

ウォークブルシティ形成に向けた駐車場適正化の特徴

山形市・熊本市・さいたま市の3自治体を対象として

Characteristics of Parking Optimization for Creating Walkable Cities

Targeted at the three municipalities of Yamagata City, Kumamoto City, and Saitama City

○川崎海渡¹, 佐藤陸¹, 遠藤優奈², 菅原悠希², 高田悠真², 山之内陽起², 泉山壘威³*Kaito Kawasaki¹, Riku Sato¹, Yuna Endo², Haruki Sugawara², Yuma Takata², Haruki Yamanouchi² and Rui Izumiyama³

Abstract : This study analyzed planning policies and measures for optimizing parking facilities to foster walkable cities, focusing on plans from Yamagata City, Kumamoto City, and Saitama City. The results revealed that flexible planning approaches can be developed based on the nature of challenges faced by central business districts, ranging from reactive to preventive measures. Furthermore, for issues of oversupply, revising system operations can be expected to reduce underutilized parking spaces. For challenges related to deteriorating pedestrian environments, the formation of walkable cities can be expected through the proper placement of parking lots to suppress conflicts between pedestrians and vehicles.

1-1. 研究背景及び目的

近年、人中心の街路空間を形成する施策として、ウォークブルシティが注目を集めている^[1]。ウォークブルシティ形成に向けた施策では、歩行者の安全性確保や滞留空間の創出など、歩行者目線での施策が多く展開される。その中で、駐車場適正化は、歩行者及び自動車の交錯やまちなかへの自動車流入の抑制等、歩行者の安全性確保を補完する重要な施策だと考える^[2]。

本研究の「駐車場適正化」の定義は、既存の自動車駐車場を最適状態に整備・改善することとする。

駐車場適正化は、事業実施に向けた費用及び長期的な視点が必要であるため、計画段階において事業の有効性を示すことが重要だと考える。また、ウォークブルシティ形成に向け、自治体は、地域の実情に応じた駐車場適正化の計画方針の策定及び施策の展開が求められると考える。

本研究の目的は、ウォークブルシティ形成に向けた駐車場適正化の計画方針及び施策を分析し、駐車場適正化の特徴を明らかにする。

1-2. 研究対象の選定

本研究では2025年8月末時点で、ウォークブル推進都市へ参画する396自治体のうち^[3]、文献調査^{注1)}の時点(2025年9月)で、自治体のホームページ上に駐車場適正化に関する計画を公表する、山形市まちなか駐車場適正化計画(山形市)、熊本市まちなか駐車場適正化計画(熊本市)、大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画(さいたま市)の3自治体の計画を対象とする。なお、東京都は、地域ルールに基づく独自の附置義務台数を設定するため除外する。

2-1. 駐車場適正化の目的及び計画方針

3自治体の駐車場適正化の計画^{[4][6][7]}から、目的及び計画方針の特徴を明らかにする(Table1)。

1) 山形市まちなか駐車場適正化計画^[4]

駐車場適正化を行う目的は、「多様なネットワークにより地域がつながり歩いて暮らせる健康で賑わいのあるまちづくり」^[5]の実現に向け、駐車場の供給過多の解決及び駐車場の多目的な利用を促進することである。計画方針は、「1. 新たな駐車場発生を抑制による供給量の適正化」、「2. 歩行者の安全性に配慮した駐車場の配置適正化」、「3. まちのにぎわいを後押しする駐車場の多目的な利用の促進」を設定している。

2) 熊本市まちなか駐車場適正化計画^[6]

駐車場適正化を行う目的は、「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」^[6]の実現に向け、交通渋滞及び歩行環境の悪化等の解決から、まちづくりの活性化を図ることである。計画方針は、「1. 駐車場の有効活用と効率的で安全な配置による地域経済活性化」、「2. 駐車場利用の適正化による交通円滑化」、「3. 駐車場等の多様な利活用を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の整備」を設定している。

3) 大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画^[7]

駐車場適正化を行う目的は、大宮駅前のまちづくりの発展に伴い、開発街区で想定される駅周辺の自動車交通の増加に対応するため、交通流入の抑制及び歩行者の安全・快適な空間形成を図ることである。計画方針は、「1. 駅周辺への交通流入の抑制」、「2. 歩行者を優先した歩行環境の形成」、「3. まちづくりと一体となった整備・誘導」を設定する。

1: 日大理工・学部・建築 2: 日大理工・院(前)・建築 3: 日大理工・教員・建築

Table1. 各自治体における駐車場適正化の計画

	① 山形市まちなか駐車場適正化計画	② 熊本市まちなか駐車場適正化計画	③ 大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画
所在地	山形県山形市	熊本県熊本市	埼玉県さいたま市
策定期間	2021年3月	2022年3月	2023年8月
計画期間	2035年(目標年次)	2021年4月～2031年3月	
計画	立地適正化計画	都市再生整備計画	都市再生駐車施設配置計画
区域	駐車場配置適正化区域	まちなかウォークアブル区域	都市再生緊急整備地域
目的	・ 良質な歩行回遊環境の形成 ・ 低未利用地の削減 ・ 駐車場の多目的な利用	・ 交通円滑化 ・ 駐車場の総量や配置等の適正化 ・ まちづくりの活性化	・ 開発から想定する課題への対応 ・ 駅周辺の交通流入の抑制 ・ 歩行者の安全・快適な空間形成
計画方針	・ 新たな駐車場発生を抑制による供給量の適正化 ・ 歩行者の安全性に配慮した駐車場の配置適正化 ・ まちのにぎわいを後押しする駐車場の多目的な利用の促進	・ 駐車場の有効活用と効率的で安全な配置による地域経済活性化 ・ 駐車場利用の適正化による交通円滑化 ・ 駐車場等の多様な利活用を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の整備	・ 駅周辺への交通流入の抑制 ・ 歩行者を優先した歩行環境の形成 ・ まちづくりと一体となった整備・誘導

2-2. 小結

駐車場適正化を行う目的は、山形市及び熊本市では、駐車場の供給過多や歩行環境の悪化等の課題解決に向けた計画、大宮駅周辺地域では、想定歩行者の安全性低下や駐車場出入口乱立等の課題に対応する予防的な計画である。これは、中心市街地が直面する課題の性質に応じた「事後的対応」、「予防的対応」の2つの計画の展開があると考えられる。また、将来像の実現に向けた計画方針から、駐車場適正化を行うことで、柔軟な計画の展開が可能だと考える。

2-3. 駐車場適正化の施策

3自治体の駐車場適正化の施策を分析する。各自治体の駐車場適正化の施策を、「供給量」、「配置」、「見直し・改正」、「土地利用」、「費用」の5項目に分類し、地域課題との関係を分析した(Figure1)。「駐車場の供給過多」の課題は、「見直し・改正」の施策が6件と最も多く、そのうち「附置義務駐車条例の見直し・改正」が3件であった。これは、駐車場条例を制定した時期に比べ、駐車場需要が低く、附置義務台数を引き下げる必要が生じたためだと考える。また、「供給量」の施策が3件であった。これは、駐車場条例や駐車場整備地区の改正等から、低未利用な駐車場の削減を目指していると考えられる。

「歩行環境の悪化」の課題は、「配置」の施策が6件と最も多く、次いで「見直し・改正」の施策が2件であった。これは、条例及び区域の改正を行い、駐車場配置適正化区域やまちなかウォークアブル区域の指定を行っていると考えられる。さらに、駐車場出入口及び配置の適正化、駐車施設の集約等から、歩行者及び自動車の交錯の抑制がウォークアブルシティ形成に寄与すると考える。

また、「駐車場の配置適正化」は、①「駐車場の供給過多」に対する供給量の適正化、②「交通渋滞の緩和」や「自動車流入の抑制」に対する交通量の最適化、③「歩行環境の悪化」の改善、④「街の賑わいの維持・向上」による地域の活性化等に向けた施策として挙げられる。したがって、駐車場の配置を検討する必要があると考えられる。

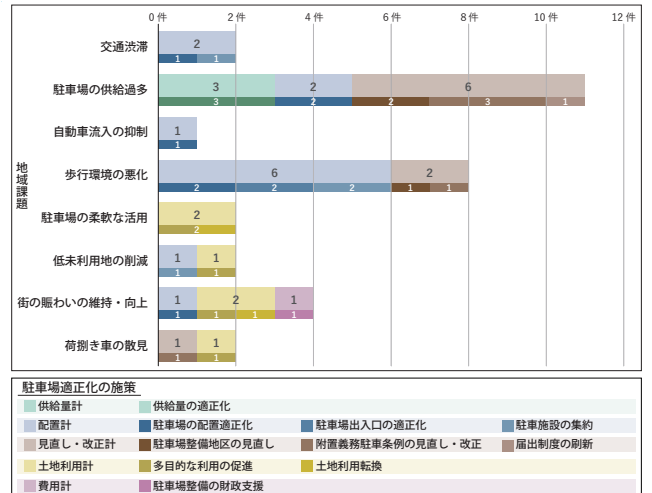


Figure1. 地域課題及び駐車場適正化の施策の関係^{注2)}

3. まとめ

3自治体の駐車場適正化の特徴は、以下の点が明らかとなった。①「事後的対応」、「予防的対応」から、中心市街地が直面する課題の性質に応じた柔軟な計画の展開が可能である。②供給過多な課題には、制度運用の見直しによる供給量の適正化から、低未利用な駐車場の削減が期待できる。③歩行環境の悪化の課題には、駐車場の適正配置による歩行者及び自動車の交錯の抑制から、ウォークアブルシティ形成に期待できる。

今後は、駐車場適正化の施策の傾向を明らかにした上で、ウォークアブルシティ形成に向けた駐車場適正化の効果的な手法を提示する。

参考文献

[1] 国土交通省, (2019)「ストリートデザインガイドライン-居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書- (バージョン2.0)」, <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001404239.pdf> (最終閲覧日: 2025年9月30日)

[2] 泉山聖威, 川尻雄貴, 橘奏絵, 染矢嵩文, 深津壮, 長谷川千紘, 小原拓磨, (2023)「ウォークアブルシティに向けた「駐車場法の特例制度」関連3制度の特徴と課題」, 日本都市計画学会都市計画報告集, 第22巻, 1号, pp. 139-145

[3] 国土交通省, 「ウォークアブル推進都市一覧」 <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001908783.pdf> (最終閲覧日: 2025年9月30日)

[4] 山形市, (2023)「山形市まちなか駐車場適正化計画」 https://www.city.yamagata-yamagata.lg.jp/_res/projects/default_project/page/001/012/986/honpen.pdf (最終閲覧日: 2025年9月30日)

[5] 山形市, (2021)「山形市立地適正化計画」 https://www.city.yamagata-yamagata.lg.jp/_res/projects/default_project/page/001/002/111/ri-tekihenkou.pdf (最終閲覧日: 2025年9月30日)

[6] 熊本市, (2023)「まちなか駐車場適正化計画」 https://www.city.kumamoto.jp/ki/ji00332036/5_32036_294060_up_XDHXJH47.pdf (最終閲覧日: 2025年9月30日)

[7] 大宮駅周辺地域都市再生緊急整備協議会都市再生駐車施設配置計画部会, (2023)「大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画」 https://www.city.saitama.lg.jp/001/010/015/004/007/001/002/p099790_d/fil/honpen.pdf (最終閲覧日: 2025年9月30日)

補注

注1) インターネット検索により、「自治体名」と「駐車場配置適正化」「駐車場配置適正化計画」、「都市再生駐車施設配置計画」、「駐車機能集約区域」のand検索により、駐車場適正化の計画を抽出。

注2) 参考文献[4][6][7]を基に作成。