

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

一宮大祐**・土井勉***・西田純二****・本井敏雄*****・三浦良平**・林真弘*****・藤澤伸和*****・奥村孝幸*****
By Daisuke ICHIMIYA**・Tsutomu DOI***・Junji NISHIDA****・Toshio MOTOI*****・Ryohei MIURA**・Masahiro HAYASHI*****・Nobukazu FUJISAWA*****・Takayuki OKUMURA*****

1. はじめに

駐車場附置義務制度は、駐車場法に基づく条例（兵庫県下：8市制定）により運用されているが、標準駐車場条例（国の技術的助言、以下「標準条例」）に示されている基準が画一的に採用されている場合がほとんどである。

兵庫県では、この制度を鉄道駅周辺の交通手段分担や建物用途に応じた交通特性が反映されたものに見直すことにより、「歩きやすく人が集まる空間づくり」を推進できると考え、平成19年度に、市町が総合的な駐車場対策を実施する際の手引書として駐車場整備計画ガイドプラン¹⁾（以下「ガイドプラン」）を策定した。

ガイドプラン策定に当たっては、中心市街地駐車場対策検討委員会（委員長：土井勉神戸国際大学教授）の議論や県下3地区において実施した実態調査の結果を踏まえ、以下の視点から作業を進めた。

従来の制度は建物ごとに駐車場を確保するもので、自動車交通に支障を来さないための対策に終始。鉄道駅周辺地区など公共交通の利便性の高いエリアにおいて円滑で快適な交通手段を提供するには、駐車場の確保だけでなく公共交通とのバランスが重要。総合交通体系は交通結節点である駐車場の配置に左右されることから、駐車施策は交通政策上の重要なツールとなる。環境負荷の小さい交通体系にも寄与。既にある駐車施設でも供給が需要を上回る。市街地では、個別建物単位で駐車場整備をするのではなく、エリアで整備と運営を考える必要がある。

本論文では、実態調査の結果及びガイドプランで示された方向性と施策の概要について報告するとともに、今後の実践方策に関して提案する。

2. 実態調査の結果

(1) 調査対象地区

ガイドプランの策定に先立ち、タイプの異なる3つの地区において実態調査を行い、「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や意向」、「駐車場利用者の意向」等を把握した。

駐車および駐輪の実態については、駅を中心とした概ね300mの範囲において、協力が得られた駐車施設を対象に駐車供需関係について調査した。

阪急西宮北口駅周辺地区（西宮市：人口約47万人）

大阪市からの鉄道による所要時間：15分

JR加古川駅周辺地区（加古川市：人口約27万人）

大阪市からの鉄道による所要時間：60分

阪急川西能勢口駅周辺地区（川西市：人口約16万人）

大阪市からの鉄道による所要時間：25分



図-1 調査対象地区の位置²⁾

(2) 駐車供需実態

実態調査の結果、すべての地区で、路上駐車を含めても既に整備されている駐車施設の容量で需要を大きく上回っていることがわかった（図-2及び3）。

*キーワード：附置義務制度，駐車需要，駐車場計画

**正員，工修，兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課
（神戸市中央区下山手通5丁目10番1，
TEL078-362-4307，FAX078-362-4453）

***フェロー，工博，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，工博，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都市計画課

その一方で、荷さばきのためのトラックと銀行等の利用者と思われる乗用車の路上駐車が常時一定量見られた。このことから、短時間の駐車需要への対応については不十分であることがわかった。

<西宮北口駅周辺地区>

- ・ 平日の駐車場利用率は終日30%台と低い。休日の16時台の駐車需要が81%と突出

- ・ 商業施設（以下、「SC」）の附帯駐車場ではピーク対応は概ね適切。SC以外の駐車場では、ピーク時で利用率が50%程度であり、附置義務台数との乖離が顕著

<加古川駅周辺地区・川西能勢口駅周辺地区>

- ・ 平日・休日ともピーク時でも利用率が70%前後
- ・ SC以外の駐車場で空きが顕著

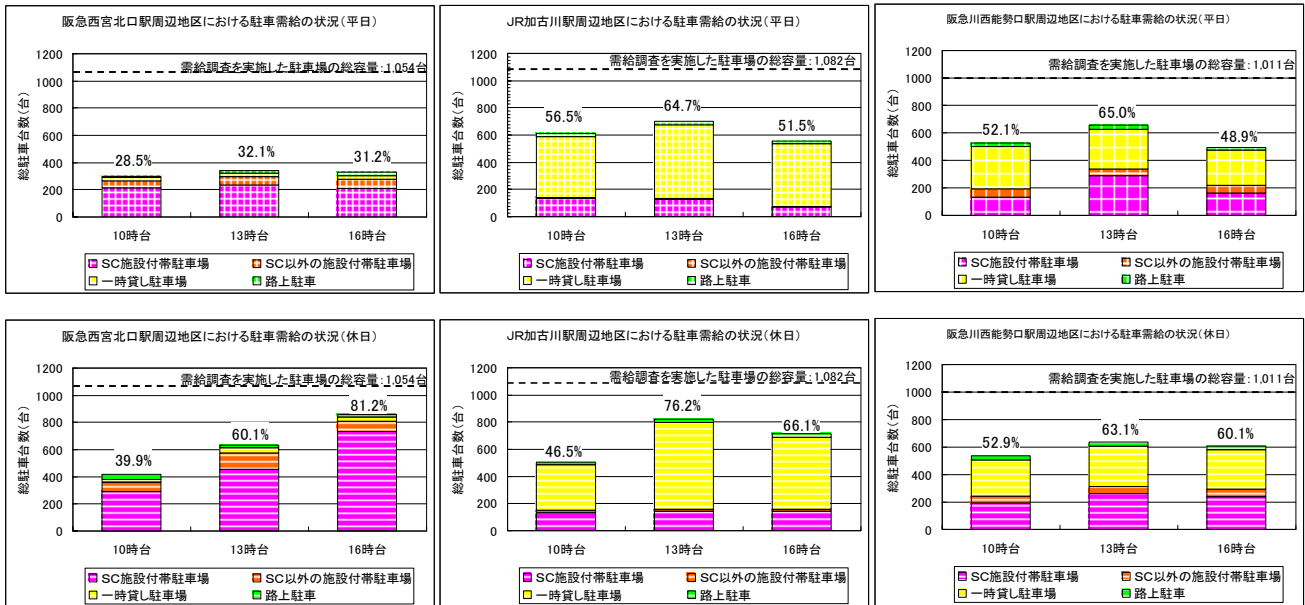


図 - 2 地区全体の需給バランス¹⁾

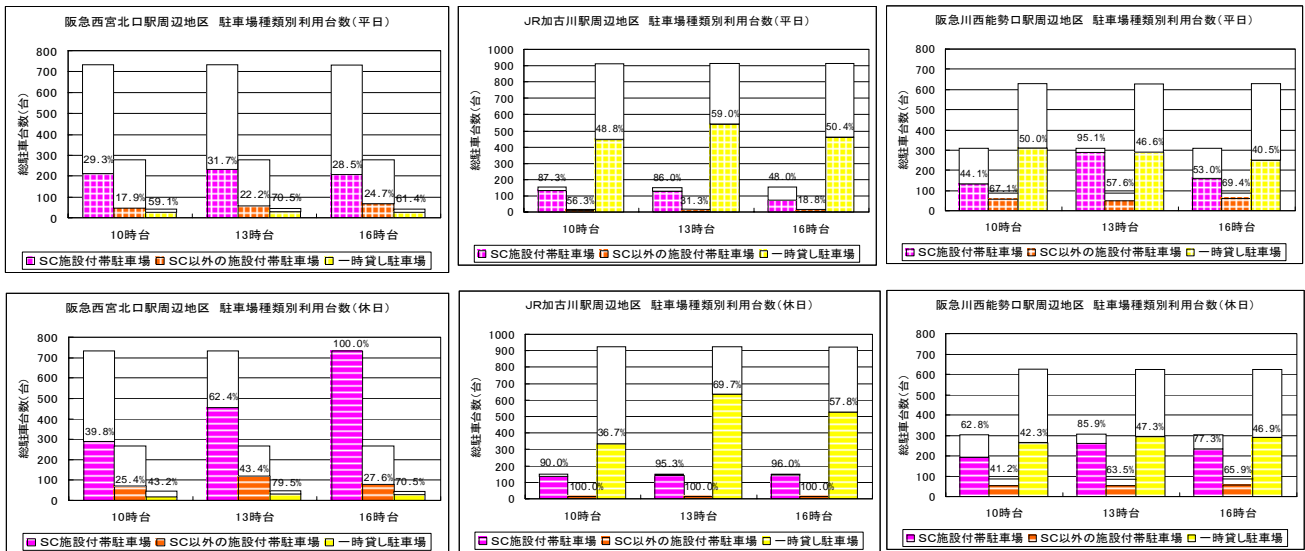


図 - 3 駐車場種類別の需給バランス¹⁾

(3) 駐輪の需給実態

駐車の実態とあわせて、駐輪（自動二輪車及び自転車等の駐車）の実態を把握した。

3地区とも、既に3,000台以上の駐輪場が整備されており、ほとんどが通勤・通学用として利用されている。

駐車と同様、路上駐輪を含めても各地区とも総容量が需要を上回っており、容量的には余裕がある。特に、阪急川西能勢口駅周辺地区の休日13時台は、駐車施設の容量に対し需要が68%にとどまる中で、路上駐輪が需要の43%を占めていた。

路上駐輪については、細街路・歩道の死角部分(電柱、看板、街路樹の陰等)や地区によっては駅前広場でも常習化している。また、商業施設等の無料駐輪場に通勤・通学者が駐輪するため買い物客が利用できないなどの実態が見られた。

(4) 駐車施設と目的施設の距離

住民アンケートにより「駐車場から目的施設まで徒歩で移動しても良い距離」等の意向を把握した。

地区により若干違いはあるが、川西市において得られた結果を代表例として紹介する(図-4及び5)。

約半数の人が許容する距離で比較すると、駐車場からの場合は200m程度、駐輪場からの場合は100m程度までと、後者の方がより目的施設に近い駐車施設を求めている。

一方、駐車料金のさらなる割引や歩行環境の改善等の条件によっては、さらに遠い駐車場を利用するという意向も把握されており、駐車場の場合であれば、500m程度の範囲までは利用圏域になると考えられる。

一方、SC以外の駐車場では、ピーク時利用率が50%程度と附置義務台数との乖離が顕著であり、現行制度のまま新たに駐車場を整備した場合には、土地利用を非効率にするだけでなく、駐車場の利用効率が低下することになり、駐車料金の値下げ合戦を誘発するなどにより、地区全体の収益構造に悪影響を及ぼすことになる。

こうした事態を回避するためには、施設単位で行われてきた従来の「点の対策」を見直し、地域特性に応じたまちづくりの観点からの「面の政策」として総合的に駐車場対策を考えていくことが求められる。

建物や施設を新增築する者がそれぞれの計画で整備するのではなく、住民・商業者(小規模な店舗、医院等含む)・既存駐車場管理者・道路管理者・交通管理者等の利害関係者により構成される協議会等を設置し、利用実態や駅・施設からの距離に応じた料金設定、満空情報の提供等を実施し、駐車・駐輪行動を誘導することにより、駐車施設の効率的運用を行うことが重要となる。

こうした考え方や1で述べた視点を踏まえ、ガイドプランでは「地域で考える総合的な駐車場対策を目指す」という方向性を示すとともに、地域の実態に即した施策が実施できるよう、駐車場附置義務(条例)の見直しに関して、以下の提案をしている。

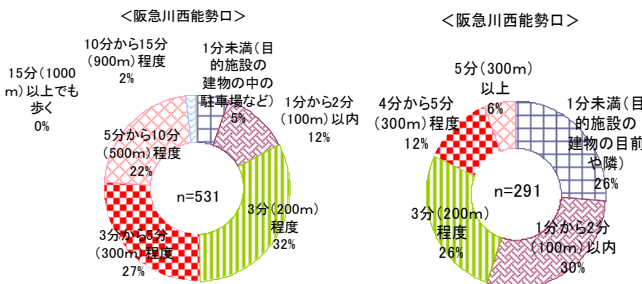


図-4 駐車場・駐輪場から歩ける距離¹⁾
(左が駐車場, 右が駐輪場からの距離に関するデータ)

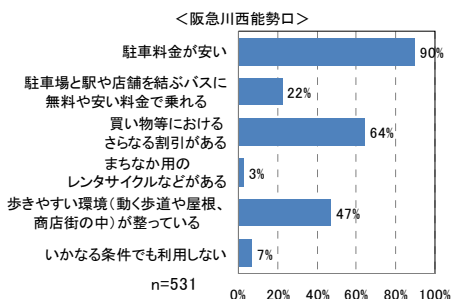


図-5 さらに遠い駐車場を利用する際の条件¹⁾

3. 中心市街地駐車場対策の方向性

実態調査を実施した3地区は駅前に大規模なSCが立地している地区であり、大店立地法、駐車場附置義務条例、開発指導要綱等によりSCごとに附置すべき駐車台数が定められている。また、SC等においては施設ごとに顧客を囲い込む施策として駐車場整備を基準以上に進めてきた。その整備水準はピーク時(休日の午後から夕方)対応としては概ね適切であるが、その他の時間帯に関しては余剰となっていることが把握された。

(1) 特定用途の細分化

国が示す標準条例では、特定用途を「百貨店その他の店舗又は事務所」と「それ以外の特定用途」に分類されているのみである。さらに、人口50万人未満の都市においては、対象区域の特定用途に供する建築物に対する附置義務基準が150㎡に1台と一律に適用される内容になっている。しかしながら、特定用途に供する建築物の種類は多様であり、その種別によっては公共交通による分担が可能で、駐車需要を生じさせる程度が異なる。

そこで、交通特性の影響を反映しやすいよう、特定用途を店舗系・業務系・興行系に細分化し、より実態に即した基準を設定する。

(2) 地域ルールによる基準の弾力化

さらに、鉄道駅周辺地区などにおいて、その地区特性に応じて附置義務基準を弾力的に運用できるよう、「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区域において、市長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ると認められる場合」には、特例基準によることを定める。

この場合、駐車場整備計画に地域ルールの適用地区及びそこでの附置義務の方針を明記するとともに、地元市町、駐車場設置者、住民団体、交通管理者、道路管理者等で構成する地域ルール策定協議会を設置して地域ルールを検討することとする。

(3) 自動二輪車に関する附置義務

自動二輪車は近年、違法駐車が問題になり、駐車場法改正（平成18年5月）で自動二輪車の駐車場確保に関する法的位置付けが明確になったことから、駐車場附置義務条例に自動二輪車用駐車施設の附置義務を定める。

ただし、実態調査を行った地区のように、駐車容量に余裕のある地域では、条例に自動二輪車の附置義務を定めたとえ、地域ルールを活用した駐車場や駐輪場の再編・再配置により、自動二輪車や自転車等も含めた包括的な駐車施策を行うことが効果的である。

4. 今後の展開方策

(1) 駐車場からはじめるまちづくり

駐車・駐輪対策は、地区内の実情把握が比較的容易で、課題を共通認識しやすいテーマである。

これを切り口として協議会等の組織づくりができれば、幅広い課題に関する議論が期待でき、歩行者通路・車輻アクセス道路・駐車場等の一体的管理、歩行動線を考慮した店舗等の配置、マーケティングとプロモーションの実施など、郊外のショッピングセンターと十分に競争できる魅力あるまちづくりを実現することも可能となる。

(2) 社会実験によるマネジメントの具体化

駐車場等の一体的管理、プロモーション、快適な環境の確保などの施策を地区全体で推進する際には、サービス水準や施策に必要な経費をどのように分担するかについてのルールづくりが必要となる。

店舗、飲食店、事務所、医院など様々な規模・業態の施設が混在する中でこうしたルールづくりを先導的に行うためには、表-1に示す社会実験を組み合わせることで実施することにより施策の具体化と組み合わせの最適化を図り、施策に参加する事業者や利用者の理解と参加意欲を高めていくことが有効と考える。

5. おわりに

建物ごとに駐車場を整備させてきた駐車場対策をはじめ、これまでの都市計画制度は、標準ルールを定め、そのルールの範囲内で個別に最適解を求めるというものであったが、実態調査の結果は、個別（施設ごと）では最適であっても全体（地区）では必ずしも最適にはならないということを示している。

既存の駐車・駐輪施設の効率化を進め、コストを縮減する。回遊空間の創出、土地利用の効率化、景観形成等により中心市街地を活性化させる。さらには、地球温暖化防止や原油価格高騰等への対応として、公共交通と自動

車交通のバランスをどのように扱っていくのかが社会や地域の重要な課題となる。

これらの課題を解決するためには全体としての調和が求められる。標準ルールを「点の対策」から「面の政策」に広げる今回の提案は、こうした社会的要請にマッチしたものと考えている。

兵庫県では、県下の市町にガイドプランの周知を図るなどの一般的な対応に加えて、シンポジウム開催やパンフレット配布を通じ、県民に対し直接的に施策PRを行うとともに、商工会議所や事業者等の駐車・駐輪対策に関する課題認識につながるよう働きかけていくことにしている。こうした取り組みを通して、ガイドプランの提案内容の実現を図っていききたい。

表-1 想定される社会実験のメニュー

実験メニュー	内容
トランジットモール・モールの実験	特定の街路で、自動車や自転車などの私的交通を排除し、オープンカフェや仮設店舗等を開設
駐車ロットの転用実験	余裕のある駐車ロットを、荷さばき駐車施設、自動二輪車や自転車等の駐車・駐輪施設に転用
駐車・駐輪行動を探る実験	駐車・駐輪行動がうまく誘導できる各施設の料金設定を探る実験。料金設定を少しずつ変化させるとともに、満空情報を提供しながら、各駐車・駐輪施設の利用台数をカウント
補助交通に関する実験	駐車場から中心市街地までの距離が500mを超えるような場合などに、中心市街地の主要な施設をつなぐ補助交通（巡回バス等）を試運転。実験中にアンケートを実施し反応を確認。
共通サービスに関する実験	買物等のポイントを、地区内などの駐車施設でも使える共通駐車サービスに。さらに、公共交通や徒歩での来街者にも換金等で還元するサービスを試行。
共通サービスポイントカードに関する実験	共通サービスの提供とマーケティングを同時に行うためのインフラである共通サービスポイントカードによるサービスを試行

参考文献

- 1) 兵庫県：駐車場整備計画ガイドプラン，2008。
- 2) 西田純二，他：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，土木計画学研究・講演集Vol.37，2008。
- 3) 横森豊雄：英国の中心市街地活性化 タウンセンターマネジメントの活用，同文館，1997。