

# 宇都宮市中心市街地の駐車場化の実態に関する研究

## A Survey of the Parking Spaces in the Central Area of Utsunomiya City

山 島 哲 夫  
Tetsuo Yamashima

### 概要

宇都宮市中心市街地として位置づけられている約320haのエリアを対象として、駐車場の実態を、直接現地で一か所ずつ確認の上調査した。宇都宮市の中心市街地には、1,300か所以上の駐車場があり、駐車可能台数は、台数が確認できたものだけでも約2万2,000台ある。駐車場の種類は、月極め駐車場が最も多く時間貸し駐車場（コインパーキング）がそれに次いで多い。コインパーキングは立地場所に偏りがありエリアごとに駐車場の種類、形態が異なっている。中心部では駐車場が増加傾向にあり、近年になると小規模なものの比率が高まっている。駐車場がこれ以上増加して、まちの賑わいを無くさないようにするためには、LRT等の公共交通機関の充実が必要である。

キーワード：駐車場 中心市街地 コインパーキング 月極め

### 0 はじめに

本研究は、宇都宮の中心市街地約320haについて、平成28年6月に駐車場の実態調査（悉皆調査）した結果を分析したものである。多くの地方都市で、中心市街地に低未利用地や駐車場の存在が目立ってきている。しかし、駐車場化の実態については、住宅地図等による調査研究<sup>1</sup>などは行われているが、広範囲にわたって、実際に現地確認しながら調査した事例は少ない。駐車場化の進展が指摘されているが、その実態は今一つはっきりしないところがあった。そこで、本研究では、中心市街地全域について、一件ずつ現地で直接確認しながら調査するという方法を取り、宇都宮市の駐車場の実態を把握することとした<sup>2</sup>。

### 1 調査対象と調査方法

悉皆調査は、平成28年6月の1か月間現地を直接確認しながら行った。調査対象地域と調査項目等は以下のとおりである。

○調査対象地域：宇都宮市の行政で中心市街地として位置づけられている約320haの地域（図—1）

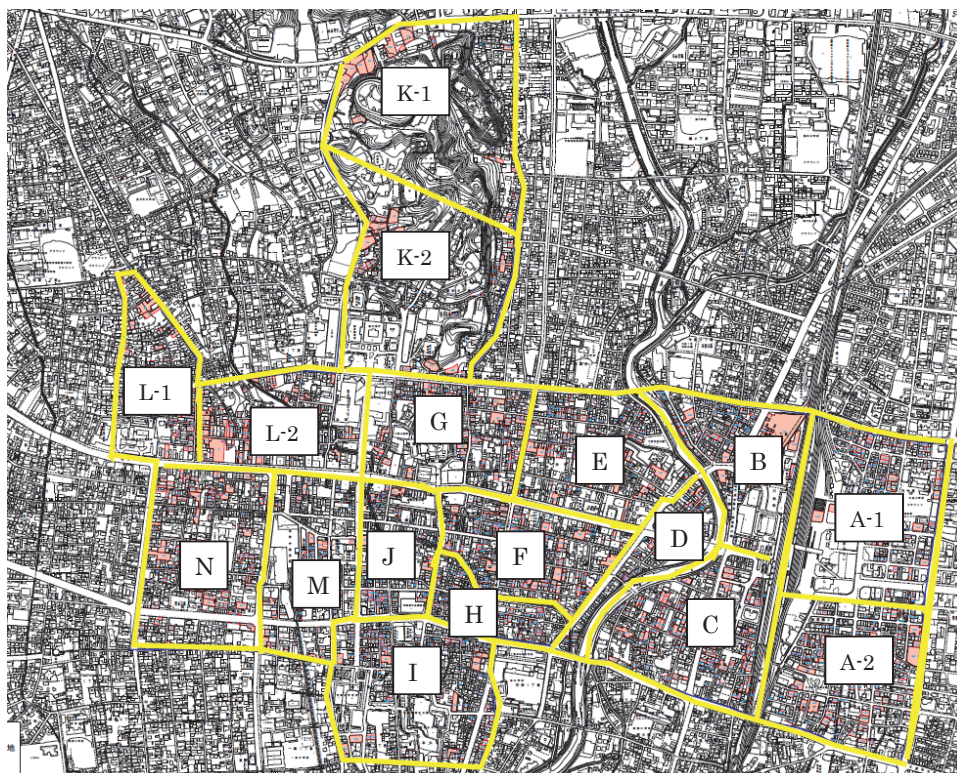
○調査項目：駐車可能台数、駐車場の種類（コインパーキング（以下「時間貸し」と表

記することもある)、月極め駐車場、施設の附属駐車場、企業等の契約駐車場の別)、駐車場の形態(平面、屋根つき、自走式立体、機械式タワーの別)、接続道路の状況、コインパーキングの経営主体と時間別の料金

\*「施設の附帯駐車場」と「企業等の契約駐車場」は、施設に隣接して設けられているか否かで区分した。隣接している駐車場を「附帯駐車場」とし、施設に隣接しないので〇〇専用駐車場などと表記されているものを「企業等の契約駐車場」とした。「契約」駐車場としたが、施設から離れた場所の駐車場についても当該施設の所有地の場合もある。しかし、一般的には、土地を借りている場合が多いと考えられることからこの名称に整理統一した。

○調査方法：調査対象とした駐車場は、駐車場として独立しているもの(附帯駐車場については、コンビニや飲食店の前の駐車スペース、個人住宅や事務所ビルなどで入居者や来店者用の駐車スペースは対象外)に限った。なお、機械式タワーの駐車場で管理人等がないものなどでは、駐車可能台数が確認できなかったものがある。

悉皆調査とは別に、ゼンリンの住宅地図を使い、320haの地域のうちの中心部の地域を対象に駐車場の経年変化を調査した。2004年と2010年の住宅地図でその時点の駐車場の状況を確認するとともに、その結果と2016年6月に実施した悉皆調査の結果とを比較して駐車場が出来た時期を6年間隔で調査した。更に、宇都宮共和大学周辺地域の標準的なコインパーキングを4か所選び駐車台数とナンバーを確認した(平成28年10月、11月実施)。



(図-1 悉皆調査の対象地域と地域区分)

＜調査対象地域区分の概要＞ A-1 と A-2 はJR 宇都宮駅の東側に位置している。それ以外のエリアはJR 宇都宮駅の西側になる。宇都宮共和大学宇都宮シティキャンパスはE、二荒山神社はG、栃木県庁はK-2、宇都宮市役所はJ、東武宇都宮駅と東武百貨店はMエリアにそれぞれ位置している。

## 2 調査結果の概要

調査対象地域全体の調査結果の概要は以下のとおりである（平成28年6月の調査時点のデータによる分析であり、その後の変化については、考慮していない）。

### 2.1 駐車場の種類と駐車可能台数

駐車場の種類	箇所数（*1）	同比率	駐車可能台数	同比率	平均台数
コインパーキング（時間貸し）	316（319）	24.8%	7,255	33.4%	22.96
月極め駐車場	809（825）	63.6%	9,575	44.1%	11.84
施設の附帯駐車場	72（82）	5.7%	3,556	16.4%	49.39
企業等の契約駐車場	66（67）	5.2%	999	4.6%	15.14
複合パーキング置場等（*2）	9（15）	0.7%	337	1.6%	37.44
合計	1,272（1,308）		21,722		17.08

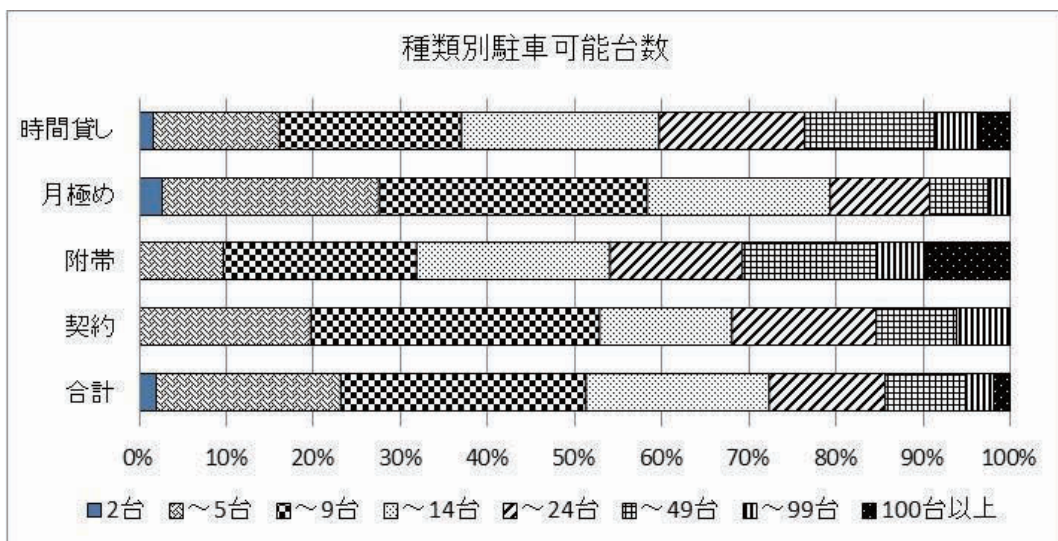
\*1：箇所数のカッコ書きは台数が確認できない駐車場を含む全数である。

\*2：月極めの一部に時間貸しがあるなど2種類複合しているもの及びレンタカー置場。レンタカー置場は通常の駐車場と違い車が密着して駐車しているため駐車可能台数の把握が難しい。

（表－1 駐車場の種類と箇所数等）

種類	2台	～5台	～9台	～14	～24	～49	～99	100台～
時間貸し	5	46	66	72	53	47	17	10
月極め	21	202	250	170	93	53	18	2
附帯駐車場		7	16	16	11	11	4	7
契約駐車場		13	22	10	11	6	4	
合計 （その他含む）	26	269	358	269	169	117	43	21

（表－2 駐車場の種類と駐車可能台数）



（図－2 種類別駐車可能台数の比率）

調査対象地域には、1,300か所以上の駐車場が存在し、台数が判明しているものだけで、21,700台<sup>3</sup>以上の駐車可能台数がある。全体の約3分の2の63.6%が月極め駐車場であり、コインパーキング（時間貸し）が全体の4分の1（24.8%）を占めている。種類ごとの平均駐車可能台数は、施設の附帯駐車場が最も多く約50台、月極め駐車場が最も少なく約12台となっている。附帯駐車場は半数近くが25台以上駐車可能で、規模の大きなものが多いのに対し、月極め駐車場では、27.6%が5台以下の小規模駐車場である。一方、企業等の契約駐車場も、規模の小さなものが多く、月極めと同様に10台未満のものが半数以上を占めている。月極めと契約駐車場は、個人と契約するのか企業等の専用としてまとめて契約するのかの違いであり、供給側の要因というより需要側の要因で決まると考えられ、その結果似たような規模のものが多くなっていると推測される。コインパーキングは、小規模なものから大規模なものまで、台数のばらつきが多いが、平均すると月極め駐車場の約2倍の駐車可能台数である。コインパーキングは、10台以上50台未満の駐車場が54.4%と全体の半数以上を占めている。

## 2.2 駐車場の形態

駐車場の形態として4つのタイプを想定した。自走式立体駐車場は2層以上の駐車場で、上階へは自ら運転しながらアプローチするタイプの駐車場である。屋根つき駐車場には、平面駐車場の上に屋根がつけられているものだけでなく、ビルの1階部分を駐車場にしているものを含めた。タワー内に収納されていない二段式等の個別機械式のものについては、平面駐車場に含めた。また、表中の「複合」は、複数の形態の駐車場が1か所にあるものである（なお、機械式タワーについては、駐車台数を確認できたものが5件にとどまったため、詳細な分析はできなかった）。

駐車場の形態	箇所数	台数判明分	駐車可能台数	平均台数
平面駐車場	1,186	1,181	16,478	13.95
自走式立体駐車場	38	34	4,242	124.76
屋根つき平面駐車場	48	48	517	10.77
機械式タワー	31	5	305	61.00
複合	6	4	180	45.00

(表-3 駐車場の形態と箇所数等)

種 類	2台	～5台	～9台	～14	～24	～49	～99	100台～
平面	25	259	338	256	157	107	31	8
自走立体			2	2	3	6	10	11
屋根つき	1	10	16	10	8	3		
機械タワー					1	1	2	1

(表-4 形態別駐車可能台数分布)

箇所数としては平面駐車場が圧倒的に多く、90%を超えている。駐車可能台数では全

体の4分の3の約76%を占める。宇都宮市の中心市街地の駐車場は箇所数も駐車可能台数も平面駐車場が圧倒的に多いことが分かる。自走式立体駐車場は箇所数では全体の2.9%にとどまるが、駐車可能台数では19.5%を占めている。これは、立体駐車場に規模の大きなものが多いため、最も大きな立体駐車場は東武デパート（図-1のMエリア）の1060台、次いで県庁東駐車場（K-2エリア）の413台、市営駐車場（Fエリア）の300台などがあり、200台以上駐車可能なものがこれらを含んで6か所<sup>4</sup>ある。屋根つき駐車場はビルの1階部分を駐車場にしているものもあるため、構造上からも駐車可能台数は最も少なくなっている。

### 3 エリア別の駐車場の特徴について

駐車場の種類、規模、形態等は立地場所に大きく影響されることは明らかである。そこで、図-1のエリア区分ごとに駐車場の特性を確認する。

#### 3.1 駐車場の種類と形態

17のエリア別の駐車場の種類と箇所数・駐車可能台数を表-5に示す。

エリア	平面	月極め	附帯	契約	立体	その他	箇所数合計	駐車可能台数
A1	23	33	3	4	1		64	1334
A2	44	61	3	7	1		116	1673
B	20	33	2	2	2		64	1431
C	12	73	5	3	3		106	1332
D	4	25	4	1	1		35	416
E	10	73	7	13			103	1540
F	30	72	14	4	1		120	2307
G	24	51	2	5			82	1713
H	14	47	1	1			63	437
I	10	84	5	7			106	1333
J	31	23	2	1	1		58	535
K1	1	18	6	1			26	707
K2	3	33	6	2			44	1234
L1	3	41	3				47	553
L2	36	30	4	3	2		75	1213
M	22	25	7	5			59	2143
N	17	74	3	5			99	1433
合計	319	833	62	67	13		1294	21723

(表-5 エリア別駐車場の種類と箇所数)

月極め駐車場は、全エリアに万遍なく立地しているのに対し、時間貸しのコインパーキングは、立地に大きなばらつきが見られ、附帯駐車場や契約駐車場もばらつきが多いことが分かる。これらのエリアのうち、駐車場箇所数が少ないDエリアとK-1エリア及び現在区画整理事業が施行中で、そのための用地買収も行われているL-1エリアを除いた14エリアについて、4種類の駐車場についての比率を確認する。当該エリアのそれぞれ

の駐車場の占める比率を全体の駐車場の中で占める比率で除した値を表-6に示す（30%以上比率が上回っているところは太文字にして塗りつぶしてあり、3分の2未満の箇所は斜めの数字で表示した）。また、それぞれのエリアで、駐車場の種類ごとの駐車可能台数の比率を表-7に示した（比率が高いところは太文字にして塗りつぶしてある。表-6では時間貸しと月極めに関しては7割以上の比率を占めるところに絞って示した）。更に、表-8には立体駐車場の駐車可能台数のエリア別の比率を示した。

エリア	時間貸し	月極め	両用	その他
A1	1.02	0.93	1.30	0.95
A2	1.55	0.88	0.47	1.17
B	1.51	0.93	0.57	0.92
C	0.74	1.16	0.60	0.83
E	0.33	1.02	1.02	2.38
F	1.22	0.87	1.71	0.67
G	1.19	0.97	0.39	1.38
H	0.90	1.17	0.23	0.22
I	0.33	1.24	0.74	1.37
J	2.32	0.65	0.55	0.29
K2	0.23	1.17	2.32	0.90
L2	2.20	0.62	0.85	0.79
M	1.81	0.25	1.87	1.84
N	0.70	1.17	0.23	0.97
全体比率	24.7%	49.9%	6.3%	6.3%

(表-6 種類別駐車場箇所数の全体比率に対する比率)

	時間貸し	月極め	両用	その他
A1	41.6%	45.1%	5.2%	10.1%
A2	45.6%	49.7%	0.6%	4.1%
B	72.2%	23.3%	3.6%	1.0%
C	23.3%	72.7%	2.5%	1.4%
E	12.3%	57.3%	15.2%	15.2%
F	43.3%	33.4%	19.0%	3.7%
G	61.4%	25.0%	1.3%	1.7%
H	17.6%	73.5%	2.1%	1.8%
I	7.6%	65.9%	19.6%	7.2%
J	79.5%	29.7%	7.5%	0.7%
K2	7.5%	49.7%	39.9%	4.0%
L2	71.5%	23.5%	2.3%	2.7%
M	10.6%	11.9%	65.9%	3.6%
N	12.2%	79.2%	9.7%	6.1%
全体比率	22.9%	44.9%	16.6%	4.7%

(表-7 種類別駐車可能台数の比率)

エリア	時間貸し	月極め	両用	その他
A1	1	1	1	1
A2	1	1	1	1
B	1	1	1	1
C	1	1	1	1
E	1	1	1	1
F	1	1	1	1
G	1	1	1	1
H	1	1	1	1
I	1	1	1	1
J	1	1	1	1
K2	1	1	1	1
L2	1	1	1	1
M	1	1	1	1
N	1	1	1	1

(表-8 立体駐車場の箇所数と駐車可能台数の比率)

### 3.2 エリア別の特徴について

14エリアについて表-6から表-8により駐車場の特徴を分析する。

#### \* A-1エリア

附帯駐車場が少なく契約駐車場が多少多い。箇所数も台数も他のエリアと比べて特に際立った特徴がみられないが、これは、このエリアが駅周辺と住宅地の両方を含んでいるためと考えられる。駅周辺ではコインパーキングが多いが、北側のエリアは住宅地となっており月極め駐車場が多くなっている。契約駐車場の台数が多いが、これは、駅周辺に比較的多く立地している業務関連ビルの駐車需要に対応するものと考えられる。

#### \* A-2エリア

コインパーキングの箇所数が多く、駐車可能台数も多い。このエリアの駅に近い地域では、飲食店が多く飲食店街を形成しているが、駅から離れた地域では住宅地になっている。その結果、エリア全体としては月極め駐車場の数も多い。一方、飲食店以外に大規模な施設は多くなく、附帯駐車場は非常に少ない。

#### \* Bエリア

JR宇都宮駅の駅前広場を含むエリア。コインパーキングの箇所数も台数も非常に多く、全体の4分の3近くをコインパーキングが占めている。駅前広場周辺とJR線の鉄道敷きに沿って、平面の大規模なコインパーキングが多く存在しており、それが全体の駐車可能台数を高めている。なお、立体駐車場の比率は低い。

#### \* Cエリア

JR宇都宮駅前広場の南側のエリア。駅に近いところには、事務所ビル等が立地しているが、駅から離れると住宅地になっている。月極め駐車場が箇所数、台数とも非常に多い。立体駐車場はほとんどない。

#### \* Eエリア

宇都宮共和大学のあるエリア。契約駐車場の箇所数の比率が極端に高く、かつ、駐車台数も多い。大通り沿いの業務ビル等を対象とした月極め駐車場が多いが、都心部に位置している割には、コインパーキングの占める比率が低い。このエリアの契約駐車場は、宇都宮記念病院用のもので、全部で10箇所ある。

#### \* Fエリア

駐車可能台数が最も多いエリア。附帯駐車場の比率が高く、かつ、台数も多い。立体駐車場の比率も高い。このエリアは宇都宮の中心部であり、月極め駐車場の比率は低く、コインパーキングの比率が高い。

#### \* Gエリア

二荒山神社周辺のエリアである。コインパーキングの台数比率が6割を超え、立体駐車場の台数も3分の1以上と比率が高い。立体駐車場の箇所数も多く、規模の大きな立体

駐車場が立地している。

\* Hエリア

このエリアは釜川の南側の住宅地で、小規模な住宅が比較的密集している地域である。月極め駐車場が大半を占め、コインパーキングも少ない。立体駐車場は皆無である。空き家になったところが月極め駐車場へと土地利用転換が進んでいる。

\* Iエリア

宇都宮市役所と城址公園のあるエリア。市役所などを除くと住宅地としての性格が強い。月極めと附帯駐車場の比率が非常に高い。市役所の大規模な附帯駐車場があるが、基本的に住宅地としての要素が強いため、立体駐車場は皆無であり、コインパーキングも少ない。

\* Jエリア

オリオン通りを抱える中心部のエリア。時間貸しの比率が最も高く、かつ台数も7割を超える。月極め駐車場の箇所数の比率は低く、同様に契約駐車場の比率も低い。中心市街地の中心部の一部を占めるエリアであり、月極め駐車場の台数も非常に少ない。

\* K-2

県庁とその周辺を含むエリアで、附帯駐車場の比率が高く、かつ立体駐車場の比率も高い。立体駐車場の台数が多いのは県庁の東駐車場がこのエリアにあるためである。県庁の周辺と県庁通り沿いの地域以外は、基本的に住宅地であり、箇所数の比率は、コインパーキングに比べて月極め駐車場の比率が高くなっている。

\* L-2エリア

この地域は、かつて、宇都宮市の中でも栄えた地域の一つであったが、既存の施設等がなくなり空き地が増加した。その跡地に順次規模の大きなコインパーキングが立地したため、コインパーキングの比率が極めて高い地域になった。コインパーキングの箇所数が月極め駐車場の箇所数より多いのは、この地区とJ地区だけである。

\* Mエリア

東武宇都宮駅と東武百貨店を含むエリアである。附帯駐車場の比率と立体駐車場の比率が極端に高い。東武百貨店の大規模な立体駐車場があるためである。東武宇都宮駅周辺という便利なエリアのため、コインパーキングが月極め駐車場に比べて高い比率を占めていることも特徴である。

\* Nエリア

ユニオン通り商店街と、その南側の住宅地を含むエリアである。全体的には住宅地としての性格が強く、月極め駐車場の比率が非常に高い。また、住宅地という性格から、立体駐車場はほとんど存在しない。

以上、見てきたように、駐車場の種類と形態は地域によって大きく異なっている。コ

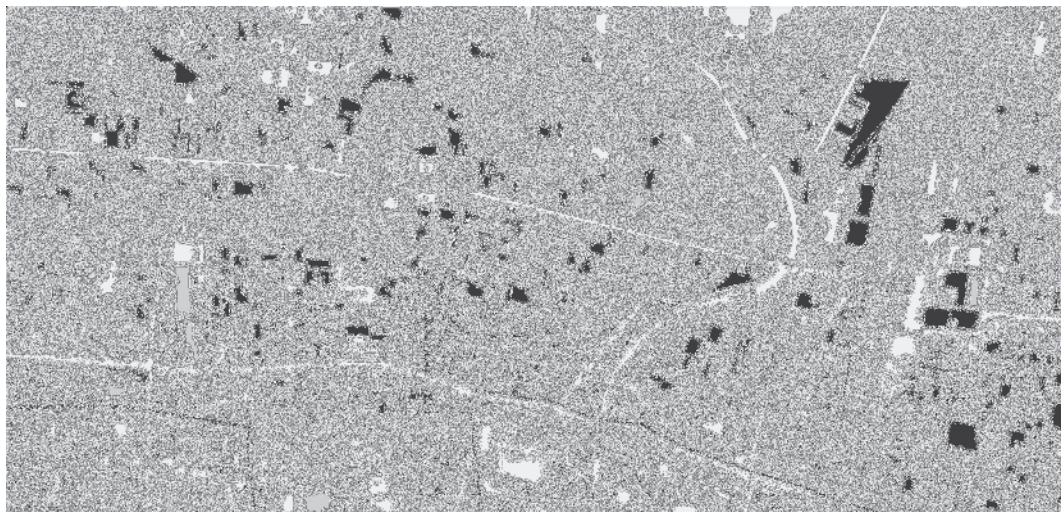


インパーキングは、B、J及びL-2エリアで70%以上の非常に高い比率になっている。これらのエリアはJR宇都宮駅と東武宇都宮駅に近く便利な場所に位置していることがその要因である。東武宇都宮駅があるMエリアでコインパーキングの比率が低いのは、東武百貨店の大規模な附帯駐車場が存在するためであり、箇所数だけを見れば、Mエリアもコインパーキングの比率が極めて高く、駐車可能台数も月極め駐車場を凌駕している。コインパーキングは、駅に近い等便利な場所に集中していることが読み取れる。それに対して、月極め駐車場は、駅周辺、商店街周辺、大通り沿いなど以外の必ずしも都心部とは言えない地域や住宅地に多く立地している。

また、Eエリアに典型的に現れているが、多くの人を集める特定の施設（Eエリアでは宇都宮記念病院）が立地すると、そこに通勤する人及び訪れる人用の駐車場需要が発生する。その結果、既存の月極め駐車場や空き地、低度利用の施設などが契約駐車場用地として転換していった、と考えられる。

### 3.3 コインパーキングの分布状況

3.2のエリア別の特徴で述べたように、コインパーキングの分布は、駅周辺など比較的便利な場所に集中している。そこで、コインパーキングの分布状況を全調査対象地域の周辺部を除いた地図（図-3）で確認してみる。図の黒く塗られた部分がコインパーキングで、それ以外の薄く塗られた部分がコインパーキング以外の駐車場である。



(図-3 コインパーキングの分布)

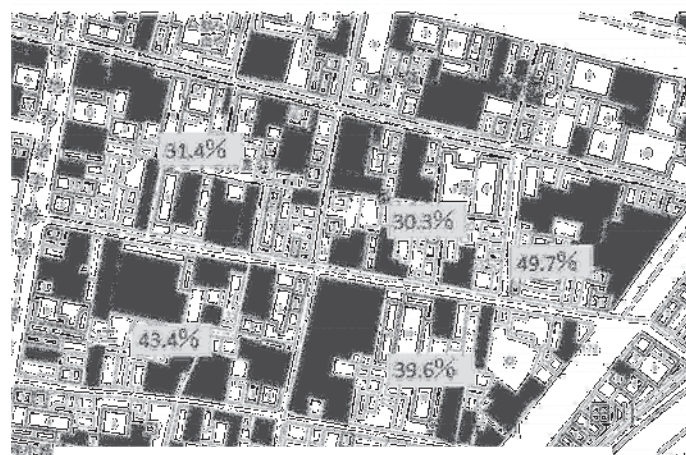
JR宇都宮駅周辺及び東武宇都宮駅周辺並びに二荒山神社とオリオン通りの周辺地域に集中している。住宅地のエリアでは、コインパーキングが少なく、月極め駐車場に特化していることも読み取れる。

#### 4 中心部の駐車場の現状

次に、今回の調査対象地域のうち、宇都宮市の中心部の状況について、駐車場の詳細な分布状況を確認する。以下の図-4は、大通り、一番町、二番町、馬場町など宇都宮市の中心部の駐車場の分布図である（エリア区分ではFエリアとその周辺のE、G、H、Jエリアの一部を表示）。全ての街区に駐車場がかなり高い密度で存在している。これを更に、Fエリアの一番町から三番町までの地域について、街区面積との比率を表示したものが、図-5である。この地域では、街区面積の3割から5割を駐車場が占めている。この5街区全体では駐車场面積が約4割（37.9%）になり、中心部が駐車場によって埋め尽されているような状況になっている。



(図-4 中心部の駐車場の分布)



(図-5 駐車場の占める面積比率)

## 5 コインパーキングの料金及び運営主体について

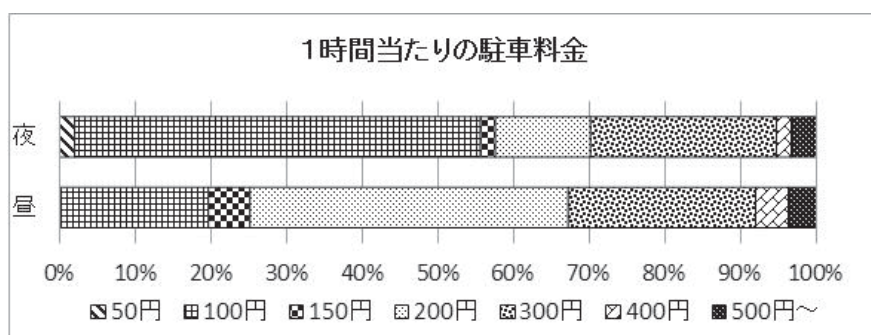
### 5.1 料金

コインパーキングで看板等に表示されている料金は、「100円」が圧倒的に多い。しかし、100円／60分から、100円／30分、100円／20分など様々なものが含まれ、時間当たりの料金は大きく異なる。そこで1時間当たりの料金が計算できるものについて料金分布をみると、下表のとおりとなっている。

	50円	100円	150円	200円	300円	400円	500円～
昼(*)	0	32	9	68	40	7	6
夜	3	81	3	19	37	3	5

(表-9 1時間当たりの駐車料金)

\*昼の時間は、8時～18時から8時～21時など、いくつかのパターンがある。  
ここではパターンごとの分析は行っていない。



(図-6 1時間当たりの駐車料金 昼と夜)

夜間は、1時間当たり100円が最も多く、53.6%を占める。それに対して、昼間は、1時間当たり200円（表示は100円／30分と書かれているものが多い）が最も多く42.0%を占める。1時間当たり300円以上のものの比率は、3割前後で昼も夜も変わらない。

しかし、昼と夜の駐車料金をエリアごとに比較すると、顕著な違いが見られる。

夜/昼	A1	A2	B	E	F	G	I	J	L2	M	N	その他	合計
～0.5	5		11	6	11	5	5	21	2	9	4	7	84
～1.0		2			3	4		2		1	3		15
～2.0		8							10	1			19
2.667		1											1
3.0～	1	26											27

(表-10 昼夜の駐車料金の比率)

同一駐車場における昼夜間の料金が比較できるコインパーキングについて、昼と夜の1時間当たりの駐車料金を比較したものが、上の表-10である。その半数以上（57%）の駐車場で夜間が昼間の半額以下で、市内のほとんどのエリアで、駐車料金は昼間の方が高いのが一般的となっている。しかし、一部のエリアでは、夜間の駐車料金の方が高い

駐車場が大多数を占めている。例外的なものを除いて、全17エリアのうち、A-2エリアとL-2エリアの2エリアのみが夜間料金の方が高い駐車場が存在している。特にA-2エリアでは昼の駐車料金の3倍以上の駐車場が非常に大きな割合を占めており、夜間の料金の高さが際立っている。A-2エリアとL-2エリアは、夜間営業の飲食店が多く、夜間の駐車需要が高い地域であることが影響していると考えられる。コインパーキングは、地域の特性に応じて、様々な料金体系を設けて、対応していることが確認できる。

## 5.2 運営主体

調査地域内で5か所以上の駐車場を設けているのは、箇所数が多い順に、テクニカル電子、タイムズ、三井のリパーク、パークステーション、Uパーキング、ファーストパーキング、ビッグパーク、グランディの8社であった。設置箇所数の多い運営主体については、特に地域的な分布の特徴はあまり見られなかったが、駐車場の規模については、運営主体によって違いが見られた。

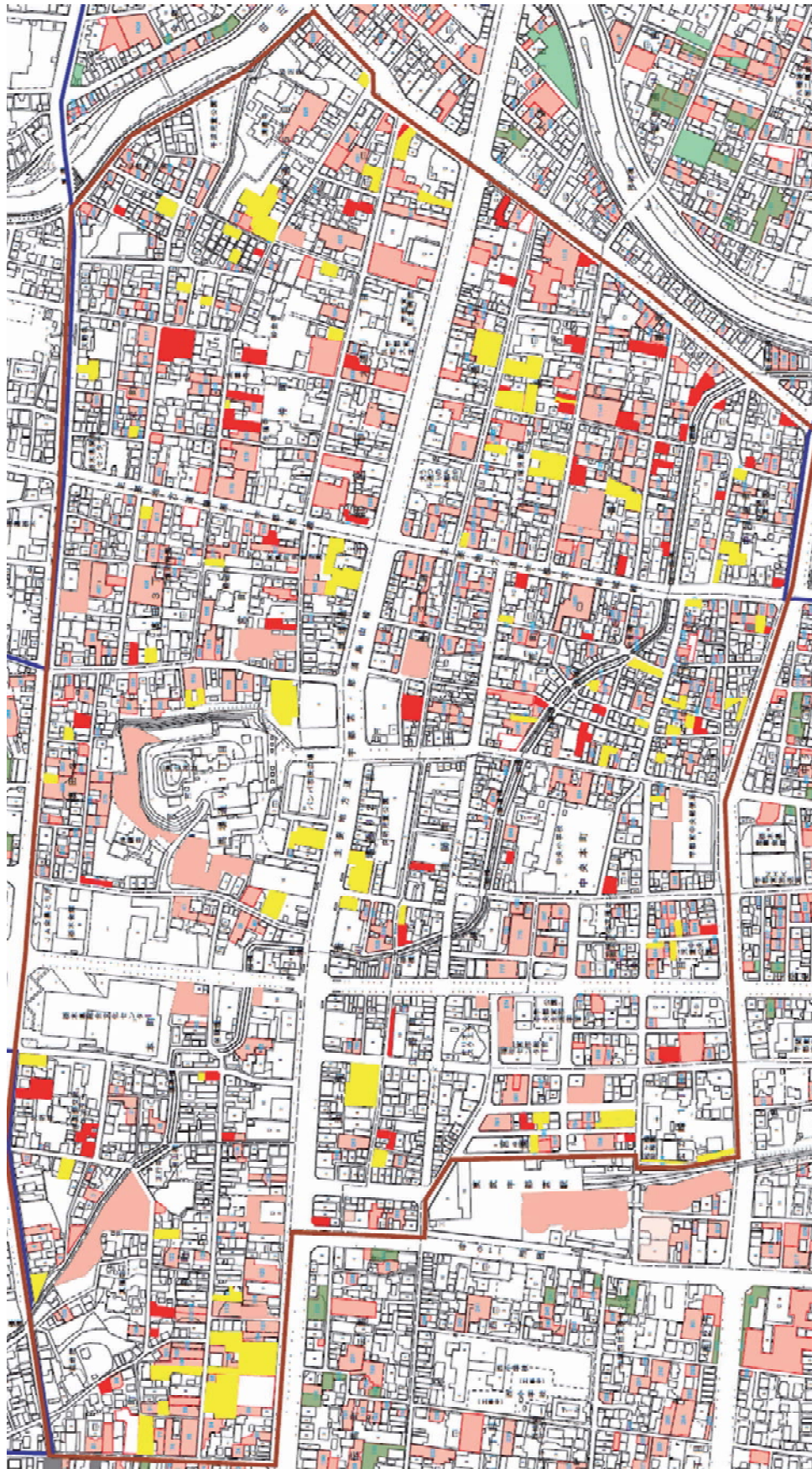
運営主体	2台	～5台	～9台	～14台	～24台	～49台	～99台	100台～	合計	台数合計	平均
テクニカル電子	4	20	19	18	11	3	1	0	76	815	10.72
タイムズ	0	4	10	13	10	7	1	0	45	737	16.38
三井のリパーク	0	4	7	7	4	4	3	1	30	917	30.57
パークステーション	1	4	3	5	2	1	0	0	16	165	10.31
Uパーキング	0	1	0	3	5	3	1	0	13	328	25.23
ファーストパーキング	0	0	5	1	3	3	0	0	12	208	17.33
ビッグパーク	0	0	1	1	2	2	0	0	6	112	18.67
グランディ	0	0	0	0	1	5	0	0	6	197	32.83

(表-11 運営主体別台数別箇所数と駐車可能台数)

箇所数としては、「テクニカル電子」が最も多いが、駐車可能台数は「三井のリパーク」が最も多くなっている。テクニカル電子は小規模な駐車場が多く（5台以下が3分の1を占めている）、三井のリパークやUパーキング、それに数は少ないがグランディなどは比較的大きな駐車場を手掛けている。運営主体ごとに、ターゲットとなる駐車場の違いがあることが分かる。

## 6 経年変化について

都心部のエリアについて、駐車場の経年変化を調べた（図-7）。平成28年6月時点で現存している駐車場のうち、2004年から2010年までに出来たものは「黄色」で表示し、2010年から2016年までに出来たものは「赤色」で表示した（経年変化を調べたのは、この図の茶色の線で囲まれた地域の中）。この地図から、中心部においては、特定の地域だけではなく、この地域全体に継続的に駐車場が立地してきている様子を確認することができる。



(図一11 駐車場の経年変化)

駐車場はできた時期により、形態等に明らかな違いがある。表—12は、駐車場の設置時期と駐車場の形態、平均駐車台数を示したものである。2004年以降のものが146か所あるので、毎年平均すると12か所ずつ新規の駐車場が作られている計算になる。

駐車場の形態は2004年以降は圧倒的に平面駐車場が多い。平面駐車場と屋根つき駐車場を合わせた箇所数で見ると、2004年以前が91.3%であるのに対し、2004年以降では95.9%になっている。逆に言うと、平面駐車場以外が8.7%から4.1%に減少しているということになる。特に顕著なのが、自走式立体駐車場の設置数である。都心部エリアでは、近年、立体駐車場は新規には殆どできていない。2004年から10年までは全体の3.8%（79か所中3か所）にとどまり、2010年以降は67か所中1か所も立体駐車場は設置されていない。2010年以降は、屋根つきも含めて全て平面駐車場である。このことから、近年中心部で生じた施設の跡地等は、土地の高度利用を図るために積極的に投資対象とされるのではなく、そのまま平面駐車場として使用していること、いわば暫定的に利用している状況にあることが推測される。

設置時期	平面	自走式立体	屋根つき	機械式タワー	複合	合計	平均台数
2004年まで	368	20	20	15	3(*1)	426	19.75台
2004年～2010年	72	3	2	2		79	14.43台
2010年以降	58		7	1	1(*2)	67	9.86台
合計	498	23	29	18	4	572	17.84台

(表—12 駐車場の設置時期と形態等)

\*1 「平面駐車場+屋根つき」「平面駐車場+機械式タワー」「自走式立体+機械式タワー」の3種類  
 \*2 平面駐車場と屋根つきの複合

駐車可能台数については、2004年までのものが19.75台／箇所であったのに対して、2004年から10年までのものは14.43台／箇所、2010年以降のものは9.86台／箇所と、近年になるほど小規模なものが増えている。図—11の赤色の部分のように、一つの宅地程度の規模の駐車場が目立っている。空き家や空き地となったものが一つの宅地単位で駐車場に転換しだしている様子が確認できる。

## 7 駐車場の利用状況

コインパーキングの利用状況を調査するため、宇都宮共和大学周辺にある4つの駐車場について、平日と土曜日の昼（12時）と夜（20時）の2回ずつ2010年10月から11月までの1か月間調査した。

調査したのは、図—12の黒く塗った駐車場である。駐車可能台数は、

①9台、②5台、③28台、④14台で 合計56台である。

実際に駐車していた台数の平均（比率）は、

水曜日 昼：60% 夜：42% 土曜日 昼：39% 夜：34% であった。

平日の昼間は、駐車可能台数の6割に当たるスペースが埋まっており、夜間や土曜日も平均的に4割前後の駐車台数がある。駐車している車のナンバーを確認したところ、時間帯及び曜日に関係なく、宇都宮ナンバーの車が72%から76%を占めており、平均的に宇都宮ナンバー以外が4分の1であった。

中心部のコインパーキングは、かなり利用率が高いことが確認できた。一方、中心部から外れたエリアで月極め駐車場が大半を占める地域では、契約募集中のものや月極め契約が一部しか行われていないものも多く見受けられた。実際の契約台数を把握することは困難であるが、駐車場として十分に機能していないものも数多くあると考えられる。



## 8 まとめ

宇都宮の中心市街地と位置づけられている約320haのエリアには、非常に多くの駐車場が存在している（駐車可能台数は、台数が判明しているものだけで、約2万2,000台に達している）。しかも、駐車場の箇所数は増加傾向にある。また、中心市街地と言っても、エリアによって、駐車場の特徴は大きく異なっており、駐車場に対する対応はエリアごとに考える必要がある。

1. 駐車場の箇所数としては、月極め駐車場が最も多く、約64%を占めている。しかし、駐車可能台数としては全体の44%にとどまっている。
2. コインパーキング（時間貸し駐車場）は、箇所数としては全体の4分の1であるが、駐車可能台数は、全体の3分の1を占めている。
3. 駐車場の形態は、平面式のものが90%以上を占めるが、一か所あたりの駐車可能台数は、自走式立体駐車場が最も多く、箇所数で全体の2.9%にとどまる自走式立体駐車場が、台数では全体の19.5%を占めている。
4. 駐車場の種類と形態については、エリアにより大きな相違がある。コインパーキングは、鉄道駅周辺など比較的便利な場所に集中しているのに対し、月極め駐車場は、住宅地の中にも数多く存在している。
5. 大規模な集客施設等が立地すると、その周辺に契約駐車場が集中的に立地する場合がある。
6. 宇都宮市の中心部には、駐車場の面積が街区面積の4割近くに達する地域などがあり、

中心部の駐車場面積は非常に大きい。

7. コインパーキングの料金体系は、エリアにより異なり、夜間に営業する飲食店などが多いエリアでは、時間当たりの夜間の駐車料金が昼間に比べて3倍以上のところもある。
8. 中心部における駐車場の経年変化を見ると、継続的の増加してきているが、近年になると、規模の小さい駐車場の増加が顕著になり、また、平面駐車場として利用されるものが多くなっている。

宇都宮市は、中心市街地に数多くの駐車場があり、中心市街地としての魅力を低下させる要因の一つになっている。中心市街地の駐車場は、現在も増加傾向にあり、特に、中心部では一宅地程度の規模の小さい駐車場の割合が高まっている。これ以上駐車場が増加していくことになれば、中心市街地としての賑わいが失われてしまう恐れがある。まちなかに駐車場が多数つくられる理由は、まちなかに来るのに自動車に頼らざるを得ない現状がある。まちなかに人を多く呼び込もうとすれば、そのための駐車場が必要になり、駐車場が増えれば、まち自体の魅力が失われてしまう<sup>6</sup>。これ以上、駐車場化を進めないようにするためには、LRTをはじめとした公共交通機関の充実により、自動車のみで頼らないで済むまちづくりを進めていく必要がある。現在、各都市で策定が進められている立地適正化計画では、都市機能誘導区域を定め、誘導施設として医療関連施設などが指定される場合が多いと考えられるが、都心に様々な機能を誘導する場合には、自動車のみで頼らない交通アクセスの整備を同時に進めていくことが不可欠になる。そうしないと、コンパクトシティ推進のための機能の集積が、却って駐車場化を促進してしまうことにもなりかねない。

宇都宮市の中心市街地では、空き家や空き地になった場合に駐車場へと土地利用転換が進んでいる。特に中心部では、新たに整備された駐車場も需要があり、現時点では、駐車場として機能しているものが多い。一方、多くの地方都市では、中心市街地においても、空き地や空き家が使い道がなくそのまま放置されている状況も見受けられる（駐車需要もほとんどなくなっている）。こうした地域と比べれば、駐車場としてはあるが利用価値があるということで、まだ、中心市街地活性化の可能性が残っていると考えることも出来る。中心市街地にこうした需要がある程度存在している間に、LRTなどの公共交通の整備充実が進めば、現在駐車場として使用されている土地についても、駐車場以外の利用が進むことも期待できる。

## 謝辞

悉皆調査に当たっては、基本的なデータの提供をはじめとして宇都宮まちづくり推進機構の多大なるご支援ご協力を得ました。この場をお借りして、感謝申し上げます。



- 1 「駅勢圏を考慮した地方都市中心部における駐車場用地への転換に関する研究」2016年4月都市計画論文集Vol51No1、「金沢市歴史的な中心市街地の駐車場化の実態」2013年10月都市計画論文集Vol48No3など
- 2 調査は、宇都宮まちづくり推進機構の協力のもと、平成28年6月の1か月間、山島ゼミ所属の4人の学生に手分けして調査に同行してもらい、筆者自身が全駐車場を実際に現地で確認した。
- 3 この台数には、事務所や店舗の来客用の小規模な駐車スペースや個人住宅の駐車場、マンション附帯の駐車場は含まれていない。また、機械式タワーの多くは台数が確認できなかったため、その台数も含まれていない。なお、台数が確認できなかった機械式タワーに、単純に確認できた駐車場の平均台数を掛け合わせると、機械式タワーだけで1600台近く駐車可能台数が増加する。
- 4 他に東武デパートの別の駐車場（Mエリア）297台、宮パーキング（Gエリア）265台、市営の別の駐車場（Fエリア）200台の3か所が200台以上駐車できる駐車場である。平面駐車場で200台以上駐車できる駐車場には、三井のリパークのコインパーキング（Bエリア）の388台がある。他に大規模な平面駐車場としては宇都宮市役所東駐車場（Iエリア）が196台駐車可能である。
- 5 5つの街区の駐車場用地をトレースし、その面積を方眼紙上で方眼の数を数えるという原始的な方法で計算した値である。土地面積を実測したものではないので、多少の誤差は含まれている。なお、街区の土地面積には道路用地を含んでいない。
- 6 しかし、駐車場ばかりのまちは理論上ありえない。なぜなら、駐車場に来るためにまちを訪れることはないからであり、駐車場自体に駐車需要を発生させることはできないからである。