

# 都心業務地区における路上駐車場の適正配置とパークレットの導入可能性に関する研究

研究代表者：泉山 壘威・日本大学工学部建築学科助教  
 共同研究者：石田 祐也（合同会社ishau代表、一般社団法人ソトノバ共同代表理事）  
 小原 拓磨（玉野総合コンサルタント株式会社）  
 西田 司（オンデザイン代表／東京理科大学准教授）  
 一般社団法人ソトノバ  
 研究協力者：黒川 雄代、小山 了介、長谷川 千紘



## 1章. 研究の背景・目的

車中心の都市構造で整備された我が国の都心業務地区において、ウォークアブル政策を始め、荷捌き集約化及び駐車場の適正配置、公共空間活用など歩行者中心の都市構造への転換の議論や実践がなされている。  
 また、路上駐車場は、パークレットやパーキングデー等、路上駐車場を歩行者空間に転換する動きが世界中で起こっている。  
 加えて、新型コロナウイルス感染症のパンデミックにより、ニューヨークのオープンレストラン等の屋外空間の価値転換や路肩の再考（“Covid and the Curb”）のレポート等路上駐車場の歩行者空間化の動きは加速している。  
 このような背景を踏まえ、パーソナルモビリティのポート等交通拠点と滞留空間となるパークレットをセットで捉えた事例もスウェーデン等で見受けられ、国内でもその可能性について今後検討課題になると考える。  
 そこで本研究の目的は、以下の2つを明らかにする。



図1. Parklet Amenities  
 出典: Wedge, https://wedge.ismedia.jp/

- ・海外パークレット事例調査により、海外パークレットの動向を分析する。
- ・国内パークレット事例調査により、パークレットの使われ方・管理・交通安全対策などの事例を分析する。

## 2章. サンフランシスコ市・パークレットの動向調査

### 2-1. サンフランシスコ市における Shared Spaces Program

サンフランシスコ市のParkletは2010年より、Pavement to Parksプログラムにより、路上駐車スペースの活用として始まった。2017年には67のParkletが存在する。

新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、アメリカ・サンフランシスコでは2020年6月からShared Spaces Programにより、従来禁止されていた歩道、車道、空き地などでの商業活動が可能になった。

店内では人数制限があるのに対し、屋外の飲食については対策を行うことで人数制限がなくなることから、飲食店における設置数が爆発的に増加した。



図3. Public Parklet設置数  
 出典: Shared Spaces Permit Applications

### 2-2. Public ParkletとShared Spaces Program の比較

●商業活動  
 Public Parkletは、誰でも利用ができるが商業活動は禁止されているのに対して、Shared Spacesでは商業活動が許可されている。

●Parkletの種類  
 Public Parkletは1種類のみに対して、Shared Spacesに含まれるParkletは、3種類ある。

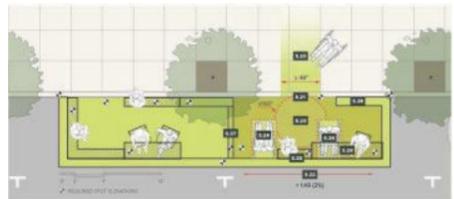


図2. Public Parklet平面図  
 出典: San Francisco Parklet Manual

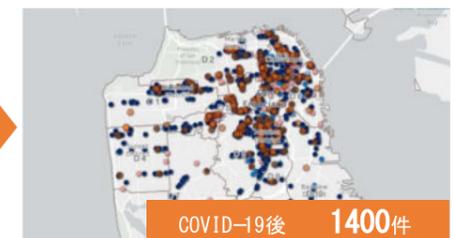


図4. shared Spaces設置数  
 出典: Shared Spaces Permit Applications

### 2-3. まとめ

設置場所や許可されている活動を比較すると、道路空間活用に多様性が増していることがわかる。Public Parkletでは公共性が重視され、制限が強かったが、Shared Spacesに含まれるパークレットでは商業活動等が可能になり、さらに、ルールをシンプルにし、短期間の許可を可能にしたことで設置数が増加した。

さらに、Shared Spacesに移行したことで路上駐車スペースを含む道路空間全体の活用における多様性が増加した。

コロナ渦において、まちの賑わいの活性化や個人のメンタルヘルスの改善、まちの経済効果の向上に寄与できていると考えられる。今後、このような多様な使われ方が世界中の公共空間で取り入れられると考えられる。



写真1: サンフランシスコのPublic Parklet  
 出典: Wedge, https://wedge.ismedia.jp/

## 3章. 国内におけるパークレットの傾向把握

### 3-1. 調査項目及び調査結果

●国内におけるパークレットの関係機関の分類  
 ヒアリング調査より機関の関わりの内容を公民学・公民連携・民間主体・行政主体の4つに分類した。全事例において関係機関が多く携わっていることがわかる。



図6. 対象事例

●関係機関の計画  
 店舗等の1事業者のみでパークレットを実施することは困難であり、公民連携で実施することが一般的である。  
 民間主体で実施する場合においても、市区町村や安全対策のための警察協議を行うため、多くの人員を要することがわかる。

●人口とパークレットの面積の関係  
 人口に比例して、面積及び整備費用が高くなっている。  
 民間主体で実施する場合、面積が大きいパークレットを設置しており、整備費用も高いことが分かる。  
 自治体に関わると、予算が限られてしまうため全体的に安く抑えられていると考える。

●設置基数と面積及び費用の関係  
 設置基数との関係を見ると、1基のみ設置するよりも複数基設置した場合の方が、1基当たりの費用は低くなっていることがわかる。  
 以上より、1基のみ設置する場合と複数基設置する場合は、一度に複数基設置する場合の方が、材料の仕入れや設置にかかる費用、設置までの期間を考慮すると、整備費用は低くなると考えられる。

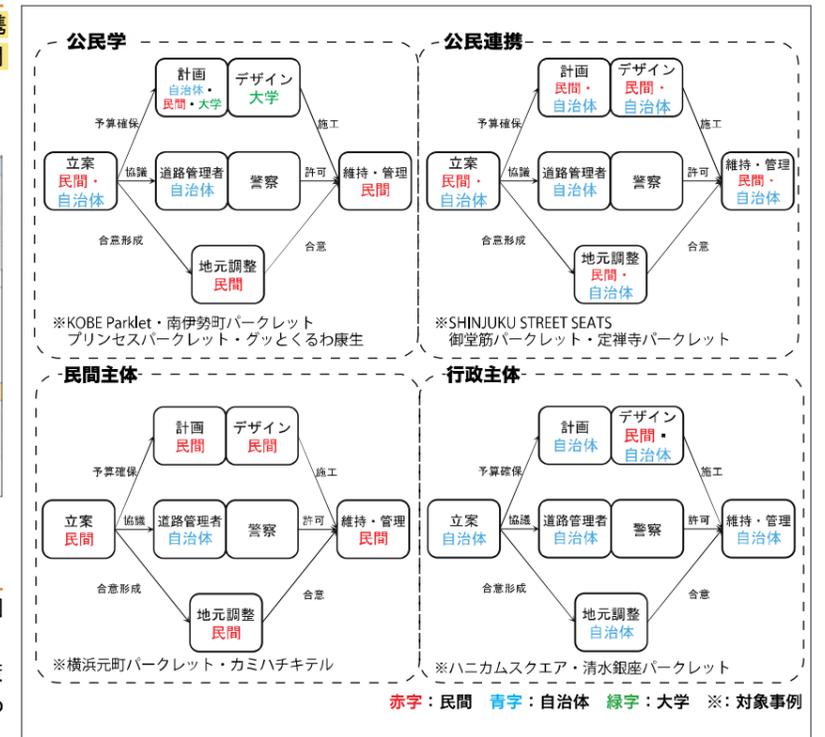


図7. 関係機関及びフロー

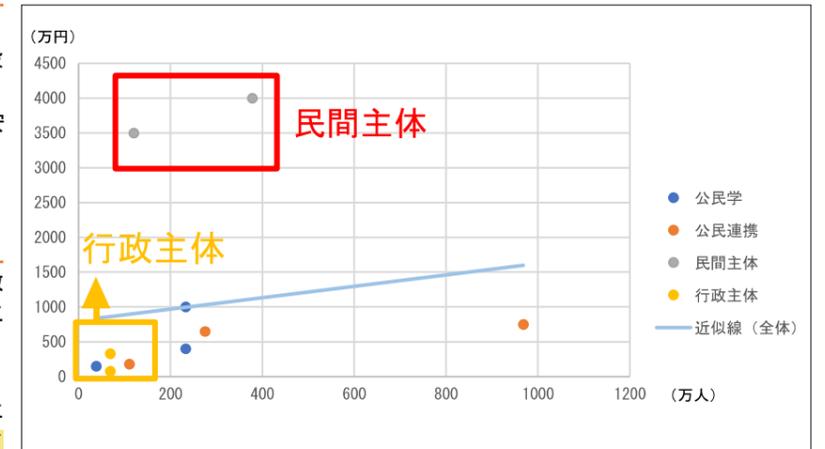


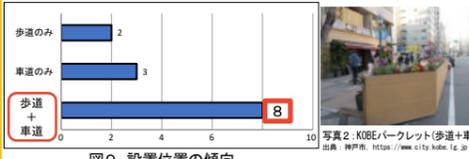
図8. 人口とパークレットの整備費用の関係

# 3章. 国内におけるパークレットの傾向把握

## 3-2. 国内におけるパークレットの計画

### ●道路への設置位置(平面図)

主に、歩道と車道の両方を利用して設置するが道路幅員に余裕がある場合やパークレット設置と同時に道路整備ができる場合、歩道又は車道を使用してパークレットが設置される傾向がある。



### ●安全対策(断面図)

車両の衝突に備えた、防護柵やガードレール等の設置を行っている。

パークレットの高さは110cm~120cmが多く、車両や反対車線からの視認性確保のために、高さを制限している。

### ●デザインへの留意点(立面図)

バリアフリーへの対応について、車道や路上駐車スペースを利用している場合は、床の高さを歩道と同じ高さにして段差をなくしており、高さを合わせる際には、パークレットと歩道の間に隙間ができないように設置されていることがわかった。

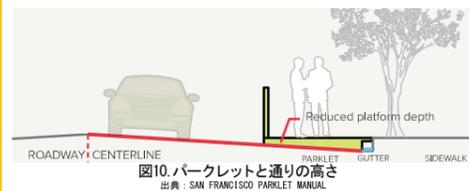


表1. 各パークレットの立面図、平面図、断面図

写真	名称	出典	立面図	平面図	断面図
写真1	五反田デザインへの賛意				
写真2	KOBEパークレット(歩道+車道)	神戸市, https://www.city.kobe.lg.jp			
写真3	Public Parklet (公共パークレット)	San Francisco Parklet Manual			
写真4	Movable Commercial Parklet (可動式商業パークレット)	San Francisco Parklet Manual			
写真5	Commercial Parklet (商業パークレット)	San Francisco Parklet Manual			
写真6	ハニカムスクエア	静岡市, ハニカムスクエア計画			
写真7	グッとくるわ康生	名古屋工業大学, http://ti-di.info/project/			

>>注: ヒアリング先の資料提供を元に筆者作成

## 3-3. まとめ

国内におけるパークレットは主に道路空間活用の見直しによる歩行空間の拡大が設置経緯の傾向である。それに従い、賑わいの創出や街の魅力向上を目的・意図としているものが多数であった。関係機関の分類および計画から、立案者や計画・デザインをする機関は多種多様であった。日本において、サンフランシスコのような企業のみでのパークレット実施は困難であり、多くの企業や大学・行政が関わって実施されることが把握できた。実際の使用方法の傾向では、パークレットを設置した後は近隣住民や訪問者が休憩や談話、飲食の場として利用している傾向が強くイベント等の使用の場としても利用されていることから、パークレットにおける近隣店舗への効果が大きいことが把握できた。

# 5章. まとめ・今後の展望

## 5-1. まとめ

本研究では、  
 ・海外パークレット事例調査により、海外パークレットの動向を分析する。  
 ・国内パークレット事例調査により、パークレットの使われ方・管理・交通安全対策などの事例を分析した。  
 2章では、海外都市として、パークレット発祥のサンフランシスコ市のパークレットの仕組みとCOVID-19以後に生まれたShared Spaces Programの展開とその特徴を明らかにした。  
 3章では、国内に広がるパークレットの全体的な動向を把握し、パークレットの計画、関係機関の類型化、パークレットの空間(人口規模とパークレット面積の関係、設置数と面積及び費用の関係、安全防止策)などの特徴を明らかにした。  
 4章では、サンフランシスコと日本のパークレットの比較による特徴と課題の考察を行った。2010年のPublic Parklet、2020年のShared Spaces Programの3種類、日本のパークレットの特徴を比較し、日本のパークレットの特徴と課題を明らかにした。

# 4章. サンフランシスコとの比較による日本のパークレットの特徴と課題

## 4-1. Public Parklet 及び Shared Spaces 並びに日本のパークレットの共通点と相違点



表2. サンフランシスコと日本のパークレットの比較

分類	項目	Public Parklet	Shared Spaces	日本のパークレット
計画	背景・経緯	道路の駐車帯に人が滞留できる仮設的な設備を設置し、広場化させるために設置される。	新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、サンフランシスコで2020年6月15日に設置。	道路空間の再配分・長期目標のための社会実験・歩道幅幅
	目的・意図	・街の可能性を再認識する・歩行者の安全と活動を促進する・近隣の交流を促進する・地元のビジネスを支援する。		
	目的・意図	・非自動車交通を促進する	・歩行者用のアメニティの提供 ・カーブサイドのニーズのバランス	・賑わい創出 ・まちの魅力向上
	使用目的の想定	・休憩・談話・飲食・駐輪スペース	・休憩・談話・飲食・駐輪スペース	・休憩・談話・飲食
空間デザイン	使用目的の想定	・アート	・屋外店舗・食事の提供・個人サービス・エンターテイメント・アート・イベント	・屋外店舗・食事の提供・イベント
	道路への設置位置	・既存道路の路上駐車スペース	・既存道路の路上駐車スペース・歩道・車道	・既存道路の路上駐車スペース・歩道・車道
	道路への設置位置		・空き地・中庭	・路側帯
	安全対策	・車両衝突に備えたプランターやガードレール等の防護柵や囲いの設置 ・歩行者を含む交通の視界、交通標識の視界を遮ってはならない。 ・ポールや車止めを設置する	・プランターやガードレール等の設置 ・歩行者を含む交通の視界、交通標識の視界を遮ってはならない ・反射テープや反射板をつける ・ポールや車止めを設置する	・車両衝突に備えたプランターやガードレール等の設置 ・歩行者を含む交通の視界、交通標識の視界を遮ってはならない ・照明や反射材をつける
資金調達方法	資金調達方法	広告や飲食の提供は禁止されている	Shared Spaces内で商業活動が可能であるため、飲食の提供	広告、地域の協賛、飲食の提供によって資金を調達する。
	許可者	SFPD、DPW、SFMTA、消防署も審査に関わり、最終的な承認はサンフランシスコ市と郡が行います。		警察協議及び自治体の道路占用許可を経て実施。
	設置者	事業者、町内会、NPO、住民など	事業者、町内会、NPO、住民など	自治体、エリアマネジメント会社、商店街事務局
凡例		共通点	相違点	赤字:共通点

## 4-2. 日本のパークレットの特徴と課題

### ●日本のパークレットの特徴

- ・自治体やまちづくり会社、商店街等の地域組織による設置が多く、通り全体としての魅力向上や賑わいの創出を目的・意図としている。
- ・パークレットでの商業活動、広告の設置を行うことで、パークレットの提供者が資金調達できるようになり、民間が投資しやすくなる。
- ・多様な活動ができるデザインであれば、持続的な活用がなされていく。

### ●日本のパークレットの課題

- ・マニュアル等が無い場合、パークレット実施においての対応が不十分である。構造基準等のマニュアル化や、活用方法の参考資料の作成が望ましい。
- ・日本は気候の変化が大きいため屋外空間での人々の滞留が少なく、道路空間の利用に馴染みがない。広告の設置をしないと運営ができないことから、道路空間の活用を周知させるなど行い、事業収支を安定させることが望ましい。

## 5-2. 今後の展望

本研究で海外都市のパークレットの比較や国内のパークレットの動向から、国内のパークレットの可能性と課題を考察した。今後の展望としては、駐車場適正配置を踏まえたパークレットの検討が必要である。例えば、東京都千代田区では都市再生特別措置法に基づく内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画を策定し、地区内の附置義務駐車場をガワの自動車交通量の多い道路に集約化し、アンコには歩行者中心でウォークアブルな道路空間を誘導していくことが可能となる。これに、路上駐車場の考え方も同様に整理し、駐車場の適正配置と路上駐車場の活用手法であるパークレットを両輪で捉えた都心業務地区における上駐車場の適正配置とパークレットの導入可能性を考察していきたい。これにあたって、次年度では、都心業務地区における路上駐車場の適正配置について、大丸有地区などケーススタディを踏まえて、検証していきたい。

### 参考文献

- 1) 全日本駐車協会、東京駐車協会：駐車対策の現状2020, <http://japan-pa.or.jp/20200228/5382>, (最終閲覧日: 2021年9月18日)
- 2) City and County of San Francisco Public Shared Spaces Permit Applications, <https://experience.arcgis.com/experience/779395efc3043a09aa7464ac95bf73b/>, (最終閲覧日: 2022年1月27日)
- 3) groundplay: 「San Francisco Parklet Manual」 <https://groundplay.org/publication/san-francisco-parklet-manual/>, (最終閲覧日: 2021年9月1日)
- 4) City & County of San Francisco: 「Shared Spaces Manual」, <https://sf.gov/sites/default/files/2021-05/SharedSpacesManual2020DesignGuidelines%2005142021.pdf>, (最終閲覧日: 2022年1月10日)