

## 地方都市の駐車問題

—— 金沢市・小松市を例に ——

山口健次\*

地方都市では乗用車が重要な交通手段となった。しかし都市中心部では駐車場の確保が困難となり、現状のまま推移すれば都市機能の分散が進行、中心商業地の衰退、アメニティの喪失など都市の分解につながるおそれ大きい。本論では金沢市を例に、都市中心部活性維持の見地から駐車場のあり方を論じた。さらに一般論として地方都市の将来に言及、駐車問題を単に需給論としてではなく、都市の情緒などより広い視点からの検討課題とすべきであるとした。

### Parking Problems in Provincial Cities

—Two Case Studies: Kanazawa and Komatsu—

Kenji YAMAGUCHI\*

Cars have become an important means of transport in provincial cities. However, it has become increasingly difficult to reserve space for parking in the central area of the cities. If present trends continue, this will lead to a progressive decentralization of the functions of the city, with the resultant possibility that the city will begin to disintegrate as the central business district falls into decline and the city's amenities fall into disrepair.

Using the city of Kanazawa as a case study, this research project examines parking and the role it should play in preserving the vitality of the central business district of the city. The author also extends his theories to general arguments dealing with the future of provincial cities, asserting that parking problems are not simply a question of supply and demand, but need to be examined from a much broader perspective including considerations of the special atmosphere of the city concerned.

#### 1. はじめに

地方都市といっても、歴史的成立過程、立地条件、産業構造などの違いにより、その形態、交通の態様はさまざまである。都市には、それぞれ個性があり地方都市という範ちゅうで一律には論じられない。本論では、金沢市という、ひとつの形態を持つ地方都市のケーススタディから、できるだけ地方都市の共通項を探り、与えられたテーマに応じたい。

#### 2. 地方都市近郊の変貌

どの地方都市でも、周辺の農村部は高度成長以前に比べ大きい様変りを見せている。都市近郊といえども、戦前、農村は貧困の代名詞のように思われていた。町中に住むこともたちは、市街地の外れにあ

る小学校を一段低く見下しているようなところさえあった。

しかし、戦時中の疎開、戦後の食料難時代にはじまり、農地解放、土地価格の高騰、兼業化の促進により、都市と近郊農村の経済的地位は逆転したかの感がある。さらにモータリゼーション（自家用乗用車の普及による交通手段の私有化）の進展は、公共交通が未整備で交通不便といわれてきた地域を、道路網の整備とあいまって、乗用車を所有している限りは、市街地より行動の自由な地域とした。

農作業の機械化は、昔の農村につきものであった共同作業を不要にし、同時に都市化の進展により、大量の非農業者が地域社会に参入してきたことで、人間関係も以前のように濃密でなくなった。既成市街地のように家が軒を接して建て込んでいないので、より自由でプライバシーが保たれている、というのが郊外に以前から住んでいる人のいい分である。とくに若い人たちにとり、都市中心部より郊外の方

\* 金沢工業大学助教授（都市計画）  
Associate Professor, Kanazawa Institute of Technology  
原稿受理 昭和61年3月28日

| ゾーン番号            | 地区名      | 面積                 | 収容台数                     | 駐車場延べ面積                    | 駐車場面積率       |
|------------------|----------|--------------------|--------------------------|----------------------------|--------------|
| 150              | 武蔵ヶ辻、十間町 | 25.6 <sup>ha</sup> | 1,817<br>2,391 (131.6)   | 23,666<br>33,421 (141.2)   | 9.2%<br>13.1 |
| 151              | 香林坊、尾山町  | 31.5               | 2,597<br>2,921 (112.5)   | 37,987<br>57,590 (152.6)   | 12.1<br>18.4 |
| 152              | 広坂、本多町   | 48.5               | 2,892<br>2,845 ( 98.4)   | 41,189<br>72,274 (175.5)   | 8.5<br>14.9  |
| 153              | 片町       | 19.2               | 1,589<br>1,390 ( 87.5)   | 25,378<br>20,294 ( 80.0)   | 13.2<br>10.6 |
| 154              | 長土堀、長町   | 85.8               | 3,396<br>4,791 (141.1)   | 44,396<br>97,144 (218.8)   | 5.2<br>11.3  |
| 155              | 本町、玉川町   | 47.5               | 3,085<br>3,469 (112.4)   | 48,597<br>57,626 (118.6)   | 10.2<br>12.1 |
| 156              | 金沢駅      | 6.6                | 95<br>342 (360.0)        | 940<br>4,932 (524.7)       | 1.4<br>9.1   |
| 157              | 堀川、彦三町   | 60.2               | 2,468<br>3,927 (159.1)   | 41,969<br>70,847 (168.8)   | 7.0<br>11.8  |
| 158              | 尾張町、大手町  | 36.4               | 2,166<br>2,339 (108.0)   | 31,055<br>30,586 ( 98.5)   | 8.5<br>8.4   |
| 159              | 金大、兼六園   | 47.7               | 1,326<br>1,261 ( 95.1)   | 11,506<br>31,810 (276.5)   | 2.4<br>6.7   |
| 合 計              |          | 409.0              | 21,431<br>25,676 (119.8) | 306,683<br>476,904 (155.5) | 7.5<br>11.7  |
| 159ゾーンを除く<br>合 計 |          | 361.3              | 20,105<br>24,415 (121.4) | 295,177<br>445,094 (145.1) | 8.2<br>12.3  |

上段50年、下段57年、( )は50年=100とする指数

Table 1 金沢市中心部の駐車場  
Parking space in the central area of Kanazawa

資料) 金沢都市圏パーソントリップ調査(1975)、金沢市中心部駐車施設実態調査(1982)および筆者の調査による

が住みやすく動きやすい近代生活の場となったといえるようである。

しかし、かなり分散が進んだとはいうものの、古くからの市街地にも、まだかなりの程度の都市機能が残っている。県庁などが郊外に移転した場合でも、市役所や都市銀行の支店などは中心部にあることが多い。都市の顔のような中心商店街もまだ繁昌している。郊外では土地にゆとりがあり、どの施設も十分といえる駐車場を備えているが、中心部では駐車需要の全面的な充足は現実的に困難である。郊外居住者は、公共交通が不備なので車を使用するくせがついている。中心部へ来ても駐車が困難だということ、つい中心部への足が遠のき、中心部にある施設の郊外移転を希望するようになる。

以上がわが国の地方都市の現在の局面であろう。自動車の自由利用を前提として、この局面が進行していけば、中心部には次第に人が寄り付かなくなり、アメリカの多くの地方都市のように中心部の崩壊が進み、郊外では、アメリカのようにはすさまじくないが、しかし日本的ないびつな形のスプロールが進行し、過去概念では都市とはいえない、農地と建物の混在状態が都市計画区域を越えて拡散していく

であろう。しかし、わが国では地方都市のスプロールの危険性に対する関心はまだ希薄なように見受けられ、このことが地方都市の駐車問題の将来にも何らかの影響を及ぼすおそれがあると、筆者は考えている。

### 3. 金沢市の場合

金沢市の中心部では、新設の都市計画街路を除き、戦前に形成された道路網が維持されている。とくに区画街路は藩政期の幅員や線形のまま使用している例が多い。その意味で金沢市の道路形態は他都市に比べ特殊であるといえよう。

車時代となっても、これらの道路網を自動車交通に適応するように再編するのは困難であるとされており、そのため混雑が激しいといわれている。幹線道路については、空間的にも、またネットワークとしても問題があることは事実であるが、積雪時等の異常時を除き、東京・大阪などの大都市でみられる激しい渋滞はみられない。自動車保有台数の増加量に比べれば、むしろ混雑が緩和しつつあるといってもよいくらいである。広域交通管制が効果的に作動していることもあるが、都市機能の分散立地がかな

り進行している結果でもある。石川県警交通部の調査では、混雑の区域は拡大しつつあるが、中心部での混雑度はさして増加していない<sup>1)</sup>。

ところが、市民の間で中心部の混雑はかなり針小棒大に伝えられている。交通関係の会合の場でも、交通マヒのため金沢の都市機能が崩壊してしまうという発言をよく聞く。混雑を誇大にとらえようとする意識は、車の自由走行へのあこがれが生み出すものであろう。自由走行を妨げる車の列も、交通信号もすべて悪であり、憎悪の対象であるのが、車を走らせている一般市民の率直な感覚である。自由な駐車停車へのあこがれも同様であり、この意識が都市機能郊外移転論へとつながっていく。

行政、金融保険業など、集積の利益を求める機能の大部分は依然として中心部にある。小売商業も、従来の大きい蓄積を利して、北陸の中心商店街として君臨しているようである。しかし、企業などの郊外立地により金沢の都市機能の活性が維持されている事実も否定できない。

中心部でも自動車への依存度が上昇しているため、駐車需要も増加している。道路の新設拡幅は困難だが、駐車場はある程度まとまった土地があれば容易に設置できるため、金沢市の中心部でも、近年の駐車場の増加は著しい。(Table 1)

中心商業地、片町・香林坊地区では、高地価や商業施設との競合や関連幹線道路の自動車交通量が道路容量の限界に達し飽和状態にある\*、などから、地区内部における駐車施設の増加は多くないが、その周辺の住宅地では、郊外への移転跡地が、手軽な空地の活用法として虫食い状に駐車場に転換される例が多い。これらの駐車場の多くは細街路に出入口を有するが、細街路の沿道の居住者用ではなく、商店街の買物客などの利用が多い。駐車場立地により、細街路の通行人や住民に危険を及ぼすとともに、連続した家並みに穴をあけたようになり、景観や趣きを損ねる結果となっている。

しかし、これでも需要に追い付くことができず、中心商店街ではかねてから行政当局に公営駐車場の設置を要望していた。昭和56年に都市計画決定、58年

着工(第1地区)された香林坊地区市街地再開発事業(以下香林坊再開発もしくは再開発という)において、都市計画駐車場を設置することになった。香林坊再開発は、金沢市の中央を貫通する国道157号を挟み第1・第2地区に分けられ、あわせて施行区域面積約2.5ha、完成後の建築物延べ面積約117,000㎡の大規模なものである。停滞気味の都心商業の振興をはかり、金沢市を北陸の中心商業都市として位置付けるのが、この再開発の大きいねらいであった。第1地区は昭和60年9月に完成、第2地区も61年秋に完成予定である。

都市計画駐車場は、国道地下を介して両地区の地下2階をつなぎ、収容台数約1,000台の規模である。駐車需要、道路の交通容量を勘案して\*\*、この規模が定められたのであるが、この駐車場には各方面から問題点が指摘されている。

駐車場の位置があまりにも町の中心部にあり、駐車場の立地は都心部のまん中より周辺の方がベターとする都市計画の常識に反しているのではないか、出入口が交通量の多い香林坊交差点付近にあり、1,000台というそれほど大きい規模ではないにしても、駐車場利用車が従来の交通量に追加されることで混雑の激化が予想されること、再開発地区だけで1日10万人といわれる来街者に対し、1,000台という規模では少なすぎるのではないか、というのが指摘の主なところである。

この駐車場では、周辺駐車場の利用状況調査などから、1台平均2人乗車、1日3回転の利用率を予想している。とすれば、駐車場利用者は1日6,000人となるが、1日10万人と推定される来街者に対してあまりにも小さい数字ではないだろうか。かりにモータリゼーションとスプロールが極度に進行し、路線バスの運行が停止され、来街者のほとんどが乗用車に頼らざるを得なくなるというのは、決して行き過ぎた予測ではない。このような事態が到来すれば、再開発地だけでも、10万人の予想客に対し、少なくとも1万台(6万人分)収容の駐車場が必要になるはずである。金沢市の中心部の店舗床面積は約16万㎡\*\*\*これに対し1万台分の駐車場は、平面であれば少くとも40万~50万㎡は必要となる。郊外大型ショッピングセンターはいずれも店舗面積よりも広い駐車場を付設している<sup>2)</sup>。

調査によれば<sup>3)</sup>、片町・香林坊周辺で来街者の利用可能な既設駐車場は約2,200台であった。再開発地区内で再開発により廃止された駐車場(154台)分のマ

\*道路交通情勢調査によれば、国道157号片町の自動車類交通量は、昭和52年26,904台/日、55年27,152台/日、58年26,249台/日とほぼ横ばい。

\*\*金沢市都市建設部開発課発行の同再開発紹介パンフレットによる。

\*\*\*金沢市固定資産台帳による。片町・香林坊地区だけでなく、金沢市のもうひとつの中心商業地武蔵地区も含む。

イナス、都市計画駐車場新設による増加分、再開発地区外で新增設可能な駐車場を加え、将来の駐車場は多くとも3,500~4,000台程度ではないかと予想される\*。

新規に土地を購入、あるいは立体化による駐車場の新增設は、乗用者利用者の納得する駐車料金の範囲内では、民間企業としては経営が成立しないであろう。都市計画駐車場以外の増加分は、手持ち遊休地の一時利用的な形態が大半であろうと思われる。都市計画駐車場も、県・市が約80億円を債務負担行為として投入、駐車料金で建設費を償還することになっているが、収支見通しは明るいとはいえないようである。これ以上一般財源の投入も不可能と思われるので、今後の駐車場増設には悲観的にならざるを得ない。

一方、この地区の唯一の公共大量（中量）輸送手段である路線バスの利用者は年々減少している。商業地区としては、バス利用者の減少分を他の交通手段で補完できなければ、来街者の減少を招き、衰退せざるを得ない。

中心地区でのバス離れの原因は、スプロールによる居住地や都市機能の分散で市民のマイカー依存度の高まりが主因である。中心商店街では、とくに大型商業施設などの郊外立地によるマイカー客離れを憂慮し、公営大型駐車場の設置を要望してきたものである。

しかし、駐車場が充足し得たとしても、中心地区までの道路が不十分である。道路は簡単に築造、増設が不可能である。道路容量に見合わない駐車場の増設は道路の混雑をさらに激化させ、自動車利用者の中心地区への来街意欲を減退させる。また、平面駐車場の増設は、本来他の都市機能に充当すべき土地利用と競合する。さらに前述のように町の雰囲気、景観を損ね、市民を引きつける魅力喪失につながる。駐車場増設により中心部の客足を引き止めたいとする当初の意図は、むしろ逆効果となるおそれ大きい。

このように、金沢の中心商業地はジレンマに陥っている。香林坊再開発の第1地区の完成により、若干来街者は増加しているようである。第2地区の完成でもう少し客足は増えよう。しかしモータリゼーションが今後も進展するのであれば、これはローソクが燃えつきる直前の一瞬の輝きであり、その後急速に分解・衰退するおそれが極めて大きい。

根本的対策は、まず都心の賑わいの持つ意味の重要性の確認である。都心の重要性に対する認識を確

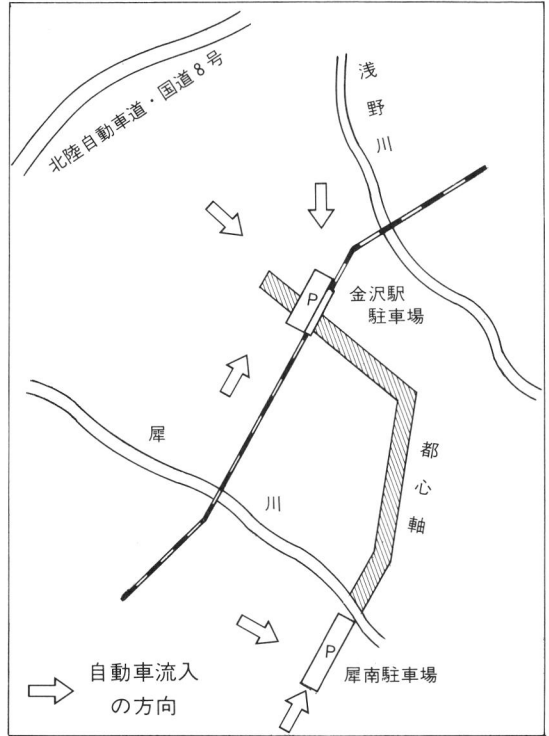


Fig. 1 金沢市の都心軸と大規模駐車場構想  
Urban axis of Kanazawa and large-scale parking plan

注) 金沢経済同友会『明日の金沢のために——交通環境を考える』(1979)から引用

立した上で強力な土地利用計画を樹立し、モータリゼーションのコントロールが行われなければ、どのような都心再生策も有効な手だてとはならないであろう。これらを前提として、金沢市の駐車場対策について次のように提言している。以下は、筆者らが参画した金沢経済同友会のレポート<sup>4)</sup>によるものである。

中心部でのこれ以上の駐車場増設は抑制する。かわりに都心軸といわれる金沢駅—香林坊—片町の南北両端において大規模駐車場を建設する(Fig. 1)。片町・香林坊地区へは、南部(国道157号地下犀南駐車場)からは徒歩で、北部(金沢駅上駐車場Fig. 2)からは公共交通機関を利用する。買物客のみでなく、中心部に近い兼六園などの観光資源への観光客も利用でき、これらの観光客の来街機会も、上記のパークアンドウォーク等により増加することになる。

もちろん、中心商業地の繁栄維持のための集客には、乗用車のみには依存できず、当面は路線バス利用への誘導、将来は新交通システムによる中心部への大量の旅客誘導が必要である。これらの実現には、

\* Table 1における関係地区(151, 152, 154ゾーン)の収容台数増加は1,473台。

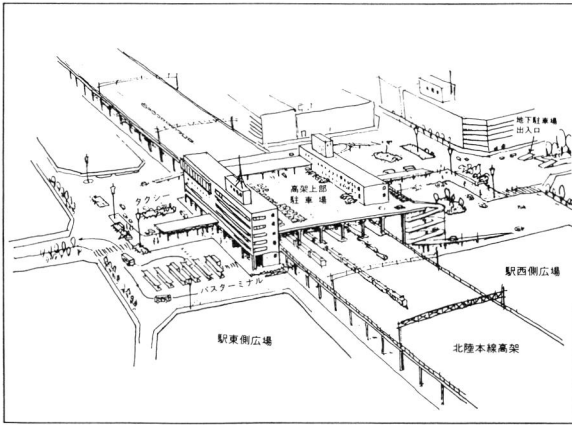


Fig.2 金沢駅上駐車場構想  
Plan of the parking on the Kanazawa station

注) 金沢経済同友会「明日の金沢のために——交通環境を考える」(1979)から引用

|        | 保有台数<br>千台 | 対前年増加率<br>% | 普及率<br>人/台 | 一人当たり所得<br>ドル |
|--------|------------|-------------|------------|---------------|
| アメリカ   | 120,866    | 1.2         | 1.90       | 10,270        |
| イギリス   | 15,350     | 0.9         | 3.64       | 8,405         |
| カナダ    | 10,256     | 2.7         | 2.35       | 9,345         |
| スイス    | 2,247      | 4.3         | 2.88       | 14,886        |
| スウェーデン | 2,883      | 0.5         | 2.89       | 13,136        |
| 西ドイツ   | 23,192     | 2.9         | 2.66       | 11,729        |
| フランス   | 18,400     | 2.2         | 2.93       | 10,863        |
| 日本     | 23,659     | 4.4         | 4.95       | 7,258         |

Table 2 先進国の乗用車普及率  
Car ownership rate for the advanced countries

注) タクシーを含む  
保有台数は1980年末、人口は1986年央、所得は1980年資料) 国際連合『世界統計年鑑』他

やはり乗用車と公共交通の分担をどうするのか、すなわちモータリゼーションのコントロール、および財源問題の解決が大きい課題となる。

#### 4. 地方中規模都市の将来

わが国の乗用車普及はまだ中進状態にある。長期的交通計画は、乗用車普及率が1.5~1.0人/台程度の極限に達したときの社会現象の予測の上に樹立されなければならない。(Table 2)

特殊な道路形態の金沢市の場合を先に見た。では、モータリゼーションが極限に達したとき、一般的に人口20万人~50万人程度の中規模都市の既存の中心商業地では、顧客の確保に十分な駐車場を確保できるであろうか。答えは否定的にならざるを得ない。

かりに用地の取得が容易であり、市民の要求するまま、そして商店街が希望するままに道路や駐車場を増設できるとすれば、交通用地に多くの、おそら

くは50%以上の土地をさかなければならなくなり、中心商業地としての価値、すなわち集積の魅力、うるおい、親しみやすさを失ってしまうであろう。

そのずっと以前に、行政にとっても、商業者自身にとっても、経済的に交通施設の供給はお手上げになる。それでも市民の乗用車指向が継続するのであれば、乗用車利用のより自由な郊外の発展に対して、中心商業地は都市中心部にわずかに残る乗用者所有・利用不可能な高齢者などと、中心部に残った若干の企業の勤務者や付近の居住者を対象としたローカル商店街に転落するおそれ大きい。

現在すでに、駐車場を広くとり、走行する車の目を引きつけるため、原色の看板やネオンサインのけばけばしい施設の散在する日本の都市の郊外は、西部の開拓地のおもむきである。中心市街地も次第にそのような姿に変貌していくであろう。

地方都市では、どの商店街でも郊外との競争に打ち勝つ手段、繁栄の基礎であるとして、駐車場造りの財源、用地の確保に熱中している。人々の乗用車指向、郊外指向をみれば、既成市街地の商店主たちの焦りは当然である。

行政もその熱意にこたえるべく努力を傾注している。ローカル紙には、どこそこの商店街で、市役所の何百万円、あるいは何千万円かの助成や低利融資により待望の駐車場が完成した、という祝贺記事をよく見かける。駐車場の規模は数十台か、多くて数百台という規模である。多くの地域では、それ以上の規模の駐車場は、用地・財源の点で無理であるが、紙面では、情報を提供する商店街の思惑とマスコミの早のみこみから「これで商店街の駐車難も解決」という見出しが踊る。

一般市民には学術論文に目を触れる機会はなく、交通に関する情報は新聞・テレビなどのマスコミと自己の体験と口コミであり、これらの限られた、ときには歪められた情報で自己の行動に関する意志決定を行う。駐車場完成の記事を見た市民は、これで自由に車を駐められると喜んで買物に出かけるが、途中の道路は混雑、駐車場にはいるにも行列と、その期待は裏切られることが多い。期待が大きいほど反動は大きく、市民の中心商店街離れの感情が高まることになりかねない。

## 5. 小都市でも——

石川県小松市は人口10万の都市である。中心市街地は人口5～6万人で国鉄小松駅の西側に主要部分がある。中心商店街は駅から200～300m程度離れたところにある。このような小都市でも駐車場問題は深刻である。

この町でも中心市街地内部には大規模な駐車場設置の余地はない。郊外に量販店進出の話もあって地元商店街では先手を打とうと駐車場整備に苦慮している。再開発プランに参画を求められ、筆者らは国鉄小松駅の東側の未利用地を利用し、1,000～2,000台収容の駐車場を建設、300m程度離れた中心商店街までは歩行者道路およびミニバスで連絡する案を提案した<sup>5)</sup>。これに対し地元側ではあくまでも商店街内部に駐車場設置を要望（環境悪化のおそれが大きいので筆者らは採用しなかった）、また小松駅前の歩行者道路化にも反対の意向が強かったので、地元の受け入れるところとはならず、商店街の内部や周辺に数十台規模の駐車場を何ヵ所か設置することで対抗しようとしている。しかし、今後のモータリゼーションに対応するには、数千台規模の駐車場が必要であり、中心市街地でこれを求めようとすれば、中規模都市の場合と同じく、集積が破壊されアメニティを損ねてしまい、それでも周囲の道路状況から車によるアプローチは郊外に対抗できないであろう。

大都市圏と、地形的条件から少ない平地部に高密度な市街地を形成せざるを得ない一部の都市を除き、今後の地方都市の状況は、中都市であれ小都市であれ同様の傾向をたどると思われる。金沢市はやや特殊な形態であるが、幹線道路が整備されたといわれる都市でも、広い空間を必要とするモータリゼーションの圧力の前には中心部の崩壊は時間の差程度でしかないであろう。中心部の集積の維持を都市計画の目標のひとつとするなら、現在の傾向の継続は目標の実現を危うくするおそれが大きい。

筆者は1986年2月から3月にかけて、約1か月間西ドイツ、フランスの地方都市の都市交通対策を視察してきた。国民性をはじめ、都市をとりまく環境が異なり、ただちにわが国の地方都市に導入するには問題のあるところもあるが、しかし、その長期的視点、人間性には学ぶべき点が多い。とくにフランス西部の地方中心都市ブザンソン（人口12万人）の交通対策には感銘を受けた。ブザンソンの中心部は三方を蛇行する川に囲まれ、残る一方は旧城塞のある

山地で、内部の道路は狭く、わが国の都市に類似している。中心部を十字に走る道路を歩行者道路あるいはバス・歩行者のみのトランジットモールとし、通過自動車交通の進入を防ぎ、一方、バス網を充実、大型連節バスからミニバス、身障者用バス、など各種のバスを道路条件に応じて運用、一方、駐車場は2,000～3,000台分が中心部周辺にあるが、高い乗用車普及率（2.5人/台）にもかかわらず、市民のバス利用率は高く、中心商店街への来街者も対策実施前に比べ5割増から3倍増と増加している（全来街者のうち50%はバス利用者）。

個別交通（乗用車）と公共交通（バス）が、バランスがとれたすがたで両立するとともに、中心部の繁栄の維持と環境の保全が成功している。財源制度の確立、行政の交通や都心の活性化に対する関心度の高さと努力がこの好結果を生み出したものといえる。

## 6. おわりに——単なる需給論を越えて

地方都市における駐車問題は、需要増に応じて駐車容量を増大させる対策だけでは対応し切れないばかりでなく、都市を破壊に導くおそれが大きいので、モータリゼーションの見直しが先決であるといえよう。

さらに①自動車利用に必要な道路・駐車場等の資金調達について、社会的費用、混雑費用も含めた利用者負担の強化による財源の確保。②交通は身近な問題だけに、短期需給論に傾きがちな市民意識への対処。③都市計画の実務はもっぱら土木工学系の技術者が担当しているが、文科系出身者も含めて思考の幅を拡げることが考えられないか、など単なる需給論を越えた議論が駐車問題の解決に必要であろう。

## 参考文献

- 1) 石川県警察本部交通部『昭和59年中における金沢市内主要交差点の交通状況』1985年
- 2) トヨタ自動車販売㈱交通調査室『商業経営に生きる駐車場計画』p.43, 1979年
- 3) 石川県土木部『金沢市中心部駐車施設実態調査』1982年
- 4) 金沢経済同友会『明日の金沢のために——交通環境を考える』1979年
- 5) 小松商工会議所『小松駅周辺整備と高架化事業について』1984年