

資料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

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

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）



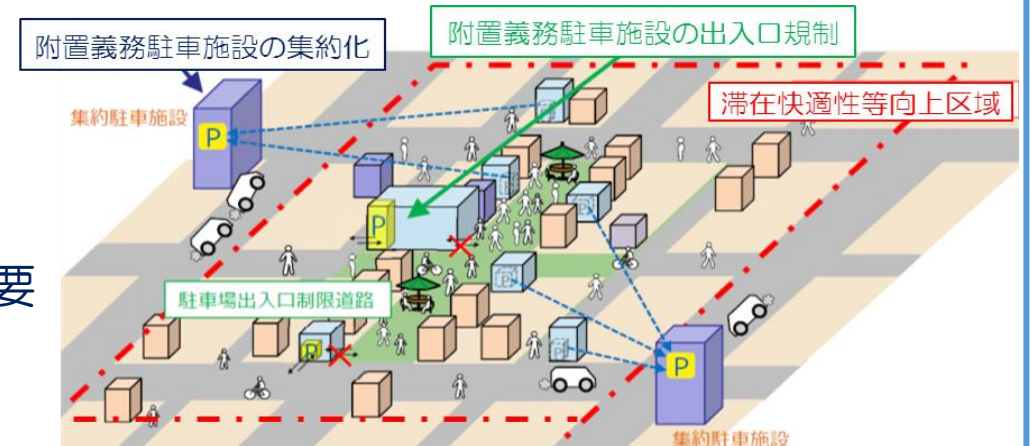
3. 目指すべき将来像と東京都の駐車対策における検討の方向性

3-1-2 検討の方向性

- 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 地区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）、まちなかウォークブル、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. 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

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) 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

<主な施策>

■ 歩行者空間利便増進道路（ほこみち）制度の取組事例（例：姫路市）

- ・ 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



■ 共同荷さばきの設置や交通規制の取組事例（例：池袋駅）

- ・ 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
- ・ 需要に応じた荷さばきスペースの複数配置や適正な交通規制の徹底



■ 道路空間の再編の検討事例（例：西新宿）

- ・ 道路空間の再配分による車線数の削減と新たなモビリティの走行空間の創出
- ・ 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



出典：第1回西新宿地区再整備方針検討委員会資料

出典：豊島区資料に加筆

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

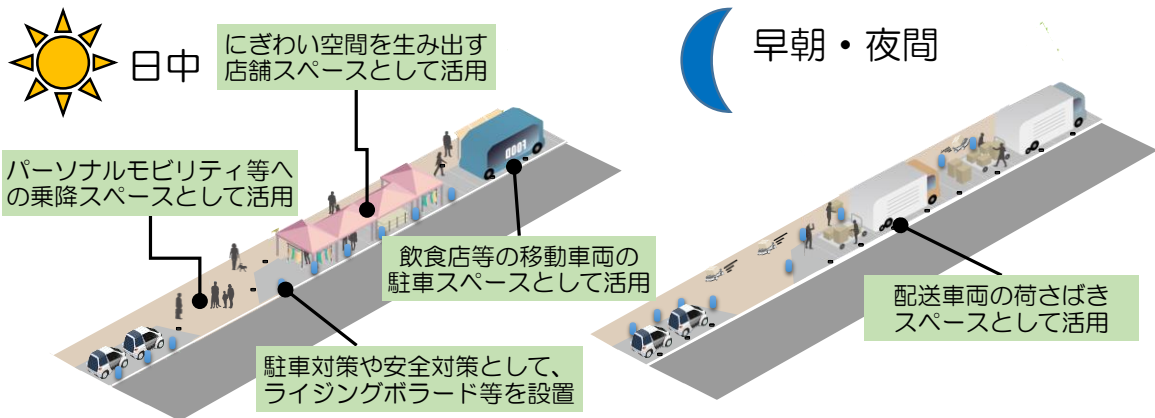
検討② 効果的・効率的な総合駐車対策の推進（ハード、ソフト施策の組合せ）

- (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
- (2) リアルタイムな満空情報等、**きめ細かい情報の発信**による既存ストックの活用
- (3) **料金設定**による駐車場利用の**分散化**

<主な施策>

■カーブサイドの利用（イメージ）

- 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地区のニーズに対応



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」に加筆

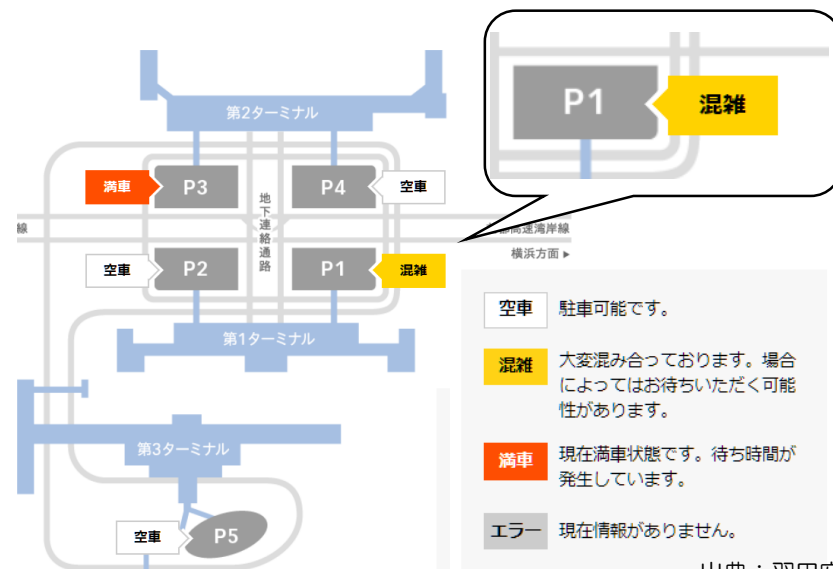


カーブサイドを活用したカーシェアリングステーション例（国道15号）

出典：国土交通省に加筆

■きめ細かい情報発信の取組事例（例：羽田空港）

- オンラインでの満空情報の提供による既存駐車場への誘導と既存ストックの活用



出典：羽田空港駐車場

■料金による利用分散の取組事例（例：羽田空港）

- 需給量に応じた料金の設定による駐車場利用の分散化

通常期料金

1,530円

多客期料金

GW・夏季・年末年始

2,140円

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	時間料金	通常期料金 1日 150円/30分毎 2日目以降 300円/1時間毎	多客期料金 2,140円(注1) 通常期料金と同じ
普通車				

出典：羽田空港

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

検討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
- (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
- (3) **ユニバーサルデザイン**を考慮した駐車場整備の検討

<主な施策>

■ 地域ルールによる附置義務台数の緩和と地区貢献策の実施

- ・ 駐車場附置に係る地域ルールの策定促進
- ・ 地区特性に応じた附置義務基準の策定
- ・ 附置義務台数の低減でメリットを受ける建築主等による地域の課題解決に資する取組を促進

《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
- ・ 鉄道駅周辺概ね半径500mかつ人中心のまちづくり等の位置づけのある所（検討中）
- ・ 立地適正化計画の駐車場配置適正化区域（検討中）
- ・ 都市再生整備計画の滞在快適性等向上区域（検討中）

■ 立地適正化計画と連携した駐車対策の取組事例（例：福井市）

- ・ 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



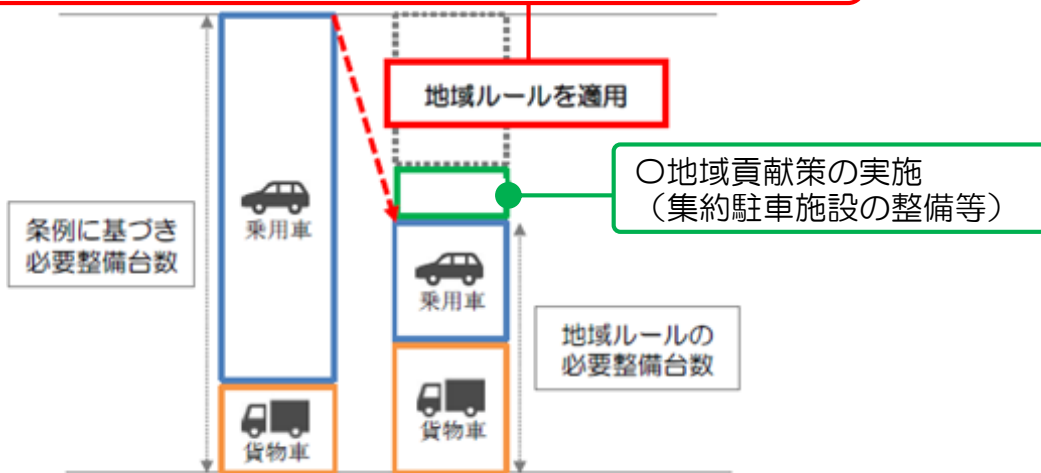
■ バリアフリーの取組事例

- ・ 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



車いすマーク区画及びプラスワン区画の設置

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」



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

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ンジ駐車場の配置等**、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**

<主な施策>

■ 環境負荷の少ない駐車施策の取組事例

- 急速充電器の整備に係る支援制度の拡充やメリットを検討し、設置を促進



急速充電器の設置事例（舎人公園駐車場）

■ 都内のパーク&ライドの取組事例

- 地域特性に応じたパーク&ライドの導入や駐車場の配置等、公共交通利用の促進



交通ICパーク&ライド（パーク24にて、都内21地域で実施）

出典：パーク24

■ 災害対策等に寄与する駐車場の取組事例

- ショッピングセンター等との災害時に係る協定を締結
- 防災備蓄倉庫の整備等、避難場所としての機能を強化



災害時の一時的な緊急避難場所の例（葛飾区亀有）



【参考】道の駅における防災機能

施設の要件	<仕様>
	<ul style="list-style-type: none"> 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

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

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

- (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) **新たなモビリティやシェアリング**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**

<主な施策>

■ MaaSとの連携・駐車場のDX化

- 様々な管理主体が提供する満空情報等を共有し、最適な駐車場利用を推進

■ 新たなモビリティへの対応

- 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等

■ 駅前広場での取組

- サイクルポート等のモビリティ・ハブを創出し、駅前に多様なモビリティを充実させ、MaaSにより鉄道からのスムーズな乗り換えを実現
- 憩い・集い・滞留空間を創出し、有事の際の退避スペースや防災拠点として活用

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	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
電動キックボード	電動車いす	YG-ME-Li	DeliRo	NAVYAARMA
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

