

第 2 章 総合駐車対策の基本的な考え方

1 駐車問題に対する基本的考え方

(1) 都市活動を活性化させる交通環境の確保

近年の道路上における駐車需要は、乗用車のみならず、自動二輪車、荷さばき車両、客待ちタクシー等さまざまな路上駐車を発生させています。

このような路上駐車は、車両の円滑な走行を阻害するばかりでなく、都市活動を低下させ、大気汚染や CO₂の増加、歩行空間の削減、交通事故の増加等、都市における交通環境を悪化させる原因となっています。

現在の社会においては、道路は重要な都市基盤施設であり、その改善は都市活動をより活性化させると考えられます。そのため、都市における駐車施設を充実させることにより、円滑な都市活動を保全し、安全で快適な交通環境を確保することが重要です。

(2) 駐車需要に応じた駐車場の整備

駐車需要に対し、供給量が不足している地区では、これまで同様に駐車場の整備を着実に進めることが必要です。しかしながら、単に、台数を確保するだけの整備を行っても、駐車場の利用は見込めず、ドライバーの駐車行動に応じた駐車場整備が必要です。

ドライバーの駐車行動は、その目的・地区の特性によって異なると考えられることから、駐車需要や地区特性を的確に捉え、整備場所や駐車場のサービス条件に反映させ、利用しやすい駐車場を効率的に整備することが重要です。

なお、短時間の停車のためのスペースは、基本的には道路も有すべき機能として、道路整備に際し確保していくことも必要です。

(3) 駐車場の整備から活用へ

都市における道路交通機能を向上させるために、道路や駐車場の整備が行われてきました。その結果、路上駐車台数の削減等において一定の成果をあげています。

しかしながら、駐車場の整備台数が平成 3 年以降着実に増加しているのに対し、路上駐車台数は平成 12 年～17 年にかけてはほぼ横ば

いで推移している状況からみて、整備した駐車場が十分に活用されていないと考えられます。平成18年6月の新たな違法駐車取締り実施後については、路上駐車の一層の削減と駐車場利用率の向上が期待されますが、依然として路上駐車の問題があるという状況に変わりはありません。

このため駐車場の効果的な活用策に取り組まないまま、整備のみを行うことは、非効率であるばかりか、うろつき交通の誘発など新たな駐車問題を発生させる原因になると考えます。

今後は、既存の駐車場を最大限活用するための、有効活用策を実施することが重要です。

(4) 地域と一体となった総合的な駐車対策

路上駐車対策は、「駐車場の整備」、「駐車場利用の促進」、「違法駐車取締り」が一体的に行われて、効果が得られると考えます。

そのため、駐車場を整備しただけでは不十分であり、これらを一体的に実施する必要があります。

平成18年6月からは、新たな違法駐車取締りが実施されました。

路上駐車対策を効果的に進めるためには、行政、地元警察、地域の商店街や居住者、交通事業者等が一体となって取り組む必要があります。

そのため、行政が主体となり、総合的な駐車対策を立案するとともに、地域の協力体制を確立し、それぞれの役割分担のもとで、駐車対策を実施することが重要です。

(5) 駐車モラル向上のための環境づくり

違法駐車を排除し、道路機能を回復するため、行政は、不足する施設については整備を促進し、また、既存駐車場については利用しやすい環境を整えていきます。

しかしながら、ドライバーのモラルが欠如したままでは、その効果を最大限に発揮させることができません。

ドライバーのモラル向上のためには、各自が違法駐車を生じさせている立場と、違法駐車によって被害を受ける立場の両面を持ち合わせていることを自覚することが不可欠です。

そのため、交通指導員等による啓発活動などを通じて、その両面性を認識させるモラル向上のための環境づくりを進める必要があります。

(6) 行政と民間の役割分担

駐車対策は、行政と民間が適切な役割を果たし、相互に連携協力しながら進めていく必要があります。

民間の役割

駐車場の整備については、駐車需要を発生させる原因者が自ら整備することが原則であり、民間が担うべき役割と考えます。

また、駐車場を経営・管理する事業者についても、ドライバーの駐車行動に応じた駐車場の整備や駐車場のバリアフリー化、共通駐車券などの既存駐車場の有効活用策を実施して利便性の向上を図ることが求められます。

近年の駐車問題の原因となっている交通事業者等も、駐車対策への積極的な取り組みが必要です。

行政の役割

違法駐車を排除し良好な交通環境を確保するため、公共性の高い駐車場の整備、既存駐車場の有効活用の促進など、総合的な駐車対策を計画・立案し、駐車問題を解決するための施策を実施していくのが行政の役割です。

【都の役割】

都は、広域的な立場から計画立案のための方向性を示し、区市町村による総合的な駐車対策の実施を支援していくとともに、関係団体等と密接に連携し、必要な駐車場整備や駐車対策を推進していきます。

また、駐車対策を実施する上での必要な支援等については、今後も国に積極的に働きかけていきます。

【区市町村の役割】

多様化した駐車問題は、それぞれの地域の実情に合わせた対策が必要であり、基本的には区市町村が駐車対策の主体であると考えます。

区市町村は、各地区の実情を十分に把握して、地元警察、地域の商店街や居住者、交通事業者などと連携・協力しながら、駐車対策を実施していくことが重要です。

2 駐車施設対策の基本方針

(1) 区市町村による総合駐車対策基本計画等の策定促進

東京都は、区市町村による「総合駐車対策基本計画」の策定を支援していきます。

総合駐車対策基本計画

「総合駐車対策基本計画」は、駐車対策のマスタープランとして位置付けられるものです。

「総合駐車対策基本計画」では、多様化する地区特有の駐車問題に総合的に取り組むため、その対応方針や具体的な方策を示すことが重要です。

区市町村は「総合駐車対策基本計画」の策定時に、地区における駐車問題の状況を踏まえ、必要に応じて駐車場整備地区の指定や変更の検討を行うこととします。

駐車場整備計画

駐車場整備計画は、駐車場整備地区を指定した区域について、区市町村に対し策定が義務付けられているものです。

東京都駐車場条例による地区特性に応じた附置義務基準「地域ルール」(参照：資料4)を設定する場合は、駐車場整備計画の策定が前提条件となります。

自動二輪車が駐車場法の対象となったことから、(参照：資料5)自動二輪車駐車場についても駐車場整備計画に位置付ける必要があります。

東京都・特別区駐車場整備基金運用益の活用(参照：資料6)

都は総合的な駐車対策を計画的に進めるため、(財)東京都道路整備保全公社が実施する東京都・特別区駐車場整備基金による運用益を活用した「総合駐車対策」において、各区の独自事業である「総合駐車対策基本計画」の策定を支援します。

(2) 駐車需要に応じた駐車場の整備

駐車場が不足している地区については、引き続き効率的に駐車場の整備を進める必要があります。

公共駐車場の整備

効果的に駐車場を整備するためには、行政と民間が協力して行うことが重要です。

道路・公園下等の公共空間を活用するとともに、大規模な面整備事業、都市の再生など都市機能の更新に合わせ、効率的、効果的

な駐車場整備を推進していきます。

駐車場の整備にあたっては、駐車場のバリアフリー化などドライバーの利便性を考慮するとともに東京都安全安心まちづくり条例に基づく「自動車駐車場に関する防犯上の指針」(参照：資料 7)にも留意して進めることとします。

附置義務駐車施設等の整備

駐車施設は、基本的に原因者負担で整備すべきものであり、駐車施設の附置義務化は、今後とも引き続き推進していきます。

東京都駐車場条例改正により、平成 14 年 10 月から特定用途の延べ面積が 2,000 m²を超える建築物の新築及び増築等の際には、荷さばき駐車施設の附置を義務化しました(参照：資料 4)。

また、地区特性に応じた駐車問題に対応するため、独自の附置義務基準(地域ルール)の策定を可能としました。

自動二輪車の駐車施設については、区市町村が地区の駐車特性を踏まえ、「地域ルール」を活用するなど附置に向けた検討を進めていく必要があります。

住宅地における駐車施設整備の促進

平成 4 年度に制定された「東京都集合住宅駐車施設附置要綱」(参照：資料 8)により大規模住宅地の駐車施設整備が明記されたことから、住宅地における駐車施設の適切な確保を促進させていきます。また、開発事業者は、荷さばき駐車施設についても需要に応じ、計画段階において設置を検討していくことが必要です。

(3) 既存駐車場の有効活用の促進

既存駐車場の有効活用を促進するため、駐車場への案内誘導などの拡充を進めていきます。

既存駐車場の有効活用策

既存駐車場を有効に活用するためには、利用者に対する施策と駐車場事業者側が実施する施策をあわせて進める必要があります。

利用者に対する施策としては、駐車料金や車のサイズ等、利用者のニーズに応じた駐車場案内が不可欠です。都では、「s-park」の駐車場情報を活用した IT カーナビなどによる広域的な案内と駐車場案内標識による目的地近傍での案内を効果的に組み合わせることを基本とします。

従来 of 駐車場案内だけでなく、自動二輪車駐車場や荷さばき可能駐車場などへの効果的な案内誘導策についても検討を進めていきます。

駐車場案内標識のデザインについても統一を図り、利用者の利便性を向上させる必要があります。

駐車場事業者側では、地域全体の駐車場の利用を向上させるため、共通駐車券や短時間無料駐車等の施策を検討する必要があります。

既存駐車場の改善

既存駐車場を有効活用するためには、自動二輪車の受け入れやバリアフリー化に対応した施設の改善、また駐車料金収受の自動化、駐車場案内の高度化、安全・安心の向上などを図ることが必要です。

(4) 多様化している駐車問題への対応

総合駐車対策マニュアルでは、近年、顕在化してきたさまざまな駐車問題に対する基本的な考え方を示して、対策の実施を促進していきます。

荷さばき車両対策

荷さばきは、需要を発生させる施設側で駐車施設を確保し、敷地内で行うことが原則です。

都は、駐車場条例の改正により、平成14年10月から荷さばき駐車施設の附置を義務化しました。

一方、小規模な施設については、荷さばき駐車施設の整備が義務化されていないため、地域全体での取り組みが必要です。共同荷さばきスペースや既存コインパーキングを活用したスペースの確保等の取り組みを促進します。

また、行政が管理する遊休の公共用地や道路の高架下などについても、荷さばきのためのスペースとして、活用を検討していく必要があります。

客待ちタクシー対策

駅周辺等においては、利用者の利便性を考慮した乗車施設等、求められる結節機能を確保する必要があります。そのためには、タクシープールの整備やタクシー乗場の明確化、タクシー待機場の二列化など、機能の改善や強化を図っていくことが重要です。

行政は、関係団体と連携し、タクシー事業者等との役割分担を図りながら対策を行っていきます。

自動二輪車対策

平成 18 年 5 月に駐車場法が改正され、自動二輪車が法の対象として位置付けられました。これまで整備が進まなかった自動二輪車駐車場の計画的な整備が図られることとなりました。

自動二輪車は既存の駐車場において、受け入れ態勢が十分にできていない状況にあります。

自動二輪車の駐車施設を増加させるためには、既存駐車場への受け入れ、目的施設での自動二輪車駐車施設の確保、行政が管理する遊休の公共用地等を活用した自動二輪車駐車場の整備を促進していく必要があります。

都は、今後も自動二輪車駐車場の増加に向けた支援策の充実を国に働きかけていきます。

観光バス対策

観光バスは「機動性」、「集団移動性」に優れており、団体観光客の移動手段として有効です。しかし、観光施設周辺においてバス専用駐車施設を併設しているところは少なく、多くの場合、目的施設付近の路上で観光客の乗降が行われているのが現状です。

観光バスの駐車施設は、観光の目的である施設側で確保し、整備することが原則です。そのため目的施設である大規模拠点開発などでは、施設計画の段階で検討を行い、観光バス駐車施設の整備を行う必要があります。

検討に当たっては、観光地の特性、大規模開発における観光集客性を十分に考慮していくことが重要です。

目的施設や駅周辺の遊休地等を活用した隔地の観光バス駐車施設について、検討する必要があります。