

地方都市中心市街地の平面駐車場の実態とマネジメントに関する研究

都市計画研究室 満田 真史
指導教員 中出 文平
樋口 秀
松川 寿也

1. 研究の背景と目的

地方都市の中心市街地では、商業・公共施設の郊外進出、移転、定住人口の減少等により衰退の進行が著しい。またその結果として、空き地や空き店舗といった低未利用地が増加しているが、中でも飛躍的に駐車場が増加している。

中心市街地内の駐車場は、自動車が主たる移動手段である地方都市にとって来街者のアクセス性向上のため必要不可欠なものである。しかし、無秩序で無計画な駐車場増加は、商業機能や住機能の低下、町並みの連続性の消失を招き、中心市街地衰退に更なる拍車をかける要因となる。

駐車場の中で設置に対して届出の義務が課されているのは、駐車場法第12条に基づく時間貸し駐車場のみであり、それ以外の駐車場については届出の義務は無く、その現状は掴みにくい状況にある。

これまで、地方都市中心市街地の駐車場を扱った研究には、長岡市を対象として低未利用地の実態把握と有効活用策を論じた樋口他¹⁾、低未利用地化の仕組みを明らかにした仲条他²⁾、月極駐車場の利用実態を明らかにした小池他³⁾の研究がある。また、豊橋市を対象とした大貝他⁴⁾、中神他⁵⁾、宇部市を対象とした鶴他⁶⁾、八戸市を対象とした田村他⁷⁾でも駐車場の実態、権利者の意向、有効利用方策を検討している。また、郡山市を対象として岡崎他⁸⁾が駐車場の実態を把握している。以上の研究報告では、駐車場の多くが平面の月極や専用駐車場であることを明らかにしている。駐車場マネジメント施策に関する研究は、宇都宮市の月極駐車場の休日開放の導入評価を行った本橋他⁹⁾、東京都池袋地区および小田原市での民有専用駐車場の休日開放の社会実験の評価を行った岸井他¹⁰⁾、宮崎市の駐車場共同利用システム運用について、利用者と運営者の利害関係の実態を分析した出口他¹¹⁾の研究がある。柏市では室町他¹²⁾

により都心商業地域の駐車容量決定方法が検討されている。

しかし、これまでの駐車場の実態把握については、把握の年次や手法がそれぞれ異なり、同一条件に基づく実態は把握されていない。駐車場問題の普遍性を明らかにするには、同一条件による比較手法が必要となる。また、全国の自治体を対象とした、駐車場に対する意識や対応策についての分析は、未だに不十分な状況にある。増加する駐車場に対して今後有効な施策を実施するには、各自治体のこれまでの駐車場に関する情報や意識、従来施策の効果や課題を把握する必要がある。

そこで本研究は、駐車場の中でも市街地内の賦存量の大多数を占める平面駐車場¹⁾を対象に、地方都市の中心部(1970年DID)の駐車場について、実態を把握して駐車場問題の普遍性を明らかにすると共に、各自治体の駐車場問題への認識と従来の駐車場施策を分析し、今後の駐車場マネジメントに向けた知見を得ることを目的とする。

2. 研究方法

まず、1980年当時から中心市街地活性化に継続的に取り組んできたシェイプアップマイタウン計画(以下、シェイプ計画)策定20市(以下、シェイプ20市)を対象に、全国の中心部での平面駐車場の賦存量を把握した。ここでは、2006年時点のゼンリン住宅地図²⁾を用いたGISによる分析から、分布状況、敷地数、面積を把握している。次に、シェイプ20市の駐車場に対する意識と対応策を把握するために、アンケート調査を実施すると共に、シェイプ計画ならびに旧法による中心市街地活性化基本計画(以下、旧中活計画)の記載内容を検討した。続いて、新法による中心市街地活性化基本計画(以下、新中活計画)が認定された53市(以下、新中活53市)を対象に、その計画の内容を分析

し、現時点で中心市街地活性化に積極的に取り組む都市の、駐車場に対する認識と対応策を把握した。そして、研究対象都市より、特徴的な施策を実施している大垣市を選定して、ヒアリング調査を行い、その施策の効果と問題点を明らかにした。

3. 平面駐車場の実態調査

既往研究で、中心市街地内の駐車場面積が可住地面積に占める割合は、長岡市³⁾で23.8% (2006年)、宇部市⁶⁾で20% (2004年)、金沢市で16% (2003年)であった。駐車場のほとんどは月極や専用の平面駐車場で占められており、問題視すると共に対策の必要性が述べられている。

本研究はこれまで知見が蓄積されてきた中心市街地に加えて、より広範囲に地方都市の平面駐車場の現状を捉えるために1970年DIDを対象範囲として実態を調査した。

まず、平面駐車場の分布について、対象都市の一つである大垣市を取り上げその現況を見る。大垣市では2006年現在で1970年DID内に1402箇所、中心市街地内に342箇所の平面駐車場が存在している(表-1)。その分布状況は1970年DID全域にスプロール的に立地している(図-1)。この分布の現状については、シェイプ20市全てで同様の実態を把握しており、人口規模に関係なく全国で既成市街地に駐車場が分散立地していると判断される。また、平面駐車場が街区面積に対して占める割合は、1970年DIDで平均約6%、中心市街地では約11%であり、全国で相当量の土地が利用効率の低い平面駐車場として利用されている。駐車場増加問題が土地利用の大きな問題であることを、改めて認識する必要がある。

次に、日本測地系に基づく地域統計メッシュの第3次メッシュを用いて、駐車場の立地特性を把握した。まず、メッシュの内、中心市街地を内包するメッシュとそれ以外の

表-1 シェイプ20市の平面駐車場の現状

人口規模	都市名	2000年国勢調査人口(万人)	1970DID			中心市街地				
			1970年DID街区面積(ha)	平面駐車場箇所数	平面駐車場面積(ha)	街区面積に対する平面駐車場面積の割合(%)	中心市街地街区面積(ha)	平面駐車場箇所数	平面駐車場面積(ha)	街区面積に対する平面駐車場面積の割合(%)
20万以上	徳島市	26.8	1,554	3,421	110.5	7.1	74	204	4.9	6.6
	山形市	25.5	1,167	2,229	72.6	6.2	153	559	20.6	13.4
	高崎市	24.0	1,138	1,597	74.3	6.5	176	538	27.4	15.5
10万以上 20万未満	長岡市	19.3	827	1,467	46.7	5.6	68	307	10.0	14.7
	弘前市	17.7	978	767	32.1	3.3	91	211	11.1	12.2
	高岡市	17.2	684	1,168	40.3	5.9	87	345	8.8	10.2
	小樽市	15.1	1,102	1,168	43.7	4.0	145	420	11.2	7.7
	大垣市	15.0	825	1,402	55.6	6.7	119	342	11.2	9.4
	土浦市	13.5	367	801	35.3	9.6	44	189	7.2	16.3
	小松市	10.9	320	520	15.5	4.8	121	361	10.4	8.6
	深谷市	10.4	291	548	22.0	7.8	75	239	9.3	12.4
	茂原市	9.4	288	485	19.5	6.8	48	189	7.6	15.8
5万以上 10万未満	佐野市	8.3	348	456	16.7	4.8	135	301	10.8	8.0
	越前市(旧武生市)	7.4	252	453	13.5	5.4	80	250	8.0	9.9
	大崎市(旧石川市)	7.3	239	453	24.2	10.1	90	233	13.9	15.5
	塩浜市	6.4	108	146	6.4	5.9	80	138	5.1	8.5
	奥州市(旧水戸市)	6.1	266	447	18.3	6.9	87	243	9.3	10.6
	坂出市	5.9	438	562	22.2	5.1	110	300	11.2	10.2
	横手市	4.1	188	368	12.1	6.5	54	208	7.0	12.8
5万未満	水原市	3.1	376	245	10.1	2.7	125	181	6.5	5.2
	平均			1970DID		6.1		中心市街地		11.2

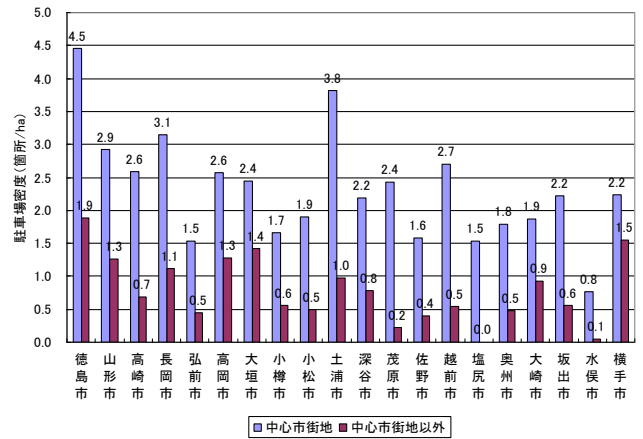


図-2 シェイプ20市の駐車場密度

メッシュについて、駐車場密度³⁾を算出した。中心市街地内外の駐車場密度の比較から、シェイプ20市では、人口規模に関係なく中心市街地に集中して駐車場が立地していることが明らかとなった(図-2)。

NO	名称	運営形態	構造	駐車容量(台)	供用開始(年)
①	東外側駐車場	時間月極	立体	200	1971
②	清水駐車場	時間月極	立体	230	1972
③	丸の内駐車場	時間月極	立体	251	1972
④	本町駐車場	時間月極	平面	42	1972
⑤	駅南駐車場	時間	平面	18	1987
⑥	水門川駐車場	時間月極	立体	180	1991
⑦	駅北駐車場	時間	平面	51	1992

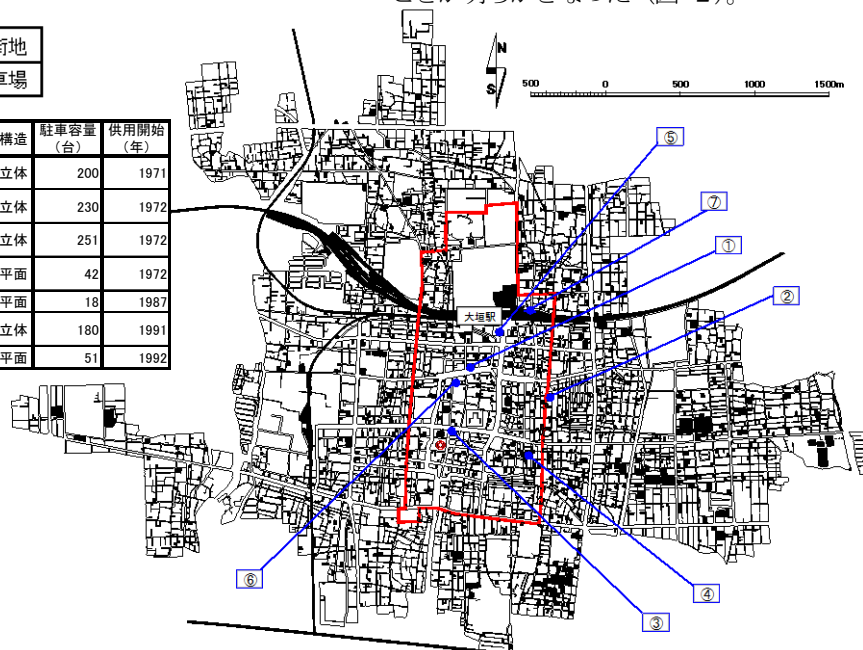


図-1 1970年DID内の平面駐車場分布図(大垣市)

また、中心市街地を含むメッシュとその周囲のメッシュの駐車場分布の状況について、シェイプ20市の一つである徳島市を事例としてその特徴を見る(図-3)。徳島市の中心市街地の駐車場密度は4.5箇所/haとシェイプ20市の中でも最も高い水準である(図-2)。一方、中心市街地周縁部のメッシュを見ると、その駐車場密度は2.4箇所/haと中心市街地には及ばないものの、その賦存量は高い水準にあることが分かる。このことから、中心市街地で駐車場が集中的に立地している現状に加えて、その周縁部についても相当数の駐車場が分布しているといえる。そのため、今後は中心市街地のみでなく、その周縁部を含めて駐車場増加に対して総合的な施策の実施が必要といえる。

続いて、シェイプ20市の1970年 DID全域の駐車場規模別の敷地数を見ると、100~150㎡の駐車場が2110箇所と最も多く、次いで150~200㎡、50~100㎡と300㎡以下の小規模な敷地が全体の60%を占めている。既往研究⁹⁾では、従前用途が住宅および事業所などであった土地が、当面の土地活用として駐車場利用され、小規模な駐車場が増加しているという知見が報告されており、これらの駐車場についても、その規模から従前用途が住宅や事業所であったといえる。しかしながら、住宅や店舗の安易な駐車場化は、市街地衰退に更なる拍車をかける原因となり大きな問題といえる。さらに、500㎡以上の駐車場の割合も全体の約20%を占めており、これらの比較的規模が大きな土地が駐車場として利用されたままであることは、既成市街地の高度利用促進が進んでいないという点で大きい問題がある。

このような駐車場の実態に対して、人口規模と平面駐車場の総面積との関係について見ると、両者の間には高い正の相関が有ることが分かる。このことから、人口に応じて一定量の平面駐車場が存在しているといえる(図-4)。

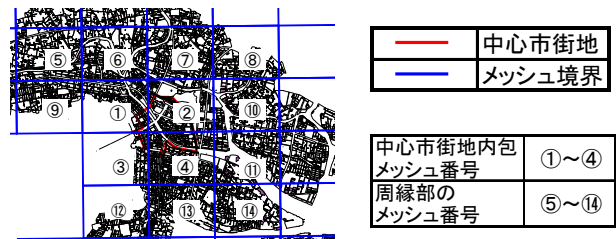
4. 対象都市の駐車場に対する認識

地方都市の平面駐車場の賦存量は大きく、放置しておける問題ではない。しかし、現状で駐車場は増加しており、特に中心市街地内で飛躍的に増加している。このような状況に対して自治体がどのような意識を有し、対応策を実施しているかは、駐車場問題を捉える上で重要な視点である。

ここでは、シェイプ20市と新中活53市の新旧二つの中心市街地活性化に積極的に取り組む都市の視点から、中心市街地内の駐車場に対する認識と対応策を把握する。

1) シェイプアップマイタウン計画認識策定20市

まず、シェイプ20市に対して、駐車場に対する意識、把握情報、従来施策を把握するために、アンケート調査を各自治体の駐車場担当課に対して実施した。調査項目は、(1) 当該都市で発生している駐車場問題、(2) 運営形態別の駐車場情報の把握状況、(3) 当該都市で実施された駐車場施策についてである。回答に際して、各都市の平面駐車場の実態について情報を提供してもらい、現況を把握してもらった上で回答を得た。調査方法は郵送配布、郵送回収であり、20市中18市から回答を回収した。



メッシュNO	街区面積 (ha)	駐車場面積 (ha)	面積規模区分(m)			合計
			~300	300~500	1000~	
①	41.0	4.33	151	39	8	198
②	63.7	4.75	153	25	15	193
③	18.8	2.54	58	16	12	86
④	73.0	9.04	327	45	26	398
⑤	84.5	5.85	80	20	34	134
⑥	78.3	7.53	116	39	38	193
⑦	84.3	6.36	185	48	21	254
⑧	48.0	3.99	71	17	21	109
⑨	47.2	3.24	98	21	14	133
⑩	79.1	6.96	135	35	27	197
⑪	72.1	8.50	108	38	42	188
⑫	35.2	2.06	76	14	6	96
⑬	71.4	5.46	130	32	23	185
⑭	72.9	6.85	77	39	32	148
合計			1765	428	319	2512

図-3 中心市街地と周縁部の駐車場分布(徳島市)

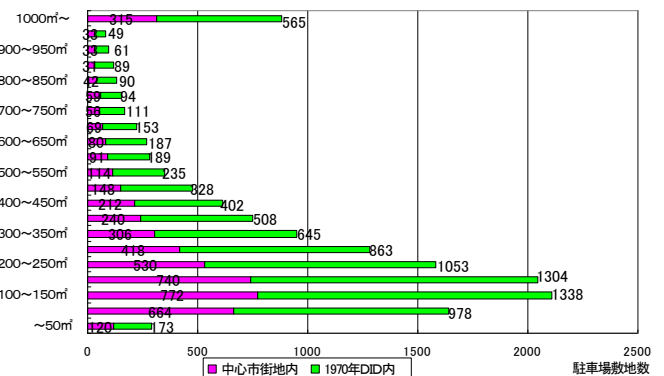


図-4 駐車場規模別敷地数(全都市合計)

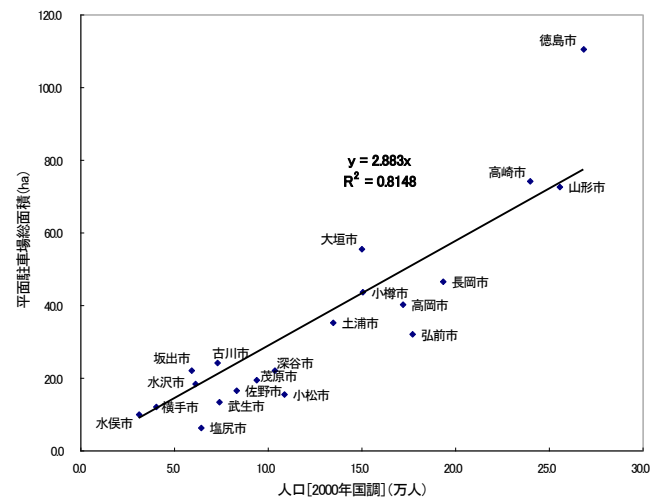


図-5 人口規模と平面駐車場総面積との関係

- (1) 当該都市で発生している駐車場問題、
 シェイプ20市では相当数の駐車場が賦存している状況にあるが、各自治体で駐車場について実際にどのような問題が発生しているか調査した。18市中13市が「空き地や空き

店舗の駐車場化による土地利用の固定化」、9市が「駐車場立地による街並みの連続性消失」と、アンケートを回収した半数以上の都市で、駐車場増加によって生じる弊害を当該都市の問題であると回答している。一方で、「中心市街地内の時間貸し駐車場の不足」、「自家用車管理用の駐車場不足によるまちなか居住」の阻害といった、駐車場不足によって生じる問題については、それぞれ3市、1市と回答している都市は少ない（図-6）。

個別の都市を見ると、奥州市では時間貸し駐車場の不足と、駐車場立地による土地利用の固定化の2つを実際に発生している問題としてあげており、既存の駐車場の運営形態と実際の需要との間に需給バランスの相違が生じている都市も存在している。以上のことより、シェイプ20市の多くで駐車場増加に対して危機感を有している状況であるといえる。

(2) 運営形態別の駐車場情報の把握状況

このように、シェイプ20市では駐車場増加に対して危機感を有しているが、この認識が定量的なデータに基づくものか、主観的な状況からの判断で有るかは重要な問題である。ここでは、アンケートにより各自自治体が把握している運営形態別の駐車場の把握情報（位置、面積、敷地数、駐車容量）の現状について調査した。その結果、駐車場について何らかの情報を把握している都市は20市中8市存在した（表-2）。把握情報を見ると、時間貸し駐車場について情報把握している都市が7市であるのに対して、月極駐車場は4市、専用駐車場では3市であった。また、情報把握の範囲や把握情報の種類についても各都市で異なり、各自自治体で独自の判断によって情報が把握されている状況にある。これらの都市の内、全ての運営形態について位置、駐車容量といった詳細な情報を把握している都市は大垣市のみであり、シェイプ20市では駐車場について詳細な情報を把握している都市はほとんど存在していない現状であることが分かった。このことから、駐車場増加に対して危機感是有しているが、その認識については正確な情報に基づかずに判断している都市が多くを占めているといえる。

(3) シェイプ20市の駐車場施策

駐車場について詳細な情報が把握されていない状況で、シェイプ20市が1980年当時から経年的にどのような駐車場施策を実施してきたかを調査した。調査方法はアンケート調査での回答に加えて、シェイプ計画ならび旧中活計画の記載内容の検討により、各計画で位置づけられている事業を把握した（表-3）。まず、シェイプ計画では駐車場整備などのハード事業を位置づけている都市が16市（44事業）、利用促進などのソフト事業を位置づけている都市が3市（3事業）であった。シェイプ計画が社会基盤整備によって市街地の活性化を図るといった性質であったことから、ハード事業主体の施策が実施されている。また、これらの事業の主たる対象は時間貸し駐車場対策となっている。また、旧中活基本計画ではソフト事業が16市（23事業）、ハード事業は13市（23事業）が位置づけられ、ソフト事業に施策

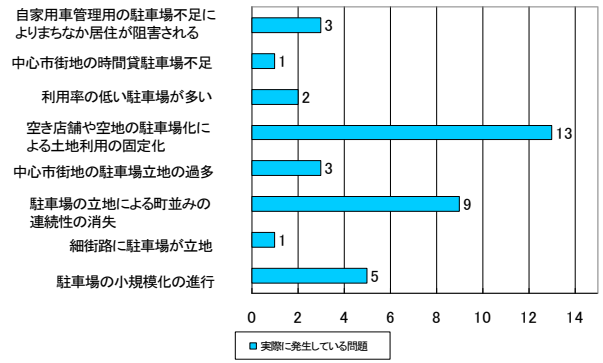


図6 シェイプ20市で生じている駐車場問題

表2 シェイプ20市の駐車場情報の把握状況

人口規模	都市名	時間貸し				月極				専用			
		位置	面積	敷地数	情報把握の範囲	位置	面積	敷地数	情報把握の範囲	位置	面積	敷地数	情報把握の範囲
20万以上	徳島市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	山形市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	高崎市	○	-	○	○	A	○	-	○	○	A	-	-
	長岡市	○	-	○	○	B	○	-	-	-	C	-	-
10万以上 20万未満	弘前市	平成11年に駐車場整備地区内の駐車容量、位置、敷地数を調査しているが運用形態別には把握していない											
	高岡市	○	-	-	-	B	○	-	-	-	B	○	-
	小樽市	○	-	○	○	C	-	-	-	-	○	-	
	大垣市	○	-	○	○	D	○	-	○	○	D	○	○
	小松市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	深谷市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5万以上 10万未満	茨原市	○	-	○	○	A	-	-	-	-	-	-	
	佐野市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	越前市	○	-	○	○	-	-	-	-	-	-	-	
	大崎市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5万未満	塩尻市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	奥州市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	横手市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	水俣市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

※情報把握の範囲について A：駐車場整備地区、B：中心市街地、C：中心市街地+周縁部、D：駐車場整備調査範囲

表3 シェイプ20市駐車場施策

計画	事業種	シェイプ計画				旧中活計画			
		運営形態	事業数	都市数	全都市数(20市)に対する割合	運営形態	事業数	都市数	全都市数(20市)に対する割合
ハード事業	時間貸し	44	100	16	80	時間貸し	22	96	13
	月極	0	0	0	0	月極	0	0	0
	専用	0	0	0	0	専用	1	4	2
	総合	0	0	0	0	総合	0	0	0
	合計	44	100	16	80	合計	23	100	13
ソフト事業	運営形態	事業数	都市数	全都市数(20市)に対する割合	運営形態	事業数	都市数	全都市数(20市)に対する割合	
	時間貸し	2	67	2	10	時間貸し	22	96	12
	月極	0	0	0	0	月極	0	0	0
	専用	0	0	0	0	専用	0	0	0
	総合	1	33	1	2	総合	1	4	1
合計	3	100	3	12	合計	23	100	16	

の重点がシフトしている。しかしながら、事業対象となる駐車場は旧中活計画でも時間貸し対策に重点が置かれており、多数を占める月極や専用駐車場に対する対応策を実施している都市はほとんど存在しない。シェイプ20市では、1980年当時から一貫して時間貸し駐車場施策に重点が置かれている状況にある。

2) 中心市街地活性化基本計画認定53市

シェイプ20市の結果を受けて、「現在」中心市街地活性化に積極的に取り組む都市として、新中活53市を取り上げ、計画本編を(1) 駐車場に対する意識、(2) 駐車場に対する現状把握、(3) 駐車場施策の3つの視点から分析した。

(1) 駐車場に対する意識

計画書本編の記述内容から、低未利用地、時間貸し、月極、専用、駐車場全般について、各自自治体の意識を調査した（図-7）。その結果、増加や不足の意識を有する都市数は低未利用地と時間貸し駐車場それぞれ、19市、23市と

意識が高いのに対して、月極や専用駐車場についてはそれぞれ2市のみと、新中活53市での認識は低いことが分かった。

(2) 駐車場に対する現状把握

続いて、低未利用地、時間貸し、月極、専用、その他、それぞれの形態の各自治体の情報把握の状況について調査した(図-8)。駐車場について何らかの情報を把握している都市は53市中42市存在することが分かった。しかし、月極、専用、時間貸しそれぞれの運営形態について、情報を把握している都市はわずか3市しか存在しない(図-8の☆)。また、すべての運営形態について敷地数、面積、駐車容量の全ての情報を把握している都市はなかった。そのため、現在中心市街地活性化に積極的に取り組む都市であっても、駐車場について詳細な情報を把握している都市はほとんど存在していない。

(3) 駐車場施策

今後、中心市街地活性化に向けて、各自治体がどのような施策を実施するのか把握するために、計画で位置づけられている駐車場施策について調査した(表-4)。その結果、ソフト事業、ハード事業共に、依然として時間貸し駐車場施策に重点が置かれており、金沢市のみが中心市街地内の駐車場全体を対象として、その配置についてマネジメントを図ろうとする施策を実施している。

以上より、シェイプ20市および新中活53市の分析から得られた知見はほぼ同様で、新旧の区別なく、中心市街地活性化に積極的に取り組む都市であっても、増加を続ける月極や専用駐車場に対して施策の実施はほとんど実施されておらず、現状認識も十分になされていない。

5. 従来の駐車場施策の効果と課題

月極や専用駐車場について対策はほとんど実施されていない状況にあるが、これまで多くの自治体で中心市街地活性化に向けて多様な施策が実施されている。ここでは、1970年当時から継続して市営駐車場整備(図-1の①~⑦)や利用促進策を積極的に実施してきた大垣市を対象に、市担当者へのヒアリング調査および提供資料の分析から従来の駐車場施策の効果と課題を明らかにする。

大垣市では、1971年の東外側駐車場整備(図-1の①)から1992年の駅北駐車場整備(図-1の⑦)まで20年間で7箇所の市営駐車場を整備している。これらの駐車場は中心商店街を取り囲むように配置され、フリンジ駐車場として機能してきた。フリンジ駐車場整備について、市担当者は「当時の大垣市での主要産業であった繊維業に盛況もあり、来街者増加に貢献していた。」と一定の評価をしている。しかし、繊維業の衰退に伴い市営駐車場の利用率は低下の一途を辿る一方で、大垣市ではこれまで、多様な利用促進策を実施している(表-5)。各利用促進策の効果を見ると、駐車場24時間対応(図-9のA)では施策実施の3年程度は利用増加が図られ、一定の効果을挙げているが、その後は利用者減少に転じており長期的な効果を得ることはできて

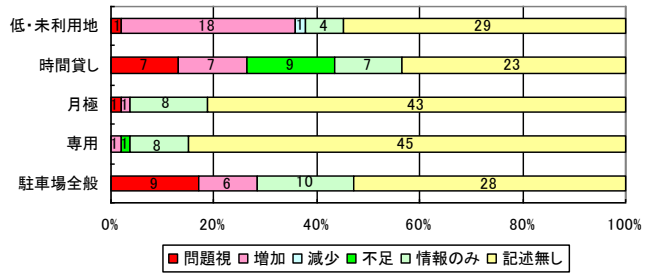


図-7 新中活53市の駐車場に対する意識

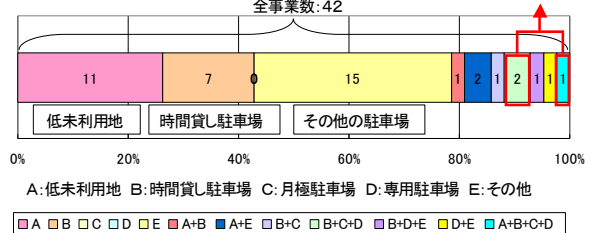


図-8 新中活53市の駐車場情報の把握状況

表-4 新中活53市の駐車場施策

ソフト事業				
運営形態	事業数	%	都市数	全都市数(53市)に対する割合
時間貸し	34	73	25	47
月極	1	2	1	2
専用	0	0	0	2
総合	10	22	8	15
合計	45	100	35	80

ハード事業				
運営形態	事業数	%	都市数	全都市数(53市)に対する割合
時間貸し	34	46	21	40
月極	0	0	0	0
専用	7	10	6	11
総合	7	10	3	6
不明	26	35	14	26
合計	3	100	44	83

表-5 大垣市市営駐車場利用促進策

NO	施策名	対象駐車場	実施年	効果
A	24時間対応	清水駐車場	1989	一時的な利用増加はあったが、長期的な効果は得ていない
B	プライベートカード導入	全公営駐車場	1981	事業そのものによる利用者増加は少ない
C	料金体系改善	全市営駐車場	1997	短時間利用が主体の駅南駐車場では利用増加
D	共通駐車券導入	全公営駐車場	1998	事業そのものによる利用者増加は少ない
E	料金見直し	水門川駐車場	2004	一時的な利用は増加したが、長期的な効果は得ていない
F	一日料金制導入	水門川駐車場 駅北駐車場	2005	一時的な利用者増加はあったが長期的な効果はなかった

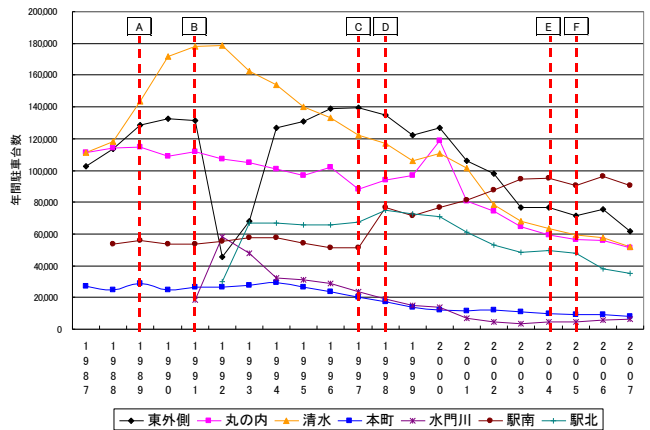


図-9 大垣市市営駐車場年間利用者数推移

いない。その他の施策についても、施策実施によって大きな効果を挙げたものを見ることは出来ない。これらの施策失敗の要因について、市では「大型店の郊外立地や地場産業の衰退によるもので、施策自体に原因は無い」と認識している。このことから、衰退が進む中心市街地での時間貸し駐車場施策は、来街目的の消失等の理由から大きな効果を得ることはできないといえる。

また、大垣市では2008年に駐車場整備計画を策定しており、中心市街地内の駐車場について現状調査と今後の施策を計画で示している。それによると、中心市街地内の平面駐車場は463箇所(7557台)存在し、その内時間貸し駐車場は112箇所、月極駐車場は215箇所、専用駐車場は116箇所存在し、大垣市でも月極、専用駐車場の賦損量は大きい⁽⁴⁾。この現状に対して市では、時間貸し駐車場については過剰供給の状態にあること、月極や専用駐車場については増加の現状と充足状態にあることが述べられている。

この現状に対する市の対策は、利用効率の悪い市営駐車場の統廃合による駐車場の需給バランスの調整や、更なる市営駐車場の利用向上策を実施する予定であり、依然として市営駐車場に対する施策が実施されている。増加の現状を捉えている月極や専用駐車場については対策実施の予定は無く、各運営形態別に駐車場の敷地数や位置など詳細な情報を把握しているが、十分に活用されていない。この背景として、市では月極や専用駐車場はあくまでも土地の一時的な利用形態として捉えているということが大きく影響していることを挙げられる。

大垣市では1995年から2008年の13年間で月極や専用駐車場の中心市街地内の駐車容量が約1450台増加している⁽⁵⁾。衰退が続く中心市街地での月極駐車場や専用駐車場に対して、今後対策が実施されなければ、更なる衰退の進行に伴い、月極や専用駐車場の更なる立地増加が危惧される。

6. まとめ

シェイプ20市の中心部では、平面駐車場が街区面積に対して約6%を占め、中心市街地に至っては約11%に駐車場が広がっている。その分布については、中心市街地に集中して立地しているものの、その周縁部についても相当数の平面駐車場が立地している現状である。しかし、中心市街地内の駐車場の現状に対して、20市は危機感を有してはいるが、実際に敷地数や駐車容量等の駐車場についての情報を把握している都市は少なく、従来の対応策についても時間貸し駐車場に重点が置かれているなど、対策に偏りがある。これは、現在中心活性化に積極的に取り組む新中活53市についても同様のことがいえる。また、時間貸し駐車場施策に1970年から継続的に取り組んできた大垣市では、中心市街地衰退に伴い、施策による有効な効果を得ることができていない。

駐車場は都市にとって無くてはならないものであるが、一定量を超えると市街地としての魅力は低下してしまう。今後は月極や専用駐車場のコントロールを含めて、有効な施策を実施するためにも、まず市街地全体の駐車場の実態

を把握する必要がある。

現在、金沢市で実施されている中心市街地内の駐車場全てに届出義務を課すような届出制度導入の検討することや、正確な情報を把握した上で、効率的な利用促進策や一定台数の駐車容量を確保した上で集約化を図るといった施策の検討が、今後必要といえる。

【補注】

- (1) 本研究の平面駐車場は敷地全体が選駐車場として単独で利用されているものを指し、敷地内にある駐車場については対象としていない
- (2) ゼンリンZmap DATABASE Zmap-townII (2006)
- (3) メッシュ内の駐車場数を街区面積で除したもの(箇所/ha)
- (4) 数値については2007年に大垣市で実施された、駐車場整備計画調査業務報告書による
- (5) 大垣市駐車場整備計画の記述による

【参考文献】

- 1) 樋口秀、仲条仁(2001)、「地方都市中心部の低未利用地の実態把握と有効活用方策の検討—屋外駐車場に着目した長岡市におけるケーススタディー」, 都市計画論文集, 36号, pp. 433-438
- 2) 仲条仁、樋口秀(2002)「地方都市中心部における低未利用地のメカニズムと有効活用方策の評価に関する研究—長岡市におけるケーススタディー」, 都市計画論文集, 37号, pp. 595-600
- 3) 小池貴史、樋口秀、中出文平、松川寿也(2007)「地方都市中心市街地における月極駐車場の利用実態に関する研究」, 都市計画論文集, 42-3号, pp. 745-750
- 4) Leleito Emanuel、大貝彰、中神康仁(2005)、「豊橋中心市街地の低未利用地の実態把握 その1: 豊橋中心市街地の駐車場実態調査の分析」, 日本建築学会学術講演梗概集, F-1, pp. 507-508
- 5) 中神康仁、大貝彰、Leleito Emanuel(2005)、「豊橋中心市街地の低未利用地の実態把握 その2: 駐車場の経年変化と駐車場用地所有者の意向」, 建築学会学術講演梗概集, F-1, pp. 509-510
- 6) 鳩心治、中園真人、柏野慶子、小林剛士(2004)、「地方都市中心市街地の駐車場敷地の実態と地権者意識に関する研究」, 建築学会技術報告集, 19号, pp. 275-278
- 7) 田村憲章、石川宏之,(2006)、「地方都市中心市街地における低未利用地の活用状況と有効活用方針に関する研究—八戸市中心市街地の低未利用地の屋外駐車場におけるケーススタディー—」, 建築学会学術講演集, F-1, pp. 641-642
- 8) 岡崎敏也、土方吉雄、三浦金作(2002)、「地方中核都市における中心市街地の整備手法に関する研究—その3 駐車場の整備実態に関して—」, 建築学会学術講演集, F-1, pp. 743-744
- 9) 本橋稔、永井護(1994)、「地方都市中心市街地における月極駐車場の有効利用方策に関する研究」, 都市計画論文集, 29号, pp. 295-300
- 10) 岸井隆幸、高橋洋二、北条英、野内浩(1995)、「民有専用駐車場の休日一般解放に関する「社会実験」について」, 都市計画論文集, 30号, pp. 667-672
- 11) 出口近士、清田浩介、吉武哲信(2008)、「駐車場共同利用システム運用における利害関係の実態と調整上の課題」, 都市計画論文集, 43号-3, pp. 865-870
- 12) 室町泰徳、原田昇、太田勝敏(1992)、「都心商業地域の駐車容量に関する基礎的研究」, 都市計画論文集, 27号, pp. 415-420