

第6章 駐車場に関する課題

6-1 駐車実態からみた問題点・課題

1. 今治市における駐車場の問題

調査対象区域の現況及び駐車実態調査の結果を踏まえて、今治市における駐車場の問題点を整理した。

①JR今治駅周辺地区

JR今治駅は、今治市の主要な鉄道駅であり、県庁所在地である松山市まで特急で約40分であることから、松山市等への通勤者も多く見られ、休日には買物客の利用も多い。このため、鉄道利用者は、駅周辺の駐車場に駐車して移動しており、駐車時間が長くなりやすく回転率が低い傾向にある。

また、時間貸駐車場の規模が小さいため占有率が高く、満車になる頻度が高いことで、駐車場利用者の多くは駐車場が不足していると感じている。

駅周辺は、鉄道で東西に分断されており、西側は東側に比べて駐車容量が多いものの、駅利用者は東側に多い。

②旧大丸周辺地区

今治大丸が出店していた当該エリアでは、多くの時間貸駐車場が整備されており、主要な商業地であることから、遠方からの自動車での買物利用者も見られる。

どんどびパーキングの利用者は、占有率は平日、休日最大で約50%、駐車時間は約1時間程度となっていたが、今治大丸閉店後は駐車場利用者が激減している。

また、駐車場出入口の一部が幹線道路に面していることから、右折入庫時に本線交通への影響が生じているほか、周辺道路での路上駐車車の8割が違法駐車であり、平日では荷捌き車両も見られ、周辺道路の交通流動を阻害している。

地区内の駐車場は、地区北側の主要地方道今治波方港線沿線に大規模な商業施設が立地しているため、施設に併設された比較的規模の大きい時間貸駐車場が集積している。

一方、JR今治駅に近い中央公民館周辺には、小規模な月極駐車場は多いものの、時間貸駐車場は少ない。官庁施設や公共施設の利用者は専用駐車場を利用するが、施設によっては満車に近い状況となっている。利用実態調査を行った中央公民館駐車場の最大占有率は8割以上となっている。

③市役所周辺地区

今治市役所駐車場は、平日は主に市役所利用者が大半であり、休日は公会堂等で開催されるイベント開催時にイベント参加者が利用している。そのため、イベント開催時には特に駐車場利用が多くなっている。

平日の平均駐車時間は約40分、休日のイベント開催時では約4時間と長時間駐車となっているため、休日の占有率が最大で9割以上となっている。ピーク時には、整理員が満車看板を設置し、他の駐車場へ誘導している状況から、駐車容量は不足していると言える。

さらに、周辺では路上駐車が多く、平日では約6割がパーキングチケット区間以外の場所で見られることから、周辺道路の円滑な交通流動を阻害しているものと考えられる。

④今治銀座周辺地区

スーパーや商店街、事業所等が立地している当該エリアでは、買物目的や出勤・業務等仕事目的で駐車場を利用する割合が多くなっている。

買物目的で利用している「キハラパーキング」の最大占有率は39.0%、仕事目的での利用が多い「広小路パーキング」の最大占有率は17.2%と低くなっており、駐車容量は十分満たしていると考えられる。

また、周辺は路上駐車も多く、約6~7割がパーキングチケットの設置されている区間に見られる。

路上駐車実態調査では、路上駐車時間は約30分程度となっていたが、パーキングチケットは60分200円であることから、利用実態と料金設定が乖離しているものと判断できる。

⑤今治港周辺地区

重要港湾に指定されている今治港の旅客定期航路は、市内島しょ部や呉市等に就航しており、他県との結びつきも見られる。

周辺には、港湾関係の事業所が集積しているため、駐車場利用者は、平日には仕事目的での利用が多い。

今治港周辺に整備されている駐車場は、駐車時間は約3時間、最大占有率は平日で約7割と比較的利用されているが、駐車容量は満たされている。

ただし、今治港周辺は路上駐停車両が最も多い地区であり、その内の約7割が違法駐車となっているため、周辺道路において、緊急時等の円滑な交通流動を阻害する恐れがある。

⑥その他

駐車場利用者からは、駐車場が「狭い・広くしてほしい」「駐車場の位置情報や満空情報等の情報提供」等の意見が多く出されており、調査対象区域においては、駐車場が利用しにくいと感じている利用者が多く存在する。

このため、公共駐車場はもとより民間駐車場においても、広い駐車スペースを確保したゆとりある駐車場の整備を進めていくことが求められている。

2. 今治市における駐車に関する課題

前項に整理した問題点を基に、今治市における駐車に関する課題を駐車場整備の観点から抽出した。

① 駐車施設の課題

- ・ 主要な交通結節点を有するJR今治駅周辺地区は、駐車場が満車状態であれば都市機能が低下する懸念があるため、駐車容量の確保に向けた駐車場整備が必要である。また、公共交通機関の利用促進を図るためパーク＆ライドの需要拡大を考慮する必要がある。
- ・ 商店街周辺では、駐車場は多いものの駐車需要が少ないため、駐車需要の確保に向けた方策を検討する必要がある。
- ・ 今治銀座周辺から今治港周辺にかけては、違法駐車が多く見られ、短時間駐車に対応した料金設定などを検討する必要がある。
- ・ 今治港前に決定されている都市計画駐車場は、既に自走式立体駐車場が取り壊されており、現況駐車台数は27台に過ぎない状況となっている。また、今治港では「みなと再生構想」の検討が進められており、構想内容によっては、この都市計画駐車場が支障になる可能性もあるため、構想内容に応じた都市計画の変更等を行っていく必要がある。

② 運用面の課題

- ・ 時間貸駐車場の利用においては、駐車券が多く利用されていることから、周辺商業施設への協力要請による連携強化を進め、駐車需要の確保及び利用促進を図っていく必要がある。

③ 路上駐車の問題

- ・ 違法な路上駐車は、平日に約4割程度見られ、パーキングチケットが設置されている広小路の副道内にも多く見られることから、パーキングチケットのシステムの見直しを検討する必要がある。
- ・ また、路上への駐車車両は交通事故の発生要因にも挙げられることから、路上駐車対策を図る方策（荷捌き駐車場の整備、料金設定の見直し）を検討する必要がある。
- ・ 自動二輪車の違法駐車も少なからず見られることから、快適な歩行空間を確保する上で、二輪車専用駐車場の整備に向けた検討を行う必要がある。

④ 駐車場整備地区や附置義務制度の検討

- ・ 現在の駐車場整備地区や附置義務条例区域については、中心市街地との一体的な駐車場対策を講じる上では適正に機能しているが、今後の中心市街地活性化などの施策に合わせて、適宜検討を行う必要がある。

⑤ 利用者意向への対応

● 利用しやすい施設（バリアフリー対応）

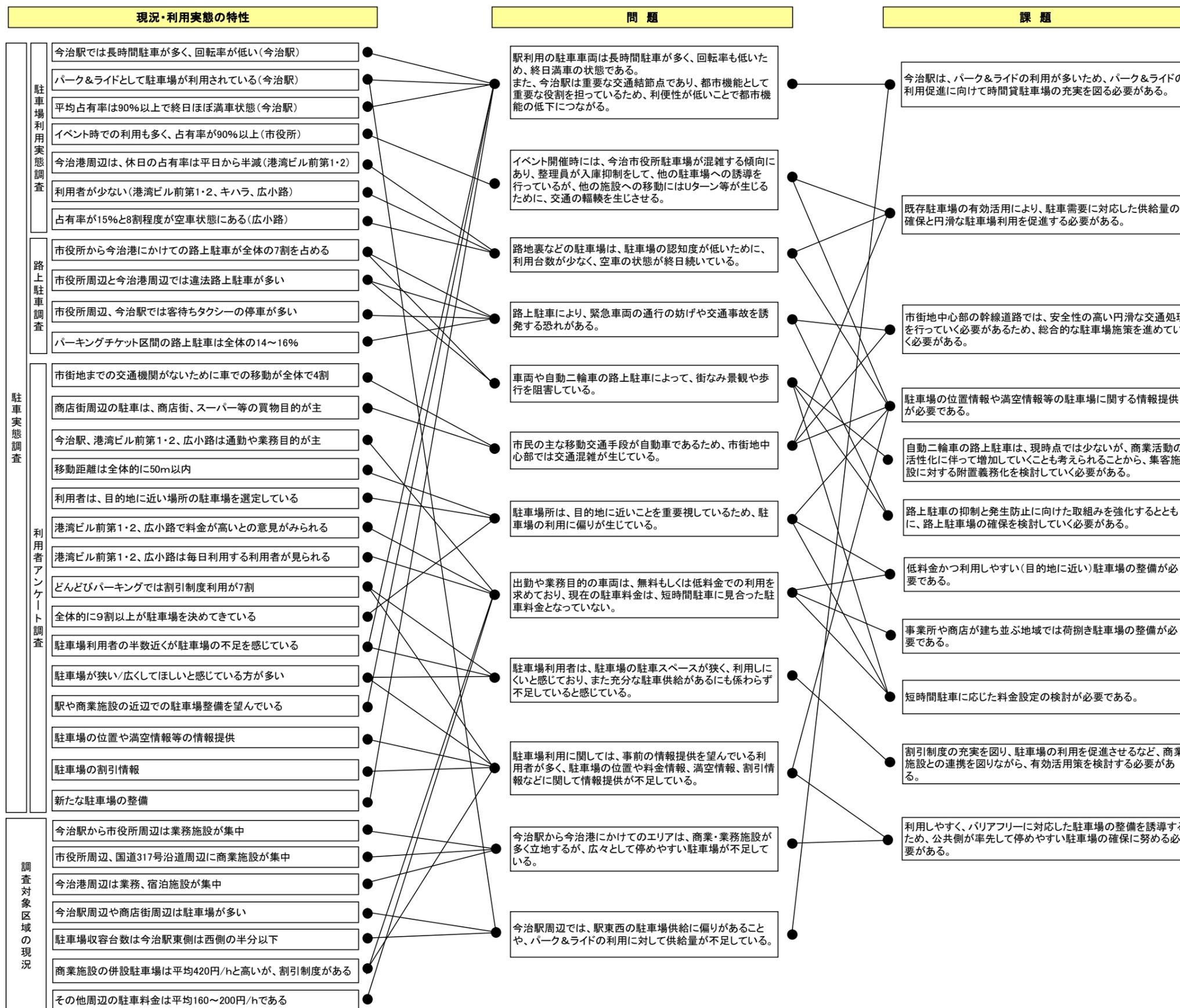
- ・ 駐車場利用者の多くは、駐車場が「狭い/広くしてほしい」と感じており、市街地中心

部の駐車場の特徴である狭くて停めにくい駐車場のイメージを払拭し、快適性・利便性の高い駐車場整備を検討する必要がある。

●情報サービス

- ・駐車場の位置情報サービスについては、路地に設置されている駐車場も多く、幹線道路からは駐車場の場所が分かり難いことから、駐車場へ誘導する案内方法の検討が必要とされる。

■今治市における現況・利用実態特性を踏まえた駐車場の問題・課題



2. 中心市街地の整備の方針

①拠点の形成

【駅前商業・交通拠点】

商業や業務施設などの都市機能の集積と交通結節機能の充実を図ることで利便性の高い駅前商業・交通拠点を形成

【界隈商業拠点】

買い物客が安心して楽しく買物ができる空間として、歩行者優先の界隈商業拠点を形成

【みなと交流・交通拠点】

アミューズメントやレクリエーション機能等を付加したみなと交流・交通拠点を形成

【市民サービス拠点】

市民サービスの充実及びアクセス性や利便性の向上を図ることで市民サービス拠点を形成

【広域観光拠点】

観光地としての魅力向上と拠点間連携による付加価値の創出による広域観光拠点を形成

②連携軸の形成

【広域幹線道路】

拠点間を結ぶ主要な交通連携軸として交通連携機能の充実及び道路沿道の良好な街なみ景観を形成

【幹線道路】

広域幹線道路を補完する路線として交通連携機能を充実

【歩行者ネットワーク】

広域観光拠点や中心商業地等を結び、観光客や買い物客が安心して快適に回遊できる路線として、ゆとりある歩道空間の確保や案内板などの設置を進め、歩行者優先の道路環境を形成

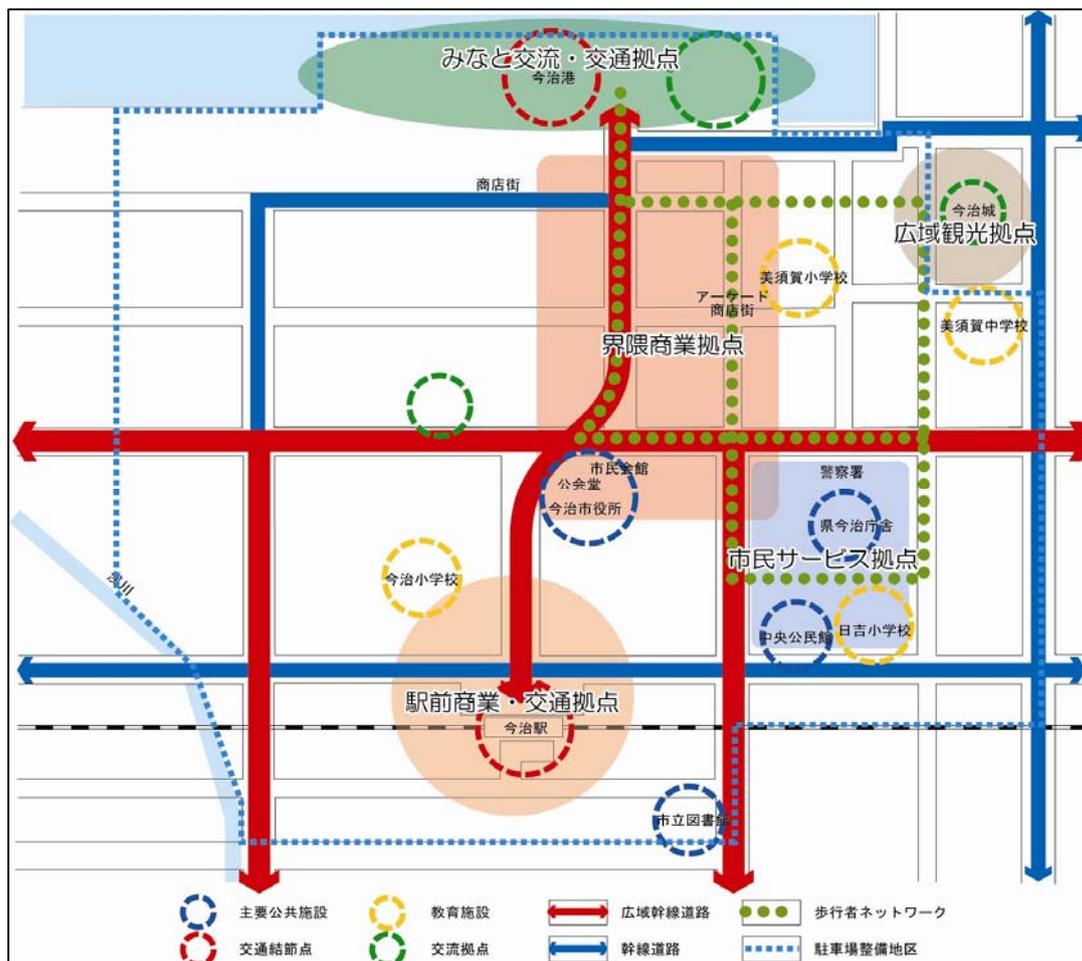


図 7-2 中心市街地の整備の方針

3. 都市政策における今後の駐車場施策の方向

①集約型都市構造の形成

これからの都市づくりは、鉄道駅やバス停周辺にスポット的に高密度な市街地を形成し、基幹的な公共交通を軸とした集約型都市構造を構築して、公共交通の利便性や効率的な都市ストックの活用を進めていく必要がある。

②中心商業地等における魅力の向上

本市の商業の中心は、今治市役所から今治港までのエリアに集中しているが、商業地内には駐車場が散在し、自動車と歩行者が輻輳している状況にある。誰もが安心して楽しく買物ができる商業地を形成していくためには、商業地周辺でのフリンジ駐車場^{*}の配置など、市街地中心部における交通体系施策との連携を図りながら、商業地としての魅力の向上を進める必要がある。

^{*}フリンジ駐車場：フリンジとは郊外という意味で、市街地中心部の駐車場を郊外に配置して中心部への車の進入を減少させる駐車場対策のこと

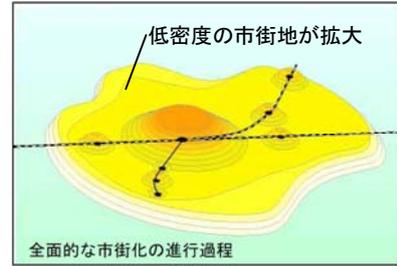
③関連計画やまちづくり、観光政策等との連携

これまでの駐車場整備計画は、現況の駐車場需要に基づいた需要追随型の計画づくりが進められてきたが、今後は地区の交通体系やまちづくり施策との連携によって、需要誘導型の計画づくりに転換していくことが必要とされている。

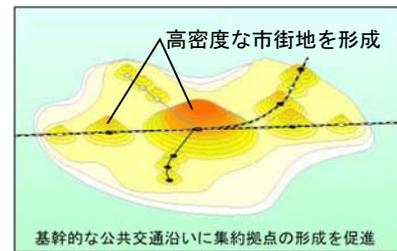
地区内及び地区周辺において、計画または検討されているまちづくりや観光、交通施策等との連携を図り、市街地中心部の総合的な考え方に基づくまちづくり施策の一貫として、駐車場の配置や整備誘導を図っていく必要がある。

■集約型都市構造の構築

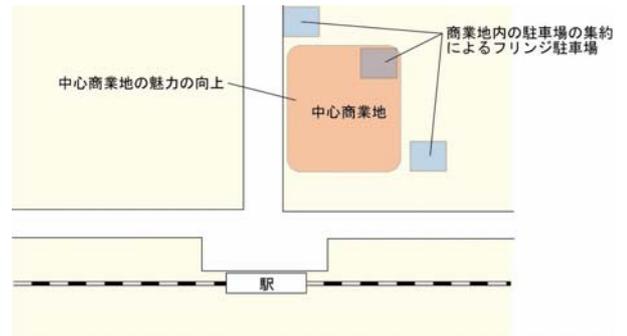
拡散型の都市形成



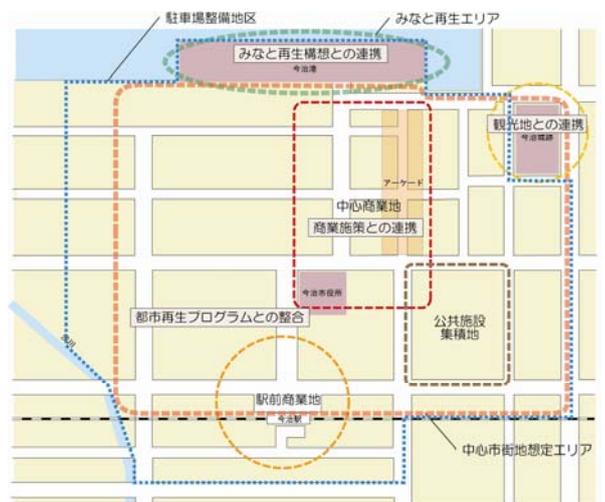
集約型の都市形成



■中心商業地の駐車場配置



■まちづくり施策との連携



④今後の駐車場に必要とされる施設の検討

1) 駐車場のバリアフリー化の推進

平成 18 年に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」では、路外駐車場もバリアフリー対象施設になったことから、路外駐車場のバリアフリー化を推進するとともに、既設駐車場のバリアフリー化についても積極的に推進していく必要がある。

2) 自動二輪車の駐車対策の検討

平成 18 年に改正された改正駐車場法では、自動二輪車が駐車場法の対象として追加されており、自動二輪車に対応した駐車場整備(料金ゲート、駐車スペース等)や附置義務条例の追加などについて検討を行う必要があるが、駐車実態調査を踏まえれば、現在のところ、自動二輪車専用駐車場の整備や附置義務を課すまでの問題は生じていない。

3) 駐車場の緑化推進に向けた検討

駐車場は、街なかにおいて無機質なイメージを与える施設であることから、街なみ景観の連続性や賑わいを損ねないように、施設の緑化を進める必要がある。

駐車場の緑化を推進するためには、既存制度との連携の中で、駐車場法や駐車場条例に基づく届出駐車場を緑化対象とすることや駐車場緑化の支援制度などについて検討を行う必要がある。

⑤交通体系における検討課題

1) 既存駐車場の有効活用

調査対象区域内には、ブロックによっては駐車利用が十分に行われていない駐車場も多く見られることから、既存駐車場の有効活用を図るための対策を検討する必要がある。

2) 路上駐車システムの改善による短時間駐車への対応

主要地方道今治港線には、パーキングチケットが整備されており、短時間の駐車利用が見られる。また、今治城付近では、道路の側道部分に、土日祝日の 9:00~18:00 に限って無料駐車を許容する区間が設けられており、観光地に近接していることから、休日には利用者が多い。中には、長時間駐車利用もあるため、路上駐車に適した短時間駐車を促す検討を行う必要がある。

3) 荷捌き駐車への対応

本市では、荷捌きのための路上駐車は多くはないが、道路交通の円滑化のためには荷捌き駐車場の設置が必要である。荷捌き駐車場に関しては、共同荷捌き駐車場の設置に対する国の支援等が設けられており、地区の特性に応じた対策を検討する必要がある。

4) 路上駐車防止に向けた取り組みの検討

平成 18 年 6 月からの駐車監視員制度の導入に基づき、今治市でも平成 20 年 6 月 1 日から民間委託による路上駐車を取り締まりが強化され、路上駐車は激減している(次項参照)。今後も、道路交通の利便性向上及び円滑化のために、地元警察だけでなく、行政、地域の商店街や交通事業者などが共同で取り組んでいくことが必要であることから、路上駐車防止活動等、商店街の自主的な活動に対する支援など路上駐車防止に向けた取り組みを検討する必要がある。

【参考】 駐車監視員活動ガイドライン（広報資料）

駐車監視員活動ガイドライン

駐車監視員とは、警察署長の委託を受けた法人の下で、地域を巡回し、放置車両の確認や確認標章の取り付けなどの仕事を行う人のことで、法律上の資格を必要とされています。(反則告知をしたり、金銭を徴収したりすることはありません。)本ガイドラインは、この駐車監視員の活動方針を定めるものです。

活動方針	駐車監視員は、下記に示す区域、路線、時間帯を巡回し、放置車両の確認作業を実施します。
活動区域	今治市内（吉海町、宮窪町、伯方町、上浦町、大三島町及び関前を除く）

重点路線		重点時間帯
道路名	区間	
① 主要地方道今治港線	片原町交差点から市役所前ロータリー	7時～24時
② 県道今治停車場線	市役所前ロータリーから今治駅前ロータリー	7時～24時
③ 市道中浜海岸通線から内港喜田村線(産業道路)	中浜町交差点から喜田村2丁目交差点	7時～24時
④ 主要地方道今治波方港線	北日吉町3丁目海地橋から南光坊西交差点 ドンドビ交差点から喜田村1丁目交差点	7時～24時
⑤ 国道317号線	片山交差点から近見小学校前	7時～24時
市道北宝来近見線	近見町2丁目交差点から宮脇交差点	7時～24時
市道今治駅北浜線	宮脇交差点から今治駅前ロータリー	
市道今治駅天保山線	今治駅から南宝来町2丁目交差点	
市道宝来通南部線	南宝来町2丁目交差点から旭町5丁目交差点	
⑦ 市道宮脇片山線	北日吉町1丁目から市民の森入口(国道196号)	7時～24時
⑧ 市道秋元揚砂線から喜田村松木線	松木交差点から県道桜井山路線を通り喜田村2丁目交差点	7時～24時
⑨ 県道桜井山路線	馬越町4丁目から上徳交差点	7時～24時
⑩ 国道196号線	市民の森入口(国道196号)から松木交差点	7時～24時



4. 駐車場施策に向けた課題の整理

調査対象区域の現況及び駐車実態調査の結果から導き出された課題や今後必要とされる計画課題を踏まえ、今治市における駐車場施策に向けた課題を整理した。

駐車場施策に向けた課題の整理

○駐車需要に対応した駐車施設の適正配置

- ・ JR今治駅周辺は、公共交通機関の利用促進を図るためパーク＆ライドの需要拡大を考慮する必要がある。駅周辺は、本市の主要な交通結節点であるため、駐車場が満車状態であれば都市機能が低下する懸念があり、駐車需要に応じた駐車容量の確保が必要である。
- ・ 中央公民館周辺は、市民の社会、文化活動の拠点施設が点在し、駐車需要の高い地区であることから、円滑な市民活動を支える公共サービスとしての駐車容量を確保する必要がある。
- ・ 上記のとおり、駐車需要に対応した駐車施設の配置について、官民の役割分担を考慮しつつ検討することが必要である。

○既存駐車場の有効活用

- ・ 平面駐車場の高度化利用や立体駐車場の出入り口の拡大、駐車マスや通路の拡大等、利用しやすい駐車場への改善方策が重要である。
- ・ 商店街周辺から今治港周辺にかけては、違法駐車が多く見られるため、短時間駐車に対応した料金設定などを検討する必要がある。
- ・ 月極駐車場の荷捌きスペースへの活用や一時預り運用化への可能性などを検討するとともに、自動二輪スペースへの転用等を含め、利用者の目的に応じた駐車容量の確保を検討することが重要になっている。

○まちづくり等の将来計画との連携

- ・ 今治市では、都市計画マスタープランや総合都市交通体系調査等の将来計画が策定されているほか、平成21年度に「中心市街地再生基本構想」が策定され、平成22年度には「中心市街地再生基本計画」が策定される予定であることから、それら関連計画における将来計画との連携を図ることが必要である。
- ・ 今後増加すると考えられる高齢者ドライバーや観光交通を考慮したユニバーサルデザインによる駐車場整備や誘導、景観や環境に配慮した駐車場の配置などを検討する必要がある。

○駐車場相互の効率的な運用

- ・ 駐車場の位置については、駐車場の場所が分かり難い駐車場も多いことから、駐車場へ誘導する方策について検討する必要がある。
- ・ 時間貸駐車場の利用においては、駐車券が多く利用されていることから、周辺商業施設への協力要請による連携強化を進め、駐車需要の確保及び利用促進を図っていく必要がある。

○路上駐車の解消

- ・ 平日に約4割程度見られる違法な路上駐車は、交通事故の発生要因にも挙げられることから、路上駐車対策を図る方策（荷捌き駐車場の整備、料金設定の見直し）を検討する必要がある。
- ・ 路上駐車車両は、パーキングチケットが設置されている広小路の副道内にも多く見られることから、パーキングチケットのシステムの見直しを検討する必要がある。
- ・ 自動二輪車については、まちなかでの駐車は他都市に比べて非常に少なく、違法駐車は少なからず見られるものの、自動二輪専用駐車場の整備、附置義務を課すまでの問題は生じていない。