高松市駐車対策基本計画について

～人と街にやさしい、バランスの取れた駐車環境の創造～

【概要版】

高　松　市

（都市計画課・建築指導課・まちなか再生課）

1　計画の基本事項

駐車対策基本計画は、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など、本市のまちづくりの方針を踏まえ、今後の駐車施設のあり方について定める実施計画である。

計画の位置づけ

上位計画

- **第5次高松市総合計画（H20～H27）**
  ～文化の風かおり光かがやく瀬戸の都・高松～
- **高松市都市計画マスタープラン（H20～H40）**
  ～「多核連携型コンパクト・エコシティ」をめざして～
- **高松市総合都市交通計画（H22～H40）**
  人と環境にやさしく快適で利用しやすい公共交通体系の構築

高松市駐車対策基本計画

関連計画

- **中心市街地活性化基本計画（H19～H24）**
  ～にぎわい・回遊性のあるまちづくりを目指して～
- **高松地区における自転車を利用した都市づくり計画（H20～H27）**
  ～人と自転車が笑顔で行き交う　サイクル・エコシティ高松～
- **コンパクト・エコシティ推進計画（H24 策定予定）**
- **高松市自転車等駐車対策総合計画（H24～H33）**
- **高松市観光振興計画（H20～H24）**

計画の骨子

1　目的と背景『コンパクトで持続可能なまちづくりに向けた駐車施策』
2　これまでの駐車施設に関わる取組
3　駐車施設の現状と課題
4　駐車施策の方向性と具体的対応策
『計画の基本事項』
（1）附置義務基準の見直し
［原単位の緩和］・［小規模建築物の免除］
［隔地距離基準の緩和］
（2）市立駐車場における附置義務駐車場の受入
（3）多様な駐車需要への対応
（4）バリアフリー関係法令に基づく改善

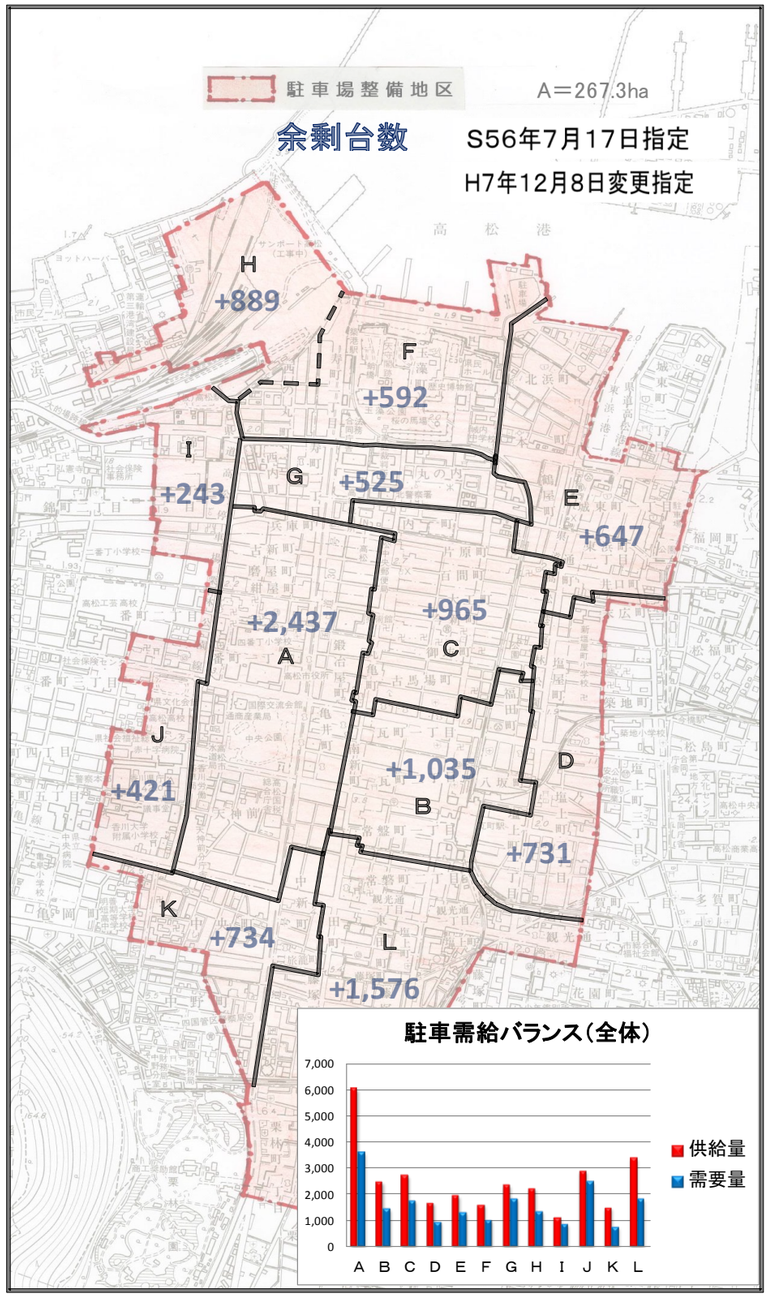
■対象区域　中心市街地の**駐車場整備地区**（A=267.3ha）とする。〔右図参照〕

■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。

■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、必要に応じて計画内容の検証および見直しを行うものとする。

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														中間見直し								
駐車対策基本計画																							

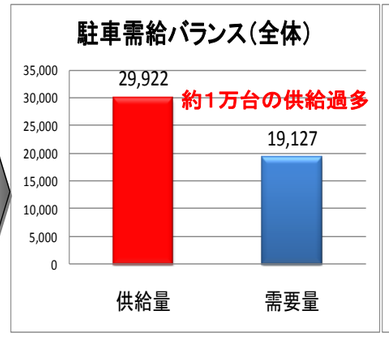
駐車場整備地区　区域図

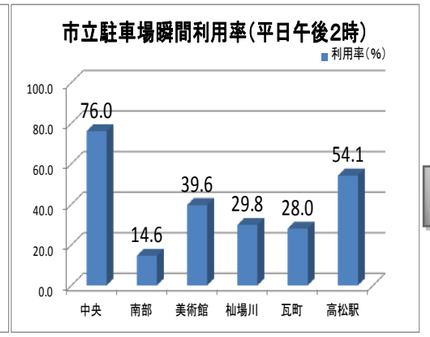


2 駐車施設の課題と今後の方向性

【現状と課題　】

需給バランスからの課題





- ○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

中心市街地活性化からの課題

- ○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

交通政策からの課題

- ○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
- ○市街地中心部における自動車交通量の減少

その他の課題

- ○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（交通結節点付近）
- ○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４　多様な駐車需要への対応
- 方針３　行政と民間の役割分担
- 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１　量的整備から質的改善を目指した駐車施策への転換

【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
- ・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

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

３　附置義務基準の見直し

(1) 原単位の緩和

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などから大幅に緩和する。

【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

※用語の解説

特定用途　：映画館、ホテル、店舗、事務所、飲食店、病院　体育館　など

非特定用途：特定用途以外の用途

特定部分　：特定用途に供する部分

非特定部分　：非特定用途に供する部分

(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が進むよう、小規模建築物における駐車場の附置義務を免除する。

【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 ㎡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 ㎡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 ㎡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 ㎡を超えるもの
または特定部分の床面積が2,000 ㎡を超えるもの
（※延べ面積には、駐車施設の用途に供する部分の床面積は含まない。）

(3) 隔地距離基準の緩和

・国は、附置義務駐車施設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。
・街並みの景観に配慮すべき幹線道路沿いや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、隔地距離基準を改めることにより、選択肢の幅を広げ、適正な配置に誘導する。

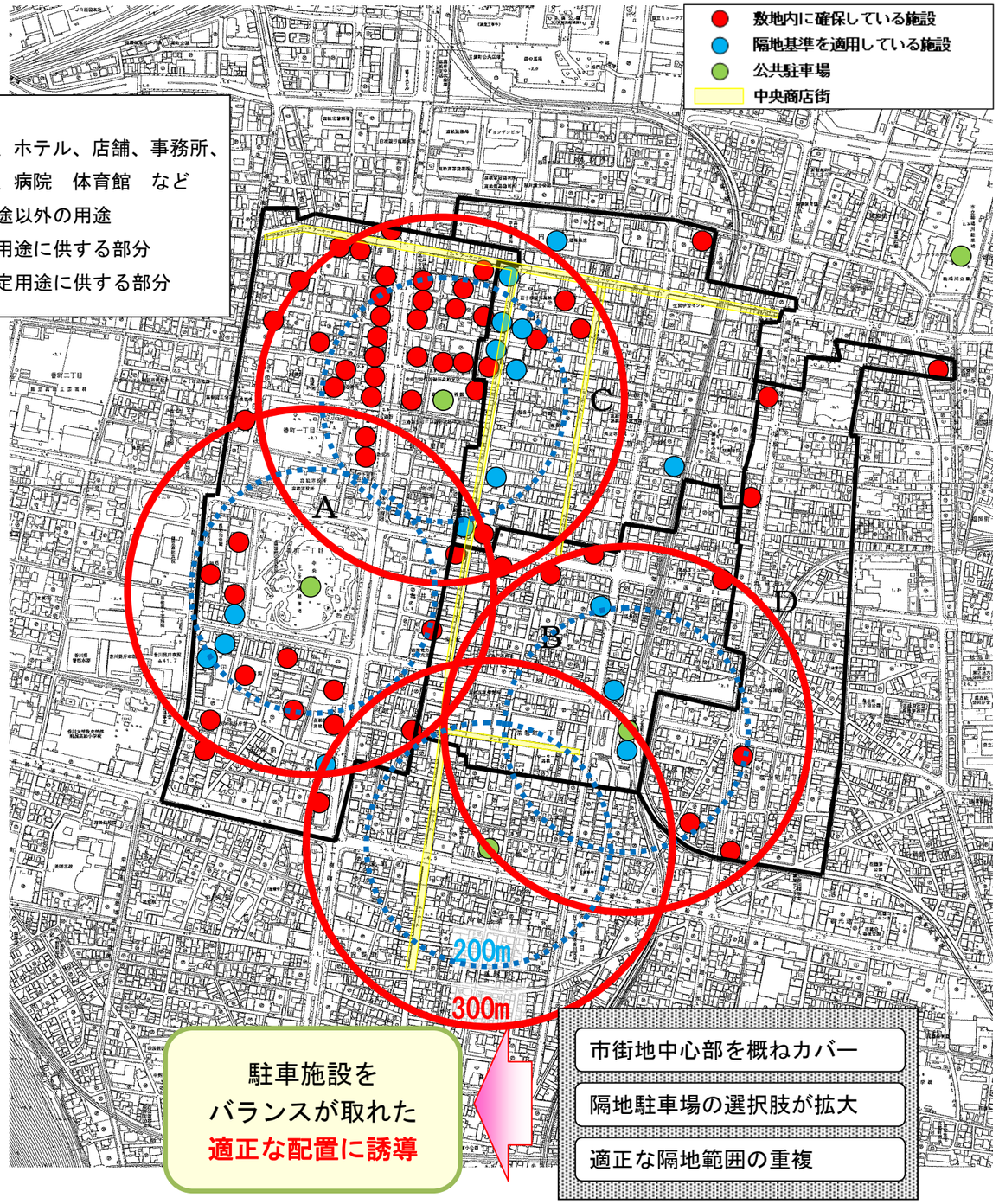
【現基準の隔地距離】

概ね２００ｍ

【新基準の隔地距離】

概ね３００ｍ

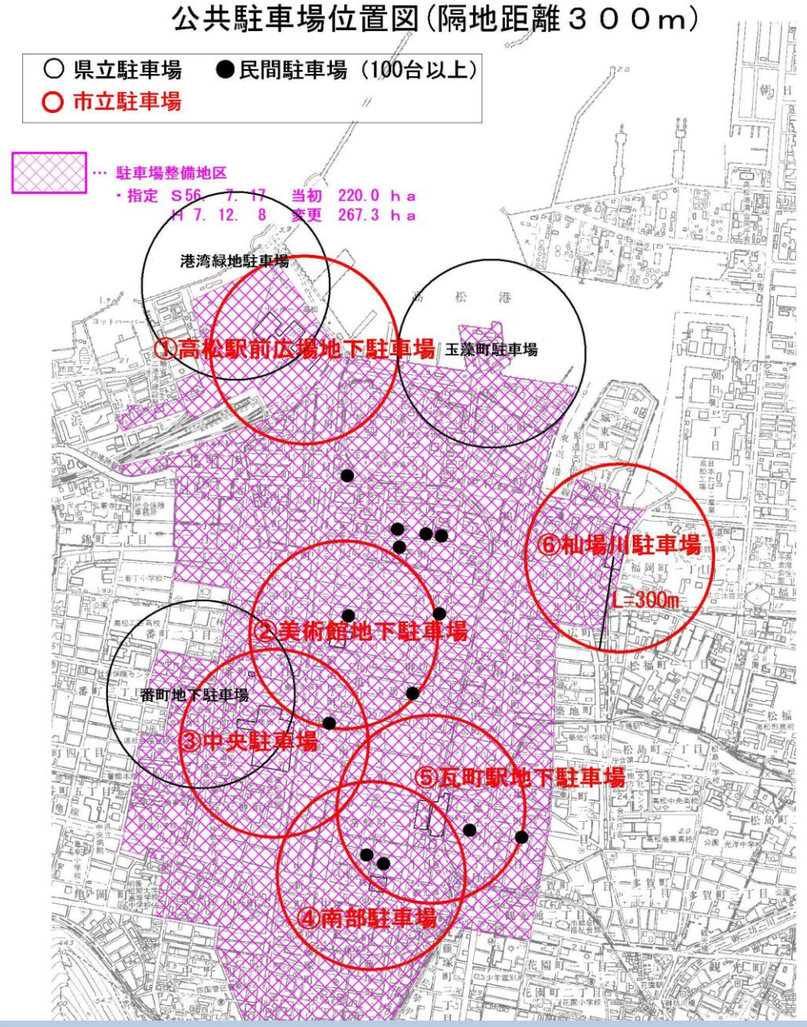
隔地距離 300m の検証図（中央商店街付近）



4　市立駐車場における附置義務駐車場の受入

市街地中心部に立地する低利用率の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可能とする。

公共駐車場位置図（隔地距離３００ｍ）



●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（最大値）	受入割合	受入限度台数
1	高松駅前広場地下駐車場	395	50.0	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

※ 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。

※ 1建築物に対する受入れ台数は、**受入れ可能台数の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。

5　多様な駐車需要への対応（関係機関との連携・支援）

(1) 荷捌き駐車場

既存の駐車施設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。
また、現在の荷捌き駐車施設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。
※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

路上荷捌き駐車場（磨屋町）

路外荷捌き駐車場（磨屋町）

(2) 観光バス等大型車両用駐車場

・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、旅行業者や宿泊施設、観光協会等へ情報発信（観光パンフ・地理情報）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。

(3) 新たな需要に対する対応策

■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、既存の駐車場や駐輪場においても、自動二輪車の受入れを検討する。

■カーシェアリング用駐車場

首都圏を中心に利用者が増えており、今後、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

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

6　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）

・すべての人が利用しやすい駐車施設とするため、量から質への転換を推進する。
・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、駐車施設はもとより、目的地までの経路等の交通バリアフリー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。