

1 調査名称：都市計画道路網及び駐車場整備計画見直し調査委託

2 調査主体：茂原市

3 調査圏域：茂原市管内

4 調査期間：平成27年度

5 調査概要：《都市計画道路網の見直し》

茂原市の都市計画道路は都市計画決定から20年以上経過した長期未整備区間が20キロ、全体の42%を占めており、計画見直しの必要性が高まっている。

本事業は、千葉県が策定した「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」に準じて、点検候補路線の選定を行い、都市計画道路網の評価及び課題を定量的・定性的に検証し、都市計画道路の見直しを行うものである。

なお、都市計画道路の見直し候補路線の廃止・変更に伴う交通への影響については、千葉県が実施した「千葉県総合交通体系調査」の将来交通量推計結果を基礎データに、茂原市内の詳細道路網で道路区間別将来交通量を算出し、評価を行う。

《駐車場整備計画の見直し》

駐車場整備計画策定後24年が経過し、駐車場整備地区(76ha)を都市計画決定していることもあるため、駐車場整備計画の見直しに向け、駐車場整備地区内の実態把握を行い、将来駐車需要を予測する。また、上記結果を踏まえた茂原駅南口公共駐車場のあり方、駐車場附置義務条例の弾力化を主眼に検討する。

I 調査概要

1 調査名：都市計画道路網見直し業務

2 報告書目次

第1章 上位関連計画における計画条件の整理

1. 中核都市としての広域的な拠点機能を発揮する都市構造
2. 茂原駅中心拠点での人口誘導の促進
3. 将来人口
4. 商店街の活性化方策

第2章 都市計画道路の見直し

1. 都市計画道路の見直し方針
 - 1) 都市計画道路の機能
 - 2) 都市計画道路の整備状況と長期未着手路線の原因
 - 3) 上位計画における交通ネットワークの整備方針
 - 4) 見直しの必要性
 - 5) 計画の目標年次
 - 6) 見直しの基本的な考え方
2. 検討路線の選定（第一段階評価）
3. 検討路線の評価と点検候補路線・区間の選定（第二段階評価）
4. 将来交通量推計
 - 1) 推計条件の整理
 - 2) 推計手順
 - 3) 将来道路ネットワークデータの作成
 - 4) ゾーニング
 - 5) 将来人口フレームの設定
 - 6) 将来自動車OD表の作成
 - 7) 将来交通量配分計算

5. 点検候補路線・区間の検証と見直し方向の検討（第三段階評価）

1) 定量評価

2) 都市計画道路の見直し方針

6. 今後の進め方

3 調査体制

茂原市都市計画道路見直し検討会
(茂原市 都市建設部 部長・次長、都市計画課)

茂原市都市計画道路見直し検討調査事務局
(茂原市 都市建設部都市計画課)

4 委員会名簿等：

委員会等は設置しておりません。

II 調査成果

1 調査目的

茂原市の都市計画道路は、平成27年4月時点で31路線、総延長約61.2kmあり、そのうち約33.6kmが整備済み、整備中となっている。

都市計画道路の計画とは、都市の骨格を形成する道路としての機能の他に、防災・救済機能、或いはライフライン敷設等、都市の骨格を形成する都市施設として重要な機能を担っていることから、より効率的、効果的に整備を推進する必要がある。

しかし、未整備となっている残りの27.6kmの都市計画道路の多くは、計画から20年以上経過しており、時代の変遷とともにその道路自体の役割が変化している。

また、こうした未整備道路にかかる土地には、継続的に、一定の建築制限が課されることとなる。

これまで、都市計画道路の計画は、将来的な人口の増加やそれに伴う都市の拡大を前提に計画、整備を進めてきましたが、今後の少子高齢化社会や人口減少、環境負荷への対策等、社会情勢の変化に応じた都市計画道路の必要性について再度検証を行い、状況に応じた見直しを行っていく必要がある。

こうしたことから、未整備路線の今後の方針を明示し、広く意見を求めながら都市計画道路の見直しを進めることとする。

2 調査フロー

上位関連計画における計画条件の整理

上位、関連計画等から茂原市の将来都市像や人口フレームを整理しつつ、都市計画道路の見直しの計画条件を明らかにする。

↓

見直し検討候補路線の抽出整理

未整備区間の有無により見直しの検討を行い、対象路線の選定を行う

↓

検討路線の選定（第一段階評価）

見直しを検証する路線は、土地区画整理事業等の関連路線を除く都市計画決定（当初）から20年以上経過した未着手区間を含む幹線街路
幹線街路26路線のうち15路線が対象

↓

検討路線の選定（第二段階評価）

「千葉県ガイドライン」に基づいて評価を行う
地域において考慮すべき事情などについて政策的に評価を行う



第三段階（将来交通量推計）による検証

平成42時点の将来交通量推計により、見直しの方向性が周辺道路交通に影響を及ぼさないかの検証を行う。



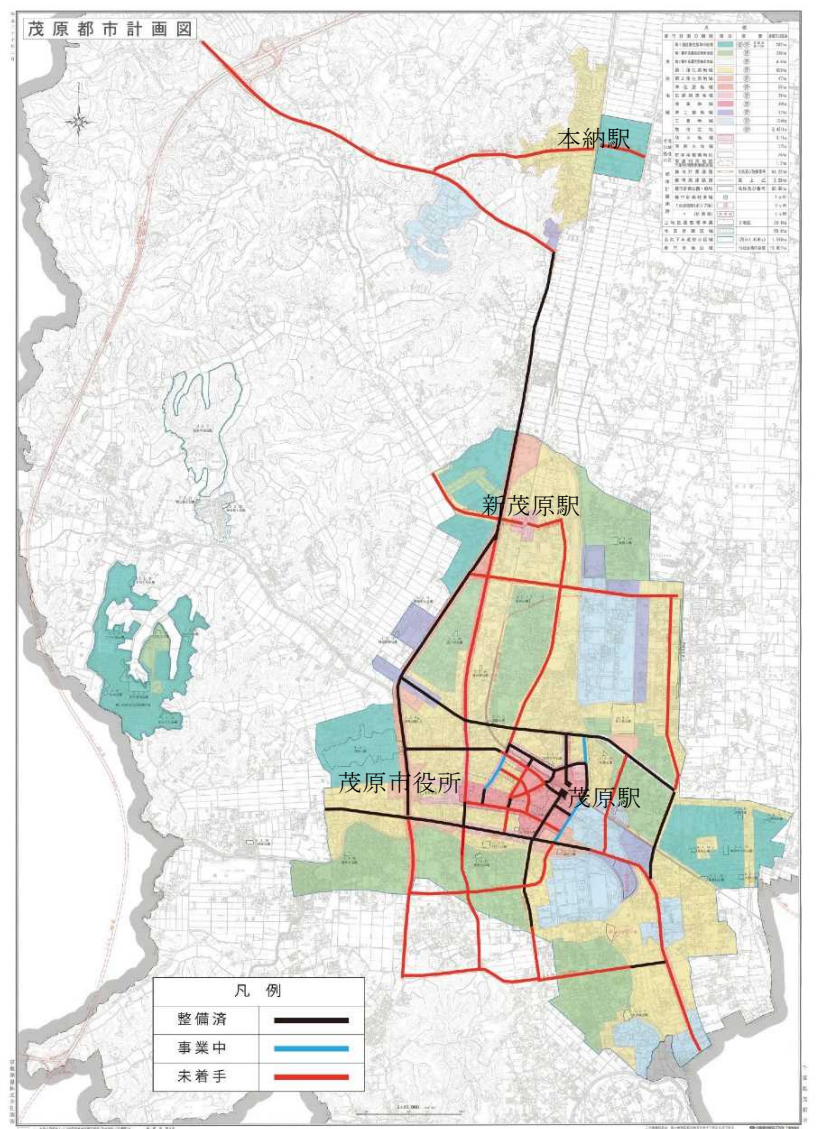
都市計画道路の見直し方針



今後の進め方

3 調査圏域図

(茂原市管内)



4 調査成果

上位関連計画における計画条件の整理

中核都市としての広域的な拠点機能を発揮する都市構造

茂原市の都市計画マスタープランにおける将来都市構造は、「広域の顔となる拠点」及び「東西・南北軸、環状軸による幹線道路の格子構造」を形成することにより、長生、山武、夷隅など広域の中核都市としての広域的な拠点機能を発揮する都市構造を構築することが示されており、茂原駅周辺が中心拠点到位置づけられている。

茂原駅中心拠点での人口誘導の促進

将来都市構造の実現化に向けた人口配置を適正に誘導するため、利便性の高い駅周辺市街地での都市型居住を促進して流入人口を確保するとともに、田園集落の環境保全と生活利便性の向上により、市人口の約半数に及ぶ田園集落居住人口の流出を抑制することが示されている。

将来人口

茂原市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）では、コーホート推計による本市の将来人口を予測しており、現況の基準年（平成 22 年）人口 93,015 人に対し、平成 42 年は 88,425 人、平成 52 年は 84,878 人になることが予測されている。また、「茂原にいほる工業団地」への企業立地により、平成 32～42 年の間に約 1,700 人の人口増加を見込んでいる。

商店街の活性化方策

商業の活性化による魅力あふれるまちづくりのため、来訪者を呼び込む施策を計画している。なお、茂原市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、商店街への入込客数 3,500 人(H26)に対し、平成 31 年の目標として 4,255 人、約 2 割の増加を目指している。

都市計画道路の見直し

都市計画道路の見直し方針

1) 都市計画道路の機能

都市計画道路は、都市計画法に定められている都市施設であり、人や物資の移動のための通行空間としての交通機能をはじめ、市街地における土地利用の誘導、防災機能などを担っている。

2) 都市計画道路の整備状況と長期未着手路線の原因

茂原市の都市計画道路の計画延長は、平成 27 年 4 月 1 日現在、61.2km、整備延長は 29.9 km であり整備率は 48.9%である。その内、幹線街路は 26 路線、計画延長は 47.5km であり、整備延長は 19.2km、整備率は 40.5%である。なお、未着手延長は 24.6km である。

茂原駅周辺は、区画整理事業により都市計画道路の着実な整備が進捗している一方で、駅

からやや離れた地域において未着手路線が残っている。その多くは、重複又は代替する現道の自動車の通行機能が確保されている路線であり、車道としての道路ネットワーク機能は担保されている状況である。こうした中で、都市計画決定当初の道路機能や位置付けが社会情勢に伴い優れたことや、財政状況が厳しさを増す中で、道路整備効果による評価が必要になり、鉄道や河川との交差など地形上の制約を持つ路線の整備着手が進められなかったことなどが長期未着手路線の原因になっている。

3) 上位計画における交通ネットワークの整備方針

都市計画マスタープランの交通ネットワークの整備方針では、「広域の中核都市として、人、自転車、自動車が快適に通行できる道路・交通網の構築」を目標に掲げている。

4) 見直しの必要性

都市計画道路を取り巻く環境の変化に応じた見直しが必要

- ① 安全で円滑な都市交通を支える幹線道路ネットワークの強化
- ② 都市防災、減災への対応
- ③ 本格的な少子高齢・人口減少社会を見据えた将来都市構造の再築の必要性
- ④ 選択と集中による社会資本整備の必要性

以上のことから、都市計画道路の整備は、その必要性が認められる一方で、社会情勢の変化に伴い選択と集中に対応が求められており、都市計画道路の見直しが必要である。

5) 計画の目標年次

本調査の上位計画となる茂原市都市計画マスタープランは、概ね20年後の将来を見据え、平成32年度(2020年度)を中間目標年次とし、平成42年度(2030年度)までを計画期間としている。そこで、本計画の目標年次は、基本的にこれに合わせ、中間目標年次を平成32年、計画期間を平成42年までとする。

6) 見直しの基本的な考え方

本市の都市計画道路の見直しの基本的な考え方は、個別路線でみた場合、事業化の課題を多少抱えていても、将来のまちの「あるべき姿」を示す指針として、社会情勢の変化にとらわれることなく「存続」させるべき路線と、地域サービスを提供する路線など、社会情勢等の変化に応じて、既存道路ストックを最大限活用して見直す路線を明らかにする。

検討路線の選定(第一段階評価)

「千葉県ガイドライン」に基づき、都市計画道路の見直しを検証する路線(第一段階)を選定する。見直しを検証する路線は、広域的な観点から評価する自動車専用道と、健康増進や都市の防災機能を担い代替路線を持たない特殊街路を除く、都市計画決定(当初)から20年以上経過した未着手区間を含む幹線街路とする。また、土地区画整理事業等の関連路線は、既に事業が進捗していることから、見直しを検証する路線から除く。

(第一段階結果)

見直し対象路線：15路線 34.6km

第二段階 1 次評価の整理

第二段階 1 次評価では、

a. 路線・区間の機能（必要性）の評価

- ①上位計画による位置づけの有無
- ②都市間・拠点間の連絡のための機能の有無
- ③土地利用支援のための機能の有無
- ④交通処理等のための機能の有無
- ⑤都市防災のための機能の有無
- ⑥公共交通の導入のための機能の有無
- ⑦都市環境形成のための機能の有無

b. 代替可能性の評価

- ⑧機能代替可能な現道の有無

c. 土地利用等の制約条件等の評価

- ⑨地形的な制約条件の有無
- ⑩沿道地域の街並み、商店街への影響の有無
- ⑪現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無

の 1 1 の評価項目による機械的な評価により「存続候補」・「要検討候補」「廃止候補」を評価した。

（第二段階 1 次評価結果）

存続候補路線 : 6 路線

廃止候補路線 : 9 路線

第二段階 2 次評価の実施

変更、廃止することにより、都市計画道路ネットワークが形成されない場合は、一次評価を見直す。また、集約型の都市構造を目指している中で、用途指定なしは今後都市機能の強化を図らないことから、用途指定なし内の地域サービスを担う路線は、一次評価を見直す。

（第二段階 2 次評価結果）

存続候補路線 : 9 路線

廃止候補路線 : 6 路線

将来交通量推計

1) 推計条件の整理

将来交通量推計を行うための条件を以下に整理する。

| 項目 | 本推計 |
|---------|--|
| 基礎データ | ■平成42年自動車OD表 平成20年東京都市圏パーソントリップ調査結果を用いた「千葉県総合交通体系調査」（以下、「千葉県推計」） |
| 現況年次 | 平成20年 |
| 推計年次 | 平成42年 |
| 推計範囲 | 茂原市 |
| 対象道路網 | 国県道、全ての都市計画道路、センターラインを有する実力現道 |
| ゾーニング | 千葉県推計では茂原市は2ゾーンに区分されており、これを本調査では42ゾーンに分割 |
| 人口フレーム | 千葉県推計では茂原市のH42夜間人口を7.8万人と想定しているが8.8万人を採用する |
| 交通量配分手法 | 利用者均衡配分法 (全ての利用者は旅行時間が最小になるように行動する「等時間原則」に基づき、道路網上の総旅行時間が最小となるように交通量を予測する方法。) |

2) 推計手順

都市計画道路見直しに向けた将来交通量推計

① 推計条件の整理⇒②将来道路ネットワークデータの作成⇒③ゾーニング⇒④将来人口フレームの設定⇒⑤将来自動車OD表の作成⇒⑥将来交通量配分計算

3) 将来道路ネットワークデータの作成

交通量推計を行うための将来(H42)道路ネットワークの線形データのデジタル入力、

4) ゾーニング

道路ネットワーク密度に合うようゾーンを設定する。

5) 将来人口フレームの設定

将来夜間人口は上位計画で示されている人口を、交通量の推計ゾーン別に配分する。また、「千葉県推計」では茂原市が2つのゾーンに区分されており、将来道路ネットワークを適切に推計するために、地域の特性を反映させゾーンを細分化することが必要である。

6) 将来自動車OD表の作成

「千葉県推計」の将来(H42)自動車OD表を、将来夜間人口に応じて推計ゾーン別に分割する。なお、将来駐車需要推計の集中量との整合を図る。

7) 将来交通量配分計算

「千葉県推計」に準じ利用者均衡配分により配分計算を行い、路線別交通量を推計する。

第三段階（将来交通量推計）による検証

1) 定量評価

第三段階評価では、第二段階で選定した見直し候補路線・区間を踏まえた将来道路網（ネットワーク）を設定し、将来交通量の変化及び混雑度の状況と変化等により検証を行い、見直し候補路線・区間を精査した。

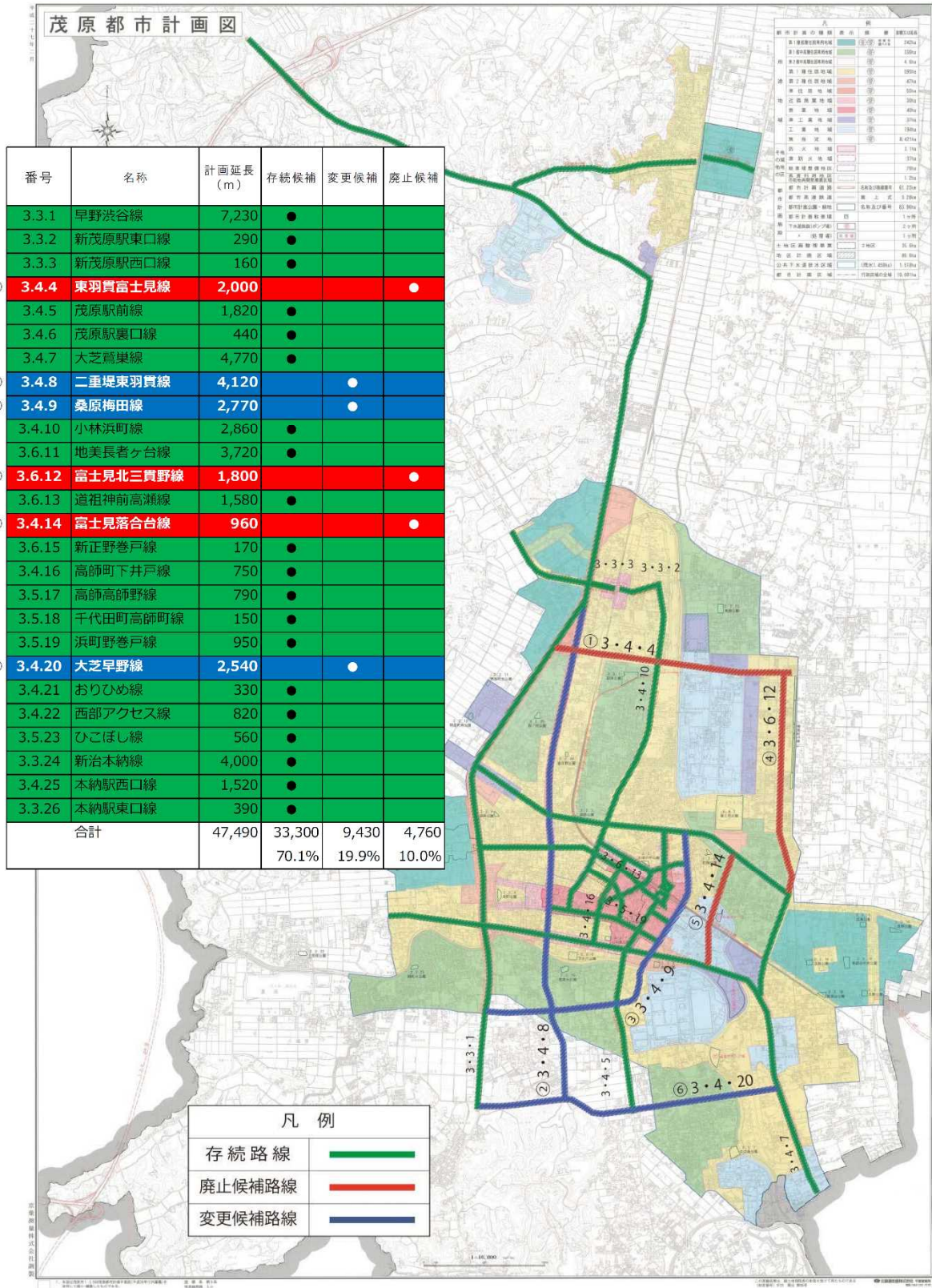
結果として、将来の交通需要推計において廃止路線を整備しない場合においても、市街地形成や交通処理上の影響は生じないことを検証した。

2) 都市計画道路の見直し方針

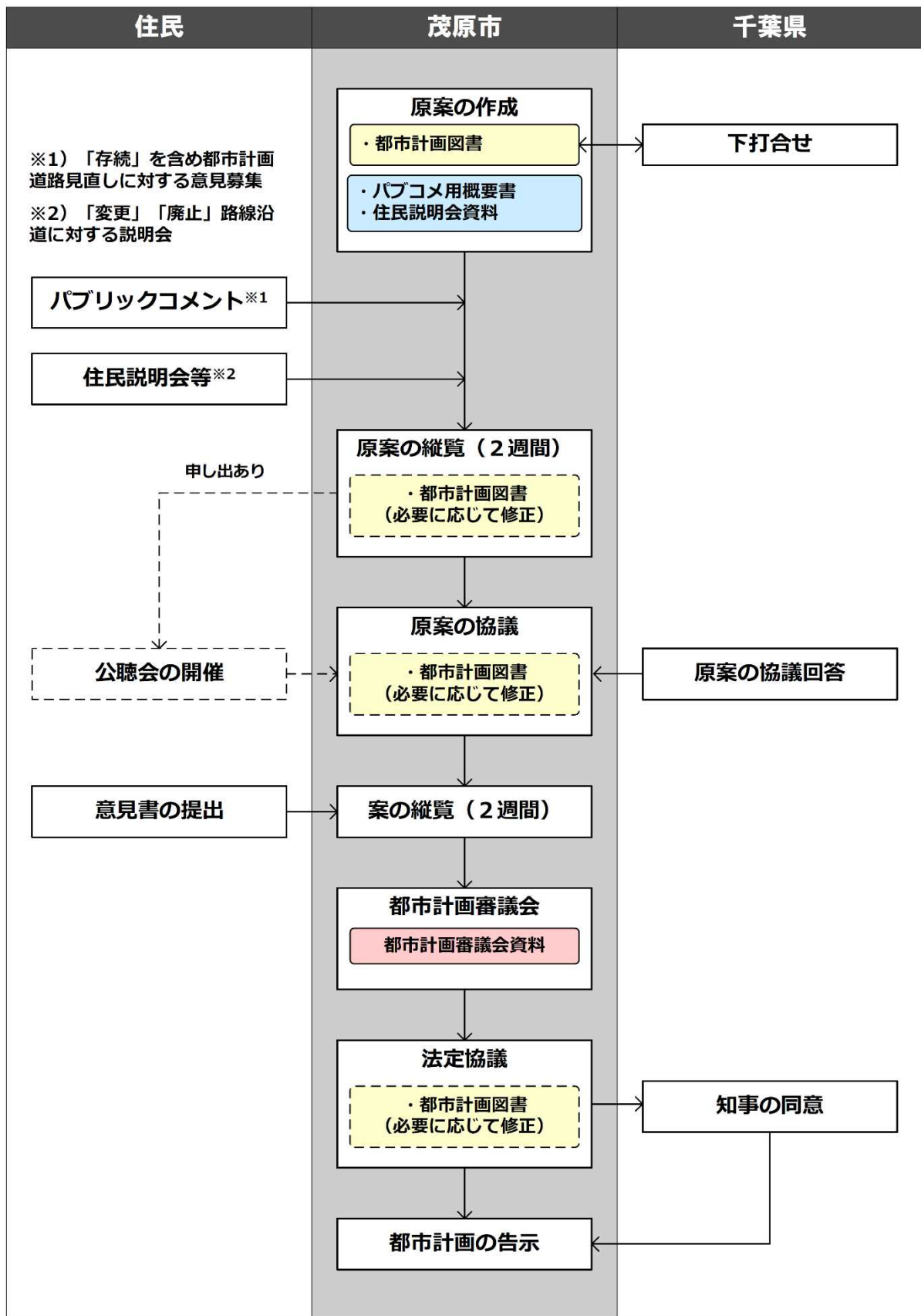
3路線が一部廃止区間を含む起終点の変更、3路線が廃止

都市計画道路見直し素案としては、図1のとおりとし、廃止候補路線については、図1のとおりとする。

図 1



今後の進め方



I 調査概要

1 調査名：駐車場整備計画見直し業務

2 報告書目次

第3章 駐車場整備計画の見直し

1. 駐車場整備に係る国の動向

2. 駐車場整備計画見直しの必要性

3. 駐車場の実態把握

1) 駐車に係る実態調査の概要

2) 駐車場収容台数

3) 路上駐車

4) 駐車需給バランス

5) 平均回転率、駐車時間

4. 将来駐車需要推計

1) 算定方法

2) 駐車場整備地区の将来動向

3) 将来駐車需要推計

4) 将来駐車需給バランスの推計

5. 附置義務条例による整備台数の見通し

6. 駐車場整備計画の策定

1) 目標年次

2) 駐車場整備地区の対象エリア

3) 駐車需要対応の基本方針

4) 附置義務条例の緩和

5) 移動制約者に対する駐車支援の強化

6) 公民負担と茂原駅南口公共駐車場のあり方

7) 民間駐車場への助成方策

8) 既存駐車場の有効利用策

7. 今後の課題

3 調査体制

茂原市駐車場整備計画見直し検討会
(茂原市 都市建設部 部長・次長、都市計画課)

茂原市駐車場整備計画見直し検討調査事務局
(茂原市 都市建設部都市計画課)

4 委員会名簿等：

委員会等は設置しておりません。

II 調査成果

1 調査目的

茂原市では、駐車場整備計画策定後24年が経過し、駐車場整備地区(76ha)を都市計画決定していることもあるため、現況の駐車需給バランスの検討及び駐車施設の不足量の把握を行ったうえで、状況に応じた見直しを行っていく必要がある。

また、上記結果を踏まえた茂原駅南口公共駐車場(自走式6階7層)のあり方、駐車場附置義務条例の弾力化を主眼に検討する。

2 調査フロー

駐車場整備計画見直しの必要性

茂原駅南口公共駐車場のあり方、駐車場附置義務条例の弾力化を主眼に駐車場整備計画の見直しを検討する。

↓

駐車場の実態把握

調査項目

① 駐車場分布実態調査、② 駐車場利用実態調査、③ 路上駐車実態調査、④ 駐車場出入調査

↓

将来の駐車需要推計

駐車場整備地区の将来駐車需要に係る将来動向を踏まえ将来床面積を想定し、原単位、補正係数を用いて、将来の駐車場整備地区内の駐車需要を算定する。

↓

駐車場整備計画の策定

目標年次、駐車場整備地区の対象エリアを設定する。

駐車需要対応の基本方針を策定する。

↓

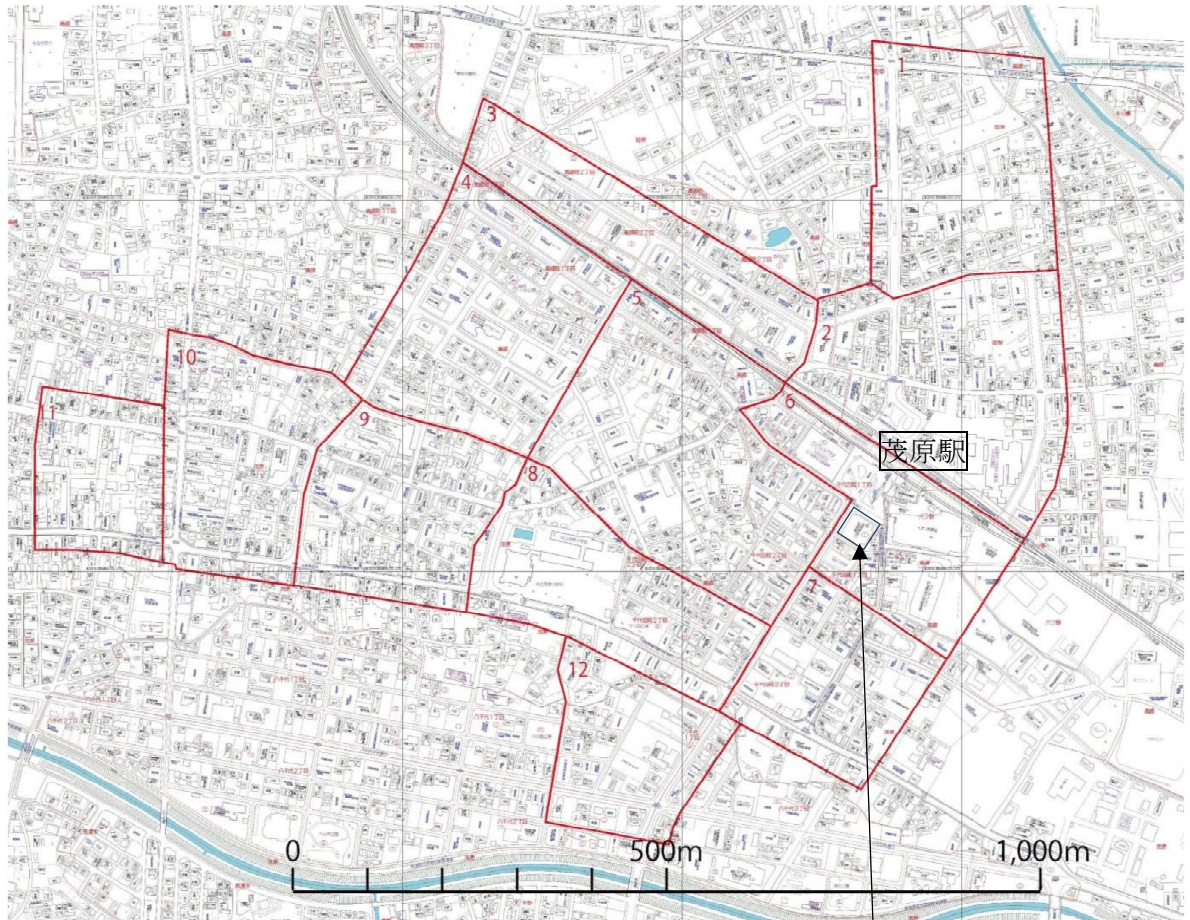
附置義務条例の緩和

対象床面積や1台当りの床面積基準の引上げを検討する。

↓

今後の課題

3 調査圏域



駐車場整備地区 7.6 ha

茂原駅南口公共駐車場

4 調査成果

駐車場整備に係る国の動向

・路外駐車場のバリアフリー

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」により、特定路外駐車場を新設する場合は、省令で定められた構造及び設備に関する基準への適合が義務付けられた。また、既存の特定路外駐車場についても基準に適合させる努力義務が生じた。

・附置義務駐車場の弾力化

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」において、駐車施設附置義務の対象地域を細分化し、地域毎に異なる原単位の適用や、附置義務の基準を緩和する場合、既存の附置義務駐車施設に対して当該新基準を適用し、既存の附置義務駐車施設に対して当該新基準を適用し、既存の附置義務駐車施設の保持・管理の義務付け基準を緩和することができる等が示されている。

・駐車場からのまちづくり

「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」において、立地適正化計画で駐車場配置適正化区域を設定し、路外駐車場の配置適正化と附置義務駐車施設の集約化が可能になった。

駐車場整備計画見直しの必要性

計画策定から24年が経過し、本格的な少子高齢・人口減少社会が到来する中で、茂原駅周辺では土地の暫定利用と思われるコインパーキングが増加する一方、自動車交通量は減少傾向を示すなど、駐車場整備計画を取り巻く環境が変化していることから、こうした社会情勢や国の動向を踏まえた計画の見直しが必要である。また、茂原駅南口公共駐車場(収容台数257台)について、駐車場を取り巻く環境が変化する中、今後のあり方について再検討が必要である。

駐車場の実態把握

1) 駐車に係る実態調査の概要 【調査内容】

(イ) 駐車場分布実態調査

駐車場整備地区内の住宅用の駐車場を除く駐車場を対象に、駐車場の位置及び収容台数を行動から目視できる範囲で調査する。

(ロ) 駐車場利用実態調査

駐車場整備地区内の住宅用の駐車場(住宅に付設している駐車場)を除く駐車場を対象に駐車台数を計測する。なお、調査台数は調査員が計測した時の瞬間調査台数を記録する。

(ハ) 路上駐車実態調査

駐車場整備地区内の路上に駐停車している車両を対象に車種別、時間帯別、ブロック別（12ブロック）に駐車台数を計測する。なお、車種は2車種（乗用車、貨物車）とし、調査台数は調査員が計測した時の瞬間調査台数を記録する。

(ニ) 駐車場出入調査

サンプル調査として駐車場整備地区内の駐車場の出入口で、出入車両のナンバープレートを調査し、車両番号(4桁)、車頭番号(1桁)、通過時刻を記録する。

調査データより入庫車両と出庫車両のナンバープレートを照合し駐車時間等を算出する。

2) 駐車場収容台数

駐車場の収容台数は7,127台であり、構造別の内訳は、平地を含むガレージが64.3%、コインパーキングが10.1%、立体駐車場が9.1%、建物付帯駐車場が16.5%である。なお、駐車場の形態（用途区分）から目的区分すると、買物、私事目的が55.4%、その他の目的（業務等）が44.6%である。特に、茂原駅周辺では、コインパーキングの占める割合が高い。

3) 路上駐車

駐車場整備地区全体の路上駐車密度は約1台/haと低く、自動車の通行に支障をきたす程は発生していない。

4) 駐車需給バランス

駐車場整備地区全体では駐車場は供給過多の状態である。但し、駅周辺の収容台数はコインパーキングの占める割合が高く、コインパーキングを除くと需給バランスは均衡状態にある。

5) 平均回転率、駐車時間

コインパーキングは他の駐車場に比べ回転率が高く、平均駐車時間が短い。また、茂原駅南口駐車場は、平日、他の駐車場に比べ平均駐車時間が長い。

将来駐車需要推計

1) 算定方法

平成20年東京都市圏パーソントリップ調査の集中台数と平成22年都市計画基礎調査の土地利用面積から算定した施設別目的別集中原単位と補正係数を用いて、将来の駐車場整備地区内の駐車需要を算定する。

2) 駐車場整備地区の将来動向

都市計画マスタープランでは、茂原駅周辺地区は中心拠点として、人口誘導の促進を図り人口が高い密度で分布する集約型の都市構造を目指している。また、茂原駅周辺では、茂原駅前通り地区土地区画整理事業が進められ、新たな都市機能の集積が期待される。

3) 将来駐車需要推計

将来駐車需要は現況で休日に比べ平日の方が多いため、平日について算定する。

現況(H27)の駐車需要は、実態調査結果における駐車場瞬間駐車台数と路上駐車実態調査結果を合計し、3,039台である。これに対し、将来(H42)は17.0%増加した3,557台になることが予測される。

4) 将来駐車需給バランスの推計

住宅、商業施設の整備に伴い、1,372台の駐車場収容台数が損失し、収容台数は現況の7,127台から上記1,372台を除いた5,755台になることが想定される。将来(H42)の駐車需要は3,557台であることから、将来の需給バランスは確保されることが予測される。

附置義務条例による整備台数の見通し

これまでに附置義務の適用を受けた建物が極少数であり、既存の商業施設は附置義務台数を上回る駐車場を確保していることから、附置義務による将来整備台数は見込まないとする。

駐車場整備計画の策定

1) 目標年次

目標年次は都市計画マスタープランに合わせ、平成32年を中間目標年次とし、平成42年までを計画期間とする。

2) 駐車場整備地区の対象エリア

駐車場整備地区のエリアは、現行の約76haの範囲を対象とする。

3) 駐車需要対応の基本方針

将来の駐車需要に応じて現在の駐車場収容台数を将来に渡って維持する。(駐車場整備地区3,600台、茂原駅周辺地区2,500台)また、比較的大規模な駐車場を将来に渡って担保することが必要である。

4) 附置義務条例の緩和

特定用途、混合用途は、対象床面積や1台当りの床面積基準の引上げを検討する。なお、非特定用途は、これまでの基準を継続することとする。

5) 移動制約者に対する駐車支援の強化

路外駐車場のバリアフリー化の基準適合をめざすとともに、移動制約者が利用しやすい駐車施策を強化する。

6) 公民負担と茂原駅南口公共駐車場のあり方

都市計画駐車場は、駐車場整備地区内において広く一般公共の用に供し、基幹的かつ恒久的な路外駐車場を必要に応じて都市計画決定し、整備する駐車場であり、茂原駅南口公共駐車場は、平成3年2月に都市計画決定し、平成4年5月より事業を開始している。

① 現況の利用状況と需給バランスの検証

茂原駅南口駐車場の利用実態をみると、収容台数257台に対し、一般利用は19.7%、定期利用を加えても37.7%の利用に留まっている。

② 将来の見通し

茂原駅周辺地区の平面駐車場が住宅や商業施設に一部転用し、茂原駅南口駐車場が廃止されると、将来の需給バランスは均衡することが予測される。さらにタイムズイオン茂原店立体駐車場が使えなくなった場合は、収容台数が不足する。

③ 公民負担と茂原駅南口公共駐車場の今後のあり方

茂原駅南口公共駐車場は、駅近傍の立地特性上、様々な機能を担っていることから、将来の開発動向を見極めながら、慎重に今後のあり方を継続して検討する。

7) 民間駐車場への助成方策

中心市街地がかつての賑わいを取り戻すためには、集客力のある店舗の誘導はもとより、市民と来訪者や様々な世代が居心地の良い、回遊性や快適性に優れた歩行動線と滞留空間を確保し、交流促進を図ることが重要である。一方で、将来的にみても、茂原駅南口公共駐車場が存続すれば、駐車場の収容台数は余裕があることから、民間駐車場に対する整備促進の必要性は低いと考えられる。

8) 既存駐車場の有効利用策

駐車場の適正な配置計画に合わせて、将来に渡って必要な駐車場を位置づけ、それを担保する方策の検討を進めることが望ましい。

今後の課題

① 中心市街地の活性化と一体となった適正な駐車場の配置計画の検討

中心市街地の活性化に向けては、安全で快適に歩き回れる環境づくりが課題であり、人と車の交通動線が錯綜しない駐車場の配置や歩行環境の充実の検討を進める。

② 民間駐車場の計画的・統括活的な維持・管理計画の検討

中心市街地のまちづくりと一体となり、適正な位置にある程度まとまった駐車場を将来に渡って確保していくことが重要である。

③ 茂原駅南口公共駐車場の交通結節機能の強化

当駐車場は、公共駐車場としてその立地特性を活かし自動車から鉄道や高速バス等の広域公共交通への乗継ぎ拠点や、駅前広場での送迎車の待機スペースとしての交通結節機能の強化を検討していくことが必要である。そのためには、現行の定期利用や鉄道利用者に対する割引、15分程度の短時間駐車無料化などの検討を進める。