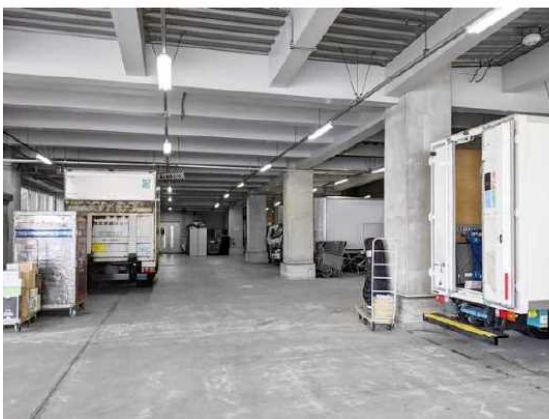


総合的な駐車対策の在り方



2022 年（令和 4）年 3 月



総合的な駐車対策の在り方策定に当たって

1960年代以降のモータリゼーションの進展に伴い、増加してきた自動車交通は、利便性ととともに路上駐車という弊害ももたらしました。この駐車問題に対し、都市計画駐車場の整備や駐車場条例の策定等の対策を進めてきた結果、区部においては駐車場の容量が増加する一方で、自動車保有台数は減少傾向にあり、駐車場の供用台数と駐車需要のバランスは急速に改善してきています。

昨年3月に策定した『『未来の東京』戦略』では、人中心の歩きやすいまちづくりを目指して、コンパクトでスマートなまちづくりの取組を推進することとしました。高質で安全な歩きやすい空間を創出するためには、自動車動線と歩行者との交錯を避け、街並みやにぎわいを分断しないよう、駐車対策を着実に推進することが必要となります。

また、駐車場を取り巻く環境の変化や技術の進展に伴って、求められる駐車対策も多様化してきており、この「総合的な駐車対策の在り方」では、ゼロエミッション東京の実現に向けた再生可能エネルギーやグリーン水素の活用、安全で歩きやすいウォーカブルなまちづくりの推進やDXの推進、新型コロナ危機を契機とした都市づくりなどの、目指すべき将来像を実現するために、今までの駐車対策にとらわれない、あらゆるモビリティを対象にした検討の方向性を取りまとめ、施策を整理しています。さらに、都内の様々な地区の特性に応じた柔軟な駐車施策を実施することとしました。

総合的な駐車対策を進めることで魅力ある都市空間を創出し、東京のまちづくりを強力に進めるよう、取り組んでまいります。

2022（令和4）年3月

東京都都市整備局

目 次

第 1 章 「総合的な駐車対策の在り方」の位置付け	1
1.1 駐車対策のこれまでの取組と本在り方の策定について	1
1.2 位置付け	3
第 2 章 駐車場を取り巻く現状と課題	6
2.1 これまでの駐車対策	6
2.1.1 駐車場	6
2.1.2 自動車	14
2.1.3 自動二輪車、原動機付自転車	18
2.1.4 自転車	22
2.1.5 物流	24
2.1.6 観光バス	25
2.1.7 客待ちタクシー	26
2.2 まちづくり関連施策	27
2.2.1 歩行者空間創出から見た駐車対策	27
2.2.2 立地適正化の観点での駐車対策	29
2.2.3 自転車レーン整備から見た駐車対策	30
2.2.4 地域公共交通から見た駐車対策	31
2.2.5 路肩側の車道空間であるカーブサイドの活用	33
2.2.6 防災・減災から見た駐車対策	34
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	35
2.3.1 ゼロエミッションビークル（ZEV）	35
2.3.2 デジタルトランスフォーメーション（DX）化の進展	38
2.3.3 新たなモビリティ	40
2.3.4 自動運転技術	42
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	43
2.4 現状を踏まえた課題	44
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	46
3.1 目指すべき将来像	46
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	49
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） ..	51
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）	60
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	64
3.2.4 CO ₂ 実質ゼロや防災・減災	69
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	72

第4章	地区特性を考慮したマネジメントの進め方	78
4.1	地区マネジメントの必要性	78
4.2	地区マネジメント組織の考え方	79
4.3	(仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインについて	83
4.4	(仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの策定	84
4.5	(仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの実施	91
4.6	(仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの検証	92
4.7	(仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの見直し	93
4.8	区域の類型化と特性	95
4.8.1	区域の類型化の考え方	95
4.8.2	駐車対策から見た区域の特性	97
第5章	総合的な駐車対策の在り方の推進に向けて	102
5.1	(仮称) 駐車・まちづくり連絡会の運営による支援	102
5.2	ケーススタディの実施	103
5.3	新たなモビリティへの対応	104
5.4	今後の取組	105

参考資料

事例集

検討経緯、委員名簿

第1章 「総合的な駐車対策の在り方」の位置付け

1.1 駐車対策のこれまでの取組と本在り方の策定について

これまでの駐車対策は、道路交通を円滑化するための駐車場整備を目的として、1957年に制定された「駐車場法」（昭和32年法律第106号）に基づき、自動車交通により混雑する地区を駐車場整備地区として指定するとともに、地区内の駐車対策に関する基本方針や駐車場の整備に関する施策等を「駐車場整備計画」として策定し、取り組むこととされてきました。

東京都では、駐車場法の施行を受け、1958年に「東京都駐車場条例」（昭和33年東京都条例第77号）を制定し、区市が指定した駐車場整備地区等の域内の建築物への駐車施設の附置を求め、自動車（四輪車）及び自動二輪車の駐車場の整備を進めてきました。

また、2002年には、東京都駐車場条例に定める一律の基準によらない地域の特性に応じて、附置義務駐車基準を設定できる「地域ルール制度」を導入するとともに、附置を義務付ける施設に「荷さばき用駐車場」を追加しました。あわせて、1991年に「駐車施設対策の基本方針」、2007年に「総合駐車対策マニュアル総合的な駐車対策の推進」を策定し、駐車場の整備の促進や路上駐車の削減に一定の成果をあげてきました。

このように駐車対策を進めてきましたが、駐車問題を取り巻く状況の変化や技術革新に伴って、駐車場に求められる機能が多様化し、駐車場の整備からマネジメントを見据える時期を迎えています。

また、今までは区市町村が中心となって駐車対策に取り組んできましたが、駐車問題と地区の活動は密接に関係しており、様々な主体に影響を与えることから、住民や事業者、まちづくり団体等の幅広い主体が担い手となって取り組む必要があります。このようなまちづくりを含めた様々な特性を考慮した駐車対策について、地区マネジメント組織が「（仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン」を策定し、地区が一体となって取組を推進することが必要です。

昨今の駐車対策を取り巻く状況変化を踏まえ、都市づくりのグランドデザインで描いた将来像の実現に向け、地区特性に応じた駐車対策を効率的に進めていくため、この度「総合的な駐車対策の在り方」を取りまとめました。

駐車場に適用される主な法令・条例は、これまでの駐車対策の経緯にあわせて、多岐にわたり施行されています。

表 1-1 駐車場に関する主な法令・条例

駐車場の整備、運営を規定する法令

- ・駐車場法(昭和 32 年法律第 106 号)

建築物である駐車場について適用される法令

- ・建築基準法(昭和 25 年法律第 201 号)

都市計画駐車場について適用される法令

- ・都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)

附置義務駐車場について適用される条例

- ・東京都駐車場条例(昭和 33 年東京都条例第 77 号)

路上における駐車、停車に関する法令

- ・道路法(昭和 27 年法律第 180 号)
- ・道路構造令(昭和 45 年政令第 320 号)
- ・道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)

都市公園について適用される法令

- ・都市公園法(昭和 31 年法律第 79 号)

消防設備について適用される法令

- ・消防法(昭和 23 年法律第 186 号)

車庫について適用される法令

- ・自動車の保管場所の確保等に関する法律(昭和 37 年法律第 145 号)

大規模小売店舗について適用される法令

- ・大規模小売店舗立地法(平成 10 年法律第 91 号)

ユニバーサルデザイン化について適用される法令・条例

- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成 18 年法律第 91 号)
- ・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(平成 15 年東京都条例第 155 号)
- ・東京都福祉のまちづくり条例(平成 7 年東京都条例第 33 号)

再開発等の際に適用される法令

- ・都市再生特別措置法(平成 14 年法律第 22 号)
- ・都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成 26 年法律第 39 号) ※立地適正化計画
- ・都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(令和 2 年法律第 43 号) ※まちなかウォークアブル推進事業

自動車以外のモビリティについて適用される法令

- ・自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和 55 年法律第 87 号)
- ・道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)

1.2 位置付け

東京都では、車から人へ力点を移し、コンパクトでスマートなまちづくりの取組を推進しています。こうした取組を進める上で、人口減少や少子高齢社会、ゼロエミッション東京の実現や DX の推進等、最近の駐車場を取り巻く状況を踏まえ、居心地がよく歩きたくなるまちづくりの実現等に向け、目指すべき将来像を設定し、地区の特性に応じて駐車対策を進めていくことが重要です。

総合的な駐車対策の在り方は、人中心のまちづくりが進む 2040 年代に向けて、自動車だけでなく、あらゆるモビリティを対象として、地区特性を踏まえた駐車施策を講じることで、環境負荷の少ない交通体系や快適な都市環境を実現していくものです。

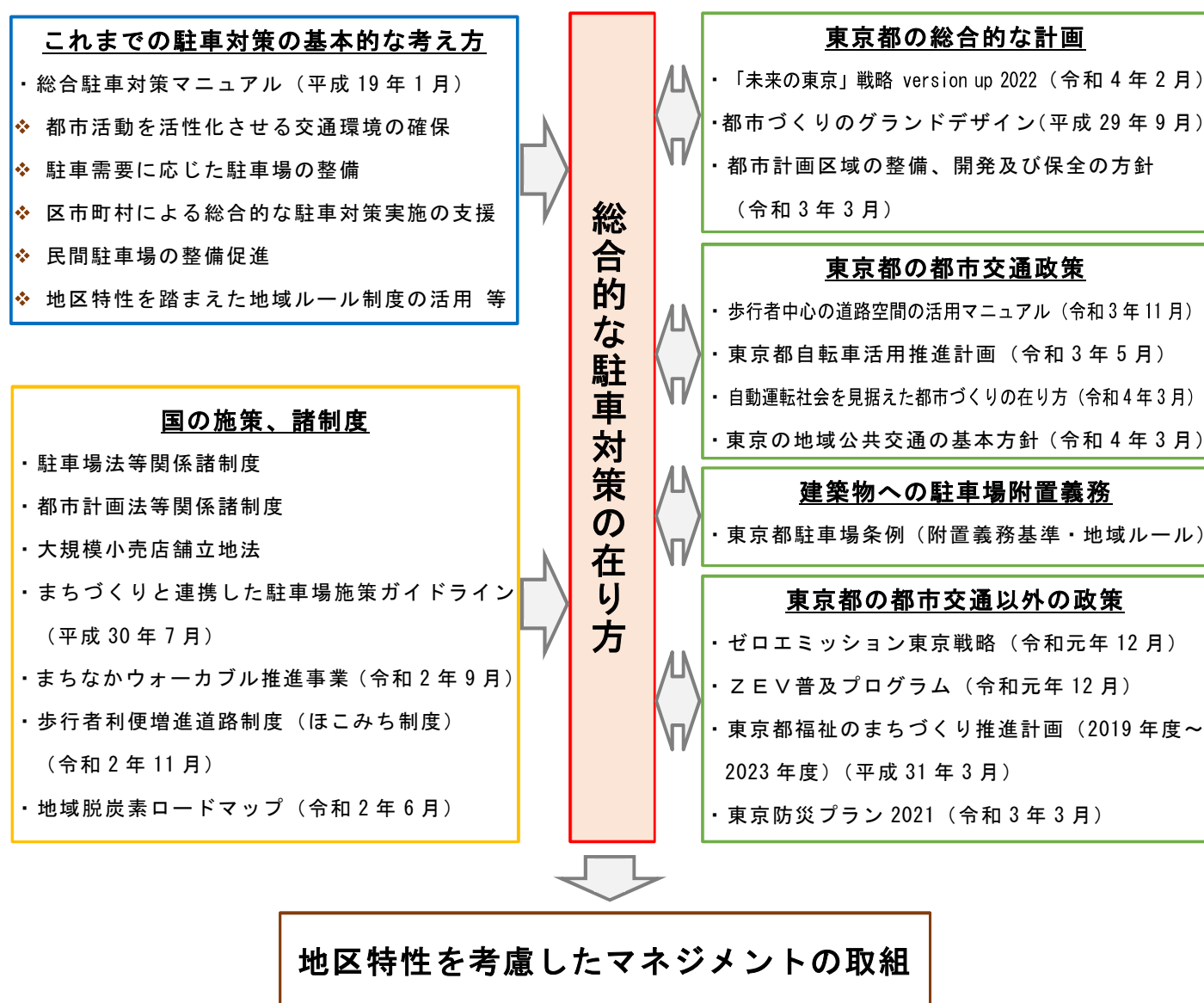


図 1-1 総合的な駐車対策の在り方の位置付け

これまでの駐車対策は、都市計画駐車場や附置義務駐車場等の路外駐車場を主に対象施設としておりましたが、駐車問題を取り巻く状況の変化等に伴い、本在り方では、路外の駐車場だけでなく、路上も対象施設としております。

総合的な駐車対策の在り方における対象施設

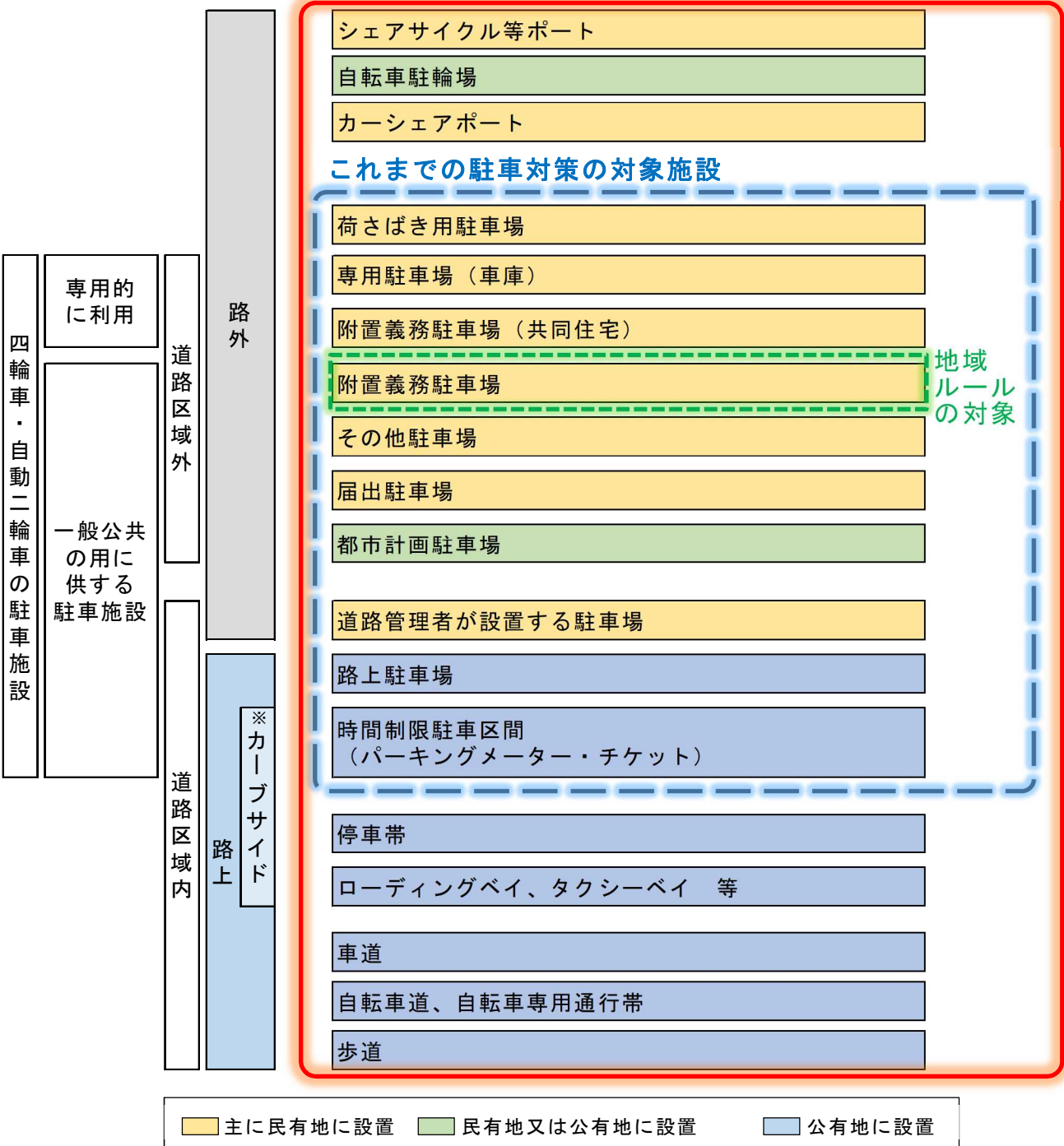


図 1-2 総合的な駐車対策の在り方における対象施設

※カーブサイド（路肩側の車道空間）については、p33、60 を参照

また、本在り方では、四輪車や自動二輪車だけでなく、原動機付自転車や自転車に加え、新たなモビリティも含め、対象車両としております。

総合的な駐車対策の在り方における対象車両



図 1-3 総合的な駐車対策の在り方における対象車両

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）。

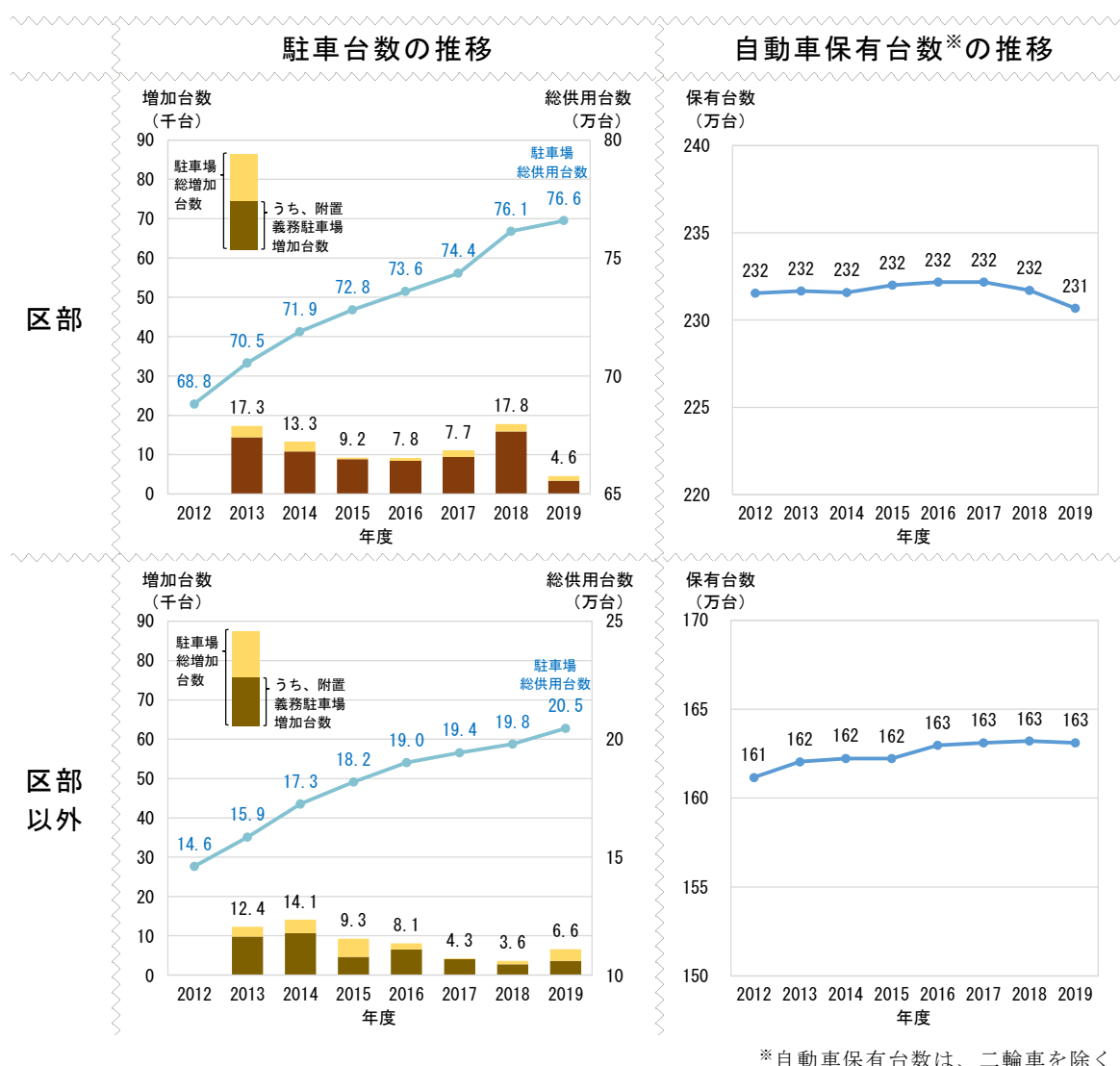
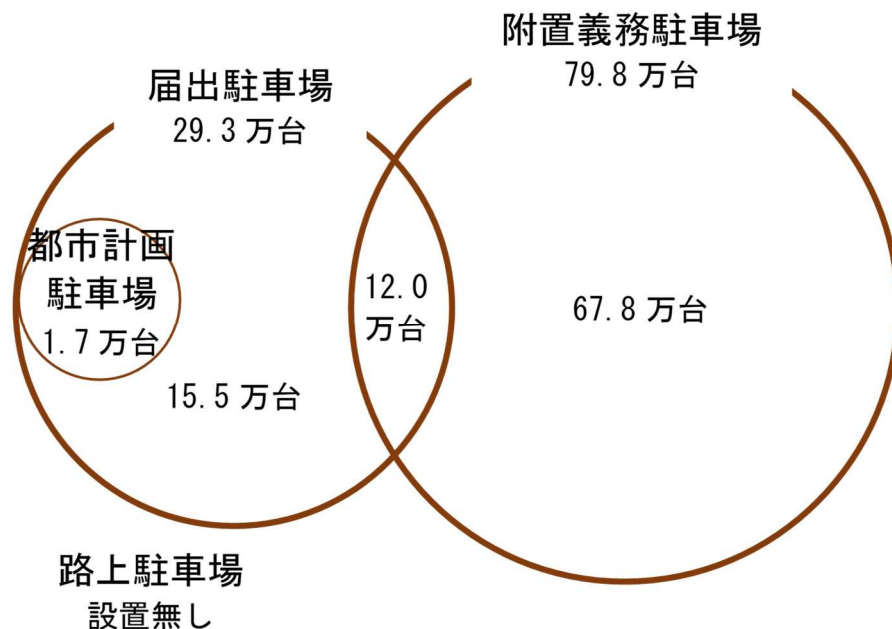


図 2-1 東京都内における駐車場の整備台数と自動車保有台数の推移

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

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。

[illegible]

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）。

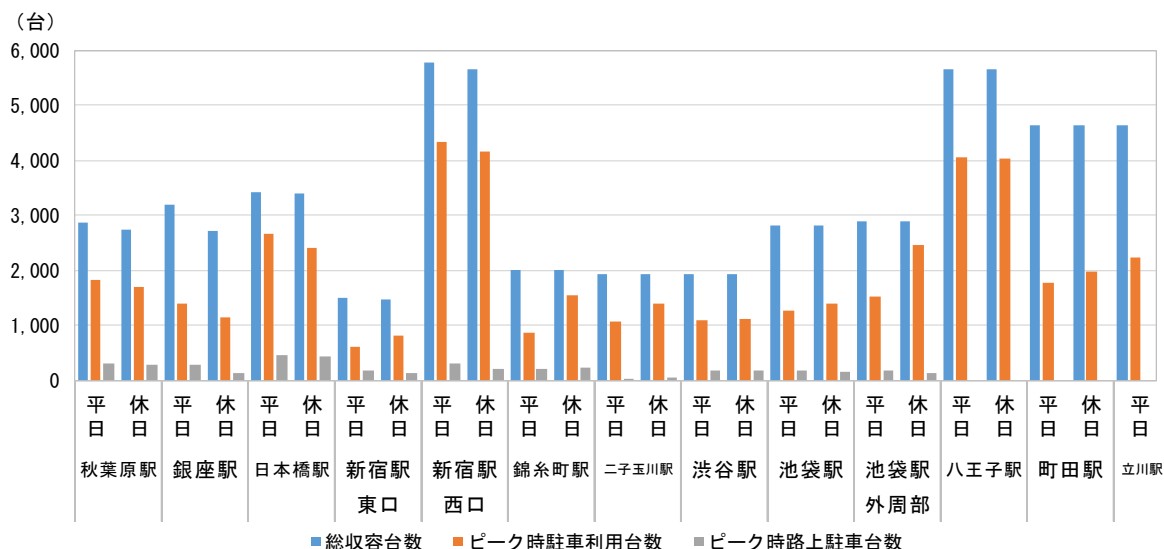


図 2-3 東京都内主要駅周辺における総収容台数とピーク時利用台数

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関係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。

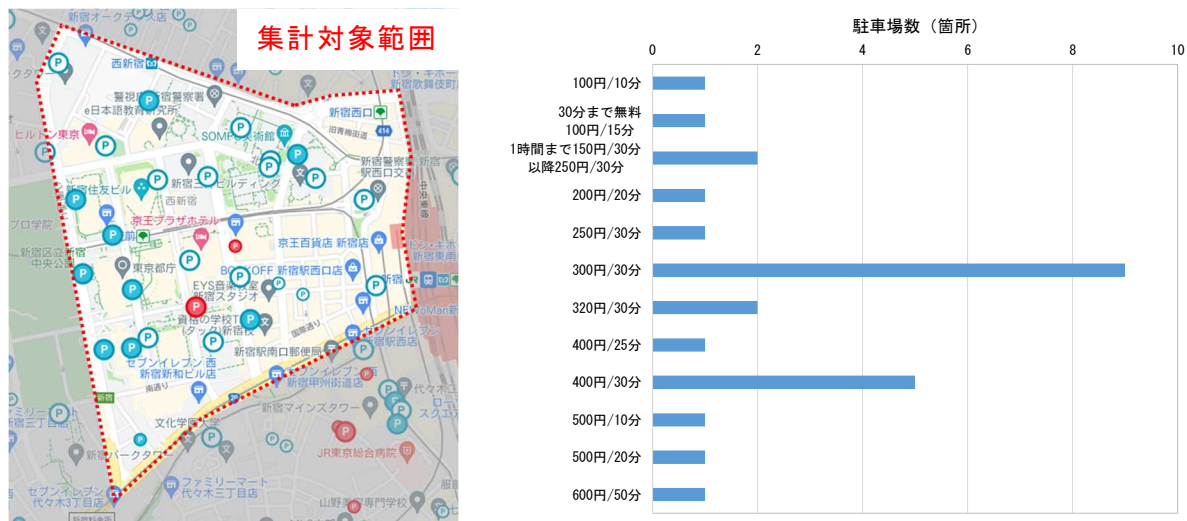


図 2-7 新宿西口地区における料金設定状況

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。

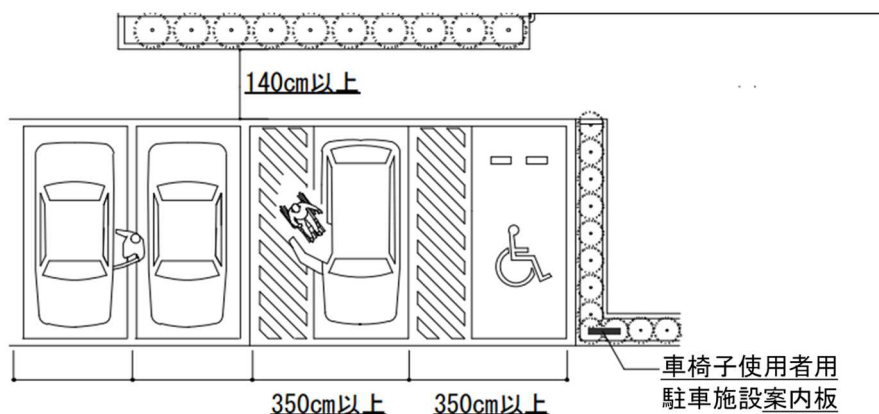


図 2-10 障害者等に対応した駐車場の整備例

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）。

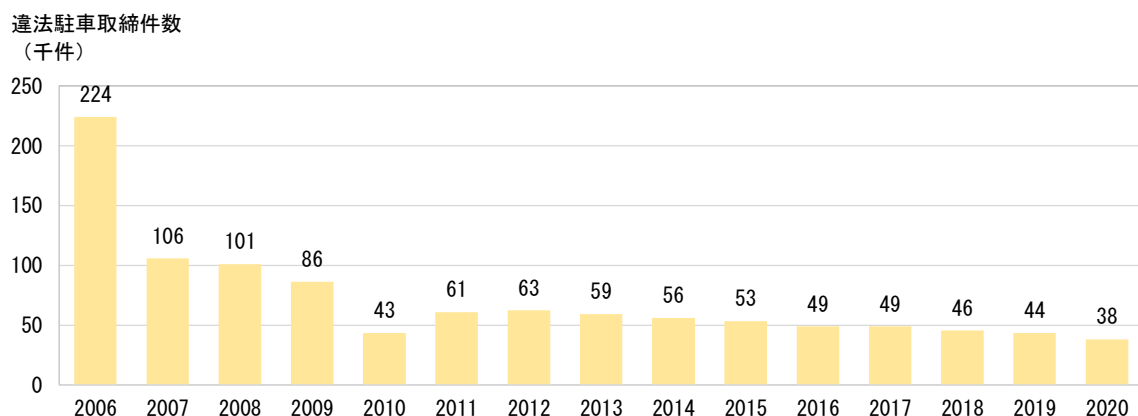


図 2-12 違反駐車車両取締り件数

出典：警視庁資料から東京都作成

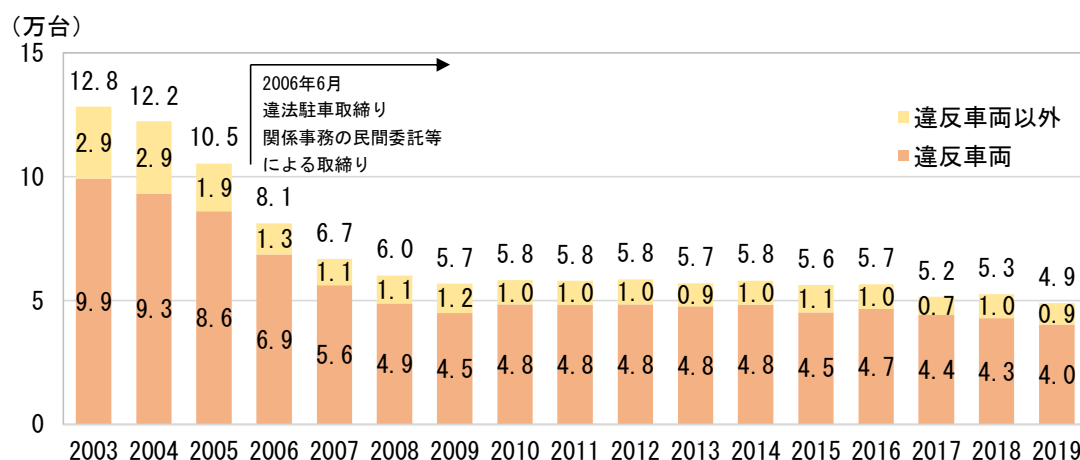


図 2-13 区部における瞬間路上駐車台数の推移

出典：警察庁資料から東京都作成

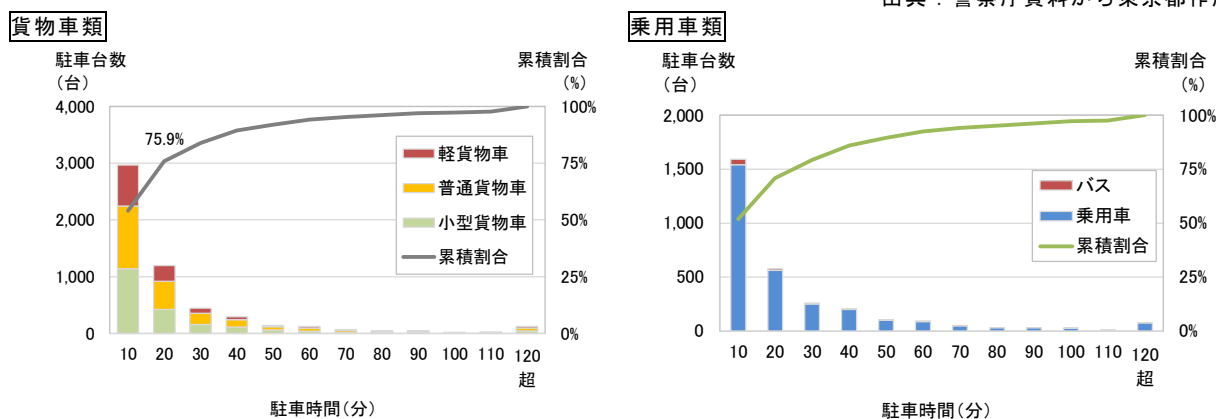


図 2-14 路上駐車時間（渋谷区）

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）。

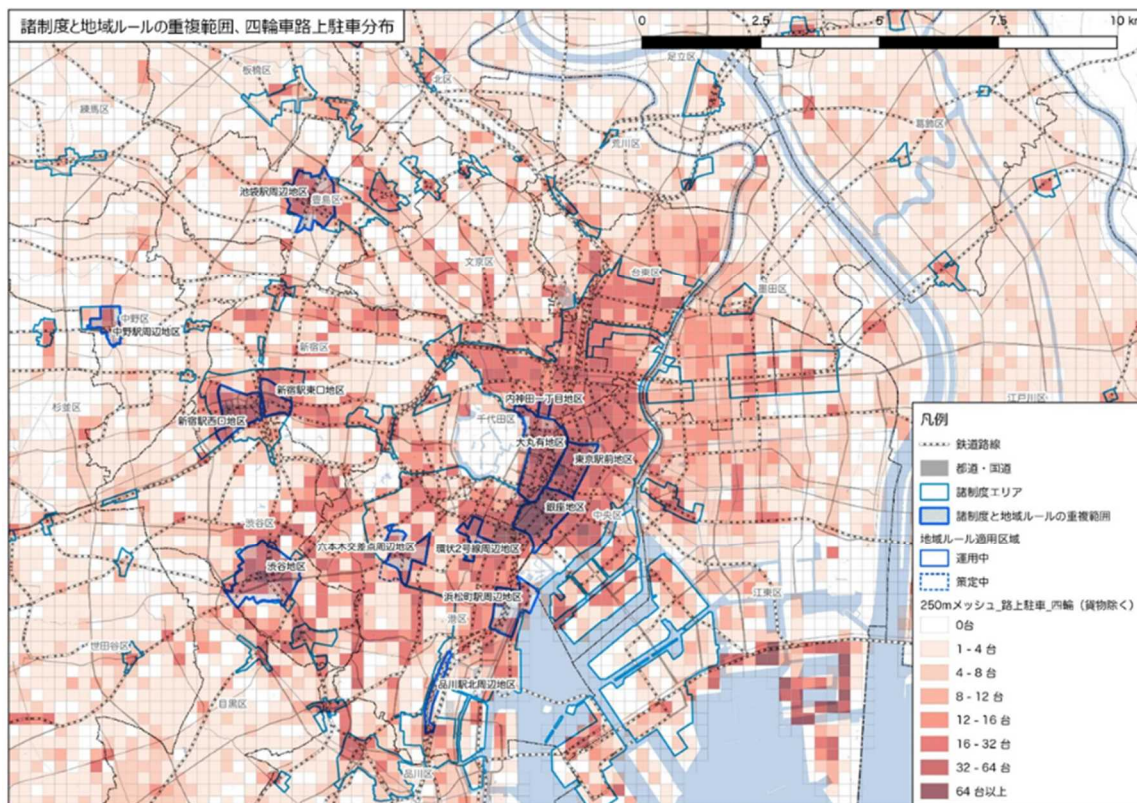


図 2-15 自動車の路上駐車分布

出典：警視庁資料から東京都作成

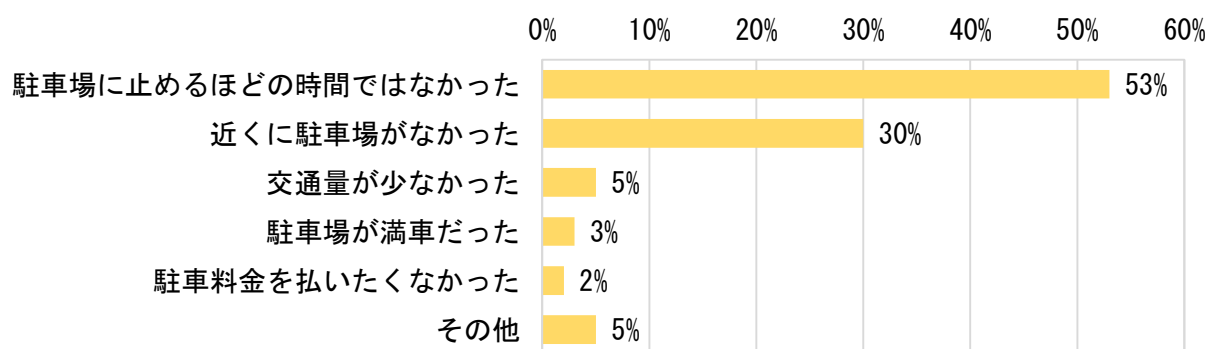


図 2-16 路上駐車をする理由

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）。

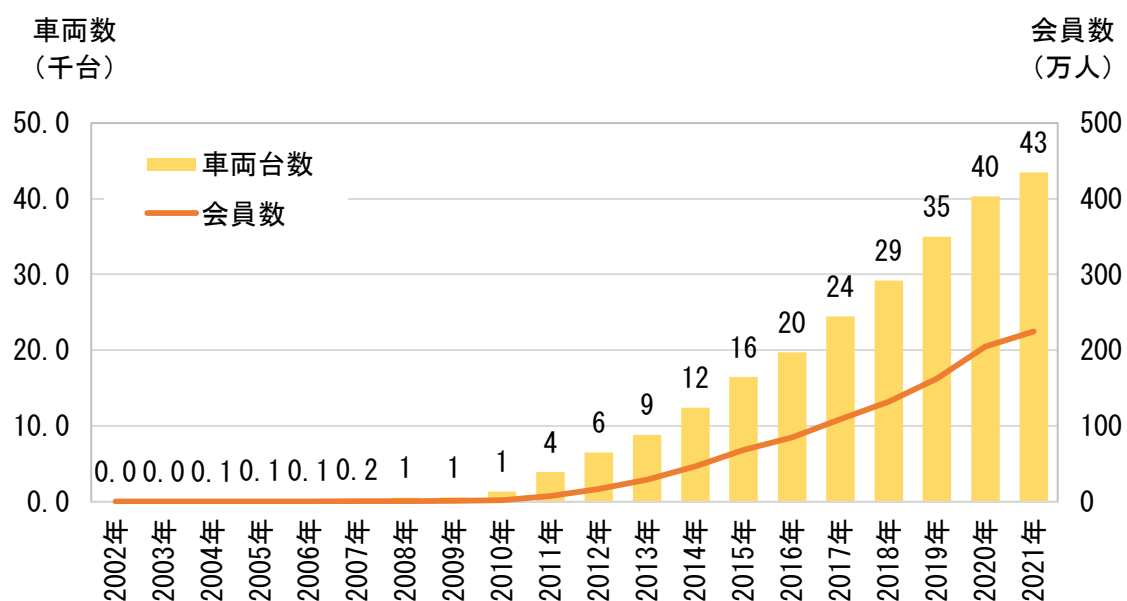


図 2-17 カーシェアリング車両台数と会員数の推移（全国）

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 1,500m² 容積率に基づく延べ面積 200m² × 6.0 = 1,200m² 駐車場床面積 1,200m² × 1/5 = 300m²	敷地内建物の延べ面積 1,500m² 容積率に基づく延べ面積 200m² × 6.0 = 1,200m² 他モビ 駐車場 50m² 駐車場 床面積 250m²

容積率計算上の延べ面積 1,200m²

建物の容積率

$$\frac{(1,500\text{m}^2 - 300\text{m}^2)}{200\text{m}^2} \times 100 = 600\% \text{ 【OK】}$$

容積率計算上の延べ面積 1,250m²

建物の容積率

$$\frac{(1,500\text{m}^2 - 250\text{m}^2)}{200\text{m}^2} \times 100 = 625\% \text{ 【NG】}$$

容積率算出イメージ（容積率：600%、敷地面積：200m² の場合）

建築基準法施行令（抜粋）	（中略）
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。 （中略） 四 延べ面積 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。 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。）	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。 一 自動車車庫等部分 五分の一 二 備蓄倉庫部分 五十分の一 三 蓄電池設置部分 五十分の一 四 自家発電設備設置部分 百分の一 五 貯水槽設置部分 百分の一 六 宅配ボックス設置部分 百分の一

※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）

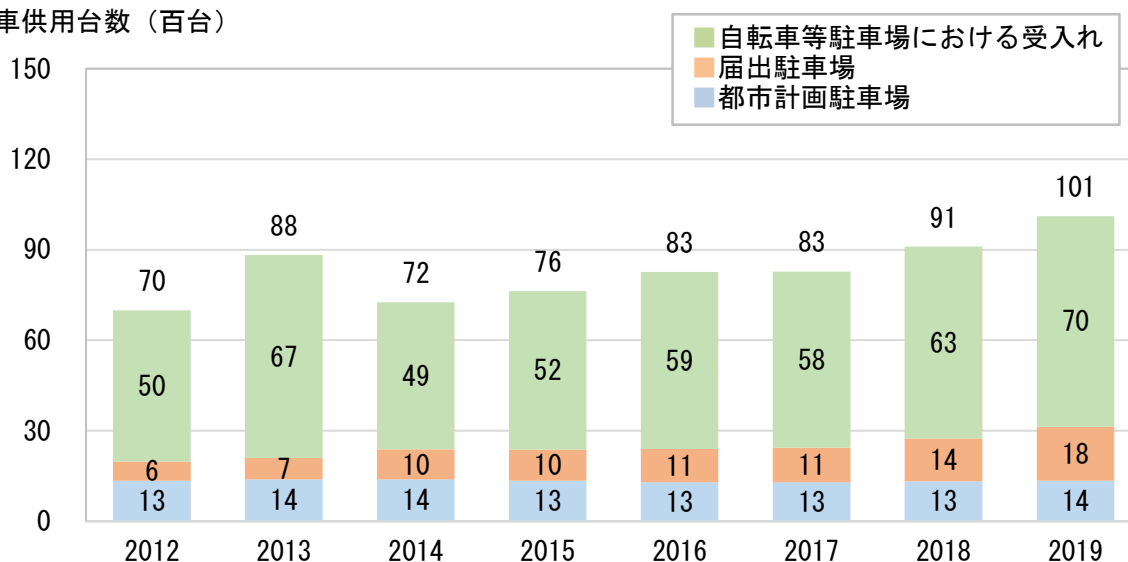


図 2-18 東京都内における自動二輪車駐車場の整備状況

出典：国土交通省資料から東京都作成

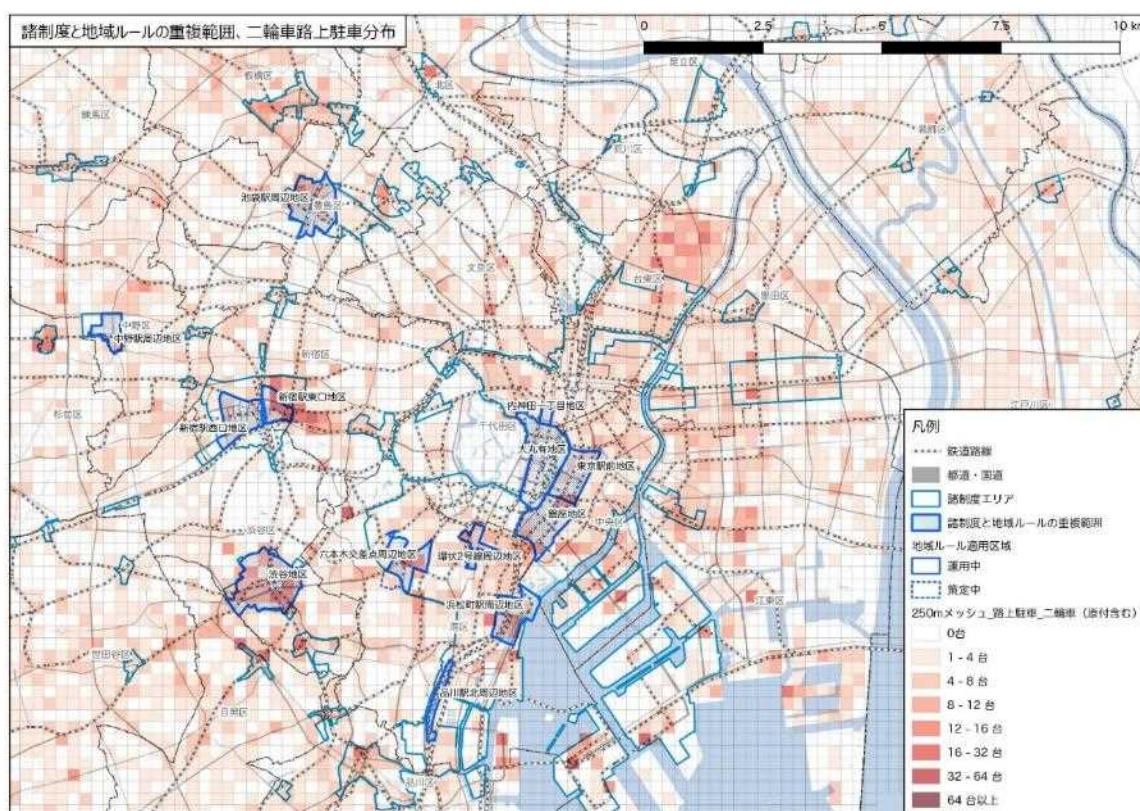
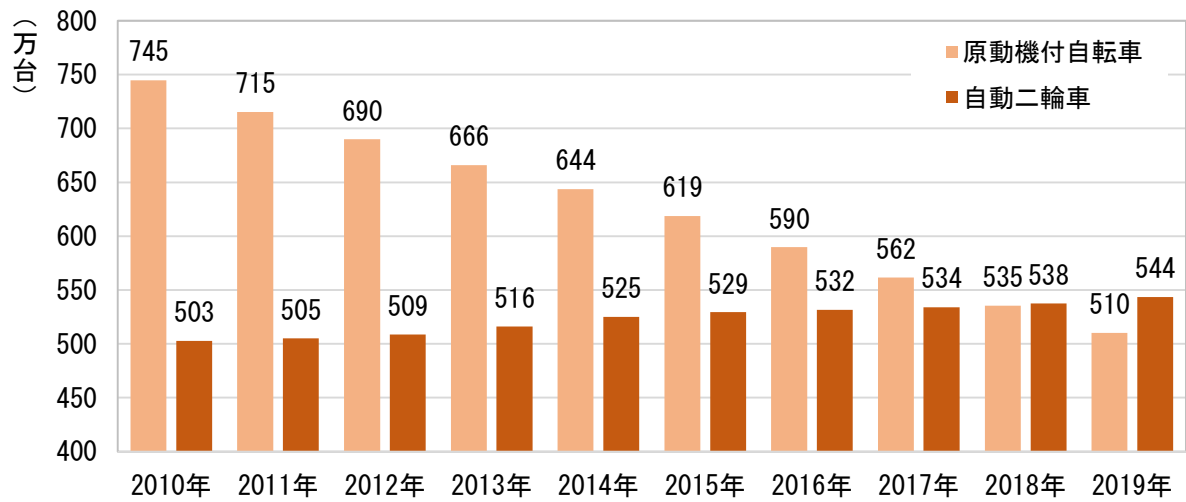


図 2-19 自動二輪車の路上駐車分布

出典：警視庁資料から東京都作成

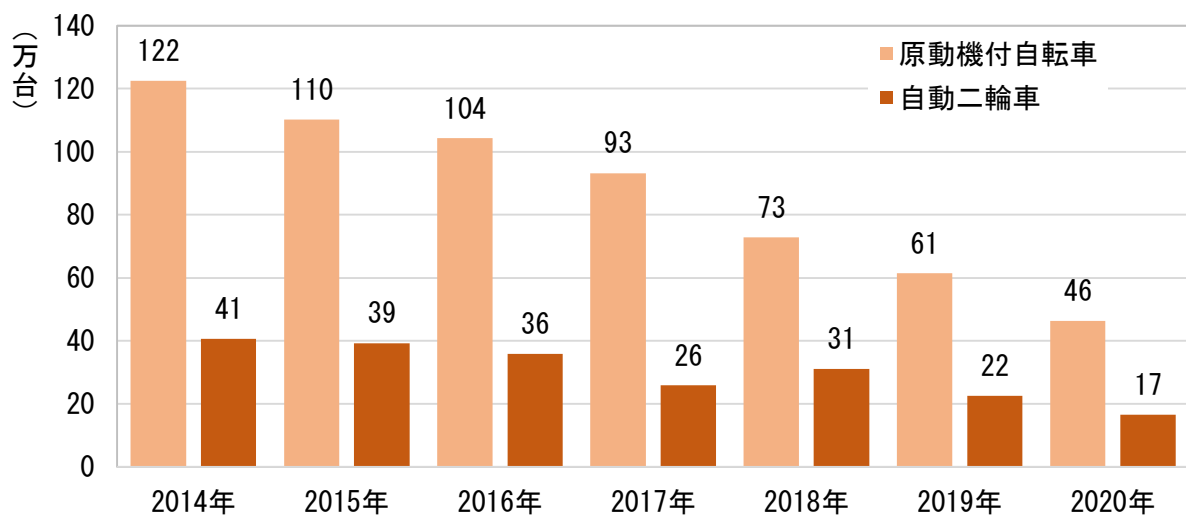
自動二輪車や原動機付自転車の登録台数は、全国では自動二輪車は増加傾向、原動機付自転車は減少傾向にあります（図 2-20）。一方で、東京都内の自動二輪車や原動機付自転車の路上駐車台数は減少傾向にありますが、一定量の路上駐車車両は依然として発生しています（図 2-21）。



※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

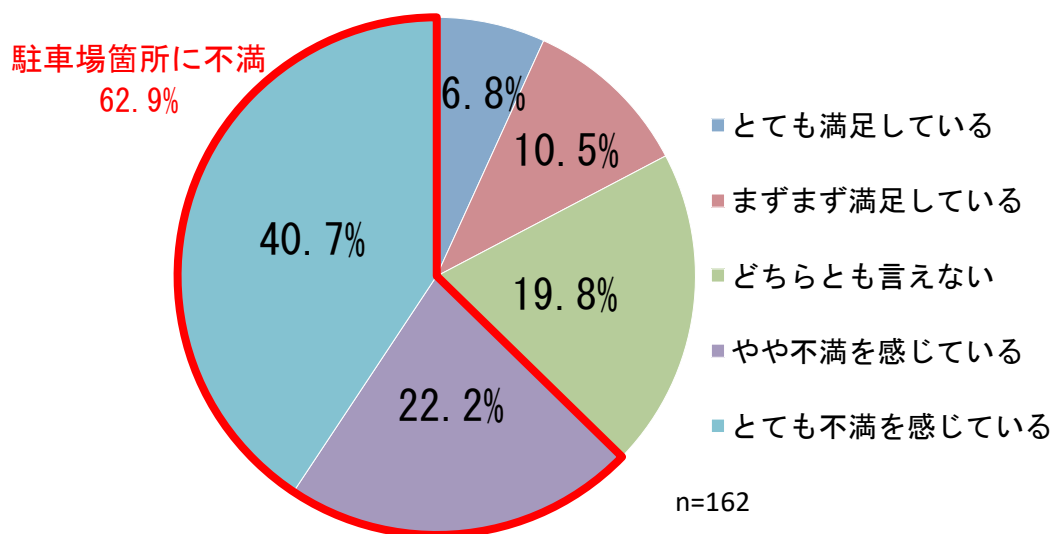


図 2-23 東京都内の駐車場箇所への満足感

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）。

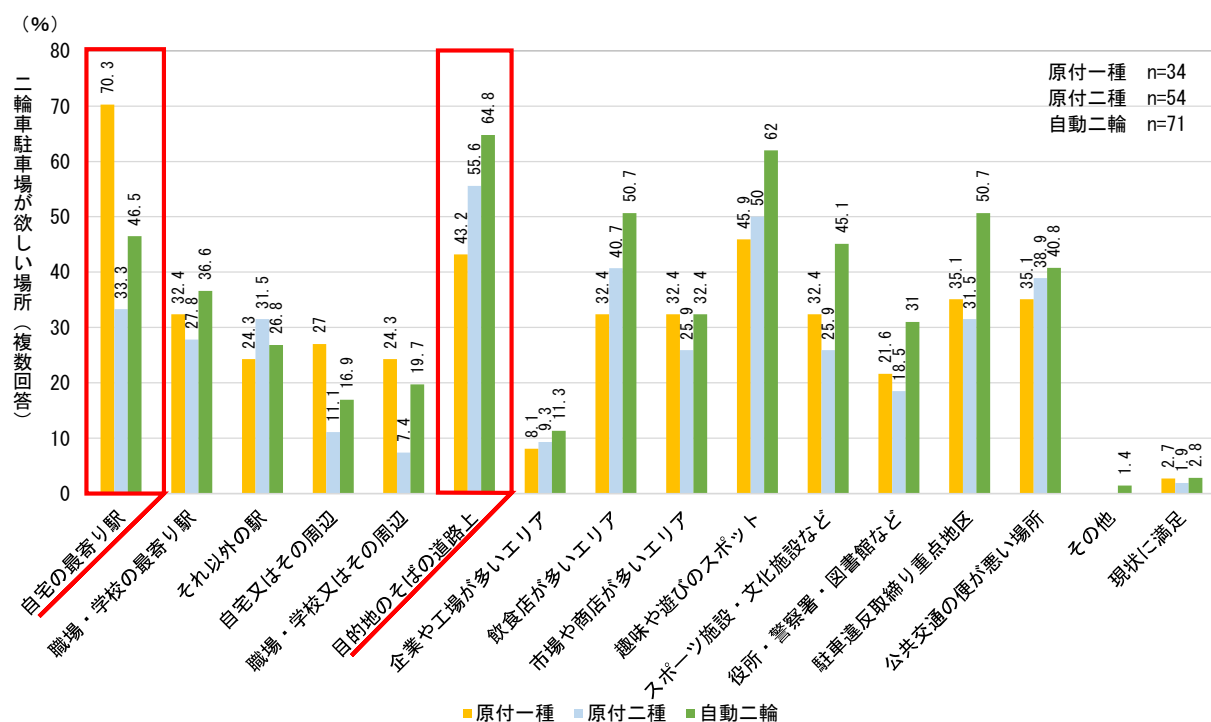
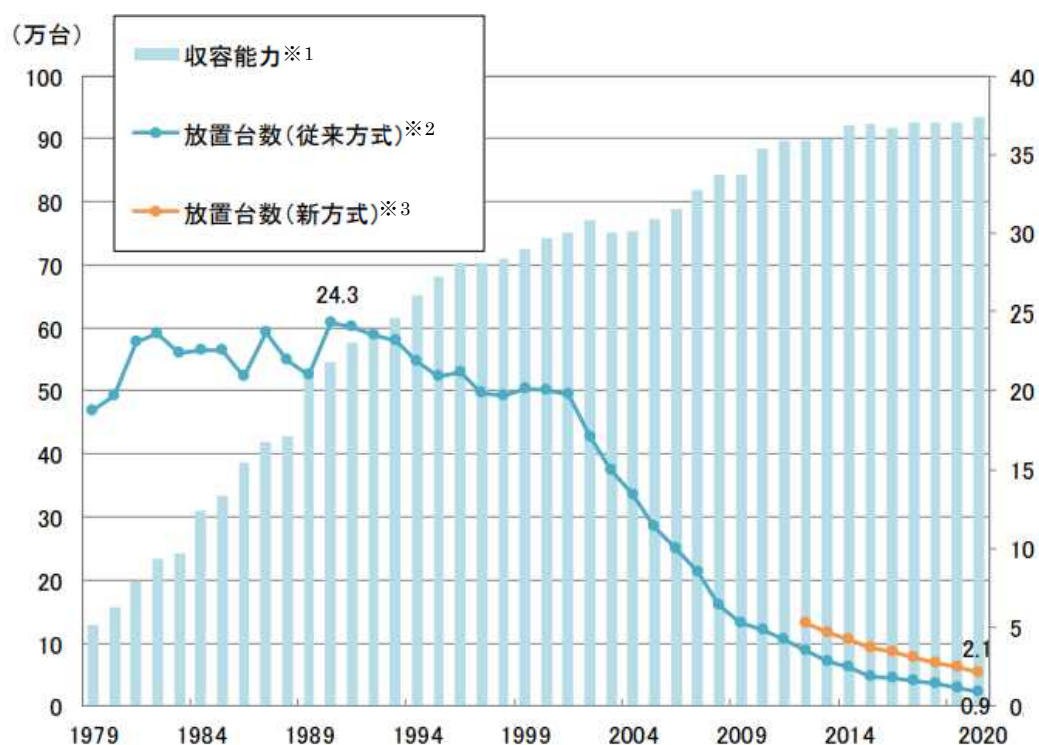


図 2-24 二輪車駐車が欲しい場所（東京都）

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）

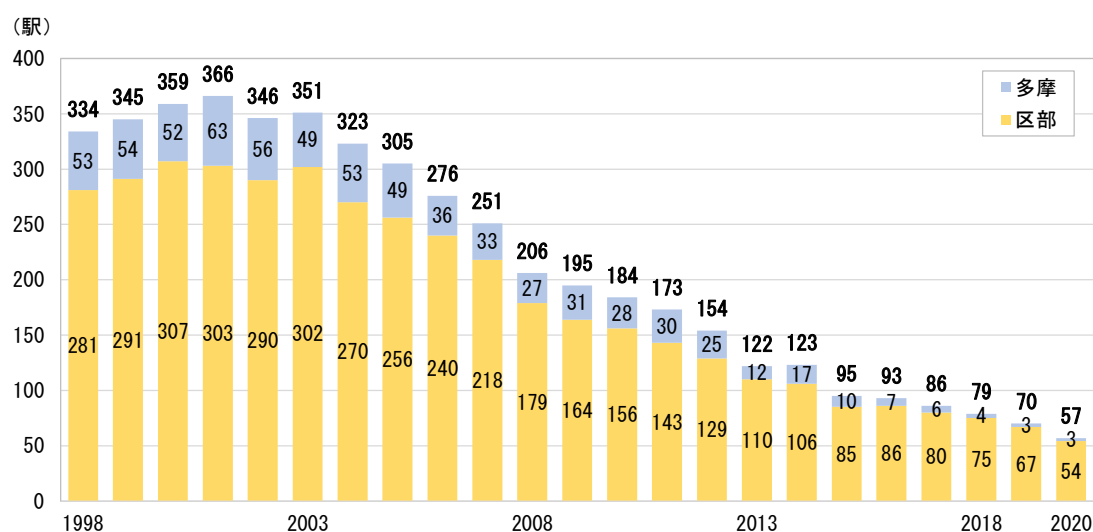


図 2-26 東京都内の放置自転車が 100 台以上ある駅数の推移

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）。

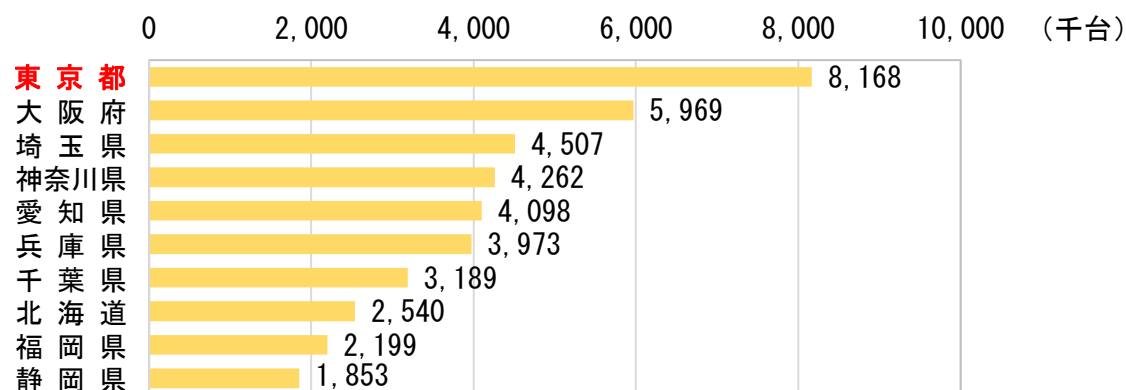


図 2-27 自転車保有台数（上位 10 都道府県）

出典：（一財）自転車産業振興協会資料から東京都作成

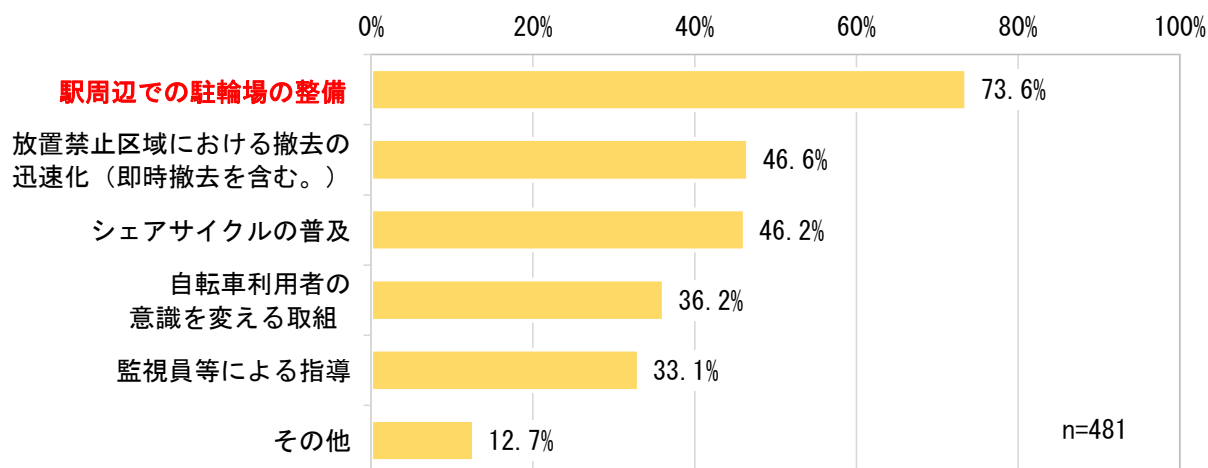


図 2-28 放置自転車を減少させるための有効な取組（都政モニターアンケート）

出典：東京都「都政モニターアンケート」

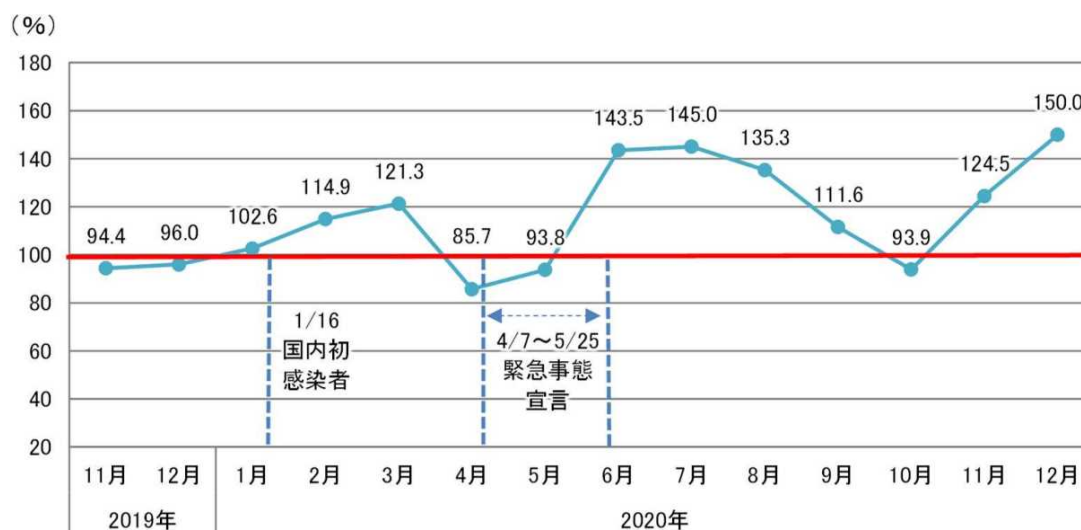


図 2-29 自転車販売の動向（前年同月比）

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）。

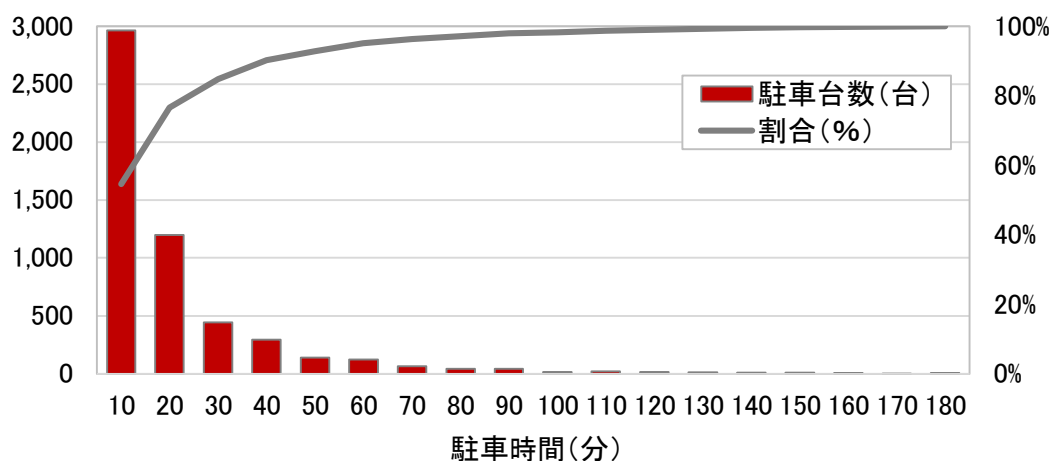


図 2-30 渋谷地区の路上駐車の駐車時間（荷さばき）

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）

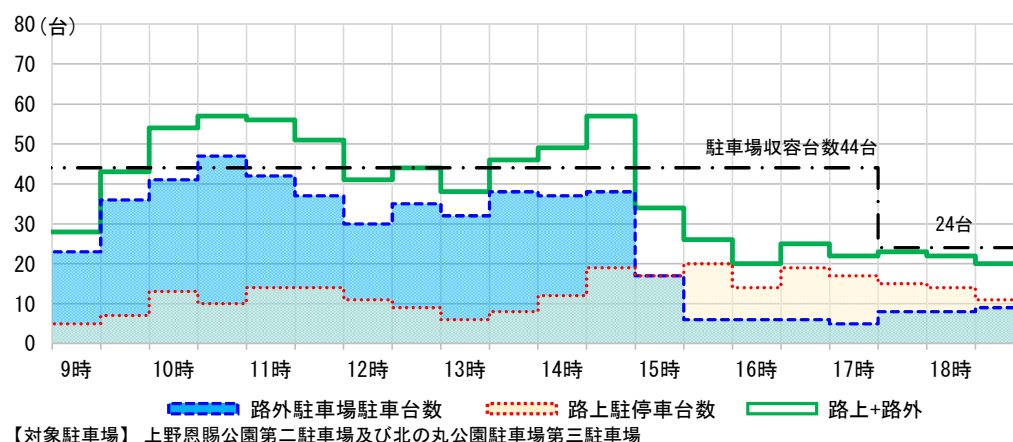


国道 15 号銀座地区（中央区）

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）

秋葉原
地区



銀座
地区

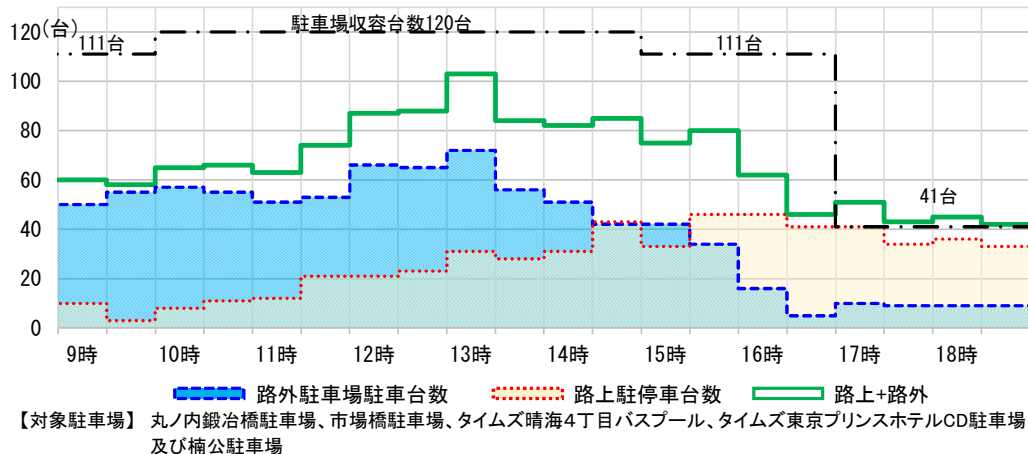


図 2-35 観光バス駐車場の時間帯別需給バランス（2018 年）

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）

図 2-36 タクシー乗り場から延びる待機列



道玄坂付近（渋谷区）

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

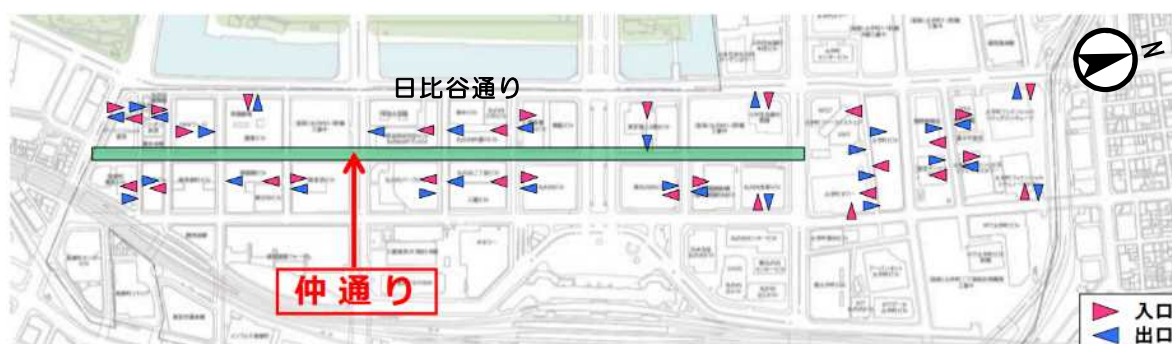


図 2-40 丸の内仲通りにおける自動車と歩行者との交錯回避の取組

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

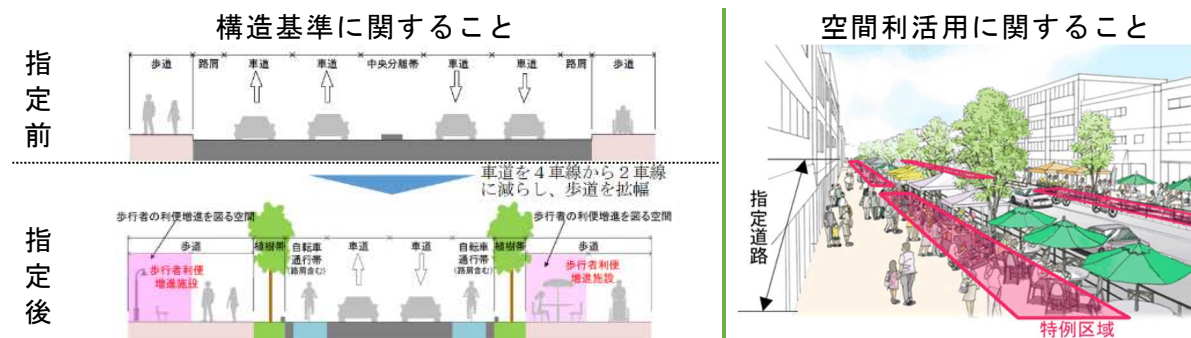
出典：国土交通省資料

○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。

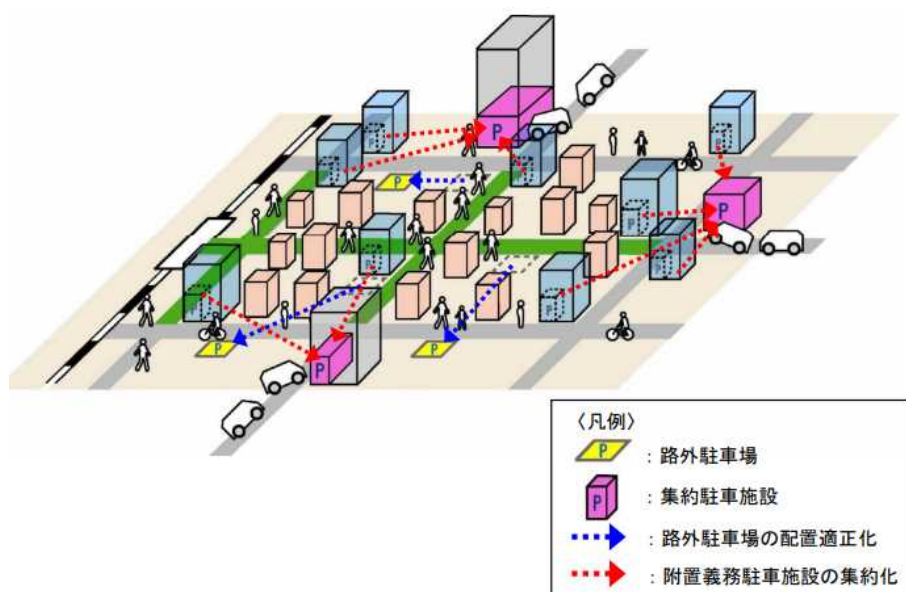


図 2-41 駐車場の配置適正化イメージ

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

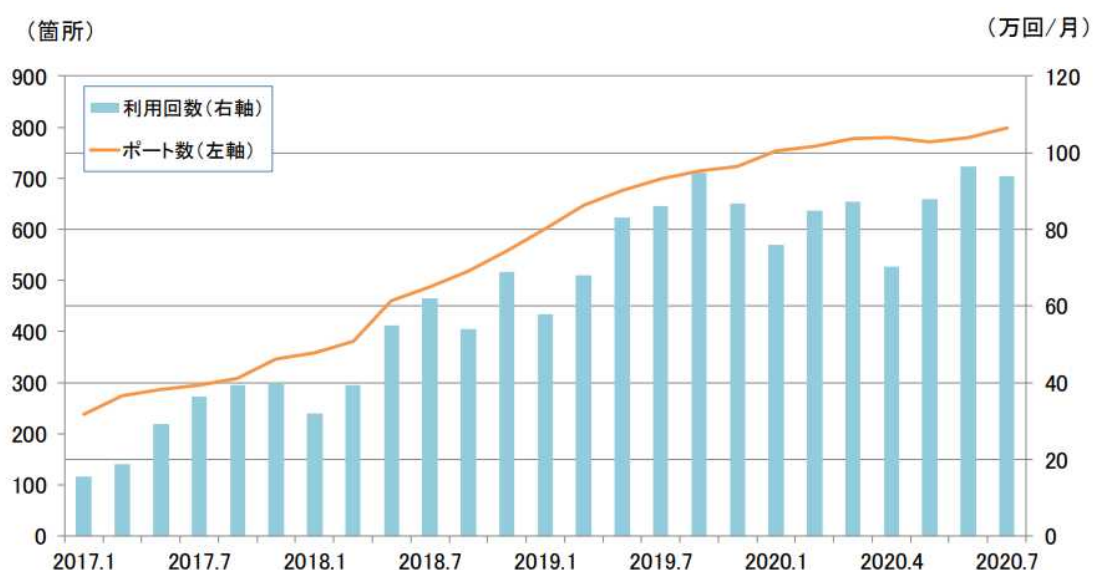
出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」（令和3年5月）

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乗り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）



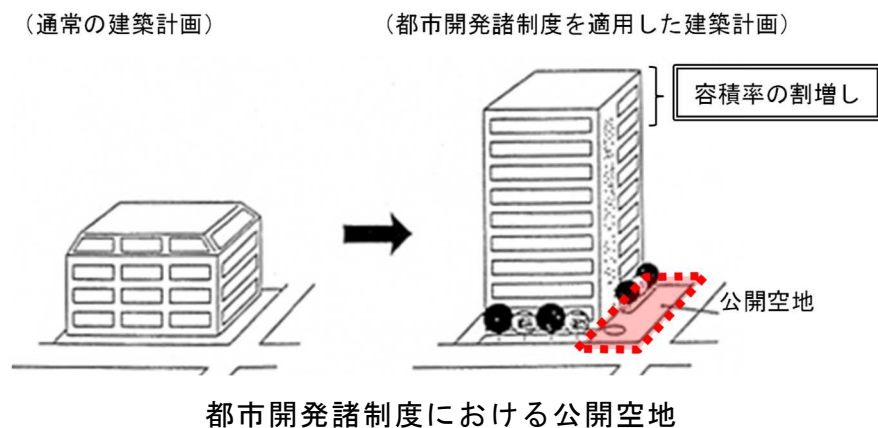
図 2-47 自転車シェアリングアプリ例

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。



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）。

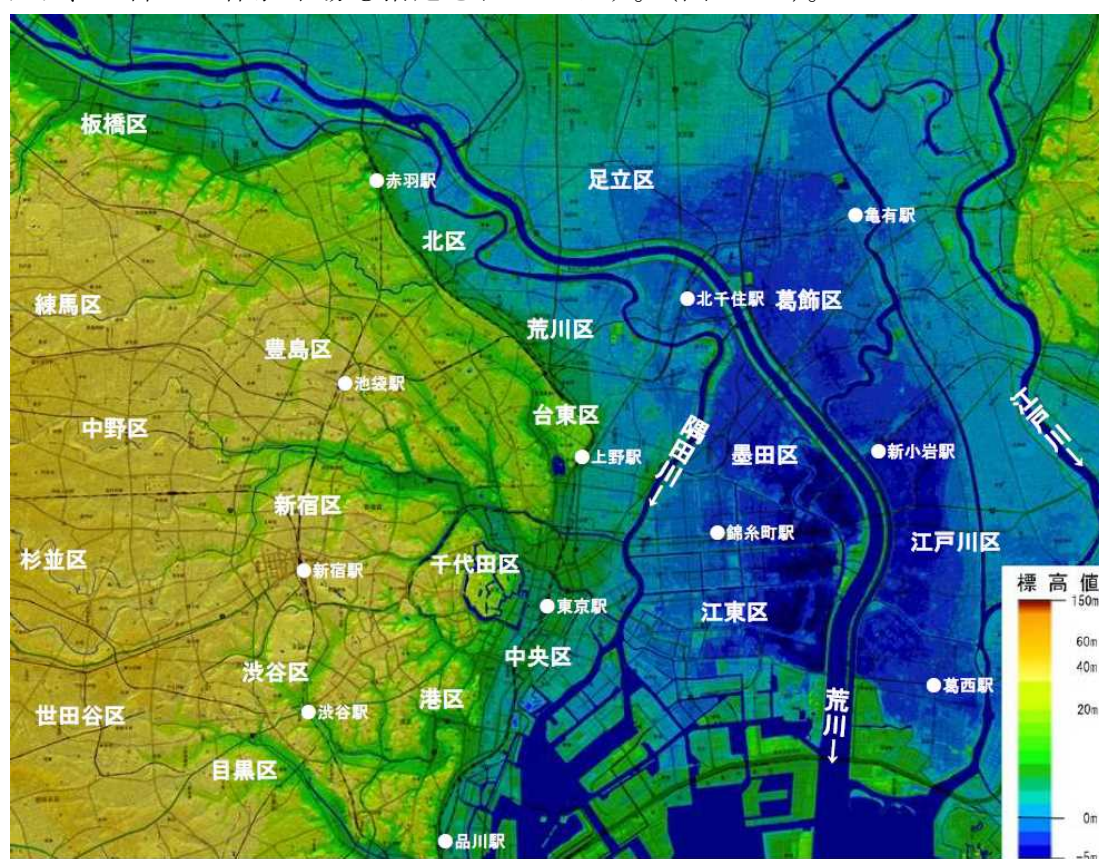


図 2-50 東部地区における標高値

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）。

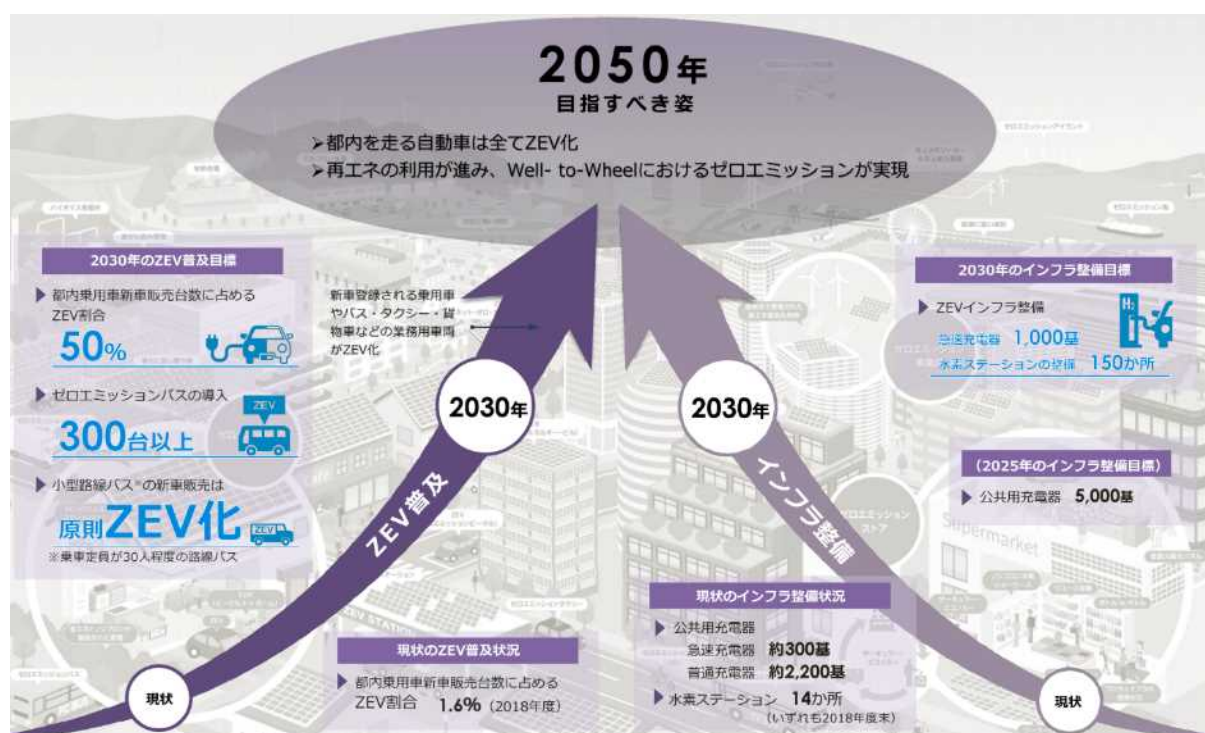


図 2-52 東京都における ZEV 普及目標

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）

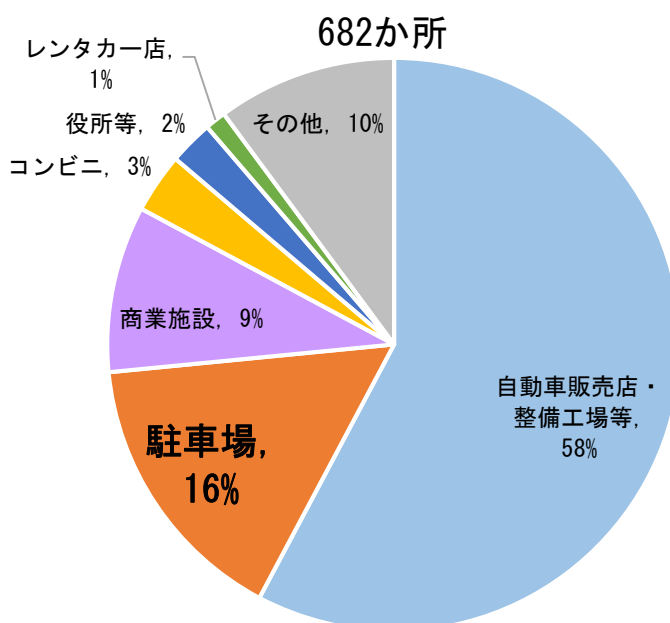


図 2-55 東京都内における急速充電器の設置状況（2021 年 9 月現在）

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。

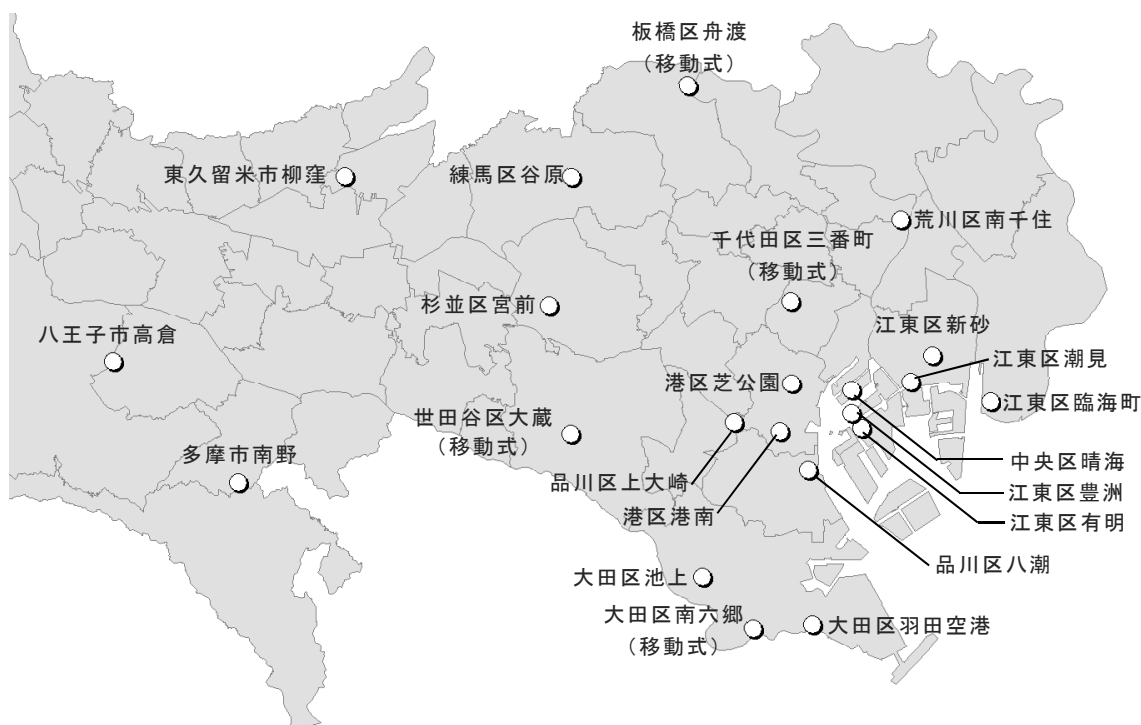


図 2-56 東京都内における水素ステーションの設置状況（2021 年 9 月現在）

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化へ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	満空情報が共有されていない駐車場も多い。  出典：（公財）東京都道路整備保全公社「s-park」	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							
フェーズ2	予約・決済	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。  現金のみ対応の精算機の例  オンライン予約可能なサービスの例 下図出典：akippa(株)資料	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							
フェーズ3	需給・調整	曜日や繁閑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。 <table border="1"><thead><tr><th>通常期料金</th><th>多客期料金 (GW・夏期・年末年始)</th></tr></thead><tbody><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></tbody></table> 出典：（一財）空港支援機構 羽田 P2・P3 駐車場資料	通常期料金	多客期料金 (GW・夏期・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	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
通常期料金	多客期料金 (GW・夏期・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

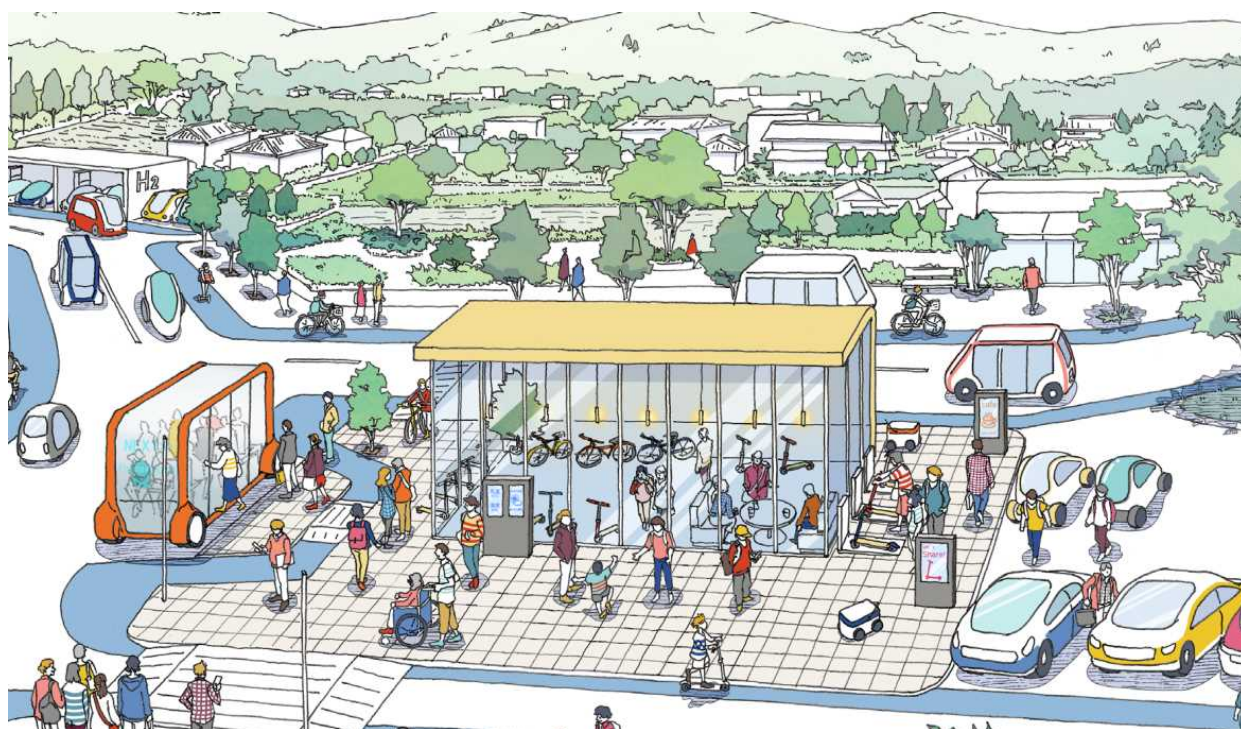


図 2-58 モビリティハブイメージ

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（Cononnected：接続、Autonomous・Automated：自立走行、Shared：共有、Electric：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（横浜市の例）

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

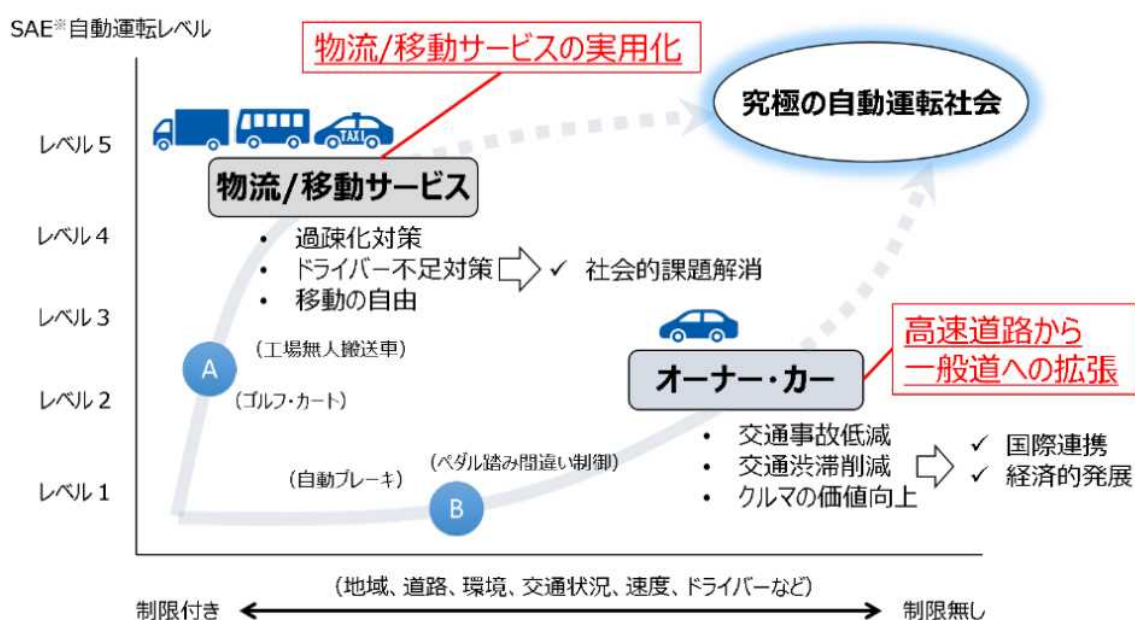
こうした内容を踏まえて、2022 年 3 月に道路交通法の一部を改正する法律案が国会に提出されています。

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。

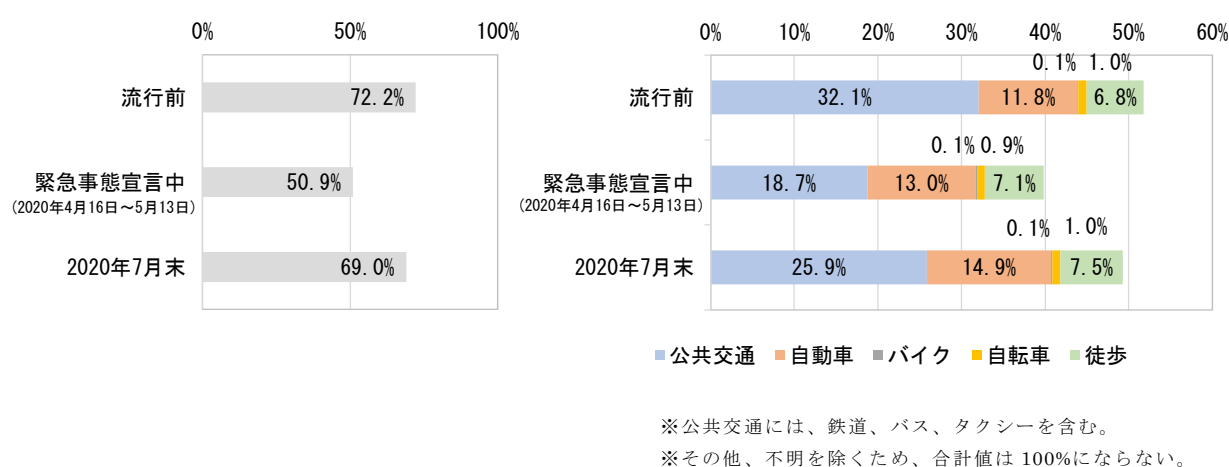


図 2-62 外出率と交通機関別利用率の変化

出典：国土交通省資料から東京都作成

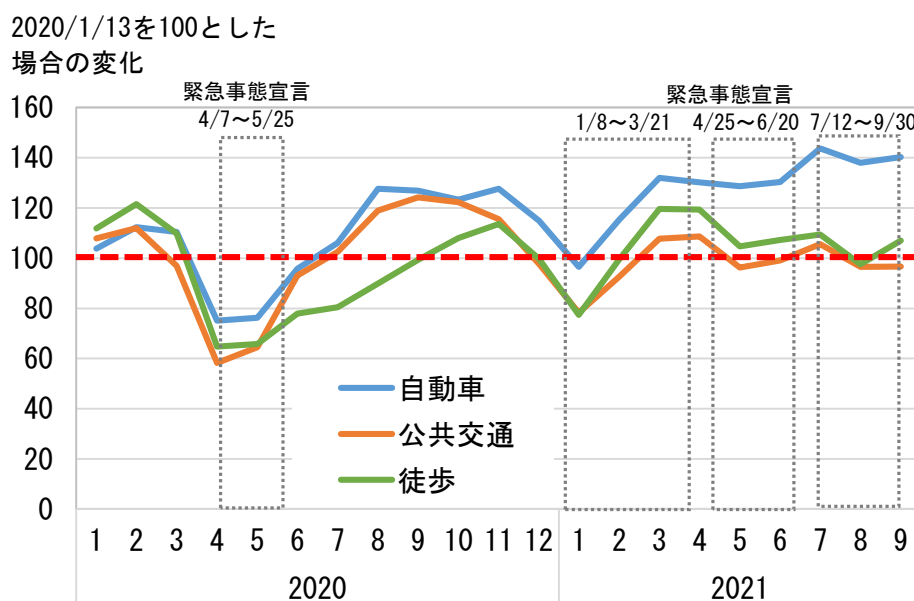


図 2-63 交通機関別移動傾向の変化（東京 23 区）

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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・観光バスの路上駐車対策が必要
2.1.7 客待ちタクシー	・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	・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

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CO₂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 CO₂ 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）

D X 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を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

CO₂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分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 CO₂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。

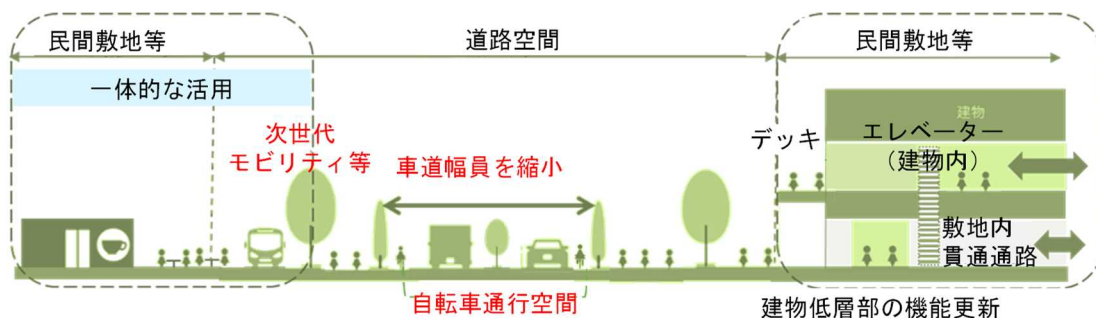


図 3-3 道路及び沿道敷地等を一体的に活用したイメージ

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）

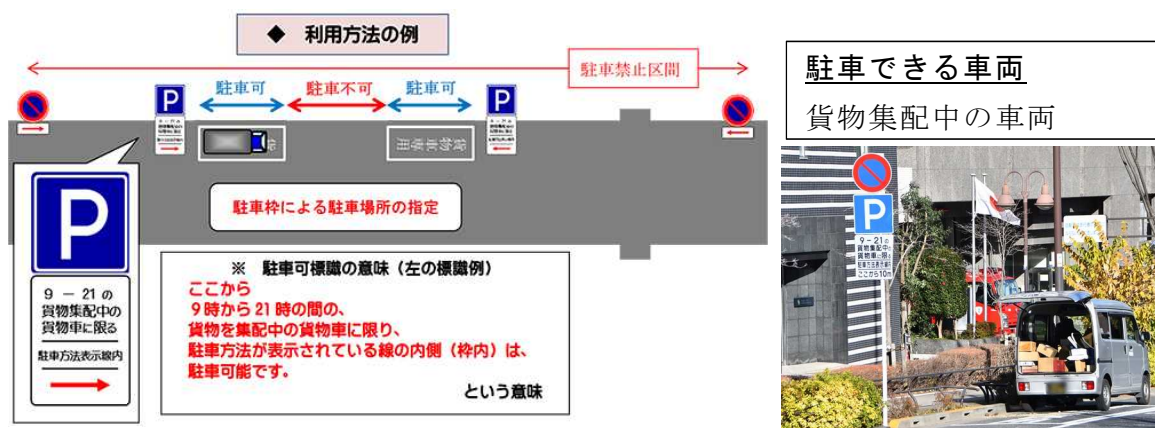
-



- 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。



- 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。



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

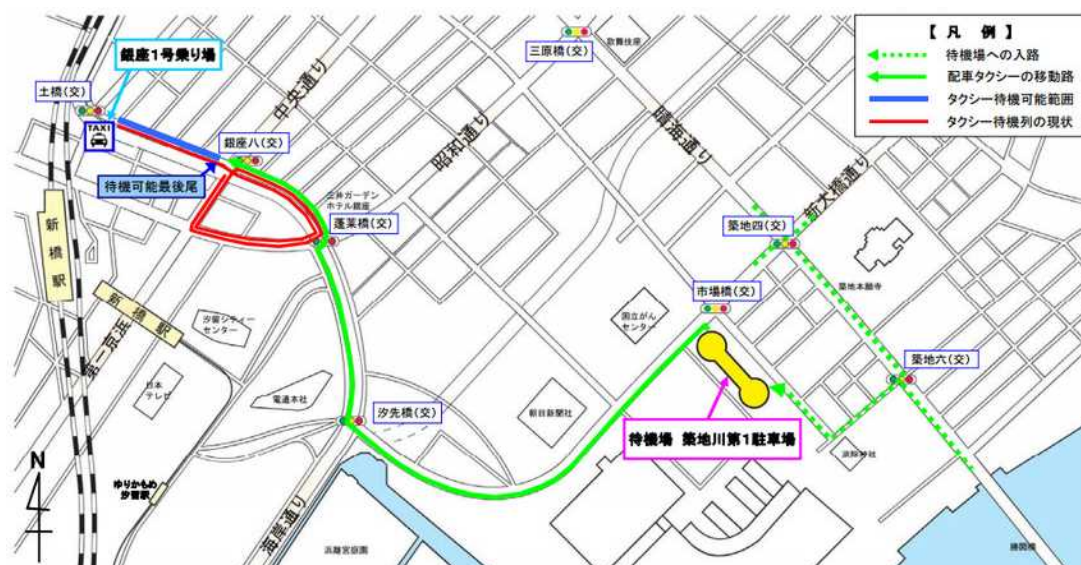
- 観光バス駐車場・乗降場予約システムの導入エリアの拡充や利用ピークの平準化等、既存駐車場の効率的な活用による観光バスの路上駐車削減に向けた取組を推進します。



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。

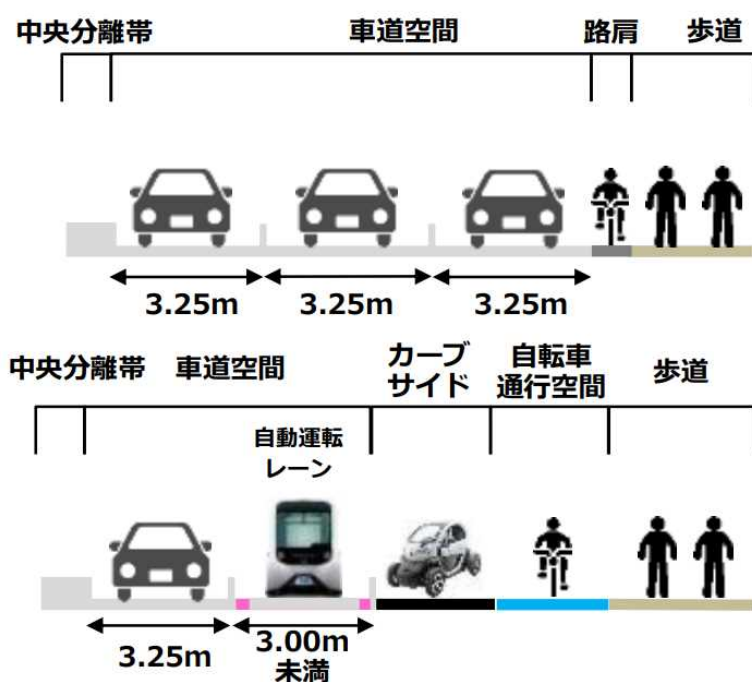


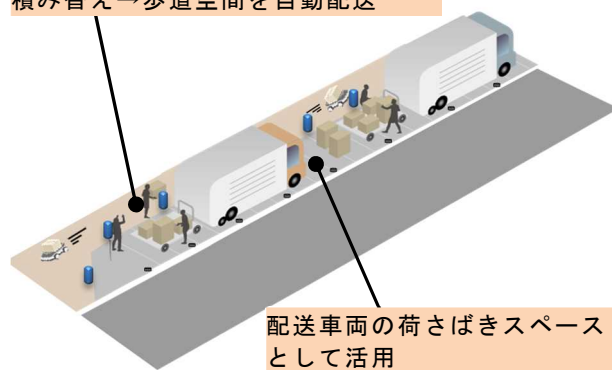
図 3-18 道路空間の再配分によるカーブサイドの活用イメージ

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

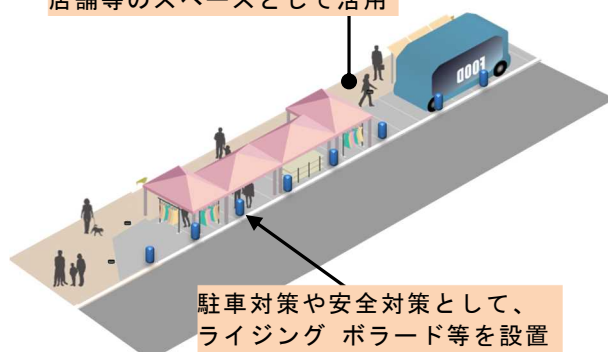


図 3-19 カーブサイドの柔軟な活用イメージ

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。

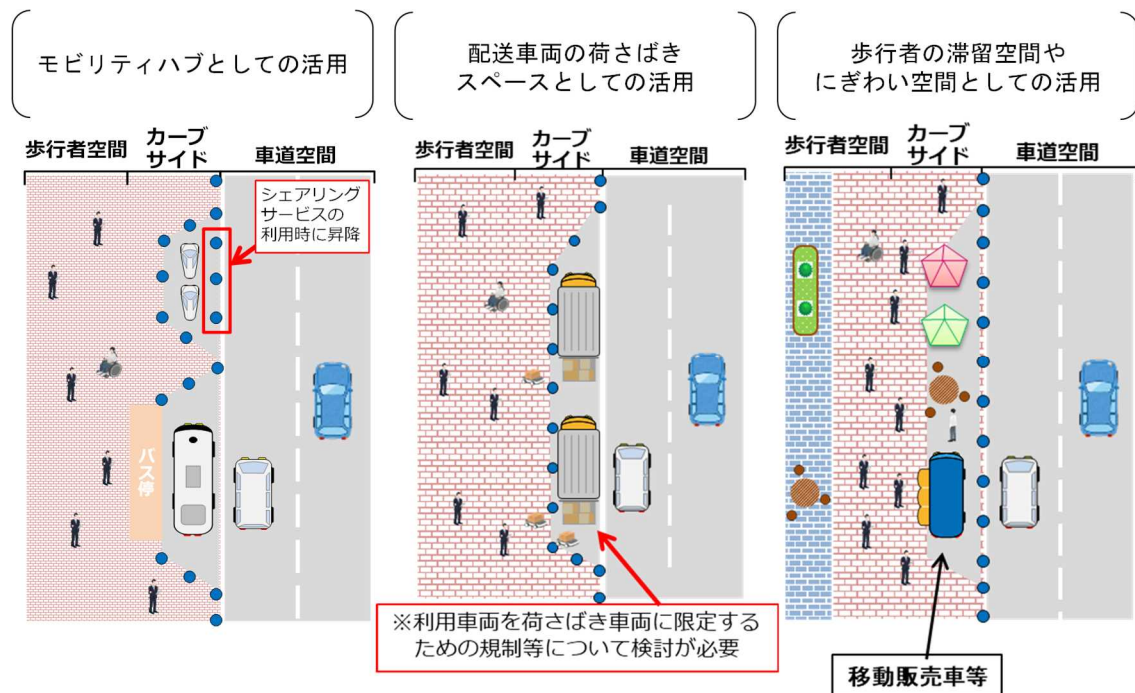


図 3-20 カーブサイドの利活用方策に係る整備に向けた検討

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。

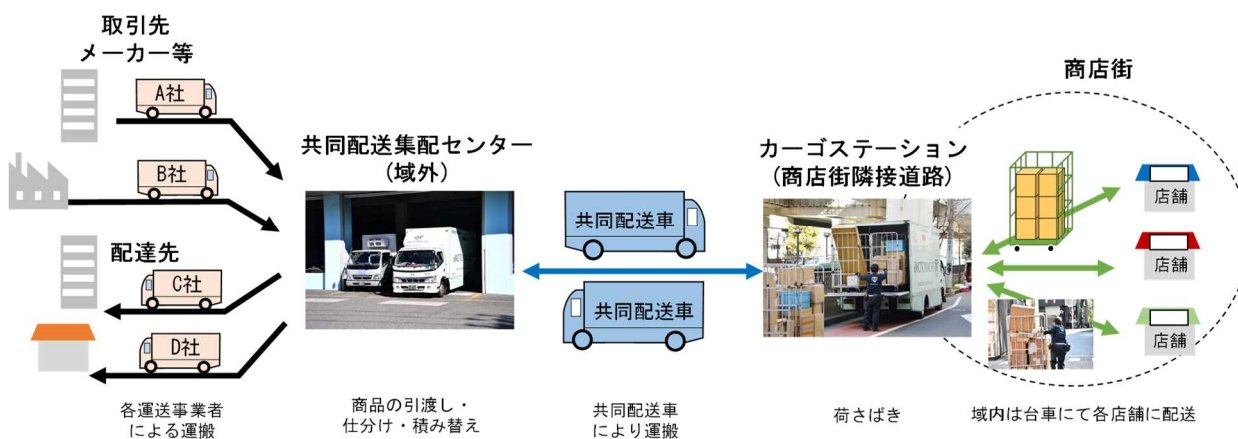


図 3-23 共同集配送のイメージ

(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。

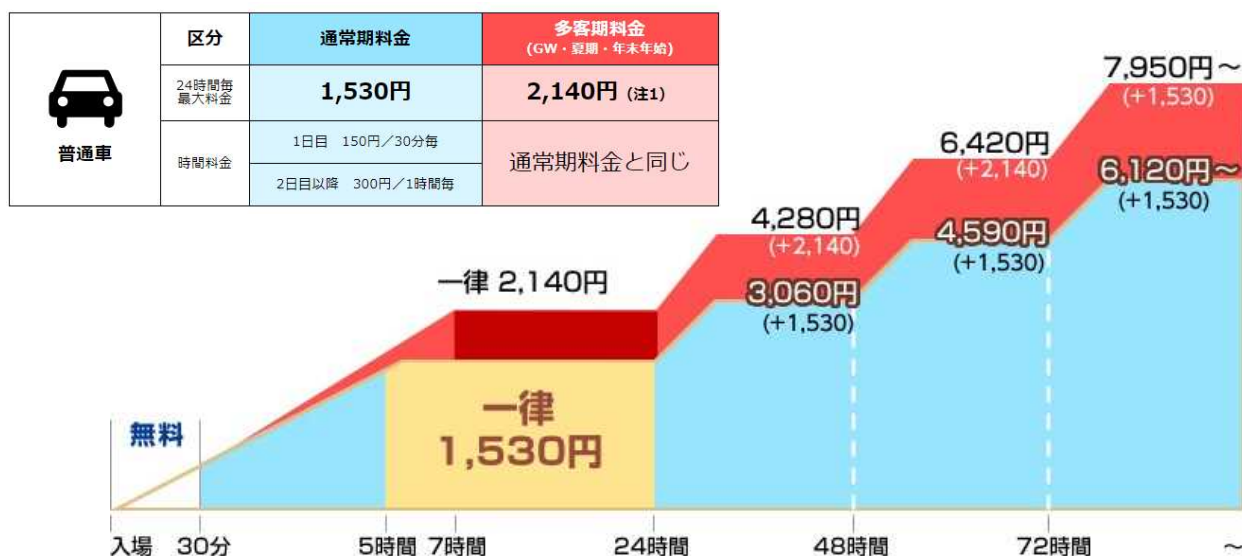


図 3-24 混雑時における料金設定の例（羽田空港、普通車）

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。

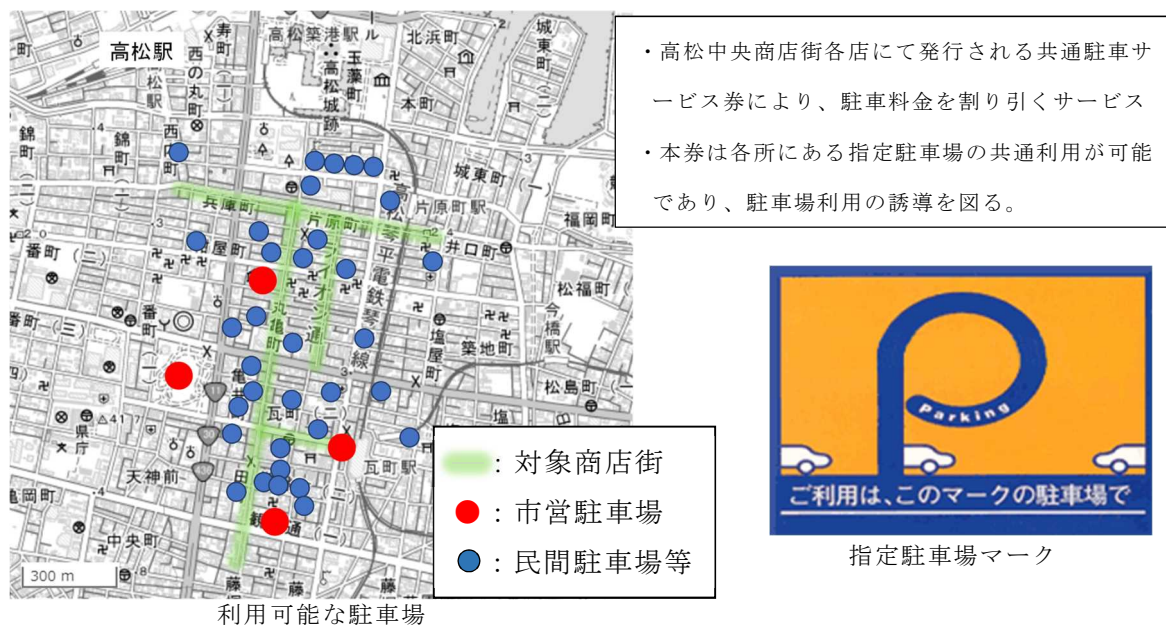


図 3-25 共通サービス券による駐車場利用の誘導の例

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

- 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。

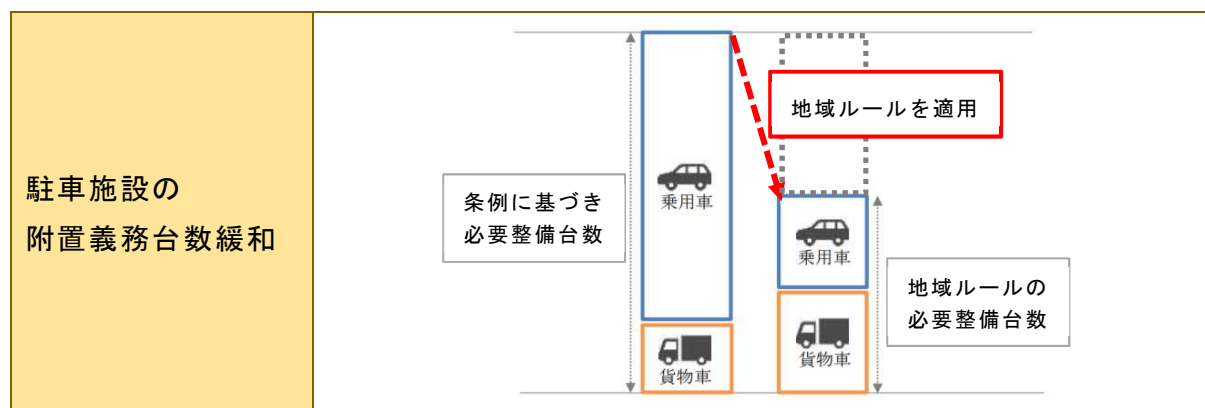


図 3-27 地域ルール制度の適用イメージ

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 CO₂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 of 適用による地域貢献を活用した EV 車の公共用充電器^{※1}の整備や都有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

^{※1} 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※¹の導入やフリンジ駐車場※²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。

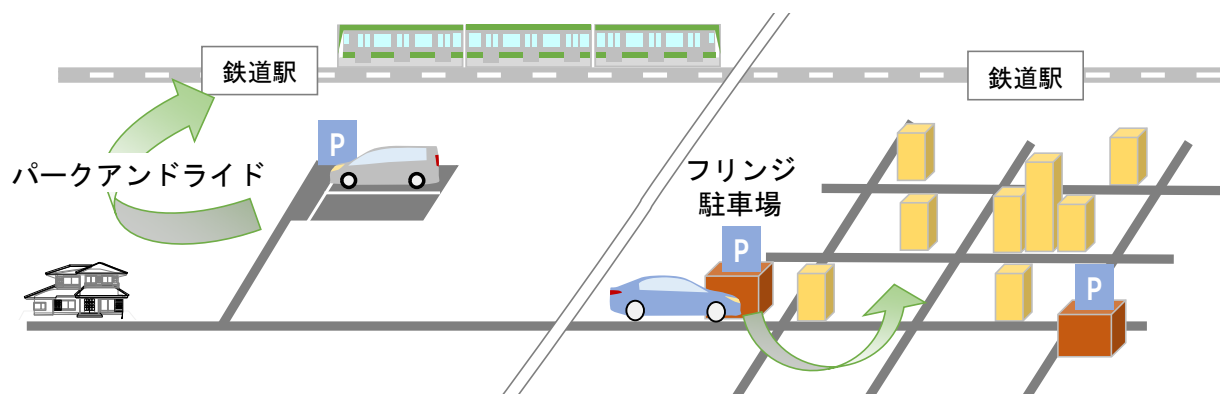
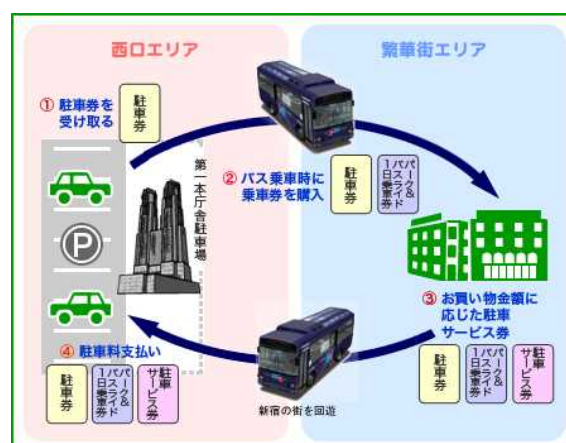


図 3-36 パークアンドライド、フリンジ駐車場のイメージ



・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^{※1}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

^{※1} 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



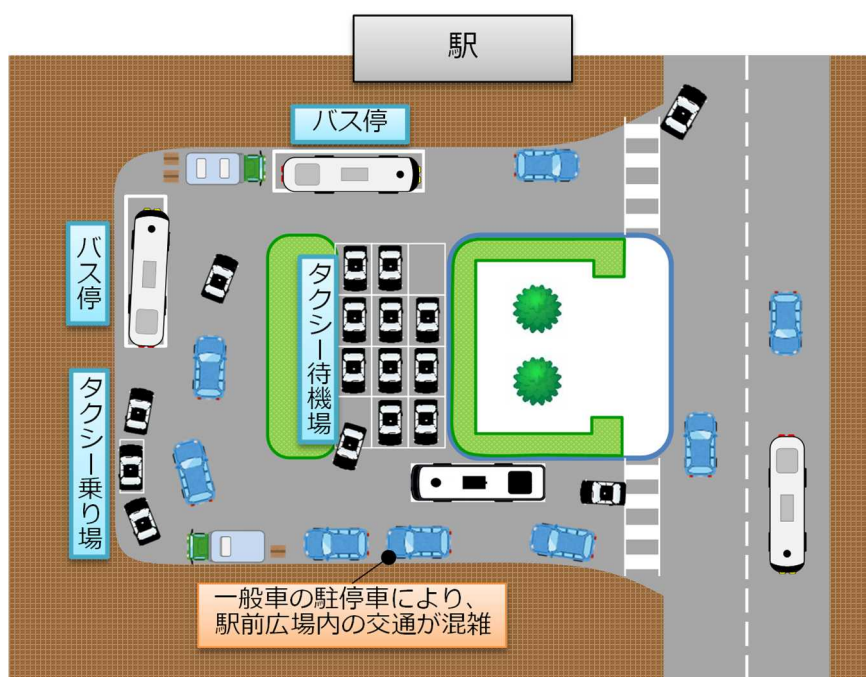
- ❖ 駐車場のオンライン予約・決済の高度化
- 障害者等用駐車区画の事前予約による適正運用
- リアルタイムな料金変動による駐車場の需給調整が実現

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。

現状



将来

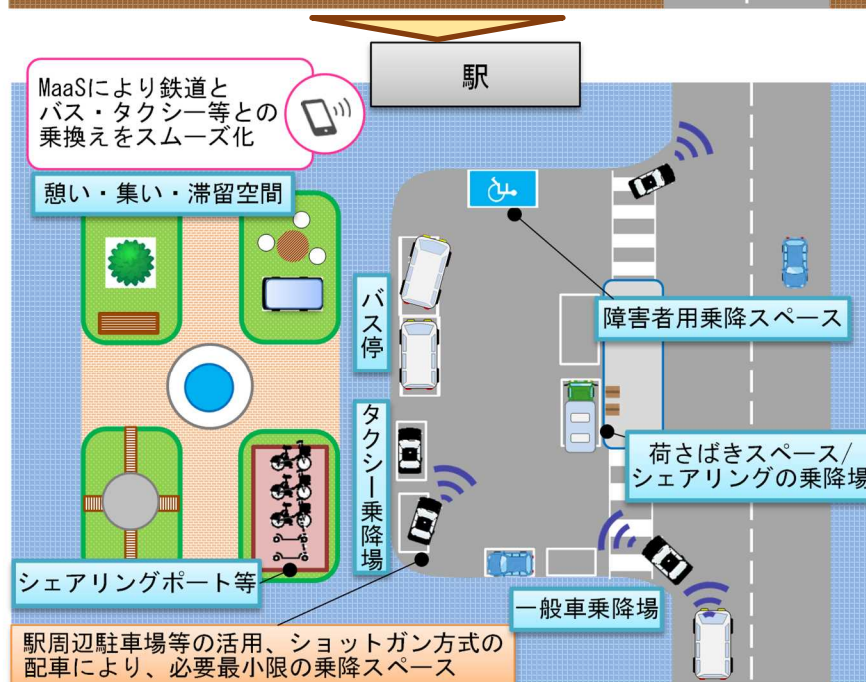


図 3-41 交通結節点の将来像イメージ

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。

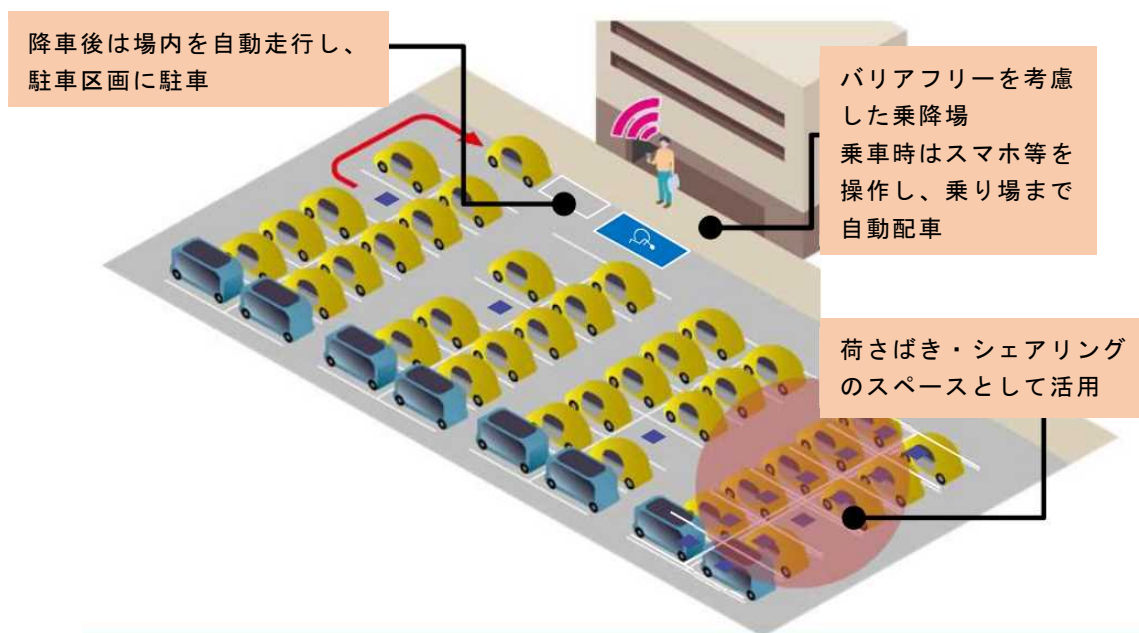
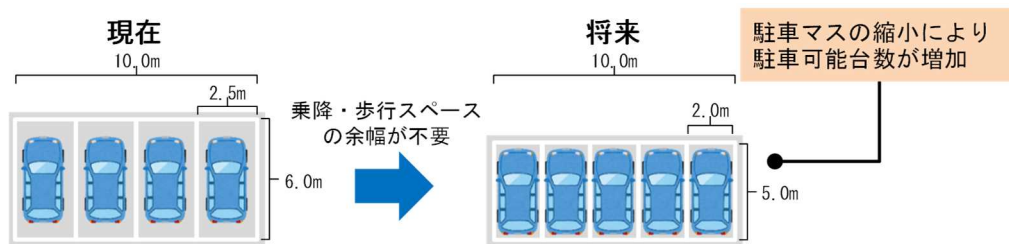


図 3-43 駐車場の将来イメージ

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※1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※2の導入に向けた取組を推進します。

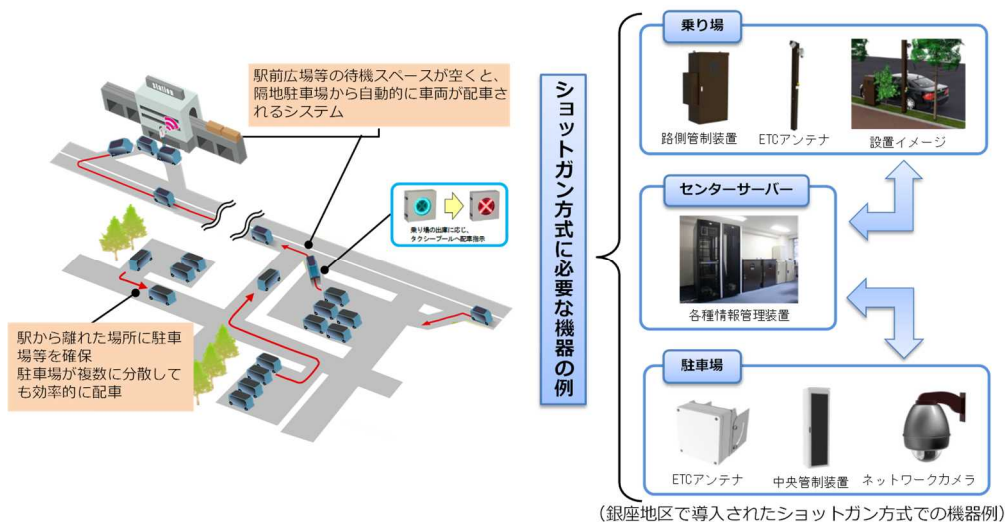


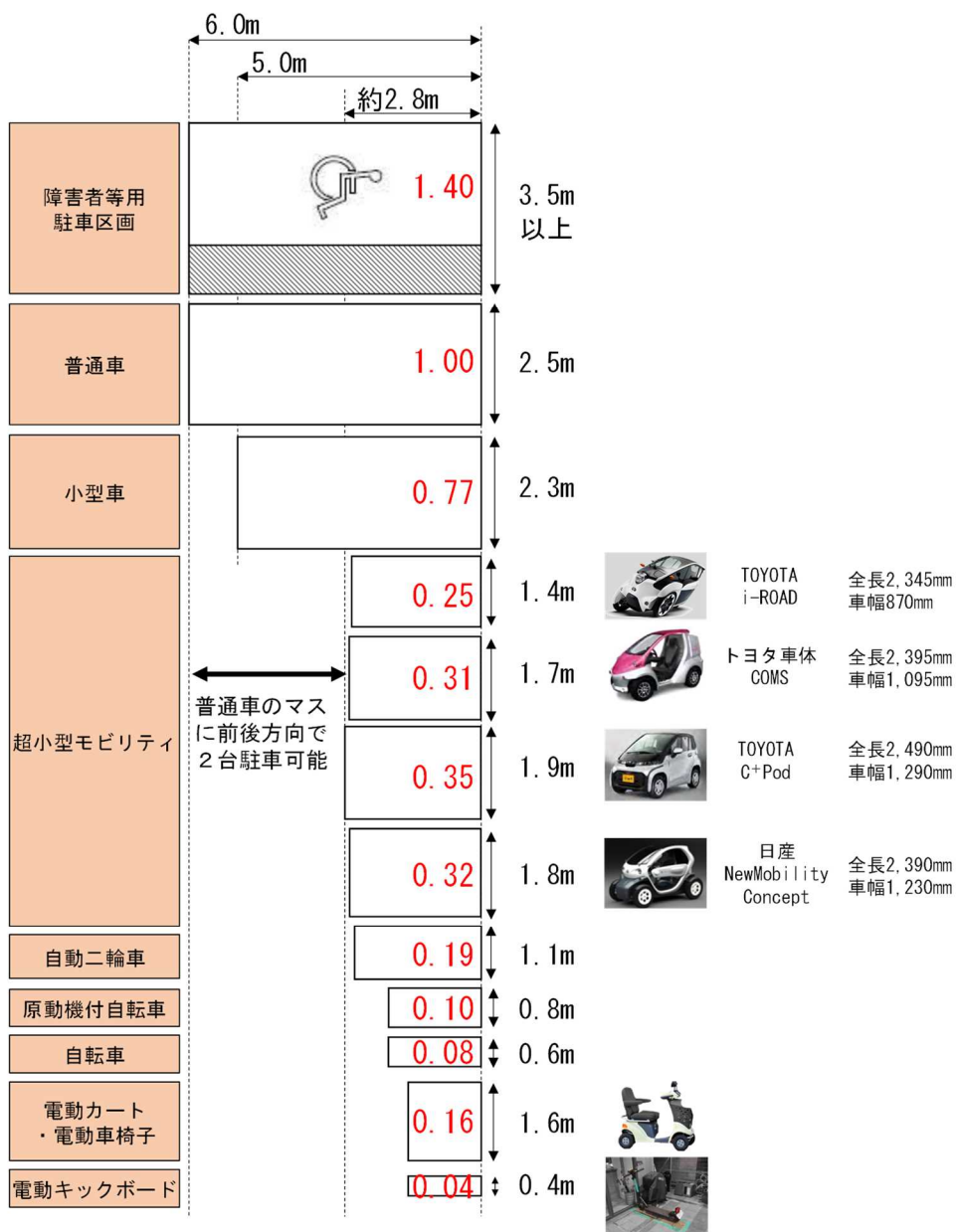
図 3-46 ショットガン方式イメージ

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）

※1 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

※2 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

第4章 地区特性を考慮したマネジメントの進め方

4.1 地区マネジメントの必要性

従来、東京都の駐車施策は、駐車需要に応えるために駐車場整備等の駐車対策を促進してきましたが、駐車場条例の施行により附置義務駐車場が増加したこと等から、駐車場の需給バランスは改善の傾向にあります。一方、地区により取り組むべき駐車課題が異なるほか、駐車場を取り巻く環境の変化や技術の進展に伴って、求められる駐車対策も多様化してきています。

東京都が昨年策定した「未来の東京」戦略においては、道路空間や駅周辺のリメイクに当たり、人がまち歩きをしやすく回遊性を高める取組を進めるとともに、集約型の地域づくりの転換が進むエリアでは、コンパクトでスマートなまちづくりの取組を推進し、歩いて暮らせる街を実現することとしており、荷さばき車や駐車車両と人の流れのふくそうを避け、安全・快適に移動できる環境を整備することが求められます。

また、都市再生基本方針に基づく立地適正化計画においても、「駐車場配置適正化区域」、「路外駐車場配置等基準」及び「集約駐車施設の位置・規模」を記載することで、駐車場の配置適正化を推進することが可能となっています。

このような最近の状況を踏まえたまちづくりの観点から、駐車対策の充実を進めていくことが必要です。これには行政だけでなく、地元組織、交通事業者、開発事業者等の様々な主体が密接に関係し、影響を受けることから、地区を知り、生活する様々な主体が担い手となって、マネジメントを行っていくことが重要と考えます。

そのため、行政のみが主体となるのではなく、まちづくりを含めた地区全体の問題として、地区の実情にあわせた「(仮称) 駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン」(以下「ガイドライン」という。)を地元組織や事業者等の幅広い担い手による主体が策定し、マネジメントを実施することが重要です。



図 4-1 人中心のまちづくりのイメージ

出典：東京都『『未来の東京』戦略』（令和3年3月）

4.2 地区マネジメント組織の考え方

まちの良好な環境や価値の向上に向け、地区の特性を踏まえ駐車施策を実施していくことになりますが、その取組は地区の様々な活動に影響を与えることから、多くの関係者の合意の上で取り組むことが重要です。

このため、駐車施策の実施において、行政のみが主体となるのではなく、地元組織（町会やまちづくり団体）や事業者（開発、交通・運送等）等と将来像や地区の目標等の共有認識を持ち、様々な担い手が主体となることが望ましいと考えられます。

こうした取組の実施に当たっては、地区計画を策定する協議会や附置義務の緩和等を目的とした地域ルール運用委員会等、まちの魅力向上に向け、既存組織が存在しているケースがあります。この場合には、既存組織を基本としつつ、地区特有の駐車課題や施策により、開発事業者や交通・運送事業者及び関係団体を構成員に加えた、地区マネジメント組織を構成することが重要です。

また、必要に応じて、今後普及する新たなモビリティやシェアリング、MaaS等のサービスを提供する事業者を組織に加えることで、駐車対策の幅が広がることが期待されます。こうした既存組織が存在しない地区においては、区市町村が主導し、地元組織等を構成員とした組織を立ち上げ、取り組む必要があります。

構成された地区マネジメント組織において、多くの関係者間で共通認識を持ち駐車・まちづくりマネジメントを行うべく、地区の目指すべき将来像や駐車課題、実施すべき施策メニューを取りまとめたガイドラインを策定し、定期的な検証、見直しを行うことで、まちの良好な環境や価値の向上に向け、取り組むことが重要です。

表 4-1 地区マネジメント組織の役割

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">❖ （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの策定❖ 継続的な運営に係る資金の管理❖ 施策の実施・開発協議体制の構築・運営❖ （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの検証❖ （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの見直し検討 |
|---|

等

地区マネジメント組織は、ガイドラインの策定や駐車施策の実施のみならず、多様な構成員により組織されるため、地区マネジメント組織が地域ルール of 策定や地区の交通問題への対応の中心となることも考えられます。

また、鉄道駅や鉄道路線を挟んで複数の区市町村をまたぐ地区においては、一方のみで駐車対策を行っても、他方に駐車課題が移行する可能性もあるため、このような場合においては、双方を地区マネジメント組織の構成員とし、取組を進めることが望まれます。



図 4-2 地区マネジメント組織の構成員のイメージ

	概念図	留意点
既存組織がない場合		❖ 区市町村が中心となり、地区特性に応じて、駐車施策と密接に関係する地元組織等で構成 ❖ 地区の様々な担い手と共有意識を持ち、将来像を設定することが必要
既存組織があり、当該組織を地区マネジメント組織とする場合		❖ 駐車・まちづくりに取り組む既存組織に対し、地区特性に応じて、開発事業者や新たなモビリティ事業者等の関係者を追加 ❖ 将来像の設定から駐車施策の選定まで、地区マネジメント組織にて一括して設定
既存組織があり、地区マネジメント組織と共存する場合		❖ 駐車・まちづくりに取り組む既存組織に対し、地区特性に応じて、開発事業者や新たなモビリティ事業者等の関係者を追加 ❖ 既存組織の対象範囲が小規模な場合や、解決すべき対象範囲が複数の区市町村にまたがる場合等には、地区マネジメント組織にて、全体を俯瞰した共通の将来像や目標等を設定

図 4-3 地区マネジメント組織の構成イメージ

1) 地区の様々な関係者が構成員となりマネジメントを行っている組織の例

大手町・丸の内・有楽町地区では、地元自治体である千代田区に加え、地区の企業や駐車場事業者、交通管理者等が参加した大丸有地区駐車環境対策協議会が中心となって、駐車問題や交通問題への対策、地域ルール of 運営が行われています。

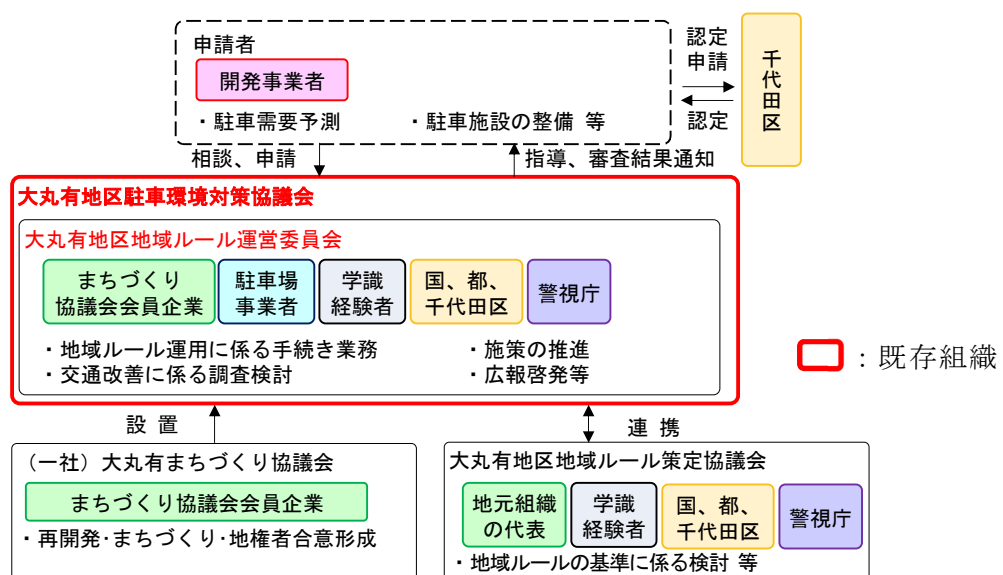


図 4-4 大手町・丸の内・有楽町地区における組織の例

2) 地元組織が窓口となりマネジメントを行っている組織の例

渋谷地区では、地元自治体である渋谷区に加え、地区の代表や道路管理者、交通管理者等が参加した地域ルール運営委員会が地域ルールの検討を行い、交通事業者や地元組織等により構成される駐車対策協議会が申請の窓口や駐車施策の検討を担っています。

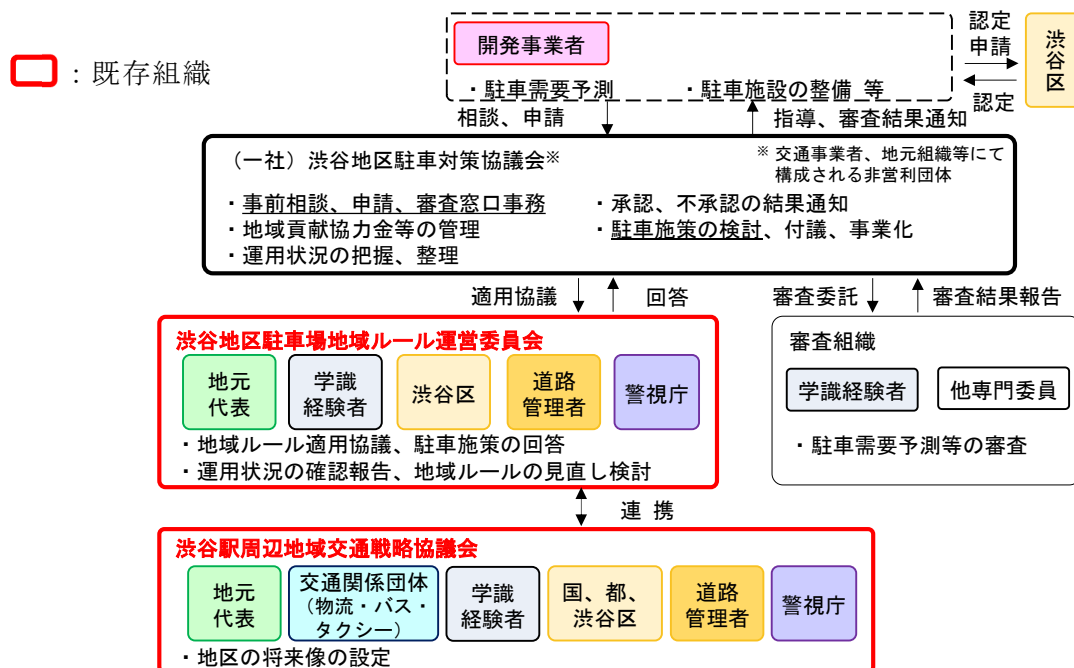


図 4-5 渋谷地区における組織の例

3) 地元組織が中心となってマネジメントを行っている組織の例

吉祥寺地区では、地元自治体である武蔵野市に加え、地区の商店街や交通事業者、交通管理者等が参加した吉祥寺方式物流対策委員会において、施策内容の検討や効果検証、施策の見直しを行いつつ、荷さばき対策に取り組んできました。2015 年度から各関係主体の連携強化等事業の一層の推進を目指して、地元商業者が主体である吉祥寺活性化協議会の交通対策委員会の中に「吉祥寺方式物流対策協議会」が設置され、駐車対策に取り組んでいます。

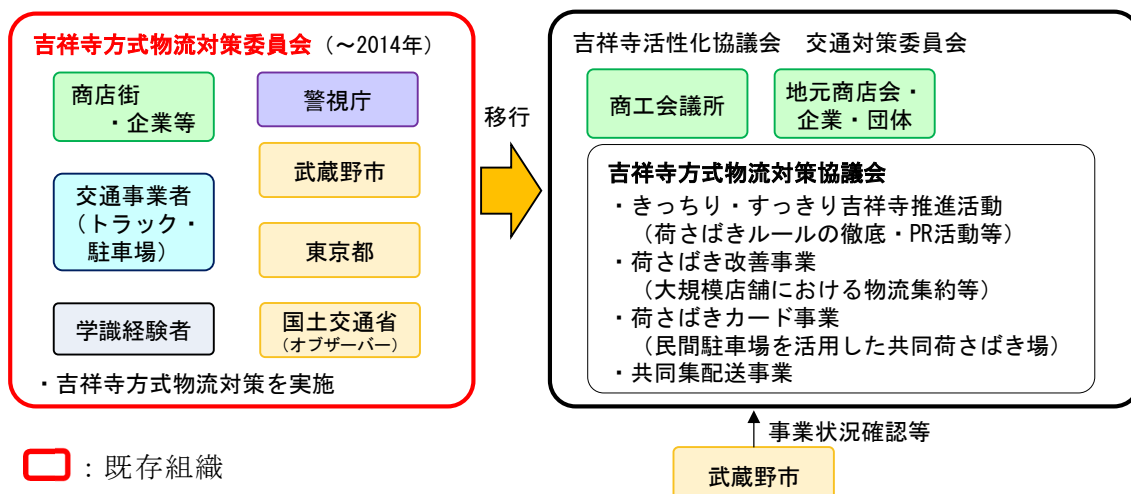


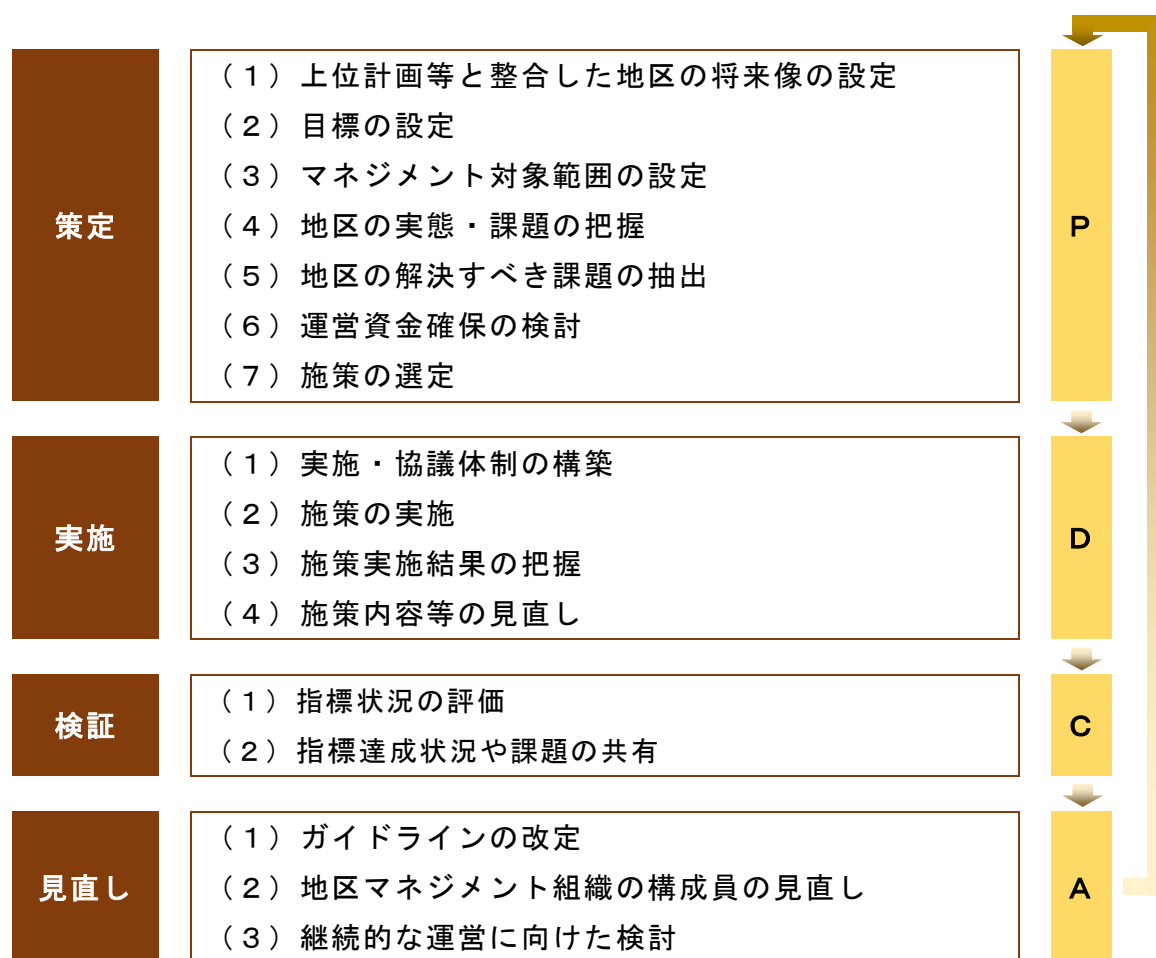
図 4-6 吉祥寺地区における組織の例

4.3 （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインについて

地区の駐車課題に取り組むに当たり、地区の目指すべき将来像や駐車課題から地区ごとの取組の方向性を検討し、実施すべき施策メニューを取りまとめたガイドラインを策定して、ガイドラインに従って活動を行います。

駐車問題と地区の様々な活動とは密接に関係しており、地元組織や事業者等が参画する地区マネジメント組織の下、地区の実情にあわせたガイドラインを策定し、地区が一体となったマネジメントを実施することが必要です。

このため、地区マネジメントで実施すべき内容や検証・見直しに係る項目について記載したガイドラインを取りまとめ、地区マネジメント組織で共有することで、継続的な取組を実施します。



4.4 （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの策定

ガイドラインは、地区マネジメント組織の事務局となるまちづくり団体又は区市町村を中心として、地区の合意により策定されるものです。ガイドラインでは、地区の将来像、範囲、課題の把握、解決すべき課題の抽出、目標設定を踏まえた施策案の選定を行います。

（1）上位計画等と整合した地区の将来像の設定

地区の在るべき姿、将来像の設定に当たっては、東京都や区市町村等が策定したまちづくりや交通体系の在り方に係る計画である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や「区市町村都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」、「都市・地域総合交通戦略」や「地域公共交通網形成計画」、「駐車場整備計画」といった上位計画や関連計画における地区の位置付けを確認し、これらの上位計画等との整合が重要となります。

上位計画 （まちづくり関係の諸制度・計画）		交通関係の諸制度・計画	
・都市計画法等関係諸制度	【国】	・まちなかウォークアブル推進事業	【国】
・『未来の東京』戦略	【東京都】	・歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）	【国】
・都市づくりのグランドデザイン	【東京都】	・都市・地域総合交通戦略	【区市町村】
・都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	【東京都】	・地域公共交通網形成計画	【区市町村】
・区市町村都市計画マスタープラン	【区市町村】	・東京都自転車活用推進計画	【東京都】
・立地適正化計画	【区市町村】	・自転車活用推進計画	【区市町村】
等		・東京における地域公共交通の基本方針	【東京都】
		・自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方	【東京都】
		等	
駐車場関係の諸制度・計画		その他の諸制度・計画	
・駐車場法等関係諸制度	【国】	・地域脱炭素ロードマップ	【国】
・大規模小売店舗立地法	【国】	・東京ゼロエミッション戦略	【東京都】
・東京都駐車場条例（駐車場附置義務）	【東京都】	・ZEV普及プログラム	【東京都】
・駐車場附置に係る地域ルール制度	【区市】	・環境基本計画	【区市町村】
・まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン	【国】	等	
・駐車場整備計画	【区市町村】	・バリアフリー法関係諸制度	【国】
等		・建築物バリアフリー条例	【東京都】
		・福祉のまちづくり条例	【東京都】
		・東京都福祉のまちづくり推進計画	【東京都】
		・バリアフリー基本構想	【区市町村】
		等	
		・東京防災プラン2021	【東京都】
		・地域防災計画	【区市町村】
		等	



（仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドライン

図 4-8 地区の将来像を検討する際に整合を図る上位計画等

(2) 目標の設定

ガイドラインは、駐車場整備等の一つの駐車施策を実施することを目的に策定するものではありません。地区における様々なモビリティの駐車ニーズへの対応や従来の駐車施策を超えてまちづくりとも連携して取り組むことが求められるため、地区の将来像やまちづくりの在り方も踏まえた地区全体の様々な駐車施策に係る目標を設定することが重要です。

また、本地区を対象とする上位計画の目標年次等を参考に、目標達成を目指す期間（おおむね5年から10年程度）を設定します。

(3) マネジメント対象範囲の設定

地区の将来像にあわせて、まちづくりにおける課題を解決するために重点的に駐車対策が必要なマネジメント対象範囲を設定します。

対象範囲の設定に当たっては、駐車対策の観点だけでなく、地区におけるまちづくり施策等とも連携しながら、まちづくりや交通の課題等の解決にも資する範囲を設定し、取り組むことが重要です。

また、範囲が広域になると同じ地区内でも抱える課題が異なることとなり、地区マネジメント組織の構成員の間で問題意識に差が生じる場合があるため、留意が必要です。

対象範囲の設定に当たっては、以下の事項が参考として考えられます。

- ❖ 地区のマスタープランや地区整備計画で規定される範囲
- ❖ 都市再生整備計画区域や滞在快適性等向上区域に指定される範囲
- ❖ 東京都駐車場条例に基づく地域ルールの対象範囲
- ❖ 再開発事業が実施又は事業が想定される地区においては、都市再開発方針における再開発促進地区等を踏まえた範囲

1) 人中心のまちづくりが行われている地区の例

丸の内地区では、丸の内仲通りの今後の在り方や活用方法を様々な側面から検証する「Marunouchi Street Park」社会実験の範囲である丸の内仲通り約300mとその周辺を対象として、人中心のまちづくりを目指した取組が行われています。

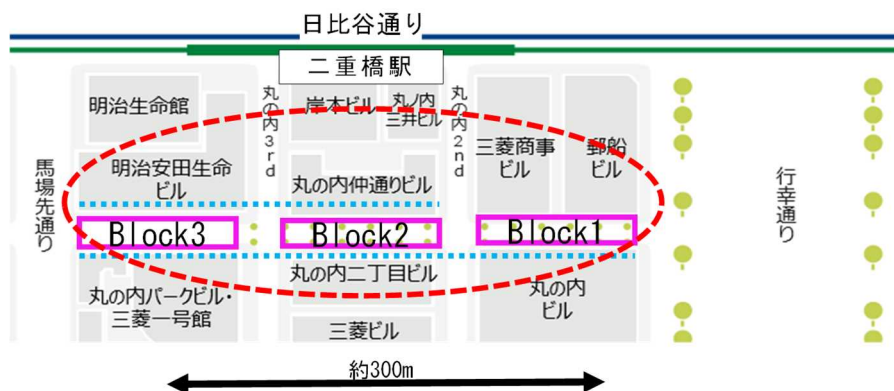


図 4-9 丸の内地区における設定例

出典：Marunouchi Street Park 資料に加筆

2) 地区の問題をまちづくりの一環と捉えている地区の例

吉祥寺地区では、駅周辺の商店街における回遊性を高めるため、路上荷さばき問題をまちづくりの一環として捉え、吉祥寺駅から約 500m の範囲を対象としています。

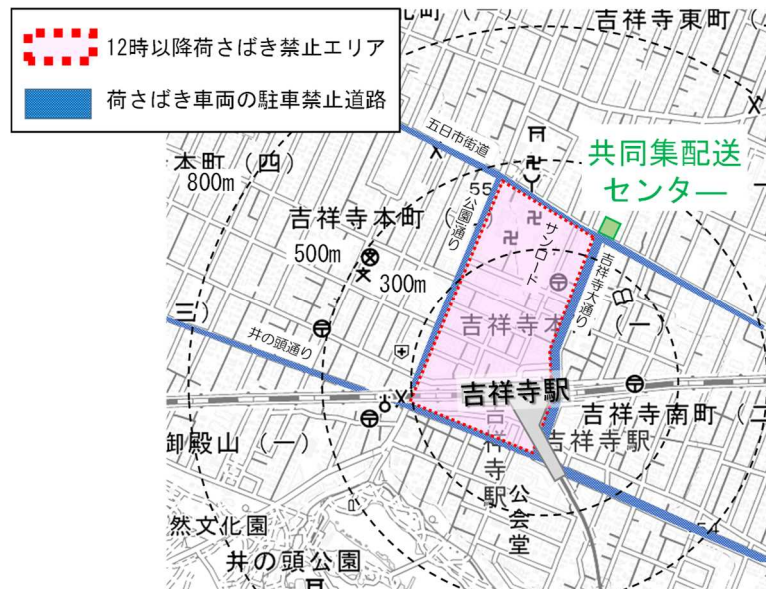


図 4-10 吉祥寺地区における設定例

出典：国土地理院「電子地形図（タイル）」に加筆

3) 再開発事業等が実施されている地区の例

渋谷駅周辺地区では、大規模再開発事業が進められており、「誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街」を目指し、渋谷駅中心にまちづくりと一体となった基盤整備が行われており、都市再開発方針における再開発促進地区の範囲を踏まえ、おおむね半径 800m の範囲を対象としています。

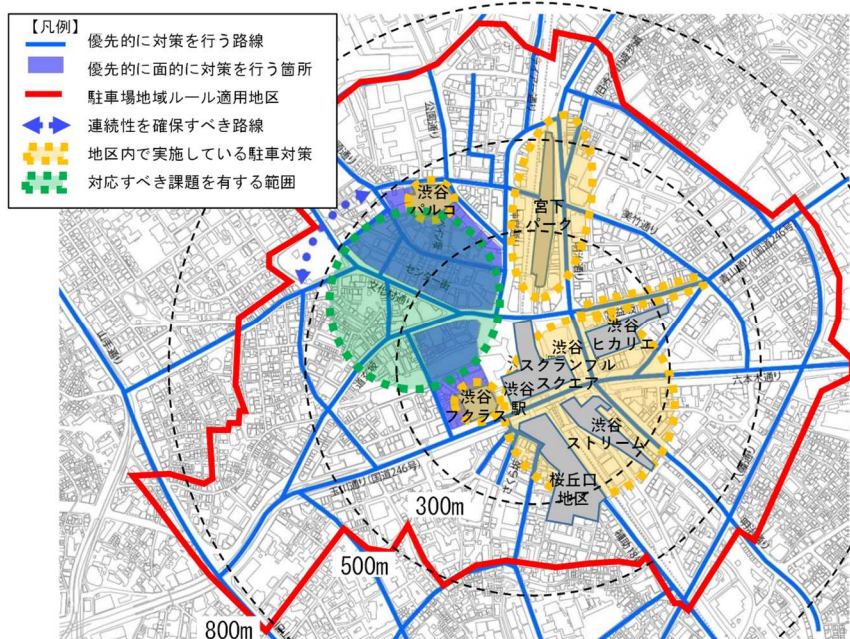


図 4-11 渋谷駅周辺地区における設定例

出典：渋谷区資料に加筆

(4) 地区の実態・課題の把握

地区マネジメントの対象範囲における駐車実態や地区が抱える課題等について、地区の関係者へのヒアリングや実態調査、住民等へのアンケート調査等により、把握を行います。交通量調査やアンケート調査等は地区の課題を把握する有効な方法の一つですが、実施には費用等を要するため、地区の状況にあわせた検討が必要です。ただし、関係者との協議においては、具体的な問題が発生している場所や時間帯、駐車時間等の調査に基づくデータを用いることで、協議や施策が進捗する例も見られますので、調査を実施することが望ましいと考えられます。

表 4-2 把握すべき地区の課題の例

調査項目	調査方法・内容
地区内における駐車場の 駐車施設実態	地区内の駐車場の現状を実地や区市町村への届出書類等から把握する（駐車施設調査）。 【主な調査項目】 ・駐車場の場所 ・法的分類（届出駐車場、附置義務駐車場、都市計画駐車場） ・運用方法（時間貸し、荷さばき可否、料金、営業時間） ・駐車区画の数、障害者等用駐車区画の数 ・大規模小売店舗等との提携状況 等
地区内の駐車実態	通りごとに駐車需要や利用状況はどの程度あるか把握する。 【主な調査項目】 ・対策が必要な場所や時間帯等の特定（駐車需要がある場所や路上駐車が多い場所、その時間帯と駐車時間 等） ・駐車目的（荷さばき、集配送、送迎、時間調整 等） ・対策が必要な車両・駐車需要のある車両の特定（例：一般車、荷さばき車、自動二輪車、タクシー、自転車 等） ・荷さばき車両の集配（横持ち）先 等
地区内の交通状態 （自動車交通量や来街者）	通りごとに自動車や歩行者交通量をカウンターやビデオ録画により計測する。 【主な調査項目】 ・車種別、時間帯別、方向別の交通量 等
来街者が問題と思う事象	来街者へのアンケート調査により不満点等を聴取し、地区で生活している関係者が見落としがちな問題点等を把握する。
関係者が問題と思う事象	地区の住民、事業者等へのヒアリングにより、特定日の実態調査だけでは把握できない日々地区で生活している関係者だからこそ感じる安全性や快適性等の問題点を把握する。

出典：交通工学研究会「交通調査実務の手引き」（平成 20 年）等を基に作成

(5) 地区の解決すべき課題の抽出

地区の実態・課題の把握を踏まえて、地区の目標を実現するために解決しなければならない駐車課題を抽出します。

また、把握した課題等を地区の関係者と共有し、施策実施のための意識をあわせていくことが重要です。



路上駐車の発生



路上での荷さばき



駐車場出入口付近の歩行者との交錯



路上放置自転車の発生



多数立地する駐車場への対応



新たなモビリティの普及への対応

図 4-12 解決すべき課題のイメージ

(6) 運営資金確保の検討

継続的な地区マネジメントの実施に向けた運営資金の確保について、地区の特性を踏まえて補助制度の活用等の検討が必要です。

表 4-3 運営資金確保の例

地区	制度等の例
都心部	・ 地域ルール制度の適用に係る地域協力金 ・ 地区マネジメント組織に交付する官民連携の制度 (地域再生エリアマネジメント負担金制度) 等
郊外部	・ 立地適正化計画に位置付けられた駐車場整備に適用される都市・地域交通戦略推進事業 等

(7) 施策の選定

施策は以下の点に留意して選定するとともに、施策の効果を把握するための指標を設定する必要があります。

1) 解決すべき事項への施策案の選定

地区の目標達成に資する、解決すべき事項への施策を選定します。本格導入に向け、効果や影響を把握するため、場所や期間を限定した先行的な取組を実施することで、円滑な運営の参考とすることもできます。

2) 施策を実施する上での具体的な課題の整理

具体的な施策を計画する際には、施策実施場所の確保や費用負担、関係者の役割分担、道路占用や交通規制等の諸課題が発生することが想定されるため、具体的な課題を明確にし、それに対応する施策を選定することが重要です。

3) 地域ルール制度を活用した地区マネジメント

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、手段の一つとして、地域ルール制度の活用が考えられます。

2022年3月に東京都駐車場条例が改正され、地域ルール制度が柔軟に活用できるようになりました。

4) 施策実施時の関係者との協議調整

2) で整理した課題解決に当たり、調整が必要となる地区マネジメント組織に属さない関係者（商業者等）とも、相互に協議・調整しながら取り組むことが重要となります。駐車以外の観点から地区の将来像実現に向けた取組を行っている組織とも調整し、地区全体で合意形成することも重要です。協議・調整に当たっては、(4) にて把握した実態や課題について、調査データ等を用いて説明する等、理解を得られるよう調整することが重要です。

5) 施策の効果把握するための指標の設定

施策実施により、改善が期待される事項についてあらかじめ整理を行い、次に示すような施策実施時の効果を把握するための指標の整理を行っておくことも重要です。

表 4-4 効果を把握するための指標の例

分類	個別の指標（例）
路上駐車の変化	車種別路上駐車台数、路上駐車時間
駐車場や自転車駐車場を利用する車両の量	駐車場・自転車駐車場利用台数、駐車場利用回数
駐車スペース供用数	モビリティ別の駐車区画の数、障害者等用駐車区画の数
施策を利用した車や人の量	施策を利用した車の台数、利用者数、参加事業者・店舗数
道路空間の状態	空間利用の快適性、歩行者から見た歩行空間の安全性、歩行者以外から見た歩行空間の安全性、歩行者と車とのふくそう箇所数
利活用に関する量	既存駐車場の利活用数、既存駐車場への充電器やソーラーカーポート等の設置数
車両に関する量	車種別交通量、自動車交通の利便性、自転車通行台数
歩行者に関する量	歩行者数
観光客等来街者の量	来訪者数、来街頻度、公共交通利用者数
満足度	地域の魅力度、来街者等の満足度

出典：国土交通省資料を基に作成

4.5 （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの実施

4.4 で策定したガイドラインを基に、具体的な施策の実施・協議体制の構築を行うとともに、選定した施策を実施し、その結果を踏まえて施策内容の見直しを行う等、継続的に取り組むことが必要です。

（1）実施・協議体制の構築

選定した施策の実施や新たな開発計画等に対しては、協議・調整を行う体制の構築が必要となります。新たな開発計画が地区の将来像や目標に沿った取組であるかを確認する必要があることから、取組の主体である地区マネジメント組織の窓口となる協議体制について検討が必要となります。窓口の役割は、施策実施上の詳細な課題について、開発事業者等、様々な関係者との個別の協議・調整を行うことが想定されます。

なお、先進的な組織は 4.2 2) のとおりです。

（2）施策の実施

本格導入に向けた取組（場所や期間を限定）や選定した施策、事業等を地区において実施します。この際、施策の効果を把握するための指標の測定や本格実施に向けた課題の把握を行います。

例えば、アンケート調査による来街者や地区の声、人や車の状況について交通量調査により把握する等、施策選定時に想定していなかった実施・運営上の課題等も把握することが重要です。



にぎわい空間の創出例



道路空間の再編による歩行者空間の創出例

図 4-13 施策の実施イメージ

出典：右図：渋谷区資料

（3）施策実施結果の把握

実施した施策の利用状況や改善状況、施策の効果を把握するために指標を測定し、本格実施に向けた課題等の整理を行います。

（4）施策内容等の見直し

(3)で整理された課題を踏まえ、地区で生活する関係者のほか、来街者等の意見を考慮し、幅広い意見を取り入れながら、より地区の実情にあった施策となるよう、実施・協議体制等を含め、適宜見直しを検討する必要があります。

表 4-5 見直しの例

- | |
|---------------------------|
| ❖ 施策の対象範囲や方法、対象者、時間帯 |
| ❖ 施策の効果が小さい場合等、他施策への変更を検討 |

4.6 （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの検証

目標実現に向け、地区マネジメントによる駐車対策を推進していくためには、地区の指標達成状況や地区における状況の変化について、定期的に検証を行うことが求められます。

（1）指標達成状況の評価

ガイドラインで設定した地区の指標等について、達成状況を評価し、目標の方向性や施策の取組方針等を確認するとともに、上位計画や新たな開発の動向等の変化を把握し、地区マネジメントの取組状況を検証していくことが重要です。

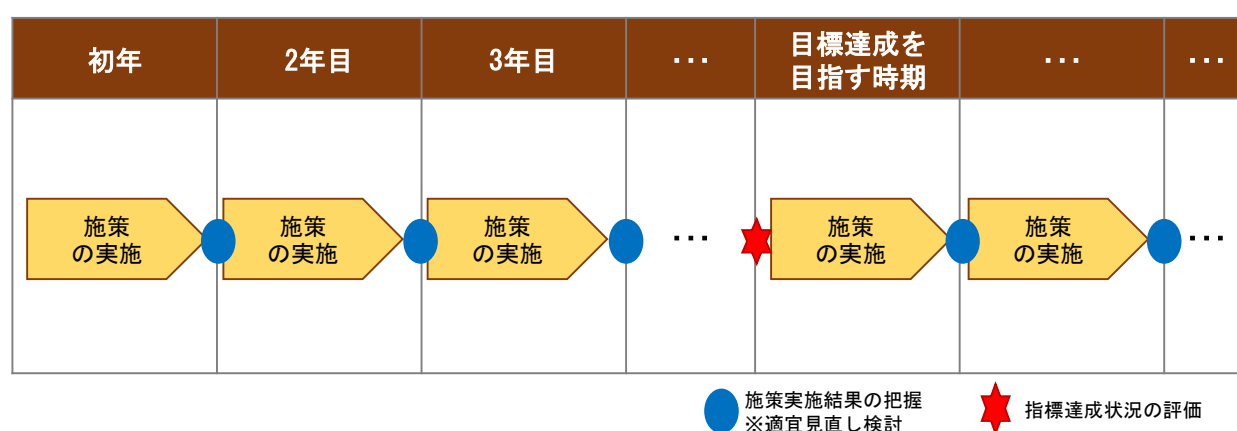


図 4-14 評価の実施スケジュール

（2）指標達成状況や課題の共有

地区マネジメントの実施には、地区において継続的かつ定期的な会議等により、地区の課題や施策の実施状況、指標の達成状況の検証結果を共有することが必要です。

また、駐車場整備計画等の上位計画の改定に際しては、地区の駐車問題や取組について、地区マネジメント組織として取りまとめ、区市町村等と共有し、整合を図ることも重要です。

このため、継続的かつ定期的な会議等について、あらかじめ実施する時期等を定めておくことが重要です。

4.7 （仮称）駐車・まちづくりのマネジメントガイドラインの見直し

上位計画の改定や新たな大規模な開発動向、法改正、技術の進展等の社会情勢の変化といった、地区を取り巻く環境の変化等の時期を適切に捉えて、ガイドラインを見直すことが重要です。

（1）ガイドラインの改定

4.6 における検証を踏まえ、上位計画の改定のタイミングや新たなモビリティの普及等、必要な時期を捉えて、ガイドラインの見直しを検討し、改定することが必要です。

（2）地区マネジメント組織の構成員の見直し

地区内の新たな開発計画や新たなモビリティ、MaaS 等のサービスの導入による新たな技術の進展等、地区の状況の変化にあわせ、開発事業者や新たなモビリティ・サービス提供事業者等を構成員へ追加する等、地区マネジメント組織の見直しを検討することが必要です。

（3）継続的な運営に向けた検討

継続的な地区マネジメントの実施に当たり、組織の在り方や運営資金の確保等について、必要に応じて柔軟に検討することが重要です。

このように、地区マネジメントを確実に継続していくためには、PDCA サイクルによるフォローアップを行っていくことが重要です。

また、PDCA サイクルに取り組むためには、地区の課題や施策の実施状況の共有を行うとともに、施策実施に向けた運営資金の確保の検討等について、継続的かつ定期的な会議等による共有を図ることが必要です。

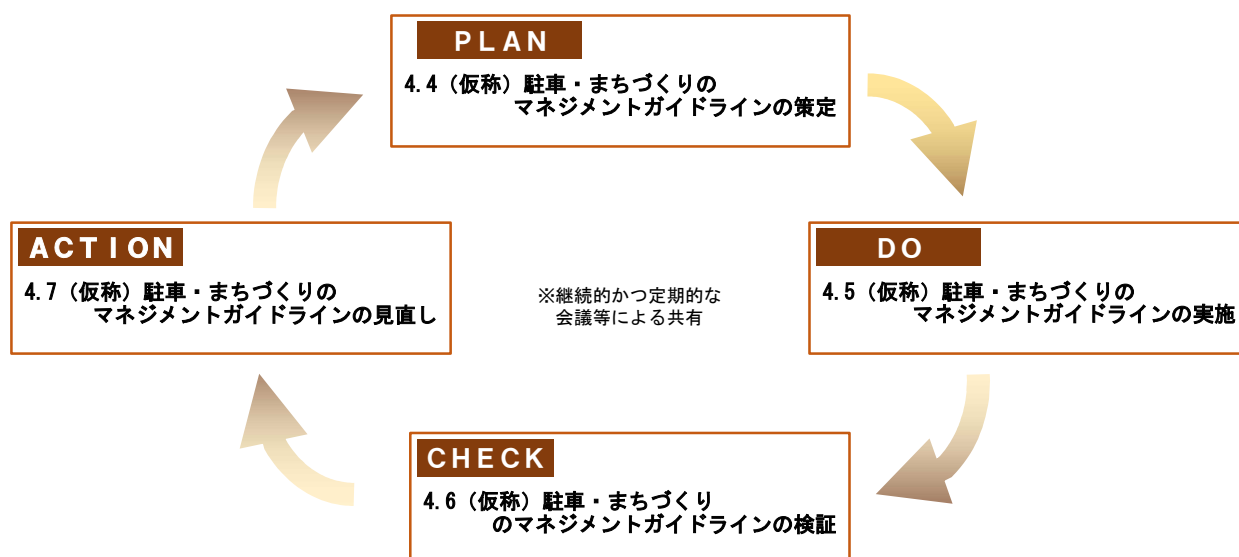


図 4-15 地区マネジメントの PDCA サイクルの流れ

4.8 区域の類型化と特性

4.8.1 区域の類型化の考え方

駐車場の拡充を目的として、東京都駐車場条例に基づく附置義務対象となる地区等において、駐車場の整備を進めてきました。これにより、附置義務駐車場は着実に増加し、一定の駐車場が整備されたため、より具体の施策として地区ごとの駐車場に対する地区マネジメントが必要となってきています。

駐車場においては、附置義務駐車場の整備の一方で、一律の基準での附置義務等、地区の特性に適切に対応していない場合が見受けられたことから、都心部等を対象に一律の基準によらない地区特性に応じた駐車場の配置や附置義務基準の設定を可能とする地域ルールが策定できるようになっています。

また、東京都駐車場条例においては、区部全域と多摩地区のうち商業地域や近接商業地域、自動車ふくそう地区に対して駐車施設の附置義務を課していますが、多摩地区の多くは駐車施設の附置義務を課していない等、地区により駐車場整備の状況に差が生じています。

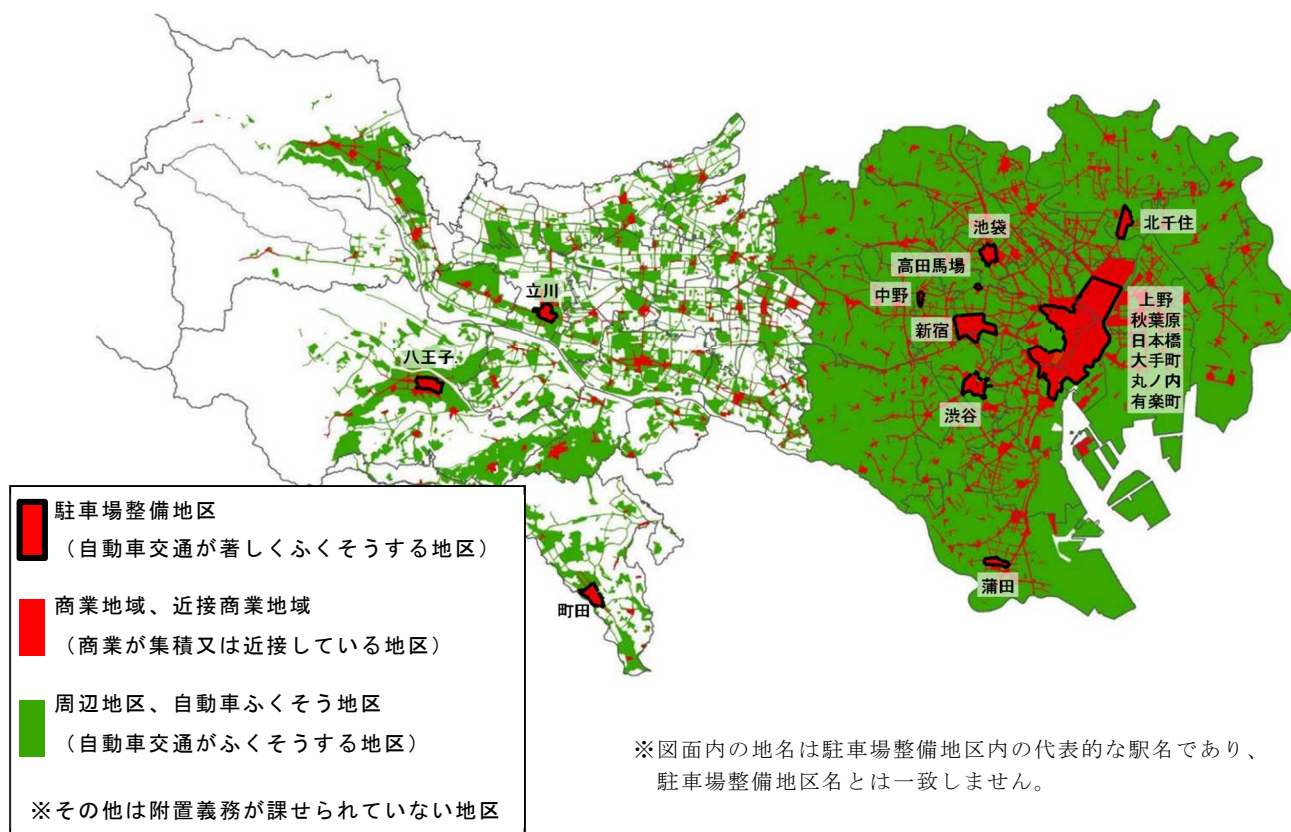


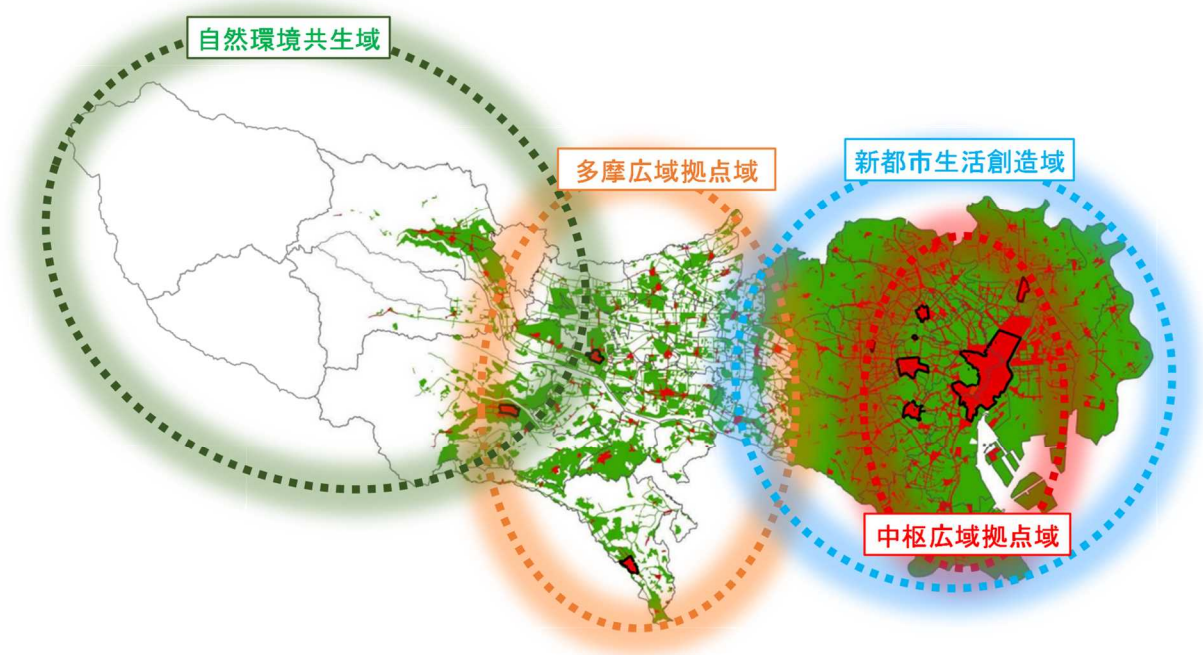
図 4-16 駐車施設附置義務の適用範囲

出典：東京都住宅政策本部資料に加筆

東京都内には様々な特徴を持った地区が存在しており、地区内の主な施設や移動手段、駐車状況等の特徴を踏まえ、「都市づくりのグランドデザイン」や「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における区域区分を参考に、四つの地区へ類型化を行いました。

なお、地区マネジメントの実施に当たっては、具体的な拠点の特性を考慮し、類型化イメージに示す区域区分によらず、それぞれの地区の特性に応じて取り組む必要があります。

また、ユニバーサルデザイン化の推進、CO₂ 実質ゼロや防災・減災に資する取組等は地区によらず、東京都内全域で取り組むべき施策です。



※本図は区域のイメージであり、区域を決定するものではありません。

※隣り合う区域区分の境界域は、互いの地区の特性が混ざり合う特性を持っていると考えられます。

図 4-17 区域の類型化イメージ

出典：東京都住宅政策本部資料に加筆

4.8.2 駐車対策から見た区域の特性

(1) 中枢広域拠点域

a. 区域の特性

本区域は、東京を代表する主要鉄道駅周辺等に業務施設や商業施設が集積する一方で、観光バスを利用した訪日外国人が多く訪れる観光施設も点在する等、東京都内のみならず全国をけん引する新たな価値を生み、進化を続けています。

区域内には、道路や鉄道、バス等の交通ネットワークが高密度に張り巡らされており、区域までの移動は充実した鉄道を中心とする公共交通機関が担い、区域内の移動のほとんどが徒歩によって行われています。一方で、新都市生活創造域とも近接していることから、拠点となる鉄道駅まで自転車や自動二輪車、原動機付自転車等によるアクセスも見られるほか、高度に機能が集積しているため、休日を中心に近隣区域から自動車によるアクセスも見られます。

区域内移動の多くを歩行者が占めるものの、道路空間における自動車との混在や駐車場出入口で交錯する場所も多く見られます。

区域内の駐車場は、高層複合ビルの附置義務駐車場や大規模小売店舗立地法に基づいて設置された駐車場等が多く整備されていますが、駐車需要に対して供給が過多となり、有閑スペースが生じている駐車場もあります。

一方で、平日休日を問わず、あらゆる車両の路上駐車（コンビニエンスストア等の沿道店舗での買物による短時間駐車や休日を中心とした商業施設等の駐車場への入場待ち、オフィスや飲食店等への集配送のための路上での荷さばき、工事関係車両の現場周辺での時間調整等、観光地周辺で乗降や待機する観光バス、繁華街周辺を中心とした客待ちタクシーの路上待機等）が多くみられる区域でもあります。車両の駐車は路外を基本としつつ、利用者のニーズに応えた最小限の路上駐車場の確保も求められます。



図 4-18 歩行者と自動車が混在する様子



図 4-19 路上駐車の様子①



図 4-20 路上駐車の様子②

b. 地区の範囲

主要鉄道駅等を中心として業務施設や商業施設が集積しており、鉄道駅周辺における歩行者優先の空間を地区の範囲として捉えることができます。一方で、区域内の老朽化した建築物の建替えや様々な開発計画を含めた高度な機能更新とあわせた施策を実施できることから、開発事業の実施又は想定される地区も含めた、比較的広範囲を対象とすることも考えられます。

c. 地区マネジメント組織の構成者

地区の多様な関係者が参加し、地区の課題への取組を既に行っているまちづくり団体や地域ルール策定・運用組織等を中心に取り組むことが考えられます。道路空間等を活用する場合には道路管理者や行政、沿道敷地を活用する場合には開発事業者とも連携する必要があります。

また、他の区域に先行して新たなサービスやモビリティが出現することも想定されることから、これらのサービスを提供する事業者と連携することも求められます。

d. 重点的に取り組むべき施策

歩行者の往来が多い一方で、様々なモビリティの需要も非常に高く、他の区域よりも先行して普及することが予想される新たなモビリティ等への対応や路上駐車需要の受け止め等、余剰が生じている駐車スペースの活用等が求められます。

表 4-6 中枢広域拠点域において重点的に取り組むべき施策

取組時期	重点的に取り組むべき施策
短期的	・有閑スペースが生じている稼働率の低い駐車場を活用し、他のモビリティに係る駐車スペースの確保や都心部への自動車流入の抑制に向けた地域ルール等を活用した駐車場の適正配置 ・まちなかウォークアブル推進事業等の人中心のまちづくりと連携した、人と自動車の交錯によるにぎわいの分断を減少させるような取組の推進 ・路上駐車や荷さばきによる歩行者動線の分断をなくすため、カーブサイド等の活用や料金設定による駐車場分散等の効果的・効率的な駐車対策の実施
長期的	・他の区域より先行して普及が想定される先進技術に対応した駐車対策の展開や新たなモビリティの乗降・駐車スペースの使い方の検討

(2) 新都市生活創造域

a. 区域の特性

本区域は、鉄道駅を中心に商業、文化、産業等の機能が集積した拠点エリアとその周辺に良質な居住エリアが広がっています。区域には、放射方向の鉄道や幹線道路を軸に狭い道路やバス路線が広がり、日常の移動は、自転車や徒歩にバスも加えた様々な交通手段が用いられています。

拠点エリアでは、幅員の狭い道路も多く、送迎や集配送車両の駐停車による渋滞や自動車と歩行者の交錯、移動制約者の往来が困難な状況も発生しています。

また、附置義務駐車場や低・未利用地のコインパーキング等、駐車場が点在しています。

b. 地区の範囲

拠点エリアでは、鉄道駅周辺の商業施設や公共施設等が集積し、歩行者が多い範囲が対象となり、新たな地域ルールの対象範囲ともおおむね一致します。

c. 地区マネジメント組織の構成者

地区の課題へ取り組むまちづくり団体や鉄道駅周辺の商店会や町会等の地元組織を中心に、道路空間や公共空間を活用する場合には道路管理者等とも連携する必要があります。

d. 重点的に取り組むべき施策

人々の活動の中心となる拠点エリアでは、居住エリアからアクセスするモビリティへの対応や人中心のまちづくりが求められ、拠点エリアと近接する居住エリアでは、地区に用事のない車両の流入への対応が求められます。



図 4-21 幅員の狭い道路の様子

出典：東京都「東京都駐車場条例検討委員会」



図 4-22 路上荷さばきの様子

表 4-7 新都市生活創造域において重点的に取り組むべき施策

取組時期	重点的に取り組むべき施策
短期的	・小規模店舗が多い駅前の狭い商店街通り等における路上駐車対策として、地域ルールを活用した隔地駐車場確保等の駐車対策の展開 ・東京都内の東部地区等では、浸水等の災害時に立体駐車場を避難スペースとして利用する等、防災機能の付加 ・歩行者空間に小規模店舗等への荷さばき車両が混在するため、歩行者と荷さばき車等を分離する地区特性を考慮したタイムシェアの実施
長期的	・新たなモビリティやシェアリングが普及した際に、駅周辺での乗換えが想定されるモビリティの駐車・乗降スペースの確保の検討

(3) 多摩広域拠点域

a. 区域の特性

本区域は、鉄道駅等を中心として、日常的な生活サービスに加え、医療・福祉・介護、コミュニティ等の機能が集積したコンパクトな拠点が形成され、拠点となる鉄道駅等から駅勢圏が大きく広がり、居住エリアが広い区域です。区域には、東西方向を中心に基幹となる鉄道路線や幹線道路が伸び、居住エリアと鉄道駅をバス路線が結んでいます。このため、新都市生活創造域よりも駅へのアクセス距離が長く、バスや自転車による移動が多くなっていますが、拠点から離れた地区では日常の移動に自動車の利用も見られます。

なお、業務・商業機能が集積したターミナル駅周辺の中核拠点においては、区域の分類によらず地区の状況に応じた取組が必要です。



図 4-23 駅前の様子



図 4-24 駅周辺の放置自転車の様子

b. 地区の範囲

鉄道駅等を中心に機能が集積された範囲は地域ルール制度の対象範囲と同程度とし、人口減少が想定される区域では、立地適正化計画の策定も視野に入れた設定が必要です。

c. 地区マネジメント組織の構成者

拠点のアクセス範囲が広いことから、行政を中心に拠点周辺の地元組織と積極的に取り組むとともに、その他の地区に関わる関係者とも連携していくことが必要です。

d. 重点的に取り組むべき施策

地区のニーズに応じて、地域ルール制度等を活用した駐車場の集約化とともに、今後の人口減少を見据え、多様な世代に対応する公共交通の利便性の拠点を中心に都市機能の再編、集約する立地適正化計画の策定の促進を図ることが求められます。

表 4-8 多摩広域拠点域において重点的に取り組むべき施策

取組時期	重点的に取り組むべき施策
短期的	・ 駅から離れたエリアと駅の間で利用される放置自転車の発生等、自転車等の需要の高いモビリティへの対応 ・ 駅前空間における自動車等と歩行者の交錯に対して、駐車場を地区の外縁部に適正配置する等、自動車交通を抑制した歩行者空間の確保 ・ 公共交通機関に乗換えしやすい駐車場を確保し、パークアンドライドの導入による自動車等の都心部への流入交通の削減
長期的	・ 人口減少に伴う、都市機能の分散に対応する立地適正化計画の策定による機能集約にあわせた駐車場の適正配置の促進

(4) 自然環境共生域

a. 区域の特性

本区域は、幹線道路の沿道に立地するロードサイド店舗が中心となり、住宅も比較的点在する等、都市機能が分散している区域です。区域内の道路や鉄道、バス等の交通ネットワーク密度は他の区域に比べ低く、公共交通の利便性も低いため、日常の移動も自動車を中心となっている区域です。

区域内の駐車場は、附置義務対象となる地区が少ないことから、ロードサイド店舗の駐車場が中心となっており、送迎による鉄道駅周辺での待機、ロードサイド店舗や観光施設の駐車場周辺等、比較的限られた範囲において駐車問題が発生しています。

b. 地区の範囲

都市機能再編を図る範囲、待機列が発生している駅、店舗、観光施設の周辺を対策の範囲とすることが考えられます。

c. 地区マネジメント組織の構成者

特定の拠点が少ないことから、行政を中心として立地適正化計画等の取組を行うことが想定されますが、地元組織や交通事業者等の関係者との連携が重要です。

d. 重点的に取り組むべき施策

社会構造が大きく変化する中、今後の高齢化進展や急激な人口減少を見据え、特色を生かした都市機能再編や集約化によるコンパクトなまちづくりを目指して、立地適正化計画の策定の促進を図るとともに、都市機能集約にあわせた駐車場の適正配置、高齢者の利用が想定される新たなモビリティへの対応が求められます。



図 4-25 幹線道路の様子



図 4-26 駅前の様子

出典：東京都「多摩の拠点整備基本計画」（平成 21 年 8 月）

表 4-9 自然環境共生域において重点的に取り組むべき施策

取組時期	重点的に取り組むべき施策
短期的	・ 駅周辺における送迎等、特定の施設周辺に発生する駐車需要への対応 ・ 観光施設周辺等の地区特性に応じたきめ細かい情報発信による入場待機やうろつき交通の削減 ・ 過疎化・高齢化の進展に対応した、ユニバーサルデザインを考慮した駐車場の整備
長期的	・ 高齢者の利用が想定される、新たなモビリティの乗降・駐車スペース等におけるユニバーサルデザイン対応の検討

第5章 総合的な駐車対策の在り方の推進に向けて

5.1 （仮称）駐車・まちづくり連絡会の運営による支援

多様化する駐車問題に的確に対応していくためには、地区の駐車実態の確実な把握や地区の実情に応じた施策の実施が重要であり、課題が身近に直面する地区を中心とした地区マネジメント組織による駐車対策の取組の推進が不可欠です。

また、今後の駐車対策は、地区特性を踏まえて、地区の多くの関係者と合意の上で取り組むため、従来の駐車場整備だけにとどまらず、運用も一体となったガイドラインが必要と考えます。

そのために、東京都では、ガイドラインの策定等に向けて、東京都と区市町村や各地区のまちづくり団体等が一堂に会する「（仮称）駐車・まちづくり連絡会」（以下「連絡会」という。）を開催します。連絡会においては、各地区マネジメント組織と駐車政策等に係る意見交換を行い、東京都（事務局）は国土交通省やその他関係機関と必要に応じた調整を実施します。また、地区マネジメント組織の成熟段階に応じた技術支援を実施し、各地区の取組を推進します。

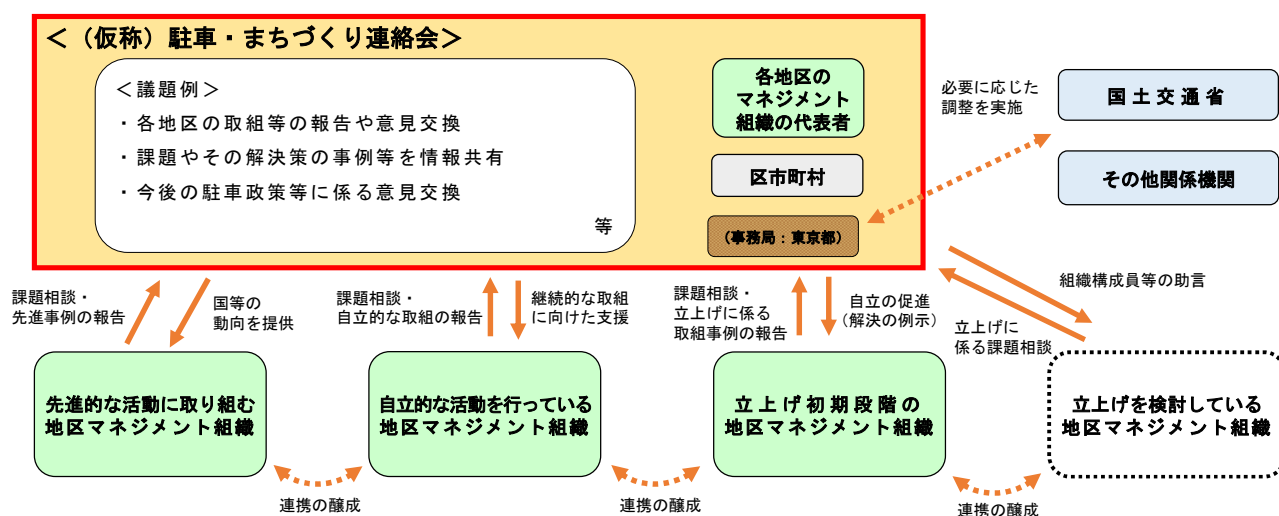


図 5-1 （仮称）駐車・まちづくり連絡会のイメージ

5.2 ケーススタディの実施

東京都内には様々な特徴を持った地区が存在しており、地区内の主な施設や移動手段、駐車状況等の特徴を踏まえた、地区マネジメントの実施に当たっては、それぞれの地区の特性に応じて取り組む必要があります。

地区により抱える駐車課題や対象範囲、組織の構成者、重点的に取り組むべき施策等が異なるため、地区特性に応じた施策例や地区マネジメント組織の構成案等について、4.8 に示す四つの区域でケーススタディを実施します。

ケーススタディにより把握した、地区が抱える課題や解決策の事例等を連絡会において共有し、他の地区の取組を推進します。

ケーススタディを行う項目（例）

- ★ 3.1 で示す五つの検討の方向性について、地区特性に応じた施策例
- ★ 地区マネジメントが必要な範囲や組織構成について、地区の特性に応じた構成案
- ★ 地区の特徴的な駐車課題等の整理例

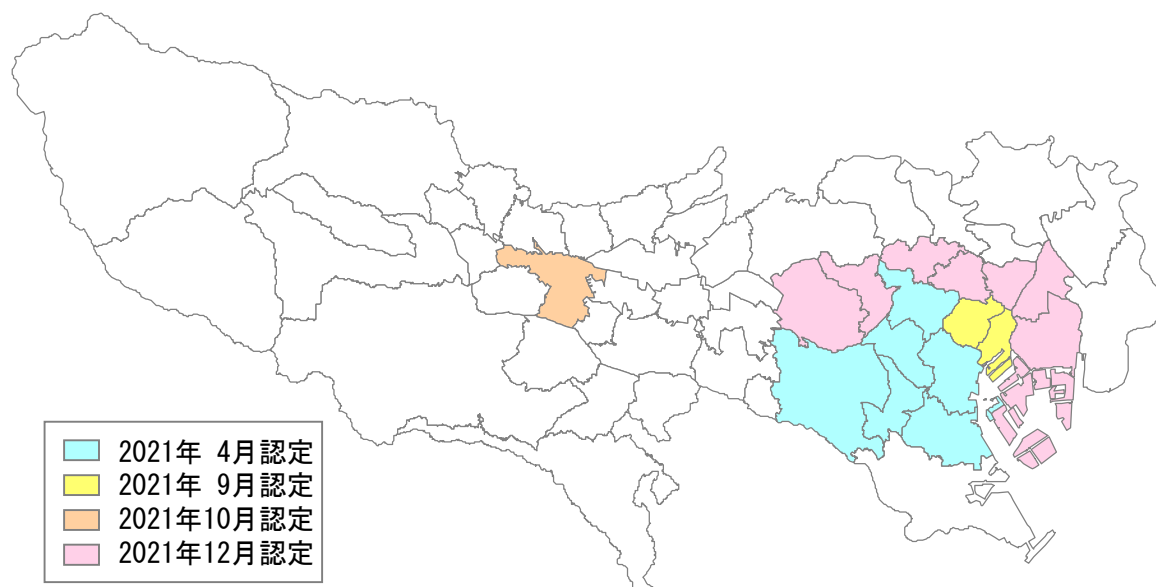
5.3 新たなモビリティへの対応

東京都は、パーソナルモビリティや超小型モビリティ、自動運転車等の新たなモビリティの駐車に係る国の検討状況を把握し、関係法令・基準改定状況を踏まえ、適宜必要に応じた調整を実施していきます。

表 5-1 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（再掲）

	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



※事業者からの申請に基づき、ヘルメットを任意等とする特例措置が認定された区市を示しています。

図 5-2 東京都内における電動キックボードの新事業特例制度による特例措置の認定状況

出典：経済産業省資料から東京都作成

5.4 今後の取組

人口減少や少子高齢化、地球危機や新技術の進展、新型コロナウイルス感染症拡大による新たな生活様式の浸透等、最近の駐車場を取り巻く状況の変化や技術革新の動向を踏まえ、地区の特性に応じた駐車対策を進めていくことが重要です。

東京都は、連絡会の運営やケーススタディの実施等により、地区マネジメント組織を支援し、環境負荷の少ない交通体系や快適な都市環境の実現を目指します。

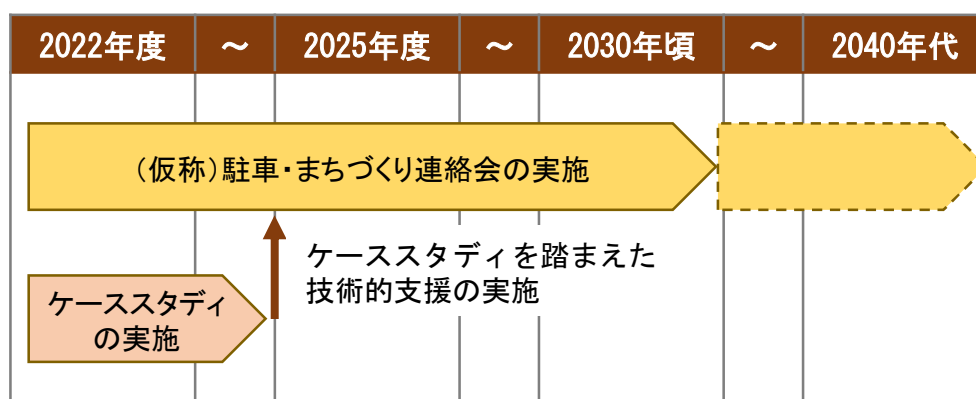


図 5-3 スケジュール

参考資料 事例集

参考資料は、本編 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」に示す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、例示しております。

目 次

1	人中心のまちづくりと連携した駐車対策（現行のあらゆるモビリティを対象に）	4
(1)	人中心のまちづくりと連携した駐車対策の推進	6
(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	11
(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	16
(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	19
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）	40
(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	41
(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	45
(3)	料金設定による駐車場利用の分散化	47
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	50
(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 ..	51
(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	54
(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	56
4	CO ₂ 実質ゼロや防災・減災	58
(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	59
(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	65
(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	68
5	MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応	70
(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	71
(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	74
(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	76

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）

取組事例	取組場所	ページ
(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」と連携した駐車対策の推進①	丸の内仲通り（千代田区）	6
●「まちなかウォークアブル推進事業」や「ほこみち制度」と連携した駐車対策の推進②	姫路市道幹第1号線〔大手前通り〕（兵庫県姫路市）	7
●「まちなかウォークアブル推進事業」や「ほこみち制度」と連携した駐車対策の推進③	神戸市道三宮中央通り線（兵庫県神戸市）	8
●「まちなかウォークアブル推進事業」や「ほこみち制度」と連携した駐車対策の推進④	国道25号〔御堂筋〕（大阪府大阪市）	9
●路上での荷さばきスペース確保	渋谷駅周辺の主要道路（渋谷区）	10
(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		
●道路空間の再編における一体的な活用検討	西新宿地区（新宿区）	11
●歩行者優先空間を創出する交通規制と共同荷さばきスペース等の確保	東池袋地区（豊島区）	12
●道路空間の再編による自転車通行空間の確保	井ノ頭通り（武蔵野市） 船堀通り（江戸川区）	13
●上野駅公園口周辺整備における既設道路の分断・ロータリー化	上野駅公園口（台東区）	14
●東京高速道路〔KK線〕の再生検討	東京高速道路〔KK線〕（中央区、港区）	15
(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		
●施設内共同荷さばき駐車スペースの整備	渋谷駅周辺（渋谷区）	16
●都市・地域交通戦略推進事業を活用した共同荷さばき集配送事業	吉祥寺地区（武蔵野市）	17
●隔地駐車場を整備して歩行者と車両の交錯を排除	町田駅周辺（町田市）	18

取組事例	取組場所	ページ
(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		
1) 自転車の路上駐車対策		
●限られた空間を最大限活用した公共自転車駐車場・民間自転車駐車場の整備	渋谷駅周辺（渋谷区）	20
●機械式大規模自転車駐車場の導入	全国各所	21
●公開空地へのサイクルポートの設置	東京都内各所	22
●自転車駐車場の有料化	中央区内各所	23
2) 自動二輪車・原動機付自転車の路上駐車対策		
●自動車駐車場の有閑スペースを活用した自動二輪車等のための駐車場の整備	渋谷駅周辺（渋谷区）	24
●民間開発にあわせた様々な車種に対応した駐車場の整備	渋谷駅周辺（渋谷区）	25
3) 荷さばき貨物車、工事関係車両駐車対策		
●貨物車用パーキングメーター・チケットの位置情報の提供	東京都内各所	26
●荷さばき可能駐車場の情報提供	東京都内各所	27
●道路高架下を活用した荷物積み替えステーションの整備	東京都内2か所	28
●低・未利用地等を活用した大型車両の休憩・荷待ちスペースの整備	中環東大阪休憩所（大阪府東大阪市）	29
●工事関係車両が一時的に待機可能な駐車ヤード確保	東京都内各所	30
4) 観光バスの路上駐車対策		
●観光バス予約システムの導入	浅草地区（台東区）	31
●団体バス駐車場予約システムの導入	奈良公園地区（奈良県奈良市）	32
●民間開発にあわせて観光バス乗降所を整備	銀座地区（中央区）	33
●観光バス駐車場情報の提供	東京都内各所	34
●観光バス駐車場マップの作成・配布	東京都内主要観光エリア	35
5) 客待ちタクシーの駐車対策		
●タクシー乗り場ショットガンシステムの導入	銀座地区（中央区）	36
●集約型公共交通ターミナル内へのタクシー乗降場の整備	バスタ新宿（渋谷区）	37
●タクシー2段階待機所の整備	池袋駅西口（豊島区）	38
●タクシープールの整備	池袋駅東口（豊島区）	39

(1) 人中心のまちづくりと連携した駐車対策の推進

「まちなかウォーカブル推進事業」や「ほこみち制度」と連携した駐車対策の推進①

■取組名称

歩行者空間の創出に向けた駐車対策

■取組場所

丸の内仲通り（千代田区）

■概要

- 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、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ある。
- 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」を展開している。



■主な取組内容

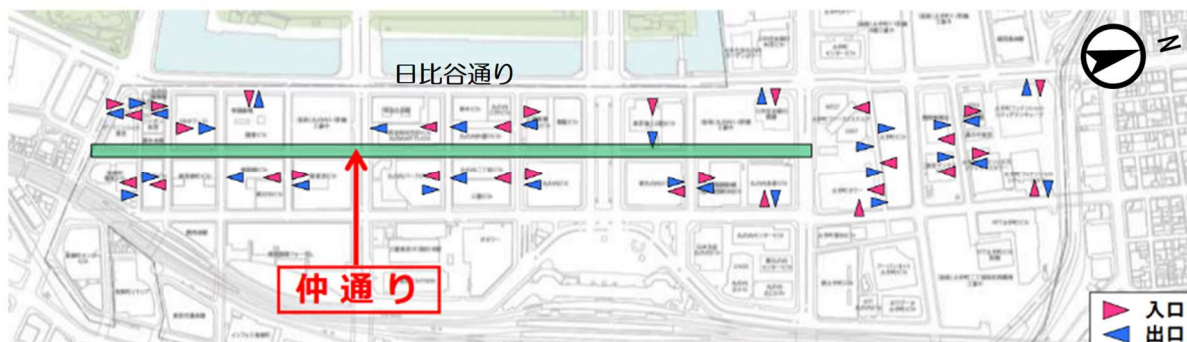
- 丸の内仲通り地区では、歩行者空間として安全性、快適性を確保する対象である仲通りではなく、東西道路や日比谷通りに駐車場の出入口を配置して、自動車と歩行者の交錯を回避する工夫が行われている。



丸の内仲通り「丸の内ストリートパーク」

出典：東京都都市整備局資料

■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

「まちなかウォーカーブル推進事業」や「ほこみち制度」と連携した駐車対策の推進②

■取組名称

歩行者空間の創出に向けた駐車対策

■取組場所

姫路市道幹第1号線〔大手前通り〕
(兵庫県姫路市)

■概要

- ・姫路市では、1988年3月に側道を廃止し、広幅員の歩道を整備するシンボルロード整備事業、2015年3月には駅前広場から十二所線（国道2号）以南の160m間を公共交通機関と歩行者の通行可能としたトランジットモール整備に取り組んできた。
- ・2021年2月に大手前通りが「ほこみち制度」に指定され、「みち」から「まち」を活性化する取組を行っている。

参考 URL : <https://www.city.himeji.lg.jp/shisei/0000015638.html>

■主な取組内容

- ・沿道地権者に対し、荷さばきルートのアレンジを行い、問題がある場合はルート見直しを運送事業者に要請
- ・一部の区間では、路肩を広げて荷さばきスペースを整備
- ・路上駐車車両に対しては、路上駐車禁止の啓発を実施
- ・大手前通り側に車両乗り入れ口を設けないよう指導
- ・放置自転車対策として大手前通りも含め姫路駅周辺を自転車放置禁止区域に指定

■取組位置図



出典：国土交通省資料に加筆

【整備前】



【整備後】



出典：姫路市資料

「まちなかウォーカブル推進事業」や「ほこみち制度」と連携した駐車対策の推進③

■取組名称

歩行者空間の創出に向けた駐車対策

■取組場所

神戸市道三宮中央通り線(兵庫県神戸市)

■概要

- ・従来の道路占用制度では、無余地性の基準※が適用されるため、にぎわい空間の創出に資する場合であっても、道路敷地外での設置が可能と判断される場合には、占用許可は与えられない。
- ・2021年2月に指定された「ほこみち制度」により、無余地性の基準にとらわれず、利便増進施設の設置等、にぎわいの創出、地域の活性化に資する道路の活用を図ることが可能となった。

※無余地性の基準

道路区域外にその占用物件を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可するという基準

参考 URL :

https://www.city.kobe.lg.jp/a69673/dourokanri/sennyho_hokomichi.html

■主な取組内容

- ・歩行者中心のウォーカブルなまちを目指し、通過交通の削減、歩道拡幅等の取組を実施
- ・一部区間の停車帯をパークレット等に活用(駐停車車両調査を行い、パークレット設置箇所を決定)
- ・三宮中央通り沿いにおいては、駐車場出入口を設置しないルールを設定(三宮中央通り景観形成市民協定)
- ・三宮再整備に伴い、歩道拡幅を実施したサンキタ通りでも、一般車両の進入禁止、荷さばき車両は日中のみ進入できるよう警察協議を実施し、「ほこみち制度」の指定を検討

■取組位置図



出典：国土交通省資料に加筆



出典：(一財)神戸観光局資料

「まちなかウォーカブル推進事業」や「ほこみち制度」と連携した駐車対策の推進④

■取組名称

歩行者空間の創出に向けた駐車対策

■取組場所

国道 25 号〔御堂筋〕（大阪府大阪市）

■概要

- ・大阪市では 2019 年 3 月に策定した「御堂筋将来ビジョン」に基づき、御堂筋を車中心から人中心の道路へと空間再編に取り組んでいる。
- ・2021 年 2 月に指定された「ほこみち制度」により、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便を増進し、新たなにぎわい創出を図る。
- ・「ほこみち制度」の具体的運用は、検討中である。

参考 URL :

<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000527565.html>

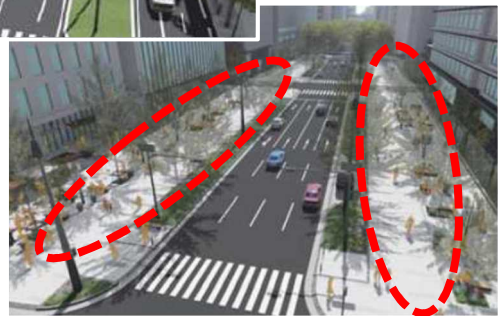
■主な取組内容

- ・側道閉鎖に伴う荷さばき車両等への影響を社会実験により検証
- ・沿道建物に対し、車寄せや駐車場出入口、荷さばきスペース等を御堂筋に設置することを原則禁止とする「御堂筋デザインガイドライン」を策定
- ・歩行者空間再編の整備区間ごとに地元町会、沿道地権者、行政機関等で構成する「沿道協議会」を設置し、駐車対策も検討

■取組位置図



【整備前】



【整備後】

出典：国土交通省資料を一部編集

路上での荷さばきスペース確保

■取組名称

荷さばきを行う貨物車専用停車帯（ローディングベイ）の整備

■取組場所

渋谷駅周辺の主要道路（渋谷区）

■概要

- ・荷さばきを行う貨物車が利用可能な建物内の駐車場が不足しており、荷さばき需要を補うための駐車スペースが求められている。

■主な取組内容

- ・渋谷区では、道路空間内の歩道や植樹帯の一部を切り欠き、荷さばきを行う貨物車用の停車帯（ローディングベイ）を整備

■ローディングベイ設置例



公園通りに設置されるローディングベイ



さくら坂通りに設置されるローディングベイ



井ノ頭通りに設置されるローディングベイ

(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

道路空間の再編における一体的な活用検討

■取組名称

道路及び公開空地等の一体的な活用検討

■取組場所

西新宿地区（新宿区）

■概要

- ・新宿駅周辺地区では、人中心のまちづくりを進めており、このうち西新宿地区においては、道路及び公開空地等の一体的な活用方法並びに超高層ビルの機能更新を見据えたまちづくりの方向性について検討を行っている。
- ・道路空間の再編し、通過交通や路上駐車が抑制される街路において、車道を縮小し歩行者等が利活用できる空間の確保に向けた検討を行っている。

■主な取組（検討）内容

①幅員構成の検討

新宿西口広場の再編、超高層ビル機能更新等のまちづくりの進捗にあわせ、計画交通量を検証した上で、車道を縮小し歩行者等が利活用できる空間を創出

②歩行者動線の拡充

多層的な歩行者ネットワークについて、建物の更新等にあわせ、建物内に公共的な通路やエレベーター等を確保

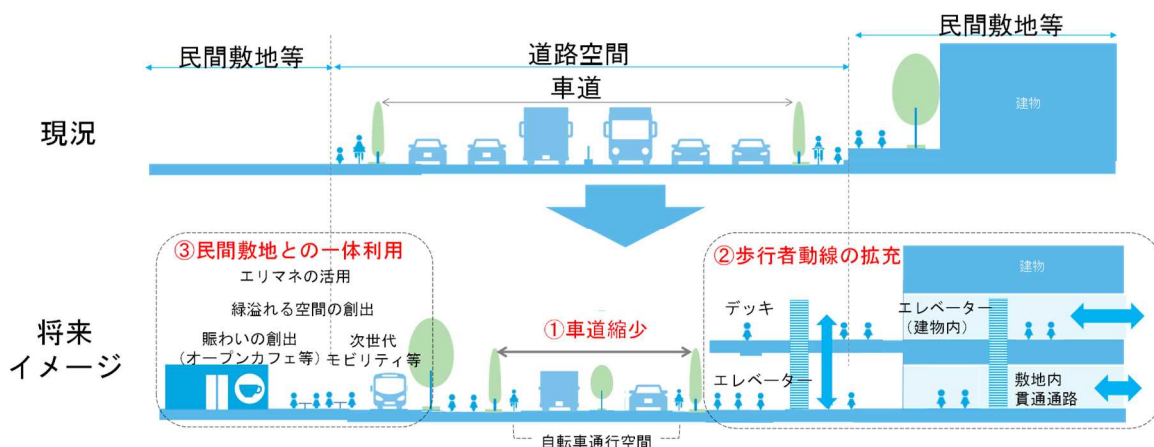
(例)立体道路制度を活用する等して、道路上空にデッキやエレベーターを地区計画に位置付け

③民間敷地との一体利用

道路と民間敷地との段差や塀等の物理的な制約をなくし、緑あふれる空間の創出、先端技術の導入空間として活用していく。

また、エリアマネジメントの活用により、道路と民間敷地の一体的に運営・管理

■道路や公開空地等の一体的な活用イメージ



出典：東京都都市整備局「西新宿地区再整備方針検討委員会」

歩行者優先空間を創出する交通規制と共同荷さばきスペース等の確保

■取組名称

にぎわい拠点をつなぐ主要道路での交通規制や共同荷さばきスペース等の設置

■取組場所

東池袋地区（豊島区）

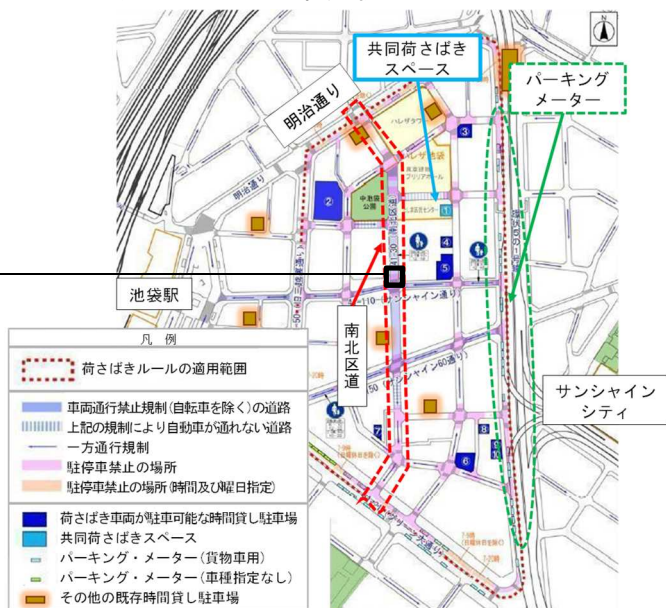
■概要

- ・2020年10月より池袋のにぎわい拠点をつなぐ南北区道を人中心の空間とするため、歩行者が多い時間帯において車両通行規制の実施や共同荷さばきスペースの確保、荷さばきルールの方針策定等の取組を行っている。

■主な取組内容

- ・土曜・日曜、休日の歩行者の多い時間帯（12時～19時）において南北区道の車両通行規制を実施
- ・車両通行規制がかかる南北区道付近に「共同荷さばきスペース」を確保
- ・南北区道周辺での荷さばきの日時・駐車場所を荷主側・運送事業者側双方で見直す「荷さばきルール」を策定

■共同荷さばきスペースや貨物車用パーキングメーターの活用例



出典：地図：豊島区資料に加筆

道路空間の再編による自転車通行空間の確保

■取組名称

道路空間の再編による自転車通行空間の確保

■取組場所

井ノ頭通り（武蔵野市）

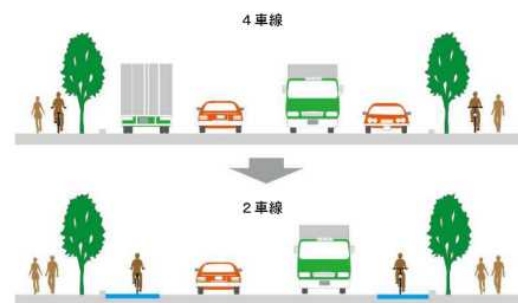
船堀通り（江戸川区）

■概要

- 道路幅員は限られるため、歩行者や自転車、自動車の交通量、駐停車車両、沿道状況等の地域の道路事情に応じて、自転車通行空間を確保する。

■主な取組（検討）内容

- 自転車が安全に通行できる幅員が確保されていないが、車道を4車線から2車線に減らしても、自動車交通への影響が少ない道路を選定
- 井ノ頭通り（武蔵野市）、船堀街道（江戸川区）において、道路空間を再編し、自転車通行空間を確保



道路空間の再編イメージ

■道路空間の再編先行実施区間



※ 地理院タイルを加工して作成



井ノ頭通り（武蔵野市）



船堀街道（江戸川区）

出典：位置図：東京都建設局「東京都自転車通行空間整備推進計画」（2021年5月）

上野駅公園口周辺整備における既設道路の分断・ロータリー化

■取組名称

上野駅公園口周辺整備における既設道路の分断・ロータリー化

■取組場所

上野駅公園口（台東区）

■概要

- ・上野駅から上野公園への安全な歩行者動線の確保するために、上野駅公園口周辺整備事業を実施した。

■主な取組内容

- ・改札口の移設や広場空間の整備を行うとともに、駅前を横切っていた特別区道台第 58 号線（上野公園通り）を南北で分けることで、中央部を歩行者空間として創出
- ・特別区道台第 58 号線の両端をロータリー化し、バス・タクシー乗り場を新設

■JR上野駅公園口周辺整備事業の概要



出典：東京都建設局資料

(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

施設内共同荷さばき駐車スペースの整備

■取組名称

地域共同荷さばき場の整備

■取組場所

渋谷駅周辺（渋谷区）

■概要

- ・指定エリア内の地元商店街への集配送の際に利用可能な地域共同荷さばき場を大規模複合施設内に整備
- ・周辺のパーキングメーターの一部区画を貨物車用に拡大

■主な取組内容

○地域荷さばき場の整備

- ・2019年12月に開業した渋谷フクラス地下2階に地域共同荷さばき場 ESSA（エッサ）を開設

○貨物車用パーキングメーターの設置

- ・プラザ通り側に貨物車用パーキングメーターを設置

○地域荷さばき場直結エレベーター設置

- ・指定エリア内の地元商店街への集配送のため、地下に設置された共同荷さばき場と地上を移動する際に使用可能な貨物専用エレベーターを設置

■地域荷さばき場（ESSA）



■地域共同荷さばき場利用対象エリア
出典：国土地理院「電子地形図（タイル）」に加筆



地域共同荷さばき場（ESSA）



貨物車用パーキングメーター（プラザ通り）

地域共同荷さばき場（ESSA）
直結エレベーター

都市・地域交通戦略推進事業を活用した共同荷さばき集配送事業

■取組名称

共同荷さばき集配送事業

■取組場所

吉祥寺地区（武蔵野市）

■概要

- 荷さばき車両の受皿をつくるため、共同荷さばき集配送事業にあわせた共同荷さばき駐車場の整備に際し、都市・地域交通戦略推進事業を活用

■主な取組内容

- 吉祥寺地区では、中心市街地周辺における複合的な荷さばき施策（共同集配送、車両通行規制、民間駐車場の活用した荷さばき等）を複数年にわたり、社会実験等を繰り返し実施しながら導入
- 共同集配送事業は、1社がまとめて台車等で店舗に荷物を運ぶことで、路上駐車や商店街エリアへの車両の通行を少なくする取組であり、商店街約2,000店舗が対象

■取組位置図



■整備イメージ



出典：国土交通省資料

隔地駐車場を整備して歩行者と車両の錯綜を排除

■取組名称

隔地駐車場、共同荷さばき場の整備

■取組場所

町田駅周辺（町田市）

■概要

- ・町田駅周辺では、慢性的な交通渋滞、一時預かり駐車場の散在、車両通行規制道路により附置義務が生じる建築物の駐車場が設置できない等の課題を抱えていた。
- ・隔地駐車場（ぽっぽ町田）を 2001 年に整備し、車両通行規制の実施により、歩行者空間を創出した。

■主な取組内容

- ・附置の特例（東京都駐車場条例第 18 条）であるおおむね 300m の範囲の場所に駐車場を確保
- ・歩行者空間への車両抑制のため、商業空間の外縁部に駐車場を整備
- ・地元商店会からの要望を受け、共同荷さばき場を設置

■取組位置図

【通行規制前】



【通行規制中】



【共同荷さばき場】



出典：写真（上図）：国土交通省資料
地図：ぽっぽ町田資料に加筆

- (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

1) 自転車の路上駐車対策

限られた空間を最大限活用した公共自転車駐車場・民間自転車駐車場の整備

■取組名称

公共自転車駐車場・民間自転車駐車場の整備

■取組場所

渋谷駅周辺（渋谷区）

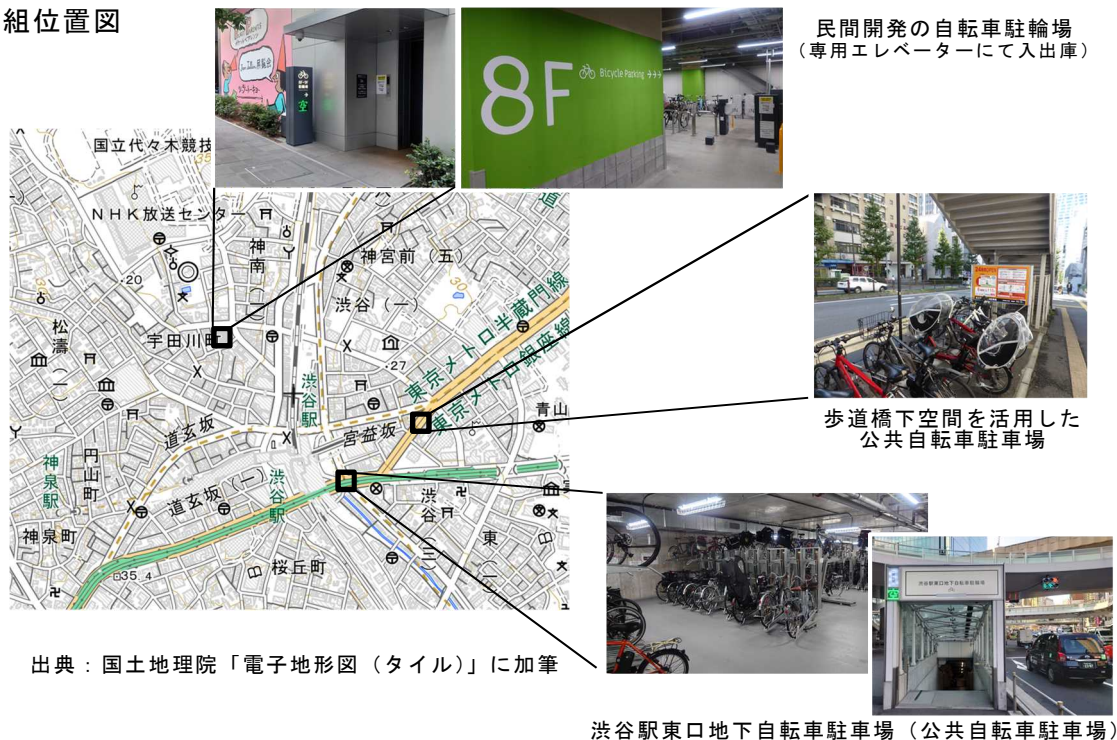
■概要

- ・限られた空間を最大限活用した公共及び民間自転車駐車場を整備されている。

■主な取組内容

- 公共自転車駐車場（一般公共の用に供する自転車等駐車場）
 - ・土地利用の高度化で新たな用地を確保し自転車駐車場を整備することは難しいため、区内公有地や歩道、公園の一部等、限られた空間を最大限に活用
- 民間自転車駐車場（集客施設等の附置義務自転車駐車場）
 - ・自転車による来訪が見込まれる一定規模の集客施設等に対し、条例により自転車駐車場整備の義務化

■取組位置図



機械式大規模自転車駐車場の導入

■取組名称

機械式大規模自転車駐車場の導入

■取組場所

全国各所

■概要

- ・駅前周辺等での放置自転車対策として、機械式大規模自転車駐車場を整備されている。
- ・地下空間を活用することで、用地の確保が困難な場所においても大規模な自転車駐車場の設置が可能である。

■主な取組内容

- ・東京都内各所でも高収容で土地を有効活用した大規模な機械式自転車駐車場を順次導入
- ・新小岩駅（葛飾区）付近の民間開発地区に導入予定

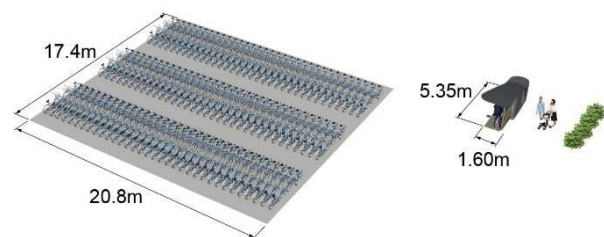
駐輪場名称	竣工年月	所在地
渋谷フクラス西自転車駐車場	2019年11月	渋谷区
錦糸町駅南口機械式自転車駐車場	2019年3月	墨田区
六本木駅自転車駐車場	2017年6月	港区
桜田公園自転車駐車場	2016年2月	港区
三河島駅前自転車駐車場	2014年9月	荒川区
三河台公園自転車駐車場	2013年3月	港区
人形町二丁目地下駐輪場	2010年10月	中央区
こうなん星の公園自転車駐車場	2010年3月	港区
八王子駅南口地下タワー式自転車駐車場	2010年3月	八王子市
自由が丘駅南口駐輪場	2006年10月	目黒区
すずかけ駐輪場	2006年6月	三鷹市
GIKENエコプラザ駐輪場	2003年12月	港区
成城北第二レンタサイクルポート	2001年11月	世田谷区

出典：㈱技研製作所資料から東京都作成

■機械式大規模自転車駐車場（エコサイクル）



出典：㈱技研製作所資料



機械式自転車駐車場1基に収容可能な自転車204台を一般的な平置きで駐輪する場合と機械式自転車駐車場入出庫ブースの面積比較

出典：㈱技研製作所資料

公開空地へのサイクルポートの設置

■取組名称

公開空地へのサイクルポートの設置

■取組場所

東京都内各所

■概要

- ・都市開発諸制度※の適用により整備される公開空地を活用し、自転車シェアリングのサイクルポートの設置を促進している。

※都市開発諸制度は、公開空地の確保等公共的な貢献を行う建築計画に対して、容積率の緩和等を行う制度（再開発等促進区を定める地区計画、高度利用地区及び特定街区、総合設計の4制度）

■主な取組内容

（設置要件等）

- ・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であること。
- ・全体的な配置バランスから、当該公開空地への設置が必要と認められこと。 等



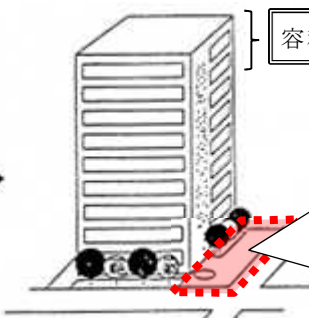
公開空地におけるサイクルポートの設置例

■公開空地へのサイクルポートの設置イメージ

（通常の建築計画）



（都市開発諸制度を適用した建築計画）



容積率の割増し



自転車駐車場の有料化

■取組名称

自転車駐車場の有料化

■取組場所

中央区各所

■概要

- ・急激な人口増加や自転車利用の高まりにより、放置自転車の増加が課題となる。
- ・放置自転車対策の充実に向けた取組を推進する上で、自転車利用者の適正な負担が必要であるとし、自転車駐車場を有料化した。

■主な取組内容

- ・自転車駐車場有料化の実施とあわせて、自転車駐車場の整備や放置自転車の撤去強化、コミュニティサイクル（自転車サイクリング）、集合住宅におけるサイクルシェアの推進等の自転車対策を充実

■区立自転車駐車場有料化の例

開始時期

区立駐輪場の現利用登録期間が満了する平成27年4月1日(水曜日)利用から

利用資格

- ・区内在住の方で、駐輪場指定の駅を利用し、通勤・通学などしている方で、駅からおおむね300m以上離れている方
- ・区外在住の方で、駐輪場指定の駅で下車し、駅からおおむね300m以上離れた中央区内に通勤・通学する方

利用料金

下表1のとおり

表1

		1カ月	3カ月	6カ月	12カ月
区民	一般	1,500円	4,000円	8,000円	16,000円
	学生	1,000円	2,500円	5,000円	10,000円
区民以外		2,000円	5,500円	11,000円	22,000円

◎生活に困窮している方や身体に障害がある方などに対しては減免します。

出典：中央区資料



中央区立自転車駐車場の様子

2) 自動二輪車・原動機付自転車の路上駐車対策

自動車駐車場の有閑スペースを活用した自動二輪車等のための駐車場の整備

■取組名称

自動二輪車等を対象とした駐車場の整備

■取組場所

渋谷駅周辺（渋谷区）

■概要

- ・路上に放置される自動二輪車や原動機付自転車は減少傾向にあるが、一定量の路上駐車は依然として発生している。
- ・渋谷区では、地域ルールを策定し、地域の駐車課題を踏まえた駐車施策を実施することによる附置台数の減免、建築物の規模や周辺交通状況等を勘案した駐車場の隔地確保を積極的に認めている。

出典：渋谷区「渋谷地区駐車場地域ルール運用マニュアル」

■主な取組内容

- ・駐車需要が高い場所に位置する既存の駐車場の有閑スペースを活用し、自動二輪車等の駐車場を確保

■取組位置図



出典：国土地理院「電子地形図（タイル）」に加筆



渋谷区役所前公共地下駐車場内の自動二輪車駐車場



民間開発の自動二輪車駐車場（渋谷フクラス）

民間開発にあわせた様々な車種に対応した駐車場の整備

■取組名称

民間開発にあわせた様々な車種に対応した
駐車場を整備

■取組場所

渋谷駅周辺（渋谷区）

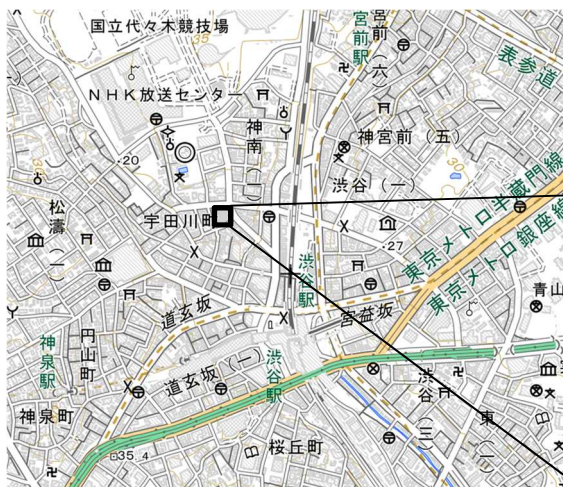
■概要

- ・建物の更新とニーズにあわせて、様々な車種
に対応した駐車場を整備

■主な取組内容

- ・2019年にリニューアルした商業施設
「渋谷パルコ」駐車場では、自動車の
他、自動二輪車や荷さばきを行う貨物
車のための駐車スペースを整備
- ・駐車場入口前には、各車種に対する満空
情報を掲示

■取組位置図



出典：国土地理院「電子地形図（タイル）」に加筆



自動車・二輪車・荷さばき車駐車場出入口
（渋谷パルコ）

3) 荷さばき貨物車、工事関係車両駐車対策

貨物車用パーキングメーター・チケットの位置情報の提供

■取組名称

貨物車用パーキングメーター・チケットの位置情報の提供

■取組場所

東京都内各所

■概要

- ・荷さばきのための貨物車用パーキングメーター・チケットを整備し、Web サイト上で位置情報を提供している。

■主な取組内容

- ・警視庁では、東京都内全域の時間制限駐車区間（パーキングメーター・チケット）に関する位置情報を Web マップサービスに公開
- ・Web マップサービス上で、貨物車用パーキングメーター・チケットの位置情報もあわせて提供

■貨物車用時間制限駐車区間の情報提供の例



貨物車用パーキングチケット区画

警視庁 時間制限駐車区間案内地図

利用できる時間帯
09:00~19:00
1月1日~3日を除く

制限時間（手数料）
60分以内（¥300）

種別
パーキング・チケット

対象車両
普通車 貨物車有り

管轄
浅草

識別ID
1083

・地図上の区間を選択すると詳細情報が表示される。
・区間に貨物車用時間制限駐車区間がある場合、貨物車用有りが表示される

出典：警視庁「時間制限駐車区間案内地図」に加筆

荷さばき可能駐車場の情報提供

■取組名称

荷さばき可能駐車場の情報提供

■取組場所

東京都内各所

■概要

- ・2006 年の違法駐車取締り関係事務の民間委託等による取締り等に関する道路交通法の改正に伴い、荷さばき車両による路上駐車対策として、「30 分未満無料・荷さばき可能」な駐車スペースを提供している。

■主な取組内容

- ・（公財）東京都道路整備保全公社が運営するホームページ上において、「30 分未満無料・荷さばき可能」な公社駐車場の情報提供を実施

■30 分未満無料・荷さばき可能な公社駐車場の情報提供の例



🏠 > 駐車場 > 公社駐車場について > 30分未満無料・荷さばき可能駐車場一覧

30分未満無料・荷さばき可能駐車場一覧

駐輪場名	住所	対象	
		30分未満 無料	荷置き 可能
金土（工事中のため 休止）	足立区入谷4-20(首都高速葛飾川口線高架下)	○	○
大谷田（工事中のため 休止）	足立区大谷田3-4-20(大谷田陸橋下)	○	○
加賀	足立区加賀2-24他（首都高速葛飾川口線高架下）	○	○
江北陸橋	足立区江北5-5-4(江北陸橋下・Aブロック)、西新井7-4-22(江北 陸橋下・Bブロック)	○	○
北豊浜公園	足立区豊浜三丁目26番	-	○

出典：（公財）東京都道路整備保全公社資料



30 分未満無料・荷さばき可能駐車場の例

道路高架下を活用した荷物積み替えステーションの整備

■取組名称

道路高架下を活用した荷物積み替えステーションの整備

■取組場所

東京都内 2 か所

■概要

- ・大型貨物車から小型貨物車への荷物の積み替えのため、道路高架下等の低・未利用地を活用した荷物積み替えステーションを整備している。

■主な取組内容

- ・（公財）東京都道路整備保全公社では、「大曲荷物積み替えステーション」、「板橋山手通り荷物積み替えステーション」の 2 か所を運営（2019 年 4 月 1 日現在）

■大曲荷物積み替えステーションでの利用の様子



出典：（公財）東京都道路整備保全公社資料

低・未利用地等を活用した大型車両の休憩・荷待ちスペースの整備

■取組名称

低・未利用地等を活用した大型車両の休憩・荷待ちスペースの整備

■取組場所

中環東大阪休憩所（大阪府東大阪市）

■概要

- ・物流拠点が集積する東大阪地域では、大型車両が駐車可能なスペースが少なく、交通阻害の原因となる路上駐車が発生している。

■主な取組内容

- ・大阪中央環状線の低・未利用地等を活用し、大型車両の休憩・荷待ちスペースを整備

■大型車両が休憩・荷待ち可能な駐車スペースを確保した例



出典：大阪府資料

工事関係車両が一時的に待機可能な駐車ヤード確保

■取組名称

工事関係車両が一時的に待機可能な駐車ヤード確保

■取組場所

東京都内

■概要

- ・工事関係車両の多くは、工事の進捗にあわせたオンタイムスケジュールでの現場到着が求められることがある。
- ・このため、建設現場近くにおいて、路上待機を行うことにつながるため、工事関係車両が一時的に待機可能な路外スペースの確保が求められる。
- ・路上駐車削減や運転手の労働環境改善、環境負荷の抑制にも効果が期待される。

■主な取組内容

- ・(株)竹中工務店では、建設現場周辺で待機する工事関係車両による交通渋滞の発生等を抑制するため、建設現場近くの敷地を借り上げ、工事関係車両が一時的に待機できる駐車ヤードを確保

■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

4) 観光バスの路上駐車対策

観光バス予約システムの導入

■取組名称

台東区観光バス予約システム

■取組場所

浅草地区（台東区）

■概要

- ・浅草周辺での観光バスの路上駐車による交通渋滞や交通事故の発生、景観の悪化等が問題となり、乗降場と駐車場の一体的な予約システムを導入している。
- ・降車場は予約不要であるが、スペースに限りがあるため、渋滞等発生するような場合には利用できない場合がある。

■主な取組内容

- ・台東区では、2017年2月より「観光バス予約システム」を導入
- ・区営観光バス駐車場と乗車場の利用にはあらかじめシステムにて予約が必要
- ・集中する観光バスの乗降を分散させるため、乗降場を複数個所に分離



出典：台東区「観光バス予約システム」

■観光バス予約システムの流れ



出典：台東区「観光バス予約システム」

団体バス駐車場予約システムの導入

■取組名称

奈良公園団体バス駐車場予約システム

■取組場所

奈良公園地区（奈良県奈良市）

■概要

- ・奈良公園周辺では、観光バスの急増により、深刻な交通渋滞が発生していたことから、公園内の団体バス駐車場を事前に予約するシステムを導入している。

■主な取組内容

- ・乗降場（奈良公園バスターミナル、平城宮跡バスターミナル、大仏殿前駐車場）及び駐車場（奈良めぐり平城宮跡前駐車場）の予約を行うためのシステム

■奈良公園団体バス駐車場予約システムと位置図

奈良公園団体バス駐車場 予約システム

▶ トップページ ▶ お客様MYページ ▶ お読みください ▶ 注意事項 ▶ ログアウト

申込登録ページ

★印の項目が必須となりますので、もれなくご入力ください。

1. 申込者情報

★ 団体名（学校名）（漢字） （全角）

★ 申込区分 ☐ 一般団体 ☐ 学校団体 ☐ インバウンド

2. 申込内容

★ 利用方法 ※利用する場所・時間帯をチェック、選択してください。
▶ **空き状況を確認する**

☐ 奈良バスターミナル
降車 時 分から10分間
乗車 時 分から10分間

☒ 駐車場（回送先）利用する

☐ 平城宮跡バスターミナル
降車 時 分から10分間
乗車 時 分から10分間

☐ 駐車場（回送先）利用する
☐ 平城宮跡内施設利用
※利用する場合はチェックして下さい（この機能はリリース時非表示）

駐車時間
入庫 時 分
出庫 時 分

システムで予約し、
予約証を印刷して持参

奈良公園団体バス駐車場
2021年 団体バス予約証

10/18 09:40 12:20 乗降:2021 奈良BT
13:50 15:50 乗降:2021 平城BT
09:40 15:50 駐車:奈良めぐり
駐車: -

209429 3 台
BBBBB*

奈良公園団体バス駐車場予約センター
TEL 0742-81-0920 (9:00~17:00)

乗降場
駐車場

出典：奈良公園団体バス駐車場予約センター「予約システム」、位置図：奈良県資料に加筆

民間開発にあわせて観光バス乗降所を整備

■取組名称

銀座六丁目バス乗降所

■取組場所

銀座地区（中央区）

■概要

- 銀座地区への団体旅行客を乗せた観光バスの多くが、乗降や待機のため、中央通り等の路上で駐停車を行っており、交通環境の悪化を招いていたことから、観光バス乗降所を整備

■主な取組内容

- 市街地再開発事業により誕生した大規模複合施設 GINZA SIX にバス乗降所を2017年4月から開設

■バス乗降所案内図

2017年4月24日(月)より利用可能



本施設は乗降を目的とした施設であるため、**1回あたり15分の利用時間**とさせていただきます。



バス乗降所

出典：位置図：中央区資料

観光バス駐車場情報の提供

■取組名称

観光バス駐車場情報の提供

■取組場所

東京都内各所

■概要

- ・東京都内の主要観光エリアにおける観光バス駐車場情報を提供している。

■主な取組内容

- ・現地で駐車場を探す観光バス運転手による利用を想定し、スマートフォン等で確認可能な Web サイト等を整備

■観光バス駐車場情報の提供例

東京都内の大型バスが駐車可能な駐車場一覧や各駐車場詳細情報を掲載

千代田区			
北の丸公園第三駐車場	東京都千代田区北の丸公園1番地	03-3212-2321	20台
橋公駐車場	東京都千代田区京橋外苑1丁目	03-3231-5509	64台
丸ノ内御台橋駐車場	東京都千代田区丸の内2号	03-3287-5771	22台
靖国神社外苑駐車場	東京都千代田区九段		17台

中央区	
市場橋駐車場（観光バス）	東京
タイムズ晴海4丁目バスプール	東京
港区	
東京タワー駐車場	東京
タイムズ東京プリンスホテルバス駐車場	東京
新宿区	
新宿御苑大木戸駐車場	東京
都庁大型車駐車場	東京
明治神宮外苑絵画館駐車場	東京
台東区	
台東区立清川駐車場（観光バス専用）	東京
常盤公園会館駐車場 1階観光バス駐車場	東京

北の丸公園第三駐車場 20台

観光客専用スペースあり

所在地	東京都千代田区北の丸公園1番地
電話番号	03-3212-2321
営業日	一泊行客による休泊あり
営業時間	入庫可能時間 (08:30~17:00) 出庫可能時間 (08:30~17:00) 閉鎖時間 イベント開催時延長あり
利用料金	定額08:30~17:00 3時間以内 ¥3,000円、以降1時間毎 ¥1,000円、当日最大料金 ¥6,000円 / (7時間以内 ¥4,000円)
収容台数	20台
駐車形態	一般・無料 有料
駐車設備	夜間照明あり（一部）（6割） バス（長尺）専用スペースあり（250台）
支払方法	現金・ETC利用可
ホームページ	https://fig.or.jp/koskys/access/parking-kitanomori/

※料金・営業時間、駐車場の営業時間と変更になる場合があります。系統と乗客の都合により変更になります。ご利用時には必ず詳細を必ずご確認ください。

位置図

出典：（公財）東京都道路整備保全公社「s-park」

観光バス駐車場マップの作成・配布

■取組名称

観光バス駐車場マップ

■取組場所

東京都内主要観光エリア

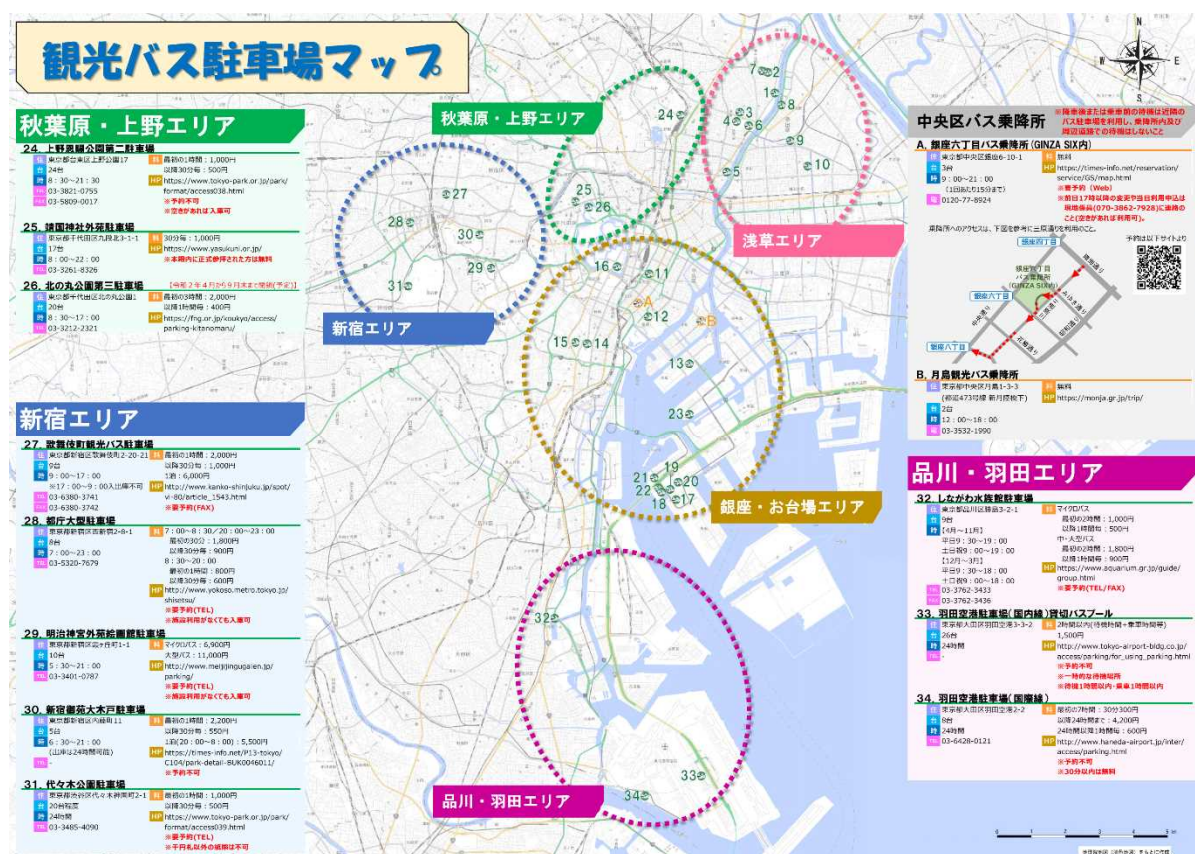
■概要

- 東京都内主要観光エリアの観光バス駐車場情報を掲載した紙の地図を作成するとともに、「観光バスの路上混雑緩和に向けたマナーアップキャンペーン」において、観光バス運転手等へ配布している。

■主な取組内容

- 東京都内の主要な観光エリアである「浅草エリア」、「秋葉原・上野エリア」、「新宿エリア」、「銀座・お台場エリア」、「品川・羽田エリア」における観光バス駐車場情報を掲載したマップを作成
- 観光バス運転手等に配布し、路上での駐停車マナー・法令等のルール遵守の啓蒙活動を実施

■観光バス駐車場マップ



出典：東京都都市整備局「観光バス駐車場マップ」（2020年1月）

5) 客待ちタクシーの駐車対策

タクシー乗り場ショットガンシステムの導入

■取組名称

銀座1号優良タクシー乗り場ショットガンシステム

■取組場所

銀座地区（中央区）

■概要

- ・銀座地区では、指定されたタクシー乗り場以外でのタクシー乗車が禁止されている22時～25時までの間、客待ちによる待機列が発生し、交通渋滞や景観悪化を招いている。
- ・タクシー乗り場での待機列が一定台数を超えないように配車管理するショットガンシステムを導入し、待機列の解消、交通環境の円滑化を図っている。

■主な取組内容

- ・自動料金収受システム（ETC）を活用した待機場所と乗車場所を分離してのタクシー配車システムを2013年より運用開始

乗車場所 銀座1号タクシー乗り場

（優良タクシー乗り場）

待機場所 築地川第一駐車場

（21時から入場可能）

- ・システムの利用には、優良タクシー乗り場への入構資格が必要

銀座ショットガン運営協議会メンバー

（一社）東京ハイヤー・タクシー協会
／（一社）東京都個人タクシー協会
／（公財）東京タクシーセンター

■タクシー待機場所と乗車場所の経路案内図



タクシー乗り場



タクシープール

出典：経路案内図：銀座ショットガン運営協議会

タクシー2段階待機所の整備

■取組名称

タクシー2段階待機所の整備

■取組場所

池袋駅西口（豊島区）

■概要

- ・池袋駅西口駅前広場再編にあわせて、タクシー乗り場・待機所も見直された。
- ・2段階によるタクシー乗り場までの入構方式を導入している。

■主な取組内容

- ・タクシー乗り場直前の第1待機所に加え、駅前交差点を挟んだバス乗り場内に第2待機所を設置
- ・タクシーは第2待機所先頭位置のモニターで乗り場の状況を確認して、第1待機所を経てタクシー乗り場へ入構することにより、駅前におけるタクシー待機列が他の交通に与える影響を軽減

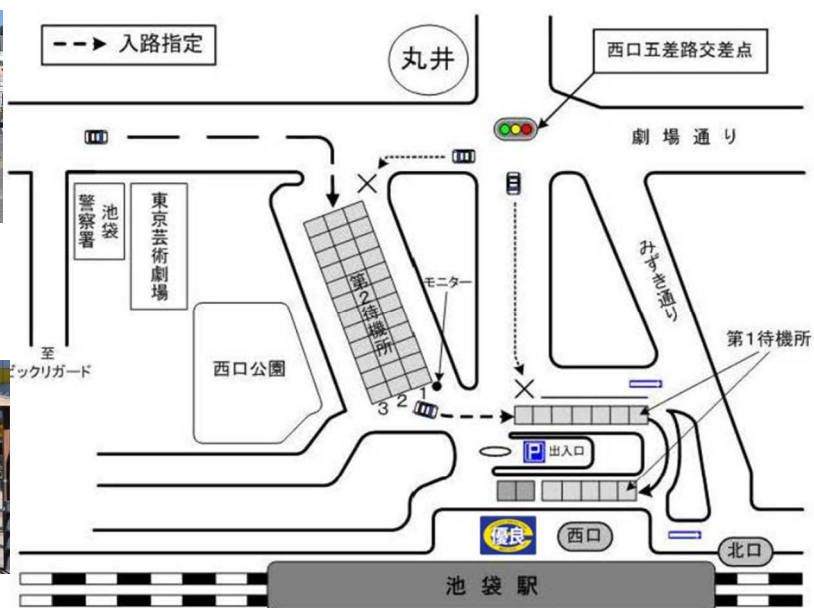
■池袋駅西口でのタクシー2段階待機所の見取り図



第2待機所



タクシー乗り場・第1待機所



出典：見取り図：（公財）東京タクシーセンター資料

タクシープールの整備

■取組名称

タクシープールの整備

■取組場所

池袋駅東口（豊島区）

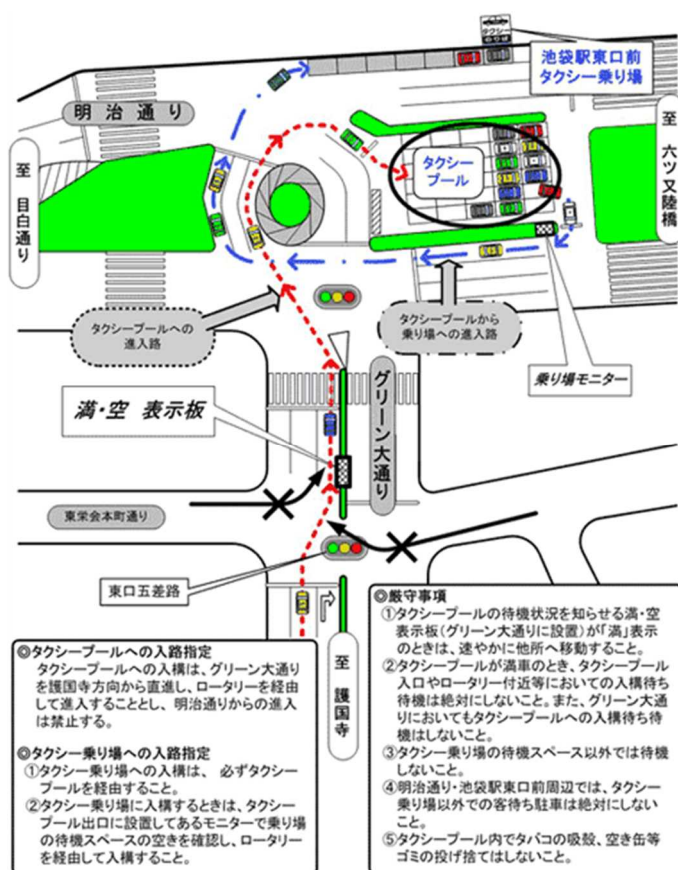
■概要

- ・客待ちタクシーに起因する渋滞等を解消するため、スムーズ東京 21（当時）の一環として、池袋駅東口にタクシープールを整備した。

■主な取組内容

- ・タクシープールの適正な運用のため、満空情報板を設置し、プール満車時の進入禁止、進入方向の指定（護国寺方向からの直進のみ）等のルールを設定
- ・タクシープール先頭位置のモニターで乗り場の状況を確認し、順次乗り場へ移動

■池袋駅東口タクシープールの見取り図



タクシー乗り場



タクシープール



満空表示板

出典：見取り図：（一社）東京都個人タクシー協会資料

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）

取組事例	取組場所	ページ
(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		
●カーブサイドをシェアリングポートや荷さばきスペースとして活用	新橋・国道15号（港区）	41
●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	—	42
●都道への路上自動二輪車駐車場の整備	代々木・四谷角筈線（渋谷区）	43
●カーブサイドのシェアリングポートへのチェンゲート等設置による安心・安全性確保	新橋・国道15号（港区）	44
(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		
●施設駐車場におけるリアルタイムな混雑情報の提供	羽田空港（大田区）	45
●地域ルールによる送迎スタイルの改善	橋本駅周辺（神奈川県相模原市）	46
(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		
●混雑時における駐車料金の設定	羽田空港（大田区）	47
●駐車料金を含む駐車場情報の提供	東京都内各所	48
●駐車場共通割引サービスの導入による利用駐車場の誘導	高松市内（香川県高松市）	49

(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

カーブサイドをシェアリングポートや荷さばきスペースとして活用

■取組名称

カーブサイド利用による駐車スペースの確保

■取組場所

新橋・国道15号（港区）

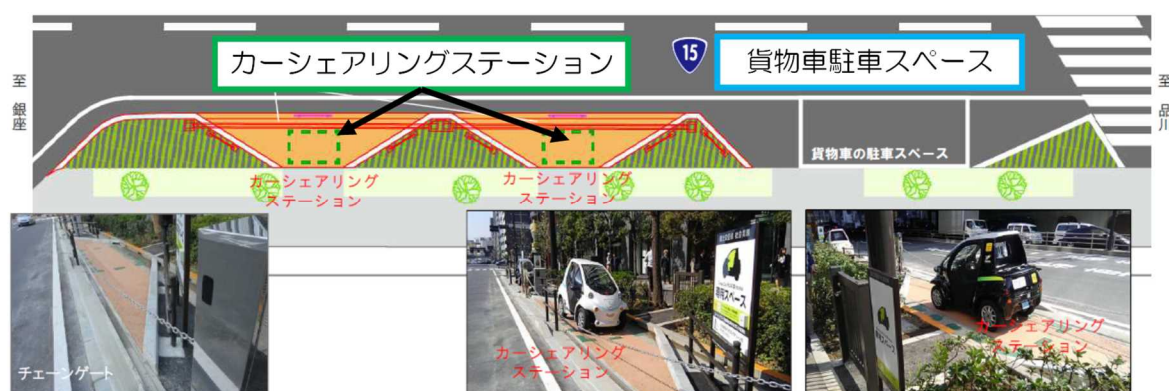
■概要

- ・カーブサイドを活用して、駐車スペースを確保した。

■主な取組内容

- ・国土交通省では、道路空間を活用した交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化する取組として、国道15号（第一京浜）においてカーブサイドを利用したカーシェアリングポートを設置、その有用性等を検証するための社会実験を実施
- ・また、地域の需要にあわせた荷さばきスペースを同時に併設

■カーブサイドを活用したカーシェアリングステーション例（国道15号）



出典：国土交通省資料

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

■取組名称

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

■取組場所

—

■概要

- 荷さばきや乗降等に対応した路上駐車スペースを確保するため、沿道の路上駐車需要や周辺の状況、有効性、利便性を考慮して、路肩側の車道空間であるカーブサイドの多目的利用に利用できる空間として活用も検討する。

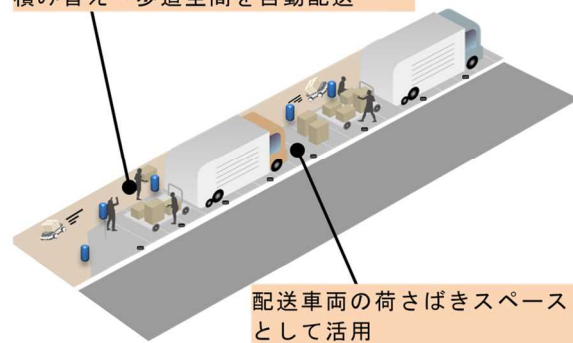
■主な取組内容

- 利活用方策に応じた安全対策を講じた多目的利用ができる空間として整備するとともに、タイムシェアの考え方に基づいて、時間帯により地区の需要に応じて多目的に利用できるよう道路管理者と連携した取組を推進

■カーブサイドの柔軟な活用イメージ

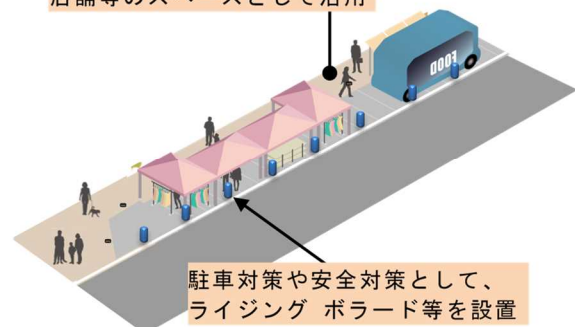
荷さばきでの活用

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



出典：東京都都市整備局「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」（2022年3月）

都道への路上自動二輪車駐車場の整備

■取組名称

幹線道路における路上自動二輪車駐車場整備

■取組場所

代々木・四谷角筈線（渋谷区）

■概要

- ・道路法施行令（昭和 27 年政令第 479 号）の改正を受け、道路管理者以外が道路占用物として、自動二輪車駐車場の設置が可能となった。
- ・東京都では、路外駐車場で需要を満たす供給量を確保できない場合に限り、区市町村を整備主体として、都道上に路上自転車・自動二輪車等駐車場の整備を認可している。

■主な取組内容

- ・歩道上の植栽のない部分を中心に、自動二輪車駐車場を整備し、駐車スペースの全体を切り下げ、車道側から駐車場に入出庫できる構造
- ・歩道と駐車場を区切る柵を設置し、自動二輪車は、チェーンロック装置で管理
- ・東京都では、「自動二輪車駐車場整備促進アクションプログラム」（平成 21 年 3 月）を策定し、自動二輪車駐車場の整備に向けた取組を促進

■路上自動二輪車駐車場整備の例（代々木・四谷角筈線）



出典：国土地理院「電子地形図（タイル）」に加筆



整備後



出典：整備前：東京都青少年・治安対策本部
「自動二輪車駐車場整備促進アクションプログラム」
（平成 21 年 3 月）

カーブサイドのシェアリングポートへのチェーンゲート等設置による安心・安全性確保

■取組名称

カーブサイドのシェアリングポートへのチェーンゲートやライジングボラード設置

■取組場所

新橋・国道 15 号（港区）

■概要

- ・利用を想定しない車両の無秩序な利用（駐車）を防止し、安全性確保を図る取組を推進

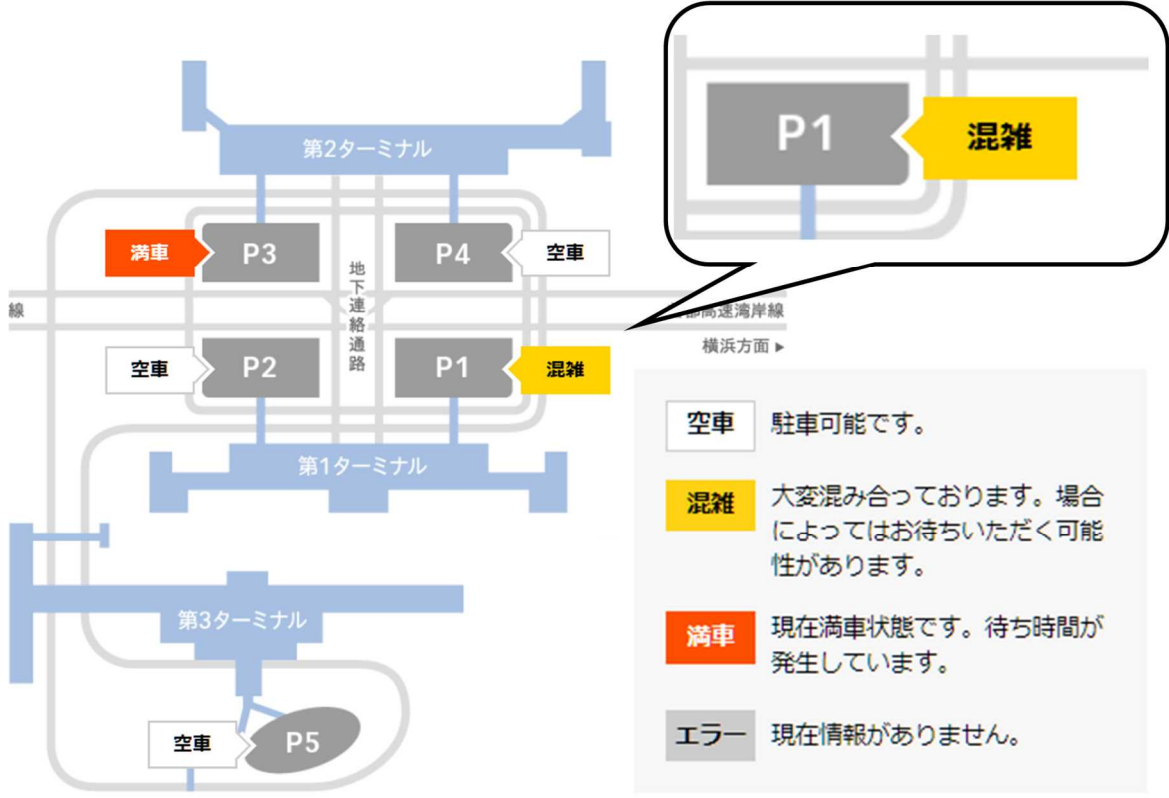
■主な取組内容

- ・国土交通省では、道路空間を活用した交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化する取組として、国道 15 号（第一京浜）においてカーブサイドを利用したカーシェアリングポートを設置
- ・車道とカーブサイドの境にチェーンゲートを設置し、安全性を確保

■カーブサイドへのチェーンゲート設置の例（新橋・国道 15 号）



(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

施設駐車場におけるリアルタイムな混雑情報の提供	
■取組名称 施設駐車場におけるリアルタイムな混雑情報の提供 ■取組場所 羽田空港（大田区） ■概要 ・ICT を活用した空港利用者に向けたリアルタイムな駐車場情報サービスを提供している。	■主な取組内容 ・羽田空港のターミナル付近に 5 か所ある駐車場の混雑状況をリアルタイムに情報提供
■空港施設駐車場でのリアルタイムな混雑情報の提供例  The diagram shows a map of parking areas (P1-P5) around the three terminals of Haneda Airport. The status of each area is indicated by a colored label: P1 is '混雑' (Congested), P2 is '空車' (Empty), P3 is '満車' (Full), P4 is '空車' (Empty), and P5 is '空車' (Empty). A callout box for P1 provides a detailed view of the congestion. A legend on the right explains the status labels: '空車' (Empty) means parking is possible; '混雑' (Congested) means it's very busy and waiting is likely; '満車' (Full) means it's currently full and waiting is occurring; 'エラー' (Error) means no current information is available. The map also shows the '第1ターミナル' (Terminal 1), '第2ターミナル' (Terminal 2), and '第3ターミナル' (Terminal 3), as well as the '地下連絡通路' (Underground connecting passage) and the '首都圏高速湾岸線' (Keihin Express Bay Area Line) with a direction to '横浜方面' (Yokohama direction). 出典：羽田空港旅客ターミナル「駐車場混雑情報」	

地域ルールによる送迎スタイルの改善

■取組名称

橋本スタイルのマイカー送迎
(かしこい駅前広場の使い方！実験)

■取組場所

橋本駅周辺（神奈川県相模原市）

■概要

- ・タクシーやマイカーの路上駐車をなくし、安全で円滑に鉄道との乗換えができるように、限られた空間の効率的な利用を目指した社会実験が実施された。

■主な取組内容

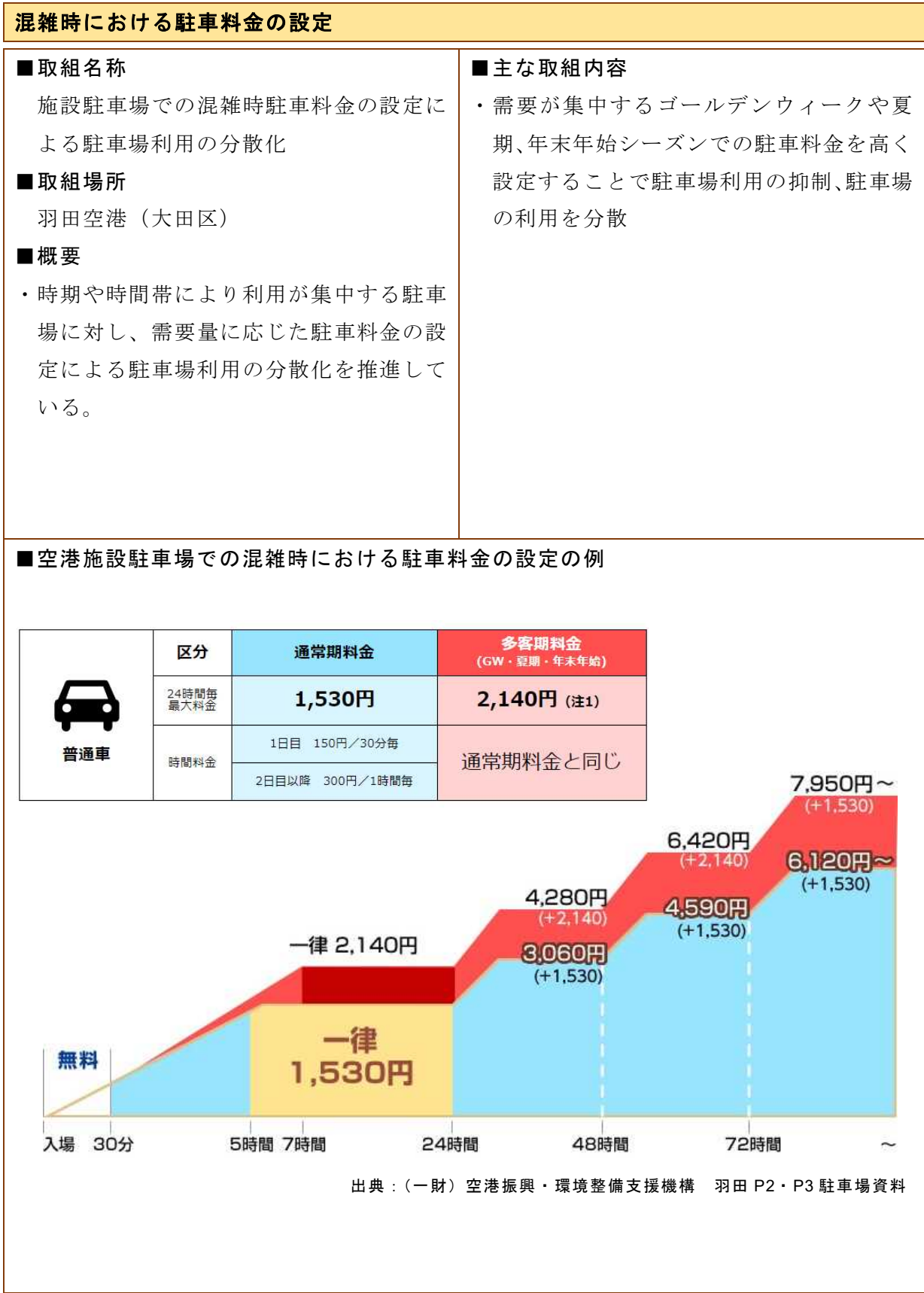
- バスやマイカーの乗降場の位置の一部変更・拡充
(駅前広場レイアウトの変更)
- 駅から離れた既存駐車場を迎いの車や客待ちタクシーの待機場として確保
(商業施設駐車場を活用)

■送迎方法の説明



出典：相模原市資料

(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



駐車料金を含む駐車場情報の提供

■取組名称

駐車料金を含む駐車場情報の提供

■取組場所

東京都内各所

■概要

- ・ 駐車料金は、駐車場ごとに収益性や利便性、立地等を考慮して設定されている。
- ・ 利用者は駐車目的や目的地、料金等に応じて駐車場を選択することから、駐車料金を含む駐車場情報を提供している。

■主な取組内容

- ・ (公財) 東京都道路整備保全公社が運営管理する「s-park」では、登録される駐車場の利用料金や割引の有無等の情報、また満空情報が得られる駐車場の満空状態をWeb マップサービスに公開

■駐車料金を含む駐車場情報の提供例



出典：(公財) 東京都道路整備保全公社「s-park」

駐車場共通割引サービスの導入による利用駐車場の誘導

■取組名称

共通駐車サービス券の導入

■取組場所

高松市内（香川県高松市）

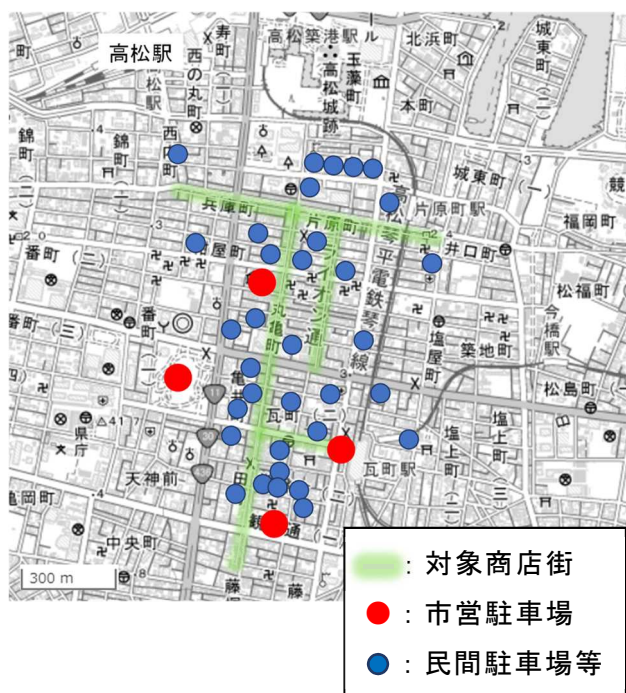
■概要

- ・高松中央商店街各店にて発行される共通駐車サービス券により、駐車料金の割引サービスを実施している。
- ・本券は各所にある指定駐車場の共通利用が可能であり、駐車場利用の誘導を図っている。

■主な取組内容

- ・共通駐車サービス券が使用可能な市営駐車場
 - 高松市立中央駐車場
 - 高松市立南部駐車場
 - 高松市立美術館地下駐車場
 - 高松市立瓦町駅地下駐車
- ・共通駐車サービス券は、30分券、60分券の2種類、1回の駐車で複数券の使用が可能

■共通駐車サービス券による駐車場の誘導の例



利用可能な駐車場

出典：国土地理院「電子地形図（タイル）」に加筆



高松中央商店街共通駐車サービス券
指定駐車場マーク



共通サービス券

出典：高松市資料

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

取組事例	取組場所	ページ
(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		
●有閑スペースを活用した自動二輪車駐車場等の設置	東京都内各所	51
●低・未利用地等を活用した自動二輪車駐車場の整備	自動二輪車専用の民間時間貸駐車場（渋谷区）	52
●既存駐車場等の未使用スペース等を活用した超小型モビリティ・ステーション設置	みなとみらい 21 地区（神奈川県横浜市）	53
(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		
●地域まちづくりルールによる駐車場の設置制限	元町通り（神奈川県横浜市）	54
●立地適正化計画に基づく駐車場の転用・配置を適正化	新栄テラス（福井県福井市）	55
(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駐車場の整備	練馬中央陸橋ユニバーサルデザイン駐車場（練馬区）	56
●障害者等用駐車区画の適正な運用・ダブルスペースの確保	—	57

(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

有閑スペースを活用した自動二輪車駐車場等の設置

■取組名称

有閑スペースを活用した自動二輪車駐車場等の設置

■取組場所

東京都内各所

■概要

- ・東京都内の駐車場供給量は、需要量を上回る傾向にあり、都心部の附置義務駐車場や都市計画駐車場においては、有閑スペースが生まれていることから、これらスペースを有効活用する取組が行われている。

■主な取組内容

- ・自動車の駐車スペースを自動二輪車に活用するケースが増えてきている。
- ・東京都では、「都市計画駐車場における自動二輪車受け入れの標準的な考え方」（平成19年5月）を策定し、自動二輪車の標準的な受入れパターンを整理し、取組を促進

■有閑スペースを活用した例



自動二輪車の駐車スペースとした活用例

低・未利用地等を活用した自動二輪車駐車場の整備

■取組名称

低・未利用地等を活用した自動二輪車駐車場の整備

■取組場所

自動二輪車専用の民間時間貸駐車場
(渋谷区)

■概要

- ・自動車に比べて狭い空間でも駐車可能な自動二輪車や原動機付自転車は、低・未利用地等を活用した駐車スペースの確保が考えられる。

■主な取組内容

- ・渋谷駅周辺では、民地等の低・未利用地を活用し、民間が自動二輪車専用の時間貸駐車場を整備

■取組位置図



出典：国土地理院「電子地形図（タイル）」に加筆



民地等の低・未利用地を活用した自動二輪車専用の民間時間貸駐車場の例

既存駐車場等の未使用スペース等を活用した超小型モビリティ・ステーション設置

■取組名称

既存駐車場等の未使用スペース等を活用した超小型モビリティ・ステーション設置

■取組場所

みなとみらい 21 地区（神奈川県横浜市）

■概要

- ・みなとみらい 21 地区等を訪れる観光客や地域住民向けに自由度の高い地域内の移動手段（チョイモビ）を提供するための実証実験が実施された。
- ・みなとみらい 21 地区の土地の利用状況や地価を考慮し、ステーションの大規模整備は行わず、公開空地や低・未使用地等が活用された。

■主な取組内容

- ・横浜市市街地環境設計制度※により、超小型モビリティの貸借時に公開空地を活用

※敷地内に歩道や広場（公開空地）を設ける等、総合的な地域貢献を図ることを条件に、建築物の高さや容積率を緩和することで、良好な市街地環境の形成を誘導する制度

- ・既存の駐車場等の未使用スペースを活用する等、既存施設との調和を保ちつつ、経費削減と利便性の向上の両立を実現

■みなとみらい 21 地区での超小型モビリティ駐車スペースの例



沿道敷地を活用した超小型モビリティ・ステーション設置の例



未使用スペースを活用した超小型モビリティ・ステーション設置の例

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）

(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

地域まちづくりルールによる駐車場の設置制限

■取組名称

元町通り街づくり協定

■取組場所

元町通り（神奈川県横浜市）

■概要

- ・元町通り街づくり協定（地域まちづくり推進条例に基づく認定ルール）において、通りに面する駐車場の設置を禁止している。

■主な取組内容

- ・元町通りに面する1階部分には、駐車場、駐輪場、車路の設置を禁止
- ・元町通りでの荷さばきは原則禁止。やむを得ない場合には短時間での実施
- ・通勤に自動車を使用する場合は、周辺の駐車場を確保
- ・通勤等でバイク、自転車を使用する場合は敷地内又は周辺の駐輪場を確保

■元町通り街づくり協定（認定ルール）



＜元町通り街づくり協定（地域まちづくり推進条例に基づく認定ルール）＞

・元町通りに面する1階部分の駐車場・駐輪場・車路の設置を禁止

・元町通りでの荷捌きは原則として禁止。やむを得ず行う場合は、近隣の迷惑や歩行者の通行の妨げとならないよう、短時間で行うこと

・店主や従業員が通勤に車を使用する場合は、必ず周辺に駐車場を確保し、近隣および歩行者の安全に配慮すること

・通勤等でバイク、自転車を使用する場合、敷地内あるいは周辺に必ず駐輪場を確保すること

＜横浜市駐車場条例、同取扱基準＞

・交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合その他市長がやむを得ないと認める場合においては、隔地駐車場とすることができる。（横浜市駐車場条例第10条第1項）

・地区計画等において、当該地区計画等に定められた通り、街路、モール等に面して駐車場及び車庫の出入口の設置を避けることに関する表現が明確に規定されているもののうち、別図1（※）に定める道路に建築物の敷地が接する場合、隔地駐車場とすることができる（同取扱基準第3条第1項・別図1）。

※別図1内に「元町通り」を規定

出典：国土交通省「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）」（平成30年7月）

立地適正化計画に基づく駐車場の転用・配置を適正化

■取組名称

低未利用地の利活用

■取組場所

新栄テラス（福井県福井市）

■概要

- ・福井市では、まちなかを歩きながら楽しむ人が増え、まちに更なるにぎわいが生まれることを目指し、低未利用地※を活用した回遊性の向上に取り組んでいる。
- ・出店の増加等、まちのにぎわいを創出し、転用後の駐車場利用率も約 7 割を超えた。

※適正な利用が図られるべきであるにもかかわらず、利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度（利用頻度、整備水準、管理状況等）が低い「低利用地」の総称

■主な取組内容

- ・空き店舗も目立っていた商店街において、民間のコインパーキングを広場化
- ・福井市が近くの市有地をコインパーキングの代替地として用意

<新栄テラスについて>

広場化するコインパーキングに人工芝を敷き、ベンチを置いた誰もが利用できるまちなかの憩いの空間を整備
まちなかでの滞在を促すとともに、イベント等によるにぎわいの創出を図ることを目的とする。

■新栄テラス位置図



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

ユニバーサルデザイン駐車場の整備

■取組名称

ユニバーサルデザイン駐車場

■取組場所

練馬中央陸橋ユニバーサルデザイン駐車場（練馬区）

■概要

- ・バリアフリーに配慮した誰もが利用しやすい駐車場を 2007 年に整備

■主な取組内容

- ・ゆったり駐車スペース〔7 区画〕
（幅 2.75m、奥行き 5.1m）
- ・障害者等用駐車区画〔1 区画〕
（幅 3.5m、奥行き 5.1m）
- ・EV 充電スペース〔1 区画〕
- ・ユニバーサルデザイン駐車料金事前精算機
機設置
- ・車路と歩行者通路を色で区別



駐車場案内図



場内歩行者通路（緑帯）



ゆったり駐車スペース



障害者等用駐車スペース



ユニバーサルデザイン
駐車料金事前精算機



EV 充電スペース

■駐車場案内板



障害者等用駐車区画の適正な運用・ダブルスペースの確保

■取組名称

障害者等用駐車区画の適正な運用やダブルスペースの確保

■取組場所

—

■概要

- ・障害者等用駐車区画の不正利用防止を目的に、ポスター等による適正利用のための普及啓発を実施している。

■主な取組内容

- ・ポスターやリーフレット等による障害者等用駐車区画の適正な利用を啓発
- ・歩行に配慮は必要であるが、乗降時に幅の広い区画は必要としない方のために、幅広区画に加えて、施設の出入口に近い 3.5m 未満の通常幅の駐車区画（ダブルスペース）の設置

■障害者等用駐車区画の適正な運用に向けた取組の例



ポスター等による普及・啓発例



都庁における取組例

出典：左図：東京都福祉保健局「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）



〈ダブルスペースのイメージ〉

出典：国土交通省資料

4 CO₂実質ゼロや防災・減災

取組事例	取組場所	ページ
(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		
●ZEV 普及に向けた駐車場における充電設備の整備	東京都内各所	59
●水素ステーションの整備	東京都内各所	60
●低公害・低燃費車両への有料駐車場料金割引	東京都内各所	61
●駐車場の屋根等へ太陽光パネル設置	東京都立若洲海浜公園（江東区）、東京都水道局八王子サービスステーション（八王子市）	62
●環境にやさしい車の優先駐車場の設置	神戸市内（兵庫県神戸市）	63
●国立・国民公園内有料駐車場における電気自動車及び燃料電池自動車の駐車料金の無料化	全国 10 の国立公園及び 2 の国民公園の有料駐車場	64
(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		
●交通系 IC カードを活用したパークアンドライドの導入	東京都内 21 地域	65
●パークアンドライド駐車場の整備	てだこ浦西駅（沖縄県浦添市）	66
●フリンジ駐車場と組合せたパークアンドバスライドの実施	新宿駅周辺（新宿区）	67
(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		
●災害時の緊急避難場所として立体駐車場を活用	亀有パーキングリリオ（葛飾区）	68
●道の駅を参考に避難場所として活用する駐車場への防災機能の付加	—	69

(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

ZEV 普及に向けた駐車場における充電設備の整備

■取組名称

EV（電気自動車）用充電設備の整備

■取組場所

東京都内各所

■概要

- ・東京都では、次世代自動車である ZEV（ゼロエミッションビークル）の普及、促進に必要な充電設備の整備は急務である。
- ・2021 年 3 月末現在の東京都内の公共用充電設備は、2,746 基（普通充電器 2,420 基、急速充電器 326 基）設置されている。

出典：東京都環境局資料

○充電器の種類

【普通充電器（出力 10kW 未満）】

大型商業施設等長時間滞在する施設等で、一定時間（おおむね数時間程度）かけて充電

【急速充電器（出力 10kW 以上）】

短時間（おおむね数十分程度）で一定の充電が必要な時に利用

■主な取組内容

- ・都有施設をはじめとした公共施設等における公共用充電器を設置
- ・充電設備等導入促進事業により、集合住宅や都内事業所等への充電設備等の設置のための経費の一部を助成し、支援



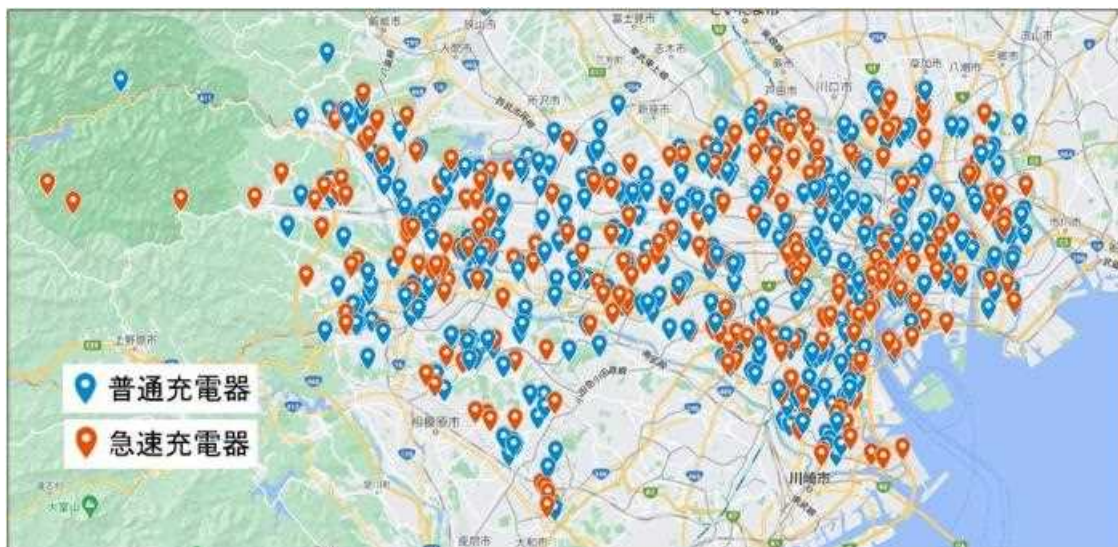
都立公園における設置例



都営住宅における設置例

出典：下図：東京都「東京都住宅マスタープラン」（2022 年 3 月）

■東京都内での急速充電器の設置箇所（2021 年 3 月末時点）



出典：東京都環境局資料

水素ステーションの整備

■取組名称

水素ステーションの整備

■取組場所

東京都内各所

■概要

- ・環境負荷低減の取組として、FCV（燃料電池自動車）への水素充填のためのステーションが整備されている。

■主な取組内容

- ・東京都では、水素エネルギー普及に当たり、水素供給インフラである水素ステーション整備・運営を検討する中小ガソリンスタンド事業者等を対象に、「水素ステーション開設推進サポート（すいすいサポート）」を開設、支援

出典：東京都環境局

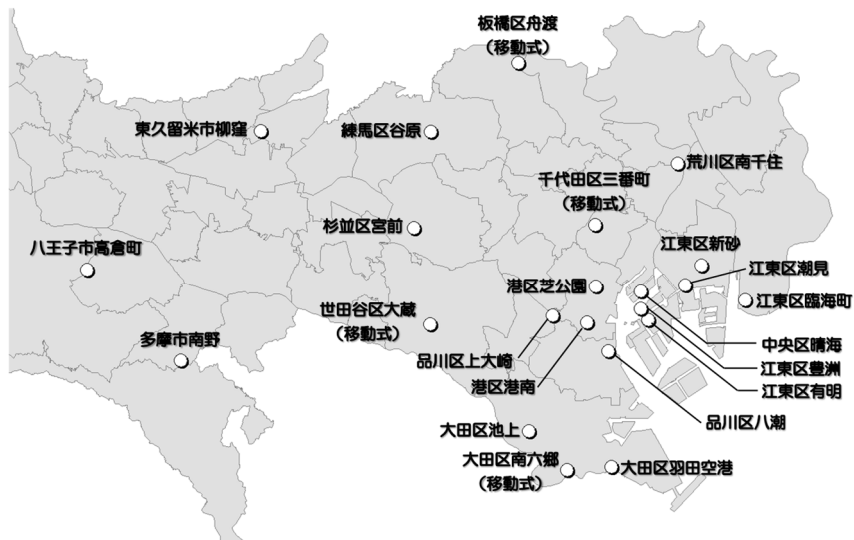


【移動式】ニモヒス水素ステーション九段（千代田区三番町）



ENEOS㈱水素ステーション（東京高輪ゲートウェイ）

■東京都内の水素ステーション位置図（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

低公害・低燃費車両への有料駐車場料金割引

■取組名称

低公害・低燃費車に係る有料駐車場料金割引措置

■取組場所

東京都内各所

■概要

- ・低公害・低燃費自動車利用促進のため、東京都、東京都監理団体駐車場での駐車料金の割引を実施している。

■主な取組内容

- ・対象となる駐車場は、東京都及び区が経営する時間貸し（有人の時間帯のみ）、1日貸し（有人）、定期制の有料駐車場

■低公害・低燃費車に係る有料駐車場料金割引措置

低公害・低燃費車に係る有料駐車場料金割引措置について

低公害・低燃費車に係る有料駐車場料金割引措置について

ページ番号：690-738-492

更新日：2021年4月1日

低公害・低燃費車は駐車料金がOFF！！

東京都及び東京都監理団体は、より低公害な自動車利用への転換促進の一環として、低公害車を対象に、有料駐車場料金割引措置を平成13年4月1日から実施しています。
平成14年4月1日から、一部の区市町村の駐車場においても、割引が開始されました。
平成22年4月1日より、CO2排出削減対策も踏まえ低公害・低燃費車に係る駐車場料金割引措置に変更しました（一部の駐車場は除きます。）。

1 実施主体

- (1)平成13年4月1日から実施
東京都及び東京都監理団体等
- (2)平成14年4月1日から実施
北区
- (3)平成14年5月1日から実施
中央区

2 対象駐車場

東京都及び区の経営で、
・時間貸し（有人の時間帯のみ） ・1日貸し（有人） ・定期制 の有料駐車場

※ 駐車場によって割引対象車が異なります。詳細は、[と、割引駐車場一覧（令和3年4月1日）](#)（エクセル：590KB）で、ご確認ください。

3 対象車

次のいずれかの自動車

- (1) 平成17年基準75%低減レベル（★★★★）又は平成30年基準75%低減レベル（★★★★★）の認定を受けた低排出ガス車で平成22年度・平成27年度・平成32（令和2）年度燃費基準達成車（燃費基準達成車に更に条件を付している駐車場もございますので、詳細は上記「割引駐車場一覧」をご確認ください。）
- (2) 天然ガス(CNG)自動車
- (3) プラグインハイブリッド自動車（平成17年基準75%低減レベル（★★★★）又は平成30年基準75%低減レベル（★★★★★）の認定を受けた自動車に限ります。）
- (4) 電気自動車
- (5) 燃料電池自動車

4 割引内容

〈例〉

【時間貸し】

- (1) 現行利用料金の最初の1時間は無料又は50%割引
- (2) 現行利用料金の最初の30分は無料

【1日貸し】

現行利用料金から33～43%割引

【定期制】

- (1) 現行利用料金から10～30%割引
- (2) 現行利用料金から6,000円割引

※ 詳細は、ご利用される駐車場にご確認を願います。

対象駐車場数（2021年4月1日現在、休止を含む。）

	時間貸	1日貸	定期制	時間+定期	合計
区部	38	2	171	20	231
多摩	12	0	17	1	30
合計	50	2	188	21	261

出典：東京都環境局資料

駐車場の屋根等へ太陽光パネル設置

■取組名称

ソーラーカーポートの導入

■取組場所

東京都立若洲海浜公園（江東区）
東京都水道局八王子サービスステーション（八王子市）

■概要

- ・カーポートの屋根に太陽光発電パネルを設置し、環境負荷の低減を図っている。

■主な取組内容

- ・太陽光発電の設置場所確保に係る課題を解決する目的で、都有施設の駐車場に太陽光発電システム付きのカーポートを導入

■ソーラーカーポートの例



東京都立若洲海浜公園での例



東京都水道局八王子サービスステーションでの例

環境にやさしい車の優先駐車場の設置

■取組名称

環境にやさしい車の優先駐車場の設置

■取組場所

神戸市内 2 か所（兵庫県神戸市）

■概要

- ・FCV（燃料電池自動車）及びEV（電気自動車）の普及拡大に向けた取組として、公共施設の駐車場に「FCV・EV 優先スペース」を設置し、所有者へのインセンティブとともに、認知度の向上を目的としている。

■主な取組内容

- ・対象となる駐車場は、神戸市内に 2 か所設置

■環境にやさしい車の優先駐車場の例



三宮駐車場



しあわせの村



出典：神戸市資料

国立・国民公園内有料駐車場における電気自動車及び燃料電池自動車の駐車料金の無料化

■取組名称

国立公園及び国民公園の有料駐車場における電気自動車及び燃料電池自動車の駐車料金の無料化

■取組場所

全国 10 の国立公園及び 2 の国民公園の有料駐車場

■概要

- ・運輸部門の脱炭素化に向けて電気自動車及び燃料電池自動車の普及を促進するため、国立公園及び国民公園の有料駐車場において、EV や FCV の駐車料金を無料化している。

■主な取組内容

- ・対象となる駐車場は、10 の国立公園及び 2 の国民公園の有料駐車場
- ・東京都内では新宿御苑大木戸駐車場が対象

■EV 及び FCV の駐車料金無料対象駐車場一覧

公園名	駐車場名称	所在地	開始時期（予定）	実施内容※※
国立公園				
阿寒摩周国立公園	摩周湖第 1 展望台駐車場	北海道川上郡弟子屈町 摩周第 1 展望台	5 月 1 日※	終日無料
	硫黄山駐車場	北海道川上郡弟子屈町 硫黄山	5 月 1 日※	終日無料
支笏洞爺国立公園	支笏湖温泉駐車場	北海道川上郡 支笏湖温泉	4 月 1 日	終日無料
十和田八幡平国立公園	十和田湖休屋北・南駐車場	青森県十和田市 十和田湖休屋	4 月 17 日※	終日無料
	八幡平見返り峠駐車場	岩手県八幡平市 見返り峠	4 月 15 日※	終日無料
磐梯朝日国立公園	浄土平駐車場	福島県福島市 浄土平	4 月 8 日※	終日無料
日光国立公園	湯滝駐車場	栃木県日光市 日光湯滝	4 月下旬※	終日無料
山陰海岸国立公園	鳥取砂丘駐車場	鳥取県鳥取市福部町 鳥取砂丘	4 月 1 日	終日無料
瀬戸内海国立公園	鳴門公園駐車場	徳島県鳴門市 鳴門公園	4 月 1 日	終日無料
雲仙天草国立公園	雲仙温泉駐車場	長崎県雲仙市小浜町 雲仙温泉	4 月 1 日	終日無料
阿蘇くじゅう国立公園	草千里駐車場	熊本県阿蘇市 阿蘇草千里	4 月 1 日	終日無料
	阿蘇山上駐車場	熊本県阿蘇郡南阿蘇村 古坊中	4 月 1 日	終日無料
霧島錦江湾国立公園	えびの高原駐車場	宮崎県えびの市 えびの高原	4 月 1 日	終日無料
	高千穂河原駐車場	鹿児島県霧島市 高千穂河原	4 月 1 日	終日無料
国民公園				
新宿御苑	大木戸駐車場	東京都新宿区内藤町 11 番地	4 月 1 日	2 時間 600 円迄無料
京都御苑	中立売駐車場	京都府京都市上京区京都御苑 3	4 月 1 日	3 時間 800 円迄無料

※積雪等による冬季閉鎖からの再開予定時期。

出典：一覧：環境省資料



新宿御苑における実施状況

(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

交通系 IC カードを活用したパークアンドライドの導入	
■取組名称 交通系 IC カードを活用したパークアンドライドの導入 ■取組場所 東京都内 21 地区 ■概要 公共交通機関への転換を促し、自動車利用を抑制するための方策の一つである「パークアンドライド」を推進している。	■主な取組内容 ・(株)パーク 24 では、交通系 IC カードを利用したパークアンドライドを東京都内 21 地区で実施 ・出庫時において、優待対象の電車等に乗った交通系 IC カードを精算機にタッチ、降車履歴を確認し、駐車料金を優待するサービス  千歳烏山駅周辺での事例
■交通系 IC カードを利用したパークアンドライド事例 1  指定のタイムズの駐車場に駐車 交通IC/パーク&ライドサービス対象のタイムズの駐車場に駐車。 2  優待対象の電車等でお出かけ ICカードを使って電車、バス、新幹線でお出かけ。 ※ICカードで対象駅を降車された方限定です。 3  駐車料金ご優待 優待対象の電車等に乗ったICカードを精算機にタッチ。降車履歴が確認され、駐車料金を優待。 ※優待料金は駐車場により異なります。 出典：(株)パーク 24 資料	

パークアンドライド駐車場の整備

■取組名称

駅に直結したパークアンドライド駐車場の整備

■取組場所

てだこ浦西駅（沖縄県浦添市）

■概要

- ・沖縄都市モノレール線（ゆいレール）てだこ浦西駅に直結したパークアンドライド駐車場が整備された。
- ・乗換え利便性を向上させ、自動車から公共交通機関への転換を促進し、交通混雑の緩和や環境負荷低減を図っている。

■主な取組内容

位置：沖縄県浦添市前田三丁目
（県道浦西停車場線道路内）

形式：自走式立体駐車場

収容台数：992 台

（障害者等用駐車区画 12 台）

構造：鉄骨造・4 階建て（4 層 5 段）

■ゆいレール「てだこ浦西駅」に直結のパークアンドライド駐車場案内

てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場
ゆいレール「てだこ浦西駅」直結!!
OPEN!

利用者募集!
申し込み詳細は
裏面をご覧ください。

パークアンドライドとは?
自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、
自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、目的地に行く方法。
※写真はイメージです。

パークアンドライド活用で実現できる! 3つの「やさしい」

身体にやさしい	財布にやさしい	環境にやさしい
イライラ解消 運動不足解消	ガソリン代節約 駐車料金節約	CO ₂ 削減

これまでの移動方法だと...
ガソリン代節約
ガソリン節約
洗車回数

こんな人にオススメ!

- 毎朝車での通勤時、渋滞でイライラ! 特に雨の日...
- 通勤にかかる費用を節約したい!!
- 休日のお出かけで駐車場探し・出庫時に時間がかかる...
- 空港での混雑を避けたい! 時間通りに到着したい!

出典：沖縄県資料

フリンジ駐車場と組合せたパークアンドバスライドの実施

■取組名称

フリンジ駐車場と組合せたパークアンドバスライドの実施

■取組場所

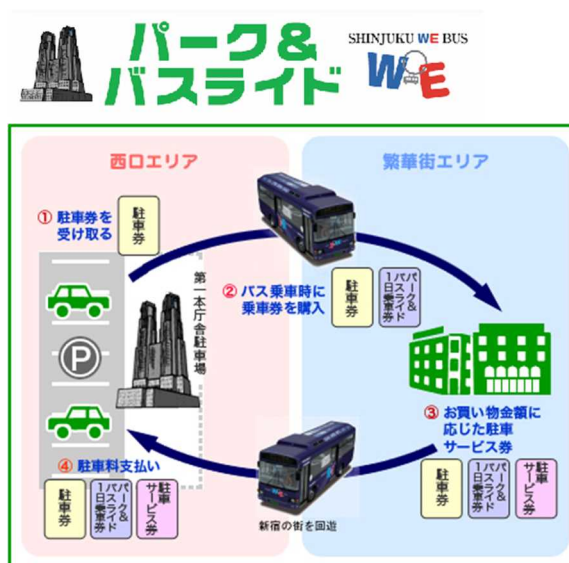
新宿駅周辺（新宿区）

■概要

- ・都庁第一本庁舎の駐車場（フリンジパーキング）を活用し、マイカーからバスへの乗継ぎを図るシステムである。
- ・新宿駅周辺へのマイカー流入を抑制し、バスで移動することで、交通混雑緩和、自動車事故防止、駐車需要の抑制等への効果が期待される。

■主な取組内容

- ・都庁駐車場の近傍のバス停と新宿駅周辺を循環する新宿 WE バスを運行
- ・新宿駅周辺の百貨店等の商業施設と連携し、駐車料金サービス券を発行



出典：東京都環境局資料

■新宿WEバス・ルートマップ



注）運行ルートは変更している場合もございます。

出典：京王電鉄バス(株)資料に加筆

(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

災害時の緊急避難場所として立体駐車場を活用

■取組名称

立体駐車場を緊急避難場所に指定

■取組場所

亀有パーキングリリオ（葛飾区）

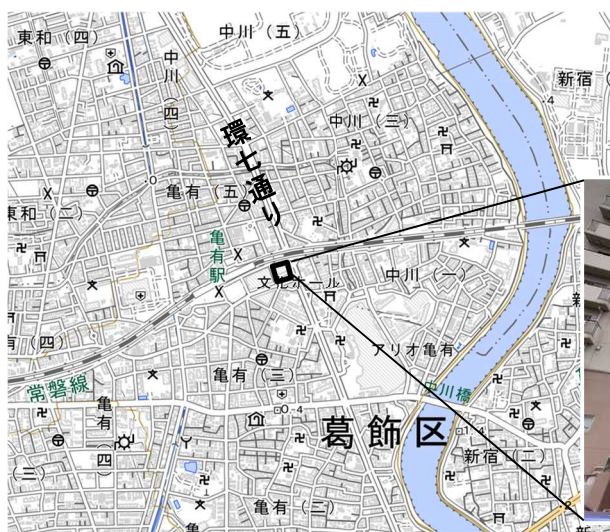
■概要

- ・近年、激甚化・広域化する風水害や地震等数多くの自然災害の猛威に対する緊急避難場所として、大規模商業施設等に設置される立体駐車場が緊急避難場所として指定されている。

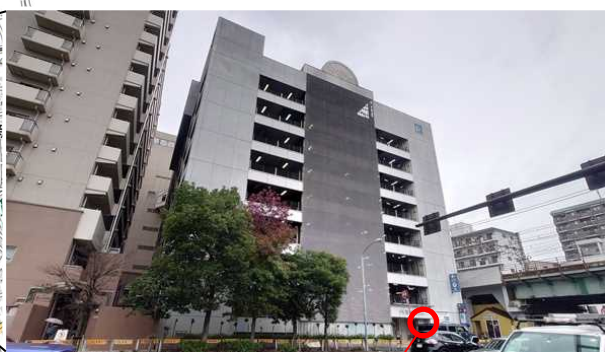
■主な取組内容

- ・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
- ・イオン(株)とは、災害時の支援協力に関する協定を締結
- ・避難場所としての指定は、各区市町村と店舗間での調整の上、締結

■「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）



出典：国土地理院「電子地形図（タイル）」に加筆



駐車場出入口に掲出されるピクトグラム

道の駅を参考に避難場所として活用する駐車場への防災機能の付加

■取組名称

道の駅の防災機能強化の例を参考とした
駐車場への防災機能の付加の検討

■取組場所

全国

■概要

- ・道の駅において、防災倉庫等を設置する等の防災機能強化に向けた取組が行われている。

■主な取組内容

- ・避難場所としての活用に向けては、防災備蓄倉庫の整備等^{※1}、避難場所としての機能を強化することを検討

^{※1} 建築基準法施行令では、駐車場の床面積は各階の床面積の合計の 1/5、防災のための備蓄倉庫は床面積の 1/50 を延べ面積に算入しないものでよいものとされている。

【ハード】 耐震化、無停電設備、
防災倉庫・トイレ

【ソフト】 災害協定、防災訓練、
事業継続計画策定

■道の駅での防災機能の例

国土交通省における道の駅の防災機能強化の例



耐震化・無停電対策

地域防災計画に位置づけられた道の駅におけるトイレ、情報提供施設の**耐震化、無停電化対策**を実施
＜防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策＞

＜耐震化＞
(斜材による補強)



＜無停電化＞
(非常用発電機) (蓄電池システム) (移動用発電機)



貯水タンク、防災倉庫、防災トイレ等

地域防災計画に位置づけられた道の駅における**貯水タンク、防災倉庫、防災トイレ等**の整備
＜令和元年度補正予算＞

《貯水タンク》



《防災倉庫》



《防災トイレ》



BCPガイドライン(案)の作成

地域防災計画に位置づけられた道の駅における**BCP(業務継続計画)策定**を促進するため、**ガイドライン(案)**を作成

「防災道の駅」の認定

2020年度中に、災害時に**広域的な復旧・災害復興活動の拠点**となる道の駅を「防災道の駅」として認定

出典：国土交通省資料

5 MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応

取組事例	取組場所	ページ
(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		
●駐車場情報の統合配信の高度化	—	71
●MaaS 社会実装モデル構築に関する実証実験	東京都多摩市を中心とする 東京多摩エリア	72
●シームレスな駐車場の検索・予約・決済の実施	全国各所	73
(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		
●新たなモビリティ等に対応した交通結節点の検討	—	74
●新たなモビリティ等に対応した駐車環境の検討	—	75
(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		
●自動バレーパーキング方式の実現に向けた検討	—	76
●ショットガン方式の実現に向けた検討	—	77

- (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

駐車場情報の統合配信の高度化

■取組名称

駐車場情報の統合配信の高度化

■取組場所

—

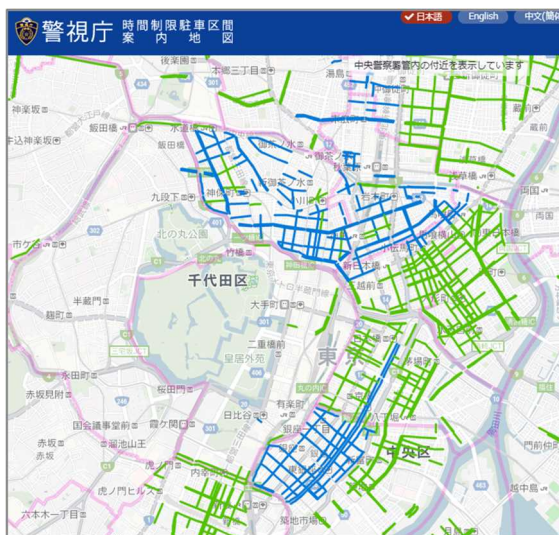
■概要

- ・様々な駐車場管理主体が提供する満空情報を含む駐車場情報を共有、統合し、利用者にとって適切な駐車場を推薦するとともに、歩行者との交錯を避けた駐車場への誘導を実現する。

■主な取組内容

- ・警視庁では、東京都内全域の時間制限駐車区間（パーキング・メーター等）に関する位置情報を Web マップサービスにて公開
- ・東京都道路整備保全公社が運営管理する「s-park」では、登録される駐車場のうち、満空情報が得られる駐車場については、その状態を Web マップサービスにて公開

■駐車区間、駐車場の案内地図や満空情報の Web 表示例



出典：警視庁「時間制限駐車区間案内地図」



出典：（公財）東京都道路整備保全公社「s-park」

MaaS 社会実装モデル構築に関する実証実験

■取組名称

東京多摩エリアでの MaaS 実証実験

■取組場所

東京都多摩市を中心とする東京多摩エリア

■概要

- ・東京都が公募した「令和 2 年度 MaaS 社会実装モデル構築に関する実証事業」に京王電鉄㈱の提案が採択され、2021 年 1 月～2 月に東京多摩エリアにおいて地域関係者と連携した MaaS 実証実験が実施された。

■主な取組内容

- ・実施に当たり、専用ポータルサイト（Web サービス）を構築して一元的に以下のサービスを提供

①交通利便性の向上

- ・交通サービスの統合
- ・ラストワンマイルの補完

②生活利便性の向上

- ・デジタルチケットを活用した交通と商業・観光等各種サービス連携
- ・デジタル技術を活用したエリアの魅力発信

■東京多摩エリアにおける MaaS 実証実験



《今回実施する実証実験の全体像》

出典：京王電鉄㈱資料

シームレスな駐車場の検索・予約・決済の実施

■取組名称

シームレスな駐車場の検索・予約・決済の実施

■取組場所

全国各所

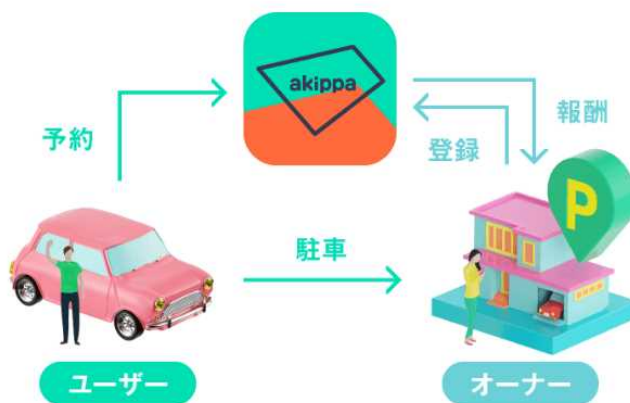
■概要

- ・オンライン予約が可能な駐車場は増えてきているが、横断的な検索や予約ができない。
- ・精算機への投資が多大であり、キャッシュレス決済への対応状況に事業者間で差がみられる。
- ・横断的な駐車場のオンライン予約・決済により、他の交通機関との連携（MaaS）や駐車場利用者の利便性を実現することが望まれている。

■主な取組内容

- ・akippa(株)では、契約されていない月極駐車場や個人宅の車庫、空き地、商業施設等空スペースをオンラインで予約・決済するサービスを展開
- ・駐車場利用者は、同社が提供するアプリ等から利用したい駐車場を検索・予約・決済まで行うことが可能

■オンラインによる駐車場の検索・予約・決済サービスの例



出典：akippa(株)資料



個人宅やマンション等の駐車場の空スペースを利用した例

(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

新たなモビリティ等に対応した交通結節点の検討

■取組名称

新たなモビリティ等に対応した交通結節点の検討

■取組場所

—

■概要

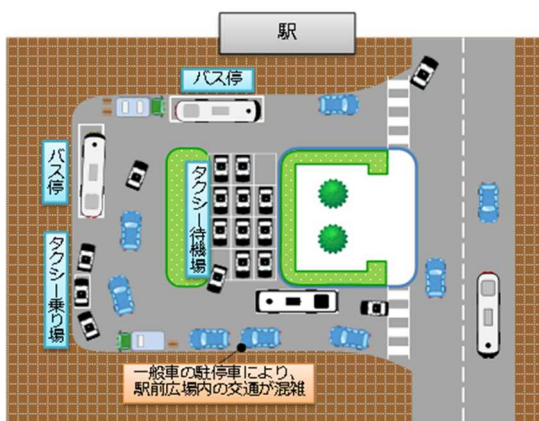
- ・今後の自動運転やシェアリングサービス等の普及により、鉄道駅等の交通結節点における駐車環境の在り方の変化が予想される。
- ・多様なモビリティが走行することへの対応の検討が必要である。
- ・ICT等を活用した流入制御により、タクシーの待機スペース等が不要になる等、新たな空間が創出される。

■主な取組内容

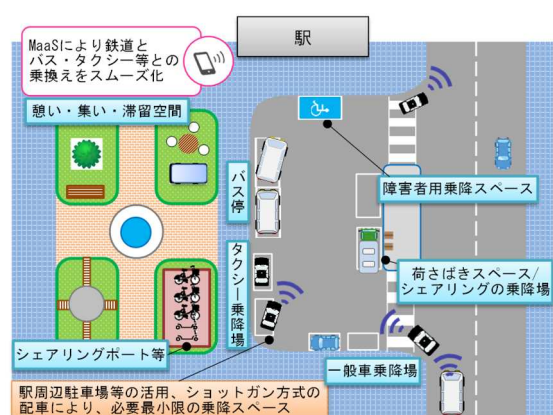
- ・駅から離れた駐車場を活用したショットガン方式の導入等 ICT を用いたタクシー等の効率的な配車により、駅前広場からタクシー待機スペースが不要となり、創出された空間を憩い・集い等の場として活用
- ・新たなモビリティやシェアリングポートの整備により、モビリティハブとして活用
- ・障害者等用乗降スペースや荷さばきスペース等、用途に応じた専用スペースを確保

■新たなモビリティに対応した交通結節点の将来イメージ

<現在イメージ>



<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）

新たなモビリティ等に対応した駐車環境の検討

■取組名称

新たなモビリティ等に対応した駐車環境
の検討

■取組場所

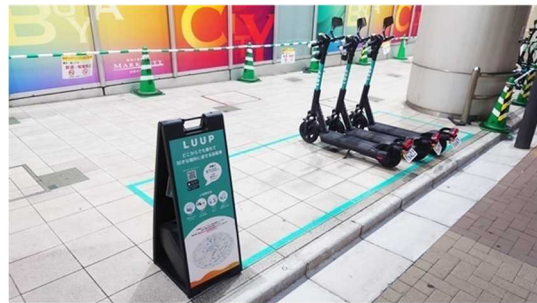
—

■概要

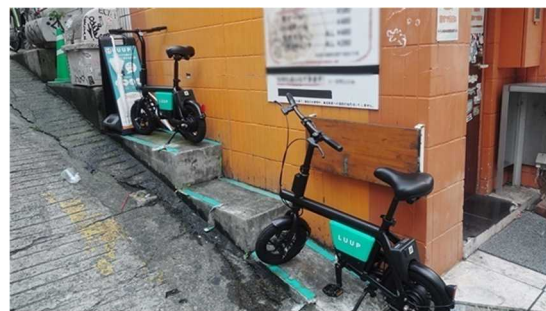
- ・新たなモビリティは、小型化・電動化・自動化に向かいながら、普及していくことが想定されることから、駐車環境の整備は喫緊の課題である。

■主な取組内容

- ・渋谷区では、電動マイクロモビリティを活用した新しい短距離移動インフラの実装等に向けて、シェアリング事業を展開する㈱Luup と連携協定を締結し、区内各所にシェアリングポートを設置



街中でシェアリングできる電動キックボード
(渋谷マークシティ)



狭い空間を活用したシェアリングポート
(道玄坂)

■今後普及が想定される新たなモビリティの例

① 歩道通行車(6～10km/h以下)

- ・電動車椅子相当の大きさ(長さ120cm×幅70cm×高さ120cm(注))
- ・歩道・路側帯を通行(歩行者扱い)
- ・立ち乗り・座り乗りで区別しない

(注) 安全性を向上させるためのセンサー等の扱いについては、今後検討



6～10km/h以下

② 小型低速車 (15～20km/h以下)

- ・普通自転車相当の大きさ(長さ190cm×幅60cm)
 - ・車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行
- ※ 歩道、路側帯通行時は、最高速度の制御とそれに連動する表示が必要



15～20km/h以下

車道

普通自転車専用通行帯

自転車道

歩道

路側帯

③ 既存の原動機付自転車等 (15～20km/h超)

- ・車道のみ通行
- ・免許やヘルメット等のルールは維持



15～20km/h超

車道

出典：警察庁資料

(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

自動バレーパーキング方式の実現に向けた検討

■取組名称

自動バレーパーキング方式

■取組場所

—

■概要

- ・MaaS、自動運転等の先端技術の普及によって、駐車場内を無人で自動走行し、駐車マスに自動駐車する自動バレーパーキングとなることが想定される。
- ・自動運転による車両の小型化やドアの開閉が不要になる等、駐車区画の縮小で創出された空間を効率的な空間活用に向けた検討が必要である。

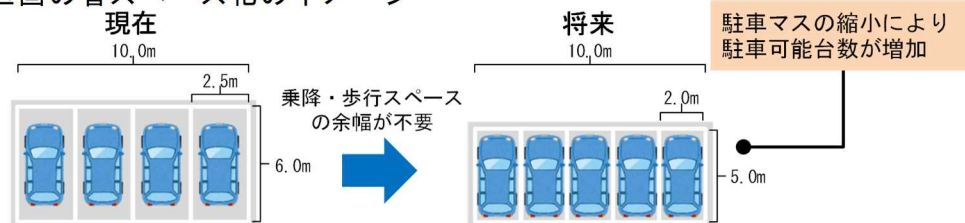
■主な取組内容

- ・現在、様々な機関において研究が進められており、実証実験等を通じて実現を目指す。

■自動バレーパーキング方式のイメージ



■駐車区画の省スペース化のイメージ



※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

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）

ショットガン方式の実現に向けた検討

■取組名称

ショットガン方式

■取組場所

—

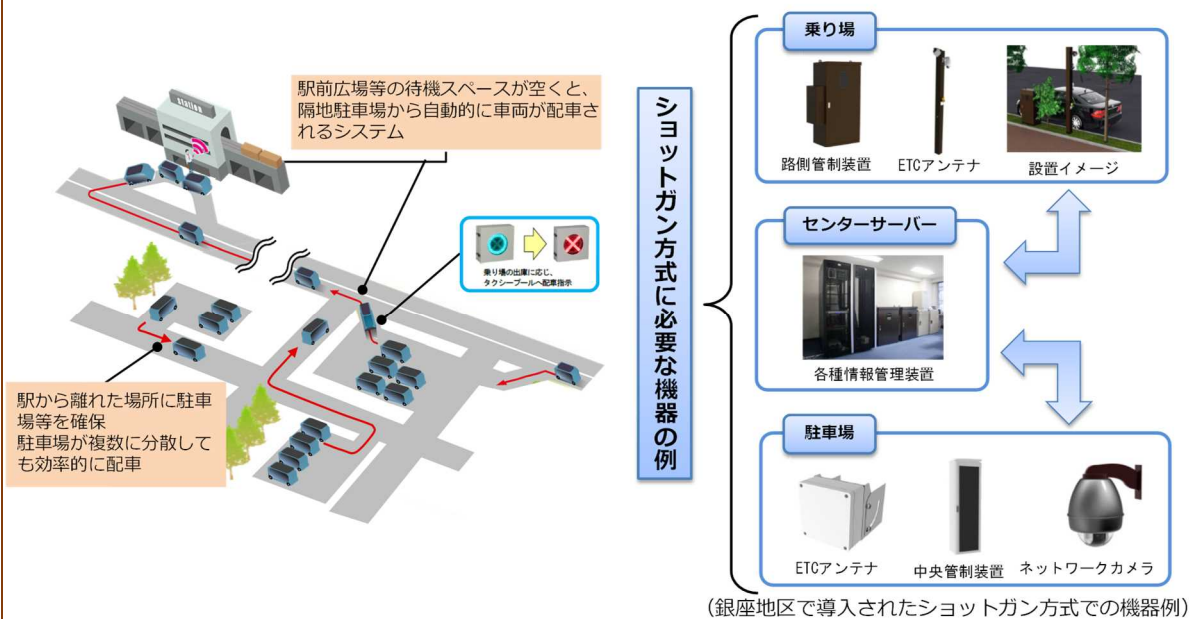
■概要

- ・MaaS、自動運転等の先端技術の普及によって、無人のタクシー等は待機場所と乗車場所に分かれ、ICTを用いた配車制御によるショットガン方式への対応が必要となることが想定される。
- ・稼働率の低い駐車場や住宅施設等の有閑スペースを活用した待機スペースの確保等の取組が必要となる。

■主な取組内容

- ・現在、様々な機関において研究が進められており、実証実験等を通じて実現を目指す。

■ショットガン方式のイメージ



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）

参考資料 検討経緯、委員名簿

検討経緯

第1回検討会 2021年7月30日（金）

- （1）検討会設置要綱（案）について
- （2）検討の進め方について
- （3）駐車場を取り巻く現状と課題について
- （4）目指すべき将来像と検討の方向性について
- （5）ケーススタディについて
- （6）今後の進め方について

第2回検討会 2021年8月25日（水）

- （1）検討の進め方
- （2）第1回検討会における主な意見とその対応
- （3）今後の駐車対策における基本的な考え方
- （4）ケーススタディ

第3回検討会 2021年9月24日（金）

- （1）検討の進め方
- （2）第2回検討会における主な意見とその対応
- （3）今後の駐車対策における基本的な考え方
- （4）ケーススタディ
- （5）地区特性を考慮したマネジメント手法の検討

第4回検討会 2021年11月19日（金）

- （1）検討の進め方
- （2）第3回検討会における主な意見とその対応
- （3）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
- （4）地区特性を考慮したマネジメント手法の検討
- （5）総合的な駐車対策のあり方（案）について

「総合的な駐車対策のあり方」（案）についての意見募集

2021年11月24日（水）から2021年12月23日（木）まで（30日間）
8通35件

第5回検討会 2022年3月18日（金）

- （1）検討会設置要綱の変更について
- （2）検討の進め方
- （3）第4回検討会における主な意見とその対応
- （4）意見募集結果について
- （5）総合的な駐車対策の在り方（最終案）について
- （6）活用手引きについて

委員名簿

座 長	岸井 隆幸	日本大学理工学部土木工学科	特任教授
委 員	伊藤 香織	東京理科大学理工学部建築学科	教授
委 員	野澤 千絵	明治大学政治経済学部政治学科、地域行政学科	教授
委 員	都民安全推進本部	治安対策担当部長	
委 員	都民安全推進本部	総合推進部	渋滞対策担当課長
委 員	都民安全推進本部	総合推進部	違法駐車対策担当課長
委 員	都市整備局	都市づくり政策部長	
委 員	都市整備局	都市づくり部	政策調整担当課長
委 員	都市整備局	都市基盤部長	
委 員	都市整備局	交通政策担当部長	
委 員	都市整備局	都市基盤部	交通計画調整担当課長
委 員	都市整備局	都市基盤部	交通プロジェクト担当課長
委 員	都市整備局	市街地建築部長	
委 員	都市整備局	市街地建築部	建築企画課長
委 員	環境局	環境改善部長	
委 員	環境局	環境改善部	自動車環境課長
委 員	環境局	地球環境エネルギー部	Z E V 推進担当課長
委 員	建設局	道路管理部長	
委 員	建設局	道路保全担当部長	
委 員	建設局	道路管理部	管理課長
委 員	建設局	道路管理部	監察指導課長
委 員	警視庁	交通部	交通規制課長
委 員	警視庁	交通部	駐車対策課長
オブザーバー	国土交通省	都市局	街路交通施設課 街路交通施設安全対策官
オブザーバー	渋谷区	都市整備部、土木部	

