

中央区駐車場整備計画

平成 5 年 12 月

中央区

# 中央区駐車場整備計画

## ～都心部駐車場整備地区駐車場整備計画～

1. 路外駐車場の整備に関する基本方針	3
(1) 駐車場の問題の現況	3
(2) 基本方針	4
2. 路外駐車場の整備の目標年次および目標量	5
(1) 目標年次	5
(2) 目標量	5
3. 路外駐車場の整備の目標量を達成するために必要な 路外駐車場の整備に関する施策	7
(1) 公共と民間の役割分担	7
(2) 民間を中心とした整備促進策	8
(3) 公共を中心とした整備方策	9
(4) 駐車場の有効利用方策	10
4. 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要	11

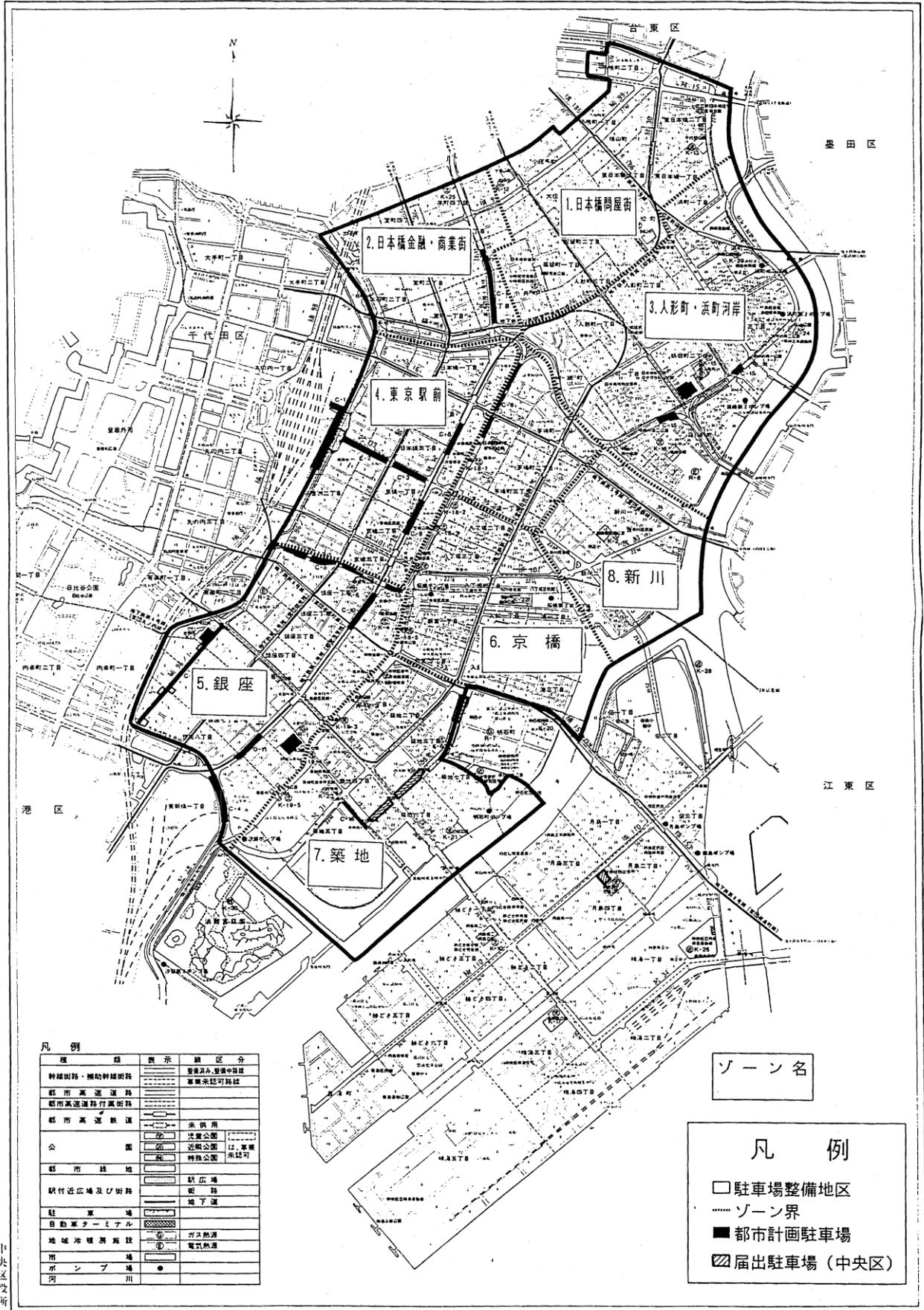
### 都心部駐車場地区(中央区内)

面積: 562.0ha

位置範囲: 浜離宮庭園、明石町、月島、晴海を除く中央区全体

ゾ ー ン	指 定 する 範 囲
1. 日本橋問屋街	全 域 (これまでに指定)
2. 日本橋金融街・商業街	
3. 人形町・浜町河岸	
4. 東京駅前	
5. 銀座	
6. 京橋(明石町を除く)	
7. 築地	
8. 新川	

図-1 駐車場整備地区の区域



## 1. 路外駐車場の整備に関する基本方針

### (1) 駐車場の現況

中央区の月島、晴海を除くエリアにおいては、現況の駐車場設備等整備量は約2万1千台であり、そこに約3万1千台が駐車し、約1万台の違法駐車が発生している。このエリアには17ヶ所、5,200台の都市計画駐車場が整備され、整備水準は東京区部の中では高い水準にあるものの、近年のモータリゼーションの進展に伴い駐車場需要が急増したことにより、路上駐車が生起している。

駐車場問題は、土地利用形態によって種々相異している。日本橋問屋街においては、大規模施設が少ないため附置義務駐車場が少なく、一時預り駐車場の不足が目立つとともに荷捌き等の短時間駐車需要(路上駐車)が多く、道路容量を圧迫している。東京駅前においては事務所関連の駐車需要が多く、専用駐車場対応の需要が多いが、土地利用的にはほぼ成熟しており、新たな施設供給が期待しづらい。また、銀座では、買物・レジャー目的の交通需要が多く、一時預り駐車場の整備が望まれるが、その駐車需要の絶対量は多く路上駐車密度も高い。

このような駐車場問題をまとめると、

- ① 違法路上駐車車両の増大
- ② 荷捌き等の短時間駐車需要を含めた一時預り駐車場の不足
- ③ 業務街等での専用駐車場の不足
- ④ 既存駐車場の場所のわかりづらさ(既存駐車場の有効活用)

の4点であり、こうした問題は駐車利便性の低下や道路移動性の低下を引きおこし、都心機能停滞の要因の一つとなっている。

## (2) 基本方針

違法路上駐車に代表される駐車問題に対しては、中央区内の交通全体にわたって安全性・利便性・快適性・迅速性を確保できる信頼度の高い交通体系を実現することが中央区における緊急課題の一つであり、

- ・ 根本的原因であり需給バランスの不均一の是正
- ・ 路上駐車の改善による道路交通の円滑化
- ・ 商業、業務地における利便性強化による地区活性化への寄与
- ・ 高地価であることによる駐車場施設供給の困難な地区への供給

を基本とする。

荷捌き等の短時間駐車需要を含めた一時預り駐車場の不足に対しては、公共と民間の分担のもとに、不特定多数の利用者を対象とし、ある程度以上の規模を持つ恒久的な駐車場である公共的駐車場施設の整備を進めるものとする。また、荷捌きのための施設は、荷捌きを行う建築物や施設等がその施設内等に整備することを原則とするが、荷捌き施設設置のための方策を検討していく。

業務街等での専用駐車場の不足に対しては、平成4年度に見直しが行われた附置義務基準の強化により、駐車施設整備の一層の推進を図る。

集合住宅における駐車施設の整備については、附置義務制度や都の要綱による整備等により整備の促進を図っていくが、これらの対策だけですべての駐車需要に対応していくのは困難であることから区としても集合住宅の附置義務のあり方について検討していくものとする。

さらに、開発建築物への附地住宅を定めた中央区市街地開発事業指導要綱に基づく住宅に対する駐車場のあり方についても検討していくものとする。

既存駐車場の有効活用については、駐車場案内システム、駐車場の運用面での統合化を図るシステム、駐車場の休日開放の導入について検討していくものとする。

## 2. 路外駐車場の整備の目標年次および目標量

### (1) 目標年次

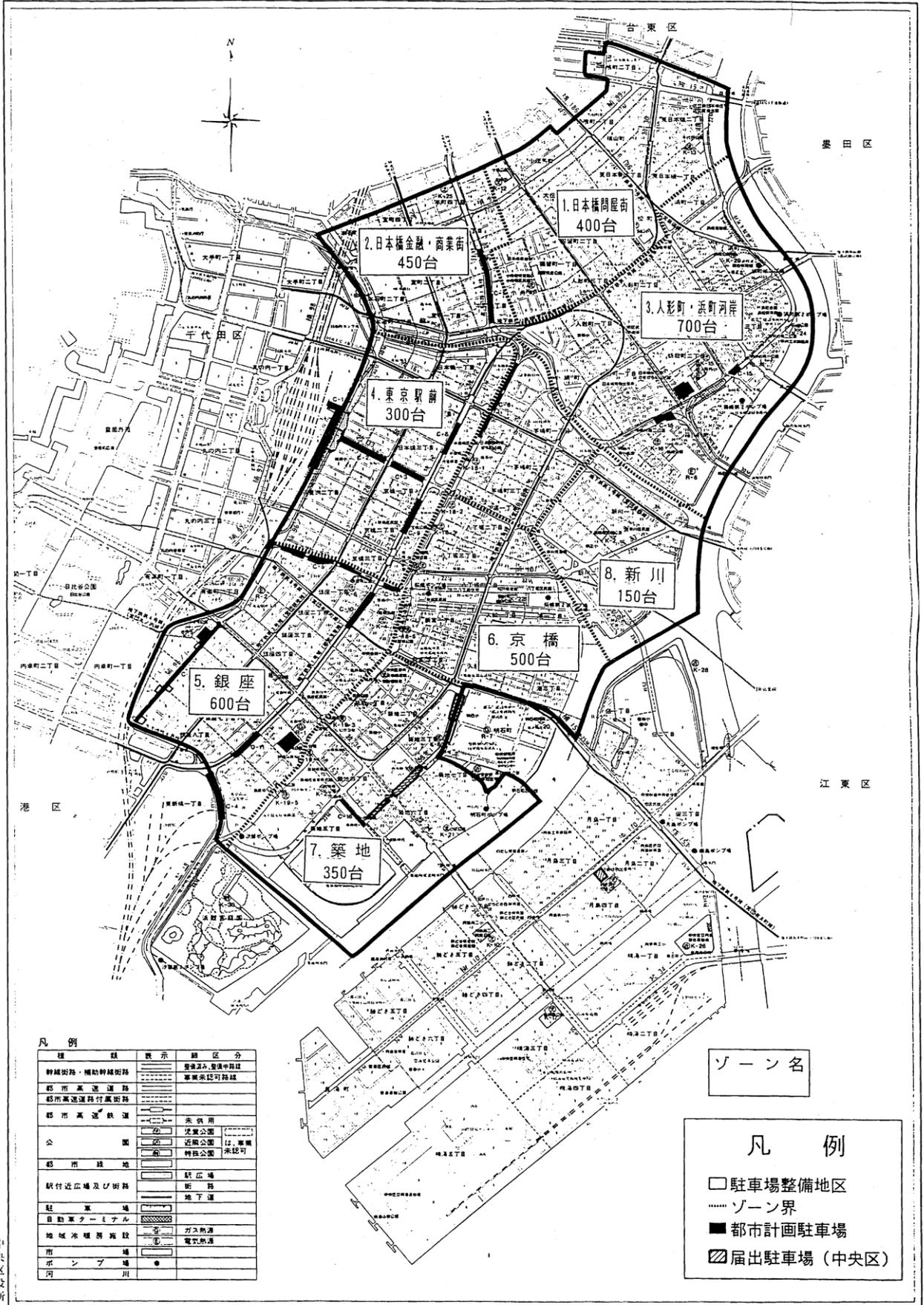
当計画における路外駐車場の整備の目標年次は、平成 12 年(2000 年)とする。

### (2) 目標量

将来の駐車需要としては、開発余力を考慮した将来建築用途別延床面積に駐車原単位を乗じて求めた。これから、現況の整備量を除き、駐車施設別に推定した結果、平成 12 年において一時預り駐車場分として、約 3,450 台の路外駐車場需要があると予測される。これを中央区における駐車場整備地区全体の路外駐車場の整備目標量とし、公共と民間の役割分担の中で、公共も積極的に整備を進めることが必要である。

ゾーン	路外駐車場の整備目標量 (目標年次:平成 12 年)
1. 日本橋問屋街	約 400 台
2. 日本橋金融街・商業街	約 450 台
3. 人形町・浜町河岸	約 700 台
4. 東京駅前	約 300 台
5. 銀座	約 600 台
6. 京橋(明石町を除く)	約 500 台
7. 築地	約 350 台
8. 新川	約 150 台
計	約 3,450 台

図-2 将来の路外駐車場整備目標量



### 3. 路外駐車場の整備の目標量を達成するために

#### 必要な路外駐車場の整備に関する施策

##### (1) 公共と民間の役割分担

駐車場の整備は、駐車需要を発生させる個々の建物の側で対応していくことが原則である。しかしながら、現実には、この原則を全ての場合に当てはめることは不相当であり、個々の建物等に設置される駐車施設と併せて、一時預りや専用の独立した駐車施設の整備が必要である。

中央区では、このような駐車施設については従来から公共セクター及び民間セクターによる整備が進められてきたが、モータリゼーションの著しい進展及び、用地難や地価の高騰等による駐車施設の供給不足により、駐車需要量と駐車施設供給量のアンバランスが生じている。

以上のことから、次のような民間と公共の分担のもとに、駐車施設の整備を進めていくこととする。

- ・ 目的地が明確な駐車需要については、目的施設側による駐車施設の整備で対応することを中心とし、また、地域の駐車需要に対応する一時預り駐車場についても民間セクターによる整備を主体としていくこととする。
- ・ 公共セクターは、これら民間セクターによる駐車施設の整備を促進するため、必要な支援、誘導を行うとともに、特に、都市機能や道路交通の維持、増進を図るうえで重要で、総合的なまちづくりの観点から計画的、また先行的に整備を図るべき一時預り駐車施設については、都市計画施設として位置づけ、あるいは整備主体として参加していくこととする。
- ・ 公共セクターが駐車施設整備を図る場合、出入口当に民地を活用することにより整備可能となるケースがある。一方、民間セクターの駐車施設を整備・運用する場合、道路地下空間等公共用地を活用することにより出入口の集約化、周辺交通環境改善が可能となるケースがある。このようなケースにおいては、公共用地と民地との一体活用による駐車施設整備の促進について、民間と公共が十分な連携のもと検討するものとする。
- ・ また、これらの駐車施設を全体として有効に利用するため、民間と公共が十分な連携のもとに、駐車場案内システムなどの有効利用を図るための施設を検討する。

中央区は以上のような民間と公共の役割分担のもとに、駐車施設の整備が推進されるよう主導的役割を果たす。

## (2) 民間を中心とした整備促進策

### ① 民間駐車場等の整備における国や都の助成制度等の活用

一定の条件を満たす民間駐車場等の整備については、国による助成制度として道路開発資金等の融資制度や共同駐車場整備促進事業による補助制度や、「東京都・特別区駐車場整備基金融資斡旋制度」等の PR を行うとともに積極的な活用を誘導し、民間による駐車場の整備促進を図る。

### ② 面的開発事業による駐車場整備

区において、再開発計画等種々の面的開発事業が予定されており、それに伴う商業施設等の集中立地により、駐車需要の増大が見込まれる。

その為、こうした面的開発事業においては、計画段階で必要十分な駐車場が整備されるよう、指導を図るとともに、協力を求めていく。

さらに、面的開発事業に伴う商業施設等の集中立地により発生する。荷の積みおろし等の駐車需要に対して、貨物車利用を想定した駐車施設を組み込んだものとする 것을検討するように働きかけていく。

また、市街地再開発事業等の面的開発事業における駐車場整備に対しては国の補助制度を積極的に活用し、駐車場の規模の拡大を図るとともに協力を求めていく。

### ③ 公共用地と民地との一体的活用

商業地区の表通りに面する駐車場の出入りについては、表通りからの出入りを規制し、裏通りからの出入りへ誘導している。このような場合、裏通りには駐車場出入口が連続することとなり、交通処理上の問題を生じることから、道路地下空間を活用した出入口の集約についても検討していく。

### (3) 公共を中心とした整備方策

#### ① 都市計画駐車場の整備

都市機能の維持・増進及び都市環境の向上を図るため、特に公共性が高い恒久的な都市交通施設として整備していくべき、重要かつ基幹的な駐車場については、都市計画を定め、計画的な配慮を図る。

都市計画駐車場の整備に当たっては、国や都の協力・支援を得ながら、その本来の機能の保全とともに、安全面や環境面にも配慮した整備促進を図る。

#### ② 道路整備に併せた駐車場整備

道路混雑の緩和、交通事故の防止及び市街地の活性化を図るため、街路事業等と併せて一体的に整備される駐車場を特定交通安全施設等整備事業により整備する。

また、荷の積みおろし等の駐車需要に対応した道路に設置する路上駐車施設の整備についても、国・都の協力を求め、今後、整備のあり方を検討していく。

#### ③ 公共施設、公共空間の活用

駐車場の整備に適した新たな用地の取得にも努力しなければならないが、近年の地価高騰の状況もあって極めて困難となっている。従って、道路や公園の地下、高速道路の高架下等の既存の公共用地等の活用について十分検討していく。

#### ④ 公共用地と民地との一体的活用

道路下を活用した駐車場整備を図る場合、出入口が問題となる場合が多い。このような場合、民地に出入口を設けることにより、道路下に駐車場設備が可能となることから、公共用地と民地との一体的活用について検討していく。

#### ⑤ 技術面や運営面に関する指導等

公共的駐車場の整備・運営にあたっては、安全かつ適切な利用が図られるよう技術面や運営面に関して、指導等を行うものとする。

また、車いす利用者のための駐車施設の設置については、必要な量が確保されるように指導していくものとする

#### (4) 駐車場の有効利用方策

##### ① 駐車場案内システムの整備

駐車場の利用状況は、その設置形態、設置場所等により大きくことなり、同一地区であっても利用が集中する駐車場がある反面、あまり利用されていない駐車場が見られる。特に、東京駅前や銀座のように商業・業務地区で交通の著しく輻輳する地区では、既存駐車場の有効利用を図ることにより、大きな効果が期待できる。

このため、国による駐車場案内システムに対する補助制度の活用を図りつつ、駐車場案内システムの導入について検討していくものとする。

##### ② 駐車施設の有効利用方策

複数の駐車場とデパート、商店街との共通レシートバックシステムや共通利用券などの駐車場の運営面での統合化を図るシステムの導入について検討していくものとする。

また、銀行や公共・公益施設等の駐車場の休日開放については、中央区における幹線道路を除く区画道路の多くが休日駐車可能であることから、その需要と休日解放可能な駐車場との位置関係を踏まえながら、休日における駐車需要の一部を賄うことを検討していくものとする。

#### 4. 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

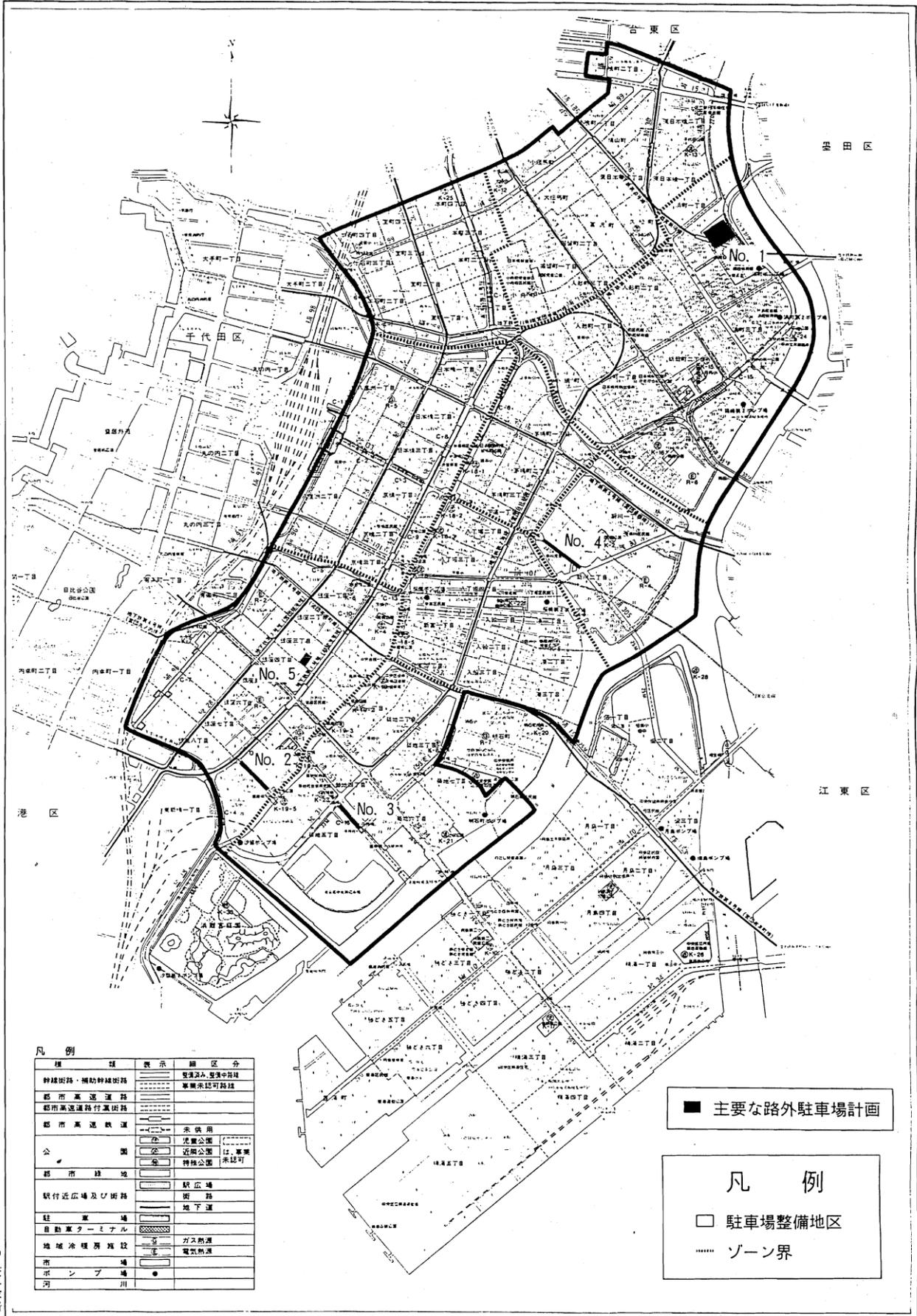
駐車場整備地区における都市計画駐車場および届出駐車場の整備に関する事業の計画の

概要は、以下のとおりである。

No.		整備主体	位置	規模	駐車場種別	供用予定年
1	浜町公園駐車場 (仮称)	中央区	日本橋浜町 二丁目	約 200 台	都市計画 駐車場	平成 8 年
2	銀座八丁目駐車場 (仮称)	〃	銀座七丁目 銀座八丁目	約 110 台	〃	平成 9 年
3	築地駐車場 (仮称)	〃	築地四丁目	約 230 台	〃	平成 5 年
4	新川駐車場 (仮称)	〃	新川二丁目	約 190 台	〃	平成 10 年
5	紙パルプ会館駐車場 (仮称)	株式会社 紙パルプ会館	銀座三丁目	72 台	届出駐車場	平成 5 年

注) 主要な路外駐車場の位置については、別途地図に図示している。

図-3 路外駐車場整備計画



中央区役所