

博士論文

地方都市におけるにぎわい創出のための
駐車場計画に関する研究

A Study on the Parking Planning for Lively Local Cities

平成 23 年度

筑波大学大学院人間総合科学研究科芸術専攻

土岐文乃

一博士論文 研究概要一

地方都市におけるにぎわい創出のための駐車場計画に関する研究

本論文は、地方都市においてまつりやイベントなど人の集まる場として活用される駐車場の事例をとりあげ、駐車だけでなくにぎわい創出の場としても利用できるような駐車場にするための駐車場の計画課題を示すことを目的としている。自動車のために計画された駐車場の空間的特徴と、人の集まる場としての利用の関係に着目し、空間と利用の2つの水準から駐車場活用の事例を相対的に位置づけ、利用の観点から駐車場計画を再考するものである。

第1章では、本論における問題意識と目的を述べた。現代の地方都市では低・未利用地の増加による中心市街地の空洞化が問題となっており、まちづくりの視点から駐車場の計画が見直されつつあるが、その空間デザインについてはあまり検討されておらず、今後の駐車場活用を促すためには、現在みられる活用事例から駐車場の計画課題を示すことが重要と考えられる。こうした問題意識から、駐車場をまつりやイベントなど人の集まる場として活用する事例の体系化により駐車場の空間的特徴と利用との関係を明らかにし、駐車場の計画課題を示すことを目的とした。

駐車場活用は、自動車のスケールで計画された駐車場に人の集まる場としての利用が重ねられる現象と捉えることができ、そこには計画と利用のズレが生じているといえる。そこで、本研究では駐車場の活用を空間と利用の2つの水準から検討することとし、目的を達成するための課題として、「地方都市における駐車場の空間的特徴およびその利用の把握」、「駐車場の活用類型の提示」、「駐車場の計画課題の提示」という3つの研究課題を設定した。

こうした駐車場デザインの検討は、他の交通手段の確保が難しい地方都市において有効なものであると考え、研究の対象は車社会化が進み駐車場が多くみられ、また駐車場活用の事例が複数みられる茨城県とした。研究の立脚点として、公園やただの空地にはない駐車場の特性、1. 立地、2. 規模、3. 空間的特徴（動線の通り抜け、駐車場の分節、駐車場内の配置計画）に着目し、3つの空間的特徴がそれぞれ顕著な例として、中心市街地、ショッピングセンター、駅前広場をとりあげることとした。研究の方法は、先に述べた対象の駐車場活用について第2章から第4章で検討することとし、各章の2節で

は駐車場の空間的特徴について駐車場の平面的特徴と周辺環境および立地との関係から空間パターンを明らかにし、3節では駐車場の利用について運営主体、利用内容および利用方法から利用パターンを明らかにし、4節ではこれらの関係からえられる類型を活用類型とし、活用類型における駐車場の課題を考察した。また、第5章では各章で得られた知見をまとめ、各章で共通して検討した立地・規模・空間的特徴と利用内容および利用範囲との関係を明らかにし、にぎわい創出のための駐車場の計画課題を提示することで本論の結論とした。

第2章では中心市街地のケーススタディとして、かつては城下町として栄えていたが駐車場の増加により中心市街地の空洞化が問題となっている水戸中心市街地をとりあげた。商店街を中心としたいくつかの街路において市によるまつりや美術館による街中の展覧会に関連してみられる駐車場活用の事例について、駐車場の空間的特徴と利用との関係を捉えた。

その結果、中心市街地では3つの空間パターンがみられ、奥に建物があり、通り抜けのない専用駐車場が大多数であり、奥に建物があり、通り抜けのある大規模な時間貸し駐車場は少数であるが、広場的な空間として重要であることがわかった。また、利用については、3つの利用パターンがみられ、駐車場の活用はまつりや展覧会といった要因が大きく関係しており、単発的な利用が多い傾向になるが、商店街による継続的な利用もみられることがわかった。

これら空間的特徴と利用との関係から4つの活用類型を導き、駐車場における動線の通り抜けの有無により利用内容が大きく異なり、通り抜けのない駐車場は露店や案内所といった単一の内容に利用され、通り抜けのある駐車場は単一の利用が複合したイベントに利用されることが明らかになった。また、動線の通り抜けがない駐車場は駐車場の規模により利用方法が異なること、通り抜けがある駐車場は駐車場の形による分節の有無により利用方法が異なることが明らかとなり、中心市街地における駐車場は、想定される利用をもとに、動線の通り抜け、駐車場の規模、駐車場の形による分節の有無を計画する必要があることを示した。

また、街路において駐車場活用が連動する場合のモデルとして、通り抜けがある大規模な駐車場の部分を、商店会が継続的にイベントの場として利用するとともに、通り抜けがない小規模な駐車場を様々な主体が単発的に利用するというかたちがあることを明

らかにした。

さらに、これらの利用が連動する場合のモデルとして、通り抜けがある大規模な駐車場の部分を継続的にイベントの場として利用するとともに、通り抜けがない小規模な駐車場をさまざまな主体が単発的に利用するというかたちがあることを示した。

第3章では、ショッピングセンターにおける駐車場活用をとりあげ、駐車場の分節に着目し、駐車場の空間的特徴と利用との関係を捉えた。

その結果、ショッピングセンターの駐車場には3つの空間パターンがみられ、道路により分節される駐車場が多く、小規模で奥行きのない駐車場と道路により分節される駐車場は旧市街地中心部に、大規模で奥行きのある駐車場は市街周縁部に立地する傾向にあり、このうち大規模で奥行きのある駐車場は活用の可能性があることがわかった。また、利用については、月1回、駐車場の部分を利用してフリーマーケットが行なわれるものと、年1回、駐車場と隣接する周辺環境を利用してイベントが行なわれるものに大別されることが明らかになった。

さらに、空間的特徴と利用との関係から3つの活用類型を導き、ショッピングセンターの駐車場は立地により利用内容が異なり、市街周縁部に立地する駐車場はフリーマーケットといった単一の内容に利用され、市街中心部に立地する駐車場は露店やステージなど複合したイベントに利用されることが明らかになった。また、分節のあり方により利用部分を決定する際に検討すべき対象が異なり、ショッピングセンターの建物との関係を考慮するか、周辺環境との関係を考慮するかの違いがあることがわかった。さらに、奥行きのある駐車場や道路により分節される駐車場はショッピングセンター以外の主体が利用するのに適していることが明らかになり、ショッピングセンターにおける駐車場では、立地をもとに利用内容および利用主体を想定し、駐車場の分節方法を検討する必要があることを示した。

第4章では、駅前広場における駐車場活用をとりあげ、駅前広場が自動車や人の移動を中心とした空間であることに着目し、駐車場の空間的特徴と利用との関係を捉えた。

その結果、駅前広場は小規模で一方向に分節され、乗降者数の少ない旧市街に立地するものと、大規模で多方向に分節され、乗降者数の多い新市街地に立地するものに大別されることが明らかになり、小規模で一方向に分節される駅前広場に活用の可能性があ

ることがわかった。また、利用について、駅前広場のにぎわいには、市民団体・行政が運営し、駅前広場以外の利用をとまなう①祭礼のにぎわい②70-90年代のにぎわいと、市民団体もしくは行政が運営し、駅前広場の部分のみを利用する③近年のにぎわいに大別され、前者は夏を中心としたまつりにより街との連続性が高まるものであるのに対し、後者は夏や冬のイベントにより駅前広場における人の滞留性が高まるものであることが明らかになった。

さらに、空間的特徴と利用との関係から3つの活用類型を導いた。これにより、駅前広場は自動車動線による分節の複雑性により利用内容が異なり、一方向に分節される駅前広場はまつりに利用されるのに対し、多方向に分節される駅前広場はイベントに利用されることが明らかになった。また、一方向に分節される駅前広場は分節の向きにより利用方法が異なり、分節の向きが線路に対し直交方向である場合は全体が利用されるのに対し、分節の向きが線路に対し平行方向である場合は部分が利用されることが明らかになり、駅前広場では、想定される利用をもとに、自動車動線の向きや複雑性を主軸として駅前広場内の配置計画を検討する必要があることを示した。

第5章では、本研究の結論として各章で得られた知見を総括し、各章で共通して検討した立地・規模・空間的特徴と利用内容および利用範囲との関係を明らかにし、駐車場の計画課題を考察した。

その結果、駐車場の計画課題として1. 駐車場の立地により利用内容が異なるため、立地によって想定される利用に合わせた駐車場の計画すること、2. 想定した利用に適合する駐車場の規模を検討すること、3. 動線の通り抜けがある駐車場は多くの人が集まる複合利用に適していること、4. 駐車場内に物理的境界を設ける場合、想定される利用にあわせて分節の向きを検討すること、5. 歩行者動線とテントなどの設置物の配置は自動車動線と駐車スペースの配置に重ねられる傾向にあるため、利用方法を想定して駐車場内の配置計画を検討すること、を示した。

最後に、これらの事項は一般的な駐車場の計画においても重要な事項であり、駐車以外の目的にも利用できる駐車場の計画は、必ずしも新しい計画理論が必要なわけではなく、これまでの駐車場においても検討されてきた課題を人の利用の視点から見直すことが必要であると述べ、本研究のまとめとした。

[目次]

1 章 序論

1.1	研究の背景と目的	1
1.1.1	研究の背景	1
1.1.2	研究の目的	2
1.2	研究の立脚点	4
1.2.1	日本における広場化の現象	4
1.2.2	駐車場の特性	6
1.3	研究の対象	8
1.3.1	茨城県の状況	8
1.3.2	本研究における駐車場および駐車場活用の対象選定	10
1.4	本研究の位置づけ	11
1.5	研究の方法	16
1.5.1	研究の方法	16
1.5.2	研究の構成	17

2 章 中心市街地における駐車場活用

2.1	本章の目的と構成	21
2.1.1	本章の目的と構成	21
2.1.2	中心市街地における駐車場活用の意義	21
2.1.3	研究対象の選定	23
	(1) 水戸中心市街地における駐車場の状況	
	(2) 駐車場活用の要因	
	(3) 調査方法および研究対象の選定	
2.1.4	本章の構成	28
2.2	動線の通り抜けからみた駐車場の空間的特徴	29
2.2.1	駐車場の通り抜けと奥の建物	29
2.2.2	駐車場の空間パターン	31
2.2.3	街路ごとにみた駐車場の空間パターン	33
2.3	駐車場の利用	35
2.3.1	活用がみられる駐車場の形式と利用内容	35
2.3.2	利用方法	36

2.3.3	駐車場の利用パターン	37
2.4	駐車場の空間的特徴と利用との関係	39
2.4.1	空間パターンと利用パターンによる駐車場の活用類型	39
2.4.2	活用類型における駐車場の課題	46
2.5	街路ごとにみた駐車場活用の展開の可能性	47
2.6	まとめ	50

3章 ショッピングセンターにおける駐車場活用

3.1	本章の目的と構成	53
3.1.1	本章の背景と目的	53
3.1.2	ショッピングセンターにおける駐車場活用の意義	53
3.1.3	研究対象の選定	54
3.1.4	本章の構成	56
3.2	分節からみた駐車場の空間的特徴	57
3.2.1	駐車場の規模	57
3.2.2	単位駐車場の組合せからみた駐車場の分節	57
3.2.3	駐車場の立地	59
3.2.4	駐車場の空間パターン	60
3.3	駐車場の利用	62
3.3.1	運営主体ごとにみた利用目的と利用経緯	62
	(1) 市民団体による利用	
	(2) ショッピングセンターによる利用	
	(3) 市民団体・行政による利用	
3.3.2	利用頻度と利用範囲からみた利用パターン	66
3.4	駐車場の空間的特徴と利用との関係	67
3.4.1	空間パターンと利用パターンによる駐車場の活用類型	67
3.4.2	活用類型における駐車場の課題	68
3.5	まとめ	75

4章 駅前広場における駐車場活用

4.1	本章の目的と構成	77
4.1.1	本章の背景と目的	77
4.1.2	駅前広場における駐車場活用の意義	77
4.1.3	研究対象の選定	78
4.1.4	本章の構成	80

4.2	駐車場内の配置計画からみた駅前広場の空間的特徴	81
4.2.1	駅前広場の所有と管理	81
4.2.2	駅前広場の規模	82
4.2.3	自動車動線と歩行者動線	82
4.2.4	駅前広場の立地	84
4.2.5	駅前広場の空間パターン	85
4.3	駅前広場の利用	86
4.3.1	利用の経緯と理由からみたにぎわいの種類	86
4.3.2	利用方法	90
4.3.3	駅前広場の利用パターン	91
4.4	駅前広場の空間的特徴と利用との関係	93
4.4.1	空間パターンと利用パターンによる駅前広場の活用類型	93
4.4.2	活用類型における駅前広場の課題	98
4.5	まとめ	100

5章 結論

5.1	本章の目的と構成	103
5.2	各章のまとめ	103
5.2.1	2章のまとめ	103
5.2.2	3章のまとめ	104
5.2.3	4章のまとめ	104
5.3	空間的特徴と利用との関係からみた駐車場の計画課題	105
5.3.1	駐車場の立地と利用内容および利用範囲	105
5.3.2	駐車場の規模と利用内容および利用範囲	108
5.3.3	駐車場の空間的特徴と利用内容および利用範囲	109
5.4	にぎわい創出のための駐車場の計画課題	112
5.5	今後の課題	114

図・表・写真リスト	i
参考文献リスト	iv
関連論文リスト	viii
謝辞	ix

資料編

I . 中心市街地における駐車場と駐車場活用	資料編 - 1
II . ショッピングセンターにおける駐車場と駐車場活用	資料編 -30
III . 駅前広場における駐車場と駐車場活用	資料編 -39

1 章 序論

- 1.1 研究の背景と目的
- 1.2 研究の立脚点
- 1.3 研究の対象
- 1.4 本研究の位置づけ
- 1.5 研究の方法

1章 序論

1.1 研究の背景と目的

1.1.1 研究の背景

現代の地方都市では、低・未利用地の増加による中心市街地の空洞化が問題となっている。低・未利用地には空ビルや空き店舗、空き家、空き地などがあるが、なかでも駐車場は自動車を駐車するという機能のためだけに計画された空間であり、人のスケールに比べると極めて大きな面積がこの単一機能の空間にあてられている^{注1)}。市街地においては効率的な土地利用のために、駐車場の立体化や他の都市機能との複合化が検討されるべきであるが、景気低迷が続く地方都市では、立体駐車場や地下駐車場に比べ低コストの平面駐車場が増加してきた。そのため空いた土地に単純に線を引いただけの平面駐車場が市街地に散在する結果となり、歩行者に快適な都市空間の魅力が失われ、市街地の衰退が深刻化している。市街地の空洞化を食い止めるためには、こうした平面駐車場の改善が急務の課題であり、駐車場の立体化が難しい地方都市においては、多機能化・複合化という観点から平面駐車場の計画を見直す必要がある。

近年、都市計画の分野ではまちづくりの視点から駐車場の計画が見直されつつあり、制度やシステムを含め多角的な観点から議論が進められている¹⁾。そこで指摘されているように、これまで駐車場の制度やシステムについては量や構造など個々の駐車場に関する規定ではあるものの、ある程度の検討がなされてきたが、特にデザインについては問題としてあまり認識されてこなかった²⁾。駐車場のデザインを検討した文献としてジム・マクラスキーによる駐車空間の計画・設計ハンドブック³⁾があげられるが、駐車車両をなるべく目立たせずに収容する方法を示すにとどまっており、積極的な提案とはいえない。また、立体駐車場については建築家により意匠的な観点からデザインが検討されており^{注2)}、複合建築としての立体駐車場の提案も散見されるが⁴⁾、中心市街地空洞化の大きな要因となっている平面駐車場については、街並みを構成する重要な要素としては認識されているものの⁵⁾、機能の複合化を含めて駐車場計画の見直しを検討するには至っていない。土地利用としても空間としても空洞化が進む地方都市においては、駐車場の制度やシステム、デザインといった問題が個別に検討されるだけでは不十分であり、ソフトとの関係から平面駐車場の計画が検討される必要がある。

このような駐車場計画を検討するきっかけとして、本研究では駐車場を駐車以外の目的で利用している事例に着目した。茨城県では、駐車場をまつりやイベント、フリーマーケットなど人の集まる場として活用する事例がみられる。そこでは、駐車場が一時的に人がにぎわい、交流することのできる広場となっており、時間軸をともなって駐車と広場が共存している。さまざまな地域にみられるこうした事例は、駐車場を減らすことが難しい地方都市において、まつりやイベントといった利用を想定し、駐車と広場という二つの機能を時間的な利用方法の変更によって成立させる多機能な駐車場を計画することの可能性を示している。

現在みられる駐車場活用の事例は、まつりなどの要因により成立する一時的なものであるが、近年ではまちづくりや中心市街地活性化を背景としてにぎわい創出が重要なキーワードとなっており、商店街によるイベントやアーティストによる街中でのワークショップなど市民活動が活発化していることから、駐車場の広場的な利用の需要は増加するものと考えられる。また、市街地が衰退しつつある地方都市においては、にぎわいを創出していくために、駐車と広場を併用する広場型駐車場という新たな枠組みを提示し、人の集まる場を設けることで、さまざまな活動を促すことも重要である。広場としても利用できる駐車場の計画は、地方都市のにぎわい創出の一助となるものとする。

本研究はこうした問題意識から、駐車場をまつりやイベントなど人の集まる場として活用する事例をとりあげ、既存の駐車場の空間を広場的な利用という視点から評価し、駐車場の計画を再考するものである。

1.1.2 研究の目的

本研究の目的は、駐車場をまつりやイベントなど人の集まる場として活用している事例の体系化から、駐車場の空間的特徴と広場的な利用との関係を明らかにし、にぎわい創出の一助となる駐車場を計画するために検討すべき課題を示すことである。

先に述べたように、駐車場活用の現象は、駐車場が一時的に人がにぎわい、交流することのできる広場となる状態であり、活用される駐車場は時間軸をともない駐車と広場を併用する駐車場といえる（図 1.1）。これは自動車のスケールで計画された駐車場に人の集まる場としての利用が重ねられる現象と捉えることができ、本来異なる目的のために計画された空間と新たな利用とのズレが生じているといえる。そこで本研究では、駐車場を空間と利用の2つの水準から検討することとし、これらの関係にみられる利用上の工夫と問題からにぎわい創出のための駐車場の計画課題を考察することとした。また、目的を達成するために以下3つの研究課題を設定した。

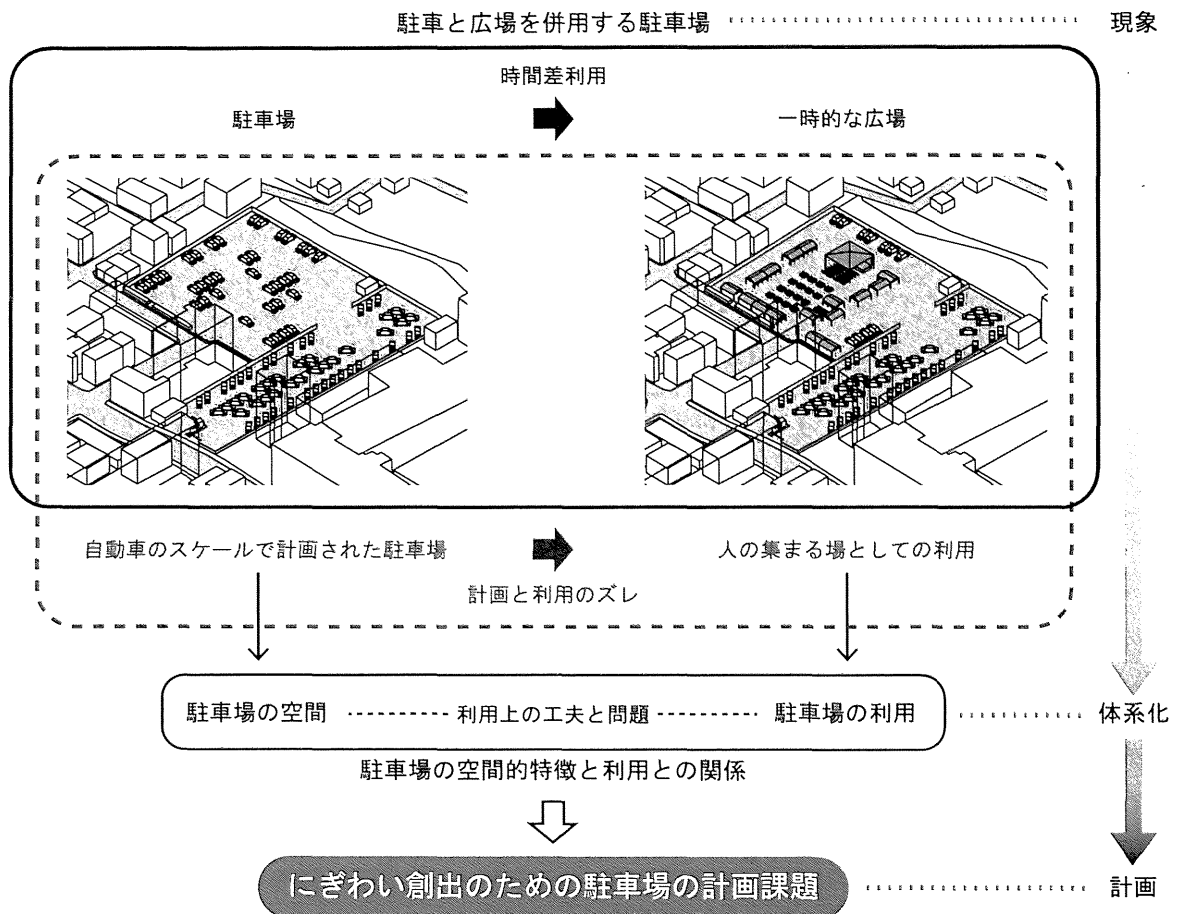


図 1.1 本研究の概念図

1) 地方都市における駐車場の空間的特徴およびその利用の把握

駐車場の計画課題を検討するにあたり、地方都市にはどのような駐車場の空間があり、どのような利用の要望があるかをそれぞれ明らかにする。

2) 駐車場の活用類型の提示

異なる場所、時間においてみられる空間および利用が典型的にみられるということは、一般性があるという点において意味のあることと考える。駐車場の空間的特徴と利用との関係から得られるまとまりを活用類型として示し、地方都市における駐車場活用の現状を示す。

3) 駐車場の計画課題の提示

自動車のための空間として計画された駐車場と人の集まる場としての利用のズレは利用上の工夫や問題から読み取ることが可能である。そこにみられる駐車場の空間的特徴と利用との関係から、にぎわい創出の一助となる駐車場を計画するために検討すべき課題を提示する。

1.2 研究の立脚点

1.2.1 日本における広場化の現象

「日本の町には『道』があっても『広場』はない」といわれるように、日本には西欧にみられるような囲まれた建築的構成の広場は存在しなかった。しかし、広場を「社会的・経済的にせよ政治的にせよ、人間を相互に関係づける装置であり、いかなる人工のオープン・スペースもその関係づけに利用されれば、それは広場といわれる舞台のひとつであった」⁶⁾と定義し、日本の広場は「本来、広場として計画されたものではないオープン・スペースを広場化する」⁷⁾ことによって存在してきたとする見方がある。

上田⁸⁾は、広場の第一義を建築的な形態ではなく「戸外における共同体の集まりの場」とし、行政化あるいは商業化・観光化されない市民の共同体の広場として残されてきた町の「通り」がモータリゼーションにより衰退し、市民的共同体そのものが崩壊しつつあることを指摘しており、そのような現代においては、名も形も広場ではないが、そこにおける人々の生活内容がひろばの原義そのものであるような生活空間である「自由広場」が求められているとし(図1.2)、とりたてて広場といわれなかった場所も人のコミュニケーション行為により広場化することを示している。

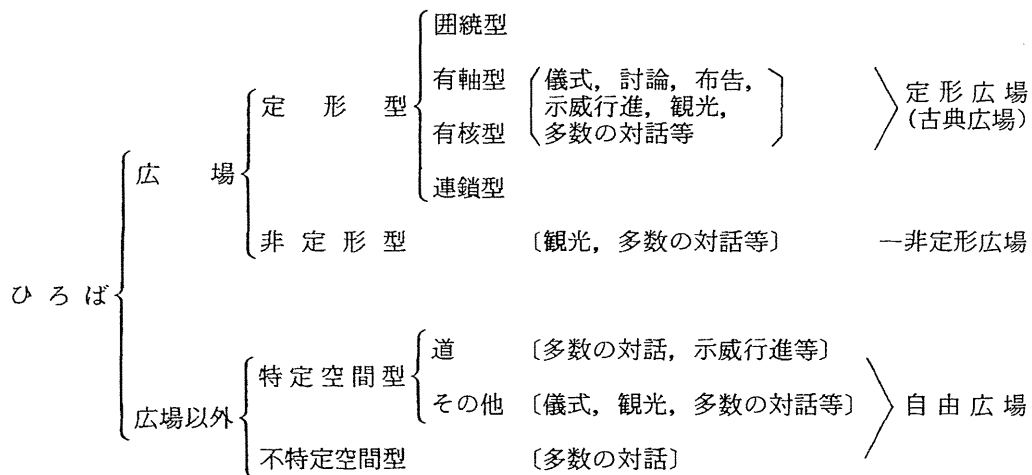


図1.2 ひろばの分類 ([]内はコミュニケーション行為)

また、加藤⁹⁾は上田説をさらに展開し、建築的構成によらない非定形広場のなかでも規範などの積極的意味作用を伴う空地を場所的広場と位置づけおり(図1.3)、都市における新しい場所的広場の創出について展望を述べている。そこでは広場を新設するよりも小学校や神社の境内地など地域のコミュニティと深いかかわり合いをもつ公共的空

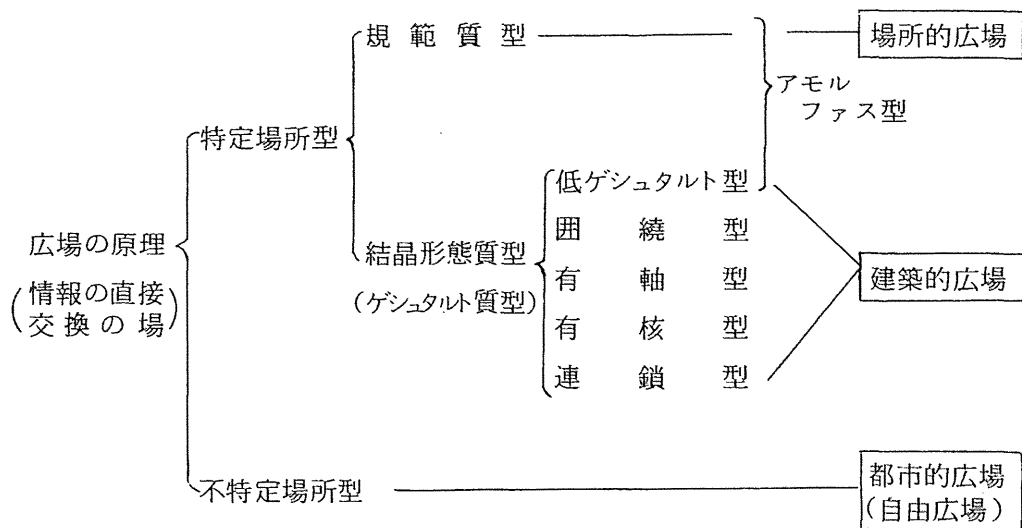










図 1.3 場所性に着目した広場原理の分類

間資源を広場計画地として考え直すことを提案しており、鎮守の森を例にあげ、場所的広場の評価法を提示している。

さらに三浦¹⁰⁾は都市デザイン研究体が示した日本の広場を成立させる要件¹¹⁾として i) その場で広場化の欲求があること、ii) そこに広場となりうる空間があること、iii) そこでの広場的利用が保証されることに着目し、都市空間の中で広場化するための要件を満足する可能性の強い 10 種 11 パタンを加藤の「場所的広場」および「建築的広場」の概念を援用し、位置づけている (表 1.1)。

本研究で対象とする駐車場は、上記の要件のうち i) と ii) を満たすものであり、三浦の示したパタンの中で、これまでの広場化に関する研究においては扱われてこなかった、より現代的な場所的広場として位置づくものと考えられるが、加藤が指摘するような規範などの積極的意味作用をもつ空間とは言い難い。しかしながら、駐車場において広場化の要望があることは事実であり、また、駐車場の改善なくして地方都市のにぎわい創出は困難であることから、本研究では、駐車場において広場化の現象がみられることを積極的に評価し、これを手がかりに駐車場の計画を検討することとした。また、これまでの研究をふまえると、日本における広場は壁や建物などの物によって囲われているものではなく、人の利用によって限定されるものだと考えられることから、こうした広場化の現象において必要とされる空間は、広場として作りこまれた空間ではなく、他の機能をもちながらも広場としての利用が想定され計画された空間であるということをつまみ、分析を進めた。

表 1.1 日本の広場のパターン

広場および 広場化の場の種類	広場化の 主なアクティビティ	空間の保証		広場的 利用の 保証	主な 利用者	使われ方の パターン	実例
		敷地内部分	代用部分				
↑ 場所的 広場 ↓	a. 境内地	参る, 詣でる 休憩する 散歩する	寺院敷地 神社敷地	参道+門前道路	(○)	子供 主婦 老人	 ・鎮守の森
	b. 道路・モール	散歩する, 展示する 買物する, 待つ デートする	—————	歩道+車道	(○) △	買物客 通行人	 ・イセザキモール ・仙台一番町買物公園 ・日比谷モール ・新宿モア
	c. 駅前広場	デートする, 待つ 休憩する, 集会する 展示・発表する	————— (一部駅舎敷地)	道路+駅前広場	△	乗降客 旅行者	 ・学園駅前公園 (小平市) ・くずは駅前広場 ・六甲道駅前 (神戸市)
	d. ウォーター・ フロント	休憩する, 待つ デートする	—————	(道路)+水辺	△	子供 主婦 老人	 ・大川筋リバーパーク ・日本丸メモリアルパーク ・吾妻橋地区開発・吾妻橋 ・親水公園
	e. 公園	休憩する, 待つ, 話す 散歩する, 展示する	—————	(道路)+公園	△	通行人 周辺住民	 ・新宿中央公園 ・日比谷公園
	f. ポケットパーク f-1 広場公園 f-2 ポケットス ペース・街 かど広場	休憩する, 待つ デートする, 話す 展示する	—————	道路+公園	(○) △	子供 主婦 老人 通行人	 ・開港広場 (横浜市) ・学園中央広場 (つくば市) ・大日大門通りポケットスペース ・宇都宮・中央通り街かど広場 ・神戸・元町ポケットパーク
	g. キャンパス	待つ, 話す 展示する, 発表する 集会する, イベント	大学の敷地	—————	○	大学生	 ・立正大学熊谷校舎 ・東京都立大学 ・中央大学多摩キャンパス
	h. 集合住宅	話す, 集会する 展示する, イベント	住宅の敷地	—————	○	子供 主婦 老人	 ・大島4丁目団地 ・千里ニュータウン
	i. 公共用地	待つ, 休憩する 展示する, 発表する 集会する	公共施設の敷地	—————	○	施設 利用者 通行人	 ・横浜市金沢区総合庁舎 ・埼玉会館 ・世田谷美術館
	j. 公開空地等	休憩する, 待つ デートする, 話す 発表する	計画建築物の敷地	—————	○	施設 利用者 通行人	 ・新宿三井ビル ・新東京都庁舎 ・梶田センタービルディング

1.2.2 駐車場の特性

駐車場は自動車のために計画された空間であり、先に示した日本の広場のパターンにおいてとりあげられている境内地や公園、空地にはない特性がある。本研究では分析を進めるにあたり、以下3つの駐車場の特性に着目した。

1. 立地

現代の地方都市では、駐車場は市街地の全域に分布しており、特に鉄道沿いや国道沿いなどアクセスのよい場所に集中して立地している。また、駐車場は自動車から鉄道や歩行への乗り換え空間であり、さまざまな目的をもった人々が集まる場所でもある。境内地や公園などは立地や目的が限定されているのに対し、駐車場は人の集まる場としての潜在的な価値があると考えられる。

2. 規模

駐車場には特定の規模がなく、車1台分から数万台分までその規模はさまざまである。規模は利用の可否を決定する重要な問題であり、駐車場ではさまざまな利用の可能性があると考えられる。

3. 空間的特徴

(1) 動線の通り抜け

駐車場は交通結節点であり、円滑な交通処理や都市施設へのアクセスをよくするために複数の出入口が設けられることが多く、自動車や歩行者の通り抜けが可能となっている。特に高密度な市街地においては、通り抜けの可能な空地は希少であり、街の回遊性の向上という点において価値があるといえる。

(2) 駐車場の分節

比較的規模の大きな駐車場では、自動車の動線をコントロールしたり、安全性を確保するために植栽などを用いて駐車場をいくつかのまとまりに分節することがある。この分節は駐車場をダウンサイズするのに役立つものであるが、他の目的での利用時には、開けた空間の中で利用方法を決定する際の手がかりになるものと考えられる。

(3) 駐車場内の配置計画

駐車場は自動車が「走り」「止まる」空間であり、また自動車から歩行へと移行する空間でもある。そこには必然的に自動車動線と駐車スペース、歩行者動線などの配置計画が生じる。これにより、駐車場に移動と滞留という性格が備わり、広場としての利用における人の移動と滞留の配置計画に働きかけるものと考えられる。

以上にあげた特性はいかなる駐車場においてもいえることであるが、空間的特徴については対象となる駐車場により異なるものと考えられる。そこで、3つの空間的特徴がそれぞれ顕著な例として、中心市街地、ショッピングセンター、駅前広場をとりあげることとした。

①中心市街地：動線の通り抜け

先に述べたように、市街地においては通り抜けが可能な空地が希少である。一方で、こうした市街地では、衰退にともない駐車場の拡大・増加がおり、複数の敷地が統合されるなどして、通り抜けが可能な駐車場が増加している。本研究では、特に高密度な市街地が形成されてきた旧城下町の中心市街地をとりあげる。

②ショッピングセンター：駐車場の分節

ショッピングセンターでは多くの集客を得るために大規模な駐車場が計画される。ジム・マクラスキー¹²⁾により指摘されているように、ショッピングセンターの駐車場では通りからのアクセス性や駐車場の単位の視覚的認識を高めるために、また駐車した自動車の位置をわかりやすくするために植栽などによる分節が有効であり、この手法が多

く用いられている。

③駅前広場：駐車場内の配置計画

バス・タクシー・一般車および歩行者の交通処理を主な機能とする駅前広場では、これらの配置計画が主題となっており、移動と滞留の性格が顕著に現れる広義の駐車場といえる。

以上、3つの特徴的な駐車場をとりあげ、駐車場の空間的特徴を3つの側面から捉えることで駐車場の特性と利用との関係を明らかにすることができ、より普遍的な駐車場の検討が可能であると考ええる。

1.3 研究の対象

1.3.1 茨城県の場合

本研究では、地方都市のケーススタディとして、車社会化の進展により駐車場が多くなり、また駐車場活用の事例が複数みられる茨城県を対象とした。茨城県における駐車場および駐車場活用の事例を選定するにあたり、まず現在の茨城県の状況を捉えた。

茨城県は人口減少・高齢社会の急速な進展により、市街地の人口密度の低下や低未利用地の増加が進み、中心市街地の空洞化が顕在化している。可住面積が広い茨城県では、一部の都市に人口が極端に集中することなく、市街地が点在する分散型の地域構造が形

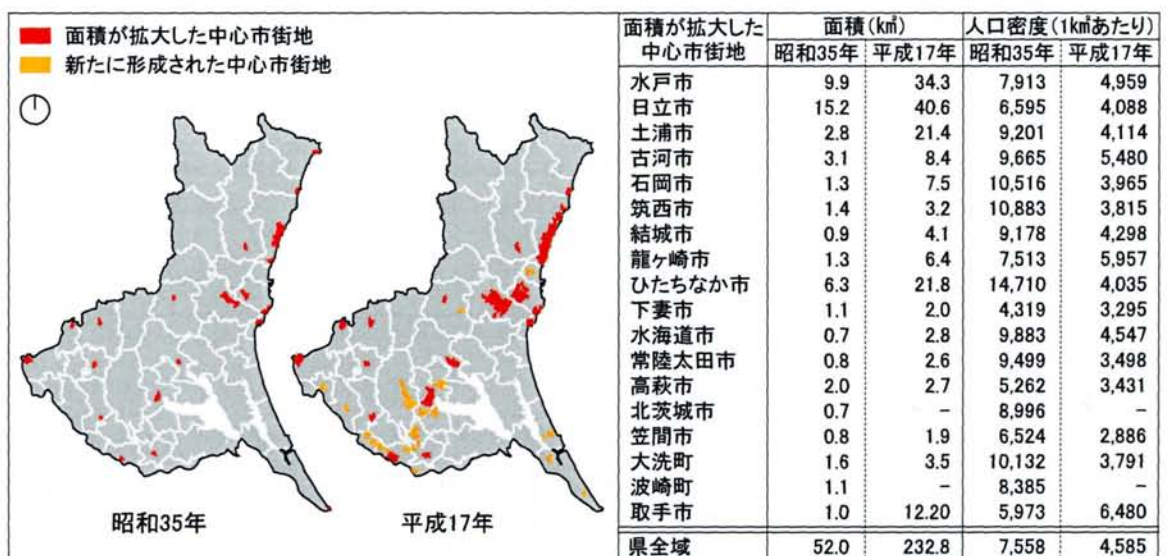


図1.4 茨城県における中心市街地の拡大と増加 注3)

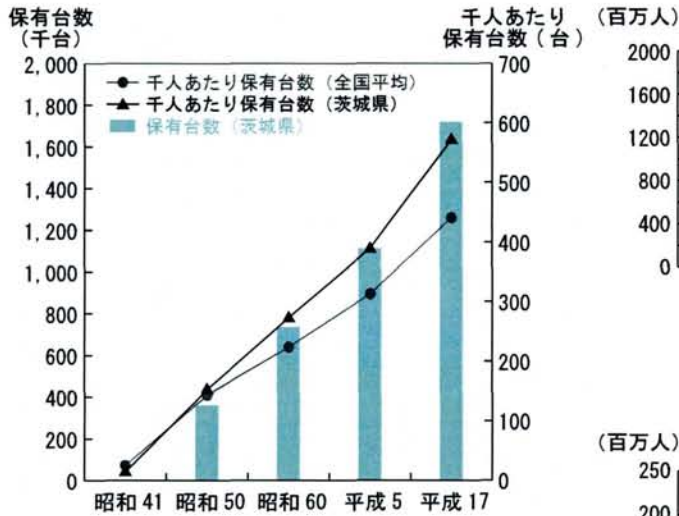


図1.5 自家用車保有台数 注4)

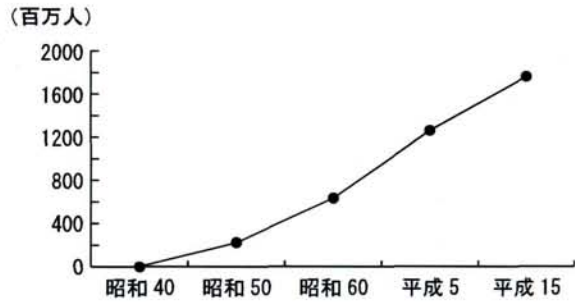


図1.6 自家用車における旅客流動量 注5)

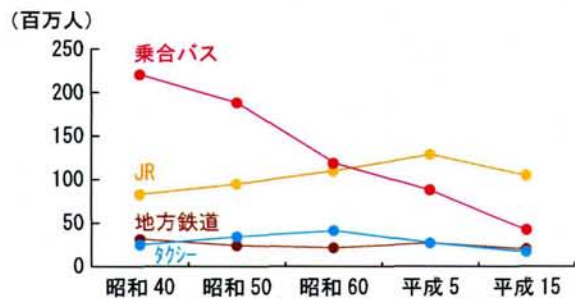


図1.7 公共交通機関等における旅客流動量 注6)

成されてきたため、市街地の低未利用地や都市基盤が十分に活用されないままに拡散型の土地利用が多くなされてきた¹³⁾。昭和35年と平成17年の中心市街地の面積および人口密度を比較すると(図1.4)、全ての市町村において面積が拡大しており、取手市以外の市町村では人口密度が低下していることがわかる。また、県全体としても中心市街地面積は約4倍に拡大し、人口密度が約1/2となっていることから、低密拡大の傾向にあるといえる。

こうした中心市街地の低密化・拡大化は茨城県において自動車が多く普及していることと関連している。茨城県の自家用車保有台数は年々増加傾向にあり、平成23年度現在では全国3位となっており、全国における千人あたりの自家用車保有台数と比較しても昭和50年を境に増加率が高くなっている(図1.5)。また、自家用車における旅客流動量が大幅に増加する一方、乗合バスや地方鉄道、タクシーといった公共交通における旅客流動量は大幅に減少するといった問題が生じており(図1.6、図1.7)、自家用車への依存が大きい県といえる。このような状況をふまえると、地方都市ではコンパクトシティによるまちづくりが推進されているものの、市街地が拡大し、自動車による移動が中心となっている茨城県では、こうした方針をとることは難しく、駐車場を減らすことはあまり現実的とはいえない。

さらに、中心市街地と交通インフラとの関係を見ると(図1.8)、中心市街地には鉄

道と国道が近接しており、それぞれが市街地の異なる側面に接している。かつては鉄道沿いに、近年は国道沿いに商業施設が集積していることを考えると、中心市街地は鉄道から国道へひっぱられるように拡大しているといえ、人の集まる場が拡散しているものと考えられる。

このように低密化・拡大化が進み、駐車場を減らすことが難しい市街地では、現状の駐車場を保持しながらも、それを人の集まる場として活用し、人を集めるために計画した駐車場により空洞化が進み、市街地が衰退するという悪循環を解消する必要がある。

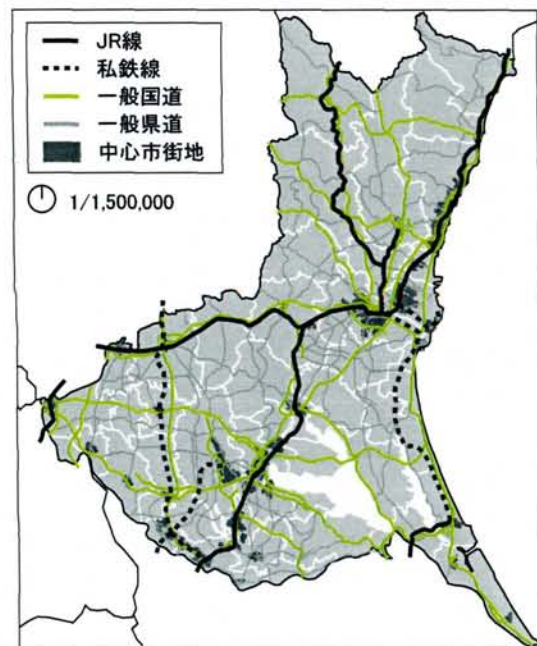


図 1.8 茨城県の鉄道と道路 注7)

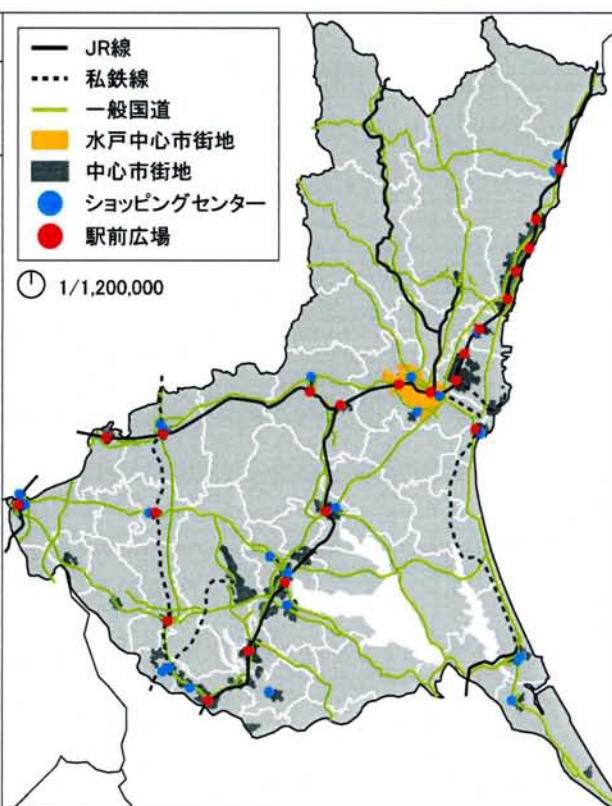
1.3.2 本研究における駐車場および駐車場活用の対象選定

先に述べた茨城県の状況をふまえ、本研究における駐車場活用の対象を選定した。前項において、茨城県では中心市街地が異なる側面で鉄道と国道に近接している状況が確認された。この中心市街地と交通インフラの構図は本研究で対象とする中心市街地、ショッピングセンター、駅前広場の立地におおよそ重なっている。このうちショッピングセンターと駅前広場は中心市街地から離れたところに立地する場合もあるが、本研究では、特に中心市街地におけるにぎわい創出を問題とするため、中心市街地に位置するショッピングセンターと駅前広場の駐車場を対象資料とした（表 1.2）。

中心市街地については、茨城県の県庁所在地であり、駐車場活用の事例が多くみられる水戸市を対象とし、ショッピングセンターおよび駅前広場については、中心市街地に位置するあるいは近接するものを対象とした。対象となる市町村は全 22 市町村であり、このうちショッピングセンターは全 25 資料、駅前広場は全 22 駅 34 駅前広場である。駐車場活用の事例については、これらの駐車場にみられる事例を対象とした。各対象の細かな選定方法については各章の 1 節にて述べる。

表 1.2 研究の対象と分布

市町村	中心市街地		該当する資料		
	面積 (km ²)	人口 (人)	中心市街地 (2章)	ショッピングセンター (3章)	駅前広場 (4章)
水戸市	32.46	158,361	○	○	○
日立市	38.21	156,157			○
土浦市	13.36	58,458		○	○
古河市	6.99	40,651		○	○
石岡市	7.50	29,738		○	○
結城市	4.09	17,578		○	○
龍ヶ崎市	3.29	16,814		○	○
下妻市	2.01	6,623		○	○
水海道市	2.82	12,821		○	○
高萩市	2.71	9,298		○	○
笠間市	1.90	5,483		○	○
取手市	8.13	52,804		○	○
牛久市	8.19	54,675		○	○
ひたちなか市	17.72	70,193		○	○
鹿嶋市	3.65	15,912		○	
守谷市	3.07	20,750		○	
筑西市	3.21	12,247			○
神栖市	2.23	10,651		○	
大洗町	3.51	13,308		○	○
友部町	1.67	6,264		○	○
東海村	3.54	15,739		○	○
阿見町	4.34	24,846		○	○



1.4 本研究の位置づけ

(1) 地方都市におけるにぎわいに関する研究

近年の地方都市では、まちづくりや中心市街地活性化においてにぎわいの創出が重要なキーワードとなっている。国語辞典¹⁴⁾によると、〈にぎわい〉は「富むこと。豊かになること。また、にぎやかであること。にぎあい。」とあり、〈にぎやか〉は「人や物が多く集まって活気のあるさま。人声や物音が盛んに聞こえて陽気であるさま。また、大勢がさわがしくしゃべるさま。」と定義されているが、様々な状況や内容が想定される言葉である。ここでは、地方都市におけるにぎわいを検討した既往研究の整理を通して本研究におけるにぎわいの定義、および本研究の位置づけを行なう。

これまでの地方都市におけるにぎわいを検討した研究を整理すると、にぎわいのイメージを明らかにしたもの、にぎわいの評価を行なったもの、にぎわいを指標として空間を評価したものがみられた(表 1.3)。

にぎわいのイメージを明らかにしたものはいずれもアンケートを用い、にぎわいとイ

表 1.3 地方都市におけるにぎわいの研究成果

区分	著者	にぎわいの定義	目的	成果
にぎわいのイメージ	地方都市の中心市街地に見られるにぎわいと都市構造に関する研究 浜岡秀勝, 石塚沙矢香, 阿久津雅, 清水浩志郎	—	にぎわいというイメージを確立させる要因はどこにあるか、にぎわう街が持つ要素としてなにがあるかを明らかにすること	にぎわうと感じる景観には歩行者や建造物の多さに対する評価が高いことを明らかにし、重要な要素として建造物と道路構造についてはハード面から何らかの工夫の必要性を示した。
	都市の「にぎわい」空間に関する研究 戸高仁人, 安山宜之, 東山亜季	—	「にぎわい」イメージを把握し、その構造・要因、またその効果について考察し体系化すること	「にぎわい」イメージには“領域”“現象”“状態・状況”“複合”があり、その要因として4つの概念(密度・動き・華やかさ・領域)があることを明らかにした。
人の行動調査による評価	公共空間の重層的利用による都心の賑わい創出に関する研究—福岡市都心部におけるケーススタディー 小川博和, 花岡謙司, 出口敦	—	短いサイクルで起こる行為・活動を重層的利用とし、これによる都心の賑わい創出に向けた課題整理と問題提起を行なうこと	公共空間の管理者が占有行為に許可を与えることの難しさを確認し、占有行為が出現する時間帯や空間の傾向を明らかにした。また、公共空間デザインにおいて天井や壁面といった空間構成要素を検討することを課題とした。
	中心市街地のにぎわいの定量的評価に関する基礎的研究—御堂筋オープンテラス社会実験を事例として— 石井裕介, 日野泰雄, 内田敬	一定の空間内に多様な属性がある程度集まり活動(回遊)している状態	社会実験を事例に、歩行者と自転車通行者の密度とばらつきを基本とした、都市空間のにぎわいの定量的評価手法と検討すること	滞留空間をにぎわいやごみごみと感ずるのは、同じ空間を共有する人や自転車が大きな要因であること、密度が高まればにぎわい効果を創出するが、局所的に高密度が発生すると逆効果になることを示した。
	定期市における来場者の発話と対話の特徴についての研究—中心市街地におけるにぎわいの再生に向けて— 河合克俊, 村上修一	人声や物音が盛んに聞こえる様子	定期市における来場者の行動について発話と対話を中心に観察し、その特徴を明らかにすること	定期市は、同伴者以外との対話を生じさせるが、店員を対象に商品をめぐる対話が展開するという限定的な事象であることを明らかにし、販売方法の工夫や仮説空間のデザインという2方向の課題を示した。
	仮説環境による公共空間のアクティビティ生成に関する研究—千葉市パラソルギャラリーにおけるにぎわい調査— 奥平純子, 郭東潤, 馮瑤, 斎藤伊久太郎, 北原理雄	歩行者が立ち止まる行為を滞留としにぎわいのある場所とした	パラソルギャラリー実施によるアクティビティ生成の有無とその内容をにぎわいを対象に把握すること	仮説環境によって公共空間にアクティビティが生じたこと、特に手に取ることでできるモノを扱ったパラソルの存在によって滞留の広がりや継続時間の両面において拡大する可能性を内包した環境があることを示した。
	千葉市パラソルギャラリーにおける歩行者行動の研究—街路における賑わい創出の効果について— 馮瑤, 奥平純子, 中田晴子, 郭東潤, 北原理雄	単に多くの人が存在するだけでなく彼らの間に交流が発生している状態	仮説空間の賑わい演出効果を街路空間での利用状況と滞留行動の実態から検証し、利用者と空間構成との関係を明らかにすること	通行量調査および滞留者の行動調査からパラソルギャラリーにより賑わいが創出されることが検証され、その要因として、物理的な要素と心理的な要素があり、それぞれの間に密接な関連があることを明らかにした。
	中心市街地の賑わい創出を目的とした公共空間利用実験—千葉市「都市景観市民フォーラム」を事例として— 渡部直, 加藤浩司, 宮脇勝, 北原理雄	—	2つの公共空間利用実験について、実施に至るまでのプロセスを追い、賑わい創出を目的とした公共空間利用を考えるうえでの知見を得ること	公共空間利用に際して想定される課題について、公共空間利用においては、「公共性」を有することが許可の前提であること、賑やかさの演出以外に、景観の審美的効果についてはまだ検討の余地があることを明らかにした。
心理的評価	福岡市における屋台の評価とその空間的特性に関する研究 高木研作, 出口敦	—	都市における屋台の空間的特性を解明すること、屋台と行政との関わりを明らかにすること、屋台の心理的効果・影響を解明すること	屋台は法的条件、営利的要件、地域的条件から立地していること、合法的に認められているが都市との共存のあり方に議論が求められていること、人が人を呼ぶ相乗効果の媒体としての役割を担っていることを明らかにした。
	地方中小都市における広域生活圏中心地区の「にぎわい」状況と空間条件 片木克男	—	「広域利用の生活関連都市施設」集積地区のにぎわい形成の空間条件を把握し、広域生活圏中心地区となりうる条件の一端を明らかにすること	「通りにおけるにぎわい」が「地区」総体としての「にぎわい」形成上重要な要因の一つであることを示し、徒歩空間の整備状況やその質が「通りにおけるにぎわい」を大きく左右していることを明らかにした。
	店舗の構えの特徴と商店街の魅力に関する研究 佐藤敦, 有馬隆文, 萩島哲, 坂井猛	人・モノ・音・においによって人間の『五感』に働きかけるもの	市民の日常の舞台である商店街における魅力を、『店舗の構え』という観点から解明すること	店舗の構えが開放的なほど商品のあふれ出しは多くなり、街路のアクティビティは高まること、開放的な店舗の構えは、商店街の魅力の一つである「にぎわい」に大きく寄与することを明らかにした。
にぎわいを指標とした空間の評価	商業地街路における行動誘発要素と歩行者のアクティビティに関する基礎的研究—五感を刺激する商業地デザインと来訪者のアクティビティ(その1)— 有馬隆文, 大木健人, 出口敦, 坂井猛	人・モノ・音・においによって人間の『五感』に働きかけるもの	商業地街路の空間特性と行動誘発要素、それがもたらすアクティビティとの3つの関連を明らかにし、商業地整備に対する示唆を得ること	車両やアーケードの有無は行動誘発要素に影響しており、商店街の立地は業種構成に影響していること、業種により特徴づけられる街路や店舗ファサードはアクティビティの有無や内容に関係していることを明らかにした。
	繁華街における歩行者行動に関する研究—賑わいと建築的要素との関係性について— 山本征太郎, 趙翔	歩行者交通	建築計画の観点から都市の中のいくつかの要素を抽出し、賑わいと各要素との関係性について解明すること	賑わいと建築的要素の関係性を見出し、特に建築ファサードにおける開口部と賑わいの関係性を明らかにした。

メージされるものを明らかにしており、戸高らは、にぎわいという言葉から連想されるものには領域（地名・場所・建物）、現象（祭り・イベント）、状況・状態（密度・動き・音・ランダム性）があり、このうち現象については、演出要素（踊り、イベント、宣伝）が大きく影響していることを明らかにした¹⁵⁾。また、浜岡らはにぎわいを感じるものとして人通りの要素以外に、建造物の要素が影響しており、雰囲気明るさや楽しさというイメージへの評価が大きいこと、にぎわいに重要な要素は建造物・歩行者・道路構造であり、これらのハード面には何らかの工夫が必要とした¹⁶⁾。

にぎわいの評価を行なったものはいずれもオープンテラスや定期市といった仮設物を持ちいた空間を評価したもので、評価方法には人の行動調査と心理的評価がみられた。このうち小川らは公共空間における占用行為の実態調査から占用行為が出現する時間帯や空間の傾向を明らかにし、特に屋根や壁面の配し方を考慮すべきとした¹⁷⁾。石井らはオープンテラスの設置された街路における歩行者および自転車の密度に着目し、密度が高まればにぎわい効果を創出するが、局所的に高密度が発生すると逆効果になることを明らかにした¹⁸⁾。河合らは定期市における発話や対話に着目し、定期市は同伴者以外との対話を生じさせるが、長続きはしないとしており、その課題として販売方法の工夫と購入から派生する行動を受容する仮設空間のデザインをあげた¹⁹⁾。奥平らはパラソルギャラリーにおける人の滞留を観察し、モノを手に取る行動をきっかけとして滞留者の数や持続時間が多くなっていることを明らかにした²⁰⁾。また、同著者によるパラソルギャラリーの研究では、パラソルギャラリーによりにぎわいが生じた要因として物理的な要因（全体およびパラソル毎の空間構成）と心理的な要因（人の流れ、時間帯、出展者の接客態度など）があることを示した²¹⁾。

心理的評価を行なったものでは、渡部らはパラソルギャラリーとオープンカフェの事例について来場者アンケートの結果分析から、賑やかさの演出は評価されているが景観の審美的効果については検討の余地があるとした²²⁾。高木らは実地調査および写真によるテストから、屋台は人が人をよぶ相乗効果の媒体としての役割を担っていることを明らかにした²³⁾。

にぎわいを指標として空間を評価したものでは、片木らは来街者数に着目したにぎわいと徒歩交通に着目したにぎわいの2側面を捉え、新しい市街地ほどにぎわいが多く、徒歩空間の整備状況やその質が通りにおけるにぎわいを大きく左右しているとした²⁴⁾。佐藤らは商店街における五感に働きかける密度感や賑わい感に着目し、店舗の構えが開放的なほど商品のあふれ出しは多くなり、街路のアクティビティは高まることを明らかにした²⁵⁾。有馬らは同じく商店街における密度間や賑わい感に着目し、車両やアーケー

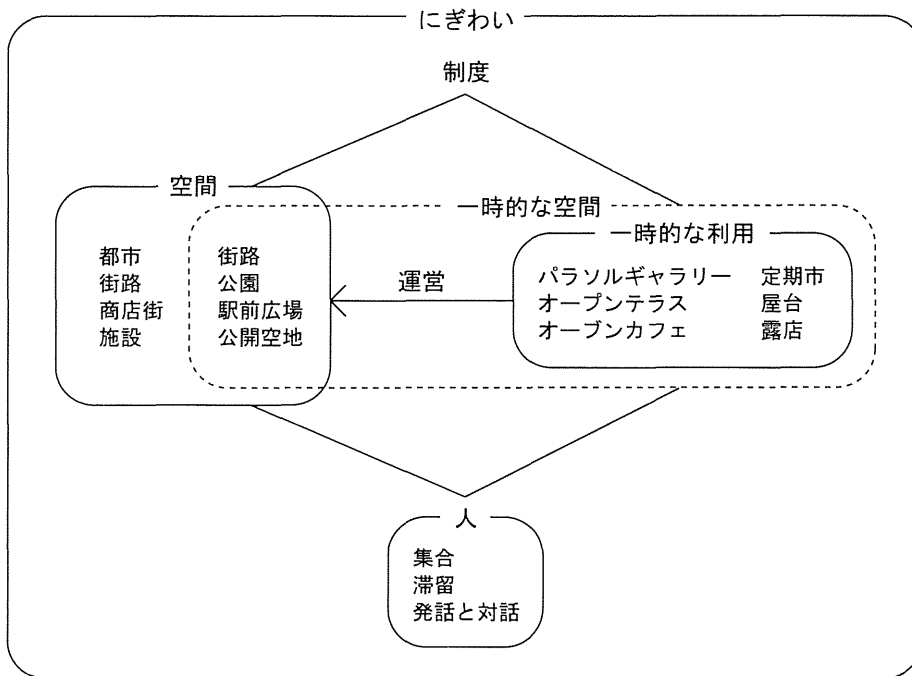


図 1.9 既往研究から考察されるにぎわいの構造

ドの有無は行動誘発要素に影響しており、街路や店舗ファサードはアクティビティの有無や内容に関係していることを明らかにした²⁶⁾。山本らは繁華街における歩行者交通に着目し、開口部等による建物の透明性や、建物と歩道との間にできる溜まりの空間を考慮して計画することを課題として示した²⁷⁾。

以上の内容を総括し、にぎわいの構造を考察した（図 1.9）。にぎわいの捉え方には2つの傾向があり、ひとつは都市や街路、商店街といった空間に人が集まる状態を指す場合、もうひとつは街路や公園、駅前広場といった空間が一時的にオープンテラスなどに利用され、そこに人が集まる状態を指す場合である。前者は既存の空間と人の行動から捉えられるものであるのに対し、後者は既存の空間活用、一時的な利用の運営、そこにおける人の行動といった問題を含んでいる。本研究は、後者のなかでも空間と一時的な利用との関係に焦点をあて、にぎわいを「人が集まり、モノやコトを介して交流している状態」と定義し、そうした状態を創出する仕掛けとしてまつりやイベント、フリーマーケットといった事例を対象とした。

こうしたにぎわいにおける研究課題として、にぎわいの場として認識される空間や利用内容が限定されていること、空間的な特徴と一時的な利用との関係が明らかにされていないことがあげられる。地方都市のにぎわいを検討するためには、より多様な利用の要望に応じることができるように、さまざまな空間・利用について検討がなされるべき

であり、本研究は地方都市のあらゆる場所に立地する駐車場に着目し、多様な内容に利用される駐車場の空間と利用との関係を明らかにする論文であることから、地方都市における新たなにぎわいの場を空間と利用の観点から検討するという点において意義のあるものとする。

(2) 地方都市における駐車場に関する研究

中心市街地、ショッピングセンター、駅前広場における駐車場の活用を空間と利用から捉えるにあたり、ここでは地方都市におけるそれぞれの対象地の駐車場の空間、利用、活用を検討した既往研究を整理し、地方都市の駐車場研究における本研究の位置づけを明らかにする。

①中心市街地における駐車場

中心市街地における駐車場の空間を検討した研究には、駐車場の緑化に対する意識調査から望ましい駐車場の景観設計のあり方を検討したもの²⁸⁾がみられた。

駐車場の利用を検討した研究には、利用者へのヒアリングおよびアンケート調査から駐車場の利用実態を明らかにしたものや²⁹⁾、利用者の行動モデルやアンケート調査から駐車場の役割を考察したもの³⁰⁾³¹⁾、駐車場利用行動のモデル化から駐車場の配置や規模を検討したもの³²⁾がみられた。

駐車場の有効活用を検討した研究には、シミュレーションや社会実験を通して駐車場の有効利用を促すシステムを検証したもの³³⁾³⁴⁾や、駐車場の実態や地権者の意識から駐車場敷地の有効活用を検討したもの³⁵⁾³⁶⁾、行動モデルや利用実態から月極駐車場の有効利用の可能性を考察したもの³⁷⁾³⁸⁾がみられた。

これらの研究は、駐車場の空間をその景観から捉えるもの、駐車目的の利用特性を明らかにしたもの、駐車場用地の転用や駐車場の利用率向上という視点からデータを用いて駐車場の有効活用を検討するものであるが、本研究は駐車場をまつりやイベントといった駐車以外の目的に利用する事例に着目し、その空間的特徴と利用方法から駐車場計画の課題を示すものであり、駐車場の新しい利用方法に着目し、計画を検討するという点において意義のあるものといえる。

②ショッピングセンターにおける駐車場

ショッピングセンターの駐車場について、空間を検討した研究には、その構成を人の集まる空間と自動車のための空間の競合から類型化し、系譜的特徴を明らかにしたもの

³⁹⁾ がみられたが、その利用や活用について検討した研究はみられなかった。これは人の空間と自動車の空間を問題としている点で本研究と共通するが、まつりやイベントといった人の利用に焦点をあてたところに本研究の独自性がある。

③駅前広場

駅前広場の利用と空間を検討した研究には、平常時とイベント開催時における人の行動特性と、空間との関係から駅前広場の整備手法を検討したもの⁴⁰⁾⁴¹⁾⁴²⁾ がみられた。これはイベントといった利用を問題にしている点で本研究と共通するが、これらの研究は、イベント開催時における人の行動の観察を通して既存の駅前広場を評価することを主眼としているのに対し、本研究ではイベント開催の方法を捉え、これを踏まえて駅前広場の計画を検討するところに独自性がある。

1.5 研究の方法

1.5.1 研究の方法

本研究は、既存の駐車場の空間を広場的な利用の視点から評価し、駐車場の計画を再考するものである。

第1章では、現代の地方都市における駐車場の問題に焦点をあて、本研究を始める動機となった背景や問題意識について述べる。また、茨城県の状態を示し、研究の対象を選定する。

第2章では、中心市街地における駐車場を対象とし、駐車場における動線の通り抜けに着目し、利用との関係から駐車場の課題を示す。さらに、街路という単位に着目し、街路における駐車場活用の連動について述べる。

第3章では、ショッピングセンターにおける駐車場を対象とし、駐車場の分節に着目し空間的特徴を捉え、利用との関係から駐車場の課題を示す。

第4章では、駅前広場を対象とし、駅前広場内の配置計画に着目し空間的特徴を捉え、利用との関係から駅前広場の課題を示す。

第5章では、本研究の結論として各章で得られた知見を総括し、各章で検討した立地・規模・空間的特徴（動線の通り抜け、駐車場の分節、駐車場内の配置計画）と利用内容・利用範囲との関係を明らかにし、にぎわい創出の一助となる駐車場を計画するための計画課題を考察する。

1.5.2 研究の構成

前述の研究方法の構成を、以下にフロー図で示す。

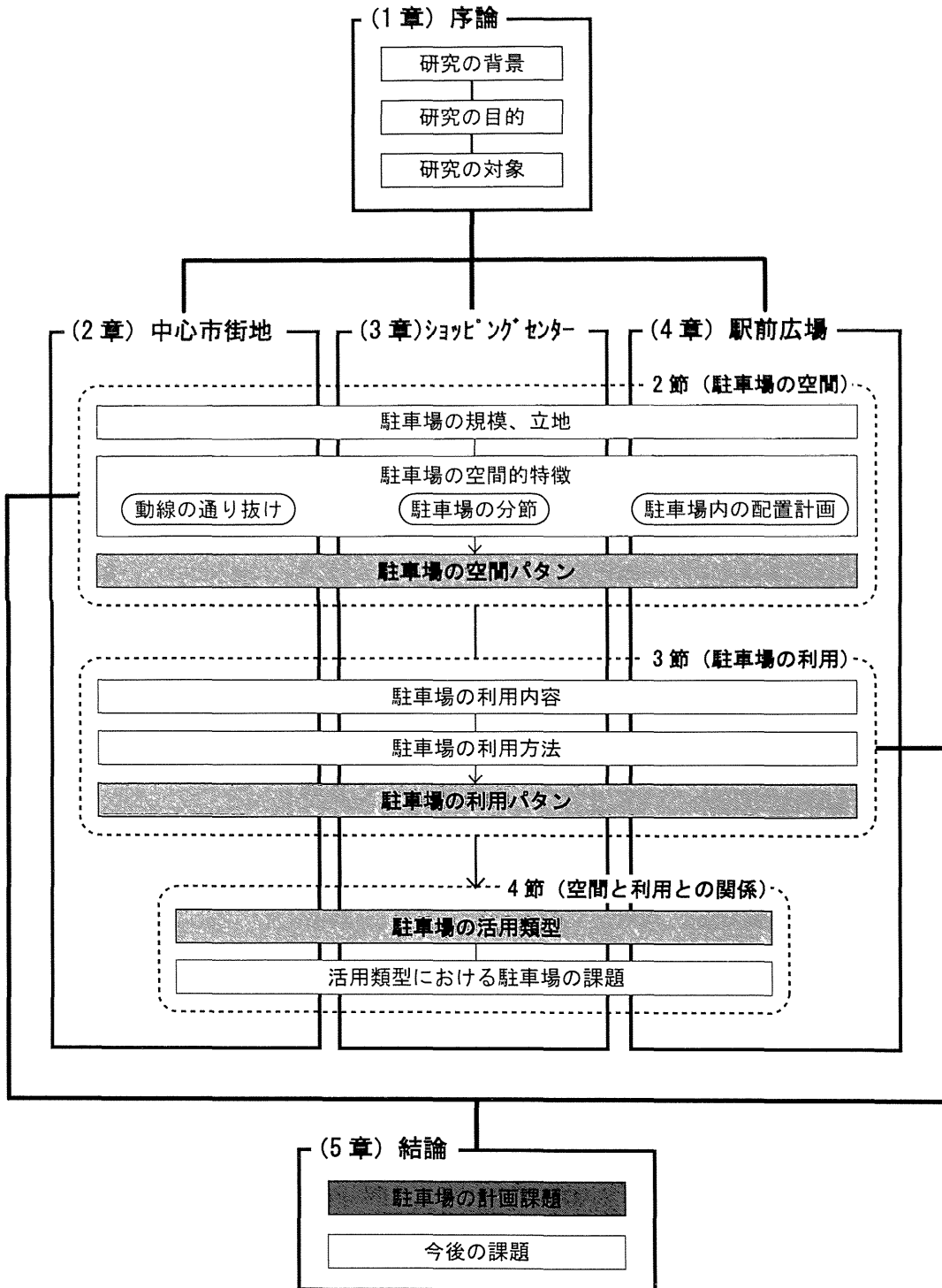


図 1.10 研究の構成

参考文献

- 1) 都市計画 vol. 60 No. 1, 2011. 2
- 2) 大庭哲治：歴史的都心地区における駐車場立地と景観保全，都市計画 vol. 60 No. 1, p. 45, 2011. 2
- 3) Jim McCluskey[著]，奥貫隆，中野恒明，伊藤雅彦，久保田尚[共訳]：パーキングの環境デザイナー－駐車空間の計画・設計ハンドブック，鹿島出版会，1990
- 4) 高谷時彦：まち並みを形成する駐車場デザイナー－丸亀町壱番街駐車場の試み－，都市計画 vol. 60 No. 1 pp. 49-52, 2011. 2
- 5) 吉村英孝，千田友己，塚本由晴：自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み－世田谷区奥沢を事例として－，日本建築学会計画系論文集 第 635 号，pp. 283-290, 2009. 1
- 6) 都市デザイン研究体：復刻版 日本の広場，彰国社，2009, pp. 76-77
- 7) 都市デザイン研究体：前掲書，p. 92
- 8) 上田篤：市民と広場，現代都市政策Ⅱ－市民参加－，岩波書店，1973
- 9) 加藤晃規：場所的広場の成立と展開に関する比較都市論的考察（博士論文），1985
- 10) 三浦金作：広場の空間構成，鹿島出版会，1993
- 11) 都市デザイン研究体：前掲書，p. 92
- 12) Jim McCluskey：前掲書，pp. 129-132
- 13) 茨城県：茨城県国土利用計画（第四次），2009. 3
- 14) 日本国語大辞典 第 10 卷 第二版，小学館，2000-2002
- 15) 戸高仁人，安山宜之，東元亜季：都市の「にぎわい」空間に関する研究，日本建築学会九州支部研究報告集 第 44 号，pp. 381-384, 2005. 3
- 16) 浜岡秀勝，石塚沙矢香，阿久津雅，清水浩志郎：地方都市の中心市街地に見られるにぎわいと都市構造に関する研究，秋田大学工学資源学部研究報告 第 24 号，pp. 37-43, 2003. 10
- 17) 小川博和，花岡謙司，出口敦：公共空間の重層的利用による都心の賑わい創出に関する研究－福岡市都心部におけるケーススタディー－，日本建築学会九州支部研究報告集 第 40 号，pp. 337-340, 2001. 3
- 18) 石井裕介，日野泰雄，内田敬：中心市街地のにぎわいの定量的評価に関する基礎的研究－御堂筋オープンテラス社会実験を事例として－，土木計画学研究発表会・講演集Ⅱ
- 19) 河合克俊，村上修一：定期市における来場者の発話と対話の特徴についての研究，日本都市計画学会都市計画報告集 No. 6, pp. 78-83, 2007. 11
- 20) 奥平純子，郭東潤，馮瑤，斎藤伊久太郎，北原理雄：仮設環境による公共空間のアクティビティ生成に関する研究千葉市パラソルギャラリーにおけるにぎわい調査，日本建築学会計画系論文集 第 623 号，pp. 161-167, 2008. 1
- 21) 馮瑤，奥平純子，中田晴子，郭東潤，北原理雄：千葉市パラソルギャラリーにおける歩行者行動の研究：街路における賑わい創出の効果について，日本建築学会計画系論文集 第 623 号，pp. 169-175, 2008. 1
- 22) 渡辺直，加藤浩司，宮脇勝，北原理雄：中心市街地の賑わい創出を目的とした公共空間利用実験－千葉市「都市景観市民フォーラム」を事例に－，日本都市計画学会学術研究論文集 vol. 36, pp. 793-798, 2010. 10
- 23) 高木研作，出口敦：福岡市における屋台の評価とその空間的特性に関する研究，日本建築学会九州支部

- 研究報告 第43号, pp. 465-468, 2004. 3
- 24) 片木克男：地方中小都市における広域生活圏中心地区の「にぎわい」状況と空間条件, 日本建築学会中国支部研究報告集 第18巻, pp. 437-440, 1994. 3
 - 25) 佐藤敦, 有馬隆文, 萩島哲, 坂井猛：店舗の構えの特徴と商店街の魅力に関する研究, 日本建築学会計画系論文集 第582号, pp. 87-93, 2004. 8
 - 26) 有馬隆文, 大木健人, 出口敦, 坂井猛：商業地街路における行動誘発要素と歩行者のアクティビティに関する基礎的研究—五感を刺激する商業地デザインと来訪者のアクティビティ(その1)—, 日本建築学会計画系論文集 第623号, pp. 177-182, 2008. 1
 - 27) 山本征太郎, 趙翔：繁華街における歩行者行動に関する研究—賑わいと建築的要素との関係性について—, 日本建築学会九州支部研究報告 第49号, pp. 109-112, 2010. 3
 - 28) 深堀清隆, 久保田尚, 窪田陽一：景観シミュレーションによる市街地平面駐車場の景観評価に関する研究, 日本都市計画学会学術研究論文集 第30号, pp. 283-288, 1995
 - 29) 小池貴史, 樋口秀, 中出文平, 松川寿也：地方都市中心市街地における月極駐車場の利用実態に関する研究—長岡市を対象としたケーススタディー—, 日本都市計画学会都市計画論文集 No. 42-3, pp. 745-750, 2007. 10
 - 30) 武政功, 原田昇, 毛利雄一：休日の買物行動における駐車場選択に関する研究, 日本都市計画学会学術研究論文集 第22号, pp. 523-528, 1987
 - 31) 長聡子, 出口敦：都心周縁地区における駐車場の利用実態とその役割に関する研究—福岡市天神都心周縁地区の分析を通じて—, 日本建築学会計画系論文集 第618号, pp. 103-108, 2007. 8
 - 32) 吉田朗：都市内駐車場の配置と規模決定に関する研究：日本都市計画学会学術研究論文集 第23号, pp. 391-396, 1985
 - 33) 小林剛士, 鶴心治, 中園真人：地方都市中心市街地の駐車場共通化事業の検討, 日本建築学会技術報告集 第21号, pp. 297-302, 2005. 6
 - 34) 岸井隆幸, 高橋洋二, 北条英, 野内浩：民有専用駐車場の休日一般開放に関する「社会実験」について, 日本都市計画学会学術研究論文集 第30号, pp. 667-672, 1995
 - 35) 樋口秀, 仲条仁：地方都市中心部の低未利用地の実態把握と有効活用方策の検討—屋外駐車場に着目した長岡市におけるケーススタディー—, 日本都市計画学会学術研究論文集 第36号, pp. 433-438, 2001
 - 36) 仲条仁, 樋口秀：地方都市都心部における低未利用地化のメカニズムと有効利用方策の評価に関する研究—長岡市におけるケーススタディー—, 日本都市計画学会学術研究論文集 第37号, pp. 595-600, 2002
 - 37) 本橋稔, 永井護：地方都市の中心市街地における月極駐車場の有効利用に関する研究, 日本都市計画学会学術研究論文集 第29号, pp. 295-300, 1994
 - 38) 小池貴史, 樋口秀, 中出文平, 松川寿也：地方都市中心市街地における月極駐車場の利用実態に関する研究—長岡市を対象としたケーススタディー—, 日本都市計画学会学術研究論文集 第42号, pp. 745-750, 2007
 - 39) 吉村英孝, 山道拓人, 塚本由晴：郊外型大規模商業施設の外部空間の構成—東京首都圏を事例として—, 日本建築学会計画系論文集 第658号, pp. 2969-2975, 2010. 12
 - 40) 阿部憲介, 松下幸太, 土方吉雄, 三浦金作：地方都市における駅前広場整備手法に関する研究—その1

第1章

郡山駅西口駅前広場における流動者の実態について一，日本建築学会大会学術講演梗概集，pp. 387-388，2005. 9

41) 松下幸太，阿部憲介，土方吉雄，三浦金作：地方都市における駅前広場整備手法に関する研究—その2 郡山駅西口駅前広場における滞留者の行動特性—，日本建築学会大会学術講演梗概集，pp. 389-390，2005. 9

42) 阿部憲介，土方吉雄，三浦金作：地方都市における駅前広場整備手法に関する研究—その3 平日・休日・イベント開催時における滞留者行動の比較—，日本建築学会大会学術講演梗概集，pp. 155-156，2006. 9

図版出典

図 1.2 参考文献 8)，p. 278

図 1.3 参考文献 9)，p. 10

表 1.1 参考文献 10)，p. 149

注

注 1) 駐車場設計で用いる原単位、約 25 ～ 30 m²/台はわが国における 1 住宅あたりの延べ床面積に匹敵する

注 2) たとえば、伊東豊雄による「つくば南駐車場 (1994)」や隈研吾による「高崎駐車場 (2001)」などがある。

注 3) 総理府統計局「わが国の人口集中地区 昭和 35 年」および総務省統計局「我が国の人口集中地区 平成 17 年」に示された地図およびデータをもとに作成した。

注 4) (財)自動車検査登録協会 HP および「茨城県常住人口調査結果報告書」をもとに作成した。

注 5) 茨城県公共交通活性化指針，http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/kikaku/kikakuka/kikaku3_kou tsu/ikkkkaigi/new-shishin.htm をもとに作成した。

注 6) 前掲資料，注 5) をもとに作成した。

注 7) 茨城県土木部道路建設課による「平成 19 年度達成度報告書」に記載された道路を示した。

2章 中心市街地における駐車場活用

- 2.1 本章の目的と構成
- 2.2 動線の通り抜けからみた駐車場の空間的特徴
- 2.3 駐車場の利用
- 2.4 駐車場の空間的特徴と利用との関係
- 2.5 街路ごとにみた駐車場活用の展開の可能性
- 2.6 まとめ

2章 中心市街地における駐車場活用

2.1 本章の目的と構成

2.1.1 本章の背景と目的

地方都市の中心市街地では駐車場による空洞化が大きな問題となっている。特に中心市街地の活性化において重要な場所である商店街では、自動車によるアクセス性を高めるために駐車場が増加しており、商店街の断片化がおこっている。一方で、中心市街地における駐車場は高密な市街地においてアクセスのよい適度な空地となっており、中心市街地の活性化を目的としたフリーマーケットやイベントなど、さまざまな目的に利用されている。特に複数の出入口があり、通り抜けが可能となっている駐車場は、人の集まる場としての価値が見出されており、通り抜けを活かした利用上の工夫がみられる。

これまで、中心市街地の駐車場の活用を検討した研究として、駐車場用地の転用や駐車場の利用率の向上を検討したものはみられるが、駐車以外の目的での利用やその利用方法に着目した研究はみられない。

そこで本章では中心市街地における駐車場活用の事例を対象に、動線の通り抜けに着目し、駐車場の空間的特徴と利用との関係を明らかにすることで、広場的な利用の視点から駐車場の課題を考察する。さらに、駐車場活用の事例を街路単位で捉え、街路におけるにぎわいの連続という視点から、その展開の可能性を述べる。

2.1.2 中心市街地における駐車場活用の意義

本章では、研究の対象として駐車場活用の事例が複数みられる水戸中心市街地を研究対象とした。

水戸市は関東平野の北東端に位置する茨城県の県庁所在地であり（図2.1）、かつては城下町として栄え、人口が集中し商店や家屋が立ち並ぶことにより歩行者にとって快適な都市空間が形成されてきたが、現在は駐車場の増加による中心市街地の空洞化が問題となっている。第二次世界大戦時の空襲により市内の7割強を焼失し、戦後まもなくの戦災復興都市計画により主要幹線道路が新設、拡幅されたため、自動車が受け入れられる土壌が形成された。1965年には、バス



図2.1 水戸中心市街地の位置

第2章

や自家用車の普及により水戸中心部をはしる路面電車（水浜電車）が廃止となり、市街地における主な交通手段は自動車となった。駐車場不足による交通渋滞や違法駐車などの問題に対応すべく、1990年には水戸市により中心市街地を含む約330haが駐車場整備地区として都市計画決定され、公的駐車場の整備推進や建築物の新增設に対する附置義務条例の制定により計画的な駐車場整備が進められた¹⁾。しかし、これに定められる一定規模に満たない建物の駐車場整備については民間に委ねられたため、全体が把握されることがなく、建物の専用駐車場や就労者のための月極駐車場、来街者のための時間貸し駐車場といった利用形態の異なる駐車場が様々な規模、形で無計画に増加する結果となった（図2.2）。このため、人の交流の場であった街路は統一感のない不連続なものとなり、かつてのにぎわいが失われている。さらに近年では郊外への大型店の出店、さらには茨城県庁の郊外への移転等にもとまない、市街地の衰退が進み、これまでの駐車場整備は不足している駐車場の供給という目的があったのに対し、商店街において廃業した商店の跡地をとりあえず駐車場にするといった消極的な駐車場化の現象がみられており、建物密度の低下という問題だけでなく、市街地の活力低下が深刻な問題となっている。

こうした問題に対し、商店街を中心に市街地の活性化を目的としたイベントが行われるなど市民団体の活動が活発化しているが、これに適したスペースがないのが現状である。木下・田畑²⁾によれば、水戸中心市街地における公園・緑地の大部分は近世城下町の基幹的な都市施設として

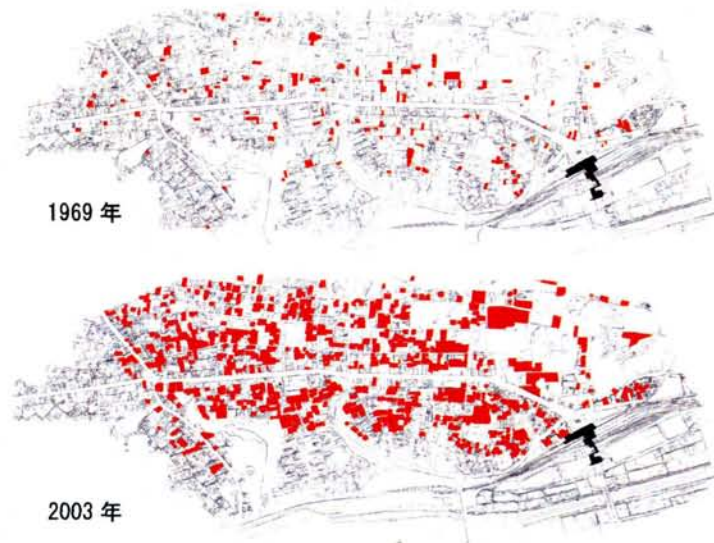


図2.2 水戸中心市街地における駐車場の増加



図2.3 水戸中心市街地における公園と緑地

のオープンスペース・システムを物的な立地基盤として整備されてきたが、市街地内では堀等のオープンスペースが埋め立てにより失われたため、系統的、構造的な公園・緑地の整備が考慮されなかった。このため図 2.3 に示すように中心市街地の端には比較的規模の大きな歴史公園や都市緑地があるものの、中心部においては公園や緑地がほとんどみられず、人の集まる場が極端に少ない状態となっている。これに対し、駐車場は中心市街地の全域に分布しているため、水戸中心市街地において、既存の駐車場を一時的に広場として利用するだけでなく、恒常的に駐車と広場を併用する広場型駐車場として利用できるよう改善することは、市街地の中心部に新たな人の集まる場をつくるという点において意義のあるものといえる。

2.1.3 研究対象の選定

1) 水戸中心市街地における駐車場の状況

現在の水戸市における自家用車保有台数注¹⁾を本研究の対象市町村と比較してみると(表 2.1)、千人あたりの保有台数については22市町村のうち8位であるが、水戸市は茨城県の市町村のなかでもっとも人口が多いため、人口あたりの保有台数をみると1位となり、県内でもっとも自家用車保有台数が多い市であることがわかる。このように、人口が多く、周辺地域の中核となる中心市街地では、歩行者に快適な都市空間が望まれている一方で、人口に比例する量の駐車場を整備しなければならないという問題が生じている。こうした問題の解決策として立体駐車場をつくる

ことや市街地の周縁にまとまった駐車場をつくることなどが考えられるが、景気低迷が続く現代においてはこれらの方法をとることは難しいため、既存の駐車場の改善を検討することは重要な課題であるといえる。

こうした水戸中心市街地において研究の対象を設定するにあたり、まず現在の水戸中心市街地注²⁾の駐車場注³⁾の状況を捉えるために、水戸中心市街地にみられる全ての駐車場について、2008年5月～8月に現地調査を行ない、住宅地図をもとに駐車場の位置を確認し、写真撮影、駐車場の形式および駐車場台数の記録を行なった。これらの資料をもとに街区ごとの駐車場の構成比を図 2.4 に示した。構成比は街区における駐車場

表 2.1 対象市町村における自家用車保有台数

対象市町村	千人あたりの保有台数(台)		人口あたりの保有台数(台/人)	
	順位	指標数	順位	指標数
水戸市	8	615.26	1	163209
日立市	17	560.40	2	108470
ひたちなか市	12	596.20	3	93396
土浦市	11	604.59	4	87384
古河市	13	592.37	5	85224
筑西市	2	650.39	6	70877
神栖市	6	623.65	7	58823
取手市	21	475.94	8	52136
石岡市	7	617.49	9	48971
笠間市	10	606.13	10	48373
龍ヶ崎市	18	540.01	11	42882
牛久市	19	523.89	12	42403
鹿嶋市	3	633.95	13	41704
常総市	4	633.34	14	41509
下妻市	1	762.67	15	34653
結城市	5	628.79	16	32810
守谷市	20	493.77	17	29973
阿見町	15	588.85	18	28142
東海村	9	610.26	19	22550
高萩市	14	589.74	20	18444
大洗町	16	587.12	21	10902

の占める割合とし、街区ごとの駐車場面積÷街区面積から算出した。街区の面積は10,000㎡を基準に、それ以下は小、それ以上は大とし、構成比は30%を基準に、それ以下は低、それ以上は高として示した。その結果、市街地の18%を駐車場が占めており、9割の街区に駐車場がみられ、特にメイン

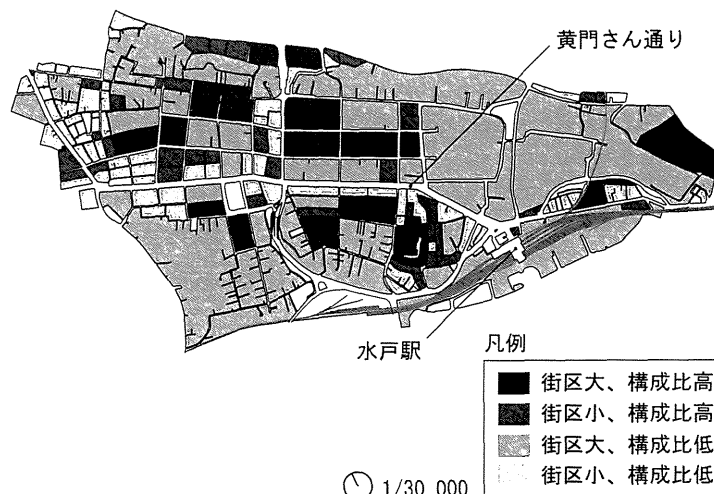


図 2.4 街区ごとの駐車場の構成比

ストリートである黄門さん通りの裏通りに駐車場の構成比が高い街区がみられた。このことから、水戸市は市街地全体に駐車場が分布しており、特に中心部に集中している状況であるといえる。

2) 駐車場活用の要因

水戸中心市街地に駐車場活用が多くみられる要因として、市によるまつり「水戸黄門まつり」と芸術館による展覧会「カフェ・イン・水戸」があげられる。これらの概要を以下に示す。

①「水戸黄門まつり」

〈開催概要〉

主催：水戸黄門まつり実行委員会

会場：水戸市内

開催日：8月の第1金・土・日

「水戸黄門まつり」は、水戸黄門パレードや市民カーニバルに加えて、山車巡行、神輿連合渡御、花火大会などから構成され、約100万人の観光客が訪れる本市を代表するイベントである。戦前から行われていた商店会の夏の「七夕まつり」と秋の「広告祭」をもとにした夏のイベントであり、1961年に第1回が開催された。第1回よりメインストリートである黄門さん通りが会場となっており（写真2.1）、山車の巡行やパレードが行われていた。本研究で対象とした「第48回水戸黄門まつり」および「第49回水戸黄門まつり」では、黄門さん通り（水戸中央郵便局～大工町交差点間）に交通規制がかかり、14時から21時の間、自動車の出入りが制限されるため（図2.5）、これにより



1965年（第5回）



2009年（第49回）

写真 2.1 水戸黄門まつりの様子

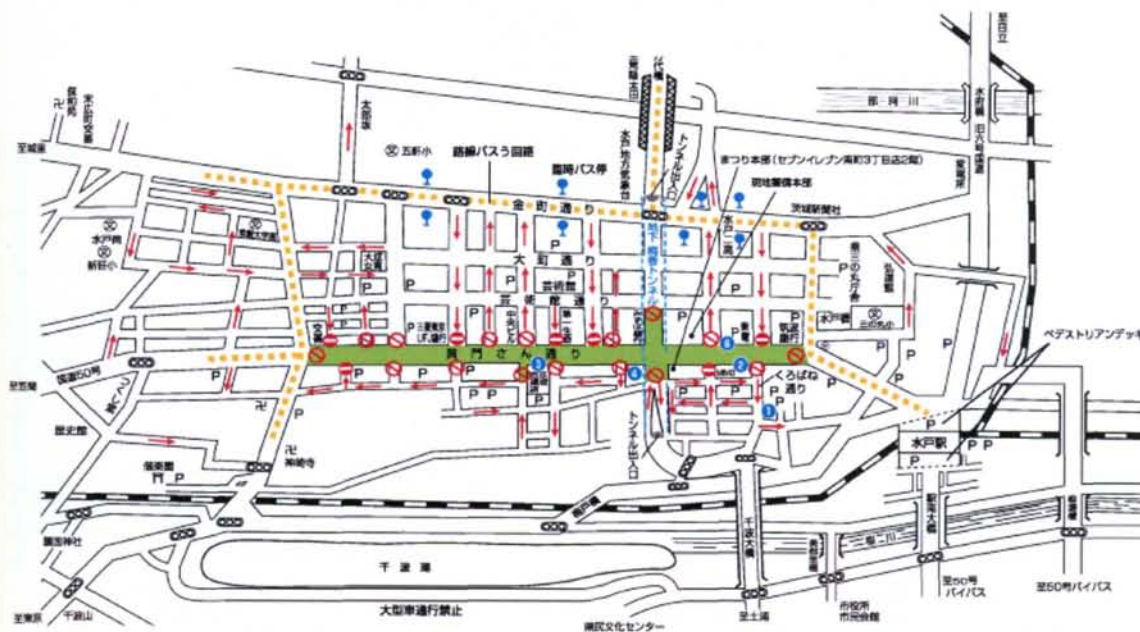


図 2.5 水戸黄門まつりの交通規制図



写真 2.2 まつりにあわせて駐車場活用の様子

利用できなくなる駐車場や黄門さん通りに近接する駐車場では、駐車場を案内所や露店、イベントの場とする利用がみられた（写真 2.2）。

②「カフェ・イン・水戸」

〈開催概要〉

主催：文化庁、茨城県教育委員会、水戸市、水戸市教育委員会、財団法人水戸市、芸術振興財団、第23回国民文化祭茨城県実行委員会、第23回国民文化祭水戸市実行委員会

会場：水戸中心市街地（水戸駅構内から泉町2丁目）

会期：10月25日から11月24日

開催日：期間中の金・土・日・祝日・振替休日

「カフェ・イン・水戸」は、水戸芸術館（以下、芸術館）の企画で不定期に行なわれ



図 2.6 「カフェ・イン・水戸 2008」のマップ



写真 2.3 「カフェ・イン・水戸 2008」の様子

ている街中アートイベントである（図2.6）。第1回は2002年、第2回は2004年、第3回は2008年に行なわれており、本研究で対象とした第3回「カフェ・イン・水戸2008」では目的を「街の中心地にある水戸芸術館から展示場所を外に広げることで、芸術館と商店街の間に今までになり広の流れを作り出すことができないか、と考えた。目的地に直行してそのままどこにも寄らずに直帰する車社会の行動ではなく、歩くことを促す展示ができないかと考えたのである」³⁾としており、空洞化する市街地への問題意識から、水戸駅から芸術館までの国道50号沿いを中心として、空き店舗や駐車場でアーティストによる展示やワークショップが行われた（写真2.3）。

3) 調査方法および研究対象の選定

水戸中心市街地の駐車場の状況、駐車場活用の要因をふまえ、2008年と2009年の「水戸黄門まつり」および2008年の「カフェ・イン・水戸」の期間中に現地調査を行なった。現地調査では、駐車場活用の事例として不特定多数の人が利用可能なイベントやフリーマーケットなどを駐車場で行なっているものを対象とし、写真撮影および利用の運営主体へのインタビューを行ない、他の利用の有無を確認した。インタビューの結果から、利用の運営主体には商店・商店会・芸術館^{注4)}があり、駐車場の活用においては、場所の貸し借りやイベン

表 2.2 研究の対象

No.	対象街路名	駐車場数
商店街の街路		
c1	水戸駅前	16
c2	銀杏坂	5
c3	くろばね	29
c4	南町	10
c5	泉町	21
c6	芸術館	17
町丁の街路		
c7	五軒町2丁目	6
c8	五軒町3丁目	9
c9	大工町1丁目	8
c10	金町3丁目	15
合計		136

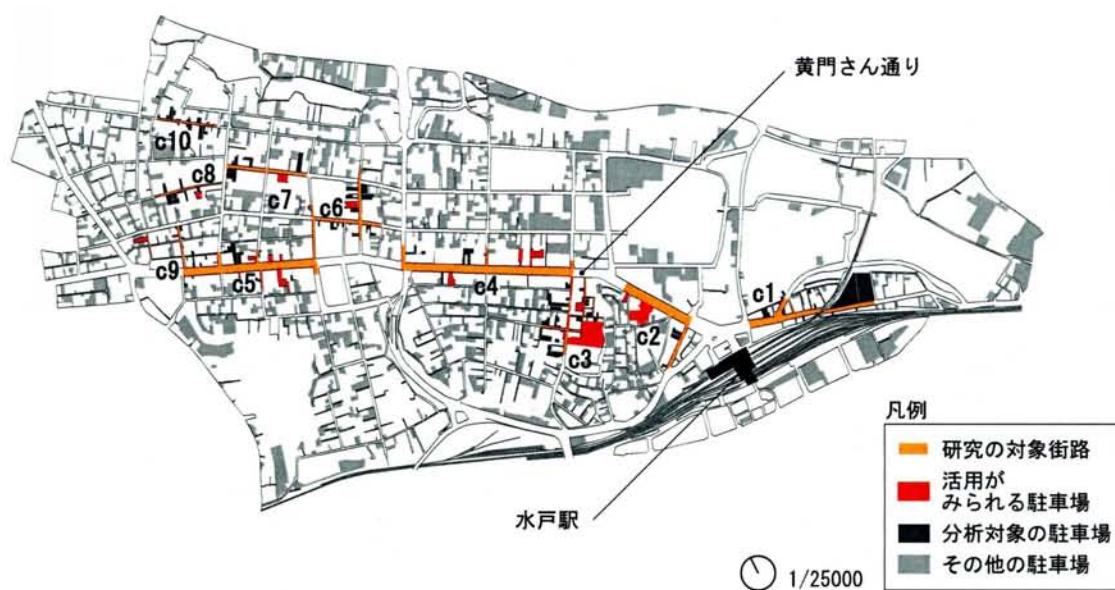


図 2.7 研究の対象

トやフリーマーケットの運営を行なうにあたって、こうしたコミュニティの存在が重要であることがわかったため、活用される駐車場はコミュニティ管轄にある複数の駐車場のなかから選ばれているものと考え、こうした駐車場を相対的に捉えるために街路を抽出した。ここでは、コミュニティの管轄で決定される範囲に着目し、活用されている駐車場が商店街に位置する場合は商店街^{注5)}の街路を、商店街に位置しない場合は同じ町丁内の街路を抽出した。計10街路を抽出し、これらの街路に接する136の駐車場とその周辺環境^{注6)}を分析対象とした(表2.2、図2.7)。

2.1.4 本章の構成

本章では、既存の駐車場を駐車以外の目的にも利用できる広場と捉え、空間と利用の2つの水準から駐車場活用を検討する。2節ではまず、利用に関わる駐車場の空間的特徴を明らかにする。中心市街地における駐車場は周辺環境が建て込んでいるため、その空間的特徴は周辺環境によるところが大きい。こうした視点に基づき、規模や形といった駐車場の平面的特徴、および建物や道路といった周辺環境との関係を示す分析図を作

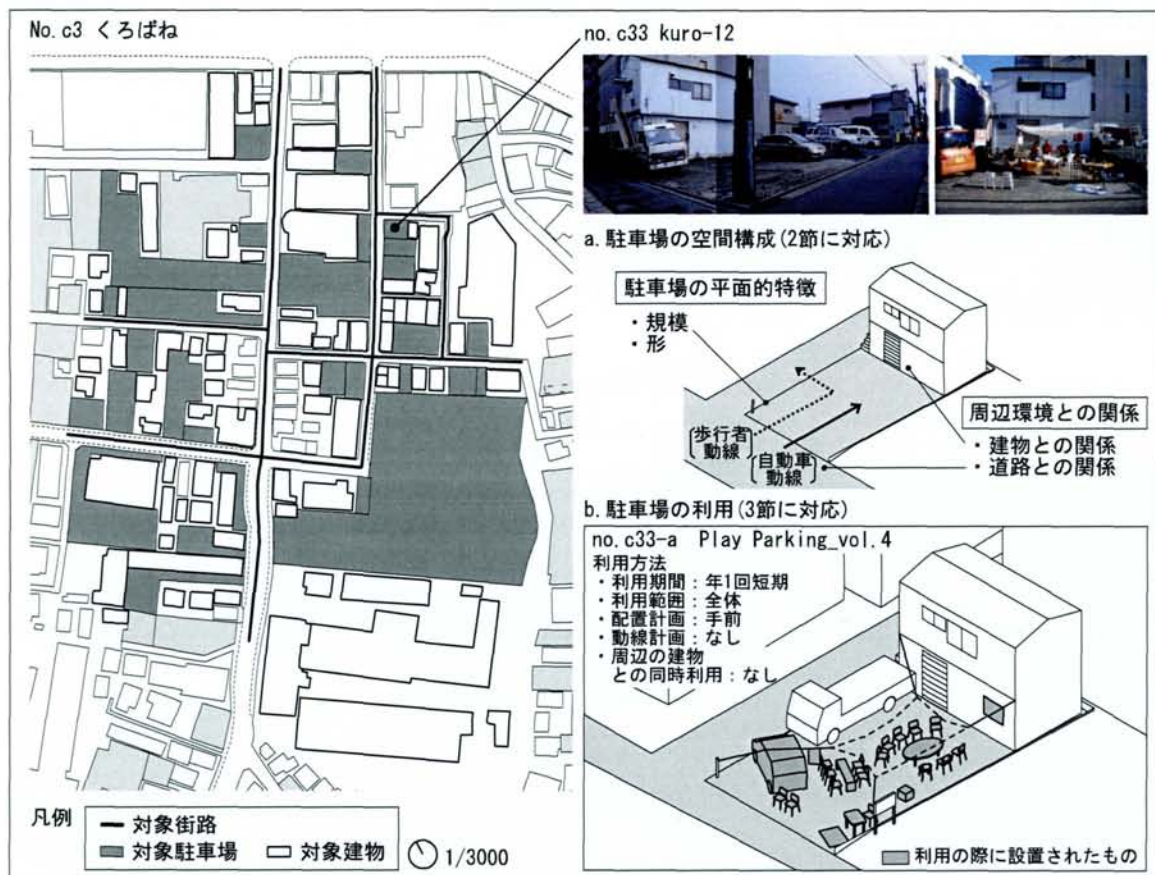


図 2.8 分析例

成し(図2.8a)、それらの関係性を検討することで駐車場の空間パターンを導く。さらに、街路ごとに空間パターンを示し、その組み合わせを捉える。続いて3節では、駐車場の利用について述べる。利用の運営主体ごとに駐車場の形式と利用内容をまとめ、利用方法を示す分析図を作成し(図2.8b)、時間的な観点から利用期間に、空間的な観点から利用範囲に着目し、それらの関係から利用パターンを抽出する。以上の内容を総括し、4節では、駐車場の空間パターンと利用パターンの重ね合わせから得られるまとまりを活用類型として導き、活用類型ごとに駐車場の課題を示す。さらに5節では、活用類型の連動を捉えるために、街路ごとに活用類型を示すことでその特徴を明らかにし、各街路における駐車場活用の展開の可能性を考察する。

なお分析図の作成にあたり、住宅地図と現地調査から得られた情報および駐車場活用の運営主体へのインタビューから得られた情報を扱った。

2.2 動線の通り抜けからみた駐車場の空間的特徴

本節では、まず、利用に関わる空間の特徴を明らかにするために、駐車場の平面的特徴および周辺環境との関係から駐車場の空間パターンを導く。次に、コミュニティの管轄で決定される街路ごとに空間パターンを示し、その組み合わせを捉える。

2.2.1 駐車場の通り抜けと奥の建物

中心市街地における駐車場の空間的特徴は、駐車場そのものの特性を示す平面的特徴と、駐車場の空間を限定する周辺環境との関係から大枠を捉えることができる。まず、駐車場の平面的特徴について、駐車場の面積^{注7)}の分布をみると、100～200㎡が42資料(31%)、次いで100㎡未満が28資料(21%)であり、約

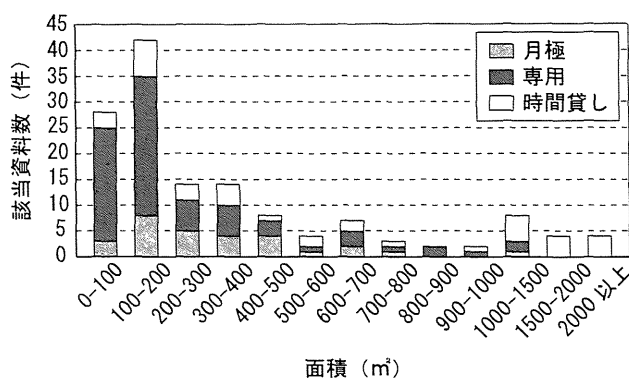


図 2.9 駐車場の規模

5割の資料は200㎡未満であった。また、規模と駐車場の形式との関係を見ると、200㎡未満は専用駐車場が多く、200㎡以上では規模が大きくなるにつれ時間貸し駐車場の割合が多くなる傾向にあった(図2.9)。よって専用駐車場は小規模、時間貸し駐車場は大規模である傾向にあるといえる。ここでは200㎡以下の大きな偏りに着目し、200㎡未満のものを小規模、200㎡以上のものを大規模として整理した。その結果、小規模

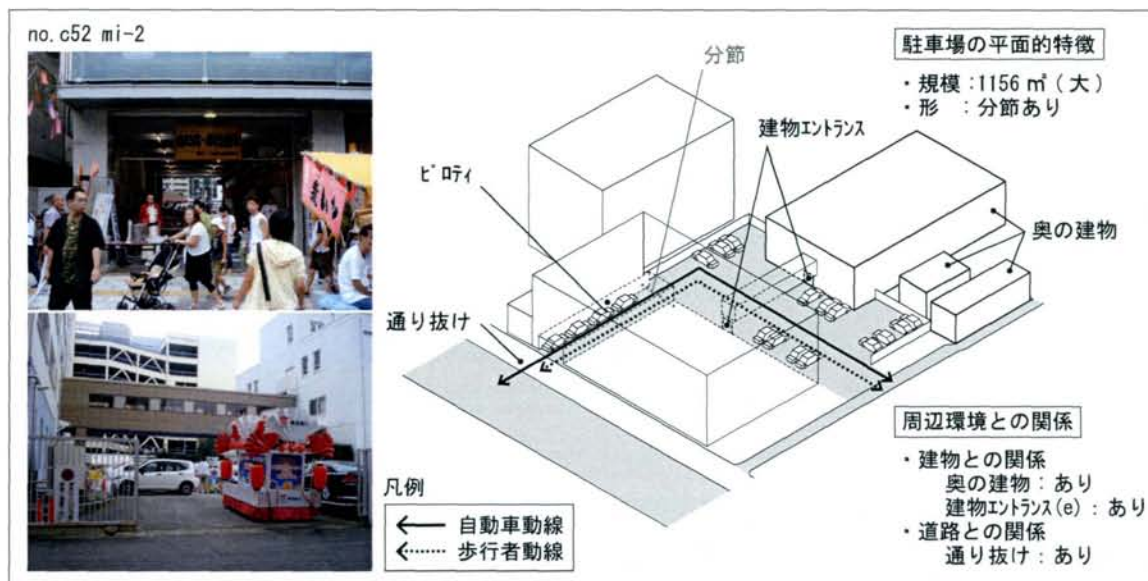


図 2.10 分析例

が 71 資料、大規模が 65 資料であった。このことから、調査範囲においては小規模な駐車場と大規模な駐車場がおおよそ同じ割合で混在しているといえる。

図 2.10 の分析例は大規模な駐車場であるが、L字の形をしているため空間が分節されており、まつりの際にメインストリートに面する部分は休憩所、建物への出入りができる奥の部分は山車の準備スペースとして利用されている。このように駐車場の形により空間が分節されている場合、分節された部分において利用の違いが生じていると考えられる。そこで、駐車場の形による空間の分節の有無を整理した。

次に、駐車場と周辺環境との関係について、駐車場に隣接する建物および道路との関係を捉えた。図 2.10 の分析例は駐車場の奥に建物があることで空間が限定されており、建物のエントランスが面することで駐車場の建物への属性が強められている。また、複数の道路に接しているため、自動車と歩行者が通り抜けられるようになっており、道路

表 2.3 動線の通り抜け

(136 資料)

通り抜けなし	通り抜けあり	
	自動車と歩行者	歩行者のみ (*)
<p>(123)</p>	<p>(8)</p>	<p>(5)</p>

表 2.3 注) 動線の凡例

- ← 自動車動線
- ←..... 歩行者動線

とのつながりが複数発生している。このような奥の建物の有無による駐車場の空間的な限定や建物エントランスの有無による建物との関係づけ、自動車や歩行者の通り抜けによる動線的な道路とのつながりは、駐車場活用の内容や方法に関わる問題であり、広場の空間構成として重要な条件であると考えられる。そこで、奥の建物および建物エントランスの有無と動線の通り抜けの種類（表 2.3）を捉えた。動線の通り抜けについては、広場的な利用に関わる条件を整理するという意味合いから、歩行者が通り抜けられる場合を〔通り抜けあり〕とした。

また、駐車場の平面的特徴および周辺環境との関係に加え、一部の資料において、屋根やピロティといった駐車場の要素（表 2.4）や駐車場の管理機器（表 2.5）がみられたため、利用に関わる要素としてこれらを補足的に検討した。

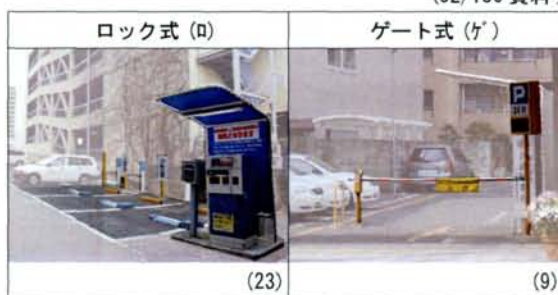
表 2.4 駐車場の要素

(8/136 資料)



表 2.5 駐車場の管理機器

(32/136 資料)



2.2.2 駐車場の空間パターン

以上の分析を全ての資料について行ない、駐車場の空間を限定する建物と道路との関係から駐車場の空間パターンを導いた（表 2.6）。ここでは、駐車場の空間の複雑性に着目し、奥の建物の有無を縦軸、通り抜けの有無を横軸にマトリクスを作成し、これまでに検討した項目を傾向として示した。

〔通り抜けなし、奥の建物なし〕は、通り抜けがなく、奥に建物がない駐車場である。小規模が多く、空間の分節はほとんどみられず、建物エントランスは1資料のみみられた。また、駐車場の形式は専用駐車場が約6割（13/23）であった。

〔通り抜けなし、奥の建物あり〕は、通り抜けがなく、奥に建物がある駐車場である。小規模と大規模が半数ずつみられ、資料の約2割（17/100）に空間の分節がみられた。また、資料の半数に建物エントランスがみられた。駐車場の形式は専用駐車場が約6割（55/100）であり、規模との関係を見ると、小規模は専用駐車場が約7割（39/54）と多い傾向にあり、これに建物エントランスが多くみられた。大規模は専用駐車場と月極駐車場と時間貸し駐車場がほぼ同数みられた。

表 2.6 駐車場の空間パターン

(136 資料)

		道路との関係		
		通り抜けなし (123)	通り抜けあり (13)	
奥の建物なし	(23)	<p>c1.eki-1 時間小 (口)</p> <p>c29.kuro-8 時間小 (口)</p> <p>c78.izu-18 時間小 (口)</p> <p>c2.eki-2 月極小</p> <p>c16.eki-16 月極小</p> <p>c42.kuro-21 月極小</p> <p>c9.eki-9 専用小</p> <p>c11.eki-11 専用小</p> <p>c14.eki-14 専用小</p> <p>c15.eki-15 専用小</p> <p>c23.kuro-2 専用小</p> <p>c24.kuro-3 専用小</p> <p>c25.kuro-4 専用小</p> <p>c26.kuro-5 専用小</p> <p>c76.izu-16 専用小</p> <p>c111.go3-7 専用小</p>	<p>c81.izu-21 専用大分節</p> <p>c83.gei-2 専用大分節</p> <p>c91.gei-10 専用大分節</p> <p>c12.eki-12 時間大 (ケ)</p> <p>c45.kuro-24 時間大 (口)</p> <p>c106.go3-2 月極大</p> <p>c113.go3-9 月極大</p>	
		<p>[通り抜けなし、奥の建物なし] (23)</p>		
建物との関係	(113)	<p>c133.ka3-12 月極小分節 e</p> <p>c126.ka3-5 月極小分節 e</p> <p>c71.izu-11 専用小分節 e</p> <p>c65.izu-5 専用小分節 e</p> <p>c63.izu-3 専用小分節 e</p> <p>c61.izu-1 時間小分節 e</p> <p>c37.kuro-16 月極小分節 e</p> <p>c74.izu-14 月極小分節 e</p> <p>c108.go3-4 月極小分節 e</p> <p>c130.ka3-9 月極小分節 e</p> <p>c28.kuro-7 専用小分節 e</p> <p>c33.kuro-12 専用小分節 e</p> <p>c36.kuro-15 専用小分節 e</p> <p>c43.kuro-22 専用小分節 e</p> <p>c49.kuro-28 専用小分節 e</p> <p>c75.izu-15 専用小分節 e</p> <p>c77.izu-17 専用小分節 e</p> <p>c80.izu-20 専用小分節 e</p> <p>c82.gei-1 専用小分節 e</p> <p>c85.gei-4 専用小分節 e</p> <p>c87.gei-6 専用小分節 e</p> <p>c90.gei-9 専用小分節 e</p> <p>c93.gei-12 専用小分節 e</p> <p>c98.gei-17 専用小分節 e</p> <p>c104.go2-6 専用小分節 e</p> <p>c122.ka3-1 専用小分節 e</p> <p>c127.ka3-6 専用小分節 e</p> <p>c128.ka3-7 専用小分節 e</p> <p>c131.ka3-10 専用小分節 e</p> <p>c132.ka3-11 専用小分節 e</p> <p>c135.ka3-14 専用小分節 e</p> <p>c136.ka3-15 専用小分節 e</p> <p>c19.icho-3 時間小 (ケ)</p> <p>c114.dai1-1 時間小 (口)</p> <p>c115.dai1-2 時間小 (口)</p> <p>c118.dai1-5 時間小 (口)</p> <p>c119.dai1-6 時間小 (口)</p> <p>c120.dai1-7 時間小 (口)</p> <p>c62.izu-2 時間小 (口)</p> <p>c27.kuro-6 月極小</p> <p>c41.kuro-20 月極小</p> <p>c58.mi-8 月極小</p> <p>c5.eki-5 専用小</p> <p>c6.eki-6 専用小</p> <p>c7.eki-7 専用小</p> <p>c10.eki-10 専用小</p> <p>c31.kuro-10 専用小</p> <p>c32.kuro-11 専用小</p> <p>c35.kuro-14 専用小</p> <p>c60.mi-10 専用小</p> <p>c64.izu-4 専用小</p> <p>c72.izu-12 専用小</p> <p>c79.izu-19 専用小</p> <p>c89.gei-8 専用小</p> <p>c117.dai1-4 専用小</p>	<p>c50.kuro-29 専用大分節 e</p> <p>c69.izu-9 専用大分節 e</p> <p>c53.mi-3 時間大分節 e</p> <p>c47.kuro-26 月極大分節 e</p> <p>c102.go2-4 専用大分節 e</p> <p>c110.go3-6 専用大分節 e</p> <p>c68.izu-8 月極大分節 e</p> <p>c38.kuro-17 月極大分節 e</p> <p>c48.kuro-27 月極大分節 e</p> <p>c88.gei-7 月極大分節 e</p> <p>c107.go3-3 月極大分節 e</p> <p>c95.gei-14 専用大分節 e</p> <p>c57.mi-7 時間大分節 (ケ)</p> <p>c18.icho-2 時間大分節 e</p> <p>c8.eki-8 専用大分節 e</p> <p>c96.gei-15 専用大分節 e</p> <p>c123.ka3-2 専用大分節 e</p> <p>c97.gei-16 月極大分節 e</p> <p>c129.ka3-8 月極大分節 e</p> <p>c105.go3-1 月極大分節 e</p> <p>c13.eki-13 時間大分節 (ケ)</p> <p>c100.go2-2 時間大分節 (ケ)</p> <p>c4.eki-4 時間大分節 (口)</p> <p>c17.icho-1 時間大分節 (口)</p> <p>c54.mi-4 時間大分節 (口)</p> <p>c84.gei-3 時間大分節 (口)</p> <p>c116.dai1-3 時間大分節 (口)</p> <p>c21.icho-5 時間大分節 (口)</p> <p>c39.kuro-18 月極大分節 e</p> <p>c86.gei-5 月極大分節 e</p> <p>c92.gei-11 月極大分節 e</p> <p>c103.go2-5 月極大分節 e</p> <p>c109.go3-5 月極大分節 e</p> <p>c112.go3-8 月極大分節 e</p> <p>c124.ka3-3 月極大分節 e</p> <p>c125.ka3-4 月極大分節 e</p> <p>c30.kuro-9 専用大分節 e</p> <p>c40.kuro-19 専用大分節 e</p> <p>c46.kuro-25 専用大分節 e</p> <p>c51.mi-1 専用大分節 e</p> <p>c67.izu-7 専用大分節 e</p> <p>c94.gei-13 専用大分節 e</p> <p>c99.go2-1 専用大分節 e</p> <p>c101.go2-3 専用大分節 e</p> <p>c134.ka3-13 専用大分節 e</p>	<p>c52.mi-2 専用大分節 e</p> <p>c59.mi-9* 専用大分節 e</p> <p>c70.izu-10 月極大分節 e</p> <p>c20.icho-4* 時間大分節 (ケ)</p> <p>c22.kuro-1* 時間大分節 (ケ)</p> <p>c44.kuro-23* 時間大分節 (ケ)</p> <p>c73.izu-13 時間大分節 (ケ)</p> <p>c66.izu-6 時間大分節 (口)</p> <p>c121.dai1-8 時間大分節 (口)</p> <p>c34.kuro-13* 時間大分節 (ケ)</p> <p>c55.mi-5 時間大分節 (口)</p> <p>c56.mi-6 時間大分節 (口)</p> <p>c3.eki-3 専用大分節 e</p>
		<p>[通り抜けなし、奥の建物あり] (100)</p>	<p>[通り抜けあり、奥の建物あり] (13)</p>	

[通り抜けあり、奥の建物あり]は、通り抜けがあり、奥に建物がある駐車場である。すべての資料が大規模であり資料の約7割(9/13)に空間の分節がみられた。時間貸し駐車場が約7割(9/13)であり、専用駐車場や月極駐車場の空間の分節と建物エントランスがあるもののみピロティがみられた。大規模で奥に建物があり、通り抜けができるため、広場的な空間として重要なパターンであるといえる。

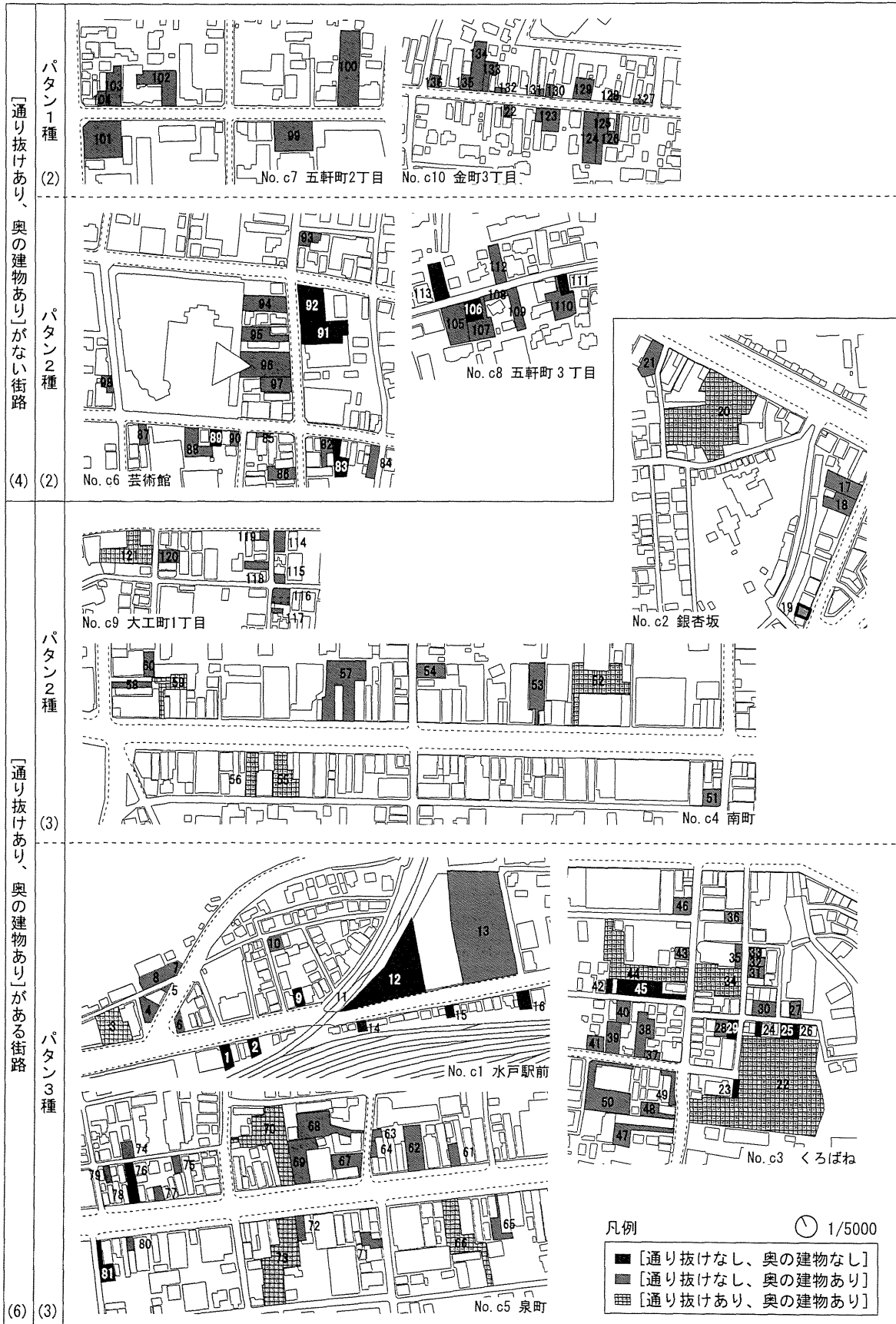
全体的な傾向としては、[通り抜けなし、奥の建物あり]が最も多く、[通り抜けあり、奥の建物あり]が少なかった。このことから、中心市街地における駐車場の大多数は奥に建物があり、通り抜けのない専用駐車場であり、奥に建物があり、通り抜けのある大規模な時間貸し駐車場は少数であるが、広場的な空間として重要であることが明らかになった。

2.2.3 街路ごとにみた駐車場の空間パターン

街路ごとに前節で得た駐車場の空間パターンを色分けで示し、駐車場パターンの組み合わせを捉えた(表2.7)。街路には、単数種類のパターンからなるものと複数種類のパターンからなるものがみられたが、単数種類のパターンからなるものは最も資料数が多かった駐車場パターンの[通り抜けなし、奥の建物あり]のみであり、全体の8割(8/10)は複数種類のパターンからなるものであった。より街路の特徴を見出すために、これらの街路を広場の空間構成として重要なパターン[通り抜けあり、奥の建物あり]の有無で整理した。その結果、[通り抜けあり、奥の建物あり]がある街路に資料数の偏りがみられ、そのほとんどが商店街の街路であった。よって、商店街には少数ではあるが、広場の空間構成として重要な[通り抜けあり、奥の建物あり]がある点が特徴的といえる。

表2.7 街路ごとにみた駐車場の空間パターン

(10資料)



2.3 駐車場の利用

本節では、駐車場の利用について、まず運営主体ごとに駐車場の形式と利用内容をまとめる。さらに、利用方法を整理し、時間的な観点から利用期間に、空間的な観点から利用範囲に着目し、それらの関係から駐車場の利用パターンを抽出する。

2.3.1 活用がみられる駐車場の形式と利用内容

駐車場活用の大きな要因として市によるまつり「水戸黄門まつり」と芸術館による展覧会「カフェ・イン・水戸」があげられる。前者は、年1回行なわれるまつりで、メインストリートである黄門さん通りが歩行者天国となるが、この際、自動車の出入りが制限されるため、まつりにあわせた駐車場の利用がみられる。後者は、不定期で行なわれる街中アートイベントであり、空き店舗と同様に駐車場を展示場所とする利用がみられる。資料の約8割(20/26)はこれらの要因によるものであり、このうち交通規制により自動車の出入りが制限されているものは約4割(7/20)であった。

これをふまえ、利用の運営主体ごとに駐車場の形式と利用内容をまとめた(表2.8)。運営主体には商店・商店会・芸術館がみられ、数に偏りはみられなかった。商店の利用は、店舗の専用駐車場や隣接する時間貸し駐車場を利用して、露店を設置するものが多

表2.8 運営主体ごとにみた駐車場の形式と利用内容

(26資料)

運営主体	資料no.	名称	調査年	利用の要因		駐車場の形式	利用内容
				要因	交通規制		
商店 (8)	c21	露店(银杏坂)	2008	まつり		時間貸	露店
	c49	露店(くろばね)	2008	まつり		専用	露店
	c67	休憩所(泉町)	2008	まつり		専用	休憩所
	c98	露店(芸術館)	2008、2009	まつり		専用	露店
	c121	露店(大工町)	2009	まつり		時間貸	露店
	c80	露店(泉町)	2009	まつり	○	専用	露店
	c110	愛の教会バザー	2008			専用	バザー
	c118	休憩所(大工町)	2009			月極	休憩所
商店会 (8)	c20	ミトキタフェスティバル	2009	まつり		時間貸/月極	露店、ステージ
	c22	ワイワイくろばねフェスティバル	2008、2009	まつり		時間貸/月極	露店、ステージ
	c66	大笑祭	2008、2009	まつり	○	時間貸	露店、ステージ
	c55	REVO!	2008	まつり	○	時間貸	露店、ステージ
	c52	南町休憩所	2008、2009	まつり	○	専用	休憩所
	c61	泉町案内所1	2009	まつり	○	時間貸	案内所
	c62	泉町山車休憩所	2008	まつり	○	時間貸/専用	休憩所
	c72	泉町案内所2	2008、2009	まつり	○	専用	案内所
芸術館 (10)	c96	芸術館案内所	2008、2009	まつり		専用	案内所
	c5	Play Parking_vol.2	2008	展覧会		専用	ワークショップ
	c33-a	Play Parking_vol.4	2008	展覧会		専用	ワークショップ
	c128	Play Parking_vol.1	2008	展覧会		専用	ワークショップ
	c99	アート展示(五軒町)	2008	展覧会		専用	作品展示
	c31	くろばね祭典のまつり	2008	展覧会		時間貸/月極	フリーマーケット、ステージ
	c31	サントピア通りdeワシントン祭り	2009			専用	フリーマーケット
	c32	サントピア通りdeワシントン祭り	2009			専用	フリーマーケット
	c35	サントピア通りdeワシントン祭り	2009			専用	フリーマーケット
	c33-b	サントピア通りdeワシントン祭り	2009			専用	ステージ

くみられ、休憩所を設けるものが少数みられた。商店会の利用は、時間貸し駐車場を利用してイベント^{注8)}を行うものが多く、そのほかに時間貸し駐車場や商店会に加盟する店舗の専用駐車場を利用して案内所や休憩所を設けるものがみられた。芸術館の利用は、芸術館や店舗の専用駐車場を利用してアーティストによるワークショップやフリーマーケットを行うものが多く、作品展示やイベントを行なうものが少数みられた。

以上のことから運営主体ごとに利用内容の特徴があり、商店や芸術館は専用駐車場を、商店会は時間貸し駐車場を利用する傾向にあり、月極駐車場はあまり利用されないことがわかった。これは月極駐車場には賃貸契約があり、他の目的で利用するためには各契約者との交渉が必要になるという点において利用しにくいと考えられる。

2.3.2 利用方法

続いて、駐車場の空間をどのように活用しているかを捉えるため、利用方法を検討した。まず、時間的な観点から、各資料の利用期間を整理した。利用期間は利用頻度と利用日数から捉えることができるが、利用頻度が高く、利用日数が長いものを継続的な利用として評価することができる。そこで、利用頻度を年1回と年数回に、利用日数を短期と長期に整理した。その結果、年1回の利用は22資料みられ、年数回の利用は4資料であった。

次に、空間的な観点から、分析図を作成し空間の利用方法を検討した。図2.11の分析例ではメインストリートに面する部分にテントを配置し、滞留スペースのまわりを循

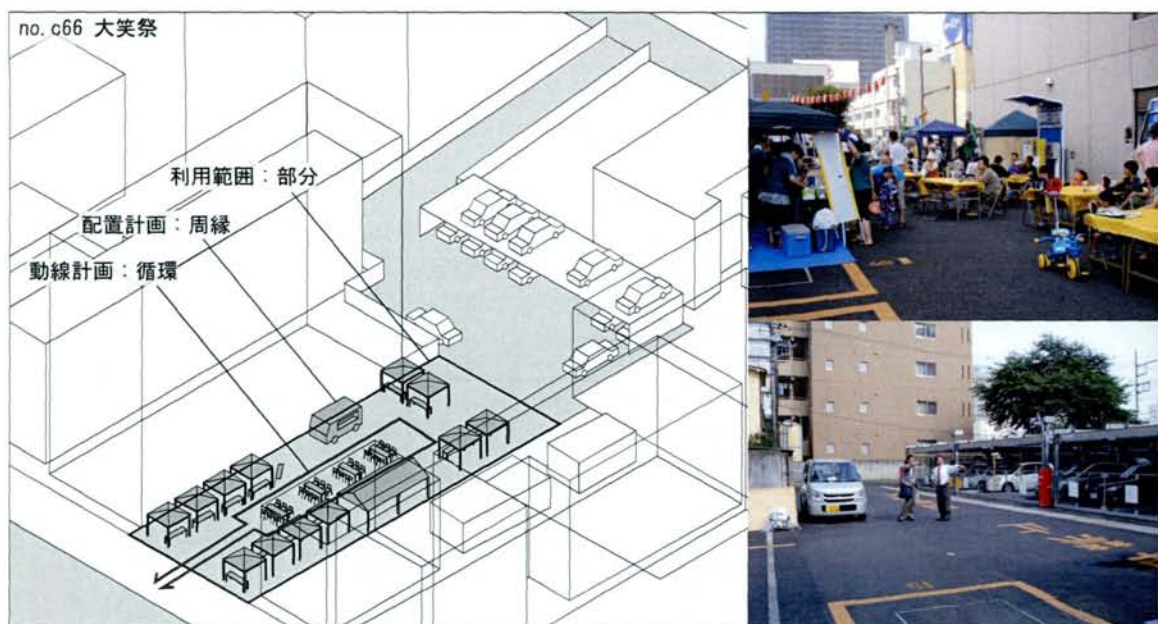


図2.11 分析例

環するように歩行者の動線を計画していることがわかる。こうした利用の特徴を捉えるために、駐車場の利用範囲、テントや机椅子などの配置計画、歩行者の動線計画を整理した。ここでは、駐車場の利用範囲を部分か全体かで捉え、配置計画を手前/中央/周縁に分類し(表2.9)、歩行者の動線計画をその形態からなし/引き込み/循環に分類した(表2.10)。また、資料の中には図2.12の例のように、建物の用途に関連して、建物と駐車場が同時に使われている事例がみられたため、周辺の建物との同時利用として、その有無を捉えた。

表2.9 テントや机椅子の配置計画

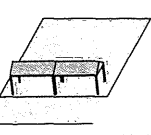
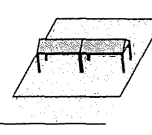
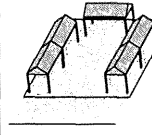
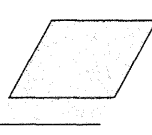
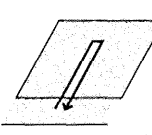
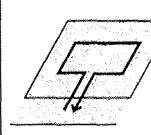
手前	中央	周縁
		
(16)	(1)	(9)

表2.10 歩行者の動線計画

なし	引き込み	循環
		
(16)	(3)	(7)

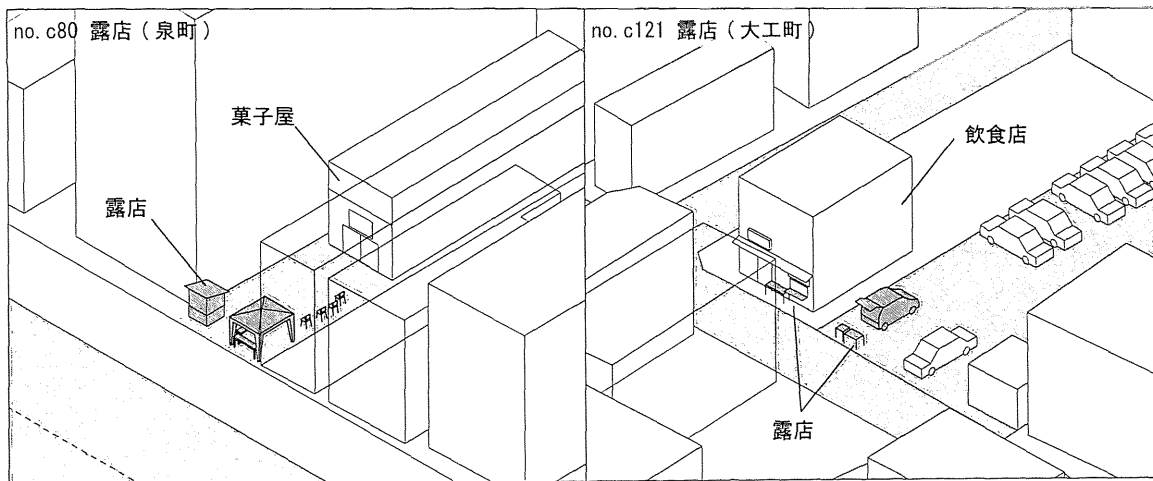


図2.12 周辺の建物との同時利用

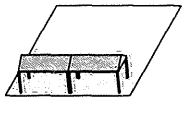
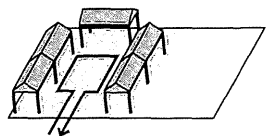
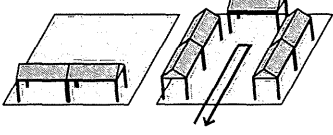
2.3.3 駐車場の利用パターン

以上の分析を全ての資料について行ない、前節で検討した利用方法のうち、時間的観点から利用期間に、空間的観点から利用範囲に着目し、これらの重ね合わせから駐車場の利用パターンを導いた(表2.11)。また、これに配置計画や動線計画、周辺の建物との同時利用の傾向を記述し、パターンごとの特徴を捉えた。

【年1回短期・部分利用】は年1回の短期間、駐車場の部分を利用するものである。商店による利用が多く、まつりにあわせて駐車場の手前に露店を設置するものが多い

表2.11 利用期間と利用範囲からみた駐車場の利用パターン

(26資料)

		利用期間			
		年1回 (22)		年数回 (4)	
		短期 (21)	長期 (1)	短期 (4)	長期 (0)
利用範囲	部分	c49 手前 - 建同/露店 c67 手前 - 建同/休憩所 c96 手前 - 建同/案内所 c98 手前 - 建同/露店 c121 手前 - 建同/露店 c110 周縁 循環 建同/露店 c21 手前 - - /露店 		c118 手前 - - /休憩所 c20 周縁 循環 - /露店、ステージ c22 周縁 循環 - /露店、ステージ c66 周縁 循環 - /露店、ステージ 	
	(12) [年1回短期部分] (7)		[年数回短期部分] (4)		
全体	c65 手前 - 建同/ワークショップ c80 手前 - 建同/露店 c128 手前 - 建同/ワークショップ c35 手前 - 建同/フリーマーケット c33-b 手前 - 建同/ステージ c31 周縁 引込 建同/フリーマーケット c32 周縁 引込 建同/フリーマーケット c33-a 手前 - - /ワークショップ c61 手前 - - /案内所 c62 手前 - - /休憩所 c72 手前 - - /案内所 c52 周縁 引込 - /露店、ステージ c55 周縁 循環 - /ファミ、ステージ c34 周縁 循環 - /露店、ステージ 	c99 中央 循環 - /作品展示			
(15) [年1回短期全体] (14)					

凡例

運営主体

- 商店
- 商店会
- 芸術館

建同: 周辺の建物との同時利用

られた。また、周辺の建物との同時利用が多くみられることから、駐車場に建物の用途を拡張するパターンといえる。

【年1回短期・全体利用】は年1回の短期間、駐車場の全体を利用するものである。商店会や芸術館による利用がみられ、商店会による利用はまつりの案内所や休憩所とするものが多く、芸術館による利用は周辺の建物とあわせてワークショップやフリーマーケットを行なうものが多かった。運営主体により利用内容が異なるパターンといえる。

【年数回短期・部分利用】は年数回の短期間、駐車場の部分を利用するものである。商店会による利用が多く、駐車場の周縁に露店やステージを設け、歩行者を循環させるものが多くみられた。また、まつりにあわせたイベントの他に同様のイベントを行なっていることから、継続的に商店会のイベントを行なうパターンといえる。

全体的な傾向としては、年1回の短期間に利用する【年1回短期・部分利用】、【年1回短期・全体利用】が多くみられ、年数回に利用する【年数回短期・部分利用】が少

ないことから、駐車場の活用はまつりや展覧会といった要因が大きく関係しており、単発的な利用が多い傾向にあるが、商店会による継続的な利用もみられることがわかった。

2.4 駐車場の空間的特徴と利用との関係

これまで駐車場の活用を、駐車場の空間的特徴と利用から捉え、それぞれ2節と3節において検討した。本節ではこれらの結果をもとに、2節で導いた駐車場の空間パターンと3節で導いた利用パターンを重ねて検討し、駐車場の活用類型を導き、活用類型における駐車場の課題を考察する。

2.4.1 空間パターンと利用パターンによる駐車場の活用類型

これまで駐車場の活用を、駐車場の空間的特徴と利用方法から捉え、それぞれ2節と3節において検討した。本項ではこれらの関係から得られる類型を現在の中心市街地において駐車と広場の併用が成立しうる枠組みとして示す。ここでは、2節で導いた駐車場の空間パターンを横軸、3節で導いた利用パターンを縦軸としてマトリクスを作成し、資料数の多いまとまりとしてc I～c IVの4つの活用類型を得た(表2.12)。以下、各活用類型の特徴と、事例にみられる空間利用の工夫と問題を述べる。


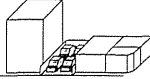
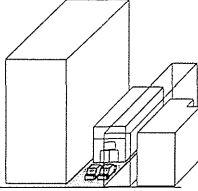
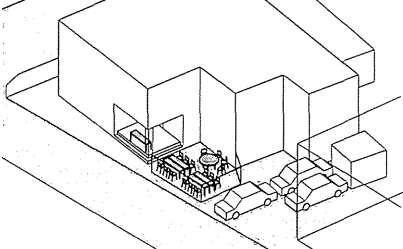
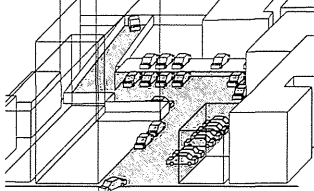
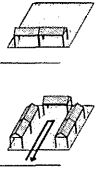

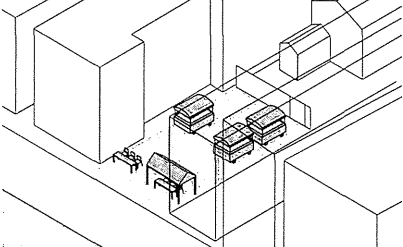
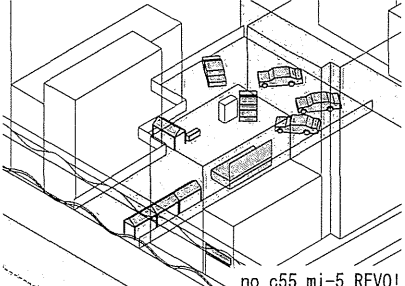
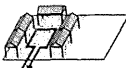
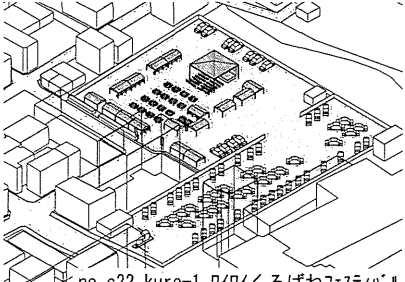
活用類型c Iは、大規模で通り抜けがなく奥に建物がある駐車場の部分が、年1回の短期間、商店により利用されるものである。専用駐車場を利用するものが多く、時間貸し駐車場を利用するものは1資料のみであった。まつりにあわせて駐車場の手前に露店を設置するものが多く、店舗とあわせて駐車場を利用していることから、建物用途を拡張し、建物と街路とを連続させる類型といえる。

no. c21, c49, c67, c96, c98では街路に対して駐車以外の利用を強調するような工夫がなされている。このうち、no. c49, c96ではテントを、no. c98では囲いを、no. c21では移動販売車(ケータリングカー)を駐車場の手前に設けており、駐車に利用する部分と他の目的に利用する部分とを仕切っている。さらにno. c49は横断歩道の表記がある部分を、no. c96は地面の色が青い部分をそれぞれ利用しており、地面の色の違いを活用している。これらに対し、no. c67は利用範囲が不明確である。

また、no. c49, c67, c96, c98では建物の用途に関連して、建物と駐車場が同時に使われているが、このうち駐車場の奥行きが浅いno. c49, c67, c98では、街路および建物エントランスに隣り合う部分を利用し、建物と街路とを関係づける工夫がみられる。no. c67, c98では机椅子を配置し、テラスのように利用しており、no. c49では飲食

表2.12 空間パターンと利用パターンによる駐車場の活用類型

(25/26資料)

空間パターン 利用パターン	[通り抜けなし、奥の建物なし]	[通り抜けなし、奥の建物あり]	[通り抜けあり、奥の建物あり]
<p>[年1回短期部分利用]</p> 		 <p>c49 専小 e /手前 - 建同/露店 c98 専小 e /手前 - 建同/露店 c96 専大 e /手前 - 建同/案内所 c67 専大 /手前 - 建同/休憩所 c21 時大 /手前 - 露店 c110 専大 分節 e /周縁 循環 建同/パザー</p>  <p>no. c98 gei-17 露店(芸術館)</p> <p>類型c I 【奥の建物あり、通り抜けなし /年1回部分】 (6)</p>	 <p>c121 時大 分節/手前 - 建同/露店</p>
<p>[年1回短期全体利用]</p> 		<p>c80 専小 e /手前 - 建同/露店 c128 専小 e /手前 - 建同/ワークショップ c33-b 専小 e /手前 - 建同/ステージ c5 専小 /手前 - 建同/ワークショップ c35 専小小 /手前 - 建同/フリーマーケット c31 専小小 /周縁 引込 建同/フリーマーケット c32 専小小 /周縁 引込 建同/フリーマーケット c33-a 専小小 e /手前 - /ワークショップ c61 時小 e (R) /手前 - - /案内所 c62 時小 (R) /手前 - - /休憩所 c72 専小 /手前 - - /案内所</p>  <p>no. c61 izu-1 泉町案内所1</p> <p>類型c II 【奥の建物あり、通り抜けなし /年1回全体】 (11)</p>	<p>c52 専大 分節 e (R) /周縁 引込/休憩所 c55 時大 (R) /周縁 循環/露店、ステージ c34* 時大 (R) /周縁 循環/フリーマーケット</p>  <p>no. c55 mi-5 REV01</p> <p>類型c III 【奥の建物あり、通り抜けあり /年1回全体】 (3)</p>
<p>[年数回短期部分利用]</p> 	<p>c118 時小/手前 - - /休憩所</p> <div data-bbox="347 1798 564 2007" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>凡例</p> <p>運営主体</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 商店 ■ 商店会 ■ 芸術館 <p>建同:周辺の建物との同時利用</p> </div>	<p>c118 時小/手前 - - /休憩所</p>	<p>c20* 時大 分節 (R) /周縁 循環/露店、ステージ c22* 時大 分節 (R) /周縁 循環/露店、ステージ c66 時大 分節 (R) /周縁 循環/露店、ステージ</p>  <p>no. c22 kuro-1 ワワイくろばねフェスティバル</p> <p>類型c IV 【奥の建物あり、通り抜けあり /年1回部分】 (3)</p>

物の販売を行ない、建物のアプローチをつくっている。一方、駐車場の奥行きが深い no. c96 では、建物エントランスに隣り合う部分ではなく、街路に面する部分を利用し、セットバックしている建物のかわりに街路沿いの案内所としている。

この類型では店舗などの専用駐車場が持ち主により利用される事例が多く (no. c21, c49, c96, c98, c110)、それらはメインストリートからはずれた交通規制のない街路における利用であることから、比較的駐車以外の目的に利用しやすい駐車場と考えられる。また、駐車場を部分的に利用し、駐車機能を保持しているため、日常的な利用が可能なものと考えられる。現状では、まつりや展覧会にあわせた年1回の利用しかみられないが、このような駐車場を日常的に駐車以外の目的に利用するならば、安全性を確保し、人を惹きつけるために、街路に面した部分に駐車以外の利用を強調するようなデザインを施すなど、利用範囲を明確にすることが求められる。



写真 2.4 活用類型 c I

類型 c II は、小規模で通り抜けがなく奥に建物がある駐車場の全体が、年1回の短期間、商店会や芸術館により利用されるものである。商店会による利用は時間貸し駐車場を利用し、駐車場の手前に案内所や休憩所を設けるもので、芸術館による利用は専用駐車場を利用し、動線を引き込み、周辺の建物とあわせてワークショップやフリーマーケットを行なうものである。駐車場の全体を利用するものであることから、さまざまな利用方法が可能となっており、ポケットパークのような類型といえる。

no. c61, c72, c80, c5, c33-a, c128 では街路に対して駐車以外の利用を強調するような工夫がなされている。このうち no. c61, c72, c80 は駐車場の手前にテントを設けており、

第2章

no. c5, c33-a, c128 では駐車場の中央部にタープを設けている。また、no. c5, c80, c128 では建物エントランスの位置にあわせてテントや机椅子が配置されており、このうち no. c5 は建物エントランスの横に並ぶように机椅子を設けることでにぎわいを連続させ、no. c80, c128 は建物エントランスをよけるように駐車場の手前にテントや机椅子を設けることで奥行きのあるアプローチをつくっている。これに対し、no. c31, c32, c33-b は連続した複数の駐車場をひとつの広場のよう利用しており、駐車場と駐車場の境界にある高さの低いコンクリート壁を活かしてフリーマーケットとステージを分け、出店者の座る場所や荷物置き場などバックヤードをつくっている。

この類型では、商店会や芸術館が商店の専用駐車場を利用する事例が多いが、商店街の活性化を目的とした利用であることを考えると、これらの組織間で協議し、共同で利用することを前提とした専用駐車場の活用が見込める。その場合、さまざまな利用内容が想定されるため、利用を特定しないデザインが求められる。これをふまえた駐車場の課題として、駐車場が建物に囲まれている場合は、駐車場の手前の部分や中央を覆う屋根を設けることが考えられる。駐車場が連続する場合は駐車場の境界をフェンスや柵ではなく、人の座れる高さのコンクリート壁にするなど、複数の駐車場を個別にも一体的にも利用できるようにデザインする必要がある。



no. c80 露店 (泉町)

no. c128 Play Parking_vol.1

no. c5 Play Parking_vol.2



no. c31, c32, c35, c33-b サントピア通り de ワシントン祭り

写真 2.5 活用類型 c II

類型 c III は、大規模で通り抜けがあり奥に建物がある駐車場の全体が、年1回の短期間、商店会や芸術館により利用されるものである。時間貸し駐車場を利用するものが多

く、通り抜けがあるという特徴を活かしてイベントが行なわれていることから、一時的に駐車場全体が通り抜けられる広場となる駐車場といえる。

no. c55 は人が通り抜けやすいようにステージやテントを駐車場の周縁に設けている。no. c34 と no. c52 は、駐車場に接する2つの街路の幅の違いにより表と裏の関係が生じていることを活かしており、no. c34 は表側にある自動車の出入口をメインの出入口、裏側にある歩行者の出入口をステージのバックヤードとし、no. c52 は駐車場の形による分節を活かし、メインストリートに面する表側は人のための休憩所、建物への出入りができる裏側は山車の休憩所として利用している。また、いずれの事例も駐車スペースと自動車動線の関係に、テントなどの設置物と歩行者動線のことを重ねて利用しており、特に no. c34 は車を用いたフリーマーケットを行なっているため、駐車場としての利用に近いかたちでイベントが行なわれている。これらの事例から、もともとの駐車場における効率的な自動車動線の計画がイベントにおいても活かされているといえる。



no. c52 南町休憩所



no. c55 REVO!



no. c34 くらね祭りのまつり

写真 2.6 活用類型 cⅢ

この類型では、商店会や芸術館が商店街にある時間貸し駐車場あるいは専用駐車場を利用するものであり、特に時間貸し駐車場は共同で利用することを前提とした活用が見込める。いずれの事例も動線の通り抜けを活かし、駐車スペースと自動車動線の関係にテントなどの設置物と歩行者動線の関係を重ねていることから、イベント時の利用方法もふまえて駐車スペースと自動車動線の配置を検討する必要がある。このとき、no. c52やc55のように通り抜ける方向に自動車動線を設けると、流動性が高まり、動線の通り抜けがより活かせるものと考えられる。

類型cⅣは、大規模で通り抜けがあり奥に建物がある駐車場の部分が、年数回の短期間、商店会により利用されるものである。時間貸し駐車場を利用するものが多く、通り抜けがあり、空間が分節されているという特徴を活かし、分節された駐車場のうち商店街に連続する側はイベントに利用し、もう片側は駐車場となっている。駐車とイベントの共存した利用が可能となっている類型といえる。

no. c20は自動車の出入り口が商店街側にしかないため、商店街に面する部分を二つに仕切り、片側は広場、片側は駐車場として利用しているが、no. c22, c66は、商店街に連続する部分を広場とし、商店街に対し裏になる部分を駐車場としている。また、no. c22, c66は駐車場の形による空間の分節とテントなどの配置を工夫することで、駐車目的の利用と空間を仕切っており、no. c20ではパーティションを用いて安全性を確保している。no. c20, c66は類型cⅢと同様に駐車スペースと自動車動線の関係に、テントなどの設置物と歩行者動線の関係を重ねて利用している。no. c20, c22では、歩行者の出入口となる部分にゲートとなるように横断幕や風船を設け、イベントを演出している。no. c22は市営の時間貸し駐車場を無料で借り受けており、駐車場の隅にイベントで利用するための椅子や机を収納する倉庫を常設している。

この類型では、商店会が商店街にある時間貸し駐車場あるいは市営の時間貸し駐車場を利用するものであり、類型cⅢと同様に、共同で利用することを前提とした活用が見込める。全ての事例にみられる空間利用の工夫から、既にある駐車場の形による分節を活かし、駐車目的の利用とイベントの利用とを分けやすいように、適当な位置に仕切りを設けるなど、駐車に利用する部分と広場として利用する部分をすみわけて計画することが必要であるといえる。また、類型cⅢと同様に駐車スペースと自動車動線の関係を活かして利用していることから、イベント時の利用方法もふまえて駐車スペースと自動車動線の配置を検討する必要があるほか、全ての事例がイベントでの利用であるため、これに必要なステージ、テント、机椅子を収納できる倉庫を設けるなど、設備を整えることも課題としてあげられる。



no. c20* ミトキタフェスティバル



no. c22* ワイワイくろばねフェスティバル



no. c66 大笑祭

写真 2.7 活用類型 cIV

全体的な傾向として、[通り抜けなし、奥の建物なし]には活用がみられなかったことから、奥に建物がある駐車場が利用される傾向にあることがわかった。また、活用類型は、単発で大規模な専用駐車場の部分を利用するもの(c I)や、小規模な時間貸し・専用駐車場の全体を利用するもの(c II)が多く、大規模な時間貸し駐車場の全体を利

用するもの(cⅢ)や継続的に駐車場を利用するもの(cⅣ)は少数であることが明らかになった。

2.4.2 活用類型における駐車場の課題

先に述べた4つの類型を比較してみると、動線の通り抜けの有無により利用内容が異なっており、通り抜けのない駐車場は年1回のまつりにあわせた露店や案内所、アートイベントにあわせたワークショップやフリーマーケットなど単一の内容に利用されるのに対し、通り抜けがある駐車場は単一の利用が複合したイベントに利用されるという特徴があるといえる。

通り抜けのない駐車場のうち、駐車場の全体が利用される類型cⅠは小規模な駐車場であり、露店や案内所といった利用が多いことから、駐車場の規模が小さいため単一の内容に利用しやすいものと考えられ、さまざまな利用内容が可能であるといえる。これに対し、駐車場の部分が利用される類型cⅡは大規模な駐車場であり、フリーマーケットや案内所といった単一の利用に対して規模が適していないため、空間を仕切るなど利用範囲を明確にする工夫がなされている。このことから、単一利用の場合、駐車場の規

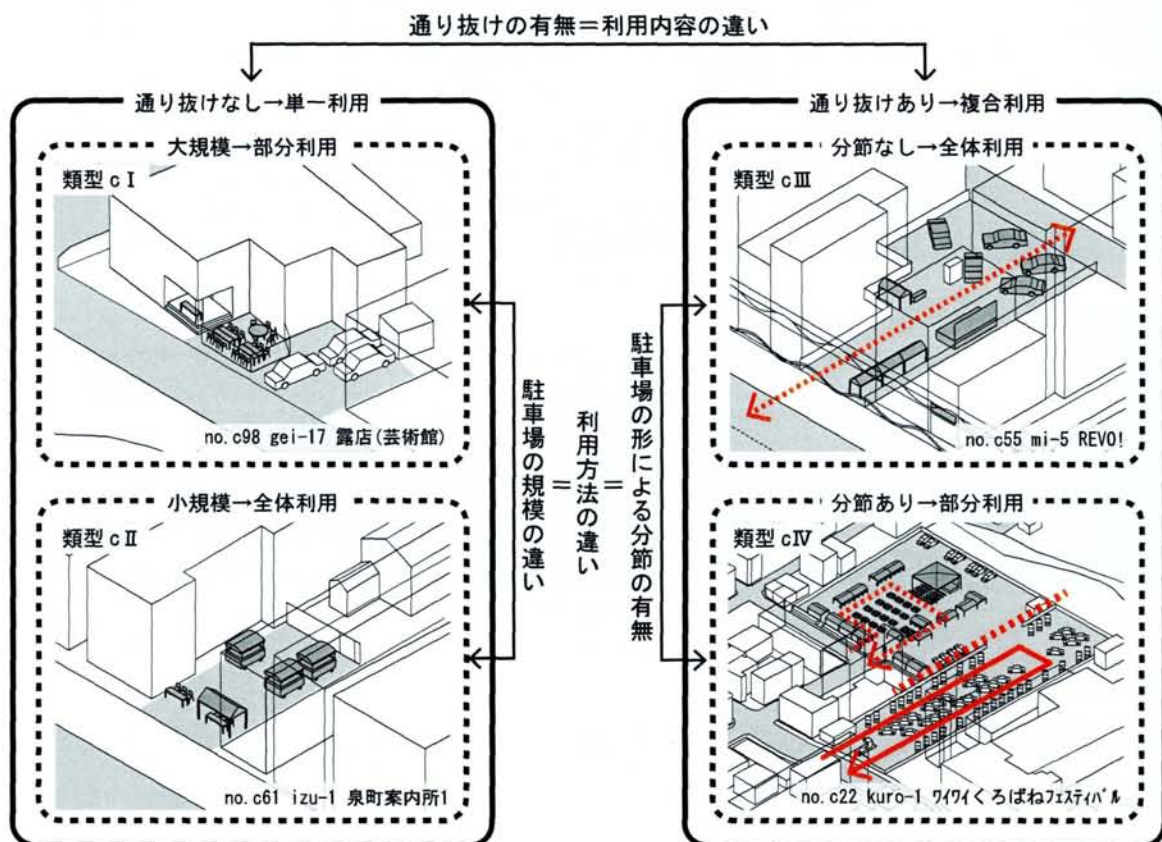


図 2.13 活用類型における駐車場の課題

模により、利用方法が異なるといえる。

また、通り抜けのある駐車場は全て大規模なものであるが、類型cⅢ、cⅣにみられるイベントの利用ではテントの配置や歩行者動線の計画が必要であるため、単一の内容に利用される類型cⅠ、cⅡに比べて利用方法が複雑であるといえ、このうち駐車場の全体が利用される類型cⅢは、テントなどを駐車場の周縁に設置し、通り抜けをやすくすることで流動性を高めているのに対し、駐車場の部分が利用される類型cⅣでは、駐車場の形による分節を境界として、片側が広場、片側が駐車場として利用されており、イベントに利用する部分は中央に滞留スペースが配置され、滞留性を高めている。このことから、類似する利用内容であっても、駐車場の形による分節の有無により利用方法が異なるといえる。

以上の結果から、中心市街地における駐車場では、動線の通り抜けの有無により適した利用内容が異なり、さらに、通り抜けのない駐車場では駐車場の規模が、通り抜けがある駐車場では駐車場の形による分節の有無が、利用方法に影響していることが明らかになった。よって、中心市街地における駐車場では、想定される利用をもとに、動線の通り抜け、駐車場の規模、駐車場の形による分節の有無を計画することが課題といえる。

2.5 街路ごとにみた駐車場活用の展開の可能性

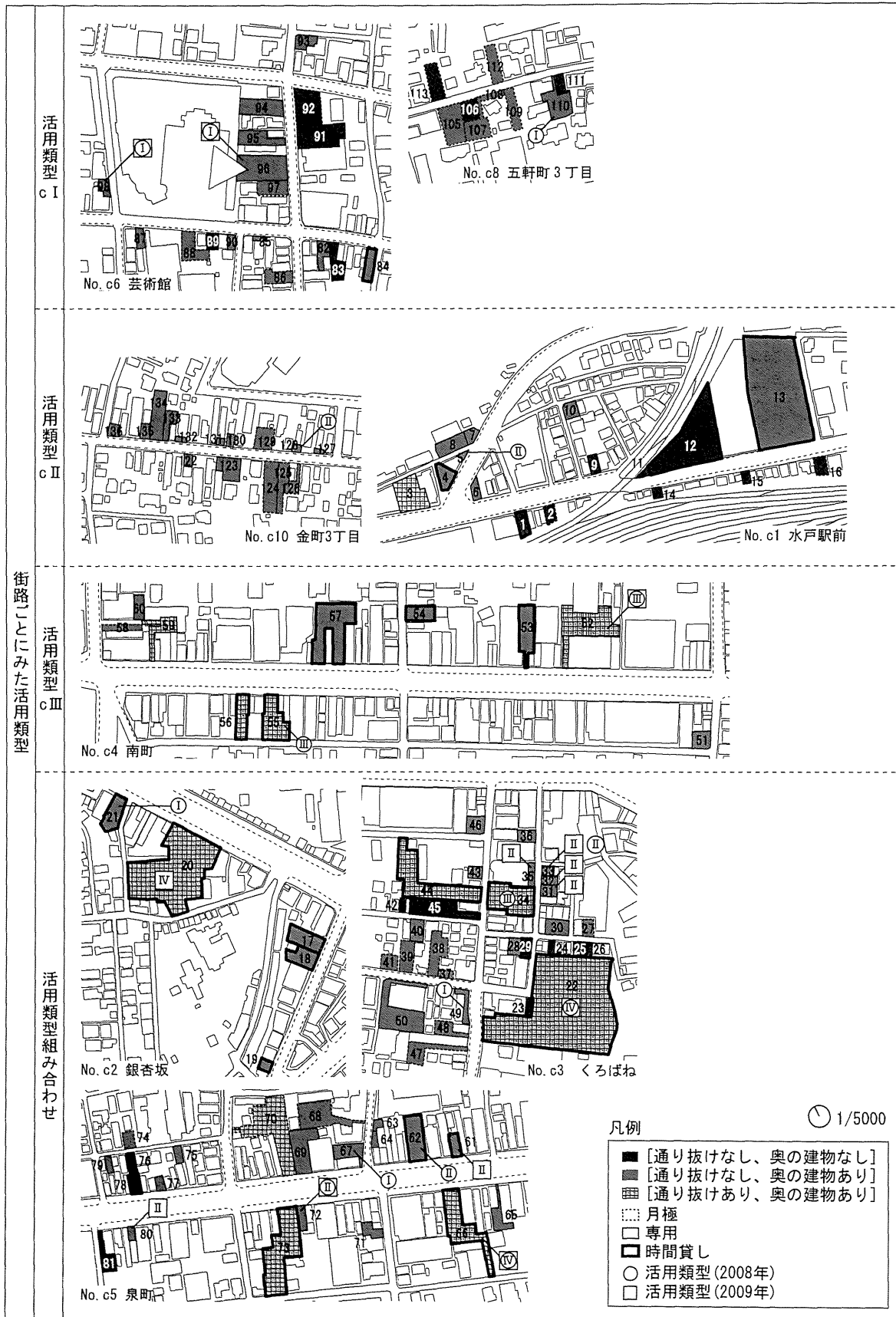
前節で明らかにした活用類型には連動することで街路のにぎわいを連続させているものがみられる。また中心市街地においては、街路におけるにぎわいの連続が重要な課題であり、各街路における駐車場活用の展開の可能性を考察する必要がある。そこで、活用類型を街路ごとに示し、その特徴を捉えた。活用類型がみられた街路は資料の8割(8/10資料)で、その約8割(6/8資料)は商店街の街路であった(表2.13)。また、活用類型cⅠ～cⅢのいずれかのみみられる街路は5資料で、活用タイプの組合せがみられる街路は3資料であった。これらの街路ごとに駐車場活用の展開の可能性を考察した。

cⅠのみみられる街路は、いずれも大規模な駐車場が多くみられ、[通り抜けなし、奥の建物なし][通り抜けなし、奥の建物あり]が混在する街路である。このうちNo. c6は専用駐車場が多く、複数の活用モデルがみられることから、建物用途を拡張させるような利用を他の駐車場でも行ない、街路を連続させる可能性があるといえ、No. c8は月極駐車場が多いことから、街路を連続させることは難しいと考えられる。

cⅡのみみられる街路は、小規模な専用駐車場が多くみられる街路である。このうちNo. c10は[通り抜けなし、奥の建物あり]のみみられるのに対し、No. c1は[通り抜けなし、奥の建物なし]が多くみられることから、[通り抜けなし、奥の建物なし]は利

表 2.14 街路ごとにみた活用類型

(8/10 資料)



用されにくいことを考えると、No. c10 は街路のにぎわいを連続させる可能性があるが、No. c1 はそうした利用は見込めない。

c IIIのみみられる街路は大規模な時間貸し駐車場が多くみられる街路である。時間貸し駐車場を借りるための資金やイベントの運営主体を確保できれば、街路のにぎわいを連続させる可能性が見込める。

類型組合せがみられる街路は、大規模な時間貸し駐車場が多くみられる街路 (No. c2) と様々な駐車場が混在する街路 (No. c5, No. c3) である。特徴的な街路としてモデルの数が多かった No. c5 と No. c3 があげられる。全ての街路で c IVがみられるが、No. c5 ではこのほかに c IIが多くみられることから、継続的に商店会のイベントを行なう駐車場があり、その他の駐車場は案内所や休憩所として活用されていることがわかる。また、年度によって利用される駐車場が異なるものの、いずれの年もメインストリートに沿う駐車場を複数利用しており、まつりの際ににぎわいを連続させている。No. c3 では c IVのほかに c I・c II・c IIIがみられることから、継続的に商店会のイベントを行なう駐車場があり、他の駐車場は様々な主体により活用されていることがわかる。また、2009年にみられた利用は同日に行なわれたものであるが、継続的に行なわれている商店会のイベントにあわせて、芸術館によるフリーマーケットやイベントが行なわれており、異なる主体が連携することでこの街路一体のにぎわいを創出しているといえる。これらの街路ではにぎわいの連続が実現していることから、活用類型を連動させる場合のモデルといえる。

以上、街路ごとに駐車場活用の展開の可能性を述べた。その結果から、中心市街地における駐車場活用においては、商店街の街路が重要であり、そのなかでも通り抜けがある大規模な駐車場のある街路がより活用される傾向にあることがわかった。また、活用類型を連動させる場合のモデルとして、通り抜けがある大規模な駐車場の部分を、商店会が継続的にイベントの場として利用するとともに、通り抜けがない小規模な駐車場を様々な主体が単発的に利用するというかたちがあることを明らかにした。

2.6 まとめ

本章では、中心市街地における駐車場について、通り抜けの有無に着目し、駐車場の空間的特徴と利用との関係から活用類型における駐車場の課題を示した。また、街路という単位に着目し、街路における駐車場活用の連動について述べた。

その結果、まず駐車場における動線の通り抜けの有無により利用内容が大きく異なり、通り抜けのない駐車場は露店や案内所といった単一の内容に利用され、通り抜けのある駐車場は単一の利用が複合したイベントに利用されることが明らかになった。また、動線の通り抜けがない駐車場は駐車場の規模により利用方法が異なること、通り抜けがある駐車場は駐車場の形による分節の有無により利用方法が異なることが明らかとなり、中心市街地における駐車場は、想定される利用をもとに、動線の通り抜け、駐車場の規模、駐車場の形による分節の有無を計画する必要があることを示した。

また、街路において駐車場活用が連動する場合のモデルとして、通り抜けがある大規模な駐車場の部分を、商店会が継続的にイベントの場として利用するとともに、通り抜けがない小規模な駐車場を様々な主体が単発的に利用するというかたちがあることを明らかにした。

参考文献

- 1) 水戸市：水戸市駐車場整備計画，1999
- 2) 木下剛，田畑貞寿：水戸市中心市街地における公園・緑地整備の動向と近世城下町構造との関連，造園雑誌 57，pp.337-342，1994
- 3) 森司監修：第23回国民文化祭・いばらき2008 水戸ルネッサンス文化の祭典 記録集，水戸芸術館現代美術センター，2009

図版出典

写真2.1 左：水戸観光協会 HP

図2.5 「第51回水戸黄門まつり交通規制のお知らせ」 部分・一部修正

図2.6 「Map-i Navi カフェ・イン・水戸2008 特別版」2008年11月 部分

注

- 注1) 千人あたりの自家用車保有台数および総人口は茨城県による「平成22年3月版 市町村早わかり」に掲載されたデータを扱い、千人あたりの自家用車保有台数×総人口÷1000＝人口あたりの自家用車保有台数とした。
- 注2) 中心市街地の区域は、「平成21年度水戸市新中心市街地活性化基本計画（案）」の定義による。
- 注3) 本研究では、既存の駐車場をにぎわい創出の場として捉えることから、立体駐車場や地下駐車場を除く屋外駐車場を資料対象とした。また、イベントやフリーマーケットを主とした駐車場の利用を問題とするため、個人住宅の専用駐車場は資料対象から除いた。
- 注4) ここでは、水戸芸術館現代美術センターを芸術館と記した。また、個人アーティストによる活動も、水戸芸術館現代美術センターの協力を得ている場合は運営主体を芸術館とした。表2.8の資料no.c31 c32, c33-b, c35がこれにあたる。
- 注5) 商店街の範囲は、水戸市商業・駐車場公社のホームページに掲載されている商店会加盟店舗を地図上にプロットし、得られた範囲とした。
- 注6) 周辺環境は敷地単位で捉え、駐車場に隣接する敷地内に建物がある場合は建物、敷地が空地である場合は空地とした。
- 注7) 駐車場の面積は、住宅地図をCADソフトでトレースし得られた面積とした。
- 注8) イベントはステージが設けられ、ライブやゲームが行なわれるものとした。

3章 ショッピングセンターにおける駐車場活用

- 3.1 本章の目的と構成
- 3.2 分節からみた駐車場の空間的特徴
- 3.3 駐車場の利用
- 3.4 駐車場の空間的特徴と利用との関係
- 3.5 まとめ

3章 ショッピングセンターにおける駐車場活用

3.1 本章の目的と構成

3.1.1 本章の目的

第2章では、中心市街地における駐車場の空間的特徴とそこにみられる利用についてのべたが、それらは周辺環境との関係に位置づく小規模な駐車場であった。本章ではこれに相反する特徴をもつ駐車場として、周辺環境から断絶された大規模なショッピングセンターの駐車場をとりあげる。

中心市街地に位置するショッピングセンターの駐車場は、郊外型のものに対し、より周辺環境に配慮した計画がなされるべきであるが、現状は自動車のアクセス性が優先され、多くのショッピングセンターでは建物の手前に大規模な駐車場が設けられており、劣悪な環境をつくっている。なかには植栽などにより駐車場を目立たせないようにデザインされているものもあるが、歩行者が快適に過ごせるような積極的な提案はみられない。このようなショッピングセンターの駐車場を人の集まる場とするためには、大規模な駐車場をいかに人のスケールに分節して利用するかが問題になると考えられる。

そこで本章ではこうしたショッピングセンターにおける駐車場について、駐車場の分節に着目して空間的特徴と利用との関係を明らかにし、駐車場の課題を考察する。

3.1.2 ショッピングセンターにおける駐車場活用の意義

日本におけるショッピングセンターは欧米諸国のショッピングセンターとはその性格が異なり、独特の形態と発展過程をたどりながら成長を遂げてきた。欧米におけるショッピングセンターは郊外住宅地においてマーケット住民にコミュニティの場を提供し、あくまでも立地を新しく創り出すことを目的としているため、従来からある都心のショッピングエリアとは明確に区別されているのに対し、日本におけるショッピングセンターは、ターミナル立地の駅ビルや地下街、あるいは専門店ビルなど、既成の商業立地における商業施設もその範囲に含まれており¹⁾、1960年代以降、都市中心部から郊外へと立地を変化させることで発展してきた(図3.1)。1990年代以降は郊外型大規模ショッピングセンターの形成が多くみられるようになり、郊外に人が集中するようになったため、都市中心部および周辺に立地するショッピングセンターでは、商店街との連携も含め、その役割の見直しが求められている。

一方で、こうしたショッピングセンターは地域住民の日常生活に欠かせない施設となっており、まちづくりや地域経済への影響が大きいことから、地域社会の一員としてその果たすべき役割は大きくなっている。こうした背景から、平成19年2月には大規模小売店舗立地法第4条に規定する「大規模小売店舗を設置

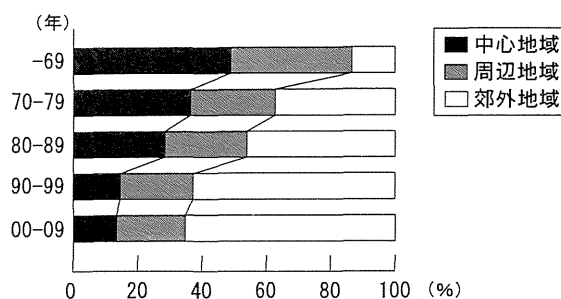


図 3.1 ショッピングセンター数推移（立地地域別）

する者が配慮すべき事項に関する指針」が改正され、大規模小売店舗の社会的責任の一環として、まちづくりに積極的に対応することが強く期待される旨が明記された。これを受け、茨城県では平成19年4月以降、大規模小売店舗立地法の届出書の添付書類に地域貢献活動の取組みについての記載を求めるようになり、大規模小売店舗と地域が連携した活力あるまちづくりや地域商業の活性化などの取組みをより促進するため、平成22年4月に「茨城県大規模小売店舗の地域貢献活動に関するガイドライン」が策定された。本章で資料として扱うショッピングセンターも25資料中18資料がこの対象となっている^{注1)}。このガイドラインでは、地域貢献活動の取組み項目として1. 地域づくりへの協力、2. 地域産業活性化への協力、3. 地域雇用確保への協力、4. 環境対策の推進、5. 安全・安心なまちづくりの推進、6. ひとにやさしいまちづくりの推進、7. 撤退時等における配慮があげられており、このうち1. 地域づくりへの協力および2. 地域産業活性化への協力において、社会貢献活動などを行う団体や地域および県内のイベントへの会場提供が求められており^{注2)}、ショッピングセンターが地域におけるイベントや市民団体の活動拠点として見直されていることがわかる。現在は施設内においてこうした活動が行われるケースが多くみられるが^{注3)}、中心市街地に位置するショッピングセンターにおいては、大規模な駐車場が周辺環境に対し劣悪な環境をつくりだしていることを考えると、駐車場においてこうした活動が行われること、またこれにもとづき環境が改善されることが今後の課題といえる。

3.1.3 研究対象の選定

茨城県は全国のなかでもショッピングセンターの数が多くある。各都道府県におけるショッピングセンター数と店舗面積を表3.1に示した^{注4)}。茨城県は全国のなかで11位であるが、このうち3大都市圏を除くと4位、店舗面積は1,038,868㎡となっており、ショッピングセンターの数が多くあることがわかる。

茨城県には全72件のショッピングセンター^{注5)}がみられるが、本研究では、以下3

つの条件に該当するショッピングセンターを選定し、全25資料を研究の対象とした(表3.2)。

- ①中心市街地の中心地域あるいは周辺地域に位置するもの
 - ②駐車場を単独で所有しているもの
 - ③駐車場の管理を他の業者に委託していないもの
- 各資料の開業年を確認すると、90年代に開業したものが約5割(12/25資料)を占め、次いで80年代が約2割(6/25資料)、00年代が約2割(6/25資料)となっている。対象となる駐車場について、2005年10月～12月に現地調査を行ない、建物および駐車場の位置関係、周辺環境を写真およびスケッチで記録した。

また、駐車以外の利用として不特定多数の人が利用可能な内容を活用とし、駐車場を活用している事例の有無を各ショッピングセンターに電話で確認したところ、5つのショッピングセンターにおいて駐車場をフリーマーケットやイベントの場として活用する事例があることがわかった。これらのショッピングセンターについては、2010年11

表3.1 各都道府県のSC数と店舗面積

都道府県名	SC数	店舗面積(m ²)
1 東京都	276	3,555,716
2 愛知県	226	2,977,619
3 大阪府	217	3,203,677
4 兵庫県	186	2,526,627
5 神奈川県	176	2,949,441
6 北海道	153	2,028,119
7 千葉県	131	2,628,506
8 埼玉県	120	2,420,427
9 福岡県	119	2,018,472
10 広島県	85	1,245,162
11 茨城県	72	1,036,868
12 京都府	70	878,116
13 静岡県	64	951,815
14 宮城県	62	874,284
15 新潟県	61	694,899

表3.1注) 〇は3大都市圏を示す

表3.2 資料リストおよび分布

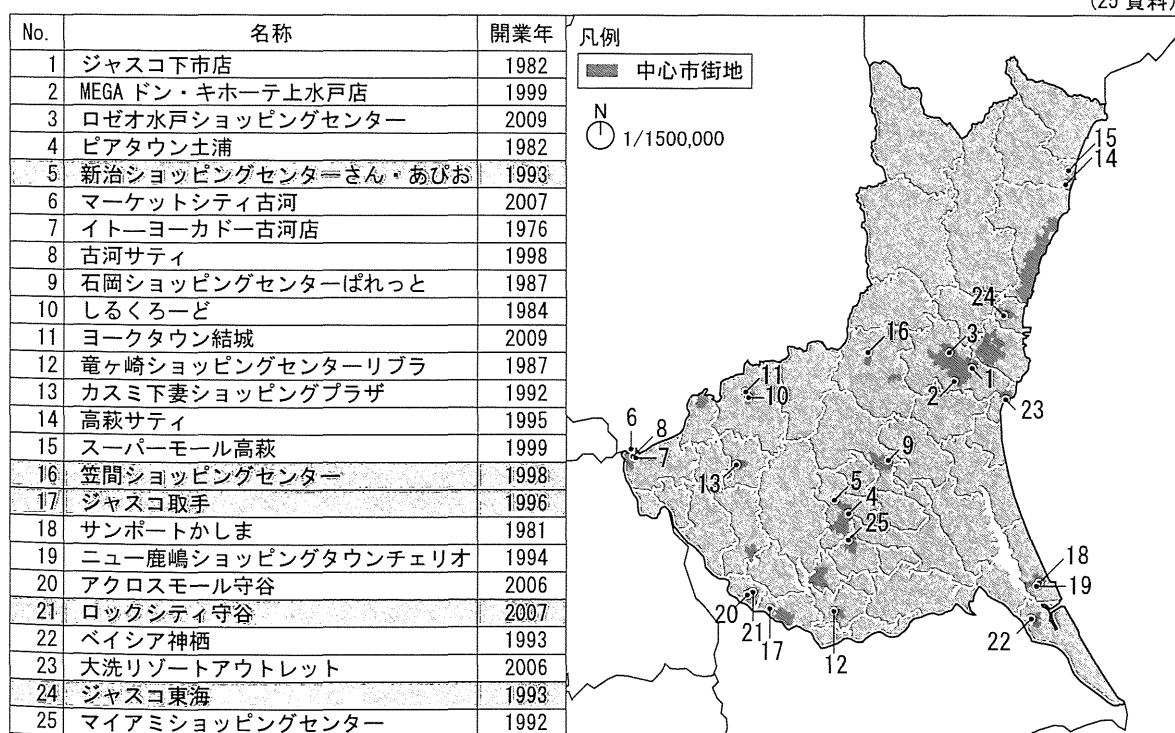


表3.2注) 〇は活用がみられたショッピングセンターを示す

月～12月に現地調査を行ない、写真撮影および利用の運営主体へのヒアリング調査から利用の状況を記録した。

3.1.4 本章の構成

まず2節では、ショッピングセンターにおける駐車場の空間的特徴として、駐車場の分節に着目し、道路によって分節されない駐車場の単位を中間単位駐車場、中間単位駐車場内において敷地形状や物理的境界により取り出された単位を単位駐車場を定義し、中間単位駐車場および単位駐車場の組合せから駐車場の分節の種類を明らかにする。さらにこうした分節を生じさせる要因としてショッピングセンターの立地を捉え、駐車場の規模および分節の種類と立地との関係から駐車場の空間パターンを導く。続いて3節では、活用されている駐車場について、運営主体ごとに利用概要・利用経緯・利用のメリットとデメリットおよび利用方法を示し、空間的観点から利用頻度に、時間的観点から利用範囲に着目し、利用パターンを導く。以上の内容を総括し、4節では2節で明らかにした駐車場の空間パターンと3節で明らかにした利用パターンとの関係から活用類型を導き、活用類型における駐車場の課題を考察する。

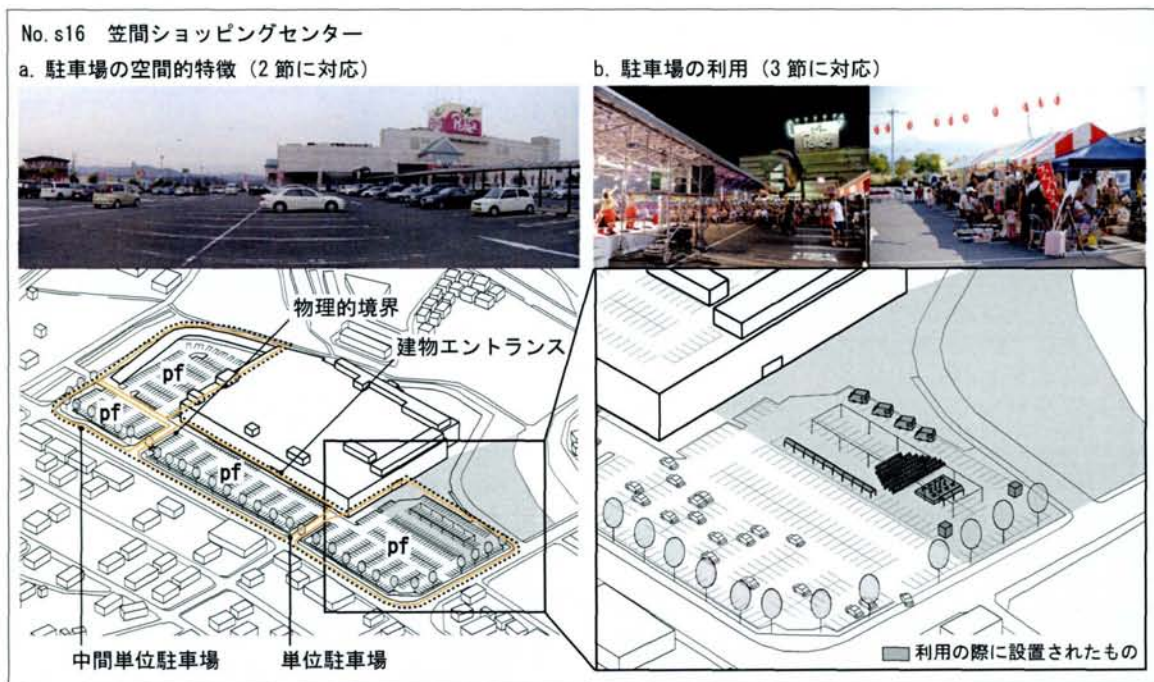


図3.2 分析例

3.2 分節からみた駐車場の空間的特徴

本節では、ショッピングセンターにおける駐車場の空間的特徴として分節に着目し、分節された単位の組合せから捉えられる駐車場の分節の種類を検討し、駐車場の周辺環境として立地を分類する。さらに、それらの重ね合わせから駐車場の空間パターンを導く。

3.2.1 駐車場の規模

まず、駐車場の空間的特徴を明らかにするにあたり、ショッピングセンターの駐車場を大きく特徴づけている規模を整理した。駐車場の面積^{注6)}について5,000 m²ごとに該当する資料の数を示す図を作成したところ(図3.2)、20,000～25,000 m²の該当資料数がもっとも多くみられたが、各面積における該当資料数に大きな数の偏りはみられなかった。そこで平均面積を求め、平均未満のものを小規模、平均以上のものを大規模として分類した。その結果、小規模は10資料、大規模は15資料であった。

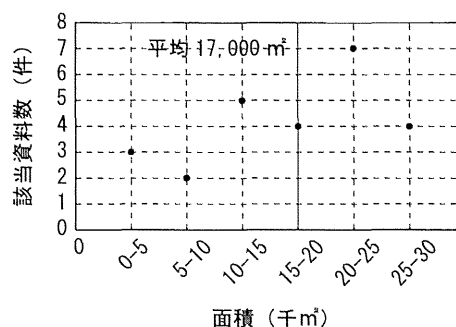


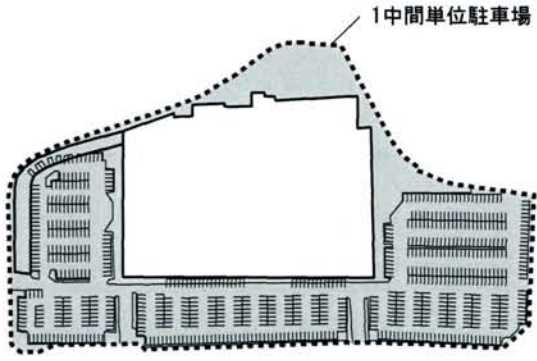
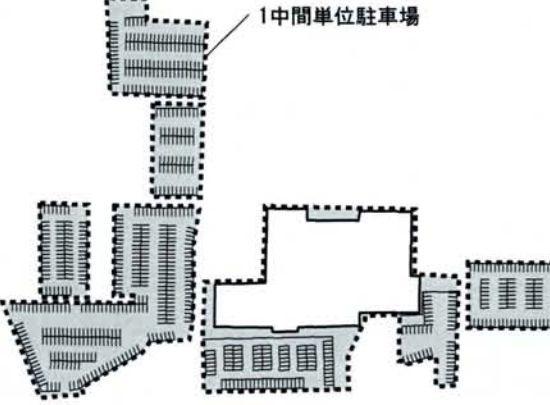
図3.3 駐車場の規模

3.2.2 単位駐車場の組合せからみた駐車場の分節

ショッピングセンターの駐車場は中心市街地などにみられる駐車場に比べ大規模なものであるため、その利用にあたってはいかに駐車場を分節し、人のスケールをつくるかが問題となる。そこで駐車場を形成する単位について検討した。表3.3に示すように、駐車場にはno. s16のように建物に隣接した駐車場のみが設けられているものや、no. s4のように建物に隣接した駐車場の他に道路により分節された駐車場が複数設けられているのがみられる。こういった駐車場の数は、複数の駐車場を持つほど周辺環境との関係が複雑になったり、建物へのアプローチの問題において個々の駐車場に差異が生じるなど、駐車場を大きく特徴づけていると考えられる。そこで、道路によって分節されない駐車場の単位を中間単位駐車場とし、その数について単数か複数かで整理した。その結果、中間単位駐車場の数が単数のものが12資料、複数のものが13資料みられた。

図3.3の分析例では中間単位駐車場が複数みられるが、敷地形状やフェンスや垣根などの物理的境界によりさらに3つの部分に仕切られていることがわかる。また、これらの部分は建物エントランスに対する位置関係において違いがみられる。そこで、この単位を単位駐車場とし、〈建物エントランスに面する単位駐車場〉(pf)と〈建物エントランスに面さない単位駐車場〉(pd)に整理した。なおショッピングセンターの駐車場に

表3.3 中間単位駐車場の数

単数 (12)	複数 (13)
 <p>no. s16 笠間ショッピングセンター</p>	 <p>no. s4 ピアタウン土浦</p>

関する拙稿では²⁾、〈建物エントランスに面する単位駐車場〉は短時間でよく使われるという特徴があり、〈建物エントランスに面さない単位駐車場〉は長時間によく使われるもの、あまり使われないもの、複数の建物がある場合は車内における人の滞在が多いものといった特徴があることが明らかになっている。こうした利用状況の違いは駐車場活用に関わる問題といえる。

さらに、中間単位駐車場の組合せ及び中間単位駐車場内における建物と単位駐車場の組合せを示す記号式を作成し、駐車場の構成を検討した。図3.3の分析例では、1つの建物に隣接する中間単位駐車場Aと駐車場のみの中間単位駐車場Bがあり、中間単位駐車場Aにはpfと遮蔽物により分節された2つのpdがあり、1つの駐車場でありながら3つの場所ができている。一方、中間単位駐車場Bは単位駐車場がpdのみで構成されている。こうした図を全ての資料において作成し、中間単位駐車場および単位駐車場の組合せのあり方を検討し、以下3つの構成に分類した(表3.4)。



図3.4 分析例

[物理的境界による分節、奥行きなし]は一つの間単位駐車場からなり、〈建物エントランスに面する単位駐車場〉のみみられるものである。物理的境界による分節がみられるが、中間単位駐車場内に差異がみられないことから、もっとも単純な構成の駐車場といえる。

[物理的境界による分節、奥行きあり]は一つの間単位駐車場からなり、〈建物エントランスに面する単位駐車場〉および〈建物エントランスに面さない単位駐車場〉がみられるものである。物理的境界により分節されるものが多く、一つの間単位駐車場内に建物エ

ントランスとの位置関係による差異がみられるため、[物理的境界による分節、奥行きなし]に比べて複雑な構成の駐車場といえる。

[道路による分節]は複数の中間単位駐車場からなり、〈建物エントランスに面する単位駐車場〉および〈建物エントランスに面さない単位駐車場〉がみられるものである。駐車場が道路により分節されており、建物エントランスとの位置関係もさまざまであることから、もっとも複雑な構成の駐車場といえる。

全体的な傾向として、[道路による分節]がもっとも多くみられた。

3.2.3 駐車場の立地

先に述べた駐車場の構成の複雑性は、ショッピングセンターがおかれる環境によるところが大きい。そこで駐車場の立地に着目した。ショッピングセンターの立地を市町村ごとに示したのが表3.5である。ここでは各市町村について現在の市街地の範囲および旧市街^{注7)}の範囲を示した。自動車による移動を前提として計画されていない旧市街の範

表3.4 駐車場の分節

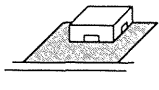
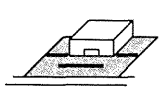
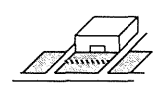
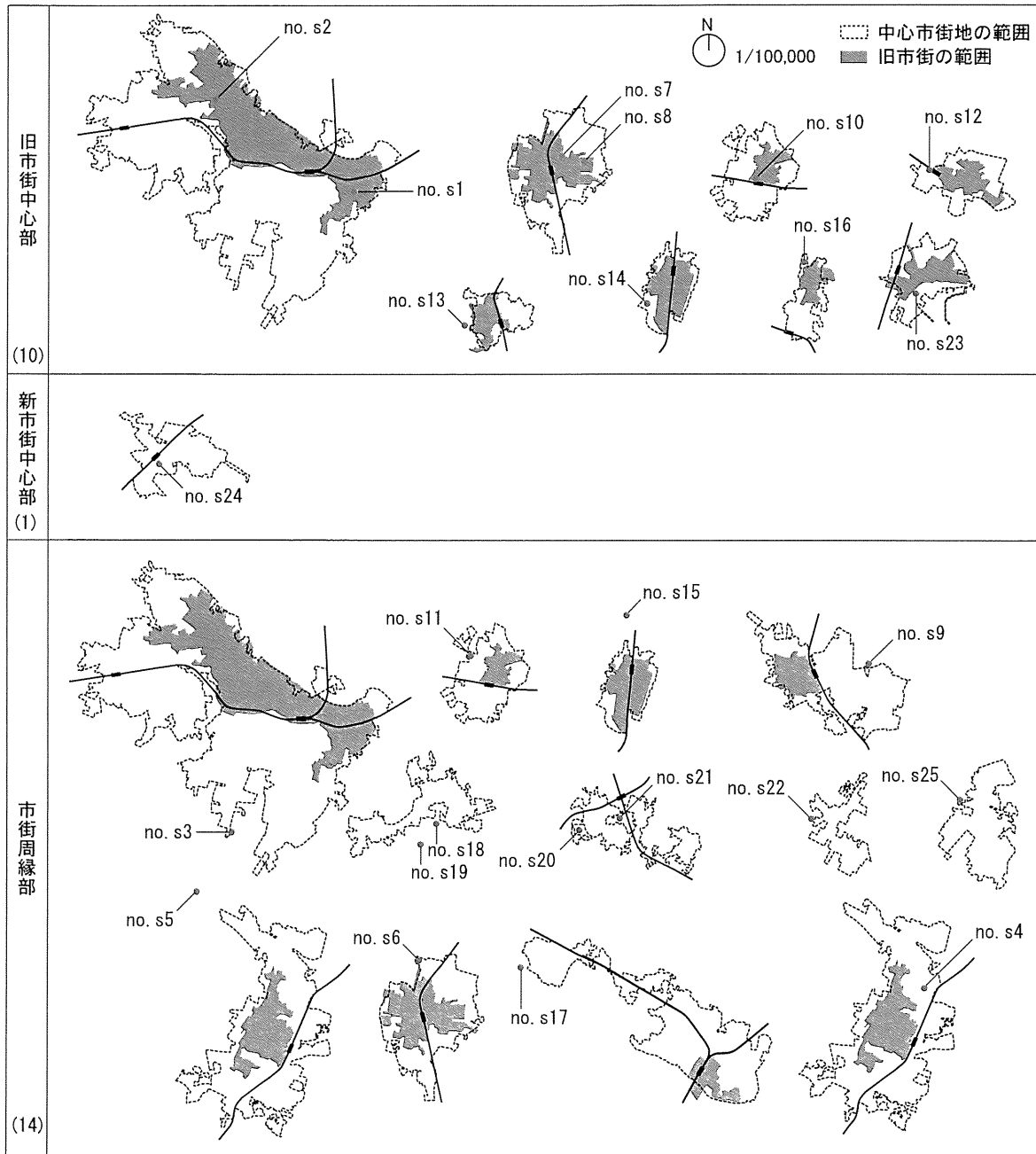
駐車場の分節	資料No.	構成の図
[物理的境界による分節 奥行きなし]  (5)	s1 s8 s22 s19 s16	[B] [pf] [B. pf] [2B. pf-pf] [B. pf-pf-pf] [B. pf-pf-pf]
[物理的境界による分節 奥行きあり]  (7)	s17 s9 s15 s20 s5 s21 s6	[B. pf-pf-pd-pd] [3B. pf-pf-pd-pd] [4B. pf-pf-pd-pd] [B. pf-pf-pd-pd-pd] [B. pf-pf-pf-pd-pd] [B. pf-pf-pf-pf-pd-pd] [9B. pf-pf-pf-pf-pf-pf-pf-pf-pd-pd]
[道路による分節]  (13)	s10 s18 s24 s23 s7 s14 s3 s4 s2 s13 s25 s12 s11	[B] [pd] [pd] [pd] [B] [pf] [pf] [pd] [B] [pf] [pd] [pd] [B. pf] [pd] [pd] [B. pf-pf] [pf] [pd] [B. pf] [B. pf] [B. pd] [pf] [pd] [pd] [4B. pf-pf-pf-pf-pf] [B. pf] [B. pf-pf] [pd-pd] [pd] [pd] [pd] [pd] [B. pf-pf-pd] [pd] [B. pf-pd-pd] [pd] [pd] [B. pf-pd-pd-pd] [pf] [pd] [B. pf-pf-pd] [pd] [pd] [pd] [2B. pf-pf-pf-pf-pf-pd-pd-pd] [B. pd]

表3.4 注) 凡例 □ 物理的境界

表 3.5 ショッピングセンターの立地



図では、高密度な都市空間が形成されており、駐車場のための敷地が限定されることから、駐車場の構成は複雑になるものと考えられる。こうした立地による駐車場の特徴を捉えるために、ショッピングセンターの立地を、旧市街、新市街、市街周縁部に分類した。

3.2.4 駐車場の空間パターン

以上の分析を全ての資料について行ない、駐車場の構成ごとに規模と立地の特徴を捉え、駐車場の空間パターンとした(表 3.6)。

表3.6 駐車場の空間パターン

空間パターン	資料No.	規模	立地
[物理的境界による分節 奥行きなし]	s1	小	旧市街中心部
	s8	小	旧市街中心部
	s22	小	市街周縁部
	s19	小	市街周縁部
	(5)	s16	大
[物理的境界による分節 奥行きあり]	s17	小	市街周縁部
	s9	大	市街周縁部
	s20	大	市街周縁部
	s5	大	市街周縁部
	s21	大	市街周縁部
	(7)	s15	大
[道路による分節]	s2	小	旧市街中心部
	s7	小	旧市街中心部
	s10	小	旧市街中心部
	s13	小	旧市街中心部
	s14	大	旧市街中心部
	s23	大	旧市街中心部
	s12	大	旧市街中心部
	s24	小	新市街中心部
	s3	小	市街周縁部
	s4	小	市街周縁部
	s18	小	市街周縁部
	s25	小	市街周縁部
	(13)	s11	大

表3.6注) □ は活用がみられる駐車場を示す

[物理的境界による分節、奥行きなし]は、一つの間接単位駐車場からなる駐車場である。全ての資料が単数の建物と〈建物エントランスに面する単位駐車場〉のみで構成されている。構成がもっとも単純な駐車場であり、こうした駐車場は旧市街中心部において小規模なものが多い傾向にある。

[物理的境界による分節、奥行きあり]は、一つの間接単位駐車場内に〈建物エントランスに面する単位駐車場〉と〈建物エントランスに面さない単位駐車場〉の差異がみられる駐車場である。物理的境界により分節されるものが多く、大規模で新市街中心部に立地する傾向にある。

[道路による分節]は複数の間接単位駐車場からなり、〈建物エントランスに面する単位駐車場〉および〈建物エントランスに面さない単位駐車場〉がみられるものである。もっとも複雑な構成の駐車場であり、小規模で旧市街中心部もしくは市街周縁部に立地する傾向にある。

これらの駐車場のうち、フリーマーケットやイベントによる利用がみられる駐車場を

確認した。まず、規模との関係を見ると、小規模が2資料、大規模が3資料であり、数の偏りはみられない。また立地との関係を見ると、旧市街中心部が1資料、新市街中心部が1資料、市街周縁部が3資料であり、市街周縁部に数が偏っていることがわかる。さらに空間パターンごとにみると、[物理的境界による分節、奥行きなし]が1/5資料、[物理的境界による分節、奥行きあり]が3/7資料、[道路による分節]が1/13資料となっており、[物理的境界による分節、奥行きあり]に数が偏っていることがわかる。よって、市街周縁部に位置し、一つの間接単位駐車場内に〈建物エントランスに面する単位駐車場〉と〈建物エントランスに面さない単位駐車場〉の差異がみられる大規模な駐車場は、フリーマーケットやイベントの利用に適しており、活用の可能性があると考えられる。

以上の結果から、地方都市におけるショッピングセンターの駐車場は、建物エントランスとの位置関係から特徴づけられる単位駐車場の組合せから捉えることができ、物理的境界により分節されるが奥行きのないもの、物理的境界により分節され奥行きがあるもの、道路により分節されるものの3つに大別できることがわかった。また、小規模で奥行きのない駐車場と道路により分節される駐車場は旧市街中心部に、大規模で奥行きのある駐車場は市街周縁部に立地する傾向にあることが明らかになった。さらに、大規模で奥行きのある駐車場は活用の可能性があることを示した。

3.3 駐車場の利用

本節では、駐車場の活用方法を捉えるために、運営主体ごとに利用概要・利用の経緯・利用のメリットとデメリットを示す。さらに利用方法を整理し、時間的な観点から利用頻度に、空間的な観点から利用範囲に着目し、それらの関係から駐車場の利用パターンを抽出する。

3.3.1 運営主体ごとにみた利用目的と利用経緯

前章で検討した中心市街地における駐車場活用は、市街地の活性化という明確な目的があった。しかしショッピングセンターにおける駐車場ではより多様な目的や経緯があると考えられる。そこで駐車場をフリーマーケットやイベントの場として活用する5つの事例について、各運営主体にヒアリング調査を行ない、利用の目的や経緯、利用のメリット/デメリットなどを確認した(表3.7)。ヒアリング調査の結果、活用の運営主体としては市民団体、ショッピングセンター、市民団体・行政がみられることがわかった。これらの運営主体ごとに利用内容の特徴がみられたため、まず、各運営主体ごとにヒアリング調査結果を整理した。

表3.7 ヒアリング調査対象および内容

名称	運営主体	調査日	調査内容
s5 新治ショッピングセンターさん・あびお	時遊空間ふれあい市	2011. 2. 21	<ul style="list-style-type: none"> ・利用の目的 ・利用開始年 ・利用頻度 ・利用時間 ・運営資金 ・利用条件 ・利用の経緯 ・利用のメリット/デメリット ・実施場所の選択理由
s16 笠間ショッピングセンター	笠間ショッピングセンター	2011. 2. 21	
s17 ジャスコ取手	リサイクル支援 エコ∞セカンドステージ	2010. 12. 12	
s21 ロックシティ守谷	リサイクル支援 エコ∞セカンドステージ	2010. 12. 11	
s24 ジャスコ東海	東海まつり実行委員会	2011. 2. 23	

1) 市民団体による利用

市民団体による利用は3つの事例がみられた(表3.8)。いずれも利用内容はフリーマーケットであり、2～5名の少人数のスタッフで運営している。リサイクルや人との交流、人と人の出会いを目的としており、フリーマーケットを通して人の出会いの場を設けて

表3.8 市民団体による利用

名称	s5. 新治ショッピングセンター	s21. ロックシティ守谷	s17. ジャスコ取手
利用内容	フリーマーケット	フリーマーケット	フリーマーケット
運営主体	時遊空間ふれあい市 5名	リサイクル支援 エコ∞セカンドステージ 2名	リサイクル支援 エコ∞セカンドステージ 2名
目的	人と人の出会い	リサイクル、人との交流	リサイクル、人との交流
利用開始年	2004	2007	2009
利用頻度	月2回(土・日)	月1回(土)	月1回(日)
利用時間	8:00-16:00	10:00-15:00	10:00-15:00
運営資金	出店料(30店舗)	出店料(10-20店舗)	出店料(6店舗)
利用条件	場所代のかわりに草刈りをする	年間売上の3%を環境保全に関する寄付として渡しているが、実質は無料	場所代を支払っている
利用の経緯	土浦近郊で知名度があるショッピングセンターを探しており、このショッピングセンターが条件にあったので利用した。交渉は2カ月かかった。	ロックシティ守谷がオープンしたときに環境保全に配慮していることを知って、リサイクルといったテーマに理解を示してくれると思ったから。交渉は1年かかった。	ロックシティ守谷でフリーマーケットをしている様子を見て、環境保全活動の一環としてフリーマーケットをやりたいと、ショッピングセンターの方から声をかけてきた。
利用のメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・トイレなどのインフラがある ・知名度があるので、集客が見込める ・日程が組みやすい ・PRに協力してくれる 	<ul style="list-style-type: none"> ・来場客が期待できる ・ロックシティが有名なので、フリーマーケットの出店者も安心して出店できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ある程度の来場客が期待できるので、フリーマーケットの規模が小さくても継続することができる ・若い人からお年寄りまで様々な人が集まる
利用のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・利用する際のマナーや出店内容に気をつかう ・ショッピングセンターのテナントへの配慮が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・夏は暑いので、木や車の日影を利用している 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全面に気をつかう ・駐車場が分かれているので他のエリアに駐車している人は気付かずに帰ってしまう
実施場所の選択理由	道路から建物までの動線のいいところを選んでやっていたが、ショッピングセンター側からその横の部分でやるようにいわれて場所を移動した。	子供連れが多いので、安全面からカラーコーンで囲むと車を遮断できる端の部分を選んだ。	安全面からカラーコーンで囲むと車を遮断できる端の部分を選んだ。また、そこが道に面していて好条件だから。

いる。利用開始年は2004年～2007年であり、比較的近年に始まった活動といえる。月に1～2回の土・日に開催しているが、これはスタッフが平日は他の仕事をしており、出店者も土・日の方が出店しやすいためである。いずれの事例も運営資金として出店者から出店料を集めており、出店料は駐車スペース1台分を単位としている。出店数は6～30店舗とばらつきがみられ、利用開始年がはやいものほど出店数が多い傾向にある。

利用条件をみると、場所代としては支払わないが、草刈りを行ったり、寄付金を渡すなどをしてショッピングセンターとの関係をつくっているものがみられる。利用の経緯としては、運営主体側が場所を選び、2ヶ月から1年の交渉期間を経て利用するようになったものと、ショッピングセンター側が他の場所で行なっているフリーマーケットの様子をみて運営主体側に声をかけ、フリーマーケットを行なうようになったものがみられ、運営主体側にもショッピングセンター側にもこうした活動に対する意識があることがわかる。

ショッピングセンターの駐車場を利用するメリットとしては、いずれの運営主体もショッピングセンターに一定の来場客が見込めることをあげており、これによりフリーマーケットへの出店者も安心して出店できる、フリーマーケットの規模が小さくても持続できる、若い人からお年寄りまでさまざまな人が集まるといったメリットもあげられている。また、施設に付随する駐車場であることから、トイレなどのインフラがあること、PRに協力してくれることもあげられている。これに対し、デメリットは各運営主体で異なっており、ショッピングセンターのテナントへの配慮が必要であることや、駐車場を利用するため安全面への配慮が必要であること、日陰がないことなどがあげられている。こうした問題に対し、実施場所の選択理由をみると no. s5 はショッピングセンターのテナントとの関係から、最初利用していた条件のよいショッピングセンターの正面の部分から場所を移動しており、no. s21 と no. s17 は安全面の配慮から、カラーコーンで囲むことで自動車の出入りを制限することのできる端の部分を利用している。このことから、ショッピングセンターの駐車場では、道に面した端の部分が、ショッピングセンターのテナントおよび安全面への配慮から条件のよい場所であるといえる。

以上の事例から、活動を行なう場所の選択にいくつかの留意点があるものの、交渉期間を経てショッピングセンターとの関係をつくることができれば、ショッピングセンターの駐車場は人との出会いづくりを目的としてフリーマーケットを行なう市民団体にとって、若い人からお年寄りまでさまざまな集客が期待でき、活動の規模が小さくても持続することができるという点において条件のよい場所であるといえる。

2) ショッピングセンターによる利用

ショッピングセンターによる利用は1つの事例がみられた(表3.9)。利用内容は地域の活性化を目的としたイベントであり、行政の後援を得て実施している。1999年より年1回、ショッピングセンターの販売促進費とショッピングセンター内の専門店の協賛で夏祭りを開催している。利用の経緯として、地元商店が専門店としてはいつているためもともと地域に対する意識が高く、周辺の地域の人々の利用が多いことをあげており、5年前より、花火やタレントによるステージ中心とした観覧型イベントから地域の人々の参加型イベントに変更していることから、ショッピングセンターと地域が協働するイベントといえる。

駐車場をイベントに利用するメリットとしては、市民団体による駐車場活用と同様に、人が集まりやすいことがあげられている他に、場所がわかりやすいこと、イベント利用に付随した来店者が期待できることがあげられている。こうしたメリットに対し、デメリットとして駐車場が不足することが考えられるが、来店者を増加するのはよいことなので特にデメリットとしては認識されていない。実施場所の選択理由としては、夏季の暑さ対策から、館内との行き来が容易なエントランス近くの場所が選択されており、隣地の公園を行政から無料で借り、道路を通行止して駐車場から公園までを一体的に利用している。

以上の事例から、ショッピングセンターにおいても地元商店と協働し、地域の活性化をはかるといふ問題意識があり、こうしたイベントを駐車場で行うことは、イベントに付随する来店者が期待できるとともに、ショッピングセンターの主たる利用者である周辺の地域の人との交流ができるという点において、ショッピングセンターにとっても意義のあるものといえる。

表3.9 ショッピングセンターによる利用

名称	s16. 笠間ショッピングセンター
利用内容	イベント
運営主体	笠間ショッピングセンター 後援：笠間市
目的	地域の活性化
利用開始年	1999
利用頻度	年1回(日)
利用時間	12:00-21:00
出店数	30店舗+ステージ
運営資金	ショッピングセンターの販売促進費 ショッピングセンター専門店の協賛
利用条件	無料
利用の経緯	地元商店が専門店としてはいつているため地域に対する意識が高く、周辺の地域の人々の利用が多いショッピングセンターなので地元の人に楽しんでもらえるようなおまつりを実施することになり、屋外の空間として駐車場を利用した。
利用のメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・場所がわかりやすい ・人が集まりやすい ・通常の週末に比べ、来店者数が約20%増加する ・なにかしら利用してもらえれば、それに付随する来店者が期待できる
利用のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場が満杯になると困るが屋上駐車場もあるし、来店者が増加するのはよいことなので特にデメリットということはない
実施場所の選択理由	<ul style="list-style-type: none"> ・夏季は暑いので館内と行き来できるエントランス近くの場所 ・太陽光発電(屋根)がある ・隣りに公園があり、行政が無料で貸してくれる

3) 市民団体・行政による利用

市民団体・行政による利用は1つの事例がみられた(表3.10)。利用内容は新旧住民の交流を目的としたイベントであり、2004年より年1回のおまつりの一環として利用されている。市民団体と行政により実行委員会が組織されており、イベントは市からの補助金と企業からの協賛を得て実施している。

利用の経緯としておまつりのメイン会場である駅前広場と大通りに隣接していることがあげられており、駐車場を利用するメリットにもあげられているように、イベントをするだけのスペースを駅前で確保するのは難しいため、ショッピングセンターの駐車場を利用している。こうしたメリットに対し、

デメリットとしては、おまつり前後にショッピングセンターの営業の邪魔にならないように、イベントの準備・撤退の時間が十分に得られないことがあげられている。

以上の事例から、ショッピングセンターで開催することが目的ではないイベントにおいても、ショッピングセンターの営業の邪魔にならない配慮が必要であるが、住民の交流という目的に賛同が得られた場合、無料で借りることができ、適度なスペースが確保できるという点で、ショッピングセンターの駐車場は条件のよい場所といえる。

表3.10 市民団体・行政による利用

名称	s24. ジャスコ東海
利用内容	イベント
運営主体	東海まつり実行委員会
目的	新旧住民の交流
利用開始年	2004
利用頻度	年1回(土・日)
利用時間	13:00-21:00
出店数	23店舗+ステージ
予算	補助金、協賛金
利用条件	無料
利用の経緯	駐車場がおまつりのメイン会場である駅前広場と大通りに隣接しており、イベントをするためのスペースが他にないため利用した。
利用のメリット	・イベントをするだけのスペースがある ・無料で貸してもらえる
利用のデメリット	・ショッピングセンターの営業の邪魔にならないように、その日のうちに撤収するので撤収作業が夜中までかかる ・イベントの開始までの間に駐車場に車をとめてしまう来店客がいるので、周知看板を掲げるなどの対応をしなければならない
実施場所の選択理由	・おまつりのメイン会場である駅前広場と大通りに隣接しているため

3.3.2 利用頻度と利用範囲からみた利用パターン

以上の事例を時間的観点から利用頻度に、空間的観点から利用範囲に着目し、位置づけ、これらの重ね合わせから得られる2つのまとまりを利用パターンとした(表3.11)。

[月1回/部分]は月1回、駐車場の部分が利用されるものである。市民団体によりフリーマーケットの場として利用されるものである。

[年1回/部分・駐車場以外]は年1回、駐車場の部分と駐車場以外の道路や公園、駅前広場が利用されるものである。ショッピングセンターあるいは市民団体・行政によりイベントの場として利用されるパターンである。

以上の結果から、利用方法に着目し、ショッピングセンターにおける駐車場の利用を位置づけると、月1回、駐車場の部分でフリーマーケットが行なわれるものと、年1回、駐車場と隣接する周辺環境においてイベントが行なわれるものに大別されることが明らかになった。

表 3.11 利用頻度と利用範囲からみた利用パターン

		利用範囲	
		部分	部分・駐車場以外
利用頻度	月1回	no. s5 フリーマーケット no. s17 フリーマーケット no. s21 フリーマーケット [月1回/部分]	
	年1回		no. s16 イベント no. s24 イベント [年1回/部分・駐車場以外]

表 3.11 注) 凡例 運営主体 (市民団体
 ショッピングセンター
 市民団体・行政

3.4 駐車場の空間的特徴と利用との関係

これまでショッピングセンターにおける駐車場活用を、駐車場の空間的特徴と利用から捉え、それぞれ2節と3節において検討した。本章ではこれらの結果をもとに、2節で導いた駐車場の空間パターンと3節で導いた利用パターンを重ねて検討し、駐車場の活用類型を導き、活用類型における駐車場の課題を考察する。

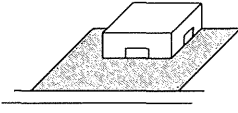
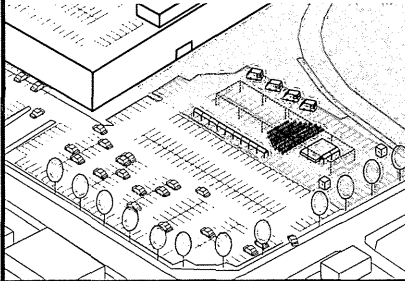
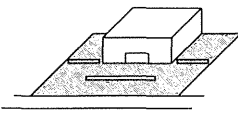
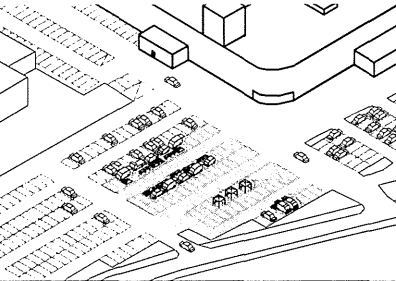
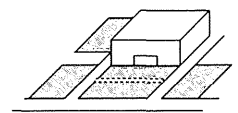
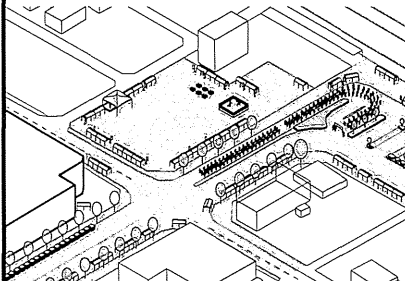
3.4.1 空間パターンと利用パターンによる駐車場の活用類型

現在のショッピングセンターにおいて駐車と広場の併用が成立しうる枠組みとして、2節で導いた駐車場の空間パターンを縦軸、3節で導いた利用パターンを横軸としてマトリクスを作成し、該当する資料がみられる枠組みとしてs I～s IIIの3つの活用類型を導いた(表 3.10)。

活用類型s Iは、市街周縁部に位置し、物理的境界による分節されるが奥行きのない駐車場の部分が、月1回、市民団体によりフリーマーケットに利用されるものである。

いずれの資料も道路に面する部分を利用しており、このうちno. s5は建物エントランスにも面する部分を利用している。こうしたフリーマーケットは駐車スペース1台分を基準として出店者から出店料を集めているため、自動車動線と駐車スペースの関係に歩行者動線と商品のディスプレイの関係が重ねられており、特にno. s5は建物へ向かう方向に自動車動線が計画されているため、フリーマーケットが建物のアプローチ空間になっている。また、いずれの資料も道路に面する部分には植栽が植えられているが、no. s5, s21では道路との境界が樹木と垣根で仕切られているのに対し、no. s17は樹木だけが植えられており、道路側の歩道から出入りがしやすくなっている。さらにno. s17は物理的境界により仕切られる単位駐車場の範囲を利用しており、安全性を確保しやす

表 3.12 空間パターンと利用パターンによる駐車場の活用類型

	利用パターン	
	[月1回部分]	(3) [年1回部分・駐車場以外] (2)
[物理的境界による分節 奥行きなし]  (5)		活用類型s II no. s16 大 旧市街 
[物理的境界による分節 奥行きあり]  (7)	活用類型s I no. s5 大 周縁 no. s21 大 周縁 no. s17 小 周縁 	
[道路による分節]  (13)	凡例 運営主体 () 市民団体 (■) ショッピングセンター (■) 市民団体・行政	活用類型s III no. s24 小 新市街 

い部分を利用しているといえる。

利用範囲と単位駐車場の範囲との関係を見ると、no. s5, s21 は単位駐車場の中でもさらに自動車動線により仕切られる範囲を利用しており、特に no. s5 は自動車動線に囲まれているため、安全性を確保しにくいという問題がある。また、no. s21 および no. s17 は利用範囲に対し出店数が少ないため、仕切りやすい空間の範囲と求められる利用範囲が一致していない。フリーマーケットは、利用年数や季節などにより出店者の数にばらつきがあり、現在の事例にみられる限りでも6～30店舗のふれ幅がある。このような利用範囲の増減に対応するために、道路から建物までの間においていくつかの段階で空間が仕切りやすいように計画する必要がある。



中間単位駐車場および
単位駐車場の範囲と利用範囲



no. s5 新治ショッピングセンターさん・あびお

写真 3.1 活用類型 I (その 1)



中間単位駐車場および
単位駐車場の範囲と利用範囲



no. s21 ロックシティ守谷



中間単位駐車場および
単位駐車場の範囲と利用範囲



no. s17 ジャスコ取手

写真 3.2 活用類型 I (その 2)

類型 s II は、旧市街中心部に位置し、物理的境界により分節され奥行きがある駐車場の部分と隣接する周辺環境が、年1回、ショッピングセンターによりイベントの場として利用されるものである。

no. s16 は、建物エントランスおよび公園に隣接する部分を利用し、イベントスペースをつくっている。このとき、ステージを建物エントランスに対峙するように配置し、建物とステージの間に露店を設けているため、建物がホワイエの役割をはたし、建物から駐車場まで連続したイベントスペースとなっている。また、隣接する公園との境界が仕切りのない歩行者動線となっているため、公園まで一体的な利用がされている。さらに、既存の屋根の下を活かして観客用のスペースとし、その周りの駐車スペースに露店を設けており、囲まれたイベントスペースをつくっている。

このように隣接する周辺環境とあわせた利用が想定される場合、駐車場の片側は駐車機能を充実させ、片側はイベントに利用できるようなデザインを施し、機能をすみわけの必要がある。この類型は一つの敷地内において分節された駐車場の部分を利用するものであることから、想定されるイベントの規模にあわせて駐車場に接する部分は植栽などで仕切る必要がある。

s III は、新市街中心部に位置し、道路により分節される駐車場のうち、一つの間単位駐車場と隣接する周辺環境が、年1回、市民団体・行政によりイベントの場として利用されるものである。

no. s24 は、道路により分節される駐車場の部分を利用しているため、駐車目的の利用とのすみわけが明確であり、安全性が確保されている。また、駐車場の周縁に露店を設け、囲まれたイベントスペースをつくっている。メイン会場である駅前広場および道路に対峙するようにステージが設けられており、周辺環境を含め、一体的なイベントスペースとする意図が読み取れるが、駐車場がフェンスで囲まれているため、歩行者の出入口が限定されているため、s II のような周辺環境と連続した利用には至っていない。

このように駐車場が道路により分節される場合、そのうちのひとつをイベントにも利用できるように計画する必要がある。このとき、周辺環境と連続した利用が可能なように、道路との境界を歩行者の出入りがしやすい樹木などにする必要がある。

全体的な傾向として、全ての空間パターンにおいて利用がみられたが、いずれも駐車場の部分を利用するものであった。また、月1回駐車場の部分を利用するもの(s I)が多く、年1回駐車場の部分と隣接する周辺環境を利用するもの(s II、s III)は少数であることから、利用範囲は狭く、利用頻度が高い利用が多い傾向にあることがわかった。



中間単位駐車場および
単位駐車場の範囲と利用範囲



写真3.3 活用類型sⅡ



中間単位駐車場および
単位駐車場の範囲と利用範囲



no. s24 ジャスコ東海

写真3.4 活用類型sⅢ

3.4.2 活用類型における駐車場の課題

先に述べた3つの活用類型を比較すると、まず立地により利用内容および利用範囲が異なっていることがわかる。市街周縁部に立地する類型sⅠは、フリーマーケットという単一の利用であり、駐車場の部分のみを利用しているが、市街中心部に立地する類型sⅡとsⅢは、露店やステージなどを用いた複合利用であり、駐車場の部分と駐車場以外の公園や駅前広場を合わせて利用している。これは、立地により利用の要望が異なり、市街中心部では周辺環境と連続した利用が求められていることを示している。

また、分節のあり方は利用方法に影響しており、物理的境界により分節される類型sⅠとsⅡは、建物との関係において利用する部分が決められているのに対し、道路により分節される類型sⅢは、周辺環境との関係において利用する部分が決められており、分節の違いによって利用部分を決定する際に検討すべき対象が異なることがわかる。

さらに、物理的境界により分節される駐車場のうち、奥行のある類型sⅠは、建物に

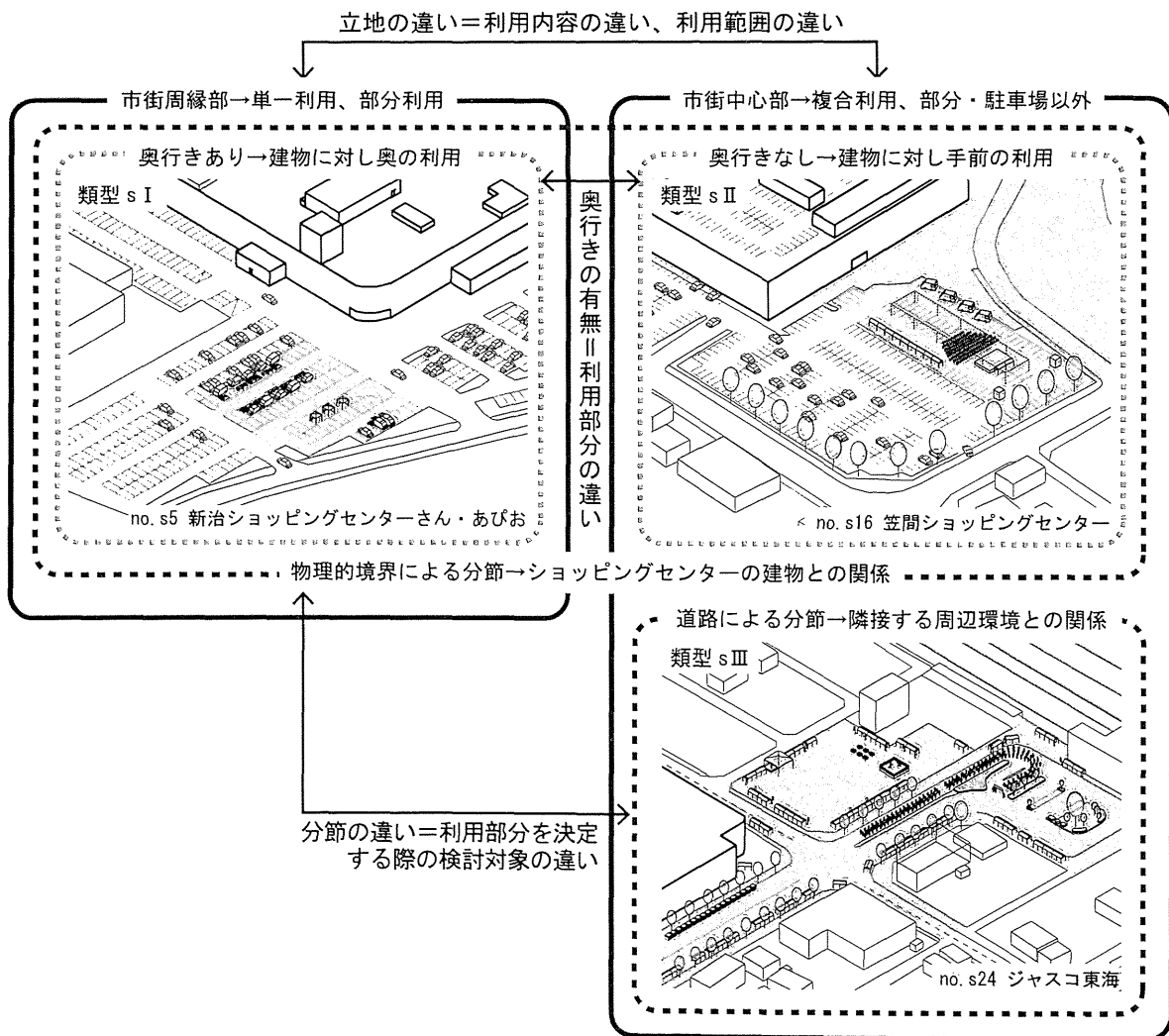


図3.8 活用類型における駐車場の課題

対し奥にあたる部分が利用され、奥行きのない類型 s II は、ショッピングセンターから隣接する公園までが一体的に利用されていることから、奥行きの有無により利用される部分が異なるといえる。この奥行きのある類型 s I と道路により分節される類型 s III はショッピングセンターが他の主体に場所を提供している事例であり、駐車場の分節が他主体への場所提供をしやすいしていることがわかる。

以上の結果から、立地により利用内容が異なること、また、総じて駐車場の分節が問題となり、なかでも奥行きのある駐車場と道路により分節される駐車場は、その分節の特徴からショッピングセンター以外の主体に利用されやすいことが明らかになった。よって、ショッピングセンターにおける駐車場では、立地をもとに利用内容および利用主体を想定し、いかに駐車場を分節するかを検討することが課題といえる。

3.5 まとめ

本章では、ショッピングセンターにおける駐車場について、駐車場の分節に着目し、利用との関係から駐車場の課題を検討した。

その結果、立地により利用内容が異なり、市街周縁部に立地する駐車場はフリーマーケットといった単一の内容に利用され、市街中心部に立地する駐車場は露店やステージなど複合したイベントに利用されることが明らかになった。また、分節のあり方により利用部分を決定する際に検討すべき対象が異なり、ショッピングセンターの建物との関係を考慮するか、周辺環境との関係を考慮するかの違いがあることがわかった。さらに、奥行きのある駐車場や道路により分節される駐車場はショッピングセンター以外の主体が利用するのに適していることが明らかになり、ショッピングセンターにおける駐車場では、立地をもとに利用内容および利用主体を想定し、駐車場の分節方法を検討する必要があることを示した。

参考文献

- 1) 宮川公男、小川孔輔、高橋三雄、藍野弘一、森田道也、及川亘弘、流通産業研究所編集：ショッピングセンター—立地とマーチャングライジングのモデル分析—，リポート，1981，pp. 4～7
- 2) 土岐文乃：郊外型ショッピングセンターにおける駐車場の空間構成と利用実態に関する研究—茨城県をケーススタディとして—，筑波大学芸術学研究 第12号，pp. 97～104，2008

注

- 注1) 本章で資料として扱うショッピングセンターのうち、No. s2, s3, s4, s5, s6, s7, s8, s9, s10, s12, s16, s19, s20, s21, s22, s23, s24, s25 がこれにあたる。このうち地域貢献活動の実施状況が報告されているのは、No. s2, s3, s5, s7, s19, s21, s22, s25 であり、駐車場に関わる項目としてはNo. s7の花火大会時屋上駐車場無料開放とNo. s20の福祉団体への寄贈、同バザーへの場所提供があり、No. s20の活動については本章の対象資料となっている。
- 注2) 1. 地域づくりへの協力では、3つめの細項目として「地域イベントやボランティア団体等の活動への参加・協力」があり、「商工会議所、商工会等が実施する共同売出への参加・協力、地域におけるイベント、祭り、伝統行事などへの参加・協力や社会貢献活動等を行う団体に対する場所の提供などにより協力してください」とある。2. 地域産業活性化への協力では、5つめの細項目として「地域及び県内の観光振興への協力」があり、「立地する地域及び県内の観光地やイベントなどに関する情報発信やイベント時の会場提供などに協力してください」とある。
- 注3) 地域貢献活動の実施状況は茨城県HPで確認することができるが、本章で資料としたショッピングセンターにおいても実施状況がいくつか報告されており、生涯学習の発表の場として施設の貸し出しやイベントのPR活動など、内部空間における貢献活動が散見された。
- 注4) 表3.1は社団法人日本ショッピングセンター協会HPに掲載される「全国都道府県別SC一覧」のデータをもとにし、作成した。
- 注5) 本研究では、ショッピングセンターの定義は社団法人日本ショッピングセンター協会による2006年度「ショッピングセンター名鑑」に拠っている。この中ではデベロッパーにより計画・開発され、次の条件を備える施設をショッピングセンターとしている。(1)小売業の店舗面積は、1500㎡以上である。(2)テナントを除くテナントのうち、小売店舗が10店舗以上含まれている。(3)テナントがある場合その面積がショッピングセンター面積の80%程度を超えない。但し、その他テナントのうち小売業の店舗面積が1500㎡以上である場合には、この限りでない。(4)テナント会（商店会）があり、広告宣伝、共同催事等の共同活動を行っていること。
- 注6) 駐車場の面積は住宅地図および航空写真をもちいて各事例の駐車場の範囲をトレースし、確認した。
- 注7) 旧市街の範囲は、人口集中地区を示すもっとも古い資料として、総理府統計局による「昭和35年わが国の人口集中地区」に示される人口集中地区の範囲とした。

4 章 駅前広場における駐車場活用

- 4.1 本章の目的と構成
- 4.2 駐車場内の配置計画からみた駅前広場の空間的特徴
- 4.3 駅前広場の利用
- 4.4 駅前広場の空間的特徴と利用との関係
- 4.5 まとめ

4章 駅前広場における駐車場活用

4.1 本章の目的と構成

4.1.1 本章の背景と目的

これまで、2章では動線の通り抜け、3章では駐車場の分節に着目し、それぞれ周辺環境との関係に位置づく小規模な中心市街地の駐車場、大規模なショッピングセンターの駐車場について述べてきた。本章では、駐車場の別の側面として移動と滞留の空間であることに着目し、この特徴が顕著に現れる対象として駅前広場を取り上げる。

駅前広場は公共施設であり、一般の駐車場とは異なり鉄道と徒歩、自転車、一般車、タクシー、バスなどの交通機関、交通手段との乗継ぎを円滑に、また効率的に処理する役目をもっている¹⁾。そのため「都市の顔」として位置づけられているが、交通空間としての役割が重視され、これら自動車（一般車、タクシー、バス）と歩行者の配置計画が主題となっている。

しかし近年では、中心市街地活性化を背景に「都市の顔」としての役割が求められるようになり、駅前広場の空間的特徴を活かしてまつりやイベントを行う事例がみられるなど、交通処理を重視した駅前広場の計画が見直されつつある。

本章では、こうした駅前広場の交通空間をバス・タクシー・一般車などの自動車が一時的に停留する場として広義の駐車場と捉え、自動車や人の移動を中心とした空間であること、公共空間であるため多様な利用が期待されることに着目し、そこにみられる空間的特徴と利用との関係から駅前広場の課題を示すことを目的とする。

4.1.2 駅前広場における駐車場活用の意義

駅前広場は「都市の顔」として位置づけられており、都市活動の拠点として機能すべき施設であるが、現代の地方都市では交通空間としての機能が重視され、自動車中心の空間となっているため、人の交流やにぎわいの場が失われている。

こうした問題に対し、1998年に示された駅前広場の計画指針¹⁾では、駅前広場の機能を、交通の結節点として交通を処理する「交通結節機能」と「都市の広場機能」とに整理し、これらの機能を果たすために必要な空間をそれぞれ「交通空間」、「環境空間」と定義しており、これらの適切な組合せにより駅前広場の計画を進めることを指針として提示している。この指針においては、2つの空間は必ずしも独立した空間ではないと

しているが、「都市の広場機能」に含まれる「交流機能」^{注1)}については都市特性や駅
の特性に応じて滞留スペースやプラザ（都市の広場）の導入を検討することとしており、
「交通空間」とは別に人のためのまとまった空間を設ける必要があると読み取れる。し
かし、車社会化が進む地方都市では、交通結節機能を重視した計画が前提となっている
ため、人のためのスペースを設けにくく、また、イベントなどが行えるように駅前広場
に多目的スペースを計画した事例もみられるが^{注2)}、利用者が少なく活用されない、利
用がないときには閑散としてしまう、といった問題がある。このことから、車社会化や
人口減少が顕著な地方都市においては、単純に多目的に利用できるスペースを計画する
だけでは駅前広場は活用されないものと考えられる。

このような状況のなかで、近年では駅前広場の再生をテーマとしたプロジェクトがみ
られるようになってきている。こうしたプロジェクトでは、駅前広場を市街地活性化に
おける拠点施設として位置づけ、改修計画の際に、駅前広場の運営を担う主体を組織し
たり、社会実験として市場やイベントを行うといった取り組みがみられ、空間的な問題
だけではなくソフトとの関係から駅前広場デザインが検討されている^{注3)}。また、限ら
れた空間を活用するために、時間差でイベントにも利用できる駐車場が提案されており
^{注2)}、「交通結節機能」と「都市の広場機能」の時間軸をともなった共存が検討されている。
こうした事例にみられる問題は、自動車交通が欠かせない地方都市の駅前広場において、
まつりやイベントといった利用を想定し、2つの機能を時間的な利用方法の変更によっ
て成立させるようなデザインの可能性を示している。

以上のことから、車社会化の進展により公共交通機関が衰退し、地位低下が深刻な今
日の駅前広場では、一時的に交通空間をまつりやイベントの場として利用する事例は重
要な意味を持つものと考えられる。こうした事例にみられる空間利用の工夫と問題から
駅前広場の改善方針を示すことは、これまでの駅前広場計画にはみられない時間軸をと
もなった歩車共存の広場の提案として意義のあるものとする。

4.1.3 研究対象の選定

茨城県には全54駅80駅前広場^{注4)}があるが、都市部に位置するものや農村部に位置
するものなど、その立地は様々である。本研究では、駅前広場において様々な人が集ま
り活動するよなにぎわいの創出を問題とするため、中心市街地に位置する22駅34駅
前広場を対象資料とした（表4.1）。

駅前広場の計画は面積算定から進められるが、この面積算定は広場利用者数をもとに
しており、鉄道利用者数は駅前広場の特徴を捉える上で重要な事項である。そこで、対
象となる駅前広場について駅ごとの乗降者数^{注5)}を確認した。5,000人ごとに該当する

表4.1 資料リストおよび分布

No.	駅名/改札口	No.	駅名/改札口
e1-1	高萩/西口	e13-1*	土浦/西口
e1-2	高萩/東口	e13-2*	土浦/東口
e2	小木津/東口	e14-1*	牛久/西口
e3*	日立/中央口	e14-2*	牛久/東口
e4*	常陸多賀/西口	e15-1*	取手/西口
e5*	大甕	e15-2*	取手/東口
e6-1	東海/西口	e16	笠間
e6-2	東海/東口	e17-1	下館/北口
e7	佐和/西口	e17-2	下館/南口
e8*	勝田/西口	e18-1	結城/北口
e9-1*	水戸/北口	e18-2	結城/南口
e9-2*	水戸/南口	e19-1*	古河/西口
e10-1*	赤塚/北口	e19-2*	古河/東口
e10-2*	赤塚/南口	e20	下妻/西口
e11	友部/南口	e21-1	水海道/北口
e12-1*	石岡/西口	e21-2	水海道/南口
e12-2*	石岡/東口	e22	大洗

(34資料)

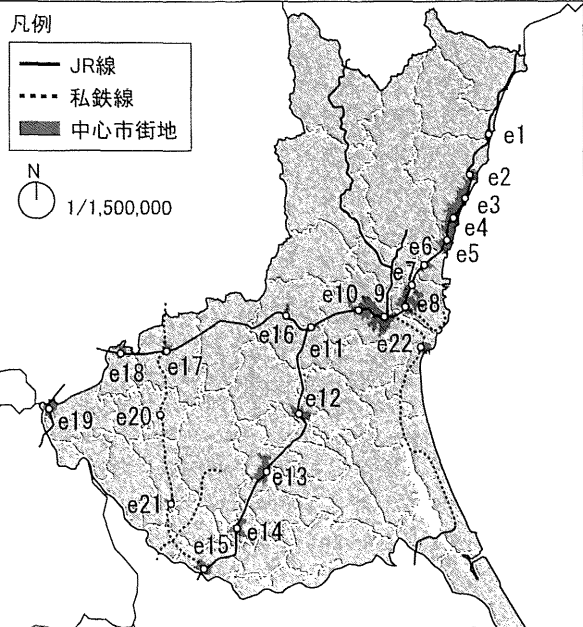


表4.1注) *印は乗降者数の多い駅を示す
 □は活用がみられる駅前広場を示す

資料の数を示す図を作成したところ、10,000人以下に偏りがみられたため(図4.1)、10,000人未満のものを乗降客数の少ない駅、10,000人以上のものを乗降客数の多い駅として、資料ナンバーに示した。

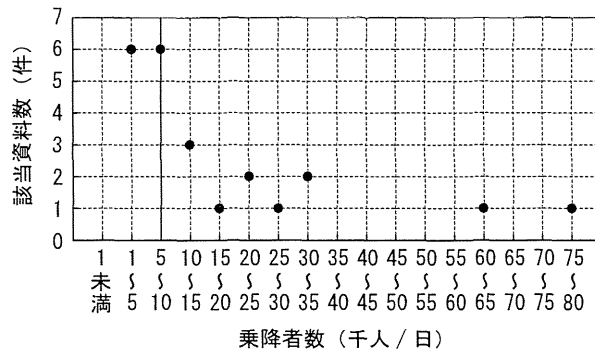


図4.1 駅ごとにみた乗降者数

対象とした駅前広場について現地調査^{注6)}を行ない、写真撮影およびスケッチにより空間的特徴を記録した。また、駅前広場の位置する市町村へ電話でのヒアリング調査を行ない、駅前広場における交通空間をまつりやイベントの場として利用している事例の有無を確認した。その結果、9つの駅前広場において、11の活用事例があることがわかったため、これらの事例についても現地調査^{注7)}を行ない、利用方法を確認した。さらに、行政および運営主体へのヒアリングとアンケート^{注8)}調査から利用の概要(運営主体・利用の目的・利用頻度・来場者数)および経緯と理由を確認した。

4.1.4 本章の構成

本章では、駅前広場をバス・タクシー・一般車などの自動車が一時的に停留する場として広義の駐車場と捉え、一般的な駐車場に比べ、自動車や人の移動を中心とした空間であること、公共空間であるため多様な利用が期待されることに着目し、分析を進める。先に述べたように駅前広場は公共空間であるが、その所有と管理のあり方は駅によって異なっており、これは利用に関わる問題であると考えられる。そこでまず2節では、全34資料の駅前広場について、所有と管理のあり方を明らかにし、さらに規模および動線計画を示す分析図（図4.2.a）の検討から空間的特徴を明らかにする。また、これらの特徴を形成する要因として立地との関係を捉え、駅前広場の空間パターンを導く。続いて3節では、活用がみられる駅前広場について、まつりやイベントの運営主体ごとに利用概要を示し、駅前広場を利用するようになった経緯とその理由からにぎわいの種類を明らかにする。さらに、利用方法を示す図を作成し（図4.2.b）、空間的な観点から利用範囲に着目し、利用パターンを導く。以上の内容を総括し、4節では駅前広場の空間パターンと利用パタンの重ね合わせから得られるまとまりを活用類型とし、活用類型ごとの駐車場の課題を考察する。

なお、分析図の作成にあたり、住宅地図と現地調査から得られた情報および駅前広場活用の運営主体へのヒアリングから得られた情報を扱った。

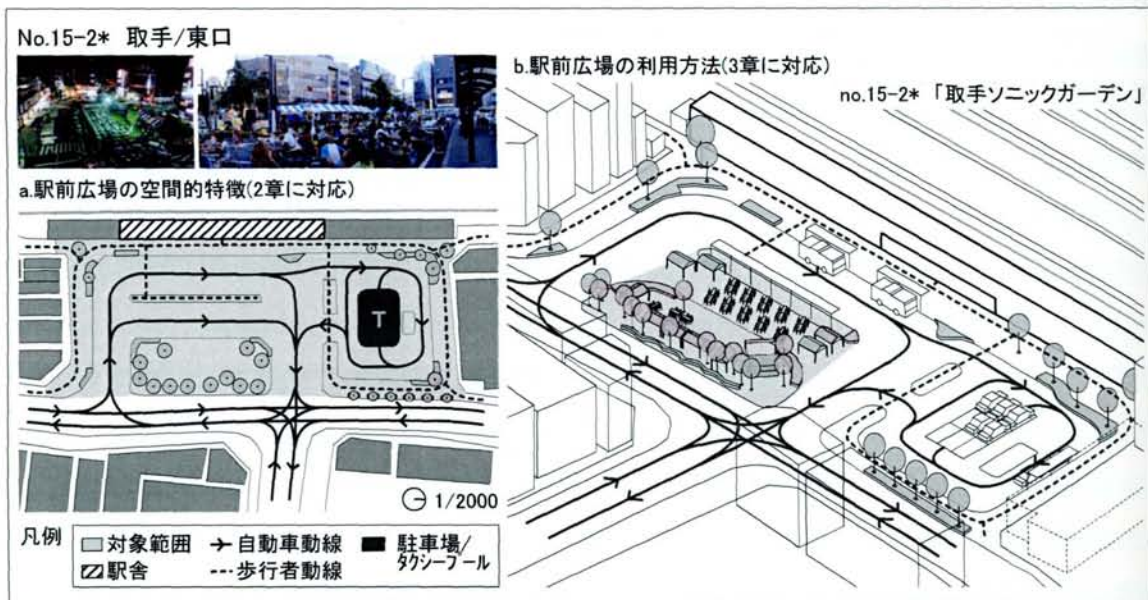


図4.2 分析例

4.2 駐車場内の配置計画からみた駅前広場の空間的特徴

本節では、利用に関わる空間の特徴を明らかにするために、駅前広場が公共空間であり、自動車や人の移動を中心とした空間であることに着目し、まず駅前広場の所有と管理を明らかにし、次に規模および動線計画と立地を捉え、それらの関係から駅前広場の空間パターンを導く。

4.2.1 駅前広場の所有と管理

駅前広場は都市計画施設であり、都市計画道路整備事業や土地区画整理事業、再開発事業などにより都市計画道路の一部として整備される。その利用にあたっては、道路法にもとづく道路管理者への道路占用許可および道路交通法にもとづく警察署長への道路使用許可が必要になることが多く、こうした利用手続きを円滑に図るためには広場の管理、運営は一体的に行われることが望ましい。こうした観点から駅前広場の所有と管理を確認した。所有と管理のあり方は駅前広場整備の経緯により以下に整理される³⁾。

①鉄道事業者が駅前広場に係る土地全体を所有し、単独で管理している場合

②鉄道事業者と自治体とが共同で駅前広場を整備した場合

土地所有：1/6線以内（駅側）は鉄道事業者が、1/6線より外側（都市側）は自治体がそれぞれ必要に応じ買収し、所有。

道路区域：1/6線より外側（都市側）。1/6線以内（駅側）は道路区域に含めない。

管理方法：自治体と鉄道事業者で締結する管理協定の定めるところによる。（鉄道事業者のみが管理する場合、所有区分に基づき各々が管理する場合、自治体のみが管理する場合がある。）

③自治体が駅前広場に係る土地全体を所有し、管理している場合

これをもとに対象となる駅前広場の所有と管理を示したのが図4.3である。行政単独での所有・管理が19資料と最も多く、次いで鉄道事業者と行政による共同所有で、管理協定を結び、駅前広場全体を行政が管理するものが7資料みられた。このことから、多くの駅前広場は所有に関わらず行政により管理されているといえる。また、これら行政により管理される駅前広場のうち、担当課が複数にまたがるものは7/26資料であったことから、駅前広場の管理は一つの行政担当課が行なうものが多いことがわかった。よって、対象とした駅前広場

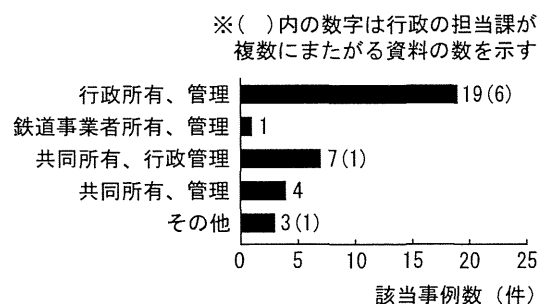


図4.3 駅前広場の所有と管理

については、管理が複数の主体にまたがっていないため、比較的利用しやすい状態にあるといえる。

4.2.2 駅前広場の規模

駅前広場の規模は、鉄道駅の性格、鉄道乗降客数、一般通行者数、バス・タクシー・自家用車などの台数、利用者数、利用の方法、周辺土地利用状況、周辺建築物の用途および床面積の規模、周辺街路の状況、景観など多種多様な事項から検討され⁴⁾、駅前広場計画の基本となるものであり、駅前広場の空間的特徴を大きく決定している。こうした規模の違い

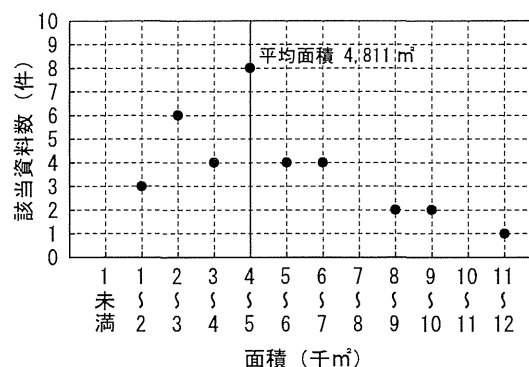


図4.4 駅前広場の規模

は活用時の利用方法の違いを生じさせていると考えられることから、利用に関わる空間の特徴を明らかにするにあたり、まず駅前広場の規模を検討した。駅前広場の面積^{注9)}について1,000 m²ごとに該当する資料の数を示す図を作成したところ(図4.4)、4,000 ~ 5,000 m²が最も多くみられたが、各面積における該当資料数に大きな数の偏りはみられなかった。そこで平均面積を求め、平均未満のものを小規模、平均以上のものを大規模として分類した。

4.2.3 自動車動線と歩行者動線

図4.5の分析例は大規模な駅前広場であるが、自動車の出入口が2つあり、駅舎に対して広場の左側はバス乗り場が複数設けられ、線路に対し直交方向に分節されているのに対し、右側はタクシープールにより線路に対し平行方向に分節されており、大きく2つの部分に分かれていると捉えることができる。これは、バスやタクシー、一般車をどのように整理するかという自動車動線の計画により生じる広場の分節であるが、駅前広場の空間を大きく特徴づけており、こうした自動車動線の出入口の数および分節の向きにより形成される広場の複雑性や、駐車場およびタクシープールといったスペースの有無は、駅前広場内に空間の利用の違いをつくると考えられる。そこで、自動車動線の出入口の数を単数か複数かで分類し、自動車動線による広場の分節については、広場が分節されないものを[分節なし]、広場が線路に対し平行方向あるいは直交方向に分節されるものを[一方向に分節]、広場が線路に対し平行方向にも直交方向にも分節されるものを[多方向に分節]とし、分類した(表4.2)。その結果、[一方向に分節]が最も

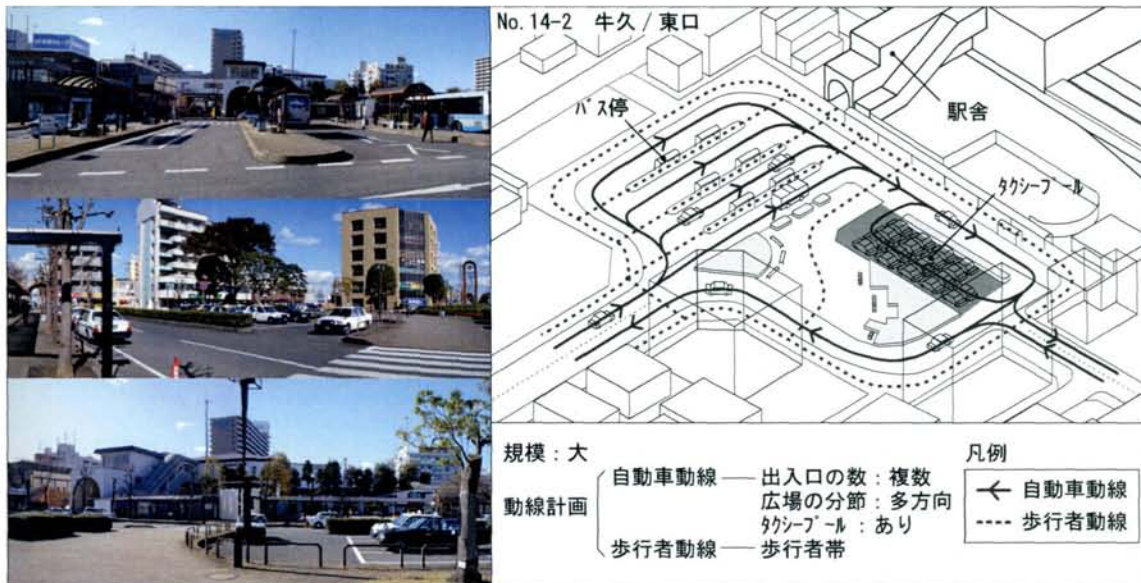


図4.5 分析例

多くみられ、次いで[多方向に分節]が多くみられた。駐車場およびタクシープールについてはその有無をみた。さらに駐車場の場合は一部の資料においてロック式あるいはゲート式の駐車料金の管理機器がみられたが(表4.3)、ロック式の場合は車1台分のスペースから利用することができるのに対し、ゲート式の場合は車1台分のスペースを利用するにも駐車場全体の利用が前提となるため、こうした管理機器の有無や種類は利用に関わる問題であるとして補足的にみた。駐車場のみられる駅前広場17資料中13資

表4.2 自動車動線による広場の分節

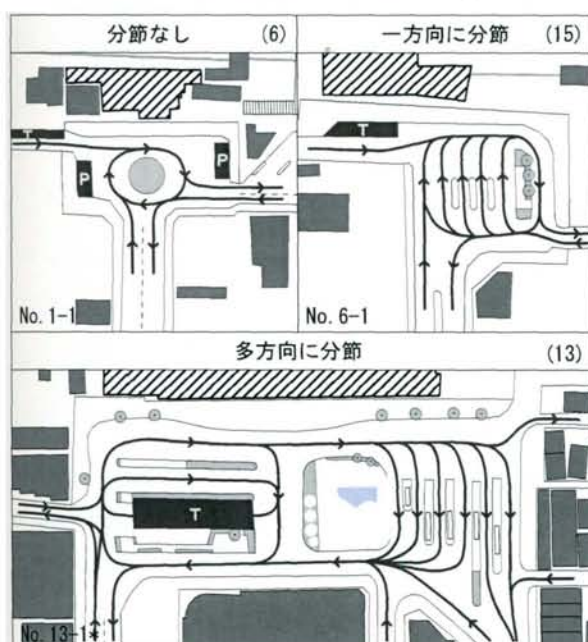
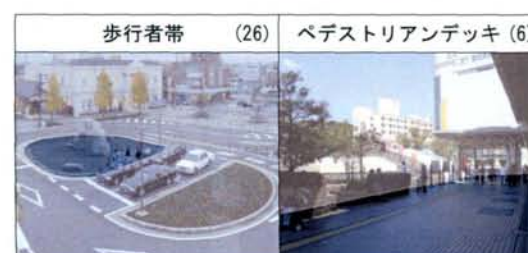


表4.3 駐車場の管理機器

(13/17資料)



表4.4 歩行者動線の特徴



料にいずれかの管理機器がみられ、駐車場がある場合は管理機器をともなう傾向にあることがわかった。

上記の自動車動線の特徴に加え、利用に関わる歩行者動線の特徴として、歩行者帯は自動車と人の領域を横断した利用のきっかけになるものと考えられ、ペDESTリアンデッキは立体的な動線の交わりにより広場の舞台性を演出することなどが考えられる。そこで自動車動線内に設けられた歩行者帯およびペDESTリアンデッキの有無をみた(表4.4)。歩行者帯は34資料中26資料と多くみられたが、ペDESTリアンデッキは6資料と少なかった。

4.2.4 駅前広場の立地

これまでに示した自動車動線および歩行者動線の特徴は、駅前広場が置かれる環境によるところが大きいと考えられる。こうした環境を示す指標として旧市街や新市街といった駅前広場の立地があげられるが、このうち旧市街のようにもともと商店街などのコミュニティがある場合、まつりやイベントが行なわれやすいと考えられ、こうした立地の違いは利用に関わる問題といえる。そこで、現在の中心市街地の範囲および旧市街の範囲^{注10)}を示す図を作成し(図4.6)、no. e1やno. e9の北側のように駅前広場が旧

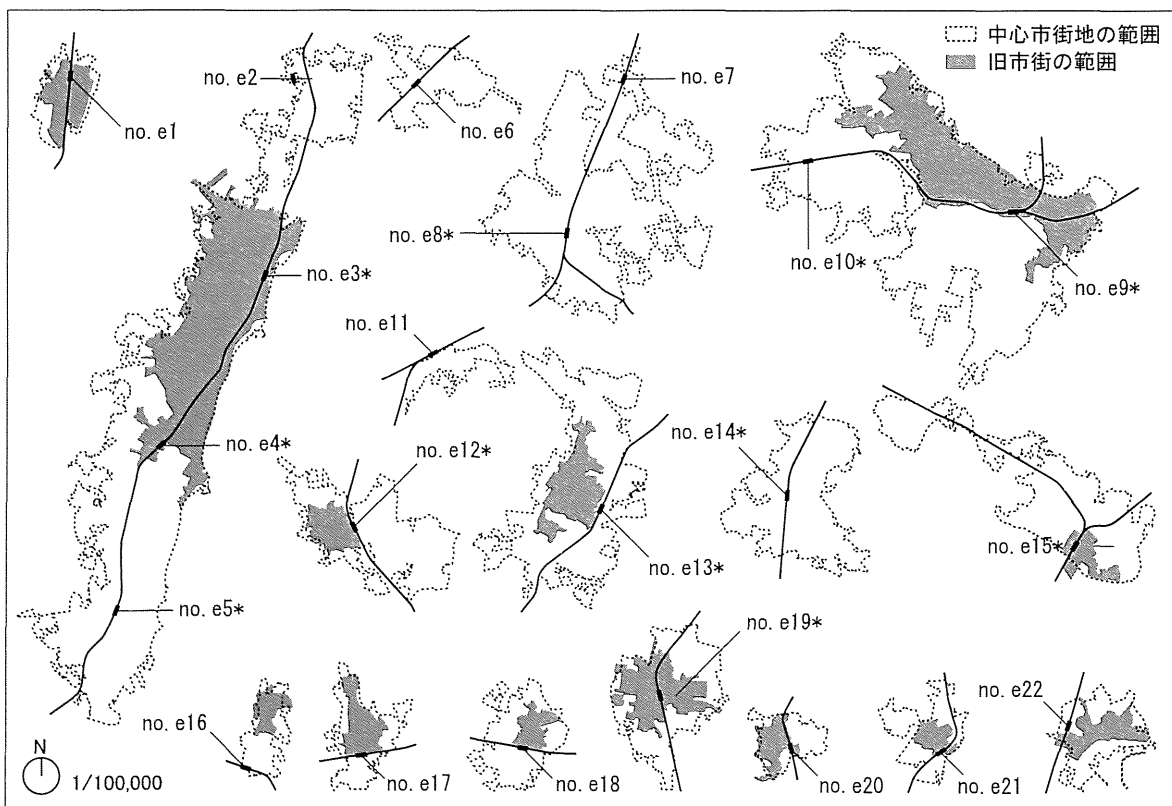


図4.6 駅前広場の立地

市街に面する場合を旧市街、no. e5 や no. e9 の南側のように旧市街に面さない場合を新市街として捉え、分類した。

4.2.5 駅前広場の空間パターン

以上の分析を全ての資料について行ない、駅前広場の空間を大きく特徴づけている自動車動線による広場の分節ごとに特徴を捉え、駅前広場の空間パターンとした（表 4.5）。

空間パターンの【分節なし】は全ての資料が小規模にみられた。駐車場・タクシールや歩行者帯はほとんどみられず、もっとも単純な駅前広場といえる。

【一方向に分節】は小規模なものに多くみられた。タクシールが多くみられ、そのうち駐車場もみられるものは資料の約4割（7/18 資料）であった。また多くの資料において歩行者帯がみられることから、【分節なし】に対し、より複雑な駅前広場といえる。

【多方向に分節】は大規模なものに多くみられた。駐車場とタクシールの両方をもつものが資料の約7割（9/13 資料）みられ、そのほとんどに管理機器がみられた。また、【分節なし】【一方向に分節】に比べてペDESTリアンデッキが多くみられることから、最も複雑な駅前広場といえる。

全体的な傾向として、管理と所有のあり方に数の偏りはなく、【一方向に分節】【多方向に分節】がほぼ同数みられ、【分節なし】がもっとも少なかった。また【分節なし】【一方向に分節】は乗降者数が少なく、市街に位置する傾向にあるが、【多方向に分節】は乗降者数が多く、新市街に位置する傾向にあった。

これらの駅前広場のうち、まつりやイベントによる利用がみられる駅前広場を確認した。まず、数の偏りを規模ごとにみると小規模が21 資料中7 資料、大規模が13 資料中2 資料となっており、小規模に数が偏っていることがわかる。また、空間パターンごとにみると、【分節なし】が6 資料中1 資料、【一方向に分節】が15 資料中6 資料、【多方向に分節】が13 資料中2 資料となっており、【一方向に分節】に数が偏っていることがわかる。よって小規模で一方向に分節される駅前広場はまつりやイベントの利用に適しており、活用の可能性があるものと考えられる。

以上の結果から、駅前広場の空間的特徴は、小規模で一方向に分節され、乗降者数の少ない旧市街に位置するものと、大規模で多方向に分節され、乗降者数の多い新市街地に位置するものに大別されることが明らかになり、小規模で一方向に分節される駅前広場に活用の可能性があることが明らかになった。

表 4.5 駅前広場の空間パターン

(34 資料)

空間 パターン	資料 No.	所有/管理	規模	動線計画			立地
				自動車動線		歩行者動線	
				出入口 の数	駐車場/ タクシープール	歩行者帯/ へ`テ`	
自動車動線による広場の分節	21-2	その他	小	複数			新市街
	2	行政(単)	小	複数	P		新市街
	1-1	行政(単)	小	複数			旧市街
	1-2	行政(単)	小	複数			旧市街
	21-1	その他	小	複数		T	旧市街
	20	鉄道事業者	小	複数		T	旧市街
	6-1	共同/行政(単)	小	複数			新市街
	17-2	行政(複)	小	複数			新市街
	16	行政(単)	小	複数			旧市街
	6-2	行政(単)	小	単数		T	新市街
	18-1	共同	小	複数		T	旧市街
	18-2	行政(単)	小	複数		T	旧市街
	15-1*	行政(単)	小	複数		T	旧市街
	19-1*	共同/行政(単)	小	複数		T	旧市街
	12-1*	共同/行政(複)	小	複数	P	T	旧市街
	22	行政(単)	小	複数	P	T	旧市街
	7	行政(複)	小	複数	P(ゲート)	T	新市街
	10-2*	行政(単)	大	単数	P(ロック)	T	新市街
	17-1	行政(複)	小	複数	P(ロック)	T	旧市街
	5*	共同	小	複数	P(ロック)	T	新市街
19-2*	共同/行政(単)	小	複数	P(ロック)	T	旧市街	
14-2*	行政(単)	大	複数		T	新市街	
15-2*	共同/行政(単)	大	複数		T	旧市街	
14-1*	行政(複)	大	複数		T	新市街	
13-1*	共同/行政(単)	大	複数		T	新市街	
4*	その他	大	複数	P(ロック)	T	旧市街	
8*	行政(複)	大	複数	P(ゲート)	T	新市街	
12-2*	行政(単)	大	複数	P(ロック)	T	新市街	
13-2*	行政(複)	大	複数	P(ロック)	T	新市街	
11	共同/行政(単)	大	複数	P(ゲート)	T	新市街	
3*	共同	大	単数	P	T	旧市街	
10-1*	行政(単)	小	複数	P(ロック)	T	新市街	
9-1*	共同	大	複数	P(ゲート)	T	旧市街	
(13) 9-2*	行政(単)	大	複数	P(ゲート)	T	新市街	



表4.5注) 資料No.の □ は活用がみられる駅前広場を示す

4.3 駅前広場の利用

本節では、駅前広場の利用方法を捉えるために、まつりやイベントの運営主体ごとに利用概要を示し、駅前広場を利用するようになった経緯とその理由からにぎわいの種類を明らかにする。さらに、利用方法を示す図を作成し、空間的な観点から利用範囲に着目し、駅前広場の利用パターンを導く。

4.3.1 利用の経緯と理由からみたにぎわいの種類

利用方法を捉えるにあたり、まつりやイベントの運営主体へヒアリング調査を行ない、利用概要（運営主体・利用の目的・利用頻度・来場者数）、利用の理由、利用の経緯を確認した。これらの調査結果をもとに、まず、まつりやイベントの運営主体ごとに利用の目的・利用頻度・来場者数を整理した（表 4.6）。運営主体は市民団体、行政、市民団体と行政が実行委員会などを組織し協働する市民団体・行政がみられ、市民団体・行

表 4.6 運営主体ごとにみた目的・利用頻度・来場者数

(11資料)

運営主体	資料 no.	名称	目的	利用頻度	来場者数
市民団体 (2)	e17-2	星のファンタジー	商店街の活性化	年1回	500
	e15-2*	取手ソニックガーデン	市、商工会、市内生産品に対する市民の認識と信頼を高める、商店街の活性化	年1回	3,150
行政 (1)	e14-2*	牛久駅前どんどん祭り	駅前を市の中心地として活性化させるために必要なソフトの開発	年1回	800
市民団体・行政 (8)	e18-1b	結城盆踊り大会	地域や世代間の交流 地域活性化に寄与すること	年1回	4,000
	e18-1a	結城夏祭り	神社の祭礼	年1回	12,000
	e6-2	東海まつり	新旧住民の交流	年1回	20,000
	e1-1	高萩まつり	郷土の認識を深める	年1回	39,000
	e19-1a*	古河夏の神輿まつり	市民の交流、街の活性化	年1回	40,000
	e19-1b*	古河提灯竿もみまつり	文化の継承、街の活性化	年1回	70,000
	e17-1	下館祇園まつり	神社の祭礼、中心市街地の活性化	年1回	195,000
	e12-1*	石岡のおまつり	総社宮の祭礼	年1回	420,000

政が 8/11 資料と多くみられた。このうち市民団体による利用は、商店会や商工会によるもので、商店街の活性化を目的としたイベントである。行政による利用は、駅前の活性化に必要なソフトの開発を目的としたイベントである。市民団体・行政による利用は、市民や神社、行政が行なうまつりであり、街の活性化、市民の交流、神社の祭礼、文化の継承が目的としてあげられている。利用頻度は全ての資料において年1回であった。来場者数をみると、市民団体・行政による利用では、10,000 人を超えるものが多いことから、運営主体と利用の規模は関係していると考えられる。

こうした事例がどのようなにぎわいなのかを捉えるために、各事例における利用の経緯と利用の理由からにぎわいの種類を捉えた。ここでは、利用の経緯について、駅前広場の開業年と改修年、まつりやイベントの開始時期と駅前広場の利用開始時期を時間軸にのせて示し、それらの前後関係が類似するもので分類した。その結果①祭礼によるにぎわい、②70-90年代のにぎわい、③近年のにぎわいの3つのにぎわいの種類がみられた。以下、その特徴を示す。

①祭礼によるにぎわいは、駅前広場の整備以前からまつりがあり、駅前広場の整備以降に駅前広場が利用されるようになったものである。利用の理由として no. e12-1、no. e17-1、no. e18-1a はもともと駅前広場のあるあたりが神輿や山車の巡行ルートであったことがあげられており、no. e19-1b はもともと他の場所で行なっていたまつりが駅前広場の近くに会場を移したことがあげられている。

② 70-90年代のにぎわいは、駅前広場の整備後、市街地の他の場所で始まったまつりが、近年になって駅前広場を利用するようになったものである。利用の理由として、no. e18-1b と no. e6-2 は以前利用していた会場について、場所がわかりにくかったこと、道が狭かったこと、駐車場を設けにくかったことがあげられており、これらの条件を満たし、かつ人が集まりやすい場所として駅前広場が選ばれていた。また、no. e19-1a と no. e1-1 は駅前広場が街の中心地であること、人の集まる場所であることが理由としてあげられている。

③ 近年のにぎわいは、駅前広場の整備後、駅前広場で始まったイベントである。利用の理由は各事例で異なっており、no. 15-2 は人の集まる場所であること、no. 17-2 は駅前商店街におけるイベントのスペースとして適していること、no. 14-2 は駅前広場の改修計画にあたっての社会実験としてのイベントであることをあげており、各イベントの

表 4.7 利用の理由と経緯からみたにぎわいの種類

	資料 no.	利用の経緯	利用の理由	運 営 体
① 祭礼のにぎわい	e12-1*	1880 1890 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000 2010 江戸時代 駅開業 駅前利用開始 まつり開始	昔から神輿・山車の巡行ルートであった。バブル期に山車の数が増えたためその待機場所として利用したが近年はそれが見せ場となっている。	市民団体・行政
	e17-1	駅開業 1872 頃 駅前利用開始 まつり開始	昔から神輿の巡行ルートであった。人が集まりやすいため駅前広場で神輿を担いだ。改修後は交差点を利用するようになった。	
	e18-1a	駅開業 1242 駅前利用開始 まつり開始	かつては神輿が街中をくまなく巡っていたが、鉄道ができて線路を渡れなくなったので、駅前広場をまわるようになった。	
	e19-1b*	1861 まつり開始	以前の会場が工事することになったので駅前広場近くの県道の用地に会場を移し、あわせて駅前広場を利用するようになった。	
② 70-90年代のにぎわい	e18-1b	駅開業 駅前改修 駅前利用開始 大会開始	中心市街地にある公民館前の広場を利用していたが、道がわかりにくい駐車場がないなどの理由から、駅前広場を利用するようになった。	市民団体・行政
	e6-2	駅開業 駅前改修 駅前利用開始 まつり開始	以前使っていた通りがせまかった。駅前広場が改修され、人が集まりやすく駐車場がとりやすくなったので駅前広場を利用するようになった。	
	e19-1a*	駅開業 駅前改修 駅前利用開始 まつり開始	街の活性化を目的としているので、街の中心として駅前広場を選んだ。	
	e1-1	駅開業 駅前改修 まつり開始	駅前の通りが市内の中心であり、人がたくさん集まる場所なので駅前通りとあわせて駅前広場を利用するようになった。	
③ 近年のにぎわい	e15-2*	駅開業 駅前改修 イベント開始 駅前利用開始	人の集まる場所として帰宅ラッシュのある駅前広場を選んだ。駅前広場の他に人の集まれる場所がなかった。	市民団体
	e17-2	駅開業 駅前改修 イベント開始 駅前利用開始	以前から駅前通りでイルミネーションを行っており、関連イベントの会場として駅前広場を利用するようになった。	
	e14-2*	駅開業 まつり開始 駅前利用開始	駅前広場の改修計画にあたり「にぎわい空間創出」のための検証実験として駅前広場でイベントを実施した。	行政

目的に対して駅前広場が好条件の場所であったことがわかる。

以上の結果から、①と②は駅前広場を利用する以前からまつりがあるのに対し、③は駅前広場を前提とした利用であることから、①と②は空間にまつりをあてはめた利用であり、③は空間を考慮したイベントといえる。なお、駅前広場の開業以前からまつりがみられた①については駅前広場の計画、改修時にまつりの利用が考慮されていたかを行政に確認したが、考慮した事例はみられなかった。

これらのにぎわいと運営主体の関係をみると、①と②は市民団体・行政によるものであり、③は市民団体あるいは行政によるものであった。

このようなにぎわいがどのような時期、時間にみられるかを図4.7に示した。縦軸を利用した月、横軸を利用した時間とし、平日の利用か土・日・祝日の利用かをみた。その結果①や②は神社の祭礼や盆踊りといった夏の季節のまつりで、こうした夏季のにぎわいは夕方から夜間にかけて開催される傾向にあり、③は夏のビアガーデンや冬のイルミネーションなどその季節に応じたイベントで、夏は①や②と同様に夕方から夜間にかけて、冬は午前から午後にかけて開催される傾向にあることがわかった。また、全体的な傾向として土・日・祝日に開催されるものが多いことがわかった。

2節で示したように駅前広場は主に行政により管理される傾向にあるが、にぎわいの種類により行政のサポート状況が異なるものと考えられる。そこで、3つのにぎわいの種類ごとに行政のサポート内容を示した(表4.8)。全ての資料が行政のサポートを受けており、このうち最も多くみられたのは〈運営資金の補助〉と〈広報活動〉であった。全体的な傾向として、市民団体と行政が協働する①と②にサポートが多くみられ、③にはみられないサポート内容として〈事務局としての対応〉〈当日スタッフの確保〉〈企画内容の相談〉があげられるが、①は慣習的に行なわれるまつりであるため②に比べサポート内容が少ない傾向にある。

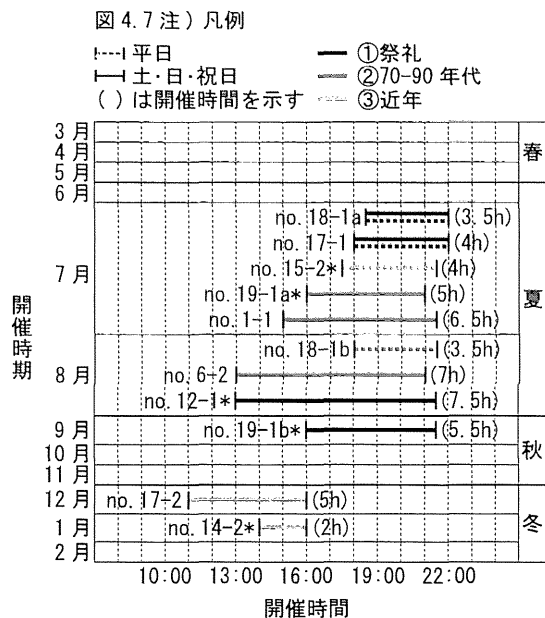


図4.7 まつりやイベントの開催時期と時間

表 4.8 行政によるサポート

サポート内容	①祭礼のにぎわい				②70-90年代のにぎわい				③近年のにぎわい	
	e18-1a	e12-1*	e17-1	e19-1b*	e6-2	e1-1	e19-1a*	e18-1b	e15-2*	e17-2
運営資金の補助 (10)		○	○	○	○	○	○	○	○	○
広報活動 (10)	○	○	○	○		○	○	○	○	○
事務局としての対応 (6)		○	○	○		○	○	○		
使用許可等の申請補助 (6)			○	○	○		○	○		○
当日スタッフの確保 (5)				○	○	○	○	○		
備品の貸出し (3)						○		○		○
企画内容の相談 (3)				○			○	○		
電源・水道の確保 (1)								○		

表 4.8 注) no. e14-2 は行政が運営主体であるため表に示していない。また、行政によるサポートの内容は、各市民団体および行政へのアンケート調査から確認し、該当資料数の多い順に示した。

4.3.2 利用方法

続いて、駅前広場の利用方法を検討した。図 4.8 の分析例では、駅前広場の全体と隣接する公共施設の広場を利用し、流し踊りを行なっている。このような駅前広場および駅前広場以外の利用の範囲は利用の規模や方法に関わる問題であり、利用内容は駅前広場にどのようなにぎわいをつくるかを考える上で重要な問題であると考えられる。そこで利用範囲については、駅前広場の利用範囲を部分か全体か、駅前広場以外の利用については、駅前広場に接続する道路の利用があるかないかで整理し(表 4.9)、利用内容については、歩行者動線を自動車動線まで拡張する

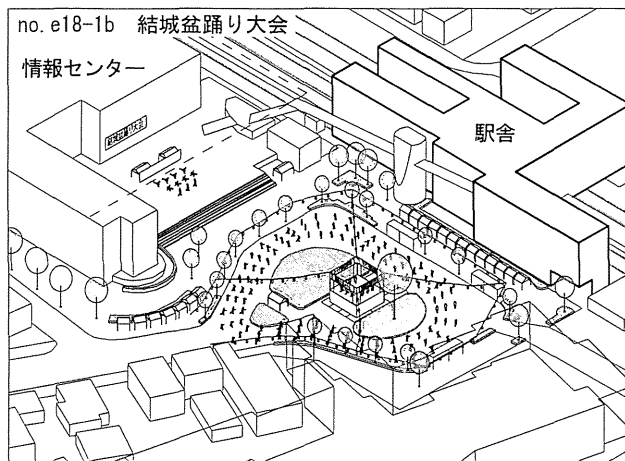


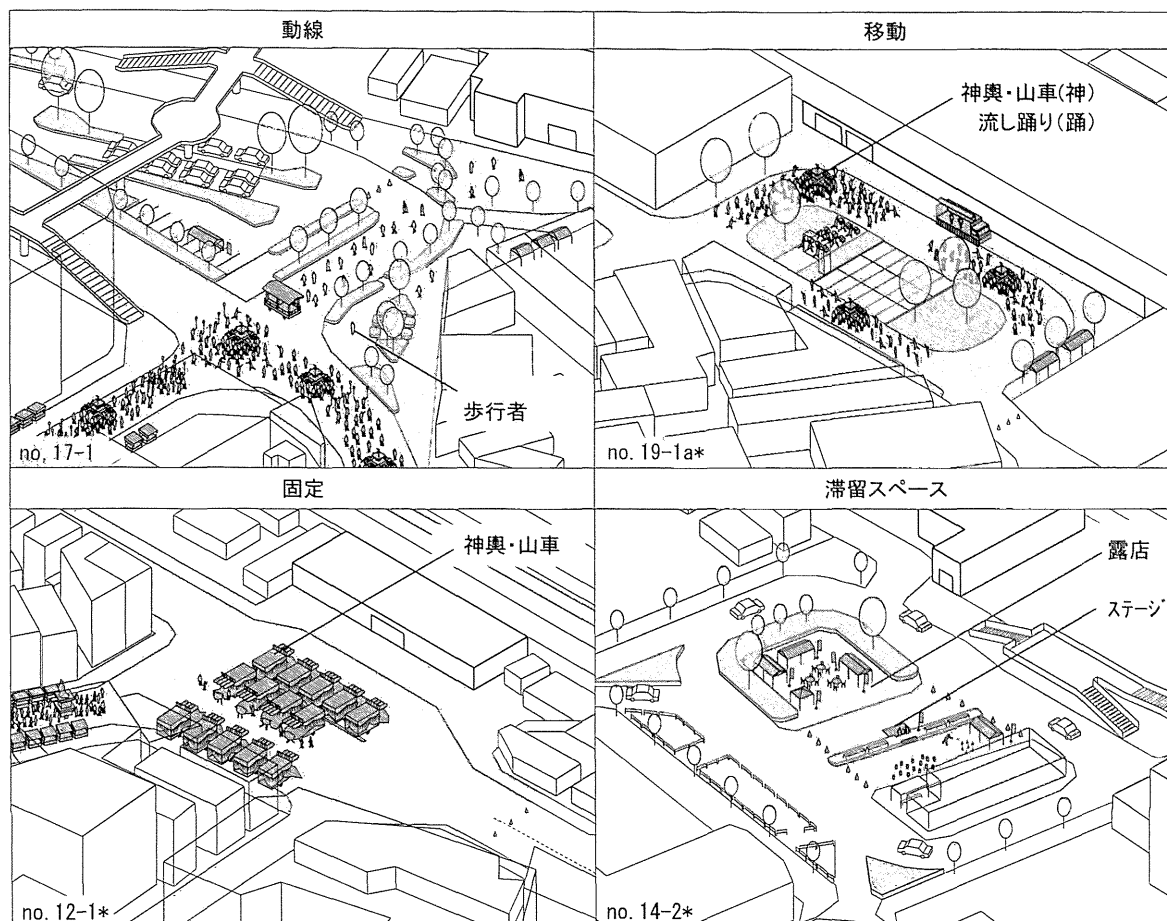
図 4.8 分析例

表 4.9 利用範囲

		駅前広場の利用範囲	
		全体 (6)	部分 (5)
駅前広場以外の利用	あり (8)	e1-1,e6-2,e18-1a, e18-1b,e19-1a*,e19-1b*	e12-1*,e17-1
	なし (3)		e14-2*,e15-2*,e17-2

[動線]、神輿・山車や流し踊りをロータリー内で回遊させる[移動]、神輿・山車を並べて見せ場とする[固定]、ステージや露店を設けて人を滞留させる[滞留スペース]で整理した(表 4.10)。また、資料の中には分析例のように周辺の建物や駐車場が同時に利用される事例がみられたため、周辺環境の同時利用として、その有無を捉えた。

表 4.10 利用内容



4.3.3 駅前広場の利用パターン

以上の分析を全ての資料について行ない、前節で検討した利用方法のうち、空間的観点から利用範囲に着目し、利用範囲ごとに運営主体、にぎわいの種類と時期、利用方法の傾向を示し、利用パターンとした(表 4.11)。

【全体 / 駅前広場以外の利用あり】は駅前広場の全体および駅前広場に接続する道路が利用されるものである。運営主体は市民団体・行政で、にぎわいの種類は夏にみられる祭礼のにぎわいおよび70-90年代のにぎわいである。利用方法は全ての資料が神輿・山車や流し踊りをロータリー内で回遊させるものであり、このパタンのみ周辺環境の同時利用がみられる。これは、この類型のみが駅前広場の全体を利用するものであり、周辺環境との関係が作りやすいためと考えられる。

【部分 / 駅前広場以外の利用あり】は駅前広場の部分および駅前広場に接続する道路が利用されるものである。運営主体は市民団体・行政で、にぎわいの種類は夏の祭礼のにぎわいである。利用方法は歩行者動線を自動車動線まで拡大するものと、神輿・山車を並べて見せ場とするものがみられる。

【部分 / 駅前広場以外の利用なし】は駅前広場の部分のみが利用されるものである。運営主体は市民団体もしくは行政で、にぎわいの種類は夏もしくは冬の近年のにぎわいである。利用方法は全ての資料がステージや露店を設け人の滞留スペースとするものである。

全体的な傾向として、①祭礼のにぎわいと②70-90年代のにぎわいは駅前広場以外の利用がみられるため、駅前広場の部分のみを利用するのは③近年のにぎわいの特徴であるといえ、こうした利用範囲の違いは市民団体と行政が協働するか否かといった運営主体の規模の違いによるものと考えられる。また、①祭礼のにぎわいと②70-90年代のにぎわいは、神輿・山車や流し踊りを移動させているため街との連続性が高まるものであるのに対し、③近年のにぎわいは、滞留スペースを設けているため駅前広場における人の滞留性が高まるものであるといえる。

表 4.11 駅前広場の利用パターン

利用パターン	資料 no.	運営主体	にぎわいの種類	開催時期	利用方法		
					利用内容	周辺環境の同時利用の有無	
利用範囲	全体 / 駅前広場以外の利用あり	e19-1b*	市民団体・行政	①祭礼	秋	移動	-
		e18-1a	市民団体・行政	①祭礼	夏	移動	○
		e18-1b	市民団体・行政	②70-90年代	夏	移動	○
		e6-2	市民団体・行政	②70-90年代	夏	移動	○
		e1-1	市民団体・行政	②70-90年代	夏	移動	-
		e19-1a*	市民団体・行政	②70-90年代	夏	移動	-
	部分 / 駅前広場以外の利用あり	e17-1	市民団体・行政	①祭礼	夏	動線	-
		e12-1*	市民団体・行政	①祭礼	夏	固定	-
	部分 / 駅前広場以外の利用なし	e17-2	市民団体	③近年	冬	滞留	-
		e15-2*	市民団体	③近年	夏	滞留	-
e14-2*		行政	③近年	冬	滞留	-	

以上の結果から、駅前広場のにぎわいには、市民団体・行政が運営し、駅前広場以外の利用をとまなう①祭礼のにぎわい②70-90年代のにぎわいと、市民団体もしくは行政が運営し、駅前広場の部分のみを利用する③近年のにぎわいに大別され、前者は夏を中心としたまつりにより街との連続性が高まるものであるのに対し、後者は夏や冬のイベントにより駅前広場における人の滞留性が高まるものであることが明らかになった。

4.4 駅前広場の空間的特徴と利用との関係

これまで駅前広場の活用を、駅前広場の空間的特徴と利用から捉え、それぞれ2節と3節において検討した。本節ではこれらの結果をもとに、2節で示した空間パターンと3節で示した利用パターンを重ねて検討し、駅前広場の活用類型を導き、各事例にみられる空間利用の工夫と問題から活用類型における駐車場の課題を考察する。

4.4.1 空間パターンと利用パターンによる駅前広場の活用類型

2節で示した空間パターンを縦軸、3節で示した利用パターンを横軸としてマトリクスを作成し、2資料以上のまとまりをe I～e IVの活用類型として位置づけた(表4.12)。これらの活用類型は駅前広場において駐車と広場の併用が成立しうる枠組みとして位置づけられる。

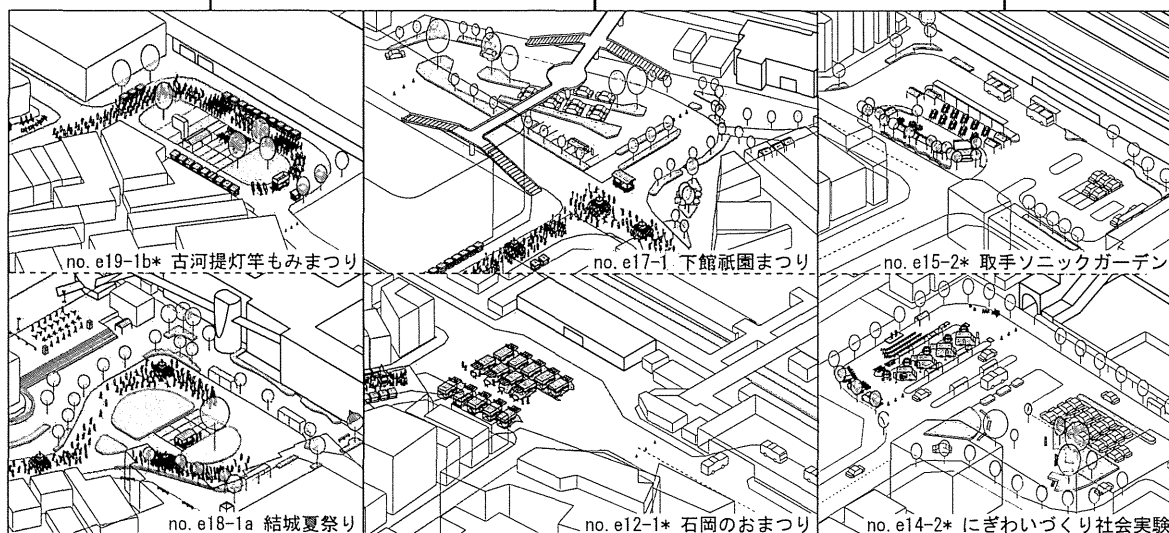
活用類型e Iは、旧市街に位置し、一方向に分節される小規模な駅前広場の全体と駅前広場以外が利用されるものである。市民団体・行政による利用で、夏にみられる祭礼のにぎわいや70-90年代のにぎわいである。

いずれの資料も神輿・山車や流し踊りを自動車動線に重なるようにロータリー内で回遊させている。このうちロータリーの中央部にタクシープールがあるno. e18-1a, e18-1b, e19-1a, e19-1bはタクシープールをそれぞれ山車の休憩所、盆踊りの櫓を設置する場所、ステージの観客が集まる場所、太鼓の演奏を行う場所として活用している。また、no. e18-1a, e18-1b, e6-2は駅前広場に隣接する周辺の建物および駐車場をあわせて利用しており、特にno. e18-1a, e18-1bは隣接する建物の階段状のアプローチ空間がステージとなっており、駅前周辺を一体的にまつりの空間にしている。さらにno. e18-1b, e19-1a, e19-1b, e6-2は駅前広場の周縁の歩道部分に露店を設置しており、駅前広場全体がおまつりの空間となるように演出されている。no. e18-1bではこれに加え、駅前広場全体にかけられた照明がさらに空間の一体感を演出している。

一方、no. e6-2は、駅前広場が複数の自動車動線により分節されているため、タクシープールがあってもno. e18-1a, e18-1b, e19-1a, e19-1bのように利用されず、これらの事例と同じように流し踊りを自動車動線に重ねてはいるが、部分的にしか回遊していない。また、この事例では駅前広場に隣接する駐車場があわせて利用されているが、駅前広場との境界がフェンスで仕切られているため、駅前広場からは直接出入りをする事ができない。no. 19-1a, 19-1b, e6-2はメインストリートが駅前広場の片側に連続しているため、駅前広場全体を利用したときに、にぎわいが片側に集中するという問題がある。no. e18-1a, e18-1bにみられるペDESTリアンデッキは広場との立体的な関係から舞台性をつくる可能性があるが、見物客の事故防止のため利用することができない。

表4.12 駅前広場の空間パターンと利用パターンからみた活用類型

		利用パターン			利用なし
		全体 / 駅広以外の利用あり (6)	部分 / 駅広以外の利用あり (2)	部分 / 駅広以外の利用なし (3)	
空間パターン	分節なし (6)	e1-1 小 P - 旧市街 / ②夏 移動(神)			e1-2 e2 e20 e21-1 e21-2
	一方向に分節 (15)	e19-1b* 小 T 歩帯 旧市街 / ①秋 移動(神) - e18-1a 小 T - 旧市街 / ①夏 移動(神) 周同 e18-1b 小 T - 旧市街 / ②夏 移動(踊) 周同 e6-2 小 T 歩帯 新市街 / ②夏 移動(踊) 周同 e19-1a* 小 T 歩帯 旧市街 / ②夏 移動(神) -	e17-1 小 P(α) T 歩帯 旧市街 / ①夏 動線 - e12-1* 小 PT - 旧市街 / ①夏 固定 -	e17-2 小 - 歩帯 新市街 / ③冬 滞留 -	e5* e6-1 e7 e10-2* e15-1* e16 e18-2 e19-2* e22
	多方向に分節 (13)	凡例 運営主体 () 市民団体 [] 行政 [] 市民団体・行政 建同: 周辺環境の同時利用		e15-2* 大 T 歩帯 旧市街 / ③夏 滞留 - e14-2* 大 T 歩帯 新市街 / ③冬 滞留 -	e3* e4* e8* e9-1* e9-2* e10-1* e11 e12-2* e13-1* e13-2* e14-1*



この類型のように旧市街に位置する小規模な駅前広場において、街との連続から駅前広場の全体を利用して季節のまつりが行われることが想定される場合は、広場をあまり自動車動線で複数に分節せずに、ロータリーの中央部にタクシープールや駐車場といった適度なスペースを設け、周縁の歩道部分に露店を設置する、周辺の建物と一体的に利用するなど、駅前広場に中心性をつくる必要がある。

類型 e II は、旧市街に位置し、一方向に分節される小規模な駅前広場の部分と駅前広場以外が利用されるものである。市民団体・行政による利用で、夏にみられる祭礼のに



no. e19-1b* 古河提灯竿もみまつり



no. e18-1a 結城盆踊り大会



no. e18-1a 結城夏祭り



no. e6-2 東海まつり

写真4.1 活用類型e I

ぎわいである。

いずれの資料も自動車の出入口が複数あるためタクシーやバスの乗り場の機能は残しながらまつりを行っており、分節された駅前広場のうち、メインストリートに連続する部分をまつりの場として利用している。また、広場内の駐車場を no. e12-1 では山車の休憩所として、no. e17-1 では案内所および山車の保管場所として利用している。

no. e12-1 では駅前広場が山車の休憩所として利用されているが、人が集まりすぎるという問題がある。no. e17-1 では、ロータリーが植栽帯で分節されており、神輿をロータリー内で回遊させることができない。また、ペDESTリアンデッキがみられるが、見物客の事故防止のため利用することができない。

この類型のように、旧市街に位置する小規模な駅前広場において、街との連続から駅前広場の部分的な利用が想定される場合は、メインストリートに連続する部分をまつりに利用できるようにデザインする必要がある。いずれの資料もタクシーやバスの乗り場の機能は残し、駐車場を活用していることから、まつりに利用する部分は一般車動線とし、まつりに利用しない部分をタクシーやバスの乗り場とするように機能をすみ分け、一般車動線となる部分は、案内所や山車の保管場所、休憩所となるように十分なスペースの駐車場を設け、自動車動線による分節はなくす方がよい。

類型 e III は、新市街に位置し、多方向に分節される大規模な新市街の駅前広場の部分のみが利用されるものである。市民団体あるいは行政による利用で、夏や冬にみられる近年のにぎわいである。季節を問わず露店やステージを設けて人の滞留スペースをつくるイベントである。

いずれの資料も歩行者帯によりしきられる自動車動線を利用しており、自動車動線の方が幅が広いため、自動車動線の部分は人の滞留スペース、歩行者動線の部分は歩行者動線として利用しており、イベントに利用する部分と歩行者動線として利用する部分を確保できている。このうち、no. 14-2 はバス乗り場が複数設けられ、線路に対し直交方向に分節される部分と、タクシープールにより線路に対し平行方向に分節される部分とに分かれているが、バス乗り場の部分が利用されており、駅舎の出入口からメインストリートまで歩行者空間が連続するように利用されている。いずれの資料も車道側に対し空間がしきられるようにテントが配置され、歩行者の安全性が確保されている。また、no. e15-2 は植栽帯をあわせて利用することにより、ステージや露店を設けるための適度なスペースを確保できている。しかし、no. e15-2 はバス乗り場および一般車動線がある部分とタクシープールがある部分に分かれているが、前者は周縁の歩道部分がバス乗り場、線路に対し平行方向に分節される部分が一般車動線となっており、このうち一



no. e17-1 下館祇園まつり



no. e12-1 石岡のおまつり

写真4.2 活用類型e II

般車動線の部分が利用されているため、イベントの会場にいたるまでに車道を横断しなくてはならない。

この類型のように、新市街に位置する大規模な駅前広場では、市民団体や行政といったさまざまな主体により、人の滞留性が高まるようなイベントが行なわれることが想定されることから、自動車動線により複雑に分節される広場のなかにも歩行者帯とあわせて適度な規模の空間のまとまりを計画する必要がある。このとき、イベントの場として利用される範囲を想定し、その範囲についてはno. e14-2にみられるように、駅舎の出入口から街のメインストリートに歩行者が導かれるように広場の分節の向きを検討し、自動車動線を計画するとよい。

全体的な傾向として、駅前広場が分節されないものには活用類型がみられないことから、適度に分節された駅前広場が利用される傾向にあるといえる。また、活用類型e I、e IIは駅前広場以外の利用をともない、街との連続性が高まるものであるのに対し、類型e IIIは人の滞留性が高まるものであることから、一方向に分節される駅前広場は街との連続性が高まる利用がなされ、多方向に分節される駅前広場は人の滞留性が高まる利用がなされるといえ、分節の向きにより大きく利用が異なることが明らかになった。



no. e15-2* 取手ソニックガーデン



no. e14-2* にぎわいづくり社会実験

写真4.3 活用類型eⅢ

4.4.2 活用類型における駅前広場の課題

3つの活用類型を比較すると、まず、自動車動線による分節の複雑性により利用内容が異なることがわかる。一方向に分節される駅前広場は街との連続性が高まるまつりに利用されているのに対し、多方向に分節される駅前広場は人の滞留性が高まるイベントに利用されている。また、一方向に分節される駅前広場はいずれも小規模であり、駅前広場以外の利用をとまなうものであるが、全体が利用される類型eⅠは分節の向きが線路に対して直交方向であるのに対し、部分が利用される類型eⅡは分節の向きが線路に対して平行方向であり、分節の向きにより利用方法が異なることがわかる。多方向に分節される類型eⅢは大規模な駅前広場で、分節の向きが線路に対し、直交方向である部分、平行方向である部分のいずれの利用もみられたが、平行方向の場合、イベント会場

に至るまでに自動車動線を横断しなくてはならないため、こうした利用においては直交方向の部分を利用する方がよいといえる。

以上の結果から、自動車動線による広場の分節の複雑性により、利用内容が異なること、さらに分節の向きにより利用方法が異なることが明らかとなった。よって、駅前広場では、想定される利用をもとに、自動車動線の向きや複雑性を主軸として駅前広場内の配置計画を検討する必要があるといえる。

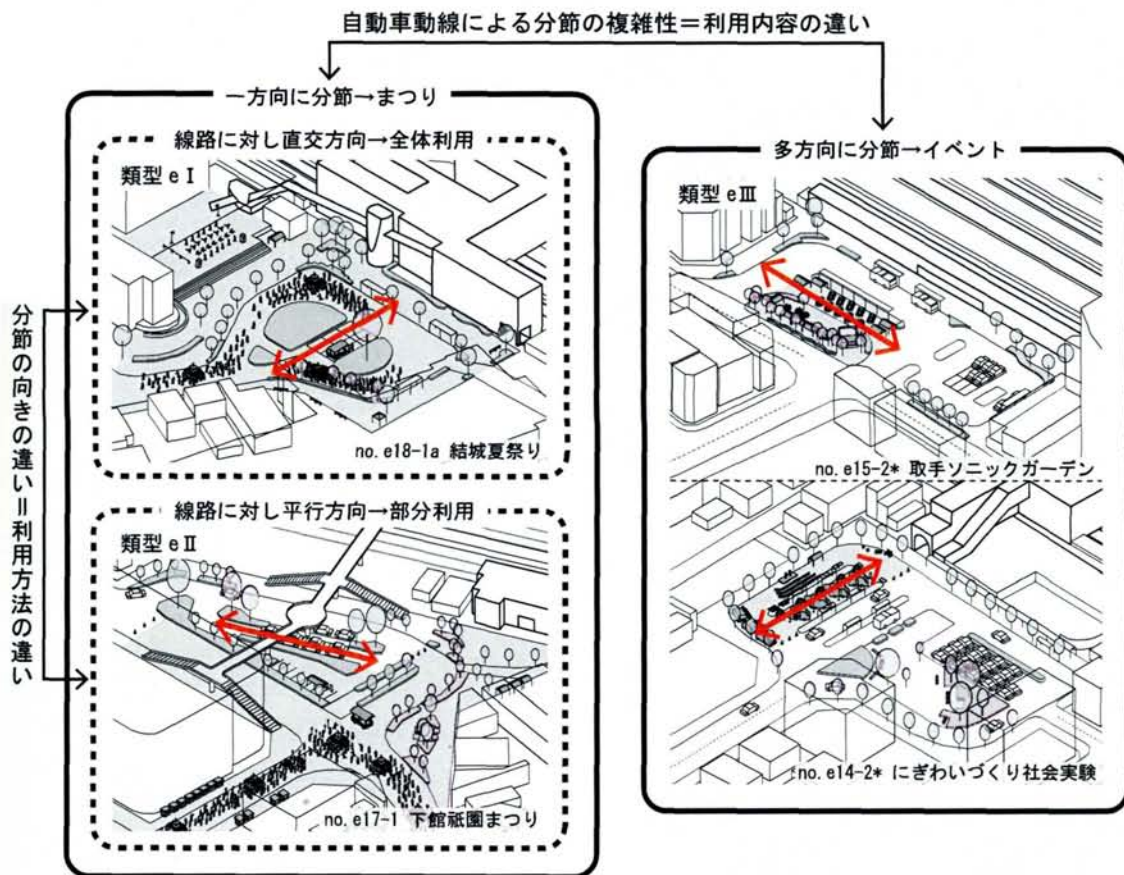


図4.9 活用類型における駐車場の課題

4.5 まとめ

本章では、駅前広場の交通空間をバス・タクシー・一般車などの自動車が一時的に停留する場として広義の駐車場と捉え、自動車や人の移動を中心とした空間であること、公共空間であるため多様な利用が期待されることに着目し、そこにみられる空間的特徴と利用との関係から、活用類型における駅前広場の課題を考察した。

その結果、自動車動線による分節の複雑性により利用内容が異なり、一方向に分節される駅前広場はまつりに利用されるのに対し、多方向に分節される駅前広場はイベントに利用されることがわかった。また、一方向に分節される駅前広場は分節の向きにより利用方法が異なり、分節の向きが線路に対し直交方向である場合は全体が利用されるのに対し、分節の向きが線路に対し平行方向である場合は部分が利用されることが明らかになり、駅前広場では、想定される利用をもとに、自動車動線の向きや複雑性を主軸として駅前広場内の配置計画を検討する必要があることを示した。

参考文献

- 1) 建設省都市局都市交通調査室監修，日本交通計画協会編：駅前広場計画指針－新しい駅前広場の考え方－，技報堂出版
- 2) 北本らしい“顔”の駅前づくり実行委員会：まちづくりガイドブック「北本顔本」，北本らしい“顔”の駅前づくり実行委員会，pp.18-19，2011
- 3) 国土交通省 HP，<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kondankai/fourth/two.pdf>
- 4) 交通工学研究会編，衣田和夫編著：交通工学実務双書第6巻 駅前広場・駐車場とターミナル，技術書院，p.22，1986

注

- 注1) 「都市の広場機能」として、都市（地区）の拠点形成する市街地拠点機能、憩い・集い・語らいの中心となる交流機能、都市の顔としての景観を形成する景観機能、公共的サービスを提供する・各種情報を提供するサービス機能、防災活動の拠点となる防災機能が示されている。
- 注2) 茨城県においては、桜川市岩瀬駅前広場と守谷市守谷駅前広場があげられる。これらの駅前広場については事前調査において管理担当課にヒアリングを行なった。岩瀬駅前広場は2009年に駅前広場を改修した際、多目的スペースを新しく設けたが利用者がいないとの問題があった。守谷駅前広場は2005年に駅前広場を改修した際、イベント利用を想定した広場を設けたが、イベント利用は活発なもの、規模の大きな広場であるため、イベント時以外は閑散としている。
- 注3) 著者らが所属する筑波大学貝島研究室が計画に携わっている「北本らしい“顔”の駅前づくりプロジェクト」、本研究の対象資料である「牛久駅東口かっぱつ化プロジェクト」(no. e14-2)などがこれにあたる。
- 注4) 本研究では、都市計画決定されている駅前広場を資料対象とした。都市計画決定されている駅前広場は、国土交通省都市・地域整備局による「平成21年 都市計画現況調査」から確認した。
- 注5) 駅ごとの乗降者数は国土交通省都市・地域整備局による「平成21年都市計画現況調査」から確認した。
- 注6) 中心市街地に位置する駅前広場について、2009年5月～7月に現地調査を行なった。
- 注7) 活用がみられる駅前広場について、2009年12月～1月、2010年7月～9月に現地調査を行なった。
- 注8) アンケート調査計画のための事前調査として現地調査の期間に随時ヒアリング調査を行なった。またアンケート調査は2010年11月～12月に行ない、FAX、電子メールの方法で各市民団体および行政へ配布した。結果において不明な部分は電話で確認した。
- 注9) 駅前広場の面積は国土交通省都市・地域整備局による「平成21年都市計画現況調査」に掲載される駅前広場の供用面積とした。
- 注10) 旧市街の範囲は、人口集中地区を示すもっとも古い資料として、総理府統計局による「昭和35年わが国の人口集中地区」に示される範囲とした。

5章 結論

- 5.1 本章の目的と構成
- 5.2 各章のまとめ
- 5.3 駐車場の立地・規模・空間的特徴と利用との関係
- 5.4 にぎわい創出のための駐車場の計画課題
- 5.5 今後の課題

5章 結論

5.1 本章の目的と構成

本研究では、地方都市におけるにぎわい創出のために駐車場を活用するの事例をとりあげ、駐車場の空間的特徴と利用との関係を明らかにした。本章では、2節において各章で得られた知見を総括する。また、3節では各章において共通して検討してきた駐車場の立地・規模・空間的特徴と利用内容および利用範囲との関係をそれぞれ明らかにする。さらに4節ではこれらの結果を整理し、にぎわい創出のための駐車場の計画課題を示し、結論とする。最後に5節では今後の課題を示す。

5.2 各章のまとめ

本節では各章で得られた知見を総括する。

5.2.1 2章のまとめ

2章では、中心市街地における駐車場活用をとりあげ、駐車場における動線の通り抜けに着目し、利用との関係を捉えた。

その結果、中心市街地では3つの空間パターンがみられ、奥に建物があり、通り抜けのない専用駐車場が大多数であり、奥に建物があり、通り抜けのある大規模な時間貸し駐車場は少数であるが、広場的な空間として重要であることがわかった。また、利用については、3つの利用パターンがみられ、駐車場の活用はまつりや展覧会といった要因が大きく関係しており、単発的な利用が多い傾向になるが、商店街による継続的な利用もみられることがわかった。

さらに、空間的特徴と利用との関係から4つの活用類型を導き、駐車場における動線の通り抜けの有無により利用内容が大きく異なり、通り抜けのない駐車場は露店や案内所といった単一の内容に利用され、通り抜けのある駐車場は単一の利用が複合したイベントに利用されることが明らかになった。また、動線の通り抜けがない駐車場は駐車場の規模により利用方法が異なること、通り抜けがある駐車場は駐車場の形による分節の有無により利用方法が異なることが明らかとなり、中心市街地における駐車場は、想定される利用をもとに、動線の通り抜け、駐車場の規模、駐車場の形による分節の有無を

計画する必要があることを示した。

また、街路において駐車場活用が連動する場合のモデルとして、通り抜けがある大規模な駐車場の部分を、商店会が継続的にイベントの場として利用するとともに、通り抜けがない小規模な駐車場を様々な主体が単発的に利用するというかたちがあることを明らかにした。

5.2.2 3章のまとめ

3章では、ショッピングセンターにおける駐車場活用をとりあげ、駐車場の分節に着目し、駐車場の空間的特徴と利用との関係を捉えた。

その結果、ショッピングセンターの駐車場には3つの空間パターンがみられ、道路により分節される駐車場が多く、小規模で奥行きのない駐車場と道路により分節される駐車場は旧市街地中心部に、大規模で奥行きのある駐車場は市街周縁部に立地する傾向にあり、このうち大規模で奥行きのある駐車場は活用の可能性があることがわかった。また、利用については、月1回、駐車場の部分を利用してフリーマーケットが行なわれるものと、年1回、駐車場と隣接する周辺環境を利用してイベントが行なわれるものに大別されることが明らかになった。

さらに、空間的特徴と利用との関係から3つの活用類型を導き、ショッピングセンターの駐車場は立地により利用内容が異なり、市街周縁部に立地する駐車場はフリーマーケットといった単一の内容に利用され、市街中心部に立地する駐車場は露店やステージなど複合したイベントに利用されることが明らかになった。また、分節のあり方により利用部分を決定する際に検討すべき対象が異なり、ショッピングセンターの建物との関係を考慮するか、周辺環境との関係を考慮するかの違いがあることがわかった。さらに、奥行きのある駐車場や道路により分節される駐車場はショッピングセンター以外の主体が利用するのに適していることが明らかになり、ショッピングセンターにおける駐車場では、立地をもとに利用内容および利用主体を想定し、駐車場の分節方法を検討する必要があることを示した。

5.2.3 4章のまとめ

4章では、駅前広場における駐車場活用をとりあげ、駅前広場が自動車や人の移動を中心とした空間であることに着目し、駐車場の空間的特徴と利用との関係を捉えた。

その結果、駅前広場は小規模で一方向に分節され、乗降者数の少ない旧市街に立地するものと、大規模で多方向に分節され、乗降者数の多い新市街地に立地するものに大別

されることが明らかになり、小規模で一方向に分節される駅前広場に活用の可能性があることがわかった。また、利用について、駅前広場のにぎわいには、市民団体・行政が運営し、駅前広場以外の利用をとまなう①祭礼のにぎわい②70-90年代のにぎわいと、市民団体もしくは行政が運営し、駅前広場の部分のみを利用する③近年のにぎわいに大別され、前者は夏を中心としたまつりにより街との連続性が高まるものであるのに対し、後者は夏や冬のイベントにより駅前広場における人の滞留性が高まるものであることが明らかになった。

さらに、空間的特徴と利用との関係から3つの活用類型を導いた。これにより、駅前広場は自動車動線による分節の複雑性により利用内容が異なり、一方向に分節される駅前広場はまつりに利用されるのに対し、多方向に分節される駅前広場はイベントに利用されることが明らかになった。また、一方向に分節される駅前広場は分節の向きにより利用方法が異なり、分節の向きが線路に対し直交方向である場合は全体が利用されるのに対し、分節の向きが線路に対し平行方向である場合は部分が利用されることが明らかになり、駅前広場では、想定される利用をもとに、自動車動線の向きや複雑性を主軸として駅前広場内の配置計画を検討する必要があることを示した。

5.3 駐車場の空間的特徴と利用との関係からみた計画課題

本節では、各章で得られた知見をもとに、共通して検討してきた駐車場の立地・規模・空間的特徴と利用内容および利用範囲との関係をそれぞれ明らかにする。

5.3.1 駐車場の立地と利用内容および利用範囲

まず、駐車場の立地と利用内容との関係を検討した(表5.1)。駐車場の立地は、各章での分析から、中心市街地は旧市街中心部、ショッピングセンターは旧市街中心部・新市街中心部・市街周縁部、駅前広場は旧市街中心部・新市街中心部にそれぞれ立地していることが明らかとなっており、これらをまとめると、旧市街中心部・新市街中心部・市街周縁部に大別される。また、利用内容はひとつの駐車場が露店や案内所、休憩所といったひとつの機能に利用される[単一利用]と、これらの機能が複合しまつりやイベントとなっている[複合利用]に分類できる。この駐車場の立地を横軸、利用内容を縦軸にとり、各章で示した駐車場活用の事例を布置した。

旧市街中心部では単一利用と複合利用の両方がみられ、中心市街地の活性化という目的においてさまざまな利用内容がみられた。また、これらが連動することでひとつのま

表 5.1 駐車場の立地と利用内容

		駐車場の立地		
		旧市街中心部	新市街中心部	市街周縁部
利用内容	単一利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の活性化を目的としたまつりにあわせた c21 露店 c49 露店 c80 露店 c98 露店 c110 バザー ← c61 案内所 c72 案内所 c96 案内所 c62 休憩所 c67 休憩所 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 人との出会いや交流を目的とした s5 フリーマーケット s17 フリーマーケット s21 フリーマーケット
	複合利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の活性化を目的としたまつりにあわせた c52 山車の休憩所 c55 イベント ← c20 イベント c22 イベント c66 イベント ・ 中心市街地の活性化を目的としたアートイベントの一環としての c34 イベント ← ・ 地域の活性化を目的とした s16 イベント ・ 神社の祭礼や街の活性化を目的とした e19-1a まつり e18-1a まつり e17-1 まつり e12-1 まつり ・ 街の活性化や市民の交流を目的とした [まつり] e19-1b まつり e18-1b まつり 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商店街の活性化を目的とした e15-2 イベント ・ 駅前にぎわいづくりを目的とした e14-2 イベント ・ 新旧住民の交流を目的とした s24 イベント ← ・ 新旧住民の交流を目的とした e6-2 まつり ← 	

つりやアートイベントとなる事例がみられており、駐車場が分散してみられる旧市街中心部の特徴といえる。新市街中心部では複合利用のみみられた。商店街の活性化や駅前のにぎわいづくり、新旧住民の交流といった目的がみられ、旧市街中心部に比べ目的が多様である。また、イベントとまつりが連動する事例もみられた。市街周縁部は単一利用のみみられた。人との出会いや交流を目的としたフリーマーケットであり、市街中心部における利用がその地域の活性化や地域住民の交流に役立つものであるのに対し、地域にはこだわらず新たなコミュニティ形成に役立つものであるといえる。以上のことか

表 5.2 駐車場の立地と利用範囲

		駐車場の立地		
		旧市街中心部	新市街中心部	市街周縁部
利用範囲	広い ↑	駐車場の全体と駐車場以外を利用	○	
		駐車場の全体を利用	○	
		駐車場の部分と駐車場以外を利用	○	○
	狭い ↓	駐車場の部分を利用	○	○

ら、駐車場の立地により利用内容が異なっており、駐車場には立地に応じた役割の違いがあるといえる。

こうした立地による利用の特徴は利用範囲にも表れている（表 5.2）。利用範囲は駐車場の全体を利用するもの、部分を利用するものに大別され、それぞれに駐車場以外の周辺の道路や建物をあわせて利用するものに分けられる。旧市街中心部では、多様な利用内容がみられるため全ての利用範囲がみられた。また、旧市街中心部と新市街中心部では駐車以外の利用がみられるのに対し、市街周縁部では部分を利用するもののみみられた。これは、市街中心部では街全体のまつりにおいて駐車場が利用されたり、複数の駐車場活用が連動することがあるためである。このように市街中心部では道路や建物といった周辺環境との関係において利用されているのに対し、市街周縁部では駐車場のみ

表 5.3 駐車場の規模と利用内容

		駐車場の規模			
		小 (200 m ² 未満)	中 (200 ~ 4800 m ²)	大 (4800 ~ 17000 m ²)	特大 (17000 m ² 以上)
利用内容	単一利用	c80 露店 c61 案内所 c72 案内所 c62 休憩所 c5 ワークショップ c33-a ワークショップ c128 ワークショップ c31 フリーマーケット c32 フリーマーケット c35 フリーマーケット c33-b ステージ	c21 露店 c49 露店 c98 露店 c110 バザー c96 案内所 c67 休憩所		s5 フリーマーケット s17 フリーマーケット s21 フリーマーケット
	複合利用		c52 山車の休憩所 c55 イベント c20 イベント c66 イベント c34 イベント e19-1a まつり e19-1b まつり e18-1a まつり e18-1b まつり e6-2 まつり e17-1 まつり e12-1 まつり	s16 イベント s24 イベント e15-2 イベント e14-2 イベント	

の利用にとどまっているという特徴が明らかになった。

5.3.2 駐車場の規模と利用内容および利用範囲

駐車場の規模と利用内容との関係を検討した（表 5.3）。駐車場の規模は各章で示した基準（中心市街地：200 m²、駅前広場：4800 m²、ショッピングセンター：17000 m²）をもとに分類すると、小・中・大・特大に大別される。小規模な駐車場では単一利用のみみられ、さまざまな利用内容がみられた。中規模な駐車場では単一利用と複合利用の両方がみられ、それぞれさまざまな利用内容がみられた。大規模な駐車場では複合利用のみみられ、全てイベントであった。特大規模な駐車場では単一利用のみみられ、全てフリーマーケットであった。また、5.3.1で確認した利用の連動を確認したところ、小・中規模での連動と中・大規模での連動がみられた。以上のことから、小規模な駐車場は単一利用ではあるが多機能であり、中規模な駐車場は単一利用、複合利用を問わずにさまざまな利用がなされており、大・特大規模な駐車場は特定の利用がなされているというように、規模によって利用内容の特徴が異なることが明らかとなった。

次に駐車場の規模と利用方法との関係を検討した（表 5.4）。小規模な駐車場は駐車場の全体を利用する事例のみがみられ、大・特大規模の駐車場は駐車場の部分を利用する事例のみがみられたのに対し、中規模の駐車場は駐車場の全体を利用するものと部分を利用するものの両方がみられた。このことから駐車場の規模は利用範囲と関係していることがわかる。

表 5.4 駐車場の規模と利用範囲

		駐車場の規模			
		小 (200 m ² 未満)	中 (200 ~ 4800 m ²)	大 (4800 ~ 17000 m ²)	特大 (17000 m ² 以上)
利用範囲	広い ↑	○	○		
	↑		○		
	↓		○	○	
	狭い ↓		○	○	○

以上の結果から、小規模な駐車場は人のスケールに適しているため駐車場の全体を利用しやすく多機能な駐車場となっているが、ある程度のスペースを必要とする複合利用には適さないといえる。これに対し、大・特大規模な駐車場は人のスケールに適さないため駐車場の部分をせざるをえない。しかし、大・特大規模な駐車場は多くの集客があるショッピングセンターや乗降者数の多い駅前広場であるため、駐車場としての機能を

保持しつつ他の目的の利用を行うことが適しているという見方もできる。このように小規模、大・特大規模の駐車場は利用の特徴が明確であり、小さすぎるあるいは大きすぎるという点で特異な事例といえる。これに対し、中規模な駐車場は単一利用も複合利用も可能であり、その利用範囲もさまざまであった。こうした利用の違いの要因を明らかにするために、次項では中規模な駐車場に限定して駐車場の空間的特徴と利用との関係を検討する。

5.3.3 駐車場の空間的特徴と利用内容および利用範囲

中規模な駐車場にみられる活用事例を対象に、各章で検討した駐車場における動線の通り抜け（2章）、駐車場の分節（3章）、駐車場内の配置計画（4章）と利用との関係

表 5.5 動線の通り抜けによる駐車場の開放性

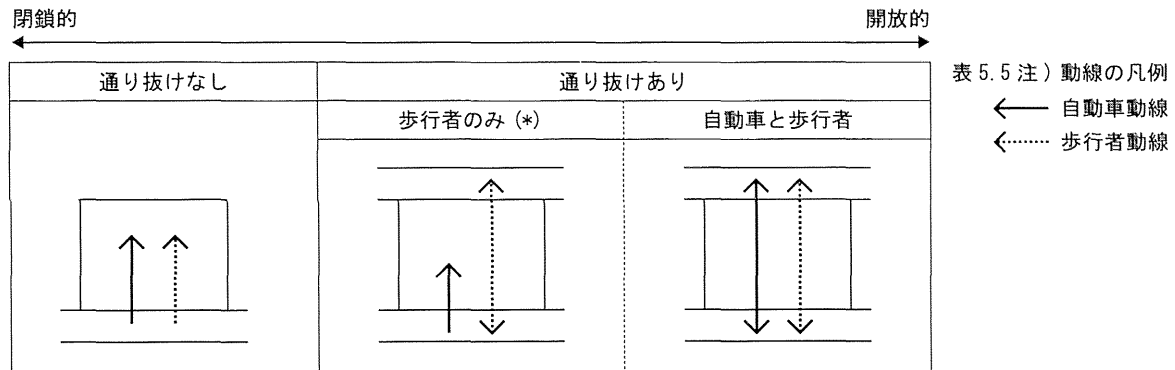


表 5.6 動線の通り抜けと利用内容

		動線の通り抜け	
		なし	あり
利用内容	単一利用	c21 露店 c49 露店 c98 露店 c96 案内所 c67 休憩所 c110 バザー	
	複合利用		c52 山車の休憩所 c55 イベント c34* イベント c20* イベント c22* イベント c66 イベント e19-1a まつり e19-1b まつり e18-1a まつり e18-1b まつり e6-2 まつり e17-1 まつり e12-1 まつり

表 5.7 動線の通り抜けと利用範囲

		動線の通り抜け	
		なし	あり
利用範囲	全体利用		c52 c55 c34* e17-1 e12-1
	部分利用	c21 c49 c98 c96 c67 c110 	c20* c22* c66 e19-1a e19-1b e18-1a e18-1b e6-2

を確認した。

動線の通り抜けは2章で示したように、通り抜けのないもの、歩行者のみ通り抜けられるもの、自動車と歩行者の両方が通り抜けられるものに大別され（表 5.5）、通り抜けのある駐車場はさまざまな方向からアクセスが可能であるため通り抜けのない駐車場に比べ開放的な空間と捉えることができる。こうした駐車場の空間的特徴と利用内容との関係を見ると（表 5.6）、動線の通り抜けがないものは単一利用のみがみられ、動線の通り抜けがあるものは複合利用のみがみられた。このことから、通り抜けのある駐車場は開放性があるため、多くの人が集まる複合利用に適していると考えられる。また、利用範囲との関係を見ると（表 5.7）、動線の通り抜けがないものは部分を利用するもののみがみられたのに対し、動線の通り抜けがあるものは全体を利用することで動線の通り抜けを活かすものと、部分を利用し、片側を駐車目的に、片側を他の目的に利用することで駐車と広場の機能をすみ分ける利用がみられた。よって動線の通り抜けがある駐

表 5.8 分節による駐車場の奥行き

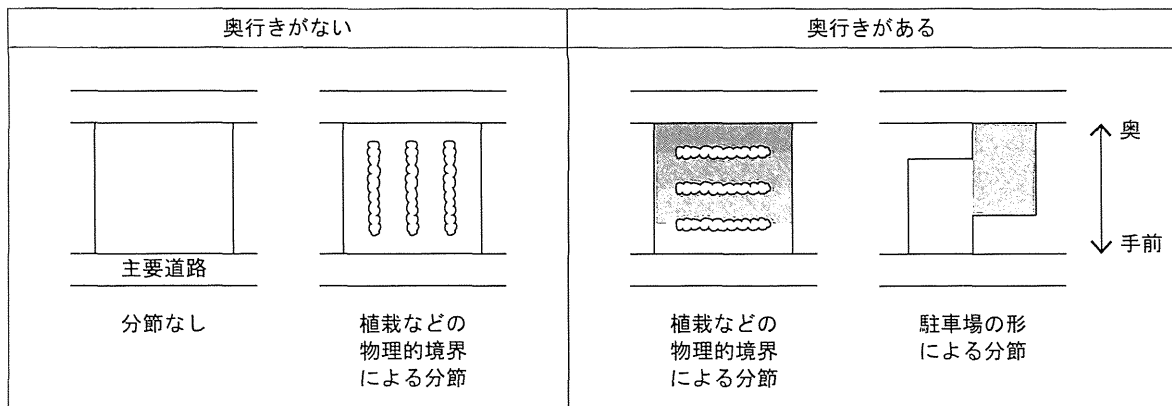


表 5.9 駐車場の分節と利用内容

		駐車場の分節	
		奥がない	奥がある
利用内容	単一利用		
	複合利用	c55 イベント c34 イベント e19-1a まつり e19-1b まつり e18-1a まつり e18-1b まつり e6-2 まつり	c52 山車の休憩所 c20 イベント c22 イベント c66 イベント e17-1 まつり e12-1 まつり

表 5.10 駐車場の分節と利用範囲

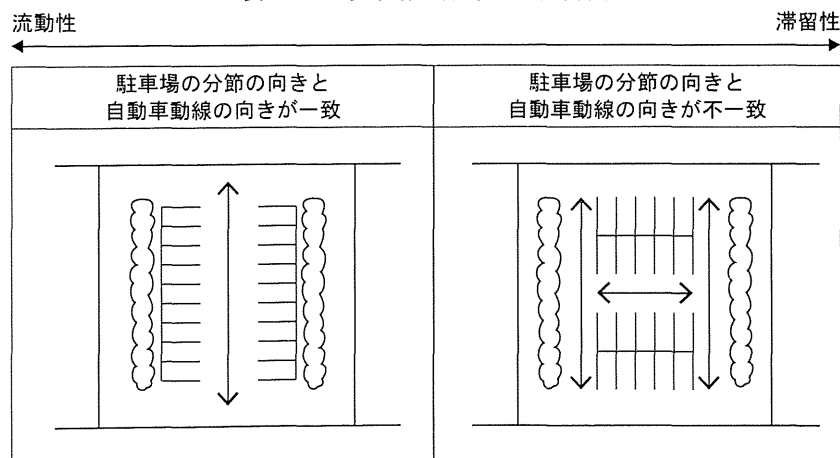
		駐車場の分節	
		奥がない	奥がある
利用範囲	全体利用	c52 c55 c34 e19-1a e19-1b e18-1a e18-1b e6-2	
	部分利用		c20 c22 c66 e17-1 e12-1

車場では、同じ利用内容であっても、全体を利用するか部分を利用するかの違いがあるといえる。

この利用範囲の違いは駐車場の分節に関係している。駐車場の分節には、植栽などの物理的境界による分節と、駐車場の形による分節がみられる（表 5.8）。物理的境界が主要道路に対し直交方向に設けられている場合は、奥行きがないといえるが、物理的境界が主要道路に対し平行方向に設けられている場合は、手前と奥の関係が生じているといえる。駐車場の形による分節についても同じことがいえ、形が変形しているところを境に手前と奥の関係が生じている。このような駐車場の分節による奥行きの有無と利用との関係を確認すると、利用内容については関係はみられないが（表 5.9）、利用範囲については奥行きがないものは全体が利用されるのに対し、奥行きがあるものは部分が利用されるという明確な違いがみられた。また、このうち物理的境界により分節されるものも（no. e12-1, e17-1）、駐車場の形により分節されるものも（no. c20, c22, c66）、手前の主要道路に面する部分を他の目的に利用していた。このことから駐車場の分節により利用方法が異なることが明らかとなった。

この物理的境界における向きの問題は自動車動線と駐車スペースの配置計画においても同じことがいえる。先に述べた物理的境界は駐車場をいくつかのまとまりに分節するために設けられるが、このまとまりには自動車動線と駐車スペースが配されており、分節と自動車動線の向きは一致する場合と一致しない場合がある（表 5.11）。一致する場合は、表 5.8 の奥がない場合と同様であり、流動性の高い駐車場といえる。一致しない場合は、表 5.8 の奥がある場合と同様であり、一致する場合に比べて滞留性の高い駐車場といえる。各章で分析した駐車場活用の事例では、複合利用の場合、自動車動線と駐車スペースの配置に、歩行者動線とテントなどの設置物の配置を重ねる傾向があった。

表 5.11 駐車場の分節と配置計画



よって、こうした自動車動線の向きにより、イベントやまつりの際の会場構成が大きく決定される。また、神輿や山車が移動するまつりでは物理的境界による分節および自動車動線の向きが主要道路に対し直交方向である方がよく、人の滞留性を高めたいイベントでは平行方向である方がよいと想定される。このように、物理的境界による分節や自動車動線の向きは想定される利用にあわせて駐車場の奥行きや流動性、滞留性という観点から検討される必要がある。

5.4 にぎわい創出のための駐車場の計画課題

本章では、序章から4章までの成果をふまえてまとめ、駐車場の空間的特徴と利用との関係を明らかにした。今後の地方都市において、にぎわいを創出するための駐車場の計画課題を計画のプロセスに示す。

1. 駐車場の立地

駐車場の立地により利用内容が異なる。旧市街中心部では中心市街地の活性化を目的としたまつりやアートイベントの一環として駐車場が利用されることが多く、新市街中心部は地域の活性化や地域住民の交流を目的としたイベント、市街周縁部では新たなコミュニティを形成するためのフリーマーケットがみられる。立地によってこうした利用を想定した駐車場の計画が必要である。

2. 駐車場の規模

想定した利用に適す駐車場の規模を検討する必要がある。小規模な駐車場は露店やワークショップといった単一利用には適すが、複合利用には適さない。中規模な駐車場はさまざまな内容に利用できる。大・特大規模な駐車場では、それぞれイベント・フリーマーケットの利用が可能であるが、利用の規模にあわせて駐車場を分節する規模を検討する必要がある。

3. 動線の通り抜け

動線の通り抜けがある駐車場は開放的であり、多くの人が集まる複合利用に適している。また、通り抜けを活かして駐車場の全体を他の目的に利用する方法と、片側を駐車目的に、片側を他の目的に利用する方法とが可能であり、通り抜けによって多様な利用内容や方法が可能となる。通り抜けがつかれるかどうかは接道条件によるところが大きいが、歩行者のみ通り抜けが可能の場合でも自動車と歩行者の通り抜けが可能の場合と同様の可能性がある。

4. 駐車場の分節

物理的境界を設ける場合、想定される利用にあわせて分節の向きを検討する必要がある。駐車場の分節は主要道路に対して直交方向の場合、奥行きがなく、平行方向の場合、奥行きがあると捉えられる。奥行きがない駐車場は通り抜けを活かし駐車場の全体を利用する場合に適しており、奥行きがある駐車場は駐車場としての機能を残しつつ、駐車場の部分を広場として利用する場合に適している。

5. 駐車場内の配置計画

複合利用における歩行者動線とテントなどの設置物の配置は自動車動線と駐車スペースの配置に重ねられる傾向にあった。特にショッピングセンターや駅前広場など大規模な駐車場では、物理的境界や歩行者帯による駐車場の分節とあわせて、駐車場内の配置計画がなされており、そのなかで自動車や歩行者の場所をどのように配置するかは利用に関わる問題といえる。駐車場内の配置計画は自動車動線と駐車スペースの配置により大きく決定されるが、神輿や山車などが移動するまつりが想定される場合は流動性の高まるように、主要道路に対して直交方向の動線と駐車スペースの配置が適しており、人の滞留性を高めたいイベントでは平行方向の動線と駐車スペースの配置が適している。

以上の事項は一般的な駐車場の計画においても重要な事項である。駐車以外の目的にも利用できる駐車場の計画は、必ずしも新しい計画理論が必要なわけではなく、これまでの駐車場においても検討されてきた課題を人の利用の視点から見直すことで可能である。規模は異なるものの、駐車場において自動車の「走る」と「止まる」の計画が必要のように、広場においても人の「移動」と「滞留」の計画が必要であり、これに関わる通り抜けや分節、動線計画といった駐車場の空間的特徴が人の利用に重ねられるという点が他の空地にはない駐車場の特徴である。こうした視点から駐車場の計画を検討することで、これまでの駐車場の計画理論を活かしつつ、人のための空間としても利用できるように駐車場を改善することができる。

市街地が拡大し、景気低迷が続く地方都市においては新たな駐車場や広場を計画することは有効であるとはいえない。むしろ駐車場の増加によるにぎわいの喪失という問題と、市街地における広場の計画という問題を重ね、既存の駐車場を駐車場としても広場としても利用可能な広場型駐車場として改善することは、この2つの問題を解決する上で有効な方法であると考えられる。

5.5 今後の課題

本研究では、近年になってみられるようになったにぎわい創出のための駐車場活用という現象について、駐車場の空間的特徴と利用との関係に焦点をあて、いかなる駐車場においても問題となる基本的な計画課題を示した。現段階では事例数も少なく、こうした駐車場におけるにぎわい創出が地方都市において重要な課題であるという認識は薄いように感じられるが、広場としての利用を前提とした駐車場の計画も散見されることから、今後こうした駐車場の改善は増加すると考えられる。そのような段階においては、本研究で示した駐車場の空間的側面に加え、運営的側面が重要となってくる。

まず、本研究で明らかにした活用類型ににぎわいという観点からの評価を加え、駐車場活用のモデルとして提示することがあげられる。

また、駐車場としての利用と広場としての利用の時間的なシェアの問題があげられる。これについては対象となる駐車場の利用率や平日・休日、昼間・夜間における駐車利用の違いを捉える必要がある。一般的に中心市街地では平日の利用が多く、休日の利用が少ないのに対し、ショッピングセンターでは平日の利用が少なく、休日の利用が多いといわれている。このように駐車場の立地に着目し、駐車利用の違いを明らかにすることで、その市街地全体ににぎわいをもたせるために、どのような時間的シェアで広場としての利用を取り入れるべきかを検討することができる。

駐車場の所有者と運営主体とが一致するか否かという問題もある。本研究の事例では、個人利用では所有者と運営主体が一致するケースが多く、一致しない場合は商店会を中心とした市民団体による利用であった。前者はより具体的な利用の想定が可能であり、これにより空間をつくりこむことができ、後者はより多様な利用を想定した計画が必要であり、利用のためには組織やルールが必要と考えられる。よって所有者と利用者が一致しない場合は、二者の意識調査を行ない、貸し借りにおける条件を明らかにする必要があるといえる。

図・表・写真リスト

参考文献リスト

関連論文リスト

謝辞

図・表・写真リスト

1章

- 図 1.1 本研究の概念図
- 図 1.2 ひろばの分類
- 図 1.3 場所性に着目した広場原理の分類
- 表 1.1 日本の広場のパターン
- 図 1.4 茨城県における中心市街地の拡大と増加
- 図 1.5 自家用車保有台数
- 図 1.6 自家用車における旅客流動量
- 図 1.7 公共交通機関等における旅客流動量
- 図 1.8 茨城県の鉄道と道路
- 表 1.2 研究の対象と分布
- 表 1.3 地方都市におけるにぎわいの研究成果
- 図 1.9 既往研究から考察されるにぎわいの構造
- 図 1.10 研究の構成

2章

- 図 2.1 水戸中心市街地の位置
- 図 2.2 水戸中心市街地における駐車場の増加
- 図 2.3 水戸中心市街地における公園と緑地
- 表 2.1 対象市町村における自家用車保有台数
- 図 2.4 街区ごとの駐車場の構成比
- 写真 2.1 水戸黄門まつりの様子
- 図 2.5 水戸黄門まつりの交通規制図
- 写真 2.2 まつりにあわせた駐車場活用の様子
- 図 2.6 「カフェ・イン・水戸 2008」のマップ
- 写真 2.3 「カフェ・イン・水戸 2008」の様子
- 表 2.2 研究の対象
- 図 2.7 研究の対象
- 図 2.8 分析例
- 図 2.9 駐車場の規模
- 図 2.10 分析例
- 表 2.3 動線の通り抜け
- 表 2.4 駐車場内の要素
- 表 2.5 駐車場の管理機器
- 表 2.6 駐車場の空間パターン
- 表 2.7 街路ごとにみた駐車場の空間パターン

- 表 2.8 運営主体ごとにみた駐車場の形式と利用内容
 図 2.11 分析例
 表 2.9 テントや机椅子の配置計画
 表 2.10 歩行者の動線計画
 図 2.12 周辺の建物との同時利用
 表 2.11 利用期間と利用範囲からみた駐車場の利用パターン
 表 2.12 空間パターンと利用パターンによる駐車場の活用類型
 写真 2.4 活用類型 c I 空間利用の工夫と問題
 写真 2.5 活用類型 c II 空間利用の工夫と問題
 写真 2.6 活用類型 c III 空間利用の工夫と問題
 写真 2.7 活用類型 c IV 空間利用の工夫と問題
 表 2.13 活用類型ごとにみた駐車場の課題
 表 2.14 街路ごとにみた活用類型

3章

- 図 3.1 ショッピングセンター数推移（立地地域別）
 表 3.1 各都道府県の SC 数と店舗面積
 表 3.2 資料リストおよび分布
 図 3.2 分析例
 図 3.3 駐車場の規模
 表 3.3 中間単位駐車場の数
 図 3.4 分析例
 表 3.4 駐車場の分節
 表 3.5 ショッピングセンターの立地
 表 3.6 駐車場の空間パターン
 表 3.7 ヒアリング調査対象および内容
 表 3.8 市民団体による利用
 表 3.9 ショッピングセンターによる利用
 表 3.10 市民団体・行政による利用
 表 3.11 利用頻度と利用範囲からみた利用パターン
 表 3.12 空間パターンと利用パターンによる駐車場の活用類型
 写真 3.1 活用類型 s I 空間利用の工夫と問題（その 1）
 写真 3.2 活用類型 s I 空間利用の工夫と問題（その 2）
 写真 3.3 活用類型 s II 空間利用の工夫と問題
 写真 3.4 活用類型 s III 空間利用の工夫と問題
 表 3.13 活用類型ごとにみた駐車場の計画課題

4章

- 表 4.1 資料リストおよび分布
- 図 4.1 駅ごとにみた乗降者数
- 図 4.2 分析例
- 図 4.3 駅前広場の所有と管理
- 図 4.4 駅前広場の規模
- 図 4.5 分析例
- 表 4.2 自動車動線による広場の分節
- 表 4.3 駐車場の管理機器
- 表 4.4 歩行者動線の特徴
- 図 4.6 駅前広場の立地
- 表 4.5 駅前広場の空間パターン
- 表 4.6 運営主体ごとにみた目的・利用頻度・来場者数
- 表 4.7 利用の理由と経緯からみたにぎわいの種類
- 図 4.7 まつりやイベントの開催時期と時間
- 表 4.8 行政によるサポート
- 図 4.8 分析例
- 表 4.9 利用範囲
- 表 4.10 利用内容
- 表 4.11 駅前広場の利用パターン
- 表 4.12 空間パターンと利用パターンによる駅前広場の活用類型
- 写真 4.1 活用類型 e I 空間利用の工夫と問題
- 写真 4.2 活用類型 e II 空間利用の工夫と問題
- 写真 4.3 活用類型 e III 空間利用の工夫と問題
- 表 4.13 活用類型ごとにみた駅前広場の課題

5章

- 表 5.1 駐車場の立地と利用内容
- 表 5.2 駐車場の立地と利用範囲
- 表 5.3 駐車場の規模と利用内容
- 表 5.4 駐車場の規模と利用範囲
- 表 5.5 動線の通り抜けによる駐車場の開放性
- 表 5.6 動線の通り抜けと利用内容
- 表 5.7 動線の通り抜けと利用範囲
- 表 5.8 分節による駐車場の奥行き
- 表 5.9 駐車場の分節と利用内容
- 表 5.10 駐車場の分節と利用範囲

参考文献リスト

- A**
- 阿部憲介, 松下幸太, 土方吉雄, 三浦金作: 地方都市における駅前広場整備手法に関する研究—その1 郡山駅西口駅前広場における流動者の実態について—, 日本建築学会大会学術講演梗概集, pp. 387-388, 2005. 9 1章 40)
 - 阿部憲介, 土方吉雄, 三浦金作: 地方都市における駅前広場整備手法に関する研究—その3 平日・休日・イベント開催時における滞留者行動の比較—, 日本建築学会大会学術講演梗概集, pp. 155-156, 2006. 9 1章 42)
 - 有馬隆文, 大木健人, 出口敦, 坂井猛: 商業地街路における行動誘発要素と歩行者のアクティビティに関する基礎的研究—五感を刺激する商業地デザインと来訪者のアクティビティ(その1)—, 日本建築学会計画系論文集 第623号, pp. 177-182, 2008. 1 1章 26)
- C**
- 長聡子, 出口敦: 都心周縁地区における駐車場の利用実態とその役割に関する研究—福岡市天神都心周縁地区の分析を通じて—, 日本建築学会計画系論文集 第618号, pp. 103-108, 2007. 8 1章 31)
- F**
- 馮瑤, 奥平純子, 中田晴子, 郭東潤, 北原理雄: 千葉市パラソルギャラリーにおける歩行者行動の研究: 街路における賑わい創出の効果について, 日本建築学会計画系論文集 第623号, pp. 169-175, 2008. 1 1章 21)
 - 深堀清隆, 久保田尚, 窪田陽一: 景観シミュレーションによる市街地平面駐車場の景観評価に関する研究, 日本都市計画学会学術研究論文集 第30号, pp. 283-288, 1995 1章 28)
- H**
- 浜岡秀勝, 石塚沙矢香, 阿久津雅, 清水浩志郎: 地方都市の中心市街地に見られるにぎわいと都市構造に関する研究, 秋田大学工学資源学部研究報告 第24号, pp. 37-43, 2003. 10 1章 16)
 - 樋口秀, 仲条仁: 地方都市中心部の低未利用地の実態把握と有効活用方策の検討—屋外駐車場に着目した長岡市におけるケーススタディー—, 日本都市計画学会学術研究論文集 第36号, pp. 433-438, 2001 1章 35)
- I**
- 石井裕介, 日野泰雄, 内田敬: 中心市街地のにぎわいの定量的評価に関する基礎的研究—御堂筋オープンテラス社会実験を事例として—, 土木

J

- Jim McCluskey : パーキングの環境デザインー駐車空間の計画・設計ハンドブッカー, 鹿島出版会, 1990 1章3)

K

- 片木克男: 地方中小都市における広域生活圏中心地区の「にぎわい」状況と空間条件, 日本建築学会中国支部研究報告集 第18巻, pp. 437-440, 1994. 3 1章24)
- 加藤晃規: 場所的広場の成立と展開に関する比較都市論的考察(博士論文), 1985 1章9)
- 河合克俊, 村上修一: 定期市における来場者の発話と対話の特徴についての研究, 日本都市計画学会都市計画報告集 No. 6, pp. 78-83, 2007. 11 1章19)
- 岸井隆幸, 高橋洋二, 北条英, 野内浩: 民有専用駐車場の休日一般開放に関する「社会実験」について, 日本都市計画学会学術研究論文集 第30号, pp. 667-672, 1995 1章34)
- 北本らしい“顔”の駅前づくり実行委員会: まちづくりガイドブック「北本顔本」, 北本らしい“顔”の駅前づくり実行委員会, 2011 4章2)
- 木下剛, 田畑貞寿: 水戸市中心市街地における公園・緑地整備の動向と近世城下町構造との関連, 造園雑誌 57, pp. 337-342, 1994 2章2)
- 建設省都市局都市交通調査室監修, 日本交通計画協会編: 駅前広場計画指針ー新しい駅前広場の考え方ー, 技報堂出版, 1998 4章1)
- 小池貴史, 樋口秀, 中出文平, 松川寿也: 地方都市中心市街地における月極駐車場の利用実態に関する研究ー長岡市を対象としたケーススタディー, 日本都市計画学会都市計画論文集 No. 42-3, pp. 745-750, 2007. 10 1章29)
- 交通工学研究会編, 衣田和夫編著: 交通工学実務双書第6巻 駅前広場・駐車場とターミナル, 技術書院, 1986 4章4)
- 小林剛士, 鷗心治, 中園真人: 地方都市中心市街地の駐車場共通化事業の検討, 日本建築学会技術報告集 第21号, pp. 297-302, 2005. 6 1章33)

M

- 松下幸太, 阿部憲介, 土方吉雄, 三浦金作: 地方都市における駅前広場整備手法に関する研究ーその2 郡山駅西口駅前広場における滞留者の行動特性ー, 日本建築学会大会学術講演梗概集, pp. 389-390, 2005. 9 1章41)
- 三浦金作: 広場の空間構成, 鹿島出版会, 1993 1章10)
- 水戸市: 水戸市駐車場整備計画, 1999 2章1)
- 宮川公男, 小川孔輔, 高橋三雄, 藍野弘一, 森田道也, 及川亘弘, 流通 3章1)

産業研究所編集：ショッピングセンター立地とマーチャンダイジング
のモデル分析ー，リブレポート，1981

- 本橋稔，永井護：地方都市の中心市街地における月極駐車場の有効利用
に関する研究，日本都市計画学会学術研究論文集 第 29 号，pp. 295-300，
1994 1 章 37)
- 森司監修：第 23 回国民文化祭・いばらき 2008 水戸ルネッサンス文化
の祭典 記録集，水戸芸術館現代美術センター，2009 2 章 3)

N

- 仲条仁，樋口秀：地方都市都心部における低未利用地化のメカニズムと
有効利用方策の評価に関する研究ー長岡市におけるケーススタディー，
日本都市計画学会学術研究論文集 第 37 号，pp. 595-600，2002 1 章 36)

O

- 大庭哲治：歴史的都心地区における駐車場立地と景観保全，都市計画
vol. 60 No. 1, p. 45, 2011. 2 1 章 2)
- 小川博和，花岡謙司，出口敦：公共空間の重層的利用による都心の賑わ
い創出に関する研究ー福岡市都心部におけるケーススタディー，日本建
築学会九州支部研究報告集 第 40 号，pp. 337-340，2001. 3 1 章 17)
- 奥平純子，郭東潤，馮瑤，斎藤伊久太郎，北原理雄：仮設環境による公
共空間のアクティビティ生成に関する研究千葉市パラソルギャラリーに
おけるにぎわい調査，日本建築学会計画系論文集 第 623 号，pp. 161-
167, 2008. 1 1 章 20)

S

- 佐藤敦，有馬隆文，萩島哲，坂井猛：店舗の構えの特徴と商店街の魅力
に関する研究，日本 建築学会計画系論文集 第 582 号，pp. 87-93，2004. 8 1 章 25)

T

- 高木研作，出口敦：福岡市における屋台の評価とその空間的特性に関す
る研究，日本建築学会九州支部研究報告 第 43 号，pp. 465-468，2004. 3 1 章 23)
- 高谷時彦：まち並みを形成する駐車場デザインー丸亀町壺番街駐車場の
試みー，都市計画 vol. 60 No. 1, pp. 49-52, 2011. 2 1 章 4)
- 武政功，原田昇，毛利雄一：休日の買物行動における駐車場選択に関す
る研究，日本都市計画学会学術研究論文集 第 22 号，pp. 523-528，1987 1 章 30)
- 都市デザイン研究体：復刻版 日本の広場，彰国社，2009 1 章 6), 7), 11)
- 戸高仁人，安山宜之，東元亜季：都市の「にぎわい」空間に関する研究，
日本建築学会九州支部研究報告集 第 44 号，pp. 381-384，2005. 3 1 章 15)

U

- 上田篤：市民と広場，現代都市政策Ⅱ－市民参加－，岩波書店，1973 1章8)

W

- 渡辺直，加藤浩司，宮脇勝，北原理雄：中心市街地の賑わい創出を目的とした公共空間利用実験－千葉市「都市景観市民フォーラム」を事例に－，日本都市計画学会学術研究論文集 vol. 36, pp. 793-798, 2010. 10 1章22)

Y

- 山本征太郎，趙翔：繁華街における歩行者行動に関する研究－賑わいと建築的要素との関係性について－，日本建築学会九州支部研究報告 第49号，pp. 109-112, 2010. 3 1章27)
- 吉田朗：都市内駐車場の配置と規模決定に関する研究：日本都市計画学会学術研究論文集 第23号，pp. 391-396, 1985 1章32)
- 吉村英孝，山道拓人，塚本由晴：郊外型大規模商業施設の外部空間の構成－東京首都圏を事例として－，日本建築学会計画系論文集 第658号，pp. 2969-2975, 2010. 12 1章39)
- 吉村英孝，千田友己，塚本由晴：自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み－世田谷区奥沢を事例として－，日本建築学会計画系論文集 第635号，pp. 283-290, 2009. 1 1章5)

関連論文リスト

■論文

- 1 郊外型ショッピングセンターにおける駐車場の空間構成と利用実態に関する研究
ー茨城県をケーススタディとしてー
土岐文乃, 筑波大学芸術学研究 第12号, pp97～104, 2008
(3章に対応)
- 2 水戸中心市街地における駐車場の空間構成と多目的利用からみた活用モデル
ー地方都市における広場型駐車場の設計手法に関する研究ー
土岐文乃, 貝島桃代, 日本建築学会計画系論文集 第655号, pp2213～2220, 2010.9
(2章に対応)
- 3 時間差利用からみたにぎわい創出のための駅前広場活用モデル
ー地方都市における広場型駐車場の設計手法に関する研究(2)ー
土岐文乃, 貝島桃代, 日本建築学会計画系論文集 第671号, pp95～102, 2012.1
(4章に対応)

■口頭発表

- 1 郊外型ショッピングセンターにおける駐車場の構成と周辺環境ー公共空間の実践からみた空間構成手法に関する研究(6)ー
土岐文乃, 津賀洋輔, 貝島桃代, 志村真紀, 一ノ瀬彩, 日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2, pp689～690, 2007.8
- 2 駐車場の構成類型と利用実態の関係ー公共空間の実践からみた空間構成手法に関する研究(7)ー
土岐文乃, 津賀洋輔, 貝島桃代, 志村真紀, 一ノ瀬彩, 日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2, pp691～692, 2007.8
(3章に対応)

謝 辞

本研究は、著者が筑波大学大学院の修士課程から博士後期課程に在学していた7年間の研究の成果をまとめたものです。著者が大学に入学した頃より、出身地である青森県弘前市において郊外住宅地やロードサイドショップがみられるようになり、市街中心部の道路の拡幅工事や駐車場の増加にともない、商店街が著しく衰退しはじめたことが本研究を始めるきっかけとなりました。多くの地方都市において大きな問題となってきた駐車場をシステムの面からだけでなく、空間的な観点からも改善できないかという問題意識から、論文の構想段階では、建築的視点から駐車場の空間を再評価することを念頭において研究を進めましたが、実際は都市計画上の問題が大きく、フレームのたてなおしを幾度と行ない、まとめるにあたってかなりの時間を要しました。

貝島桃代先生には、このような研究を辛抱強く長きに渡ってあたたかく見守っていただき、丁寧なご指導と励ましの言葉をいただきました。深く感謝いたします。

論文審査の課程において、主査として、まとまりにくい論文に対し、貴重なご意見をくださった野中勝利先生をはじめ、ご多忙の中、長い時間をかけて丁寧にご指導いただきました副査の安藤邦廣先生と花里俊廣先生に心よりお礼を申し上げます。また、幾度も審査会にお越しいただき、あたたかい励ましの言葉とアドバイスをいただきました藤川昌樹先生に心より感謝いたします。

さらに、調査においては多くの自治体担当者の方々、市民団体のみなさまにご協力いただきました。特に、著者が水戸中心市街地の調査を行なった際に、街中アートプロジェクトのコアメンバーにいていただき、駐車場活用を実践し、研究の成果を展示する機会を与えてくださった「MeToo 推進室」のみなさまには大変お世話になりました。また、その調査において、唯島友亮さん、吉岡優一さん、加納佑樹さん、倉本遼さんには、夏の暑い日差しの中で調査を手伝っていただきました。ありがとうございます。

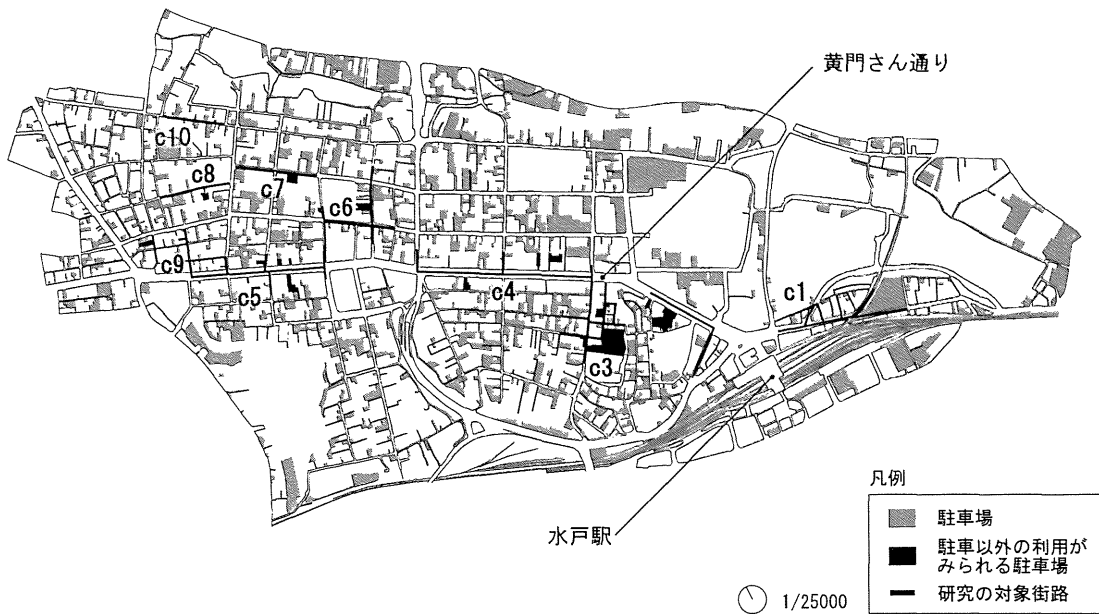
大学院在学中には、先輩としていつも論文の相談にのってくださった志村真紀さん、一ノ瀬彩さんをはじめ、貝島桃代研究室の皆さんに多大なご協力をいただきました。

最後に、長年の研究期間を支え、励ましてくれた家族に深く感謝いたします。

資料編

- I. 中心市街地における駐車場と活用事例
- II. ショッピングセンターにおける駐車場と活用事例
- III. 駅前広場における駐車場と活用事例

I . 中心市街地における駐車場と活用事例



駐車場

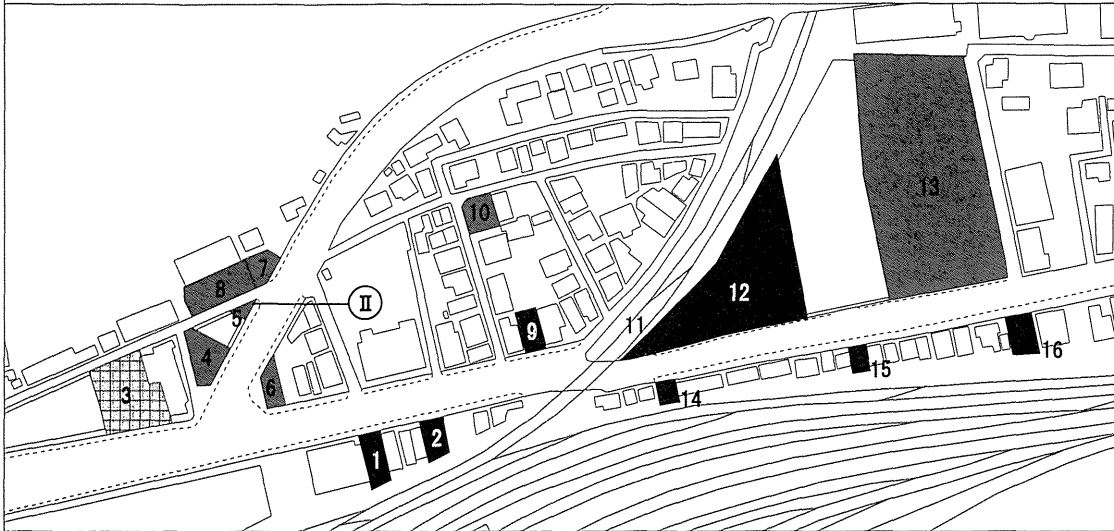
No.	対象街路名	駐車場数	no.	名称	no.	名称	no.	名称	no.	名称	no.	名称	no.	名称
商店街の街路														
c1	水戸駅前	16	c1	eki-1	c21	icho-5	c41	kuro-20	c61	izu-1	c81	izu-21	c101	go2-3
c2	银杏坂	5	c2	eki-2	c22	kuro-1	c42	kuro-21	c62	izu-2	c82	gei-1	c102	go2-4
c3	くろばね	29	c3	eki-3	c23	kuro-2	c43	kuro-22	c63	izu-3	c83	gei-2	c103	go2-5
c4	南町	10	c4	eki-4	c24	kuro-3	c44	kuro-23	c64	izu-4	c84	gei-3	c104	go2-6
c5	泉町	21	c5	eki-5	c25	kuro-4	c45	kuro-24	c65	izu-5	c85	gei-4	c105	go3-1
c6	芸術館	17	c6	eki-6	c26	kuro-5	c46	kuro-25	c66	izu-6	c86	gei-5	c106	go3-2
町丁の街路														
c7	五軒町2丁目	6	c7	eki-7	c27	kuro-6	c47	kuro-26	c67	izu-7	c87	gei-6	c107	go3-3
c8	五軒町3丁目	9	c8	eki-8	c28	kuro-7	c48	kuro-27	c68	izu-8	c88	gei-7	c108	go3-4
c9	大工町1丁目	8	c9	4ki-9	c29	kuro-8	c49	kuro-28	c69	ozu-9	c89	gei-8	c109	go3-5
c10	金町3丁目	15	c10	eki-10	c30	kuro-9	c50	kuro-29	c70	izu-10	c90	gei-9	c110	go3-6
合計		136	c11	eki-11	c31	kuro-10	c51	mi-1	c71	izu-11	c91	gei-10	c111	go3-7
			c12	eki-12	c32	kuro-11	c52	mi-2	c72	izu-12	c92	gei-11	c112	go3-8
			c13	eki-13	c33	kuro-12	c53	mi-3	c73	izu-13	c93	gei-12	c113	go3-9
			c14	eki-14	c34	kuro-13	c54	mi-4	c74	izu-14	c94	gei-13	c114	dai1-1
			c15	eki-15	c35	kuro-14	c55	mi-5	c75	izu-15	c95	gei-14	c115	dai1-2
			c16	eki-16	c36	kuro-15	c56	mi-6	c76	izu-16	c96	gei-15	c116	dai1-3
			c17	icho-1	c37	kuro-16	c57	mi-7	c77	izu-17	c97	gei-16	c117	dai1-4
			c18	icho-2	c38	kuro-17	c58	mi-8	c78	izu-18	c98	gei-17	c118	dai1-5
			c19	icho-3	c39	kuro-18	c59	mi-9	c79	izu-19	c99	go2-1	c119	dai1-6
			c20	icho-4	c40	kuro-19	c60	mi-10	c80	izu-20	c100	go2-2	c120	dai1-7

活用事例

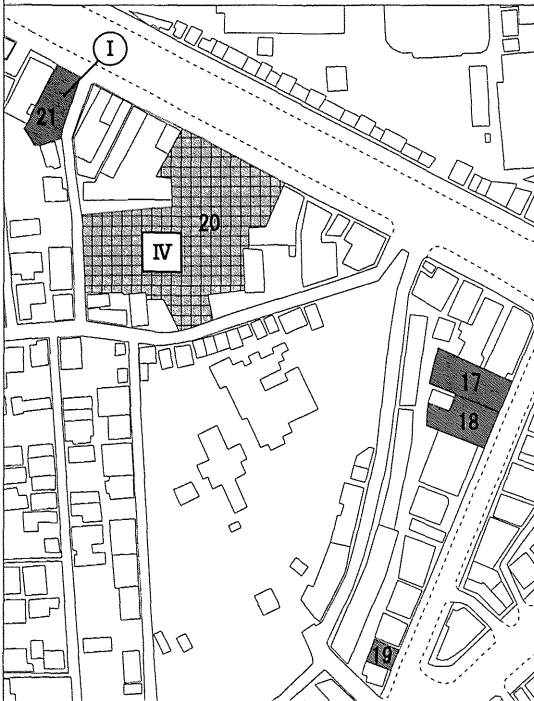
(26資料)

no.	名称	no.	名称	no.	名称
c5	Play Parking.vol.2	c35	サントピア通りdeワシントン祭り	c80	露店(泉町)
c20	ミキタフェスティバル	c49	露店(くろばね)	c96	芸術館案内所
c21	露店(银杏坂)	c52	南町休憩所	c98	露店(芸術館)
c22	ワイワイくろばねフェスティバル	c55	REVO!	c99	アート展示(五軒町)
c31	サントピア通りdeワシントン祭り	c61	泉町案内所1	c110	愛の教会バザー
c32	サントピア通りdeワシントン祭り	c62	泉町山車休憩所	c118	休憩所(大工町)
c33-a	Play Parking.vol.4	c66	大笑祭	c121	露店(大工町)
c33-b	サントピア通りdeワシントン祭り	c67	休憩所(泉町)	c128	Play Parking.vol.1
c34	くろばね祭興のまつり	c72	泉町案内所2		

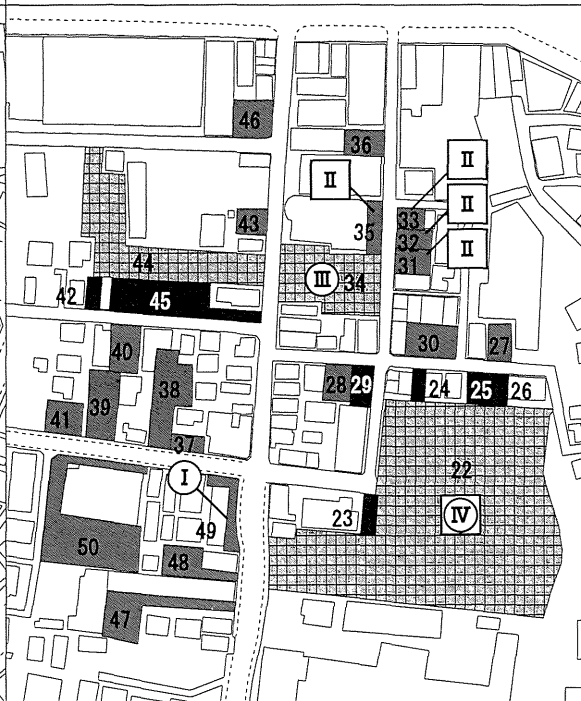
No. c1 水戸駅前



No. c2 銀杏坂

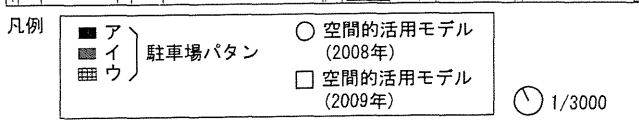
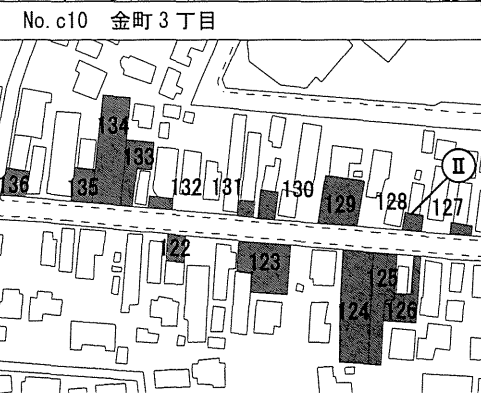
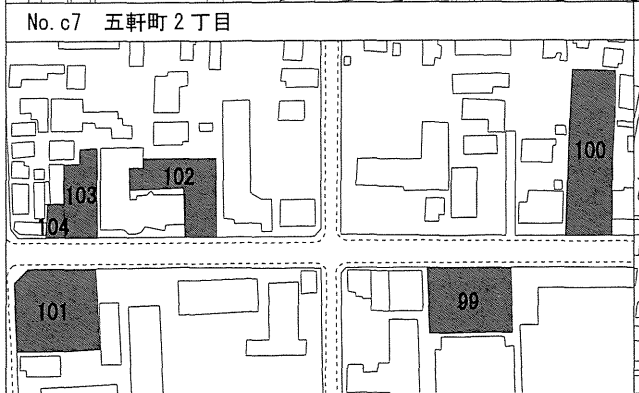
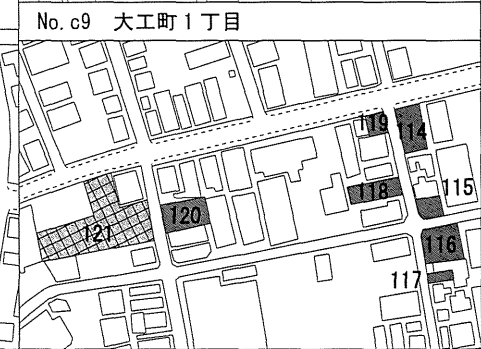
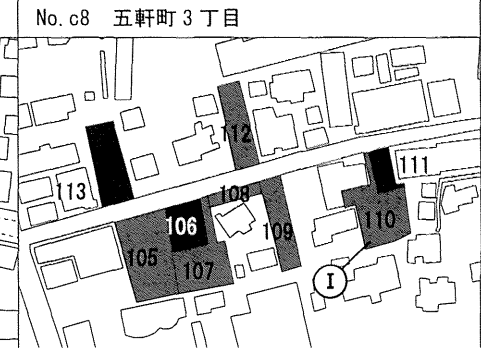
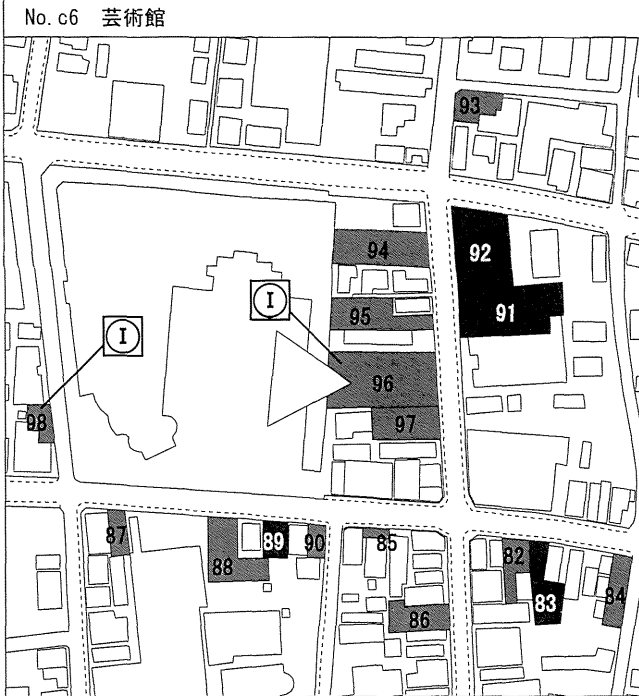
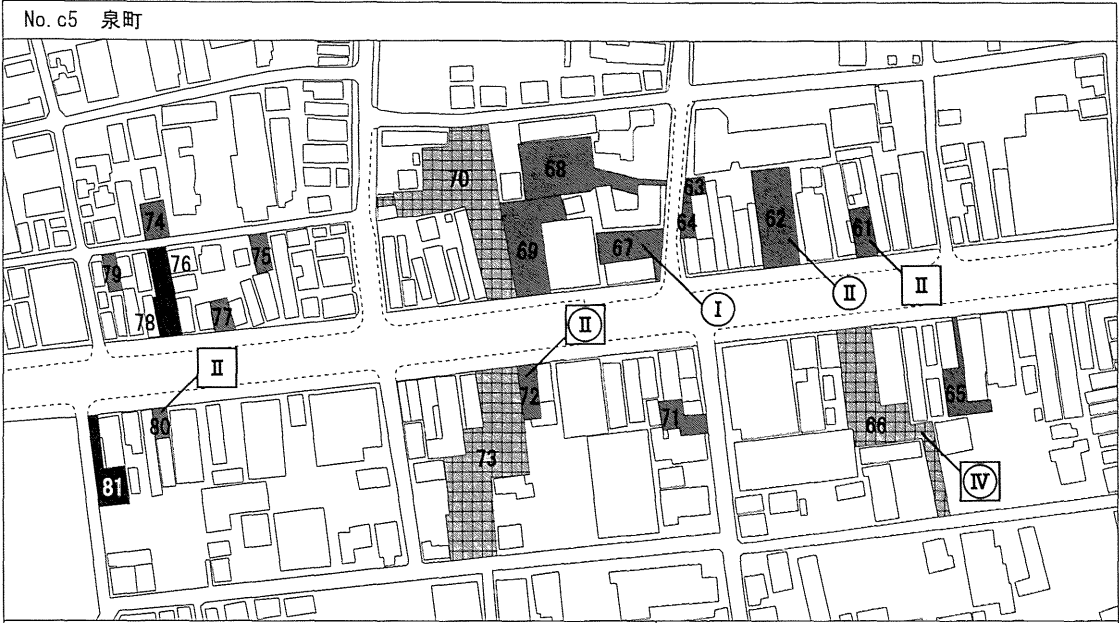


No. c3 くらばね



No. c4 南町





no. c1 eki-1

駐車場の 平面的特徴	周辺環境との関係		駐車場の 要素と 管理機器
	建物との関係	道路との関係	
規模 形	奥の建物：なし	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c2 eki-2

駐車場の 平面的特徴	周辺環境との関係		駐車場の 要素と 管理機器
	建物との関係	道路との関係	
規模 形	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c3 eki-3

駐車場の 平面的特徴	周辺環境との関係		駐車場の 要素と 管理機器
	建物との関係	道路との関係	
規模 形	奥の建物：あり	通り抜け：あり	-

1/2000

no. c4 eki-4

駐車場の 平面的特徴	周辺環境との関係		駐車場の 要素と 管理機器
	建物との関係	道路との関係	
規模 形	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c5 eki-5

駐車場の 平面的特徴	周辺環境との関係		駐車場の 要素と 管理機器
	建物との関係	道路との関係	
規模 形	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c6 eki-6

駐車場の 平面的特徴	周辺環境との関係		駐車場の 要素と 管理機器
	建物との関係	道路との関係	
規模 形	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c7 eki-7

駐車場の 平面的特徴	周辺環境との関係		駐車場の 要素と 管理機器
	建物との関係	道路との関係	
規模 形	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c8 eki-8

駐車場の 平面的特徴	周辺環境との関係		駐車場の 要素と 管理機器
	建物との関係	道路との関係	
規模 形	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c9 eki-9

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

① 1/2000

no. c10 eki-10

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

① 1/2000

no. c11 eki-11

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

① 1/2000

no. c12 eki-12

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	ゲート式

① 1/3000

no. c13 eki-13

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ゲート式

① 1/3000

no. c14 eki-14

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

① 1/2000

no. c15 eki-15

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

① 1/2000

no. c16 eki-16

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

① 1/2000

no. c17 icho-1

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c18 icho-2

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c19 icho-3

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c20 icho-4

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり	通り抜け：あり	ゲート式

1/3000

no. c21 icho-5

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c22 kuro-1

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ゲート式

1/4000

no. c23 kuro-2

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c24 kuro-3

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c25 kuro-4

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c26 kuro-5

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c27 kuro-6

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c28 kuro-7

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c29 kuro-8

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c30 kuro-9

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c31 kuro-10

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c32 kuro-11

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c33 kuro-12

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c34 kuro-13

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：あり	ゲート式

1/2000

no. c35 kuro-14

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c36 kuro-15

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c37 kuro-16

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c38 kuro-17

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c39 kuro-18

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c40 kuro-19

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c41 kuro-20

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c42 kuro-21

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c43 kuro-22

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c44 kuro-23

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：あり	ゲート式

1/3000

no. c45 kuro-24

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c46 kuro-25

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c47 kuro-26

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c48 kuro-27

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c49 kuro-28

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c50 kuro-29

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	屋根

1/2000

no. c51 mi-1

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c52 mi-2

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：あり	ピロティ

1/2000

no. c53 mi-3

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c54 mi-4

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c55 mi-5

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：あり	ロック式

1/2000

no. c56 mi-6

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：あり	ロック式

1/2000

no. c57 mi-7

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ゲート式

1/2000

no. c58 mi-8

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c59 mi-9*

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：あり	ピロティ

1/2000

no. c60 mi-10

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c61 izu-1

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c62 izu-2

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c63 izu-3

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	屋根

1/2000

no. c64 izu-4

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c65 izu-5

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	分節	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c66 izu-6

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり	通り抜け：あり	ロック式

1/3000

no. c67 izu-7

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c68 izu-8

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ピロティ

1/2000

no. c69 izu-9

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c70 izu-10

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：あり	ピロティ

1/3000

no. c71 izu-11

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c72 izu-12

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c73 izu-13

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり	通り抜け：あり	ゲート式

① 1/3000

no. c74 izu-14

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

① 1/2000

no. c75 izu-15

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

① 1/2000

no. c76 izu-16

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-

① 1/2000

no. c77 izu-17

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

① 1/2000

no. c78 izu-18

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	ロック式

① 1/2000

no. c79 izu-19

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

① 1/2000

no. c80 izu-20

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

① 1/2000

no. c81 izu-21

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：なし	通り抜け：なし	

1/2000

no. c82 gei-1

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	

1/2000

no. c83 gei-2

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：なし	通り抜け：-	

1/2000

no. c84 gei-3

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	

1/2000

no. c85 gei-4

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	

1/2000

no. c86 gei-5

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	

1/2000

no. c87 gei-6

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	

1/2000

no. c88 gei-7

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり	通り抜け：なし	

1/2000

no. c89 gei-8

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c90 gei-9

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c91 gei-10

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：なし e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c92 gei-11

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c93 gei-12

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c94 gei-13

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c95 gei-14

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c96 gei-15

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c97 gei-16

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c98 gei-17

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c99 go2-1

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c100 go2-2

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ゲート式

1/3000

no. c101 go2-3

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c102 go2-4

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c103 go2-5

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c104 go2-6

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c105 go3-1				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	屋根
				① 1/2000

no. c106 go3-2				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-
				① 1/2000

no. c107 go3-3				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-
				① 1/2000

no. c108 go3-4				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
				① 1/2000

no. c109 go3-5				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-
				① 1/2000

no. c110 go3-6				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
				① 1/2000

no. c111 go3-7				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：なし	通り抜け：なし	-
				① 1/2000

no. c112 go3-8				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-
				① 1/2000

no. c113 go3-9

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c114 dai1-1

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c115 dai1-2

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c116 dai1-3

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c117 dai1-4

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-

1/2000

no. c118 dai1-5

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c119 dai1-6

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c120 dai1-7

駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式

1/2000

no. c121 dai1-8				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	分節	奥の建物：あり	通り抜け：なし	ロック式
◎ 1/2000				

no. c122 ka3-1				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
◎ 1/2000				

no. c123 ka3-2				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
◎ 1/2000				

no. c124 ka3-3				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-
◎ 1/2000				

no. c125 ka3-4				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-
◎ 1/2000				

no. c126 ka3-5				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
◎ 1/2000				

no. c127 ka3-6				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
◎ 1/2000				

no. c128 ka3-7				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
◎ 1/2000				

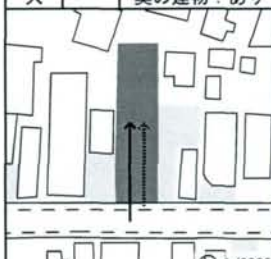

no. c129 ka3-8				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
				
1/2000				

no. c130 ka3-9				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
				
1/2000				

no. c131 ka3-10				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
				
1/2000				


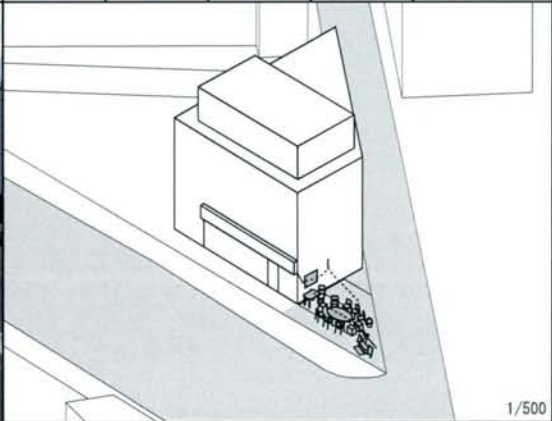
no. c132 ka3-11				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
				
1/2000				

no. c133 ka3-12				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	分節	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
				
1/2000				


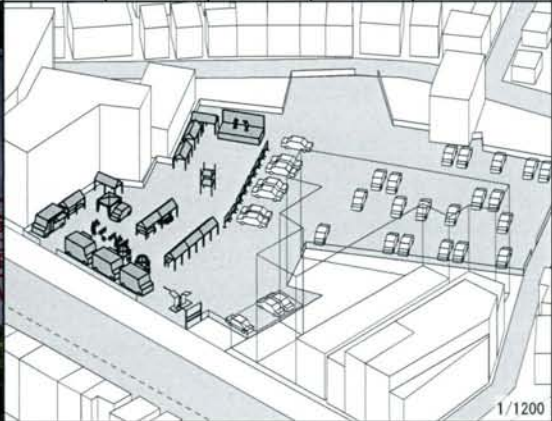
no. c134 ka3-13				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
大	-	奥の建物：あり	通り抜け：なし	-
				
1/2000				

no. c135 ka3-14				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
				
1/2000				


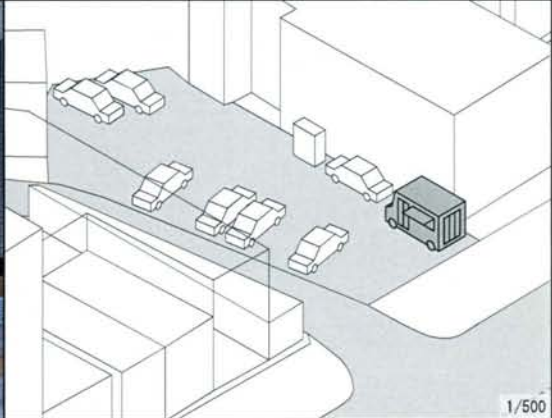
no. c136 ka3-15				
駐車場の平面的特徴		周辺環境との関係		駐車場の要素と管理機器
規模	形	建物との関係	道路との関係	
小	-	奥の建物：あり e	通り抜け：なし	-
				
1/2000				

no. c5 Play Parking _ vol.2									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
芸術館	展覧会	-	専用	ワークショップ	年1回短期	全体	手前	-	あり
									


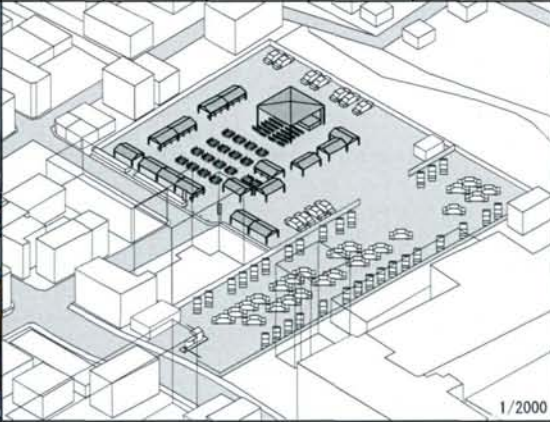
1/500


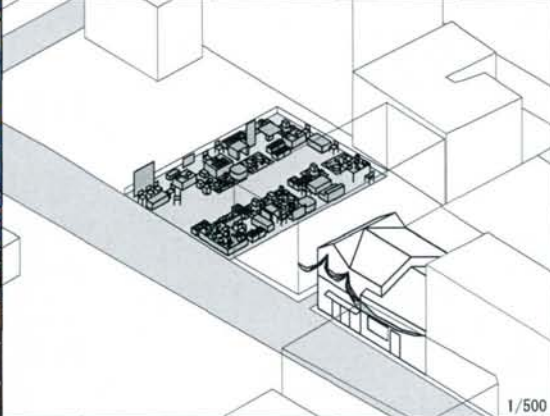
no. c20 ミトキタフェスティバル									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店会	まつり	-	時間貸	露店、ステージ	年1回短期	部分	周縁	循環	-
									

1/1200


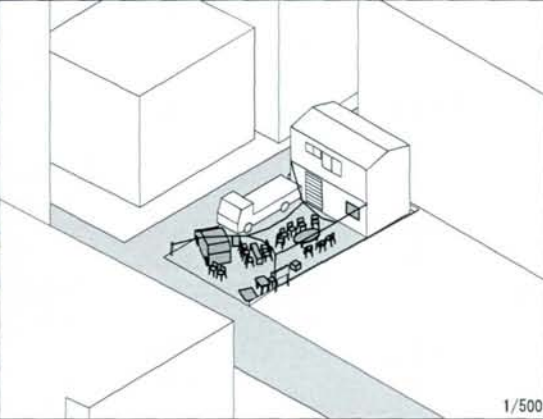
no. c21 露店（銀杏坂）									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店	まつり	-	時間貸	露店	年1回短期	部分	手前	-	-
									


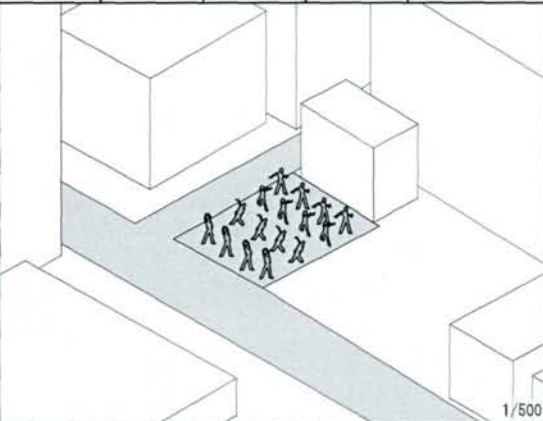
1/500


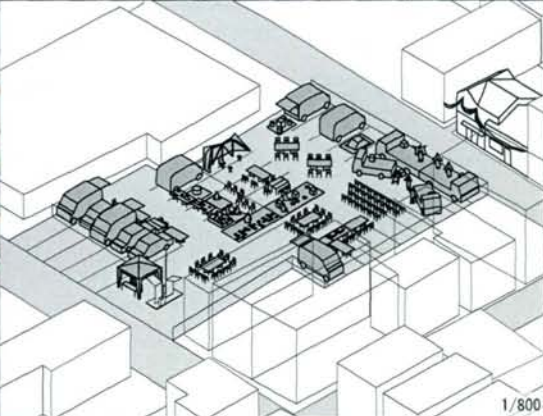
no. c22 ワイワイくろぼねフェスティバル										
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用	
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画		
商店会	まつり	-	時間貸	露店、ステージ	年1回短期	部分	周縁	循環	-	
										

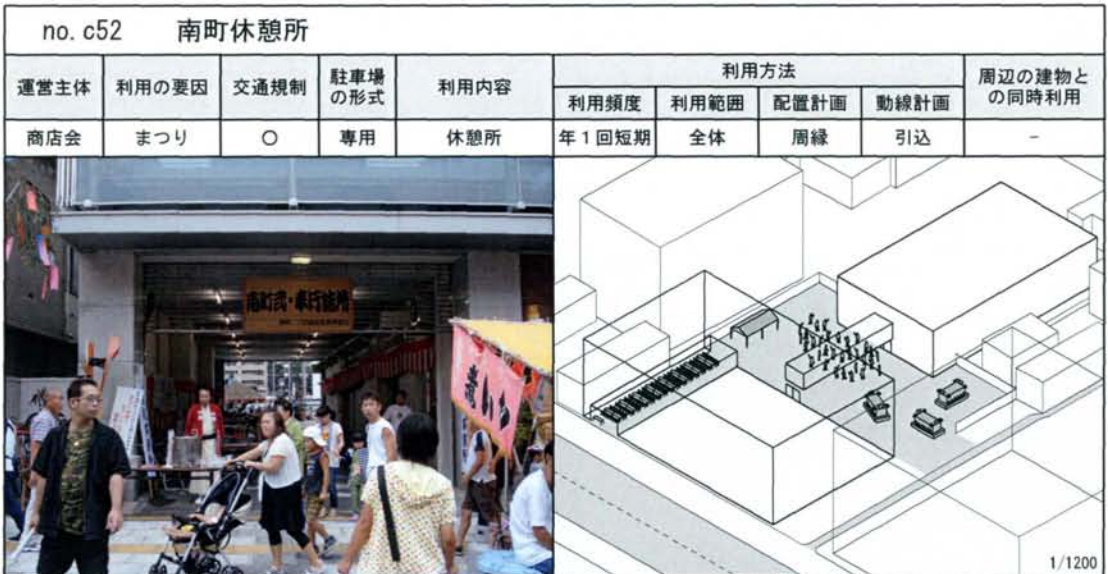
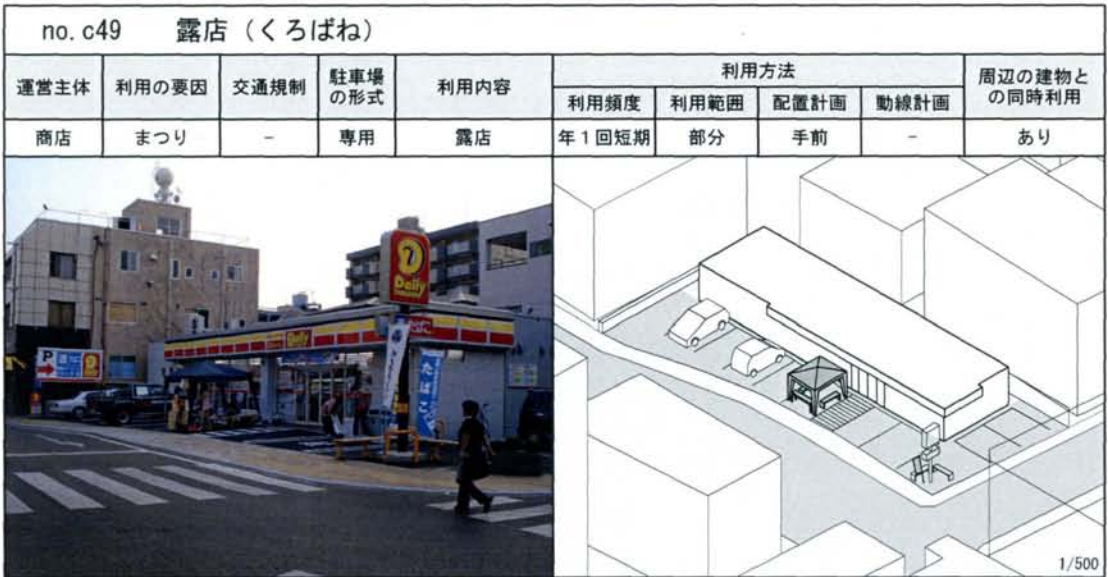
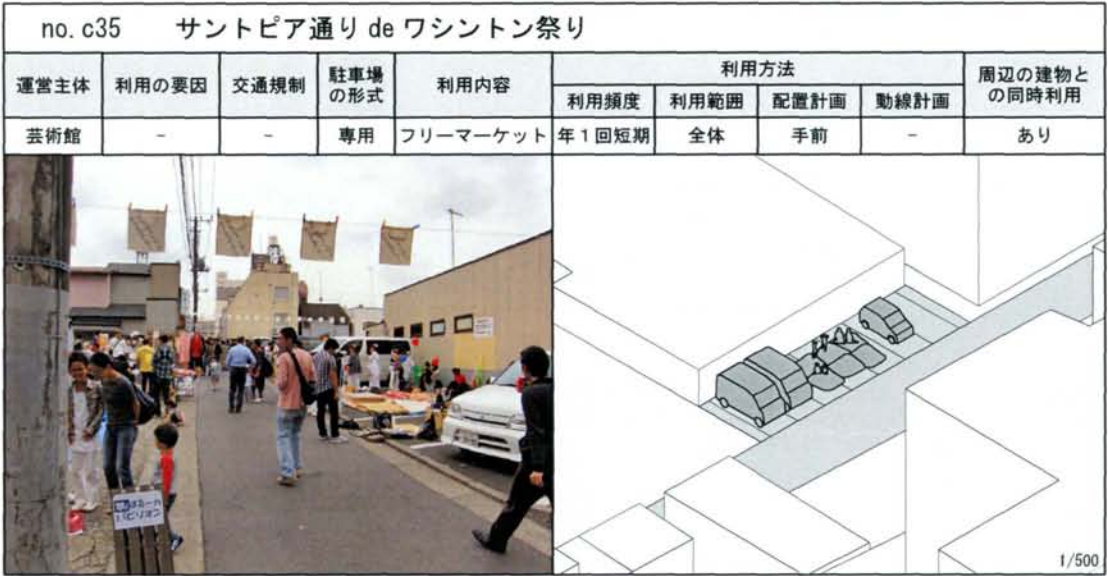
no. c31 サントピア通り de ワシントン祭り										
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用	
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画		
芸術館	-	-	専用	フリーマーケット	年1回短期	全体	周縁	引込	あり	
										


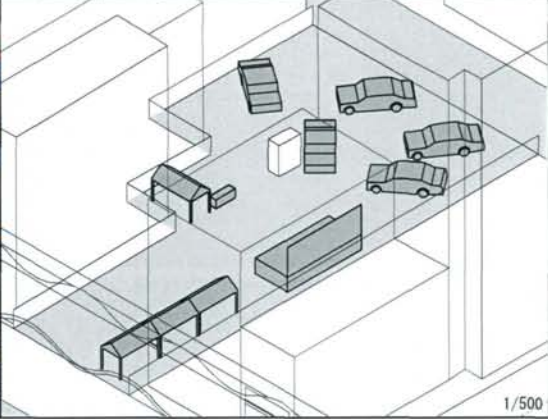
no. c32 サントピア通り de ワシントン祭り										
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用	
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画		
芸術館	-	-	専用	フリーマーケット	年1回短期	全体	周縁	引込	あり	
										


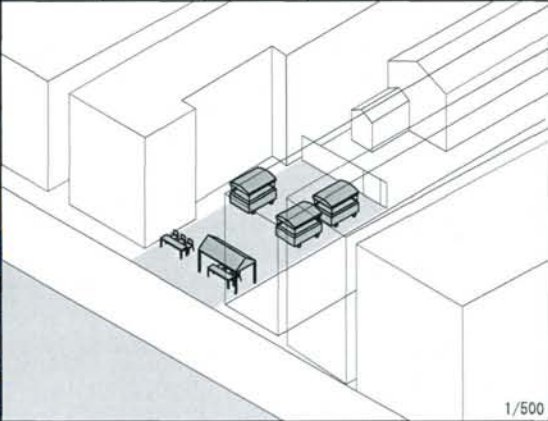
no. c33-a Play Parking _ vol. 4									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
芸術館	展覧会	-	専用	ワークショップ	年1回短期	全体	手前	-	-
									


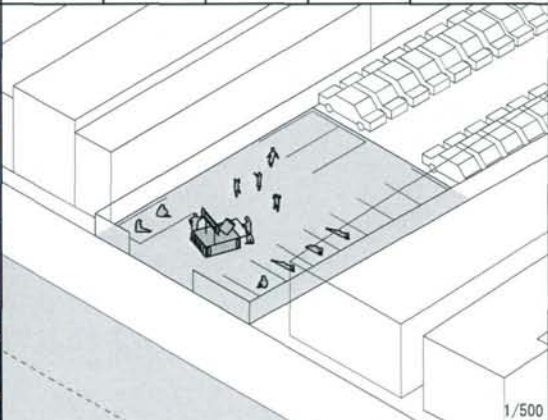
no. c33-b サントピア通り de ワシントン祭り									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
芸術館	-	-	専用	フリーマーケット	年1回短期	全体	手前	-	あり
									


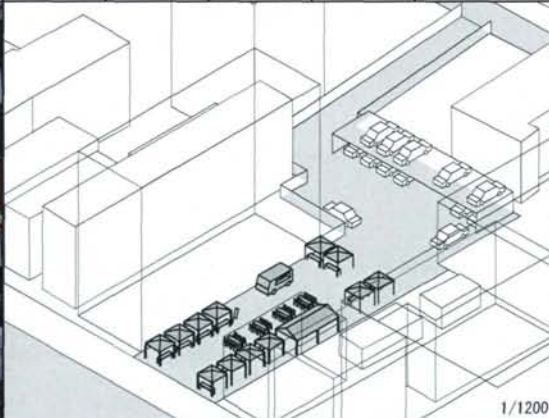
no. c34 くろばね祭典のまつり									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
芸術館	展覧会	-	時間貸	フリーマーケット、ステージ	年1回短期	全体	周縁	循環	-
									


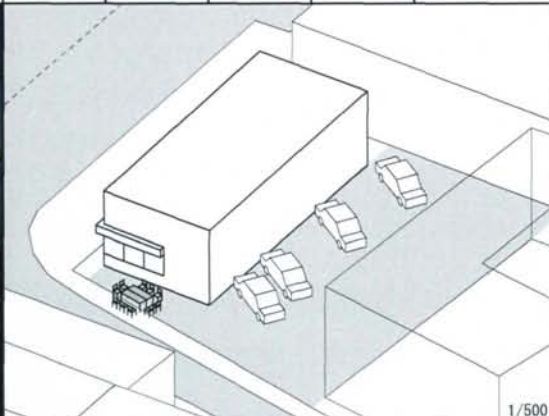



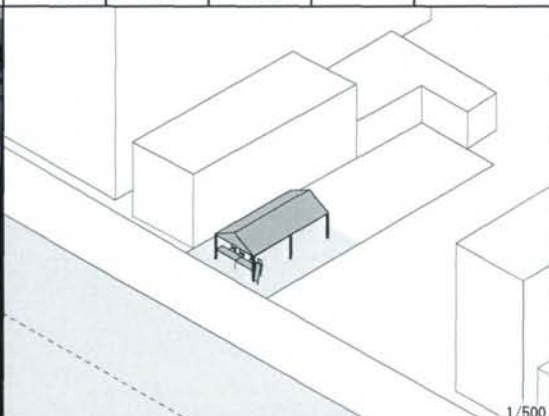
no. c55 REVO!									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店会	まつり	○	時間貸	露店、ステージ	年1回短期	全体	周縁	循環	-
									

no. c61 泉町案内所 1									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店会	まつり	○	時間貸	案内所	年1回短期	全体	手前	-	-
									

no. c62 泉町山車休憩所									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店会	まつり	○	時間貸	休憩所	年1回短期	全体	手前	-	-
									


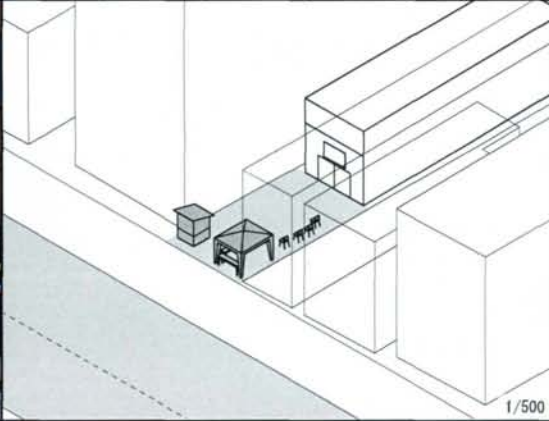
no. c66 大笑祭									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店会	まつり	○	時間貸	露店、ステージ	年数回短期	周縁	循環	-	-
									

no. c67 休憩所（泉町）									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店	まつり	-	専用	休憩所	年1回短期	部分	手前	-	あり
									

no. c72 泉町案内所 2									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店会	まつり	○	専用	案内所	年1回短期	全体	手前	-	-
									

no. c80 露店 (泉町)


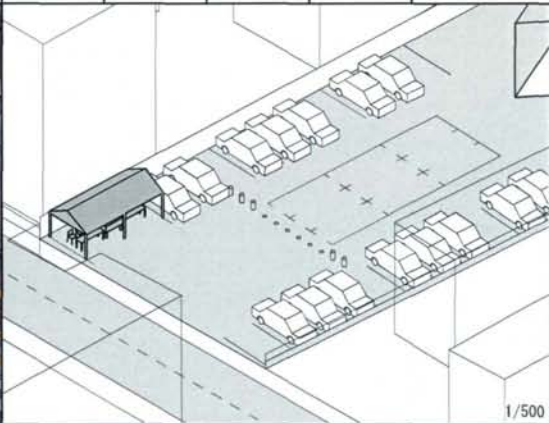
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店	まつり	○	専用	露店	年1回短期	全体	手前	-	あり

1/500

no. c96 芸術館案内所


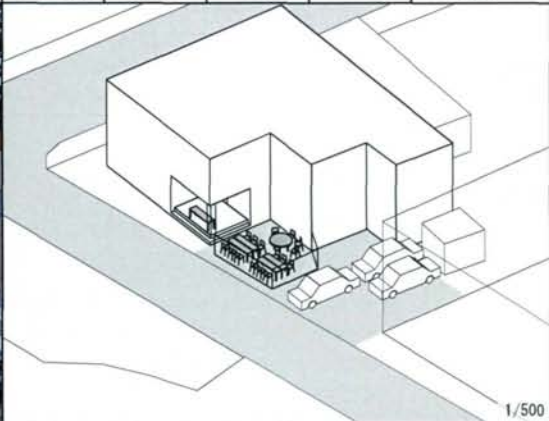
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
芸術館	まつり	-	専用	案内所	年1回短期	部分	手前	-	あり


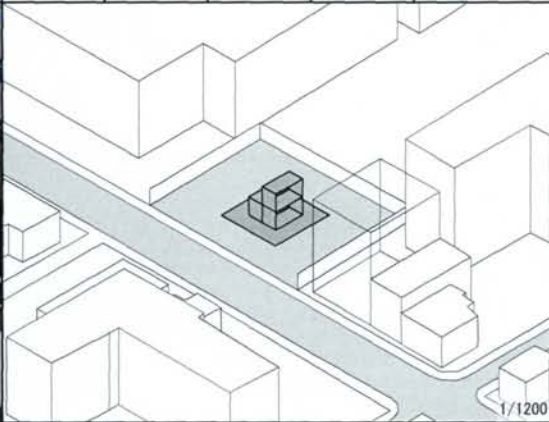
1/500


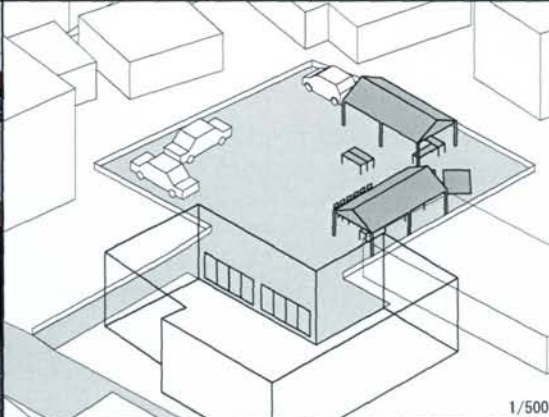
no. c98 露店 (芸術館)


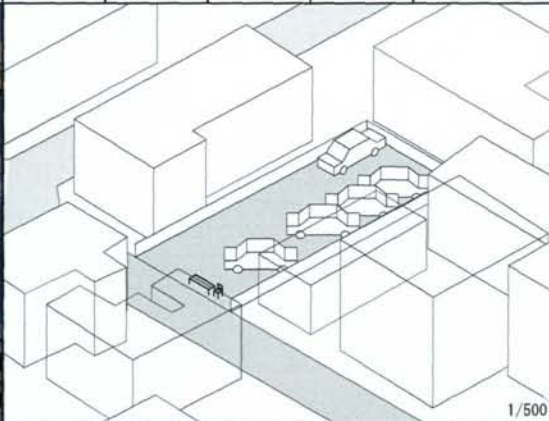
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店	まつり	-	専用	露店	年1回短期	部分	手前	-	あり


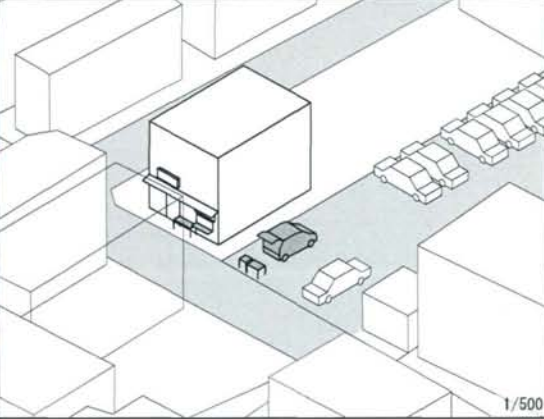




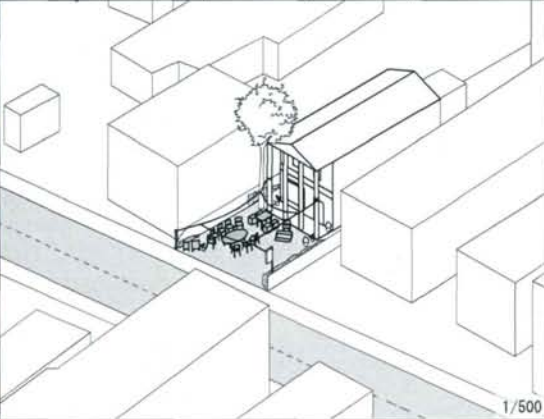
1/500

no. c99 アート展示（五軒町）									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
芸術館	展覧会	-	専用	作品展示	年1回長期	全体	中央	循環	-
									

no. c110 愛の教会バザー									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店	-	-	専用	露店	年1回短期	部分	周縁	循環	あり
									

no. c118 休憩所（大工町）									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店	-	-	月極	休憩所	年数回短期	部分	手前	-	-
									

no. c121 露店 (大工町)									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
商店	まつり	-	時間貸	露店	年1回短期	部分	手前	-	あり
									

no. c128 Play Parking _ vol.1									
運営主体	利用の要因	交通規制	駐車場の形式	利用内容	利用方法				周辺の建物との同時利用
					利用頻度	利用範囲	配置計画	動線計画	
芸術館	展覧会	-	専用	ワークショップ	年1回短期	全体	手前	-	あり
									

Ⅱ. ショッピングセンターにおける駐車場と活用事例



駐車場の空間構成

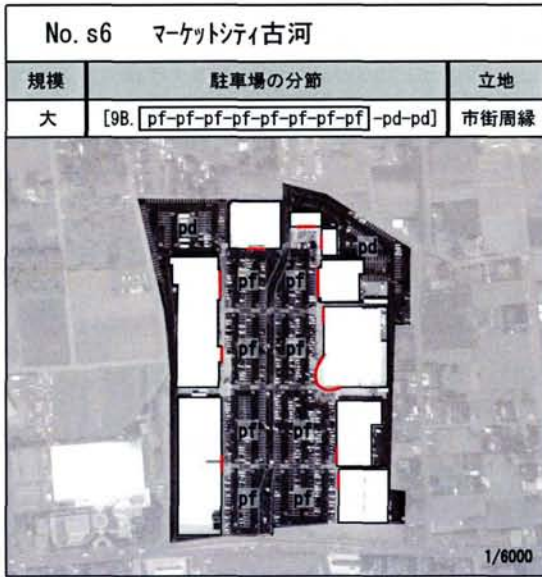
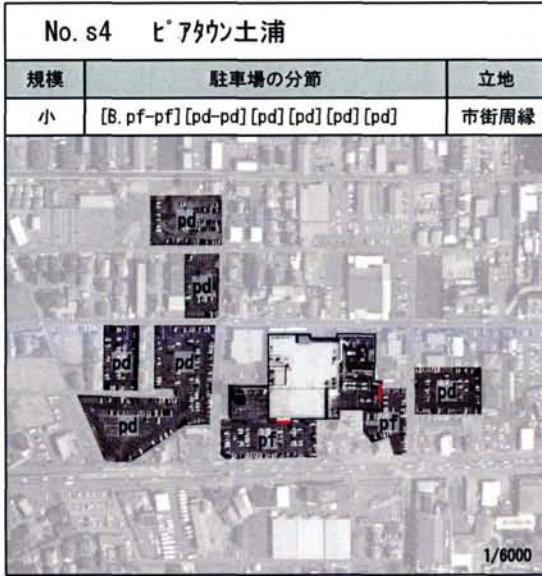
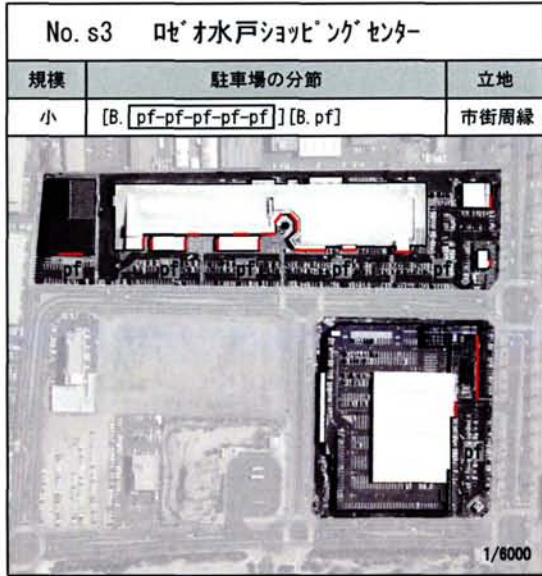
(25 資料)

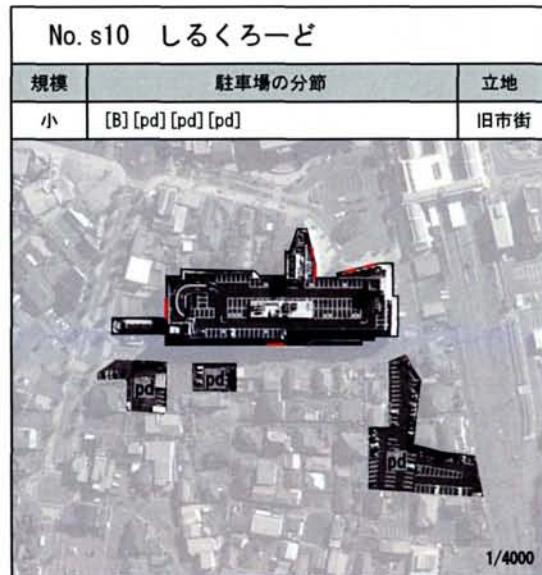
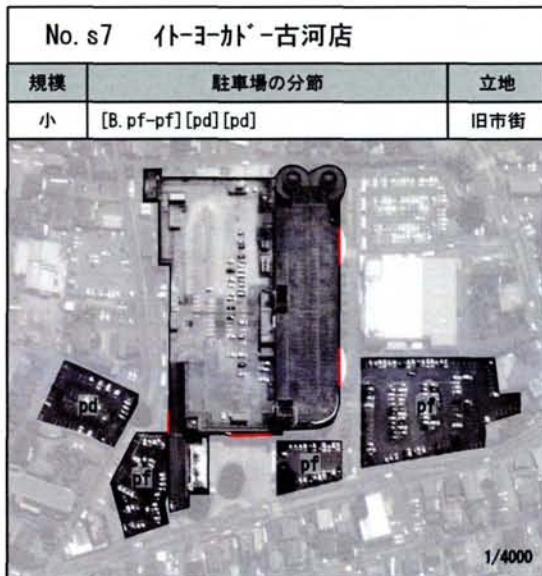
No.	名称	開業年	No.	名称	開業年
s1	ジャスコ下市店	1982	s14	高萩サティ	1995
s2	MEGA ドン・キホーテ上水戸店	1999	s15	スーパーモール高萩	1999
s3	ロゼオ水戸ショッピングセンター	2009	s16	笠間ショッピングセンター	1998
s4	ピアタウン土浦	1982	s17	ジャスコ取手	1996
s5	新治ショッピングセンターさん・あびお	1993	s18	サンポートかしま	1981
s6	マーケットシティ古河	2007	s19	ニュー鹿嶋ショッピングタウンチェリオ	1994
s7	イトーヨーカドー古河店	1976	s20	アクロスモール守谷	2006
s8	古河サティ	1998	s21	ロックシティ守谷	2007
s9	石岡ショッピングセンターぱれっと	1987	s22	ベシア神栖	1993
s10	しるくろーど	1984	s23	大洗リゾートアウトレット	2006
s11	ヨークタウン結城	2009	s24	ジャスコ東海	1993
s12	竜ヶ崎ショッピングセンターリブラ	1987	s25	マイアミショッピングセンター	1992
s13	カスミ下妻ショッピングプラザ	1992			

駐車場の活用事例

(5 資料)

no.	名称
s5	新治ショッピングセンターさん・あびお
s16	笠間ショッピングセンター
s17	ジャスコ取手
s21	ロックシティ守谷
s24	ジャスコ東海






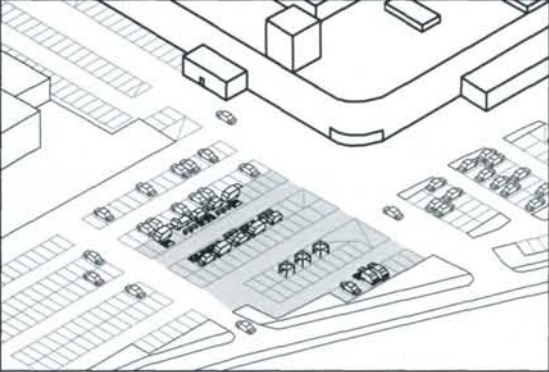






No. s25 マイミショッピングセンター		
規模	駐車場の分節	立地
小	[B. pf- [pd-pd-pd]] [pf] [pd]	市街周縁



no. s5 新治ショッピングセンター 時遊空間ふれあい市					
運営主体	利用内容	利用目的	利用開始年	利用頻度	利用範囲
市民団体	フリーマーケット	人と人の出会い	2004年	月2回(土・日)	部分
					
					

no. s16 笠間ショッピングセンター ポレポレ夏祭り					
運営主体	利用内容	利用目的	利用開始年	利用頻度	利用範囲
ショッピングセンター	イベント	地域の活性化	1999年	年1回(日)	部分・駐車場以外
					
					

no. s17 ジャスコ取手 エコ∞セカンドステージ

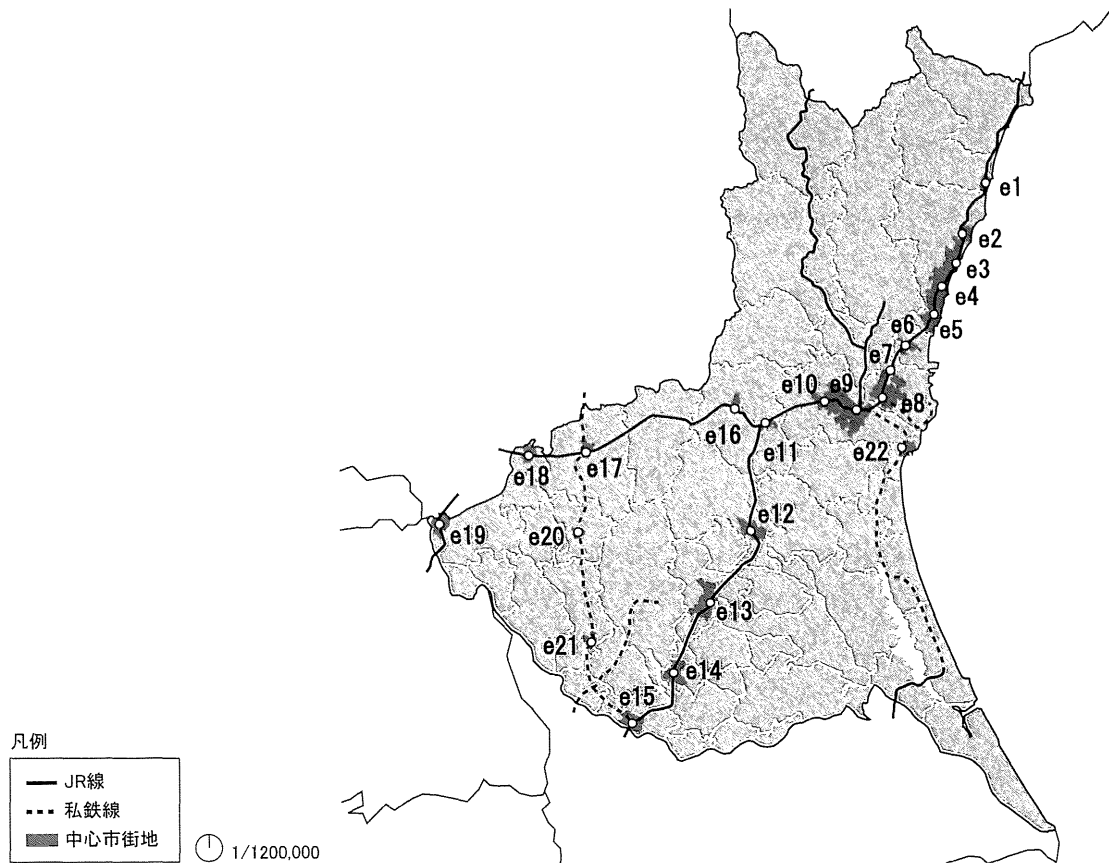
運営主体	利用内容	利用目的	利用開始年	利用頻度	利用範囲
市民団体	フリーマーケット	リサイクル、人との交流	2009年	月1回(土)	部分
					
					

no. s21 ロックシティ守谷 エコ∞セカンドステージ

運営主体	利用内容	利用目的	利用開始年	利用頻度	利用範囲
市民団体	フリーマーケット	リサイクル、人との交流	2007年	月1回(土)	部分
					
					

no. s24 ジャスコ東海 東海まつり					
運営主体	利用内容	利用目的	利用開始年	利用頻度	利用範囲
市民団体・行政	イベント	新旧住民の交流	2004年	年1回(土・日)	部分・駐車場以外
					
					

Ⅲ. 駅前広場における駐車場と活用事例



駐車場

(34資料)

No.	駅名/改札口	No.	駅名/改札口	No.	駅名/改札口
e1-1	高萩/西口	e10-1*	赤塚/北口	e17-1	下館/北口
e1-2	高萩/東口	e10-2*	赤塚/南口	e17-2	下館/南口
e2	小木津/東口	e11	友部/南口	e18-1	結城/北口
e3*	日立/中央口	e12-1*	石岡/西口	e18-2	結城/南口
e4*	常陸多賀/西口	e12-2*	石岡/東口	e19-1*	古河/西口
e5*	大甕	e13-1*	土浦/西口	e19-2*	古河/東口
e6-1	東海/西口	e13-2*	土浦/東口	e20	下妻/西口
e6-2	東海/東口	e14-1*	牛久/西口	e21-1	水海道/北口
e7	佐和/西口	e14-2*	牛久/東口	e21-2	水海道/南口
e8*	勝田/西口	e15-1*	取手/西口	e22	大洗
e9-1*	水戸/北口	e15-2*	取手/東口		
e9-2*	水戸/南口	e16	笠間		

* 印は乗降者数の多い駅を示す


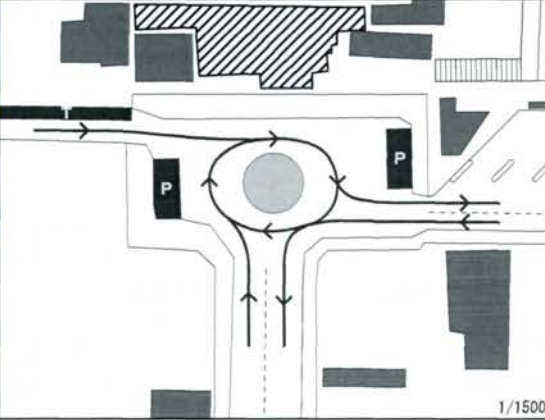
活用事例

(11資料)

no.	名称
e1-1	高萩まつり
e6-2	東海まつり
e12-1*	石岡のおまつり
e14-2*	牛久駅前どんどん祭り
e15-2*	取手ソニックガーデン
e17-1	下館祇園まつり
e17-2	星のファンタジー
e18-1a	結城夏祭り
e18-1b	結城盆踊り大会
e19-1a*	古河夏の神輿まつり
e19-1b*	古河提灯竿もみまつり

No. e1-1 高萩 / 西口


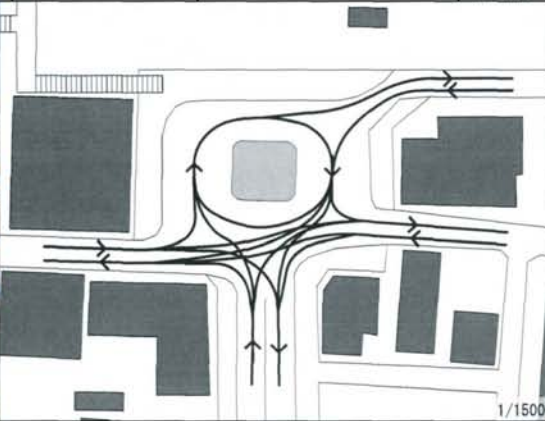
所有と管理	規模	動線計画				立地
		自動車動線			歩行者動線	
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシープール		
行政所有、管理（単）	小	複数	分節なし	P	-	旧市街

1/1500

No. e1-2 高萩 / 東口


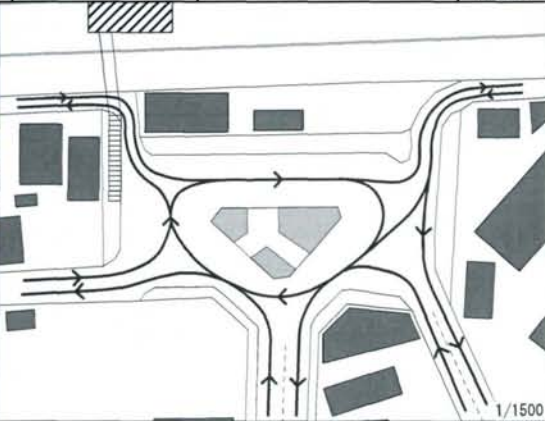
所有と管理	規模	動線計画				立地
		自動車動線			歩行者動線	
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシープール		
行政所有、管理（単）	小	複数	分節なし	-	-	旧市街

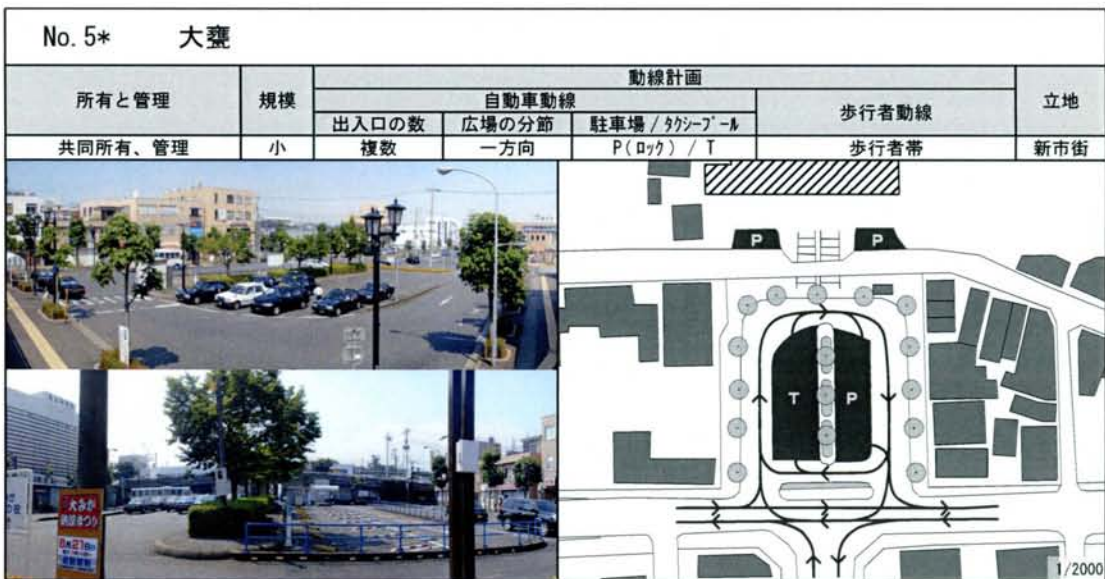
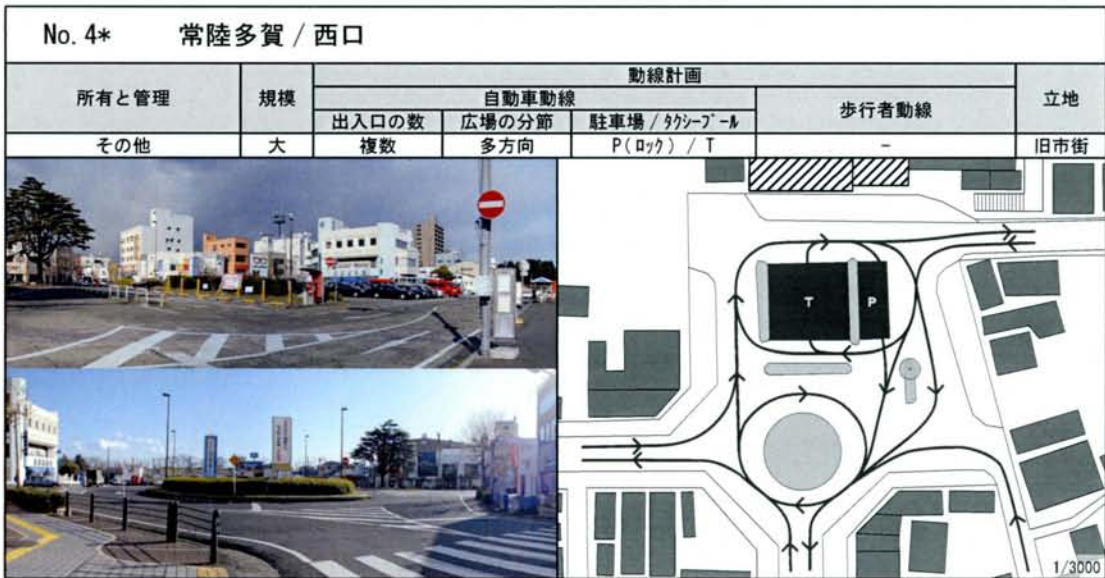
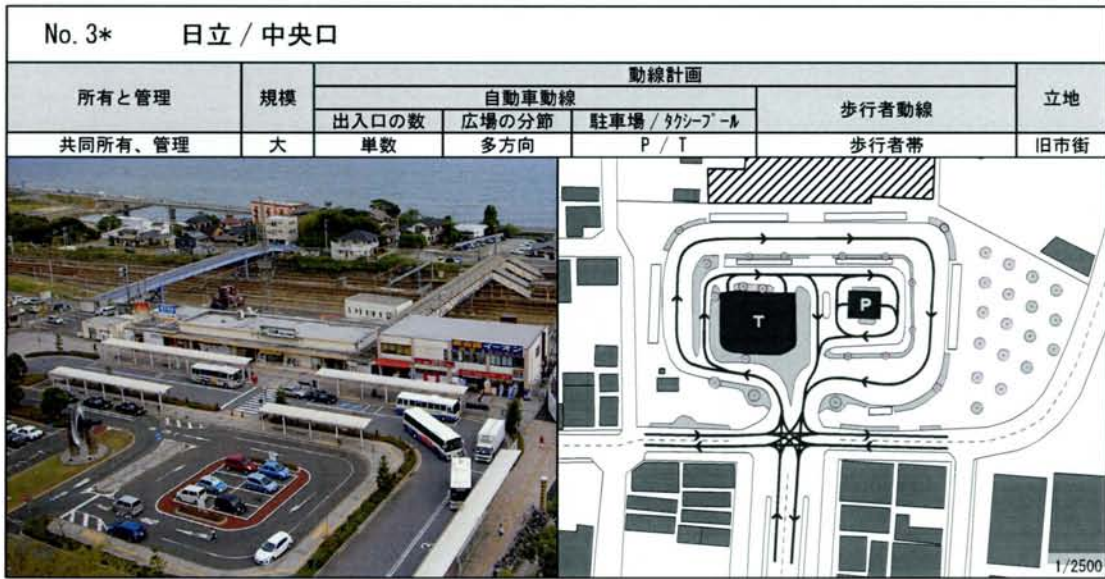
1/1500

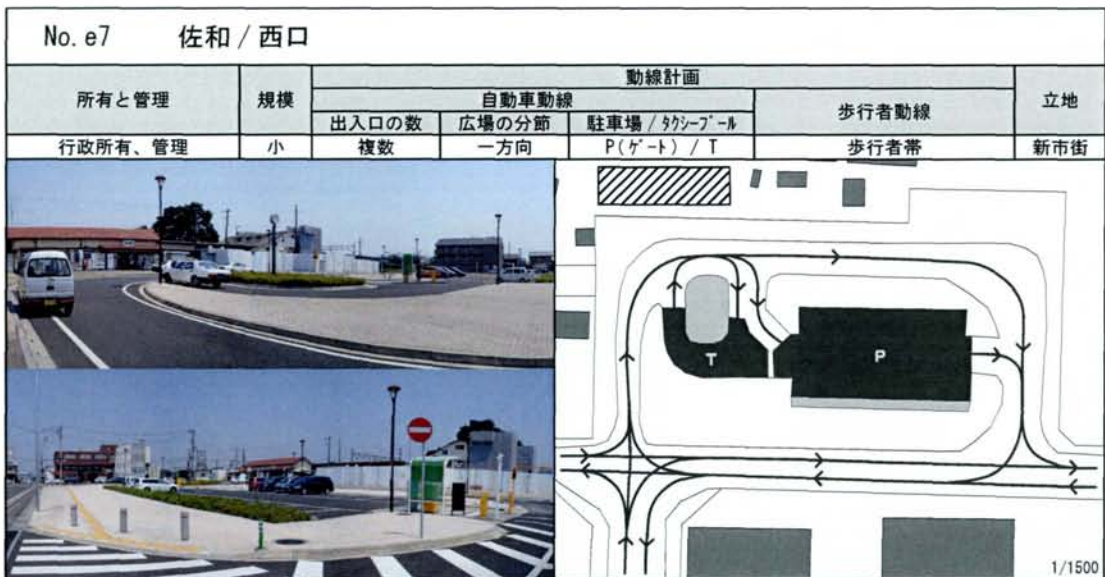
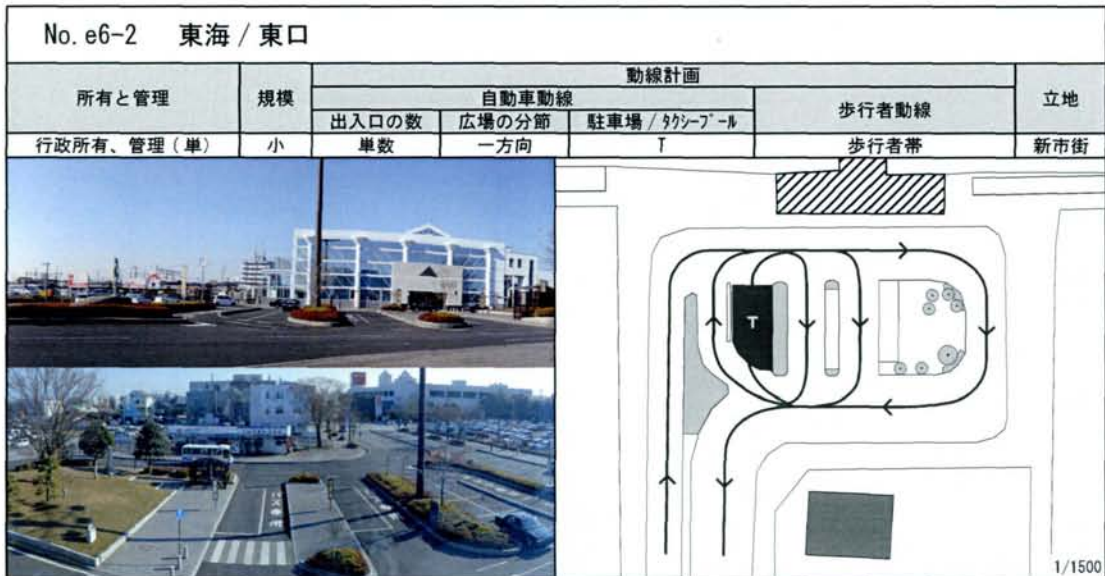
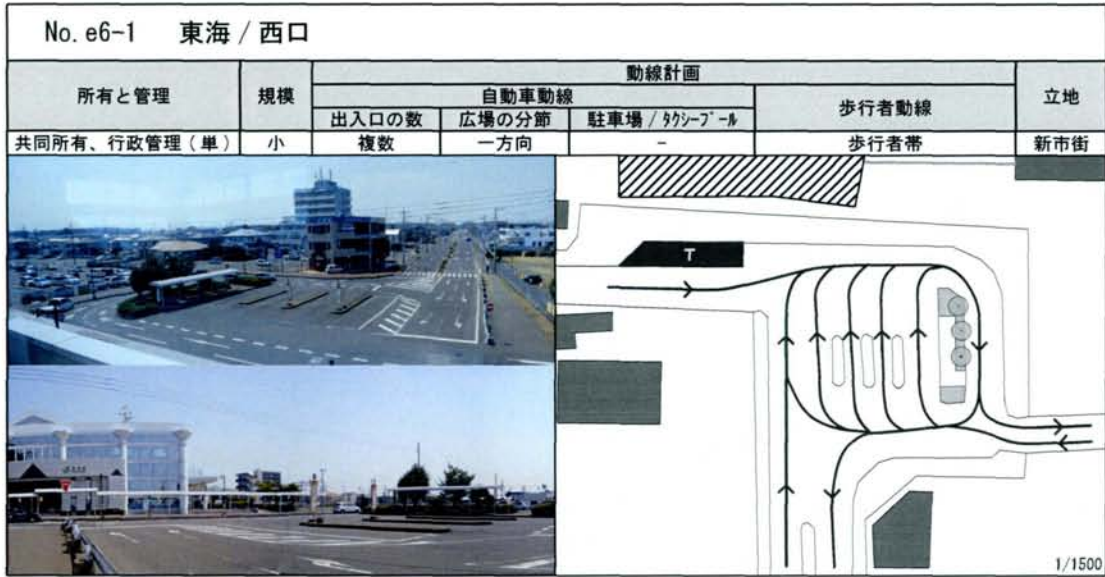
No. e2 小木津 / 東口

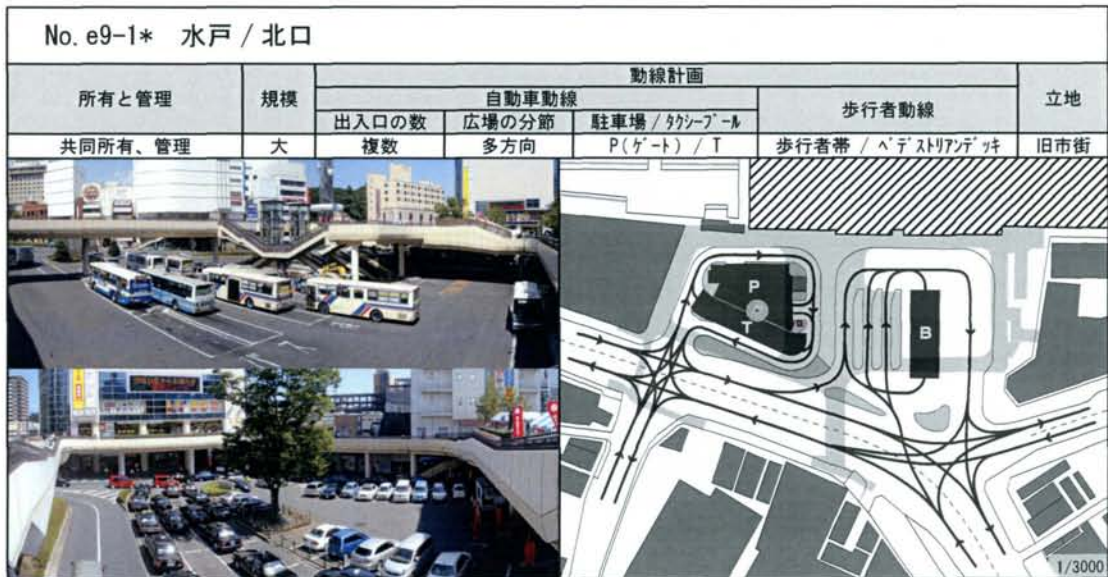
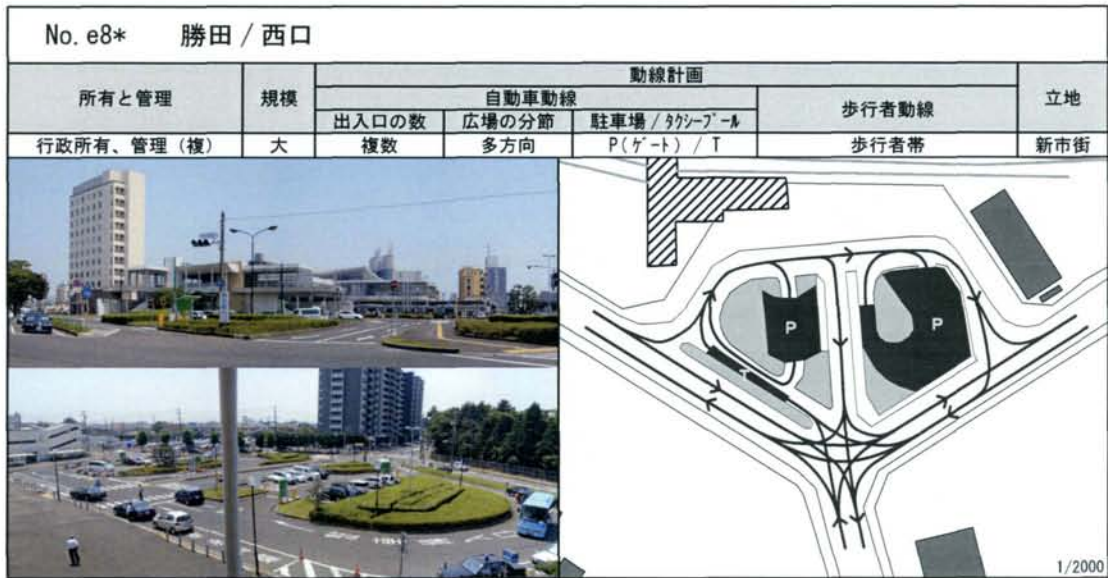
所有と管理	規模	動線計画				立地
		自動車動線			歩行者動線	
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシープール		
行政所有、管理（単）	小	複数	分節なし	-	-	新市街

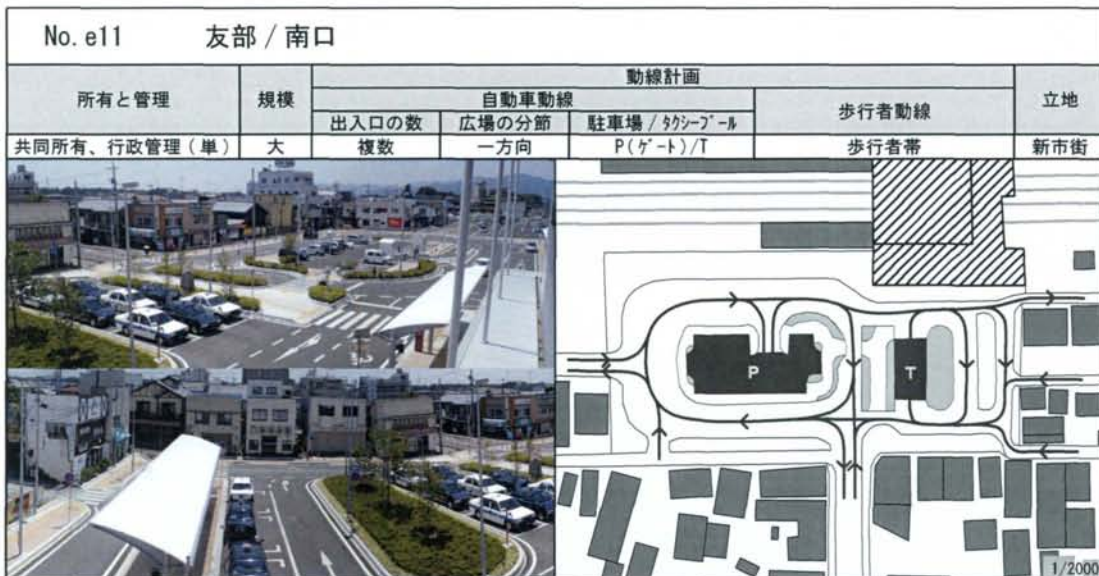
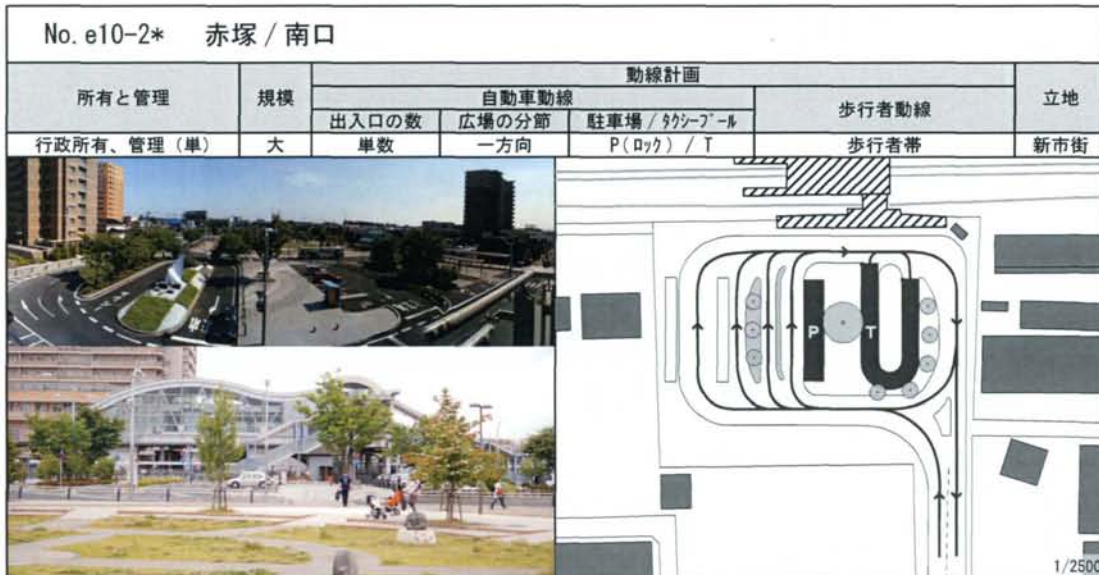



1/1500




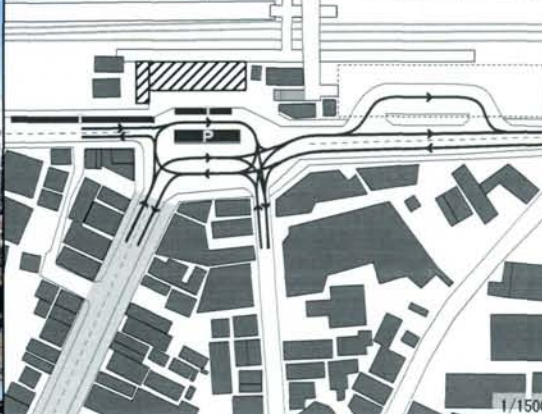






No. e12-1* 石岡 / 西口

所有と管理	規模	動線計画				立地
		自動車動線			歩行者動線	
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシーゾーン		
共同所有、行政管理（複）	小	複数	一方向	P/T	-	旧市街


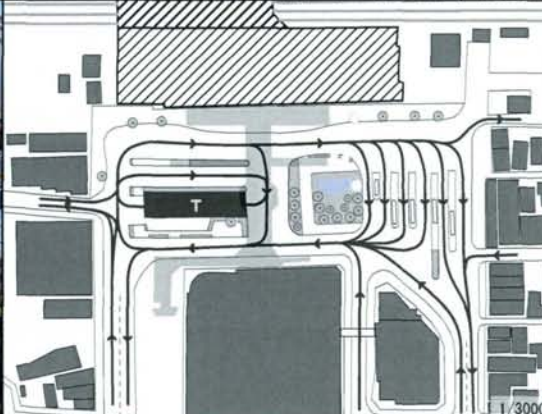
No. e12-2* 石岡 / 東口

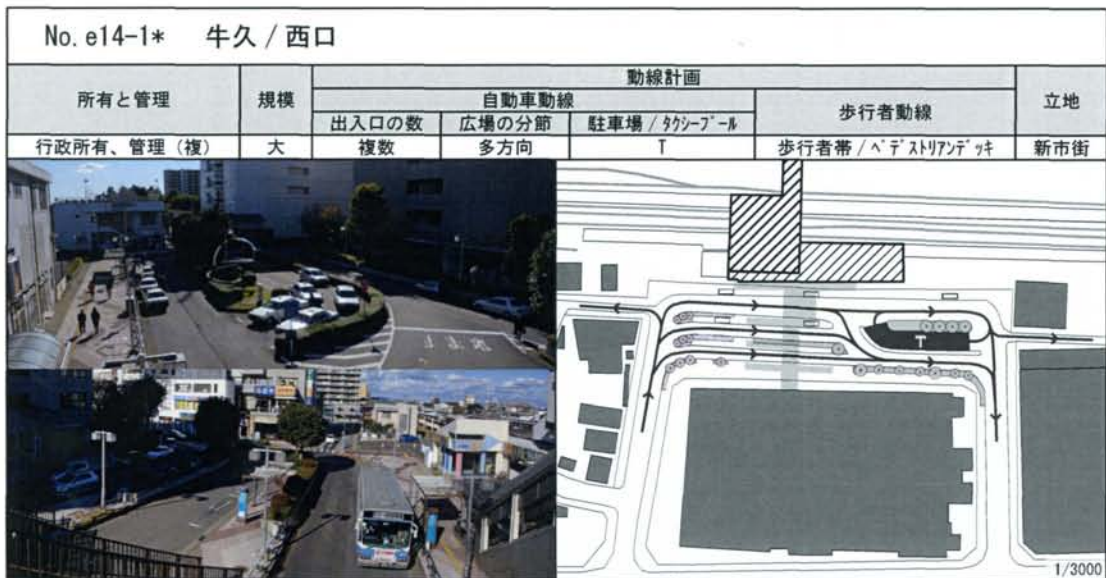
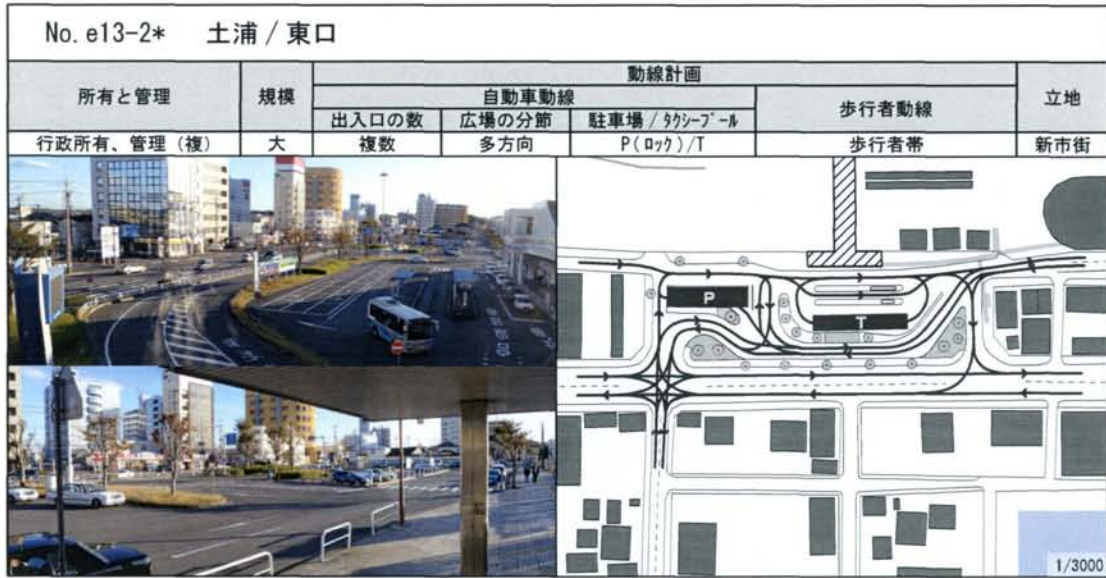
所有と管理	規模	動線計画				立地
		自動車動線			歩行者動線	
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシーゾーン		
行政所有、管理（単）	大	複数	多方向	P(ロック)/T	歩行者帯	新市街




No. e13-1* 土浦 / 西口


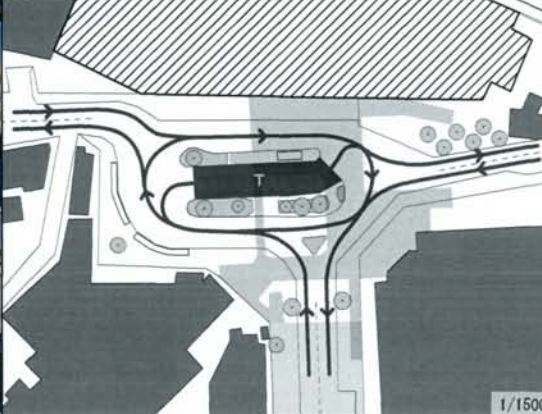
所有と管理	規模	動線計画				立地
		自動車動線			歩行者動線	
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシーゾーン		
共同所有、行政管理（単）	大	複数	多方向	T	歩行者帯 / ベテスタリアデッキ	旧市街



No. e15-1* 取手 / 西口

所有と管理	規模	動線計画				立地
		自動車動線			歩行者動線	
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシーゾーン		
行政所有、管理（単）	小	複数	一方向	T	歩行者帯 / ペDESTリアンデッキ	旧市街

1/1500

No. e15-2* 取手 / 東口

所有と管理	規模	動線計画				立地
		自動車動線			歩行者動線	
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシーゾーン		
共同所有、行政管理（単）	大	複数	多方向	T	歩行者帯	旧市街



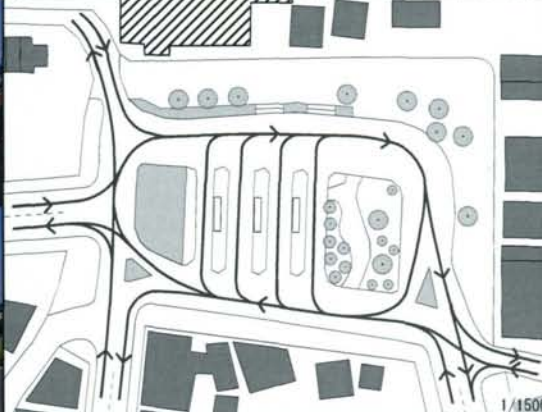




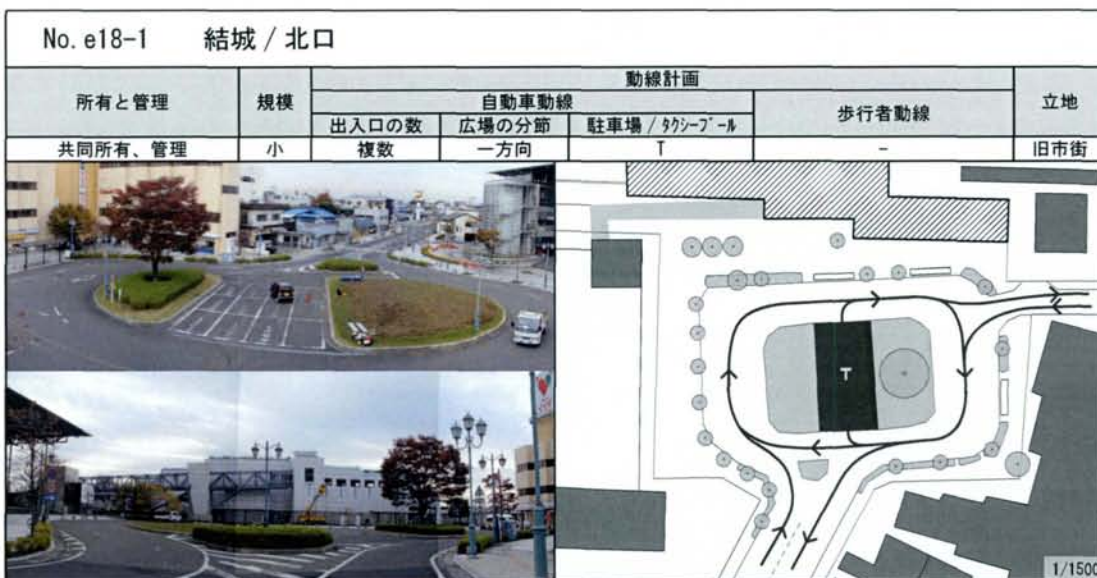
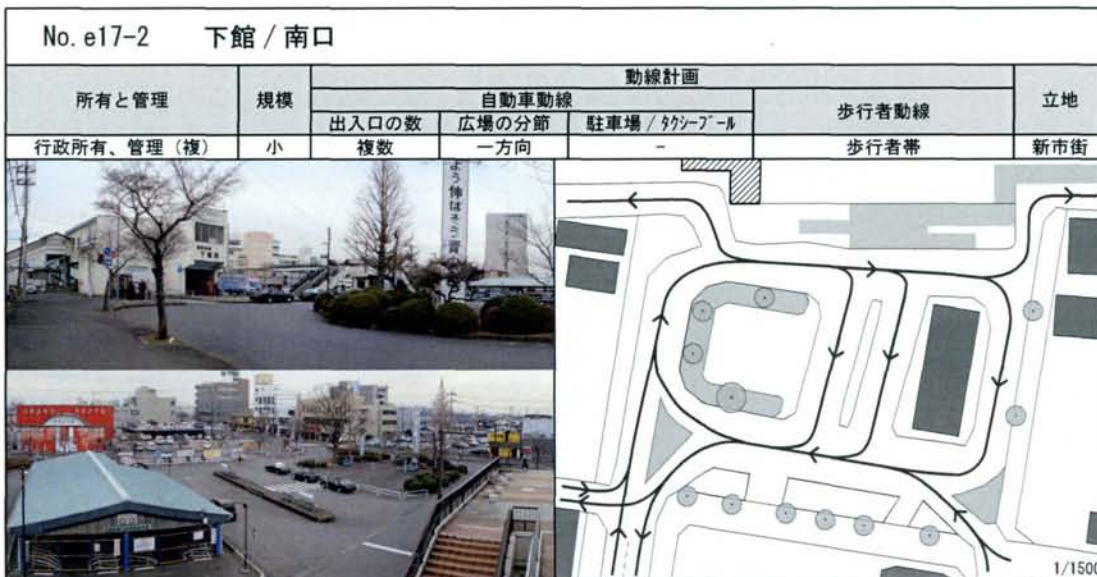
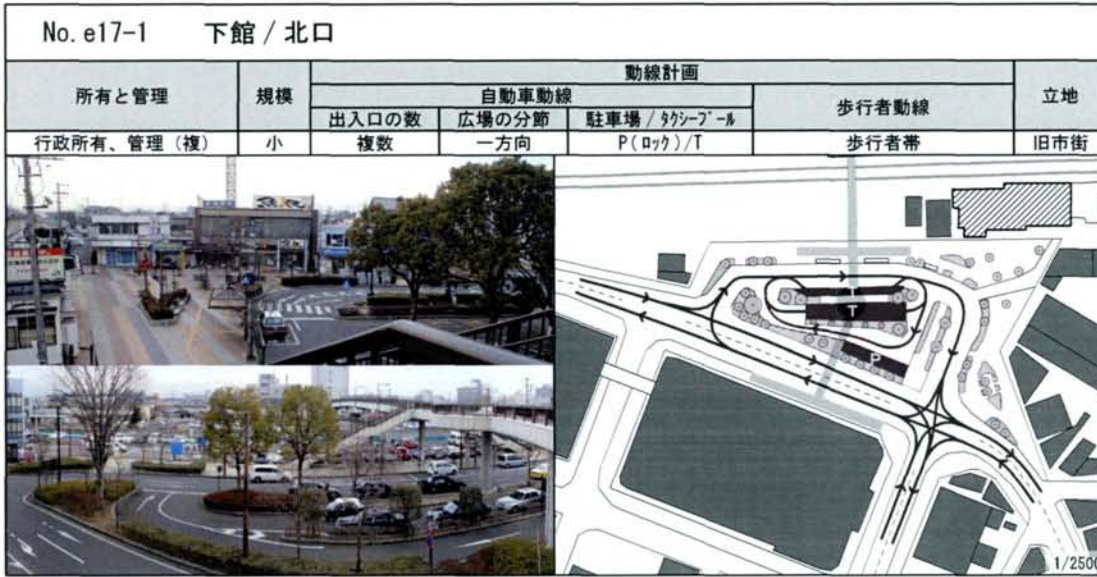
1/1500

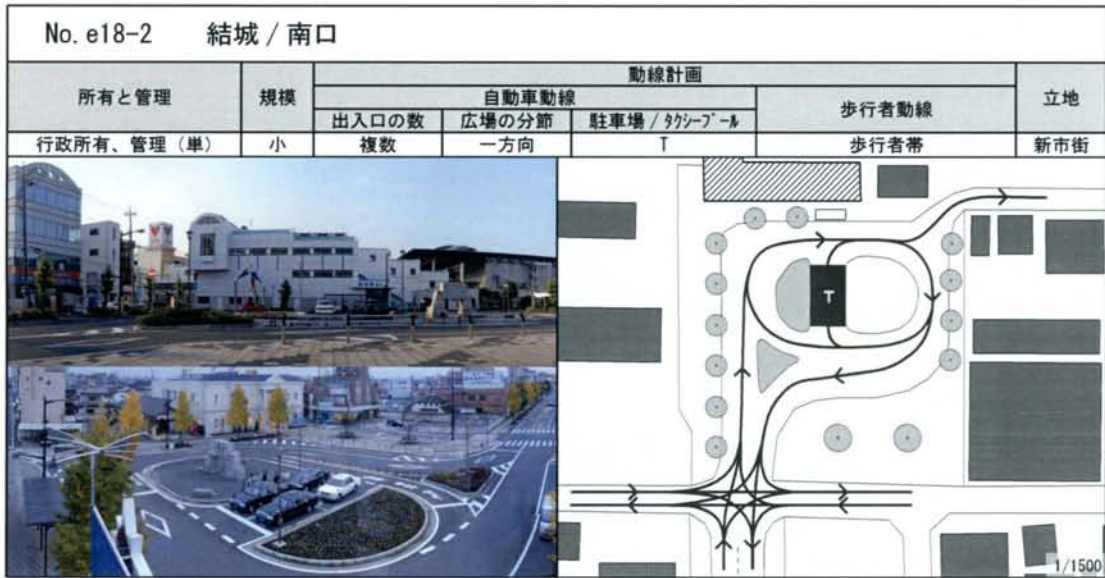
No. e16 笠間

所有と管理	規模	動線計画				立地
		自動車動線			歩行者動線	
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシーゾーン		
行政所有、管理（単）	小	複数	一方向	-	歩行者帯	新市街



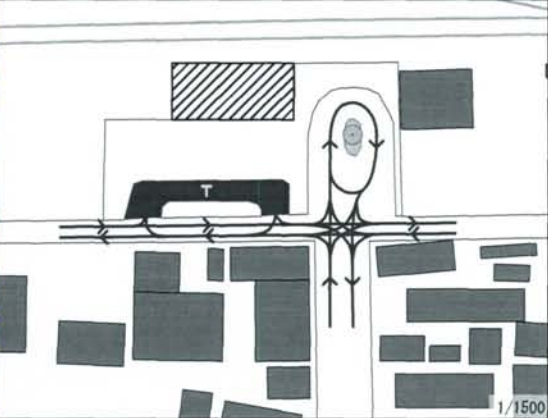
1/1500






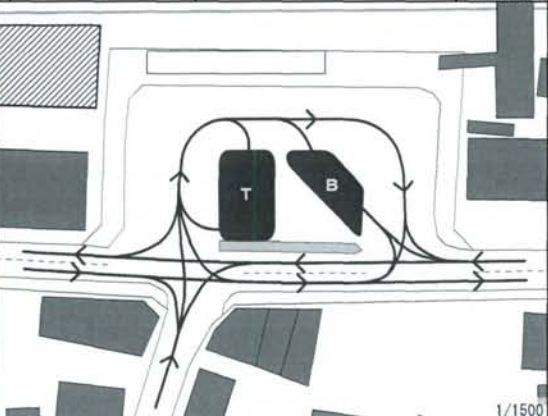
No. e20 下妻 / 西口

所有と管理	規模	動線計画			立地	
		自動車動線				歩行者動線
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシープール		
鉄道事業者所有、管理	小	複数	なし	T	-	旧市街


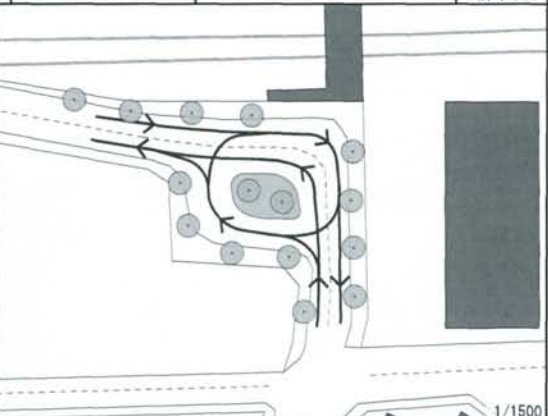
No. e21-1 水海道 / 北口

所有と管理	規模	動線計画			立地	
		自動車動線				歩行者動線
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシープール		
鉄道・県所有、行政管理(複)	小	複数	なし	T	-	旧市街


No. e21-2 水海道 / 南口

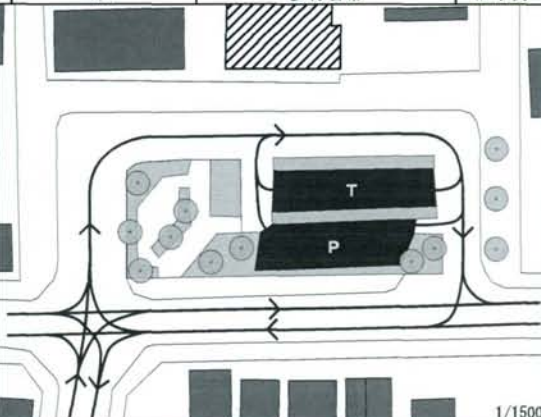
所有と管理	規模	動線計画			立地	
		自動車動線				歩行者動線
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシープール		
鉄道所有、行政管理(単)	小	複数	なし	-	-	新市街


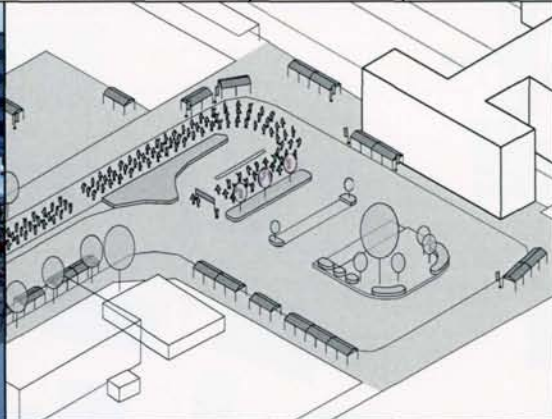
No. e22 大洗


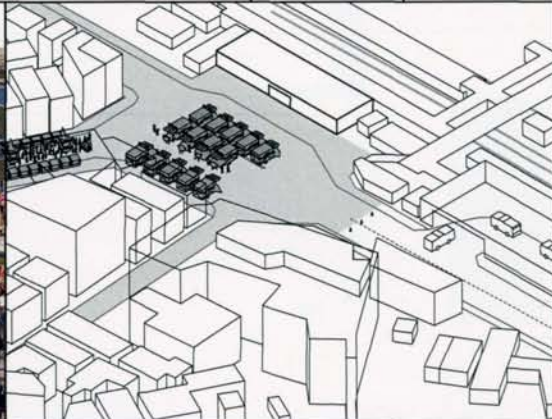
所有と管理	規模	動線計画				立地
		自動車動線			歩行者動線	
		出入口の数	広場の分節	駐車場 / タクシーゾーン		
行政所有、管理 (単)	小	複数	一方向	P/T	歩行者帯	旧市街




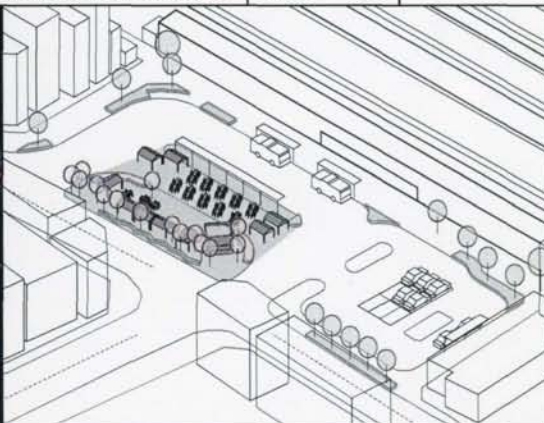



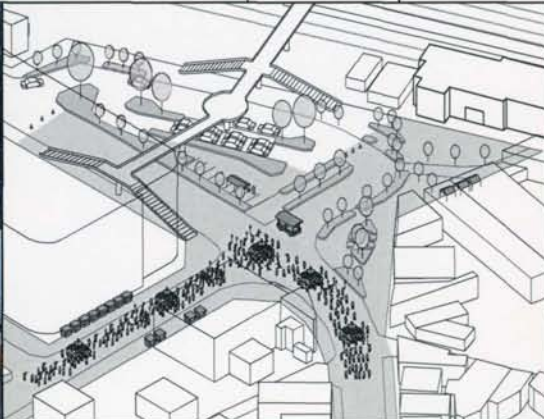
no. e1-1 高萩まつり					
運営主体	にぎわいの種類	利用方法			周辺の建物との同時利用
		利用頻度	利用範囲	利用内容	
市民団体・行政	70-90年代のにぎわい	年1回	全体 / 駅前広場以外の利用あり	移動	-
					


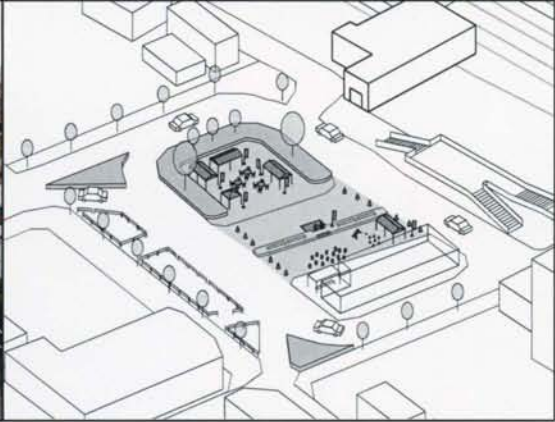
no. e6-2 東海まつり					
運営主体	にぎわいの種類	利用方法			周辺の建物との同時利用
		利用頻度	利用範囲	利用内容	
市民団体・行政	70-90年代のにぎわい	年1回	全体 / 駅前広場以外の利用あり	移動	あり
					

no. e12-1* 石岡のおまつり					
運営主体	にぎわいの種類	利用方法			周辺の建物との同時利用
		利用頻度	利用範囲	利用内容	
市民団体・行政	祭礼のにぎわい	年1回	部分 / 駅前広場以外の利用あり	固定	-
					

no. e14-2* にぎわいづくり社会実験					
運営主体	にぎわいの種類	利用方法			周辺の建物との同時利用
		利用頻度	利用範囲	利用内容	
行政	近年のにぎわい	年1回	部分 / 駅前広場以外の利用なし	滞留スペース	-
					


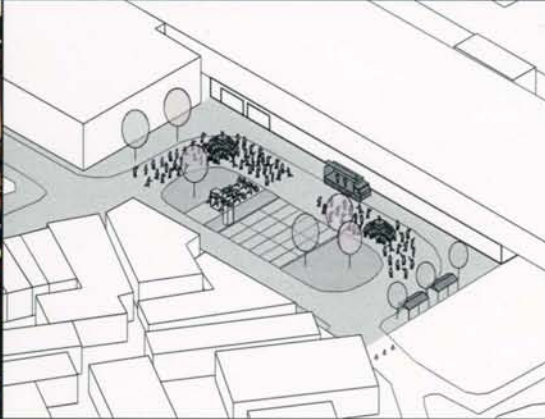
no. e15-2* 取手ソニックガーデン					
運営主体	にぎわいの種類	利用方法			周辺の建物との同時利用
		利用頻度	利用範囲	利用内容	
市民団体	近年のにぎわい	年1回	部分 / 駅前広場以外の利用なし	滞留スペース	-
					

no. e17-1 下館祇園まつり					
運営主体	にぎわいの種類	利用方法			周辺の建物との同時利用
		利用頻度	利用範囲	利用内容	
市民団体・行政	祭礼のにぎわい	年1回	部分 / 駅前広場以外の利用あり	動線	-
					

no. e17-2 星のファンタジー					
運営主体	にぎわいの種類	利用方法			周辺の建物との同時利用
		利用頻度	利用範囲	利用内容	
市民団体	近年のにぎわい	年1回	部分 / 駅前広場以外の利用なし	滞留スペース	-
					

no. e18-1a 結城夏祭り					
運営主体	にぎわいの種類	利用方法			周辺の建物との同時利用
		利用頻度	利用範囲	利用内容	
市民団体・行政	祭礼のにぎわい	年1回	全体 / 駅前広場以外の利用あり	移動	あり
					

no. e18-1b 結城盆踊り大会					
運営主体	にぎわいの種類	利用方法			周辺の建物との同時利用
		利用頻度	利用範囲	利用内容	
市民団体・行政	70-90年代のにぎわい	年1回	全体 / 駅前広場以外の利用あり	移動	あり
					

no. e19-1a* 古河夏の神輿まつり					
運営主体	にぎわいの種類	利用方法			周辺の建物との同時利用
		利用頻度	利用範囲	利用内容	
市民団体・行政	70-90年代のにぎわい	年1回	全体 / 駅前広場以外の利用あり	移動	-
					

no. e19-1b* 古河提灯竿もみまつり					
運営主体	にぎわいの種類	利用方法			周辺の建物との同時利用
		利用頻度	利用範囲	利用内容	
市民団体・行政	祭礼のにぎわい	年1回	全体 / 駅前広場以外の利用あり	移動	-
