

小田急線沿線市街地の駐車場に関する研究

小澤 洋太 市川 章 小澤 将希 (指導教員 八尾 廣)

1 はじめに

東京郊外の一部の市街地では近年、市街地の空洞化が目立つようになった。駐車場、空地、空き家、空き店舗、空きビルなどの低未利用用地が増加しており、それらの有効活用が望まれているが、現状を見る限り、市街地の衰退を防ぐための対策が必ずしも有効に行われているとは言い難い。

今回、小田急線の急行停車駅を今回の論文課題に選んだ理由は、神奈川県厚木市の中でも本厚木駅周辺の空洞化について気になったのがきっかけである。こうした現象は、都心部からどのくらい離れたエリアから起こっているのだろうか。日本は今後、少子高齢化に伴い、中心市街地がゴーストタウン化し、このような日本の郊外の都市の空洞化が今後ますます進行する可能性がある。

本論文では、都市景観に対する悪影響が著しい「青空駐車場」に着目した。小田急線沿線の急行停車駅(代々木上原、下北沢、経堂、成城学園前、登戸、向ヶ丘遊園、新百合ヶ丘、町田、相模大野、海老名、本厚木)を選定し、駅を中心とする半径300mの円内の駐車場を研究対象とした。

2 研究の目的と概要

露天の空地を利用したいいわゆる「青空駐車場」が市街地に増加している。「青空駐車場」は今後も各市街地で増加していくのか、また駐車場の在り方が今後どのように変化していくのか。それらを予測するためにも現地調査をし、地図を用いた調査の両面から、把握・分析するのが本論文の目的である。

そこで郊外の市街地といえる本厚木、海老名、相模大野、町田の駅周辺の市街地はどうか。更に東京都心部に近づくにつれどうなっているのか。都心部と郊外の駐車場事情と状況の違いを小田急線の急行停車駅を調査することによって把握することを目的とし、実態調査を行った。

3 現地調査方法と地図上の調査方法

3.1 <現地調査方法>

各駅周辺の市街地の様子を確認するため、調査対象の各駅周辺を歩行観察により調査した。

3.2 <地図上の調査方法>

小田急線の代々木上原駅から本厚木駅に至る全ての急行停車駅計11駅を対象とし、駅を中心とする半径300mの円内の「青空駐車場」について、面積・箇所数、駐車場面積/街区面積の割合を調べ、近年の約10年間における増減変化、駐車場の用途変換割合、を比較した。

資料はゼンリン発行の住宅地図、約10年前の版(1998、1999、2000年度版)と近年の版(2008、2009年度版)を用いた。各駅の対象年代については以下の通りである。

代々木上原:(1999、2009年)、下北沢:(1999、2008年)、経堂:(1999、2008年)、成城学園前:(1999、2008年)、登戸:(1999、2009年)、向ヶ丘遊園:(1999、2009年)、新百合ヶ丘:(1999、2009年)、町田:(1999、2008年)、相模大野:(1999、2009年)、海老名:(2000、2008年)、本厚木:(1999、2008年)

4. 分析結果

4.1 代々木上原

小規模駐車場(0~100 m²)が多く、箇所数は6箇所(-20%)減少だが、面積は増加(+1721.778 m²)している。代々木上原は、住居系の地域であるのに、コインパーキングの割合が18箇所(60.00%)と高く、平均構成比は56.19%である。これは、住居系の市街地としては割合が高い。代々木上原は高級住宅街で、車庫を完備した住宅や集合住宅が多いために月極駐車場が少ないこと、魅力的な店舗があり、来訪者が多いことが理由ではないかと思われる。更に交通機関の利便性が良いため自動車所有台数も郊外の市街地に比べると低い。住居系でも、商業用途が潜在している。

4.2 下北沢

駐車場よりも建物を建てた方が、収益が上がるため駐車場が少ないと考えられる。総駐車場数は、3 箇所 (+7.89%) 増加しているが、総駐車場面積は、2024.781 m²減少している。駐車場面積/街区面積の割合も、差が-0.61%である。住居系ではなく商業系のためである。代々木上原との違いは、商業系の市街地なので、大規模駐車場よりも、様々な場所に小規模駐車場 (~300 m²) があつたほうがいいことを意味しているのではないだろうか。利便性を主として考えると、商業系にあつた駐車場になってきているのではないか。一つの要素として、小規模店舗が多数建ち並んでいると思われる。

4.3 経堂

まとまった駐車場が集合住宅に変わっている。しかし、過去と現在を比較した駐車場から用途変換無しの割合が増加している (+11.29%) ことから、市街地全体として考えたとき、過去に比べると街自体に大きな変化が少ない。コインパーキングが 15 箇所 (30.61%) と少なく、月額駐車場の割合が 29 箇所 (59.18%) であることから、居住の需要が増えている。また過去と現在を比較した駐車場の箇所数 (-17 箇所)・合計面積 (-4506.064 m²)・街区に占める駐車場の割合 (-2.05%) の減少から、駐車場以外の用途へと変更している。これから駐車場の需要は足りていることがわかる。

4.4 成城学園前

総駐車場数 6 箇所 (+6.00%)・総駐車場面積 2671.023 m² (+14.71%) と共に増加している。建物 (P) から駐車場 (A+R+S) に 9 箇所 (18.00%) 変換される割合が多い。その影響で駐車場が増えている。成城と言えば、高級住宅地のイメージだが、コインパーキングが 38 箇所 (70.00%) と多い。理由は、近隣の駅から比較的離れている為に、車で駅周辺までアクセスする人が多い。また一般の住宅が駐車場を完備する割合が大きい。従って、月極駐車場の需要が少ない為、コインパーキングの利用率が高い。その他にも専用駐車場 (お客様)

も 10 箇所 (20.00%) を占めている。これは来客用に設置されたと考えられる。

4.5 登戸

過去と現在を比較した結果、総駐車場数 6 箇所 (+10.91%)・総駐車場面積 1951.811 m² (+9.89%) と共に増加している。道路が通り、街区が変わった影響だろう。駐車場 (P) が、別用途に変化している数よりも、専用併用住宅 (A) 9 箇所 (15.79%)・空地 (O) 10 箇所 (17.54%) が駐車場 (P) に変化している割合のほうが約 10% 高く、駐車場が増えている。駐車場の用途別に着目してみれば、経堂の街と良く似ている。住居系の街では、代々木上原、成城学園前を除いて、コインパーキング 3 割、月額駐車場 6 割が妥当だろう。

4.6 向ヶ丘遊園

総駐車場数は、6 箇所増加 (11.76%) しているのに対し、面積は 92.76 m² (0.56%) と変化は少ない。これは調べた対象駅の面積変化値で最小値であった。住宅地図を比較した結果、駅前と街区が大きく整備され、駐車場の増減が見られる。実は、変化は大きい街である。街そのものは変化していても、駐車場に関するデータに変化が無いというのはどういうことなのか。細かな変化があつても、街の様相には変化が小さいことは、駐車場の総量に変化がない=駐車場の需要に変化がない。また、駐車場の増減等のデータが必ずしも街の変化とリンクしない場合もあつた。

4.7 新百合ヶ丘

駅周辺の駐車場の配置は計画的、かつ整備されている。コインパーキングでも、駐車場の周りに木を配置し、景観も整っている箇所が見られる。駅周辺のアウトラインに沿って駐車場を配置している。こういった配置は理想的である。近隣の駐車場が市街地化され、過去と現在を比較した結果、総駐車場面積は、-2413.184 m² (-11.02%)・総駐車場数は 5 箇所 (-22.73%) 減少した地域である。平均駐車場面積は、900 m² と他の市街地の平均 (483.79 m²) に比べると非常に大きい。従って駐

車場数は少なく、良好に整備されている。また用途別駐車場においては、全種類の駐車場が設置されていたのは新百合ヶ丘だけ。これらは、様々な用途で街が活用されていることが読み取れる。

4.8 町田

総駐車場数が16箇所(+22.22%)大幅に増加し、総駐車場面積も、5948.288㎡増加している。平均駐車場面積は38.24㎡減少している。用途は駐車場の大体が一時預かりで49箇所(68.06%)を占める。大型店舗が建てられ、需要が増え、コインパーキングが増加した為である。駅前を時間別で歩行者天国としている為、駐車場配置される場所が、駅前東側沿いの町田街道と駅の東南側の大規模店舗を除く部分である。市役所に空洞化についてヒヤリングしたところ問題意識はあまり無く、放任ぶりが伺えた。町田街道と駅の間が発展するのは素直な流れで、周りが犠牲になりバランスを欠いている。そこから町田の街並みの乱れの原因が駐車場であることがわかった。

4.9 相模大野

総駐車場面積(-8701.133㎡)・総駐車場数は9箇所(-11.84%)・駐車場面積/街区面積(-5.46%)と、全てにおいて減少している。大型店舗があり、駅周辺が開発されたことで、住民が増え、居住が必要なために駐車場(P)を建物(A+R+S)24箇所(28.24%)にしている。その為、過去と現在を比較すると駐車場数が9箇所(-11.48%)減少している。駐車場(P)から空地(O)への変化が2

箇所(2.35%)しか変化していないことから、街として発展していると言える。

4.10 海老名

海老名は、近年発展してきた都市である為、総駐車場面積が25677.802㎡(+45.97%)増加している。対象駅の中では増加の最大値である。平均駐車場面積は過去が1257.29㎡で現在は2428.38㎡である。総駐車場箇所数は、過去は24箇所であり、現在も23箇所と1箇所(-4.35%)の減少で変化は少ない。駐車場数が少ないのに対し面積が大きい為、大型駐車場が多い。主に一時預かりが多く18箇所(78.26%)を占めた。原因は新たに大型店舗が建設された為、大型駐車場を設置した。

4.11 本厚木

駐車場の面積は3143.595㎡(-9.88%)減少しているが、総駐車場数は4箇所(4.08%)増加している。また、駐車場(P)から空地(O)へは5箇所(5.32%)であるのに対し、空地(O)から駐車場(P)へは18箇所(19.15%)と大きく変化しコインパーキングが増加している。本厚木は、空地となった土地が有効活用されておらず、空地に参入しやすい民間のコインパーキングに変化し、中心の繁華街である一番街での青空駐車場面積が顕著に増加している。市役所へのヒアリングでは、駐車場の需要を満たしていることについて把握していることは確認されたが、青空駐車場の増加が都市景観を乱している問題に対する明確な問題意識は確認できなかった。

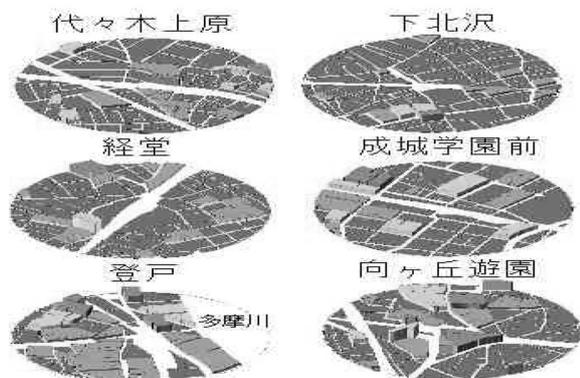


図1 駐車場負担率

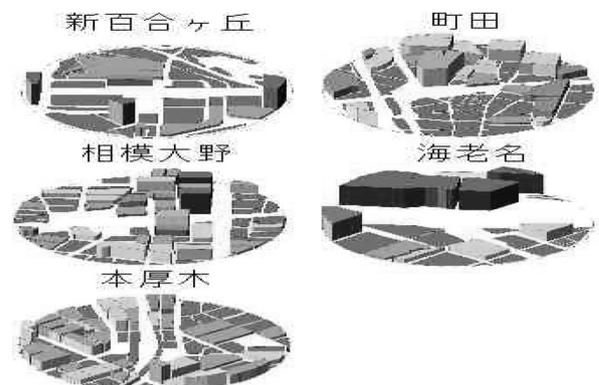


図2 駐車場負担率

5 まとめ

日本の場合、殆どの青空駐車場は道路に面して設けられるために、都市の景観を乱す要素となっている。従って、街区における青空駐車場面積の占める割合が大きいほど都市景観が乱れる傾向にあり、対策が必要であることが確認された。

郊外（町田・相模大野・本厚木）の市街地では駐車場面積が都心部と比較して顕著に大きくなっている。郊外では自動車所有率が高く、その為に中心市街地は大面積の駐車場を負担している。新百合ヶ丘のように良く計画された街と比較すると、町田、相模大野、本厚木における駐車場の問題が浮き彫りとなる。

町田・相模大野に見られるのは街区における「駐車場負担率」（青空駐車場面積/各街区面積を本論では「駐車場負担率」と名付けた）の極端な偏りだ。歩行者優先の賑わいのある街区では、繁華街における駐車場負担率が低いのにに対し、それ以外の街区の駐車場負担率はきわめて高い数値を示している。駅に近接し大規模駐車場が設けられてもいるので、都市環境へのダメージが大きい。街の景観の乱れも、こうした青空駐車場の偏在が一つの原因となっていると考えられる。

本厚木は、町田・相模大野とは違い、駐車場負担率を街全体で分散配置している。ここ10年間では一番街周辺の駐車場面積の増加が著しく、本来街並みが守られるべき中心街の駐車場負担率が増加し、景観が乱されているのは問題である。

6 対策

(1) 歩行者優先の繁華街エリアにはできるだけ青空駐車場を配置しないよう条例等の制限が設けられるべきである。

(2) 繁華街に駐車場を設けるのであれば、立体駐車場としてコンパクトに建築化すべきである。青空駐車場を設ける場合でも、道路側へ植樹を行うなど景観に配慮する。

(3) 繁華街以外のエリアでは駐車場をバランスよく分散配置して駐車場面積を負担する。

駅の周辺100m~200mのエリアには、青空駐車場を設けない。駅を囲む半径100m~300m程度のエリア内で、自動車がスムーズに交通出来る周回道路を設定し、この道路に沿って比較的規模の大きな駐車場をバランスよく分散配置するべきである。

各駅の箇所数の比較	1999(1998, 2000)年	2009(2008)年	1999年と2009年の差	構成比(%)
代々木上原	36	30	6	-20.00%
下北沢	35	38	3	7.89%
経堂	66	49	17	-34.69%
成城学園前	47	50	3	6.00%
登戸	49	55	6	10.91%
向ヶ丘遊園	45	51	6	11.76%
新百合ヶ丘	27	22	5	-22.73%
町田	56	72	16	22.22%
相模大野	85	76	9	-11.84%
海老名	24	23	1	-4.35%
本厚木	94	98	4	4.08%
合計	564	564	0	0%
平均	51	51	0	0%

表1 各駅の総駐車場数

各駅の駐車場面積比較(㎡)	1999(1998, 2000)年	2009(2008)年	1999年と2009年の差	構成比(%)
代々木上原	5811.507	7533.285	1721.778	29.83%
下北沢	9081.953	7057.172	-2024.781	-22.29%
経堂	15609.292	11103.156	-4506.136	-28.87%
成城学園前	15480.825	18151.848	2671.023	17.25%
登戸	17780.248	19732.059	1951.811	10.98%
向ヶ丘遊園	16516.174	16608.934	92.760	0.56%
新百合ヶ丘	24319.387	21906.203	-2413.184	-9.92%
町田	30455.111	36403.399	5948.288	19.53%
相模大野	45164.233	36463.100	-8701.133	-19.27%
海老名	30174.894	55852.696	25677.802	85.10%
本厚木	34947.767	31804.172	-3143.595	-9.00%
合計	245341.391	262616.024	17274.633	7.04%
平均	22303.763	23874.184	1570.421	7.04%

表2 各駅の総駐車場面積

駐車場面積/街区面積の構成比	1999(1998, 2000)年	2009(2008)年	1999年と2009年の差
代々木上原	2.80%	3.64%	0.84%
下北沢	4.01%	3.40%	-0.61%
経堂	7.13%	5.08%	-2.05%
成城学園前	5.78%	6.77%	0.99%
登戸	11.14%	12.15%	1.01%
向ヶ丘遊園	8.00%	8.04%	0.04%
新百合ヶ丘	15.80%	14.52%	-1.08%
町田	17.46%	20.87%	3.41%
相模大野	28.35%	22.89%	-5.46%
海老名	21.91%	40.55%	18.64%
本厚木	18.30%	16.65%	-1.65%
合計	140.48%	154.56%	14.08%
平均	12.77%	14.05%	1.28%

表3 各駅の駐車場面積/街区面積の構成比

各駅	一時預かり駐車場	月租駐車場	専用駐車場(企業)	専用駐車場(お客様)	大型駐車場	その他	総駐車場数
代々木上原	16箇所(40.00%)	11箇所(36.67%)	0箇所(0%)	0箇所(0%)	0箇所(0%)	1箇所(3.33%)	30箇所(100%)
下北沢	33箇所(86.84%)	2箇所(5.26%)	0箇所(0%)	3箇所(7.89%)	0箇所(0%)	0箇所(0%)	38箇所(100%)
経堂	15箇所(30.61%)	29箇所(59.18%)	0箇所(0%)	3箇所(6.12%)	0箇所(0%)	2箇所(4.08%)	49箇所(100%)
成城学園前	35箇所(79.00%)	4箇所(8.00%)	1箇所(2.00%)	10箇所(20.00%)	0箇所(0%)	0箇所(0%)	50箇所(100%)
登戸	16箇所(29.09%)	35箇所(63.64%)	0箇所(0%)	3箇所(5.45%)	0箇所(0%)	1箇所(1.82%)	55箇所(100%)
向ヶ丘遊園	33箇所(63.46%)	12箇所(23.53%)	1箇所(1.96%)	5箇所(9.80%)	0箇所(0%)	0箇所(0%)	50箇所(100%)
新百合ヶ丘	9箇所(40.91%)	1箇所(4.55%)	3箇所(13.64%)	7箇所(31.82%)	2箇所(9.09%)	0箇所(0%)	22箇所(100%)
町田	49箇所(68.06%)	14箇所(19.44%)	0箇所(0%)	7箇所(9.72%)	2箇所(2.78%)	0箇所(0%)	72箇所(100%)
相模大野	47箇所(61.84%)	22箇所(28.95%)	0箇所(0%)	5箇所(6.58%)	1箇所(1.32%)	1箇所(1.29%)	76箇所(100%)
海老名	18箇所(78.26%)	3箇所(13.04%)	0箇所(0%)	0箇所(0%)	2箇所(8.70%)	0箇所(0%)	23箇所(100%)
本厚木	48箇所(48.98%)	39箇所(40.00%)	3箇所(3.06%)	0箇所(0%)	2箇所(2.04%)	0箇所(0%)	92箇所(100%)
合計	321箇所	172箇所	6箇所	49箇所	7箇所	7箇所	563箇所
平均	29箇所	16箇所	1箇所	4箇所	1箇所	1箇所	51箇所

表4 現在の各駅の用途別駐車場

09/08(00)~09/08(00)年	P→P	P→A	P→R	P→S	P→O	P→Z	計
代々木上原	14箇所(33.89%)	3箇所(8.33%)	4箇所(11.11%)	3箇所(11.11%)	10箇所(27.78%)	4箇所(5.56%)	38箇所(100%)
下北沢	17箇所(48.57%)	3箇所(8.57%)	2箇所(5.71%)	2箇所(5.71%)	7箇所(20.00%)	6箇所(17.14%)	35箇所(100%)
経堂	37箇所(56.06%)	2箇所(3.03%)	4箇所(6.06%)	3箇所(4.55%)	7箇所(10.61%)	14箇所(21.21%)	68箇所(100%)
成城学園前	37箇所(75.00%)	3箇所(6.38%)	2箇所(4.26%)	1箇所(2.13%)	4箇所(8.51%)	0箇所(0%)	47箇所(100%)
登戸	32箇所(65.31%)	6箇所(12.24%)	0箇所(0%)	7箇所(14.29%)	4箇所(8.16%)	0箇所(0%)	49箇所(100%)
向ヶ丘遊園	30箇所(60.00%)	3箇所(6.00%)	2箇所(4.00%)	4箇所(8.00%)	5箇所(10.00%)	4箇所(8.00%)	48箇所(100%)
新百合ヶ丘	17箇所(62.96%)	0箇所(0%)	1箇所(3.70%)	1箇所(3.70%)	4箇所(14.81%)	3箇所(11.11%)	27箇所(100%)
町田	37箇所(66.07%)	0箇所(0%)	2箇所(3.57%)	2箇所(3.57%)	2箇所(3.57%)	13箇所(23.21%)	56箇所(100%)
相模大野	53箇所(69.35%)	2箇所(2.65%)	13箇所(17.18%)	4箇所(5.26%)	2箇所(2.65%)	6箇所(7.89%)	76箇所(100%)
海老名	14箇所(68.33%)	1箇所(4.77%)	1箇所(4.77%)	6箇所(29.00%)	0箇所(0%)	0箇所(0%)	21箇所(100%)
本厚木	63箇所(67.02%)	4箇所(4.26%)	2箇所(2.13%)	11箇所(11.70%)	5箇所(5.32%)	19箇所(20.21%)	94箇所(100%)
合計	351箇所	22箇所	17箇所	44箇所	50箇所	17箇所	597箇所
平均	32箇所	2箇所	1箇所	4箇所	5箇所	6箇所	51箇所
09/08(00)~09/08(00)年	P→P	A→P	R→P	S→P	O→P	Z→P	計
代々木上原	16箇所(53.33%)	16箇所(66.67%)	0箇所(0%)	1箇所(3.33%)	0箇所(0%)	0箇所(0%)	33箇所(100%)
下北沢	15箇所(39.47%)	4箇所(10.53%)	0箇所(0%)	3箇所(7.89%)	4箇所(10.53%)	12箇所(31.58%)	38箇所(100%)
経堂	33箇所(67.35%)	3箇所(6.12%)	2箇所(4.08%)	2箇所(4.08%)	0箇所(0%)	5箇所(10.20%)	45箇所(100%)
成城学園前	34箇所(68.00%)	6箇所(12.00%)	0箇所(0%)	3箇所(6.00%)	4箇所(8.00%)	3箇所(6.00%)	50箇所(100%)
登戸	30箇所(54.55%)	3箇所(5.45%)	1箇所(1.82%)	3箇所(5.45%)	10箇所(18.18%)	4箇所(7.27%)	51箇所(100%)
向ヶ丘遊園	30箇所(60.00%)	3箇所(6.00%)	0箇所(0%)	1箇所(2.00%)	5箇所(10.00%)	5箇所(10.00%)	52箇所(100%)
新百合ヶ丘	18箇所(69.23%)	0箇所(0%)	0箇所(0%)	2箇所(7.69%)	0箇所(0%)	3箇所(11.54%)	23箇所(100%)
町田	42箇所(58.33%)	7箇所(9.72%)	2箇所(2.78%)	0箇所(0%)	0箇所(0%)	12箇所(16.67%)	72箇所(100%)
相模大野	54箇所(71.05%)	6箇所(7.89%)	2箇所(2.65%)	11箇所(14.47%)	6箇所(7.89%)	6箇所(7.89%)	78箇所(100%)
海老名	12箇所(52.17%)	0箇所(0%)	0箇所(0%)	1箇所(4.35%)	0箇所(0%)	1箇所(4.35%)	23箇所(100%)
本厚木	68箇所(72.34%)	4箇所(4.26%)	0箇所(0%)	7箇所(7.45%)	18箇所(19.15%)	11箇所(11.62%)	98箇所(100%)
合計	353箇所	35箇所	17箇所	24箇所	60箇所	23箇所	592箇所
平均	32箇所	3箇所	1箇所	2箇所	5箇所	5箇所	51箇所

表5 用途変換の割合(P:駐車場, A:専用併用住宅, R:共同住宅, S:店舗・事務所, O:空地, Z:その他)

[参考文献]

都市のイメージ 著/ケヴィン・リンチ

シュリンキング・ニッポン~縮小する都市の未来戦略~/著・大野秀敏+アバンアソシエイツ