

## 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

### 3.1 目指すべき将来像

『『未来の東京』戦略』、「都市づくりのグランドデザイン」及び「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」を踏まえて、今後の東京都の駐車対策における基本的な考え方を取りまとめる上で、目指すべき将来像を設定しました。目指すべき将来像の目標年次は、都市内交通に従来のガソリン車や非自動運転車(レベル2以下)の混在が想定される2040年代としますが、おおむね10年後(2030年頃)も含め段階的に設定することとします。

#### 東京の都市づくりの戦略

- 緑豊かな歩行者空間等道路の活用・再編を通じた人中心の魅力の高い空間を創出し、人・モノ・情報の自由自在な移動と活発な交流を実現する。
- 長期的な視点に立った災害対策やCO<sub>2</sub>フリー社会の実現に向けた都市づくりを図ることによって、都民の安全・安心と、東京ならではの良好な街並みが両立した都市を目指す。
- 集約型の地域づくりを進め、少子高齢・人口減少社会においても、都市経営コストの効率化を図りながら、利便性の高い生活と活発な都市活動を実現する。
- デジタルトランスフォーメーション(DX)の推進により「スマート東京」を実現する。
- 三密を回避し、新しい日常に対応する、サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した強靱で持続可能な都市づくりを実現する。

東京都「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(令和3年3月)

#### 目指すべき将来像(2040年代)

- ◆ ゼロエミッション東京の実現に向け、道路空間の再配分等により、人中心の魅力の高い空間を創出し、居心地がよく歩きたくなるウォークアブルなまちづくりを実現します。
- ◆ サステナブル・リカバリーの観点を踏まえつつDXを推進し、コンパクトでスマートな都市を実現します。

## ゼロエミッション東京

2050年にCO<sub>2</sub>排出実質ゼロを目指し、2030年のカーボンハーフを実現するため、再生可能エネルギーやグリーン水素の活用等、あらゆる手段を用いて具体的な取組を推進します。



出典：東京都『『未来の東京』戦略』（令和3年3月）

## ウォーカブルなまちづくり

新たなまちの魅力向上へ向けた公共空間の活用促進を図り、都市のにぎわいや魅力を創出するための取組を推進します。



出典：東京都『『未来の東京』戦略』（令和3年3月）

## DXの推進

ICTを活用し、シームレスな移動を可能とするMaaSや5Gを活用した自動運転環境の整備等の取組を推進します。



出典：東京都『『未来の東京』戦略』（令和3年3月）

## 新型コロナ危機を契機とした都市づくり

サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した強じんて持続可能な都市づくりを推進（自転車利用環境の更なる充実等）します。



出典：東京都『『未来の東京』戦略』（令和3年3月）

目指すべき将来像の実現に向けて、以下の五つの検討の方向性について、重点的に推進します。

### 方向性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）

- ・まちなかウォークアブル推進事業やほこみち制度等を活用した歩行者空間の創出や自転車利用環境の充実、緑のネットワーク形成等の多様な施策と連携しながら、地区の状況に応じた課題に対し、駐車場の地区マネジメントを推進します。
- ・東京都駐車場条例の対象である自動車（四輪車）だけでなく、自動二輪車、自転車や荷さばき車両、観光バス等も含めたあらゆるモビリティを包含した駐車対策を推進します。

### 方向性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）

- ・利用率の低い既存の駐車場をハード、ソフト施策の組合せにより利活用します。
- ・路上駐車取締りとの連携強化にあわせて、路上での駐車が必要となる車両への対応として、カーブサイド（路肩側の車道空間）を荷さばき空間として活用する等の路上駐車対策を推進します。

### 方向性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

- ・地域ルール of 策定促進や立地適正化計画の策定等と連携しながら、駐車場の配置適正化等による地区の課題解決に資する総合的な駐車対策を推進します。
- ・地区ニーズも踏まえ、駐車場のユニバーサルデザイン化を推進します。

### 方向性④

#### CO<sub>2</sub>実質ゼロや防災・減災

- ・環境負荷の少ないモビリティの普及促進のため、EV等に対応した駐車場の充実に向けた取組を推進します。
- ・災害時の一時避難場所としての活用等の防災・減災に寄与する、駐車場の機能強化を推進します。

### 方向性⑤

#### MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応

- ・MaaSの活用や今後の自動運転車（レベル3以上）の普及、シェアリングサービスの拡大、電動化された超小型モビリティ等の新たなモビリティに対応した駐車場の在り方について検討します。

## 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

目指すべき将来像を実現するために、東京都の駐車対策における検討の方向性に沿った主な施策を整理しました。

### 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）

#### (1) 人中心のまちづくりと連携した駐車対策の推進

- ❖ 歩行者空間の創出へ向けた施策と連携した取組の推進
- ❖ 路上駐車への抑制に向けた取組の推進
- ❖ 路上荷さばきや沿道施設利用時の路上駐車への対策等の推進

#### (2) 道路空間の再編に際し、様々なモビリティの駐車・乗降スペースの確保の検討

- ❖ 様々なモビリティ等の通行空間、駐車・乗降スペースの確保等に向けた取組の推進
- ❖ 周辺路線の道路空間の活用を含めた駐車施設の適正配置の推進
- ❖ 民間開発とあわせた駐車スペース、乗降場の確保に向けた取組の推進

#### (3) 需要に応じた共同荷さばきスペースの複数配置、にぎわいの連続性を断しない車両動線の検討

- ❖ 共同荷さばきスペースを複数配置する取組の推進
- ❖ 路上荷さばき需要へ対応した取組の推進
- ❖ 歩行者空間の創出に向けた取組の推進
- ❖ 歩行者中心の道路空間への車両進入の抑制に向けた取組の推進

#### (4) 人中心のまちづくりに向けた、あらゆるモビリティを対象（自転車、自動二輪車・原動機付自転車、観光バス、荷さばき貨物車、工事関係車両等）とした駐車対策の検討

- ❖ 地区の需要が高いモビリティに係る駐車スペースの確保に向けた取組の推進
- ❖ 自動二輪車駐車場の確保に向けた取組の推進
- ❖ サイクルポートを交通利便性の高い場所へ整備する取組の推進
- ❖ 路外における荷さばきスペース確保に向けた取組の推進
- ❖ 貨物車専用駐車スペースの適正利用に向けた取組の推進
- ❖ 工事関係車両の路上待機削減に向けた取組の推進
- ❖ 観光バスの路上駐車への削減に向けた取組の推進
- ❖ 客待ちタクシーの待機列解消に向けた取組の推進

### 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）

#### (1) カーブサイドの利用と地区特性を考慮したタイムシェアの実施による効率的な利用の促進

- ❖ カーブサイドの活用に向けた取組の推進
- ❖ 地区の需要に応じたカーブサイドの多目的利用に向けた取組の推進
- ❖ カーブサイドの利活用方策に応じた安全対策に係る取組の推進

#### (2) リアルタイムな満空情報等、きめ細かい情報の発信によるうろつきの回避

- ❖ ICTを活用した既存駐車場への誘導・活用に向けた取組を推進
- ❖ 駅周辺の路上駐車への削減に向けた取組の推進
- ❖ 地区の特性に応じた荷さばき車両の減少に向けた取組の促進

#### (3) 需要に応じた多様で弾力的な料金設定による駐車場利用の分散・誘導

- ❖ 駐車場利用の分散に向けた取組の推進
- ❖ 駐車場利用の誘導に向けた取組の推進

### 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

- (1)稼働率の低い駐車場や民地等、四輪から多様なモビリティへの転用に向けた検討
  - ❖ 地区の需要が高いモビリティに係る駐車スペースの確保に向けた取組の推進(再掲)
  - ❖ 多様なモビリティ等の駐車環境の確保に向け、国に対し必要に応じた調整
- (2)地域ルール策定の促進や立地適正化計画による駐車場の転用等、配置適正化
  - ❖ 区市による地域ルール策定の推進
  - ❖ 地区の需要に応じた取組の実施の推進
  - ❖ コンパクトシティ実現に向けた駐車場の転用や配置等の取組の推進
- (3)ユニバーサルデザインや安全性を考慮した駐車場整備の検討
  - ❖ ユニバーサルデザインに向けた取組の推進
  - ❖ 地区内の適切なユニバーサルデザインを考慮した駐車場の確保に向けた取組の推進
  - ❖ 障害者等用駐車区画の適正利用に向けた取組の推進
  - ❖ 高齢者利用を想定したモビリティに対応した駐車スペースの確保に向けた取組の推進
  - ❖ 安全かつ円滑に配慮した駐車場構造を確保する取組の推進

### 4 CO<sub>2</sub>実質ゼロや防災・減災

- (1)ZEV用インフラの整備に係る支援制度の拡充等、環境負荷低減機能の付加
  - ❖ 環境負荷低減に資する取組を推進
  - ❖ 駐車場の環境負荷の低減に向けた取組の推進
- (2)パークアンドライドの導入やフリンジ駐車場の配置等、公共交通利用の促進
  - ❖ 渋滞緩和に向けた取組の推進
- (3)災害時の駐車場スペースの利用へ向け、防災備蓄倉庫の整備等、防災機能の付加向上
  - ❖ 災害発生時の避難場所の活用に向けた取組の推進
  - ❖ 駐車場の防災機能強化に向けた取組の推進

### 5 MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応

- (1)MaaSの活用や、満空情報の発信やオンライン予約・決済の高度化等のDXの推進による先進的な駐車施策の展開
  - ❖ ICTを活用したシームレスな移動を可能とする取組を推進
- (2)新たなモビリティ(電動キックボード等)やシェアリングの普及に対応した駐車・乗降スペースの確保等について検討
  - ❖ ICT等を活用した効率的な空間活用の導入に向けた取組を推進
  - ❖ MaaSとの連携に向けた取組の推進
  - ❖ 新たなモビリティ等の通行空間、駐車・乗降スペースの確保等に向けた取組の推進(再掲)
  - ❖ 民間開発とあわせた新たなモビリティ等に対応した駐車スペース等の確保に向けた取組の推進
  - ❖ 新たなモビリティの駐車スペース確保の推進
  - ❖ 新たなモビリティやシェアリングに対応したカーブサイドの活用に向けた取組の推進
  - ❖ 新たなモビリティ等の駐車環境の確保に向けた取組の推進
- (3)新たなモビリティや自動運転車の普及による駐車スペースの合理化等を検討
  - ❖ 自動運転車の普及による効率的な空間活用の導入に向けた取組の推進
  - ❖ 自動バレーパーキング方式の導入に向けた取組の推進
  - ❖ 自動運転技術を活用したショットガン方式の導入に向けた取組の推進
  - ❖ 新たなモビリティ普及に伴う効率的な空間活用の導入に向けた取組の推進

### 参考資料 事例集

東京都の駐車対策における検討の方向性に沿った施策について例示

### 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）

#### (1) 人中心のまちづくりと連携した駐車対策の推進

- まちなかウォークアブル推進事業やほこみち制度を活用した道路空間の再編や集約駐車場の整備、駐車場出入口の設置制限等、歩行者空間の創出へ向けた施策と連携した取組を推進します。



図 3-1 ほこみち制度を活用した取組例

出典：左図：国土交通省資料に加筆、右図：姫路市資料

- ドライバーに対する路外駐車場利用の啓発活動を実施するとともに、交通管理者と連携して地区やその周辺における路上駐車への抑制に向けた取組を推進します。

- 歩行者空間内の店舗等への集配送のための路上荷さばきへの対策や沿道施設利用時の路上駐車への対策等を推進します。



ローディングベイ



高層階に設けられた自転車駐車場

図 3-2 路上荷さばきや沿道施設利用時の対策の例

(2) 道路空間の再編に際し、様々なモビリティの駐車・乗降スペースの確保の検討

- 道路空間の再配分による車線数の削減や道路空間と沿道敷地等を一体的に活用した様々なモビリティ等の通行空間、駐車・乗降スペースの確保に向けた取組を推進します。



図 3-3 道路及び沿道敷地等を一体的に活用したイメージ

出典：東京都『『未来の東京』戦略』（令和3年3月）

- 歩行者中心の道路空間の創出に伴う、周辺路線の道路空間の活用を含めた駐車施設の適正配置を推進します。

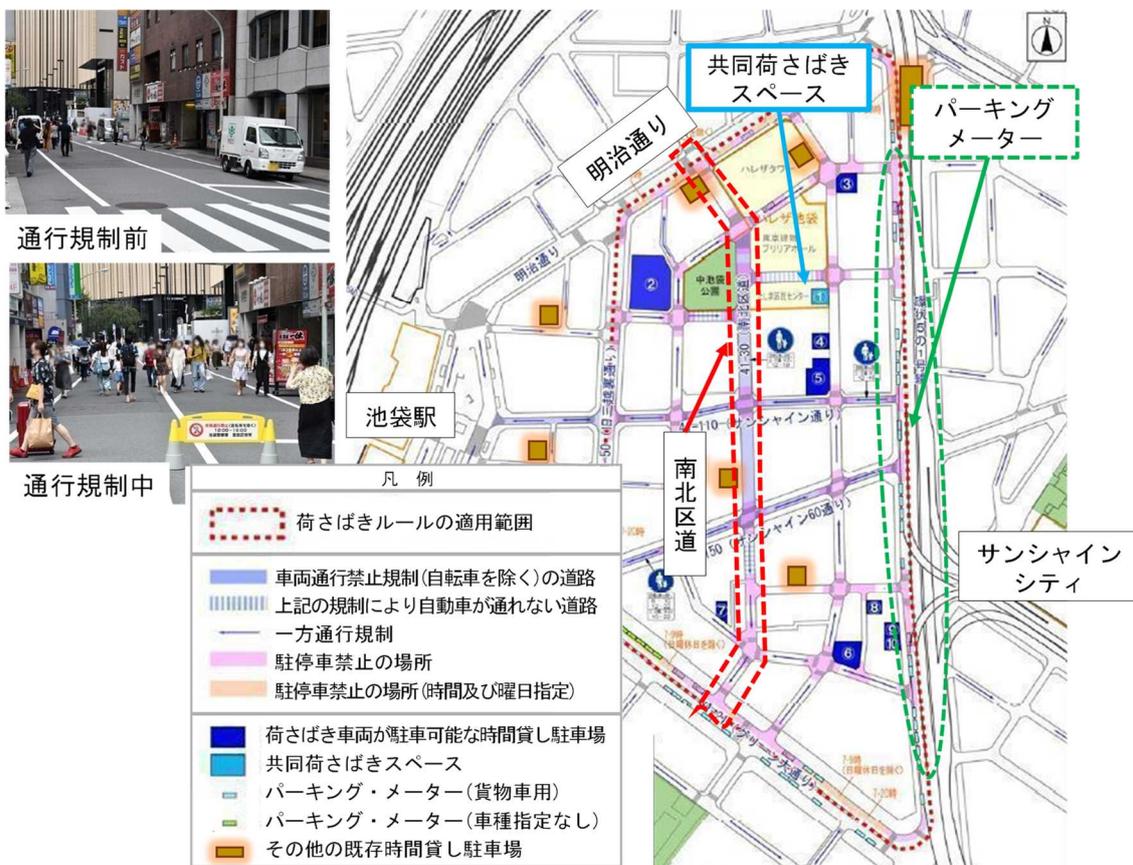
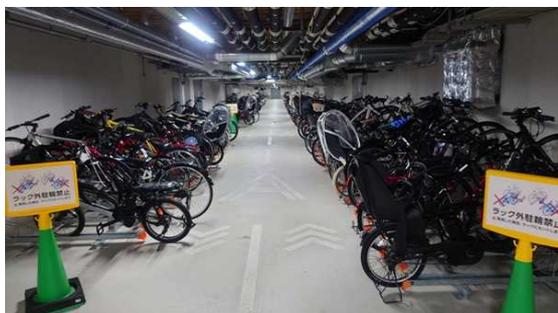


図 3-4 共同荷さばきや貨物車用パーキングメーターの活用例

出典：豊島区資料に加筆

- 民間開発とあわせて様々なモビリティに対応した駐車スペース、乗降場の確保に向けた取組を推進します。



自転車駐車を整備した例



観光バス乗降場を整備した例

図 3-5 民間開発とあわせた駐車スペース、乗降場の確保例

(3) 需要に応じた共同荷さばきスペースの複数配置、にぎわいの連続性を分断しない  
車両動線の検討

- 横持ち輸送の動線と歩行者動線がふくそうしないよう、共同荷さばきスペースを複数配置する取組を推進します。



図 3-6 駐車場に併設された共同荷さばき場の例（渋谷フクラス）

- パーキングメーター等の区画を貨物車用に枠を拡大する等、路上荷さばき需要へ対応した取組を推進します。



図 3-7 貨物車用パーキングメーターの例（渋谷駅周辺）

- 地区の交通ネットワークを考慮した適正な交通規制の実施や徹底したタイムシェアによる歩行者空間の創出に向けた取組を推進します。



図 3-8 時間帯により自動車の乗入れを禁止した例（渋谷センター街）

- 中心市街地の既存駐車場をフリンジ（外縁部）へ集約化する等、歩行者中心の道路空間への車両進入の抑制に向けた取組を推進します。



図 3-9 隔地駐車場の整備による車両進入の抑制例（町田駅周辺）

出典：写真（上図）：国土交通省資料

地図：（株）町田まちづくり公社資料に加筆

(4) 人中心のまちづくりに向けた、あらゆるモビリティを対象（自転車、自動二輪車・原動機付自転車、観光バス、荷さばき貨物車、工事関係車両等）とした駐車対策の検討

- 有閑スペースが生じている稼働率の低い駐車場や沿道敷地を活用し、地区の需要が高いモビリティに係る駐車スペースの確保に向けた取組を推進します。



道路空間を活用した例



有閑スペースを活用した例

図 3-10 駐車スペースの確保例

- 自動二輪車の駐車需要が高い地区においては、区市による附置義務条例の制定等、自動二輪車駐車場の確保を推進します。



図 3-11 自動二輪車駐車場の確保例（渋谷フクラス）

- 民間開発にあわせた公開空地の活用等、サイクルポートを交通利便性の高い場所へ整備する取組を推進します。



図 3-12 公開空地におけるサイクルポートの設置例

- 需要に応じた共同荷さばきスペースの整備や稼働率の低い駐車場の利用等、路外における荷さばきスペースの確保に向けた取組を推進します。

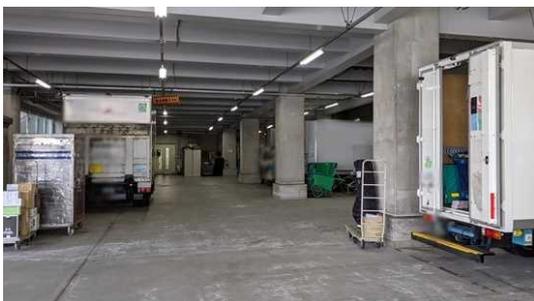


図 3-13 路外駐車場における荷さばきの例

- 地区の需要に応じた駐車規制の見直しに係る検討等、貨物車専用駐車スペースの適正利用に向けた取組を推進します。



図 3-14 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しイメージ

出典：左図：警視庁資料

- 工程管理の適正化・詳細工程の共有や建設事業者の協力による工事関係車両専用駐車ヤードの確保等、工事関係車両の路上待機削減に向けた取組を推進します。



図 3-15 工事関係車両が一時的に待機できる駐車ヤードを確保した例

出典：(株)竹中工務店資料

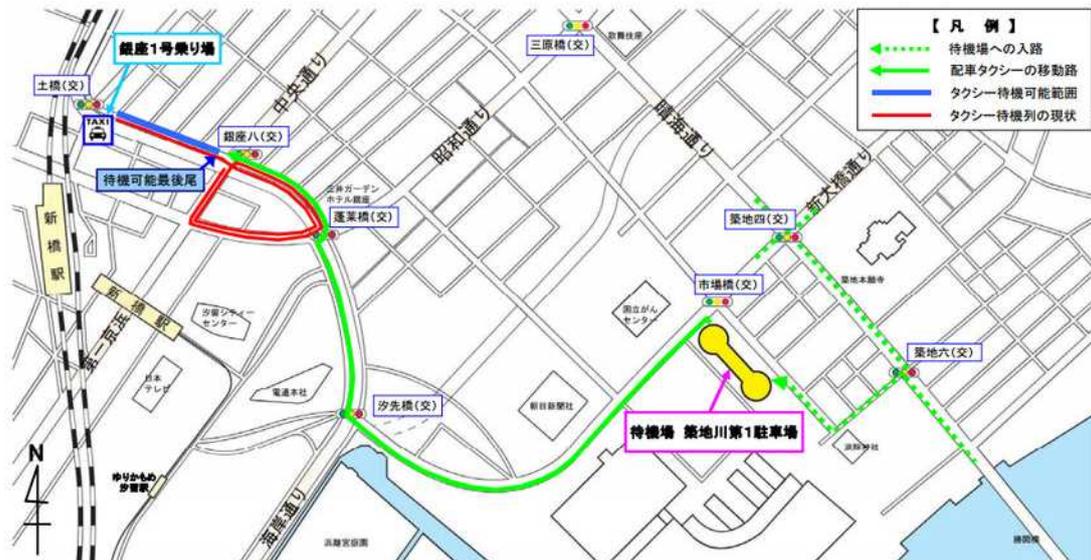
- 観光バス駐車場・乗降場予約システムの導入エリアの拡充や利用ピークの平準化等、既存駐車場の効率的な活用による観光バスの路上駐車削減に向けた取組を推進します。



図 3-16 観光バス予約システムの例（台東区）

出典：台東区「観光バス予約システム」

- タクシー乗り場から離れた駐車場から効率的なタクシーの配車を行う等、客待ちタクシーの待機列解消に向けた取組を推進します。



位置図



タクシー乗り場



待機場

図 3-17 タクシー乗り場から離れた駐車場の活用例

出典：位置図：東京都青少年・治安対策本部資料

### 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）

#### (1) カーブサイドの利用と地区特性を考慮したタイムシェアの実施による効率的な利用の促進

- 共同荷さばきスペースや乗降空間の創出に向け、カーブサイドの活用に向けた取組を推進します。

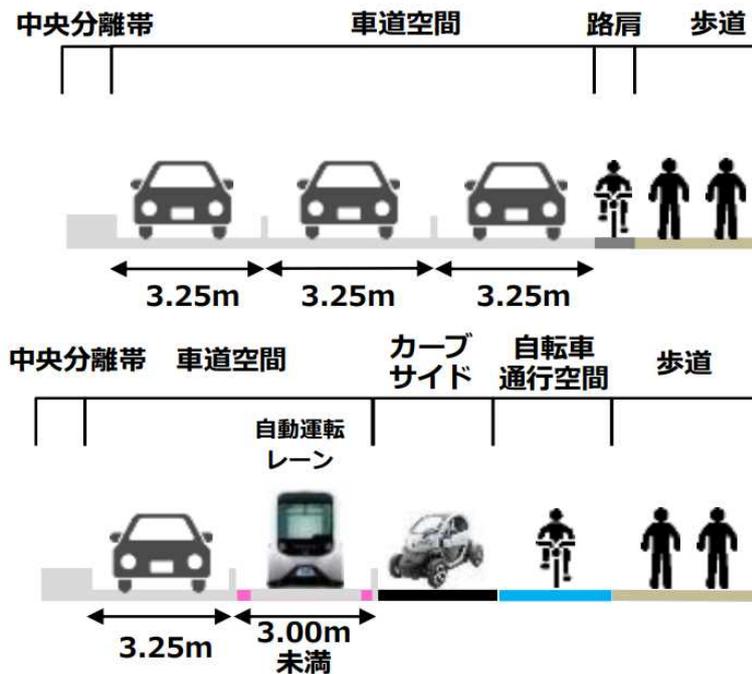


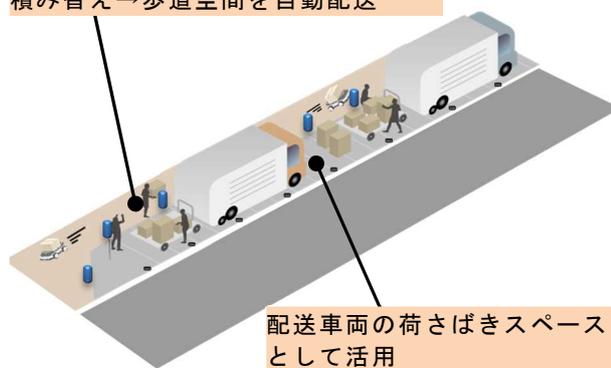
図 3-18 道路空間の再配分によるカーブサイドの活用イメージ

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）

- 時間帯により、荷さばきや乗降、パークレットの活用等、地区の需要に応じたカーブサイドの多目的利用に向け、道路管理者と連携した取組を推進します。

#### 荷さばきでの活用

配送車両から自動宅配ロボットへの積み替え→歩道空間を自動配送



#### にぎわい空間の創出のための活用

にぎわい空間を生み出す  
店舗等のスペースとして活用

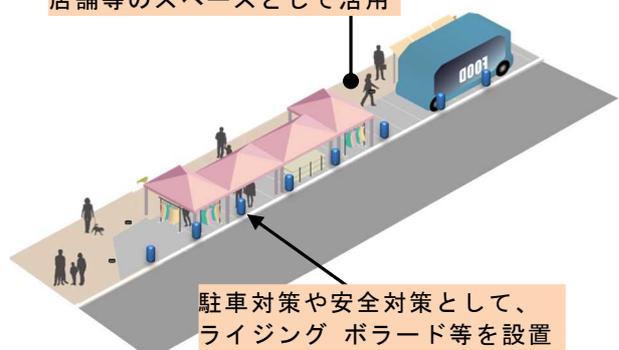


図 3-19 カーブサイドの柔軟な活用イメージ

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）

- 歩行者や車両の通行空間等における境界部にボラードを設置する等、カーブサイドの利活用方策に応じた安全対策に係る取組を推進します。

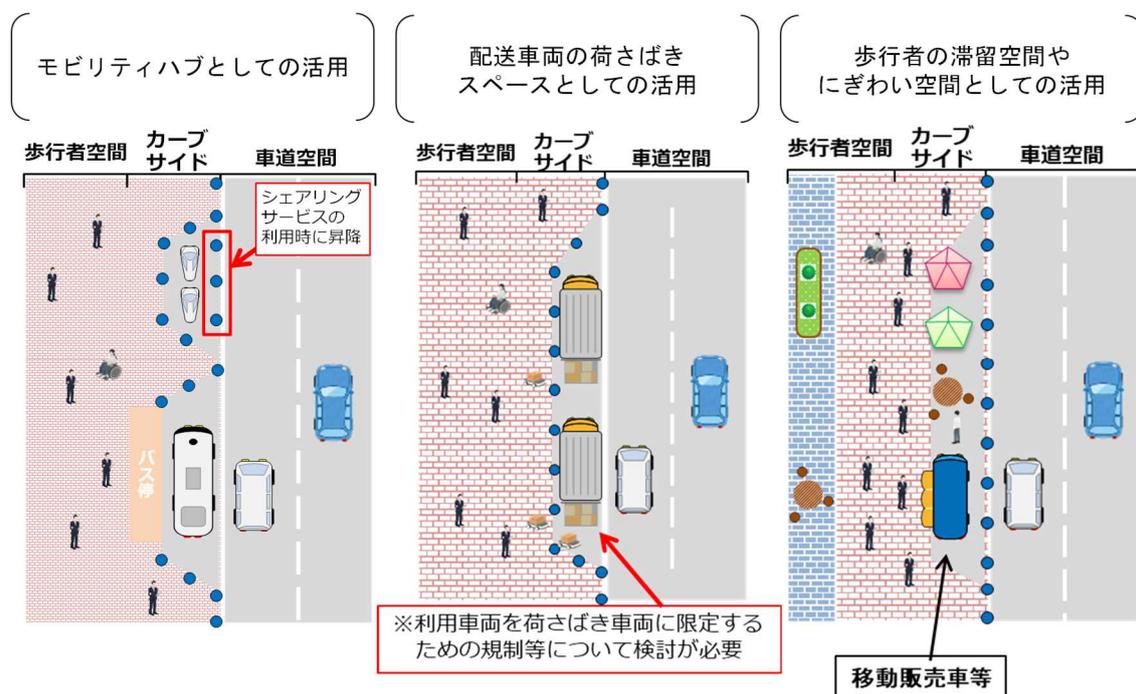


図 3-20 カーブサイドの利活用方策に係る整備に向けた検討

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）

(2) リアルタイムな満空情報等、きめ細かい情報の発信によるうろつきの回避

- ICTを活用したオンラインでの満空情報等の提供による、既存駐車場への誘導・活用に向けた取組を推進します。

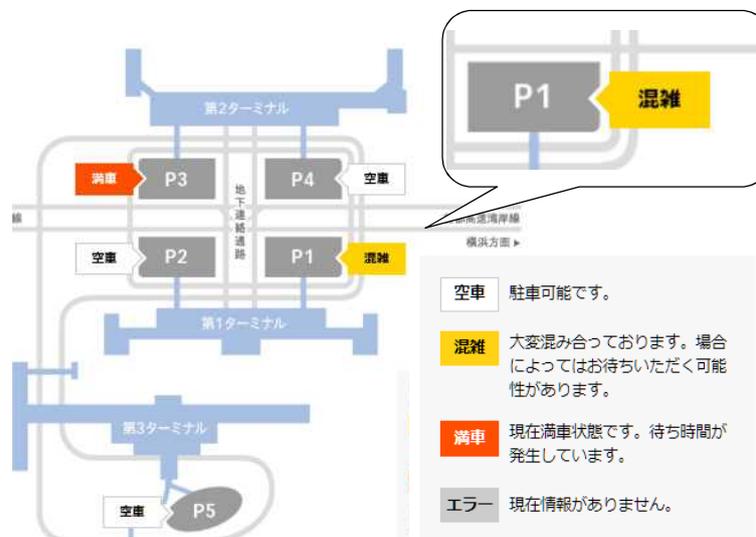


図 3-21 リアルタイムな満空情報の発信例（羽田空港）

出典：羽田空港旅客ターミナル「駐車場混雑状況」

- 駅から離れた既存駐車場を乗降・待機場所として活用する等、駅周辺の路上駐車削減に向けた取組を推進します。

### 見送りパターン

駅から離れた駐車場にて乗降



### お迎えパターン

駅から離れた駐車場にて、待機



図 3-22 駅から離れた既存駐車場の活用例

出典：相模原市資料

- 地区特性に応じた共同集配送の導入等、路上荷さばき車両の減少に向けた取組を推進します。

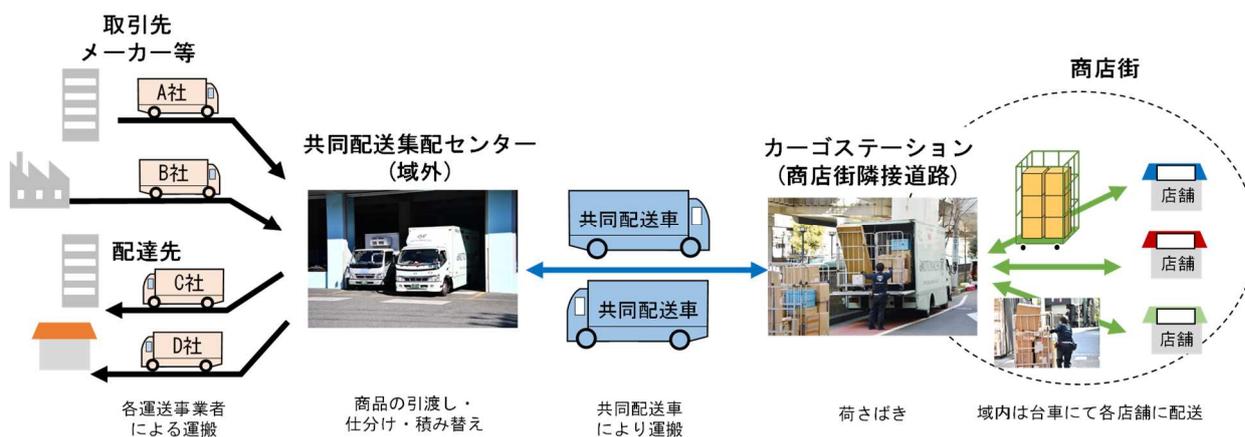


図 3-23 共同集配送のイメージ

(3) 需要に応じた多様で弾力的な料金設定による駐車場利用の分散・誘導

- 時期や時間帯により利用が集中する駐車場に対し、需要に応じた駐車料金の設定による駐車場利用の分散に向けた取組を推進します。

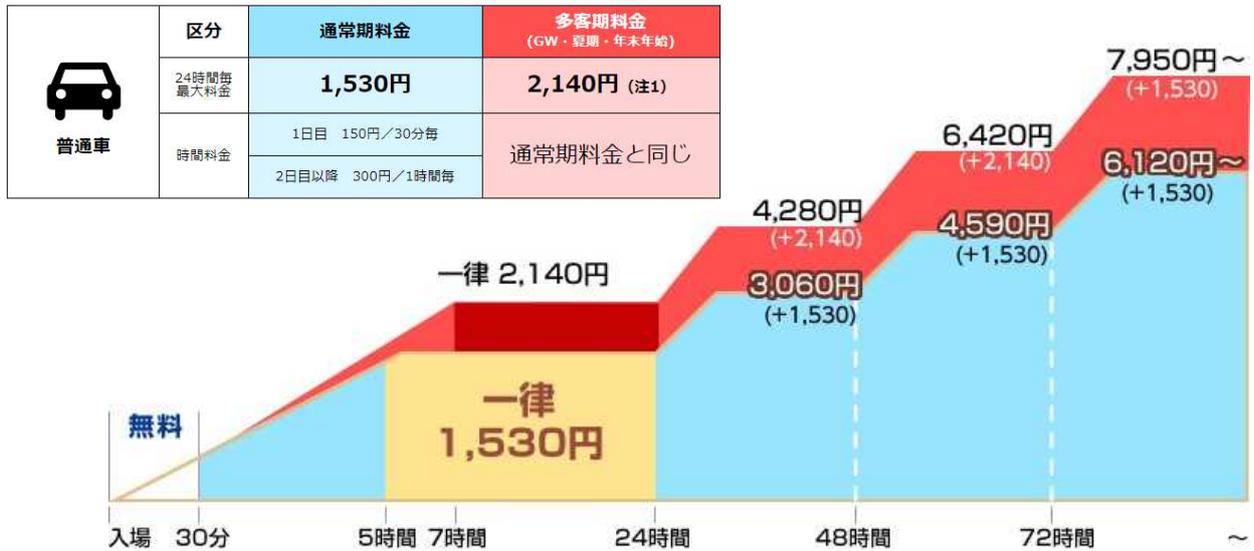


図 3-24 混雑時における料金設定の例（羽田空港、普通車）

出典：（一財）空港支援機構羽田 P2・P3 駐車場資料

- 安価な料金設定による外縁部の駐車場利用の誘導や複数の駐車場で利用可能なサービス券の導入等、駐車場利用の誘導に向けた取組を推進します。



図 3-25 共通サービス券による駐車場利用の誘導の例

出典：左図：国土地理院「電子地形図（タイル）」に加筆  
右図：高松市資料

### 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

#### (1) 稼働率の低い駐車場や民地等、四輪から多様なモビリティへの転用に向けた検討

- 有閑スペースが生じている稼働率の低い駐車場や沿道敷地を活用し、地区の需要が高いモビリティに係る駐車スペースの確保に向けた取組を推進します（再掲）（56 ページ参照）。



図 3-26 駐車場の活用イメージ

- 多様なモビリティ等の駐車環境の確保に向け、国に対し、適宜必要に応じた調整を実施します。

(2) 地域ルール of 策定促進や立地適正化計画による駐車場の転用等、配置適正化

- 社会情勢変化や地区の特性に応じた柔軟な駐車施策を実施するため、地区マネジメントの取組の手段の一つとして、区市による地域ルール策定を推進します。

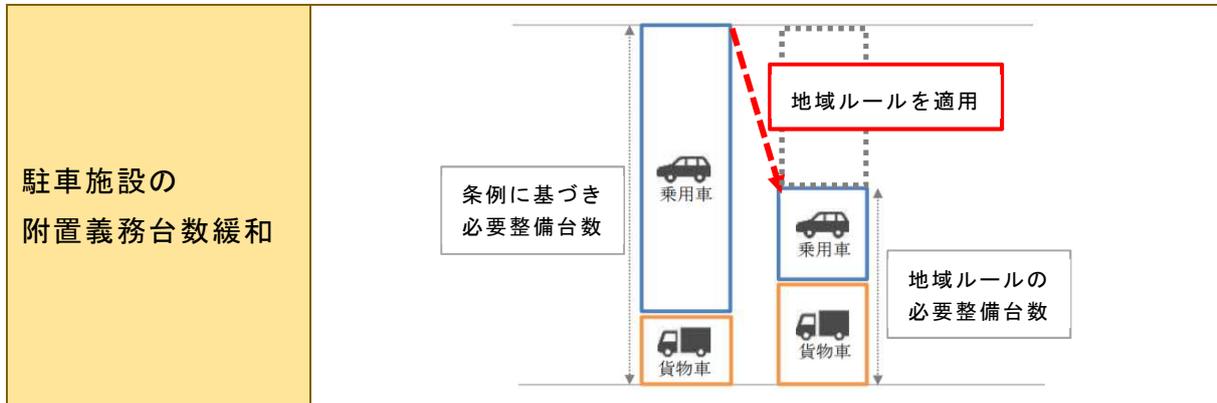


図 3-27 地域ルール制度の適用イメージ

出典：東京都「東京都駐車場条例検討委員会」

- 地域ルール制度の適用による地域貢献として、集約駐車場や自動二輪車駐車場の整備等、地区の需要に応じた取組の実施を推進します。



図 3-28 地区の需要に応じた取組例

- 立地適正化計画に基づく駐車場配置適正化区域を設定し、コンパクトシティ実現に向けた駐車場の転用や配置等の取組を推進します。



図 3-29 駐車場の配置適正化の取組例（福井県福井市）

出典：国土交通省資料に加筆

### (3) ユニバーサルデザインや安全性を考慮した駐車場整備の検討

- 駐車場内の動線を考慮した障害者等用駐車区画や歩行に配慮が必要な方でも利用しやすい区画の配置、駐車区画の床面を目立つ色で塗装する等、ユニバーサルデザインに向けた取組を推進します。



障害者等用駐車区画のほか、歩行に配慮が必要な方でも利用しやすい駐車区画（左）を併設した例



障害者等用駐車区画へ屋根を設置した例



低い位置に料金投入口がある精算機の例

図 3-30 ユニバーサルデザインを考慮した施策の例

出典：国土交通省資料

- 有閑スペースの活用や小規模駐車場の集約化も含めた、地区内での適切な障害者等用駐車区画やユニバーサルデザインを考慮した駐車区画の確保の取組を推進します。

- ポスター・リーフレットによる普及啓発等、障害者等用駐車区画の適正利用に向けた取組を推進します。



ポスター等による普及・啓発例



都庁における取組例

図 3-31 障害者等用駐車区画の適正な運用に向けた取組の例

出典：左図：東京都「障害者等用駐車区画の適正利用に向けたガイドライン」（2013年8月）

- まちなかでの利用の増加が見込まれる高齢者利用を想定したシニアカー等について、駐車スペースの確保に向けた取組を推進します。



図 3-32 シニアカー（電動カート）、電動車椅子

出典：右図：（株）キュリオ資料

- 駐車場の入出庫に伴う交通事故を防ぐため、より安全かつ円滑に配慮した駐車場構造（出入口等）を確保する取組を推進します。

### 3.2.4 CO<sub>2</sub>実質ゼロや防災・減災

#### (1) ZEV用インフラの整備に係る支援制度の拡充等、環境負荷低減機能の付加

- 地域ルール適用による地域貢献を活用したEV車の公共用充電器<sup>※1</sup>の整備や都市施設をはじめとした公共施設等における公共用充電器の設置、水素ステーション整備に向けた支援等、環境負荷低減に資する取組を推進します。



都立公園における設置例

都営住宅における設置例

図 3-33 公共用充電器設置の例

出典：右図：東京都「東京都住宅マスタープラン」（2022年3月）

- 給電が可能な設備や駐車場の屋根等へ太陽光パネルを設置する等、環境負荷の低減に向けた取組を推進します。



図 3-34 給電設備の例

図 3-35 ソーラーカーポートの例

出典：左図：国土交通省資料

<sup>※1</sup> 公共用充電器とは、公共施設や商業施設、時間貸し駐車場等パブリックな場所で利用される充電器のこと。

(2) パークアンドライドの導入やフリンジ駐車場の配置等、公共交通利用の促進

- 地区特性に応じたパークアンドライド<sup>※1</sup>の導入やフリンジ駐車場<sup>※2</sup>を設置し、公共交通機関への乗換え利用を促す等、渋滞緩和に向けた取組を推進します。

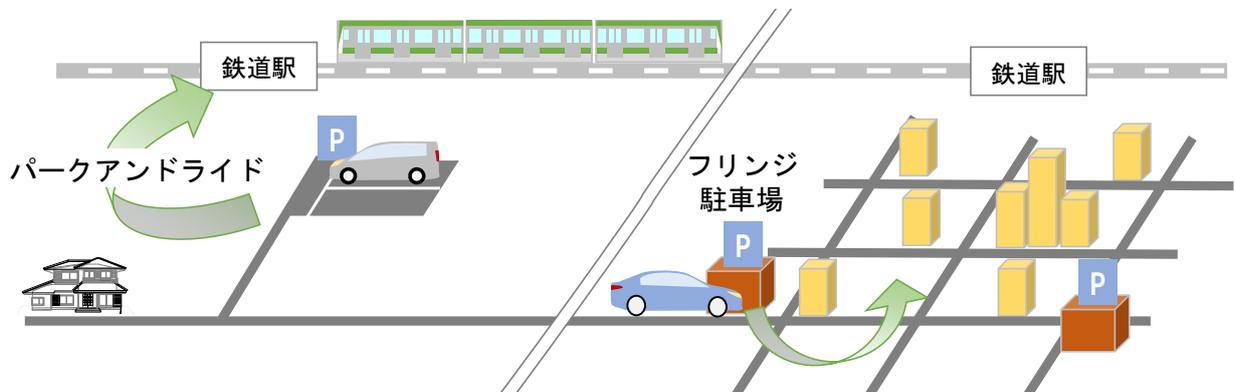
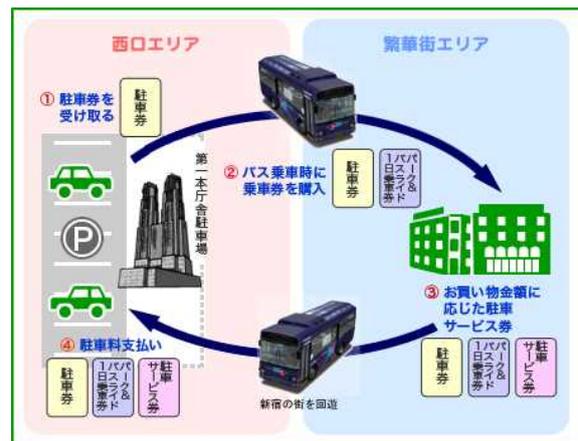


図 3-36 パークアンドライド、フリンジ駐車場のイメージ



・交通系 IC カードを利用して鉄道やバスを利用し、同一 IC カードで駐車料金を支払うと駐車料金を割引（東京都内 21 地区で実施）



出典：東京都環境局資料

図 3-37 パークアンドライド等の例

※1 出発地から途中の駅やバス停付近の駐車場まで自動車を利用し、そこからは鉄道やバス等の公共交通に乗り換えて目的地に移動する仕組みのこと。乗換える交通機関がバスの場合は、パークアンドバスライドともいう。

※2 フリンジ駐車場は、都心部へ自動車の乗入れを抑制し、都心部の混雑を緩和するため、都心部の外縁部に駐車場を設けるものであり、フリンジ駐車場から地区内へ移動するモビリティの確保や歩行に配慮が必要な方の移動支援の検討が必要

(3) 災害時の駐車場スペースの利用へ向け、防災備蓄倉庫の整備等、防災機能の付加向上

- 区市町村と駐車場管理者等による災害協定の締結や駐車場を利用した防災訓練の実施等、災害発生時の避難場所の活用に向けた取組を推進します。



図 3-38 災害時の一時的な緊急避難場所の例（葛飾区亀有）

- 駐車場内に防災備蓄倉庫等を設置する等、防災機能強化<sup>※1</sup>に向けた取組を推進します。



無停電設備（蓄電池・移動用発電機）

防災倉庫

防災トイレ

図 3-39 道の駅における防災機能の例

出典：国土交通省資料

<sup>※1</sup> 現行の建築基準法施行令第 2 条第 1 項第 4 号、同第 3 項において、防災のための備蓄倉庫の床面積は、敷地内建物の延べ床面積の 1/50 を限度に延べ床面積から除くことができると規定

### 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

#### (1) MaaS の活用や、満空情報の発信やオンライン予約・決済の高度化等の DX の推進による先進的な駐車施策の展開

- 様々な駐車場管理主体等による満空情報等の発信・共有やオンライン予約・決済の導入による MaaS との連携等、ICT を活用し、シームレスな移動の実現に向けた取組を推進します。



- ❖ 様々な管理主体が満空情報等を提供
- ❖ 利用者は一目で満空情報等を確認
- ❖ 共有された満空情報や料金等から最適な駐車場が推奨

→うろつき交通の減少



- ❖ 歩行者中心の道路空間を避けた駐車場までの移動経路を提供

→歩行者との交錯を避けた移動が可能



- ❖ 駐車場のオンライン予約・決済等による MaaS との連携

→駐車から乗換えまでシームレスな移動が可能



- ❖ 駐車場のオンライン予約・決済の高度化

→障害者等用駐車区画の事前予約による適正運用

→リアルタイムな料金変動による駐車場の需給調整が実現

図 3-40 満空情報等の共有と駐車場までの誘導イメージ

(2) 新たなモビリティ（電動キックボード等）やシェアリングの普及に対応した駐  
車・乗降スペースの確保等について検討

- ICT等の活用により、創出された空間に憩い・集い・滞留空間や新たなモビリティの  
シェアリングポートを整備する等、効率的な空間活用の導入に向けた取組を推進し  
ます。

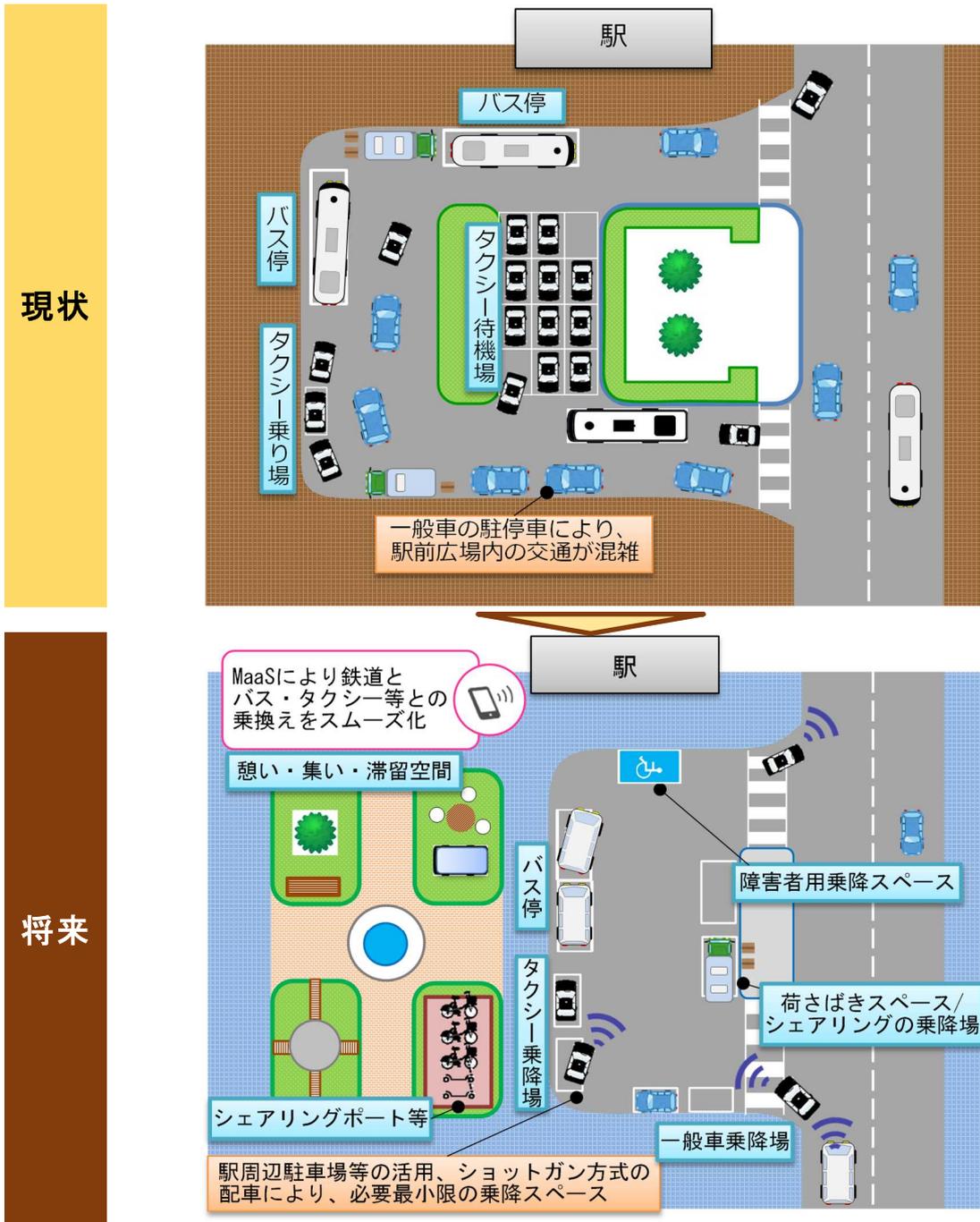


図 3-41 交通結節点の将来像イメージ

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）

- 乗換え利便性の高い箇所へ新たなモビリティのシェアリングサービスに対応した乗降スペースを配置する等、MaaS との連携に向けた取組を推進します。



図 3-42 超小型モビリティのシェアリング実証実験の例（大手町）

出典：国土交通省資料

- 道路空間の再配分による車線数の削減や道路空間と沿道敷地等を一体的に活用した新たなモビリティ等の通行空間、駐車・乗降スペースの確保に向けた取組を推進します。
- 民間開発とあわせて新たなモビリティ等に対応した駐車スペース、乗降場の確保に向けた取組を推進します。
- 有閑スペースが生じている稼働率の低い駐車場や沿道敷地を活用し、新たなモビリティ等に係る駐車スペースの確保に向けた取組を推進します。
- 新たなモビリティやシェアリングに対応した乗降空間の創出に向け、カーブサイドの活用に向けた取組を推進します。
- 新たなモビリティ（電動キックボード等）の新しい移動手段の普及に対応した、駐車環境の確保に向けた取組を推進します。

(3) 新たなモビリティや自動運転車の普及による駐車スペースの合理化等を検討

- 自動運転車の普及による車両の小型化や駐車区画の縮小で創出された空間を、荷さばきスペースやカーシェアリングポートとして利用する等、効率的な空間活用の導入に向けた取組を推進します。

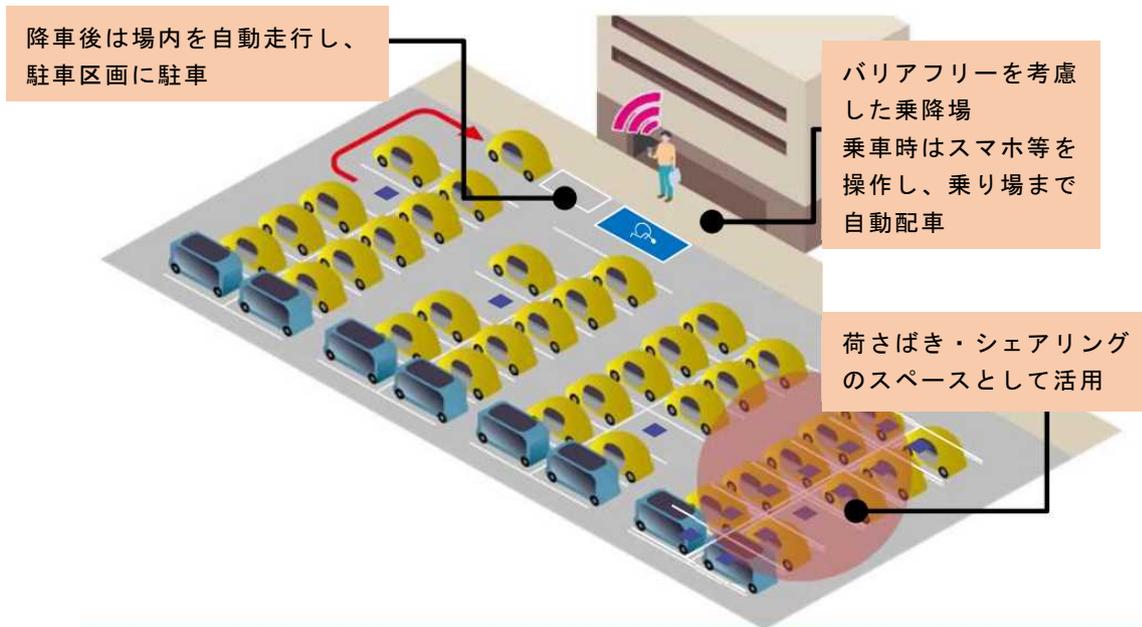
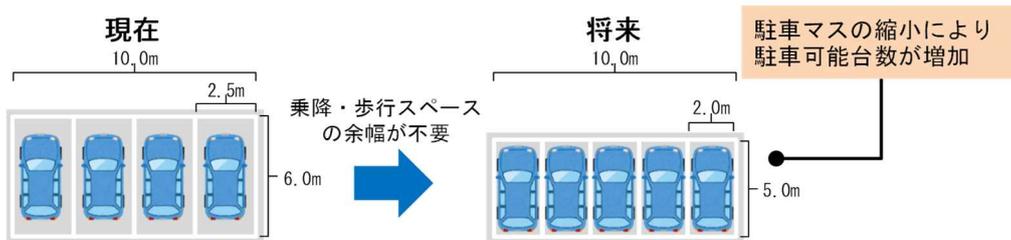


図 3-43 駐車場の将来イメージ

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）



※車両サイズ 4.8m×1.7m に対して、駐車マス 5.0m×2.0m とした場合

図 3-44 駐車区画の省スペース化のイメージ

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）

- 駐車場の効率的な運用に向け、稼働率が低い駐車場等を活用し、ICTによる自動バレーパーキング方式<sup>※1</sup>の導入に向けた取組を推進します。



図 3-45 自動バレーパーキング方式のイメージ

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）

- 稼働率の低い駐車場や住宅施設等の有閑スペース等を利用し、自動運転技術を活用したショットガン方式<sup>※2</sup>の導入に向けた取組を推進します。

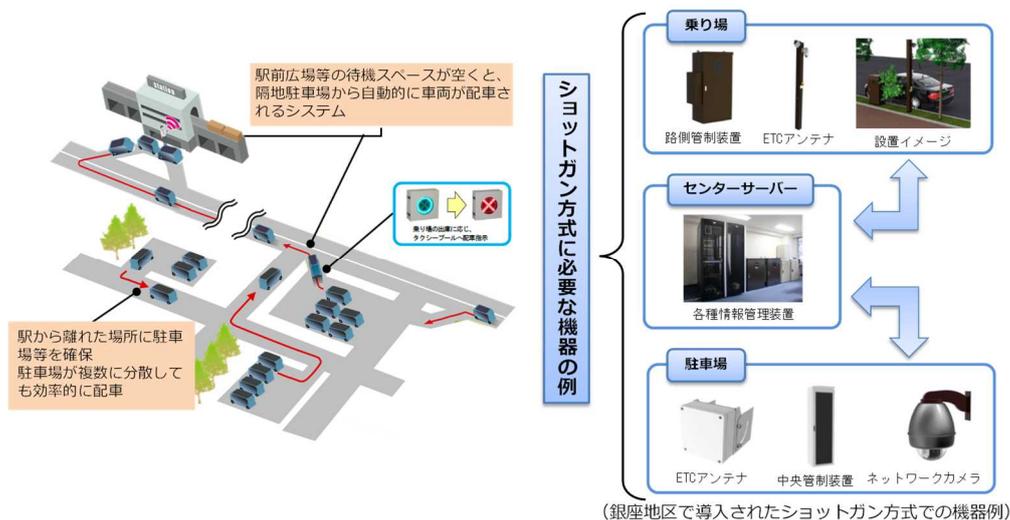


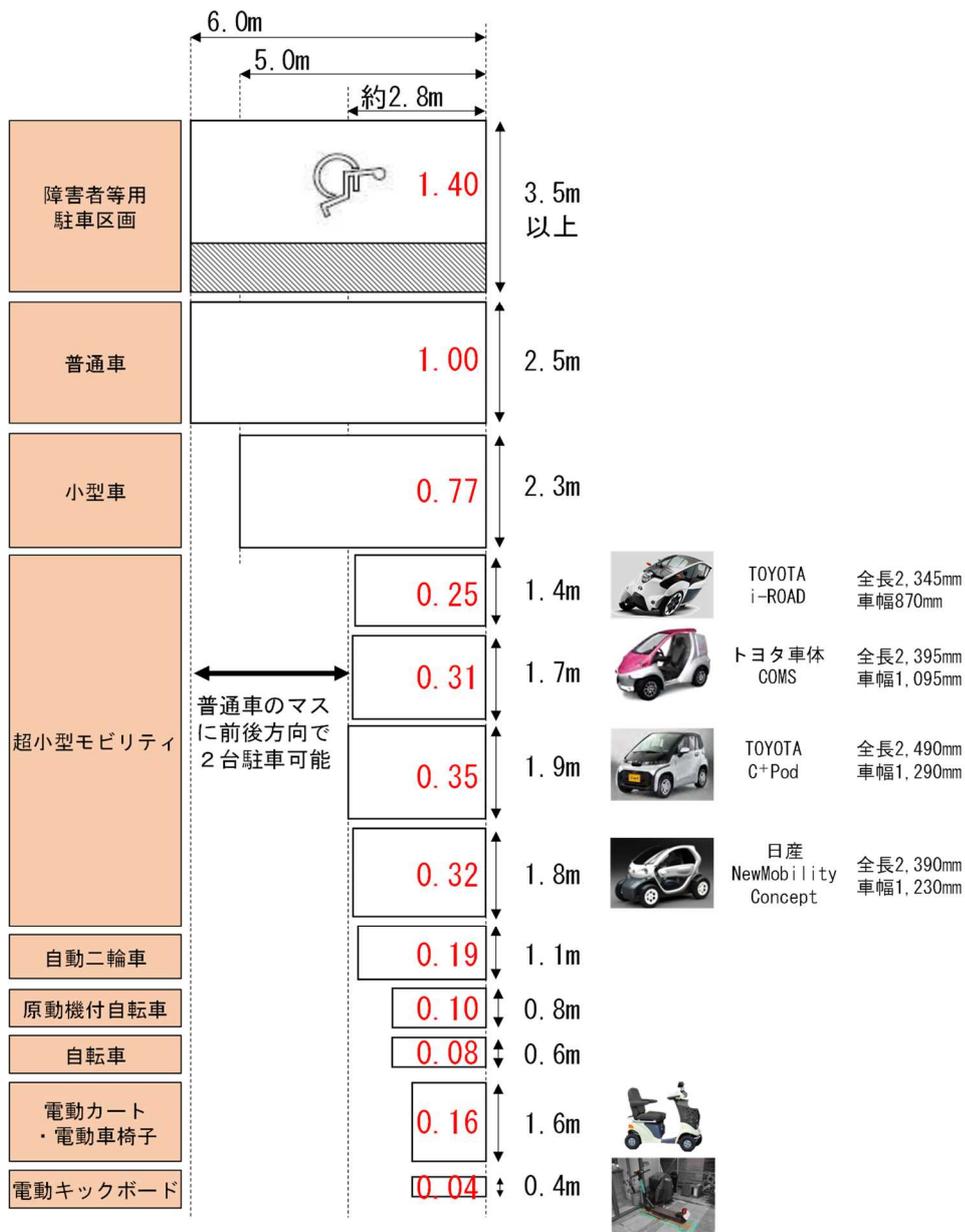
図 3-46 ショットガン方式イメージ

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）

<sup>※1</sup> 自動バレーパーキングとは、車両、管制センター、駐車場が互いに連動し機能分担することで、歩行者及び一般車両を排除した限定空間での無人低速自動運転を実施するシステム

<sup>※2</sup> ショットガン方式とは、駅周辺の客待ちタクシーの待機列を解消するため、駅前広場内の乗り場から離れた駐車場に待機した車両を乗り場へ流入させるものであり、駅前広場における交通処理能力の合理化に有効

- 新たなモビリティの普及に伴う駐車マスの小型化に対応した、効率的な空間活用の導入に向けた取組を推進します。



赤字：普通車用駐車マスを1.00とした時の面積比

#### 駐車マスの大きさの考え方

- 障害者等用駐車区画：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令（平成18年政令第379号）
- 普通車・小型車：国土交通省「駐車場設計・施行指針」（1992年6月）
- 超小型モビリティ：国土交通省「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」において、駐車マスの大きさとして適切とされている車両幅に0.6m、車両長に0.3mを加えた大きさを想定
- 自転車・原動機付自転車：国土交通省「路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針について」（2006年11月）
- 電動カート・電動車椅子：JIS規格による車両の最大幅（0.7m）、最大長（1.2m）に降車後の杖の利用を考慮して車両幅に0.9m、車両長に0.3mを加えた大きさと想定
- 電動キックボード：電動キックボードシェアリングポート（1台置き）の実測による

図 3-47 様々なモビリティの必要駐車マスの大きさ

出典：iRoad、NewMobilityConceptの写真：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）  
COMSの写真：（株）トヨタ車体資料、C+Podの写真：トヨタ自動車（株）資料