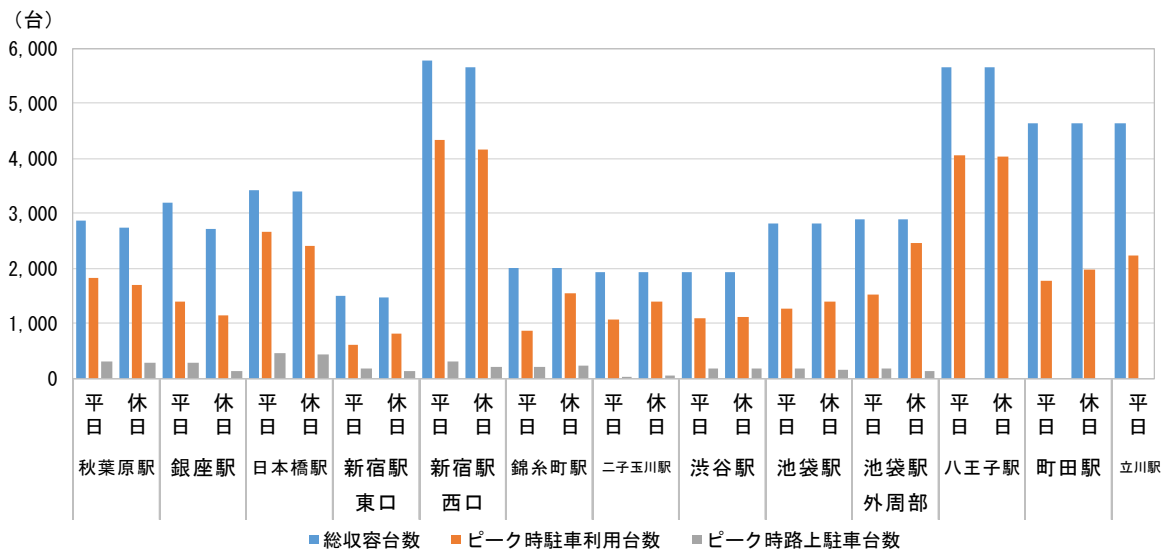


図 2-3 東京都内主要駅周辺における総収容台数とピーク時利用台数

出典：区部各駅（2017年）：（公財）東京都道路整備保全公社資料
 八王子駅（2016年）：八王子市「八王子市駐車場整備計画」（平成30年）
 町田駅（2013年）：国土交通省資料
 立川駅（2013年）：立川市「立川市駐車場整備計画」（平成27年） から東京都作成



図 2-4 有閑スペースが発生している例



図 2-5 有閑スペースを自動二輪車用駐車スペースとして活用した例

附置義務駐車場の有閑スペースの発生や駐車場の出入口の付近におけるにぎわいの連続性の分断等、地区の特性に合致しない場合も生じてきました。そこで、東京都では、2002年に東京都駐車場条例を改正し、駐車場整備地区を対象として、地区特性に応じた附置義務基準の設定や駐車施設の配置（集約）ができる「地域ルール制度」を創設する（図 2-6）とともに、附置義務対象施設に「荷さばき用駐車場」を追加しました。



図 2-6 地域ルール制度適用イメージ

出典：東京都「東京都駐車場条例検討委員会」

地域ルール制度の創設後、当初の地域ルール制度の対象地区以外においても、鉄道駅周辺を中心に駐車場の余剰の発生や路上荷さばき車等の問題も生じていることから、人中心のまちづくりや地区の特性及び課題に応じた駐車対策の推進に向け、2022年3月に東京都駐車場条例が改正されました。あわせて、「東京都駐車場条例に基づく地域ルールの策定指針」が改正されました。

地域ルール制度見直しのポイント

- まちづくりとも連携して、地区特性や課題に即した駐車場整備が進められるよう、鉄道駅周辺の都市計画や行政計画で、人中心のまちづくりの誘導を位置付けているエリア等を、地域ルール策定可能エリアに追加する。

新たに追加する地域ルール制度の対象エリア

- 「鉄道駅周辺のおおむね半径 500m 以内のエリア」
かつ

「都市計画マスタープランや地区計画等において、人中心のまちづくりや大規模開発による良好な市街地整備を誘導する等の位置付けがあるエリア」

適用地区の規模

- 地域ルールの適用地区は、地域の交通問題等の解決に資するよう、複数の街区から成る一定程度のまとまりのある区域として設定

- 協力金の有効活用を推進するため、各地区が実施した協力金活用の取組事例について、東京都で収集し「取組事例集」を作成し、区市や協議会へ情報提供する。
- 附置義務台数の低減によりメリットを受ける建築主等が、地域貢献として駐車に係る地域の課題解決に取り組む仕組みを構築する。
- 地権者やまちづくり関係者等が区市に代わり、地域の駐車場利用実態を調査し、地域ルールの検討案を提案できる制度を創設する。
- 地域ルール策定に係る検討が円滑に進められるよう、新たに手引を作成する等、手順や策定ノウハウ等を明確化する。

一般公共の用に供する駐車場の多くは駐車料金が必要です。駐車料金は、収益性や利便性、立地等を考慮して設定する等、同じ地区内においても料金差が生じています（図 2-7）。

また、商業施設等と提携し、施設利用時に駐車料金を割引する施策（図 2-8）や公共交通機関の利用が不便な地区から、アクセスが多い鉄道駅等の周辺の駐車場において、低廉な上限料金を設けることにより、公共交通機関への乗換えを促進する施策（図 2-9）等も存在しています。

国土交通省の「社会資本整備審議会都市施設ワーキンググループとりまとめ」（平成 29 年 12 月）において、まちづくりと連携した駐車場施策の基本的な考え方の一つとして、フリンジ駐車場^{※1}の料金を安くすることは、自動車流入抑制にも有効であるとされています。

また、同省の「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」（平成 24 年 9 月）において、自転車駐車場の利用促進や利用率の平準化に向け、周辺環境や施設特性に応じた料金格差が示されています。

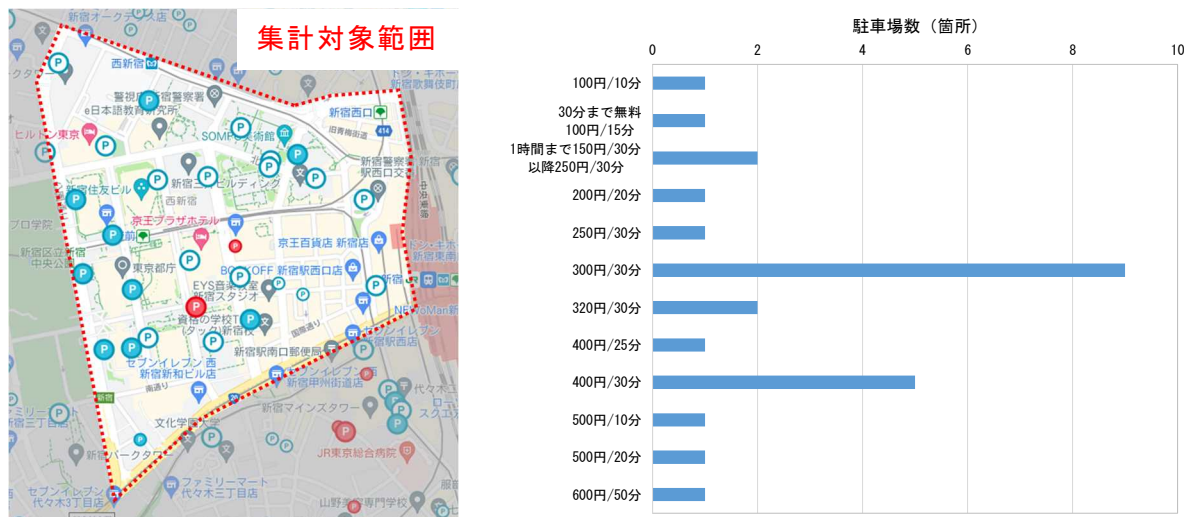


図 2-7 新宿西口地区における料金設定状況

出典：（公財）東京都道路整備保全公社「s-park」から東京都作成



新宿駅周辺（新宿区）

図 2-8 周辺施設と提携した例



六町駅周辺（足立区）

図 2-9 低廉な上限料金を設定した例

※1 フリンジ駐車場は、都心部へ自動車の乗入れを抑制し、混雑を緩和するため、外縁部に駐車場を設けたもの。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律及び東京都の高齢者、障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例等により、ユニバーサルデザインを考慮した駐車場の整備を推進しています（図 2-10、図 2-11）。

また、国土交通省の「車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討会」において、駐車施設等の利用ニーズへの対応や適正利用の推進方策、ハード整備方策について、検討が行われています。

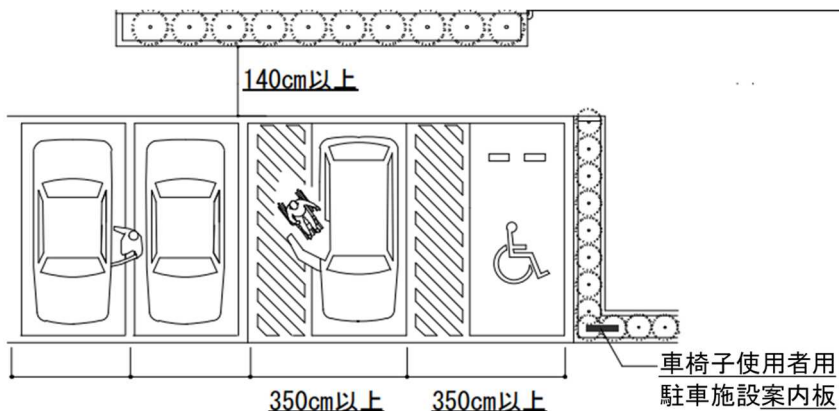


図 2-10 障害者等に対応した駐車場の整備例

出典：東京都都市整備局「建築物のバリアフリー講習会テキスト」（平成 25 年 11 月）



図 2-11 ユニバーサルデザインを考慮した駐車場の例（練馬区）

2.1.2 自動車

道路交通法の一部を改正する法律（平成 16 年法律第 90 号）により、2006 年に違法駐車取締り関係事務の民間委託等による取締りが開始され、路上駐車取締り件数（図 2-12）や瞬間路上駐車台数（区部）（図 2-13）が減少しましたが、近年では横ばい傾向が続いています。

また、路上駐車全体の 7 割以上が 20 分未満の駐車時間となっており、短時間の路上駐車が多い実態があります（図 2-14）。

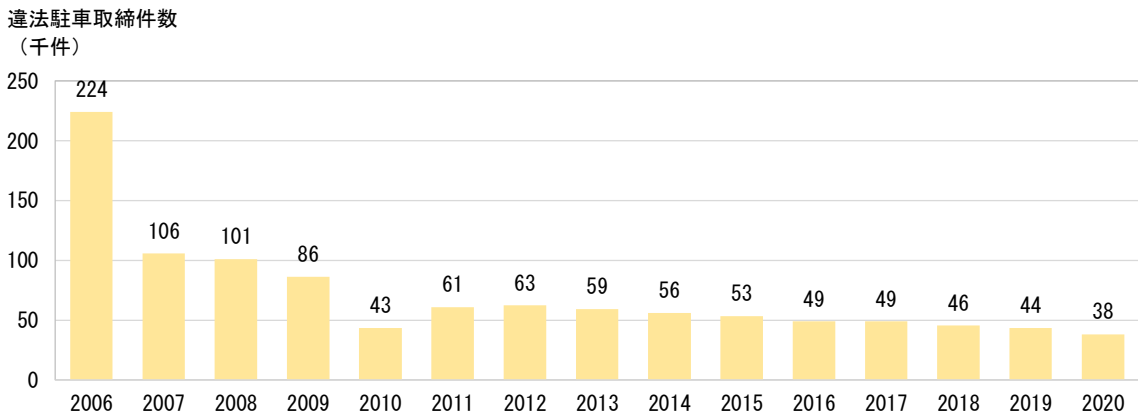


図 2-12 違法駐車車両取締り件数

出典：警視庁資料から東京都作成

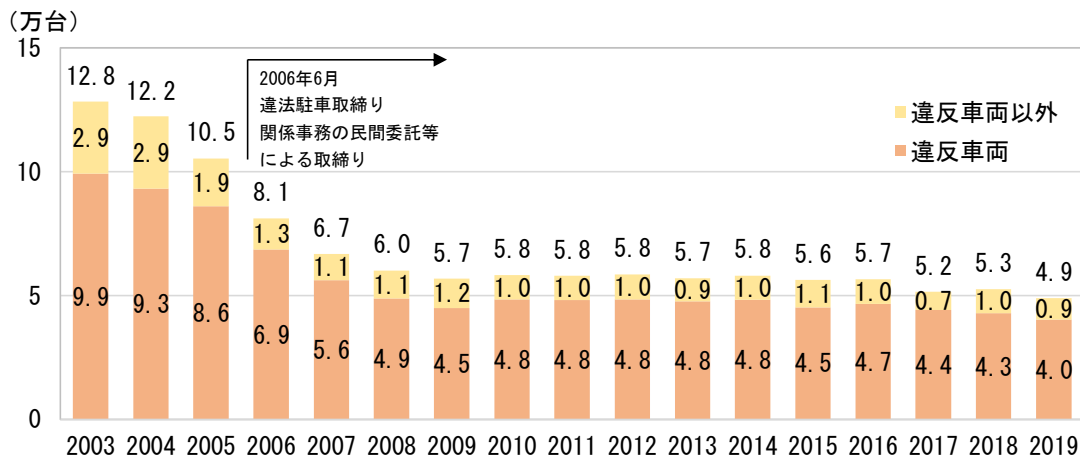


図 2-13 区部における瞬間路上駐車台数の推移

出典：警察庁資料から東京都作成

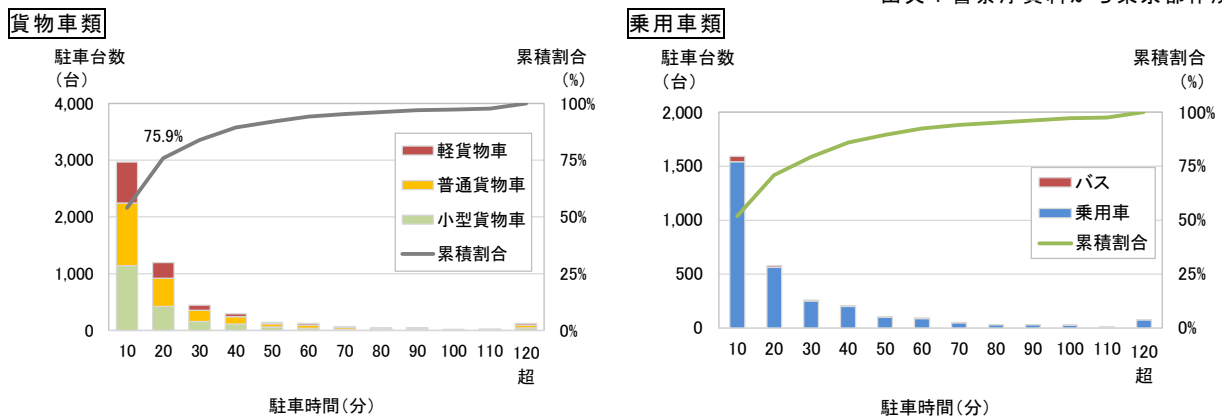


図 2-14 路上駐車時間（渋谷区）

出典：（一財）渋谷地区駐車対策協議会資料から東京都作成

東京都内における自動車の路上駐車は、依然として都心部や駅周辺を中心に発生しており、地区により発生状況が異なっています（図 2-15）。

また、路上駐車を行った理由として、「駐車場に止めるほどの時間ではなかった」ことが最も多くあげられています（図 2-16）。

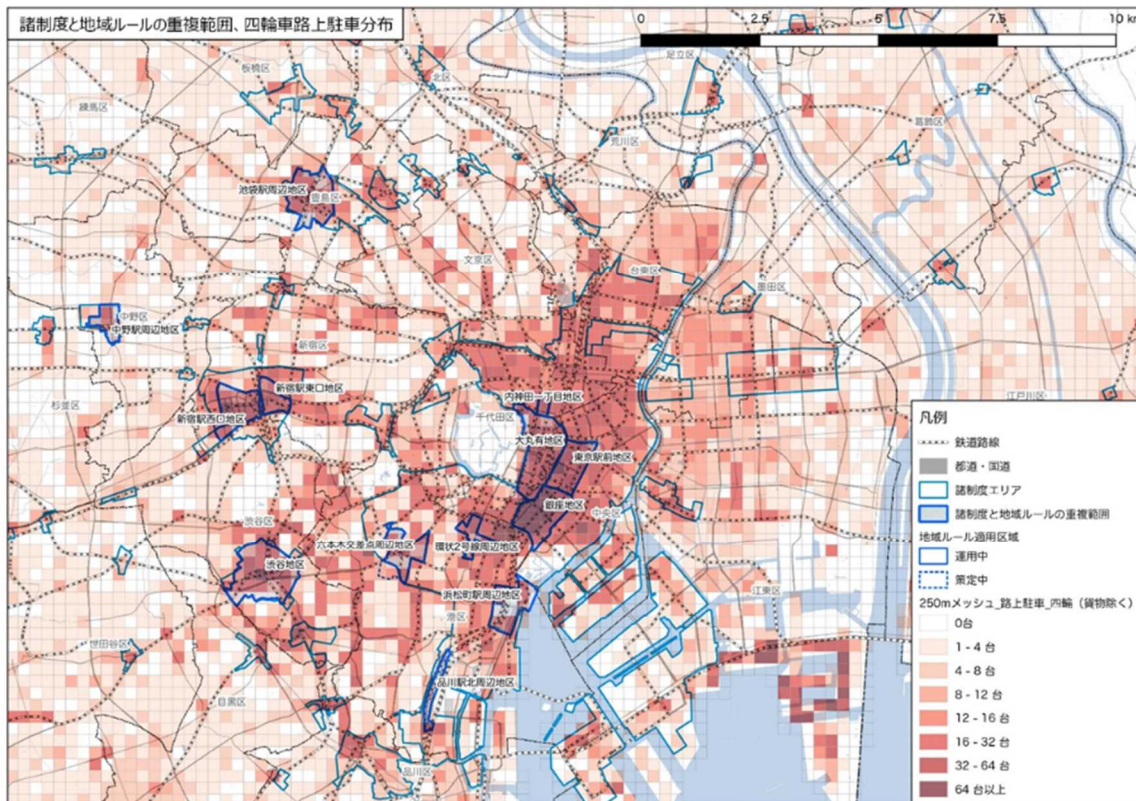


図 2-15 自動車の路上駐車分布

出典：警視庁資料から東京都作成

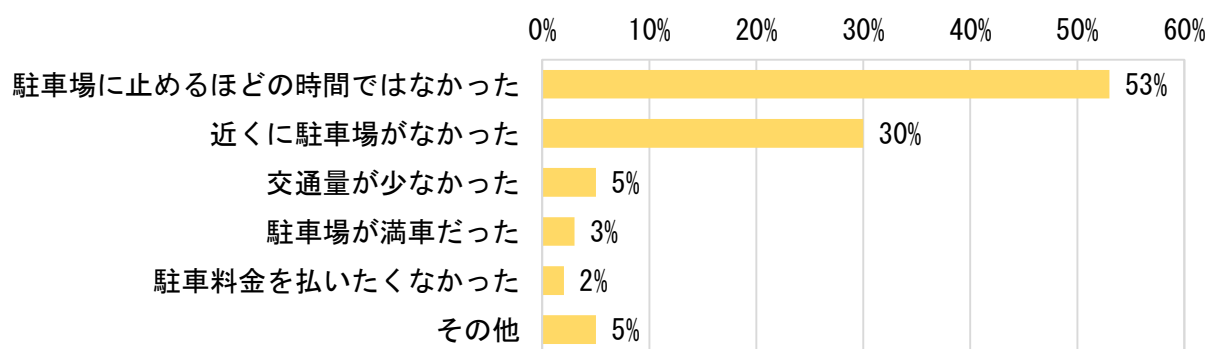


図 2-16 路上駐車をする理由

出典：パーク 24（株）資料から東京都作成

カーシェアリングは、2010年頃から首都圏、中京圏、近畿圏を中心に全国的に普及し、2021年3月現在、車両台数は約4.3万台、会員数は約225万人と増加傾向にあります（図2-17）。

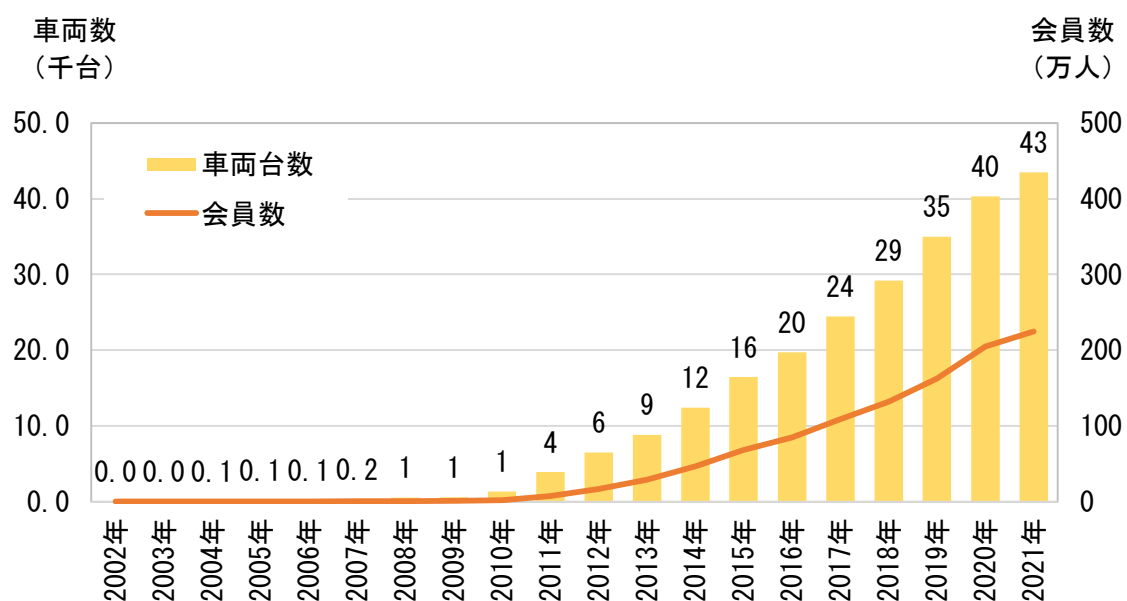


図 2-17 カーシェアリング車両台数と会員数の推移（全国）

出典：（公財）交通エコロジー・モビリティ財団資料から東京都作成

Column 他用途転用に係る駐車場の課題（容積率の話）

都心部等を中心に駐車場に余剰が発生し始めているため、有閑スペースを自動車以外のモビリティにフレキシブルに転用することが有用と考えられます。

現在、建築基準法施行令（昭和25年政令第338号）において、自動車車庫その他の専ら自動車^{*1}又は自転車の停留・駐車のための施設の床面積は、敷地内建物の延べ面積の1/5を限度に延べ面積の計算から除くことができると規定されています。

一方、他のモビリティ^{*2}とされた場合には、他のモビリティの停留・駐車のための施設の床面積は、延べ面積の計算から除くことができないものとされています。

^{*1}自動車とは、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第2条第2項に規定される普通自動車、小型自動車、軽自動車及び特殊自動車

^{*2}電動キックボード等

| 自動車又は自転車 | 他のモビリティ |
|---|--|
| 敷地内建物の延べ面積 1,500m ² | 敷地内建物の延べ面積 1,500m ² |
| <div style="border: 2px solid red; padding: 5px;"> 容積率に基づく延べ面積 200m² × 6.0 = 1,200m² </div> 駐車場床面積 1,200m ² × 1/5 = 300m ² | <div style="border: 2px solid red; padding: 5px;"> 容積率に基づく延べ面積 200m² × 6.0 = 1,200m² </div> <div style="border: 2px solid yellow; padding: 5px; display: inline-block;"> 他モビ 駐車場 50m² </div> 駐車場床面積 250m ² |
| 容積率計算上の延べ面積 1,200m ² | 容積率計算上の延べ面積 1,250m ² |
| 建物の容積率 | 建物の容積率 |
| $\frac{(1,500\text{m}^2 - 300\text{m}^2)}{200\text{m}^2} \times 100 = 600\% \text{【OK】}$ | $\frac{(1,500\text{m}^2 - 250\text{m}^2)}{200\text{m}^2} \times 100 = 625\% \text{【NG】}$ |

容積率算出イメージ（容積率：600%、敷地面積：200m²の場合）

| | |
|---|---|
| <p>建築基準法施行令（抜粋）</p> <p>第二条 次の各号に掲げる面積、高さ及び階数の算定方法は、それぞれ当該各号に定めるところによる。</p> <p style="text-align: center;">（中略）</p> <p>四 延べ面積</p> <p>建築物の各階の床面積の合計による。ただし、法第五十二条第一項に規定する延べ面積（建築物の容積率の最低限度に関する規制に係る当該容積率の算定の基礎となる延べ面積を除く。）には、次に掲げる建築物の部分の床面積を算入しない。</p> <p>イ 自動車車庫その他の専ら自動車又は自転車の停留又は駐車のための施設（誘導車路、操車場所及び乗降場を含む。）の用途に供する部分（第三項第一号及び第百三十七条の八において「自動車車庫等部分」という。）</p> | <p style="text-align: right;">（中略）</p> <p>3 第一項第四号ただし書の規定は、次の各号に掲げる建築物の部分の区分に応じ、当該敷地内の建築物の各階の床面積の合計（同一敷地内に二以上の建築物がある場合においては、それらの建築物の各階の床面積の合計の和）に当該各号に定める割合を乗じて得た面積を限度として適用するものとする。</p> <p>一 自動車車庫等部分 五分の一</p> <p>二 備蓄倉庫部分 五十分の一</p> <p>三 蓄電池設置部分 五十分の一</p> <p>四 自家発電設備設置部分 百分の一</p> <p>五 貯水槽設置部分 百分の一</p> <p>六 宅配ボックス設置部分 百分の一</p> |
|---|---|

※附置義務駐車場は、「東京都駐車場条例」及び「東京都集合住宅施設附置要綱」（平成4年4都市建調第115号）にて、各対象区域別に附置が定められています。

2.1.3 自動二輪車、原動機付自転車

自動二輪車用の届出駐車場の増加や自転車等駐車場における自動二輪車の受入れの増加により、東京都内の自動二輪車の駐車供用台数は増加傾向にあります（図 2-18）。

自動車と比較して、自動二輪車は同じ地区内においても駐車ニーズが異なっており、ターミナル駅周辺や繁華街等で路上駐車が発生しやすい傾向にあります（図 2-19）。

駐車供用台数（百台）

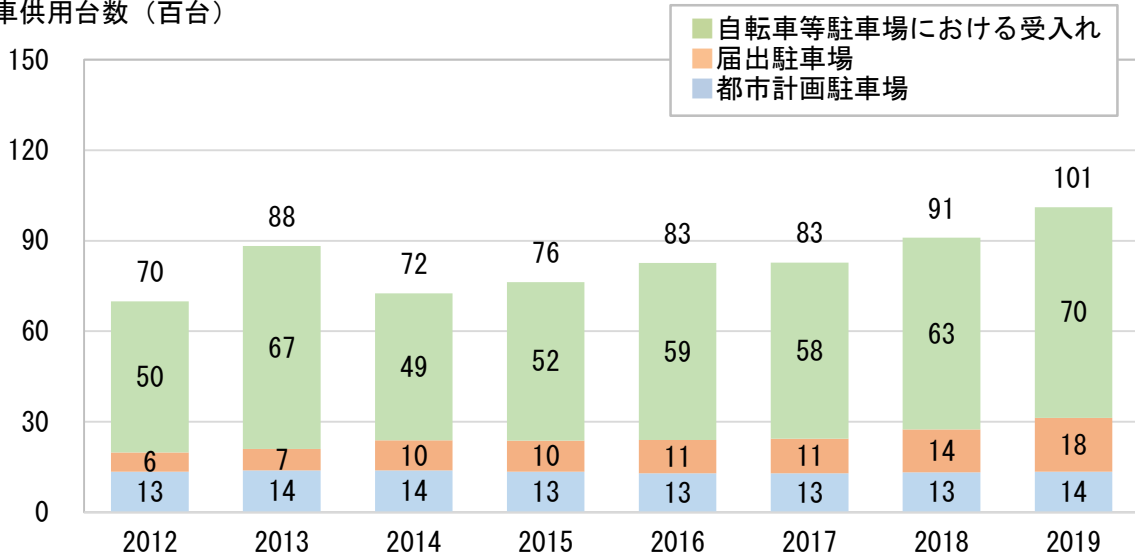


図 2-18 東京都内における自動二輪車駐車場の整備状況

出典：国土交通省資料から東京都作成

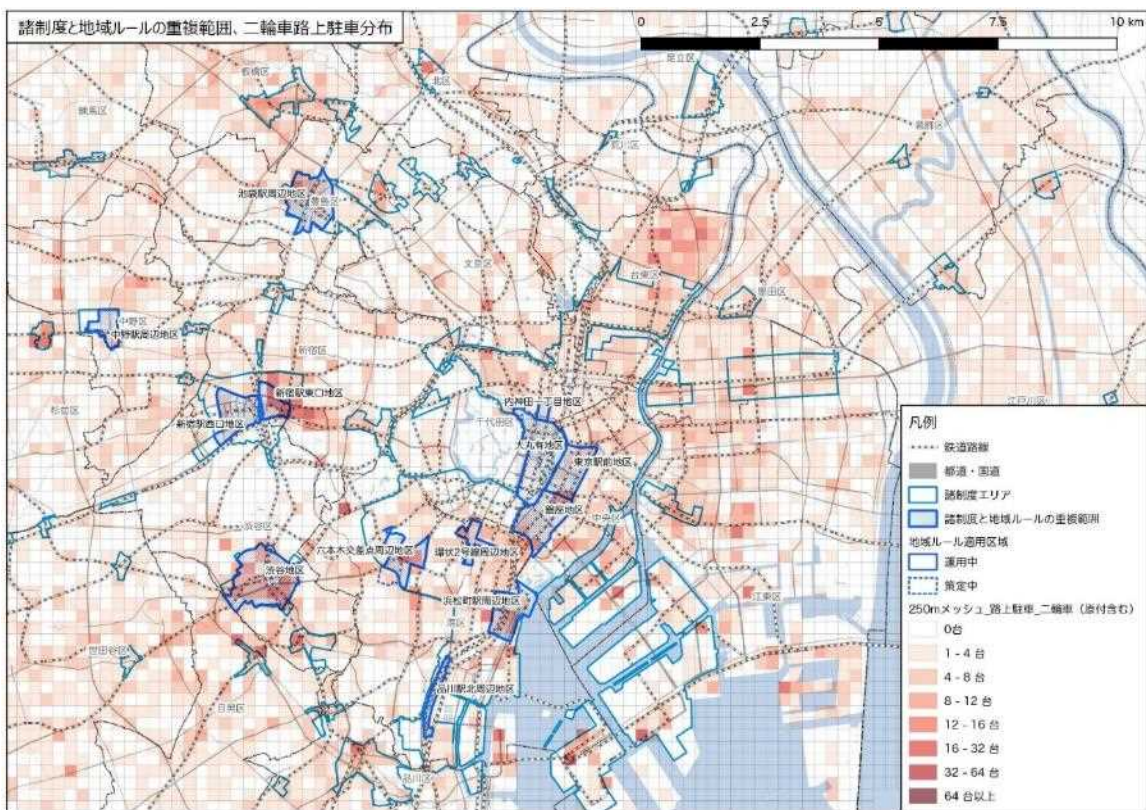
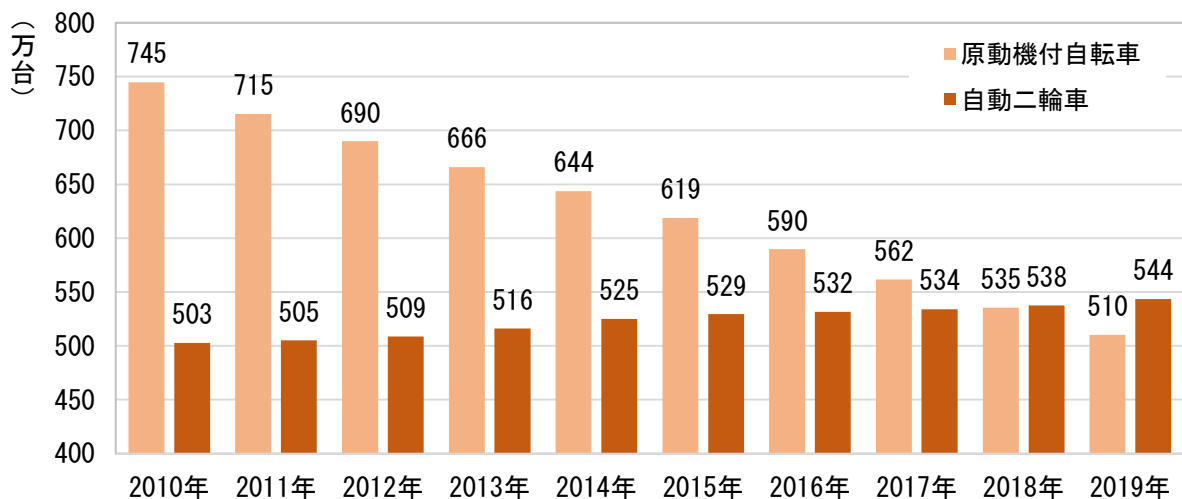


図 2-19 自動二輪車の路上駐車分布

出典：警視庁資料から東京都作成

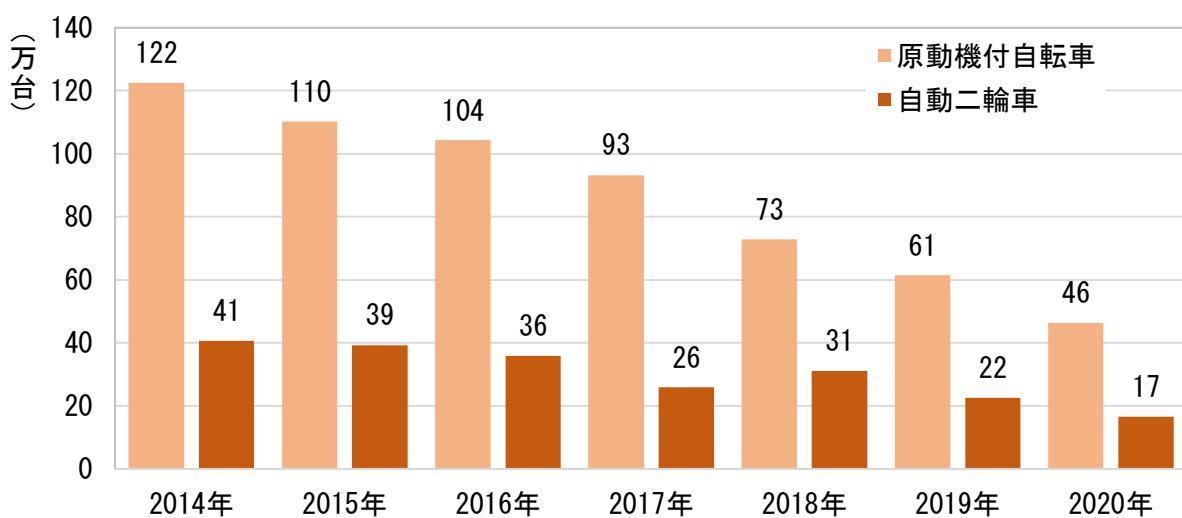
自動二輪車や原動機付自転車の登録台数は、全国では自動二輪車は増加傾向、原動機付自転車は減少傾向にあります（図 2-20）。一方で、東京都内の自動二輪車や原動機付自転車の路上駐車台数は減少傾向にあります、一定量の路上駐車車両は依然として発生しています（図 2-21）。



※車種区分は道路交通法による。

図 2-20 自動二輪車・原動機付自転車の登録台数（全国）

出典：（一財）日本自動車工業会資料から東京都作成



※二輪車パーキングチケット設置区間の適法な駐車を含む。

図 2-21 東京都内における自動二輪車・原動機付自転車の路上駐車台数

出典：警視庁資料から東京都作成

地区の交通実態等に応じて、自動二輪車や原動機付自転車の駐車を可能とする規制の緩和施策も実施されています（図 2-22）。しかしながら、依然として自動二輪車や原動機付自転車の利用者の約 6 割が東京都内の駐車場箇所に対して不満を抱えています（図 2-23）。



原動機付自転車を駐車可能とする規制の緩和例



自動二輪車及び原動機付自転車を駐車可能とする規制の緩和例

図 2-22 二輪車に配慮した施策の実施状況

出典：警察庁資料

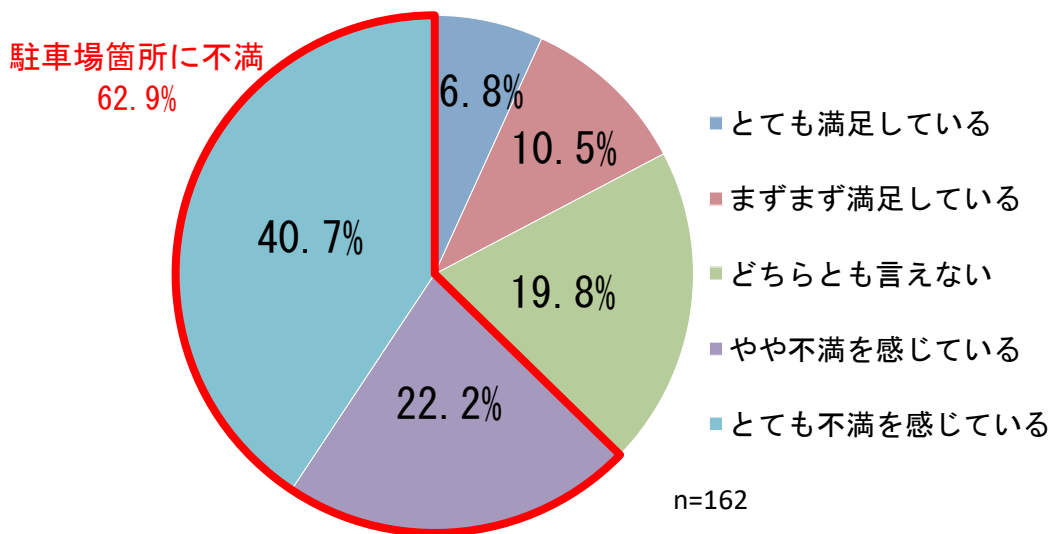


図 2-23 東京都内の駐車場箇所への満足感

出典：（一財）日本自動車工業会資料から東京都作成

自動二輪車や原動機付自転車の利用者の多くは、自宅の最寄り駅や目的地周辺において、駐車できる施設の充実を望んでいます（図 2-24）。

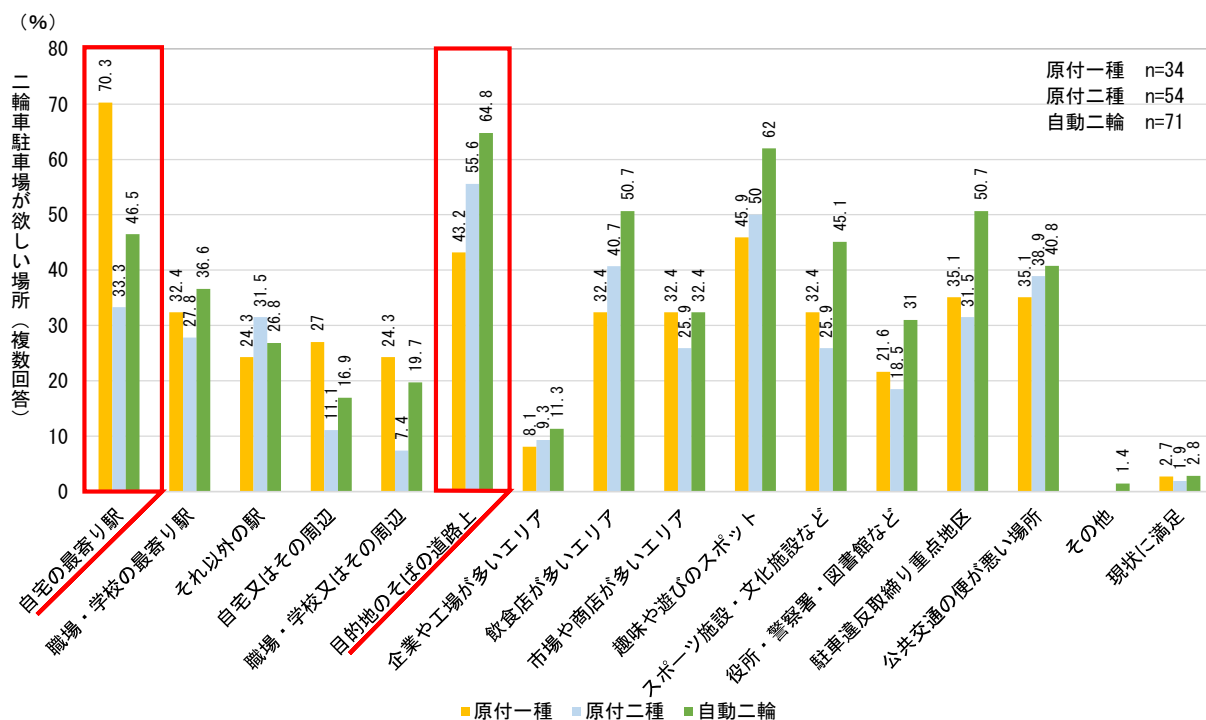
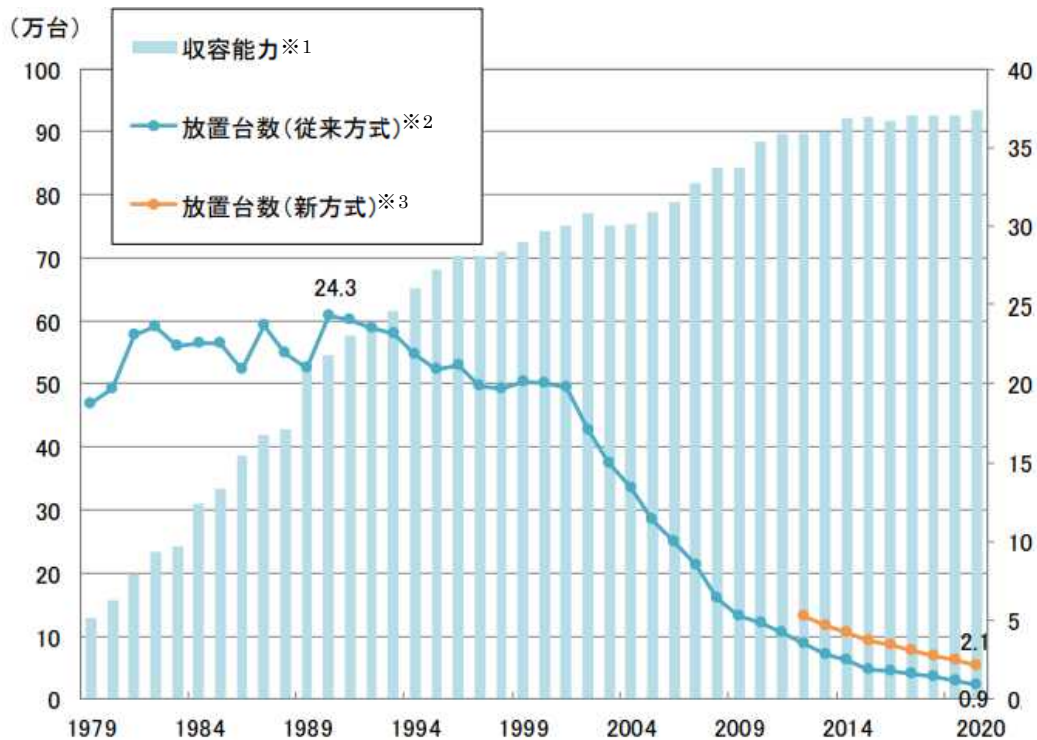


図 2-24 二輪車駐車が欲しい場所（東京都）

出典：（一財）日本自動車工業会資料から東京都作成

2.1.4 自転車

駅周辺における自転車の放置台数は、自転車駐車場の整備に伴い、減少傾向にあります（図 2-25）。しかしながら、放置自転車が 100 台以上ある駅の数 は 57 駅（2020 年度時点）あり、中でも区部の割合が高い状況が続いております（図 2-26）。



※1 自転車、原動機付自転車及び自動二輪車に係る駐車場の整備計画上の収容予定台数

※2 従来方式は、自転車 100 台以上、原動機付自転車と自動二輪車については、あわせて 50 台以上のみを計上

※3 新方式は、自転車、原動機付自転車及び自動二輪車 1 台から計上

図 2-25 東京都内の自転車の収容能力・放置台数の推移

出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」（令和 3 年 5 月）

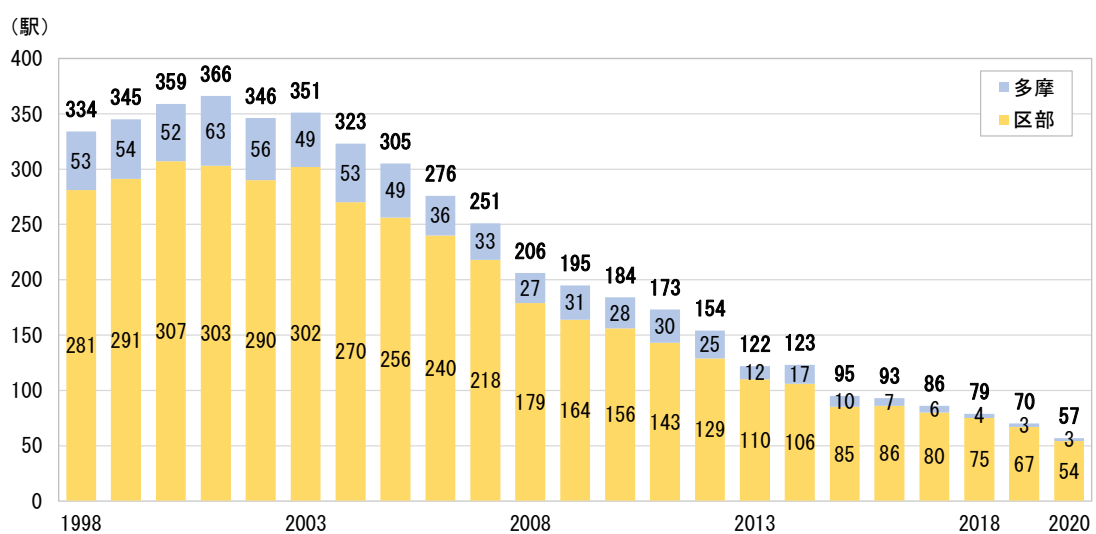


図 2-26 東京都内の放置自転車が 100 台以上ある駅数の推移

出典：東京都都民安全推進本部資料

東京都内の自転車保有台数は約 820 万台と都道府県の中で最も多い状況であり（図 2-27）、放置自転車対策として、「駅周辺での駐輪場の整備」を求める要望が多くなっています（図 2-28）。また、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴って、自転車販売台数は増加傾向になっています（図 2-29）。

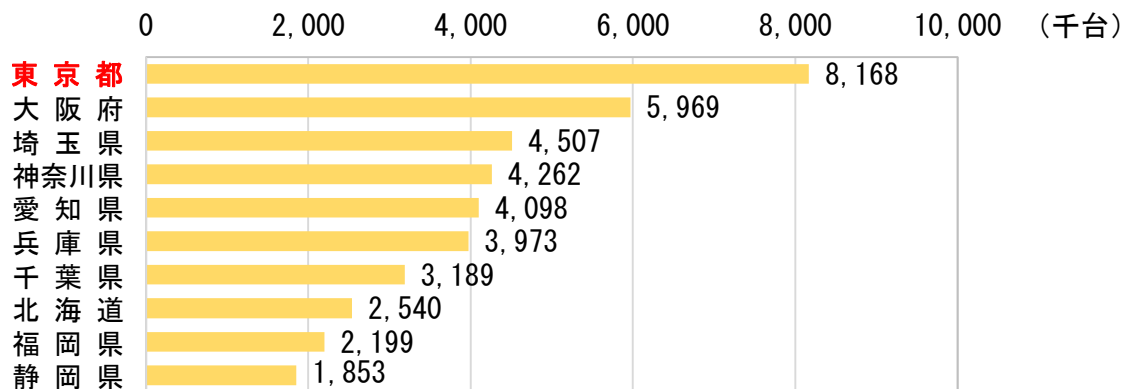


図 2-27 自転車保有台数（上位 10 都道府県）

出典：（一財）自転車産業振興協会資料から東京都作成

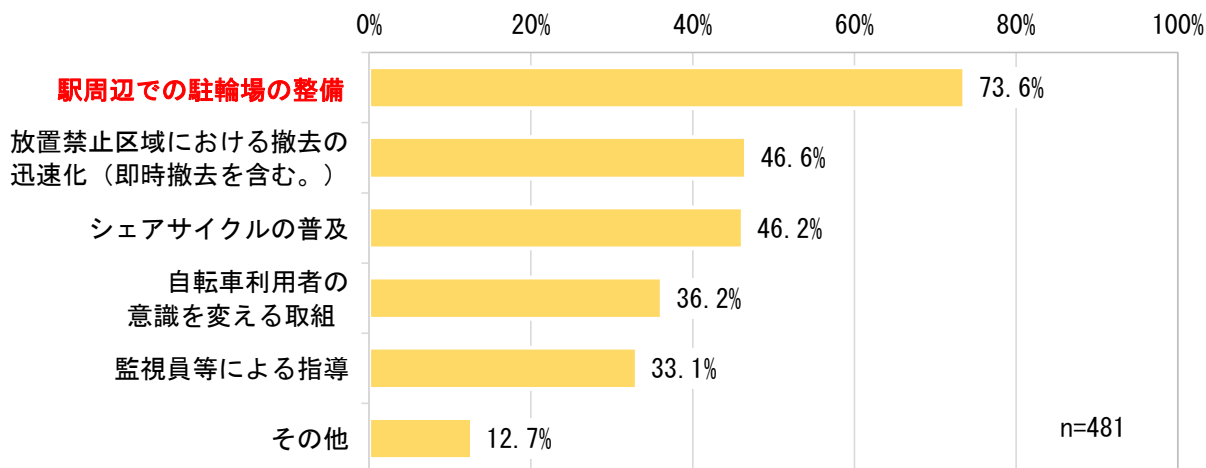


図 2-28 放置自転車を減少させるための有効な取組（都政モニターアンケート）

出典：東京都「都政モニターアンケート」

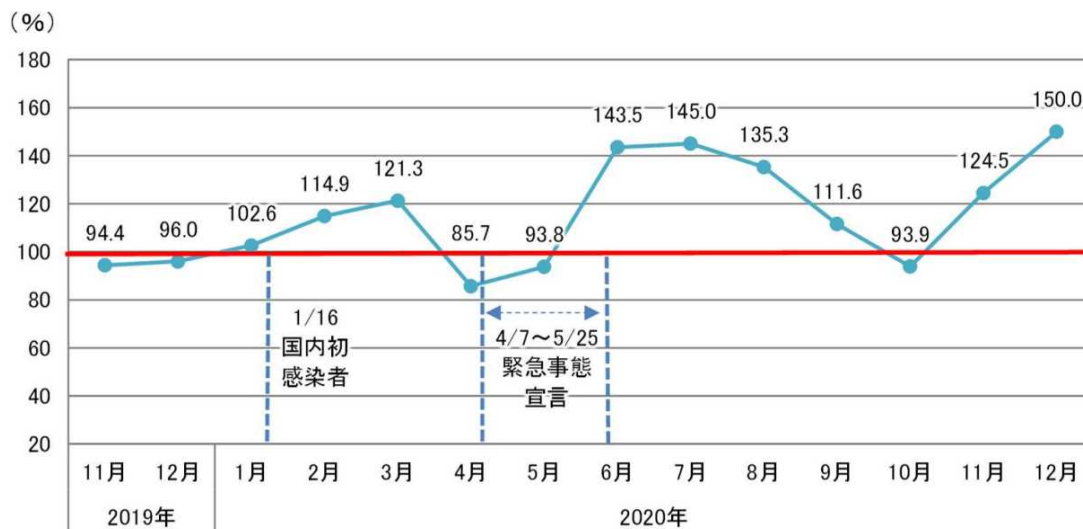


図 2-29 自転車販売の動向（前年同月比）

出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」（令和 3 年 5 月）

2.1.5 物流

路上における荷さばきは、駐車場を持たない小規模店舗への集配送や駐車場構造（高さ）の制約により物理的に入庫できない貨物車等が主な発生源になっており、10分未満の駐車が5割を占める一方で、1時間を超える駐車車両も見られます（図 2-30）。都心部では、路上荷さばき車両対策として、共同荷さばきスペースや貨物車用パーキングメーター等の設置（図 2-31）、コインパーキングを利用した荷さばきの実施（図 2-32）等の取組も進められています。また、入構時刻が指定されるために、工事現場周辺の路上で待機を行う工事関係車両についても、対策の検討が必要です（図 2-33）。

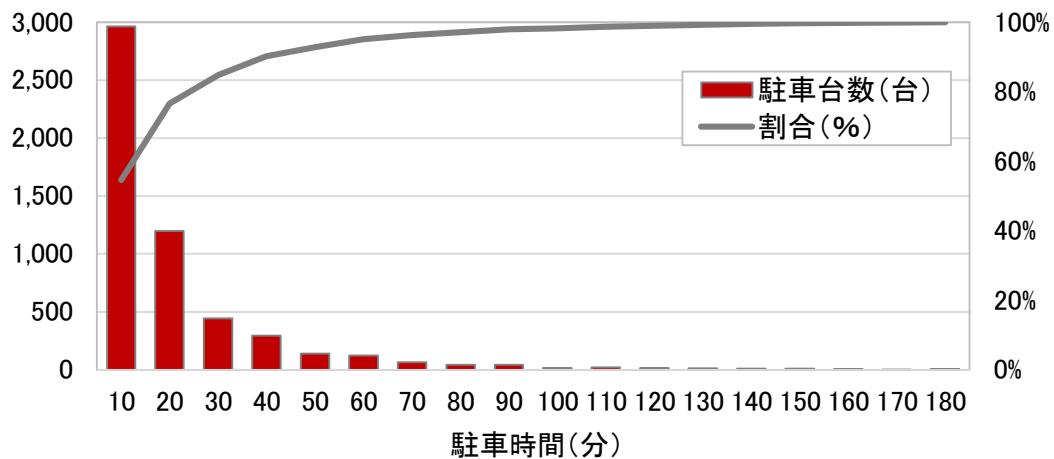


図 2-30 渋谷地区の路上駐車の駐車時間（荷さばき）

出典：渋谷区資料から東京都作成



共同荷さばきスペースを設けた例



貨物車用パーキングメーターを設置した例

図 2-31 共同荷さばき駐車スペースの設置例



図 2-32 コインパーキングでの荷さばきの例



図 2-33 路上待機を行う工事関係車両

2.1.6 観光バス

訪日外国人の増加にあわせ、東京都内を訪れる観光バスも急増し、観光地周辺での路上駐車が発生しています（図 2-34、図 2-35）。

東京都では、区市町村が観光バスに対する駐車施策に効果的に取り組めるよう、2019年に「観光バス駐車対策の考え方」を策定しています。



国道 17 号秋葉原地区（千代田区）

国道 15 号銀座地区（中央区）

図 2-34 観光バスの路上駐車状況

出典：左図：東京都都市整備局「観光バス駐車対策の考え方」（平成 31 年 3 月）

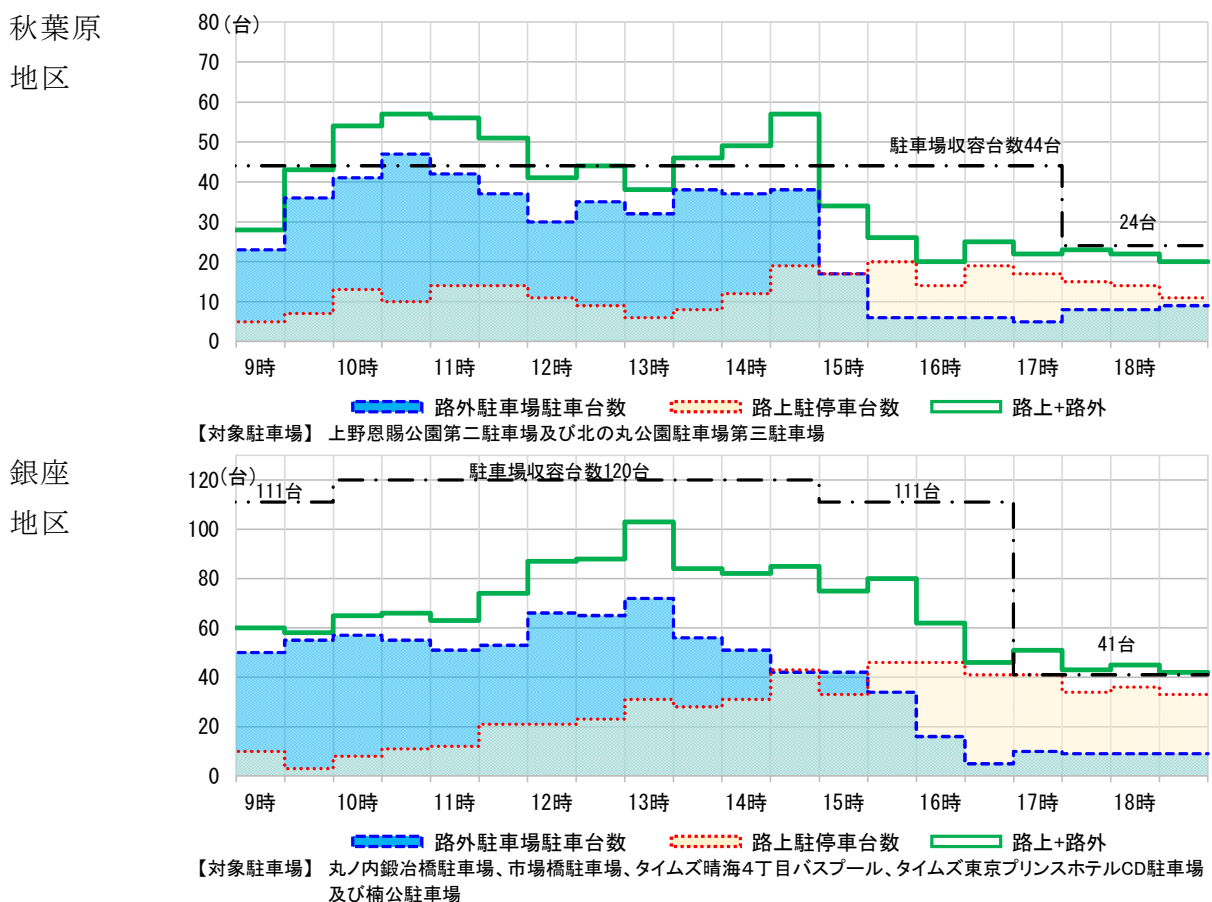


図 2-35 観光バス駐車場の時間帯別需給バランス（2018 年）

出典：東京都都市整備局「観光バス駐車対策の考え方」（平成 31 年 3 月）

2.1.7 客待ちタクシー

東京都内の主要駅には、タクシー乗り場が設置されているものの、待機可能な台数に対してタクシーが多く集まり、タクシー乗り場を先頭とする客待ちタクシーの待機列による車線の占有が発生しています（図 2-36）。

また、駅から離れた繁華街等の周辺では、客待ちタクシー等による路上駐停車に起因した渋滞等が生じています（図 2-37）。

東京都では、渋滞対策の一環として、タクシープール設置等による客待ちタクシー対策を進めています（図 2-38）。



新宿駅西口（新宿区）



道玄坂付近（渋谷区）

図 2-36 タクシー乗り場から延びる待機列

図 2-37 タクシーの路上での客待ち



池袋駅東口タクシープール（豊島区）



バスタ新宿内タクシー待機場所（渋谷区）



医療機関敷地内のタクシー乗り場（渋谷区）



道路脇のタクシーベイ（渋谷区）

図 2-38 客待ちタクシー対策例

2.2 まちづくり関連施策

2.2.1 歩行者空間創出から見た駐車対策

東京が成熟都市としての魅力を高めるためには、様々な人が集まる中心部において、居心地が良く歩きたくなる歩行者空間により、にぎわいを創出することが重要と考えられます。このような歩行者中心のまちの創出に向けては、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交錯を避け、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。

2020年には、国により車中心から人中心の空間に転換し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出を支援する事業として「まちなかウォークブル推進事業」や道路空間に歩行者の利便増進を図る空間を定める「歩行者利便増進道路（ほこみち）制度」（以下「ほこみち制度」という。）が創設されています。

東京都では、人が歩いて楽しむまちを創出する意欲ある活動を一体的に取りまとめ、広報・周知し、その活動を後押しする「パーク・ストリート東京」を展開しています（図 2-39、図 2-40）。



丸の内仲通り「丸の内ストリートパーク」

図 2-39 「パーク・ストリート東京」の例

出典：東京都都市整備局資料

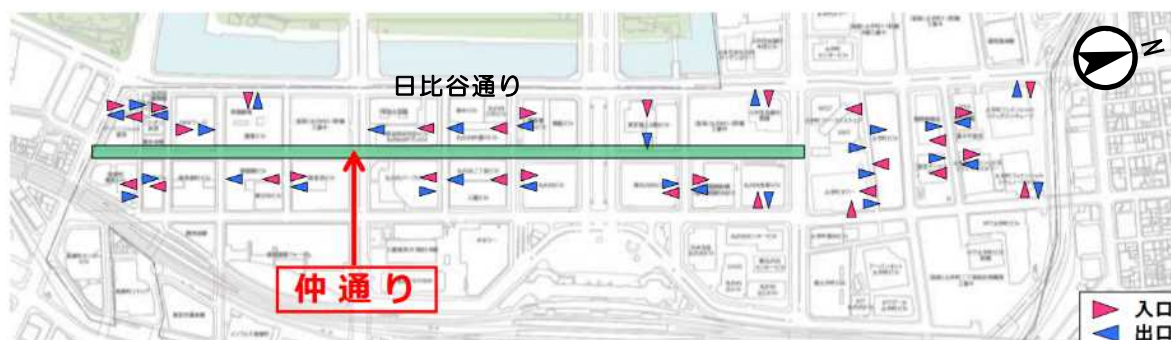


図 2-40 丸の内仲通りにおける自動車と歩行者との交錯回避の取組

出典：国土交通省資料

Column 人中心のまちづくりの推進に関する制度

○まちなかウォークアブル推進事業

「まちなかウォークアブル推進事業」は、都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出を目指して、まちなかづくりに取り組むエリア（滞在快適性等向上区域）を設定し、街路や公共空間の整備、沿道施設の一部開放等歩行空間の拡大や民間用地を活用した公共空間の整備等を官民一体で重点的・一体的に取り組む事業です。

○都市再生特別措置法に基づく駐車場法の特例措置

都市再生特別措置法に基づく駐車場法の特例として、滞在快適性等向上区域において、特定路外駐車場の設置の届出、にぎわいの中心となる道路への駐車場出入口の設置制限や附置義務駐車場の集約化等の制度が設けられています。



滞在快適性等向上区域における駐車場法の特例措置の概要

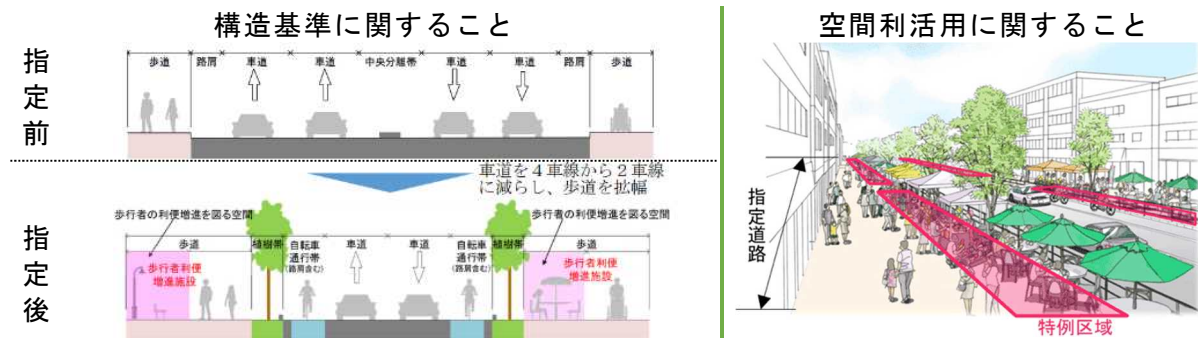
出典：国土交通省資料

○ほこみち制度

地区のにぎわい創出のためのイベントの場やオープンカフェとしての道路利用等、道路への新しいニーズとしての道路空間の活用への期待の高まりを受け、にぎわいのある道路空間を構築するための道路の指定制度として、「ほこみち制度」が創設されました。

この制度では、道路管理者が歩行者利便増進道路を指定し、その中に利便増進誘導区域を設けることで、カフェやベンチの設置等、占用許可基準を緩和（占用特例の適用）することが可能です。

また、公募による占用者選定の場合は最長 20 年の占用（公募しない場合は最長 5 年）が可能となります。



ほこみち制度の概要

出典：国土交通省資料

2.2.2 立地適正化の観点での駐車対策

東京都内においても、人口減少が見込まれ、都市施設の集約・誘導及び公共交通に関する施策を講じることによって、コンパクトなまちづくりが必要となる地区が出てきています。このような地区に対し、都市施設の適正な再配置を行うため、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が施行され、立地適正化計画が制度化されました。

都市機能を誘導する区域の指定と指定区域の駐車場へ向かう自動車と歩行者が交錯する恐れがある区域（駐車場配置適正化区域）及び駐車場の配置適正化を推進する施策を立地適正化計画に盛り込むことで、駐車場の配置適正化等を推進することが可能となっています（図 2-41）。

駐車場の配置適正化により、歩行者交通が集中する区域の外縁部に集約駐車場を配置することで、歩行者と自動車の交錯の削減、駐車場の出入口における歩道の交差箇所の減少による安全・快適な歩行環境の創出、自動車交通減少によるバス等の公共交通機関の運行の円滑化、連続する街並みの形成、土地の有効利用等が期待されます。今後、人口減少の局面に入る市町村等においては、コンパクトなまちづくりに向け、交通の側面から立地適正化を誘導していくことが求められます。

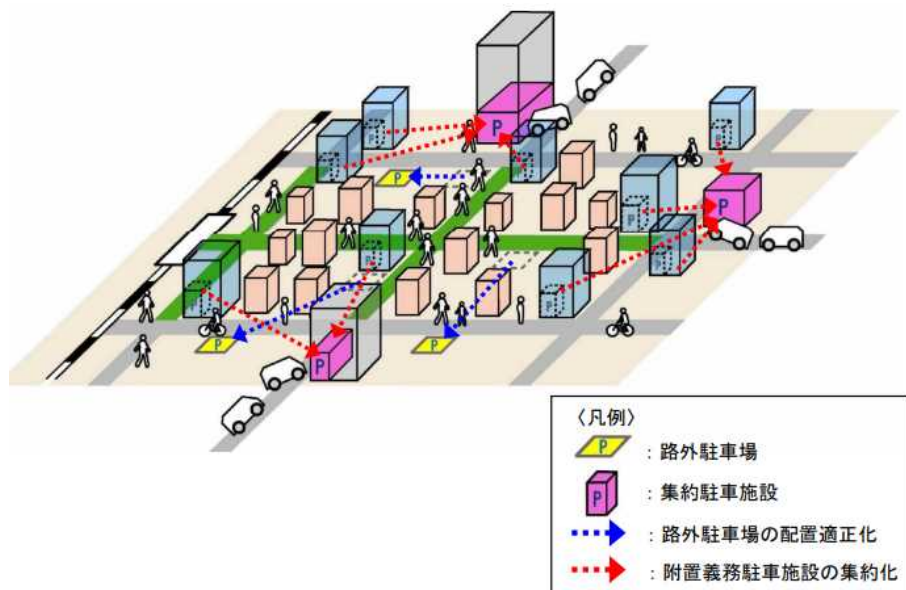


図 2-41 駐車場の配置適正化イメージ

出典：国土交通省資料

2.2.3 自転車レーン整備から見た駐車対策

東京都では、2021年5月に「東京都自転車活用推進計画」を定め、国や区市町村と連携して、連続した自転車通行空間の整備等を推進しています（図 2-42）。

一方、自転車通行空間を塞いでいる駐車車両によって自転車の通行に支障が発生している例も見られます（図 2-43、図 2-44）。



図 2-42 都道における今後 10 年間の自転車通行空間の整備



世田谷区・都道 423 号淡島通り

図 2-43 自転車通行空間を塞いでいる
駐車車両

出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」（令和3年5月）



文京区・都道 301 号白山通り

図 2-44 自転車通行空間に影響を与えない
駐車区画の整備例

出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」（令和3年5月）

2.2.4 地域公共交通から見た駐車対策

地域公共交通は、主に交通事業者の様々な取組により発展し、都心部の限られた道路空間において交通需要の適正化を図る等、駐車対策等の交通課題の解消に寄与しています。今後は地区の状況に応じた多様な主体の参画を促し、地域公共交通の魅力や利便性を高める取組を進めることが重要となっています。

地域公共交通の利便性向上の取組の一つとして、公共交通機関との連携を図る自転車シェアリングがあります。区市の境を越えた広域相互利用（図 2-45）やニーズが高い場所へのサイクルポートの設置（図 2-46）、簡単に利用できるスマートフォンアプリの提供（図 2-47）等が行われています。

今後の自動運転車の普及を見据え、様々なモビリティが相互に乘換えしやすいモビリティポート等の整備、MaaS*やビッグデータを活用した取組が必要となります。



※2020年7月時点で東京都内11区（千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、中野区）にて広域相互利用を実施

図 2-45 広域相互利用における利用回数・ポート数の推移（ドコモ・バイクシェア）

出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」（令和3年5月）



図 2-46 サイクルポートの設置例

出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」（令和3年5月）



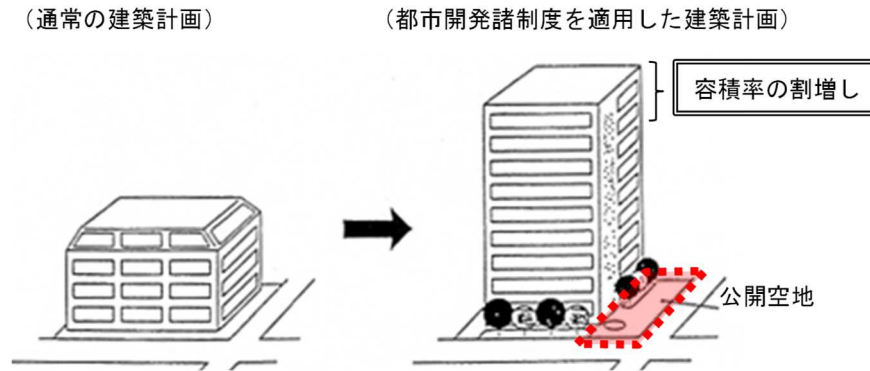
図 2-47 自転車シェアリングアプリ例

出典：世田谷区資料

*MaaS（Mobility as a Service）とは、一連の交通サービスとしてモビリティの最適化を図るため、複数の交通手段を組み合わせ、アプリ等により一括検索・予約・決済を可能とする取組等を指す。

Column 都市開発諸制度における公開空地の利用について

東京都は、都市開発諸制度（再開発等促進区を定める地区計画、高度利用地区、特定街区、総合設計）の活用によって整備された公開空地について、区市町が実施する自転車シェアリング事業のサイクルポートを設置できることとし、設置の促進を図っています。



都市開発諸制度における公開空地



公開空地におけるサイクルポートの設置例

2.2.5 路肩側の車道空間であるカーブサイドの活用

現在、路肩側の車道空間においては、道路交通法に基づく時間制限駐車区間（パーキングチケットやパーキングメーター）（図 2-48）や道路構造令に基づく一時的な停車スペースである停車帯が整備されている区間があります。東京都では、2022年3月に策定した「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」において、道路の再配分によって整備が可能となる路肩側の車道空間であるカーブサイドにおいては、これまでの歩道と車道で明確に分けられた道路空間としてだけでなく、歩行者の滞留空間やにぎわい空間、集配送車両の荷さばきスペース等多目的に利用できる空間として活用も検討することとしています。

現在、国道1号（永代通り）や国道15号（第一京浜）では、カーブサイドの活用策の一つとして、既存の車道空間にカーシェアリングポートや荷さばき用スペースを設置し、道路空間を転用する社会実験も行われています（図 2-49）。

カーブサイドの活用に向けては、限られたスペースに対して、地区におけるニーズを分析し、求めるべき機能や活用する場面、利用を認める車両の優先順位等の選定が重要となってきます。加えて、乗降や緊急退避スペースとしての活用も考えられます。

また、国土交通省の「社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会」において、路肩の柔軟な利活用（カーブサイドマネジメント）について、議論されています。



図 2-48 時間制限駐車区間の例（パーキングチケット）



チェーンで車道と分離されるカーシェアリングポート



荷さばきスペースとしての活用例

図 2-49 国道15号における社会実験の様子

2.2.6 防災・減災から見た駐車対策

我が国では、台風や地震等数多くの自然災害に見舞われてきましたが、近年はその被害が大規模化・激甚化しています。東京都内の東部地区には、海面水位よりも低い「ゼロメートル地帯」が広範囲に広がる（図 2-50）等、今後予想される大型風水害の発生による河川増水や浸水等に備え、建築物の上層階での避難スペースの確保等が求められています。

東京都では、都民の災害時の一時的な避難先の支援要請に向け、（一社）日本 DIY・ホームセンター協会及び（一社）日本ショッピングセンター協会と包括協定を締結しています。

また、葛飾区では浸水をしないフロアがある区有施設を洪水緊急避難建物として指定しており、一部の立体駐車場も指定されています。（図 2-51）。

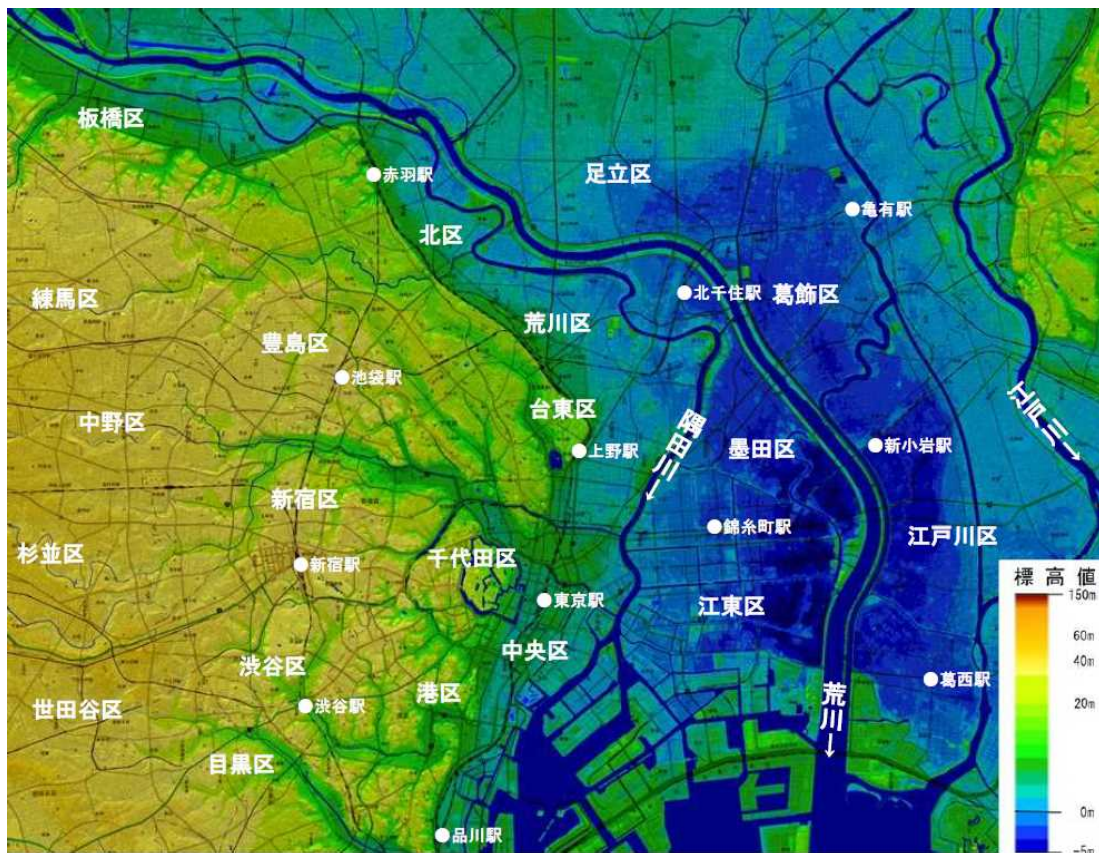


図 2-50 東部地区における標高値

出典：国土交通省資料



自走式立体駐車場を指定



駐車場出入口に掲出されるピクトグラム

図 2-51 「洪水緊急避難建物」の指定例（葛飾区、亀有パーキングリリオ）

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

2.3.1 ゼロエミッションビークル（ZEV）

東京都では、2019年12月に「ゼロエミッション東京戦略」を策定し、2050年に世界のCO₂排出量実質ゼロの実現に向けた取組を示しています。この中で、走行時にCO₂等を排出しないゼロエミッションビークル（ZEV）※1の普及促進を特に重点的に取り組む分野として、戦略の柱の一つに位置付けています。

ZEV普及プログラムにおいて、2030年までの普及目標として新車販売台数に占める割合は50%とし、あわせて、インフラ整備目標として公共用充電器を2025年度までに5,000基、公共用急速充電器を2030年度までに1,000基、水素ステーションを2030年度までに150か所を整備することとしています（図2-52）。

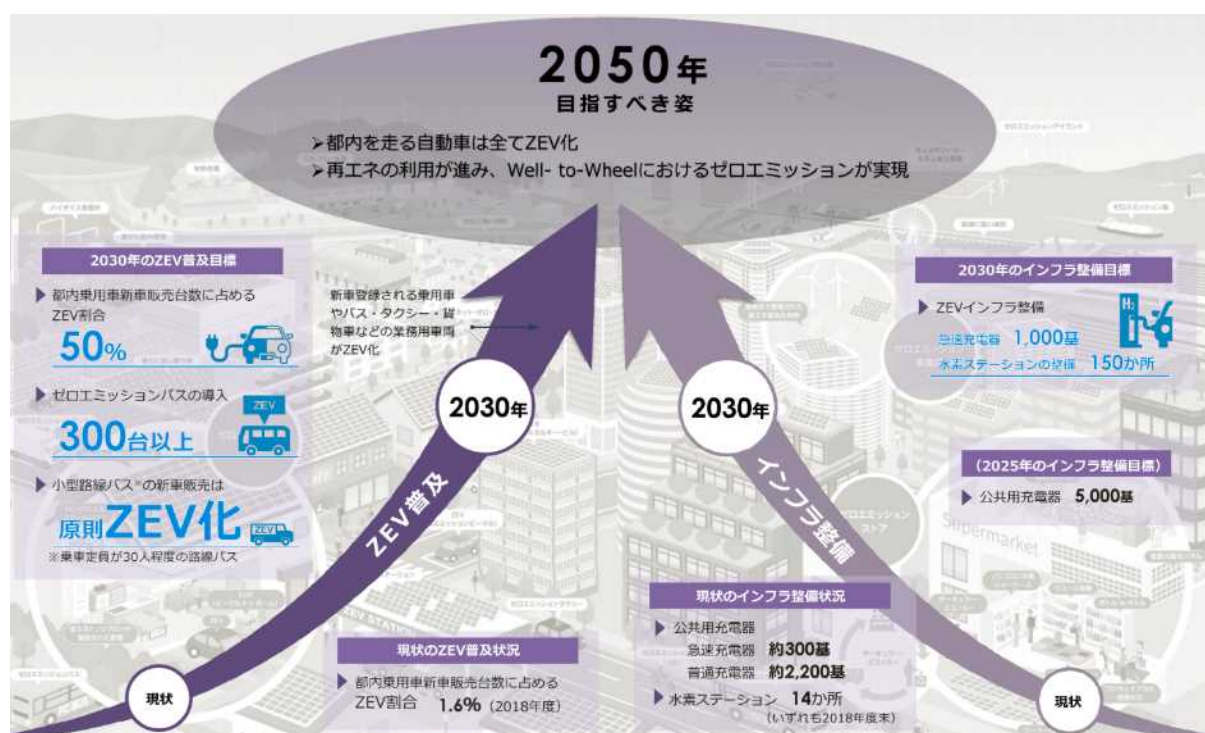


図 2-52 東京都における ZEV 普及目標

出典：東京都「ZEV普及プログラム」（令和元年12月）

※1 ゼロエミッションビークル（ZEV：Zero Emission Vehicle）は、電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）、燃料電池自動車（FCV）の総称

電気自動車やプラグインハイブリッド自動車の普及拡大に向けた取組として、充電設備（図 2-53）の導入費用等に対する補助等を実施しているほか、都有施設に公共用の充電設備の設置も進めており（図 2-54）、2024 年度までに都有施設に公共用充電器を 300 基以上設置するとしています。ただし、現在東京都内に設置されている急速充電器の大半が自動車販売店や整備工場等であり、目的地となり得る駐車場や商業施設等への引き続きの拡充が必要です（図 2-55）。



図 2-53 集合住宅における充電設備設置例

出典：東京都「ZEV 普及プログラム」（令和元年 12 月）



図 2-54 都有施設（立川合同庁舎）における充電器設置例

出典：東京都「ZEV 普及プログラム」（令和元年 12 月）

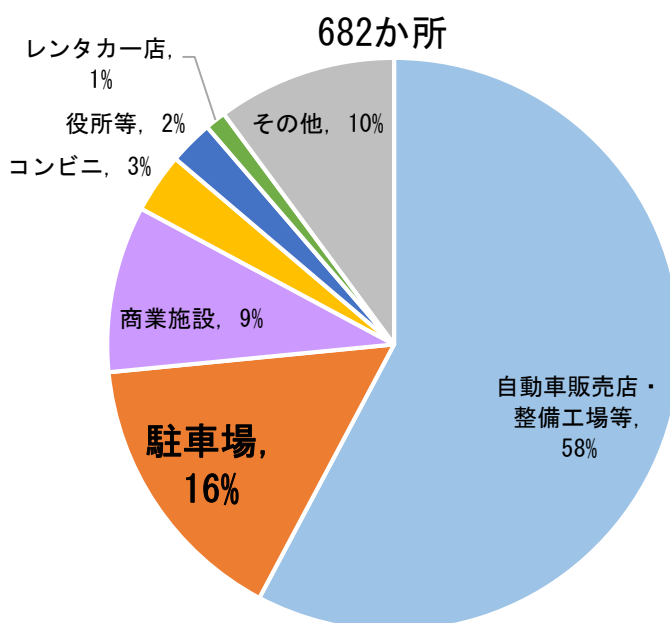


図 2-55 東京都内における急速充電器の設置状況（2021 年 9 月現在）

出典：CHAdemo 協議会資料から東京都作成

2021年9月現在、東京都内における燃料電池自動車向けの水素ステーションは、臨海部を中心に移動式も含めて22か所整備されています（図2-56）。

国では、2021年6月にグリーン成長戦略を改定し、商用車を含む各種モビリティの普及も見据えた水素ステーションに関する新たな政府目標（2030年1,000基）が設定され、燃料電池自動車の普及促進に向けた水素ステーション整備事業費補助金も設立されています。

また、現在主流となっている1時間で5～6台充填可能な水素ステーションより小型（1時間当たり1～2台程度充填可能）かつ初期費用が小さい、水素ステーションへの補助拡大も検討されています。

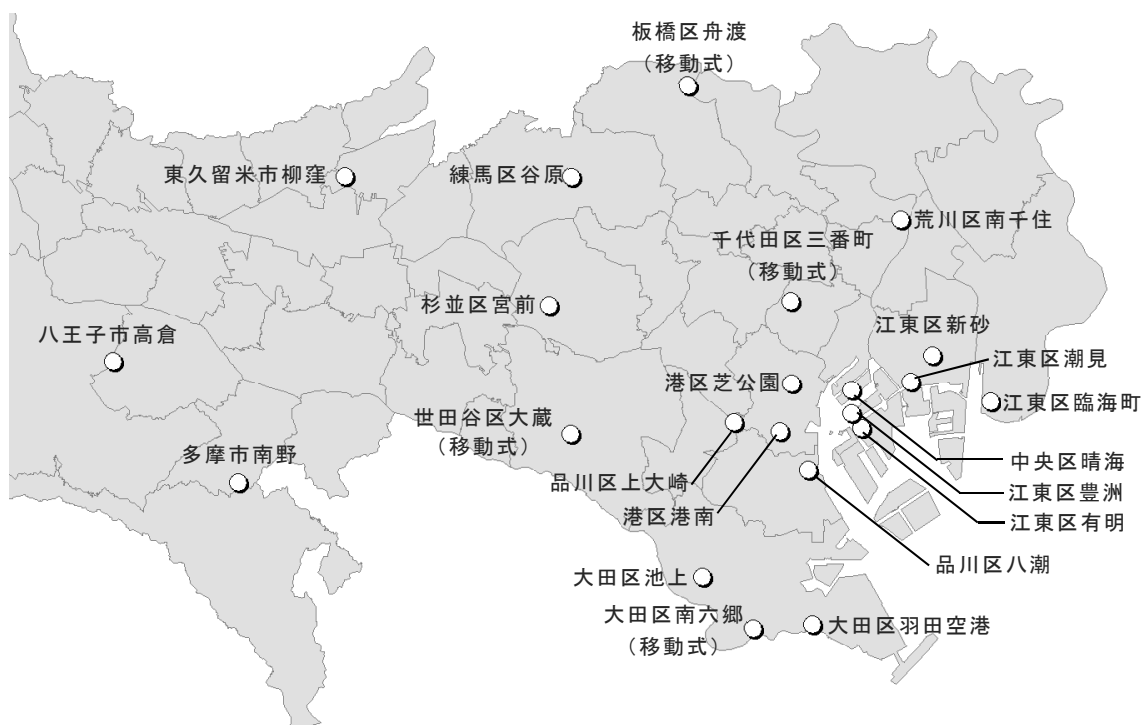


図 2-56 東京都内における水素ステーションの設置状況（2021年9月現在）

出典：燃料電池実用化推進協議会資料から東京都作成

2.3.2 デジタルトランスフォーメーション（DX）化の進展

現在の駐車場は、駐車料金や満空情報をはじめとする様々なデータやデジタル技術が共有・オープンデータ化がなされていないため、十分活用できていない現状があり、DX化に向けたデータシステムの構築を図る必要があります。

また、DX化の進展により、MaaSの活用による他の交通機関との連携やフレキシブルな料金変更による需給への対応が期待されます（表 2-1）。

表 2-1 駐車場のDX化の流れのイメージ

| | | 現状 | 駐車場の変化 | | | | | | | |
|-----------------|------------------------|--|---|------------------------|--------|------------|---------------|----------|-----------------|---|
| フェーズ1 | 推奨・誘導 | <p>満空情報が共有されていない駐車場も多い。</p>  <p>出典：(公財)東京都道路整備保全公社「s-park」</p> | <p>地区の駐車場の料金や満空情報をはじめとするデータのオープンデータ化により、最適な駐車場の推奨を行う。あわせて、渋滞や歩行者との交錯を避けた駐車場までの適切なルートでの誘導を実現</p> | | | | | | | |
| フェーズ2 | 予約・決済 | <p>オンライン予約可能なサービスが出現しはじめたものの、依然として現金のみ対応の精算機も散見される。</p>  <p>現金のみ対応の精算機の例</p>  <p>オンライン予約可能なサービスの例 下図出典：akippa(株)資料</p> | <p>オンライン予約・決済等が可能となることで、MaaSの活用による他のモビリティとの連携や障害者等区画の予約による適正利用化、ロック板等の削減による誰もが利用しやすい駐車場を実現</p> | | | | | | | |
| フェーズ3 | 需給調整 | <p>曜日や繁忙期での料金変動例はあるが、リアルタイムな料金変動例は見られない。</p> <table border="1" data-bbox="359 1787 758 1953"> <tr> <td>通常期料金</td> <td>多客期料金 (GW・夏休み・年末年始)</td> </tr> <tr> <td>1,530円</td> <td>2,140円(注1)</td> </tr> <tr> <td>1日目 150円/30分毎</td> <td rowspan="2">通常期料金と同じ</td> </tr> <tr> <td>2日目以降 300円/1時間毎</td> </tr> </table> <p>出典：(一財)空港支援機構 羽田 P2・P3 駐車場資料</p> | 通常期料金 | 多客期料金 (GW・夏休み・年末年始) | 1,530円 | 2,140円(注1) | 1日目 150円/30分毎 | 通常期料金と同じ | 2日目以降 300円/1時間毎 | <p>リアルタイムな料金変動により、駐車場の需要に即時対応して、駐車場の需給調整を実現</p> |
| 通常期料金 | 多客期料金 (GW・夏休み・年末年始) | | | | | | | | | |
| 1,530円 | 2,140円(注1) | | | | | | | | | |
| 1日目 150円/30分毎 | 通常期料金と同じ | | | | | | | | | |
| 2日目以降 300円/1時間毎 | | | | | | | | | | |

MaaS との連携に当たり、地区のイメージと連動したデザインを取り入れる等の駐車場のイメージアップを図りつつ、駐車場に他のモビリティの駐車スペースやシェアリングポートを設置することが求められます（図 2-57）。

また、リアルタイムな料金変動により地区の中心部と外縁部で駐車料金の差を設けて、外縁部の集約駐車場へ誘導を行うとともに、集約駐車場にシェアリングポート等を設けた自動車と他のモビリティをつなぐモビリティハブ化（図 2-58）することで、集約駐車場と目的施設との間の移動に資する施設となることが期待されます。



電動キックボードシェアリング（渋谷区）

バイクシェアリング（新宿区）

図 2-57 シェアリングポートの例

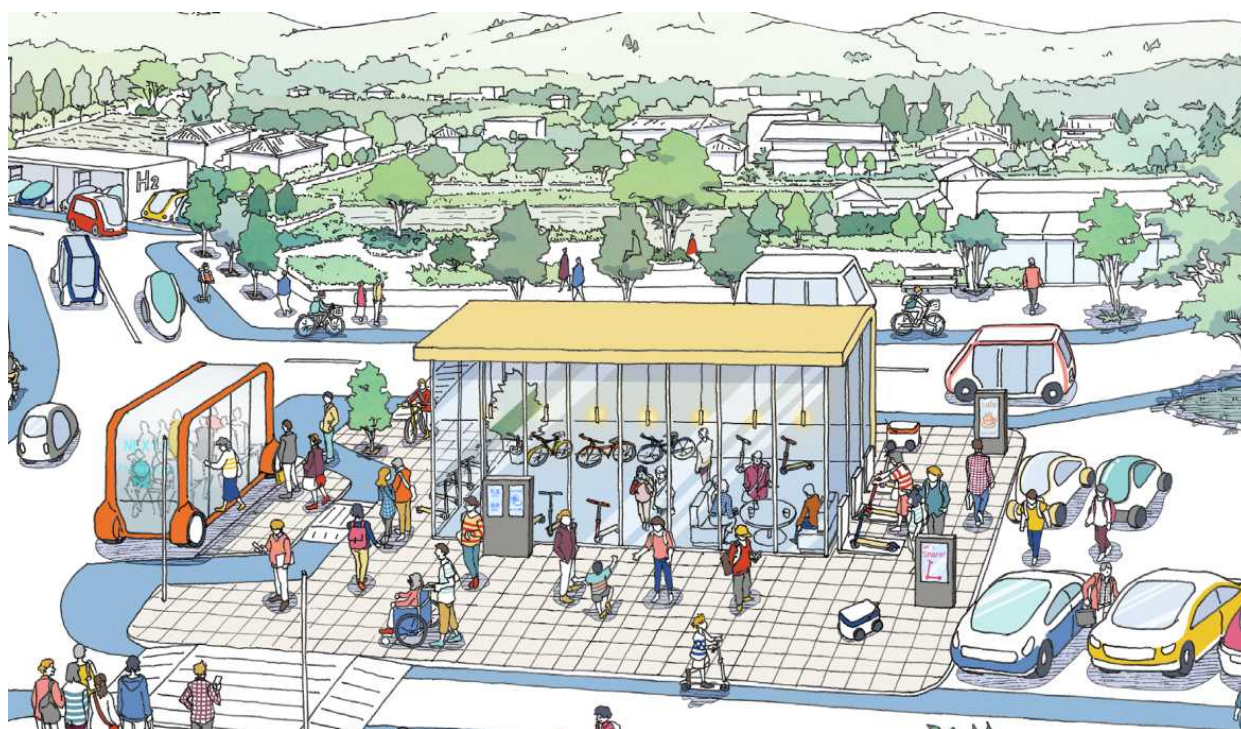


図 2-58 モビリティハブイメージ

出典：国土交通省資料

2.3.3 新たなモビリティ

自動車をはじめとするモビリティの分野では、CASE（**C**onnecte**d**：接続、**A**utonomous・**A**utomated：自立走行、**S**hared：共有、**E**lectric：電動）と呼ばれる新たな領域での技術革新が進んでいます。今後の新たなモビリティは、小型化、電動化、自動化に向かいながら、普及していくことが想定され（表 2-2）、超小型モビリティを活用したシェアリングサービスについての実証実験が実施されています。（図 2-59）。

このため、既存の車両とは異なる特性を持つ新たなモビリティについて、地区における位置付けを明確にするとともに、これらのモビリティを受け入れる駐車環境について検討が必要です。

表 2-2 普及が想定されるモビリティ

| 小型バス・カート | | 超小型モビリティ | パーソナルモビリティ | 自動宅配ロボット |
|---|---|---|--|---|
| e-Palette | eCOM-10 | C⁺pod | 電動キックボード | 楽天 UGV |
|  |  |  |  |  |
| 出典：トヨタ自動車(株)資料 | 出典：大分市資料 | 出典：トヨタ自動車(株)資料 | 出典：経済産業省資料 | 出典：経済産業省資料 |
| (全長×全幅×全高) 5,255×2,065×2,760mm | (全長×全幅×全高) 4,995×2,000×2,425mm | (全長×全幅×全高) 2,490×1,290×1,550mm | (全長×全幅×全高) 1,228×536×1,186mm | (全長×全幅×全高) 1,715×750×1,600mm |
| 最高速度 19km/h 乗車人数 20名 | 最高速度 19km/h 乗車人数 16名 | 最高速度 60km/h 乗車人数 2名 | 最高速度 18km/h 乗車人数 1名 | 最高速度 15km/h 最大積載量 50kg |
| NAVYA ARMA | AR-07 | COMS | 電動車椅子 | DeliRo |
|  |  |  |  |  |
| 出典：(株)マクニカ資料 | 出典：ヤマハ発動機(株)資料 | 出典：トヨタ車体(株)資料 | 出典：(株)キュリオ資料 | 出典：(株)ZMP資料 |
| (全長×全幅×全高) 4,750×2,110×2,640mm | (全長×全幅×全高) 3,960×1,355×1,840mm | (全長×全幅×全高) 2,395×1,095×1,495mm | (全長×全幅×全高) 890×540×890mm | (全長×全幅×全高) 962×664×1,089mm |
| 最高速度 25km/h 乗車人数 15名 | 最高速度 19km/h 乗車人数 7名 | 最高速度 60km/h 乗車人数 1名 | 最高速度 5.5km/h 乗車人数 1名 | 最高速度 6km/h 最大積載量 50kg |

出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」（2022年3月）



図 2-59 超小型モビリティのシェアリング実証実験の様子（横浜市の場合）

出典：国土交通省「地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック」（令和3年）

Column 新たなモビリティに関する動き

○超小型モビリティの認定制度

国土交通省では、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人乗り程度の車両を超小型モビリティと定義し、2013年1月に公道走行を可能とする認定制度を創設しています。

○新たな車両区分の提示

技術の進展等によるモビリティの多様化を受け、警察庁において「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」にて、多様な交通主体全てにとっての新たな交通ルール等の在り方について、幅広い検討が行われ、2021年12月に報告書が提示されました。同報告書において、最高速度及び車体の大きさが一定以下のモビリティについて道路交通法上の車両区分として、新たに「歩道通行車」（一部の搭乗型移動支援ロボットや電動車椅子）、「小型低速車」（電動キックボードや一部の搭乗型移動支援ロボット等）、「既存の原動機付自転車等」の3類型を設け、その車両区分に応じて、通行区分等の交通ルールを適用すべきとの提案がなされています。

❖ 電動キックボードについて

同報告書において、電動キックボードを新たな車両区分の小型低速車に位置付け、最高速度20km/h、運転免許は不要とするものの一定の年齢制限、ヘルメットの着用を推奨、歩道通行時は速度制限等の自転車と類似した交通ルールを適用するとの提案がなされています。

❖ 自動歩道通行車について

同報告書において、歩道通行車のうち、無人走行する自動配送ロボットや無人走行する車椅子等に適用する分類を創出し、法的な位置付けを明確化し、最高速度6km/h、信号や道路標識等に従う、横断歩道を横断等の歩行者相当の交通ルールに従うとの提案がなされています。

国における新たなモビリティの交通ルール等の在り方の検討状況

| | 歩道通行車 | 小型低速車 | 既存の原動機付自転車等 | 自動歩道通行車 |
|----------------------|---|---|--|---|
| 車両区分 |  |  |  |  |
| 大きさ 長さ 幅 高さ | 電動車椅子相当 120cm 70cm 120cm | 普通自転車相当 190cm 60cm | — | 電動車椅子相当 120cm 70cm 120cm |
| 速度 | 6～10km/h 以下 | 15～20km/h 以下 | 15～20km/h 超 | 6km/h |
| 通行場所 | 歩道・路側帯 (歩行者扱い) ※立ち乗り・座り乗り で区分しない。 | 車道、普通自転車 専用通行帯、自転車 車道 | 車道のみ | 歩道 ※歩行者相当の交通ル ールに従う。 |

出典：警察庁資料から東京都作成

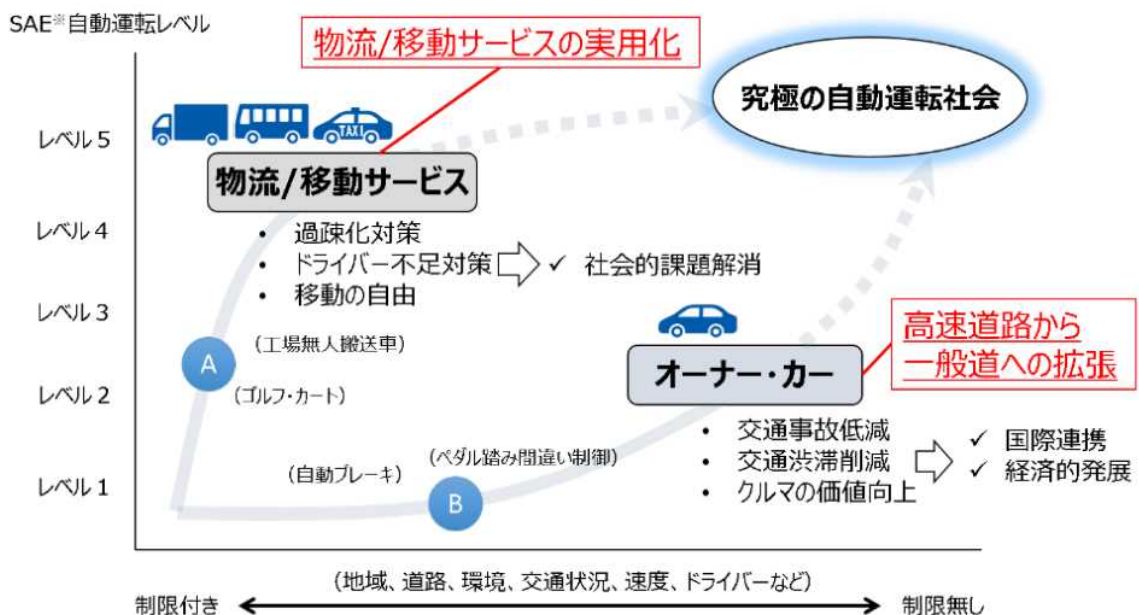
こうした内容を踏まえて、2022年3月に道路交通法の一部を改正する法律案が国会に提出されています。

2.3.4 自動運転技術

東京都では、「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」において、自家用車よりも移動・物流サービスが先に自動運転車が普及し、2040年代においても自動運転車と非自動運転車が混在する状況を想定しています（図 2-60）。自動運転技術の普及を見据えて、車道空間の再配分や駅前広場の再構築、都市づくりと連携した駐車場配置等に向けて検討していくこととされており、駐車場に求められるニーズは現在と大きく変化することが想定されます。

現在、自動運転による移動サービスの実現に向けて、東京都内でも西新宿、臨海部、丸の内等各地で様々な実証実験が行われています（図 2-61）。

また、警察庁が開催する「自動運転の実現に向けた調査検討委員会」では、2022年度を目途とした限定地域での「運転者」の存在を前提としない遠隔監視のみの自動運転移動サービス（レベル4）の実現に向けて、必要な制度の方向性を検討しています。



※SAE (Society of Automotive Engineers) : 米国の標準化団体

出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」（2022年3月）

図 2-60 自動運転車の普及予測



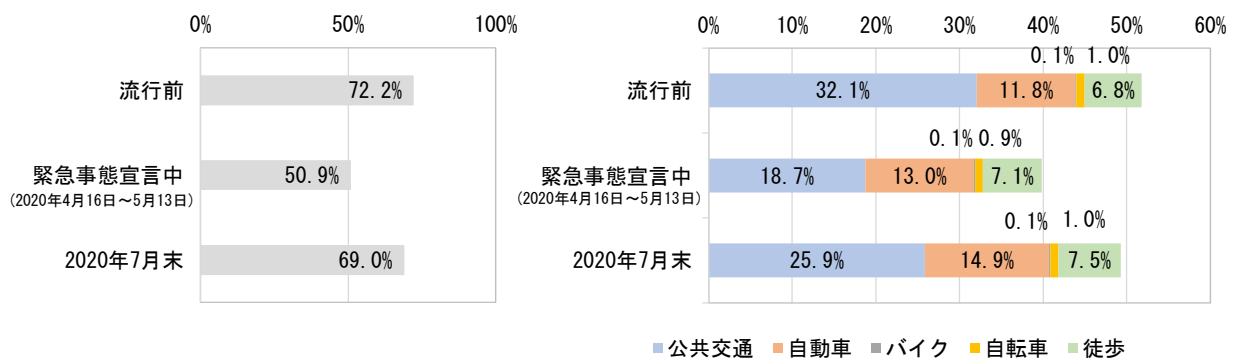
図 2-61 自動運転車の実証実験の様子

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

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、在宅勤務や外出自粛等、人々の生活や行動様式が大きく変化しています。

これに伴い、外出率の減少、自動車や徒歩、自転車の利用増加、公共交通利用の減少（図 2-62、図 2-63）、短距離移動の増加、EC サイト利用増加に伴う宅配物流の増加、フードデリバリーの利用拡大等の変化が見られます。

新しい日常に対応する観点から、密閉、密集、密接の 3 密を回避する歩行者空間の創出や近距離移動時の密集回避のために利用される自転車が移動しやすい環境の整備等、多様なライフスタイルに対応した、人中心のまちづくりの実現の重要性が高まっています。



※公共交通には、鉄道、バス、タクシーを含む。
 ※その他、不明を除くため、合計値は 100%にならない。

図 2-62 外出率と交通機関別利用率の変化

出典：国土交通省資料から東京都作成

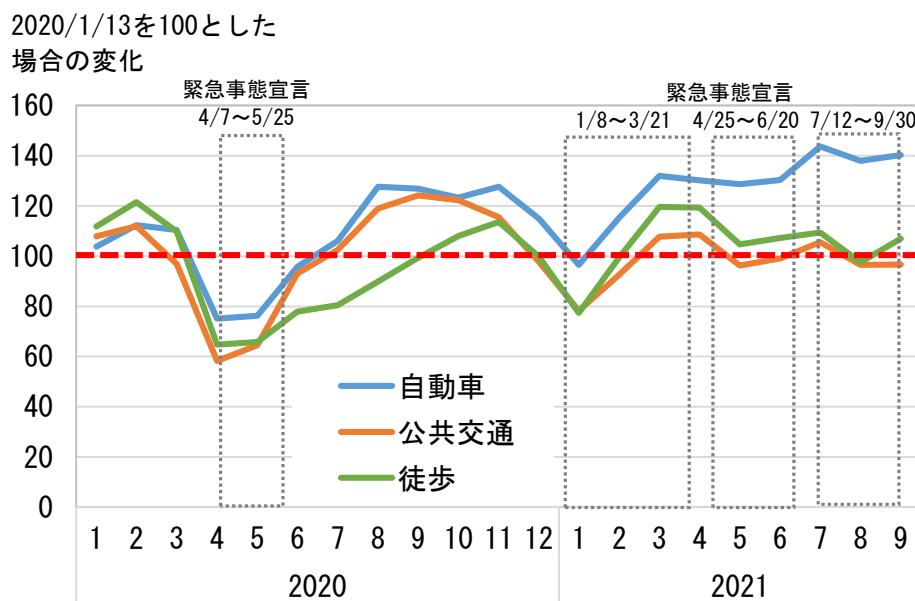


図 2-63 交通機関別移動傾向の変化（東京 23 区）

出典：Apple Inc. 資料から東京都作成

2.4 現状を踏まえた課題

第2章での課題を取りまとめると以下のとおりです。

表 2-3 現状を踏まえた課題一覧 (1/2)

| 項目 | 現状 | 課題 |
|---------------------|--|--|
| 2.1.1 駐車場 | <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の整備の推進により駐車整備台数は着実に増加 ・地域特性に応じた附置義務基準の設定や駐車場の集約が可能な地域ルール制度を創設 ・同一地区内でも駐車料金は駐車場により多様に設定 ・ユニバーサルデザインを考慮した駐車場の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場施設の供給量は、需要量を上回り有閑スペースが発生 ・地域ルール制度対象地区以外においても、駐車場の余剰や荷さばき車の問題が発生 ・駐車料金による自動車流入抑制や利用率の平準化が必要 ・引き続き、誰でも使いやすいユニバーサルデザイン化の推進 |
| 2.1.2 自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ・都心部や駅周辺を中心に依然として自動車の路上駐車が発生 ・カーシェアリングの利用が増加傾向 | <ul style="list-style-type: none"> ・短時間の路上駐車対策が必要 ・利便性の高いカーシェアリングポートの設置が必要 |
| 2.1.3 自動二輪車、原動機付自転車 | <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル駅周辺や繁華街を中心に路上駐車が発生 ・利用者の約6割が駐車場箇所に不満 | <ul style="list-style-type: none"> ・自動二輪車や原動機付自転車の利用者のニーズに応じた駐車場の拡充が必要 |
| 2.1.4 自転車 | <ul style="list-style-type: none"> ・区部を中心に駅周辺での放置自転車が多い駅が存在 ・新型コロナウイルス感染症の拡大を受け、自転車販売台数は増加傾向 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅前における有効な自転車駐車場整備が引き続き必要 ・自転車利用者のニーズに合った立地における自転車駐車場の確保が必要 |
| 2.1.5 物流 | <ul style="list-style-type: none"> ・路上における荷さばきは、短時間駐車が大半 ・工事関係車両の現場周辺における路上待機の発生 | <ul style="list-style-type: none"> ・荷さばき車両の路外への誘導と共に、他車に影響を与えない路上荷さばきスペースが必要 ・工事現場周辺における路上待機車両への対応が必要 |
| 2.1.6 観光バス | <ul style="list-style-type: none"> ・観光客の乗降や待機による路上駐車が発生 ・観光バス用駐車場が不足 | <ul style="list-style-type: none"> ・観光バスの路上駐車対策が必要 |
| 2.1.7 客待ちタクシー | <ul style="list-style-type: none"> ・待機可能な車両数以上のタクシーが集まり、待機列が周辺道路による車線の占有が発生 ・繁華街等の周辺では客待ちタクシー等による路上駐停車に起因した渋滞等が発生 | <ul style="list-style-type: none"> ・他の一般車両に影響を与えないような待機場所の確保等の路上客待ちタクシー対策が必要 |

表 2-4 現状を踏まえた課題一覧 (2/2)

| 項目 | 現状 | 課題 |
|--------------------------------|--|---|
| 2.2.1 歩行者空間創出から見た駐車対策 | ・まちなかウォークアブル推進事業やほこみち制度設立等、歩行者空間創出の機運の高まり | ・人中心のまちづくり施策と連携して、駐車場配置や歩行者と交錯を避ける都市空間の形成が必要 |
| 2.2.2 立地適正化の観点での駐車対策 | ・立地適正化計画により、人口減少が見込まれる地区等において、駐車場を含めた都市施設の配置適正化推進が可能 | ・コンパクトなまちづくりに向け、交通の側面から立地適正化の誘導等が必要 |
| 2.2.3 自転車レーン整備から見た駐車対策 | ・自転車通行空間を塞いでいる駐車車両により、自転車の通行に支障が発生 | ・自転車通行空間を阻害しない駐車場の整備等が必要 |
| 2.2.4 地域公共交通から見た駐車対策 | ・今までは交通事業者により地域公共交通が発展 | ・地区の状況に応じた多様な主体の参画を促し、地域公共交通の利便性向上が必要 |
| 2.2.5 路肩側の車道空間であるカーブサイドの活用 | ・パーキングチケットやパーキングメーター、停車帯が整備されている区間が存在 | ・地域ニーズを分析し、多目的利用できる空間としてカーブサイドの活用に向けた検討が必要 |
| 2.2.6 防災・減災から見た駐車対策 | ・台風や地震等の自然災害の被害が大規模化・激甚化 | ・今後予想される大型風水害による浸水等に備え、避難スペースの確保が必要 |
| 2.3.1 ゼロエミッションビークル(ZEV) | ・ゼロエミッション東京戦略を策定し、ZEV普及を推進 | ・ZEV用インフラの整備促進補助の拡充等、環境負荷低減に向けた取組が必要 |
| 2.3.2 デジタルトランスフォーメーション(DX)化の進展 | ・駐車場ではデータとデジタル技術の活用が不十分 | ・オープンデータ化やDX化へ向けたデータシステムの構築が必要 ・MaaSとの連携に向け、自動車と他のモビリティのポート等の設置が必要 |
| 2.3.3 新たなモビリティ | ・新たなモビリティは、小型化、電動化、自動化し、短期的な普及を想定 | ・新たなモビリティの位置付けの明確化及び受け入れる駐車環境の検討が必要 |
| 2.3.4 自動運転技術 | ・自動運転技術の普及により、駐車場に求められるニーズの変化を想定 | ・新しい技術への対応を意識した駐車対策の検討が必要 |
| 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 | ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、生活や行動様式が大きく変化 | ・新しい日常に対応する歩行者空間の創出や自転車の移動環境の整備が必要 |