

八王子市駐車場整備計画

平成 30(2018)年

八 王 子 市

目 次

はじめに

～「駐車場整備計画」改定の背景について～

- 1 八王子駅周辺の駐車実態
- 2 駐車場整備に関する基本方針
 - (1) 基本方針
 - (2) 目標年次
 - (3) 目標量
- 3 駐車場整備に関する施策
 - (1) 地域ルールを導入
 - (2) 既存駐車場の有効活用
 - (3) 駐車需要のコントロール
 - (4) 公共と民間の連携
 - (5) その他の交通関連問題への対応

はじめに

～「駐車場整備計画」改定の背景について～

市が平成 28 年 3 月に策定した「八王子市中心市街地まちづくり方針（市街地総合再生基本計画）」（以下まちづくり方針）では、「多様な人々が集い、暮らし、創造する中心市街地～わがまち八王子の再生を目指して～」をまちづくりの目標として掲げ、旧耐震建築物の更新の遅れや設備の老朽化等により、まちの安全性が損なわれている現状に対し、耐震改修や建て替え、共同化といった多様な手法により、適切に市街地の更新を誘導することで、課題の解決を図ることとしている。

まちづくり方針策定の過程において、「駐車施設の附置義務が建築物の建て替えや更新、集約化に対して著しい障害となっている」「附置義務で設置された駐車場が活用されていない」という課題が、中心市街地の地権者及び事業者から指摘されている。今後、建築物の建て替えや集約化を推進していくためには、これまでに整備された駐車場のストックを有効に活用しながら、地権者及び事業者の過剰な負荷とならないような、適正な規模の駐車場整備が必要である。

一方、中心市街地における駐車場整備については、市が平成 6 年度に「八王子市駐車場整備計画」を策定し、JR八王子駅周辺を中心とする駐車場整備地区内において、公共、民間合わせて 5,900 台の駐車場を整備するとしているが、平成 28 年度の調査により、目標値に近い 5,650 台の駐車場が確保されており、一部の附置義務駐車施設においては、駐車需要を十分に上回る台数が確保されていることが確認された。

また、観光バスや自動二輪車、自転車等の駐車問題、低炭素社会への対応など、近年の社会情勢の変化による新たな課題に対応した駐車場施策の展開も求められている。

以上のような状況を踏まえ、「駐車場整備計画」を改定することにより、中心市街地における交通環境の改善と防災性の強化、地域商業の振興等に資するものとする。

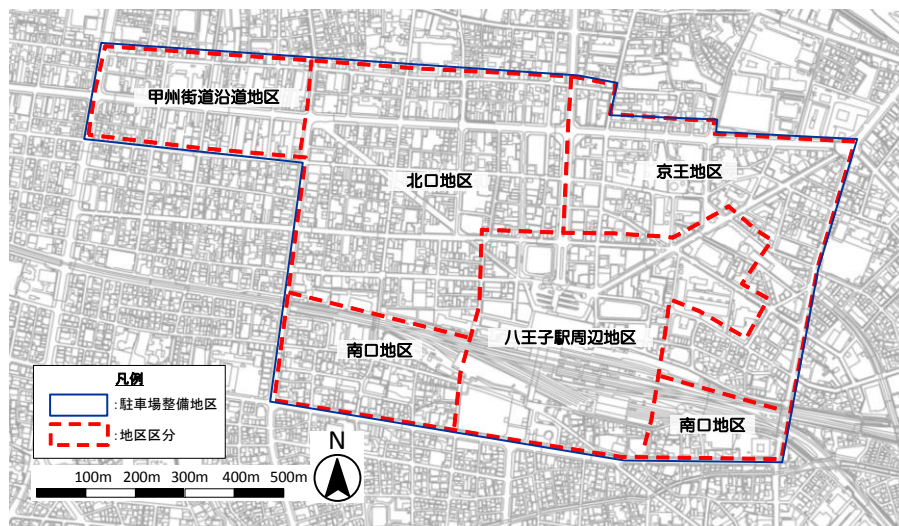
1. 八王子駅周辺の駐車実態

八王子市では平成2年7月に都市計画決定した駐車場整備地区（82.5ha）全体において5,900台の整備目標を定めている。

この整備目標の実現のための取組として、市が平成11年に整備した八王子駅北口地下駐車場などの公共駐車場に加え、東京都駐車場条例に基づく駐車施設の附置義務などにより民間駐車場の整備が進められ、平成28年度時点で、整備目標に近い、約5,650台の路外駐車場が整備されている。

駐車場整備地区内の駐車施設の利用状況を見ると、JR八王子駅周辺に近い公共駐車場や商業施設の附置義務駐車施設は満車に近い状況が確認されたものの、駅から離れた附置義務駐車施設に空きスペースが多い傾向が見られるなど、駐車場の立地と周辺の土地利用の状況によって、利用状況に明らかな差が認められている。

また、八王子駅周辺には送迎バスや観光バス等の乗降場がないため、交通問題として顕在化はしていないが、時間帯によっては停車車両が多く見られる。放置自転車についても、近年はこれまで取り組んできた施策の効果により減少傾向にあるが、駐車場法の改正により新たに自動二輪車の駐車対策が必要となった。



□告示年月日	平成2年7月23日
□告示番号	八王子市告示第115号
□面積	82.5ha
□備考	横山町、八日町、東町、旭町、三崎町、新町、明神町二丁目、明神町三丁目、明神町四丁目、子安町一丁目、子安町四丁目、南町、万町及び寺町の各一部

図 駐車場整備地区の概要

表 地区別の駐車場整備台数とピーク時駐車需要の事例

地区	八王子駅 周辺地区	北口地区	京王地区	甲州街道 沿道地区	南口地区	合計
整備台数	2,837台	1,141台	753台	592台	330台	5,653台
平日 12時	1,939台 (68%)	854台 (75%)	611台 (81%)	449台 (76%)	207台 (63%)	4,060台 (72%)
休日 15時	2,172台 (77%)	883台 (77%)	403台 (54%)	393台 (66%)	180台 (55%)	4,031台 (71%)

()内の%は整備台数に対する比率

2. 駐車場整備に関する基本方針

(1) 基本方針

本市では、これまでの取り組みにより、近い将来、駐車場整備地区全体として駐車施設の量的な確保はほぼ達成する見込みとなっている（以下参考参照）。今後は、中心市街地の住民や各種事業者、来街者などのニーズにあった駐車施設を、「駐車施設のマネジメント」により、地域と協働して整備し、歩行者、自転車及び自動車等が安全に移動できる環境を整備する。

(2) 目標年次

目標年次は、都市計画マスタープランと同じ平成 36 年度（2024 年）とする。

(3) 目標量

駐車施設の整備目標量については、各地区の駐車需要を充足する供給量が確保されていることを踏まえ、地区の特性や状況に応じた駐車場整備を行うことにより、適正な量を確保していくものとする。

【参考】将来駐車需要

建築物の用地別延床面積、人口変化率、用途別自動車集中単位、ピーク時駐車率を参考に将来の駐車需要を試算した。また、将来駐車供給量については、現状の附置義務駐車場及び時間貸し駐車場の供給量に駐車場の設置が見込める開発計画分を加え推計した。

その結果、将来のピーク時の駐車需要約 4,500 台に対し駐車場の整備台数は約 6,000 台と想定され、駐車受給のアンバランスな傾向がより顕著になる。

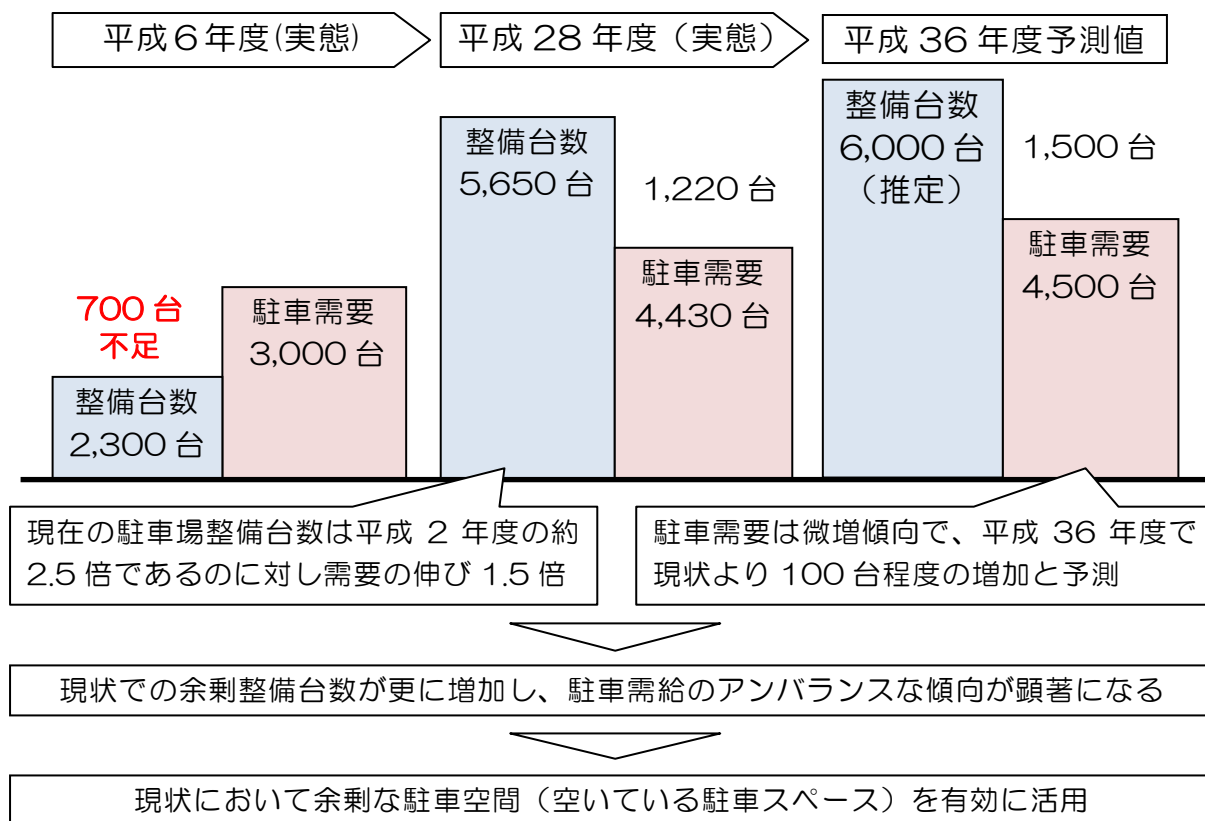


図 駐車場の整備台数とピーク時駐車需要の推移

3. 駐車場整備に関する施策

(1) 地域ルールの導入

駐車場整備地区内において「駐車場の地域ルール」を導入し、必要に応じて、附置義務駐車施設の基準の緩和や、隔地における駐車場の確保について柔軟な対応をすることで、需要と供給がバランスした駐車場の整備を行う。

地域ルールの運用にあたっては、中心市街地まちづくり方針等に示された地域のまちづくりの方向性を踏まえるとともに、対象となる建築物の用途や立地する地域のまちづくり上の課題（路上駐停車、荷捌き車両等の交通問題等）の解決を図る。

(2) 既存駐車場の有効活用

既存駐車場については、駐車場の種別に応じて有効活用を図る。

路外駐車場及び商業系の附置義務駐車施設については、地区別で駐車場整備量が異なるため、需要が上回る地区では運用方法を見直す一方で、供給が上回る地区では整備量の緩和や隔地駐車場整備の受け皿とするなどの対応を図る。

また、業務系や住居系の附置義務駐車施設については、需要を概ね充足していると考えられることから、台数の緩和を検討する。

(3) 駐車需要のコントロール

駅周辺に集中する過度な自動車利用を抑え、駐車需要と供給量のバランスを図る駐車需要をコントロールする施策（TDM）として、他市において事例のある共通駐車券や同様の機能を持つスマホアプリの導入等、ソフト的な対応を図る。

(4) 公共と民間の連携

駐車施策の推進にあたっては、公共と民間のそれぞれが協力・連携した上で駐車場の地域ルールを運用し、最適な駐車場の整備と駐車場利用の平準化を促進する。また、大規模な市街地整備等の際には、地区の駐車需要等を勘案し、必要に応じて集約駐車場の整備等についても検討する。

(5) その他の交通関連問題への対応

① 停車車両を含めた路上駐車への対応

路上駐車への指導や駐車場への誘導により路上駐車へ対応する。

② 荷捌き車両への対応

必要に応じてポケット・ローディング等の新たな整備手法について検討するとともに、地区別の荷捌き駐車施設の附置義務台数の検討に向け、現在の利用状況を踏まえ、路外駐車場を活用していく。

③ 送迎バス・観光バス等への対応

八王子駅周辺の活性化や拠点性の向上といった観点から、市内各種事業者による送迎バスや観光バス等に乗降できる環境のあり方について、関係者で検討する。

④二輪車の駐車問題の対応

二輪車（原動機付き自転車や自動二輪車）については駐車スペースの確保に努めると共に、駐車場地域ルールにおいて、駐車台数に余裕があると判断された駐車場については、二輪車用の駐車スペースとしての転換を推進する。

⑤自転車の駐車問題の対応

自転車については駐輪スペースの確保に努めると共に、駐車場地域ルールにおいて、駐車台数に余裕があると判断された駐車場については、自転車用の駐輪スペースとしての転換を推進する。なお、自転車については八王子市自転車利用環境整備計画（平成 28 年 10 月）との整合に配慮する。

【参考】

●道路交通法による区分

排気量	車種	本計画での区分
—	普通自転車	自転車
50cc 以下	原動機付自転車	二輪車（原動機付き自転車）
50cc 超～400cc 以下	普通自動二輪車	50cc 超 125cc 以下 二輪車（原動機付き自転車）
		125cc 超 二輪車（自動二輪車）
400cc 超	大型自動二輪車	二輪車（自動二輪車）

●道路運送車両法による区分

排気量	車種	本計画での区分
50cc 以下	第一種原動機付自転車	二輪車（原動機付き自転車）
50cc 超～125cc 以下	第二種原動機付自転車	二輪車（原動機付き自転車）
125cc 超～250cc 以下	二輪の軽自動車（軽二輪）	二輪車（自動二輪車）
250cc 超	二輪の小型自動車（小型二輪）	二輪車（自動二輪車）