

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討 一覧

今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討（案） 一覧表

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カブルなまちづくりを実現
- ◆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

NO.	主な視点	項目 (資料ページ)	状況や課題	対応策（イメージ）		
①	短期的	5	歩行者空間創出へ向けた現状の取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなかウォーカブル推進事業を用いた駐車場出入口の設置制限や歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を活用した道路空間の再編など、歩行者空間の創出へ向けた施策の連携した取組を実施</li> </ul>	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元等と連携し、現取組（荷さばき対策・駐車場出入口・路上駐輪対策等）を継続的に実施</li> <li>・車両に対する継続的な啓発活動を実施</li> </ul>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなかウォーカブル推進事業を用いた駅前広場の再編・拡充や歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を活用したパークレットの設置など、歩行者空間の創出へ向けた施策の連携した取組を実施</li> </ul>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元等と連携し、現取組（荷さばき対策・駐車場出入口等）を継続的に実施</li> <li>・自動車需給量を考慮した、駐車場台数を検証</li> </ul>
		7	西新宿エリアにおけるまちづくり検討と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場の出入口が多く、複数車線を有する道路において、貨物車、観光バスの路上駐車が数多く存在</li> </ul>	3	道路空間の再配分による車線の削減や当該地への不適切駐車車両に対する交通管理者と連携した路上駐車対策の推進（歩行者や自転車、新たなモビリティ（電動キックボードや自動運転車等）の走行空間の創出）
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の駐車需要に対して駐車場供給量は充足しており、特に超高層ビルに設置された大規模な駐車場の利用率は低い。</li> </ul>	4	満空情報や駐車場への経路など、きめ細かい駐車場情報の提供による既存駐車施設への誘導
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・路上駐車をしている貨物車のうち、荷さばきを目的として駐車している車両は全体の2割以下で、路上駐車の多くは待機車両</li> </ul>	5	駐車場予約システムの導入や利用ピークの平準化等、路上駐車の削減へ向けた既存駐車施設の効率的な運用について検討
		8	池袋エリアにおけるまちづくり検討と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設置した共同荷さばきスペース（1箇所）の利用は1日2台のみであった日があるなど、利用率は低かったものの、沿道のパーキングメータの利用率は高い</li> </ul>	7	需要に応じた共同荷さばきスペースの複数配置や集約駐車場の適正配置
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・通行規制に伴い、(大きな影響はなかったものの)周辺道路で一部交通量が増加し、一部車両が規制区域内に流入</li> </ul>	8	適正な交通規制の徹底など、地域の交通ネットワークを考慮した施策の展開
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者空間を創出したいエリア内に駐車場が存在</li> </ul>	9	交通規制のかからない時間帯（夜間含む）での荷さばきを推奨するなど、徹底したタイムシェアや既存駐車場等の有効活用に向けた施策の検討
		10	自動二輪車・原動機付自転車の路上駐車の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・休日における一部駐車場で満車状態の継続</li> <li>・入庫待ち行列が発生、路上駐車による歩行者の安全な通行に障害</li> <li>・商店街の歩行者用規制道路により、附置義務を生じる建物も駐車場の出入口を設置できない</li> </ul>	10	隣地駐車場へ駐車スペースを集約化し、中心市街地への車両進入を抑制する等、歩行者空間創出へ向けた施策の実施
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動二輪車・原動機付自転車の放置台数は減少の傾向にあるが、一定量の放置車両は依然として発生</li> <li>・都内の自動二輪車・原動機付自転車ユーザーの約6割が駐車場箇所数に対し不満</li> </ul>	11	路外では稼働率の低い自動車駐車場や低未利用地、路上ではカーブサイド等の道路上の有閑スペースを利用した、自動二輪車・原動付自転車の駐車スペースの確保
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・保有台数は原動機付自転車が減少しているのに対し、自動二輪車は増加傾向</li> </ul>	12	民間開発等に際し、自動車・自転車と同時に、需要が高まりつつある地域の自動二輪車の駐車施設を整備
		11	自転車の路上駐車の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車の多い駅は60駅あり、駅前における有効な駐輪場整備の検討が必要</li> <li>・駅周辺での駐輪場の整備に対する要望が多く、自転車利用者のニーズに合った立地の駐車場の空きスペース活用を検討が必要</li> </ul>	14	稼働率の低い自動車駐車場や道路上の有閑スペース、駅周辺の未利用地や公有地、鉄道高架化に伴う高架スペースの活用による駐輪場の整備
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年ニーズの高まっている自転車シェアリングのMaaSの普及へ向けた更なる普及に向けた取組が必要</li> </ul>	15	交通結節点などの交通便利性の高い場所へサイクルポートの設置へ向け、民間開発に合わせた整備の促進など、MaaSの推進を考慮した施策の展開
		12	観光バス・荷さばき車両・工事車両の路上駐車の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目的施設前での乗降による路上駐停車やその周辺における待機等による路上駐車の発生</li> </ul>	16	駐車場予約システムの導入エリア拡充や利用ピークの平準化等、路上駐車の削減へ向けた既存駐車施設の効率的な運用
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・共同荷さばきの有効かつ更なる活用へ向けた施策の展開が必要</li> <li>・荷さばき車両による交通混雑や歩行者動線の分断</li> </ul>	17	需要に応じた共同荷さばき駐車スペースの整備や稼働率の低い自動車駐車場等を利用した、荷さばき駐車スペースの確保など、貨物集配の合理化
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模工事等の周辺における工事車両の待機等による交通渋滞の発生</li> </ul>	18	工程管理の適正化・詳細工程の共有の徹底や建設事業者の協力による工事車両専用駐車ヤードなど、効果的な工事車両対策について検討

今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討（案） 一覧表

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ラブルなまちづくりを実現
- ◆ 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

NO.	主な視点	項目 (資料ページ)	状況や課題	対応策（イメージ）			
②	短期的	13	カーブサイド（道路空間の路肩側）の利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>共同荷さばきスペースや乗降空間の創出へ向け、柔軟なカーブサイドの活用が可能となるよう、フレックスゾーンを整備</li> <li>時間帯により、乗降、荷さばき、パークレットなどの様々な需要に対応</li> </ul>	19 沿道の需要や周辺の状況を踏まえ、有効性や利便性、安全性を考慮したカーブサイドの設置		
				・（カーブサイドの整備により）想定しない路上駐車を誘発する可能性	20 幅員や交通状況を勘案し、時間帯によりスペースの活用目的を分類するなど、交通管理者と連携した利活用について検討		
		14	ハード、ソフト施策事例	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅から離れた商業施設駐車場を待機場所・乗降場所として活用し、駅周辺の路上駐車車を抑制</li> </ul>	21 マイカー送迎に対する駅付近での路上駐車抑制が図られ、駅前広場の容量向上		
				<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の事情に応じた駐車ルールを構築し、整除化（横浜・元町通り） (例) 1階部分の駐車場・駐輪場・車路の設置禁止 地域組織が域外に共同集配送所を設け、集配送車両の減少を図る 通りでの荷さばきは原則禁止し、やむを得ない場合は短時間でを行う 従業員用の駐車スペースは店舗が周辺の駐車場の確保</li> </ul>	22 地域まちづくりルール等、地域特性に応じたソフト対策の実施による駐車対策の実施		
		15	ハード、ソフト施策事例	<ul style="list-style-type: none"> <li>DX化を見据え、リアルタイムな満空情報の取得方法、満空・料金情報の提供方法について検討が必要</li> </ul>	23 路側表示機での情報提供に限らず、オンラインでの満空情報の提供による既存駐車場施設への誘導とつぎ交通の抑制		
				<ul style="list-style-type: none"> <li>需要が集中する時期に料金を高く設定することで利用抑制・駐車場の分散を図る</li> <li>複数の駐車場を共通利用できるようにし、駐車場の利用の分散を図る</li> </ul>	24 需給量に応じた駐車料金設定による駐車場利用の分散化		
					25 共有駐車サービス券の導入・拡充など、更なる駐車利用の促進		
		③	長期的	16	現状の駐車場利用状況データからみる現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>都内における駐車場供給量は、需要を上回る傾向である</li> </ul>	26 ICT技術の活用により、満空情報や駐車場への経路等、きめ細かい駐車場情報の提供による既存駐車場施設への誘導・駐車場情報の蓄積によるビッグデータの活用方法について検討
					<ul style="list-style-type: none"> <li>路上駐車理由として、駐車場に止めるほどの長時間でなかったことが最も多い</li> <li>共同荷さばきスペースや乗降空間の創出が必要</li> </ul>	27 交通管理者との連携による路上駐車対策の推進・きめ細かい駐車場情報の提供による既存駐車場施設への誘導	
				17	駐車場地域ルール	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般車向け駐車施設に余剰がある一方、荷さばき車両の路上駐車等、駐車需給のミスマッチが発生</li> <li>附置義務駐車場の出入口の乱立による、車と歩行者の錯綜の危険や、店舗等まちの連続性を断断しにぎわいを阻害</li> </ul>	28 駐車場の地区マネジメント推進の取組の一つとして、区市による地域ルールの策定を促進
						<ul style="list-style-type: none"> <li>附置義務台数の低減と合わせて、開発事業者等による地域の課題解決に資すると取組（地域貢献）を促進 ⇒参考資料1 駐車場条例検討委員会における地域ルール制度見直し検討状況</li> </ul>	29
				18	立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>立地適正化計画に基づく駐車場適正化区域の設定により、地域の特性に応じて、駐車場の転用や配置を適正化</li> </ul>	30 地域特性に応じた立地適正化計画を定め、駐車場配置適正化区域を設定し、路外駐車場の整備や駐車場出入口の誘導など、コンパクトシティの実現に向けた駐車施策の実施
						<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車施設管理者の協力のもと車いす等の動線や誰もが利用しやすい駐車施設の整備が必要</li> </ul>	31 バリアフリーに配慮した動線の最適化や徹底した段差解消など、ユニバーサルデザインを考慮した施策の展開やインセンティブについて検討
				19	バリアフリーの先進事例・検討状況と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>健常者が車いすマーク区画を利用し、真に必要なとする利用者が利用できない状況を防止することが必要</li> </ul>	32 バリアフリーに対応した駐車マスの利用について、利用証発行等による適正な運用
						<ul style="list-style-type: none"> <li>道路交通法上車両として認められていないシニアカーなど、今後の普及が見込まれている高齢者利用を想定したモビリティへの対応</li> </ul>	33 シニアカーに対応した駐車スペースの確保、高齢者利用を想定したモビリティに対する駐車施策の実施
20	【参考】多様転用に係る駐車マスの現状			—	34 自動車駐車場の他のモビリティの駐車場への転用時の懸念事項を紹介		
21	【参考】東京都総合設計制度における公開空地の利用について			—	35 都市開発諸制度による公開空地の利用について紹介		

今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討（案） 一覧表

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カブルなまちづくりを実現
- ◆ 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

NO.	主な視点	項目 (資料ページ)	状況や課題	対応策（イメージ）	
④	長期的	22	<p>駐車場における急速充電設備の設置について、さらなる拡充が必要 都内の水素ステーションの整備等の取組も合わせた、環境負荷低減に向けた取組が必要</p>	36	整備に係る支援制度の拡充や急速充電に対応した駐車場増のメリットを検討し、充電施設（付帯施設）のさらなる設置促進へ向けた施策を展開
		23	<p>環境負荷の少ない駐車 施策の推進</p> <p>・都心部の交通量減少に伴う渋滞緩和・違法駐車抑制、環境改善が期待されるパーク &amp; ライドの普及が必要</p>	37	地域特性に応じたパークアンドライドの導入やフリッジ駐車場の配置及び地域内へのモビリティの確保
		24	<p>災害対策等に 寄与する 駐車場の 実例紹介と課題</p> <p>・ショッピングセンター等との災害時に係る協定を締結するなど、駐車場利用に向けた 駐車施策の展開</p> <p>・避難場所としての活用へ向け、防災用品などの備蓄が必要</p>	38	区市町村とショッピングセンター等との協定締結促進や防災訓練の実施等を通じた周知
				39	<p>防災備蓄倉庫の整備等※1、避難場所としての機能を強化</p> <p>※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とされている。</p>
⑤	長期的	25	<p>駐車場機能の 高度化</p> <p>・他のモビリティと比べ、駐車場のデータ共有がなされておらず、DX化の成熟度は 低く、取組主体が不透明である。</p> <p>・オンライン予約・決済の高度化により、他の交通機関の連携や駐車場の料金変動による 需給調整が期待される。</p>	40	様々な管理主体が提供する満空情報等を共有し、最適な駐車場を推薦するとともに歩行者との 錯綜を避けた駐車場への誘導の実現
				41	オンライン予約・決済により、他の交通機関との連携（MaaS）や障がい者等区画の予約による 不正利用排除、ロック板等の削減による利用しやすい駐車場の実現
				42	リアルタイムな料金変動により、駐車場の需給に即時対応
		26	<p>自動運転・ MaaS・ シェアリン グサービス が普及した 時代におけ る交通結節 点の将来像</p> <p>・ICT技術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となるなど、 新たな空間が創出</p> <p>・駅前広場において、多様なモビリティが走行</p>	43	ICT技術等の活用により、駅前広場からタクシー待機場等が不要となり、創出された空間を活用 することで、憩い・集い・滞在空間を創出、新たなモビリティやシェアリングのポートの整備 により、モビリティハブとして活用
				44	障害者用乗降スペースや荷さばきスペースなど、用途に応じた専用のスペースを確保
		27	<p>自動バレー パーキング 方式</p> <p>・自動運転の小型化・ドア開閉不要などによる駐車マスの減少や駐車施設の無人化により、 新たな空間が創出</p> <p>・自動バレーパーキング方式の導入可能な隔地駐車場の確保が必要</p>	45	自動運転の小型化・ドア開閉不要などにより生じた空間について荷さばきやカーシェアリング スペース等として、活用
				46	稼働率の低い自動車駐車場の有効活用や公共・民間の住宅団地等の施設の複合的な活用について 検討
		28	<p>ショットガン 方式</p> <p>・ショットガン方式の導入可能な隔地駐車場の確保が必要</p> <p>・隔地駐車場から自動運転寄り付き施設までの交通環境に配慮した運用が必要</p>	47	稼働率の低い自動車駐車場の有効活用や公共・民間の住宅団地等の施設の複合的な活用について 検討
				48	自動運転車の寄り付き施設における乗降スペースの確保するとともに、ICT技術等を活用した車両の 流入制御を行う通信システムの構築
		29	<p>自治体にお ける先進的 な取組紹介</p> <p>・MaaSと小型モビリティを活用したシェアリングサービスの展開</p>	49	乗り捨てが可能となるよう、小型モビリティの一時駐車スペースを有したシェアリングステーションの 配置による、利便性向上
				50	駅周辺等、乗り換え利便性の高い位置に駐車スペースを確保するなど、MaaSと小型モビリティ を活用したシェアリングサービスの展開
				51	新たなモビリティの公道走行や駐車スペースの利用等、法制度の改正について検討
30	<p>新たなモ ビリティ に対応した 駐車施設</p> <p>・モビリティは、小型化・電動化・自動化傾向にあり、短期的な普及が想定</p> <p>・既存の車両とは異なる特性を持つ新たなモビリティの位置づけを明確にするるとともに、 受け入れる駐車環境を検討</p>	52	新たなモビリティの公道走行や駐車スペースの利用等、法制度の改正について検討		
		53	新たなモビリティによる駐車マスの小型化に対応した、駐車スペースの合理化		
31	【参考】	—	超小型モビリティの必要駐車マスの大きさを紹介		
32	【参考】	—	新たなモビリティの走行場所を紹介		

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討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）

#### 参考2-①-1-1 歩行者空間創出へ向けた現状の取組

- ▶ まちなかウォークアブル推進事業を用いた駐車場出入口の設置制限や歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を活用した道路空間の再編など、歩行者空間の創出へ向けた施策の連携した取組を実施

#### ■歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の取組事例① ※令和3年2月指定

##### <姫路市 姫路市道幹第1号線（通称：大手前通り）>

- 駐車車両や荷さばき車両が路側帯や歩道上に数台程度発生  
※周辺は公営含め、駐車場が充実

##### <荷さばき対策>

- 沿道地権者へ荷さばきルートの変更を要請
- 違反車両に対する啓発を実施

##### <駐車場出入口>

- 裏通り等への車両出入口設置を指導

##### <路上駐輪対策>

- 自転車放置禁止区域の設定

##### <対応策>

- 地元等と連携し、現取組（荷さばき対策・駐車場出入口・路上駐輪対策等）を継続的に実施
- 車両に対する継続的な啓発活動を実施



出典：国土交通省資料に加筆



整備前

出典：日経BP



整備後

出典：日経BP

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討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）

#### 参考2-①-1-2 歩行者空間創出へ向けた現状の取組

- ▶ まちなかウォークアブル推進事業を用いた駅前広場の再編・拡充や歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を活用したパークレットの設置など、歩行者空間の創出へ向けた施策の連携した取組を実施

#### ■歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の取組事例②

##### <神戸市 市道三宮中央通り>

- 施策実施前において、路上駐車や荷さばき車両の駐車は発生  
※周辺には市道路公社が運営する地下駐車場や公営駐車場あり

##### <荷さばき対策>

- 施策実施前や社会実験時に駐停車車両調査を実施し、一部停車帯に駐停車スペースを確保

##### <駐車場出入口>

- 既存の協定（三宮中央通り景観形成市民協定）において、沿道への出入口設置を規制

##### <自動車需給のコントロール>

- 都心部である三宮の再整備においては、通過交通の削減や歩道拡幅、公共交通利用促進を図り、あわせて駐車場も確保方針



出典：国土交通省資料に加筆



取組状況

出典：国土交通省

##### <対応策>

- 地元等と連携し、現取組（荷さばき対策・駐車場出入口等）を継続的に実施
- 自動車需給量を考慮した、駐車場台数を検証

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討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）

#### 参考2-①-2 西新宿エリアにおけるまちづくり検討と課題

- ▶ 新宿駅周辺地域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しているため、駐車対策や路上駐車に対する施策が必要

#### <西新宿の現況>

- 駐車場の出入口が多く、複数車線を有する道路において、貨物車、観光バスの路上駐車が数多く存在
- 現状の駐車需要に対して駐車場供給量は充足しており、特に超高層ビルに附置された大規模な駐車場の利用率は低い。
- 路上駐車をしている貨物車のうち、荷さばきを目的として駐車している車両は全体の2割以下で、路上駐車の多くは待機車両
- 観光バスは主に「免税店前で降車→都庁周辺で待機→再び免税店前で乗車」の動き

#### <対応策>

- 道路空間の再配分による車線の削減や当該地への不適切駐車車両に対する交通管理者と連携した路上駐車対策の推進（歩行者や自転車、新たなモビリティ（電動キックボードや自動運転車等）の走行空間の創出）
- 満空情報や駐車場への経路など、きめ細かい駐車場情報の提供による既存駐車施設への誘導
- 駐車場予約システムの導入や利用ピークの平準化等、路上駐車の削減へ向けた既存駐車施設の効率的な運用について検討
- 民間開発に合わせた観光バス用駐車マスの整備や都庁舎駐車場や低未利用地等を活用した、様々なモビリティに対応した駐車スペース・乗降場の確保について検討

#### ■道路及び公開空地等の一体的な活用イメージ



#### ■路上駐車の状況



貨物車の駐車状況(4号街路)



一般車の駐車状況(3号街路)

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討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）

#### 参考2-①-3 池袋エリアにおけるまちづくり検討と課題

➤ にぎわい拠点をつなぐ主要な道路の車両通行規制を実施し、歩行者空間を創出する取組を実施

#### <取組概要>

- 2020年10月より、土曜・日曜、休日の歩行者が多く通行する時間帯（12時から19時まで）に、南北区道の車両通行規制を実施

- 設置した共同荷さばきスペース（1箇所）の利用は1日2台のみであった日があるなど、利用率は低かったものの、沿道のパーキングメータの利用率は高い
- 通行規制に伴い、（大きな影響はなかったものの）周辺道路で一部交通量が増加し、一部車両が規制区域内に流入
- 歩行者空間を創出したいエリア内に駐車場が存在

#### <対応策>

- 需要に応じた共同荷さばきスペースの複数配置や集約駐車場の適正配置
- 適正な交通規制の徹底など、地域の交通ネットワークを考慮した施策の展開
- 交通規制のかからない時間帯（夜間含む）での荷さばきを推奨するなど、徹底したタイムシェアや既存駐車場等の有効活用に向けた施策の検討



通行規制前



通行規制中



交通規制及び共同荷さばき設置による取組例

出典：豊島区資料に加筆



## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討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）

#### 参考2-①-4 町田駅周辺におけるまちづくり検討と課題

- ▶ 慢性的な交通渋滞、一時預かり駐車場の散在、歩行者用規制道路により附置義務を生じる建築物の駐車場が設置できない等の課題から、隔地に集約駐車場を整備し、歩行者空間を創出

#### <町田市の取組>

- 休日における一部駐車場での満車状態の継続
- 入庫待ち行列が発生、路上駐車による歩行者の安全な通行に障害
- 商店街の歩行者用規制道路により、附置義務を生じる建物も駐車場の出入口を設置できない

- 町田市、中小機構、地元事業者等にて出資し、駐車場公社を設立
- 附置義務駐車場を隔地について、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を抑制するため、商業空間の外縁部に駐車場を新たに整備
- 自販機業者、商店街等への荷さばき場として、運送会社や納品業者等へ契約貸出

#### 【参考】

- 地元商店会からの要望を受け、共同荷さばき場を設置

#### <対応策>

- 隔地駐車場へ駐車スペースを集約化し、中心市街地への車両進入を抑制する等、歩行者空間創出へ向けた施策の実施

注) ぽっぽ町田第2パーキングは、2020年5月10日をもって営業を終了



位置図



取組前



取組後

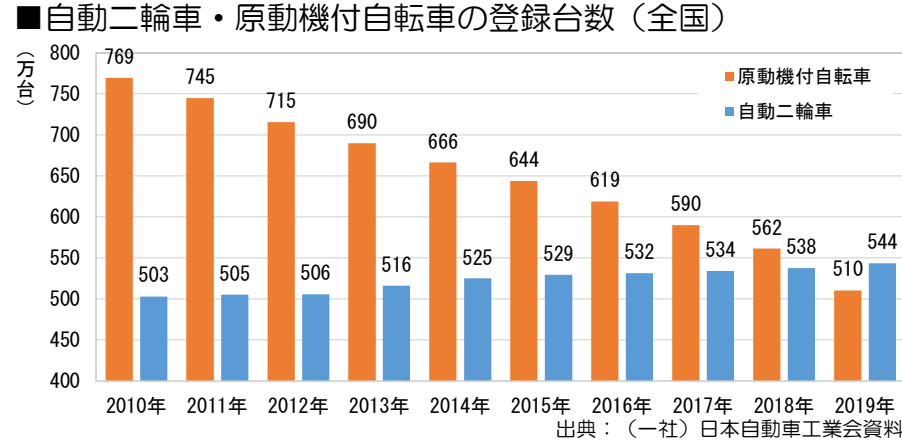
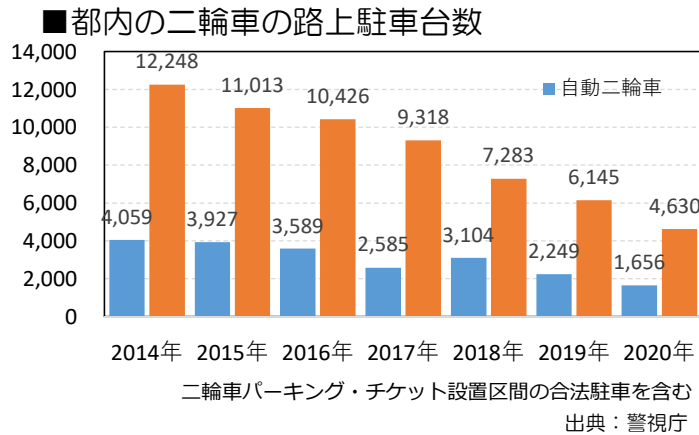
出典：国土交通省「第29回全国駐車場政策担当者会議」

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

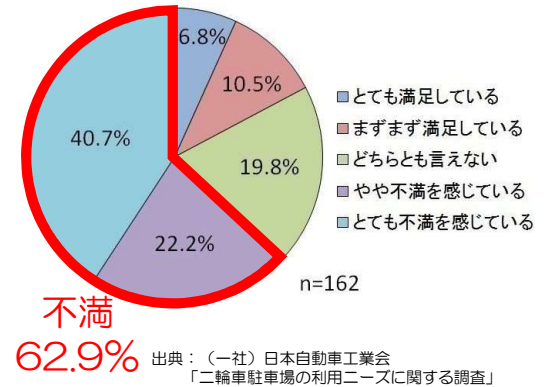
### 検討① 人中心のまちづくりと連携した駐車対策（あらゆるモビリティを対象に）

#### 参考2-①-5 自動二輪車・原動機付自転車の路上駐車の現状と課題

- 自動二輪車・原動機付自転車の放置台数は減少の傾向にあるが、一定量の放置車両は依然として発生
- 都内の自動二輪車・原動機付自転車ユーザーの約6割が駐車場箇所数に対し不満
- 保有台数は原動機付自転車が減少しているのに対し、自動二輪車は増加傾向



#### ■ 都内の駐車場箇所数への満足感



#### <対応策>

- 路外では稼働率の低い自動車駐車場や低未利用地、路上ではカーブサイド等の道路上の有閑スペースを利用した、自動二輪車・原動付自転車の駐車スペースの確保
- 民間開発等の際に、自動車・自転車と同時に、需要が高まりつつある地域の自動二輪車の駐車施設を整備
- 区市が必要に応じて、地域ニーズに応じた自動二輪車の附置の条例化について検討・対応

#### ■ 事例



四輪車枠に自動二輪車を受け入れた例



道路上の有閑スペースの活用例

出典：警視庁

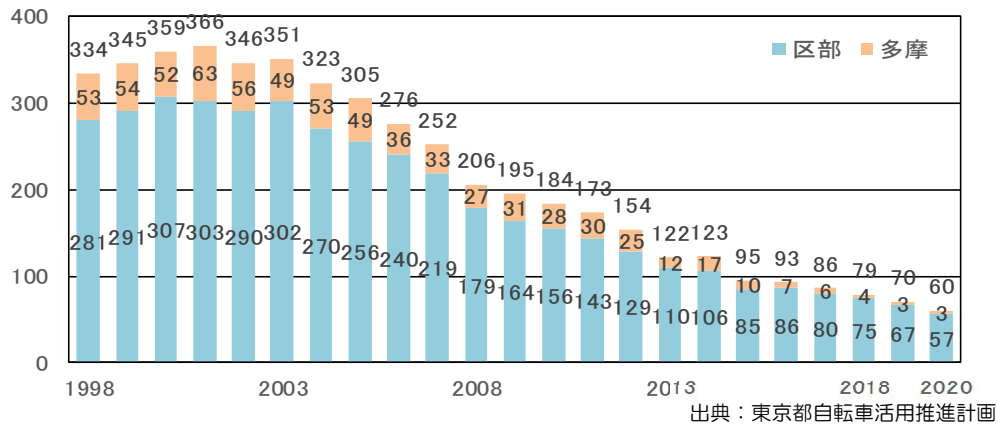
## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討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）

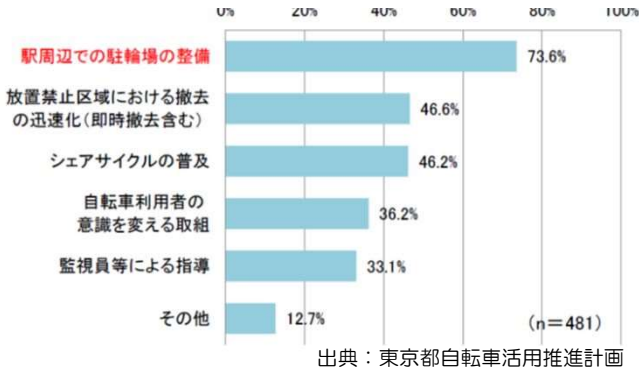
#### 参考2-①-6 自転車の路上駐車の現状と課題

- 放置自転車の多い駅は60駅あり、駅前における有効な駐輪場整備の検討が必要
- 駅周辺での駐輪場の整備に対する要望が多く、自転車利用者のニーズに合った立地の駐車場の空きスペース活用の検討が必要
- 近年ニーズの高まっている自転車シェアリングのMaaSの普及へ向けた更なる普及に向けた取組が必要

■ 放置台数が100台以上ある駅数の推移  
(駅数)



■ 放置自転車を減少させるための有効な取組



■ サイクルポートの設置



出典：東京都自転車活用推進計画

■ 自転車販売の動向（前年同月比）



### <対応策>

- 稼働率の低い自動車駐車場や道路上の有閑スペース、駅周辺の未利用地や公有地、鉄道高架化に伴う高架スペースの活用による駐輪場の整備
- 交通結節点などの交通利便性の高い場所へサイクルポートの設置へ向け、民間開発に合わせた整備の促進など、MaaSの推進を考慮した施策の展開

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討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）

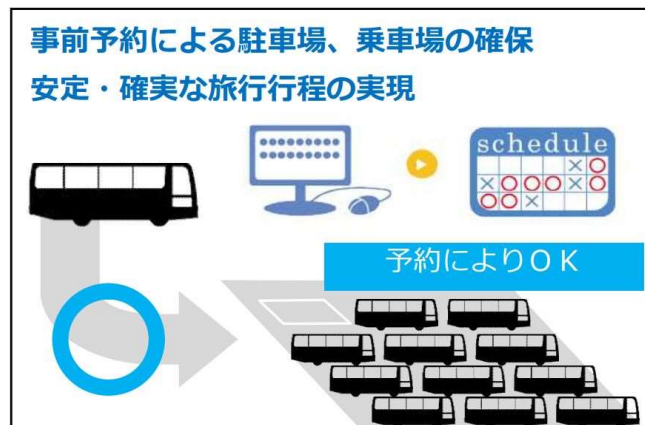
#### 参考2-①-7 観光バス、荷さばき貨物車、工事車両の路上駐車の現状と課題

- 目的施設前での乗降による路上駐停車やその周辺における待機等による路上駐車の発生
- 共同荷さばきの有効かつ更なる活用へ向けた施策の展開が必要
- 荷さばき車両による交通混雑や歩行者動線の分断
- 大規模工事等の周辺における工事車両の待機等による交通渋滞の発生

#### ■ 駐車場予約システム導入（浅草地区）

#### ■ 共同荷さばき駐車スペースの例（渋谷区）

#### ■ 施工者が現場周辺を借り上げ、工事車両専用駐車ヤード確保した例



出典：台東区「台東区観光バス対策基本計画」



出典：渋谷区



出典：建設通信新聞

#### <対応策>

- 駐車場予約システムの導入エリア拡充や利用ピークの平準化等、路上駐車の削減へ向けた既存駐車施設の効率的な運用
- 需要に応じた共同荷さばき駐車スペースの整備や稼働率の低い自動車駐車場等を利用した、荷さばき駐車スペースの確保など、貨物集配の合理化
- 工程管理の適正化・詳細工程の共有の徹底や建設事業者の協力による工事車両専用駐車ヤードなど、効果的な工事車両対策について検討

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討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）

#### 参考2-②-1 カーブサイド（道路空間の路肩側）の利用

- 共同荷さばきスペースや乗降空間の創出へ向け、柔軟なカーブサイドの活用が可能となるよう、フレックスゾーンを整備
- 時間帯により、乗降、荷さばき、パークレットなどの様々な需要に対応
- （カーブサイドの整備により）想定しない路上駐車を誘発する可能性

#### <カーブサイドの利用>

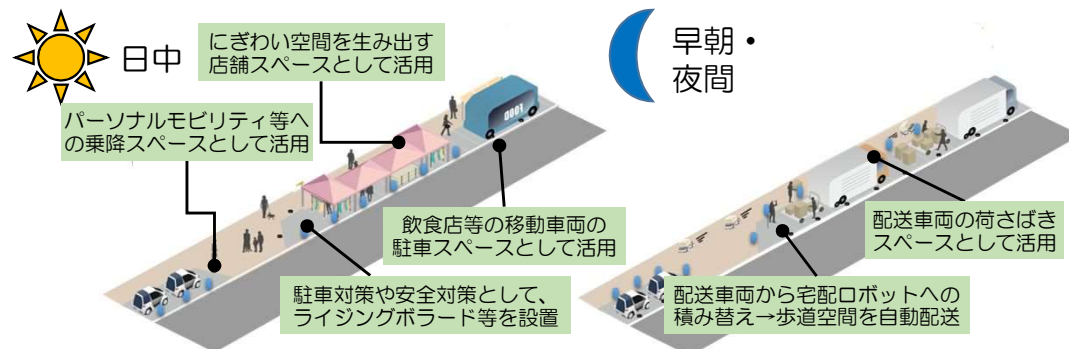
- 無秩序な路上駐車による渋滞の発生、路上駐車をせざるを得ないニーズに対応できない
- 荷さばき目的のカーブサイドの利用の柔軟性が低い

- ハード施策としてフレックスゾーンを整備
- ソフト施策として時間的制限を設けることで、時間帯により、乗降、荷さばき、パークレットなどの様々な利用が可能となる
- ハード対策とソフト対策を組み合わせることで、柔軟にカーブサイドを有効活用

#### <対応策>

- 沿道の需要や周辺の状況を踏まえ、有効性や利便性、安全性を考慮したカーブサイドの設置
- 幅員や交通状況を勘案し、時間帯によりスペースの活用目的を分類するなど、交通管理者と連携した利活用について検討

#### ■カーブサイドの活用イメージ



出典：第5回自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会（東京都）

#### ■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 13

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討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）

#### 参考2-②-2 ハード、ソフト施策事例①

- 駅から離れた商業施設駐車場を待機場所・乗降場所として活用し、駅周辺の路上駐停車を抑制
- 地域の事情に応じた駐車ルールを構築し、整除化

#### <離れた既存駐車場を待機場所として活用（ソフト）>

##### ■朝の見送りパターン

- ・駅から離れた駐車場にて乗降



##### ■夜のお迎えパターン

- ・駅から離れた駐車場にて、待機



出典：相模原市

#### <地域まちづくりルールによる駐車施設設置制限（ソフト）>

- ・1階部分の駐車場・駐輪場・車路の設置禁止
- ・地域組織が域外に共同集配送所を設け、集配送車両の減少を図る
- ・通りでの荷さばきは原則禁止し、やむを得ない場合は短時間で行う
- ・従業員用の駐車スペースは店舗が周辺の駐車場の確保



神奈川県横浜市元町通り

出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）

#### <対応策>

- マイカー送迎に対する駅付近での路上駐停車抑制が図られ、駅前広場の容量向上
- 地域まちづくりルール等、地域特性に応じたソフト対策の実施による駐車対策の実施

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討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）

#### 参考2-②-3 ハード、ソフト施策事例②

➤ 地域の駐車問題に応じて、駐車場の分散化へ向けたハード、ソフト施策の組合せた駐車対策が必要である。

#### < 駐車場満空情報等の提供 >

- DX化を見据え、リアルタイムな満空情報の取得方法、満空・料金情報の提供方法について検討が必要

#### (例) アーバンライフ立川の例



#### (例) 駐車場混雑状況Web公表

羽田空港に5つある駐車場の混雑状況（待ち状況）の公表



出典：羽田空港

#### < 駐車料金施策による駐車場の分散化 >

- 需要が集中する時期に料金を高く設定することで利用抑制・駐車場の分散を図る
- 複数の駐車場を共通利用できるようにし、駐車場の利用の分散を図る

#### (例) 羽田空港での繁忙期料金

国際線再就航後の夏季、年末年始、GWの多客期料金を導入

区分	通常期料金	多客期料金 (GW・夏期・年末年始)
	24時間最大料金	1,530円
時間料金	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	

出典：羽田空港駐車場

#### (例) 共通駐車サービス券導入（高松市）

市内8商店街の提携公営駐車場を対象とした駐車料金割引共通サービス



出典：高松市立駐車場等管理共同企業体

#### < 対応策 >

- 路側表示機での情報提供に限らず、オンラインでの満空情報の提供による既存駐車場施設への誘導とうろつき交通の抑制
- 需給量に応じた駐車料金の設定による駐車場利用の分散化

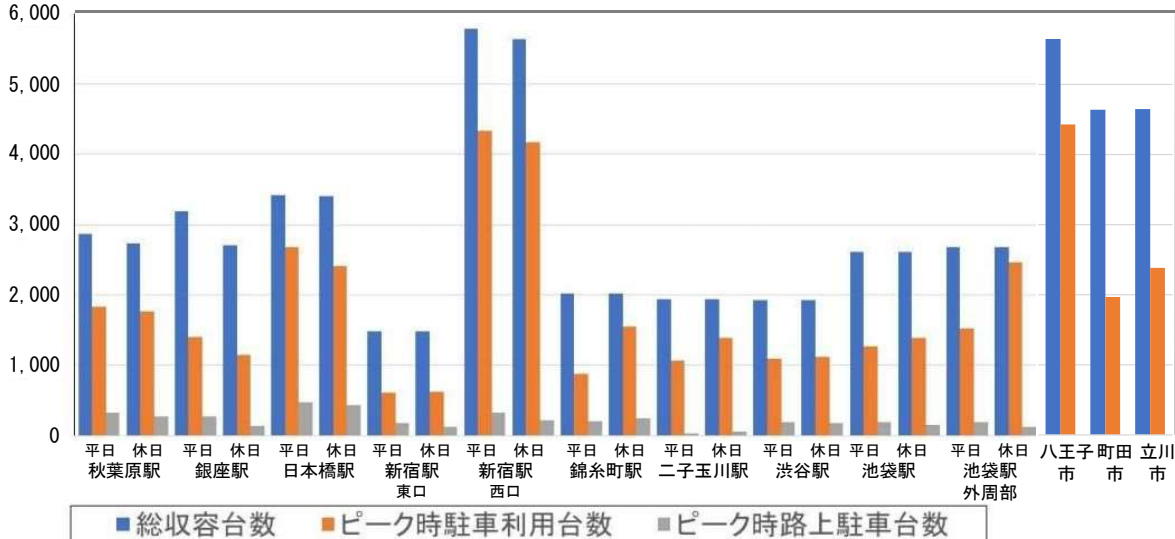
## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討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）

#### 参考2-③-1 現状の駐車場利用状況データからみる現状と課題

- 都内における駐車場供給量は、需要量を上回る傾向である
- 路上駐車の原因として、駐車場に止めるほどの長時間でなかったことが最も多い
- 共同荷さばきスペースや乗降空間の創出が必要

#### ■ 都内における駐車場供給量とピーク時利用台数

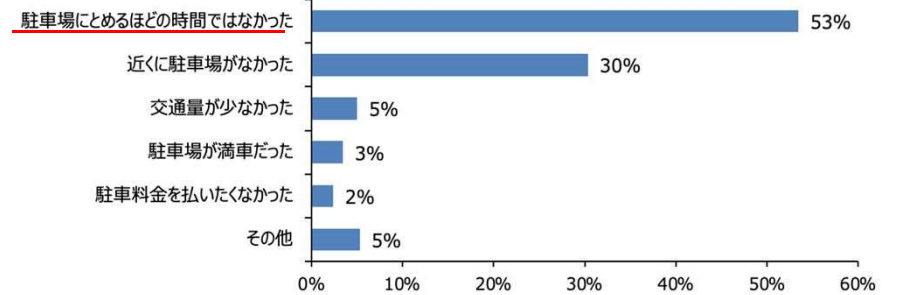


出典：23区（2017年）：第1回東京都駐車場条例検討委員会資料  
 八王子市（2016年）：八王子駅周辺の駐車場整備地区、八王子市HP  
 町田市（2013年）：町田駅周辺の駐車場整備地区、町田市HP  
 立川市（2013年）：立川市駐車場整備計画、立川市HP

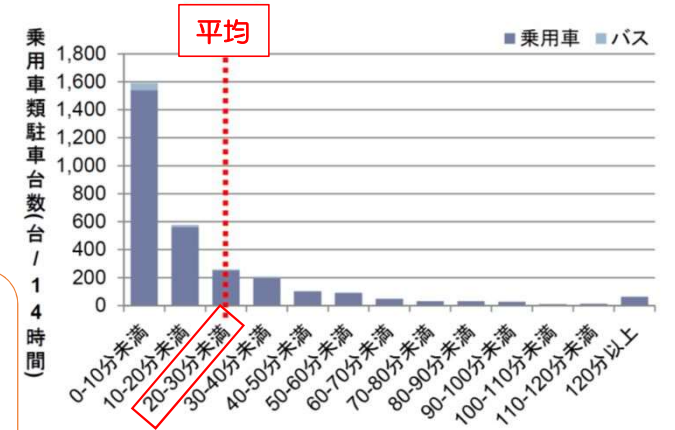
#### <対応策>

- ICT技術の活用により、満空情報や駐車場への経路等、きめ細かい駐車場情報の提供による既存駐車施設への誘導・駐車場情報の蓄積によるビックデータの活用方法について検討
- 交通管理者との連携による路上駐車対策の推進・きめ細かい駐車場情報の提供による既存駐車施設への誘導

#### ■ 路上駐車の原因



#### ■ 路上駐車時間（渋谷区）



駐車時間分布  
 出典：（一財）渋谷地区駐車対策協議会



## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討③ 社会経済状況の変化や地域特性に応じた柔軟な駐車対策の推進

#### 参考2-③-2 駐車場地域ルール

- 一般車向け駐車施設に余剰がある一方、荷さばき車両の路上駐車等、駐車需給のミスマッチが発生
- 附置義務駐車場の出入口の乱立による、車と歩行者の錯綜の危険や、店舗等まちの連続性を分断しにぎわいを阻害

#### ■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
- 立地適正化計画の駐車場配置適正化区域
- 都市再生整備計画の滞在快適性等向上区域



#### <対応策>

- 駐車場の地区マネジメント推進の取組の一つとして、区市による地域ルールの策定を促進
  - 附置義務台数の低減と合わせて、開発事業者等による地域の課題解決に資する取組(地域貢献)を促進
- ⇒参考資料1 駐車場条例検討委員会における地域ルール制度見直しの検討状況

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討③ 社会経済状況の変化や地域特性に応じた柔軟な駐車対策の推進

#### 参考2-③-3 立地適正化計画

▶ 立地適正化計画に基づく駐車場配置適正化区域の設定により、地域の特性に応じて、駐車場の転用や配置を適正化

#### <福井県福井市の取組>

- 空き店舗も目立っていた商店街において、民間コインパーキングを広場化
- 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

- 周囲の出店が増加するなど、まちのにぎわいを創出
- 転用後の駐車場利用率も、約7割を超えている

#### 【参考】

- 様々な意見に対し、複数の試験運用やアンケートを繰り返し行い関係者の定例会を実施するなど、徐々に事業規模を拡大
- 活動資金の確保に向け、クラウドファンディングを活用



出典：国土交通省都市局『駐車場の配置適正化と高質化への誘導について（平成29年10月）』

#### <対応策>

- 地域特性に応じた立地適正化計画を定め、駐車場配置適正化区域を設定し、路外駐車場の整備や駐車場出入口の誘導など、コンパクトシティの実現へ向けた駐車施策の実施

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討③ 社会経済状況の変化や地域特性に応じた柔軟な駐車対策の推進

#### 参考2-③-3 バリアフリーの先進事例・検討状況と課題

- 駐車施設管理者の協力のもと車いす等の動線や誰もが利用しやすい駐車施設の整備が必要
- 健常者が車いすマーク区画を利用し、真に必要とする利用者が利用できない状況を防止することが必要
- 道路交通法上車両として認められていないシニアカーなど、今後の普及が見込まれている高齢者利用を想定したモビリティへの対応

#### <駐車施設を円滑に利用可能な設備>

- 出入口付近に幅広区画が不要な歩行困難者用の区画の設置



出典：国土交通省総合政策局「パーキング・パーミット制度事例集」

#### 障がい者等区画へ屋根の設置



出典：国土交通省総合政策局「パーキング・パーミット制度事例集」

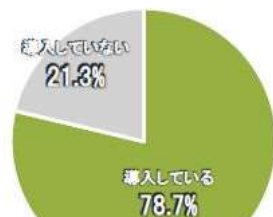
#### 低位置に投入口がある精算機



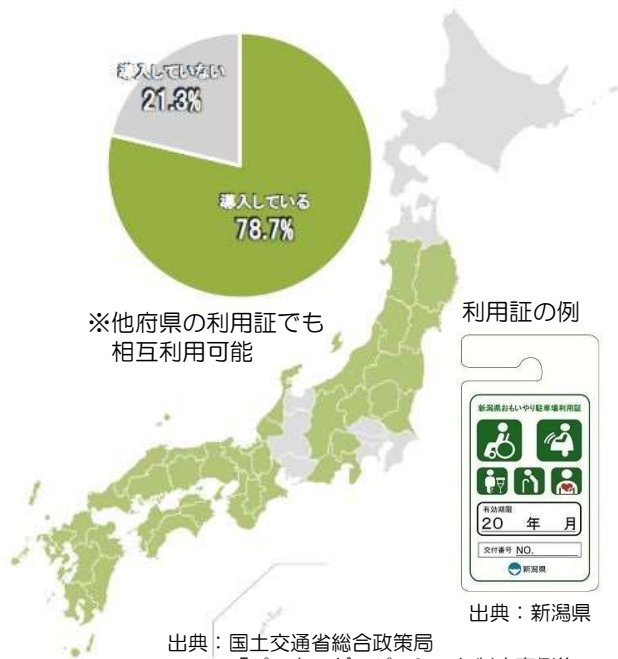
出典：アトレ恵比寿

#### <パーキングパーミット制度>

- 障害者等用駐車区画の適正利用に向けた制度
- 不正利用者への罰金や許可証の剥奪などの罰則規定が設けられている



※他府県の利用証でも相互利用可能



出典：国土交通省総合政策局「パーキング・パーミット制度事例集」

#### 利用証の例



出典：新潟県

#### <シニアカー（電動カート）、電動車いす>



出典：スズキ(株)



出典：WorldRobotec

#### <対応策>

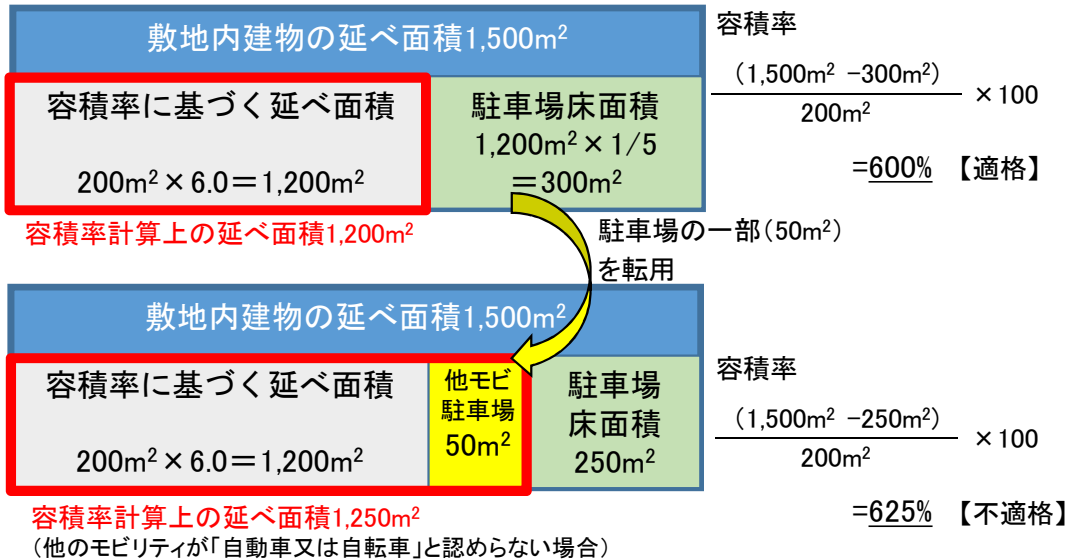
- バリアフリーに配慮した動線の最適化や徹底した段差解消など、ユニバーサルデザインを考慮した施策の展開やインセンティブについて検討
- バリアフリーに対応した駐車マスの利用について、利用証発行等による適正な運用
- シニアカーに対応した駐車スペースの確保、高齢者利用を想定したモビリティに対する駐車施策の実施

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 【参考】多様転用に係る駐車マスの現状

- 建築基準法施行令において、自動車車庫、その他の専ら自動車(自転車)の停留・駐車施設の床面積は、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

容積率600%の地域にある敷地面積200m<sup>2</sup>の建築物の場合



$$\text{容積率} = \frac{\text{延べ面積}}{\text{敷地面積}} \times 100$$

容積率は、「用途地域により定められる値」または「前面道路の幅による値」のいずれか小さい方を採用する。

#### 建築基準法施行令（抜粋）

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。）

（中略）

- 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 五分之一
- 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

#### 【問題点】

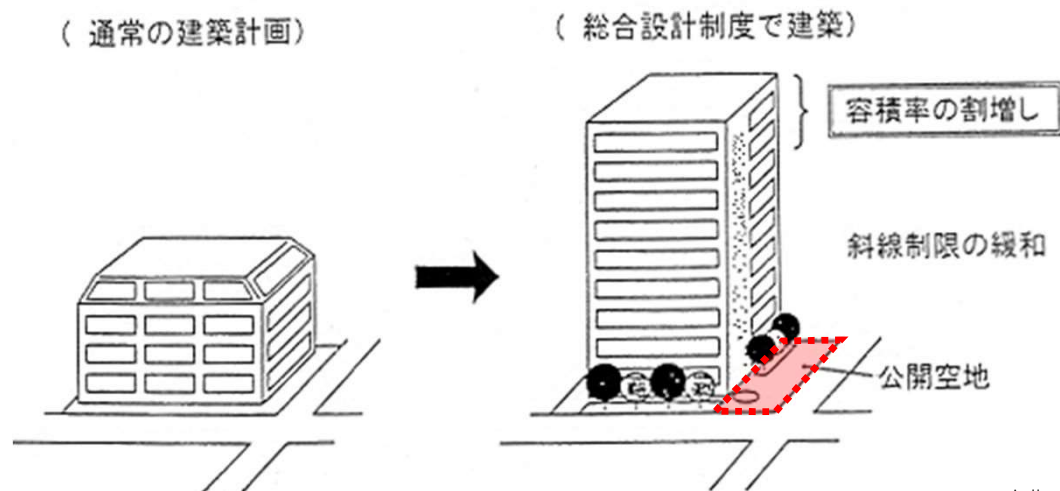
自動車駐車場の一部を他のモビリティの駐車場として転用した際に、建設基準法施行令の「自動車又は自転車」に当該モビリティが含まれないと判断された場合、敷地内建物の延べ面積から転用した分を減じることができず、容積率を超過する（不適格となる）恐れがある。  
→自動車や自転車以外のモビリティも「自動車又は自転車」に準ずるものとする整理（法整備）が求められる

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

【参考】都市開発諸制度における公開空地の利用について

➤ 都市開発諸制度による公開空地での設置は、シェアサイクルのポートに限り認められている

■都市開発諸制度における公開空地



出典：国土交通省

<公開空地におけるシェアサイクルのポート設置例>



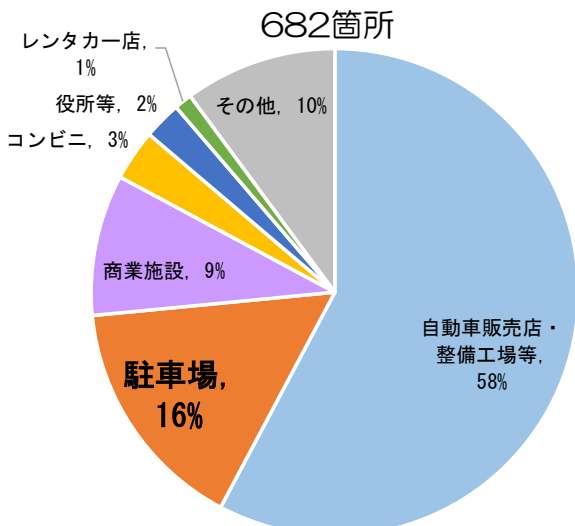
## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討④ CO<sub>2</sub>実質ゼロや防災・減災

#### 参考2-④-1-1 環境負荷の少ない駐車施策の推進①

- 駐車場における急速充電設備の設置について、さらなる拡充が必要
- 都内の水素ステーションの整備等の取組も合わせた、環境負荷低減に向けた取組が必要

#### ■都内の急速充電器の設置箇所（2021.9現在）



急速充電器設置例（舎人公園駐車場）



出典：CHAdeMO協議会「充電施設位置情報ファイル」（2021年9月10日）より集計

※急速充電設備の整備に当たり、充電料金だけで設置費用を回収することは困難（年約100万円のコスト負担）

#### ■都内の水素ステーション（※2019.11現在）

開所済： 14箇所  
整備中： 5箇所  
目標：150箇所（2030）



出典：東京都環境局資料に加筆

#### <対応策>

- 整備に係る支援制度の拡充や急速充電に対応した駐車場増のメリットを検討し、充電施設（付帯施設）のさらなる設置促進へ向けた施策を展開

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討④ CO<sub>2</sub>実質ゼロや防災・減災

#### 参考2-④-1-2 環境負荷の少ない駐車施策の推進②

➤ 都心部の交通量減少に伴う渋滞緩和・違法駐車抑制、環境改善が期待されるパーク&ライドの普及が必要

#### ■都内のパーク&ライドの取組み事例

(例) 交通ICパーク&ライド

・(株)パーク24にて、都内21地域で実施



ICカード利用に限る



出典：パーク24

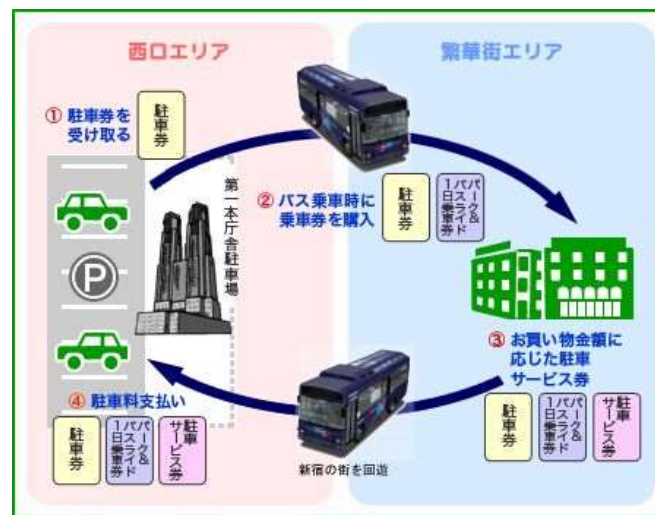
・都心外縁駅周辺での低廉な駐車料金の設定により、中心市街地への移動について、公共交通機関の利用を促進



京王線千歳烏山駅の例

(例) パーク&バスライド(新宿地区)

・東京都庁の駐車場と新宿駅周辺を循環する新宿WEバスを使って、西口・東口周辺の新宿エリアに出掛ける仕組み



出典：東京都環境局

#### <対応策>

地域特性に応じた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

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討④ CO<sub>2</sub>実質ゼロや防災・減災

#### 参考2-④-2 災害対策等に寄与する駐車場の実例紹介と課題

- ショッピングセンター等との災害時に係る協定を締結するなど、駐車場利用に向けた駐車施策の展開
- 避難場所としての活用へ向け、防災用品などの備蓄が必要

#### ■取組状況

- ・ 都は、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。
- ※避難所としての指定は、各区市町村と店舗間での調整のうえ、締結



#### 【参考】道の駅における防災機能

機能	<p>&lt;配置&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域実情を踏まえ、行政にて設定</li> </ul> <p>&lt;仕様&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一時避難所としての施設</li> <li>➤ ハード：耐震化、無停電設備、防災倉庫・トイレ</li> <li>➤ ソフト：災害協定、防災訓練、事業継続計画策定</li> </ul>
----	---



無停電設備（蓄電池・移動用発電機）



防災倉庫



防災トイレ

出典：国土交通省「道の駅」第3ステージ推進委員会」

#### <対応策>

- 区市町村とショッピングセンター等との協定締結促進や防災訓練の実施等を通じた周知
- 防災備蓄倉庫の整備等<sup>※1</sup>、避難場所としての機能を強化

※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よいものとされている。



## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討⑤ MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応

#### 参考2-⑤-1 駐車場のDX化・MaaSとの連携

- 駐車場のデータ共有がなされておらず、DX化へ向けたデータシステムの構築を図る
- 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

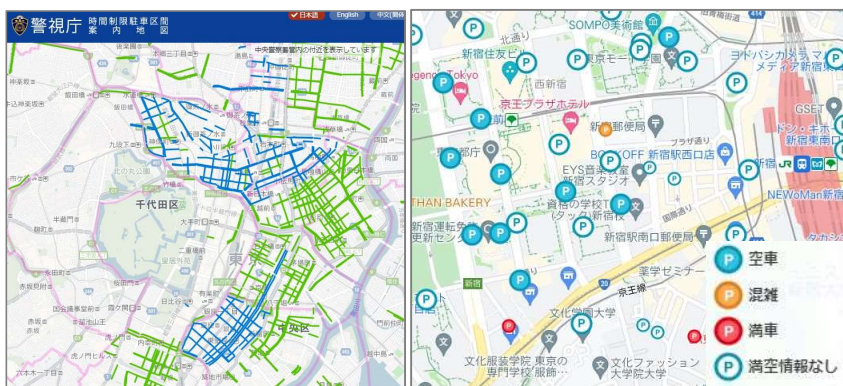
<フェーズ1>

推薦

誘導

<課題>

- 満空情報に対応していない駐車場が存在
- 満空情報のオープンデータ未対応



出典：警視庁「時間制限駐車区間案内地図」

出典：s-park

<対応策>

- 様々な管理主体が提供する満空情報等を共有し、最適な駐車場を推薦するとともに歩行者との錯綜を避けた駐車場への誘導の実現

<フェーズ2>

予約

決済

需給調整

<課題>

- オンライン予約が可能な駐車場も発現しているが、横断的な検索・予約ができない
- 精算機への投資が多いため、キャッシュレス決済への対応状況に事業者間で差がある



出典:akippa(株)



<課題>

- 駐車場の看板料金を記載するため、リアルタイムな料金の変動が反映できない

<対応策>

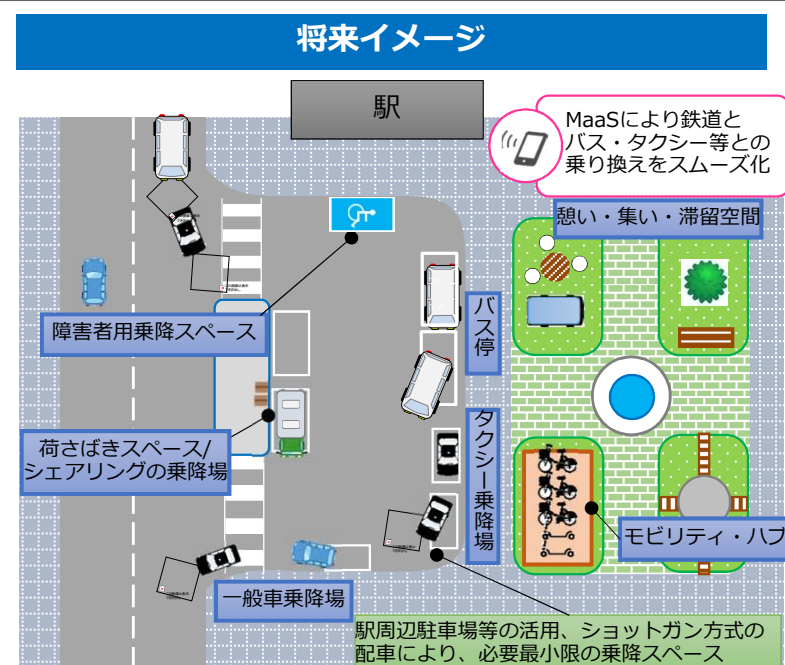
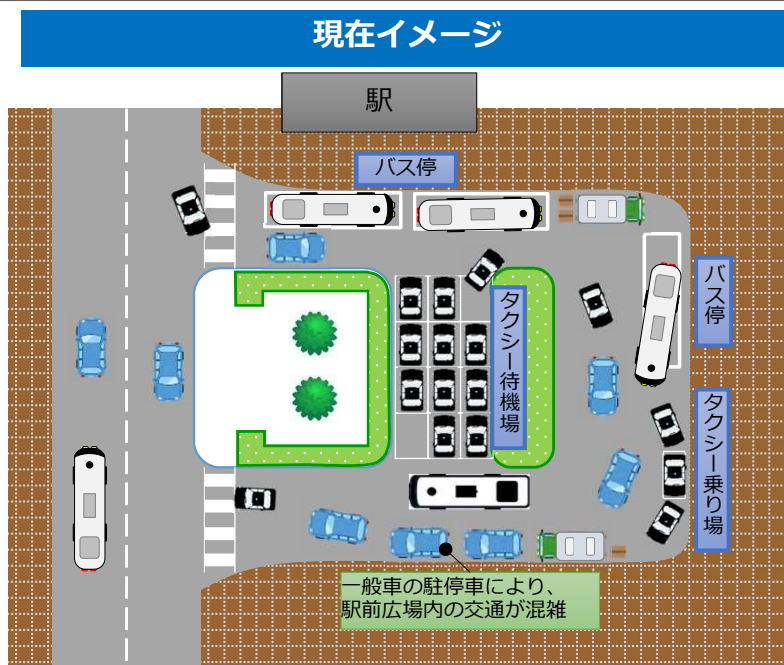
- オンライン予約・決済により、他の交通機関との連携（MaaS）や障がい者等区画の予約による不正利用排除、ロック板等の削減による利用しやすい駐車場の実現
- リアルタイムな料金変動により、駐車場の需給に即時対応

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討⑤ MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応

#### 参考2-⑤-2 自動運転・MaaS・シェアリングサービスが普及した時代における交通結節点の将来像

- 自動運転・シェアリングサービス等の今後の普及により、鉄道駅などの交通結節点における駐車環境のあり方が変化
- ICT技術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となるなど、新たな空間が創出
- 駅前広場において、多様なモビリティが走行



出典：第5回自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会（東京都）

#### <対応策>

- ICT技術等の活用により、駅前広場からタクシー待機場等が不要となり、創出された空間を活用することで、憩い・集い・滞在空間を創出、新たなモビリティやシェアリングのポートの整備により、モビリティハブとして活用
- 障害者用乗降スペースや荷さばきスペースなど、用途に応じた専用のスペースを確保

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討⑤ MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応

#### 参考2-⑤-3 自動バレーパーキング方式

- 場内を自動走行し駐車マスに自動駐車するバレーパーキングの導入
- 自動運転の小型化・ドア開閉不要などにより、駐車マスが縮小され、駐車可能台数が増加

#### <概要>

- モビリティは駐車場内を自動走行し、駐車マスに自動駐車

#### <想定される課題>

- 自動運転の小型化・ドア開閉不要などによる駐車マスの減少や駐車施設の無人化により、新たな空間が創出
- 自動バレーパーキング方式の導入可能な隔地駐車場の確保が必要

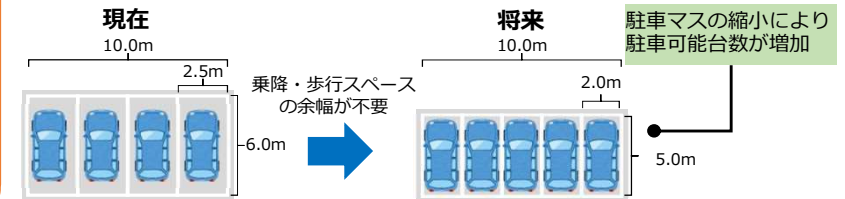
#### <対応策>

- 自動運転の小型化・ドア開閉不要などにより生じた空間について荷さばきやカーシェアリングスペース等として、活用
- 稼働率の低い自動車駐車場の有効活用や公共・民間の住宅団地等の施設の複合的な活用について検討

#### ■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



※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：第5回自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会（東京都）

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討⑤ MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応

#### 参考2-⑤-4 ショットガン方式

➤ 待機場所と乗降場所を離れた位置に設け、乗降場所の空き状況に応じて配車を実施

##### <概要>

- 待機場所と乗降場所を分離することで、乗客待ちのタクシーや観光バス等による交通渋滞の緩和を図る。
- 乗降のみのスペースを確保することで駐車場混雑や駐車場不足の解消が期待される。
- モビリティは駐車場内を自動走行し、駐車マスに自動駐車

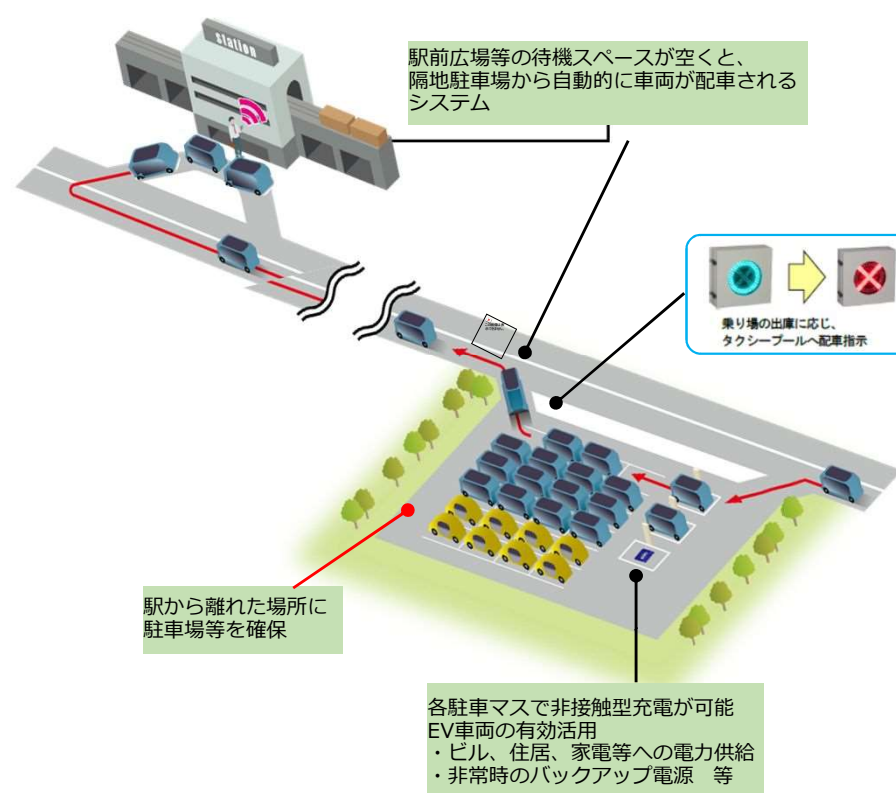
##### <想定される課題>

- ショットガン方式の導入可能な隔地駐車場の確保が必要
- 隔地駐車場から自動運転寄り付き施設までの交通環境に配慮した運用が必要

##### <対応策>

- 稼働率の低い自動車駐車場の有効活用や公共・民間の住宅団地等の施設の複合的な活用について検討
- 自動運転車の寄り付き施設における乗降スペースの確保するとともに、ICT技術等を活用した車両の流入制御を行う通信システムの構築

##### ■ショットガン方式イメージ



## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討⑤ MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応

#### 参考2-⑤-5 自治体における先進的な取組紹介（横浜市）

##### ▶ 小型モビリティを活用したシェアリングサービスの展開

###### <取組状況>

- 民間事業者と共同で、実証実験を実施
- 横浜市市街地環境設計制度※により、車両貸し借りを公開空地にて実施
- 認定制度の導入により、新たなモビリティによる公道走行を実施

※敷地内に歩道や広場（公開空地）を設けるなど、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

###### <対応策>

- 乗り捨てが可能となるよう、小型モビリティの一時駐車スペースを有したシェアリングステーションの配置による、利便性向上
- 駅周辺等、乗り換え利便性の高い位置に駐車スペースを確保するなど、MaaSと小型モビリティを活用したシェアリングサービスの展開
- 新たなモビリティの公道走行や駐車スペースの利用等、法制度の改正について検討

※新たなモビリティの公道走行に係る法改正が前提となる



横浜市における実証実験

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 検討⑤ MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応

#### 参考2-⑤-6 新たなモビリティに対応した駐車施設

※ 超小型モビリティの必要駐車マスの大きさは次ページ

- モビリティは、小型化・電動化・自動化傾向にあり、短期的な普及が想定
- 既存の車両とは異なる特性を持つ新たなモビリティの位置づけを明確にするとともに、受け入れる駐車環境を検討

- 歩行者と既存車両を補完するパーソナルモビリティ（小型モビリティ、電動キックボード、シニアカー、電動車いす）が現れ、短期的に普及が想定される。
- 自動運転によるサービス提供するモビリティなどが長期的には普及が想定される。

#### <対応策>

- 新たなモビリティのシェアリングに対応した乗降スペースの確保等について検討
- 新たなモビリティや自動運転の普及による駐車マスの小型化に対応した、駐車スペースの合理化

※電動キックボードは道路交通法上「原動機付自転車」に区分され、原付免許やヘルメットなどが必要である。

※自動配送ロボットは、同法上「自動車」または「原動機付自転車」に区分され、公道走行時には道路使用許可や保安基準緩和を受ける必要があるなど、新たなモビリティの公道走行に係る法改正が必要

#### ■普及が想定されるモビリティ

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

出典：第5回自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会（東京都）

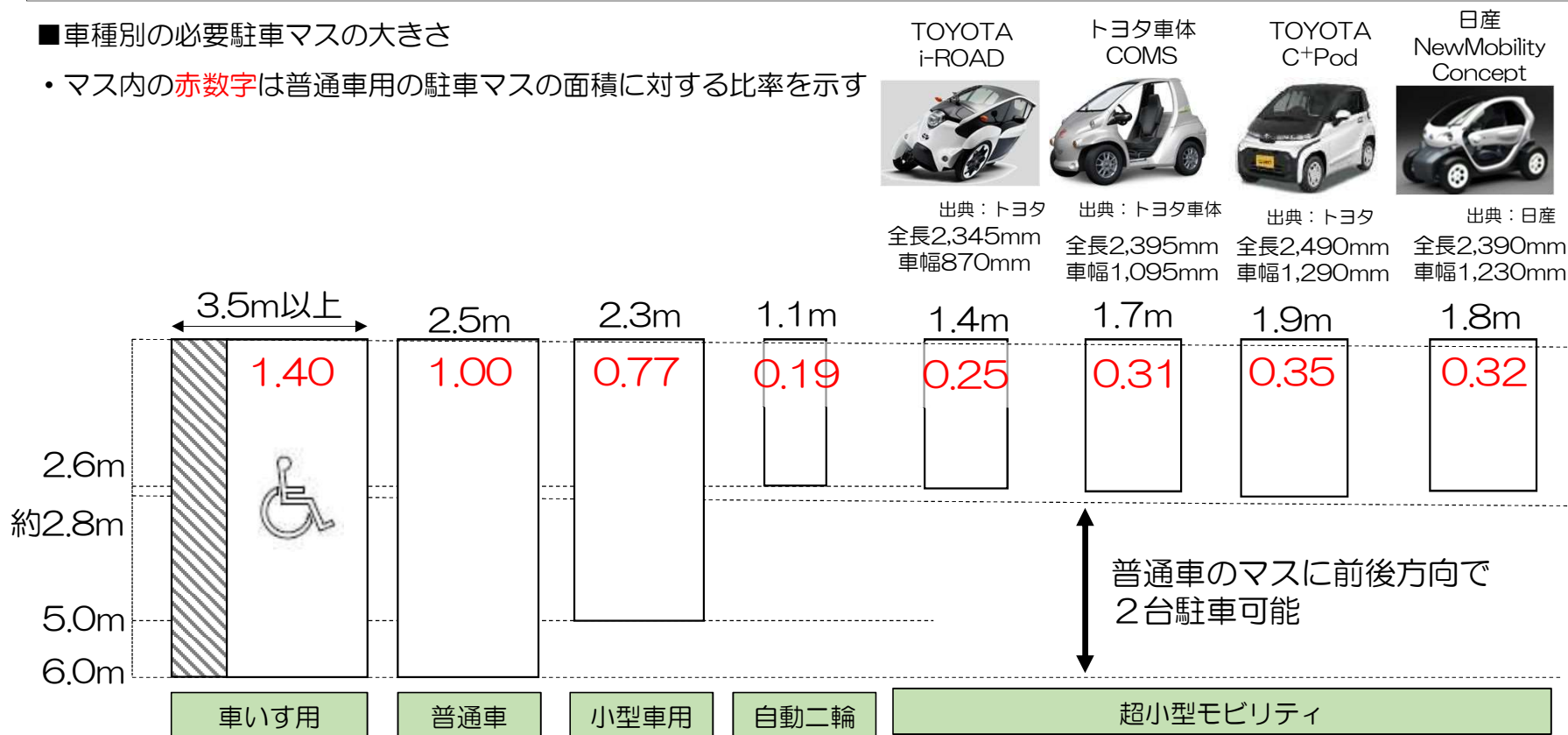
## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 【参考】超小型モビリティの必要駐車マスの大きさ

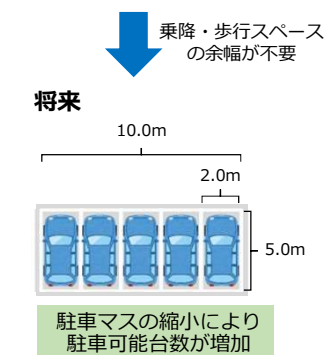
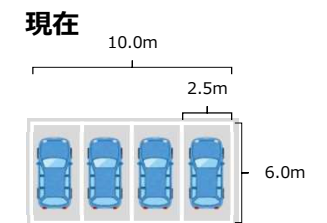
- 国土交通省の調査では、車両幅に600mmを加えた大きさ、車両長に300mmを加えた大きさが適切とされている
- 車両寸法に基準がないため、車種により必要な駐車マスの大きさが異なる

### ■車種別の必要駐車マスの大きさ

- ・マス内の赤数字は普通車用の駐車マスの面積に対する比率を示す



### ■駐車マスの縮小化のイメージ



※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「第5回自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会」

出典：普通車・小型車：国土交通省「駐車場設計・施行指針」、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」を基に作成

## 参考資料2 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

### 【参考】新たなモビリティの走行場所

- 警察庁では、新たなモビリティの走行場所について、検討中であり、一部規制の特例措置を実施
- 一定の大きさ以下の電動モビリティを最高速度に応じて車両区分を3類型に分類し、通行方法等に係る基準等について検討

#### ① 歩道通行車(～6km/h程度)

- ・ 電動車椅子相当の大きさ
- ・ 歩道・路側帯(歩行者扱い)
- ・ 立ち乗り・座り乗りで区別しない
- ・ 無人自律走行するものは、別途、安全性を担保



#### ② 小型低速車 (～15km/h)

- ・ 普通自転車相当の大きさ
  - ・ 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道、路側帯
- ※ 歩道は認めない



#### ③ 既存の原動機付自転車等 (15km/h～)

- ・ 車道のみ
- ・ 免許やヘルメット等のルールは維持



出典：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 中間報告書概要（新たな交通ルールと今後の主な検討課題）（警察庁）