

路上カーシェアステーション設置のための 東京版ガイドライン



令和8年3月
国土交通省 関東地方整備局
東京国道事務所

目次

1. はじめに	1
1-1 検討の背景	1
1-2 ガイドラインの位置づけ	3
1-3 用語の定義	6
1-4 対象車種	8
1-5 法令上の取扱	9
2. 路上カーシェアステーションの配置	12
2-1 事前調査	12
2-2 配置計画	14
2-2-1 配置計画の基本的な考え方	14
2-2-2 配置する地域の考え方	15
2-2-3 配置する道路・場所の基本的な考え方	16
2-2-4 道路空間の柔軟な使い方	17
2-2-5 その他配置に当たっての留意点	19
2-3 配置までのフロー	20
3. 路上カーシェアステーションの設計	22
3-1 設計条件の整理	22
3-2 設置箇所の条件	22
3-2-1 歩道等幅員	22
3-2-2 車道部幅員	25
3-2-3 沿道条件	26
3-2-4 視距の確保	28
3-3 ステーションの平面設計・検討	29
3-3-1 路上カーシェアステーションの形状	29
3-3-2 設計上の留意点	31
3-4 ステーションの構造設計・検討	32
3-4-1 車室と車道・歩道等の分離構造	32
3-4-2 進入防止対策の設計	34
3-4-3 排水処理の設計・検討	36
3-4-4 舗装構成の設計・検討	36
3-5 附帯施設の設計・検討	36
4. 路上カーシェアステーション運営の留意点	38
4-1 運用方式(ワンウェイトリップ方式、ラウンドトリップ方式)	38
4-2 運用車両	39
4-3 予約可能上限時間	40
4-4 車室の適正管理および緊急時の対応	41
4-5 苦情・問い合わせ対応	41
4-6 維持管理、費用負担	42
5. おわりに	43

1. はじめに

1-1 検討の背景

●背景

人口減少、高齢化など社会経済情勢が大きく変化していく中で、近年、所有から共有へと価値観が変容する流れが起き、様々なものを対象に“シェアリングエコノミー”の拡大が進んでおり、交通分野では、日常や業務上の移動におけるシェアサイクルやカーシェア等の活用が広がっている。これらの交通分野での広がりや、鉄道やバス等と組合せた利用により、環境負荷の低減、駐車場の削減による都市空間の有効活用等への効果が期待されるものであり、その進展が期待される。

その進展のためには、シェアサイクルやカーシェア等、公共交通を補完する交通手段として位置付け、路外へのステーション整備を基本としつつ道路空間上へのステーションの配置も含め、利活用を推進することが必要である。また、道路空間上へのステーションの配置は、利用者のニーズ等を踏まえた適切な配置が求められる。シェアサイクルについては道路空間の利用も進んでいるところであり、今後、カーシェアリングについても、普及が進むに従って、道路空間の利用のニーズが増してくることが想定される。

特に、ステーションを駅やバス停など公共交通機関の結節点に配置することにより、シェアサイクルやカーシェアリング等の公共交通を補完する交通手段としての価値が高まることが期待される。また、地域の魅力向上、交通モード間の接続強化(モーダルコネクトの強化)を図るという観点から、道路空間の利活用を促進するという方向性が示されている。※参考

このような状況を踏まえ、カーシェアステーション(特に道路空間を活用して設置するものについては「路上カーシェアステーション」という。)としての道路空間の利活用のあり方について検証するために東京国道事務所管内にて実施した社会実験の実情、成果等を踏まえて、路上カーシェアステーションの設置を検討する際に道路管理者が参考とする事項をまとめた「路上カーシェアステーション設置のための東京版ガイドライン」を令和6年3月に策定した。

その後、道路空間の有効活用の観点から、路上カーシェアリング社会実験における運用変更の検証を継続し、その結果を踏まえ、事業の持続性を考慮した路上カーシェアステーションの配置計画や予約可能上限時間の設定等の観点から、今回改定を行った。

なお、本ガイドラインは、東京国道事務所管内における社会実験の結果や、関係者で構成される協議会での協議、関係機関等との協議を踏まえ、東京都内の道路における路上カーシェアステーションの展開を想定した「東京版」として整理した。その他の地域において路上カーシェアステーションの設置を検討する際は、関係機関等と十分に協議の上、地域の実情に応じた検討が必要である。

(参考)

- ・シェアサイクルやカーシェア等を公共交通を補完する交通手段として位置付け、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。
- ・公共交通を補完する交通として、普及が拡大するカーシェアリングを含め、シェアリングの活用を促進する必要がある。

(社会資本整備審議会道路分科会建議(H29.8.22))

●国内外のカーシェアに関する動向

カーシェアリングは、世界各地域で会員数・車両台数ともに拡大をしている。

過去においては、ヨーロッパや北米地域が中心であったが、近年ではアジア地域で急増しており、日本においても、直近10年間で大幅に増加していることから、利用ニーズが高まっていることが確認できる。

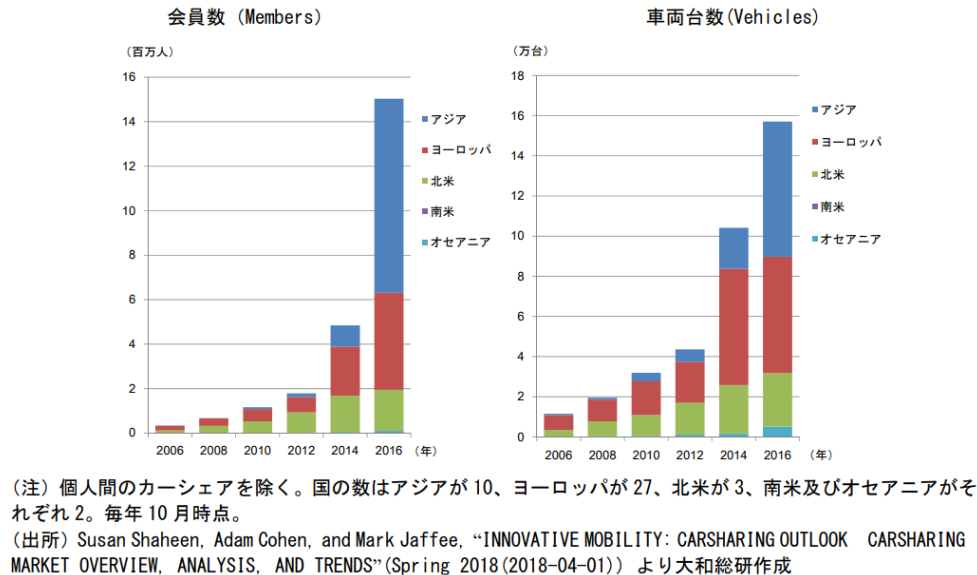


図 1 世界5地域のカーシェアの会員数及び車両台数

出典:大和総研レポート(2018.12.3)

https://www.dir.co.jp/report/research/policy-analysis/human-society/20181203_020485.pdf

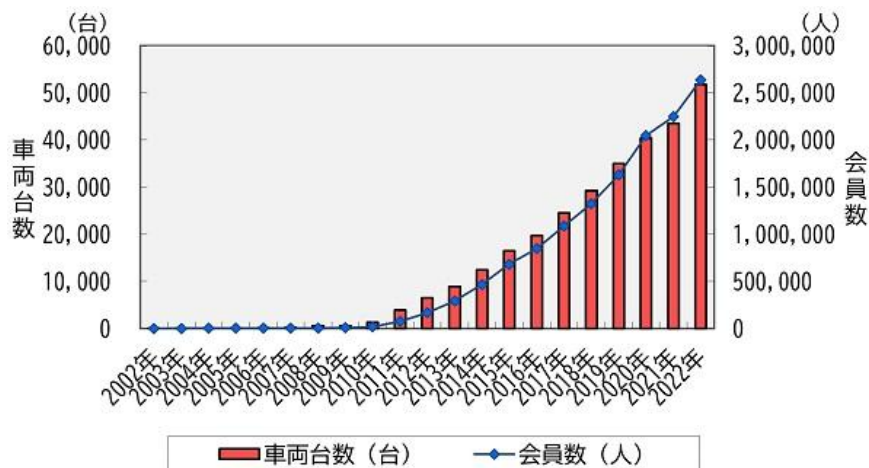


図 2 わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移

出典:公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団HP

1-2 ガイドラインの位置づけ

本ガイドラインは、「道路空間を活用したカーシェアリング社会実験協議会」を実施主体として東京国道事務所管内で実施した社会実験を通じ、都心部等における道路空間の多様なニーズのひとつである路上カーシェアステーションについて、東京都内の道路を対象に、道路管理者が路上カーシェアステーション設置の構想・計画段階において参考にすべき事項(設置に関する考え方、留意点等)についてまとめたものである。その他の地域において路上カーシェアステーションの設置を検討する際は、関係機関等と十分に協議の上、地域の実情に応じた検討が必要である。

●社会実験の概要

(1)道路空間を活用したカーシェアリング社会実験（旧社会実験）

- 1)目的 : 公共交通からの乗換え利便性の高い路上に路上カーシェアステーションを設置し、有用性や課題について分析・検証する。
- 2)実施期間 : 平成 28 年 12 月 20 日(火)～令和 2 年 9 月 30 日(水)
- 3)実施箇所 : 東京都千代田区丸の内1丁目 国道1号の道路上
東京都港区新橋4丁目 国道 15 号の道路上
- 4)運営車両 : COMS(道路運送車両法で定める第一種原動機付自転車)
- 5)実施主体 : 道路空間を活用したカーシェアリング社会実験協議会
構成員 : 有識者、国交省、警視庁、東京都、千代田区、港区、運営事業者(公募により決定)、一般社団法人 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会
- 6)主な検証項目 : ・道路上にステーション(ST)を設置する必要性が認められる条件
・ ST に必要な設備、施設の設置計画・設計に係る留意事項
・ 設置手続き、運営にあたっての留意事項 等
- 7)運営方式 : ラウンドトリップ、および対象ステーションとの相互ワンウェイ利用が可能



図 3 大手町カーシェアステーション



図 4 新橋カーシェアステーション

(2)道路空間を活用したカーシェアリング社会実験[車種拡大]（新社会実験）

- 1)目的 : 公共交通からの乗換え利便性の高い路上に路上カーシェアステーションを設置し、有用性や課題について分析・検証した。車両については、H28 年度から R2 年度までは 1 人乗りの小型モビリティで運用していたものに対し、R3 年度からは軽自動車、R4 年度末からはコンパクトカーに車種を拡大し、複数人での利用が可能になったことによる利用実態の変化等を検証した。運用については、R6 年度からは空間の有効活用観点からラウンドトリップのみの運用に変更するとともに、予約可能上限時間を 6 時間に設定し、短時間利用しやすい運用に変更したことによる利用実態の変化等を検証及び R7 年度からは夜間から早朝の時間帯のみ予約可能上限時間を緩和する設定を行うことで、幅広い利用者のニーズを捉えることができるか検証した。
- 2)実施期間 : 令和 3 年 4 月 28 日(水)～令和 8 年 3 月31日
- 3)実施箇所 : 東京都千代田区丸の内1丁目 国道1号の道路上(令和 7 年 3 月31日まで)
東京都港区新橋4丁目 国道 15 号の道路上
- 4)運営車両 : 軽自動車(道路運送車両法に基づく) ※令和 5 年 1 月 10 日まで
コンパクトカー(道路運送車両法に基づく小型自動車のうち、全長 4,100mm 以下、全幅 1,700mm 以下の車両) ※令和 5 年 2 月～実験終了まで
- 5)実施主体 : 道路空間を活用したカーシェアリング社会実験協議会
構成員 : 有識者、国交省、警視庁、東京都、千代田区、港区、運営事業者(公募より決定)、一般社団法人 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会
- 6)主な検証項目 : ・車種拡大に伴う安全性及び車道走行の円滑性への影響検証
(車両出入りに伴う交通支障)
・道路上への路上カーシェアステーション設置による利用実態の変化と効果検証等
- 7)運営方式 : 大手町カーシェアステーション ラウンドトリップ、および対象ステーションとの相互ワンウェイ利用が可能(令和 6 年 4 月よりラウンドトリップのみ利用可能)
新橋カーシェアステーション ラウンドトリップ、および対象ステーションへの片道ワンウェイ利用が可能(令和 6 年 4 月よりラウンドトリップのみ利用可能)

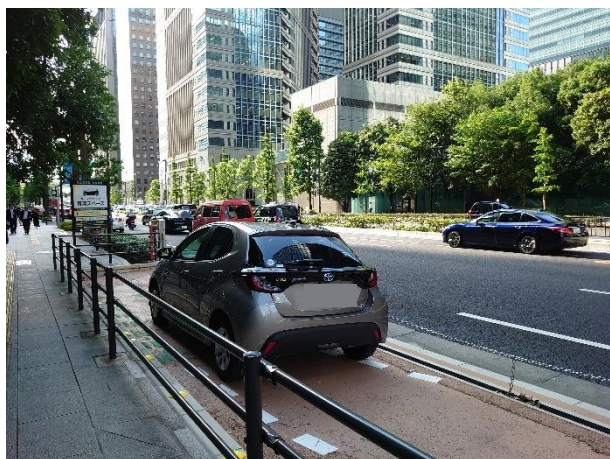


図 5 大手町カーシェアステーション

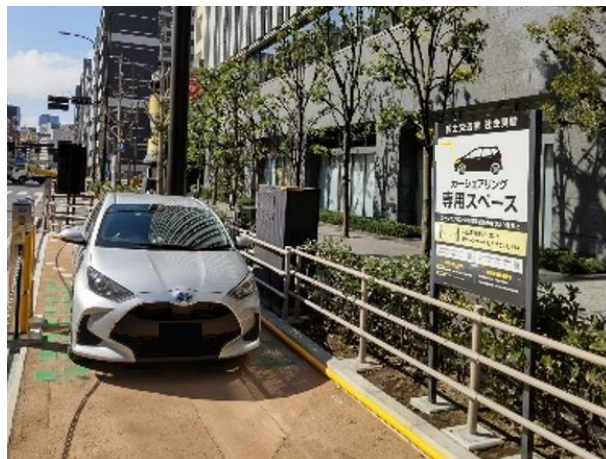


図 6 新橋カーシェアステーション

1-3 用語の定義

1)カーシェアリング

1台の自動車を複数の利用者(会員)が共同で利用する自動車の利用形態。

2)路上カーシェアステーション

カーシェアリング車両の貸出・返却を行うステーションのうち、道路空間を活用したもの。

3)車室

一般的には、駐車場・駐輪場において、自動車及び自転車・バイクを収容するスペース(枠)を指す。

本ガイドラインでは、路上カーシェアステーションのサービスを提供する場として、柵や縁石等で囲われたカーシェア車両を停めるスペースを指す。

4)駐車マス

車室内に設置する、車両の停止位置を示す枠。

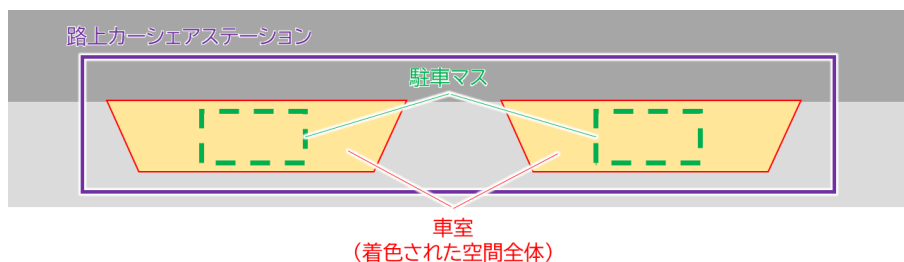


図 7 路上カーシェアステーション、車室、駐車マスの定義

5)ワンウェイトリップ

所定のステーションで車両を借り、利用後に別のステーションに返却する、出発場所と返却場所が異なる利用方式。

6)ラウンドトリップ

所定のステーションで車両を借り、利用後にもとのステーションに返却する、出発場所と返却場所が同一箇所となる利用方式。

7)シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システムで、多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者はどこの拠点(ポート)からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな都市交通手段。

8)コンパクトカー

本ガイドラインにおけるコンパクトカーの定義は、小型自動車(道路運送車両法に基づく)のうち、全長 4,100mm 以下、全幅 1,700mm 以下の車両。

9) 小型自動車等

車両の長さが 6,000mm 以下、幅が 2,000mm 以下、高さ 2,800mm 以下で、道路運送車両法第3条に規定する「小型自動車」と「これに類する小型の自動車」を指す。

10) 歩道等

本ガイドラインでは、道路構造令第 2 条第 1 項第 1 号に規定される「歩道」、および道路構造令第 2 条第 1 項第 3 号に規定される「自転車歩行者道」を合わせて「歩道等」と表記する。

1-4 対象車種

路上カーシェアステーションの運用に用いる対象車種は、地域のニーズや設置場所の特性等に応じて選定する。

複数人での利用が可能な車種を選定することで多様な利用者ニーズに対応できると考えられるが、一方で、限られた道路空間を利用するため、必要以上に大きな車種を選定することは望ましくない。



※本ガイドラインにおけるコンパクトカーとは、小型自動車(道路運送車両法に基づく)のうち、全長 4,100mm 以下、全幅 1,700mm 以下の車両

図 8 車種区分表

1-5 法令上の取扱

路上カーシェアステーションを運用するにあたっては、自動車駐車場としての空間の位置づけ(道路法第2条)や運営事業者による占用(道路法第32条)などについて、法令上の取扱いに留意する必要がある。

また、道路交通法、車庫法(自動車の保管場所の確保等に関する法律)に関連する事項については、警察と事前に協議すること。

なお、路上カーシェアステーションにて運用する車両の保管場所は、別途路外に確保しておくこと。

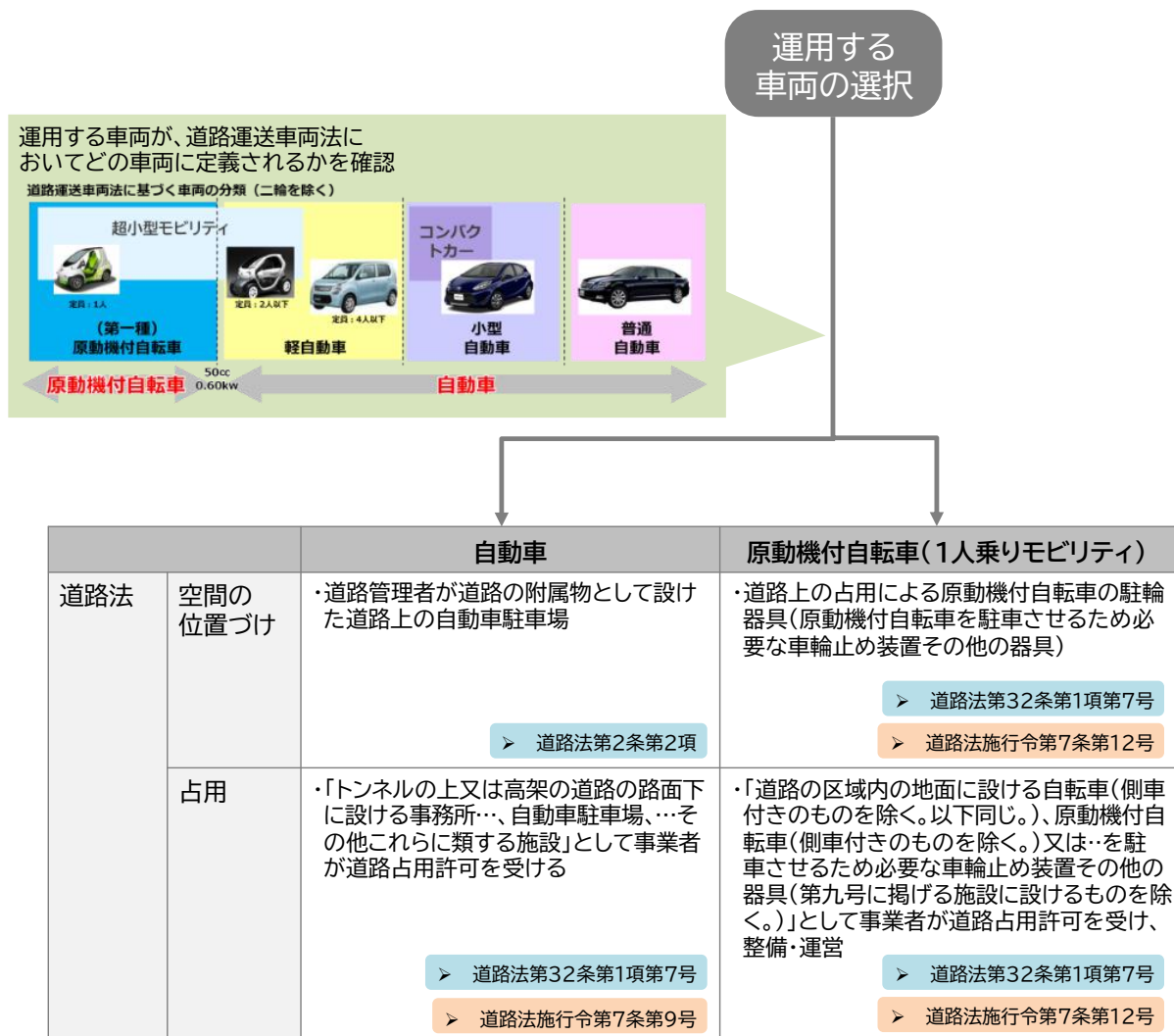


図9 車両別法令上の取扱い

表 1 各法の原文(1/2)

道路法	第二条第二項	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 道路上の柵又は駒止め 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 自動運行補助施設(電子的方法、磁気的方法その他の人の知覚によつて認識することができない方法により道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)第四十一条第一項第二十号に掲げる自動運行装置を備えている自動車の自動的な運行を補助するための施設その他これに類するものをいう。以下同じ。)で道路上に又は道路の路面下に第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるもの 六 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 七 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 八 特定車両停留施設(旅客の乗降又は貨物の積卸しによる道路における交通の混雑を緩和することを目的として、専ら道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)による一般乗合旅客自動車運送事業若しくは一般乗用旅客自動車運送事業又は貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)による一般貨物自動車運送事業の用に供する自動車その他の国土交通省令で定める車両(以下「特定車両」という。)を同時に二両以上停留させる施設で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をいう。以下同じ。) 九 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 十 前各号に掲げるものを除くほか、政令で定めるもの
	第二条第三項	この法律において「自動車」とは、道路運送車両法第二条第二項に規定する自動車をいう。
	第三十二条	道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物 二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件 三 鉄道、軌道、自動運行補助施設その他これらに類する施設 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設 五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設 六 露店、商品置場その他これらに類する施設 七 前各号に掲げるもののほか、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの ⇒道路法施行令

表 2 各法の原文(2/2)

道路法施行令	第七条	法第三十二条第一項第七号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。 (省略) 九 トンネルの上又は高架の道路の路面下に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅、自動車駐車場、自転車駐車場、広場、公園、運動場その他これらに類する施設 (省略) 十二 道路の区域内の地面に設ける自転車(側車付きのものを除く。以下同じ。)、原動機付自転車(側車付きのものを除く。)又は道路運送車両法第三条に規定する小型自動車若しくは軽自動車で二輪のもの(いずれも側車付きのものを除く。以下「二輪自動車」という。)を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具(第九号に掲げる施設に設けるものを除く。)
車庫法 (自動車の 保管場所 の確保等 に関する 法律)	第二条	この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。 一 自動車 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(二輪の小型自動車、二輪の軽自動車及び二輪の小型特殊自動車を除く。)をいう。
	第三条	自動車の所有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所(自動車の使用の本拠の位置との間の距離その他の事項について政令で定める要件を備えるもの)に限る。第十一条第一項を除き、以下同じ。)を確保しなければならない。
	第十一条第一項	何人も、道路上の場所を自動車の保管場所として使用してはならない。
	第十一条第二項	何人も、次の各号に掲げる行為は、してはならない。 一 自動車が道路上の同一の場所に引き続き十二時間以上駐車することとなるような行為 二 自動車が夜間(日没時から日出時までの時間をいう。)に道路上の同一の場所に引き続き八時間以上駐車することとなるような行為
道路運送車両法	第二条	この法律で「道路運送車両」とは、自動車、原動機付自転車及び軽車両をいう。 2 この法律で「自動車」とは、原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽けん引して陸上を移動させることを目的として製作した用具であつて、次項に規定する原動機付自転車以外のものをいう。 3 この法律で「原動機付自転車」とは、国土交通省令で定める総排気量又は定格出力を有する原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽けん引して陸上を移動させることを目的として製作した用具をいう。 ⇒道路運送車両法施行規則
道路運送車両法施行規則	第一条	道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号。以下「法」という。)第二条第三項の総排気量又は定格出力は、左のとおりとする。 一 内燃機関を原動機とするものであつて、二輪を有するもの(側車付のものを除く。)にあつては、その総排気量は〇・一二五リットル以下、その他のものにあつては〇・〇五〇リットル以下 二 内燃機関以外のものを原動機とするものであつて、二輪を有するもの(側車付のものを除く。)にあつては、その定格出力は一・〇〇キロワット以下、その他のものにあつては〇・六〇キロワット以下 2 前項に規定する総排気量又は定格出力を有する原動機付自転車のうち、総排気量が〇・〇五〇リットル以下又は定格出力が〇・六〇キロワット以下のものを第一種原動機付自転車とし、その他のものを第二種原動機付自転車とする。

2. 路上カーシェアステーションの配置

2-1 事前調査

路上カーシェアステーションの検討にあたり、設置を予定している対象地域について道路交通をはじめとした基礎的な情報について事前に把握しておく必要がある。

下表に標準的な調査項目を示すが、地域の実情に応じ、選択又は適宜追加を行う。

表 3 調査項目表

調査項目	
①地域全体の状況	人口・世帯
	土地利用・環境
	地域の構想・都市計画
	その他の関連計画(自転車ネットワーク関連、バリアフリー関連等)
	住民の意思
	既存道路の課題、強化したい・付加させたい機能のニーズ
②道路交通の現況 及び交通規制等	交通量(自動車・歩行者・自転車)
	事故・渋滞の発生状況
	実勢速度
	交通規制(駐車規制等)
	その他、車両の駐停車ニーズの有無(タクシー、荷捌き車両、一般車両等)
③道路構造	道路の種級区分
	車線数・幅員
	中央帯の有無・幅員
	路肩の幅員
	交差点・路外駐車場出入り口との離隔
	植樹帯の有無・幅員
	歩道等の有効幅員
	公開空地の有無
	地上施設の有無(地上機器、横断歩道橋、駐輪施設等)
	自転車通行空間の有無・幅員
④周辺施設との 位置関係	埋設物件
	鉄道駅
	バス停
	タクシー乗り場
	レンタカー店舗
	既存のカーシェアステーション
	その他のモビリティのステーション(シェアサイクル、新型モビリティ等)
	駐車場・車庫
	主要な施設の分布状況
⑤周辺の公共交通網	道路交通法において駐車を禁止する場所にあたる施設
	鉄道やバス、タクシー等の利用状況(乗降客数等)
⑥周辺の土地価格	鉄道やバスの路線網
	地価公示・路線価

路上カーシェアステーションの検討にあたっては、公共交通の状況を調査し、代替交通の有無を把握のうえ公共交通の補完となりうる場所を選定することが望ましい。

また、事業の継続性を考慮するうえでは、これまでの路上カーシェアリング社会実験を踏まえ、新橋ステーションよりも利用者数が多く、地価が安い場所が望ましい。

参考に東京 23 区における主要駅別乗降客数と地価公示との関係性を示す。

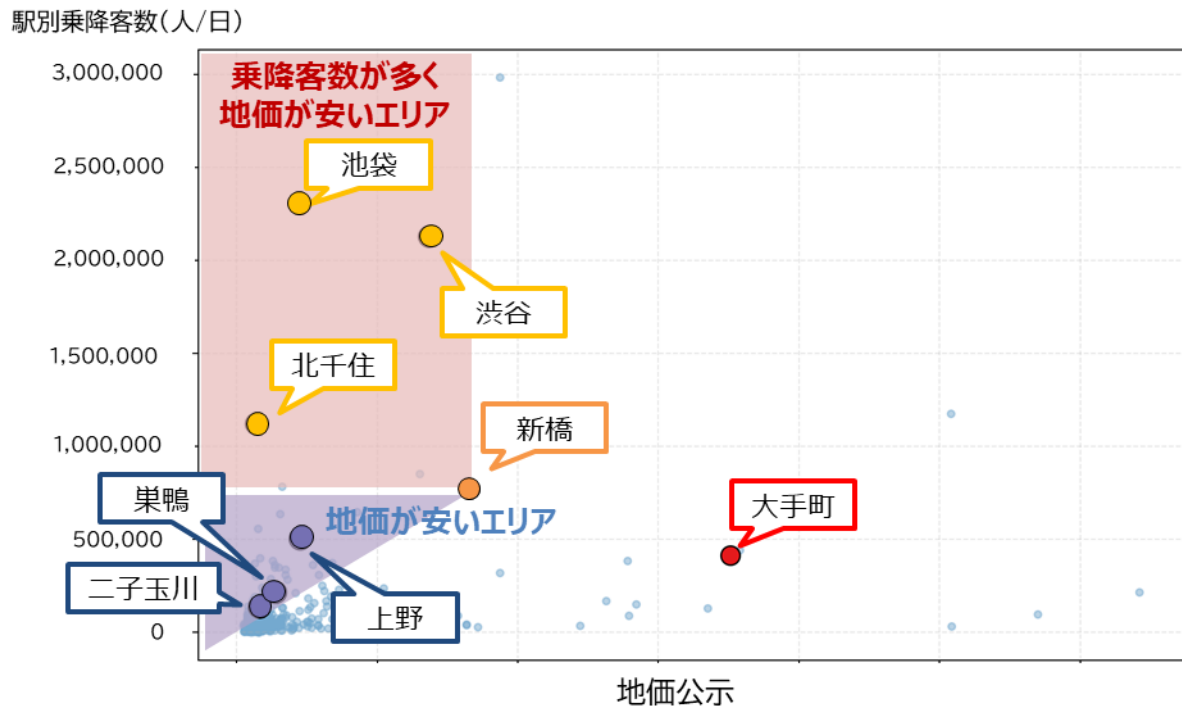


図 10 駅別乗降客数および地価公示を用いた事業性の調査イメージ

2-2 配置計画

2-2-1 配置計画の基本的な考え方

道路空間は公共的空間であり、従って道路空間を利用するには一定の制約がある。そのため、路上カーシェアステーションを配置するためには、以下の要件を満たす必要がある。

○公益的理由

- ・ 路上カーシェアステーションの設置は、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)の強化により、公共交通機関の利用を促進するものである。更に、カーシェアリングと公共交通との乗り換え利便性が向上することで、自家用車から公共交通への転換が進み、クルマから排出されるCO₂の削減、交通渋滞の緩和、渋滞に起因する事故防止など、公益的な効果が期待される。道路上にカーシェアステーションを設置することで、他交通モードとの接続を強化し、このような公益的な効果が期待できること。

○無余地性の確認

- ・ 本来、道路は一般の交通の用に供する空間であり、その占用・利用にあたっては周辺他の土地では余地がない、すなわち無余地性の確認が必要となる。

○交通機能及び通行空間の確保

- ・ 道路において優先される機能(その道路が担保すべき歩行者・自転車・自動車の通行機能・アクセス機能)を確保した上で、安全性が確保された路上カーシェアステーションが配置できること。

○まちづくり方針との整合

- ・ 総合計画をはじめとした地域の上位計画や、自治体(まちづくり関係部局、道路関係部局等)の意向・方針を確認し、道路空間の使い方に関するまちづくり方針と整合することが確認できること。

○ニーズがあること

- ・ 空間の有効活用の観点から、利用者ニーズを把握した上で、十分にカーシェアステーションの利用が見込まれること。

○事業の持続性があること

- ・ 事業者が路上カーシェアリング事業へ参画し、持続的に運営していくためには、カーシェアステーションを配置する場所において十分な利用が見込めること、および事業をするうえで必要な経費(地価等)を踏まえて利用実態に見合った適正な水準であることの確認が必要となる。
-

2-2-2 配置する地域の考え方

「モーダルコネクト強化」「公共交通補完」という目的を鑑みると、鉄道駅付近などの交通拠点が有力な候補地と考えられる。地域の現状や交通課題、当該エリアのまちづくりの方向性などを的確にとらえ、路上カーシェアステーションの設置目的と整合する地域を検討する必要がある。

また、空間の有効活用の観点から、利用者ニーズを把握した上で十分に利用が見込まれる地域を選定する必要がある。

<参考>カーシェア会員へのアンケート調査結果

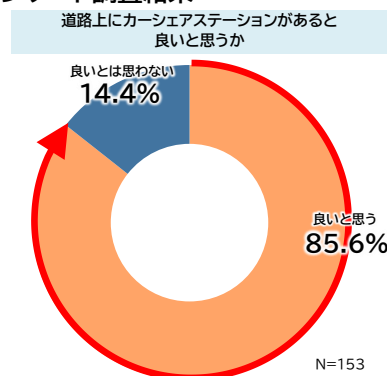


図 11 道路上にカーシェアステーションがあると良いと思うか(設置することの有効性、ニーズ)

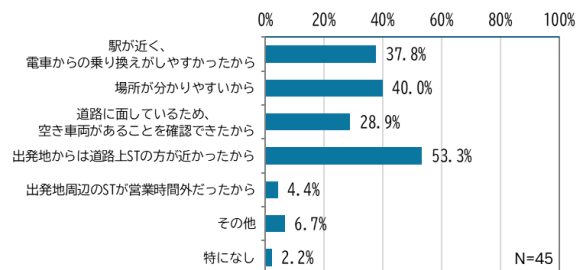


図 12 道路外ステーションではなく道路上ステーションを利用した理由

出典:利用者アンケート調査結果(R6.9~R8.2)

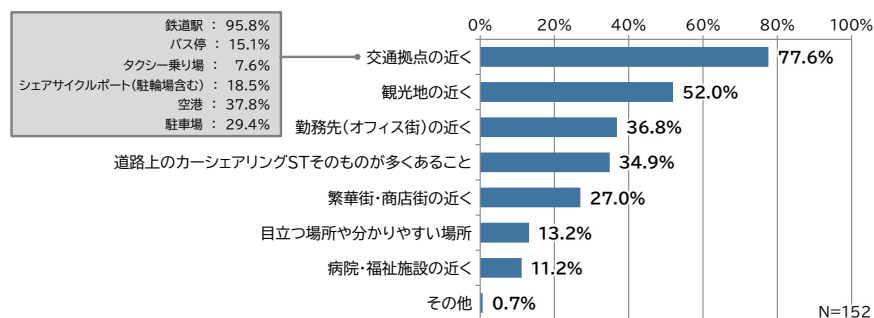


図 13 路上カーシェアステーションがあると良い場所

出典:利用者アンケート調査結果(R3.12)

2-2-3 配置する道路・場所の基本的な考え方

路上カーシェアステーションを配置する道路・場所を検討する際には、地域における道路網を一体として捉え、面的に検討することが重要である。

道路の機能分担の検討手順は以下の通りである。

- ①対象エリア内の道路で、道路の優先されるべき機能を確保した上で、路上カーシェアステーションなどを設置出来る候補箇所を選定する
- ②対象エリアで「現状の道路が果たしている機能(使われ方)」を把握すると共に「道路で強化したい・付加させたい機能」を検討する
- ③設置候補箇所について、②の検討結果を踏まえ、路上カーシェアステーションやその他の強化したい・付加させたい機能の配置を決定する

■賑わいの場

人々が安全で快適に通行できるゆとりある歩行者空間／歩車共存道路／
バリアフリー空間／滞留・休憩のためのオープンカフェやパークレット／
移動型店舗・キッチンカー／まちなか広場／ビュースポットや休憩／
情報発信などを担う観光資源化された道路／民地との連携 など

■自転車の通行空間

安全で快適な自転車通行空間／駐車スペースに配慮した自転車通行空間 など

■物流を支える空間

共同集配に利用可能な荷捌き駐車スペース／
物流等の交通の円滑化のための荷捌き駐車スペース など

■多様なモビリティの通行空間

特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)をはじめとする新たなモビリティ
の走行空間／シェアサイクルやシェアカーの駐車スペース／
周遊観光の利便性向上に資するモビリティ等の走行空間／
自動運転バス・タクシー など

■その他の駐車・停車ニーズに対応した空間

バス停／タクシー乗り場／送迎用の停車スペース など



図 14 強化したい・付加させたい機能の例

2-2-4 道路空間の柔軟な使い方

道路空間は、道路で優先されるべき機能(その道路が担保すべき歩行者・自転車・自動車等の通行機能・アクセス機能)を面的に整理し、確保することを前提とする。

その上で、路上カーシェアステーションなどを設置するための空間創出の可能性を検討する。

設置候補箇所について、路上カーシェアステーションやその他の強化したい・付加させたい機能の配置を決定する。

同一路線、同一箇所で複数の付加機能が必要となった場合は、時間帯別に道路機能を変化させる使い方も検討する。

①優先される機能の確保

歩行者・自転車・自動車の通行機能・アクセス機能

・道路で優先されるべき機能を面的に整理し確保することが前提

②路上カーシェアST
空間創出の可能性検討

①歩道等	②植樹帯	③路肩	④自転車通行空間	⑤車道
・歩行者等の通行機能を優先。 ・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)に基づく特定道路等に要配慮。 ・沿道に公開空地がある場合は、連携して歩行空間確保を検討。	・植樹帯の機能に配慮しながら柔軟に活用。	・路肩の機能に配慮しながら、柔軟に活用。 ・歩道の有無、バス停の有無、停車需要の有無等、使われ方に要配慮。	・自転車の通行機能を優先。 ・地域の定める自転車通行空間整備路線等に要配慮。	・自動車の通行機能を優先。 ・車線幅員縮小やゼブラ帯の活用。 ・交通容量に余裕がある場合は車線数削減を検討。

③優先される機能を
確保した上で設置を検討

その他の多様なニーズ(強化したい・付加させたい機能)

・沿道ニーズや街づくりとの整合に配慮して、地域ごとに優先度を決定
・先に設置されているものが必ずしも優先されるのではなく、その地域における優先度を踏まえて柔軟に選択

<強化したい・付加させたい機能の例>

賑わいの場：オープンカフェ 休憩施設(ベンチ) 移動型店舗
物流を支える空間：協働集配に利用可能な荷捌き駐車スペース
多様なモビリティの駐車：カーシェアST シェアサイクルポート



…など

図 15 道路空間の柔軟な使い方に関する考え方

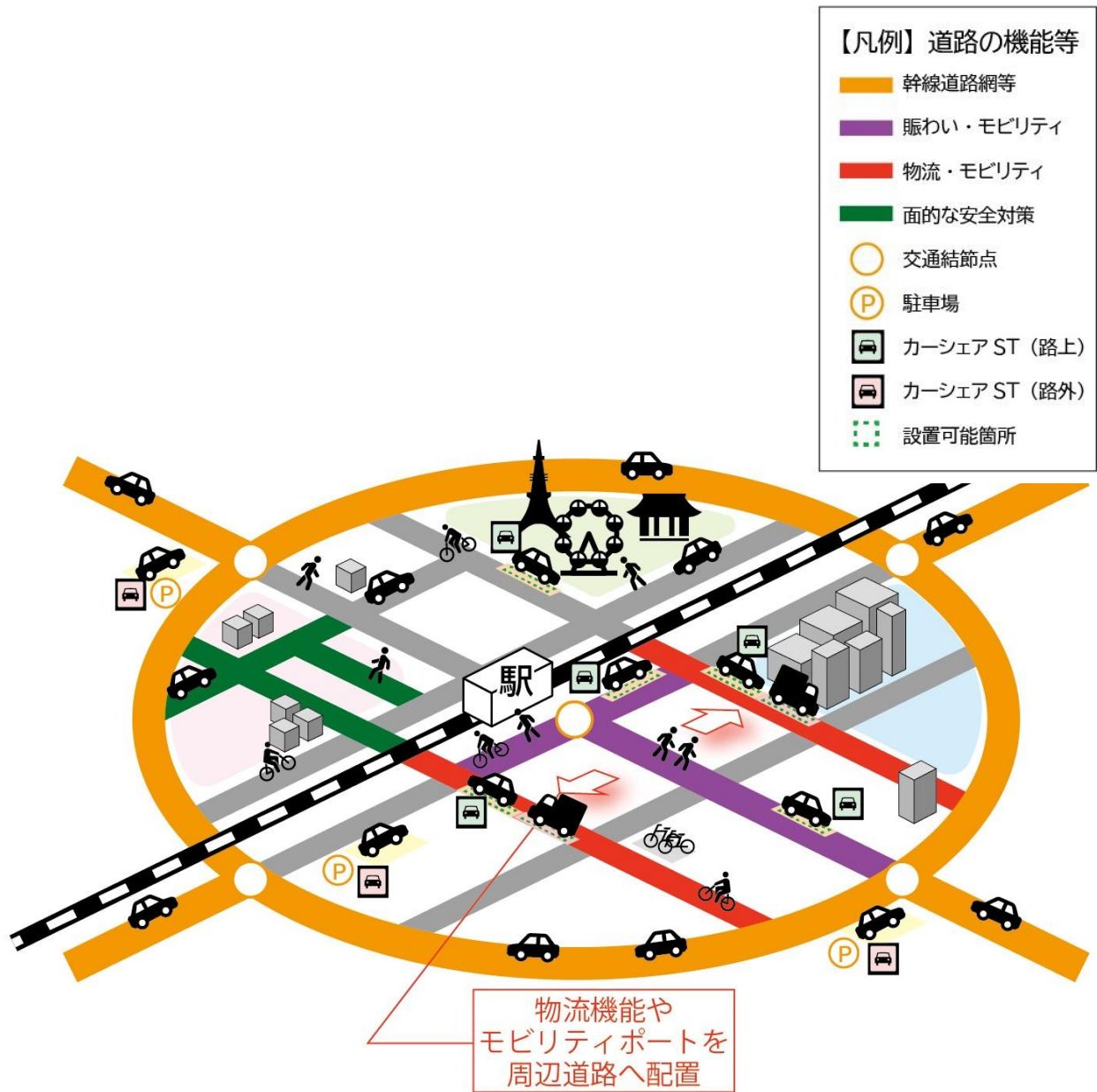


図 16 配置の具体的イメージ

2-2-5 その他配置に当たっての留意点

配置の検討にあたっては、以下のような点に留意すること。

- ・カーシェアの利用は、提供される車両台数やステーション密度によって変わることが想定されるため、既存の路外カーシェアステーションの配置等も踏まえ、配置を検討する必要がある。具体的には既存カーシェアステーションとの距離、鉄道駅やバス停・シェアサイクルポートとの距離・位置関係、道路外での設置の可否とその位置などを総合的に判断し、その必要性を確認する。また、既存の路外カーシェアリングステーションがない場合(新たにカーシェアを導入する地域の場合)においても、路外のカーシェアリングステーションの位置を決定した上で、その配置を踏まえて路上カーシェアステーションの配置を検討する。
- ・路上空間の有効活用のため、一定区間内で多様なニーズを分担しながら整備すること考えられる。また、整備後も、その箇所の利用実態等を踏まえた付加価値の追加(タイムマネジメント等)、ニーズの変化に応じた用途の見直し等を柔軟に実施し、路上空間が有効に活用されるよう留意する。
例：整備対象区間内にカーシェアステーション、シェアサイクルポート、荷捌き用スペース等を分担して配置することで、路上空間の有効活用につながると考えられる。
- ・カーシェアステーションの車室数(車両台数)は、安定的に利用ができるよう複数台の方が望ましいため、配置する空間を確保する際には留意する。
- ・交通量が多く実勢速度が高い道路は、安全な入出庫のために十分な路肩幅員を確保できる場所を選定する。また、入出庫による渋滞への影響に配慮する。

また、路上カーシェアステーションの設置が考えられるケース(例)を以下に示す。

例：歩行者の通行量も考慮した上で、広い歩道や植樹帯の一部を活用する。

例：車線数が多い道路であっても、交通容量に余裕があり車線数が削減出来る場合は、必要やむを得ない駐停車などの需要も踏まえ、その道路と周辺道路の機能分担を検討した上で、カーシェアステーションの設置を検討する。

例：市街地の交通量が少ない道路で、路肩に空間を生み出せる場合は、カーシェアステーションや荷捌き用スペース等の駐停車・滞留に関するニーズに対応した空間を検討する。

2-3 配置までのフロー

道路上への路上カーシェアステーションの設置にあたっての検討フローの一例を示す。事業の構想段階から地域の協働体制を構築し円滑に合意形成を図り事業を推進することが重要である。

協働体制に参加する関係者は、道路管理者、自治体、事業者(バス・タクシー事業者、商業事業者、物流事業者、鉄道事業者等)、地域の団体・組織(まちづくり団体、地元商工会等)、地元住民、警察などが考えられる。

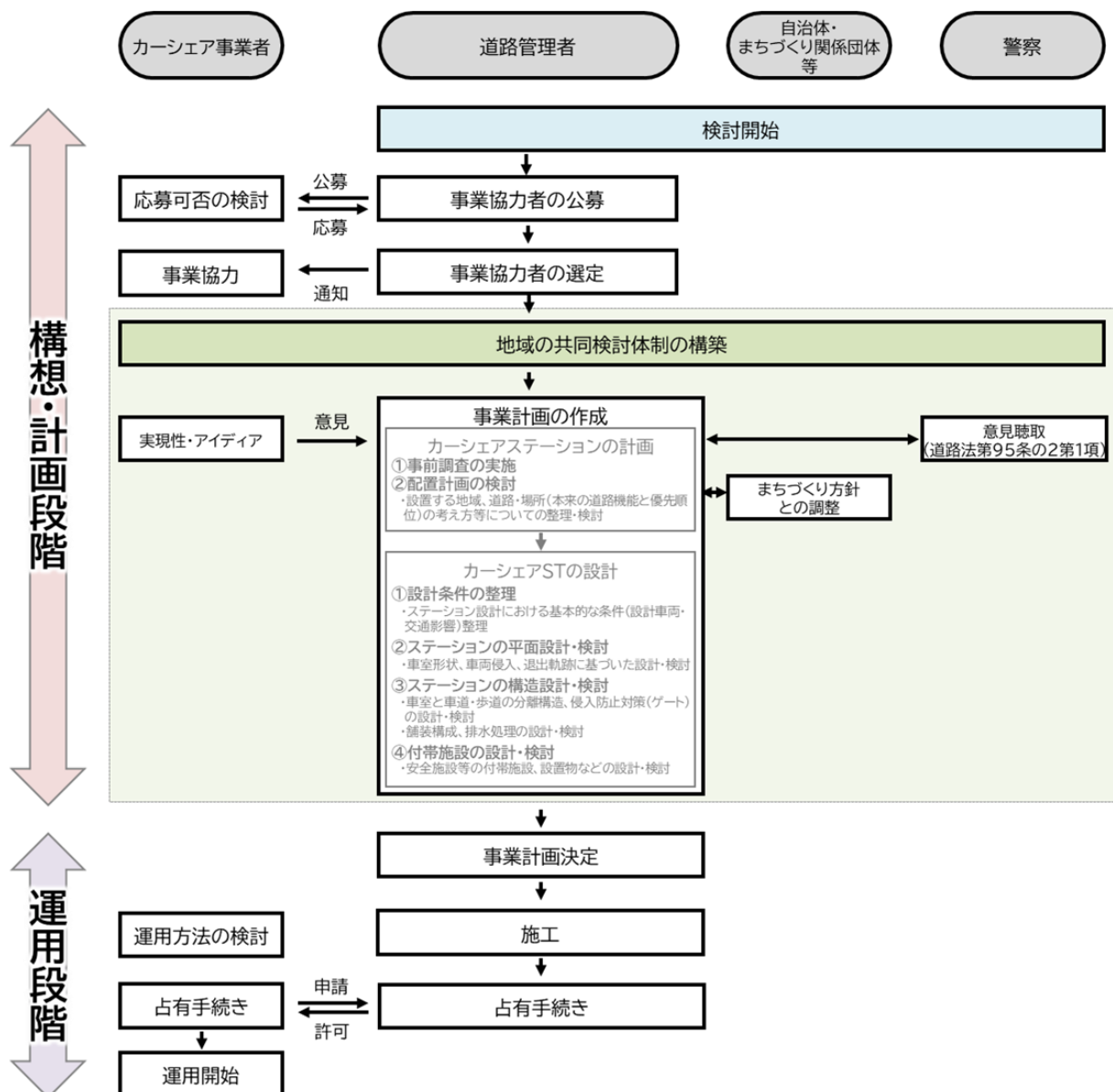


図 17 検討フロー例①

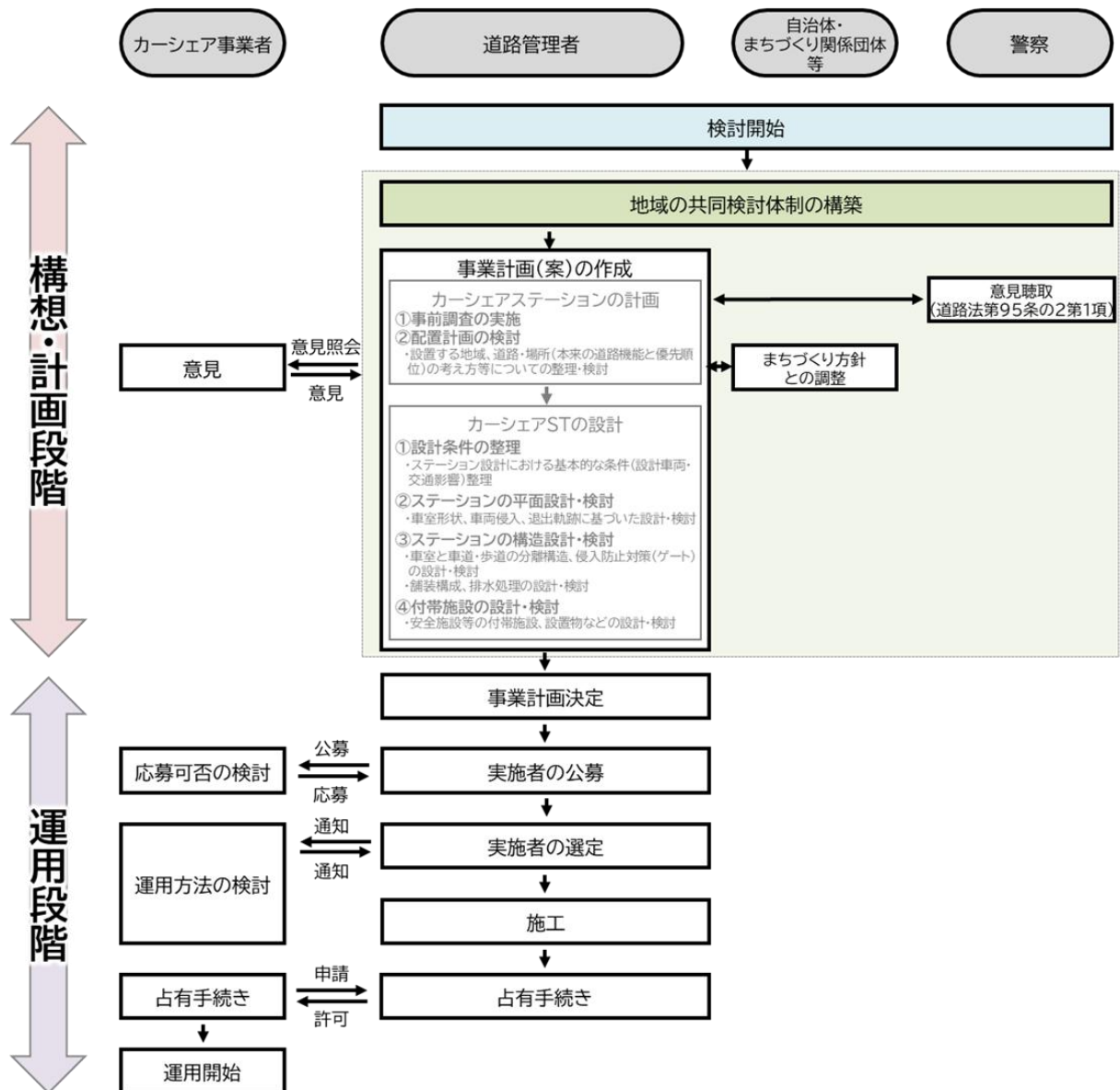


図 18 検討フロー例②

3. 路上カーシェアステーションの設計

3-1 設計条件の整理

路上カーシェアステーションは、本来は「一般の交通の用に供する空間」である道路空間の一部分を使うことから、コンパクトに設計することが望ましい。このため、必要以上に大きな車両を想定した設計ではなく、運用する車両のサイズに合わせた設計を行うべきである。

なお、路上カーシェアステーションの設計においては、関連する設計指針である「駐車場設計・施工指針（※対象車両が自動車に該当する場合）」、「路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針（※対象車両が原動機付自転車に該当する場合）」等を合わせて参照すること。

3-2 設置箇所の条件

路上カーシェアステーションの設置にあたっては、既存の路肩や植樹帯などの空間を活用することで、一般交通への影響を最小限に整備ができると考えられる。これらを活用する場合は、その機能（例：植樹帯…良好な景観形成、快適性等）に配慮しながら、部分的な縮小が可能な場合は柔軟に活用する。

なお、路肩や植樹帯上に路上カーシェアステーションを整備する場合は、路肩や植樹帯の幅員内に収まるように配置を検討すること。

歩道等や車道の幅員を一部変更して路上カーシェアステーションを整備する場合は、次項以降の「歩道等幅員」「車道部幅員」に留意する。

3-2-1 歩道等幅員

歩道等を切り欠いて路上カーシェアステーションを設ける場合は、一般国道及び地方道（設計車両、建築限界等）においては道路構造令、地方道においては地方の道路構造に関する条例等に基づいて検討すること。その他、歩行者の通行に大きな影響を与えないようサービス水準が一定以上確保されること、著しく低下しないこと等も目安とする。

加えて、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）に基づく特定道路に該当する場合などは、必要な有効幅員の確保や視覚障害者用誘導ブロックの配置等に配慮する必要がある。

また、歩道等を通行する自転車・歩行者との錯綜が生じる可能性があることや、歩道等の自転車・歩行者動線への影響に配慮し、車室形状や周辺施設の配置を検討する。

公道に公開空地がある場合は、連携して歩行空間を確保することも有効である。

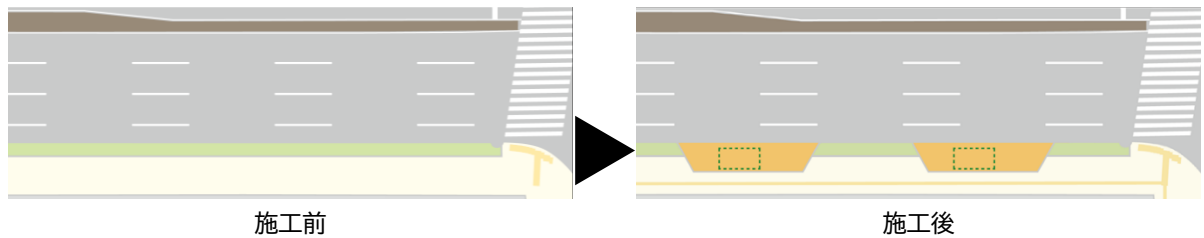
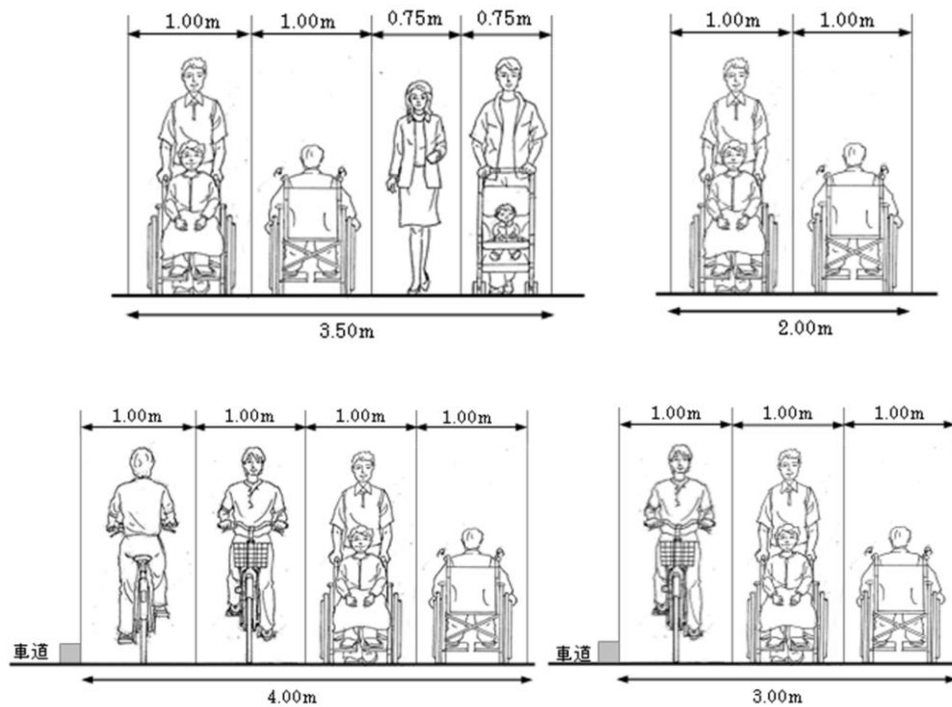


図 19 植樹帯・歩道等を切り欠いて整備する場合のイメージ(新社会実験における大手町ステーションの例)

歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上とするものとする。(道路構造令第十条の二第二項)

自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては四メートル以上、その他の道路にあつては三メートル以上とするものとする。(道路構造令第十一条第三項)

図 20 道路構造令における歩道幅員の考え方



道路の移動等円滑化に関するガイドライン、R4.6、国土交通省道路局

図 21 歩道等幅員の考え方

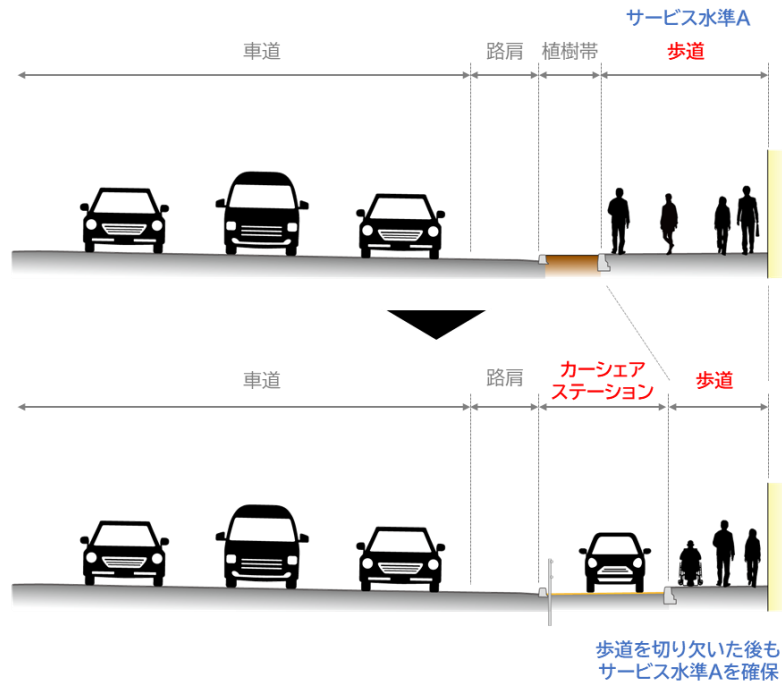


図 22 歩道を切り欠いて整備する場合のイメージ(横断図)

② 歩行者交通に対応し得る充分な施設計画とした上で、さらに快適な歩行環境の形成を行うことが必要である。

- 大規模開発地区は、都市内における交通施設整備の良好な事例となることが相応しいため、高水準のサービスを行うよう充分な幅員とすること。歩行者流量によるサービス水準は次のようであり、水準Aを目指すこと。

A	自由歩行	～ 27 人 / m・分
B	やや制約	27 ～ 51
C	やや困難	51 ～ 71
D	困難	71 ～ 87
E	ほとんど不可能	87 ～ 100

- 植樹、特殊舗装（カラー舗装等）、ストリートファニチュアの設置等が行われることが望ましい。

参考：大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版、H26.6、国土交通省都市局都市計画課

図 23 歩行者サービスレベル

3-2-2 車道部幅員

車道部を活用および一部転用して路上カーシェアステーションを設ける場合は、車道部を走行する一般交通に大きな影響を与えないような通行空間を確保すること。入庫待ち車両が車道上で待機をしても車道部を走行する一般交通に大きな影響を与えないこと、あるいは入庫待ち車両が退避できる十分な路肩幅員や専用の待機スペースを確保すること等に留意する。

<路肩を活用する場合>

道路の区分に応じた法令上必要な幅員および路肩の機能(道路の主要構造の保護、側方余裕等)に配慮しながら、部分的な幅員の縮小・撤去が可能な場合は柔軟に活用する。

歩道等を有しない道路では歩行者の通行部分として、また、自転車通行空間のない道路では自転車の通行部分として活用されている場合もあるため、留意が必要である。

また、バス停の有無や、沿道状況に応じて駐停車需要等に配慮する。

<自転車通行空間の一部を転用する場合>

車道部などに、自転車道および自転車通行帯といった自転車通行空間が設置されている場合、自転車通行空間を完全に寸断せず、部分的な幅員の縮小や車道混在とするなどの対応ができるかどうかを検討する。

現状は自転車通行空間が設置されていない場合でも、地域の定める自転車通行空間整備路線等に該当する場合は同様に配慮が必要である。

<車道の一部を転用する場合>

停車帯のある車道で、停車帯の一部区間の転用が考えられる場合は、停車帯の現状の活用状況および将来の駐車需要等を確認した上で、路上カーシェアステーションの設置を検討する。

車線幅員の縮小や車線数の削減を検討する場合は、国道においては道路構造令、地方道においては地方の道路構造に関する条例等に基づいて検討する。その上で、交通量調査の実施や交通容量の確認、シミュレーションの実施等により、車両交通への影響を検証した上で、路上カーシェアステーションの設置を検討する。

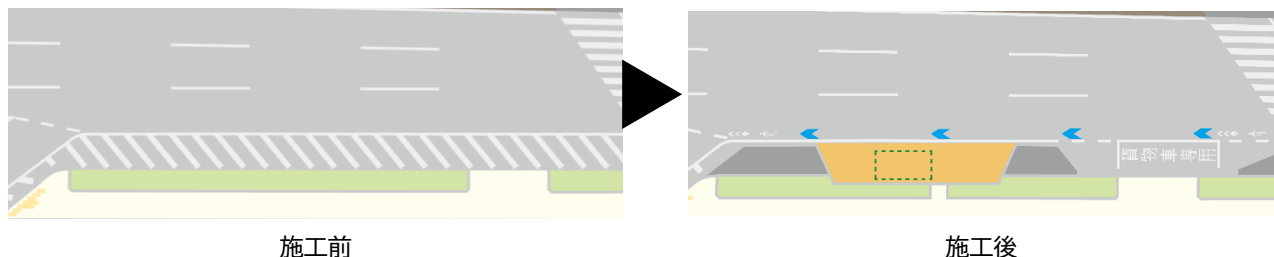


図 24 広幅員の路肩を活用して整備する場合のイメージ(新社会実験における新橋ステーションの例)

3-2-3 沿道条件

1) 周辺施設との位置関係

路上カーシェアステーションは、道路交通法において、いわゆる法定の駐停車及び駐車が禁止されている場所を避けて設置すること。

また、周辺に荷捌き駐車場やタクシー乗り場等がある場合は、それらの車両への阻害・危険事象が生じないか留意する必要がある。

その他に、普段の周辺施設・道路の使われ方等をまちづくり関係団体や周辺施設関係者、住民等へ確認し、救急活動の妨げになる位置や景観地区内に位置する場合等は、考慮する必要がある。

●道路交通法において停車および駐停車を禁止する場所(道路交通法第44条より)

- 1.道路標識又は道路標示により停車及び駐車が禁止されている道路の部分
- 2.交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内(通常は路面電車の線路部分)、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル
- 3.交差点の側端又は道路のまがり角から5メートル以内の部分
- 4.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5メートル以内の部分
- 5.安全地帯が設けられている道路の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10メートル以内の部分
- 6.乗合自動車の停留所(バス停)から10メートル以内の部分
- 7.踏切の前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分



図 25 主な駐停車禁止場所の例

●道路交通法において駐車を禁止する場所(道路交通法第 45 条より)

1. 駐車場や車庫などの自動車用の出入口から 3 メートル以内の部分
2. 道路工事が行われている工事区域の側端から 5 メートル以内の部分
3. 消防用機械器具の置場若しくは消防用防火水槽の側端、又はこれらの出入口から 5 メートル以内の部分
4. 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の吸水口若しくは吸管投入孔から 5 メートル以内の部分
5. 火災報知機から 1 メートル以内の部分

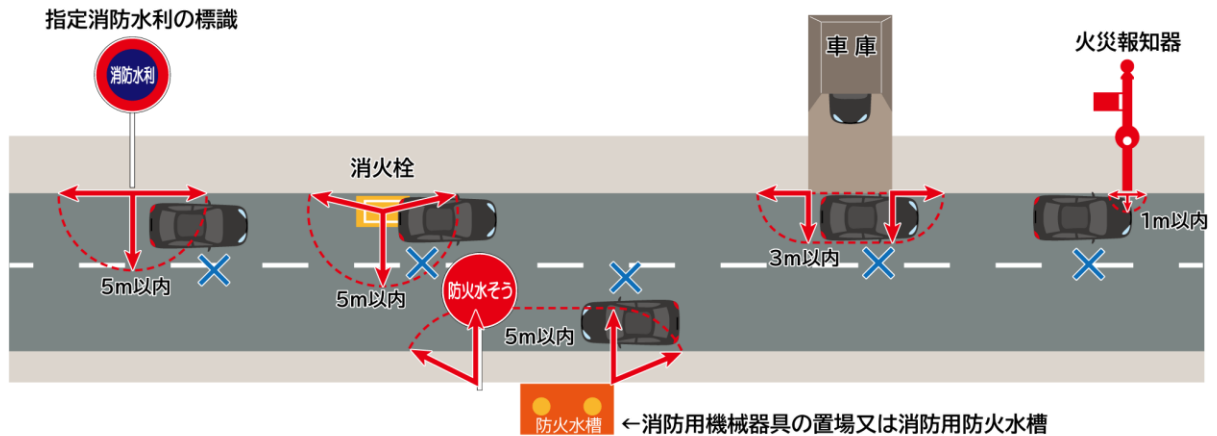


図 26 主な駐車禁止場所の例

2) 前面道路の交通状況

前面道路の交通状況によっては、路上カーシェアステーションの設置により安全性・円滑性に影響を及ぼす可能性があるため、現状の交通状況をよく確認した上で設置可否を判断するとともに、設置する場合は、必要に応じて注意喚起看板や後方確認ミラー等の附帯施設の検討を行うこと。

例：前面道路の車両速度が高い場合や交通量が多い場合（自転車を含む）は、入出庫時の接触危険性が高いため、現地の状況に応じ、前面道路を走行する車両に対する注意喚起看板、カーシェア利用者の視距を確保するための後方確認ミラー等の安全対策の検討が必要。

例：前面道路で渋滞が発生している場合や、客待ちタクシー等の車列が伸びている場合、駐停車が多い場合などは、円滑に入出庫ができない場合があるため、現地の状況に応じ、周辺車両に対し路上カーシェアステーションの存在を周知する看板等の検討が必要。



図 27 車両速度が高い道路



図 28 渋滞が発生している道路



図 29 タクシー車列が伸びている道路

3-2-4 視距の確保

道路上の路上カーシェアステーションを安全に運用していくためには、入出庫時の視距を十分に確保することが重要である。

特に出庫時は、車道を通行する自転車や第一通行帯を通行する車両の間隙を縫って安全に車道に出る必要があることから、安全確認を行うための後方の視認性にも留意する必要がある。チェーンゲート等を設ける場合は、後方確認の妨げにならないように配置等留意する必要がある。

必要に応じ、安全に出庫するための安全施設の設置を検討すること。

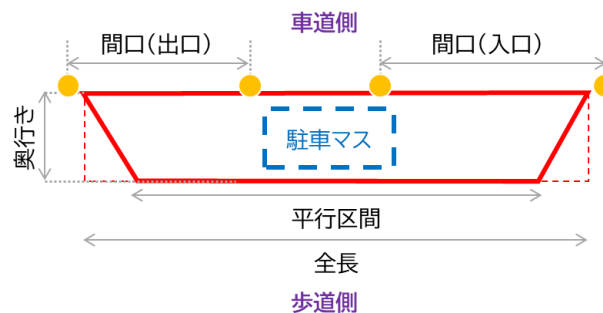
3-3 ステーションの平面設計・検討

3-3-1 路上カーシェアステーションの形状

路上カーシェアステーションの形状は、出入りする車両及び周辺の車両、歩行者の安全性・円滑性が確保できるよう、次の条件を満たすこととする。

- ・歩道等や車道の安全性・円滑性に支障を与えないコンパクトな形状
- ・入出庫時に過度なバックや切り返しを必要としない形状
- ・入出庫時及び乗降時(ドアを開け閉めする時)、余裕幅(縁石、チェーンゲートまでの距離等)を考慮した形状

それぞれの寸法等の考え方を以下に示す。



●車室の形状

<基本的な考え方>

車室の形状は、入出庫時の車両軌跡をもとに最低限必要なスペースを検討した上で、カーシェア利用者の特性(運転に不慣れな方も存在)に配慮し、少し余裕を持たせた設計とすることが望ましい。具体的には、車両軌跡に沿った形状よりも平行区間を長くとり、長方形に近い形状とすることで、入出庫時の視覚的圧迫感が軽減され入出庫がしやすくなると考えられる。また、平行区間が長くなることで車室内において切り返しができるようになり、駐車マスへの正着がしやすくなる効果がある。

<車道や歩道等の一部を活用する場合の留意事項>

車道や歩道等の一部を活用する場合は、周辺交通の動線にも配慮した形状とすること。例えば歩道等を切り欠いて路上カーシェアステーションを設ける場合は、歩行者等の動線が滑らかになるよう配慮する。

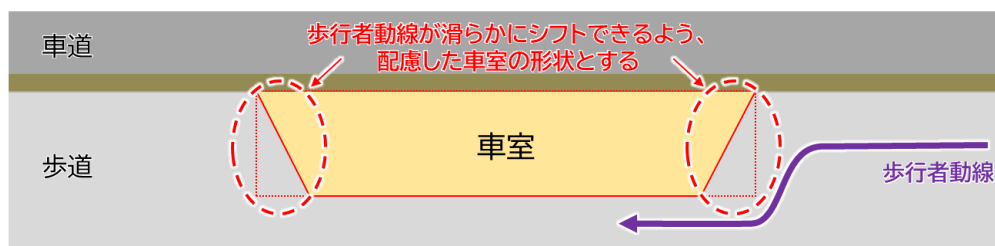


図 30 歩行者動線を阻害しないための配慮例

●駐車マス

「駐車場設計・施工指針」の考え方に準拠し、以下の値以上を原則とする。ただし、以下の寸法に当てはまらない車両(超小型モビリティ等)での運用を想定する場合は、車両サイズに対しクリアランス幅(30cm程度)等を考慮して設定すること。

表 4 駐車マスの大きさ

設計対象車両	長さ(単位:m)	幅員(単位:m)
軽自動車	3.6	2.0
小型乗用車	5.0	2.3
普通乗用車	6.0	2.5

出典: 駐車場設計・施工指針

●奥行き

車室の奥行きは、車体と他の車や柵とのクリアランスおよび乗客の乗降のためのドアの開閉寸法を考慮して設定すること。

- ・クリアランスは一般的には30cm程度を確保
- ・ドアの開閉寸法は 50～80cmを確保
- ・ドアがない車両の場合は、人の乗降や歩行に必要な幅を確保

ドアの開閉寸法については、ドア開閉時に最も接近する構造物を対象に寸法を決定する。

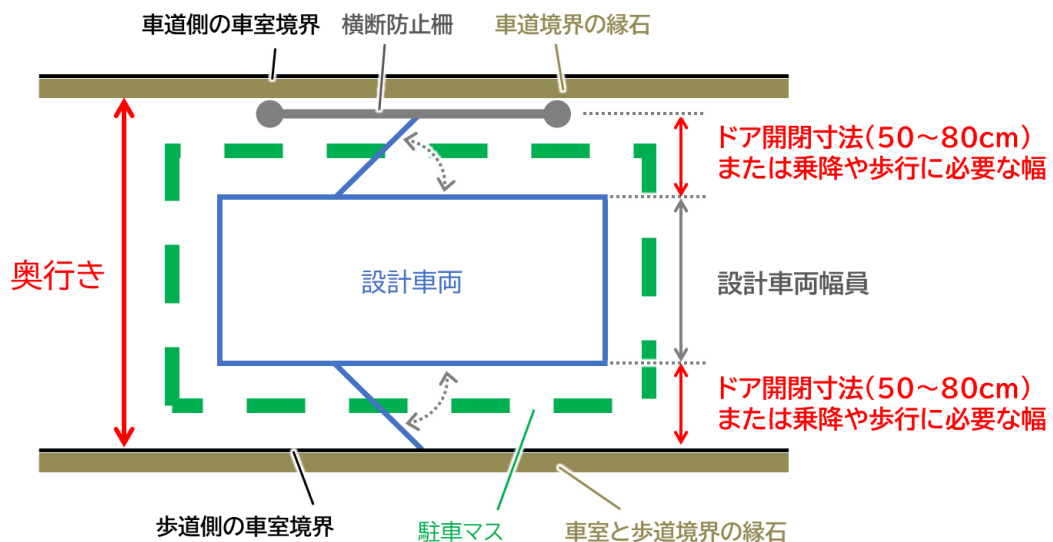


図 31 奥行きの考え方イメージ

●間口、全長

車室の間口の広さ、全長は、入出庫時の車両軌跡より設定するが、カーシェア利用者の特性(運転に不慣れな方も存在)に配慮し、間口は少し余裕を持たせた設計とすることが望ましい。

●1 箇所に複数台数分のマスを配置する場合

1 箇所に複数台数分のマスを配置し、かつ連続した空間が確保できる場合は、以下の図のように 1 台目の入庫と 2 台目の出庫スペースを重複させ、空間を有効に活用することも考えられる。

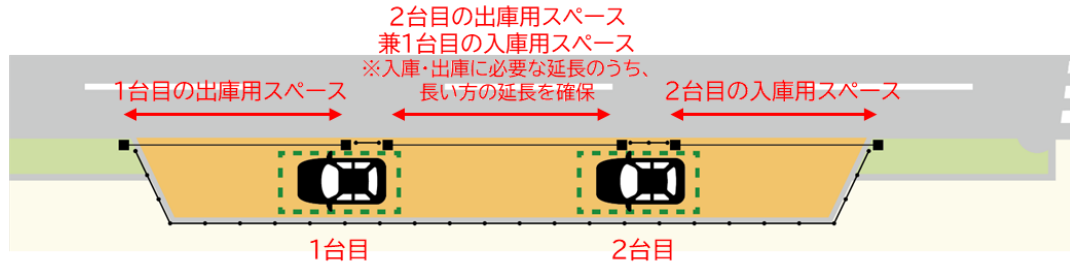


図 32 複数台分のマスを配置する場合の配置イメージ例

3-3-2 設計上の留意点

一般的にカーシェアの利用者は、自家用車を保有せず日常的な運転機会が少ない傾向にあることや、普段運転している人であっても不慣れな車両であることを考慮し、理論上の設計値よりも余裕を持たせた設計とするなど、配慮することが望ましい。

3-4 ステーションの構造設計・検討

3-4-1 車室と車道・歩道等の分離構造

路上カーシェアステーション内は、柵やチェーンを設けて車道や歩道等と区切り、一般交通の用に供さないと認められる空間とする。具体的な車道や歩道等との分離方法として、以下のような構造物等での分離が考えられる。

- ①路上カーシェアステーションと車道・歩道等との間に縁石や立ち入り防止柵等を設け、利用者以外が立ち入ることのできない空間を確保。ただし、建築限界を考慮すること。
- ②車道から路上カーシェアステーションへの出入口にチェーンゲート等の構造物を設け、対象車両の出入り時以外は車両が立ち入ることのできない空間を確保。ただし、建築限界を考慮すること。
- ③路上カーシェアステーション内の舗装は車道の舗装と区別できる色彩とし、駐車マスを表示する。
ただし、駐車マスの表示に関しては、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定する並行駐車、直角駐車、斜め駐車と異なる表示とすること。

なお、詳細は警察と協議の上で決定すること。

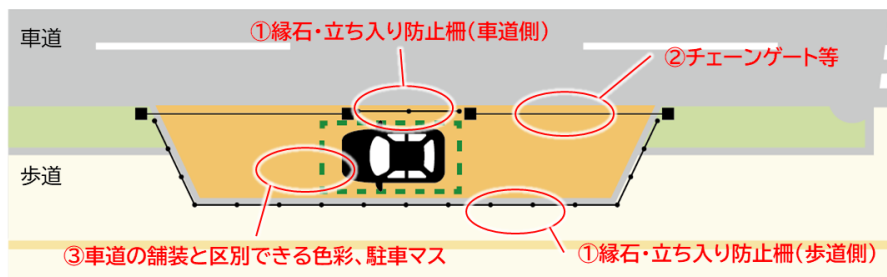


図 33 路上カーシェアステーションの構造(例)

①縁石や立ち入り防止柵等(歩道側) 	①縁石や立ち入り防止柵等(車道側) 
②チェーンゲート等 	③車道の舗装と区別できる色彩、駐車マス 

車道の一部を転用してカーシェアステーションを設ける場合は、前後区間に縁石、視線誘導標、看板等を設置し、一般車両の安全性・円滑性確保に配慮すること。

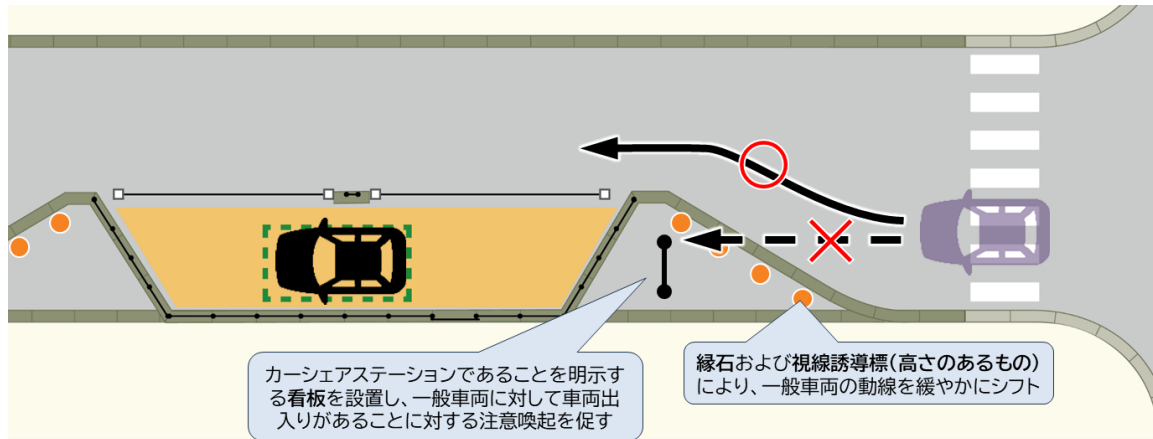


図 34 車道の一部を転用する場合の路上カーシェアステーションの構造(例)

3-4-2 進入防止対策の設計

1) 一般車両の進入防止対策

路上カーシェアステーションのサービスを利用者に確実に提供するため、路上カーシェアステーション運用車両以外の車両が誤って進入しないような進入防止対策(チェーン等の設置)が必要である。

進入防止対策は、入出庫の際に車道上で車両の停車・駐車が発生しないよう、原則として以下の「対策例①」に示す自動昇降が可能な構造物とする。ただし、前面道路の道路状況(交通量、速度等)に応じて、警察等と協議の上可能と認められる場合に限り、「対策例②」に示す手動で開け閉めが可能なチェーンを検討するものとする。

対策例①:自動昇降が可能な構造物、ライジングボラードやチェーンゲート

- ・入庫・出庫後に自動的にゲートが上がる仕組みにすることで、ゲートの閉め忘れ等が無く、一般車両の誤進入を防ぐことが可能である。
- ・設置費用が大きくなることが課題。

対策例②:手動で開け閉めが可能なチェーン等

- ・自動昇降式の構造物と比較して、設置費用は大幅に抑えられる。
- ・無関係車両がチェーンを空けて駐車することがないように、チェーンを施錠する等の工夫が必要。
- ・利用者の閉め忘れが発生する可能性があるため、入出庫後に必ず閉めるよう看板等で周知するとともに、閉め忘れが発生した場合の対応方法を事前に検討することが必要。



図 35 ライジングボラード、チェーンゲートの設置例

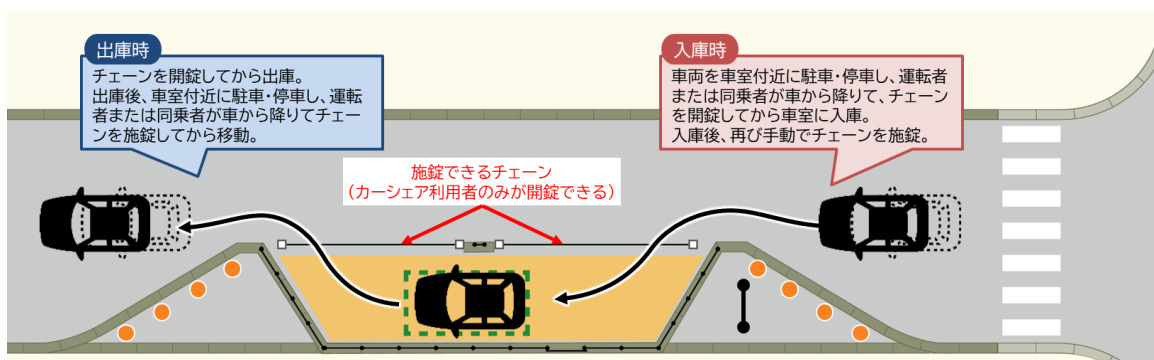


図 36 手動で開け閉めが可能なチェーンを利用する場合の運用例

2) 設計上の留意点

いずれの進入防止対策も、車室内に構造物を設置することとなるため、これらの構造物に必要な幅員等を考慮する必要がある。必要な構造物が車両の軌跡と干渉しないこと、ドア開閉時の支障とならないこと等に留意して、配置を検討すること。

ライジングボラードやチェーンゲート等の自動昇降が可能な構造物の場合は、稼働するための電気を確保する必要があるため、車室に必要な面積に加え、分電盤等の構造物が必要となる。

入庫時にゲートが下がるまでの時間は路肩等に車両を停車して待つ必要があることに留意する。

手動で開け閉めが可能なチェーン等の場合は、入庫前にチェーンを外す際と、出庫後にチェーンを締める際、利用者が車両を降りて対応する必要があるため、前面道路の交通状況(交通量、速度等)を鑑みて適用可否を警察と十分に協議する必要がある。また、適用する場合は安全に停車・乗降できるスペースを確保する必要がある。

また、チェーンが風で揺れて、車道を通行する車両を傷つけたり通行を阻害したりすることがないよう、錘を付けるなどの対策を実施する必要がある。

3-4-3 排水処理の設計・検討

ステーション利用に障害を与えたり、雨水が原因となって路上カーシェアステーション内の路面に損傷を与えたりしないよう、排水を適切に行う必要がある。そのため、ステーション内に排水勾配を附すことや、排水性舗装、既設の街渠、集水桝等の活用または新設等、必要な排水施設を検討する必要がある。

3-4-4 舗装構成の設計・検討

舗装構成は、耐久性の観点から車道部分と同様の構成とすることが望ましい。

また、路上カーシェアステーション内に他の車両進入や駐停車を抑止することや、カーシェア利用者から路上カーシェアステーションが認識しやすいよう、カラー舗装などを用いて適切に運用していく必要がある。カラー舗装の色は、白または黄色以外の単一色を基本とし、周囲の自転車通行空間やカラー舗装等と混同されないよう留意し選定すること。

3-5 附帯施設の設計・検討

カーシェア利用者が安全かつ円滑にステーションを利用するために、考えられる附帯施設の例を以下に示す。

<安全施設>

- ①クッションガード：車両接触時に、縁石や車両を保護する
- ②反射板：夜間においてもステーションの形状をわかりやすくし、スムーズな入出庫を補助する
- ③後方確認ミラー：出庫時に、第一車線走行車や自転車の視認性を向上させる
- ④看板(車道側)：道路上ステーションの存在を周囲の車両に認知させ注意を促す
- ⑤ナビライン・駐車マス二重化：入庫時の車両軌跡及び駐車位置を誘導する

<情報発信施設>

- ①看板(歩道側)：利用者に対しカーシェアステーションの位置を明示する
 - ②ステーション内の案内看板：周辺鉄道駅等の交通拠点への案内を行う
 - ③周辺交通拠点の動線上の案内看板：周辺交通拠点からステーションへの案内を行う
-



クッションガード



反射板



後方確認ミラー



看板(車道側)



ナビライン・駐車マス二重化



看板(歩道側)



案内看板(ステーション内)



案内看板(周辺交通拠点)

4. 路上カーシェアステーション運営の留意点

4-1 運用方式(ワンウェイトリップ方式、ラウンドトリップ方式)

路上カーシェアステーションの運用方式は、ラストワンマイルでの活用や利用者ニーズを考慮すると、ワンウェイトリップの利用を可能とすることが望ましい。

ただし、ワンウェイトリップ利用の運用にあたっては、事業者に回送の手間や費用が掛かることが想定されるため、運用方法については事業者と十分に調整を行う必要がある。

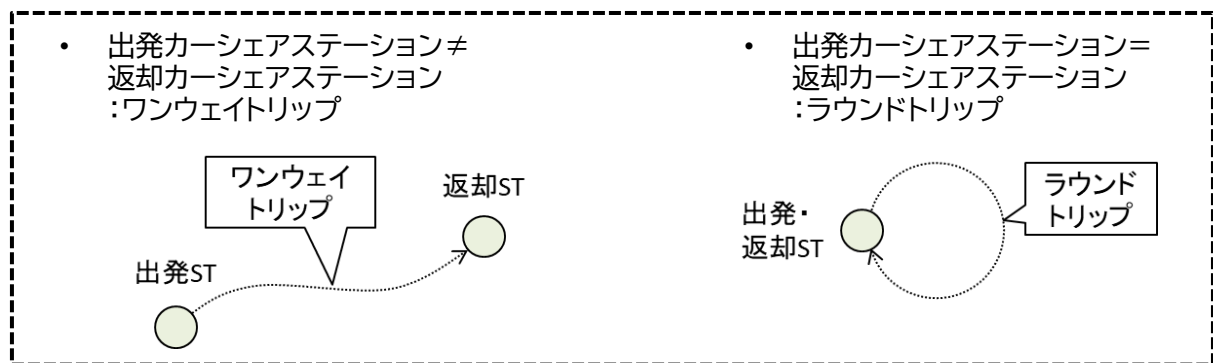


図 37 ワンウェイトリップとラウンドトリップ

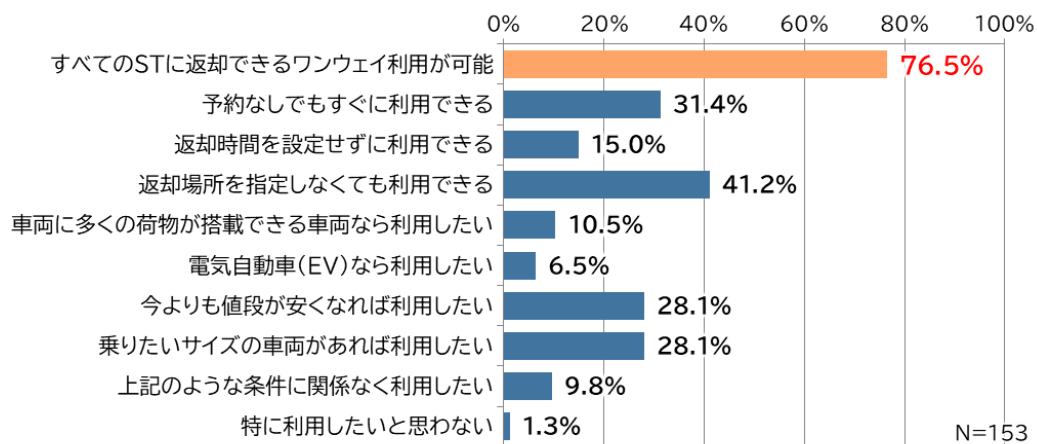


図 38 利用する条件(アンケート調査結果)

出典:利用者アンケート調査結果(R3.12)

4-2 運用車両

運用車両については、選定する車両により必要とする道路上の面積が変化するため、本来の道路機能を担保できるよう配慮すること。

路上カーシェアステーションの運用車両は、路上カーシェアステーションにおいて期待するカーシェアの活用場面を想定し、地域のニーズや設置場所の特性等を考慮して選定すること。

また、空間の有効活用の観点から、利用者ニーズにも留意すること。

路上カーシェアステーションを利用しなかった理由について、対象車種がニーズに合わなかったといった意見が比較的多い。

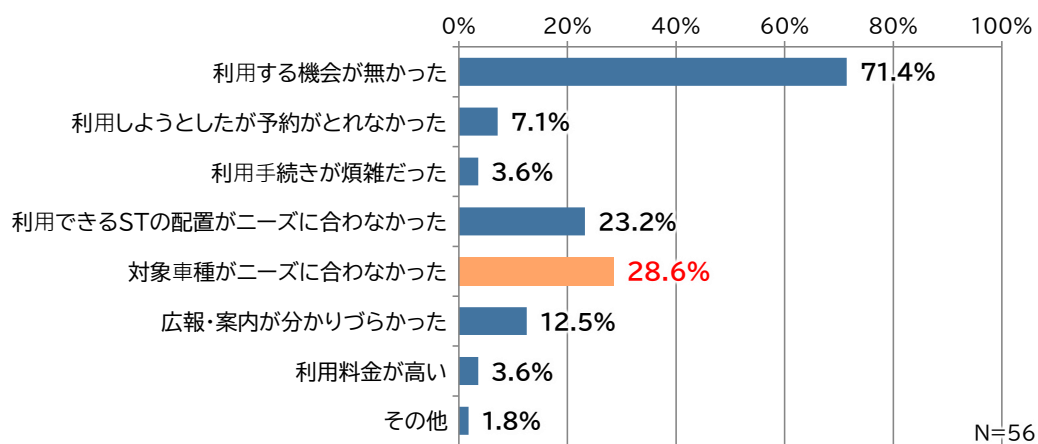


図 39 これまでに道路上ステーションを利用しなかった理由

出典:利用者アンケート調査結果(R3.12)

利用者アンケートの結果、コンパクトカーのサイズで 8 割以上のニーズを満たしている。

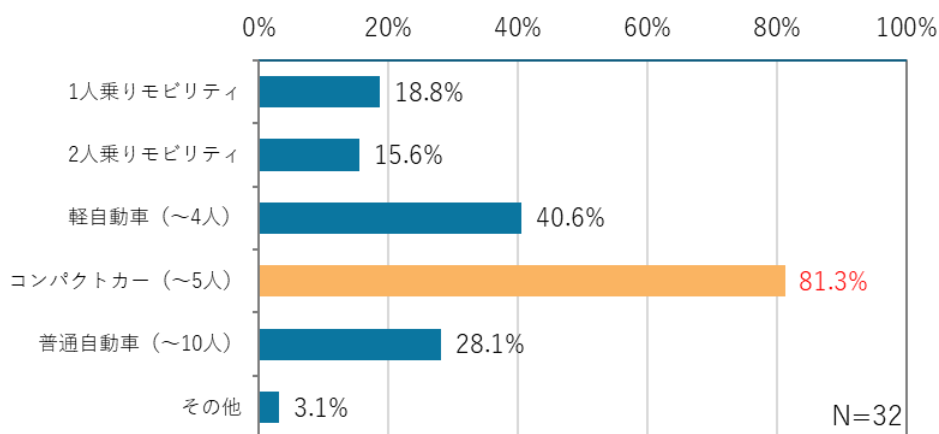


図 40 ニーズのある車両

出典:利用者アンケート調査結果(R7.3)

4-3 予約可能上限時間

予約可能上限時間については、公共交通の補完としてより多くの利用者に利用してもらい、道路空間の利用効率を最大化する観点から、可能な限り短時間に設定することが望ましい。一方で、上限時間を過度に短縮すると、利用者が返却時刻までに返却できないリスクが生じるため、一定のバッファを考慮し、上限時間は概ね 6 時間程度にすることが望ましい。

また、夜間から早朝にかけては長時間利用のニーズが確認されており、一日を通して一律に短い上限時間を設定すると利用者の利便性が低下する恐れがある。そのため、幅広い利用ニーズを踏まえ、夜間から早朝帯については、予約可能上限時間を緩和するなど、柔軟な運用設定を行うことが望ましい。

予約可能時間・料金体系変更後(R6.7~12)は、変更前(R6.4~6)と比較して、移動距離・利用時間共に大きく減少した。夜間~早朝帯の予約可能上限時間緩和後(R7.7~12)は、移動距離・利用時間ともに増加した。

夜間から早朝帯の予約可能上限時間緩和後は、短距離・短時間利用の傾向を維持しつつ、長距離・長時間の利用が増加し、利用パターンが多様化した。

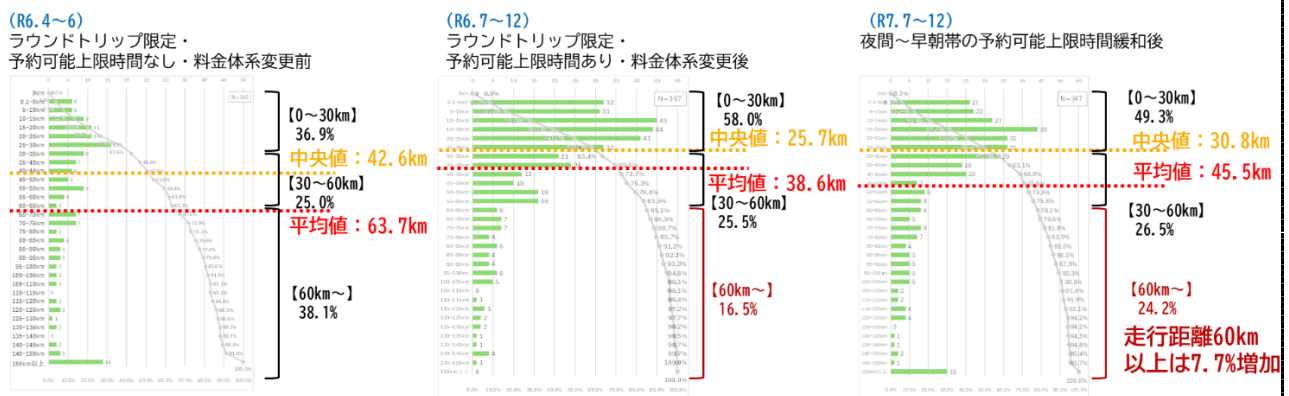


図 41 路上カーシェア 1 利用あたりの移動距離

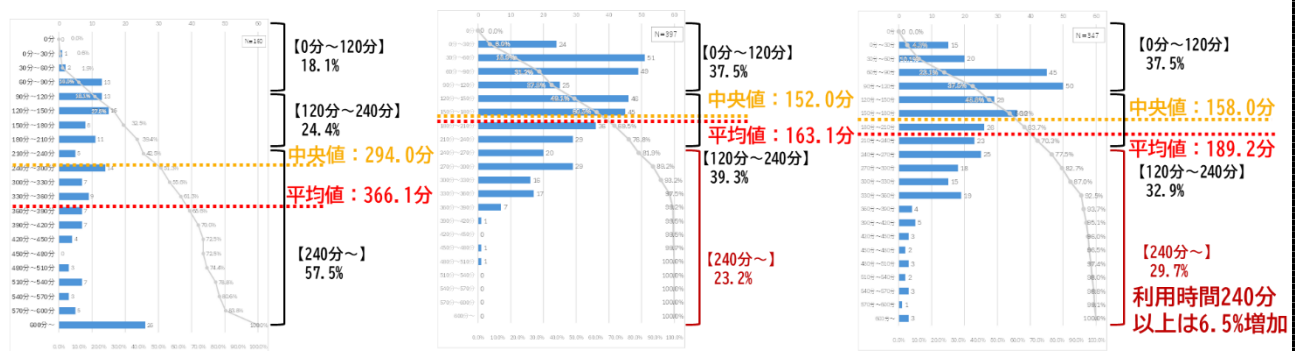


図 42 路上カーシェア 1 利用あたりの利用時間

4-4 車室の適正管理および緊急時の対応

路上カーシェアステーションの車室の管理は、道路占有者又は道路管理者の責任において適正に行う。通常時は運営事業者により運営・管理されることになるが、道路管理者としても適切に運営・管理されているか確認が必要である。また、車室内への一般車両の誤進入が発生することが考えられるため、誤進入車両発生時の確認体制や対応方法についても事前に検討が必要である。

事故発生時、機器故障発生時等の緊急時の連絡体制については、道路管理者と運営事業者、警察で事前に調整を行う。

その他、災害、祭礼等においてカーシェアステーションの運用を停止する必要がある時は、運用を停止できるよう規定することが必要である。

4-5 苦情・問い合わせ対応

路上カーシェアステーションを設置することにより、利用者や利用者以外の方から苦情や問い合わせが発生することも考えられる。路上カーシェアステーションの設置にたっては、苦情・問い合わせがないよう準備・調整を入念に行うとともに、ルールや利用方法等をきちんと情報提供を行い、利用者及び周辺施設の理解を十分高めておく必要がある。

4-6 維持管理、費用負担

路上カーシェアステーションの設置にあたっては、道路管理者と路上カーシェアステーション運営事業者の双方が適切な役割分担の下、実施することが望ましい。

表 5 施工区分及び費用負担区分、管理区分の例①

(道路管理者が道路付属物の自動車駐車場として整備)

項目	細目	施行区分		管理区分	
		道路 管理者	運営 事業者	道路 管理者	運営 事業者
運用車両等	・車両、管理システム開発 ・貸出・返却等運営管理に関する機器	-	○	-	○
路上カーシェア ステーションの 施設	・車室の舗装 ・車室の縁石・付帯構造物（進入防止対策）等 ・駐車マス等の区画線 ・道路利用者への注意喚起看板	○	-	○	-
	・事業（ステーション）看板	-	○	-	○
	・電気料金 （自動昇降式の進入防止対策等に必要な場合）	-	-	-	○
路上カーシェア ステーションの 管理	・運用に要するその他機器	-	○	-	○

表 6 施工区分及び費用負担区分、管理区分の例②

(運営事業者が道路占用物の原動機付自転車の駐車器具として整備)

項目	細目	施行区分		管理区分	
		道路 管理者	運営 事業者	道路 管理者	運営 事業者
運用車両等	・車両、管理システム開発 ・貸出・返却等運営管理に関する機器	-	○	-	○
路上カーシェア ステーションの 施設	・車室の舗装 ・車室の縁石・付帯構造物（進入防止対策）等 ・駐車マス等の区画線 ・道路利用者への注意喚起看板	-	○	-	○
	・事業（ステーション）看板	-	○	-	○
	・電気料金 （自動昇降式の進入防止対策等に必要な場合）	-	-	-	○
路上カーシェア ステーションの 管理	・運用に要するその他機器	-	○	-	○

5. おわりに

本ガイドラインは、東京国道事務所管内の国道上で実施した社会実験を通じ得られた知見をもとに、東京都内の道路において路上カーシェアステーションの設置を検討する際に必要な検討・留意事項を整理したものである。社会実験の場所（地域特性、道路状況）やステーション構造、車種等は限定的なものであるため、本ガイドラインを参考に路上カーシェアステーションの導入を検討する際は、関係機関と十分な協議を行い、地域の実情に応じた配置・設計を行う必要がある。また、今後、都内における路上カーシェアステーションの導入実績の蓄積に伴い、本ガイドラインについても必要に応じて見直しを行うことが望ましい。

また、長期的には、昨今の ICT 技術の進展等も踏まえ、路上カーシェアステーションの設計・運用等についても継続的に検討を行う必要がある。例えば、路上カーシェアステーションに出入りできる車両を自動判別するセンサ等を設置し、対象外の車両が路上カーシェアステーションに進入すると警報・通知する仕組みを構築することで、柵やゲートを設けない路上カーシェアステーションの実現も可能性として考えられ、路上カーシェアステーションの設置費用の削減や運用の効率化を図ることができると想定される。一方で、その実現に向けては、技術的な課題、運用上の課題、法制度上の課題等の解決すべき課題が多く存在するため、限られた道路空間をより安全・円滑かつ効率的に活用するための方策を関係機関と継続的に議論・検討していくことが望ましい。