平成30年度提案公募型研究

路上・路外の駐車スペースを連携した複合的な路上駐車対策 の実現に向けた道路空間の利活用に関する調査研究

【報告書】

平成 31 年 3 月

公益財団法人 東京都道路整備保全公社 株式会社 日本能率協会総合研究所

目 次

1. 研	F究概要	1
1-1.	研究背景と目的	1
1-2.	本研究の進め方	6
2. 道	直路空間の利活用事例(収集・整理)	7
3. 道	i路空間の利活用に向けた課題	27
3-1.	道路空間の利活用に関連する法制度(収集・整理)	27
	現行法制度上における道路空間の利活用の課題	
4. 実	₹態調査等の企画・実施	42
4-1.	実態調査等の実施方法	42
4-2.	実態調査等の結果整理	49
5. ケ	ーススタディ検討	72
5-1.	時間制限駐車区間の運用検討	72
5-2.	銀座地区における観光バス路上乗車・降車場の配置検討	75
6. 新	「たな道路空間の利活用のあり方の検討	77

参考資料

参考資料1:駐車規制緩和に関する通達類

参考資料2:時間制限駐車区間の設置関する通達類

1. 研究概要

1-1. 研究背景と目的

(1)研究背景

平成19年6月の「民間駐車監視員制度の導入」により、都内の違法駐車は減少傾向にあるものの、依然として発生し、幹線道路等においては交通渋滞の一要因となっている。一方で、「平成29年度路上駐車実態調査報告書((公財)東京都道路整備保全公社)」で明らかになっているように、路外駐車場の稼働率はピーク時においても満車にならない等、収容台数に余裕があるにも係わらず、路上を駐車場所に選択しているといった状況にあり、路上で受け止めざるを得ない(社会経済上も受け取るべき)駐車需要が存在するものと想定される。

加えて、国策として「観光立国」を推進している現在、すでに観光バスによる路上駐車問題も発生している中、2020年には東京オリンピック・パラリンピックを控える等、東京都へのインバウンド需要のさらなる増加や自動運転技術の進展に伴う新たな路上駐車需要が発生していくことも予想される。

このような現状・近未来等の課題に対応していくには、駐車需要の特性・利用場面に 応じた路上・路外の駐車スペースを連携した複合的な路上駐車対策が求められる。

(2) 最近の動向

- 産業活動や国民生活の基盤となる運送サービスを提供する重要な産業ドライバー等の不足は、荷さばき活動等に代表される本サービスの供給を安定的・持続的に確保していくためにも、運転者の労働条件・環境の改善・支援が求められている。
 - ➤貨物自動車運転手の求人倍率は、他の産業に比べて約2倍の競争率となっており、近年特にその傾向が強い。

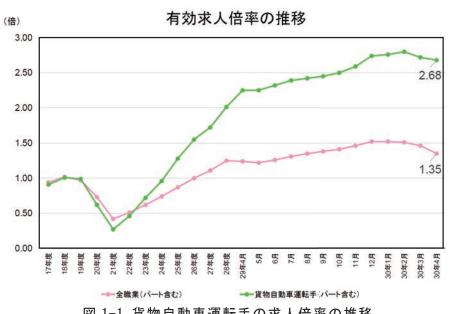


図 1-1. 貨物自動車運転手の求人倍率の推移 資料) 職業安定業務統計結果より

- 道路空間を利活用し、産業ドライバー等の支援が加速化している。
 - ➤警視庁においては、東京オリンピック・パラリンピックまでに、都内 100 箇所 以上の貨物車の路上駐車禁止緩和(ベイ等の整備)を順次実施する予定である。
 - ・自動車運送事業の働き方改革(H29.8)

トラック・バス・タクシーの働き方改革 「南ちに取り組む施策」(抄)

平成29年8月28日 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議取りまとめ

トラック・バス・タクシーといった自動車運送事業は、我が国の産業活動や国民生活の基盤となる運送サービスを提供する重要な産業である。しかしながら、自動車運送事業の運転者は、全職業平均と比べ、年間労働時間が1~2割長い一方、年間資金は1~3割低いなど、長時間労働・低資金の状態にあり、平成28年の有効求人倍率が2倍を超え、全職業平均の約2倍に達するなど、近年、運転者不足が深刻化している状況にある。また、女性の就業割合が低く、運転者の高齢化も進行している状況にあることから、自動車運送事業の将来の担い手を確保し、泉が国にとって必要不可欠な選送サービスの供給を安定的・持続的に確保していくためにも、運転者の労働条件の改善は喫緊の課題である。

このような状況も踏まえ、本年3月に決定された「働き方改革実行計画」において は、自動車の運転業務についても、改正労働基準法の施行期日の5年後に、罰削付き の時間外労働の上限規制を導入することとされた。また、これと併せ、引き続き可能 な限り、時間外労働を延くする努力も求められる。

こうした規制や取組を実効性あるものとするためにも、設定された猶予期間の間に、 全政府的なパックアップの下、必要な関連制度の見直しや支援措置を行い、長時間労 働削減のインセンティブの強化、生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境 の適正化等を強力に推進し、長時間労働を是正するための環境をしっかりと整えてい く必要がある。

このため、「働き方改革実行計画」(平成29年3月28日働き方改革実現会議決定)及び「経済財政運営と改革の基本方針2017」(平成29年6月9日閣議決定)を踏まえ、本連絡会議において、上限規制の導入までの間を対象とずる「自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画」(仮称)(以下「行動計画」という。)を来年春頃までに策定・公表することとする。

また、来年度予算概算要求や制度の見直しなど、可能なものについては、行動計画 の策定を待たず、迅速に取組を開始することとし、まずは、次の施策の検討・具体化 を急ぐこととする。(個別の施策の詳細については別表のとおりである。)

· 警察庁通達(H30.2)

別添 2 国 道 経 第 5 7 号 国道国防第 1 8 4 号 国道環 安 第 8 2 号 国 道 参 第 2 6 号 平成 3 0年 2 月 2 0 日

各 地 方 整 備 局 道 路 部 長 北海道開発局開発建設部長 沖縄総合事務局開発建設部長 努

> 国土交通省道路局 企 画 課 長 国道·防災課長 環境安全課長

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進に係る 道路管理者の協力について

トラック・バス・タクシーといった自動水運送事業は、我が国の産業活動や国民生活の基盤となる運送サービスを提供する重要な産業であり、本サービスの供給を安定的・持続的に確保していくためにも、運転者の労働条件の改善は興勢の課題であるとの考えの下、「働き方改革実行計画」(平成29年3月28日働き方改革実現会議決定)及び「経済財政運営と改革の基本方針2017」(平成29年6月9日開議決定)を踏まえ、「トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」」(平成29年8月28日自動車運送事業の働き方改革「直ちに取り組む施策」」(平成29年8月28日自動車運送事業の働き方改革「直ち限り組む施策」」(平成29年8月28日自動車運送事業の働き方改革「直ち限り組む施策」)、「東京

た。 駐車に関する交通規制(以下「駐車規制」という。)については、警察庁に おいて、「きめ細かな駐車規制の実施について」(平成16年1月15日付け警察 万円規処第15号、再交相後第35号)、「駐車規制及び軍車計可制度の運用の 直しについて」(平成19年2月6日付け警察庁両規矩第5号、再交指矩第5号。 以下「平成19年2月6日付け警察庁両規矩第5号、再交指矩第5号。 以下「平成19年2月2日という。)等によりこれまでも見直しが指進されてきた ところであるが、今般、宅配貨物が年々増加する中で、特に、駐本スペースの ・全日本トラック協会要望書(H30.2)

WW.

事 務 連 絡 平成30年2月21日

各都道府県トラック協会 専 務 理 事 殿

> 公益社団法人全日本トラック協会 理事長 桝 野 龍

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について

平素は、当業界に対して格別のご指導、ご鞭撻を賜り厚く御礼中し上げます。 さて、別添のとおり、警察庁交通局長から各都道府県警察の長等に対し「貨物集 配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」(平成30年2月20日付け、警 察庁丙規発第3号) 通遠が発出されましたので連絡いたします。

なお、本通達の記中、第2に示されているとおり、駐車規制の見直しに際しては、 貨物の集配等を行う貨物自動車運送事業者団体等からの要望が実際に提出されてい る場所から検討を進めることが明記されていますので、本内容をご理解のうえご対 応方よろしくお願い致します。

また、各都道府県警察の扱いに関し、関係機関等への申出等を行った場合には、 当該申出内容について取りまとめのうえ、全ト協交通・環境部あてその情報をご提 供下さいますよう、併せてお願い致します。

【本件問い合わせ先】 公益社団法人全日本トラック協会

交通・環境部 荻原正吾 TEL:03-3354-1045 FAX:03-3354-1019 E-mail:<u>s.ogihara@jta.or.jp</u>

· 国土交通省通達(H30.7)

国都街第39号 平成30年7月13日

国土交通省都市局 街路交通施設課長

荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について (技術的助言)

社会資本整備審議会部付計機・歴史的風土分科会都計計構部会都計計構基本 即圏小委員会都市施設ワーポングループでとりまとめられた「社会経済情勢 の変化に対応した都市施設の整備等について」(平成29年12月)において、 得さばさや自動二権率のための駐車場について、地域の駐車需要やまらづくり 計画等との整体を考慮した整備を進めていくことが必要とされたほか、自転 車店用権港計模(平成20年6月8日間議決论)において、荷さばき用駐車本ペ スの整備により自転率高減で側回の最後を促進するたちれたと、予定 スの整備により自転率高減で側回の最後を促進するたちれたと、予定かる、

単活用推進計順 (平成30年6月8日間議決定)において、荷さばき用駐車スペ スの整備により自転電前行空間の確保を促進するとされたところである。 また、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成30年法律第22分) により、都市再生緊急整備協議会が都市再生緊急整備地域の一定の区域におい で都市再生無率協設配置計画を作成し、区域の特性に応じて附置義商駐車施設 の規模と位置を定めることができる駐車場法。昭和32年法律第10名分。第2 条の特例制度が創設されたことから、こうした新たな制度の活用も含め、下辺 の点に留意し、荷さばき及び自動二輪車の駐車対策の推進を図るようお願いす

なお、貴管下市町村(政令指定都市を除く。)に対しても、本通知の内容について関和方お願いする。

1. 荷さばき駐車対策について

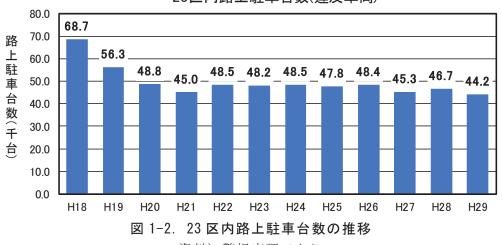
1. 荷さばる駐車対策について 平成6年に指揮駐車場条明に荷さばきのための駐車施設に関する規定を追加 し、その後、駐車場法に基づく附置義務条例の対象に荷さばきのための駐車施設 に関する規定を追加する地分公共団体が増加してきたところであるが、荷さば きのための駐車場の不足は荷さばきを目的とした路上駐車を誘発するため、引 き続き、その駐車需要を把握し、交通の円滑化や歩行者・自転車の安全の組みを 踏まえつつ、まちづくりの方針等との整合性を考慮して必要な最を整備する必

1

※詳細(拡大版)は参考資料として巻末に掲載

- 近年、走行機能に影響を及ばさずに利活用可能な道路空間が存在する。また、既存の路外駐車場を利用出来ない駐車需要が存在する。
 - ▶都内(23 区内)の路上駐車台数は、「民間駐車監視員制度の導入」等の効果により、減少傾向にある。
 - ➤都内(23 区・DID 地区内)の自動車交通は、減少傾向にある。 ただし、大型車(貨物車・大型バス等)は増加している。

23区内路上駐車台数(違反車両)



資料) 警視庁調べより

24時間平均交通量(DID地区内/一般道1km当たり)

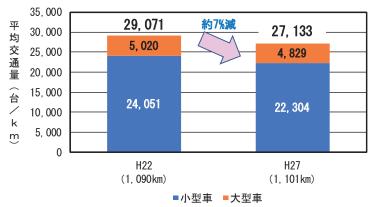
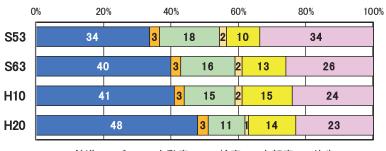


図 1-3. 23 区内平均自動車交通量(一般道)の推移 資料) 道路交通センサス調査(一般交通量)調査結果より



■鉄道 ■バス □自動車 □二輪車 □自転車 □徒歩

図 1-4. 23 区内代表交通手段の推移

資料) 東京都市圏パーソントリップ調査結果より

- 外国人観光客等が急激に増加し、観光バスの需要が高まっている。加えて、東京オリンピック・パラリンピック等も控える中、さらなる増加も想定される。
 - ➤訪都国内旅行者は近年横ばいであるが、経年的には増加傾向にある。
 - ➤訪日外国人は近年著しい増加傾向にあり、5年間で約2.8倍に増加しており、 訪都外国人旅行客においても約2.0倍、訪日外国人旅行客の半数を占めている。



訪日・訪都外国人旅行客数及び訪都国内旅行客数の推移

図 1-5. 訪日・都外国人旅行客等の推移

- 資料) 訪日外国人旅行者数: 訪日外客数 (JNTO)、訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行客数:「東京都観光客数等実態調査」。
- 都内(都心部)においては、他都市に先駆けて、地域ルール導入等、地域毎の附置義 務条例の柔軟な運用が活発化している。
 - ➤公共交通の整備、大規模開発等による附置義務整備の進捗に伴い、駐車供給量が余剰になりつつある。

主 1	1 1	≠ 7 rb /	のまは	$\Pi = \Pi$	省る	ᄴᅜ
7	I — I	右(人)	/) THI TOV	ルー ル	ᇩᄾ	THIJ IX

対象地区	導入状況
大丸有地区	導入済み
銀座地区	導入済み
渋谷区	導入済み
新宿区	導入済み
八重洲地区	検討中
虎ノ門地区	検討中
品川地区	検討中

表 1-2. 都内の駐車需給バランス

判定	地区			
駐車容量>駐車需要 の地区(34 地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、新宿駅東口、新宿駅西口、高田馬場駅、湯島駅、後楽園駅、浅草駅、錦糸町駅、押上駅、大井町駅、中目黒駅、自由が丘駅、蒲田駅東部、二子玉川駅、渋谷駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、油袋駅、池袋駅外周部、王子駅、赤羽駅、日暮里駅、石神井公園駅、大泉学園駅、線郷駅、後瀬駅、北千住駅、新小岩駅、船堀駅、篠崎駅			
駐車容量≒駐車需要 の地区 (14 地区)	六本木駅、品川駅、上野駅、東陽町駅、木場駅、五反田駅、 目黒駅、大森駅、恵比寿駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、金 町駅、亀有駅			
駐車容量<駐車需要 の地区(4地区)	两国駅、蒲田駅、三軒茶屋駅、野方駅			

資料)「平成 29 年度路上駐車実態調査報告書 ((公財)東京都道路整備保全公社)」

(3)研究目的

本研究は、既存資料や実態調査結果を基に、道路空間の有効活用方法に向けた課題を明確化した上で、現状で道路空間を適正に管理している手法の一つであるパーキング・メーター及びパーキング・チケットを主体に路上の有効的な活用・運用手法を主眼に検討を行い、駐車需要の特性に応じて路上・路外の駐車スペースを連携させた複合的な路上駐車対策の一つとして、新たな道路空間の利活用のあり方について提言を行っていくことを目的とする。

1-2. 本研究の進め方

研究の概要(本章)に示すとおり、研究を実施するにあたって、研究方法等を以下のと おり設定した。

既存資料・文献等により、現状の道路空間の利活用方法・課題を整理した上で、観光バス・荷さばき車両に着目したモデル地区における実態調査を企画・実施し、その結果を基に、それらの駐車特性を整理した。

これらの検討結果を踏まえ、様々な駐車需要の特性に応じた路上・路外の駐車スペース を連携させた複合的な路上駐車対策の一つとして、新たな道路空間の利活用のあり方(運 用スタイルの一考察)についてとりまとめた。

本報告書は、これらの研究結果を掲載するものである。

なお、研究を進めるにあたって、日本大学理工学部交通システム工学科(小早川悟教授、 並びに交通計画研究室)の協力のもと検討を行い、とりまとめた。

《研究方法等の設定》

1章 研究概要

・検討項目の深度化や具体の実施方針の設定

《現状課題の把握》

2章 道路空間の利活用事例の収集・整理

・道路空間(主に車道)を活用している手法を中心に 参考事例等の収集・整理

3章 道路空間の利活用に向けた課題

- ・道路空間の利活用に関連する法制制度(収集・整理)
- ・現行法制度上における道路空間の利活用の課題(洗い出し)

《具体地区での検討》

4章 実態調査等の企画・実施

- •調査対象地区:銀座地区/新橋地区
- ・調査種別:観光バス駐車実態調査(銀座地区) 荷さばき駐車実態調査(新橋地区)

5章 ケーススタディ検討

- ・PMの運用構造分析
- ・銀座地区観光バス乗降場所の配置検討

《研究成果のとりまとめ》

6章 新たな道路空間の利活用のあり方の検討

・新たな道路空間の利活用のあり方(一例)として提言

図 1-6. 研究フロー

2. 道路空間の利活用事例(収集・整理)

観光バス対策及び荷さばき駐車対策として、ハード的・ソフト的に道路空間を有効に活用している事例を整理した。

なお、次頁以降、その代表的な事例を掲載する。

《代表事例一覧》

【観光バス対策】

- ・道路上に乗降場等を整備した事例・・・・・・台東区・札幌市
- ・ソフト施策により対応した事例・・・・・・京都市・大阪市

【荷さばき対策】

- ・道路上に荷さばきスペースを整備した事例・・・・横浜市・広島市・港区・ 岡山市・千葉市等
- ・ソフト施策(交通規制)により対応した事例・・・中央区・金沢市・渋谷区等

【その他】

【観光バス対策として道路空間を活用している事例】

【事例①:東京都台東区(上野・浅草地区)】

[施策概要] 路上・路外における観光バス駐車場・待機場・乗降場の整備

- ・台東区では、浅草地域での乗降可能場所や新たな駐車場の設置、東参道・二天門 通りの誘導員の増員など種々の対応を図っている。
 - ① 路上・路外において観光バス乗車場・降車場の整備
 - ・駐車場:3カ所、乗車場:2カ所、降車場:3カ所(下図参照)
 - ② 観光バス予約システムの導入
 - ③ 東京都台東区観光バス駐車場条例の制定

[導入経緯]

- ・台東区を訪れる観光客数は、年間約4,500万人と推計され、そのうち300万人程度が、浅草地域に観光バスを利用して訪れている現状を踏まえ、地元町会をはじめとする区民や商業・観光団体、バス事業者、観光事業者、関係の行政機関の協力が一体となって観光バスの推進を図っている。
- ・観光バス対策の本格導入時の乗降場と待機場等の整備おいては、乗車場所と降車場所を分離する等、社会実験を経て、東京都台東区観光バス駐車場条例を策定し、 役割・権限等を明確にして実施した。

[道路空間の活用方法]

・道路交通法に則して、「交通規制」により実施



※交通規制により公道上に乗車場、降車場を整備

出典) 台東区 HP より

【事例②:札幌市(すすきの地区等)】

[施策概要] 路上・路外における観光バス駐車場・待機場・乗降場の整備

・観光バスの乗降場として、道路交通法に基づく交通規制(バスの乗降を除く駐停車禁止規制)により、大通公園に接する道路沿いに5台分のスペースを確保し、地区特性を考慮した夜間運用を実施している。

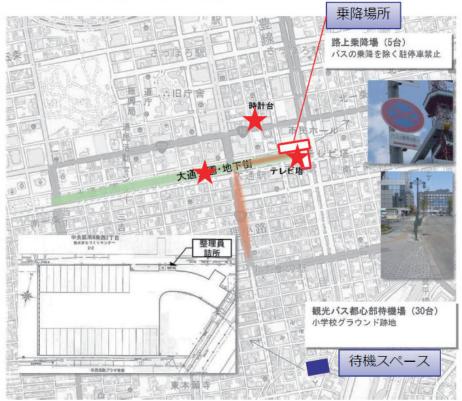
[導入経緯]

- ・札幌中心部の観光バス問題としては、観光バスが駐車できるホテルや朝まで駐車できる場所が非常に少ないことが大きな問題となっていたことから、遊休地(路外)を活用し、対応していたが、夜間運用は行っておらず、すすきの地区の特性上、夜間(18時以降)対応の課題が残っていた。
- ・そこで、(社) 北海道バス協会と札幌市が協働して都心部に観光バスの臨時待機場を設けるとともに、北海道警察本部等の関係機関からなる連絡会を設け、都心部観光バス駐車対策に係る実証実験等を行い検証した上で、大通公園に接する道路沿いに確保した。

「道路空間の活用方法]

・道路交通法に則して、「交通規制」により実施

<観光バスの乗降場所、待機場所>



出典) 札幌市資料より

【事例③:京都市(京都駅)】

「施策概要] 観光バスのショットガン方式の導入

・春や秋の観光シーズンにおいて、京都駅南口では多くの観光バスが乗降しており、 既存の乗降場(6 台分)では不足している状況にあったことから、乗降場の増設 とともに、**観光バスのショットガン方式の導入**を行った。

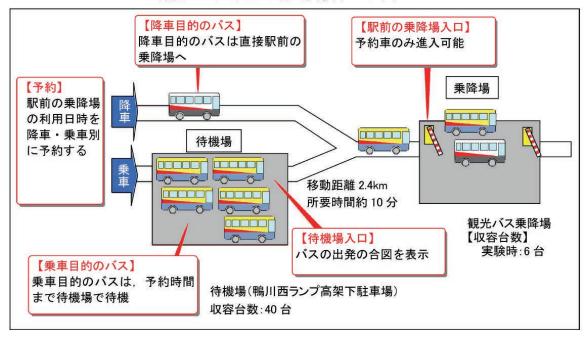
「導入経緯〕

- ・京都駅南口駅前広場整備後の管理・運用方法について、学識経験者、地元自治会、 交通事業者、関係機関等で構成する「京都駅南口駅前広場エリアマネジメント会 議」において検討を進め、ショットガン方式の導入を決定した。
- ・なお、観光バスのショットガン方式としては、関西初の導入となった。

「道路空間の活用方法]

・駅前広場として整備

観光バスショットガン方式実験イメージ図



出典) 京都市記者発表資料より

【事例4:大阪市(難波地区)】

[施策概要] パーキング・チケットの運用

- ・観光来訪先が多い都心部及び臨海部に観光バス交通が集中しており、観光客の乗降のための停車や一時待機のための駐車、観光客の宿泊に伴う夜間の駐車が路上で行われている状況にあったことから、官民一体となった観光バス駐車対策の一つとして、パーキング・チケットの利活用を実施した。
 - ① 観光バス乗降場所の路上での確保 (運用)
 - ・ 当初 3 枠 (台分) 設置し、その後、パーキング・チケットを休止し、5 枠に増設
 - ② 市営バス駐車場夜間料金の改定 (割安価格の設定)
 - ③ 大阪市内観光バス駐車場・乗降場案内冊子

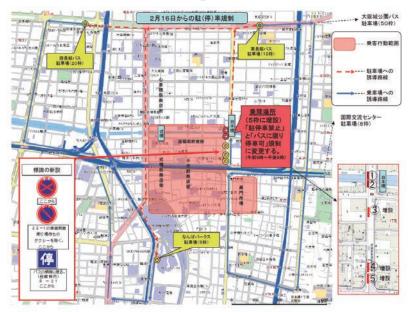
[導入経緯]

・難波地区においては、観光バス駐車 対策として、都市型観光が行われる 都心部を中心として、観光目的地で の昼間の一時待機や乗降への対応、 滞在型観光の促進への寄与が特に大 きいと判断し、大阪市・警察等の協 議の上、既存施設の有効活用を行う 一手法として、パーキング・チケッ トを休止し、「バス専用停車枠」を整 備した。



[道路空間の活用方法]

・道路交通法に則して、「時間制限駐車区間」として実施



出典)大阪市内観光バス駐車場・乗降場案内冊子より

【道路空間を荷さばきスペースとして活用している事例】

【事例⑤:横浜市中区(元町商店街)】

[施策概要] 商店街の共同配送の実施

・周辺住宅も含めて商店街等を中心とした共同集配送システムとして、地域内の土地及び地区の外周道路(元町通りと市場通り(市道山下長津田線)の中間)に共同集配車両専用の荷さばき施設(3箇所)を整備し、各店舗及び施設へ台車等を用いて配送する。

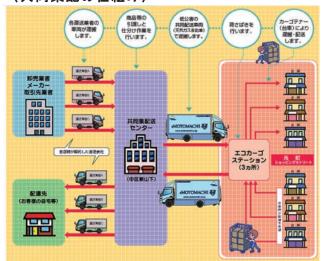
[導入経緯]

・1999 年より、元町商店街を中心とした「元町商店街における交通環境改善プロジェクト」を策定し、「基礎調査」→「社会実験」→「関係機関調整」を経て、2004年から商店街を中心とした地域内の共同集配送として本格実施している。

[道路空間の活用方法]

・道路占用許可申請を行い使用

〈共同集配の仕組み〉



出典) 元町商店街における交通環境 改善プロジェクト資料より

〈共同集配車両〉

〈共同集配車両が止まれる路上荷さばき施設〉





【事例⑥:広島市(紺屋町周辺)】

[施策概要] まちなかの共同荷さばきスペースの整備

・環境にやさしく、歩きやすく魅力的な広島市中心部「まちなか」の実現を目指し、 **商店街による物流まちづくりパトロール制度の確立**と物流対策を実施するため、 関係団体と協議・試行を検討している。

[導入経緯]

- ・広島市中心市街地では、路上駐車が慢性化しており、特に貨物車・タクシーが他 の交通に与えることが大きいことから、警察が中心となり、物流・タクシー対策 を各種団体と協議の上、バスベイの共同利用(デュアルユース)等を実施した。
- ・平成 18 年度より行われた「ひろしま物流まちづくり調査」において、当該地区 の荷さばきスペースが不足していることが判明したため、「トラックベイ整備」につ いて検討・設計し、(社)広島県トラック協会が整備した。

[道路空間の活用方法]

・道路加工の整備手法により、民間で整備(道路)し、道路占用許可申請を行い使用



駐車場所及び駐車利用時間は下記をご参照ください。

	貨物車駐車可]規制区間		トラック	ベイ
0	広島バルコ新館 西側道路	土地・日曜・休日以外の9:00~17:00	6	山口銀行 前	9:00~17:00/19:00~7:00#
0	袋町公園 北側道路	土曜・日曜・休日以外の9:00~17:00	(日本生命広島第2ビル 前	8:00~18:00
(3	NTT袋町ビル 東側道路	土曜・日曜・休日以外の9:00~17:00	0	泰平ビルディング前(ごはんぬゃよい軒)	8:00~18:00
(4)	広島テレビ 南側道路	9:00~17:00			※車幅2m未満に限る。 平成21年6月

出典) トラック協会配布 チラシより

【事例⑦:横浜市青葉区(青葉台駅)】

[施策概要] 荷さばきべイの設置・運用

- ・社会実験等を踏まえ荷さばき車両を路上で受け止めることとし、施設の整備・管理は道路管理者であるが、利用については、**青葉区・地元商店会等による「荷捌きクラブ」を設立し、施設の管理運営**を行なっている。
- ・なお、「荷捌きクラブ」に加盟している事業者には、荷さばき中シールを 2,000 円のデポジットで配布し、車両に掲示。掲示のない車両が駐車していた場合は、道路交通法上の規制による取締りを行っている。

[導入経緯]

・青葉台駅周辺の環状 4 号線(幅員 16m)では、来街者や荷さばき車両の駐停車などにより、バスの定時運行に支障が生じる等、安全でスムーズな通行ができない状態であった。そのためバスの定時性阻害の解消を目的に阻害要因となっている「貨物車」への対応を路上で行うこととし、試行的に駅周辺の 4 箇所(駅の南北 2 箇所×道路両側)において、歩道の一部を切り込んで貨物集配専用のスペースを設置し、運用・評価することで本格整備に至った。

「道路空間の活用方法]

・道路交通法に則して、「交通規制」により実施

〈設置場所及び運用〉





出典) 青葉区ホームページより

【事例8:東京都(新橋地区)】

[施策概要] 自転車レーン等、他交通手段との共存したベイの設置・運用

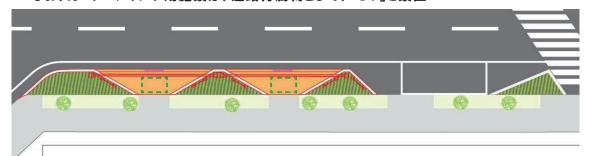
- ・国土交通省では、道路空間を活用した交通モード間の接続(モーダルコネクト)を強化する取組みとして、地下鉄大手町駅に近接した国道 1 号の道路上にST(カーシェアリングステーション)を設置し、その有用性等を検証する社会実験に併せ、新橋駅に近接した国道 15 号の道路上にSTに加え、貨物車用の「荷さばき駐車スペース」を設置した。
- ・なお、貨物車については道路交通法に準じ、一部交通規制を解除して「無料」、 小型モビリティについては、民間駐車事業者である「パーク 24」が運営し、その 他複数箇所設置されたステーションのうち、どこでも貸出し・返却が可能な方式 である。

[導入経緯]

・社会資本整備審議会道路分科会建議 (H29.8.22) を受け、シェアサイクルやカーシェア等を公共交通の補完交通手段として位置付け、普及・拡大していくためにも道路空間上へのシェアポートの設置も含め、利活用を推進することが必要と捉え、社会実験的に実施した。

[道路空間の活用方法]

・道路交通法に則して、「交通規制」により実施 なお、カーシェアリング用施設は、道路付属物として、「ST」を設置



[小型モビリティ用]



[荷さばき駐車用]





出典) 国土交通省記者発表資料より

【事例9:岡山市】

[施策概要] 自転車レーン等、他交通手段との共存したベイの設置・運用

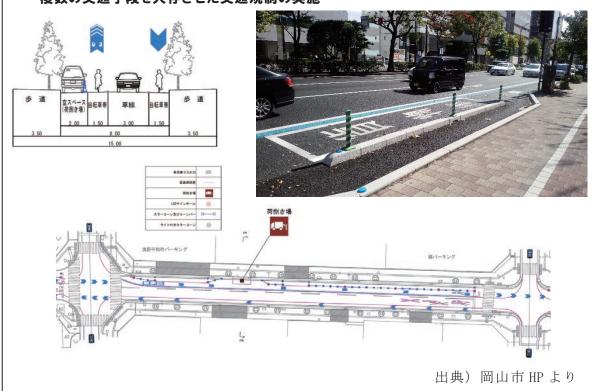
- ・社会実験時には、幹線道路は車道幅員と路側帯を用いた自転車レーンの運用、非 幹線道路の双方向の車線を一方通行化し、荷さばきスペースと自転車レーンを共 用した運用を行い、その効果や課題を検証し、本格導入時には幹線道路のバス路 線に、「自転車レーン」と「貨物車ベイ」を設置した。
- ・なお、貨物車と自転車の輻輳を避けるため、歩道との間に路線帯を設け、回避路 を設け、安全対策を図っている。

[導入経緯]

- ・岡山市中心市街地のおおよそ中心を東西に結ぶ通りであり、また中心部の賑わいの2つの核である「岡山駅周辺エリア」と「旧城下町エリア」を結ぶ通りでもある「県庁通り」において、まちなかの賑わいや魅力をもっと向上させるためには、これらの空間もおもしろく活用する必要があるのではないかと、「県庁通りデザインミーティング」等から発案された。
- ・特に、道路や歩道など公共空間、店先のオープンスペース、まちなかの駐車場等、中心市街地の回遊の軸、「車中心」から「人優先」のまちづくりのモデル、そして県庁通りの魅力が中心市街地全体に波及していくよう、事業を実施していくために、平成27年・28年に自転車走行空間創出や多目的な車線運用の社会実験を経て、実施に至った。

「道路空間の活用方法]

・複数の交通手段を共存させた交通規制の実施



【事例⑩:千葉市(幕張本郷駅周辺)】

「施策概要] パーキング・メーターのデュアルユース

- ・厳しい駐車禁止規制で、荷物を集配するスタッフの心理的・肉体的負担が増す中、 集配の円滑作業を促す取り組みとして、荷物を集配するトラックなど貨物車の路 上駐車規制を一定範囲で緩和するため、千葉県警は JR 幕張本郷駅前のバスロータ リー付近を一部規制緩和し、「貨物車専用駐車スペース」を 2 台分を設置した。
- ・なお、駐車規制を一部緩和しスペースを設置したのは、幕張本郷駅前のロータリーで「安全地帯」になっていた場所。貨物車が止められるよう縦 6・5 メートル、横 2・5 メートルを 2 台分(区画)確保した。駐車できるのは、集配作業が集中する午前 9 時~午後 9 時で運用している。

「導入経緯〕

- ・幕張本郷駅前は、商業施設やビルなどが密集し駐車場所が少なく、駐車禁止違反 とならないよう、集配する人と車に残る人の2人態勢にする運送業者もあり、作 業効率が課題であった。
- ・貨物車の駐車規制の緩和は、トラック運転手等の**働き方改革で、「直ちに取り組む施 策」**として挙げられており、平成30年2月の警察庁通達を受け、千葉県警が千葉 市内で初めて措置した。
- ・なお、今後のさらなる規制緩和について県警では、事業者からの要望や道路の状況などを見ながら検討していく予定である。

[道路空間の活用方法]

・道路交通法に則して、「交通規制」により実施



出典) 千葉日報より

【事例①:金沢市(片町地区)】

[施策概要] 荷さばきべイの設置・運用

・違法駐車防止条例の制定に併せた駐車受け皿づくりの一環として、交通量の多い 幹線道路での駐車禁止の徹底、路外荷さばき施設やトラックベイの整備にあわせ、 通過交通に影響の少ない裏通りでは**荷さばきを行うトラックについて駐車禁止を一部 解除**した。

なお、**裏通り駐車禁止の一部解除**は、「9 時 \sim 12 時」「14 時 \sim 16 時」等、補助標識による運用している。

[導入経緯]

- ・平成7年より、荷さばき実態調査・検討や社会実験等の実施・検討を行い、「荷さばき駐車整備計画」を策定した上で、金沢市の中心部を対象としたTDM施策の一環として、地区全体の駐車マネジメントを導入した。
- ・なお、実態調査結果及び社会実験を通じて、他の交通への影響等を検証した上で、 警察協議を経て本格導入を行った。

[道路空間の活用方法]

・道路交通法に則して、「交通規制」により実施







出典) 金沢市資料より

【事例⑫:東京都中央区(日本橋横山町)】

「施策概要〕 パーキング・メーターのデュアルユース

- ・路上駐車を解消するために、荷捌き駐車場等のインフラ整備や貨物車による集配 時間と乗用車による買い物時間の区別、貨物車専用パーキングの増設など多面的 な対策の一つとして、**パーキング・メーターのタイムシェアリング**を実施している。
- ・なお、利用ルールの順守のために、地元問屋街等によるパトロール等の実施(地 元主体の運用)を行っている。

[導入経緯]

・当地区の問屋街では、道路構造が狭いところへ多くのトラックが集中し、路上荷 さばきが発生して混雑が悪化していた。しかし、路上荷さばきの受け皿として、 路外に荷さばきスペースを確保することが困難であった。そこで、トラックと乗 用車の集中時間を分離し、駐車需要を平準化するため、社会実験等を実施し、パ ーキング・メーターを活用したタイムシェアリングを実施した。

[道路空間の活用方法]

・道路交通法に則して、「交通規制」により実施

7:00~10:00	10:00~16:30	16:30~19:30
【貨物集配車の駐車】	【一般乗用車等の駐車】	【貨物集配車の駐車】
貨物集配車は駐車禁止を解除	貨物集配車は外周の貨物用パーキングメーター利用による駐車	貨物集配車は駐車禁止を解除

<施策導入前>



<施策導入>



出典) 日本橋問屋地区駐車問題対策委員会資料より

【事例(3):東京都渋谷区(宮益坂)】

[施策概要] 貨物車用パーキング・メーターとしての短時間運用

・短時間の貨物の荷さばき駐車需要に対応するため、渋谷区渋谷二丁目(旧大山街道)で運用中のパーキング・チケットを、駐車枠の大きさを「貨物車用(2.5メートル×6.0メートル)に拡大」、駐車枠内で駐車ができる時間を、「「60分以内」から「20分以内」」に変更し、「貨物車用パーキング」として試行運用した。

[導入経緯]

・これまでクルマが利用していた道路空間を歩行者の空間に変えていくことで、 『歩行者中心の宮益坂』を目指し、パーキング・チケットの効率利用や周辺駐車 場の利用促進を図ることで、路上駐車の削減を目的とした社会実験を、警視庁主 導で実施した。

[道路空間の活用方法]

・道路交通法に則して、「交通規制(時間制限駐車区間)」により実施







出典)警視庁HPより

【参考:多種多様な道路空間でのスペース確保と交通規制標識等】

(その1)

設置地域	規制内容	地点模様
埼玉県 さいたま市	[規制標識] 駐車禁止 [補助標識] なし	
宮城県仙台市	[規制標識]駐車禁止[補助標識]貨物集配中の貨物車を除く	
東京都 渋谷区	[規制標識] 駐車禁止 [補助標識] なし [補助看板] 荷さばき用停車区間 駐車違反の取り締まり対象となります	OUT OUT OF THE PROPERTY OF THE
新潟市	[規制標識] 駐車禁止 [補助標識] なし	
横浜市青葉区	[規制標識]駐車可[補助標識]貨物集配中の普通貨物車に限る	

(その2)

設置地域	規制内容	地点模様
香川県 高松市	[規制標識]駐車可[補助標識]区画線内の積卸中の貨物車、タクシーに限る	
広島市広島市	[規制標識]駐車禁止[補助]車幅2m未満の貨物集配中の貨物車を除く	(道路加工として整備)
京都府	[規制標識] 駐車禁止 [補助標識] なし	(道路付属物として整備)
神奈川県川崎市	[規制標識] 駐車可 [補助標識] 貨物集配中の普通貨物に限る	(幹線道路)
	[規制標識] 駐車可 [補助標識] 路線バスに限る 貨物集配中の普通貨物に限る 競馬開催日の 9-22 除く	(幹線道路·駅前広場)

設置地域	規制内容	地点模様
静岡県静岡市	[規制標識] 駐車可 [補助標識] 貨物集配中の普通貨物車に限る	(コミュニティ道路の余剰空間に整備)
東京都八王子市	[規制標識] 停車可 [補助標識] なし	
福島県郡山市	 ※ 地域によるルール化した運用 都山駅前大通商店街 荷捌きベイの利用に関する ルール 【目的) この表記の設計大通荷設付アーケード監禁え工事が完了し、また同時進行の影点駅前大通 りシンボルロード等度(信息有限)に減量量点の都でに作い、交流環境改善対応の一層として、 4 分所の 1 同時では、対位設されまして場合、製造機関の場としては対してもの利用について水の通りルールを設け、交通環境無償の助げにならないように するものとします。 《開き場所> 1. 別報認問面の4 カ所の「有関きペイ」を利用する。 《健康子の内に証すする。 2. 同一個所に成時間軽率しない。 3. 信間を予えたの報告がらばしない。 5. 信間を発表たら報告がらばしない。 6. 信間を外入の経済を持ち込むが、またる、選問を対応。 (内閣をは出出して判断をを行わない。 2. 付金等を利用して移動する時はよります。 (内閣をは出出して利益を行わない。 2. 付金等を利用して移動する時は、非行者・選行率周の続げにならない。 (別と時間) 1. 利用時間に年前ら時~午後ま時とする。 (午後ま時へ関生前の独立タレーペイになります) その他> 1. 質問意については信得長の作法に従う。 2. カール以外の証件をは言語交流を定なります。 まで記さるのは、までを用りますとよるアナウンス及び約削力メラでの監視(公序員件)をします。 このルールは平成18年6月1日から運用する。 	10日本人子 10日本

【その他道路空間を利活用している事例】

<オープンカフェテラス等>

【事例49:大丸有地区】

[施策概要]道路空間の多目的な利用

・「大手町・丸の内有楽地区 公的空間活用モデル事業」として、オープンカフェ(丸の内仲通り)、キッチンカーイベント(丸の内仲通り・大手町川端緑道)、打ち水プロジェクト(行幸通り)等、様々なイベント道路空間を利活用し実施している。

[導入経緯]

- ・近年は地区内の建築物が更新時期を迎え、適正な機能更新に加えて、丸の内らしい街並みの継承や新たな街並み形成等が求められていたことから、大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会等による地元発意のまちづくり活動の経緯を踏まえて、地権者と東京都・千代田区による大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会が組織され、地区の将来像や公民のパートナーシップによるまちづくりのあり方を検討し、地区のまちづくりの基本的な考え方を示す「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン」を策定した。
- ・「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン」に基づき、地域の活性 化や多様なコミュニティの形成の一環として、様々なイベントを実施している。

[道路空間の活用方法]

・国家戦略特別区域法の施行に伴う道路占用許可(エリアマネジメント係る道路専用許可の 特例)の実施





出典)大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 HP より

<歩行者空間等の創出>

【事例15:御堂筋(大阪市)】

[施策概要] 道路空間の多目的な利用

・御堂筋(道頓堀橋北詰から難波西口交差点付近の約0.4キロメートル)において、 側道を閉鎖することによる難波交差点での交通処理方法や、荷さばき需要等の課題を検証するための社会実験を実施した。

[導入経緯]

- ・大阪市では、平成 21 年度から道路空間の再編に向けた検討や社会実験等を繰り返し実施し、車中心から人中心のみちへと空間再編をめざす今後の御堂筋のあり方や公民連携したまちづくりのあり方など、今後御堂筋がめざすべき姿を示した「御堂筋将来ビジョン」を策定した。
- ・その一環として、側道部分を活用し自転車通行空間化するとともに歩道を拡張することで、歩行者と自転車が歩道内で混在している状況の解消を行い、整備により御堂筋全体の道路空間再編のイメージを現地で可視化し、歩行者・自転車通行の安全性や快適性等の道路空間のあり方を検証するモデル整備を行った。

「道路空間の活用方法]

・断面構成の変更、占用許可、 交通規制の変更等



[側道閉鎖による歩行者空間を創出]



[植栽に荷下ろしスペースの設置]



出典) 大阪市HPより

【参考:占用許可基準の緩和等】

「施策概要」自転車等駐輪器具の占用

- ・占用主体は、地方公共団体、公益法人、公共交通事業者、商店会その他自転車等 駐車器具を適切に管理し、これに駐車される自転車等を適切に整序する能力を有 すると認められる者。
- ・占用場所としては、自転車:車道、分離帯、ロータリーその他これらに類する場所以外の道路の部分であって、駐輪後に歩行者等の通行できる一定の幅員が残ること。原付・自二輪:車道、分離帯、ロータリーその他これらに類する場所以外の道路の部分のうち、車道に近接する場所であって、駐輪後に歩行者等の通行できる一定の幅員が残ることが設置要件である。

放置自転車等が問題となっている地域であって、一般公共の用に供する自転車等 駐輪器具であること。

[導入経緯]

- ・道路法施行令の一部改正や都市再生特別措置法の改正において、オープンカフェ やレンタサイクルポート等を設置する場合、道路の占用を容易にするよう道路占 用許可基準を適宜緩和している。
- ・道路上における放置自転車・自動二輪車は、歩行者や車いす利用者等の安全で円 滑な通行の妨げとなっている。このような放置自転車問題を早期に解決するため、 歩道等に自転車等の車輪止め装置その他の駐車用器具を道路空間に占用物件と して設けられるようになった。

「道路空間の活用方法】

・駐車機器等の占用許可



自転車駐輪場(都内)



自動二輪駐車場(都内) 出典)国土交通省資料より

3. 道路空間の利活用に向けた課題

3-1. 道路空間の利活用に関連する法制度(収集・整理)

表 3-1. 道路空間を駐停車場所として活用する際の法制度上の解釈(その1)

根拠法	道路空間における	条文(条例・)	诉 会)	条文の主な記載内容	都市部の設置場所	構造等	施設の目的、解説等	備考
低拠运	駐停車空間名称	未又(未 的)	以 で /	木又の土な記載内谷	(要約)	供担守	・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	加名
道路法	停車帯	第30条 道路の構造の基準 技術的基準は政令で定 める	道路構造令 第2条十二 用語の定義	主として車両の停車の用に供するために設けられる帯状の車道の部分を言う	(停車帯) 第9条 第四種(都市部)の道路には、 必要に応じ、自動車の停車の ため停車帯を設けるものとす る	車道の左端寄りに幅員 2.5mとする。大型車の 割合が低い場合は、 1.5mまで縮小すること ができる	沿道へのアクセスのための停車需要を処理する。商業業務地区等の場合は、施設への出入りや、荷捌き等により、路上での駐停車の需要が多く発生することが予測される資料:道路構造令の解説と運用(社)日本道路協会	には、自転車専用通行帯の設置等による分
	自動車駐車場 (道路付属物)		_	自動車駐車場又は自 転車駐車場で道路上 に、又は道路に接して 道路管理者が設ける もの	都市の中心部等の主として幹 線道路において、道路管理者 が交通に支障を及ぼさない構 造の道路上の自動車駐車場を 整備できる 資料:1991.11 建設省道政発 第58号建設省道路局長通達 道路法の一部改正について	道路の付属物として、 車道と分離した構造 路上駐車施設の車道と の分離の構造、入口・出 口の構造、設置する出 は・道路等の基準につ いては、別途通達する	路上駐車の蔓延を防止し、道路の 安全かつ円滑な交通を確保するため、主として幹線道路において、路 外駐車場では対応できない短時間 の駐車需要に対応 資料:1991.11 道路法の一部改正 について	料金の額:付近の路外駐車場の料金に比して著しく均衡を失しないものとする 資料:1991.11 建設省道政発第60号 道路局路政課長通達 道路法の一部改正について
	道路占用·付属物 自転車·自動二輪 車駐車場	第2条第二項「道路の 付属物」、第24条二項 (自動車駐車場又は自 転車駐車場の料金) 道路の付属物に追加 (1991.5)	道第政道し車(第自二輪をして) (2006.11) であると駐加 動車等と加 のの6.11)	道路付属物の自転車 駐車場 道路の占用 自転車、 自動二合を駐車の 会で も は は り は り は り る た り る と の と に る と の と の と の と の と の と の と の と の と の と	道路付属物:道路の付属物として通路上、又は道路上、又は道路上、又は道路上、又は道路車駐車場 道路上用物:第7条九 道路車 第7条九 道路車 第10区域内の土地に設ける配置 とまる できます できます はいて	道路の車道以外のは場別の車道とは がいるの画線によりでする。 がの画にでは、側がでする。 がででする。 がでする。 がでする。 がでする。 がでする。 がでする。 がでする。 がでする。 がでする。 がでする。 がでする。 がでする。	道路上における放置自転車や、、原達制力を関係を表現であるがは自動では、ののでは、ののでは、大田のは、大田のでは、大田のでは、大田のでは、大田のでは、大田のは、大田のは、大田のは、大田のは、大田のは、大田のは、大田のは、大田の	道路付属物としての路上自転車・自動二輪車等駐車場を整備するに当たっては、これによられたく通知する。なお、自転車、原動機付自転車又は自動二輪車を駐車させるために必要な車輪止め装置その他器具の占用については、本指針を参考とする旨、国土交通省道路局長から通知(2006.11 国道利第31号)されている 資料:2006.11 国道交安 第28号路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針について

表 3-2. 道路空間を駐停車場所として活用する際の法制度上の解釈(その2)

	表 3-2. 道路空間を駐停車場所として活用する際の法制度上の解釈(その 2) 						
根拠法	道路空間における 駐停車空間名称	条文(条例・政令)	条文の主な記載内容	都市部の設置場所 (要約)	構造等	施設の目的、解説等	備考
駐車場法	路上駐車場	第2条第一項 用語の定義 第5条 (路上駐車場の設置) 第6条 (路上駐車場の駐車料金及び割増金)	駐車場整備地区内の道路の路面に一定のる国産を限って設置されるのを 動車の駐車のため公共の 設で供されるものを 別に供されるものを がある。	施行令第2条二(路上駐車場の配置及び規模の基準)駐車場整備地区内の主要幹線街路以外の道路第5条2地方公共団体が路上記事場を設けるともともといる。 東場を設けるともともともといる。 を聴かなければならない。 を聴かなければならない。	施行令第2条八 道路の幅員及び交通の 状況に応じ、車両の通 行に必要な幅(少なの とも3.5m)の道路の部 分を保つように設置す	制定当時の駐車場法第 4 条 (路上 駐車場設置計画) 地区内にある路外駐車場によって は満たされない自動車の駐車需車 に応ずるために必要な路上駐車 の配置及び規模に関する計画 駐車場法の一部改正 1962. 4.16 法律第81号 第5条を定める(路上駐車場の設置及び廃止) 5 都市計画において定められた 路外駐車場が整備されるに応も のとする	昭和33年に東京都が作成した路上駐車場設置計画では、バス、トラック、大型車、小型車用のマスが計画され、設置された。1961年に設置台数が全国で約7,000台と最大となった。その後1965年に約4,000台設置していた東京都が全廃し、減少していった。なお、2017年3月現在、広島市、青森市の2都市601台分となっている資料:自動車駐車場年報
道路交通法	時間制限駐車区間	第 49 条 (時間制限駐車区間) -	ーターを設置する 2 道路の構造のの状況 道路には交通のメーク 道路にキング・キングーに換えた。 チケットを設置は、メーク 3 公安のようでは、メーク 項のびパーキング・チャングを 3 で、アーキング・チャット発給の管理に	道路:原則として幹線道路 以外の道路 資料:1987.1 警察庁丙規 発第2号 警察庁交通局長 時間制限駐車区間規制の実	側 3.25m 以上、一方通 行の場合 4.0m 以上。 以上る 以上 道 を確保でできるい行幅 員 をない 大 駐車 大 ス 路 は 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、	て駐車禁止規制区間の一部を時間 制限駐車区間へと変更し、幹線道 路の違法駐車を強力ない短時間 路の違法に、やむを得ない短時間 ともに、やむを得ずするをとい 車需要を同区間に誘導回復を図る とが、この規制の目的である。の 外駐車場の整備が行われる 緊急避難的に行われる 資料:1987.1 建設省都計発第10	管轄区域内の道路について、メリハリの効いた駐車規制を実施し、より良好な駐車秩序の確立に努められたい。駐車規制は物流や交通参加者の利便に大きく影響することから、必要最低限の規制となるよう時間的・場所的に対象範囲をきめ細かく設定するあ、車種ごとや、用途ごとに異なる事情がある場合には、対象を限定しておこなうこと。 資料:2004.1 警察庁丙規発第1号 警察庁丙交指発第3号警察庁交通局長きめ細かな駐車規制の実施について 最大値は1994年約40,000台となった、2017年現在約7,209台となっている
		(警視庁) 関係手数料条例	道第一年が 一年の一年の一年の一年の一年の一年の一年の一年の一年の一年の一年の一年の一年の一	上記同様	上記同様	道路交通法において、公安委員会により設置されたパーキング・メーター及びパーキング・チケットの事務手数料の規定であり、時間制限駐車区間の料金は「駐車料金」では無いことを明記している。	上記同様

表 3-3. 道路空間を駐停車場所として活用する際の法制度上の解釈(その3)

根拠法	道路空間における 駐停車空間名称	条文(条例・政令)	条文の主な記載内容	解説等	備考
道路交通法	(駐車を禁止する場所)	第 45 条 (駐車を禁止する場所)	第四十五条 車両は、道路標識等により駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、駐車してはならない。ただし、公安委員会の定めるところにより警察署長の許可を受けたときは、この限りでない。 一 人の乗降、貨物の積卸し、駐車又は自動車の格納若しくは修理のため道路外に設けられた施設又は場所の道路に接する自動車用の出入口から 3m以内の部分 二 道路工事が行なわれている場合における当該工事区域の側端から 5m以内の部分 三 消防用機械器具の置場若しくは消防用防火水槽そう の側端又はこれらの道路に接する出入口から 5m以内の部分 四 消火栓、指定消防水利の標識が設けられている位置又は消防用防火水槽そうの吸水口若しくは吸管投入孔から 5m以内の部分 五 火災報知機から一メートル以内の部分 2 車両は、第四十七条第二項又は第三項の規定により駐車する場合に当該車両の右側の道路上に3.5メートル(道路標識等により距離が指定されているときは、その距離)以上の余地がないこととなる場所においては、駐車してはならない。ただし、貨物の積卸しを行なう場合で運転者がその車両を離れないとき、若しくは運転者がその車両を離れたが直ちに運転に従事することができる状態にあるとき、又は傷病者の救護のためやむを得ないときは、この限りでない。 3 公安委員会が交通がひんぱんでないと認めて指定した区域においては、前項本文の規定は、適用しない。	道路上においても左記の空間には	
その他	(消防活動用空地等の設置指導基準)		第3 適用の範囲 この基準は、原則として3階以上の建築物について適用する。ただし、3階以下の建築物の部分で可搬式三連梯子による消防活動等が可能な場合は、この基準は適用しない。 第4 道路及び進入路 はしご自動車が通行できる道路及び進入路は、次のとおりとする。 (1) 道路及び進入路の有効幅員は4メートル以上とし、かつ、進入路上の必要空間は、路面から4メートル以上確保され、はしご自動車が容易に通行できること。	沿道に 3 階以上の建物がアル場合、消防用活動空地として、幅員が指導されており、駐車車両(スペース)を除いて確保しなければならない。	_

(参考:各法制度による路上での駐車施設等の整備・管理に関する事項)

[道路法における自動車駐車場(道路付属物)の取り扱い(原文)]

(用語の定義)

- 第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となってその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。
- 2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。
 - 一 道路上のさく又は駒こま 止どめ
 - 二 道路上の並木又は街灯で第十八条第一項に規定する道路管理者の設けるもの
 - 三 道路標識、道路元標又は里程標
- 四 道路情報管理施設(道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、 緊急連絡施設その他これらに類するものをいう。)
- 五 道路に接する道路の維持又は修繕に用いる機械、器具又は材料の常置場
- 六 自動車駐車場又は自転車駐車場で道路上に、又は道路に接して第十八条第一項に 規定する道路管理者が設けるもの
- 七 共同溝の整備等に関する特別措置法(昭和三十八年法律第八十一号)第三条第一項の規定による共同溝整備道路又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成七年法律第三十九号)第四条第二項に規定する電線共同溝整備道路に第十八条第一項に規定する道路管理者の設ける共同溝又は電線共同溝
- 八 前各号に掲げるものを除くほか、政令で定めるもの
- 3 この法律において「自動車」とは、道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十 五号)第二条第二項に規定する自動車をいう。
- 4 この法律において「駐車」とは、道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)第二 条第一項第十八号に規定する駐車をいう。
- 5 この法律において「車両」とは、道路交通法第二条第一項第八号に規定する車両 をいう。

(道路管理者以外の者の行う工事)

第二十四条 道路管理者以外の者は、第十二条、第十三条第三項、第十七条第四項若しくは第六項、第十九条から第二十二条の二まで又は第四十八条の十九第一項の規定による場合のほか、道路に関する工事の設計及び実施計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができる。ただし、道路の維持で政令で定める軽易なものについては、道路管理者の承認を受けることを要しない。

(自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金及び割増金)

- 第二十四条の二 道路管理者(指定区間内の国道にあっては、国。第三項、第三十九条第一項、第四十四条第五項及び第七項、第四十四条の二第八項、第四十八条の七第一項、第四十九条、第五十八条第一項、第五十九条第三項、第六十一条第一項、第六十四条第一項、第六十九条第一項、第七十二条第一項及び第三項、第七十三条第一項から第三項まで、第八十五条第三項並びに第九十一条第三項において同じ。)は、道路管理者である地方公共団体の条例(指定区間内の国道にあつては、政令)で定めるところにより、道路の附属物である自動車駐車場又は自転車駐車場に自動車(道路運送車両法第二条第三項に規定する原動機付自転車を含む。以下この条において同じ。)又は自転車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車又は自転車を駐車させる場合においては、この限りでない。
- 2 前項の駐車料金の額は、次の原則によって定めなければならない。
 - 一 自動車又は自転車を駐車させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。
 - 二 自動車又は自転車を駐車させる者の負担能力にかんがみ、その利用を困難にするおそれのないものであること。
 - 三 付近の自動車駐車場又は自転車駐車場で道路の区域外に設置されており、かつ、 一般公衆の用に供するものの駐車料金に比して著しく均衡を失しないものである こと。
- 3 道路管理者は、第一項の駐車料金を不法に免れた者から、その免れた額のほか、 その免れた額の二倍に相当する額を割増金として徴収することができる。

(自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金等の表示)

第二十四条の三 道路管理者は、前条第一項の規定により駐車料金を徴収する自動車 駐車場又は自転車駐車場について、条例(国道にあつては、国土交通省令)で定め るところにより、駐車料金、駐車することができる時間その他自動車駐車場又は自 転車駐車場の利用に関し必要な事項を表示するため、標識を設けなければならない。

[駐車場法における路上駐車場の取り扱い (原文)]

第三章 路上駐車場

(路上駐車場の設置)

- 第五条 第四条第一項の規定により駐車場整備計画(同条第二項第四号に掲げる事項が定められているものに限る。)が定められた場合においては、地方公共団体は、その駐車場整備計画に基づいて路上駐車場を設置するものとする。
- 2 前項の規定により地方公共団体が路上駐車場を設置しようとする場合においては、 当該地方公共団体の長は、あらかじめ、都道府県公安委員会の意見を聴かなければ ならない。

(路上駐車場の駐車料金及び割増金)

- 第六条 前条第一項の規定により路上駐車場を設置する地方公共団体(以下「路上駐車場管理者」という。)は、条例で定めるところにより、同項の規定により設置した路上駐車場に自動車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車が駐車する場合においては、この限りでない。
- 2 前項の駐車料金の額は、次の原則によって定めなければならない。
 - 一 自動車を駐車させる特定の者に対し不当な差別的取扱をするものでないこと。
- 二 自動車を駐車させる者の負担能力にかんがみ、その利用を困難にするおそれのないものであること。
 - 三 附近の路外駐車場の駐車料金に比して著しく均衡を失しないものであること。
- 3 路上駐車場管理者は、条例で定めるところにより、不法に第一項の駐車料金を免かれた者から、その免かれた額のほか、その免かれた額の二倍に相当する額を割増金として徴収することができる。
- 4 道路法第七十三条の規定は、第一項の規定による駐車料金及び前項の規定による 割増金について準用する。

(駐車料金等の使途)

第七条 路上駐車場管理者は、政令で定めるところにより、前条第一項の規定により 徴収した駐車料金及び同条第三項の規定により徴収した割増金を、路上駐車場の管理に要する費用に充てるほか、駐車場整備地区内の地方公共団体の設置する路外駐車場の整備に要する費用に充てるように努めなければならない。

(路上駐車場の表示)

- 第八条 道路管理者は、路上駐車場管理者の設置に係る路上駐車場の位置を表示する ため、道路法第四十五条の規定による道路標識及び区画線を設けなければならない。
- 2 前項に規定するもののほか、路上駐車場管理者は、条例で定めるところにより、 駐車料金その他路上駐車場の利用について必要な事項を表示するため、標識を設け なければならない。

(政令への委任)

第九条 この章に定めるもののほか、路上駐車場管理者の設置に係る路上駐車場に関 し必要な事項は、政令で定める。

第九節 停車及び駐車

(停車及び駐車を禁止する場所)

- 第四十四条 車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及 び次に掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令に より、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車しては ならない。ただし、乗合自動車又はトロリーバスが、その属する運行系統に係る停 留所又は停留場において、乗客の乗降のため停車するとき、又は運行時間を調整す るため駐車するときは、この限りでない。
- 一 交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾こう 配の 急な坂又はトンネル
- 二 交差点の側端又は道路のまがりかどから五メートル以内の部分
- 三 横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に五メートル以内の部 分
- 四 安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後 の側端からそれぞれ前後に十メートル以内の部分
- 五 乗合自動車の停留所又はトロリーバス若しくは路面電車の停留場を表示する標示 柱又は標示板が設けられている位置から十メートル以内の部分(当該停留所又は停 留場に係る運行系統に属する乗合自動車、トロリーバス又は路面電車の運行時間中 に限る。)
- 六 踏切の前後の側端からそれぞれ前後に十メートル以内の部分
- (罰則 第百十九条の二第一項第一号、同条第二項、第百十九条の三第一項第一号、同条第二項)

(駐車を禁止する場所)

- 第四十五条 車両は、道路標識等により駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲 げるその他の道路の部分においては、駐車してはならない。ただし、公安委員会の 定めるところにより警察署長の許可を受けたときは、この限りでない。
- 一 人の乗降、貨物の積卸し、駐車又は自動車の格納若しくは修理のため道路外に設けられた施設又は場所の道路に接する自動車用の出入口から三メートル以内の部分
- 二 道路工事が行なわれている場合における当該工事区域の側端から五メートル以内 の部分
- 三 消防用機械器具の置場若しくは消防用防火水槽そう の側端又はこれらの道路に接する出入口から五メートル以内の部分
- 四 消火栓、指定消防水利の標識が設けられている位置又は消防用防火水槽そう の吸水口若しくは吸管投入孔から五メートル以内の部分
- 五 火災報知機から一メートル以内の部分
- 2 車両は、第四十七条第二項又は第三項の規定により駐車する場合に当該車両の右 側の道路上に三・五メートル(道路標識等により距離が指定されているときは、そ

- の距離)以上の余地がないこととなる場所においては、駐車してはならない。ただし、貨物の積卸しを行なう場合で運転者がその車両を離れないとき、若しくは運転者がその車両を離れたが直ちに運転に従事することができる状態にあるとき、又は 傷病者の救護のためやむを得ないときは、この限りでない。
- 3 公安委員会が交通がひんぱんでないと認めて指定した区域においては、前項本文 の規定は、適用しない。

(罰則 第一項及び第二項については第百十九条の二第一項第一号、同条第二項、第 百十九条の三第一項第一号、同条第二項)

(停車又は駐車を禁止する場所の特例)

- 第四十六条 前条第一項に規定するもののほか、車両は、第四十四条又は第四十五条 第一項の規定による停車及び駐車を禁止する道路の部分又は駐車を禁止する道路の 部分の一部について、道路標識等により停車又は駐車をすることができることとさ れているときは、これらの規定にかかわらず、停車し、又は駐車することができる。 (停車又は駐車の方法)
- 第四十七条 車両は、人の乗降又は貨物の積卸しのため停車するときは、できる限り 道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。
- 2 車両は、駐車するときは、道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。
- 3 車両は、車道の左側端に接して路側帯(当該路側帯における停車及び駐車を禁止 することを表示する道路標示によって区画されたもの及び政令で定めるものを除 く。)が設けられている場所において、停車し、又は駐車するときは、前二項の規定 にかかわらず、政令で定めるところにより、当該路側帯に入り、かつ、他の交通の 妨害とならないようにしなければならない。

(罰則 第一項については第百十九条の三第一項第四号 第二項及び第三項については第百十九条の二第一項第二号、第百十九条の三第一項第四号)

(停車又は駐車の方法の特例)

第四十八条 車両は、道路標識等により停車又は駐車の方法が指定されているときは、 前条の規定にかかわらず、当該方法によって停車し、又は駐車しなければならない。 (罰則 第百十九条の二第一項第一号、同条第二項、第百十九条の三第一項第一号、 同条第二項)

(時間制限駐車区間)

第四十九条 公安委員会は、時間を限って同一の車両が引き続き駐車することができる道路の区間であることが道路標識等により指定されている道路の区間(以下「時間制限駐車区間」という。)について、当該時間制限駐車区間における駐車の適正を確保するため、パーキング・メーター(内閣府令で定める機能を有するものに限る。以下同じ。)又はパーキング・チケット(内閣府令で定める様式の標章であって、発給を受けた時刻その他内閣府令で定める事項を表示するものをいう。以下同じ。)を発給するための設備で内閣府令で定める機能を有するもの(以下「パーキング・チ

ケット発給設備」という。)を設置し、及び管理するものとする。

- 2 前項に定めるもののほか、公安委員会は、時間制限駐車区間において駐車しよう とする車両の運転者に対する情報の提供、時間制限駐車区間において駐車する車両 の整理その他時間制限駐車区間における駐車の適正を確保するために必要な措置を 講じなければならない。
- 3 公安委員会は、第一項のパーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備の管理に関する事務並びに前項に規定する措置に関する事務の全部又は一部を内閣府令で定める者に委託することができる。

(高齢運転者等専用時間制限駐車区間)

第四十九条の二 公安委員会は、時間制限駐車区間を、時間を限って同一の高齢運転 者等標章自動車に限り引き続き駐車することができる道路の区間として指定するこ とができる。この場合において、公安委員会は、前条第一項の道路標識等にその旨 を表示するものとする。

(時間制限駐車区間における駐車の方法等)

- 第四十九条の三 時間制限駐車区間における車両の駐車(乗合自動車又はトロリーバスが、その属する運行系統に係る停留所又は停留場において運行時間を調整するため駐車する場合における当該乗合自動車又はトロリーバスの駐車を除く。次条において同じ。)については、第四十四条から第四十八条までの規定にかかわらず、この条から第四十九条の五までに定めるところによる。
- 2 車両(前条の規定により指定された道路の区間(次条において「高齢運転者等専用時間制限駐車区間」という。)にあっては、高齢運転者等標章自動車に限る。以下この条、第四十九条の六及び第百十九条の三第一項第二号において同じ。)は、時間制限駐車区間においては、当該駐車につき第四十九条第一項のパーキング・メーターが車両を感知した時又は同項のパーキング・チケット発給設備によりパーキング・チケットの発給を受けた時から、それぞれ道路標識等により表示されている時間を超えて引き続き駐車してはならない。
- 3 車両は、時間制限駐車区間においては、駐車につき道路標識等により指定されている道路の部分及び方法でなければ、駐車してはならない。
- 4 車両の運転者は、時間制限駐車区間において車両を駐車したときは、政令で定めるところにより、第四十九条第一項のパーキング・メーターを直ちに作動させ、又は同項のパーキング・チケット発給設備によりパーキング・チケットの発給を直ちに受けて、これを当該車両が駐車している間(当該パーキング・チケットの発給を受けた時から道路標識等により表示されている時間を経過する時までの間に限る。)、当該車両の前面の見やすい箇所に掲示しなければならない。

(罰則 第二項については第百十九条の三第一項第一号、同条第二項 第三項については第百十九条の二第一項第一号、同条第二項、第百十九条の三第一項第一号、同条第二項 第四項については第百十九条の三第一項第三号、同条第二項)

(高齢運転者等専用時間制限駐車区間における駐車の禁止)

第四十九条の四 高齢運転者等専用時間制限駐車区間においては、高齢運転者等標章 自動車以外の車両は、駐車をしてはならない。

(罰則 第百十九条の二第一項第一号、同条第二項、第百十九条の三第一項第一号、同条第二項)

(時間制限駐車区間における駐車の特例)

第四十九条の五 警察署長が公安委員会の定めるところにより時間制限駐車区間における車両の駐車につき駐車することができる場所及び駐車の方法並びに駐車を開始することができる時刻及び駐車を終了すべき時刻を指定して許可をした場合において、当該許可に係る車両が、指定された場所及び方法で、指定された駐車を開始することができる時刻から駐車を終了すべき時刻までの間において駐車を開始したときは、当該車両及びその運転者については、前二条(第四十九条の三第一項を除く。)の規定は、適用しない。この場合において、当該車両は、当該指定された駐車を終了すべき時刻を過ぎて引き続き駐車してはならない。

(罰則 後段については第百十九条の三第一項第一号、同条第二項)

(時間制限駐車区間における停車の特例)

第四十九条の六 車両は、第四十九条の三第三項の道路標識等により車両が駐車する ことができる道路の部分として指定されている時間制限駐車区間の第四十四条各号 に掲げる道路の部分においては、同条の規定にかかわらず、停車することができる。 (時間制限駐車区間の路上駐車場に関する特例)

- 第四十九条の七 時間制限駐車区間に駐車場法(昭和三十二年法律第百六号)第五条 第一項の規定により同法第二条第一号に規定する路上駐車場(以下この条及び第百 十条の二において「路上駐車場」という。)が設置されている場合における当該路上 駐車場に係る道路の部分については、第四十九条の規定は適用しない。
- 2 時間制限駐車区間に設置されている路上駐車場に係る道路の部分のうち、駐車場 法第六条第一項に規定する路上駐車場管理者によりパーキング・メーター又はパー キング・チケット発給設備が設置されているものについては、当該パーキング・メ ーター又はパーキング・チケット発給設備を第四十九条第一項のパーキング・メー ター又はパーキング・チケット発給設備とみなして、第四十九条の三の規定を適用 する。
- 3 時間制限駐車区間に設置されている路上駐車場に係る道路の部分のうち、パーキング・メーター又はパーキング・チケット発給設備が設置されていないものについては、第四十九条の三から第四十九条の五までの規定は適用しない。

[警視庁手数料条例(東京都)における時間制限駐車間の管理に関するの取り扱い(原文)]

(手数料)

第二条 手数料は、別表第一及び別表第二のとおりとする。

- 2 前項の手数料のうち道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)第百八条の四第一項 に規定する指定講習機関(以下「指定講習機関」という。)が行う同法第百八条の二 第一項第二号及び第十号に掲げる講習に係る手数料は、当該指定講習機関に納める ものとする。この場合において、当該手数料は、当該指定講習機関の収入とする。
 - 3 第一項の手数料のうち風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和 二十三年法律第百二十二号)第二十条第五項に規定する指定試験機関(以下「指定 試験機関」という。)が行う同条第二項の認定又は同条第四項の検定に必要な試験 に係る手数料は、当該指定試験機関に納めるものとする。この場合において、当 該手数料は、当該指定試験機関の収入とする。

別表第一(第二条関係)

手数料を徴収する事務	手数料の名称	額	徴収時期
一 道路交通法(以下こ			
の項において「法」と			
いう。)に基づく事務			
	パーキング・	時間制限駐車区間で	パーキング・
第一項の規定に基	メーター作動	の駐車時間が二十分	
づくパーキング・	手数料	とされているものに	
メーターの設置及		ついては百円、四十分	とき。
び管理(同条第二項		とされているものに	
に規定する措置に		ついては二百円、六十	
係るものを含む。)		分とされているもの	
		については三百円	
(二) 法第四十九条	パーキング・	イ時間制限駐車区	パーキング・
第一項の規定に基	チケット発給	間において、駐車	チケットの
づくパーキング・	手数料	につき指定されて	発給を受け
チケット発給設備	1 30 11	いる道路の部分の	るとき。
の設置及び管理(同		うち「二輪車」と	3 C C 8
条第二項に規定す		表示されている当	
る措置に係るもの		該道路の部分に駐	
を含む。)		車する場合 百円	
		ロその他の場合	パーキング・
		時間制限駐車区間	チケットの
		での駐車時間が二	
		十分とされている	るとき。
		ものについては百	
		円、四十分とされて	
		いるものについて	
		は二百円、六十分と	
		されているものに	
		ついては三百円	

3-2. 現行法制度上における道路空間の利活用の課題

現行法制度上においては、道路空間を駐車施設として利活用していく際には駐車ベイ整備等による手法と既存の道路上に交通規制を重ねる手法があり、その設置手法により、整備・管理主体が異なる等、施設整備側(料金収受等の運用も含む)でクリアしていく課題が存在する。

また、対応する駐車需要においては、若干の解釈の違いはあるものの、「短時間駐車需要」 を受け止めるもので、恒久的な需要の受け皿とはなっていない。

従って、駐車需要は原則、「路外駐車場」で受け止めるべきではあるが、やむを得ない場合や合理的な理由がある場合においては、現行法制度上においても道路空間を活用し、柔軟に路上で受け止めていくことは十分可能と考えられる。

ただし、道路空間は車両の走行を主とするため、道路交通法の規定に準じ、交通規制を 行う必要があり、設置者と交通管理者の協議は必ず必要となる。

なお、現行法制度上において望ましい整備手法としては、道路管理者と交通管理者で協議・調整を行い、整備主体を道路管理者とし、道路付属物として設置し、対象車両や料金収受等の運用に適合した交通規制を実施していくことが望ましいと想定される。

【施設整備側からみた課題】

[設置主体]

道路管理者/交通管理者 /地方公共団体等に限定

[手法]

- ・路上駐車場の整備
- ・時間制限駐車区間の設置(交通規制)

[交通規制]

・交通規制に準拠が必須

【需要側からみた課題】

[対象]

•短時間駐車需要

[対応要件]

- ・原則、路外駐車場であるが、 やむを得ない需要の場合
- ・恒久的ではなく暫定的な整備・運用

【利活用するためにクリアする課題】

- ・施設設置者の協議・調整
- ・整備手法の協議・調整
- ・料金収受等の運用方法の協議・調整
- •交通規制との整合性

設置・運用に向けて 道路管理者と交通管理者の 合意形成が必須

図 3-1. 現行法制度上における道路空間の利活用に向けた課題

表 3-4 現行法制度上における道路空間(路上)の整備(利活用)に対する考え方

関連法	路上駐車に対する考え方		
道路法	[道路付属物としての路上駐車場] ➤自動車駐車場または自転車駐車場等で道路上もしくは道路に接して道路管理者が設けるもの。 (課題) →施設の設置主体が道路管理者に限定される。 なお、道路管理者が設置する場合、現状では「無料」で整備されている実態がある。 ただし、設置は可能であり、かつ道路占用許可申請により、駐車料金収受機の設置も可能であり、駐車料金を徴収することも可能である。		
駐車場法	[路上駐車場] → 駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるもの。なお、地方公共団体が路上駐車場を設置しようとする場合においては、都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。 (課題) → 設置場所が駐車場整備地区内に限定される。 また、交通管理者と必ず協議する必要がある。 なお、駐車料金を徴収することも可能である。		
道路交通法	[時間制限駐車区間] △公安委員会は、時間を限って同一の車両が引き続き駐車することができる区間であることが道路標識等により指定されている区間において、パーキング・メーターまたはパーキング・チケットを設置できる。 →当該区間の管理は、パーキング・メーターまたはパーキング・チケットで管理、その発券機等を稼働させることへの「手数料」であり、「駐車料金」ではない。 (課題) →設置主体が公安委員会に限定される。 時間制限駐車区間は、交通標識の設置とパーキング・メーター等の機器の設置が必要であり、「駐車料金」という概念での徴収は出来ない。		

表 3-5 現行法制度上における道路空間 (路上) で受け止める需要の考え方 (その 1)

関連法	路上駐車に対する考え方
道路法	[道路付属物としての路上駐車場] →都市内の無秩序な路上駐車を排除し、円滑な道路交通を確保するために、幹線道路において路外駐車場では対応できない短時間の駐車需要への対応として応じる。 (課題) →短時間駐車への対応であり、長時間の待機駐車の受け皿とはなり得ない。 [停車帯] →沿道アクセスのための停車需要(道路交通法:5分以内の荷物の積みおろし、人の乗降等)を処理として応じる。 (課題) →「5分以内」という停車・駐車の閾値、「人の乗降・荷物の積みおろし」という駐車行動による条件が分離し、誤解を招き、さらに悪しき習慣としてドライバー等に理解されている。
駐車場法	[路上駐車場] →附置義務駐車場によっては満たされない駐車需要に応じる(なお、都市計画において定められた路外駐車場が整備されるに応じて逐次路上駐車場を廃止する)。 (課題) →附置義務駐車場や路外駐車場等により駐車容量が充足すると廃止されるため、恒久的な施設としての位置づけではない。

表 3-6 現行法制度上における道路空間(路上)で受け止める需要の考え方(その2)

関連法	路上駐車に対する考え方
道路交通法	路上駐車に対する考え方 [駐車禁止以外の区間] ➤短時間駐車需要に対しては、原則として路外駐車場の整備により対応する(車庫法の規定以外(「夜間の8時間駐車」「12時間以上の連続駐車」は車庫法違反)。 (課題) →出入口・消火栓からの距離、駐車余地等、駐車可能な空間の確認が必要となる。 [駐車禁止の解除] ➤時間帯や対象等を限定し、駐車を認めることが可能である。 > また、路外駐車場の整備が十分でなく、短時間の駐車需要が路外駐車場における駐車可能台数(容量)を上回り、需給バランスが崩れている場合には、その他の交通状況に応じた対応として路上での受け入れを検討し、駐車を認めても交通の円滑と安全に支障のない路線において規制を緩和する(駐車禁止の一部解除(緩和))。 (課題) →あくまで地域の実情に応じた対応であり、道路交通法の駐車可能な空間のみである。 [時間制限駐車区間] > 幹線道路に隣接する道路等において駐車禁止規制区間の一部を時間制限駐車区間へと変更し、幹線道路の違法駐車を強力に取り締まるとともに、やむを得ない短時間駐車需要を同区間に誘導する。 (課題) →駐車需要は原則路外へ誘導するが、あくまでやむを得ない

4. 実態調査等の企画・実施

4-1. 実態調査等の実施方法

(1)調査概要

① 実態調査の種類

本調査で実施する調査種類は以下のとおり。

調査A:貨物車駐車実態調査(路上及び合法的な路上荷さばきスペース)

・駐車実態調査 (路上及び荷さばきスペース)

調査B:観光バス駐車実態調査

· 駐車実態調査 (路上 · 路外駐車場)

② 調査日時

各調査の実施は、下記の日程で実施した。

調査 A 平成 30 年 10 月 19 日(金) 9:00~19:00 調査 B 平成 30 年 10 月 26 日(金)・28 日(日) 9:30~17:30

③ 調査対象地区

各調査の調査対象地区は、下記のとおり (詳細の位置等は次ページ参照)。

表 4-1. 調査地区と対象

調査種類	対象	対象地区		調査地点・区間等
調查A	貨物車等	新橋地区	・路上・路外駐車場・荷さばきスペース	・東京都港区・環二通り調査 対象区(図 4-1)
調査B	観光バス	銀座地区	・路上 ・乗降場	・東京都中央区銀座 4~8 丁 目(中央通り)及び銀座 8
		その他	・路外駐車場	丁目周辺道路(図 4-2) ・銀座地区周辺(丸の内、築 地、晴海)に立地する観光 バス駐車場

調査A



■■■:対象路線(路上駐車)

:パーキング・メーター

:路上荷さばきベイ

:路外駐車場



図 4-1. 調査 A の調査対象地点・区間

調査B

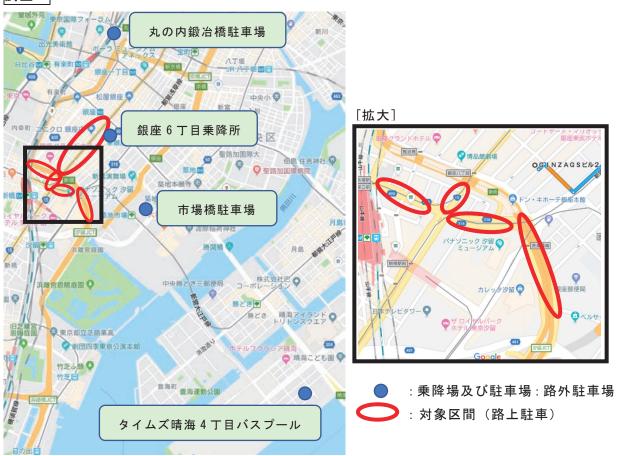
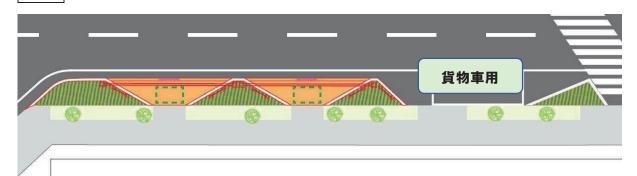


図 4-2. 調査Bの調査対象地点・区間

(参考)

調査A:路上荷さばきスペース



[貨物車用]







[カーシェアリング用]





新橋駅直近の路上荷さばきベイ(貨物車用・カーシェアリング用)



調査対象路外駐車場 (コインパーキング)

調査B:路外駐車場・GINZASIX乗降場

[路外]



晴海4丁目バスプール



鍛冶橋駐車場



GINZASIX乗降場

[路上]



中央通り(銀座地区)(A路線)



新橋駅周辺(B路線)



汐留駅周辺 (C路線)

(2) 計測方法

各実態調査は、下記の手順に沿って実施した。

① 調查A(貨物車路上駐車実態調查)

[計測項目·内容]

	ベイにおける 路上駐車実態調査	対象区間における 路上駐車実態調査	路外駐車場 利用実態調査
	・駐車車種	・駐車車種	• 駐車車種
	・ナンバープレート	・ナンバープレート	・ナンバープレート
	・駐車時間 (開始・終了)	・駐車時間(開始・終了)	・駐車時間 (開始・終了)
⇒1 Nn4	• 留置状態	• 駐車位置	• 駐車位置
計測項目	(放置非放置別)	• 留置状態	
- K H	・荷さばき有無	(放置非放置別)	
	• 目的地	・荷さばき有無	
	(目的地への方向)	• P M 稼働状況(設置路	
		線のみ)	

[計測方法]

a. 路上駐車実態調査 (ベイ・PM設置区間・その他路上)

- ・調査対象は、調査対象区域内の道路上の路側に停止した全車両とする。
- ・調査員が目視により、車両の駐車開始時刻および終了時刻、車種(乗用車・小型 貨物車・大型貨物車)、ナンバープレート、駐車位置、留置状態(放置非放置別)、 荷さばきの有無、目的地(ベイ(路上荷さばきスペース)に駐車した車両の目的 地の方向)を観測し、記録用紙に記入する。
 - ※ なお、目的地については追跡調査(日本大学独自調査)を併せて実施した。
- ・ P M 駐車枠に駐車した車両については、該当する駐車番号を記入し、駐車位置を 把握する。

なお、PM駐車枠のない場所に駐車した車両については、駐車位置欄に該当する ゾーン番号を記入する。

b. 路外駐車施設利用実態調査

- ・調査対象は、対象路外駐車施設に駐車している全車両とする。
- ・路外調査員が目視で路外駐車施設の車両の駐車開始時刻および終了時刻、車種(普通乗用車・小型貨物車・大型貨物車)、ナンバープレート、駐車位置を観測し、記録用紙に記入する。

② 調査B (観光バス駐車実態調査)

[計測項目·内容]

	対象区間における 路上駐車実態調査	路外駐車場 利用実態調査
	・駐車車種	• 駐車車種
	・ナンバープレート	・ナンバープレート
計測	・駐車時間 (開始・終了)	・駐車時間(入庫・出庫)
項目	・駐車位置	・調査目的(乗車・降車・乗降・待機)
	・調査目的(乗車・降車・乗降・待機)	

[計測方法]

a. 路上観光バス駐車実態調査

- ・調査対象は、調査対象区域内の道路上の路側に停止した「バス」とする。
- ・調査員が目視により、ナンバープレート(車籍地)、車種、駐車開始・終了時間、 駐車目的を観測し、記録用紙に記入する。

ナンバープレートに関しては、事業者用(緑)・自家用(白)、車種区分においてはバスの大きさを大型・中型・小型・マイクロの4つに区別する(図 4-3 参照)。 駐車目的は、乗車・降車・乗車と降車を行う乗降、運転手の休憩や客待ちを含める待機の4区分とする。

・なお、調査対象区間である中央通りは、休日は歩行者天国となるため平日のみ実施する。

b. 路外観光バス駐車施設利用実態調査 (乗降所・駐車場)

- ・調査対象は、対象路外駐停車施設に駐停車した「バス」とする。
- ・調査員が目視により、ナンバープレート(車籍地)、車種、駐車開始・終了時間、 駐車目的を観測し、記録用紙に記入する。

ナンバープレートに関しては、事業者用(緑)・自家用(白)、車種区分においてはバスの大きさを大型・中型・小型・マイクロの4つに区別する(図4-3参照)。 駐車目的は、乗車・降車・乗車と降車を行う乗降、運転手の休憩や客待ちを含める待機の4区分とする。

・なお、鍛冶橋駐車場においては一般の路線バスも利用するため、路線バスが入庫・ 出庫した際は調査シートに記載する。

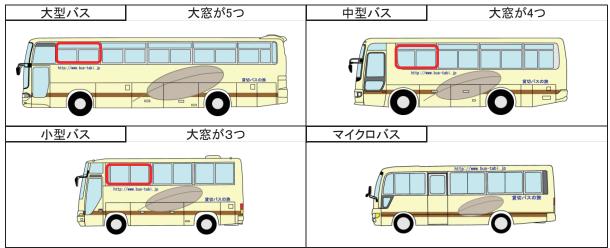


図 4-3. バスの車種区分

4-2. 実態調査等の結果整理

- (1)調査A:新橋地区(貨物車等調査/PMの利用状況)
- ① 駐車台数
 - ・対象地区内の路上駐車台数は、合計で 251 台/10h であり、そのうち 111 台/10h は「PM設置区間」、24 台/10h は環状 2 号に整備された「ベイ」の利用である。また、「路外駐車場(収容台数:11 台)」は、42 台/10h の利用である。
 - ・車種別には、路上駐車・PM設置区間では5~6割、ベイでは約8割、路外駐車場では 4割弱が貨物車の利用である。
 - ・荷さばきの有無は、どの駐車場所においても概ね6割程度である。

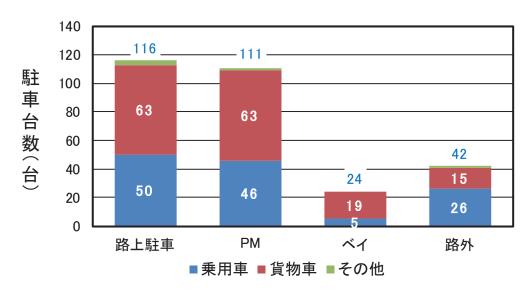


図 4-4. 駐車場所別駐車台数

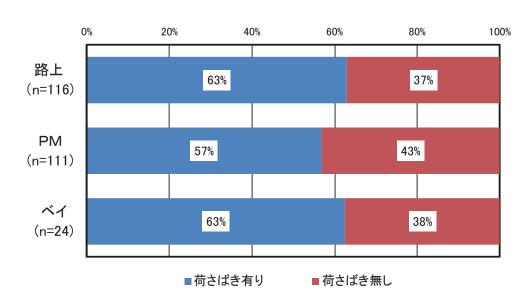


図 4-5. 駐車場所別荷さばきの有無

② 駐車時間分布

- ・駐車時間は、路外駐車場の利用を除き、概ね30分以内の短時間駐車が主体であり、「路上」や「ベイ」の8割以上が20分以内(「PM設置区間」のみ約25分程度)」である。
- ・なお、路外駐車場は、「30分程度」または「60分以上」に駐車時間が2分される。

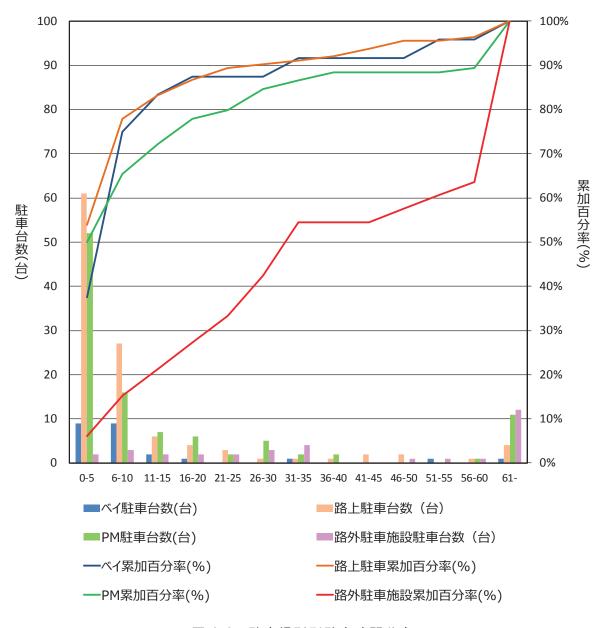
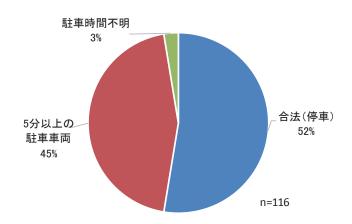


図 4-6. 駐車場所別駐車時間分布

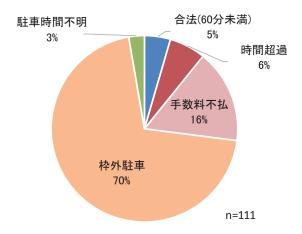
③ 路上場所による駐車行動特性

- ・駐車場所により合法・違法の定義が異なるものの、路上では 5 割強、PM設置区間では1割未満、ベイでは6割程度が合法的な駐停車行動である。
- ・特に、PM 設置場所においては、「枠外のスペースに止める」が最も多く、枠内の場合でも「手数料不払い」が非常に多い。

【路上】 合法:5分以内



【PM 設置】合法:枠内かつ 60 分以内利用



【ベイ】 合法:貨物車(20分以内)

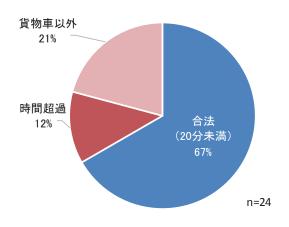


図 4-7. 駐車場所別の合法・違法区分

【路上】

- ・乗用車・貨物車の車種を問わず路上駐車の8割以上は、20分以内の短時間駐車であり、荷さばき活動等を伴う場合の多い貨物車の方が、より短時間駐車が顕著に表れる。
- ・短時間駐車を荷さばき活動等の有無の観点からみると 6 分以上の「停車」として取り扱えない駐車時間が必要となっている。

なお、人の乗降等の荷さばきが無い場合は、「5分以内(停車)」が8割以上である。

〈車種別駐車時間〉





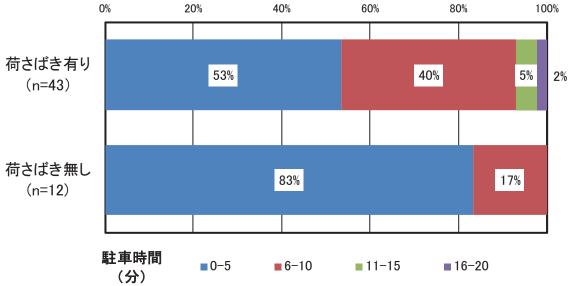
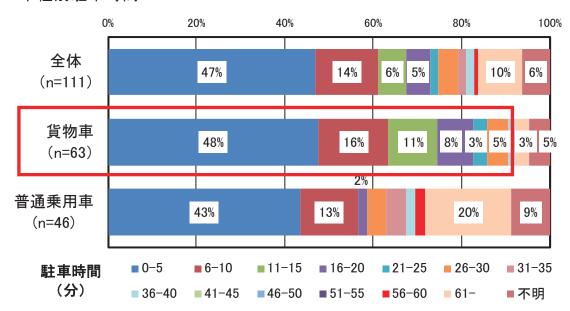


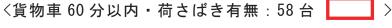
図 4-8. 駐車場所別駐車行動特性別駐車時間分布

【PM設置区間】

・PM設置区間の貨物車の駐車時間は、PMの利用時間内である 60 分以内が約 9 割であるものの、駐車時間が短いため「枠外 (PM区画以外)」に止める車両の方が多く、かつより短時間駐車の傾向が強い。

〈車種別駐車時間〉





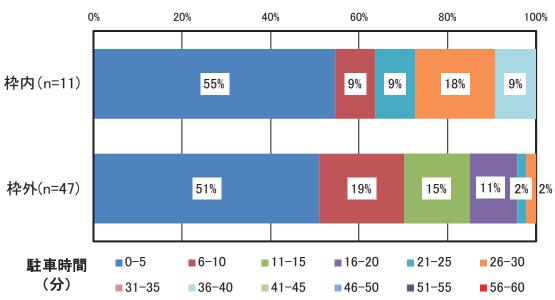
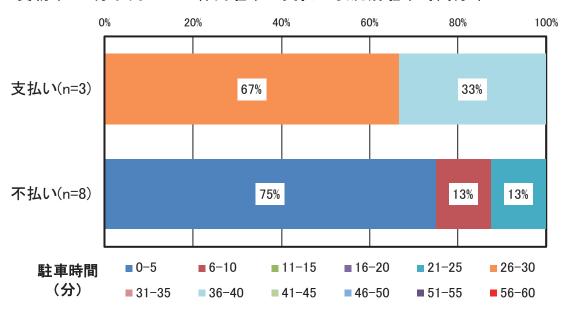


図 4-9. 駐車場所別駐車行動特性別駐車時間分布

・PM設置区間の貨物車は「手数料」を支払わないケースが多く存在し、支払う場合の 駐車時間は26~40分程度である。

〈貨物車 60 分以内のPM枠内駐車の支払い状況別駐車時間分布〉



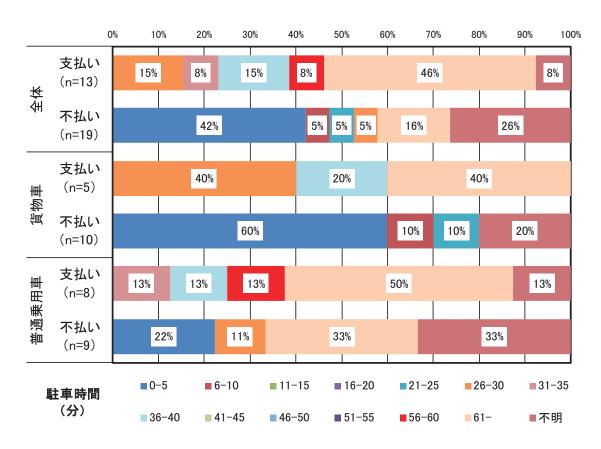
〈貨物車 60 分以内のPM枠外駐車の荷さばき状況別駐車時間分布〉



図 4-10. 駐車行動特性別駐車時間分布(貨物車)

・PM設置区間のどの車種においても「短時間」は支払わない、「20~40分程度」の駐車時間が見込める場合の貨物車は支払う、「長時間」の場合は支払わない傾向が強い。

〈車種別のPM枠内駐車の支払い状況別駐車時間分布〉



〈普通乗用車のPM枠外駐車の荷さばき状況別駐車時間分布〉

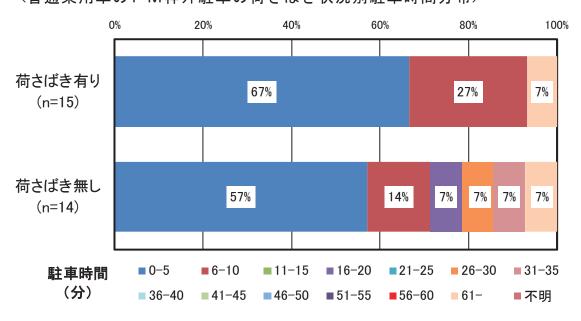


図 4-11. 駐車行動特性別駐車時間分布 (乗用車)

【貨物車用ベイ】

- ・貨物車用ベイの貨物車の駐車時間は、10分以内が7割弱、20分以内が9割弱と概ね利用ルールを遵守している。
- ・なお、交通規制標識や補助案内等により利用車種の限定を啓発しているものの、「乗用車」が2割程度に駐停車しており、その駐車時間は10分未満と非常に短い。

〈車種別駐車時間〉

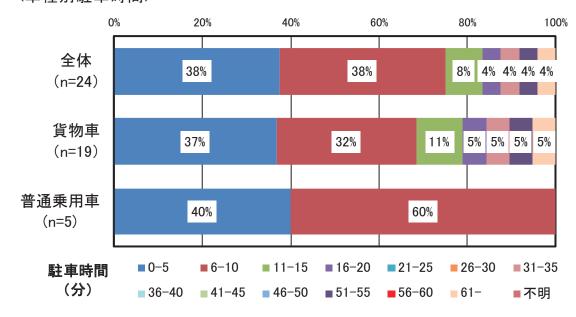


図 4-12. 車種別駐車時間分布

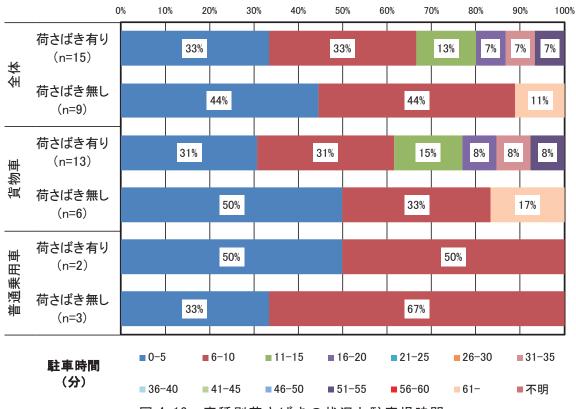
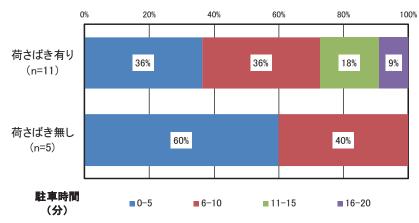


図 4-13. 車種別荷さばきの状況と駐車場時間

- ・貨物車用ベイの利用ルールを遵守して利用している貨物車は、15分以内がほとんどである。
- ・なお、「貨物車」という制限を取り除くと、乗用車でも半分は荷さばき活動を伴う駐車として利用してる。

〈貨物車 20 分以内の荷さばき状況別駐車時間分布〉



〈乗用車 20 分以内の荷さばき状況別駐車時間分布〉

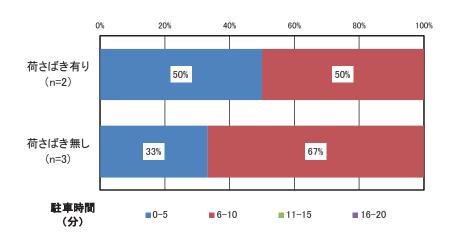




図 4-13. 車種別荷さばきの状況と駐車場時間(20分以内)

【路外駐車場】

- ・路外駐車場には、概ね 4~5 台/h で車両が到着し、ピーク時間帯には 9 台が到着し、 駐車容量分が入れ替っている。
- ・駐車時間は、車種を問わず「61分以上」が約3割程度と長い。

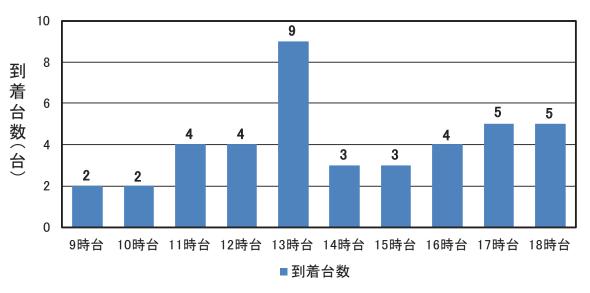


図 4-14. 到着時間帯分布 ※路外駐車場の駐車容量は 11 台である。

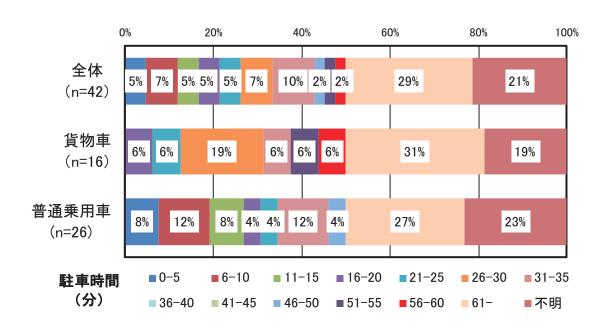


図 4-15. 車種別駐車時間分布

④ その他駐車行動特性

・荷さばき活動時の車両の放置状態(違法駐車を避けるための 2 人乗車等)をみると、「PM(枠内)」「ベイ」のように、合法的な駐車が可能な場合「放置」しやすい状況になる。

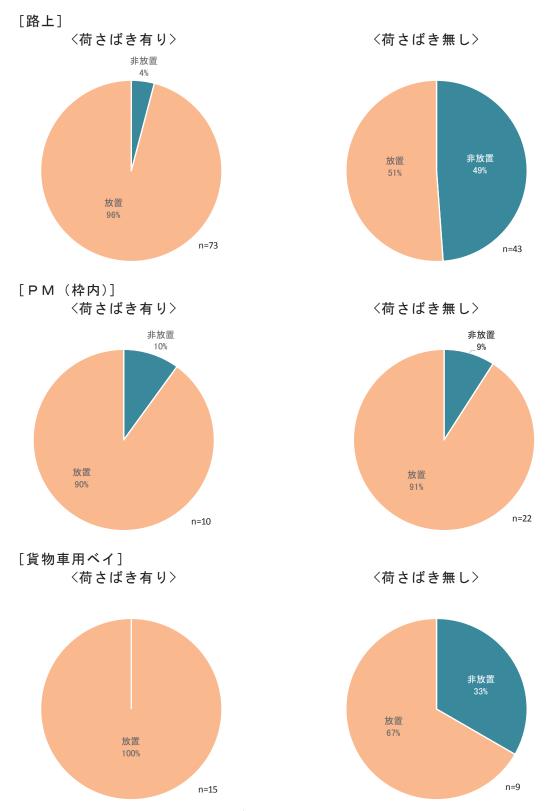


図 4-16. 荷さばき車両の放置・非放置状況 ※放置・非放置は「運転手等の乗車有無」をいう。

(2)調査B:銀座地区(観光バス調査)

① 駐停車台数 (到着台数)

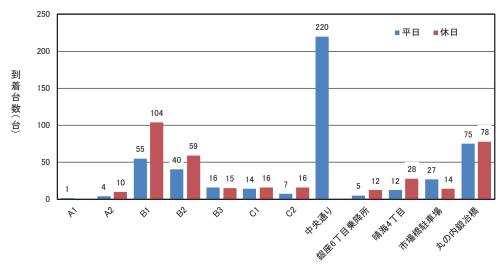
・銀座地区(中央通り、B1・2、銀座6丁目乗降所の合計)への乗降等による観光バスの 到着台数は、計測時間計では平日:320台、 休日:175台である。

なお、中央通りの歩行者天国実施時間帯である 12-17 時においては、平日:246 台、休日:150 台であった。

・歩行者天国実施で状況の異なる平日・休日で比較すると、B1・B2が休日に大幅に増加し、中央通りへ到着する観光バスが乗降場所を移動していることが伺える。



〈計測時間計〉



〈歩行者天国実施時間帯:12-17 時のみ〉

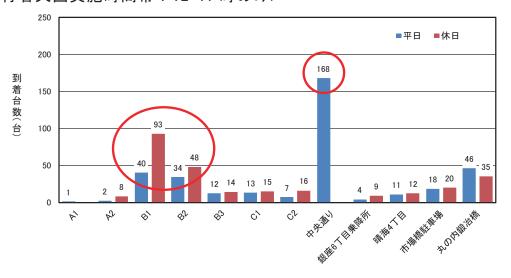


図 4-17. 駐車場所別到着台数

※以下、平日・休日の変化が比較できるように、12-17 時に発着行動のある車両のみを 集計・分析する

② 到着台数密度

・区間延長の異なるため、1km 当たりの単位区間にすると、平日・休日ともに B1・B2 地点に到着台数が集中し、かつ休日の歩行者天国実施(中央通り)に伴いのその影響 度は大きいことが伺える。

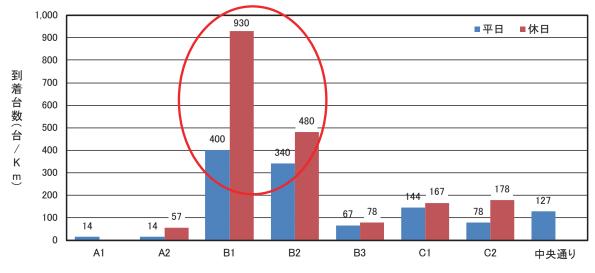


図 4-18. 単位区間当たり(1km)の駐車密度

③ 平均駐停車時間

- ・路上駐車場所では、中央通りや B1・B2 地点の平均駐車時間は 10 分以内であるが、 $B3 \cdot C1 \cdot C2$ 地点では約 $50 \sim 120$ 分と差があり、乗降のみを行う場所と待機等も含む 駐車を行っていることが伺える。
- ・また、路上では平日の駐車時間が長く、路外では休日の駐車時間が長くなる。

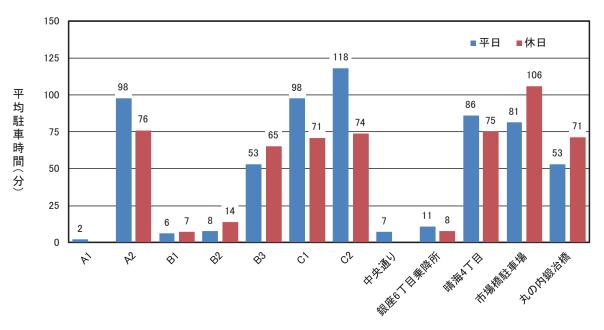


図 4-19. 駐車場所別平均駐車時間

・目的別では「待機」が最も長く平均で70分前後駐車し、「乗車」においては概ね10 分程度、「降車」においては10分未満と短い。

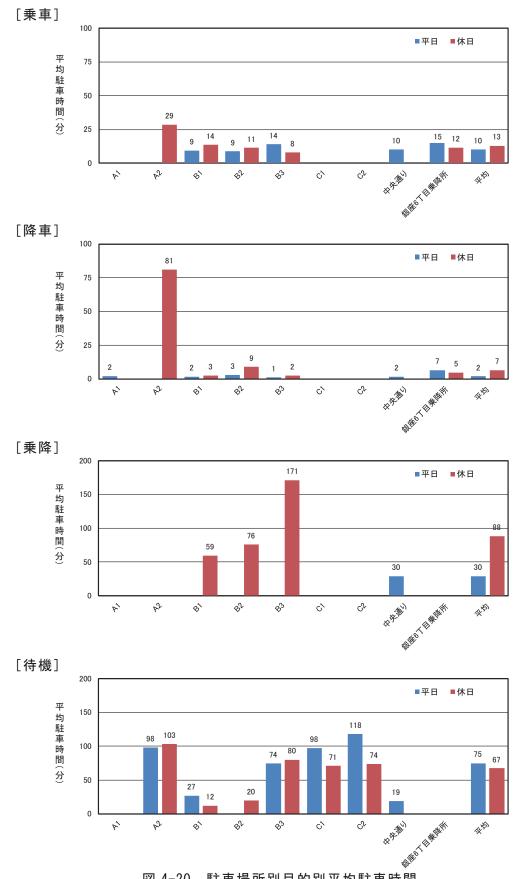
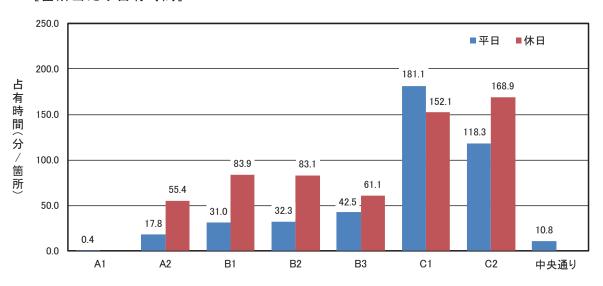


図 4-20. 駐車場所別目的別平均駐車時間

④ 駐車可能スペース 1 台分当たりの占有時間と時間占有率

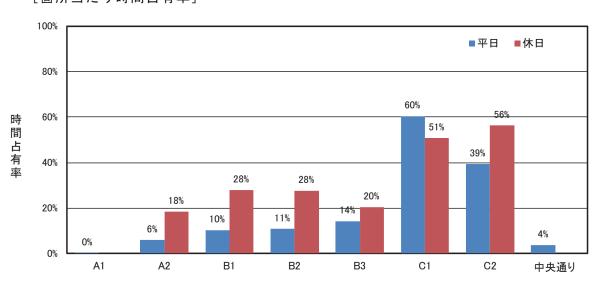
・前述の駐車台数は中央通りに多いものの、待機時間等も含める占有時間・時間占有率においては、C1・C2 区間が非常に高く、40~60%の時間を占有している。

[箇所当たり占有時間]



※占有時間とは、区間延長を観光バス駐車区画:12mと想定した場合の箇所当たりの 駐車時間の合計。

[箇所当たり時間占有率]



※時間占有率とは、上記の占有時間を単位時間に占める割合。ここでは 12-17 時の 5 時間に占める割合をいう。

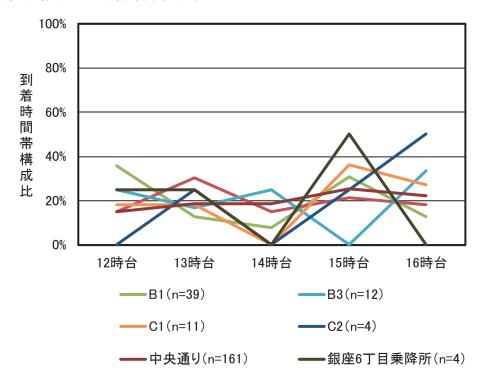
図 4-21. 駐車可能スペース 1 台分当たり駐車場所別目的別平均駐車時間

⑤ 到着時間帯によるピーク度合い

・歩行者天国を実施している平日・休日では駐車行動に差があり、平日に比べ、休日の 方が、全体的に各時間帯で高まり、B1・B2 は顕著に高くなる。

[平日]

※各駐車場所別の到着時間帯分布



※各時間帯別の駐車場所別シェア

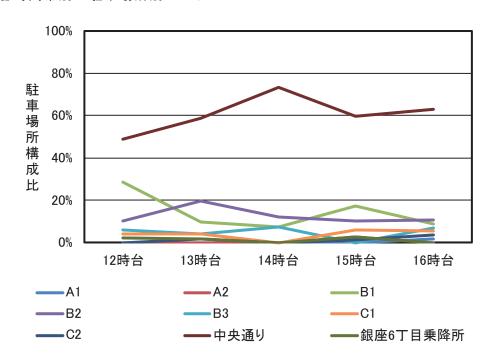
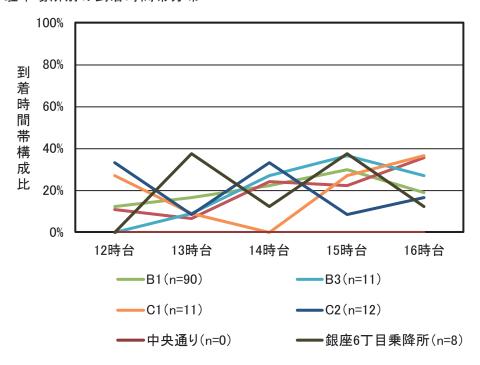


図 4-22. 駐車場所・到着時間帯からみたピーク率 (平日)

[休日]※各駐車場所別の到着時間帯分布



※各時間帯別の駐車場所別シェア

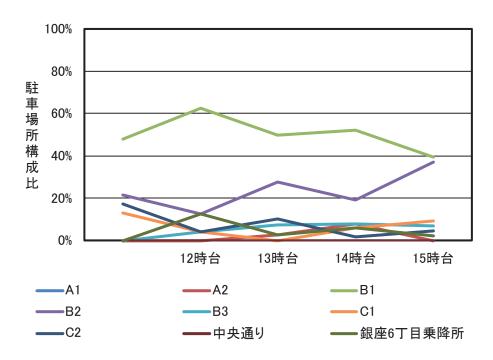
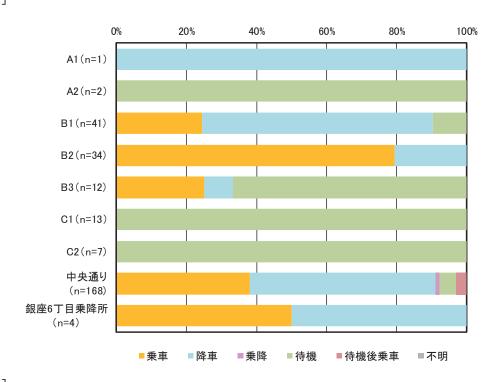


図 4-23. 駐車場所・到着時間帯からみたピーク率 (休日)

⑥ 駐停車目的

- ・平均駐車時間が示すように路上駐車場所により駐停車目的に特徴があり、中央通り や B1, B2 地点では「乗車」「降車」、B3, C1, C2 地点では「待機」が主目的である。
- ・なお、B1, B2 地点においては進行方向によって、「乗車」「降車」が棲み分けられているように伺える。

[平日]



[休日]

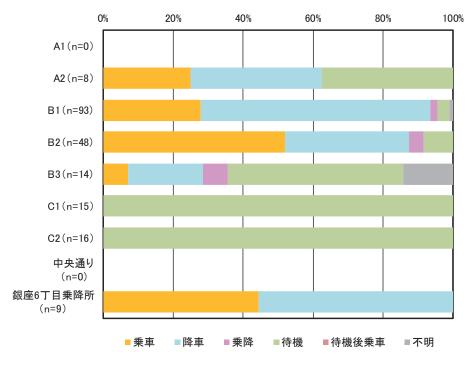
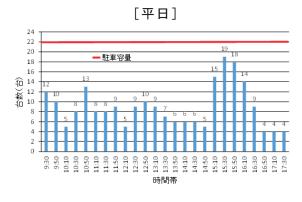


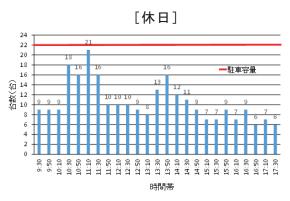
図 4-24. 駐車場所別目的構成

⑦ 路外駐車場等の利用状況

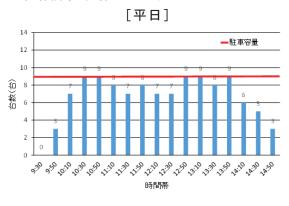
- ・各駐車場とも平日・休日ともに、ピーク時間帯には概ね駐車容量の8割を超える駐車台数となる。
- ・また、市場橋駐車場の休日においては、所定の区画以外にも駐車を行う等、駐車容量 以上の駐車台数が発生している状況がみられた。

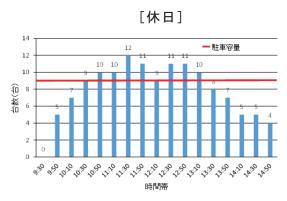
〈丸の内鍛冶橋駐車場の空き状況〉





〈市場橋駐車場の空き状〉





〈晴海4丁目バスプール〉



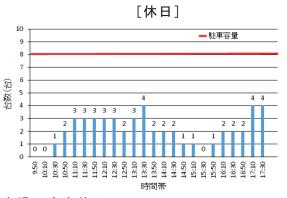
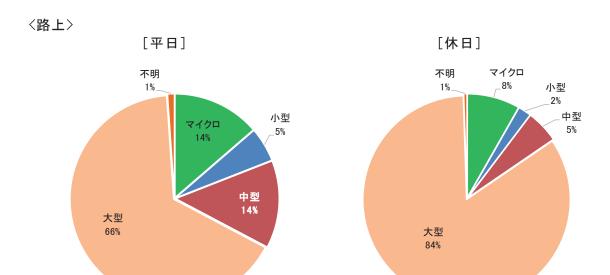


図 4-25. 路外駐車場の空き状況

⑧ その他観光バスの駐車特性(車両サイズ・保有状況等)

・路上・路外の駐停車場所による車両サイズの違いはほとんどなく、平日よりも休日 の方が大型化する傾向は伺える。



n=194

n=278

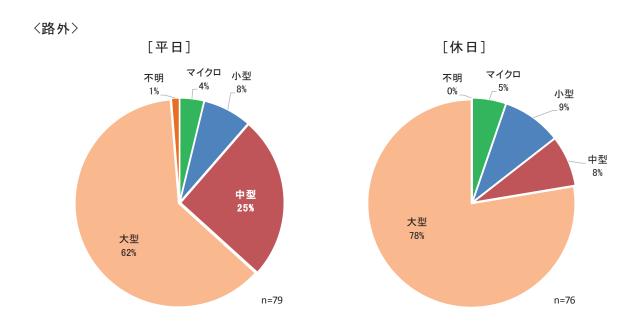
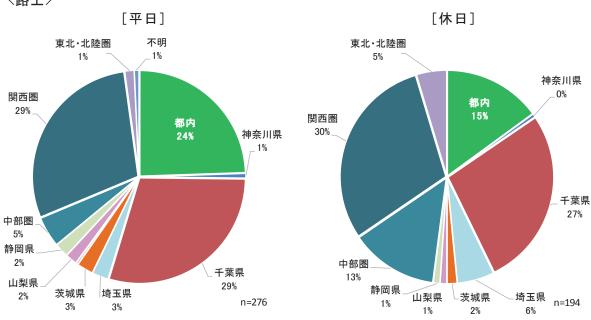


図 4-26. 駐車場所別車両サイズ

- ・路上利用の駐停車車両の約2割程度は「都内」ナンバーであるが、各3割弱が「千葉県(成田等)」「関西圏(大阪等)」と県外ナンバーである。
- ・路外駐車場利用の駐車車両の約3割が「都内」と最も多く、「神奈川県」「茨城県」等の関東圏は他県に比べ比較的多い。
- ・なお、路上・路外の駐車場所による結果は、平日よりも休日の顕著に表れる。

〈路上〉



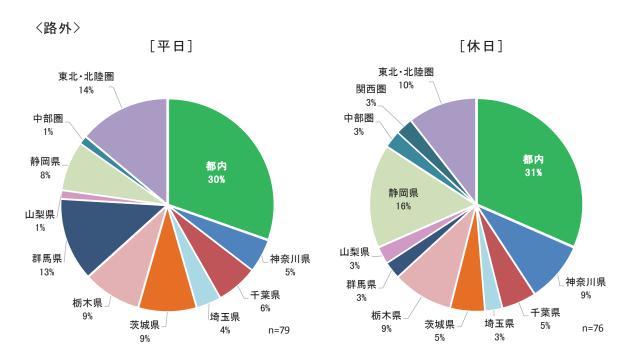


図 4-27. 駐車場所別車籍地

- ・観光バスのほとんどが「営業」であり、路上・路外の駐停車場所による差もほとんど ない。
- ・休日よりも平日の方が「自家用」が若干多い傾向は伺える。

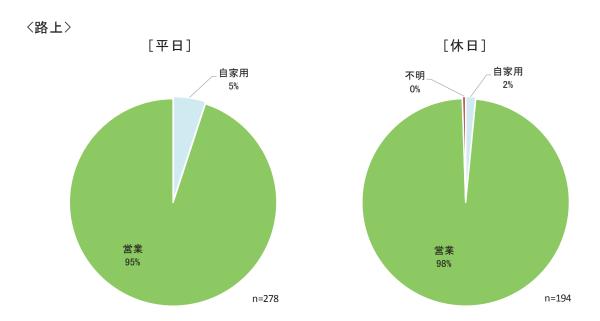




図 4-28. 駐車場所別車両保有状況

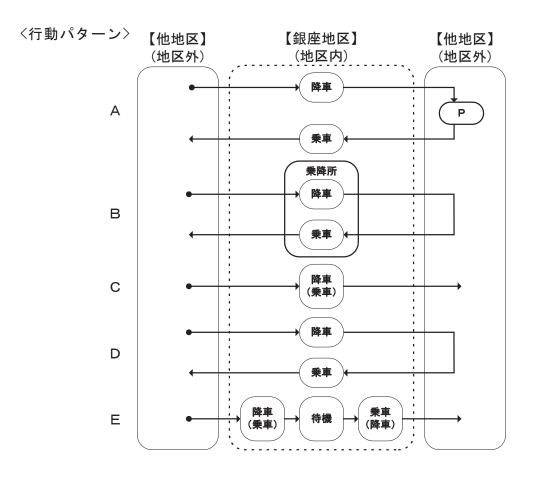
9 観光バスの駐車行動

・銀座地区に到着した平日:256 台、休日:197 台の観光バスのうち周辺の観光バス駐車場を利用した車両は平日:2台、休日:3台と1~2%程度であり、到着車両のほとんどが銀座地区周辺を回遊、または周辺路上等で待機しているものと推測される。

		平日		休日			
		台数	構成比		台数	構成比	
駐停車車両(台・回)		357			270		
実台数(台)		256			197		
地区外 (台)	駐車場のみ	71	28%		53	27%	
地区内	駐車場と路上を経由(A)	2	1%	1%	3	2%	2%
(台)	乗降所のみで乗降(B)	1	0%	1%	5	3%	3%
	路上のみで乗降(出発・終着) (C)	110	43%	59%	87	44%	60%
	路上のみで乗降(複数回)(D)	38	15%	21%	25	13%	17%
	路上で待機含む乗降(E)	34	13%	18%	24	12%	17%

表 4-2. 観光バスの駐車行動

- ※「実台数」とは、乗車・降車目的等で、同じ車両が調査区間に複数回出現した際に重複せずにカウントした台数(実際に稼働している観光バス車両数)。
- ※「路上駐車のみで乗降(出発・終着)」とは、集計対象時間内において、1回のみ調査区間 に出現した台数。



5. ケーススタディ検討

ここでは、新橋地区・銀座地区の駐車行動(駐車実態結果)を用いて、「時間制限駐車区間の運用検討」及び「観光バス路上乗車・降車場の配置検討」に関するケーススタディを 行った。

5-1. 時間制限駐車区間の運用検討

(1) 利用制約の有無による交通行動の変化

道路上に制約が無い場合には、5分以内の停車は車種を問わず発生、30分未満の短時間駐車は「主として貨物車中心の荷さばき車両」、駐車時間が長くなるにつれて「主として乗用車中心の駐車車両」となる。

しかしながら、「貨物車」看板による利用制限・協力に関する注意喚起を行うことにより、利用者に心理的な制約が働き、利用出来ないことが明記された乗用車利用者は停車に近い駐停車(10分以内)となり、運用ルールが概ね遵守された利用形態となっているものと推測される。

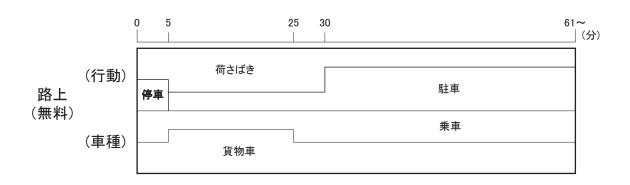
また、料金制約をかけられた場合、駐車車種の差はほとんどないものの、駐車行動(目的)は料金への対価として短時間でも駐車車両が増加する。

ただし、「60分以内」という利用時間制約から、25分以上の駐車を行うことが想定されない場合は、支払わない場合が多い。実利用時間と利用可能時間への対価とのギャップ、並びに違法駐車取締との心情的な兼ね合いによるものと推測されるため、心理的な抑圧も含め、60分よりも短い時間設定の運用の方が有効と考えられる。

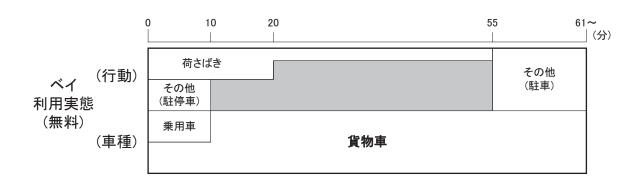
また、路上利用が合理的な荷さばき車両も車種を問わず、概ね30分以内であることから、新橋地区においては「20分」または「30分」単位による運用が有効と考えられる。

なお、実態として停車の定義に近い短時間は不法利用される可能性が高まるため、その対策を併せて実施することに留意する必要がある。

〈道路上に制約が無い場合〉



〈心理的な制約がある場合(交通規制緩和+車種・時間制限等の注意喚起)〉



〈料金制約がある場合 (時間制限駐車区間:60分以内の利用)>

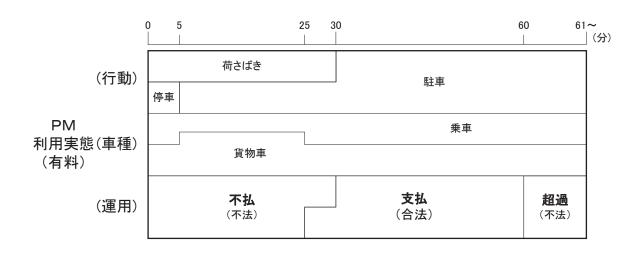
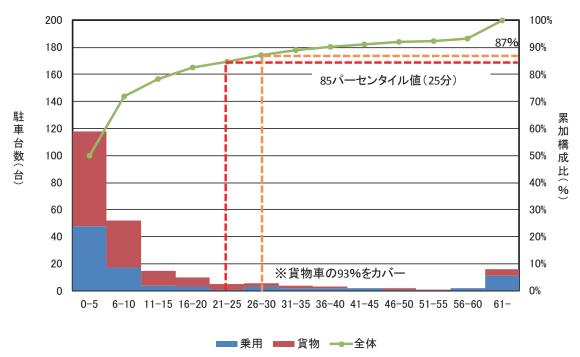


図 5-1. 利用制限による路上の駐車利用行動(実態)

(2) 新橋地区における時間制限駐車区間の運用検討

新橋地区内の全ての路上駐車車両(路上(PM枠内・枠外、その他)及び貨物車用ベイに駐停車した全ての車両)を車種別運用・駐車行動別の制約条件を加えた時間駐車制限区間運用を行った場合、現状の「60分以内」から「30分以内」に変更しても十分駐車管理が可能といえる。

〈車種別に制約を設ける運用〉



〈荷さばき活動(集配)等の駐車行動に制約を設ける運用〉

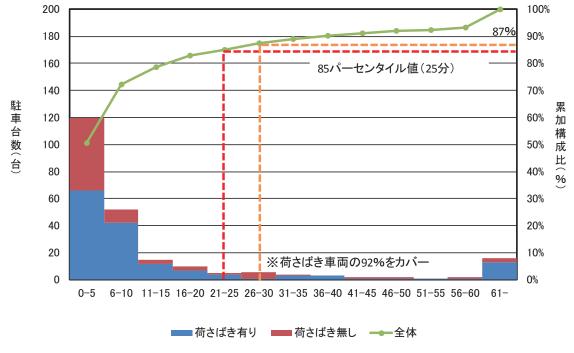


図 5-2. 運用ケース別のカバー率 (検証)

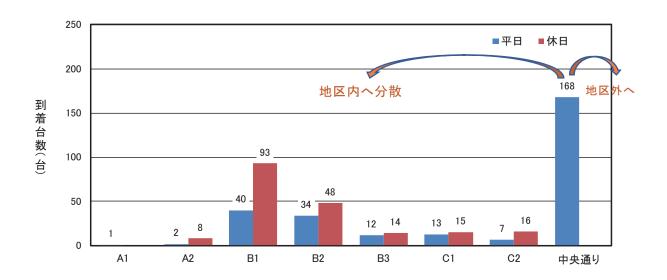
5-2. 銀座地区における観光バス路上乗車・降車場の配置検討

(1) 駐車行動からみた合理的な駐停車区間

銀座地区は、平日は中央通りに観光バスが集中するが、休日には歩行者天国を実施するため、進入・通過が出来ないことから、B1・B2地区等へ乗降場所が移動する。

ただし、中央通りにおける駐車特性は「乗降(到着台数が多いが時間占有率は低い)」が中心となるため、B1・B2 区間へ移動していることが伺える。中央通り上の C1・C2 区間は、平日の場合でも「待機」を中心とした駐車行動であるため、より目的地 (大規模商業施設が集積)に近く、駐停車可能性が常時高い (時間占有率が低い)、B1・B2 区間を選択しているものと推測される。

上記の駐車行動の観点から乗降所を整備することは合理的な区間としては、A2・B1・B2 区間が考えられる



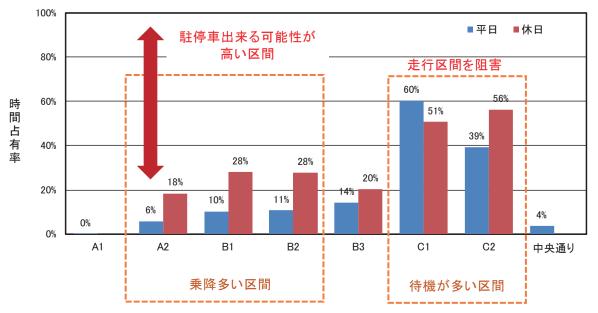
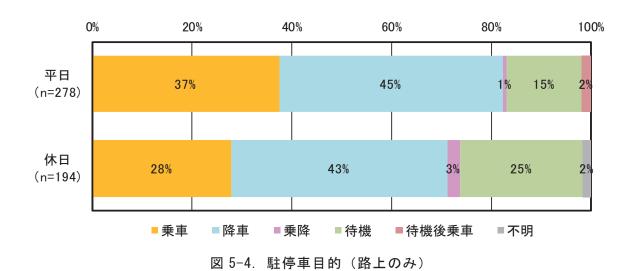


図 5-3. 到着台数と時間占有率の関係

また、銀座地区の観光バス駐車特性として、利用客が買い物・食事等で一定時間滞留するため、「乗車」と「降車」の目的が分離されていることから、「乗車場所」と「降車場所」を分離(2箇所分)して整備することが望ましいと考えられる。



(2)銀座地区における観光バス路上乗車・降車場の配置検討

B1・B2 区間において、交差点直近の鉄道高架 下以外は歩道幅員が狭小であり、走行車線を利 用しなければ「停車用ベイ」の整備が出来ず、 かつ交通量の多い国道 15 号の走行車線を削る ことは道路整備計画上にも好ましくないこと から、B1・B2 区間での確保は困難と考える。

A2 区間においては、一方通行規制であり、かつ、現在パーキング・メーター (時間制限駐車区間)を運用していることから、交差点を越えた2車線区間であれば確保出来る可能性はある。

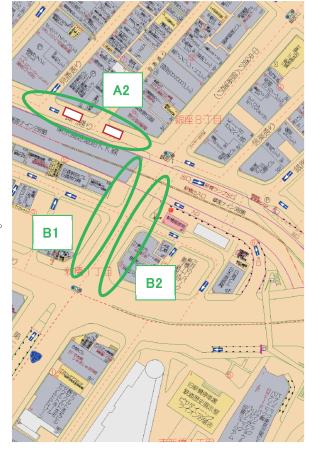


図 5-5. 乗車・降車場候補位置図

6. 新たな道路空間の利活用のあり方の検討

前章までの検討結果を踏まえ、今後の道路空間の利活用手法として、道路空間を活用した新しい路上駐車管理のあり方について、「必要性」「管理運用手法」「想定される効果」「実現可能性」の観点から整理・とりまとめると下記のとおり考えられる。

(1) 新たな路上駐車管理の背景と必要性

平成19年6月の「民間駐車監視員制度の導入」以降、都内の違法駐車は減少傾向にあるものの、路外駐車場の稼働率はピーク時においても満車にならない等、収容台数に余裕があるにも係わらず、依然として存在する。

現状においても路上駐車を行っている車両として「荷さばき車両」や「観光バス」等があり、これらの車両は商習慣の一環として、道路交通法の「人の乗降や荷物の積みおるしのための「5分以内の駐車は停車」扱いの延長線上で駐車されているものと伺える。

しかしながら、荷さばき車両用駐車施設や大型バス駐車施設等は、一般車両の駐車場に比べて、依然として不足している状況にあり、かつ一般的な駐車場では代替できない場合は多い。加えて、駐車時間も短いこと等、その駐車特性を考慮し、社会経済上・効率性の観点から路上で対応せざるを得ない需要とも考えられる。

また、今後、貨物車ドライバーの確保が困難になる中、産業活動や国民生活の基盤となるサービスを安定的・持続的に確保・供給していくためにも、貨物車ドライバーの労働条件・環境の喫緊の改善・支援が求められており、荷さばき用駐車施設を路上で確保していくことは合理的な対応として考えられる。

昨今、観光地各所において観光バスによる路上駐車問題も発生している中、2020年には東京オリンピック・パラリンピックを控える等、東京都へのインバウンド需要のさらなる増加等も想定されており、路外駐車施設整備が進まない中、その対応の一つとして観光バス用駐車施設や乗降施設を路上で確保していくことは合理的な対応として考えられる。

今後は駐車需要の特性や利用場面等に応じて、駐車管理を適正に路上(道路空間)で 行っていくことが必要となる。

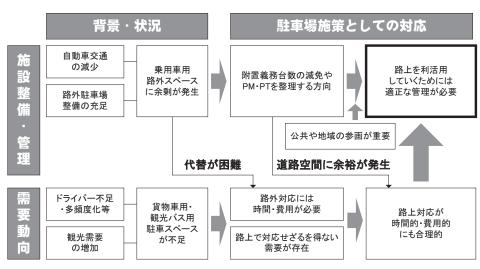


図 6-1. 路上対応の必要性

(2) 路上管理手法

荷さばき車両や観光バス等、路上で対応せざるを得ない需要に対応していくが、路外 駐車施設等への誘導を原則とし、不足分においては、その駐車特性に応じた管理を行っ ていくことが重要である。

特に、道路空間という公的不動産を特定用途・目的の車両に使用させていくことから、使用者から相応の対価を徴収することにより、管理運用していく必要がある。

また、当該施設が設置される沿道施設・店舗や周辺地域との合意形成も併せて行う必要があり、地域主体による運営も望まれる。

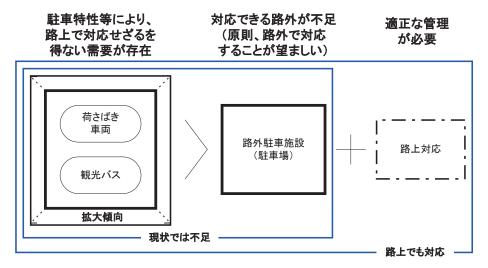


図 6-2. 路上管理手法のイメージ (概念)

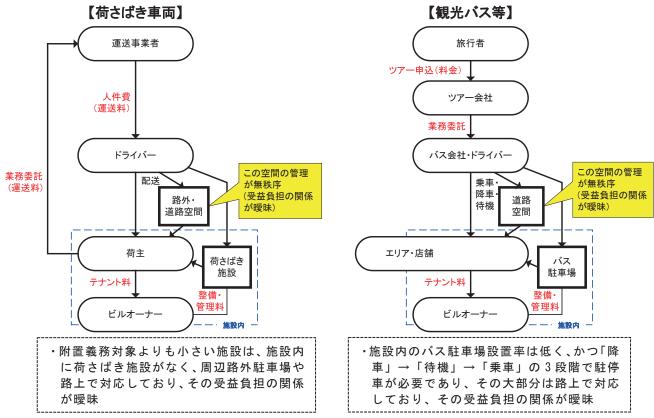


図 6-3. 路上管理の必要性

【道路空間での確保方法 (整備手法一案)】

例えば、片側2車線道路(幹線道路等)においては、第1車線が荷さばき車両や観光バス等の路上駐車車両により、実質の交通容量は1車線分となっていることから、現況の最低限の交通容量を確保しつつ、駐車管理を行えるように、通常とは逆に車道側で「ベイ」空間を確保し、原則「ベイ整備」を行い確保する。

ただし、非幹線道路等の走行車線が1車線の場合は、通常と同様に歩道側に切りかきべイを整備するか、ベイを整備せずに駐車区画を明記する等、道路の状況に応じて確保する。また、狭小空間でスペースを確保するため、走行車線及び歩道が狭まることから消防法や屋外広告条例(上空)等にも留意すること。

なお、道路交通法に準拠し、道路管理者・交通管理者と協議の上、確保方法を決定 するものとする。

「幹線道路]

- ・交通量の状況によるが、車道側でベイを確保(歩道側を切りかくのではなく、車道 を削る)
- ・道路付属物として整備

車線 車線 車線 ベイ ベイ ベイ 歩道

[非幹線道路・細街路]

- ・道路交通法及び道路構造例に準拠し、歩行者の安全対策を施す
 - ➤駐車余地: 3.5m
 - ≫駐車マス: 2.0m以上を確保
 - ≫歩道がある場合: 2.0m以上、歩道が無い場合:路側帯 0.5m以上

【現況】	【利活用時】		
車線		車線 区画 区画	
歩道			

図 6-4. 道路空間の利活用による整備例

【管理方法 (一案)】

① 利用可能車両

利用可能車両は、原則、「荷さばき車両」「観光バス」に限定する。

また、不正利用を出来るだけ排除していくために、料金設定にかかわらず「事前登録制」とする。

〈利用可能車両の要件〉

- ・荷さばき車両:緑・黒ナンバー/貨物車とし、事業者による事前登録
- ・観光バス:緑ナンバーとし、事業者による事前登録
- ・その他登録車両:設置場所周辺地域で必要とされる車両のみとし、公的機関 等から認定が必要

② 交通規制

現状の駐車禁止または駐停車禁止の交通規制を利活用空間のみ緩和する。その際には、「集配中の貨物車・大型バスを除く」「登録車両を除く」等の駐車可能な車両を限定する補助規制標識を設置する。なお、「登録車両を除く」が最も利活用の幅が広がるが、現行の「道路交通法」や「警視庁関係手数料条例」等の改定が必要となるため、交通管理者協議の上、決定するものとする。

③ 料金収受

現行のパーキング・メーターやパーキング・チケットの「手数料」ではなく、「駐車料金」として領収する。

4) 車両管理

現行のパーキング・メーターやパーキング・チケットの「発券機・収受機型」で行 うのではなく、「車番認識システム」で管理することが望ましい。

発券機・収受機型で管理する場合、不正利用の多い現状を踏まえると、限定した利用者への適正な利用が出来なくなる可能性がある。また、その他の「ETC 車載器」や「ゲート式」による管理も可能であるが、ETC 車載器の場合は路側機の設置(占用物件)が必要なこと、ワイヤレスコールナンバー(WCN)もしくは利用車ナンバー等、ID 管理が必要となること、ゲート式の場合は各スペースにおいて入口・出口ゲートと 2 段階の整備(占用物件が増える)が必要となる。

また、不正利用や料金未収金等を避けること、無人での管理を想定すると、支払い方法も「交通系 IC・電子マネー」や「クレジットカード」で管理していくことが望ましい。

【運営スキーム】

前述したとおり、受益負担が不明瞭な路上(道路空間)での管理のため、利用者を 限定し、受益負担者を明確にした上で、公的機関による運営が望ましい。

ただし、現行のパーキング・メーターやパーキング・チケットの管理運営(管理委託)や、「放置車両確認事務の民間委託」等のように、利用料金を原資に「指定管理委託(再委託含む)」することは可能と考えられる。

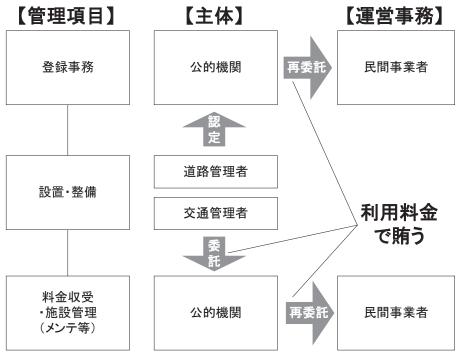


図 6-5. 整備・運営スキーム

(3) 想定される効果

荷さばき車両や観光バスを路上で適正に管理できた場合に想定される効果を列挙すると以下のとおりである。

【荷さばき車両用駐車施設】

- ・荷さばき車両のうろつき交通の減少
- ・荷さばき車両ドライバーの駐車違反取締等の負荷軽減
- ・駐車違反取締を回避するための二人乗車の減少による運送事業者の負担軽減
- ・附置義務対象規模未満の施設に対応した荷さばき駐車施設の増加等

【観光バス乗車・降車施設】

- ・集客施設等直近での乗車・降車の観光客の輻湊
- ・ 集客施設等直近に乗車待ち路上駐車の削減
- ・周辺路線における時間調整路上駐車の減少
- ・無秩序な観光バス路上駐車位置の整序化
- ・路外駐車場事業者との連携による「降車場所(路上)」「待機場所(駐車場)」「乗車場所(路上)」を一元的な管理・運営が可能 等

(4) 実現可能性と課題

道路空間を利活用し、「荷さばき車両用駐車施設」や「観光バス乗車・降車施設」を路上に整備し、料金を収受することは、道路付属物と位置づけることで現行法上においても可能である。

ただし、幹線道路上に整備する場合、設計当初の交通容量が低下するため、当該区域 がボトルネックとなる可能性もあり、その代替性を道路管理者と協議していく必要があ る。また、道路空間に料金収受設備等を設置するため、占用許可等の道路管理者との協議、安全性等に係わる交通管理者との協議が必要となる。なお、非幹線道路上においてはべイ等で区画を区切れない場合も多く想定されるため、当該方式については幹線道路よりも実現可能性は低いと想定する。

当該施設が整備出来た際に、運営可能な事業者等の有無においては、民間駐車場事業者の見解としては運営を行っていくことは可能であるが、道路空間という公的不動産を運営することから、何らかの公的機関の関与が必要という意見からも整備・運営スキームの構築が導入課題として想定され、道路管理者と交通管理者間での整備・管理に関する合意形成が最重要課題と考えられる。

なお、駐車場事業者等が管理・運営することで、路外駐車場との連携等も図りやすく、 (公財)東京都道路整備保全公社が保有する「s-park」や民間駐車場事業者等の情報提供 ツールを活用し、路上・路外の駐車スペースを一元的に情報提供することが可能となれ ば、より有効的な駐車管理が可能となるとものと考えられる。

参考資料

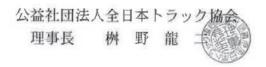
参考資料1:駐車規制緩和に関する通達類

※トラック協会要望書



事 務 連 絡 平成30年2月21日

各都道府県トラック協会 専 務 理 事 殿



貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について

平素は、当業界に対して格別のご指導、ご鞭撻を賜り厚く御礼申し上げます。 さて、別添のとおり、警察庁交通局長から各都道府県警察の長等に対し「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」(平成30年2月20日付け、警察庁丙規発第3号)通達が発出されましたので連絡いたします。

なお、本通達の記中、第2に示されているとおり、駐車規制の見直しに際しては、 貨物の集配等を行う貨物自動車運送事業者団体等からの要望が実際に提出されてい る場所から検討を進めることが明記されていますので、本内容をご理解のうえご対 応方よろしくお願い致します。

また、各都道府県警察の扱いに関し、関係機関等への申出等を行った場合には、 当該申出内容について取りまとめのうえ、全ト協交通・環境部あてその情報をご提 供下さいますよう、併せてお願い致します。

【本件問い合わせ先】

公益社団法人全日本トラック協会

交通・環境部 荻原正吾

TEL: 03-3354-1045 FAX: 03-3354-1019

E-mail: s. ogihara@jta. or. jp

トラック・バス・タクシーの働き方改革 「直ちに取り組む施策」(抄)

平成29年8月28日

自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議取りまとめ

トラック・バス・タクシーといった自動車運送事業は、我が国の産業活動や国民生活の基盤となる運送サービスを提供する重要な産業である。しかしながら、自動車運送事業の運転者は、全職業平均と比べ、年間労働時間が1~2割長い一方、年間賃金は1~3割低いなど、長時間労働・低賃金の状態にあり、平成28年の有効求人倍率が2倍を超え、全職業平均の約2倍に達するなど、近年、運転者不足が深刻化している状況にある。また、女性の就業割合が低く、運転者の高齢化も進行している状況にあることから、自動車運送事業の将来の担い手を確保し、我が国にとって必要不可欠な運送サービスの供給を安定的・持続的に確保していくためにも、運転者の労働条件の改善は喫緊の課題である。

このような状況も踏まえ、本年3月に決定された「働き方改革実行計画」においては、自動車の運転業務についても、改正労働基準法の施行期日の5年後に、罰則付きの時間外労働の上限規制を導入することとされた。また、これと併せ、引き続き可能な限り、時間外労働を短くする努力も求められる。

こうした規制や取組を実効性あるものとするためにも、設定された猶予期間の間に、全政府的なバックアップの下、必要な関連制度の見直しや支援措置を行い、長時間労働削減のインセンティブの強化、生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等を強力に推進し、長時間労働を是正するための環境をしっかりと整えていく必要がある。

このため、「働き方改革実行計画」(平成29年3月28日働き方改革実現会議決定)及び「経済財政運営と改革の基本方針2017」(平成29年6月9日閣議決定)を踏まえ、本連絡会議において、上限規制の導入までの間を対象とする「自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画」(仮称)(以下「行動計画」という。)を来年春頃までに策定・公表することとする。

また、来年度予算概算要求や制度の見直しなど、可能なものについては、行動計画 の策定を待たず、迅速に取組を開始することとし、まずは、次の施策の検討・具体化 を急ぐこととする。(個別の施策の詳細については別表のとおりである。)

原議保存期間 5年(平成35年3月31日まで) 有効期間 一種(平成35年3月31日まで)

各地方機関の長 各都道府県警察の長 (参考送付先) 庁内各局部課長 各附属機関の長 警察庁丙規発第3号平成30年2月20日警察庁交通局長

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について

トラック・バス・タクシーといった自動車運送事業は、我が国の産業活動や国民生活の基盤となる運送サービスを提供する重要な産業であり、本サービスの供給を安定的・持続的に確保していくためにも、運転者の労働条件の改善は喫緊の課題であるとの考えの下、「働き方改革実行計画」(平成29年3月28日働き方改革実現会議決定)及び「経済財政運営と改革の基本方針2017」(平成29年6月9日閣議決定)を踏まえ、「トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」」(平成29年8月28日自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議取りまとめ。以下「施策集」という。)が取りまとめられた。

駐車に関する交通規制(以下「駐車規制」という。)については、「きめ細かな駐車規制の実施について」(平成16年1月15日付け警察庁丙規発第1号、丙交指発第3号)、「駐車規制及び駐車許可制度の運用の見直しについて」(平成19年2月6日付け警察庁丙規発第5号、丙交指発第5号。以下「平成19年通達」という。)等によりこれまでも見直しを推進してきたところであるが、今般、宅配貨物が年々増加する中で、特に、駐車スペースの少ない都市部における宅配貨物の各戸配達における駐車場所の確保等に苦慮する事業者から、荷下ろし等のためのトラックの駐車場所の確保や駐車規制の緩和等について要望がなされたことも踏まえ、施策集における「直ちに取り組む主な施策」として「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」が盛り込まれたところである(別添1)。

そこで、各都道府県警察にあっては、下記のとおり、個々の交通実態等に応じて、安全かつ円滑に駐車できる場所における駐車規制の見直しを行い、駐車規制が交通の安全と円滑を確保するために必要最小限のものとなるよう、一層の取組に努められたい。

なお、本件については国土交通省道路局及び同省自動車局と協議済みであり、 別添2のとおり同省道路局企画課長等から各地方整備局道路部長等に、別添3 のとおり同省自動車局貨物課長から各地方運輸局自動車交通部長等に、それぞ れ通知が発出されているので申し添える。

記

第1 基本的な考え方

違法駐車を始めとする無秩序な駐車は、交通事故の原因となり得るものであるほか、交通渋滞を生じさせて円滑な物流の妨げとなったり、バスの定時運行の支障となったりするなど、社会経済活動等に大きな損失を発生させるとともに、地域住民の生活環境を害することもあるものであることから、一定の駐車規制は必要不可欠である。一方、近年においては、貨物集配中の車両による各戸配達等のための短時間の駐車需要の増加が認められるところであり、この全てが道路上のみで対応可能となるものではないものの、共同住宅やビル等における貨物集配中の車両のための駐車場所の確保、路外駐車場の整備等と共に、安全かつ円滑に駐車できる道路上の場所における駐車規制の見直しも重要となっている。

駐車規制の見直しに当たっては、各地域におけるこのような駐車需要の実態を的確に把握した上で、近年の道路整備や社会情勢の変化を受けた道路環境及び自転車・歩行者を含む交通実態の変化等に加えて、貨物自動車運転者の労働条件の改善は過労連転の防止等にもつながって交通安全の確保に資することも踏まえつつ、道路管理者や地方公共団体に対して必要な協力も呼び掛けながら、駐車規制が交通の安全と円滑を確保する上で必要最小限のものとなるよう、積極的かつきめ細やかな検討及び取組を行うこととする。

なお、本通達は上述の考え方により駐車規制の見直しを推進するものであるが、現に必要性があって駐車禁止規制を実施している場所における貨物集配中の車両等に対する交通指導取締りの取扱いを変更するものではないことに留意すること。

第2 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの実施要領

- 1 貨物自動車運送事業者等からの要望を踏まえた見直し場所の候補の選定 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しについては、これまでも平 成19年通達の3(2)「物流の必要性への配慮」等により推進してきたとこ ろであるが、第1で述べた考え方に基づき本取組を一層推進するためには、 貨物の集配等を行う貨物自動車運送事業者団体等からの要望が実際に提出 されている場所から検討を進めることが肝要であることから、当該要望場 所を中心に、管内の交通実態を踏まえ、駐車規制の見直しを検討すること。 このとき、次のような場所がある場合については、特に重点的に検討する こと。
 - (1) 貨物の集配に相当な時間を要する集合住宅、中高層オフィスビル等の 建物(敷地内又は建物内に貨物集配中の車両のための駐車場所が存在す るものを除く。) の付近や中低層の小規模ビル等が密集する市街地等の 貨物集配中の車両に係る高い路上駐車需要が認められる場所
 - (2) 次のような、駐車規制の見直しが交通の安全と円滑に与える影響が小 さい場所

ア 車線数に比して交通量が多くない区間

- イ 自転車・歩行者の安全な通行が阻害されない区間
- ウ 道路幅員又は車線幅員が広い区間
- エ 一方通行規制を実施すれば広い幅員が確保できる区間
- 2 駐車規制の見直し手法

時間帯又は対象車両の車種若しくは用途を問わない一律の駐車規制の解除又は緩和を行うと交通の安全と円滑に支障が生じると考えられる場合であっても、例えば次の手法を用いることを検討して、見直しの余地を十分に検討すること。

- (1) 当該道路の区間において駐車禁止の交通規制の対象から除く又は駐車 可の交通規制の対象とする車両(以下「対象車両」という。)を、例え ば「貨物集配中の車両」のように限定(貨物の集配は事業用自動車だけ ではなく自家用自動車でも行われることに留意すること。)
- (2) 対象車両が駐車することのできる時間帯を、当該地域で通常貨物の集 配が行われる一定の時間帯に限定
- 3 道路管理者との連携

駐車規制の見直しの検討に当たっては、貨物自動車運送事業者の要望に 関する情報を道路管理者と共有するとともに、講ずる対策の内容(道路管 理者又は道路管理者の承認を受けた者が行う歩道の切込みによる駐車スペ ースの確保等)について、道路管理者と密に調整を行うなど、道路管理者 との連携を図ること。

- 第3 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに当たっての留意事項
 - 1 地域住民への十分な説明

駐車規制の見直しを行うに当たっては、地域住民に対して、当該地域における交通実態、当該地域において貨物の集配等を行う貨物自動車運送事業者団体等から提出された具体的な要望及びその背景、当該地域で駐車規制の見直しを行うことにより一般交通に生じ得る影響、貨物の集配の円滑化等によって地域住民も当該見直しの受益者となると考えられること等を十分説明するなどして、その理解を得るよう最大限努めること。

2 駐車施設の整備等の働き掛けの推進

現状の道路構造や道路の整備状況を踏まえれば、道路上のみで全ての駐車需要に対応することは困難であることから、駐車規制の見直しと併せて、地方公共団体等に対して路外駐車場の整備、駐車施設の附置に係る条例の整備(貨物集配中の車両のための駐車場所の附置に関する規定の創設等を含む。)、共同住宅やビル等の敷地内又は建物内における貨物集配中の車両の駐車場所の確保等について働き掛けること。

3 駐車規制の見直しに関する広報の実施

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しを行った区間については、ホームページ等の各種広報媒体を活用して、積極的に地域住民、貨物自動車 運送事業者等への周知を図ること。

第4 集中的実施期間及び報告

1 集中的実施期間

本通達に基づく駐車規制の見直しは、迅速な見直しが可能なものについては可能な限り早期に見直しを行うこととしつつ、平成32年度末までに見直しが完了するよう、計画的かつ集中的に実施するものとする。

なお、本見直し実施後についても、集中的実施期間内外を問わず、交通 実態等の変化に応じ、不断の見直しを行うこと。

2 報告

駐車規制の見直しの実施結果においては、別途指示する年度末報告等により、警察庁交通局交通規制課宛てに報告すること。

~別添省略~

別添2

国道経第57号 国道国防第184号 国道環安第82号 国道参第26号 平成30年2月20日

各 地 方 整 備 局 道 路 部 長 北海道開発局開発建設部長 沖縄総合事務局開発建設部長

宛

国土交通省道路局 企 画 課 長 国道・防災課長 環境安全課長 参 事 官

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進に係る 道路管理者の協力について

トラック・バス・タクシーといった自動車運送事業は、我が国の産業活動や国民生活の基盤となる運送サービスを提供する重要な産業であり、本サービスの供給を安定的・持続的に確保していくためにも、運転者の労働条件の改善は喫緊の課題であるとの考えの下、「働き方改革実行計画」(平成29年3月28日働き方改革実現会議決定)及び「経済財政運営と改革の基本方針2017」(平成29年6月9日閣議決定)を踏まえ、「トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」」(平成29年8月28日自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議取りまとめ。以下「施策集」という。)が取りまとめられた。

駐車に関する交通規制(以下「駐車規制」という。)については、警察庁において、「きめ細かな駐車規制の実施について」(平成16年1月15日付け警察庁丙規発第1号、丙交指発第3号)、「駐車規制及び駐車許可制度の運用の見直しについて」(平成19年2月6日付け警察庁丙規発第5号、丙交指発第5号。以下「平成19年通達」という。)等によりこれまでも見直しが推進されてきたところであるが、今般、宅配貨物が年々増加する中で、特に、駐車スペースの

少ない都市部における宅配貨物の各戸配達における駐車場所の確保等に苦慮する事業者から、荷下ろし等のためのトラックの駐車場所の確保や駐車規制の緩和等について要望がなされたことも踏まえ、施策集における「直ちに取り組む主な施策」として「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」が盛り込まれたところである(別添1)。

これらを踏まえ、警察庁では、交通局長から「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について(平成30年2月20日)以下「警察庁通達という。」 (別添2)を発出し、個々の交通実態等に応じて、安全かつ円滑に駐車できる場所における駐車規制の見直しを行い、駐車規制が交通の安全と円滑を確保するために必要最小限なものとなるよう、一層の取組に努めることとしたところであるが、その基本的な考え方、実施要領等及び道路管理者の対応については下記のとおりであるので、遺憾のないようにされたい。

また、貴管内の都道府県、政令市に対して、本通知を参考送付していただく とともに、都道府県から管内の市町村(政令市を除く)に対しても本通知の趣 旨を周知するよう依頼されたい。

記

1 警察庁通達の基本的な考え方

違法駐車を始めとする無秩序な駐車は、交通事故の原因となり得るものであるほか、交通渋滞を生じさせて円滑な物流の妨げとなったり、バスの定時運行の支障となったりするなど、社会経済活動等に大きな損失を発生させるとともに、地域住民の生活環境を害することもあるものであることから、一定の駐車規制は必要不可欠である。一方、近年においては、貨物集配中の車両による各戸配達等のための短時間の駐車需要の増加が認められるところであり、この全てが道路上のみで対応可能となるものではないものの、共同住宅やビル等における貨物集配中の車両のための駐車場所の確保、路外駐車場の整備等と共に、安全かつ円滑に駐車できる道路上の場所における駐車規制の見直しも重要となっている。

警察庁において、駐車規制の見直しに当たっては、各地域におけるこのような駐車需要の実態を的確に把握した上で、近年の道路整備や社会情勢の変化を受けた道路環境及び自転車・歩行者を含む交通実態の変化等に加えて、貨物自動車運転者の労働条件の改善は過労運転の防止等にもつながって交通安全の確保に資することも踏まえつつ、道路管理者や地方公共団体に対して必要な協力も呼び掛けながら、駐車規制が交通の安全と円滑を確保する上で必要最小限のものとなるよう、積極的かつきめ細やかな検討及び取組を行うこととしている。

2 警察庁通達による貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの実施要領 警察庁において、貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しについて以下 の要領で実施することとしている。

- ① 貨物自動車運送事業者等からの要望を踏まえた見直し場所の候補の選定 駐車規制の見直しを推進するためには、貨物の集配等を行う貨物自動車 運送事業者団体等からの要望が実際に提出されている場所から検討を進め ることが肝要であることから、当該要望場所を中心に、管内の交通実態を 踏まえ、駐車規制の見直しを検討し、次のような場所がある場合について は、特に重点的に検討する。
 - (1) 貨物の集配に相当な時間を要する集合住宅、中高層オフィスビル等の 建物 (敷地内又は建物内に貨物集配中の車両のための駐車場所が存在す るものを除く。) の付近や中低層の小規模ビル等が密集する市街地等の 貨物集配中の車両に係る高い路上駐車需要が認められる場所
 - (2) 次のような、駐車規制の見直しが交通の安全と円滑に与える影響が小さい場所
 - ア 車線数に比して交通量が多くない区間
 - イ 自転車・歩行者の安全な通行が阻害されない区間
 - ウ 道路幅員又は車線幅員が広い区間
 - エ 一方通行規制を実施すれば広い幅員が確保できる区間
- ② 駐車規制の見直し手法

時間帯又は対象車両の車種若しくは用途を問わない一律の駐車規制の解除又は緩和を行うと交通の安全と円滑に支障が生じると考えられる場合であっても、例えば次の手法を用いることを検討して、見直しの余地を十分に検討する。

- (1) 当該道路の区間において駐車禁止の交通規制の対象から除く又は駐車 可の交通規制の対象とする車両(以下「対象車両」という。)を、例え ば「貨物集配中の車両」のように限定(貨物の集配は事業用自動車だけ ではなく自家用自動車でも行われることに留意すること。)
- (2) 対象車両が駐車することのできる時間帯を、当該地域で通常貨物の集 配が行われる一定の時間帯に限定
- ③ 道路管理者との連携

警察庁において、駐車規制の見直しに当たっては、貨物自動車運送事業者の要望に関する情報を道路管理者と共有するとともに、講ずる対策の内容(道路管理者又は道路管理者の承認を受けた者が行う歩道の切込みによる駐車スペースの確保等)について、道路管理者と密に調整を行うなど、道路管理者との連携を図ることとしている。

3 警察庁通達による貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに当たっての 留意事項

警察庁において、貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに当たり、以下に留意することとしている。

① 地域住民への十分な説明

駐車規制の見直しを行うに当たっては、地域住民に対して、当該地域における交通実態、当該地域において貨物の集配等を行う貨物自動車運送事業者団体等から提出された具体的な要望及びその背景、当該地域で駐車規制の見直しを行うことにより一般交通に生じ得る影響、貨物の集配の円滑化等によって地域住民も当該見直しの受益者となると考えられること等を十分説明するなどして、その理解を得るよう最大限努めること。

② 駐車施設の整備等の働き掛けの推進

現状の道路構造や道路の整備状況を踏まえれば、道路上のみで全ての駐車需要に対応することは困難であることから、駐車規制の見直しと併せて、地方公共団体等に対して路外駐車場の整備、駐車施設の附置に係る条例の整備(貨物集配中の車両のための駐車場所の附置に関する規定の創設等を含む。)、共同住宅やビル等の敷地内又は建物内における貨物集配中の車両の駐車場所の確保等について働き掛けること。

③ 駐車規制の見直しに関する広報の実施

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しを行った区間については、ホームページ等の各種広報媒体を活用して、積極的に地域住民、貨物自動車 運送事業者等への周知を図ること。

4 警察庁通達による駐車規制の見直しの集中的実施期間

本通達に基づく駐車規制の見直しについて、警察庁では、迅速な見直しが可能なものについては可能な限り早期に見直しを行うこととしつつ、平成32年度末までに見直しが完了するよう、計画的かつ集中的に実施するものとし、本見直し実施後についても、集中的実施期間内外を問わず、交通実態等の変化に応じ、不断の見直しを行うこととしている。

5 道路管理者の対応

各都道府県警察から、貨物自動車運送事業者等による駐車規制の見直しの要望に関する情報提供を受けるとともに、講ずる対策の内容(道路管理者又は道路管理者の承認を受けた者が行う歩道の切込みによる駐車スペースの確保等)について相談があった場合には、当該道路の交通状況等を十分に踏まえた上で、連携して取組むこと。

国都街第39号 平成30年7月13日

都道府県駐車場担当部局長 政令指定都市駐車場担当部局長

> 国土交通省都市局 街路交通施設課長

荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について (技術的助言)

社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループでとりまとめられた「社会経済情勢の変化に対応した都市施設の整備等について」(平成29年12月)において、荷さばきや自動二輪車のための駐車場について、地域の駐車需要やまちづくり計画等との整合性を考慮した整備を進めていくことが必要とされたほか、自転車活用推進計画(平成30年6月8日閣議決定)において、荷さばき用駐車スペースの整備により自転車通行空間の確保を促進するとされたところである。

また、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成30年法律第22号)により、都市再生緊急整備協議会が都市再生緊急整備地域の一定の区域において都市再生駐車施設配置計画を作成し、区域の特性に応じて附置義務駐車施設の規模と位置を定めることができる駐車場法(昭和32年法律第106号)第20条の特例制度が創設されたことから、こうした新たな制度の活用も含め、下記の点に留意し、荷さばき及び自動二輪車の駐車対策の推進を図るようお願いする。

なお、貴管下市町村(政令指定都市を除く。)に対しても、本通知の内容について周知方お願いする。

記

1. 荷さばき駐車対策について

平成6年に標準駐車場条例に荷さばきのための駐車施設に関する規定を追加し、その後、駐車場法に基づく附置義務条例の対象に荷さばきのための駐車施設に関する規定を追加する地方公共団体が増加してきたところであるが、荷さばきのための駐車場の不足は荷さばきを目的とした路上駐車を誘発するため、引き続き、その駐車需要を把握し、交通の円滑化や歩行者・自転車の安全の観点を踏まえつつ、まちづくりの方針等との整合性を考慮して必要な量を整備する必

要がある。

荷さばきのための駐車施設の整備に当たっては、荷さばき需要の大きい一定 規模以上の建築物については、引き続き、附置義務により確保することが望ましい。都市再生緊急整備地域については、都市再生特別措置法等の一部を改正する 法律(平成30年法律第22号)により創設された都市再生駐車施設配置計画制度を活用することにより、地域の実態に応じた荷さばきのための駐車施設を含むきめ細かい附置義務駐車施設の整備が可能となる。ただし、荷さばきのための駐車施設が建築物の中に設けられる場合は、貨物自動車による円滑な荷さばきが可能となるような駐車施設の構造や設備について十分検討することが望ましいことから、「物流を考慮した建築物の設計・運用について」(平成29年3月国 土交通省総合政策局物流政策課)等を参考にされたい。

一方、地方公共団体の定める附置義務条例の対象とならない小規模な建築物が多く立地している地域については、地区内の大規模駐車場に設けられた荷さばきのための駐車施設の共用化、空地等を活用した供用の荷さばきのための駐車施設の設置等、多様な手法を活用することが望ましい。ただし、荷さばきのための駐車施設の共用化等は、駐車施設から目的地への運送距離の増加や歩行者との錯綜等により作業効率の低下等を招く可能性があるため、運送事業者との協力体制等の地域の実情を踏まえた検討が必要である。

また、地方公共団体が行う路上も含めた荷さばきのための駐車施設等の確保 に関する取組に対しては、社会資本整備総合交付金等を活用することが可能で ある。

なお、平成30年2月20日付けで警察庁より各都道府県警察に対し、別添1のとおり貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について通知されていることから、必要に応じて各都道府県警察と連携して取り組まれたい。

2. 自動二輪車駐車対策について

自動二輪車(道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第1項第9号に 規定する自動車のうち、大型自動二輪車及び普通自動二輪車(いずれも側車付き のものを除く。)をいう。以下同じ。)の駐車対策については、平成18年に駐車 場法を改正し、自動二輪車を同法の対象とするとともに、「自転車駐車場におけ る自動二輪車の受入れについて」(平成22年4月20日国都街第6号)や「自 動二輪車の駐車対策について」(平成23年5月12日国都街第11号)等の通 知を通じ、または、全国駐車場政策担当者会議等の機会を利用し、自動二輪車駐 車場の確保について協力をお願いしてきたところである。

自動二輪車の駐車対策については、地域の自動二輪車の駐車需要の他、自動二 輪車が駐車可能な路外駐車場の整備状況や自動二輪車の路上駐車等の実態等を 踏まえ、適切な手法により推進することが必要である。

地方公共団体で管理する自動車駐車場における自動二輪車専用の駐車区画の確保や、従来、専ら自動二輪車以外の自動車の駐車の用に供していた駐車区画に自動二輪車も駐車できるようにすることも考えられるほか、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年法律87号)に基づく取組として整備した自転車駐車場であっても、自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づけることにより自動二輪車の受入が可能となることから、柔軟な対応をお願いしたい。

また、地方公共団体が行う自動二輪車駐車場等の整備に対しては、社会資本整備総合交付金等を活用することが可能である。

こうした取組のほか、各地域の自動二輪車の駐車の実態を把握した上で、必要に応じて建築物の新築等の際に自動二輪車のための駐車施設を附置させるための条例の整備を検討されたい。都市再生緊急整備地域については、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律により創設された都市再生駐車施設配置計画制度(平成30年法律第22号)を活用することにより、地域の実態に応じた自動二輪車のための駐車施設を含むきめ細かい附置義務駐車施設の整備が可能となる。

さらに、自動二輪車を附置義務の対象としていない場合であっても、既存の建築物を含めた附置義務の適正化を行った結果、余剰となる駐車施設を自動二輪車のための駐車施設に転用することで、建築主の新たな負担を生じさせることなく駐車施設の確保を図ることもできることから、駐車需要全体を考慮した対策を検討することが望ましい。

なお、平成30年4月16日付けで警察庁より各都道府県警察に対し、別添2のとおり自動二輪車等に係る駐車環境の整備の推進について通知されていることから、必要に応じて各都道府県警察と連携して取り組まれたい。

時間制限駐車区間規制の実施に際しての留意事項の詳細について

昭和62年1月29日 建設省都計発第10号 建設省都再発第6号 建設省道政発第4号 建設省道交発第6号 建設省道企発第3号

各都道府県都市計画部局長あて

建設省都市局都市計画課長 建設省都市局都市再開発課長 建設省道路局道路交通管理課長 建設省道路局道路交通管理課長 建設省道路局道路交通管理課長

昭和62年1月29日付け建設省都計発第9号,建設省道交発第5号都市局長,道路局長通達「道路交通法の一部を改正する法律等の施行に伴う時間制限駐車区間規制の実施に際しての留意事項について」で通知した規制の実施に際して留意すべき事項の詳細は下記のとおりであるので、本規制の適正かつ適切な実施が図られるよう措置されたい。

記

- 1. 時間制限駐車区間規制の考え方
 - (1) 目的と対処の基本的方針

車両の駐車は,基本的には路外駐車場によるべきものであり,建設省 としても,その整備を推進しているところであるが,これにもかかわら ず,特に円滑な交通流れを確保すべき幹線道路においても,一部に違法 駐車が横行し、都市交通機能を大きく阻害している。

こうした事態に対処するため、幹線道路に隣接する道路等において駐車禁止規制区間の一部を時間制限駐車区間へと変更し、幹線道路の違法駐車を強力に取締るとともに、やむを得ない短時間駐車需要を時間制限駐車区間に誘導することにより、幹線道路の機能確保を図ることが、この規制の目的である。

時間制限駐車区間規制は,路外駐車場の整備が行われるまでの間に緊急避難的なものとして行われるものであり、また,道路の機能に多大な影響を及ぼすとともに,路外駐車場の整備等を阻害するおそれもあるので,その実施については慎重に対応されたい。

(2) 地域の駐車需要と路外駐車場等との需給バランス

昭和62年1月5日付け警視庁交通局長通達「時間制限駐車区間規制の 実施基準について」の記(以下「実施基準」という。)の第3「規制実 施の考え方」により、「地域の駐車需要と路外駐車場等との需給バラン ス」に配意するに当たっては、現在の需給バランスのみならず将来の需 給バランスを考慮して、路外駐車場の整備等に支障のない場合にのみ時 間制限駐車区間規制を認めることとされたい。

(3) 短時間駐車需要

実施基準第3「規制実施の考え方」の「必要やむを得ない短時間駐車 需要」は、具体的には、商店街、問屋街等における荷物の配送・荷積み ・荷降しのための駐車等を想定したものである。

2. 対象道路等

(1) 幹線道路

時間制限駐車区間規制の制度の目的から、幹線道路においては、原則 として、時間制限駐車区間規制をなし得ない。

ここでいう幹線道路とは、昭和62年1月5日付け交通規制課長事務連絡にあるとおりであるが、時間制限駐車区間規制が主として都市部を想定していることから、一般国道、主要地方道、一般都道府県道及び一部の幹線市町村道が該当する。ここでいう幹線道路には、都市計画法施行規則第7条第1項第1号でいう幹線街路は当然に含まれる。

(2) 歩道のない道路で実施する場合

時間制限駐車区間規制は、原則として歩車道の区別のある道路において実施すべきものであるが、歩道がない場合でも2.0メートル以上の路側帯が確保できる場合には実施することができるものとする。

例外的には、1.5メートル以上2.0メートル未満の路側帯の場合でも歩行者、自転車及び自動車の通行量が少なく交通の安全に支障がないときには規制を行うことができるものとする。

(3) 車道幅員

車道幅員が相互通行の場合,片側3.25メートル以上,一方通行の場合 4.0メートル以上確保できることが必要である。

ただし、大型車の通行禁止規制がなされていれば、相互通行の道路では、片側3.0メートル以上あれば規制を行うことができるものとし、一方通行の道路では、道路の両側に歩道又は路側帯があり、かつ、車道幅員が3.5メートル以上あれば規制を行うことができるものとする。

(2)及び(3)の路側帯の幅,車道幅員は,交通の安全・円滑を図る上で必要最低限のものであるので,これを更に下回ることがなきよう徹底されたい。

(4) その他

時間制限駐車区間規制を駅前広場及びその近辺で実施することは、交通結節点における交通の円滑の確保という観点からは適当でないので、 慎重に対処されたい。

また,時間制限駐車区間規制の実施に際しては,平行駐車を原則とされたい。

3. 路外駐車場との関係

実施基準第4の4「路外駐車場との関係」において「当該駐車場の有効な利用を損なうおそれがないと認められる場合」とは、当該駐車場の駐車容量を超える駐車需要に対応する場合であって、かつ、当該駐車場の利用率を減少させることがないと想定される場合とする。

4. パーキング・メーターとパーキング・チケット発給設備の設置区分

(1) 原則

パーキング・メーターは、施設と駐車車両が1対1で対応し、駐車位 置も厳格であるとともに、制限時間経過した場合のランプ表示等、駐車 時間の制限規制遵守の担保機能を有している。 一方、パーキング・チケット発給設備はより簡易な施設で、施設と駐車車両が1対複数(おおむね7~10台程度)で対応し、駐車についても、全体的な駐車可能区間は示されるものの、必ずしも1台ごとに明確に位置を指示されるものではない。また、駐車時間の制限規制遵守の担保機能については、パーキング・メーターに劣るものであり、規制遵守は運転者の自律に負うところが大きい。

そこで、改正後の道路交通法は、より強い担保機能を有するパーキング・メーターを原則とし、パーキング・メーターを設置することが適当でないと認められるとき、パーキング・チケット発給設備によることができるとしたのである。

- (2) パーキング・チケット発給設備によらざるを得ない場合 パーキング・メーターを設置することが適当でなく、パーキング・チケット発給設備によることができるのは、次のような場合である。
 - ① 道路構造上パーキング・メーターの設置が困難な場合(例:地下占用物件があり、パーキング・メーター本体及び地中線の埋設工事のできない場合)
 - ② 近い将来、パーキング・メーターの移設が必要となるような道路工事が見込まれ、又は交通規則に変更が予想されるなど、パーキング・メーターを設置することが不合理な場合

なお、あくまでも原則は、パーキング・メーターであり、パーキング ・チケット発給設備の方が安価で手軽であるといった経済的事由は、判 断の対象とはならない。

5. 協議会

(1) 実施基準第8「関係者との協議」に基づき設けられる協議会の構成メンバーのうち、「道路管理者」には、時間制限駐車区間規制が行われる道路の道路管理者のほか、当該規制の影響が及ぶ道路の道路管理者も含まれる。実際には、県又は市単位で関係する道路管理者を協議会の構成員とするよう警察庁から指導しており、貴職の管理に係る道路に時間制限駐車区間規制がなされる場合のみならず、他の道路に規制がなされる場合でも協議会に参加し、交通流の影響等を考慮し、地域全体の駐車対策の推進、安全かつ円滑な交通の確保の観点から積極的に意見を述べることと

されたい。

- (2) 協議会においては、当該規制の道路交通に対する影響、土地利用、都市施設等の都市計画との整合及び地域全体の駐車政策との関係に留意し、 長期的、総合的な都市交通政策の観点から積極的に関与されたい。
- 6. 既設のパーキング・メーターによる時間制限駐車区間規制について 現行の道路交通法第49条に基づく駐車時間制限は、改正後の道路交通法 第49条から第49条の4に基づく時間制限駐車区間規制に切り替えられることとなるが、実施基準に適合しないものも数多くあると思われる。

既設のパーキング・メーターによる時間制限駐車区間規制で実施基準に 適合しないものの全てを廃止することは困難と思われるので、幹線道路に 設置されているもの又は路外駐車場に近接するもの等支障の大きいものを 中心に廃止を求めることとされたい。

7. 違法駐車の取締り

警察庁においては、時間制限駐車区間規制の実施と合わせて、特に幹線 道路における違法駐車の取締りは万全を期するよう都道府県警察を指導す ることとしているので、貴職におかれても必要に応じ違法駐車の排除につ いて都道府県警察に要請することとされたい。

8. パーキング・メーター等の撤去又は移設

道路管理者が行う歩道等の設置,拡幅その他の工事に起因して,パーキング・メーター等の撤去又は移設が必要となった場合には,公安委員会は速やかにこれを撤去又は移設するが,この場合の費用は,当該公安委員会が負担するものである。

9. その他

時間制限駐車区間規制の実施に際し、本通達の内容等に関して不明な点が生じた場合は、建設省道路局道路交通管理課に照合・連絡することとされたい。また、当分の間、協議会における協議内容等に関しては、都市計画担当部局及び駐車場担当部局からは建設省都市局都市計画課都市交通調査室に、道路部局からは建設省道路局企画課に逐次報告することとされたい。この場合、都道府県レベルの協議会にあっては、都道府県の担当部局が、また、市町村レベルの協議会にあっては市町村の担当部局が都道府県を通じて報告することとされたい。

参考資料3:東京都における路上駐車場の廃止理由

路上駐車場の廃止

昭和39年4月告示第241号及び242号を廃止する。

廃止理由

- 1. 道路交通の円滑化と路外駐車場の整備拡充を目的として設置した暫定的な施設であった。
- 2. 路外駐車場施設の附近の公営民営の路外駐車場が整備されてきた。
- 3. 本事業の趣旨によれば路外駐車場の使用料で路外駐車場の設置経費に充てる立前であるが、過去の収支実績からみて必ずしも効率的でない。
- 4. 自動車交通のひっ迫に伴い、各種の交通規制が行われたため、駐車場の 休止が続出し、事業廃止時には約800台に縮小された。
- 5. 駐車計器の損耗度が高く、修理や改良等が非常に困難である。
- 6. 未納駐車料金の徴収に伴うトラブルが多い。
- 7. 残存設置箇所の大部分は、特定利用者が多く、車庫化の傾向にある。また人口密度の高い地域でもあり、道路幅員の関連から非常災害時における避難及び救助活動に支障となる。
- 8. 残存駐車計器は全て特別区道に設置されており、管理上種々問題点が多い。

平成 30 年度提案公募型研究

路上・路外の駐車スペースを連携した複合的な路上駐車対策の 実現に向けた道路空間の利活用に関する調査研究

平成 31 年 3 月

発 行 公益財団法人東京都道路整備保全公社

〒163-0720

東京都新宿区西新宿2丁目7番1号 小田急第一生命ビル20階

電話 03-5381-3365

調查編集 株式会社日本能率協会総合研究所

〒105-0011

東京都港区芝公園 3 丁目 1 番 22 号

電話 03-3578-7500