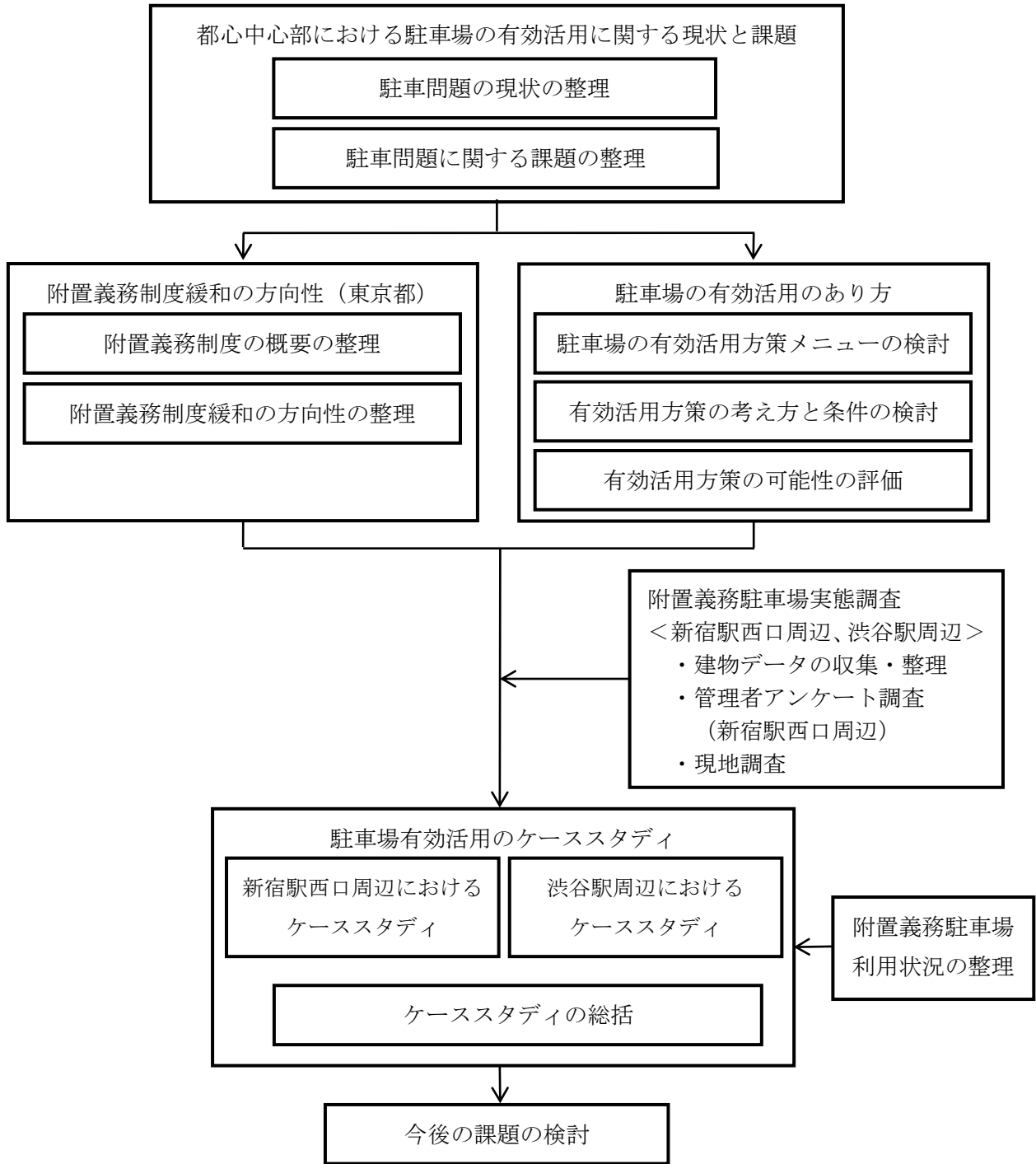


都市中心部における駐車場の有効活用に関する研究【報告書概要版】

1. 研究概要

都市中心部では、近年、駐車需要が低下する傾向にあり、過去において増加してきた駐車需要に対応するために整備した都市計画駐車場や附置義務駐車場の利用率が低下している。東京都でも今般駐車場条例の見直しの方針を公表し、附置義務制度の緩和（既存適用）に向けた動きが始まっている。これにともない、都市中心部の附置義務駐車場では余裕スペースが生まれることになり、それらを有効に活用する方策についての提案が求められるものと考えられる。

本研究は、このような状況のもと、都心部の駐車場の有効活用方策を提案するとともに、新宿駅西口周辺および渋谷駅周辺の附置義務駐車場に関する調査を実施しケーススタディを行うことによりその実現可能性について検討するものである。

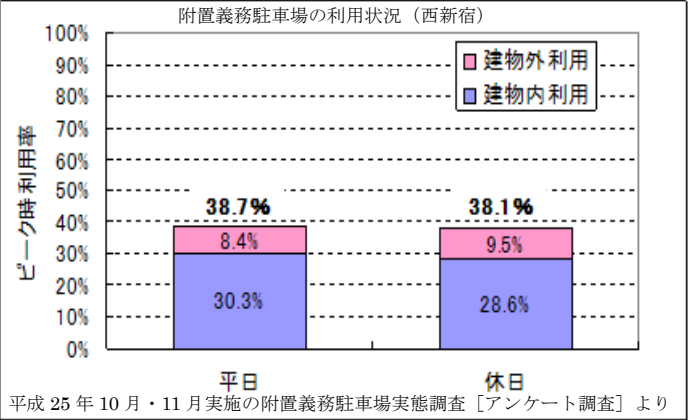


図－1 研究フロー

2. 現状と課題

都市中心部における駐車場に関連する現状と、これらを踏まえて今後解決していくべき課題を次のように整理した。

- ・都市中心部における駐車需要の低下
- ・附置義務駐車場の利用率の低下
- ・歩行者中心のまちづくりへの志向
- ・他の土地利用に転換不可能な駐車場の存在
- ・都市活動を支える旺盛な荷さばき需要
- ・容易に進まないバリアフリー化



図－2 附置義務駐車場の利用状況

- ◆都市計画駐車場や附置義務駐車場は、他の土地利用への転換が出来ないため、今後、どのように駐車場を維持していくのか検討が必要である。
- ◆附置義務駐車場として整備された駐車場の利用効率が低く（上図参照）、法的制度の改定を視野に入れて、貴重な都市空間として有効な活用を促す方策が望まれる。
- ◆都市中心部に整備されている既存駐車場は、まちづくりの方向性と整合せず、将来的には需要が見込まれない可能性が高い。
- ◆大規模開発の計画がない地区においても、現在の荷さばき需要を受け入れられるような駐車施設が路外に効率的に整備される方策が望まれる。
- ◆高齢者および身障者の社会参加を阻害しないためにも、誰もが駐車しやすい駐車場の整備促進が必要である

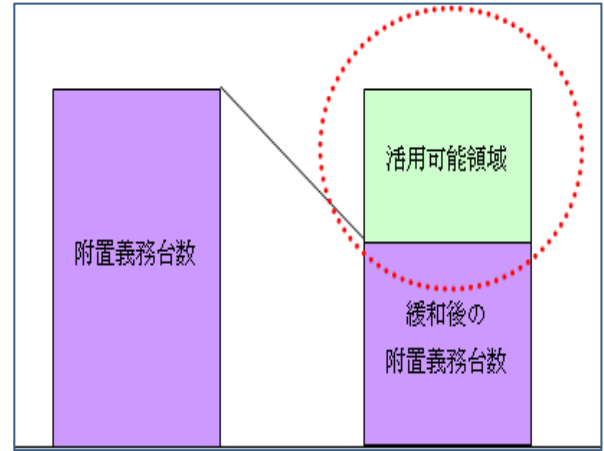
3. 附置義務制度の緩和の方向性

都心部の駐車場を取り巻く上記のような状況もあり、東京都では、附置義務駐車場の利用実態調査を実施し、共同住宅および事務用途に対する附置義務駐車場の利用割合が低いという実態が得られたことを踏まえ、附置義務制度の見直し（緩和）を図る予定となっている。

今回の見直しでは、共同住宅および事務所の用途に課されていた附置義務駐車場について台数が緩和されることに加え、既存建物も緩和後の制度に従った附置義務台数を維持すれば良いこととなる。

表－1 東京都における附置義務制度緩和の方針

	共同住宅用途	事務用途（面積調整率）			
		~1 万㎡	1 万㎡ ~5 万㎡	5 万㎡ ~10 万㎡	10 万㎡ ~
現 行	1 台／300 ㎡	1	0.7	0.6	0.5
見直し後	1 台／350 ㎡	~6 千㎡	6 千㎡ ~1 万㎡	1 万㎡ ~10 万㎡	10 万㎡ ~
		1	0.8	0.5	0.5
緩和率	約 14%の緩和	約 20%の緩和			



図－3 附置義務緩和のイメージ

都市中心部における駐車場の有効活用に関する研究【報告書概要版】

4. 駐車場の有効活用方策

駐車需要の減少とともに利用率が低くなっている駐車場（附置義務駐車場及び都市計画駐車場を含む）のスペースの一部について、貴重な都心部空間として効果的に活用するため次のような方策を提案し、それぞれ実現可能性について評価を行った。

表－2 駐車場の有効活用方策と実現可能性の評価

	駐車場の活用方策	駐車場の活用方策の実現可能性の評価	
1	荷さばき駐車施設としての活用	需要と供給（提供スペース）の位置関係が合えば実現可能性が高い。 →ケーススタディ対象とする	◎
2	身障者用駐車施設としての活用	都心中心部にまとまったスペースが提供されれば実現可能性が高い。 →ケーススタディ対象とする	◎
3	自動二輪駐車場としての活用	持続性で不安定な面があるが、当面は都心中心部で実現可能性が高い。 →ケーススタディ対象とする	◎
4	カーシェアリング拠点としての活用	規模的には小さいものの、実現可能性は高い。ただし、地区単位での利用意向等の情報収集と需要の状況把握が必要である。また、必ずしも長期的に安定した利用ができるとはいえない。	○
5	EV 車、PHV 車の充電ステーションとしての活用	規模的には小さいものの、実現可能性は高い。ただし適切な配置密度の計画にもとづき整備されるべきであり、有効活用スペースと一致した時にのみ実現される。	○
6	コミュニティサイクルステーションとしての活用	効率的な活用ができるが、需要の把握が難しく、まちづくりと連携しシステムとして中長期的な計画に基づく必要があり、実現可能性は高くない。	△
7	防災拠点（帰宅困難者一時滞在施設、物資備蓄空間）としての活用	提供側に受益が低いため、実現可能性は高くない。	△
8	オフィス等の倉庫としての活用	一定の需要が見込まれ、建物内で需要と供給が一致するケースもあり、実現可能性が高い。	◎

表－3 実現可能性評価の指標

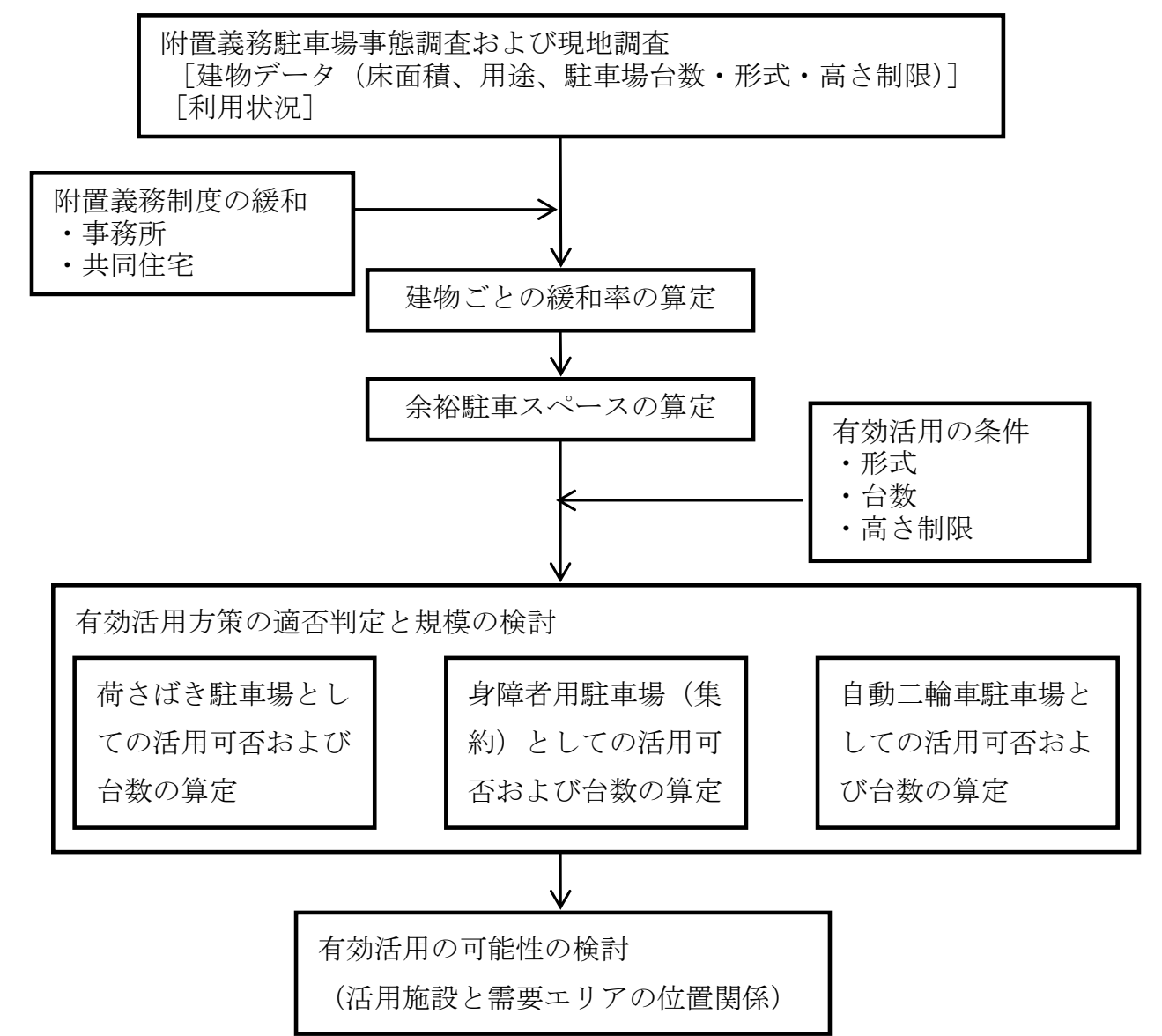
評価指標	評価の考え方
1)需要見込み	有効活用方策に応じた需要が、一般的に見て見込まれるかどうかを評価する。
2)提供者受益	駐車スペースを提供する者が経済的その他の受益を得られる場合に高く評価する。
3)改修の要否・導入費用	既存駐車場の大規模な改修を要する方策については、費用も要することからマイナス要因となり、評価が低いと考える。
4)法令等による障壁	現行の条例その他法令に適合しない方策については評価が低いと考える。
5)短期間での導入	よりスムーズに有効活用方策を導入することが望まれるため、導入するための準備期間が短くてすむ方策を高く評価する。
6)有効活用の持続性	当該有効活用方策が選好されるためには、安定して長期的に契約等がなされることが求められる。このような性格を持つ方策を高く評価する。
7)行政の関与による促進	行政の施策として展開することを前提に考え、行政の関与によりスピードアップが図れる方策を高く評価する。
8)実現可能性（総合評価）	上記の各指標について高い評価が多い方策を、総合的に実現可能性が高いものとして評価する。

5. ケーススタディ

都市中心部への適用の実現可能性が高いと判断された「荷さばき駐車施設としての活用」、「身障者用駐車施設としての活用」および「自動二輪駐車場としての活用」について、新宿駅西口周辺と渋谷駅周辺を対象にケーススタディを行った。

ここでのケーススタディは、現在予定されている東京都駐車場条例の改正による附置義務制度の緩和にともない、既存の附置義務駐車場に余裕駐車スペースができる場合を想定した。そして、それらの他用途での利用が可能なスペースを活用して、周辺の荷さばき駐車や身障者用駐車または自動二輪車駐車の需要を受け入れられるかどうかを検討して効果を考察したものである。

以下にケーススタディの流れと、各地区・各施策の結果概要を示す。



図－4 ケーススタディの流れ

都市中心部における駐車場の有効活用に関する研究【報告書概要版】

表－4 ケーススタディの結果

		荷さばき駐車施設 としての活用	身障者用駐車施設 の集約化	自動二輪車駐車場 としての活用
設 定 条 件	駐車形式	自走式	自走式	自走式
	高さ制限	2.5m 以上	設定せず	設定せず
	台数換算	1 台／一般車ます 2 台	2 台／一般車ます 3 台	2 台／一般車ます 1 台 5 台／一般車ます 2 台 (一般車ます 3 台以上) 3 台／一般車ます 1 台
	最小規模	設定せず	一般車ます 9 台 (集約化のため)	設定せず
	利用圏域	100m	150m	150m
ケ ー ス ス タ デ ィ 結 果	新宿駅 西口周辺	超高層ビル等の大規模建物と中小規模の建物が立地するエリアが明確に分かれている場合が多い。このような場合、大規模建物で有効活用可能となる余裕駐車スペースがあっても、需要発生源となるエリアまでの距離が離れているため、荷さばき駐車施設として活用する方策の効果は低い。	左記と同様に、有効活用可能となる余裕駐車スペースがあっても、需要発生源となるエリアまでの距離が離れているため、身障者用駐車施設の集約化に活用する方策は効果が低い。	左記の方策に対応できない比較的小規模なスペースでも自動二輪駐車場としての活用が可能であり、計画的に配置することで地区の自動二輪車の違法駐車の低減に寄与するものと考えられる。
	渋谷駅 周辺	同じエリア・ブロック内に大規模建物と中小規模建物が混在している傾向にある。このため、大規模建物に有効活用可能となる余裕駐車スペースがあれば、周辺の中小規模の建物が需要発生源となり、荷さばき駐車施設として活用する方策は各建物にとっては有効である。ただし、カバーされる圏域が限られるため、地区としての効果はそれぞれ検証する必要がある。	左記と同様に、大規模建物に有効活用可能となる余裕駐車スペースがあれば、周辺の中小規模の建物が需要発生源となり、身障者用駐車施設の集約化は各建物にとっては有効である。ただし、カバーされる圏域が限られるため、地区としての効果はそれぞれ検証する必要がある。	左記の方策に対応できない比較的小規模なスペースでも自動二輪駐車場としての活用が可能であり、計画的に配置することで地区の自動二輪車の違法駐車の低減に寄与するものと考えられる。

6. 研究結果まとめ

【実現可能性の高い駐車場の有効活用方策】

本研究では、都心中心部において現在または将来的に余剰となる駐車場スペースの有効活用方策として、「荷さばき駐車施設としての活用」、「身障者用駐車施設としての活用」、「自動二輪駐車場としての活用」 および「オフィス等の倉庫としての活用」を実現可能性が高いものとして提案した。

【ケーススタディの結論】

新宿駅西口周辺と渋谷駅周辺を対象地区としたケーススタディとして、現在予定されている東京都駐車場条例の改正に伴う附置義務制度の緩和により余裕駐車スペースができる場合を想定し、それらのスペースが、周辺の「荷さばき駐車」や「身障者用駐車」、あるいは「自動二輪車駐車」を受け入れられる規模を地区別に予測し、周辺の需要（建物立地状況等より）と比較して考察を行った。

都条例の改正による余裕駐車スペースを上記のような方策で活用することについては一定の機能を果たす考えられるものの、適用する地域の特性によって得られる効果は異なってくる。

今回ケーススタディの対象とした新宿駅西口周辺では、街区が大きく超高層ビル等の大規模建物と需要発生源となる中小規模の建物との距離が離れており、有効活用としてスペースを提供できても十分な利用が望めない。一方、渋谷駅周辺の街区では、余裕駐車スペースの提供が可能となる大規模施設と、需要発生源となる中小規模の建物が混在しているため、事業者にとっても、地区にとっても効果が期待できる地区が見られた。

【研究結果の活用方法】

- 1) 自治体が駐車施策に関する地域ルール等を策定する場面での判断材料・参考資料として活用できる。
- 2) ビルを運営管理の事業者が、附置義務制度が緩和された際にできる余裕駐車スペースの活用方法を検討する上での判断材料・参考資料として活用できる。
- 3) 共同住宅の事業者やマンションや管理組合が、利用されていない駐車場の維持管理方針を検討する場合の判断材料・参考資料として活用できる。

7. 今後の課題

本研究で提示した方策の展開を考える上での今後の課題を以下に示す。

表－5 今後の課題

1) 有効活用方策の需要の検討	更なる展開を考えるうえで、駐車場利用者や建物所有者の意向調査や、企業（カーシェアリング会社等）のヒアリングを行い、有効活用方策の需要を数量的に把握することが求められる。
2) 余裕駐車スペース規模の詳細把握	より高い精度で余裕駐車スペース規模を把握する必要性が生じる場合、現況の駐車場設置状況や建築確認申請資料等の調査を実施して、規模算定を行う必要がある。
3) 有効活用方策による効果の把握	提案した方策をより現実的にするため、その導入により駐車場利用者や建物所有者または地区として得ることのできる定量的・定性的な効果を把握する必要がある。
4) 有効活用方策の PR と参画・協力等実施体制の構築	提示した有効活用方策について、行政や関連組織の協力が得られるように、実施効果を説明し PR するとともに、参画・協力を呼びかけ実施の体制を築き上げていくことが望まれる。

都市中心部における駐車場の有効活用に関する研究【報告書概要版】

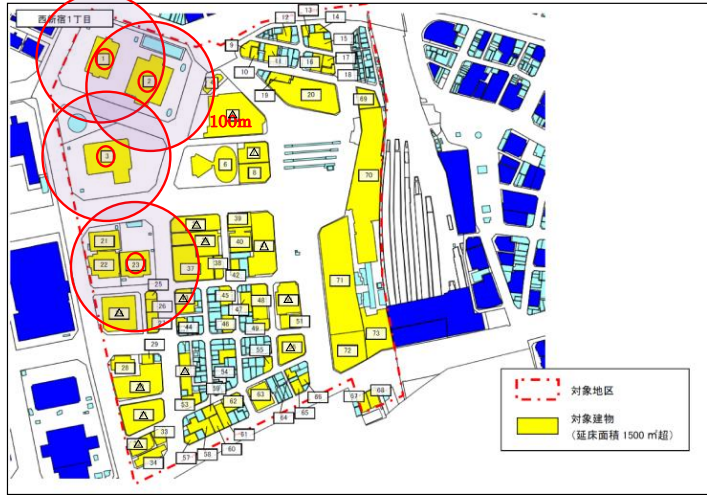
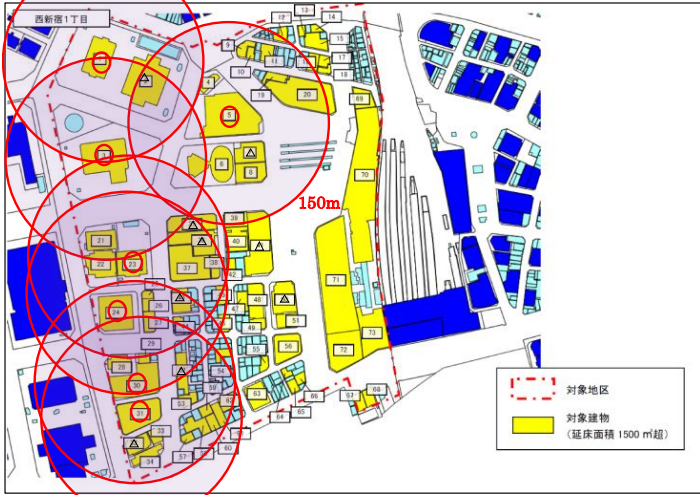
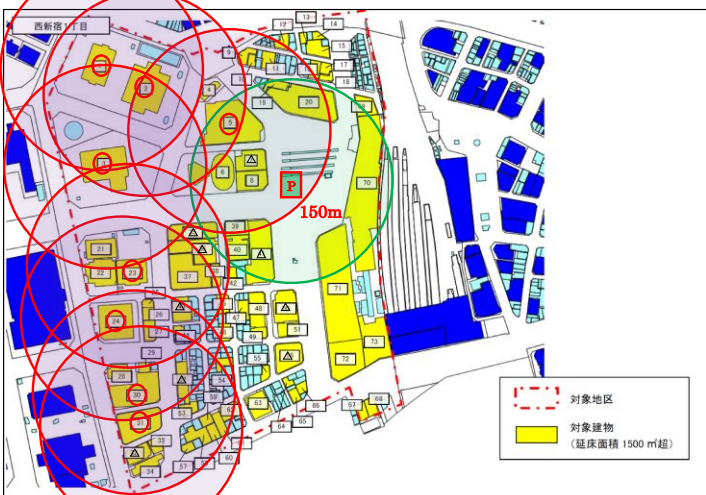
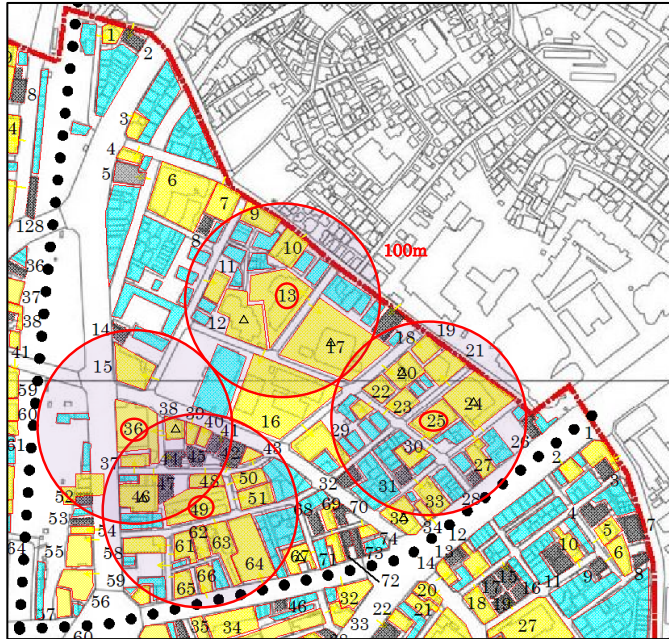
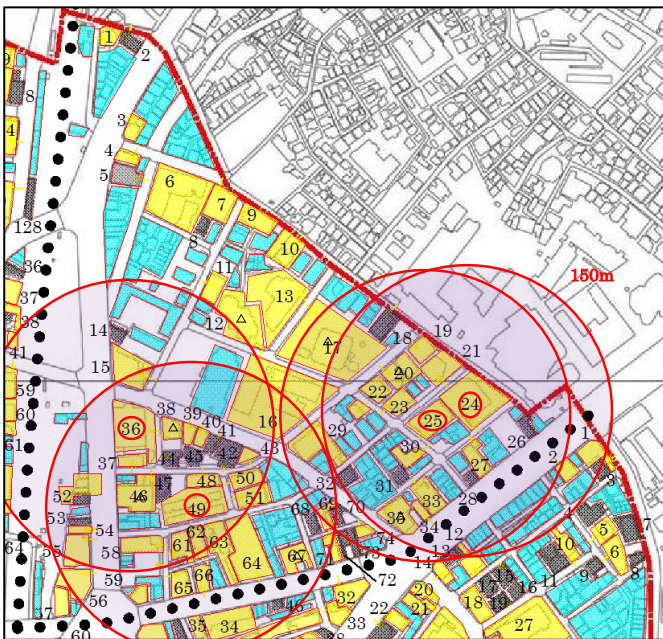
表ー6 ケーススタディ結果の事例<新宿駅西口周辺…西新宿1丁目、渋谷駅周辺…渋谷1地区>

凡例

△ 余裕スペース発生位置

○ 方策サービス提供位置

● 利用可能範囲

	活用可能な余裕 駐車スペース	荷さばき駐車施設 としての活用	身障者用駐車施設 の集約化	自動二輪車駐車場 としての活用
西新宿 1 丁目	箇所数：17 総台数：329	箇所数：4 台数：92	箇所数：7 台数：173	箇所数：8 台数：813
※新宿駅西口周 辺ではこの他に 3 地区でケース スタディを実施				
	荷さばき駐車場として余裕駐車スペースを提供可能となる大規模建物があるが、需要の見込まれる商業地区との距離が離れているため、この地区では有効に機能しない。	×	地区の南西側のエリアでは、身障者用駐車施設の集約提供が可能な建物が存在し、比較的小規模な建物群を部分的にカバーできるため、有効に機能することが期待できる。ただし、北側のエリアの建物から需要発生源までの距離が長い。	△
渋谷 1 地区	箇所数：12 総台数：119	箇所数：4 台数：22	箇所数：4 台数：34	箇所数：9 台数：212
※渋谷駅周辺地 区ではこの他に 5 地区でケース スタディを実施				
	荷さばき駐車施設として活用できる建物の周辺にその需要発生源となる比較的小規模な建物が存在しており、有効に機能することが期待できる。ただし、一部カバーできないエリアが残る。	○	身障者駐車施設の集約提供が可能となる建物が、比較的小規模な建物群をカバーするため、概ね有効に機能することが期待できる。	○