

資料3 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

3. 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

3-1-1 目指すべき将来像

➤ 今後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想定

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

ゼロエミッション東京

2050年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、再エネやグリーン水素の活用など、あらゆる手段を用いて具体的な取組を推進



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



DXの推進

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



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靱で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）



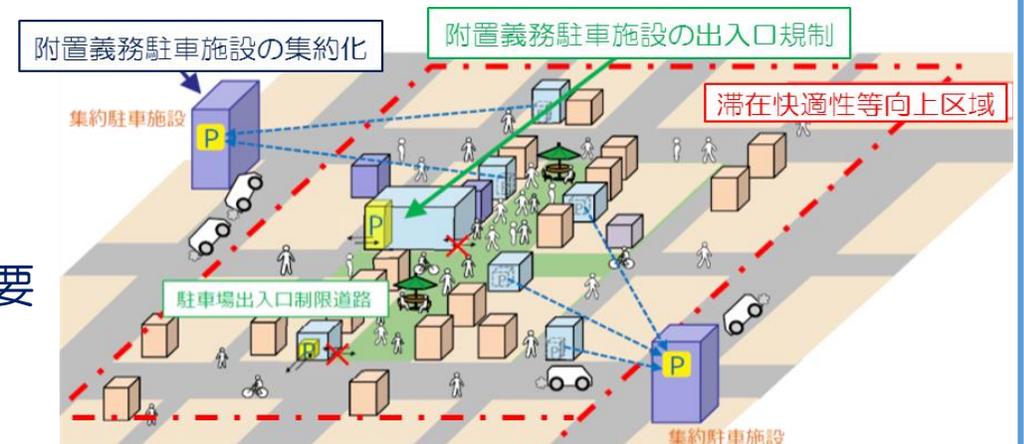
3. 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

3-1-2 検討の方向性【前回までのおさらい】

- 目指すべき将来像の実現に向けて、以下の5点を重点的に検討
- 目標年次は2040年代とするが、概ね10年後（2030年頃）も含め段階的に設定

検討の方向性

- ① 人中心のまちづくりを推進する多様な施策と連携し、あらゆるモビリティを包含した、駐車場の地区マネジメントを推進
- 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）が必要
- ③ 地域特性に応じた関係法令等の柔軟な対応が必要
（駐車場条例（附置義務、地域ルール）、まちなかウォークابل、ほこみち、立地適正化計画等）
- ④ CO₂実質ゼロや防災・減災に貢献する駐車対策の推進が必要
- ⑤ MaaS、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応した駐車施設のあり方を検討



出典：国土交通省資料

3. 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）

①-1-3 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

<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

※令和3年2月指定



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

3. 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）

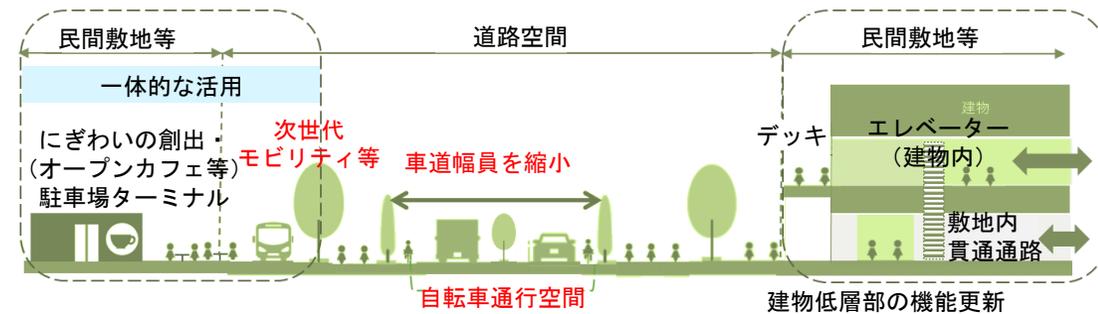
①-4 西新宿エリアにおけるまちづくり検討と課題

- 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

■道路及び公開空地等の一体的な活用イメージ



<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

■路上駐車状況



貨物車の駐車状況(4号街路)



一般車の駐車状況(3号街路)

3. 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）

①-5 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



3. 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）

①-6 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、地元商業者等にて出資し、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

3. 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）

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>

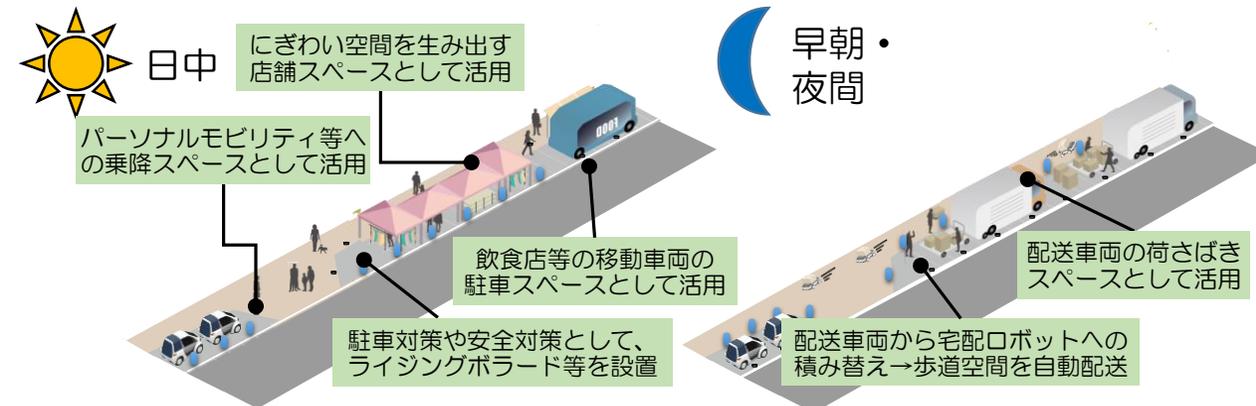
- 無秩序な路上駐車による渋滞の発生、路上駐車をせざるを得ないニーズに対応できない
- 荷さばき目的のカーブサイドの利用の柔軟性が低い

- 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

3. 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）

②-2 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

< 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) アーバンライフ立川の例



出典：一般社団法人全日本駐車場協会

(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

(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

普通車	区分	通常期料金	多客期料金 (GW・夏季・年末年始)
	24時間毎最大料金	1,530円	2,140円 (注1)
普通車	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

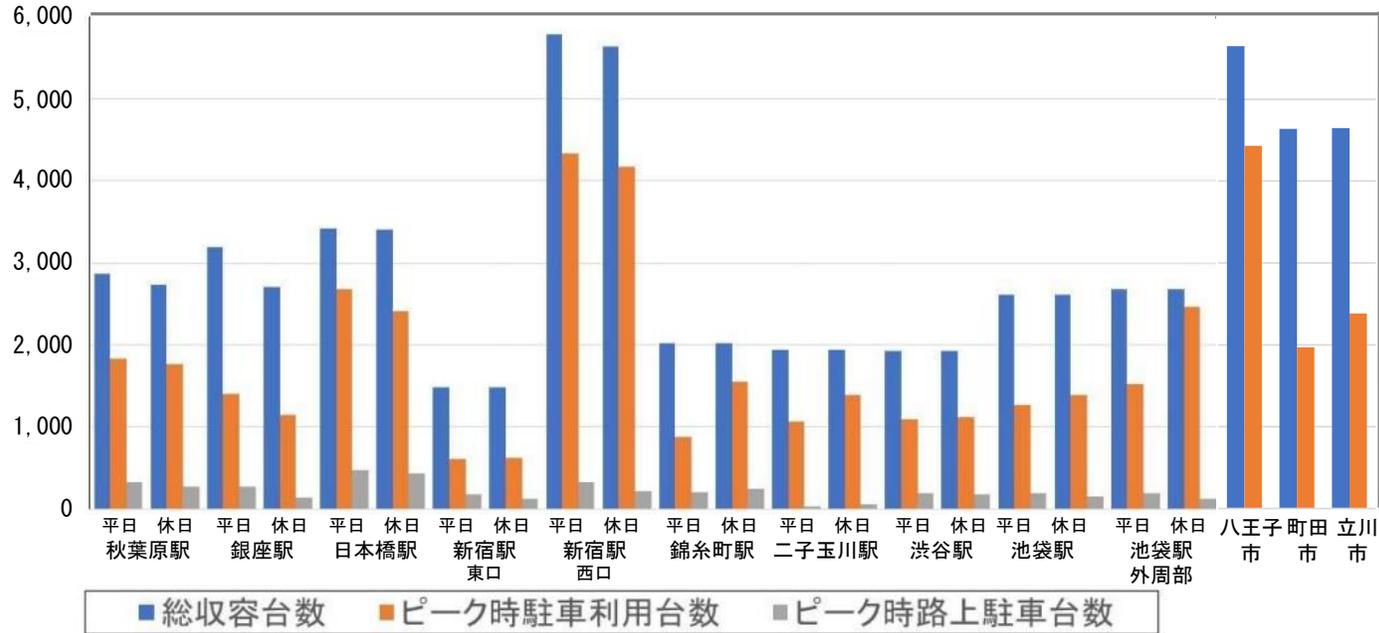
3. 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

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

③-1 現状の駐車場利用状況データからみる現状と課題

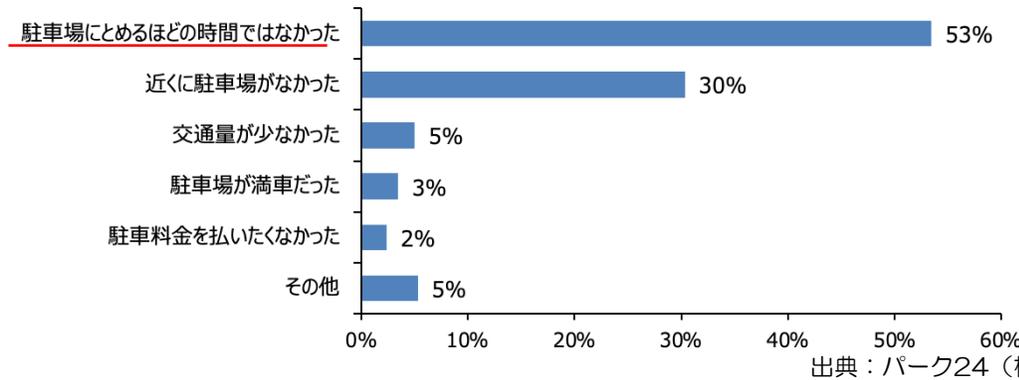
- 都内における駐車場供給量は、需要量を上回る傾向である
- 路上駐車の原因として、駐車場に止めるほどの長時間でなかったことが最も多い
- 共同荷さばきスペースや乗降空間の創出が必要

■ 都内における駐車場供給量とピーク時利用台数

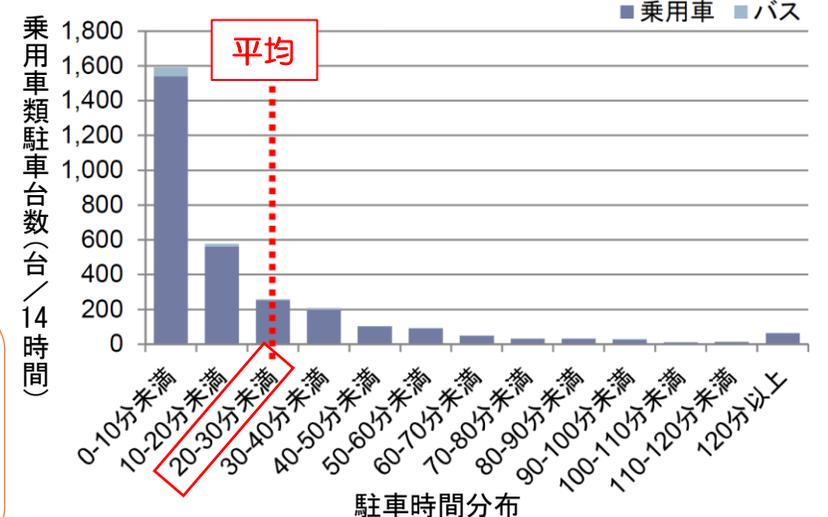


出典：23区（2017年）：第1回東京都駐車場条例検討委員会資料
 八王子市（2016年）：八王子駅周辺の駐車場整備地区、八王子市HP
 町田市（2013年）：町田駅周辺の駐車場整備地区、町田市HP
 立川市（2013年）：立川市駐車場整備計画、立川市HP

■ 路上駐車の原因



■ 路上駐車時間（渋谷区）



<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
- 稼働率の低い駐車場等、四輪から多様なモビリティへの転用に向けた検討

3. 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推進

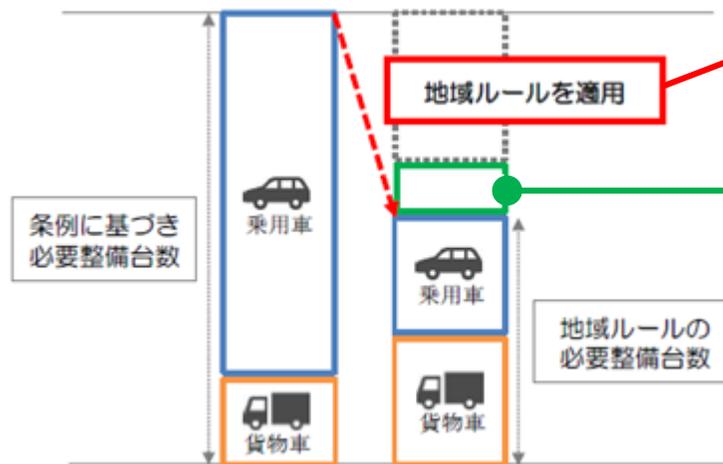
③-2 駐車場地域ルール

- 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

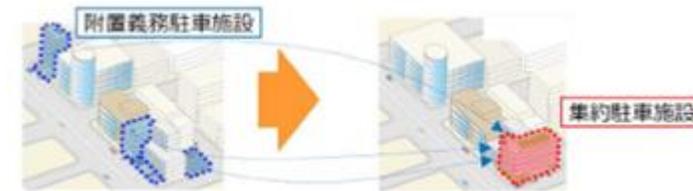
■地域ルールによる附置義務緩和

◀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



○地域貢献策の実施（例：集約駐車施設の整備等）



<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

3. 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

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

3. 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

③-4 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」

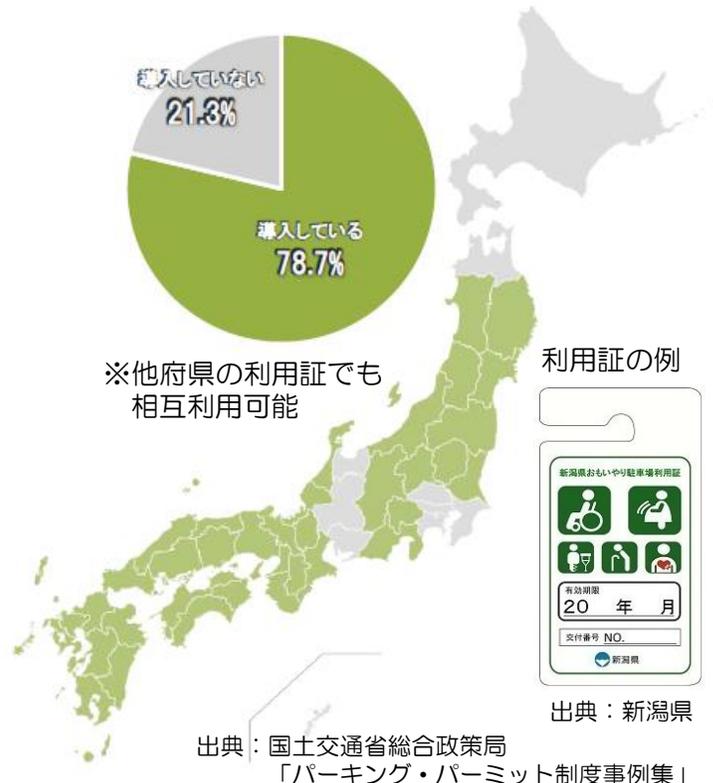
低位置に投入口がある精算機



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
- 海外事例では、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



<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

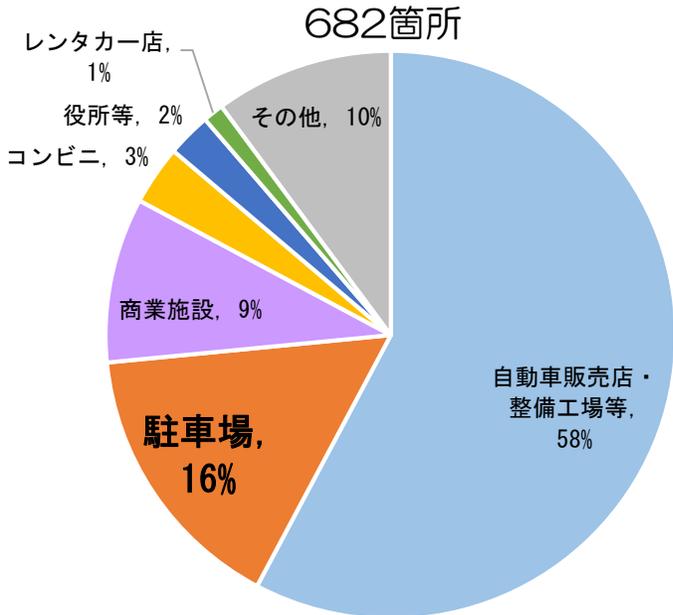
3. 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

検討④ CO₂実質ゼロや防災・減災

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、環境負荷低減の取組を推進

■ 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）



<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

3. 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 CO₂実質ゼロや防災・減災

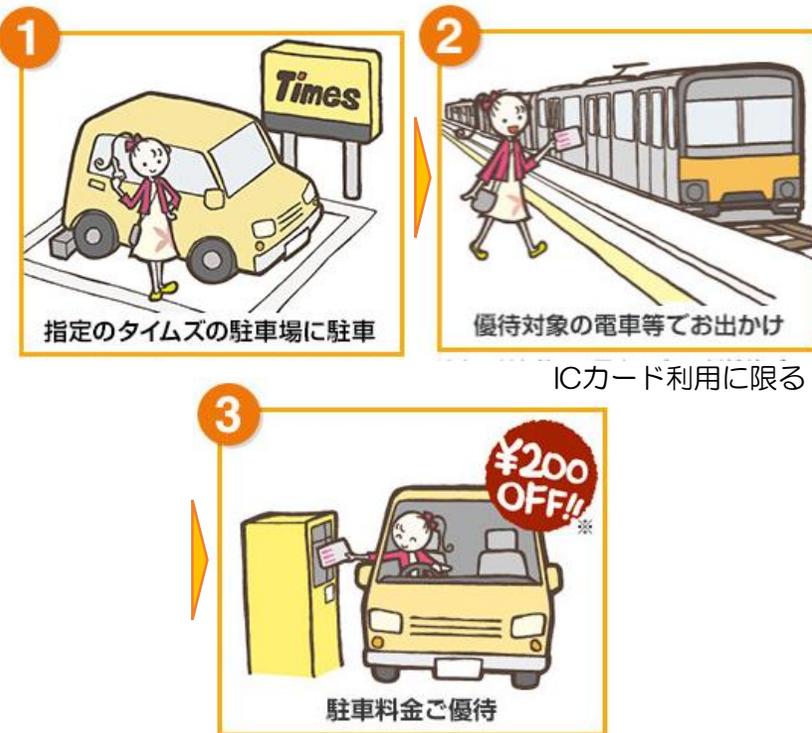
④-1-2 環境負荷の少ない駐車施策の推進②

➤ 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



出典：パーク24

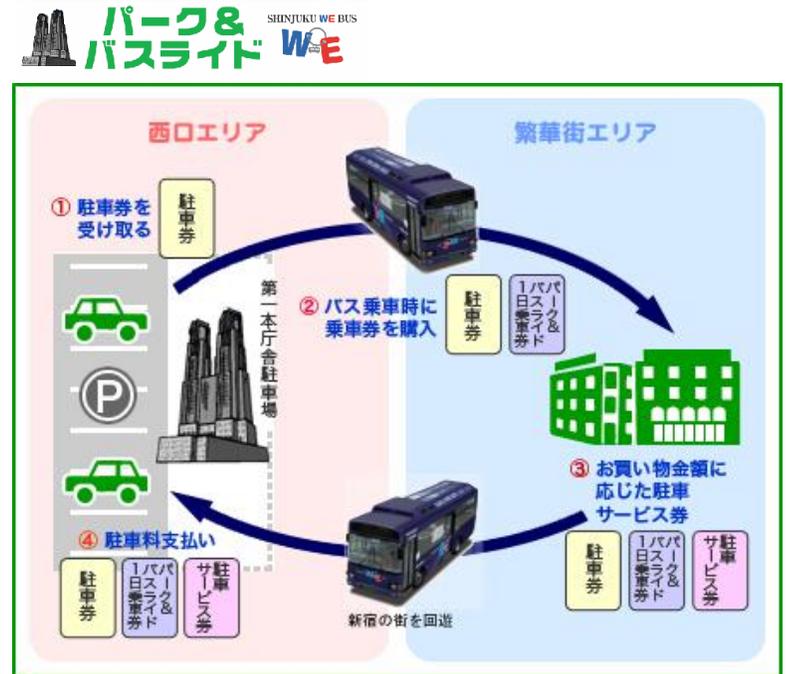
・都心外縁駅周辺での低廉な駐車料金の設定により、中心市街地への移動について、公共交通機関の利用を促進



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

3. 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 CO₂実質ゼロや防災・減災

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

非公開

【参考】道の駅における防災機能

施設の要件	<配置>
	• 各市町村で地域の実情を踏まえて設定
	<仕様>
	• 一時避難所としての施設
	➤ 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



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*1、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。

3. 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

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

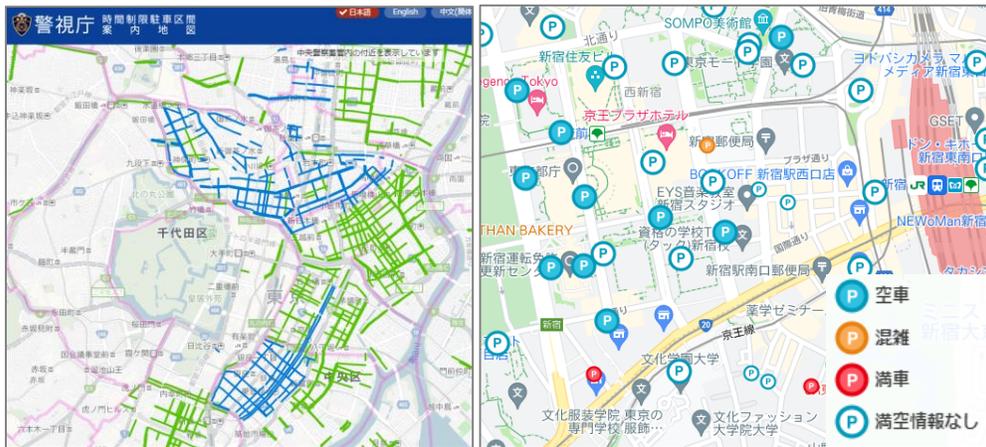
<フェーズ1>

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

<フェーズ2>

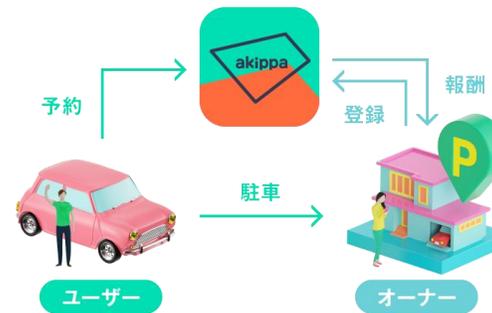
予約

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大であるため、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>

- ・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

<対応策>

- ・オンライン予約・決済等によるMaaSの活用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

3. 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

⑤-2 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
C+pod	COMS	eCOM-10	楽天UGV	e-Palette
				
出典：トヨタ (全長×全幅×全高) 2,490×1,290×1,550mm	出典：トヨタ (全長×全幅×全高) 2,395×1,095×1,495mm	出典：Thinktogether (全長×全幅×全高) 4,995×2,000×2,425mm	出典：楽天 (全長×全幅×全高) 1,715×750×1,600mm	出典：トヨタ (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
電動キックボード	電動車いす	YG-ME-Li	DeliRo	NAVYAARMA
				
出典：WindMobilityJapan (全長×全幅×全高) 1,228×536×1,186mm	出典：WorldRobotec (全長×全幅×全高) 890×540×890mm	出典：ヤマハ (全長×全幅×全高) 3,346×1,188×1,697mm	出典：ZMP (全長×全幅×全高) 962×664×1,089mm	出典：MACNICA (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）

3. 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

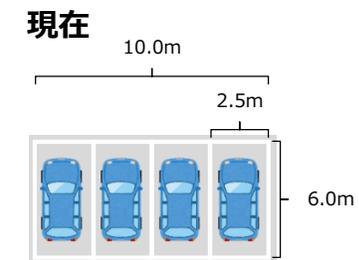
- 国土交通省の調査では、車両幅に600mmを加えた大きさ、車両長に300mmを加えた大きさが適切とされている
- 車両寸法に基準がないため、車種により必要な駐車マスの大きさが異なる

■車種別の必要駐車マスの大きさ

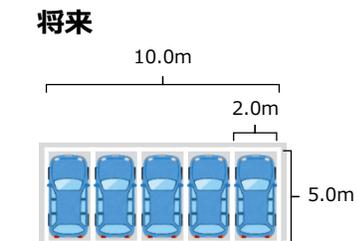
・マス内の**赤数字**は普通車用の駐車マスの面積に対する比率を示す



■駐車マスの縮小化のイメージ



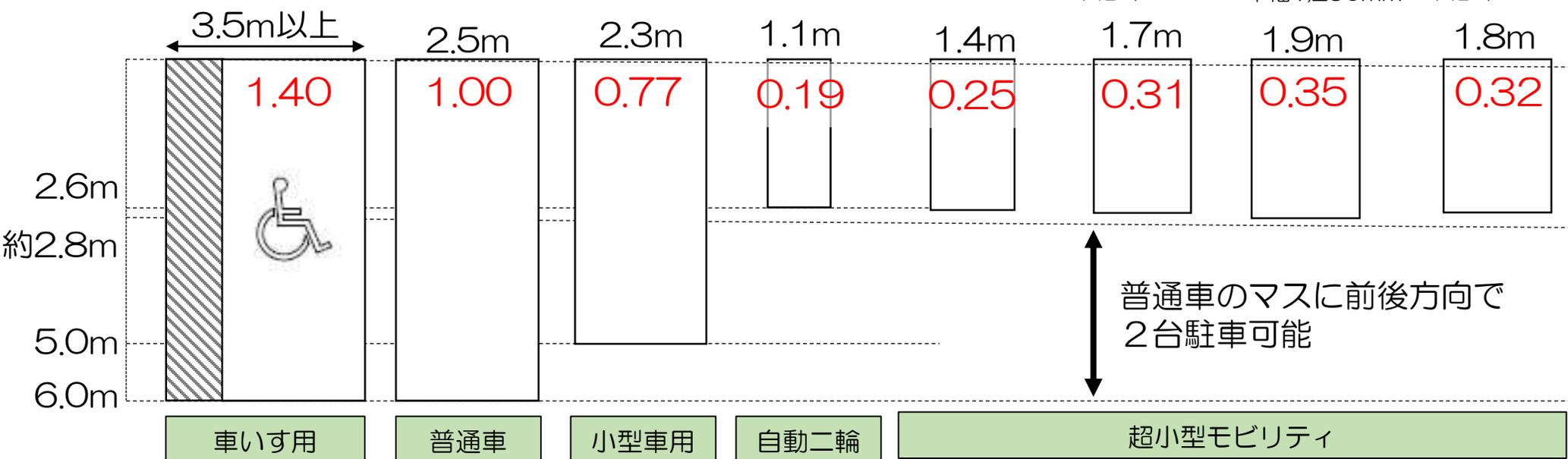
乗降・歩行スペースの余幅が不要



駐車マスの縮小により
駐車可能台数が増加

※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

3. 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

3-2 東京都の駐車対策における基本的な考え方（案）

※ 具体的な施策は参考資料2のとおり

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) まちなかウォークアブル推進事業等、人中心のまちづくりと連携した駐車対策の推進
- (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を検討
- (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
- (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・原動付自転車・観光バス・荷さばき貨物車・工事車両等）とした駐車対策の検討

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）

- (1) カーブサイドの利用と地域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
- (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
- (3) 料金設定による駐車場利用の分散化

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

- (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
- (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
- (3) ユニバーサルデザインを考慮した駐車場整備の検討

④ CO₂実質ゼロや防災・減災

- (1) 急速充電器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
- (2) パークアンドライドの導入やフリッジ駐車場の配置等、公共交通利用の促進
- (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

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、満空情報の発信やオンライン予約・決済の高度化など、DXの推進を活用した駐車施策の展開
- (2) 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
- (3) 自動運転車や新たなモビリティの普及による駐車スペースの合理化