

# 歴史的都心地区における駐車場立地と景観保全

## Outdoor parking lots location and cityscape conservation in the historical central district

大庭哲治 京都大学大学院工学研究科 助教

Tetsuharu OBA Assistant Professor,  
Graduate School of Engineering, Kyoto University

Recently, outdoor parking lots have been sprawling in the central districts of many urban cities. This situation is not an exception in the historical central district such as Kyoto and Nara. Outdoor parking lots location has made a great impact on historical cityscape. This article aims to clarify the current situation and problems of outdoor parking lots location in the historical central district from the view point of cityscape conservation, through the case of historical central district in Kyoto city.

### 1. はじめに

自動車利用の増大と近年における社会経済情勢の変化に伴い、多くの都市中心部では、平面利用による駐車場の立地が続いている。このような状況は、京都や奈良といったわが国を代表する歴史都市の都心地区（歴史的都心地区）においても例外ではなく、老朽化や空家化によって取り壊された伝統的建築物の跡地などにおける駐車場立地と、それに伴う空間の低密度化が、歴史都市ならではの魅力の喪失と活力の低下を招いている。

特に、小規模な時間貸駐車場の無秩序な立地による歴史的景観への影響は、近年、歴史的都心地区において決して軽視できるものではなくなっている。しかしながら、駐車場立地あるいは景観保全の検討において、両者との関係での検討は、これまで一部<sup>1)</sup>に限られ、わが国では問題意識として強く認識されてこなかったのではないだろうか。これは、平面駐車場について、都市基盤施設として、あるいは景観構成要素としての実態把握が著しく遅れてきたことに加えて、駐車場立地が歴史的景観に及ぼす影響と、それによって生じている景観上の問題を十分把握できていないことにも大きく起因しているものと考えられる。

そこで本稿では、歴史的景観の保全・再生という観点から、京都の事例を通じて、歴史的都心地区における駐車場立地の現状と景観上の問題について指摘するとともに、歴史的都心地区における駐車場立地と景観保全の今後のあり方について検討してみたい。

### 2. 歴史的都心地区における駐車場立地の現状

本稿が対象とする京都の歴史的都心地区には、写真1に示すような伝統的な建築様式を備える京町家が今なお残存しており、職住一体型の住居としてだけでなく、小売店舗や事業所などにも活用されている。これらは街区単位で連担・集積していることで、京都らしい歴史的景観を形成しており、貴重な公共的財産として、積極的な保全と活用を図る取り組みが行われている。

しかしながら、京町家の老朽化や空家化、住人の高齢化などに伴い、京町家に代わって商業・業務ビルやマンションなどの中高層建築物が次々と建設されてきた。また近年では、経済環境の変化に加えて、うなぎの寝床と呼ばれる京町家の敷地形状による土地活用の難しさから、跡地の暫定的な土地利用として少ない投資で安定的な賃料収入が見込める小規模な時間貸駐車場の立地が続いている。図1は、歴史的都心地区の中でも、四条通、河原町通、御池通、烏丸通で囲まれた地区における2010年時点の駐車場の立地状況（住宅・事務所などの従属的な駐車場は除く）を示したものである。駐車場立地は空間的に拡散した分布を示しており、中でも京町家の跡地と判断できる間口が狭く細長い敷地形状の時間貸駐車場が、多くの街区で点在している。

このような時間貸駐車場の立地動向について、歴史的都心地区の駐車場増減に関する土地利用転換調査を実施した宗田<sup>2)</sup>によれば、1991年・1998年・2006年の3時点の各期間で、建築物が取り壊され、その跡地を時間貸駐車場に用途転換するケースは多いものの、時間貸駐車場の跡地か



ら他の用途に転換し、有効に土地利用が行われるケースは極めて少なく、現状では時間貸駐車場は暫定的な土地利用方法であるとは言い難いことを指摘している。

したがって、歴史的都心地区における平面駐車場の立地にあたっては、敷地規模の大小を問わず、また暫定・恒久の利用形態を問わず、可能な限り周辺の歴史的景観に配慮し、調和した形で整備される必要がある。しかしながら、立地する時間貸駐車場の多くは、建設・維持費用を最小限に抑えて企画設計されているため、地域の特性や街区の状況を十分勘案して整備しているとは言い難い。

### 3. 駐車場立地による歴史的都心地区の景観問題

当初は遊休地の暫定的な有効活用として出現した時間貸による平面駐車場の無秩序な立地とその増加は、京都の歴史的景観を著しく損ねている要因として見過ごすことのできない問題であり、歴史的都心地区における駐車場立地と景観保全の検討は喫緊の課題である。

本稿では、歴史的景観の保全・再生の観点から、時間貸による平面駐車場の立地がもたらしている、空間スケールの異なる3つの景観上の問題について以下に指摘する。

#### (1) 駐車場附帯設備の過剰な色彩デザイン

多様な都市機能の充実と歴史的景観の保全・再生の両立が求められる歴史的都心地区では、平面利用による駐車場の立地は人々の目に触れやすく、景観色彩デザインの観点から近隣に配慮すべき点が多い。しかしながら、実際に整備された時間貸による平面駐車場の中には、全国一律の色彩デザインを採用し、その過剰さが歴史的都心地区の印象を損ねているケースが少なくない。これは、駐車場内に設置されている、精算機、料金案内看板、P看板や満空表示灯、ロック板、利用上の注意事項などが記載された看板など、多くの附帯設備が、利用者の安全性確保やサービス内容に関する情報提供の観点から、人目につきやすい色彩

デザインが採用される傾向にあるためである。また、競合する平面駐車場の近隣への立地が、利用者を引き付けるために、少しでも目立つ色彩デザインの採用に拍車をかける。

写真2は、過剰な色彩デザインの一例であるが、高い彩度を持つ原色を使用した大きな案内看板が設置され、また簡易看板なども併設されるなど、周辺の歴史的景観に配慮しているとは言い難い。地主や事業主体の多くは、暫定的な土地利用として平面駐車場を整備しているため、自主的に歴史的景観に配慮した色彩デザインのための追加的投資は期待ににくい状況にある。しかしながら、最近では、生活の質に対する住民意識の高まりに伴い、写真3に示すような落ち着いた色彩デザインの平面駐車場の整備も僅かではあるが見られるようになってきている。京都市駐車施設に関する基本計画<sup>3)</sup>にも記載の通り、周辺の歴史的景観に配慮した京都らしい色彩デザインの検討と普及を推進するインセンティブの設定が求められる。

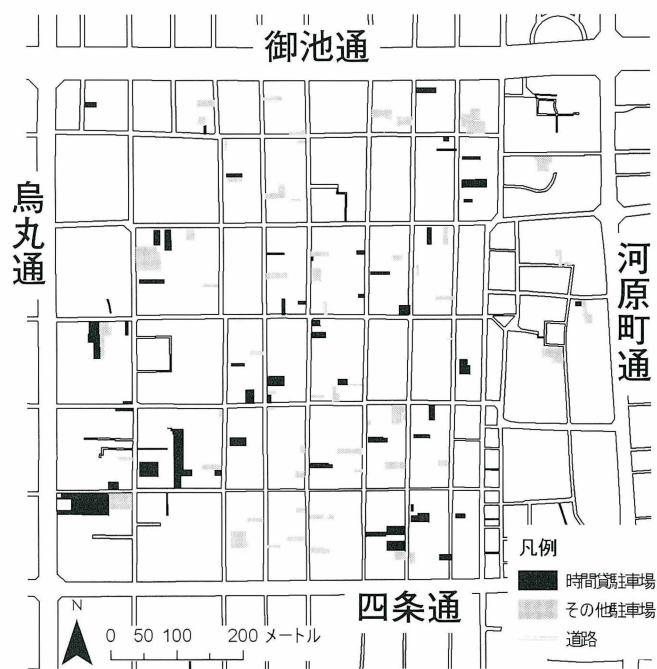


図1 時間貸駐車場の立地状況 (2010年調査)



写真1 歴史的都心地区における京町家のまちなみ



写真2 駐車場附帯設備の過剰な色彩デザイン



写真3 歴史的景観に配慮した色彩デザインの駐車場附帯設備



## (2) まちなみの連続性の分断

京町家跡地の平面利用による時間貸駐車場の無秩序な立地は、京町家の連担・集積によって形成されてきた歴史的景観に対して、まちなみの連続性の分断という形で大きな影響を及ぼしている。また、平面駐車場の立地場所が、交差点に面した角地であるのか、あるいは正面のみが道路に接する普通地であるのかによっても、その影響は大きく異なる。写真4と写真5は、それぞれ角地と普通地に立地している時間貸駐車場の一例を示している。角地では、まちなみの連続性が損なわれるとともに、視界が開けることで、駐車場内の駐車車両や附帯設備の道路から望見できる範囲が拡大することになる。一方、普通地では、歯抜けのようにまちなみの連続性が物理的に分断されるとともに、両側や背面に隣接する建築物の壁面が露わになり、視覚的な圧迫感をもたらすことになる。

このようなまちなみの連続性の分断は、単に歴史的景観に対する印象を損ねるだけでなく、歴史的景観の資産価値を大きく下げることにも繋がっている可能性がある。以前、

筆者<sup>4),5)</sup>は、京町家集積の近隣外部効果に着目した研究を実施している。これは、都市空間を構成する土地や住宅などの要素が特定の立地点をもち、移動が不可能であることに起因して、周辺の土地に影響を及ぼす近隣外部効果が、立地状況などの局所的な諸要因に応じて、その大きさが異なることにアイデアを得たものである。この近隣外部効果の計測結果により、以下の2点の知見を得ている。1つは、京町家の集積によるプラスの近隣外部効果が京都市の都心地区では無視できないほどの高い価値を有している点である。そしてもう1つは、近隣外部効果の高い町丁目が、東西や南北にはしる通りに沿って連担している地区、もしくは面を形成している地区が複数あり、これらの町丁目は建築協定を締結して良好な歴史的・文化的環境の保全に努めている町丁目、あるいは中高層建築物の狭間に取り残されることなく連担して存在している町丁目であるという点である。これらの知見は、壁面線や高さが一定程度揃っている京町家集積の歴史的景観を保全・再生する意義の大きいことを示唆している。



写真4 角地の駐車場立地によるまちなみの連続性の分断

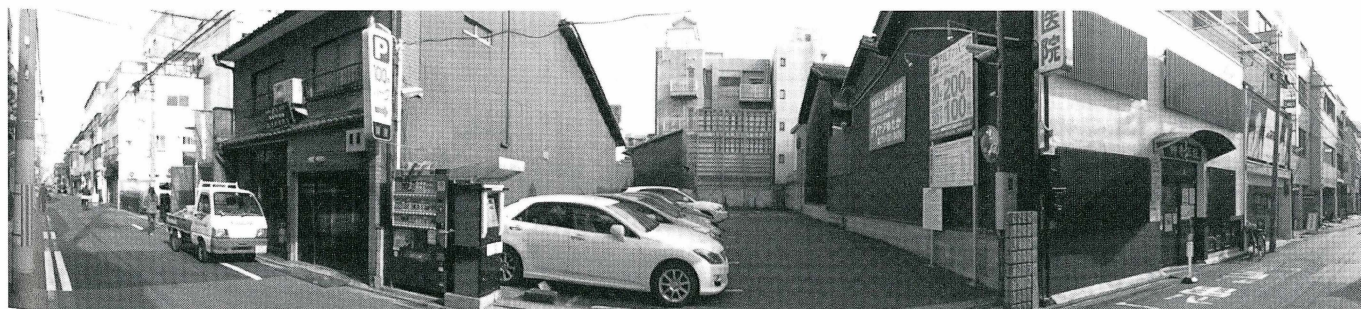


写真5 普通地の駐車場立地によるまちなみの連続性の分断



写真6 壁面線を揃える工夫を施している平面駐車場



最近、通りから駐車場内が目立たないように、写真6に示すような塀を設けて、隣接する建築物との壁面線を揃える工夫を施している平面駐車場も見られるようになってきている。近隣への配慮は極めて重要なものといえるが、まずは連続性を途絶えさせないことを念頭に置いて、届出不要な小規模平面駐車場も含めた駐車場立地の実態を把握できる仕組みづくりを行うとともに、まちなみの連続性を阻害しない適正な駐車場の配置を検討することが求められる。

### (3) 自動車中心の景観形成

細街路で構成された自動車利用を前提としていない都市構造を有する歴史的都心地区において、平面駐車場の無秩序な立地とその増加は、過度な自動車の流入を助長することにつながり、結果的に新たな駐車場立地を誘発するという悪循環の構造が存在している可能性がある。

このような悪循環の構造は、歩行者の安全性を脅かし、回遊動線を阻害することで、歴史的景観の享受が困難な環境を作り出すことになる。そして、まちなみの連続性が阻害されるとともに、歩行者ではなく自動車利用者の視線を前提とした視認しやすい派手で大きな屋外広告物が設置されるなどして歴史的景観の劣化が進むことになる。いずれ歴史的都心地区は、空間の低密度化とともに、人間ではなく自動車を中心とした景観が形成される。現に一部の地区では、このような自動車中心の通り景観が形成されている。

一方、諸外国に目を向けると、欧米の多くの都市では、歴史的都心地区への自動車の流入を抑制し、新たに歩行者空間を設けることで、歩行者を呼び込み、都市の魅力や賑わいを再生・創出している事例<sup>6)</sup>が少なくない。これらの都市では、駐車場を歴史的都心地区の周辺部に配置する手法や地下に整備する手法がとられている。このような事例は、東アジアの幾つかの都市でも目にすることができる。例えば、写真7は、中国は成都の歴史的都心地区に位置する



写真7 歴史的景観に配慮した歩行者空間と地下駐車場(成都:寛窄巷子)

寛窄巷子という地区であるが、歩行者空間を整備するとともに地下に駐車場を整備することで、歴史的景観の保全に努めている。わが国の歴史都市においても、歴史的都心地区の一定の区域から自動車を締め出し、歩行者環境の改善を図る交通管理施策を、駐車場立地や景観保全の検討と併せて検討することが求められる。

### 4. おわりに

わが国の歴史的都心地区においても、都市生活や都市活動による道路交通の円滑化の観点から、駐車場立地の必要性は確かにある。しかしながら、近年の平面駐車場の無秩序な立地とその増加によって、3つの景観上の問題を生み出しており、歴史的景観の保全・再生を大きく妨げている。

歴史的景観の保全・再生においては、地域住民の自発的な協力が得られにくいという社会的ジレンマの問題を常に抱えている。各自が協力して歴史的景観の保全に配慮した行動をとれば、公的利益は最大になるが、各自が自由な意思決定のもと私的利益を優先し、近隣との調和を考慮せずに平面駐車場を整備すれば、歴史的景観の劣化を促進してしまうだけでなく、空間の低密度化や自動車中心の景観形成という望ましくない状態に陥ってしまうことになる。このような私益と公益が乖離する社会的ジレンマ状況に陥らないためには、空間スケールの異なる3つの景観上の問題を地域住民や土地所有者は強く認識するとともに、行政や事業者などの関係主体と連携して、駐車場立地に関する規制やまちづくりルールを整備など、交通と景観の一体的なまちづくりを推進していくことが必要不可欠である。

### 【参考文献】

- 1) たとえば、Jim McCluskey[著]、奥貫 隆、中野恒明、伊藤雅彦、久保田尚[共訳] (1990)、パーキングの環境デザインー駐車空間の計画・設計ハンドブック、鹿島出版会。
- 2) 宗田好史 (2007)、中心市街地の創造力 暮らしの変化をとらえた再生への道、学芸出版社、pp.194-210。
- 3) 京都市 (2010)、京都市駐車施設に関する基本計画(改定)、京都市都市計画局歩まち京都推進室。
- 4) 大庭哲治、柄谷友香、中川 大、青山吉隆 (2006)、京町家集積の近隣外部効果に関する研究、土木学会論文集D、Vol.62、No.2、pp.227-238。
- 5) 大庭哲治 (2006)、地域価値を高めるのは京町家の保全か、それとも中高層の自由な建設かー経済学的な視点で考えるまちづくりの効果、季刊まちづくり13号、学芸出版社、pp.60-63。
- 6) たとえば、中川 大 (2009)、街の賑わいと公共交通ー観光振興・商業振興の視点からみた公共交通の役割、都市計画 Vol.58/No.5、pp.19-22。