

総合駐車対策マニュアル 概要版

- 総合的な駐車対策の推進 -

平成19年1月

東京都都市整備局

総合駐車対策マニュアルの作成にあたって

自動車交通の発展は、都民の経済活動や日常生活に多大な利便性をもたらしてきました。その反面、常態化している路上駐車は、交通事故の増加や交通渋滞といった都市の交通環境を悪化させる原因となっているとともに、環境負荷の増大などさまざまな弊害をもたらしています。

路上駐車を削減して安全で快適な交通環境を確保するためには、違法駐車の取締りとともに、駐車場の整備や案内誘導などを通じて駐車場をより一層有効に活用し、総合的な駐車対策を推進していく必要があります。

東京都では、平成 3 年に駐車施設整備の基本的な考え方である「駐車施設対策の基本方針」を策定して、駐車場の整備を促進し路上駐車の削減に一定の成果をあげてきました。

しかし、都内では整備された駐車場が必ずしも有効に活用されていない状況や、荷さばき車両や自動二輪車などの駐車問題が顕在化してきており、こうした課題に的確に対応していくことが強く求められています。

一方、平成 18 年 6 月からは、違法駐車の取締り関係事務の民間委託など新たな取締りが開始され、その効果が期待されています。

都は、こうした状況を踏まえ、駐車場を整備するだけの対策にとどまらず、既存の駐車場を有効に活用して多様化する駐車問題に的確に対応していくため基本方針を見直し、区市町村の総合駐車対策の計画づくりや実施の際の手引きとなる「総合駐車対策マニュアル」を作成しました。

駐車対策を効果的に進めていくためには、行政と地域住民、さらには警察などが連携・協力し、地域の実情を踏まえた対策を実施することが不可欠です。

今後、本マニュアルを基に、安全で快適な交通環境の確保に向けて、区市町村や関係団体などと連携し、総合的な駐車対策に積極的に取り組んでいきます。

平成 19 年 1 月
東京都都市整備局

《 目 次 》

第1章 「総合駐車対策マニュアル」作成のねらい

- 1 「総合駐車対策マニュアル」の位置付け 1
- 2 駐車問題の現状 2
- 3 多様化している駐車問題 5
- 4 東京都の駐車対策の取り組み 6

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 8
 - (1) 都市活動を活性化させる交通環境の確保 8
 - (2) 駐車需要に応じた駐車場の整備 8
 - (3) 駐車場の整備から活用へ 8
 - (4) 地域と一体となった総合的な駐車対策 9
 - (5) 駐車モラル向上のための環境づくり 9
 - (6) 行政と民間の役割分担 10
- 2 駐車施設対策の基本方針 11
 - (1) 区市町村による総合駐車対策基本計画等の策定促進 11
 - (2) 駐車需要に応じた駐車場の整備 11
 - (3) 既存駐車場の有効活用の促進 12
 - (4) 多様化している駐車問題への対応 13

第3章 区市町村における総合駐車対策の展開

- 1 総合駐車対策マニュアルの活用 15
- 2 総合駐車対策基本計画の標準的な考え方 16

第4章 総合駐車対策事例集（抜粋） 17

- 総合的な駐車対策の推進に向けて - 25

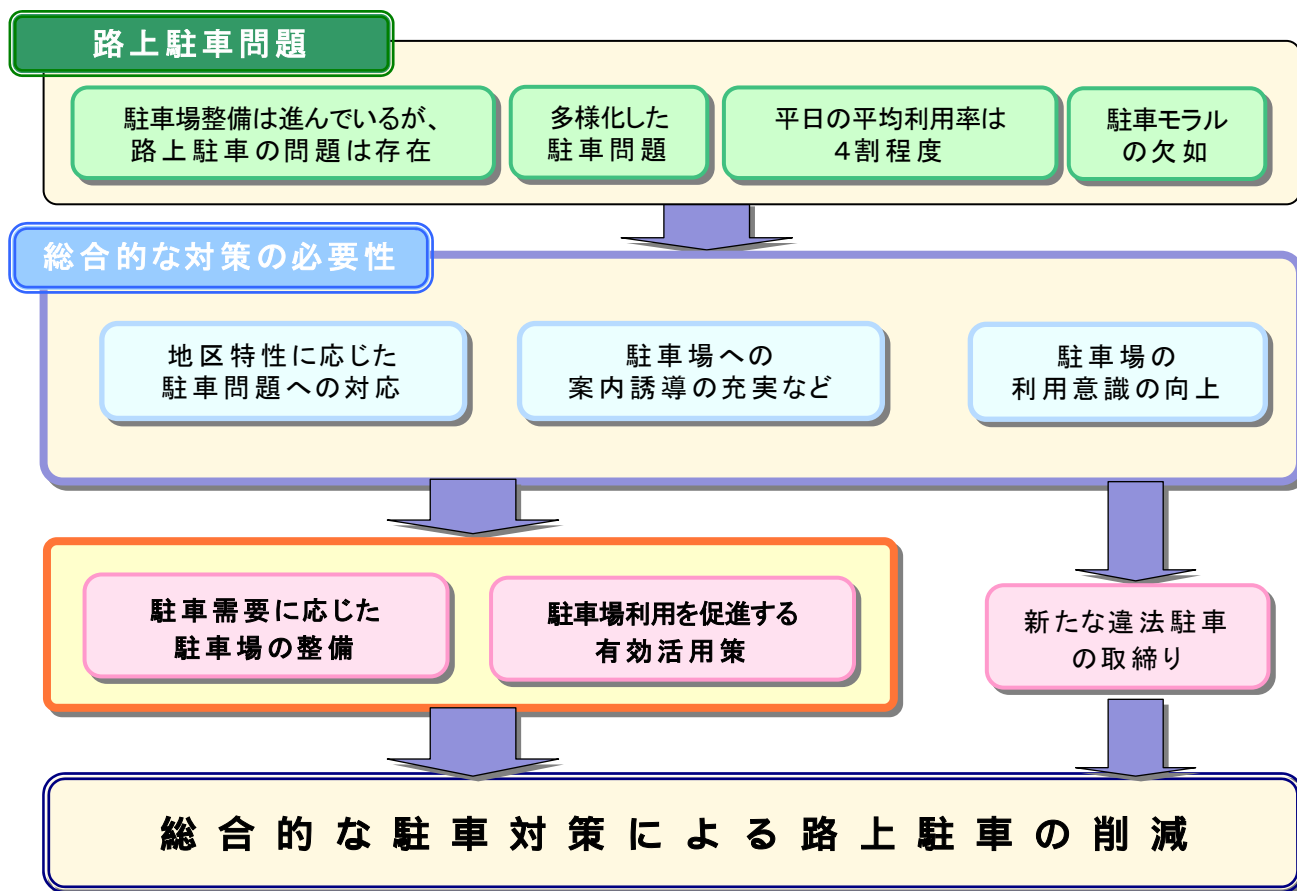
第1章 「総合駐車対策マニュアル」作成のねらい

1 「総合駐車対策マニュアル」の位置付け

路上駐車問題を解決するための基本的な考え方は「駐車場の整備」、「駐車場利用の促進」、「違法駐車取締り」を一体的に実施することです。そのためには民間、行政、警察がそれぞれの役割分担のもとで連携して実施することにより、はじめて効果が得られるものと考えます。このうち、「違法駐車取締り」については、平成18年6月より新たな取締りが開始されました。

総合駐車対策マニュアルは、行政が主体となって対策を講ずべき、「駐車需要に応じた駐車場の整備」、「駐車場利用を促進する有効活用策」を対象とします。

違法駐車取締りとともに、総合的な駐車対策を推進し、路上駐車削減を目指します。

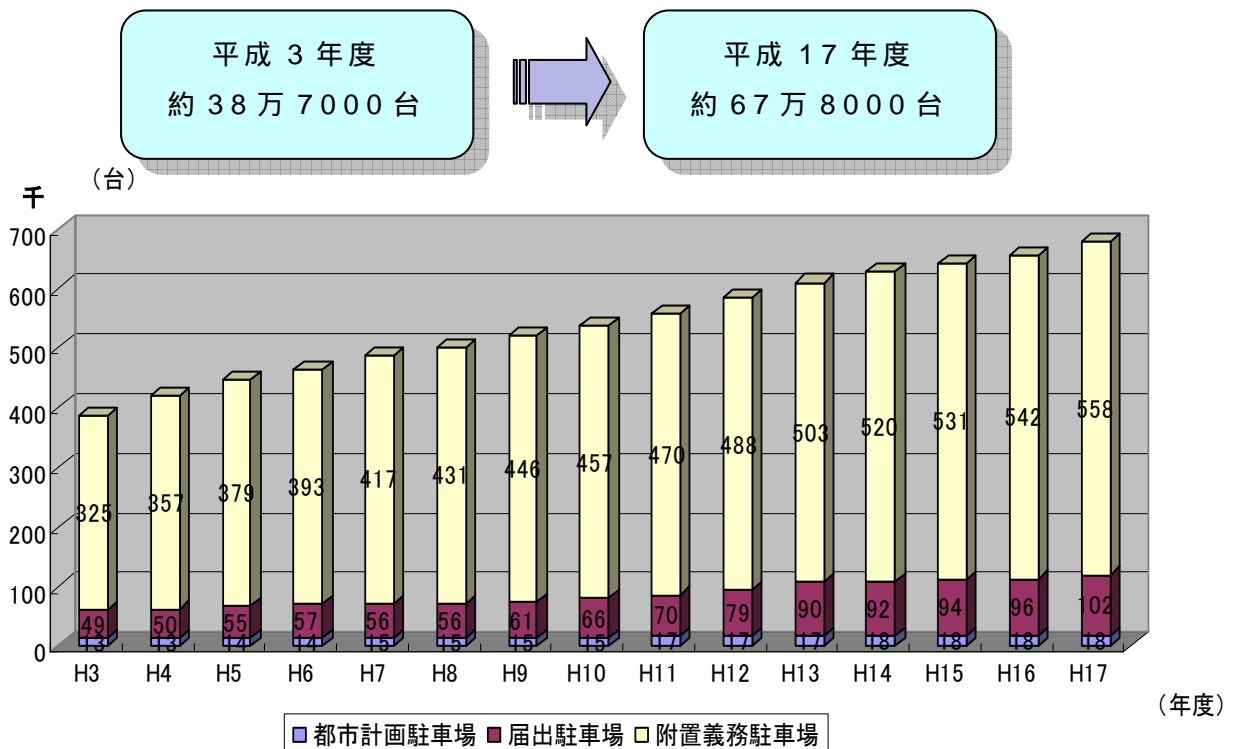


2 駐車問題の現状

平成3年度の「駐車施設対策の基本方針」策定後、都内の駐車場整備は着実に進みました（図）。その結果、平成2年度には約23万台あった都内の瞬間路上駐車台数も平成17年度には約12万台まで減少しました（図）。さらに、平成18年6月からは新たな違法駐車取締りが実施され、路上駐車削減が一層期待されるところです。

しかし、依然として路上駐車の実態があるという状況や都区部における駐車場利用率が平日で4割程度であること（図）を踏まえると、駐車場整備と取締りの実施に併せて、駐車場を有効に活用する対策の実施が必要と考えられます。

図 平成3年度以降の駐車場整備台数の推移



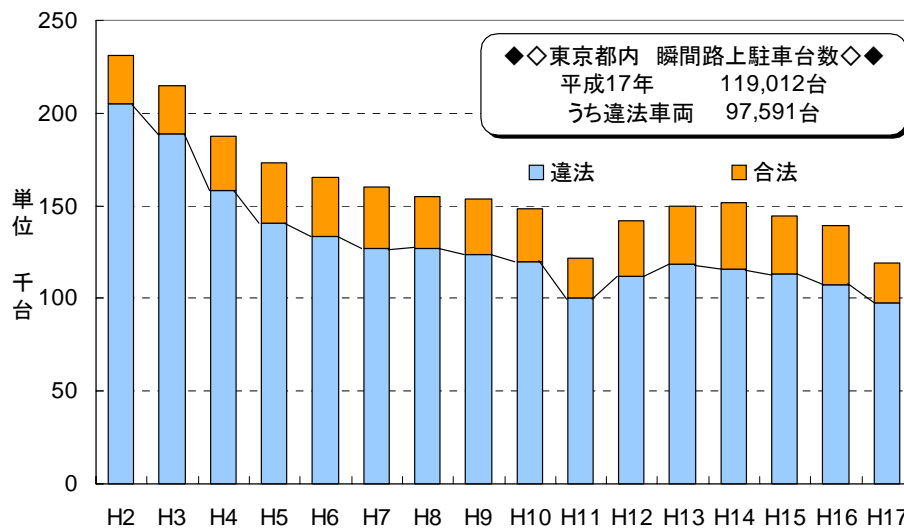
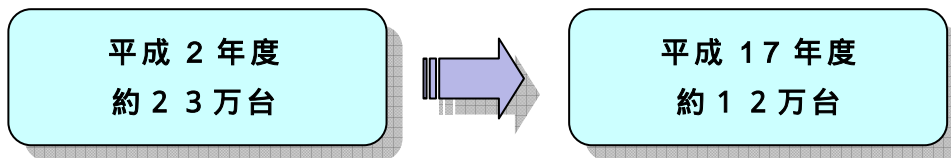
出典：自動車駐車場年報より東京都作成

駐車場整備台数は、

都市計画駐車場+届出駐車場 +附置義務駐車場の合計

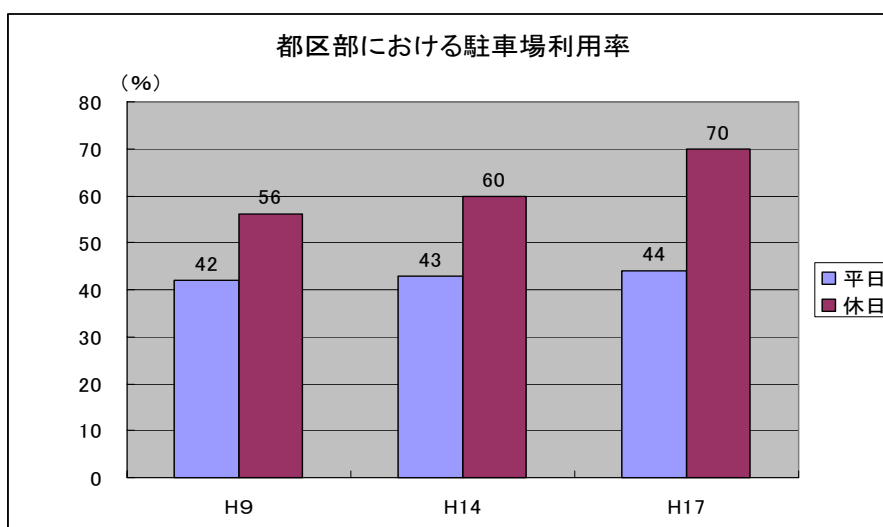
届出駐車場・・・一般公共駐車場で、駐車のために供する部分の面積が500㎡以上であるもののうち、料金を徴収するもの

図 都内における瞬間路上駐車台数の推移



出典：警視庁交通部資料より東京都作成

図 昼間時間帯（ピーク時）の駐車場利用率の推移（23区）

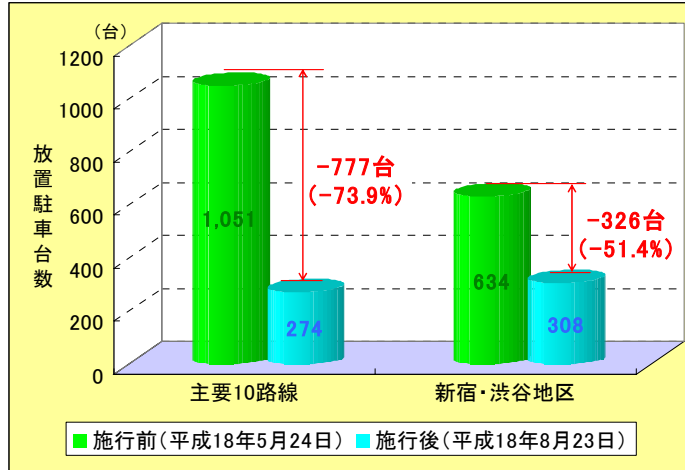


出典：路上駐車実態調査報告書より東京都作成
 (平成18年3月 (財)東京都道路整備保全公社)

< 参考 > 平成 18 年 6 月の新たな駐車対策法制施行後の状況

【 放置駐車および交通渋滞の状況 】

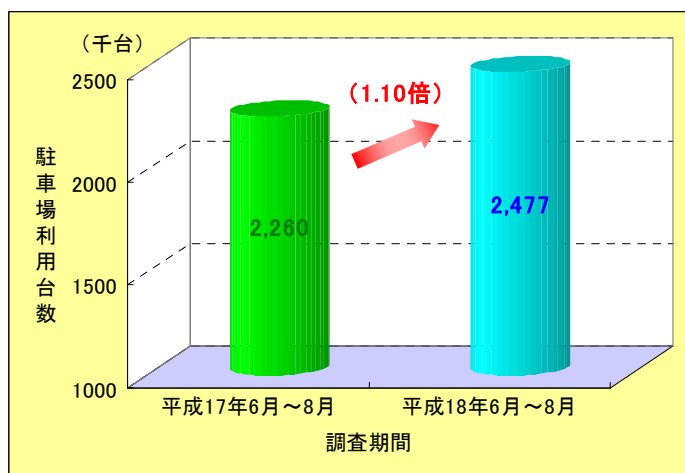
出典：警視庁交通部資料より東京都作成



- * 主要 10 路線（永代通り、江戸通り、春日通り、京葉道路、新宿通り、中央通り、晴海通り、明治通り、六本木通り、外苑東通り）
- * 放置駐車とは、車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をすることができない状態にあるものをいう。
- * 調査時間 午後 2 時～ 4 時。

【 駐車場利用状況の変化 】

出典：(社)東京駐車協会資料より東京都作成



東京地区 対象駐車場数 70 場

3 多様化している駐車問題

都内では、乗用車の路上駐車以外にも、荷さばき車両や自動二輪車、観光バスの路上駐車や客待ちタクシーの増加など、さまざまな駐車問題が発生しています。

乗用車に対する取り組みのみならず、多様化している駐車問題に対する取り組みも合わせて実施することが必要です。

< 自動二輪車の路上駐車 >



< 荷さばき車両の路上駐車 >



< 客待ちタクシーの待機列 >



< 観光バスの路上駐車 >



4 東京都の駐車対策の取り組み

都はこれまでに、東京都駐車場条例の改正による荷さばき駐車施設の附置義務化や、「スムーズ東京21」および「スムーズ東京21 - 拡大作戦 - 」による集中的な渋滞対策、「s-park」(東京都道路整備保全公社)による駐車場検索システム、ITカーナビによる駐車場案内誘導などの駐車対策を実施してきました。

スムーズ東京21における主な取り組み

< 赤系カラー舗装による駐停車禁止区間の明示 >



< 交通指導員の配置 >



< 駐車抑止テレビシステム >



< 荷おろし停車区画の整備 >



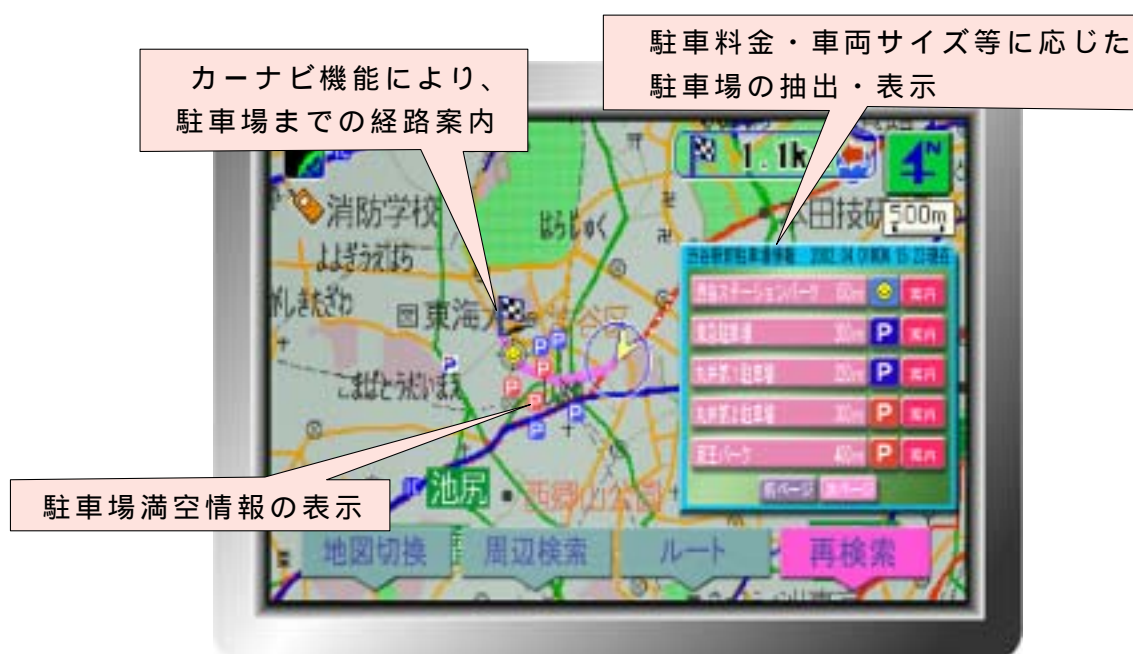
< 「s-park」のTOP画面 >

「s-park」は、都内約 4,500 箇所の駐車場とそのうち約 900 箇所の空き状況をインターネット、携帯電話などで検索できる日本で初めてのシステムです。
(平成 18 年 3 月末現在の箇所数)



< IT カーナビによる駐車場案内誘導イメージ >

「IT カーナビ」は双方向通信機能を有するカーナビを用いて、駐車料金や車両サイズ等、ドライバーの希望に応じた駐車場に案内誘導するシステムです。



カーナビ機能により、
駐車場までの経路案内

駐車料金・車両サイズ等に応じた
駐車場の抽出・表示

駐車場満空情報の表示

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」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、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

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」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および増築等の際には、荷さばき駐車施設の附置を義務化しました。

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」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り場の明確化、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。

第3章 区市町村における総合駐車対策の展開

1 総合駐車対策マニュアルの活用

区市町村は「総合駐車対策基本計画」を策定するにあたって、「総合駐車対策マニュアル」を活用します。

「総合駐車対策マニュアル」は、総合駐車対策の基本的な考え方と以下の3編から構成されます。

駐車施設整備計画編

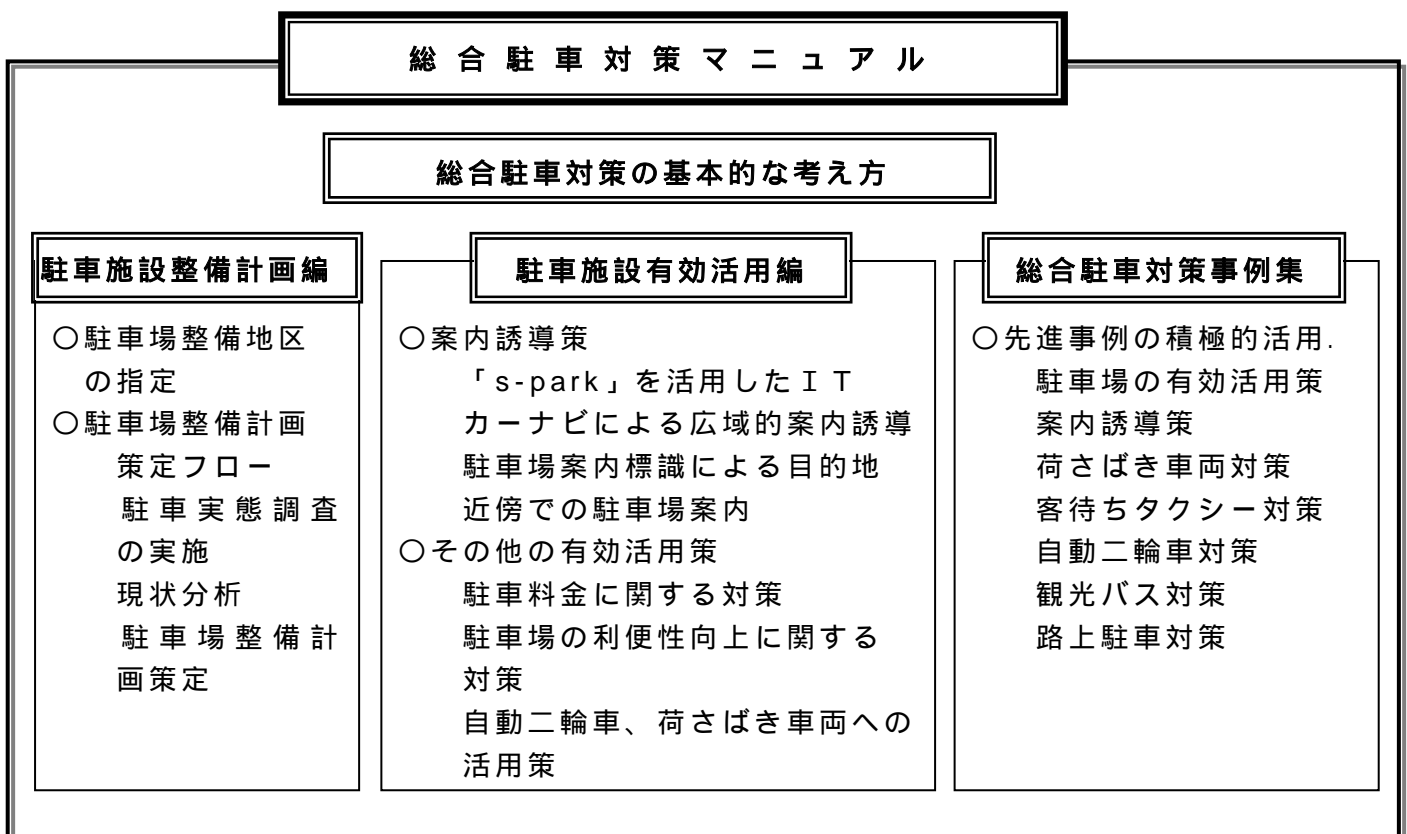
都市計画法および駐車場法に位置付けられている駐車場整備地区の指定、変更および駐車場整備計画を策定する際に活用する手引き

駐車施設有効活用編

駐車場への案内誘導の高度化や共通駐車券、短時間駐車無料化など既存駐車施設を有効に活用するための手引き

総合駐車対策事例集

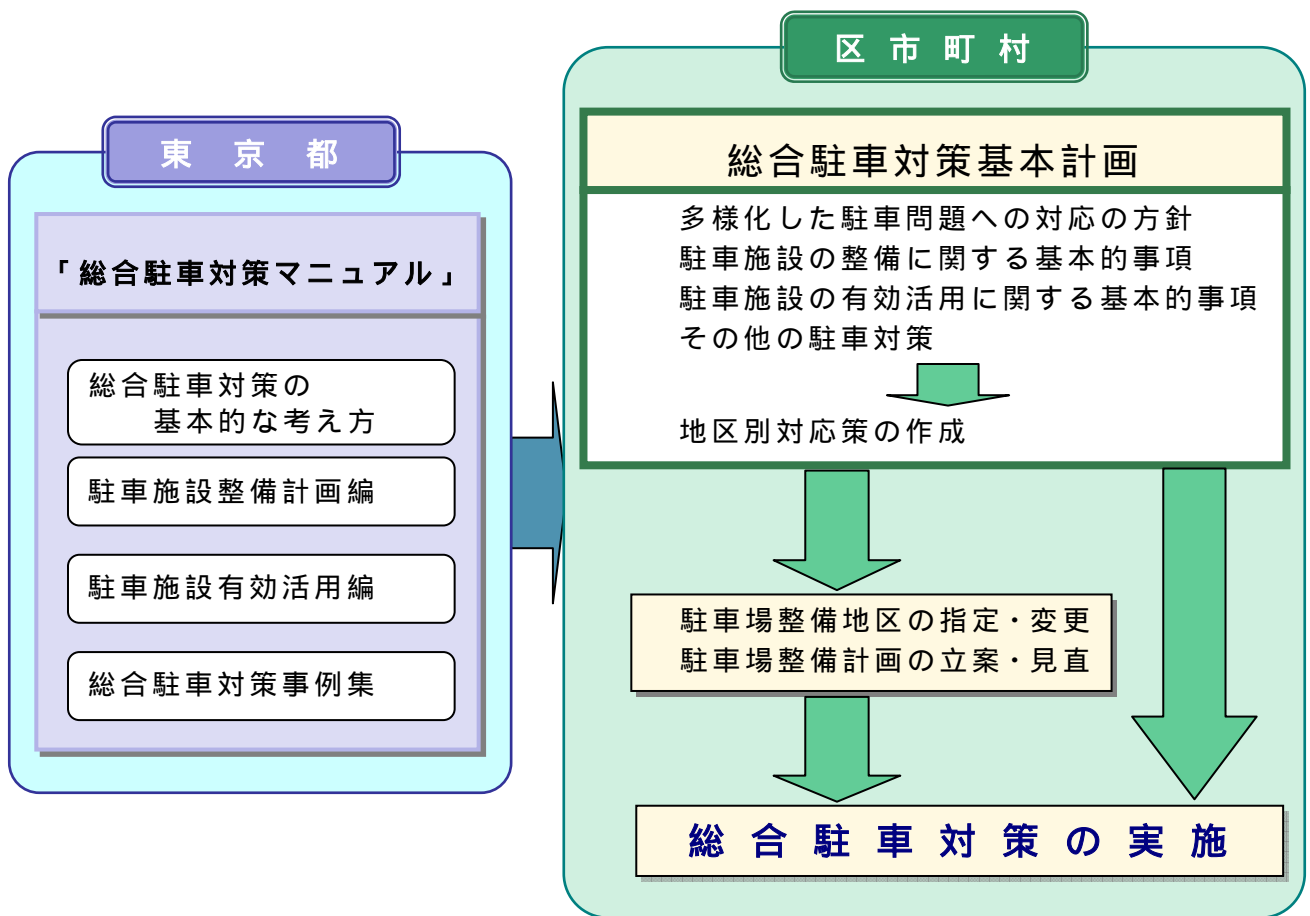
荷さばき車両や自動二輪車など多様化している駐車問題に対して、全国の行政機関等が実施している駐車対策を紹介し、地区特有の駐車問題に対して、対策を検討する際に活用する手引き



2 総合駐車対策基本計画の概要

都は、総合駐車対策の基本的な考え方や、その対策事例を取りまとめた「総合駐車対策マニュアル」を作成し、区市町村の総合駐車対策の計画づくりや実施を支援します。

〈図〉 総合駐車対策基本計画の概要



第4章 総合駐車対策事例集（抜粋）

施策

施策名称	開始年
共通駐車券の発行 - 1	平成 16 年 4 月

施策概要

< 名称 >

丸の内パークイン・サービス券

< 概要 >

大手町から丸の内、有楽町エリアをカバーする 17 箇所、約 3,500 台の駐車場事業者が協力し、どの駐車場においても同じサービスを受けられる。

駐車場入り口部分に同一デザインのサインを設置することにより、利用者に対して分かりやすい案内を行っている。

< 駐車料金 >（平成 18 年 11 月現在）

10 分ごとに 100 円（0～4.5 時間まで）

土・日・祝日は最初の 1 時間無料

長時間サービス

- ・ 4 時間 30 分から 12 時間まで 2,700 円
- ・ 12 時間から 16 時間まで
2,700 円+10 分ごとに 100 円
- ・ 16 時間から 24 時間まで 5,000 円

< 加盟店サービス >（平成 18 年 11 月現在）

3,000 円の買物で 1 時間サービス券 1 枚

6,000 円の買物で 1 時間サービス券 2 枚

1 店舗で 50,000 円以上の買物で 24 時間無料

サービス券は 1 枚の駐車券で 2 枚まで発行



[共通の駐車場入り口サイン]



[丸の内パークイン全体図]

主体	場所または地区
三菱地所ビルマネジメント	千代田区

施策	
施策名称	開始年
地域ルール - 1 (銀座地区)	平成 14 年 10 月

施策概要

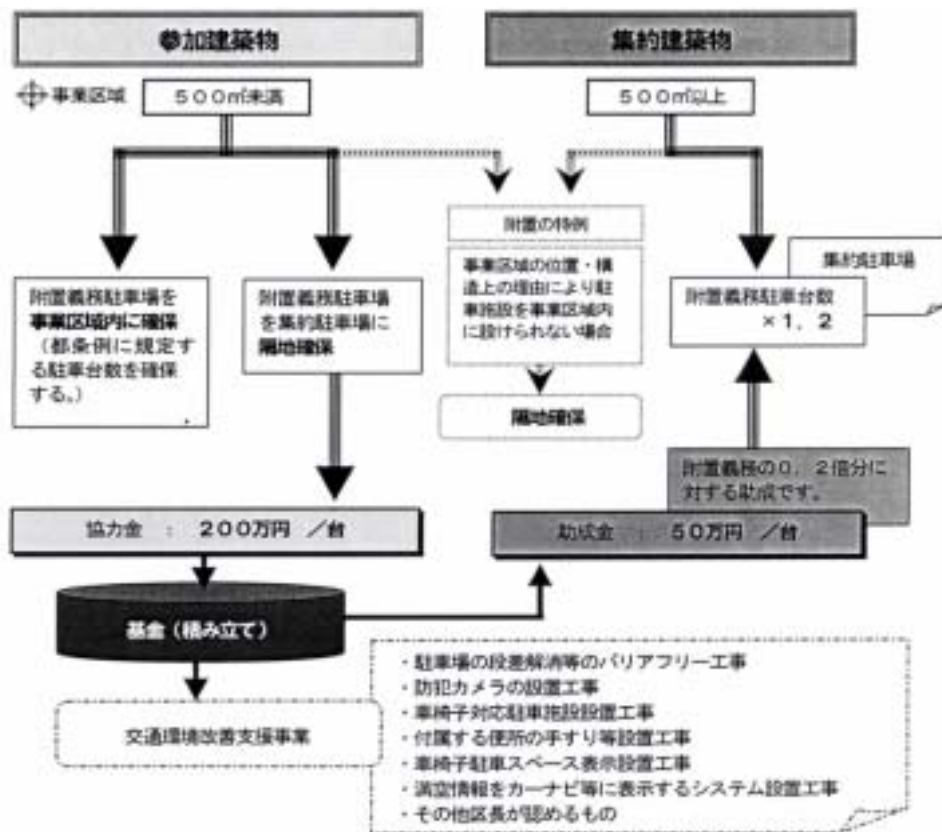
< 目的 >

区内における開発事業を対象に、東京都駐車場条例に基づき、中央区附置義務駐車施設整備要綱として独自に地域ルールを定め、必要な指導および協力要請を行い、駐車施設を適切に確保することにより銀座のまちづくりにふさわしい駐車環境の改善を図ることを目的とする。

< 概要 >

大型ビルに駐車場を集約、中小ビルは協力金を支払い、集約駐車場を利用する。

[事業フロー]



< 駐車施設の維持管理 >

都条例および当該要綱で確保した駐車施設は、適切に維持管理がされるよう毎年区長に報告をしなければならない。

集約駐車場として確保された駐車施設は、事業区域または駐車場出入口などに、表示板を掲示しなければならない。

駐車施設を譲渡または賃貸をするときは、譲渡または賃貸を受ける方に維持管理についての事項を契約書などの事項に明示しなければならない。

駐車施設の設置場所、設置台数、建物所有者、建物管理者に変更が生じた場合は、区長に届出をしなければならない。

主体	場所または地区
中央区	銀座地区 (中央区)

施策

施策名称	開始年
-------------	------------

駐車場案内の高度化 - 4 (オートバイ駐車場情報の提供)	平成 17 年 3 月
-------------------------------	-------------

施策概要

< 施策名 >

「s-park for riders」(自動二輪車駐車場案内サイト)

< 概要 >



平成 17 年 3 月から都内 6 箇所の自動二輪駐車場情報の提供を開始し、平成 1 8 年 1 2 月末現在の登録駐車場数は 1 2 2 場、登録台数は約 2 9 0 0 台に拡大。

主体	場所または地区
(財)東京都道路整備保全公社	東京都内

施策

施策名称	開始年
コインパーキングを活用した荷さばき可能駐車場の設置	平成 16 年 1 月

施策概要

< 実施概要 >

渋滞緩和を図る「スムーズ東京 2 1 - 拡大作戦 - 」の一環として、駐車場事業者の協力を得て、コインパーキングに荷さばき車両を受け入れてもらう取り組みを実施。周知看板の設置や駐車場位置のインターネット検索を実施、また貨物事業者の荷さばき需要を把握。

< 実施状況 >

平成 15・16 年度：コインパーキング内の指定した駐車区画で、荷さばきを可能にする試行 (32 駐車場)。

平成 17 年度：コインパーキング内のどの駐車区画でも荷さばきを可能にする試行 (10 駐車場)。

平成 18 年度：荷さばき可能駐車場を都内全域に拡大。

< 駐車場入り口付近に設置する看板 >



< 看板設置状況 >



< 荷さばき活用例 >



主体	場所または地区
東京都	都内全域

施策	
施策名称	開始年
道路高架下を活用した荷物積み替え施設の開設	平成 17 年 3 月
施策概要	
<p><実施概要> 大型トラックから小型トラックへの荷物の積み替えのため、道路高架下などの未利用地を活用して荷物積み替え施設を設置する。</p> <p><開設の目的> 道路高架下の未利用地の有効活用。 都の TDM 施策の一環としての交通渋滞対策。 排気ガス抑制など、環境問題への対策。</p> <p>[板橋山手通り荷物積み替えステーション]</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">資料：東京都ホームページ</p> <p>[大曲荷物積み替えステーション]</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">資料：JPO ニュース No50 (2006 年春号)</p>	
主体	場所または地区
(財)東京都道路整備保全公社	板橋山手通り(板橋区)、大曲(新宿区)

施策

施策名称	開始年
隔地タクシープールの設置 - 1	平成 16 年 7 月

施策概要

東京都が管理する駅前の交通島を改良し、約 30 台分収容のタクシープールを設置。
プール内に台数検知器および満空表示を進入路沿いに設置し、モニターによる誘導を導入。
東京都および警視庁が、タクシーセンター等タクシー業界、豊島区、関東運輸局と協力し実施。



[タクシープール全景]

< 実施効果 >

明治通りの渋滞の一因となっていたタクシーの待機列が解消した。

主体	場所または地区
東京都、警視庁	池袋駅東口

施策	
施策名称	開始年
駐車場の一部開放 - 3	平成 18 年 6 月

施策概要

< 施設名称 >

UDX パーキング バイク駐車場

< 施設概要 >

民間自動車駐車場の一部をオートバイ駐車区画にすることにより、自動二輪車の駐車需要に対応する。

< 収容台数 >

50 台

< 管理 >

(株)駐車場総合研究所

< 営業時間 >

24 時間営業 (バイクの駐車受付時間は 8 : 00 ~ 18:00)

< 料金 > (平成 18 年 11 月現在)

2 時間貸し 500 円 以降 2 時間ごと 500 円加算

1 日貸し 1,000 円 (翌朝 8 時を超える毎に 1,000 円加算)

バイク定期 20,000 円/月 (敷金 2 ヶ月)



[入り口付近]



[駐車スペース]

資料 : (株)駐車場総合研究所ホームページ等

主体	場所または地区
(株)駐車場総合研究所	千代田区

施策	
施策名称	開始年
目的施設における隔地観光バス駐車場の整備	平成 15 年
施策概要	
<div data-bbox="188 465 849 954" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="284 987 775 1021">[六本木ヒルズ内観光バス専用車寄せ]</p> <div data-bbox="868 1084 1417 1491" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="911 1529 1374 1563">[隔地駐車場にて待機中の観光バス]</p> <p data-bbox="156 1429 316 1462">< 施設名称 ></p> <p data-bbox="197 1473 507 1507">六本木ヒルズバス駐車場</p> <p data-bbox="156 1525 316 1559">< 収容台数 ></p> <p data-bbox="197 1570 1353 1603">10 台：六本木ヒルズより、車で約 10 分のところに隔地駐車場を整備（港区元麻布 1 丁目）</p> <p data-bbox="156 1621 316 1655">< 営業時間 ></p> <p data-bbox="197 1666 715 1700">9：00～21：00（最終入場 19：00 まで）</p> <p data-bbox="156 1718 571 1751">< 料金 >（平成 18 年 11 月現在）</p> <p data-bbox="197 1762 507 1796">3,000 円/1 台あたり 1 回</p> <p data-bbox="156 1814 316 1848">< 課題等 ></p> <p data-bbox="197 1859 1118 1892">申込み用紙に必要事項を記入の上、前日の 17：00 までに FAX で申込み。</p> <p data-bbox="197 1910 687 1944">混雑時などは利用できない場合もある。</p>	
主体	場所または地区
六本木ヒルズ	港区

総合的な駐車対策の推進に向けて

民間事業者等との連携

路上駐車問題を解決するためには、「駐車場の整備」、「駐車場利用の促進」、「違法駐車取締り」を一体的に実施することにより、はじめて効果が得られるものと考えます。

そのため、都は、民間事業者や区市町村等と連携し、駐車需要に応じた駐車場の整備や案内誘導などによる駐車場の有効活用の促進に一層努めていきます。

区市町村への支援

多様化する駐車問題に的確に対応していくためには、地域の駐車実態を確実に捉え、地域の実情に応じた対策を講じていくことが重要であり、区市町村による駐車対策の取り組み促進が不可欠です。

都は、引き続き先進的な駐車対策の取り組みを進め、区市町村に示していくとともに、区市町村の取り組みを促進するための「行政連絡会議」の設置を提案していきます。また、「総合駐車対策基本計画」や「駐車場整備計画」の策定などに向けて、区市町村を積極的に支援していきます。

駐車問題を取り巻く変化への的確な対応

今後も路上駐車問題を取り巻く状況の変化が予想されます。

また、IT技術を活用した効率的な駐車場の管理運営など、新たな取り組みが進められることも考えられます。

都は、今後のこうした状況の変化を的確に捉え、「総合駐車対策マニュアル」の充実などを適宜行い、実効性のある対策を推進していきます。

総合駐車対策マニュアル（概要版）

平成 19 年 1 月発行 登録番号（18）90

編集・発行

東京都都市整備局都市基盤部交通企画課

東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

電話 03（5388）3286

印刷

東京都世田谷区世田谷一丁目 24 番 7 号

有限会社 雄久社

電話 03（5451）7030