

公共交通利用とバランスした総合的な中心市街地駐車場施策に関する考察

A study on comprehensive car parking management system in harmony with public transportation

西田純二**・土井勉***・本井敏雄****・楠田修三*****・一宮大介*****・藤澤伸和*****
By Junji NISHIDA*・Tutom DOI**・Toshio MOTOI***・Shuzo KUSUDA****・Daisuke ICHIMIYA*****・Nobukazu FUJISAWA*****

1. はじめに

従来中心市街地における駐車場対策としては、違法駐車対策として商業等の施設ごとに駐車場整備を義務付ける、公共が主体となって駐車場需要に対応する公共駐車場の整備を行う、といった駐車場供給を促す施策が中心であった。

しかし、地球環境問題への対応、公共交通の利用促進、中心市街地活性化策としての歩いて楽しめる街づくり、都市空間の効率的活用など、駐車場施策に求められる社会的要請は多様化している。

また駅前等の中心市街地では、既存の駐車場の利用率が低下し、駐車場経営という面からも駅前でこれ以上駐車場を整備するより、むしろ現存する駐車場を効率的に利用することが課題となっている地区も出てきつつある。

そこで兵庫県では、駐車場整備に対する要請の多様化を背景に、実態調査の実施や検討委員会における議論を通して駐車場整備計画ガイドラインの見直し・再検討が進められた。

本論文は、この検討過程で得られた実態調査結果を紹介し、委員会での議論を踏まえた今後の中心市街地における総合的な駐車場施策の立案に関する事業モデルの提案を行う。利用者減少による公共交通の危機的状況を打開し、環境にも優しい新たな駐車場施策となるべく、

2. 県内中心市街地における駐車場利用の現状

(1) 調査対象地区

兵庫県では、「駐車場整備計画ガイドプラン」の制定にあたり、県内のタイプが異なる3つの中心市街地において、「駐車および駐輪の実態」、「来街者・住民の中心市街地での交通行動」、「駐車場利用者の意向」についての実態調査を行った。

調査対象とした3つの地区は、下記の通りである。

- ①阪急西宮北口駅周辺地区（西宮市：人口47万人）
- ②JR加古川駅周辺地区（加古川市：人口27万人）
- ③阪急川西能勢口駅周辺地区（川西市：人口16万人）



図-1 調査対象地区の位置

図-1に示すとおり、これら3都市の大阪市からの鉄道による所要時間は、西宮市（西宮北口）が15分、川西市（川西能勢口）が25分、加古川市（JR加古川駅）が60分である。このためJR加古川駅前地区は他の2地区比較して、自家用車利用率が高い。

(2) 駐車場の需給バランスの実態

これら3地区について駐車容量と需要の関係について調査した結果、違法駐車分を考慮しても容量に余裕が生じていることが明らかとなった。

*キーワード：交通情報、交通制御、ITS

**正会員，(株)社会システム総合研究所
(神戸市中央区下山手通5丁目7番15,
TEL078-361-6323, FAX078-361-6307)

***フェロー、博(工)、神戸国際大学経済学部
(神戸市東灘区向洋町中9丁目1番6,
TEL078-845-3561, FAX078-845-3500)

****正会員，博(工)，兵庫県県土整備部まちづくり局
(神戸市中央区下山手通5丁目10番1,
TEL078-341-7711, FAX078-362-4453)

*****正会員，兵庫県県土整備部まちづくり局

*****兵庫県県土整備部まちづくり局

*****兵庫県県土整備部まちづくり局

<西宮北口駅周辺地区>

- ・ 平日の駐車場利用率は終日30%代と低く、休日16時台の駐車需要が突出
- ・ 商業施設以外の付帯駐車場では、ピーク時においても利用率が50%程度であり、付置義務基準との乖離が顕著

<加古川駅周辺地区>

- ・ SC以外の駐車場で空きが顕著

<川西能勢口駅周辺地区>

- ・ SC以外の駐車場で空きが顕著

これら3地区とも、駅前ではあるが大規模な商業施設が複数立地している地区であり、従来の駐車場整備の指導では、施設ごとに付置すべき駐車台数を定めている。

また商業施設等においても施設ごとに顧客を囲い込む施策として駐車場整備を進めてきたことから、地区全体で見ると必要以上に駐車施設を整備させてしまう。さらに駐車場の整備義務のない商店や医院等でも、顧客用サービスとして各々が駐車場を確保しているため、駐車場の空きが顕著となっている。

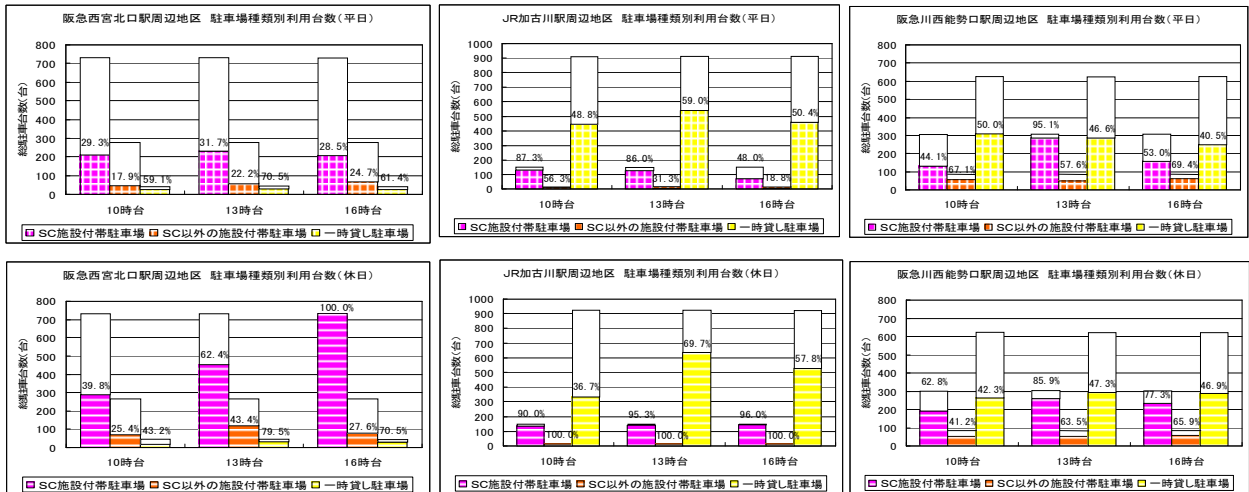


図-2 駐車場の容量と駐車台数

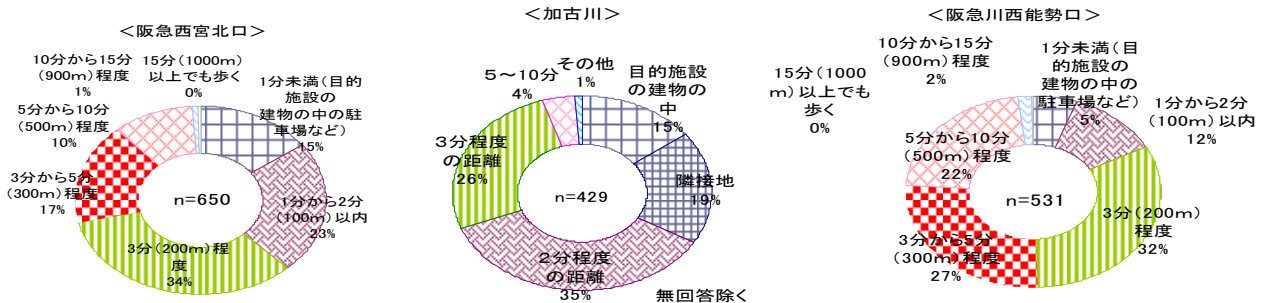


図-3 駐車場から歩ける距離

(3) 駐車場から歩ける距離

利用者に対して遠隔地の駐車場を利用する場合の条件を調査したところ、1) 駐車料金が安いこと 2) 買い物等でさらに割引がある といった条件が整えば、遠隔地の駐車場でも利用するという回答が得られている。

その時の駐車場からの歩行許容距離は、200m程度の距離であれば7割程度の利用者が許容するという結果が得られた。歩行許容距離に対する回答状況は地区によって異なり、自動車利用の割合の多い加古川地区のみが「施設内駐車場」あるいは「隣接地駐車場」しか使わないとする回答割合が突出して高い。

公共交通利用性向の低い地区ほど近距離の駐車場しか使わないと答える割合が高いことから、利用者の日頃の

交通行動や慣れによって、駐車場からの歩行許容距離を延長することも可能だと推察される。

(4) 駐車場の選択理由

一方、駐車場利用者へのアンケート結果を見ると、駐車場の選択理由として、次の3つが重視されている。

- 1) 目的施設の駐車場である (= 駐車料金がからからない、あるいは割引かれる)
- 2) 目的施設に近い
- 3) 駐車料金が安い

この傾向は3地区とも大きな差がないため、西宮北口の結果のみを図-4に示した。

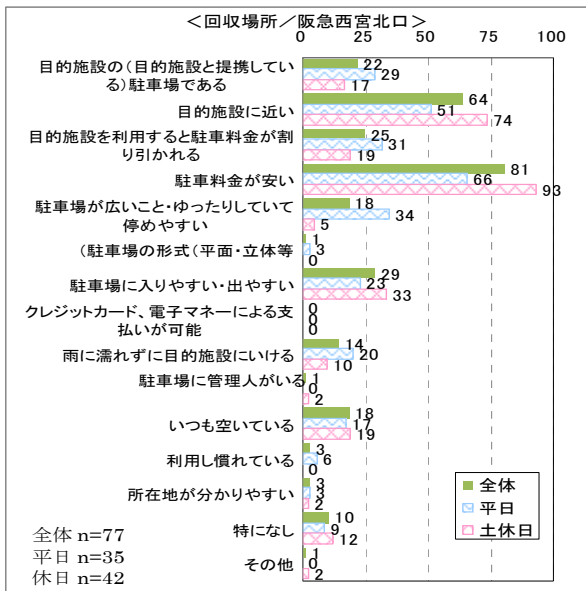


図-4 駐車場を選ぶ時の理由(西宮北口地区)

3. 共通駐車券事業の現状

駐車場対策に悩む自治体や商店街は多く、駐車場利用の効率化や地区内の駐車場確保、遊性の向上といった観点から、全国の多くの都市で共通駐車券の発行による取り組みが行われている。これらの事例の中から代表的なものを抜粋して表-1に示した。

これらを見ると、各都市のTMO (Town Management Organization) が共通駐車券の発行に携わっているケースが多い。数種類の金額の駐車場利用券・補助券を発行し、提携する駐車場で利用できるようにして、地区全体で駐車場の効率的な運用を図っている。

表-1 全国の共通駐車場事業の事例

都市名	地区名	概要
北海道 札幌市	札幌市 都心地区	加盟店舗で買い物をする、共通無料駐車券(愛称:カモンチケット)を発行 30分・60分・90分の3種類がある
福島県 福島市	福島市 中心部	㈱福島まちづくりセンターが発行する共通駐車券事業。市の中心部の251店舗、44駐車場が加盟して運営、30分券と1時間券があり、配布基準は店舗での買い物額
福島県 いわき市	JR いわき駅前	加盟店での買い物金額に応じて共通駐車券を発行 契約駐車場(23カ所、1000台)の利用が一定時間無料となるシステム
大阪府 枚方市	京阪 枚方市駅 周辺地区	北大阪商工会議所事業部により運営 駅周辺で事業に加盟している約60店舗で買い物をする、共通駐車券(100円、150円、300円券)を発行
大阪府 堺市	堺東駅 商店街	堺TMOによる共通駐車券事業 1時間駐車サービス券と100円駐車補助券の2種類を発行し、発券基準は各店舗の自由、有効期間は最長2年
福岡県 小倉市	小倉 都心地区	小倉都心地区の商店街や百貨店で、一定額以上の買い物をした方に「30分無料」の共通駐車券を発行 4500台の駐車場が参加し、増加傾向
大分県 大分市	大分市 中心部	株式会社大分まちなか倶楽部(TMO)により運営、複数商店街で共通駐車券を配布、契約駐車場26カ所で利用が可能

4. 新たな駐車場施策の提案

(1) 駐車場施策の現状と課題

現在の駐車場施策は、一定の規模を上回る商業等の施設ごとに、駐車場条例や要綱に従って定められた規模の駐車場整備を義務付ける。この方法では、各施設のピーク需要に対して適正に駐車場整備が行われるのであるが、各施設の駐車場利用ピーク時間が異なることから地区全体で見れば過剰な駐車場整備が進められることになる。

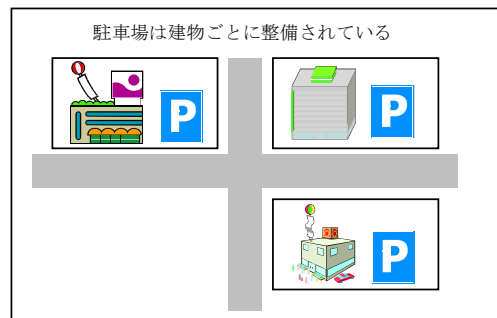


図-5 現在の駐車場整備のための施策

また、施設側でも自らが整備をした駐車場にのみ無料駐車券の発行等の利用サービスを提供する。複数施設を利用する買い物客は、近距離であっても買い回りのために自動車を順に移動させる必要がある。

このために大規模な商業施設から歩行者が流出せず、近隣商店街等の路面店に対する利用者・回遊客が減少して、町のにぎわいを低下させる。

(2) 施設単位から地域単位の駐車場施策へ

全国のいくつかの地区で共通駐車券発行等による地区単位での駐車場利用の共通化施策が導入されている。



図-6 地区全体で駐車場利用を共通化

この場合、自動車利用者は店舗利用の際に一定の駐車場利用補助を受けることができるが、公共交通による来店者には特典はない。公共交通を利用して買物をする来店者の負担は相対的に大きくなる。

研究によれば、鉄道来店者は自動車来店者よりも市街地内の滞在時間が長いとされており¹⁾、地区のにぎわ

い創出という観点からも自動車利用に頼る町づくりには問題が残る。駐車場共同化により自動車利用者だけの利便性が向上することは、より広域的な観点から見ると歓迎されることばかりではない。

(3) 総合交通計画としての駐車場施策

環境問題等を背景に、公共交通の利用促進が叫ばれる中、公共交通利用者にも平等に交通費の一部が補填される仕組みがあれば、自動車交通の削減と中心市街地の活性化・公共交通利用促進に資する施策が実現する。

駐車場利用補助券のシステムをポイントカードに移行し、このポイントで公共交通が利用できる仕組みを構築すると、駐車場施策と公共交通との連携が実現する。

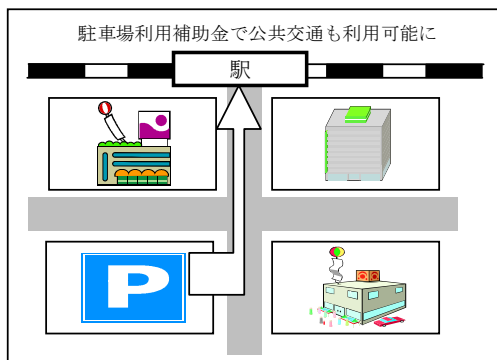


図-7 駐車場施策と公共交通の連携

このような運用を行っている地区の例に宮崎市商店街振興組合連合会がある。連合会では商店街活性化対策事業の補助金を受けて多機能ICカードシステムを導入し、消費者の買上げ金額に応じて商店街ICカードに駐車券ポイントを記録、ポイントに応じた商店街共通の駐車券・バス券・タクシー券と交換している。²⁾

(4) ポイントカード等による複数地区の連携

さらに、ポイントカードの運用エリアを複数駅前中心市街地に広げることができれば、近くの商店街を利用し、不足したものがあれば、P&Rによりターミナル百貨店まで鉄道で出かけて買い物をするといった、エリア間の連携が実現し、利用者の利便性も高まる。⁴⁾

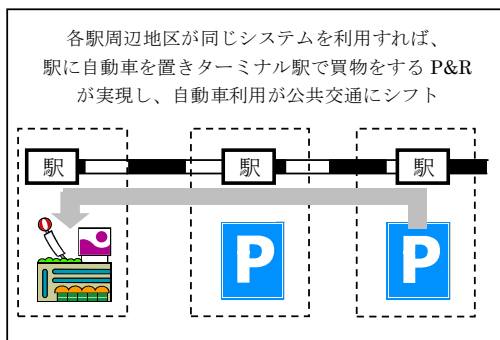


図-8 複数地区の連携による自由目的P&R

(5) 駐車場設置義務の見直し(法令面の整備)

以上の(1)から(4)の施策の実現には、地元業者との連携が重要であるが、加えて現行の駐車場整備に関する法令面の整備が不可欠である。

兵庫県では前述の考え方を背景に「駐車場整備計画ガイドプラン」を策定している。このガイドプランでは、『「駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている地区において、知事が地区特性に応じた基準に基づき、必要な駐車施設の附置の確保が図られていると認められる場合」に駐車台数の軽減、駐車施設の集約設置等地区特性に対応した駐車施設の整備基準(地域ルール)を導入し、地域ルールに基づく駐車施設の設置を可能』とすることを明記している。

駐車場整備計画が、施設単位から地区単位へと考え方を換え、総合交通計画・都市地域計画を実現・誘導する政策的な高い計画へと転換を図るための第一歩として、画期的な取り組みとなることが期待されている。

5. 今後の展開

中心市街地の活性化に1990年代から取り組み、成功した事例に英国のノッティンガム市がある。ノッティンガム市では、中心市街地をあたかもひとつのショッピングセンターにするというコンセプトの下で施策を展開し、成功をおさめた。駐車場の整備、街路の修復、P&Rの改善、歩行者専用区域化、LRT導入などの施策を総合的に実施した結果、1990年に75万人であった商圏人口は、1997年に200万人となり、1987～1996年の中心市街地の商業の売上伸び率は英国で最高を記録した。この勢いは、21世紀に入っても衰えていない。³⁾

我が国においても、中心市街地の活性化は大きな課題であり、公共交通も放置しておけば経営的維持が困難となる事業者が多発するであろう。このような環境の下で、中心市街地における駐車場施策の重要性はさらに高まる。

筆者らは、今後いくつかの都市における社会実験等を通して本論文の提案内容に沿った取り組みが展開することを希望しており、同様の課題を共有する研究者や都市・地域関係者との意見交換を希望している。

参考文献

- 1) 松岡亮介：地方都市における市街地滞在時間のモデル化と歩行回遊シミュレーションへの応用に関する研究
- 2) 宮崎市商店街振興組合：南の街は多機能ICカードで商店街活性化、<http://syoutengai.or.jp/pdf/13/13/miyazaki.pdf>
- 3) 山崎治：英国ノッティンガムにおける中心市街地活性化と地方交通計画、レファレンス2006.9
- 4) 西田純二，土井勉，他：交通コミュニティカードによる地域ステークホルダーの連携に関する研究，土木計画学研究・講演集，2007.