

1 調査名称：松山市駐車場整備計画策定調査

2 調査主体：松山市

3 調査圏域：松山市

4 調査期間：平成21年度

5 調査概要：

これまでの駐車対策の検討は、モータリゼーションの進展に伴い増大する駐車需要に対応した駐車施設を整備する需要追随型であった。しかし、昨今の社会情勢の大きな変化や今後人口減少・少子高齢化を迎えていくなかで、交通政策においては過度な自動車依存から脱却し公共交通を中心とした「歩いて暮らせるまちづくり」が志向されており、駐車対策においても、これまでのような単に駐車場の量の確保を図るのではなく、公共交通や自転車と連携し全体として調和のとれた駐車施策を検討することが必要となっている。

そこで、本調査では、社会情勢の変化やこれからの交通施策に対応すべく、実態調査等による地区別の駐車特性を踏まえて、将来の駐車需要の予測を行い、現行の駐車場整備計画の見直しについて検討を行うものである。

I 調査概要

1 調査名：松山市駐車場整備計画策定調査

2 報告書目次

1. 調査の概要

- 1.1 目的
- 1.2 これまでの駐車に関わる取り組み
- 1.3 検討の流れ
- 1.4 松山市駐車場整備計画の位置づけ

2. 駐車実態の整理

- 2.1 地域の現状把握
- 2.2 調査対象区域の設定
- 2.3 駐車に関する実態の把握

3. 駐車需給バランスの検討

- 3.1 現況の需給バランスの検討
- 3.2 将来の需給バランスの検討
- 3.3 地区別の駐車問題・課題の整理

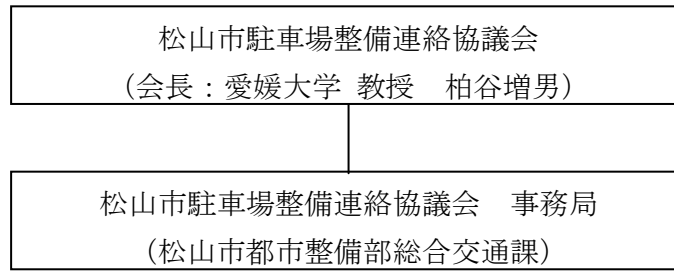
4. 総合的な駐車マネジメント方策の検討

- 4.1 基本方針の設定
- 4.2 各種施策の検討
- 4.3 推進方策の検討

5. 駐車場整備計画の策定等

- 5.1 駐車場整備計画の策定

3 調査体制



4 委員会名簿等

区 分	所 属	役 職	氏 名	備 考
学識経験者	国立大学法人愛媛大学大学院 理工学研究科生産環境工学専攻	教授	柏谷 増男	会長
	国立大学法人愛媛大学 地域創成研究センター	准教授	佐藤 亮子	
道路管理者及び 関係行政機関の職員	国土交通省 四国地方整備局 松山河川国道事務所	事業対策官	川田 昭彦	
	国土交通省 四国運輸局愛媛運輸支局	首席運輸企画 専門官	近藤 伸弥	
	愛媛県中予地方局 建設企画課	課長	嶋田 哲郎	
	愛媛県警察本部	交通部参事官 交通企画課長	松田 春男	
関係機関の職員	松山市商店街連盟	会長	藤堂 勢治	
	松山商工会議所 女性会	理事	中村 敬子	
	国際ソロプチミスト 松山	会長	石田 陽子	
交通事業者の職員	伊予鉄道株式会社 経営戦略本部	リーダー	高岡 浩	
	四国旅客鉄道株式会社 愛媛企画部	副長	烏谷 清	
駐車場経営者	キスケ株式会社	常務取締役	日野 正人	
	濱商株式会社	専務取締役	濱本 佳恵	

4 調査成果

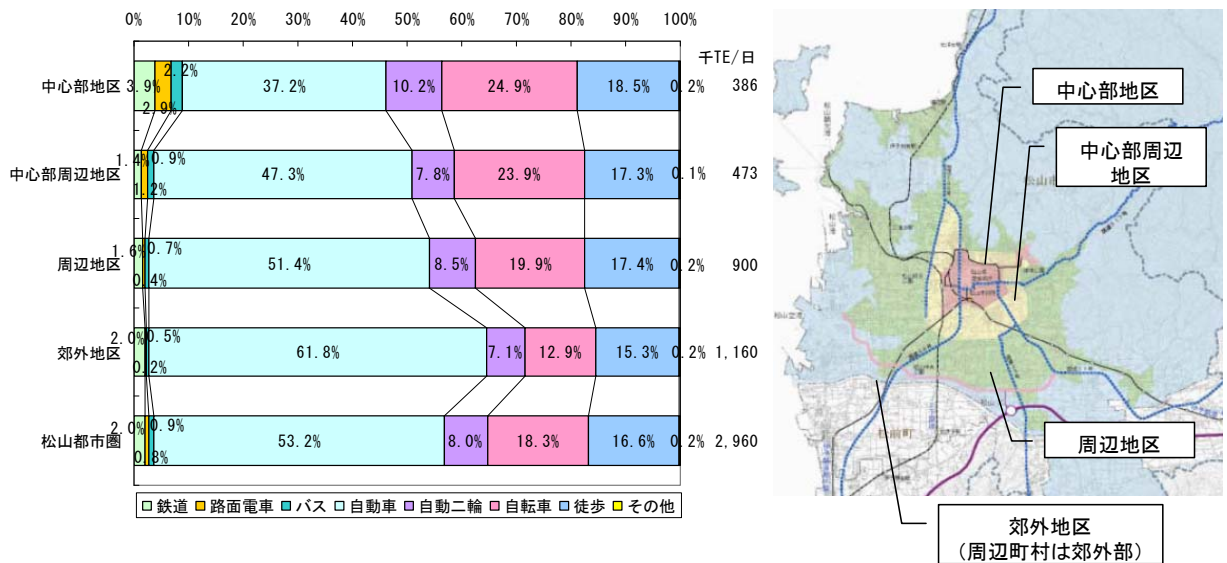
(1) 駐車実態の整理

①代表交通手段構成

地区別の代表交通手段構成では、中心部地区では他の地区に比べ自動車分担率が低く、自動二輪や自転車の分担率が高くなっている。

一方、郊外部へ向かうほど、自動車の依存度は高くなっている。

[地区別の代表交通手段構成と地区分類]

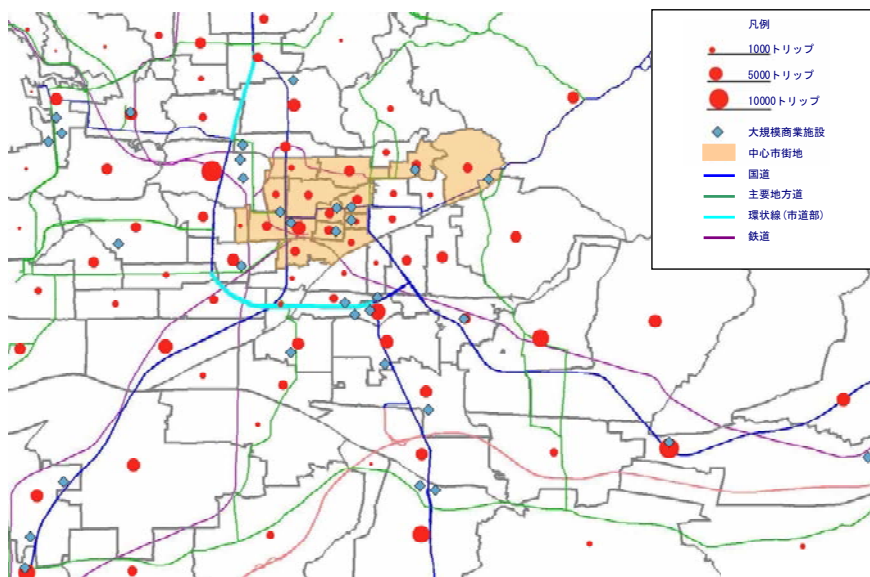


資料：H19 パーソントリップ調査

②自動車交通の集中の状況（私用目的）

中心市街地よりも、郊外部の方が私用目的の自動車集中量が大きい傾向にあり、郊外部の集中量が大きいゾーンには、大規模商業施設が立地している傾向にある。

[自動車交通の集中状況（私用目的）]



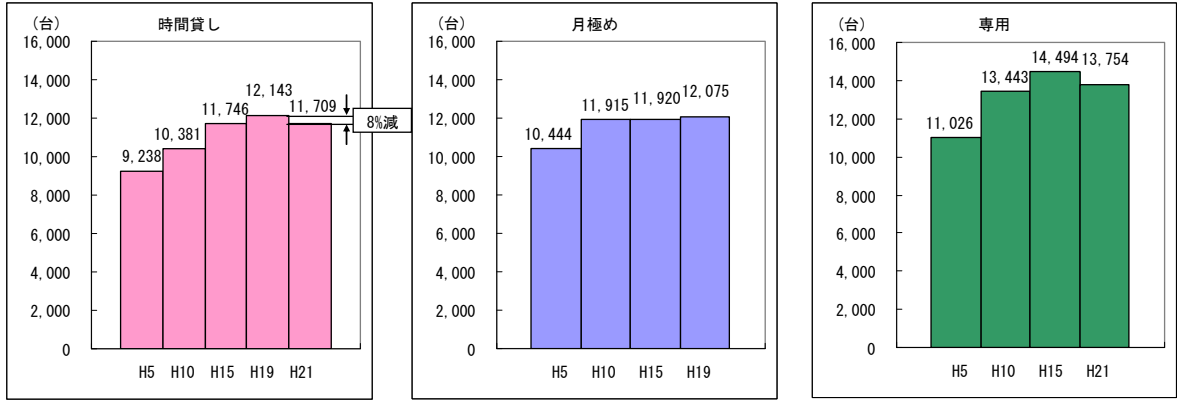
資料：H19 パーソントリップ調査

③ 駐車に関する実態の把握

(i) 駐車施設の現況把握

調査対象区域における運営形態別の施設容量は、時間貸し駐車場および専用駐車場は過年度までは増加していたが、平成21年では減少している。

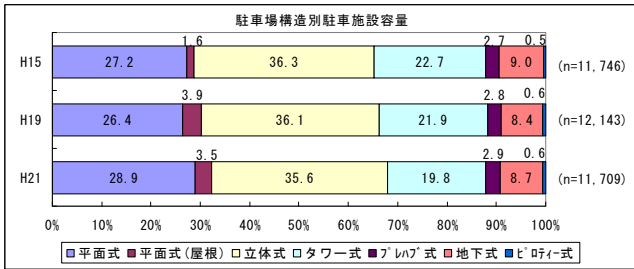
[運営形態別駐車施設容量]



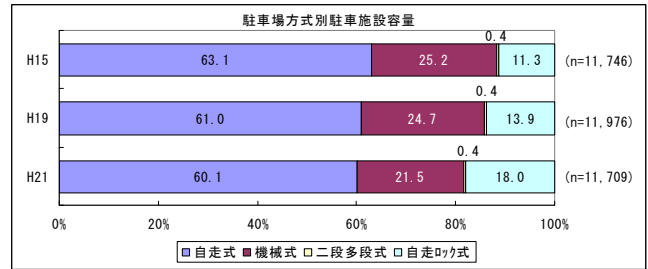
時間貸し駐車場の状況は、立地が容易なコイン式駐車場に代表される平面式駐車場の施設容量は、全体の約3割を占め、タワー型駐車場の施設容量は、全体の約2割を占めている。

自走ロック式駐車場は箇所数も容量も大きく増加しているが、一方、機械式駐車場は箇所数も容量も減少傾向にある。

[時間貸し駐車場の駐車場構造別駐車施設容量]

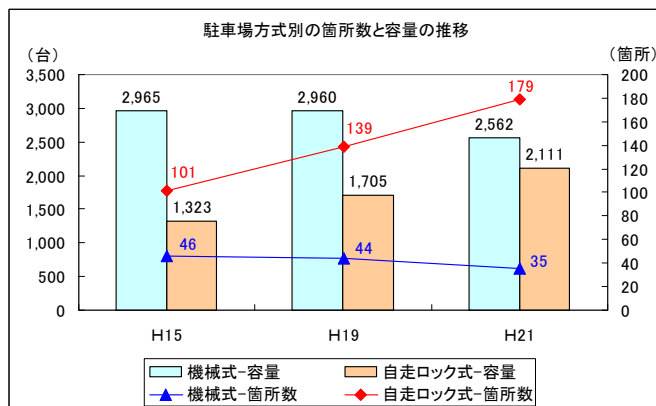


[時間貸し駐車場の駐車方式別駐車施設容量]



※H19：不明分を除く

[時間貸し駐車場の駐車方式別の箇所数と容量の推移]

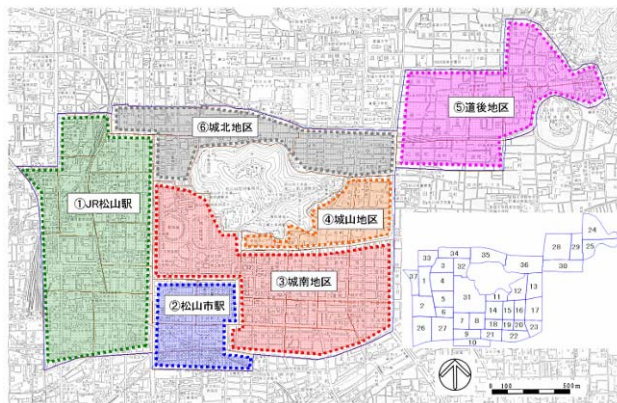
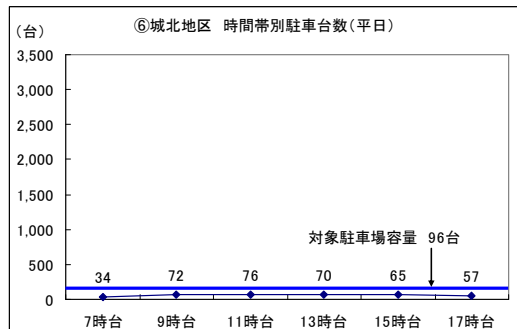
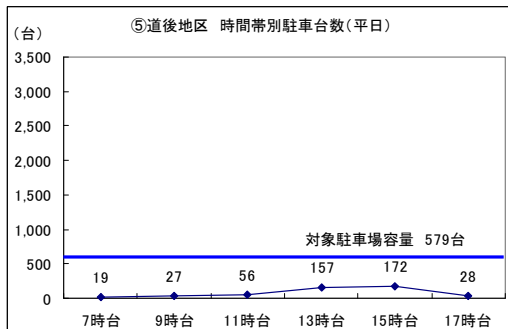
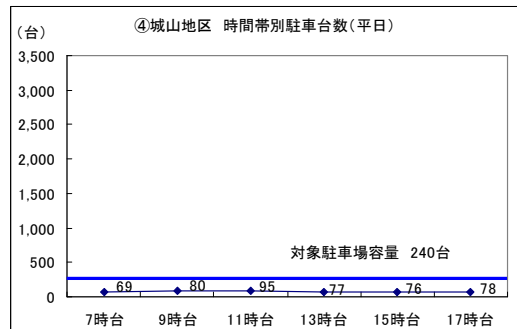
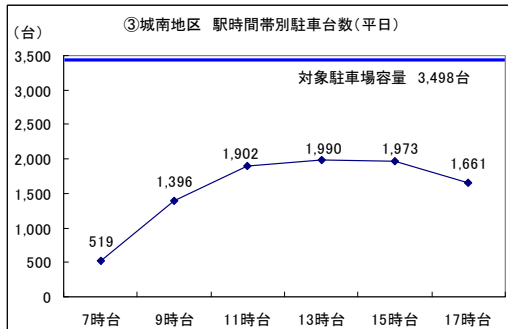
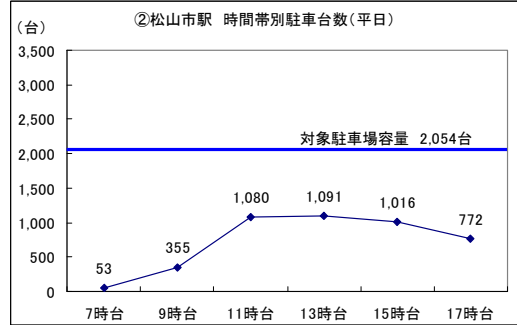
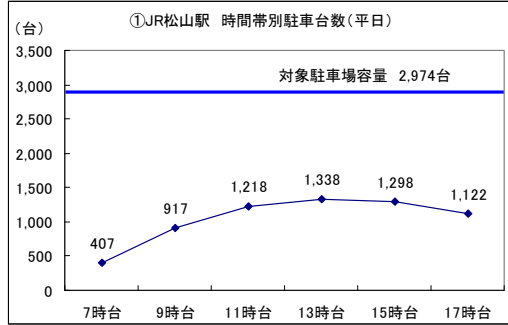


(ii) 瞬間駐車台数の把握

時間貸し駐車場のブロック別利用状況は、J R松山駅地区、松山市駅地区、城南地区での駐車需要が多く、13時台に駐車需要のピークを迎えている。

いずれの地区においても、駐車場容量に対して駐車需要が少なく、地区単位で見ると供給量に余力があることが伺える。

[ブロック別時間貸し駐車場利用状況]



(2) 駐車需給バランスの検討

① 将来需要の推計方法

【時間貸し駐車需要】

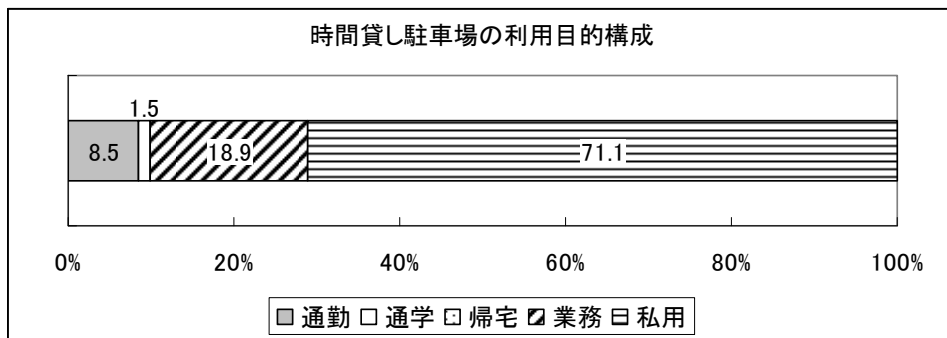
パーソントリップ調査結果で作成した将来ODの自動車集中交通量の伸びより将来需要を設定する。

時間貸し駐車場の利用目的が私用および業務目的で9割を占めることから、私用・業務目的の将来集中量の伸び率より、各駐車場の需要を設定する。

設定した自動車集中量の伸びを、現況時間貸し駐車需要と時間貸し駐車場を利用すべき路上駐車（実態調査では乗用車として把握）に乗じて将来需要を推計する。

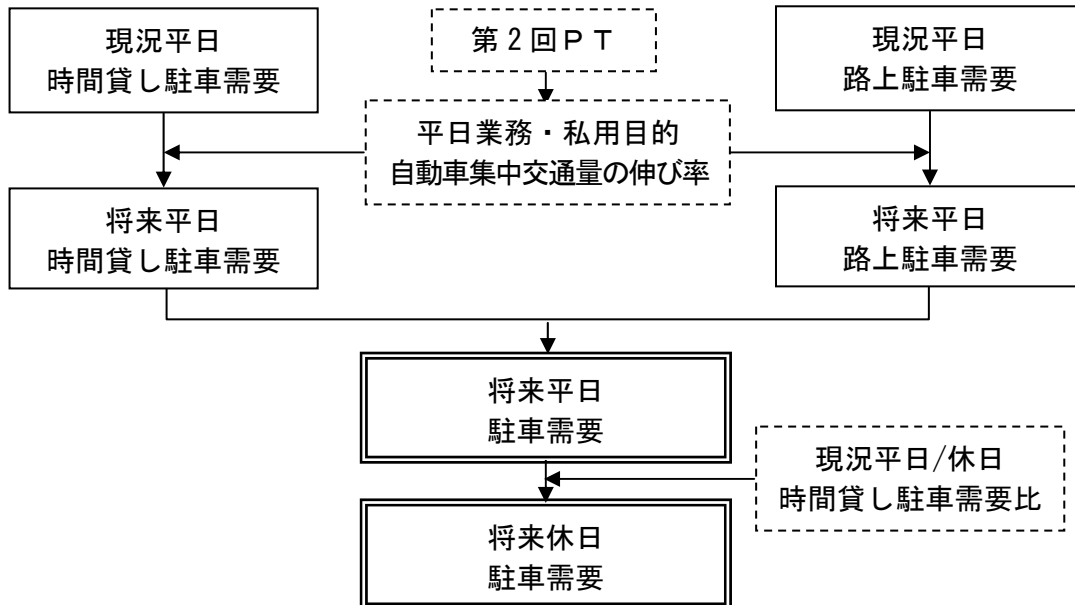
休日の駐輪需要は、現況の平日・休日比を用いて推計する。

[駐車施設別の集中量]



資料：第2回松山都市圏パーソントリップ調査

[駐車需要推計フロー（全体）]



②供給量の設定

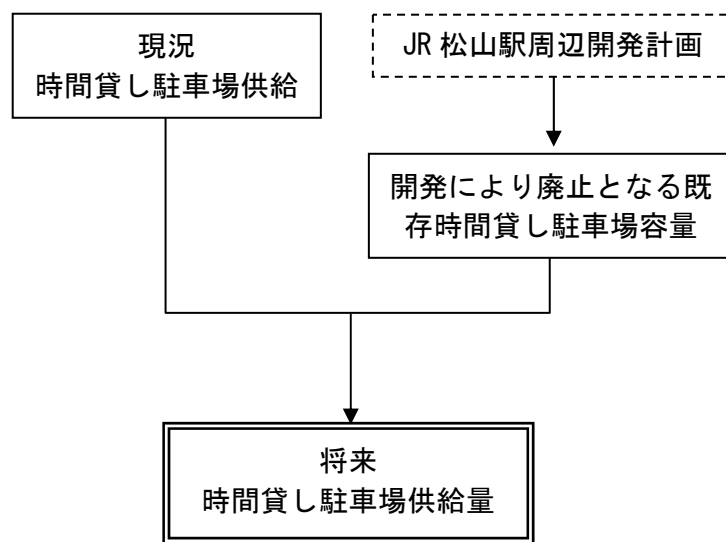
【時間貸し駐車場】

時間貸し駐車場を対象とする。なお、時間貸し駐車場の一部を月極で運用している駐車場は、駐車マスを固定して運用していない場合が多いため、月極駐車場分も供給量の対象とする。

JR 松山駅周辺開発については、開発により現状の時間貸し駐車場が廃止される分を反映する。

近年、未利用地を活用した小規模のコイン式が増加している。コイン式駐車場は、土地所有者や経済情勢などにより、その発生、廃止は流動的であるが、ビジネスモデルとして確立した現在においては、今後も土地利用動向に併せて設置されるものと想定し、将来の駐車場供給量の設定においては、現状と同程度の供給量が確保されるものとする。

[供給量推計フロー]



[J R 松山駅周辺開発構想]



JR 松山駅周辺開発イメージ

(3) 総合的な駐車マネジメント方策の検討

①基本方針

これまでは、モータリゼーションの進展に伴い増加する駐車需要に対し、駐車施設の整備を進めることで駐車問題に対応し、この結果、駐車施設量はある程度確保され、駐車場の供給量不足は解消され路上駐車も減少している。

しかし、中心市街地では、核となる商業施設の撤退や移転、郊外での大規模店舗の立地等により、中心市街地としての魅力の低下や賑わいが失われつつある。また、少子高齢化や環境問題への対応など、これからのまちづくりには中心市街地の活性化に寄与するとともに、人・環境にやさしく誰もが安全・安心・快適に移動できるまちが望まれている。

一部では荷捌きやタクシー、自動二輪の路上駐車が多く依然として路上駐車問題が残されているほか、高速道路の休日 1000 円施策やテレビドラマ放映による観光需要の増加、JR 松山駅など新たな駐車需要への対応も課題である。

これらの問題に対し、本計画においては、「歩行者や自転車、路面電車を中心とした公共交通を優先し、高齢者や子供を始め、誰もが安心・安全・快適に移動できるまち」の実現に向けて、まちの活性化やまちづくりに資する駐車施策を進めるとともに、依然として残る路上駐車や観光や開発に伴う新たな需要への対応を進めることとする。

【基本方針】

- まちの活性化やまちづくりに資する駐車施策
 - ⇒中心市街地の活力維持、活性化を図る観点から、中心市街地への新たな出店や建物更新、土地利用の活性化を促す駐車施策の展開
 - ⇒中心市街地では、歩行者・自転車及び公共交通を優先したまちづくりに向けて、自動車の適切な利用を図る駐車施策の展開
- 路上駐車に対応した駐車施策
 - ⇒原因者負担の原則の考え方にもとづいた駐車施策の展開
 - ⇒路上駐車の特性を踏まえた駐車施策の展開
- 一時的に集中する観光需要に対応した駐車施策
 - ⇒NHKスペシャルドラマや高速道路 1000 円施策などを契機とした観光交流の促進に対応可能な駐車施策の展開
- 開発など新たな駐車需要に対応した駐車施策
 - ⇒JR 松山駅周辺開発により新たに発生するまとまった駐車需要に応じた駐車施策の展開

②施策検討の方向性

基本方針に基づき、以下の施策について検討する。

基本方針		施策検討の方向性
まちの活性化やまちづくりに資する駐車施策	まちの活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車への配慮のもと、建物更新の制約となっている附置義務基準の見直し ⇒附置義務条例の見直し（地域ルール：隔地附置の要件の見直し）
	まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車及び公共交通を優先したまちづくりに向けて、自動車の適切な利用を促す駐車場の配置 ⇒将来的なフリンジ駐車場の配置に向けた既存駐車場の活用 ⇒二番町パーキングチケットの今後の方向性 ⇒市営二番町駐車場の今後の方向性
路上駐車に対応した駐車施策	荷捌き	<ul style="list-style-type: none"> ・原因者負担に基づく荷捌き対策 ⇒荷捌きに対する附置義務、共同荷捌きや時間配送など地域としての対応 ・既存駐車場の有効活用 ⇒新たな需要の受け入れ ・原因者負担が原則であるが、一定のルールのもとに公的な空間等の活用による対策 ⇒路上荷捌きスペースの設置と利用のルール化（道路空間再配分によるスペース確保 等）
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・既存駐車場の有効活用 ⇒新たな需要の受け入れ（ショットガン方式）
	自動二輪	<ul style="list-style-type: none"> ・原因者負担に基づく駐車スペースの確保 ⇒自動二輪に対する附置義務 ・既存駐車場の有効活用 ⇒新たな需要の受け入れ
一時的に集中する観光需要に対応した駐車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・既存駐車場の有効活用方策による一時的に増加する需要への対応 ⇒道後地区の観光需要への対応（既存駐車場への誘導、公共用地や中心部既存駐車場を活用したP & R） 	
開発など新たな駐車需要に対応した駐車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・J R 松山駅周辺開発による駐車需要への対応 ⇒駐車場整備地区の見直し、整備目標量の設定 	

③各種施策の検討

基本方針に基づき、実施すべき駐車施策の検討を行う。

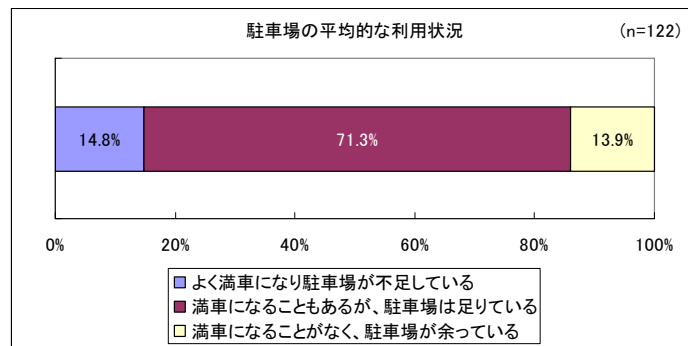
○まちの活性化やまちづくりに資する駐車施策

【附置義務条例の見直し】

現行の附置義務条例に関する施設立地者へのアンケートでは、7割が「満車になることもあるが、駐車場は足りている」と回答しており、極端な供給過多や供給不足に陥っていないと考えられる。

一方で、都心部の建物更新や新規出店が進まないのは、附置義務条例が一因となっているという意見もあり、施設立地者アンケートでも問題点・課題として挙げられていることから、建物更新や新規出店、商業床の効率的な確保を図り、中心部の活力維持、活性化に寄与するように、敷地外に駐車場を確保できる隔地付置に関する地域ルールを検討する。

[施設付随の駐車場の平均的な利用状況]

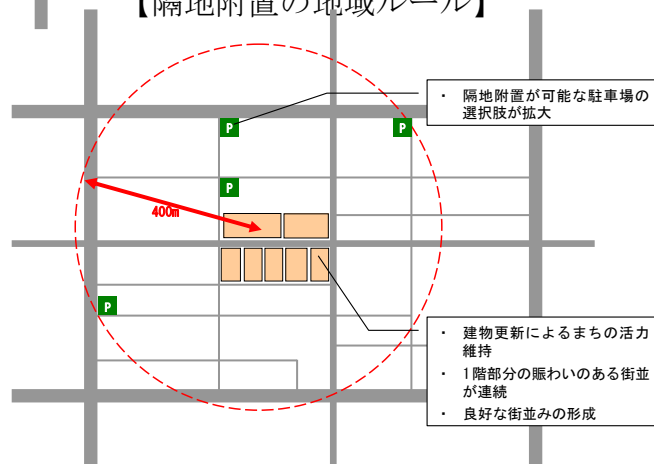
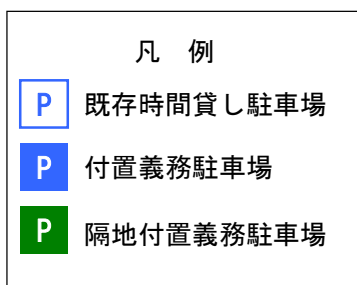


[隔地付置の地域ルールイメージと期待される効果]

【現状の隔地付置】



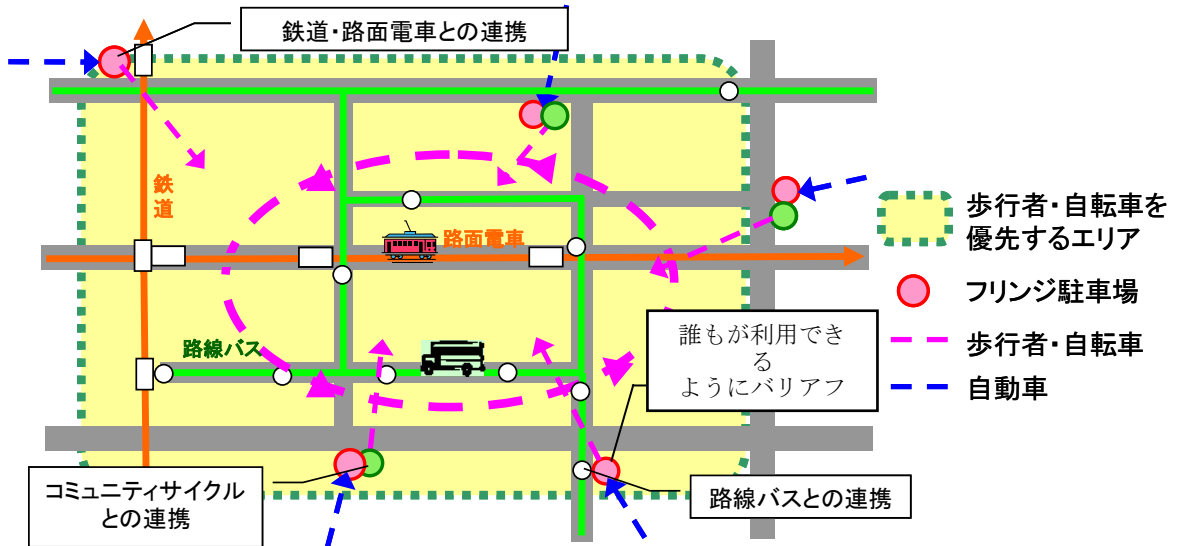
【隔地付置の地域ルール】



【将来的なフリンジ駐車場の配置に向けた既存駐車施設の活用】

まちなかの快適で賑わいのある歩行空間・回遊空間の創出を支援する駐車施策として、将来的なフリンジ駐車場の配置するために、歩行者・自転車優先エリアを設定し、既存駐車場を活用したフリンジ駐車場の配置を推進する。また、フリンジ駐車場の利用促進施策として、公共交通やコミュニティサイクルとの連携や誰もが利用しやすいように既存駐車場のバリアフリー化を図る。

[既存駐車場のフリンジ駐車場としての活用イメージ]



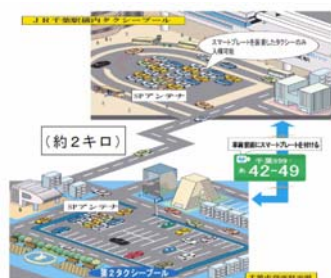
○路上駐車に対応した駐車施策

【荷捌きやタクシー、自転車・自動二輪等の新たな需要の受け入れ】

駐車場の供給量に余力がある一方で、荷捌きや自動二輪の路上駐車は依然として多く、荷捌きや自動二輪等に関する交通施策と連携を図った既存駐車場の有効活用が、将来の駐車場供給量確保につながるものと考えられる。

これらを踏まえ、供給量に余力のある地区や駐車場では、荷捌きや自転車・自動二輪等の新たな需要の受け入れを進める。

[タクシー乗場の併設やショットガン方式]



<スマートプレートを活用したショットガンシステムの概要>

[コインパーキングを活用した荷捌きスペースの設置 (社会実験)]



「コインパーキングを活用した荷捌きスペースの設置試行<社会実験>

日神保町、東池袋、新橋、六本木地区
16年1月29日(木)～3月31日(水)
荷捌きの需要が多い繁華街において、既存のコインパーキングの駐車マスを改良し、貨物が荷捌き可能な駐車マスを確保(4地区、計15駐車場)

○一時的に集中する観光需要に対応した駐車施策

【道後地区の観光需要への対応】

道後地区では、大型連休時など年に数回は観光需要が集中し、駐車場が最大で約 200 台程度の不足が生じ周辺道路で渋滞が発生していることから、これより、余力のある武道館跡地駐車場への誘導と中央浄化センターP&R 施策により対応する。

また、観光客を中心市街地へ回遊させる観点から、中心市街地の既存時間貸し駐車場への路面電車を活用した P&R 施策も推進する。

●道後温泉観光臨時駐車場（H21.11 実施）の案内チラシ



○開発など新たな駐車需要に対応した駐車施策

【JR 松山駅周辺開発への対応】

JR 松山駅周辺開発により、新たな駐車需要が発生する。新築された建物の建物用途によっては需要が異なるが、特に JR 松山駅西側は、開発により大きく土地利用が変わり、現状よりも大幅な需要増加が見込まれることから、土地利用の転換や高度利用を図る際に、駐車場を整備しやすい環境づくりに向けて、JR 松山駅周辺開発において駐車場整備地区に含まれていない商業地・沿道商業地となる区域を新たに駐車場整備地区に指定する。



松山駅周辺土地画整理事業市街化予想図