

まちの余白を編み直す

ー モビリティの変化に応答する駐車場の再構築 ー

Keywords

駐車場 モビリティ 地域活性化
公共建築 駐輪場 歩行空間

DZ22116 上田 妃奈乃



1. はじめに

近年、地方都市の中心市街地では、駐車場がまちの主要な空間構成要素となっている。これらの駐車場は利便性を支える一方で、街区の中に多くの空白を生み出しており、歩行者の回遊性や都市の連続性を阻害している。また、公共交通の整備やモビリティ技術の発展などにより、駐車場のあり方そのものが変化していくことが予測される。

本研究は、都市計画の中で形成されてきた駐車場の歴史的役割を踏まえつつ、モビリティの変化によって生じる余地を、新たな都市的価値を生み出す契機として捉えることを目的とする。

2. 研究背景

2.1 問題提起

近年、モビリティの転換期を迎えている。自動運転技術やカーシェアリングなどの新たな移動手段の普及により、「所有から共有へ」と価値観が変化しつつある。これに伴い、駐車場は供給が需要を上回る傾向にあり、従来のようにまちに広がる駐車場の存在意義は再考を迫られている。モビリティが変化する今、駐車場がどのように都市の一部として再構築するかが問われている。

2.2 目的

本研究の目的は、モビリティの変化や都市構造の変容を踏まえ、これからの時代における駐車場のあり方を再考することである。駐車場を単なる自動車の停留空間としてではなく、変化する都市活動の中でどのように位置づけ、いかにまちの空間構成に関わらせることができるかを明らかにすることを目指す。

3. 分析

3.1 駐車場の歴史と今後



図1 駐車場の歴史的背景と今後

戦後のモータリゼーションの進展により、家用車の普及とともに駐車場は都市基盤として急速に拡大してき

た。とくに中心市街地では利便性の確保が優先され、建築的価値よりも収容効率が重視されてきた経緯がある。

しかし近年では、自動車保有率の伸びが鈍化し、駐車需要は飽和状態を迎えている。さらに、カーシェアリングや自動運転技術の発展など、「停める空間」としての駐車場のあり方は転換期を迎えている。

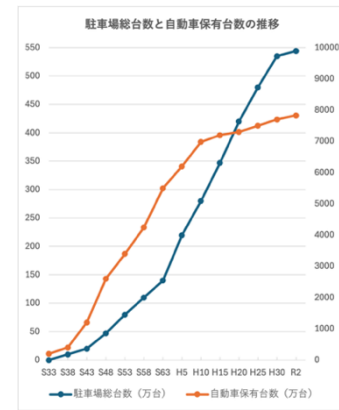


図2 自動車保有台数の推移

3.2 現地調査

岡山市中心部の駅周辺では、広大な平面駐車場、自走式立体駐車、狭小な平面駐車場の3タイプが点在していた。



図3 岡山駅周辺における駐車場分布図

市の道路空間創出事業により近年整備されたハレまち通りの周辺に点在する7つの駐車場を対象に、駐車可能台数および13時・18時の駐車実態を調査した。その結果、ピーク時でも満車に達しない敷地が多く、敷地ごとに需要量が大きく異なることが明らかとなった。また、立地条件や周辺環境により、利用傾向にそれぞれ固有の特徴が

見られた。

これらの分析を踏まえ本研究では、

1. 立地条件や利用傾向の違い
 2. 周辺で典型的に見られた3つの駐車場タイプ
- の2点を基準に3敷地を選定し、それぞれに適した未来像の検討を行う。

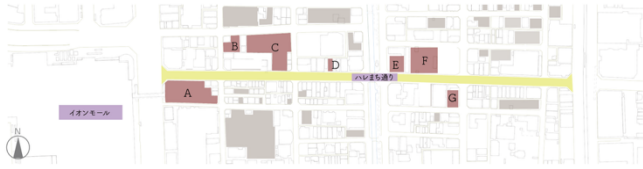


図4 駐車実態調査対象敷地7つ

表1 駐車実態調査表

		A	B	C	D	E	F	G
駐車可能台数(台)		76	24	211	5	23	28	105
13:00	駐車台数(台)	76	10	124	2	23	19	64
	駐車率(%)	100	42	59	40	100	68	61
18:00	駐車台数(台)	73	14	128	4	23	24	63
	駐車率(%)	96	58	61	80	100	86	60

4. 対象敷地

対象とするのは、ハレまち通りに沿って配置される3つの駐車場（図4よりA・C・E）である。これら3つの敷地は、それぞれ異なる都市条件を持つため、多様な駐車場の変化を比較・検討する上で有効である。

(1) A＝敷地Ⅰ：広大な平面駐車場

商業施設やイベント空間に隣接し、人の流れを取り込みやすい立地にある。ハレまち通りの中でも最も人通りが多く、非日常的な活動を受け入れる可能性が高い。

(2) C＝敷地Ⅱ：自走式立体駐車場

住宅と商業が混在するエリアに位置する。既存建物を活かしたリノベーションが可能であり、周辺生活との連続性を持つ場としての展開が考えられる。

(3) E＝敷地Ⅲ：狭小な平面駐車場

通りの喧騒から離れ、川沿いの緑道公園に面した静かな環境にある。周辺住民の散歩や休憩など、日常的な滞留を受け入れる余地があり、憩いの場となりうる。



写真1 対象敷地の様子

5. 提案の方針

本研究では、駐車場の再構築を3つの方向性から試み、それぞれを異なる敷地に対応させる。

(1) 敷地Ⅰ：通過型駐車場

自動運転技術の普及により、駐車場は長時間滞留することを主な目的としない空間へと変化すると考えられる。短時間の停車や人の乗降を中心としつつ、その周囲に舞台や店舗などの要素を重ねることで、合間に小さな「ハレの場」を生み出す。これにより、交通の結節点でありながら、地域の活動を受け止める開かれた装置として機能させる。

(2) 敷地Ⅱ：拠点型駐車場

既存駐車場の一部を改修し、内部に新たなボリュームを挿入することで、駐車機能に重層する活動の場を形成する。こうした改修の手法は、今後増加が予想される立体駐車場の再利用における一つのモデルとなる。

(3) 敷地Ⅲ：小型車型駐車場

小型モビリティの利用増加を踏まえ、駐輪や充電を担う拠点へと再編する。緑道公園に面した立地を活かし、通過と滞在が緩やかに交わる空間を構成することで、人とモビリティが共存する新たな都市インフラを提案する。

6. 終わりに

本研究は、まちの空白化と駐車需要の変化という二つの視点から、駐車場の未来を考察するものである。日常的な利便性を維持しながら、非日常的な活動や新しいモビリティの受け皿として柔軟に変化できる場を設計することで、駐車場を「空白」から「都市の変化を導く装置」へと再定義することを目指す。

参考文献

- 1) ハレまち通り歩いて楽しい道路空間創出事業について | 岡山市
<https://www.city.okayama.jp/shisei/0000007329.html>
- 2) これまでの駐車場施策と今後のあり方について | 国土交通省都市局街路交通施設課令和4年10月5日
<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001577435.pdf>
- 3) 駐車場施策の現状 | 国土交通省都市局街路交通施設課令和7年1月16日
<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001859843.pdf>
- 4) サステナブルなインフラ整備に向けたガソリンスタンドの再利用計画 | 国立大学法人名古屋工業大学
<http://kamolabo.web.nitech.ac.jp/images/kougai/.pdf>
- 5) 近未来モビリティとまちづくり 安藤章 (著) | 令和元年8月20日発行

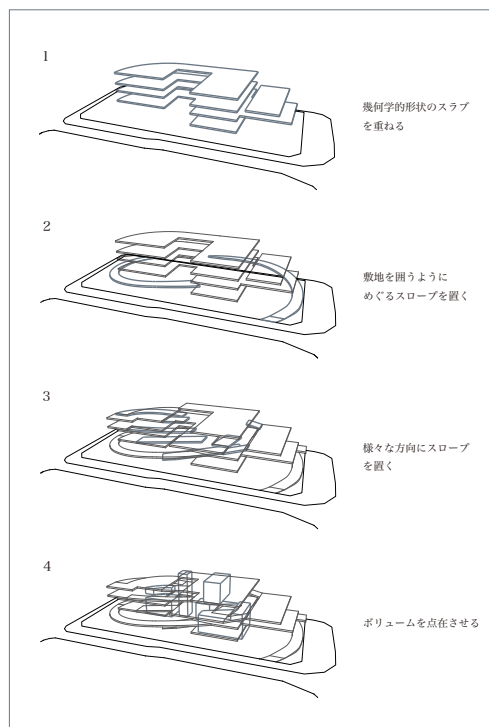
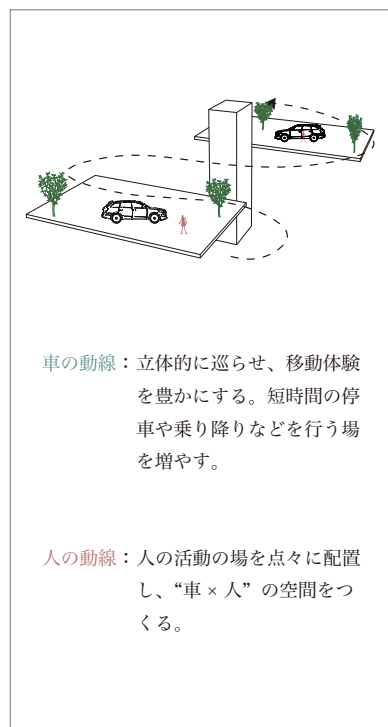
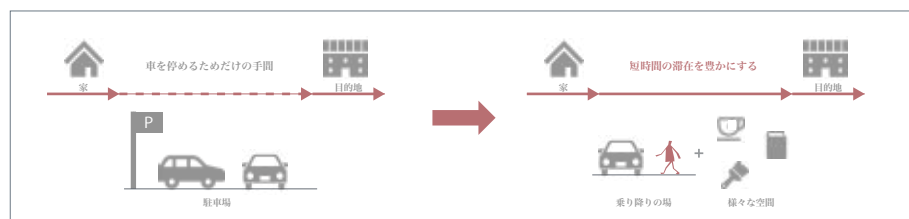
設計概要

駐車場は、地方都市の中心市街地において利便性を支える一方、街区に多くの空白を生み出してきた。公共交通の整備やモビリティの変化により、そのあり方は今、転換期を迎えている。

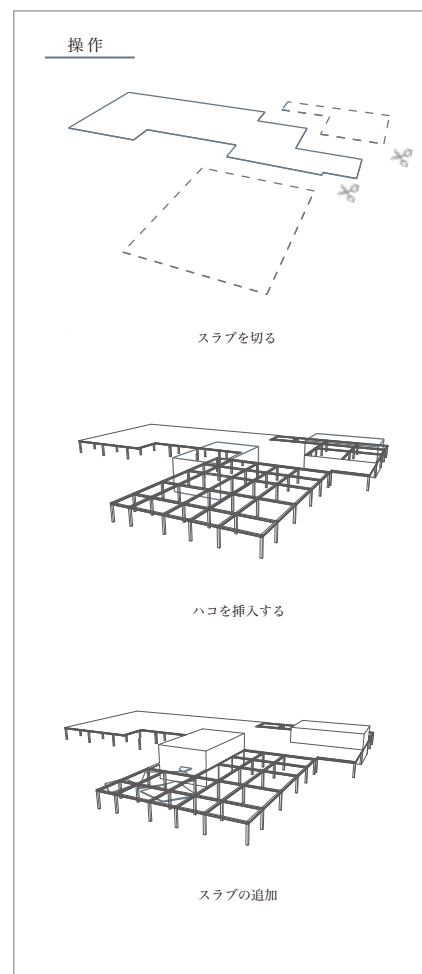
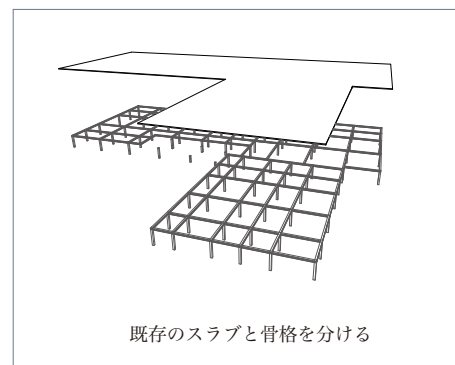
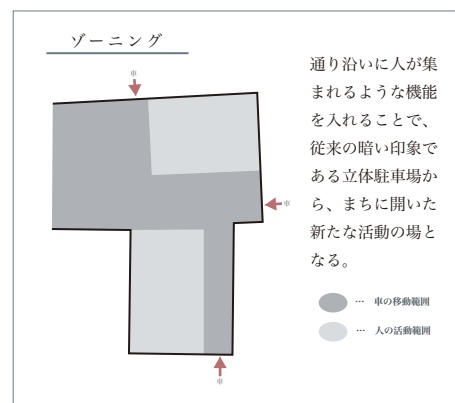
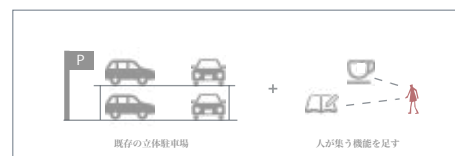
本研究は、都市計画の中で形成されてきた駐車場の役割を再考し、その変化の過程を新たな都市的価値へと編み直す試みである。



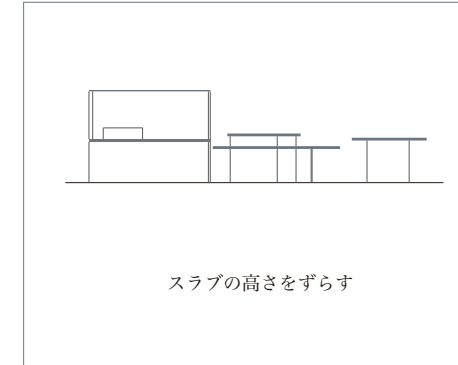
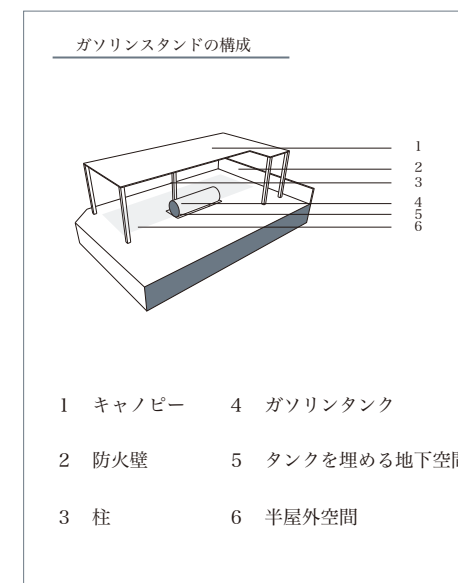
敷地Ⅰ：自動運転車ハブ



敷地Ⅱ：リノベーション立体駐車場



敷地Ⅲ：小型モビリティハブ



敷地Ⅰ：北側立面図 1/250

