

第2回施設デザインWG 事務局資料

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和6年1月16日

目次

I. これまでの検討内容のふりかえり

1. 前回のWGの意見と今後の方向性(第1回施設デザインWG)
2. これまでの検討会の主な意見(第2回施設デザインWG関係)

II. 今回の論点

1. まちの装置として駐車場に必要な機能
2. 自動バレーパーキング等における駐車場のあり方

III. 本日も議論頂きたい事項

I .これまでの検討内容のふりかえり

第1回検討会

(R5.7.24)

- ・最近のトピックの紹介
- ・ゲストスピーカーの講演
- ・検討会及びWGの進め方

【需給マネジメントWG】

駐車場整備・マネジメント戦略

- ・エリア最適化
- ・マネジメント
- ・附置義務制度
- ・公民連携 等

第1回WG

(R5.10.11)

第2回WG

(R6.1.30)

【施設デザインWG】

駐車施設の高質化・安全対策

- ・運営効率化
- ・安全性向上
- ・多様なニーズ
- ・新たな時代への対応 等

第1回WG

(R5.10.17)

第2回WG

(R6.1.16)

第2回検討会

(R6.3月頃)

- ・WGの検討結果共有
- ・今後の検討方針

1. 前回のWG(第1回施設デザイン)の意見と今後の方向性(案)

- 社会の変化に伴う規制の見直し、新たな制度の創設を見据えて検討しつつ、ガイドラインで地域の実情に応じた制度設計・施策の実施を促していく。
- 優良事例について、ガイドラインにおいてさらなる事例の拡充を図るとともに、これまで事例の紹介にとどまっていた事項について、**複数事例を分析した上で、国としての一定の考え方を整理。**

テーマ	把握された課題	対応の方向性 ガイドライン / 第2回WGで検討 / 来年度も検討
① 多様な利用ニーズへの対応について	<ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー法等、制度の周知・啓発活動をする際は、なるべく行政用語ではなく、わかりやすさを重視して欲しい。制度が縦割りでもわかりにくく、事業者も推進しにくい ・ 多様な利用者のニーズや車種に応えるために、余裕を持った駐車スペースの基準を設定。優先駐車区画の更なる拡大。 ・ フリンジ駐車場に駐車し、子供を含め人々がまちなかに散策・交流。 ・ 駐車場に待ち合わせ機能 ・ ガイドラインには、既存のストックでも柔軟に対応できるような記載も必要。 ・ フリンジ(外側)の駐車場も重要であるが、ニーズのあるところを作ることも重要。多様な方が使いやすい駐車場について、コインパーキングも含め関係団体とも協力して進めていく必要がある。 	<p>⇒建築物に係るバリアフリー基準と基本的に同じであることをGL等で記載。GLや制度も、建築物と揃えて対応。</p> <p>※ 附置義務駐車施設は建築物の基準が適用される。</p> <p>⇒GLにおいて、ダブルスペースやゆとりのある駐車マスの設置を推奨。インセンティブなどについては第2回需給WG等で検討。</p> <p>⇒フリンジ駐車場等の機能の充実について、第2回WGで議論。</p> <p>⇒GLで既存ストックの活用事例の充実。</p> <p>⇒第2回需給WG等で駐車場の立地・公民連携について議論</p>
② 駐車場施設の高度化について	<ul style="list-style-type: none"> ・ パーク&ライド駐車場等誘導したい駐車場に望ましい設備や機能のGL ・ EVの充電による利用者の行動変容の可能性 ・ 機械式駐車装置におけるEV充電器の設置について、機械式駐車装置メーカーと連携しないと事故の危険性もある。 ・ EV充電器の設置を推進している自治体の導入実績や問題点、課題を把握 ・ 防災の観点も必要。認定制度があると、インセンティブになる。 ・ 施策の効果を示すことも重要。 	<p>⇒フリンジ駐車場等の機能の充実について、第2回WGで議論(再掲)</p> <p>⇒機械式駐車装置にEV充電器を設置する場合について、メーカーと連携する必要があることについてGLに記載。</p> <p>⇒自治体担当者会議(東京都道路整備保全公社講演)等を踏まえてGLに記載</p> <p>⇒第2回WGで防災について議論。GLに記載。</p> <p>⇒GLで施策の効果も可能な限り記載。</p>
③ 情報発信、案内・誘導の高度化について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 魅力的な駐車場について、停めに行こうと思えるような情報発信 ・ 駐車場の情報について、対応車種を含めて提供する情報の統一化も必要駐車場情報のフォーマット統一 ・ IT企業が参画するなどして駐車場のデータ収集は進んでいる。DXの推進が出来るような仕組みの構築や、全国的な取組も協力していきたい。 	<p>⇒GLに望ましい駐車場情報提供・データの利活用について考え方を追加</p> <p>⇒駐車場データの規格について、来年度検討(P)</p>

2.これまでの検討会の主な意見(第2回施設デザインWG関係)

まちの装置として駐車場に必要な機能

総論

- まちなかへの車の流入抑制や公共交通の利用促進の観点から、パーク&ライド駐車場の利用を推進していく際に、そのような誘導したい駐車場に望ましい設備や機能など、利用しやすい駐車場についてガイドラインがあると良い。
- 施設のデザインについて、安全に使えるのはもちろん、安心して使ってもらえる素敵な駐車場をつくっていくことで、「街の中心部から少し外れたところにあるけど、そこに停めてまちなかに歩いていこう」と思ってもらえるのでは。
- 駐車場に駐車機能以外の機能を付加するためには、事業としてそうした取り組みが成立すること(事業性)が必要。
- 建物は長寿命化も進んでおり、機能更新のタイミングを逃さないようスピード感をもって駐車場施策に取り組んでいくべき。

交通結節点として駐車場に必要な機能

- まちなかに訪れた方々を「繋ぐ場所」としての駐車場が重要。新たなモビリティやシェアサイクルと車とを繋ぎ、車で来られた方が、そこを拠点にしてまちなかを回遊する等、駐車場の新たな役割、仕組み、仕掛けを検討していきたい。乗り降りできる場所がハブになっていくような発想があれば、都市として駐車場を活用していくことに踏み込んで議論ができるのでは。
- 総合的な交通体系における位置づけを考えるにあたり、モビリティハブやパークアンドライドとしての機能を持たせるには、駐車場における自動車以外の手段への乗換抵抗をいかに低減するのかといった観点も重要
- EVの充電をする人が駐車場を使う際の行動がどうなるのかは意識しておく必要がある。より長くまちに滞在したり、歩く距離が伸びたりするなど、外出時に停める際の行動が変わってくる可能性もある。
- 様々なモビリティの都市交通政策上の位置づけについても、自治体でも積極的に議論し、整理していくことが重要。
- 自転車施策や歩行者ネットワーク、自動運転の検討等と駐車場施策をリンクさせていく必要があるのではないか。また、ウォークアブルなまちづくりの検討を進めるなかで、移動制約者や物流などをどのように考えるのか、といった視点も必要。

都市のにぎわい創出拠点としての機能

- まちづくりの観点からは、まちなかの外側の駐車場に停めて、子供を含めて人々がまちなかを安全に散策したり、交流したりできると良い。駐車場で待ち合わせが出来ると、出かけやすくなる。

都市施設として必要な機能

- 防災の観点も必要ではないか。防災支援物資の備蓄や災害時の避難施設など、災害時に有用な駐車場について認定制度があると、社会貢献活動へのインセンティブになる。
- 今のガイドラインにも環境や防災などの事例の記載があるが、それらの効果が示されるとわかりやすくなる。

自動バレーパーキング等における駐車場のあり方

- 自動バレーパーキング(AVP)が導入されると乗降場所と駐車場所が近接する必要がなくなる等、技術の進展に伴って駐車場と人の関わり方も変化する。将来の変化を想定してあり方について検討する視点も必要。
- AVP(オートバレーパーキング)への対応など、次の時代の駐車場に関する技術的な面については先手を打って幅広く検討すべき。
- 自動バレーパーキングに関して、今後は、安心して乗り降りができるスペースも重要になると考えている。将来のこととして議論して、最先端の駐車場のあり方を示さないといけない。

Ⅱ. 1 まちの装置として駐車場に必要な機能

1. まちの装置として駐車場に必要な機能

- 都市の公共財としての性質を持つ駐車場については、量の適正化だけではなく、施設の質の向上も図っていく必要がある。（最低限の規制として、構造設備基準やバリアフリー法に基づく規制を実施。）
- 歩行者への危険が少ないフリンジ駐車場等、望ましい立地の駐車場については、機能向上により利用を誘導することで、街の中心部等歩行者優先のエリアへの車の流入の抑制が期待される。
- 例えば、駐車場が立地するエリアの性質に応じて、交通の結節点としての機能、都市のにぎわい創出拠点としての機能、その他都市施設としての機能を向上していくことが考えられる。

交通の結節点としての機能

例：シェアモビリティの導入、荷捌き駐車場、二輪駐車場の設置、EV充電器・バッテリー交換器設置、バリアフリー化、ベビーカー貸し出し 等



※1 出典：スマートモビリティJP
https://smart-mobility.jp/_ct/17617686/p2
※2 出典：国土交通省都市局街路交通施設課調べ
※3 出典：広島市中央部商店街振興組合連合会
<https://www.chushinren.jp/babycar.html>

都市のにぎわい創出拠点としての機能

例：まちの情報発信、Wi-Fi（観光地など）、休憩施設、店舗、一部公園化等



※4 出典：石川県
<https://www.pref.ishikawa.lg.jp/toshi/documents/kennrokutyuuuajyoupannfu.pdf>
※5 出典：大和リース
https://www.daiwalease.co.jp/proposal/pk_disa.html
※6 出典：新潟日報
<https://www.niigata-nippo.co.jp/articles/-/207372>

その他都市施設としての機能

例：防災拠点機能、緑化、太陽光発電、宅配ボックス設置、トイレ



※7 出典：三井不動産リアルティ
https://www.mf-realty.jp/news/2017/20171026_01.html
※8 出典：株式会社 スタジオ ゲンクマガイ
<https://stgk.jp/JP/projects/kinjo-futo-p/>
※9 出典：さいたま市都市整備公社
https://www.saitama-toshiseibi.or.jp/news/2017/post_35.html
※10 NPC24H南大沢駅前パーキング
<https://www.npc-npc.co.jp/company/news/detail/678/>

【参考】道の駅における機能の考え方

○道の駅は、「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」、「地域の振興に寄与」を目的とした休息施設として、「休憩機能」「情報発信機能」「地域の連携機能」の3つの機能を備えるとともに、災害時には防災機能を発現することとしている。

■情報発信機能の例(茨城県笠間市 道の駅かさま)

- 笠間市のゲートウェイとしての機能が期待される「道の駅 かさま」を含む、市内3カ所にデジタルサイネージを設置。
- 観光案内所から複数拠点のデジタルサイネージのアバターを遠隔操作し、来訪者の嗜好に応じた情報を提供、訪れる人々の利便性向上を実現するとともに、非接触対応による感染症対策、効率的な情報発信が可能。



出典:NTT東日本
<https://www.ntt-east.co.jp/ibaraki/information/detail/20210907.html>

■防災機能の例(岐阜県大野町 パレットピアおおの)

- 2021年に国土交通省により、「防災道の駅」に選定。
- 大野町の緊急避難場所にも指定されているほか、岐阜県の防災拠点計画における、「広域的な防災拠点機能をもつ道の駅」の一つとしても位置付け。
- 防災機能として、通信機器、防災倉庫、無停電化(非常用発電設備)、給水施設、汲み取り処理方式マンホールトイレ、ヘリポートを整備。

■広域的な防災拠点機能を持つ「道の駅」での機能強化事例

■防災施設配置



【参考】「道の駅」登録要件 (市町村等の申請により国交省で登録)

休憩機能	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が無料で24時間利用できる 1.十分な容量を持った駐車場 2.清潔なトイレ(原則、洋式) 3.子育て応援施設(ベビーコーナー等)
情報発信機能	<ul style="list-style-type: none"> 道路及び地域に関する情報を提供(道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等)
地域連携機能	<ul style="list-style-type: none"> 文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設
その他	施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

出典:岐阜県HP

<https://www.pref.gifu.lg.jp/uploaded/attachment/235480.pdf>

交通結節点として駐車場に必要な機能

- 自動車保有台数が伸び悩む一方、シェアサイクルやカーシェア、電動キックボードのシェアサービスなど、近年急速にシェアモビリティが普及しており、地域公共交通と連携し、複数のシェアモビリティの結節となる拠点（モビリティハブ）として整備される事例も出てきている。
- シェアモビリティについては、公共交通の補完によるまちなかの回遊性向上や、土地の有効利用（乗用車駐車場と比して省スペース）の観点、脱炭素社会への移行（電動等のため環境負荷が小さい）の観点から、都市・交通政策の観点からも有用であるほか、スマートシティ施策やMaaS施策との連携により、得られるデータのまちづくり等への活用も期待される。
- 将来的には、自動運転シェアモビリティの登場により、駐車場の需給や役割もさらに変化していく可能性があるため、都市における駐車場政策とも統合的に検討が必要。

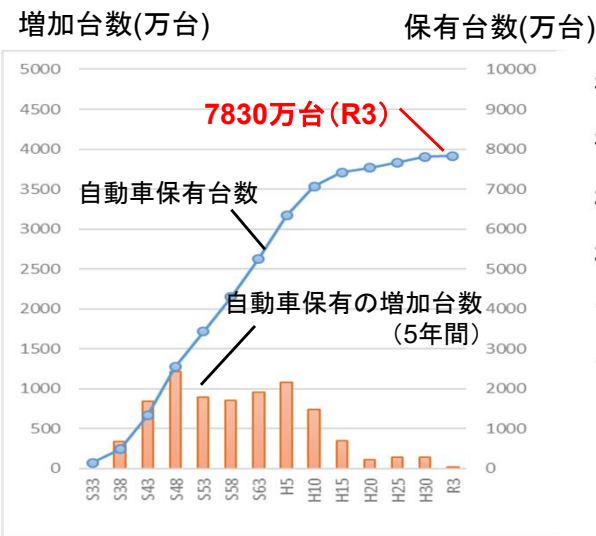
シェアモビリティの例

シェアサイクル（コミュニティサイクル）、カーシェア、電動キックボード 等

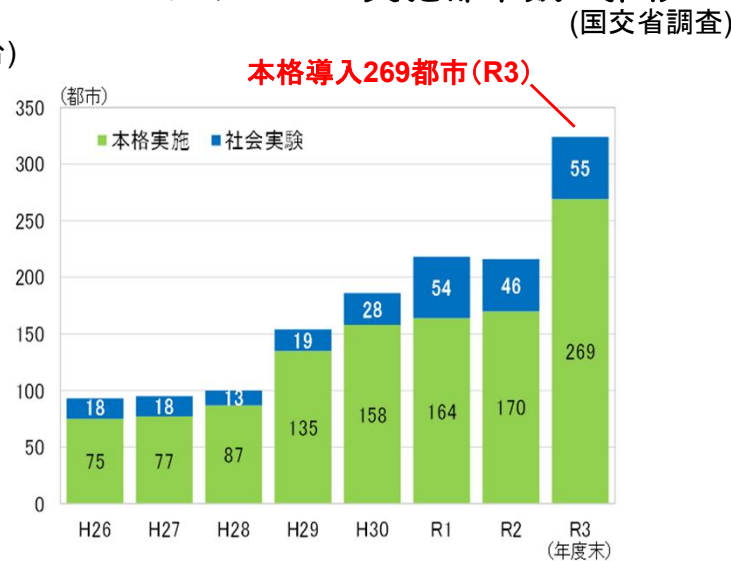
導入目的・効果の例

公共交通の補完、地域の活性化、観光戦略の推進、駐車スペースの削減・利活用、放置自転車対策、災害時における交通の機能の維持、環境負荷低減 等

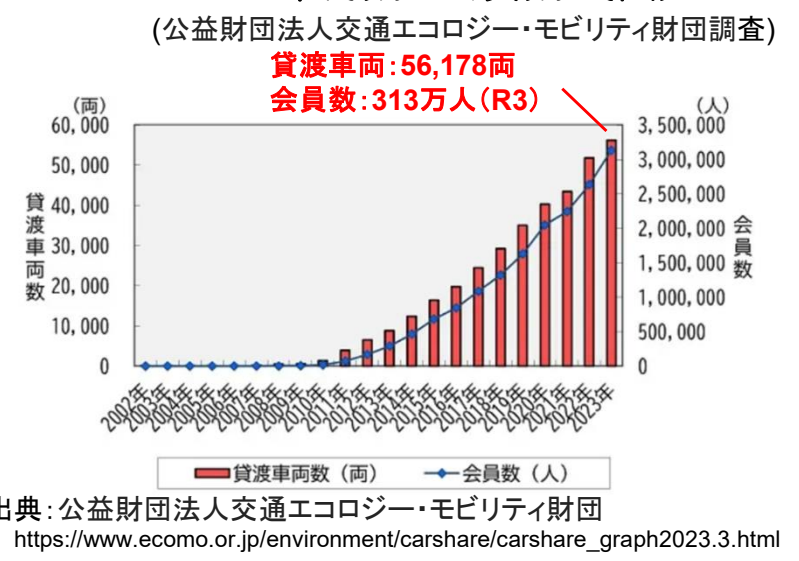
■自動車保有台数の推移



■シェアサイクル実施都市数の推移



■カーシェア車両数・会員数の推移



出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
https://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_graph2023.3.html

■電動キックボード

2021年4月にLUUP社が電動キックボードのシェアリングサービスを開始、現在8都市※で展開
 ※ 東京・大阪・京都・横浜・宇都宮・神戸・名古屋・広島で提供（2023.12時点）

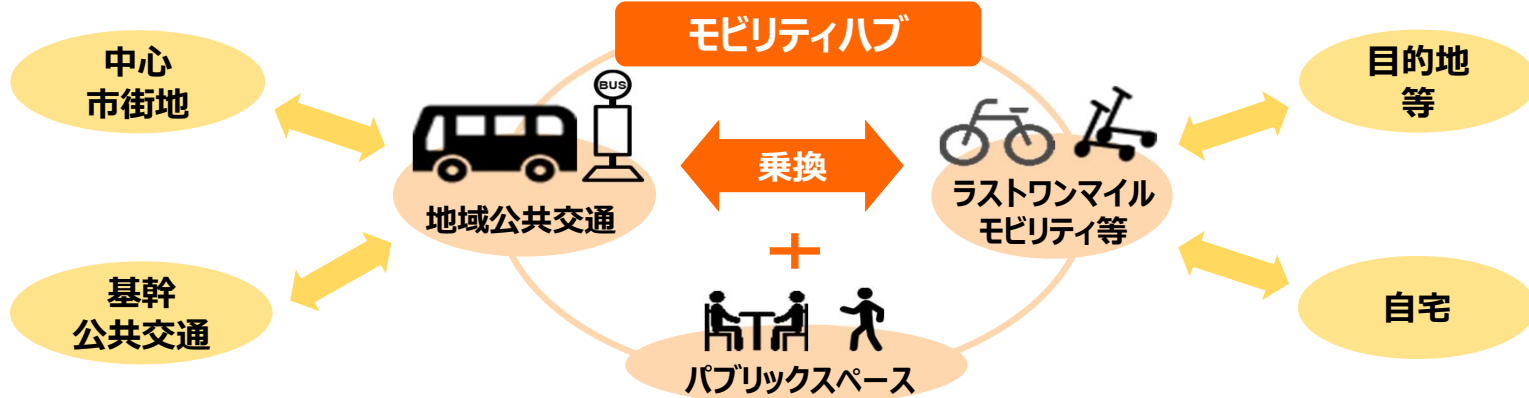
地域公共交通と連携したモビリティハブについて

モビリティハブへの期待

- 身近な生活圏内における**移動サービスの質の向上**を図るため、多様なモビリティの選択肢を提供するモビリティハブ※が重要な役割。
 - ※ 公共交通やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節となる拠点
- 地域の実情に応じて、ハブの配置、モビリティの種類、その他機能の導入をカスタマイズすることで、**地域課題の解消**に貢献。
- 個人利用車からの転換による**脱炭素化**、回遊性の向上による**地域活性化**、外出機会の増加による心身の健康増進、基幹**公共交通の維持促進**なども含め、幅広い効果が期待。

モビリティハブの方向性・求められる機能

- MaaSの普及
 - ⇒ 乗換拠点の重要性 (**選択肢 + シームレス**)
- 利便性・持続性に繋がる運行効率化
 - ⇒ AIオンデマンドバス、自動運転等の導入
- 「所有」から「共有」への意識変化
 - ⇒ シェアモビリティの普及
- そもそも、「移動」は何らかの目的を達成するための手段
 - ⇒ 目的達成に資する**機能・情報**はハブで提供もあり
- 「人が集まる場」であることを生かさない手は無い
 - ⇒ **交流空間**等の付加価値 (⇒ 乗換抵抗の低減にも繋がる)



地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ

欧州におけるモビリティハブの事例・計画

- 欧州におけるモビリティハブの整備・計画事例では、小規模なものから大規模なものまで様々存在し、行政や公的主体の関与について、整備段階から限定的な場合から、初期の運営まで関わるものまで様々となっている。
- また、不動産事業者と連携して、住宅の駐車場整備抑制や入居者の公共交通・シェアモビリティ利用促進を図る場合も見られる。

名称（都市） 設置の目的	主な機能	整備・運営主体等
<p>乗り換え拠点/乗換え点 （ドイツブレーメン都市州）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境面、安全面から自家用車の保有台数の削減 	<p>カーシェアリングを軸とした規模の異なる2種類のモビリティハブ</p> <p>①乗り換え拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道や路面電車の駅やバス停近くに設置 ・最大12台のカーシェア <p>②乗り換え点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小規模な施設で、2～3台の車両が駐車可能 ・駐車場所の確保が特に困難な都心部に設置 ・300m毎に設置することが最終目標（一部地域では達成済み） 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場管理団体がブレーメン都市州から名称の使用許可を取得（自治体からの補助はなし） ・カーシェアリング事業者が、駐車場管理団体からスペースの貸与を受けて、整備・管理・運営を実施 ・デベロッパーが、入居者に公共交通券やカーシェアリング会員権を提供するなど、モビリティ管理施策に対し、事業者が一定額を支払うことを義務付ける法改正を実施
<p>アンコーツ・モビリティハブ （英国マンチェスター市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車の削減と徒歩・自転車による移動の促進 ・安全で魅力ある地区への再生 	<p>マンチェスター市中心部に隣接した旧工業地域に計画されている8階建てのモビリティハブ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・カーシェアリングやシェアサイクル ・自転車保管スペース150台分 ・約400台の駐車スペース ・ラストワンマイル配送施設 ・商業施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・市と民間不動産企業のJVが整備 ・管理・運営は、初期は市が実施し、その後はその他の方法を検討 ・不動産デベロッパーが、モビリティハブ内の駐車スペースを購入・レンタルし、近隣の新築住宅で駐車スペースを限定することを計画
<p>グルノーブル駅モビリティハブ （フランスグルノーブル市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・より環境へ優しい移動手段への移行 	<p>主要鉄道駅にフランス最大規模の駐輪場（1,150台）利用者に応じた3種類の駐輪場及びレンタルサイクル営業所等を設置</p> <p>①日常的な自転車利用者向けの事前予約制ロッカー</p> <p>②一時的な利用者向け（屋外）</p> <p>③鉄道等の公共交通機関の利用者向け</p> <p>+レンタサイクルサービスの営業所と自転車の空気補充ステーション</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・中央政府・市・国鉄等6組織の負担で整備 ・バスターミナルの管理・駐輪サービスは民間企業に委託

出典：国土交通政策研究所資料「地域モビリティサービス改善と運営に関する調査研究 ～欧州のモビリティハブの特徴と運営のしくみ～」R4.6

国内におけるモビリティハブ事例・計画①

○ 移動の利便性向上や、公共交通の補完、まちづくりや地域住民の交流促進、脱炭素等様々な目的で、複数のシェアモビリティのポートを公共交通に近接する形で設置する取組が行われており、既存の駐車場の一部活用や利用転換による整備事例も出ている。（多くは電動で整備）

名称・エリア等	概要 (目的等)	利用可能モビリティ				その他
		小型車	二輪車	自転車	キックボード	
ENEOSマルチモビリティステーション (東京都世田谷区)	駒澤大学駅徒歩3分の拠点で、複数の電動モビリティおよび電動二輪向けバッテリーのシェアリングサービスを提供（ラストワンマイルの移動変革、低炭素・循環型社会の貢献）	●	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> ・月極駐車場に同程度の対価を払う形で転用 ・電動二輪バッテリー交換機を設置
大宮ぷらっと (埼玉県さいたま市)	氷川神社参道沿い（駅徒歩10分超）に、次世代モビリティのシェアリングステーションと商業含む交流拠点を整備（周辺エリアの回遊性向上、地域住民の交流促進）	●	●	●		<ul style="list-style-type: none"> ・さいたま市スマートシティ推進事業の一環 ・その他、さいたま市内でシェア型マルチモビリティを活用した実証実験を実施
マルチモビリティステーション (横浜市鶴見区)	鶴見市場駅徒歩5分の場所にマルチモビリティステーションを設置（公共交通機関補完、脱炭素社会形成）	●		●		<ul style="list-style-type: none"> ・既設のマルチモビリティステーション（横浜市内4カ所等、沿線3カ所等）の往来が可能 ・MaaSサイト「COCOON Project」で電動自転車の予約・決済が可能
COCOONひろば 平和島 (東京都大田区)	平和島駅隣接の地域交流拠点「COCOONひろば平和島」に法人向けのEVスクーターシェアの貸出・返却拠点を設置（利便性の高い移動環境の整備）		●	●		<ul style="list-style-type: none"> ・ひろばでは、シェアスペース、シェアオフィス、地域イベントスペース、フードトラックを展開 ・当初は営業活動、フードデリバリー等物流向け法人利用、今後は個人利用も検討
乗継ハブ構想 (大阪メトロ駅等周辺)	地下鉄駅や路線バス停留所周辺に、各種モビリティの提供、生活サービス（商業施設、待合室、フードトラック等）を備えた乗継ハブを整備する構想（移動の目的となるサービスの一体提供、まちづくりへの貢献）	※R4年度以降に順次整備予定				<ul style="list-style-type: none"> ・MaaSアプリを活用したオンデマンドバスの実証実験を実施 ・都市型MaaS構想「e METRO」に基づき、2022年度から順次設置、2025年度までに10カ所以上の開設を目指す
金沢版モビリティハブ (金沢市)	地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗換する拠点を整備（交通機能の連携強化、自家用車からの転換等）	※R7年度以降に順次整備予定				<ul style="list-style-type: none"> ・まちなかやその周辺においては、鉄道・バスとシェアサイクル等、郊外部においては鉄道・バスと自家用車・自転車などのP&R・地域運営交通等との接続・乗継を想定

■ENEOSマルチモビリティステーション (東京都世田谷区)

- ラストワンマイルの移動における変革を目指して、複数の電動モビリティおよび電動二輪向けバッテリーのシェアリングサービスを提供する拠点を開設。(令和5年2月)
- 低炭素・循環型社会への貢献に向けた取り組み推進の一環として、ENEOS社が出資する企業が提供するマイクロモビリティサービスの全てを実装し、これらの楽しさや利便性を体験する場として開設。

サービス内容(各社のアプリ等を通して利用)

シェアリングサービス	台数	サービス名称	運営会社
電動キックボード	6台	LUUP	株式会社 Luup
電動アシスト自転車	6台	HELLO CYCLING	Open Street 株式会社
電動スクーター	6台	HELLO MOBILITY	
電動小型自動車	2台	HELLO MOBILITY	
電動二輪バッテリー交換機	1基 * バッテリー 10個	Gachaco	株式会社 Gachaco



出典:ENEOSホールディングス株式会社プレスリリース



■乗継ハブ構想(大阪メトロ駅等周辺)

- 大阪メトロは、MaaSを中期経営計画の大きな柱と位置付け、多様なモビリティとの連携により、従来の生活行動の在り方の変革を促すことを目指している。
- 鉄道+バスという固定的な公共交通サービスの提供にとどまらず、オンデマンドバス、シェアサイクル等のマイクロモビリティとをシームレスにつなぐことで、立地による交通利便性の格差を是正。



出典Osaka Metro HP

近畿経済産業局「令和2年度「高度な自動走行・MaaS等の社会実装に向けた研究開発・実証事業～調査レポート～」

国内におけるモビリティハブ事例・計画③

■金沢版モビリティハブ（石川県金沢市）

- 金沢市では、交通結節点の整備・充実の取組として、モビリティハブの整備を推進することとしており、駐車場整備等計画においても、まちなかへのマイカー流入抑制に係る取組として、パークアンドライドに加えて、モビリティハブの整備を推進することとしている。

第3次金沢交通戦略（令和5年3月策定）

2-(3) 官民連携による交通結節点の整備・充実

①モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実

現状・課題

今後は、鉄道駅や主要なバス停などの大量輸送機関の接続・乗継拠点に限らず、地域の実情に応じて多様な交通モードの接続・乗継拠点となる「新たな交通結節点（モビリティハブ）」の整備が必要となっています。

方針・具体的な取組

まちなかや公共交通重要路線沿線においては、（中略）鉄道・バス等の大量輸送機関とシェアモビリティやパーク・アンド・ライド駐車場が接続・乗継できるモビリティハブの整備を推進します。

第3次金沢交通戦略が目指す姿

- 基本的な考え方
- 歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
- 交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり



金沢市駐車場整備に関する基本計画及び駐車場整備地区における駐車場整備計画（令和5年3月改訂）

(4) まちなかへのマイカー流入抑制

◇パーク・アンド・ライドの普及・利用促進

引き続き、利用促進を行うとともに、新たなパーク・アンド・ライド駐車場の整備を検討します。また、金沢MaaS や駐車場案内システムと連携した取組による利用促進を図ります。さらに、バス、シェアサイクル、タクシーなど多様な交通モードとの接続・乗換拠点となるモビリティハブの整備を推進します。

【各エリアにおける考え方】

- まちなか**
 - 自家用車等の流入を抑制し、徒歩・自転車・バス等の多様な交通モードが便利に利用できる人中心の空間を形成する
 - 都心軸を中心とした「新しい交通システム（第1段階）」の整備により、まちなかと郊外におけるスムーズな移動を実現し、魅力をさらに高める

- 居住誘導区域**
 - まちなかと郊外を結ぶ「公共交通重要路線」について、定時性や速達性などの利便性を高め、公共交通の便利な区域への居住の誘導を図る
 - 鉄道・バス等と他の交通モードを接続・乗継できるモビリティハブの整備を進め、多様な交通モードを便利に利用できる移動環境を整え、自家用車からの転換を目指す

【交通結節点とモビリティハブの定義】

交通モード	交通結節点	本市の状況
鉄道	駅(JR・IR)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備
	駅(北陸鉄道)	
バス、地域運営交通	バス停留所	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要
	タクシー	
タクシー	タクシーベイ等	金沢版モビリティハブ 地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継する拠点を整備
自転車	駐輪場・ポート	
自動車	パークアンドライド	

※モビリティハブ：鉄道・バス・タクシー・地域運営交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点

- 郊外**
 - 自家用車と公共交通を組み合わせながら、地域の特性に応じたフィーダー交通の導入を進め、移動手段の確保とともに、過度に自家用車に依存せず外出しやすい環境づくりを目指す

- 交通拠点の機能強化に関する計画を検討する際の留意点等についてまとめられた「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」においては、シェアモビリティの普及等の変化の対応として、乗継の利便性、待合環境の快適性、拠点の効率的配置など、ノード（交通拠点）の機能強化、データ等の活用による交通行動の合理化・最適化する形でのマネジメントが重要とされている。
 - ※ バスタプロジェクトを中心に検討されたものであるが、鉄道駅併設の大規模なものに限らず、小規模施設も想定されるとされている。
- また、自動運転サービスは主にシェアモビリティとして実装することが見込まれ、駐車需要が減少するというOECDの試算も取り上げられている。

○交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（R3.4道路局）（抄）

第1章 道路ネットワークにおける交通拠点の意義

1-1 モビリティの変化と交通拠点（ノード）の役割

（2）シェアリングモビリティの普及

将来、自動運転サービスは主にシェアリングサービスとして実装することが見込まれるが、シェアリングサービスの普及に伴い、道路のピーク時交通量や駐車需要は大きく減少するとの試算もあり、シェアリングサービスが道路交通に与える影響の大きさを改めて認識する必要がある。



図 1-4 シェアリングサービスの普及率とピーク時交通量⁵

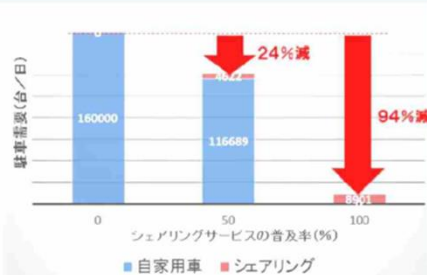


図 1-5 シェアリングサービスの普及率と駐車需要⁶

※ 鉄道等の大容量公共交通とライドシェアリング型自動運転サービスを併用した場合の試算

（3）ノード強化の必要性

このようなモビリティの変化に対応した道路施策を進めるためには、交通モード間の乗継の利便性や乗継時の待合環境の快適性の確保、そもそもモビリティを利用するための拠点の効率的な配置など、交通拠点（ノード）の機能強化を図った上で、モビリティのデータ等を活用してマネジメントを行うことが一層重要になると考えられる。

1-2 リンク中心からリンク×ノード×マネジメントへ

冒頭に述べたように道路を利用するモビリティが変化しつつあり、また、人口減少や高齢化、インバウンドなど社会情勢や人の流れが大きく変化している状況を鑑み、道路ネットワーク単体でその効果の最大化を図ることは難しく、道路を利用するモビリティ、ひいては、交通ネットワークとの関係性にも留意しながら、道路交通ネットワークとして全体を捉えていく必要がある。そのため、モビリティの変化に対応した道路整備の観点からは、道路と交通のネットワークが重なる交通拠点（ノード）の重要性が一層高まっていると考えられる。

例えば、都市部へのラストマイルとなるアクセス道路（リンク）の整備と都心部の駅前のバスターミナル（ノード）の整備、さらには、そこを利用するモビリティの運行管理（マネジメント）などを組み合わせることにより、道路を利用するモビリティや人の流れを活性化し、道路ネットワークの効果を最大化することにも寄与するものと考えられる。なお、ここでいうノードは、鉄道駅に併設されるバスターミナルのような大規模なものに限るものではなく、カーシェアリングのステーションなど小規模な施設も想定される点に留意が必要である。

マネジメントについても、道路だけでなく、モビリティやまちづくり等も含めて広く検討することが求められる。効果的なマネジメントを行うためには、多様な主体と連携し、また、各種データの取得・利活用することも必要である。例えば、交通ターミナルを発着する多様なモビリティの位置情報や混雑情報等のデータを収集し、そのデータを活用・分析したものを、モビリティの料金や所要時間等と併せて利用者に情報提供し、利用するモビリティを総合的に判断して選択させることで、交通行動を合理化・最適化するといった形でのマネジメントも考えられる。また、こういった仕組みを災害時における代替輸送の確保など交通マネジメントのために活用していくことも考えられる。なお、データの活用（サイバー）と交通ターミナルの運用（フィジカル）の両面からマネジメントしていく試みは、MaaS や スマートシティ の考え方も重なるところであり、これら施策とも連携して、マネジメントの高度化・多様化を図ることが望ましい。

- 交通拠点に求められる機能として、①交通機能、②防災機能、③交流機能の3つの機能を挙げており、周辺施設と連携して、パーク&バスライドや、サイクル&バスライドのための駐車場の確保も必要とされているほか、まちづくりと連携して拠点を整備することとされている。
- また、自動運転の実用化に伴い、地域の拠点からの移動の際にモビリティハブのような拠点が必要となることも予想されるとされている。

○交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン (R3.4 道路局) (抄)

1-4 バスタプロジェクトが目指す取組

(2) 未来を先取りした施策展開

例えば、自動運転については、令和7年には高速道路でのレベル4（自動運転車（限定領域））の実現が目標とされており、着々と技術開発や制度整備が進められている。また、超小型モビリティ（1~2人程度が乗れる電動車両）など新たなモビリティの導入も徐々に進みつつある。これらモビリティは、地域の拠点からの移動などでの利用も想定されることから、例えば、地域において様々なモビリティが接続する「モビリティ・ハブ」のような拠点が必要となることも予想され、そのような将来像を具体的に描きながらプロジェクトを推進していく必要がある。

第3章 交通拠点に求められる機能

(1) 基本機能 5) 新たなモビリティサービスへの対応

②検討時の留意点

- 次世代モビリティはシェアモビリティによるサービスが想定される。
- 新たなモビリティへの対応を念頭に、施設の設計にあたって冗長性を持たせつつ、積極的に実証実験等を行って技術革新の加速化を図ることが考えられる。
- 次世代モビリティのカーブサイドでの乗降について、拠点（モビリティ・ハブ）を設けて積極的にマネジメントしていくことが考えられる。

(2) 交通結節機能 2) 交通モード間の接続

②検討時の留意点

- パーク&バスライド、サイクル&バスライドを行う際に設置する駐車場等は、地域のまちづくりに関する計画と整合を図りつつ、また、周辺施設と連携して確保する。
- 乗継に必要な運行情報の提供にあたっては、乗継時の動線等を想定してシームレスに情報提供ができるよう、案内サインや情報提供設備など、案内の方法や位置の工夫等を行うことが望ましい。

(4) 地域の拠点・賑わい機能 1) まちづくりとの連携

①概要

交通拠点の整備はまちづくりの一部でもあることから、交通拠点の整備にあたっては民間開発や公園、自由通路の整備等、まちづくりと連携し、地域で一体となって拠点整備を行うことが求められる。

②検討時の留意点

- 民間開発を含め、交通拠点周辺におけるまちづくりに関する動向を把握した上で、積極的に連携を深めていくことが望ましい。その際、道路空間の立体的な利用など、周辺施設と一体となって空間を高度利用することも考えられる。
- 地域の拠点備の方向性について、自治体による関連計画等との整合性に留意する。

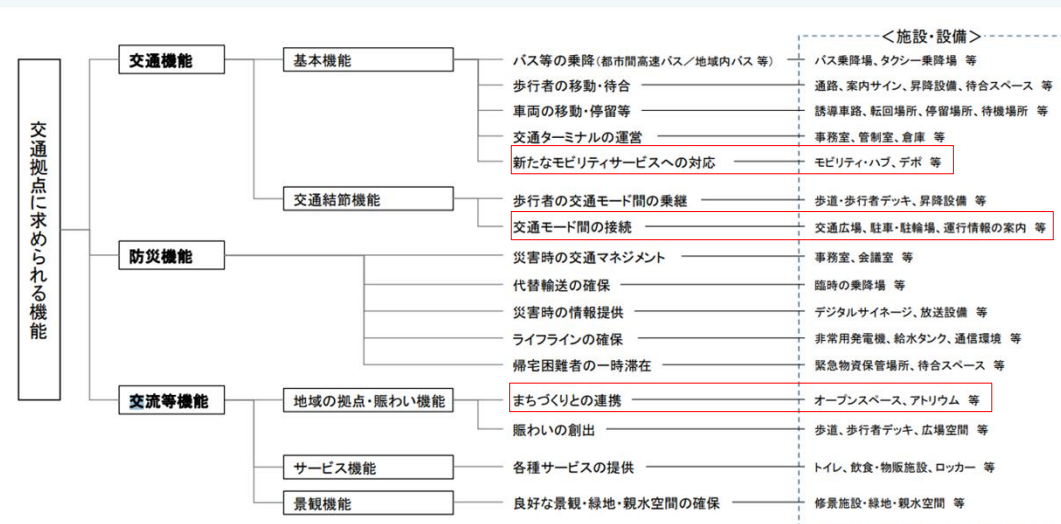


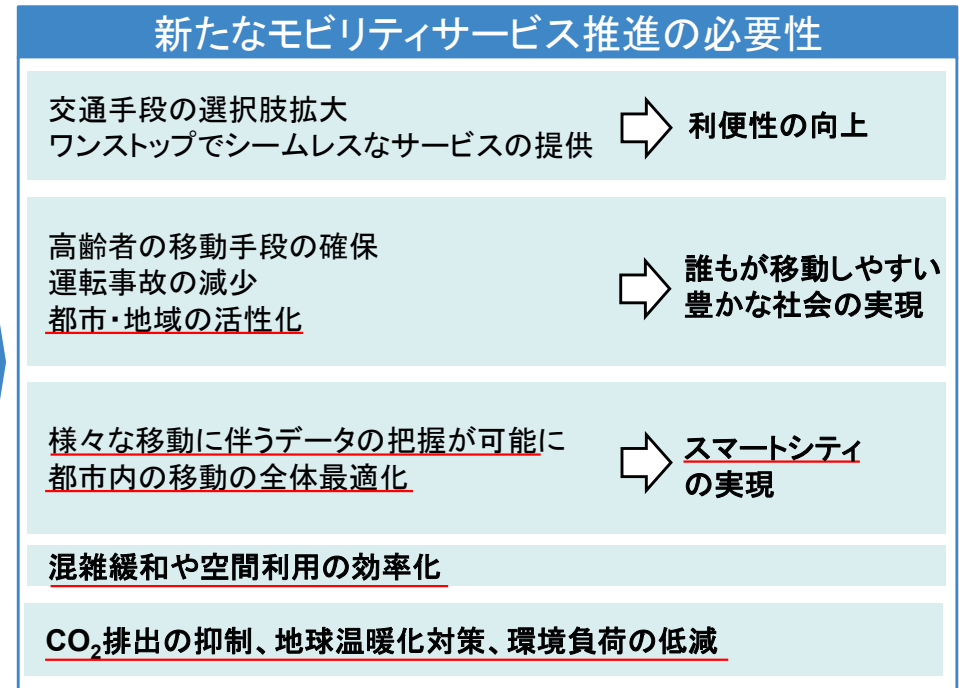
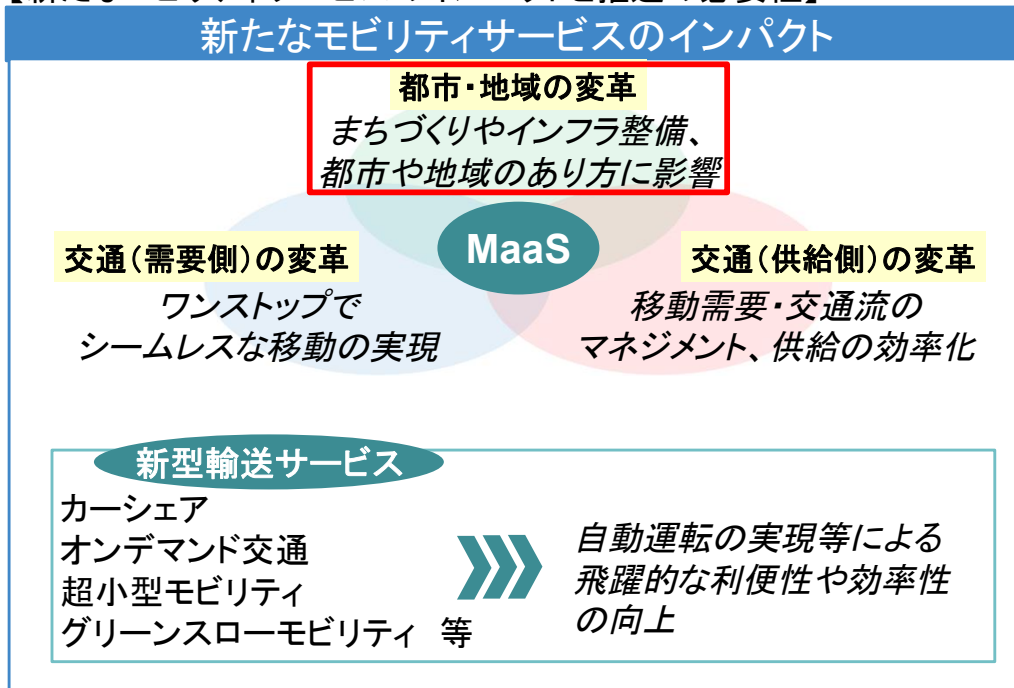
図 3-2 交通拠点で求められる機能の全体像

○ 新たなモビリティサービスの実現に向けて検討した「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」の中間とりまとめでは、シェアサイクル等の新たなモビリティについて、都市のあり方やインフラ整備にもインパクトをもたらす可能性があるとされており、取り組む意義として、空間利用の効率化、スマートシティの実現、公共交通へのシフトによる環境負荷低減等が挙げられている。

【交通分野を巡る動向】

	背景	現状(定量)	現状(課題)	新たなモビリティサービス MaaS (サービスのソフト面) 新型輸送サービス (サービスのコンテンツ面)
都市部	<ul style="list-style-type: none"> 経済状況の回復 公共交通サービスの充実 	<ul style="list-style-type: none"> 輸送実績拡大 需要堅調 	<ul style="list-style-type: none"> 道路混雑 → 都市空間のロス 経済的ロス 環境問題 	
地方部	<ul style="list-style-type: none"> 少子化・高齢化 公共交通サービスの利便性の問題 交通サービス提供主体の不存在 	<ul style="list-style-type: none"> 輸送実績減少 需要縮小 	<ul style="list-style-type: none"> 交通サービスの縮小及び撤退 外出機会減少 物流サービスの維持確保 地域社会維持困難 	

【新たなモビリティサービスのインパクトと推進の必要性】



- とりまとめでは、新たなモビリティサービスを社会実装していく際のフィジカル空間における取組として、MaaS等技術とまちづくり等の時間軸の差異に留意しつつ、解決すべき都市や地域の課題を明確にした上で、都市・交通政策との整合を図る必要があるとされている。
- また、交通モード間の連携が重要とされており、モード間の円滑な利活用に資する交通結節点をいかに整備するかといったフィジカル空間における取組が重要とされている。

インフラ整備との連携に向けた取組



	2019年度に着手すべき施策	中長期的に取り組むべき施策
今後の取組方針	MaaS実用化に向けた実証実験の実施・支援	交通結節点・走行空間の整備に係る制度検討や、新たなモビリティサービスを統合的な計画に組み込むためのガイドラインの作成、地方自治体向けへの展開
	新たなモビリティサービスの実証実験に合わせてシームレス化に必要な交通結節点等の整備	新たなモビリティサービスを望ましい都市・交通の実現に資するような態様で位置付け、持続的な取組を展開
		取組の広域展開を見据えた、データ活用方法を考慮した実務レベルでの計画プロセスの刷新

【参考】シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン(R5.9)

○ シェアモビリティの一つであるシェアサイクルの普及の促進に向けて、関連制度や先進的な取組の事例等をまとめた「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」がとりまとめられており、シェアサイクルの導入の効果やポートの配置の考え方、データの利活用等について紹介されている。

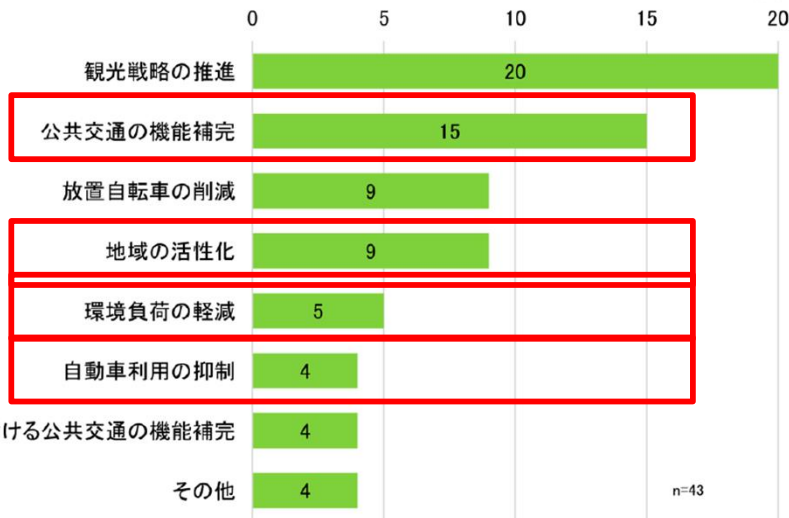
※ ガイドラインにおける定義：相互利用可能な複数のシェアサイクルポートが設置された、面的な都市交通に供されるシステム

導入の効果

シェアサイクルは面的な交通ネットワークとして生活利便性の向上に資するなど、様々な社会的課題に対応するための公共性を有しており、公共交通との適切な連携などにより、短距離（5 km未満）トリップにおける自動車からの転換や、通勤における自転車分担率の向上に貢献することが期待されます。そして、これらにより、自転車活用推進法理念である環境負荷の低減、健康の増進、災害時における交通機能の維持に寄与することが期待されます。

実際に、シェアサイクルを導入した地域では、「観光戦略の推進」、「公共交通の機能補完」、「放置自転車の削減」、「地域の活性化」などの効果が確認されています。

シェアサイクルの導入の効果として発現したと考えられるもの



※自由回答を分類し集計
※令和3年度末時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

出典：アンケート調査結果（国土交通省都市局、R3）

ガイドラインにおけるサービスイメージ

利用目的が「生活の利便性向上（買物・食事・通勤）」と「観光の振興（観光・レジャー）」とに大別され、それぞれでシェアサイクルポート配置の考え方や採算性確保に関する留意点などが異なると考えられます。

	生活の利便性向上	観光の振興
サービス形態		
ポート配置	<ul style="list-style-type: none"> 都市内に面的なネットワークを形成 住民の日常利用としての割合が高い 中心市街地の活性化などの役割 	<ul style="list-style-type: none"> 観光地へのアクセスや周遊のルートを形成 主に観光としての利用 サイクリングルートなどの観光資源と連携する場合も
事業収支	シェアサイクルポートを高密度に配置することで、利用頻度が増加し、収益が増加する傾向	少ないシェアサイクルポート数であっても、料金設定によって収益の確保が可能な場合も
KPI	利用回数、利用者数、住民満足度など	総利用時間、観光客の滞在時間増加率など
導入地域	愛知県名古屋市、群馬県前橋市など	神奈川県湘南地域、京都府亀岡市など

シェアサイクルのガイドラインの概要



○ **地方公共団体の実務担当者**にとって、シェアサイクル事業の**導入要否の検討から運営に至るまで**参考となるよう、**関連制度や先進的な取組の事例等を実務手順に沿って**記載。

第1章 イントロダクション：ガイドラインの目的・ターゲット、シェアサイクルに対するニーズ、普及効果等

第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた検討手順：

○導入に向けた手順 ○導入要否の検討 ○事業者の選定等 ○実施に向けた準備

第3章 持続可能な事業となるためのポイント：

○採算性の確保 ○利便性の向上 ○安全・安心の確保

① 導入要否の検討

■ 地域課題の把握と導入目的の明確化

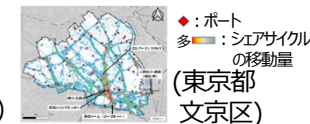
■ 事業規模の検討

事業エリアやシェアサイクルポートの配置における検討の視点や事例を紹介。

<利用ニーズなどを参考にポート配置を検討した例>



<ポート配置と自転車NWとを連動させた例>



■ 事業スキームの検討

官民の役割分担における検討の視点や、導入目的に応じた**KPI**の例などを紹介。



■ 事業者を求める事項・水準の検討

過剰駐輪対策や安全確保、災害時の活用、データ収集・分析などの事例を紹介。

■ 関連計画との連動

導入や運営に関する合意形成等に向け、**地域の計画体系との連動**の事例を紹介。

■ 選定方法の検討 公募内容等の検討

事業者の選定においては、**公平性、透明性、客観性**などを確保する仕組みが必要であり、選定方法や公募内容等を紹介。

■ ポート用地の確保協議・交渉（サイクルポート設置場所の確保）

公用地や民地の円滑な用地確保に向け、**設置箇所別の設置手法**の解説や、**設置促進に向けた手法**を紹介。

<道路占用による設置例>
(歩道上)



鹿児島県鹿児島市

<公園施設としての設置例>
(都市公園)



岡山県岡山市

② 事業者の選定等

③ 実施に向けた準備

採算性の確保

収入の確保、支出の削減の視点からノウハウや事例を紹介。

<徐々にエリアを広げることによる収入確保の例>



<AI活用による再配置費用削減の例>



利便性の向上

MaaS、案内看板等の設置、データの利活用（GPSデータ活用やオープンデータ化）に関するノウハウや事例を紹介。

<シェアサイクルを含む経路検索を行うMaaS例> <外国人でも分かりやすいピクトでの案内看板例> <データの利活用例>（GPSデータをポートの設置場所の検討に活用）



群馬県前橋市



富山県富山市



新潟県新潟市

安全・安心の確保

ハード・ソフト両面の視点からノウハウや事例を紹介。

<自転車通行空間に接した場所への設置事例>



北海道札幌市

<仕様書において過剰駐輪対策を定めた例>

9 サイクルポートの仕様(4)…**違法駐輪が起らないような工夫をあらかじめ行うこと。**

堺市シェアサイクル実証実験 仕様書

<前かごにヘルメットを収納し、ヘルメットを貸し出す事例>



群馬県高崎市

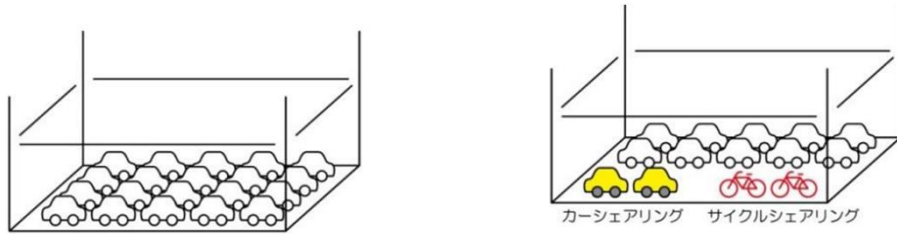
シェアモビリティの導入にインセンティブを設けている事例

○ シェアサイクルやカーシェアリング導入による駐車需要の軽減・公共交通利用促進、環境負荷低減等の効果に着目して、駐車場の附置義務の緩和によるインセンティブを設けている場合もある。

※ 神戸市事例は「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」においても紹介

■附置義務条例による取組（兵庫県神戸市）

・ポート（自転車）やステーション（自動車）を駐車場内に設置し、自動車・自転車を複数の人で共有することで自動車利用台数（駐車施設の需要）が軽減される。



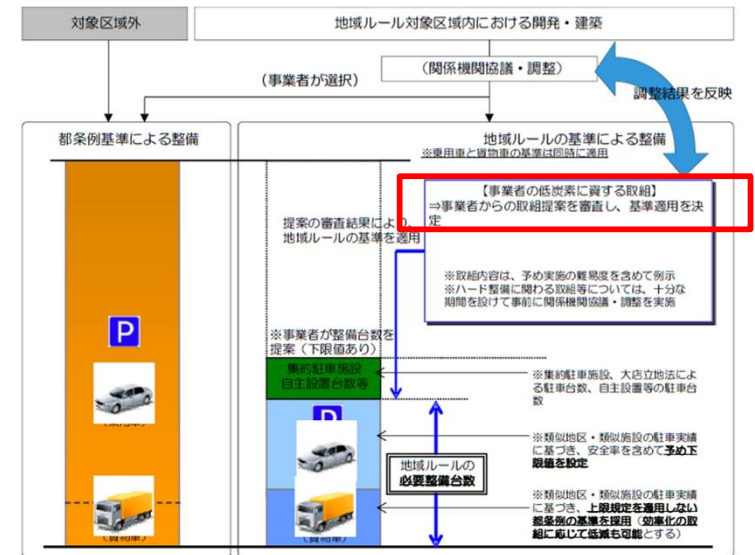
● サイクルシェアリング、カーシェアリングなし

● サイクルシェアリング、カーシェアリングあり

公共交通利用促進措置	緩和率
a. 従業員のマイカー通勤の規制	20 分の 1 (5%)
b. サイクルシェアリングの導入	20 分の 1 (5%)
c. 駅やバス停から建物までの分かりやすいマップの表示・冊子配布	20 分の 1 (5%)
d. 公共交通利用者への割引サービスや特典の付与	20 分の 1 (5%)
e. 建物内に公共交通の時刻表の表示・冊子配布	20 分の 1 (5%)
f. 鉄道駅への地下通路等の接続	10 分の 1 (10%)
g. 公共交通利用者への運賃の補助	10 分の 1 (10%)
h. カーシェアリングの導入	10 分の 1 (10%)
i. 公共交通利用者への商品配送サービス	10 分の 1 (10%)
j. 駅やバス停からの送迎バスの実施	10 分の 1 (10%)

出典：神戸市「公共交通利用促進措置による附置義務台数の緩和（条例第9条の2関連）」

■地域ルールにおける取組（東京都港区）



【低炭素化に資する取組の内容(例)】

項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通利用者への商品割引サービスや特典の付与、運賃の補助 ●公共交通利用促進についての広報の実施 ●駅やバス停までのマップ表示・冊子配布 ●商品配送サービスの実施 など 	<ul style="list-style-type: none"> ○バス停の整備・改築 ○公共交通機関へつながる歩行者ネットワーク整備 ○公共交通インフラの整備 ○交通広場の整備 など
■自動車による環境負荷の抑制	<ul style="list-style-type: none"> ●従業員等への自動車通勤の禁止 ●共同集配の実施 ●貨物車の低公害車利用 など 	<ul style="list-style-type: none"> ○EV充電器、水素ステーション設置 ○クリーンエネルギー自動車の普及促進策 ○地域共同荷捌き施設の整備 ○カーシェアリングの導入 など
■地区内移動の支援	<ul style="list-style-type: none"> ●手荷物預かりサービスの実施 ●地域交通（バス等）による周辺地域、鉄道駅への送迎 ●地区内の徒歩移動を支援する交通モードの導入 など 	<ul style="list-style-type: none"> ○快適な歩行環境整備（ネットワーク整備） ○自転車走行空間整備（ネットワーク整備） ○交通広場の整備 ○地下車路による駐車場ネットワーク整備 ○自転車シェアリングポートの整備 など
■その他	※事業者からの提案に基づき、適宜追加	

出典：港区駐車場地域ルールについて

結節点機能強化にインセンティブを設けている事例

- モビリティハブのような交通の結節点については、シェアモビリティの活用に加えて、待合環境の充実や円滑な乗継ができる環境の整備を誘導していくことも重要と考えられる。
- 公共交通利用促進策の一環として、公共交通の待合環境整備等の結節点としての機能を強化する場合に駐車場の附置義務の緩和によるインセンティブを設けている場合もある。

■ 附置義務条例による取組（北海道札幌市）

・バスや路面電車等の公共交通利用者の利便性向上を目的として、待合施設を建築物内又は建築物の敷地内に設置する場合に、附置義務台数を20%緩和（全天候型以外の待合施設の場合は10%）

取組内容		緩和率
①公共交通利用促進策	公共交通利用促進PR	必須
	マイカー通勤規制	5%
	公共交通利用者への運賃補助	10%
	公共交通利用者へのポイント付与サービス	10%
	公共交通利用者への商品配送サービス	10%
	公共交通の待合環境整備（全天候型対応以外）	20%(10%)
②集約化	公共地下通路等への接続	20%
	集約駐車施設への集約化	上限20%
最大緩和率50%		

■ 附置義務条例による取組（熊本県熊本市）

・熊本市の公共交通利用促進計画に資する取組として、公共交通待合施設を整備する場合は、駐車場の附置義務台数を緩和。（空調や、椅子、テーブル等の休憩のための什器の設置等）

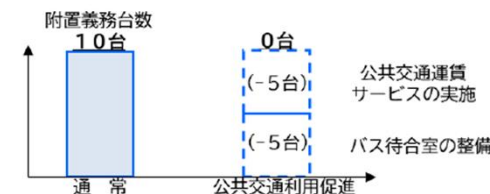
メニュー	緩和率	基本メニュー
① 公共交通利用促進広報・啓発、バスロケーションシステム等の利用促進に向けたPR	— 必須	
① MaaS等における店舗情報等の提供	上限10%	
② 従業員の公共交通利用での通勤	上限10%	
③ 駐輪場・シェアサイクルポートの設置(1台/5台整備)	上限20%	
④ 買い物に応じた運賃サービス等の実施	上限30%	
⑤ 公共交通待合施設の整備	30%	
⑥ P & R 駐車場等からの送迎バスの運行	30%	



出典：札幌市、地域交流拠点等開発誘導事業パンフレット



附置義務台数低減のイメージ



都市のにぎわい創出拠点としての機能

- 駐車場に休憩施設を併設したり、自走式立体駐車場の屋上に広場・公園空間を設けるなど、まちなぎわい創出に資する機能を駐車場に付加したり、定期的にイベントを開催して、地域の賑わい創出を図ることが可能。

■公園としての活用

取組の概要	<ul style="list-style-type: none"> 自走式立体駐車場の屋上を公園として活用
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の立体化による土地の有効利用、緑化による、夏場のヒートアイランド現象緩和・駐車場利用者の車内快適性の向上 屋上公園利用を通じた、地域コミュニティの形成・賑わい活性化 市民菜園やイベントの開催など、日常的に活用することにより、災害時の避難空間としての認知度の向上 等



出典：一般社団法人日本自走式駐車場工業会HP
(<https://purepa.or.jp/activities/park.html>)

■まちなかの賑わいの場としての活用例（新潟市8BAN PARK）

取組の概要	<ul style="list-style-type: none"> 有志団体「本町8BANリノベーション」では、空きビルや空き店舗等の遊休地を、面を考えながら改修する「エリアリノベーション」により、歩いて回れる魅力的なエリアを作り出す取組を実施。 取組の一環として、中心市街地の自走式立体駐車場の屋上で飲食ブースの出店やピクニックエリアでのイベント開催（ヨガ・ピラティス、テントサウナ等）により、賑わいの場として活用する社会実験を定期的実施。 <p>※ 当初は道路空間でのストリートマーケットの予定だったが、周辺住民の声を踏まえて立体駐車場の屋上を利用</p>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 公共空間の利活用、エリアへの新たな人の流れの創出 来訪者やボランティア参加者、出展者等として関わることで、町やコミュニティへの関わりの増加 人材育成やきっかけづくり（エリアへの出店のトライアルの場）



出典：新潟日報
(<https://www.niigata-nippo.co.jp/articles/-/207372>)

参考：8BANリノベーション広報室 (<https://note.com/hon8ban/n/n44337a9930eb>)
 コウダイ企画室 (<https://koudai-niigata.com/news/673/>)
 Things (<https://things-niigata.jp/other/8ban-renovation/>)

駐車場の緑化の効果の例

- 都市における緑地の確保は、気候変動対応、生物多様性の確保、Well-being向上の観点から重要となっており、駐車場においても緑化することで、都市の緑被率の向上に貢献が可能。
- 例えば、駐車場の舗装で一般的であるアスファルトは高温化しやすく、蓄熱効果により夜間も熱を放出し続けるなど、ヒートアイランド現象の一因となっているところ、緑化により改善が期待できるほか、駐車場利用者にとっても、夏場の車内温度上昇の抑制等、利用環境の改善が期待できる。

■ 駐車場緑化の効果 (東京都環境局「駐車場緑化ガイド」より)

◆ 環境面の効果 (都市や地域の住民に及ぼす効果)

- ・ 都市のヒートアイランド現象の緩和に貢献します。
- ・ 生物の生息空間として都市の自然性を高めます。
- ・ 潤いある都市景観・地域景観を形成します。

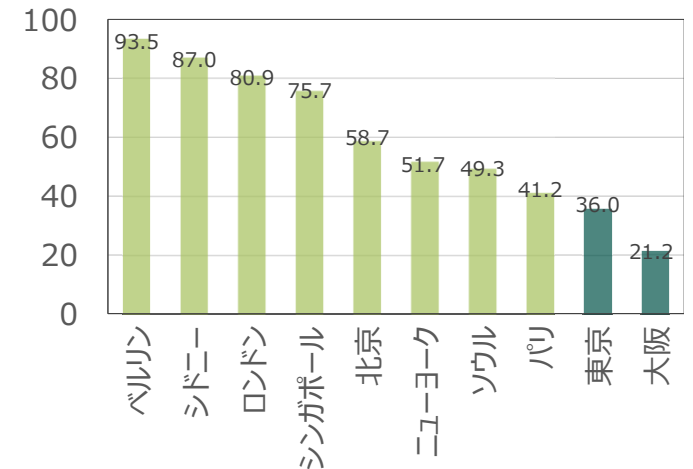
◆ 経済面の効果 (駐車場所所有者に及ぼす効果)

- ・ 利用者の快適性が増し、利用者数の増加につながります。
- ・ 環境問題への取り組みの姿勢が、企業のCSR (社会的責任) の証となります。

◆ 利用面の効果 (駐車場利用者にとぼす効果)

- ・ 木陰などにより体感温度の上昇が抑制され、快適に利用できます。
- ・ 木陰などにより駐車車両の車内温度の上昇が抑制され、快適に利用できます。
- ・ 利用者にとっての身近な景観が向上し、快適に利用できます。

世界主要都市の緑地の充実度



出典：森記念財団「世界の都市総合ランキング2022」

ヒートアイランド現象の緩和の例

緑化した駐車区画はアスファルト面よりも20℃以上低温を示している

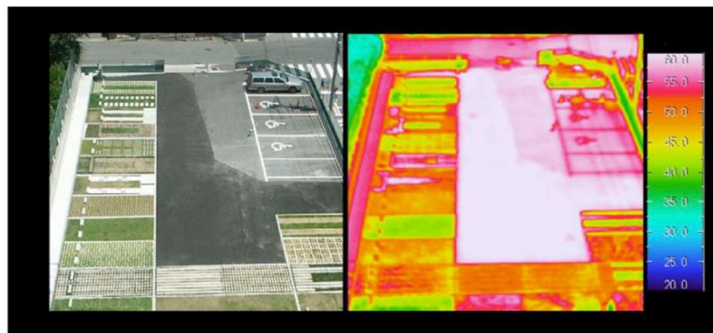


写真-1 アスファルト面と緑化面の温度比較 (兵庫県福祉センター駐車場)
撮影：山田宏之 (和歌山大学システム工学部)

生物多様性の確保の例

駐車場緑化で採餌する野鳥



出典：東京都環境局「駐車場緑化ガイド」

防災の観点からの駐車場の活用事例①

- 災害対策基本法に基づく指定緊急避難場所として、駐車場を指定することも可能。周辺に基準に適合する施設がない場合は、比較的安全な場所として確保する例もある。
- また、津波から避難する施設については、津波防災地域づくり法に基づき要件（安全な構造・避難場所の高さ）等が定められており、自走式立体駐車場を指定している例もある。

指定緊急避難場所の指定に関する手引き（平成29年3月内閣府）

- 災害対策基本法に基づく市町村長の指定緊急避難場所※の指定の際の参考資料として整理。
※ 居住者等が災害から命を守るために緊急的に避難する施設又は場所
- **指定基準**として、災害に応じて、管理条件や立地要件、構造要件、耐震要件を満たす必要がある。
- 公共施設だけでは十分な避難場所を確保できない場合に、**民間施設**の指定も検討することとしている。
【事例】商業施設等の自走式立体駐車場（津波の場合）、スーパー・ホームセンター等の駐車場（地震、火災の場合）
- 指定を受ける側のメリットと感じてもらえることがあれば指定に向けた調整がしやすいとされている
【事例】地元貢献姿勢を見せることによる企業のイメージアップ、防災マップ等に名称が掲載されることによる知名度向上等
- 指定避難場所以外についても、民間施設を補完的役割を担う避難場所として位置づけている事例も存在
【事例】指定緊急避難場所ではないものの、駐車場の提供について民間事業者側から積極的な提案があった。
- 指定緊急避難場所の確保が困難な場合の対応として、指定条件を満たす場所等が近隣に無く、指定緊急避難場所を確保することが困難な場合に、市町村において指定緊急避難場所以外の比較的安全な避難場所を確保すること等も記載

■津波避難ビルの指定例 （静岡県静岡市）



出典：津波避難ビル等に係る事例集（内閣府）

■洪水緊急避難建物の指定例 （東京都葛飾区）



出典：国土地理院「電子地形図（タイル）」に加筆

出典：総合的な駐車対策の在り方（東京都）

■地震・洪水の緊急避難場所の指定例 （長野県安曇野市）



出典：ぐるっと松本

防災の観点からの駐車場の活用事例②

○民間事業者と自治体の協定により、民間事業者の駐車場を避難場所・防災施設として確保するとともに、食料の備蓄やEVを活用した電源の確保、災害支援設備の提供を行うこととしている。

■民間事業者と自治体の協定の例

協定（自治体・事業者）	協定の概要	実際の例
洪水時における一時緊急避難施設としての使用に関する協定 （埼玉県川口市・三井不動産）	<ul style="list-style-type: none"> 川口市域で洪水が発生し、又は発生するおそれがある場合、事業者が管理する指定店舗の駐車場を、近隣住民等のための一時避難場所として使用 店舗で保有する備蓄食料等を避難者に対して提供 	商業施設・共同住宅の駐車場 5カ所
災害時におけるカーシェアリング用電気自動車からの電力供給等に関する協定 （神奈川県藤沢市・パーク24）	<ul style="list-style-type: none"> 災害（地震、風水害など）の影響により大規模停電が発生、又は発生のおそれのある場合に、駐車場のカーシェアの電気自動車を藤沢市が避難施設の電源確保などのために活用 災害時にEVおよび充電スタンドの無償提供 	タイムズ藤沢市朝日町駐車場 （自治体駐車場・管理運営委託）
災害時における支援協力に関する協定書 （大阪府和泉市・三井不動産リアルティ株式会社(三井のリパーク)）	<ul style="list-style-type: none"> 災害時、和泉市からの協力要請を受けた際に、駐車場を近隣住人の一時避難場所として提供することに加え、駐車場内に設置された災害時に役立つ支援設備を和泉市に提供 導入されている災害支援設備は、組立式テント、災害用簡易トイレ、かまどベンチ、ソーラーLED街路灯等 	「三井のリパーク」光明池駅前駐車場

出典：各自治体・各社公表情報を基に国交省作成



組立式テント



かまどベンチ



ソーラーLED街路灯

画像出典：三井不動産リアルティ発表資料

1. まちの装置として駐車場に必要な機能 論点

- どのような目的で駐車場の機能向上を図り、どのように誘導して機能向上を実現していくか。
- 都市に有用な駐車場への利用の誘導を図るとともに、交通の結節点としての機能の強化、都市のにぎわい創出等を図るため、どのような機能が必要か。
- 特にシェアモビリティについては、行政の都市・交通に係る計画との連携や適切な関与により、都市や交通等に係る課題解決に貢献できる可能性があるところ、駐車場政策とどのように連携させていくか。シェアモビリティ普及に伴う駐車需要の変化に対応して、どのように都市に望ましい土地利用を図っていくか。

➤ **機能向上の目的** ※エリアでの需給や立地、土地利用（立体利用等）を踏まえた上で、有用と判断された駐車場が前提

● 利用の誘導

- 中心市街地への車の流入抑制、まちなかの回遊促進、公共交通利用促進、既存施設の活用 等

● 都市に必要な機能の整備（下記）

- まちなか（道路交通輻輳エリア）とその他エリア（住居地域・郊外）における違い 等

➤ **駐車場に求められる機能**

① 交通の結節点としての機能

- シェアモビリティの導入、モビリティハブ化、待合環境の充実や円滑な乗継ができる環境の整備
- スマートシティやMaaSとの連携（駐車場関連データを含む利用データ収集、利活用 等）
- 自動運転シェアモビリティを見据えた柔軟な空間の確保、計画的な土地利用（モビリティハブ等として活用していくべき立地の駐車場と、土地利用転換していく駐車場等） 等

※ 自動運転に伴う駐車（自動バレーパーキング）については次のテーマにおいて議論

② 都市のにぎわい創出拠点としての機能

- 案内・休憩・交流・商業 等

③ その他都市施設として機能

- GXや防災など、各種政策課題への対応 等

➤ **機能向上に必要な誘導策**

● 行政と民間の役割

- 計画やガイドライン等における明確化、協定、周知 等

● インセンティブ 等

- 附置義務の緩和や地域ルール、公共駐車場の運営委託時における評価、余剰駐車スペースの活用 等

※ 需給マネジメントWG第2回で公民連携・誘導策について議論

Ⅱ. 2 自動バレーパーキング等における 駐車場のあり方

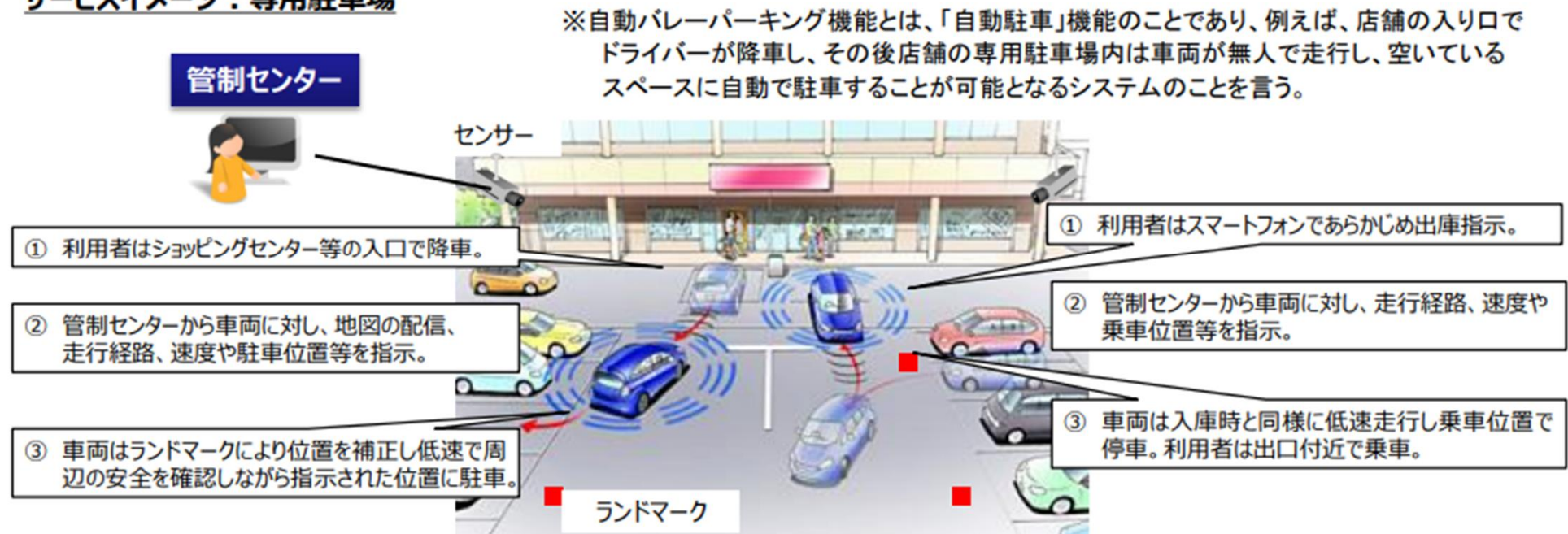
2. 自動バレーパーキング等における駐車場のあり方

- 自動運転技術が進展し、普及していくに当たって、都市における活用方策や環境整備の検討が必要。
- 駐車場においても、インフラ側に求められる役割を考慮した上で、既存の駐車場に係る構造や設備とは異なる基準が必要となってくると考えられるため、将来を見据えた検討が必要。

自動バレーパーキング（AVP：Auto Valet Parking）について

- 自動バレーパーキング（AVP）とは、自動運転技術を活用し無人で自動駐車を行うサービスを指す。
- AVPでは、運転手は所定の乗降エリアで降車・乗車し、駐車マスへの駐車・呼出は無人かつ自動で実施される。
- AVPの実施には、AVPに対応したシステム・環境を備えた駐車場と車両が必要となる。駐車場設備・車両・利用者等の複数のシステムが協調してAVPの機能が実現される。
- 近年、AVPの実装に向けて、国土交通省・経産省の他、自動車メーカーや駐車場事業者等、様々な立場から実証実験が実施されており、ドイツではシュツットガルト空港の駐車場で商業利用されている。

サービスイメージ：専用駐車場



自動バレーパーキングの導入効果

○ 自動バレーパーキングの導入に見込まれる効果としては、以下が想定される。

安全性向上

・システム制御、乗降場所と駐車場所の分離による駐車場内での事故の減少



利便性向上

・自動化による
駐車の手間の解消、
駐車時間の削減
・ユニバーサルデザイン化

効率性向上

・システム制御による
走行距離の最適化、
駐車スペースの効率化

まちへの波及

駐車時間等の削減に伴う滞在時間の増加
駐車スペース削減に伴う土地利用の効率化

自動バレーパーキング (AVP) の活用シーン

- 工場、ターミナル、ショッピングセンター、まちなか駐車場などでAVP活用が想定される。
- また、時間軸としては、AVP対応車両が導入しやすく、歩行者や一般車両を排除した限定空間が作りやすい、業務利用やサービスカー利用が先行して普及すると考えられる。

AVP普及の時間軸のイメージ

業務利用、サービスカー

<特徴>

- AVP対応車両を導入しやすい
- 歩行者や一般車両を排除した限定空間が作りやすい
- 安全性向上や輸送効率向上などによるコストダウンがメリット

<想定箇所>

- ・工場
- ・港湾（完成車搬送など）
- ・トラックやタクシーのターミナル など



プライベート利用、オーナーカー

<特徴>

- 自動運転車両の市場への普及に応じる
- 駐車場が広くない場合、歩行者や一般車両とAVP車両が混在
- 安全性向上や、駐車が苦手な人や目的地から遠い場所への駐車など顧客満足度向上等がメリット

<想定箇所>

- ・ショッピングセンター
- ・空港
- ・まちなかの立体自走式駐車場 など



国内外における自動バレーパーキングの動向

- AVPはロボットタイプと車両自走タイプ（タイプ1～3）※に分類される
 - ロボットタイプや車両自走タイプ（タイプ2、タイプ3）で国内外で実証が行われている
- ※車両自走タイプ（タイプ1～3）の詳細は下記参照

AVP タイプ	ロボットタイプ	車両自走タイプ		
		タイプ1 (車両依存)	タイプ2 (インフラ依存)	タイプ3 (路車協調)
実証 事例	<p><u>酒々井アウトレット</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➢22年6～7月 ➢レベル4自動運転の搬送ロボットが車両を搬送 ➢手動運転車両や歩行者が侵入しない専用空間   <p><u>リヨン空港（フランス）</u></p>	<p>公開されている 実証事例無し</p>	<p>・<u>シュツットガルト空港（ドイツ）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➢22年～商用導入中 ➢現状で対応車両はベンツSクラス等の一部車種のみ ➢自走式立体駐車場  	<p><u>JARI（日本自動車研究所）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➢18年11月 ➢経産省事業で実施 ➢デックス東京ビーチ駐車場（自走式）   <p>①予約しておいた自動バレーパーキングに到着 ②降車場へ車を入れ、ドライバーは降車 ③スマートフォンにて「入庫」を指示 ④管制センターから指示が出て、対象の車両のゲートが開く ⑤車両が自動運転を開始し、駐車場へ入庫</p> <p>ユーザーから見たイメージ図</p> <p><u>けいはんなオープンイノベーションセンター（21年2月）</u></p>

- 東京都の「自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方」においては、駐車場について都市づくりと連携した駐車場の配置と、先進的な駐車方式の活用の2点を挙げている。
- 自動運転の普及の課題の一つとして路上駐車を挙げているほか、自動バレーパーキングは、乗降場の整備と一体的な検討が必要としている。
- 「総合的な駐車対策の在り方」においては、自動バレーパーキング方式の実現に向けた検討について、実証実験等を通じて実現を目指すとしているほか、駐車区画の縮小で創出された空間の効率的な活用に向けた検討が必要とされている。

■自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方(R4.3 東京都) ※一部抜粋

○前提条件(現時点における2040年代の想定)

自動運転車は移動・物流サービスが自家用車よりも先に普及し、自動運転車以外の車も混在している状況が想定されます。

①都市づくりと連携した駐車場配置

■路上駐車対策

国内における自動運転の実証実験では、自動運転車が自動運転を継続できなくなる「手動介入※」の発生要因として路上駐車が最も多く、(中略)地区の駐車需要に応じた取組を検討することが必要です。

■先端技術を活用した駐車場施策との連携

将来的に、(中略)住宅地などにおいて、自家用車の所有からシェアリングサービスへ変容していった際には、住宅の近隣にある駐車場のカーシェアリングポートを乗降場として活用した駐車場の配置など、自動運転技術を活用した対策の検討をしていきます。

②先進的な駐車方式の活用

■自動バレーパーキング方式

路上で無秩序に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な整備の検討が必要です。

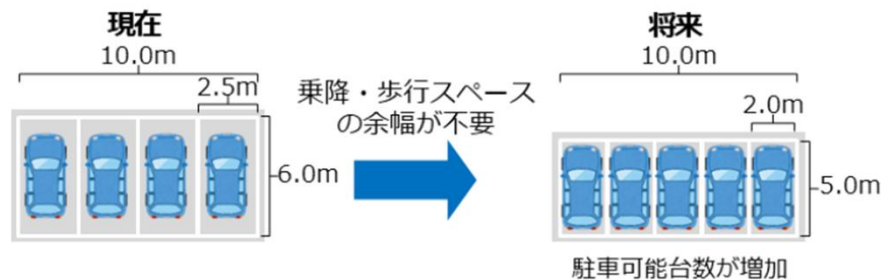
駐車マスの縮小化により生じた空間を、乗降場や荷さばき・カーシェアリングのスペース等に有効活用することが可能となります。

■自動運転技術を活用したショットガン方式

駅前広場においてショットガン方式を導入し、タクシーの流入制御をすることにより駅周辺の客待ちタクシーの待機列を解消することや駅前広場のタクシーの待機スペースの合理化が可能となることを見込まれます。

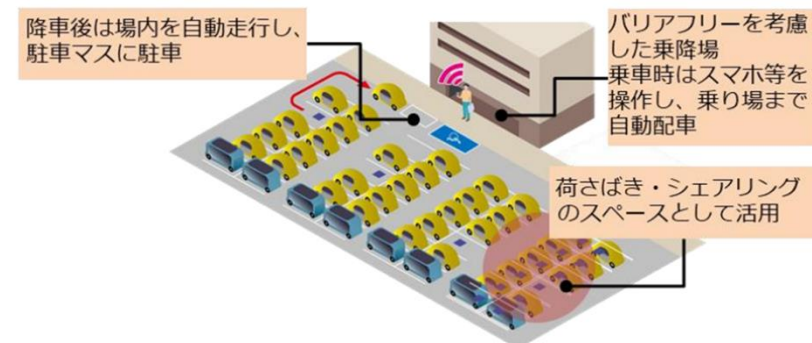
ショットガン方式の導入に際し課題となる駐車場の確保に当たっては、公営・民間の住宅団地等の駐車場の複合的な活用も検討していく必要があります。

■駐車マスの省スペース化のイメージ



※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

■駐車場の将来イメージ



- 2023年4月にはレベル4の自動運転（特定条件下における完全自動運転）に対応する改正道路交通法が施行された。今後、自動運転普及に向けた車両開発等の進展が想定されるところ、自動運転車両の普及を見据えた駐車施設のあり方についても検討が必要。
- 一方、現時点での自動バレーパーキングの社会実装には課題も多く、どのような形で実装されるかは現時点で見通しにくいところ、各関係者へのヒアリングにおいて、以下のような課題が確認された。

■役割分担に関する課題

- ・ インフラ側と車両側の役割分担が不明確
- ・ 駐車場内で事故があった場合の責任の所在が不明確

■技術面に関する課題

- ・ 駐車場の設備、車両の要件についてそれぞれ共通化すべき事項の整理
- ・ 駐車場に必要な設備、構造の基準の検討
- ・ 駐車場と車両のデータ連携手法の検討

■法制度に関する課題/社会受容性に関する課題/事業採算性に関する課題 等

（令和4年度 国土交通省都市局街路交通施設課による、学識者、地方公共団体、民間事業者へのヒアリング調査結果より）

【参考】道路の移動等円滑化に関するガイドライン

- 自動バレーパーキングでは、従来の特定路外駐車場の設備としては想定していない乗降場（建築物に付随する場合は車寄せ）が設置されることになるが、車椅子利用者等の多様な利用者を想定した整備が求められることから、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」等を参考に、乗降場や案内表示など、バリアフリーに係る基準も必要となるのではないかな。

参考 2-5-3 障害者用停車施設の構造

車両への乗降の用に供する部分は、車体用スペースの側部と後部に車椅子使用者が360°回転可能な空間（1.5m×1.5m）を確保するとともに、地表面を可能な限り水平とするものとする。

なお、車体用スペースは、車体の大きい福祉車両への対応を考慮した幅・奥行き・高さとするのが望ましい。

障害者用停車施設

- ・ 可能な限り水平
- ・ 可能な限り段差を設けない
- ・ 歩行者の出入口又は、エレベーターの出入口の近くに設置
- ・ 通路が自動車の交通動線との交錯が少ない位置に設置

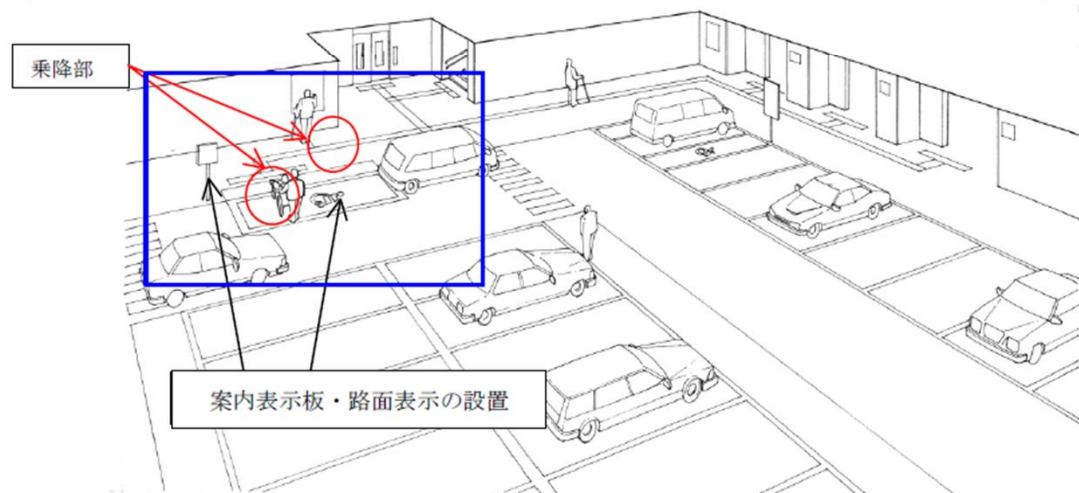


図 2-5-5 障害者用停車施設の設置例

参考 2-5-4 案内表示（障害者用停車施設）

(1) 障害者用停車施設の表示

障害者用停車施設には、当該施設の存在を認識できるよう、障害者用停車施設である旨を見やすい方法により表示するものとする。

① 表示板

- ・ 国際シンボルマークに障害者用の一時停車のためのスペースであることを表示するものとする。

② 塗装表示

- ・ 車体用スペース床面に国際シンボルマーク表示を行う。

《障害者用停車施設の案内例》



図 2-5-6 障害者用停車施設の表示板例

(2) 進入口及び経路における案内誘導

また、自動車駐車場の進入口及び進入口から当該施設に至る経路において必要に応じて、当該施設の有無を示す案内板や案内誘導のための表示板を見やすい方法により表示することが望ましい。

《駐車場の進入口から障害者用停車施設に至る経路における障害者用停車施設の案内例》



図 2-5-7 障害者用停車施設への誘導用表示板例

○2025年度目途50か所程度、2027年度100か所以上で自動運転移動サービスを実現※すべく、令和5年（2023年）を交通モード間連携による「電動化・自動運転実装化元年」と位置付け、国土交通省一丸となって取り組みを進める。

※デジタル田園都市国家構想総合戦略（2022年12月閣議決定）

自動運転車の開発・実用化

- 「自動運転車両の開発」、「自動運転の導入支援」及び「道路インフラによる支援」に連携して取り組み、地域・関係者と一体となって自動運転による移動・物流サービスを実現
- 自動運転車の運行記録（経路や操作情報等）を収集し、自動運転車や路車協調システムの技術向上へ活用

自動運転車両の開発



道路インフラによる支援 （路車協調システム）



自動運転の導入支援 （自動運転実証事業）



物流DXの推進

- 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進

地域交通リ・デザインやMaaSの推進

- 交通DX等により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう地域交通をリ・デザイン（再構築）し、地域モビリティを確保。
- 地域交通において、自動運転やMaaSなど新技術の導入を推進

その他交通モードとの連携

- 新しい技術に対して地域や利用者の理解促進などの取り組みは、モードに共通するものであり、好取組事例、課題などを共有



【参考】都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会

- 自動運転技術の進展は、都市に対して正負両面の側面があると考えられ、移動の概念や都市構造等に影響を及ぼす可能性がある。
- 今後、自動運転技術が進展し、自動運転が普及していくことを見据え、都市における自動運転の活用方策の検討や、適切に対応できる環境づくりの推進が必要である。
- 将来的な自動運転の活用に向け、自動運転技術の都市へ影響可能性の抽出・整理及び、自動運転技術の活用についての検討を行うため、2017（平成29）年度より検討会を設置して議論（R5年12月までに計12回開催）。



・都市交通、交通施設の望ましい姿を深度化

ポイント集作成検討

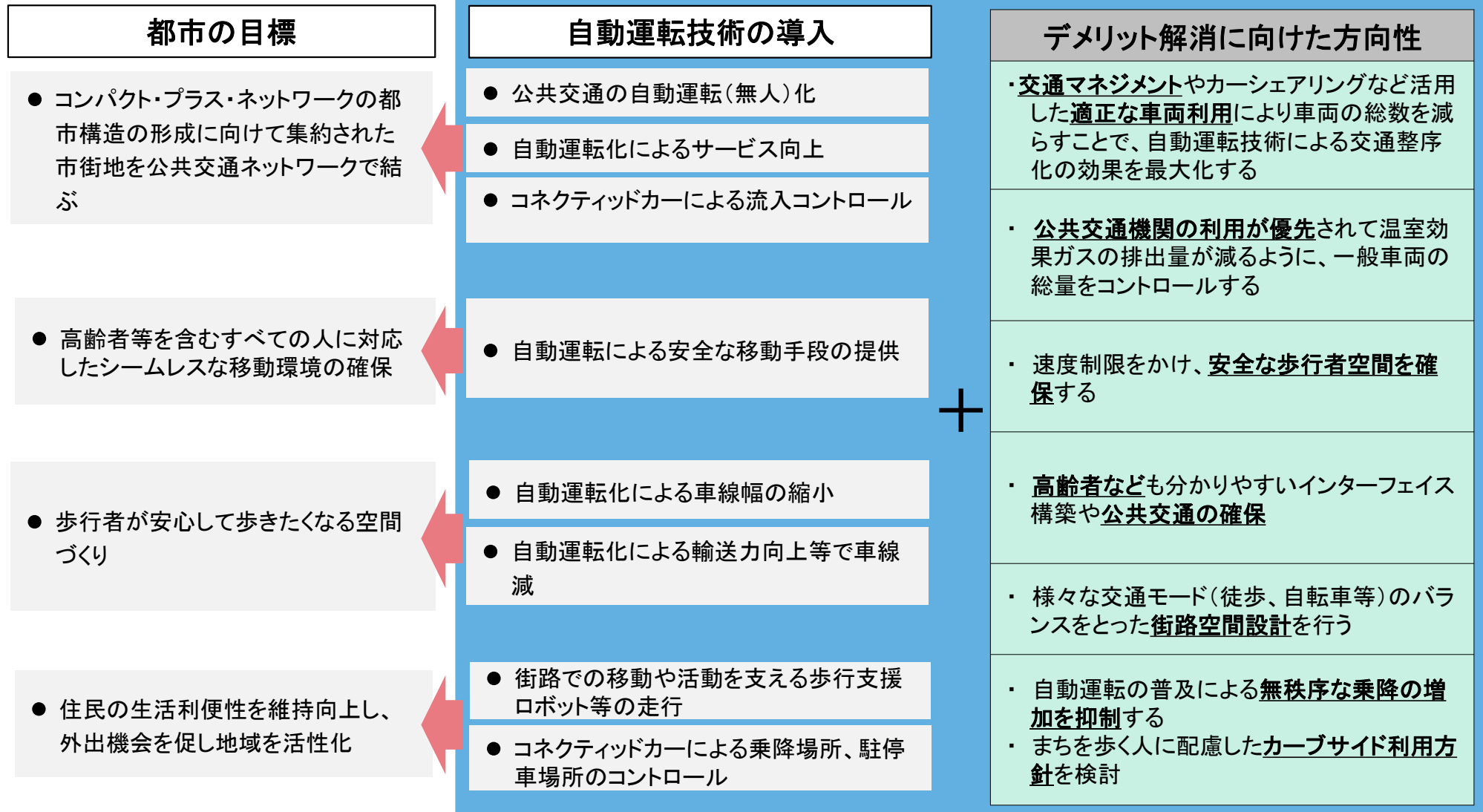
- ・都市空間における自動運転技術の導入のための考え方をまとめたポイント集の作成等

社会実験

- ・公共交通（バス）
- ・歩道を低速で走行するモビリティ（自律移動ロボ）

■ 望ましい都市像の実現に向けて、自動運転技術の導入にあわせて、新たに想定されるデメリットを解消するまちづくり施策を連携して進めていくことが必要である。

まちづくり施策と連携した自動運転技術の導入



①-2 都市交通の望ましい姿の実現に向けた対応策とそのポイント

令和5年11月14日 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会資料

分野	対応策		取組の方向性
	大分類	小分類	
都市交通	1. 都市交通マネジメント	① 交通流の最適な誘導	公共交通を優先して走行させたいエリア・路線の設定と自動車の流入抑制
			AIによる交通量予測を用いた自動車混雑の平準化
		② 適正な車両利用による総量抑制	ロードプライシングによる都心部通過の制御（環状道路等への誘導）
			ダイナミックプライシング等を活用した需要マネジメントによる利用集中の緩和
	2. 公共交通の利便性向上	① 幹線とフィーダーによる公共交通ネットワークの構築	公共交通軸となる路線の設定（立地適正化計画との連携）
			自動運転に対応した公共交通軸（専用・優先空間）の計画・整備
			自動運転技術を活用したより効率的なフィーダー交通の提供
		② 自動運転技術を活用した公共交通のサービス水準の向上	自動運転（ドライバーレス）の運行による高頻度の運行
			隊列走行等、輸送力の高い車両・運行方法の導入
			MaaSによる予約・決済の簡素化
	③ 公共交通の利用環境の向上	MaaS環境の構築による公共交通やシェアモビリティ利用の促進（インセンティブ付与等）	
		駅や目的地（出発地）周辺におけるモビリティハブやフリンジ駐車場の整備	
		既存バス停等と連携したモビリティハブの整備	
	3. 交通弱者等の移動手手段提供	① ラストワンマイルのエリアでのモビリティの導入	地域特性に応じたラストワンマイルモビリティ導入（ニュータウン等）
			公共施設、商業施設駐車場など既存ストックを活用した乗降環境整備
MaaSによる予約・決済の簡素化			
② 分かりやすい情報やサービスの提供		ロボットや有人オペレーターの併用によるインターフェースの整備	
		サイネージ設置によるバス等の運行位置やまちの情報の明示	

②-2 街路空間の望ましい姿の実現に向けた対応策とそのポイント

令和5年11月14日 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会資料

分野	対応策		取組の方向性
	大分類	小分類	
街路空間	1. 公共交通の走行環境確保	① 街路空間の再構築による公共交通優先の走行環境の確保	公共交通軸となる路線の設定（立地適正化計画との連携） 自動運転に対応した公共交通軸（専用・優先空間）の計画・整備
		② 自動運転を円滑・効果的に活用できる環境構築	自動運転に対応したインフラ連携システムの整備（磁気マーカー・ライン等）
	2. 安全で円滑な乗換え環境の確保	① “まち”と一体となった結節空間の整備	歩行空間等との接続性・一体性を考慮した停留所環境の設定 公共施設、商業施設駐車場など既存ストックを活用した乗降環境整備
		② シームレスな乗り換え環境の構築	多様なモビリティ間における接続環境の構築
			段差や隙間のないシームレスな乗降を可能とするバス停等の形状 車内での料金収受が不要となる乗降環境整備
	3. 適正な駐停車環境の確保	① 基幹的な自動運転公共交通を支える周辺の駐車環境構築	フリンジ部への駐車場の集約化などエリアの駐車場マネジメント
		② 沿道のニーズの多様化に対応したカーブサイドの利用検討	カーブサイドを多機能化する路線の選定（新規開発エリア、新規道路整備区間等） 時間帯、沿道目的等に応じたフレキシブルな運用、ルール化
		③ 駐停車空間への多様な機能の付加	EV化等に対応した充電・充填設備等の併設
	4. 歩道利活用	① 新たなモビリティに対応した空間再配分	自転車+αの低速モビリティの歩行者と分離した走行空間確保 歩道での自律移動ロボット等の利用（移動支援、宅配、見守り、広告等）
		② 賑わい・憩い空間としての活用	ほこみち空間等における滞留空間、賑わい空間と一体となった空間創出 充電・通信など新たな社会インフラへの対応

③-2 身近なエリアの望ましい姿の実現に向けた対応策とそのポイント

令和5年11月14日 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会資料

分野	対応策		取組の方向性
	大分類	小分類	
身近な エリア	1. 歩行者優先の環境	① 快適な歩行空間の確保	道路幅員に応じた歩行者と他の交通の適切な分離・混在させる空間の設定
			自転車+αの低速モビリティの歩行者と分離した走行空間確保
		② 歩行支援モビリティの導入	歩行支援モビリティ（自律移動ロボット等）の利用
			歩行支援モビリティ（自律移動ロボット等）の多様な活用（移動支援、宅配、見守り、広告等） 安全性向上に向けた対策の実施（速度抑制や音声等による注意喚起）
	2. シェアリングの有効活用	① シェアリングモビリティの導入	自動車・自転車・歩行支援モビリティ等のシェアリングシステムの導入
			MaaSによる予約・決済の簡素化
		② モビリティハブの設置	既存バス停等と連携したモビリティハブの整備
			交流機能の併設など設置場所に応じた柔軟な機能設定 EV化等に対応した充電・充填設備等の併設
	3. 駐車スペースの共有	① 駐車場のフレキシブルな活用	共有のポケットパーキングとしての活用
			荷捌き・配送等の多様な目的に活用
モビリティハブとしての活用			
住宅や事業所等の不要となった自動車・自転車の駐車スペースの有効活用			

2. 自動バレーパーキング等を活用した駐車場のあり方 論点

- 自動運転技術の進展により、自動バレーパーキングの実現が期待される場所、新技術を活用する際に考慮すべき事項は何か。また、将来の駐車施設に求められるものは、現在の駐車施設とどう異なっていくと想定されるか。
- 将来的な自動バレーパーキング等の導入を見据えて、駐車場施策において現在どのような取組が必要か。

自動バレーパーキング等の新技術に伴う駐車施設に求められるものの変化・考慮すべき事項

- 自動バレーパーキングの普及が想定される駐車施設のイメージ（専用的利用・一般公共用等）
- 自動バレーパーキングの高質化に必要な観点（安全性、利便性、効率性等）
- 自動バレーパーキング普及時に求められる駐車場のあり方 等

自動バレーパーキング等の導入を見据えた取組

- 実装に向けた社会実験を実施していく際の留意点
（今後、どのようなことに留意して社会実験をしていくべきか 等）
- 社会受容性を高めるための関係者との連携・情報発信のあり方
- 自動運転車の普及を見据えた駐車場の配置・マネジメントのあり方
（路外駐車場・フリンジ駐車場への誘導等さらなる駐車対策の推進、乗降場所となるモビリティハブ等の柔軟な空間の確保等） 等

※ 駐車場検討会・WGの議論を、都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会の議論にも反映

Ⅲ.本日まで議論頂きたい事項

III 本日も議論頂きたい事項

■まちの装置として駐車場に必要な機能

- どのような目的で駐車場の機能向上を図り、どのように誘導して機能向上を実現していくか。
- 都市に有用な駐車場への利用の誘導を図るとともに、交通の結節点としての機能の強化、都市のにぎわい創出等を図るため、どのような機能が必要か。
- 特にシェアモビリティについては、行政の都市・交通に係る計画との連携や適切な関与により、都市や交通等に係る課題解決に貢献できる可能性があるところ、駐車場政策とどのように連携させていくか。シェアモビリティ普及に伴う駐車需要の変化に対応して、どのように都市に望ましい土地利用を図っていくか。

■自動バレーパーキング等における駐車場のあり方

- 自動運転技術の進展により、自動バレーパーキングの実現が期待されるところ、新技術を活用する際に考慮すべき事項は何か。また、将来の駐車施設に求められるものは、現在の駐車施設とどう異なっていくと想定されるか。
- 将来的な自動バレーパーキング等の導入を見据えて、駐車場施策において現在どのような取組が必要か。