

## 駅ターミナルにおける駐車場利用の現状と問題点

鈴木 美千代

駐車場は、道路等とともに、円滑な交通処理を確保し、健全な都市機能を発揮するために不可欠な都市施設である。しかし、近年のモータリゼーションの発達によって、自動車保有台数は伸び続け、東京都ではその数は現在440万台を越えており、駐車施設の需給バランスは大きく崩れた。それに伴い、都内で発生する路上駐車の数も増加して、道路混雑を招き交通渋滞を引き起こす他、交通事故の原因にもなっている。ところで、一口に駐車場問題と言っても、路上駐車施設の不足、一時預り駐車場の不足など、地域の土地利用の用途別にその内容には様々なものがある。その中でもとりわけ、人間の集中する駅ターミナル地域では、深刻な駐車場問題が発生している。

私はこの論文において、違法路上駐車車の受け入れ先として、一番関係の深い一時預り駐車場について焦点を絞り、池袋・新宿・渋谷といった三つの駅ターミナル地域をフィールドに決定した。

駅ターミナルの交通状況・駐車状況を、上記した三つの地域について比較してみたところ、乗用車と自家用バスのトリップ総数は、池袋と渋谷は同じくらいであるが、新宿は他の二地域に比べると二倍弱の高い値を示していた。また、一時預り駐車場の総収容台数においても、新宿が、他の二地域を二倍程度上回っていた。そして、最も一時預り駐車場の需要に関係してくると思われる、乗用車と自家用バスの総トリップ数をみても、池袋・渋谷に比べて新宿が微妙に高い数値を示しており、一時預り駐車場の総収容台数と、乗用車及び自家用バスの総トリップ数は、ほぼ比例の関係にあることも判明した。

一時預り駐車場の一駐車場における収容台数の、規模別構成比も、新宿は他の二つのターミナ

ルとは異なっていた。三つの地域の相似点としては、収容台数が50台以下の駐車場が一番多いこと、収容台数150台以下の駐車場で全体の50%以上を占めていることがあげられる。一方、新宿と他の二つのターミナルの間にみられる相違点は、300台以上収容できる大型駐車場が、池袋と渋谷にはそれぞれ一か所しかないのに対して、新宿には十か所もあること、151~300台の収容台数の駐車場は新宿には存在していないこと等等である。これらの相違点から、全体的には駐車場の収容台数がばらついている池袋や渋谷に比べて、新宿の駐車場は、小規模なものと大規模なものの両極端にわかれていることが明らかになった。

さらに、一時預り駐車場における各ターミナルの駐車率は、平日と休日、午前と午後といった日時の違いによって、駐車場ごとに偏りがあることが判明した。

これらの事実から、早急に迫られる駐車問題への対応策としては、空いているスペースへ車を誘導して駐車率の不均衡を取り除き、路上駐車をしている車を減少させることをねらいとした、駐車場案内のシステムが、効果的であると考えられる。また、絶対的な駐車場数の不足を補うために、既存の駐車場の利用（月極め・専用駐車場の夜間や祝祭日における利用）も有効な方法であろう。上記のような対応策と平行して、駐車場の整備や増設も行われなければならないが、今後、駐車場を整備、あるいは新たに設置する場合は、都市計画の一環として計画的に行われることが望まれる。

そして何よりも、その地域の駐車需要の特性にみあった整備を行っていくことが一番必要であり、それは同時に今後の課題であるともいえよう。