

6 総合的な駐車場対策の展開方策

今回実施した実態調査から、ショッピングセンターなど店舗系用途の駐車場附置義務基準はピーク対応としては概ね適正であるが、鉄道駅周辺など公共交通の利便性の高い地区においては、劇場などの興業系用途などは基準の低減が可能であることが判明した。

建物ごとに駐車場を整備させてきた駐車場対策をはじめ、これまでの都市計画制度は、標準ルールを定め、そのルールの範囲内で個別に最適解を求めるというものであったが、実態調査の結果は、個別（施設ごと）では最適であっても全体（地区）では必ずしも最適にはならないということを示している。

この駐車場整備計画ガイドプランで提案する「地域ルールによる駐車場附置義務基準の弾力化」は、地域ルールの策定主体（市町の所管部局）地区の関係者（附置義務駐車場の設置者、商店会、住民団体等）交通管理者（警察）道路管理者等が協議会を設置し、合意形成して駐車場整備計画を策定することを前提とするものである。これにより、商業施設等の駐車場は当該施設の駐車場であると同時に地区全体で駐車・駐輪対策を実施する上での資源となる。

「地域ルール」の策定を通して駐車・駐輪に関する総合的な施策を推進することにより、自動車や自転車などの私的交通を誘導し、子供やお年寄りを含めた住民や来街者が安心して歩ける「歩きやすく人が集まる空間」を創出することが、人を呼び込むことのできる魅力あるショッピングモールを中心市街地に現出させる第一歩ではないかと考える。

(1) 駐車場のマネジメントからはじめるまちづくり

ア タウンセンターマネジメント

郊外のショッピングセンターはオーナーによりマネジメントされているが、中心市街地において郊外のショッピングセンターと同様のマネジメントを行うためには、複数主体の合意形成によるマネジメント（タウンセンターマネジメント）が不可欠となる。

タウンセンターマネジメントは、郊外のショッピングセンターが成功した要因を中心市街地に取り入れようとする試みで、1980年代初頭にイギリスにおいて取組みが始められた概念である。

以下のような、郊外のショッピングセンターが持つ長所を中心市街地に取り入れていくためには、民間事業者、商工会議所、コミュニティ団体、地方自治体等で構成するマネジメント組織を設立し、課題を解決するための施策を推進していくことが求められる。

歩行者通路・車輜アクセス道路・駐車場等の一体的管理によるアクセスの良さ
歩行動線を考慮した店舗等の配置、プロモーションとマーケティングの実施
消費者を誘引する特別なイベントや催しを開催するマネジメント組織の存在
定期的な清掃とごみ収集による清潔な環境

イ マネジメント・インフラとしての共通サービスポイントカード

店舗、飲食店、事務所、医院など様々な規模・業態の施設が混在する中心市街地において、駐車場等の一体的管理、プロモーション、清潔な環境の確保などの施策を全体で推進する際には、サービス水準や施策に必要な経費をどのように分担するかについて明確にする必要がある。

そのためには、まず、地区全体でマーケティングを行い、来街者の属性、来街時移動手段（駐

車行動含む) 地区内での行動特性などを把握することが欠かせない。さらに、プロモーションや特別なイベントなどの施策効果を次の施策展開に活かしていくためには、常時計測型のマーケティングを導入することが望ましい。

この常時計測型のマーケティングに有効と思われるものの一つが共通サービスポイントカードである。店頭のレジ等においてポイントの付与を受け、それを駐車・駐輪料金の決済、公共交通運賃の決済、換金等に使えるようになれば、マーケティングの省力化が可能となる。

ウ 自家用車による移動を減らすための施策

自家用車による移動を減らすためには、中心市街地と郊外の住宅地付近にある店舗等の双方が維持、活性化されることにより、日用品については郊外の住宅地付近において徒歩や自転車で買物ができる持続可能な商業環境が構築される必要がある。

持続可能な商業環境の中で、中心市街地は、その近隣居住者のニーズと広域の非日常的ニーズを満たす空間としての施策を展開すべきであり、駐車施策や交通施策に関して郊外の住宅地付近にある店舗等との連携を図るべきである。

例えば、共通サービスポイントカードが使えることで、郊外の住宅地付近の店舗付帯の駐車場に停めてバスで中心市街地に向かい、観劇やショッピングを楽しんだあと近隣店舗に戻り、食料や日用品の買物をして帰宅するというような行動を可能にする仕組みが求められる。

このように、郊外施設も含めた既存施設の連携を進めるとともに、サービスポイントをより環境負荷の小さい交通手段に厚く還元するための仕組みを創ることにより、郊外のショッピングセンターに対抗できるサービスをトータルで提供できる。そうすることで、バスなどの公共交通の利用促進や中心市街地における自動車交通需要や駐車需要を低減できる。

(2) 社会実験による駐車施策及びマネジメントの具体化

前述のとおり、中心市街地において、駐車場等の一体的管理、プロモーション、清潔な環境の確保などの施策を全体で推進する際には、サービス水準や施策に必要な経費をどのように分担するかについてのルールづくりが必要となる。

店舗、飲食店、事務所、医院など様々な規模・業態の施設が混在する中でこうしたルールづくりを行うためには、地区全体での実態把握が欠かせない。実態把握の上で、駐車場整備の目標など、地区としての駐車施策をはじめとする様々な活性化施策の実施スキームを検討することになる。

こうした取組みをいきなり実施に移していくことは、特に先導的に実施する場合には非常にハードルの高いものとなることから、以下に示す社会実験を組み合わせることで実施することにより施策の具体化と組み合わせの最適化を図り、施策に参加する事業者や利用者の理解と参加意欲を高めていくことが必要である。

ア トランジットモールやモールの社会実験

特定の街路において、自動車や自転車などの私的交通を排除し、オープンカフェや仮設店舗等を設けて実験を行う。

規模の大きな都市では、都市単位でカーフリーデー(自動車から解放される日)を実践する。

イ 余裕のある駐車ロットの転用実験

余裕のある駐車ロットを、荷さばき駐車施設、自動二輪車や自転車等の駐車・駐輪施設に転用する際の戦略を探るため、以下に示すような手順あるいはパターンで利用されやすい配置計画についての実験を行う。(図6-1参照)

荷さばき駐車施設については、既存施設の共同利用を進めるとともに、利用しやすい平面駐車場や駐車場の1階部分の一部を需要に応じて荷さばき駐車施設に転用する。

その上で、各駐車施設(四輪)のロットの一部を転用し、自動二輪車や自転車等の駐車・駐輪施設を設ける。

あるいは、駐車施設(四輪)の内、中心部に近く、自動二輪車や自転車等の駐車・駐輪施設としての利用が見込めるものを選定し、施設単位で転用する。

ウ 駐車・駐輪行動を探る実験

駐車・駐輪施設の有効活用が可能となり、駐車・駐輪行動がうまく誘導できる各施設の料金設定を探る。

料金設定を少しずつ変化させるとともに、満空情報を提供しながら、各駐車・駐輪施設の利用台数をカウントする。

アの転用実験と併せて実施することで、駐車対策と駐輪対策を総合的に推進する際の施策を探ることが可能となる。

エ 補助交通に関する実験

駐車需要に比べて駐車容量が不足している地区において郊外に駐車場を整備する場合、郊外の再開発予定地が開発された際の駐車施策を探る場合、郊外の住宅地等にある店舗との連携方策を探る場合で、駐車場から中心市街地までの距離が500mを超えるような場合などに、中心市街地の主要な施設をつなぐ補助交通(巡回バス)を導入した場合の効果とコスト探る。また、実験中にアンケートを実施し利用者の反応を確認する。

オ 共通サービスに関する実験

買物等で得たポイントを、地区内のどの駐車施設でも使える共通駐車サービス、さらに、公共交通や徒歩での来街者にも換金等で還元するサービスを実施し、施策と集客効果の関係を探る。また、実験中にアンケートを実施し利用者の反応を確認する。

カ 共通サービスポイントカードに関する実験

共通サービスの提供とマーケティングを同時に行うためのインフラである共通サービスポイントカードの基本設計に向けた実験を行う。

オープンハウス等において、地区内での買物レシートをポイントに置き換え、上記エの共通サービスのためのポイントとして利用できる仕組みを探る。

この仕組みが確立できると、来街者の各施設における行動と駐車需要の関連を把握することが可能となり、収集したデータを用いて地域ルールによる駐車容量を設定することができる。(図6-2及び6-3参照)

総合的な駐車場対策の基本スキーム試算

区分	自動車（四輪車）							自動車（四輪車）の駐車場対策以外への展開方針	二輪車										
	現状（台）			地域ルールにより合意した各施設の附置義務台数等					自動二輪車				自転車等						
	市条例	大店指針	既存駐車容量	地域ルールによる駐車場必要台数（附置義務台数）	大店指針	余剰となる駐車容量（-）	仮定の附置義務台数		建物附帯で確保する駐車容量	隔地で確保する駐車容量	四輪車用駐車施設の転用ロット数（÷5）	余剰となる駐車容量（-）	既存駐車容量（仮定）	仮定の附置義務台数	新たに確保する駐車容量	隔地で確保する駐車容量	四輪車用駐車施設の転用ロット数（÷10）	余剰となる駐車容量（-）	
現状の施設形態	施設附帯駐車場	600	700	750	700	700	50	新たに発生する自動二輪車及び自転車等の附置義務については隔地駐車場に賃借	20	0	20	0	50	50	60	0	10	0	50
	施設附帯駐車場	200	-	250	60	-	190	新たに発生する自転車等の附置義務に対して既存駐車施設の一部転用で対応、自動二輪車は隔地で	10	0	10	0	190	0	20	20	0	2	188
	施設附帯駐車場	100	-	100	60	-	40	新たに発生する自動二輪車の附置義務については隔地駐車場に賃借	5	0	5	0	40	50	50	0	0	0	40
	平面の一時貸し駐車場	-	-	50	0	-	50	北西地区における自動二輪車及び自転車等の駐車需要に対応するため、二輪専用の駐車施設に転用、隔地駐車場として賃貸も実施	-	40	-	8	42	-	-	420	-	42	0
	専用駐車場	-	-	20	10	-	10	医院や小規模店舗等の月極専用駐車場で、現状は附置義務駐車場ではないが協議会に参加、便宜上附置義務に参加	5	-	5	0	10	-	-	-	-	0	10
合計	900	700	1,170	830	700	340		40	40	40	8	332	100	130	440	10	44	288	

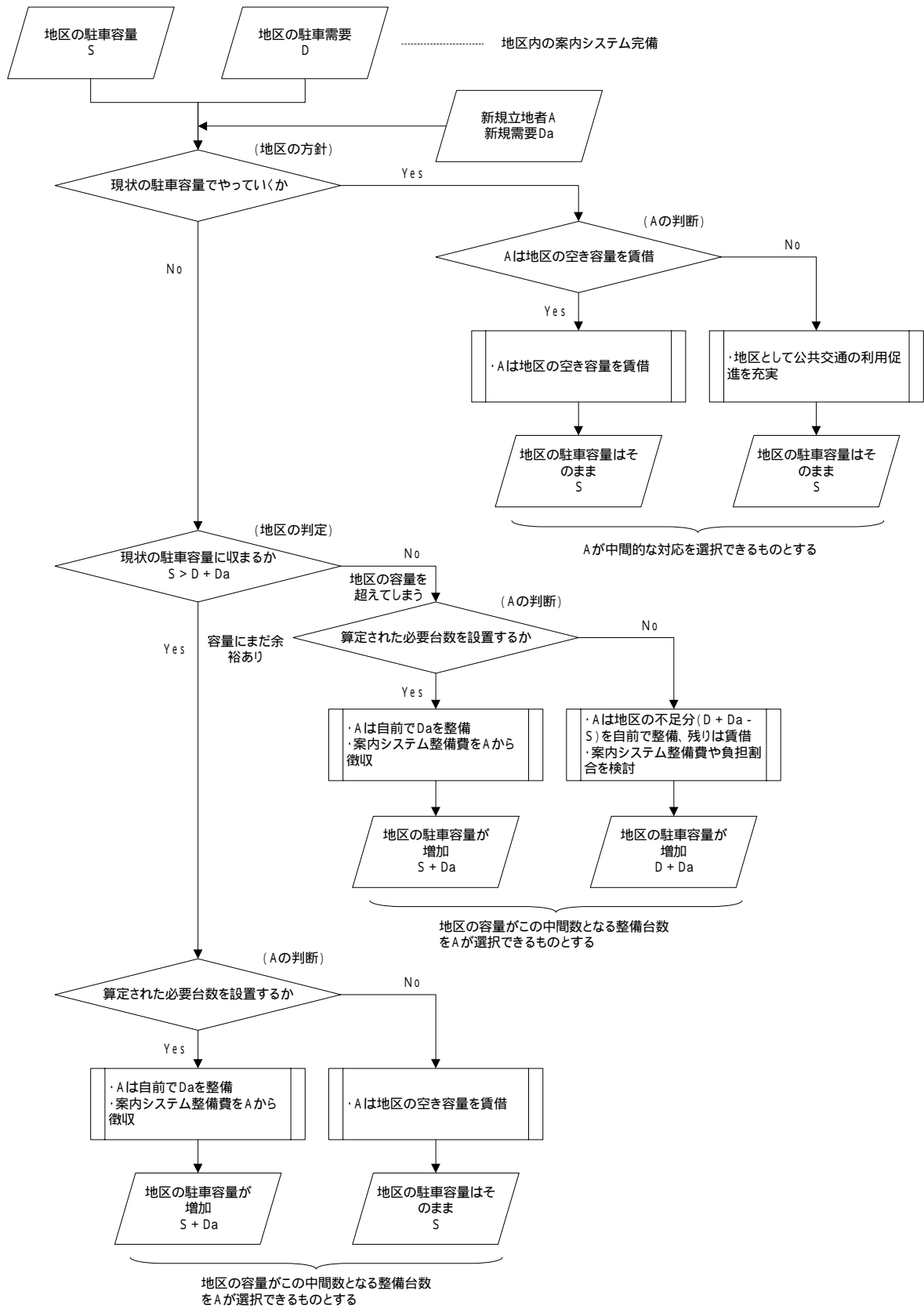
駐車需要の観測結果をもとに、地区の駐車容量（デザインデイ）及び各施設の駐車場必要台数を決定

駅周辺の自動二輪車の駐輪需要（違法駐輪）へ対応するため、平面の使い安い既存駐車場を転用する

駅周辺の駐輪需要（違法駐輪）へ対応するため、平面の使い安い既存駐車場を転用する

既存施設の増床や新規立地に当たってのストック、または荷捌き駐車施設へ転用資源として活用する

図6-1 総合的な駐車場対策の基本スキーム
（余裕のある駐車ロットの転用により、自動二輪車、自転車等の駐車スペースを確保）



自動二輪車、自転車等の駐車スペースを確保する際の既存施設の駐車必要台数の見直しにも活用できる

図 6 - 2 新規の駐車需要に対する政策決定フロー

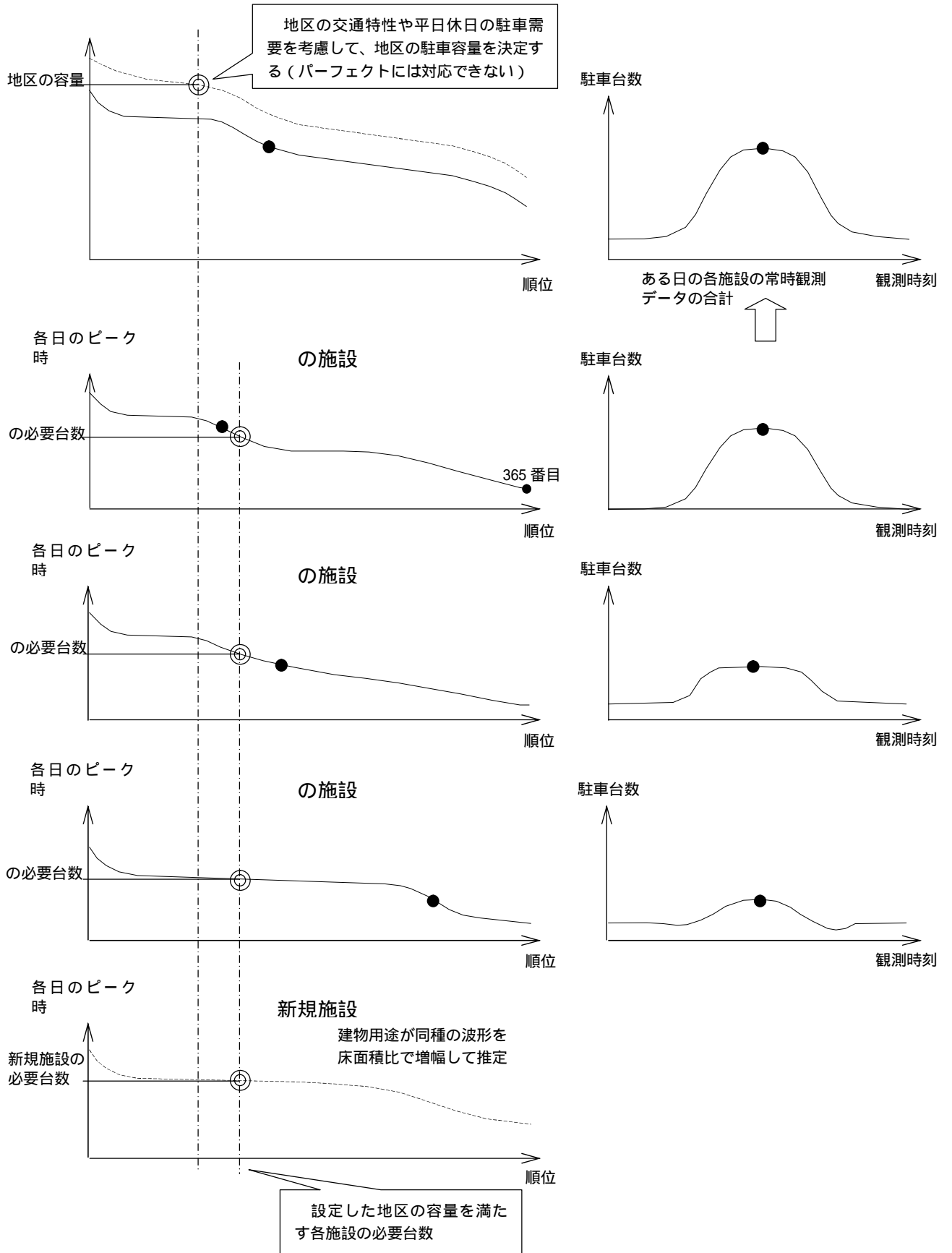
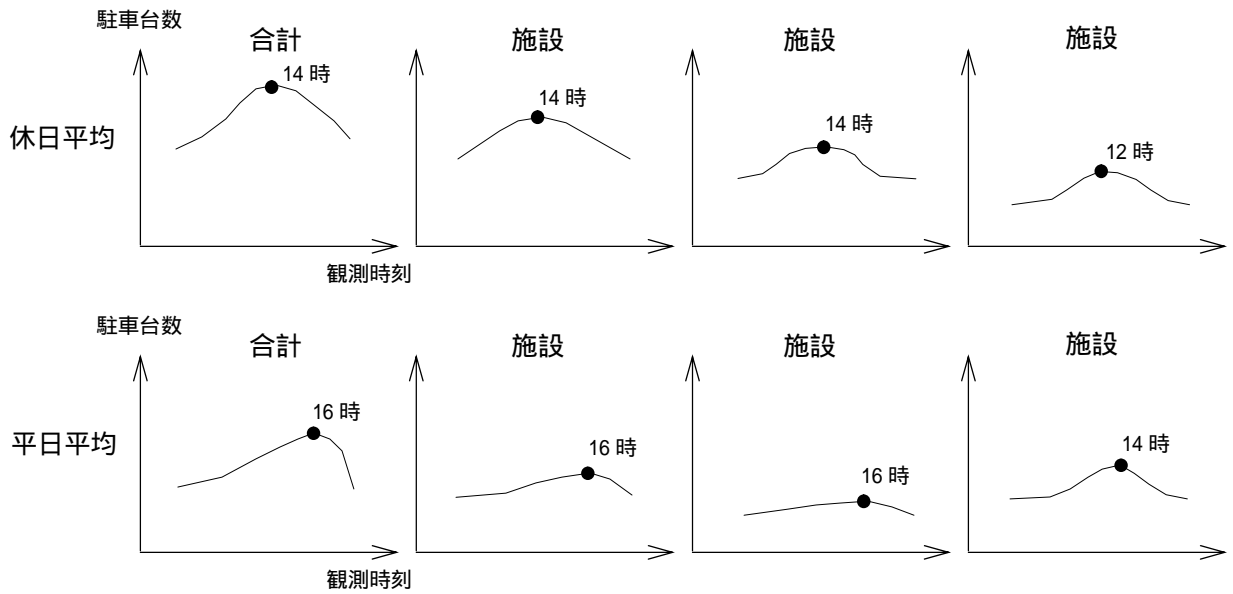
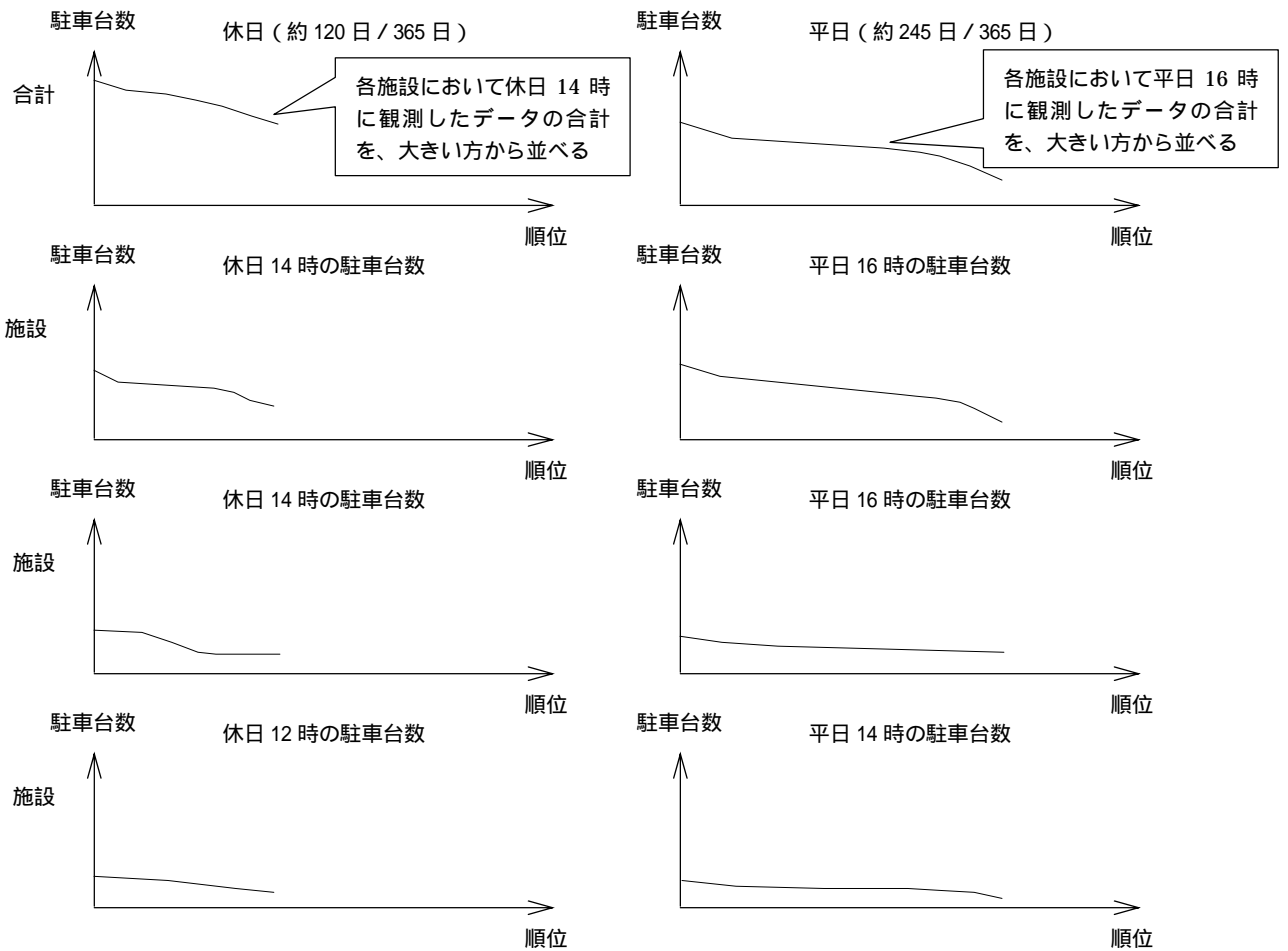


図 6 - 3 a 新規施設の必要駐車台数の算定手法（常時計測データによる算定手法）

第1段階 1週間あるいは1ヶ月単位で定時計測を行い、長期計測の測定時刻を探る



第2段階 1年間定時計測したと仮定した場合のデータ集計



第3段階 測定時刻が平日と休日とで異なるが、休日と平日のデータを合成し、新規施設の必要台数を算定

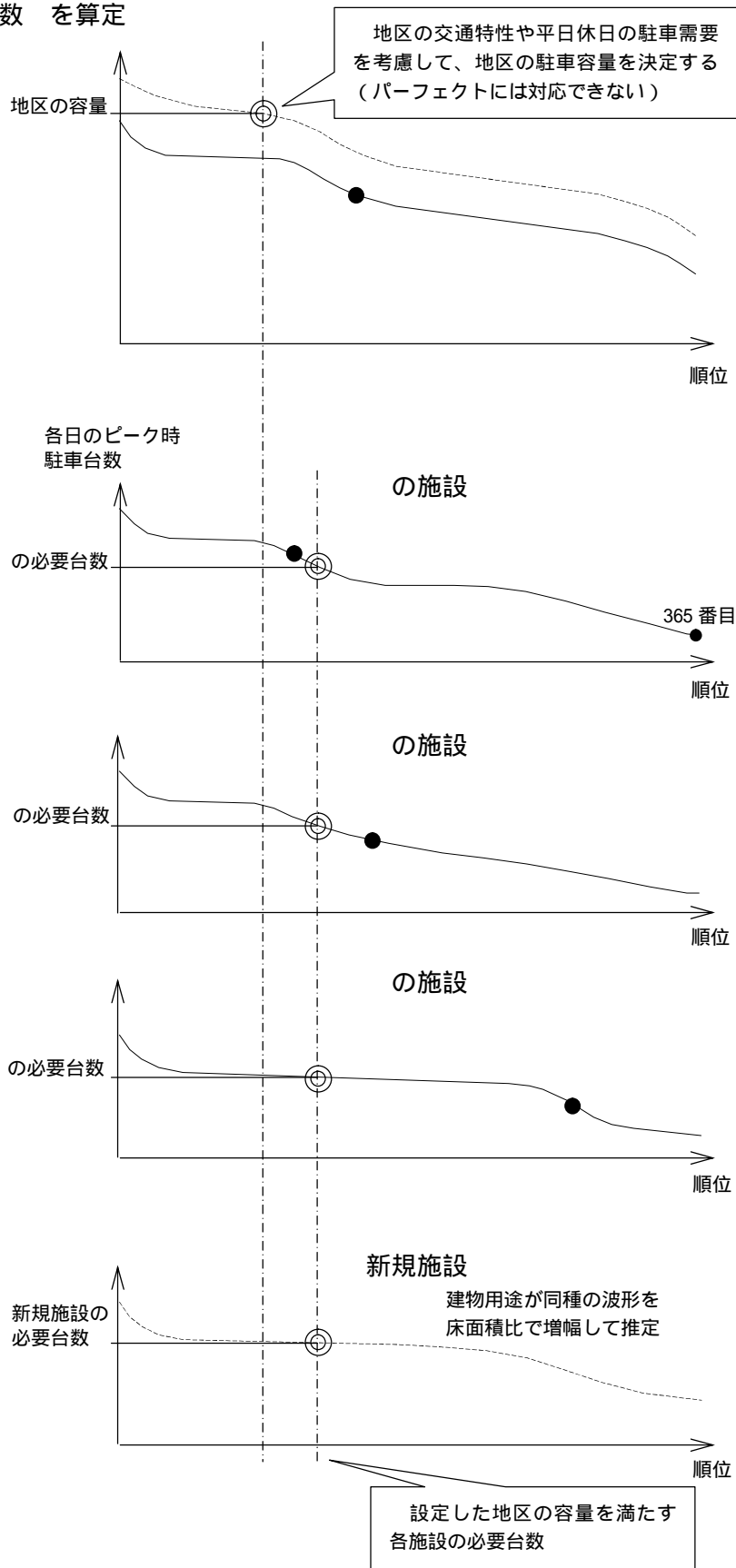
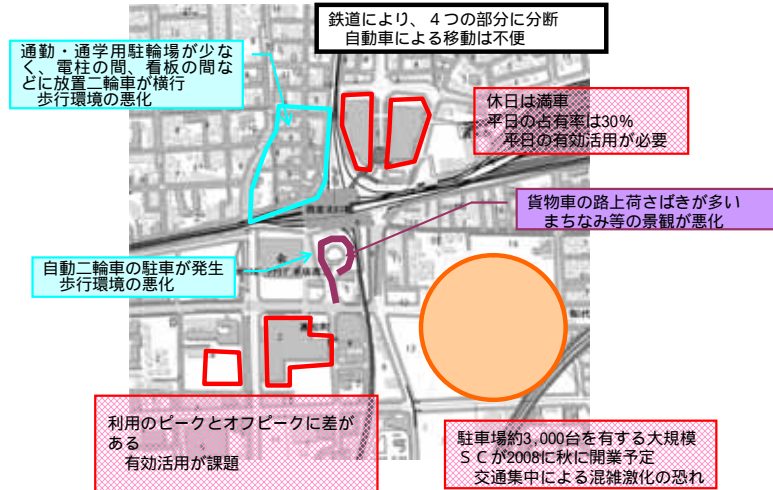


図6 - 3 b 新規施設の必要駐車台数の算定手法 (定時計測データによる算定手法)

(3) モデル地区における施策提案

総合的な駐車対策の実施イメージを分かりやすく示すため、実態調査を行った3地区をモデルとして実施が考えられる施策を提案した。なお、これは、あくまでも施策実施のイメージを示すために県が作成したものであり、実際に各地区でどのような駐車対策を進めていくかについては、各市及び各地区の関係者が今後協議して定めるべきものである。

ア 阪急西宮北口駅周辺地区



【当該地区の課題】

1. 中心市街地活性化のための環境整備
 - ・歩行者空間の環境整備
 - ・新規開発地区周辺の交通混雑防止
2. 駐車需要の変化への対応
 - ・新規開発に対する附置義務の緩和
3. 既存駐車施設の有効活用
 - ・平日の利用促進
 - ・駅北西部の放置自転車対策への活用
4. 多様化している駐車問題への対応
 - ・駅南口駅前広場自動二輪車放置対策
 - ・商業施設以外の附帯駐車場の有効活用
 - ・荷さばき駐車対策
5. 総合的な対策推進のための体制整備等
 - ・地区内関係者等の協議体制の整備

図6-4 阪急西宮北口駅周辺地区の駐車対策に関する課題

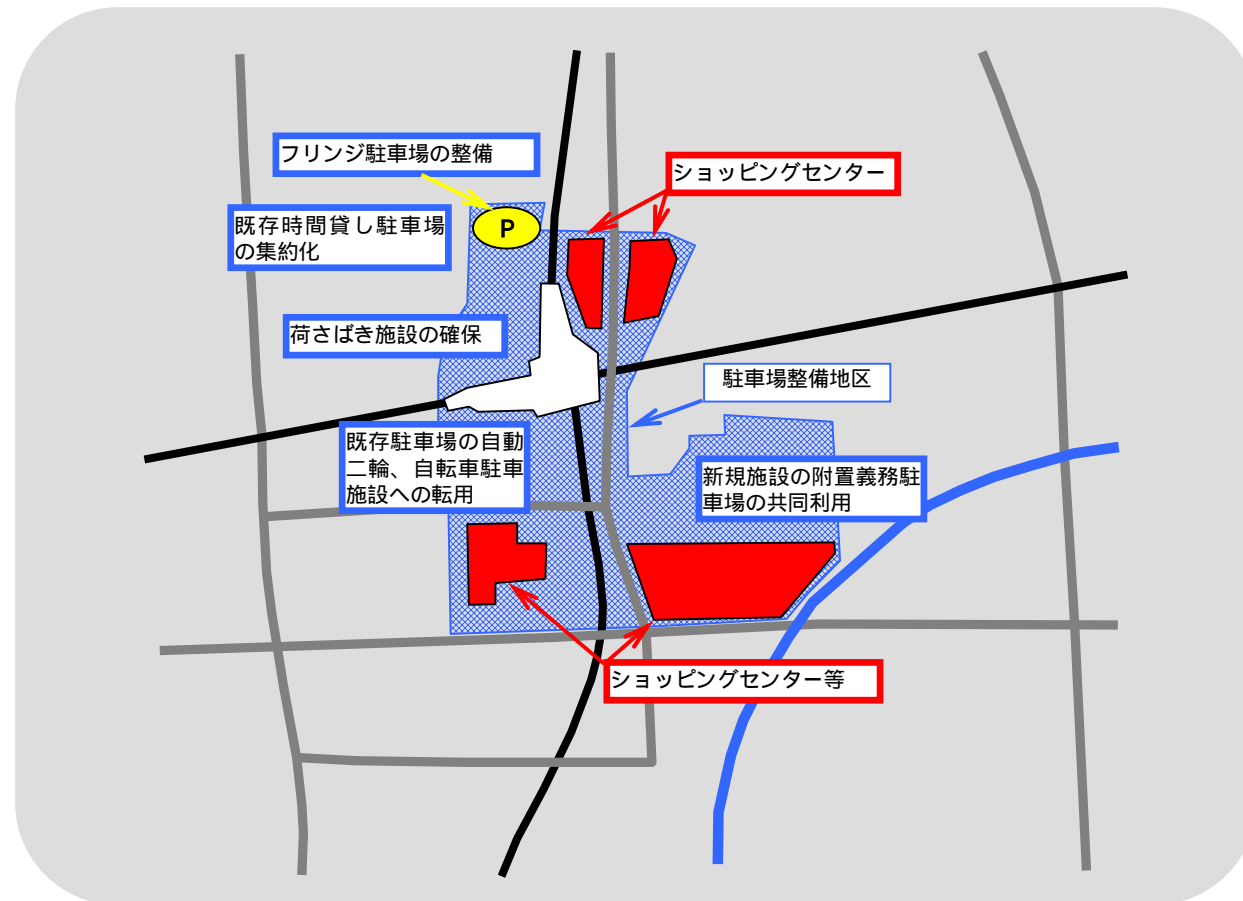


図6-5 阪急西宮北口駅周辺地区における施策実施イメージ図

【阪急西宮北口駅周辺地区における提案施策】

駐車場整備地区の指定

- ・駅周辺の概ね300メートルの商業施設等が集積するエリアを駐車場整備地区に指定することが考えられる。

地区ルールを検討する組織の立ち上げ

- ・行政、商業者や交通・運輸事業者、駐車場事業者など、まちづくりのプレイヤー間の連携によるまちづくりの対策を検討できる組織などが必要である。

既存駐車場有効活用策

- ・新規附置義務駐車場の過度な整備を抑制するため、既存駐車場を共同利用することができる枠組みが必要である。
- ・広域エリアから利用可能な駐車場の情報提供（満空状況など）が有効である。
- ・共通駐車券やICカード等を活用し、地区全体を共同駐車場として一元管理することが考えられる。
- ・既存駐車場の余剰分の転用により、荷さばき車両、自動二輪車及び自転車の駐車施設の確保が可能となる。

自動車利用者以外の優遇制度（例：買い物ポイント制の導入等）

- ・ICカード等を活用し、買い物金額に応じた徒歩、公共交通利用者への料金還元制度などが考えられる。

自転車駐輪対策

- ・駅北西部に自転車駐輪場を整備することが有効である。

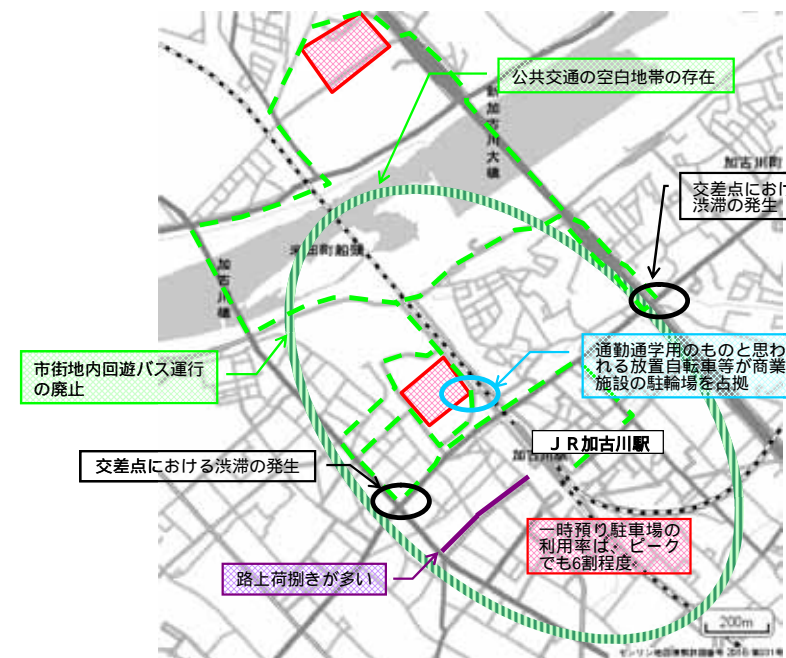
その他の駐車対策

- ・附置義務基準に自動二輪車、荷さばきを追加し、大規模建築物でのこれらに対応する駐車施設を確保することが必要である。
- ・北西部の小規模店舗の駐車需要を束ねる形でのフリンジ駐車場の整備を検討する。
- ・地区南部の準工業地域に立地する大規模マンションの駐車場も視野に入れた取組みが求められる。

【アクションプログラムの計画例】

	概ね10年後									
駐車場整備地区の指定										
駐車場整備地区の都市計画決定										
地域ルールを検討する組織の立ち上げ										
組織の立ち上げ										
調査及び分析										
駐車場整備計画に掲げる事項の検討										
駐車場整備計画の策定										
既存駐車場の有効活用方策										
隔地制度等による駐車施設の相互利用										
駐車場の情報の提供										
地区における駐車場の一元管理										
空き駐車スペースの荷さばきへの転用										
空き駐車スペース自動二輪車及び自転車等の駐車施設への転用										
自動車利用者以外の優遇制度										
自転車駐輪対策										
その他の駐車対策										
自動二輪車、荷さばき車両用の駐車施設の附置義務										
駐車場の集約及びフリンジ化										
大規模マンションとの連携による駐車対策										

イ JR加古川駅周辺地区



【当該地区の課題】

1. 中心市街地活性化のための環境整備
 - ・寺家町商店街の歩行者空間の環境整備
 - ・交差点渋滞の解消
2. 駐車需要の変化への対応
 - ・新規開発に対する附置義務の緩和
3. 既存駐車施設の有効活用
 - ・大規模一時預り駐車場の利用促進
 - ・商業施設の駐輪場を占拠している放置自転車等の対策に活用
4. 多様化している駐車問題への対応
 - ・商店街において荷さばき車両の路上駐車が見られ、歩行環境改善の観点から、路上空間の利用等も含めた荷さばき駐車スペースの確保が必要
 - ・自動二輪車駐車施設が不足
5. 総合的な対策推進のための体制整備等
 - ・地区内関係者等の協議体制の整備

図6-6 JR加古川駅周辺地区の駐車対策に関する課題

【JR加古川駅周辺地区における提案施策】

駐車場整備地区の指定

- ・駅周辺の概ね 300メートルの商業施設等が集積するエリアを駐車場整備地区に指定することが考えられる。

地区ルールを検討する組織の立ち上げ

- ・行政、商業者や交通・運輸事業者、駐車場事業者など、まちづくりのプレイヤー間の連携によるまちづくりの対策を検討できる組織を立ち上げる必要がある。

既存駐車場有効活用策

- ・新規附置義務駐車場の過度な整備を抑制するため、既存駐車場を共同利用することができる枠組みが必要である。
- ・広域エリアから利用可能な駐車場の情報提供（満空状況など）が有効である。
- ・共通駐車券やICカード等を活用し、地区全体を共同駐車場として一元管理することが考えられる。
- ・商業施設と駐車需要ピークが重ならない施設（美術館など）の誘致を行い、既存駐車場の有効利用を図ることが考えられる。

自動車利用者以外の優遇制度（例：買い物ポイント制の導入等）

- ・ICカード等を活用し、買い物金額に応じた徒歩、公共交通利用者への料金還元制度などが考えられる。

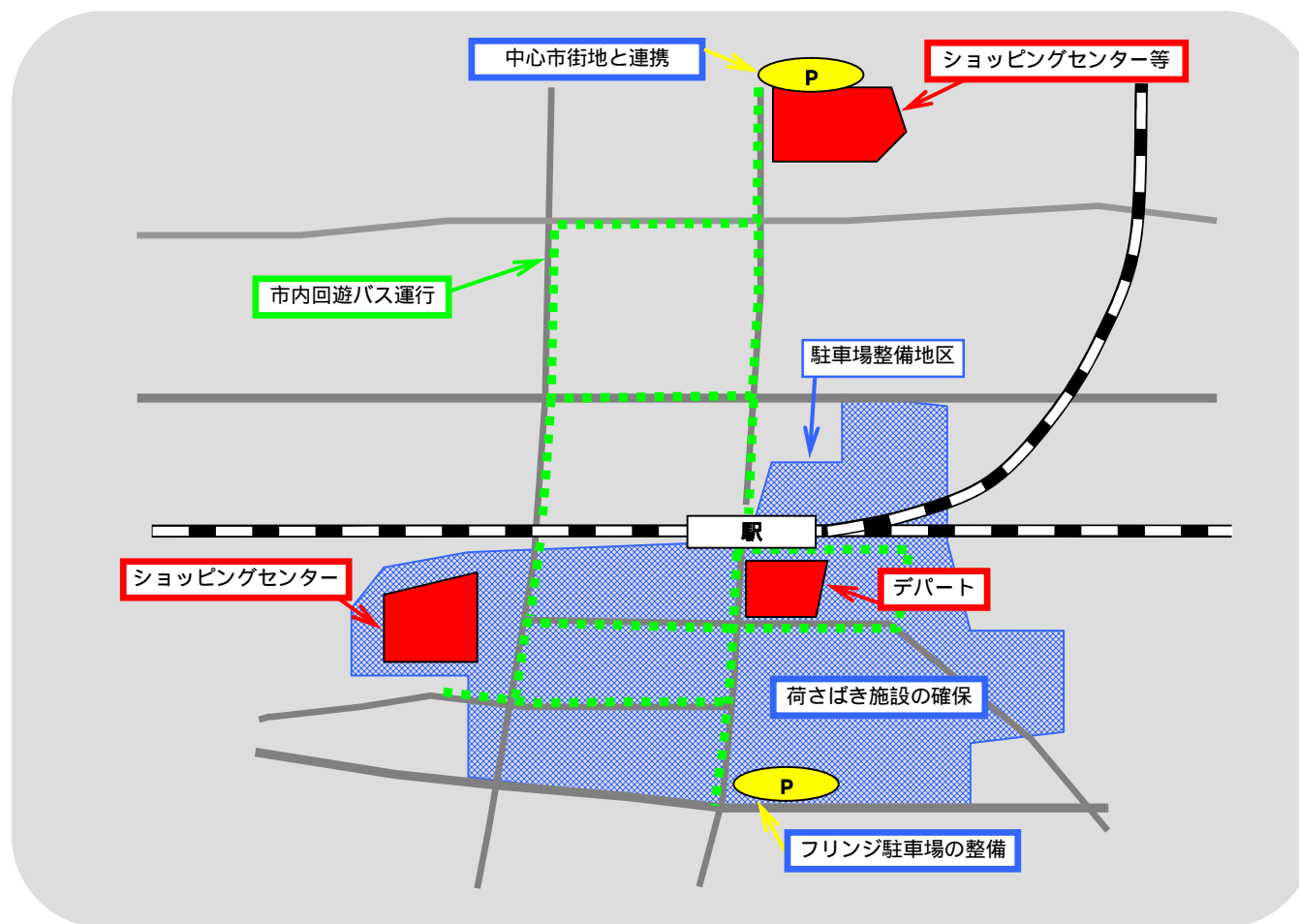
その他の駐車対策

- ・南西部の小規模店舗の駐車需要を束ねる形でのフリッジ駐車場の整備が有効である。

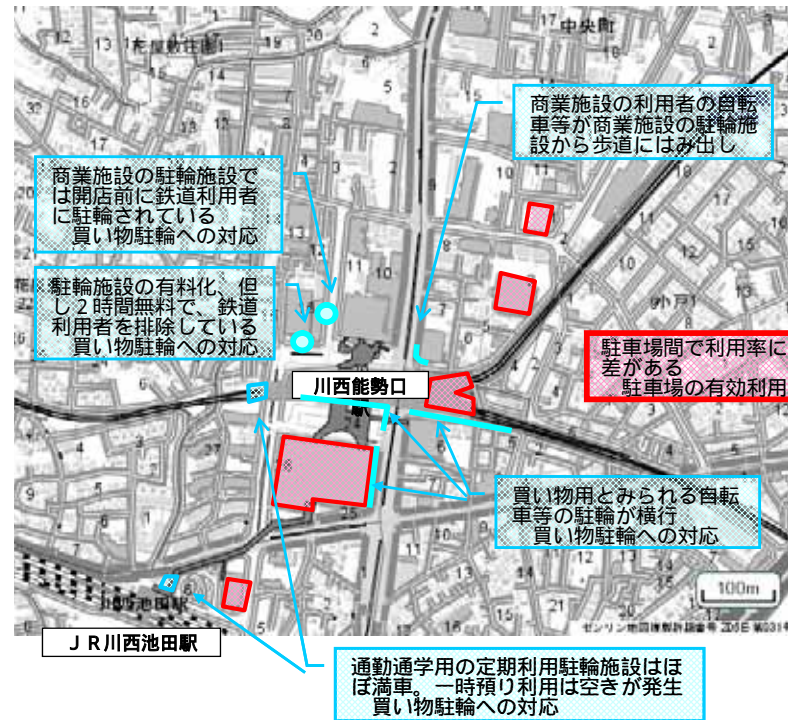
【アクションプログラムの計画例】

	概ね10年後									
駐車場整備地区の指定										
駐車場整備地区の都市計画決定										
地域ルールを検討する組織の立ち上げ										
組織の立ち上げ										
調査及び分析										
駐車場整備計画に掲げる事項の検討										
駐車場整備計画の策定										
条例制定など										
既存駐車場の有効活用方策										
隔地制度等による駐車施設の相互利用										
駐車場の情報の提供										
地区における駐車場の一元管理										
空き駐車スペースの荷さばきへの転用										
空き駐車スペース自動二輪車及び自転車等の駐車施設への転用										
自動車利用者以外の優遇制度										
その他の駐車対策										
駐車場の集約及びフリッジ化										
コミュニティバス等の運行による地区内回遊性の向上										

図6-7 JR加古川駅周辺地区における施策実施イメージ図



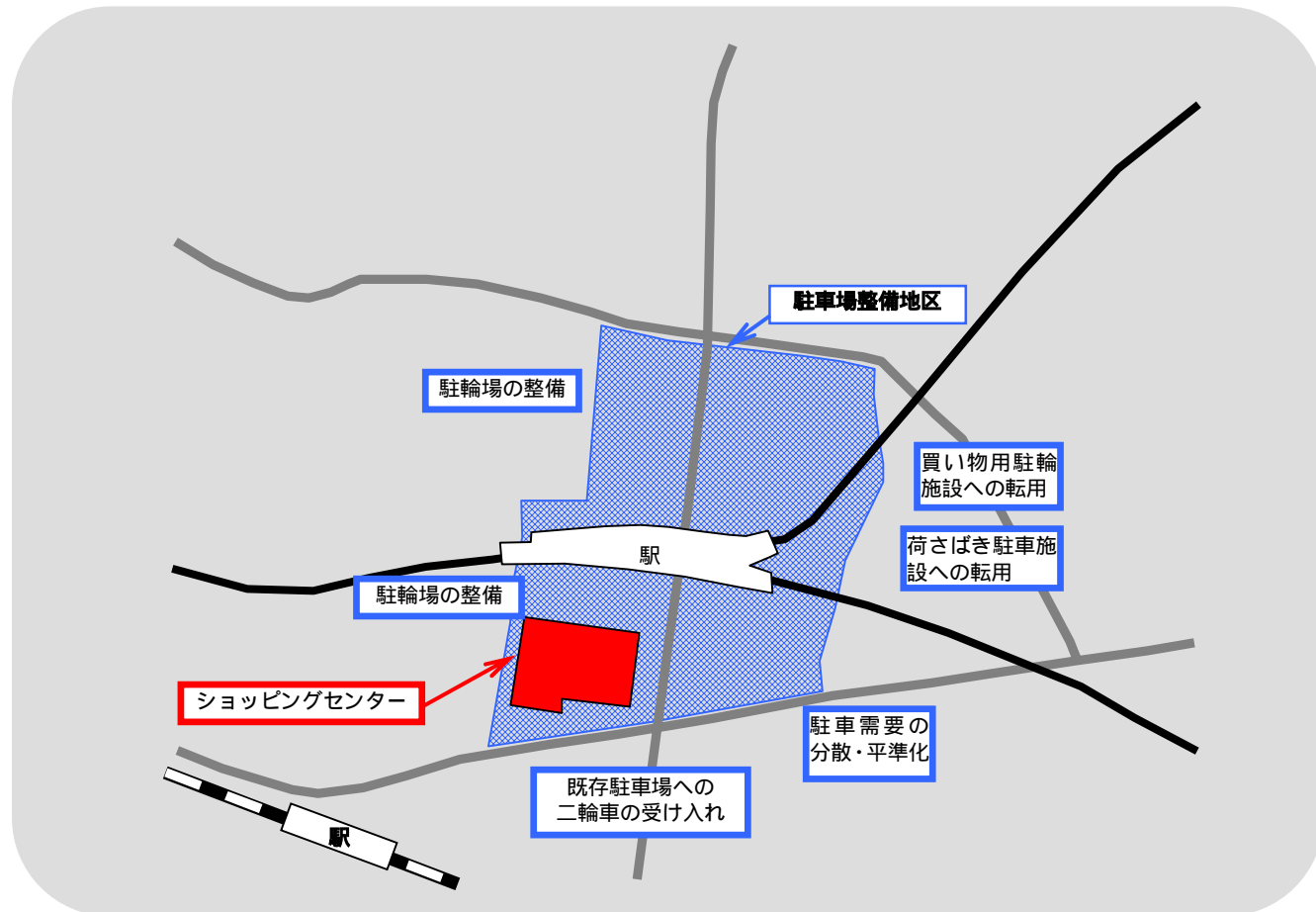
ウ 阪急川西能勢口駅周辺地区



【当該地区の課題】

1. 中心市街地活性化のための環境整備
 - ・ 地区内歩行者空間の環境整備
 - ・ 休日の幹線道路交通渋滞（混雑駐車場の出入口を起点とする渋滞）の改善
2. 駐車需要の変化への対応
 - ・ 新規開発に対する附置義務の緩和
3. 既存駐車施設の有効活用
 - ・ 一部駐車場が混雑する一方で他の駐車場に空きが目立っている
 - ・ 駅周辺の買い物用駐車施設不足への対応
4. 多様化している駐車問題への対応
 - ・ 駅周辺路上において荷さばき車両の路上駐車が見られ、歩行環境改善の観点から路上空間の利用等も含めた荷さばき駐車スペースの確保が必要
 - ・ 自動二輪車駐車施設が不足
5. 総合的な対策推進のための体制整備等
 - ・ 地区内関係者等の協議体制の整備

図 6 - 8 阪急川西能勢口駅周辺地区の駐車対策に関する課題



【阪急川西能勢口駅周辺地区における提案施策（第1ステップ）】

駐車場整備地区の指定

- ・ 駅周辺の概ね 300 メートルの商業施設等が集積するエリアを駐車場整備地区に指定することが考えられる。

地区ルールを検討する組織の立ち上げ

- ・ 行政、商業者や交通・運輸事業者、駐車場事業者など、まちづくりのプレイヤー間の連携によるまちづくりの対策を検討できる組織を立ち上げることが必要である。
- ・ 原単位調査等を行い、開発事業に関する条例の改正や附置義務条例に向けた検討を行う。

既存駐車場有効活用策

- ・ 新規附置義務駐車場の過度な整備を抑制するため、既存駐車場を共同利用できる枠組みが必要である。
- ・ 広域エリアから利用可能な駐車場の情報提供（満空状況など）が有効である。
- ・ 共通駐車券やICカード等を活用し、地区全体を共同駐車場として一元管理することが考えられる。
- ・ 既存駐車場の空きスペースの転用により、荷さばき車両、自動二輪車及び自転車の駐車施設の確保が可能となる。

自動車利用者以外の優遇制度（例：買い物ポイント制の導入等）

- ・ ICカード等を活用し、買い物金額に応じた徒歩、公共交通利用者への料金還元制度などが考えられる。

図 6 - 9 a 阪急川西能勢口駅周辺地区における施策実施イメージ図（第1ステップ）

【阪急川西能勢口駅周辺地区における提案施策（第2ステップ）】

駐車場整備地区の指定

- ・中央北地区を駐車場整備地区として新たに指定することが考えられる。

駐車場の整備、有効活用

- ・中央北地区における再開発区域内に駐車場を整備する際には、駅周辺との連携により駐車場の合理的運用を模索する。
- ・既存地区で実施している、ITを活用した駐車場案内システムや共通駐車場サービス券に、中央北地区の駐車場を加え、駐車場の共同利用など既存ストックの有効活用を模索する。

補助交通の整備

- ・中央北地区と阪急川西能勢口駅周辺との連携及び周辺の病院や公園施設などへアクセスするための補助交通を模索する。

【アクションプログラムの計画例】

	概ね10年後									
駐車場整備地区の指定										
駐車場整備地区の都市計画決定										
地域ルールを検討する組織の立ち上げ										
組織の立ち上げ										
調査及び分析										
駐車場整備計画に掲げる事項の検討										
駐車場整備計画の策定										
条例制定など										
既存駐車場の有効活用方策										
隔地制度等による駐車施設の相互利用										
駐車場の情報の提供										
地区における駐車場の一元管理										
空き駐車スペースの荷さばきへの転用										
空き駐車スペース自動二輪車及び自転車等の駐車施設への転用										
駐車場の整備、有効活用										
中央北地区での駐車場の整備										
補助交通による利便性と回遊性の確保										
駅前地区と中央北地区の駐車場の相互利用・一元管理										
自動車利用者以外の優遇制度										

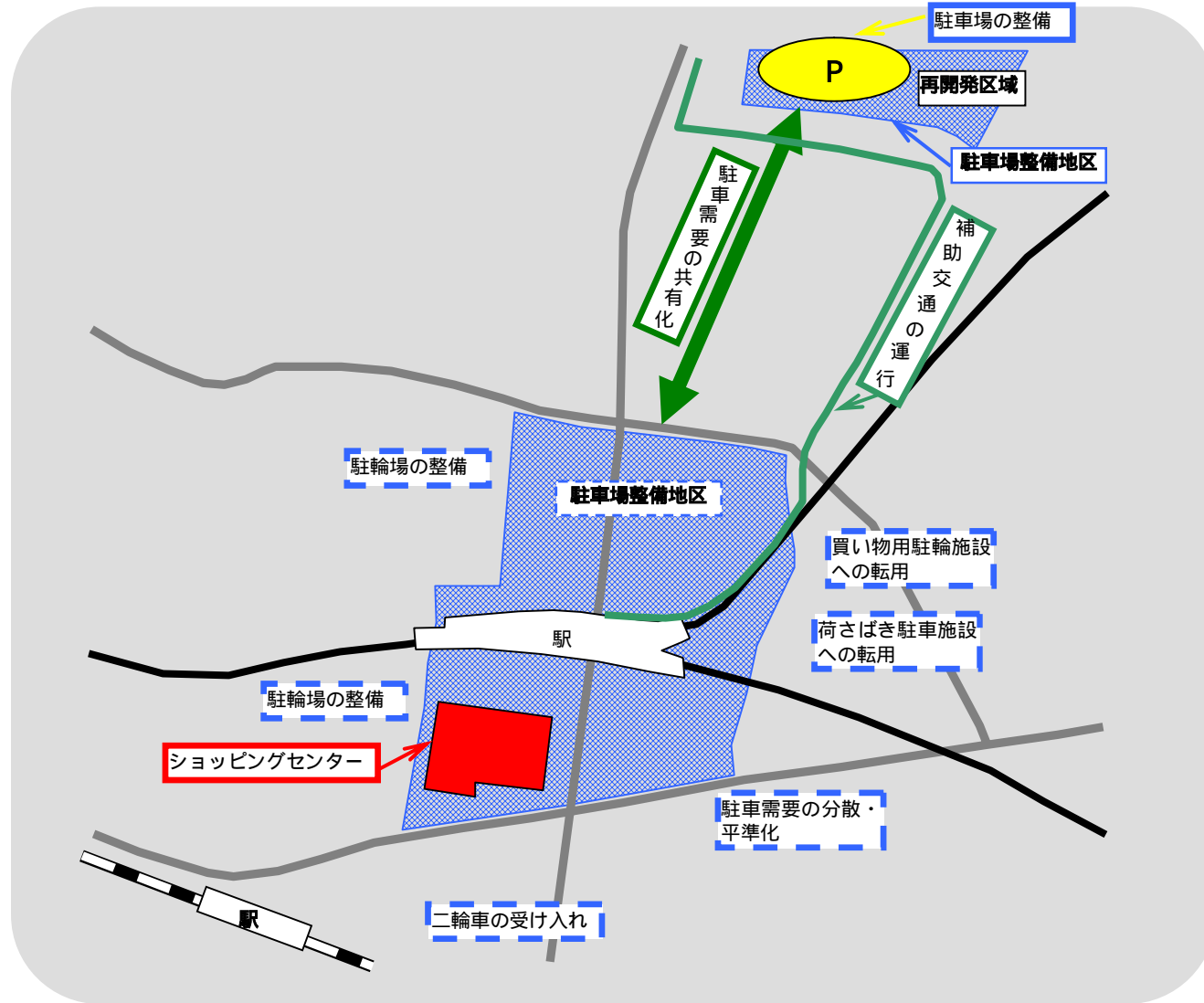


図6-9b 阪急川西能勢口駅周辺地区における施策実施イメージ図（第2ステップ）