

中心市街地に立地する公営駐車場の利用実態とその活用に関する研究

都市計画研究室 加藤 湧亮
指導教員 樋口 秀
中出 文平
松川 寿也

1. 研究の背景及び目的

人口減少下でのコンパクトシティ形成や税収確保の観点から、中心市街地活性化（以下、中活）は、重要かつ喫緊の課題となっている。その対策として、H10に中心市街地活性化法が施行され、全国各地で多様な中心市街地活性化の取り組みがなされてきた。同法は、H18に改正され、新たに、中活基本計画の認定制度が創設された。認定された計画の多くは、中心市街地の賑わい創出を目的に、ほぼ全ての都市が来街者の増加を目標としており、その来街手段は公共交通を念頭に置いたものが多い。しかし、公共交通が不十分で、自動車による移動に頼らざるを得ない地方都市では、自動車から公共交通への転換は容易ではないのが現状である。そのため、短期的には、公共交通の充実と並行して、自動車利用の来街にも配慮することが現実的であり、駐車場の利便性向上が望まれている。そのため、本研究は、特に、行政による対応が可能な公営駐車場に着目する。公営駐車場は①利用実態解明の容易性、②駐車場施策の実施の可能性、③他の中活事業との連携の容易性の3点から、民間駐車場と比較して、活用可能性が高いと考える。中心市街地の駐車場を扱った研究には、全国の中活都市を対象に、屋外平面駐車場の賦存量や分布状況を明らかにした研究¹⁾、駐車無料時間の拡大が、中心市街地での利用者の滞在特性に与えた影響を定量的に評価した研究²⁾がみられるが、公営駐車場を扱ったものはみられない。

よって、本研究では、中活計画認定都市119市（H26.3現在）を対象に、基本計画の読込とアンケート調査により、全国的な公営駐車場の利用実態を把握すること、利用実態が相対的に高い都市と低い都市を取り上げ、利用実態の差異となる要因を明らかにすること、そこで得られた知見に基づき、中活に寄与する公営駐車場の活用策を提言するこ

とを目的とする。なお、本研究が扱う公営駐車場は、市役所などの公共施設の専用駐車場を除いた、一般の用に供するものとした。

2. 公営駐車場の実態

2-1. 立地特性

中活計画認定都市を対象に、公営駐車場の設置状況を把握するために、各市のHPを閲覧した他、行政へ直接問合せした。その結果、全体の約9割（104/119）で1箇所以上の公営駐車場が設置されていた。設置状況は、人口規模に関係なく、ほぼ全てで、中活計画で中心市街地として指定された区域（以下、中心市街地）に設置されている（図1）。このような状況を踏まえ、公営駐車場の実態を明らかにするために、公営駐車場を設置する104市を対象に、アンケート調査¹⁾を実施した。その結果、89市から回答が得られ、287箇所（50,694台）の公営駐車場の諸元（構造・利用状況）が得られた。都市ベースでみると、1市あたりの設置数は、3.2箇所（総収容可能台数569台）で、全体の約8割（69/89）が、複数箇所を設置している。次に、この

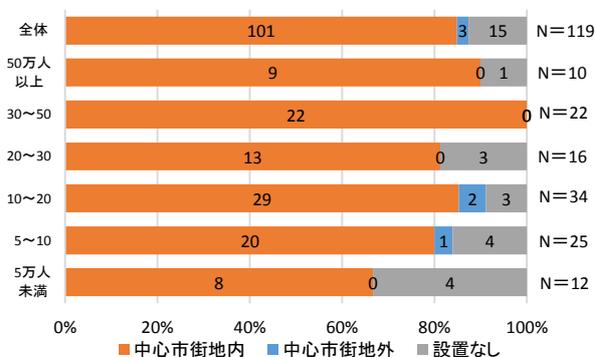


図1 公営駐車場の設置状況（H26.12現在）

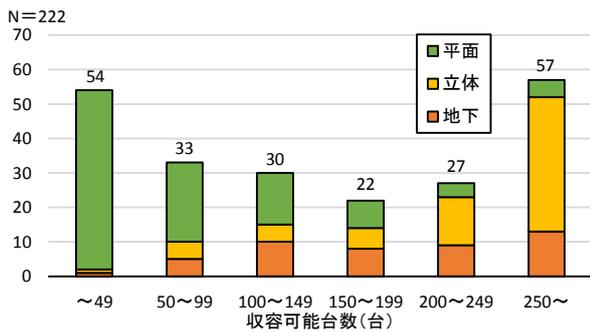


図2 収容可能台数ごとの構造

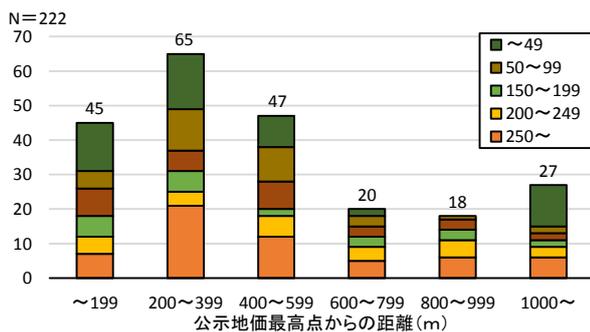


図3 距離帯ごとの構造

中から、中活での活用可能性のある78市222箇所⁽²⁾を対象に、駐車場ベースでの立地特性を分析した。収容可能台数は、平均195台で、全体の約6割(136/222)が100台以上である(図2)。しかし、100台以上は、立体や地下が多く、広い敷地を確保しづらい中心市街地の状況を反映している。一方で、駐車場の敷地中心から公示地価最高点(商業系)までの直線距離を計測した結果、平均542.5mで、全体の約半数(110/222)が400m未満であった(図3)。したがって、公営駐車場は、規模が相対的に大きいだけでなく、その立地場所も、来街者の主たる目的地近傍であることから、利便性は大変高く、活用可能性も高いと判断される。

2-2. 利用実態

公営駐車場は、中心市街地の重要な既存ストックとして、十分な規模と利便性を有しており、全国的な利用実態の評価が必要である。利用実態の評価手法は、多岐にわたるが、本研究では、年単位での把握が可能な回転率(式1)と利用率(式2)の2指標を導入した。前者は、1日1区画あたりの自動車の出入回数を表すものであり、駐車台数ベースでの評価が可能である。後者は、料金収入に対する実際の料金収入の割合を表すものであり、駐車料金ベースでの評価が可能で、駐車時間(駐車無料時間および利用料金割引等は考慮できない)の概念を含むことが特徴である。アンケート調査より、両指標の計算に必要な駐車場諸元および利用データ(年間駐車台数と年間料金収入(H20とH25))を入手した。

$$\text{回転率 } r = \frac{p}{a \times d} \quad (\text{式1})$$

$$\text{利用率 } u = \frac{i}{a \times c \times d \times h} \times 100 \quad (\text{式2})$$

p : 年間駐車台数 (台)
d : 年間営業日数 (日)
a : 収容可能台数 (台)
c : 1時間あたりの料金 (円)
h : 1日の営業時間 (時間)
i : 年間料金収入 (円)

その結果、H25年の利用実態をみると、全体の約6割(114/192)が回転率2.0未満(1日1区画あたり2台しか出入庫していない)であり、全体の約8割(151/192)が利用率20.0%未満(1日の営業時間の2割しか駐車区画が利用されていない)となった(図4)。また、両条件にあてはまるものが、全体の約6割(106/192)を占める。H20時点と比較して、これら割合に大きな変化がみられないことから、ほとんどの公営駐車場が駐車台数と駐車時間の両面で大変低い利用実態にあり、その傾向が継続している。

公営駐車場の利用実態は、全国的に大変低いが、規模によって差もみられる。特に、100台未満と100台以上を比較すると、回転率2.0未満、利用率20.0%未満が占める割合が、前者は、約4割(23/65)、後者は、約7割(83/127)である(図4)。この理由として、駐車場構造と立地が挙げられる。100台未満では、そのほとんどが平面である他、公示地価最高点から400m未満の近距離帯に立地するものが多い。特に、構造では、立体や地下よりも平面が好まれ、利用者の選択要因が、利用実態の差をもたらしている可能性がある。立体や地下は、不利な構造を補完するような工夫の他に、利用を促進する施策が必要といえる。

このような実態を踏まえ、アンケート調査で回答が得られた89市から、詳細対象候補都市として41市を⁽³⁾選定した。全129箇所をH25回転率、H25利用率、台数、公示地価最高点からの距離の4指標を用いて、クラスター分析⁽⁴⁾した結果、5つのクラスター(G1、G2:利用実態低、G3:中心市街地縁辺部立地、G4、G5:利用実態高)に分類できた。さらに、それらの含有状況から、公営駐車場の利用実態が相対的に高い都市として、長岡市、飯田市、豊橋市の3市を、低い都市として、土浦市、上田市の2市を選定した(図4)。これら都市について、中心市街地内部の状況(来街目的など)と駐車場施策の実態を調査・分析した。

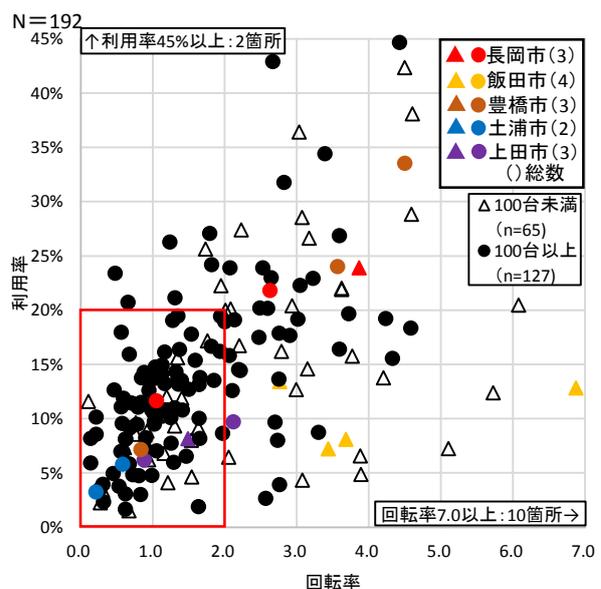


図4 公営駐車場の利用実態 (H25)

3. 公営駐車場の利用実態が相対的に高い都市

3-1. 長岡市

1) 中心市街地活性化の取組と来街目的の状況

長岡市の中心市街地は、JR長岡駅の西側を中心とした90.5haの区域が指定されている(図5)。H23に市役所分庁舎が入居する「まちなかキャンパス長岡」が、H24には、市役所本庁舎が入居する「アオーレ長岡」が開業し、現在の中心市街地の主要な来街目的になっている(図6)。一方で商業施設に関しては、4店舗の大型店が立地する他、6つの商店街が形成されている。近年は、小売業の販売額の減少が継続しているものの、行政へのヒアリングから、施設開業以降は、空店舗への新規出店が盛んになっており、活性化が図られていることが明らかになった。

歩行者通行量は、アオーレ長岡開業以降(H24~)、増加傾向にある。特に、同施設でイベントが実施される休日が平日以上に増加している(図6)。そのため、新規の来街目的が歩行者通行量の増加をもたらしていると考えられる。

2) 公営駐車場の立地と利用状況

商店街周辺に3箇所の市営駐車場が立地し、①大手通り地下(191台)と③表町(40台)は利用実態が高いクラス

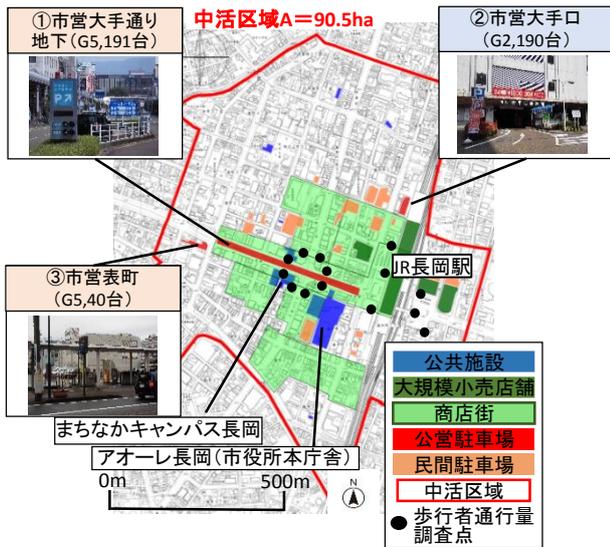


図5 既存ストックの状況(長岡市)

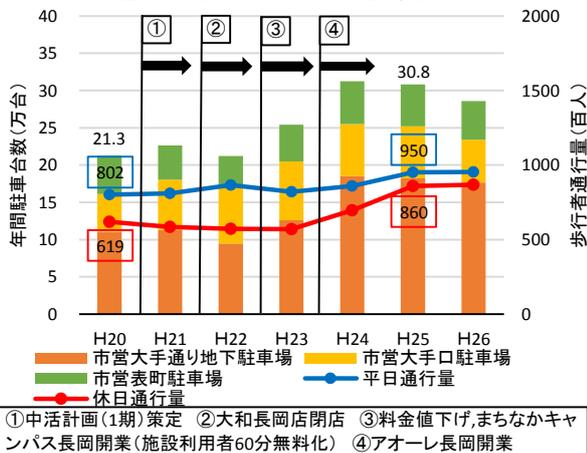


図6 公営駐車場の利用と歩行者通行量の推移(長岡市)

ター(G5)に分類される(図5)。①は、地下で機械式とやや利用しづらいものの、商店街中央の県道の地下であり、前述の公共施設が隣接することから、大変利便性が高い。3箇所全体の駐車台数は、H22まで横ばいであったが、まちなかキャンパス長岡開業や、利用料金が値下げ(30分150円→100円)されたH23に増加に転じ、アオーレ長岡が開業した翌年は、市役所利用者60分無料化もあり、大幅に増加している(図6)。公共施設開業と施策実施前後(H20/H25)を比較すると、その変化率は、+44.9%である。公営駐車場の利用と歩行者通行量の関係性をみると、公営駐車場の利用が前年と比較して2割以上増加したH24に、休日の歩行者通行量も同程度増加している。そのため、公営駐車場の利用と歩行者通行量は、連動している可能性があり、自動車利用の来街者の増加が歩行者通行量の増加をもたらしていると考えられる。以上から、長岡市では、来街目的創出と同時に、料金値下げや駐車無料化による利便な駐車環境が創出され、目的地への来街を後押しし、駐車台数(歩行者通行量)が大幅に増加したと言える。したがって、相対的に高い利用実態は、駐車場施策が公共施設開業時に実施されたことが理由であると考えられる。

3-2. 飯田市

1) 中心市街地活性化の取組と来街目的の状況

飯田市の中心市街地は、JR飯田駅の東側を中心とした151.0haが指定されている。H13からH19にかけて、りんご並木周辺で再開発事業が実施され、りんご庁舎(市役所出張所、H13)をはじめとする3件の公共施設が開業した(図7)。その他、りんご並木に隣接する市立動物園がH24に中活計画(1期・H20策定)によって、リニューアルされており、中心市街地の主要な来街目的となっている。一方で商業施設に関しては、大型店1店舗が立地する他、商店街が形成されている。近年は、小売業の販売額の減少が継続しているものの、H15以降、りんご並木周辺の空店舗を活用したテナントミックス事業が実施されるなど、賑わいの創出が図られている。店主主へのヒアリング調査から、公共施設開業により、客足が増加している旨が聞かれた。したがって、商業施設が公共施設と合わせて、来街目的をなしていると考えられる。

公共施設を核とした来街目的が存在する中で、歩行者通行量の推移をみると、前述の3件の公共施設を活用した中活計画が策定された翌年(H22)から増加傾向にある。特に、平日の増加が顕著であることから、整備された公共施設が日常生活の来街目的として機能していると考えられる。

2) 公営駐車場の立地と利用状況

商店街と前述の公共施設周辺に4箇所の市営駐車場が立地し、いずれも利用実態が高いクラスター(G4、G5)に分類される(図7)。①中央(100台)は、最も商業集積度が高い中央通り商店街に隣接しており、かつ平面であることから、大変利便性が高い。③本町(82台)は、立体であるものの、りんご並木に隣接した公共施設(りんご庁舎)に併設されており、①とともに、大変利便性が高い。

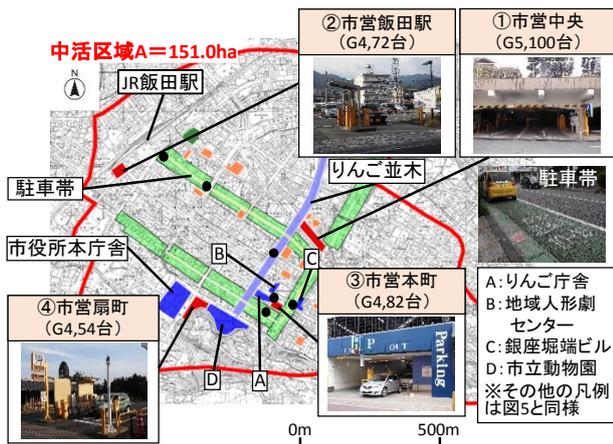


図7 既存ストックの状況（飯田市）

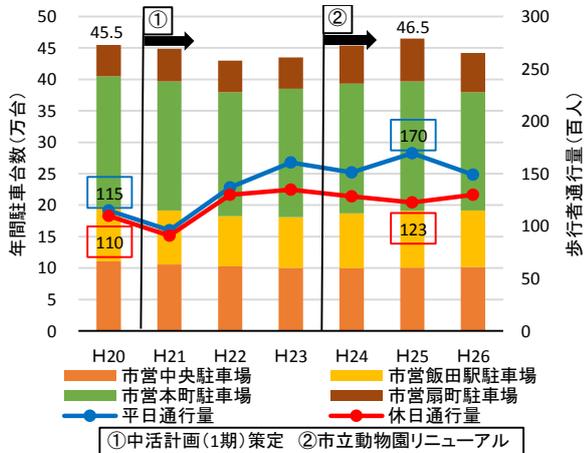


図8 公営駐車場の利用と歩行者通行量の推移（飯田市）

優れた立地特性を持つ中で、4箇所全体の駐車台数は、概ね横ばいで推移しており（図8）、中活計画（1期）策定と市立動物園リニューアル前後（H20/H25）を比較すると、その変化率は+2.2%である。公営駐車場の利用と歩行者通行量の関係性をみると、公営駐車場の利用は45万台/年（4箇所全体）の高い水準を維持しており、公営駐車場を利用した自動車利用の来街の機会を確保している。さらに、歩行者通行量は増加傾向にあり、公営駐車場の高い利用実態が背景にあると考えられる。飯田市では、現在の中活が開始される以前（H13）から、市営駐車場が無条件で最初60分無料化されている。また、H20には、一律60分100円でパーキングチケットを発給していた商店街内の駐車帯が、無条件で60分無料化されている。そのため、便利な駐車環境を背景に、市立動物園リニューアルなどの新たな来街目的が創出されたことで、既存の来街者の回遊性が向上し、歩行者通行量が増加した可能性がある。

以上から、大変優れた立地特性を持つ公営駐車場の利便性の向上が早期に図られ、それが来街目的を後押しし、歩行者通行量の増加要因になった可能性がある。したがって、相対的に高い利用実態は、駐車場本体の立地と駐車場施策ともに、優れていることが理由であると考えられる。

3-3. 豊橋市

1) 中心市街地活性化の取組と来街目的の状況

H20～25にかけて、現在の主要な来街目的である商業施設と公共施設が相次いで開業している他、現在も百貨店が営業している。近年は、小売業が衰退傾向にあるものの、商店街内のスーパーマーケットが中活計画でリニューアルされるなど、賑わいの創出が図られている。歩行者通行量は、H24以降、来街目的の創出により増加している。

2) 公営駐車場の立地と利用状況

JR豊橋駅東側に3箇所の市営駐車場と西側に1箇所の県営駐車場が立地し、①駅前大通公共（第一）（150台）と②駅前大通公共（第二）（144台）は利用実態が高いクラスター（G5）に分類される。①、②ともに地下にありながら、百貨店や駅前広場と直結していることから、大変利便性が高い。駐車台数は近年、一貫して減少しているものの、詳細対象都市中最大の1,365台/日（H25）である。H24以降は、利用料金を限定的ながらも値下げしている（表1）。したがって、相対的に高い利用実態は、商業機能の維持に加え、立地の良い駐車場の利用を後押しする駐車場施策が実施されたことが理由であると考えられる。

4. 公営駐車場の利用実態が相対的に低い都市

4-1. 土浦市

1) 中心市街地活性化の取組と来街目的の状況

土浦市の中心市街地は、JR土浦駅の西側を中心とした118.8haの区域が指定されている。H9に、JR土浦駅前でも再開発事業が完工し、複合ビル（ウララ）が開業している（図9）。同ビルには、大型店が入居していた（～H25）が、現在は閉店し、郊外から移転した市役所本庁舎が入居している（H27）。現状では、市役所本庁舎以外で、主たる来街目的は存在しない。一方で商業施設に関しては、大型店2店舗が立地する他、11の商店街が形成されている。近年は、小売業の販売額が一貫して減少しており、店主へのヒアリング調査からも、自店の売上が減少している旨が聞かれた。現地調査の結果、商店街は、全体的に空地や空店舗が多数みられ、中心市街地の商業核をなしていないことが明らかになった。

来街目的が限定的な中で、歩行者通行量の推移をみると、郊外での大型店の開店（H21）や前述の大型店の閉店（H25）により、平日、休日問わず一貫して減少しており、来街者が継続的に減少していることが考えられる（図10）。

2) 公営駐車場の立地と利用状況

土浦市では、JR土浦駅の東側と西側にそれぞれ1箇所ずつ市営駐車場が立地し、どちらも利用実態が低いクラスター（G1）に分類される（図9）。①駅東は、1,155台（アンケート調査回答都市中、最大）の台数を持ち、大変規模が大きい。しかし、複層の立体であり、入出庫にやや時間を要する。また、駅西側（市役所本庁舎や商店街立地）へは、駅東西自由通路を経由する必要があり利便性が低い。②駅西（467台）ともに十分な規模を有しているにもかかわらず



図9 既存ストックの状況 (土浦市)

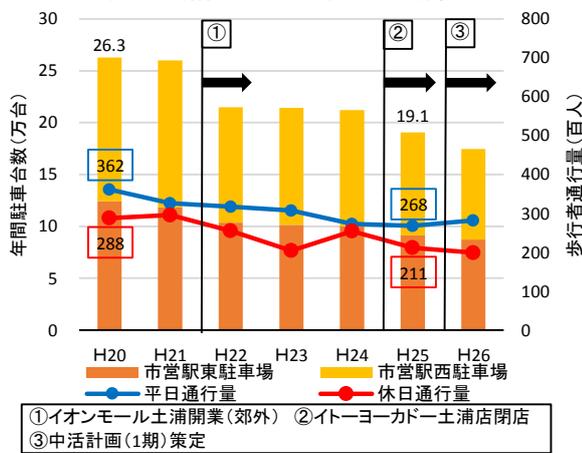


図10 公営駐車場の利用と歩行者通行量の推移 (土浦市)

ず、入出庫のしやすさや立地に問題を抱えている。やや不
 便な立地特性を持つ中で、近年の利用状況をみると、2箇
 所ともに一貫して減少しており (図10)、H22 (前述の郊外
 大型店開業) は、②の減少が顕著である。郊外大型店開店
 と中心市街地大型店の閉店前後 (H20/H25) を比較すると、
 その変化率は-27.5%である。公営駐車場の利用と歩行者通
 行量の関係性をみると、両者ともに一貫して減少しており、
 大幅に減少した時期 (H22、H25) も一致する。そのため、
 公営駐車場の利用と歩行者通行量は、直接的に連動してい
 る可能性も高い。このように、公営駐車場の利用が減少して
 いるにもかかわらず、利用料金は高止まりし、駐車場利便
 性向上施策が実施されてこなかった。以上から、土浦市で
 は、やや不便な駐車環境が、中心市街地への心理的なアク
 セスを低下させ、大型店の閉店などと相まって歩行者通
 行量が減少しているといえる。したがって、公営駐車場の
 低い利用実態は、駐車場の規模を活かすような駐車場施策
 が積極的に実施されてこなかったことが理由であると考え
 られる。しかし、H27の市役所本庁舎移転に伴い、同施設
 利用に限定して、駐車完全無料化が開始されている。今後
 は、利用状況の変化を注視し、その効果を多角的に検証す
 る必要がある。

4-2. 上田市

1) 中心市街地活性化の取組と来街目的の状況

JR上田駅周辺では、再開発事業による複合ビル (パレ
 オ) がH15に開業した一方で、2店舗の大型店 (H11中活開
 始当初) が現在までに閉店 (移転) しており、商業利用の
 来街目的が大きく喪失している。このような状況を反映す
 るように、歩行者通行量が一貫して減少している。

2) 公営駐車場の立地と利用状況

市営駐車場の駐車台数の合計は、816台/日 (H25) で、
 利用実態が高い長岡市と同程度であるが、回転率と利用率
 からみた利用実態は低い。この理由として、定期利用割合
 の高さが考えられる。この割合が高いと、時間貸し利用と
 比較して駐車時間が相対的に長くなり、回転率が低くなる。
 また、料金が従量制ではないため、単位時間あたりの料金
 を用いる利用率も相対的に低くなる。①上田駅お城口自動
 車 (261台) と②上田駅お城口第二自動車 (240台) は、と
 もにJR上田駅に近接しているものの、商業利用の来街目的
 が喪失しており、定期利用の割合が高いことが推測される。
 したがって、駐車台数が長岡市と大差がないものの、その
 大半は定期利用であり、施設利用の来街者数は少なく、利
 用実態が低いと評価できる。両者ともに複層の立体であり、
 入出庫が不便であることに加えて、駐車場施策は、一部の
 公共施設利用に限り60分駐車無料化されている程度であり、
 不便な立地を補完できていないことが理由と考えられる。

5. 駐車料金低減化施策の可能性

利用料金値下げなどの駐車料金低減化施策の実施にあた
 っては、建設時期や建設費の償還状況などの実態把握が必
 要である。そこで、追加アンケート調査⁽⁵⁾を実施した結
 果、設置から20年以上経過したものが全体の約6割を占め
 る。さらに、全体 (償還状況が不明なもの) の約4割が
 償還完了 (H27現在) しており、20年以上のものでは、半
 数以上が該当する (図11)。したがって、多くの公営駐車
 場は、施策実施のハードルは低いといえる。しかし、H17
 以降に、施策を実施した都市は、全体の2割に留まってお
 り、積極的に実施されているとは言い難い。今後は、中活
 での駐車場施策の適切な位置づけと施策実施に向けた多角
 的な検討が必要である。

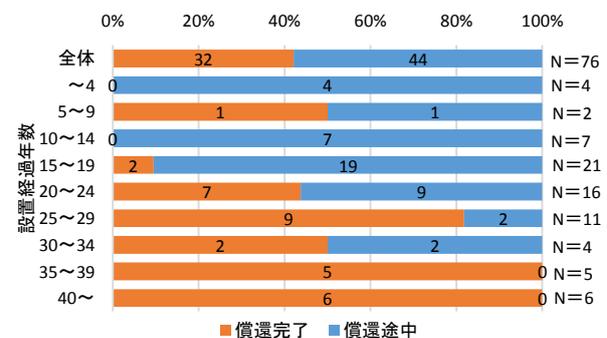


図11 建設費などの償還状況 (H27 現在)

6. 公営駐車場の活用策と課題

全国的に中活計画認定都市でありながら、公営駐車場の利用実態は大変低いことが明らかになった。しかし、公営駐車場は、十分な規模と利便な立地特性を有していること、施策実施の際に、建設費などの償還状況が問題になる可能性も高くないことから、その適切な活用が必要である。

全国的に利用実態が大変低い公営駐車場であるが、利用実態が相対的に高い都市と低い都市とでは、中心市街地内部の状況と駐車環境に違いがみられる。前者は、商店街が中心市街地の商業核を形成しており、再開発事業で整備された公共施設と合わせて、主要な来街目的となっている。さらに、優れた立地特性を持つ駐車場に、利用料金の値下げなどの施策が実施されている。後者は、施設や駐車場施策そのものは存在するが、商店街は、空地や空店舗が多数みられ、来街目的をなしていない。さらに、施策は、立地上の問題を補完するものになりえていない。

中心市街地の来街について、来街者の増加と回遊性の向上を目指して、条件（施設利用や買物金額等）を付けない一定の駐車無料時間導入が必要である。それにより、中心市街地の駐車場は有料というイメージの悪さを低減させ、自動車利用によるアクセス性を向上させることができると考える。当然ながら、中心市街地内部の魅力向上が前提で

あるが、そこまでのアクセス手段の利便性向上が必要不可欠である。来街者の増加により、活性化が一定程度図られた後は、公共交通への転換を図ることも可能である。

【補注】

- (1) 本調査は、H26.11～12に中活担当部局にアンケート調査票を送付する形で実施した。(回収率85.6%)
- (2) アンケート調査で回答の得られた89市から、①中活区域内の設置、②中活区域内に地価最高点(商業系)がある、③有料の公営駐車場設置の3条件から、78市(263箇所)を抽出した。その後、公営駐車場の特性から、①中活区域内に立地、②時間貸し利用の2条件から、222箇所を抽出した。
- (3) アンケート調査で回答の得られた89市から、①人口5万人以上50万人未満(H22国勢調査)、②中活区域に公示地価最高点がある、③中活区域に公営駐車場がある、④利用データが1箇所以上ある、の4条件から、41市を抽出した。
- (4) ウォード法によるクラスター分析である。
- (5) 本調査は、H27.12～H28.11に時間貸しの公営駐車場を設置する83市を対象にアンケート調査票を送付する形で実施した。(回収率74.7%)

【参考文献】

- 1) 満田真史、樋口秀、中出文平、松川寿也、(2009)「地方都市中心市街地の屋外平面駐車場の実態とその対応に関する研究-シェイプアップ・マイタウン計画および中心市街地活性化基本計画策定都市を対象とした分析-」都市計画論文集No.44-3, pp. 553-558
- 2) 鈴木雄・日野智、(2015)「駐車場無料時間による地方都市中心市街地への訪問意識・滞在特性に関する研究-JR秋田駅前民間駐車場における駐車無料時間延長施策を例として-」都市計画論文集No.50, pp. 690-696

表1 各都市の公営駐車場諸元と総括

項目	公営駐車場利用実態【高】			公営駐車場利用実態【低】		
	長岡市(28.3万人)	飯田市(10.5万人)	豊橋市(37.7万人)	土浦市(14.4万人)	上田市(16.0万人)	
駐車台数(H20→H25)	583台/日→845台/日	1,246台/日→1,273台/日	1,837台/日→1,365台/日	720台/日→522台/日	920台/日→816台/日	
回転率(利用率)	①	1.60(13.8%)→2.60(21.8%)	3.04(14.6%)→2.75(13.7%)	5.01(36.7%)→3.57(24.0%)	0.29(3.9%)→0.22(3.2%)	1.10(7.5%)→0.89(6.2%)
	②	0.72(13.4%)→1.00(11.4%)	3.30(7.2%)→3.68(8.1%)	5.61(44.7%)→4.50(33.5%)	0.81(8.6%)→0.58(5.8%)	2.27(9.0%)→2.12(9.7%)
	③	3.53(23.1%)→3.87(23.9%)	6.92(13.5%)→6.87(12.8%)	1.30(11.5%)→0.85(7.1%)	-	1.77(10.1%)→1.54(8.0%)
	④	-	2.53(6.8%)→3.44(7.2%)	(県営のため不明)	-	-
形態・規模(台)	①	地下1階,191	平面,100	地下1階,150	立体4階,1,155	立体3階,261
	②	立体7階,190	平面,72	地下1階,144	立体4階,467	立体4階,240
	③	平面,40	平面,82	地下2階,214	-	平面,49
	④	-	平面,54	地下2階,223	-	-
起債償還状況(H27)	①	償還途中(完了年不明)	償還完了	償還完了	償還途中(～H27)	(不明)
	②	償還途中(完了年不明)	償還完了	償還完了	償還途中(～H31)	
	③	なし	償還完了	償還途中(～H31)	-	
	④	-	償還完了	(県営のため不明)	-	
料金	30分100円 (②のみ最初30分無料)		最初60分無料、以降30分100円	30分150円 (②のみ最初15分無料)	最初60分200円、以降30分100円	最初30分無料、以降30分100円
	立地	○・①:公共施設(アオーレ長岡)に隣接 ・③:入出庫容易(平面)	◎・③:公共施設(りんご庁舎)に併設 ・④:市立動物園に隣接	◎・①,②:商店街の地下に立地し、大型店にも直結	×・①:大規模であるが、駅西側(都市機能集積)へのアクセスが悪い	△・①,②:立体かつ商店街が遠い
駐車場施策	○・利用料金値下げ(30分150円→100円)(H23～) ・市役所利用による最初60分無料化(H24～)	◎・公営駐車場の無条件での最初60分無料化(H13～) ・駐車帯(グリーンベルト)の無条件での最初60分無料化(H20～)	○・イベント時利用料金値下げ(30分150円→60分150円)(H24～) ・公共施設利用による利用料金値下げ(30分150円→100円)(H25～)	△・市役所利用による完全無料化(H27～) ・インターネットによる駐車場情報配信(H17～)	×・公共施設(情報公開施設)利用による最初60分無料化(H15～)	
	施設整備状況	◎・市役所機能を担う公共施設整備による市役所機能の中心市街地回帰(H23～)	◎・公共施設(市役所機能・文化交流機能)の整備(H13～)と市立動物園のリニューアル(H24～)	○・文化交流機能を担う公共施設整備(H20,H25)と拠点性商業施設の整備(H20～21)	△・郊外から土浦駅前の複合ビルへの市役所本庁舎の入居(H27～)	×・公共施設と商業施設が入居する複合ビルの整備(H15～)のみ
商業施設状況	○・大型店4店舗と商店街による中心市街地の商業核形成と、空店舗への入居増加(施設開業後)	○・大型店1店舗と商店街による中心市街地の商業核形成	◎・大型店(百貨店)4店舗と商店街大型店リニューアルによる中心市街地の商業核形成	×・大型店の相次ぐ閉店と、商店街での空店舗や空地の増加	△・大型店の相次ぐ閉店と、商店街での空店舗や空地の増加	
変化率(H20/25)	歩行者通行量	38.9%	11.6%	0.5%	-6.8%	-27.9%
	公示地価(最高点)	-19.5%	-23.9%	-3.0%	-25.2%	-12.8%
	小売業年間販売額	-11.7%	-29.3%	-32.4%	-39.5%	-32.5%

注1) 項目中の①～④は、図中(図5.7.9)の駐車場通し番号と同じ。注2) 駐車場施策は、主なもの。注3) ○～×: 詳細対象都市間の相対的な評価。注4) 歩行者通行量は休日。注5) 小売業年間販売額の変化率は、H14/19