

# 立川市駐車場整備計画

平成 27(2015)年

立川市

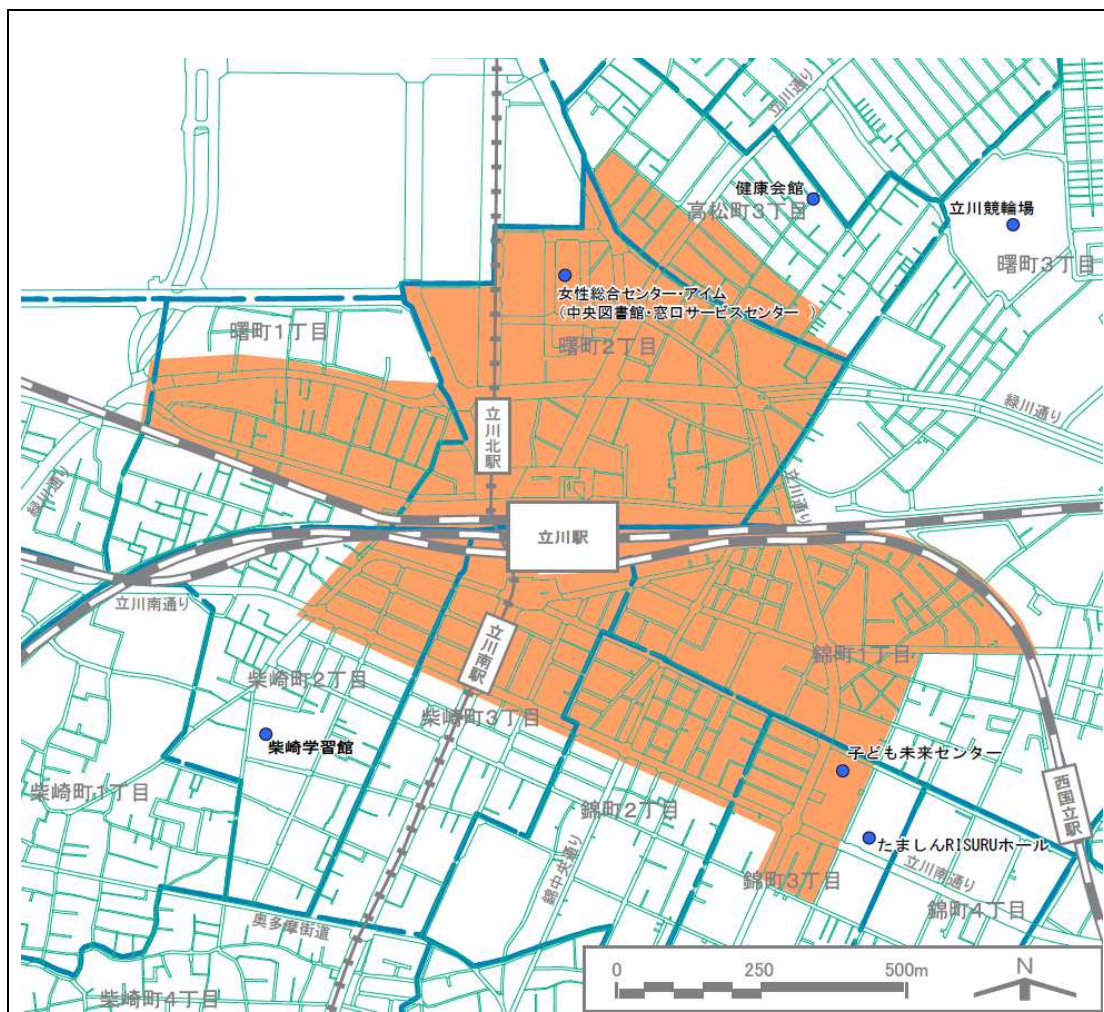
— 目次 —

第1章 対象範囲	1
第2章 駐車施策に関する基本方針	2
第3章 路外駐車場の整備の目標年次	5
第4章 駐車施策に関する事項	6
第5章 主要な路外駐車場の整備に関する方針	8

## 第1章 対象範囲

立川市駐車場整備計画の対象範囲は、平成9年2月に都市計画決定した「立川市駐車場整備地区(約96.8ha)」とする。

### ■ 駐車場整備地区



この地図は東京都 1/2500 地形図（平成 23 年度版）を使用したものである。（MMT 利許第 23006 号-52）  
（承認番号・MMT 利許第 23006 号-52）無断複製を禁ずる。

■ 告示年月日	平成9年2月 21 日
■ 告示番号	立川市告示第 24 号
■ 面積	約 96.8ha
■ 備考	曙町二丁目全部、柴崎町二丁目、柴崎町三丁目、錦町一丁目、錦町二丁目、錦町三丁目、曙町一丁目、曙町三丁目、高松町三丁目、緑町の各一部

## 第2章 駐車施策に関する基本方針

(立川駅周辺の概況)

本市はこれまで、JR立川駅を中心に交通結節点として恵まれた立地条件を活かし、商業・業務機能の集積を促進してきた。今後、さらなる発展のため、多様な都市機能が集積された広域的な拠点となる都市を目指すとともに、環境や景観に配慮して、魅力ある街並みや質の高い都市空間の形成を進めることとしている。

近年、国が進めている低炭素まちづくりでは、集約型都市構造とともに、自動車に過度に依存しない交通体系の実現を求めている。そうした中、本市では、平成11年の多摩都市モレールの開通以降、交通手段分担率(平成10年と平成20年の比較)が鉄道で24.1%が32.1%に、自動車で27.6%が20.9%に変化している。

さらに、平成24年度に策定した立川市交通マスタープランでは、望ましい都市活動・交通の目標として、「人々の多様な活動の維持・拡大」、「多様な都市活動に合わせたモビリティの確保」、「日常も非日常も安全・安心な活動を確保」、「低炭素社会に対応した交通体系への転換」を明らかにし、今後、交通施策に取り組む上での基本的な方針を示したところである。

### 1 駐車の実況

立川市では平成9年(1997年)に策定した「立川市駐車場整備計画」における時間貸し駐車場の整備目標台数は4,342台となっている。立川市駐車場整備地区においては、これまでのまちづくりに伴う附置義務駐車場の整備に加え、民間の時間貸し駐車場の整備により、前計画で設定した整備目標量(総数)を上回る4,647台の整備がなされている。これにより、現状では、駐車場の供給台数が不足している状況ではなく、駐車場整備が喫緊の課題とはなっていない。平成25年(2013年)の実態調査では、四輪車の路上駐車は、平日休日ともに平成6年から約300台減少し、およそ半減している。

#### ■時間貸し駐車場の整備台数の検証

整備台数 平成5(1993年)	新規整備台数			整備目標台数 平成22(2010年)	整備台数 平成25(2013年)
	公共	民間	合計		
1,782台	890台	1,670台	2,560台	4,342台	4,647台

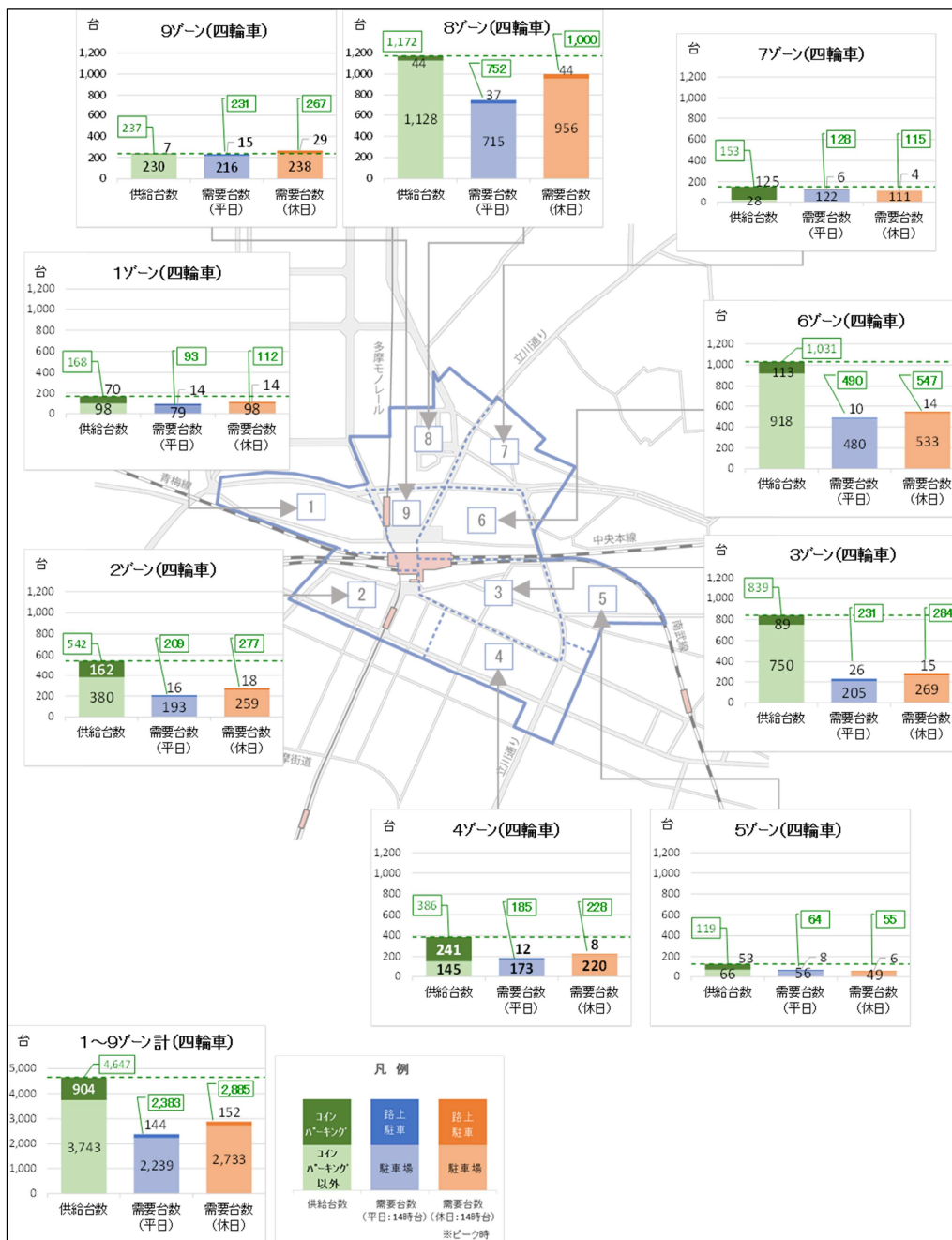
一方、駐車場整備地区全体としての需給バランスは取れているものの、ゾーン(地区)別で見ると、平日・休日ともに、一部のゾーン(地区)で駐車場が不足する地区がある。また、一部の路線では荷捌きや自動二輪車の路上駐車、立川駅北口等における観光バスの路上発着による交通への影響が出ている。

#### ■駐車場利用の偏り

駐車場整備台数		駐車場利用台数 平日各ピーク時	
立川駅北口	立川駅南口	立川駅北口	立川駅南口
2,761台(59.4%)	1,886台(40.6%)	1,612台(72.0%)	627台(28.0%)

こうしたなか、近年、立川駅北口周辺では、バーゲン時等の特定の日における駐車場への入庫待ち車両による交通渋滞が発生しており、地域を構成する関係者が協力して、交通円滑化に取り組んでいる。今後も、関係者が、まちづくりに関連したさまざまな課題に対応していくことが重要になっている。

### ■ゾーン別の需給台数



※「コインパーキング」とは、有料の一時預かり駐車場の内、広場・自走式の駐車場の収容台数  
 ※「コインパーキング以外」とは、有料の一時預かり駐車場の内、広場・自走式以外の駐車場の収容台数  
 ※「路上駐車」とは、路上における駐車車両(エンジン停止)、一時駐車車両(エンジン作動)、駐車待ち行列、荷捌き駐車車の台数の合計  
 ※「駐車場」とは、有料の一時預かり駐車場における駐車台数

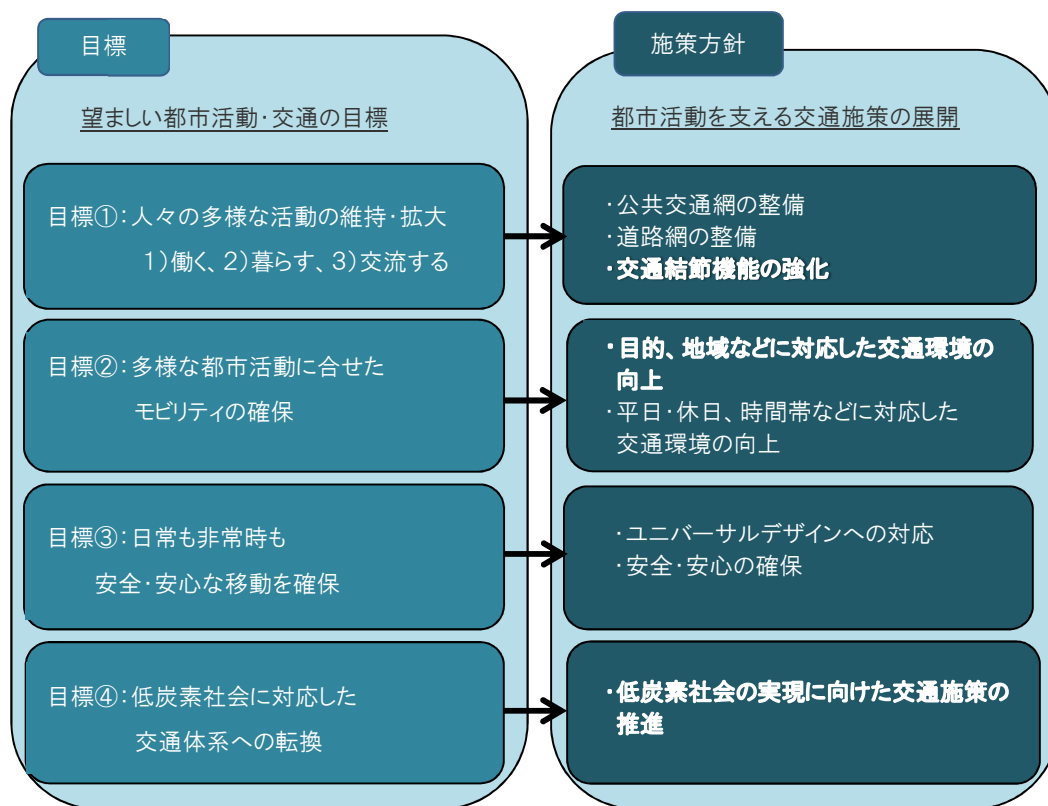
## 2 基本方針

本市では、これまでの取組により、地区全体として量的な確保は達成することができた。

今後は、立川市交通マスタープランに示す自家用車に過度に依存しない低炭素社会を目指し、また、利用者ニーズに沿った総合的な駐車問題へ対応するため、「量的な駐車場整備から、質的な駐車場整備へ」を基本方針とした駐車施策を展開する。

駐車施策の展開にあたっては、「交通結節機能の強化」（拠点や地域拠点の利用状況や交通状況に応じ、外縁部や隔地などの視点を踏まえた、自動車・自動二輪車・自転車の駐車場の確保など）や、「目的・地域などに対応した交通環境の向上」（公共交通の利用促進や交通の状況に対応した駐車方法・利用転換方策等による、中心部への過度な自動車の流入の抑制、効率的な交通環境の維持・向上など）、さらには、「低炭素社会の実現に向けた交通施策の推進」（地球環境に負荷をかけない交通手段（グリーンモビリティ）の推進など）等の実現に資するため、駐車需要の適切な配分や駐車施設の適切な配置誘導や整備など、地域と連携したまちづくりの推進とともに、さまざまな駐車課題に対応した各種駐車施策の実施に取り組む必要がある。

立川市交通マスタープラン  
都市活動を支える交通施策の展開方針(目標と施策方針の関係図)



### 第3章 路外駐車場の整備の目標年次

#### 1 目標年次

目標年次は、平成 36 年度(2024 年)とする。

#### 2 将来の駐車施設の需給バランス

将来駐車需要については、用途別自動車集中単位と用途別延床面積による駐車需要推計方法を基本に将来予測を実施した。将来駐車供給については、現況の時間貸し駐車場の供給量に、時間貸し駐車場の設置が見込める明らかな開発計画分を加え、供給量を推計する方法等で求めた。

駐車場整備地区における将来の駐車施設供給量は、将来需給バランスの推計結果から、目標年次における路外駐車場の需要を上回ることになる。

##### ■将来の駐車施設の需給バランス

区分	将来台数(現況台数)		将来の駐車需給バランス
	需要	供給	
平日	2,367 台(2,383 台)	4,757 台(4,647 台)	供給－需要＝2,390 台 需要／供給＝約 50%
休日	2,865 台(2,885 台)		供給－需要＝1,892 台 需要／供給＝約 60%

現況：平成 25 年(2013 年)、将来平成 37 年(2025 年)

## 第4章 駐車施策に関する事項

### 1 公共と民間の役割分担

駐車施策の推進にあたっては、公共と民間それぞれが、常に社会情勢と経済環境の変化を踏まえながら、協力・連携してその整備や利用の平準化を促進し、交通の円滑化を図っていかねばならない。

#### ① 公共の役割

交通事故防止や交通渋滞の解消など道路交通対策や円滑な交通を確保するため、総合的なまちづくりの観点から各種駐車施策を実施する。また、警察や関係機関と連携し、違法駐車等の防止、地域ぐるみで行う広報・啓発活動等への支援など、ドライバーのマナー・モラル向上を図る。

#### ② 民間の役割

一時預かり等の駐車場は、その発生原因者が整備することが原則であり、その原因者が民間である場合は、基本的には民間が整備主体となる。

特に、大規模開発の場合には、十分な駐車需要予測を行い、開発者の責任による駐車施設整備を行うとともに、駐車需要を抑制することが求められる。また、駐車施設の有効利用に関しても、公共の施策に協力する。

### 2 利用促進に関する施策

#### ① 既存ストックの有効活用

既存施設を有効活用して、需要が相対的に多い休日の駐車場供給量増加を図る。また、駐車台数に余裕のある駐車場については、路上駐車のさらなる削減のため、荷捌き駐車場や自動二輪駐車場への転換や短時間利用等、駐車スペースの活用について検討する。

#### ② 駐車場マップによる駐車場利用促進

立川駅周辺の既存駐車場を周知するため、駐車場整備地区内の届出駐車場を対象とした駐車場マップ等による利用促進を図る。

#### ③ 満空情報の一元化による情報発信

満空情報を一元化して効率的に確認できる公益財団法人東京都道路整備保全公社が運営する「s-park」等の既存のシステムへの参画により、稼働率の低い駐車場へ案内誘導し、需給バランスの平準化を図る方策を検討する。

#### ④ 提携駐車場等の利用の拡大

交通円滑化への対応を図るため、需給バランスの平準化に向けた地域としての提携駐車場の拡大や駐車場利用券の共通化等について検討する。

#### ⑤ 低炭素化の推進

市営駐車場に設置した充電スペースの利用状況や電気自動車(EV)とプラグインハイブリッド自動車(PHV)の普及状況を踏まえ、民間駐車場への設置促進について検討する。



### 3 整備に関する施策

#### ① 附置義務制度の適正な運用

東京都駐車場条例及び大規模小売店舗立地法による適正な駐車場の確保を図る。なお、隔地駐車場については、これまでの限定的な運用を見直すこととする。

#### ② 荷捌き車両への対応

路上荷捌き駐車を解消するため、地域における共同荷捌きスペースのあり方について検討する。その際、駐車台数に余裕のある駐車場の荷捌きスペースとしての活用等についても検討する。

#### ③ 自動二輪車への対応

公共及び民間とも、自動二輪車の駐車スペースの確保に努める。また、駐車台数に余裕のある駐車場を、自動二輪車用の駐車スペースへの転換も推進する。

#### ④ バリアフリー対応

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）及び東京都駐車場条例等に基づき、駐車場のバリアフリー化を推進し、車いす使用者等の駐車スペースの確保など、移動制約者に対応した駐車場の整備促進を図る。

#### ⑤ 市営駐車場のあり方検討

今後とも、駐車場整備地区内の駐車施設供給量は需要を上回ることから、民間駐車場への影響なども鑑み、市営駐車場のあり方を検討する。

### 4 まちづくりに関する施策

#### ① 地域と連携したまちづくりの推進

立川駅周辺には、老朽化した建物が多く、建物更新によるまちの活性化が望まれる。東京都駐車場条例の附置義務制度が導入される以前の建物では、建物更新時に東京都駐車場条例に基づく附置義務駐車施設の確保が求められることになる。

一方、安全な歩行者空間、魅力ある街並み形成や質の高い都市空間の形成といった観点から、地域ルールのあり方などについて、関係者で検討する。

#### ② 観光バス等の乗降環境のあり方の検討

立川駅周辺の活性化や拠点性の向上といった観点から、観光バス等が乗降できる環境のあり方について、関係者で検討する。

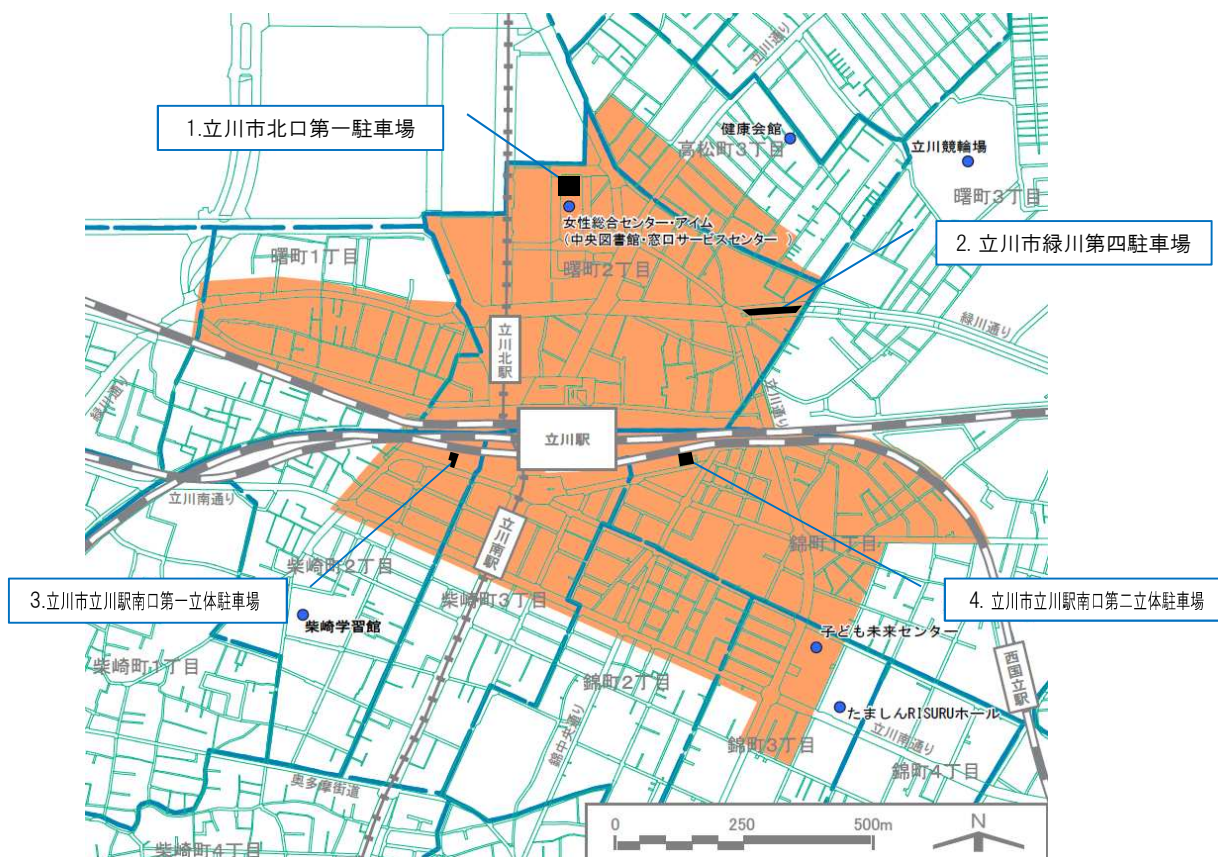
## 第5章 主要な路外駐車場の整備に関する方針

立川市駐車場整備地区においては、これまで、下表に示す公共駐車場を整備し、現状では路外駐車場の供給量に余裕があることや、歩行者空間の充実及び公共交通の利用促進等のまちづくりの観点から、引き続き、大規模な開発やゾーン(地区)における駐車需給バランス等の動向を踏まえた上で、必要に応じて路外駐車場の整備に関する検討を行っていくこととする。

■立川市駐車場整備地区における主要な路外駐車場(公共駐車場)

	駐車場名	位置	規模	種別	供用年
1	立川市北口第一駐車場	曙町	220 台 (自動二輪車 17 台)	届出駐車場	平成 6 年 (1994 年)
2	立川市緑川第四駐車場	曙町	24 台 (自動二輪車 17 台)		昭和 49 年 (1974 年)
3	立川市立川駅南口第一立体駐車場	柴崎町	64 台	届出駐車場	昭和 62 年 (1987 年)
4	立川市立川駅南口第二立体駐車場	錦町	64 台 (自動二輪車 20 台)	届出駐車場	平成 2 年 (1990 年)
計			372 台 (自動二輪車 54 台)		

■主要な路外駐車場(公共駐車場)



この地図は東京都 1/2500 地形図 (平成 23 年度版) を使用したものである。(MMT 利許第 23006 号-52)  
(承認番号・MMT 利許第 23006 号-52) 無断複製を禁ずる。

立川市駐車場整備計画  
平成 27(2015)年 6 月発行

発行 立川市  
〒190-8666  
東京都立川市泉町 1156 番地の 9  
電話 042-523-2111(代表)  
編集 まちづくり部交通対策課