

## 1. 駐車場の整備に関する基本方針

---

### 1.1 はじめに

これまでの駐車対策は、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。

これらの需要に対し、本市では「松山市における建築物に附置する駐車施設に関する条例」（以下、「附置義務条例」という。）により、建築物の新築・増築等にあわせた駐車施設の設置を義務化し、需要を発生させる原因者負担の原則により、必要な駐車場の確保を進めている。

また、昭和 42 年には駐車場法に基づく「駐車場整備地区」を指定、昭和 46 年には「駐車場整備計画」を策定し、中之川地下駐車場や二番町駐車場などの都市計画駐車場の整備等を進め、また、平成 10 年には「松山市駐車場整備計画」を見直し、市役所前地下駐車場の整備等に取り組むなど、公共と民間が役割を分担しながら、駐車施設の確保に努めてきた。

超高齢社会や人口減少、さらには地球環境問題への対応など、多くの課題がある中、本市の交通政策においては、過度な自動車依存から脱却し、公共交通や自転車等を中心とした「歩いて暮らせる街づくり」の実現が求められている。

以上のことから、従来の需要追随型の駐車施設整備から、都市全体として調和のとれた駐車施設規模の設定と適正配置へと、施策の転換が必要となっており、新たな松山市駐車場整備計画の必要性が高まった。

松山市都市計画駐車場整備地区は、J R 松山駅周辺を追加した松山城南部地区 159ha と、道後温泉周辺地区 46ha の 2 地区を指定している。

## 1.2 駐車問題の現状

駐車場整備地区の駐車容量は、平日・休日とも駐車需要に対して充足している。

### (1) 駐車場の整備台数の推移

平成 21 年度調査によると、時間貸し駐車場が約 11,700 台、月極駐車場が約 12,000 台、専用駐車場が約 13,700 台整備されている。

平成 5 年から平成 21 年の数値を比較すると、いずれも整備台数が増加している。

| 種別   | H5 年(A)    | H21 年(B)   | 伸び率(B/A) |
|------|------------|------------|----------|
| 時間貸し | 約 9,200 台  | 約 11,700 台 | 1.27     |
| 月極   | 約 10,000 台 | 約 12,000 台 | 1.20     |
| 専用   | 約 11,000 台 | 約 13,700 台 | 1.25     |
| 合計   | 約 30,200 台 | 約 37,400 台 | 1.23     |

### (2) ピーク時における駐車台数と整備台数との比較

平成 21 年度調査によると、時間貸し駐車場の収容台数約 11,700 台に対して、ピーク時(11 時から 15 時まで)の瞬間駐車台数は、平日約 5,800 台、休日約 5,400 台であり、いずれも余力がある。

| 種別 | 整備台数(A)    | 駐車台数(B)   | 駐車率(B/A) |
|----|------------|-----------|----------|
| 平日 | 約 11,700 台 | 約 5,800 台 | 0.50     |
| 休日 | 約 11,700 台 | 約 5,400 台 | 0.46     |

### (3) 将来必要台数と現状整備台数との比較

パーソントリップ調査結果に基づく将来 OD の伸び率を考慮し、将来必要な駐車台数を推計した結果、平日・休日ともに余力がある事が想定される。

| 種別 | H21 年現状整備台数(A) | H32 年将来必要台数(B) | 駐車率(B/A) |
|----|----------------|----------------|----------|
| 平日 | 約 11,700 台     | 約 6,200 台      | 0.53     |
| 休日 | 約 11,700 台     | 約 5,800 台      | 0.50     |

### (4) 将来必要台数と現状整備台数（タワー型機械式駐車場が減少した場合）との比較

近年、タワー型機械式駐車場が減少傾向にあることから、この傾向が現状程度で推移した場合の駐車場整備台数と、将来必要な駐車台数を推計した結果、平日・休日ともに余力がある事が想定される。

| 種別 | タワー型機械式駐車場<br>が減少した場合の整備<br>台数(A) | H32 年将来必要台数(B) | 駐車率(B/A) |
|----|-----------------------------------|----------------|----------|
| 平日 | 約 10,500 台                        | 約 6,200 台      | 0.59     |
| 休日 | 約 10,500 台                        | 約 5,800 台      | 0.55     |

### 1.3 基本方針

本市では、モータリゼーションの進展によって急激に増加した駐車需要に対し、駐車施設の「量的整備」を進めた結果、現在、駐車に関する需給バランスは均衡状態にある。

しかしながら、中心市街地では、荷捌き車両や自動二輪車、タクシーなどの路上駐車が発生しているほか、スペシャルドラマ『坂の上の雲』放送等による観光需要の増加など、様々な駐車需要に適応した対策が必要となっている。

また近年、商業施設の郊外化に伴う中心市街地の活力低下により、低未利用地が駐車場に転用される事例も多く、今後は、集約型都市づくりの観点からも、駐車施設整備のあり方が問われている。

今後、超高齢社会や人口減少、さらには地球環境問題への対応など、多くの課題がある中、本市においては、過度に自動車に依存しない交通体系の実現に向け、これまでの「量的整備」から、様々なニーズに合った駐車施設の「質的改善」へ、政策方針の転換が必要となっている。

#### 【基本方針】

#### 「量的整備」から「質的改善」を目指した駐車施策への転換

#### 【基本方針の実現に向けた駐車施策】

##### ●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・自転車およ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
- ⇒高齢社会やバリアフリーに対応した身障者用駐車施設の整備促進と適正利用

##### ●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基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

- ⇒スペシャルドラマ『坂の上の雲』の放送や、高速道路の料金割引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

##### ●新たな開発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. 駐車場の整備目標年次および目標量

### 2.1 目標年次

松山市駐車場整備計画の目標年次は、J R 松山駅周辺開発を鑑み、概ね 10 年後の平成 32 年（2020 年）とする。

目標期間：平成 32 年（2020 年）とする。

### 2.2 目標量

松山都市計画駐車場整備地区における駐車場の整備目標量は、以下の通りである。

平成 32 年（2020 年）

・松山城南部地区（J R 松山駅周辺開発含む） 約 1,000 台

※今後の土地利用計画に応じ見直す必要あり

・道後温泉周辺地区 0 台

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。

### 3. 駐車場の整備に関する公共と民間の役割

---

#### 3.1 公共の役割

##### (1) 駐車需要の抑制と駐車場の適正配置

本市の都市交通マスタープランである「松山市総合交通戦略」に基づき、駐車施設については、中心市街地周辺のフリンジ駐車場\*の整備により、中心市街地への過度な自動車流入を抑制するとともに、特定道路への出入口の抑制や駐車場の集約等、抑制と適正配置を目的とした駐車施策を推進する。

※フリンジ駐車場…中心部への車の乗り入れを抑制することを目的として、縁辺部（フリンジ）に計画的に配置された路外駐車場のこと。

##### (2) 土地利用計画と連携した駐車計画の立案

今後の土地区画整理事業等により、新たな駐車需要が見込まれる地区については、土地利用の転換や高度利用計画にあわせ、駐車場整備地区の指定を行うとともに、将来需要を考慮した整備目標量を設定する。

##### (3) 中心市街地の活性化と連携した駐車場の配置

商業施設の郊外化に伴う中心市街地の活力低下等により、低未利用地が駐車場に転用される事例も多いことから、中心市街地への新たな出店や建物更新、土地利用の高度化を促すよう、駐車場整備に関する基準の見直しを行う。

##### (4) 公共駐車場の適正な管理・運営

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、既存ストックの長寿命化を図るなど、施設の適正な管理・運営に努める。

#### 3.2 民間の役割

##### (1) 原因者負担の原則に基づく駐車場の整備・確保

都市活動により発生する駐車需要に対しては、原因者負担の原則に基づき、建築物の新築・増築等にあわせた駐車場の整備・確保を行う。

##### (2) 駐車場の適正な管理・運営

駐車に伴い発生する騒音や排気ガス等により、駐車場周辺の環境悪化をさせないように、周辺との調和や環境保全に配慮するとともに、入出庫による渋滞や路上駐車、さらには、歩行者との錯綜に配慮するよう、駐車場の適正な管理・運営に努める。

また、バリアフリー法に基づき設置された身障者用駐車施設の適正利用に努める。

#### 3.3 公民の協働による役割

##### (1) 公共交通など他の交通手段との連携

中心市街地への過度な自動車流入の抑制を図り、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、「歩いて暮らせる街づくり」を実現するために、他の交通手段と連携していくことが必要である。

公共交通やコミュニティサイクル<sup>※</sup>等を利用する際の駐車料金割引など、利用者へのインセンティブ付与や乗継ぎの利便性向上によって、利用者の交通行動の変容を促す検討を行う。

※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・返却が可能なシステムのこと。

## **(2) 地域住民や企業とのルール作り**

中心市街地への過度な自動車抑制を目的とした、フリンジ駐車場への誘導には、地域住民はもとより、商業施設や交通事業者等との連携が必要である。

中心市街地の商店街組合では、特定の駐車場と契約し、買い物金額に応じた駐車券発行を実施しているところもあることから、このような取り組みとの連携により、既存駐車場の利用促進や商業施設への来街者増加、さらには公共交通機関の利用増加など、関係者が目的を共有して取り組み環境づくりが必要である。

## **(3) 観光需要への対策**

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ことから、臨時駐車場への誘導や、駐車需要に余力のある既存駐車場を活用したパーク・アンド・ライドの実施など、駐車需要の分散化対策が必要である。

## **(4) 駐車施設のバリアフリー化と適正利用**

大型集客施設については、附置義務条例に基づき、身体障害者用の駐車スペース設置を義務付けるとともに、適正な利用に努める。

## 4. 整備を推進するための施策

---

### 4.1 公共駐車場の整備施策

#### (1) 既存駐車場の活用

過度な自動車依存から脱却し、公共交通や自転車を中心とした交通体系の実現に向け、量的確保を目的とした新たな公共駐車場の整備ではなく、既存駐車場を活用した施策を中心に取り組む。

将来にわたる駐車供給量確保に向けては、既存駐車場の適切な維持・管理が重要であることから、施設の長寿命化に向けた施設診断を実施するとともに、バリアフリー対策についても検討を行う。

#### (2) 都市形成に必要な公共駐車場の整備検討

J R 松山駅周辺では、土地区画整理事業等により新たな駐車需要が発生することから、今後の土地利用の転換や高度利用計画に合わせ、良好な都市形成に必要な駐車施設については、公共駐車場の整備を検討する。

### 4.2 民間駐車場の整備施策

#### (1) 原因者負担の原則に基づく駐車場整備の推進

駐車需要を発生させる原因者の責務として、引き続き附置義務条例による駐車場整備を推進する。

中心市街地の活性化や建物更新促進の観点から、周辺の既存駐車場の活用も含めた、隔地附置による駐車場の確保を推進する。

### 4.3 駐車施設の附置に関する施策

#### (1) 附置義務基準の見直し検討

建築物の新築、改築等に一定量以上の駐車台数の整備を義務付ける附置義務制度は、駐車需要を発生させる原因者負担の原則により、必要な駐車場確保に大きく寄与している。

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ため、一部の建築物においては、現行の基準によって建築物の建替え更新が進まない一因となっていることも考えられる。

都市の駐車供給量は現状及び将来において不足していないと予測されていることや、本市が進める過度に自動車に依存した交通体系からの脱却を踏まえ、附置義務制度の見直し検討を行う。

##### 1) 基準値の緩和

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 m<sup>2</sup>を超える建築物を対象としていたものを 2,000 m<sup>2</sup>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）の見直し検討を行う。

## 2) 小規模建築物を対象とした附置義務の免除

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、延べ床面積が3,000㎡未満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、その義務を免除することとすることを検討する。

## 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が、施設規模については、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るべきであるため、条例による基準値の簡素化の検討を行う。

## 4.4 駐車場の有効利用に関する施策

### (1) 既存駐車場の利便性向上

既存の立体駐車場などはエレベータが整備されていないところも多いため、高齢者や障害者が安全・快適に利用できるようバリアフリー化を推進するとともに、公共交通やコミュニティサイクルとの連携によって、駐車場の利便性向上を図る。

### (2) 既存駐車場の転用利用

中心部のタワー型駐車場は、無人化やハイルーフ車対応が進んでいないため、経営的に厳しく、廃止となるケースが近年増えている。これらの駐車場を有効活用するために、荷捌きスペースや自動二輪用駐車場への転用など、新たな需要受け入れを検討する。

### (3) 公共駐車場の有効利用

市役所周辺など事務所街に立地する駐車場は、休日の利用が少ない。これらの駐車場を、休日観光用パーク・アンド・ライド駐車場として有効活用し、道後地区の観光需要に対応するとともに、観光客の中心部への回遊を促す。

## 4.5 その他の施策

### (1) 荷捌き車両対策

#### 1) 路外対策

原因者負担の原則の考え方に基づき、各施設で荷捌きスペースを確保することが望ましいが、小規模建物が集中する地域では、各施設で荷捌きスペースを確保することが困難である。

荷捌き車両の路上駐車対策に対する喫緊の取組みとして、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スペースの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、引き続き検討を行う。

貨物車両も駐車が可能な既存駐車場を活用した荷捌きスペースの確保や、共同集配や時間配送を推進する。

#### 2) 路上対策

荷捌き行為は都市活動の不可欠であるが、原因者負担による施設整備には時間を要するため、短期的な取組みとして、自動車交通量や歩行者・自転車交通量等を考慮し、一定のルールのもとに、道路空間の再配分による荷捌きスペース確保を検討する。

### (2) 自動二輪車対策

自転車、原動機付き自転車、自動二輪車など「二輪」への路上駐車対策は、本市の喫緊の課題である。

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。

### (3) タクシー対策

#### 1) 路外対策

タクシーは、中心市街地の経済活動等に必要な交通手段であるが、無秩序な客待ち路上駐車は、他の交通への影響や快適な歩行空間形成を阻害する。

タクシーの路上駐車が多い中心市街地においては、周辺の駐車供給量に余力がある平面式時間貸し駐車場があることから、これらを活用したショットガン方式や駐車場をタクシー乗場に転用する方法を検討する。

#### 2) 路上対策

自動車交通量や歩行者・自転車交通量等を考慮し、一定のルールのもとに、道路空間の再配分による客待ちスペース確保を検討する。

### (4) 路上駐車場（パーキング・チケット）の見直し検討

路上駐車場（パーキング・チケット）は、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。

以上のことから、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。

## **(5) 違法路上駐車に対する広報活動や取締り強化等**

違法路上駐車対策として、啓発活動によるドライバーのマナーの向上に努めるとともに、違法路上駐車に対する取締りの強化等（違法路上駐車監視システムの導入等）、警察等との連携により推進する。

## 5. 主要な駐車場の整備に関する事業計画の概要

### 5.1 計画の概要

駐車場整備地区における都市計画駐車場及び届出駐車場の整備に関する事業の計画の概要は、以下のとおりである。

| 駐車場名                                                                                                                                       | 整備主体 | 位 置 | 規 模 | 駐車場種別 | 供用予定年 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-----|-------|-------|
|                                                                                                                                            |      |     |     |       |       |
| <p>現時点では、新たな駐車場の整備計画はないが、J R松山駅周辺では、土地区画整理事業等により新たな駐車需要が発生することから、今後の土地利用の転換や高度利用計画に合わせ、良好な都市形成に必要な駐車施設については、本計画に位置付け、計画的な整備を実施するものである。</p> |      |     |     |       |       |
|                                                                                                                                            |      |     |     |       |       |
|                                                                                                                                            |      |     |     |       |       |
|                                                                                                                                            |      |     |     |       |       |
|                                                                                                                                            |      |     |     |       |       |