

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～



令和7年3月改定

高 松 市

目 次

第1章	はじめに	1
1	目的と背景	1
2	駐車対策基本計画の位置づけ	2
3	将来のまちづくり方針(上位計画及び関連計画)	3
(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」	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
1	駐車場整備地区	6
2	駐車需給バランス調査	7
(1)	調査・分析方法	7
(2)	駐車需給バランスの算定方法	9
(3)	調査結果	10
3	駐車場案内システム	12
4	駐車場の附置義務制度	13
(1)	附置義務駐車台数の算定基準面積の緩和	13
(2)	附置義務対象建築物の規模の緩和	13
(3)	隔地距離基準の緩和	13
5	公共駐車場における附置義務駐車場の受入れ	15
6	その他の取組	17
(1)	共通駐車サービス券	17
第3章	駐車場の現状	18
1	公共駐車場の整備状況について	18
(1)	市営駐車場の整備状況	18
(2)	県営駐車場の整備状況	20
2	市営駐車場の現状	21
(1)	利用状況	21
(2)	低利用率の駐車場の現状	23
(3)	低利用率の駐車場の将来駐車需要	25
(4)	低利用率の駐車場の周辺の民間駐車場調査	27
(5)	低利用率の駐車場の周辺民間駐車場への利用転換予測	29
(6)	民間駐車場を含めた低利用率の駐車場駐車需給バランスの検討	32
3	民間駐車場の現状	33
(1)	附置義務駐車場の設置状況	33
(2)	附置義務駐車場以外の設置状況	34
(3)	駐車料金	35
4	違法駐車の状態	36
5	他モードとの連携の状況について	38
6	多様なニーズへの対応について	39
7	駐車場に関する今後の課題	41

第4章 駐車場の課題と対応策	42
第5章 計画に関する基本事項	43
1 対象区域	43
2 計画目標	43
3 計画期間	43
4 基本方針	43
第6章 駐車場問題への対応策	44
1 民間活用を見据えた市営駐車場の有効活用	44
(1) 低利用率の駐車場の機能集約化	46
(2) 駐車場の余剰地増加への対応	48
2 多様な駐車需要への対応(関係機関との連携・支援)	49
(1) 荷捌き駐車場	49
(2) 観光バス等大型車両用駐車場	50
(3) タクシー待機所	52
(4) 新たな需要に対する駐車場	52
3 新たな駐車場案内システムの構築	53
4 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)	54
(1) バリアフリー新法に係る特定路外駐車場について	54
(2) 香川県福祉のまちづくり条例について	55
(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	56
5 計画の推進体制	57
(1) 行政と民間の役割	57
(2) 進行管理	59
第7章 その他関連計画	60
1 パーク&ライド駐車場	60
2 高松市総合都市交通計画	62

第1章 はじめに

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により、公共駐車場の利用率は低く、また、施設の老朽化が目立つなど、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、本市は、令和2年12月にゼロカーボンシティ宣言を行い、脱炭素型地域交通モデルの構築を目指しており、人口減少、少子・超高齢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、駐車場台数の適正化に向けた施設再編や既存ストックの有効活用、デジタルを活用した駐車場対策の検討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。



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。

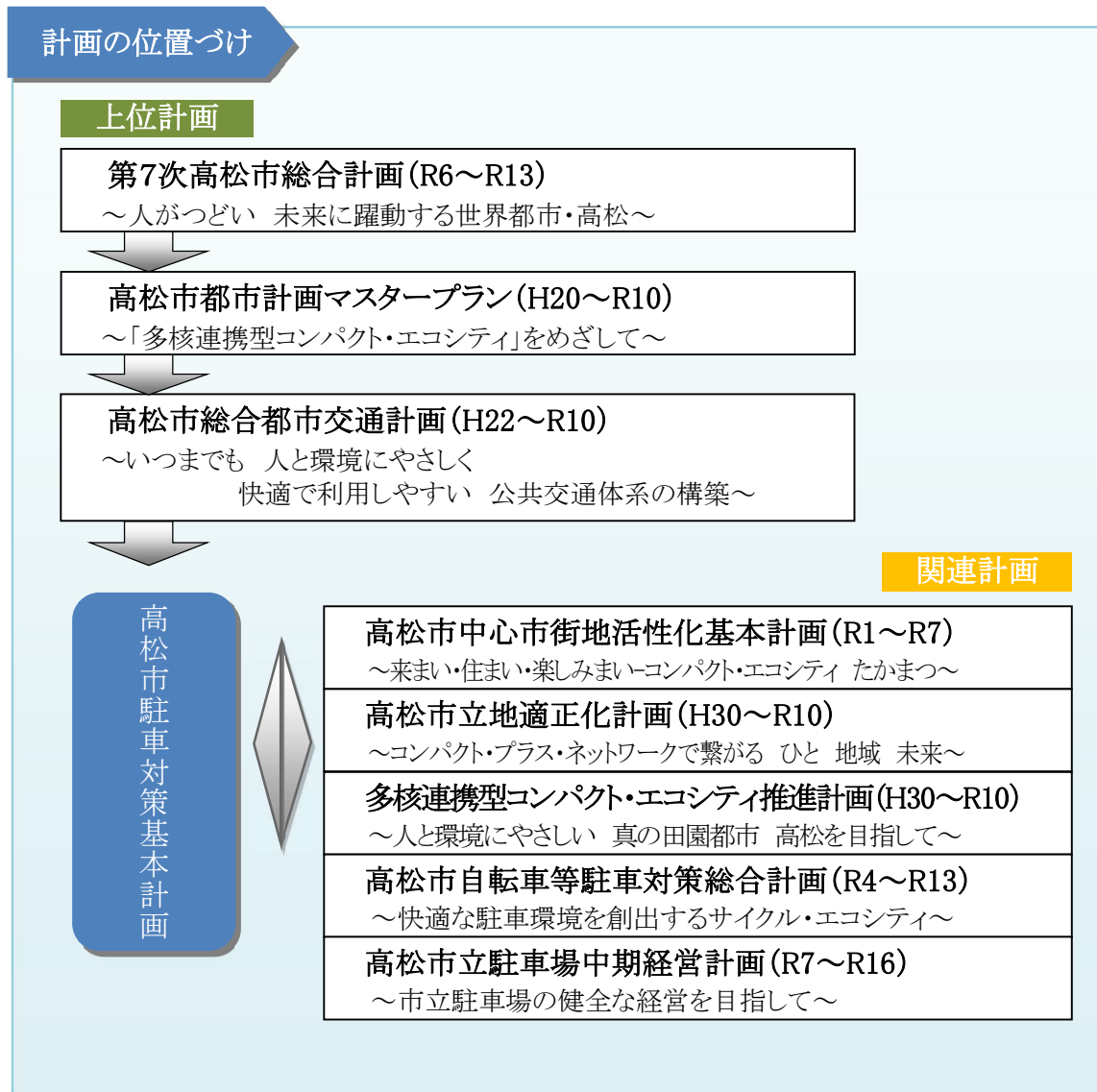
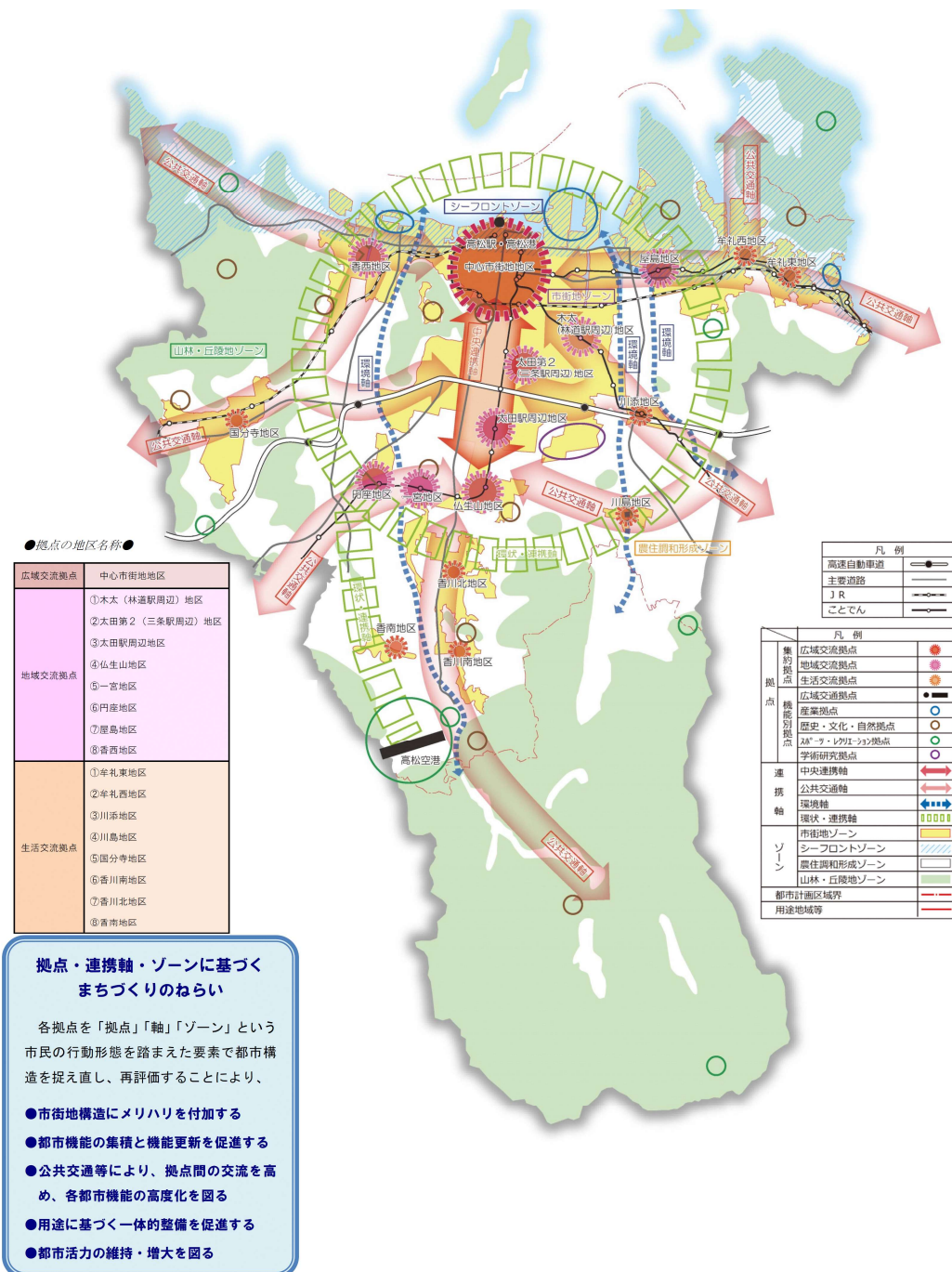


図 1.1 総合計画の位置づけ

3 将来のまちづくり方針(上位計画及び関連計画)

(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り、集約拠点への都市機能の集積と市街地の拡大抑制によるコンパクトな都市構造、及び人と環境にやさしい公共交通を基軸とした環境配慮型交通システムを併せ持つ持続可能な環境共生都市「多核連携・集約型環境配慮都市(多核連携型コンパクト・エコシティ)」を目指すことが示されている。



出典:R6 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

本市では、まちづくりの基本となる4つの計画の整合・連携を図り、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。

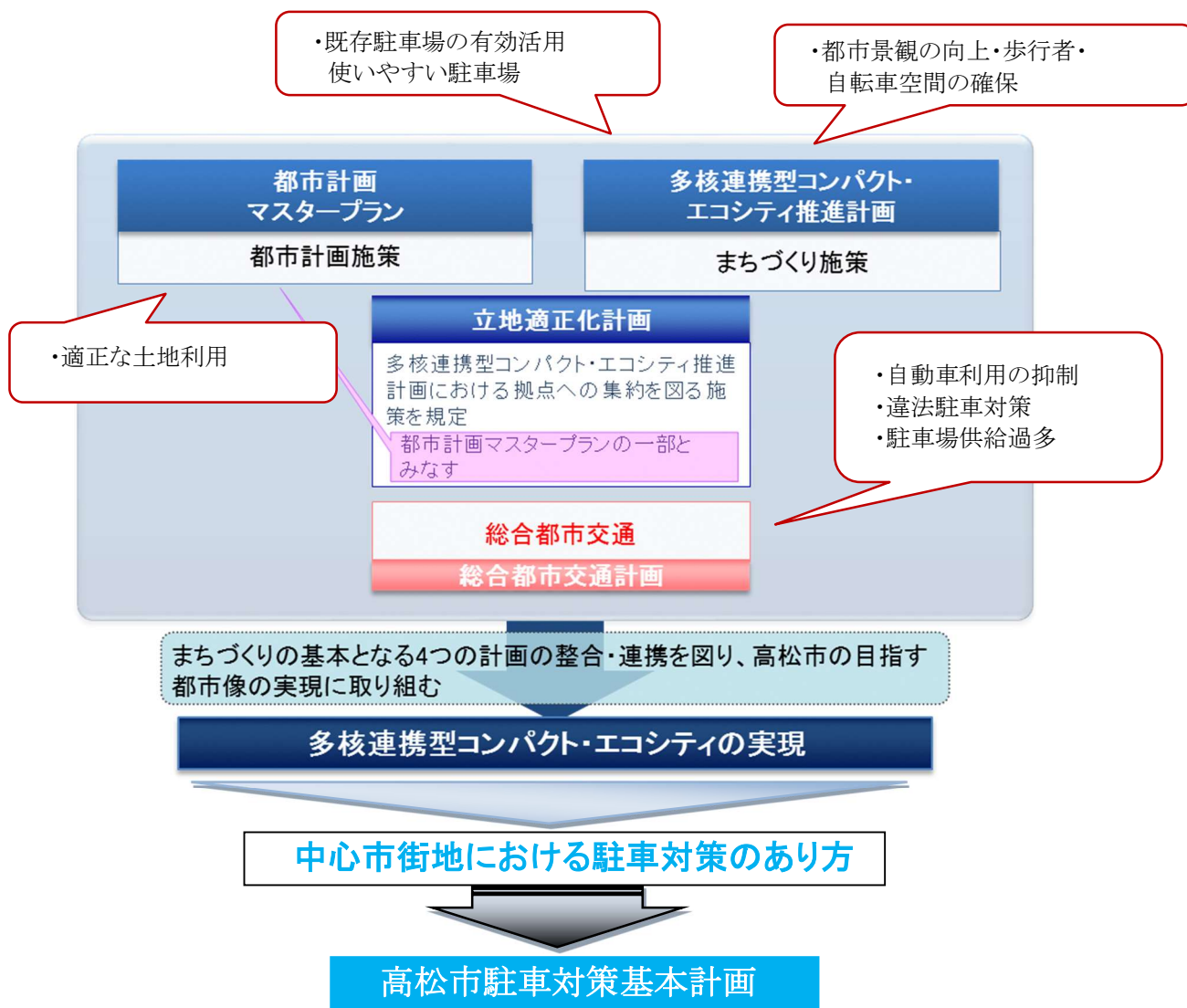
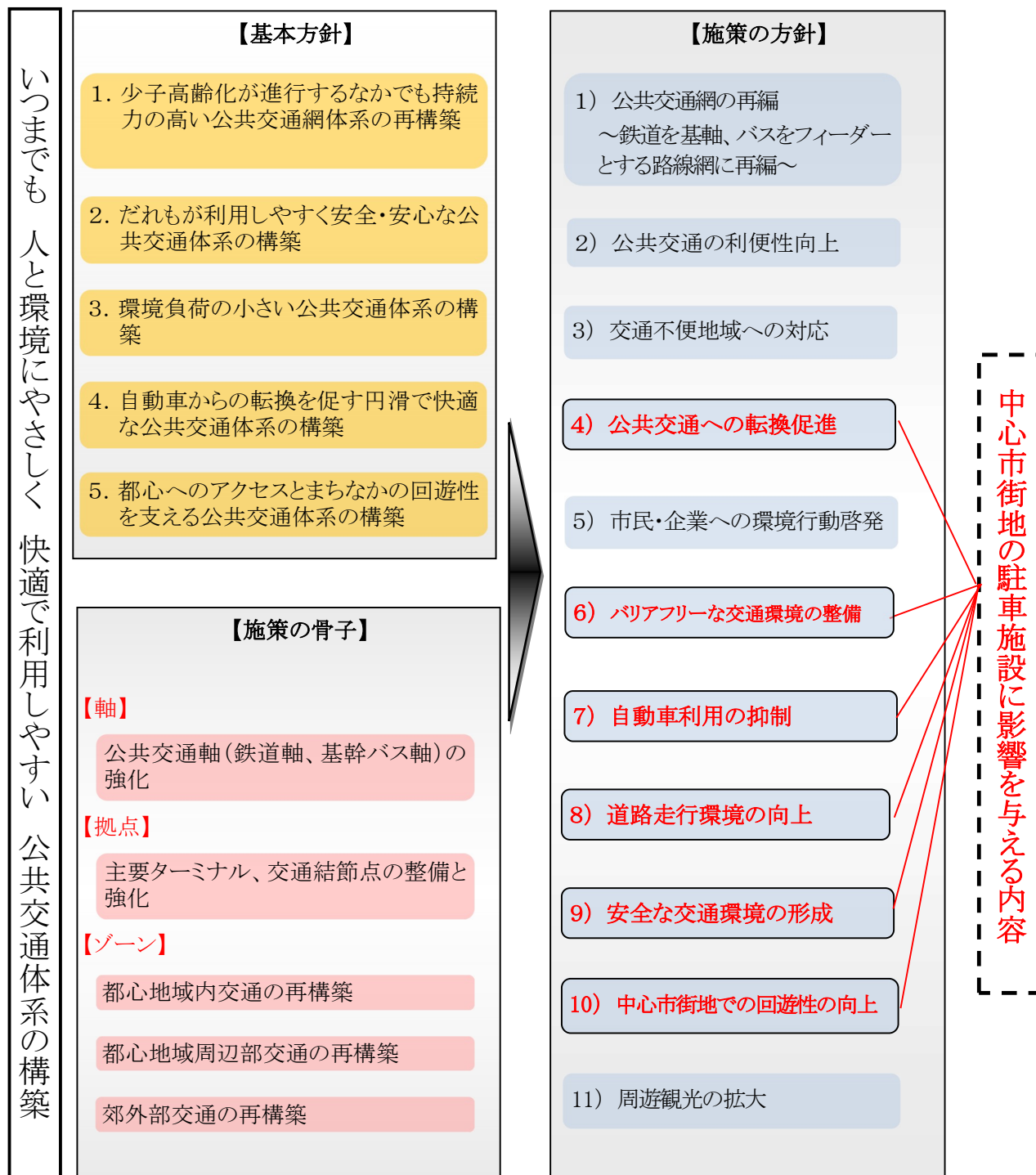


図 1.3 多核連携型コンパクト・エコシティの実現に向けた駐車対策基本計画の役割

(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：R6 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

1 駐車場整備地区

本市では、中心市街地及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

2 駐車需給バランス調査(計画策定時)

(1) 調査・分析方法

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した。

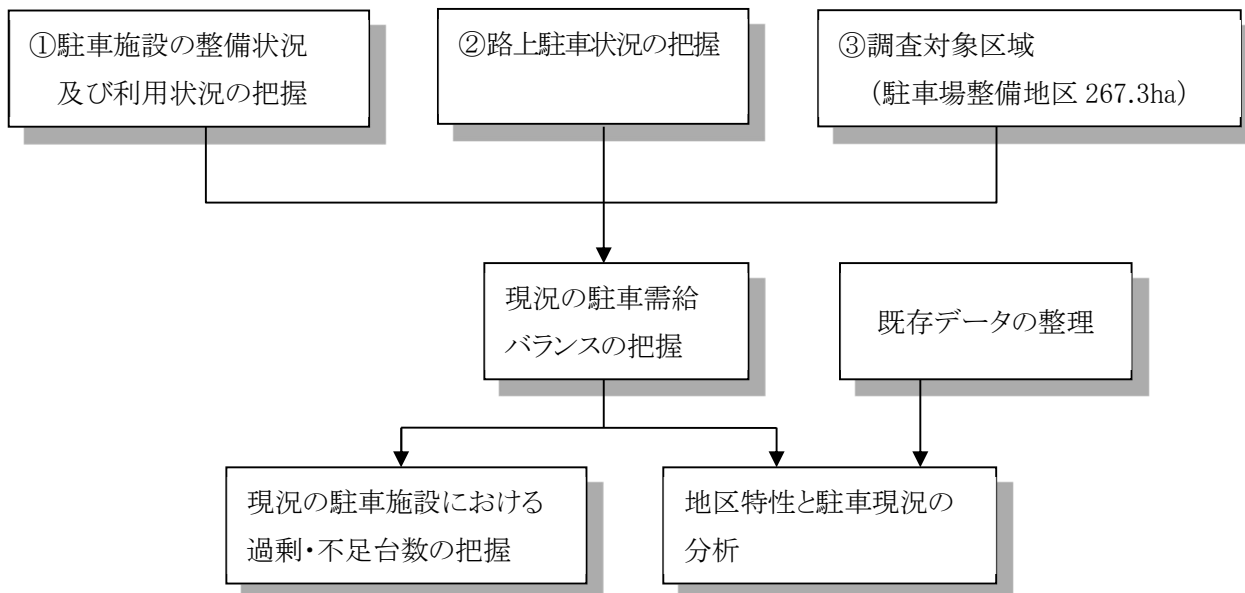


図 2.2 現況分析のフロー

○駐車場の整備状況及び利用状況の把握

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及びピーク時の利用状況を把握した。

○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した。

○調査対象区域

調査対象区域は駐車場整備地区267.3haとした。

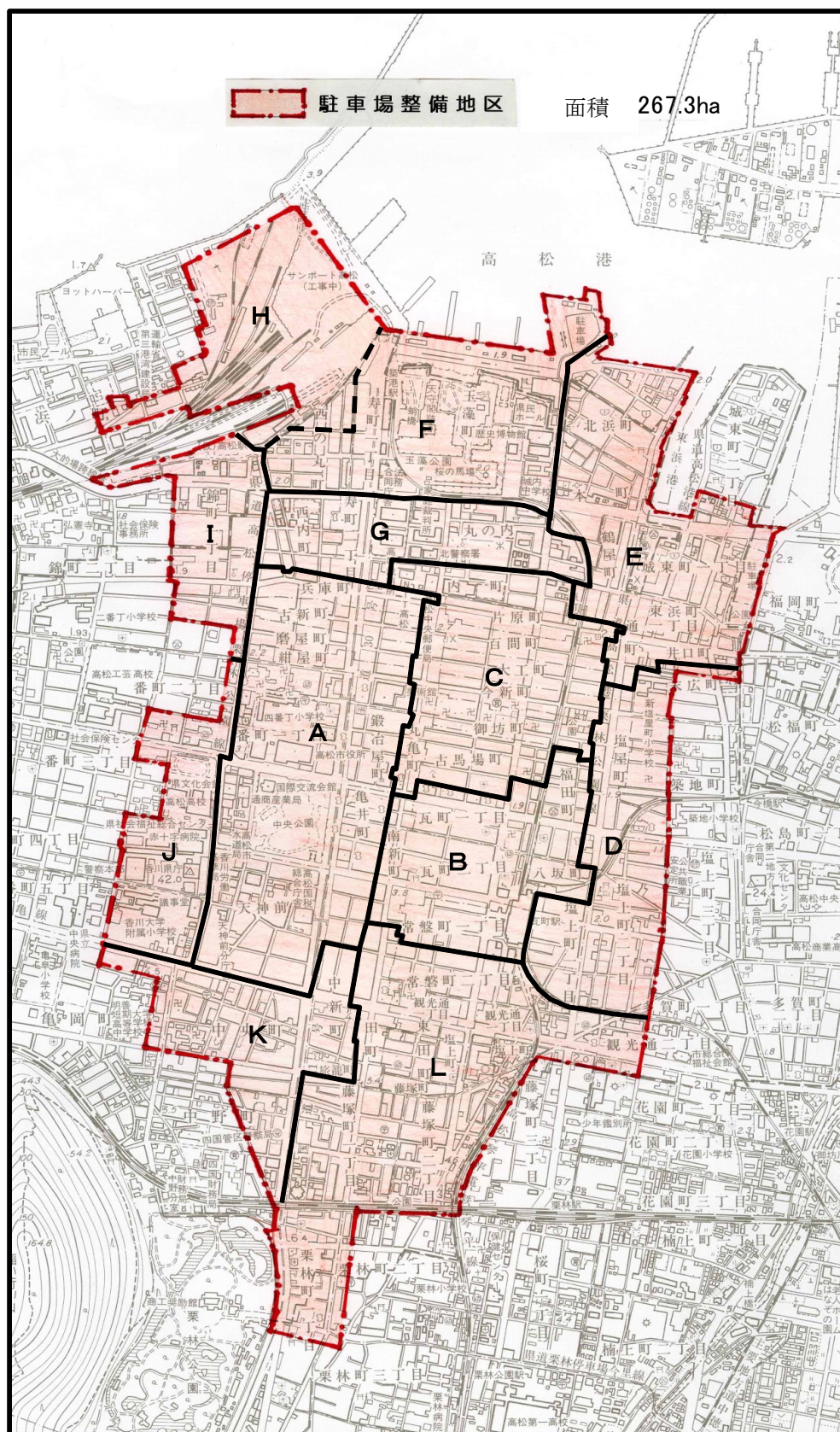


図 2.3 駐車場整備地区

(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した。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した。

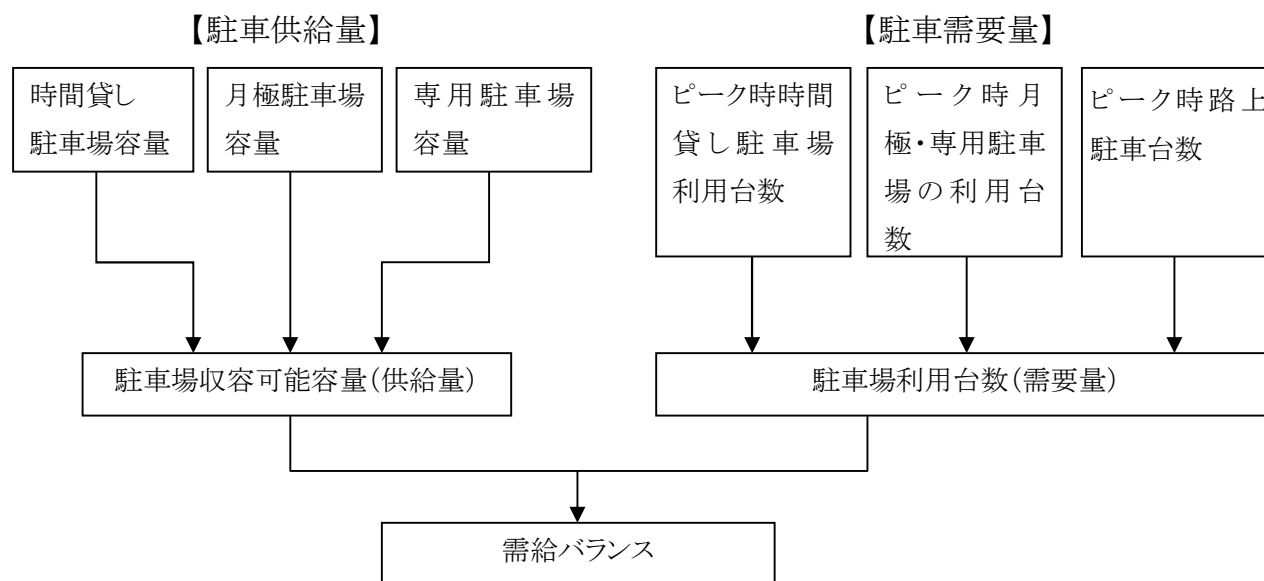


図 2.4 現況の需給バランスの算定フロー

○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した。

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した。

○駐車場需要量調査方法

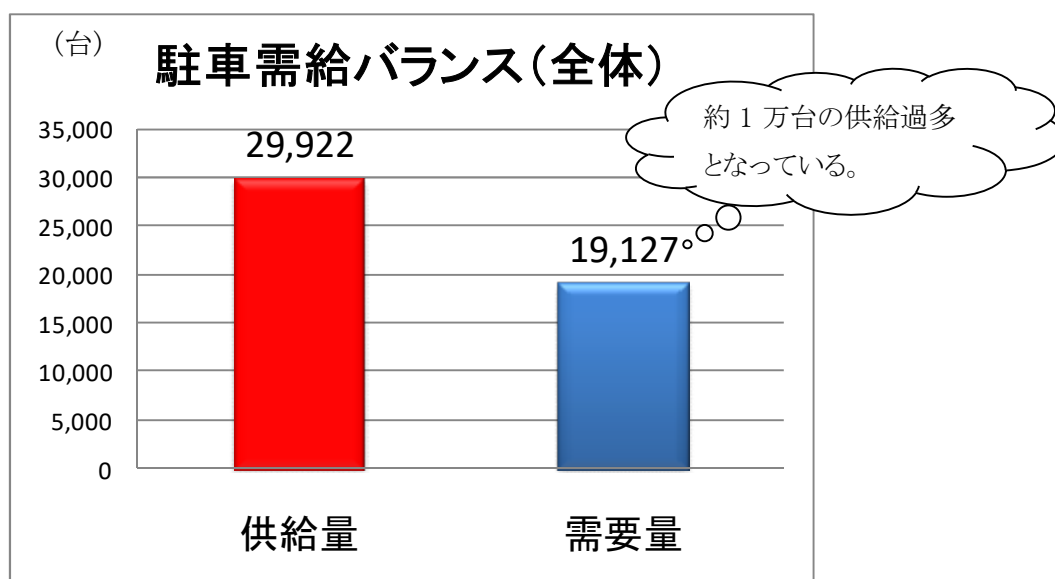
現地調査: 各ブロックにおいて、駐車場形態別(時間貸し駐車場、路上駐車場、月極・専用駐車場)に数箇所(10%程度)抽出し、ピーク時の利用率を調査した。

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した。

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時とした。

(3) 調査結果(平成24年度時点)

現状での全駐車場の需給バランスは、下図に示すとおり、約1万台の供給過多となっており、全てのブロックで供給過多となっていた。



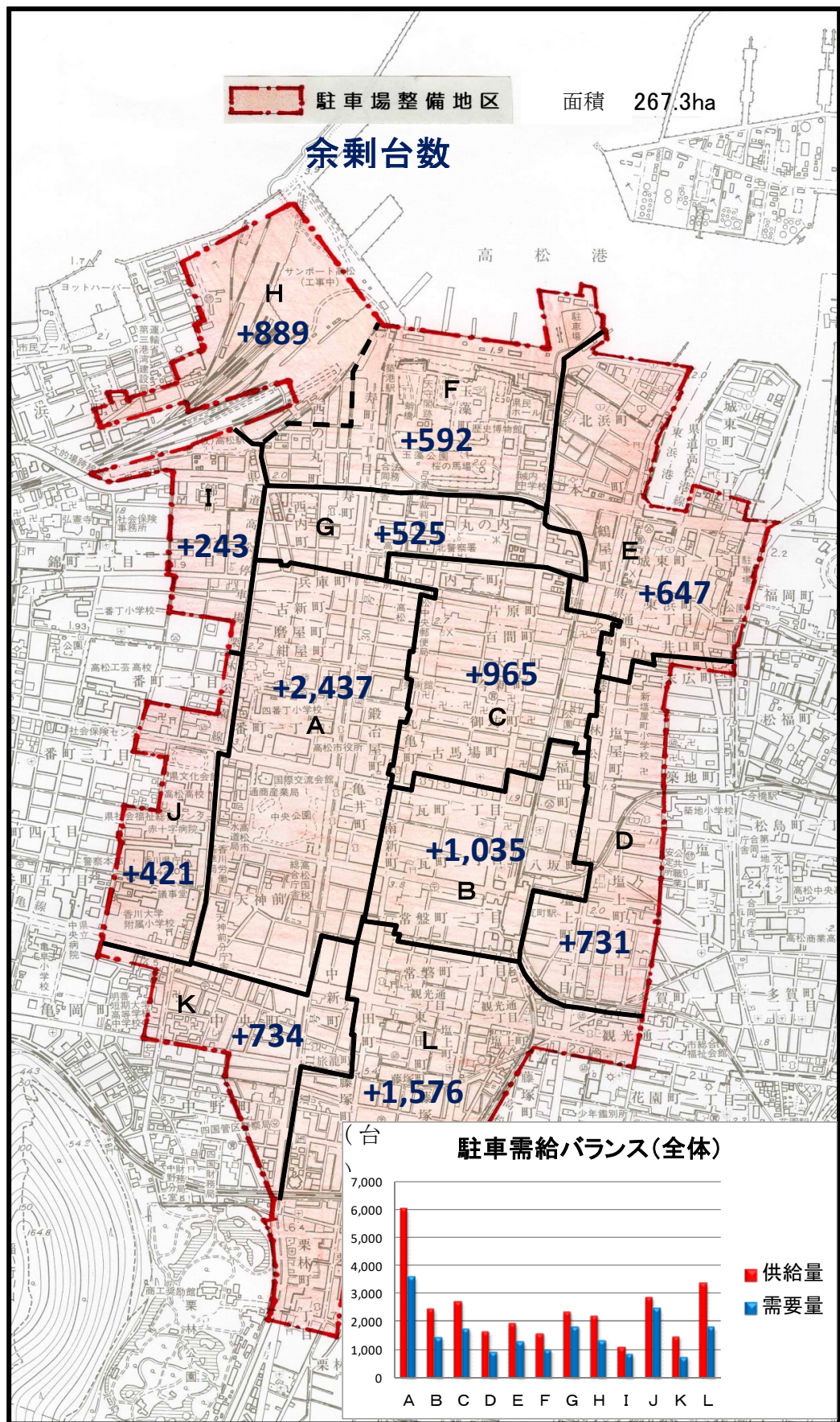
出典:H24 交通政策課調べ

図 2.5 駐車需給バランス(全体)

表 2.1 現状のブロック別需給バランスの結果 (台)

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

出典:H24 交通政策課調べ



出典: H24 交通政策課調べ

図 2.6 駐車需給バランスの結果

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



4 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、路上駐車の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、平成7年、平成24年に改正している。

平成24年の主な改正内容は次のとおりである。

(1) 附置義務駐車台数の算定基準面積の緩和

建築物の延べ面積に応じて必要となる附置義務駐車台数の算定の基準となる駐車施設1台当りの面積を次のとおり改めた。

(改正前)

特定部分 : 150平方メートルに1台 非特定部分 : 400平方メートルに1台

(改正後)

特定部分 : 600平方メートルに1台 非特定部分 : 800平方メートルに1台

※用語の解説

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

特定用途 : 劇場、映画館、旅館、ホテル、飲食店、百貨店その他の店舗、事務所、病院など

非特定用途 : 特定用途以外の用途

(2) 附置義務対象建築物の規模の緩和

附置義務の対象となる建築物の規模を次のとおり改めた。

(改正前)

特定部分の延べ面積と非特定部分の延べ面積に2分の1を乗じて得た面積との合計の面積が1,000平方メートルを超えるもの

(改正後)

全部を特定用途に供する建築物 : 延べ面積が2,000平方メートルを超えるもの

全部を非特定用途に供する建築物 : 延べ面積が3,000平方メートルを超えるもの

特定部分と非特定部分を有する建築物 : 延べ面積が3,000平方メートルを超えるもの又は特定部分の延べ面積が2,000平方メートルを超えるもの

(3) 隔地距離基準の緩和

附置義務駐車施設として認める敷地外駐車施設までの距離を、建築物の敷地から200メートル以内から300メートル以内に改めた。

参考) 附置義務基準の変遷

本市における、附置義務基準の変遷は以下のとおりである。

表 2.2 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㎡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を乗じ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㎡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					
								
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を乗じ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㎡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・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							
								
H24改正	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300㎡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。							

5 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検討している。(令和6年10月現在では受入れ実績はなし)

●市立駐車場における附置義務駐車場の受入れ台数			平成24年度時点の例	
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。」

下図は、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。

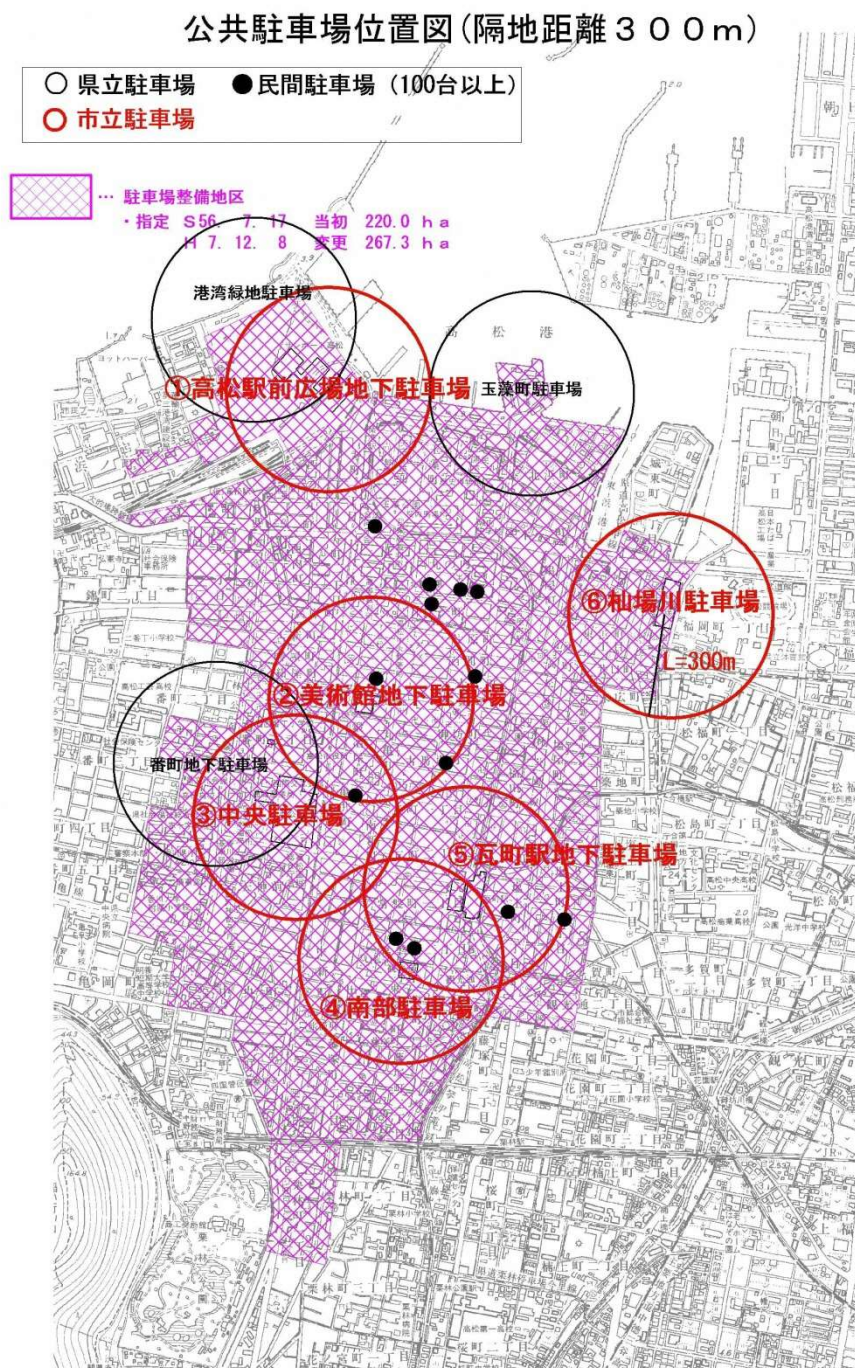


図 2.7 公共駐車場の位置図(周辺300m表示)

6 その他の取組

(1) 共通駐車サービス券

高松8商店街(合計約4,000台収容可能)の駐車場で使える共通駐車サービス券を継続的に実施している。対象の駐車場の中に、市営の中央駐車場、南部駐車場、美術館地下駐車場、瓦町駅地下駐車場が含まれている。



出典:高松市駐車場協同組合HP

図 2.8 市内共通駐車券利用可能駐車場

第3章 駐車場の現状

1 公共駐車場の整備状況について

(1) 市営駐車場の整備状況

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

表 3.1 市営駐車場一覧表(駐車場整備地区内)

名称	所在地	駐車台数(台)	供用開始日	構造等
高松市立中央駐車場	番町一丁目 11-22	106 215	昭和 43 年 9 月 1 日 昭和 58 年 4 月 1 日	RC 地下 1 階 1 層 自走式
高松市立南部駐車場	観光通一丁目 1-15	408	昭和 62 年 1 月 14 日	SRC 造 5 階 6 層 自走式
高松市立美術館地下駐車場	紺屋町 10-4	144	昭和 63 年 4 月 8 日	RC 地下 2 階 2 層 自走式
高松市立杣場川駐車場	城東町一丁目 5-12	バス 14 普通 194 軽 19	昭和 63 年 4 月 8 日	平面自走式
高松市立瓦町駅地下駐車場	常磐町一丁目 3-1	184 264	平成 9 年 4 月 15 日 平成 15 年 1 月 16 日	RC 地下 2 階 2 層 自走式
高松市立高松駅前広場地下駐車場	浜ノ町 1-17	396	平成 13 年 5 月 13 日	RC 地下 2 階 2 層 自走式
高松市立高松シンボルタワー地下駐車場	サンポート 2-1	139	平成 16 年 3 月 30 日	RC 地下 2 階 2 層 自走式
高松市立高松駅南交通広場駐車場	浜ノ町 1-31	36	平成 25 年 10 月 1 日	平面自走式 (フラップ式)
計		2, 119	(8箇所)	

※RC:鉄筋コンクリート造 SRC:鉄筋鉄骨コンクリート造

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

出典:各駐車場HP

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・シンボルタワー地下駐車場	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)

番町地下駐車場



サンポート高松地下駐車場



2 市営駐車場の現状

(1) 利用状況

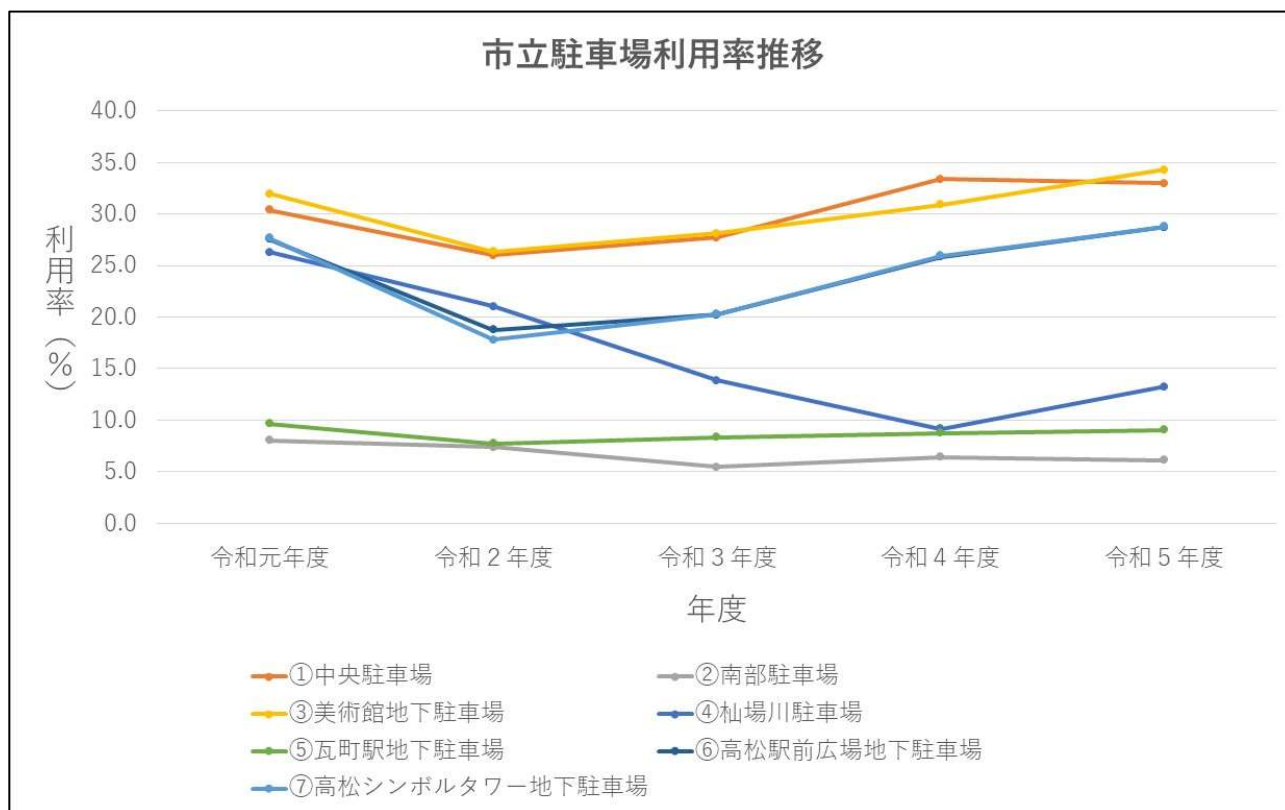
下表のとおり、近年、市立駐車場の利用率は、低水準で推移しており、特に南部駐車場、瓦町駅地下駐車場は10%以下と非常に低くなっている。

(単位: %)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
①中央駐車場	30.4	26.0	27.7	33.4	33.0
②南部駐車場	8.1	7.4	5.5	6.4	6.1
③美術館地下駐車場	32.0	26.3	28.1	30.9	34.3
④仙場川駐車場	26.3	21.0	13.9	9.1	13.2
⑤瓦町駅地下駐車場	9.7	7.7	8.3	8.7	9.1
⑥高松駅前広場地下駐車場	27.6	18.8	20.2	25.9	28.7
⑦高松シンボルタワー地下駐車場	27.7	17.8	20.3	25.9	28.8

※高松駅南交通広場駐車場は詳細データがないため月別利用率を表示していない。





■利用率の算出方法

平均単純回転率

$$= \text{総駐車台数(台・年)} / \text{総駐車容量(台・年)}$$

平均駐車時間(時／台)

$$= \text{総駐車時間(時・年)} / \text{総駐車台数(台・年)}$$

平均修正回転率

$$= \text{平均単純回転率} \times \text{平均駐車時間(時／台)}$$

利用率(%)

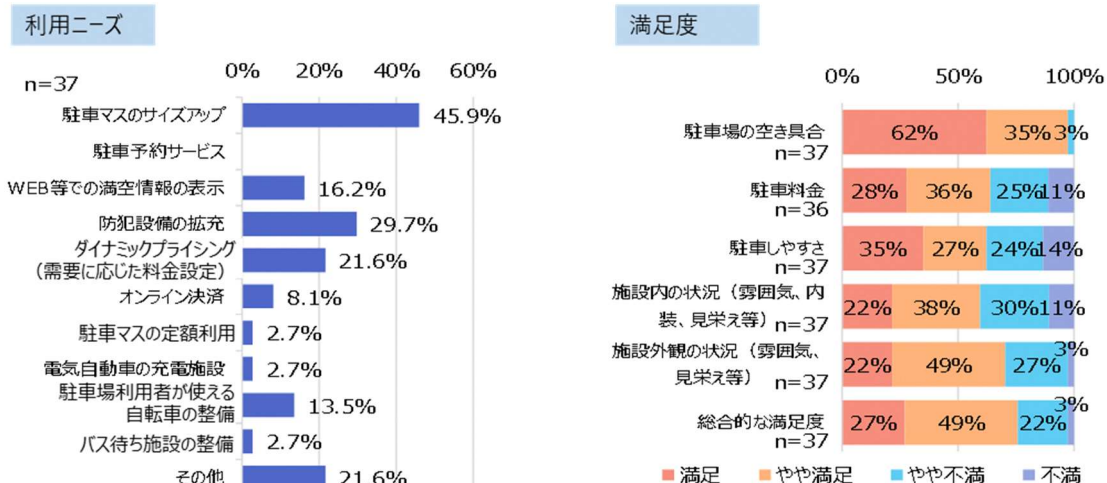
$$= \text{平均修正回転率} / \text{営業時間}$$

(2) 低利用率の駐車場の現状

ア 南部駐車場

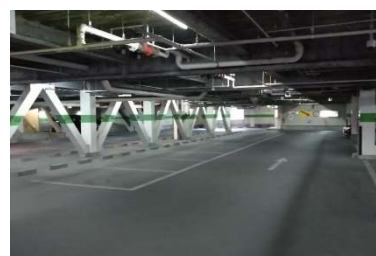
構造	鉄筋鉄骨コンクリート構造 地上 5 階	
利用状況	頻度 (n=36)※	・「週 5 日以上」が 33%で最も多い ・次いで「月 1 回」が 25%、「月 2～3 回」が 22%
	時間帯 (n=31)※	・「14 時台」が 19%で最も多い ・次いで「8 時台」、「10 時台」がそれぞれ 16%
	主な目的 (n=36)※	・「買い物」が 36%で最も多い ・次いで「通勤」が 31%
駐車容量	408 台	
平均利用台数・利用率	令和5年度 :89 台/日 6.1% コロナ前 (令和元年):106 台/日 8.1%	
月ピーク利用台数・利用率	令和5年度 :98 台/日 (3 月) 7.9%(3 月) コロナ前 (令和元年):124 台/日 (2 月)13.3%(2 月)	

※()内はアンケートのサンプル数 無効票を除いているため設問により母数が異なる。



出

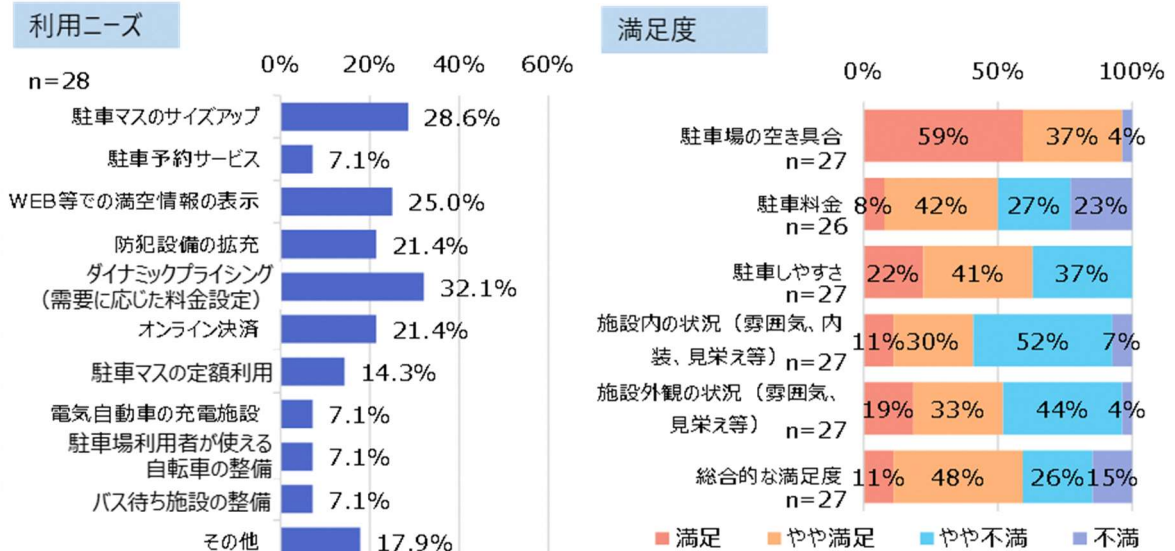
典:R3 アンケート調査



イ 瓦町駅地下駐車場

構造		鉄筋コンクリート構造 地下2階
利用状況	頻度 (n=28)※	・「月1回」が32%で最も多く、「それ以下」の25%と合わせると半数以上を占める
	時間帯 (n=26)※	・「11時台」が27%で最も多い ・次いで「10時台」が23%、「13時台」が19%
	主な目的 (n=26)※	・「買い物」が54%と半数以上を占める
駐車容量		448台
平均利用台数・利用率		現在 (令和5年):445台/日 9.1% コロナ前 (令和元年):465台/日 9.7%
月ピーク利用台数		現在 (令和5年):480台/日(12月)9.8%(3月) コロナ前 (令和元年):553台/日(7月)17.9%(2月)

※()内はアンケートのサンプル数 無効票を除いているため設問により母数が異なる。



出典:R3 アンケート調査



(3) 低利用率の駐車場の駐車需要バランスの検討

ア 人口減少・高齢化の影響

人口は平成27年をピークに年々減少する一方で、高齢化率は年々増加しており、人口減少及び自動車利用原単位が相対的に小さい年代の割合が高まることで、自動車利用者は、令和2年度と比較し、令和12年は2%、令和27年は7%、減少すると想定される。

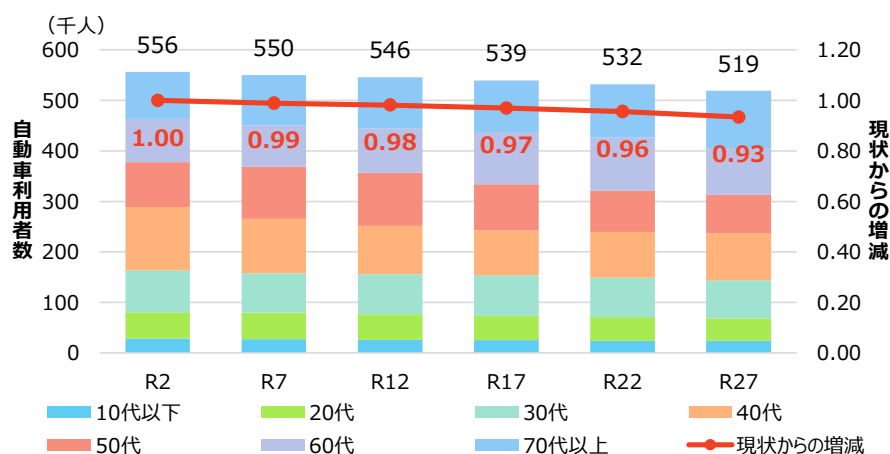


図 3.1 現状と将来の自動車利用者数(人口×自動車利用原単位)

表 3.3 年齢階層別自動車利用原単位の算出

	10代以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
自動車利用者数 (H24パーソントリップ調査)	30,104	53,398	110,109	103,618	86,270	98,184	67,668
人口 (H22国勢調査)	76,379	38,409	59,548	52,036	52,569	59,869	68,399
自動車利用原単位 (自動車利用者数/人口)	0.39	1.39	1.85	1.99	1.64	1.64	0.99

出典: H24 高松広域都市圏パーソントリップ調査

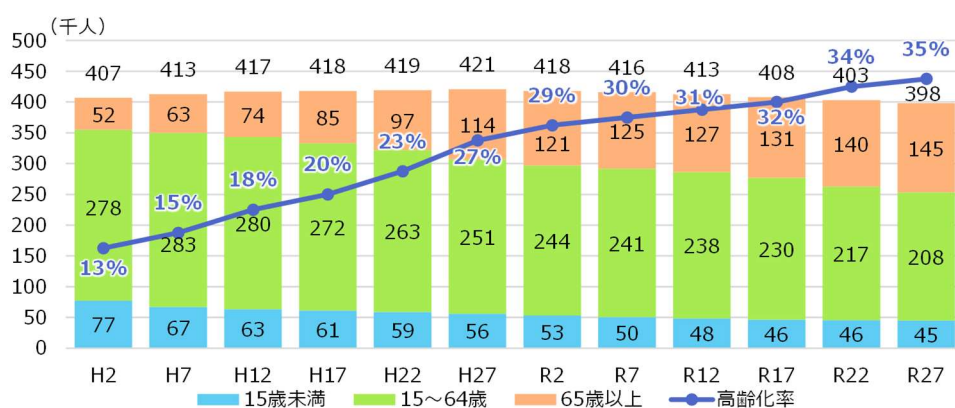


図 3.2 年齢階層別将来人口推移

出典: ~R2: 国勢調査(R2の年齢階層比は国立社会保障・人口問題研究所の推計値より算出)

R7~R27: たかまつ人口ビジョン令和元年度改訂版の推計値(年齢階層比は国立社会保障・人口問題研究所の推計値より算出)

※高松市は、H17に塩江町、H18に牟礼町、庵治町、香川町、香南町、国分寺町と合併したため、H17以前は以下市町の人口を合算している。

H2~H12: 高松市、塩江町、牟礼町、庵治町、香川町、香南町、国分寺町

H17: 高松市、牟礼町、庵治町、香川町、香南町、国分寺町

イ まちづくりの影響

高松市が目指す「コンパクトプラスネットワーク」の構築・維持に向けて、バス路線再編、新駅整備、レンタサイクルの有効活用等のまちづくりに関する施策を実施しており、これらの実施による影響を試算した結果、自動車分担率は横ばいであったことから、今後のまちづくりによる自動車利用者の変化はほとんどないと考えられる※。

※平成24年10月に実施した高松都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて需要予測モデルを構築し、バス路線再編、新駅整備等のまちづくりに関する施策を実施した場合の将来の自動車分担率と現状の自動車分担率の比較結果より。

【将来】

都心地域交通、都心地域周辺部交通、郊外部交通の役割を明確にした再編

- (1) 既存のバス路線網を見直し、幹線軸への結節を基本としたフィーダー系統へとネットワークの再編
- (2) 公共交通軸上の拠点を対象とした、既存ストックを有効に活用した交通結節拠点整備を推進
- (3) 回遊性を向上し、かつ、訪れる人に快適な時間・空間を提供するための都心地域における魅力ある公共交通体系の構築
- (4) 地域の特性や需要に応じた交通体系への再構築



出典:R6 高松市総合都市交通計画

(4) 低利用率の駐車場周辺の民間駐車場調査

ア 調査概要

瓦町駅地下駐車場、南部駐車場付近の民間駐車場について、駐車台数や駐車料金を把握する(134施設)。

イ 調査日時

令和6年1月23日(火)～26日(金)10時～13時

※複数日にまたがって調査を実施

ウ 調査内容

- ・対象エリア内の民間駐車場の把握(位置・写真等)
- ・対象エリア内の民間駐車場の駐車台数、駐車料金の把握

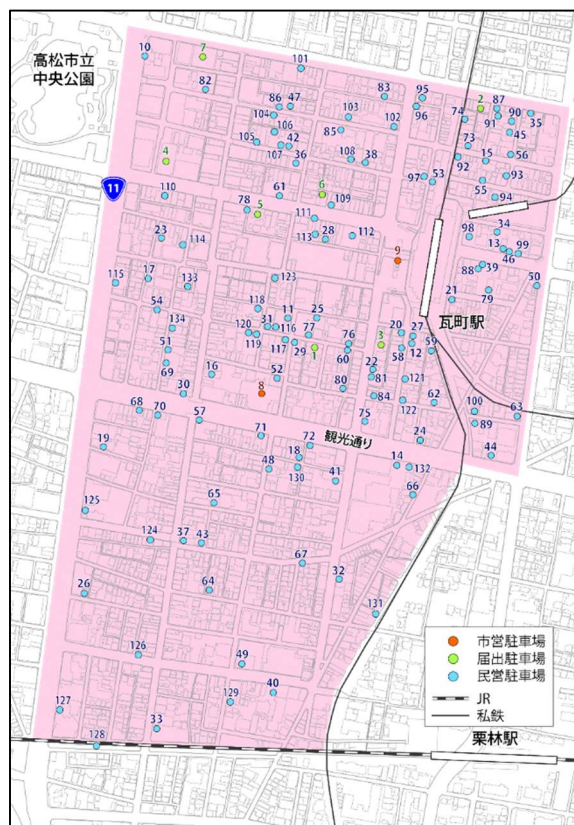


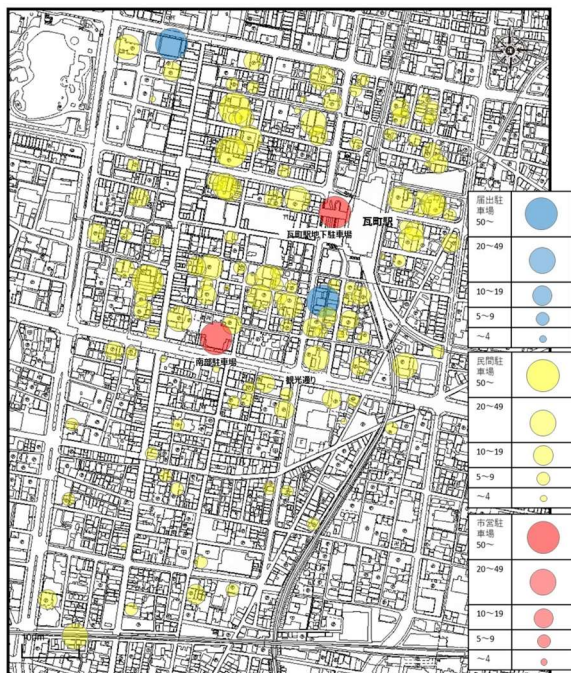
図 3.3 対象エリア



図 3.4 カルテ

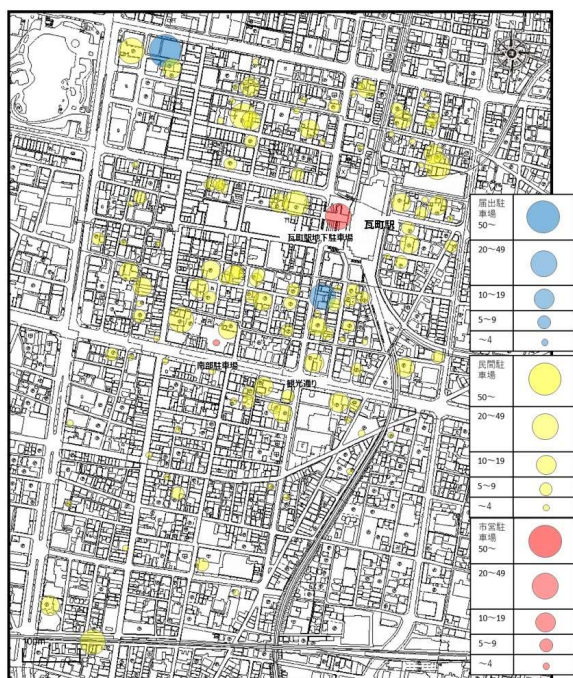
エ 調査結果

南部駐車場、瓦町駅地下駐車場周辺には民間駐車場が多く存在しており、一定の空き台数が存在している。



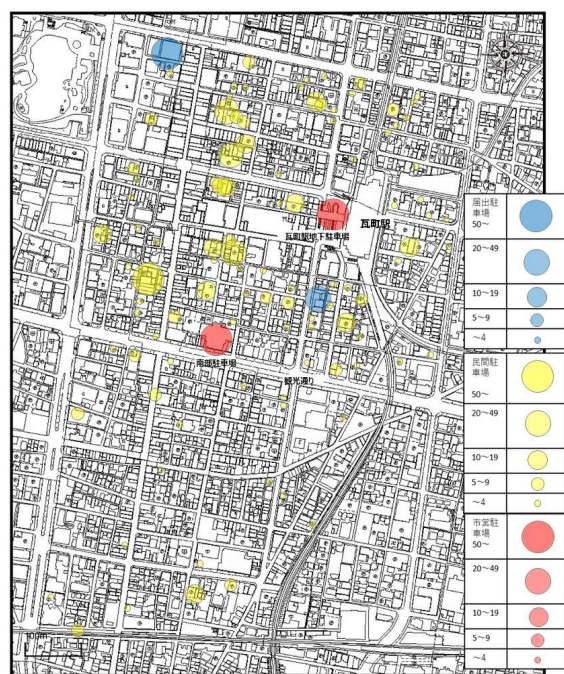
出典:R5 交通政策課調べ

図 3.5 駐車容量図



出典:R5 交通政策課調べ

図 3.6 駐車台数



出典:R5 交通政策課調べ

図 3.7 空き台数

(5) 低利用率の駐車場の周辺民間駐車場への利用転換予測

ア 周辺民間駐車場への利用転換予測の方法

市営駐車場利用者が周辺民間駐車場利用に転換できるかどうか以下の方法により算出した。

下図のアンケート結果を用いて、選択確率の算定式(二項ロジットモデル)を構築し、対象の市営駐車場に対しての各民間駐車場の選択確率を算出し、選択確率が50%以上になる民間駐車場を対象の市営駐車場の代替となる駐車場として駐車容量を算出した。

5. 駐車意向についてお伺いします。

Q5 あなたは以下の条件になった場合、それぞれどちらを利用しますか。すべての場合についてお答えください。
どの時も、出発地から自動車を利用し、駐車場を利用して目的地へ行く場合に、駐車場A、Bのどちらを利用するか尋ねています。

【Q5-1】自動車・徒歩移動時間と駐車費用の関係による駐車場選択意向

	駐車場A利用				駐車場B利用				回答欄	
	① 自動車時間	② 徒歩時間	③ 駐車費用		① 自動車時間	② 徒歩時間	③ 駐車費用		※すべての場合についてお答えください	
1	30分	5分	500円	→	1. 駐車場A利用	2. 駐車場B利用				
2	30分	5分	500円	→	1. 駐車場A利用	2. 駐車場B利用				
3	30分	5分	1,000円	→	1. 駐車場A利用	2. 駐車場B利用				
4	20分	10分	1,000円	→	1. 駐車場A利用	2. 駐車場B利用				
5	20分	10分	1,000円	→	1. 駐車場A利用	2. 駐車場B利用				
6	40分	10分	1,000円	→	1. 駐車場A利用	2. 駐車場B利用				
7	40分	10分	1,000円	→	1. 駐車場A利用	2. 駐車場B利用				

○選択確率算定式(二項ロジットモデル)

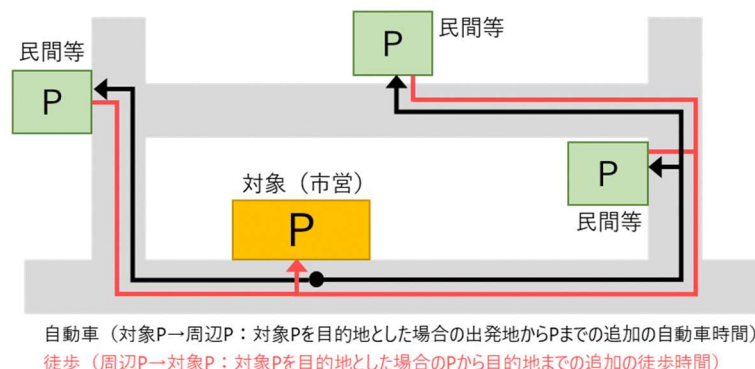
$$P_c = \frac{\exp(V_c)}{\exp(V_A + V_B)}$$

$$V_m = \alpha x_m + \beta y_m + \gamma z_m$$

P : 選択確率 V : 効用 α, β, γ : パラメータ
x : 総移動時間(分) ※自動車時間①+徒歩時間②
y : 徒歩時間(分) ※徒歩時間②
z : 駐車費用(円) ※駐車費用③
c : 駐車場A、駐車場B

○選択確率算定における考え方

対象(市営)駐車場に目的地があると仮定し、対象駐車場以外を使う場合の駐車場までの自動車移動時間、駐車場から対象駐車場までの徒歩移動時間を上記算定式の変数として用い、各民間駐車場の選択確率を算定。



イ 周辺民間駐車場への利用転換確率の算出

前頁の算出方法をもとに算出した結果、南部駐車場、瓦町駅地下駐車場ともに、周辺の駐車場との駐車費用の差から転換を図ることができる民間駐車場が多数存在する結果となった。

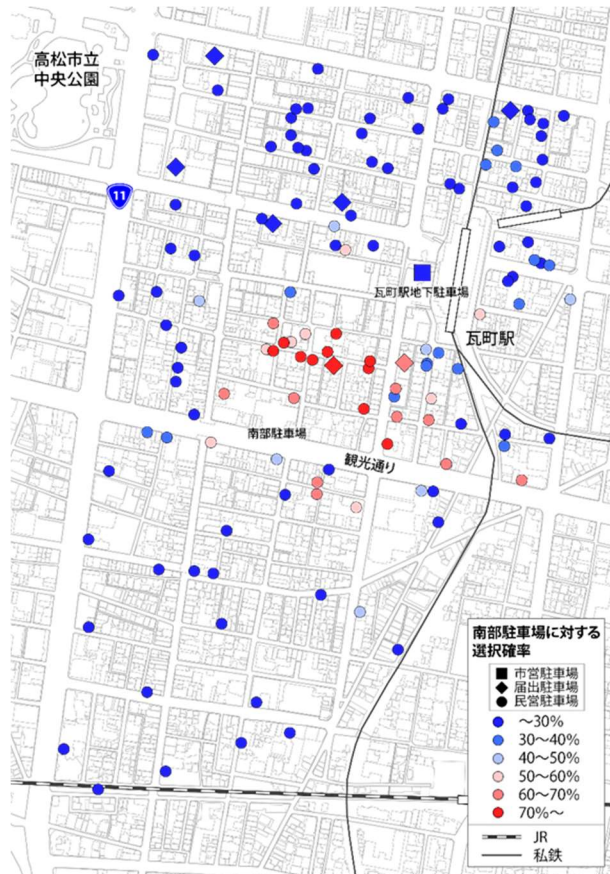


図 3.8 南部駐車場を対象とした場合

出典:R5 交通政策課調べ

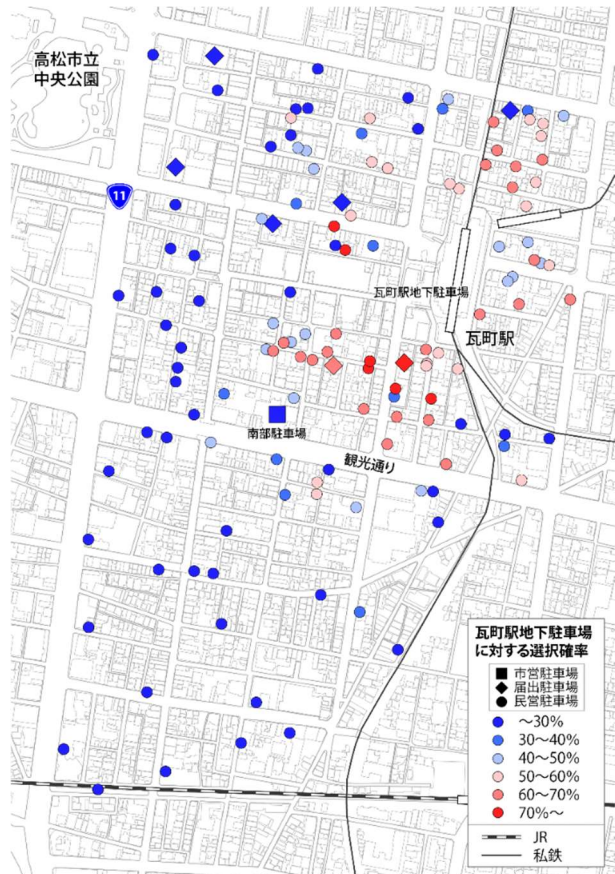


図 3.9 瓦町駅地下駐車場を対象とした場合

出典:R5 交通政策課調べ

ウ 各市営駐車場の代替として利用が見込める駐車場の駐車余力

前頁の算出結果を踏まえ、南部駐車場、瓦町駅地下駐車場の利用者が、選択確率 50%以上の民間駐車場への利用転換を図ることとした場合の民間駐車場の駐車余力は、下表の通り 140 台と想定できる。

	南部駐車場の代替駐車場	瓦町駅地下駐車場の代替駐車場
駐車場数	30	50
駐車台数	322	363
駐車容量	405	482
駐車余力	83	119

	重複駐車場※内訳(選択確率が高い方)		
		南部駐車場	瓦町駅地下駐車場
駐車場数	22	16	6
駐車台数	192	127	65
駐車容量	254	150	104
駐車余力	62	23	39

	南部駐車場、瓦町駅地下駐車場の代替駐車場
駐車余力	140 (83+119-62)

(6) 民間駐車場を含めた低利用率の駐車場の駐車需給バランスの検討

下表より、南部駐車場、瓦町駅地下駐車場の周辺エリアにおける、将来の駐車需要の変化、周辺民間駐車場への利用転換を想定した周辺駐車余力を踏まえれば、南部駐車場及び瓦町駅地下駐車場共に、集約化等が可能な施設といえる。南部駐車場は、立地や大型化した車両に対応できていない施設構造から駐車需要が高まる可能性は低く、一方で、瓦町駅地下駐車場では駐車見込台数は大幅に減少するが、連続連立交差事業の廃止などにより土地利用に変化を及ぼす見込みから、周辺の民間駐車場の先行きは不透明であり、駐車需要が変動する可能性がある。

また、交通結節拠点である瓦町駅地下駐車場については、駐車場整備地区内へ流入する自動車の渋滞対策や違法駐車対策としての役割が期待されるため、適切に誘導方法確立することで見込み駐車台数を見直すことが可能となる。

なお、令和 5 年度のピーク時の利用状況について交通政策課で調査したところ、南部駐車場で82台、瓦町駅地下駐車場で242台であり、南部駐車場、瓦町駅地下駐車場の両駐車場を廃止すると、ピーク時には、周辺駐車場余力では補うことができない状況である。



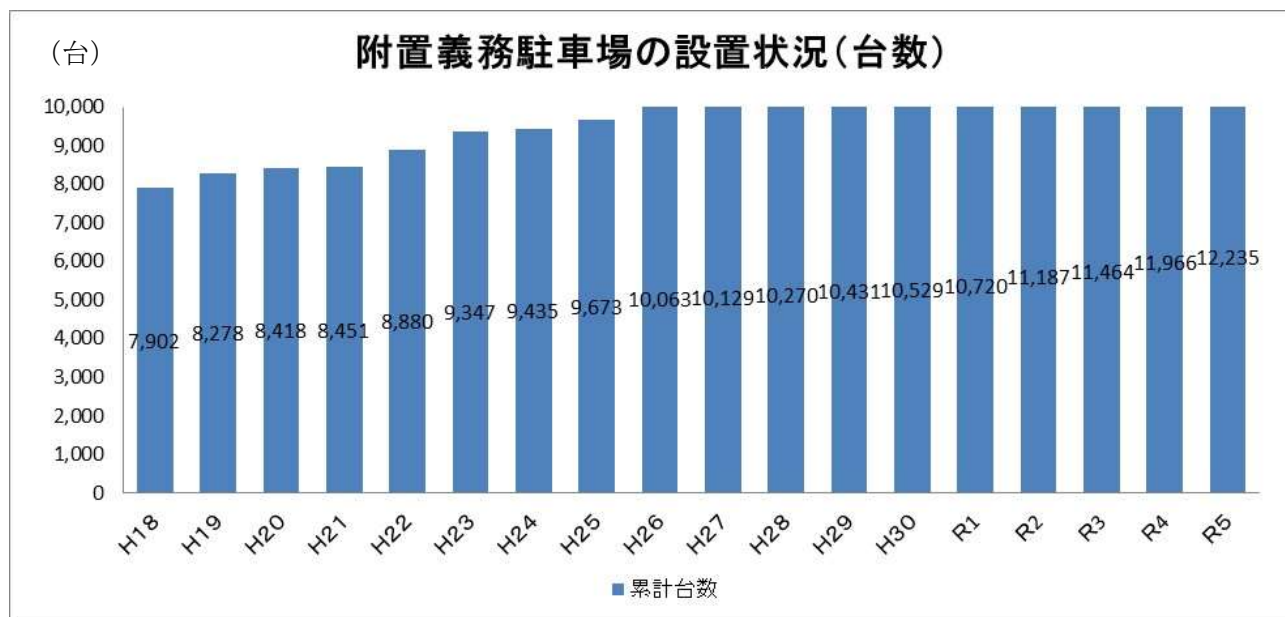
3 民間駐車場の現状

(1) 附置義務駐車場の設置状況

前計画策定(平成24年)以降、附置義務駐車場は整備が進められており、受付件数全体は77場2,888台整備されている。

年度	受付件数	設置台数	累計台数
H18	5	68	7,902
H19	10	376	8,278
H20	8	140	8,418
H21	1	33	8,451
H22	4	429	8,880
H23	5	467	9,347
H24	5	88	9,435
H25	7	238	9,673
H26	11	390	10,063
H27	3	66	10,129
H28	4	141	10,270
H29	7	161	10,431
H30	3	98	10,529
R1	6	191	10,720
R2	12	467	11,187
R3	6	277	11,464
R4	7	502	11,966
R5	7	502	12,468

出典：R5 交通政策課調べ

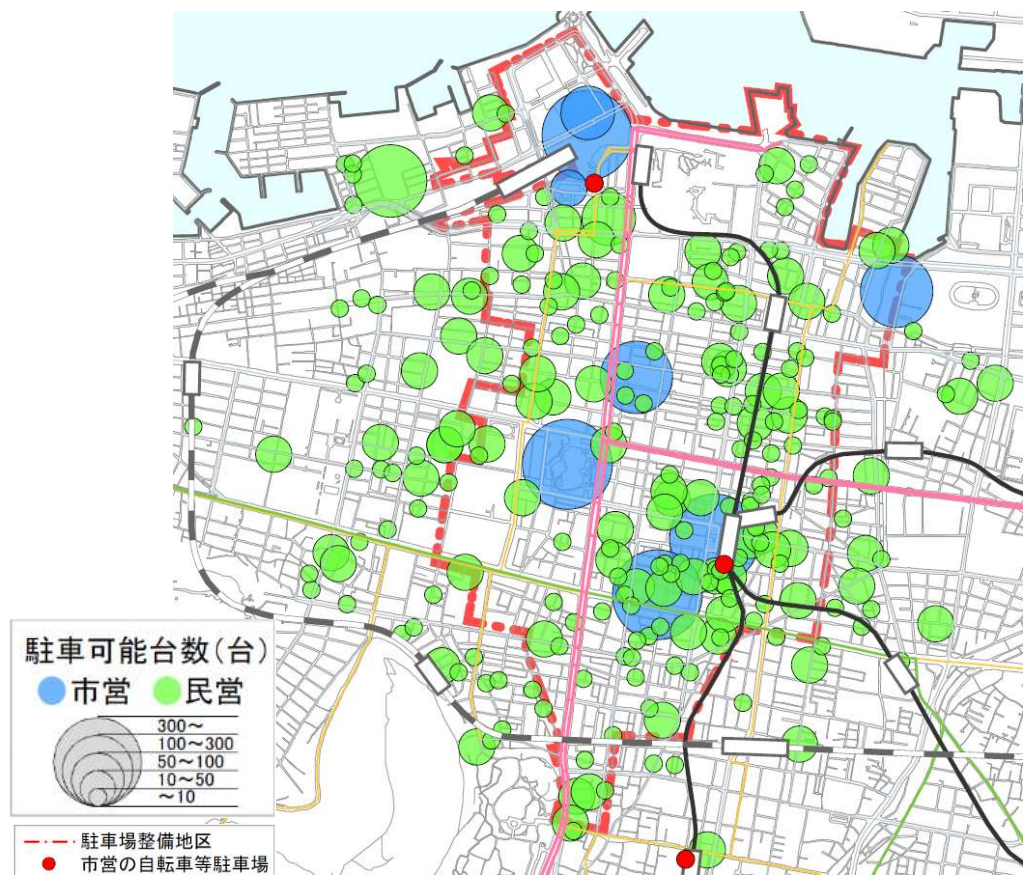


出典：R5 交通政策課調べ

図 3.10 駐車場の附置義務申請件数と台数の推移(累積)

(2) 附置義務駐車場以外の設置状況

駐車場整備地区内を中心に、コインパーキング等の附置義務駐車場以外の駐車場が点在している。

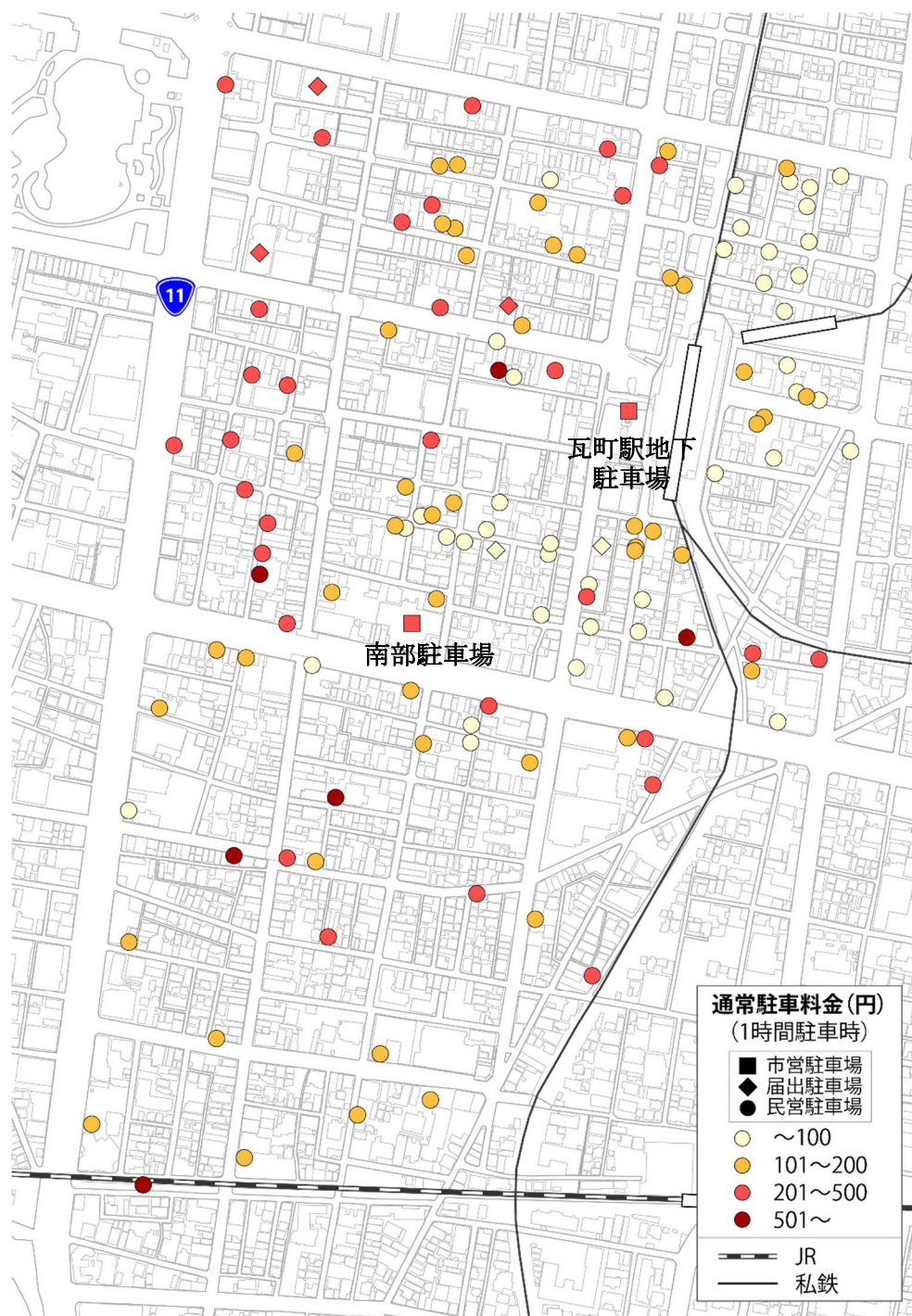


出典: 各社HPの情報より作成

図 3.11 附置義務駐車場以外の整備状況

(3) 駐車料金

瓦町駅周辺において、市営駐車場(南部駐車場、瓦町駅地下駐車場)の駐車料金に対して、周辺の民間駐車場の駐車料金が安価に設定されている傾向にある。



出典:R5 交通政策課調べ

図 3.12 駐車料金の状況

4 違法駐車状況

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及び、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の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、民間の監視員による放置駐車車両の確認及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
- ・附置義務の強化

<ソフト施策>

- ・違法駐車取締り強化
- ・民間の駐車監視員の配置
- ・広報活動など

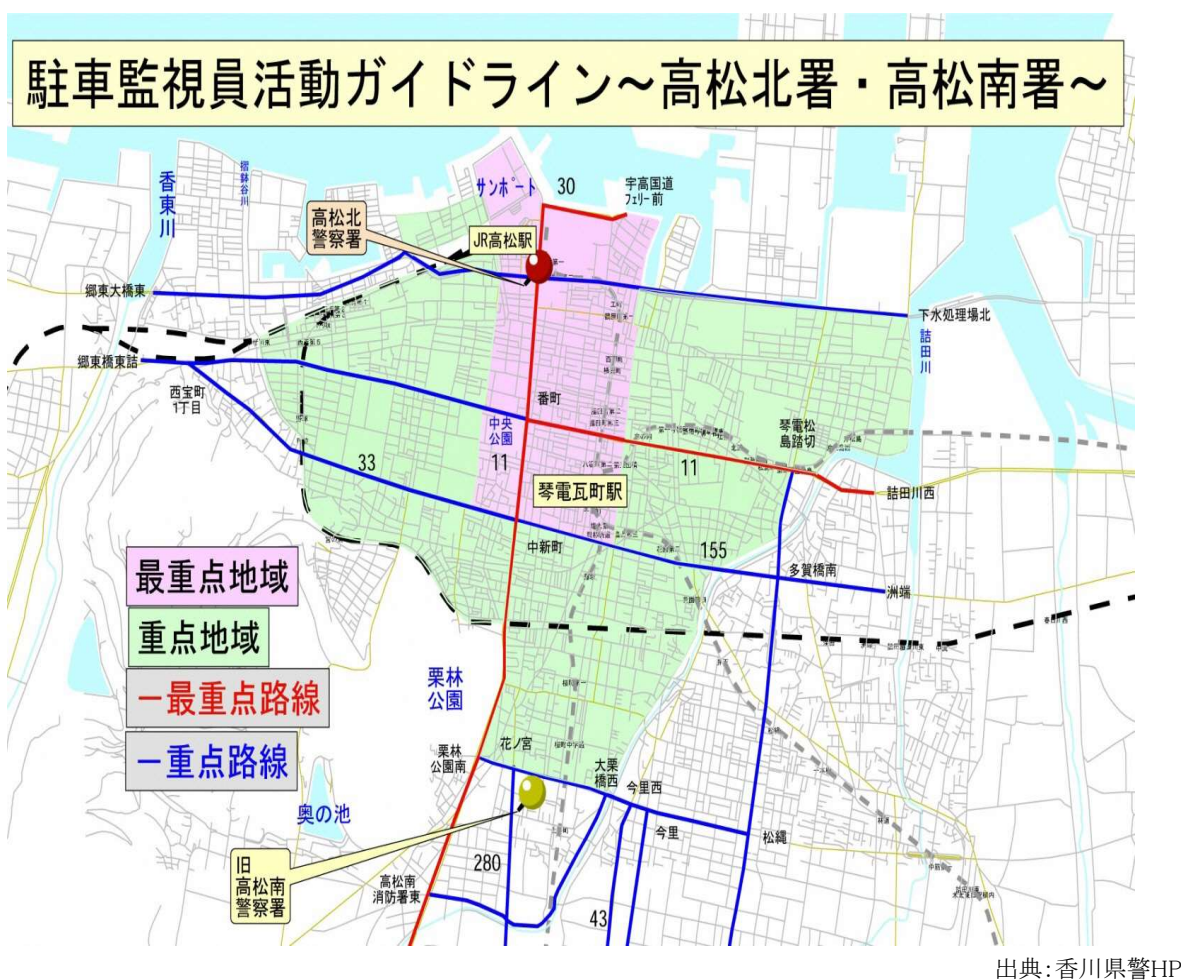


図 3.13 違法駐車取締重点地区



図 3.14 重点地域瞬間路上駐車状況

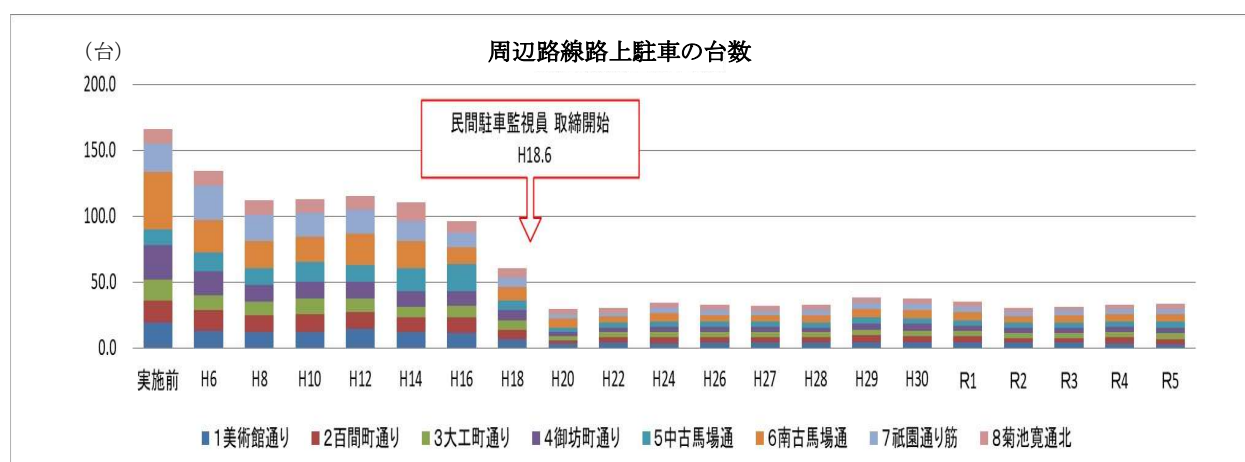


図 3.15 周辺路線路上駐車状況



図 3.16 重点地域内検挙件数

5 他モードとの連携の状況について

瓦町駅地下駐車場内にはレンタサイクルポートを整備し、駐車場利用者の移動手段として自転車との連携を進めている。また、仏生山駅パークアンドライド駐車場では交通系 IC カードを利用し、電車利用者の駐車場料金を割引くサービスを導入し、自動車と電車を組み合わせた移動を推進している。



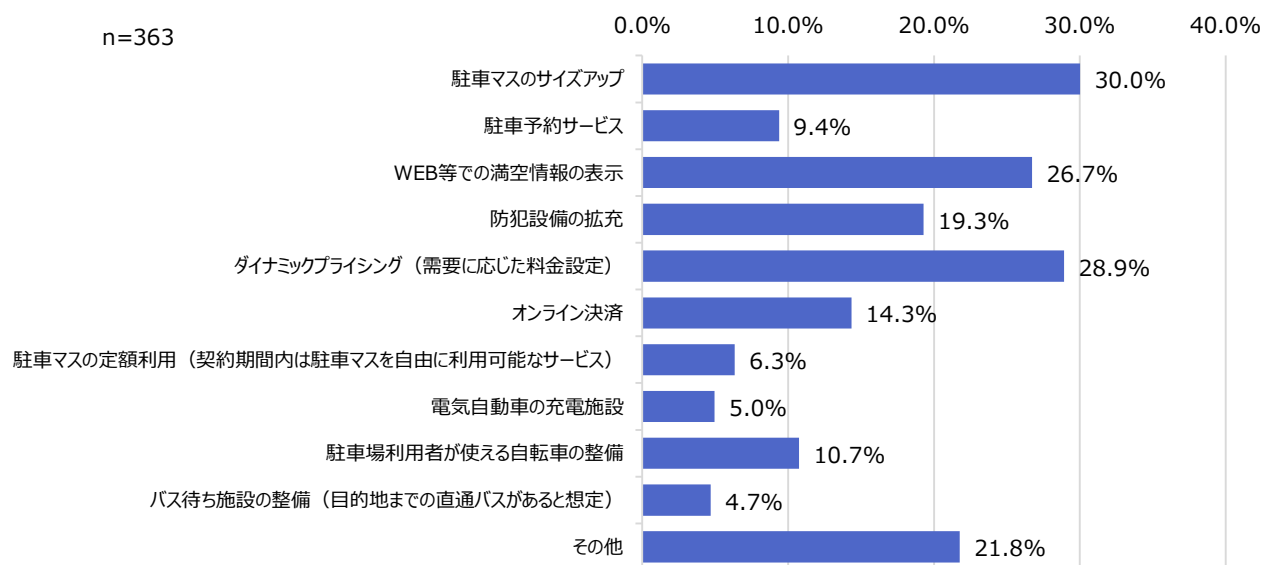
瓦町駅地下駐車場内のレンタサイクルポート



仏生山駅パークアンドライド駐車場

6 多様なニーズへの対応について

駐車場の利用ニーズとして、下図のアンケート調査の結果より「駐車マスのサイズアップ」「ダイナミックプライシング(需要に応じた料金設定)」「WEB等での満空情報の表示」等、今までの駐車場の機能・サービス以外のニーズが高まっている。



出典:R3 アンケート調査

図 3.17 駐車場に求める機能・サービス

参考:アンケート調査(R3 年度)の概要

以下の市営駐車場及び県営駐車場の利用者に対して手渡し配布、郵送回収によりアンケート調査を実施

- 高松市立中央駐車場
- 高松市立南部駐車場
- 高松市立美術館地下駐車場
- 高松市立杣場川駐車場
- 高松市立瓦町駅地下駐車場
- 高松市立高松駅前広場地下駐車場
- 高松市立高松駅南交通広場駐車場
- 高松市立シンボルタワー地下駐車場
- 香川県番町地下駐車場
- 香川県玉藻町駐車場

【調査日時】

平日:令和3年10月11日(月)

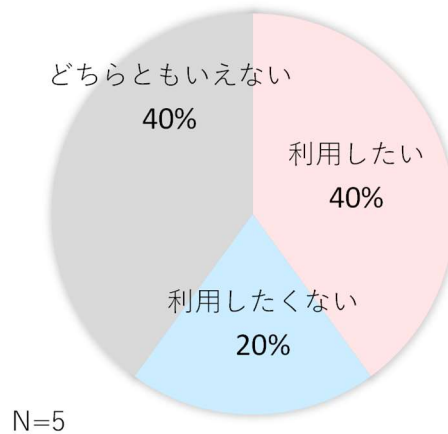
休日:令和3年10月10日(日)

時間帯:7~15時(8時間調査)

【回答者数】

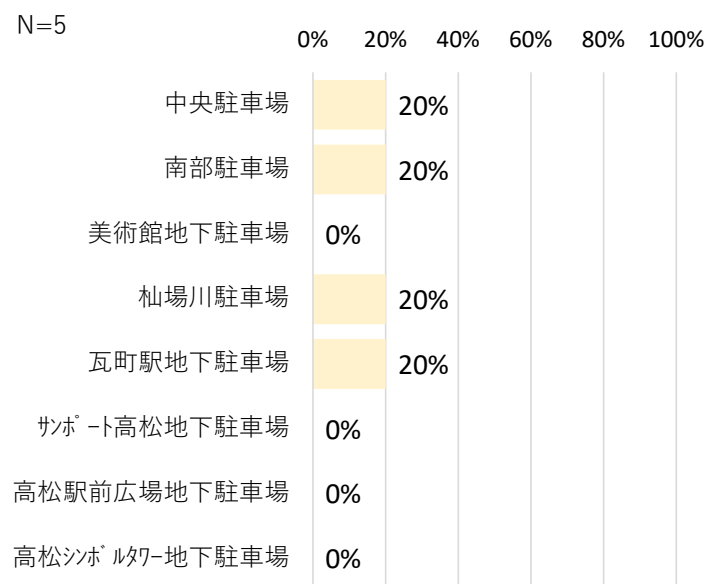
363 サンプル

トラック事業者(小口配送事業者)については、市営駐車場の一部を共同荷捌き駐車施設として整備した場合に、回答者が少ないものの約4割が利用したいと回答しており、南部駐車場や瓦町駅地下駐車場等を利用したい意向が見られる。



出典:R3 事業者ヒアリング

図 3.18 市営駐車場の一部を共同荷捌き駐車施設として整備した場合の利用意向



出典:R3 事業者ヒアリング

図 3.19 共同荷捌き駐車施設として利用したい市営駐車場

参考:事業者ヒアリング調査(R3年度)の概要

(一社)香川県トラック協会の特別積合せ部会等に所属する会社に対してヒアリングを実施

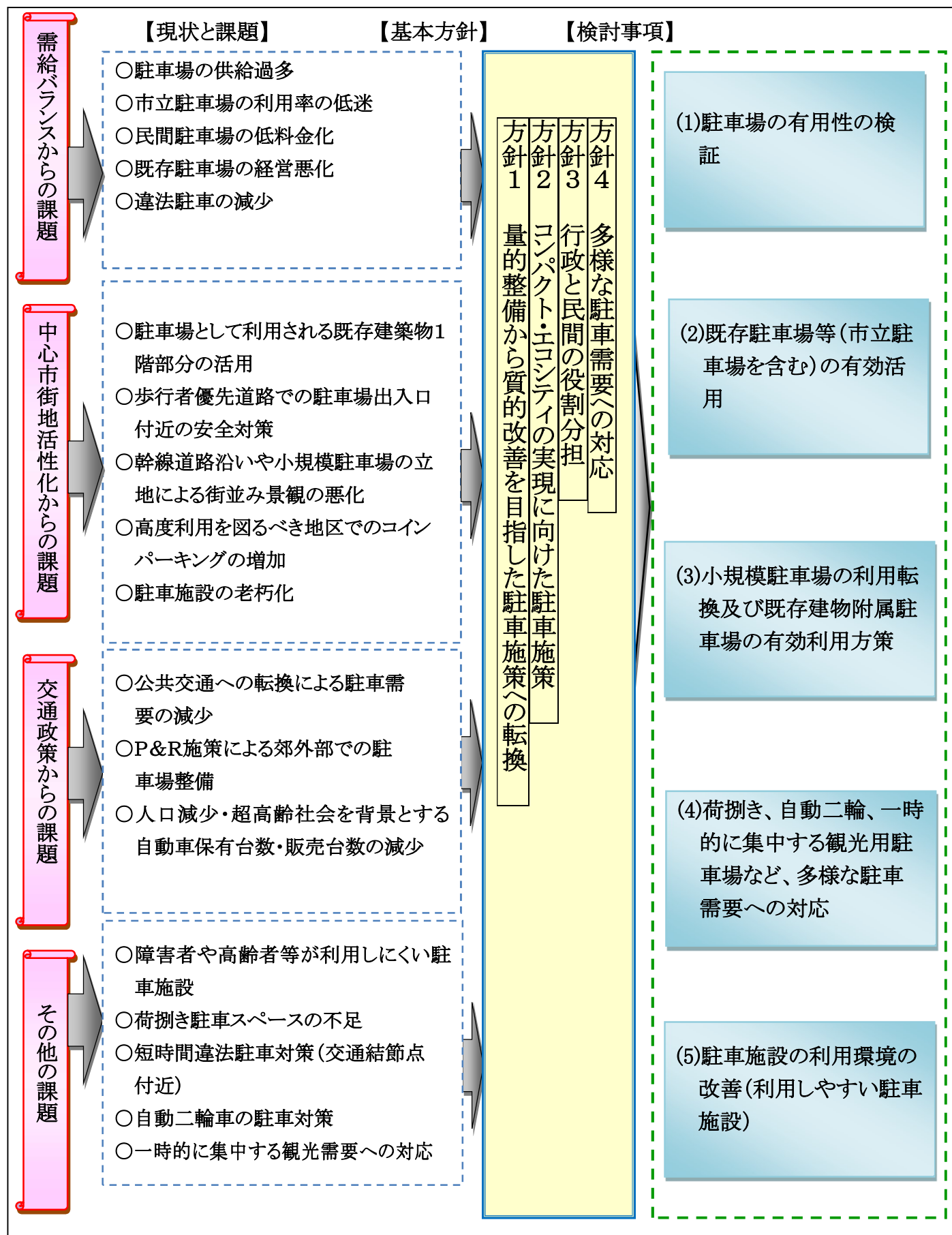
【調査日時】

令和4年2月7日(月)～2月21日(月)

【回答者数】

5社

7 駐車場に関する今後の課題



第4章 駐車場の課題と対応策

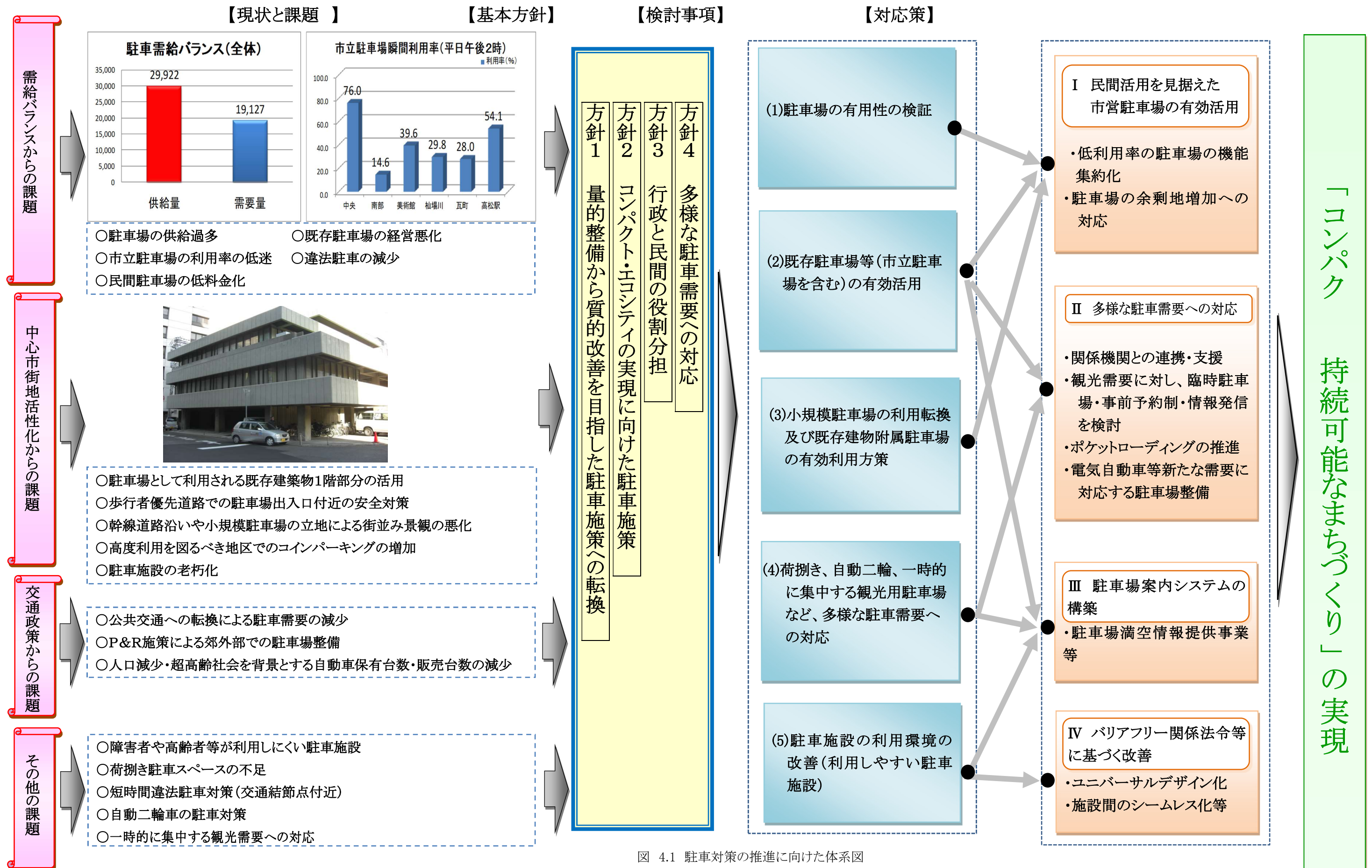


図 4.1 駐車対策の推進に向けた体系図

第5章 計画に関する基本事項

1 対象区域

中心市街地の**駐車場整備地区**(面積=267.3ha)とする。

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。

3 計画期間

平成24年2月から令和11年3月までとする。

上位計画の改正等により整合を図るため短縮する。

表 5.1 上位・関連計画と本計画の計画期間

		～ H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
上位計画	高松市総合計画	改定	第6次総合計画 H28年度～R5年度									改定	第7次総合計画		
	高松市都市計画マスタープラン		改定 H20年度～R10年度												
	高松市総合都市交通計画	短期的 施策	H22年度～R10年度										中期的施策		
関連計画	中心市街地活性化基本計画				改定										
	高松市立地適正化計画														
	多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画			改定											
	高松市自転車等駐車対策総合計画														
	高松市立駐車場中期経営計画														
高松市駐車対策基本計画															

4 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

駐車場の需給バランス等を踏まえて、市営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及び関係機関と連携した取組を検討する。

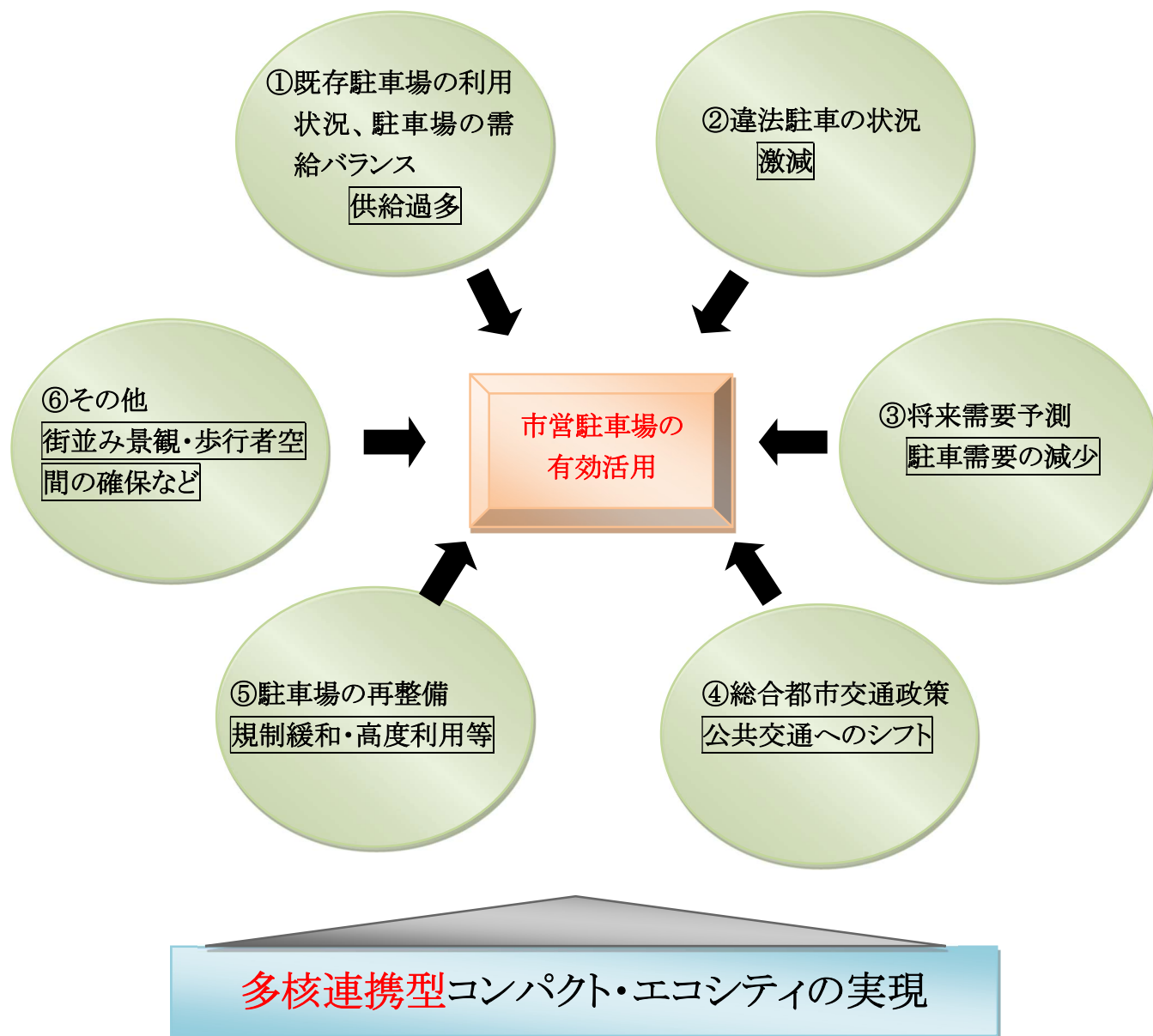
方針4 多様な駐車需要への対応

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6章 駐車場問題への対応策

1 民間活用を見据えた市営駐車場の有効活用

＜市営駐車場の見直しの考え方＞



①既存駐車場の利用状況・需給バランス

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、供給過多の状況である。市営駐車場の周辺では、小規模な駐車場が点在しており、市営駐車場と比較して料金設定が安価にされている。

②違法駐車の現状

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、少子超高齢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。
コロナ禍による自動車利用の変化は、高松駅周辺ではコロナ前の利用状況に回復する見込みはあるが、その他地域での自動車利用者は横ばいである。

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市営駐車場の利用状況

全体的に利用率は低く、特に南部駐車場、瓦町駅地下駐車場は1割以下となっている。
収入は年々減少し、運営・維持管理経費が市財政を圧迫している。
利用者からは、駐車料金、施設内の状況、駐車しやすい等の不満が多い。

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)

民間活力を導入した市営駐車場の有効活用

- ①低利用率の駐車場の機能集約化
- ②駐車場の余剰地増加への対応

(1) 低利用率の駐車場の機能集約化

ア 低利用率の駐車場の現状

南部駐車場	
周辺の 需給バランス	市営駐車場と比較して料金設定が安価な民間駐車場が周辺に点在しており、駐車需要に対して供給過多となっている。
駐車場の状況	・一定の定期利用がみられるが、一時利用は減少傾向にある。 ・平成 24 年度に比べ令和5年度の利用率及び収入は2～3割減少している。 ・施設の老朽化による多額の修繕費が見込まれる。
空間活用に向けた 利用転換の可能性	現状のまま利活用することのニーズは低いため、施設を廃止する。

瓦町駅地下駐車場	
周辺の 需給バランス	・市営駐車場と比較して料金設定が安価な民間の駐車場が周辺に点在しており、現状は供給過多だが、開発が進むサンポート地区と公共交通で結ばれる交通結節拠点となっていることや、連続立体交差事業が廃止となったことによる開発圧力によって、土地利用の転換が図られる可能性があることから、民間駐車場廃止や集合住宅の建設による駐車場需要増加の可能性はある。 ・南部駐車場におけるピーク時の利用台数を瓦町駅地下駐車場で受け入れることが可能である。
駐車場の状況	・駅ビルであるためテナントの入居の変化によって、利用水準が変わる可能性がある。 ・建設費の起債償還は令和6年度まで。 ・地下構造上の施設損傷による修繕費用が見込まれる。
空間活用に向けた 利用転換の可能性	現駐車場のまま利活用は難しい。また、駅ビルの地下であることから用途転用も難しい施設である。

イ 低利用率駐車場の集約による有効活用

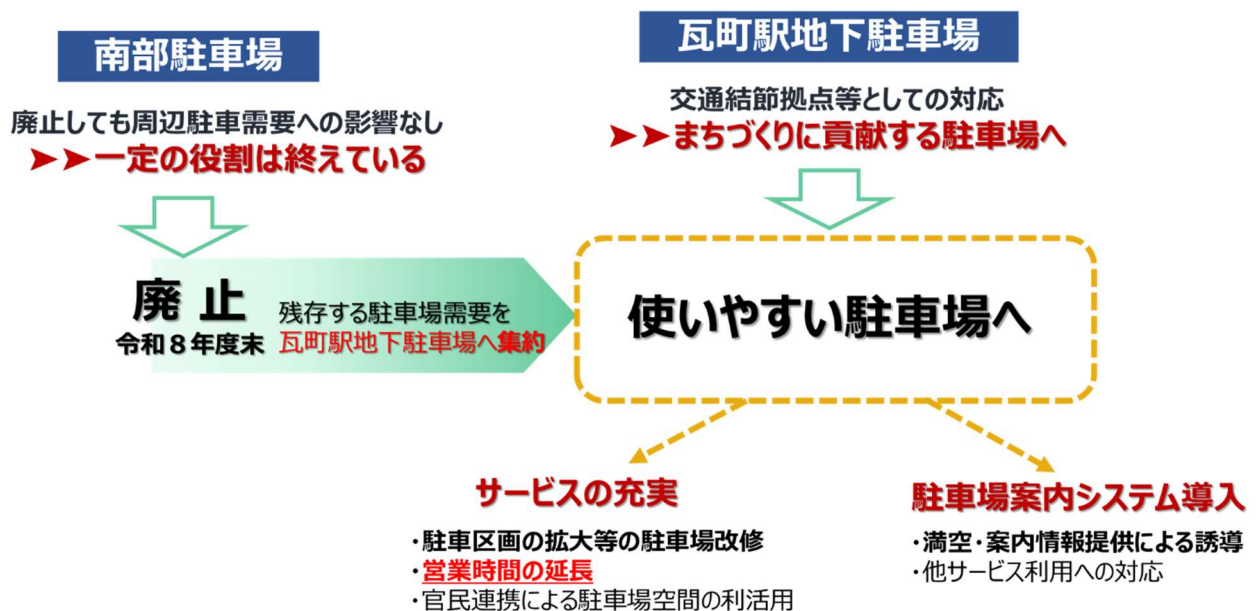
駐車需給バランスの検討や周辺民間駐車場の状況を考慮すると、南部駐車場及び瓦町駅地下駐車場については現状の駐車容量は過大であり、非効率な状況と考えられる。また、両駐車場は近接しており、機能が重複していることも非効率の要因となっている。

このことから、南部駐車場と瓦町駅地下駐車場を集約することが有効と考えられるため以下の方針で市営駐車場の有効活用を進めることとする。

南部駐車場:令和8年度末に廃止(瓦町駅地下駐車場に機能集約)

瓦町駅地下駐車場:存続

ウ 低利用率駐車場集約のイメージ



エ 南部駐車場の廃止に向けた課題

残存する駐車需要への対応

周辺の民間駐車場や瓦町駅地下駐車場の利用、転換を促す。一方で、駐車場の機能等には、多様なニーズがみられることから、民間のノウハウや既存サービスとの連携など、民間活用を積極的に進め、市営駐車場全体の経営の効率化と質の向上を図る。

(2) 駐車場の余剰スペース増加への対応

各駐車場において、利用者減少により生じた余剰スペースを有効に活用するため、駐車場機能の強化や、まちづくりに寄与する他用途での活用を検討する。

駐車需要に応じた余剰スペースの活用(駐車利用)

- ・狭隘駐車場の改善
- ・駐車マスの定額利用等の駐車マスの柔軟な活用
- ・EV充電施設等の機能の導入
- ・荷捌き施設としての利活用
- ・カーシェア等の設置 など

駐車需要に応じた余剰スペースの活用(駐車利用以外)

- ・バス、タクシー等のモータルミックスの促進
- ・短期的な多用途活用(イベント等) など

2 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

都市活動において、流通を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。

このため、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。

(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及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) 杣場川駐車場

バス収容可能台数 14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 13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 2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。



(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）

(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市営駐車場は、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。

■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

本市においても、ゼロカーボンシティ実現のための取組として、電気自動車（EV）の普及に取組んでおり、今後、増加が見込まれる電気自動車の利用環境向上に向け、EVや燃料電池自動車（FCV）の充電等のインフラ整備の促進を検討していく。

3 新たな駐車場案内システムの構築

既存駐車場の有効活用に向けて、中心市街地における駐車場の満車・空車の情報を常時取得し提供することで、駐車場周辺のうろつき交通を抑制する駐車場案内システムの構築を行う。



【イメージ図】

4 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)

(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、省令で定められた構造及び設備に関する基準(路外駐車場移動等移動円滑化基準)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13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	
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。 ・ 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。 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。	
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	
○ 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	

(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。
	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。
敷地内の通路	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。
	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
	(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。
	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つては、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。 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29年7月11日規則第41号)抜粋

(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。



5 計画の推進体制

(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。

ア 行政の役割

- 本市は、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(料金改定等)や、土地や施設の有効活用等の検討を行う。新たな取組として、適切な駐車場利用の誘導(駐車場案内システムの導入)などの施策を実施する。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。

イ 民間の役割

- 違法駐車の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、エリア内での渋滞緩和に向けて行政の取組への協力や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。

ウ) 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、歩行者や自転車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及び運用
- 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 6.1 駐車対策の官民の役割図

(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、需給バランスの適正化に向けた駐車場の有用性の検証や駐車場情報システムの活用による、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、高松市駐車対策協議会で行い、まちづくりと連動した駐車対策の実現に向け、上位・関連計画との整合や関係機関との連携を推進するものとする。

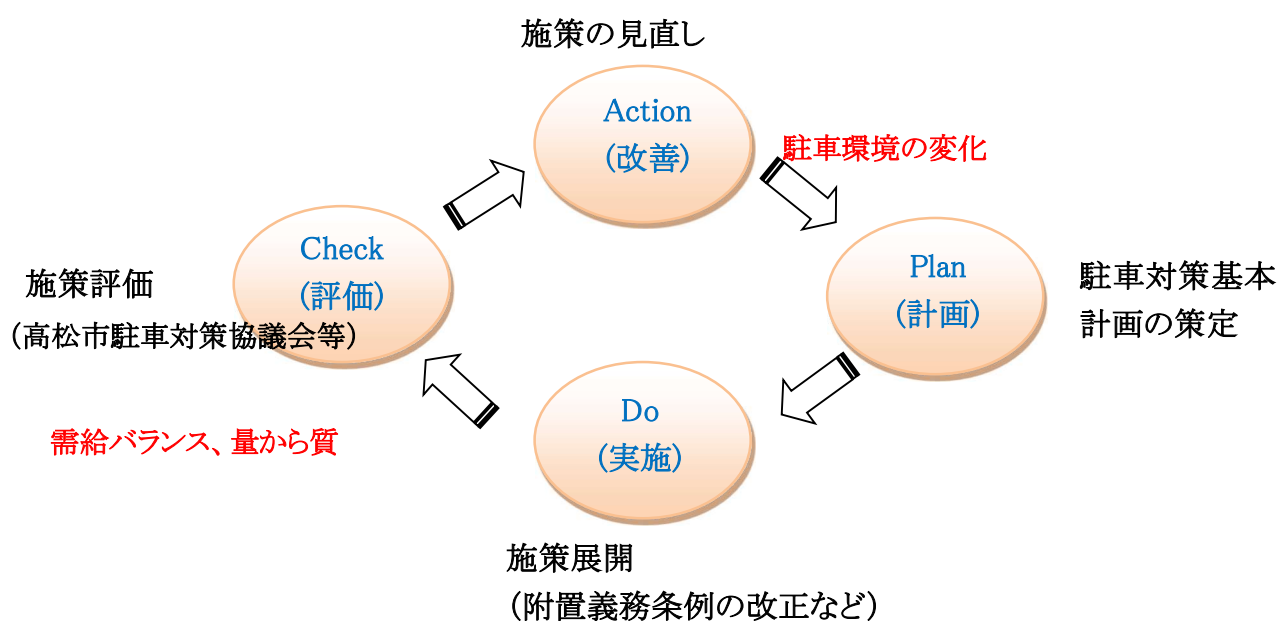


図 6.2 進行管理の考え方 (PDCAサイクル)

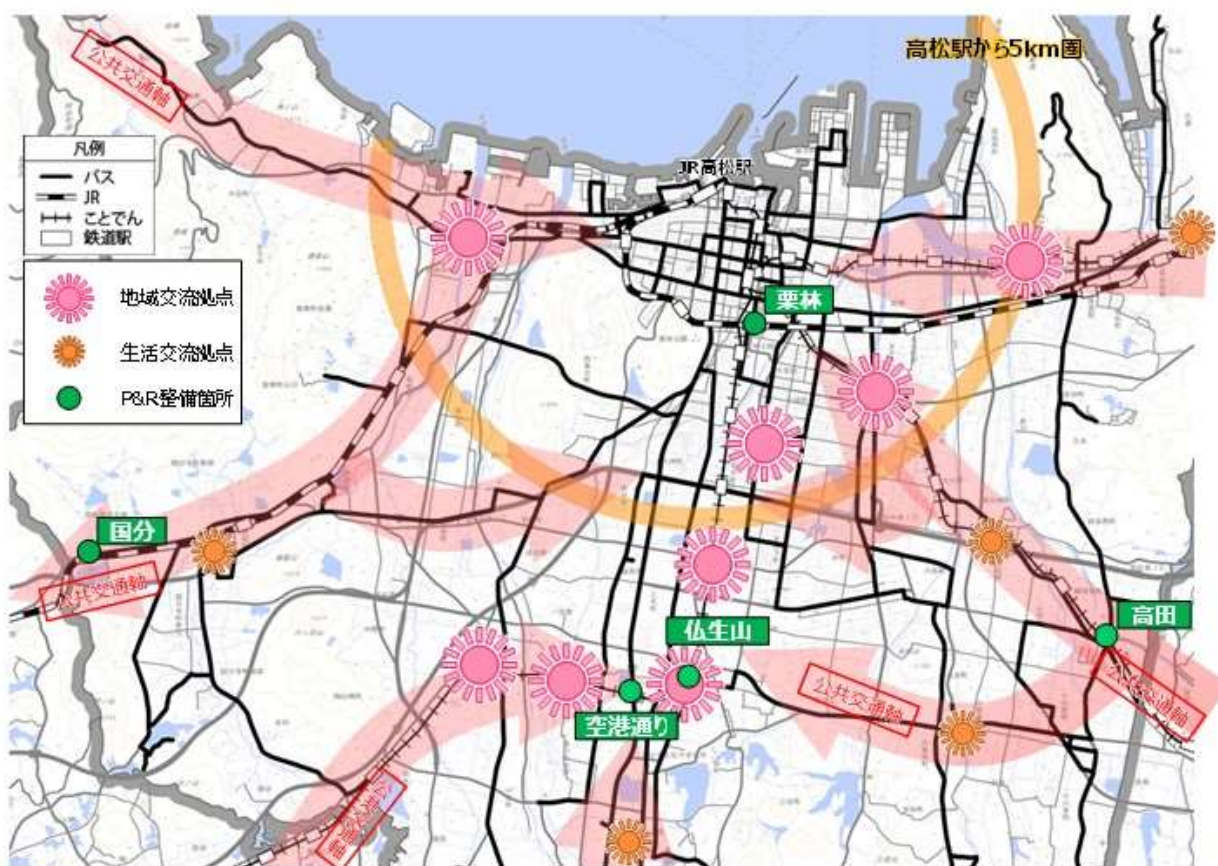
第7章 その他関連事項

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遊休地などを活用したパーク&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: R6 高松市総合都市交通計画

図 7.1 パーク&ライド駐車場の整備検討エリアの位置図

現状におけるパーク&ライド駐車場整備状況

▼香川県内の鉄道駅におけるP&R駐車場状況

ことடன்駅付近	802 台
JR 駅付近	1,466 台
計	2,268 台

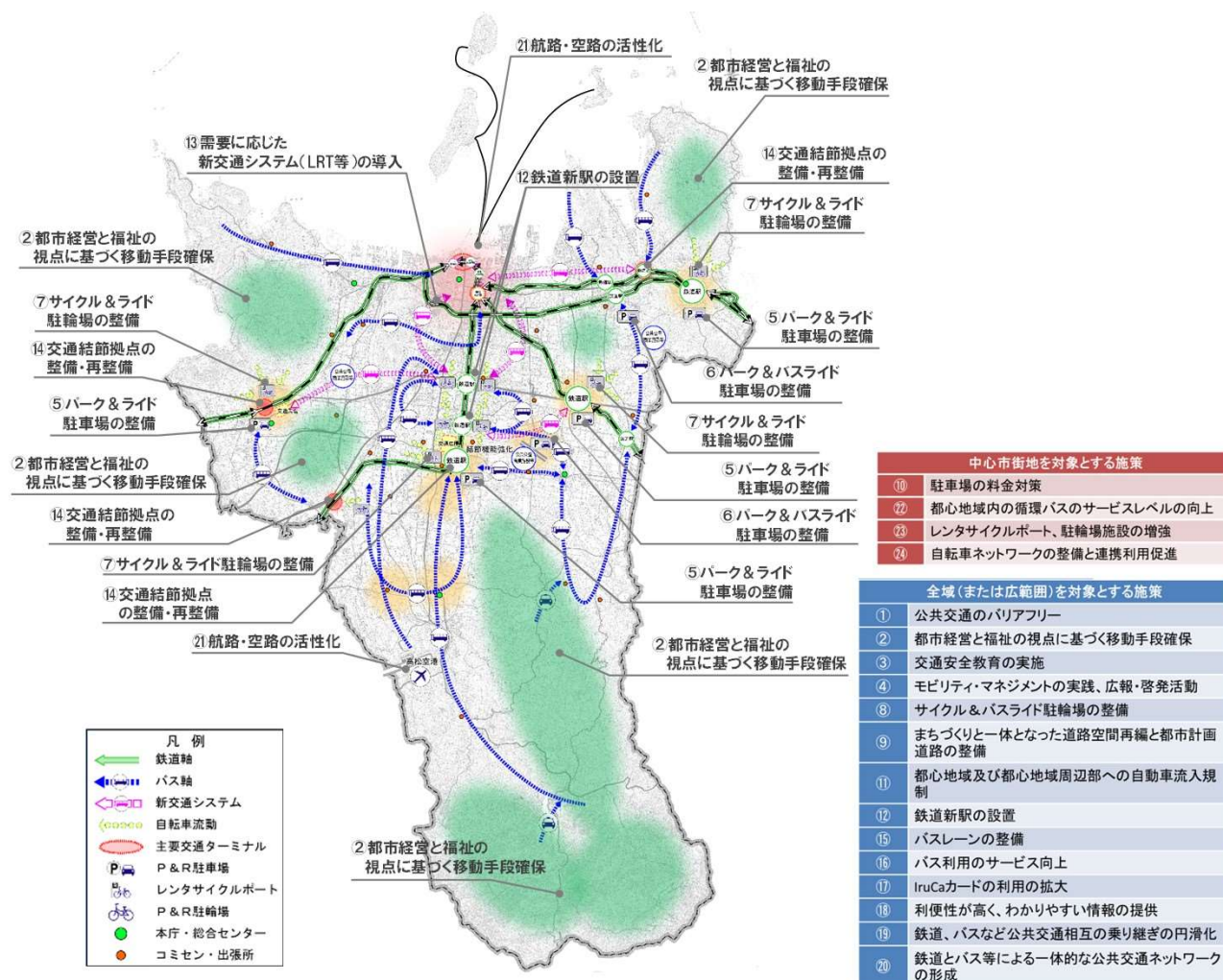
▼高松市内の主要なP&R駐車場状況

ことடன்駅名	P&R 用駐車場台数	JR 駅名	P&R 用駐車場台数
仏生山	116	国分	20
空港通り	109	栗林	8
高田	24	計	28
計	249		

2 高松市総合都市交通計画

総合都市交通計画では、都市交通を、多核連携型コンパクト・エコシティを実現するための重要な柱の一つと位置付け、基本理念を「いつまでも 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」とし、基本方針を、「少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築」、「だれもが利用しやすく安全・安心な公共交通体系の構築」、「環境負荷の小さい公共交通体系の構築」、「自動車からの転換を促す円滑で快適な公共交通体系の構築」、「都心へのアクセスとまちなかの回遊性を支える公共交通体系の構築」とした施策が示されています。

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: R6高松市総合都市交通計画

図 7.2 施策の骨子

【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(m^2 /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. 自動車の駐車のため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、自動車が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。

高松市駐車対策基本計画

平成24年2月策定
令和7年3月改定

編集・発行

高松市都市整備局交通政策課

〒760-8571

香川県高松市番町一丁目8番15号 本庁舎9階

TEL 087-839-2138 FAX 087-839-2491

Eメール koutsuseisaku@city.takamatsu.lg.jp