

1. まえがき 駐車場法(昭和32年制定)にいう駐車場整備地区(以下整備地区)およびいわゆる周辺地区は、都市の都心部などの商業地域、近隣商業地域あるいはその周辺部で自動車交通がふくそうする地域において、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する目的で定めることとされている。

自動車トリップの両端にあるトリップエンドの処理については、これまで十分にその対策が施されているとは言えないが、最近多くの都市で実施されている線的な自動車の乗り入れ規制(買物公園、歩行者天国など)や、さらに面的規制などとともに、本年6月から実施された車庫規制法の強化などにより地方中小都市においても、本格的に駐車対策に力を入れつつある。

本論は、事例として帯広市をとりあげ、地方都市における駐車場整備地区設定の方法と若干の考察を加えたものである。

図-1 整備地区面積と当該都市人口

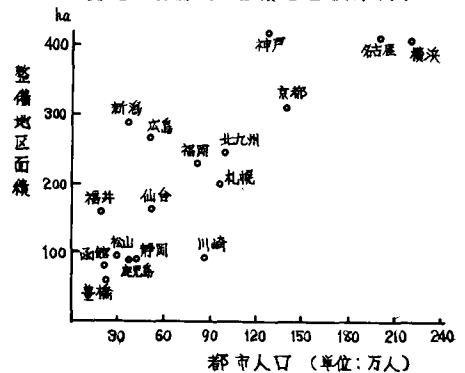


表-1 道内既設都市の状況

	国調人口 昭和45年	人口集中地区		商業地域	整備地区
		面積 ha	人口 人	面積 ha	面積 ha
札幌	1,010,123	8,830	823,233	1,210.4	200
函館	241,633	2,930	227,815	978.4	80
釧路	268,540	2,170	163,055	100.9	85
旭川	297,187	3,400	214,359	404.0	144
帯広	131,533	1,360	86,574	206.6	30~50

2. 設定方法 整備地区および周辺地区の設定については、

その原則として次の3点が考慮されなければならない。

- ① 都心部の適正な機能を維持するための土地利用計画
- ② 街路の交通容量と交通需要を勘案した街路網計画
- ③ 必要な駐車需要に対する駐車施設の整備と余分な需要に対する規制

具体的に帯広市において行った作業手順の概要は以下によつたが、その詳細はここでは省略する。

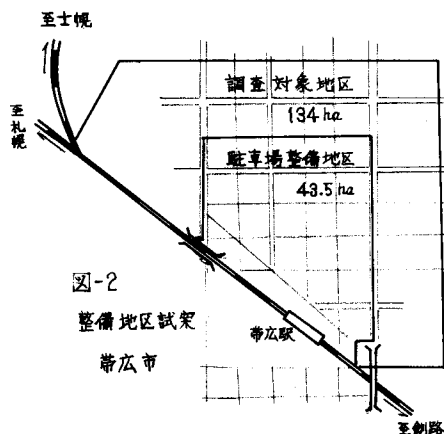
- 1) 都心部調査対象地区約134 haを土地利用の現況、ODゾーン等を参考として24ブロック(平均1ブロック当り3~4街区)に細分し、以下の各種指標の集計解析を行った。
- 2) 既存の土地利用計画における用途地域制により、建築物用途別延面積の現況と将来推計値を求めた。
- 3) 既存の交通計画で求められている街路の配分交通量から当該地域におけるスクリーンラインの混雑度により、交通容量との比較を行ない、またトリップの車種別、目的別構成について検討した。
- 4) プレート断続式(路上、路外)、プレート連続式(路外)、アンケート調査などにより、調査対象地域において駐車実態調査を行ない、車種別、目的別の駐車構成、誘致距離などの駐車特性を把握した。

- 5) 駐車禁止路線や路外駐車場の供給動向を求め、一斉建物用途別延床面積や発生集中交通量と駐車の実態から、将来(昭和55年、同65年)の駐車需要を求めた。
- 6) 以上の作業の後、次項に述べる設定基準により整備地区および周辺地区を定めた。

4 設定基準 帯広市都市部の調査対象地域内における整備地区の設定基準は前項までに求めた各プロットの駐車供給や土地利用計画、交通計画の関係から以下の様な基準を採用することとした。

- 1) 都心部商業地域のうち用途地域制における容積が600%と定められている地域及びその隣接区を含むこと。
- 2) スクリーンライン街路の混雑度が目標年次において1.0を越えたと予想される地域。
- 3) 昭和47年現在容積率が100%を越えているプロット。
- 4) 昭和47年現在において建築物延床面積のうち商業用途の延床面積の占める割合が60%を越え、同じく住居用途の延床面積の占める割合が30%以下であるプロット。

この基準によると帯広市における整備地区は図-2に示す約49.5haの面積となる。しかしながら、駐車施設の附置義務を課すための基準が、現在の駐車場法においてはあまりにも低すぎることに、また地方都市における駐車施設に対する市民の意識が、まだ充分に行きわたっていないなどの理由で、この地区設定の基準は最低限の範囲におさえる必要性があったためにやや低すぎる基準とも思われる。



5 考 察 以上述べた帯広市における整備地区設定についてはあくまでも試案で、このとらえに財政的、政策的な観念からの検討が必要であろう。

都心部における駐車施設の整備については、都市とその周辺圏域といった広い地域から、その誘致圏の様な極く局部的な範囲についての差違が必要であり、その難しさは他論文などでも指摘されているところがあるが、以下に本作業においてあらためて明確になった主な点について記す。

- 1) 駐車場整備計画における各種経済、交通資料は街区あるいはプロット(数街区)毎の資料が欲しい。
- 2) 建築物用途別延床面積の将来予測は不確定な要素が多分にあり、また床面積当りの駐車発生原単位は、その用途ばかりではなく都市の交通機関の種類などにより大きく変化すると思われるが、これらについては十分に究明されていないため発生原単位法による駐車需要の予測には難点がある。
- 3) 都心部の乗り入れ、あるいは駐車規制の基準尺度として街路網としての混雑度が判定される必要であろう。
- 4) 駐車場法による附置義務駐車施設の延床面積基準は低すぎると思われる。また用途別により細かな基準を考へなければならぬであろう。

6 あとがき 以上については問題が解決されないまま作業を進めている事や、字数の関係で意を尽くせない箇所があり拙論となったが、これらについては発表時に補足説明を行ないたい。

本論作成にあたり、北大水川博三研究室の各位、並びに帯広市都市計画課に多大な御協力を賜った。ここに謝意を表する。