

中心市街地活性化から見た時間貸し駐車場のあり方に関する研究

Study on Ideal Way of Time Parking from City Center Revitalization

松原大樹*, 松川寿也**, 中出文平**

Daiki Matsubara*, Toshiya Matsukawa** and Bumpei Nakade**

This study aims to clarify the conditions of time parking in local cities trying to revitalize the central city area, and to propose the way of time parking for both municipality and users to revitalize the area.

We find the following from questionnaire and interviews with local governments and parking lot users.

- 1) Only about 20% of local governments know both the location of parking lots and the number of parkable cars.
- 2) Although there is a difference depending on the intended use, it is effective to maintain the parking lot within 300m from each destination to the parking lot, especially 100 to 200m for private use.
- 3) Since parking lot measures alone will not increase the number of visitors, parking lot measures combined with public facilities or with multi-purpose commercial facilities by the introduction of private vitality should be implemented when increase of visitors are expected.

Keywords : City Center Revitalization, Time Parking, Local City, Parking Policy, Increase of Visitors

中心市街地活性化, 時間貸し駐車場, 地方都市, 駐車場施策, 来街者の増加

1. 研究の背景と目的

地方都市の中心市街地は近年、居住人口が減少するとともに、モータリゼーションの進展や都市機能の郊外化により、商業機能をはじめとする様々な機能が衰退した。その対策として一部の自治体では、中心市街地活性化基本計画(以下:中活)を策定し来街者の増加を目指して、その活性化策に取り組んでいる。中活の多くは、長期的には自家用車から公共交通への転換を目指している。しかし、多くの地方都市では、自家用車が移動手段の中心であり中心市街地への来街も自家用車が多いため、短期的には自家用車利用者の来街に配慮し、民営・公営を問わず時間貸し駐車場(以下:駐車場)の利便性の向上が必要である。

しかし、満田ら¹⁾により300㎡未満の小規模な平面駐車場が多いことが示されている。駐車場整備を利便性の向上と捉え無秩序かつ無計画に整備した場合、土地の高度利用ができず更なる様々な機能の低下や街並みの連続性の欠如によって、中心市街地衰退に一層拍車をかけ、想定通りに来街者が増加していないのではないかと考えられる。

これまで、地方都市中心市街地の各種駐車場を扱った研究には、全国の中活策定都市を対象に公営駐車場の利用実態の把握と活用策を論じた加藤他²⁾、金沢市のこまちなみ保存区域の平面駐車場を対象に駐車場化の実態とプロセスを明らかにした竹橋他³⁾、長岡市を対象に平面駐車場から他用途へ転換した敷地の調査と土地権利者の調査により、今後のまちなかにおける有効な土地利用に向けた他用途転換の知見を得た槇他⁴⁾がある。また、地方都市以外では東京都台東区でパーキングメーターの利用実態から道路空間の効率的な利用促進を検討した小杉他⁵⁾がある。

しかし、全国の中活策定都市に対して中活区域内全ての駐車場を対象とした行政の認識や実態、駐車場施策等を明

らかにしたものはない。

また、平成30年7月に国土交通省は、まちづくりと駐車場の連携に焦点を当て、まちの将来像から、都市空間のあり方、そのために必要な駐車場の量、場所、配置のきめ細かなコントロール、さらには駐車場から新たな土地利用への転換といった、様々な側面からその考えを整理した駐車場施策ガイドライン⁶⁾をとりまとめている。この中で、駐車場施策の基本的考え方として、需要と供給のバランスを適正に図ることが必要で、そのためには駐車場の供給量の適正化とともに、駐車場に対する需要も適正化を図ることが重要であると指摘している。この駐車場の量的供給の適正化に際して、需給状況の把握が不可欠であるとし、需要調査の大枠が示されている。これまで、これに沿った調査方法を基に駐車場の利用実態を明らかにしたものはない。

そこで本研究では、ガイドラインの需給調査(駐車場利用実態調査と駐車者アンケート調査)の項目で、明確には示されていない代表的な駐車施設の選定方法やアンケート調査項目を明確に示し、さらにアンケート調査によって駐車場から各来街先までの距離を算出することで、地方都市中心市街地内で、今後、来街者が不満なく移動可能な距離に時間貸し駐車場整備を実施するための一つの目安を示す。これによって、自治体にとっては需給の適正化の達成、駐車場利用者にとっては利用しやすい適正な配置の実現、を果たす、双方にとって望ましい中心市街地活性化を目指した駐車場のあり方を提言することを目的とする。

本研究では、まず、全国の地方圏^①の人口5万人以上で政令市を除く中活策定都市97市を対象に中活計画書の読込とアンケート調査を実施して、中活区域内の駐車場に対する行政の認識や活用意向を得た。次に、駐車場施策等が来街者の増加に貢献すると考えられる長岡市の中活区域内の

* 正会員 (株)トニチコンサルティング (Tonichi Engineering Consultants Inc.)

** 正会員 長岡技術科学大学大学院工学研究科環境社会基盤専攻 (Nagaoka University of Technology)

駐車場の利用者に対してアンケート調査を実施し、市民の認識を把握した。さらに、長岡市と同様に来街者増加に有効な駐車場施策を展開している2市を加えた計3市に対して、駐車場位置を空間化⁽²⁾した後、現地調査・ヒアリング⁽³⁾を実施した。最後に、3市で得られた知見が一般性を持つことを確認するために、アンケート回答都市に対して再度アンケートを実施し、全国の地方都市中活区域内の駐車場の適切な配置を検討した。

2. 地方都市中心市街地の駐車場に関する現状把握

中活策定から10年以上経過する自治体が多数あったため、アンケート調査⁽⁴⁾で駐車場の現状や行政の認識を把握した。

民間と公営駐車場を含めた駐車場の量は「量的に充足している」が46% (41/90) で最も多い。全体の傾向として、駐車場の量が充足する自治体は不足する自治体を上回るが、人口が少ない自治体ほど駐車場は不足としている(図1)。さらに今後の駐車場施策の優先度については、「どちらかといえばソフト事業」が約55% (47/85) と最も多く、今後駐車場のソフト事業に注力すると考えられる(図2)。

また、来街者増加に対して駐車場が重要であると78市(約87%)が回答しているが(図3)、一方で、中活区域内の駐車場の駐車場数・駐車可能台数を全て把握しているのは17市(約19%)に過ぎない(図4)。このように、多くの自治体では駐車場の位置や駐車可能台数を中活区域内で調査しないまま、駐車場施策を実施している。その理由として、①主要エリア・特定エリアのみ把握するところが多いこと(図4)、②これからのまちづくり方針を聞いた際、「どちらかといえば公共交通を重視したまちづくりを目指す」が39市(約45%) (図5)、と公共交通への転換に重きを置く自治体が多数で、短期的な問題は重要視していないこと、が挙げられる。

アンケート結果より、来街者の確保に有効な駐車場施策が行われている可能性が高いと考えられる⁽⁵⁾長岡市、掛川市、藤枝市を抽出した。以降ではこの3市を詳細対象都市とする。

3. 中心市街地の時間貸し駐車場利用者の利用実態

駐車場選択や、来街先、来街目的等を明らかにし、利用者の認識を得ることを目的に、長岡市の中心市街地でインタビュー形式のアンケート調査⁽⁶⁾を実施した。調査項目は、個人属性⁽⁷⁾(性別・年齢)、駐車場利用者の居住地(郵便番号)、駐車開始・終了時刻、来街目的、来街先、駐車場を使用した理由である。

長岡市の中活区域内には86箇所の駐車場があるが、全ての駐車場の調査は困難なため、届出駐車場相当の規模⁽⁸⁾を有し、来街目的が特定のものに偏らない、駐車場6箇所を対象とした(図9)。

(1) 駐車場を使用した理由

駐車場から来街場所までの距離が判明した(複数箇所を

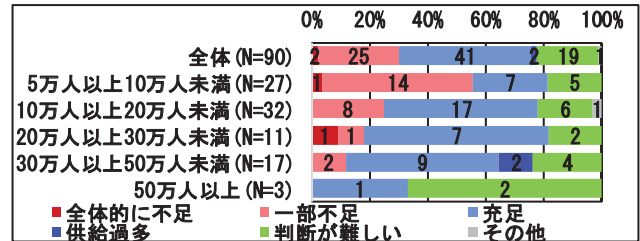


図1 民間と公営駐車場を含めた時間貸し駐車場の量

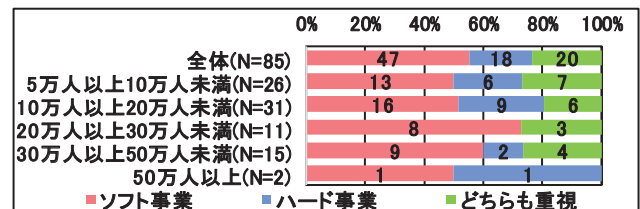


図2 今後の時間貸し駐車場施策の優先度

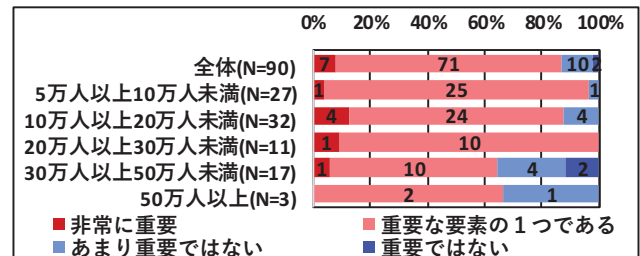


図3 来街者の増加に対する時間貸し駐車場の重要性

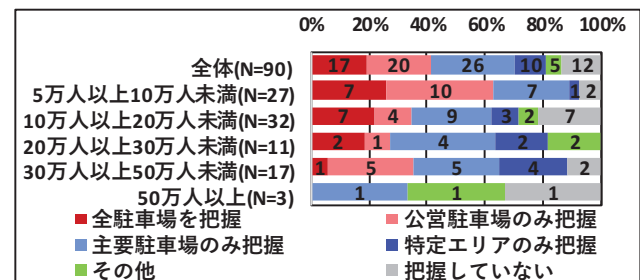


図4 時間貸し駐車場の駐車可能台数の把握状況

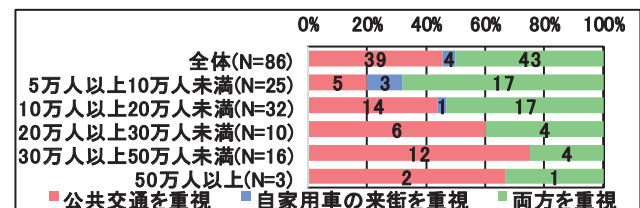


図5 これからのまちづくり方針

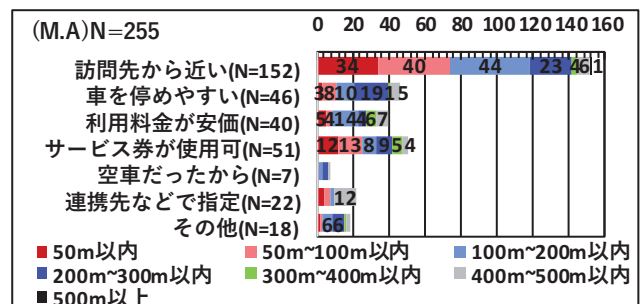


図6 駐車場から来街場所までの距離と選定理由の特徴

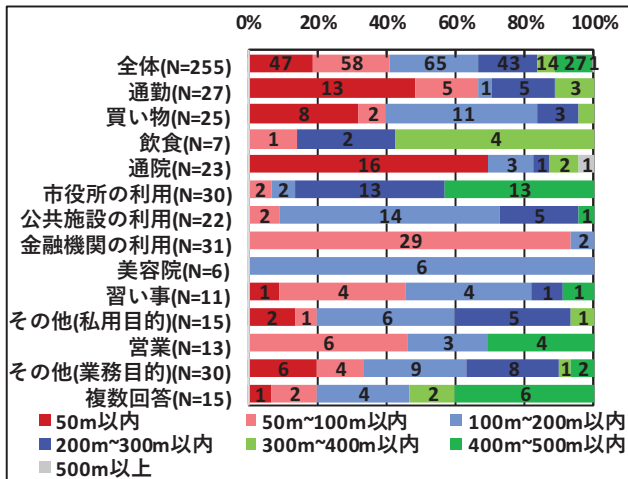


図7 来街目的別訪問先から駐車場までの距離

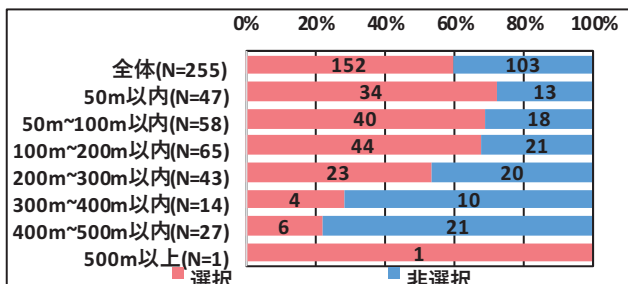


図8 訪問先から近いと感じる時間貸し駐車場の距離

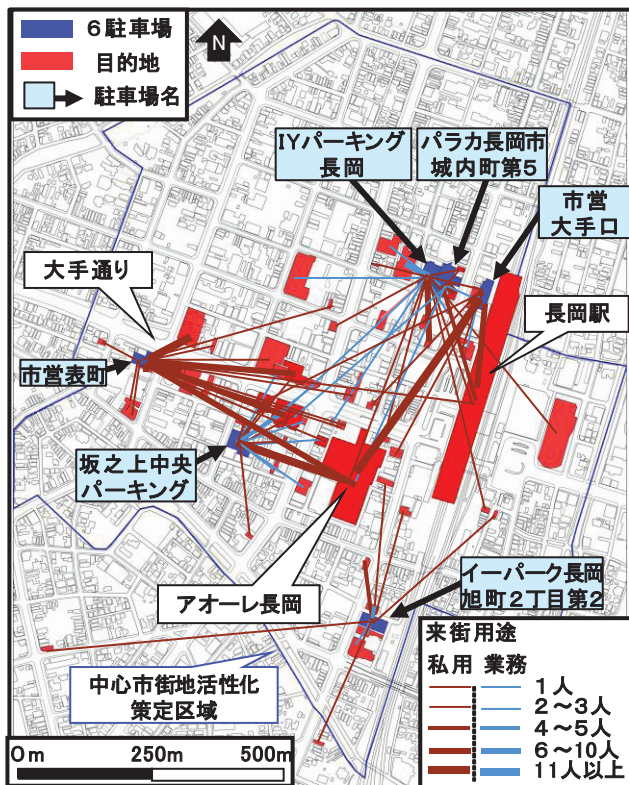


図9 6駐車場の来街場所・目的・人数

来街した場合は一番滞在時間の長い箇所)255人の回答のうち、「訪問先から近い」が約60%(152名)と最も多い。その回答152のうち、駐車場から200m以内に訪問先があるのは約78%(118)、100m以内は約49%(74)であった(図6)。

(2) 来街目的別訪問先から駐車場までの距離

駐車場から訪問先までの距離は、100m~200mが28%と最も多い。特に「通勤」や「通院」、「金融機関」では60%以上が100m以内に駐車している。来街目的により歩行距離は変化する可能性がある(図7)。

(3) 訪問先の近さを感じる時間貸し駐車場の距離

駐車場を使用した理由として「訪問先から近い」と選択した回答者の割合で、歩行限界距離を算出する。その結果、300m以内の距離であれば半数以上の来街者が「訪問先から近い」と選択する一方で、300m以上離れると、「訪問先から近い」と回答する来街者の割合は少ない(図8)。

(4) 6駐車場全体の来街場所・目的・人数

市役所を有する複合施設であるアオーレ長岡の利用者以外は、各駐車場で来街者の大きな競合は発生していない。また、大手通りを横断する来街者は少なく、各駐車場で来街者数が多い来街場所は近い(図9)。

4. 駐車場施策での来街者増加要因の検討

本章では、前章で扱った長岡市に掛川市と藤枝市を加え中活に基づく駐車場施策がどのように来街者増加に寄与したのかを示す。

(1) 長岡市(図10)

中活区域内に駐車場が86ヶ所3,688台存在し、そのうち約86%(74ヶ所)が平面である。

駐車可能台数30台以下の小規模な駐車場が多く(56ヶ所(約65%))、自治体へのアンケート調査では、都市のスポンジ化対策として、中心市街地では土地利用を安易に駐車場へ転換させず、大規模な駐車場を集中的に利用させる方針とし、小規模な民間駐車場は他用途に転換させるべきであるとの回答を得た。JR長岡駅の西側に位置する中心市街地は近年、アオーレ長岡(平成24年開業)や生涯学習施設のまちなかキャンパス長岡(平成23年開業)等「まちなか型公共サービスの展開」を実施した結果、自転車・歩行者通行量は商業施設が充実していた平成10年の水準まで回復した。

また、公共施設整備と同時期に市営駐車場の料金を値下げ(平成23年)した結果、民間駐車場も追従して中活区域全体の駐車料金が安価となり、実施後で1日あたりの駐車台数が約2倍に増加した(図11)。基本料金の値下げは駐車場の経営の減収に繋がる恐れがあるが、公共施設整備で駐車場の利用増加が見込まれたため、値下げを実施しやすい環境にあった。このように値下げの実施時期は、中心市街地の来街者の増加が見込まれる機会に実施することが望ましい。

今後、令和2年度から4年度にかけ、来街者や新たな公共施設整備^⑥に対応するため、駐車場案内板の増設と案内システムの改修を実施する。ヒアリングより、中心地区の再開発事業で長岡市民センターの裏にできる駐車場は表示板がないと分かりづらい場所にあるため、市役所利用者を対象に公営駐車場を案内する表示板に作り替えるとの回答を得た。さらに、民間駐車場の情報は掲載しないのかという質問に対し、以下の理由から当面考慮しないとの回答を

得た。

- ・特定の駐車場を誘導する理由がない
- ・公営駐車場であれば存続する保証はあるが、民間は分からない
- ・車で通過する時に表示板を目視できるのは4, 5ヶ所が限界である

以上より長岡市は、連続した公共施設整備と、その開業と併せた戦略的な駐車料金値下げにより、中心市街地全体の来街者が増加した好事例と言える。今後も公的な駐車場に絞って案内システムを整備する方針であるが、料金値下げの際と同様に中心市街地全体へと影響が波及するような契機となることが望まれる。

(2) 掛川市(図12)

中活区域内に駐車場が18ヶ所732台存在し、このうち13ヶ所(約72%)が駐車可能台数30台以下の小規模駐車場であり、構造は駐車場数全体の約89%(16ヶ所)が平面である。

JR・天竜浜名湖鉄道掛川駅の北側に位置する中心市街地

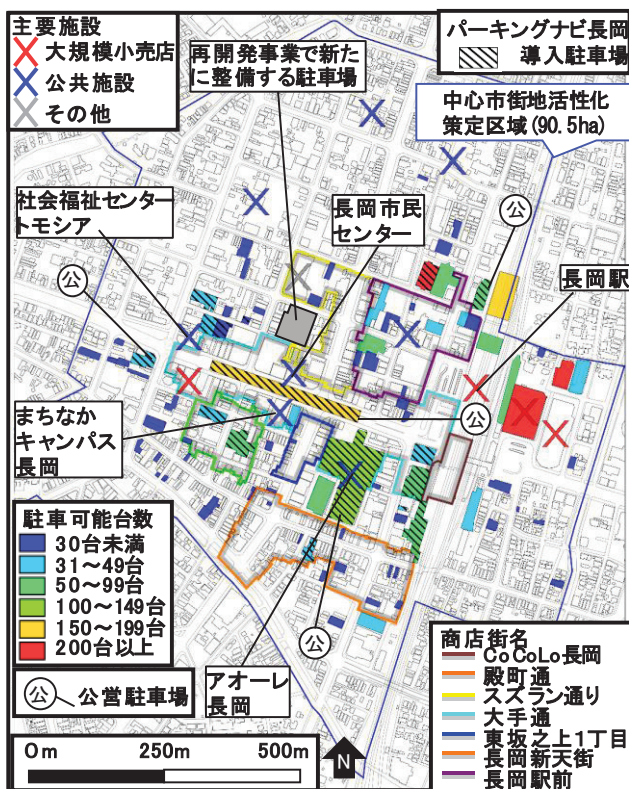


図10 長岡市の駐車場と主要施設の分布

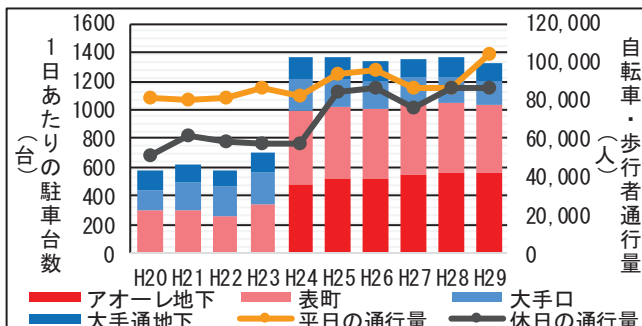


図11 公営駐車場の利用と歩行者通行量の推移

は、駐車可能台数の約76%に相当する6ヶ所554台をかがわ街づくり(株)が管理運営する。この事業者は、掛川駅付近にある駐車場を含めて全ての駐車場の価格を安価に統一した上で、中活区域内の駐車場を包括的に経営している。収益は再開発事業の資金調達やイベント、市民団体・市民活動を支援する事業費に充てまちなかに再投資する。

駐車場施策として、かがわ街づくり(株)では、平成28年3月19日～8月3日、平成29年6月9日～9月1日に、駅前の商業施設ウィタス138かがわに併設されたwe+138パーキングで60分無料化の実証実験を実施した。駐車場の売り上げは1割減になるが、来街者、利用台数に関しては増加する結果を得た。物販店に対してはあまり波及はなかったものの、飲食店に関して昼間の客が増加し売り上げも伸びた。かがわ街づくり(株)は、無料化に伴う減収分の確保などができれば、管理運営する駐車場の恒久的な無料化実施の検討を予定しており、市民ニーズの実現に近づくと考えられる。

歩行者通行量(平日)の推移をみると⁽¹⁰⁾、平成9年に駅前の大型店が撤退した後、平成8年の7,618人から平成26年の5,200人まで落ち込んだが、平成27年に前述のウィタス138かがわのオープン以降は増加し、平成29年の通行量は平成15年の水準の6,655人まで回復している。

将来、掛川市では平面駐車場の掛川駅前まんまえパーキング(100台)に、公募型民間開発によりSKしんきん駅前プラザ(仮称)の建設を予定している。これを補填する公営駐車場を市単独で整備する予定はないが、現在、かがわ街づくり(株)と掛川市との間で駐車場利用を条件に、市営駅北駐車場(37台)の土地をかがわ街づくり

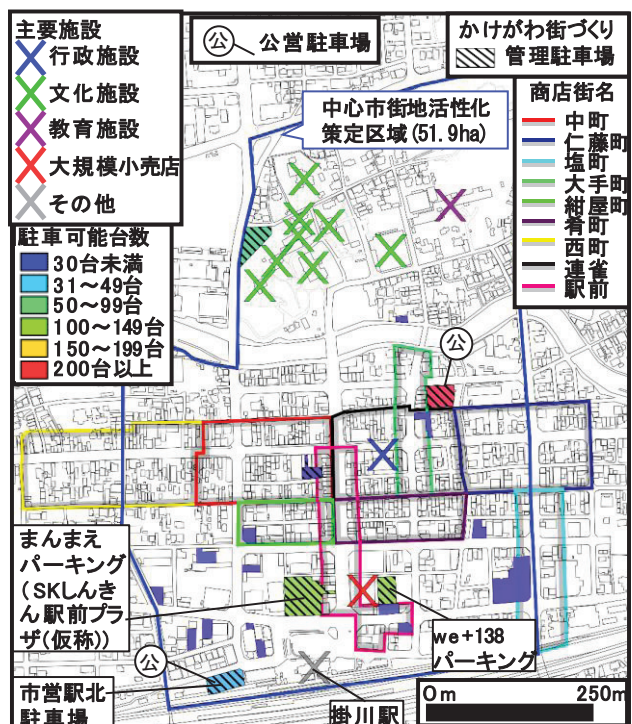


図12 掛川市の駐車場と主要施設の分布

(株)に売却し、掛川市支援の下で稼働率の良い市営駅北駐車場の自走式立体駐車場の整備(100台程度)を検討中である。

掛川市は、駅前の土地を安易に売却はできないが、駐車場経営は民間で十分に実施可能であると考えている。そこで、かけがわ街づくり(株)が経営することにより、駐車場経営で得ることのできる収益を多くして、まちなかで大きな再投資を実施できるような方法を検討中である。

以上より掛川市は、行政とまちづくり会社が互いに協力し、駐車場経営による利益を、中心市街地に還元して来街者増加を目指す好事例であると考ええる。

(3) 藤枝市(図13)

中活区域内に駐車場が22ヶ所1,840台存在し、構造は駐車場数全体の約64%(14ヶ所)が平面である。

中活区域の中心にJR藤枝駅があり、藤枝市は中活区域南側で再開発事業を実施した際に民間活力を導入した。その結果、図書館と商業施設の複合施設に自走式立体駐車場を併設したBiVi藤枝が平成21年に、商業施設とホテルと構造が異なる4ヶ所の駐車場を一体的に整備したオーレ藤枝が平成27年に完成した。

オーレ藤枝は市内に本社を置く民間企業が、藤枝市から売却された土地に建物を建設し、運営する。また、中心市街地内の駐車可能台数の約41%に当たる760台分の駐車場を4ヶ所に分けて運営している。大規模な駐車場運営の狙いを企業担当者にヒアリングで訊ねたところ、大都市圏に比べて公共交通分担率が低いこと、街全体を俯瞰して中心市街地活性化につながると判断したことから駐車場を整備し中心市街地に訪れる来街者の数を増やしたいことが理由であると回答を得た。

4ヶ所の駐車場を平面駐車場(2ヶ所)、機械式と自走式立体駐車場と異なる構造で駐車場を整備した理由は、立地条件・用途地域が異なることに加えて、敷地面積も違うことにより、少ない土地で最大限、駐車可能台数を多くし、駐車可能台数の解消でテナント利用者等来街者のための駐車場を確保するためであるとの回答を得た。駐車場利用者全体の約65%がオーレ藤枝の利用者である。

BiVi藤枝は、藤枝市から借りた土地に大和リースが建物を建設・所有し運営する施設で、施設内に市立駅南図書館等、市の施設が入居して市の活性化を目指している。このため、駐車料金を稼ぐことが主目的の通常の駐車場とは異なり、「施設利用者のための駐車場」であり、機械代等の維持管理費のみ賄うことができれば良いと考える駐車場であるとの回答を得た。藤枝市からは最低30分無料時間を設けることという条件が出たが、無料時間の設定は以下の5点を踏まえ60分無料にした。

- ・駅前の施設であり、完全無料駐車場にすると施設利用者以外の利用が増加する
- ・無料時間を長くしすぎると別目的の利用が増える
- ・料金を高く設定すると施設利用者の負担が増える
- ・駐車場管理にも一定のコストがかかる

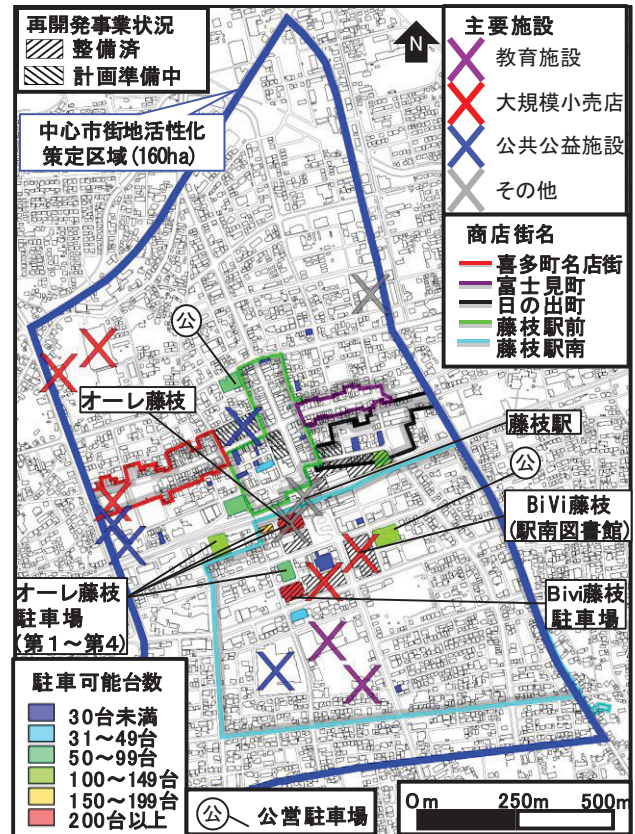


図13 藤枝市の駐車場と主要施設の分布

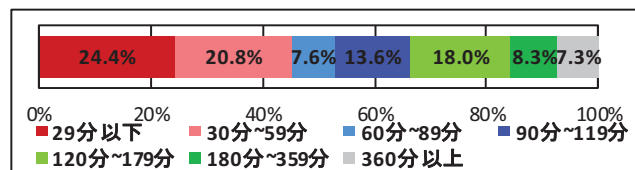


図14 BiVi 藤枝駐車場の平日の1日平均利用時間

- ・図書館を利用し、更に買い物をする30分を超過する無料時間内の利用者は令和元年9月~11月の3ヶ月間で約45%である(図14)。また、周辺の時間貸し駐車場もBiVi藤枝駐車場に合わせた価格帯である。

歩行者通行量の推移をみると⁽¹⁾、平成18年の6,755人から平成20年には4,800人まで落ち込んだが、その後、平成21年のBiVi藤枝、平成22年のオーレ藤枝が開業し、平成22年の8,898人から増加傾向となり、平成28年には9,782人となっている。商業施設と一体となった駐車場の整備が効果を上げていると考える。

平成26年の小売業売場面積は、藤枝市全体では減少したが中活区域内では増加に転じ、新しく3ヶ所の再開発が進行中であることを踏まえると、更なる新規出店が続くと考えられる。オーレ藤枝やBiVi藤枝のように、民間事業者が自走式立体駐車場や機械式立体駐車場を整備することで、藤枝市は高額の整備・維持管理費用を捻出することなく駐車場不足を改善できる。中活区域内の駐車可能台数の約78%が立体駐車場であり、土地の高度利用が進む好事例だと考える。

5. 適切な時間貸し駐車場の位置の検討

長岡市の利用実態調査より、「訪問先から近い」と感じる距離は300m以内であること、来街目的により変化することを明らかにした。しかし、他二都市へのヒアリングでは、「都市構造の評価に関するハンドブックに記載するバス停の徒歩圏と同じなため300mは適切である(藤枝市)」
「掛川市のまちなかの場合、300mというのはかなり遠く感じ、飲食店利用であれば100m以内に収まるような利用方法が多く、観光面では掛川城があるため多少近いと感じる距離は長くなるのではないかと(掛川市)」等「訪問先から近い」と感じる距離は都市や状況によって異なると考えられる。そこで、97市に対するアンケートに回答した90自治体を対象に、利用実態調査で得られた長岡市での状況が一般性を持つものかを確認するために、再度アンケート調査⁽¹²⁾を実施した。調査項目は、①中活区域内の駐車場の使用用途、②不満なく駐車場から各来街先まで移動可能な距離の2点である。

(1) 中活区域内の駐車場の使用用途

アンケートでは、各市の担当者が時間貸し駐車場の使用用途の多いと想定する順に上位5番目までの順位を記入した上で、順位付けした使用用途それぞれについて「不満なく駐車場から各来街先まで移動可能な距離が300mであることが適当であるか(適当、近く感じる、遠く感じる)」を回答してもらった。「飲食先」が約86%(55/64)と最も多く、「買い物先(買い回り品)」が約80%(51)、「通勤先」が約59%(38)である。最も使用が多い用途に限ると、「買い物先(買い回り品)」が約27%(17)、「公共施設の利用」が約20%(13)、通勤先が約19%(12)の順である(図15)。全国の地方都市における中心市街地活性化策定区域内の時間貸し駐車場の使用用途は、飲食・買物用途の利用の多いことが明らかとなった。

(2) 使用用途毎の利用者が近いと感じる目的地までの距離

通勤先や営業先等の業務用途は「300mは妥当な距離」とする回答が多い。これは長時間の駐車となり、勤務先から少し遠くてもより低料金の駐車場を選択する利用者を想定したものと考えられる。一方で買い物等の私用用途は、「300mは遠く感じる」とする自治体が過半数に達する(図16)。これは郊外では施設に隣接する無料駐車場が整備されていることや重いものを運ぶ時等に不便であるためと考えられる。なお、人口規模・中活区域面積別では統計的に有意な差は見られなかった。

6. 総括

全国の中活策定都市の大半は、来街者増加に対して駐車場が重要と認識しているが、駐車場の位置と駐車可能台数の両方を把握する都市は約2割に留まる。駐車場の位置・駐車可能台数の把握・利用実態調査を実施することで、各都市・駐車場ごとに違う駐車時間や来街目的に適合した駐車場施策を打ち出せると考える。

長岡市の利用実態調査と全国の自治体へのアンケート調

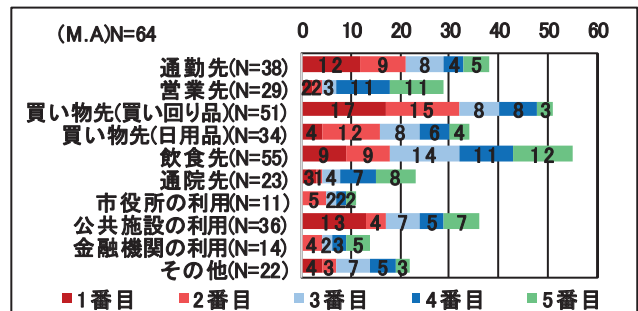


図15 中活区域内の時間貸し駐車場の使用用途

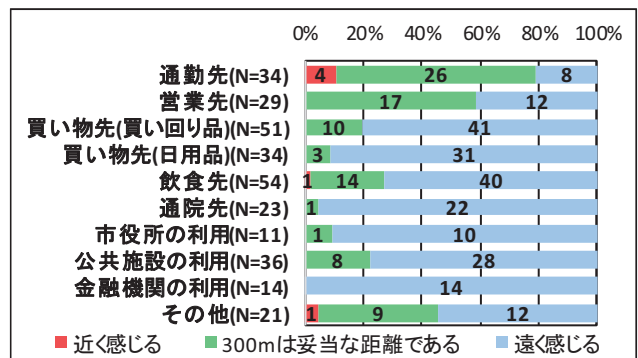


図16 目的別移動距離300mに対する捉え方

査より、使用用途によって差があるものの、各来街先から駐車場までの距離は300m以内、私利利用なら100m~200mに整備することが、地方都市の中心市街地では効果的と考えられる。

さらに、長岡市のような公共施設開業と併せた駐車場施策、藤枝市のような民間活力の導入による駐車場整備、掛川市のような中活区域内駐車場の一体管理と一定時間無料化の実施も、来街者の増加に寄与する施策である。

特に、今後、地方都市の中活区域内では、民間企業と行政が協力して、民間活力の導入を積極的に推進すべきであると考えられる。駐車場整備の観点では、藤枝市が商業機能と組み合わせることで来街者が増加した事例がある。民間事業者が整備・維持管理費用の高額な自走式・機械式立体駐車場を整備し、行政は駐車場の整備・維持管理費用を捻出することなく駐車場不足を改善した好事例と考える。しかし、駐車場の主たる使用用途は飲食・買物が多いことから、商業機能が整わない状況で駐車場の整備等のハード事業、駐車場の一定時間無料化や値下げ施策等のソフト事業を実施することは中心市街地活性化につながらないと考える。

また、先述した長岡市の駐車場案内システムは案内板等のハード事業だが、Webベースの「パーキングナビながおか」も運用されている。こちらは民営・公営問わず、中心市街地内の提携する駐車場17ヶ所1,346台の満空情報をWEBページにほぼリアルタイムで掲載するものである。平成18年に実証実験で長岡国道事務所・長岡市が導入したものを、平成24年のアオーレ長岡開業に向け、うろつき交通の解消等効率的な駐車場までの移動促進を目的としてリニューアルしたシステムである。見つけづらい場所にある既存の駐車場の利用を促進できる他、新設の駐車場を抑制すること

にもつながるため、各種ハード事業よりも実施しやすい駐車場施策といえる。

なお、本システムの導入に約2億8千万円、通信回線のメンテナンス費用など年間の維持費用に約400万円、追加で駐車場の満空情報を掲載するために1駐車場あたり約50万円が必要と高額である点で課題がある。この課題を解決できれば、多くの自治体で運用可能である。

【謝辞】

多忙の中、ヒアリング調査や資料の提供に協力いただいた長岡市、掛川市、藤枝市、(有)新日邦、大和リース(株)静岡支店の皆様、長岡市の利用者インタビュー調査にご協力いただいた448名の皆様、自治体アンケートにご協力いただいた90市の中心市街地活性化担当部局の皆様に感謝申し上げます。

【補注】

- (1) 首都圏整備法の既成市街地及び近郊整備地帯、近畿圏整備法の既成都市区域及び近郊整備区域、中部圏開発整備法の都市整備区域に含まれない領域のこと。
- (2) 駐車場の位置は行政側から提供された位置図やリスト、Googleストリートビューで特定し、公式WEBサイト等で駐車可能台数・構造・平日昼間(60・120・180分)の価格設定・運営主体別で空間化した。
- (3) 詳細対象都市へのヒアリングは平成31年3月から令和元年12月にかけて、自治体の担当部局に対して実施した。これに加えて藤枝市では事業者である民間企業2社にもヒアリングを実施した。
- (4) 調査項目は、①行政から見た時間貸し駐車場の量・位置・構造・価格設定に関する課題、②時間貸し駐車場のハード・ソフト事業の状況、③中活区域内の賑わい、④公共交通に対してである。その結果90市から回答を得た(調査期間:H31. 1～3, 回収率:92.8%)。
- (5) アンケート回答90市から、回答が①来街者増加に時間貸し駐車場が重要である、②中活区域内の時間貸し駐車場の量が非常に不足とは回答していない、③中活区域内の時間貸し駐車場の位置が適切、④H18を基準としH29に中心市街地に訪れる来街者の数が「変わらない」または「増加」、⑤中活区域内の時間貸し駐車場の数と駐車可能台数を全て把握、⑥中活区域内の時間貸し駐車場の数が6箇所以上、という6条件を満たすものを抽出した。
- (6) 調査は、イベントが少なく日常的に中心市街地に訪れる来街者が多い平日で、天候に恵まれた令和元年9月17日と19日に実施し、958名に依頼し、448名が有効票であった(有効回答率:46.8%)。
- (7) 調査員の目視で判断。
- (8) 届出駐車場は駐車マス単体で、規模が500㎡以上の時間貸し駐車場のため、駐車可能台数がおおよそ30台以上である。

(9) 大手通坂之上町地区市街地再開発事業で、「人づくり」と「産業振興」を総がかりで支える地方創生の拠点である米百俵プレイスが令和6年度までに整備される。

(10) 第二期掛川市中心市街地活性化基本計画(H. 27)に示されているものに、平成29年度認定中心市街地活性化基本計画のフォローアップに関する報告書(H. 30. 5)のものを加えて分析している。歩行者通行量は、主要7地点合計の平日10時間の計測値である。

(11) 第二期・第三期藤枝市中心市街地活性化基本計画に示されている。毎年2月の休日1日(8時～20時)に藤枝市南北の主要4地点での計測値。

(12) 駐車場施策などが来街者の確保に貢献している可能性があると考えられた本論文の4章で対象とした3市での知見一近いと感じられる距離300mに対する回答、駐車場の使用目的と使用目的ごとの移動可能距離に対する3市担当者の回答—をアンケート内で示した上で、フィードバック調査として各自治体担当者に当該項目に対する各市の状況を質問した。64市から回答を得た(調査期間:R2. 1, 回収率:71.1%)。

【参考文献】

- 1) 満田真史・樋口秀・中出文平・松川寿也(2009)「地方都市中心市街地の屋外平面駐車場の実態とその対応に関する研究」, 都市計画論文集, Vol. 44 No. 3, pp. 553-558
- 2) 加藤湧亮・樋口秀・中出文平・松川寿也(2016)「中心市街地に立地する公営駐車場の利用実態とその活用に関する研究」, 都市計画論文集, Vol. 51 No. 3, pp. 365-371
- 3) 竹橋悠・内田奈芳美(2013)「金沢市歴史的な中心市街地の駐車場化の実態～旧町名復活区域・こまちなみ保存区域を対象として」, 都市計画論文集, Vol. 48 No. 3, pp. 633-638
- 4) 槇敬介・樋口秀・中出文平・松川寿也(2018)「地方都市のまちなかにおける駐車場敷地の他用途転換に関する研究—新潟県長岡市を対象としたケーススタディ—」, 都市計画論文集, Vol. 53 No. 3, pp. 756-761
- 5) 小杉拓也・小早川悟・稲垣具志(2017)「路外駐車施設への利用転換を考慮した時間制限駐車区間の路上駐車実態に関する研究」, 土木学会論文集D3(土木計画学), Vol. 73 No. 5, pp. I_819-I_826
- 6) 国土交通省都市局((2018)「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)」