

## 5. 附置義務駐車場の地域ルールの実態と評価に関する研究

### － 大手町・丸の内・有楽町地区の事例研究 －

#### A Study on the Parking Requirement's Regional Rule System: Case Study of Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho District

東京大学工学部都市工学科 080141 木下 格

The parking requirement system has greatly contributed to the quantitative expansion of the parking lot. However, there were some criticisms on the parking requirement system, because of following reasons: the minimum parking standard depends on only the usage and the floor space of the building, and characteristics of the region and the building are not reflected. The regional rule system is expected to be able to solve this problem. Through researching the regional rule of the Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho district, which is the center of Japan's financial industry, this study consider effectiveness and remedial measures of a regional rule system. The purpose of this study is contributing the development of the regional rule system.

#### 1. はじめに

1957年の駐車場法制定から50年以上が経過し、制定当時1万台に満たなかった駐車場は今日370万台に至り、その中で附置義務駐車場は220万台を占めるほどとなった。このように駐車場法に基づく駐車場整備制度、特に附置義務制度は、駐車場の量的拡大に大きく貢献してきた。

しかし、附置義務制度には問題がかねてより存在していた。建物の用途及び床面積のみによって附置義務台数が決定され、地域特性などを反映していないため、駐車場整備が需要実態に対して効果的なものにならないというのが筆頭である。

この問題を解決できるのではないかと期待されているのが、地域ルール制度である。

地域ルールとは、一律の原単位を用いるのではなく、地域ごと、建物ごとにそれぞれの特性に合わせた附置義務台数とするものである。これにより、駐車場整備を地域の実情に合わせ、適切な駐車場規模で適切な駐車場運営を行い、適切な違法駐車対策を行えるようになり、量的観点、質的観点の両方からよりよい形で駐車場のあり方を目指すことができるとされている。

しかし、地域ルールは制度の枠組みができてま

だ間もなく、現在制定されているのは現在大手町・丸の内・有楽町地区（以下、「大丸有地区」という）と銀座地区のみである。両地区共に導入、運用には少なからぬ困難と試行錯誤が付きまっており、この先行事例を研究することは、既にルールが制定されているこの両地区の将来だけではなく、今後別の地区で地域ルールを導入する際にも大いに参考になるものと思われる。

本研究は、大丸有地区の地域ルールの事例研究を行い、地域ルールの有用性、その到達点と改善策を考察することで、地域ルールのこれからに寄与することを期待するものである。

#### 2. 調査方法

大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会（以下、本概要集中では「協議会」という）からご提供いただいた膨大かつ貴重な資料を中心としつつ、協議会、千代田区、三菱地所ビルマネジメント株式会社からの聞き取りを行うことで調査を行った。

2010年2月現在、12事例に大丸有地区地域ルールが適用されている。内訳としては、未竣工が5事例<sup>\*1</sup>、竣工後1年未経過が2事例、竣工後1

年以上経過が5事例である。

全12事例それぞれの計画概要などに関して調査を行い、さらに、竣工後1年以上経過している5事例は年度ごとの利用実態や特定の調査日の詳細な利用実態などについても調査を行った。

### 3. 大丸有地区の地域ルール背景と概略

大丸有地区は、日本を代表するビジネス街である。地区内に存在する建物は非常に大規模なものばかりで、それらに整備すべき附置義務駐車場台数も当然少なくはない。

しかしながら、大丸有地区の自動車の分担率や駐車場の利用率は決して高いとはいえない。これは、鉄道を中心とした高度に発達した公共交通機関が整備されていることを主な理由とする。駐車場の利用率は、ピーク時でも駐車場容量の50%に満たない程度でしかなかった。

さらに、かつて皇居に近いという理由で存在していた建物高さ制限(31m)が解除され、200m級の高層ビルが建ち並ぶ街へと変化していくこととなった。高さ31m、地上8階建てのビルが建ち並んでいた当時の建物床面積でも駐車場が過剰であったのに、200m級のビルが造られ、駐車場を駐車場条例の原単位に基づき整備すると大変な無駄が生じると認識されたのである。

そこで、大丸有地区(図1の区域)においては、各建物が適切な駐車対策等を講じることを前提条件として、附置義務駐車場の台数を緩和することを個別審査によって認めることとなった。あくまで目的は、単に駐車場を減らすことではなく、周辺の道路交通環境改善に寄与することである。

また、事業者は削減した台数にあわせた負担金を協議会に拠出し、協議会はその60%を大丸有地区の道路交通環境改善のための補助金として利用し、残り40%は寄付金として千代田区に渡る。千代田区は、その資金を周辺地区の道路交通環境改善のために利用することとなっている。

これが、大丸有地区の地域ルールの概略である。



出所：大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会資料

図1 地域ルール適用区域(赤線内)

### 4. 大丸有地区の地域ルールの実態と評価

表1に示したとおり、地域ルールがなければ、12事例合計で4,720台を最低でも整備しなければならなかったところを、その65.3%に相当する3,080台の整備で済むこととなった。

表1 地域ルール適用各事例の駐車場整備台数<sup>\*2</sup>

ビル名	条例による 附置義務台数	地域ルール適用を 受けた整備台数
Aビル	142台	103台
Bビル	458台	370台
Cビル	319台	225台
D計画	805台	566台
Eホテル	177台	115台
Fビル	434台	282台
Gビル	474台	314台
Hビル	276台	183台
I計画	411台	235台
J計画	313台	136台
K計画	477台	260台
L計画	434台	291台
合計	4,720台	3,080台

出所：大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会資料

現時点では削減したことにより駐車場が満車となり路上駐車が発生するような事象はほぼ認められない。むしろ、これだけの削減がなされてもなお、駐車場全体量としてみれば十分量があると言えるのが実態である。

ただし、駐車場全体としては余裕があっても、

貨物車の荷捌きスペースが不足しているなど、局所的に問題が発生していることもあった。もっともこれは、地域ルールの問題と言うよりは、荷捌きスペースは建物の規模がどれだけ大きくても10台を上限としてよいとする東京都駐車場条例そのものの問題だともいえる。そして、これらに関しても、不足する時間帯に警備員などを配置し臨時に荷捌きスペースを増やし、新しい開発事例では荷捌きスペースを必要十分量<sup>\*3</sup>確保し、さらに大きな荷捌きスペースや共同集配施設<sup>\*4</sup>を整備することで（写真1）建物内での配送がスムーズに行われるように工夫することにより、こういった問題も自主的にほぼ解決されている。



写真1 Bビル地下駐車場

むしろ、適切な駐車対策等が行われることによって、周辺の道路交通環境に少なからぬ恩恵を与えている実態が明らかになった。

研究の結果、大丸有地区の地域ルールがもたらした有効性は主に以下の5つがあると考えることができた。

・**駐車場整備量が減少することにより、事業者の負担が減少すること**

地域ルールが適用された12事例では、最も削減台数が少ないAビルでも39台が、最も削減台数が多いD計画では239台が削減されている。平均的な地下自走式駐車場の建設コストは1台当たり数千万円ともいわれるため、事業者からすれば非常にわかりやすいメリットである。

・**負担金、寄付金により、大丸有地区だけではなく、周辺地区においても恩恵にあずかることができること**

事業者は、削減台数1台につき100万円ないし300万円を、事業者から大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会へ負担金として納入する。なお、地域ルール適用時の審査等には別途費用がかかることとなっているため、負担金は同協議会の運営資金等の目的を主とするようなものではない。また、負担金の40%は千代田区に寄付されることとなっている。

負担金は、大丸有地区及び周辺地区、さらに個々の駐車場における交通の円滑化と安全性、利便性の確保を目的として、駐車環境整備事業に対する助成金として交付される。そして、寄付金は周辺の道路環境改善等の費用として使用される。これにより、大丸有地区だけではなくその周辺地区でも環境改善の効果が見込まれることとなる。

・**駐車場整備に関して、必要な部分に関しては附置義務以上の整備を行い、結果、駐車効率向上、路上駐車抑制に貢献していること**

先述したとおり、ただ単に削減するだけではなく、不足すると考えられるもの、つくことで路上駐車対策になると考えられるものについては積極的に整備している。前者は荷捌き駐車スペースが該当し、後者は車寄せスペースや共同配送施設が該当する。これらは、駐車効率向上、路上駐車抑制という効果をもたらしている。

・**独自の基準に基づき、駐車場の安全性や利便性の向上が図られたこと**

地域ルールを適用するにあたり、専門委員会より、駐車場条例や駐車場法、附置義務制度に規定されていないような安全性や利便性等についての要望が出され、それらが実現されてきている。

現在の駐車場条例や駐車場法、附置義務制度には質的観点からの規定が乏しいが、地域ルールというインセンティブを与えることで質的改善をもたらしたのは有効性だといえる。

### ・様々な主体の枠を超えて交通環境改善のための立場や知識が共有されたこと

協議会には、70 を超える法人、商工会議所、警視庁、東京都、千代田区などが関連を持っている。これらの主体によって知識が共有されると同時に、開発の際にもそれぞれの立場、意見を出し合うことによって、知識が共有されることで開発事例ごとに常に改善が図られたり、よりよい制度運用がなされたりするようになってきているものと思われる。

問題点がまったく見当たらないわけではないが、これらの有用性は十分に大きく、地域ルールを適用したことにより大丸有地区のみならず周辺も含めた環境と、様々な主体に対して効果がもたらされたものと認められる。

## 5. おわりに

本研究では、大丸有地区の地域ルールを調査、分析することにより、地域ルールが大丸有地区にもたらした有用性を評価することができた。駐車場法や東京都駐車場条例に基づく附置義務駐車場は、駐車場の量的供給という面では大いに都市に貢献してきたが、地区特性を反映していない、量的議論に終始している等の問題が顕在化してきている。地域ルールはこれらの問題の解決策として非常に有用であり、これからのまちづくりにおいて積極的に活用されることを期待する。

ただし、本研究では、大丸有地区において達成された地域ルールの有用性、課題および未達成の有用性について述べ、後者に対する提案をするにとどまっている。そのため、以下のような課題を残している。

- ・ 路上駐車をしている人に対して意識調査等を行えば、利用者が求めていること、何が路上駐車対策に効果的なのかなどがわかるだろう。
- ・ データ形式の不一致に関して、それを指摘するのみで、実際にデータを採り直すことはできなかった。

- ・ 金銭面について、推測の域を出ない要素がある。金銭面の問題は極めて大きなファクターであろうから、より詳細に調べることが必要だろう。
- ・ 銀座地区の地域ルールは、大丸有地区とは地域の性格や導入に至った前提からして大きく異なる。地域ルールの有用性を語るためには、銀座地区の地域ルールも分析する必要があるだろう。

これらは、本論文の主題である、地域ルールという枠組みの発展を目指すうえで調査、研究すべき今後の課題として残すものである。

## 謝辞

本研究は、大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会、三菱地所ビルマネジメント株式会社、千代田区のご協力なしには完成しえないものでした。皆様へ心から感謝いたします。

## 補注

- \*1 2 期工事まで完了し、工事が完了した部分に関しては運用が始まっている開発事例があるが、これは未竣工として扱った。
- \*2 未竣工の事例は「〇計画」としてある。
- \*3 45 台分の荷捌きスペースを整備している事例がある。
- \*4 複数の運送業者で共同して建物内の荷物配送を行うための施設。配送スタッフが常駐しているため、貨物車の運転手が荷物を届けるために動き回る必要がなくなり、駐車時間の短縮が図られることとなる。

## 主要参考文献

- ・ 大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会、『大手町・丸の内・有楽町地区駐車地域ルールのでびき』, 2007.6
- ・ 財団法人 駐車場整備推進機構、『駐車場ガイドブック 本編』, 2007.11