JR 総武線主要駅周辺における駐車場の立地状況

山 田 浩 久*

キーワード 総武線, 地価, 駐車場, パークアンドライド

I. はじめに

近年の自家用車の普及は、鉄道駅をはじめとして人の集まる場所に普遍的な駐車場需要を生み出し、高密度な土地利用が進行している場所ほど、増大する駐車場需要への対応が求められてきている。そして、駐車場の立地は、駅周辺地区の土地利用に大きな変化をもたらすようになった。本稿は都市の土地利用変化に関する研究の一環として、JR 総武線の本八幡、船橋、津田沼、千葉、西船橋の5駅を事例に、駅周辺における駐車場の立地状況を報告するものである。本稿で言う駅周辺地区とは、駅から約500mの範囲内で、都市計画法によって商業地域または近隣商業地域として設定されている地区を想定したが、本稿で用いた資料の都合上、その境界は町丁目界を用いた。また、再開発事業が現在進行中で、その土地利用がきわめて暫定的なものである地区は対象から除外した。なお、本稿では、駐車場を無料駐車場と有料駐車場に分け、さらに後者をその料金形態によって月極駐車場と時間貸駐車場に分類することにする¹⁾。

II. 駐車場需要への行政の対応

年々増加する駐車場需要に対応するために、1991年7月1日より道路交通法と車庫法の一部が改正されたほか、地方公共団体においても、建築物の大き

さによって駐車場の設置を義務づける(附置義務)条例や駐車場設置のための補助制度が実施されるようになってきている。しかしながら、毛利ほか(1987)が指摘しているように、附置義務を課す基準は建築物の規模や用途によって細かく設定することが望ましく、その都市の性格に合わせた慎重な検討が必要とされている²⁾。また、駐車場設置のための補助制度は、地方公共団体側の負担が重くなることから対象となる駐車場が限定されやすく廃止あるいは見直しされる傾向にあり、附置義務条例に比べると全国的に実施されているとは言いがたい。駐車場用地の面から見ても、東京近郊の多くの都市では、絶対的な用地不足と1980年代後半から高値で安定している地価が障害となり、今後駐車場の供給がスムーズに行われるとは考えにくい。逆に、適切な駐車場供給が十分に行われないまま、法令が改正されたために、駐車場需要が急増し駐車場料金の急騰を引き起こすといった問題も生じている。

III. 駅周辺地区における駐車場立地の現況

1. 本八幡、船橋、津田沼、千葉の4駅の場合

第1図は、1991年の地価公示に基づき、JR 総武線各駅について駅前商業地の最高地価を示したものである。これを見ると、取り上げた5駅のうち、本八幡、船橋、津田沼、千葉の4駅の駅前最高地価は、いずれも5,000千円/m²を超えており、近隣の駅周辺地区に比べて、より高密度な土地利用がなされていることが予想される。特に、船橋、千葉の駅前最高

* 東北大学・院

第1図 1991年におけるJR総武線各駅の駅前最高地価
(地価公示(1991)より筆者作成)
注：平井、東船橋、幕張本郷の駅前には商業地地価を判定するための標準点がない。

第1表 本八幡、船橋、津田沼、千葉の各駅前における駐車場の整備状況

		本八幡	船 橋	津田沼	千 葉
全 体	駐車場数	240	259	198	166
	1ha当りの駐車場数	3.9	3.1	3.0	2.4
	収容台数	3,266	4,131	6,068	5,254
	1カ所当りの収容台数	13.6	15.9	30.6	31.7
時 間 貸	駐車場数	8	31	14	41
	1ha当りの駐車場数	0.1	0.4	0.2	0.6
	収容台数	220	1,145	3,541	3,115
	1カ所当りの収容台数	27.5	36.9	252.9	76.0
月 極	駐車場数	不明	163	86	69
	1ha当りの駐車場数	〃	1.9	1.3	1.0
	収容台数	〃	2,579	1,194	1,142
	1カ所当りの収容台数	〃	15.8	13.9	16.9
行 政 措 置	付置義務条例の設定年月	1991.10	1991.10	未設定	1971.9
	駐車場整備地区	〃	〃	未設定	〃
	公的駐車場の有無	無	有	無	有
	助成措置の有無	有	無	無	無

注：駐車場データに関しては、本八幡が1989年、津田沼、千葉が1990年、船橋が1984年当時の数値である。

資料：習志野市駐車場整備検討基礎調査報告書（1991）
千葉市総合都市交通体系調査報告書（1990）
本八幡、船橋については筆者による市役所への聞き取り

地価は、それぞれ船橋市、千葉市全体での最高地価でもあり、それらの地区が各都市の中心市街地として発達していることを示している。

4 駅の駅周辺地区では、比較的規模の大きな時間貸駐車場と平均 15 台前後の収容規模を持つ月極駐車場とが並存するが、駅前最高地価が高い千葉駅周辺では特に時間貸駐車場の割合が高い(第 1 表)。これは、駅前商業地が発達すると、個人との契約が主となる月極駐車場よりも、小売店と専用契約を結びやすい時間貸駐車場が増えるためであると思われる。千葉駅周辺では、時間貸駐車場数と月極駐車場数との 1 ha 当たりの密度の比はおおよそ 3:5 となる。

月極駐車場 1 か所当たりの収容台数が各地区ともほぼ一定しているのに対し、時間貸駐車場のそれは、地区によって大きく異なる。最もその値が多いのは津田沼駅周辺である。これは、大手スーパーの専用駐車場と東京の大手デベロッパーによる大規模駐車場が存在するためである。また、地区内における全収容台数も最も多く、4 つの地区の中では駐車場整備の状況は良好であると言える。地方公共団体側の措置が現在のところまだなされていないのも、このような状況に加えて駅周辺における土地供給に比較的余裕があり、駐車場の設置を民間に任せておけるためであると思われる。時間貸駐車場 1 か所当たりの収容台数が最も少ないのは、駅前最高地価が 4 地区の中で最も低い本八幡である。

2. 西船橋駅の場合

西船橋駅は、総武線、京葉線、武蔵野線、東西線の結節点となっているにもかかわらず、本稿で取り上げた 5 駅の中で最も駅前最高地価が低い。これは、① 船橋駅と隣接している、② 東西線が開通した時期が 1969 年、京葉線が利用可能となった時期が 1986 年であり、鉄道結節点としての定着が他の地区よりも遅い、③ 船橋、津田沼、千葉とは異なり、総武線から他の鉄道路線への乗り換えが駅構内で行わ

れる、といった理由のために駅前商業地区の発展が遅れていることが原因と考えられる。このように西船橋は、先に上げた 4 つの地区とは異なり、鉄道結節点としての機能を比較的最近に持つようになった地区と言える。

西船橋駅周辺地区における駐車場の立地を見ると、時間貸駐車場は 1 箇所のみであり(40 台)、ほとんどの駐車場が月極である。その収容台数(2,277 台)と周囲の土地利用状況から考えて、これらの月極駐車場は、自宅から駅までは自家用車で行き、駅で電車に乗り換えて通勤する通勤者のための駐車場、いわゆるパークアンドライド(P & R)駐車場であろう。それらは小規模な商店街が存在する駅北側のロータリー周辺には立地せず、南側に集中して分布する(第 2 図)。月極駐車場は、時間貸駐車場に比べて収益性が低く、経営可能な土地はより限定される(Yamada, 1991)。そのため、商店街が存在する駅北側よりも少しでも地価が安い南側の未利用地に P & R の性格を持った月極駐車場が集中して立地したと解釈できる。

アメリカ合衆国では、P & R 駐車場は増加する傾向があるという指摘がなされている(Noel, 1988)。

第 2 図 西船橋駅周辺の月極駐車場の分布
(住宅地図および筆者の 1991 年 9 月の現地調査より作成)

しかし、アメリカ合衆国の都市に比べてバス輸送網が発達し、駐車場用地が慢性的に不足しているわが国の都市においては、自家用車よりもバスによる通勤が促進されている。そのため、小売店とも駅周辺の住民とも直接関係しないP & R 駐車場は、土地利用転換の可能性がきわめて高く、一時的な土地利用形態となっている。構造上の観点から見ても、収容台数を増やすための資本投下が積極的になされている時間貸駐車場（パーキングタワー等）とは異なり、ほとんどが砂利敷の平面駐車場である。

IV. むすびにかえて

商業地区が発達している駅周辺地区では、時間貸駐車場と月極駐車場が混在して立地しており、商業機能が集積するのに伴い時間貸駐車場の比率が高まる傾向が見られる。これは、駅前商業地が発達すると、小売店と結び付きやすい時間貸駐車場が増えるためであると思われる。一方、西船橋駅周辺のように駅前商業地の発達が遅れている乗換駅の周辺で

は、地価の安い未利用地にP & R の性格を持った月極駐車場が集中して立地し、時間貸駐車場の立地はほとんど見られない。

注

- 1) 本稿で言う駐車場とは、駐車場法で定められているところの路外駐車場である。
- 2) 毛利らの研究ののち、建設省から各市町村に送付されていた附置義務条例のひな型が改正され(1990年)、基準値は以前より現状に即した値になった。

文 献

- 毛利正光・塚口博司・鄭 憲永 (1987)：駐車場の附置義務基準の見直しと駐車対策に関する研究。日本都市計画学会学術研究論文集, 22, 511-516.
- Noel, E.C. (1988)：Park-and-Ride; Alive, well, and expanding in the United States. *Journal of Urban Planning and Development*, 114, 1-13.
- Yamada, H (1991)：Characteristics of the parking lot location in Chiba City, Japan: An analysis based on the land price. *Sci. Repts. Tohoku Univ. 7th Ser. (Geogr.)*, 41, 73-85.

Location of Parking Lots in the Areas around the Major Stations along the JR Sôbu Line

Hirohisa YAMADA*

* Graduate Student, Tohoku University