

国内におけるパークレット導入の傾向に関する研究

A Study on the Trend of Parklet Adoption in Japan

○黒川雄代¹, 小山了介¹, 泉山墨威², 宇於崎勝也²

Yudai Kurokawa¹, Ryosuke Koyama¹, Rui Izumiyama², Katsuya Uozaki²

Abstract: In this study, we analyze trends through a literature review to promote the use of parklets in Japan. The results show that the locations and plans for parklets in Japan deviate from the original parklets installed in San Francisco, and that there are variations in the trends of usage and locations in the country.

1. はじめに

1-1. 研究背景及び目的

近年のわが国では様々な要因からシャッター商店街等が増加し、地域の賑わいの低下が懸念されている¹⁾。その対策のひとつとして、街路空間を滞在・交流の場として利用することでまちの賑わいを創出し、都市の魅力向上をさせ、地域を活性化することが考えられている¹⁾。

一方で、車道の違法駐車抑制のために使用されているパーキングメーターは、2008年からの10年で4分の1が撤去されており、撤去後の路上駐車帯の有効活用が求められている²⁾。

また、静岡市の「ハニカムスクエア」³⁾のように、パーキングメーター等の撤去後の路上駐車帯を活用したパークレットがわが国でも普及していくと考えられるため、本研究ではわが国におけるパークレットの事例を対象に、パークレットの傾向を把握することを目的とする。

1-2. 研究方法及び研究対象

パークレットの設置組織である行政及び都市再生推進法人等のホームページやチラシに対する文献調査により、わが国で実施中又は実施されたパークレットの構造や運営、計画等の傾向を分析する。

研究対象は、インターネットで「パークレット」+

「事例」をキーワードとして検索し、わが国の事例として抽出できた常設3事例及び社会実験の9事例の計12事例 (Table 1) を対象とする。

2. パークレットの事例整理

2-1. 特徴の分析

Table 1 では、パークレットの先進地であるサンフランシスコの Parklet Manual⁴⁾の目標を参考に、目的・意図の項目を①賑わい、②将来像検討、③歩行の促進、④滞在・交流、⑤魅力向上の5つに分類し、⑥その他を加えて6つに分類した。

パークレットを設置した目的・意図を分析する (Table 1) と、①賑わいが11件と最も多く、次いで、②将来像検討が5件であった。

そして、佐々木⁵⁾を参考に、パークレットの構造や運営に関する項目を常設と社会実験に分けて集計した (Table 2)。構造分類では、飲食店等が近くにある場合は、テーブルと椅子が用いられることが多く、大通りではベンチ型が多く見られた。可動性は、社会実験では可動性が重視され、常設では固定されており、可動性はみられなかった。使用素材には周囲との調和を考えて⁶⁾木材が多く使用されている。長手サイズについては、類似性が見られなかった。また、多くのパークレットがバス停のある通りや駅から徒歩で行くことができる場所に設置されており、さらに、段差ができないような工夫が

Table 1 国内パークレット事例の概要

	パークレット名	開始時期		通り名	設置場所	目的・意図					
		社会実験	常設			①	②	③	④	⑤	⑥
常設	1 横浜元町パークレット	—	2020	元町ショッピングストリート	神奈川県横浜市中区元町	●			●		○
	2 KOBE Parklet	2016-2017	2020	三宮中央通り	兵庫県神戸市中央区三宮町	●		●		●	
	3 南伊勢町パークレット	2017	2021	南伊勢町通	愛知県名古屋市中区栄	●			●		
社会実験	4 SHINJUKU STREET SEATS	2017-2019	—	新宿通り	東京都新宿区新宿	●	●	●		●	△
	5 御堂筋パークレット社会実験	2017-2020	—	御堂筋	大阪府中央区本町	●	●				◇
	6 プリンセスパークレット	2018	—	プリンセス大通	愛知県名古屋市中区栄	●					○△□
	7 JOHNSON TOWN PARKLET WEEK	2018	—	ジョンソントウン	埼玉県入間市東町	●			●		
	8 グッとくるわ康生・パークレット	2019	—	康生通り・連尺通り	愛知県岡崎市籠田町		●			●	△
	9 カミハチキテル	2020	—	相生通り	広島県広島市中区八丁堀	●	●		●		○
	10 定禅寺パークレット	2020	—	定禅寺通	仙台市青葉区立町・青葉区国分町	●		●			○
	11 ハニカムスクエア	2020-2021	—	呉服町通り・七間町通り	葵区呉服町・葵区七間町	●	●	●			
	12 清水銀座パークレット	2021-2021	—	清水銀座商店街	清水区銀座	●	●				
【凡例】①賑わい、②将来像検討、③歩行の促進、④滞在・交流、⑤魅力向上、⑥その他 (消費増加○、地域の情報発信△、不法投棄等の対策□)						11	5	4	4	3	9

1: 日大理工・学部・建築 2: 日大理工・教員・建築

Table 2 パークレットの傾向に関する集計結果

	構造分類	可動性			使用素材			長手サイズ(m)			バリアフリー			設置場所			アメニティ等			設置組織			営利目的														
		ベンチ型	+椅子型	テラス型	毎日撤去	即日撤去	工事が必要	天然木材	人工木材	人工芝	510	205	215	段差	スロープ	(注1)クセスコ	徒歩でのみ	車道のみ	歩道のみ	歩道+	車道+	植栽	花壇	パネル	オプショ	掲示板	行政	民間	民間	行政+	飲食	広告	販売				
常設	横浜元町パークレット	●					●					●					●																				
	KOBE Parklet	●	●	●		●		●	●		●		●	●	●							●										●					
	南伊勢町パークレット	●				●		●			●				●																						
社会実験	SHINJUKU STREET SEATS	●	●	●		●		●	●		●				●																						
	御堂筋パークレット	●						●			●											●															
	プリンスパークレット	●	●	●				●			●				●																						
	JOHNSON TOWN PARKLET	●	●			●					●																										
	グッとくるわ康生	●				●		●			●											●															
	カミハチキテル	●				●		●			●			●	●	●						●															
	定禅寺パークレット	●	●	●		●		●			●				●							●															
	ハニカムスクエア	●				●		●							●																						
	清水銀座パークレット		●			●					●																										
集計	11	6	4	2	8	1	8	2	5	3	5	4	3	2	11	6	2	4	6	4	3	4	3	5	3	6	2										

なされていた。一部段差がある場所ではスロープを用い、車椅子でも利用できるように配慮されていた。設置場所は、6件が車道のみを設置がなされ、残りの6件は歩道のみ又は歩道と車道にまたがって設置がなされていた。アメニティ等は、植栽や人工芝を用いている事例が多く、景観や居心地を高めて公園のような雰囲気づくりのために利用されていた。社会実験では掲示板やホワイトボード、黒板、社会実験を象徴するような文字のオブジェを設置し情報発信が行われている。

設置している組織は、行政のみが4件、民間のみが3件、行政+民間が5件であった。民間のみで実施している事例では、クラウドファンディングや広告設置で資金調達⁶⁾をし、費用を得ている事例がみられた。また、広告は地域の情報発信等のため用いられている。社会実験では、他のイベントと連携による地域の花や野菜、飲食の販売をしている事例が見られた。

2-2. パークレットの課題の指摘

わが国で実施されているパークレットの傾向を踏まえると以下のことが指摘できる。

設置されている場所が、車道のみが6件、他の6件は歩道のみ又は歩道と車道を利用している。サンフランシスコのパークレットは路上駐車帯を利用して設置するものであるから、わが国においても自動車の安全性の配慮等を十分に行い、歩行者空間を利用することがないような工夫が必要となる。

また、1事例では地面に段差が生じスロープ等を用いていないため、車椅子が利用できない状況が見られた。公共空間として設置するのであれば、誰もが利用できるようにしなくてはならないため⁴⁾、配慮が必要となる。

そして、サンフランシスコでは民間主体で実施するものであるが、パークレットの設置に行政が関わって

いる事例が半数であり、道路空間の活用許可の方法にも検討が必要と考えられる。

3. まとめ

本研究では、わが国で実施されたパークレットの構造及び運営、計画等の傾向を把握することができた。

構造分類は、利用及び営利目的により決められる傾向があり、使用素材及びアメニティ等では、自然を感じられる木材や緑を取り入れ、景観や居心地の良さを高める傾向にある。また、サンフランシスコと比較をすると、目的・意図は我が国と大きな違いは見られなかったが、事例によって消費増加や地域の情報発信、不法投棄の対策を目的に組み込む傾向がある。

そして、我が国では、6件が歩道を使用してパークレットを設置しており、9件が設置組織に行政が関わっている。さらに半数以上の9件が営利活動を行っていることから、サンフランシスコのパークレットと比較すると設置場所・設置組織・営利活動が乖離していることが明らかとなった。

参考文献

- 1) 国土交通省：官民連携まちづくりの進め方—都市再生特別措置法に基づく制度の活用引き—, 2021. 3
- 2) 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>, 2021. 09. 18 閲覧
- 3) 静岡市：パークレット“Honeycomb Square (ハニカムスクエア)”社会実験について, http://www.city.shizuoka.lg.jp/485_000054.html, 2021. 09. 18 閲覧
- 4) groundplay:「San Francisco Parklet Manual」, <https://groundplay.org/pulication/san-francisco-parklet-manual/>, 2021. 09. 01 閲覧
- 5) 佐々木宏幸：路上駐車帯の屋外飲食空間としての利用に関する研究—フレキシブル・ゾーンとパークレットの比較を通して—, 日本建築学会計画系論文集(747), pp. 885-895, 2018. 05
- 6) 亀谷浩司：静岡市版パークレット『Honeycomb Square (ハニカムスクエア)』の取組みについて, <https://www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/2021kannai/pdf/re04.pdf>, 2021. 09. 18 閲覧

補注

注1) 駅及びバス停からパークレットまでの距離が徒歩3分以内のものとする。