

高松市駐車対策基本計画

～人と街にやさしい、バランスの取れた駐車環境の創造～



平成24年2月

高松市

－ 目 次 －

第1章	はじめに	1
1.1	目的と背景	1
1.2	駐車対策基本計画の位置づけ	2
1.3	将来のまちづくり方針	3
(1)	目指すべき将来都市構造	3
(2)	多核連携型コンパクト・エコシティの実現	4
(3)	総合都市交通体系再構築の基本理念	5
第2章	これまでの駐車場に関わる取組	6
2.1	駐車場整備地区	6
2.2	高松市駐車場整備計画調査の概要	7
2.3	駐車場案内システム	8
2.4	民間駐車場整備助成金事業	9
2.5	駐車場の附置義務制度	9
2.6	その他の取組	11
第3章	駐車場の現状	12
3.1	公共駐車場の整備状況について	12
3.2	市立駐車場の利用状況について	15
3.3	民間駐車場の実態について	16
3.4	違法駐車について	19
3.5	駐車場に関する今後の課題	21
第4章	駐車需給バランス	22
4.1	現在の駐車需給バランス	22
4.2	将来の駐車需給バランス	31

第5章 駐車場の課題と対応策	36
5.1 駐車施策の推進に向けた体系図	36
第6章 計画に関する基本事項	37
6.1 対象区域	37
6.2 計画目標	37
6.3 計画期間	37
6.4 基本方針	37
第7章 駐車場問題への対応策	38
7.1 附置義務基準の緩和	38
7.2 附置義務基準の変遷と新基準	47
7.3 公共駐車場における附置義務駐車場の受入れ	48
7.4 多様な駐車需要への対応	50
7.5 バリアフリー関係法令等に基づく改善	55
7.6 計画の推進体制	58
第8章 その他関連計画	61
8.1 パーク&ライド駐車場	61
8.2 高松市総合都市交通計画	63

第1章

はじめに

1.1 目的と背景

高度経済成長期以降の急激なモータリゼーションの進展により、多くの地方都市では、自動車依存型の交通体系が形成され、交通渋滞や交通事故の増加、さらには環境の悪化など、様々な問題が生じている。

このような中、本市においても中心部の自動車交通量は増加の一途をたどり、交通渋滞や路上駐車等が社会問題となったため、昭和56年7月に駐車場整備地区の都市計画決定を行い、中心市街地の駐車問題に対応する様々な取組を実施してきたところである。

しかしながら、近年の市街地の拡散に伴う郊外型ショッピングセンター等の立地や中心市街地の空洞化による中心部への自動車流入量の減少、附置義務駐車場の設置、コインパーキング等小規模駐車場の増加など、既存駐車場を取り巻く環境は、急速に変化している状況である。

また、人口減少、少子・高齢化社会や地球環境問題へ対応するため、過度な自動車依存から脱却し、公共交通や自転車等を機軸とした「コンパクトで持続可能なまちづくり」の実現が求められており、駐車場に関わる施策についても、これまでの需要追随型の駐車場整備から、中心市街地における適正な規模の設定や配置、また既存ストックの有効活用などへの転換が必要となっている。

このようなことから、昨今の社会経済情勢の変化や今後の本市のまちづくり方針を踏まえ、駐車対策に関する基本計画を定めるものである。



1.2 駐車対策基本計画の位置づけ

駐車対策基本計画は、本市の駐車対策のあり方について定める実施計画である。策定にあたっては、上位計画である高松市都市計画マスタープランや、高松市総合都市交通計画、また関連する計画と整合を図るものとする。

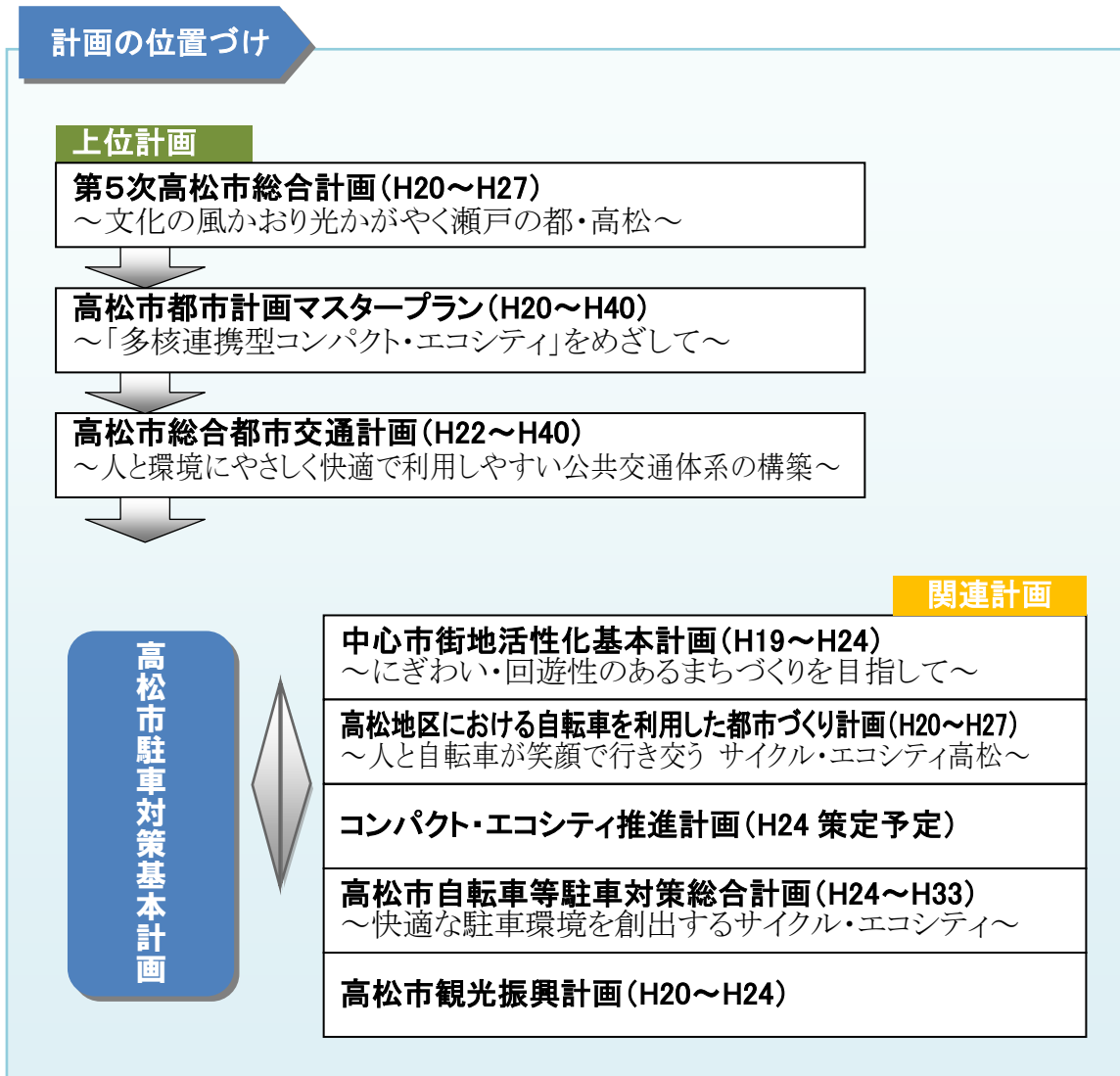
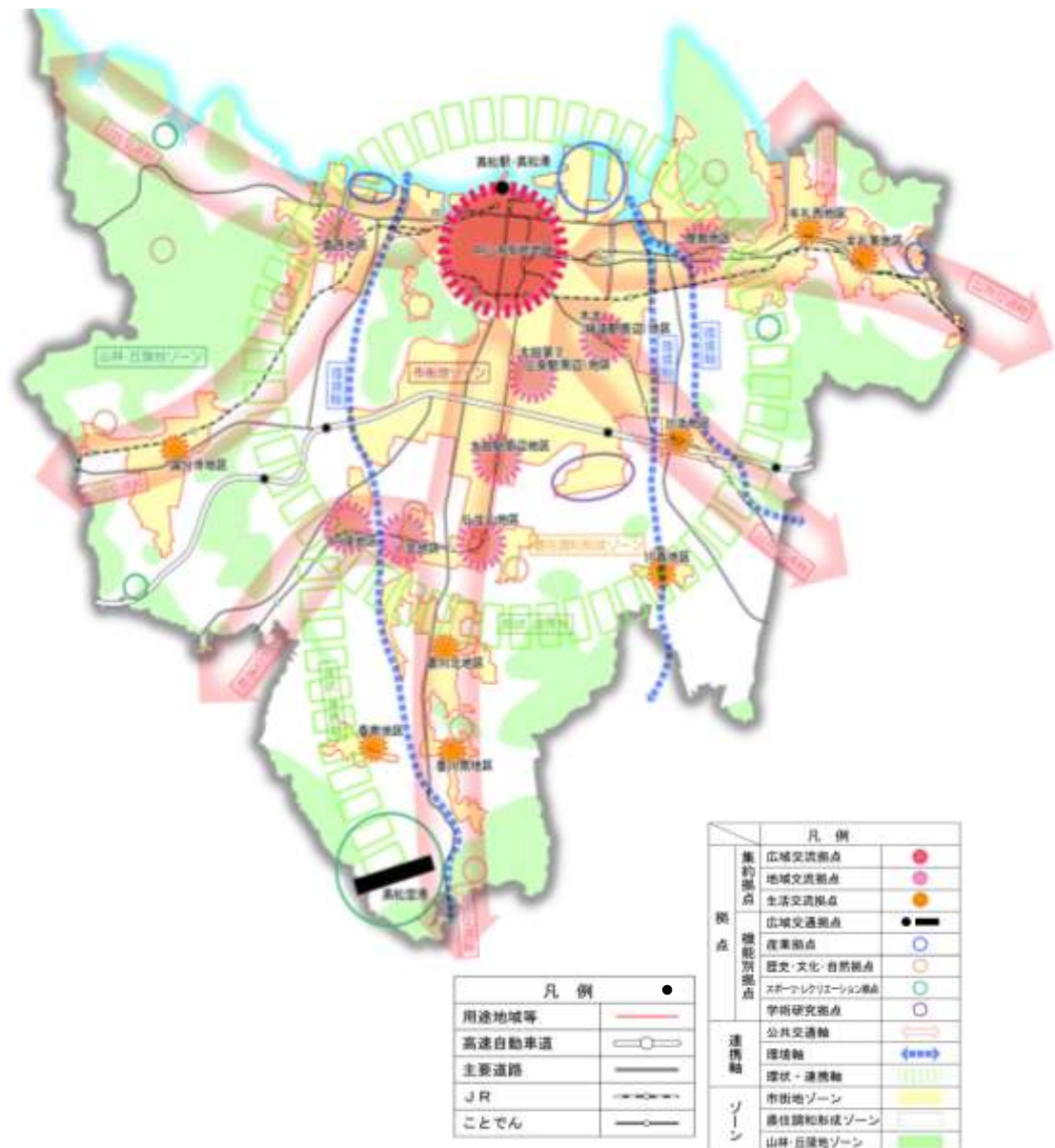


図 1-1 基本計画の位置づけ

1.3 将来のまちづくり方針（上位計画および関連計画）

(1) 目指すべき将来都市構造「多核連携型コンパクト・エコシティ」

都市計画マスタープランでは、人口減少、少子・高齢化、モータリゼーションの進展といった社会情勢の変化が要因となっている拡散型の市街化や、中心市街地の空洞化による地域活力の低下、財政的制約の高まりといった様々な問題に対応していくことが必要であるとされ、その方針として「都心の広域拠点性の強化」、「地域での拠点性の確保・強化」、「都心と地域の連携強化」を図り、集約型都市構造への転換を目指すことが示されている。



(出典：都市計画マスタープラン抜粋)

図 1-2 高松市が目指す将来都市構造

(2) 多核連携型コンパクト・エコシティの実現

「都市計画施策」、「まちづくり施策」、「総合都市交通」の3つの柱の連携により、都市の循環サイクル構造の要素である、拠点集約、賑わいの創出、公共交通を再構築し、多核連携型コンパクト・エコシティを実現していくことにしている。

本計画では、これら3つの施策を踏まえ、今後の駐車対策のあり方を検討するものである。

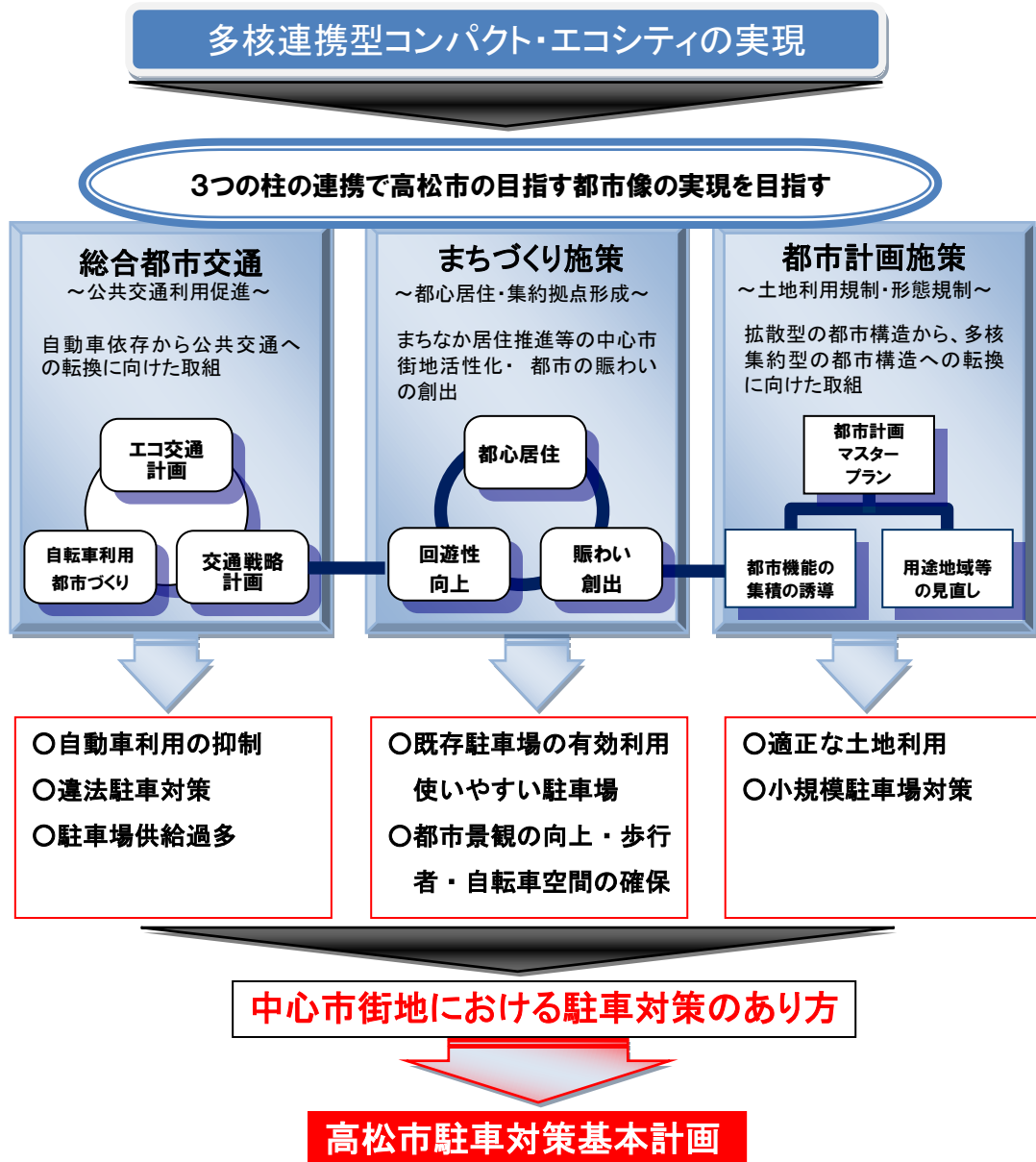
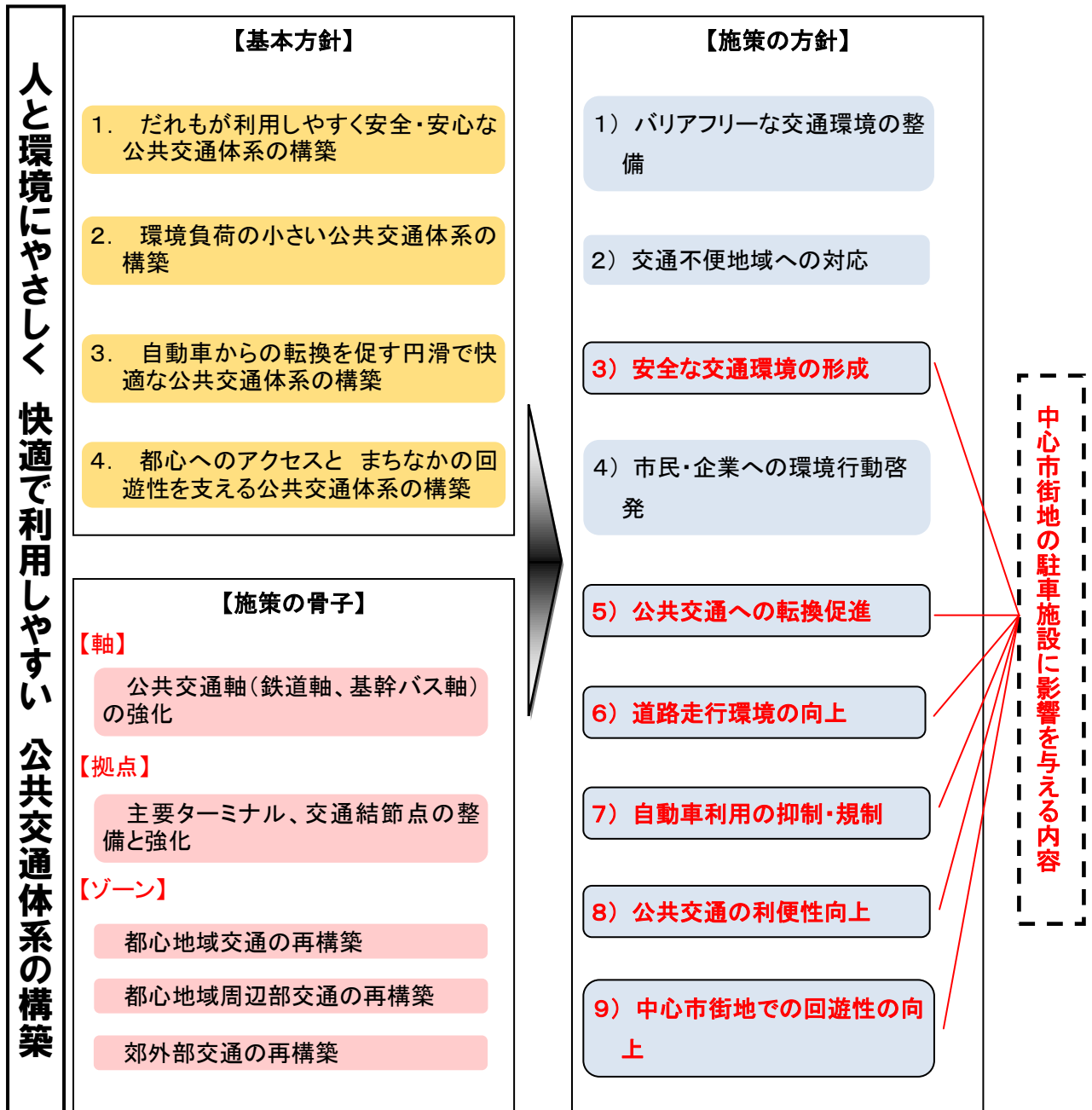


図 1-3 多核連携型コンパクト・エコシティの実現に向けた駐車対策基本計画の役割

(3) 総合都市交通体系再構築の基本理念

高松市総合都市交通計画では、目指すべき将来都市構造の構築に向け、公共交通・道路に関する整備方針が示されている。



(出典：高松市総合都市交通計画)

図 1-4 交通体系再構築の基本理念

第2章

これまでの駐車場に関わる取組

2.1 駐車場整備地区

本市では、中心市街地およびその周辺において、道路効用を保持し、円滑な道路交通を確保するため、駐車場整備地区を指定し、様々な取組を実施している。特に、指定された地区内の一定規模以上の劇場、映画館、店舗等を新設する場合には、延べ床面積に応じた駐車場の整備を義務付けている。

名称	面積(ha)	決定年月日	備考
高松駐車場整備地区	220.0	S56.7.17	当初決定(商業地域)
	267.3	H7.12.8	港頭地区の一部等を追加

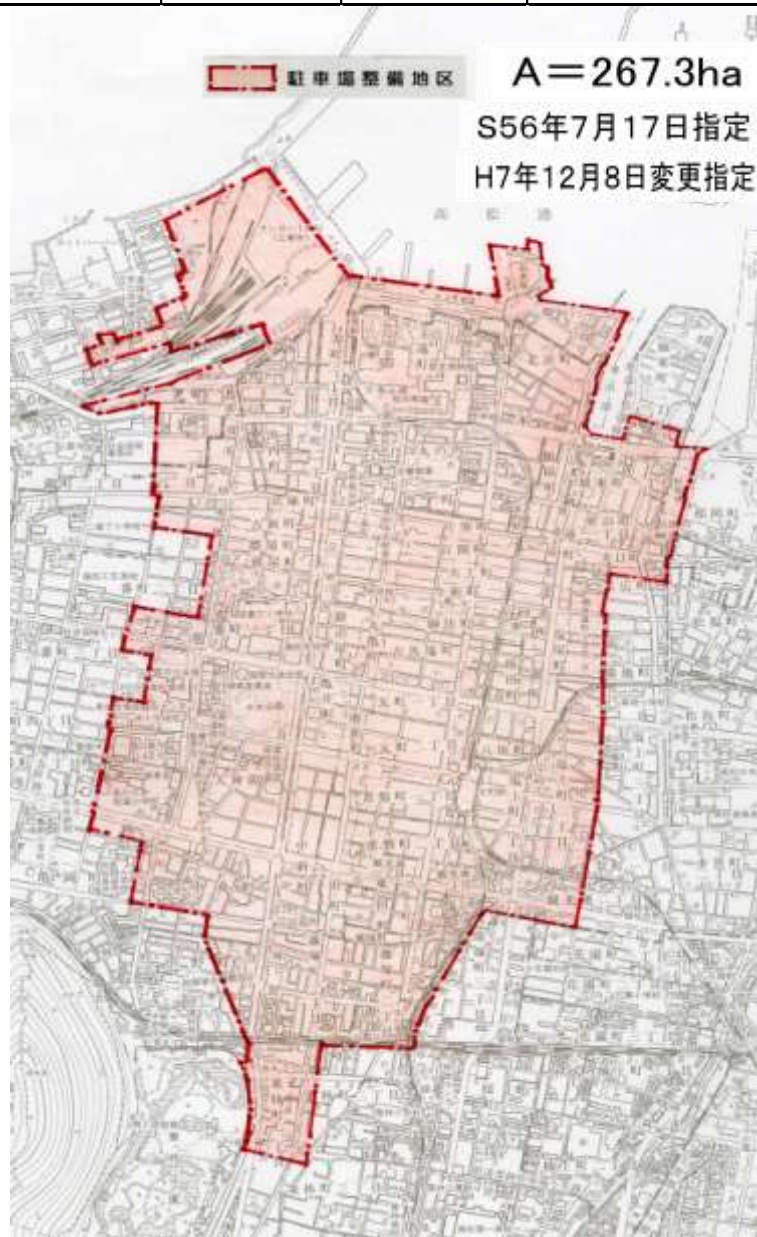


図 2-1 駐車場整備地区

○駐車場整備に関する基本方針

高松市駐車場整備計画調査（平成6年3月）の基本方針は以下のとおりである。

方針1 駐車場の供給

自動車交通への依存が高まるなかで、高松市中心部における駐車需給バランスの崩れ、将来における需給バランスの崩れが駐車場整備地区ゾーンでもみられ、都市機能の維持、向上のためにも駐車場供給量の確保が必要であること。

方針2 既存ストックの有効利用

駐車場の利用率は、各ゾーンで差を生じ、均一的な駐車場の利用がなされているとは言いがたく、既存ストックの有効利用が必要であること。

方針3 路上駐車に対する啓発

路上駐車の大半が業務を目的としており、日常生活に定着している自動車の駐車に関する意識を変えていく必要がある。

方針4 自動車駐車需要の低減

自動車駐車需要そのものを低減、転換していくことも駐車場整備の対応施策の一つであり、上記3方針と平行して考えていく必要があること。

2.3 駐車場案内システム

本市では、駐車場を探すために徘徊している車両や、空車待ち車両、駐車場入り口に停車している車両による道路混雑を解消するため、平成6年に地区内における駐車場の空き情報と駐車場までの経路を電光標識等で随時表示する駐車場案内システムを国・県と連携して導入した。

しかしながら、施設の老朽化が進み故障が相次いだことやコインパーキングの増大等により、既存駐車場が満車になることがない状況などから、本システムのあり方について関係機関等と協議し、21年1月末をもって廃止した。

<駐車場案内システムの概要>

- ・参画駐車場数 49

(収容台数 約3,600台)

- ・ブロック案内板7基、補助ブロック案内板2基、個別案内板29基、補助案内板12基



2.4 民間駐車場整備助成金事業

平成5年に民間駐車場整備交付要綱を策定し、駐車場整備地区において一定規模以上の一般公共用に供する駐車場の整備を対象に補助金を交付し、中心市街地の駐車場整備促進に努めた。

交付期間	平成6年度～平成15年度（10年間）
対象駐車場数	15駐車場（806台）
助成金	122,650千円

2.5 駐車場の附置義務制度

建築物の新築、増築等に伴い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、新たな駐車需要の発生に対応した駐車場の確保に加えて、路上駐車解消や周辺道路の渋滞緩和につながる有効な制度である。

本市では駐車場不足や違法駐車問題に対応するため、昭和56年に「高松市建築物における駐車施設の附置に関する条例」を制定し、平成3年および7年に改正している。主な改正内容は次のとおりである。

<平成3年3月22日改正内容> → **基準の強化**

中央通りの一車線が通行できない状況など、違法駐車問題が深刻化したため、適用を受ける建築物の下限対象床面積と1台あたりの床面積の基準を改正し、附置台数増加への改正を行った。

1 附置義務の適用を受ける建物の下限			
旧基準		新基準	
①特定用途	2,000m ²	①特定用途	1,000m ²
②非特定用途	3,000m ²	②非特定用途	2,000m ²
2 一台あたりの床面積の基準			
旧基準		新基準	
①特定用途	300m ²	①特定用途	150m ²
②非特定用途	400m ²	②非特定用途	400m ²
3 足きり制度			
足きり制度を廃止し、延床面積の全部について附置義務を課すこととする。ただし、附置義務を課す下限の床面積から、6,000 m ² までの建築物については、附置義務の緩和措置を講じる。			
4 大規模な事務所の特例に係る大規模遞減の実施			
旧基準	新基準		
300m ²	建物規模	算定式	
	10,000m ²		基準値
	10,000～50,000m ² 未満	10,000m ² まで	基準値
		10,000m ² を越えた部分	基準値×0.70
	50,000～100,000m ² 未満	10,000m ² まで	基準値
		10,000m ² ～50,000m ² まで	基準値×0.70
	100,000m ² 未満	50,000m ² を越えた部分	基準値×0.60
	100,000m ² 以上	10,000m ² まで	基準値
		10,000m ² ～50,000m ² まで	基準値×0.70
		50,000m ² ～100,000m ² まで	基準値×0.60
		100,000m ² を越えた部分	基準値×0.50
5 駐車マスの大きさ			
旧基準	新基準		
幅2.5 m以上 奥行き6.0 m 以上	駐車マスの位置付け	駐車マスの大きさ (m)	附置すべき台数に対する割合 (%)
	①一般的な乗用車のための駐車マス	2.3 × 5.0	70
	②普通乗用車のための駐車マス	2.5 × 6.0以上	30
	③車イス利用者のための駐車スペース	3.5 × 6.0以上	各建物1台以上 台数は②の内数

※用語の意義

特定用途：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、キャバレー、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボウリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫および工場

非特定用途：特定用途以外の用途

<平成7年3月27日改正内容> → **基準の強化**

さらなる路上駐車対策として、荷捌きのための駐車場の附置義務を追加した。

2.6 その他の取組

- 「高松市違法駐車防止に関する条例」に基づく取組
- 共通駐車サービス券の導入



図 2-3 市内共通駐車券利用可能駐車場

第3章

駐車場の現状

3.1 公共駐車場の整備状況について

(1) 市立駐車場の整備状況

本市では、中心部の駐車場不足に対応するため市立駐車場の整備を進めてきた。現在供用中の市立駐車場は、以下のとおりである。

表 3-1 市立駐車場一覧表（駐車場整備地区内）

名称	所在地	駐車台数（台）	供用開始日	備考
中央駐車場	番町一丁目	106	昭和43年9月1日	
		215	昭和58年4月1日	
立体駐車場	番町一丁目	68	平成9年1月6日	H24.3.31 廃止
南部駐車場	観光通一丁目	412	昭和62年1月14日	駐輪場併設
美術館地下駐車場	紺屋町	144	昭和63年4月8日	
杣場川駐車場	城東町一丁目	バス38 乗用車113	昭和63年4月8日	
瓦町駅地下駐車場	常磐町一丁目	184	平成9年4月15日	
		264	平成15年1月16日	
高松駅前広場地下駐車場	浜ノ町	395	平成13年5月13日	
高松シンボルタワー地下駐車場	サンポート	141	平成16年3月30日	
計		2,080	(8箇所)	

(出典：平成22年度版市政概況)

- 中央駐車場は、平日は主に市役所への来庁者が利用し、夜間、土、日、祝日は、商店街への買物客、中央公園におけるイベント参加者等が利用している施設である。
- 立体駐車場は、主に市役所への来庁者が利用している施設である。
- 南部駐車場は、田町・常磐町商店街に近接した駐車場であり、商店街への買物客等が利用している施設である。時間貸し駐車場のほか、月極駐車場やレンタサイクルポートを併設している。
- 美術館地下駐車場は、繁華街の中心部に位置し、商店街や近隣のオフィス、また美術館の来客の駐車場として利用されている施設である。
- 杣場川駐車場は、高松海岸線に隣接した屋外駐車場で、付近の事業所、ホテル、葬祭場、競輪場等の関係者が利用している施設である。また大型車両の駐車が可能である。

- 瓦町駅地下駐車場は、コトデン瓦町ビルの地下に位置し、主に高松天満屋や商店街への買物客が利用している施設である。
- 高松駅前広場地下駐車場は高松駅利用者や周辺商業施設への買物客、観光客が利用している施設である。特に、サンポートでのイベント開催時には、一時的に満車になることがある。

高松シンボルタワー地下駐車場



瓦町駅地下駐車場



(2) 県営駐車場の整備状況

表 3-2 県営駐車場一覧表

名称	所在地	駐車台数 (台)	供用開始日
番町地下駐車場	番町三丁目	339	平成5年10月20日
玉藻町駐車場	玉藻町	333	平成9年10月12日 平成10年3月1日
多目的広場・シンボルトワー ー地下駐車場	サンポート	382	平成16年3月30日
玉藻地区ハーバープロムナ ード第1駐車場	サンポート	33	平成13年4月27日
港湾緑地第2駐車場	サンポート	50	平成14年4月12日
港湾緑地第3駐車場	サンポート	10 (バス専用)	平成15年4月23日
計		1,147	(6 箇所)

(出典：香川県HP)

番町地下駐車場



サンポート高松地下駐車場



3.2 市立駐車場の利用状況について

下図のとおり、近年、市立駐車場の利用率は、低水準で推移しており、特に南部駐車場、杣場川駐車場は20%以下と非常に低くなっている。また、1日の瞬間利用率（午後2時）では、平日の中央駐車場で76.0%と最も高くなっており、続いて休日の瓦町駅地下駐車場（64.2%）、美術館地下駐車場（63.9%）、高松駅前広場地下駐車場（59.8%）で高くなっているが、全体的には十分余裕がある。

さらに、駐車台数および使用料収入についても、商店街への買物客の減少や民間駐車場の低料金化などの影響により、一貫して減少傾向にある。

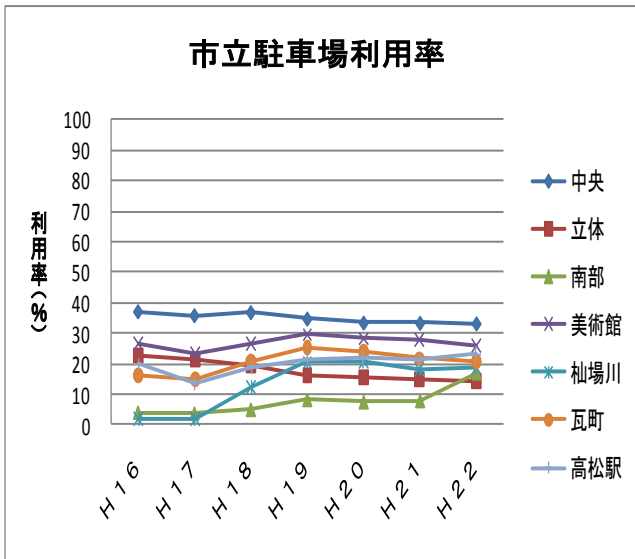


図 3-1 市立駐車場利用率

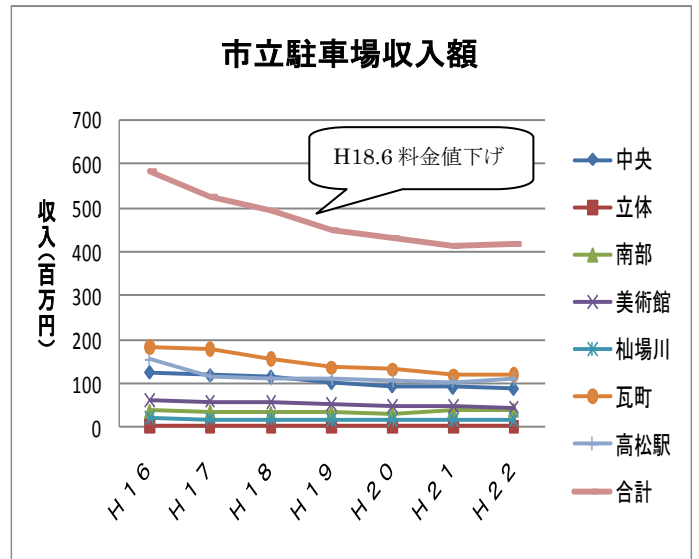


図 3-2 市立駐車場収入額

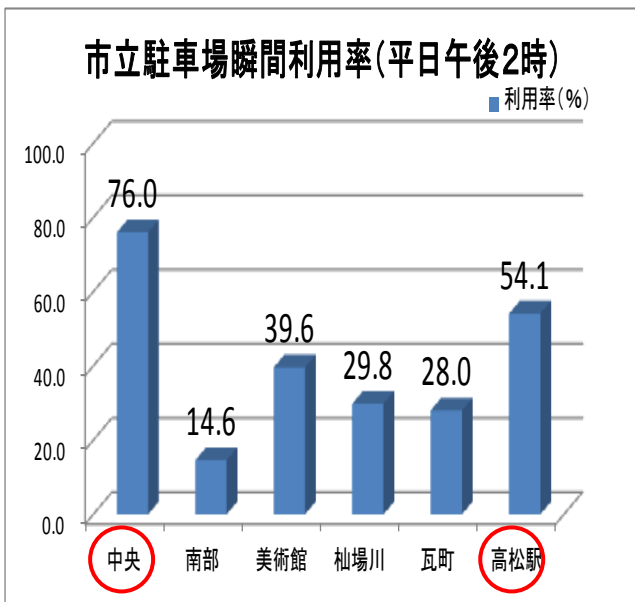


図 3-3 市立駐車場瞬間利用率(平日)

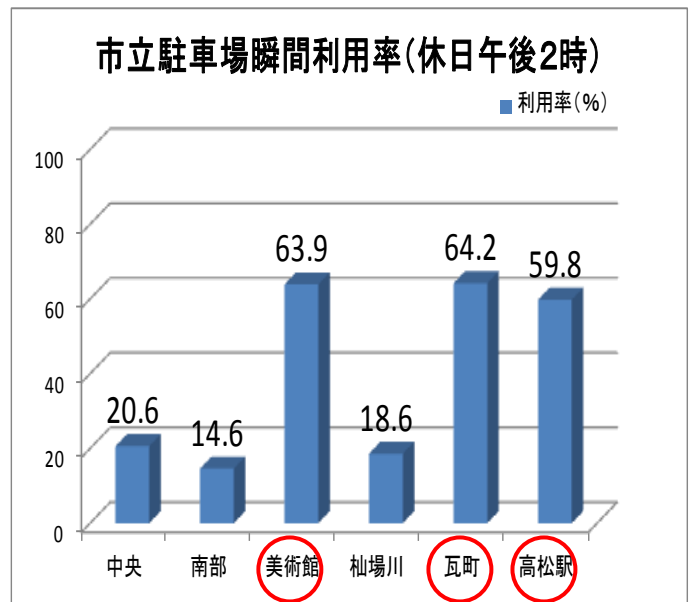


図 3-4 市立駐車場瞬間利用率(休日)

3.3 民間駐車場の実態について

(1) 附置義務駐車場の設置状況

駐車場の附置が義務付けられている建築物は186か所で、その合計附置義務台数は4,527台であるが、実際に整備されている駐車台数は、8,880台となっており、地下式や機械式など構造上やむを得ず整備したものや駐車場不足時期における業として設置したものなどが含まれている。

特に、駐車場の附置は一定規模以上の建築物を新築・増築または用途変更をする場合に、計算によって求められた駐車台数の設置が義務付けられるため、周辺駐車場の利用状況に関わらず設置する義務を負う。そのため、これまで附置義務駐車台数は一貫して増加しており、今後もその傾向は変わらないと予測される。

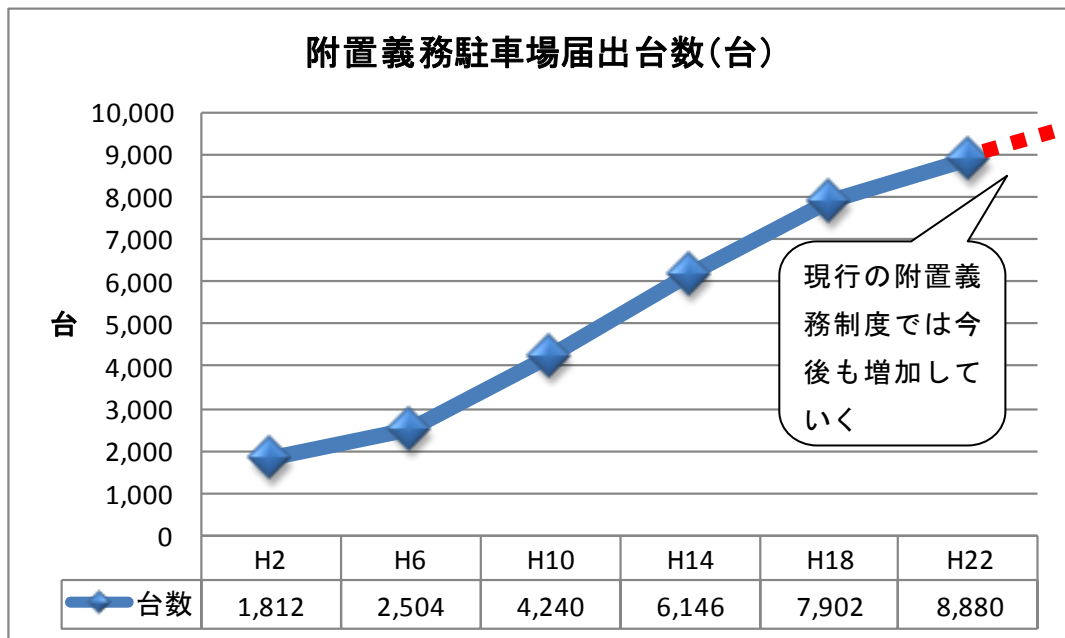
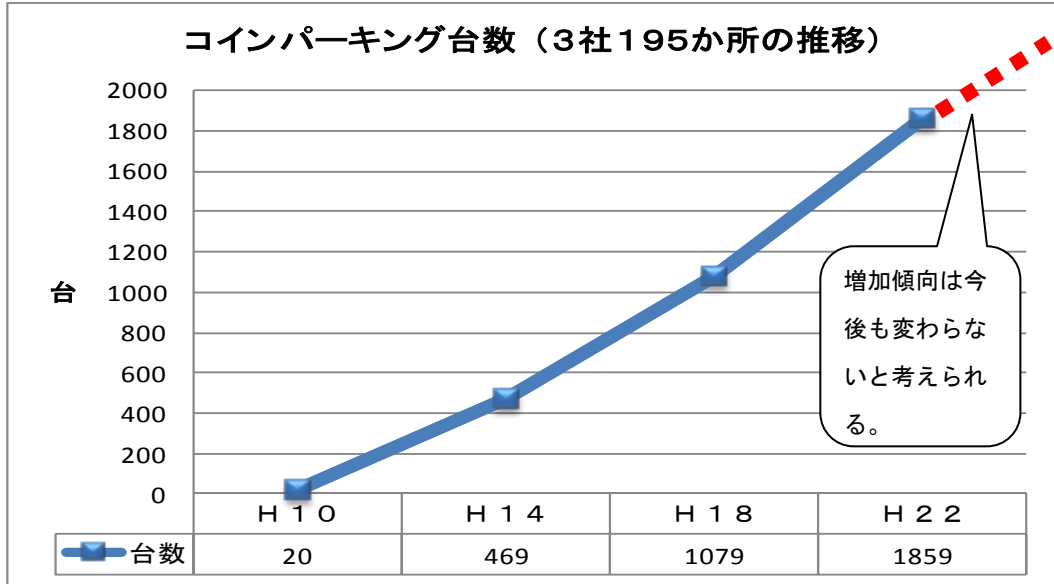


図 3-5 附置義務駐車場整備状況 (台数)

(2) コインパーキング（小規模駐車場）の設置状況

コインパーキングは、平成10年に初めて設置され、その後急激に増加し、現在では市内に約250箇所設置されている。

本来高度利用すべき中心市街地において、空き地を利用した小規模な駐車場の設置は、まちづくり（土地利用）の観点からは問題である。

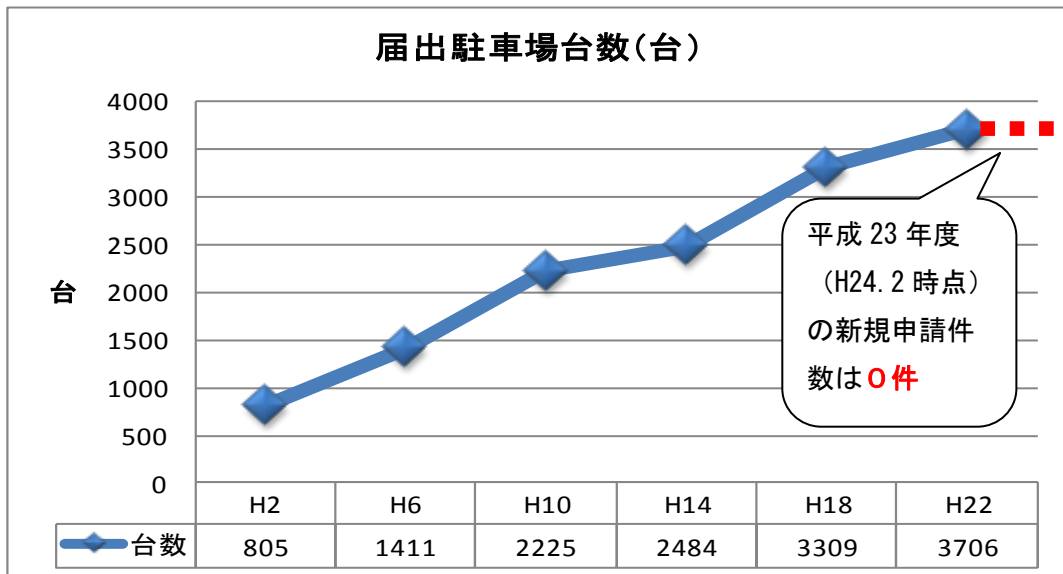


（出典：市内大手3社への聞き取り調査による）

図3-6 コインパーキング整備状況（台数）

(3) 届出駐車場（500㎡以上の時間貸し駐車場）の設置状況

届出駐車場については、公共駐車場と同様、駐車場が不足していた平成初期頃から急増したが、近年は新規設置が少なく、高止まりしている。また、経営状況が悪化している駐車場も多く、今後、総台数は減少していくものと予測される。

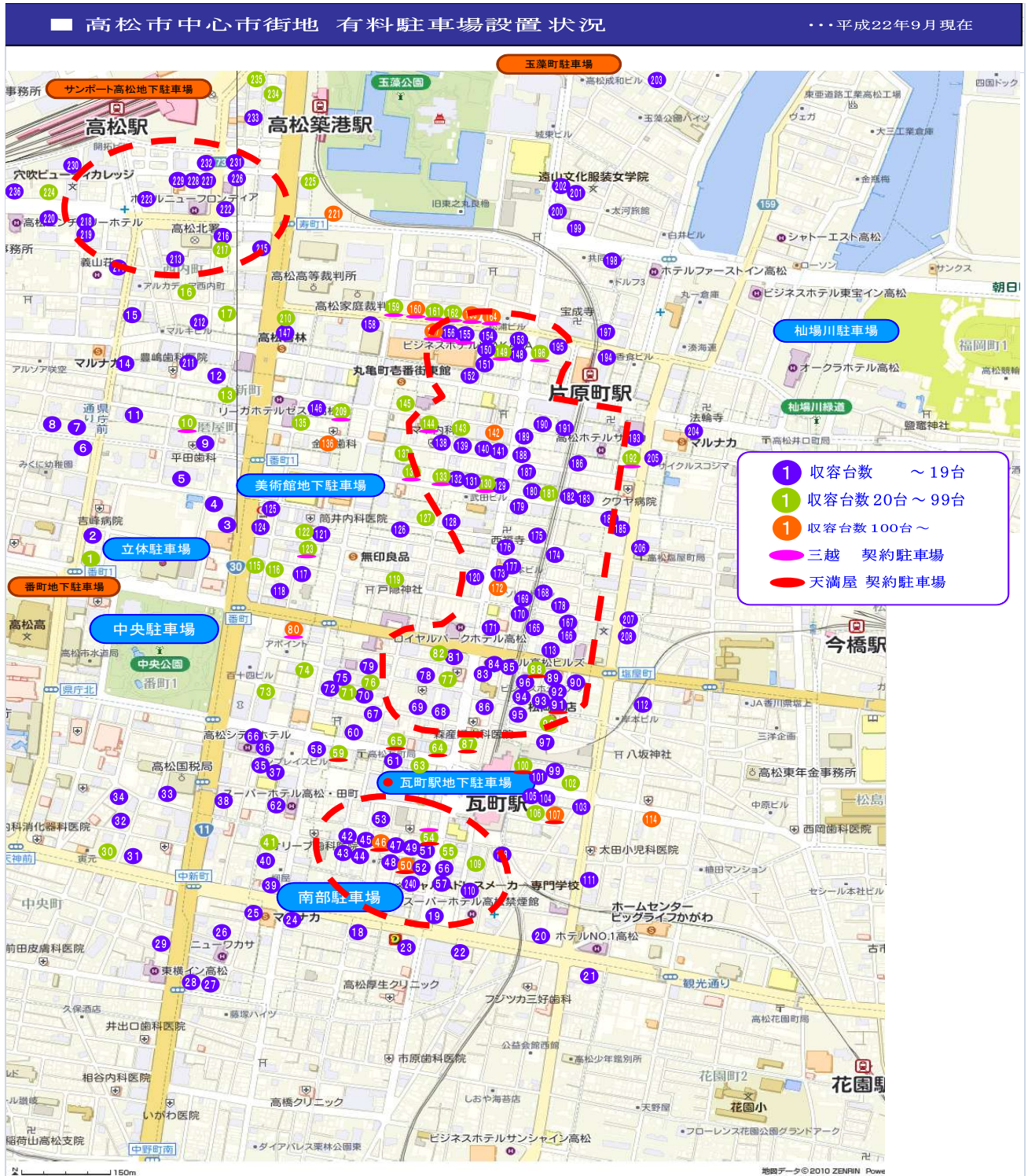


（出典：届出駐車場一覧表 ※公共駐車場・附置義務対象駐車場は除く）

図3-7 届出駐車場整備状況（台数）

(4) 中心市街地の駐車場整備状況

図 3-8 は、中心市街地の時間貸し駐車場を表わしたものである。高松駅周辺や片原町駅周辺から瓦町駅周辺間に集中しており、特に商店街周辺の細街路や大型商業施設付近では、小規模な駐車場が多くなっている。



(出典：ことでん(株)提供)

図 3-8 中心市街地の駐車場位置図

3.4 違法駐車の状態について

本市では、平成4年に「高松市違法駐車防止に関する条例」を制定し、駐車場の整備と利用の促進および、違法駐車防止の啓発活動など、ハードとソフトの両面から違法駐車防止対策に取り組んでいる。

また、中心市街地における違法駐車車両の効果的かつ効率的な取締り対策として、民間の監視員が放置駐車車両の確認およびステッカーの貼り付けなどを行う駐車監視員活動を県警が平成18年6月から導入したことにより、大幅に違法駐車が改善し、現在もその効果は持続している。

○実施した具体的施策

＜ハード施策＞

- ・ 駐車場の供給
- ・ 市立駐車場の整備
- ・ 民間駐車場整備助成金事業
- ・ 附置義務の強化

＜ソフト施策＞

- ・ 違法駐車取締り強化
- ・ 交通指導員による街頭啓発活動
- ・ 民間の駐車監視員の配置
- ・ 広報活動など



図 3-9 違法駐車取締重点地区

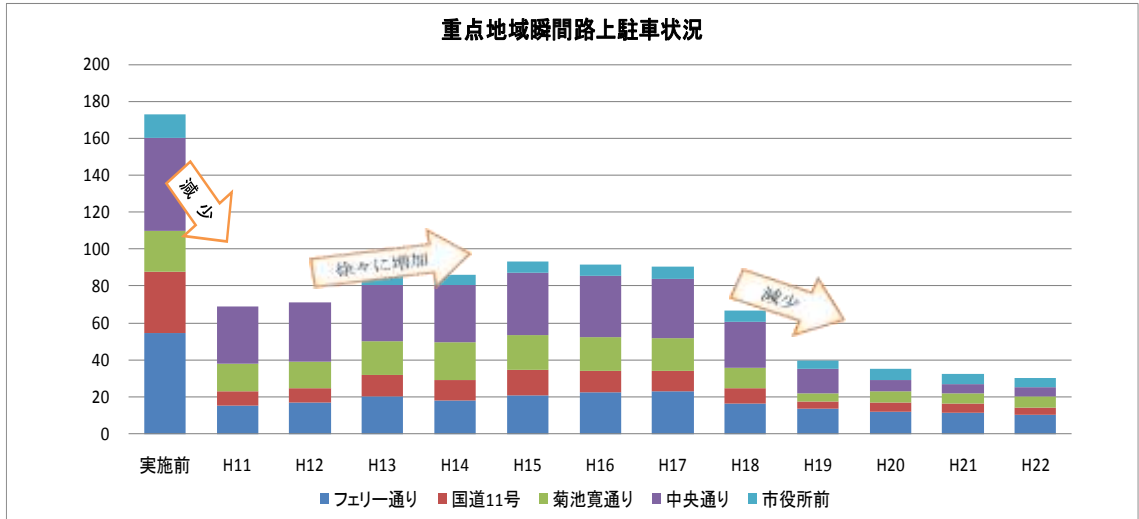


図 3-10 重点地域瞬間路上駐車状況

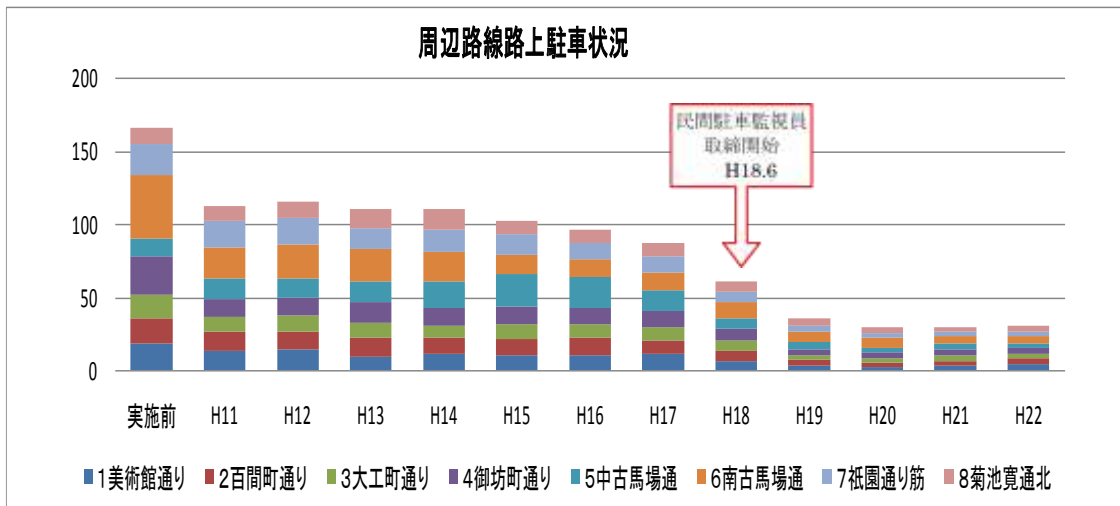


図 3-11 周辺路線路上駐車状況

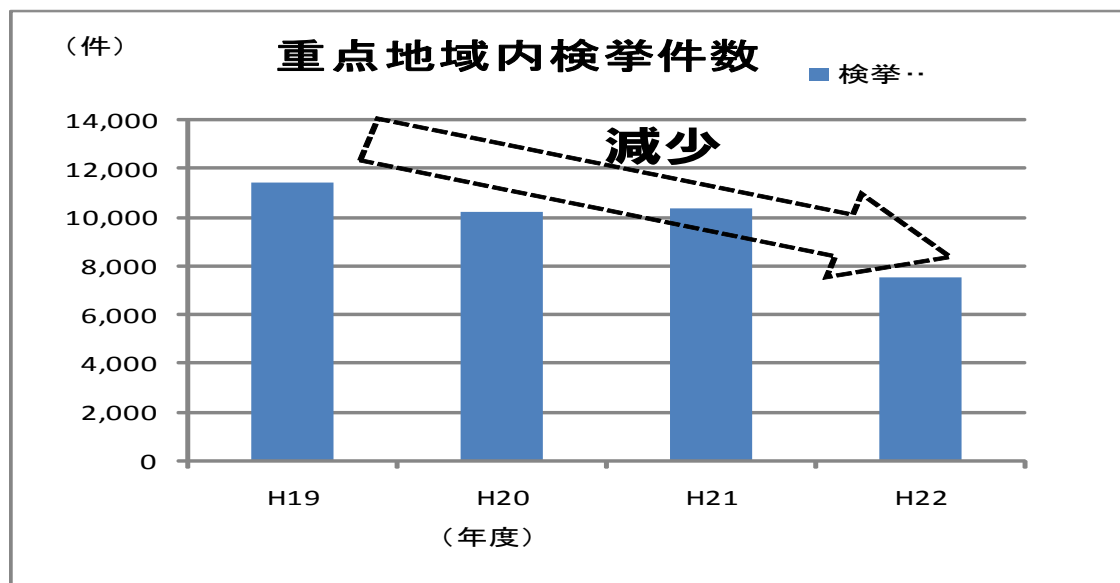
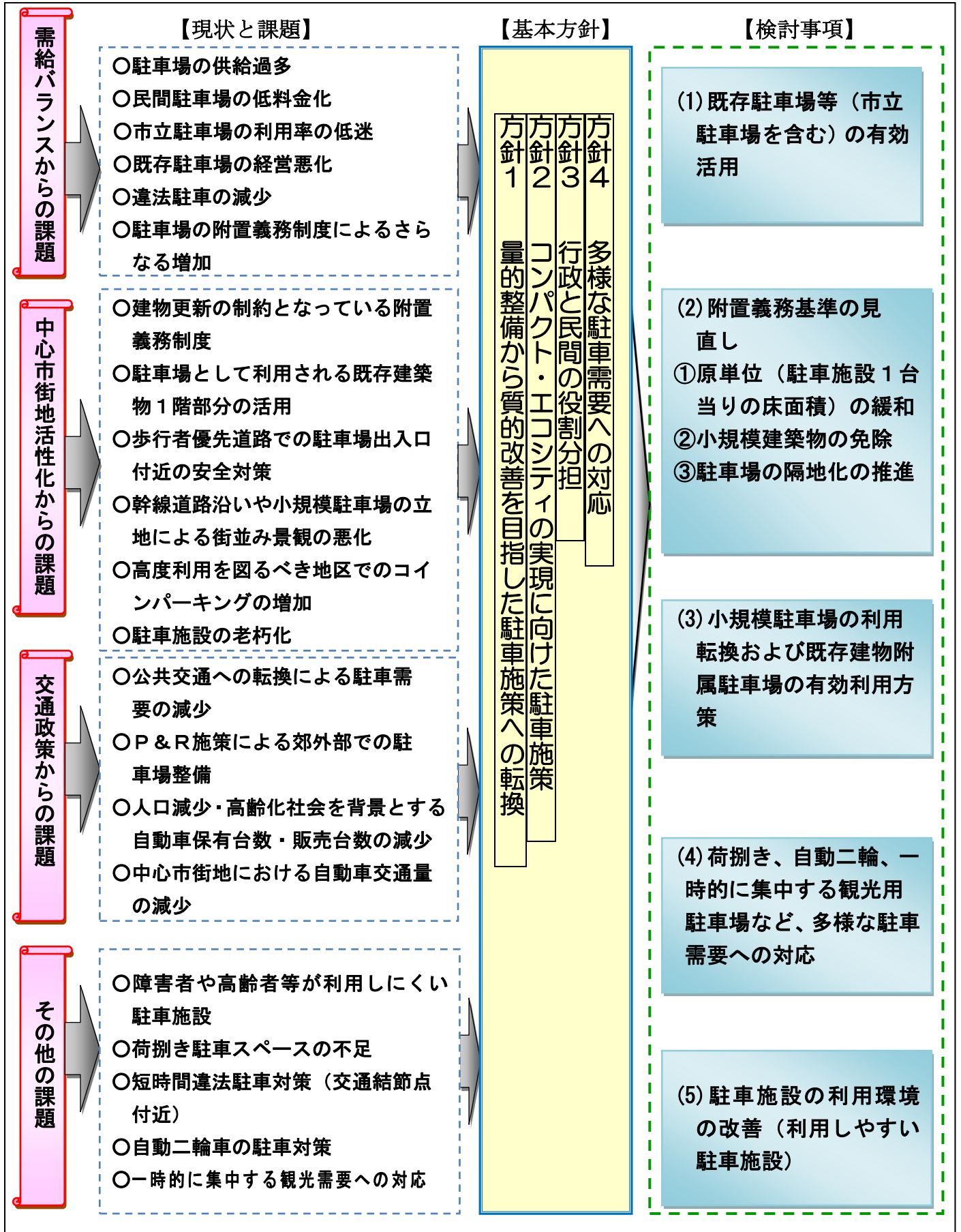


図 3-12 重点地域内検挙件数



4.1 現在の駐車需給バランス

4.1.1 現況分析の方法

駐車場整備地区内の実態調査を行い、現状の駐車場問題を整理・分析し駐車需要に合わせた駐車施策の方向性を検討する。

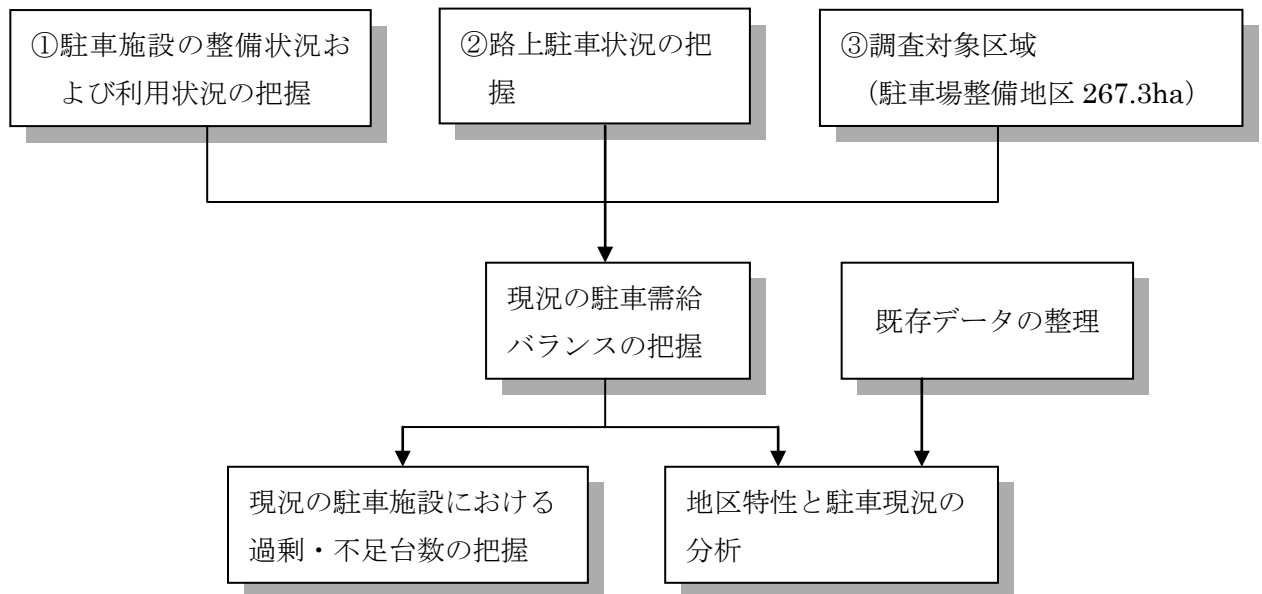


図 4-1 現況分析のフロー

①駐車場の整備状況および利用状況の把握

駐車場整備地区を12ブロックに分け、時間貸し、月極、専用駐車場の整備台数およびピーク時の利用状況を把握する。

②路上駐車状況の把握

全国的に違法駐車取締り強化などにより、路上駐車は減少傾向にあるものの、荷捌き車両や自動二輪の駐車には問題があるとされている。各ブロックの路上駐車状況から、本市の駐車需要の特性を把握する。

③調査対象区域

調査対象区域は駐車場整備地区 267.3ha とする。

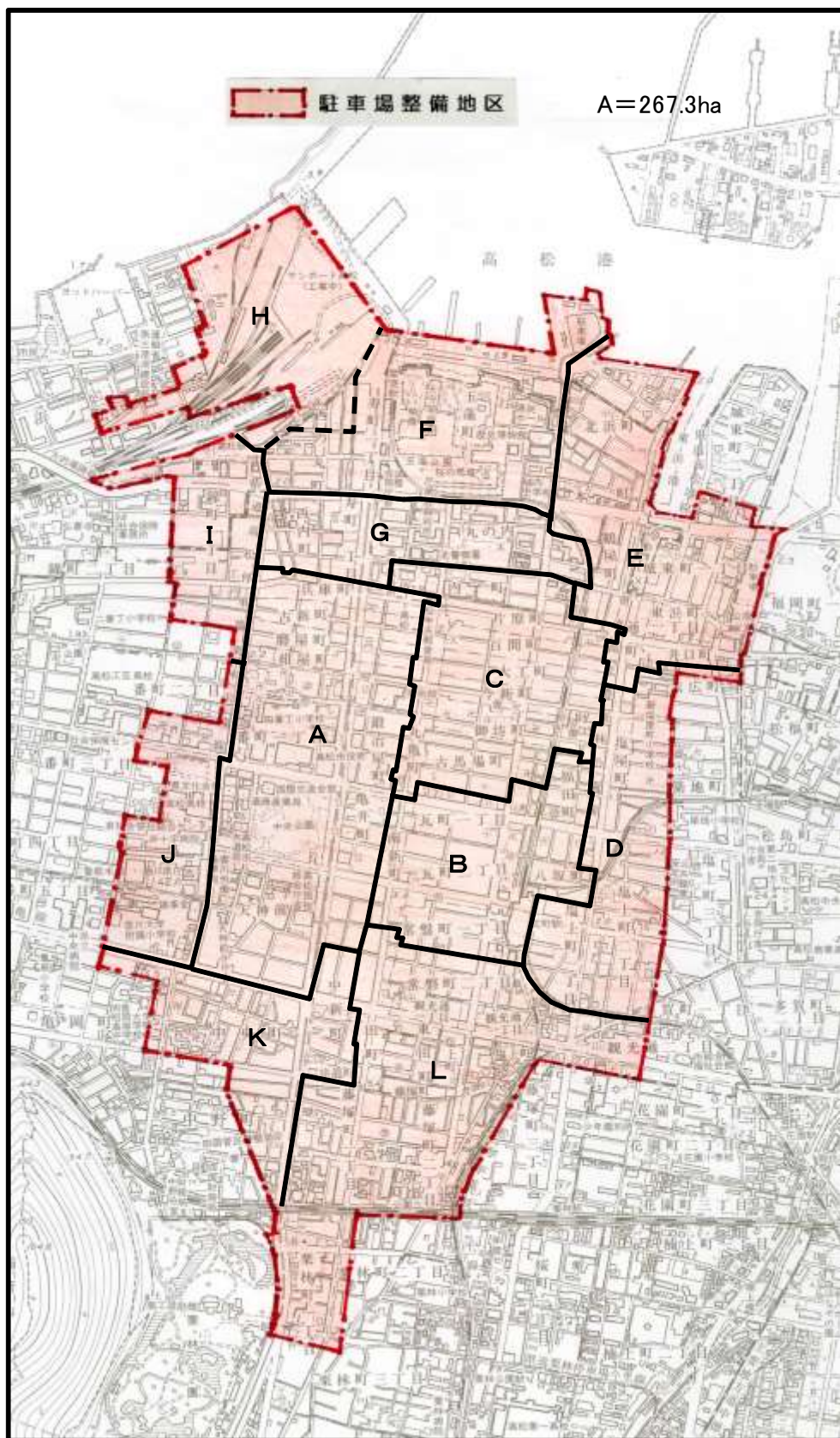


図 4-2 駐車場整備地区

4.1.2 駐車需給バランスの算定方法

現在の駐車場の整備台数を駐車供給量とし、ピーク時の利用台数と路上駐車台数から駐車需要量を算定する。需要量と供給量のバランスから、中心市街地の駐車特性を分析する。

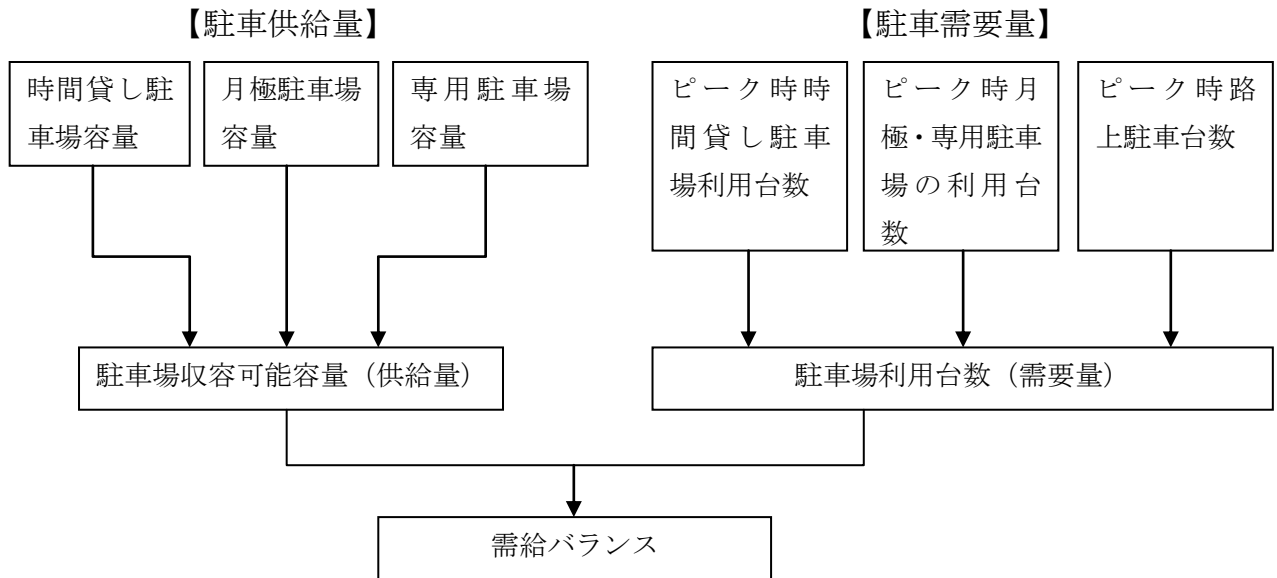


図 4-3 現況の需給バランスの算定フロー

○駐車場供給量調査方法

資料調査：附置義務駐車場一覧表、届出駐車場一覧表、公共駐車場一覧表、コインパーキング事業者への聞き取り調査を実施する。

現地調査：駐車場整備地区内の駐車場について全数調査を実施する。

○駐車場需要量調査方法

現地調査：各ブロックにおいて、駐車場形態別（時間貸し駐車場、路上駐車場、月極・専用駐車場）に数箇所（10%程度）抽出し、ピーク時の利用率を調査する。

この利用率を収容台数に乗じて、ゾーン毎に需要量を算定し、集計したものを全体の需要量とする。

なお、ピーク時は第2回香川中央都市圏パーソントリップ調査より10時～14時とする。

4.1.3 調査結果

現状での全駐車場の需給バランスは、図 4-4 に示すとおり、約 1 万台の供給過多となっている。その内訳としては、市立駐車場を含む時間貸し駐車場（図 4-5）や専用駐車場（図 4-6）は低い利用率となっているが、月極駐車場（図 4-7）は高く、均衡台数に近いと考えられる。また、駐車場整備地区の中でも、ブロック毎に需要の質が大きく異なっていることも確認された。

平成初期には、駐車場の空き待ち車両による路上駐車が問題とされたが、今回の調査で空き待ちが確認されたのは、一部の病院や三越周辺の専用駐車場（附置義務駐車場）のみであり、ほとんどの駐車場で余裕があった。また附置義務駐車場は、建物の床面積によって一律に算定されるため、駐車場の必要性が低い施設や空き床が生じた施設では、駐車場の利用率が低くなるという特徴があった。

なお、本調査は平常期（9月上旬の平日）のピーク時（10～14時）の需要量であり、休日のピーク時には、丸亀町商店街駐車場等での空き待ち駐車や市立美術館・瓦町駅地下駐車場の利用率の上昇など、その傾向は若干異なっている。

しかしながら、年間を通して市立駐車場の利用率のピーク値は、60%台に止まっており、繁忙期や休日の駐車需要を考慮しても中心市街地の駐車場は供給過多の状態であることには変わりがないと考えられる。

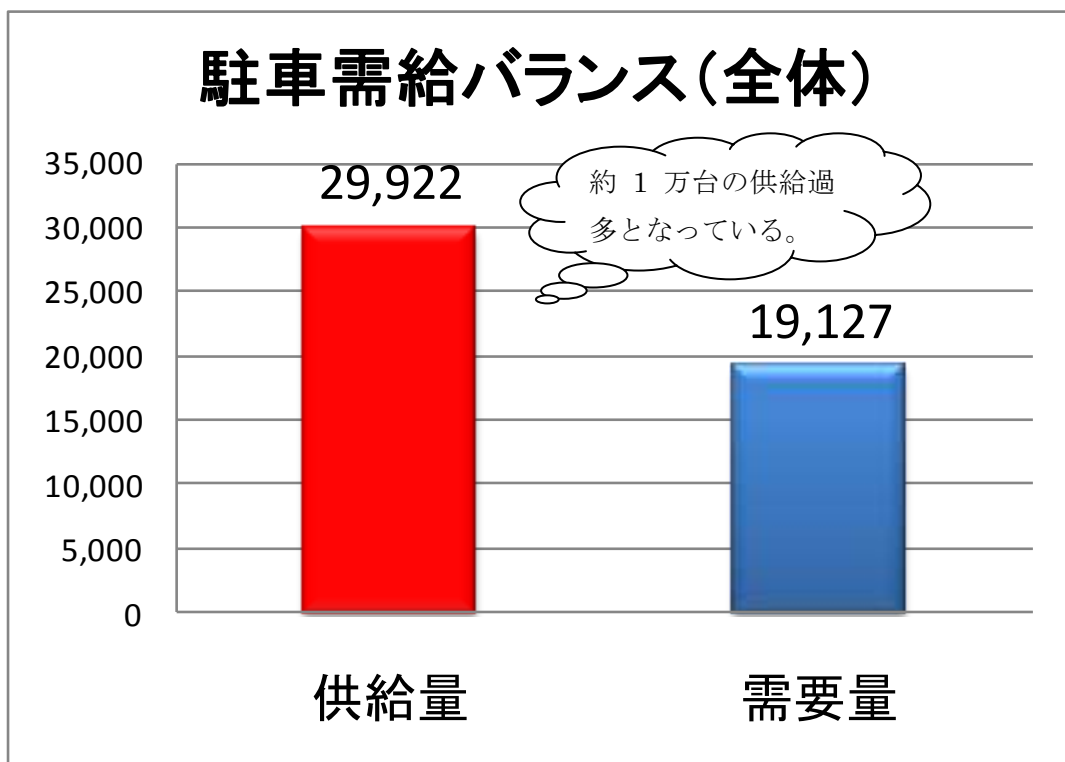


図 4-4 駐車需給バランス（全体）

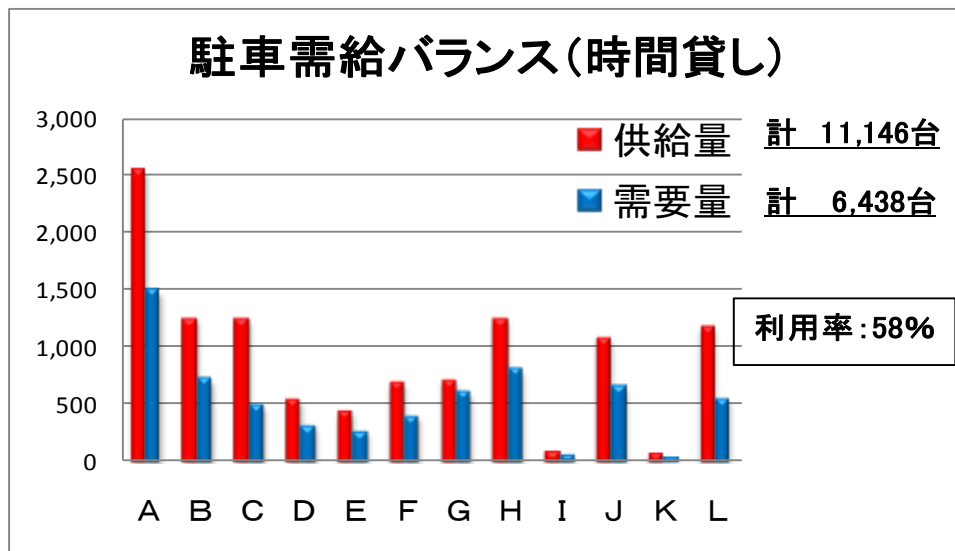


図 4-5 駐車需給バランス (時間貸し)

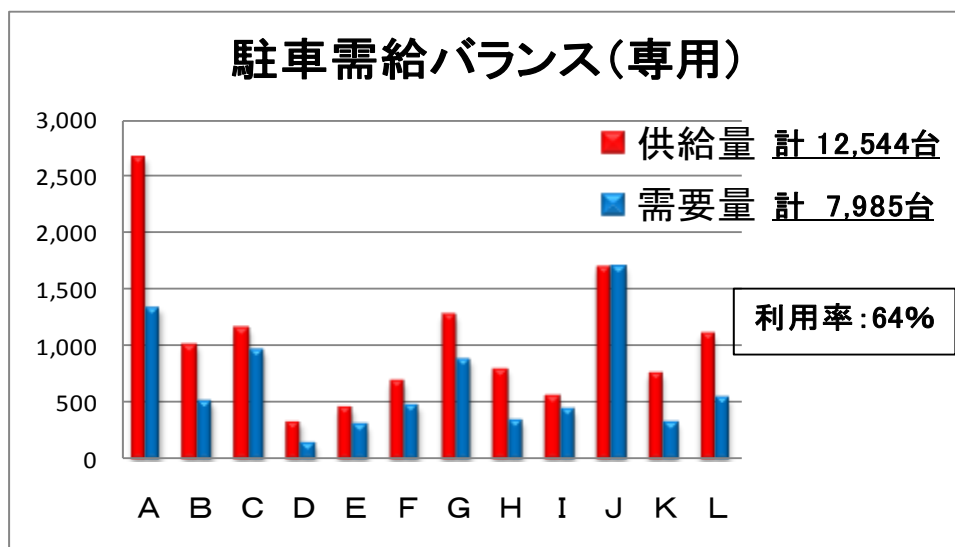


図 4-6 駐車需給バランス (専用)

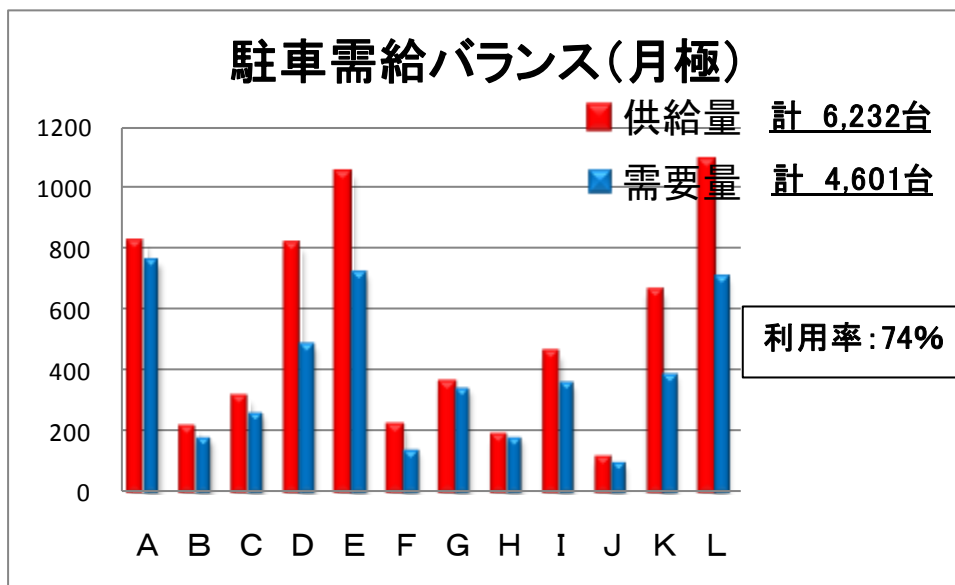


図 4-7 駐車需給バランス (月極)

路上駐車台数(瞬間)

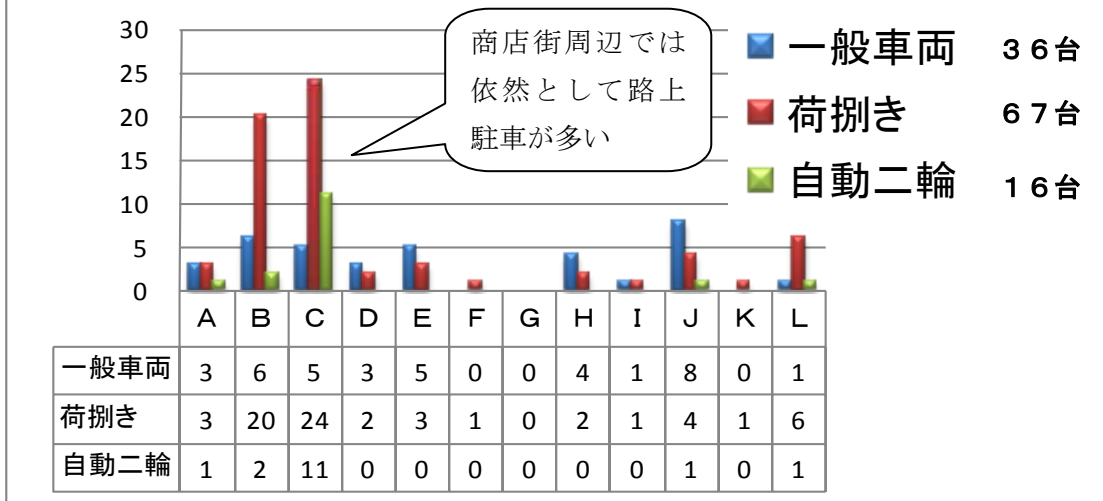


図 4-8 路上駐車台数 (瞬間)

実態調査からの新たな課題

- 建築物における駐車場規模と需要の乖離
- 商店街周辺における自動二輪、荷捌き車両の駐車対策

南古馬場



御坊町



中古馬場



古新町



図 4-9 路上駐車状況写真

4.1.4 ブロック別駐車特性

Aブロック（市役所周辺、中央通り沿線地区）

Aブロックは、業務、商業施設が混在するエリアであり、需要量、供給量ともに多くなっている。通勤用と思われる月極の利用率が高く、専用駐車場の利用率が低いのが特徴である。特に、中央通り沿いの業務施設用の専用駐車場では、空室の影響を受け、常に利用されていない駐車スペースも確認された。

Bブロック（瓦町駅西地区）

Bブロックは、瓦町駅を中心とする交通結節点であり、商業施設が密集している地区である。平成5年の調査では最も駐車場が不足している地区であったが、その後、駐車場供給量が急速に増加し、現在は時間貸し、専用駐車場で利用率が低くなっている。特に市立瓦町駅地下駐車場の利用率は28%と低く、また荷捌き車両が多いのが特徴である。

Cブロック（丸亀町商店街周辺地区）

Cブロックは、丸亀町商店街や、三越高松店を含む商業の中心地区であり、三越周辺では時間貸しと専用駐車場の利用率が高くなっている。また、荷捌き車両が多いのが特徴である。

Dブロック（瓦町駅東地区）

Dブロックは、瓦町駅の東側に位置しており、業務施設や住宅が多い地区である。利用率は50%前後と、供給過多に陥っているが、一方で空き地を利用したコインパーキングが多く、利用率が高いのが特徴である。

Eブロック（北浜・城東町地区）

Eブロックは、商業、業務施設が少なく、マンションなどの住宅が多い地区である。全体的に駐車場供給量、需要量ともに少ないのが特徴である。市立杣場川駐車場の利用率は30%と低くなっている。

Fブロック（玉藻公園周辺地区）

Fブロックは、玉藻公園、県民ホールを含む臨港地区であるが、全体的に駐車場供給量、需要量ともに少ない。今回の調査では、低い利用率となっているが、観光客数の増加やイベント開催の影響を大きく受けることが予測される。

Gブロック（法務局周辺地区）

Gブロックは、法務局や裁判所、四国電力(株)などの業務施設が集積している地区である。利用率は時間貸し駐車場で85%、月極駐車場で96%と高いのが特徴である。

Hブロック（サンポート地区）

Hブロックは、賑わいの拠点であるサンポート地区であり、公共駐車場の供給量が多くなっている。利用率は月極駐車場が高く、専用駐車場では低くなっている。特に、時間貸し駐車場には余裕があるが、イベント開催時など一時的に駐車場が不足する場合があります。また、高松駅付近では日常的に送迎用の停車スペースが不足している。

Iブロック（錦町地区）

Iブロックは、住宅、業務施設の多い地区であり、供給量、需要量ともに少なく、利用率は全体的に高くなっている。

Jブロック（香川県庁周辺地区）

Jブロックは、公共施設や病院が多いエリアであり、供給量が多くなっている。時間貸し駐車場は、香川県番町地下駐車場では利用率30%と低いが、安価なコインパーキングは常に満車に近い状態である。また日赤病院などでは、空車待ち車両が路上で待機しており、専用駐車場が不足している。

Kブロック（中央町地区）

Kブロックは、住宅、業務施設が多い地域であり、供給量、需要量ともに少なく、利用率も全体的に低くなっている。

Lブロック（藤塚・栗林地区）

Lブロックは、住宅、業務施設が多いエリアであり、月極駐車場の供給量が多くなっている。利用率は全体的に低く供給過多に陥っている。

表 4-1 現状のブロック別需給バランスの結果

ブロック	供給量	需要量	需給バランス
A	6,029	3,592	+ 2,437
B	2,473	1,438	+ 1,035
C	2,720	1,755	+ 965
D	1,680	949	+ 731
E	1,948	1,301	+ 647
F	1,608	1,016	+ 592
G	2,352	1,827	+ 525
H	2,234	1,345	+ 889
I	1,109	866	+ 243
J	2,894	2,473	+ 421
K	1,492	758	+ 734
L	3,383	1,807	+ 1,576
計	29,922	19,127	+ 10,795

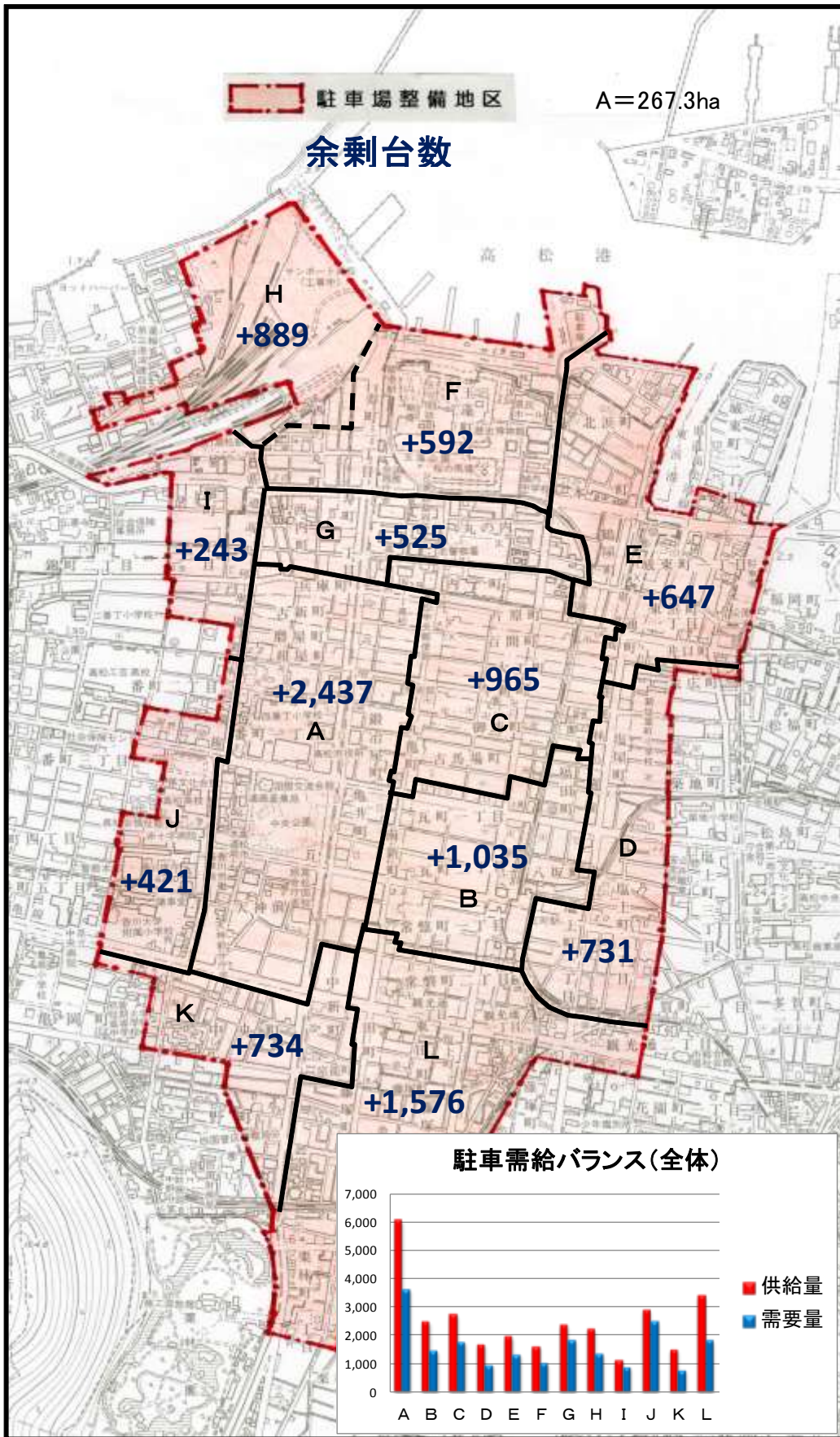


図 4-10 駐車需給バランスの結果

4.2 将来の駐車需給バランス

4.2.1 将来駐車需要の予測方法

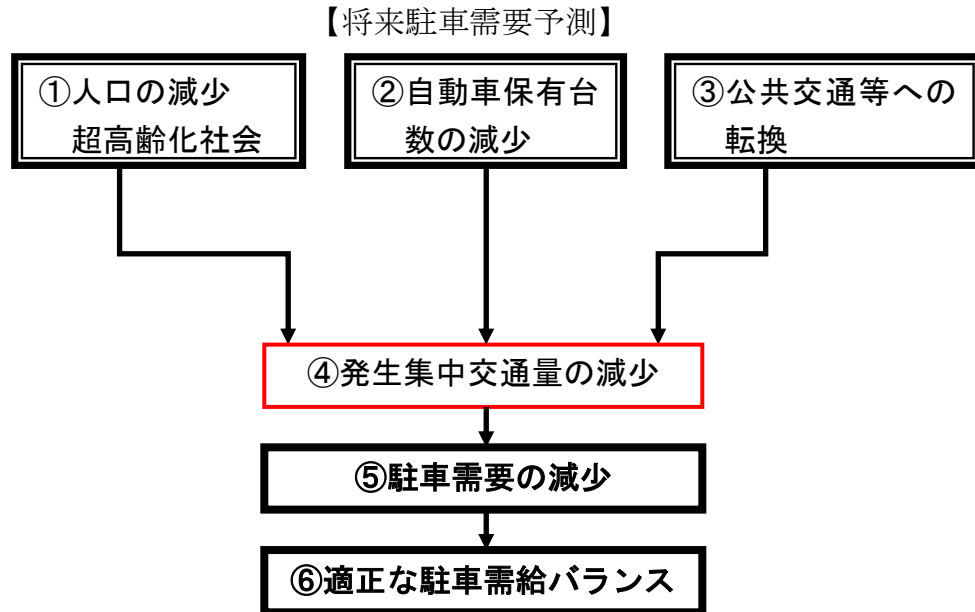
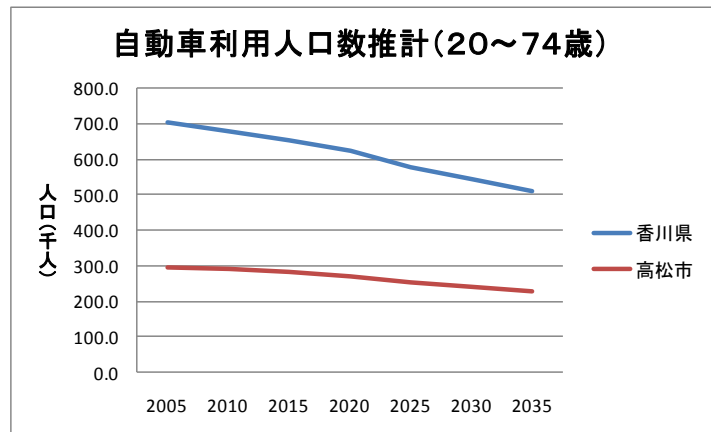


図 4-11 将来駐車需要予測フロー

①人口の減少

日本の市区町村別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）によれば、これまで増加してきた高松市の総人口は、今後減少に転じると予測されており、自動車を運転する年齢層（20～74歳）の人口も現在の約30万人から約20万人へ減少すると予測されている。



※日本の市区町村別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）より作成

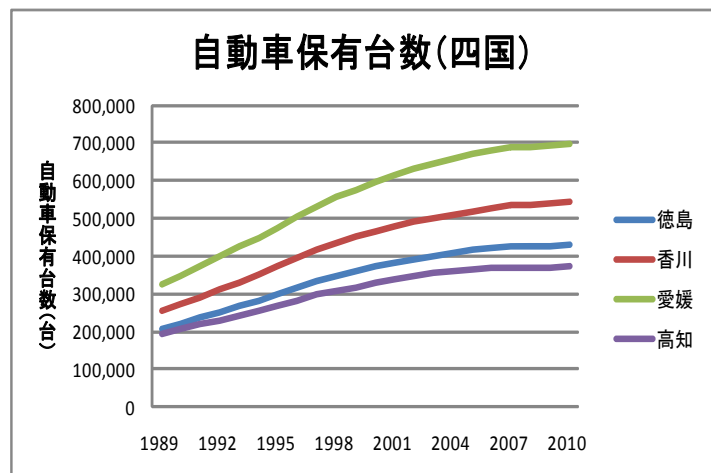
図 4-12 自動車利用人口推計

②自動車保有台数の減少

香川県の自動車保有台数は、人口減少に伴い現在をピークに減少に転じると予測されている。

また、国内における新車販売状況を見ると、長期かつ大幅な減少が続いており、特に登録車は、平成2年の598万台をピークとして、平成21年は半減し、292万台となり、昭和46年以来38年振りに300万台を割り込む水準にまで落ち込んでいる。

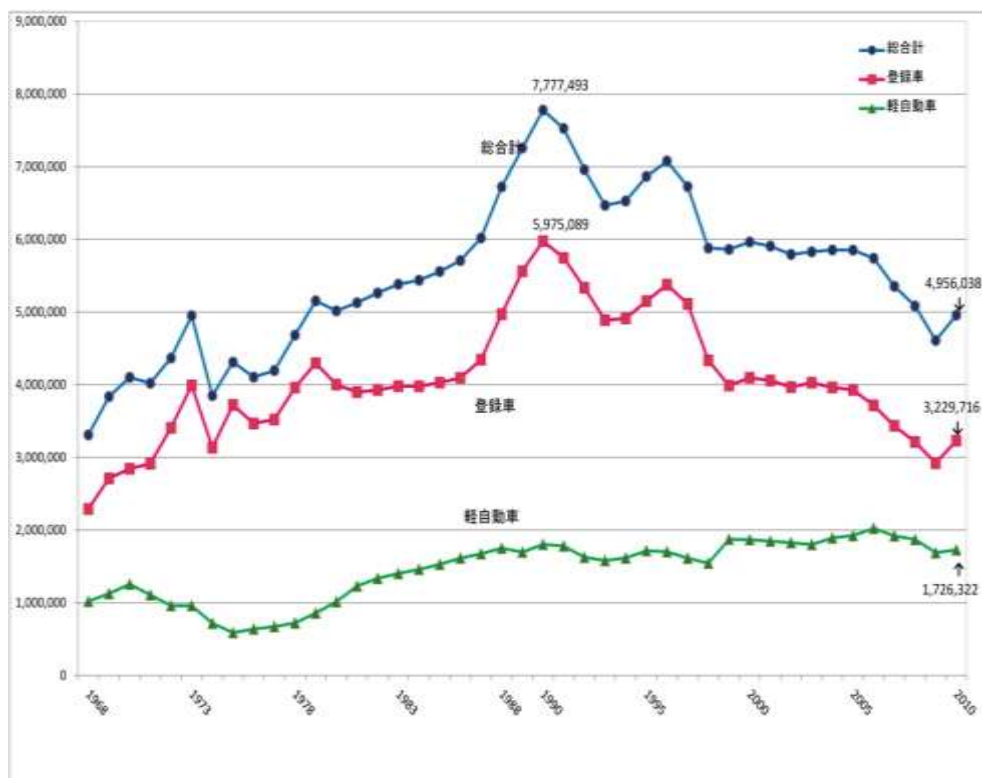
2010年は、エコカー補助金による駆け込み需要の影響で、322万台に回復したものの、減少傾向は変わらないと予測される。¹



※自動車保有台数統計データ(財団法人自動車検査登録情報協会)から作成

図 4-13 自動車保有台数の推移

新車販売台数推移



(出典：社団法人自動車販売協会連合会資料)

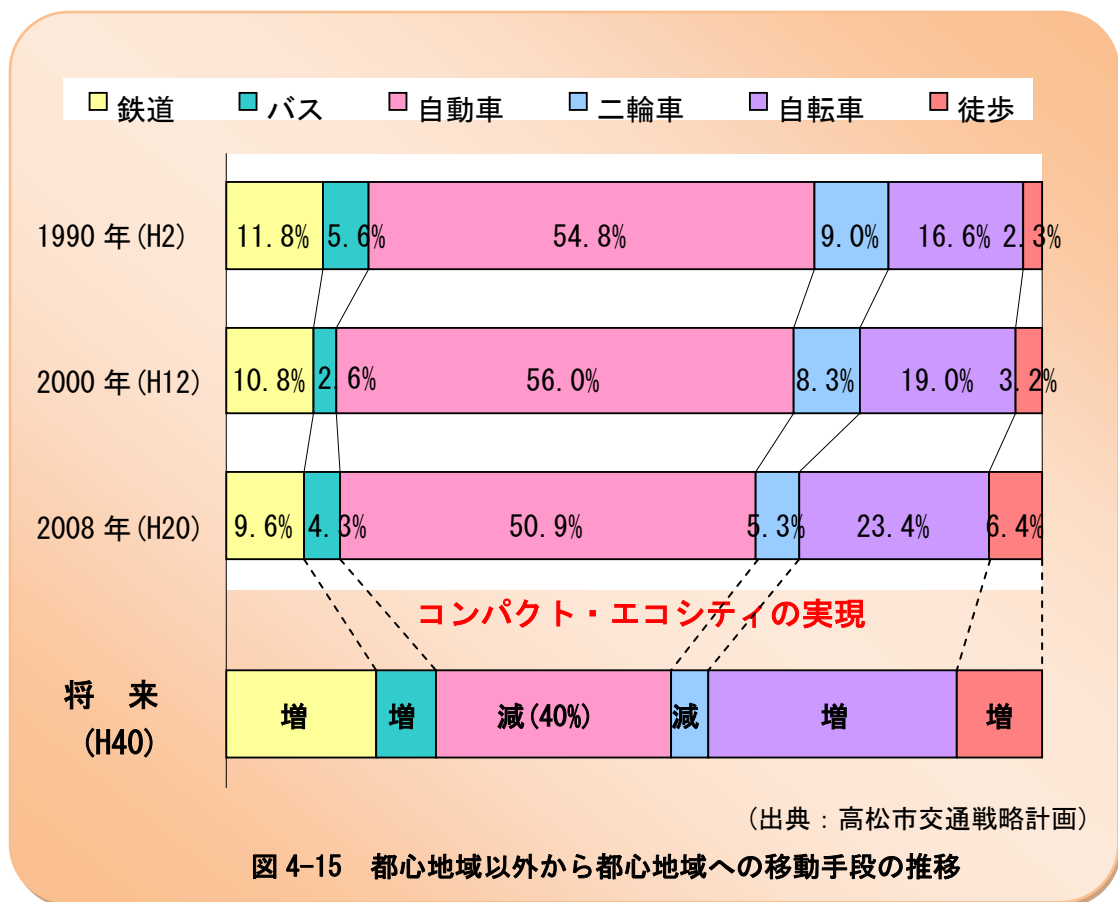
図 4-14 新車販売台数推移

¹ 平成 24 年度税制改正に関する要望書 (社団法人 日本自動車販売協会連合会) 抜粋

③公共交通等への転換

郊外部から中心市街地への移動手段の推移を見ると、依然として50%以上が自動車利用となっており、自動車に過度に依存したライフスタイルであるが、一方で自動車から自転車および徒歩へシフトする傾向が見られるなど、環境問題や健康増進に対する市民意識の変化が伺える。

また、将来は、本市においても人口減少・超高齢化社会の進展等による自動車保有台数の減少や公共交通への転換施策により、中心市街地の自動車交通量が減少し、駐車場需要も減少すると考えられる。



④発生集中交通量の減少

H17 道路交通センサス、及びH17センサスベースのH42 将来OD表の集計により、集中量変化率には以下の傾向がみられる。

- 全国合計では発生集中量の変化率は、▲4.5%であるが、地方部ほど減少率が大きくなり、四国全体では、▲12.5%となっている。
- 四国内でみると、比較的香川県の減少率は小さい推計となっている。（なお、これは国立社会保障・人口問題研究所による人口推計の傾向と合致する。）
- 高松市における減少率は、香川県全体と比較して小さくなっており、合併前の旧高松市域部では、▲7.8%、合併後の現高松市域部では、▲6.1%となっている。

表 4-2 OD表による H17→H42 発生集中量変化率

地域	H17 発生集中量 (台トリップエンド/日)	H42 発生集中量 (台トリップエンド/日)	H17→H42 変化率
高松市 (合併前区域)	966, 778	891, 108	-7.8%
高松市 (合併後区域)	1, 213, 218	1, 139, 019	-6.1%
香川県	3, 213, 218	2, 879, 288	-9.4%

(出展：H21 高松市都市計画道路整備プログラム)

注) H22 道路交通センサスの将来予測値の公表がH24 第3 四半期の予定であることから、H17 センサスの予測率により算出する。ただし、H22 道路交通センサスの結果値との間に大幅な相違がある場合は、駐車需要量の見直しを行うものとする。

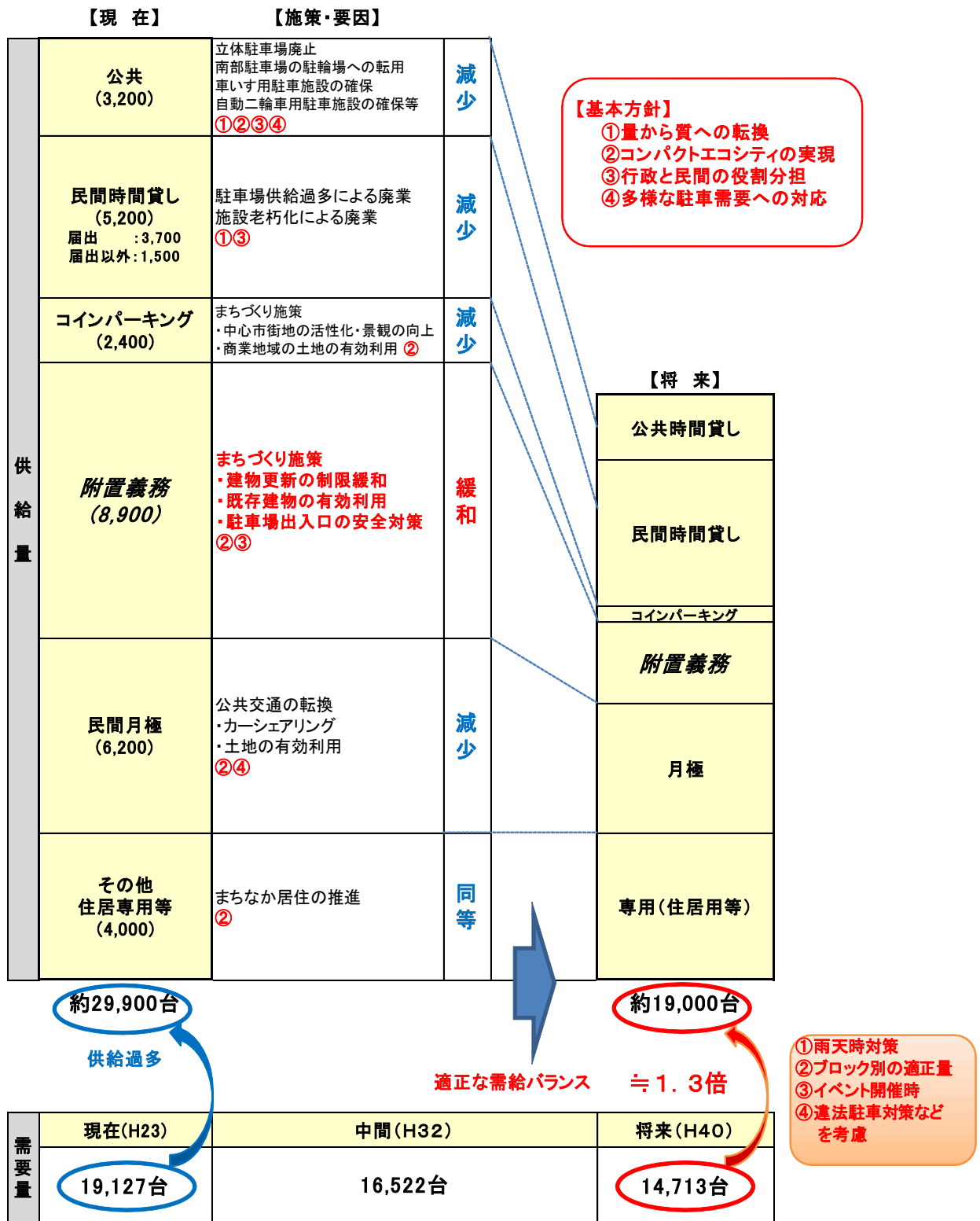
⑤駐車需要の減少（中心市街地）

年	現在 (H23)	将来 (H32) 中間年次	将来 (H40)
自動車への依存度	約 52.0%	約 45.0%	約 40.0%
駐車場需要量	19, 127 台	16, 522 台	14, 713 台

※自動車への依存度は、高松市総合都市交通計画P108 表 5.2（総合都市交通計画における目標値の設定）を参考に算出した。

①～⑤より、将来、中心市街地の駐車需要は減少すると考えられるため、駐車場の新規整備の必要性は低いと考えられる。

⑥適正な駐車需給バランス

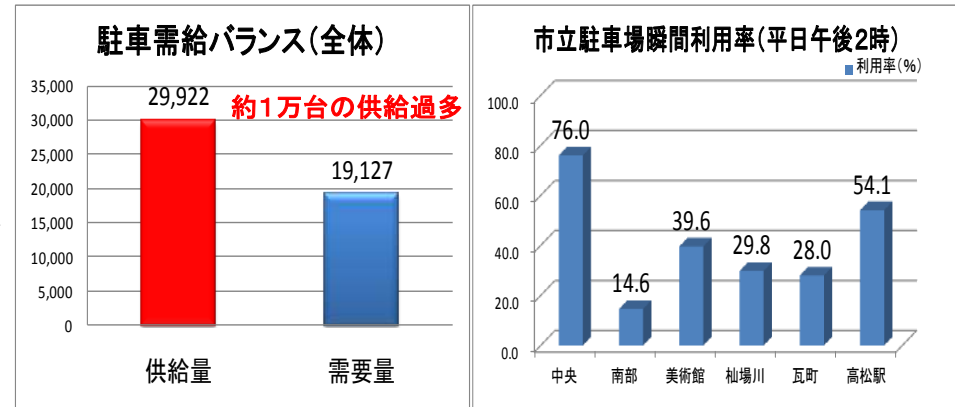


※将来需要量は、高松市総合都市交通計画(総合都市交通計画における目標値の設定)を基に算出。
(H17交通センサス:発生集中量を考慮)

※上記の駐車台数は、平成23年9月時点の現地調査および資料調査に基づき作成したものである。
同一駐車場の中で、経営形態(月極と時間貸し)や届出区分(附置と届出)が重複している場合は、
主要な方へ全台数を加算している。

図 4-16 適正な駐車需給バランスのイメージ図

【現状と課題】



- 駐車場の供給過多
- 民間駐車場の低料金化
- 市立駐車場の利用率の低迷
- 既存駐車場の経営悪化
- 違法駐車の減少
- 駐車場の附置義務制度によるさらなる増加



- 建物更新の制約となっている附置義務制度
- 歩行者優先道路での駐車場出入口付近の安全対策
- 駐車場として利用される既存建築物1階部分の活用
- 幹線道路沿いや小規模駐車場の立地による街並み景観の悪化
- 高度利用を図るべき地区でのコインパーキングの増加
- 駐車施設の老朽化

- 人口減少・高齢化社会を背景とする自動車保有台数・販売台数の減少
- 公共交通への転換による駐車需要の減少
- P&R施策による郊外部での駐車場整備
- 中心市街地における自動車交通量の減少

- 障害者や高齢者等が利用しにくい駐車施設
- 荷捌き駐車スペースの不足
- 短時間違法駐車対策(交通結节点付近)
- 自動二輪車の駐車対策
- 一時的に集中する観光需要への対応

【基本方針】

- 方針1 量的整備から質的改善を目指した駐車施策への転換
- 方針2 コンパクト・エコシティの実現に向けた駐車施策
- 方針3 行政と民間の役割分担
- 方針4 多様な駐車需要への対応

【検討事項】

- (1) 既存駐車場等(市立駐車場を含む)の有効活用
- (2) 附置義務基準の見直し
 - ① 原単位(駐車施設1台当りの床面積)の緩和
 - ② 小規模建築物の免除
 - ③ 駐車場の隔地化の推進
- (3) 小規模駐車場の利用転換および既存建物附属駐車場の有効利用方策
- (4) 荷捌き、自動二輪、一時的に集中する観光用駐車場など多様な駐車需要への対応
- (5) 駐車施設の利用環境の改善(利用しやすい駐車施設)

【対応策】

- I 附置義務基準の見直し
 - ・ 原単位の緩和
150㎡に1台を ⇒ 600㎡に1台へ
 - ・ 対象建築物
1,000㎡を超えるもの ⇒ 2,000㎡を超えるもの
 - ・ 隔地距離基準
(200m ⇒ 300m)
 - ・ 既存建物への附置義務基準緩和の適用
- II 市立駐車場における附置義務駐車場の受入などの活用策
- III 多様な駐車需要への対応
 - ・ 関係機関との連携・支援
 - ・ 観光需要に対し、臨時駐車場・事前予約制・情報発信を検討
 - ・ ポケットローディングの推進
 - ・ 電気自動車等新たな需要に対応する駐車場整備
- IV バリアフリー関係法令等に基づく改善
 - ・ ユニバーサルデザイン化
 - ・ 施設間のシームレス化等

「コンパクトで持続可能なまちづくり」の実現

需給バランスからの課題

中心市街地活性化からの課題

交通政策からの課題

その他の課題

第6章

計画に関する基本事項

6.1 対象区域

中心市街地の**駐車場整備地区**（A=267.3ha）とする。

6.2 計画目標

本市では、コンパクトで持続可能なまちづくりに向けた駐車施策として、**「人と街にやさしい、バランスの取れた駐車環境の創造」**を目指す。

6.3 計画期間

平成24年2月から平成41年3月とする。

なお、平成32年度を中間年次とし、計画内容の検証および見直しを行うものとする。

表 6-1 上位・関連計画と本計画の計画期間

計画名		H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40
上位計画	第5次高松市総合計画																						
	高松市都市計画マスタープラン																						
	高松市総合都市交通計画																						
関連計画	中心市街地活性化基本計画						H24策定予定																
	高松地区における自転車と利用した都市づくり計画																						
	コンパクト・エコシティ推進計画						H24策定予定																
	自転車等駐車対策総合計画																						
	観光振興計画																						
駐車対策基本計画																							

6.4 基本方針

方針1 量の整備から質的改善を目指した駐車施策への転換

駐車場の需給バランス等を踏まえて、市立駐車場等既存ストックを有効活用する。
また、バリアフリー新法等に基づき、誰もが利用しやすい施設整備に努める。

方針2 コンパクト・エコシティの実現に向けた駐車施策

コンパクト・エコシティの実現に向け、総合都市交通、まちづくり施策、都市計画施策を踏まえた、駐車場に関する具体的施策を定める。

方針3 行政と民間の役割分担

駐車場の利便性向上や違法駐車対策など民間および関係機関と連携した取組を検討する。

方針4 多様な駐車需要への対応

引き続き、荷捌き車両や自動二輪、観光バス等への対応について検討する。また、カーシェアリング用駐車場、電気自動車など、新たな需要に対応した駐車場整備についても検討する。

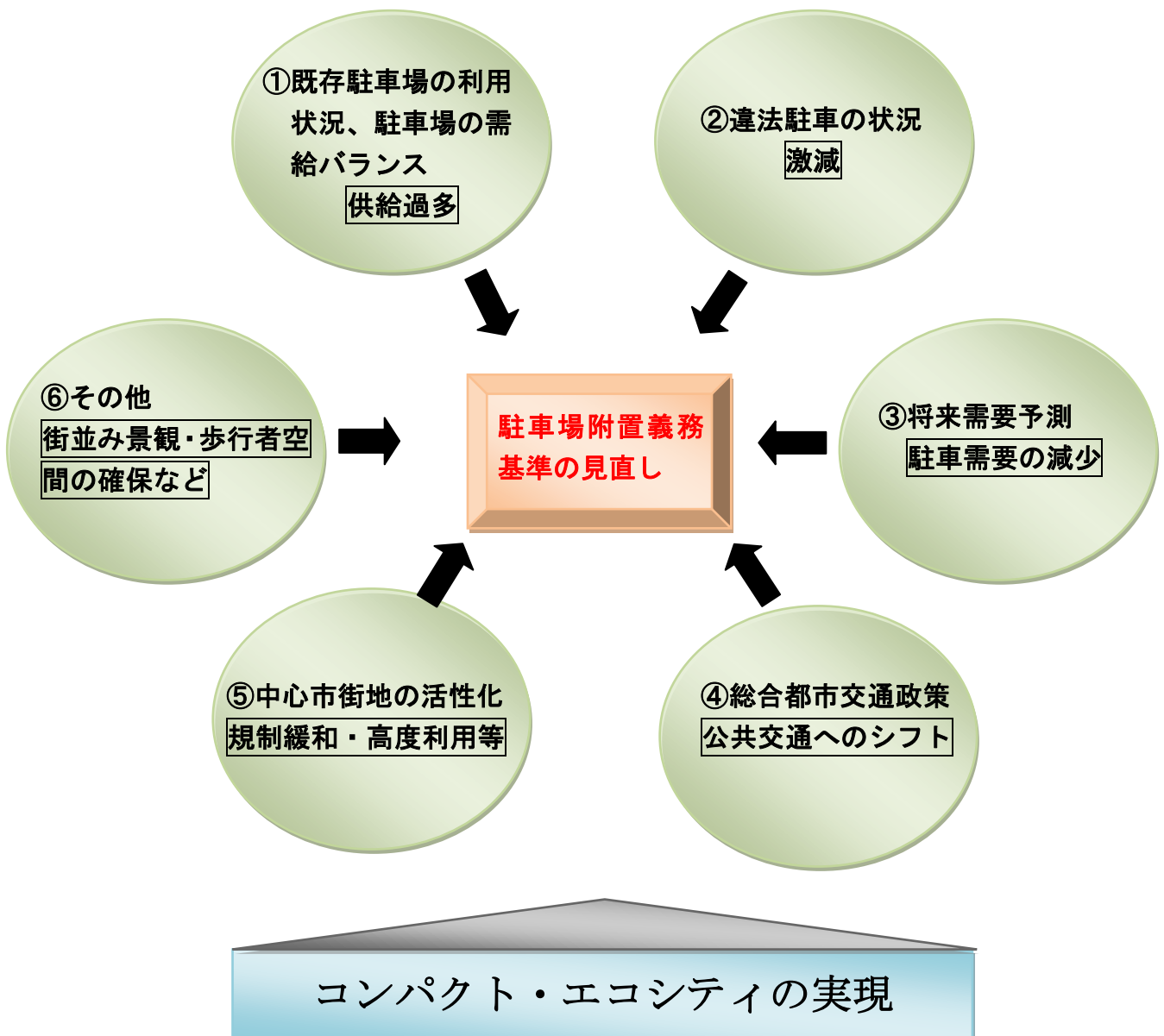
第7章

駐車場問題への対応策

7.1 附置義務基準の緩和

以下の6項目の現状や課題を踏まえ、附置義務基準の見直しを行うものとする。

<附置義務基準の見直しの考え方>



①既存駐車場の利用状況・需給バランス

現在、公共・民間駐車場ともに、利用率が低下している。

需給バランスの分析結果、平常時では、約1万台の駐車場が余っている状況であり、既存駐車場を有効に活用する必要がある。

②違法駐車の状態

平成初期に社会問題となった一般車両による路上駐車は、駐車場の整備や取締り強化等により、概ね改善された。今後は、ソフト対策と荷捌き車両等への対応が必要である。

③将来需要予測

道路交通センサスの結果によると中心市街地の発生集中交通量は減少している。また、自動車保有台数も、総人口の減少、少子高齢化社会への進展等により、今後減少に転じると予測されており、駐車需要も減少すると考えられる。

④総合都市交通政策

公共交通機関や自転車利用に向けた環境整備により、中心市街地の自動車流入量を減少させる施策が推進されている。

⑤中心市街地の活性化

駐車場の附置義務によって、建物の1階部分が有効に活用されていないケースや原則敷地内での駐車場確保が義務化されているため、敷地利用に制約が生じている。また、小規模駐車場の立地により、中心市街地の土地の高度利用が阻害されている。

⑥その他

幹線道路沿いに小規模駐車場が配置されることによって、街並み景観にも悪影響が生じている。また、歩行者を優先させたい中央商店街周辺の道路に駐車場が配置されることにより、歩行者や自転車と自動車が交錯し、危険な状況が見られるため、安全対策が必要である。

(検討すべき内容)

- ①原単位*の緩和（既存施設にも適用）
- ②小規模建築物の免除
- ③隔地基準（距離基準）の緩和

※附置義務駐車場1台当たりの建築物床面積（㎡/台）

7.1.1 原単位の緩和（既存施設にも適用）

図 7-1 は、ブロック別の余剰台数と既存施設の附置義務台数を表わしたものであるが、すべてのブロックにおいて余裕がある。

現行の附置義務制度を今後も継続した場合、中心市街地では、さらに駐車場の余剰台数が増えると考えられる。

そのため、建物の床面積に応じて必要な駐車台数を算出する上で基礎となる附置義務基準の原単位については、駐車場の需給バランスおよび附置義務駐車場の設置状況から緩和することが望ましい。

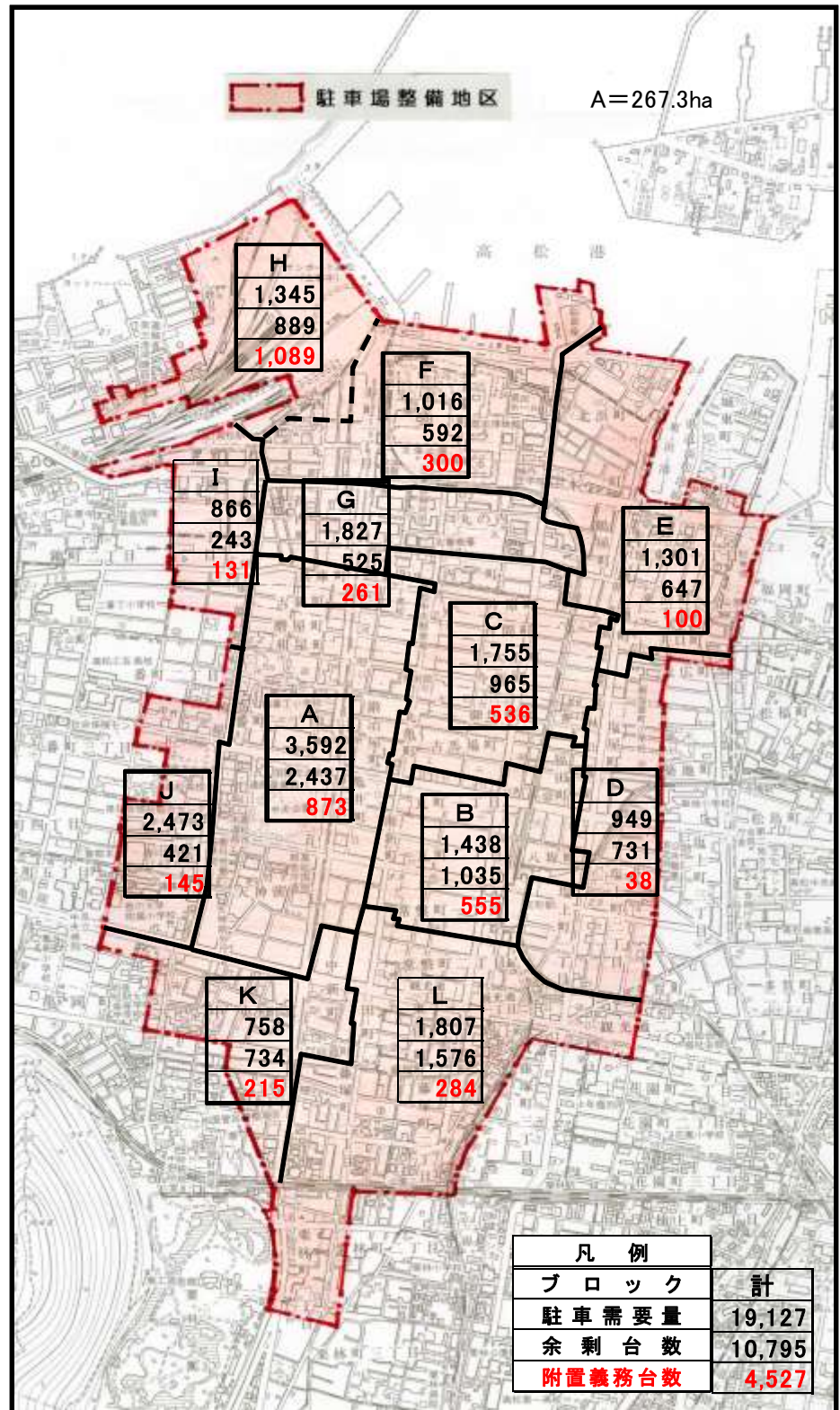


図 7-1 余剰台数と既存附置義務駐車場台数

既存の附置義務駐車場は、以下の2つのケースに区分されると考えられる。

ケース1 (146か所 7,377台)

次の①～③の理由により、附置義務台数以上を確保しているケース

- ①経営上の戦略
- ②駐車場不足時期における業としての設置
- ③立体駐車場（機械式など）の規格上やむを得ない増設

ケース2 (40か所 1,503台)

比較的小規模な施設や駐車場を必要としない用途などで、規制によりやむを得ず駐車場を確保しているケース

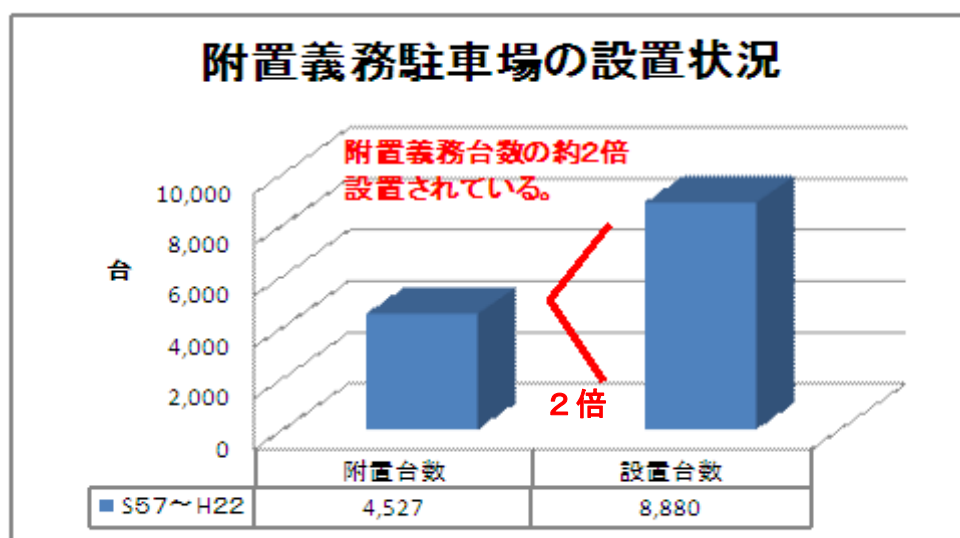


図 7-2 附置義務駐車場の設置状況

ケース2の中には、規制により不必要な駐車場を確保することで、経営を圧迫しているものが存在し、また、比較的小規模な施設においては、建替えや新たな出店等の妨げとなっている可能性がある。

本市では、昭和56年に附置義務条例を制定後、駐車問題に対応するため、これまで基準の強化を繰り返し実施してきたが、今回の現況調査の結果および将来の駐車需要を踏まえ、適正な駐車需給バランスを基に、以下のとおり原単位を緩和するものとする。

【現基準の原単位】

特定部分：150㎡に1台

非特定部分：400㎡に1台

【新基準の原単位】

特定部分：600㎡に1台

非特定部分：800㎡に1台

この基準を既存駐車場に適用した場合、特に影響を受けるケース2の施設で駐車場台数が大幅に減少することも考えられるが、ブロック別、中心市街地全体ともに駐車場不足に陥ることはないものと考えられる。

7.1.2 小規模建築物の免除

一部の建築物においては、現行の基準が建物の更新の進まない一因となっているものと考えられるため、土地の有効活用や中心市街地の活性化等の観点から、小規模建築物において附置義務の免除を検討する。

【現基準の対象建築物】

特定部分の床面積と非特定部分の床面積に2分の1を乗じて得た面積との合計の面積が**1,000 m²**を超えるもの



【新基準の対象建築物】

全部を特定用途に供する建築物：延べ面積が**2,000 m²**を超えるもの
 全部を非特定用途に供する建築物：延べ面積が**3,000 m²**を超えるもの
 特定部分と非特定部分を有する建築物：延べ面積が**3,000 m²**を超えるもの
 または特定部分の床面積が**2,000 m²**を超えるもの
 (※延べ面積には、駐車場の用途に供する部分の床面積は含まない。)

表 7-1 附置義務対象施設数（規模別）

(施設数)

	1000m ² 以上 2000m ² 以下	2000m ² を超え 3000m ² 以下	3000m ² を超え 4000m ² 以下	4000m ² を超え 5000m ² 以下	5000m ² を超え	合計
Aブロック	0	17	8	7	16	48
Bブロック	0	4	2	0	3	9
Cブロック	4	2	2	1	7	16
Dブロック	2	0	3	1	0	6
Eブロック	2	0	5	1	2	10
Fブロック	0	2	1	0	4	7
Gブロック	0	1	2	4	5	12
Hブロック	4	0	1	1	10	16
Iブロック	2	5	1	2	4	14
Jブロック	0	2	0	0	2	4
Kブロック	0	4	5	5	5	19
Lブロック	3	4	5	4	9	25
地区全体	17	41	35	26	67	186
割合(%)	9	22	19	14	36	100

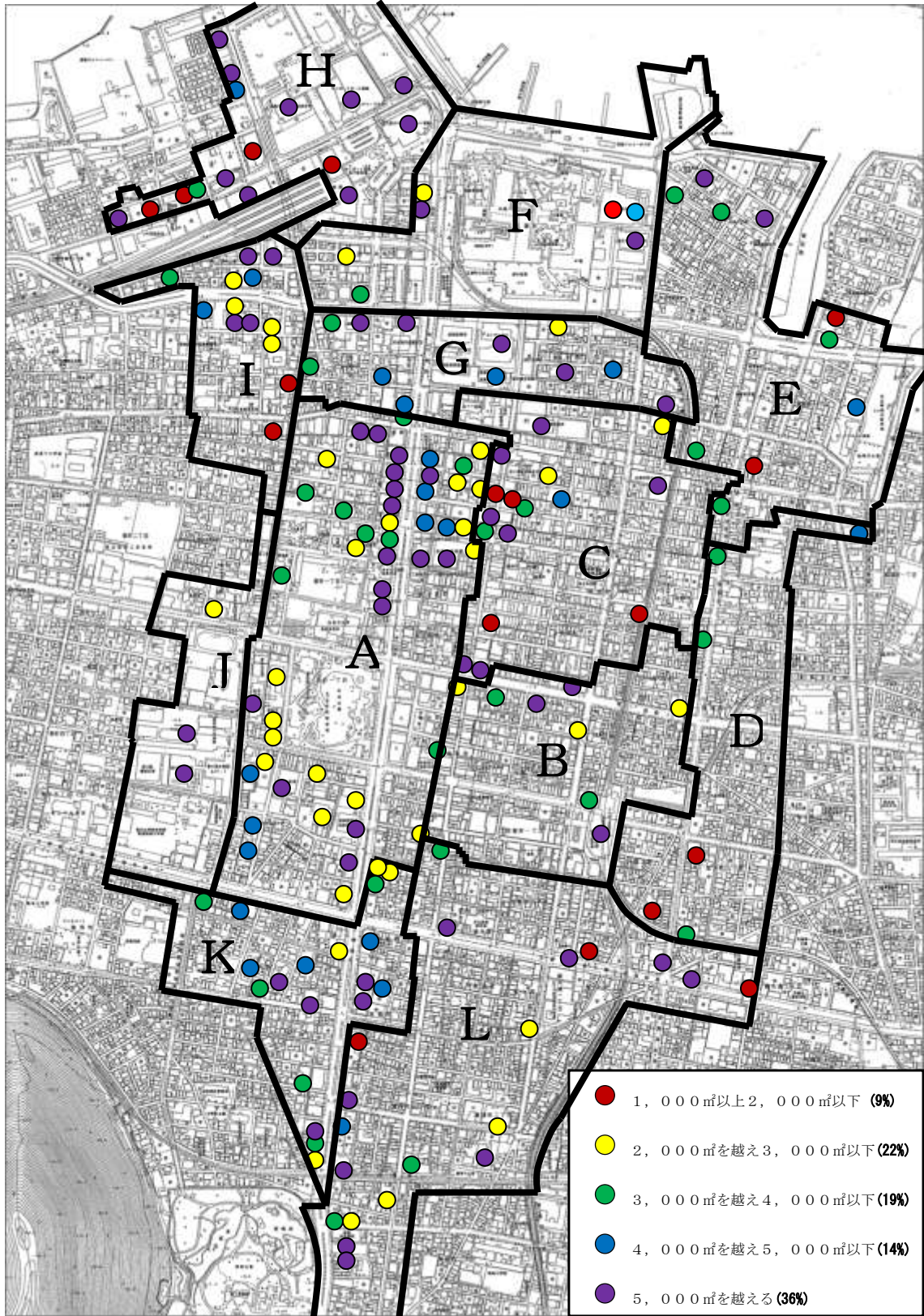


図 7-3 附置義務駐車場の設置箇所図（建築物規模別）

7.1.3 隔地距離基準の緩和

現在、当該建築物の構造または敷地の状態により、やむを得ないと認められる場合においては、附置義務駐車場の隔地化を可能としているが、既存駐車場を有効に活用し、駐車場の選択肢を増やすためには、建築物から駐車場までの距離制限を緩和し、**適正な配置へ誘導**することが望ましい。

また、全国で附置義務条例を定めている197自治体のうち、167自治体では、本市と同様に隔地基準の特例が設定されており、「隔地はやむを得ない場合」として限定的に運用しているが、近年国において、**附置義務駐車場の隔地化に関する技術的助言を**発出し、**附置義務条例の弾力化（積極的活用）を推奨**している。²

本市では、街並みの景観に影響が生じる幹線道路沿いや本来歩行者を優先させたい中央商店街付近などにおいても、駐車場が配置されているため、隔地基準を改め、適正な配置に誘導するものとする。

- 敷地内に駐車場を確保することで有効な土地利用が出来ない。
- 歩行者を優先させたい道路でも駐車場が配置されている。
- 中央商店街への過度な自動車流入を助長しないこと。
- 幹線道路沿いや小規模駐車場の立地などにより、街並みの景観に影響が生じている。

- 買い物客の回遊動線を阻害しないよう、駐車場の隔地化を推進し、適正な配置へ誘導する。
- 比較的規模の大きい市立駐車場等を活用する。

【現基準の隔地距離】

概ね200m

【新基準の隔地距離】

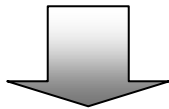
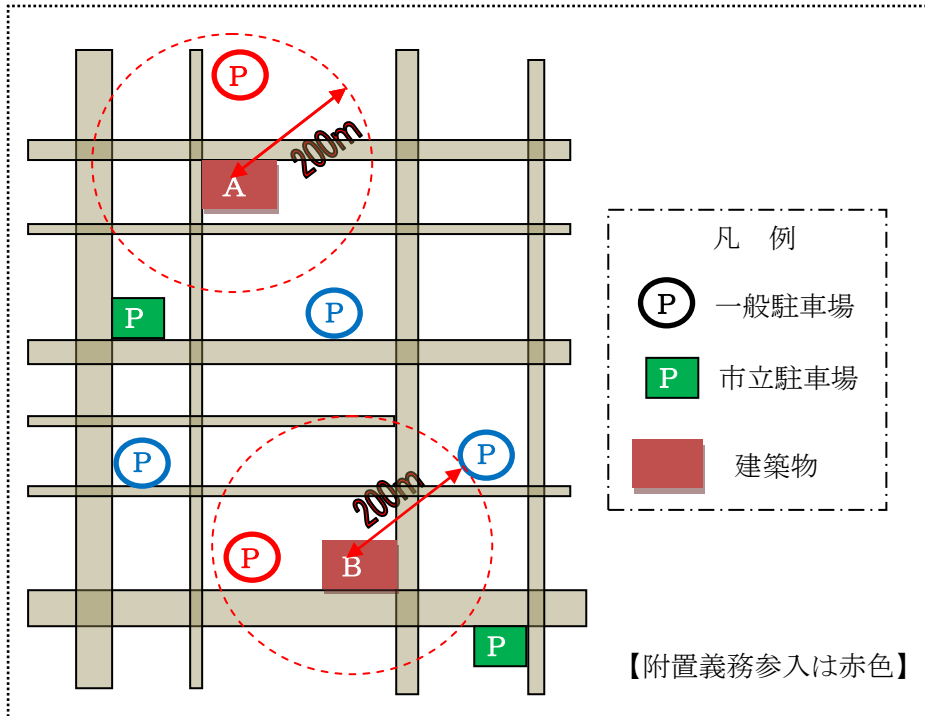
概ね300m



商店街を横断する自動車と歩行者が交錯する箇所では、危険な状況が見られる。

² 平成23年度 道路及び駐車場整備計画研修会資料P37 (H23.8.25)

[現行]



[改正 (案)]

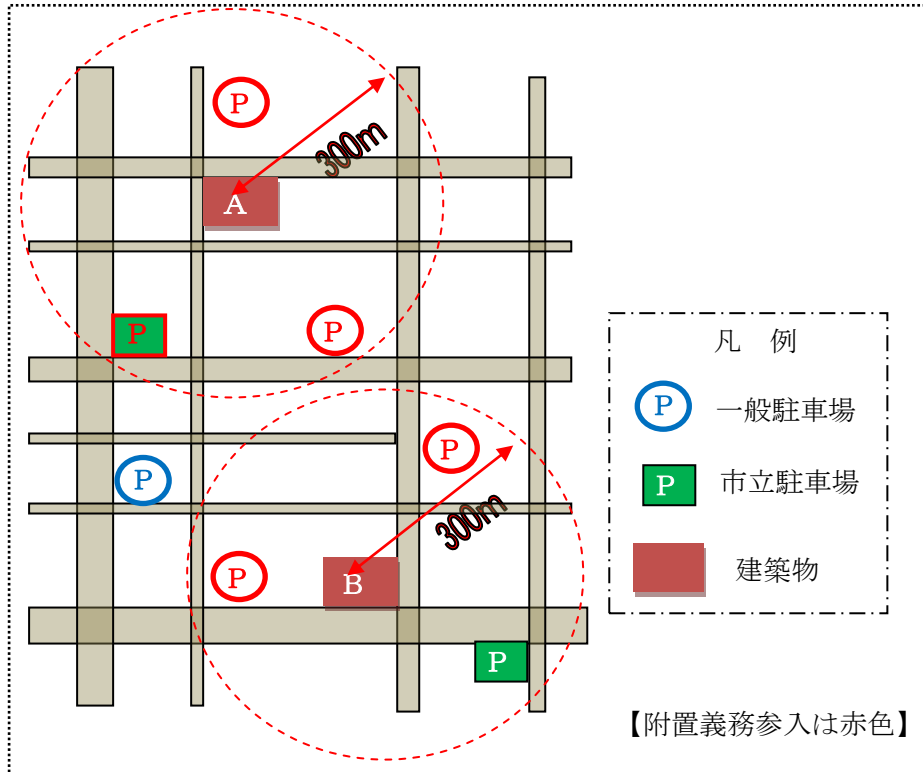


図 7-4 隔地基準緩和のイメージ図

7.1.4 隔地距離基準の検討

(1) 隔地距離基準300mの検討

現在、中央商店街付近の施設は、近隣で隔地駐車場を確保し、中央通り沿いの施設は敷地内で自ら設置する傾向にある。

隔地距離基準を200mから300mに緩和した場合、本来歩行者通行を優先させたい中央商店街エリアから、エリア外（商店街入口付近等）への誘導や大規模駐車場への集約が可能となる。

今後は、本市のまちづくり方針にあった適正な駐車場配置に誘導していく必要がある。

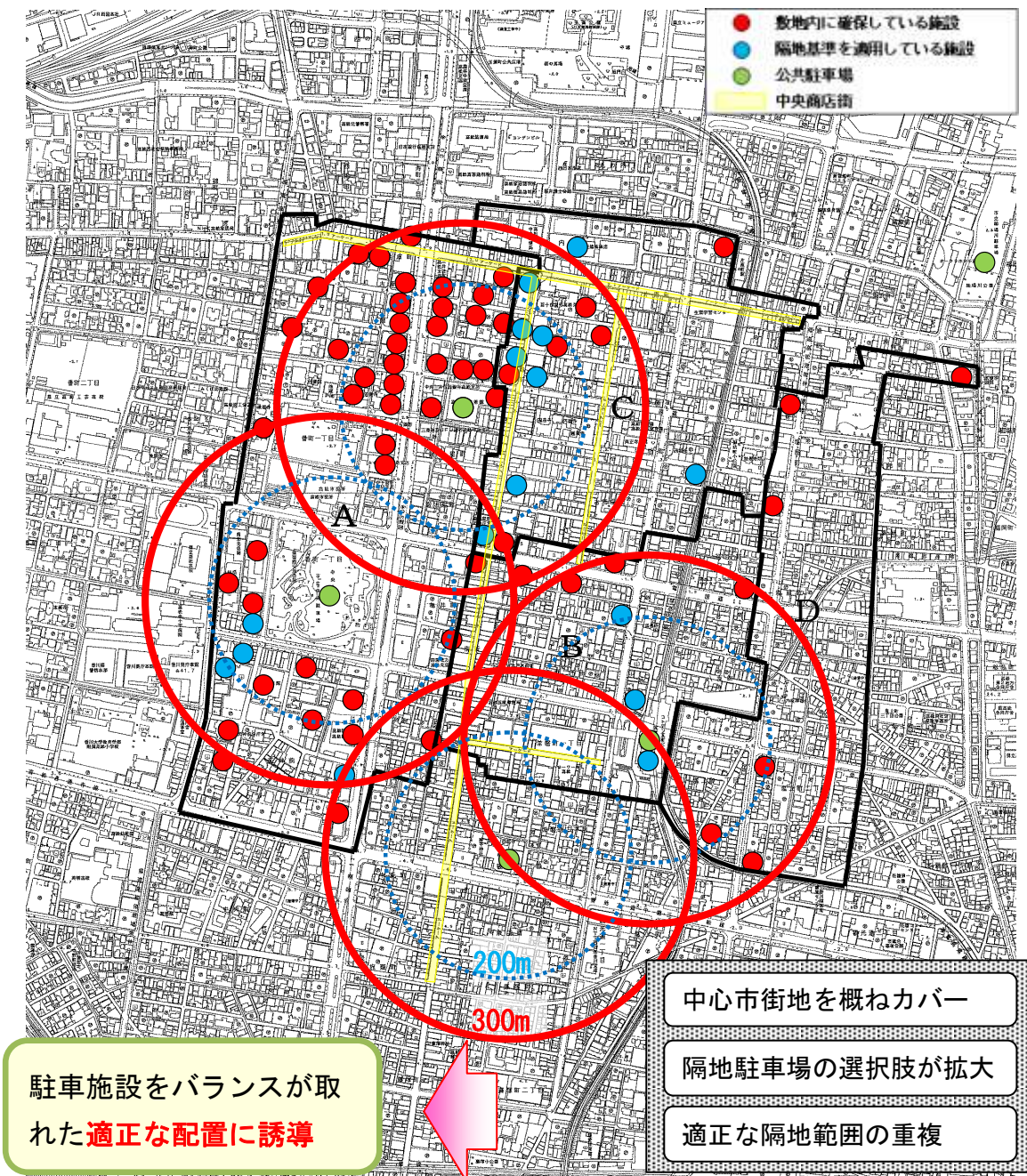


図 7-5 隔地距離 300m の検証図（中央商店街付近）

7.2 附置義務基準の変遷と新基準

本市における、附置義務基準の変遷および新基準は以下のとおりである。

表 7-2 高松市附置義務基準の変遷

条 例 制定年	駐 車 場 整 備 地 区			隔 地 基 準	用途区分	大規模店舗	中規模店舗	小規模店舗
					特定用途 (㎡)	60,000	18,000	2,000
					非特定用途 (㎡)	10,000	4,000	400
					延床面積 (㎡)	70,000	22,000	2,400
S56制定	対象となる建築物の規模	延べ面積が 2,000㎡を超えるもの	延べ面積が 3,000㎡を超えるもの	当該建築物 の敷地から おおむね200 m以内	附置義務台数	193台	53台	対象外
	建築物の用途	特定部分	非特定用途部分					
	原単位	300㎡に1台	400㎡に1台					
	複合用途(特定部分および非特定部分を有する建築物)	特定部分について計算した台数と全部を非特定部分とみなして計算した台数を比較して、大きい台数以上とする。						
H3改正	対象となる建築物の規模	特定部分の床面積と非特定部分の床面積に3分の1を乗して得た面積との合計の面積が1,000㎡を超えるもの		当該建築物 の敷地から おおむね200 m以内	附置義務台数	425台	130台	15台
	建築物の用途	特定部分	非特定用途部分					
	基準値	150㎡に1台	400㎡に1台					
	対象となる建築物の規模	特定部分の床面積と非特定部分の床面積に2分の1を乗して得た面積との合計の面積が1,000㎡を超えるもの						
H7改正	対象となる建築物の規模	特定部分の床面積と非特定部分の床面積に2分の1を乗して得た面積との合計の面積が1,000㎡を超えるもの		当該建築物 の敷地から おおむね200 m以内	附置義務台数	425台	130台	15台
	建築物の用途	特定部分	非特定用途部分					
	原単位	150㎡に1台	400㎡に1台					
	荷捌きのための駐車施設の附置 対象 特定2,000㎡以上 百貨店 A/3,000 倉庫 A/1,500 事務所 A/5,000							
新基準	対象となる建築物の規模	延べ面積が 2,000㎡を超えるもの	延べ面積が 3,000㎡を超えるもの	当該建築物 の敷地から おおむね 300m以内	附置義務台数	97台	27台	対象外
	建築物の用途	特定部分	非特定用途部分					
	原単位	600㎡に1台	800㎡に1台					
	複合用途(特定部分および非特定部分を有する建築物)	特定部分について計算した台数と全部を非特定部分とみなして計算した台数を比較して、大きい台数以上とする。						

7.3 公共駐車場における附置義務駐車場の受入れ

市立駐車場の利用率は、低水準のまま推移しており、使用料収入も一貫して減少傾向にある。こうした状況を踏まえ、中心市街地に立地する大規模な市立駐車場を有効活用するため、民間の附置義務駐車場の受入れを行うものとする。

●市立駐車場における附置義務駐車場の受入れ台数

	駐車場名	駐車台数(台)	利用率(%)	受入割合	受入限度台数(台)
1	高松駅前広場地下駐車場	395	59.8	2/5	158
2	美術館地下駐車場	144	63.9	1/3	48
3	中央駐車場	321	76.0	—	0
4	南部駐車場	412	14.6	2/3	274
5	瓦町駅地下駐車場	448	64.2	1/3	149
6	杣場川駐車場	113	29.8	1/2	56
	計	1,833			685

※ 1建築物に対する受入れ台数は、受入限度台数の1/3以内かつ1建築物の附置義務台数の1/2以内とする。

※ 中央駐車場については、利用率が高いこと、また市役所立体駐車場の廃止(H24. 3)の影響を考慮し、受入れは行わないものとする。

※ 高松駅前広場地下駐車場の利用率59.8%(図3-4)は、出入口が同じである高松シンボルタワー地下駐車場との合算値である。原単位の緩和によって現在附置義務駐駐車場となっている高松シンボルタワー地下駐車場も受入れの対象となるが、シンボルタワーの来客者等により、日常的に利用率が高い状況であるため、高松駅前広場地下駐車場に限り受入を行うものとする。

参考: サポート地下駐車場の内訳

- 多目的広場地下駐車場(県一般公共用302台)、
- 高松シンボルタワー地下駐車場472台
(市附置義務141台)
(県附置義務80台)
(シンボルタワー開発(株)附置義務251台)
- 高松駅前広場地下駐車場(市一般公共用395台)
- ホテルクレメント地下駐車場(ホテルクレメント附置義務65台)

※都市計画駐車場を附置義務駐車場の隔地駐車場にあてることの国の見解

(2010. 9 国土交通省・地域整備局街路交通施設課)

「法律上は、都市計画駐車場を附置義務駐車場の隔地駐車場としてはならないという規定はない。ただし、一般的には都市計画駐車場は駐車場のうち、公共性が高いものを都市計画決定しているものが多く、隔地駐車場としてみなすにあたっては、当該駐車場を都市計画決定した際の目的やその利用実態を踏まえ、都市計画決定権者として判断することが必要である。

附置義務制度の観点からは、附置義務駐車場は専用的に利用されるもの、一般公共の用に供するもの等、様々な利用実態があるところであり、この附置義務駐車場の利用実態と都市計画駐車場の設置目的、意義を鑑み検討することが必要である。」

図 7-6 は、市立駐車場における民間附置義務駐車場受入れの検証図である。小規模駐車場が密集している中央商店街周辺や高松駅周辺（図 7-3 参照）は、公共駐車場の対象範囲に含まれるが、片原町駅から大規模商業施設である三越や丸亀町商店街A街区、中央通りにかけては対象外となる。しかし、この対象外となるエリアには、駐車場を併設した施設や大規模の民間駐車場が立ち並んでいること、また周辺の需給バランスを考慮した場合、公共駐車場における受入れの必要性は低いものと考えられる。

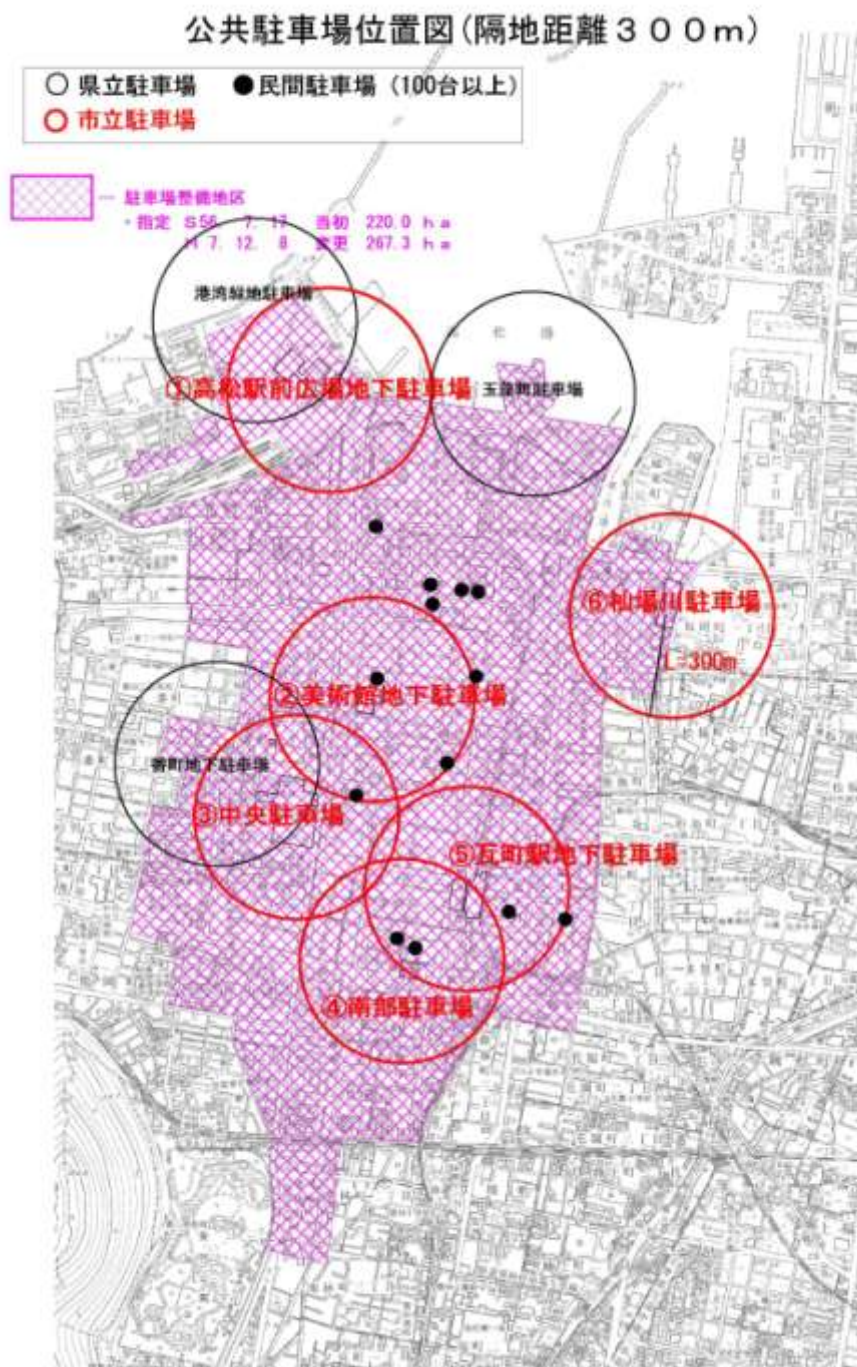


図 7-6 公共駐車場の位置図 (周辺 300m 表示)

7.4 多様な駐車需要への対応（関係機関との連携・支援）

7.4.1 荷捌き駐車場

都市活動において、流通の担う荷捌きは必要な活動であり、直接また間接的に自動車（貨物車）によって支えられている。本市の大規模店舗は、附置義務条例や大規模小売店舗立地法によって荷捌きスペースを確保しており、中・小規模でも駐車場を有する場合は敷地内で荷捌きを行っている。しかしながら、駐車場を有していない店舗・事業所については、路上に一時停車し、荷捌きを行うため、通行の支障となっている。

そのため、引き続き附置義務条例の運用により、発生原因者が自らの責務として、必要な駐車スペースの確保に努めるとともに、官民が連携し、中心市街地の荷捌き駐車場の対策を検討する。

現在の荷捌き駐車場の附置義務基準を堅持し、官民の役割分担の下、整備を促進していく。

既存の駐車場の有効活用や共同荷捌きスペースの確保などにより、荷捌きの実態に応じた対策を検討する。

エリアごとに、共同荷捌きスペースの確保や運用ルールを公共、民間連携のもとで検討する。

既存の駐車場を有効に活用する荷捌き車両対策としてポケットローディング※を推進する。

※道路外に荷物の積み降ろしのための小スペースを設け、そのネットワーク化を図ることによって、荷捌き車両スペースを確保することができるシステム

高松市街地マップ

貨物荷捌き場

凡例	駐車場	一方通行(終日)	地下道入口
	コインパーキング	一方通行(時間)	役所・公共施設
	違法駐車防止重点区域	ガソリンスタンド	駐輪場

高松市街地4箇所に「貨物車専用荷捌き駐車場」(無料)を設置しています。
 また、有料駐車場として12箇所のコインパーキング等で車両の駐車、荷捌きが可能です。
 違法駐車防止にご協力をお願いします。

(平成23年2月1日)現在



図 7-7 高松貨物荷捌き場マップ

7.4.2 観光バス等大型車両用駐車場

大型バスは、団体観光客等の移動手段として、機動性や大量輸送の容易さなど、利便性が高く、本市の観光においても、欠かせない交通手段である。

中心市街地の主な観光地の駐車場では、事前予約制の導入などにより、繁忙期においても現在のところ大きな問題はないが、瀬戸内国際芸術祭等大規模イベントや今後観光客が増加した場合の対応を検討しておく必要がある。

また、大型バス用の駐車スペースがない文化施設等では、乗降時の道路混雑や待避所の問題など、環境整備が遅れている状況である。

そのため、施設管理者や観光協会等と連携し、大型バスの利用可能な駐車場や臨時駐車場、観光地周辺の交通結節点におけるパークアンドライド等について、情報発信するとともに道路混雑が発生しないよう周知・啓発を行う。

・一時的に集中する観光需要等に対し、大型バスの利用可能な駐車場について情報発信するとともに道路混雑が発生しないよう周知・啓発を行う。

・瀬戸内国際芸術祭等大規模イベントへの対応として、臨時駐車場の確保と事前予約制の導入を検討する。

観光バスの駐車場の利用形態は、主に

- ①乗客を目的地で降ろした後の一時待避所
- ②宿泊時の夜間留置場
- ③公共交通への乗り継ぎ場 の3つが考えられる。

なお、中心市街地の大型バスが利用可能な駐車場の利用状況および利用条件は以下のとおりである。

【大型バスが利用可能な公共駐車場】

(1) 杉場川駐車場

バス収容可能台数 38台

利用状況

- ・繁忙期においても、十分余裕がある。

利用条件

- ・観光客等送迎のための一時待避所、宿泊時の夜間留置場



(2) サンポート地区港湾施設第3駐車場

バス収容可能台数 10台

利用状況

繁忙期においても、余裕がある。

一方で周辺道路では、日常的に待避車両による路上駐車が確認されており、対策が必要である。

利用条件

- ・観光客等送迎のための一時待避所、宿泊時の夜間留置場、乗り継ぎ駐車場



【主な市街地の観光地における大型バス駐車場】

(1) 栗林公園

バス収容可能台数 7台

利用状況

観光バスの平均駐車場時間は1時間程度であり、繁忙期においても、現在のところ問題はない。



(2) 玉藻公園

バス収容可能台数 7台

利用状況

観光バスの駐車については、事前の予約制により、時間調整を行っており、現在のところ問題はない。



7.4.3 タクシー待機所

繁華街や主要駅周辺では、夜間、客待ちタクシーの路上駐車が慢性化しており、特に瓦町駅周辺（菊池寛通り・フェリー通り）や商店街付近の国道11号では通行の支障となっている。

こうしたことから、タクシー待機所の確保について、タクシー事業者の自助努力を促すとともに、他都市の取組事例を参考にタクシー協会をはじめ、道路管理者、県警、民間企業等と連携し、対策を検討する。

＜他都市の取組事例＞

- ・近くに待機所を設けて車を順次乗り場へ送り込む「ショットガン方式」の導入
- ・他都市の実証実験等を踏まえたタクシーの違法駐停車対策の研究
- ・主要駅周辺でのタクシーベイや乗降場、待機スペースの確保
- ・コンビニ等と連携した待機所の確保（タクシー事業者自らの取組）
- ・悪質な客待ち行為や駐停車違反を繰り返す事業者に対する取締りの強化
- ・時間、場所を指定したタクシーの駐停車禁止の解除（例 20時～翌朝6時）

7.4.4 新たな需要に対する駐車場

■自動二輪車

現在自動二輪車の駐車が可能な駐車場は、サンポート地下駐車場のみであるが、今後既存の駐車場や自転車駐車場においても、自動二輪車の受入れを検討する。

また、これまでに国からの補助金が活用されず整備された民間駐車場においては、自動二輪車を受入れるための改良に係る設備投資に対し、国の助成金制度の活用を周知していく。

■カーシェアリング用駐車場

カーシェアリングとは1台の自動車を複数の会員が共同で使う利用形態であり、首都圏を中心に利用者が増えている。今後、本市においても、必要に応じて公共駐車場等での受入れを検討していく。

■電気自動車

EV充電スタンド併設型駐車場等の整備については、電気自動車の普及状況や今後の動向を見極め、適切に対応していく。

7.5 バリアフリー関係法令等に基づく改善（利用しやすい駐車施設）

・急速に進む少子・超高齢化社会への対応や障害者など、すべての人が利用しやすい駐車場とするため、駐車場はもとより目的地までの経路等の交通バリアフリー化を推進するとともに、バリアフリー新法や香川県福祉のまちづくり条例等に基づいた面的バリアフリー化を推進する。

・障害者用の駐車スペースの確保については、引き続き、附置義務制度等を活用していく。

・すべての人が利用しやすい駐車場とするため、量から質への転換を推進する。
（ユニバーサルデザイン化）

7.5.1 バリアフリー新法に係る特定路外駐車場について

平成 18 年 12 月 20 日に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー新法）」が施行され、特定路外駐車場※を新設する場合は、省令で定められた基準への適合が義務付けられた。

※特定路外駐車場（バリアフリー新法第 2 条第 1 項）とは、次の（1）～（3）すべてに該当する駐車場。

- （1）道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるもの。
- （2）自動車の駐車のために供する部分の面積（駐車マス）が 500 平方メートル以上のもの。
- （3）利用について駐車料金を徴収するもの。

ただし、道路付属物の駐車場や公園施設である駐車場、建築物及び建築物に附属する駐車場は除く。

建築物に関する整備基準	
<p>対象となる特定路外駐車場(バリアフリー新法第2条第11項)は以下の(1)~(3)すべてに該当する駐車場である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるもの。 ▪ 自動車の駐車のために供する部分の面積(駐車マス)が500平方メートル以上のもの。 ▪ 利用について駐車料金を徴収するもの。 <p>ただし、道路付属物の駐車場や公園施設である駐車場、建築物及び建築物に附属する駐車場は除く。</p>	
バリアフリー新法による駐車場の構造及び設備に関する主な基準	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 車いす用の駐車施設を1箇所以上設けること ○ 幅は3.5m以上とすること ○ 車いす用駐車施設の表示をすること ○ 路外駐車場移動等円滑経路をできるだけ短くすること など 	

7.5.2 香川県福祉のまちづくり条例について

香川県では、「香川県福祉のまちづくり条例」を制定して、障害を持つ方や高齢者をはじめ、すべての人が、住み慣れた地域の中で安心して生活でき、積極的に社会参加ができるような福祉のまちづくりを進めている。

香川県福祉のまちづくり条例整備基準 別表第二(第四条関係) 抜粋

建築物に関する整備基準	
駐車場(共同住宅等の共用部分に設けられるものを除く。)	(1) 多数の者の利用に供する駐車場には、車いす使用者用駐車施設を設けること。 (2) 車いす使用者用駐車施設は、次に定める基準に適合するものとする。 <ul style="list-style-type: none"> ア 当該車いす使用者駐車施設から当該利用居室等までの経路の距離ができるだけ短くなる位置に設けること。 イ 幅は、350センチメートル以上とすること。 ウ 車いす使用者用である旨を立看板等の見やすい方法により表示すること。
敷地内の通路	多数の者の利用に供する敷地内の通路は、次に定める構造とすること <ul style="list-style-type: none"> (1) 表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。 (2) 段を設ける場合においては、当該段は、次に定める構造に準じたものとする。 <ul style="list-style-type: none"> ア 手すりを設けること。 イ 回り階段でないこと。ただし、建築物の構造上、回り階段でない構造とすることが困難な場合においては、この限りでない。 ウ 路面の端部とその周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差の大きいものとする。かつ、つまずきにくい構造とすること。 エ 側面が壁でない場合にあっては、立ち上がりを設置すること。 (3) 排水溝を設ける場合においては、溝ぶたは、つえ、車いす等の使用者の通行に支障のない構造とすること。 (4) 傾斜路のうち、勾配が12分の1を超え、又は高さが16センチメートルを超え、かつ、勾配が20分の1を超える傾斜がある部分には、手すりを設けること。 (5) 傾斜路は、その踊場及び当該傾斜路に接する敷地内の通路との色と明度、色相又は彩度の差の大きい色とすること等によりこれらと識別しやすいものとする。

建築物以外の路外駐車場に関する整備基準	
駐車場	(1) 多数の者の利用に供する駐車場には、車いす使用者用駐車施設を設けること。 (2) 車いす使用者用駐車施設は、次に定める基準に適合するものとする。 <ul style="list-style-type: none"> ア 幅は、350センチメートル以上とすること。 イ 車いす使用者用駐車施設又はその付近に、車いす使用者用駐車施設の表示を立看板等の見やすい方法により表示すること。 ウ 車いす使用者用駐車施設から道又は公園、広場その他の空地までの経路の距離ができるだけ短くなる位置に設けること。

香川県福祉のまちづくり条例施行規則(平成22年3月31日規則第34号)抜粋

7.5.3 かがわ思いやり駐車場制度（香川県障害者等用駐車場利用証交付制度）について

公共的施設（官公署やショッピングセンターなど）に設置されている障害者等用駐車場（車いすマークがある駐車場）を適正にご利用いただくため、障害のある方や高齢者、妊産婦など移動に配慮が必要な方に、県が「**かがわ思いやり駐車場利用証**」を交付することにより、利用者を明確にし、駐車場管理者等のご協力を得ながら、不適切な駐車を解消し、障害のある方等に配慮した環境づくりを推進している。



7.6 計画の推進体制

7.6.1 行政と民間の役割

本市において、「人と街にやさしい、バランスの取れた駐車環境を創造する」ため、行政と民間それぞれが果たすべき役割を認識し、相互に連携、協力する協働の取組が重要である。

(1) 行政の役割

- 高松市は**、まちづくりの方向性に合致した駐車場のあり方を明確にし、具体的施策を掲げる。特に、市立駐車場の利用率改善への取組（料金改定・附置義務駐車場の受入など）、適正な駐車場配置への誘導（附置義務条例の改正）のほか、土地の有効活用等については、新たな取組として、平成24年度から施策を実施する。また、公共駐車場のユニバーサルデザイン化を進め、量から質への転換を図るとともに、多様な駐車需要に対応する取組を関係機関と連携して進めていく。
- 道路管理者は**、荷捌き用スペース等の確保のため、土地の提供や乗降場、待避場の確保に努める。
- 県警は**、違法駐車取締、特に荷捌き駐車や短時間違法駐車、タクシー駐車等を重点に実施する。また、引き続き民間監視員による取締や街頭啓発活動を実施する。

(2) 民間の役割

- 発生原因となっている事業者等は、自らの責務として駐車対策に取り組む。特に荷捌き駐車スペースについては、関係団体が協力して、ポケットローディングシステムを構築する。
- 新規駐車場の設置者は、駐車場の隔地化を積極的に行い、中央商店街付近における安全な歩行者通行の確保や街並み景観に配慮する。
- 多様な駐車需要に対して、行政と連携した取組を推進する。
- 助成制度を活用した自動二輪車の駐車スペースの確保を検討する。
- 駐車場事業者は、景観に配慮するとともに、利用しやすい駐車環境を目指し、バリアフリー新法や香川県福祉のまちづくり条例等に基づいた取組を推進する。

(3) 利用者の役割

- 公共交通の利用促進への理解を深め、市が実施する施策への協力、中心市街地での自家用車を控え公共交通を利用するよう努力する。
- 駐車場の適正な利用により、違法駐車撲滅に努める。また一時停車する場合においても、歩行者や自転者通行の妨げにならないよう、荷捌き駐車場や路上駐車場等を利用する。
- 高齢者等交通弱者に配慮する。（心のバリアフリー）
- 障害者用駐車スペースの適切な運用に協力する。

「コンパクトで持続可能なまちづくり」を実現するための駐車対策

官民の役割

●高松市 駐車対策の方針を明確化

行政（国、県、市、道路管理者、県警）

- 計画の進行管理（需給バランスの管理等）
- 駐車場の適正配置への誘導
- 公共駐車場の提供
- 公共駐車場の利用率改善
- 附置義務条例等の制定および運用
- 利用者マナー向上への啓発
- 違法駐車取締、厳正な指導
- バリアフリー化の促進
- 電気自動車等新たな需要への対応
- 観光需要への対応
- 民間への支援（駐車場改良など）
- 土地の提供 など

連携

民間事業者

- 民間駐車場の提供
- 附置義務駐車場の確保
- まちづくり方針に合致した駐車場の適正配置
- 荷捌き駐車場の確保、適正利用
- 社内研修等における周知・徹底
- バリアフリー化の促進
- 条例等の遵守
- P & R駐車場の提供

利用者

- 駐車場の適正な利用
- 駐車マナー意識の向上
- 自動車から公共交通機関等への転換
- 高齢者等への配慮（心のバリアフリー）
- 障害者用駐車スペースの適切な利用

図 7-8 駐車対策の官民の役割図

7.6.2 進行管理

駐車場を取り巻く環境やニーズが大きくに変化する中で、駐車場の需給バランス等については、不確定な要素が強く、今後も継続的な現状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、適切な駐車施策による誘導が必要である。

そのため、本計画内容については、Plan(計画)-Do(実施)-Check(評価)-Action(改革・改善)のマネジメントサイクルによる進行管理を行うことで、新たな駐車問題等に迅速に対応していくものとする。

また、計画の進行管理は、高松市違法駐車防止対策推進協議会で行うことを検討する。

なお、計画期間中、必要に応じて内容の見直しを行うものとし、中間年次となる平成32年には、計画全体の検証および評価を行うものとする。

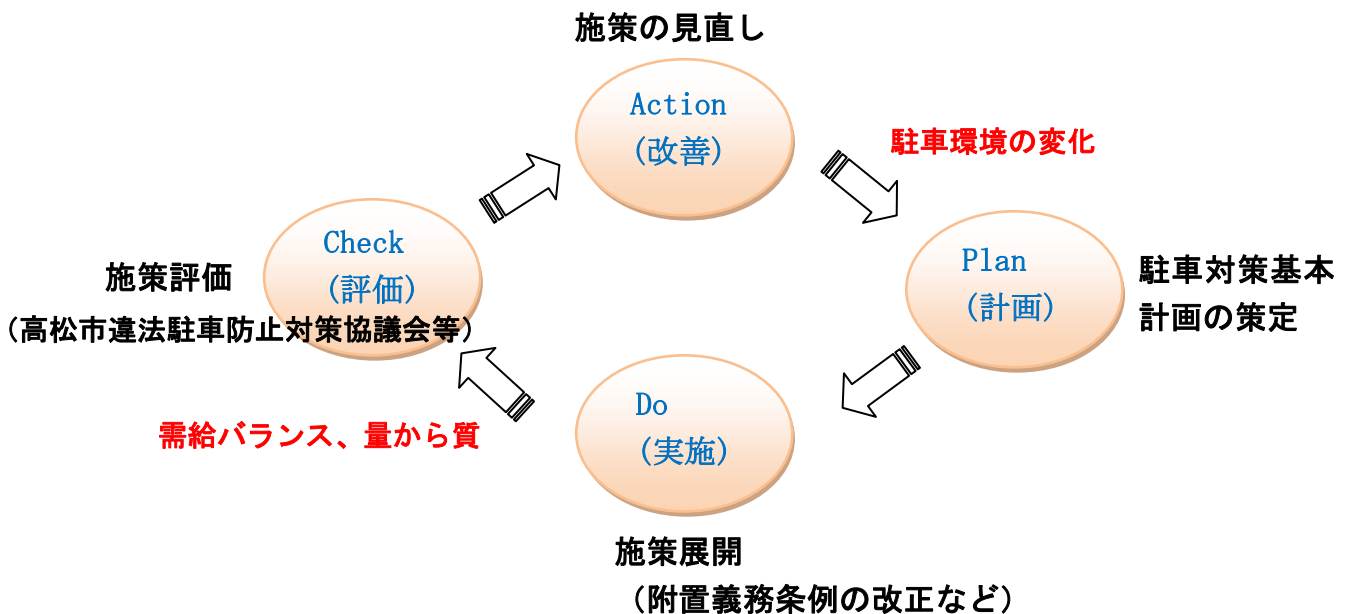


図 7-9 進行管理の考え方 (PDCA サイクル)

第8章

その他関連計画

8.1 パーク&ライド駐車場

高松市総合都市交通計画では、中心部から5km圏外の主要鉄道駅周辺にパーク&ライド駐車場を設置し、中心部への自動車流入を抑制する施策を掲げている。

パーク&ライド駐車場の整備方針は、以下のとおりである。

方針1

パーク&ライド駐車場による乗り換え効果が期待できる距離として、中心部（JR高松駅）から5km圏外の鉄道駅周辺

方針2

高松市都市計画マスタープランの「公共交通軸」、「地域交流拠点」、「生活交流拠点」の周辺に位置する鉄道駅

方針3

多様な利用者ニーズの発生可能性がある乗降客数の多い鉄道駅で、かつ、パーク&ライド駐車場が不足している鉄道駅

(出典：H22 高松市総合都市交通計画)

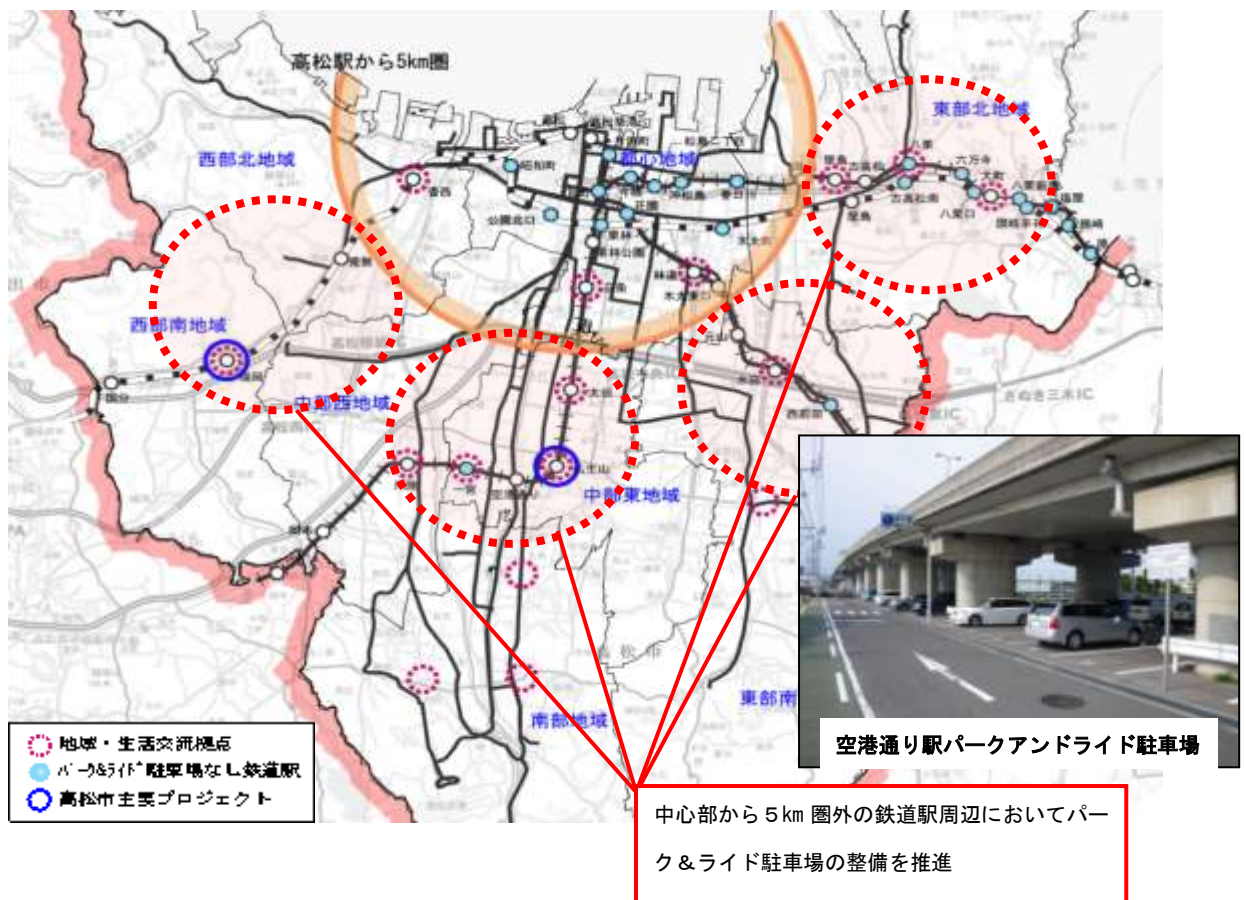


図 8-1 パーク&ライド駐車場の整備検討エリアの位置図

現在、本市では17駅32箇所(994台)をパーク&ライド駐車場として公表している。
また、香川県では、商業施設の駐車場を利用した「パーク・アンド・バスライド事業」
を推進している。

パーク&ライド用月極駐車場数(平成21年2月16日現在)

【高松市内】

JR四国	5駅	13箇所	363台
琴電	12駅	19箇所	631台
計	17駅	32箇所	994台

パーク&バスライド用月極駐車場数(平成21年2月16日現在)

①ヤマダ電機テックランド	5台
②マルヨシセンター松縄店	5台
③ウイングポート	20台
④ジョイフィット高松	20台
⑤フジグラン十川	20台
計	5箇所 70台

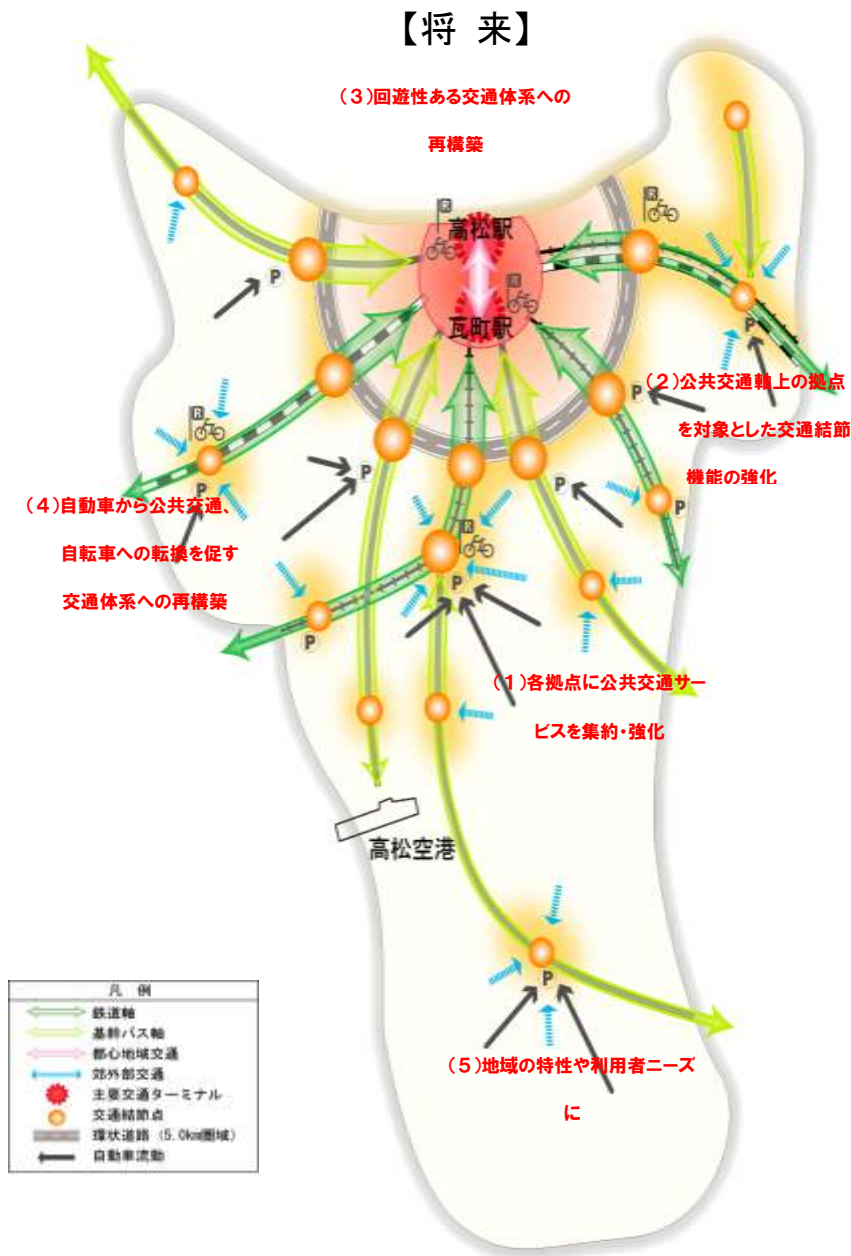
出典: 香川の乗り物ナビ

<http://www.pref.kagawa.jp/kotsu/index.html>

8.2 高松市総合都市交通計画

高松市総合都市交通計画では、社会情勢の変化が要因となっている拡散型の市街地や、中心市街地の空洞化による地域活力の低下、財政的制約といった様々な問題に対応していく必要性が示されており、その方針として「都心の広域拠点性の強化」、「地域での拠点性の確保・強化」、「都心と地域の連携強化」を図り、集約型都市構造への転換を目指すことにしている。

目指すべき将来都市構造の構築に向けた公共交通・道路に関する整備方針は下図のとおりである。

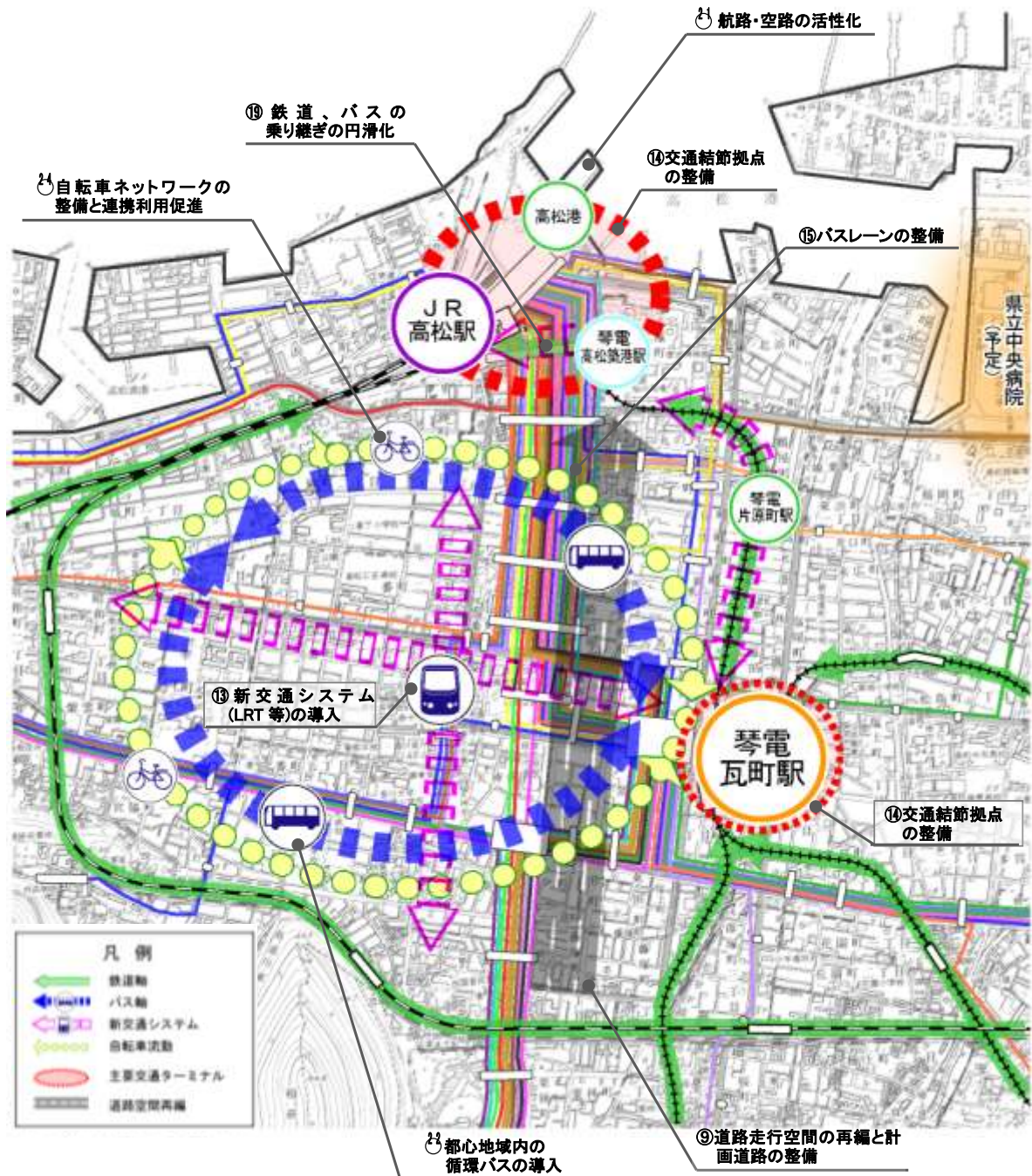


(出典：高松市環境配慮型都市交通計画)

図 8-2 施策の骨子

●中心市街地

都心地域（概ね 2.5km 圏域）においては、バス路線の再編・集約や、新交通システムの導入を視野に入れながら、公共交通への利用転換を促進し、主要公共施設、商業施設、医療施設などへの回遊性のある交通体系へ再構築する。



(出典：高松市総合都市交通計画)

図 8-3 施策の体系図

【用語の解説】

あ

■EV充電スタンド

電気自動車（EV）用の充電施設のこと。
現在のところメーカー規格は統一されていない。

か

■隔地駐車場

附置義務駐車場の設置において、建築物の構造または敷地の状態により、やむを得ない場合に認められる敷地外の駐車場。

■カーシェアリング

一般に登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するシステムであり、渋滞緩和等に期待されている。

■既存ストック

これまでの整備・供給により蓄積された資源のこと。

■原単位

建物の床面積に応じて必要な駐車台数を算出する基準。附置義務駐車場1台当たりの建築物床面積（㎡/台）。

■コインパーキング

空き地などを利用した比較的小規模な駐車場であり、駐車時間に応じて、料金機に硬貨を投入する方式の有料駐車場。

■交通結節点

鉄道の乗継駅、道路のインターチェンジ、鉄道、バスの乗換えが行われる駅前広場など、交通導線が集中している地点。

■心のバリアフリー

高齢者、障害者等が安心して日常生活や社会生活ができるよう、施設整備（ハード面）だけではなく、高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、その社会参加に積極的に協力すること。

さ

■集約型都市構造

まちのコンパクト化を誘導する土地利用規制や、効率的な都市施設等の整備によって人口などを交流拠点に集約させる都市構造。

高松市では幾つかの交流拠点を連携した多核連携型コンパクト・エコシティを目指している。

■シームレス化

「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

■ショットガン方式

客待ちタクシーによる路上駐車対策として、近くに待機所を設けて車を順次乗り場へ送り込む方法。

た

■タクシーベイ

空港、駅等におけるタクシー乗り場。

■駐車場整備地区

駐車場法に基づき、都市における自動車駐車場の整備を行うことにより、道路交通の円滑化、公衆の利便及び都市機能の維持増進を図るため、商業地域内若しくは近隣商業地域内、又は、当該地区周辺地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域。

■道路交通センサス

日本全国の道路や交通状況、自動車の利用状況の調査であり、調査の結果は、渋滞、温室効果ガス、交通事故などの問題への対策や、将来のまちづくり・みちづくりなどに役立つ。

■都市計画決定権者

都市計画を定めるためには、都市計画決定権者（決定権者）が法令等に定められた、一定の手続を経て行う必要がある。決定権者は県及び市町村であり、特例として2以上の都府県の区域にわたる都市計画区域に係る都市計画については国土交通大臣が定める。高松市立駐車場の都市計画決定権者は、高松市である。

■届出駐車場

以下の3つの条件に全て該当する路外駐車場は、駐車場法に基づく届出が必要である。本計画では、この駐車場を届出駐車場としている。

1. 自動車の駐車の用に供する部分の面積が500平方メートル以上のもの
2. 都市計画区域内にあるもの

3. 駐車料金を徴収するもの

は

■発生集中量

人の移動に関するパーソントリップ調査等の結果により、導かれるものであり、ある地域から出発したトリップの数（発生量）とその地域に到着したトリップの数（集中量）の合計をその地域の発生集中量という。単位はトリップエンド。

■バリアフリー

障がいのある人等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味。もともとは建築用語で、建物内の段差の解消といった物理的障壁の除去という意味合いが強いが、障がい者等の社会参加を困難にしている情報・制度・心理的要因あらゆる障壁の除去というより広い意味でも用いられる。

■パーク&バスライド

バス停周辺に設置した駐車場にマイカーを駐車し（パーク）、そこからバスに乗り換え（バスライド）、通勤等を行う交通施策上の手法。

■パーク&ライド駐車場

駅周辺に設置した駐車場にマイカーを駐車し（パーク）、そこから電車に乗り換え（ライド）、通勤等を行う交通施策上の手法。

■パーソントリップ調査（PT調査）

「どのような人が」「いつ」「どこから」「どこへ」「どのような目的で」「どのよ

うな交通手段を利用して」動いたのかについて調査し、人の一日の全ての動きをとらえるもの。その調査結果は、交通計画を検討するための基礎的なデータとして活用される。

■附置義務制度

一定規模以上の建築物を新築・増築または用途変更する場合に計算によって求められた駐車台数の設置を義務付ける制度。

■ポケットローディングシステム

道路外に荷物の積み降ろしのための小スペースを設け、そのネットワーク化を図ることによって、効率的に荷捌き車両スペースを確保することができるシステム

ま

■モータリゼーション

道路網の整備が進み、自動車为社会に広く普及すること。自動車時代、自動車化、車社会など。

や

■ユニバーサルデザイン

年齢や性別、体型、障害の有無・レベル等にかかわらず、誰にでも使いやすくデザインすること。製品、建物、設備、交通機関など、あらゆる分野に通用する。

策定経緯

1. 平成23年度 高松市議会建設水道常任委員会 所管事務調査 「中心市街地における駐車施設のあり方について」

審議	日時	内容
第1回	平成23年8月25日	駐車場に関する現状と課題
第2回	平成23年9月15日	駐車場の需要と供給について 今後の駐車場の方向性 他都市の取組み事例
先進地視察	平成23年11月8日 平成23年11月9日	京都市 金沢市
第3回	平成23年11月17日	駐車場問題への対応策
第4回	平成23年11月29日	第1回～第3回のまとめ
委員長報告	平成23年12月5日	高松市議会 平成23年第6回定例議会委員長報告

建設水道常任委員会名簿

◎西岡 章夫	○藤原 正雄	三笠 輝彦	大橋 光政	吉峰 幸夫
山田 勲	中村 順一	大見 昌弘	田井 久留美	大西 智

◎委員長 ○副委員長

2. 所管事務調査を受け、計画（案）を作成 平成24年1月13日

3. パブリックコメントの実施 平成24年1月17日～31日 提出されたご意見 3件（2名）

高松市駐車対策基本計画

平成24年2月

編集・発行 高松市都市整備部まちなか再生課

〒760-8571

香川県高松市番町一丁目8番15号 本庁舎9階

TEL 087-839-2445 FAX 087-839-2443

Eメール machisai@city.takamatsu.lg.jp