渋谷駅周辺における移動制約者に配慮した駐車場整備実態

日本大学大学院　学生員　○小林陽一郎
日本大学　正会員　大沢昌玄
日本大学　正会員　岸井隆幸

１．研究背景と目的

高齢化社会に突入しさらに誰にでも優しい都市(まち)が求められる今日、都市と自動車との接続点であり乗換口でもある駐車場は、今まで以上に移動制約者に配慮し利用者の視点に立って必要な駐車場の「量」を確保し、都市構造を捉えた上で最適な「位置」について考える必要がある。

そこで本研究は、移動制約者が駐車場を利用する上で必要となる駐車台数、駐車スペース、最適な駐車場の位置、都市と駐車場の関係のあり方を検討する前段として、駐車場の全体像を明らかにした上で、現在設置されている移動制約者用駐車台数、配置、駐車場からまちへ出るまでのバリアの状況、利用状況、利用頻度等を調査することを目的とする。

なお大規模小売店舗の移動制約者用駐車場に言及した研究[1)]は見られるが、都市単位で移動制約者と駐車場について述べた研究はあまり見られない。

２．研究方法

表－１　駐車場調査事項

	調査事項	詳細調査項目
設置状況	駐車場名	
	設置場所	住所、駅からの距離
	構造形態	平面・地上・地下・自走・機械
	駐車可能台数	台数
	移動制約者用駐車台数	台数
	アクセス状況	まちに出るまでのバリアの有無
	エレベーター	台数
	エレベーター乗降時段差	高さ
	トイレ	有無
	障害者用トイレ	有無
管理形態	料金体制	曜日別、時間別、金額
	種類	公営、民営、時間貸し、店舗付帯
	提携駐車場	割引等
	営業時間	
	管理人	有無

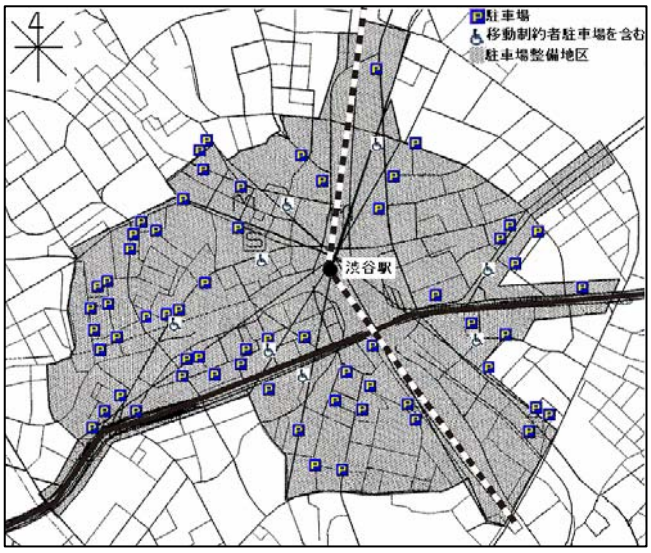
本研究ではケーススタディとして、路上駐車が多く、駐車場が不十分な東京23区の中から、人が集まる副都心であり、かつスムーズ東京21に指定されている新宿区、渋谷区、豊島区で、平日の路上駐車が一番多い渋谷区の駐車場整備地区内(79.5ha)を調査対象地域とした。

駐車場整備実態調査は、表-1の調査項目について行い、移動制約者用駐車場を設置している駐車場に対しては、管理者に移動制約者の利用状況や駐車場運用状況等についてのヒヤリング調査を実施することとした。

３．移動制約者に配慮した駐車場の整備状況

(１)駐車場全体の整備状況

まず、財団法人東京都道路整備保全公社が提供している都内駐車場案内サイトs-parkに掲載されている62箇所の駐車場を調査し、新たに時間貸しを含む駐車場があった場合には、その駐車場も調査対象に含めるものとした。その結果、駐車場はs-parkに掲載されていない駐車場を含め全部で66箇所あり、駐車可能台数は全部で3,402台であった(図-1、表-1)。



図－１　駐車場整備状況調査結果

駐車場の構造形式では、半数以上が自走式の駐車場であった(表-1)。なお自走式地上立体の3箇所の駐車場は、全てが200台以上駐車可能な大規模駐車場であるため、自走式平面の駐車場に比べ駐車台数

キーワード：移動制約者、駐車台数、駐車管理、アクセス
連絡先：東京都千代田区神田駿河台 1-8　日本大学理工学部土木工学科都市計画研究室

は多くなっていた。管理人の有無では、機械式27箇所と平面立体(地上、地下)5箇所、合わせて32箇所の駐車場に管理人が常駐しており、結果的には、平面自走式を除く全ての駐車場には管理人が常駐であった。

表－１　駐車場整備状況

構造形式		駐車場数	制約者用	駐車台数	制約者用	管理人常駐	制約者用
自走	地上立体	3箇所	3箇所	1,209台	8台	3箇所	3箇所
	平面	34箇所	2箇所	465台	2台	0箇所	0箇所
	地下立体	2箇所	2箇所	584台	4台	2箇所	0箇所
	計	39箇所	7箇所	2,258台	14台	5箇所	3箇所
機械	地上立体	19箇所	1箇所	923台	1台	19箇所	1箇所
	地下立体	8箇所	0箇所	221台	0台	8箇所	0箇所
	計	27箇所	1箇所	1,144台	1台	27箇所	1箇所
合　計		66箇所	8箇所	3,402台	15台	32箇所	4箇所

(２)移動制約者用駐車場整備状況

66箇所全ての駐車場に行き移動制約者用駐車スペースを調査した結果(図-1、表-1,2)、移動制約者用駐車スペースが設置されている駐車場は8箇所(全駐車場の12%)に過ぎず、駐車可能台数は全部で15台(全駐車場台数の0.4%)であった。このうち機械式地上立体である高木ビル有料駐車場を除く7箇所は自走式であった。この機械式地上立体の駐車場は、機械式駐車場入口に別途移動制約用の駐車スペースを1台確保していた。

次に移動制約者用の駐車スペースを確保している全ての駐車場管理者に対し移動制約者の利用状況のヒヤリングを行った。その結果、利用状況は多い日でどの駐車場でも1日4件ほどの駐車依頼を受けているため、設置している全ての移動制約者用の駐車スペースが埋まってしまう日があることがわかった。なお設置されている移動制約者用の駐車台数以上にニーズがあった場合は、運用として8箇所中5箇所の駐車場で一般車用の駐車スペース2台分を移動制約者用の駐車スペースとして代用していることがわかった。この運用は移動制約者用駐車スペース確保の有効な手段であり、さらにどの駐車場でもすぐに導入できる可能性を有しているが、結果的には一般車の駐車可能台数を減らすことになるため、駐車場の全体需要との調整が必要となり、代用の数に限界があるとも言える。

移動制約者用駐車スペースのニーズは年々増加傾向にあり、さらに平成18年12月に施行された高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)やそれに付随する政令等では、車いす使用者用の駐車スペース(幅350cm以上)を基礎的基準として総数の1%以上、誘導的基準として総数の2%以上設けるよう規定している。しかしすぐに必要台数を整備するのは困難であり、全駐車場の需要と供給を考慮した上で、ヒヤリングで得られたように一般車用のスペースを活用し、移動制約者用駐車スペースを確保する検討も必要である。

次に移動制約者用駐車スペースの駐車場内の位置、駐車場内及び駐車場からまちに出るまでのバリアの状況を確認した(表-2)。

表－２　駐車場内の配置とバリアの状況

台数	設置階数	EVまでの距離	前面道路までの距離	バリアの状況
4台	1階(地上2階)	－	3m	段差1cm、スロープ有
2台	2,3階(地上4階)	4m	3m	段差2cm、スロープ有
2台	2階(地上8階)	2m	2m	段差2cm、スロープ有
2台	地下1階(地下2階)	2m	2m	段差3cm、スロープ有
2台	地下1階(地下2階)	2m	2m	段差3cm、スロープ有
1台	1階(平面)	－	0m	段差1cm
1台	1階(平面)	－	0m	段差1cm
1台	1階(平面)	－	0m	段差1cm
15台	－	－	－	－

※前面道路までの距離は、EV付きの場合、EV出口から前面道路までの距離

その結果、エレベーター(EV)を利用せざるを得ない駐車場においても EV に隣接する形で移動制約者用の駐車スペースが確保されていること、平面駐車場を除き移動制約者用駐車場は地上に近い階数にあることがわかった。その一方で、スロープが設置されている駐車場もあるが段差については課題があり、駐車スペースからまちに出るまでの経路のバリアについては検討が必要である。

４．まとめと今後の課題

本研究では、渋谷区をケーススタディとして「量」の観点から駐車場の全体像及び移動制約者用駐車場の実態を解明した。今後は、ヒヤリングで得られた一般車駐車スペースの運用による移動制約者用駐車スペースの確保を探求すると同時に、移動制約者のニーズや利用するまちの施設を把握した上で、駐車場の「配置」について研究を進めていく予定である。

補注・参考文献
1)小川英明(2002),「大規模小売店舗における身体障害者用駐車場の利用実態に関する研究」,都市計画論文集No.37,pp.181~186　等
2)(社)自動車工業会 HP,http://www.jama.or.jp/
3)パーク24 HP,http://www.park24.co.jp/
4)s-park HP,http://www.s-park.jp
5)㈱ゼンリン,「ゼンリン電子住宅地図デジタウン　東京都渋谷区」