

## 3-1 都市づくりと連携した駐車場配置

- 都は、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推進している。
- その実現に資するべく、今後の駐車対策の基本的な考え方を整理し、今年度末に取りまとめる予定。

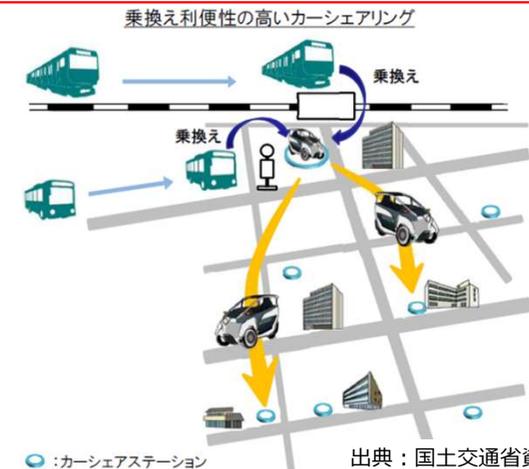
### 検討の方向性

(2021.7.30 第1回 総合的な駐車対策のあり方検討会資料より抜粋)

- 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していくべきではないか
- ② 地域特性に応じた関係法令等の柔軟な対応が必要なのではないか  
(駐車場条例(附置義務、地域ルール)、まちなかウォーカブル、ほこみち、立地適正化計画等)
- ③ 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すべきではないか
- ④ 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)が必要なのではないか
- ⑤ CO<sub>2</sub>実質ゼロや防災・減災に貢献する駐車対策の推進が必要なのではないか

#### ※ ③の検討内容

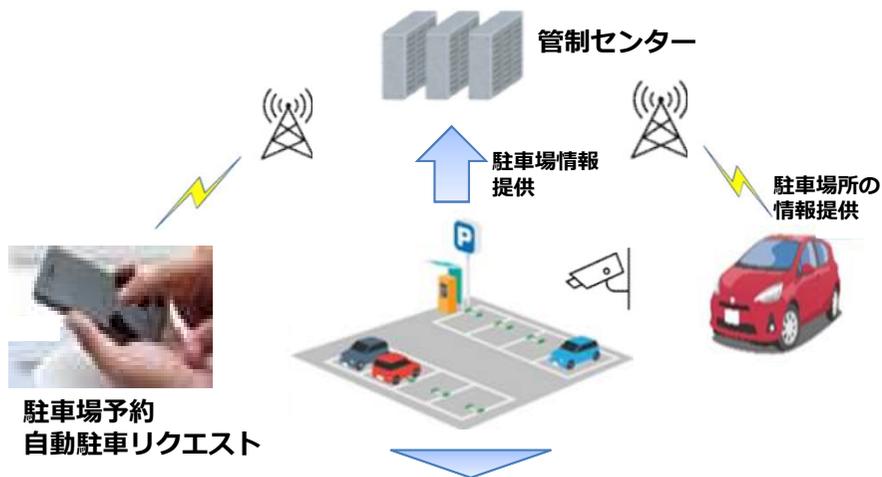
- MaaSの活用や自動運転車(レベル3以上)の普及、シェアリングサービスの拡大を見据えた、駐車施設のあり方の検討を行う
- 電動化された超小型モビリティ等の新たなモビリティに対応した駐車施設のあり方の検討を行う
- なお、これらの検討に当たっては、都市内交通では従来のガソリン車、非自動運転車(レベル2以下)と混在している状況を想定しながら検討を進める



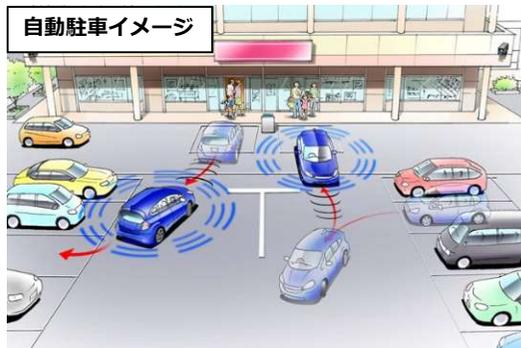
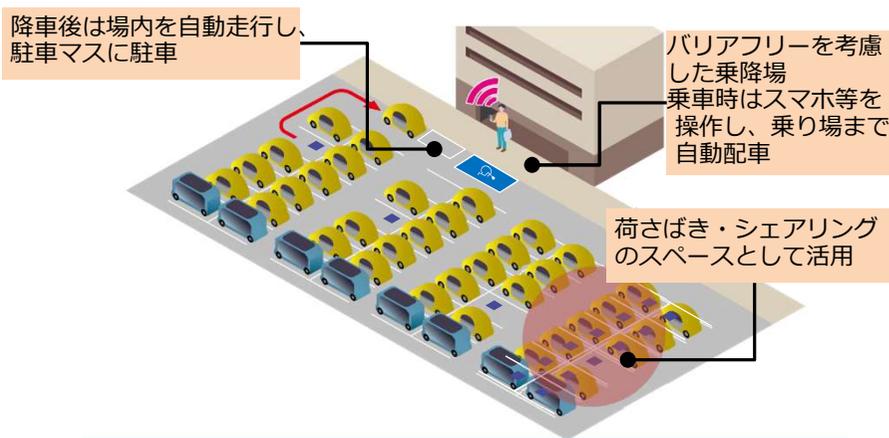
## 3-2 先進的な駐車方式の活用①～自動バレーパーキング方式～

- 駐車場は、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**の普及を想定
  - 自動運転車の小型化・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**
  - 無秩序な路上で乗降することにならないように自動バレーパーキングは乗降場と一体的に整備
  - 駐車マスの縮小化により生じた空間を、**荷さばき・カーシェアリングのスペース等に有効活用**
- ※駐車場の確保に当たっては、既存駐車場のほか**公営・民間の住宅団地等の施設の複合的な活用**が必要  
 ※乗降場については**バリアフリー**についても考慮が必要

### 自動バレーパーキング方式イメージ

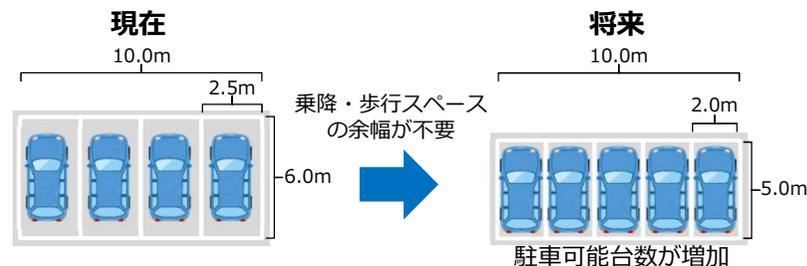


### 将来イメージ



出典：国土交通省資料

### 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

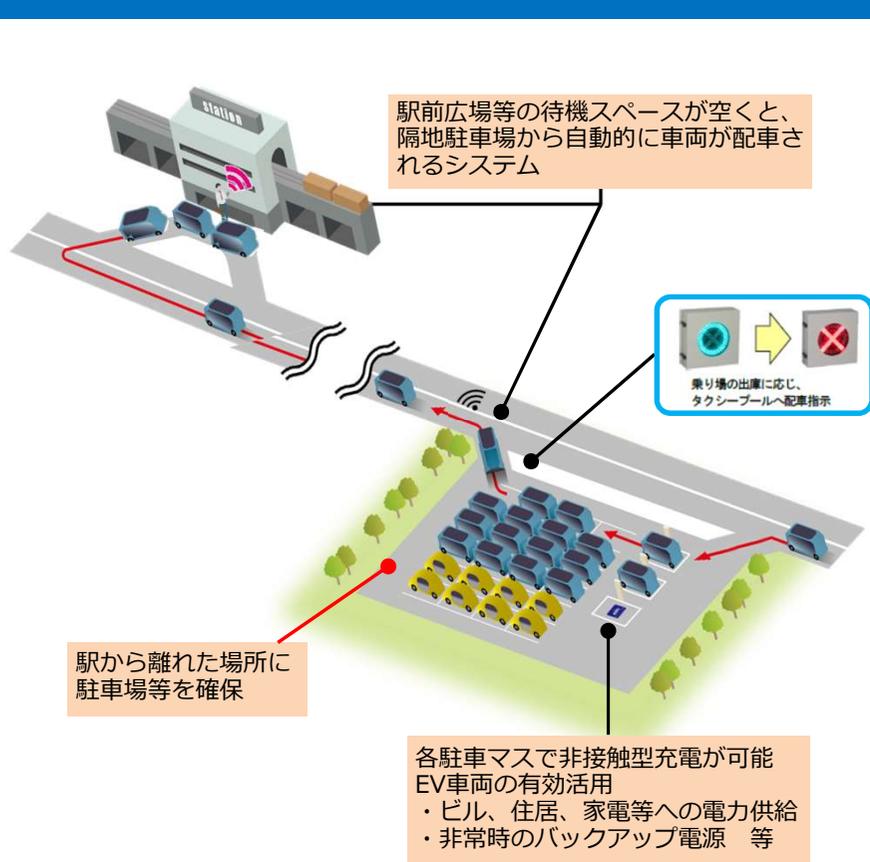
### 3-2 先進的な駐車方式の活用②～ショットガン方式～

- 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**
- 大規模な集約駐車場の整備ができない地域においては、自動運転技術と路車間通信等を活用して、**複数の駐車場から車両が出発するショットガン方式を検討**

※駐車場の確保に当たっては、既存駐車場のほか**公営・民間の住宅団地等の施設の複合的な活用**が必要

※ICT技術等を活用し、**駅前広場と連携した車両の流入制御を行う通信システムの構築**が必要

#### ショットガン方式イメージ



#### ショットガン方式に必要な機器



### 4-1 自動運転技術を活用した交通サービス

#### ■ 道路交通における自動運転技術を活用した将来想定される移動手段

- 将来は、新たなモビリティの普及や公共的な交通に自動運転技術の活用することで利便性が向上し、自動車の所有・利用形態が多様化し、駅を中心として誰もが移動しやすくなる。
- 自家用車保有台数の減少が継続し、公共的な交通の利用が増加すれば、道路の交通量の減少や環境負荷低減にも寄与する可能性

(赤字は自動運転技術の活用が想定される移動手段)

現在の主な移動手段		将来想定される移動手段	自動運転技術の活用
輸送量 ↑ ↓ 少量	大量 路線バス コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>路線バス</b></li> <li>● <b>コミュニティバス</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>路線網の最適化等</u>で利便性向上</li> <li>● バスの小型化により狭隘道路等でも通行可能な移動手段</li> <li>● <u>自家用車がなくても利用可能な移動手段の確保</u></li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>デマンド交通サービス</b></li> <li>● <b>自家用有償旅客輸送</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 小型バス車両等を使用した<u>デマンド交通サービス</u>や<u>自家用有償旅客輸送により交通不便地域等の移動手段確保</u>に寄与</li> <li>● <u>自家用車がなくても利用可能な移動手段の確保</u></li> </ul>
	タクシー 自家用車 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>タクシー</b></li> <li>● <b>自家用車 (※1)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域特性に応じた利用によって交通渋滞緩和や安全性の向上</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>超小型モビリティ</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2人以下での地域内の移動で活用</li> <li>● <u>バス停までのアクセシビリティ向上</u>にも寄与</li> </ul>
	自動二輪車等(※2) 自転車 (※3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動二輪車等 (※2)</li> <li>● 自転車 (※3)</li> </ul>	-
	少量 徒歩	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>パーソナルモビリティ</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 1人での近距離移動で活用</li> <li>● <u>バス停までのアクセシビリティ向上</u>にも寄与</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 徒歩</li> </ul>	-

(※1) 自家用車にはカーシェアやレンタカーを含む (※2) 自動二輪車等には、自動二輪車の他に原動機付き自転車を含む  
 (※3) 自転車には、シェアリングサイクルを含む

### 4-1 自動運転技術を活用した交通サービス

#### ■ 地域のニーズを踏まえた自動運転サービスについて検討

地域区分	地域のニーズ
中枢広域拠点域	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 駅から目的地まで徒歩に代わる気軽な移動手段 →駅から利用しやすい自動運転サービスなど（例：グリーンスローモビリティを活用など）</li> <li>■ 再開発などの人口増加や訪都外国人増加による新たな交通需要に対応できる移動手段 →既存の交通手段を活用しながら、新規の需要に対応可能なサービスなど</li> </ul>
新都市生活創造域	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 幅員の狭い道路を走行でき、環状方向の移動など利用者のニーズに柔軟に対応できる移動手段</li> <li>■ 歩車混在空間で歩行者、自転車の安全が確保できる移動手段 →幅員の狭い道路や歩車混在空間でも通行可能な自動運転サービスなど（例：超小型モビリティなど）</li> </ul>
多摩広域拠点域	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ コミュニティバス等の維持 →路線バスを補完する自動運転サービスなど（例：コミュニティバスやデマンドバスの自動化）</li> <li>■ 居住地から距離や高低差のある交通結節点までスムーズに移動できる移動手段 →短距離で歩道でも移動可能な自動運転サービスなど（例：グリーンスローモビリティを活用など）</li> </ul>
自然環境共生域	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 路線バスの維持</li> <li>■ 観光客が自家用車を使用せずに周遊可能な移動手段 →日常生活や観光客の足にもなる自動運転サービスなど（例：路線バスやデマンドバスの自動化）</li> <li>■ 居住地から路線バスのバス停までの移動手段 →幅員の狭い道路等でも通行可能な自動運転サービスなど（例：超小型モビリティなどを活用）</li> </ul>

#### 新たなモビリティを活用した交通サービスのイメージ

(例1)

◆ 自動運転サービスの導入  
地域の拠点と集落等をつ結び  
高齢者等の移動手段を確保



出典：国交省資料

集落

(例2)

◆ 自動運転バスの導入  
空港⇔観光拠点間の  
アクセス性の構築



出典：Thinktogether

観光  
施設



## 4-2 物流におけるユースケース

- ラストマイル配送を自動運転技術を活用した自動化・省力化のユースケース
  - 地区の物流拠点から、宅配車で幹線道路等を経由し、配送エリア付近に整備されたカーブサイドを活用
  - カーブサイドにおいて、エリア内を自動走行で配送する宅配ロボットへの積み替え作業等を実施
  - 宅配ロボットは、配送エリア内の道路空間（主に歩道）を遠隔操作等により、配送先まで自動配送
  - バス等を活用した貨客混載やドローン等を併用し、ラストマイル配送の効率化が進展
- ※その他、路上における「貨物車専用枠」の運用拡大、路外においては、駐車場地域ルールの見直し、共同荷さばき場の設置、コインパーキング等の既存駐車場における荷さばき可能枠の増設等の対応が必要

### 配送の将来イメージ

物流拠点



出典：東京都市圏交通計画協議会

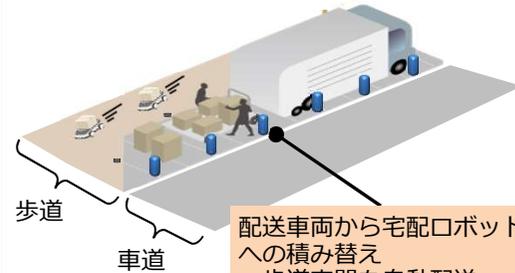
営業所



出典：ヤマト運輸HP

配送方法

- カーブサイドを物流ハブとして活用など



配送車両から宅配ロボットへの積み替え  
→歩道空間を自動配送

- 貨客混載

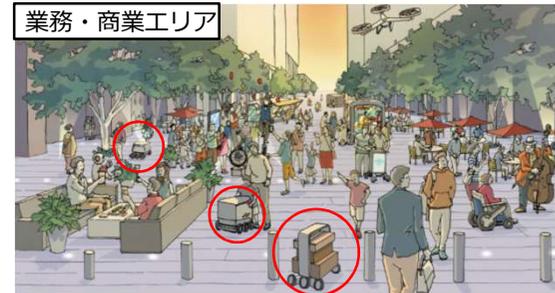


バス

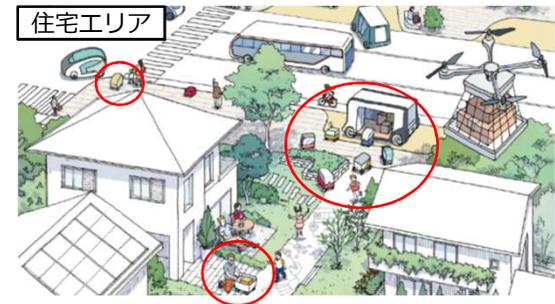


タクシー

業務・商業エリア



住宅エリア



出典：国土交通省資料