

まちづくりと連携した駐車場施策 ガイドライン 参考資料

令和5年4月

令和5年5月一部更新

目次

1. 需給状況の把握方法について.....	- 1 -
1-1 駐車目的把握の重要性.....	- 1 -
1-2 駐車目的を把握するための方法.....	- 4 -
1-3 駐車目的地側の重要性について.....	- 14 -
1-4 駐車需要の日変動に関する考え方について.....	- 15 -
2. 供給量の適正化に向けて.....	- 21 -
2-1 大都市圏都心部における附置義務基準からの削減率の考え方.....	- 21 -
2-2 大店立地法で定められた台数との整合性について.....	- 23 -
2-3 地域ルール等の検討・運用における具体的な検討の進め方・プロセス.....	- 26 -
3. 需要量の適正化に向けて.....	- 29 -
3-1 駐車料金による誘導の考え方について.....	- 29 -
3-2 駐車需要の誘導のための留意点について.....	- 31 -
4. まちづくりと連携した取組事例について.....	- 33 -
4-1 駐車場の配置の適正化について.....	- 33 -
4-2 公営駐車場等の経営について.....	- 35 -
4-3 まちのにぎわいづくりと併せた駐車場経営について.....	- 38 -
5. その他参考資料.....	- 41 -

1. 需給状況の把握方法について

1-1 駐車目的把握の重要性

- 駐車場の量的な整備だけでなく、駐車場利用環境の質的向上を目指す中では、駐車場の隔地確保を含めた再配置や、駐車場利用者の誘導施策等を実施することになる。
- これらの施策を実施するにあたっては、施策を実施するエリアにおける駐車場の供給量の把握だけでなく、駐車場の需要（駐車場のニーズや利用のされ方等）を分析する必要がある。
- 分析する上では、特に“駐車目的”を把握することが重要であり、“駐車目的”を把握することによって、効果的な施策・対応策を講ずることができる。

表 1-1 駐車目的ごとの特徴・駐車施策検討の際の留意点

駐車目的	駐車の特徴	留意点
通勤	・朝～夕方までの長時間の駐車	・公共交通が存在しない等、車での通勤が不可避なケースもあり、エリアの公共交通網の整備状況を考慮した施策の検討が求められる
業務 (社有車)	・日中は業務に出かけていくため駐車場は空いており、夕方～朝にかけて駐車	・業務に伴い持ち運ぶ荷物の規模や、セキュリティへの懸念等から、オフィスから離れた場所において駐車場を隔地確保することは困難な場合がある※
業務 (配達・荷さばき・営業)	・短時間駐車	・駐車場所から目的地までの距離及び高低差（P.3参照）や、横持ち動線における歩行者等との錯綜に留意が必要 ・特に荷さばき等ではピークとなる時間帯に集中することもあり、タイムシェアを含めた多面的な調整が必要
私用 (買い物等)	・短時間の駐車であり、駐車開始時間は私用の内容により様々	・エリアの賑わいを損なわず、かつ車で来訪する人の利便性を考慮した検討が求められる
パーク＆ライド	・朝～夕方までの長時間の駐車	・駅前の人が賑わうエリア等では、人の賑わいを阻害しない駐車場の配置が必要

※設計事務所や事務所施設へのヒアリング結果より（街路交通施設課実施）

関連箇所

3-2-1 駐車需給状況等のきめ細かな把握
3-3-3 駐車場の質の向上の検討

- 駅前のエリアでもパーク&ライドの利用に限らず様々な利用をされていることがある。

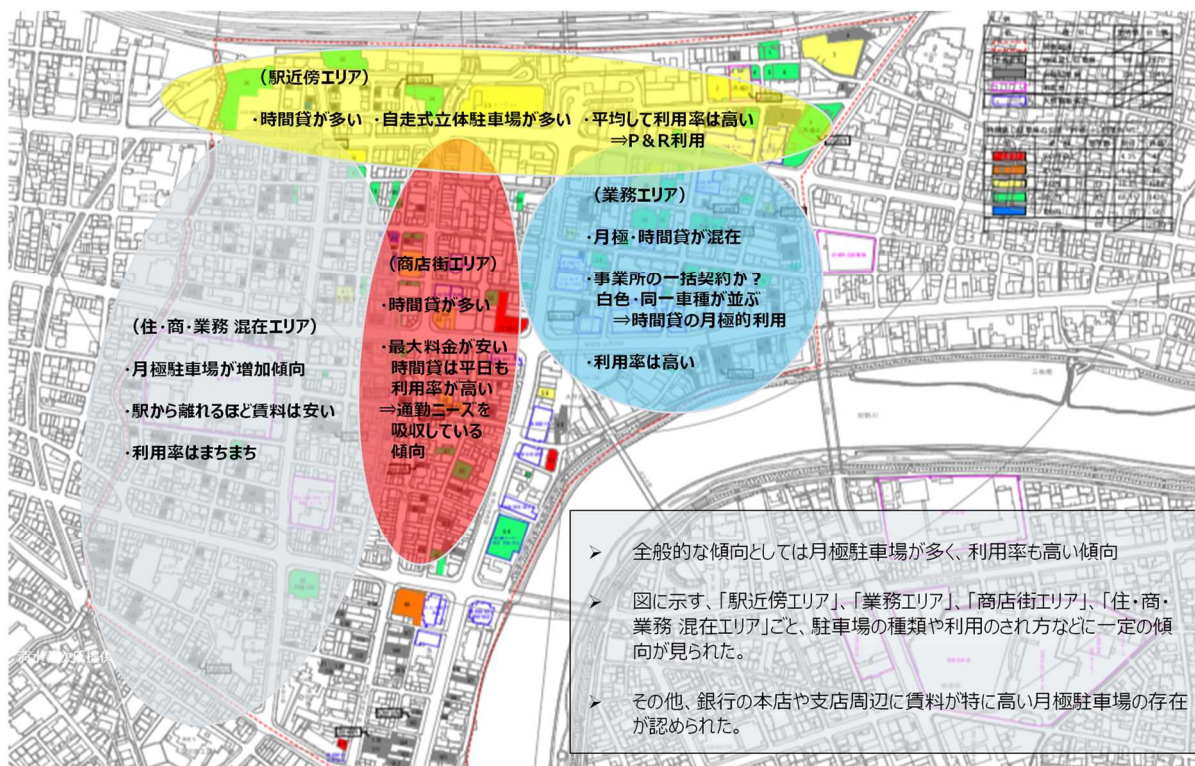


図 1-1 沼津市における中心市街地の駐車場の現況

出典：第2回 まちづくりと連携した駐車場配置適正化に関する勉強会・資料1

- 既存研究資料によると、荷さばきにおける横持ち距離（駐車場所と訪問事業所間の距離）は100m以内が大半である。

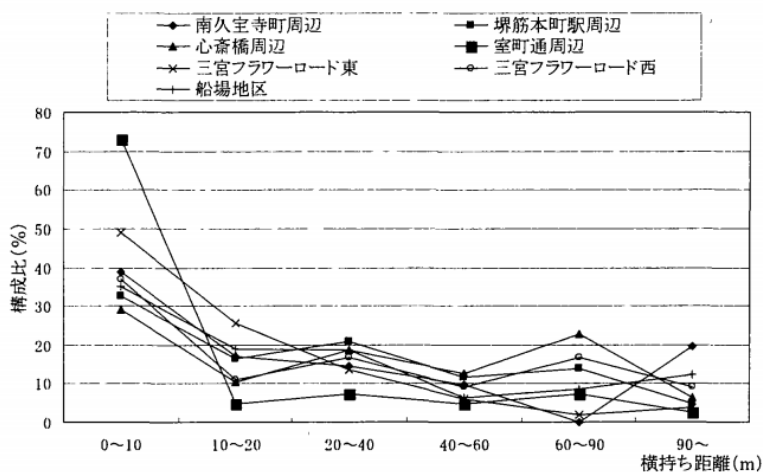


図 1-2 集配送トラックの荷さばき駐車に関連する横持ち距離の調査結果

出典：塚口ら『集配送トラックの横持ち行動特性に関する調査研究』土木学会論文集 No.758/IV-63 (2004)

- 渋谷区の神南一丁目地区において行われた駐車場集約化に向けた社会実験時の調査結果をみると、集約駐車場から搬入出先までの横持ち距離は平均約 40～80m 程度であり、最大横持ち距離を見ると 100～150m 程度であれば横持ちが可能との結果が得られている。
- 一方で、勾配の異なる駐車場における横持ち距離を比較した結果からは、勾配の大きいエリアにある駐車場では短距離の横持ちが多いことが示されており、横持ち距離はエリアの特性等の地域の実情に応じた検討が必要である。

■ 駐車場から搬入出先までの横持ち距離

【各駐車場からの横持ち距離(平均・最大)】

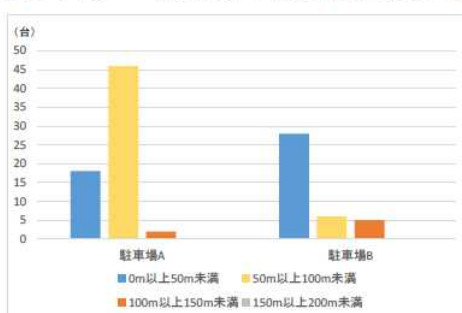
駐車場	サンプル数	平均横持ち距離	最大横持ち距離
A	66	61.7 m	100 m
B	39	44.1 m	125 m
C	36	84.4 m	150 m
D	3	48.3 m	110 m

各集約駐車場からの最大横持ち距離を見ると、搬入出先まで100～150m程度であれば横持ちが可能

※横持ち距離は、駐車場と各エリアを結ぶ直線距離で算出

※集約駐車場から一つのエリアにのみ搬入出をしたサンプルを対象とした

【駐車場A・B利用者の横持ち距離分布】



周辺道路の勾配が大きい駐車場Bは、短距離の横持ちが多い

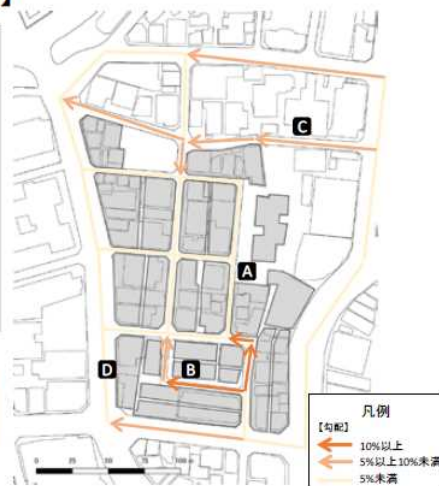


図 1-3 渋谷における横持ち距離の調査結果

出典：第5回渋谷駅周辺地域交通戦略検討部会・資料2『駐車場集約化に向けた社会実験分析結果』

1-2 駐車目的を把握するための方法

- 駐車目的を直接的に把握するためには、エリア内での駐車場来訪者にアンケート調査を行う方法が一般的だが、その他にも様々な方法で駐車目的を推測することが可能である。

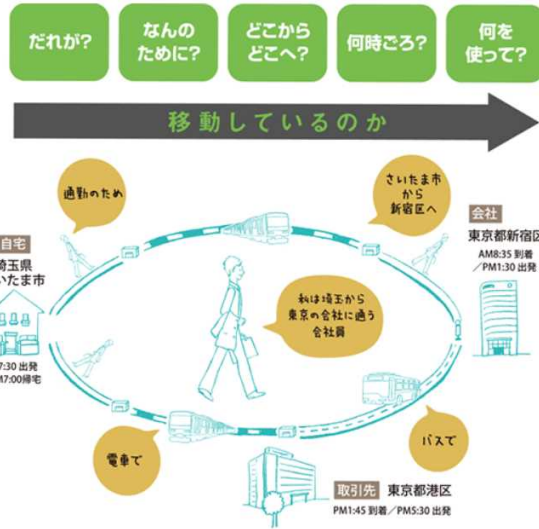
(1) エリア全体の駐車実態の概要を知る

- 駐車目的を把握する方法の一つがパーソントリップ (PT) 調査の結果を使う方法で、PT 調査とは人の1日の全ての移動を把握する調査で、全国各地で実施されている。

パーソントリップ調査とは

人 (パーソン) の1日のすべての移動 (トリップ) を把握する調査です。

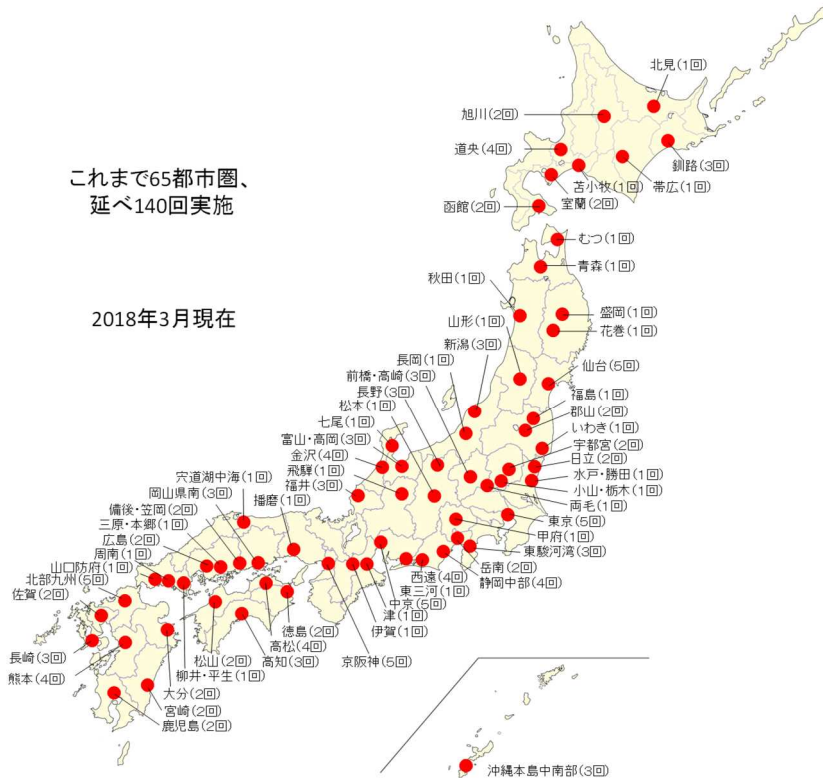
みなさんは、通勤や通学、買い物といったある目的をもって移動していると思います。
そして、移動する時は、歩いたり、電車や車に乗ったりと、何かしらの上り手段があります。
この「人の移動」状況を把握するのが、パーソントリップ調査です。
この調査データをもとに、地域の交通の実態を把握・分析し、誰もが自由・快適に移動できる都市交通サービスのあり方を検討します。



出典: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査ホームページ

これまで65都市圏、
延べ140回実施

2018年3月現在



出典: 第15回総合都市交通計画研修・配布資料

○ PT 調査では、都市圏や調査年次により違いはあるものの、一般的には下記に示すような世帯属性・個人属性と、トリップ属性が調査されており、これらの結果を使うことで、エリアにおける駐車状況の概要を把握することができる。

表 1-2 東京都市圏パーソントリップ調査の年次別調査項目

＜世帯属性・個人属性＞		昭和63年	平成10年	平成20年
設問		第3回	第4回	第5回
1. 住所		○	○	○
2. 性別、年齢		○	○	○
3. 職業		○	○	○
4. 産業		○	○	-
5. 就業形態		-	-	○
6. 勤務先、通学先・通園先の所在地		○	○	○
7. 保有運転免許 または 運転免許有無		○	○	○
8. 自由使用の自動車の有無		○	○	○
9. 自動車の保有台数		○	○	○
10. 二輪車の保有台数		○	○	○
11. ナンバープレート		-	○	-
12. 自動車の所有者		-	○	-
13. 調査日1日の走行距離		-	○	-

＜トリップ特性＞		昭和63年	平成10年	平成20年
設問		第3回	第4回	第5回
14. 発地場所（所在地ゾーン）		○	○	○
15. 発施設		○	○	○
16. 発時刻		○	○	○
17. 着地場所（所在地ゾーン）		○	○	○
18. 着施設		○	○	○
19. 着時刻		○	○	○
20. 目的		○	○	○
21. 交通手段		○	○	○
22. 手段別所要時間		○	○	○
23. 乗り換え地点（駅・ゾーン）		○	○	○
24. 運転者 または 運転の有無		○	○	○
25. 自動車の所有者		-	-	○
26. 利用した自動車		-	○	-
27. 同乗者数（家族・家族以外）		○	○	○
28. 駐車した場所		○	○	○
29. 有料道路利用の有無		○	○	○
30. 乗降インターチェンジ・ランプ		○	○	○
31. ETC利用の有無		-	-	○
32. 駐輪した場所（二輪車利用者の方のみ）		-	-	○

○：調査項目

-：調査されていない項目

出典：東京都市圏パーソントリップ調査 PT データ利用の手引き（2019年1月）

【PT 調査による分析例】

- 先に示した調査項目一覧の内、「21. 交通手段」「20. 目的」「18. 着施設」等を分析することで、特定のエリアに到着する（もしくは特定のエリアから出発する）自動車の動きについて、下記の例のような分析を実施することが可能。

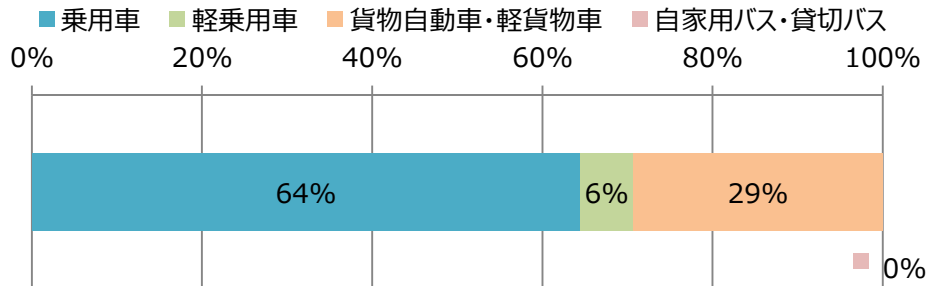


図 1-4 来訪交通手段(自動車)の車種区分

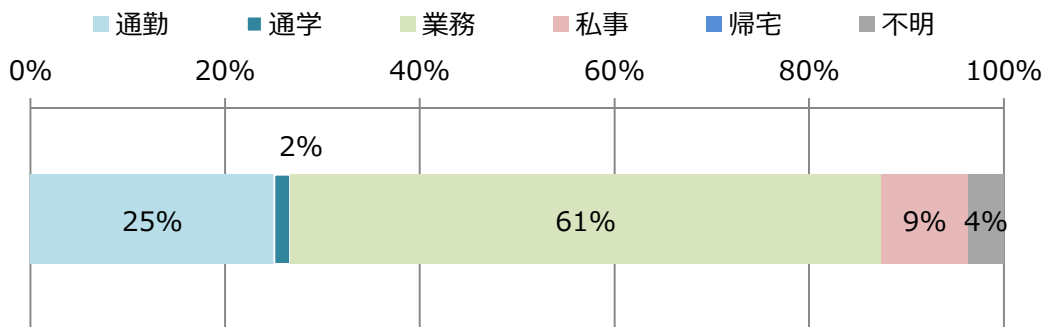


図 1-5 自動車利用者の来訪目的

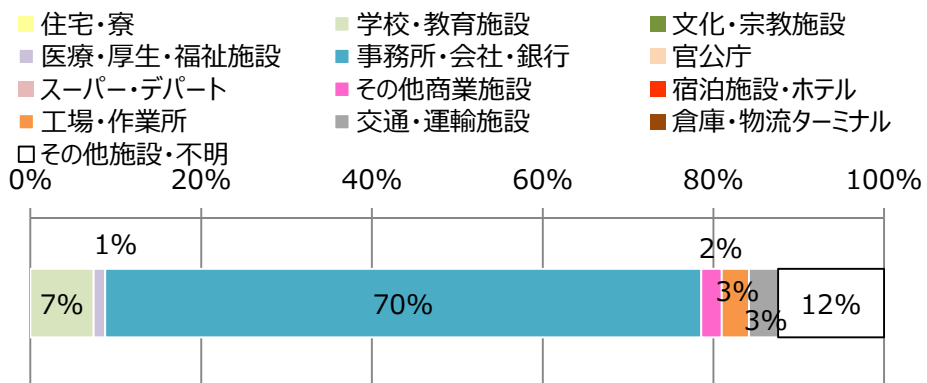


図 1-6 自動車利用者の利用施設

出典：第2回内神田地区における駐車場の配置適正化に向けた勉強会・配布資料

- その他にも、「28. 駐車した場所」「19. 着時刻」の分析により、エリア内に来る自動車がどこに駐車しているかや、どの時間帯にピークが来るかを把握することができ、こうした基礎的な分析を行うことで、実態調査の項目設計に役立てることができる。

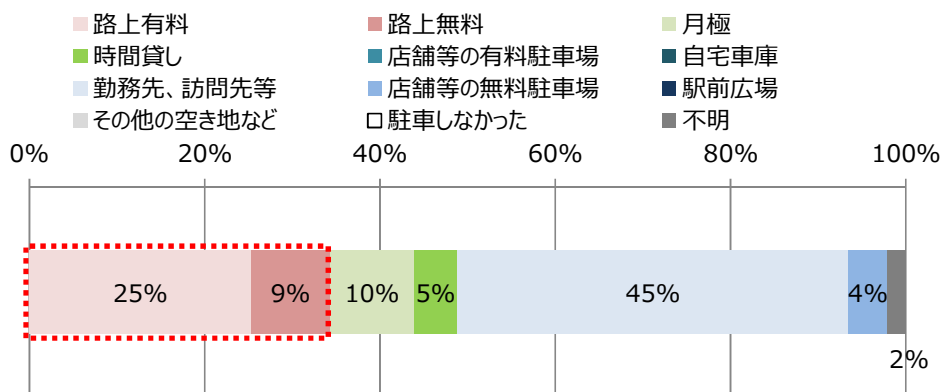


図 1-7 駐車場所

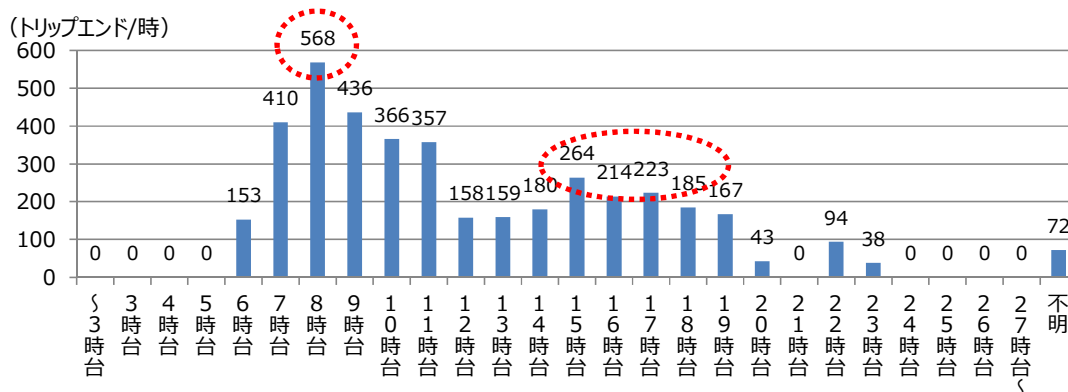
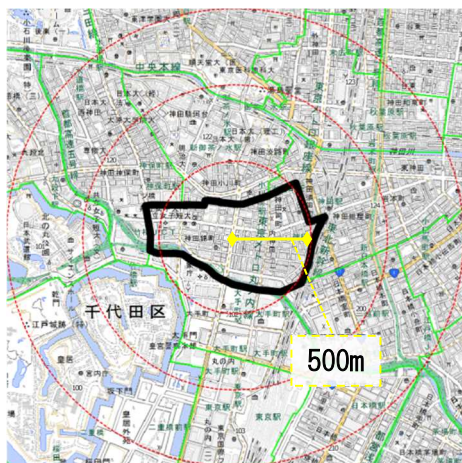


図 1-8 到着時間帯別自動車集中量

出典：第2回内神田地区における駐車場の配置適正化に向けた勉強会・配布資料



※上記の分析は左記に示す小ゾーン（約 52ha）を対象に分析を実施したものであり、概ね半径 500m 程度のエリアにおける分析結果である。

※ただし、PT 調査は利用するデータの都市圏や年次、対象とするエリアにより、データ精度やエリアの広さが異なる点に留意されたい。

※なお、H20 東京都市圏 PT では、都区部・政令市周辺においては小ゾーン単位で、都市圏全域においては計画基本ゾーン単位で、相対誤差 20%以内で発生集中交通量の精度担保が行われている。

(2) 特定駐車場の利用目的の内訳を推測する

- 時間貸し駐車場等において自動で取得されるデータ等を活用することで、駐車目的を推測することができる。
- 例えば、駐車場の入出庫データと回数券利用数データを組み合わせることで、当該駐車場に訪れた自動車のうち、何割程度が買い物目的であるかを下記のとおり推測でき、本事例では駐車場利用のうち約6割が買い物目的となっている。

・久屋駐車場の回数券利用者は、周辺の大規模商業店舗（百貨店等）における買物客であると想定し、これらの割合を算出することで当該駐車場における買い物目的利用者の割合を推測

※この分析では入出庫データによる駐車時間より駐車料金を算出しており、特別割引などは考慮していない。

※あくまで駐車料金ベースでの分析からの推計であり、例えば現金支払いをする人は短時間（≒駐車料金が安い）等、支払方法によって駐車時間に偏りがある場合には人ベースでの割合が異なることは考えられる。

- 平日・休日のどちらにおいても、概ね6割の駐車場利用者は買い物目的の利用者であることが推測できる。

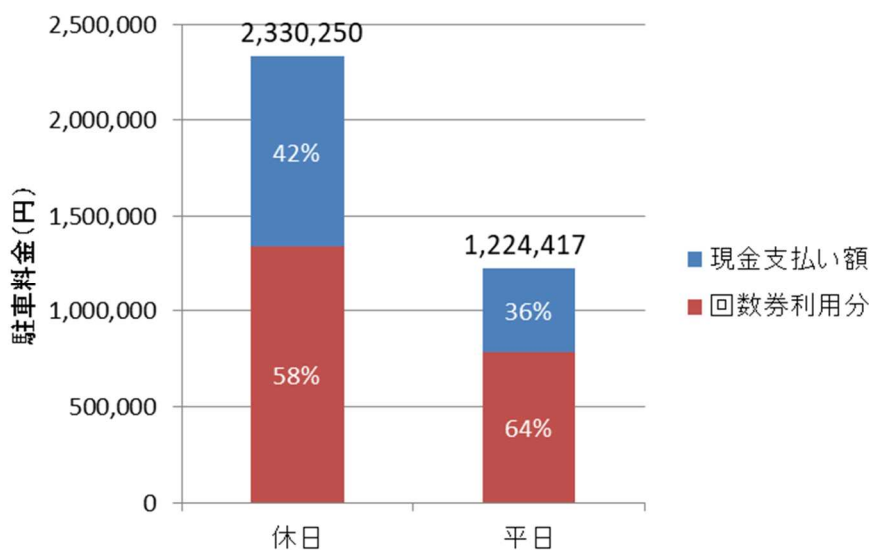


図 1-9 平休別の駐車料金の支払い方法内訳(1か月における日平均)

資料：久屋駐車場入出庫データ（2018.9月分、N=45,551）及び日別回数券利用数データ（名古屋市提供）

(3) 駐車場の使われ方を知る

- その他、駐車目的以外にも駐車場の使われ方を調べることで、駐車需要を把握することが考えられる。
- 例えば、駐車場の精算機で収集されるデータを用いて、下記のとおり利用のされ方が近い車両を集めて分類するクラスター分析を行うことで、次ページに示すような分類が得られ、特に平日の方が多様な利用がされていることが示唆される結果が得られた。

1) 名古屋市の駐車場入出庫データを用いた分析

【分析の流れ】

- ・ 駐車場における「利用日」「入庫時間」「出庫時間」の1か月分のデータを収集（一般的な時間貸し駐車場の精算機において自動で収集されているデータ）
- ・ 「入庫時間」「滞在時間」「平休フラグ」の3つの項目を変数とし、クラスター分析（ウォード法）により分類を実施

※クラスター分析：異なるものが混ざりあっている集団の中から互いに似たものを集めて集落（クラスター）を作り、対象を分類するという方法。

- クラスター分析の結果、下記の樹形図が得られ、赤の点線部分で切ると下記7クラスターに分類される。

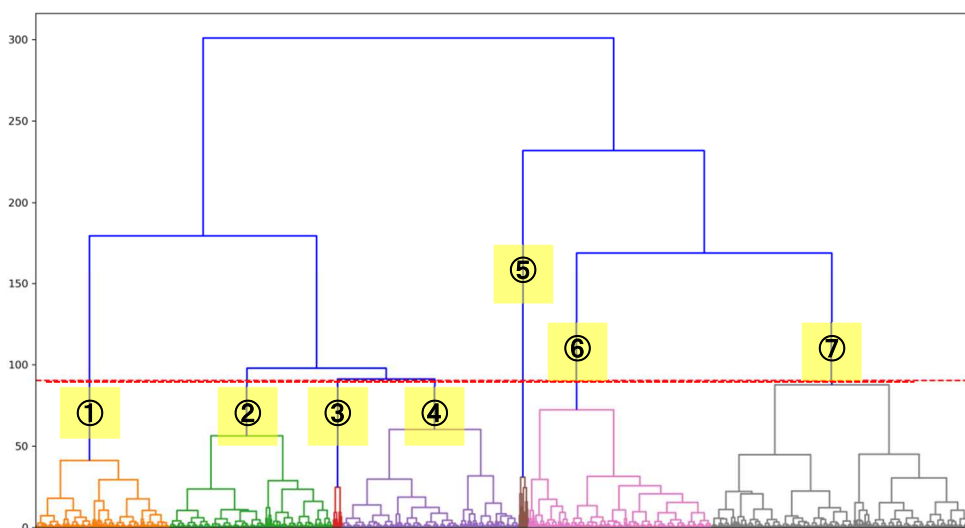
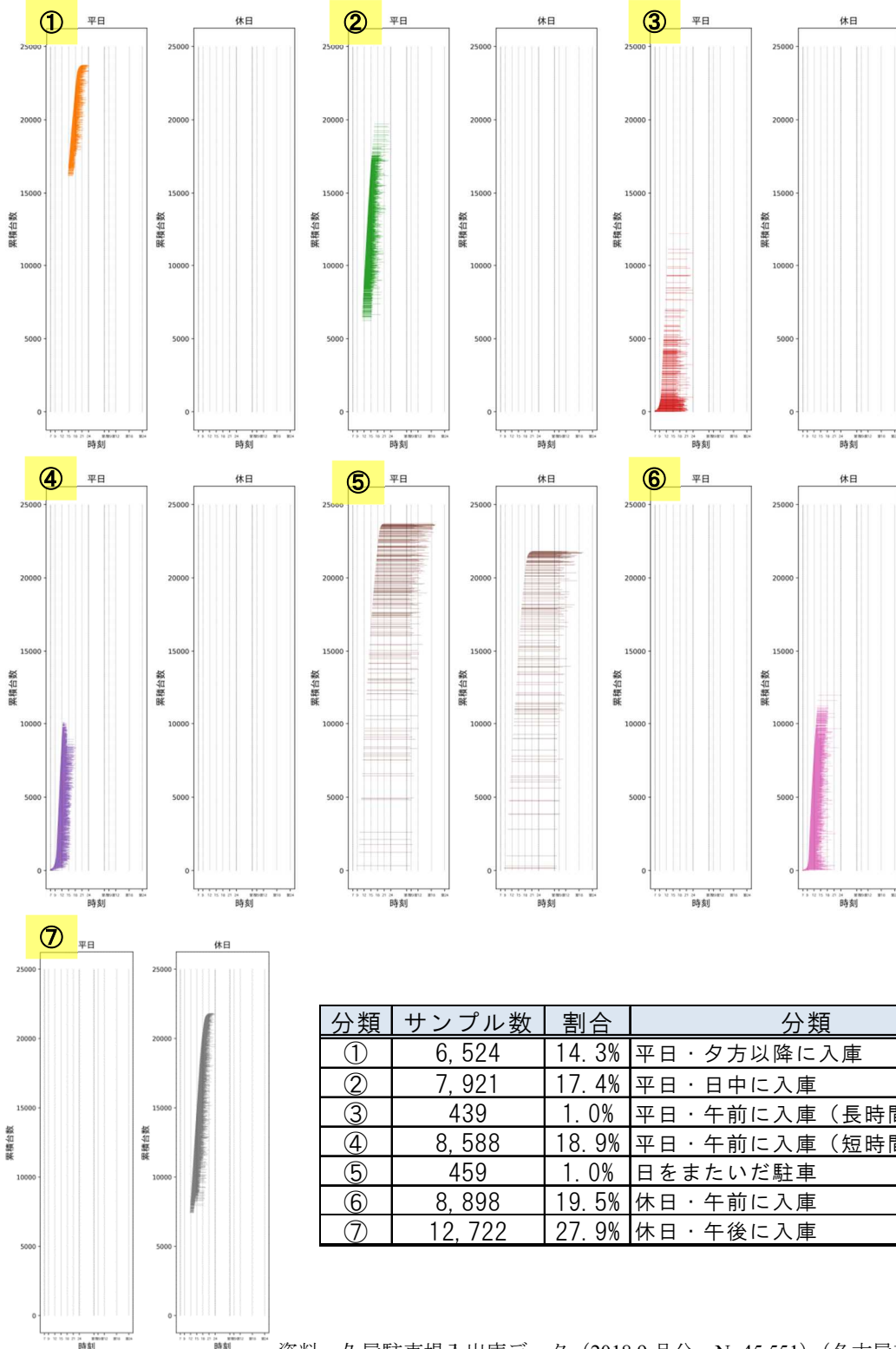


図 1-10 クラスター分析により得られた樹形図(デンドログラム)

資料：久屋駐車場入出庫データ（2018.9月分、N=45,551）（名古屋市提供）

- 分析結果より、平日は一日中駐車している人は少ない点やカテゴリ数が多く様々な利用がされている点、休日は午後の需要が多い点など、駐車場の利用実態を調査するに当たって注視すべきポイントが見えてくる。
- また分類③のような動き方をみると、都心中心部の商業エリアであっても周辺のオフィスや店舗従業員が通勤で利用している可能性が示唆される。



資料：久屋駐車場入出庫データ（2018.9月分、N=45,551）（名古屋市提供）

2) 和歌山市の駐車場入出庫データを用いた分析例(平日 1 日)

【分析の流れ】

- ・ 駐車場における出庫日がある平日 1 日となっている車の「入庫時間」「出庫時間」が記録された記録用紙をデータ化
- ・ 「入庫時間」「滞在時間」の 2 つの項目を変数とし、クラスター分析（ウォード法）により分類を実施

- クラスター分析の結果、下記の樹形図が得られ、赤の点線部分で切ると下記 7 クラスターに分類される。

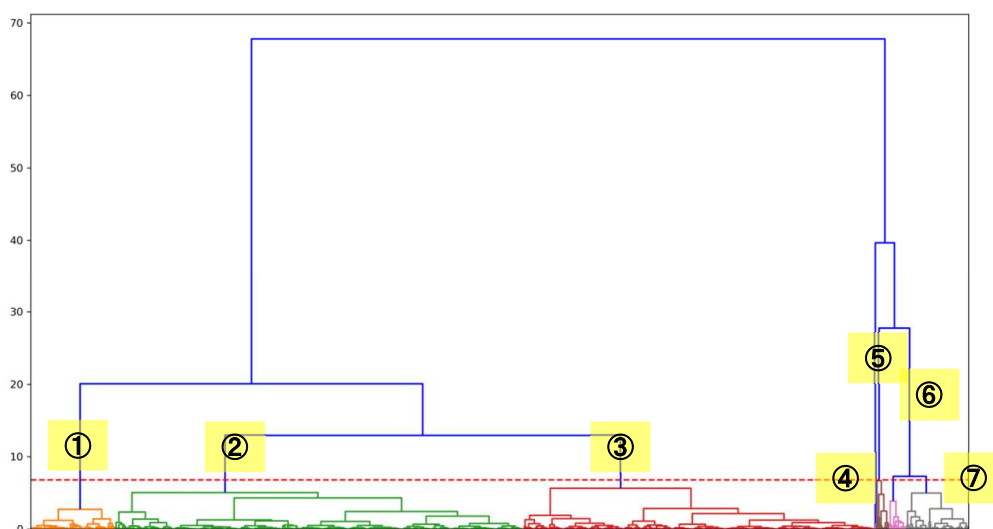
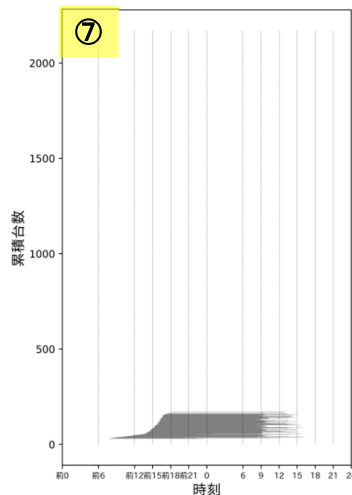
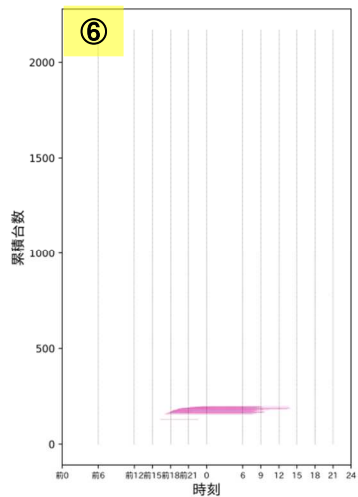
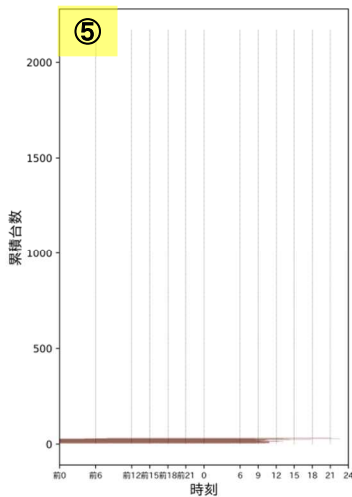
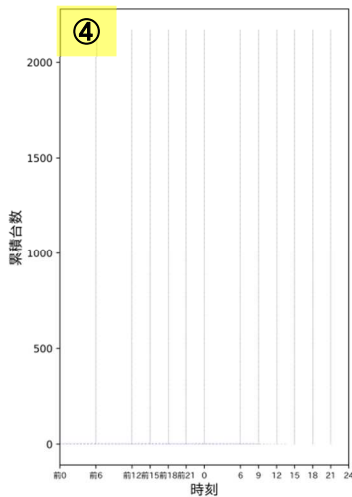
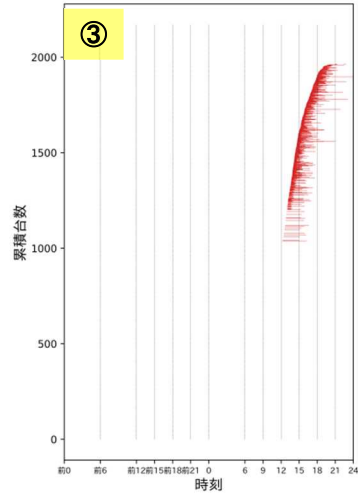
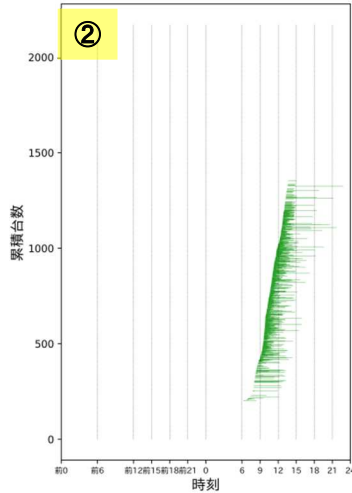
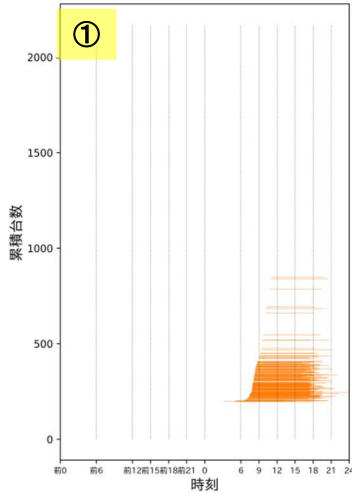


図 1-11 クラスター分析により得られた樹形図(デンドログラム)

資料：中央駐車場入出庫データ（2018.10.17 分、N=1,965）（和歌山市提供）

- 名古屋の分析事例と比べて、通勤での利用が想定される分類①『9時までに入庫』の割合が高いこと、分類④⑤⑥⑦の日をまたいだ駐車の高いことなどが異なっており、大都市の中心部の駐車場とは異なる目的での利用が多いことが推察される。



分類	サンプル数	割合	分類
①	177	9.0%	9時までに入庫
②	856	43.6%	日中に入庫
③	735	37.4%	夕方以降に入庫
④	4	0.2%	日をまたいだ駐車（4日以上）
⑤	27	1.4%	日をまたいだ駐車（2～3日間）
⑥	36	1.8%	日をまたいだ駐車（12時間以内）
⑦	130	6.6%	日をまたいだ駐車（12時間以上）

資料：中央駐車場入出庫データ（2018.10.17分、N=1,965）（和歌山市提供）

(4) 効率的なデータ整備のための留意点

- エリア全体の駐車場需要を調べる際には、民間の駐車場事業者が入出庫に関するデータ保有していることが想定されることから、データの利用目的を十分ご理解をいただき、官民連携でデータ整備を行うための綿密な調整が必要である。

- 名古屋市では、平成 27 年の駐車実態調査において、駐車場事業者の協力を得ながら調査を実施することで、エリア別・時間帯別の詳細な需給状況を把握している。

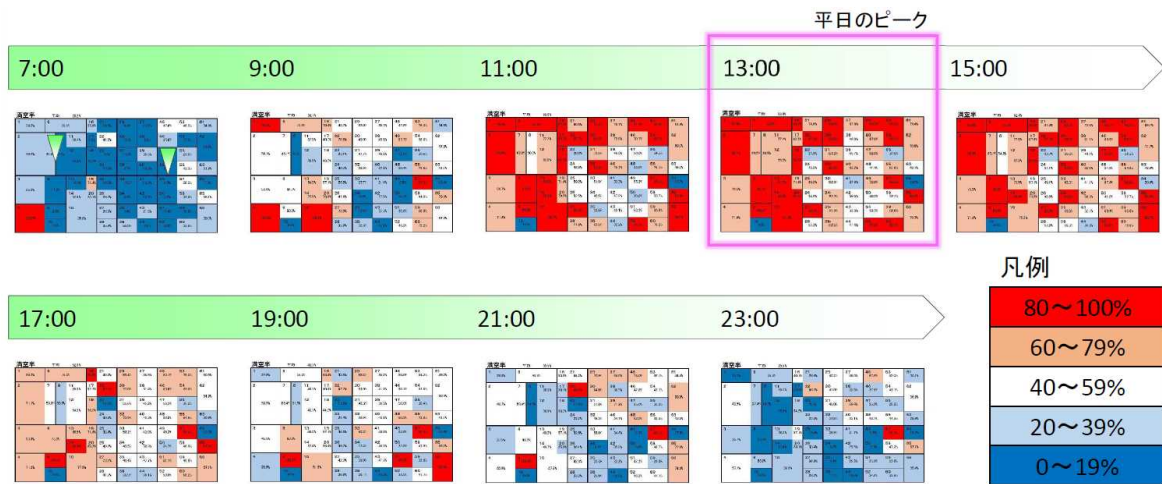


図 1-12 駐車実態調査結果:エリア別満空率(名古屋市)

1-3 駐車目的地側の重要性について

- 駐車場の適正配置を進める上では、エリアに車で訪れる方の意見はもちろん、商業施設や事務所施設側の意見もふまえて検討することが重要となる。

■商業施設

- ・ 公共交通の発達した大都市中心部においては、百貨店を含む商業施設への来客の多くは公共交通を利用して来店する人であり、自動車を利用して来店する人は少ない。特に、鉄道駅に接続した地下街においては、来客はほぼ公共交通を利用している人である。
- ・ 一方で、店舗に直結した駐車場の存在は集客上重要だと考えられており、自動車を利用して来店する人は主には購買力のある顧客と家族連れ客の2種類に大別される。
 - 購買力のある顧客は、目的地まで雨に濡れないことや目的地まで歩く距離を少しでも短縮することを重視するため、近隣の駐車場を利用していると考えられる。
 - 家族連れ客は、居住地によっては目的地である商業地まで公共交通を利用するよりも駐車料金の方が安いことがあり、こうした場合に駐車場を利用していると考えられる。

- 駐車場集約や隔地での確保に関する駐車場施策を検討するにあたっては、上記のような百貨店等の商業店舗に接続する駐車場の持つ集客力や、目的施設までの移動距離を踏まえた駐車需要の転換可能性について考慮する必要がある。

- ・ 公共交通の発達した大都市中心部における商業施設においては、駐車需要も減少していることから、街中の賑わい向上につながる自動車抑制、駐車場集約に好意的な声も出ている。

- 自動車抑制、駐車場集約施策の実施にあたっては、利便性の高いところに駐車場を集約することで、余剰スペースが生まれて街に多くの人が集まり、結果として多くの人が来店する方が良いという点を示すことが、地元事業者との合意形成に有効であると考えられる。

■事務所施設

- ・ 事務所施設においては、営業車を一人一台用意している例もある等、営業車を第二のオフィスとして考えられていることもあるため、平置きできる大きな駐車場が近隣にあることが重要とされ、一般的に駐車場の附置義務を隔地することは想定されない。

- 特定街路に駐車場出入口を設置しない等の駐車場施策を実施するにあたっては、当該エリアに事務所施設が存在する場合にはその施設における営業車の利用状況等を勘案し、施策実現性を検討することが求められる。

資料：商業施設・設計事務所へのヒアリング結果より（街路交通施設課実施）

1-4 駐車需要の日変動に関する考え方について

- ある1日の調査を行ってエリア全体の駐車需要を算出したとしても、平均的な1日を対象とした予測値では、年間のピーク時の駐車需要に対応できない可能性がある。
- そのため、駐車需要に関して得られたデータから算出される駐車原単位をそのまま用いるのではなく、一定の“安全率”（≒割増率）を考慮して計画を立てることが必要となる。
- 東京都における地域ルールにおいては、概ね10%～20%の比率をもって安全率を確保している事例が一般的である。

- 新宿駅東口エリアの地域ルールでは、“休日ピーク時の繁忙期（12月）/年平均”の比率である1.13倍（13%分の安全率）をもって、駐車原単位を算出。

表 適用地区の駐車実績に基づく駐車原単位

建物用途		駐車原単位	都条例
その他の建築物 （(1)以外）	百貨店その他の店舗	2.38 台／1000 m ² （420 m ² ごとに1台）	250 m ² ごとに1台
	事務所	2.00 台／1000 m ² （500 m ² ごとに1台）	300 m ² ごとに1台
	その他特定用途		
	非特定用途 （共同住宅以外）		
非特定用途 （共同住宅）		350 m ² ごとに1台	

※1：適用地区の駐車実態より、平成23年度通常期ピーク時利用率最大値（55.56%）及びピーク率（1.13：休日ピーク時の繁忙期（12月）/年平均の比率）を用いて、都条例（平成26年4月1日改正前）の0.6倍として設定

出典：『新宿駅東口駐車場地域ルール運用に関するマニュアル』（平成30年2月）』

- 下記のとおり、駐車需要の日変動の実態分析を行った結果、若干のばらつきがあることが示されている。
- ただし、下記に示すのは1施設の結果を基にした変動であるため、エリア全体の需要として見る場合には各施設の需要の多寡が統合・吸収されることにより、変動はこれよりも小さくなることが想定される点にも留意されたい。

- ・ 開発事業者等から約1年間分のデータの提供を受けた10施設について、日変動の状況を確認した。
- ・ 標準偏差を平均ピーク時駐車台数で除した変動係数は0.08~0.43の範囲でばらつきがある。また、ピーク時駐車台数の85パーセンタイル値は平均値の1.12~1.40倍の範囲である。
- ・ そのため、特定の一日の結果のみで需要を予測する際には留意が必要であることが確認されている。

表 1-3 分析対象施設の詳細

施設 仮称	立地 位置	施設 タイプ	所在地	総延床 面積	商業床 面積率	駅まで の距離	駐車場 整備台数		平均 ピーク時 駐車 台数	標準偏差		最大ピーク時 駐車台数		ピーク時駐車台数 85パーセンタイル値	
				(㎡)	(%)	(m)	(台)	対平 均比	(台)	(台)	変動 係数	(台)	対平 均比	(台)	対平 均比
A	都心部	一般	中央区	117,461	11.9	60	352	2.44	144	19	0.13	219	1.52	161	1.12
B	都心部	一般	港区	86,563	5.7	240	220	3.67	60	26	0.43	113	1.88	84	1.40
C	都心部	一般	港区	244,360	3	400	544	9.38	58	14	0.24	91	1.57	72	1.24
D	都心部	一般	港区	379,408	16.2	0	1,306	1.25	1,045	87	0.08	1,396	1.34	1,127	1.08
E	都心部	不明	千代田区	99,337	20.5	160	319	2.49	128	22	0.17	173	1.35	148	1.16
F	都心部	不明	千代田区	104,124	9	160	298	4.45	67	17	0.25	119	1.78	86	1.28
G	都心部	不明	千代田区	149,340	6.9	80	225	2.47	91	18	0.20	144	1.58	106	1.16
H	都心部	不明	千代田区	78,530	9	80	235	1.91	123	20	0.16	187	1.52	148	1.20
I	都心部	不明	千代田区	355,240	19.6	80	997	2.34	426	55	0.13	574	1.35	495	1.16
J	【参考】商業施設		渋谷区	34,062	88	160	191	2.01	95	24	0.25	154	1.62	125	1.32

出典：都市計画調査室『都市開発に伴う歩行者関連施設等の計画手法の充実に資する調査検討業務報告書』

■平均ピーク時駐車台数と標準偏差の関係

- ・平均ピーク時駐車台数と変動係数（標準偏差を平均ピーク時駐車台数で除した数値）の関係を見ると、平均値が小さいほど駐車台数に対するばらつきの程度が大きくなる傾向である。

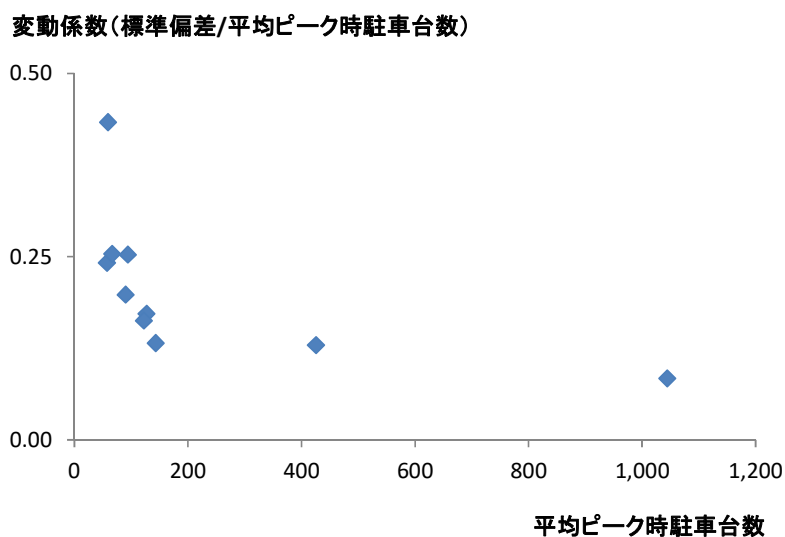


図 1-13 平均ピーク時駐車台数と標準偏差の関係

■平均ピーク時駐車台数とピーク時駐車台数 85 パーセンタイル値の関係

- ・平均ピーク時駐車台数と変動係数（標準偏差を平均ピーク時駐車台数で除した数値）の関係を見ると、平均値が小さいほど駐車台数に対するばらつきの程度が大きくなる傾向である。

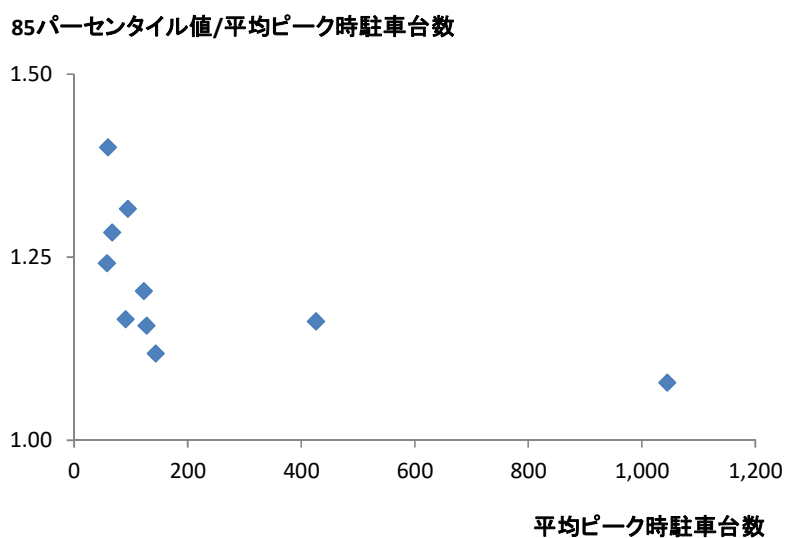


図 1-14 平均ピーク時駐車台数とピーク時駐車台数の 85 パーセンタイル値との関係

出典：都市計画調査室『都市開発に伴う歩行者関連施設等の計画手法の充実に資する調査検討業務報告書』

■豊島区におけるケーススタディ結果

- 池袋西口駐車場における、1年間（2018年2月1日～2019年1月31日）の駐車場利用台数を分析した結果を次ページ以降に示す。

※前ページまでに示したものはピーク時駐車台数であり、こちらは1日の延利用台数となっており、以降の分析結果とは扱っているデータ項目が異なる点に留意。

- 駐車場の基礎的な利用状況として、下記の点が示唆される。

一休日の利用台数が上位を占め、平日で上位に入っている日程は、12月31日や1月2日などの特異日となっている。

一休日は平日と比べると、商業利用者の割合が大きくなっており、平日よりも一般車の利用台数自体も少ない。

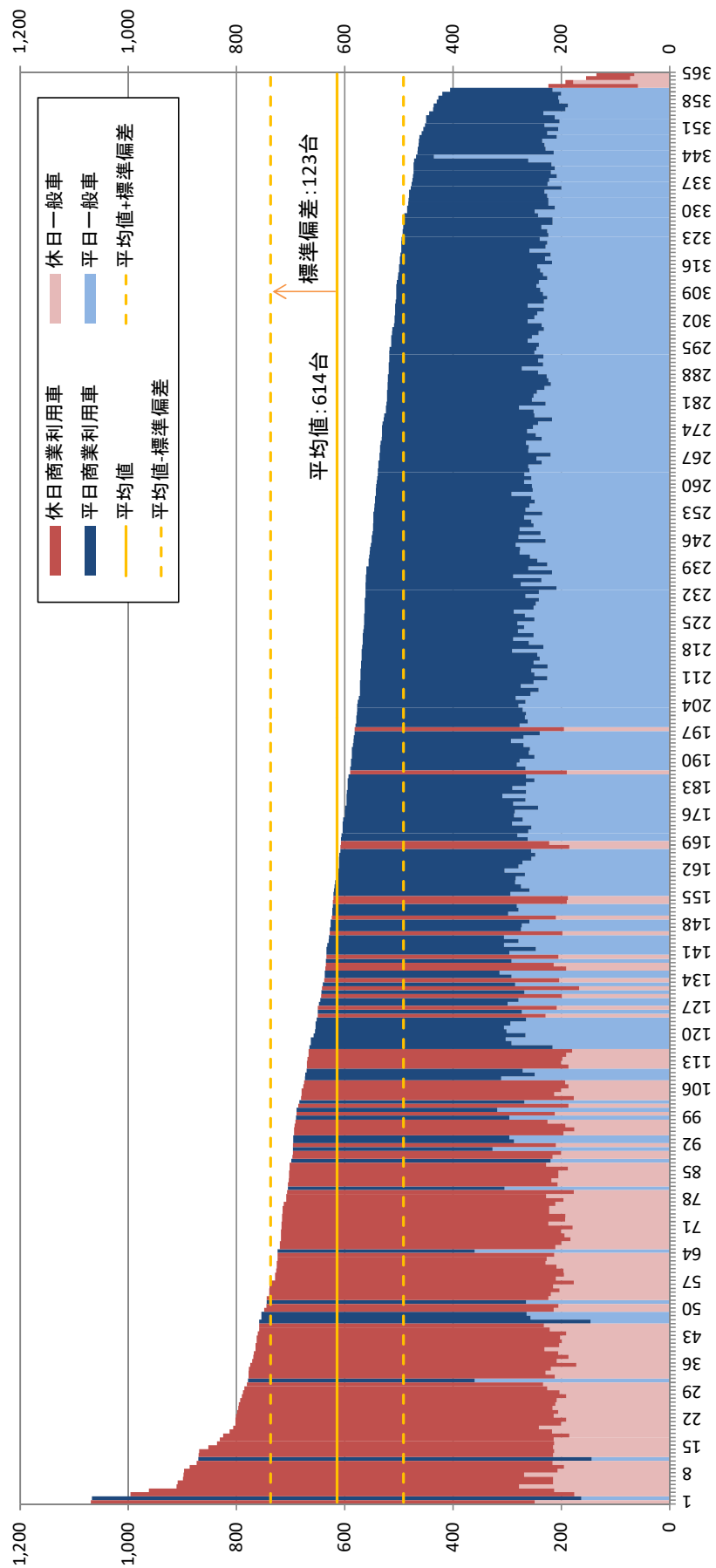


図 1-15 池袋駅西口駐車場における利用台数の日変動

※商業利用車は近接する提携店舗で一定以上買物をすると配布される駐車場割引券を利用した台数で集計しており、一般車はそれ以外の利用台数で集計を行っている。

表 1-4 池袋駅西口駐車場における利用上位 15%の利用状況

ランク	月	日	曜日	一般車	商業 利用車	車合計	備考
1	12	24	月	249	820	1,069	
2	12	31	月	163	904	1,067	
3	12	30	日	176	820	996	
4	12	23	日	213	749	962	
5	12	9	日	278	633	911	
6	3	21	水	215	694	909	
7	6	10	日	215	684	899	
8	12	22	土	269	629	898	
9	5	13	日	207	690	897	
10	12	29	土	195	692	887	10番目
11	7	15	日	216	658	874	
12	1	2	水	144	727	871	
13	3	11	日	215	655	870	
14	12	16	日	213	656	869	
15	8	11	土	215	637	852	
16	1	13	日	213	623	836	
17	9	15	土	214	617	831	
18	9	16	日	185	640	825	
19	8	5	日	217	596	813	
20	6	23	土	241	565	806	
21	6	17	日	201	601	802	
22	7	8	日	191	611	802	
23	12	2	日	214	587	801	
24	8	12	日	206	593	799	
25	7	22	日	216	581	797	
26	7	1	日	211	585	796	
27	11	23	金	208	585	793	
28	5	3	木	191	599	790	
29	9	17	月	203	585	788	
30	12	15	土	226	560	786	30番目
31	1	12	土	234	547	781	
32	12	25	火	360	419	779	
33	7	14	土	212	566	778	
34	7	28	土	229	549	778	
35	6	16	土	219	558	777	
36	4	29	日	172	603	775	90%タイル値
37	4	28	土	208	563	771	
38	11	4	日	187	582	769	
39	11	18	日	206	562	768	
40	4	15	日	231	534	765	
41	7	29	日	204	561	765	
42	3	18	日	199	564	763	
43	7	16	月	202	561	763	
44	9	24	月	191	570	761	
45	7	7	土	221	537	758	
46	9	2	日	232	526	758	
47	1	3	木	146	612	758	
48	12	28	金	257	497	754	
49	1	4	金	264	490	754	
50	2	11	日	214	535	749	
51	8	26	日	205	540	745	
52	8	13	月	265	479	744	
53	9	29	土	224	520	744	
54	6	30	土	219	521	740	85%タイル値

2. 供給量の適正化に向けて

2-1 大都市圏都心部における附置義務基準からの削減率の考え方

- 特に都心部において公共交通が発達しているエリアにおいては、公共交通の利用がなされるために自動車需要が少なく、駐車場が余っているエリアが存在する。
- こうしたエリアにおいては、駐車場の整備台数を低減して適正化を図ることが望ましく、東京都23区における地域ルール適用施設における複数の駐車場について整理したところ、以下のような傾向が見られたので参考とされたい。

- ・ 附置義務条例により算出される台数（附置義務台数）と、実際の整備台数の比率（削減割合）を算出し、削減割合が高いものから並べ整理を行った。
- ・ 結果、附置義務台数の 50%～90%程度に削減して整備している施設が多く、一部では集約駐車場として利用するために附置義務台数を超えて整備されている施設も存在している結果となった。

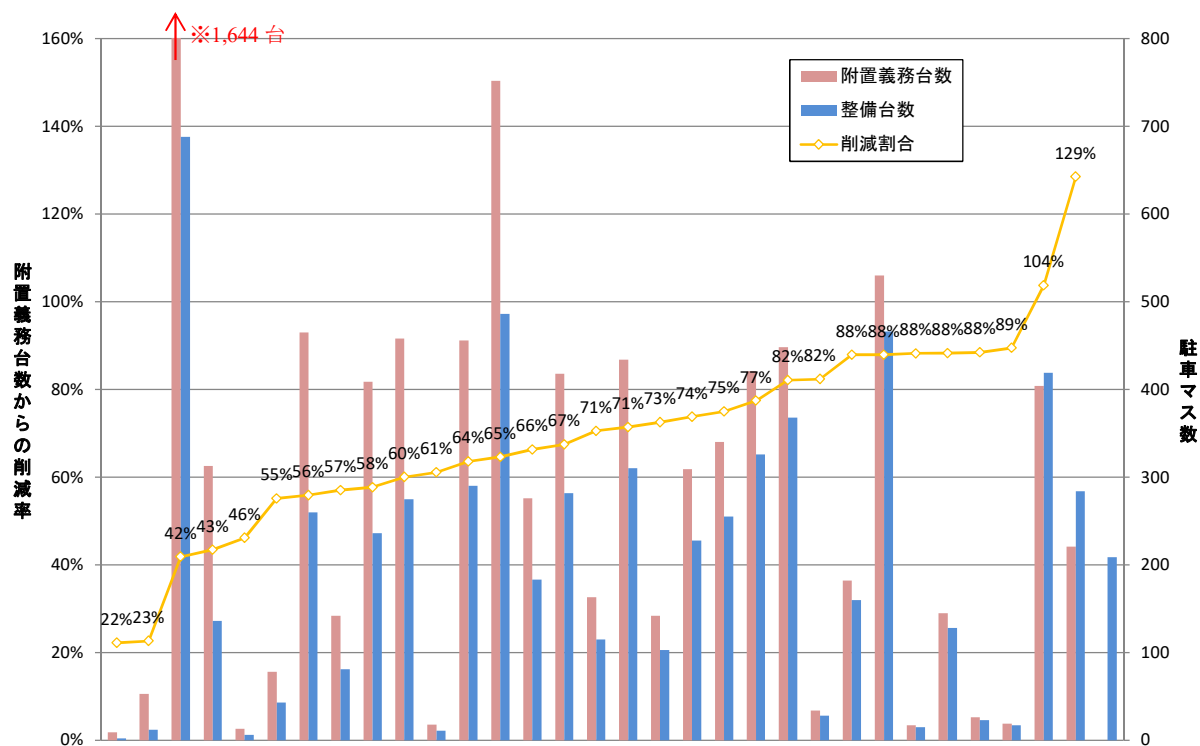


図 2-1 附置義務台数と実際の整備台数

- ・また施設の延床面積と実際の整備台数との関係性をみるために、駐車マス1台分あたりの延床面積を算出した。
- ・算出の結果、1台あたり400㎡～800㎡となっている施設が多い。

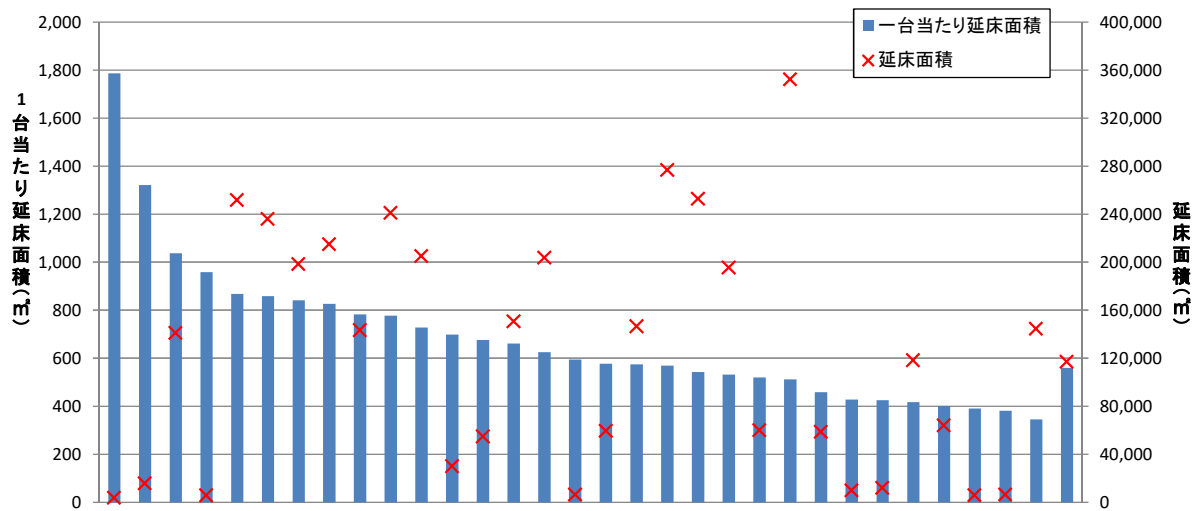


図 2-2 実際の整備台数と延べ床面積

関連箇所

4-1-1 附置義務駐車場の原単位の見直し

2-2 大店立地法で定められた台数との整合性について

- 特に商業店舗における駐車場の整備台数に関しては、駐車場法に基づく各自治体の附置義務条例に示された台数算定方法の他にも、大規模小売店舗立地法における駐車場の必要台数の計算式が示されている（下図参照）。
- 計算式中のA～Eにおいては、基準となる数字が示されているものの、“特別の事情により各表の示す値若しくは上記の算出式又は地域の基準によることが適当でない場合は、既存類似店のデータ等その根拠を明確に示して他の方法で算出することができる”ことが示されている。
- “特別の事情”の一例としては、『当該店舗の周辺地域における自動車の利用実態に照らして、来客の自動車分担率が以下の表に示す値では過小または過大である場合』が示されており、まちづくりと連携した駐車場施策を実施するケースにおける検討エリアは限定的であることが多く、こうした例に該当することが予想される。

$$\begin{aligned} \text{「必要駐車台数」} &= \text{「小売店舗へのピーク1時間当たりの自動車来台数」} \\ &\quad \times \text{「平均駐車時間係数」} \\ &= \text{「一日の来客（日来客）数（人）」} \left(\text{「A：店舗面積当たり} \right. \\ &\quad \text{日来客数原単位（人／千㎡）」} \times \text{「当該店舗面積」（千} \\ &\quad \text{㎡）} \\ &\quad \times \text{「B：ピーク率（％）」} \\ &\quad \times \text{「C：自動車分担率（％）」} \\ &\quad \div \text{「D：平均乗車人員（人／台）」} \\ &\quad \times \text{「E：平均駐車時間係数」} \end{aligned}$$

図 2-3 大店立地法における駐車必要台数の計算式

出典：『大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針』
(平成19年2月1日経済産業省告示16号)

- 例えば東京都においては、渋谷地区駐車場地域ルールにおいて、大店立地法の適用を受ける建築物であっても、立地指針に示される特別の事情として既存類似点のデータなどを根拠とする方法で算出することができる旨が、運用マニュアルに明記されており、大店立地法による整備台数確保が必ずしも必要でないことが示されているので参考とされたい。

- 地域ルール運用マニュアルにおいて、地域ルールで定めた駐車場整備台数をもって大店立地法で求められる整備台数としても良い旨が明示。

大店立地法の適用を受ける建築物は、同法に基づき必要とされる駐車台数を確保する。なお、渋谷地区は公共交通利用が多く自動車分担率が低い地区であるため、「立地法指針」に示される算定式・各種係数に基づく算定台数を整備すると実需要と乖離が発生する懸念がある。そのため、**地域ルールを適用する駐車場は、立地法指針に示される特別の事情として、既存類似店のデータ等を根拠とする方法で算出することができる。**

出典：『渋谷地区駐車場地域ルール運用マニュアル「技術指針」（平成30年8月改定版）』

※2 大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成19年2月1日経済産業省告示16号）
（一部抜粋）

さらに、設置者は、以下に掲げるような特別の事情により各表の示す値若しくは上記の算出式又は地域の基準によることが適当でない場合は、既存類似店のデータ等その根拠を明確に示して他の方法で算出することができる。

- 当該店舗の周辺地域における自動車の利用実態に照らして、来客の自動車分担率が以下の表に示す値では過小または過大である場合

【類似施設等の実績値に基づく商業用途の需要台数の算定例 ③(大店立地法の特別の事情に基づく必要駐車台数の算出)】

- 設定建築物：延べ面積 20ha(200,000㎡)
業務用途:10ha(100,000㎡)、商業用途:10ha(100,000㎡)
- 大店立地法の適用：有
- 地区区分：駅直近地区
- ※地域ルールで承認された商業必要台数をもって大店立地法の届出をする場合。
- ※大店立地法としての併設施設を含めた必要駐車台数については要確認。

ステップ1：類似施設等の実績データより駐車原単位を算定(繁忙期ピーク時在庫台数原単位)

用途	平日	休日
業務	10台/ha (1,000㎡ごとに1台)	5台/ha (2,000㎡ごとに1台)
商業	18台/ha (556㎡ごとに1台)	25台/ha (400㎡ごとに1台)

※○台/ha…台ベースの駐車原単位
※○○○㎡ごとに1台…㎡ベースの駐車原単位

ステップ2：類似施設等より得られた駐車原単位から、当該建築物の駐車需要台数を算出

用途	平日	休日
業務	100台	50台
商業	180台	250台
合計	280台	300台

ステップ3：大店立地法の特別の事情に基づく必要駐車台数の算出

立地法指針に示される特別の事情として、既存類似店(類似施設等と同業)のデータ等を根拠とする方法で算出することができる。

(例)ステップ1, 2が既存類似店のデータ等を根拠に算出した台数となる。

建築計画上余裕がある場合など、さらに余裕台数を設定。

必要駐車台数(ステップ3) = 250(ステップ2) + 20(余裕台数) = 270台

用途	必要台数
業務	—
商業	270台
合計	270台

ステップ4：業務商業用途兼用の適用(駅直近地区)

用途	平日	休日
業務	100台	50台
商業	180台	270台
合計	280台	320台

用途兼用 → 駐車需要台数 320台

平日と休日の多い方が駐車需要台数となる

当該建築物の駐車需要台数は320台となる

参考)東京都駐車場条例

用途	附置台数
業務	181台
商業	400台
合計	581台

図 2-4 渋谷地区駐車場地域ルールにおける需要台数の算定例

出典：『渋谷地区駐車場地域ルール運用マニュアル「技術指針」(平成30年8月改定版)』

2-3 地域ルール等の検討・運用における具体的な検討の進め方・プロセス

- 駐車場のあり方を検討する上では、都市計画マスタープランや総合交通戦略などの上位計画との関係から、個別の駐車場の状況までといった、マクロの視点からミクロの視点まで総合的な検討が求められる。
- そのため具体の検討にあたっては複数年度にわたる取組が必要となることもありえる。
- 地域ルール等の駐車場関連の検討フロー例を下記に示す。
- なお、下記に示した『都市・地域総合交通戦略』においては、『都市・地域総合交通戦略策定のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～』が発出されており、具体的内容についてはそちらを参考とされたい。

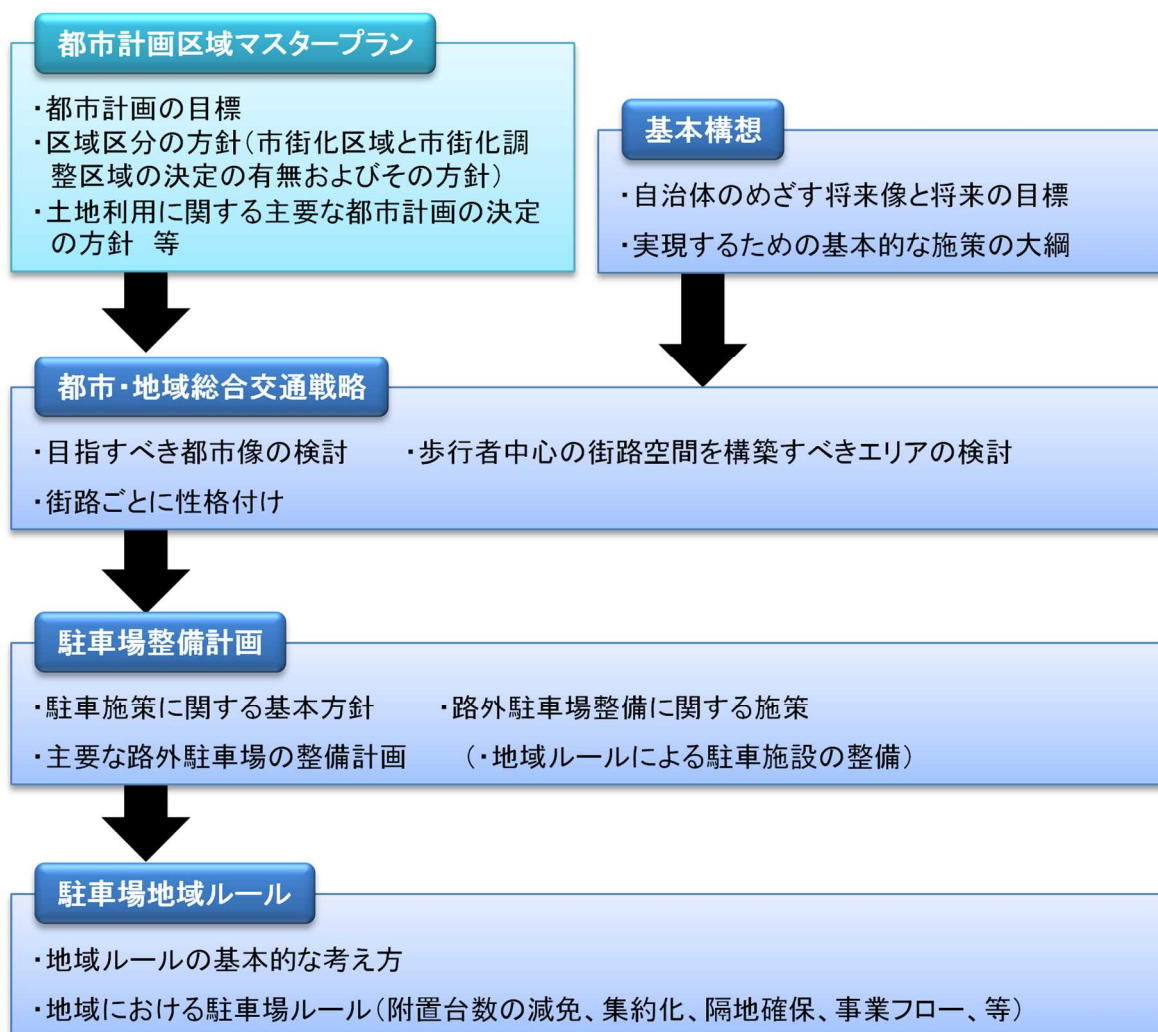


図 2-5 検討フローのイメージ

関連箇所

4-1-2 条例等の地域独自のルールの導入

■豊島区における駐車場地域ルール の位置付け

- ・豊島区では、「人が主役となる交通環境」を具体化するために、平成23年に池袋副都心交通戦略を策定し、目標達成までの道筋と交通のあり方を示した。
- ・現状に合わせ池袋駐車場整備地区の拡大を行うとともに、平成30年4月に池袋地区駐車場整備計画を策定し、地域ルールの導入を検討することを位置づけている。

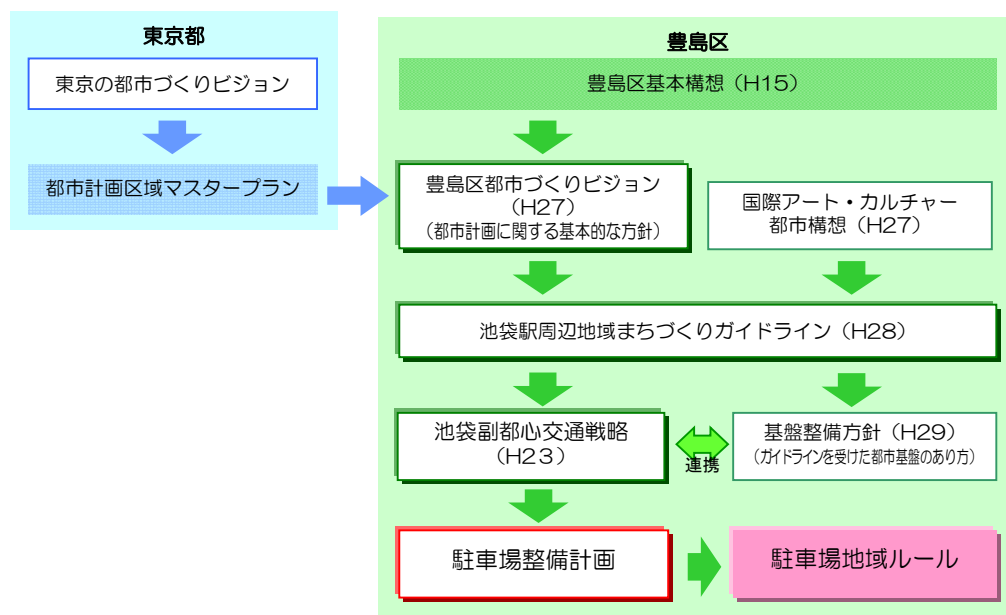


図 2-6 豊島区における関連計画の体系と駐車場地域ルール の関係

出典：第1回池袋地区駐車場地域ルール策定協議会資料・資料1

■豊島区における地域ルール策定の順序

- ・ 駐車場整備地区を含む池袋駅周辺の駐車実態を明らかにするため、各種調査を実施。
- ・ 検討にあたり、交通戦略委員会の下部組織として「駐車場整備計画策定ワーキング」を設置し実質的な議論を行い、交通戦略委員会にて承認を得る体制とした。
- ・ 池袋副都心地区では東京都の附置義務基準通りに駐車場を設けることが不合理な場合もあるため、地域特性に応じた駐車設置の附置ルール（地域ルール）を検討する。

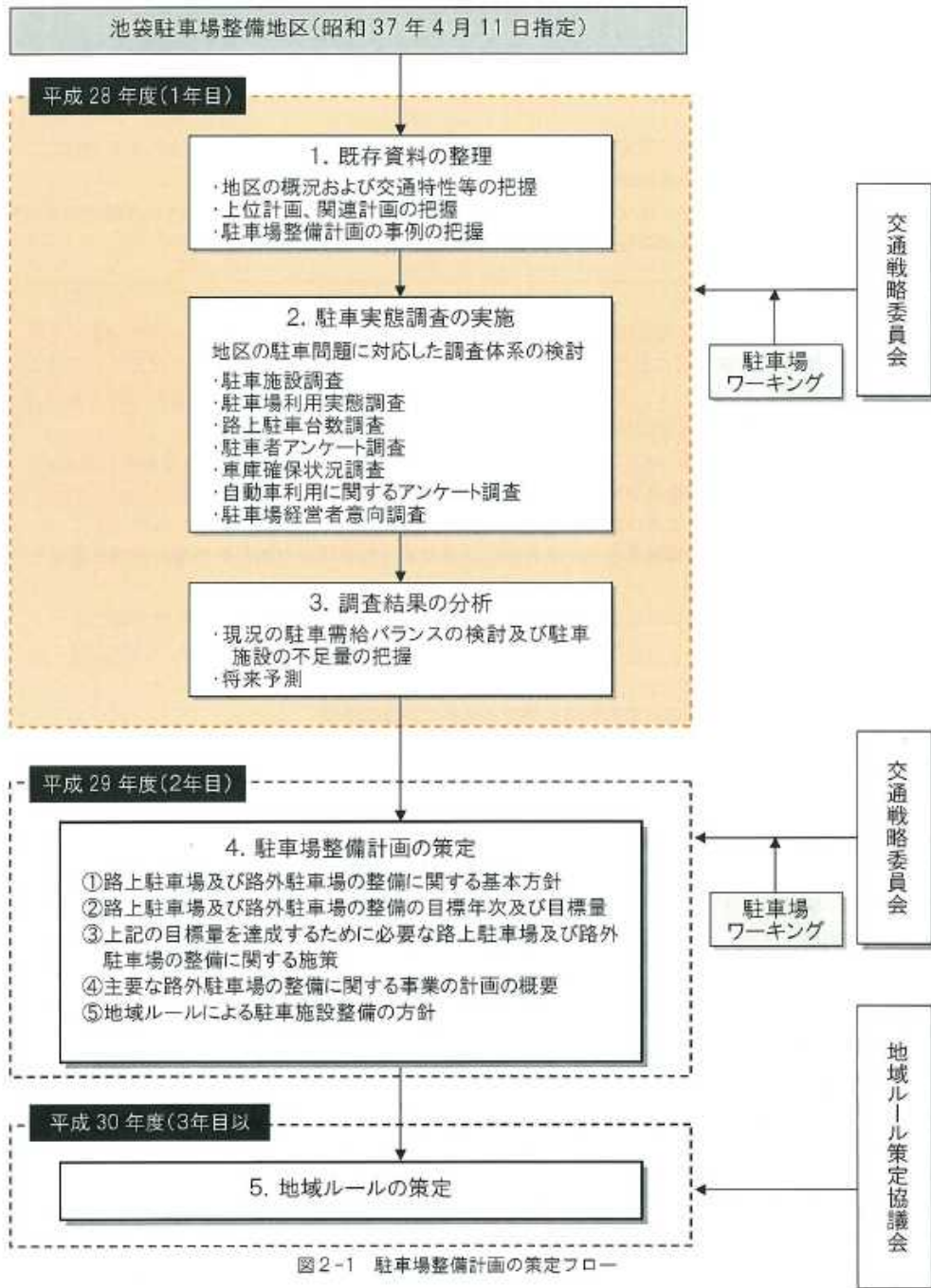


図 2-1 駐車場整備計画の策定フロー

図 2-7 豊島区における駐車場整備計画の策定フロー

出典：第 1 回池袋地区駐車場地域ルール策定協議会資料・資料

3. 需要量の適正化に向けて

3-1 駐車料金による誘導の考え方について

- 駐車場の適正配置や利活用を検討するにあたり、駐車料金を変えることで利用される駐車場を変更してもらい、駐車需要を誘導することが考えられる。
- しかしながら、駐車場の選択は駐車場の見つけやすさや止めやすさ、これまでの駐車場利用経験による慣れの影響などにも大きく影響を受けるため、必ずしも駐車料金の変更により誘導ができるとは言えない。
- 駐車需要の誘導に成功している事例（例：フランス・ストラスブールのパーク&ライド）を参考とすると、駐車料金での駐車需要を誘導する際には大きな価格差が必要となることが示唆される。

表 3-1 ストラスブールにおける駐車料金の比較

	料金	備考
パーク&ライド 駐車場*	・ 郊外：2.4 ユーロ/日 ・ 市街地：2.7 ユーロ/日	・ 左記の料金には、駐車車両に乗車した全員分のトラム往復チケット分が含まれる
市内中心部の 駐車場 (例：Parking Parcus Gutenberg)	・ 2時間まで：0.6 ユーロ/15分 ・ 2時間超：0.8 ユーロ/15分 ⇒2時間で4.8 ユーロ ⇒4時間で11.2 ユーロ	・ 24時間料金は46 ユーロ

出典：Parcus ホームページ<<https://www.parcus.com/parkings/gutenberg-2/>>



図 3-1 フランス・ストラスブールにおけるパーク&ライド駐車場

出典：交通政策審議会交通体系分科会・第4回環境部会資料
『諸外国の交通分野における環境施策の取組事例について』

- 特に、短時間駐車の利用者はなるべく目的地の近くに駐車し、料金は必ずしも重視しないことが既往研究で示唆されている。
- こうしたことから、価格により駐車需要をコントロールするとすれば、比較的長時間利用する層に対しては効果がある可能性がみられるものの、短時間利用する層に対しては料金による誘導が困難であることが予想される。

■ 既往研究による駐車料金と駐車場選択の関係

- ・ 駐車時間帯別のモデル推定を行った論文の結果からは、以下の結果が推測されている。
 - 駐車場から目的地までの距離は、いずれの駐車時間でも 1%有意となっているものの、駐車時間が長くなると t 値が小さくなる傾向がみられる
 - 駐車料金は、駐車時間が長くなるにつれて有意度が高くなっており、2-3 時間および 3 時間以上で 5%有意となっている
 - このことから、短時間の利用者は、なるべく目的地の近くに駐車し、料金は必ずしも重視せず、逆に長時間の利用者は、短時間の利用者比べて、目的地までの距離は考慮しながらも駐車料金をより重視して駐車場を選択していると推測される。

表-5 駐車時間別の駐車場選択モデルの推定結果

	1時間以内	1-2時間	2-3時間	3時間以上
駐車料金 [千円]	-0.974 (-1.21)	-0.411 (-1.20)	-0.746 (-2.21) *	-0.614 (-2.56) *
目的地までの 距離[km]	-8.575 (-7.34) **	-7.328 (-7.62) **	-5.950 (-5.63) **	-3.532 (-4.59) **
ρ^2 値	0.277	0.211	0.152	0.109
修正済み ρ^2 値	0.266	0.202	0.139	0.096
サンプル数	82	101	72	73

()内はt値 **: $p < .01$, *: $p < .05$

出典：田中ら『都心商業地域への来街者による駐車場利用行動に影響を及ぼす要因の分析』, 第 58 回土木計画学研究発表会・講演集

3-2 駐車需要の誘導のための留意点について

- 駐車需要の誘導施策を実施するにあたっては、該当駐車場の利用がどのようになされているか（≒利用目的）も含めた事前調査等を行い、駐車目的に即した対応を行うことが望ましいと考えられる。
- 併せて、これまで行われてきたパーク&ライド導入事例の知見を活用し、他の交通モードとの連携や分かりやすい情報提供など、様々なインセンティブを提示することで、より効果的な駐車需要の誘導が期待される。

・ 乗り継ぎ利便性

- ・ トラム駅とバス乗り場の一体化
- ・ 段差移動なしで乗り換え可能
- ・ トラム導入に併せてバス路線を強化（全27路線中23路線がトラムに接続）



バスサービスはA線関連で30%、
B、C線関連で12%増加

図 3-2 パーク&ライドにおける他モードとの連携【ストラズブール】

出典：交通政策審議会交通体系分科会・第4回環境部会資料
『諸外国の交通分野における環境施策の取組事例について』

図 3-3 パーク&ライドの効果をわかりやすく示すチラシの事例【福岡市】

出典：福岡県ホームページ<<http://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/pandr.html>>

- モビリティ・マネジメントで用いられている様々なコミュニケーション技術を用いて、料金によるインセンティブだけに依存せず市民の行動変容を促すことで、長期的・継続的な駐車需要の誘導を実現することも考えられる。

○ 実施地域：京都府宇治市

○ 実施主体：宇治地域通勤交通社会実験推進会議（国・京都府・宇治市・学識経験者・商工会議所・地元企業・交通事業者・NPO等）

○ 実施対象：商工会議所に登録されている宇治地域全ての事業所の従業員

○ 実施規模：約 4,400 名

○ 実施時期：2005 年度

【実施効果】

宇治地域の鉄道 2 駅で、朝の通勤時の定期外利用者が 1 年後でも約 4 割増加、また中心部ではピーク時の道路混雑が緩和

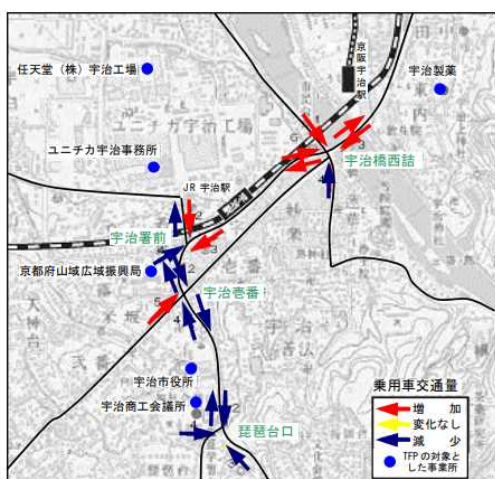


図 交通量（乗用車）の変化（朝 7:30～8:30）

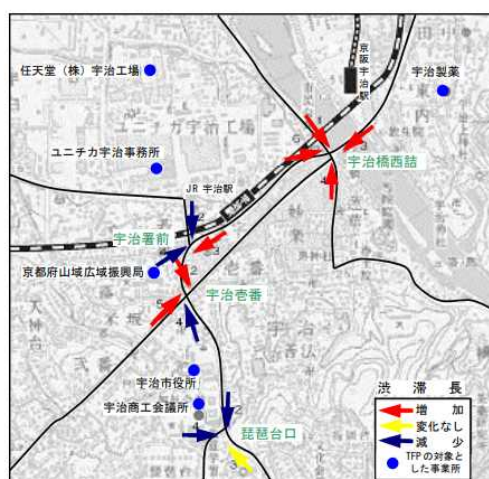


図 渋滞長の変化（朝 7:30～8:30）

図 3-4 モビリティ・マネジメントによる効果の一例【京都府】

出典：国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課「モビリティ・マネジメント（パンフレット）」

<<http://www.mlit.go.jp/common/000234997.pdf>>

■モビリティ・マネジメントとは

- ・ 渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことを意味します。

➢ 参考：一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議ホームページ
<<https://www.jcomm.or.jp/>>

➢ 参考：国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課「モビリティ・マネジメント」
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000046.html>

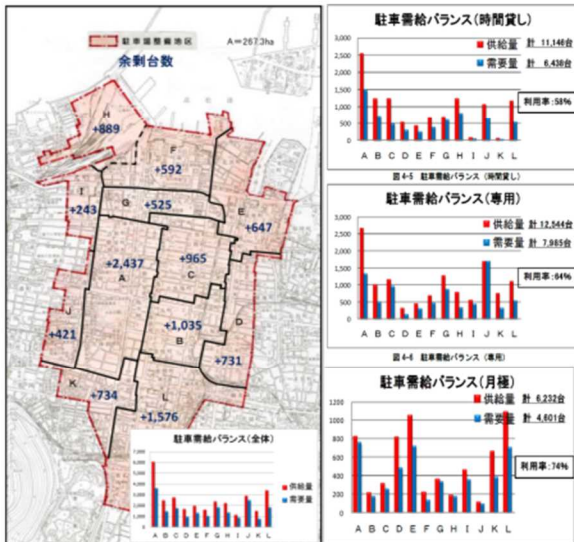
4. まちづくりと連携した取組事例について

4-1 駐車場の配置の適正化について

高松市建築物における駐車施設の附置等に関する条例

最終改正：平成24年4月1日

○駐車場の需給状況調査



○改正の概要

対象地区：駐車場整備地区

改正前	駐車場整備地区		隔地基準
建築物の規模	特定部分の床面積と非特定部分の床面に2分の1を乗して得た面積との合計の面積が1,000㎡を超えるもの		200m
用途	特定部分	非特定部分	
原単位	150㎡に1台	400㎡に1台	

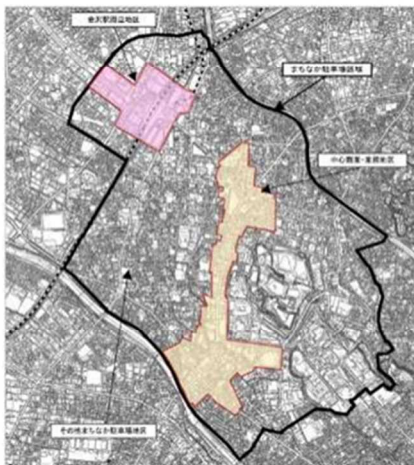
改正後	駐車場整備地区		隔地基準
建築物の規模	<u>2,000㎡を超えるもの</u>	<u>3,000㎡を超えるもの</u>	<u>300m</u>
用途	特定部分	非特定部分	
原単位	<u>600㎡に1台</u>	<u>800㎡に1台</u>	

図 4-1 小規模建築物の附置義務廃止、隔地距離の緩和等を行った事例（高松市）

■小規模駐車場の設置届出、通りに面する駐車場の出入口設置制限を実施した事例（金沢市）

○金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例の概要

- ・まちなか駐車場区域（下図）における駐車場の新設等について、市長への事前届出を義務付け。
- ・対象は駐車面積50㎡以上の駐車場（※時間貸駐車場に限定せず、月極駐車場や車庫等も対象）
- ・まちなか駐車場設置基準に適合しないときは、指導・助言



まちなか駐車場設置基準地区区分図

<まちなか駐車場設置基準の例>

（共通）

- ・駐車場の出入りが前面道路の渋滞を引き起こさないこと
- ・歩行者の安全性を阻害しないこと

（中心商業・業務地域）

- ・店舗の連続性が確保されること
- ・原則として都心軸からの出入りを行わないこと

（金沢駅周辺地区）

- ・駐車場に出入りする自動車が歩行者の回遊導線を阻害しないこと
- ・立体化・集約化等により土地が有効に利用されること

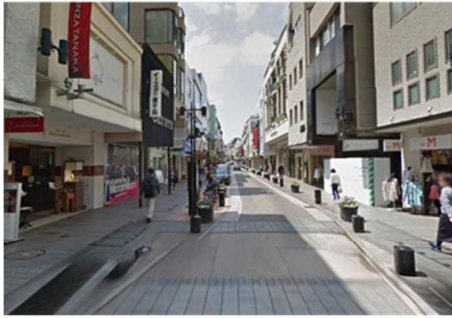
利用種別	一般利用の用に供する駐車場 （不特定の者が利用）	その他の駐車場 （特定の者が利用）	
大規模 500㎡以上	短期貸付車庫等 （ショッピングセンター、 公共駐車場等）	マンション駐車場 月極駐車場等	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駐車場の適用範囲＝ 届出駐車場の適用範囲 ■ 都市再生特別措置法の適用範囲＝ 立地適正化計画に記載された駐車場配置適正化 区域内の条例で定める規模以上の駐車場 ■ 金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例の適用範囲＝ 50㎡以上、住宅の居住者の利用の駐車場を除く
小規模 50㎡未満	短期貸付車庫 （コインパーキング等） 貸付駐車場等	車庫、社員駐車場等	

出典：金沢市資料

○附置義務条例との関係

- ・まちなか駐車場区域においては、市長と公共交通利用促進協定（施設利用者のマイカー通勤の禁止、専用バスによる送迎等）²⁸締結することにより、附置義務台数を緩和。

図 4-2 自主条例により、通りに面する駐車場の出入口を制限している事例（金沢市）



出典：横浜市資料



<元町通り街づくり協定(地域まちづくり推進条例に基づき認定ルール)>

- ・元町通りに面する1階部分の駐車場・駐輪場・車路の設置を禁止
- ・元町通りでの荷捌きは原則として禁止。やむを得ず行う場合は、近隣の迷惑や歩行者の通行の妨げとならないよう、短時間で行うこと
- ・店主や従業員が通勤に車を使用する場合は、必ず周辺に駐車場を確保し、近隣および歩行者の安全に配慮すること
- ・通勤等でバイク、自転車を使用する場合、敷地内あるいは周辺に必ず駐輪場を確保すること

<横浜市駐車場条例、同取扱基準>

- ・交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合その他市長がやむを得ないと認める場合においては、隔地駐車場とすることができる。(横浜市駐車場条例第10条第1項)
- ・地区計画等において、当該地区計画等に定められた通り、街路、モール等に面して駐車場及び車庫の出入口の設置を避けることに関する表現が明確に規定されているもののうち、特に定める道路(※)に建築物の敷地が接する場合、隔地駐車場とすることができる。(同取扱基準第3条第1項、別図1)

※左図の「元町通り」を規定している

図 4-3 まちづくりルールと連携した配置誘導:通りに面する駐車場設置を禁止した事例(横浜市)

- ・道路空間再整備(車線減少, 歩道拡幅)を実施。
- ・青葉通街並み形成ガイドラインに基づき, 地区計画, 景観地区の規制と配慮事項である誘導指針に併せて沿道コントロールを実施。



出典：青葉通街並み形成ガイドライン

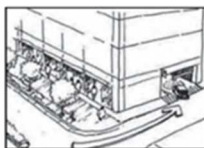


<青葉通街並み形成ガイドライン>

景観地区

青葉通に面する部分

- ・歩道の安全性を確保するため、駐車場は、原則として青葉通側に出入口を設けないこととする。
- 敷地の位置などの理由で、やむを得ず設ける場合は、安全確保のための取り組みを十分に行ううえで、出入口は機能上・安全上必要な最小限の幅とし、かつ隣接する建築物との調和に配慮したデザインとする。



青葉通を避けて設けた駐車場の出入口 調和に配慮したデザインの駐車場の出入口

図 4-4 景観地区等の規制などに併せて沿道コントロールをしている事例(仙台市)

4-2 公営駐車場等の経営について

- 公営駐車場については、駐車需要の減少等において経営状況が悪化している駐車場が多く存在しており、そうした駐車場の支出項目においては人件費の占める割合が高い事が推測される。
- こうした状況をふまえると、今後の公営駐車場の運営においては IT 化等を活用して効率化を進める等、経営状況の改善に向けた検討が求められる。

- 和歌山市の市営駐車場は、基本的に有人管理を行っており支出項目の中で **人件費の占める割合が非常に高い傾向**となっていた。

※総支出額に人件費の占める割合は、有人管理の場合：50～75%ほど、無人管理の場合：5%程度
(H29年度 和歌山市 指定管理者 管理実績基本情報)

- 経営状況の悪化により H27 年 4 月から休止となっていた大新地下駐車場の再開に当たって、**駐車場の無人化を行うことで、人件費を大幅に削減**することが可能となった。また、利用料金制度を活用することにより、**市の負担なく駐車場を改修**し、再開することができた。

※駐車場の無人化にあたっては、無人による様々なリスクが懸念されることから、安全対策等について十分検討し、丁寧な市民説明等を行う必要がある。

※大新地下駐車場の場合は、駐車場の施設投資や管理運営の一切を民間が賄う指定管理手法を導入することで、効率的な運用を行っている。

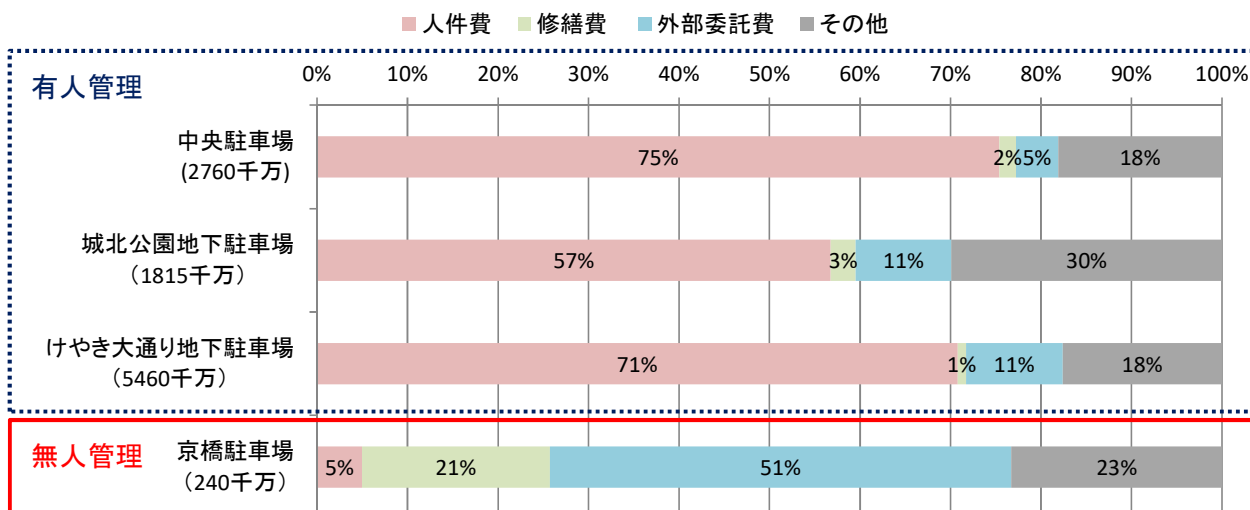


図 4-5 市営駐車場における支出項目の割合 (H29 年度)

資料：和歌山市 指定管理者 管理実績基本情報を基に作成

- 経営状況の改善においては、弾力的な料金制度を導入することも一つの方策となる。
- 例えば和歌山市では、大新地下駐車場の再開に伴い、利用料金制度を導入することで市場にあわせた弾力的な価格設定が可能ないように変更しており、公営駐車場の改善に向けた総合的な取組を推進している。

➤ 大新地下駐車場の再開に伴い、**利用料金制度**を導入しており、駐車場の料金収入を指定管理者の利益にできるため、**市場に合わせた弾力的な価格設定が可能**となった。

※和歌山市では、利用料金制度大新地下駐車場のみで導入

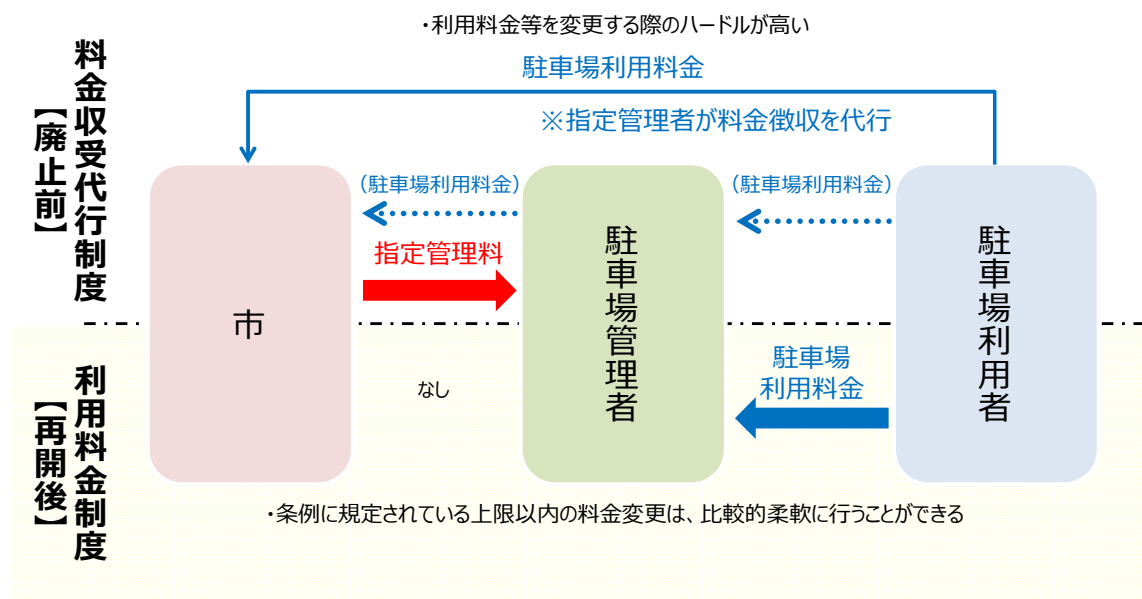


図 4-6 大新地下駐車場廃止前後の料金徴収方法の変化イメージ

関連箇所

3-4-2 駐車場の有用性の検証、土地利用転換・利活用等の検討

- 和歌山市営の駐車場は条例に規定の料金設定とする必要があるが、大新地下駐車場の利用料金において上限価格が設定されており、それ以下の価格設定であれば自由に設定することが可能となっている。

表 4-1 大新地下駐車場の利用料金(上限価格)

駐車場名	利用料金の種類	上限価格（上限価格以内で料金設定が可能）
和歌山市営 大新地下駐車場	普通利用料金	上限価格：1時間までごとに320円 【参考】大新地下駐車場の利用料金（平成31年1月時点） 一時利用：30分 100円 （最大料金）6時～18時 500円 18時～翌6時 1000円
	定期利用料金	上限価格：1月につき17,400円 【参考】大新地下駐車場の利用料金（平成31年1月時点） 定期利用券：月額 14,000円

表 4-2 大新地下駐車場以外の利用料金

駐車場名	料金の種類	価格（条例既定の料金とする必要がある）
和歌山市営京橋駐車場 和歌山市営本町地下駐車場	普通駐車料金	30分までごとに100円
和歌山市営中央駐車場		160円（駐車時間が1時間を超える場合にあっては、160円にその超える時間30分（日曜日等の0時から24時までの間にあっては、1時間）までごとに160円を加えた額）
和歌山市営本町地下駐車場	夜間駐車料金	1泊につき500円
和歌山市営中央駐車場		1泊につき1,030円
和歌山市営本町地下駐車場	全日定期駐車料金	1月につき14,400円
和歌山市営中央駐車場		1月につき17,400円

4-3 まちのにぎわいづくりと併せた駐車場経営について

- 利用の少ない公営駐車場については、まちの賑わいを取り戻すための各種イベント実施の機会をうまく活用し、利用増加につなげる施策も検討する価値がある。
- 例えば、下記の和歌山市の事例のように、公園との一体的な活用を狙いとした指定管理者の募集やイベントの開催等により駐車場の利用が増えた事例もあり、収益増加に有効と考えられる。

・和歌山市においては公営駐車場である大新地下駐車場の指定管理について、駐車場だけでなく駐車場の直上部にある大新公園も一体的に活用する条件で指定管理者を募集しており、市営駐車場の適正運営だけでなく、まちなかの賑わい創出も期待できるものとなっている。

※駐車場の指定管理のノウハウを持つ企業と、市内のリノベーションを手掛けているまちづくり会社のコンソーシアムが指定管理者となっている。

※本町公園駐車場についても、本町公園と一体的な活用を前提に募集を開始している。

資料提供

担当課	まちなみ景観課 公園緑地課
担当者	田中、尾崎
電話	(073) 435-1082 (073) 435-1076
内線	2940、2919

平成30年11月22日

**パークPFI制度による本町公園の整備と
本町公園及び本町地下駐車場の一体的な管理運営事業者を募集します**

本町公園周辺地域では、来年春の和歌山信愛大学開学につづき、その翌年には(仮称)本町認定こども園及びこども総合支援センターが設置されるなど、まちなかにおける都市機能の集積とともに駐車場需要が増加しています。

本市では、2020年春を目標に、パークPFIを活用し本町公園を魅力的な公園として再生するとともに、現在休止中の市営本町地下駐車場をフリンジ駐車場と位置づけ再開します。

このことから、この度、本町公園の整備と本町公園及び本町地下駐車場の一体的な管理運営を行っていただける事業者を募集します。

【募集概要】

パークPFI制度による本町公園整備・管理運営事業者と駐車場指定管理者の募集

- ・事業予定期間 2019年4月～2030年3月
- ・募集要項の配布開始日 2018年11月22日(木)

【本町公園周辺地図】

和歌山信愛大学
入学定員 約 6,000 名
(2020年4月開学)

本町公園

花・花飾公園内

市営本町地下駐車場

市役所本町連絡所

西浜副都心

元今町4

北町3

本町3

本町2

本町1

市役所本町連絡所

市営本町地下駐車場

【パークPFI】

本町公園については、パークPFIの制度を用い、民間事業者による飲食店や売店等の収益を活用した地下駐車场上部の芝生化やイベント等の実施などにより、隣接することも関連施設との連携や交流の場として賑わいの中心となる空間となるよう再生します。

◇公園活用イメージ

◇公園活用の先行事例
大新ピクニック(2018.10.20)

【フリンジ駐車場】

駐車場をまちの中心部周辺の外縁(フリンジ)に集約することで、まちなかに歩行者中心の空間を創出するとともに、中心市街地のスポンジ化を抑制することが期待されます。本町地下駐車場をはじめ、大新地下駐車場や新たに整備する(仮称)市営北駐車場などをフリンジ駐車場として、それぞれの利便性を高め連携を図ることで、安全性の高い「安心して歩けるまち」を目指します。

◇まちなかの遊休不動産・駐車場とフリンジのイメージ

安心して歩けるまちづくり

和歌山信愛大学
入学定員 約 6,000 名
(2020年4月開学)

本町公園
地下駐車場
平成30年

市営北駐車場

大新地下駐車場

市営本町地下駐車場

市役所本町連絡所

西浜副都心

元今町4

北町3

本町3

本町2

本町1

市役所本町連絡所

市営本町地下駐車場

図 4-7 本町公園及び本町地下駐車場の管理運営事業者募集

資料：和歌山市 HP

- 和歌山市営大新地下駐車場の再開を市民に周知することと、まちなかの賑わい創出を目的に平成30年10月20日（土）に大新公園において『大新ピクニック』を開催し、一定の成果を上げている。

※大新ピクニックを実施した10月の利用台数及び料金売り上げは、前月と比較して大幅に伸びている。

※11月の利用状況も高い水準となっていることから、大新ピクニックによって大新地下駐車場の認知度が上昇し、利用の増加に結び付いていることが推察される。

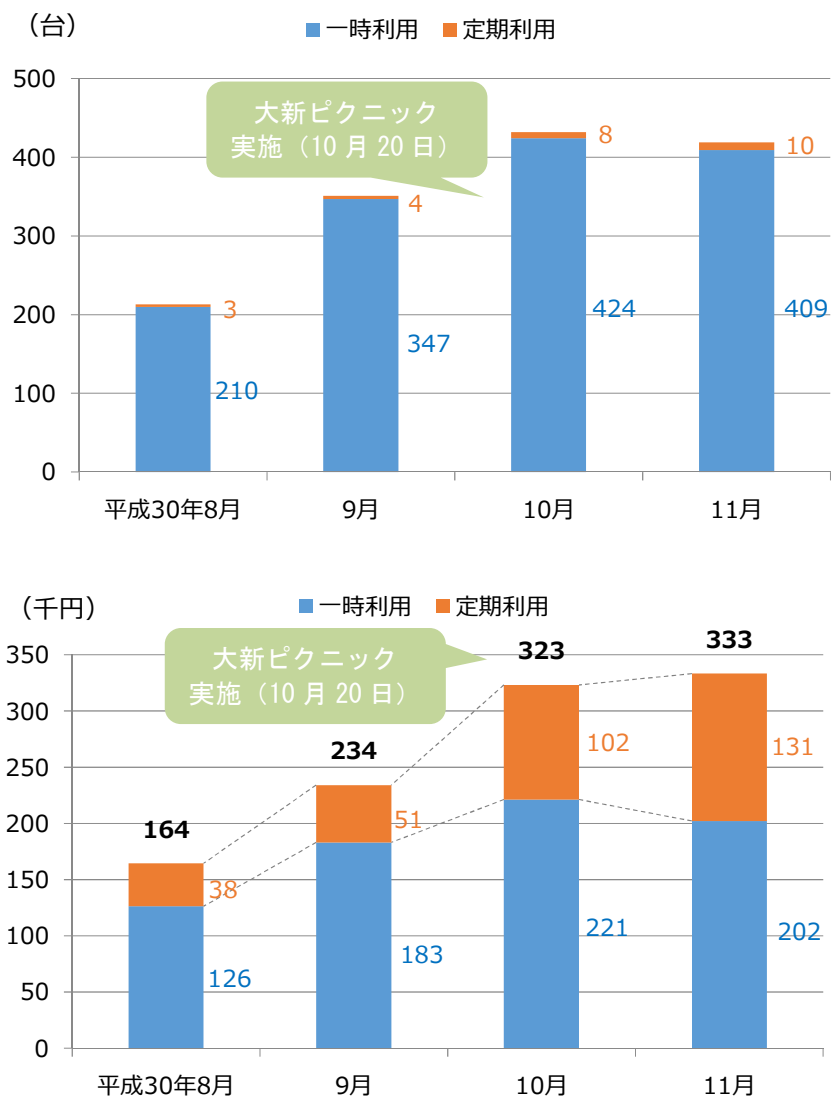


図 4-8 大新地下駐車場再開後の利用台数(上)、月別売り上げ(下)の変化

資料：和歌山市

- また、下記の佐賀市の事例のように、空き地を広場として整備したことにより、周辺の空き家等の改修・建替が促進され、飲食・物販店がオープンするなど、賑わいが歩行者優先の空間に沿って波及した事例もあり、有用性の低い駐車場については用途転換を図ることで、まちの賑わいに寄与する可能性もあると考えられる。

佐賀市 | わいわい!!コンテナ

空き地を広場として整備したことにより、周辺の空き家等の改修・建替が促進され、飲食・物販店がオープンするなど賑わいが、歩行者優先の空間に沿って波及



図 4-9 民間による自発的な活動を契機とした駐車場の用途転換の事例(佐賀市)

5. その他参考資料

- まちづくりと連携した駐車場施策の検討にあたっては、「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」や「全国駐車場政策担当者会議」等の資料についても参考にされたい。

■まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会

昨今の社会情勢の変化等もふまえつつ、道路交通の円滑化のみならず、居心地の良い歩きたくなるまちづくり、土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について検討を行うため、令和4年10月に設置。

➔ https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html

まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会について

<検討会HP> https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html

検討趣旨

駐車場政策については、これまでも「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」の発出等により、まちづくりと駐車場との連携を促進してきたところであるが、昨今の社会情勢の変化等もふまえつつ、道路交通の円滑化のみならず、居心地の良い歩きたくなるまちづくり、土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について検討を行う。

検討体制

検討会の構成

- ・ 学識経験者、駐車場関係団体、地方公共団体等
- ・ 関係行政機関(国土省、警察庁)

委員	有識者	委員名	
		岸井 隆幸(座長)	一般財団法人計量計画研究所 代表理事
	大沢 昌玄	日本大学 理工学部 土木工学科 教授	
	小早川 悟	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授	
	野澤 千絵	明治大学 政治経済学部 政治学科・地域行政学科 教授	
	小嶋 文	埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 准教授	
駐車場関係団体		(一社)全日本駐車協会	(公社)立体駐車場工業会
地方公共団体		(一社)日本自走式駐車場工業会	(一社)日本パーキングビジネス協会
オブザーバー		東京都 千代田区 金沢市 神戸市 和歌山市	
事務局		国土交通省(道路局、住宅局、自動車局)、警察庁(交通局)	

検討内容

- ・ まちづくりと駐車場政策の関係
- ・ 駐車場法のこれまでの成果
- ・ 社会情勢の変化や将来動向をふまえた課題
- ・ 量的充足から質的向上に向けた今後のあり方 等

スケジュール

令和4年度	回数	開催日
令和4年度	第1回	令和4年10月5日
	第2回	令和4年12月15日
	第3回	令和5年2月24日

■全国駐車場政策担当者会議

駐車場政策の推進を図るため、例年全国の駐車場政策担当者を対象とした全国会議を開催。

➔ https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html