

資料3 駐車場を取り巻く現状と課題

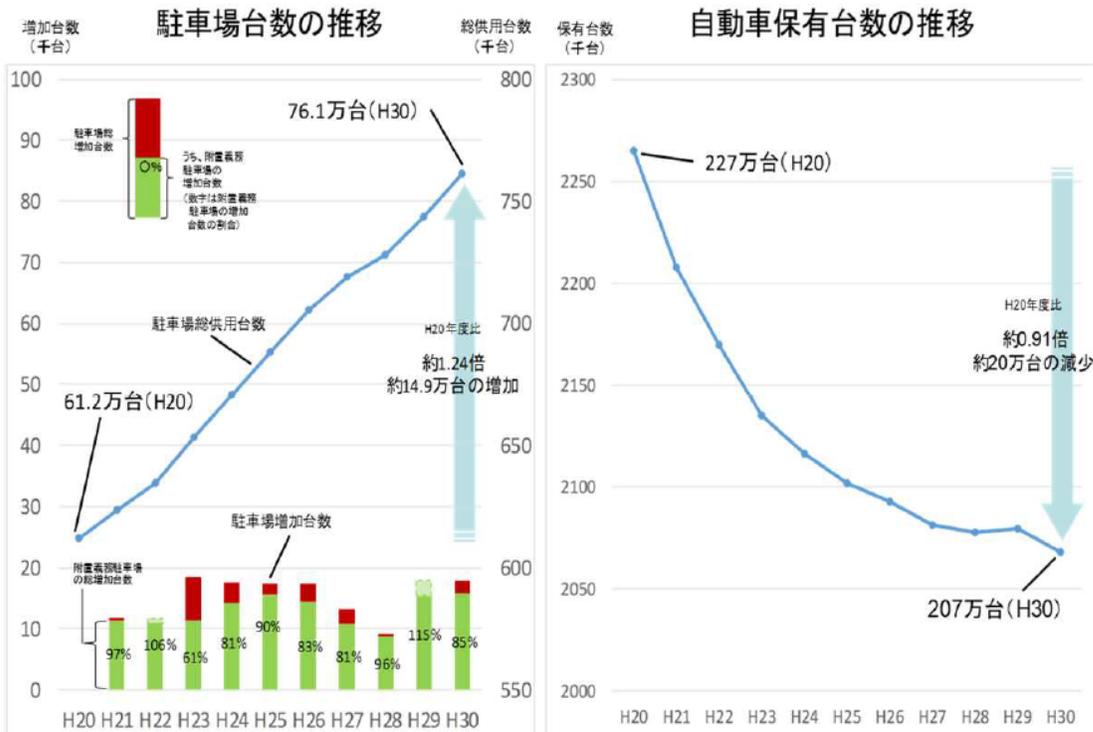
① これまでの駐車対策

1. 自動車
2. 自動二輪車
3. 自転車
4. 物流
5. 観光バス
6. EV
7. 新たなモビリティ

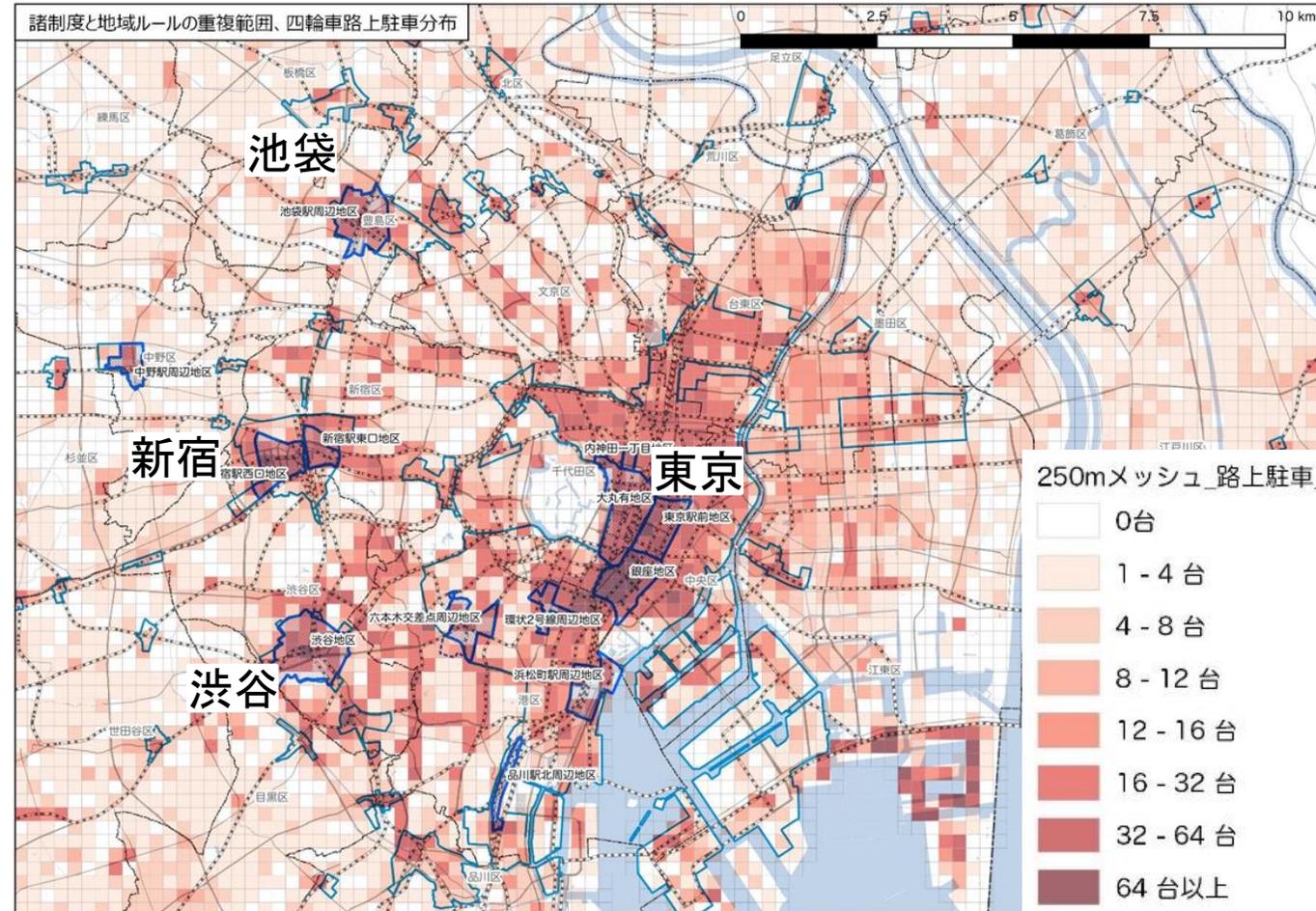
3-1 これまでの駐車対策1 自動車

- 区部では、付置義務駐車場の整備等の推進により、駐車場台数は増加傾向にある一方で、自動車保有台数は減少傾向
- 乗用車の路上駐車は、都心部や駅周辺などで数多くみられる

東京23区



出典：国土交通省（第33回全国駐車場政策担当者会議）

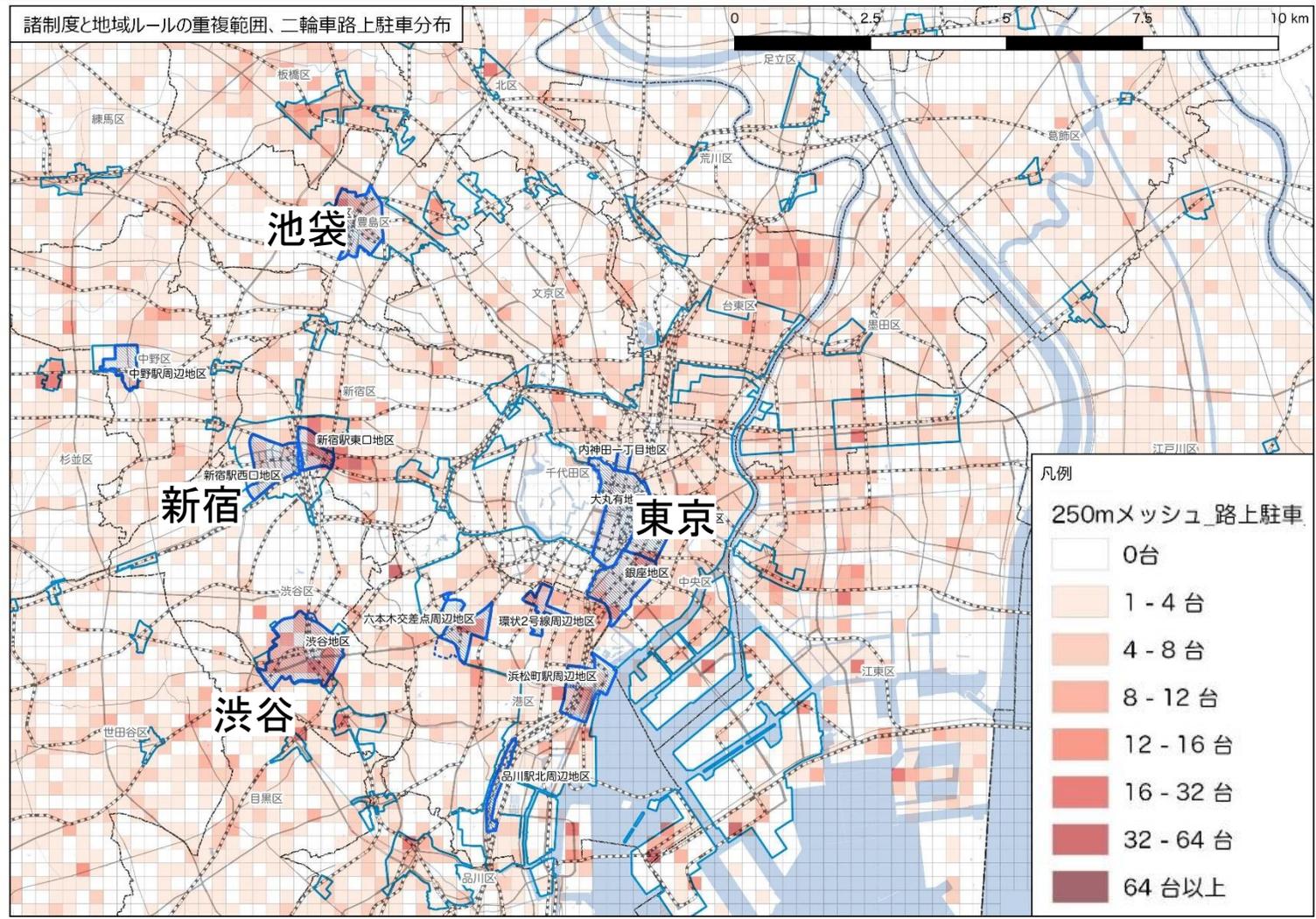


自動車の路上駐車分布

3. 駐車場を取り巻く現状と課題

3-1 これまでの駐車対策2 自動二輪車

- 自動車と比較して地域によりニーズが異なる傾向があり、ターミナル駅周辺や繁華街などで発生する傾向
- 地域の交通実態等に応じ、対象を二輪車に限定して駐車可とするなどの規制緩和を実施



自動二輪車の路上駐車分布

出典：警視庁のデータを基に東京都都市基盤部が作成

二輪車に配慮した駐車対策の実施状況



原動機付自転車を駐車可能とする規制の緩和例

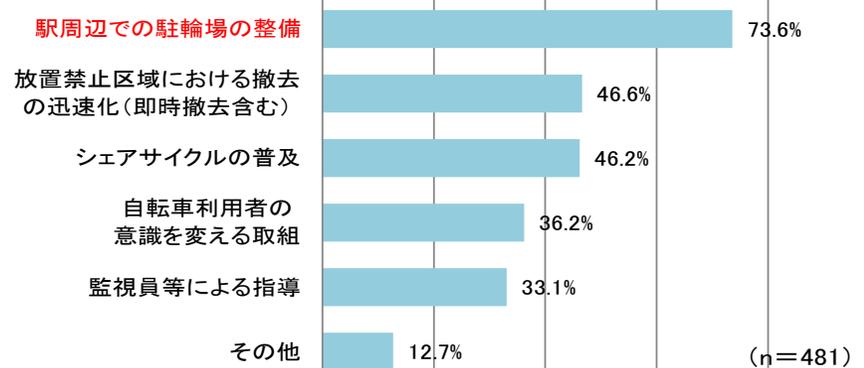
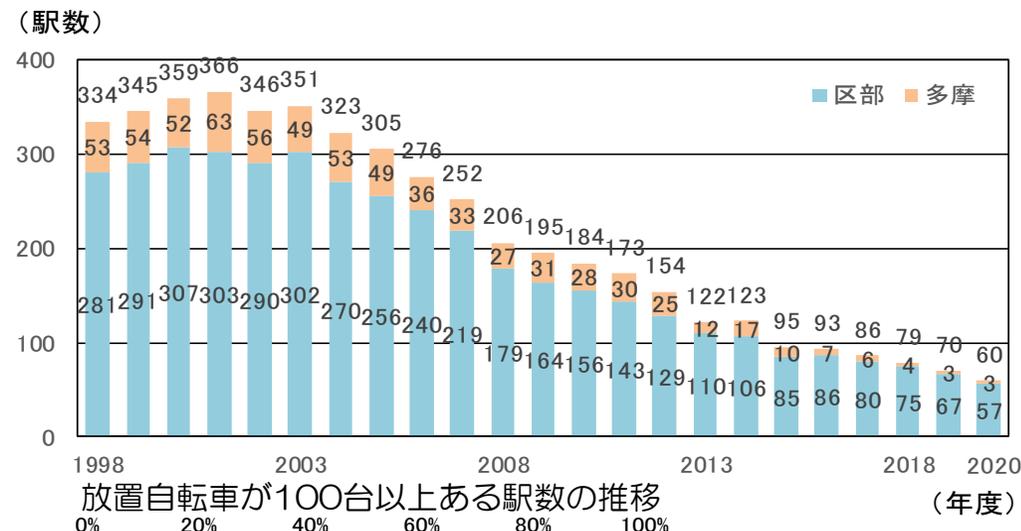
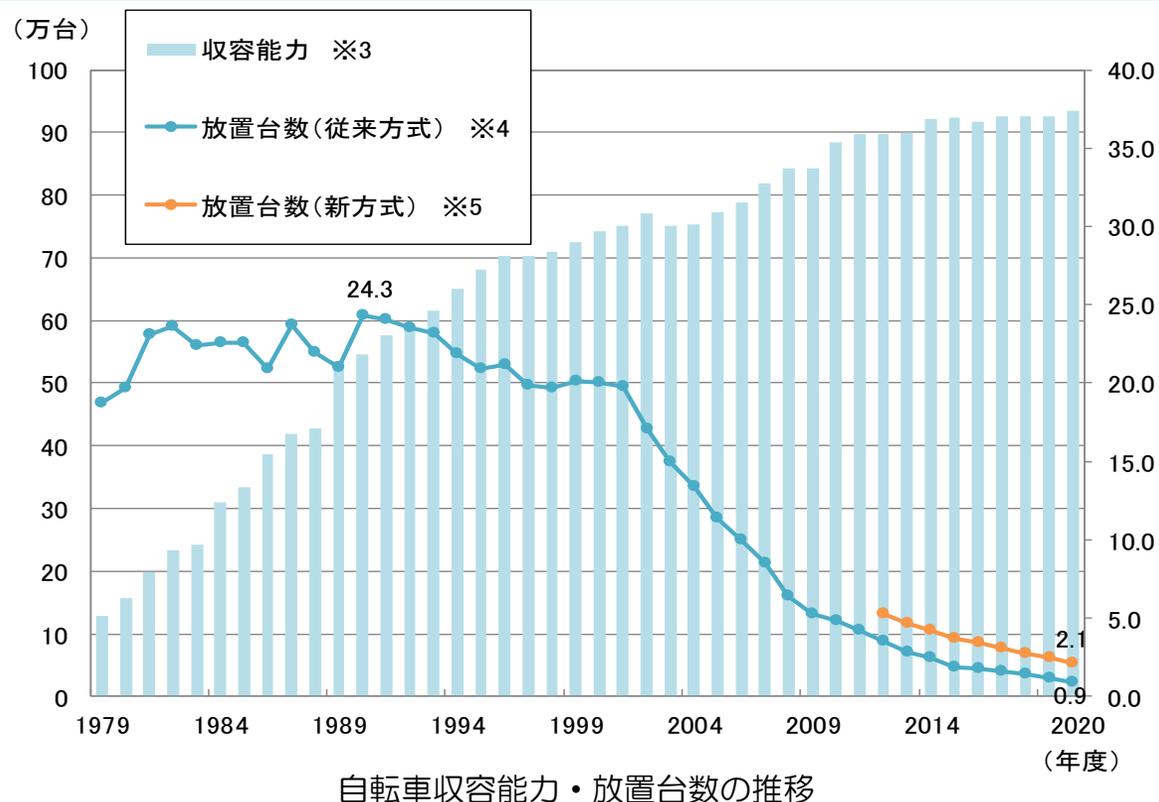


普通自動二輪者及び原動機付き自転車を駐車可能とする規制の緩和例

出典：警察庁

3-1 これまでの駐車対策3 自転車

- 駅周辺における自転車等の放置台数は、自転車等駐車場の整備に伴い減少
- 放置自転車が100台以上ある駅の数、2020年度時点で60駅あり、区部の割合が高い状況
- 放置自転車対策として、駅周辺での自転車駐車場整備を求める要望が多い



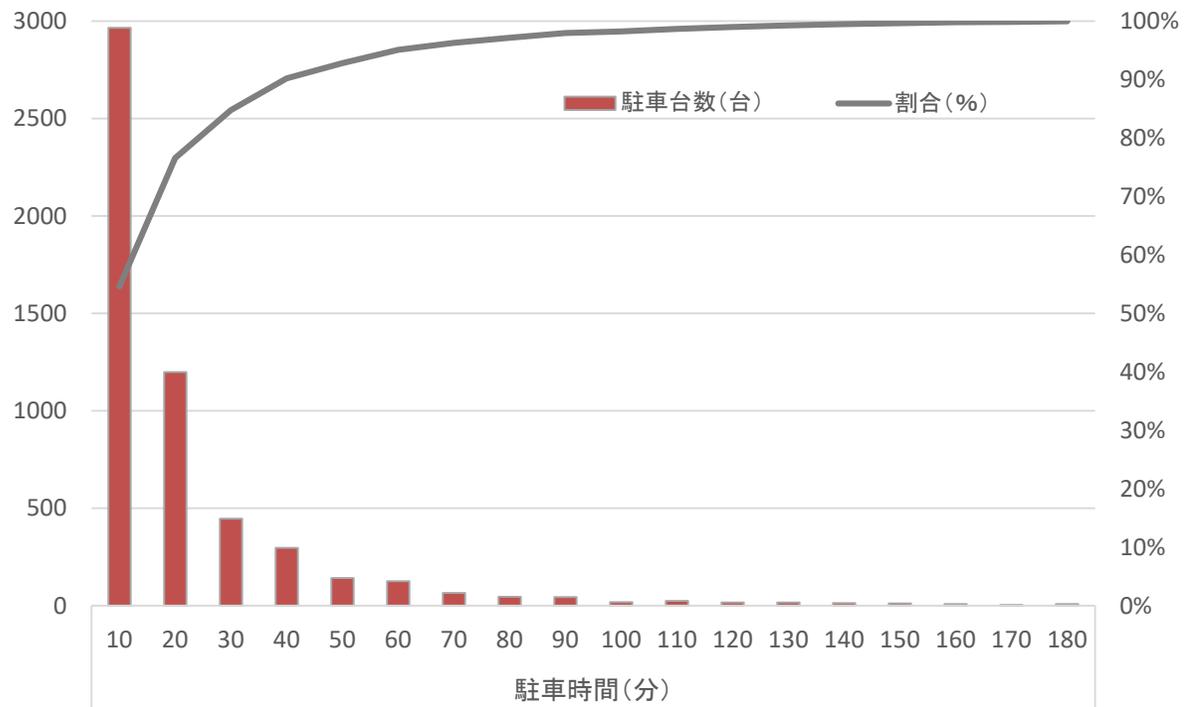
放置自転車を減少させるための有効な取組（都政モニターアンケート）

3. 駐車場をとりまく現状と課題

3-1 これまでの駐車対策4 物流

- 荷さばき車両は、10分未満の駐車が約5割を占める一方、1時間を超す駐車車両もみられる
- 共同荷さばきスペースなどによる、路上荷さばき車両対策などの取組が実験的に進められている
- 工事等にかかる大型の待機車両についても対策の検討が必要

渋谷地区の路上駐車の駐車時間（荷さばき）



出典：渋谷区データを基に作成



渋谷区における共同荷さばきスペース

非公開

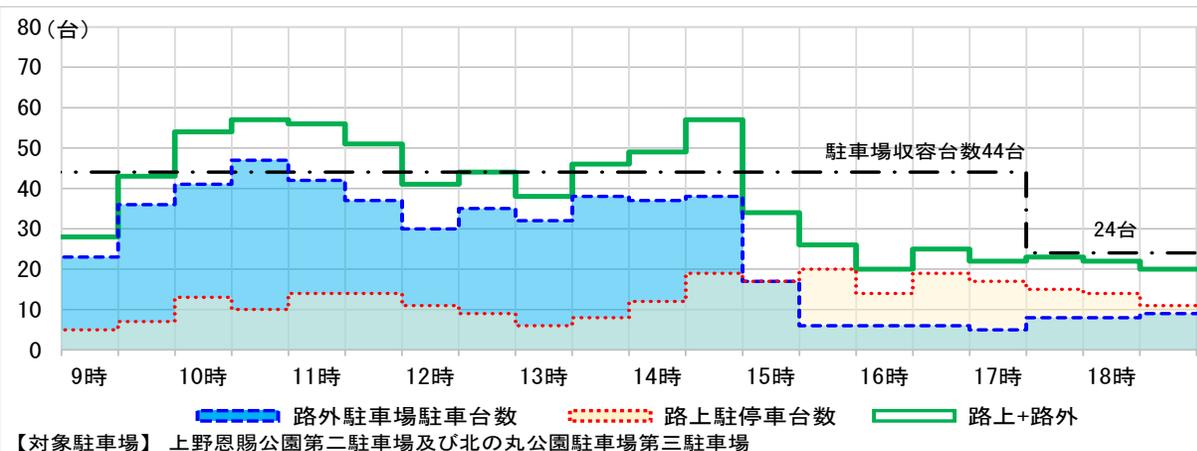
3-1 これまでの駐車対策5 観光バス 観光バス駐車対策の考え方 (H31)

- 観光客の乗降や待機は、ほとんどの地域において路上でも行われている。
- ピーク時には、満車状態となる観光バス駐車場が多い。

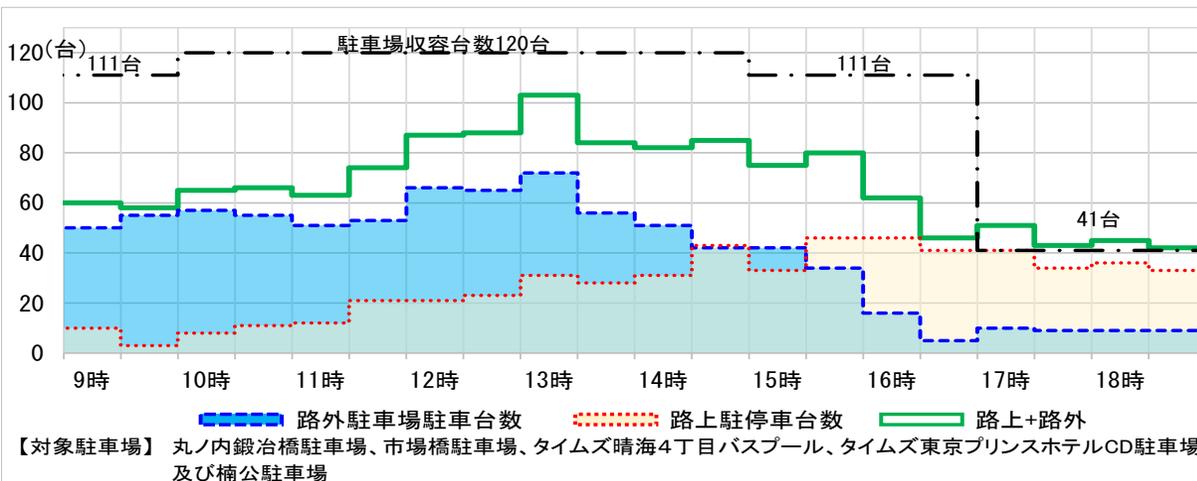


秋葉原における観光バスの駐車状況

秋葉原エリア 観光バス駐車場の時間帯別需給バランス



銀座エリア



3. 駐車場をとりまく現状と課題

3-1 これまでの駐車対策6 EV

- ZEV普及拡大に向けた取組として、基礎充電と目的地充電の設置促進のため、充電設備の導入費用等に対する補助等を実施
- 都有施設に公共用の充電設備を設置



集合住宅に設置された充電器設置例



都有施設の公共用充電器(立川合同庁舎)

3-1 これまでの駐車対策7 新たなモビリティ

○ 今後普及が見込まれる新たなモビリティは、小型化、電動化、自動化の傾向がある。

小型バス・カート		パーソナルモビリティ		自動宅配ロボット
e-Palette  <small>出典：トヨタ</small> (全長×全幅×全高) 5,255×2,065×2,760mm 最高速度 19km/h 乗車人数 20名	eCOM-10  <small>出典：Thinktogether</small> (全長×全幅×全高) 4,995×2,000×2,425mm 最高速度 19km/h 乗車人数 16名	C+pod  <small>出典：トヨタ</small> (全長×全幅×全高) 2,490×1,290×1,550mm 最高速度 60km/h 乗車人数 2名	COMS  <small>出典：トヨタ</small> (全長×全幅×全高) 2,395×1,095×1,495mm 最高速度 60km/h 乗車人数 1名	楽天UGV  <small>出典：楽天</small> (全長×全幅×全高) 1,715×750×1,600mm 最高速度 15km/h 最大積載量 50kg
NAVYA ARMA  <small>出典：MACNICA</small> (全長×全幅×全高) 4,750×2,110×2,640mm 最高速度 25km/h 乗車人数 15名	YG-M E-Li  <small>出典：ヤマハ</small> (全長×全幅×全高) 3,346×1,188×1,697mm 最高速度 19km/h 乗車人数 4名	電動キックボード  <small>出典：Wind Mobility Japan</small> (全長×全幅×全高) 1,228×536×1,186mm 最高速度 19km/h 乗車人数 1名	電動車いす  <small>出典：World Robotec</small> (全長×全幅×全高) 890×540×890mm 最高速度 5.5km/h 乗車人数 1名	DeliRo  <small>出典：ZMP</small> (全長×全幅×全高) 962×664×1,089mm 最高速度 6km/h 最大積載量 50kg

3. 駐車場をとりまく現状と課題

3-1 これまでの駐車対策7 新たなモビリティ

○ 小型モビリティを活用したカーシェアリングの社会実験なども実施

カーシェアリングステーション



チェーンゲート

※金属製のチェーンが機械式で昇降するもの

3. 駐車場をとりまく現状と課題

3-2 まちづくり関連施策

1. 歩行者空間創出から見た駐車対策の課題
2. 自転車レーン整備から見た駐車対策の課題
3. 自動運転技術から見た駐車対策の課題
4. 地域公共交通から見た駐車対策の課題

3. 駐車場をとりまく現状と課題

3-2 まちづくり関連施策1 歩行者空間創出から見た駐車対策の課題

- 歩行者中心の道路空間の活用を推進する取組の一環として、歩いて楽しむ街を創出する取組について、都が一体的にとりまとめ、周知し、参加を募る「パーク・ストリート東京」を展開
- 駐車場出入口が歩行者動線と交錯しないよう、地域マネジメントによる出入口位置の誘導等が必要

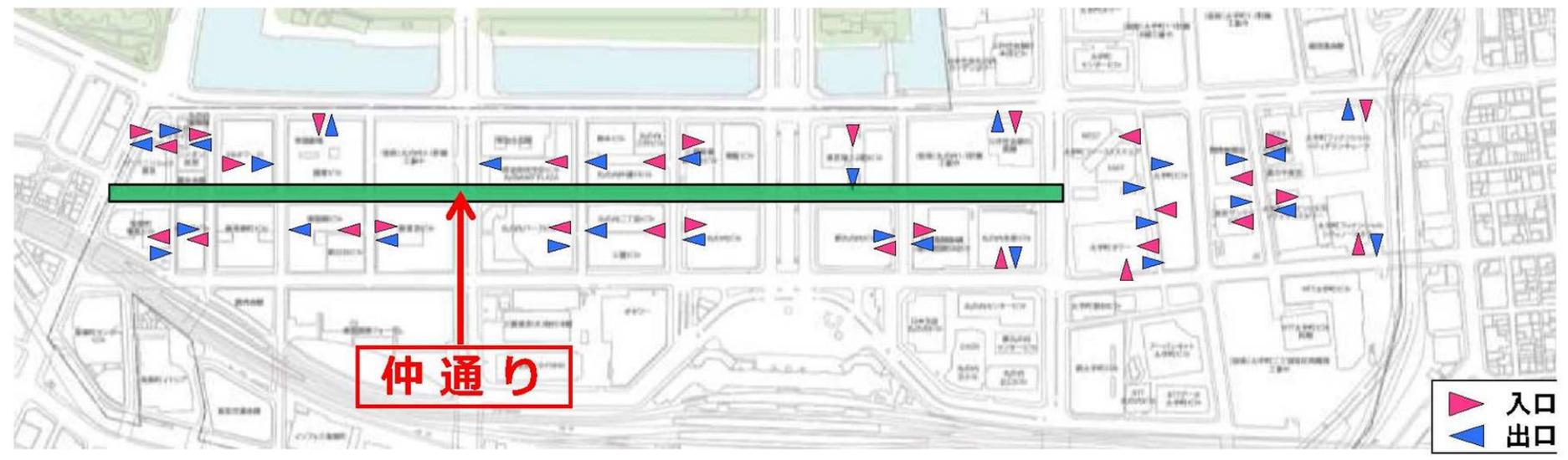
<パーク・ストリート東京ロゴ>



丸の内仲通り「丸の内ストリートパーク」

<自動車と歩行者との交錯回避の工夫>

丸の内仲通りに面する建物の駐車場出入口は東西道路、日比谷通りに配置し、仲通りの歩行者空間としての安全性、改定規制を確保



3. 駐車をとりまく現状と課題

3-2 まちづくり関連施策2 自転車レーン整備から見た駐車対策の課題

- 自転車通行空間のネットワーク化が重要であることから、国や区市町村と連携し、連続した自転車通行空間の整備を推進
- 自転車通行空間に駐車する車両が見られ、通行に支障が発生

＜今後10年間の自転車通行空間の整備＞

整備済み	2030年に向けた整備	累計
約300km	約600km 優先整備区間 約250km 無電柱化事業に伴う取組 約150km 都市計画道路の整備に合わせた取組 約200km	約900km

＜自転車通行空間への駐車による支障状況＞



＜路上駐車の影響を受けない自転車通行空間の整備事例＞

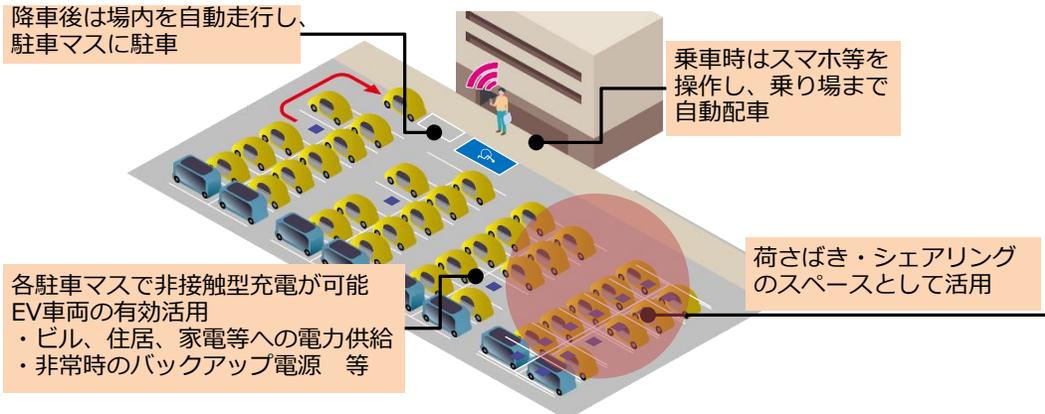


3. 駐車場をとりまく現状と課題

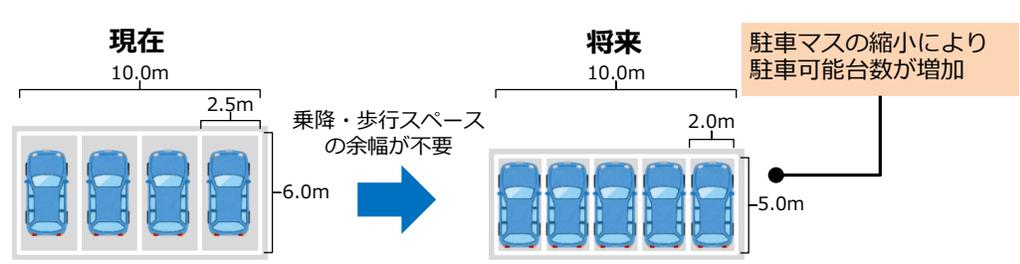
3-2 まちづくり関連施策3 自動運転技術から見た駐車対策の課題

- 自動運転が普及した場合、現在の駐車場とはニーズが異なる可能性
- 場内を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方式**
- 小型化・ドア開閉不要等により**駐車マスが縮小され駐車可能台数が増加**→荷さばき・カーシェアリングのスペース等に有効活用
- 駅前広場の交通処理能力を合理化するため、**ショットガン方式の導入が可能な隔地駐車場を確保**
- 電動化に対応し、**駐車マスに待機しているだけで充電が可能**となる非接触型充電施設 等

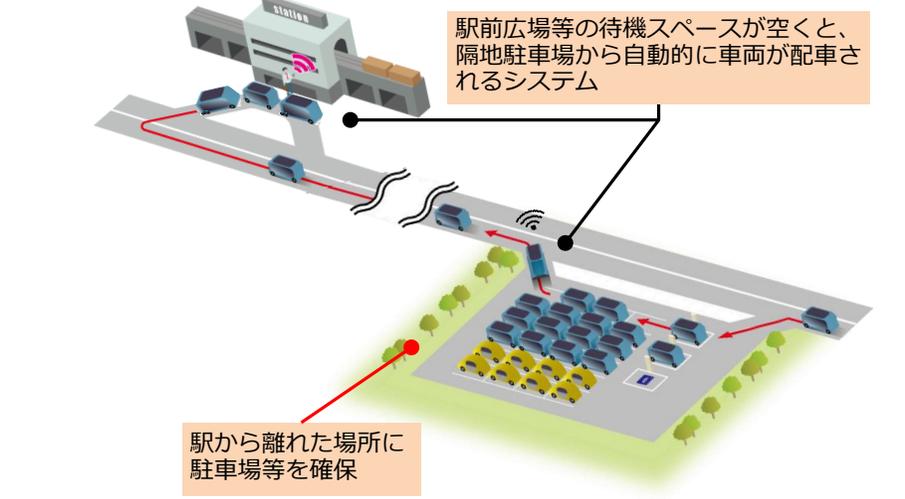
自動バレーパーキング方式イメージ



駐車マスの縮小化のイメージ



ショットガン方式イメージ



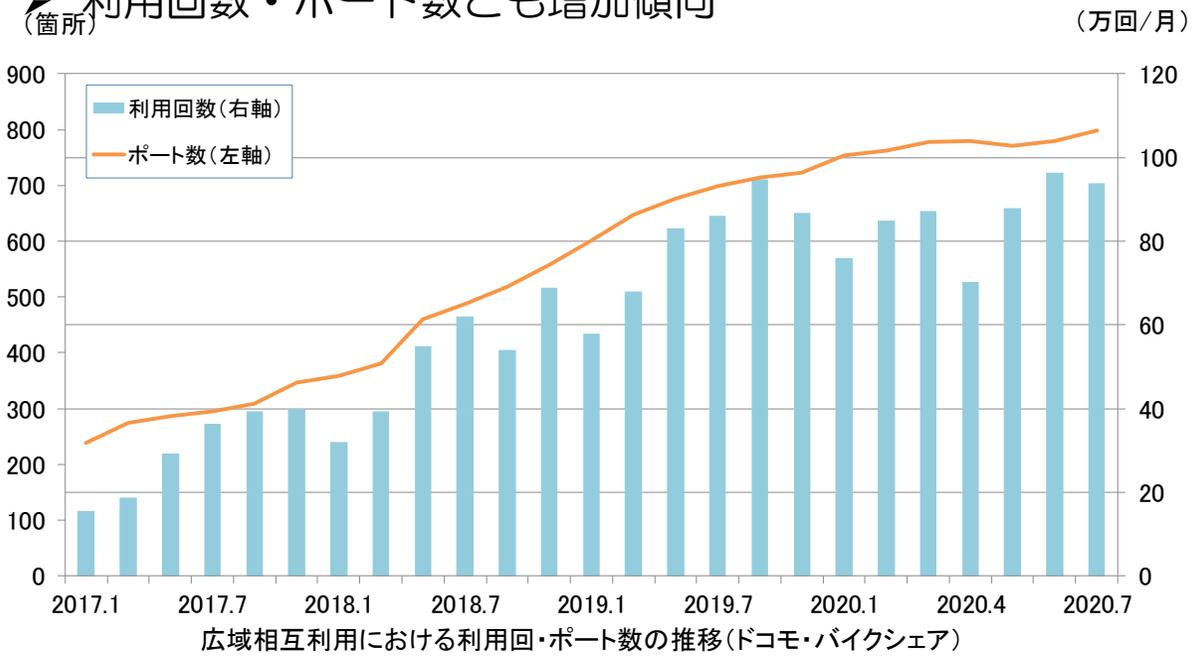
3. 駐車をとりまく現状と課題

3-2 まちづくり関連施策4 地域公共交通から見た駐車対策の課題

- 地域公共交通の利便性向上を図るため、公共交通機関から最終目的地までのラストワンマイルをシームレスに移動することが課題
- MaaSと組み合わせた自転車シェアリングの活用促進のために利用ニーズの高いポートを設置していくことが必要
- 自動運転車の普及を踏まえたパークアンドライドを実施しやすい環境の整備が必要
- MaaSの普及によりビッグデータを活用し、まちづくりに反映していくことが必要

<自転車シェアリングの利用回数・ポート数の推移>

➤ 利用回数・ポート数とも増加傾向



自転車シェアリングの案内サイン例

3. 駐車場をとりまく現状と課題

3-3 駐車対策関連施策の概要

1. 東京都駐車場条例の改正
2. 都市開発諸制度の概要
3. まちなかウォークアブル推進事業の概要
4. ほこみち制度の概要
5. 立地適正化計画の概要

3. 駐車場をとりまく現状と課題

3-3 駐車対策関連施策の概要 1 東京都駐車場条例の改正【地域ルールについて】

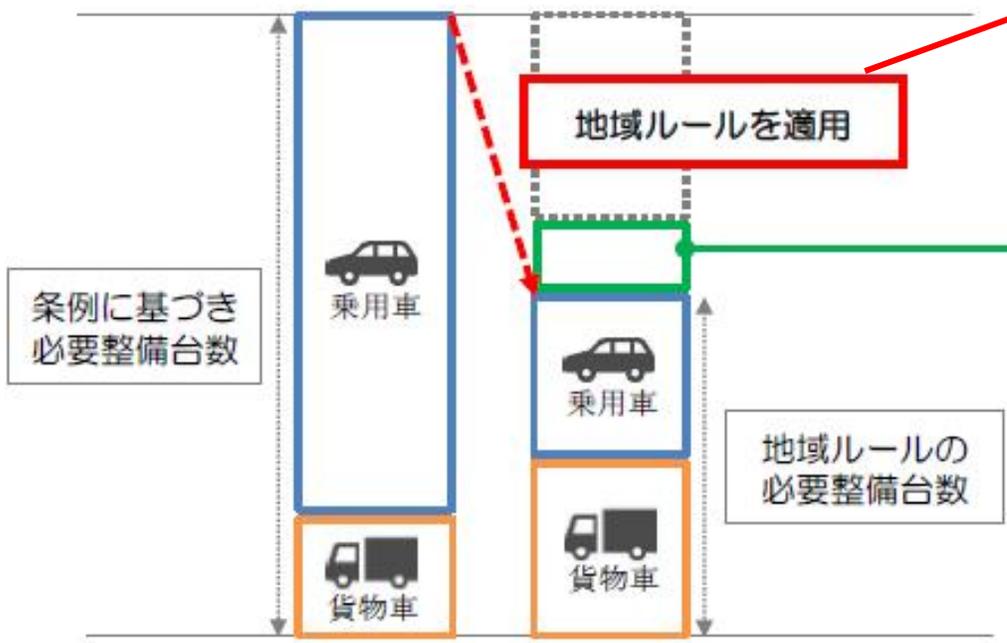
- 地域ルール策定により、附置義務駐車場の緩和をすることが可能
- 条例改正により地域ルールの策定が可能なエリアを追加
- 地域ルール区域内における、都市開発諸制度による誘導策についても検討中

■ 地域ルールによる附置義務緩和
 ≪策定可能エリア≫

- ・ 駐車場整備計画を定めた区域
- ・ 低炭素まちづくり計画の駐車機能集約区域
- ・ 都市再生駐車施設配置計画の区域

≪条例改正により策定可能エリアを追加≫

- ・ 鉄道駅周辺で都市計画等で人中心のまちづくりに関する位置づけのあるエリア (追加)
- ・ 立地適正化計画の駐車場配置適正化区域 (追加)
- ・ 都市再生整備計画の滞在快適性等向上区域 (追加)



○ 地域貢献策の実施 (※集約駐車施設の整備 等)

附置義務駐車施設

集約駐車施設

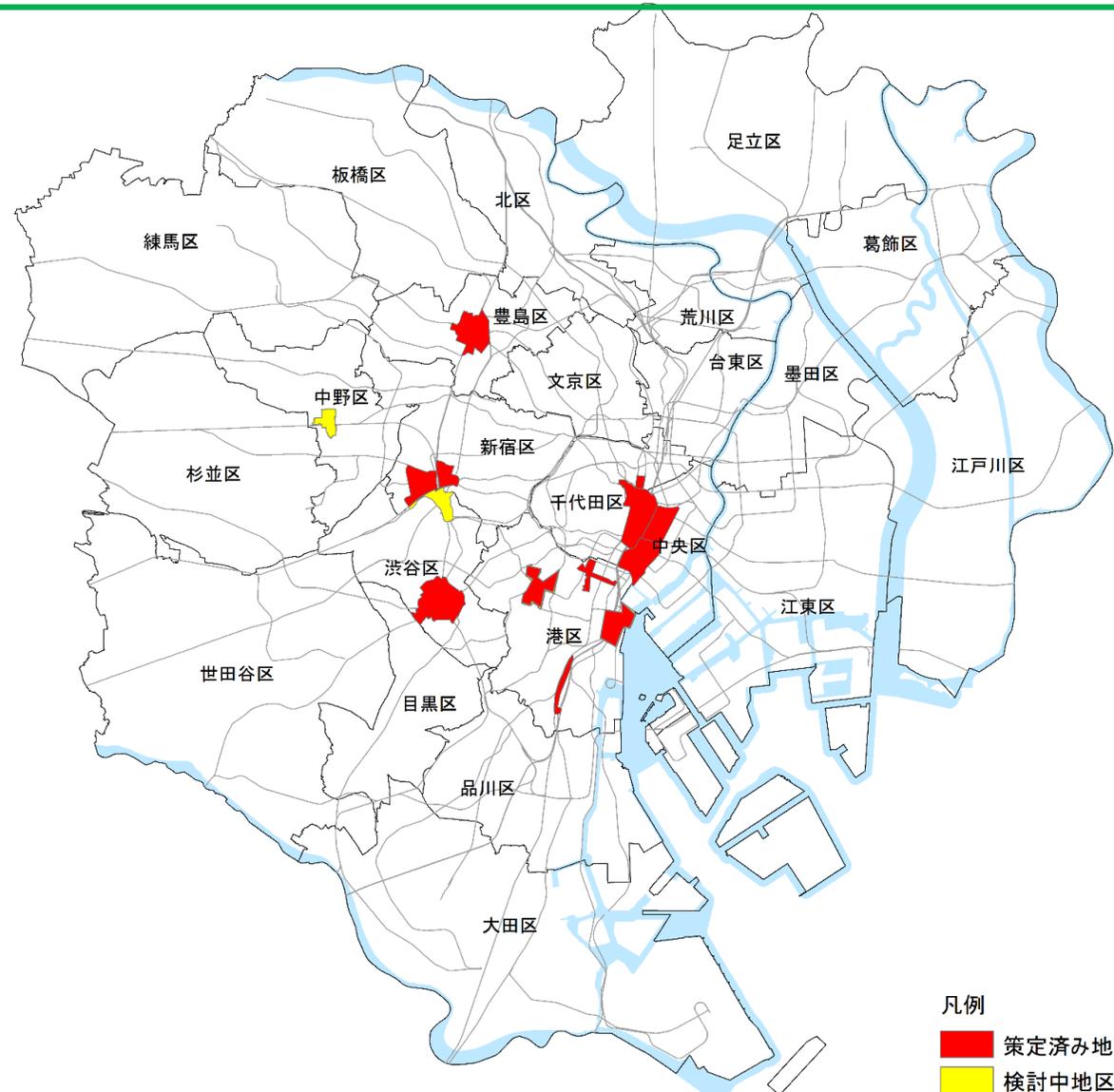
※都市開発諸制度による誘導策【検討中】

- ・ 地域ルール区域内 (予定地区も含む) において、都市開発諸制度を適用する場合、集約駐車場の整備について、区市との協議を義務化

3. 駐車場をとりまく現状と課題

3-3 駐車対策関連施策の概要 1 東京都駐車場条例の改正【地域ルールの方策状況】

○ 地域ルールの策定（検討中含む）は以下の14か所



策定済み（12地区）	
<input type="checkbox"/>	銀座地区
<input type="checkbox"/>	大丸有地区
<input type="checkbox"/>	渋谷地区
<input type="checkbox"/>	新宿駅東口地区
<input type="checkbox"/>	新宿駅西口地区
<input type="checkbox"/>	東京駅前地区
<input checked="" type="checkbox"/>	環状2号線・虎ノ門周辺地区
<input checked="" type="checkbox"/>	品川駅北周辺地区
<input checked="" type="checkbox"/>	内神田1丁目周辺地区
<input type="checkbox"/>	池袋地区
<input checked="" type="checkbox"/>	六本木交差点周辺地区
<input checked="" type="checkbox"/>	浜松町駅周辺地区
検討中（2地区）	
<input type="checkbox"/>	代々木地区
<input type="checkbox"/>	中野駅周辺地区

凡例

- 策定済み地区
- 検討中地区
- 駐車場整備計画に基づく地域ルール
- 低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール
- 都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール

【参考】 附置義務駐車場について

○区市を対象に原則敷地ごとに一律の数値基準により駐車施設の附置を規定

地域・地区	対象規模	対象用途	基準床面積	
駐車場整備地区等 ・ 駐車場整備地区 ・ 商業地域 ・ 近隣商業地域	特定用途の部分の床面積＋非特定用途の部分の床面積×3/4 の合計が1,500㎡を超えるもの	特定用途	百貨店その他の店舗	(特別区の区域) 250㎡ごとに一台 (市の区域) 200㎡ごとに一台
			その他	(特別区の区域) 300㎡ごとに一台 (市の区域) 250㎡ごとに一台
		非特定用途	共同住宅	(特別区の区域) 350㎡ごとに一台 (市の区域) 300㎡ごとに一台
			その他	(特別区の区域) 300㎡ごとに一台 (市の区域) 300㎡ごとに一台
周辺地区又は自動車ふくそう地区	特定用途の部分の床面積が2,000㎡を超えるもの	特定用途	(特別区の区域) 300㎡ごとに一台 (市の区域) 250㎡ごとに一台	

※特定用途：劇場、集会場、飲食店、百貨店その他の店舗、事務所、病院、倉庫若しくは工場等又はこれらの2以上のもの

※非特定用途：特定用途以外のもの

○都内の駐車場整備台数は、平成30年度現在、約96万台となっており、そのうち附置義務駐車場が全体の8割以上を占め、駐車需要を支えている

3. 駐車場をとりまく現状と課題

3-3 駐車対策関連施策の概要 2 都市開発諸制度の概要

- **都市開発諸制度**とは、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**4制度の総称**
- 公開空地の確保など**公共貢献する建築計画**に対して、**容積率や斜線制限などを緩和**することにより、**市街地環境の向上**に寄与する都市開発を誘導

適用条件

都市開発諸制度の適用に当たっては以下を義務付け

- ・ 公開空地の整備と緑化
- ・ 建物の環境性能の確保
- ・ 防災備蓄倉庫及び自家発電設備の設置
- ・ 開発区域内の無電柱化 等

容積緩和の対象

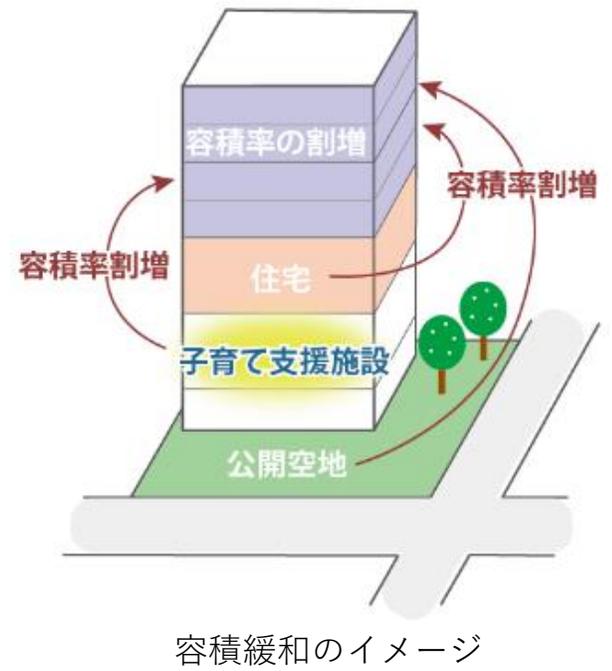
以下の施設等の整備を行った場合は、その度合いに応じて容積率を緩和

- ・ 公開空地 ・ 質の高い住宅（サービス付き高齢者向け住宅等）
- ・ 公益施設（子育て支援施設、災害時の一時滞在施設等）
- ・ 開発区域外における無電柱化、親水空間や歩行者デッキの整備、みどりの保全・創出、木密地域の解消、水害に対応した高台まちづくり 等

育成用途

地域の個性や魅力を発揮する機能の誘導を図るため、容積率の割増に応じて、一定程度以下の施設等の整備を義務付け

- ・ 文化・交流施設（宿泊施設、美術館等）
- ・ 商業施設
- ・ 生活支援施設
- ・ 質の高い住宅 等



容積緩和のイメージ

- (主な事例)
- ・ 再開発等促進区を定める地区計画…六本木ヒルズ、東京ミッドタウン
 - ・ 高度利用地区…晴海トリトンスクエア、代官山アドレス
 - ・ 特定街区…東京都庁、丸ビル
 - ・ 総合設計…恵比寿ガーデンプレイス、天王洲アイル

3. 駐車場をとりまく現状と課題

3-3 駐車対策関連施策の概要 3 まちなかウォークアブル推進事業の概要

○ 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するまちなかの歩ける範囲における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する事業

事業主体等	【交付金】市町村、市町村都市再生協議会 国費率：1 / 2	【補助金】都道府県、民間事業者等
--------------	----------------------------------	------------------

施行地区	①都市再生整備計画事業の施行地区、かつ、 ②まちなかウォークアブル区域（周辺環境整備に係る事業を含む）	※まちなかウォークアブル区域の設定については、令和3年度までの経過措置を想定
-------------	--	--

対象事業	<div style="background-color: #ADD8E6; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 【基幹事業】 道路、公園、既存建造物活用事業 その他、既存ストックの修復・改変メニューに限定 </div> <div style="background-color: #90EE90; padding: 5px;"> 【提案事業】 都市再生整備計画事業と同様（提案事業枠は2割を上限とする） </div>	<ul style="list-style-type: none"> ○ウォークアブルな空間整備 <ul style="list-style-type: none"> ● 道路、公園、広場等の既存ストックの改修・改変 ● まちなかウォークアブル区域を下支える周辺環境の整備 例) 街路の広場化、バリアフリー環境の創出、公共空間の芝生化・高質化 等 ○アイレベルの刷新 <ul style="list-style-type: none"> ● 沿道施設の1階部分をリノベーションし、市民に開かれた民間による公共空間の提供 ● 1階部分の透明化等の修景整備 例) 沿道施設の1階部分の開放、市民に開かれた公共空間の提供 等 ○滞在環境の向上 <ul style="list-style-type: none"> ● 『滞在環境整備事業』を新たに基幹事業として創設 ● 滞在環境の向上に資する屋根やトランジットモール化に必要な施設等の整備 ● 滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査 例) 社会実験の実施、デザイン検討・利活用施設の導入 等 ○景観の向上 <ul style="list-style-type: none"> ● 景観資源の活用 例) 外観修景、照明施設の整備、道路の美化化 等
-------------	---	---

3. 駐車場をとりまく現状と課題

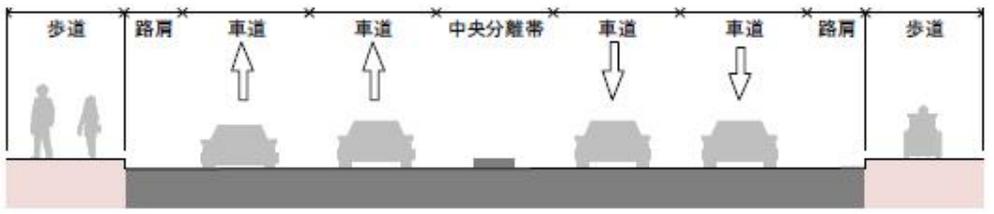
3-3 駐車対策関連施策の概要 4 ほこみち制度の概要

〇賑わいのある道路の構築するため「歩行者利便増進道路（ほこみち）」として指定する制度（道路法等を一部改正）

歩行者の利便増進のための構造基準の策定

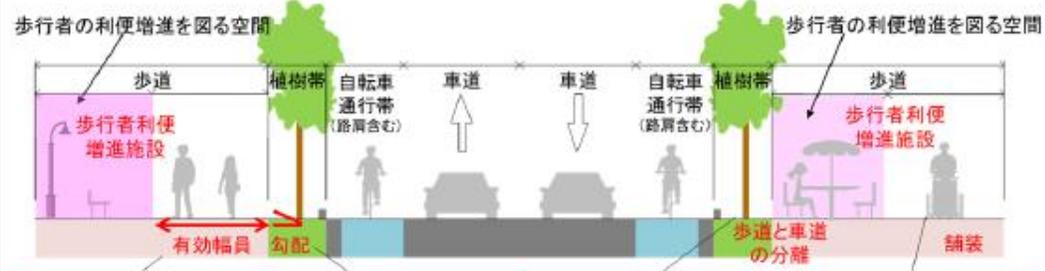
- ・ 歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に

【新たな構造基準のイメージ】
【現行】



車道を4車線から2車線に減らし、歩道を拡幅

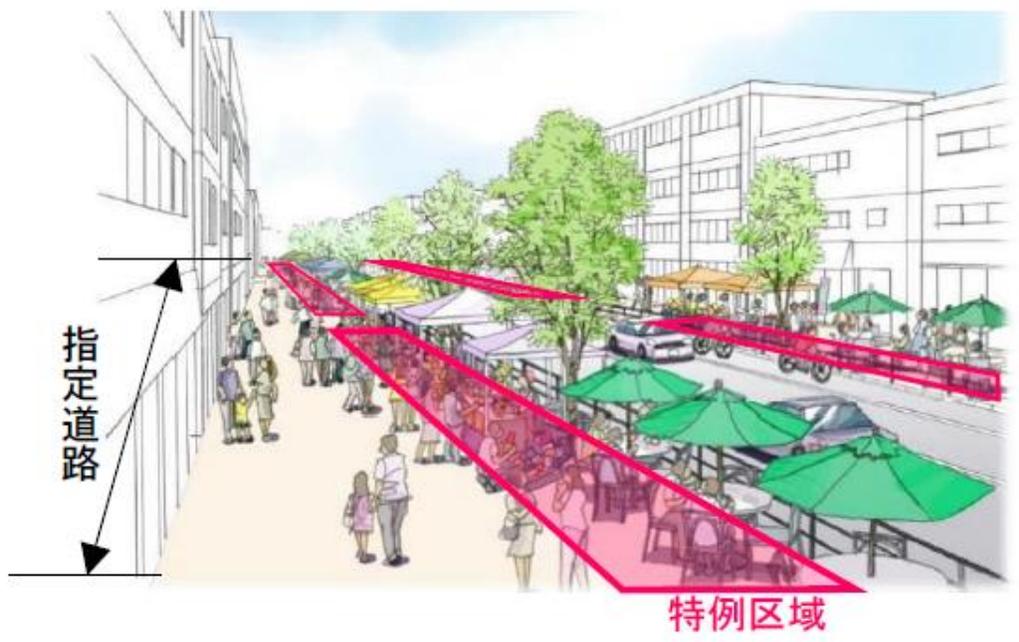
【改築後】



バリアフリー基準	バリアフリー基準	バリアフリー基準	バリアフリー基準
・車いす同士がすれ違える歩道の有効幅員（2.0m以上）を確保	・歩道の縦断勾配 5%以下（特例値8%） ・歩道の横断勾配 1%以下（特例値2%）	・植樹帯や並木や柵の設置 ・縁石の設置 高さ15cm以上	・透水性舗装を活用し、平坦で滑りにくく水はけが良い仕上げとする

利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入

- ・ 特例区域では、占用がより柔軟に認められる
- ・ 占用者を幅広く公募し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
- ・ 公募により選定された場合には、最長20年の占用が可能（テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく）



3. 駐車場をとりまく現状と課題

3-3 駐車対策関連施策の概要 5 立地適正化計画の概要

- 立地適正化計画は、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡した、市町村マスタープランの高度化版
- 駐車場配置適正化区域を設定し、歩行者の利便性や安全性の向上を図るため駐車場配置を適正化

立地適正化計画(市町村が策定)

○ 駐車場配置適正化区域(都市機能誘導区域内)・・・ § 81⑤1

歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域

○ 路外駐車場配置等基準・・・ § 81⑤2

路外駐車場の配置及び規模の基準

- (例)・ 歩行者交通量の多い道路に面して出入り口を設けないこと
- ・ 道路から個々の駐車マスへの直接の出入りがされないよう出入り口の集約を行うこと

○ 集約駐車施設の位置及び規模・・・ § 81⑤3

集約駐車施設の位置及び規模に関する事項

<路外駐車場>

特定路外駐車場

(条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

○ 市町村長への届出・・・ § 106①

- ・ 特定路外駐車場を設置しようとする者
- ・ 設置に着手する30日前までに届出

○ 勧告・・・ § 106③

- ・ 届出の内容が基準に適合しない場合
- ・ 市町村長は設置者に対して必要に応じて勧告(出入口の設置箇所・構造の変更、誘導員の配置等)

<附置義務駐車施設>

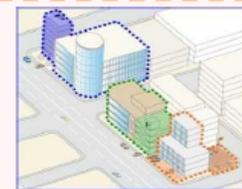
集約駐車施設

○ 附置義務駐車施設の集約化・・・ § 107

条例により集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務付け

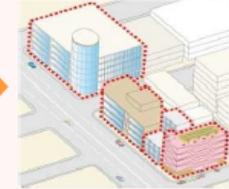
駐車場法(現行)

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



駐車場法の特例

- 3パターンが制定可能に。
- ① 集約駐車施設内に設置させる
 - ② 建築物の敷地内に設置させる
 - ③ ①か②のどちらかに設置させる



集約駐車施設