

5. 総合的な駐車施策の検討

5.1 まちの活性化やまちづくりに資する駐車施策

5.1.1 附置義務基準の見直し

(1) 附置義務条例見直しの方針

今後も、附置義務条例により原因者負担の原則に基づく駐車場の確保は必要であると考えられるが、現行の附置義務条例には、以下の問題が指摘されている。

【現行条例の問題点】

- (1) 附置による駐車場整備によって、1階部分の店舗が有効活用されない。
- (2) 原則敷地内での駐車場整備が義務化されるため、敷地利用に制約が生じる。
- (3) 自動車による来街を見込んでいない建築物にも附置義務が生じている。

これらの結果より、附置義務基準の適切な見直しによって、建物更新や新規出店、商業地の効率的な確保を図り、中心部の活力維持、活性化に寄与する駐車施策を推進する。

周辺地区（市街化区域：住居系地域、工業系地域）

- ・自動車での移動を中心としたエリア
- ・時間貸し駐車場はほとんどない。建築物に付帯した駐車施設が必要

商業地区若しくは近隣商業地区（市街地外延部、幹線道路沿線）

- ・ロードサイド型店舗の増加
- ・時間貸し駐車場は少なく、建築物に付帯した駐車施設が必要

駐車場整備地区（市内中心部、道後地区）

- ・公共交通機関が充実
- ・時間貸し駐車場も充足

地区特性にあった適切な附置義務基準の見直し

地区別の駐車施策方針

【駐車場整備地区】

周辺の駐車需給バランス等を勘案し、附置義務による整備量と需要が実態にそぐわない用途については、附置義務基準を見直し、今後も附置義務による確実な駐車施設の確保を進めるようにする。

【商業地区若しくは近隣商業地区、周辺地区（市街化区域）】

時間貸し駐車場も少なく、新たな建築行為によって、駐車需要を引き起こすため、附置義務による駐車施設の確保が引き続き必要であるが、用途によっては、必要以上に確保を強いられるといった意見も寄せられていることから、用途および基準台数の見直し等により、実態に即した附置義務基準へ変更する。

(2) 本市の附置義務条例見直しの具体方策

1) 基準値の緩和

現行の条例では、一定規模以上の建築物を新築・増築または用途変更をする場合は、計算によって求められた駐車台数の設置を義務付けている。

しかし、建築物の用途によって、駐車需要の程度が異なることや、同一用途においても、駐車需要をどの程度見込むかが、営業形態によって異なることが確認されており、そのため、一部の建築物においては、現行の基準が建物の更新の進まない一因となっているとも考えられる。

以上のことから、駐車場整備地区又は商業地区若しくは近隣商業地区については、土地の有効活用や中心市街地の活性化が進むよう、これまで延べ床面積が 1,000 m²を超える建築物を対象としていたものを 2,000 m²に変更するとともに、特定用途における基準値（駐車施設 1 台当たりの床面積）の見直しを行う。

【附置義務条例の基準値 改正前】

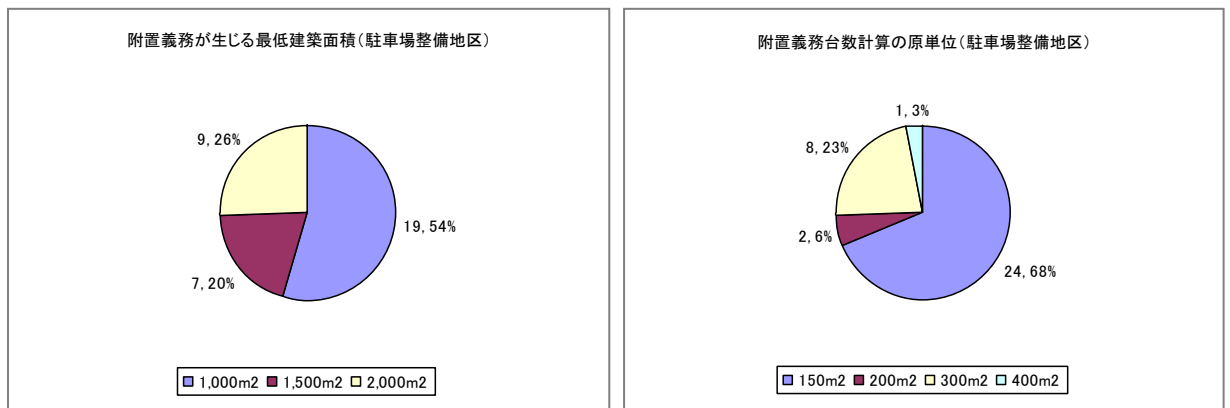
地区	駐車場整備地区又は商業地区若しくは近隣商業地区			周辺地区
建築物の規模	延べ床面積 1,000 m ² 超			延べ床面積 2,000 m ² 超
建築物の用途	百貨店その他の 店舗又は事務所の 用途	特定用途（百貨 店その他の店舗 又は事務所を除 く）	非特定用途	特定用途
基準値	150 m ² に 1 台	150 m ² に 1 台	450 m ² に 1 台	150 m ² に 1 台



【附置義務条例の基準値 改正後（案）】

地区	駐車場整備地区又は商業地区若しくは近隣商業地区			周辺地区
建築物の規模	延べ床面積 2,000 m²超			延べ床面積 2,000 m ² 超
建築物の用途	百貨店その他の 店舗又は事務所の 用途	特定用途（百貨 店その他の店舗 又は事務所を除 く）	非特定用途	特定用途
基準値	300 m²に 1 台	300 m²に 1 台	450 m ² に 1 台	300 m²に 1 台

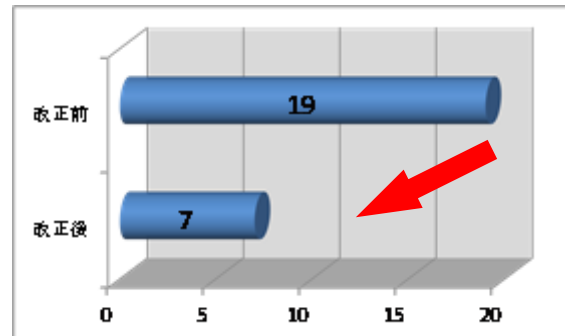
参考：中核市における附置義務の状況



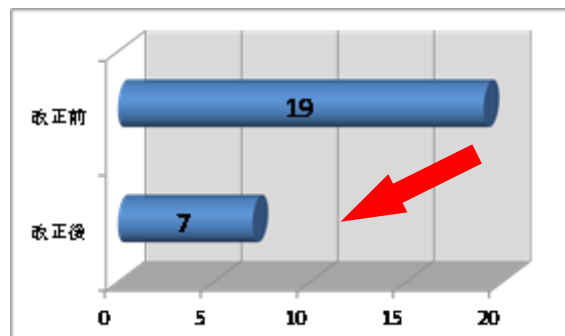
参考：附置義務基準の改正による駐車台数の計算例

【例】建物規模 3,300 m²の場合

百貨店その他の店舗又は事務所の用途の例（事務所用途）

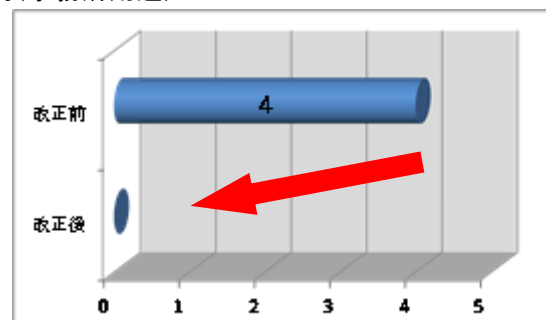


特定用途（百貨店その他の店舗又は事務所を除く）の例（病院用途）



【例】建物規模 1,500 m²の場合

百貨店その他の店舗又は事務所の用途の例（事務所用途）



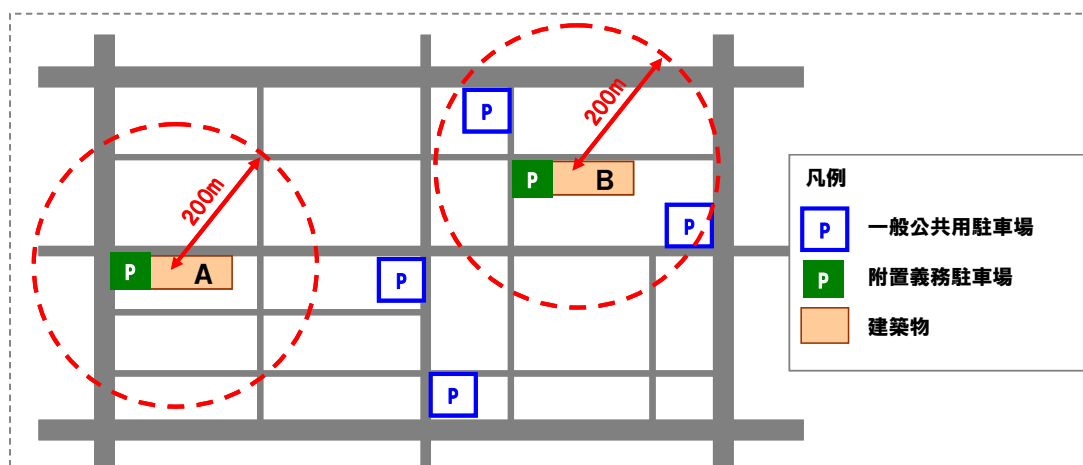
2) 小規模建築を対象とした附置義務の緩和

小規模な建築物を建築する場合は、数台程度の駐車場整備が義務化されることとなり、狭小な土地の有効活用が図れないことから、建築物の更新が困難な状況である。

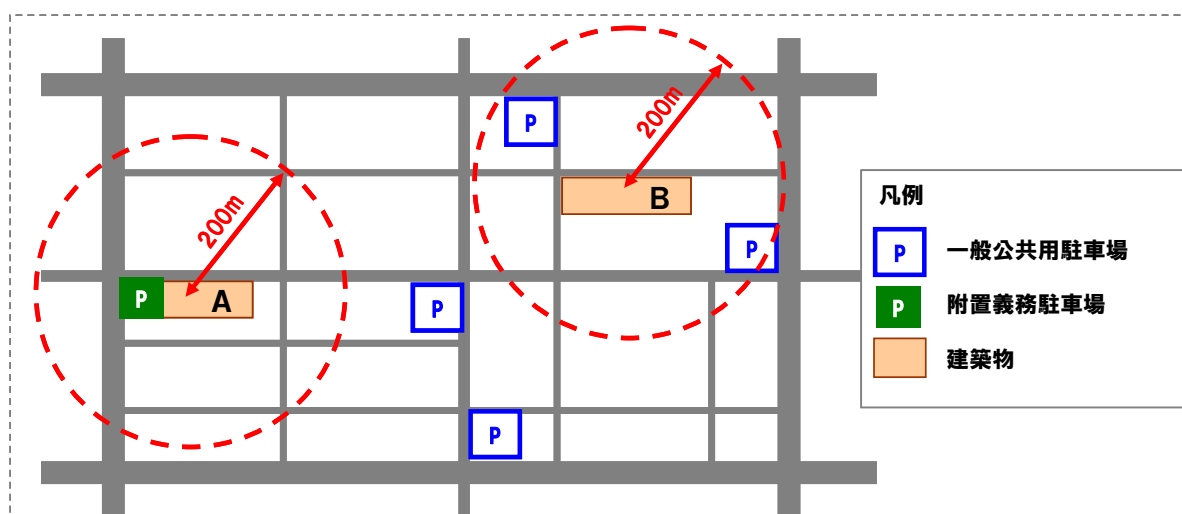
また、小規模な建築物の1階部分が、商業機能ではなく駐車施設に利用された場合、まちの賑わいや歩行者動線の安全性確保に影響を与えることから、まちづくりの観点においても、義務行為によって小規模駐車場を発生させることは望ましくない。

以上のことから、駐車場不足のほとんど見られない駐車場整備地区内において、延べ床面積が3,000㎡以下の比較的小規模な建築物を建築する場合において、隔地規定で定めのある半径200m以内に条例算定に基づく台数以上の一般公共用駐車場が存在する場合においては、附置すべき駐車施設の代替として認めることとする。

【現行】



【改正(案)】



周辺に十分な一般公共用駐車場がある場合、建築物Bの附置義務は緩和される。

3) 駐車施設規模の統一化

駐車施設の規模については、条例で最小となる基準値を詳細に定めている。

上記の事項については、建築主が、営業形態や利用者のニーズに照らして自ら判断し、利用者のニーズに合致したものを整備すべきであるため、条例による基準値の簡素化を行う。

「改正前」

規模	適用
幅 2.3 メートル以上 奥行 5 メートル以上	一般的な規模
幅 2.5 メートル以上 奥行 6 メートル以上	附置しなければならない駐車施設の台数に 0.3 を乗じて得た台数
幅 3.5 メートル以上 奥行 6 メートル以上	そのうち少なくとも 1 台分



「改正後（案）」

規模	適用
幅 2.3 メートル以上 奥行 5 メートル以上	一般的な規模
幅 2.5 メートル以上 奥行 6 メートル以上	附置しなければならない駐車施設の台数に 0.3 を乗じて得た台数
幅 3.5 メートル以上 奥行 6 メートル以上	そのうち少なくとも 1 台分

(3) 実現に向けた課題

- ・ 既存駐車場を隔地附置駐車場とする場合、継続的に確保されているかの確認や、既存駐車場の隔地附置分の受け入れ量の把握・管理など、制度を運用・管理していく仕組みづくりが必要である。
- ・ 隔地駐車施設の担保については、負担の公平性の観点から、適正に管理するために規定を定めるとともに、必要に応じ立入検査、是正措置等を行うための体制づくりが望ましい。
- ・ 今後も継続的に、都市内の駐車需給バランスを把握することにより、附置義務条例については柔軟に見直しを進める必要がある。

5.1.2 総合交通戦略によるフリンジ駐車場の配置

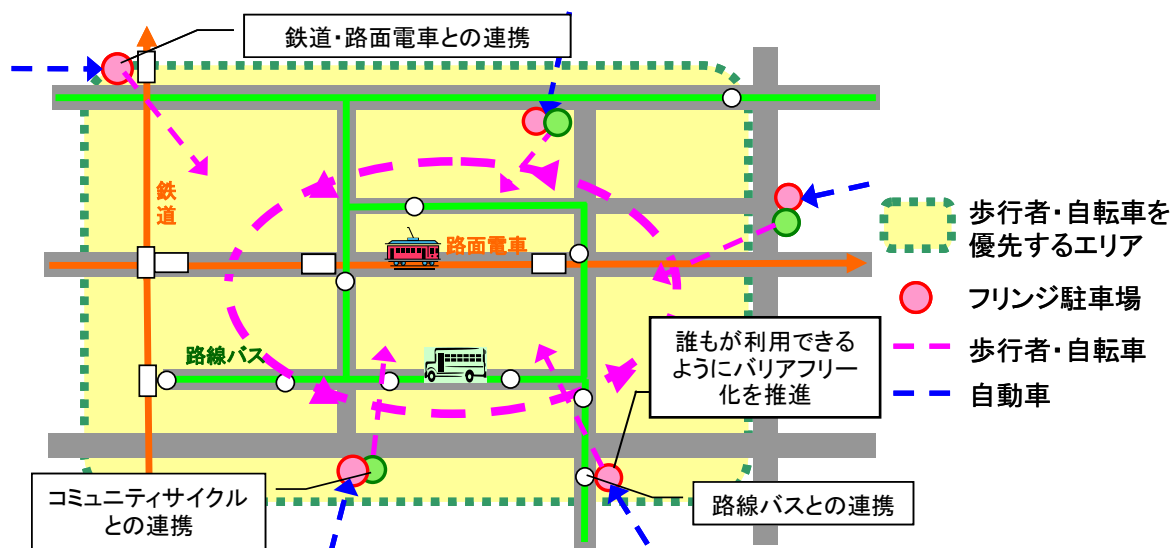
(1) 施策内容

中心市街地における交通対策として、快適な歩行空間・回遊空間の創出が必要であることが、本市の交通体系のマスタープランである「松山市総合交通戦略」にも位置付けられている。

これらを踏まえた駐車施策として、歩行者や自転車の通行を優先するエリアの外縁部にフリンジ駐車場*の配置を推進し、自動車による過度な流入を抑制するとともに、公共交通やコミュニティサイクル*など、他の移動手段の連携を図る。

なお、この実現に向けては、新たな駐車場整備に依存するのではなく、既存駐車場を有効に活用する必要がある。

[フリンジ駐車場の配置イメージ]



(2) 施策実現に向けた課題

- 歩行者・自転車優先エリア内への自動車の流入を抑制するためには、エリア内の既存駐車場ではなく、エリア外縁部のフリンジ駐車場へ駐車するように料金格差の設定や、エリア内の移動を支える交通サービスの充実などの利用者に対するインセンティブが必要である。
- 歩行者・自転車優先エリアの設定や料金施策の実施にあたっては、駐車場経営者や地域との合意形成が必要である。

※フリンジ駐車場… 3 ページで解説

※コミュニティサイクル…共用の自転車を複数の駐輪場（サイクルポート）で貸出・返却が可能としたシステムのこと。

5.1.3 安定的な駐車供給量確保に向けた既存ストックの活用

(1) 施策内容

将来の駐車場供給量確保に向けては、既存駐車場を適切に維持・存続させていくことが必要である。

また、本格的な高齢社会の到来に対応した駐車施策の推進を図ることも、社会的責務として求められている。

これらのニーズに対応するため、安定的な大規模供給が可能な「公営駐車場」については、施設のバリアフリー化を推進するとともに、施設の総合診断等によって既存ストックの長寿命化を図るとともに、「バリアフリー新法」の趣旨に基づき、周辺経路のバリアフリー化も併せて検討実施する。



中之川地下駐車場(現況写真)



エレベータの設置事例



中之川通り(現況写真)



中之川通り(整備イメージ)

(2) 施策実現に向けた課題

- ・ 「二番町駐車場」や「中之川地下駐車場」は、建設から既に約40年が経過しており、耐震性の問題等を含めた総合診断の中で、対応可能なバリアフリー方策について検討することが必要。

5.1.4 路上駐車場（パーキング・チケット）の見直し検討

パーキング・チケットは、道路交通法第 49 条に定められており、都道府県公安委員会が交通規制の観点から時間制限駐車区間における駐車の適正を確保するために設置するものである。

パーキング・チケットは、周辺地区における駐車需要の適正化のために設置されているが、「二番町通り」周辺地区の将来需給バランスを見ると、供給量に余力が見られ、仮に、二番町通りパーキング・チケット（22 台分）が廃止されたとしても、既存の周辺時間貸し駐車場を活用して、駐車需要の受け皿とすることは十分可能と考えられる。

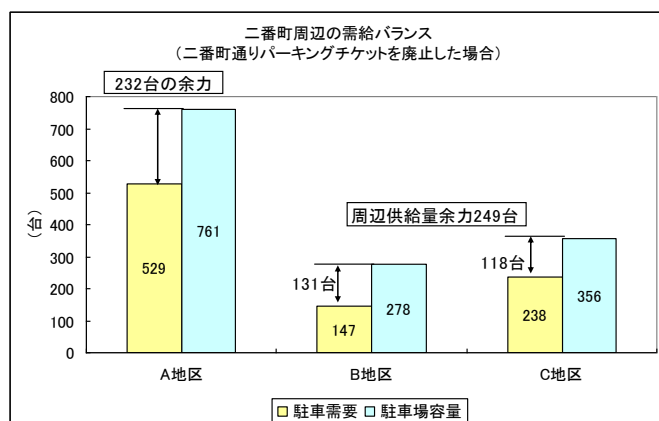
「歩行者・自転車や公共交通を優先したまちづくり」に向けて、道路空間の再配分等によって、快適な歩行空間の創出を進める中で、現在のパーキング・チケットについては、廃止もしくは削減し、荷捌きスペースや自転車走行空間への転用を図ることが望ましい。

今後、交通管理者や道路管理者、さらには周辺の道路利用者等との議論を踏まえ、路上駐車場（パーキング・チケット）の見直し検討を進める必要がある。

〔二番町通りパーキング・チケット〕



〔二番町通りパーキング・チケットが廃止された場合の将来需給バランス〕



5.2 路上駐車に対応した駐車施策

5.2.1 荷捌き車両・自動二輪車に対する附置義務化の検討

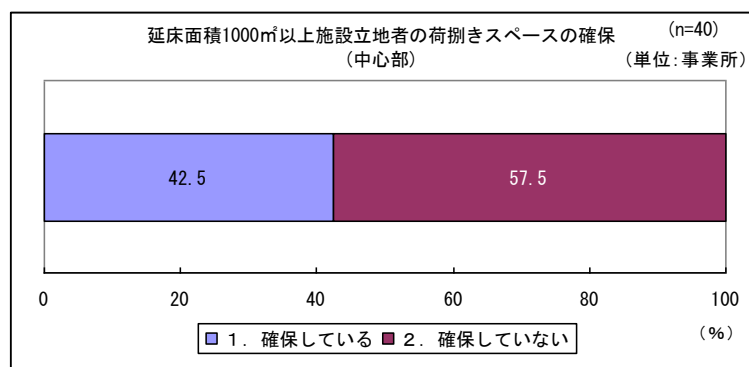
(1) 荷捌き車両に対する附置義務

荷捌き車両に対する附置義務の全国的な動向は、82 自治体（平成 20 年 3 月末時点）において、一定の商業施設等への荷捌きのための駐車施設の設置義務付けを内容とする附置義務条例の改正が実施されている。

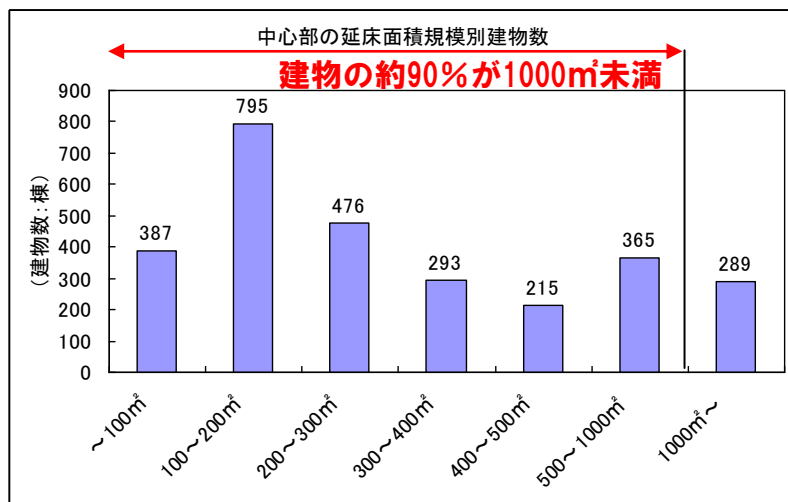
荷捌きによる路上駐車が多発する中心部においては、延べ床面積が 1,000 m²未満の比較的小規模な建築物が、全体の約 90%を占めていることから、本市の付置義務条例基準（現行）に照らして検討した場合、荷捌き車両を対象とした新たな附置義務条例化によって、荷捌きのための駐車施設が確保される効果は小さいと考えられる。

そのため、路上駐車に対する喫緊の取り組みとしては、商店街組合や商工関係団体と連携を図り、努力義務によって荷捌きのための駐車施設確保を進めるとともに、将来的な都市形成の観点から、荷捌き車両への附置義務条例化についても、引き続き検討を進めることとする。

[中心部の延床面積 1,000 m²以上施設立地者の荷捌きスペースの確保]



[中心部の延床面積規模別建物数]



※中心部：一番町一～三丁目、二番町一～四丁目、三番町一～六丁目、千舟町一～六丁目、湊町一～五丁目、花園町、南堀畑町、大街道一～二丁目

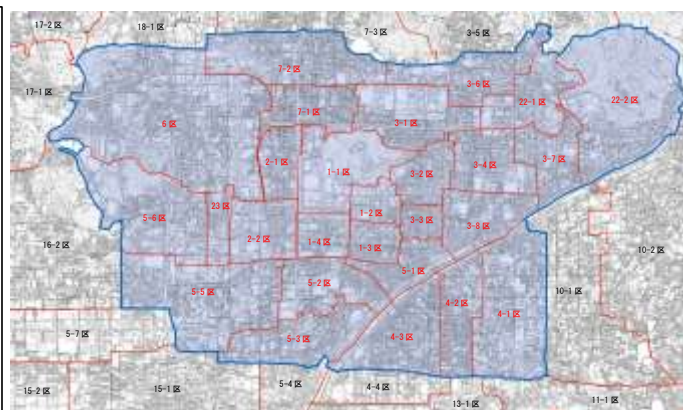
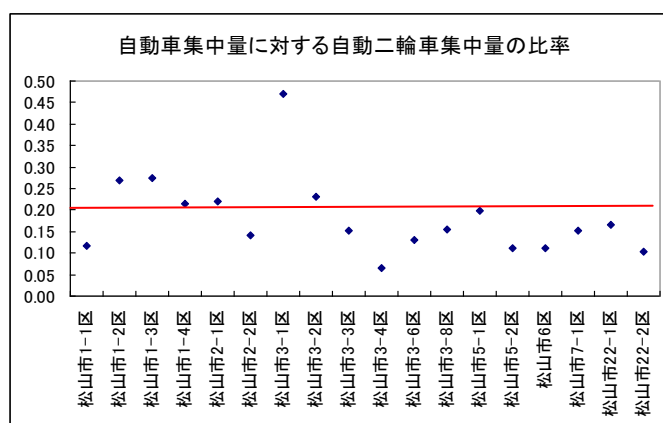
(2) 自動二輪車に対する附置義務

本市では、平坦な地形と温暖な気候を背景に、自動二輪車や自転車等、二輪車の利用が多いことが特徴である。

そのため、自動二輪車への駐車対策が課題であるが、施設供給量が不足していることから、自動二輪車に対する駐車量の確保方策としては、原因者負担の原則の考え方のもと、新たな附置義務条例化も視野に入れながら、周辺の駐車供給量に余裕がある場合については、既存駐車場の一部を自動二輪車用の駐車スペースへ転用することを認めるなど、施設供給量の確保を図るとともに、警察による指導、取締りも強化することが必要である。

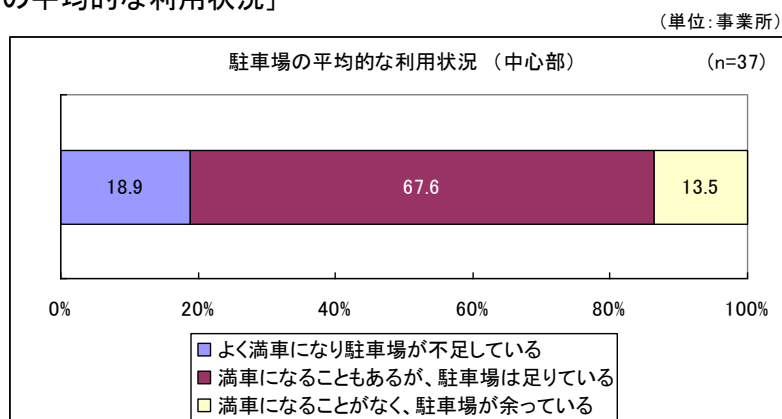
都心部へ集中する交通量の比率は、「自動車：自動二輪車＝10：2」と一定の相関関係が見受けられることや、中心部の施設立地者の約8割は「駐車場が足りている」と感じているなど、自動二輪車の路上駐車への対策には、駐車施策と一体的に進めることが必要である。

〔自動車集中量に対する自動二輪車集中量の比率〕



資料：H19 パーソントリップ調査

〔駐車場の平均的な利用状況〕



※中心部：一番町一～三丁目、二番町一～四丁目、三番町一～六丁目、千舟町一～六丁目、湊町一～五丁目、花園町、南堀畑町、大街道一～二丁目

5.2.2 新たな需要の受け入れ

(1) 施策内容

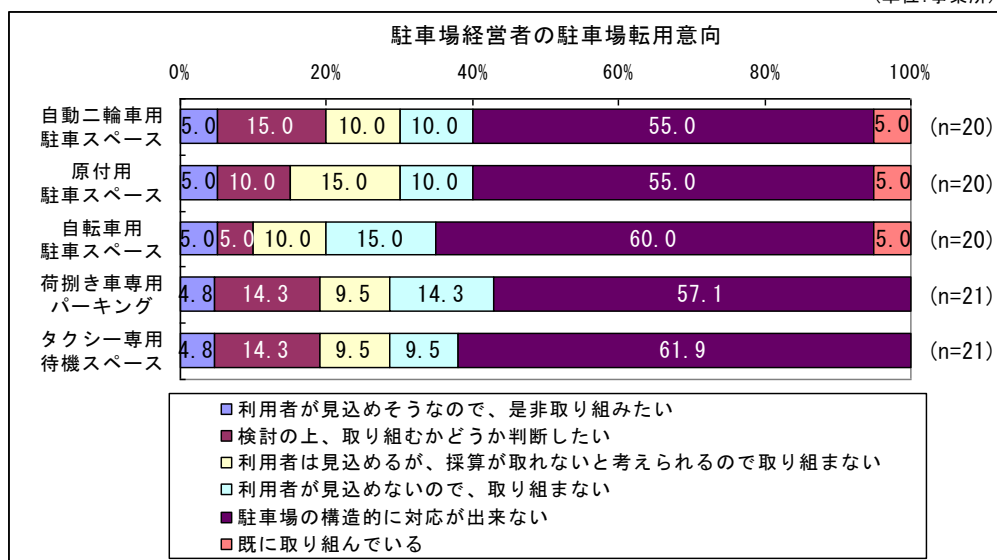
駐車場の供給量に余力がある一方で、荷捌き車両や自動二輪車の路上駐車は依然として多いことから、今後、既存駐車場の有効活用が、将来の駐車場供給量の確保につながるものと考えられる。

駐車場経営者へのアンケートでは、既存駐車場への新たな需要受け入れについて、1～2割程度の経営者が「利用者が見込めそうなので、ぜひ取り組みたい」、「検討の上、取り組むかどうか判断したい」と前向きに回答している。

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

[駐車場経営者の転用利用の意向]

(単位:事業所)



【事例】タクシー乗り場の併設やショットガン方式※



※ショットガン方式…路上の客待ちタクシーによる渋滞を解消するため、離れた場所に駐車場を整備し、タクシーの流入を調整する仕組みのこと。

【事例】レンタサイクルの併設



【事例】コインパーキングを活用した荷捌き車両のための駐車スペース設置（社会実験）

- ・ 点在するコインパーキングを貨物車の短時間利用として活用することによって、荷捌きによる違法駐車の軽減
- ・ 荷捌き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、貨物車の荷捌きが可能となるように改良
- ・ 一般車の駐車マスと区別するため、「荷さばき可」の路面表示や案内看板を設置



【事例】駐車場での自動二輪車受入れ（松山市役所前地下駐車場）

- ・収容台数：8 台
- ・利用時間：7 時 3 0 分～2 2 時 0 0 分
- ・料金：最初の 3 0 分まで 6 5 円 以後 3 0 ごと 6 5 円



（2）施策実現に向けた課題

- ・ 駐車場経営者へのアンケートでは、既存駐車場を荷捌き車両や自動二輪車の駐車スペースに転用することについて、「駐車場の構造的に対応できない」との回答が半数を超えていることから、既存駐車場からの転用には技術的な開発も必要となっている。
- ・ 国土交通省では、自動二輪車を対象とした機械式駐車場の実験を行い、技術基準を通知していることから、このような状況を鑑み、駐車場経営者が自動二輪車を対象とした経営に取り組みやすいよう、設備の改良などへの補助等についても検討が必要である。

5.2.3 共同集配や時間配送など地域としての対応

(1) 施策内容

荷捌き車両の路上駐車が多い「二番町通り」や、大街道周辺などの小規模建物が集中する地域では、各施設で荷捌きのための駐車場所を確保するのが困難である。このような地域では、原因者負担の原則の考え方にに基づき、共同集配や時間配送など地域で対応する。

【事例】共同集配による路上駐車対策

◆横浜市元町商店街



(2) 施策実現に向けた課題

- ・ 集配送センターの確保や運営・管理の仕組みづくりが必要である。
- ・ 地域や物流事業者との合意形成が必要である。

5.2.4 路上荷捌きスペースの設置と利用のルール化

(1) 施策内容

市民生活や経済活動にとって、荷捌き行為やタクシーは必要な要素であるが、中心市街地においては、荷捌き車両や客待ちタクシーによる慢性的な路上駐車により、本来、道路が有する交通の機能が著しく低下している状況も見受けられる。

これらの路上駐車に対しては、原因者負担により駐車施設の整備を進めることが原則であるが、原因者負担による整備には時間がかかるため、短期的な取組みとして、一定のルールの下に公的な空間等の活用も推進する。

【事例】貨物車専用パーキング・メーター（チケット）

- ・パーキング・メーター（チケット）を貨物車の荷物の積み下ろし用とし、短時間の駐車料金を安くすることにより、荷捌きでの利用を誘導する。

◆東京都新宿区

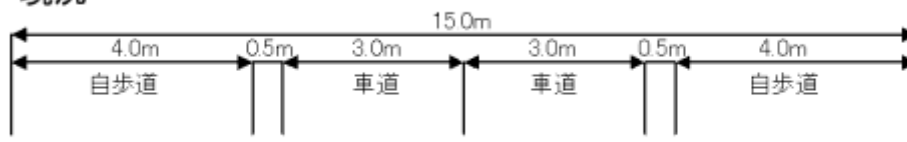
- ・運用時間：7時～20時
- ・料金：200円／40分



【事例】道路空間の再配分による荷捌きスペースの設置

- ・二番町通り、花園町、中之川通りで検討

現況



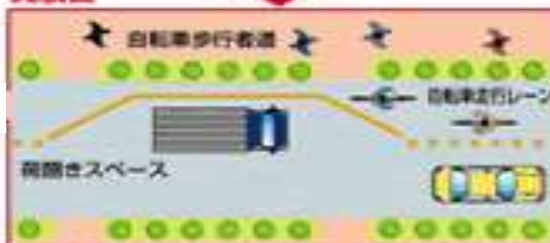
社会実験(荷捌きスペース設置部)



実験前



実験後



平常



社会実験中



(2) 施策実現に向けた課題

- ・ 荷捌き時間などの運用ルールの設定が必要である。
- ・ 運用における問題点・課題の検証が必要である。
- ・ 地域や物流事業者との合意形成が必要である。

5.3.1 道後地区の観光需要への対応

道後地区では、大型連休や行楽シーズンに観光需要が集中し、周辺道路で渋滞が発生している。

今後は、現在の取組みに対する効果検証を行いながら、改善点の抽出や本格導入の可否について、引き続き検討を行う。

道後地区に集中する観光駐車需要の分散化

【対策B】
中心市街地の既存駐車場を活用したパーク・アンド・ライド



【対策 A】道後地区周辺の臨時駐車場への誘導

- ・ 道後地区に集中する駐車需要への対応については、案内チラシを主要施設に配布するとともに、案内看板の設置や交通誘導員の配置により臨時駐車場への誘導を実施している。

●観光駐車対策の案内チラシ(平成 21 年 11 月より実施)



◆臨時駐車場の利用状況



【対策 B】 中心部の既存駐車場を活用したパーク・アンド・ライド

- ・ 供給量に余力がある中心市街地の既存駐車場を活用し、本市の特徴である“路面電車”を利用し道後地区へアクセスするパーク・アンド・ライド施策を推進する。
- ・ 公営駐車場（松山市二番町駐車場、松山市役所前地下駐車場、松山市中之川駐車場）については、主要観光施設と連携し、施設利用に応じた駐車料金の無料化等のインセンティブを付与する。

●観光駐車対策の案内チラシ(平成 21 年 11 月より実施)



5.4 新たな開発需要に対応した駐車施策

5.4.1 土地利用計画と連携した駐車場整備地区の見直し

J R松山駅周辺では、今後の土地区画整理事業等により、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、特に駅に隣接するエリアは、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計画に合わせ、現在、駐車場整備地区に含まれていない区域を新たに指定するとともに、将来の土地利用計画に合わせた整備目標量を設定する。

※今後の土地利用計画が、J R松山駅東地区周辺（主に事務所系）や松山市駅周辺（主に商業系）と同規模程度となった場合、約1,000台程度の需要が生じると推測される。

[J R松山駅周辺のまちづくり計画]



[駐車場整備計画地区の見直し（予定）]

