

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【前回のおさらい】

➤ 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・ニュートラルを実現するため、再生可能エネルギー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、都市の賑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）



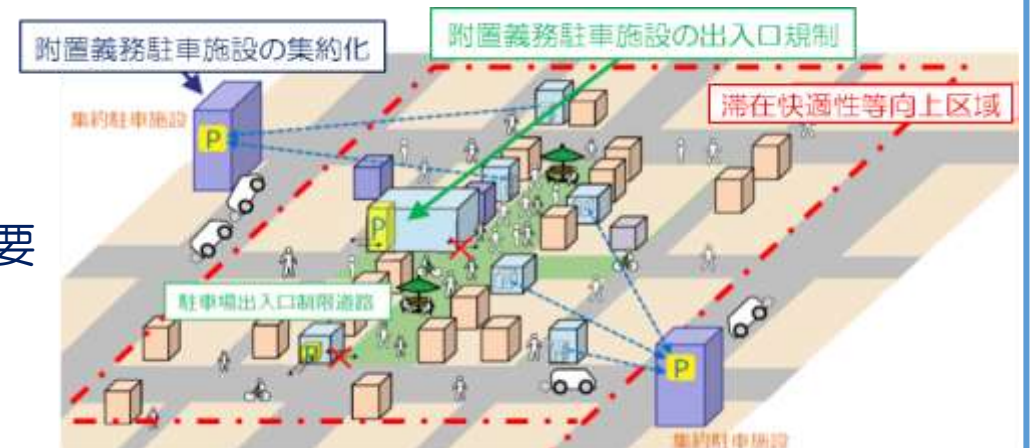
3. 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

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していくべきではないか
- 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）が必要なのではないか
- ③ 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なのではないか
- 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すべきではないか



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の施策との連携に関する検討

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

- ・大阪市 国道25号（御堂筋）にて、道路空間を再編し、歩行者空間を創出



整備前



整備後

出典：国土交通省資料

<対応策>

- まちなかウォークアブル推進事業、ほこみち制度を活用した駐車場施策の実施

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

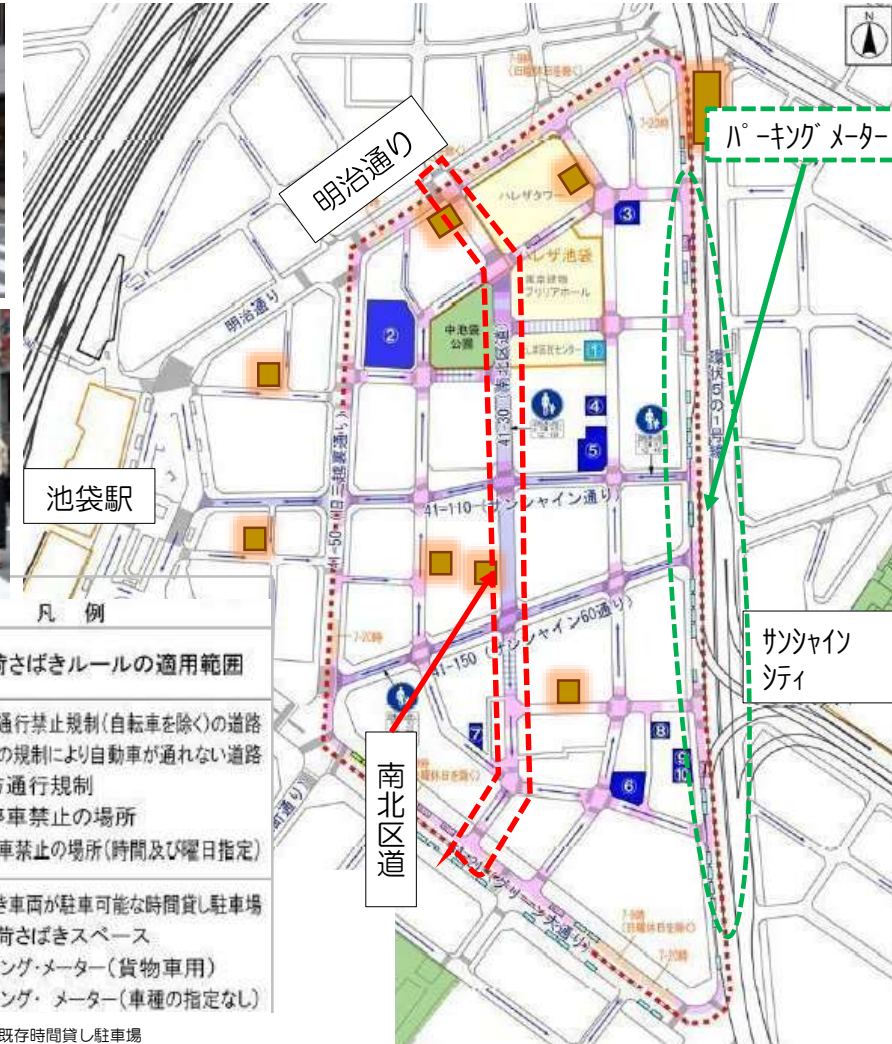
検討① 人中心のまちづくりの施策との連携に関する検討

①-2 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
- 共同荷さばきスペースの利用は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>

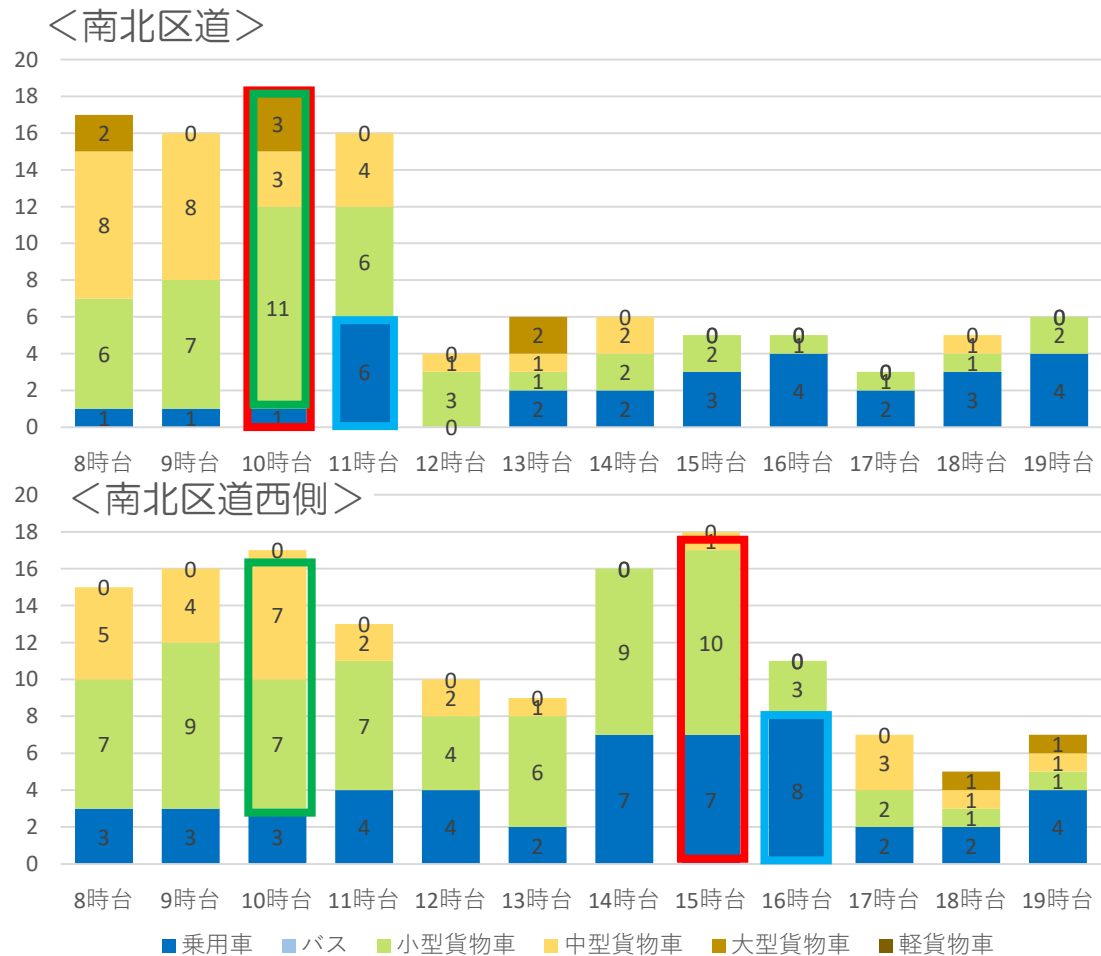
- にぎわいの連続性を分断しない共同荷さばきスペースの確保や荷さばき車両動線の検討、タイムシェアなど、需要に応じた貨物集配の合理化
- 適正な交通規制の徹底など、地域の交通ネットワークを考慮した施策の展開
- タイムシェアや既存駐車場の集約化へ向けた施策について検討

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

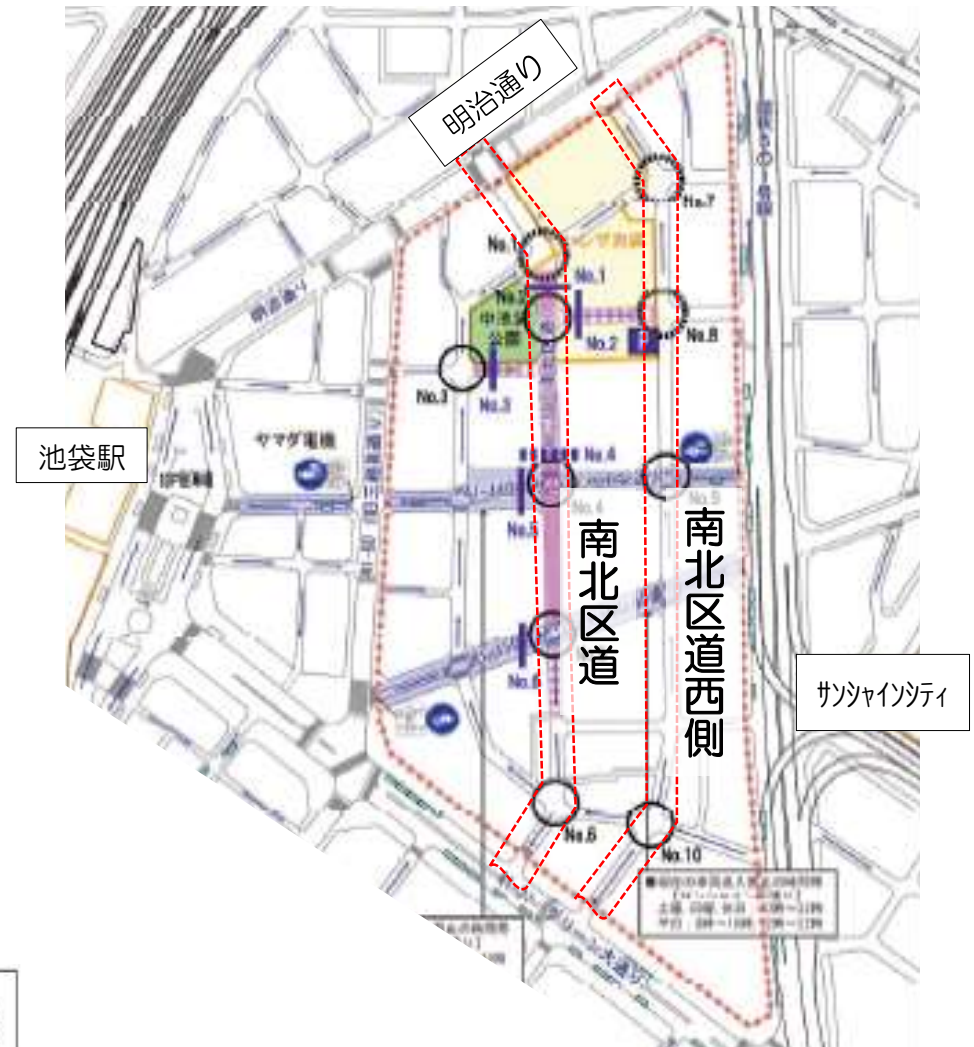
【参考】池袋駅東口の時間帯別の路上駐車状況

- 乗用車の駐車ピークは11時台（南北区道）と16時台（南北区道西側）に分かれる
- 貨物車の駐車ピークは10時台。これは南北区道周辺のエリアを歩行者優先とし、土日祝日の12時～19時の荷さばきを避ける地域荷さばきルールにより誘導した影響

■時間帯別の路上駐車状況



出典：豊島区調査を基に東京都都市整備局で作成（2020年12月）

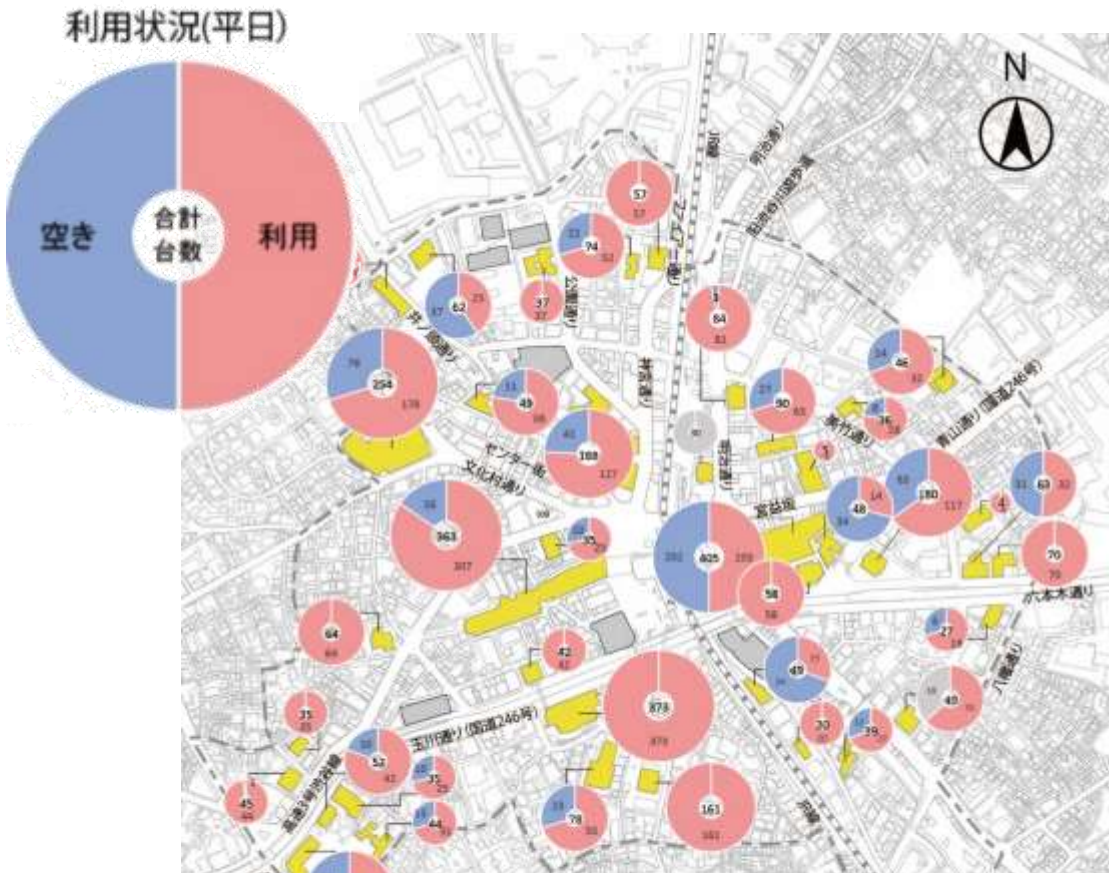


3. 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

【参考】渋谷駅周辺地域の特性と駐車対策上の課題ー自動車の駐車場利用状況、路上駐車状況

- ▶ 地域内の大規模施設の駐車場の平日利用状況は、満車のものもある一方で50%から60%の稼働率も散見
- ▶ 路上駐車は特に道玄坂・宮益坂・文化村通りで密度が高く、センター街等でも発生。荷さばき車両が大半を占める状況

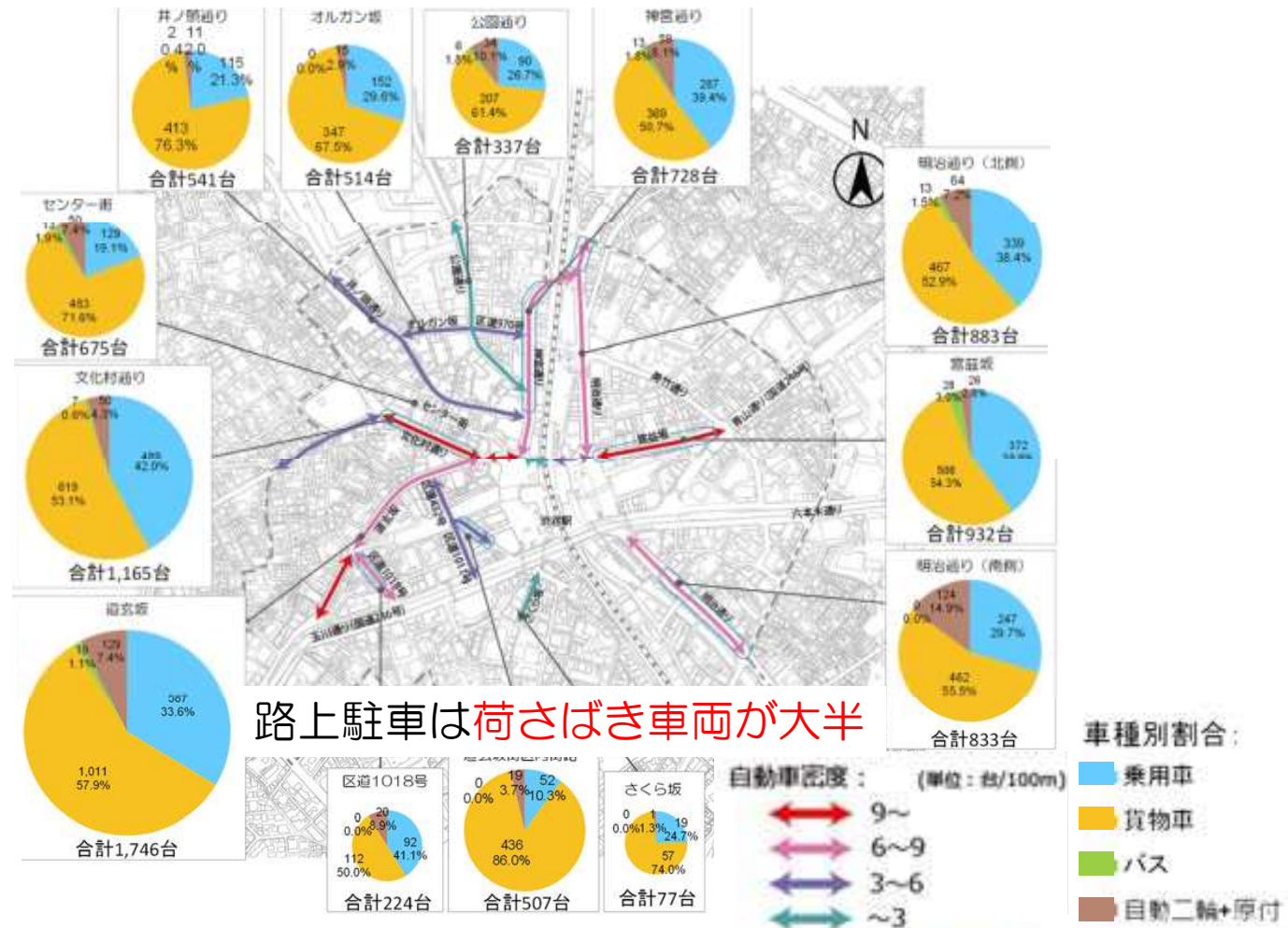
■大規模施設の駐車場の平日利用状況



満車もあるが低稼働率の駐車場も散見

出典：渋谷駅周辺地域交通戦略

■路上駐車車両の車種別割合



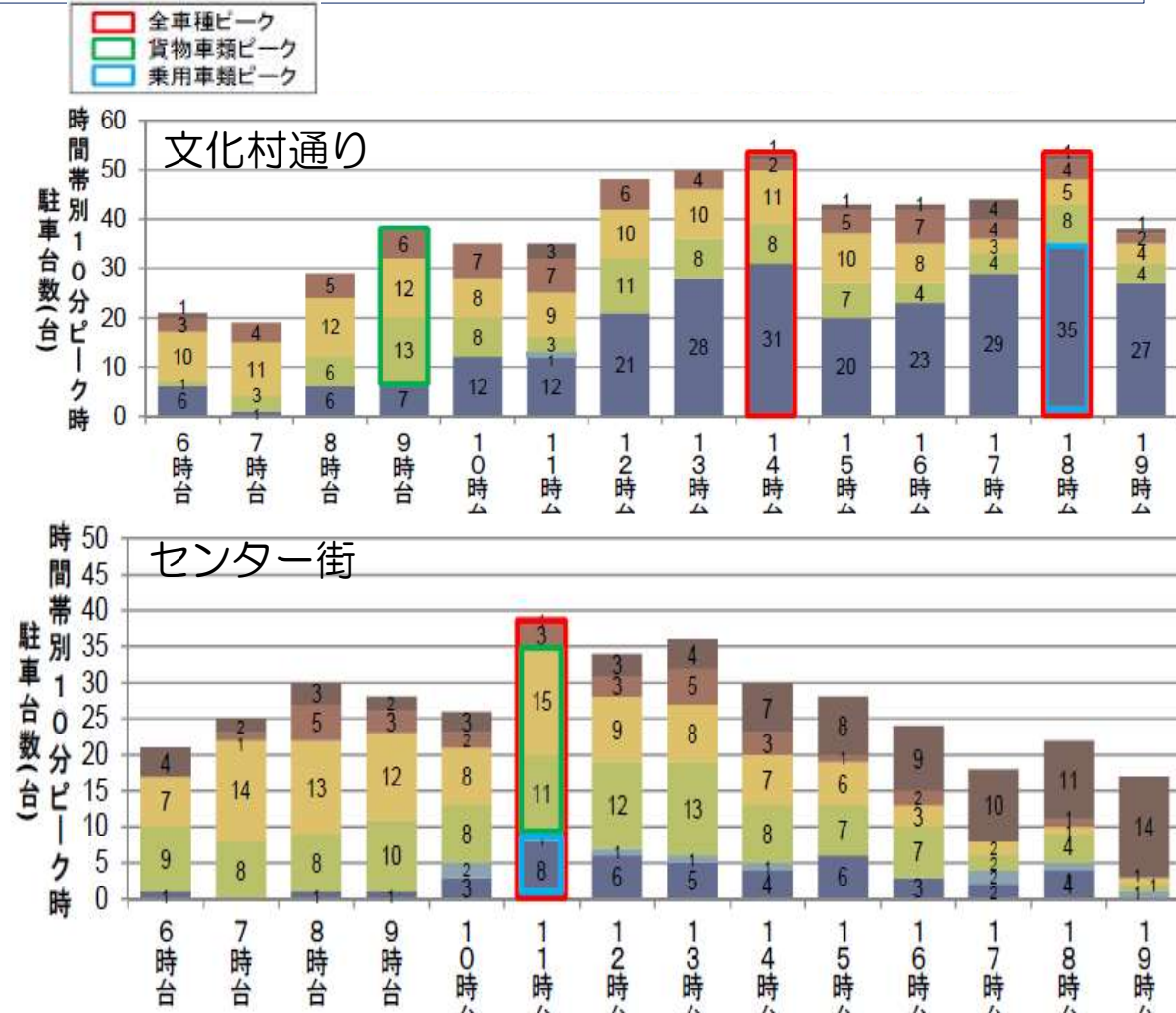
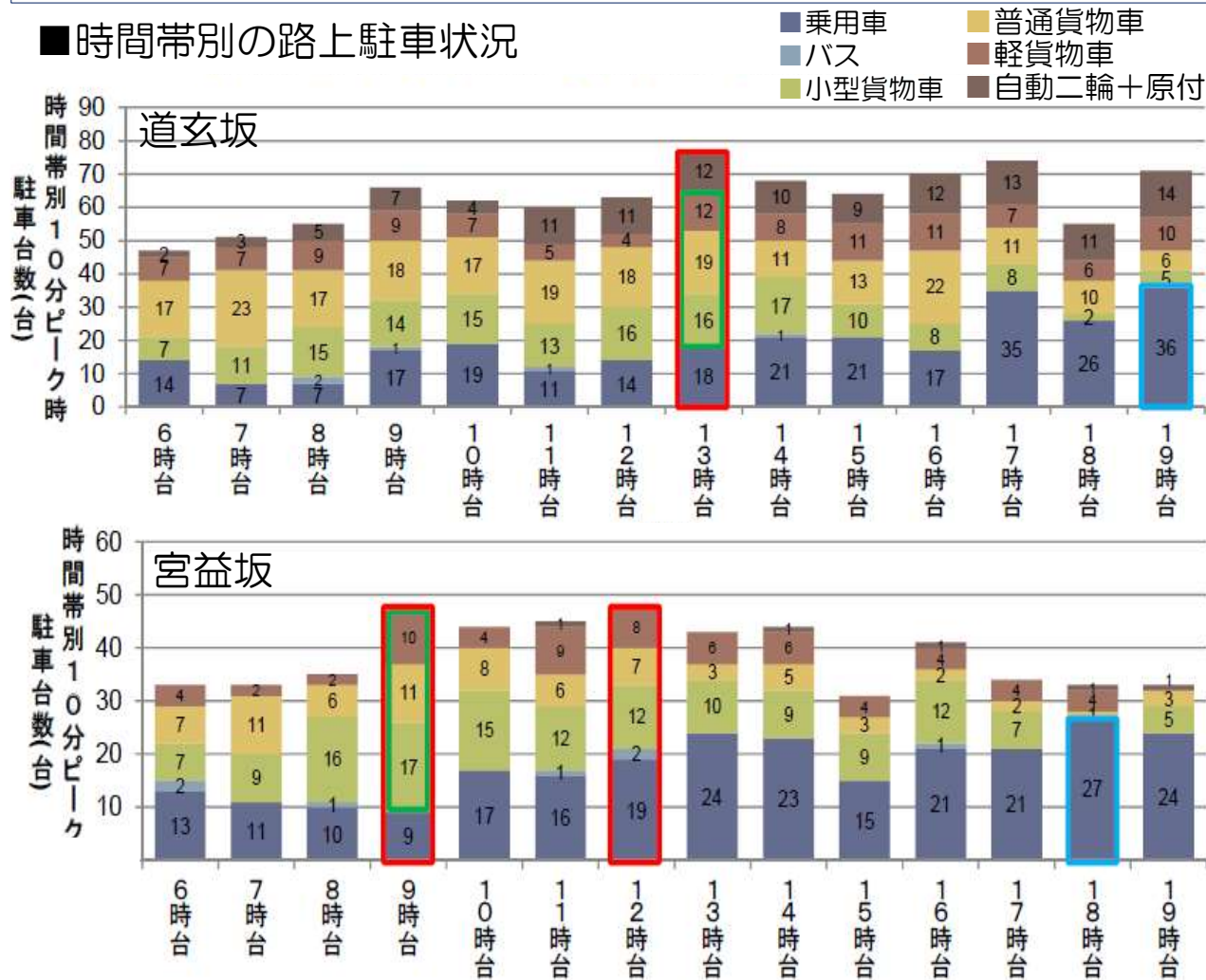
出典：渋谷駅周辺地域交通戦略

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】 渋谷駅周辺地域の特性と駐車対策上の課題—時間帯別の路上駐車状況

- 乗用車の駐車ピークは18時台～19時台に出現（道玄坂、宮益坂、文化村通り）、ただしセンター街は11時台
- 貨物車の駐車ピークは9時台（宮益坂、文化村通り）と11時台～13時台（道玄坂、センター街）に出現するケースあり

■ 時間帯別の路上駐車状況



出典：一般社団法人渋谷地区駐車対策協議会「渋谷駅周辺路上荷捌き状況調査」（2014年3月） 8

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の施策との連携に関する検討

①-3 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、交通管理者との連携による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)
- 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や乗降場の確保による駐車対策の推進について検討

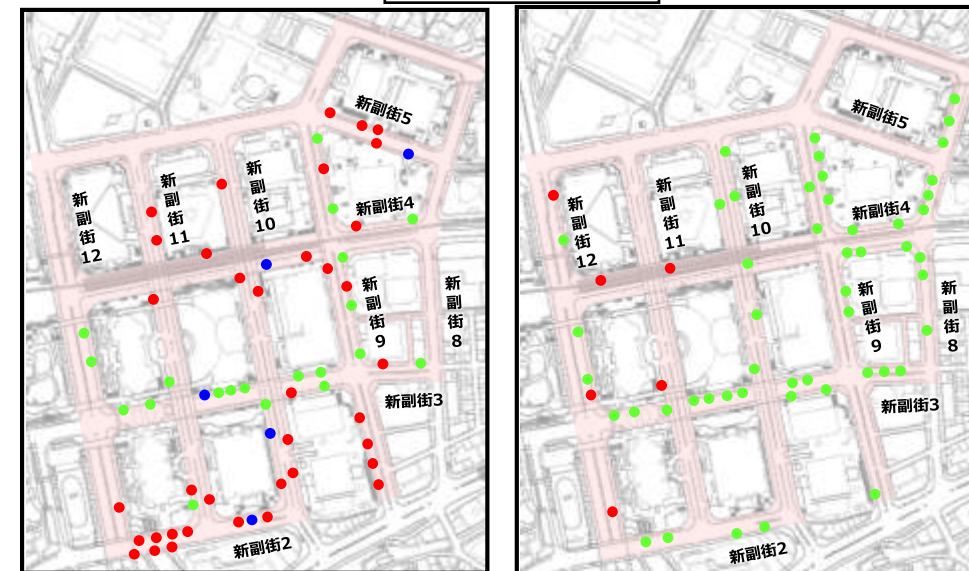
■ 路上駐車の状況

【平日7-11時】

凡例

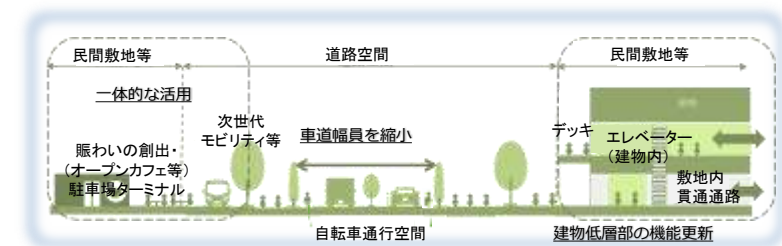
- 貨物車 (荷さばき)
- 貨物車 (荷さばき以外)
- 観光バス

【休日7-11時】



出典：第1回西新宿地区再整備方針検討委員会資料

■ 道路及び公開空地等の一体的な活用イメージ



出典：第1回西新宿地区再整備方針検討委員会資料

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の施策との連携に関する検討

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、歩行者天国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

<町田市取組>

- 休日における一部駐車場で満車状態の継続
- 入庫待ち行列
- 路上駐車による歩行者の安全な通行の障害
- 商店街の歩行者天国により、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



- 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

<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



位置図



取組前



取組後

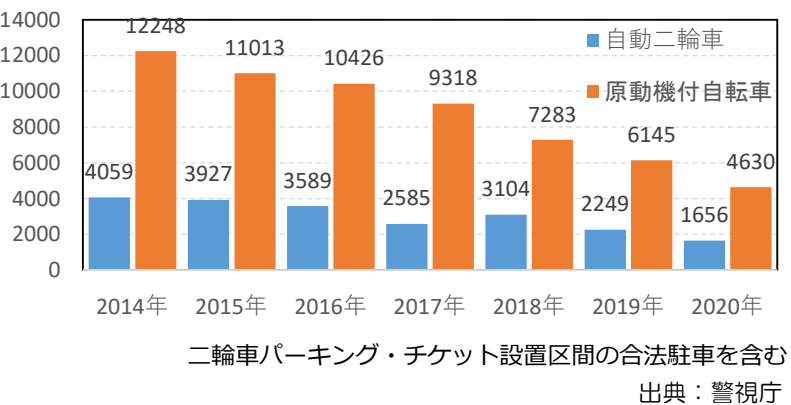
3. 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

検討① 人中心のまちづくりの施策との連携に関する検討

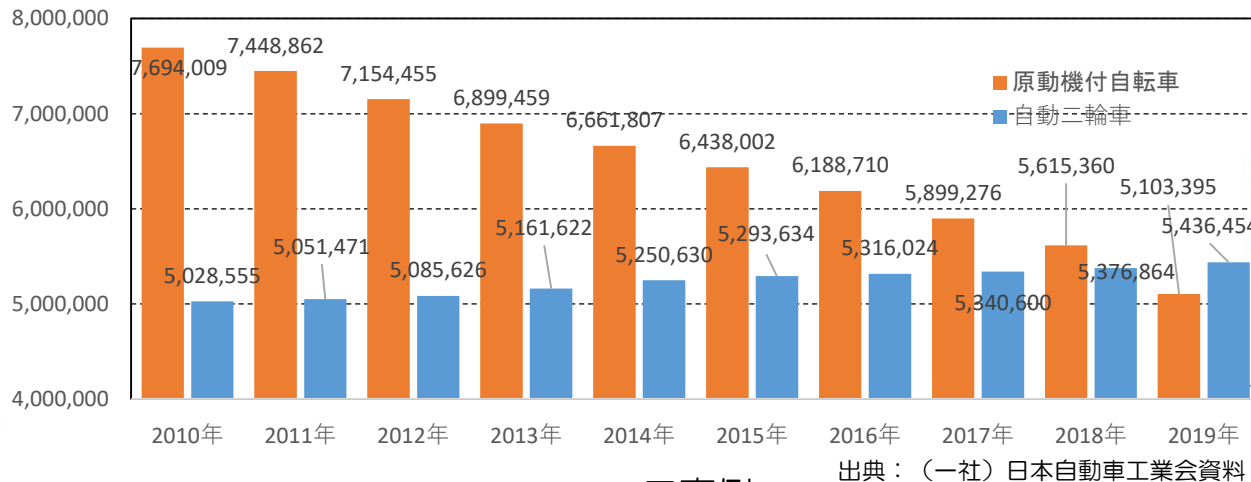
①-5 自動二輪車・原動機付自転車の路上駐車の現状と課題

- 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

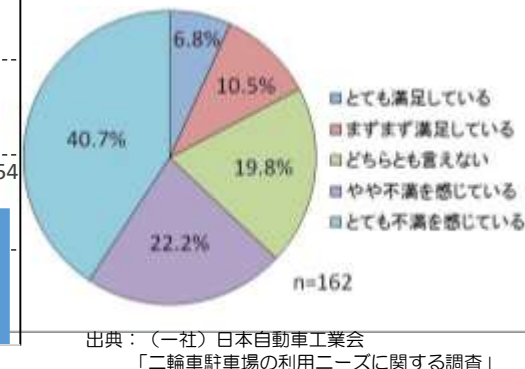
■ 都内の二輪車の路上駐車台数



■ 自動二輪車・原動機付自転車の登録台数（全国）



■ 都内の駐車場箇所数への満足感



■ 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

<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
- 自動車・自転車と同時（民間開発に合わせて等）に、需要が高まりつつある自動二輪車の駐車施設の整備
- 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について条例化を検討・対応

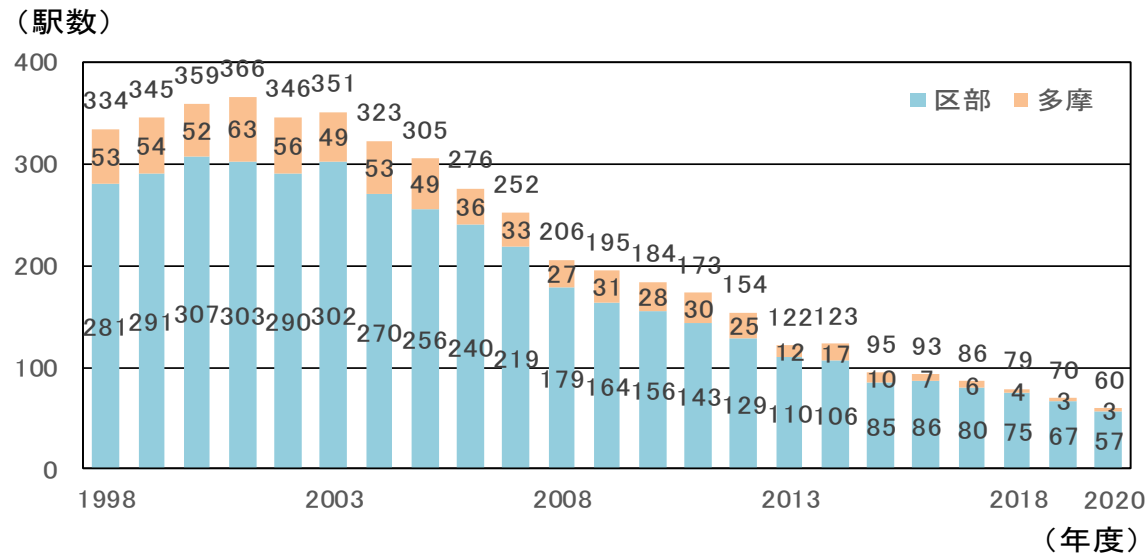
3. 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

検討① 人中心のまちづくりの施策との連携に関する検討

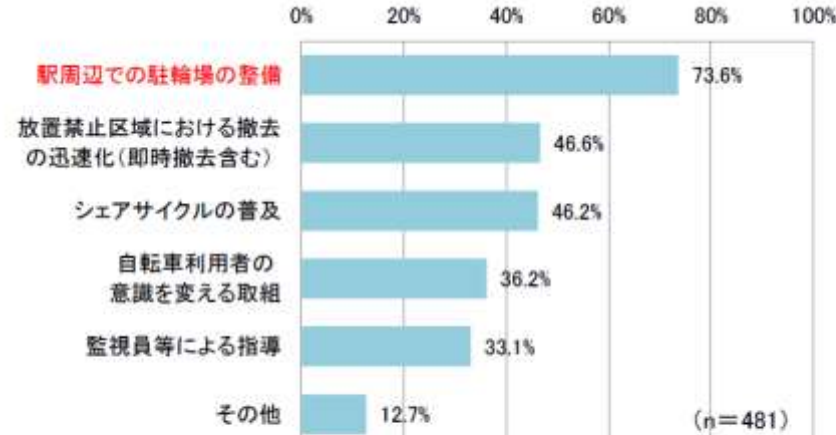
①-6 自転車の路上駐車の現状と課題

- 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
- MaaSの普及へ向けた自転車の更なる利用促進が必要

■ 放置台数が100台以上ある駅数の推移



■ 放置自転車を減少させるための有効な取組



出典：東京都自転車活用推進計画

■ サイクルポートの設置

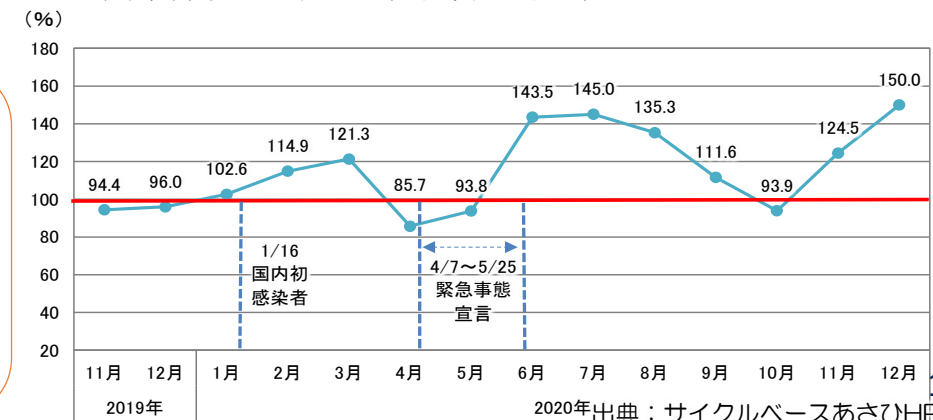


出典：東京都自転車活用推進計画

< 対応策 >

- 駅周辺の未利用地や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
- 稼働率の低い自動車駐車場や道路上の有閑スペースを利用した、駐輪スペースの確保
- 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など、MaaSの推進を考慮した施策の展開

■ 自転車販売の動向 (前年同月比)



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の施策との連携に関する検討

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）



出典：台東区「台東区観光バス対策基本計画」

■ 共同荷さばき駐車スペースの例（渋谷区）



出典：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：建設通信新聞

<対応策>

- 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
- 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
- 人通りの少ない時間帯に路上荷さばきを限定するなど、最適なタイムシェアリングの導入
- 工程管理の適正化・詳細工程の共有の徹底や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

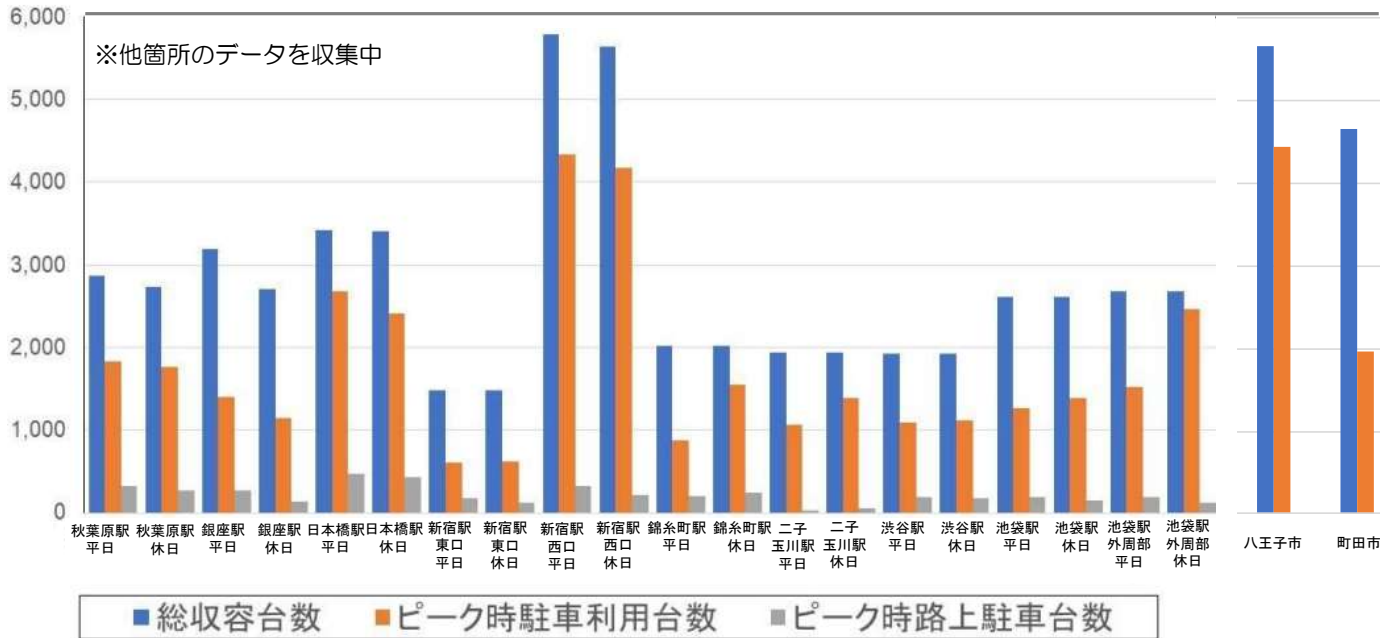
3. 今後の駐車対策における基本的な考え方についての検討

検討② 効果的・効率的な総合駐車対策の推進

②-1 現状の駐車場利用状況データからみる現状と課題

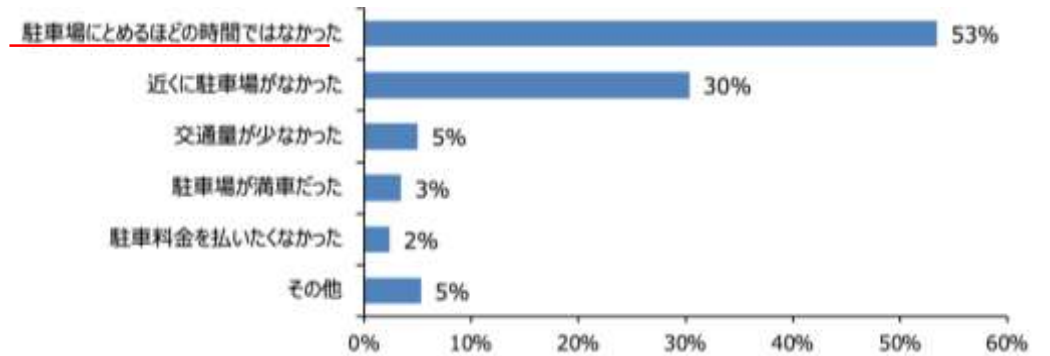
- 都内における駐車場供給量は、需要量を上回る傾向である ※他箇所のデータ収集中
- 路上駐車の原因として、駐車場に止めるほどの長時間でなかったことが最も多い
- 共同荷さばきスペースや乗降空間の創出が必要

■ 都内における駐車場供給量とピーク時利用台数



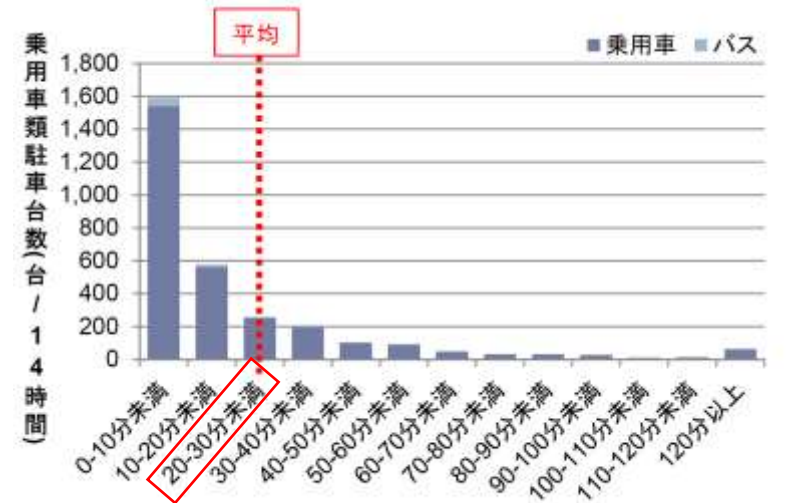
出典：23区（2017年）：第1回東京都駐車場条例検討委員会資料
 八王子市（2016年）：八王子駅周辺の駐車場整備地区、八王子市HP
 町田市（2013年）：町田駅周辺の駐車場整備地区、町田市HP

■ 路上駐車の原因



出典：パーク24（株）

■ 路上駐車時間（渋谷区）



<対応策>

- ICT技術の活用により、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

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

②-2 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>

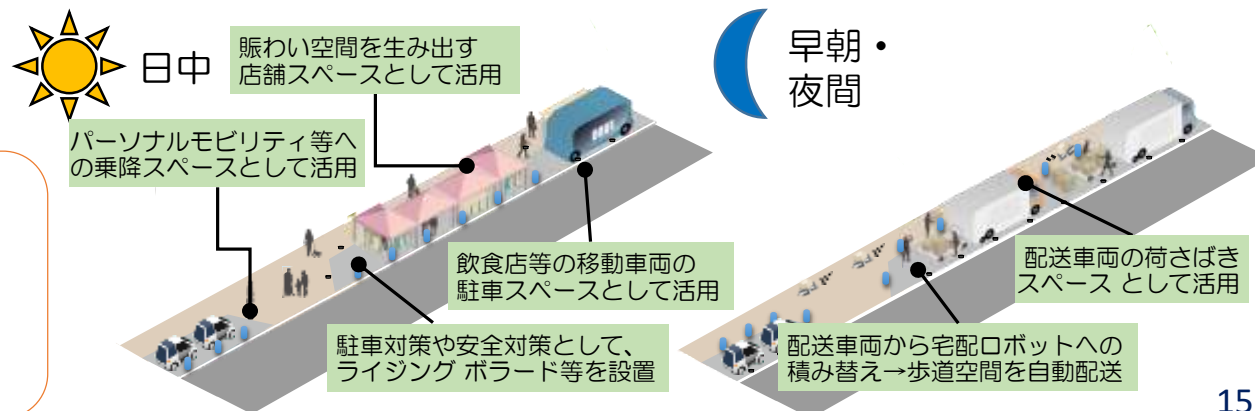
- 沿道の需要や周辺の状況を踏まえて、カーブサイドの設置
- 幅員や交通状況を勘案し、時間帯によりスペースの活用目的を分類するなど、交通管理者と連携した利活用について検討

■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

■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）

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 東京都駐車場条例など関係法令、制度等の整備状況

③-1 駐車場地域ルール

➤ 地域ルールの策定により、地区特性に応じた附置義務駐車場の基準を設定することが可能

■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）



都内における駐車場供給量は、需要量を上回る傾向
※他箇所のデータ収集中

<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するとともに、東京都駐車場条例改正により、地域ルール策定可能エリアを拡大
- 地域ルール策定の指針、手引き等の作成などの支援策を合わせて検討

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 東京都駐車場条例など関係法令、制度等の整備状況

③-2 立地適正化計画

▶ 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

<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
- 市が近くの私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



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 東京都駐車場条例など関係法令、制度等の整備状況

③-3 バリアフリーの先進事例・検討状況と課題

- 車両降車後の動線など、車いす等の動線を考慮した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
- 電動カートや電動車いすなど、高齢者利用を想定したモビリティが普及されてきている状況

<大分県大分市の取組>

- 車いす使用者が円滑に利用できる幅の広い駐車区画（車いすマーク区画）に加え、車いす等は使用しないものの歩行や乗降に配慮が必要な人のために、施設の出入口周辺に通常の幅の駐車区画（プラスワン区画）を設置
- バリアフリー駐車区画の適正利用を目的として、障がい者や介護の必要がある方、妊婦などの利用者に駐車場利用証を発行
- 制度を利用することができる駐車場の検索機能、マップ表示機能を提供



出典：大分県

<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、誰もが安心・安全な駐車場の利用へ向けた施策の展開
- 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

■ 電動カート（シニアカー）、電動車いす



出典：スズキ(株)



出典：World Robotec

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

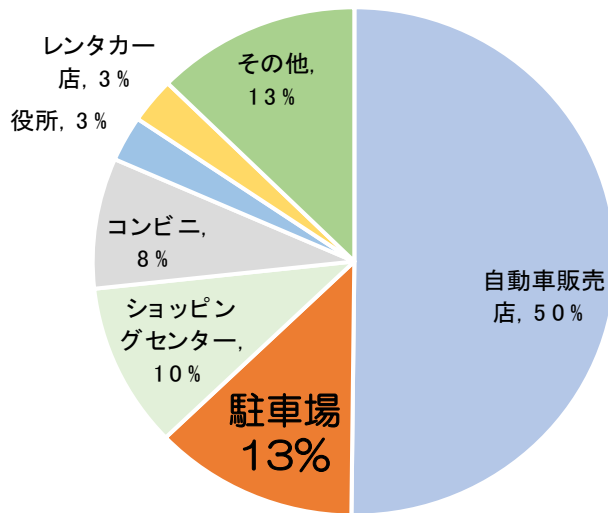
検討④ CO₂実質ゼロや防災・減災に寄与する駐車場のあり方

④-1 環境負荷の少ない駐車施策の推進

➤ 急速充電設備や水素ステーションの整備を進めていく中で、ZEVのインフラ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 (2019.1)

全277箇所

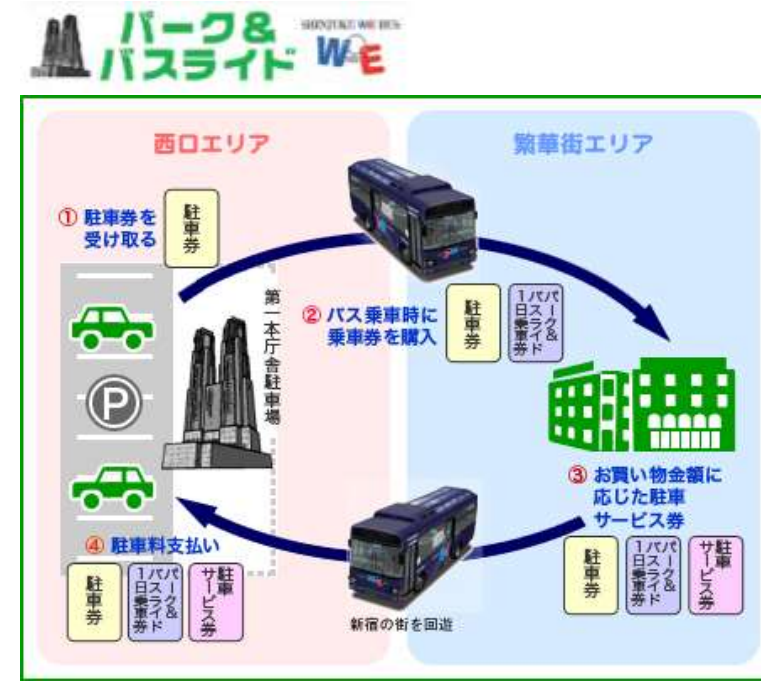


出典：全出力 50kW を超える急速充電設備の火災予防対策に関する調査研究（全出力 50kW を超える急速充電設備の火災予防対策に関する検討部会）

■ 都内の水素ステーション（※2019.11現在）



■ 都内のパーク＆ライドの取組み事例



※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）

<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
- 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

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・減災に寄与する駐車場のあり方

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連携と協力に関する包括協定を締結
 - イオン(株)とは、災害時の支援要請事項として店舗の駐車場等での一時的な避難者の受け入れも含む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

<対応策>

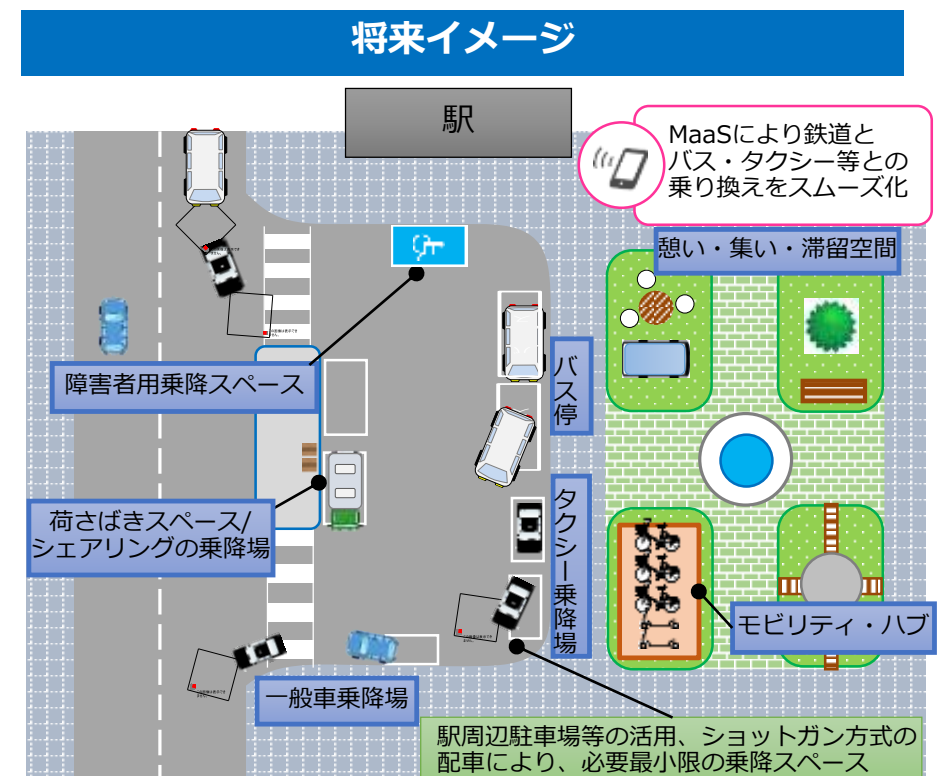
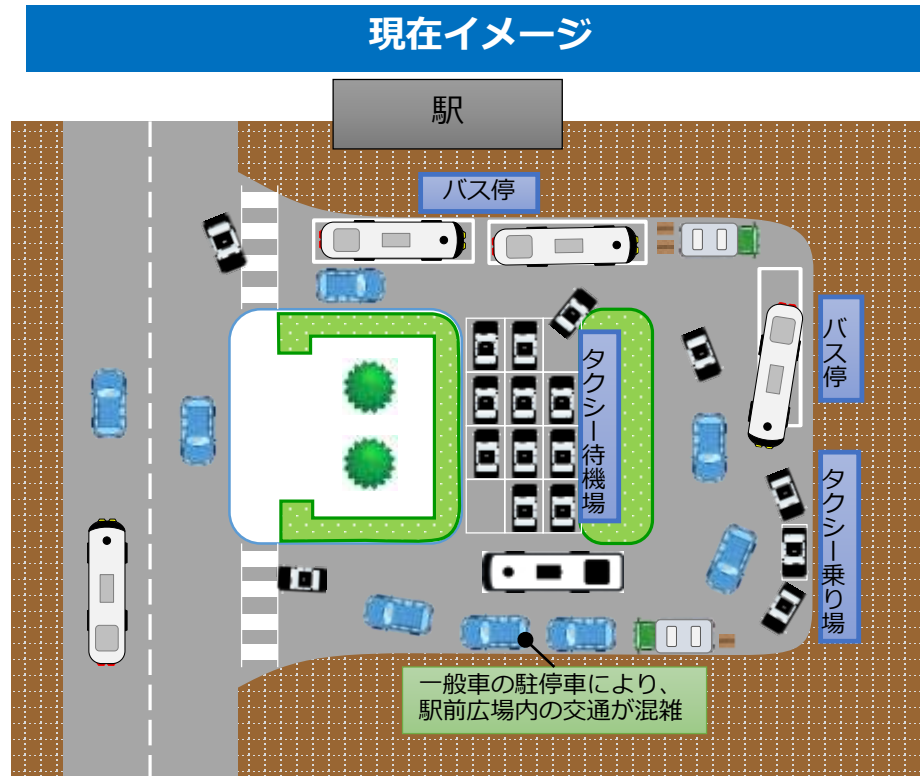
- 区市町村とショッピングセンター等との協定締結による避難場所としての確保や防災訓練の実施等を通じた周知
- 避難場所としての機能強化のため、防災備蓄倉庫の整備

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 先端技術に対応した駐車施設のあり方

⑤-1 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技術等を活用した流入制御により、創出された空間について、サイクルポート等を整備するとともに、MaaSにより鉄道駅からスムーズな乗り換えを実現
- 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

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 先端技術に対応した駐車施設のあり方

⑤-2 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

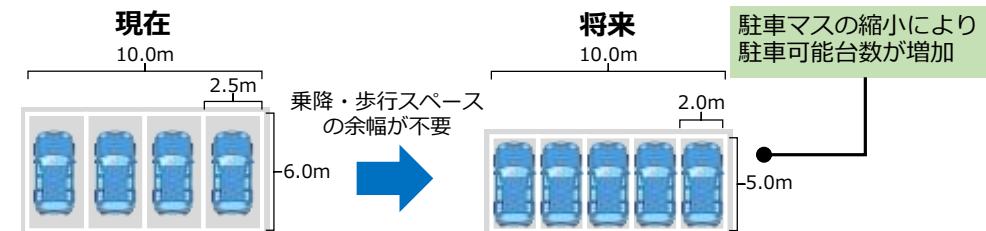
<対応策>

- 自動運転の小型化・ドア開閉不要などにより生じた空間を駐車マス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）

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 先端技術に対応した駐車施設のあり方

⑤-3 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

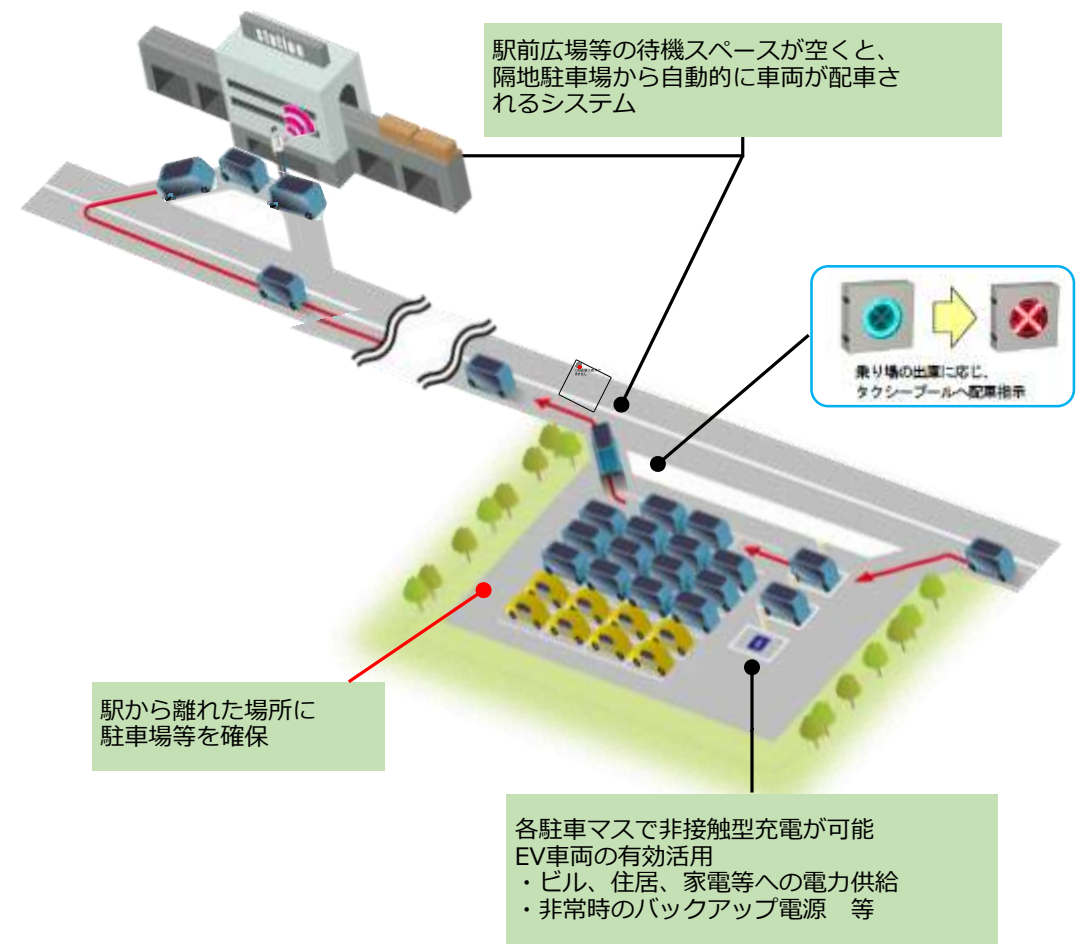
<想定される課題>

- ・ 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



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 先端技術に対応した駐車施設のあり方

⑤-4 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、4年間（2017年3月～2021年3月）の実証実験を実施
- 法律上、路上での車両貸し借りが不可であることから、横浜市市街地環境設計制度※により、公開空地を活用し市内16箇所のステーションを設置
- 法律上、公道走行不可である車両に対し、認定制度を導入し、許可車両40台の公道走行を実施し、約4,000回の利用

※ 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な適切な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



横浜市における実証実験

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 先端技術に対応した駐車施設のあり方

⑤-5 新たなモビリティに対応した駐車施設

- 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

■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-M E-Li	DeliRo	NAVYA ARMA
				
出典：Wind Mobility Japan (全長×全幅×全高) 1,228×536×1,186mm	出典：World Robotec (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

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】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

