

# 千代田区駐車場整備計画

(平成 15 年度改定)

千代田区

# 千代田区駐車場整備計画

## 一 目 次 一

第1 対象区域 .....	1
第2 駐車場の整備に関する基本方針 .....	2
1. 駐車場問題の現況 .....	2
(1) 飯田橋・神保町・神田公園地域	
(2) 万世橋・和泉橋地域	
(3) 大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	
2. 駐車場の整備の基本方針 .....	4
(1) 地域特性に対応した施策の展開	
(2) 公共と民間の適切な役割分担	
(3) 駐車場の有効利用	
(4) 附置義務による駐車施設の確保	
第3 路外駐車場の整備の目標年次及び目標量 .....	5
1. 目標年次 .....	5
2. 目標量 .....	5
第4 駐車場の整備に関する施策 .....	6
1. 公共と民間の整備の分担 .....	6
2. 駐車場の整備を推進するための施策 .....	6
(1) 公共を中心とした整備施策	
(2) 民間を中心とした整備施策	
(3) 駐車場の有効利用に関する施策	
(4) 駐車施設の附置に関する施策	
3. 地域別の施策 .....	9
(1) 飯田橋・神保町・神田公園地域	
(2) 万世橋・和泉橋地域	
(3) 大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	
第5 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要 .....	10
1. 事業の計画の概要 .....	10
2. 路外駐車場の整備を検討すべき地区 .....	10

# 第1 対象区域

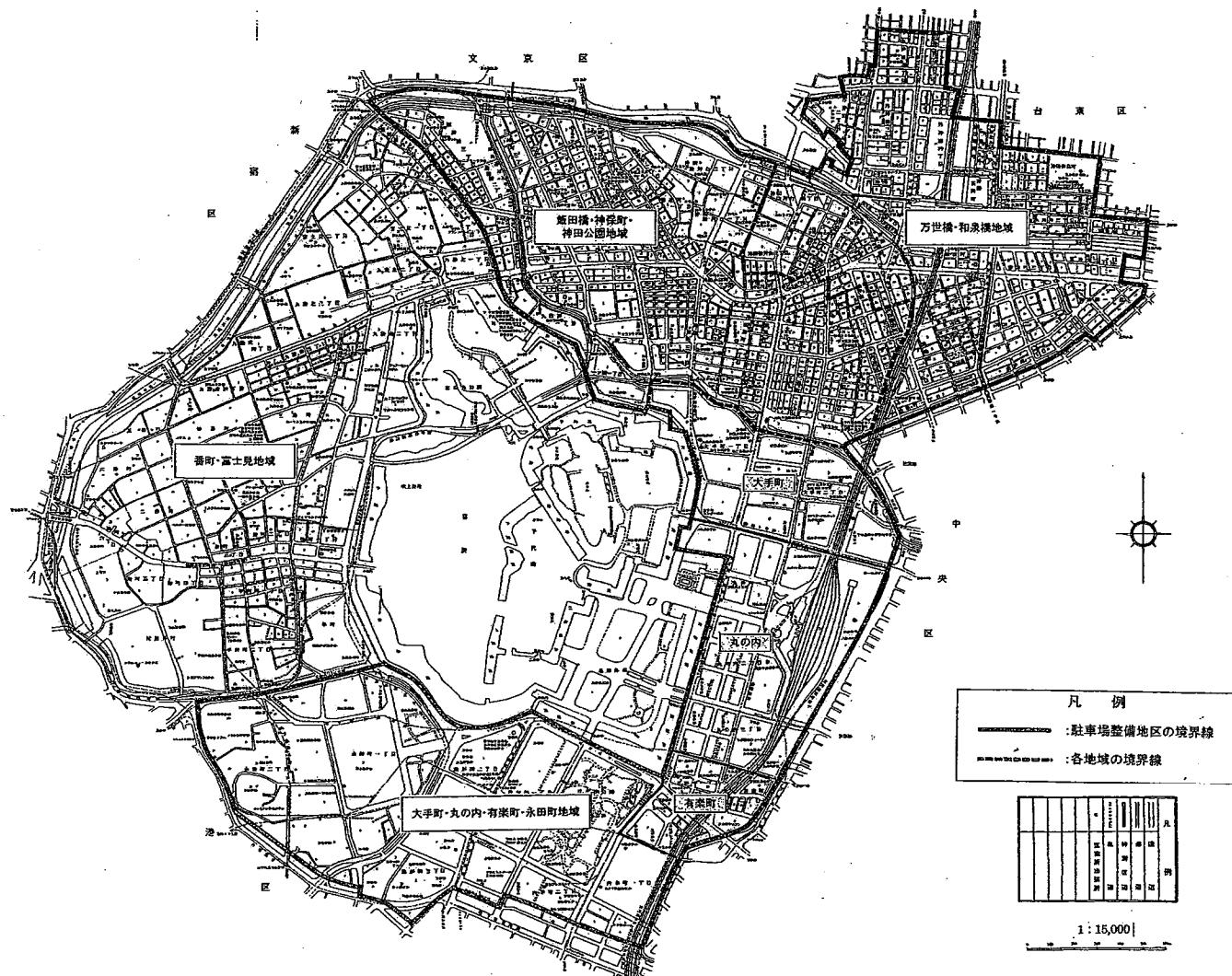
この計画は、次の駐車場整備地区の区域を対象とする。

名称 : 東京都市計画千代田区駐車場整備地区

位置及び範囲 : 図-1 のとおり

面積 : 約 661.3 ヘクタール

図-1 東京都市計画千代田区駐車場整備地区の位置及び範囲



## 第2 駐車場の整備に関する基本方針

### 1. 駐車場問題の現況

本区は、我が国の政治・経済・文化の諸機能が集中する首都東京の中心として、高度な都市機能を担う行政、商業、業務等の施設が集積した地域である。このことから、路上駐車による社会・経済活動への影響は大きく、また、路上駐車及びそれに伴う交通渋滞等は、交通事故、大気汚染等の主要な原因のひとつとして、都心の居住環境を維持・改善していく上でも大きな問題となっている。

こうした状況に対し、都内全体では幹線道路における駐車禁止ゾーンの強化（いわゆるスマーズ東京 21）など、路上駐車対策の強化施策がすすめられ、路上違法駐車は長期漸減傾向にある。

警視庁の調べによると、千代田区内の路上駐車台数は平成 9 年の約 8,800 台（うち違法駐車は約 6,400 台）から平成 14 年の約 8,100 台（うち違法駐車は 4,800 台）と減少してきている。

また平成 14 年 10 月からは改正東京都駐車場条例が施行され、次の 3 点の内容が加わった。

- ①荷さばき駐車場の附置義務化が新設された。
- ②地域特性に応じた附置義務台数設定が可能となった。
- ③複数建築物に対する附置義務の特例が認められた。

一方都心においては、計画的な都市再開発などが進められる方向にあり、区内においても東京駅を中心とする地区などで、大型のビル建設

事業が予定されている。このため、駐車場については、需要に応じて適正な位置に適正な量の駐車場を効果的・効率的に配置し、路上違法駐車や交通渋滞を解消することで、安全で快適な街路空間の形成を図ることが強く求められている。

また、本区は、一時に比べ、近年、低下傾向が見られるものの、今なお地価水準が高いことから、駐車場の建設・運営には多大な経費を必要とする状況になっている。

駐車場整備地区内の各地域の現況は以下のとおりである。

#### （1）飯田橋・神保町・神田公園地域

近年の業務地化の著しい進行によって、飯田橋地域では、日白通り沿道やその周辺において商業・業務・宿泊施設等が混在し、神保町・神田公園地域では、靖国通り沿道において大規模な業務施設やスポーツ用品、書籍等の商業施設が建ち並び、神田駿河台地区において大学・病院等が集中している。これらの地域では、来客



▲靖国通り

用の駐車場が不足している状況にあるため平日には商談や通学等を、休日には買物等を目的とした路上駐車が多く見られる。その駐車時間は長くはないものの、駐車車両の絶対数が多いため、駐車車両がほぼ終日路上を占用している状況にある。

したがって、これらの地域では、商談、買物等の駐車需要に対応するため、一時預かり駐車場の整備を図るとともに、商業・業務用の荷さばきスペースの確保を図ることが課題となっている。

## (2) 万世橋・和泉橋地域

万世橋地域では、秋葉原駅周辺において電気製品の大規模な商業施設が建ち並び、和泉橋地域では、岩本町地区等において出版、印刷等の業務施設、繊維問屋等が道路に接して密集している。これらの地域でも、来客用の駐車場が不足しているため、平日には納品、受取り、商談等の業務を、休日には買物等を目的とした路上駐車が多く、駐車車両がほぼ終日路上を占んでいる状況にある。



▲岩本町周辺

したがって、これらの地域でも、飯田橋・神保町・神田公園地域と同様に、商談、買物等の駐車需要に対応するため、一時預かり駐車場の整備を図るとともに、商業・業務用の荷さばきスペースの確保を図ることが課題となっている。

## (3) 大手町・丸の内・有楽町・永田町地域

この地域では、官公庁の施設や我が国を代表する企業が所有し、あるいは利用している大規模な業務施設が集中している。また、日比谷駐車場等の 5箇所の都市計画駐車場が整備されているとともに、大規模な業務施設には十分な量の専用駐車場等が確保されている。しかしながら、業務活動等が活発であることから、平日には、納品、商談等を目的とした車両が施設付近の路上に短時間の駐車をしている状況にある。道路の幅員が広いため、通過交通に大きな影響を与えるには至っていないものの、歩行者の安全や都市の景観の面など快適な都市空間づくりの点で問題を生じている。また、休日の有楽町駅周辺においては、銀座地区での買物等を目的とした駐車も多く見られる。

平成 8 年以降、大型ビルの竣工が相次いだため、附置義務駐車場の整備が進み総駐車台数は増加の一途を辿っている。また既存駐車場での一時預かり駐車台数も増加しており、駐車容量としては十分と言える状況に達していると判断される。

この地域は、公共交通機関が発達した地域であり、一部の商業系施設を除き駐車場利用率が

低い地域であることから、今後の開発も考え合わせると、既存の月極・専用駐車場の更なる有効利用を図りながらも、荷さばき駐車場の効率的な整備や利用、乗用車の駐車場利用の推進等を進めることにより、路上駐車減少対策を推し進めることが課題となっている。

## 2. 駐車場の整備の基本方針

本区内の路上駐車が非常に多い状況や一時預かり駐車場が不足している状況からみて、本区における駐車問題の解決は、重要な政策課題であるといえる。このため、本区は、平成7年12月に「千代田区駐車施設整備に関する基本計画」を策定し、この基本計画に定める駐車施設の整備推進方策等によって駐車問題に対処していくこととしている。

また、東京都駐車場条例が平成14年3月に改正され(10月施行)、これに対応した基本方針の見直しも必要となった。

したがって、本区としては、この基本計画の趣旨を踏まえ、以下のように計画的かつ総合的に駐車場の整備を行っていくことを基本方針とする。

### (1) 地域特性に対応した施策の展開

駐車場整備地区内においても、それぞれの地域によって路上駐車の目的、駐車時間、駐車場の整備状況等の駐車特性は大きく異なっている。したがって、地域ごとの課題に的確に対応するため、各地域の特性を踏まえて、きめの細かい

駐車場整備の施策を展開していくこととする。

東京都駐車場条例の改正により盛り込まれた地域ルールの導入に関しては、地域毎にその特性に着目した施策をメニューとして用意する。

### (2) 公共と民間の適切な役割分担地域

一時預かり駐車場のように目的地における駐車場については、その公共性を考慮して、助成、融資等の支援・誘導策の導入を図ることなどにより、民間を主体とした駐車場の供給を促進していく。一方、交通事情と地区環境の改善が特に必要な地区においては、本区としても自ら一時預かり駐車場の整備を図ることを検討するとともに、国、東京都等に対しても、これらの整備への支援・協力を要請していく。その際、本区の高い地価水準を考慮し、公共空間の複合的利用等により効率的な整備を推進していくこととする。

### (3) 駐車場の有効利用

新たに駐車場を建設するには多大な経費を必要とするため、経済効率の面から、既存の駐車場の有効利用を図っていく必要がある。したがって、月極・専用駐車場の一時預かり駐車場への転用、駐車場案内・誘導システムの導入、官公庁、業務ビル等の駐車場の休日開放等の施策を検討していく。

さらに東京都駐車場条例の改正により盛り込まれた荷さばき駐車施設の附置義務化についても、集約化等により有効利用を推進する。

#### (4) 附置義務による駐車施設の確保

新たに建築される施設から発生する駐車需要については、東京都駐車場条例に定める駐車施設の附置義務基準に従って、当該建築物における駐車施設を確保する。

一方、改正された東京都駐車場条例から、地域の特性に応じた駐車場の整備、いわゆる地域ルールにより、効率的な駐車施設及び荷さばき駐車施設の確保を図るとともに、既存の駐車施

設の有効利用などを検討し、路上違法駐車や交通渋滞を解消し、安全で快適な街路環境の形成を図る。

なお、地域ルールの適用に当たっては、区長の定める区域について、別に定める要綱での「地域ルール策定協議会」を設置し、地域特性に応じた駐車場整備等の検討を行い、その結果を踏まえ区長が適当と判断した場合決定する。

### 第3 路外駐車場の整備の目標年次及び目標量

#### 1. 目標年次

路外駐車場の整備の目標年次は、平成22年(西暦2010年)に設定する。

#### 2. 目標量

「千代田区駐車施設整備に関する基本計画」における一時預かり駐車場の長期整備目標量を踏まえ、目標年次における路外駐車場の整備の目標量を、地域ごとに以下のように設定する。ただし、この目標量は、あくまでも平成8年時点での推計したものであって、今後の駐車需要の動向、路上駐車の状況等、社会経済情勢の変化に応じて、適宜、見直していくこととする。

表1 整備目標量

地域	平成8年時点での整備目標量	平成14年までの駐車場整備台数	今後の整備目標量
飯田橋・神保町・神田公園	1,600台	115台	1,500台
万世橋・和泉橋	2,200台	358台	1,900台
大手町・丸の内・有楽町・永田町	200台	803台	0台
合計	4,000台	1,324台	3,400台

## 第4 駐車場の整備に関する施策

### 1. 公共と民間の整備の分担

一時預かり駐車場等の目的地における駐車場は、本来、その発生原因者により整備を行うことが原則となっている。しかし、小規模な建物や施設にそれぞれ必要な駐車場を設置することは、土地利用上や交通処理上、困難な場合があるほか、経済効率の面から見て望ましくないことも少なくない。また、業務、買物等の交通には、目的施設が複数にわたる場合及び特定されない場合もある。このため、発生原因者が必要な駐車場をすべて整備することは困難であると考えられる。

したがって、本区としては、以下のような公共と民間との役割分担の下に駐車場の整備を図っていくこととする。

目的地における駐車場の整備に当たっては、従来どおり、その発生原因者が民間の場合は、基本的には民間が主体となる。しかし、一時預かり駐車場の建設・経営は、採算性の問題があり、何らかの誘導手法なしには、民間による一時預かり駐車場の十分な供給を望めないこともあるため、公共が必要な支援等を行っていくこととする。

都市機能と道路交通機能の維持・増進を図る上で必要であり、本区の総合的な街づくりの観点から計画的に整備を図るべき一時預かり駐車場については、都市計画駐車場として位置付けていく。このうち、特に重要性及び緊急性の高い一時預かり駐車場については、公共が積極的にその整備に関与するとともに、公共自らが整備主体となることも検討する。

### 2. 駐車場の整備を推進するための施策

#### (1) 公共を中心とした整備施策

##### ① 公共による路外駐車場の整備

一時預かり駐車場が不足しており、公共による整備の必要性が高い地区では、本区自らが主体となって路外駐車場の整備を図ることを検討するとともに、国、東京都等に対しても、これらの整備への支援・協力を要請していく。特に、大規模な地域開発事業等が行われる場合には、周辺地域の駐車需要や公共による整備の必要性を踏まえ、本区として路外駐車場の整備を積極的に検討していく。万世橋・和泉橋地域では、(仮称)秋葉原駐車場は既に都市計画決定され、平成18年春に供用予定である。

##### ② 公共施設空間の複合利用

路外駐車場の整備に当たっては、高地価である本区内での新規の用地取得は極めて困難であり、都心区として土地の高度利用が求められていることから、道路、区民施設等の公共施設の空間を利用して一時預かり駐車場を整備することを、公共



▲(仮称)秋葉原駐車場〔仮設〕

施設の本来の機能を担保することに留意しながら検討していく。

## (2) 民間を中心とした整備施策

### ① 融資制度の活用

民間による路外駐車場の建設・経営は、採算性の問題があり、十分な供給がなされにくい状況にある。したがって、民間による路外駐車場の整備促進を図るため、その建設に当たっては、道路開発資金、民間都市開発推進機構、日本政策投資銀行等の融資制度の活用を検討していく。

### ② 共同駐車場整備促進事業制度の活用

商業・業務施設が立地している地区においては、違法な路上駐車の増大が当該地区等の商業の活性化を妨げている場合も生じている。したがって、商店街等の共同駐車場の整備促進を図るため、既存の国の「共同駐車場整備促進事業」制度の活用を検討していく。

## (3) 駐車場の有効利用に関する施策

### ① 月極・専用駐車場の一時預かり駐車場への転用、駐車場の休日開放

事務所、官公庁、商業施設等の駐車場には、月極・専用駐車場として使用しているものの、利用率が低いもの、あるいは昼間や休日には利用されていないものがある。このため、一時預かり駐車場が不足している地区においては、これらの有効利用を検討する必要がある。

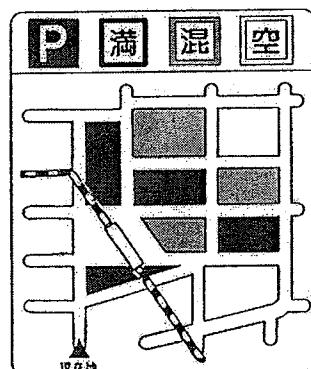
既存の利用されていない月極・専用駐車場については、周辺の状況に応じ、一時預かり駐車場へ

の転用や、空いている部分についての一時預かりの利用を図るようにこれらの駐車場の管理者等に対して働きかけていく。

### ② 駐車場案内・誘導システムの導入

十分な量の駐車場があっても、空車の状況を自動車の運転者に明確に伝えるシステムが整備されていないことにより、利用効率が低下している場合があり、また、一時預かり駐車場を探してのいわゆる「うろつき交通」による交通渋滞等の問題も発生している。したがって、自動車交通が集中し、一定規模以上の複数の一時預かり駐車場が整備されている地区等では、駐車場の有効利用を図るために、一時預かり駐車場の案内・誘導システム導入の可能性について検討を行っていく。

■ ブロック案内板イメージ図



■ 個別案内板イメージ図



### ③ 駐車場ネットワークシステムの導入

量的に十分な駐車容量がある場合であっても、近接している駐車場がそれぞれ独立していることにより、利用効率が低下している場合がある。利用者の利便性の向上と駐車場の有効利用とを図ることを目的に、複数の駐車場を地下通路、歩行者用通路等でつなぐ「駐車場ネットワークシステム」の導入を検討していく。

#### ④ 荷さばきに関する新しいしくみの導入

荷さばき車両の路上駐車を減少させる目的から、現在一部の駐車場で実施されている荷さばき車両に限定した無料駐車サービスの拡大を図る。また荷さばき施設の附置義務化に対応する地域ルールの一つとして、共同配送の効果を助長するような施策メニューを用意する。

を図っていく。

また、特に、公共建築物の整備や公共が関与する再開発事業等の新たな面整備が行われる場合には、周辺の駐車需要を踏まえて、必要に応じて附置義務基準を上回る量の駐車施設を整備していく。一方、附置義務基準により整備した大規模建築物の駐車施設において、一部が空いている場合には、その空き分について一時預かり駐車場として利用を図ることを検討していく。

#### ② 荷さばき施設の附置義務化

旧建設省の標準駐車場条例（ひな型）が（平成6年1月に改正され、当該条例の中に新たに荷さばき施設の附置義務に関する規定が定められた。また前述したように東京都駐車場条例でも荷さばき駐車施設の附置義務化が盛り込まれた。

本区では、特に商業・業務施設の密集地が多く、敷地内に荷さばき施設を設置するスペースがないために、狭い幅員の前面道路が荷さばき場として常態化している状況が見られる。したがって、荷さばき施設の附置義務化が定められた場合には本区内での荷さばきによる路上駐車の減少が期待されることから、荷さばき施設の附置義務化について検討を行っていく。

### （4）駐車施設の附置に関する施策

#### ① 東京都駐車場条例等による附置義務制度の適切な運用

東京都は、旧建設省の標準駐車場条例（ひな型）の改正を受けて、平成4年3月に東京都駐車場条例を改正し、駐車施設の附置義務基準を強化したところである。更に、東京都は、この条例に基づく附置義務制度の適用範囲外となる地区について、新設の集合住宅を対象に駐車施設の設置を義務付ける「東京都集合住宅駐車施設附置要綱」を定め、同年10月1日から施行している。

東京都は先の東京都駐車場条例を平成14年3月に改正した。（10月施行）

その主な内容は以下のとおりである。

- 1) 荷さばき駐車施設の附置義務を新設。
- 2) 地区特性に応じた附置義務台数の設定が可能となる。（地域ルールの導入）
- 3) 建築基準法第86条及び同条の2の認定を受けた複数の建築物に対する附置義務の特例を認める。

本区においては、今後とも、これらの条例及び要綱に基づいて、建築物における駐車施設の確保

表2 東京都駐車場条例による附置義務

区分		附置義務対象 床面積	床面積当たりの 附置義務台数算定値
駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	特定用途 百貨店 その他店舗	1,500 m <sup>2</sup>	250 m <sup>2</sup> ごとに1台
	その他	1,500 m <sup>2</sup>	300 m <sup>2</sup> ごとに1台
	非特定用途	2,000 m <sup>2</sup>	300 m <sup>2</sup> ごとに1台
周辺地区	特定用途	2,000 m <sup>2</sup>	300 m <sup>2</sup> ごとに1台

### 3. 地域別の施策

駐車場整備地区内の各地域の駐車場問題の現況と課題を踏まえ、共同荷さばき施設の整備及び集配システムの整備・効率的な運用、路上違法駐車の解消に向けての公共・民間による取り組みを行い、以下のような施策を中心に対応していく。また、地区特性に応じた駐車場整備を進めるため、必要に応じて地域ルール策定協議会を設置し適切な駐車場施策を展開する。

#### (1) 飯田橋・神保町・神田公園地域

- 融資制度の活用による民間の路外駐車場の整備促進
- 共同駐車場整備促進事業制度の活用による共同駐車場の整備促進
- 駐車場案内・誘導システムの導入の検討
- 路外荷さばきスペースの整備及び共同集配等による効率的な運用の促進
- 公共建築物の整備や再開発事業等に合わせた

#### 路外駐車場の整備促進

- 月極駐車場の一時預かり駐車場への転用

#### (2) 万世橋・和泉橋地域

- 秋葉原地区の地域開発事業に伴う、公共による路外駐車場の整備
- 秋葉原地区の地域開発事業に伴う、駐車場案内誘導システムと駐車場ネットワークシステムの導入の検討
- 融資制度の活用による民間の駐車場の整備促進
- 共同駐車場整備促進事業制度の活用による共同駐車場の整備促進
- 路外荷さばきスペースの整備及び共同集配等による効率的な運用の促進
- 月極駐車場の一時預かり駐車場への転用
- 月極・専用駐車場の一時預かり駐車場への転用、駐車場の休日開放

### (3) 大手町・丸の内・有楽町・永田町地域

- 駐車場案内・誘導システムの導入の検討
- 敷地内（車寄せ、ビル内）等における共同荷さばきスペースの整備及び共同集配送等による効率的な運用の促進
- 駐車需要マネジメントの拡充と運用を図る。
- 駐車場ネットワーク化、料金体系の見直し及びこれらのPR活動等により一時預かり駐車場の利用促進方策の充実を図る。

## 第5 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

### 1. 事業の計画の概要

都市計画駐車場及び駐車場法第12条の届出  
駐車場の整備に関する事業の計画は、万世橋・  
和泉橋地域にある（仮称）秋葉原駐車場であり、  
既に都市計画決定され、平成18年春に供用予  
定である。

### 2. 路外駐車場の整備を検討すべき地区

現在、本区ではいくつかの再開発事業や地域開発事業が提示されている。  
このため、今後、各事業が具体化した場合には、周辺の駐車需要の動向等を踏まえ、当該地区における路外駐車場の整備の必要性を検討していく。



千代田区駐車場整備計画

平成 8 年 12 月

平成 16 年 1 月 改定

千代田区環境土木部環境土木総務課

〒102-8688 千代田区九段南 1-6-11

TEL 03(3264)2111(代表)