

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*****・一宮大祐*****・藤澤伸和*****
By Junji NISHIDA**・Tutomu 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は、一定要件を満たす建築物の新增築の際に駐車需要に対応する附帯駐車場を整備する附置義務制度と、公共による都市計画駐車場等の整備により量の確保が図られてきた。

このうち、駐車場法に基づく附置義務制度は、標準駐車場条例(国の技術的助言)に沿って運用されている場合がほとんどで、鉄道駅周辺地区の交通特性が十分反映されていない状況にある。また中心市街地を活性化するためには、“歩きやすく人が集まるまちづくり”を推進する必要がある。公共交通の利用促進、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ことから、兵庫県では、ハード対策にソフト対策を絡めた総合的な駐車場対策を推進するため、平成19年度に、市町の手引書となる駐車場整備計画ガイドプラン(以下「ガイドプラン」)の策定が進められた。

実態調査や検討委員会の議論を踏まえ検討が進められた結果、施設単位ではなく地域で駐車場施策を考えることにより、公共交通利用を促進し環境と調和するまちづくりを目指すという方向性が示された。

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新たな駐車場施策の立案に関する施策モデルの提案を行うものである。

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、ガイドプランの策定にあたり、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。

調査対象とした3つの地区は、下記のとおりである。

阪急西宮北口駅周辺地区(西宮市:人口47万人)

JR加古川駅周辺地区(加古川市:人口27万人)

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

これら3地区の位置関係は図-1に示す通りで、大阪市からの鉄道による所要時間は、西宮北口駅(阪急)が15分、川西能勢口駅(阪急)が25分、加古川駅(JR)が60分である。JR加古川駅前地区は鉄道やバスの利便性が高い阪神地域に立地する他の2地区と異なり、自家用車利用率が比較的高い。

(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、路上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(図-2)。

*キーワード: 駐車場計画, 公共交通計画, 駐車需要

**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, 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)

****フェロー, 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)

*****兵庫県県土整備部住宅建築局

*****正員, 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

<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

これら3地区とも、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ごとに附置すべき必要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．その結果、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ことになると考えられる．

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、駐車場の空きがさらに助長される結果となっている．

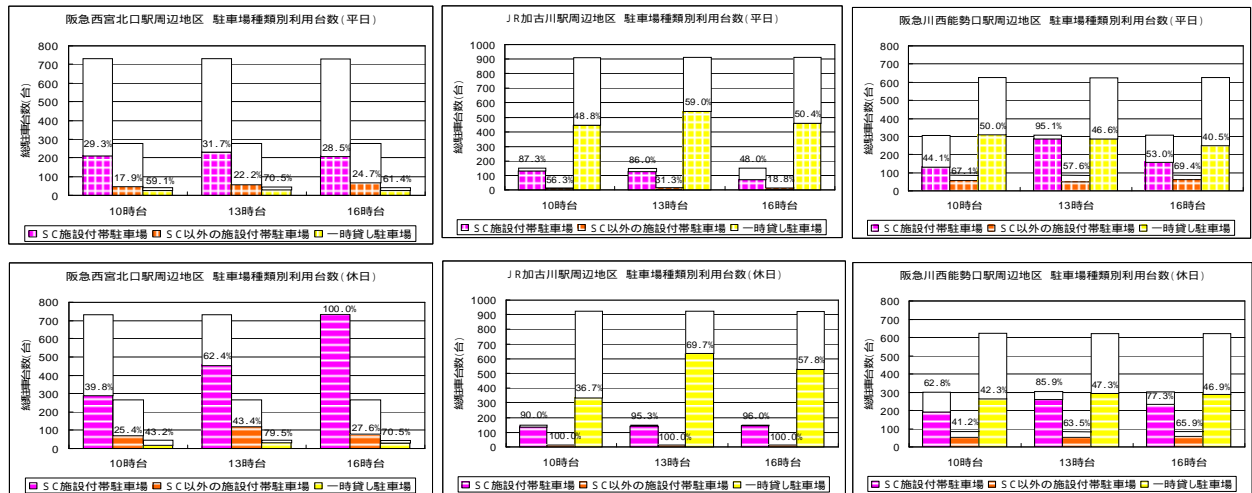


図-2 駐車場の容量と駐車台数

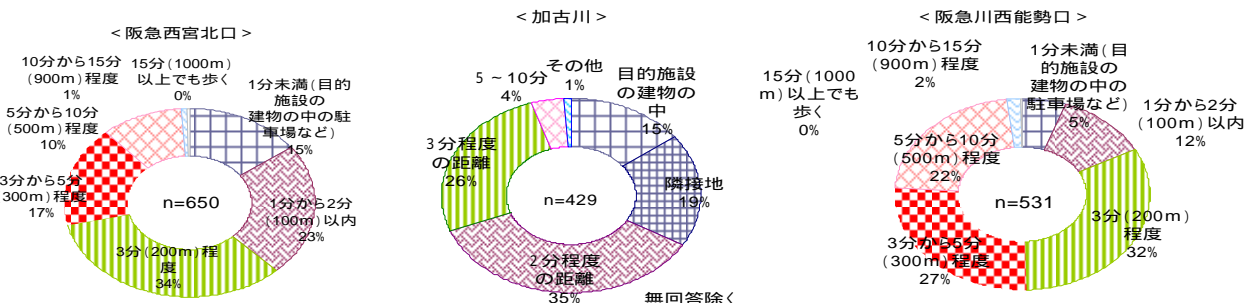


図-3 駐車場から歩ける距離

(3) 駐車場から歩ける距離

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（図-3）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．なお、駐車場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．

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、誘導施策を適切

に行うことによって、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

また、駐車場利用者へのアンケート結果（図-4）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．

- 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）
- 目的施設に近い
- 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、西宮北口地区の結果のみを示している．

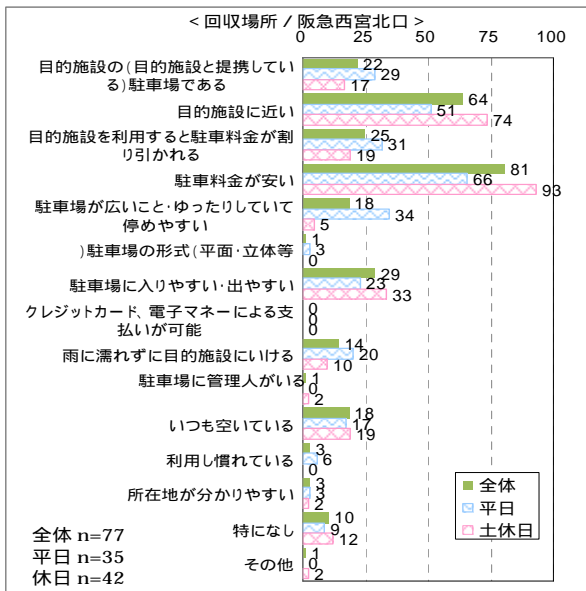


図-4 駐車場を選ぶ時の理由(西宮北口地区)

3. 共通駐車場事業の現状

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、回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(表-1)が行われている。

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、提携する複数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と利便性向上を目指している。

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	(株)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、配布基準は店舗により異なる
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

現行の駐車場対策は、一定規模を上回る商業等の施設ごとに、駐車場条例等により、交通特性や建物用途に関わらず一律に駐車場整備を義務付ける。この方法では施設ごとのピーク時対応は適切に行われるが、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 施設ごとに駐車場を整備する現行の対策

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、まちのにぎわいを低下させることになる。

(2) 施設単位から地区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。

松岡によれば、鉄道来街者は自動車来街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だけに頼るまちづくりには問題が残る。駐車場の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、まちづくり全体の観点から見ると歓迎されることばかりではない。

(3) 総合交通政策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。

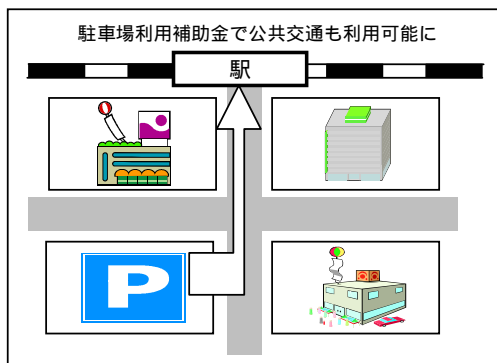


図-7 駐車場施策と公共交通の連携

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広域連携

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⁾

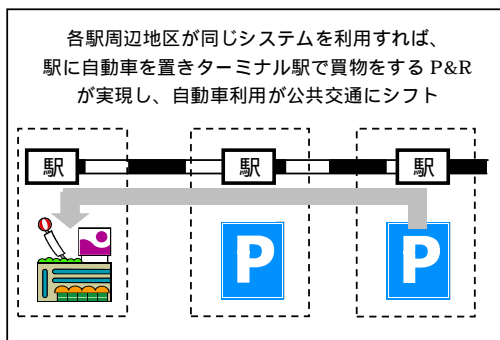


図-8 複数地区の連携による自由目的 P&R

(5) 駐車場附置義務基準の見直し(制度面の整備)

以上の(1)から(4)の施策の実現には、地元商業者との連携が重要であるが、加えて現行の駐車場附置義務に係る条例等の見直しが不可欠である。兵庫県では前述の考え方を背景に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、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”とすることを提案している。

5. 今後の展開 ~「対策」から「政策」へ~

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。

山崎の報告³⁾によれば、ノッティンガム市は、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、この勢いは、21世紀に入っても衰えていない。

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。

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、駐車場「対策」から総合交通計画・都市地域計画を実現・誘導する「政策」へと転換すべき時期にある。

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具体化されることを期待しており、同様の課題を共有する研究者や都市・地域政策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、MASコミュニティ研究報告、2007.3.23
- 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，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。