

改訂の背景と目的

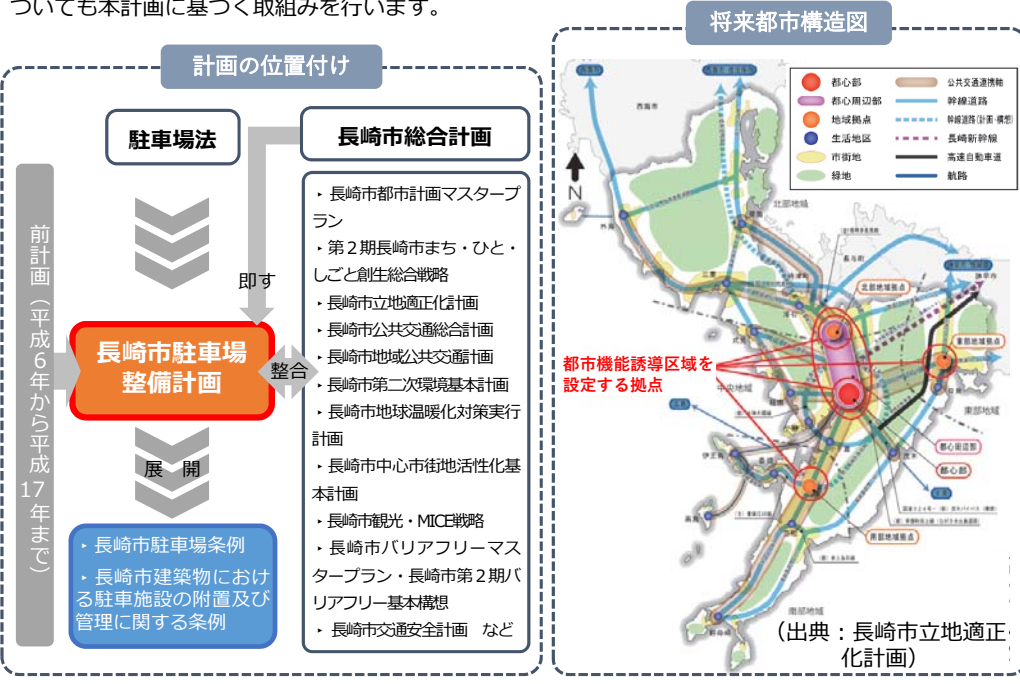
本市では、駐車場不足による路上駐車や渋滞発生を防止するため、平成6年に駐車場整備計画（最終改訂平成14年）を策定し、駐車場の総量確保に重点を置いた取組みを進めてきました。この結果、駐車場総量は着実に増加し路上駐車は減少するなど、一定の成果が上がっています。

一方、近年は自動車保有台数の伸びは鈍化傾向にあり、今後は駐車場需要量と供給量の乖離の進行が予想されるなど、駐車場施策は転換期を迎えている他、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、駐車場分野においてもまちづくりの方針に沿った取組みが求められています。

このため、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**を行うため、本市の駐車場施策の方向性を定める駐車場整備計画の改訂を行います。

計画の位置付け

本計画は駐車場法に基づく計画で、上位計画である「長崎市総合計画」に即し、関連計画と整合を図りながら改訂を行います。なお、本計画は「**駐車場整備地区※1**」を対象とした計画ですが、立地適正化計画で定める都市機能誘導区域は、都市全体における各種生活サービス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、同区域についても本計画に基づく取組みを行います。



前計画に基づくこれまでの取組み

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

【基本方針2】  
民間セクターによる  
駐車場整備の推進

【基本方針3】  
既存路外駐車場の有  
効活用の推進

【基本方針4】  
原因者負担の原則に  
基づく附置義務制度※  
2の充実

▶ 駐車場の総量確保に重点を置いた取組み

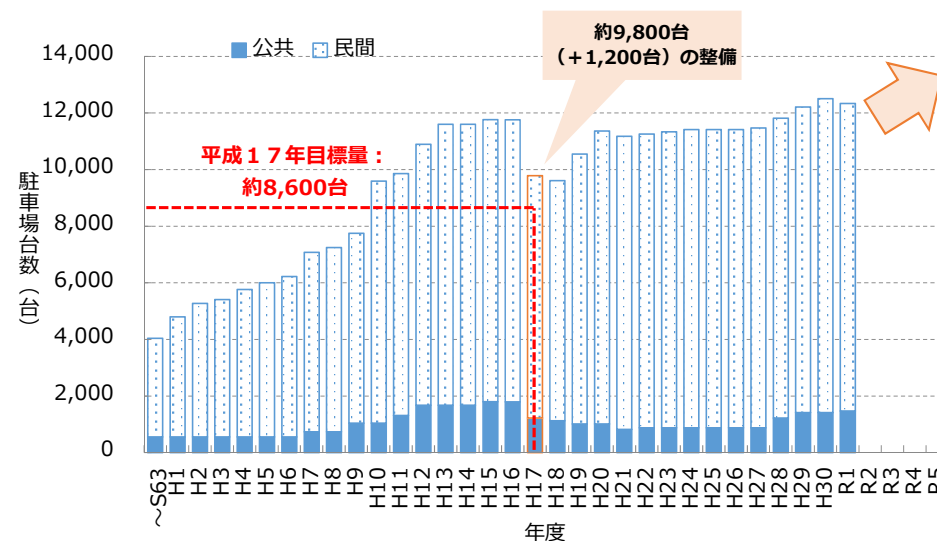
路外駐車場の整備目標量

◆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（+2,100台）	
内訳	公的セクター 600台	民間セクター 1,500台

整備目標量の達成状況

◀ 駐車場整備地区内における届出路外駐車台数※3の推移 ▶



計画期間

計画期間は、令和3年度から令和12年度の10年間とし、中間年次の5年目を目標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。

※1 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。

※2 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。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。

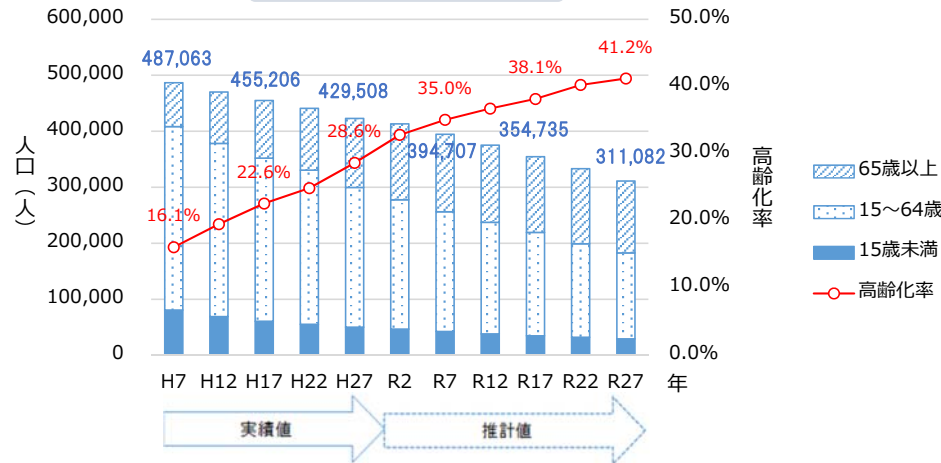
※3 駐車スペースの面積の合計が500m<sup>2</sup>以上（駐車台数40台程度）の有料駐車場の合計で、コインパーキングなどの小規模な駐車場は除く。

## 駐車場を取り巻く状況の変化

### 人口動向

本市の人口は年々減少し、今後も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、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ています。

#### 《人口と高齢化率の推移》

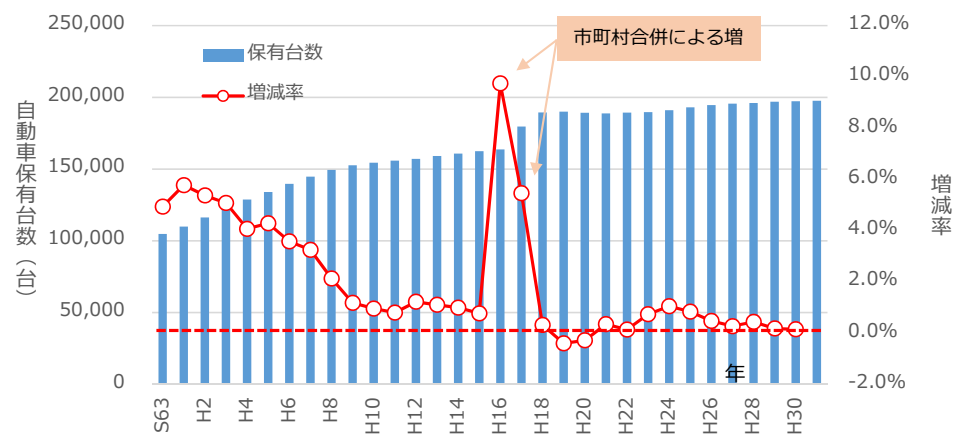


(資料：日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）国立社会保障・人口問題研究所)

### 自動車保有台数

本市の自動車保有台数の伸びは鈍化傾向にあります。

#### 《自動車保有台数と増減率の推移》



(資料：長崎県統計年鑑)

### 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】

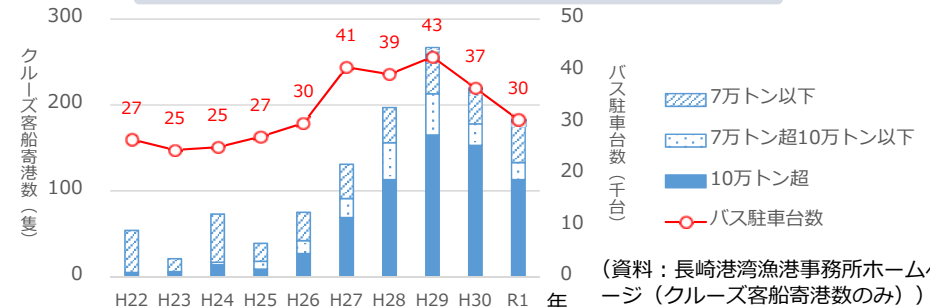
位置	平成6年度	平成17年度	平成29年度	
国道34号	新大工町	29,086	34,171	30,058
	興善町	19,686	16,670	12,754
国道202号	大黒町	56,047	54,768	42,386
	稲佐町	15,905	19,474	12,406
国道206号	赤迫町	36,883	36,751	33,553
	大橋町	32,329	35,599	39,043
松山町	42,722	39,439	39,043	
国道499号	松が枝町	37,592	37,133	27,921

(資料：全国道路・街路交通情勢調査)

### 観光動向

本市のクルーズ客船寄港数は、平成29（2017）年に過去最高の267隻を記録し、市営駐車場におけるバスの駐車需要も増加しています。

#### 《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）)

### ネットワーク型コンパクトシティの都市づくり

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。

### 環境問題の顕在化・深刻化

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。

### ICT（情報通信技術）の発達

ICT（情報通信技術）の発達により、駐車場分野においてもICTの活用が求められています。

### 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。

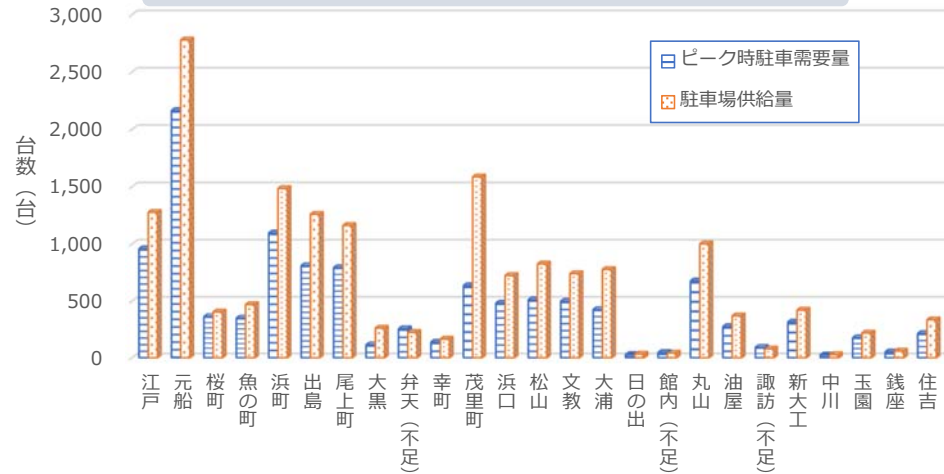
駐車場の現状

本市の駐車場の現状を把握するため、駐車場実態調査を行いました。

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。

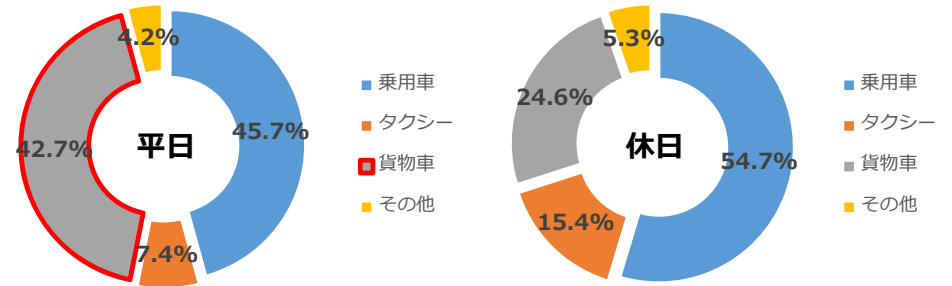
四輪車駐車場の地区別需給バランス（令和2年（平日））



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。

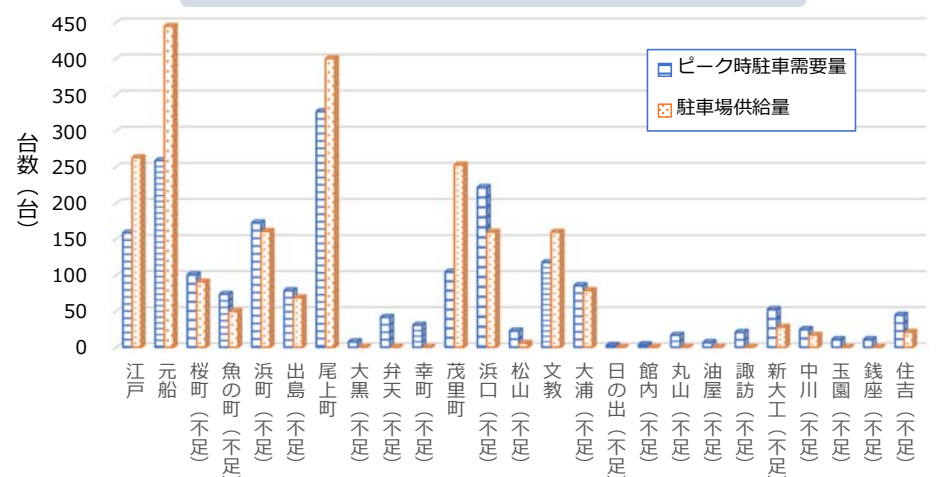
路上駐車の種類別割合（令和2年）



二輪車駐車場の需給状況

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。

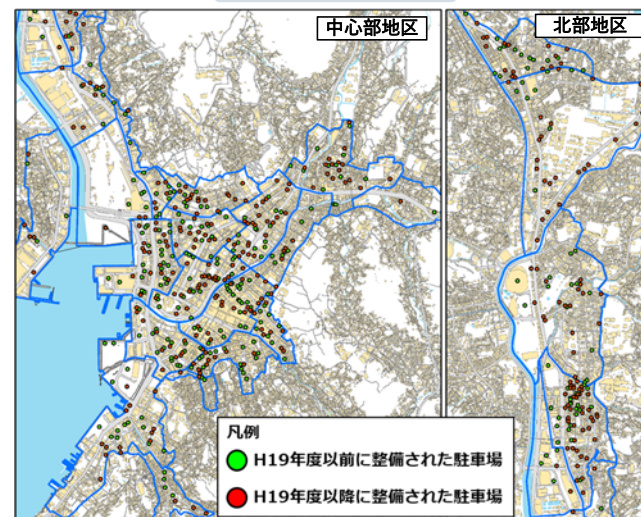
二輪車駐車場の地区別需給バランス（令和2年（平日））



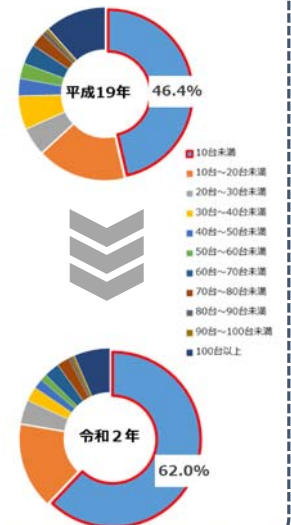
駐車場の配置状況

駐車場の散在・小規模化が進行しています。

駐車場の配置状況



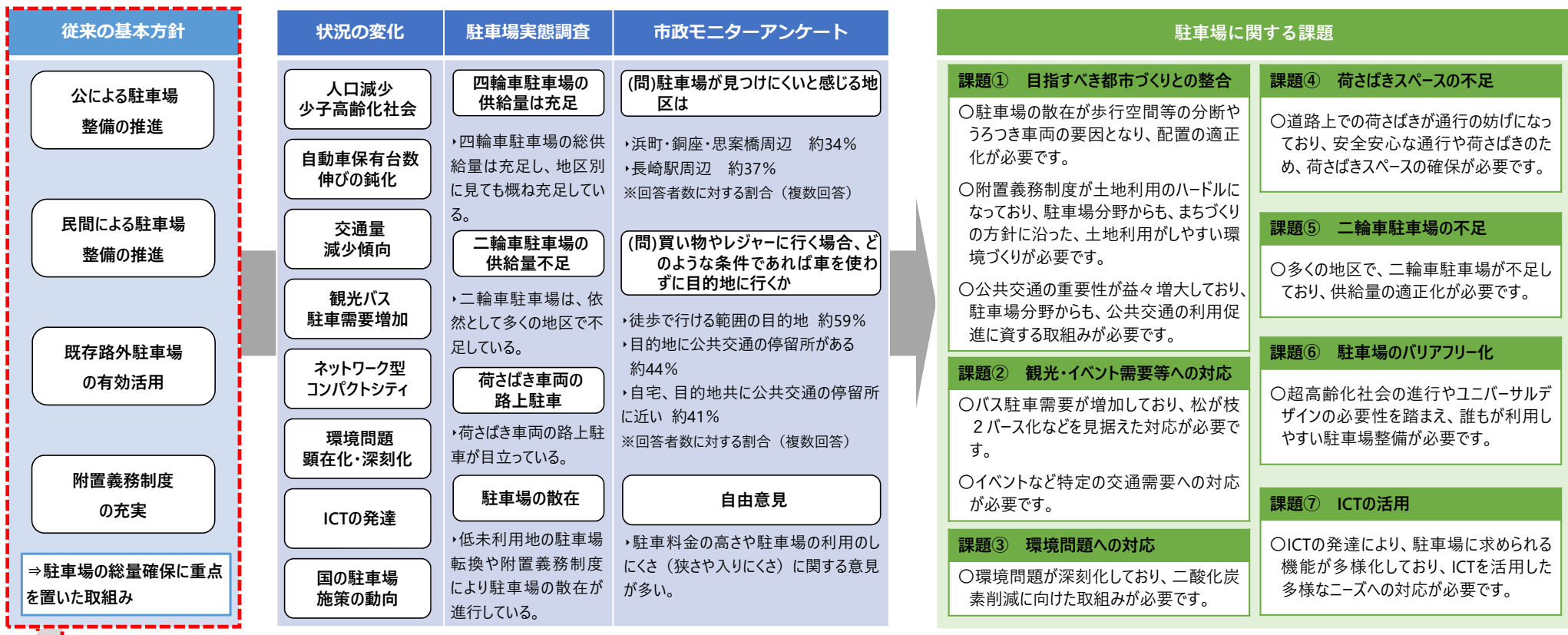
駐車台数別割合





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。



駐車場整備等に関する基本方針

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、「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。

基本方針の実現に向けた施策の展開

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。

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
②駐車場の配置の適正化	(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

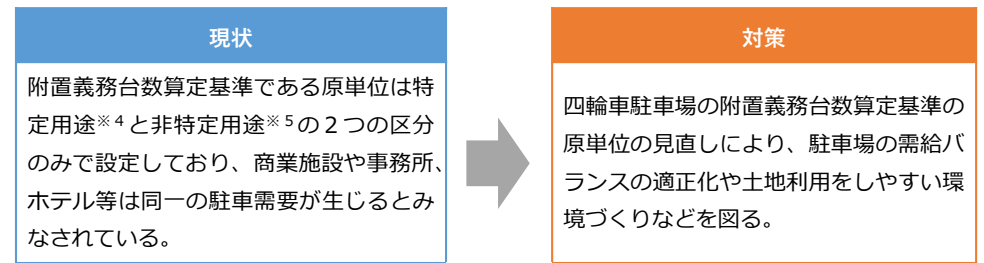
基本施策	個別施策
①荷さばきスペース等の確保	(1)道路空間等を活用した荷さばきスペース・タクシーベイの整備
②二輪車駐車場の確保	(1)道路空間等を活用した二輪車駐車場の整備 (2)二輪車駐車場の附置義務制度の創設 (3)四輪車駐車場の附置義務台数緩和と連携した受入環境の整備
③観光・イベント需要等への対応	(1)バス駐車場等の総量確保 (2)バスの駐車場利用時間の平準化 (3)イベント時等におけるパークアンドライド等の利用促進

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)車いす使用者用駐車施設やダブルスペースの確保 (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
②ICT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

個別施策の概要

◀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出基準の原単位の見直し



◆【現状】本市の附置義務条例における原単位 注) 中小規模建築物に対する緩和措置等あり。

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 150m <sup>2</sup> 毎に1台	非特定用途に供する部分 400m <sup>2</sup> 毎に1台	特定用途に供する部分 150m <sup>2</sup> 毎に1台

◆【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 150m <sup>2</sup> 毎に1台	事務所の用途に供する部分 200m <sup>2</sup> 毎に1台	特定用途（左記を除く。）に供する部分 200m <sup>2</sup> 毎に1台	非特定用途に供する部分 450m <sup>2</sup> 毎に1台	特定用途に供する部分 200m <sup>2</sup> 毎に1台

注) 人口がおおむね50万人未満の都市の場合の目安値

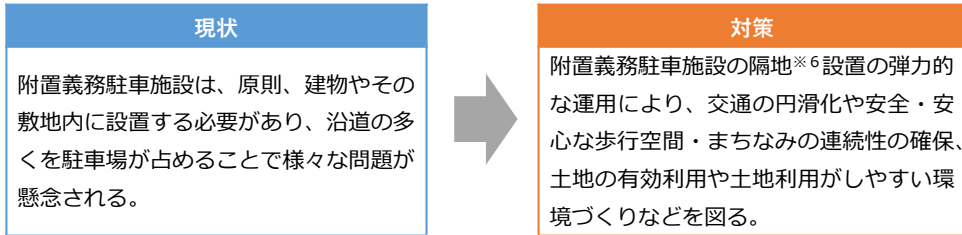
▶非特定用途は、主にマンションなどの集合住宅が対象となっており、附置義務自体を対象外にすることも含め検討します。

※4 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。

※5 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。

個別施策の概要

＜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



◆【参考】国土交通省が示す標準駐車場条例

（駐車附置の特例）

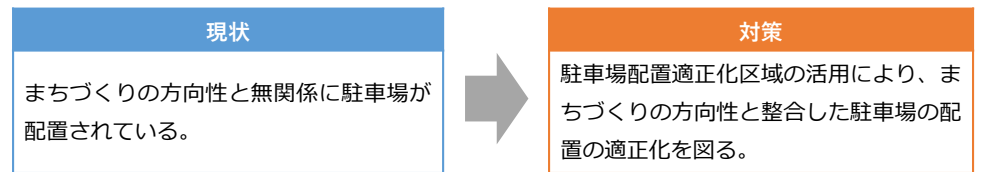
第30条（前略）交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長の認定を受けて当該建築物の敷地以外の場所に駐車施設を設けたときは、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置したものとみなす。

＜隔地設置の弾力的な運用による効果のイメージ＞



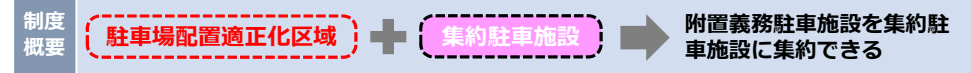
（出典：まちづくりと連携した駐車場施設ガイドライン（国土交通省））

＜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

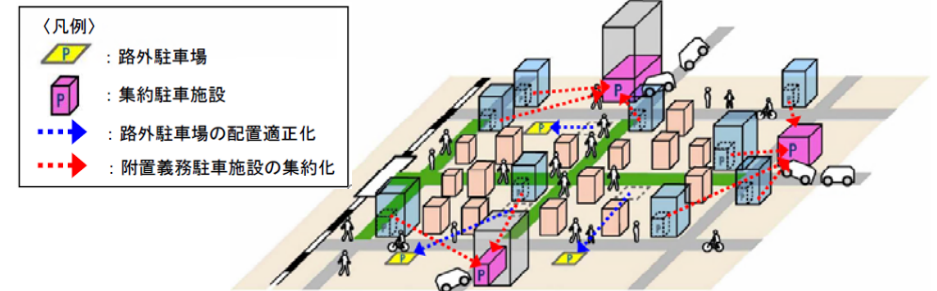


◆駐車場配置適正化区域とは

制度目的 都市機能誘導区域を対象とした制度で、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。

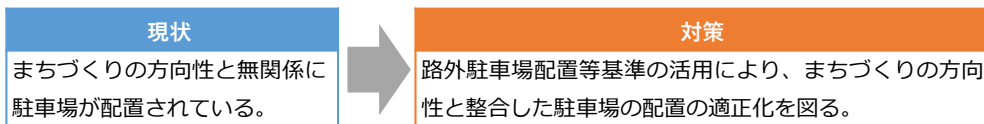


＜駐車場の配置の適正化のイメージ＞

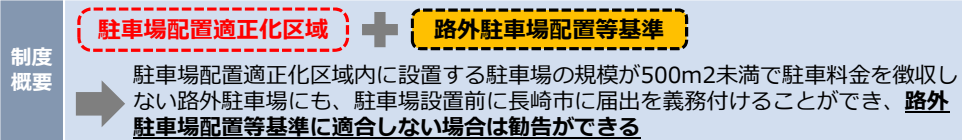


（出典：都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手続き（国土交通省））

＜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



- 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5m以内に出入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等

＜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	路外駐車場	
	有料駐車場	無料駐車場
駐車場の規模	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 <sup>2</sup> 未満		
500m <sup>2</sup> 以上	従来の届出対象 ※駐車場法に基づく届出	新たな届出対象

注) 駐車場の規模とは、駐車用の供する部分の面積のこと。

※6 建物及びその敷地以外の場所のこと。



個別施策の概要

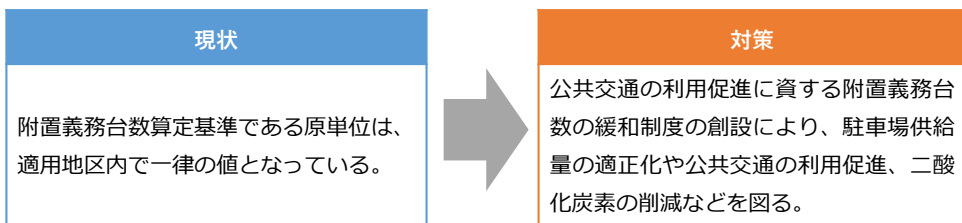
＜基本方針1 - 基本施策③ - 個別施策(1)＞  
商業施設駐車場等を活用した郊外型パークアンドライド等の展開



＜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緩和制度の創設

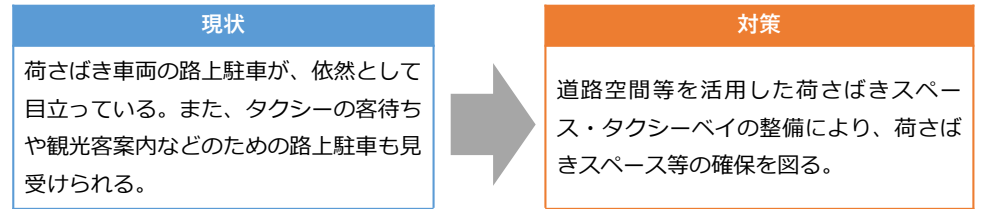


◆【現在】本市の附置義務条例における原単位

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 <sup>2</sup> 毎に1台	400m <sup>2</sup> 毎に1台	150m <sup>2</sup> 毎に1台

注) 中小規模建築物に対する緩和措置等あり。

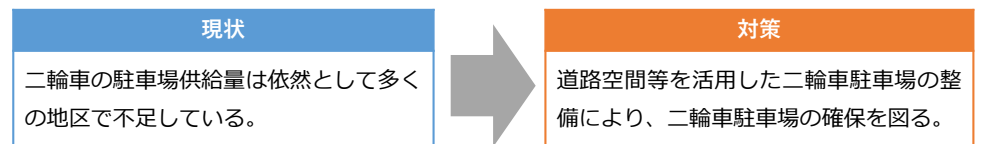
＜基本方針2 - 基本施策① - 個別施策(1)＞  
道路空間等を活用した荷さばきスペース・タクシーベイの整備



＜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）＞



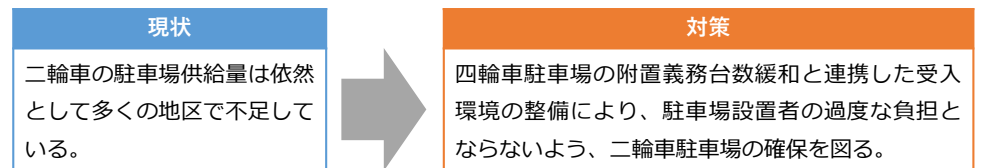
＜基本方針2 - 基本施策② - 個別施策(1)＞ 道路空間等を活用した二輪車駐車場の整備



＜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



＜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



※7 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。

個別施策の概要

＜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

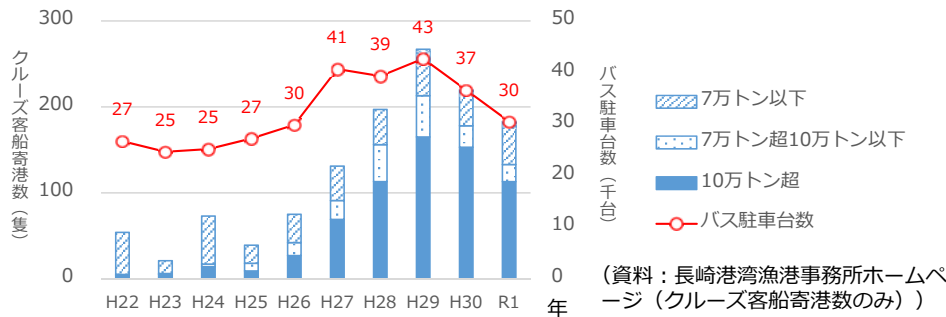
現状

クルーズ客船寄港数の増加に伴いバス駐車需要が増加しており、今後は松が枝ふ頭2バース化等を見据えた、バス駐車需要への対応が求められる。

対策

バス駐車場等の総量確保により、松が枝埠頭2バース化等を見据えた、バスの駐車需要への対応を図る。

＜クルーズ客船寄港数と市営バス駐車台数の推移【再掲】＞



＜バス駐車場の稼働状況（平成29年度）＞

◆平和公園駐車場（H29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

◆松が枝町駐車場（H29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

現状

市営駐車場のバスの駐車場利用時間には偏りが発生している。

対策

バスの駐車場利用時間の平準化により、バス駐車場の効率的な利用を図る。

＜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%	55.1%
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 <b>2,090円(上限)</b>	◆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

現状

イベント開催時や大型商業施設等においては、駐車待ち等による道路混雑が発生している。

対策

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により、観光・イベント需要等への対応を図る。

＜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）



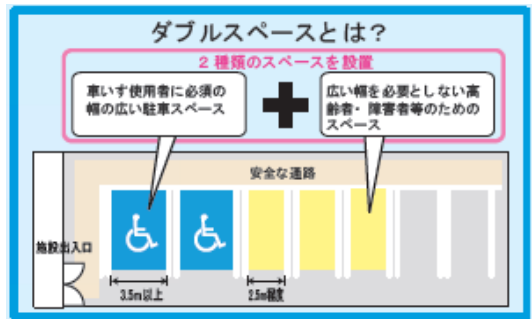
個別施策の概要

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

**現状**  
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いる。

**対策**  
車いす使用者用駐車施設やダブルスペースの確保により、だれもが利用しやすい駐車場の普及を図る。

＜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

**現状**  
車いす使用者用駐車施設等の適正利用が求められている。

**対策**  
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より、だれもが利用しやすい駐車場の普及を図る。

＜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

**現状**  
駐車場が散在し、駐車できる駐車場が見つけにくい。

**対策**  
駐車場案内システム等を活用し、効果的な駐車場案内を行うなどにより、駐車場の利便性向上を図る。

＜駐車場案内システム「とむ〜で. com\*8」＞



(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

**現状**  
様々な分野でキャッシュレス決済の普及が進んでいる。

**対策**  
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より、駐車場の利便性向上を図る。

＜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

**現状**  
次世代自動車\*9を普及するための取組みが進められている。

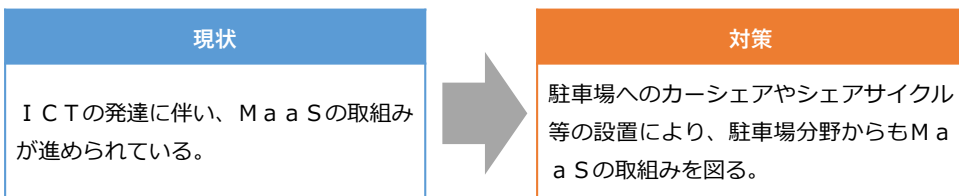
**対策**  
駐車場への充電施設等の設置を促進し、次世代自動車普及しやすい環境づくりを図る。

\*8 (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。

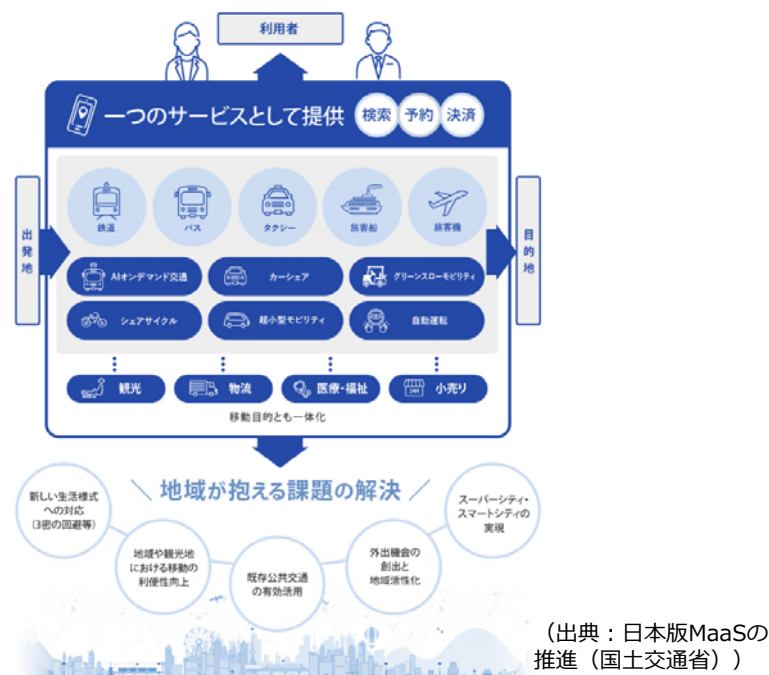
\*9 ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車のこと。

個別施策の概要

＜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



＜MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）とは＞



＜基本方針3 - 基本施策③ - 個別施策(3)＞ 災害時における駐車場の活用



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PDCA（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。

