駐車場のあり方を見直して

現状

- 都心部では、駐車場供給量が駐車需要を大きく上回っています。
- 都心部に駐車場が数多く散在し、歩行者との錯綜や街並みの分断が起きています。

将来 自動車のための空間を、賑わいの空間へ。街並みの

1　駐車場の集約化と新規整備の抑制

駐車場を新規に整備するのではなく、既存の駐車場を活用することにより、賑わいを創出する地区での自動車利用環境を見直します。

㋐ 駐車場の集約化とその駐車場における利用の平準化　●都心部 ●拠点駅そば 35

㋑ 駐車場の整備を抑制　●都心部 ●拠点駅そば 37

自動車が入り過ぎない都心部へ

分断が解消され、安心して集える都心部になっています。

2 自動車から公共交通への乗り換え促進

パークアンドライド促進エリアの拡大や駐車場の機能強化により、
広く自動車から公共交通へ乗り換えを促進します。

㋐ 柔軟なパークアンドライドを推進　●拠点駅そば ●生活圏 39

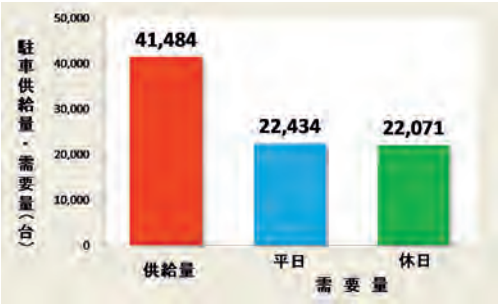
㋑ 駐車場の乗換機能を強化　●都心部 40

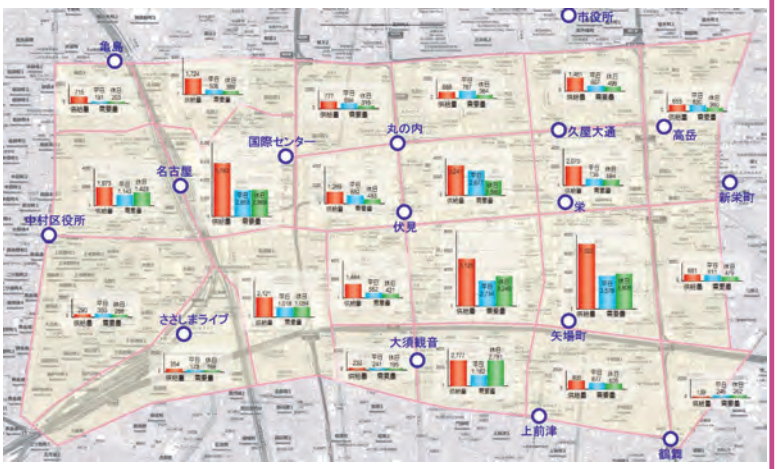
駐車場の集約化と新規整備の抑制

施策展開の全体方針

☆駐車場の集約化と新規整備抑制の考え方

自動車が入り過ぎない都心部を目指し、多くの駐車場が整備されている地区では、個々の新規の駐車場を整備するのではなく、違法駐車を排除しつつ、既存駐車場を有効に活用するなど集約化を図ることで、駐車場の増加を抑制し、供給過多の駐車場を適正な規模に誘導していきます。また、将来的には、権利者や駐車場利用者等の意向をふまえながら、現在の駐車場整備地区を見直し、駐車場の整備を抑制する地区の指定を目指します。これらにより安全・快適な歩行環境と賑わい施設が連続した街並みが形成されます。





※供給量：平成19年11月26日(月)から12月３日(月)の期間に現地目視調査により把握した時間貸しおよび月極・時間貸し併用の駐車場の収容台数合計

※需要量：平成19年11月25日(日)及び27日(火)に巡回目視調査により把握した駐車需要ピーク時（平日・休日とも14時）の前後１時間程度における地区内全時間貸し駐車場の利用台数および路上駐車（合法・違法別）の合計台数

図 4-2-1 都心部駐車場需給量

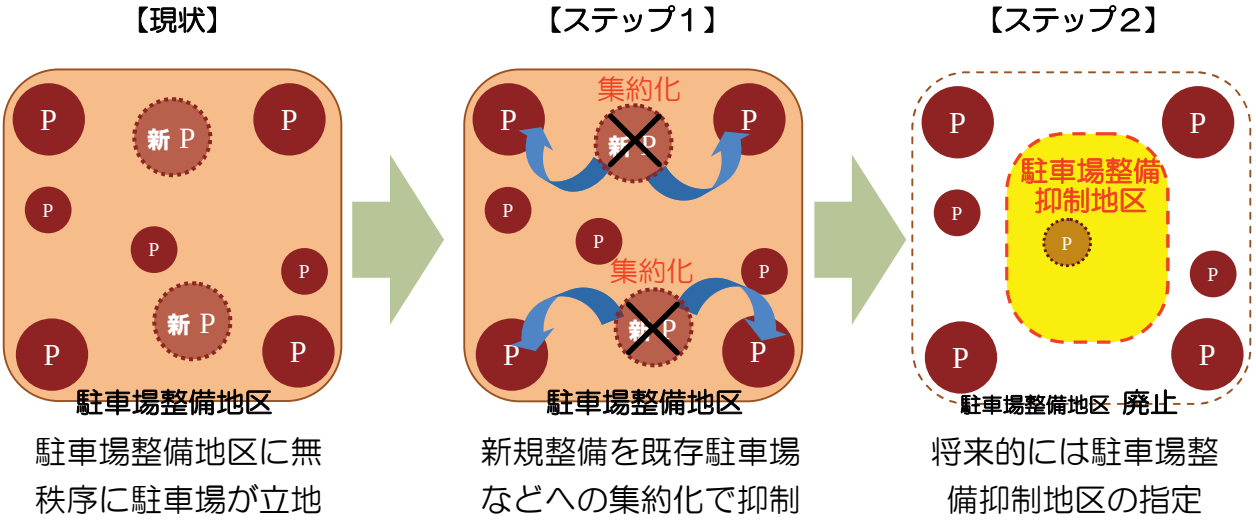
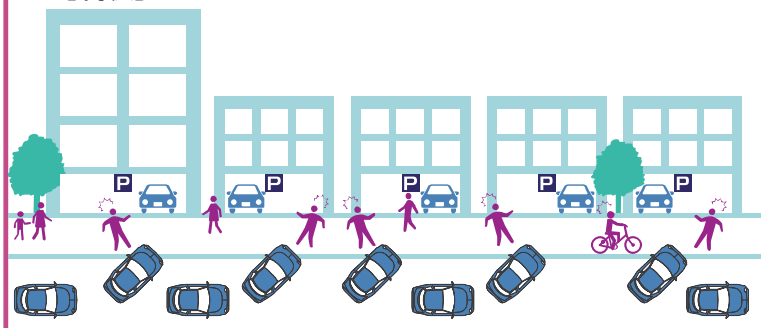


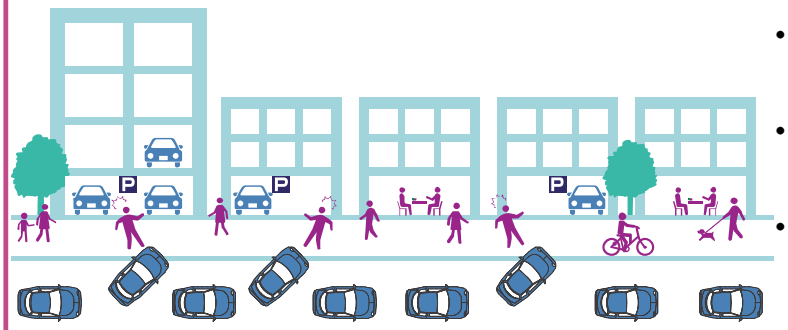
図 4-2-2 駐車場整備抑制を目指した段階的な取り組み方

【現状】



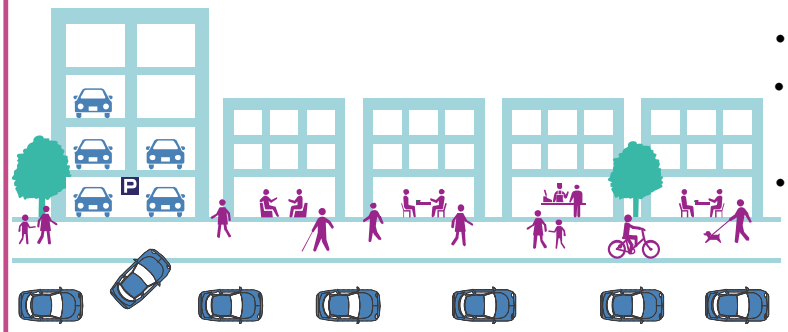
- 個々の建物の敷地内に駐車場設置義務あり
- 人と車の動線が交錯し、安心して歩けない
- 店舗等の連続性が分断されている

【駐車場を集約化】



- 駐車場設置場所が選択可能に（施設内または離れた場所）
- 人と車の動線の交錯が減り、歩行の安全性・快適性が向上
- 街並みの連続性が向上

【駐車場の整備を抑制】



- 特定地区内で駐車場整備を抑制
- 基本的に人と車の動線が分離し、安心して歩くことができる
- 店舗等が連続した街並みになる

図 4-2-3 段階的な取り組みによる改善イメージ

表 4-2-1 駐車場整備抑制地区（仮称）の考え方のイメージ

	駐車場整備地区	駐車場整備抑制地区（仮称）
目　的	新規建築により発生する自動車需要に対して、受け皿である駐車場を整備することで対応	新規建築により発生する自動車需要を公共交通に転換することで対応
手　法	駐車場整備の義務付け	公共交通、歩行者環境向上のための費用の分担
附置義務以外の駐車場への対応	現状は、特になし	整備抑制対象として取り扱い

☆駐車場利用の平準化の考え方

特約サービスにより特定の駐車場に集中するこれまでの駐車場利用から、エリア全体での平準化した駐車場利用へ転換します。

図 4-2-4 駐車場利用の平準化のイメージ

〔期待される効果〕

- 新たな駐車場の立地が抑制され、土地の有効活用が図られることにより、賑わいの連続性が創出されます。
- 既存駐車場の有効活用と利用の平準化により、駐車場の待ち行列やうろつき交通が減少し、安全な交通環境が形成されます。

具体的な展開内容

施策ア：駐車場の集約化とその駐車場における利用の平準化≪都心部、拠点駅そば≫

◆新たな開発等に伴う駐車場整備基準の見直し

既存駐車場への集約化や公共交通利用促進策実施事業者に対する緩和等、地域の実情にあわせた運用ができるように、駐車場法に基づく附置義務制度など各種制度を見直します。その際には、既存の駐車場の取り扱いについてもあわせて検討します。

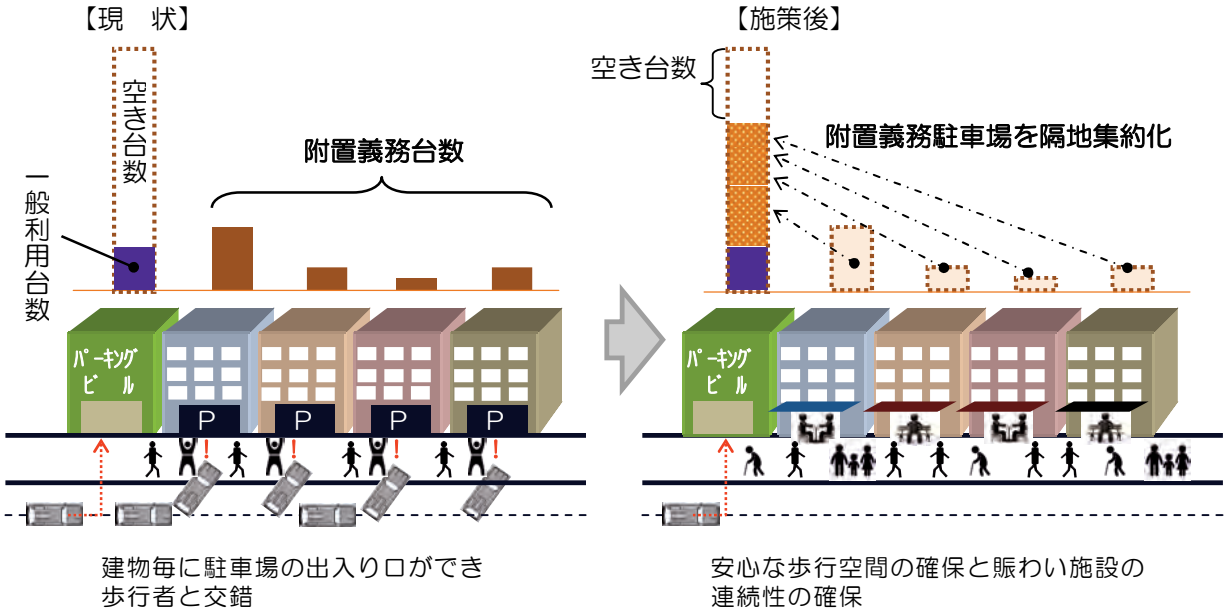


図 4-2-5 隔地・集約駐車場の考え方

＜参考＞　京都市の駐車場整備制度の見直し事例

①駐車場条例

◎自動車利用の抑制を図る施策

- 駐車場整備地区における隔地制度の緩和
- 公共交通利用促進策に対する新たな附置義務台数引き下げ

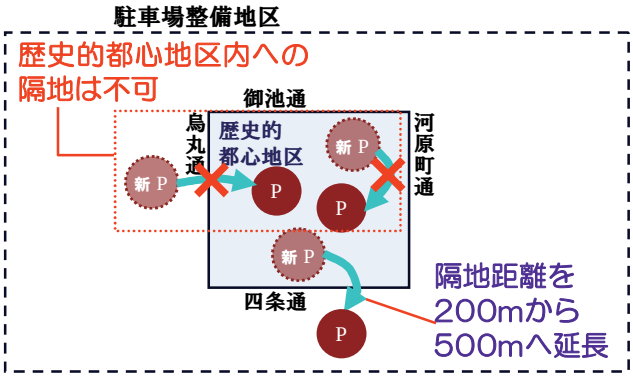


図 4-2-6 隔地制度緩和の考え方

②大規模小売店舗立地法

都市部の大規模小売店舗の必要駐車台数を引き下げ

市内130駅の500m圏で附置義務を緩和
【公共交通利用促進策（適用条件）】
- 割引サービスや特典の付与
- 運賃の補助
- 商品配送サービス　など

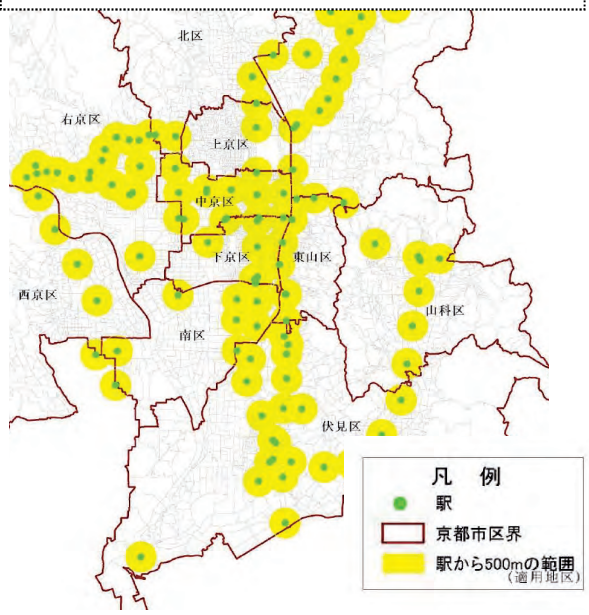


図 4-2-7 公共交通利用促進策による附置義務緩和地区

◆都市計画駐車場の新たな利活用

附置義務駐車場の集約先としての利用を可能にすることなど、都市計画駐車場の役割を見直すとともに、自動二輪車駐車場の確保、ＥＶ充電施設整備、カーシェアリングスペースの設置など、まちづくりにおいて求められる機能の拡充・促進を図ります。

図 4-2-8 EV充電施設
（東京・丸ビル地下駐車場）

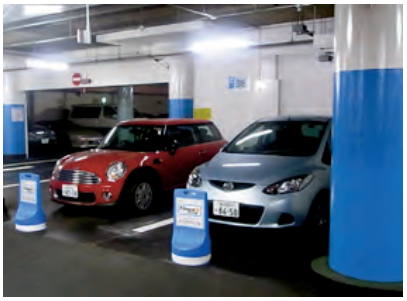


図 4-2-9 カーシェアリング
（東京・日比谷公園駐車場）

図 4-2-10 自動 2 輪専用空間
（東京・秋葉原 UDX 駐車場）

◆共通駐車券制度の導入誘導

都心部において、都市計画駐車場などの大規模駐車場や商業施設と連携し、特定の駐車場と商業施設との間で行われている特約サービスについて、共通駐車券の導入により、エリア内の駐車場で受けられるように誘導します。
また、将来的には、都心部だけでなく、パークアンドライド駐車場との連携も促進します。

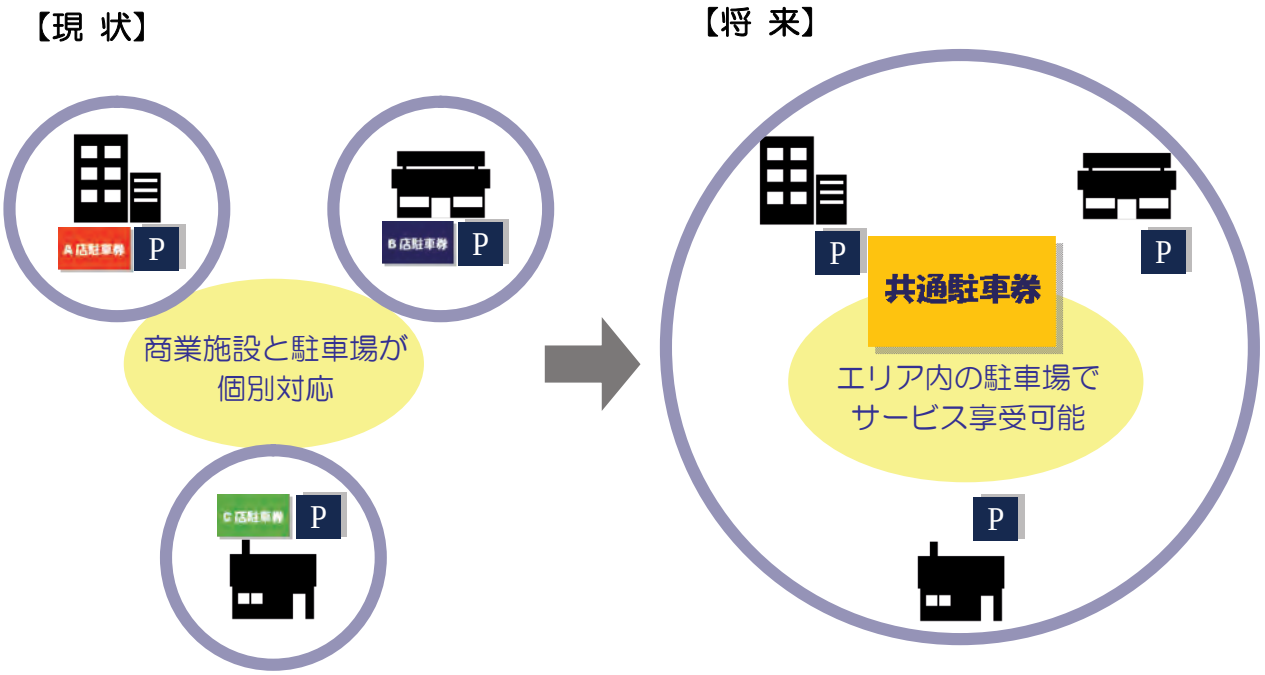


図 4-2-11 共通駐車券の考え方

施策イ：駐車場の整備を抑制≪都心部、拠点駅そば≫

◆駐車場整備地区の見直しと「駐車場整備抑制地区（仮称）」の指定

現在の駐車場整備地区の見直しを検討するとともに、賑わいと回遊性の創出を目指すエリアにおいては、権利者や駐車場利用者等の意向をふまえながら、公共交通によるアクセスを基本とした「駐車場整備抑制地区（仮称）」の創設について検討し、その指定を目指します。

◆小規模駐車場等に対する設置基準等の創設

都心部において、現在設置基準が定められていない小規模な時間貸し駐車場や月極め駐車場等について、権利者や駐車場利用者等の意向をふまえながら、緑化などの社会貢献機能の付加や安全性確保などに関する設置基準を設けることを検討し、その創設を目指します。この他にも、建替までの間の土地が駐車場として一時的に利用されることなく、当該土地が駐車場以外の用途に利用される仕組みを検討します。

参考事例：鎌倉市特定土地利用における手続及び基準等に関する条例

コインパーキングの設置に係る、出入口の基準、排水施設の設置、夜間照明の設置、修景等について、協議を義務付け

図 4-2-12 社会貢献機能の事例

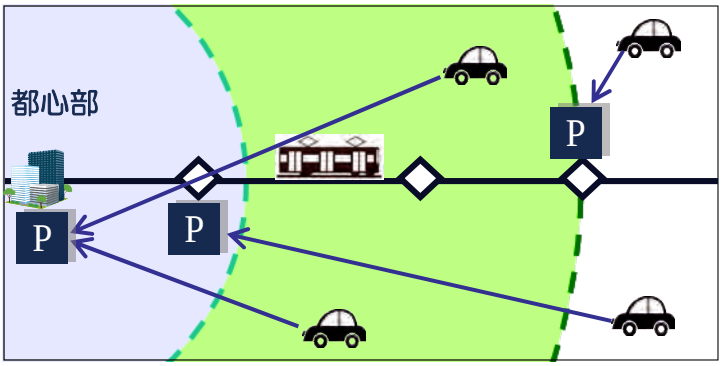
自動車から公共交通への乗り換え促進

施策展開の全体方針

☆乗換促進の考え方

これまで対象としていなかった環状 2 号線の内側の駅等においてもパークアンドライドを促進し、都心部に流入する自動車を公共交通に転換します。また、都心部に流入してきた自動車については、一定の条件を満たす駐車場とちょい乗りシステム等の歩行者支援機能とを連携させることによって、自動車を利用せずに移動できる環境を整え、都心部内での自動車利用を抑制します。

現　状

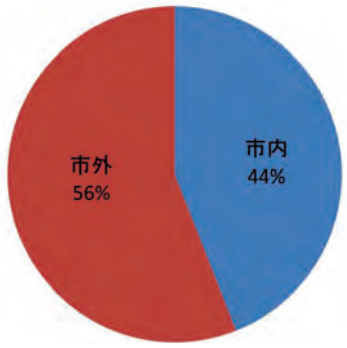


二環の外側ではパークアンドライドを促進しているが、その内側では自動車が都心部に流入

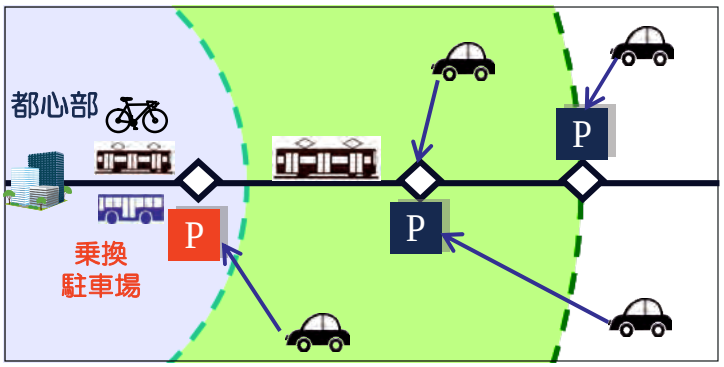
（参考資料）

都心部流入自動車交通の発生方面別内訳

市域内の自動車交通も40%以上を占めています。



将　来



二環の内側でもパークアンドライドを促進し、さらに駐車場の乗換機能を強化し、都心部への自動車流入を抑制

図 4-2-13 乗り換え促進のイメージ

〔期待される効果〕

・自動車から公共交通への乗り換えがしやすくなり、公共交通の利用が促進されます。

具体的な展開内容

施策ア：柔軟なパークアンドライドを推進≪拠点駅そば、生活圏≫

◆パークアンドライド促進エリアの拡大

これまでの環状２号線の外側を対象としたパークアンドライドだけではなく、その内側も対象として、大型商業施設や都市計画駐車場など、さまざまな駐車場を活用してパークアンドライドを推進します。

都心部から概ね7kmより遠いところでは、所要時間と費用を時間換算したものをあわせて比較すると、自動車だけで移動するよりもパークアンドライドの方が短くなります。

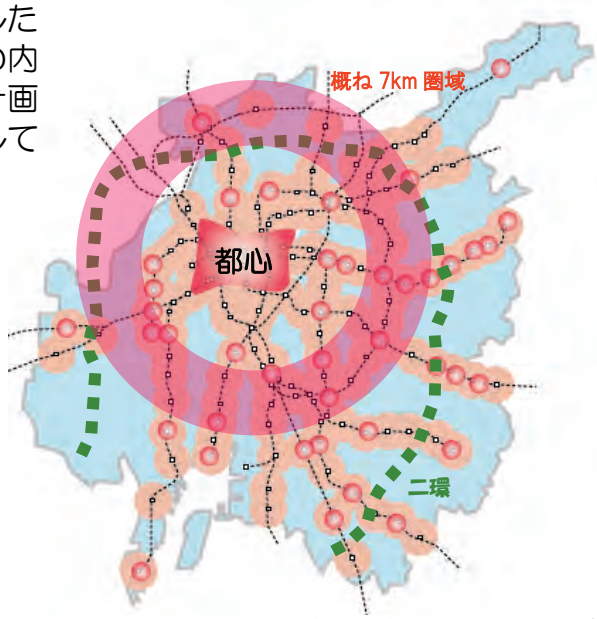


図 4-2-14 パークアンドライドの展開イメージ

◆郊外方向へのパークアンドライドの促進

公共交通と連携したカーシェアリングの使い方を広めることで、都心部から郊外方向への公共交通利用も促進します。

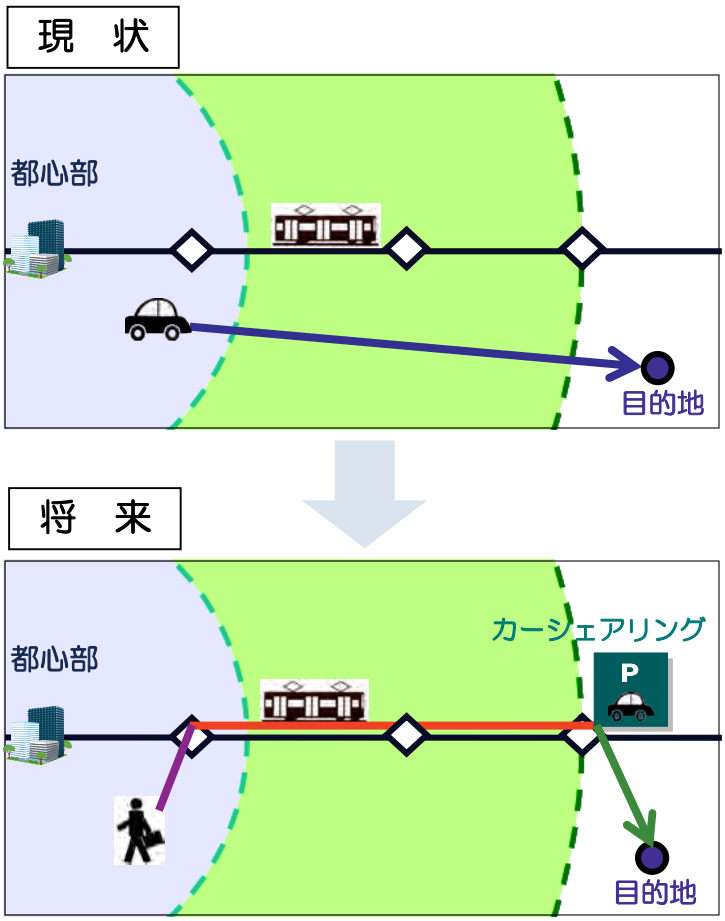
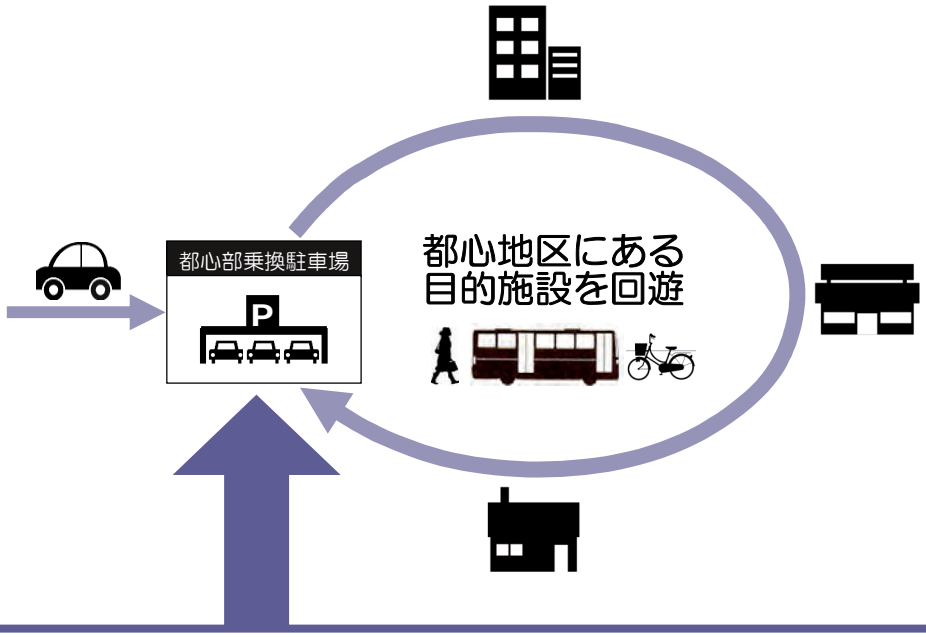


図 4-2-15 郊外方向へのパークアンドライドのイメージ

施策イ：駐車場の乗換機能を強化≪都心部≫

◆都心部乗換駐車場の位置づけと機能拡充

一定の条件を満たす大規模駐車場を都心部乗換駐車場として位置づけ、ちょい乗りシステム（ちょい乗りバス、コミュニティサイクル等）との結節機能やまちの案内などのサービス機能を拡充することにより、自動車から徒歩や他の交通手段への転換を図ります。



（都心部乗換駐車場の条件）

- 都市計画駐車場等、大規模で恒久的な駐車場である。
- 幹線道路に面してアクセス性が良い。
- 必要なサービス機能を有している。

（サービス機能の例）

①まちの情報案内：高山市・白川村の事例
出典：高山市 HP

②公共交通との乗継情報の案内：せんちゅうパル（豊中市）バスのりばの事例
出典：ケイ・オプティコム HP

③共通駐車券：宇都宮市中心商店街の事例
出典：宇都宮商工会議所 HP

④手荷物搬送サービス（駐車場内）：秋葉原 UDX の事例
出典：秋葉原 UDX 駐車場 HP

図 4-2-16 都心部乗換駐車場の考え方