

## 駅前駐車場の整備促進を目的とした潜在的な需要意向に関する社会実験調査

ものづくり大学大学院 田尻 要  
ものづくり大学訪問研究員 守家 和志  
アジア開発銀行交通専門官 伊達志日流  
ものづくり大学大学院 湯本 道則

### 1. 本研究の背景と目的

近年、地方都市ではスプロール化が進行する一方で、コンパクトシティに代表されるように駅周辺に商業等の都市機能が集約される傾向にある。また、中距離の通勤・通学者が増加しておりパークアンドライド(P&R)の推進が期待されている<sup>1)2)</sup>。このような状況の中、駅前駐車場(以下、駐車場と称する)の整備が焦眉な問題<sup>3)4)5)</sup>となっており駐車場に対する潜在的な利用者の意識把握が重要な課題<sup>6)7)8)</sup>のひとつに挙げられている。

県民1人当たりの自動車保有率が全国で上位に位置する群馬県は、自動車社会に過剰に依存している。県民の輸送分担率に着目しても自動車が約93.3%を占めており、これらの傾向は通勤においても顕著に現れており、朝夕におけるピーク時の交通渋滞や環境問題の進行、公共交通の弱体化、市街地の空洞化など、地域の生活環境に大きな影響を及ぼしていることから、継続した対応が必要であると考えられる。

一方で群馬県高崎市では、平成21年までに5町1村との合併により県内一の人口規模を誇る都市となり、「高崎市都市計画マスタープラン」を改訂し、市全体が一体となった都市基盤整備計画を定めている。さらにJR上越線高崎・井野駅間に新駅を設置することにより、地域間、都市交通の利便性を高めるとともに、地域の活性化を図ることを目的に、平成16年10月16日に「高崎問屋町駅」が開業した。

その中で高崎問屋町は、昭和38年4月に「高崎卸商社街協同組合」(以降「組合」と略)を設立し、高崎中心市街地の卸・小売業者が経営の近代化、物流・交通問題等の解決のため集積し、整備された全国初の卸商社街である。国道17号、環状線や中央通り線など主要幹線道路が交差する位置に加え、開業したJR高崎問屋町駅を利用した買物客、来訪者、通勤・通学者が訪れるようになり活性化の可能性が広がっている。それに伴い、新しい商業施設の建設や小売店・飲食店などの出店が進み、新たな業種・業態の企業の進出や、大型マンション、そして大学の設立も行なわれるなど、多角的な業態変換や多様な商機を求め、卸売業と並行して小売業への一部転換を検討するなど、現在の需要に合わせたまちづくりを行っている。この変化に対応するべく、平成16年4月に高崎問屋街地区計画を策定し秩序あるまちづくりを目指し、問屋町全体の良質な商業空間の形成にも取り組んでおり、今後は、高崎市の副都心としての機能も期待されている。

上述の高い自動車保有率による来訪手段に自動車利用が多いことと、高崎問屋町には組合が所有する駐車場、各店舗や民間の月極め駐車場が点在している点からも、高崎問屋町の駐車場の再整備・新設は重要であるといえる。さらに、高崎問屋町駅と地区の中心に位置するピエント高崎を結ぶ通りは、来訪者を始め通行者のメイン通りの機能が期待されており、それは交通量調査の通行者数からも確認されている。今後とも集客を増やし、来訪した際には回遊性を向上させるために駐車場の再整備・新設を行なうことが有効と考える。

そこで本稿では、駐車場の整備促進に向けた潜在的な駐車場需要意向の抽出を目的に、JR 高崎問屋町駅前周辺の3箇所に無料臨時駐車場を設け、利用者数と利用者が必要意向調査を行い、駅利用のみでなく周辺街区における駐車場の再整備の可能性を探る。さらに、利用の実態や意向などを把握することにより、今後の駐車場整備事業の有効な施策立案に向けた基礎的な検討を行う。

### 2. 研究対象地域の概要

高崎問屋町および高崎問屋町駅の所在地を図-1に示す。高崎問屋町は、群馬県高崎市にあり、JR上越線と国道17号線の間位置している。南北約0.7km、東西約1.4km、面積約1.0km<sup>2</sup>、でJR上越線と国道17号線(バイパス)に挟まれた地域に形成している(図-1)。平成24年現在、組合に所属する卸売業者を

中心とした事業所約160社に約1,600名の従業員が勤めている。また、高崎問屋町駅は、JR上越線の高崎駅と井野駅の間に位置しており、高崎問屋町に隣接している。乗降口は「問屋口」と「貝沢口」の2箇所があり、バス、タクシーならびに送迎用の乗降場はあるものの、駅前駐車場は設けられていない。



図-1 対象地域概要

### 3. 調査概要

本調査では社会実験として、駐車場再整備・新設に向けた駐車場意識の抽出のために、高崎問屋町駅前周辺の3箇所に無料臨時駐車場を設け、利用者に現地でのヒアリング調査、及び郵送回収によるアンケート調査を行った。その結果から、高崎問屋町内における駐車場の再整備や新設の可能性を探る。さらに、開放期間をイベント時、平日、休日とすることで、路上駐車対策や回遊における安全性の確保にも繋がるものとする。表-1、図-2に、社会実験の概要と駐車場位置図を示す。主な調査項目として、ヒアリング調査では、性別、年齢、目的地、利用目的、利用時間の計5項目を、郵送回収アンケート調査では、フェイス情報に加え目的地、ならびに利用目的、利用時間、利用意向、駐車場への要望など計19項目を挙げた。

次に、平日4日間、休日4日間(内イベント開催期間2日)にて実施した駐車場無料開放実験の日により別々の利用台数を表-2に示す。イベント開催期間の2日間においては、メイン会場前の駐車場(社会実験対象外)が満車になりサブ駐車場としての用途が多く、延べ336台が利用した。平日では4日間で述べ215台(1日当たり約54台)であり、休日では2日間で述べ174台(1日当たり約87台)となった。

高崎問屋町駅には乗降口が2箇所あり、その駅前駐車場の利用率が多かったものの、駅前から若干離れた野球場駐車場においても利用の意思があることが明らかになった。さらにイベント開催期間による利用台数も他の期間に比べ増大していることから、駅利用者のみではなく高崎問屋町内での駐車場整備においても確保は必須である。

表-1 アンケートの調査概要

調査実施日	2011年10月31日(月)~11月5日(土)	2011年10月29日(土)・30日(日)	2011年10月31日(月)~11月5日(土)
調査時間	6:00~23:00	9:00~17:00	6:00~23:00
調査対象	駐車場利用者	駐車場利用者	駐車場利用者
調査方法	駐車場利用者への直接配布	駐車場利用者への直接配布	駐車場利用者への直接配布
回収方法	直接回収	料金受取人払いによる郵送回収	料金受取人払いによる郵送回収
配布部数	392部	262部	393部
回収部数	野球場88部 問屋口190部 貝沢口114部 計392部	28部	野球場20部 問屋口24部 貝沢口18部 計62部
回収率	100.00%	10.69%	15.78%



図-2 社会実験駐車場位置

表-2 社会実験利用者一覧

実施日	野球場	問屋口	貝沢口	1日計	備考
10月29日(土)	279	—	—	279	地区イベント開催日
10月30日(日)	57	—	—	57	地区イベント開催日
10月31日(月)	12	12	5	29	
11月1日(火)	18	20	13	51	
11月2日(水)	14	27	26	67	
11月3日(木)	17	45	24	86	祝日
11月4日(金)	11	37	20	68	
11月5日(土)	14	48	26	88	
駐車場別計1	422	189	114	725	
駐車場別計2	86	189	114	389	イベント日除外

#### 4. アンケート調査結果の分析

アンケート調査の結果について一部を以下に示し考察する。

##### (1) 駐車場利用実態の把握

社会実験における駐車場利用者を、駐車後の行先別(高崎問屋町駅利用または高崎問屋町地内)に分類し、「目的」、「利用日」、「利用時期(早朝;AM6:00~AM9:00,昼前;AM9:00~12:00,日中;PM12:00~PM4:00,夕方PM4:00~7:00,夜;PM7:00~PM11:00と区分する)」、「利用時間」別の利用実態を図-3に示す。

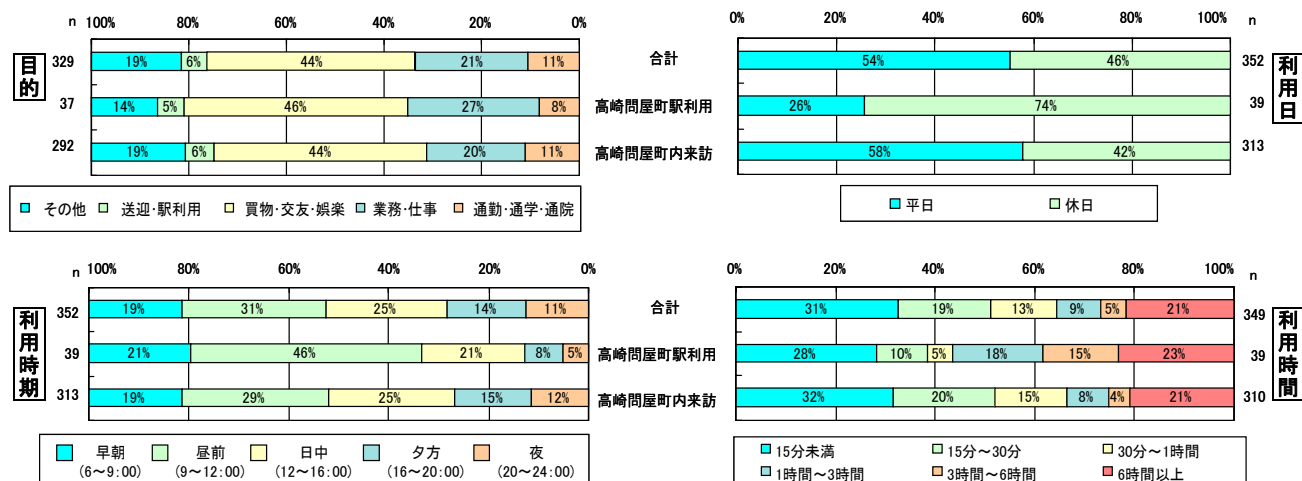


図-3 社会実験における駐車場の利用実態

図-3より、いずれの行先においても4割以上の駐車場利用者が買物・交友・娯楽を目的としている。高崎問屋町地内への買物意向も高く魅力を感じている点に着目する。また高崎問屋町駅利用においては7割以上が休日に出掛けており、その際には電車での移動がされていることから、駐車場利用時間も1時間~6時間程度の比率も高い。高崎問屋町地内については、送迎目的や、買物・交友・娯楽についても地内での回遊であることから、利用時間が1時間未満の傾向が約5割を占めている。

次に、図-4に利用目的別の利用時期と利用時間を示す。通勤・通学を行なう場合、就業・受講時間は駐車場を利用するため6時間以上の駐車が7割を占めている。業務・仕事や、買物・交友・娯楽で利用する際は、営業時間である昼前から日中(AM9:00~PM4:00)の割合が多く、利用時間も1時間未満が約5割となる。さらに駅への送迎については、午前中と夕方の15分程度の利用に集中している。

以上のことから、駐車場の利用目的として高崎問屋町駅の利用だけでなく高崎問屋町地内への来訪による利用もある。特に買物・交友・娯楽を目的に高崎問屋町地内への来訪があることから、高崎問屋町地内に魅力的な店舗を整備、確保することで高崎問屋町への集客力が見込め、将来の高崎副都心としての機能も期待できる。また、通勤・通学時間帯の送迎ではキスアンドライドによる短時間利用が主であり、駐車場に送迎用スペースを設けると場内の運用管理が煩雑となることから、別途に送迎専用スペースを設けることが望ましい。さらに、利用目的によって駐車時間が異なることから駐車場内での利用時間による区分も有効と考える。

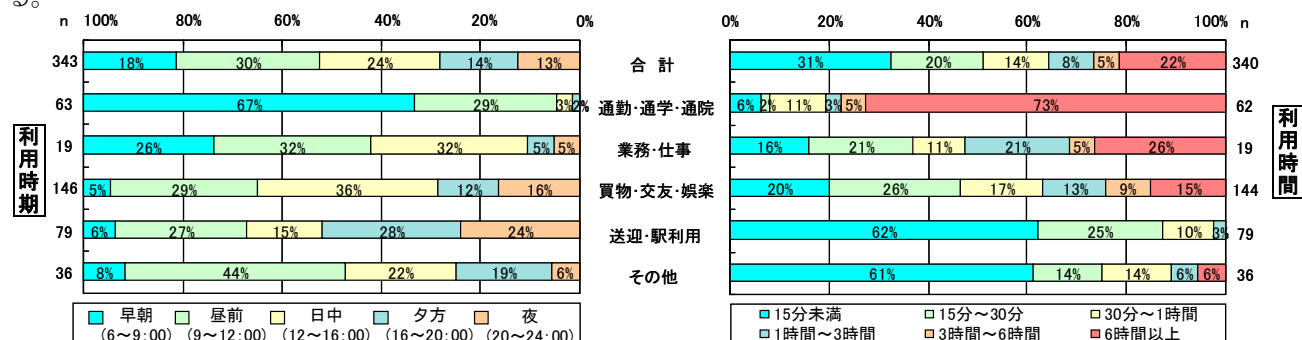


図-4 利用目的別の駐車場利用時間

## (2) 高崎問屋町地内の回遊の安全性

駐車場の整備には駅利用者だけに特化せず、高崎問屋町に関わるステークホルダー(事業主、従業員、住民、来訪者、組合所有施設の利用者、通勤・通学者)の意向も把握することが重要である。そこで、各ステークホルダーについて高崎問屋町地内での主な交通手段(左図)と、高崎問屋町地内を移動する際の安全性の意向(右図)を図-5に示す。

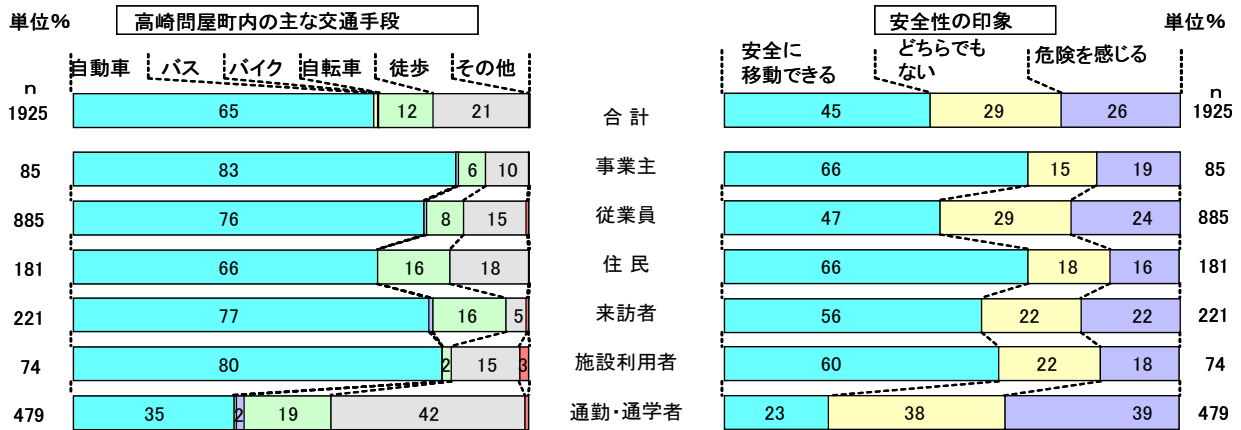


図-5 ステークホルダー別の回遊性意向(左図:交通手段, 右図:安全性の意向)

図-5より、通勤・通学者以外のステークホルダーの6割以上が自動車を移動手段としており、改めて自動車依存度の高さが確認できる。さらに、高崎問屋町地内を回遊する際に約5割の回答者が安全だと意識している。これは高崎問屋町が卸売業で発展したまちであることから車道幅員が広く、自動車の往来が容易であることが挙げられる。一方で、通勤・通学者においては、高崎問屋町地内の事業所、大学への通勤・通学、さらに駅利用が目的であることから徒歩での移動の割合が多い。前述の道路形態の特性上、歩道幅員は十分に確保されておらず、安全な回遊性が確保されているとは言い難い。

続いて図-6に、駐車場利用者の行先別の交通手段の優先度、社会実験による高崎問屋町地内の回遊の利便性評価を示す。前述と同様に自動車の依存は高いものの、高崎問屋町地内への来訪、送迎目的の回答者では徒歩の安全性を重要視する傾向も2割程度あることが把握される。この回答者についてはさらに、約6割が社会実験期間中の回遊の利便性利便性が向上したと感じている。高崎問屋町地内を訪れた際や送迎した対象者が徒歩で移動する機会があることから、徒歩への関心が高いものと考えられる。また、今回の社会実験での駐車場整備において回遊性の向上が評価されたことで、高崎問屋町地内には駐車場が点在している点からも、周辺街区とのまちづくりを兼ねた駐車場整備の有効性が確認された。

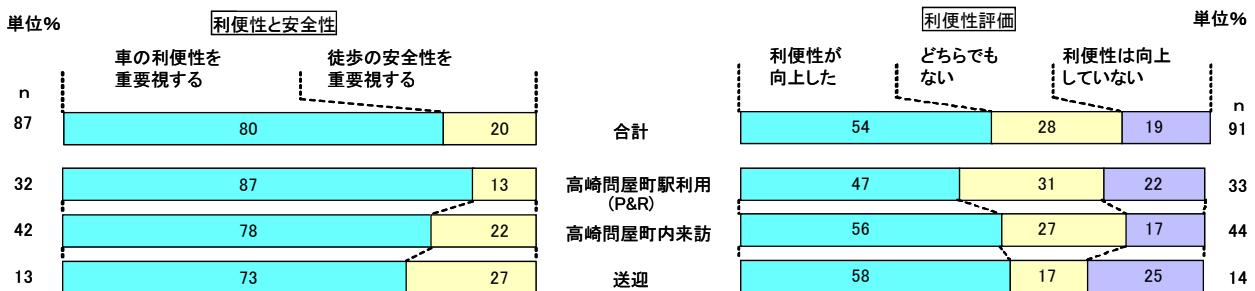


図-6 行先別の交通手段の優先度(左図), 利便性評価(右図)

## (3) 駐車場整備に関する潜在需要の抽出

今後の駐車場整備について、駐車場利用者、ならびにステークホルダー別の需要意向を図-7, 8に示す。図-7より、今回の社会実験で実際に駐車場を利用した回答者は概ね満足し、利用意向は約9割と非常に高い。図-8のステークホルダー別では、事業主、従業員、施設利用者においては利用する意向と利用しない意向は同程度の割合であり、利用を決めかねている傾向である。一方で、住民、来訪者、通勤・通学者においては、利用する意向が利用しない意向を上回っている。事業主や従業員は自社の駐車場を利用できることから、駅前駐車場を利用する利点は少ないが、駅利用や高崎問屋町地内へ来訪、送迎の機会が多い

住民や来訪者、通勤・通学者では関心が高いことが伺える。さらに、自身ではなく他者の利用を勧奨した場合の需要も2割以上あり、総計で5割以上の需要意向がある点に着目する。

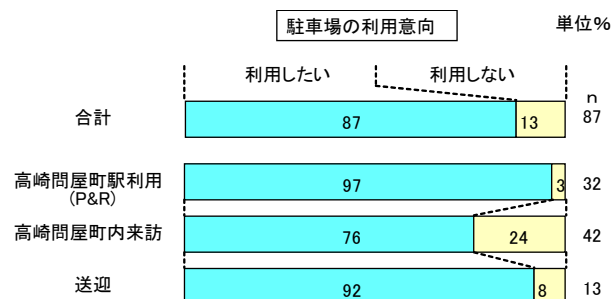


図-7 行先別の駐車場利用意向

最後に、駐車場整備における要望を図-9に示す。ここで、高崎問屋町は高崎市の副都心としての機能も期待されていることから、高崎市中心市街地との共存ならびに差別化が必要と考え、筆者らが平成18年12月に実施したJR高崎駅周辺の駐車場を対象とした既存調査<sup>9)</sup>とあわせて検証する。

図-9より、高崎問屋町駅における駐車場では「駐車料金の割引」が3割以上で最も多い。高崎駅前駐車場では、「セキュリティ対策」や「料金の割引」、「回数券導入」など整備要望は多岐にわたり挙げられている。このことから、中心市街地である高崎駅周辺の駐車場では利用者数も多く、安全性の確保も望まれ、また用地の確保が容易ではないため大型の立体駐車場となることから建設費も巨額となり、安価な駐車料金設定が困難だと考える。一方で高崎問屋町駅周辺は、中心市街地に比べ用地確保は容易であり投資額も抑え、駐車料金をより安価に設定することで、高崎駅周辺駐車場との差別化が図れるものと考えられる。

## 5. 総括

高い自動車保有率による来訪手段に自動車利用が多いことと、高崎問屋町には組合が所有する駐車場、各店舗や民間の月極め駐車場が点在している点からも、高崎問屋町の駐車場の再整備・新設は重要であるといえる。

そこで本稿では、駐車場の整備促進に向けた潜在的な駐車場需要意向の抽出を目的に社会実験として、JR 高崎問屋町駅前周辺の3箇所に無料臨時駐車場を設け、利用者数と利用者が必要意向調査を行い、駅利用のみでなく地域における今後の駐車場整備事業の有効な施策立案に向けた基礎的な検討を行った。

その結果から以下の知見を得た。

- 1)送迎時は短時間利用が主であり、駐車場に送迎用スペースを設けず、別途に送迎専用スペースを設けることが望ましい。さらに、利用目的によって駐車時間が異なることから駐車場内での利用時間による区分も有効と考える。
- 2)買物・交友・娯楽を目的に高崎問屋町地内への来訪もあることから、魅力的な店舗を整備、確保するこ

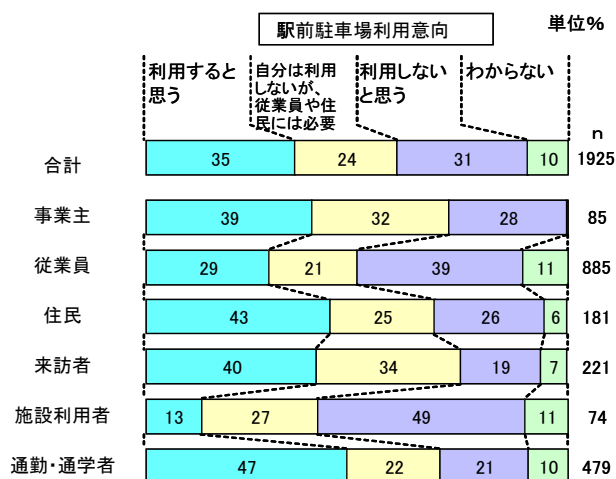


図-8 ステークホルダー別の駐車場利用意向

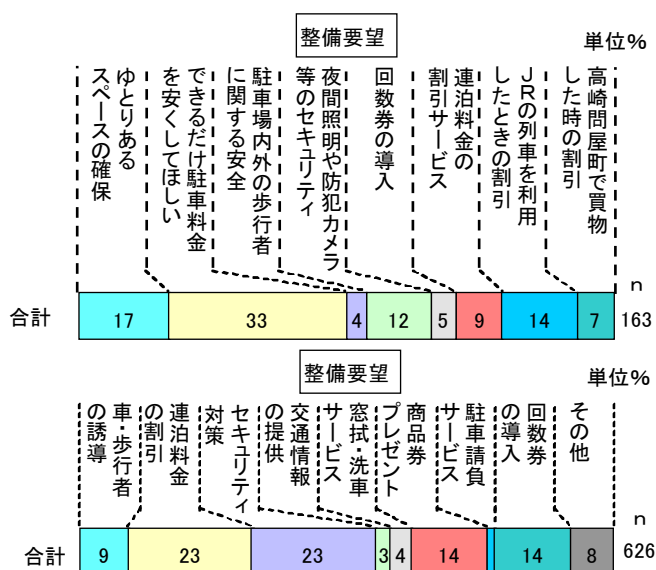


図-9 駐車場整備における要望  
(上図: 今回調査)  
(下図: JR 高崎駅周辺駐車場既存調査)

とで集客力が増え、将来の高崎副都心としての機能も期待できる。

- 3)高崎問屋町は中心市街地の副都心としての機能も期待されていることから、中心市街地よりも投資額を抑え駐車場整備を行なうことで、より安価に駐車料金を設定し、高崎駅周辺駐車場との差別化が図れる。
- 4)駐車場の運営形態は利用目的に沿って時間貸し・日貸しを見極め、利用目的と利用者への最適な周知をはかることで、さらなる需要を促せる。
- 5)駐車場の再整備・新設、最適なサービスの提供をはかることで、パークアンドライド利用者を高崎問屋町へ誘導し、来訪機会を増やせる。さらに安心・安全による付加価値から回遊性を向上させ、集客力増加も期待できる。また、イベント時の駐車台数確保により渋滞や違法駐車を緩和し、来訪機会と魅力の創出を行える。

## 【謝辞】

本研究を進めるにあたり、高崎卸商社街協同組合をはじめとする関係各機関よりご助言ご協力を賜りました。厚く御礼申し上げます。

## 【参考文献】

- 1) 大野渉, 湯沢昭:自動車通勤者の P&BR 利用可能性の検討,土木学会年次学術講演会講演概要集,Vol.59th, No.Disk 2, pp.4-299,2004.
- 2) 角田喬生, 内田賢悦, 萩原亨, 加賀屋誠一:通勤行動におけるパークアンドライドへの転換要因に関する研究,土木計画学研究・講演集,No.23,Pt.1, pp.591-594 ,2000.
- 3) 新田保次, 小谷通泰, 今西秀樹, 藤田晶久, 森田啓司, 中平明憲, 神野裕昭, 竹林弘晃:都市周辺部における駅前商業施設駐車場を利用したパーク・アンド・ライドの展開可能性について土木計画学研究・講演集 No.23,Pt.1, pp.583-586 ,2000.
- 4) 青島縮次郎, 須田聡, 伊原寛之, 北川剛弘:地方都市圏におけるパークアンドライド用駐車場の整備要件に関する分析,土木学会年次学術講演会講演概要集 第4部,Vol.53rd, pp.636-637,1998.
- 5) 紀伊雅敦:駅前広場の現状と今後の方向,運輸政策研究 Vol.7 NO.1 2004 Spring
- 6) 渡部修, 永井好紀, 岡田隆, 竹内研一:駅周辺における駐車場整備効果について,土木学会年次学術講演会講演概要集 第4部,Vol.53rd, pp.518-519,1998.
- 7) 栗本譲, 荻野弘, 野田宏治:郊外駅周辺における P&R に関する意識調査,土木学会年次学術講演会講演概要集 第4部 ,Vol.43rd, pp.384-385 ,1988.
- 8) 宮地祐麻, 松本幸正,:意識データに基づく駅前広場に対する利用者ニーズの把握,名城大学理工学部研究報告 No51, pp.229-234,2011.
- 9) 守家志和, 樋口勇太, 田尻要, 伊達志日流:駅前駐車場の整備促進を目的とした利用特性に関する基礎的検討,アーバンインフラ・テクノロジー推進会議 ,第19回技術研究発表会.