

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（日本大学理工学部建築学科准教授）

共同研究者：小原 拓磨（日本工営都市空間株式会社／日本大学客員研究員）

研究協力者：川尻 雄貴　橘 奏絵　染矢 嵩文　飛田 龍佑　福井 勇仁　倉田 晃輔　中村 佳乃
松田 晃太　佐野 充季（日本大学理工学部）　長谷川 千紘（一般社団法人ソトノバ）

1. 背景・目的

都心業務地区において、パークレットなどの滞留空間を検討する際には、交通戦略とのバランスが欠かせない。2021 年度は、海外及び国内のパークレットの動向や事例分析を行った。

2022 年度の研究目的は、１）駐車場の適正配置に関する、「駐車場法の特例制度」の各種制度の動向把握を行い、２）オーストラリア・メルボルン市の交通機能と滞留空間機能（Link & Place）による都心業務地区のウォークابلな都市構造の分析を行い、３）都心業務地区における駐車場の適正配置とパークレットの導入可能性の考察と提案を行う。

2. 都市再生駐車施設配置計画及び駐車場配置適正化区域の動向把握

2-1. 都市再生駐車設置計画の実態と課題

都市再生駐車施設配置計画の概要

駐車場法の特例制度による附置義務駐車場の余剰の課題を解決するために、まちづくりと一体となった附置義務駐車施設の整備を可能とする計画である。

都市再生駐車施設配置計画の事例分析（千代田区）

内神田一丁目では、2020 年に「内神田一丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画」を策定した。

【計画の狙い】

駐車場駐車場の利用率向上・まちの賑わい創出・歩行者優先のまちづくり・環境問題の解決が目的。具体的には、集約駐車場の設置、附置義務駐車施設の緩和、協力金の納付などが実施されている。

【計画主体・運用主体】

計画主体は、千代田区、内閣府や国土交通省、東京都、UR 都市機構、警視庁、三菱地所株式会社が含まれる。運用主体は千代田区のみ。

【駐車場整備手段】

身障者用の駐車場と荷捌き用の駐車場を附置義務緩和することができる整備方法を設定。



図 2. 都市再生駐車施設配置計画駐車場の整備手段



図 3. 内神田一丁目の集約建物・隔地建物

【特徴】

- 千代田区では集約駐車場の設置や協力金の納付、附置義務駐車場の緩和が行われている
- 駐車場の種類ごとの需要量に合わせて整備手段を区別可能

【課題】

- ルールの適用が任意 であるため、運用主体が自治体のみである際、民間事業者所有の駐車場に対する整備が難しい点

2-2. 立地適正化計画における駐車場配置適正化区域の実態と課題

立地適正化計画における駐車場配置適正化区域の概要

立地適正化計画を策定する地域において指定可能。立地適正化計画には居住誘導区域と都市機能誘導区域があり、駐車場配置適正化区域は都市機能誘導区域内に設定される。

駐車場配置適正化区域の事例分析（松本市）

【計画の狙い】

店舗や住宅の減少にともない駐車場が増加し、街の活性化に向け駐車場配置適正化区域を設定。

【計画主体・運用主体】

計画主体は松本市のまちづくり推進協議会。運用主体は松本市である。

【駐車場整備手段】

駐車場出入口の位置、緑化率、面積に制限を設けている。

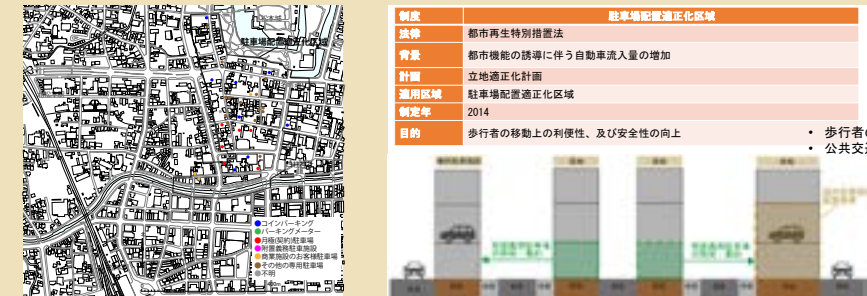


図 4. 松本市種類別駐車場分布

図 5. 駐車場配置適正化条例駐車場整備手段

【特徴】

- 自治体が主体
- 駐車場の出入口制限を設ける
- 歩行者の安全性と快適性を考慮して設定され、歩行環境の改善と歩きやすさの向上に貢献

【課題】

- 駐車場の出入口変更は駐車場事業者や周辺の土地所有者の協力が必要
- 歩行者と事業者を考慮する必要がある

2-3. 低炭素まちづくり計画における駐車機能集約区域の実態と課題

駐車機能集約区域の概要

低炭素まちづくり計画では、附置義務駐車施設の集約化を推進することが可能となった。Co2 排出量削減、歩行環境の創出、公共交通機関の運行の円滑化、街並みの形成及び土地の有効利用等の意義がある。

駐車機能集約区域の事例分析（港区）

都心部である港区が二酸化炭素排出量の削減に取り組むことによる、国内外の他都市への波及効果が目的

【計画の狙い】

港区では低炭素まちづくり計画の「都市構造・交通分野」において、駐車機能集約区域を指定している。

【駐車場集約区域駐車場整備手段】

余剰が生まれた1 階部分のスペースに賑わいが生まれるように誘導している（図 7）。

【駐車場分布の現状】

コインパーキングの需要が高いと考えられる。駅周辺には多くの駐車場があり、六本木交差点周辺地区でその特徴が顕著に見られた。

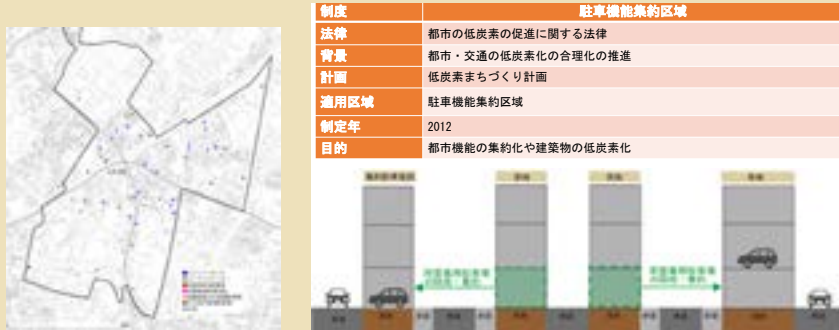


図 6. 松本市における種類別駐車場分

図 7. 駐車集約区域駐車場整備手

【特徴】

- 駐車場整備手段に関して、地域の課題や特性に応じた駐車場整備を実施できる
- 主体形成に関して、実施する計

【課題】

- 地域ルールに影響が出ないように整合性を保つ必要がある
- 出入口の設置方向に関する決定基準が不明確

2-4. 各制度の比較

【都心】

都心では、公共交通機関の発達により附置義務駐車場の利用率が低下している。また、飲食店舗数も多く、荷捌き車両による良好な歩行空間の阻害が課題となっている。そのような課題に対応し、附置義務駐車場の緩和（千代田区）や集約駐車場の設置（千代田区、港区）、荷捌き駐車施設の集約（港区）を実施している。

【地方都市】

地方都市では駐車場出入口制限（松本市、和歌山市）や駐車場面積の制限（松本市）、緑化（松本市）パークアンドドライドの推進（小諸市）を実施している。

いずれの地域も自治体主導であるため、駐車場の集約に多大な費用や時間を要することが難しい状況にあると予想される。このため、駐車場出入口設置制限や面積の制限、緑化といった大規模な計画を必要としない整備手段に至ったと考えられる。

共通点

自治体が構成員として含まれる
→窓口により駐車場事業者の状況把握や制度の周知が可能
→整備可能な駐車場が限定される

共通点

【都心】計画主体に民間事業者を含む
→開発と駐車場整備が並行して実施
【地方都市】主に自治体のみで実施
→駐車場整備を単体で実施

表 1. 各適用自治体の計画・運用主体

計画名	松本市駐車施設配置計画	和歌山市駐車施設配置計画	小諸市駐車施設配置計画	和歌山市駐車施設配置計画
自治体名	松本市	和歌山市	小諸市	和歌山市
地域	都心	都心	地方都市	都心
主体	計画・運用	計画・運用	計画・運用	計画・運用
国土交通省	●			●
警察	●			●
自治体	●	●	●	●
地方行政法人	●			●
民間事業者	●			●
他		●		●
民間主体				●
計画の進捗	計	0	1	4

2-5. 駐車場法の特例制度における特徴と課題の整理

【特徴】

【計画主体・運用主体】

- 都心では計画主体に民間事業者が含まれる
- 地方都市では計画は自治体主導で行われる

【駐車場整備手段】

- 整備手段は地域の特性や主体構成により異なる
- 都心では駐車場利用率低下、荷捌き車の駐車問題解決の整備手段
- 地方都市では大規模な整備を伴わない整備手段が用いられる

【課題】

- 主体に民間事業者が含まれない場合、集約駐車場の設置は困難（地方都市）
- 民間事業者所有の駐車場は整備が難しい（地方都市）
- 駐車場出入口設置制限は周辺の土地所有者の協力が必要（都心・地方都市）
- 自治体の手探りの状態で整備を行っている（都心・地方都市）

3. 交通機能と滞留空間機能による 都心業務地区のウォーカブルな都市構造分析

3-1. メルボルン市における交通計画 (Transport Strategy 2030)

メルボルン市における公共交通

メルボルン市の中心地を囲うように地下鉄の路線が整備されている。グリッド状に整備されたLRT（路面電車）を用いることで、中心地へのアクセスが可能となっている。

LRT（路面電車）未整備の幹線道路にはバスを通行させることで、公共交通の充実を図っている。

歩行者優先ゾーンとレーンウェイ

既存の公共交通がなく、自転車レーンの整備を計画していない東西方向の道路に歩行者優先ゾーンを計画している。これにより、交通と歩行者動線を交互に位置付け、両者の分離がなされている。



図8. メルボルン市における交通計画とレーンウェイ

3-2. メルボルン市におけるストリートのヒエラルキー

メルボルン市のストリートヒエラルキー

表2はメルボルン市における歩行者優先のストリートに対して設けられているヒエラルキーを示している。Street as Place、Walking street、High-Mobility Walking streetの順でストリートのプレイスとしての機能が求められる。

メルボルン市では、ヒエラルキーを設けストリートを位置付けることで、歩行者交通を円滑に行いながら、プレイスとして人が滞留するストリートの必要な整備や管理・運営を行うことで、ウォーカブルな都市を実現させている。

表2. 歩行者優先のストリートヒエラルキー		
ヒエラルキー	特徴	留意点
Street as Place (プレイスとしてのストリート)	・歩行者がストリート上に自由に移動 ・人々がストリート上やカフェ、パブリック・シーティングでのんびりしたり遊んだりしている ・人のための空間を提供することでアメニティが向上 ・交通機能が少ない	・恒久的に、または特定の時間帯（ランチタイムや夕方など）に場所として利用できる ・交通アクセスを提供するためのシェードゾーンとして運営することができる ・配達サービス、建物のサービス、サイクリング、路上駐車帯へのアクセスを提供
Walking street (ウォーキング・ストリート)	・歩行者がストリート上に自由に移動 ・歩行者のための重要な交通リンク ・混雑を緩和することでアメニティと安全性が向上 ・通り抜けの交通機能が少ない	・恒久的に、または特定の時間帯（ランチタイムや夕方など）に歩行者専用道路として使用することができる ・交通アクセスを提供するためのシェードゾーンとして運営することができる ・配達サービス、建物のサービス、サイクリング、路上駐車帯へのアクセスを提供
High-Mobility Walking street (ハイモビリティ・ウォーキング・ストリート)	・トラム、バス、自転車、歩行者の共用ストリート ・高頻度の公共交通回廊 ・交通機能が少ない ・公共交通機関と歩行者ネットワークの大幅な交流	・配達サービス、建物のサービス、サイクリング、路上駐車帯へのアクセスを提供

3-3. メルボルン市における駐車機能

駐車場出入口の配置状況

駐車場出入口（以下、出入口）は、交通計画において歩行者及び自動車の通行を優先する道路に面して配置されている。また、出入口が近接している箇所に着目すると、歩行者優先の道路として位置付けのないストリートに面する。

路上パーキングの設置状況

自動車優先の道路は、歩行者優先の道路に比べ、比較的に路上パーキングが配置されている。High-Mobility Walking Streetの道路には路上パーキングが少ない傾向がある。また、出入口と同様に市内中心部においては、路上パーキングが減少している。

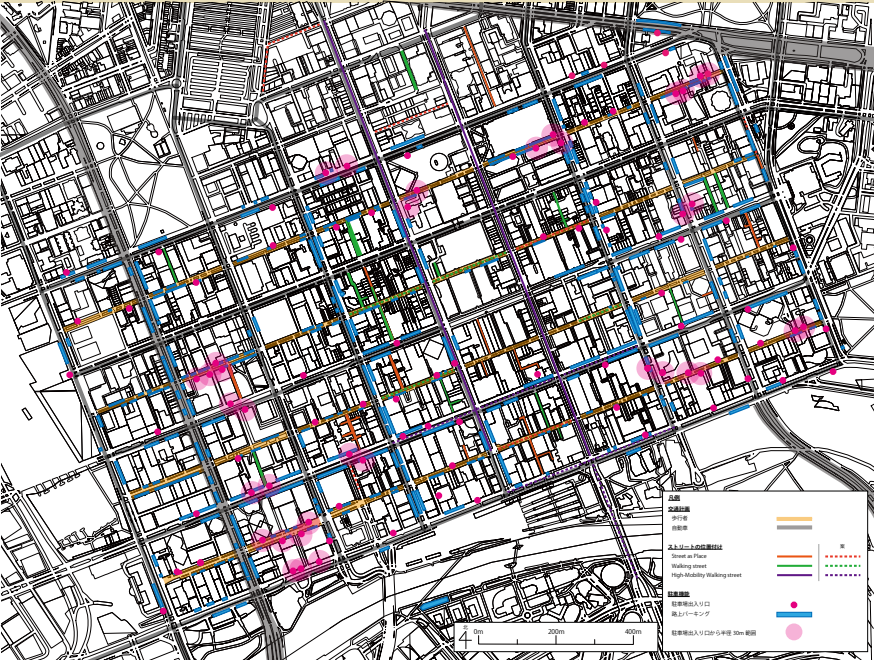


図9. メルボルン市における駐車機能

【まとめ】
計画における位置付けにより、駐車機能の設置状況に特徴が生まれている。このため、交通の計画に応じて駐車機能を適切に配置することがウォーカブルな都市構造実現において重要であると考えます。

3-4. メルボルンにおける滞留機能の分布状況

メルボルン市における滞留機能

メルボルン市は、Outdoor Cafe Guide を作成し、市内企業に対し、パブリックスペースに屋外ダイニングエリアを設置し、運営することを承認している。この屋外ダイニングエリアには、歩道上に設置する「フットバスダイニング」と車道上に設置する「パークレット」の2種類が存在し、市内の滞留機能を担っている。

滞留機能の設置状況

図9は、フットバスダイニング及びパークレットの配置状況と交通計画を示している。

フットバスダイニングが30m以内で連続して設置されている箇所に着目する。特に設置が集中するストリートに着目すると、Street as Places もしくは Walking street に位置付けられたストリートにおいて連続的に設置されている。

パークレットの設置は全7箇所であり、うち6箇所は、交通計画において歩行者優先するストリートに位置している。また、パークレットの設置があるストリートはいずれも歩行者優先のストリートとしての位置付けがない。このため、フットバスダイニングを設置する歩道の幅員の確保できない歩行者通行を優先する道路において、車道の空間を有効活用する目的でパークレットは設置されていると考えられる。

【まとめ】
交通計画における位置付けにより、滞留機能の設置状況に特徴が生まれている。このため、滞留機能の創出においては、計画において道路を歩行者中心であると明確に位置付け、ガイドライン等で設置基準を明確化する必要があると考える。



図10. メルボルン市における滞留空間



図11. メルボルン市における滞留機能の分布

4. 都心業務地区における駐車場の適正配置と パークレットの導入可能性及び留意点の提案

都心業務地区における駐車場適正配置とパークレット導入可能性及び留意点の提案

最後に、都心業務地区における駐車場適正配置とパークレット導入可能性及び留意点を提案する。

- ・滞留空間を確保するには、駐車場を含めた交通戦略が欠かせない。

【駐車場適正配置及び交通戦略】

1. 鉄道、地下鉄、LRT、自転車レーン、ライドシェアなどの公共交通及びその環境整備を行うこと
2. 自動車は中心部においては、自動車速度制限（30km/h）の検討を行い、交通優先のストリートを明確化すること。
さらに、駐車場の適正配置を検討し、交通優先のストリートには、駐車場集約化を行い、歩行者優先のストリートには、駐車場出入口設置制限を行うことが望ましい。さらに、既存の駐車場については、隔地や集約の誘導の施策も有効的である。

【滞留空間】

1. メインストリートは滞留空間を十分に確保し、ユニークベニユーの役割を果たす歩行者中心のストリートを形成する。
2. 歩道の十分にあるストリート、レーンウェイ（路地）などの歩行者優先のストリートには滞留空間（Street as Places）を積極的に導入する
3. パークレットの導入可能性の条件は以下の通りである。
 - ・沿道低層階の土地利用のポテンシャルがある（整備のみならず管理運営も考慮して）
 - ・歩道が狭く（あるいはない）、オープンカフェなどの活用が難しい
 - ・交通優先のストリートではない、路上パーキングがある

これらの都心業務地区における駐車場適正配置とパークレット導入可能性を参照し、国内の都心業務地区におけるパークレットの実践が望まれる。

参考文献

1) 国土交通省都市局 まちづくり推進課 官民連携推進室「官民連携まちづくりポータルサイト」<https://www.mlit.go.jp/toshi/system/>(最終閲覧日:2023年1月20日)2) 国土交通省都市局 街路交通施設課(2022)「駐車場施策の最近の動向」3) 古賀浩樹、高田邦道(2006)「地区特性に応じた附置義務駐車制度に関する研究 - 東京都千代田区大手町・丸の内・有楽町地区を例として -」都市計画論文集、41,1 巻 p.55-604) 加藤千恵子、藤賀雅人(2021) 閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局,内閣府地方創生推進事務局「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の一覧」https://www.chisou.go.jp/tiiki/toshisaisei/kinkyuseibi_list/index.html(最終閲覧日:2023年1月20日)