

## 6. 駐車施策の推進に向けて

### 6.1 推進に向けた各種方策

#### 6.1.1 公共交通など他の交通手段との連携

中心部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、高齢者や子どもをはじめ、誰もが安心・安全・快適に移動できるまち」の実現を図るためには、公共交通や自転車をはじめとする他の交通手段と連携した交通施策の推進が重要である。このため、公共交通やコミュニティサイクル<sup>※</sup>などを利用する際の駐車料金の割引など、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、利用者の行動の変化を促していく検討も必要である。

#### ○事例：一他交通機関との結節機能を有した駐車場（ジュネーブ）

##### 【目的】

- ・ 自動車から公共交通機関への乗換え促進による市街地への自動車流入削減および交通渋滞の緩和。

##### 【システム概要】

駐車場名：モンブラン橋下駐車場

収容台数：1,500台

供用開始：1972年

- ・ 女性専用駐車スペース、4カ国通貨対応精算機、商店を備える。
- ・ 駐車場内にバス券売機を設置、駐車券を入れると2人分の無料バス券が発行される。



駐車場内にあるバス発券機

資料：「第7回欧州都市交通・駐車場実態調査」（JPO ニュース NO.30 2001 春号）  
「第11回欧州都市交通・駐車場実態調査」（JPO ニュース NO.44 2004 秋号）

※コミュニティサイクル…27ページで解説。

#### 6.1.2 駐車対策に関する地域、交通事業者、商業施設等の事業所との連携

中心市街地への過度な自動車流入抑制を目的とした、フリンジ駐車場<sup>※</sup>への誘導のためには、商業施設や交通事業者との連携が必要である。松山市の中心市街地の商店街組合等では、特定の駐車場と契約し、買物した金額等に応じた駐車券を発行する制度を導入しているところもある。

このような連携により、既存駐車場の利用促進や商業施設への来訪者の増加、さらには公共交通機関の利用者増など、関係者が目的を共有して取り組む環境づくりを図る。

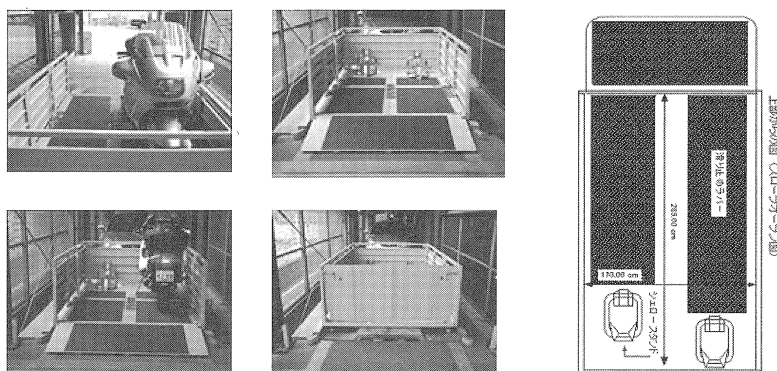
※フリンジ駐車場…3ページで解説

### 6.1.3 既存駐車場の利用増進

中心部のタワー型駐車場は、無人化やハイライ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、自動二輪車や自転車などの新たな需要受入れを検討していくことが必要である。

#### ○事例：機械式駐車場を活用した自動二輪車対応駐車場へのシステム変更

- ・都市部を中心に狭小な土地に設置してある機械式駐車施設を自動二輪車対応とすることが有効。
- ・国土交通省においては、自動二輪車を対象とした機械式駐車場の実験を行い、平成22年3月に技術基準が通知されている。



資料：「第14回駐車施策講習会テキスト」（平成20年11月27日：財団法人駐車場整備推進機構）

#### 6.1.4 需給バランスの管理・把握

これまでの量的整備を中心とした駐車施策により、現在、駐車施設の需給バランスは均衡状態にある。

しかし、今後、高速道路の利用料金上限制度の改定や、景気の動向、さらには、建築後の年数が相当程度経過した機械式駐車場の存続問題など、需給バランスを取り巻く環境については、不確定な要素が強く、周囲の状況に影響を及ぼすことが懸念される。

そのため、駐車施設の需給バランスについては、今後も継続的な把握に努めるとともに、必要に応じ、附置義務基準の見直し等によって、適正規模の駐車施設を確保するなど、適切な駐車施策への誘導が必要である。

[PDCA サイクルイメージ図]

