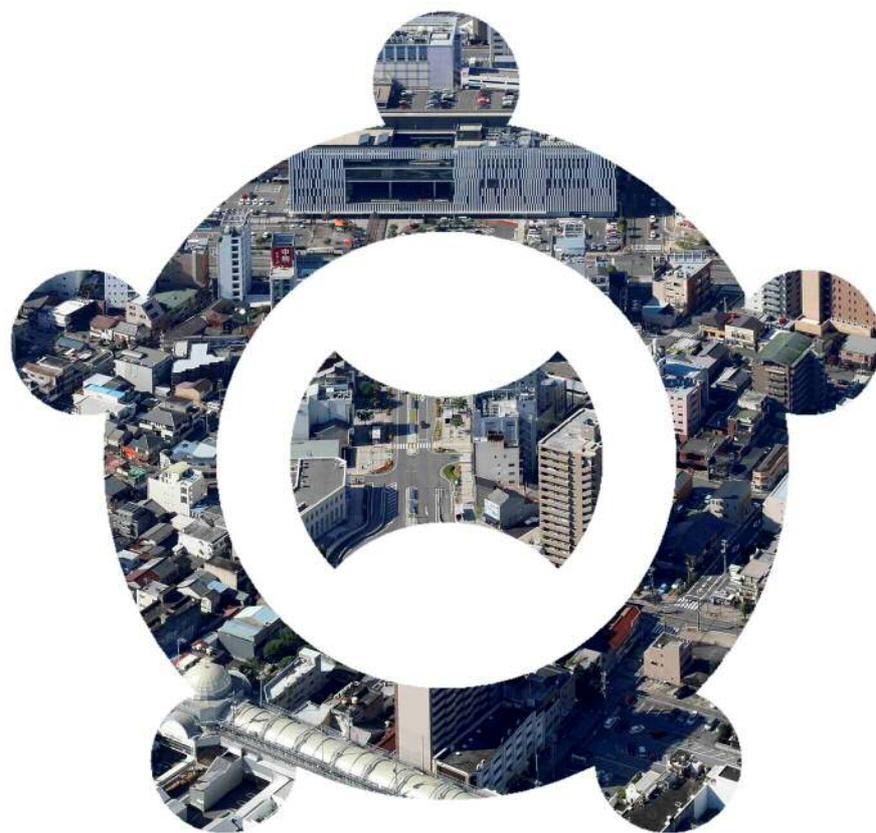

一宮市における駐車施設整備に関する基本計画



令和3年4月



いちのみやし
一宮市

目次

1. 駐車に関する問題への対応	1
（1）見直しの背景と目的	1
（2）駐車に関する問題への対応の基本的な考え方	2
2. 駐車施設整備に関する基本方針	3
（1）駐車需要の見通しと駐車場整備に関する基本方針と目標量	3
（2）駐車場整備に関する公共と民間の役割分担.....	13
（3）駐車施設の附置義務に関する基本的考え方.....	15
3. 駐車施設の整備方策	15
（1）駐車施設の附置義務制度による整備方策	15
（2）公共的駐車施設の整備方策	18
（3）自動車の保管場所の整備推進方策	20
（4）駐車施設の有効利用方策.....	20
（5）その他の方策	22
4. 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区	23
（1）駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区の設定方針	23
（2）駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区の内容.....	24

1. 駐車に関する問題への対応

(1) 見直しの背景と目的

平成6年7月に策定した「一宮市における駐車施設の整備に関する基本計画」及び「一宮市駐車場整備計画※」では、モータリゼーション※の進展による自動車交通の著しい増加に伴う駐車需要の増加と違法路上駐車の問題に対して、民間と公共の適切な分担に基づく駐車場の整備と有効活用等が定められた。

これに基づいた各種方策の推進等により、駐車場整備は着実に進捗し、駐車施設は充足した水準となり、違法路上駐車も大幅に減少してきている状況にある。

駐車需要は、周辺土地利用により変化するとともに、景気や地域経済の動向等に左右されるが、駐車場整備がある程度整った現状においては、自動車需要を抑制し、公共交通機関や歩行者・自転車を中心としたまちづくりを進め、まちづくりの方針「駐車場機能の確保のため、将来需要を考慮した維持更新」と整合した計画的な駐車対策が求められている。

このような背景の下、従来のような需要追従型の計画から、駐車場の適正な配置や既存駐車場の有効活用など、量的な駐車場整備から質的な駐車場整備へと転換し、駐車場に関する方策を総合的かつ計画的に推進するため、「一宮市における駐車施設整備に関する基本計画」、および「一宮市駐車場整備計画」を改定するものである。



～これまでの量的な駐車場整備から質的な整備への転換を図る～

これまでの駐車場整備により、駐車施設は充足した水準となっており、ピーク時にも満車にならない駐車場も多くみられる一方、休日などには特定の駐車場に利用が集中し、一時的ではあるが入庫待ちが発生する状況もみられる。

また、駐車場整備の実態をみると、多くは土地の利用効率が低い平面駐車場となっているほか、まちなかの住宅地の空き家、空き地等の駐車場化が多く見られる。これらは、都市の活力・まちの魅力の低下に繋がるだけでなく、駐車場の散在で歩道が分断されることにより、交通の安全性低下の要因にもなっている。これらの様々な課題の解消に向け、駐車場の配置や利用等について適切な対応を進める必要がある。

基本的な考え方としては、歩行者にとって利便性・安全性の高い「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出、まち並みの連続性確保（景観向上）、賑わいや都市の魅力の創出などの観点から、**まちづくりと連携した駐車場に関する方策**の展開を目指すものとする。

また、民間事業者等が主体となり、駐車場の整備、適切な管理・運営を行い、官民のパートナーシップのもと、駐車場の集約化、立体化、運営の効率化、適正配置等に努めるとともに、まちなかの土地の有効活用を図るものとする。

このように、これまでの**量的な駐車場整備から質的な整備への転換を図る**ことにより、課題の解決に取り組んでいくこととする。

なお、本基本計画の目標年次は、概ね 10 年後の**令和 12 年度**を目標とする。

2. 駐車施設整備に関する基本方針

(1) 駐車需要の見通しと駐車場整備に関する基本方針と目標量

① 現況駐車需給バランス※

駐車場及び駐車状況の実態を把握するため、下記地区を対象に、一時預かり駐車場、月極・専用駐車場の収容台数及び駐車台数の調査（駐車場利用台数調査）を令和2年度に行った。

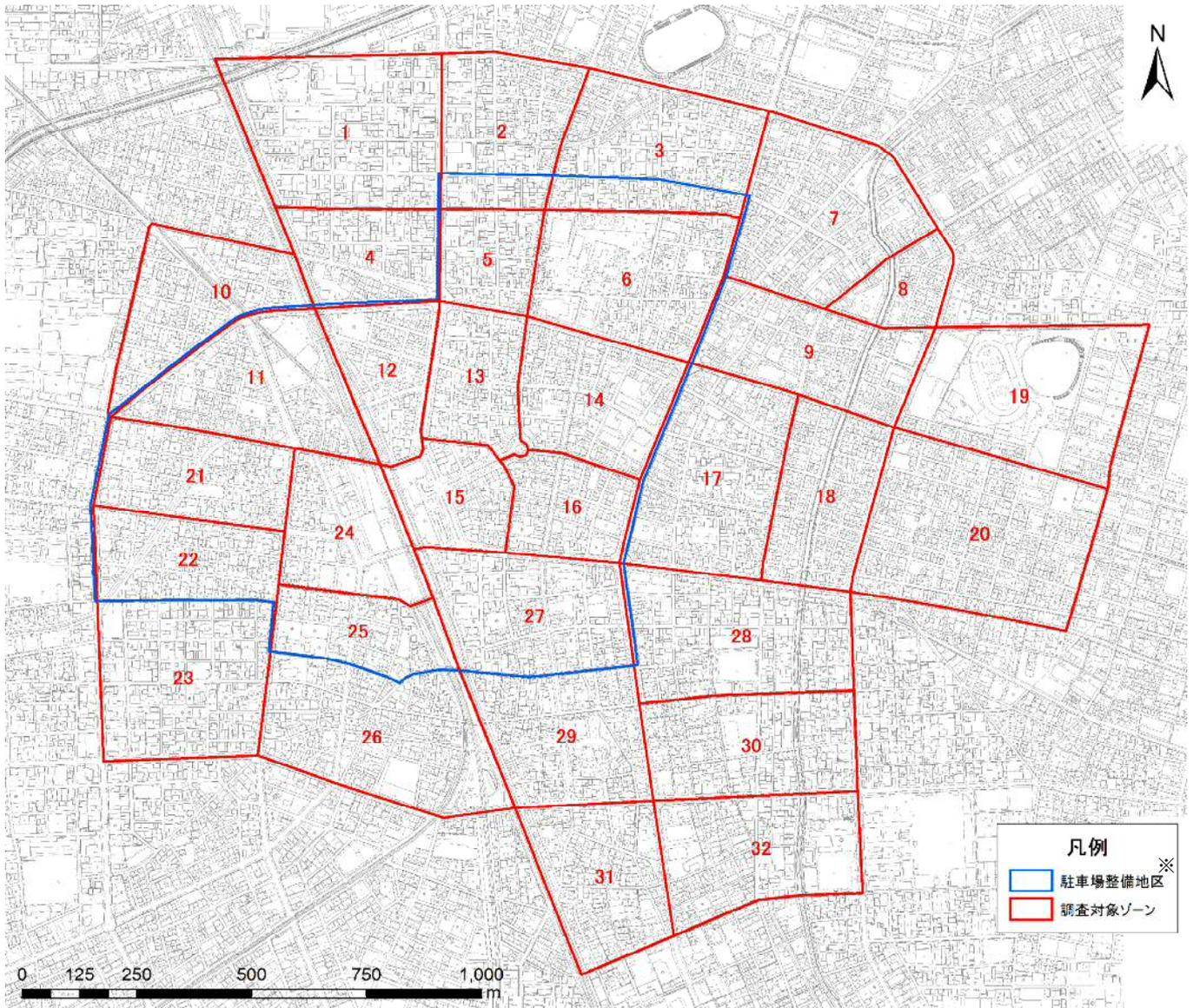


図-1 調査対象地区

調査対象地区内における現況駐車需給バランスは下図の通りとなり、一時預かり駐車場、月極・専用駐車場ともに**供給量が需要量を上回る**状況となっている。

一時預かり駐車場については、平日と比較し休日の駐車需要がやや多いのに対し、月極・専用駐車場については、平日と比較し休日の駐車需要がやや少ない状況となっている。

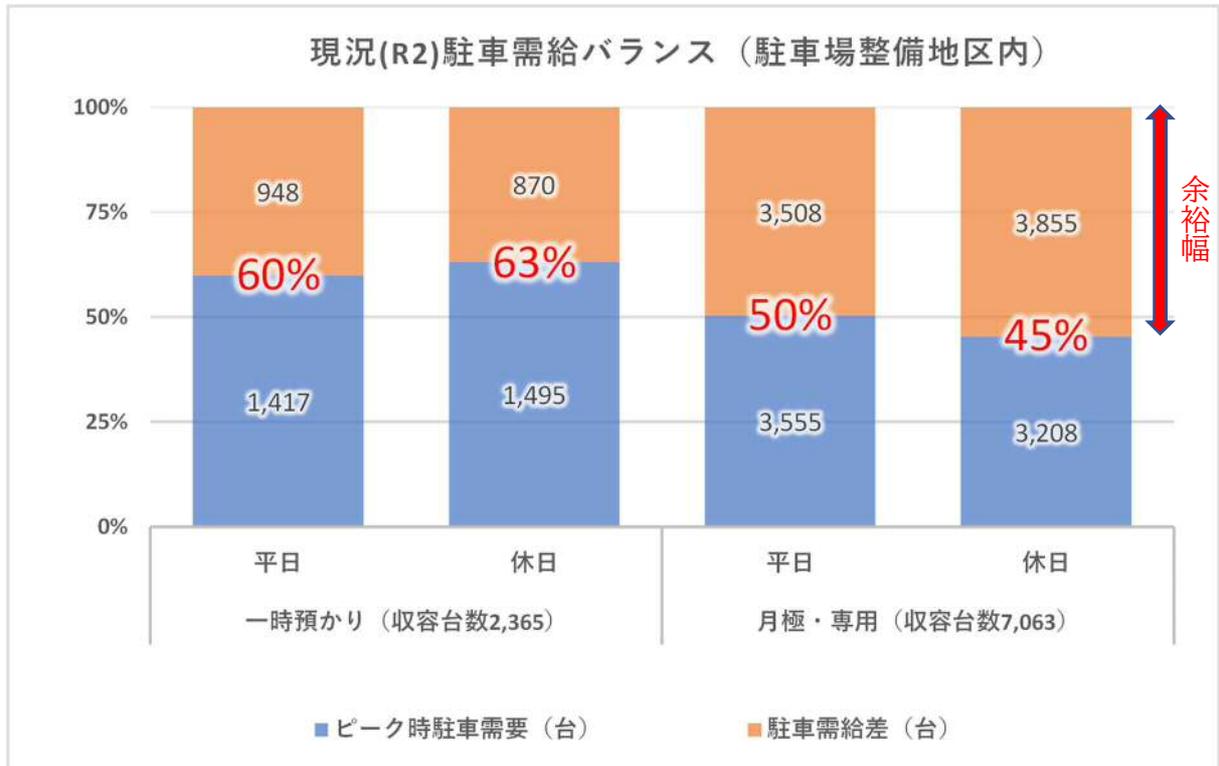
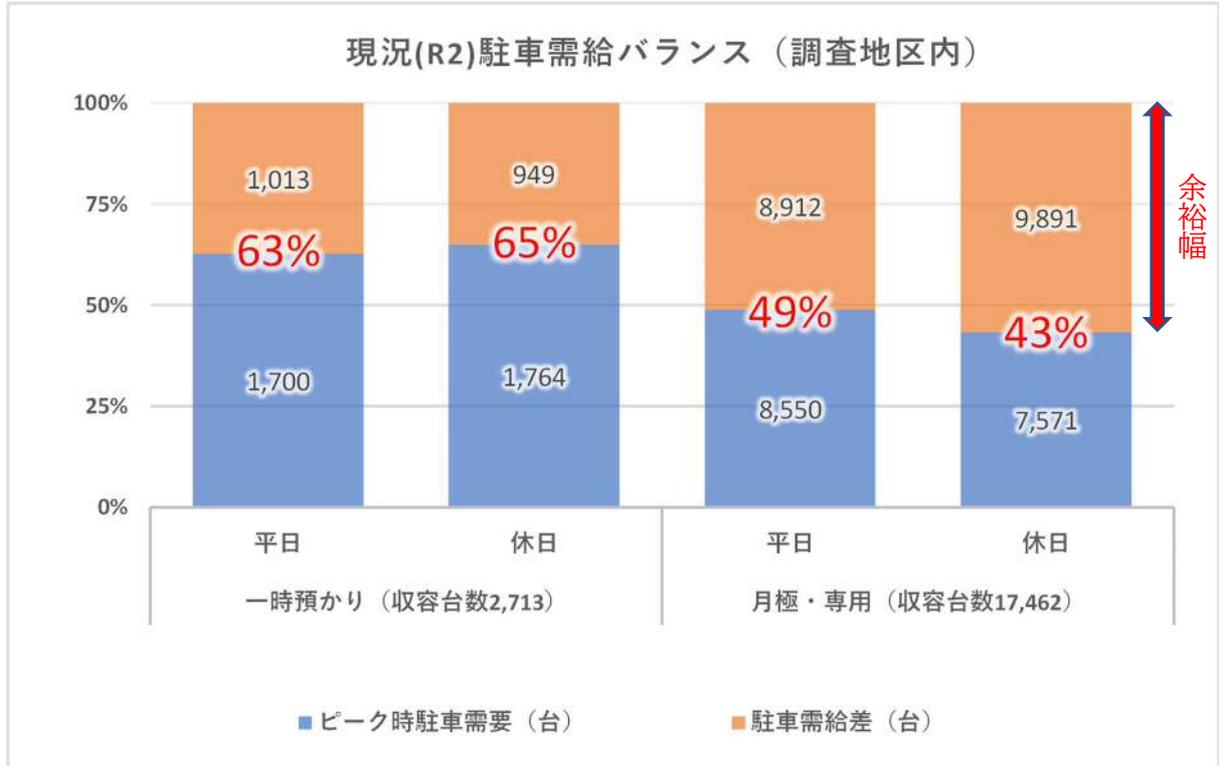


図-2 現況駐車需給バランス率

なお、路上駐車が発生状況は下図の通りであり、**短時間（概ね3時間未満）の駐車**がそのほとんどを占めている。

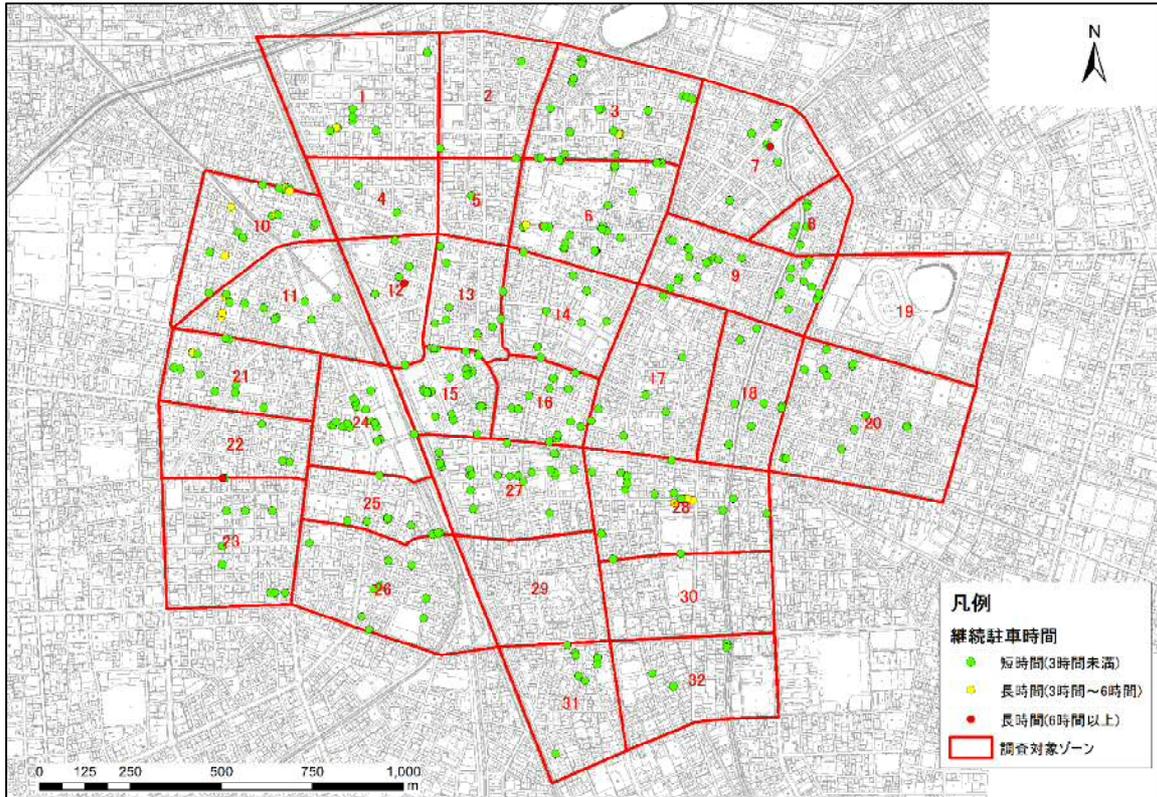


図-3 路上駐車が発生状況（平日）

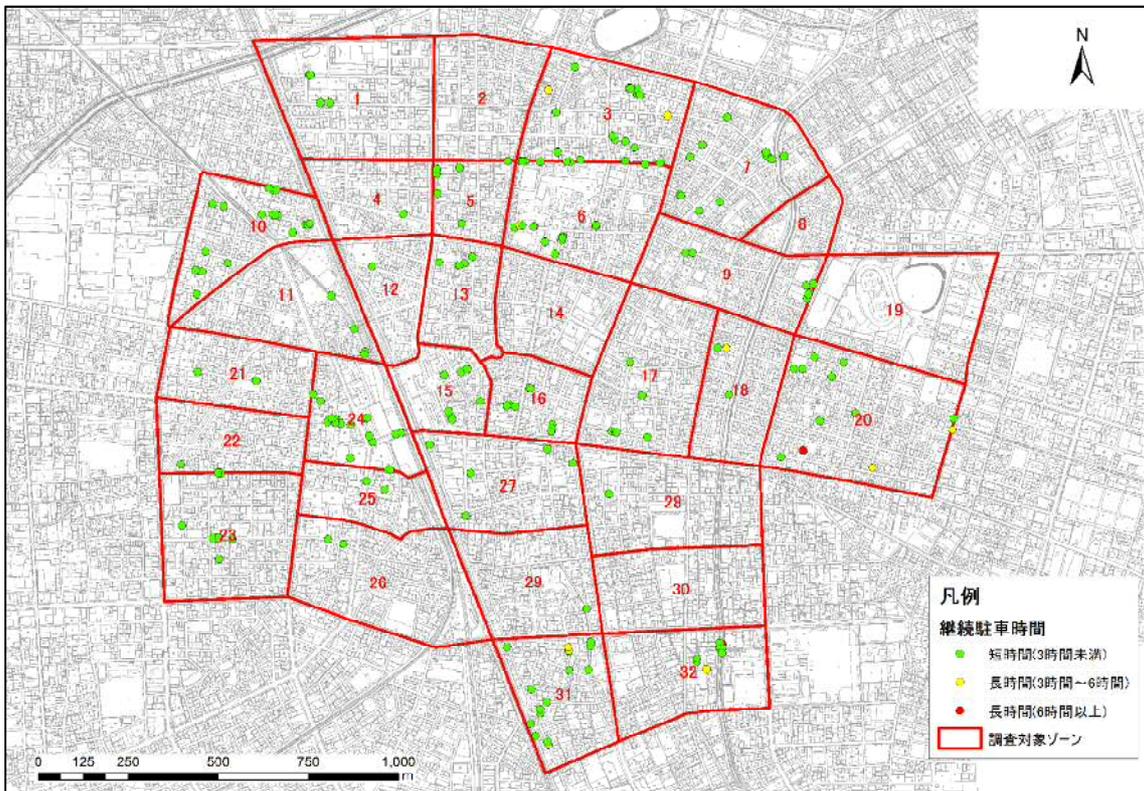


図-4 路上駐車が発生状況（休日）

表-1 現況駐車需給調査表（一時預かり）（平日）

ゾーン NO.	一時預かり 収容台数	一時預かり 調査対象 収容台数	ピーク時 一時預かり 調査対象 利用台数	拡大係数 (調査対象 利用割合)	ピーク時 一時預かり 利用台数	ピーク時 路上駐車 台数(荷 捌き除 く)	ピーク時 路上駐車 台数		ピーク時 一時預かり 駐車需要	ピーク時 一時預かり 駐車需 給バランス	備考
	C	TC	TV	$K=TV/TC$	$V=C \times K$	R	RL	RS=R-RL	D=V+RS	S=C-D	
1	0	0	0	-	0	6	0	6	6	-6	
2	0	0	0	-	0	1	0	1	1	-1	一部駐車場整備地区
3	0	0	0	-	0	7	0	7	7	-7	一部駐車場整備地区
4	0	0	0	-	0	1	0	1	1	-1	
5	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	駐車場整備地区
6	149	0	0	0.57	85	13	2	11	96	53	駐車場整備地区
7	0	0	0	-	0	5	1	4	4	-4	
8	0	0	0	-	0	3	0	3	3	-3	
9	79	0	0	0.57	45	9	0	9	54	25	
10	17	0	0	0.57	10	10	0	10	20	-3	
11	33	0	0	0.57	19	5	0	5	24	9	駐車場整備地区
12	70	0	0	0.57	40	3	1	2	42	28	駐車場整備地区
13	55	0	0	0.57	31	5	0	5	36	19	駐車場整備地区
14	323	60	21	0.35	113	3	0	3	116	207	駐車場整備地区
15	537	228	158	0.69	371	9	0	9	380	157	駐車場整備地区
16	247	157	83	0.53	131	5	0	5	136	111	駐車場整備地区
17	96	0	0	0.57	55	4	0	4	59	37	
18	0	0	0	-	0	3	0	3	3	-3	
19	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	
20	86	0	0	0.57	49	5	0	5	54	32	
21	12	0	0	0.57	7	5	0	5	12	0	駐車場整備地区
22	9	0	0	0.57	5	1	0	1	6	3	駐車場整備地区
23	8	0	0	0.57	5	5	1	4	9	-1	
24	401	328	156	0.48	192	10	0	10	202	199	駐車場整備地区
25	209	118	85	0.72	150	5	0	5	155	54	駐車場整備地区
26	40	0	0	0.57	23	6	0	6	29	11	
27	320	86	55	0.64	205	7	0	7	212	108	駐車場整備地区
28	5	0	0	0.57	3	13	0	13	16	-11	
29	17	0	0	0.57	10	0	0	0	10	7	
30	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	
31	0	0	0	-	0	4	0	4	4	-4	
32	0	0	0	-	0	3	0	3	3	-3	
計	2,713	977	558	-	1,549	156	5	151	1,700	1,013	
駐車場整備地区計	2,365	977	558	-	1,349	71	3	68	1,417	948	

* 拡大係数は、調査対象駐車場の利用台数/収容台数（利用割合）より算出
調査対象外ゾーンの拡大係数は、全調査対象駐車場の平均利用割合（0.57）を適用

* ピーク時一時預かり利用台数は、各収容台数に拡大係数を乗じて算出

表-2 現況駐車需給調査表（一時預かり）（休日）

ゾーン NO.	一時預かり 収容台数	一時預かり 調査対象 駐車場 収容台数	ピーク時 一時預かり 調査対象 駐車場 利用台数	拡大係数 (調査対象 駐車場 利用割合)	ピーク時 一時預かり 利用台数	ピーク時 路上駐車 台数(荷 捌き除 く)	ピーク時 路上駐車 台数		ピーク時 一時預かり 駐車需要	ピーク時 一時預かり 駐車需 給バランス	備考
	C	TC	TV	$K=TV/TC$	$V=C \times K$	R	RL	RS=R-RL	$D=V+RS$	$S=C-D$	
1	0	0	0	-	0	3	0	3	3	-3	
2	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	一部駐車場整備地区
3	0	0	0	-	0	4	0	4	4	-4	一部駐車場整備地区
4	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	
5	0	0	0	-	0	3	0	3	3	-3	駐車場整備地区
6	149	0	0	0.60	89	9	0	9	98	51	駐車場整備地区
7	0	0	0	-	0	3	0	3	3	-3	
8	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	
9	79	0	0	0.60	47	5	0	5	52	27	
10	17	0	0	0.60	10	13	0	13	23	-6	
11	33	0	0	0.60	20	2	0	2	22	11	駐車場整備地区
12	70	0	0	0.60	42	1	0	1	43	27	駐車場整備地区
13	55	0	0	0.60	33	1	0	1	34	21	駐車場整備地区
14	323	60	28	0.47	152	0	0	0	152	171	駐車場整備地区
15	537	228	204	0.89	478	3	0	3	481	56	駐車場整備地区
16	247	157	72	0.46	114	5	0	5	119	128	駐車場整備地区
17	96	0	0	0.60	58	3	0	3	61	35	
18	0	0	0	-	0	2	0	2	2	-2	
19	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	
20	86	0	0	0.60	52	7	1	6	58	28	
21	12	0	0	0.60	7	1	0	1	8	4	駐車場整備地区
22	9	0	0	0.60	5	3	0	3	8	1	駐車場整備地区
23	8	0	0	0.60	5	4	0	4	9	-1	
24	401	328	163	0.50	201	10	0	10	211	190	駐車場整備地区
25	209	118	68	0.58	121	1	0	1	122	87	駐車場整備地区
26	40	0	0	0.60	24	2	0	2	26	14	
27	320	86	52	0.60	192	2	0	2	194	126	駐車場整備地区
28	5	0	0	0.60	3	0	0	0	3	2	
29	17	0	0	0.60	10	1	0	1	11	6	
30	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	
31	0	0	0	-	0	7	0	7	7	-7	
32	0	0	0	-	0	8	1	7	7	-7	
計	2,713	977	587	-	1,663	103	2	101	1,764	949	
駐車場整備地区計	2,365	977	587	-	1,454	41	0	41	1,495	870	

*拡大係数は、調査対象駐車場の利用台数/収容台数(利用割合)より算出
調査対象外ゾーンの拡大係数は、全調査対象駐車場の平均利用割合(0.60)を適用

*ピーク時一時預かり利用台数は、各収容台数に拡大係数を乗じて算出

表-3 現況駐車需給調査表（月極・専用）（平日）

ゾーン NO.	月極・専用 収容台数	月極収容 台数	専用収容 台数	月極・専用 調査対象 駐車場 収容台数	月極・専用 調査対象 駐車場 利用台数	拡大係数 (調査対象 駐車場 利用割合)	ピーク時 月極・専用 利用台数	長時間路上 駐車台数	ピーク時 月極・専用 駐車需要	ピーク時 月極・専用 駐車需 給バランス	備考
1	610	552	58	274	161	0.59	359	0	359	251	
2	456	401	55	160	56	0.35	160	0	160	296	一部駐車場整備地区
3	780	738	42	118	56	0.48	371	0	371	409	一部駐車場整備地区
4	457	331	126	71	30	0.42	193	0	193	264	
5	314	311	3	61	20	0.33	103	0	103	211	駐車場整備地区
6	438	419	19	141	48	0.34	149	2	151	287	駐車場整備地区
7	731	693	38	219	138	0.63	461	1	462	269	
8	171	171	0	103	62	0.60	103	0	103	68	
9	351	344	7	71	40	0.56	198	0	198	153	
10	665	644	21	176	55	0.31	208	0	208	457	
11	770	749	21	192	116	0.60	465	0	465	305	駐車場整備地区
12	683	640	43	160	106	0.66	453	1	454	229	駐車場整備地区
13	591	555	36	80	26	0.33	192	0	192	399	駐車場整備地区
14	562	343	219	83	41	0.49	278	0	278	284	駐車場整備地区
15	114	99	15	33	21	0.64	73	0	73	41	駐車場整備地区
16	237	230	7	113	62	0.55	130	0	130	107	駐車場整備地区
17	658	622	36	96	36	0.38	247	0	247	411	
18	393	352	41	80	38	0.48	187	0	187	206	
19	218	213	5	291	59	0.20	44	0	44	174	
20	943	872	71	78	39	0.50	472	0	472	471	
21	775	731	44	97	55	0.57	439	0	439	336	駐車場整備地区
22	606	552	54	86	38	0.44	268	0	268	338	駐車場整備地区
23	614	576	38	91	46	0.51	310	1	311	303	
24	467	455	12	121	48	0.40	185	0	185	282	駐車場整備地区
25	527	526	1	188	95	0.51	266	0	266	261	駐車場整備地区
26	835	818	17	234	131	0.56	468	0	468	367	
27	979	902	77	71	40	0.56	551	0	551	428	駐車場整備地区
28	832	821	11	95	51	0.54	447	0	447	385	
29	572	517	55	82	33	0.40	230	0	230	342	
30	511	489	22	274	151	0.55	282	0	282	229	
31	319	306	13	65	25	0.39	123	0	123	196	
32	283	245	38	63	29	0.46	130	0	130	153	
計	17,462	16,217	1,245	4,067	1,952	-	8,545	5	8,550	8,912	
駐車場整備地区計	7,063	6,512	551	1,426	716	-	3,552	3	3,555	3,508	

*拡大係数は、調査対象駐車場の利用台数/収容台数（利用割合）より算出

*ピーク時月極・専用利用台数は、各収容台数に拡大係数を乗じて算出

表-4 現況駐車需給調査表（月極・専用）（休日）

ゾーン NO.	月極・専用収容台数			月極・専用調査対象駐車場 収容台数	月極・専用調査対象駐車場 利用台数	拡大係数 (調査対象駐車場 利用割合)	ピーク時 月極・専用 利用台数	長時間路上 駐車台数	ピーク時 月極・専用 駐車需要	ピーク時 月極・専用 駐車需 給バランス	備考
	C=CT+CC	CT	CC								
1	610	552	58	274	190	0.69	423	0	423	187	
2	456	401	55	160	100	0.63	285	0	285	171	一部駐車場整備地区
3	780	738	42	118	37	0.31	245	0	245	535	一部駐車場整備地区
4	457	331	126	71	19	0.27	122	0	122	335	
5	314	311	3	61	8	0.13	41	0	41	273	駐車場整備地区
6	438	419	19	141	82	0.58	255	0	255	183	駐車場整備地区
7	731	693	38	219	103	0.47	344	0	344	387	
8	171	171	0	103	67	0.65	111	0	111	60	
9	351	344	7	71	31	0.44	153	0	153	198	
10	665	644	21	176	37	0.21	140	0	140	525	
11	770	749	21	192	55	0.29	220	0	220	550	駐車場整備地区
12	683	640	43	160	86	0.54	367	0	367	316	駐車場整備地区
13	591	555	36	80	26	0.33	192	0	192	399	駐車場整備地区
14	562	343	219	83	20	0.24	135	0	135	427	駐車場整備地区
15	114	99	15	33	19	0.58	66	0	66	48	駐車場整備地区
16	237	230	7	113	53	0.47	111	0	111	126	駐車場整備地区
17	658	622	36	96	41	0.43	281	0	281	377	
18	393	352	41	80	48	0.60	236	0	236	157	
19	218	213	5	291	142	0.49	106	0	106	112	
20	943	872	71	78	29	0.37	351	1	352	591	
21	775	731	44	97	51	0.53	408	0	408	367	駐車場整備地区
22	606	552	54	86	49	0.57	345	0	345	261	駐車場整備地区
23	614	576	38	91	48	0.53	324	0	324	290	
24	467	455	12	121	51	0.42	197	0	197	270	駐車場整備地区
25	527	526	1	188	65	0.35	182	0	182	345	駐車場整備地区
26	835	818	17	234	106	0.45	378	0	378	457	
27	979	902	77	71	50	0.70	689	0	689	290	駐車場整備地区
28	832	821	11	95	45	0.47	394	0	394	438	
29	572	517	55	82	20	0.24	140	0	140	432	
30	511	489	22	274	91	0.33	170	0	170	341	
31	319	306	13	65	24	0.37	118	0	118	201	
32	283	245	38	63	9	0.14	40	1	41	242	
計	17,462	16,217	1,245	4,067	1,802	-	7,569	2	7,571	9,891	
駐車場整備地区計	7,063	6,512	551	1,426	615	-	3,208	0	3,208	3,855	

*拡大係数は、調査対象駐車場の利用台数/収容台数（利用割合）より算出

*ピーク時月極・専用利用台数は、各収容台数に拡大係数を乗じて算出

② 将来駐車需給バランス

駐車需要の将来予測手法として、パーソントリップ・物資流動調査[※]や自動車OD調査[※]に基づく自動車集中交通量の増加と駐車需要の増加が見なす手法や、調査対象地域内において建物の状況が大きく変化する場合に、建物の延床面積から推定する方法が適用されている。

ここでは、調査対象地域内において建物の状況が大きく変化する要因がないことから、前者のパーソントリップ調査に基づく自動車集中交通量より、将来駐車需要を予測するものとする。

(2) 予測方法

駐車需要の将来予測については、その手法として、パーソントリップ・物資流動調査や自動車OD調査に基づく自動車集中交通量の増加と駐車需要の増加が見なす手法や、調査対象地域内において建物の状況が大きく変化する場合に、建物の延床面積から推定する方法等が適用されている。

① 自動車交通量の伸びから推計する方法

この方法は、将来の駐車需要が現在の駐車需要に、将来の伸び率を掛け合わせたものとし、将来の伸び率をパーソントリップ・物資流動調査、自動車OD調査等の集中自動車交通量の予測値から求めるものである。

これは、当該地域に集中する自動車の駐車率が将来も現況と同じ値であると仮定し、自動車交通の集中量の伸びが、駐車需要の伸びと同じとして推定する方法であり、駐車需要は自動車交通により生じるものであるから、将来の自動車交通量が増加すれば、それに比例して駐車需要も増加するとの考えに基づいた方法である。

この方法の特徴として、次の3点が指摘できる。

- ・ 上位計画といえる交通計画（道路交通センサス[※]、パーソントリップ・物資流動調査等）と整合しているため、周辺地域も含めた道路整備計画と整合したものになる。
- ・ パーソントリップ・物資流動調査等では、自動車と公共交通の分担関係の推計をもとにしており、公共交通とも調和のとれた駐車場整備計画を検討できる。
- ・ 一方、集中自動車交通量が予測されているゾーンの広がりが大きいため、歩行圏を単位として、どのゾーンも一様の変化傾向を想定できる場合は適用しうるものの、土地区画整理等[※]によってゾーンごとに変化が異なる場合には適用しがたい面を持つ。

出典：愛知県駐車施策マニュアルー基本方針と計画策定の手引きー（愛知県）

第5回中京都市圏パーソントリップ調査※（H23）による地区別将来予測指標に基づき、調査対象地区を内包するゾーン（下図赤着色部）の将来自動車集中交通量は、下表の通りとなる。

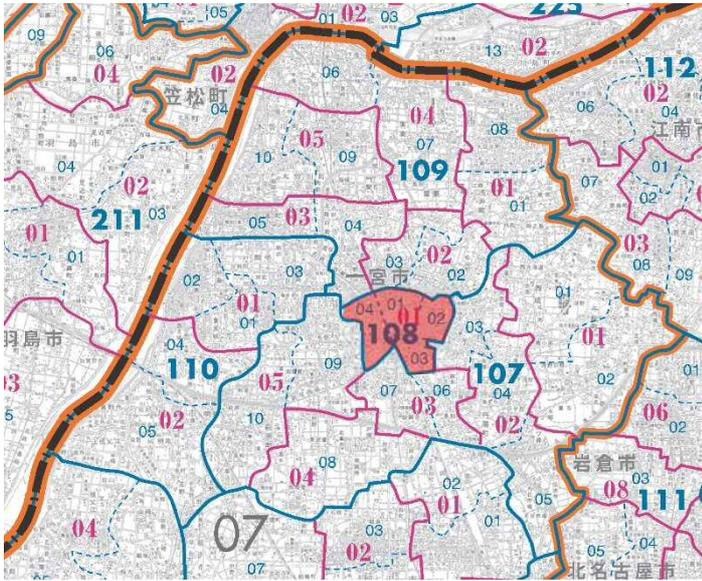


表-5 将来自動車集中トリップ数（赤着色部）

年次	集中トリップ数
H23	52,009
R7	53,084
R17	51,065

図-5 第5回中京都市圏パーソントリップ調査(H23)ゾーン図

将来自動車集中トリップ数※のトレンド値より、令和7年までは増加の予測であるものの、令和2年時点（現況）から令和12年時点の増加率は-1.2%と**微減の予測**となる。参考値として、概ね20年後の令和22年時点では、-5.1%の**減少予測**となる。

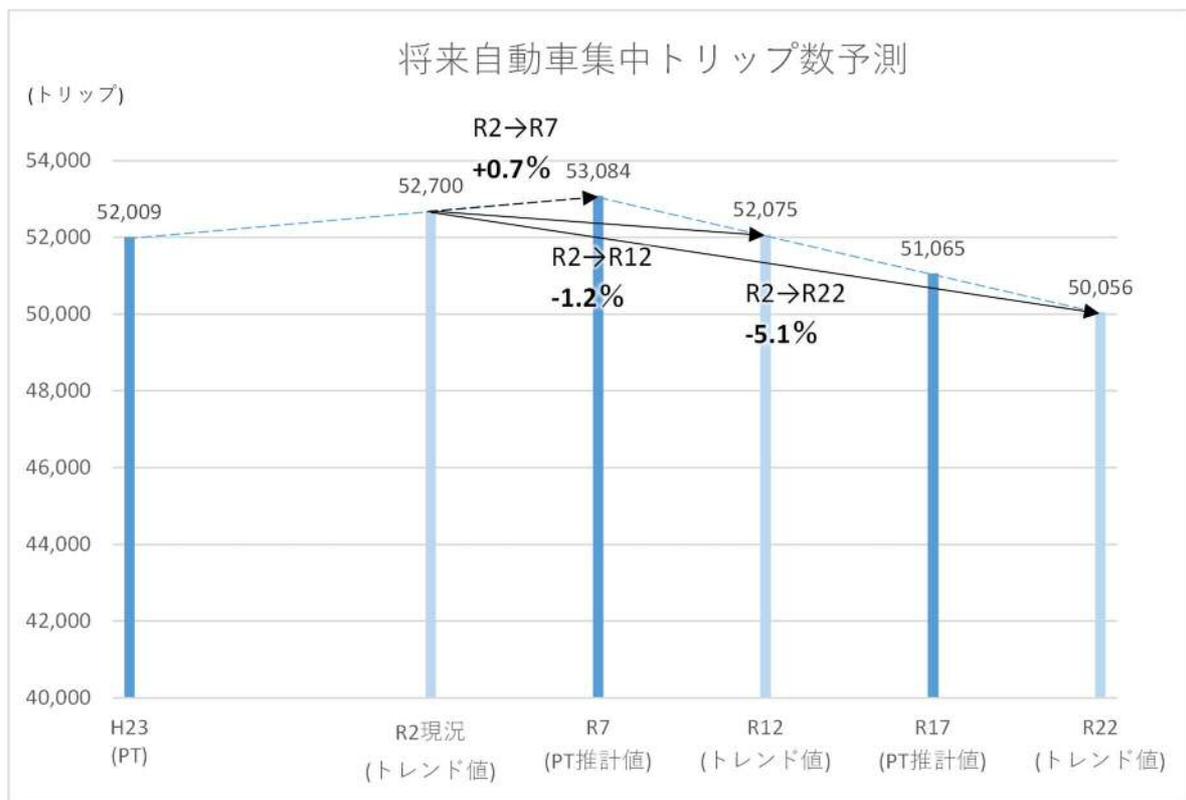


図-6 将来自動車集中トリップ数予測グラフ

以上より、将来においても駐車需要の増加は見込まれないことから、**現在の駐車場台数は、将来の駐車需要に対しても対応が可能**と考えられる。

また、今後、新たな市街地整備により、大幅に駐車需要が増加することは少ないと考えられる。

なお、令和7年時点まで需要が増加した場合の駐車需給バランスは下図の通りとなり、一時預かり駐車場、月極・専用駐車場ともに**供給量が需要量を上回る**状況となる。

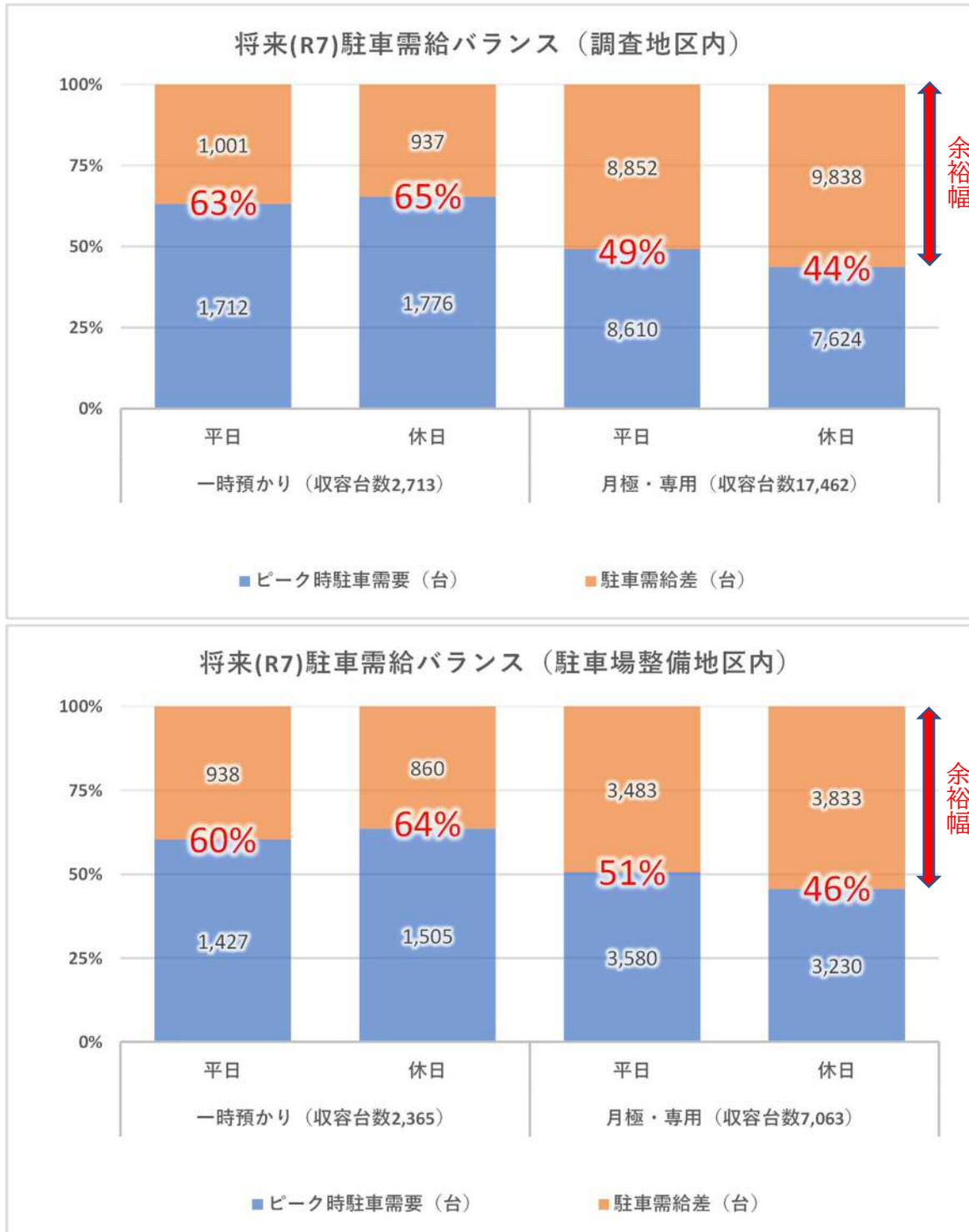


図-7 将来駐車需給バランス率

こうした駐車場整備の現況、今後の見通し等を考慮し、基本方針および目標年次における駐車場整備の目標については、次のとおりとする。

【基本方針】

- 方針① 需給バランスの確保
- 方針② 量的整備から質的整備へ
- 方針③ まちづくりに応じた配置誘導

【目標量】

まちづくりと連携した質的整備を目指し、現在の駐車台数を維持

(2) 駐車場整備に関する公共と民間の役割分担

駐車需要は大別すると、目的地での需要、交通結接点等目的地に至る途中での需要及び自動車の使用の本拠地における需要の3つに分けられる。それぞれの需要の特性に対応して、公共と民間が適切な役割分担のもとに駐車施設を整備・確保していくものとする。

① 目的地での駐車施設の整備

交通の目的地における駐車需要については、民間を主体とする目的地の建物や施設等が駐車需要を発生させる原因者の責務として駐車施設を整備し、対応していくことが原則であり、これを担保するため、附置義務制度*がある。

しかし、現実には、この原則を全ての場合に当てはめることは、次の理由から困難または適当でないと考えられる。

- ・小規模な建物や施設等にそれぞれ必要な駐車施設を設置することは、土地利用上や交通処理上困難または不適當な場合がある。また、個々の建物ごとに最大需要量に対応する容量の駐車施設を確保することは、都市空間の合理的利用や社会経済的観点から適当でない。
- ・業務交通や買い物・娯楽目的等の交通には、行き先の施設が同一地区内で複数にわたるものや、目的施設が事前に特定されない交通もある。
したがって個々の建物等に設置された駐車施設と併せて、一時預かりや月極め駐車場等の独立した駐車施設の整備が必要である。このような駐車施設については、従来から民間による整備を主体とし、公共による整備がそれを補完する形で進められてきた。

以上のことから、次のような公共と民間の役割分担のもとに、駐車施設の整備を進める。

目的地が明確な駐車需要については、民間を主体とする目的地の施設側による駐車施設の整備で対応することを原則とするが、地域の駐車需要に対応する一時預かり駐車需要等が高く、円滑な道路交通の確保及び道路効用の保持が困難な地区に対しては、公共と民間が一体となって整備する。また、特に、計画的、先行的に整備を図るべき駐車施設については、都市計画施設として位置付け、整備を図る。

また、これらの駐車施設を全体として有効に利用するため、公共と民間が十分な連携のもとに、すでに実施中の共通駐車券システムの拡充及び駐車場案内システム等、有効利用を図るための方策を検討する。

一方で、駐車場の整備を進めるのみでなく、基本方針に示した「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出、まち並みの連続性確保（景観向上）、賑わいや都市の魅力の創出の観点から、**駐車場の集約化、立体化、運営の効率化、適正配置等に努めるものとする。**

本市は以上のような公共と民間の役割分担のもと、駐車施設の整備や適正配置が推進されるよう主導的役割を果たす。

② 目的地に至る途中での駐車施設の整備

自由な交通機関選択の結果として、自宅から途中の鉄道駅までは自動車を利用し、駅等の周辺に自動車を駐車して目的地までは鉄道を利用するといった交通が現実に見られる。

このような交通の形態はパークアンドライドと呼ばれ、通勤・通学目的の交通を公共交通機関に転換することにより、適正な交通機関分担を実現したり、道路交通の渋滞の軽減に寄与するものである。

駅周辺部においてパークアンドライド駐車場の整備は着実に進捗し、その**供給量は需要量を充足する状況**となっている。

一方で、パークアンドライド駐車場は民間による遊休土地の暫定的利用を中心として確保されてきた経緯もあり、駅周辺に点在する形となっていることから、これらの**集約化や適正配置等について検討する。**

③ 自動車の保管場所（車庫）の確保

自動車の使用の本拠地での駐車需要については、車庫等の自動車の保管場所に対応すべきであり、自動車の所有者が「自動車の保管場所の確保等に関する法律」に基づき、その責務として保管場所を整備・確保することが原則である。

本市においては、保管場所の不足による路上駐車問題が発生しないよう、公共施設においては、適正な駐車施設の設置を進めるとともに、「一宮市住宅事業等に関する指導要綱^{*}」により、民間マンション等に対して、計画戸数に見合う駐車施設の設置を引き続き指導していくものとする。

(3) 駐車施設の附置義務に関する基本的考え方

駐車施設は、駐車需要を発生させる原因者の責務として整備することが原則であるが、一律に附置義務を課すことは好ましくない場合もある。したがって、駐車需要を発生させる建物の用途、面積等について、一定の条件のもとに駐車施設の附置義務を課すこととするのが望ましい。

本市では、昭和47年に「一宮市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を制定し、その後、路外駐車場及び建築物における駐車施設の附置等について各地方公共団体が定める駐車場条例の雛形である「標準駐車場条例」及び「駐車場法」の改正にともない、平成4年3月には附置義務基準を見直し、条例の改正を行ったものである。附置義務制度は、新たな駐車需要の発生に対応した一定の駐車場の確保に加えて、路上駐車場の解消や周辺道路の渋滞緩和につながるなど有効な制度であり、今後も附置義務制度の運用を継続し、適切に指導、助言していくものとする。

なお、平成26年8月に、「都市再生特別措置法」で規定される駐車場法の特例制度にあわせて「標準駐車場条例」が再度改正されたことと、駐車施設及び駐車場利用台数の現状を踏まえ、本計画の改定に合わせて**附置義務基準の見直しを図るものとする。**

3. 駐車施設の整備方策

(1) 駐車施設の附置義務制度による整備方策

「一宮市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」に基づき、対象者に対して適切に指導、助言を行い、駐車施設の質的な整備を推進する。

① 原単位の適正化

建物の床面積に応じて必要な駐車台数を算出するうえで、基礎となる原単位について、駐車実態等を踏まえ、地域・地区の特性に応じた原単位の適正化を進める。

■原単位の考え方

原単位の適正化にあたっては、駐車場利用台数調査結果より、駐車場の利用形態別、用途別のピーク時満空率を算出し、現行の原単位を割り戻す形で行うものとする。

令和2年度に行った駐車場利用台数調査結果を用いて、一時預かり駐車場を含めた全駐車場利用台数によるピーク時満空率、附置義務駐車場のピーク時満空率、用途別駐車場のピーク時満空率を比較した結果は下表の通りとなる。

表-6 駐車台数調査結果総括表

区分		駐車供給量	駐車需要量	満空率	備考
一時預かり 駐車場	平日	977台	521台	53.3%	13時台
	休日		521台	53.3%	11時台
月極・専用 駐車場	平日	4067台	1709台	42.0%	13～15時
	休日		1578台	38.8%	10～12時
計	平日	5044台	2230台	44.2%	
	休日		2099台	41.6%	
附置義務 駐車場	平日	364台	97台	26.6%	16～18時
	休日		182台	50.0%	10～12時

【用途別集計】

特定 用途 ※1	百貨店 その他の店舗	平日	363台	174台	47.9%	13～15時
		休日		200台	55.1%	16～18時
	事務所	平日	166台	92台	55.4%	16～18時
		休日		70台	42.2%	16～18時
	その他の 特定用途	平日	1267台	459台	36.2%	13～15時
		休日		549台	43.3%	10～12時
非特定用途 ※2	平日	358台	169台	47.2%	16～18時	
	休日		204台	57.0%	10～12時	

※1 劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、待合、キャバレー、カフェー、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場のこと【駐車場法施行令第18条】

※2 共同住宅などの特定用途以外の建築物の用途のこと

原単位の算出に用いる満空率は、計画上の安全側を考慮し、特定用途のうち百貨店その他の店舗駐車場については休日ピーク時満空率（55.1%）、事務所駐車場については平日ピーク時満空率（55.4%）、その他の特定用途については附置義務駐車場の休日ピーク時満空率（50.0%）を採用するものとする。

標準駐車場条例の改正、及び駐車場利用台数調査結果を踏まえ、「一宮市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」の原単位について、下記のとおり見直しを行う。

■現行（平成4年3月）

特定用途		非特定用途
百貨店その他の店舗又は事務所	その他	
150 m ²	150 m ²	450 m ²



■平成26年8月 国の見直し指針

特定用途			非特定用途
百貨店その他の店舗	事務所	その他	
150 m ²	200 m ²	200 m ²	450 m ²



駐車実態等を踏まえ、地域・地区の特性に応じて原単位を設定

ピーク時平均満空率で現行の原単位を割り戻し算出

■今回見直し案

	特定用途			非特定用途
	百貨店その他の店舗	事務所	その他	
国の指針	150 m ²	200 m ²	200 m ²	450 m ²
計算方法	150 m ² /55.1% ^{※1} = 272 ÷ 250 m ²	200 m ² /55.4% ^{※2} = 361 ÷ 350 m ²	200 m ² /50.0% ^{※3} = 400 m ²	(現行通り) ^{※4}
見直し案	250 m²	350 m²	400 m²	450 m²

※1 百貨店その他の店舗駐車場のピーク時（休日16～18時）平均満空率を適用

※2 事務所駐車場のピーク時（平日16～18時）平均満空率を適用

※3 附置義務駐車場のピーク時（休日10～12時）平均満空率を適用

※4 集合住宅等は戸数分の駐車場を整備するケースが多く、附置義務台数以上の駐車場が確保されることから、現行の原単位を変更しない

② 荷さばき駐車場、自動二輪車駐輪場

現段階では、荷さばき駐車や自動二輪車駐輪による駐車問題は、当市においては顕著化していないが、今後荷さばき駐車需要の増大が見込まれる等、問題が具体化した段階においては、附置義務に関する基準の整備を図るものとする。

(2) 公共的駐車施設の整備方策

① 公共的駐車施設の基本方針

不特定多数の利用者を対象とし、ある程度の規模をもつ恒久的な駐車施設は、公共性が高い都市施設として、円滑な自動車交通を確保するうえで重要な機能を有しており、公共的駐車施設として呼ぶことができる。

本市においては、次に示す方策を積極的に実施することにより、公共的駐車施設の適切な整備・維持を図る。

イ. 都市計画駐車場*の整備・維持

都市機能の維持・増進を図るため、特に公共性が高い恒久的な都市施設として整備していくべき、重要かつ基幹的な駐車施設については、都市計画駐車場として定め、計画的な配置を図る。

すでに整備された都市計画駐車場は、その維持に努めるものとする。

また、銀座通公共駐車場の整備・維持にあたっては、車いす利用者の利用を考慮するものとする。



銀座通公共駐車場



一宮駅東地下駐車場

ロ. まちなかウォークブル推進事業*による駐車施設の適正配置や集約化の検討

まちなかウォークブル推進事業を実施する際には、駐車場の適正配置や集約化に向け、滞在快適性等向上区域*の設定等を検討する。

ハ. 技術面や運営面に関する指導等

公共的駐車施設の整備・運営にあたっては、安全かつ適切な利用が図られるよう技術面や運営面に関して、指導等を行うものとする。

また、車いす利用者のための駐車施設を設置するよう、指導していくものとする。

② 公共的駐車施設の配置及び規模の方針

当面、整備・改修すべき基幹的な駐車施設は、「一宮市駐車場整備事業経営戦略^{*}」に基づき、次のとおりとする。

表-7 公共的駐車施設の整備・改修

駐 車 場 名 (改修工事名)	整備主体	位 置	規 模	改 修 年 予 定	備 考
銀座通公共駐車場 (長寿命化・耐震化補修工事)	一 宮 市	栄2・3丁目	104台	令和6～7年	
一宮駅東地下駐車場 (エレベーター改修工事)	一 宮 市	栄2・3丁目	150台	令和6年	
銀座通公共駐車場 一宮駅東地下駐車場 (料金計算システム改修工事)	一 宮 市	栄2・3丁目	254台	令和11年	



図-8 整備・改修駐車場位置図

(3) 自動車の保管場所の整備推進方策

① 保管場所の確保の推進

「自動車の保管場所の確保等に関する法律」に基づき、自動車の保有者は保管場所を確保することが義務付けられており、公安委員会と連携して、広報・啓発活動を行うものとする。

② 共同住宅の駐車施設に対する指導

「一宮市住宅事業等に関する指導要綱」により、計画戸数が20戸以上の集団または、集合住宅に対して、計画戸数に見合う駐車施設を設置するよう、引き続き指導していくものとする。

(4) 駐車施設の有効利用方策

既存の駐車施設の有効かつ効率的な利用を図ることは、駐車場を探す迷走車や、特定の駐車場に集中するといった駐車場の入庫待ち列を解消し、円滑な分散誘導の効果が期待できる。このため、公共的駐車施設に関する情報を適切に利用者に提供することや、複数の駐車施設の統合運用を図ることなどについて、施設整備や運用の両方に関する方策を適切に組み合わせて実施する。

① 駐車場案内システムの整備

駐車場案内システムは、スマートフォンを始めとするモバイル端末、マルチメディア情報端末への情報提供や、道路上に設置した案内表示板により、ドライバーに駐車場の位置や混雑状況などの情報を提供し、駐車場利用者を適切に最寄りの空いた駐車施設に案内するものである。

案内システムの効率的な活用を図るには、一時預かり駐車場の整備と並行して、駐車場案内システムの活用を検討していく必要がある。



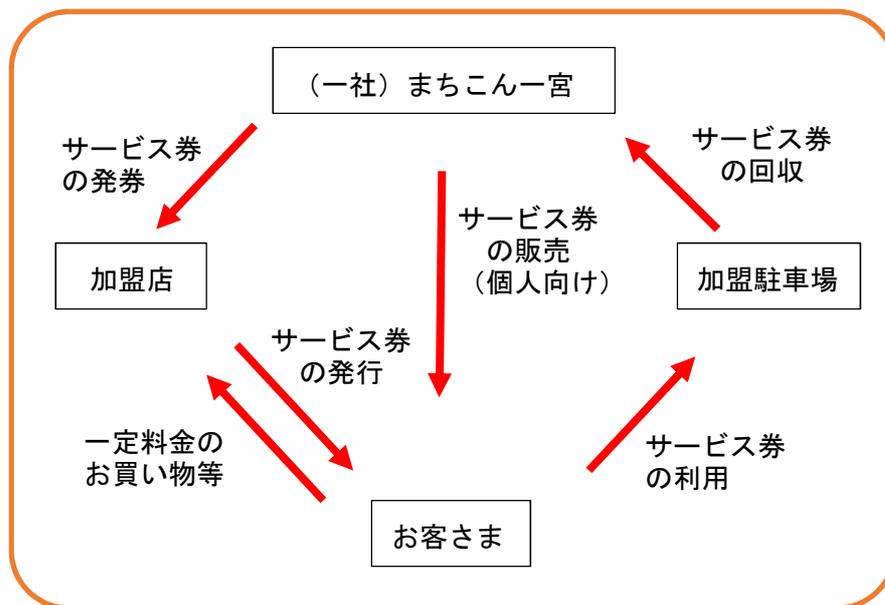
駐車場案内システムの例（豊田市）

② 駐車場有効利用システムの整備

イ. 共通レシートバックシステムや共通利用券などは、複数の駐車場とデパート・商店街との運用面での統合化を図るシステムであり既存の駐車場を有効に活用するものである。本市では、中心部の複数の商店街が共同で多数の駐車場を利用できる共通駐車券システムを、平成5年4月1日から導入しており、今後も当該システムの維持・拡充を検討する。



一宮市共通駐車券基本体系



ロ. 官公庁や金融機関などの専用的な駐車場を一般開放することについて、一部では既に整備、一般開放されているが、今後さらに拡大するよう、対象地区や手法等を検討する。

(5) その他の方策

① パークアンドライドによる駐車施設の整備

パークアンドライド駐車需要は主に通勤目的によるものであるため、ほとんどが平日に集中するものである。この特質を活かして、平日にはパークアンドライド駐車需要に対応し、休日には駅周辺の商業施設への駐車需要に対応するよう検討する。

② 荷さばき駐車施設の整備

荷さばきのための施設は、荷さばきを行う建築物や施設等がその敷地内等に整備するのが原則である。荷さばき施設設置の誘導方策としては、荷さばき施設を設置する建築物や共同で荷さばき施設を整備する場合に優遇措置を講ずるなどの方策が考えられ、今後、都市内物流体系の動向を踏まえながら検討する。

当面、特に大量・恒常的な荷さばき需要を発生させる建築物や施設に対して、荷さばき施設の設置を要請するとともに、再開発等が実施される場合には、荷さばき施設を組み込んだものとするよう働きかけていくものとする。

また、荷さばき駐車需要の大幅な増加が見込まれる場合においては、建築物新築の場合の荷さばきのための駐車施設の附置に関する規定を「一宮市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」に加えることを検討する。



荷さばき駐車施設の例（名古屋市）

4. 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区

(1) 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区の設定方針

駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区は、都心部の商業・業務機能が高度に集積し、自動車交通の集中が著しい地区が面的に広がっている地区において、都市計画で位置付ける駐車施設を始めとするハード的な施設整備とソフト的な方策を公民適切な役割分担のもとに、複合的、総合的に実施すべき地区である。

また、その設定にあたっては、現況の土地利用や自動車交通の状況に対応するとともに、将来の土地利用計画や再開発等の計画などを考慮して設定するものとする。

一宮市都市計画マスタープラン※（令和2年6月改定）では、一宮駅周辺を都市拠点に位置づけ、尾張地域の中核都市にふさわしい都市機能の集積及び維持向上を図るとしており、従来の駐車場整備地区においては、今後も総合的かつ効率的な駐車場に関する方策を展開する必要がある。また、従来の駐車場整備地区を除くその他の地区については、駐車場利用台数調査の結果、現況駐車需給バランスは概ねとれており、路上駐車についても駐車時間、台数ともに問題視する要因は見られない。さらに、将来的にも大幅に駐車需要が増加する可能性は低いと考えられる。

これより、駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区は、従来と同様に以下の内容とする。

(2) 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区の内容

① 区域及び面積

駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区は、おおよそ次のとおりとする。

区域：下図に示すとおり

面積：約 110 h a



図-9 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区

② 駐車施設整備の基本方針

駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区を都市計画に駐車場整備地区として定め、種々のハード的な施設整備とソフト的な方策を複合的・総合的に実施していくことが有効である。

今後も一宮駅周辺の都心部約 110 h a を駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区として位置づけ、公共と民間が適正な役割分担のもとに、まちなかウォークアブル推進事業の実施を視野に入れつつ、**駐車施設の整備や適正配置、既存駐車施設の有効利用**を総合的・計画的に推進していくものとする。

この他、鉄道駅周辺等、総合交通体系の形成の観点から交通需要の高まりが想定される地区については、必要なパークアンドライド駐車場や集約駐車場^{*}の整備を検討するとともに、集合住宅における駐車施設の整備については、「一宮市住宅事業等に関する指導要綱」による指導を引き続き全市的に行っていくものとする。

■用語解説 ※最初に用語が使用されている頁に「※」を示しています。

50音	用語	解説
あ行	一宮市住宅事業等に関する指導要綱（P14、P20、P24）	一宮市民生活における良好な環境を確保し、良好な生活環境の整備を図り、市民福祉の向上と健康で文化的な都市の実現をさせるため、特定の用途や規模の建築等について関係法令に定めるもののほか、一定の基準を定めたもの。
	一宮市都市計画マスタープラン（P23）	「一宮市の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、都市全体及び地域別の将来像を示し、今後、個別具体の都市計画を行うための基本的な方針となる。
	一宮市駐車場整備事業経営戦略（P19）	一宮市駐車場事業における中長期的な経営の基本計画のこと。経営等について現状把握を行った上で、中長期的な視野に基づく計画的な経営に取り組み、徹底した効率化、経営健全化を行うことを目的としている。
さ行	自動車OD調査（P10）	Oは起点（origin）、Dは終点（destination）を表し、別名「自動車起終点調査」とも呼ばれる。一般に、登録自動車のうちからサンプルを無作為に抽出し、ある一日の自動車の動きについて調査票に記入、調査するもの。
	集約駐車場（P24）	各建築物が設置する附置義務駐車場を敷地外に集約した駐車場。各建築物が持つ駐車場を集約することで、建築床の有効活用、人中心の歩行空間形成、にぎわいや都市の魅力創出、まち並みの連続性確保などが期待される。
た行	滞在快適性等向上区域（P18）	「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域のこと。都市再生特別措置法第46条第2項第5号に基づき定めるもの。
	中京都市圏パーソントリップ調査（P11）	中京都市圏（愛知県、岐阜県南部、三重県北部）に居住している人々が、どのような目的で移動しているか、どのような交通手段を利用しているかなど、人の動きからみた交通実態を把握することを目的とした調査で、10年ごとに実施される。
	駐車需給バランス（P3、P4、P6、P7、P8、P9、P10、P12、P23）	駐車需要量（ピーク時駐車台数）と駐車供給量（駐車場収容台数）より、駐車場の過不足量を算出したもの。

た行	駐車場整備計画 (P1)	駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合において、その駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案した、その地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画。
	駐車場整備地区 (P3、P4、P6、P7、P8、P9、P12、P23、P24)	商業地域、近隣商業地域などのうち、自動車交通が著しく輻輳する地区で円滑な道路交通を確保するために都市計画で定められる地区。地区内で駐車施設の附置が義務付けられる。
	道路交通センサス (P10)	全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、道路に関する国勢調査ともいべきもの。
	都市計画駐車場 (P18)	都市計画法に定める都市施設の一つであり、都市計画区域内において、道路の路面外に設置される自動車の駐車のための一般公共の用に供され、都市計画に定められる路外駐車場。
	土地区画整理 (P10)	都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図るために行われる、土地の区画形質の変更及び公共施設の新設又は変更のこと。
	トリップ数 (P11)	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、その移動の回数。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
は行	パーソントリップ・物資流動調査 (P10)	<p>パーソントリップ調査とは、都市における人の移動に着目した調査。「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握する。</p> <p>物資流動調査とは、交通の主体の一つである「物」に着目し、主にその動きとそれに関連する貨物自動車の動きを把握することを目的とした調査。</p>
	附置義務制度 (P13、P15)	駐車場法に基づく地方公共団体の条例（附置義務条例）により、一定の地区内において、一定の規模以上の建築物を新築などする場合に、整備することが義務付けられる制度。自己敷地内での設置が原則。

ま行	まちなかウォークアブル推進事業 (P18、P24)	都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する事業。
	モータリゼーション (P1)	英語で「動力化」「自動車化」を意味し、自動車が輸送機関としてだけでなく、生活必需品として入り込んでいる状態のことを意味する。