

山形市中心市街地における 駐車場の配置構造

酒 井 多加志

I はじめに

1960年頃に始まるモータリゼーションは、高度経済成長とともに急速に進展したが、このことは従来の鉄道・バス等の公共輸送機関に対応していた伝統的な都市の構造・機能がモータリゼーションに対応したものへと変容することを必要とした。その結果、都市内部においては道路の改良・新設、歩道・歩道橋・地下道の設置、駐車場・駅前広場の整備等が行われてきた。また人口増加に伴う都心部での住宅難は都心から放射状に延びる主要道路を軸として「蛙跳びfrog leap」的に住宅地を形成したが、これらの住宅地の多くは鉄道に依存していないため自動車保有率が高く、ますます都心部への自動車の流入をもたらした¹⁾。このモータリゼーションは都市構造の対応の遅れにもかかわらず進展し、交通麻痺に伴う都市機能の低下・環境の悪化を招き、必然的に都市機能の郊外への分散化をもたらした²⁾。この都市機能の郊外への分散化もモータリゼーションに対応した都市への変容といえよう。

モータリゼーションに対応した都市は、公共輸送機関が未発達なため移動が制約され、そのため自動車の保有が日常生活を営む上で不可欠とされる地方都市においてより望まれると考えられる。そこで本報告において地方都市の例として山形市をとり上げ、その中心市街地のモータリゼーションへの対応を交通政策、都市機能の分散化という点で概観した後、駐車場という観点からみていきたい。

駐車場の立地に関する研究は交通計画の面から都市工学において論じられているが³⁾、都市機能との関連性から論じられたものは少ない⁴⁾。そこで本報告では、個々の都市機能に対応していかに駐車場が配置されているかについて検討していく。調査地域は山形市のC.B.D.とその周辺地域の26地区(第1図)とする。

II 山形市中心市街地の概要

山形市中心市街地は奥羽山脈の蔵王山に源を発する馬見ヶ崎川が形成した扇状地の湧水帯に位置する。1356年斯波兼頼の築いた城下町を土台とし、戦国時代にその子孫最上義光によって57万石の城下町として整備され繁栄した。江戸時代は小藩が続き、また城主が絶えず代わったため城下町としては衰退したが、羽州街道、笹谷街道、六十里街道が分岐する交通の要地にあり、山形盆地産の紅花、青芋、米、絹糸などと、他地からの織物、塩、魚などの集散する商業の中心地として繁栄した。山形市は非戦災都市であるため、現在もなお当時の面影が残されている。

城下町時代の商業中心地は本町、十日町、三日町であったが、現在本町、十日町は銀行、保険会社、その他事業所が進出し、商店街としての機能は低下し、三日町は住宅地となり、商店街としての機能はみられない。現在の商業中心地は七日町商店街と駅前商店街の二極に分化し、前者は1956年の大沼、丸久の両デパートの開店以後繁華街化し、後者は1963～72年に施工された山形駅前土地区画整備事業を経て急速に発展した。また駅の北

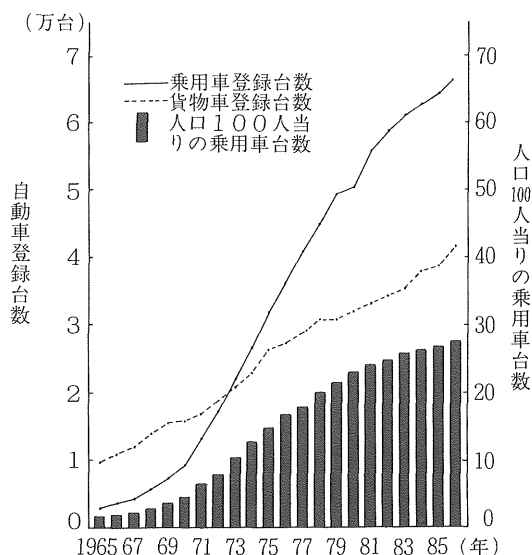
街地へ向かう道路は旧城下町外縁付近で幅員が減少し、交通隘路を生じている。

これらから生じる交通渋滞、公害、交通事故等の社会問題を解決すべく各種の交通規制が行われている。まず準幹線道路では一方通行、駐車禁止、スピード制限を行ない、住宅地や学校周辺の生活道路では時間による車両通行止め、または20km/hの速度制限が行なわれた。旧県庁から南へ延びる七日町通りの北向きへの一方通行は1972年4月に定められ、同時に信号機管理のコンピュータ化が実施された。さらに1974年10月には市街地への大型車乗り入れを禁止し、それによって総重量8t以上の大型車は市民生活に密接した物資を運ぶ大型車を除き、指定された道路以外は通行が不可能となった⁵⁾。調査対象地域はすべて乗り入れ禁止地域に含まれている。

以上の規制は自動車が生ずる社会問題に対してある程度貢献したであろうが、同時に自動車の持つ移動の自由に制限を加えることになり、これは市街地の道路形態と相合わさって、周辺地域からの自動車の流入に対して制限を加えることになった。従って山形市中心市街地は道路という観点からみた場合、モータリゼーションに対応した都市構造を有しているとはいえない。

III-2 自動車台数の推移

第2図は1965年から1986年までの山形市の乗用車・貨物車の登録台数と人口100人当りの乗用車台数を示したものである。乗用車の登録台数は1965年を100(3,244台)とすると、1975年980(31,775台)、1985年1,982(64,327台)となり、20年間に約19.8倍、貨物車も同様に1965年を100(9,788台)とすると、1975年269(26,300台)、1985年401(39,207台)となり、約4倍増加している。増加数は貨物車については21年間を通してほぼ一定で、毎年約1,500台ずつ増加しているが、乗用車は1970年から10年間急速に増加を続けた後、増加数は減少傾向にある。また人口100人当りの乗用車台数は1965年に1.7台であったものが1985年には26.8台となり、4人に1台は乗用車を所有していることになる。



第2図 山形市の自動車台数の推移
(各年3月31日現在)

(山形陸運事務所の資料及び住民基本台帳により作成)

次に乗用車、貨物車の登録台数の増加を全国と比較すると、日本全体では1965年から1985年の20年間に乗用車は12.77倍、貨物車は3.78倍で、ともに山形市は全国を上回っており、特に乗用車において著しい。また、1985年における100人当りの乗用車台数においても全国平均は23.0台であり⁶⁾、山形市は全国平均を上回っている。

以上数値でみる限り、山形市中心市街地は道路形態からみた都市構造はモータリゼーションに対応していないにもかかわらず、社会構造は全国平均以上にモータリゼーションが進んでいるといえよう。特に山形市は他の地方中心都市と同様、公共輸送機関があまり発達しておらず、かつ周辺市町村から多数の車の流入があるため、数値以上にモータリゼーションの影響が深刻であり、それに対応した都市構造が必要とされる。

III-3 モータリゼーションへの対応

山形市中心市街地の道路形態は旧城下町の形態が至るところに残されており、かつ歴史的遺産の

保存という立場からも大規模な都市改造計画は困難なものとなっている。従ってモータリゼーションに対しては中心市街地のみでは対応しきれず、そのため都市機能の郊外への分散化がみられるようになった。

この傾向は山形バイパスが1968年10月に全線開通し、さらに東北横断自動車道酒田線が1970年に指定されるに至って一層促進された。すなわち、山形市北部では山形バイパスに沿って1975年に山形市中央卸売市場が、1977年に山形流通センターが完成した。前者は山形市内に分散していた青果部門の卸売業者9社と水産部門の卸売業者12社を統合したもの⁷⁾であり、後者は将来開通予定の東北横断自動車道のインターチェンジ付近に位置している。機械、木工を中心とする立谷川工業団地は、1965年に竣工したが、この団地に接する山形バイパスの開通に前後して多数の工場が移転している。その他レストラン、大型スーパー、自動車関連企業（自動車販売店、修理工場）、レジャー施設（パチンコ店、テニスコート）、ホテル等の進出も顕著である。また山形市の南西部の郊外では1973年に鑄物工業団地として西部工業団地の造成が始められ、現在鑄物以外に鉄工、非鉄鑄物、建設の各工業団地が進出している。

行政機関では、1975年に県庁が山形市の官庁街の中心に位置する旅籠町三丁目から市街地東郊の松波二丁目に移転したが、これに伴い各種公共団体、金融機関が移転し、新しい官庁街を形成しつつある。この地は国道286号線沿いに位置し、仙台、東京へのアクセスが容易であり、また東北横断自動車道のインターチェンジも予定されており、モータリゼーションに対応した移転と考えられる。

中心市街地におけるモータリゼーションへの対応の一つに駐車場の整備があるが、次節では駐車場の配置を都市機能との関連で分析していく。

IV 中心市街地における駐車場の配置

ここでは収容台数10台以上の路上・路外駐車場を調査対象とし、駐車規模、経営形態、駐車構造の点から駐車場の配置を考察していく。資料は山

形市が1985年7月に調査した駐車場の集計表をもとに、1986年10月に現地調査を行ない、補足、訂正したものである。

IV-1 駐車場の現況

都市内への自動車の流入の増大は駐車需要の増大をもたらしたが、この駐車需要に対する駐車場の不足は道路を渋滞させ、都市機能を低下させる一因となっている。

山形市はこの問題に対処するため、1971年3月に駐車場附置義務条例を公布した⁸⁾。この条例により、条例対象地域では限られた都市空間にいかん駐車場を配置するかが課題となった。条例対象地域は683haで、調査地域はすべてこれに含まれている。

山形市は駐車需要増大に対して条例制定の他、都市計画駐車場⁹⁾を設置しているが、1985年3月31日現在、くみあい（幸町）、香澄（香澄町二丁目）、山形中央（旅籠町二丁目）の3ヶ所、計637台の収容が可能である。これは全国では第11位、東北地方では第1位の収容台数¹⁰⁾で、1986年6月にはさらに大手町駐車場が設置されたため、収容台数819台、全国8位となり、山形市の都市計画における駐車場整備の重要性を示している。

次に駐車場の整備状況を登録自動車10,000台当りの駐車スペースからみてみる。統計の制約上、ここでの駐車場は都市計画駐車場、届出駐車場¹¹⁾、附置義務駐車場、路上駐車場とする。1985年3月31日現在、山形市の駐車場収容台数は5,312台で、10,000台当りの駐車スペースは630.2台となっている。山形市の人口に相当する人口20~30万人の全国39都市の平均駐車スペースが323.3台であるのと比較すると、山形市は約2倍の駐車スペースを有している。しかしこれを他の東北5県の県庁所在地と比較すると、青森市670.3台、盛岡市845.0台、秋田市693.3台、仙台市789.6台、福島市326.4台¹²⁾で、山形市はむしろ低水準となっている。従って駐車場の整備状況は、地方中心都市という点では遅れているといえよう。

IV-2 駐車場の分布と都市構造

調査対象地域内では10台以上収容可能な駐車場は430ヶ所あり、総収容台数は約12,600台となっている。駐車場は調査地域全体に分散的に立地しているが、収容台数別にみた場合、大規模な駐車場は主に主要商店街及び官庁街に立地する傾向がみられる。例えば、七日町商店街は北に隣接する官庁街とともに収容台数300台以上の駐車場を2ヶ所、200台以上を3ヶ所、100台以上を4ヶ所、50台以上を11ヶ所所有し、駅前商店街は交通結節点である山形駅前とともに収容台数300台以上を1ヶ所、100台以上を2ヶ所、50台以上を4ヶ所所有している。これらの駐車場は建築物の敷地内に設置されているものは少なく、少し離れた裏通りあるいは裏通りに通じる道路に面して設置されている。すなわち、商店街の背後にパーキング・ゾーンを形成している。その大部分は永続的なものであり、建設予定地に立地する等、一時的な駐車場は少ない。

大規模な施設が集中する地域においても大規模な駐車場がみられる。市街地西部の霞城趾に接する大手町、桜町には美術博物館、税務署、検察庁の他、病院が4ヶ所あり、各々が大規模な駐車場を敷地内に設置している。

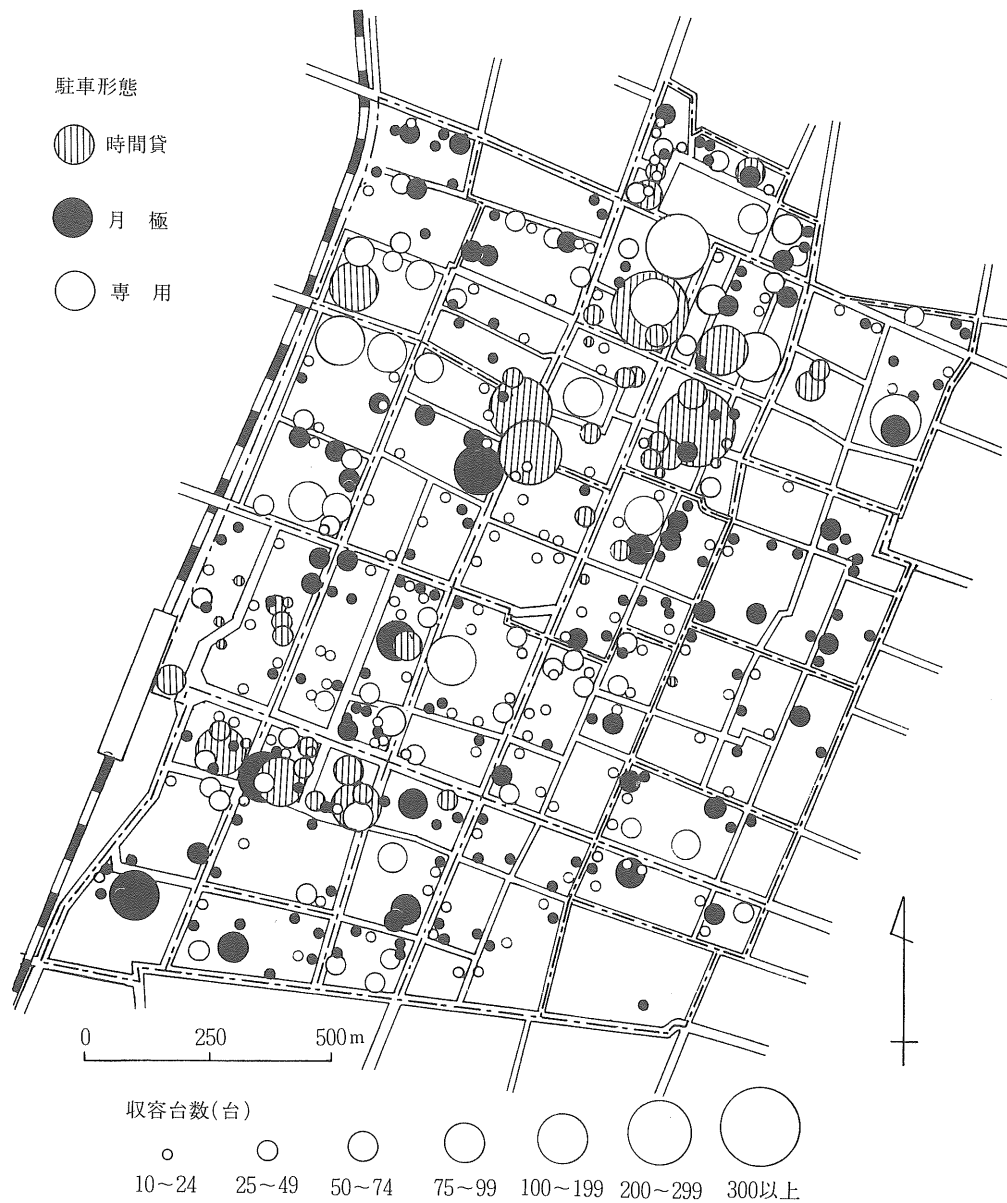
中心商店街周辺の住宅地域は、中・小規模の駐車場が分散し、パーキング・ゾーンの形成はみられず、また全収容能力は小さい。駐車場は生活道路に面した場所、およびブロックの中心部に存在するオープン・スペースを利用して設置されたものが多い。

経営形態別に駐車場の分布をみると、第3図にみられるように、時間貸駐車場は商店街の背後に立地しているものが多く、七日町商店街の東側と西側、駅前商店街の南側にみられる。特に七日町一丁目では全収容台数の85.8%が、二丁目では75.2%が時間貸となっている。パーキング・ゾーンを構成しているのはこのタイプの駐車場で、大規模なものが多い。時間貸駐車場は旧県庁周辺や山形駅北東部の飲食店街においてもみられるが、規模は比較的小さく、全収容能力は低い。月極駐車場は全体に分散立地しているが、七日町商店街付

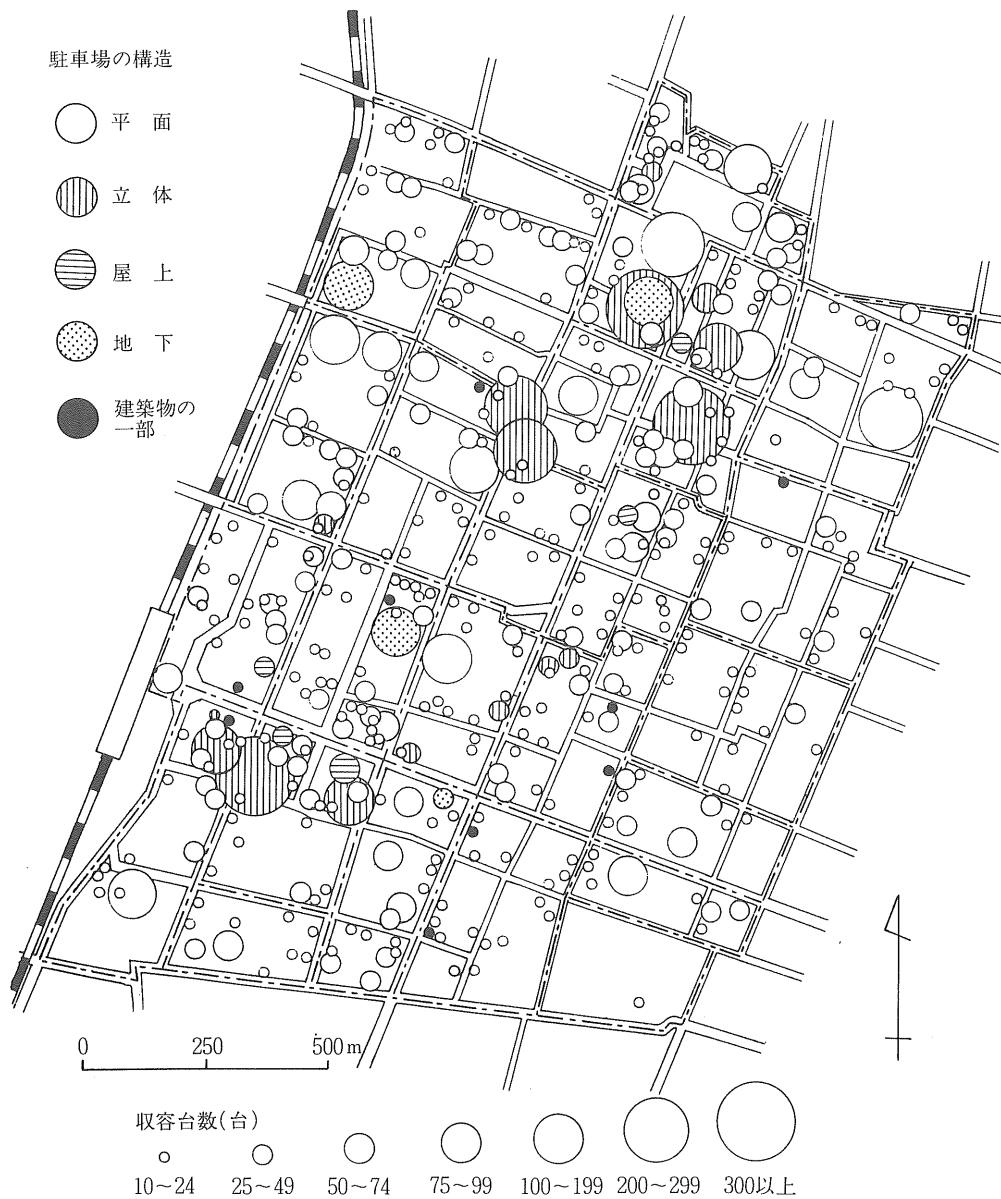
近ではあまりみられない。東部の住宅地では他の形態の駐車場が少ないため、月極駐車場の全体に占める割合は大きい。専用駐車場は官公庁、公共施設、病院、金融機関等、大規模な建築物に附置されているため、これらの影響を受ける。従って旅籠町、大手町、桜町、十日町一・二丁目に専用駐車場が多くみられる。専用駐車場の多くは敷地内に設置され、それを附置する建築物の規模にほぼ比例している。

駐車場を構造別（第4図）にみると、平面駐車場は調査地域全体に分散立地しているが、立体及び屋上駐車場は旧県庁から七日町商店街を経て十日町一・二丁目に至る地域、山形駅から駅前商店街に至る地域に限られている。これらの地域は、山形市のCBDあたり、最も人が集中する地域であり、駐車需要が多い。そのため限られた空間を有効に利用するため、大規模な立体・屋上駐車場が設置されている。特に七日町商店街は4つの大規模小売店を含む山形市の中心商店街であり、北に官庁街と接するため駐車需要が多く、5ヶ所の大規模立体駐車場がこの地域に集中している（第一表）。大沼パーキングの一部を除くとすべて1979年から1984年にかけて設置され、モータリゼーションへの商店街の対応がみられる。空間の有効利用という点では地下駐車場、建築物の一部に設置された駐車場ともこれに該当するが、立体・屋上駐車場が商業・業務地区に立地するのに対し、地下駐車場は公営の施設に、建築物の一部に設置された駐車場は住宅地に立地するものが多い。

以上みてきたように、最も人の集中するCBDでは一時的な駐車を目的とした駐車需要が多いため大規模な時間貸駐車場が多く、また土地が限られているため空間を有効に利用した立体・屋上駐車場が集中している。それに対し、住宅地では長期間にわたる駐車の需要が多いため月極駐車場が卓越し、また小・中規模の個人経営によるものが分散立地している。空間的制約はCBDほど受けられないため平面駐車場が大部分を占めている。従って駐車場は都市構造に対応して駐車規模、経営形態、駐車構造が変化するが、それはモータリゼー



第3図 駐車形態別収容台数
〔山形市役所資料および現地調査（1986年10月）
により作成〕



第4図 駐車場の構造別収容台数
〔山形市役所資料および現地調査(1986年10月)
により作成〕

第1表 七日町商店街周辺の立体駐車場

駐車場名	収容台数(台)	設置年月
大沼パーキング	250	1972年3月 1979年7月増築
山形松坂屋駐車場	90	1981年4月
七日町商店街駐車場	225	1981年5月
山形中央駐車場	311	1983年6月
七日町パーキングプラザ	400	1984年8月

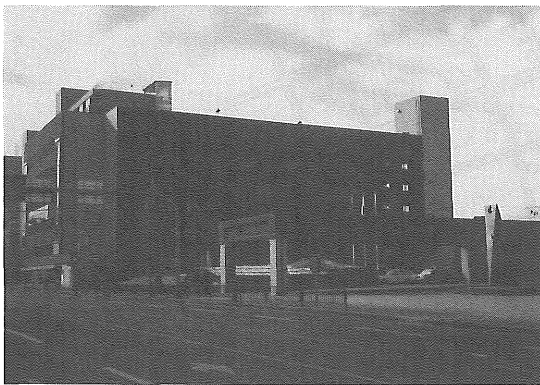
(現地調査により作成)

注：山形松坂屋駐車場の収容台数は平面部分を含んでいない。

ションが都市構造に対応して形成したものといえよう。

V むすび

モータリゼーションに伴う都市構造・機能の対応を駐車場の配置を中心にみてきたが、以下のよにまとめられるであろう。

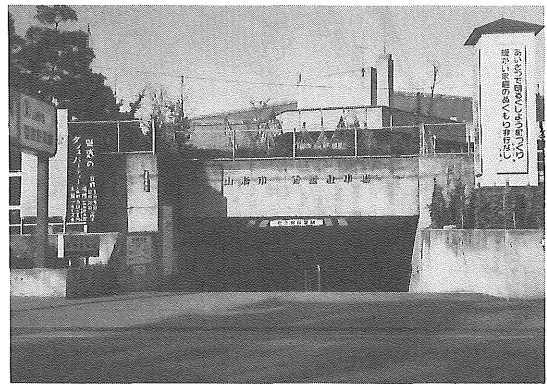


立体駐車場（山形中央駐車場）

1984年10月31日竣工。山形市役所の南に設置され、311台の収容能力を持つ。(1986年12月撮影)

山形市の中心市街地は道路が城下町の形態をとどめており、しかも社会構造のモータリゼーションは全国平均以上であるため、都市構造のモータリゼーションへの対応は困難なものとなっている。そのため都市機能の郊外への分散化が生じている。しかし自動車1,000台当りの駐車スペースは東北6県の県庁所在地の中では小さいものの、全国の同人口規模の都市に対しては約2倍の駐車スペースを有しており、駐車場の点から見るとモータリゼーションへの対応がみられる。駐車場は駐車需要の多い商店街の背後に集中してパーキング・ゾーンを形成し、都市機能の一端を担っている。駐車規模、経営形態、駐車構造は都市構造に対応して変化しているが、これはモータリゼーションが都市構造に対応して形成したものだと考えられる。

本報告において、駐車場は現時点での分布しか把握できなかった。時系列的な分析は今後の課題としたい。



地下駐車場（香澄駐車場）

1972年3月24日竣工。山形市民会館の地下に設置され、141台の収容能力を持つ。(1986年12月撮影)

〔注および参考文献〕

- 1) 湯川秀和(1984)：地方都市圏におけるモータリゼーションの問題と交通計画，都市計画130，p. 13.
- 2) 伊藤 理(1978)：大都市圏におけるスーパーの展開と立地——京阪神大都市圏の場合——，人文地理30-6.
藤井 正(1983)：京阪神大都市圏における小売商業機能の立地変動——大都市圏の構造変化の一面——，人文地理35-3.

- 3) 渡辺新三, 松井 寛 (1986) : 名古屋周辺部におけるパークアンドライド用駐車場計画のための調査研究, 都市計画86, 19-29.
- 4) 田辺健一は1972年の東北地理学会春季大会で, ロスアンジェルス, シカゴと仙台の駐車場は都心部内に分散立地し, しかも短期間のもが多く, パーキング・ゾーンが形成されていないが, これは都市構造がかたまっていないためではないかと述べている。
- 5) 山形市史編纂委員会, 山形市史編集委員会 (1981) : 山形市史現代編, 392-393.
- 6) 運輸省「自動車保有車両数月報」による。
- 7) 現在は青果部門2社, 水産部門2社によって運営されている。
- 8) この条例により, 延べ面積が3,000㎡以上の建築物及び劇場, 百貨店等駐車需要の大きい建築物の敷地内に駐車施設を附置, 不可能な場合は当該敷地からおおむね200m以内の場所に設置することが義務づけられた。駐車施設の規模は建築物の延べ面積に比例している。(山形市建築物における駐車施設の附置等に関する条例, 第4条, 第9条)
- 9) 対象とする駐車需要が広く一般公共の用に供すべき基幹的なもので, かつその位置に永続的に確保すべきものである場合に, 都市計画に定められる路外駐車場。
- 10) 建設省都市局都市開発課 (1985) : 自動車駐車場年報 (昭和60年版), 14-25.
- 11) 500㎡以上の路外駐車で, 駐車料金を徴収するもの。
- 12) 前掲10), 14-17.