

長崎市駐車場整備計画

令和3年11月改訂

長崎市

～目 次～

第1章 長崎市駐車場整備計画の改訂にあたって	1
1 改訂の背景と目的	1
2 計画の位置付け	2
3 計画期間	3
4 上位・関連計画	4
第2章 これまでの取組み	12
1 計画策定時（平成6年）の社会情勢	12
2 計画策定前における取組内容	13
3 長崎市駐車場整備計画に基づくこれまでの取組み	15
4 整備目標量の達成状況.....	17
第3章 駐車場を取り巻く状況の変化	18
1 人口動向	18
2 自動車保有台数	19
3 主要地点交通量	19
4 観光動向	20
5 ネットワーク型コンパクトシティの都市づくり	21
6 環境問題の顕在化・深刻化	21
7 ICT（情報通信技術）の発達	21
8 国の駐車場施策の動向.....	21
第4章 駐車場の現状	22
1 駐車場の需給状況	24
2 路上駐車の状態	30
3 駐車場の配置状況	32
第5章 駐車場に関する課題	33
第6章 駐車場整備等に関する基本方針	34

第7章 基本方針の実現に向けた施策の展開	35
1 施策の体系	35
2 個別施策の概要	36
第8章 施策の評価方法等	53
資料編	54
1 市政モニターアンケート	54
2 計画改訂の経過	72
3 用語解説	73

第1章 長崎市駐車場整備計画の改訂にあたって

1 改訂の背景と目的

本市の駐車場施策は、これまで駐車場不足による路上駐車や渋滞発生を防止するため、平成6年に「長崎市駐車場整備計画」を策定し、交通施策の一環として、駐車場の総量確保に重点を置いた取組みを進めてきました。

この結果、駐車場の総量は着実に増加し、路上駐車は減少するなど一定の成果が上がっています。

一方、近年の人口減少や自動車利用のニーズの変化なども相まって、本市の自動車保有台数の伸びは鈍化傾向にあり、今後は駐車場の需要量と供給量の乖離が進行していくことが予想されるなど、駐車場施策は転換期を迎えています。

また、人口減少や少子高齢化が進行する中、将来の都市づくりの考え方を示す「長崎市都市計画マスタープラン」においては、将来のまちの姿として「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」を掲げており、駐車場の分野においても、まちづくりの方針に沿って、民間事業者が土地利用の転換を図りやすい環境づくりや公共交通機関の利用促進に貢献する取組みが求められています。

さらに、国においても、これまでの総量確保の施策からまちづくりと連携した施策に転換する必要性を打ち出しています。

このようなことから、これまでの駐車場総量確保の取組みからまちづくりと連携した駐車場施策への転換を行うため、本市の駐車場施策の方向性を定める「長崎市駐車場整備計画」の改訂を行います。

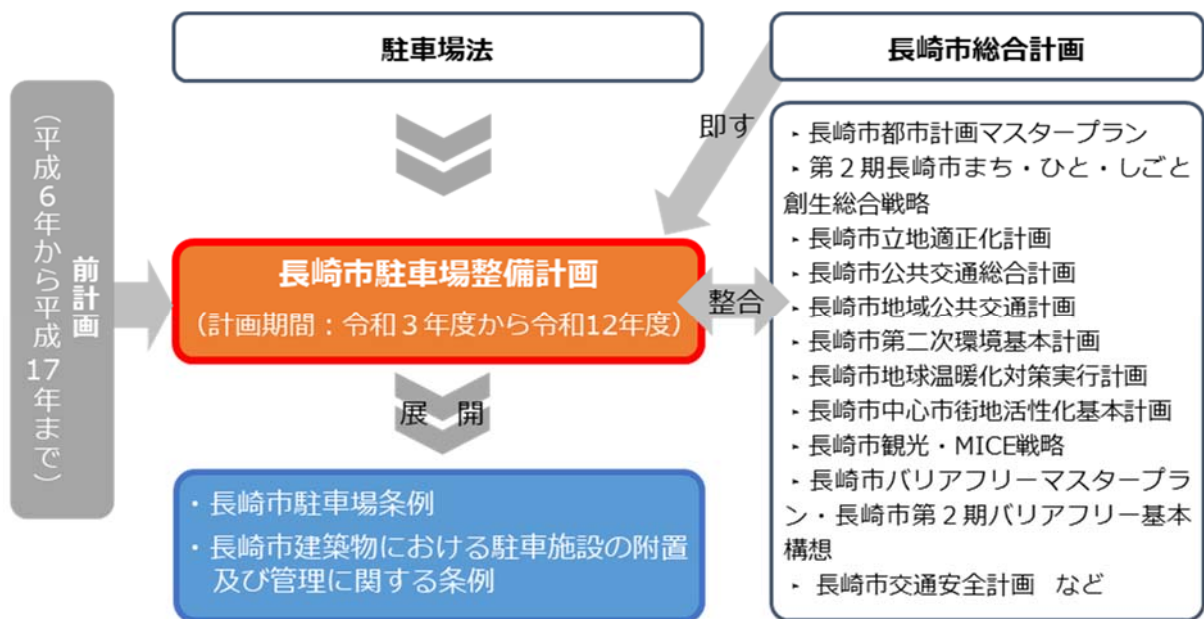
2 計画の位置付け

長崎市駐車場整備計画（以下「本計画」という。）は、「駐車場法（昭和 32 年法律第 106 号）」に基づく計画で、上位計画である「長崎市総合計画」に即すとともに、関連計画と整合を図り改訂します。

また、本計画に基づき、関連条例である「長崎市駐車場条例（昭和 46 年条例第 2 号）」や「長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例（平成 5 年条例第 4 号。以下「附置義務条例」という。）」へ展開していきます。

なお、本計画は「駐車場整備地区」を対象とした計画ではありますが、長崎市立地適正化計画で定める「都市機能誘導区域」は、高次な都市機能増進施設を維持・誘導し、都市全体における各種生活サービス（商業、医療、福祉等）の効率的な提供を図る区域であり、駐車場のあり方は効率的なサービス提供の観点においても重要であることから、「都市機能誘導区域」についても本計画に基づく取組みを行うこととします。

<長崎市駐車場整備計画<改訂版>の位置付け>



<根拠法 駐車場法（抜粋）>

（駐車場整備計画）

第4条 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は、市町村は、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て、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（以下「駐車場整備計画」という。）を定めることができる。

2 駐車場整備計画においては、おおむね次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針
- 二 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量
- 三 前号の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策
- 四 地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体
- 五 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

3～5 略

3 計画期間

本計画の計画期間は、令和3（2021）年度から令和12（2030）年度の10年間とします。なお、中間年次の5年目を目途に計画の進捗状況等の確認を行い、必要に応じて見直しの検討を行います。

4 上位・関連計画

本計画は、上位計画に即すとともに、関連計画と整合を図り改訂します。そこで、上位・関連計画において本計画に関連する内容などについて整理します。

(1) 長崎市総合計画

■ 概要

総合計画とは、これからの長崎市がめざす「将来の都市像」を掲げ、その実現に向けた基本的な姿勢や道筋を明らかにしたもので、すべての市民と行政にとって共通のまちづくりの指針となるものです。

現行の第四次総合計画期間は令和3年度で終了するため、現在、令和4年度から令和12年度を計画期間とする第五次総合計画を策定中です。

■ 関連キーワード（第四次総合計画）

基本施策	個別施策	キーワード
交流のための都市機能を高め、交流を促進し、賑わいを創出します	交流のための都市機能を高め、受入態勢の整備とおもてなしの充実を図ります	・2次交通の整備等
持続可能な低炭素社会を実現します	温室効果ガスの排出を抑制する緩和策（排出削減）と気候変動の影響に対する適応策を推進します	・公共交通機関の利用促進等の取組みを推進
	再生可能エネルギーの利活用と省エネルギーを促進します	・次世代自動車等の普及
暮らしやすいコンパクトな市街地を形成します	自然環境と調和した良好な市街地形成を誘導します	・市街地のコンパクト化と周辺地区との公共交通によるネットワークの形成を図る
道路・交通の円滑化を図ります	公共交通の利便性や安全性の向上を図ります	・交通需要マネジメントを推進 ・マイカーから公共交通機関への乗換えを促す
安全・安心で快適な公共空間をつくります	だれもが安全・快適に利用できる道路の整備を進めます	・適正な駐車対策や駐輪場の整備を推進 ・市営駐車場や駐輪場の適正な管理運営

(2) 長崎市都市計画マスタープラン（平成 28 年 12 月改訂）

■ 概要

都市計画マスタープランとは、将来の都市づくりの考え方を示すものです。長崎市第四次総合計画に掲げる将来の都市像を都市計画の面から実現するため、市民の暮らしの指標となる「住む」「働く」「動く」「集う」「学ぶ・育む・やすらぐ」という生活像を視点とした都市づくりの指針を定めています。また、人口減少、少子高齢化の進行においても、持続可能な都市構造の実現を目指すため、長崎らしい集約連携型の将来都市構造として、「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現を掲げています。

■ 計画期間

平成 28（2016）年度から令和 17（2035）年度までの 20 年間（中間年次の令和 7（2025）年度に見直し）

■ 関連キーワード

- ・ 観光地周辺や都心部の商業・業務地区における円滑な道路交通の確保のため、公共交通の利用促進を図るとともに、附置義務条例等に基づいた、事業者と行政の協働による駐車場・駐輪場の適切な配置・整備を図ります。
- ・ 中心市街地等においては、歩行環境の快適性や安全性を確保するため、事業者と行政の協働により、駐輪場の整備を促進します。
- ・ 都心部・都心周辺部・地域拠点と生活地区を結ぶ公共交通機関の連携強化とともに、利便性、定時性、速達性を高めるため、パークアンドライドなどの交通需要マネジメント（TDM）の施策を推進します。

(3) 長崎市立地適正化計画（平成 30 年 4 月策定）

■ 概要

立地適正化計画とは、長崎市都市計画マスタープランで掲げる将来都市像「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」を具体的に進めていくための「コンパクト」の部分を担当する計画です。基本方針に、『長崎らしい「集約（コンパクト）と連携（ネットワーク）」の都市実現のため、市民にとって安全・安心で快適な暮らしが続けられる都市づくり』を掲げています。立地適正化計画では、高次の都市機能が集積している「都市機能誘導区域」とその周辺の平地を基本とする地形的制約が少ない「居住誘導区域」の2つの誘導区域を定め、「都市機能誘導区域」には高次の都市機能増進施設を維持・誘導し、「居住誘導区域」には、緩やかに居住を誘導していくこととしています。

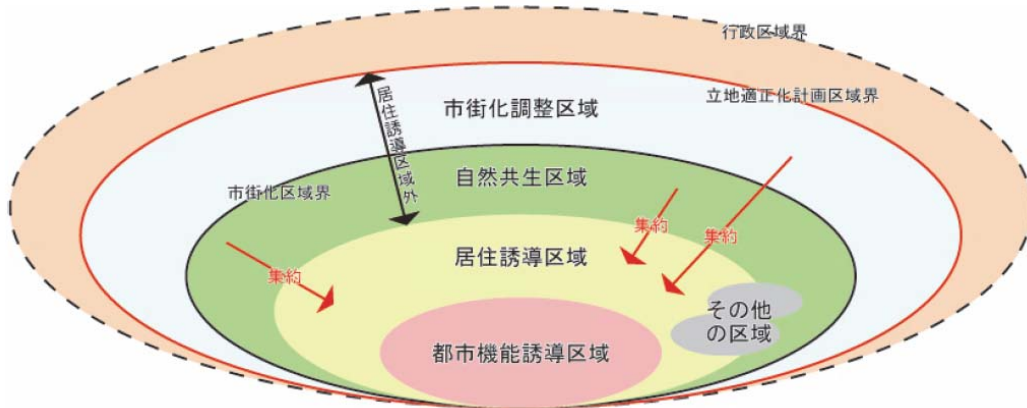
■ 計画期間

平成 30（2018）年度から令和 17（2035）年度までの概ね 20 年間（概ね 5 年毎に計画の進捗状況等の確認を行い、必要に応じて見直し）

■ 関連キーワード

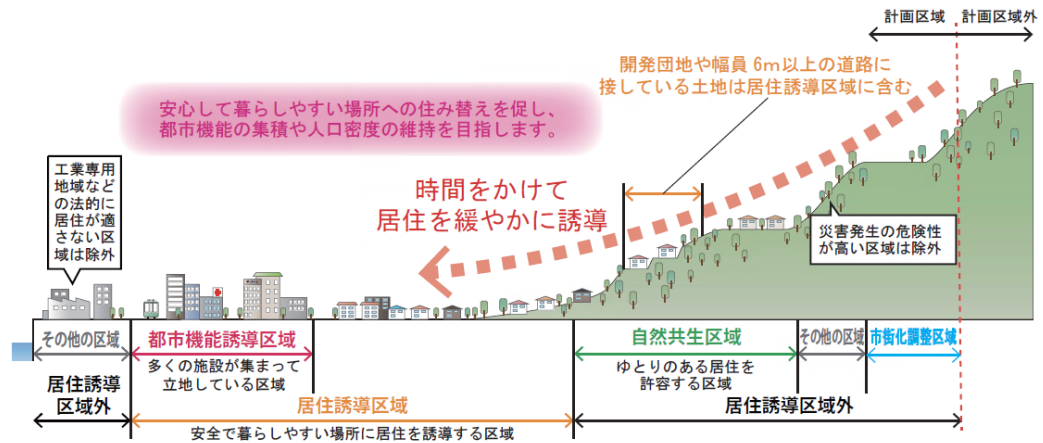
- ・ 都市計画法や都市再生特別措置法等に基づく規制緩和を行い、民間事業者が土地利用転換を図りやすい環境を整備し、都市機能の誘導を図ります。
- ・ 暮らしに欠かせない公共交通の維持・改善を図り、利便性の向上等により公共交通の利用促進を図ります。

<配置イメージ>



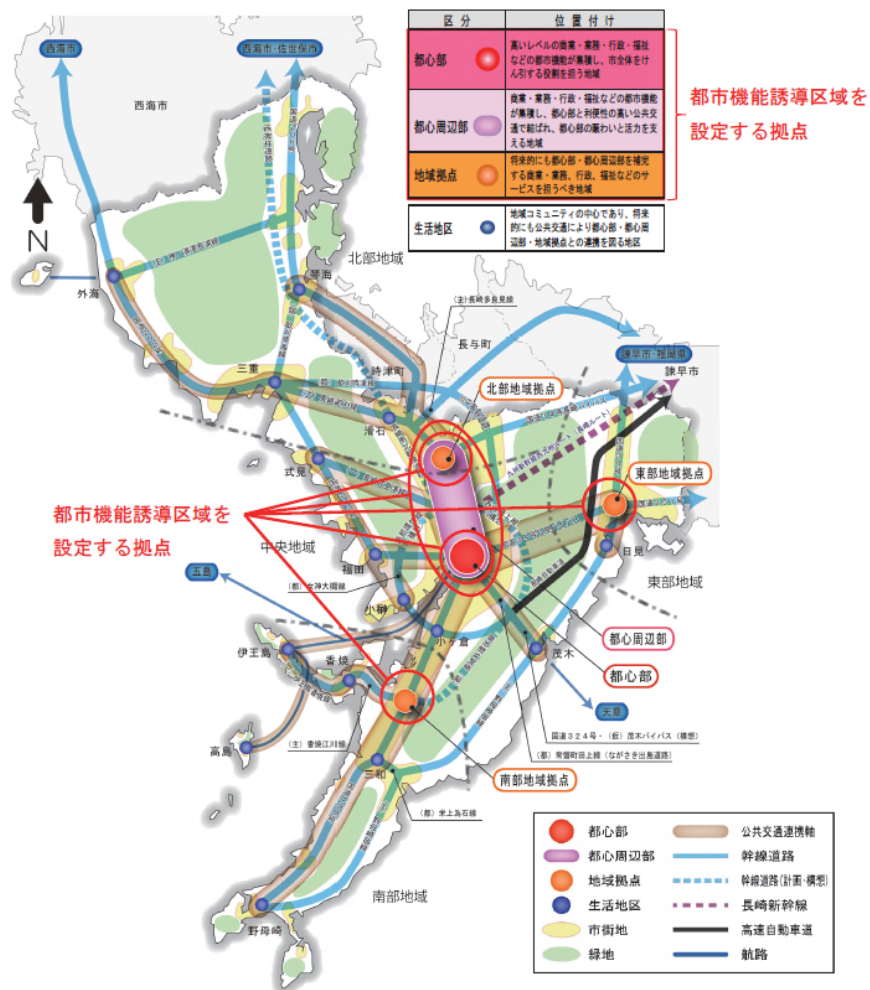
（出典：長崎市立地適正化計画）

<断面イメージ>



(出典：長崎市立地適正化計画)

<将来都市構造図>



(出典：長崎市立地適正化計画)

(4) 長崎市公共交通総合計画（令和2年6月策定）

■概要

公共交通総合計画とは、長崎市都市計画マスタープランで掲げる将来都市像「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の「ネットワーク」を担う計画で、立地適正化計画と連携して将来都市像の実現を目指すための計画です。

これからの公共交通が目指す姿を掲げ、目指す姿の実現と課題解決に向けた方向性などを定めています。

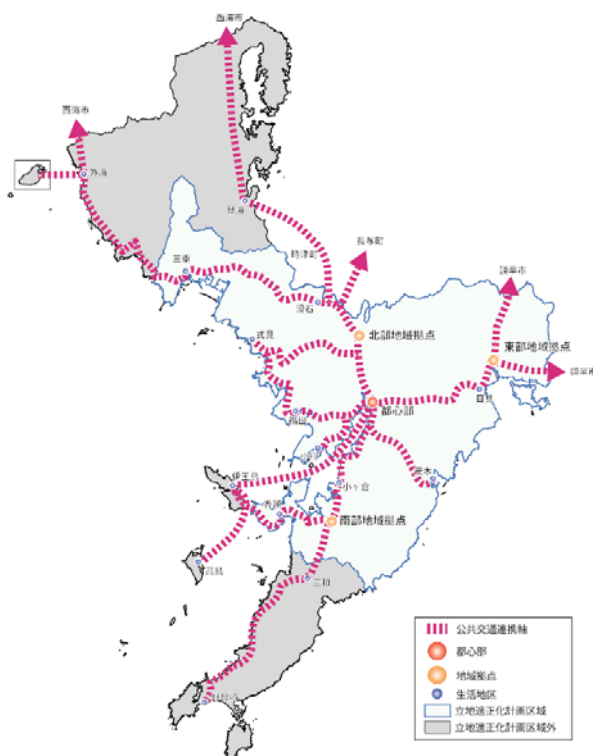
■計画期間

令和2（2020）年度から令和17（2035）年度までの16年間（概ね5年毎に計画の進捗状況等の確認を行い、必要に応じて見直し）

■関連キーワード

- ・自家用車から公共交通への利用転換を促すため、郊外部でパークアンドライド駐車場の設置について検討します。
- ・観光客など長崎への来訪者が公共交通を利用してストレスなく目的地に行けるよう、MaaSの導入を促進する。

<公共交通連携軸>



(出典：長崎市公共交通総合計画)

(5) 長崎市地球温暖化対策実行計画（平成 29 年 2 月改訂）

■ 概要

地球温暖化対策実行計画とは、地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく地方公共団体実行計画で、本市の自然的社会的条件に応じて、温室効果ガスの排出の抑制等を総合的かつ計画的に進めるための施策を定めています。

基本目標に、「市民協働のコンパクトで低炭素型の持続可能な『人と自然と文化が輝き続けるまち長崎』」を掲げ、令和 32（2050）年度における将来ビジョンに、「公共交通機関が充実し、徒歩や自転車で行動できる低炭素でコンパクトなまち」「エネルギーの有効活用が進み、環境と経済がともに伸びるまち」「大量生産・大量消費から脱却し、省資源・循環型へ転換したまち」「環境に配慮した行動を実践するまち」を設定しています。

■ 目標年

令和 12（2030）年度を中期目標年、令和 32（2050）年度を長期目標年

■ 関連キーワード

- ・自動車中心のライフスタイルからの脱却を図るため、公共交通機関の利用を促進する施策を実施します。鉄道からバス等への公共交通乗継ぎの利便性向上やパークアンドライド駐車場の利用によるまち中心部への移動時における公共交通機関の利用促進等を図るため、交通結節点の改善を図ります。
- ・自動車については、エコドライブやカーシェアリングの普及に努め、使用方法の改善を図るとともに、電気自動車充電設備の設置等インフラの整備を行い、電気自動車やハイブリッド自動車等のエコカーの普及を促進します。

(6) 長崎市観光・MICE戦略（令和3年3月策定）

■概要

観光・MICE戦略とは、観光を取り巻く社会情勢の変化や多様化する訪問客のニーズに対応するため、従来の戦略や計画を統合するとともに、観光のみならず「出島メッセ長崎」を中心としたMICEによる振興を図ることを目的として策定する戦略です。

交流人口の拡大による経済活性化と市民生活との調和を図るため、行政、事業者、DMO、市民などの多様な関係者がめざすべきビジョンを共有し、そのビジョンを達成するための基本的な方向性や重点的に進めるべき取組みの指針を示します。

■計画期間

令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までの5年間

■関連キーワード

- ・市内の観光スポットの周遊を促進するため、交通事業者と連携し、**観光型Ma a S**などにより、バスやタクシーなどの移動手段をサービスとして提供し、検索から予約、決済、利用まで総合的に対応できるような周遊の検討を行っていきます。また、観光スポットや移動経路の混雑を回避する機能により、**訪問客の需要の平準化**を図り、ニーズに応える快適な周遊環境を提供できるよう検討していきます。

第2章 これまでの取組み

1 計画策定時（平成6年）の社会情勢

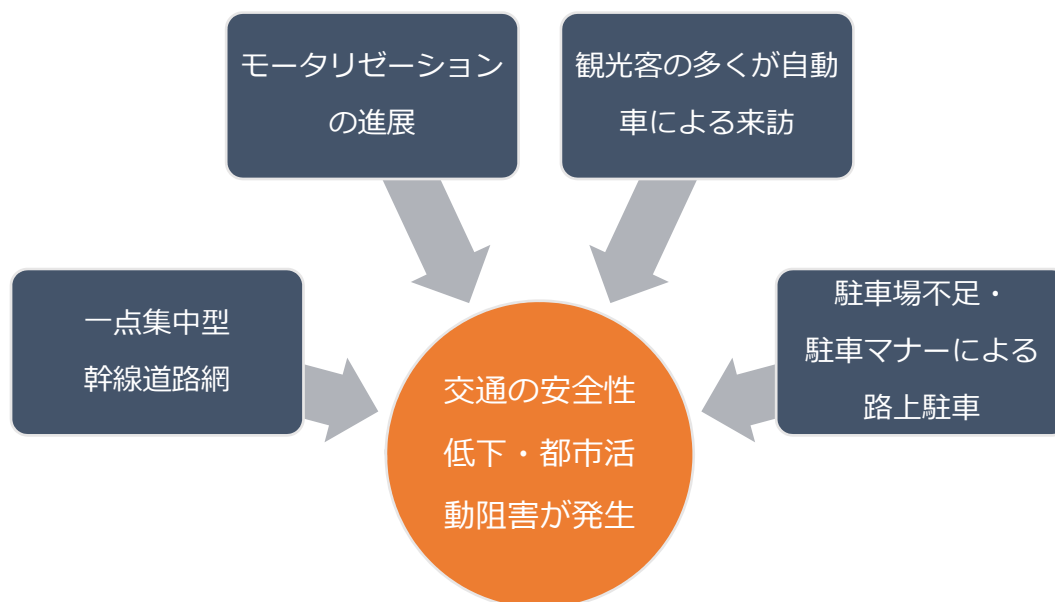
本市の中心部は、周囲を斜面地で囲まれたすり鉢状の地形により、計画策定当時は幹線道路
が狭小な平坦地に集中する一点集中型の幹線道路網を形成していました。

このような中、全国においては急速な自動車社会の到来とともに自動車の保有台数が著しく
増加し、本市においても自動車保有台数の増加により都心部への自動車交通の集中はますます
その度合いを高めていました。

また、本市は古くからの港湾都市として、また、原爆被災の平和都市として世界に広く知られ
ていることに加え、様々な観光施設が中心市街地を中心に多く分布していることもあり、多く
の観光客が訪れていますが、その多くが自動車による来訪のため、観光施設の集積地周辺にお
いては、さらに道路混雑に拍車をかけていました。

さらには、駐車場整備が駐車需要に十分にこたえうるものとなっておらず、駐車マナーの問題
も相まって路上駐車が蔓延し、さらに渋滞を悪化させるという悪循環が発生し、駐車問題が交
通の安全性低下や円滑な都市活動の阻害などの要因となっていました。

<駐車問題による影響のイメージ>



2 計画策定前における取組内容

前述した駐車問題に対応するため、本市においては、昭和 42 年に駐車場整備地区として都心部約 158 ヘクタールを都市計画決定し、昭和 45 年には附置義務条例を定めるなどの取組みを行ってきました。以下に、駐車場整備計画策定前における主な取組みを整理します。

<計画策定前における主な取組み>

主な取組み	概要
●放射環状型幹線道路網の整備	都心部への道路交通の一点集中を解消するため、国や県などと連携しながら放射環状型幹線道路網などの整備を推進してきました。
●駐車場整備地区の都市計画決定	昭和 42 年に駐車場整備地区として都心部約 158 ヘクタールを都市計画決定し、その後、昭和 49 年に松が枝地区、平成 6 年に住吉・浦上地区に順次区域の拡大を行い、現在、約 341 ヘクタールを指定しています。
●附置義務条例の制定	<p>目的地が明確な駐車需要に対する原因者負担の原則に基づく附置義務制度として、昭和 45 年に附置義務条例を制定し、以来、附置義務制度は駐車施設の整備の推進に大きな役割を果たしてきました。</p> <p>このような中、従来の附置義務基準では、当時の都市交通や駐車需要を取り巻く状況に対して十分な対応が困難であったことから、平成 5 年に附置義務条例の全部改正を行い、附置義務基準の強化を図るとともに適用地区の拡大を行っています。</p>
●公共による駐車場整備	<p>道路交通の円滑化と都市機能の増進を図るため、これらを阻害する要因である路上駐車車両を適切に收容することを目的に、桜町駐車場（昭和 46 年供用）の整備をはじめ、市民会館地下駐車場（昭和 49 年供用）、さらには、主要な観光地周辺における駐車需要に対するため、バス駐車機能を備えた松が枝町駐車場（昭和 51 年供用）、松が枝町第 2 駐車場（平成 2 年供用）、平和公園駐車場（平成 6 年供用）の整備に取り組んできました。</p>

主な取組み	概要
<p>● 駐車場案内システムの導入</p>	<p>うろつき車両や駐車場入口付近における空車待ち車両の防止などを目的とし、近隣駐車場の空き状況を案内する駐車場案内システムを、平成4年に都心部に導入しました。</p> <p>なお、本システムは老朽化などの理由により、平成25年度末に廃止し、現在は、駐車場の方角を示す案内表示板の設置や（一社）長崎サービスアンドディベロップメントが管理運営する、駐車場案内システム「とむ〜で. com」による案内を行っています。</p>
<p>● 違法駐車等の防止に関する条例の制定</p>	<p>違法駐車などを防止することにより、道路が公共の施設として広く一般交通の用に供されることを確保し、市民の安全で快適な生活環境の保持に資することを目的に、平成4年に「長崎市違法駐車等の防止に関する条例」を制定しました。</p>

3 長崎市駐車場整備計画に基づくこれまでの取組み

前述の取組みを行う中、平成3年に駐車場法が改正され、駐車場整備地区を定める市町村に対し、当該地区における駐車場の整備に関するマスタープランとして「駐車場整備計画」の策定が義務化されました。

これを受け、本市においては、平成6年に「長崎市駐車場整備計画（最終改訂平成14年）（以下「前計画」という。）」を策定し、交通施策の一環として、駐車場の総量確保に重点を置いた取組みを進めてきました。以下に、前計画の概要と前計画に基づく主な取組みを示します。

<基本方針>

【基本方針1】 公的セクターによる駐車場整備の推進

- 公的セクター（地方公共団体、第3セクター等）は、民間との適切な役割分担のもとで一時預かり駐車場（不特定多数の利用者が公平に利用できるもの）の整備を推進する。また、観光施設周辺における観光バスを対象とする駐車場整備については、公的セクターが主導的な役割を果たす。

【基本方針2】 民間セクターによる駐車場整備の推進

- 民間セクターが供給する民間駐車場は都市活動に大きく寄与しており、今後も駐車需要に対応した民間による路外駐車場の整備を推進する。

【基本方針3】 既存路外駐車場の有効活用の推進

- 駐車場案内システムの拡充及び専用駐車場の休日解放等により既存路外駐車場の有効活用を一層躍進する。

【基本方針4】 原因者負担の原則に基づく附置義務制度の充実

- 目的地在り明確な駐車需要に対する原因者負担の原則に基づく附置義務制度の充実と適切な運用を図る。

<路外駐車場の整備目標量>

■ 目標年次：平成17（2005）年

整備量（平成5年度）	約6,500台		
整備目標量	約8,600台（+約2,100台）		
	内訳	公的セクター 600台	民間 1,500台

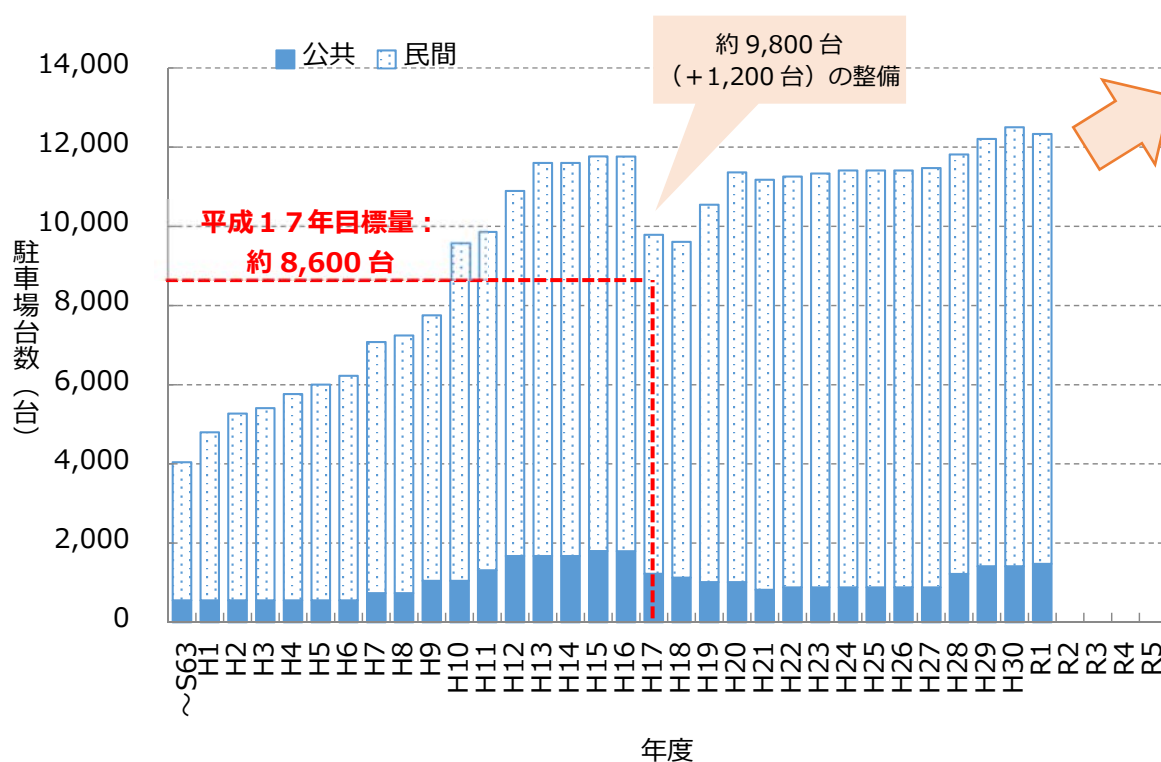
＜前計画に基づく主な取組み＞

主な取組み	概要
●公共による駐車場整備	道路交通の円滑化と都市機能の増進を図るため、これらを阻害する要因である路上駐車車両を適切に収容する、松山町駐車場（平成9年供用）、茂里町地下駐車場（平成10年供用）の整備に取り組んできました。
●道路開発基金を活用した民間駐車場の整備	国の助成制度である道路開発資金等の融資制度（新規貸付は終了）を活用し、一定の条件を満たす民間路外駐車場等の整備の促進に取り組んできました。
●公営駐車場を活用したパークアンドライド施策の展開	平和公園・松山地区の3つの公営駐車場を活用したパークアンドライド施策を展開し、道路混雑の緩和や公共交通の利用促進、二酸化炭素削減等に取り組んできました。
●附置義務条例の改正 （荷さばき駐車施設の 附置義務化）	貨物自動車等の荷物の積み降ろしに伴う路上駐車が深刻化し、円滑な交通処理を阻害していたことから、荷さばき駐車対策の一環として、平成13年に附置義務条例の改正を行い、荷さばき駐車施設の附置を義務化しました。
●駐車場案内システムの 拡充	<p>計画策定前より都心部に導入していた駐車場案内システムを平成8年に住吉地区に導入し、さらに、平成11年には都心部の拡充を行い、駐車場の空き状況の案内による円滑な道路交通確保等を図ってきました。</p> <p>また、駐車場案内システム廃止後は、案内表示板の設置と（一社）長崎サービスアンドディベロップメントが運営管理する「とむ〜で. com」により、駐車場案内や満空情報の提供を行ってきました。</p>
●二輪車等駐車場の整備	二輪車の駐車需要に対応するため、道路残地等を活用した二輪車等駐車場の整備に取り組んできました。現在は、無料9施設、有料12施設、計21施設の二輪車等駐車場を設置しています。

4 整備目標量の達成状況

前計画に基づく取組みにより整備目標量は達成し、路上駐車は減少するなど一定の成果があがっています。さらに、今後も、民間による商業施設等の整備により、更なる駐車場台数の増加が見込まれています。以下に、整備目標量の達成状況を示します。

<駐車場整備地区内における届出路外駐車場台数^{※1}の推移>



※1 駐車ますの面積の合計が 500m²以上（駐車台数 40 台程度）の有料駐車場の合計で、コインパーキングなどの小規模な駐車場は除く。

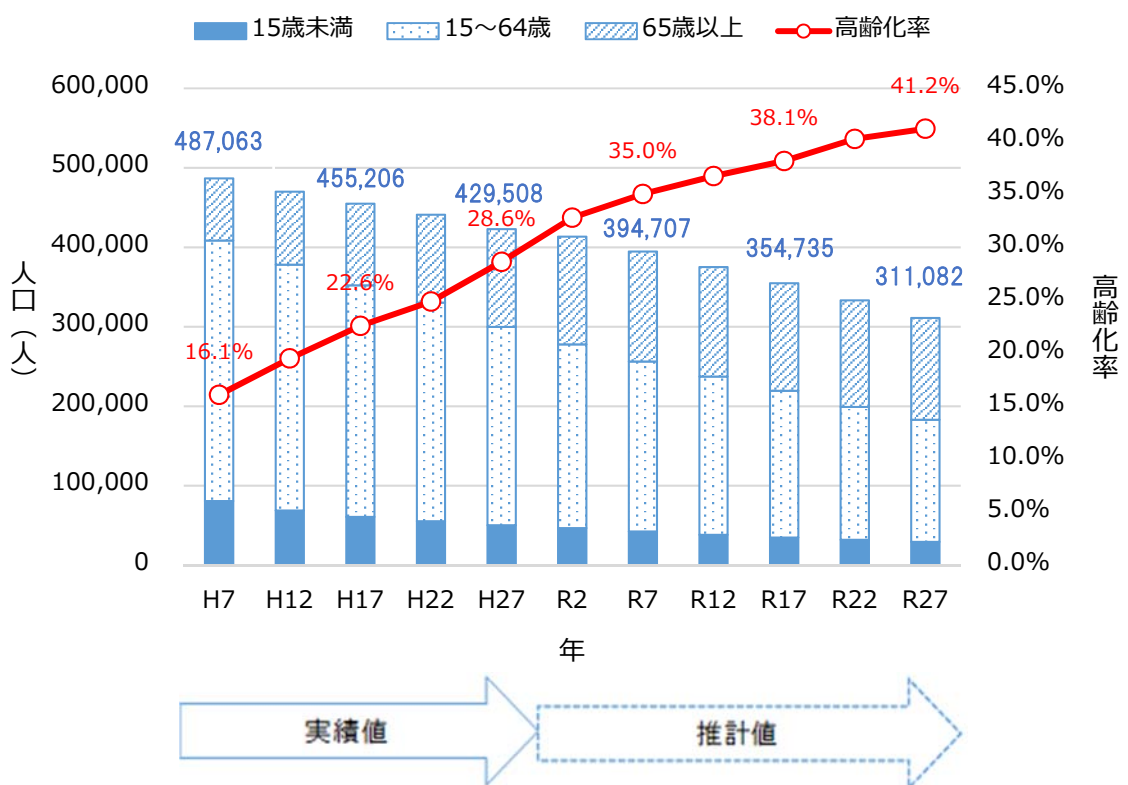
第3章 駐車場を取り巻く状況の変化

1 人口動向

本市の人口は、昭和60年をピークに年々減少しており、平成27（2015）年で429,508人（国勢調査）です。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によると、本市の人口は今後も減少し、令和27（2045）年には311,082人まで減少することが予測されています。

一方、高齢化率は年々増加しており、平成27（2015）年は28.6%で、将来推計によると令和27（2045）年には41.2%に達するなど、人口減少・高齢化ともに全国を上回る早さで進行していくことが予想されます。

＜人口と高齢化率の推移＞

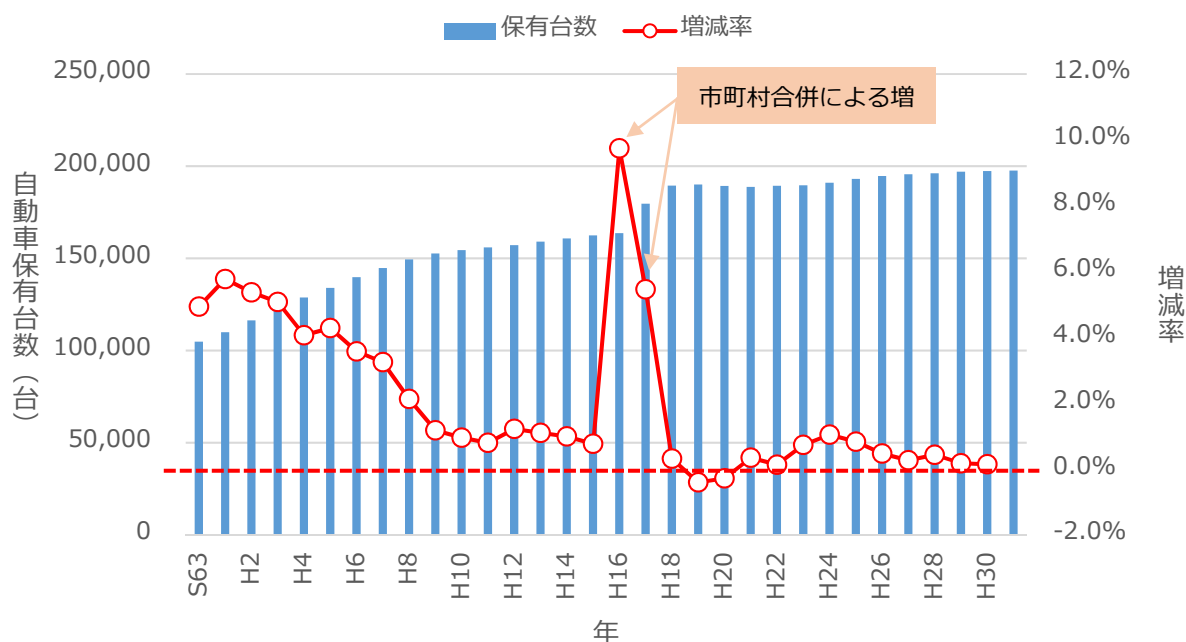


（資料：日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）国立社会保障・人口問題研究所）

2 自動車保有台数

人口減少や自動車利用のニーズの変化なども相まって、全国的に自動車保有台数の伸びは鈍化傾向にあり、本市においても同様の傾向を示しています。

＜自動車保有台数と増減率の推移＞



(資料：長崎県統計年鑑)

3 主要地点交通量

市内主要地点における交通量は、ほとんどの箇所では減少傾向を示しています。

＜市内主要幹線道路における 12 時間交通量＞

(単位：台)

位置		平成 6 年度	平成 17 年度	平成 29 年度
国道 34 号	新大工町	29,086	34,171	30,058
	興善町	19,686	16,670	12,754
国道 202 号	大黒町	56,047	54,768	42,386
	稲佐町	15,905	19,474	12,406
国道 206 号	赤迫町	36,883	36,751	33,553
	大橋町	32,329	35,599	39,043
	松山町	42,722	39,439	39,043
国道 499 号	松が枝町	37,592	37,133	27,921

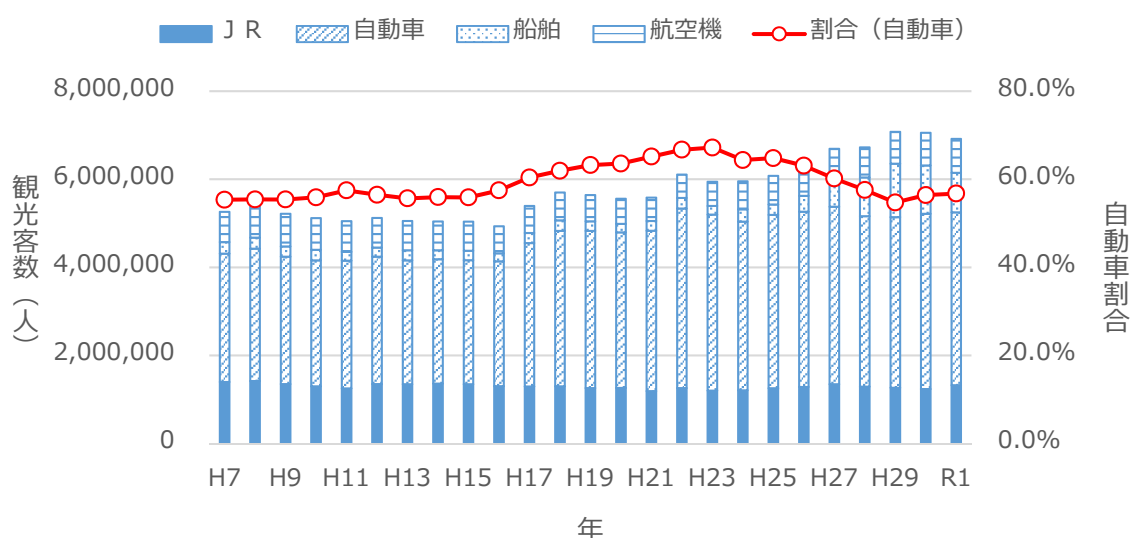
(資料：全国道路・街路交通情勢調査)

4 観光動向

本市の観光客数は、平成 29（2017）年に過去最高となる 708 万人を記録し、クルーズ客船寄港数も過去最高の 267 隻を記録しました。これに伴い市営駐車場におけるバスの駐車需要も増加していましたが、近年は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しています。

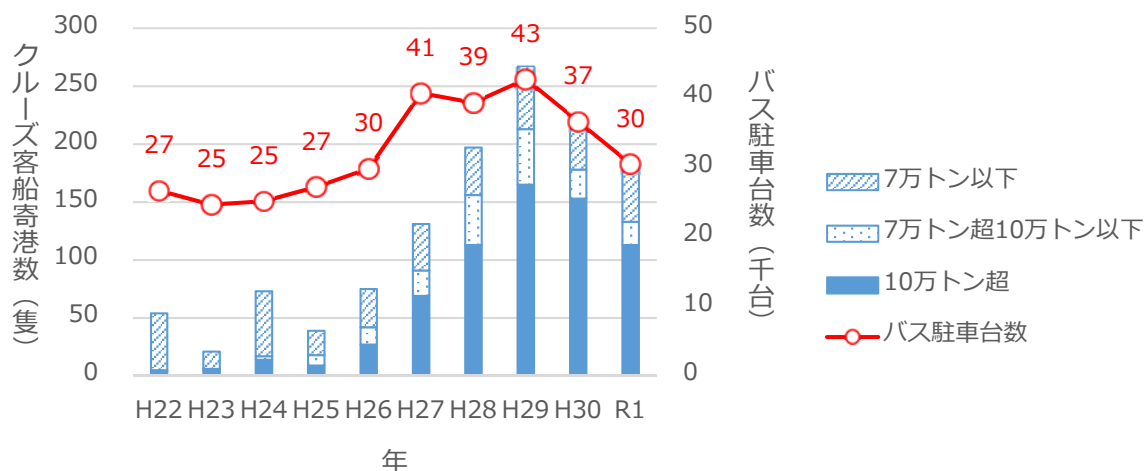
交通機関別の観光客数の割合は、自動車による来訪が最も多い結果となっていますが、近年のクルーズ客船寄港数の増加により、その割合は低下しています。

＜交通機関別観光客数の推移＞



(資料：長崎市観光統計)

＜クルーズ客船寄港数と市営駐車場バス駐車台数の推移＞



(資料：長崎港湾漁港事務所ホームページ (クルーズ客船寄港数のみ))

5 ネットワーク型コンパクトシティの都市づくり

長崎市都市計画マスタープランに掲げる将来のまちの姿である「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向け、居住・都市機能を安全で利便性の高い区域に誘導するための容積率緩和や公共交通の維持・確保に向けた取組みが進んでいます。

6 環境問題の顕在化・深刻化

環境問題が顕在化・深刻化する中、長崎市地球温暖化対策実行計画においては、二酸化炭素削減に向け、交通分野においても積極的な取組みが求められています。また、本市においては、令和32（2050）年までに二酸化炭素排出量実質ゼロをめざす「ゼロカーボンシティ」の宣言を行っています。

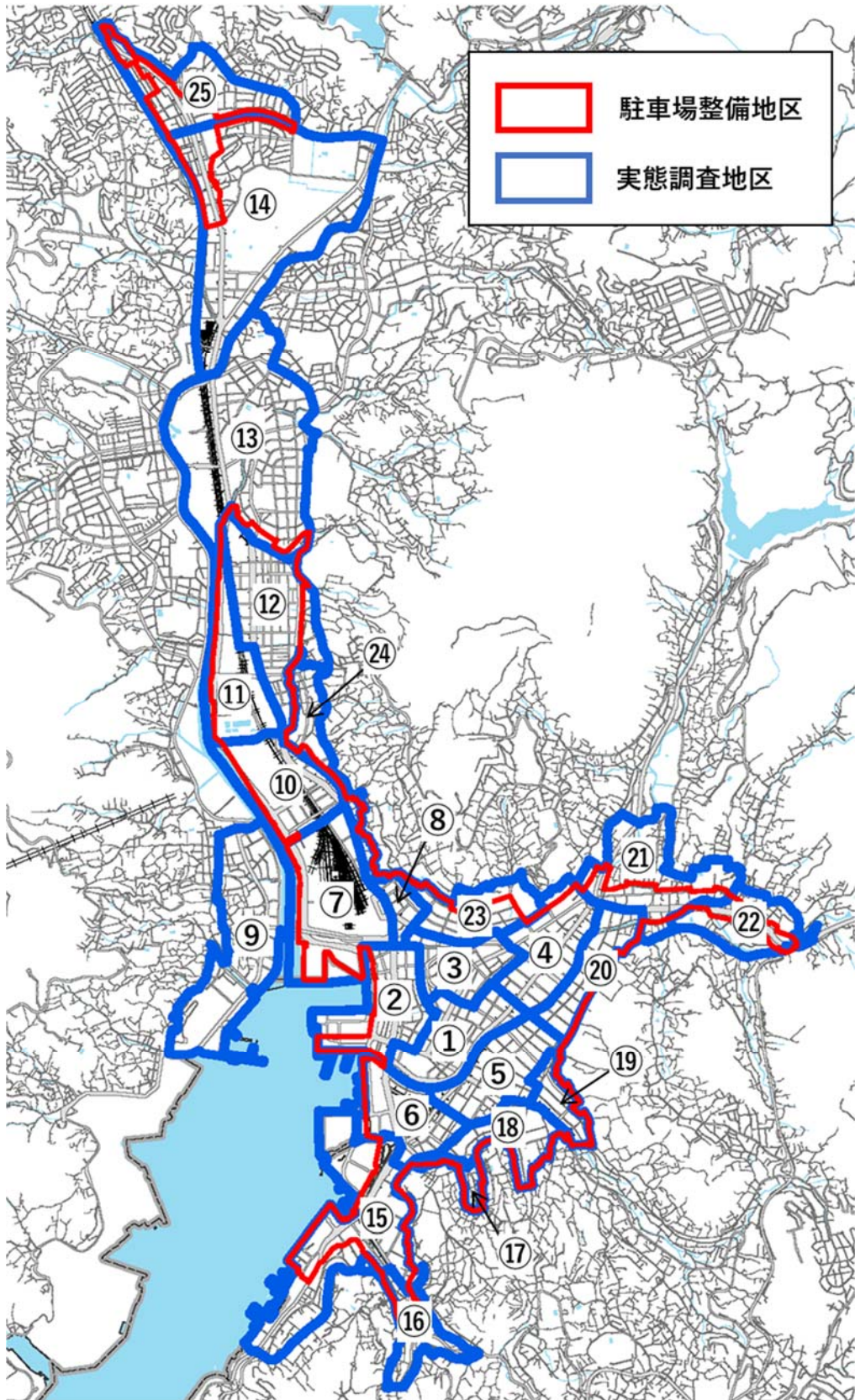
7 ICT（情報通信技術）の発達

ICT（情報通信技術）の発達により、ICTを活用した円滑な駐車場案内や精算機のキャッシュレス決済対応など、駐車場分野においてもICTの活用が求められています。

8 国の駐車場施策の動向

国においても、人口減少や自動車保有台数の伸びの鈍化等を踏まえ、これまでの量的な駐車場施策から、まちづくりと連携した駐車場施策に転換する必要性を打ち出しています。具体的には、まちの将来像を踏まえた都市空間のあり方、そのために必要な駐車場の供給量の適正化、場所、配置のきめ細かなコントロールといった様々な側面から駐車場施策を展開するため、ガイドライン等により、施策の転換を促しています。

●調査範囲



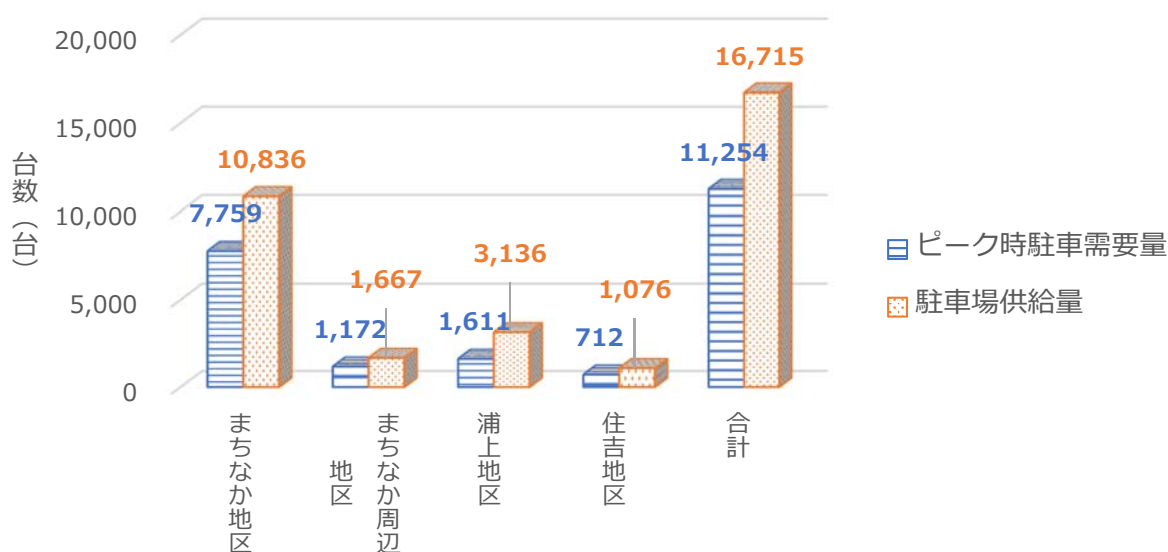
1 駐車場の需給状況

(1) 四輪車駐車場の需給状況

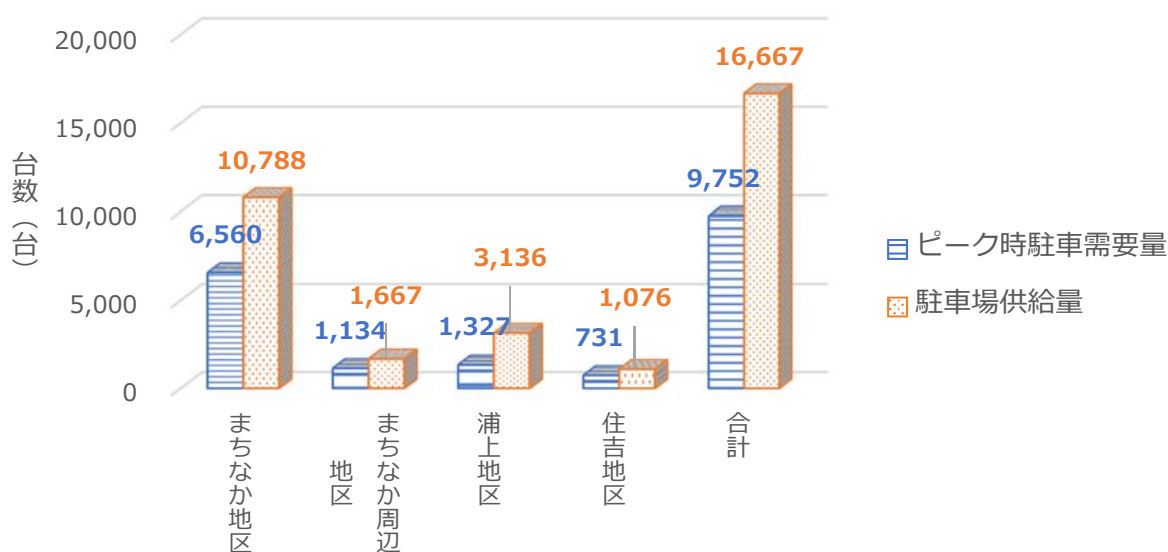
四輪車の駐車場供給量は、ほとんどの地区でピーク時の駐車需要量（駐車需要が最も大きい時間帯における駐車需要量）を上回っており、駐車場供給量は概ね充足しています。

今後は、人口減少や少子高齢化等に伴う自動車保有台数の伸びの鈍化等により、駐車場供給量と駐車需要量の乖離が予想されます。

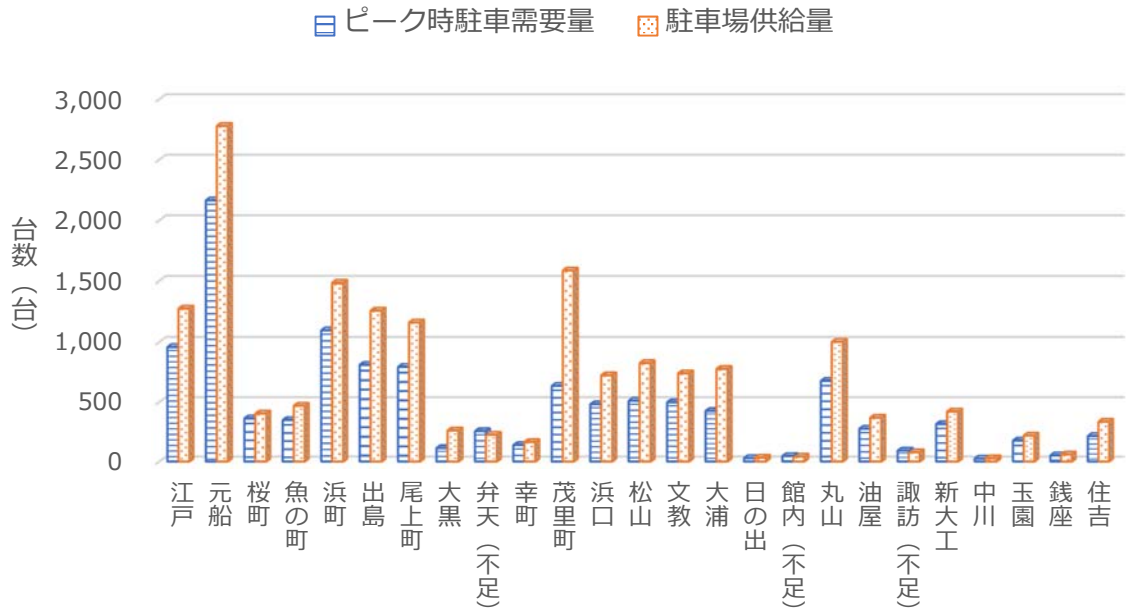
＜四輪車駐車場のエリア別需給バランス（令和2年（平日））＞



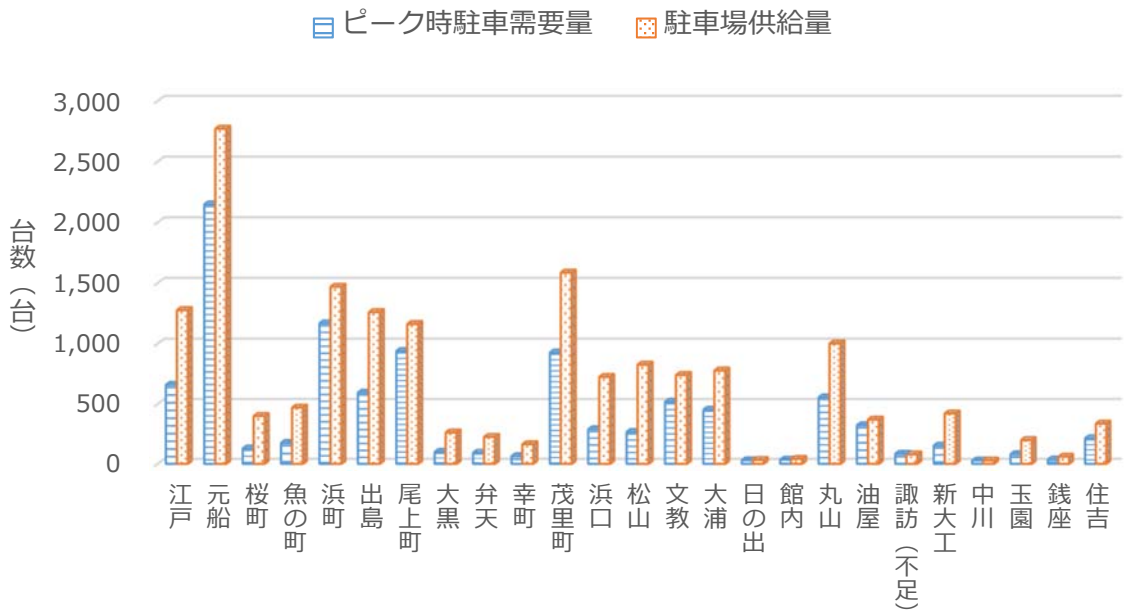
＜四輪車駐車場のエリア別需給バランス（令和2年（休日））＞



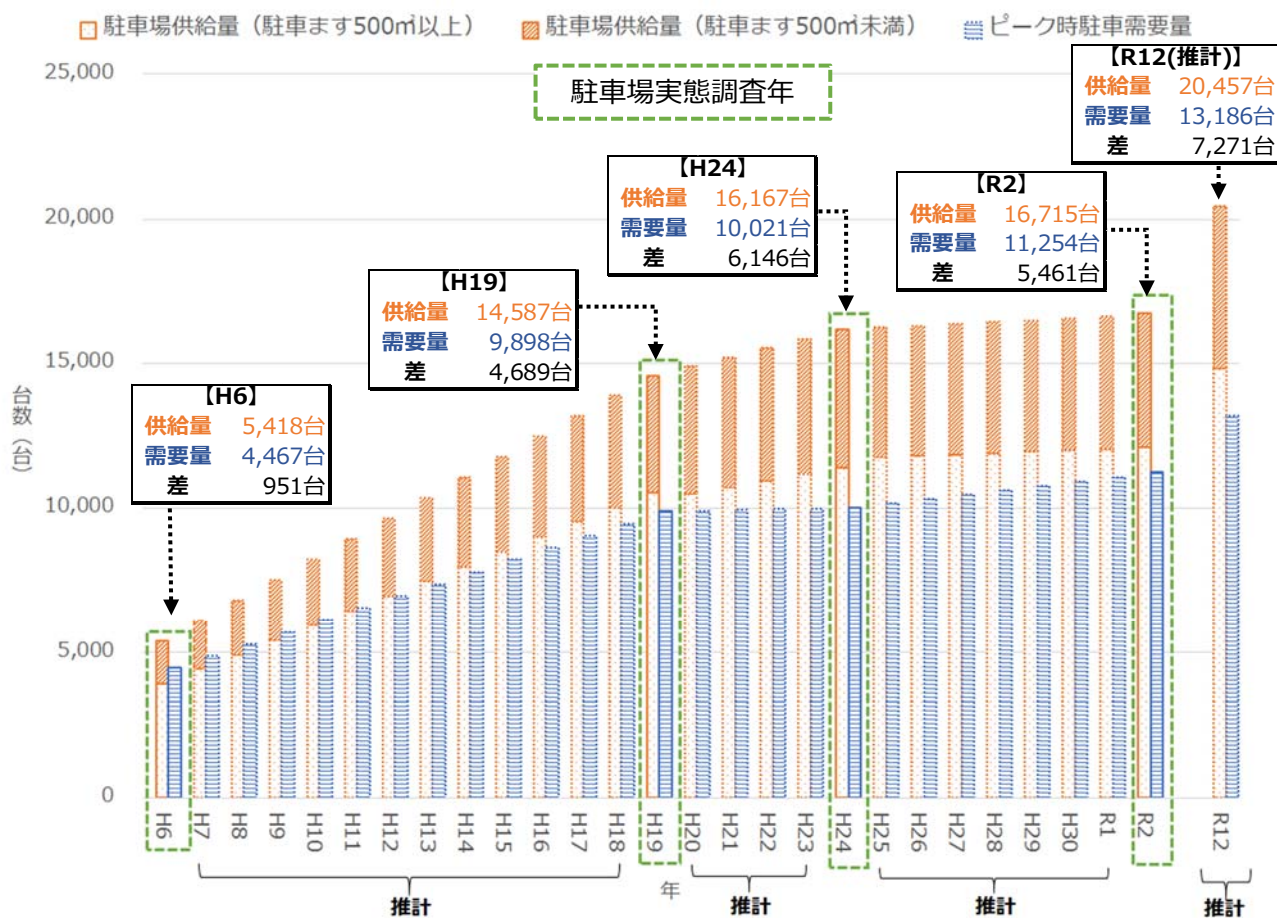
<四輪車駐車場の地区別需給バランス（令和2年（平日））>



<四輪車駐車場の地区別需給バランス（令和2年（休日））>



＜駐車場供給量と駐車需要量の推移（平日）＞



（単位：台）

年	平成6年	平成19年	平成24年	令和2年	令和12年 (推計)
駐車場供給量	5,418	14,587	16,167	16,715	20,457
ピーク時 駐車需要量	4,467	9,898	10,021	11,254	13,186
差	951	4,689	6,146	5,461	7,271

※1 平成6年、19年、24年、令和2年は駐車場実態調査に基づく結果

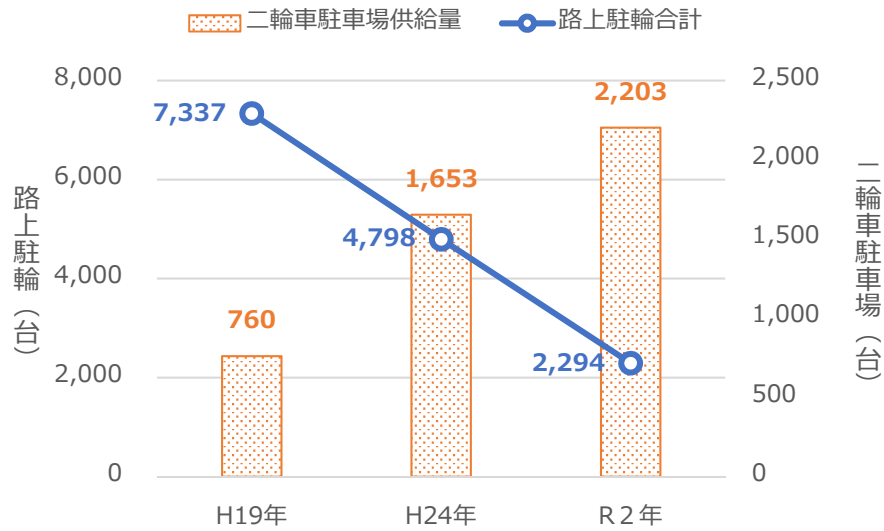
※2 令和12（2030）年の算出の考え方

- ・ 駐車場供給量は、現状の動態のまま推移した数値に、今後開発等に伴い整備が予定されている駐車場台数を加味し算出した。
- ・ ピーク時駐車需要量は、国土交通省推計の乗用車保有台数の推計結果と国立社会保障・人口問題研究所の日本の地域別将来推計人口により、本市の乗用車保有台数を推計し、乗用車保有台数推計値と今後開発等に伴い発生する駐車需要量を加味した上で算出した。

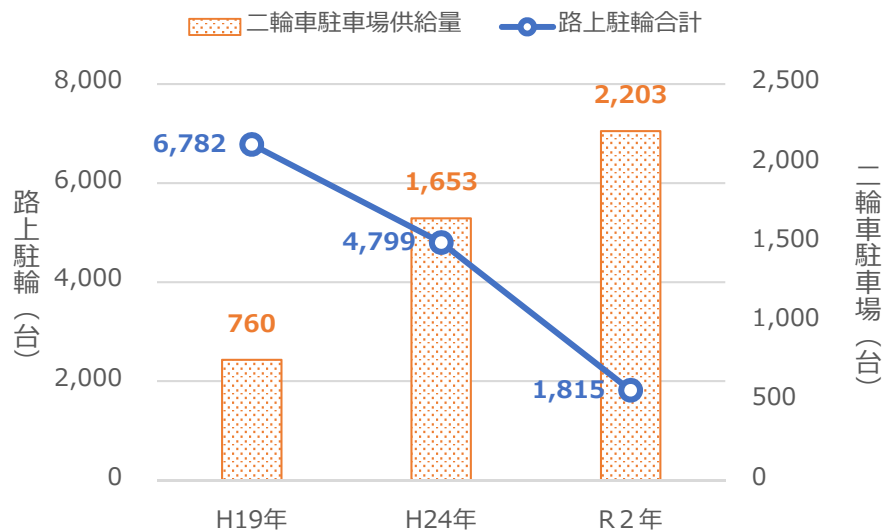
(2) 二輪車駐車場の需給状況

二輪車の駐車場供給量は増加し、路上駐輪は減少傾向にあります。依然として多くの地区で二輪車の駐車場供給量はピーク時の駐車需要量を下回っており、駐車場供給量は不足しています。

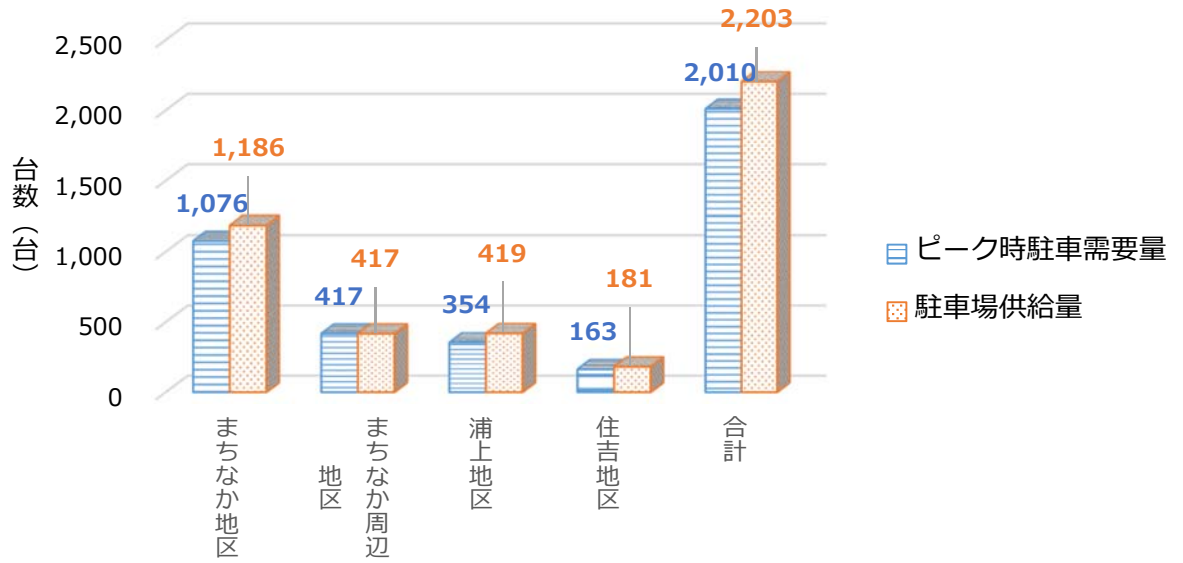
<二輪車駐車場供給量と路上駐輪の推移（平日）>



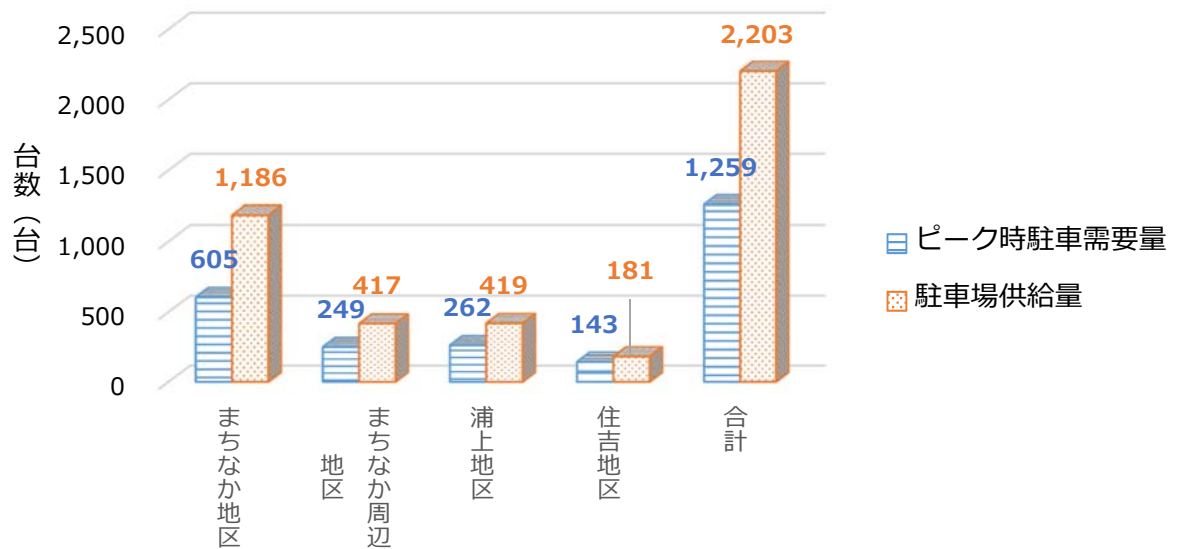
<二輪車駐車場供給量と路上駐輪の推移（休日）>



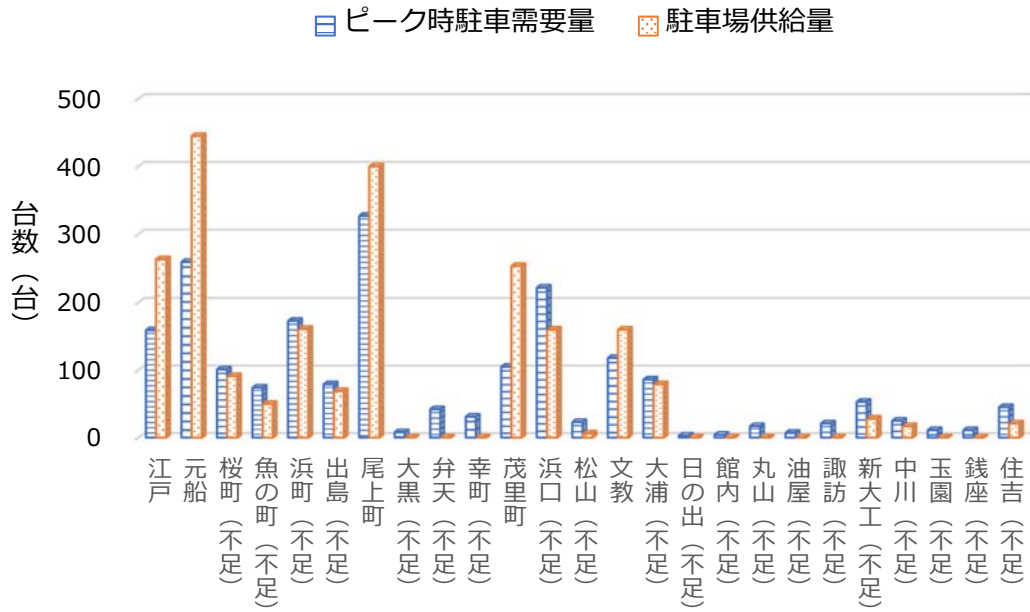
＜二輪車駐車場のエリア別需給バランス（令和2年（平日））＞



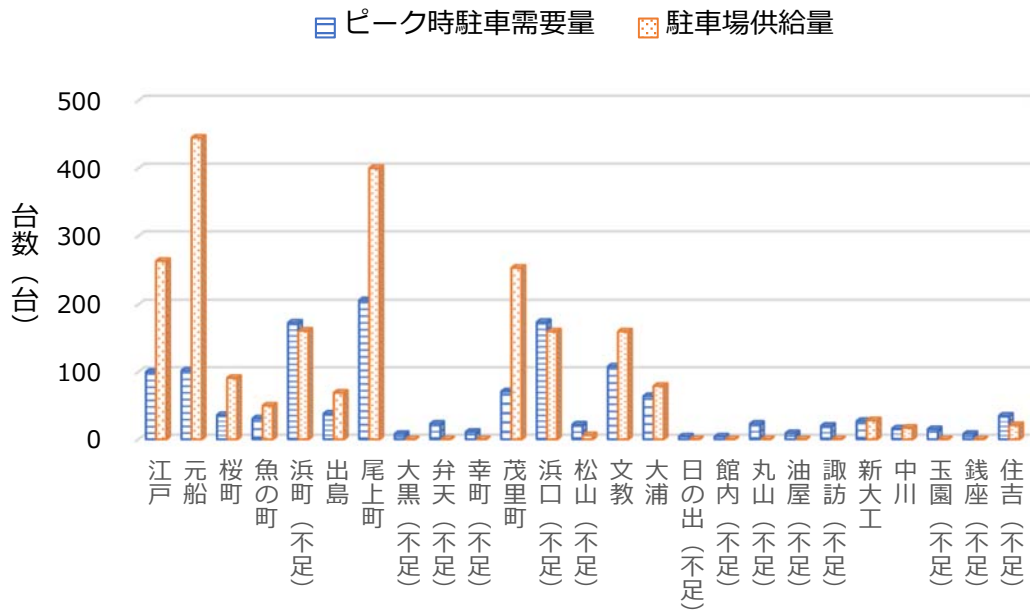
＜二輪車駐車場のエリア別需給バランス（令和2年（休日））＞



<二輪車駐車場の地区別需給バランス（令和2年（平日））>



<二輪車駐車場の地区別需給バランス（令和2年（休日））>

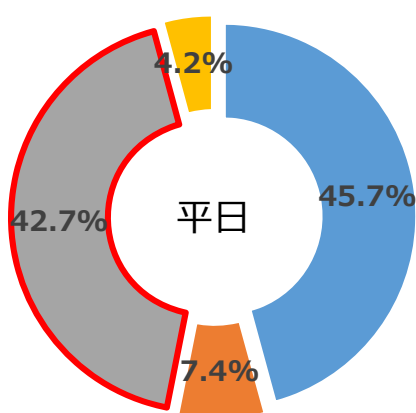


2 路上駐車状況

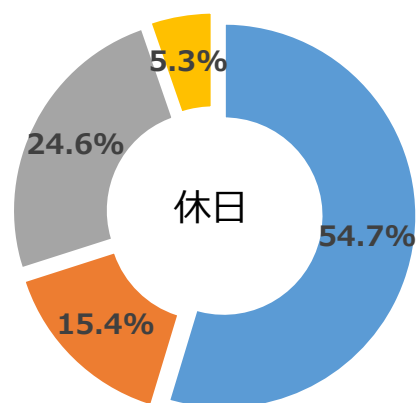
路上駐車は乗用車が最も多いものの、特に平日は貨物車（荷さばき車両）の路上駐車が目立っています。また、地区別に見ると、貨物車（荷さばき車両）の路上駐車が乗用車を上回る地区が多いことがわかります。

<路上駐車の種類別割合（令和2年）>

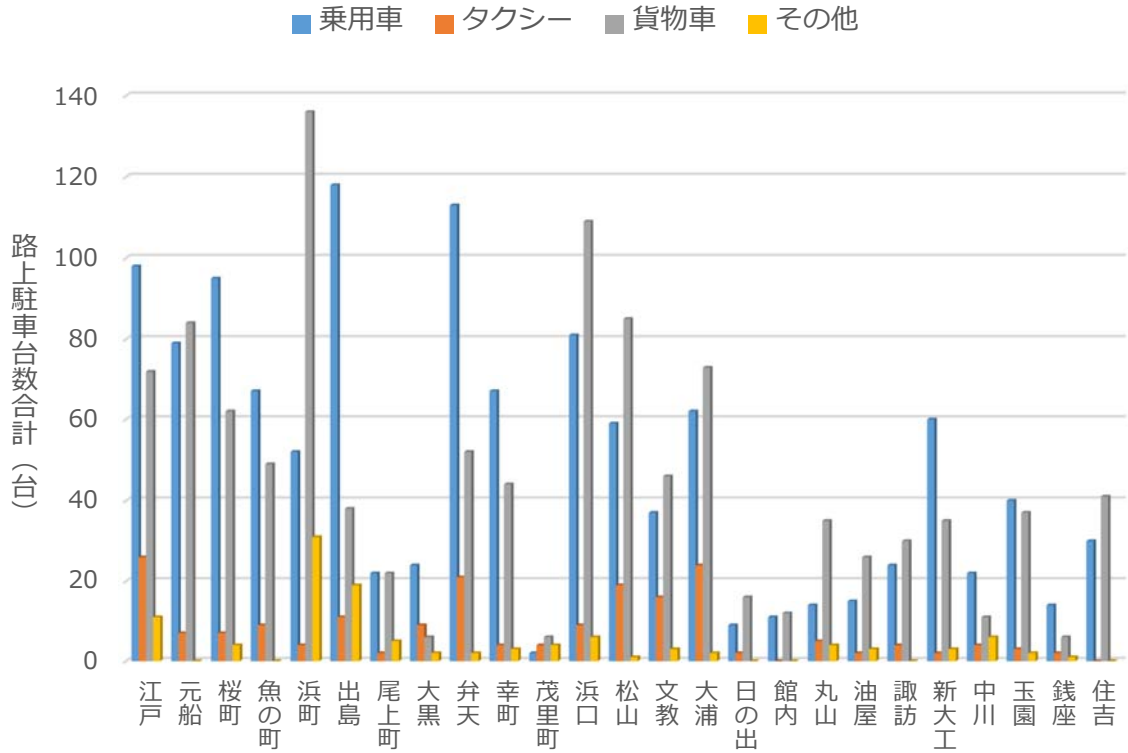
■ 乗用車 ■ タクシー ■ 貨物車 ■ その他



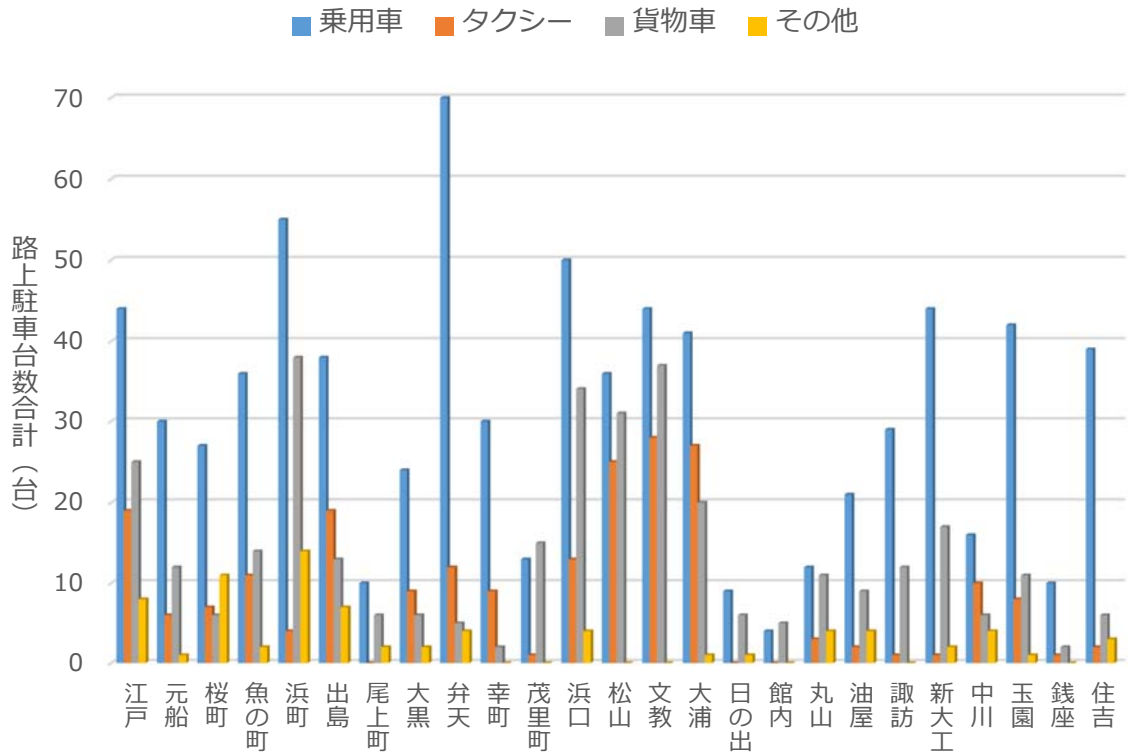
■ 乗用車 ■ タクシー ■ 貨物車 ■ その他



<地区別の路上駐車現状（令和2年（平日））>



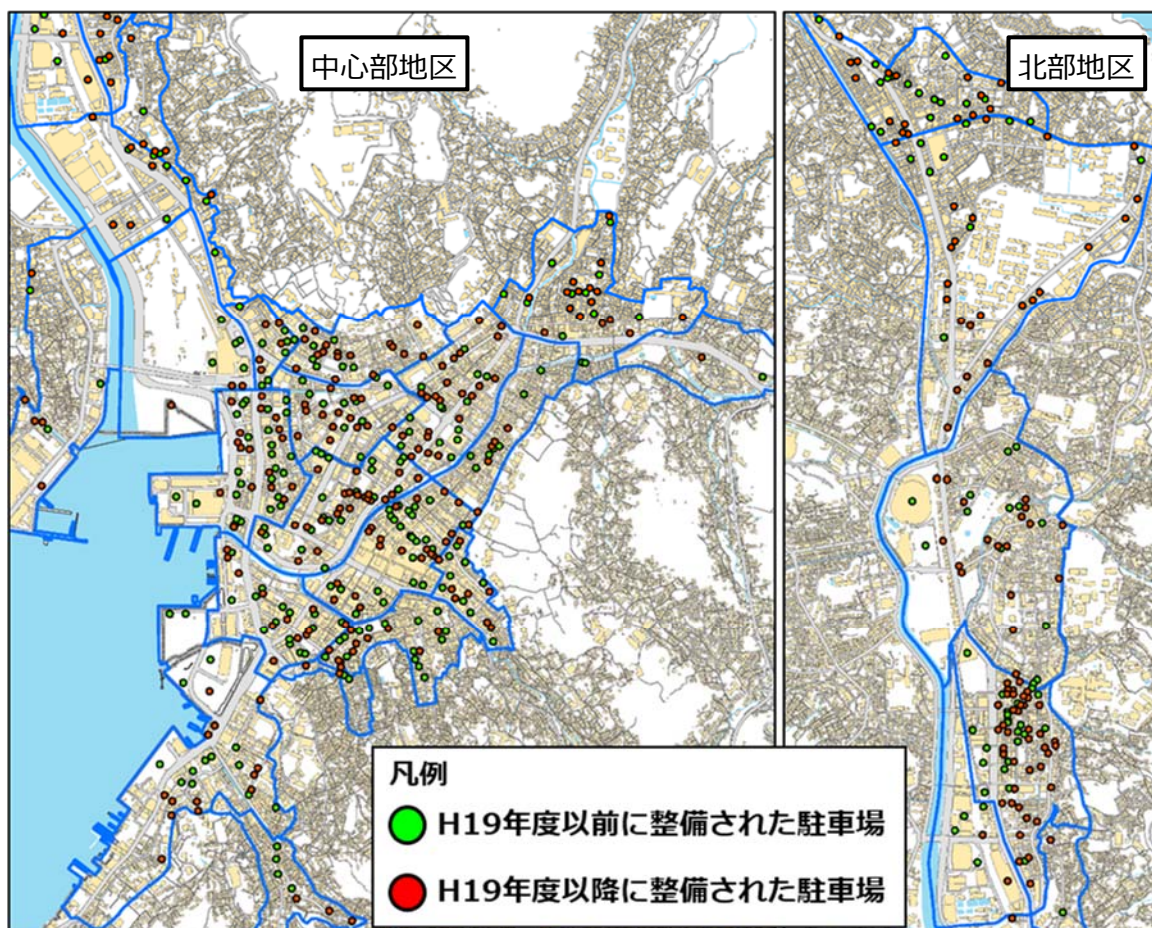
<地区別の路上駐車現状（令和2年（休日））>



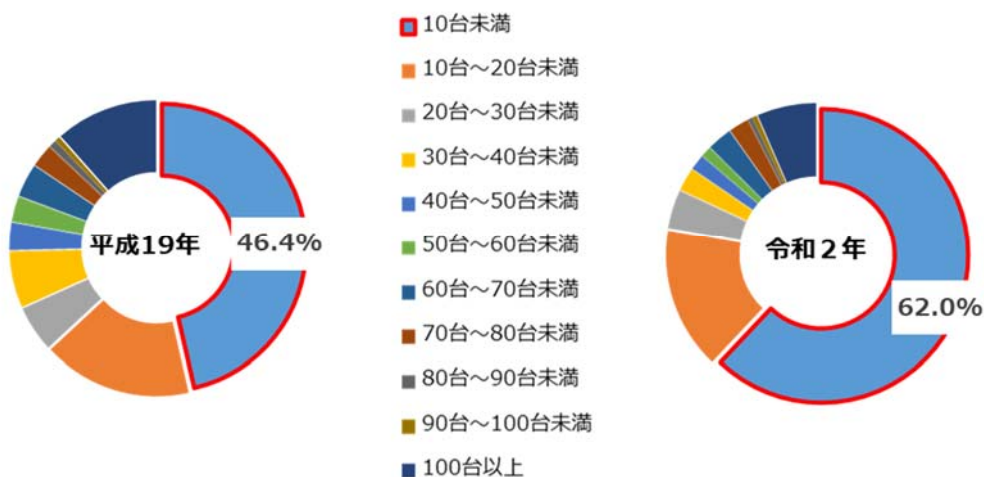
3 駐車場の配置状況

駐車場の散在が進行しており、低未利用地が駐車場に転換されていることや建物ごとに駐車施設の設置を求める附置義務制度等が要因と考えられます。また、年々、小規模な駐車場の割合が増加しています。

<駐車場の配置の状況>

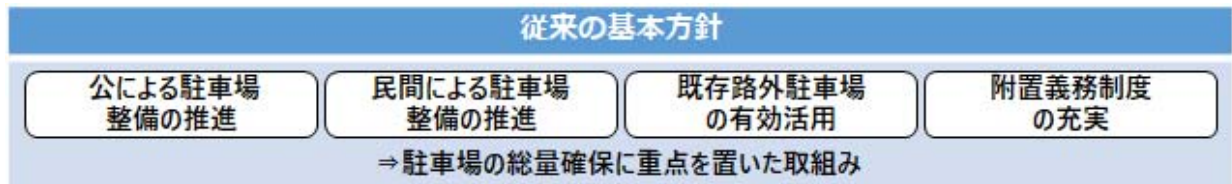


<駐車台数別割合>



第5章 駐車場に関する課題

駐車場を取り巻く状況の変化や駐車場実態調査、市政モニターアンケートの結果を踏まえ、本市の駐車場に関する課題を次のとおり整理しました。



状況の変化	駐車場実態調査	市政モニターアンケート
人口減少・少子高齢化社会	四輪車駐車場の供給量は充足 ⇒四輪車駐車場の総供給量は充足し、地区別に見ても概ね充足している。	(問)駐車場が見つげにくいと感じる地区は ・浜町・銅座・思案橋周辺 約34% ・長崎駅周辺 約37% ※回答者数に対する割合(複数回答)
自動車保有台数伸びの鈍化	二輪車駐車場の供給量不足 ⇒二輪車駐車場は、依然として多くの地区で不足している。	(問)買い物やレジャーに行く場合、どのような条件であれば車を使わずに目的地に行くか ・徒歩で行ける範囲の目的地 約59% ・目的地に公共交通の停留所がある 約44% ・自宅、目的地共に公共交通の停留所に近い 約41% ※回答者数に対する割合(複数回答)
交通量減少傾向	荷さばき車両の路上駐車 ⇒荷さばき車両の路上駐車が目立っている。	自由意見 ・駐車料金の高さや駐車場の利用のしにくさ(狭さや入りにくさ)に関する意見が多い。
観光バス駐車需要増加	駐車場の散在 ⇒低未利用地の駐車場転換や附置義務制度により駐車場の散在が進行している。	
ネットワーク型コンパクトシティ		
環境問題顕在化・深刻化		
ICTの発達		
国の駐車場施策の動向		

駐車場に関する課題

課題① 目指すべき都市づくりとの整合	課題④ 荷さばきスペースの不足
<ul style="list-style-type: none"> ○駐車場の散在が歩行空間等の分断やうろつき車両の要因となり、配置の適正化が必要です。 ○附置義務制度が土地利用のハードルになっており、駐車場分野からも、まちづくりの方針に沿った、土地利用がしやすい環境づくりが必要です。 ○公共交通の重要性が益々増大しており、駐車場分野からも、公共交通の利用促進に資する取組みが必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> ○道路上での荷さばきが通行の妨げになっており、安全安心な通行や荷さばきのため、荷さばきスペースの確保が必要です。
課題② 観光・イベント需要等への対応	課題⑤ 二輪車駐車場の不足
<ul style="list-style-type: none"> ○バス駐車需要が増加しており、松が枝2バス化などを見据えた対応が必要です。 ○イベントなど特定の交通需要への対応が必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> ○多くの地区で、二輪車駐車場が不足しており、供給量の適正化が必要です。
課題③ 環境問題への対応	課題⑥ 駐車場のバリアフリー化
<ul style="list-style-type: none"> ○環境問題が深刻化しており、二酸化炭素削減に向けた取組みが必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> ○超高齢化社会の進行やユニバーサルデザインの必要性を踏まえ、誰もが利用しやすい駐車場整備が必要です。
	課題⑦ ICTの活用
	<ul style="list-style-type: none"> ○ICTの発達により、駐車場に求められる機能が多様化しており、ICTを活用した多様なニーズへの対応が必要です。

第6章 駐車場整備等に関する基本方針

本市の駐車場施策は、これまで駐車場不足による路上駐車や渋滞発生を防止するため、交通施策の一環として、駐車場の総量確保に重点を置いた取組みを進めてきました。この結果、駐車場総量は着実に増加し、路上駐車は減少するなど一定の成果が上がっています。

一方、近年の人口減少や自動車利用のニーズの変化等も相まって、自動車保有台数の伸びが鈍化する中、駐車場の需要量と供給量の乖離が進行していくものと予想され、駐車場施策は転換期を迎えています。

また、人口減少や少子高齢化が進行する中、長崎市都市計画マスタープランに掲げる将来のまちの姿である「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向けては、駐車場の分野においても、まちづくりの方針に沿った民間事業者が土地利用の転換を図りやすい環境づくりや、公共交通機関の利用促進に貢献する取組みが求められています。

このようなことから、駐車場を取り巻く状況の変化や駐車場に関する課題などを踏まえつつ、長崎市立地適正化計画や長崎市公共交通総合計画などに掲げる取組みなどと連携するため、これまでの「**駐車場総量確保の取組み**」から「**まちづくりと連携した駐車場施策**」への転換をめざし、次の3つを計画の基本方針とします。

「駐車場総量確保の取組み」から「まちづくりと連携した駐車場施策」への転換

**【基本方針1】
都市づくりと連携した駐車場施策の展開**

目指すべき集約連携型の都市構造である「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向けて、駐車場分野から施策を展開します。

**【基本方針2】
多様な駐車需要への対応**

荷さばき車両やタクシー、二輪車、観光バスなどの多様な駐車需要に対応した施策を展開します。

**【基本方針3】
駐車場の質の向上**

駐車場に求められる機能が多様化しており、交通弱者や環境への配慮、ICTの活用などにより、駐車場の質の向上を目指した施策を展開します。

第7章 基本方針の実現に向けた施策の展開

1 施策の体系

基本方針の実現に向け、基本方針ごとに基本施策を設定し、基本施策を受けた具体的な取組みとして、以下に示す個別施策の検討を行います。なお、引き続き国の動向や他都市の事例等を調査・研究し、基本方針の実現に効果的な施策があれば、併せて検討することとします。

方向性：「駐車場総量確保の取組み」から「まちづくりと連携した駐車場施策」への転換

基本方針1 都市づくりと連携した駐車場施策の展開

基本施策	個別施策
① 駐車場の需給バランスの適正化	(1) 四輪車駐車場の附置義務台数算定基準の原単位の見直し (1) 附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用
② 駐車場の配置の適正化	(2) 駐車場配置適正化区域の活用 (3) 路外駐車場配置等基準の活用
③ 公共交通との連携	(1) 商業施設駐車場等を活用した郊外型パークアンドライド等の展開 (2) 公共交通の利用促進に資する附置義務台数緩和制度の創設

基本方針2 多様な駐車需要への対応

基本施策	個別施策
① 荷さばきスペース等の確保	(1) 道路空間等を活用した荷さばきスペース・タクシーベイの整備
② 二輪車駐車場の確保	(1) 道路空間等を活用した二輪車駐車場の整備 (2) 二輪車駐車場の附置義務制度の創設 (3) 四輪車駐車場の附置義務台数緩和と連携した受入環境の整備
③ 観光・イベント需要等への対応	(1) バス駐車場等の総量確保 (2) バスの駐車場利用時間の平準化 (3) イベント時等におけるパークアンドライド等の利用促進

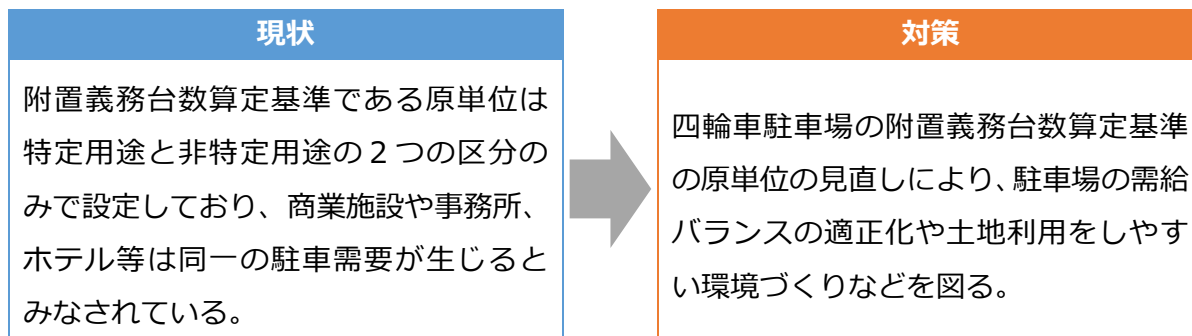
基本方針3 駐車場の質の向上

基本施策	個別施策
① だれもが利用しやすい駐車場の普及	(1) 車いす利用者用駐車施設やダブルスペースの確保 (2) 車いす利用者用駐車施設等の適正利用に向けた啓発運動の実施
② ICTの活用等による駐車場の利便性向上	(1) 駐車場案内システム等の活用 (2) キャッシュレス決済への対応
③ 機能付加等による駐車場の有効活用	(1) 充電施設等の設置促進 (2) 駐車場へのカーシェアやシェアサイクル等の設置 (3) 災害時における駐車場の活用

2 個別施策の概要

検討する個別施策の概要は次のとおりです。

◆基本方針1-基本施策①-個別施策(1) 四輪車駐車場の附置義務台数算定基準の原単位の見直し



本市では、駐車場法の規定に基づき附置義務条例を定めており、要件を満たす建物の新築等を行う場合は、駐車施設の附置を義務付けています。

この附置すべき駐車施設（以下「附置義務駐車施設」という。）の台数算定は、条例に規定する附置義務台数算定基準である原単位により算出しますが、現状、この原単位は、特定用途と非特定用途の2つの区分のみで設定していることから、商業施設や事務所、ホテル等は駐車需要が異なると考えられるものの、特定用途として、同一の駐車需要が生じるとみなされています。

このようなことから、四輪車駐車場の附置義務台数算定基準の原単位の見直しについて検討を行い、建物用途毎に異なる駐車需要を適切に反映した原単位の設定により、駐車場の需給バランスの適正化や土地利用をしやすい環境づくりなどを図ります。

なお、非特定用途については、主にマンションなどの集合住宅が対象となりますが、附置義務自体を対象外にすることも含め検討を行います。

<本市の附置義務条例における原単位>

地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域		周辺地区
原単位	特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分
	150m ² 毎に1台	400m ² 毎に1台	150m ² 毎に1台

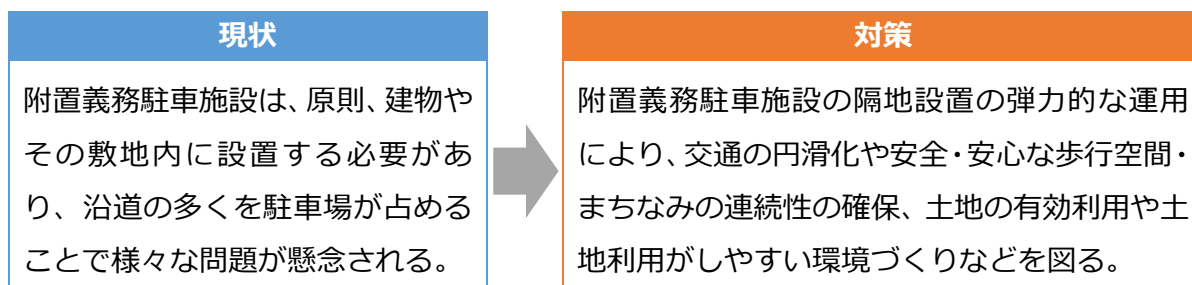
注) 中小規模建築物に対する緩和措置等あり。

<参考 国土交通省が示す原単位の目安値>

地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域			周辺地区等	
原単位	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	事務所の用途に供する部分	特定用途（左記を除く。）に供する部分	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分
	150m ² 毎に1台	200m ² 毎に1台	200m ² 毎に1台	450m ² 毎に1台	200m ² 毎に1台

注) 人口がおおむね50万人未満の都市の場合

◆基本方針1-基本施策②-個別施策(1) 附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用



附置義務駐車施設は、原則、建物やその敷地内に設置することとされており、建物の構造や敷地の状態などにより設置することが困難な場合に限り、特例的に建物及びその敷地以外の場所（以下「隔地」という。）に設置することを認めています。

しかし、附置義務駐車施設が沿道の多くを占めることは、駐車場出入口が随所に設けられることによる交通阻害や歩行空間・まちなみの分断、土地の効率的な利用の観点から問題がある他、駐車施設設置に伴う建設コストの増加による土地利用の制約も懸念されます。

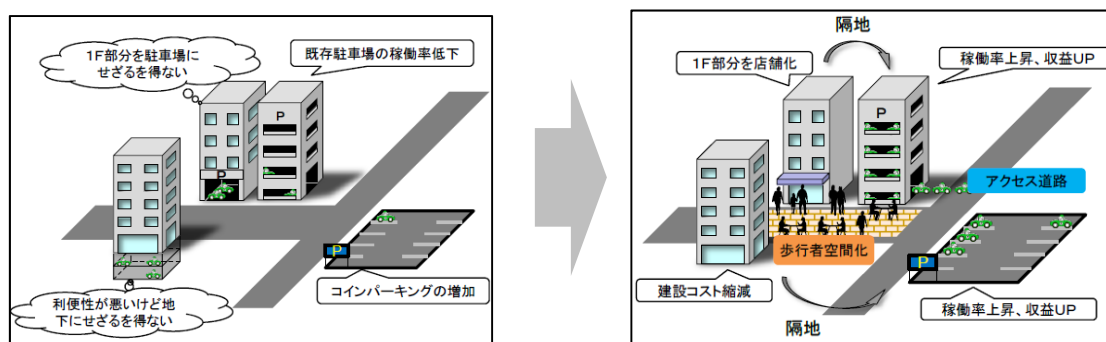
一方、国土交通省が示す標準駐車場条例では、交通の安全及び円滑化や土地の有効な利用に資するものとして隔地に駐車場を設けた場合は、建物やその敷地内に駐車施設を設置したものとみなすことが示されています。

このようなことから、附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用について検討を行い、隔地での附置義務駐車施設の効果的な確保により、駐車場の配置の適正化による交通の円滑化や安全・安心な歩行空間・まちなみの連続性の確保、土地の有効利用や土地利用がしやすい環境づくりなどを図ります。

<参考 国土交通省が示す標準駐車場条例>

(駐車附置の特例)
 第30条 (前略) 交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長の認定を受けて当該建築物の敷地以外の場所に駐車施設を設けたときは、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置したものとみなす。

<隔地設置の弾力的な運用による効果のイメージ>



(出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン (国土交通省))

◆基本方針1-基本施策②-個別施策(2) 駐車場配置適正化区域の活用

現状

まちづくりの方向性と無関係に駐車場が配置されている。



対策

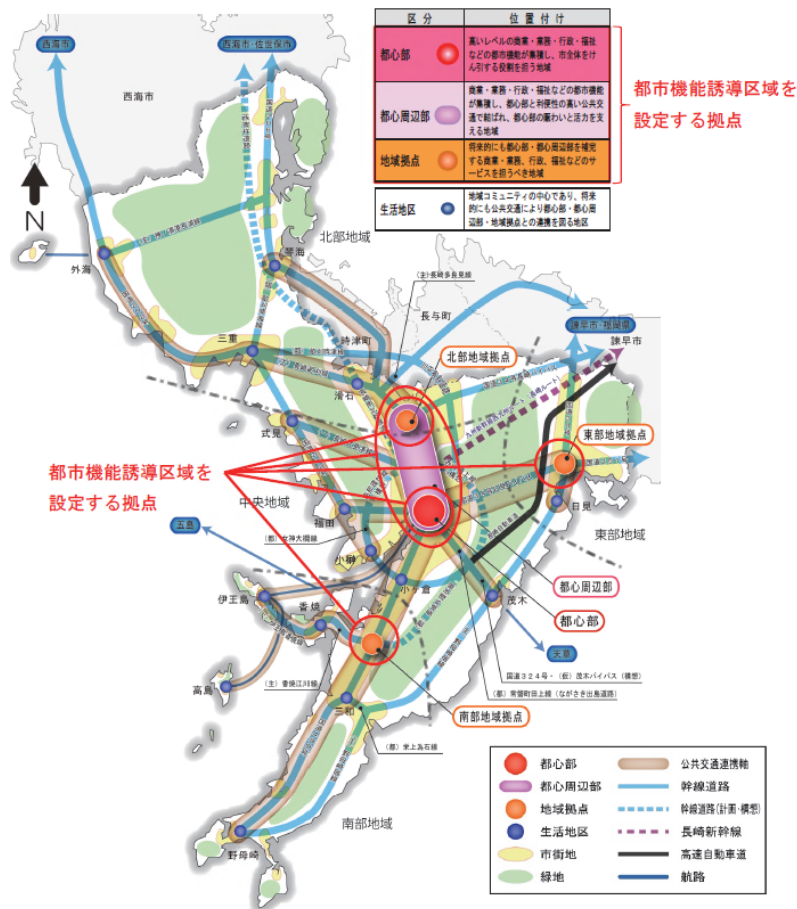
駐車場配置適正化区域の活用により、まちづくりの方向性と整合した駐車場の配置の適正化を図る。

駐車場配置適正化区域とは、立地適正化計画で定める都市機能誘導区域を対象とした駐車場法の特例制度で、駐車場を適正に配置するための施策を講じ、駐車場出入口付近での自動車と歩行者の交錯による危険や道路交通の混雑などを解消するための区域です。

具体的には、駐車場配置適正化区域と附置義務駐車施設を集約するための駐車施設（以下「集約駐車施設」という。）を定めることで、区域内に新たに設ける附置義務駐車施設を集約駐車施設に集約できることとなります。

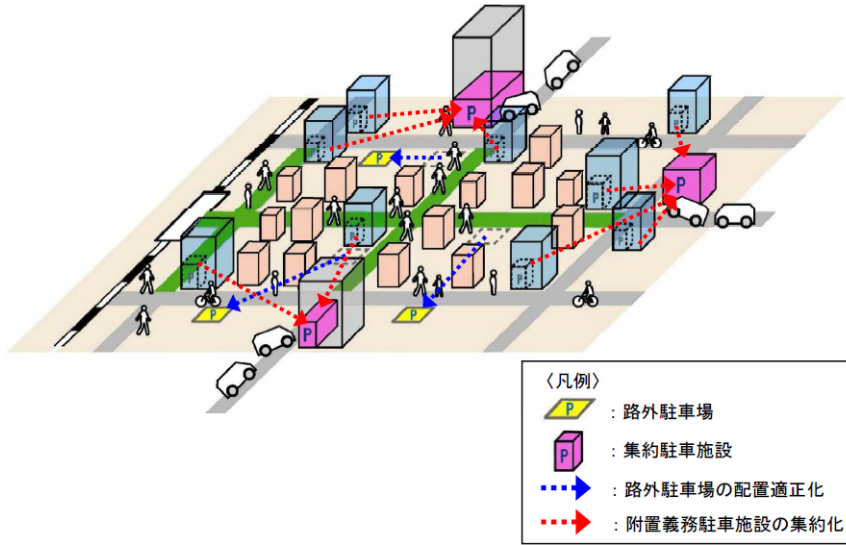
現状、まちづくりの方向性とは無関係に駐車場の配置が進んでいることから、駐車場配置適正化区域の活用について検討を行い、まちづくりの方向性と整合した駐車場の配置の適正化を図ります。

<【再掲】将来都市構造図>



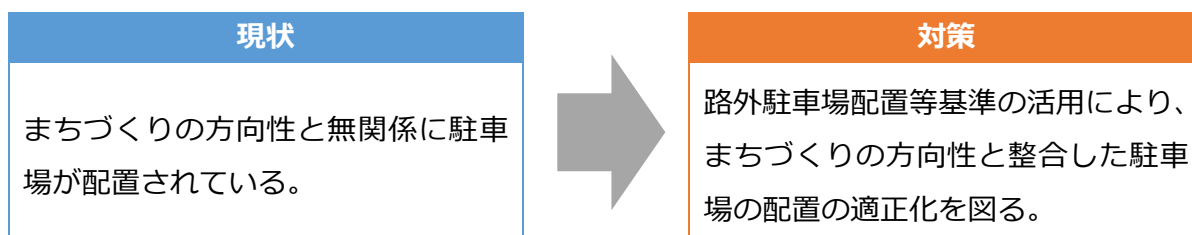
(出典：長崎市立地適正化計画)

＜参考 駐車場の配置の適正化のイメージ＞



(出典：都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き (国土交通省))

◆基本方針 1 -基本施策②-個別施策(3) 路外駐車場配置等基準の活用



路外駐車場配置等基準とは、駐車場配置適正化区域における路外駐車場を対象とした、配置や規模の基準のことです。

現在、駐車場法では、駐車場の規模が 500m² 以上の駐車料金を徴収する路外駐車場を設置する場合には、道路交通との調整を図る等のため長崎市への届出が義務付けられていますが、路外駐車場配置等基準により、区域内に設置する駐車場の規模が 500m² 未満で駐車料金を徴収しない路外駐車場にも長崎市への届出を義務付けることができ、基準に基づく指導や勧告が可能となります。

駐車場配置適正化区域の対象となる都市機能誘導区域においては、都市機能の誘導をより効果的なものとするため、路外駐車場配置等基準の活用について検討を行い、路外駐車場についてもまちづくりの方向性と整合した駐車場の配置の適正化を図ります。

＜路外駐車場配置等基準による届出対象駐車場＞

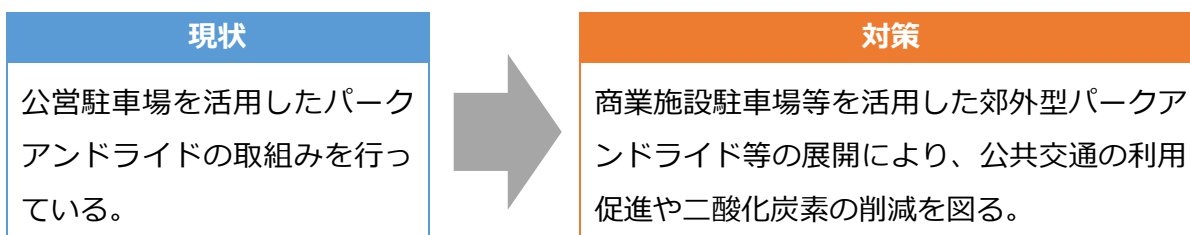
駐車場の種類 駐車場の規模	路外駐車場	
	有料駐車場	無料駐車場
～条例で定める規模未満		
条例で定める規模以上～ 500m ² 未満	新たな届出対象	
500m ² 以上	従来の届出対象 ※駐車場法に基づく届出	

注) 駐車場の規模とは、駐車場の用に供する部分の面積のこと。

＜路外駐車場配置等基準の例＞

- 歩行者交通量の多い道路に面して出入口を設けないこと。
- 交差点や横断歩道の側端から 5 m 以内に入出口を設置しないこと。
- 駐車場で転回することができず、後退して入庫または出庫する必要がある駐車場は設けないこと など

◆基本方針1-基本施策③-個別施策(1) 商業施設駐車場等を活用した郊外型パークアンドライド等の展開



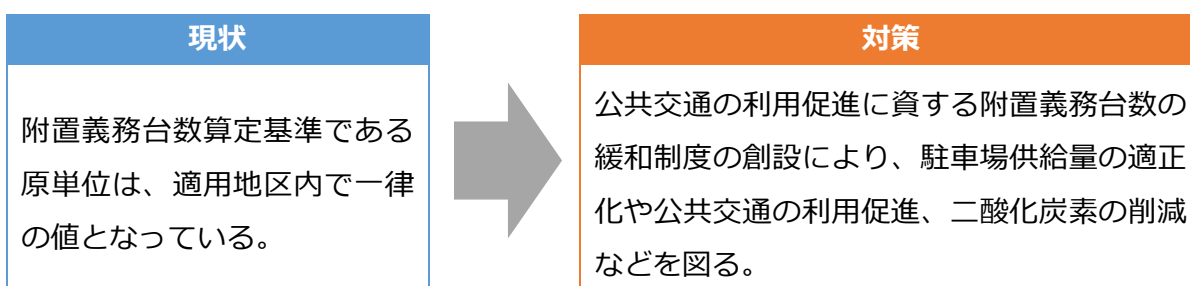
本市では、平和公園・松山地区にある3つの公営駐車場（市営平和公園駐車場、市営松山町駐車場、県営野球場駐車場）を活用したパークアンドライドの取組みを実施してきました。

今後は、商業施設駐車場などを活用した郊外型パークアンドライド等の展開について検討を行い、さらなる公共交通の利用促進や二酸化炭素の削減などを図ります。

＜平和公園・松山地区におけるパークアンドライド＞



◆基本方針1-基本施策③-個別施策(2) 公共交通の利用促進に資する附置義務台数の緩和制度の創設



本市の附置義務台数算定基準である原単位は、適用地区内で一律の値であるため、公共交通の利便性が高いエリア等においても、同一の算定基準により、附置義務駐車施設の設置を義務付けています。

このため、公共交通の利便性が高いエリアにおいて、施設利用者に対し公共交通の利用を促進する取組みが行われる場合には、附置義務駐車施設の設置台数を緩和するなど、公共交通の

利用促進に資する附置義務台数の緩和制度の創設について検討を行い、建物の立地特性を反映した駐車場供給量の適正化や公共交通の利用促進、二酸化炭素の削減などを図ります。

＜【再掲】本市の附置義務条例における原単位＞

地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域		周辺地区
原単位	特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分
	150m ² 毎に1台	400m ² 毎に1台	150m ² 毎に1台

注) 中小規模建築物に対する緩和措置等あり。

◆基本方針2-基本施策①-個別施策(1) 道路空間等を活用した荷さばきスペース・タクシーベイの整備

現状

荷さばき車両の路上駐車が、依然として目立っている。また、タクシーの客待ちや観光客案内などのための路上駐車も見受けられる。



対策

道路空間等を活用した荷さばきスペース・タクシーベイの整備により、荷さばきスペース等の確保を図る。

本市では、荷さばき車両の路上駐車に対応するため、平成13年に附置義務条例を改正し要件を満たす建物の新築等を行う場合は、荷さばき車両の駐車施設の附置を義務付けています。

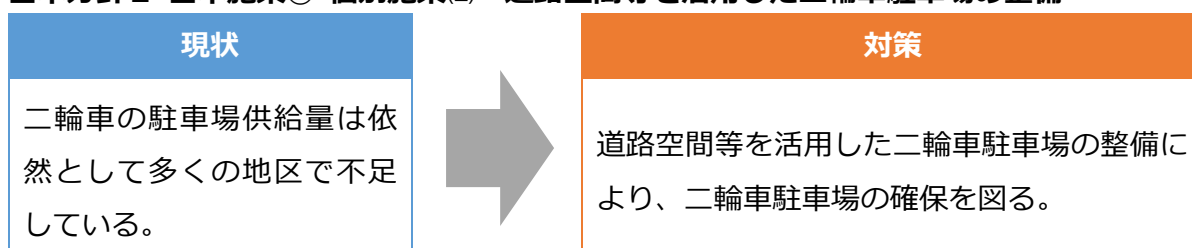
しかし、荷さばき車両の路上駐車は既存建物に起因するものも多く、依然、路上駐車が目立っているほか、タクシーについても、客待ちや観光客を案内するための路上駐車が見受けられるなど、安全・安心な歩行者通行や円滑な自動車交通の支障となっています。

このようなことから、パーキングメーター・チケットの跡地など、道路空間等を活用した荷さばきスペース・タクシーベイの整備について検討を行い、荷さばきスペース等の確保を図ります。

＜道路空間を活用し荷さばきスペース等を確保した事例（中央橋付近）＞



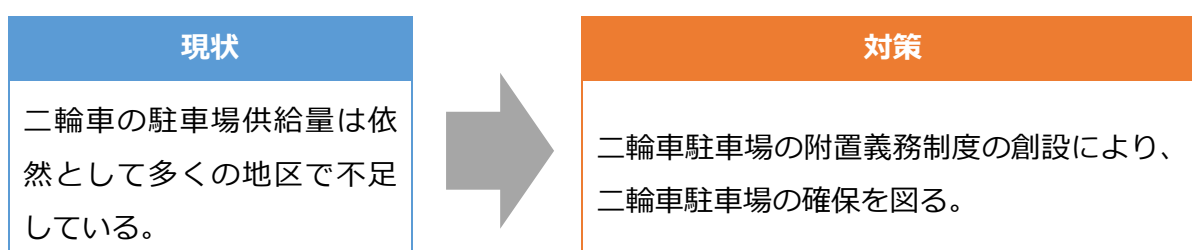
◆基本方針 2 -基本施策②-個別施策(1) 道路空間等を活用した二輪車駐車場の整備



本市では、道路空間等を活用した二輪車駐車場の整備などにより、二輪車の駐車場供給量は増加し路上駐輪は減少しているものの、依然として多くの地区で供給量が不足しています。

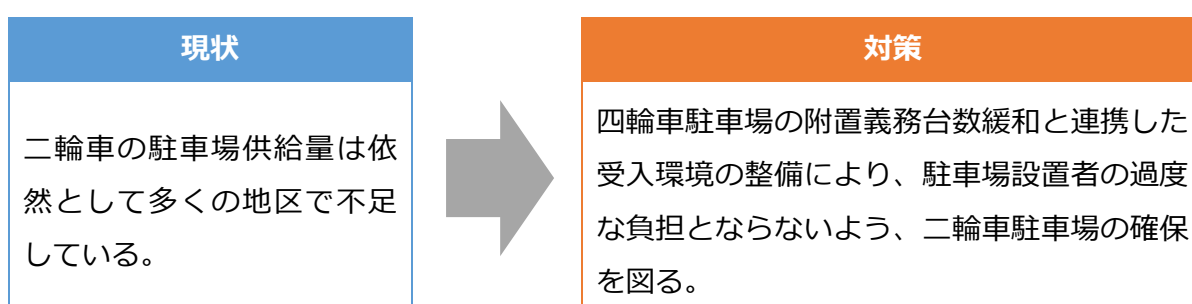
このため、引き続き、道路空間等を活用した二輪車駐車場の整備について検討を行い、路上駐輪の防止や二輪車の利便性向上のため、二輪車駐車場の確保を図ります。

◆基本方針 2 -基本施策②-個別施策(2) 二輪車駐車場の附置義務制度の創設



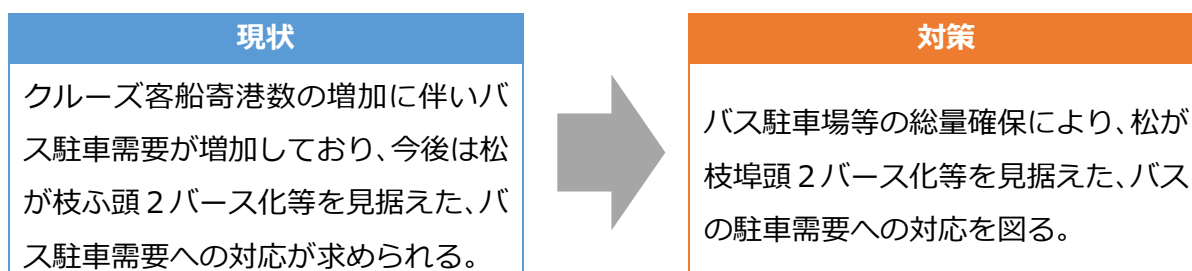
二輪車駐車場の確保に当たっては、原因者負担の原則に基づき、二輪車駐車場の附置義務制度の創設について検討を行い、二輪車駐車場の確保を図ります。

◆基本方針 2 -基本施策②-個別施策(3) 四輪車駐車場の附置義務台数緩和と連携した受入環境の整備



二輪車の附置義務制度の創設に当たっては、例えば、二輪車駐車場を設置した場合には四輪車駐車場の附置義務台数を緩和するなど、駐車場設置の義務を負う建築主の過度な負担とならないよう、四輪車駐車場の附置義務台数緩和と連携した受入環境の整備について検討を行い、二輪車駐車場の確保を図ります。

◆基本方針2-基本施策③-個別施策(1) バス駐車場等の総量確保



本市のクルーズ客船寄港数は、新型コロナウイルス感染症拡大前においては増加傾向にあり、クルーズ客船の乗客を対象としたツアーバスの増加などにより、市営駐車場においては、バス駐車場容量を大きく上回る駐車需要が発生するなど、バスの駐車需要も増加傾向にありました。また、今後は、松が枝ふ頭の2バース化などにより、更なるバス駐車需要の増加が想定されます。

このようなことから、松が枝埠頭の2バース化などの施設計画と併せたバス駐車場の整備や郊外部の道路残地等を活用したバス待機場の整備などにより、バス駐車場等の総量確保について検討を行い、バスの駐車需要への対応を図ります。

<バス駐車場の稼働状況(平成29年度)>

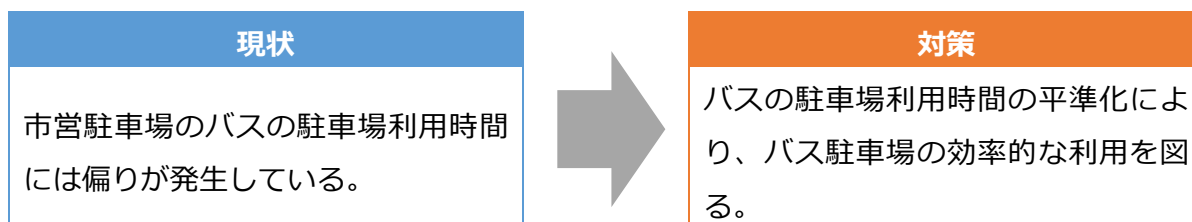
○市営平和公園駐車場(平成29年10月19日(木)) ※バス駐車枠32台に対する駐車率

	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時
入庫台数		10	33	29	11	2	5	5	12	23	4	4	
出庫台数	4	0	8	9	11	2	5	5	33	36	24	1	4
駐車台数	0	10	35	55	55	55	55	55	34	21	1	4	0
駐車率(%)	0.0	31.3	109.4	171.9	171.9	171.9	171.9	171.9	106.3	65.6	3.1	12.5	0.0

○市営松が枝駐車場(平成29年10月25日(水)) ※バス駐車枠16台に対する駐車率

	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
入庫台数	0	12	13	5	7	5	6	4	6	5	5	0
出庫台数	1	1	18	1	1	3	7	4	6	17	10	0
駐車台数	0	11	6	10	16	18	17	17	17	5	0	0
駐車率(%)	0.0	68.8	37.5	62.5	100.0	112.5	106.3	106.3	106.3	31.3	0.0	0.0

◆基本方針2-基本施策③-個別施策(2) バスの駐車場利用時間の平準化



バスの駐車需要への対応が求められている中、市営駐車場のバスの駐車場利用時間帯には偏りが生じており、また、平和公園駐車場については、3時間以上の長時間駐車の割合が高いなど、効率的な駐車場利用には課題があります。

このようなことから、駐車場予約システムの導入や駐車料金上限額の見直しなどにより、バスの駐車場利用時間の平準化について検討を行い、バス駐車場の効率的な利用を図ります。

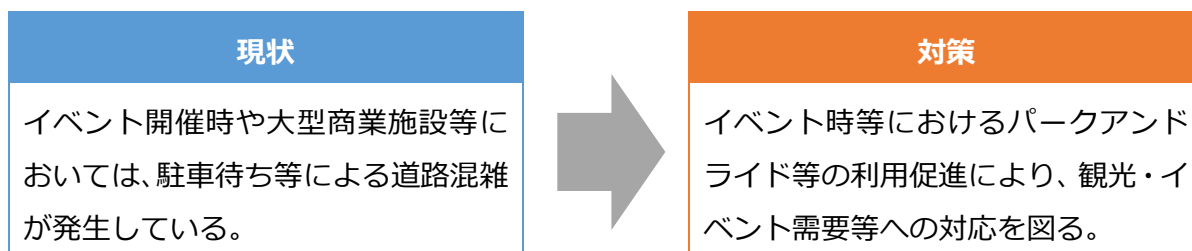
＜駐車時間の割合（平成29年度）＞

	平和公園駐車場 H29.10.19 (木)	松が枝町駐車場 H29.10.25 (水)
	1時間未満	34.5%
1時間以上2時間未満	17.6%	20.3%
2時間以上3時間未満	7.0%	4.3%
3時間以上	40.8%	20.3%
計	100%	100%

＜市営駐車場のバス駐車料金＞

駐車場名	市営平和公園	市営松山町	市営松が枝町	市営松が枝町第2
バス駐車枠	32	10	16	12
駐車料金	◆最初の1時間 1,500円 ◆1時間超 2,090円(上限)	◆30分毎 750円 ◆1時間超 2,090円(上限)	◆最初の1時間 1,500円 ◆その後30分毎 750円	◆最初の1時間 1,500円 ◆その後30分毎 750円

◆基本方針2-基本施策③-個別施策(3) イベント時等におけるパークアンドライド等の利用促進



駐車場供給量は概ね充足しているものの、イベント開催時や休日の大型商業施設においては、自動車の過度な集中による駐車待ち等により道路混雑が発生しています。また、今後は、三菱重工業幸町工場跡地で計画中のサッカースタジアムを中心とした複合開発である「長崎スタジアムシティプロジェクト」においては、試合開催時に多くの集客が見込まれるなど、これらイベント等における駐車需要への対応が求められています。

このようなことから、イベント主催者や施設管理者等と連携し、パークアンドライド等による公共交通との連携や提携駐車場の確保、臨時駐車場からのシャトルバスの運行など、イベント時におけるパークアンドライド等の利用促進について検討を行い、観光・イベント需要等への対応を図ります。

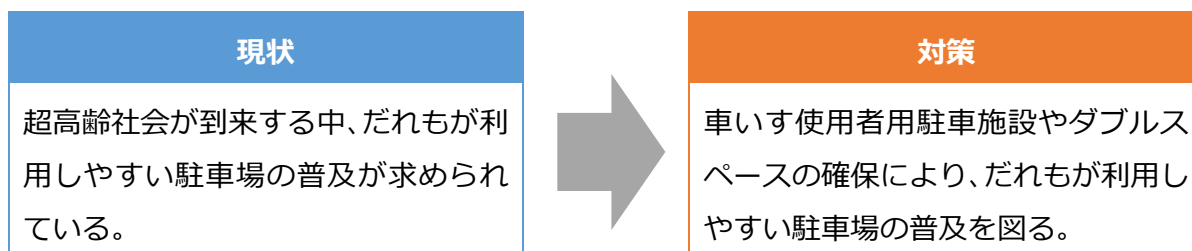
<長崎スタジアムシティプロジェクト イメージパース>



※構想段階のため、今後デザイン含め変更の可能性があります。

(出典：ジャパネットホールディングス)

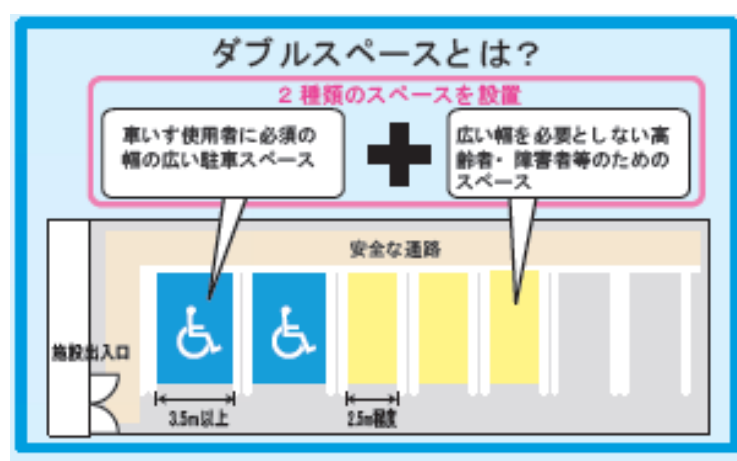
◆基本方針3-基本施策①-個別施策(1) 車いす利用者用駐車施設やダブルスペースの確保



超高齢社会が到来する中、だれもが利用しやすい駐車場の普及が求められており、市政モニターアンケートの結果では、駐車場の利用のしにくさ（狭さや入りにくさなど）に関する意見が目立っています。

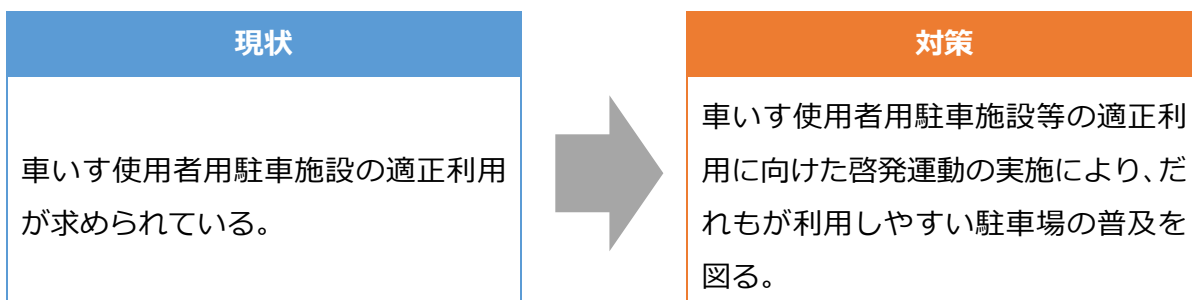
現状、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）や附置義務条例により、要件に該当する駐車場を新たに設置する場合には、車いす利用者用駐車施設の設置を義務付けていますが、要件に該当しない駐車場や既存駐車場においても、車いす利用者用駐車施設の設置を促すとともに、車いす利用者用駐車施設と広い幅を必要としない高齢者・障害者等のための駐車施設の2種類のスペースを設置する、いわゆるダブルスペースの確保について検討を行い、だれもが利用しやすい駐車場の普及を図ります。

<ダブルスペースとは>



(出典：国土交通省)

◆基本方針3-基本施策①-個別施策(2) 車いす使用者用駐車施設等の適正利用に向けた啓発運動の実施



車いすを使用している方などが、車を乗降する場合は、通常より幅の広い駐車スペースが必要であり、車いす使用者用駐車施設を必要とする方が必要な時に利用できるよう、車いす使用者用駐車施設の適正な利用が求められています。

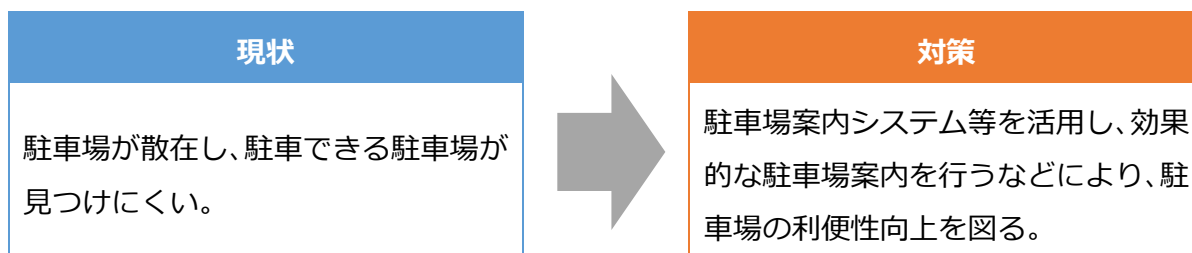
しかし、一般の方が車いす使用者用駐車施設に駐車している場合があるなど、適正な利用を求める声もあることから、車いす使用者用駐車施設等の適正利用に向けた啓発運動の実施について検討を行い、だれもが利用しやすい駐車場の普及を図ります。

<パンフレットによる啓発活動>



(出典：国土交通省)

◆基本方針3-基本施策②-個別施策(1) 駐車場案内システム等の活用



年々、低未利用地の駐車場への転換や建物ごとに駐車施設の附置を求める附置義務制度等も相まって、駐車場の散在や小規模化が進行しており、市政モニターアンケートの結果では、駐車できる駐車場が見つけにくいとの意見が目立っています。

このため、満空情報をリアルタイムで提供する駐車場案内システム「とむ〜で. com」や長崎駐車場マップを引き続き活用するとともに、カーナビと連携した効果的な駐車場案内などについて検討を行い、駐車場の利便性向上を図ります。

<駐車場案内システム「とむ〜で. com」>



(出典：(一社)長崎サービスアンドディベロップメント)

◆基本方針3-基本施策②-個別施策(2) キャッシュレス決済への対応



様々な分野でキャッシュレス決済の普及が進んでおり、駐車場においてもI Cカード等に対応した駐車料金精算機の導入などが進んでいます。

このため、一部の市営駐車場や市営駐輪場については、既にI Cカードに対応した駐車料金精算機の導入を行っており、引き続き、市営駐車場や市営駐輪場のキャッシュレス決済への対応について検討を行い、駐車場の利便性向上を図ります。

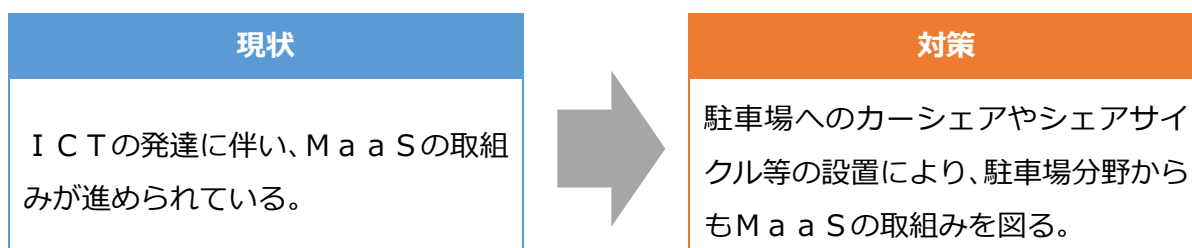
◆基本方針3-基本施策③-個別施策(1) 充電施設等の設置促進



環境問題が顕在化・深刻化している中、二酸化炭素削減に向けては、次世代自動車を普及させる取組み等が進められており、今後の更なる普及を見据え、充電施設等の適切な設置など次世代自動車が普及しやすい環境づくりを行う必要があります。

このため、駐車場への充電施設等の設置促進について検討を行い、次世代自動車が普及しやすい環境づくりを図ります。

◆基本方針3-基本施策③-個別施策(2) 駐車場へのカーシェアやシェアサイクル等の設置



ICTの発達に伴い、全国的にMaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）の取組みが進められており、地域課題の解決などを図るため、本市の関連計画においてもMaaSの推進に向けた取組みが示されています。

このため、駐車場へのカーシェアやシェアサイクル等の設置について検討を行い、駐車場分野からもMaaSの取組みを図ります。

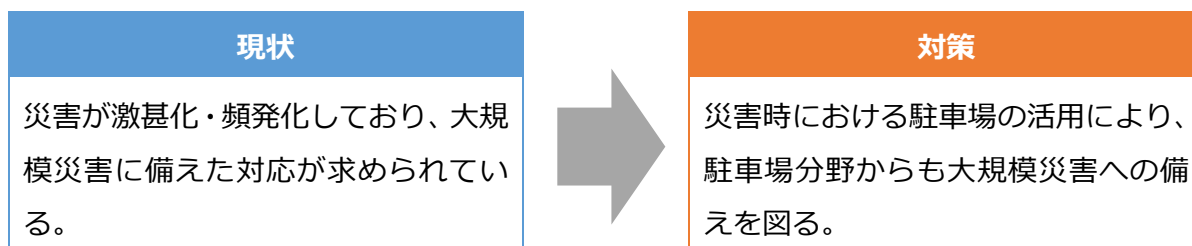
また、市営駐車場の有効活用を図るため、例えば、入出庫時間外にもカーシェアやシェアサイクルの運営を行うなどについても、併せて検討します。

<MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）とは>



(出典：日本版MaaSの推進（国土交通省）)

◆基本方針3-基本方針③-個別施策(3) 災害時における駐車場の活用

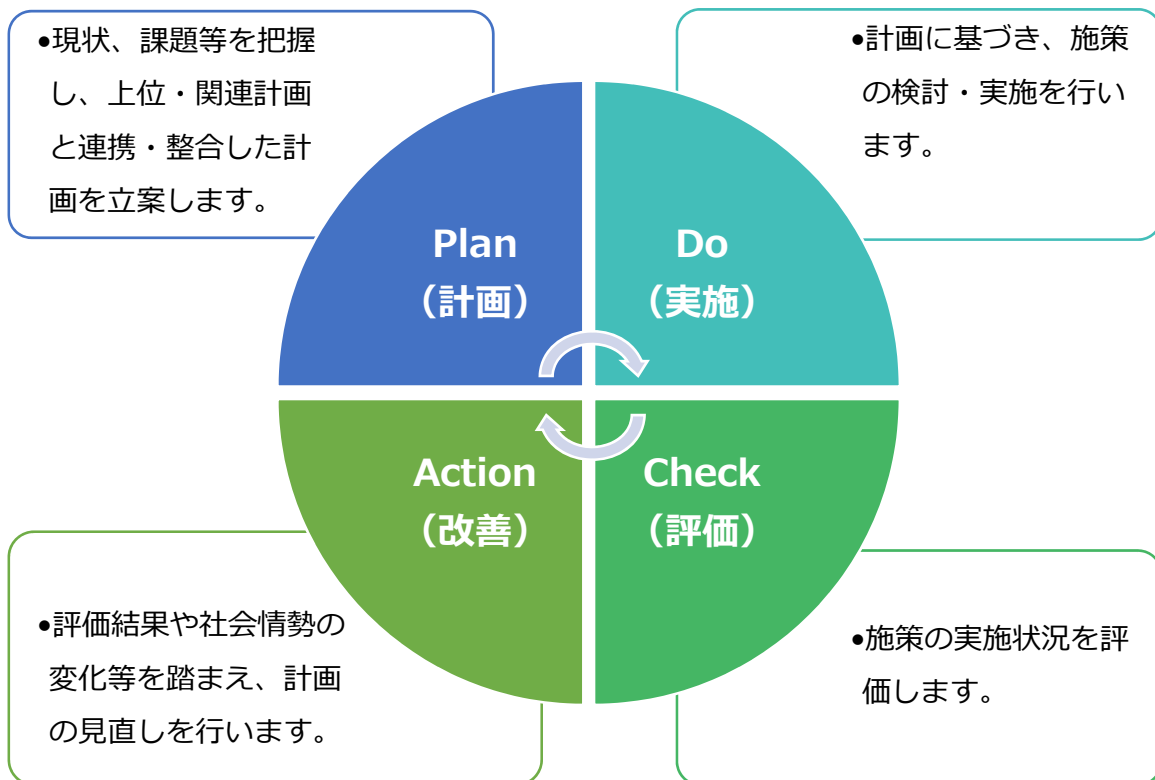


近年、災害が激甚化・頻発化しており、大規模災害に備えた対応が求められていることから、例えば、市営駐車場を物資集積場として活用するなど、災害時における駐車場の活用について検討を行い、駐車場分野からも大規模災害への備えを図ります。

第8章 施策の評価方法等

長崎市駐車場整備計画の推進に当たっては、本計画に掲げた個別施策の実施に向け、駐車場の利用者である市民、駐車場を管理運営する事業者および行政等が一体となって検討・協議していきます。

また、計画の評価はP D C A（計画・実施・評価・改善）サイクルを取り入れ、概ね5年を1サイクルとし、関係者等の意見を踏まえつつ計画の評価検証を実施します。



1 市政モニターアンケート

令和元年度に実施した市政モニターアンケートの結果を示します。

(1) 調査の目的

これまで、駐車場不足による路上駐車増加などの対策として、駐車場の総量を確保する各種施策に取り組んできました。

これらの取り組みの成果により、「駐車場の総量」は着実に増加するとともに、路上駐車車両は減少するなど一定の成果があがっています。

一方、今後は、人口減少等による自動車保有台数の減少が見込まれる中、駐車場が沿道空間の多くを占めることによるまちの魅力の低下や歩行空間の不連続、駐車場附置義務による建物更新のコスト増加などが課題となります。

このため、今後の駐車場施策の方向性を検討するため、駐車場に関するアンケート調査を行い、参考とさせていただくものです。

(2) 調査の概要

調査期間：令和元年 12 月 7 日 ～ 令和元年 12 月 23 日

送付数：227 人（郵送モニター 186 人 インターネットモニター 41 人）

回答率：67.0%（152 人）（郵送モニター 138 人 インターネットモニター 14 人）

(3) 調査結果

今回の調査結果では、自動車を運転する目的は「通勤・通学」が約 38%と最多で、このうち約 58%は駐車場に 6 時間以上 12 時間未満駐車することがわかりました。一方、通勤・通学以外の目的で自動車を運転されるかたの 80%以上は、3 時間未満の駐車となることがわかりました。これらから、駐車場の利用形態については「通勤・通学で比較的長時間の駐車」、「その他の目的での短時間の駐車」の 2 種類のニーズがあることが明らかになりました。

目的地から駐車場までの距離については、半数以上のかたが 300mまでは許容できるということがわかりました。また、目的地から駐車場までかなりの距離がある場合であっても、シャトルバスの運行や料金、雨に濡れない動線などなんらかの対策がある場合には約 87%のかたが利

用してもよいと思うと回答しています。これらから、集客施設等の近隣に駐車場を確保することが困難な場合、少し離れた駐車場であっても対策を併用することにより機能する余地があると考えられます。

駐車場の総量については、多くの地区で「足りていない」、「少し足りていない」と答えたかたが 50%を超えており、特に長崎駅周辺では約 74%にのぼります。同様に、空車の駐車場が見つげにくい地区についても「長崎駅周辺」が最も多い回答でした。長崎駅周辺地区全体で見ると、駐車場の総数は十分に確保されているものの、「駐車場が不足している」、「空きが見つげにくい」という意見が多い状況にあるため、駐車場の案内や満空情報の発信について、どのようなあり方が望ましいか検討を行う必要があります。

自由意見については、駐車料金の高さに関する意見が多く寄せられています。これは、長崎市特有の地形から平地部が少なく、平地部の地価が非常に高いため、駐車料金も高く設定しないと採算が合わないことに起因しているものと考えられます。直接的に解消することは困難ですが、公共交通の利用促進やパークアンドライドの取り組み強化をはじめとして、郊外部の駐車場を有効活用するなど今後、検討を深める必要があると考えます。

(4) 調査結果の見方

調査結果の数字は、百分率で表記しているものがあり、百分率の値は、小数点以下第 2 位を四捨五入して、小数点第 1 位まで表記しています。そのため、内訳を合計しても 100 パーセントに合致しない場合があります。

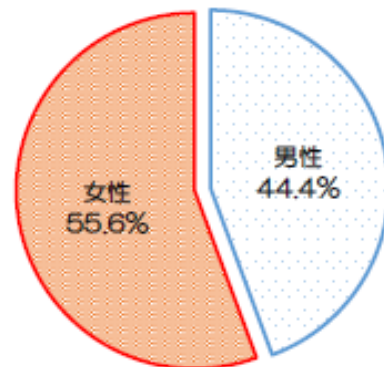
また、複数回答可とした設問においては、合計が 100 パーセントを上回る場合があります。

なお、回答者数の異なる間については、回答者の数を「N=〇〇人」で表現しています。

問 1 あなたの性別をお答えください。

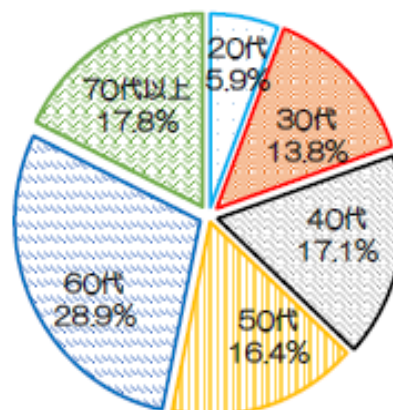
選択肢	回答者数	割合
男性	67 人	44.4%
女性	84 人	55.6%
合計	151 人	100.0%

(無回答：1 人)



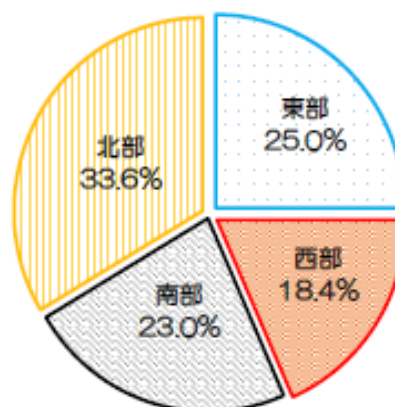
問2 あなたの年齢を選択してください。

選択肢	回答者数	割合
20代	9人	5.9%
30代	21人	13.8%
40代	26人	17.1%
50代	25人	16.4%
60代	44人	28.9%
70代以上	27人	17.8%
合計	152人	100.0%



問3 お住まいの町名を教えてください。

選択肢	回答者数	割合
東部	38人	25.0%
西部	28人	18.4%
南部	35人	23.0%
北部	51人	33.6%
合計	152人	100.0%

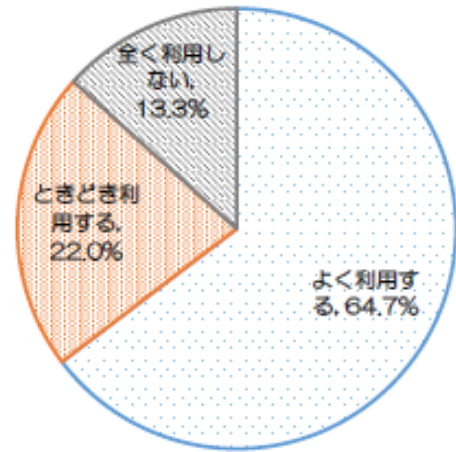


※ご記入いただいた町名をもとに、東西南北に分けて集計しています。

【駐車場について】

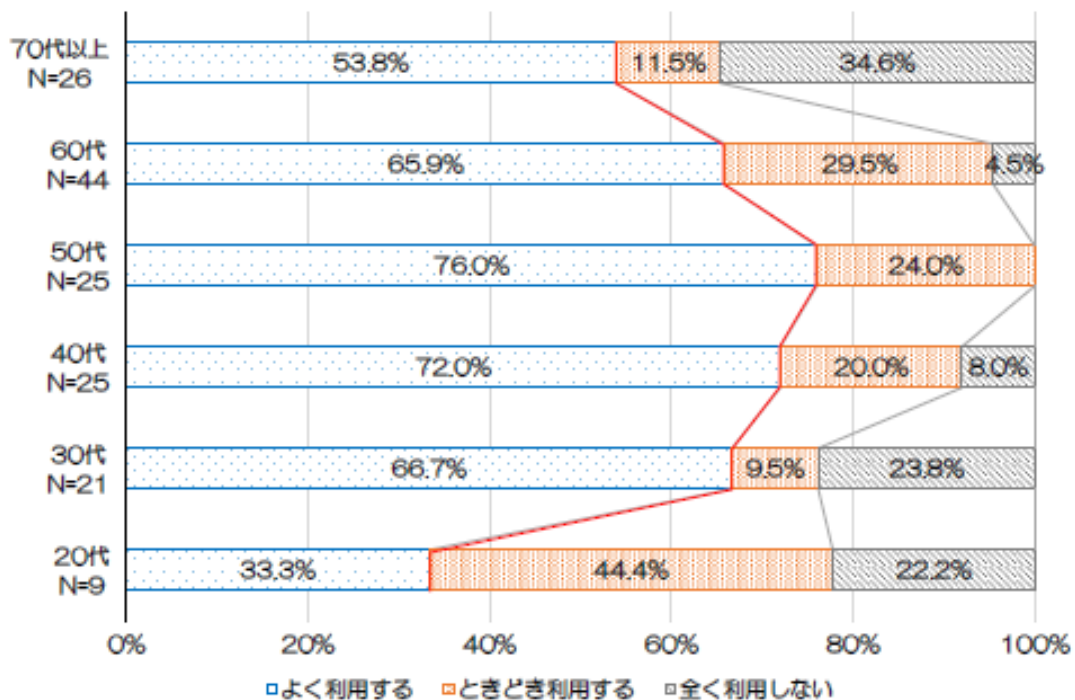
問 23 あなたは、自動車を利用（同乗を含む）しますか。なお、バス・タクシーなどの公共交通機関は除きます。

選択肢	回答者数	割合
よく利用する	97	64.7%
ときどき利用する	33	22.0%
全く利用しない	20	13.3%
合計	150	100%



(無回答：2人)

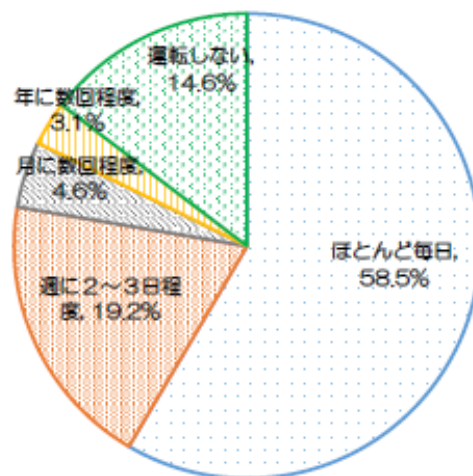
〈年齢別割合〉



- 「よく利用する」と答えたかたが全体の約 65%を占めていることが分かりました。
- 「よく利用する」と答えたかたを年齢別で見ると、年齢が上がるにつれて割合が高くなり、50代の76%をピークに割合が減少していることが分かりました。また、「よく利用する」と「ときどき利用する」の合計も同様の傾向があることが分かりました。

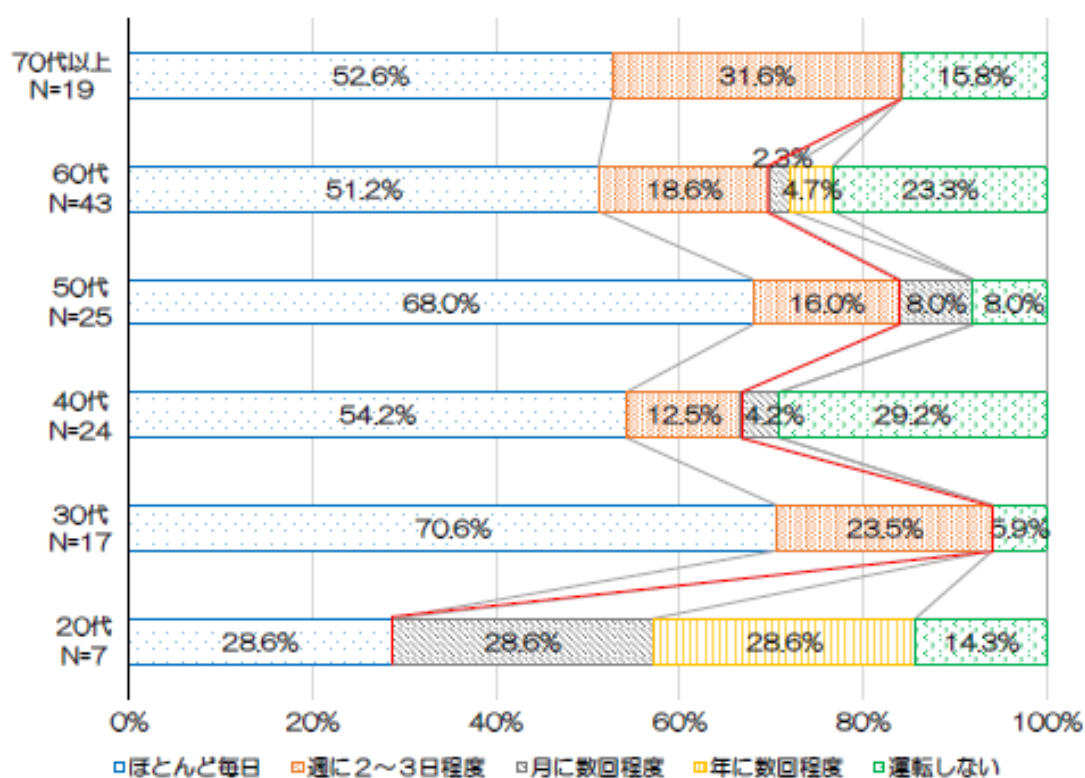
問 24 あなたは、自動車をどれくらいの頻度で運転しますか。

選択肢	回答者数	割合
ほとんど毎日	76	58.5%
週に2～3日程度	25	19.2%
月に数回程度	6	4.6%
年に数回程度	4	3.1%
運転しない	19	14.6%
合計	130	100.0%



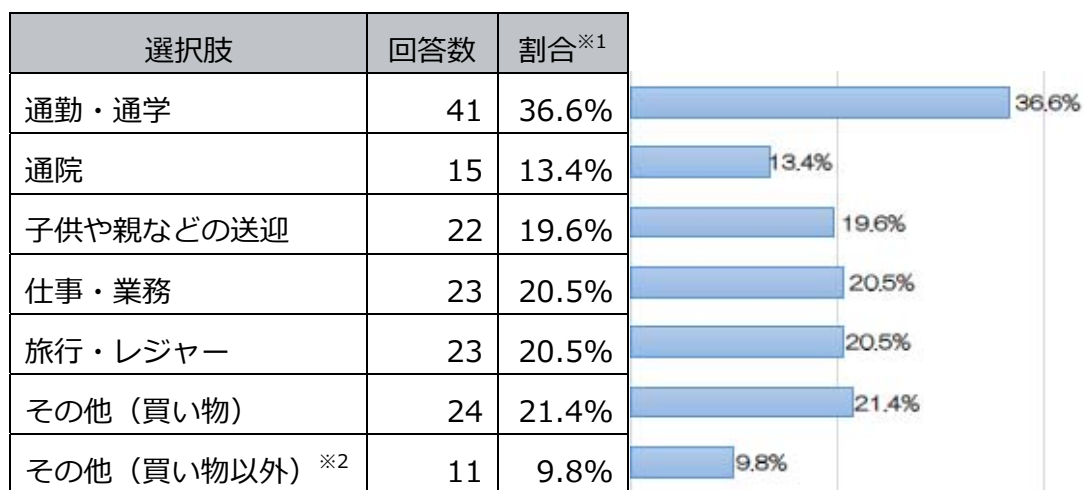
(無効回答 : 5 人)

〈年齢別割合〉



● 「ほとんど毎日」、「週に2～3日程度」と答えたかたが全体の約75%を占め、多くの方が日常的に運転していることが分かりました。また、20代を除くと、どの年齢層でも非常に高い割合で運転頻度が高いことが分かりました。

問 25 あなたは、主にどのような目的で自動車を運転しますか。(複数回答可)



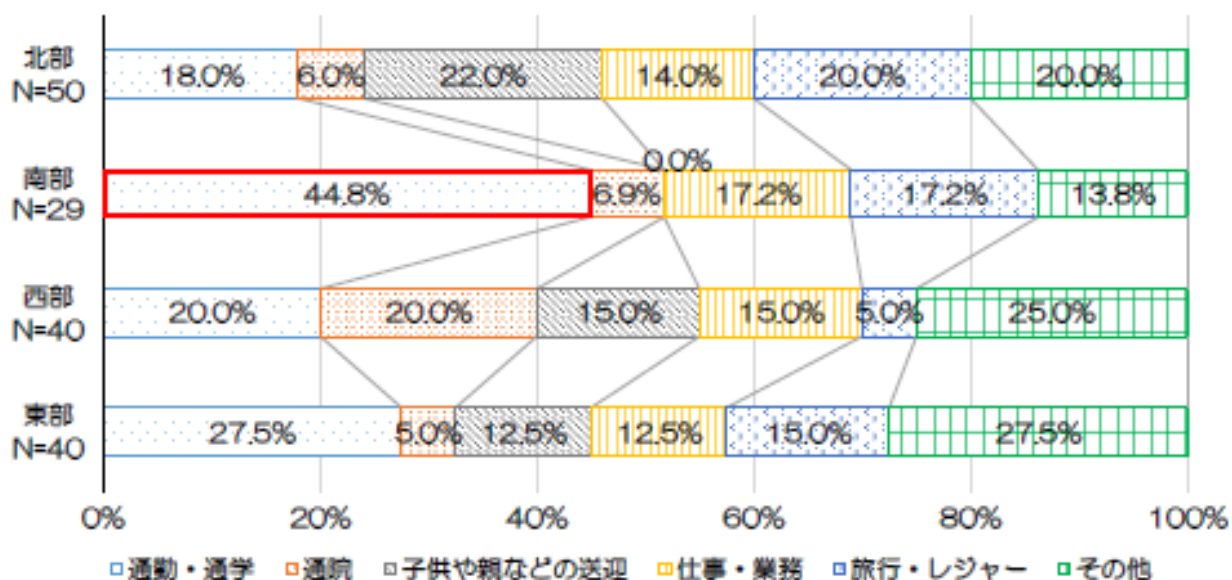
回答者数 = 111 人 有効回答数 = 159

※1 回答者数に対する割合

※2 「その他」の意見(「買い物」は除く)

- ・習い事、スポーツ、イベント、趣味、実家への往来など

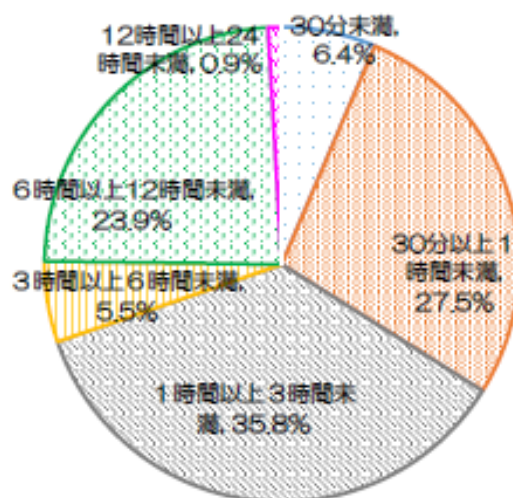
〈地区別割合〉



●運転の目的について、「通勤・通学」と回答されたかたが最も多く、全体の約 37%を占めることが分かりました。また、地区別に見ると「南部」の回答において、他地区と比べ「通勤・通学」の回答割合が高いことが分かりました。

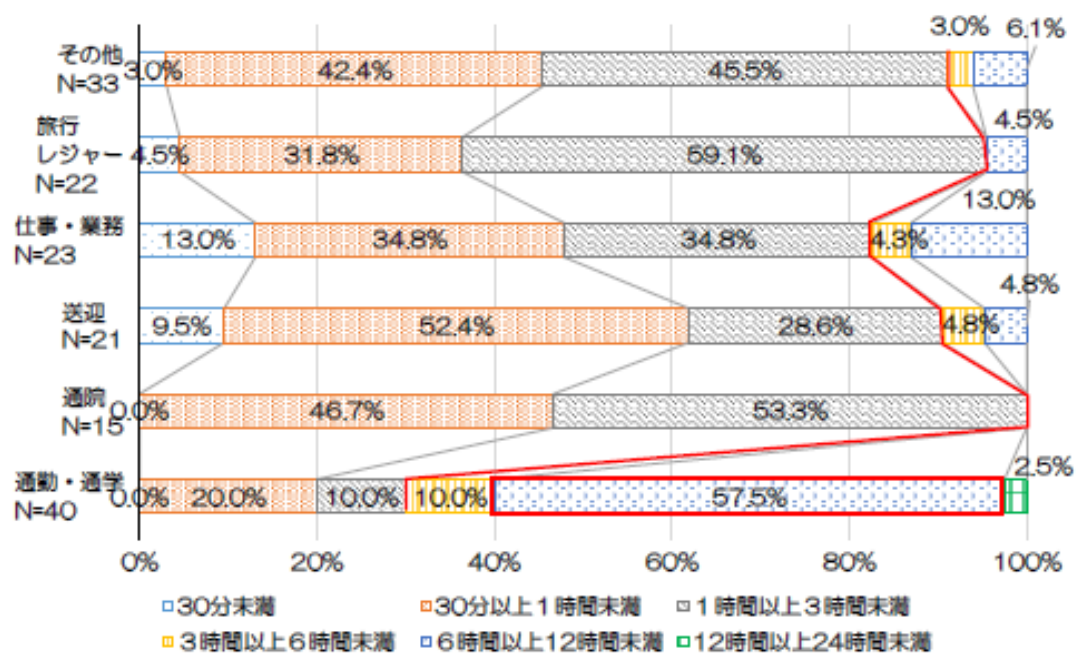
問 26 「問 25」で回答した目的で自動車を運転した際に、駐車場にどの程度の時間、駐車していますか。

選択肢	回答数	割合
30分未満	7	6.4%
30分以上1時間未満	30	27.5%
1時間以上3時間未満	39	35.8%
3時間以上6時間未満	6	5.5%
6時間以上12時間未満	26	23.9%
12時間以上24時間未満	1	0.9%
24時間以上	0	0.0%
合計	109	100%



(無回答：2人) (無効回答：6人)

〈目的別割合〉



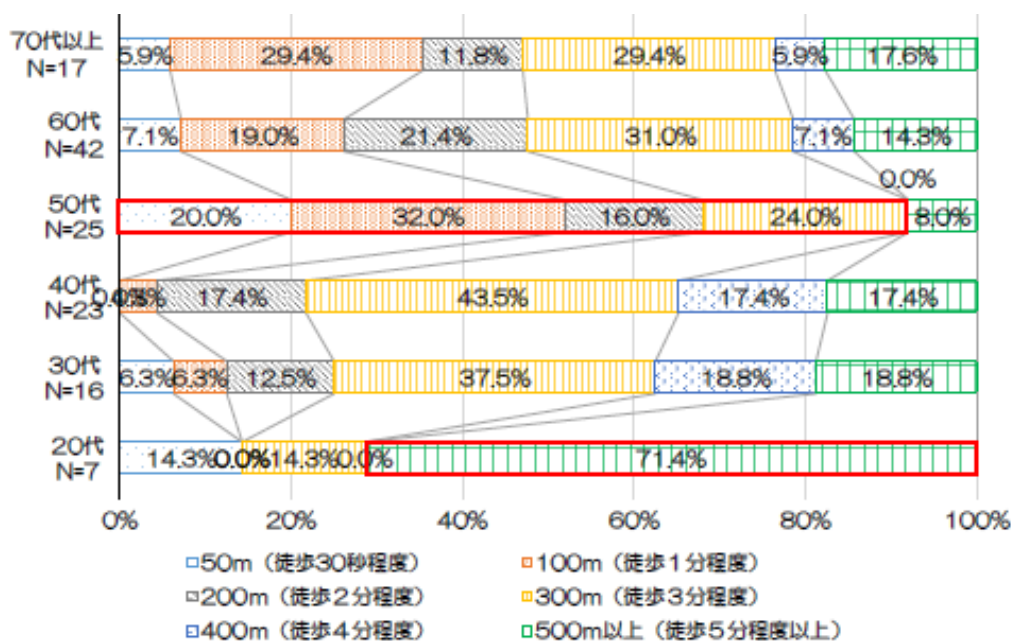
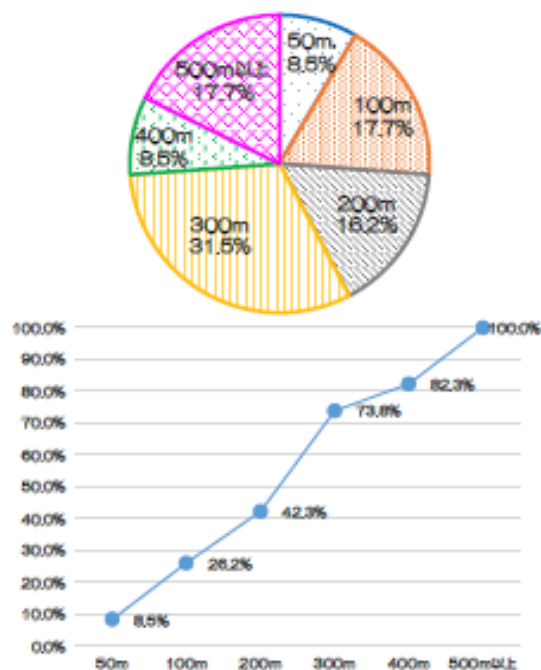
●比較的時間の「30分以上1時間未満」、「1時間以上3時間未満」と回答されたかたが全体の約63%、長時間の「6時間以上12時間未満」と回答されたかたが全体の約24%を占めていることが分かりました。また、目的別に見ると、「通勤・通学」での駐車は「6時間以上12時間未満」が全体の約58%を占めること、その他の目的では、「30分以上1時間未満」、「1時間以上3時間未満」の短時間駐車が非常に多いことが分かりました。

問 27 あなたは目的地から駐車場までの距離はどの程度が許容範囲と思いますか。

選択肢	回答者数	割合	累計
50m (徒歩 30 秒程度)	11	8.5%	8.5%
100m (徒歩 1 分程度)	23	17.7%	26.2%
200m (徒歩 2 分程度)	21	16.2%	42.3%
300m (徒歩 3 分程度)	41	31.5%	73.8%
400m (徒歩 4 分程度)	11	8.5%	82.3%
500m以上 (徒歩 5 分程度以上)	23	17.7%	100.0%
合計	130	100.0%	

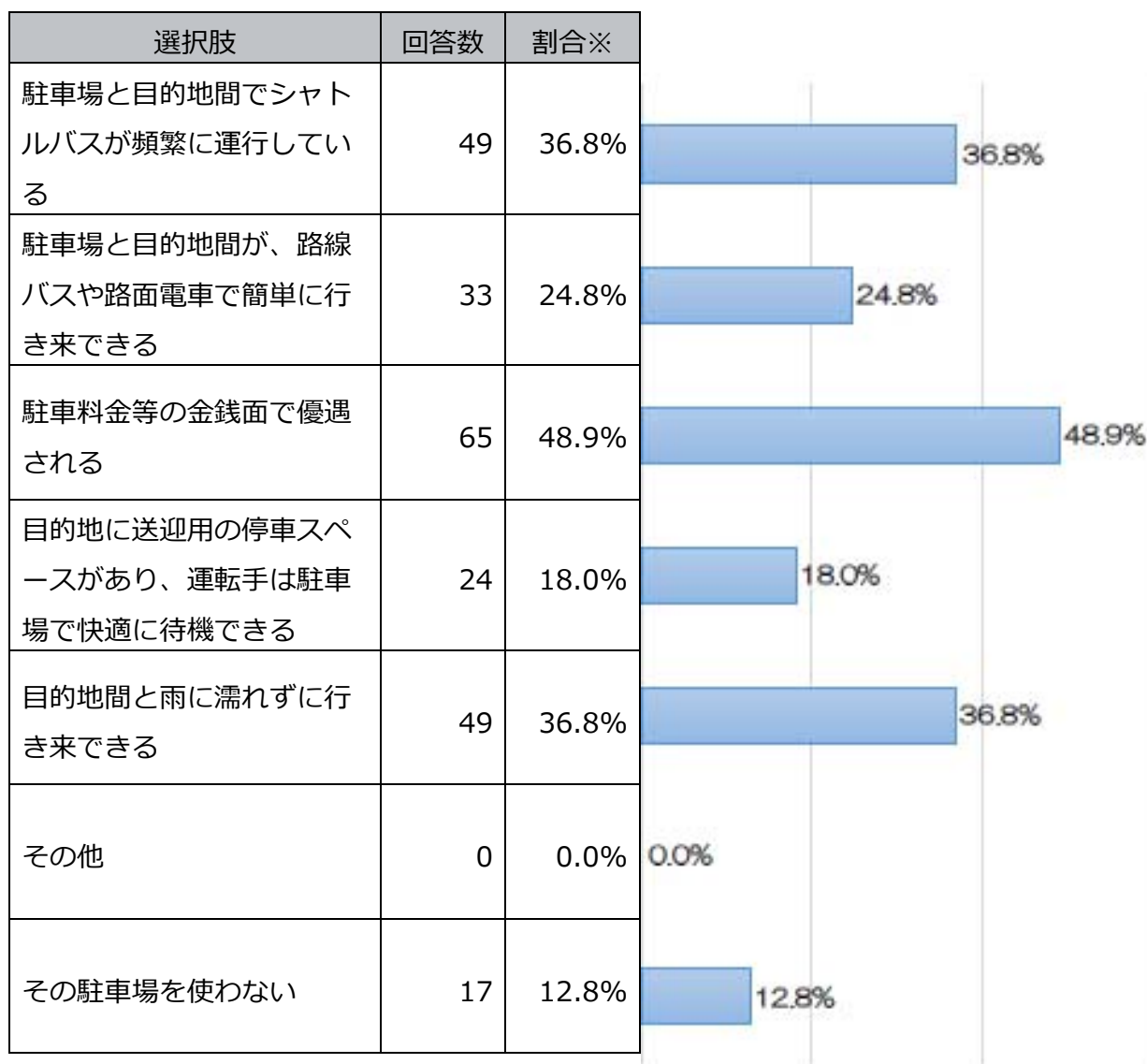
(無効回答 : 3 人)

〈年齢別割合〉



●目的地から駐車場までの距離の許容範囲について、「300m」と答えたかたが約 32%で最も高い割合を占めていることがわかりました。また、年齢別に見ると、20代では「500m以上」と答えたかたが最も多く全体の約 71%を占め、50代では全体の 92%の方が「300m」が許容範囲として回答していることが分かります。

問 28 目的地から、駐車場までかなりの距離（徒歩 10 分以上）がある場合、どのような条件であれば利用してもよいと思いますか。（複数回答可）

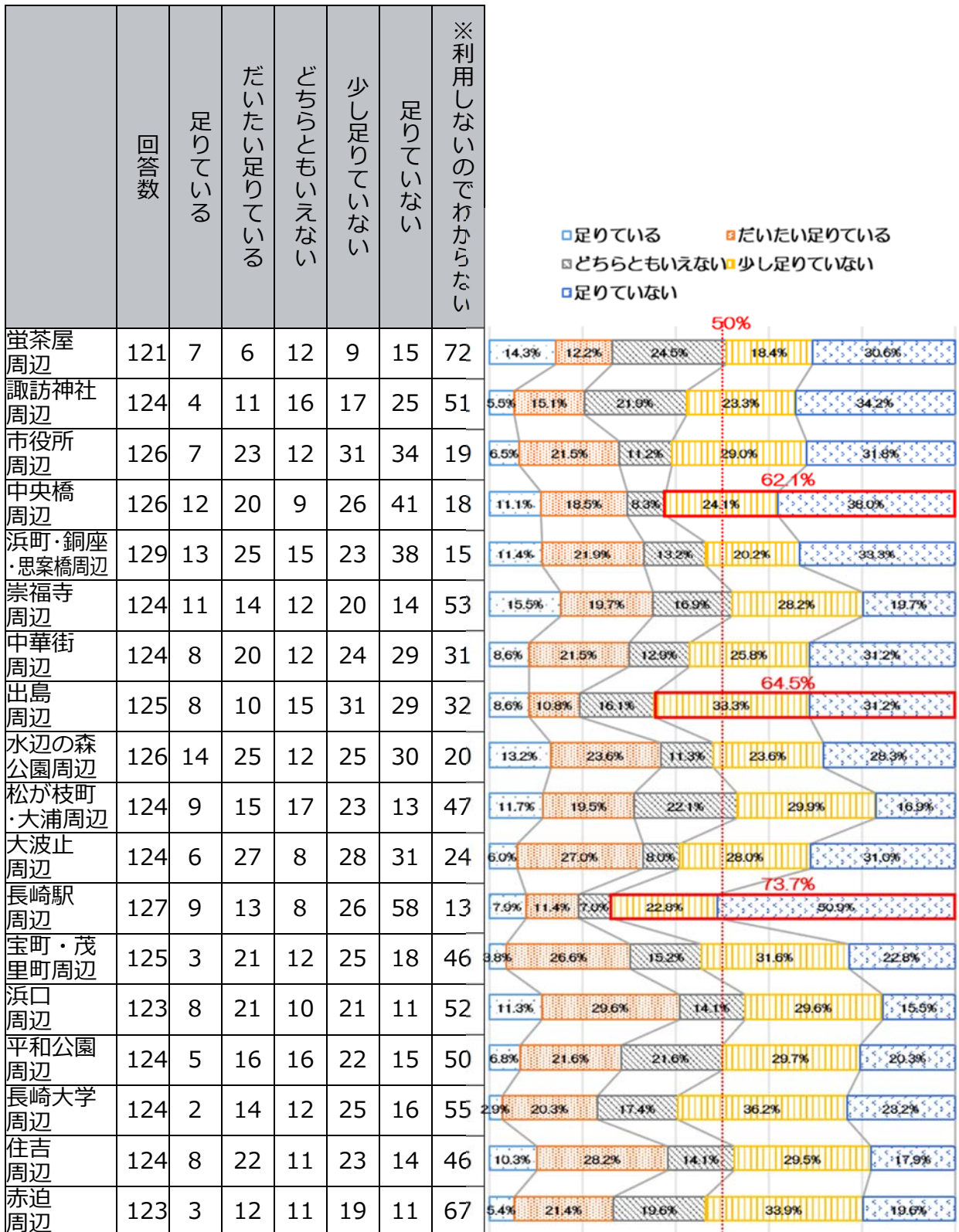


回答者数 = 130 有効回答数 = 237

※回答者数に対する割合

- 「その駐車場を使わない」と回答したかたが全体の約 13%を占め、他の選択肢にあるような対策がある場合には、比較的距離が遠い場合であっても駐車場を利用する方が多いことが分かりました。

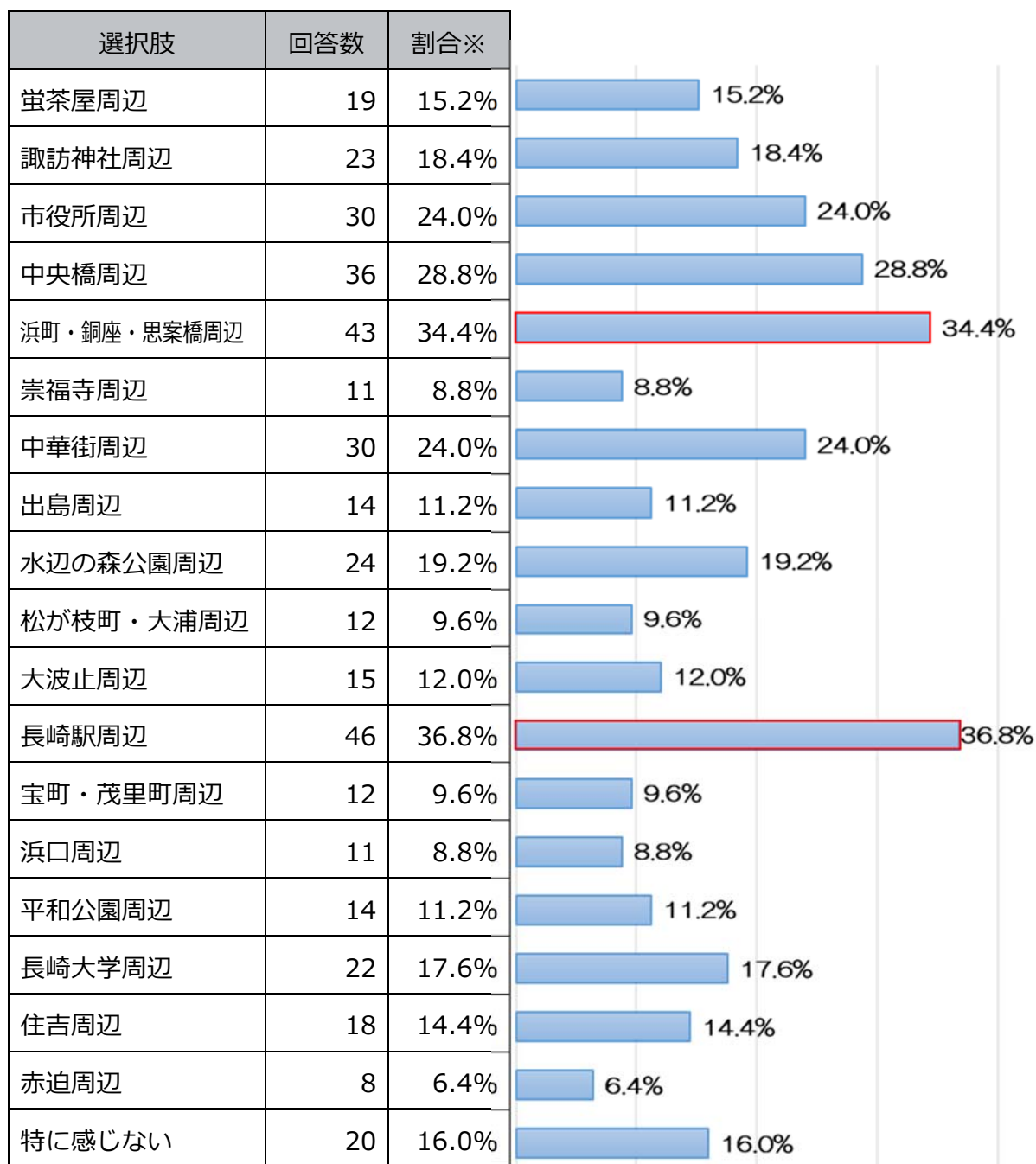
問 29～問 46 あなたは、次の地区の駐車場は総量として足りていると感じますか。



※グラフは「利用しないのでわからない」の回答を除く

●駐車場の総数が「少し足りていない」、「足りていない」と回答されたかたが全体の50%を超える地区が多数を占め、特に長崎駅周辺においては約74%と顕著であり、次いで出島周辺、中央橋周辺で高いことが分かりました。

問 47 あなたは、次の各地区で駐車できる駐車場（満車ではない駐車場）が見つげにくいと感じる地区はありますか。（複数回答可）

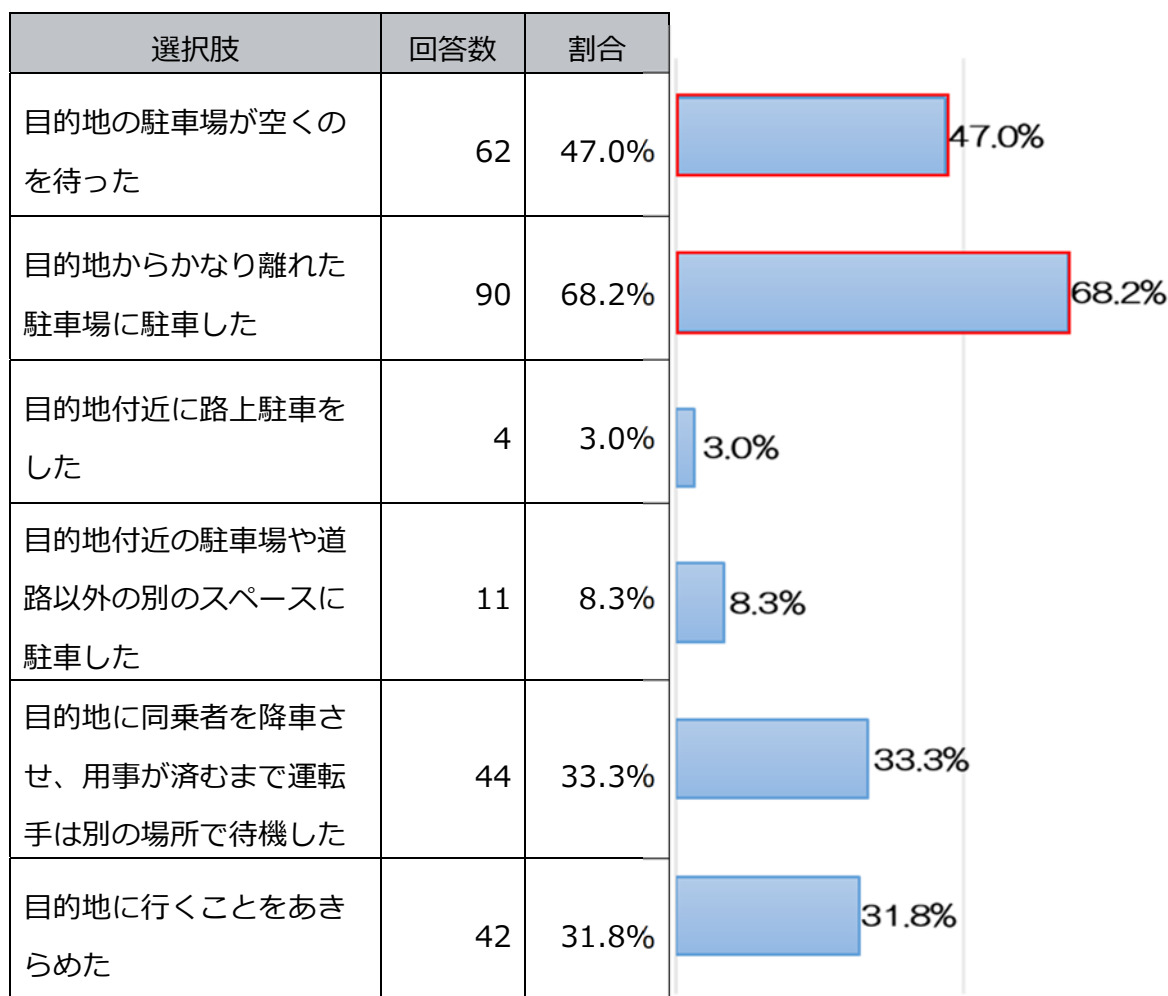


回答者数 = 125 有効回答数 = 408

※回答者数に対する割合

● 駐車場を見つけにくいと感じる地区として、「長崎駅周辺」と回答されたかたが回答者全体の約 37%、「浜町・銅座・思案橋周辺」が約 34%を占め、高いことが分かりました。

問 48 あなたが、目的地周辺で空いている駐車場が見つからなかった場合の対処として、経験したことがある項目を教えてください。(複数回答可)

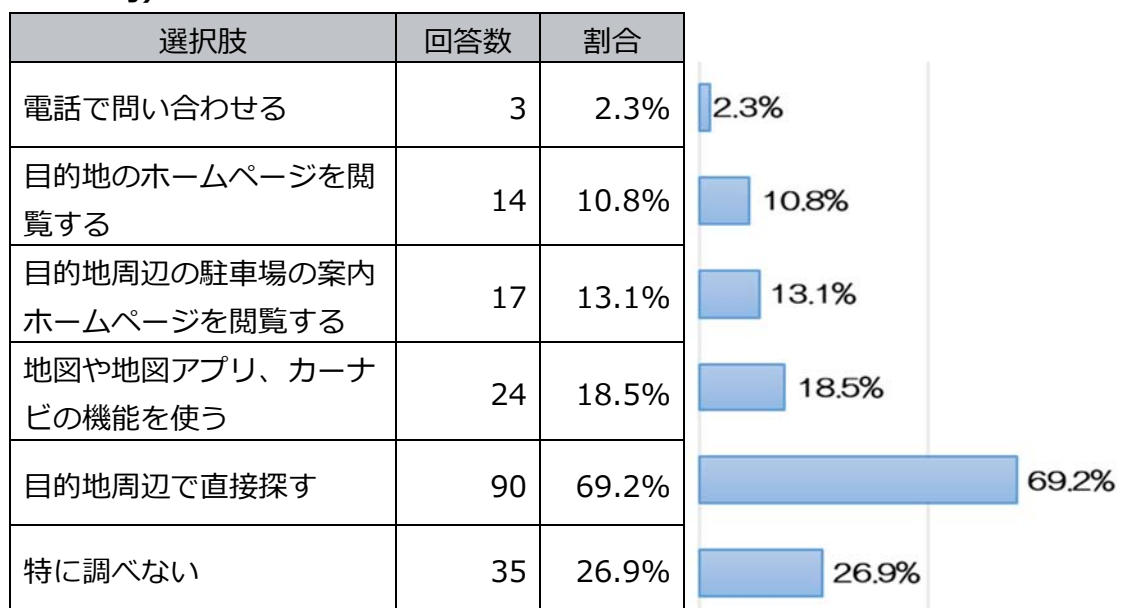


回答者数 = 130 有効回答数 = 253

※回答者数に対する割合

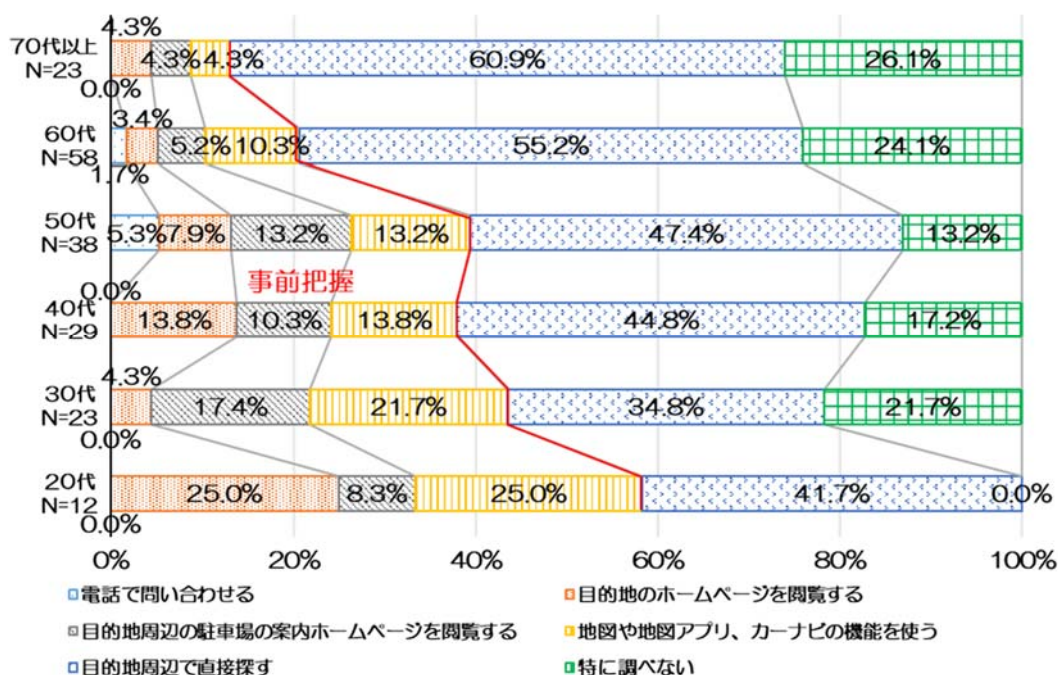
●周辺の道路交通に支障を与えない「目的地からかなり離れた駐車場に駐車した」と回答されたかたのが全体の約 68%と最も高い割合であるものの、次いで道路上での空車待ちとなる「目的地の駐車場が空くのを待った」と回答されたかたのが約 47%であることが分かりました。

問 49 あなたは、駐車場の場所や料金、満空情報をどのように調べますか。(3 つまで回答可)



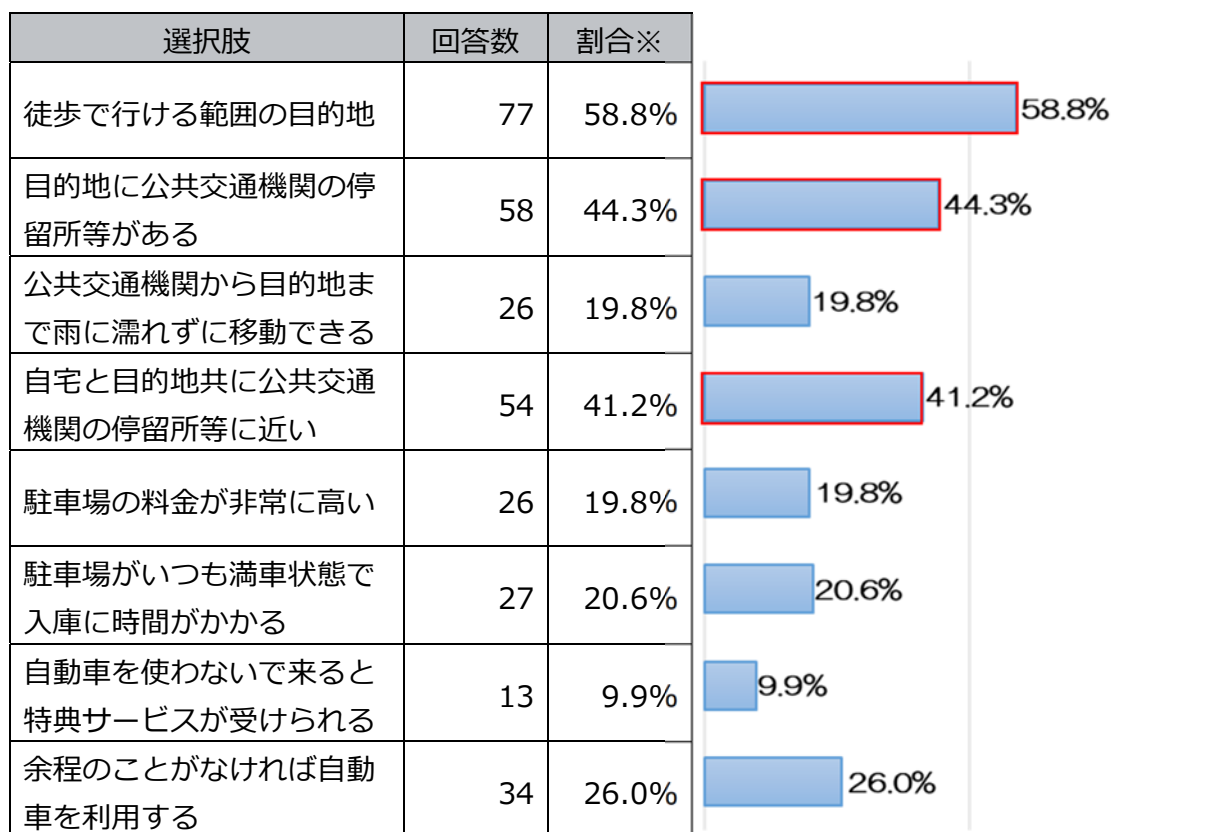
(回答者数 = 130 人) (有効回答数 = 183)

〈年齢別割合〉



● 「目的地周辺で直接探す」と回答されたかたの割合が全回答者のうち約 69%であり、事前に駐車場の情報を得る選択肢は割合が少ないことが分かりました。また、年齢別に見ると、年齢が上がるにつれ、事前把握の回答が少なくなる傾向にあることが分かりました。

問 50 あなたは、商業施設に買い物やレジャーに行く場合、どのような条件であれば、自動車を使わずに目的地に行きますか。（3つまで回答可）



回答者数 = 130 人 有効回答数 = 315

※回答者数に対する割合

●歩行距離が短いことを連想する「徒歩で行ける範囲の目的地」、「目的地に公共交通機関の停留所等がある」、「自宅と目的地共に公共交通機関の停留所等に近い」の3つの回答の割合が高いことが分かりました。

問 51 市内の駐車場に関する意見がある場合は、記述してください。(自由記述)

(駐車場の質に関する意見)

- 出入りが難しい駐車場や、車路が狭く離合しにくい立体駐車場よりは、多少目的地より離れていても、広くて安心して出入りできる駐車場を選んでしまう。
- 1台、1台の駐車スペースが狭い。入口、出口が出入りしにくい。立体駐車場が最近の自動車の車高に対応できていない。
- 市内中心部に行く際には、小規模の駐車場は空きが探しにくいいため、商業施設などの大きな駐車場に停めるようにしている。
- 数を増やすより既存の駐車場を整備する方が効果があると思う。(循環効率が上がる為)
- 中心部に広い駐車場があると助かる。
- 中心部の駐車場は狭い。ぶつけそうになるので、スペースの規制を作ってほしい。
- 市内コインパーキングの空き状況が複数、リアルタイムで確認できるとよい。
- 立体駐車場の駐車スペース、走行スペースが狭い。
- 場所、日時で駐車場周辺に車が集中するため、他の車の迷惑になっていると思う。
- 駐車場マップ等が配布されると助かる。どこに駐車場があるのかわからない。
- 駐車場が少ないのもあるが、スペース(車を停める)が狭いと思う。今は、大きめのワゴンを持っている家庭が多いので、隣り合わせるとドアがあけにくいこともある。
- 浜町周辺の駐車場は、とても利用しづらいと思う。商店街繁栄のためにも、位置など検討し、整備してもらいたい。
- 駐車スペースが狭い駐車場が多い。
- 最近では浜の町へ車で出かける事はなくなったが、子供が小さい頃は商業施設が浜の町しかなく、駐車場→ベビーカーでの移動は、荷物を抱えてはおっくうだった。今の若い方は、駐車場完備の商業施設で買い物が出来、また、ベビーカーの貸し出し等もあり、うらやましい。

(駐車場の量に関する意見)

- 時津方面に住んでいる友人は 浜町周辺には駐車場がないし、大きな駐車場があっても浜町からはなれているのであまり浜町周辺には来ないと話していたことがあった。
- 長崎駅周辺に駐車場が少ない。また、混雑している場合、戸惑う。
- 浜町周辺は駐車場が少ないので困る。
- 全体的に駅を起点として北の方向は余り問題ないと思う。南の方向は駐車場が少ないと思う。

- 市内中央部は駐車場が特に少ないと感じる。長崎という土地柄、大変かもしれないが、もっとたくさん駐車場があればいいと思う。
- 市内中心部の駐車場が少ない。
- 長崎は駐車場が足りないと思う。だから、足りない所には寄り付かないように生活している。
- 公共の駐車場をもっと増やしてもらいたい。
- 安くて広い駐車場を増やしてほしい。
- 郊外の住宅地にも時間駐車場があった方がよい。
- くんちやランタンなどイベントがある時はなかなか駐車場が空いていないので、遠くにとめてタクシーで行ったり、行く事をやめたりする。そういう時に臨時駐車場があればもっとイベントに行きやすいと思う。
- 空いている駐車場が少ない。
- 長崎市全体にもっと大きな駐車場が増えることを望む。
- 広くて、料金が安い駐車場が増えて欲しい。
- 仕事で市内駐車場を利用する際は、特に「満車」状態で不便と感じることはあまりない。特に市役所周辺へ行くことも多いが、ある程度の数が整備されており、不便には感じない。
- 観光客の方向けの施設周辺は時期によっては、満車状態が続く事が散見されているように感じる。目的地によっては改善の必要があると思う。
- 駐車場付近の道路が狭く、停めづらいところが多い。
- 概ね不自由していない。
- 旧長崎市の駐車場は充足しているとは(特にイベント開催時)言えない。でも市街地に駐車場を増やすのではなく、新しく長崎市となったエリアに大きな駐車場を設け、市街地までのアクセスを良くする方向に考え方を変えれば、新市内となったエリアの経済効果と認知度 up を狙えると思う。

(施設個別の駐車場に関する意見)

- 商業施設のキャンペーンやイベントがあると満車になることが多く、駐車に時間がかかる。他の場所（公共施設の駐車場）を無料開放してほしい。
- 長崎大学病院の駐車に満車のため大変時間がかかった。改善してほしい。
- 商業施設の駐車場待ちもわかっているので休日は行かないようにしている。
- 駐車待ちの車が車線を占有しているのは交通事故の原因になるので警察が指導すべき。

- 大型商業施設の駐車場が満車で数時間待つこともある。

(駐車料金に関する意見)

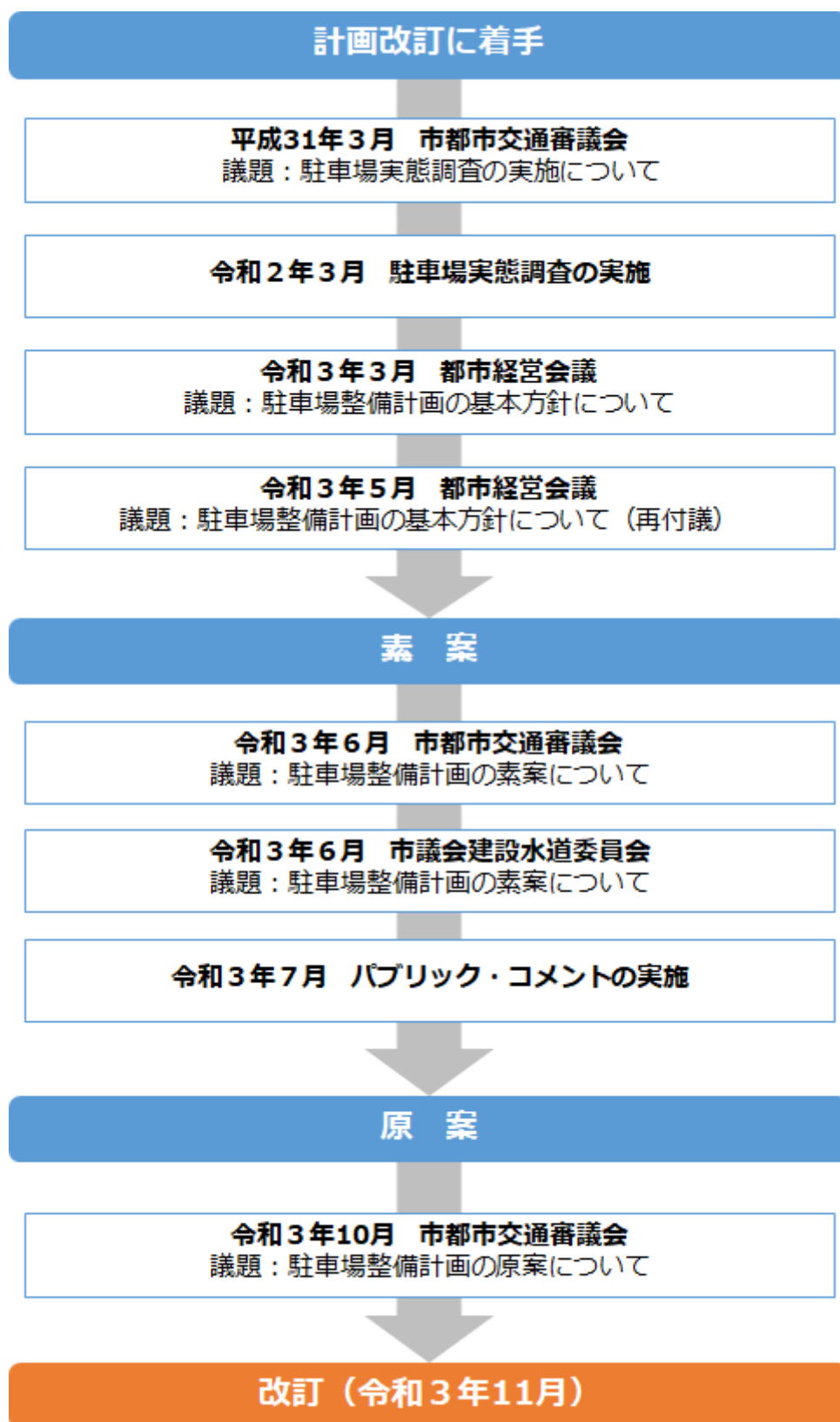
- 駐車場代が高い。
- 民間の駐車場がほとんどなので、料金がなくて、病院への送迎が大変になる事がある。
- 長崎市内の駐車料金は高い。公共交通機関も小さい子供がいると動きにくい。だから、市内より駐車料金がかからない時津や長与に買い物に行く。長崎市内にお金を落としたくても考える。
- 駐車料金が高すぎる。市営、県営など公営の駐車場を増やす必要があると思う。30分100円は多いが40分100円となると、いつも満車でなかなか空かない。10分の違いは大きい。
- 道路脇にあるパーキングチケット（市民会館横、税関前、安達ビル横他）の駐車料金を1時間単位から30分単位に変更してほしい。
- 市内中心部の駐車場は料金が高い。
- 他県と比べて駐車料金が高い所が多い。
- 20分単位の料金設定などは空いている所があるが、駐車場代が高いと思う。
- 料金が高い。
- 車で行く利便性を優先するなら、この狭い町で“少ない、高い”というのは、ある程度、受容しないとイケないと思う。
- 市で助成できないのか。
- 市内場所によって多少の差があるのは当然と思うが、観光地付近の駐車料金が高いと感じる。
- 街から遠い地域には駐車料金を安くして欲しい。
- 長崎地区の駐車場は、中心部においては、駐車料金が高いと思う。
- 駐車場が少ないうえに料金が高すぎる。
- 駐車料金が高すぎる。
- 長時間駐車する場合、最大料金が決まっている駐車場の数が少ないと思う。
- 大村、諫早の友達が長崎に来る時、駐車場の心配をよくする。利用するとき、長くなりそうなときは、駐車料金が定額であったり、買い物したら、優遇される所を利用してしまおう。

- 地図アプリには小さな駐車場も載っているのだろうか。料金が高くなってしまいびっくりしたこともあるので、アプリに料金も載っていると助かる。定額料金の1,000円以下ぐらいだと助かる。
- 主に浜の町周辺の駐車場を利用するが、料金が高い。
- 松が枝町にある2つの駐車場のバス料金を見直してはどうか。ランタンフェスティバル時に県外観光バスのドライバーより「経費を僅かでも削減するため安い駐車場を利用する」と聞いた。駐車料金をイベント時限定でも割引し、松が枝町の駐車場に誘導する事でグラバー園に立ち寄る等、観光客が使用するお金が増える事もあるのではないか。
- 路上駐車可能エリア（パーキングチケット）では1時間しか駐車できないので、30分単位で2時間を上限として設定したら如何か。
- 料金がやし、駐車場が少なし。
- 率直に言って田舎なのにも関わらず高い。
- 駐車場代金がやし。
- どの地域も駐車場を探すのに苦労する。あっても駐車料金がやし。

(駐車場以外に関する意見)

- バス停など、雨の日に濡れず、イスに座って待てるようにして公共交通機関が利用しやすいようにしてほしい。
- バス運賃がやし。一区间で最高50円上がる。
- 事故が多いイメージ。道も狭く、毎日同じ所で渋滞している。危険な道も多い。信号なども増やしてほしい。
- 市中心部へ行く際、公共交通機関の利用を勧められるが、交通便が非常に悪い地域から利用しにくい。バスが1時間に1便だと利用したくても無理。市街地から離れた地域への配慮をもっとして欲しい。

2 計画改訂の経過



3 用語解説

用語	解説
カーシェアリング	<p>特定の自動車を共同使用するサービスのこと。自動車を借りるという点ではレンタカーと近いサービスであるが、一般的にレンタカーよりも短時間の利用を想定しており、自家用車を所有せずとも気軽に車を利用できる。</p>
キャッシュレス決済	<p>お札や小銭などの現金を使用せずにお金を支払うこと。キャッシュレス決済手段には、クレジットカード、デビットカード、電子マネー（プリペイド）やスマートフォン決済など、様々な手段がある。</p>
居住誘導区域	<p>人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが継続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域。</p>
交通需要マネジメント	<p>自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法。</p> <p>交通需要マネジメントには、「時間の変更」、「経路の変更」、「手段の変更」、「交通量の平準化」、「発生源の調整」に関する施策があり、「交通量の平準化」、「自動車交通の減少」、「移動量の減少」などの交通流の変化を目的としている。</p>
高次な都市機能増進施設	<p>商業、医療、福祉、教育、文化、行政等の各種サービスを提供する施設のうち、日常の生活圏域を超えて、広域的に全市民または各地域に住む市民が公共交通等で都市の主要な地域（都心部、都心周辺部、地域拠点）に移動して効率的に利用できる質の高いサービスを提供する施設のこと。</p> <p>長崎市立地適正化計画において、将来にわたってあるべき高次な都市機能増進施設を整理している。</p>
シェアサイクル	<p>不特定多数の者が自転車を共同使用するサービスのこと。</p> <p>利用者は好きなサイクルポートで自転車を借り、別のサイクルポートで自転車を返すこともできる。</p>
次世代自動車	<p>ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車のこと。</p>
タクシーベイ	<p>歩道等の一部を撤去してタクシー乗り場と停車区間を設置したもの。</p>

用語	解説
ダブルスペース	車いす使用者のための幅の広い駐車スペース（幅3.5m以上）にプラスして軽度障害者や高齢者用に通常の幅（幅2.5m程度）で施設出入口に近い駐車スペースを設けること。
駐車場案内システム	道路上に設置した駐車場案内板に、各駐車場から受けた満空情報をリアルタイムで提供することで、駐車場への円滑な案内を行うシステムのこと。本市では平成4年に導入を開始し、システムの老朽化などにより平成25年度末に廃止している。
駐車場整備地区	商業・近隣商業地域などにおいて、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地区で、都市計画で定める地区のこと。
特定用途	駐車需要を生じさせる程度の大きい用途のこと。百貨店その他の店舗や、事務所、病院、ホテルなど。
とむ〜で. com	（一社）長崎サービスアンドディベロップメントが運営管理するシステムで、スマートフォンなどにより、登録されている駐車場の位置や満空情報などをリアルタイムで確認することができる。
パーキングメーター・パーキングチケット	<p>パーキングメーターとは、時間制限駐車区画内に設置され、車両を感知し駐車している時間を自動的に測定する機械のこと。</p> <p>パーキングチケットとは、時間制限駐車区画内に設置され、パーキングチケットを発給する機械のこと。パーキングチケットには、発給を受けた日時や駐車を終了すべき時刻等が印字されている。</p> <p>※時間制限駐車区画：時間を限って同一車両が引き続き駐車できる道路の区間であることが道路標識等により指定されている道路の区間のこと。</p>
パークアンドライド	市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、市街地周辺部に駐車し、市街地では公共交通機関を利用する取組みのこと。公共交通機関の利用促進や交通渋滞の緩和、二酸化炭素削減等の効果がある。
非特定用途	駐車需要を生じさせる程度の小さい特定用途以外の用途のこと。住宅、学校など。

用語	解説
附置義務制度	<p>一定規模以上の建築物を新築・増築などする場合に、駐車施設の設置を義務付ける制度のこと。</p> <p>地方公共団体の条例により、対象となる施設用途や規模について定める。</p>
M a a S (モビリティ・アズ・ア・サービス)	<p>I C T (情報通信技術) を活用し、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ (移動) を一つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。</p>
路外駐車場	<p>道路の路面外に設置される駐車場で、不特定多数の利用者が利用する駐車場のこと。月極駐車場や社員専用駐車場などは除く。</p>