

1 調査名称：福井都市圏総合都市交通体系調査

① 福井市公共交通ネットワーク整備調査

② 中心市街地駐車場検討事業

2 調査主体：福井市

3 調査圏域：福井都市圏

4 調査期間：平成21年度

5 調査概要：

① 福井市公共交通ネットワーク整備調査

本市では、平成21年2月に策定した「福井市都市交通戦略」において、「既存ストックを活用した福井型公共交通ネットワーク」を公共交通の目標像として定めており、その実現に向けた基本的な考え方として、①6方向の公共交通幹線軸の強化、②軸と地域を結ぶ拠点の形成、③地域特性にふさわしい交通サービスの確保、の3点を掲げている。

このうち、本調査においては、「地域特性にふさわしい交通サービス」の整備対象地域や整備手法に関する調査及び検討を行った。

具体的には、路線バスの運行実態等から公共交通空白地域を抽出し、当該地域における人口や高齢化率等の基礎的資料を整理するとともに、先進都市の事例調査等を行い、地域特性にふさわしい交通サービスを確保するための具体的施策の企画・立案に必要となる資料の整理等を行った。

また、公共交通幹線軸と地域特性にふさわしい交通サービスの結節点となる地域拠点について、各種施設の立地状況や土地利用状況、交通結節機能等に関する実態把握を行い、今後の整備・機能強化のための基礎資料の整理を行った。

② 中心市街地駐車場検討事業

福井市では、中心市街地及びその周辺において、自動車交通の集中によって発生する道路交通混雑の解消を図り、円滑な道路交通を確保するため、駐車場整備計画に基づく公共駐車場の整備を進めるとともに、中心市街地を含む約225haを駐車場整備地区に指定して、福井市駐車場条例により一定規模以上の建築物に対し駐車場の附置義務を課してきた。

このため、公共駐車場の整備に加え、民間駐車場の整備も進められたため、中心

市街地及びその周辺では駐車場不足による道路混雑は概ね解消されてきた。

附置義務制度についても、建築物の新設時等においては附置義務基準に基づいた駐車場確保が進められ、駐車施設供給量の増加に大きく貢献してきたが、近年の商業・業務施設の郊外立地化、相対的な中心市街地の活力低下が問題となっている現状で建築物の更新に附置義務制度が支障となることもあり、中心市街地を含む駐車場整備地区において附置義務制度見直しの必要性が高まっている。

そのため本調査では、本市の実情に合った附置義務駐車施設制度のあり方について検討する。

I 調査概要

1 調査名：福井市公共交通ネットワーク整備調査

2 報告書目次

第1章 公共交通ネットワーク整備調査

1. 福井市のバス等の運行に関する現状分析

1-1 バスサービスの概況

1-2 路線バス等による公共交通サービスの提供状況

1-3 路線バスの路線別サービス状況

1-4 問題・課題の整理

2. バスサービスの見直しの方向性

3. 現行制度や自治体先進事例の整理

3-1 バス交通に関する現行制度の整理

3-2 県内コミュニティバスの運行状況

3-3 自治体先進事例の整理

4. 公共交通の運行を支援する制度の検討

4-1 公共交通の運行を支援する制度の検討

4-2 公共交通の運行を支援する制度の運行プロセスの検討

5. まちなか地区におけるバスサービスの検討

5-1 まちなか地区における公共交通サービスの状況

5-2 まちなか地区におけるバスサービスの検討

5-3 導入に向けた課題

第2章 地域拠点等の実態把握と今後の方向性

1. 地域拠点等の実態把握

1-1 地域拠点カルテ

1-2 国道305号バス停カルテ

2. 地域拠点等の今後の方向性

資料編

1. 福井市市民意識調査（公共交通の利用）

2. 公共交通空白地区カルテ

3. バスサービスの路線別カルテ

4. 地域拠点カルテ

5. 国道305号線バス停カルテ

3 調査体制

当該業務は、路線バスのサービス状況等に関する実態把握や、先進都市におけるバスサービス施策等に関する事例の収集・整理等が中心であるため、学識経験者や交通事業者等による調査検討委員会等は設けずに、福井市と業務の受託者であるコンサルタントとの打合せ、協議等により調査を進めた。

4 委員会名簿等：

委員会等は設置していない。

II 調査成果

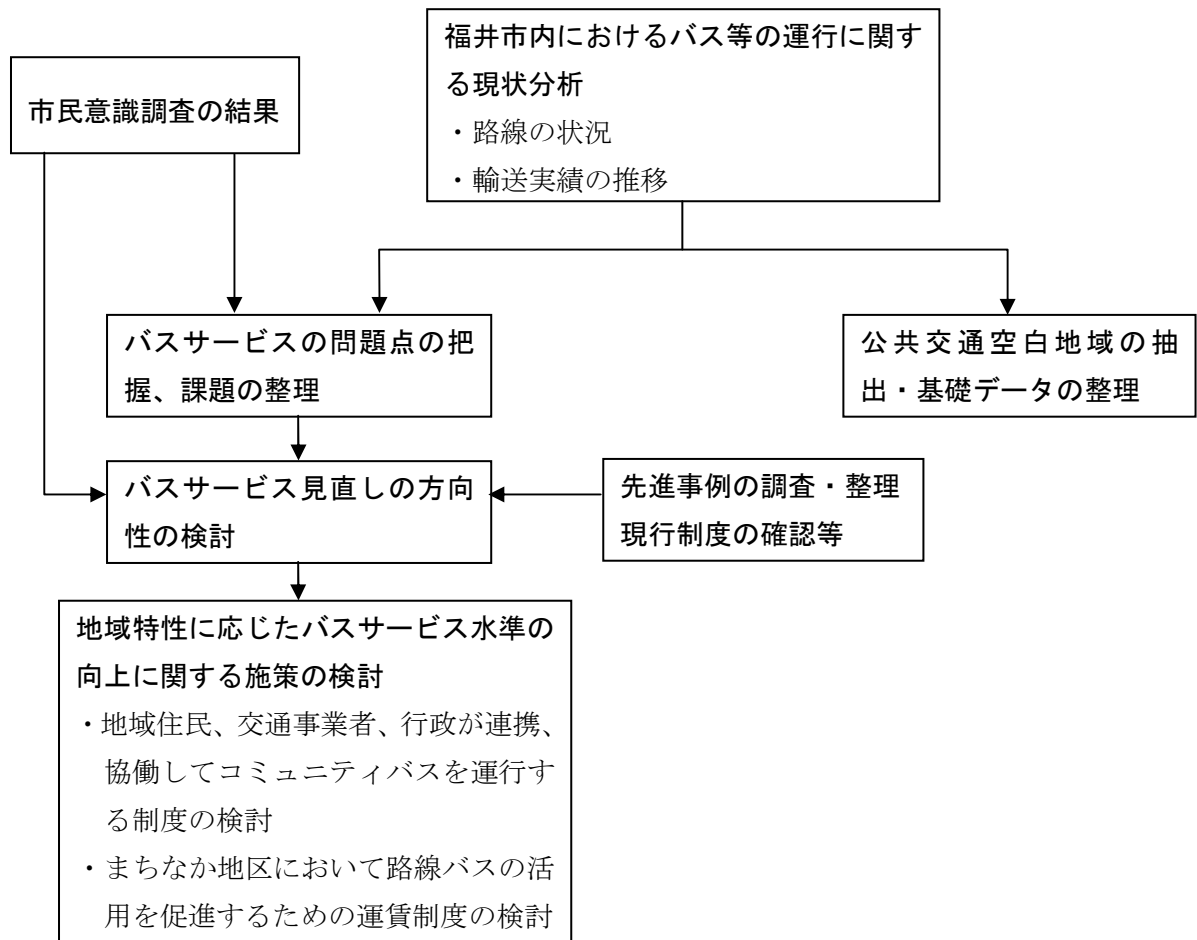
1 調査目的

福井市都市交通戦略に掲げる公共交通の目標像「既存ストックを活用した福井型公共交通ネットワーク」の構築に向けてバスサービスの見直しの方向性を検討し、地域住民と交通事業者が連携・協力して運行する福井型の公共交通支援制度、まちなか地区におけるバスサービス水準向上策について検討することを目的とする。

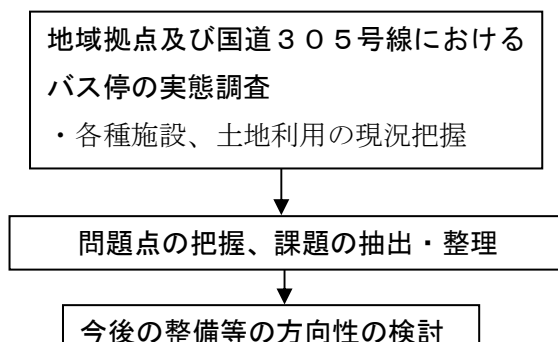
また、地域拠点等における実態を把握し、今後の方向性について検討を行う。

2 調査フロー

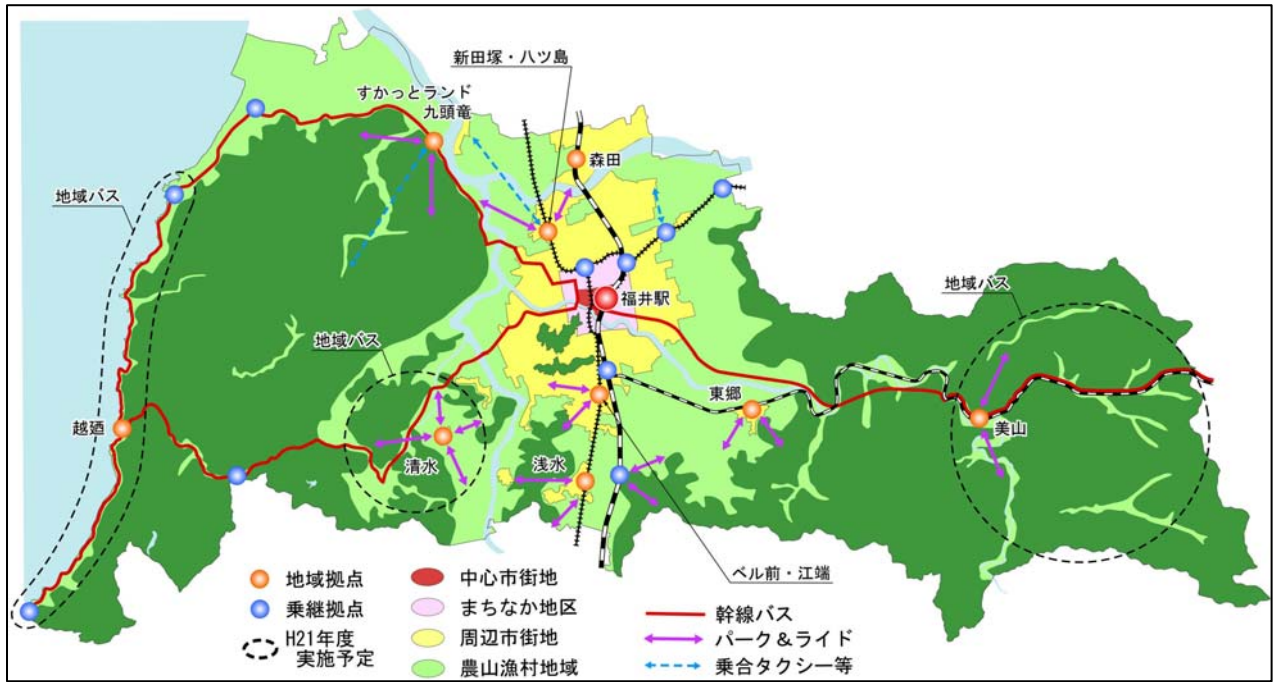
《第1章 公共交通ネットワーク整備調査》



《第2章 地域拠点等の実態把握と今後の方向性》



3 調査圏域図



4 調査成果

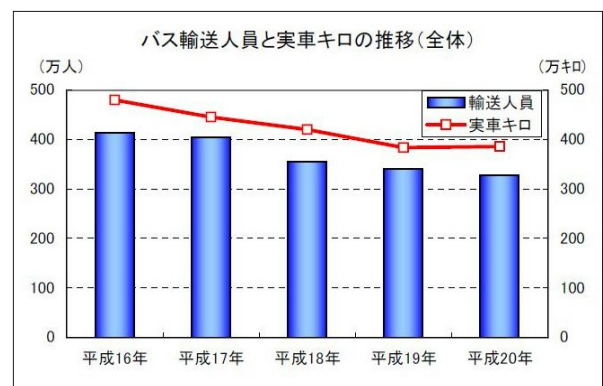
第1章 公共交通ネットワーク整備調査

1. 福井市のバス等の運行に関する現状分析

(1) バス輸送等の状況

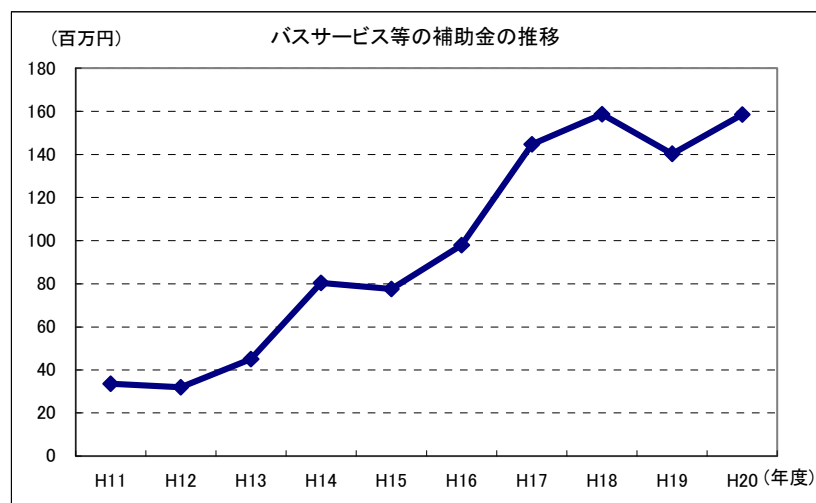
		平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年
京福バス	輸送人員(人/年)	4,028,323	3,943,780	3,375,419	3,210,877	3,129,675
	実車キロ(千/年)	4,700,987	4,341,581	3,963,280	3,605,157	3,653,624
福鉄バス	輸送人員(人/年)	103,709	104,883	174,706	197,011	142,747
	実車キロ(千/年)	95,141	109,955	234,810	228,537	202,987
合 計	輸送人員(人/年)	4,132,032	4,048,663	3,550,125	3,407,888	3,272,422
	実車キロ(千/年)	4,796,128	4,451,536	4,198,090	3,833,693	3,856,612

- ・ 京福バス及び福鉄バスの輸送人員は、平成16年から平成20年にかけて約2割減少している。
- ・ 実車キロの減少に応じて輸送人員も減少しており、輸送人員の減少によるサービス水準の低下が、さらに輸送人員の減少を招く悪循環に陥っている。



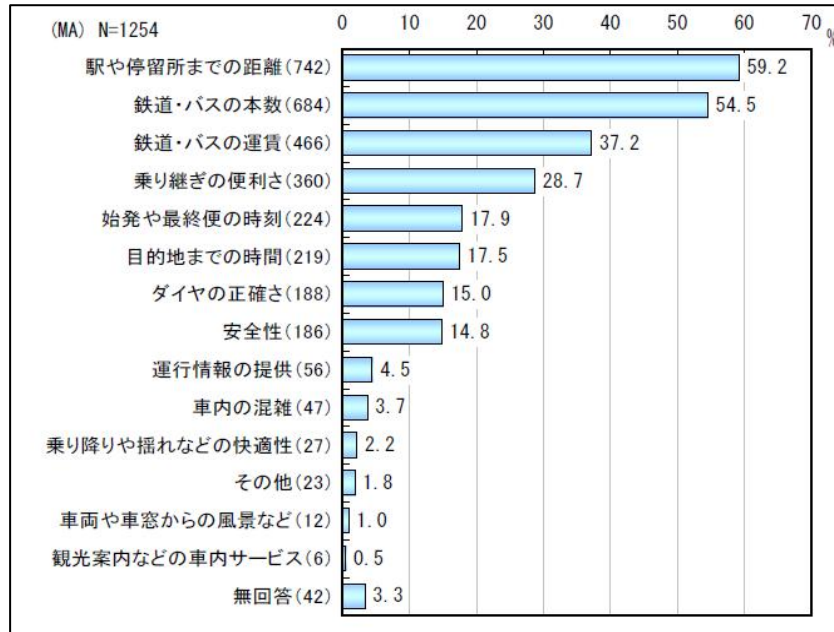
(2) バス輸送等の補助金

- ・ 路線バスの維持・支援に係る補助金は、この10年の間に、国の制度改正や市町村合併を経て大幅に増加し、平成20年度実績で159百万円となっている。
- ・ 今後もバス輸送人員が減少すると、補助金の増加が予想され、福井市の財政負担の増加やバスサービスのさらなる低下が懸念される。



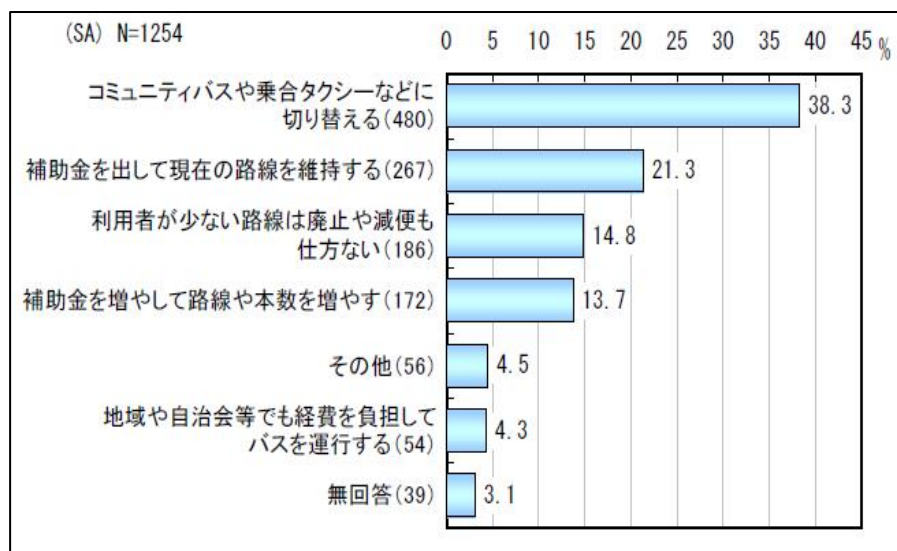
(3) 公共交通に関する市民意向（平成21年度福井市市民意識調査から抜粋）

■公共交通を利用する際に重視する点



- ・ 公共交通を利用する際に重視する点は、「駅や停留所までの距離」、「鉄道・バスの本数」が多く、「鉄道・バスの運賃」、「乗り継ぎの便利さ」と続いており、ドア・トゥ・ドアで自由に使える自動車利用との比較によるものと考えられる。
- ・ この傾向は、どの年齢層にも共通しているが、市域周辺部の市民は、「鉄道・バスの運賃」の割合が高く、福井駅前を中心とした公共交通ネットワークであるため、目的地までの乗車距離が長くなり、割高感があるものと考えられる。

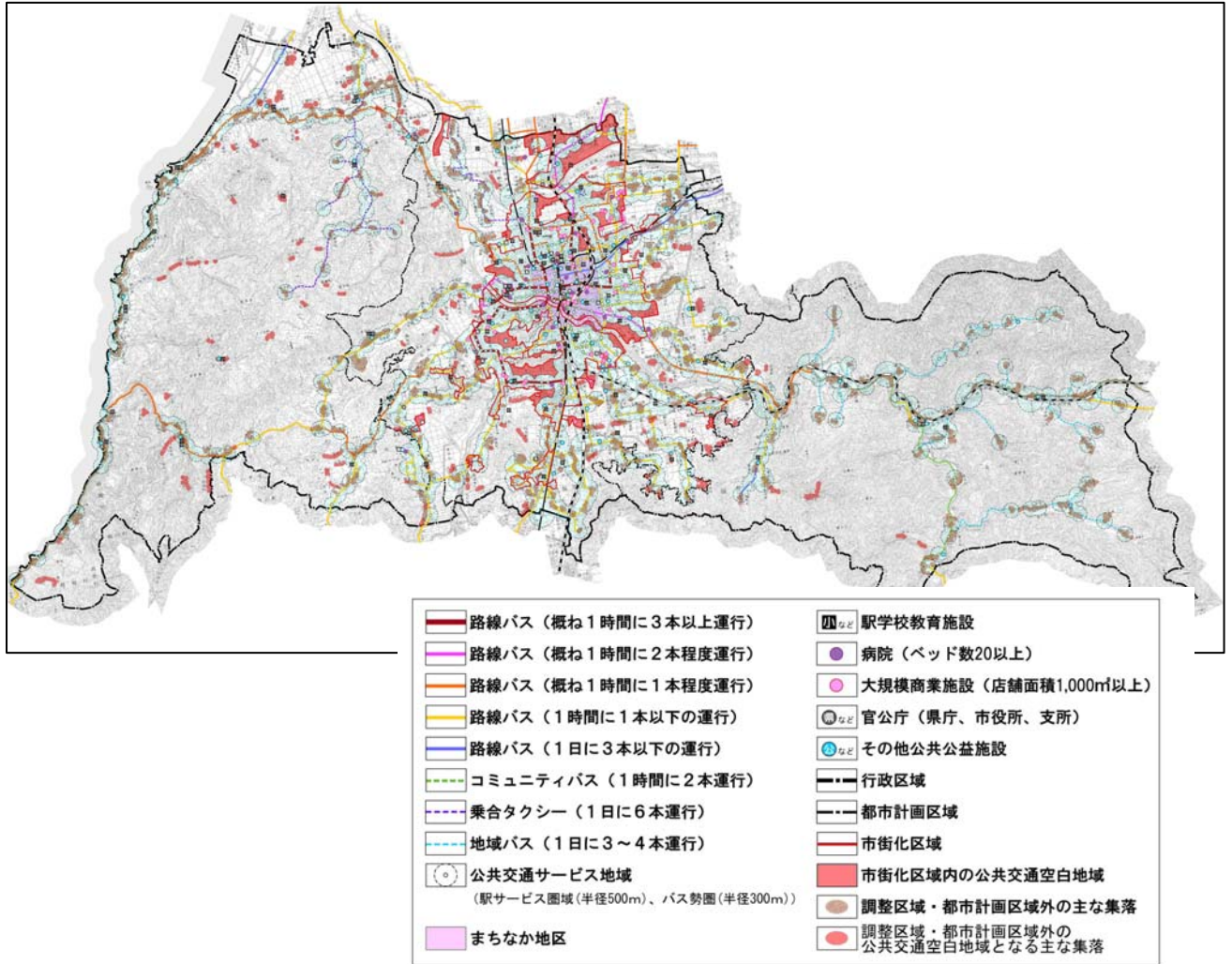
■公共交通を維持するための対応策



- ・ 路線バスを維持するための対応策については、「コミュニティバスや乗合タクシーなどに切り替える」(38.3%)が多く、「補助金を出して現在の路線を維持する」と続いている。

(4) 路線バス等による公共交通サービスの提供状況

■路線バスを主体とする公共交通のサービス状況（公共交通サービス空白地域）



■公共交通サービス状況

	居住人口 (人)	公共交通サービス人口 (人)	公共交通サービス空白人口 (人)	公共交通サービスカバー率	高齢者人口(人) (高齢化率)	18歳未満人口(人) (18歳未満率)
中心市街地	4,816	4,816	0	100.0%	1,563 (32.5%)	573 (11.9%)
まちなか地区	28,549	28,278	271	99.1%	8,980 (31.5%)	3,697 (12.9%)
周辺市街地	166,688	140,353	26,335	84.2%	32,977 (19.8%)	30,917 (18.5%)
農山漁村地域	69,754	54,801	14,953	78.6%	18,473 (26.5%)	10,934 (15.7%)
合計	269,807	228,248	41,559	84.6%	61,993 (23.0%)	46,121 (17.1%)

- ・ 福井市の公共交通のサービス圏域は、居住人口ベースで約85%をカバーしているものの、周辺市街地や農山漁村地域には、路線バスの利用圏域（バス停から半径300mの範囲）に含まれない地域、いわゆる「公共交通空白地域」が点在している。
- ・ また、運行頻度を見ると、中心市街地やまちなか地区では各路線とも運行頻度も高いものの、周辺部には3本/日以下の路線バスも多く、サービス水準が低い状況となっている。

(5) 路線別のバスサービスの概要

福井市内の路線バス

- ・全42路線中、38路線が福井駅前を総合ターミナルとしてネットワークを形成

市内バス

- ・市街地内に終点がある路線
- ・運行キロ程は平均約8km
- ・方面別に路線設定されており、循環型の路線が多い

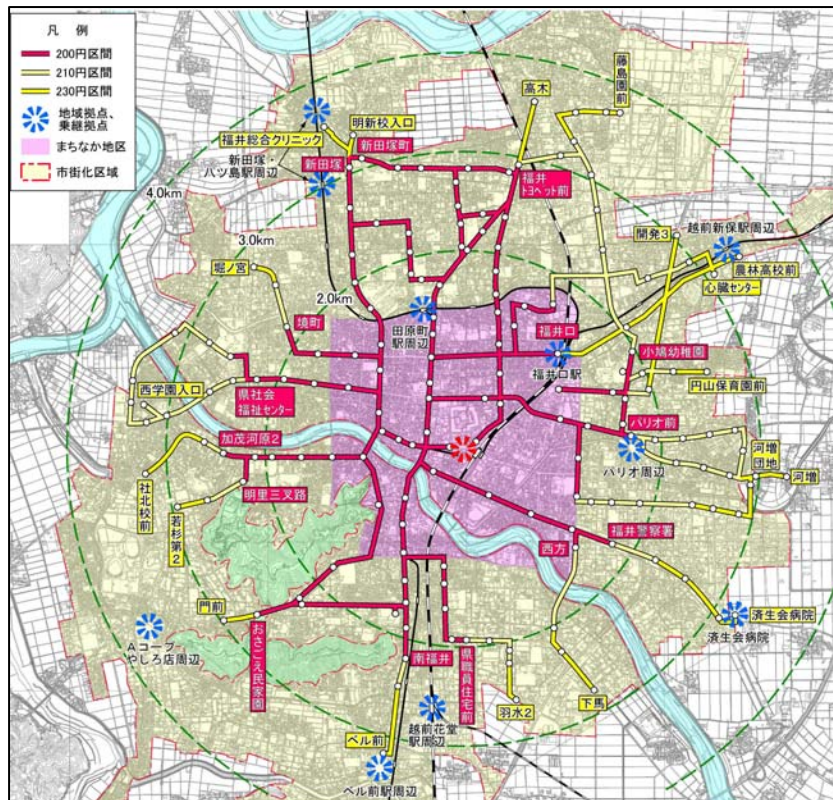
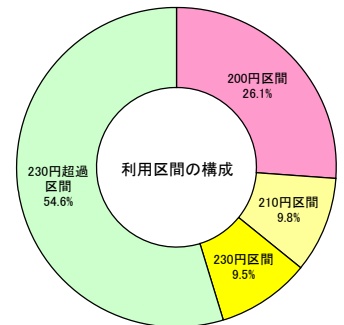
郊外バス

- ・駅前から市域郊外部（近隣市町）を連絡する路線
- ・運行キロ程は平均約19km、終点までの運賃も高額
- ・福井駅を中心に、放射状の路線設定

まちなか地区周辺で概ね8つの経路に絞られて福井駅前に集中
 (まちなか地区では運行本数が多く、利便性が高い)

≪利用区間≫

- ・全38路線の福井駅前からの利用者を乗車料金別に集計すると、200円区間（福井駅前から概ね2～3km圏内）の利用者が26.1%
- ・200円区間のバス停別の利用者数を見ると、まちなか地区内の乗降が少ない傾向
 ⇒福井駅から1.0～1.5km圏内であり徒歩等の多様な手段で移動可能。また、乗継割引がなく、乗継ぐことによる料金抵抗もあるものと考えられる。



2. 問題点・課題の整理とバスサービス見直しの方向性

●現状

- ・路線バス等による公共交通ネットワークは、全市民の8割を超えるサービス圏域を形成
- ・また、路線のほとんどが福井駅前を総合ターミナルとして運行されており、特に中心市街地やまちなか地区においては路線バスの運行頻度が高く、利便性が高い

●問題点

- ・周辺市街地や農山漁村地域には、公共交通サービスが利用できない『公共交通空白地域』が存在
- ・まちなか地区においても自動車偏重の交通手段選択が行われており、運行頻度の高いバスサービスが十分に活用されていない状況

地域状況に応じて、バス交通による移動サービスを楽しむことができる環境を整備し、公共交通空白地域の解消を図ることが必要

公共交通等への転換を促進し、まちなか地区における既存のバスサービスを有効利用するため、インセンティブのある公共交通サービスの提供が必要

◎見直しの方向性1

地域住民主体の公共交通の運行支援制度の導入

◎見直しの方向性2

まちなか地区におけるバスサービス水準の向上（料金抵抗の改善）

3. 公共交通の運行を支援する制度の検討

■先進事例から見る自主運行バス導入の課題

- 地域住民の自主運行バスに関する理解と熱意が不可欠
- 地域住民による導入・運営組織と人材が不可欠
- 既存の公共交通との調整
- 制度の財源の確保

(1) 地域住民主体の公共交通のイメージ

<対象地域>

- ・公共交通空白地域が点在する、周辺市街地及び農山漁村地域を対象

<運行要件>

- ・日常サービス施設を經由し、鉄道や幹線バス路線に乗継可能なルート
- ・既存の路線バスの運行区間との重複は極力避ける
(ただし、機能や時間帯により補完関係にある場合は競合としない)

<事業の継続>

- ・地域住民は、アンケートや勉強会等により地域住民の意向を把握し、ルートやダイヤ等の運行計画に反映するとともに、利用促進に向けたPRや協賛金等の地域負担についても検討することが必要
- ・地域住民の利用促進等によっても収支状況が改善されない場合は、事業の廃止又は中止を判断することも必要

<役割分担>

- ・地域住民の主体的な活動を基本としつつ、具体の運行計画の立案や車両の運行については、行政や交通事業者の支援、協力が不可欠



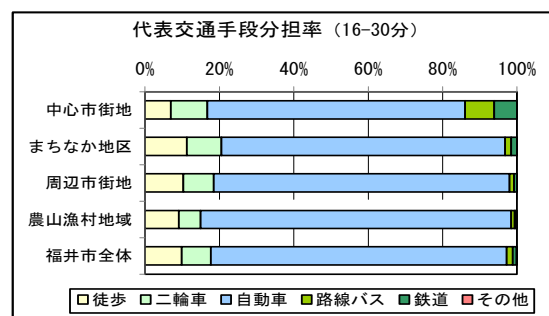
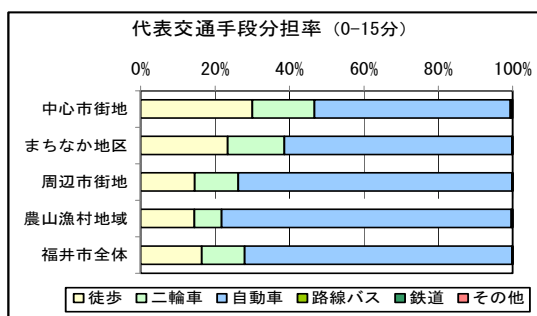
(2) 公共交通の運行を支援する制度の運行プロセスの検討

- ・地域住民主体の公共交通の運行プロセスについては、公共交通導入の計画から導入までの段階と、その後の運行段階に分けられる。
- ・計画段階においては、地域住民の意向を取りまとめ、交通事業者との協働による運行計画を作成する組織（運行協議会等）の設立が最も重要であり、事前の十分な勉強会や人材の選出が必要である。

4. まちなか地区におけるバスサービスの検討

(1) まちなか地区における公共交通サービスの状況

- ・福井市の公共交通サービスは、JR福井駅を総合交通ターミナルとして形成されているため、まちなか地区ではバス路線も多く、その運行本数、運賃のサービス水準も高い状況にある。
- ・運賃面では、路線バスは初乗り料金の200円の範囲にある。また、1乗車100円で利用できる「コミュニティバスすまいる」は、概ね「まちなか地区」を対象にルートが設定されている。
- ・利用状況では、周辺市街地や農山漁村地域に比べて、徒歩、自転車の利用が多いものの、公共交通の利用は高くない。



(2) 施策の検討 (料金見直しによる料金収入の試算)

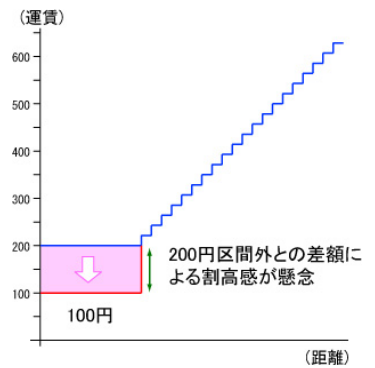
●施策①：市内均一料金（200円）区間内の利用料金⇒100円

<期待される効果>

- ・ 中心市街地からまちなか地区周辺での公共交通利便性が向上することで、定住環境が改善し、居住人口の増加が期待できる。

<予想される影響>

- ・ 200円区間のみで料金抵抗を軽減することとなるため、その他の区間に割高感が生じることが懸念される。



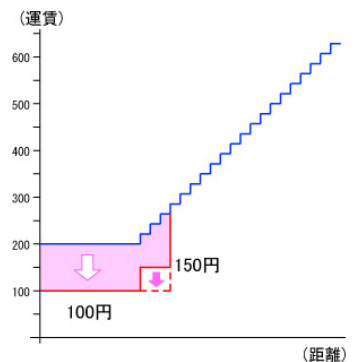
●施策②：施策①に加え、230円区間（1日フリー券利用可能範囲）の利用料金⇒150円

<期待される効果>

- ・ 市街地内の各地域拠点と中心市街地間の利便性が向上することにより、まちなか地区においてもバス路線沿線のポテンシャルが向上し、都市機能の更新が期待できる。

<予想される影響>

- ・ 料金抵抗を軽減する範囲の拡大により、運賃収入への影響が拡大



■施策導入に伴う料金収入の減収額の試算

路線数	総利用者数 (人/年)	福井駅前からの料金別利用者数 (人/年)			料金収入の減収額 (千円/年)	
		200円	210円	230円	施策①	施策②
32路線	3,163,820	824,900	309,885	301,125	82,490	42,683

※総利用者数：路線バスODデータの集計値に365を乗じた人数

200円区間の利用者数：福井駅前からの運賃が200円の区間で乗降した利用者数の合計

210円区間の利用者数：福井駅前からの運賃が210円の区間で乗降した利用者数の合計

230円区間の利用者数：福井駅前からの運賃が230円の区間で乗降した利用者数の合計

- ・ 施策①の場合で、料金抵抗の軽減による利用者増がないとすると、年間8千万円を超える減収となり、施策②の場合、これに加えて約4千万円の減収となる。
- ・ 施策①の減収を補うためには、年間80万人を超える利用者が必要となり、これは、現在の総利用者数の26%に相当する。

■導入に向けた課題

- ①鉄軌道等の他の公共交通サービスとの調整・連携
- ②中心市街地、まちなか地区における商業・業務サービスとの連携
- ③社会実験等の実施による影響・効果の把握
- ④市域全体での公共交通運賃の見直し

第2章 地域拠点等の実態把握と今後の方向性

1. 地域拠点等の実態把握

(1) 地域拠点カルテ

改訂福井市都市計画マスタープランに位置付けられている、市内13箇所の地域拠点について、土地利用規制、周辺の土地利用、生活サービス施設の立地、交通施設の状況を調査し、カルテ形式で整理

まちなか地区

①田原町駅周辺

周辺市街地

- ②新田塚・ハツ島駅周辺
- ③ベル前駅周辺
- ④パリオ周辺
- ⑤越前新保駅周辺
- ⑥Aコープやしろ店周辺
- ⑦森田駅周辺
- ⑧浅水駅周辺
- ⑨越前東郷駅周辺

(2) 国道305号線カルテ

越前海岸部における観光交通についてバス交通の活用を図るため、福井市内の国道305号線沿いに設置されている各バス停留所の待合環境の現状を調査し、カルテ形式で整理

2. 地域拠点等の今後の方向性

地域 農山漁村地域（市街化区域以外）

- ・ 地域の身近な生活空間として、日常生活に必要となるサービス機能があり、公共交通の幹線軸等におけるフィーダー交通等への乗継機能のある拠点

乗継拠点

- ・ 公共交通幹線軸等の路線への乗継機能を基本として、生活利便施設等があり、乗継のための待合環境が整備された拠点

◎今後の方向性

- ・ 地域拠点等の各々の機能、役割に応じた機能を導入するとともに、それらの機能を有機的に連携させ、地域住民のニーズにあった利用環境づくりをめざすことが重要
- ・ 地域コミュニティバスの導入検討地区において、先導的に地域拠点等の整備を図ることで、公共交通利用を啓蒙し、市民のモーダルシフトを促すことが重要

② 中心市街地駐車場検討事業

I 調査概要

1 調査名：中心市街地駐車場検討事業

2 報告書目次

0. 調査の目的と概要

1. 駐車場整備地区における駐車現況の把握

- (1) 福井市の駐車場整備地区と附置義務制度の概略
- (2) 人口・世帯数
- (3) 土地利用、建築物の現況
- (4) 交通特性の現況
- (5) 法定駐車場の整備状況
- (6) 駐車実態調査
- (7) 上位・関連計画プロジェクトの整理

2. 駐車施設に関する問題・課題の把握

3. 中心市街地における駐車場整備のあり方の検討

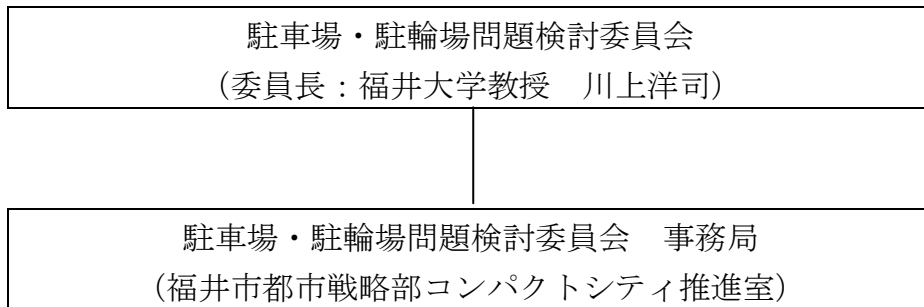
4. 駐車場条例見直し案の検討

- ① 附置義務制度の適正化
- ② 隔地駐車場の具体的な運用基準
- ③ 荷さばき駐車施設の附置義務の導入
- ④ 自動二輪車駐車施設の附置義務の導入

5. 現行駐車場整備計画の検証

資料編

3 調査体制



4 委員会名簿等：

	所 属	役職等	氏 名
委 員 長	福井大学大学院	教 授	川上 洋司
副委員長	福井工業大学	教 授	和田 章仁
委 員	福井商工会議所地域振興部	部 長	峠岡 伸行
委 員	駅前5商店街連具活性化協議会	代 表	加藤 幹夫
委 員	福井県警察本部交通部交通規制課	課 長	白崎 典孝
委 員	福井県福井警察署交通第二課	課 長	北村 直洋
委 員	福井県総合政策部交通まちづくり課	課 長	山内 和芳
委 員	福井県土木部道路保全課	課 長	竹内 成和
委 員	福井県土木部都市計画課	課 長	木村 正二
委 員	福井市市民生活部	部 長	吉村 薫
委 員	福井市建設部長	部 長	滝花 正己

II 調査成果

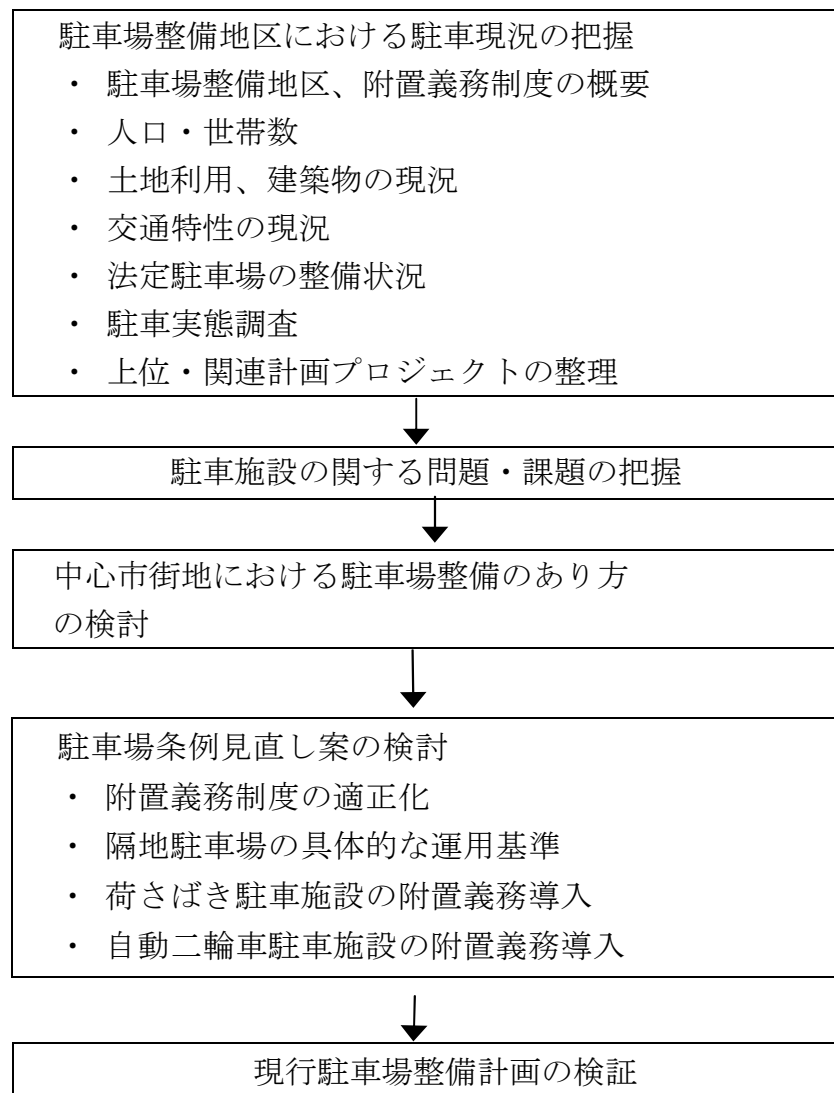
1 調査目的

福井市では中心市街地を含む約225haを駐車場整備地区に指定しており、福井市駐車場条例によって建築物に駐車場の附置義務を課している。

この附置義務制度が中心市街地におけるにぎわい交流拠点の形成や建築物の更新の支障となることが懸念されている。

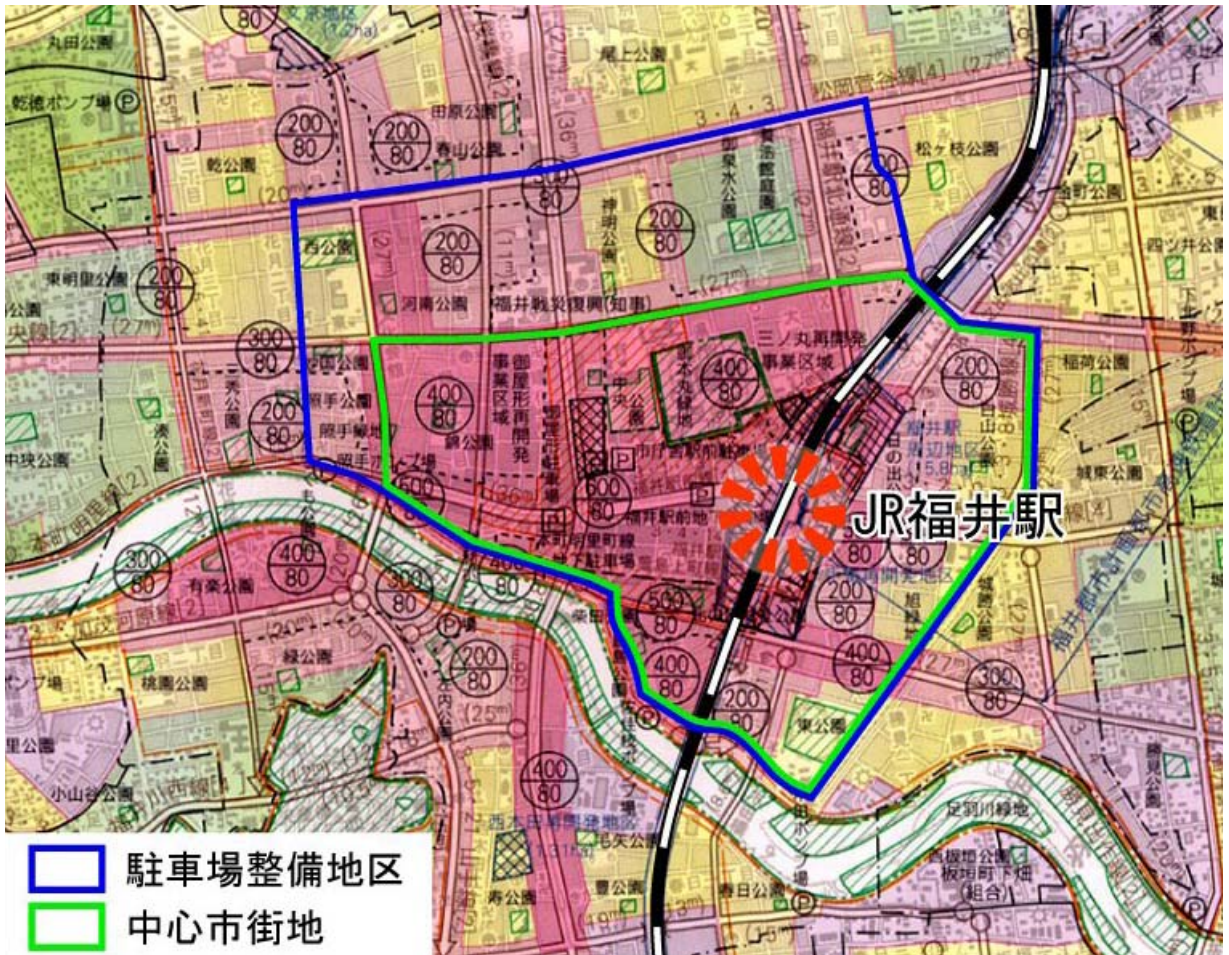
本調査は、福井市駐車場整備地区における駐車施設の現状を把握し、今後の駐車場整備のあり方を検討するとともに、福井市駐車場条例の見直しに向けて、その改正案の検討を行うことを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図

駐車場整備地区：225ha（駐車場条例：昭和41年7月）



4 調査成果

1. 駐車場整備地区における駐車現況の把握

(1) 福井市の駐車場整備地区と附置義務制度の概要

本市における附置義務制度は、昭和41年に施行した福井市駐車場条例に基づいており、条例で設定した用途、規模の建築物を新築または増築する場合に駐車場の附置を課すものである。

平成4年には、現行の駐車場整備計画を策定し、適用区域に自動車ふくそう地区を追加するとともに、対象となる床面積の引き下げなど、駐車場の附置義務基準を強化した。

地区区分	地区の内容	対象面積
駐車場整備地区	<ul style="list-style-type: none"> 主に商業地域、近隣商業地域等が指定され、自動車交通が集中することで混雑する地区 中心市街地を含む福井駅西及び駅東地区を指定 	約 225ha
周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場整備地区の周辺の区域で、自動車交通が集中する地区 中心市街地を中心として、東西、南北約3kmの区域 	約 597ha
自動車ふくそう地区	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場整備地区、周辺地区以外で、自動車交通の状況が周辺地区に準ずる地区または自動車交通がふくそうすることが予想される地区 施行規則に定めた都市計画道路の道路中心線から両側50mの区域 	約 145ha

■ 現行の福井市駐車場条例

項目	(現行)福井市駐車場条例 (平成4年10月施行)
(1) 建築用途の区分	①特定用途 ②非特定用途
(2) 建築延床面積の下限	①駐車場整備地区 (特定用途) 1,000㎡ (非特定用途) 2,000㎡ ②周辺地区または 自動車ふくそう地区 (特定用途) 2,000㎡
(3) 1台当り床面積	①駐車場整備地区 (特定用途) 150㎡ (非特定用途) 450㎡ ②周辺地区 (特定用途) 150㎡
(4) 大規模な事務所建築物 に対する附置義務の軽減	①10,000㎡～50,000㎡の部分の床面積を30%免除 ②50,000㎡～100,000㎡の部分の床面積を40%免除 ③100,000㎡を超える部分の床面積50%免除 上記算出した床面積に10,000㎡を加算した面積を当該用途に供する部分の床面積とする
(5) 1台当りの駐車マス面積	①2.3m×5.0m以上 (小型車に対応した基準)・・・附置義務整備台数の70% ②2.5m×6.0m以上 (普通自動車に対応した基準)・・・附置義務整備台数の30% ③3.5m×6.0m以上 (車椅子利用者に対応した基準)・・・附置義務50台以上の場合に1台以上を②の内数で整備
(6) 隔地駐車場	建築物の構造又は敷地の形状により設置が困難と、特に市長が認めた場合 (隔地先の要件) 当該建築物の敷地から概ね200m以内に設置すること

(2) 附置義務駐車場の状況

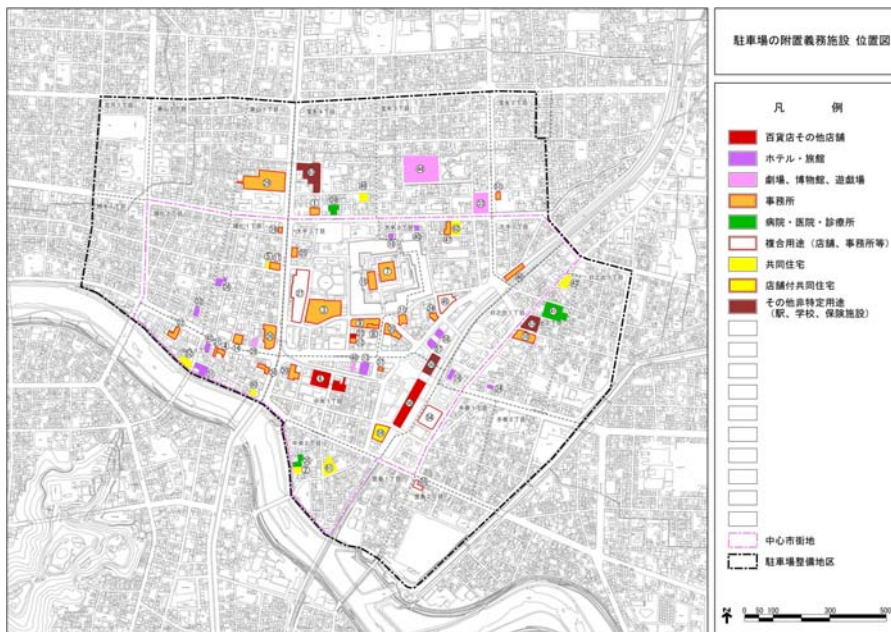
現在、駐車場整備地区内における附置義務駐車場の対象となる建築物は63件あり、条例に基づく附置義務駐車場は1,740台、この63件における実際の駐車施設量は3,322台となっている。

届出年が平成4年以前の建築物は、旧条例に基づく附置義務基準となるため、平成4年以後の建築物と比較して附置義務駐車台数が少ない。

附置義務の対象となる建築物の立地場所は、中心市街地内の大手2、3丁目、中央1、3丁目、順化1丁目に多く見られ、施設数、駐車台数の約7割を占めている。

建築物の用途では、事務所が最も多く(26施設 複合用途含む)、次いでホテル(12施設 複合用途含む)、店舗(9施設 複合用途含む)となっており、また近年では共同住宅が増加している。

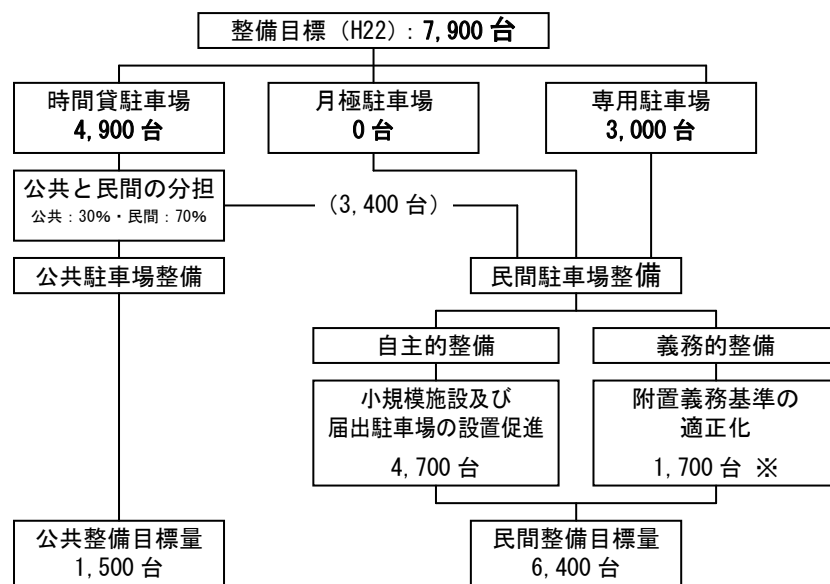
その中で対象施設の約2割に相当する14施設において、特例による隔地駐車場の設置を認定している。また、狭小な敷地(敷地面積300㎡程度)においての附置義務駐車場の設置も散見される。



(3) 駐車場整備計画の概要

本市では、平成4年に駐車場整備計画を策定しており、それまでの駐車場整備計画地区約162haに福井駅東側の約63haを追加した約225haを駐車場整備地区として、整備目標量を設定している。

<公共及び民間の整備目標量>



※平成3年から平成22年までの特定用途建築物の増加面積に、1,000㎡を越える建築物の延床面積の割合を乗じ、1台当りの附置義務基準面積(150㎡)で除して算出

(4) 建築物延床面積の状況

町丁目別の建築物延床面積を建物用途別に平成3年と平成21年で比較すると、実際の伸び率との乖離が見て取れる。特に商業・業務の伸び率は低く、建物の更新が遅れている。

■ 駐車場整備計画における建物用途別延床面積の伸び率と実際の伸び率との比較

	住 宅	商業・業務	その他
駐車場整備計画における伸び率 (H3→H22)	1.013	1.494	1.216
実際の伸び率 (H3→H21)	1.00	1.20	1.31

(5) 駐車実態調査

駐車場整備地区における駐車施設の需給バランスを把握するため、路上駐車及び主要有料路外駐車場における駐車状況を調査した。

a. 路上駐車実態調査

■ 調査結果

平日	・路上駐車が比較的多く確認された箇所は、駅前電車通り周辺、片町周辺、フェニックス通りの3箇所、これら以外で周辺交通に影響を与えるような路上駐車が集中する箇所はなく、円滑な交通が確保されていた。
休日	・路上駐車が比較的多く確認された箇所は、駅前電車通り周辺、片町周辺、福井駅東口駅前広場付近の3箇所、これら以外で交通流に影響を与えるような路上駐車が集中する箇所はなく、円滑な交通が確保されていた。

b. 主要有料路外駐車場利用実態調査

■ 調査結果

平日	福井駅東パーキング以外に満車になる駐車場はなかった。福井駅東パーキングだけが、満車になった要因は、当駐車場の料金体系に「平日1日最大700円」があり、JR利用者等のパーク&ライド駐車場や、中心市街地に勤務する利用者の通勤用駐車場として利用されているためと考えられる。
休日	サカエパーキング、福井駅東パーキング、AOSSA(アオッサ)駐車場、福井駅東口駐車場が満車になることがあった。満車時、サカエパーキングでは、入庫待ちの車列が確認されたが、概ね10台までで、周辺の交通に影響を与えることはなかった。 また、満車状態が見られる主要駐車場周辺のコインパーキングでは、主要駐車場の満車状態に連動するかたちで入庫台数が増加し、主要駐車場で収容できない駐車需要に対応し、主要駐車場を補完する機能がある。

駐車場名	平 日											休 日										
	調 査 時 間 (時)											調 査 時 間 (時)										
	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
サカエパーキング																						
福井駅東 パーキング																						
AOSSA(アオッサ) 駐車場																						
福井駅東口駐車場																						

■ 満車

2. 駐車施設に関する問題・課題の把握

駐車場整備地区の現状および附置義務制度の運用状況などを踏まえると、以下の3点が大きな課題となっている。

① 駐車場の出入口が、にぎわい交流拠点の形成に支障となる懸念がある

策定中の福井市都市計画マスタープラン等の上位計画において、中心市街地は「にぎわい交流拠点」としての位置づけがあり、県都の玄関口にふさわしい歩きたくなる空間づくりが求められている。

また本市では、平成11年度から7年間、中央1丁目の（通称）駅前電車通りを中心に「賑わいの道づくり事業」を実施し、来街者が楽しく安全・快適に回遊できるような道路整備を行っており、さらに平成20年3月には、福井都心地区特定景観計画区域を指定し、その中の中央1丁目ゾーンの景観形成基準では、「1階部分には駐車場を設けないよう努める」となっている。

このような施策や事業等が展開される中、今後20年間において中心市街地では数多くの建物更新が想定され、その時に附置義務によって発生する駐車場の出入口により、歩行者動線が分断され、街のにぎわいを阻害する恐れが懸念される。

② 敷地規模や間口が狭小な敷地で、附置義務駐車場が建物更新の負担になっている

現在の附置義務制度では、特定用途の場合、延床面積が1,000㎡を下回れば駐車場の附置義務は発生しないが、1,000㎡以上になると附置義務が発生し、確保台数は7台となる。

現在、敷地面積が300㎡前後の敷地内において、附置義務を課している物件は4件あり、これらは道路に面する間口の半分程度が駐車場の出入口となっており、附置義務駐車場が建築物の設計に大きな影響を与えている。

また、これらの要因により、建物更新ができずに施設の老朽化が進んでいる建築物もあり、附置義務制度の緩和に関する相談も寄せられている。

このため、敷地規模や間口が狭小な敷地の建築物について、附置義務制度の見直しや隔地駐車場の取り扱いなど、建物更新を支援する施策が求められている。

③ コインパーキングなどの暫定利用の取扱いをどうするか

現在、駐車場整備地区では、違法路上駐車が減少し、周辺交通に影響を与えるような交通混雑はほとんど発生していない。これは、駐車場整備地区に集中する交通量が減少したこともあるが、駐車施設の骨格となる500㎡を越える時間貸駐車場の整備が進むとともに、駐車容量20台未満のいわゆるコインパーキングの増加が、路上駐車や主要な時間貸駐車場の待ち行列を吸収したものと考えられる。

これまで、施設規模の小さいコインパーキングは、空地の一時的な利用形態であって継続的な駐車施設としては捉えておらず、駐車施設の目標量にも加算していなかった。

しかし今後、前面道路の状況等によっては、建物更新時に駐車場の附置義務が発生しても、敷地内で駐車場を確保することができない場合があり、特に福井都心地区特定景観計画区域の中央1丁目ゾーンでは、1階部分に駐車場を設けることが難しい状況にある。

これらのことから、隔地駐車場の必要量の増加が予想されるため、その隔地先として考えられるコインパーキングの取り扱いについてどうするか、検討する必要がある。

3. 中心市街地における駐車場整備のあり方の検討

以下の視点で附置義務制度の見直し検討を行うとともに、現行駐車場整備計画の検証を行う。

① 附置義務制度の適正化の検討

附置義務制度の適正化を検討する際、附置義務制度が持つ原因者負担の枠組みを残しつつ、先の課題への解決、さらには本市が目指すまちづくりに対して支障とならないようにするため、以下の2点について検討する。

①-1 敷地規模や間口が狭小な敷地での建築物の新築等に対する附置義務基準の検討

敷地規模や間口が狭小な敷地での建築物の新築等に対する附置義務を適正化するには、対象規模（延床面積、敷地面積、間口の長さ）などの見直しが考えられる。

具体的には、敷地規模や間口などに応じて、建築更新時にどの程度影響を与えるのかについて、ケーススタディを行いながら検討する。

①-2 建物用途ごとの附置義務基準の検討

現在、附置義務制度では特定用途の建築物に対して一律の附置義務基準が課せられているものの、建物用途によって附置義務以上に駐車場を確保している物件も少なくない。これは、建物用途ごとに必要とする駐車場規模が異なることを示しており、一方で附置義務駐車場が十分に使用されていない物件もあると考えられる。

附置義務制度の適正化に向けて、用途一律基準を見直し、用途別基準の導入について検討する。

具体的には、現在、附置義務による駐車施設設置届出がある施設に関して、利用状況等のアンケート調査を実施しており、施設管理者等の意向を把握するとともに、現状の附置義務台数と確保台数の相違について調査し、用途別の基準について検討する。

② 隔地駐車場の具体的な運用基準の検討

隔地駐車場は、条例の特例として運用されており、「建築物の構造又は敷地の状態により、市長がやむを得ないと認める場合において、概ね200m以内の場所の駐車施設」としている。

このように、隔地駐車場を認める場合の要件が明確になっておらず、また認定する駐車施設についても基準が明確でない状況にあるため、他都市の先行事例等を参考に本市の実情にあった運用基準について検討する。

また、隔地駐車場を認める敷地要件や、駐車場の出入口による歩行者や自転車交通への支障、さらにコインパーキングが実際に隔地先として妥当なのかなど、具体的なケーススタディを行いながら、隔地駐車場の認定要件及び駐車施設の認定条件について検討する。

③ 荷さばき駐車施設の附置義務の導入検討

標準駐車場条例では、下表に示すように人口規模別に用途別の算出原単位が設定されている。

このため、標準駐車場条例を検討の基準値として、現在の駐車場整備地区に適用した場合の状況や他都市の先行事例等から、荷さばき駐車施設の附置義務の必要性及び導入する場合の基準について検討する。

④ 自動二輪車駐車施設の附置義務の導入検討

平成18年の標準駐車場条例に追加された項目であるものの、現在、駐車場整備地区内においては自動二輪車の駐車問題は発生しておらず、また近年の保有台数の推移をみても増加傾向にないことから、早急な対応の必要性は低いものと考えられる。

標準駐車場条例では、下表に示すように人口規模別に用途別の算出原単位が設定されている。

このため、標準駐車場条例を検討の基準値として、現在の駐車場整備地区に適用した場合の状況や他都市の先行事例等から、自動二輪車駐車施設の附置義務の必要性及び導入する場合の基準について検討する。

4. 駐車場条例見直し案の検討

① 附置義務制度の適正化

①-1 敷地規模や間口が狭小な敷地での建築物の新築等に対する附置義務基準の検討

(見直しの方向性)

- ・敷地規模や間口が狭小な敷地において附置義務駐車場を設置する場合、自動車の出入口や通路、駐車スペースが建築物の最低限の機能確保や有効利用を妨げることが懸念される。
このため、自動車の駐車のための施設によって建築物の最低限の機能確保や有効利用を妨げる場合は、隔地駐車場を認める必要がある。

(検討手法)

- ・道路構造令、駐車場法施行令に基づく自動車駐車場の諸元から敷地規模や間口が狭小な敷地における制限の状況を整理し、狭小な敷地の程度を検証する。

①-2 建物用途ごとの附置義務基準の検討

(見直しの方向性)

- ・駐車施設規模を算定する附置義務基準は、特定用途、非特定用途別に設定されており、広範囲に渡る特定用途が一律基準となっている。
- ・附置義務の対象施設の駐車場の設置状況をみると、附置義務基準以上に駐車場を確保している物件も少なくなく、建物用途ごとに必要とする駐車場規模が異なることが考えられる。
このため、附置義務基準の適正化に向けて、建物用途一律基準を見直す必要がある。

(検討手法)

- ・附置義務による駐車施設の設置届出がある施設に対してアンケート調査を実施し、駐車場の利用状況等を把握する。
- ・中心市街地の商店街に対してヒアリング調査を実施し、駐車場の必要台数の現状を把握する。
- ・上記の実態や意向を基本として見直し案を検討する。

② 隔地駐車場の具体的な運用基準

(見直しの方向性)

- ・隔地駐車場は、条例の特例として運用されており、「建築物の構造又は敷地の状態により、市長がやむを得ないと認める場合において、概ね200m以内の場所の駐車施設」としている。
現状において、隔地駐車場は運用基準が明確でないまま運用されているため、運用基準を明確にする必要がある。

③荷さばき駐車施設の附置義務の導入

(見直しの方向性)

- ・ 附置義務による駐車施設設置届出がある施設に対して行ったアンケートの結果を見ると、荷さばき駐車施設が必要な用途では、必然的につくっており、ただ、それらの施設を標準条例に合わせて荷さばき駐車施設台数をカウントすると、実情と乖離した台数が必要となってくる。

(検討手法)

- ・ 今回調査で実施した路上駐車の実態調査では、荷さばき車両が周辺交通を阻害する状況は確認されていない。
また、現在、駅前電車通り、駅前南通り、北の庄通りには、共同荷さばきスペースが設置されており、その利用について調査しながら、現時点において、荷さばき駐車施設の附置義務が本当に必要なのか検証するため、下記のようなヒアリングを行う。

《ヒアリングの方法》

- ・ 中心市街地の商店街に対してヒアリング

④自動二輪車駐車施設の附置義務の導入検討

(見直しの方向性)

- ・ 現在、自動二輪車駐車施設の問題は顕在化していない。そのため、自動二輪車駐車施設の附置義務が本当に必要なのか検証するため、下記のようなヒアリングを行う。

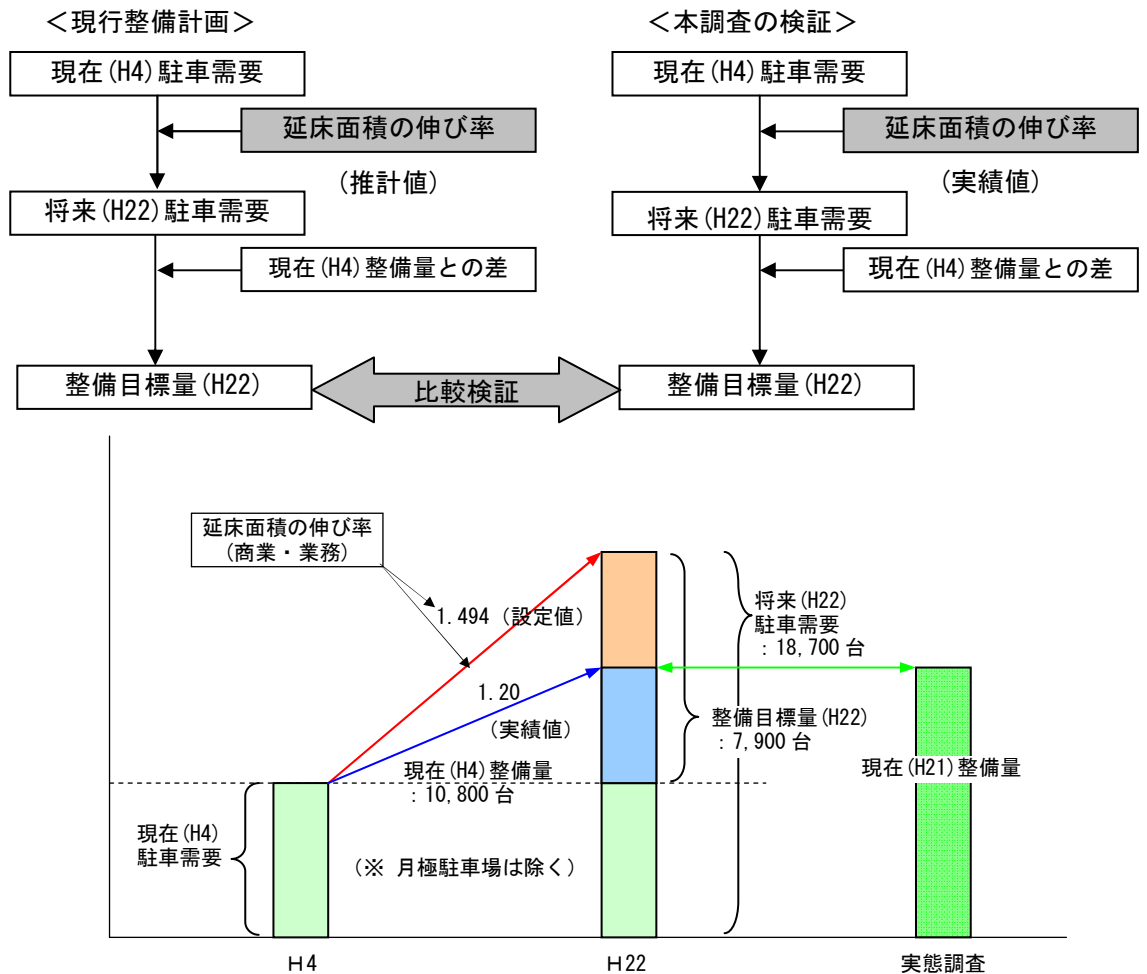
《ヒアリングの方法》

- ・ 中心市街地の商店街に対してヒアリング

5. 現行駐車場整備計画の検証

- ・現行整備計画の整備目標量は、現在(H4)に延床面積の伸び率を乗じて求めた将来(H22)駐車需要と現在(H4)整備量の差から設定されている。

本調査における検証は、この延床面積の伸び率に実績値(H4→H21)を用いて将来(H22)駐車需要を算定し、現在(H4)整備量との差から駐車場不足量を算定する。(駐車原単位は現行整備計画の値を使用) この駐車場不足量とH4以降の実際の整備量を比較することで、現行整備計画の検証とする。



- ・一方、第3回PT調査における現在(H17)駐車需要と延床面積の実績値を用いて算出した将来(H22)駐車需要及び現在(H21)整備量を比較し、現在(H21)の駐車需給状況を評価する。

