

日本におけるパークレットのデザインと効果に関する研究

18-3A222 鎬木 峻介
指導教員：西村 亮彦

近年、海外では「パークレット」と呼ばれる低未利用の路上の駐車区域等を、誰でも利用できるオープンカフェのテラス席や、可動式遊具などを備えたオープンスペースへと転用する取り組みが実践され、日本でも注目されている。しかしながら、日本では道路管理・交通管理の都合により、パークレットの開催が難しいケースが少なくない。各種基準類も満たした上で、安全性を考慮したパークレットの開催が課題となっている。そこで、本研究では海外におけるパークレットの取り組みを分類・整理した上で、関係者へのヒアリングを通じて国内におけるパークレット実践上の課題と工夫を明らかにするとともに、パークレットの設置・運営を通じて発現した効果を明らかにすることで、効果的なパークレットの実践方法と今後に向けた展望を整理した。

キーワード:パークレット, デザイン, マネジメント, まちづくり効果

1. はじめに

(1) 研究の背景と位置づけ

わが国では、2016年に道路法が改定がされ、「道路協力団体制度」が導入された。これを機に、道路空間のオープン化が進み、官民が連携した柔軟な道路空間の活用が期待される。

近年、海外では「パークレット」と呼ばれる道路空間利用の取り組みが実践され、日本でも注目されている。「パークレット」とは、低未利用の路上の駐車区域等を、誰でも利用できるオープンカフェのテラス席や、可動式遊具などを備えたオープンスペースへと転用する取り組みである。発祥は米国サンフランシスコ市で、まちなかの様な場所に人々が滞留できる小規模な居場所を創出するための活動として始まり、路上駐車帯を広場的な空間として運用するプログラムとして、全米へ展開している。

パークレットの設置・運営については、滞留空間の創出だけではなく、賑わい創出や経済活性化の効果も期待ができる。しかしながら、日本では道路管理・交通管理の都合により、パークレットの開催が難しいケースが少なくない。各種基準類も満たした上で、安全性を考慮したパークレットの開催が課題となっている。

路上の滞留施設に関する既往研究としては、道路空間の車道部における歩行者の滞留行動を調査した三友ら¹⁾や、歩行者が利用できる路上駐車帯「フレキシブルゾーン」を有する街路を調査した佐々木²⁾が挙げられる。一方、国内のパークレットを対象に、そのデザインを体系的に整理した研究は見当たらず、まちづくり上の効果を分析した研究も数が少ない。

(2) 研究の目的

本研究は、①海外におけるパークレットの取り組み

を分類・整理した上で、②関係者へのヒアリングを通じて国内におけるパークレット実践上の課題と工夫を明らかにするとともに、③パークレットの設置・運営を通じて発現した効果を明らかにすることで、④効果的なパークレットの実践方法を検討することを目的としている。

(3) 研究の対象

日本国内においてパークレットが行われている以下の場所を研究の対象地とする。

＜国内のパークレット事例＞

ハニカムスクエア・ISEMACHI PARKLET&プリンセスパークレット・KOBEPARKLET・新宿モール&パサール・康生通りパークレット・みっけるみなぶん・いちょうテラス本街・定禅寺パークレット・カミハチキテル・元町パークレット



写真-1 KOBEPARKLET

写真-2 康生通りパークレット

(4) 研究の方法

- 1章：はじめに
- 2章：パークレットの概要（海外におけるパークレットの取り組みの分類・整理）
- 3章：デザイン・マネジメント上の課題と工夫（国内の代表事例における課題と工夫を整理）
- 4章：パークレットの評価（先行事例において発現した効果を検証）
- 5章：まとめ・考察

2. パークレットの概要

(1) 海外事例調査の方法

パークレットはサンフランシスコ発祥で、北米を中心に海外では相当数のパークレットが整備されている。そこで、海外のパークレットを調査するため、awalkinaparklet.wordpress.comに掲載されている海外のパークレット事例（94件）のレビューを行った。各パークレットの名称・設置主体・設置場所・構造・形状・置き方・材質・大きさ・目的・設置時期等に関するデータを収集し、その結果をExcelで整理した。

海外のパークレットは、形状や材質がシンプルなものが多い傾向にあった。また、民間個人が設置・管理するパークレットも散見された。海外におけるパークレットのデザイン上の特徴を整理するためレビューを行なった 94 事例を対象に、インターネットや SNS で全体のレイアウト・形状や設置物の詳細な仕様分かる写真と図面を収集し、事例集形式でデータを整理した。

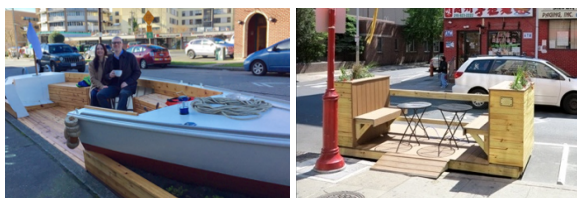


写真-3 左) MIGHTY-O PARKLET

写真-4 右) CHINATOWN PARKLET

(2) 海外事例調査の特徴

2008年半ばサンフランシスコ市で採択されたパークレットの発案から計画実施までの一連の流れが網羅されているマニュアル「パークレットマニュアル」には、人間的に好ましいアメニティとして6つの項目（作り付けの座面・多様な利用を誘発する形状・移動可能なファニチャー・植栽・照明・駐輪施設）を挙げている。海外事例 96 事例の内、作り付けの座面を有するものは 72 件、多様な利用を誘発する形状（個人に対し、2 つ以上の動作を誘発する形状）のものは 48 件、移動可能なファニチャーを有するものは 29 件、植栽を有するものは 75 件、照明があるものは 0 件、駐輪場がパークレットに設置されているものは 8 件だった。

上記6項目の該当件数に着目すると、全く当てはまらないものが 0 件、1 項目のものが 9 件、2 項目のものが 45 件、3 項目のものが 36 件、4 項目のものが 6 件で、5・6 項目当てはまるものはなかった。

パークレットの着座装置については、作り付けの座面を使用しているパークレットが、移動可能なイス等を使用しているパークレットよりも多く、備え付けの座面のみを使用しているものは公共に開かれた空間の印象が強かった。また、可動式のファニチャーを使用

しているもの、特にテーブルを使用しているものは飲食のための場所としての印象が強く、休憩目的の利用者にとっては使いづらい印象があった。

海外のパークレットは材質や形状がシンプルな傾向にあった。これは民間で運営するパークレットが多く、多額な製作費用を捻出できないため、小規模かつ材質や形状がシンプルになるためだと考えられる。

パークレットの構造に着目すると、海外のパークレットは土台とアメニティが一体になっているものが全体の 5 割以上あり、ついで土台があり可動式のアメニティがあるものは 3 割近くを占めていることがわかった（図-1）。土台がないものは全体の 2 割未満であることがわかった。

設置箇所に着目すると、海外のパークレットは路上駐車帯に多く、次いで車道または路肩にあるものが多かった（図-2）。歩道と駐車帯、歩道と車線・路肩にまたがってできているパークレットもみられた。路上駐車帯を使うパークレットにおいては、通常の駐車帯 1～2 つまでの大きさのパークレットが全体の 7 割以上を占める結果になった。

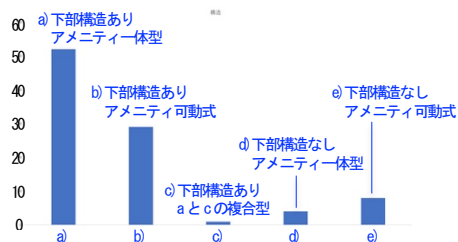


図-1 構造別のパークレット件数

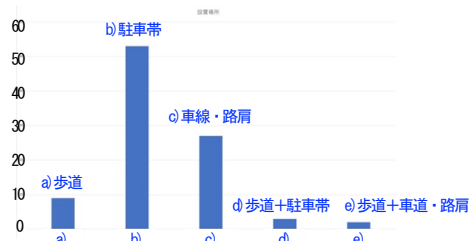


図-2 設置箇所別のパークレット件数

パークレットの材質については、木材・擬木が採用率 84%と最も多く、採用率 31%の金属がこれに次いで多かった。木材が多く使われている理由として、木材が風景と馴染みやすいことや、パークレットを制作する上で扱いやすい材質であるということが挙げられていた。なお、住宅街の中にあるパークレットでは、木材と金属を一緒に使うことにより、周囲の風景に対する違和感を軽減できていた。

また、海外のパークレットにおいては、道路空間の利用に関する許認可を自治体が一括で直接出すため、民間主体がパークレットに取り組みやすい環境にあることがわかった。

3. デザイン・マネジメント上の課題と工夫

(1) 国内におけるパークレットの概要

2022年1月までに国内で設置されたパークレットの全ての事例（12件）について、インターネットで施設に関する基本情報を収集した上で、前述のパークレットマニュアルに準拠しているかどうかを、表-1に整理した。

表-1 国内パークレットのアメニティ

	作り付けの座面	多様な利用を誘発する形状	移動可能なファニチャ	植栽	照明	駐輪設備
KOBEパークレット	○	○		○		
新宿パークレット	○			○		
伊勢街パークレット		○	○	○		○
御堂筋パークレット	○	○		○		
いちょうテラス	○	○		○		
産生通りパークレット	○	○		○		
定禅寺パークレット	○	○		○		
カミハチキテル	○	○		○	○	
元町パークレット	○			○		
ハニカムスクエア	○			○		
みっけるみなぶん		○	○	○		
清水銀座パークレット		○	○	○		
合計	9	8	3	12	1	1

調査の結果、全12件中、作り付けの座面があるものが8件、多様な利用を誘発する形状のものが7件、移動可能なファニチャを有するものが2件、植栽を有するものが7件、照明を有するものが1件、駐輪場がパークレットに設置されているものが1件見受けられた。

上記6項目の該当件数に着目すると、全く当てはまらないもの、及び1項目のものが0件、2項目のものが4件、3項目のものが6件、4項目のものが2件、5・6項目当てはまるものはなかった。

また、日本国内では民間主体が単独で設置・運営しているパークレットは見受けられず、行政主体であることも手伝って、海外と比較すると大規模なパークレットが多い傾向にあることがわかった。

(2) デザイン上の課題と工夫

市役所のHP等、インターネットで公開されている情報とパークレット関係者に対するヒアリングを通じて、国内のパークレットに係るデザイン上の課題と工夫を調査し、その結果を表-2に整理した。

表-2 国内パークレットのデザイン上の課題と工夫

デザイン上の課題と工夫	
カミハチキテル	小泉照明のアンドンという歩行者照明を使用し CVS でショールームがわりに無償提供で使った 植栽は 西尾園芸のものを使用し、使用後は販売し、ヒノキを無償提供していた
KOBE パークレット	Bタイプには芝生を設置 Cタイプにはカウンターテーブルを設置
ハニカムスクエア	パークレット上のは全て固定し、人が飛び出させないデザインにした 椅子と天板のテーブルはヤスリをかけて塗料を塗っている 特定の集団が長いのではなく、幅広い世代が利用できる、居心地の良い空間にした
御堂筋パークレット	周辺地域との調和シックで落ち着いたデザインをしている
清水銀座パークレット	オール切り下げになっていて縁石の上に人工芝を引いている 傾斜になっており、稀につまづくことがある

国内のパークレットにおけるデザインの特徴として、まず第一に安全性を重視した上で、周辺地域との調和に配慮する傾向が見られた。カミハチキテルやKOBEパークレットでは景観の観点からガードレールを見えない

ようにする、ハニカムスクエアでは子供が飛び出さないための金網を目立たなくする等の工夫が見られた。

(3) マネジメント上の課題と工夫

デザイン上の課題と工夫と同様に、マネジメント上の課題と工夫を調査し、その結果を表-3に整理した。

表-3 国内パークレットのマネジメント上の課題と工夫

マネジメント上の課題と工夫	
カミハチキテル	エリアごとに開催するイベントを変えてマネジメントした
KOBE パークレット	パークレットの管理・植栽・ゴミはまちづくり協議会が行う オーバーホール頻繁に行う。床材に泥が溜まるため、床材を開けてジェットで清掃することもある
ハニカムスクエア	維持管理日は広告費を当てている 地面に触れている木材は水と接すると腐るのでゴム製の素材を使用し水と縁を切っている
御堂筋パークレット	維持管理は木材協定が無償で行っている設置以降は修繕費がかかっていない 日常の清掃は商店街が行っている
清水銀座パークレット	維持管理も行う地域主導でおこなっている

マネジメントについては、パークレット本体の修繕と植栽の管理が大変との声が多く聞かれた。清水銀座パークレットやKOBEパークレットでは、行政が商店街組合やまちづくり協議会と協力の下に維持管理を行うことで、維持管理の費用を抑える等の工夫が見られた。

4. パークレットの評価

(1) 評価の実施状況

市役所の HP 等、インターネットで公開されている情報とパークレット関係者に対するヒアリングを通じて、各パークレットの評価に関する情報を収集・整理した。その結果を表-4に示す。

表-4 国内パークレットの評価に係る調査の実施状況

調査内評	
いちょうテラス本町	アンケート調査 ・社会実験の評価
カミハチキテル	アンケート調査 ・社会実験評価
	交通量調査 ・エリア/曜日/時間帯ごとの通行量比較 ・住まいの地域/来場手段の計測 ・同行者数の計測
	アクティビティ調査 ・エリア/曜日/時間帯ごとの利用方法別滞留した総時間時間比較 ・エリア/曜日/時間帯 1人あたりの利用方法別平均滞留時間
ハニカムスクエア	アンケート調査 ・社会実験の評価
	交通量調査 ・来場手段の計測
	アクティビティ調査 ・利用方法調査
みっけるみなぶん	アンケート調査 ・社会実験の評価
	交通量調査 ・利用人数調査 ・歩行者人数調査
	KOBEパークレット

・社会実験評価
交通量調査
・社会実験前と後の交通量比較
アクティビティ調査
・タイプ別の利用方法調査
・タイプ/時間帯ごとの利用人数比較

(2) 交通に関する効果

交通面では、歩行者通行量を指標とする評価が散見された。例えば、KOBEパークレットでは、パークレット設置により歩行者通行量が1.04~1.22倍に増加している。



図-2 KOBEパークレット交通量効果検証

(3) 滞留行動に関する効果

滞留行動の発生量や多様性に着目した評価も多数見られた。例えば、KOBEパークレットでは、芝生を置いたBエリアでは子供の見守りをする人が多く発生し、カウンターテーブルを設置したCエリアではスマートフォンの利用が多く見られた等の評価を行なっている。

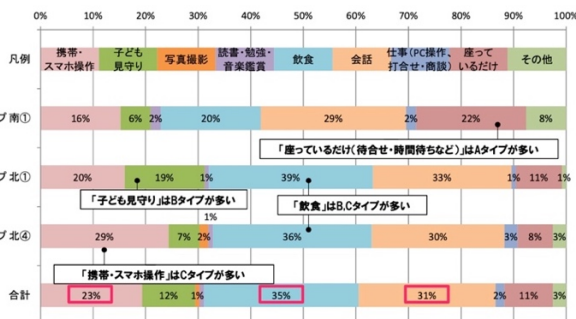


図-3 KOBEパークレットタイプ別利用方法効果検証

(4) 経済に関する効果

路上販売の売り上げや広告収入、沿道店舗の売り上げに着目した評価も散見された。例えば、ハニカムスクエアでは地域事業者による花卉販売の売り上げ、清水銀座パークレットではJA主催のマルシェの売り上げなどを評価の指標として取り入れていた。

(5) エリア価値に関する効果

アンケートによるパークレットの定性的な評価については、全ての事例においてポジティブな結果が出た。パークレットの日常・非日常の利用を通じて、

まちなかの回遊性が高まり、地域活性化やエリア価値の向上が期待されていることがわかった。



図-4 カミハチキテル利用者アンケート結果

5. まとめ・考察

海外のパークレットは、国内のパークレットに比べて小規模なものが多く、民間で運営されるものも多く見られた。一方、国内のパークレットは行政主体で規模が大きく、安全面や資金面での課題も少なくない。

国内の先行事例においては、休憩所としての利用が中心となっていた。利用者からは、休憩所としてのパークレットの設置を通じて、快適な歩行環境や美しい街並みの形成が期待されていることが伺えた。

快適なパークレット創出には着座装置だけでなく、日よけやwi-fi 設備を完備することも重要である。快適なパークレットのデザインにあたり、座面を設置する場合、移動式のイスを置くよりも、作り付けの座面を設置した方が開かれた空間としての認識が高く、多くの人数が一度に滞留できる空間となる。

また、利用者に快適さや癒しなどを与えるために、植栽を設けたパークレットも多く存在し、国内ではパークレットに周囲の既存樹木を取り入れたり、パークレット内部に植栽や人工芝を設けていた。植栽の割合はパークレットに対して10~15%の占有率が良いとされている。これは人のストレスを軽減する緑視率の効果がもともと高いとされる割合でもある。なお、パークレット自体の清潔感を保つことも重要で、頻繁な維持管理と修繕を行うことが前提となる。

海外のパークレットでは、補助金制度や申請許可が取りやすい環境が整っているのに対し、国内のパークレットでは、安全性の観点から許認可が取りづらい環境となっている。今後はほこみち制度の創設により、民間主体による歩道空間の占有が捗り、道路占有・使用の許可が取りやすくなることが予想され、国内でも民間主体のパークレットの展開が期待される。

参考文献

- 1) 佐々木 宏幸 歩行者利用可能な路上駐車帯「フレキシブル・ゾーン」に関する研究
- 2) 三友 奈々・岸井 隆幸 道路空間の車道部における歩行者の滞留に関する考察-丸の内仲通りの可動椅子設置の社会実験を事例として