今治市駐車場整備計画

平成23年3月

今 治 市

はじめに

今治市は、瀬戸内圏域の中枢を担う都市として、平成１７年に旧今治市および越智郡１１町村の新設合併により、新たな「今治市」に生まれ変わりました。

しかしながら、近年の中心市街地は、人口減少や少子高齢化の進行、商業機能の低下等により、まちの賑わいが減少しております。この状況が継続すれば、更にまちの賑わいが減少し、都市としての魅力が低下するものと予想されます。また、交通に目を向ければ、瀬戸内しまなみ海道の全通や今治小松自動車道の今治湯ノ浦ＩＣの開通、あるいは今治港における定期航路の減少などに伴い、交通流動の変化も起きてきております。

このような中、中心市街地におけるまちの賑わいを取り戻すため、本市では「中心市街地再生基本計画」や「みなと再生計画」などの策定・実施に向けた取り組みを行っており、それに合わせて、この「駐車場整備計画」も策定することになりました。また本計画は、平成３年の駐車場法の一部改正により新たに創設されたもので、駐車場整備地区（今治市では昭和５１年に都市計画決定済）を都市計画に定めている市町村は、駐車場法第４条においてその策定を義務付けられております。本市においては、昭和５０年と平成２年に駐車場整備計画を取りまとめているものの、改正後の駐車場法に基づく「駐車場整備計画」ではありませんでした。

このように、社会経済情勢の変化等に伴い、駐車場整備地区を取り巻く状況も大きく変化しているため、本計画においては、当地区内の駐車需要等を把握し、都市計画駐車場の在り方などについての検討を行っております。

最後に、本計画の策定にあたりまして、アンケート調査や実態調査などにご協力をいただきました市民の皆様に対し、心からお礼申し上げますとともに、今後とも、今治市のまちづくりの取り組みに対しまして一層のご支援とご協力を心からお願い申し上げます。

平成２３年３月

今治市 都市建設部 都市政策課

目 次

第１章　駐車場整備計画の概要
１－１　駐車場整備計画策定の背景（必要性）　・・・・・・・・・・　1
１－２　駐車場整備計画の内容　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　1
１－３　策定のスケジュール　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　4
１－４　調査対象区域　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　5
１－５　計画の目標年次　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　6
１－６　駐車場計画に関わる経緯　・・・・・・・・・・・・・・・・・　6

第２章　今治市の地域特性の把握
２－１　市の概況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　7
２－２　人口動態　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　8
２－３　産業動向　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　13
２－４　都市の状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　18
２－５　上位・関連計画　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　21

第３章　市街地中心部の交通特性
３－１　交通の状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　27
３－２　都市施設の整備状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　32

第４章　調査対象区域の現況把握
４－１　調査対象区域及びブロック区分の設定　・・・・・・・・・・　35
４－２　土地利用及び建物利用特性　・・・・・・・・・・・・・・・・　36
４－３　交通規制の状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　39
４－４　駐車場施設の現況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　40

第５章　駐車利用実態の把握
５－１　駐車実態調査の実施　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　46
５－２　駐車場利用実態調査の結果　・・・・・・・・・・・・・・・・　52
５－３　路上駐車実態調査の結果　・・・・・・・・・・・・・・・・・　59
５－４　駐車場利用者アンケート調査の結果　・・・・・・・・・・・・　64
５－５　駐車場利用特性のまとめ　・・・・・・・・・・・・・・・・・　83

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　・・・・・・・・・・・・・・　85
６－２　駐車場施策の課題　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　90

第７章　駐車需給バランスの検討
７－１　駐車場の需給バランスの算出方法　・・・・・・・・・・・・　96
７－２　現況需給バランスの算定　・・・・・・・・・・・・・・・・　98
７－３　将来需給バランスの算定　・・・・・・・・・・・・・・・・　114

第８章　駐車場整備計画の策定
８－１　駐車場整備の基本的な考え方　・・・・・・・・・・・・・・　123
８－２　公共駐車場の配置方針　・・・・・・・・・・・・・・・・・　125

第９章　その他の検討事項
９－１　駐車場施策の推進（案）　・・・・・・・・・・・・・・・・　130
９－２　駐車場整備地区の検討　・・・・・・・・・・・・・・・・・　138
９－３　附置義務制度の検討　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　140

第１０章　今後の課題　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　156

【参考資料】
１．駐車場の分類と定義　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　157
２．駐車場附置義務条例と地方公共団体の支援措置の比較　・・・・・　158
３．用語解説　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　159

第１章　駐車場整備計画の概要

１－１　駐車場整備計画策定の背景（必要性）

現代の都市は、特に地方都市においては、人の移動・物資の輸送にとって、自動車利用が必要不可欠となっているものの、都市内の道路交通容量と駐車容量には限界があり、都市の社会・経済活動を支えるためには、より効率的な駐車場整備が望まれている。

今治市においても、瀬戸内しまなみ海道の全通・今治小松自動車道の整備等による交通流動の変化や今後の社会経済情勢の変化などに対応した駐車場整備地区※1や都市計画駐車場の在り方等について、総合的に検討する必要性に迫られている。

また、駐車場法では、平成3年の一部改正に伴って駐車場整備計画が新たに創設されており、駐車場整備地区を定めている場合には、市町村は、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（駐車場整備計画）を定めなければならない（法第4条）こととされている。今治市では、昭和51年に駐車場整備地区が指定されているが、これまで駐車場法に基づく駐車場整備計画の策定は行われていない。

現在の都市計画駐車場は、港湾ビル前駐車場に指定されているが、立体駐車場として整備された駐車施設はアスベスト問題で取り壊され、その跡地に残った平面駐車場が都市計画駐車場として位置づけられている状況にある。

このように駐車場整備地区では、時代の変化とともに地区内の状況は大きく変化しており、現在の駐車場整備地区内の駐車需要特性を把握して、改正後の駐車場法に基づいた駐車場整備計画を策定する必要が生じている。

これらの理由から、市街地中心部における駐車実態調査を行い、将来の駐車需要量と供給量を推定・解析するとともに、この解析結果を踏まえ、住み良いまちづくりや都市活動の維持・活性化を促進するような駐車場整備計画の策定を行うものである。

１－２　駐車場整備計画の内容

駐車場整備計画は、駐車場法第４条で規定されており、駐車場整備地区を定めている市にあっては、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を定めることとされている。

そのため、駐車問題が顕在化する地区の抽出や駐車施設を重点的に整備する地区の抽出を行い、中心市街地における駐車問題を整理し、総合的な交通体系を踏まえた駐車場整備計画を作成することが必要である。

（駐車場整備計画において定める内容）

①路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針

②　　〃　　の目標年次及び目標量

③　　〃　　の目標量を達成するために必要な施策

④主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

⑤路外駐車場で満たされない駐車需要に応ずる路上駐車場の整備計画の概要

※1 地域地区の一種。商業地域や近隣商業地域等で、自動車の交通量が著しく頻繁な地区において、道路がその役割を保持し円滑な交通を確保する必要があると認められた区域について、駐車施設の整備を促進すべき地区として定められる地域地区。駐車場法で、地方公共団体に対して駐車場整備計画の策定が義務付けられるとともに、当該地区等においてはその地方公共団体は一定の建築物の新築や増築の時に駐車場の整備を義務付ける義務条例を制定することができる。

■駐車場整備地区内の状況（上空写真）

●駐車場整備計画の内容

駐車場整備地区の設定

（都市計画決定）

駐車場整備計画の策定（義務付け）

①　駐車場の整備に関する基本方針

地区の現況把握
駐車実態の把握
→ 駐車問題や施策課題 ⇒ 駐車対策の基本方針

例）①既存駐車場の有効活用
②公共・民間の適切な役割分担による駐車場整備
③駐車施設の計画的な整備促進
④中心市街地活性化の観点からニーズに対応した駐車場の確保

②　駐車場整備の目標年次及び目標量

・目標年次：平成32年（概ね10年後）
・目標量　：将来の駐車施設量と駐車需要とのバランスを考慮した不足量
・考え方　：予測方法や官民の役割分担等

③　目標量を達成するために必要な路外駐車場の整備に関する施策

・地区内における路外駐車場の供給方針（駐車需要の質及び量の観点からの考え方）
・公共と民間の整備分担及び各々の整備を促進するための施策
（目標年次までの地区内で実施が見込まれる施策等を盛り込む）

●施策例

民間の役割	民間は、駐車需要の発生原因者として、 自らの責任において駐車場整備や車庫の確保を図る。
公共の役割	民間駐車場の整備促進を図るための支援措置、道路交通対策、既存駐車場の有効活用、公共性の高い駐車場の整備等の諸施策を実施する。

施策方向	対策メニュー
土地の高度利用に向けた駐車場整備	・平面・低層駐車場の高度利用の促進と支援
まちづくりの観点からみた駐車場整備	・良質な駐車場の整備促進及びその支援
自動車流入の抑制	・フリンジ駐車場の整備促進
	・パーク＆（バス）ライド駐車場の整備促進
既存駐車場の有効活用	・休日の一時預かり駐車場供給量増加の促進
	・共通駐車券システムの導入
	・駐車場案内システムの導入・高度化
附置義務条例の見直し	・駐車マス、高さの見直しや荷捌き駐車事項の盛り込み
荷捌きによる路上駐車の解消	・共同荷捌き駐車場の設置に向けた体制づくり
	・共同集配の実施に向けた体制づくり

④　主要な路外駐車場の整備に関する事業計画の概要

・都市計画駐車場や重要な路外駐車場の整備に関する事業計画の概要を定める。
（主要な路外駐車場：都市計画駐車場、届出駐車場、公的融資を受ける駐車場）
・駐車場名称、位置、規模、駐車場種別、事業主体、供用予定年月日等の計画概要を定める。

１－３　策定のスケジュール

駐車場整備計画の策定は、下記に示すとおり３カ年にわたり実施した。

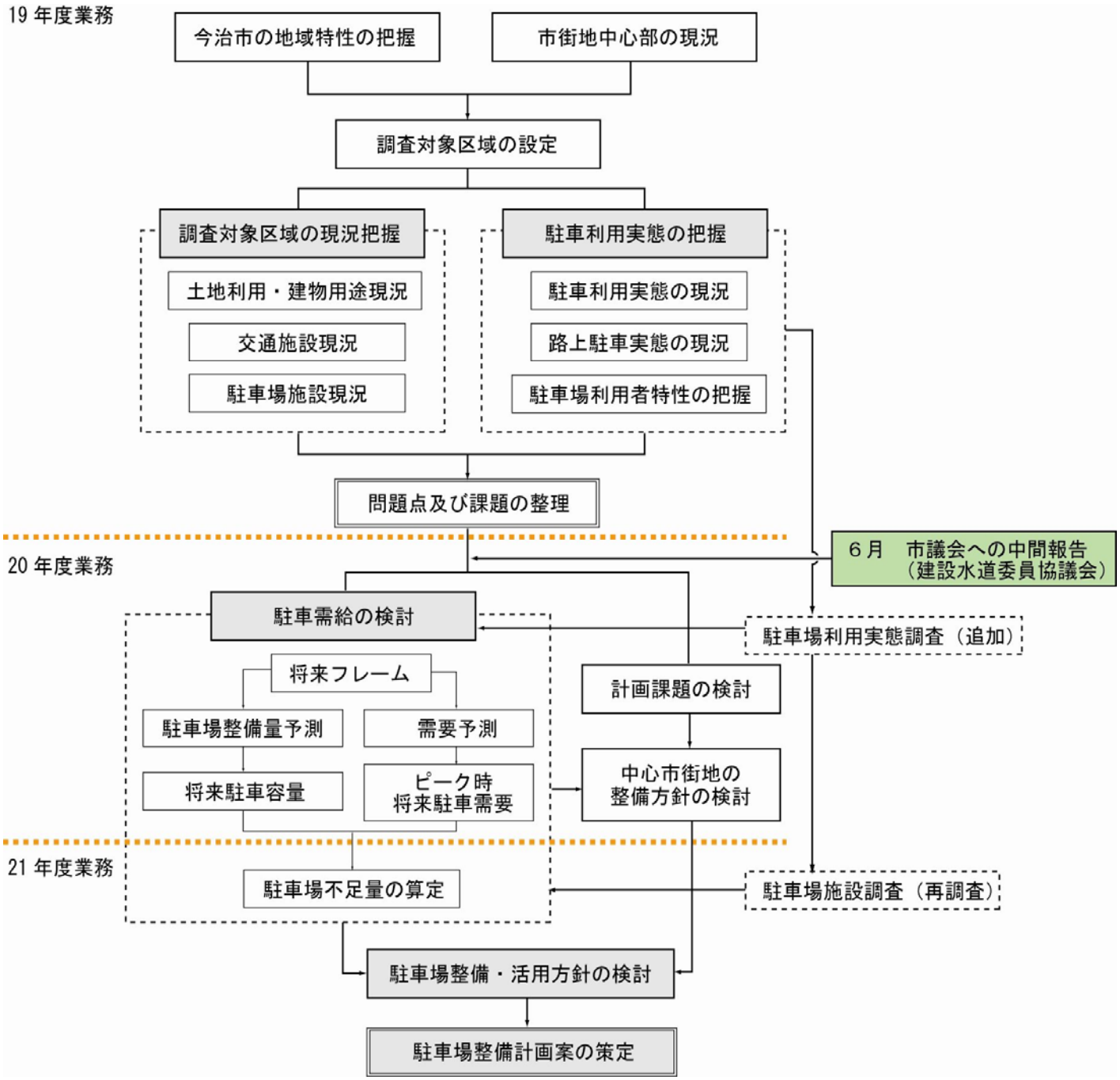


図 1-1　策定フロー

１－４　調査対象区域

現在の駐車場整備地区は、JR今治駅から今治港にかけての主に商業地域及び近隣商業地域を中心とする約187.2haの区域（昭和51年1月16日告示）が指定されている。

調査対象区域は、現駐車場整備地区の区域を基本とするが、駐車需要の発生が想定される今治城の区域が隣接しているため、これを含めたエリアとする。

ブロック区分については、前回の駐車場整備計画（平成2年3月）において使用している国勢調査単位区をベースにするものとし、みなと再生構想が検討されている今治港地区については、新たにブロック（Pブロック）として設定する。この結果、調査対象区域をA～Pまでの16ブロックに区分した。

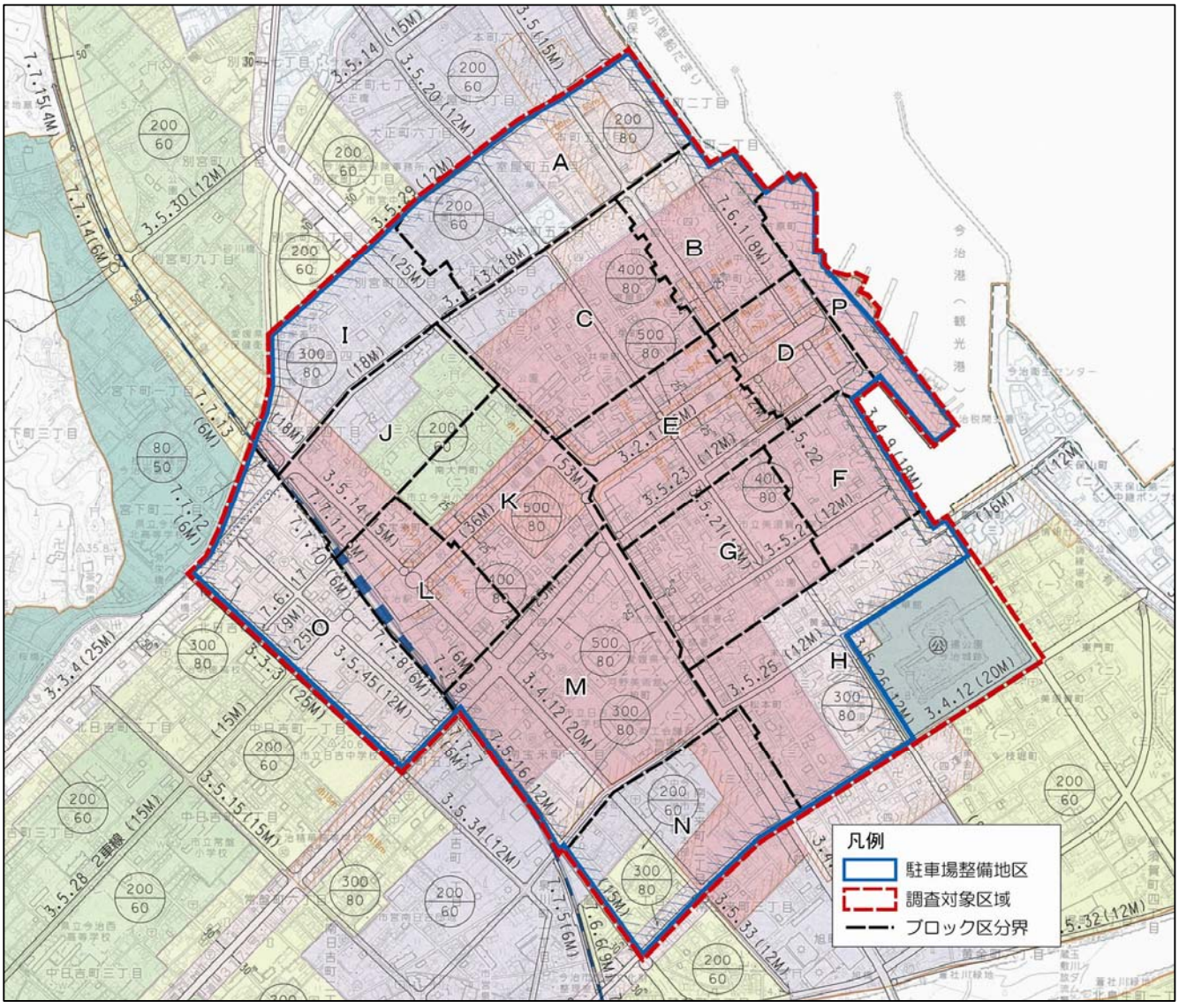


図 1-2　調査対象区域

１－５　計画の目標年次

「駐車場整備計画の策定について（平成3年建設省通達）」において、駐車場整備計画の目標年次については、概ね10年後程度とするとされている。

本駐車場整備計画は、「今治市都市計画マスタープラン」の目標年次が平成32年であることから、概ね10年後となる平成32年を目標年次に設定した。

計画目標年次 ： 平成32年

１－６　駐車場計画に関わる経緯

今治市における駐車場計画に関するこれまでの経緯は、以下に示すとおりである。

表 1-1 駐車場計画に関わるこれまでの経緯

年 月 日	内　　容	備　　考
昭和48年 7月19日	港湾ビル前駐車場の決定 ･･･(A=約0.08ha、地上3階4層、121台)	今治市告示第168号
昭和50年 5月	今治市駐車場整備計画の策定	(社)日駐車場工学研究会
昭和50年10月 6日	今治市建築物における駐車施設の附置等に関する条例制定	条例第42号
昭和50年11月15日	総合交通規制の実施	
昭和51年 1月16日	駐車場整備地区の決定 ･･･ (A=約187.2ha)	今治市告示第4号
平成 2年 3月	今治市駐車場整備計画調査	(財)日システム開発研究所
平成 3年11月11日	駐車場法の一部改正 ･･･ 駐車場整備計画制度の創設(法4条)	
平成18年10月20日	港湾ビル前駐車場の変更 ･･･ (A=約0.08ha、平面、約27台)	今治市告示第510号

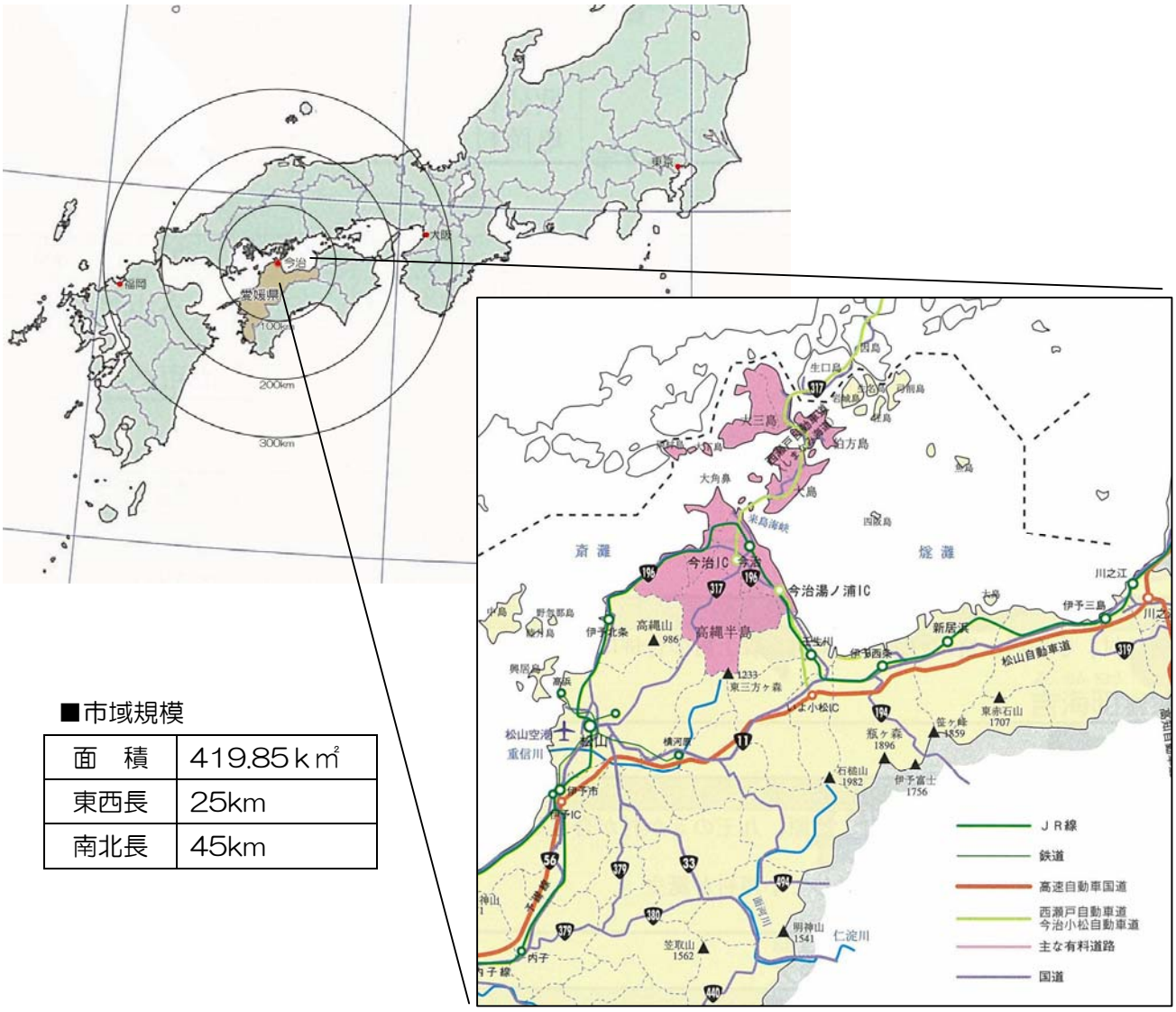
第２章　今治市の地域特性の把握

２－１　市の概況

瀬戸内海のほぼ中央に位置し、大阪市や福岡市を 300km 圏域に有している今治市は、古くより海上交通の要衝として栄え、東予地方の政治・経済・文化の中心地として発展してきた。

平成 11 年５月には、西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）が開通し、四国側玄関口となり、また、平成 17 年１月 16 日には、12 市町村が広域合併し、愛媛県下第２の人口約 18 万人、面積約 420ｋ㎡の新「今治市」が誕生した。

■今治市の位置



■市域規模

面　積	419.85ｋ㎡
東西長	25km
南北長	45km

２－２　人口動態

１．人口及び世帯数の推移

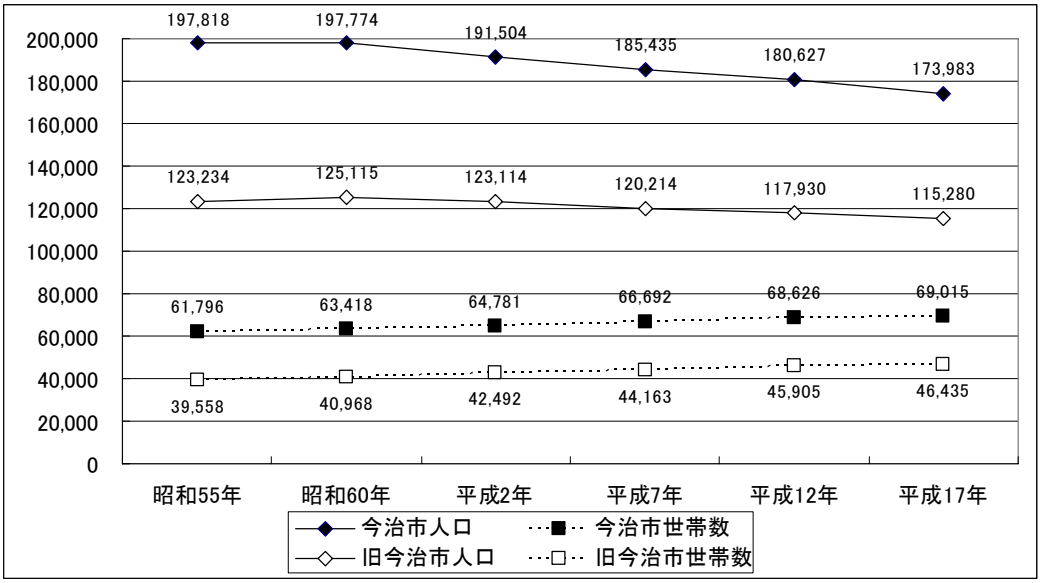
今治市の人口は、年々減少傾向にあり、昭和 60 年以降は５年間に約 5,000～6,000 人の減少で推移している。世帯数においては、微増傾向にある。

旧市町村別では、旧波方町や旧菊間町、島しょ部の旧伯方町、旧上浦町、旧大三島町などで特に減少傾向が強いが、市南部の旧朝倉村や旧玉川町では世帯数が増加しており、一定の人口を維持している。

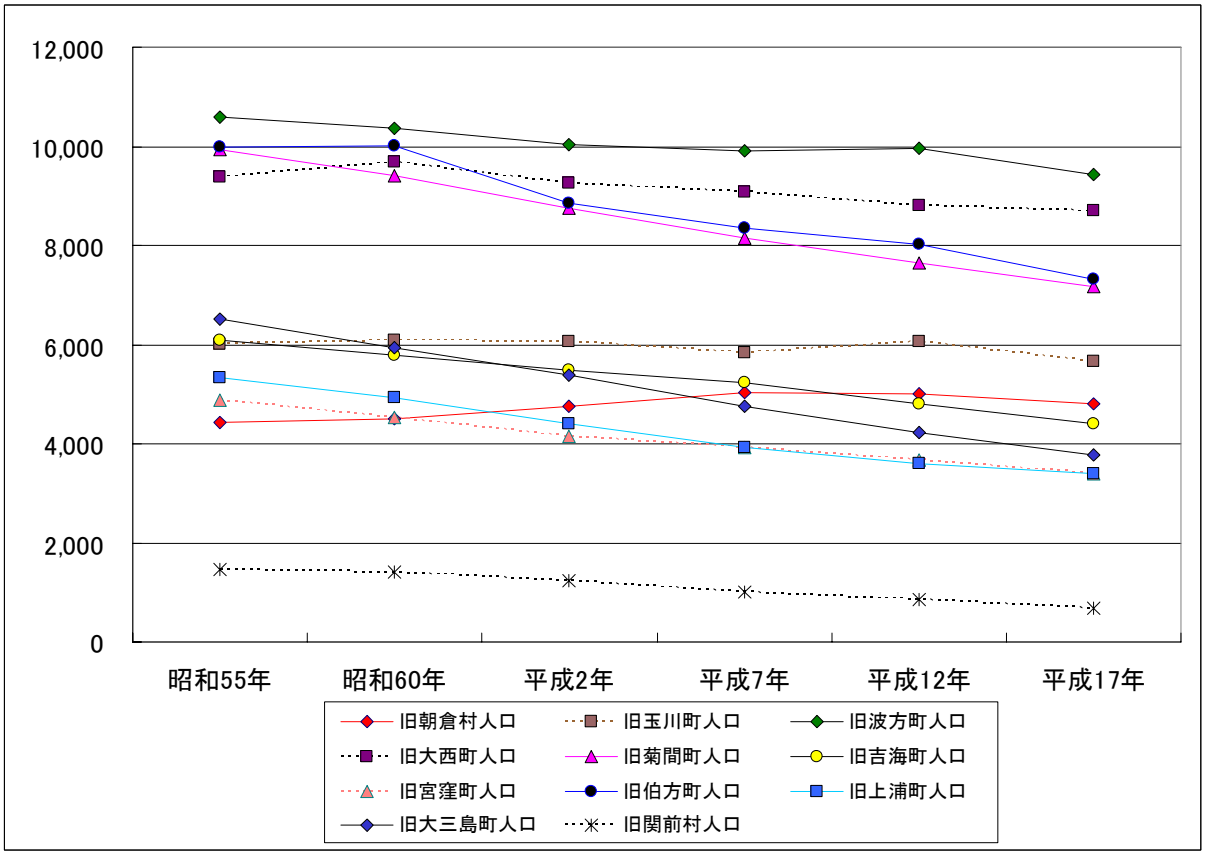
■人口・世帯数の推移

			昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
今治市		人口	197,818	197,774	191,504	185,435	180,627	173,983
		世帯数	61,796	63,418	64,781	66,692	68,626	69,015
（旧市町村）	旧今治市	人口	123,234	125,115	123,114	120,214	117,930	115,280
		世帯数	39,558	40,968	42,492	44,163	45,905	46,435
	旧朝倉村	人口	4,422	4,504	4,753	5,044	5,008	4,816
		世帯数	1,173	1,207	1,363	1,509	1,625	1,647
	旧玉川町	人口	6,005	6,099	6,069	5,847	6,072	5,649
		世帯数	1,638	1,715	1,787	1,763	1,970	1,997
	旧波方町	人口	10,587	10,363	10,029	9,914	9,960	9,426
		世帯数	2,793	2,820	2,870	2,973	3,145	3,322
	旧大西町	人口	9,374	9,693	9,269	9,071	8,802	8,704
		世帯数	2,594	2,828	2,747	2,939	2,978	3,170
	旧菊間町	人口	9,934	9,415	8,758	8,159	7,651	7,163
		世帯数	2,788	2,733	2,764	2,764	2,739	2,683
	旧吉海町	人口	6,077	5,788	5,489	5,224	4,799	4,399
		世帯数	2,019	2,012	2,011	2,046	1,959	1,873
	旧宮窪町	人口	4,890	4,537	4,140	3,922	3,671	3,391
		世帯数	1,545	1,473	1,373	1,335	1,302	1,267
	旧伯方町	人口	9,977	10,007	8,861	8,356	8,031	7,328
		世帯数	3,080	3,204	3,038	3,063	3,076	2,978
	旧上浦町	人口	5,331	4,925	4,401	3,929	3,606	3,385
		世帯数	1,715	1,696	1,671	1,618	1,552	1,509
	旧大三島町	人口	6,518	5,931	5,396	4,746	4,232	3,769
		世帯数	2,340	2,231	2,163	2,062	1,947	1,782
	旧関前村	人口	1,469	1,397	1,225	1,009	865	673
		世帯数	553	531	502	457	428	352

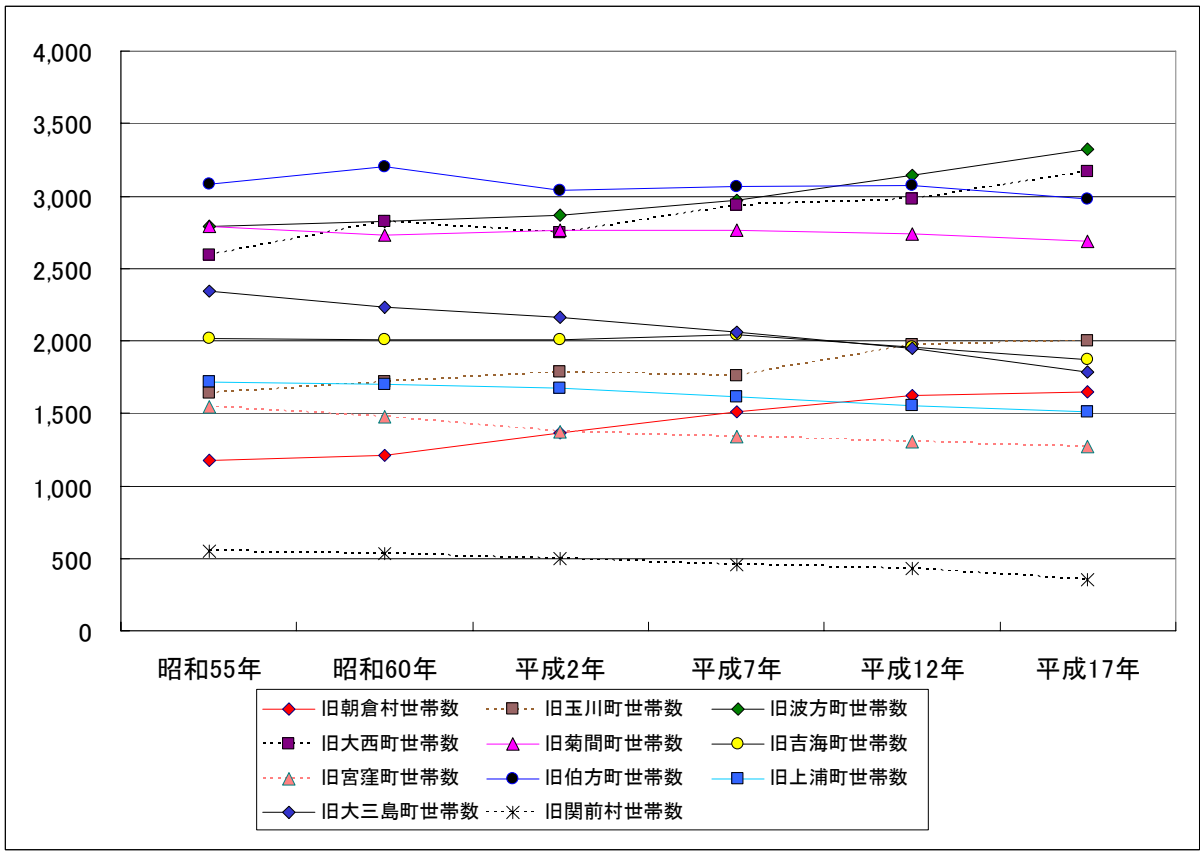
（今治市、旧今治市の人口・世帯数の推移）



（旧町村の人口の推移）



（旧町村の世帯数の推移）



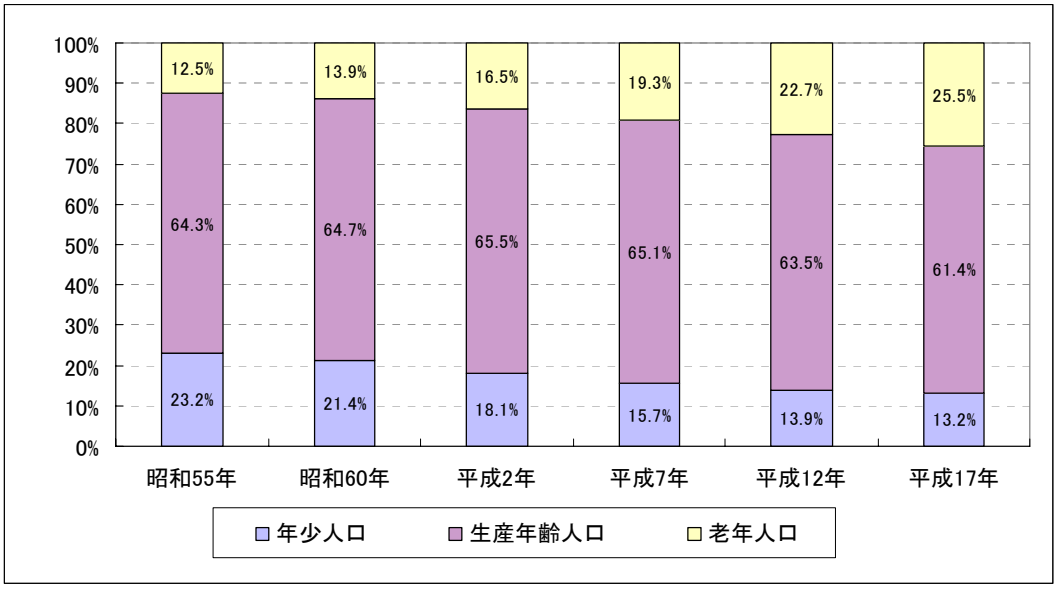
２．年齢階層別人口の推移

今治市の年齢階層別人口は、急速な少子高齢化の傾向にあり、老年人口（65 歳以上）は年々増加を続け、既に 25%を超えている。

また、年少人口（15 歳未満）の減少傾向は著しく、昭和 55 年からの 25 年間で約半数にまで減少している。

■年齢階層別人口の推移

			昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
今治市		年少人口	45,865	42,350	34,620	28,887	25,068	22,893
		生産年齢人口	127,248	127,944	125,370	119,982	114,626	106,758
		老年人口	24,696	27,480	31,514	35,564	40,931	44,319
		年少構成比	23.2%	21.4%	18.1%	15.7%	13.9%	13.2%
		生産年齢構成比	64.3%	64.7%	65.5%	65.1%	63.5%	61.4%
		老年構成比	12.5%	13.9%	16.5%	19.3%	22.7%	25.5%
（旧市町村）	旧今治市	年少人口	30,195	28,064	23,108	19,498	16,947	15,954
		生産年齢人口	80,102	82,329	82,680	80,083	77,243	72,870
		老年人口	12,937	14,722	17,326	20,633	23,740	26,446
	旧朝倉村	年少人口	917	906	897	871	750	619
		生産年齢人口	2,758	2,794	2,958	3,115	3,114	2,894
		老年人口	747	804	898	1,058	1,144	1,303
	旧玉川町	年少人口	1,201	1,197	1,069	848	827	702
		生産年齢人口	3,865	3,859	3,793	3,576	3,684	3,329
		老年人口	939	1,043	1,207	1,421	1,559	1,618
	旧波方町	年少人口	2,501	2,186	1,744	1,469	1,374	1,184
		生産年齢人口	6,797	6,704	6,614	6,583	6,493	5,933
		老年人口	1,289	1,473	1,671	1,862	2,093	2,309
	旧大西町	年少人口	2,478	2,401	1,926	1,549	1,348	1,185
		生産年齢人口	5,877	6,172	6,095	6,083	5,829	5,667
		老年人口	1,011	1,120	1,248	1,439	1,625	1,852
	旧菊間町	年少人口	2,010	1,808	1,410	1,118	915	835
		生産年齢人口	6,470	6,055	5,622	5,063	4,559	4,045
		老年人口	1,454	1,552	1,726	1,978	2,177	2,283
	旧吉海町	年少人口	1,092	939	768	637	512	432
		生産年齢人口	3,698	3,450	3,246	2,926	259	2,316
		老年人口	1,287	1,399	1,475	1,661	1,688	1,648
	旧宮窪町	年少人口	965	832	652	577	511	450
		生産年齢人口	3,136	2,895	2,621	2,346	2,077	1,861
		老年人口	789	810	867	999	1,083	1,080
	旧伯方町	年少人口	2,257	2,103	1,640	1,337	1,132	901
		生産年齢人口	6,370	6,413	5,551	5,138	4,784	4,230
		老年人口	1,349	1,491	1,670	1,881	2,115	2,197
	旧上浦町	年少人口	1,014	836	591	420	349	314
		生産年齢人口	3,268	2,974	2,545	2,197	1,869	1,637
		老年人口	1,049	1,115	1,265	1,312	1,388	1,434
	旧大三島町	年少人口	1,016	920	702	474	340	281
		生産年齢人口	4,029	3,459	2,969	2,398	1,994	1,707
		老年人口	1,473	1,552	1,725	1,874	1,898	1,781
	旧関前村	年少人口	219	158	113	89	63	36
		生産年齢人口	878	840	676	474	381	269
		老年人口	372	399	436	446	421	368



３．通勤・通学流動

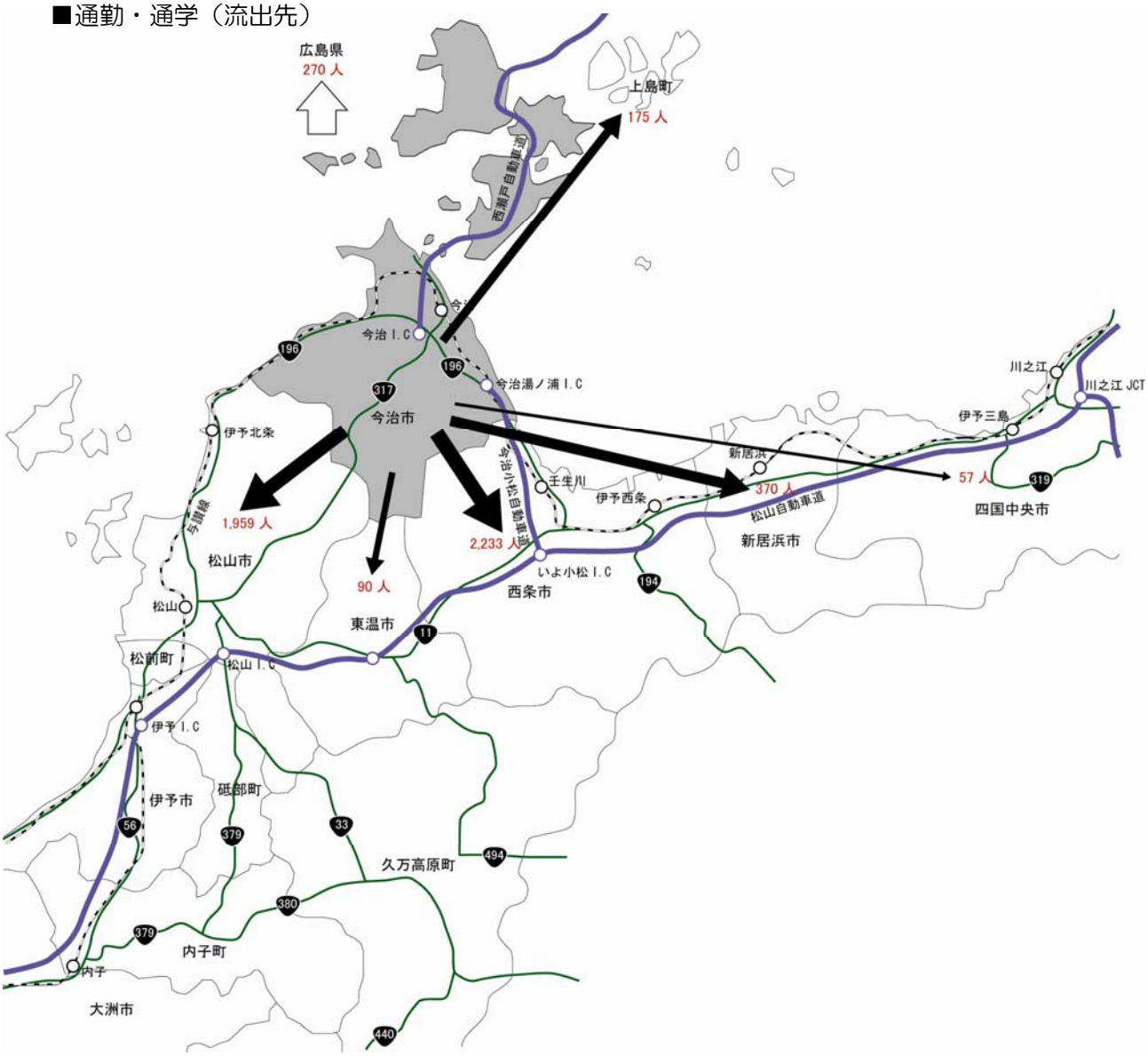
今治市の通勤・通学流動は、自市内流動が非常に高く、他市町への流出・流入の割合は10%未満と低い状況にある。

流出・流入先では、いずれも西条市が最も多く全体の約 40%を占め、次いで松山市が多くなっている。

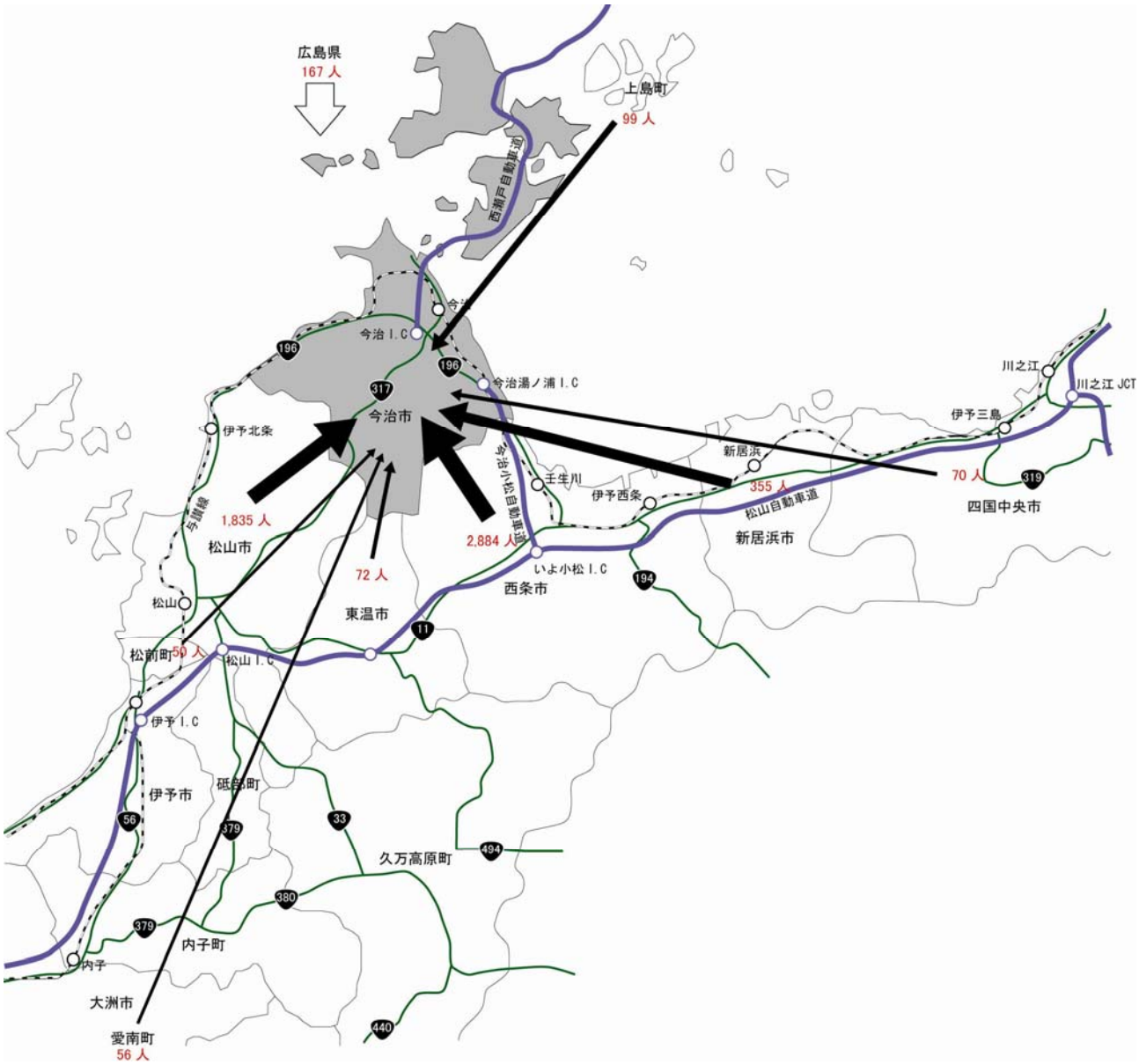
■今治市の通勤・通学流動

		流　出　先			流　入　先		
		市町村名	流出人口（人）	構成比（%）	市町村名	流入人口（人）	構成比（%）
平成17年	第1位	西条市	2,233	40.3%	西条市	2,884	42.9%
	第2位	松山市	1,959	35.3%	松山市	1,835	27.3%
	第3位	新居浜市	370	6.7%	新居浜市	355	5.3%
	第4位	上島町	175	3.2%	上島町	99	1.5%
	第5位	東温市	90	1.6%	四国中央市	70	1.0%
	今治市計	流出計	5,542	6.4%	流入計	6,721	7.6%
		自市内計	81,238	93.6%	自市内計	81,238	92.4%
		通勤・通学者数	86,780	100.0%	通勤・通学者数	87,959	100.0%

■通勤・通学（流出先）



■通勤・通学（流入先）


広島県
167 人
上島町
99 人
西瀬戸自動車道
今治 I.C
今治湯ノ浦 I.C
今治市
伊予北条
1,835 人
松山市
72 人
2,884 人
今治小松自動車道
壬生川
伊予西条
新居浜
355 人
70 人
川之江
川之江 JCT
伊予三島
四国中央市
松山自動車道
新居浜市
いよ小松 I.C
西条市
東温市
松山
松前町
50 人
松山 I.C
伊予 I.C
伊予市
砥部町
内子
内子町
久万高原町
大洲市
愛南町
56 人
196
317
11
194
319
56
379
33
494
380
440

２－３　産業動向

１．産業別就業者数の推移

今治市の産業別就業者数は、年々減少傾向にあり、すべての産業で減少傾向を辿っている。

産業比率では、第２次産業が減少傾向を示し、第３次産業の割合が増加している。

■産業別就業者数の推移

	平成2年		平成7年		平成12年		平成17年	
	就業者数(人)	構成比(%)	就業者数(人)	構成比(%)	就業者数(人)	構成比(%)	就業者数(人)	構成比(%)
第1次産業	2,614	4%	2,447	4%	7,043	8%	6,539	8%
第2次産業	23,139	39%	22,065	38%	29,609	35%	26,501	33%
第3次産業	33,011	56%	33,879	58%	48,048	57%	46,659	59%
分類不能	28	0%	32	0%	21	0%	239	0%
合計	58,792	－	58,423	－	84,700	－	79,699	－

２．産業大分類別事業所数及び従業者数の推移

産業大分類別の事業所数及び従業者数では、事業所数は年々減少傾向にあるものの、従業者数では平成 18 年に増加へ転じている。

愛媛県及び周辺市町においても、ほぼ同じ傾向を示している。

■県及び周辺市町の事業所数・従業者数の推移

	事業所数			従業者数		
	平成13年	平成16年	平成18年	平成13年	平成16年	平成18年
今治市	10,766	9,788	9,637	72,299	67,655	74,280
松山市	24,544	22,367	21,655	217,452	205,834	217,894
西条市	5,411	5,024	5,250	43,733	41,045	46,074
東温市	1,212	1,222	1,319	12,288	12,394	15,557
新居浜市	6,061	5,603	5,622	54,288	49,407	54,894
四国中央市	5,119	4,772	4,825	44,243	41,985	44,240
伊予市	1,859	1,729	1,768	14,130	12,702	14,406
砥部町	967	930	944	9,532	8,079	8,699
久万高原町	690	647	708	3,783	3,429	4,089
愛媛県	76,971	70,965	71,594	594,719	556,411	609,667

■産業別事業所数・従業者数の推移

	事業所数			従業者数		
	平成13年	平成16年	平成18年	平成13年	平成16年	平成18年
農林漁業	32	27	33	383	253	317
鉱業	48	41	38	345	293	262
建設業	1,146	1,056	967	7,831	7,215	7,208
製造業	1,371	1,183	1,040	16,957	15,033	15,363
電気・ガス・熱供給・水道業	4	3	11	255	204	297
運輸・通信業	470	446	421	5,747	5,572	5,475
卸売・小売業、飲食店	4,681	4,279	4,034	21,860	21,545	20,863
金融・保険業	157	137	139	1,729	1,562	1,583
不動産業	215	204	197	590	529	601
サービス業	2,642	2,412	2,658	16,602	15,449	20,067
総　　数	10,766	9,788	9,637	72,299	67,655	74,280

３．商業の推移

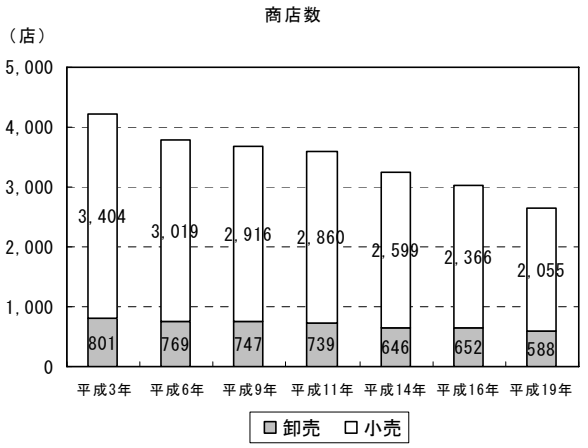
今治市の商業は、商店数及び年間販売額は減少傾向にあるものの、従業者数はほぼ横ばいで推移している。

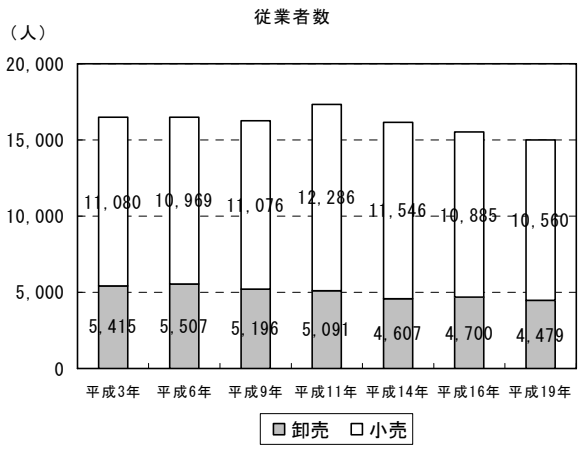
特に小売業では、商店数の減少が著しい状況にある。

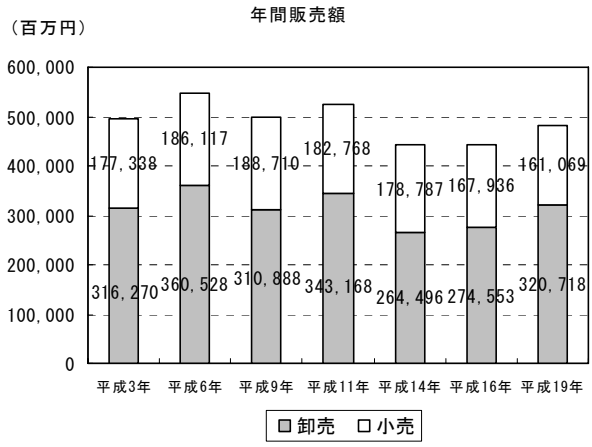
■商業の推移

		平成3年	平成6年	平成9年	平成11年	平成14年	平成16年	平成19年
商店数（店）	総数	4,205	3,788	3,663	3,599	3,245	3,018	2,643
	卸売	801	769	747	739	646	652	588
	小売	3,404	3,019	2,916	2,860	2,599	2,366	2,055
従業者数（人）	総数	16,495	16,476	16,272	17,377	16,153	15,585	15,039
	卸売	5,415	5,507	5,196	5,091	4,607	4,700	4,479
	小売	11,080	10,969	11,076	12,286	11,546	10,885	10,560
年間商品販売額（百万円）	総数	493,608	546,645	499,598	525,936	443,283	442,489	481,787
	卸売	316,270	360,528	310,888	343,168	264,496	274,553	320,718
	小売	177,338	186,117	188,710	182,768	178,787	167,936	161,069

資料：商業統計調査







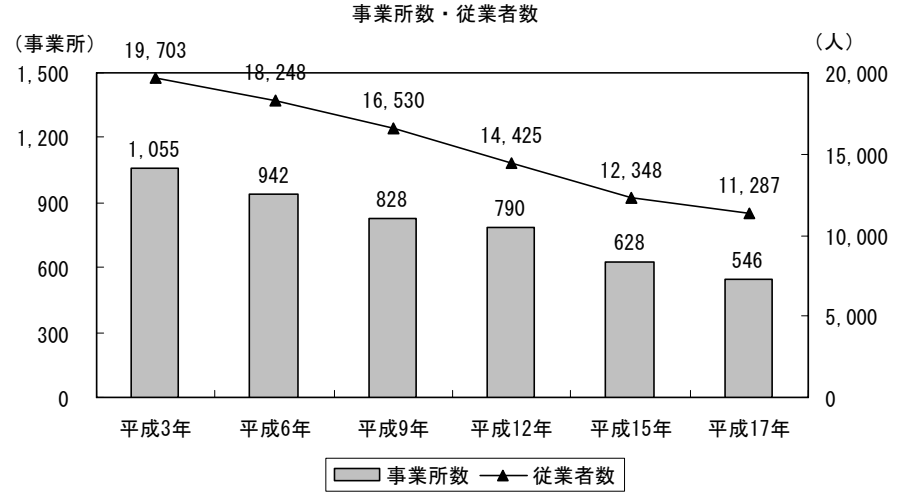
４．工業の推移

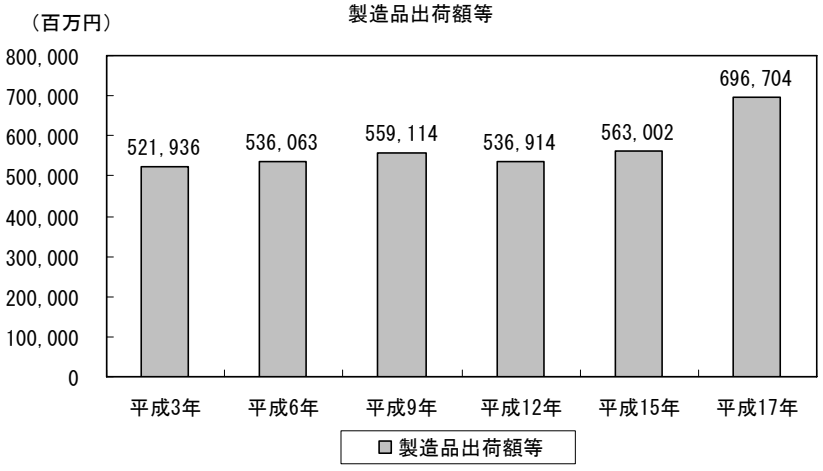
今治市の工業は、事業所数と従業者数は著しい減少を示しているが、製造品出荷額等においては近年大幅な増加となっている。

■工業の推移

	平成3年	平成6年	平成9年	平成12年	平成15年	平成17年
事業所数（事業所）	1,055	942	828	790	628	546
従業者数（人）	19,703	18,248	16,530	14,425	12,348	11,287
製造品出荷額等（百万円）	521,936	536,063	559,114	536,914	563,002	696,704

資料：事業所・企業統計調査





５．観光の状況

①観光客数の推移

今治市の観光客数は、県内観光客が約６割を占め、県外では中国地方からの観光客が多くなっている。

観光客数全体では、約 230 万人前後で推移している。

■今治圏域の観光客数の推移　（千人）

		平成15年	平成16年	平成17年	平成18年
県内観光客数		2,368	2,411	2,256	2,262
県外観光客数		1,545	1,728	1,583	1,660
	近畿	108	155	168	168
	中国	553	694	594	606
	九州	120	138	143	137
	四国３県	319	295	232	285
	その他	445	446	446	464

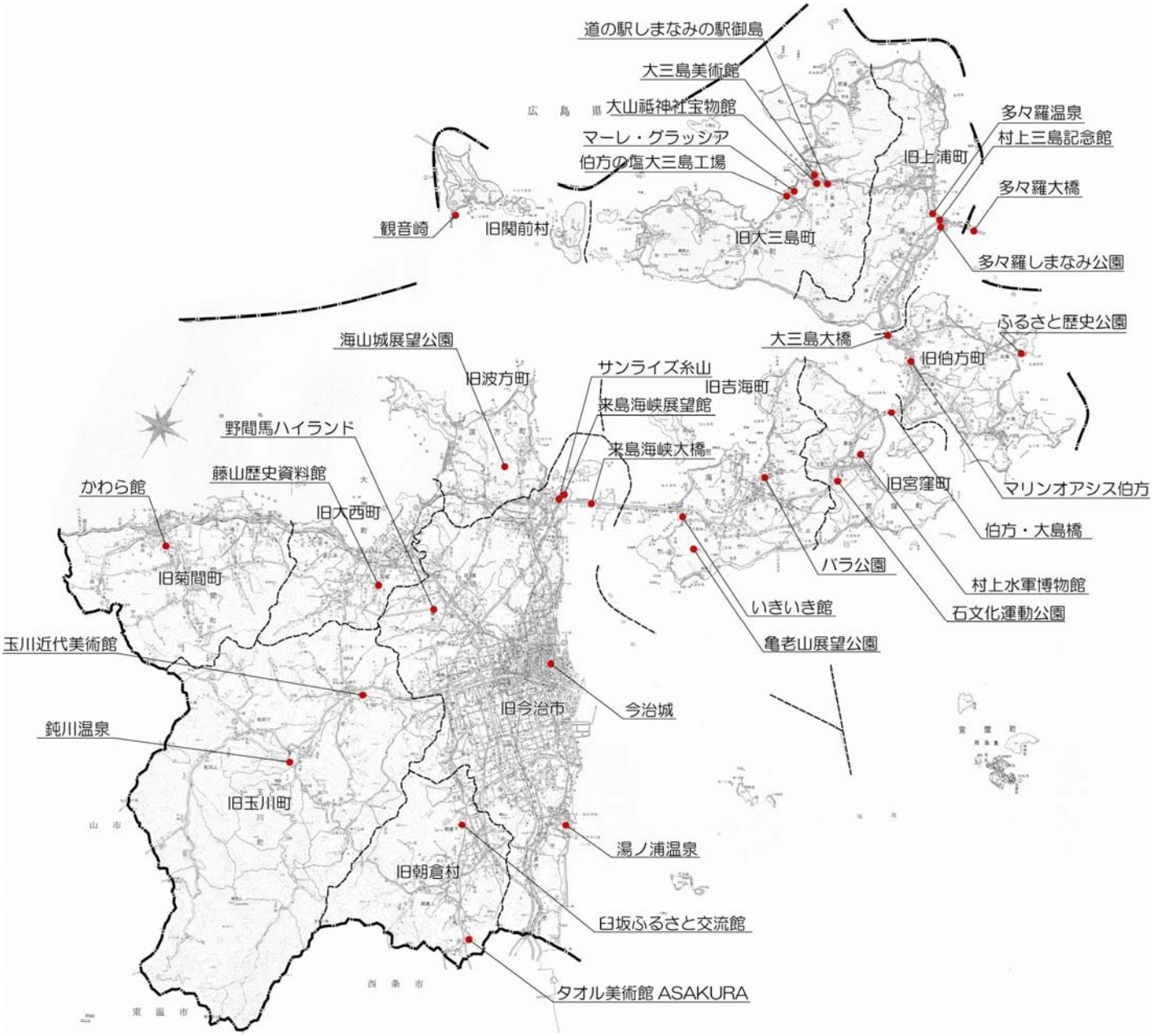
資料：観光統計調査

②主要観光施設利用者数

市内の主要観光施設は、瀬戸内しまなみ海道の４つの大橋の観光客が圧倒的に多く、施設では湯ノ浦温泉や鈍川温泉、タオル美術館 ASAKURA、多々羅しまなみ公園などが多くの観光客を有している。

	平成17年	平成18年	平成19年	H18/H17	H19/H18
臼坂ふるさと交流館	40,732	38,193	36,174	93.8%	94.7%
タオル美術館ASAKURA	269,284	282,165	315,383	104.8%	111.8%
鈍川温泉	321,873	327,445	311,091	101.7%	95.0%
玉川近代美術館	4,899	7,666	4,821	156.5%	62.9%
かわら館	9,079	9,024	8,998	99.4%	99.7%
藤山歴史資料館	4,007	1,062	1,093	26.5%	102.9%
海山城展望公園	7,490	6,990	6,505	93.3%	93.1%
来島海峡展望館	114,920	85,400	118,100	74.3%	138.3%
サンライズ糸山	176,500	188,423	218,500	106.8%	116.0%
湯ノ浦温泉	380,548	392,254	357,865	103.1%	91.2%
野間馬ハイランド	143,950	122,215	129,465	84.9%	105.9%
今治城	27,770	28,793	31,458	103.7%	109.3%
いきいき館	105,042	114,473	131,044	109.0%	114.5%
ローズ館	74,065	79,309	76,250	107.1%	96.1%
郷土文化センター	3,863	3,952	4,321	102.3%	109.3%
バラ公園	110,500	118,800	113,900	107.5%	95.9%
亀老山展望公園	74,000	75,500	75,500	102.0%	100.0%
石文化運動公園	29,232	30,341	25,580	103.8%	84.3%
村上水軍博物館	47,747	45,010	48,041	94.3%	106.7%
マリンオアシス伯方	121,607	157,148	230,961	129.2%	147.0%
ふるさと歴史公園	3,833	4,850	4,636	126.5%	95.6%
多々羅しまなみ公園	216,980	240,528	272,737	110.9%	113.4%
多々羅温泉	49,528	50,773	51,661	102.5%	101.7%
村上三島記念館	3,381	3,770	4,568	111.5%	121.2%
しまなみの駅御島	123,302	132,788	136,916	107.7%	103.1%
大三島美術館	4,939	4,458	4,311	90.3%	96.7%
マーレ・グラッシア	183,516	183,202	175,446	99.8%	95.8%
大山祇神社宝物館	67,747	65,120	59,313	96.1%	91.1%
伯方の塩大三島工場	58,001	62,893	75,069	108.4%	119.4%
観音崎	1,095	1,035	1,019	94.5%	98.5%
多々羅大橋	1,435,199	1,636,478	1,722,169	114.0%	105.2%
大三島大橋	1,880,133	2,071,784	2,162,977	110.2%	104.4%
伯方・大島大橋	2,208,087	2,419,775	2,525,836	109.6%	104.4%
来島海峡大橋	2,171,015	2,404,622	2,540,664	110.8%	105.7%

■観光施設の位置


道の駅しまなみの駅御島
大三島美術館
大山祇神社宝物館
マーレ・グラッシア
伯方の塩大三島工場
観音崎
旧関前村
旧大三島町
旧上浦町
多々羅温泉
村上三島記念館
多々羅大橋
多々羅しまなみ公園
ふるさと歴史公園
大三島大橋
旧伯方町
海山城展望公園
旧波方町
サンライズ糸山
旧吉海町
来島海峡展望館
来島海峡大橋
野間馬ハイランド
藤山歴史資料館
かわら館
旧大西町
旧菊間町
旧宮窪町
マリンオアシス伯方
伯方・大島大橋
バラ公園
村上水軍博物館
いきいき館
石文化運動公園
亀老山展望公園
玉川近代美術館
旧今治市
今治城
鈍川温泉
旧玉川町
湯ノ浦温泉
旧朝倉村
臼坂ふるさと交流館
タオル美術館 ASAKURA

２－４　都市の状況

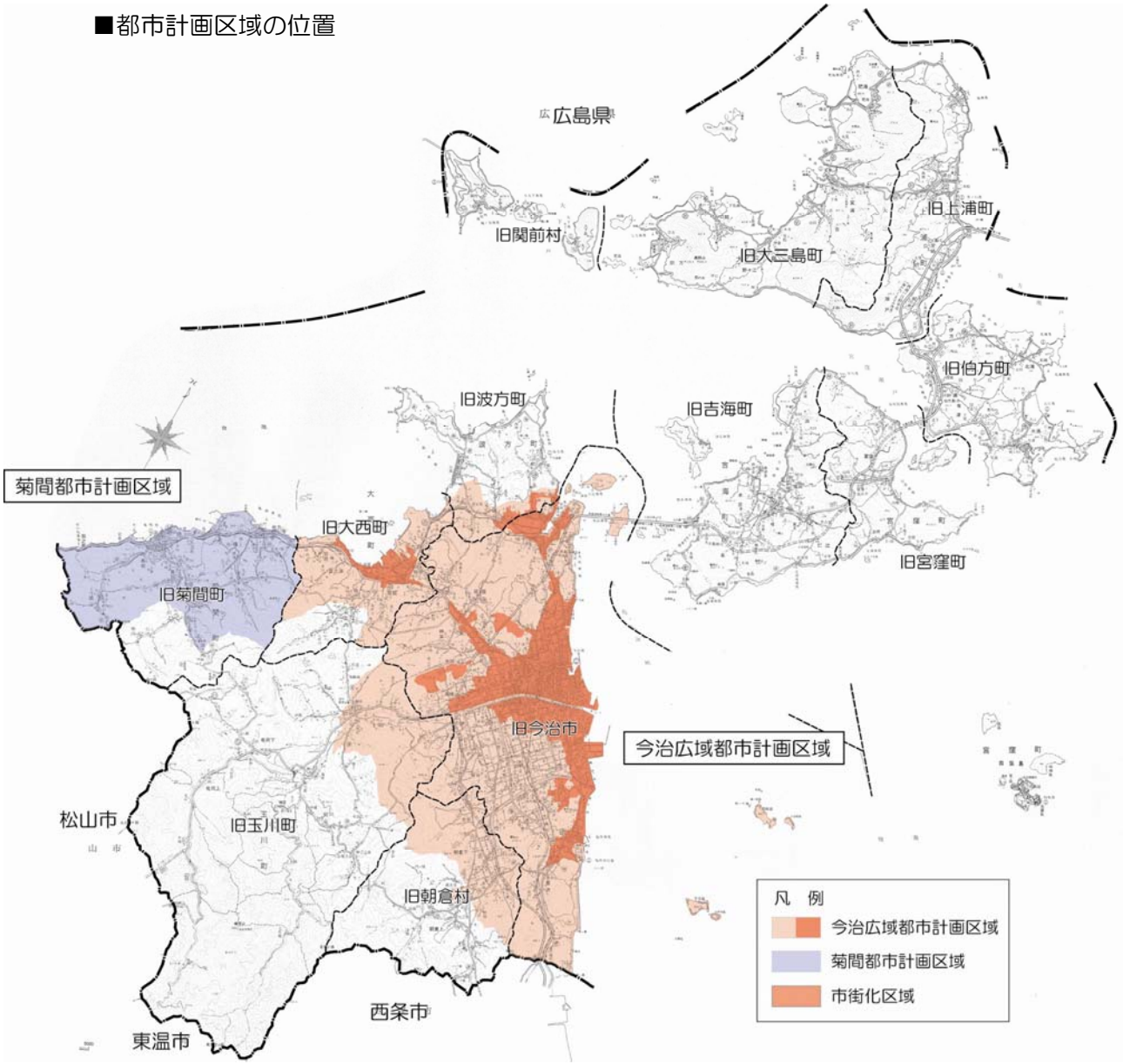
１．都市計画の指定状況

本市では、旧今治市を中心とする線引き都市計画区域である「今治広域都市計画区域」と、旧菊間町の非線引き都市計画区域である「菊間都市計画区域」が指定されている。

今治広域都市計画区域は、区域面積が 11,866ha であり、そのうちの約 20%にあたる 2,291ha が市街化区域に指定されている。

菊間都市計画区域は、区域面積は 2,789ha で、市街化区域の指定はないものの、186ha で用途地域が指定されている。

■都市計画区域の位置

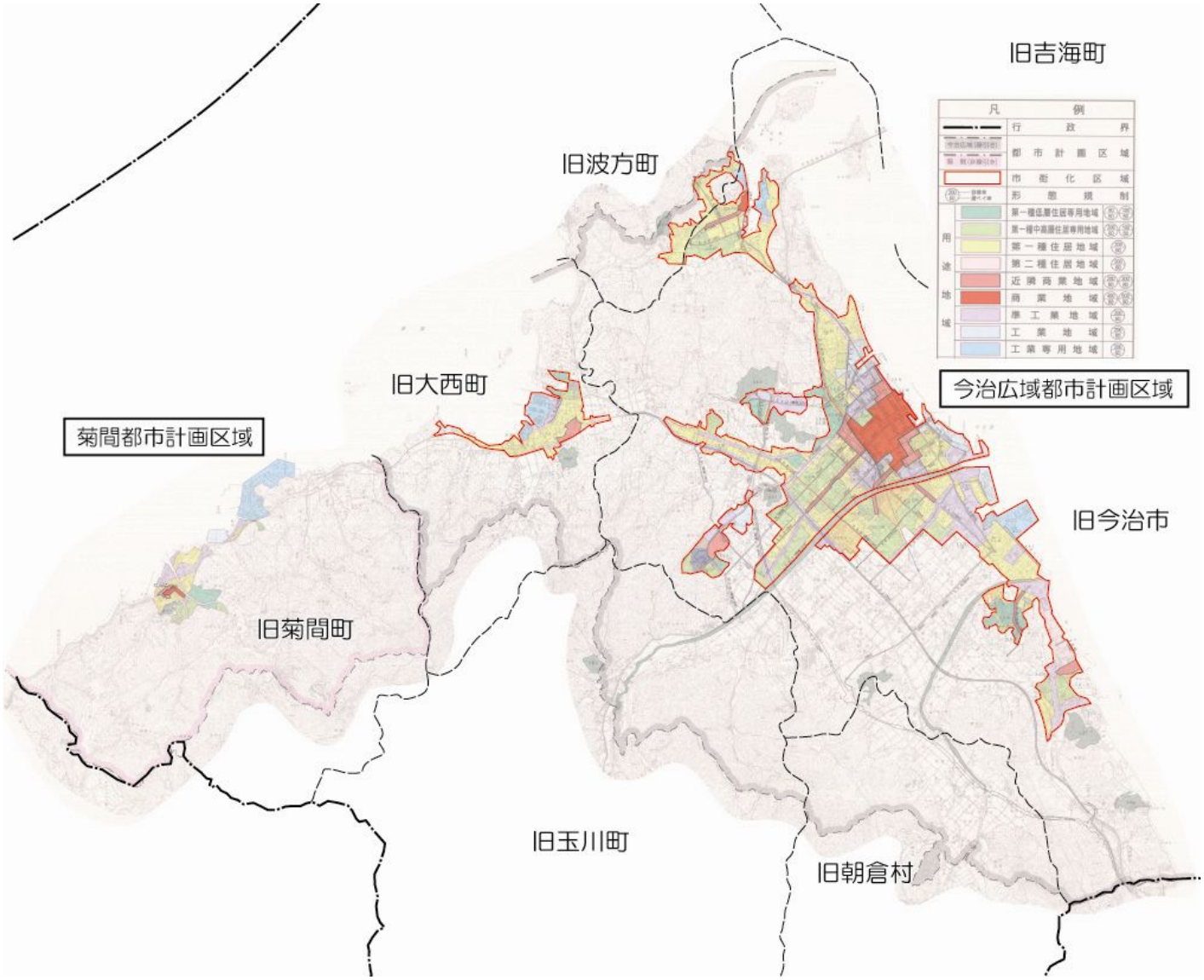


２．市街地の状況

今治市の市街地は、JR 今治駅や今治港を中心とする大きな市街地が燧灘（ひうちなだ）に沿って形成されており、内陸部では広域幹線道路沿いに市街地の広がりをみせ、旧波方町や旧大西町では一定の市街地が形成されている。

駐車場整備地区の対象の中心となる商業地域や近隣商業地域は、今治駅から今治港まで市街地中心部のエリアで大きく指定されているが、その他は幹線道路沿道に点在するのみとなっている。

■地域地区の指定状況



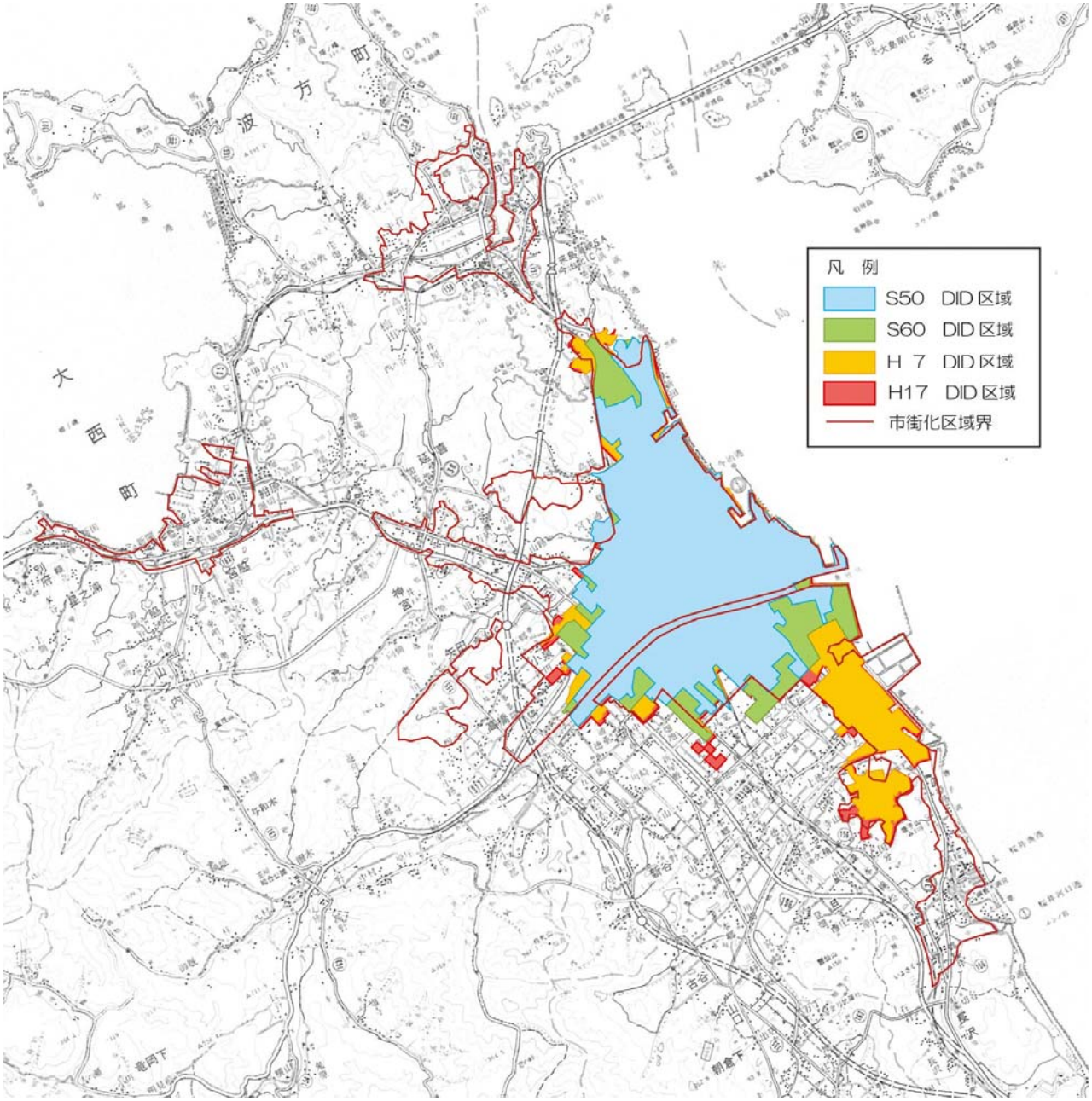
３．人口集中地区の変遷

本市の人口集中地区は、JR 今治駅及び今治港を中心とするエリアに見られ、平成７年には東南方面の桜井地区に大きな広がりを見せている。

人口集中地区の規模は、年々拡大傾向にあるが、地区内人口及び人口密度は低下している。

	昭和 50 年	昭和 60 年	平成７年	平成 17 年
人口集中地区面積(k ㎡)	9.8	11.5	13.7	13.8
地区内人口(人)	64,051	63,171	68,307	64,685
人口密度(人/k ㎡)	6,536	5,493	4,975	4,684

■人口集中地区（DID 地区）の変遷

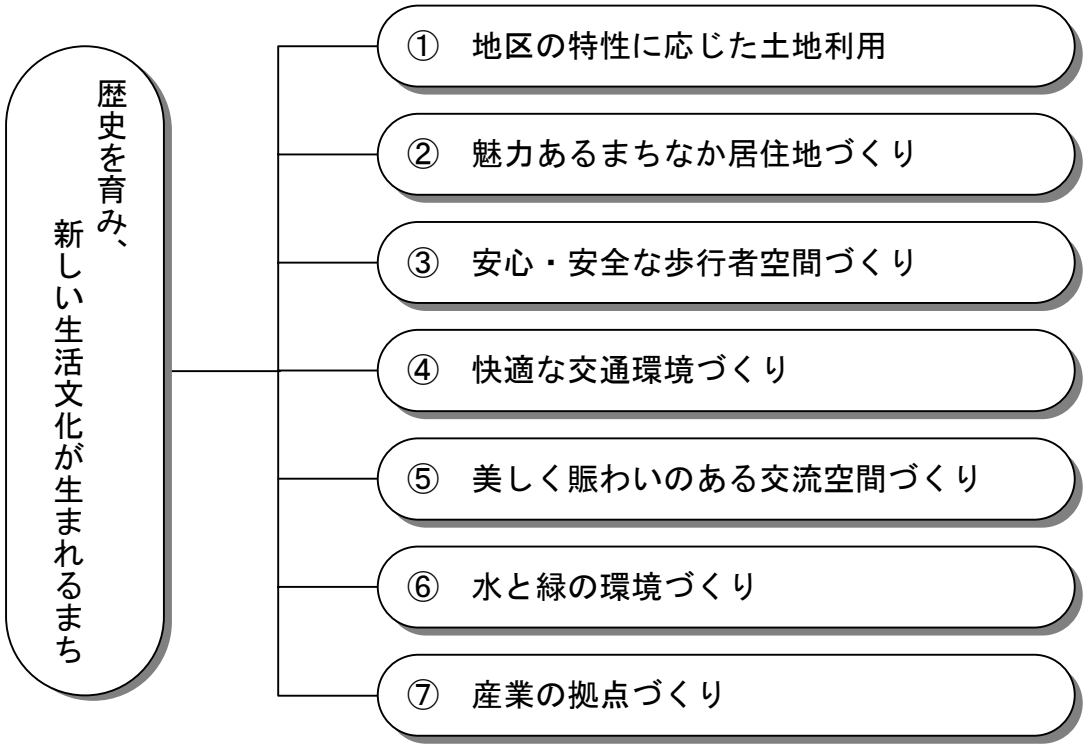


２－５　上位・関連計画

１．上位計画

計画名称	今治市都市計画マスタープラン
策定年次	平成 21 年３月
まちづくりの目標 （市街地地域）	■地域づくりのテーマ ***「歴史を育み、新しい生活文化が生まれるまち」*** ■地域づくりの目標 ◇これまで形成されてきた都市のストックを活用しながら、良好な住環境の創出と、若者から高齢者まで豊かなライフスタイルが可能な生活空間の形成を目指します。 ◇快適で安心して移動できる歩行者空間の形成と、中心市街地に訪れやすい交通環境の充実を目指します。 ◇今治らしさを象徴する地域資源を保全・活用しながら、美しさと賑わいのある魅力的な地域づくりを目指します。

■地域づくりの方針



■駐車場整備地区内の関連方針

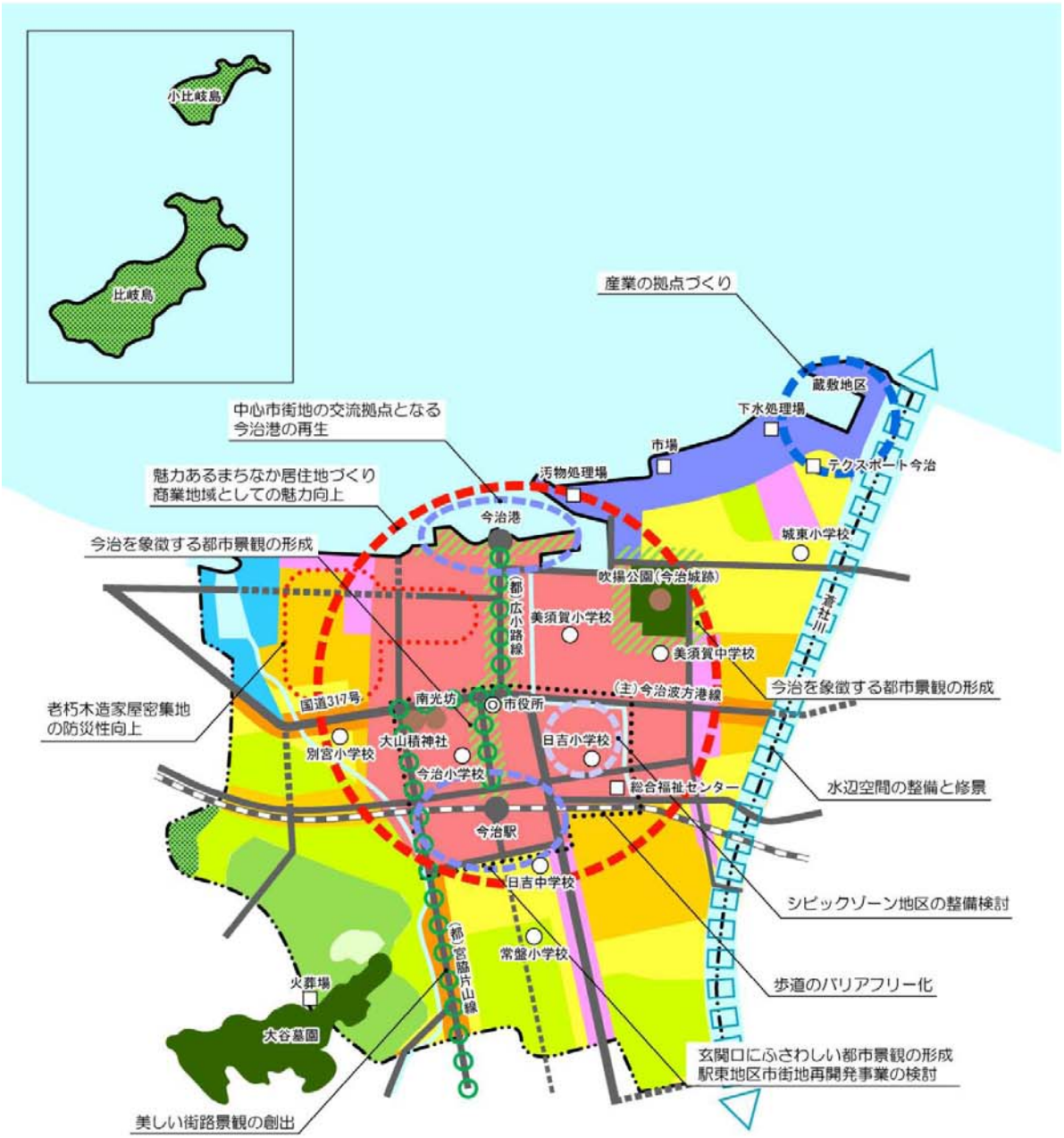
・ＪＲ今治駅から今治港に至る中心市街地では、商業・業務機能をはじめ、行政、福祉・医療、情報発信、レクリエーション施設など幅広い施設を誘導することで、複合的な都市機能の集積を図ります。

・今治港蔵敷地区を流通業務地とし、海上交通利便性を生かした流通業務系の土地利用を図ります。

・中心市街地周辺の複合住宅地では、繊維関連の中小工場と住宅等が共存した職住近接型の住宅地の形成を図ります。

・多様で魅力ある中層住宅などの立地を重点的あるいは優先的に誘導させる地区においては、日照やオープンスペースの確保など良好な住環境を創出しながらまちなか居住を推進します。
・民間住宅建設の促進を図るために、「今治市まちなか居住促進事業補助金制度」を活用するほか、各種助成制度の導入を検討します。
・交通利便性や既存の商業・行政・福祉・医療施設などの集積による生活利便性に加え、新たな都市機能の導入などによるまちなかの魅力向上を図ります。
・今治駅から市役所・総合福祉センター周辺までのエリアをはじめとして、歩道のバリアフリー化を推進します。
・歩行者や自転車利用者の安全な移動を確保するために、日吉地区、常盤地区を「あんしん歩行エリア」に指定し、交通安全対策として交差点改良や交通規制などを推進します。
・㈱広小路線、㈱宮脇片山線、国道 317 号などの骨格となる幹線道路をはじめ、格子状に整備された道路網の適切な維持管理を図るとともに、人と環境にやさしい道路空間の充実を図ります。
・自動車交通の輻輳する中心市街地においては、駐車需要に応じた民間駐車場の整備促進と公的駐車場の適切な配置を検討します。
・今治駅東口駅前広場の再整備を検討します。

■都市計画マスタープラン　地域別の整備方針（市街地地域）



凡　例			
	中心市街地		自動車専用道路
	商業業務地		自動車専用道路（計画・構想）
	沿道サービス地		主要な幹線道路
	生産型工業地		主要な幹線道路（計画・構想）
	流通業務地		鉄道
	複合住宅地		主要な公園・緑地・墓園
	一般住宅地		自然公園区域等
	専用住宅地		主要な歴史文化的資源
	農地・集落地等		水面・水辺
	森林・緑地		都市計画区域

【地域づくりの方針】

２．関連計画

計画名称	今治市都市再生プログラム策定調査報告書
策定年次	平成 21 年３月
基本的な考え方	コンパクトシティ形成に向けた街なか交流 ～街なかに市民交流拠点を設置し、賑わいを取り戻す～

■中心市街地に求められる機能

【賑わい機能】

・商業施設、イベント広場、アミューズメント施設　等

【市民交流機能】

・憩い施設、多目的ホール、会議室、集会室　等

【市民活動機能】

・市民活動センター、ＮＰＯ施設　等

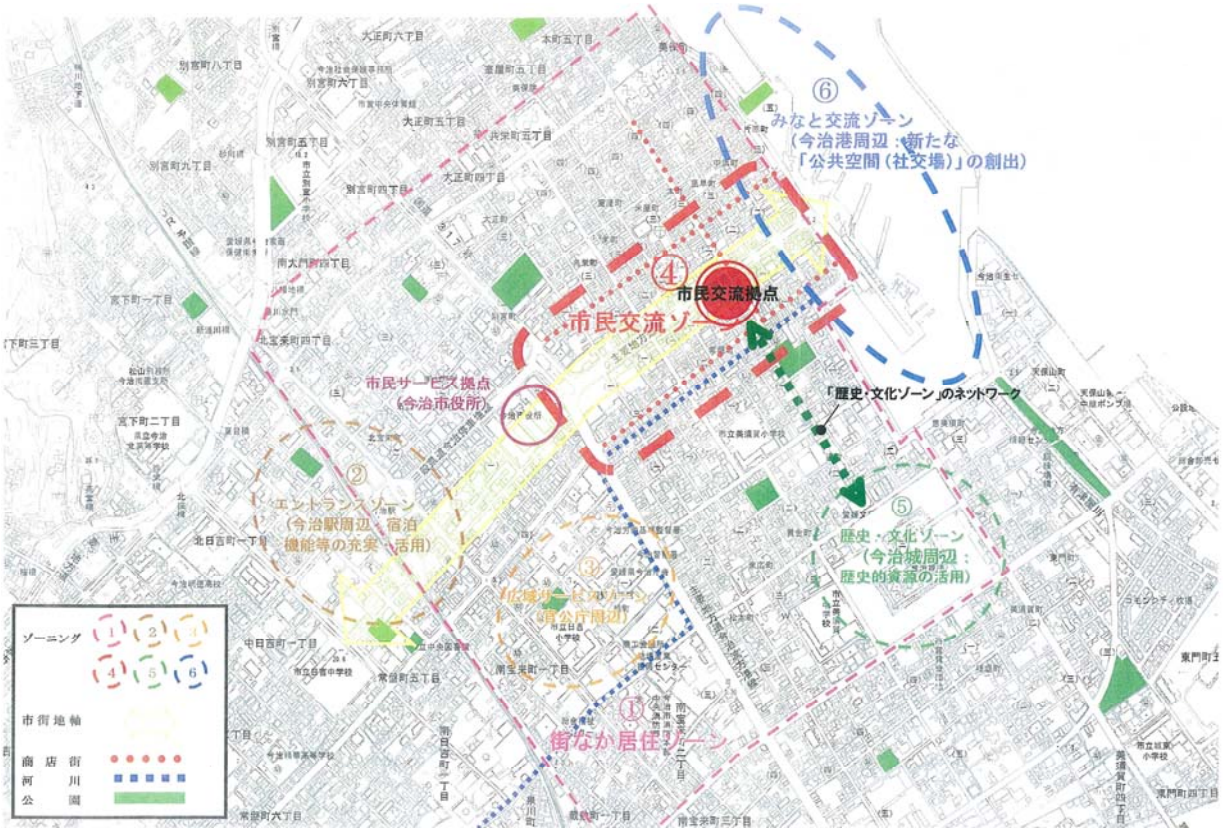
【その他市民サービス機能】

・市各課の市民サービス機能　等

■整備方針

市民主体形成と交流による新たな賑わい拠点の形成

■中心市街地の将来の都市構造



ゾーニング（拠点）

①街なか居住ゾーン（ピンク破線）

②エントランスゾーン（茶破線）

③広域サービスゾーン（オレンジ破線）

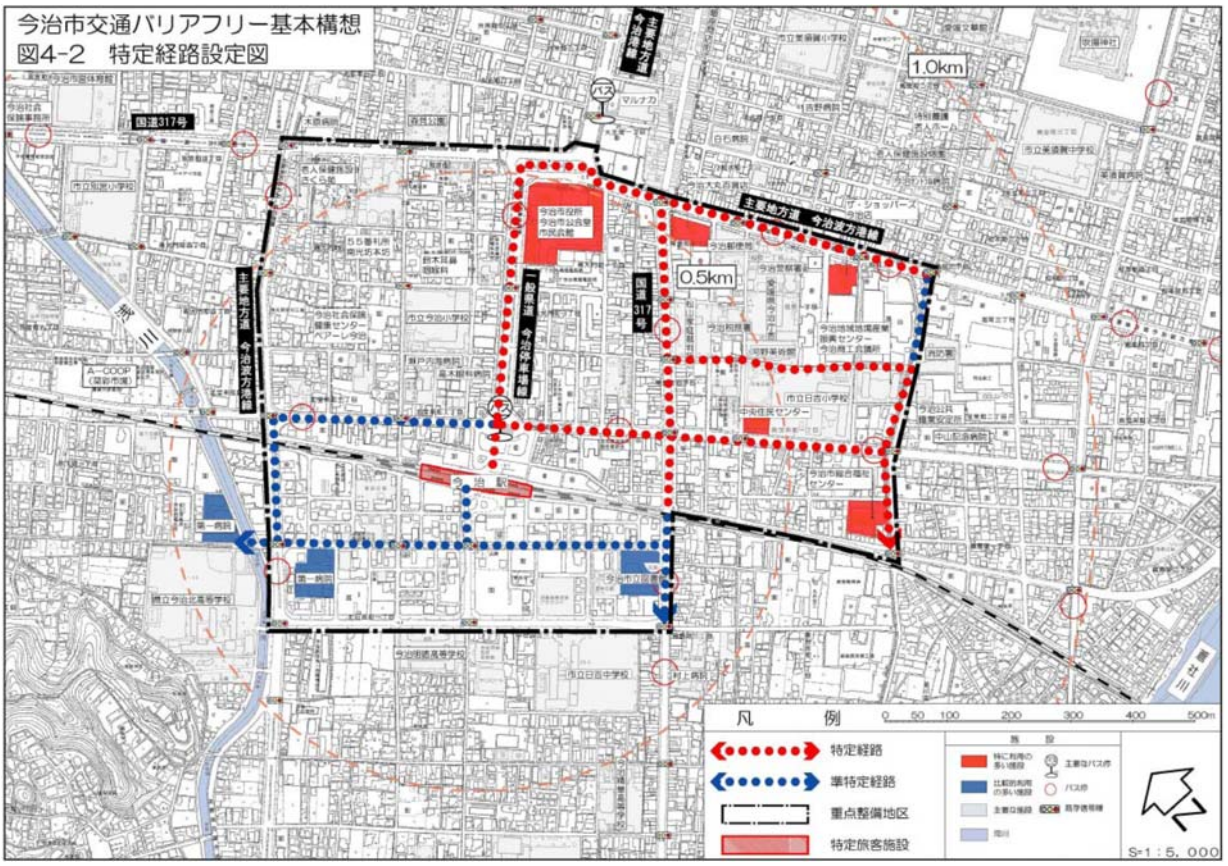
④市民交流ゾーン（赤破線）

⑤歴史・文化ゾーン（緑破線）

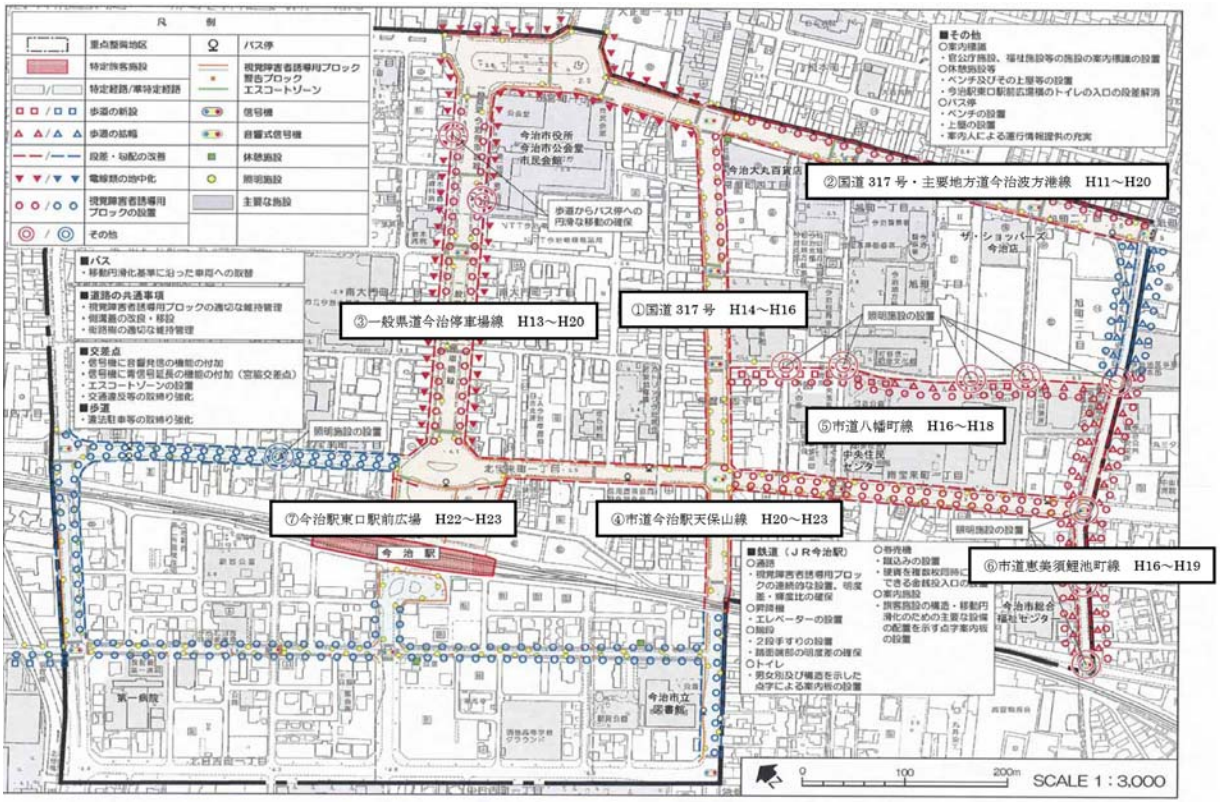
⑥みなと交流ゾーン（青破線）

計画名称	今治市交通バリアフリー基本構想
策定年次	平成 16 年３月（道路特定事業計画：平成 17 年 11 月）

■交通バリアフリー基本構想



■道路特定事業計画



計画名称	みなと再生構想　（策定主体：みなと再生委員会）
策定年次	平成 20 年２月
基本コンセプト	「交通」の港から「交流」の港へ 今治シビックプライドセンターからはじまる、交流のみなとづくり １．瀬戸内海を代表するような、今治市民の誇りとなる水辺空間の創造。 ２．架橋時代に対応した新しい海の交通機能などを〈基本機能〉として整備するとともに、新たな時代に対応した〈交流機能〉の整備。 ３．新しい今治市の玄関口としての立地条件を踏まえ、今治市や中心市街地、島しょ部との連携を重視。 ４．こどもから高齢者まで、全ての人が安全・快適に過ごすことができるバリアフリー空間の実現。 ５．事業の持続可能性を確保するために、事業規模の適正化を図ると同時に、事業の担い手となる組織イメージを明確にし、コトづくりを重視した事業計画の立案。

■みなと再生の考え方

海事ビジネスゾーン

海事関連オフィスや陸と海の交通機能が集積し、港に日常的な活力を生み出すゾーン。「海事ビジネスセンター」を中核に「海事都市・今治」を象徴する都市的な景観を創出します。

◆海事ビジネスセンター
海事関連の民間オフィスや行政機関、フェリーの待合・発券所、展望レストランなどが集積した都市型ビル。

◆交通ターミナル
バスターミナルやタクシープールなど、陸上の交通ターミナル機能を集積。

シビックプライドゾーン

今治市民の誇りを創造する ICPC（今治シビックプライドセンター）を中核として、今治港に多彩な賑わいを生み出していく広場空間。多様なイベントに対応できるファシリティを整備します。

◆ICPC
今治の街づくりを牽引する TMO 型組織である「ICPC」の活動拠点。

◆市民広場
多様なイベントに対応する公共広場。市民の誇りを象徴するモニュメント「海への門」の設置を検討。

沖洲公園ゾーン

海への景観を楽しむ公園空間と、市民の文化活動の場を一体化。潤いのある環境の中から豊かな市民文化を育みます。

◆沖洲公園
緩やかな傾斜を持った臨海公園。海への景観を楽しむ憩いの空間。

◆屋外ステージ
公園のランドマークとなる屋外ステージ。

◆市民スタジオ
市民の多彩な文化活動に活用される貸しスタジオ。

■整備イメージ

第３章　市街地中心部の交通特性

３－１　交通の状況

１．主要な交通施設

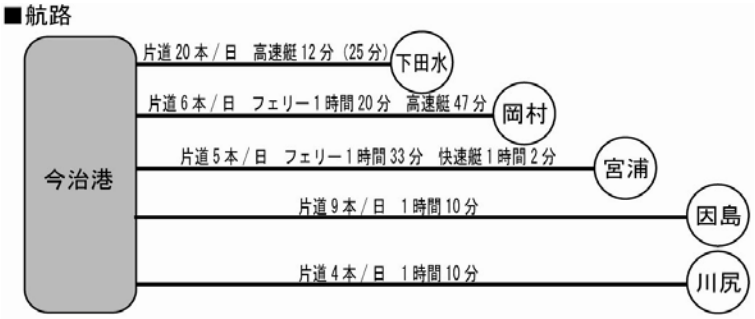
市街地中心部は、鉄道や航路、瀬戸内しまなみ海道今治 IC も近接しており、様々な交通手段を利用することができる利便性の高い都市である。

航路は、高速道路の無料化によって、船舶利用者が激減し、広島や神戸、大分へのフェリーなどは廃航となったが、呉市や市内島しょ部への航路が運航している。

鉄道では、JR 松山駅へは約 40 分、JR 新居浜駅へは約 36 分を要する。

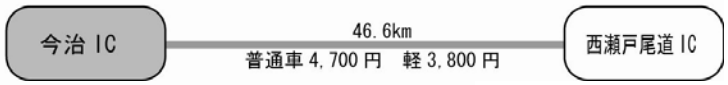
本州とをつなぐ瀬戸内しまなみ海道の西瀬戸尾道 IC までの所要時間は 40 分程度である。

■航路

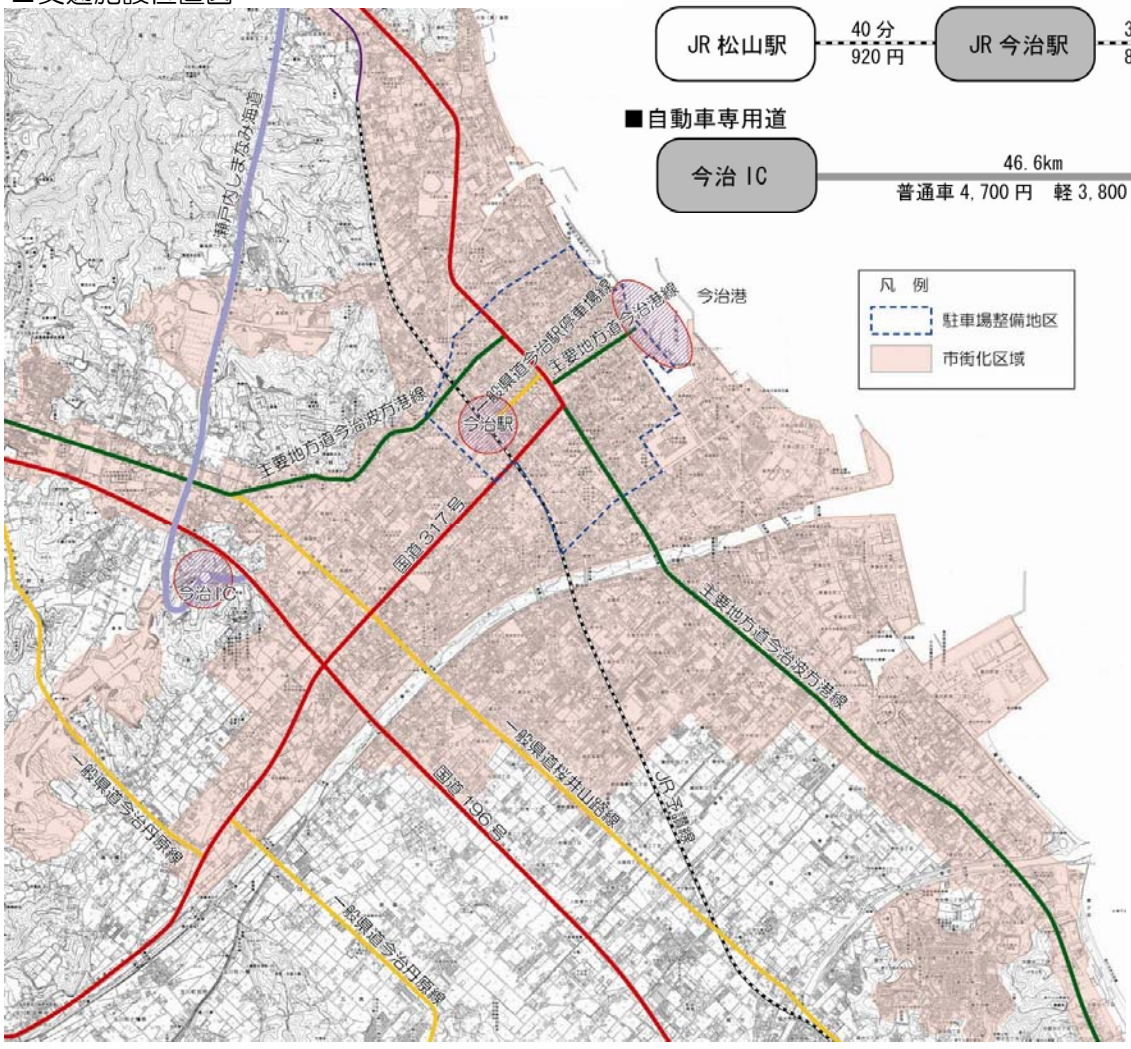


■鉄道

■自動車専用道



■交通施設位置図



２．交通施設の利用状況

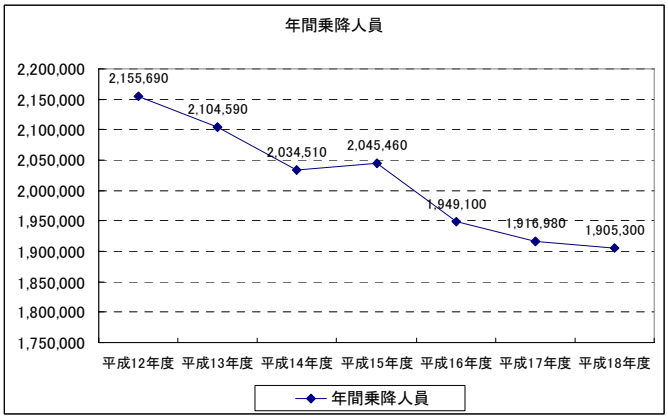
①鉄道利用客数の推移

JR 今治駅の利用客数は、年々減少傾向にあり、平成 16 年度には 200 万人を下回っている。

■JR 今治駅乗降人員の推移

（人）

	年間乗降人員	1日当り乗車人員
平成12年度	2,155,690	5,906
平成13年度	2,104,590	5,766
平成14年度	2,034,510	5,574
平成15年度	2,045,460	5,604
平成16年度	1,949,100	5,340
平成17年度	1,916,980	5,252
平成18年度	1,905,300	5,220



②今治港航路別乗降客数の推移

今治港に発着する航路は、広島、神戸、大分などへフェリーが運航していたが、瀬戸内しまなみ海道の開通や高速道路の ETC 割引などの施策によって、年々減少傾向を強め、航路については現在、呉市と市内島しょ部等への旅客定期便の運航のみとなっている。

■今治港乗降客数（乗客）

	総数	今治～大分	今治～岡村	今治～宇品	今治～三原	今治～宮浦	今治～下田水	今治～神戸	今治～その他
平成17年度	359,601	24,188	36,608	15,771	7,128	13,196	162,692	42,354	57,664
平成18年度	333,197	22,809	31,793	13,893	5,739	12,076	157,902	37,093	51,892
平成19年度	273,905	6,521	23,249	－	291	13,808	145,142	33,217	51,677
平成20年度	252,035	5,337	21,828	－	－	12,986	136,288	26,661	48,935

■今治港乗降客数（降客）

	総数	今治～大分	今治～岡村	今治～宇品	今治～三原	今治～宮浦	今治～下田水	今治～神戸	今治～その他
平成17年度	341,216	6,341	36,239	16,113	6,688	20,088	147,118	38,648	69,981
平成18年度	317,369	6,533	31,206	13,757	5,677	18,868	144,404	33,919	63,005
平成19年度	317,369	5,218	24,694	－	203	19,915	134,272	28,190	61,070
平成20年度	317,369	23,367	31,206	－	－	18,466	125,623	27,703	57,378

資料）今治市統計書

③瀬戸内しまなみ海道通行量の推移

瀬戸内しまなみ海道の通行量は、どの区間も年々増加傾向にあるが、新尾道大橋および因島大橋での通行量が特に多くなっており、全区間を利用する車両は少ない状況にある。

■しまなみ海道車両通行量

	新尾道大橋	因島大橋	生口橋	多々羅大橋	大三島大橋	伯方大島大橋	来島海峡大橋
平成14年度	3,631,214	4,174,720	2,817,392	1,372,687	1,818,313	2,101,276	2,127,636
平成15年度	3,719,896	4,286,999	2,906,380	1,398,078	1,828,377	2,113,458	2,093,735
平成16年度	3,826,018	4,384,134	2,980,577	1,430,993	1,870,204	2,189,979	2,160,380
平成17年度	4,022,693	4,557,588	3,062,796	1,453,191	1,899,552	2,221,818	2,183,255
平成18年度	4,337,128	4,883,254	3,295,048	1,684,734	2,119,486	2,472,982	2,471,140
平成19年度	4,492,883	5,037,170	3,423,344	1,733,447	2,174,836	2,540,934	2,561,134
平成20年度	4,659,239	5,196,597	3,581,848	1,827,240	2,257,649	2,604,695	2,685,585

資料）今治市統計書

３．自動車交通量の状況

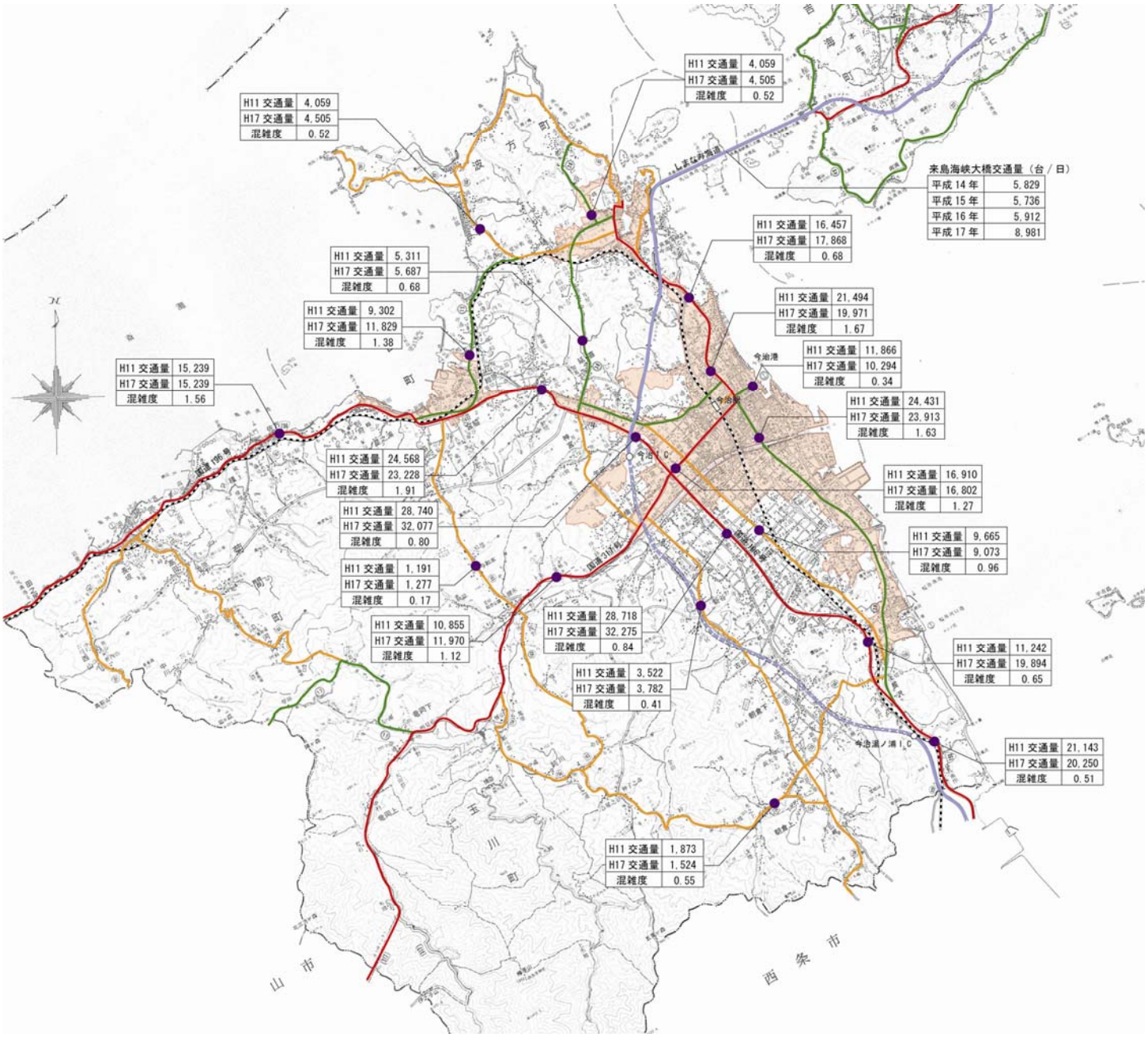
市街地中心部の自動車交通量は、国道 196 号に交通量が集中しており、今治 IC 周辺では３万台/24h を超える交通量となっている。

国道 317 号の交通量は、１～２万台/24h であるが、混雑度は高い数値を示している。

自動車交通の変化としては、南側の西条市方面で大きな増加が見られる。

西瀬戸しまなみ海道の利用台数は、微増ながら年々増加傾向にある。

■自動車交通量及び混雑度



４．自動車保有台数の状況

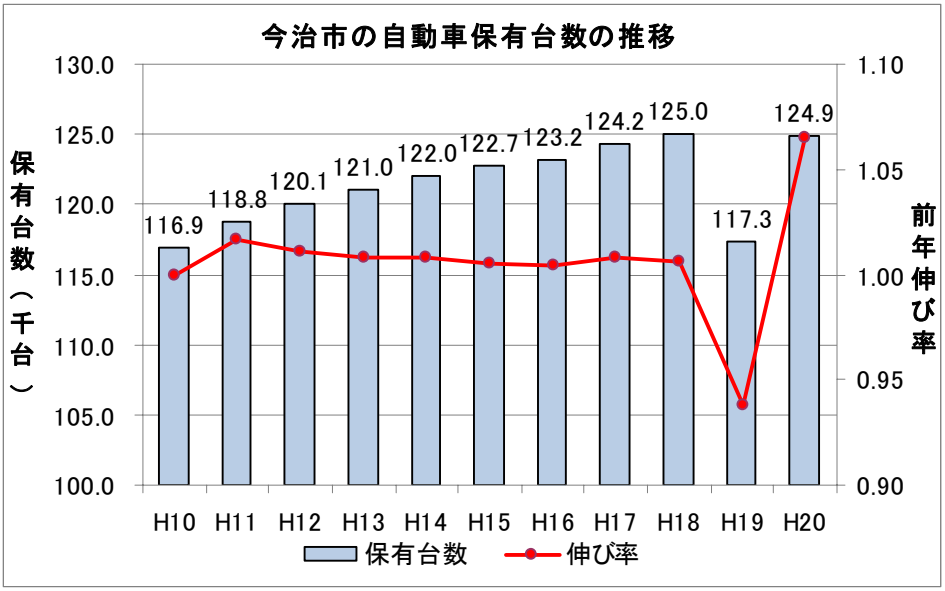
今治市の自動車保有台数は、年々増加の一途を辿っていたが、平成１８年以降は減少に転じている。

本統計における平成 19 年数値は、貨物車や乗用車の大幅な減少が見られ、統計上の特異値と判断されることから、傾向としては留意しない。

■自動車保有台数の推移

地域名	総数	貨物車	乗合自動車	乗用車			特種(殊)自動車	二輪車
					自家用	軽四輪車		
H10	116,858	43,223	318	67,398	57,514	18,666	2,206	3,713
H11	118,831	42,163	326	70,265	69,958	20,652	2,293	3,784
H12	120,076	41,009	344	72,625	72,320	22,912	2,340	3,758
H13	120,995	39,954	349	74,544	74,239	24,867	2,384	3,764
H14	122,015	39,128	343	76,391	76,085	26,699	2,378	3,775
H15	122,707	38,173	341	78,004	77,695	28,328	2,372	3,817
H16	123,229	37,324	343	79,403	79,090	29,872	2,369	3,790
H17	124,244	36,740	337	81,054	80,741	31,512	2,351	3,762
H18	125,016	35,982	344	82,532	82,221	33,167	2,354	3,804
H19	117,284	31,774	337	78,949	78,641	30,261	2,342	3,882
H20	124,859	34,334	340	84,009	83,710	36,353	2,299	3,877

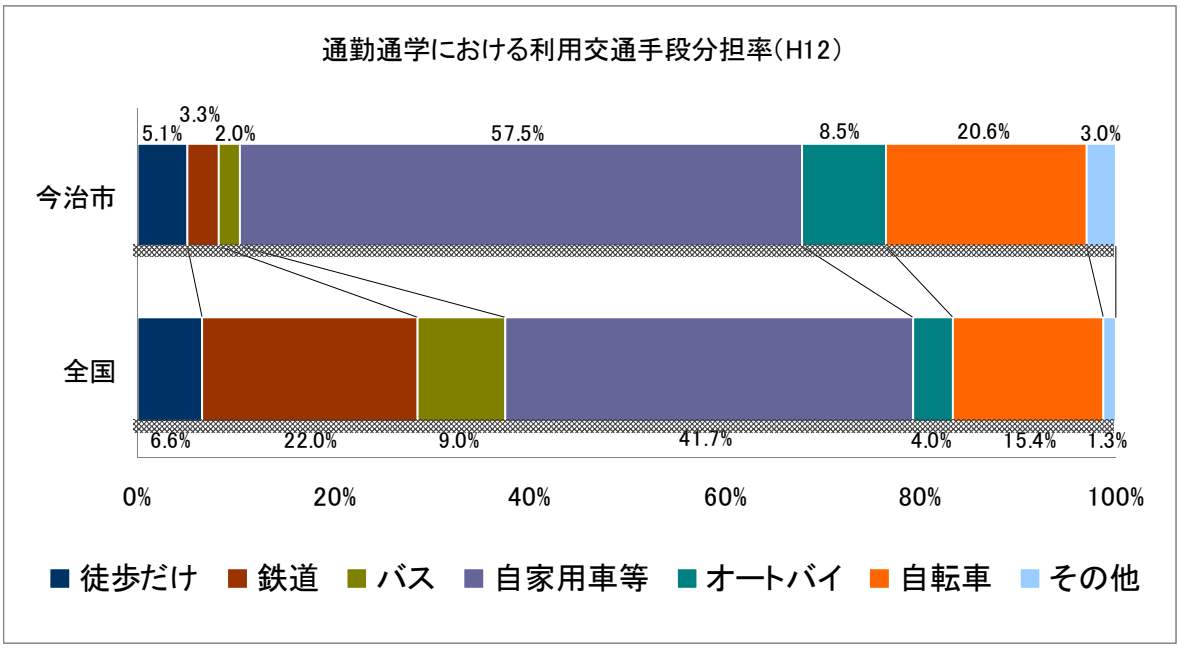
資料)愛媛県公表資料



５．通勤通学の交通手段

今治市の通勤通学で利用する交通手段は、全国平均に比べ自家用車等による利用が非常に高く、全体の約６割を占めている。

鉄道やバス等の公共交通機関の利用者は、全体の約５%に止まり、自家用車への依存度が高い状況が分かる。



資料）H12 国勢調査結果

３－２　都市施設の整備状況

１．都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は、65.7%が改良済みとなっており、市街地中心部における整備率が高くなっている。

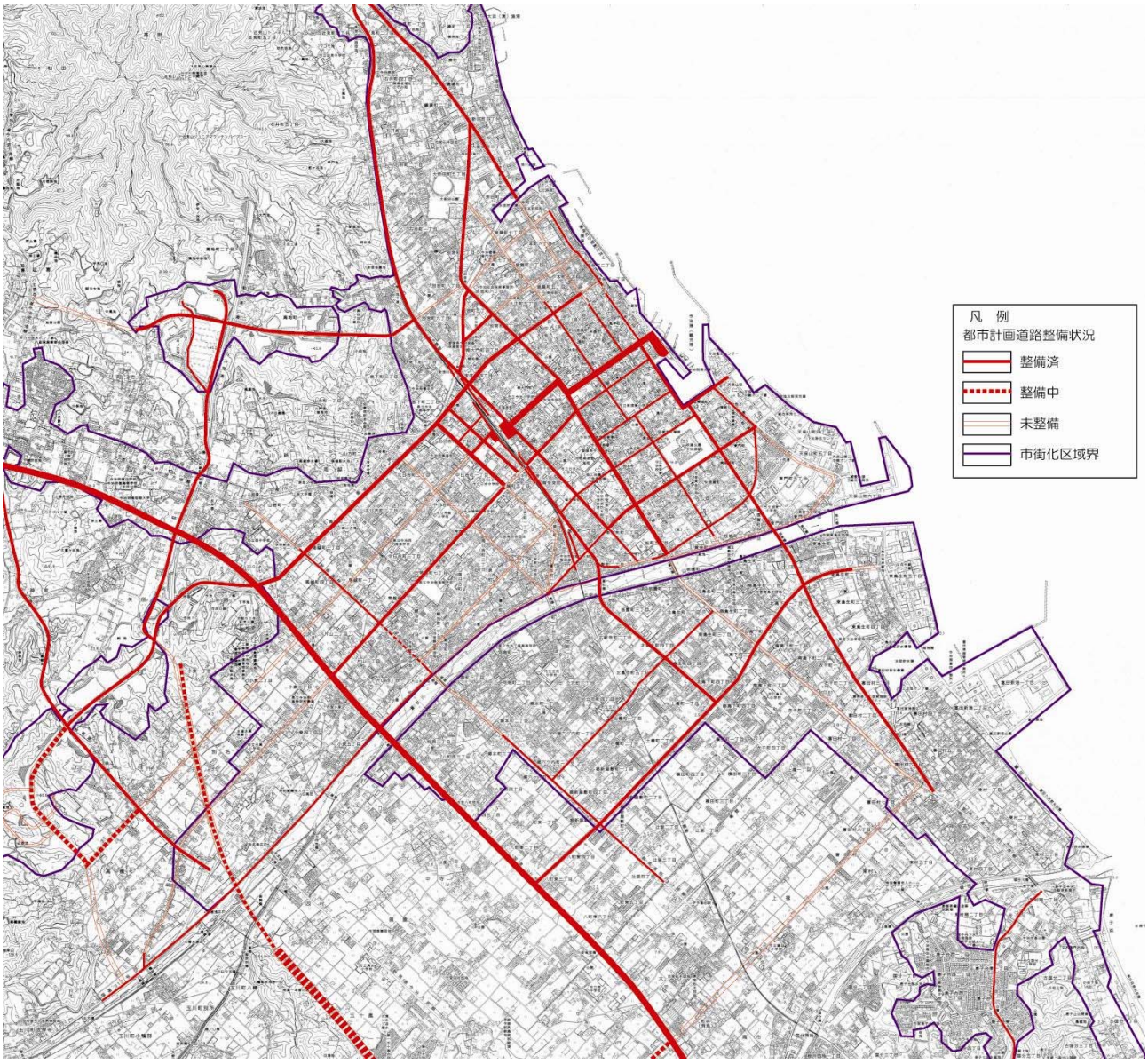
市街地の南側や市街地中心部の北側では、未整備区間が多く残っている。

■都市計画道路整備状況（今治広域都市計画区域）

道　路　種　別	路線数	計画延長	改良済	整備率
自動車専用道路	1	11,550m	3,311m	28.7%
幹線街路	52	98,060m	68,190m	69.5%
区画街路	17	8,270m	6,380m	77.1%
特殊街路	3	1,760m	720m	40.9%
合　　計	73	119,640m	78,601m	65.7%

資料）今治市の都市計画資料編 2009.4.1 現在

■都市計画道路の進捗状況



２．都市計画公園の整備状況

本市の都市計画公園は、住区基幹公園（街区公園、近隣公園、地区公園）が 42 箇所 30.67ha、都市基幹公園（総合公園、運動公園）が５箇所 83.0ha、その他の公園、緑地等が 16 箇所 234.0ha の 63 箇所 347.67ha が都市計画決定されており、そのうちの 59 箇所が開設されているものの、大規模な公園の整備率が低く、整備面積は 33%となっている。

■都市計画公園整備状況

	公園名	計画面積(ha)	開設面積(ha)
街区公園	御厩公園	0.65	0.65
	蔵敷公園	0.13	0.13
	日吉公園	0.29	0.30
	弥生公園	0.32	0.32
	浅川緑道公園	3.24	－
	波止浜公園	0.48	0.48
	蓮池公園	0.16	0.16
	別宮公園	0.23	0.23
	大山祇公園	0.15	0.15
	慶応公園	0.35	0.32
	城南公園	0.12	0.12
	有津屋公園	0.70	0.70
	喜田村公園	0.14	0.08
	美保公園	0.08	0.08
	八町川原公園	0.18	0.18
	片原海岸公園	0.33	0.33
	唐子台北公園	0.15	0.15
	唐子台南公園	0.09	0.09
	唐子台西公園	0.14	0.14
	鳥生公園	0.17	0.17
	石井公園	0.13	0.13
	浅川西公園	0.25	0.25
	常盤公園	0.21	0.21
	八軒屋公園	0.12	0.11
	浜手公園	0.20	0.20
	馬越公園	0.26	0.26
	波止浜中堀公園	0.20	0.20
	乃万公園	0.27	0.27
	郷本町公園	0.26	0.26
	高部公園	0.10	0.10
	宮下公園	0.21	0.21
	長丁公園	0.25	0.25
	河南公園	0.10	0.10
	浜桜井公園	0.25	0.25
	駅西公園	0.21	0.21
	駅南公園	0.19	0.19
	新都市2号公園	0.28	0.28
	新都市3号公園	0.25	0.25
	新都市4号公園	0.25	0.28
小計	箇所数	39箇所	38箇所
	面積	12.09	8.79

	公園名	計画面積(ha)	開設面積(ha)
近隣公園	森見公園	0.7	0.7
	辰の口公園	0.5	0.5
	鳥越池公園	1.9	1.9
	新都市1号公園	2.0	－
	富田新港公園	1.8	1.8
小計	箇所数	5箇所	4箇所
	面積	6.9	4.9
地区公園	東村海岸公園	4.5	3.0
	瓦のふるさと公園	5.4	5.4
	波方公園	11.1	9.5
小計	箇所数	3箇所	3箇所
	面積	21.0	17.9
総合公園	桜井総合公園	16.0	12.3
	玉川総合公園	10.9	11.7
	藤山健康文化公園	13.6	13.6
	今治西部丘陵公園	34.9	－
小計	箇所数	4箇所	3箇所
	面積	75.4	37.6
運動公園	大新田公園	7.6	7.6
小計	箇所数	1箇所	1箇所
	面積	7.6	7.6
風致公園	浦手山公園	30.9	－
	鹿ノ子池公園	18.2	4.8
小計	箇所数	2箇所	1箇所
	面積	49.1	4.8
歴史公園	吹揚公園	7.3	7.3
小計	箇所数	1箇所	1箇所
	面積	7.3	7.3
植物公園	市制50年記念公園	10.2	8.6
小計	箇所数	1箇所	1箇所
	面積	10.2	8.6
交通公園	今治交通公園	1.6	1.6
小計	箇所数	1箇所	1箇所
	面積	1.6	1.6
墓園	大谷墓園	26.3	12.1
小計	箇所数	1箇所	1箇所
	面積	26.3	12.1
都市緑地	蒼社河緑地	88.6	1.7
	鳥生海岸緑地	0.9	0.9
	泉川緑地	0.03	0.03
	頓田川緑地	40.6	1.5
小計	箇所数	4箇所	4箇所
	面積	130.13	4.13
広場	中央広場	0.05	0.05
小計	箇所数	1箇所	1箇所
	面積	0.05	0.05

合計	箇所数	63箇所	59箇所
	面積	347.67	115.37

３．公共駐車場の整備状況

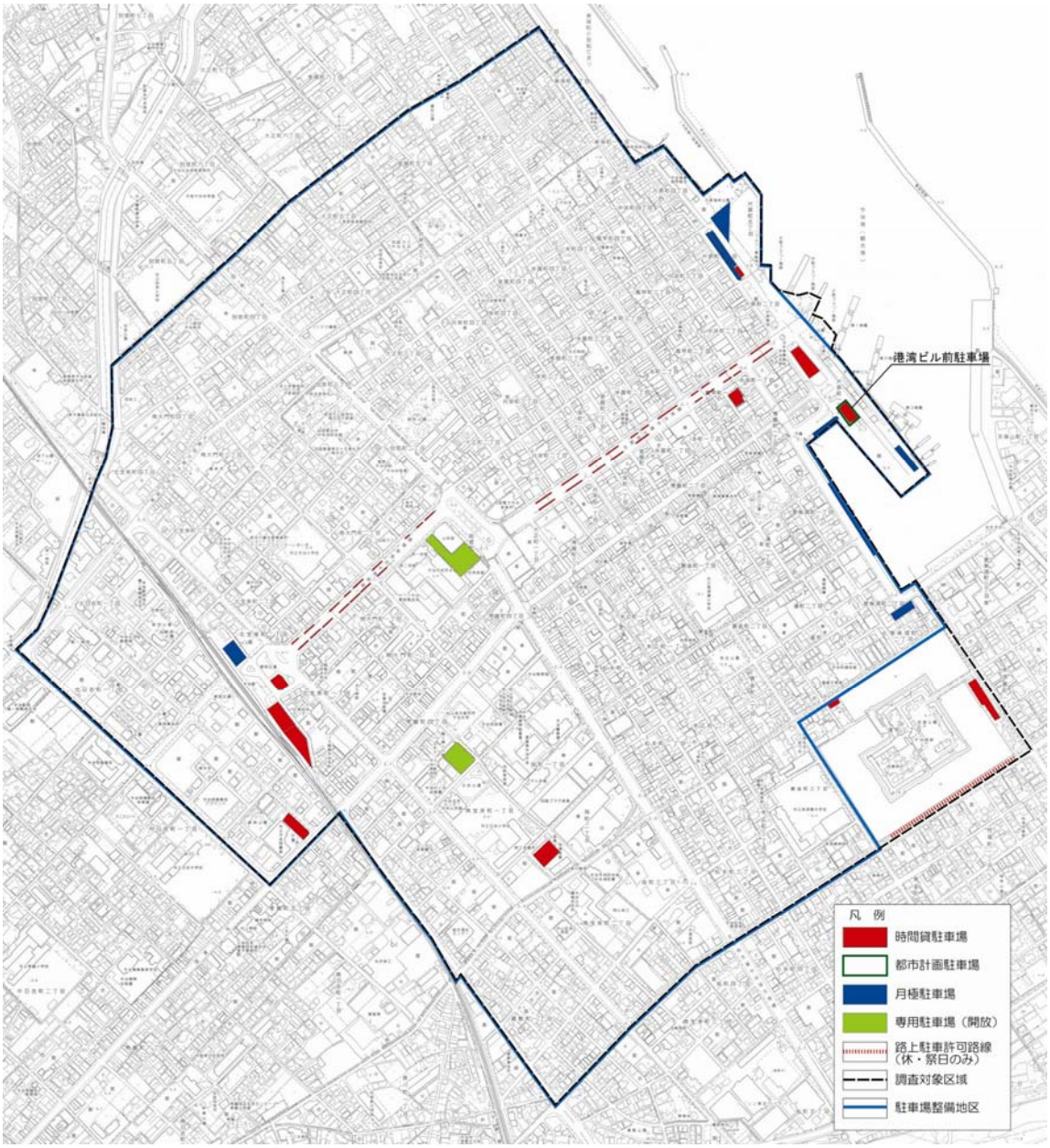
市街地中心部における公共駐車場は、JR 今治駅および今治港周辺に多く分布しており、今治港には都市計画駐車場である港湾ビル前駐車場が位置する。

公共駐車場のうち市役所駐車場及び中央公民館駐車場については、施設利用者に対しては無料で開放しているが、施設利用者以外の方には料金請求を行っている。

■都市計画駐車場の計画決定（変更）の経過

名　称	決定（変更）年月日	位置	供用		
			構造	延べ床面積（㎡）	駐車台数（台）
港湾ビル前駐車場	S48.7.19	今治市片原町一丁目	鉄骨造り 地上３階４層	2,515 ㎡	121 台
	H18.10.20	〃	地上１層	800 ㎡	約 27 台

■公共駐車場位置図



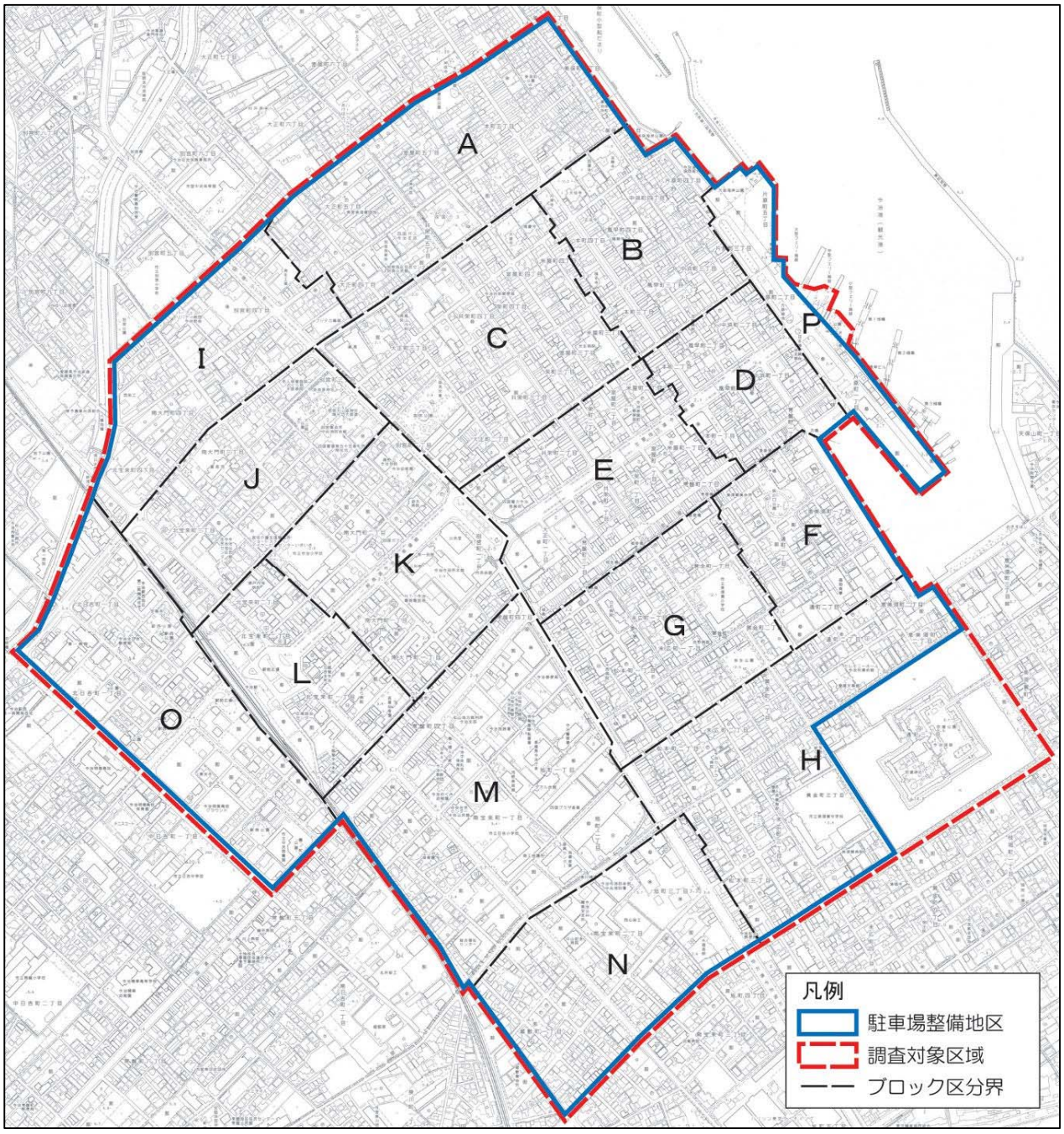
第４章　調査対象区域の現況把握

４－１　調査対象区域及びブロック区分の設定

本調査の対象区域は、前述のとおり、既決の駐車場整備地区に加え、駐車需要の発生が想定される今治城の区域を含めたエリアとした。

ブロック区分については、前回の駐車場整備計画（平成２年３月）において使用している国勢調査単位区をベースとし、みなと再生構想が検討されている今治港地区については、新たにブロック（Ｐブロック）を設定した。

■調査対象区域の設定



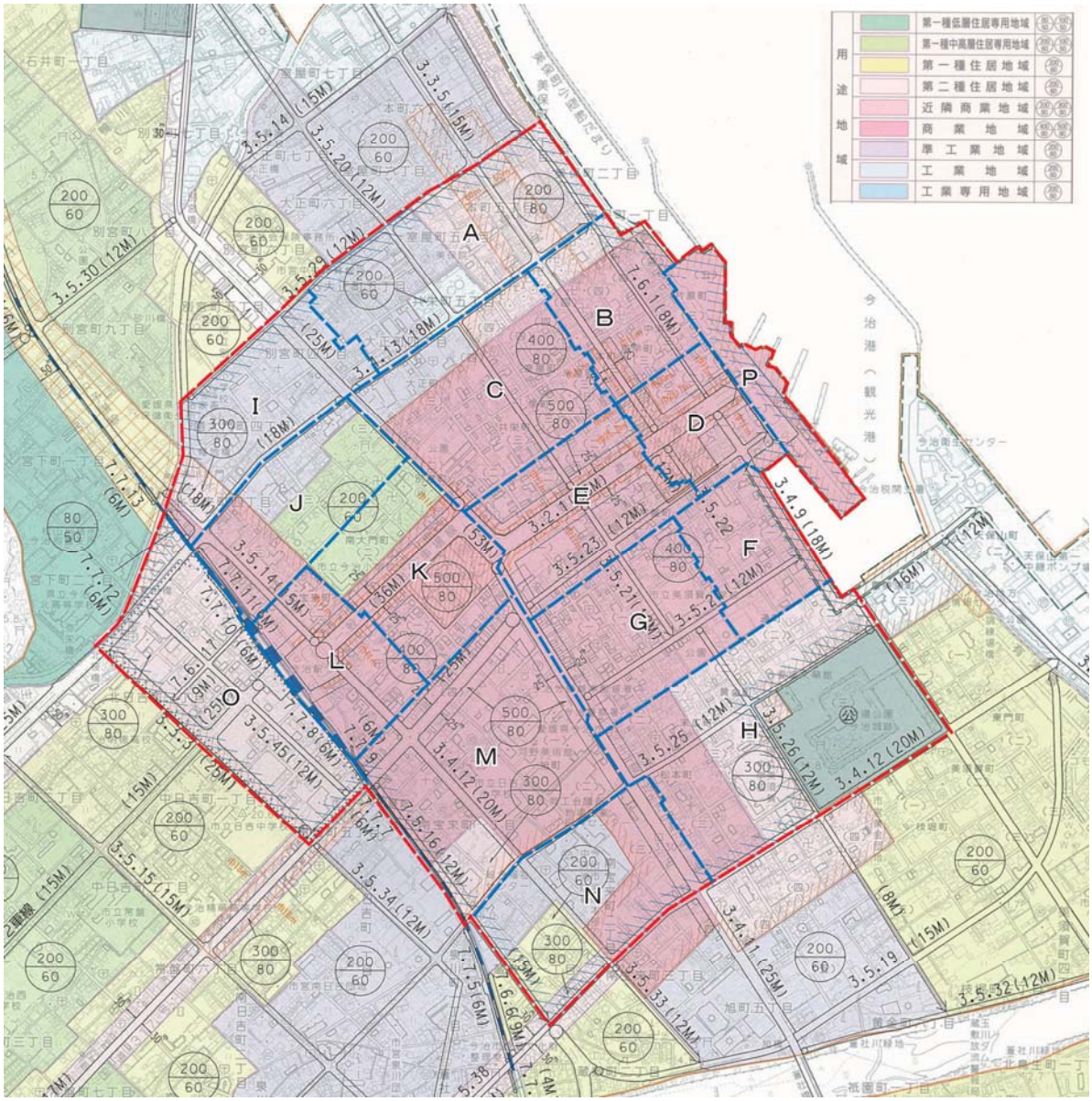
４－２　土地利用及び建物利用特性

１．用途地域

調査対象区域内の用途地域は、JR 今治駅から今治港までのエリアに商業地域が指定されている。

区域北側は、一部住居系用途や工業系用途地域の指定が行われており、商業地としての土地利用が行われていない区域を有している。

■用途地域の指定状況



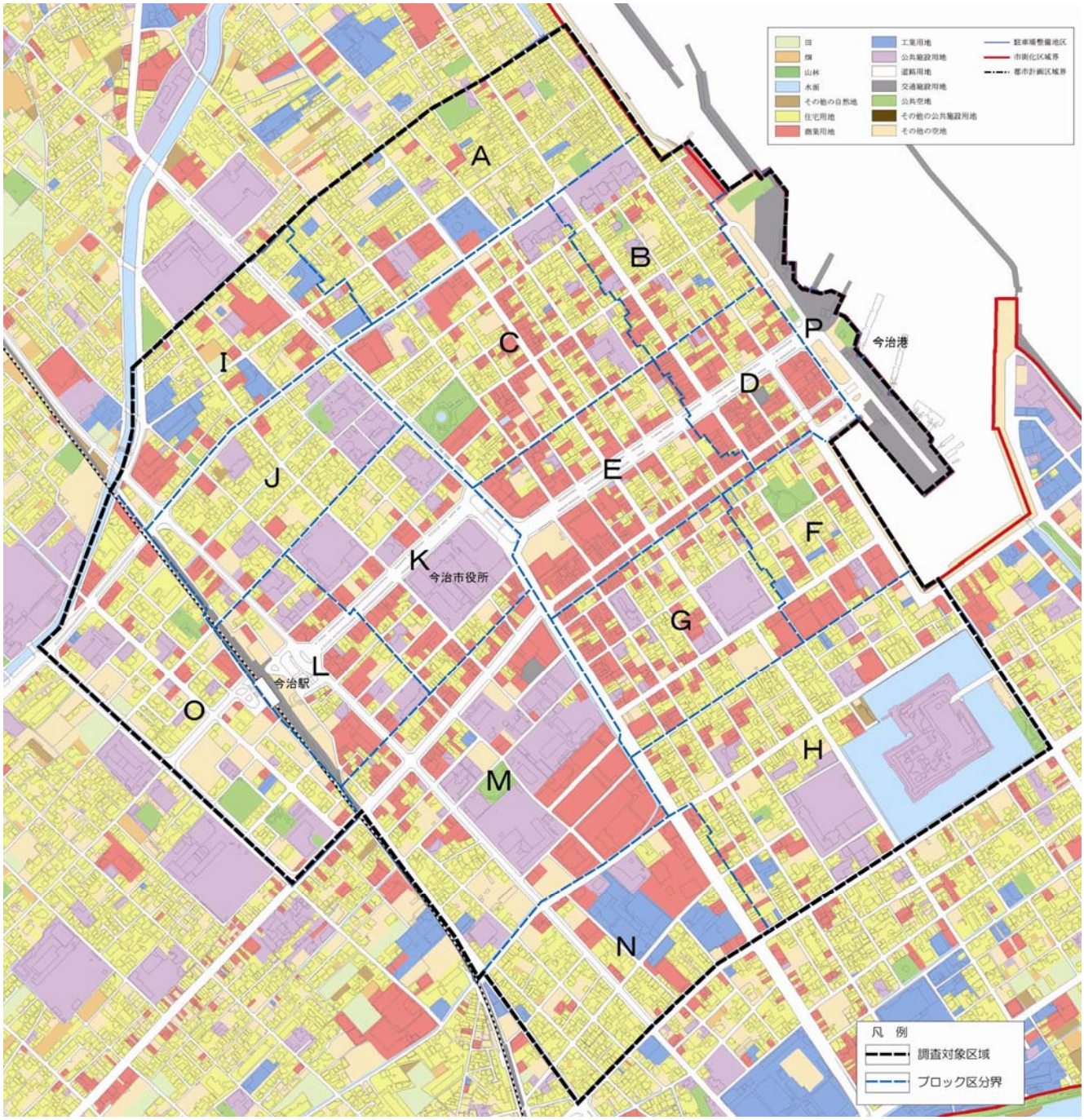
２．土地利用現況

商業地である JR 今治駅から今治港までのブロックは、商業用地の割合が高く、Ｅ・Ｄブロックは商店街が形成されているため商業利用が特に多い。

住居系・工業系用途地域が指定されているＡ・Ｉ・Ｊブロックでは、住宅利用が大半を占めている。

また、区域南側のＭ･Ｎブロックには、大規模な公共施設用地や商業用地が多く見られる。

■土地利用現況

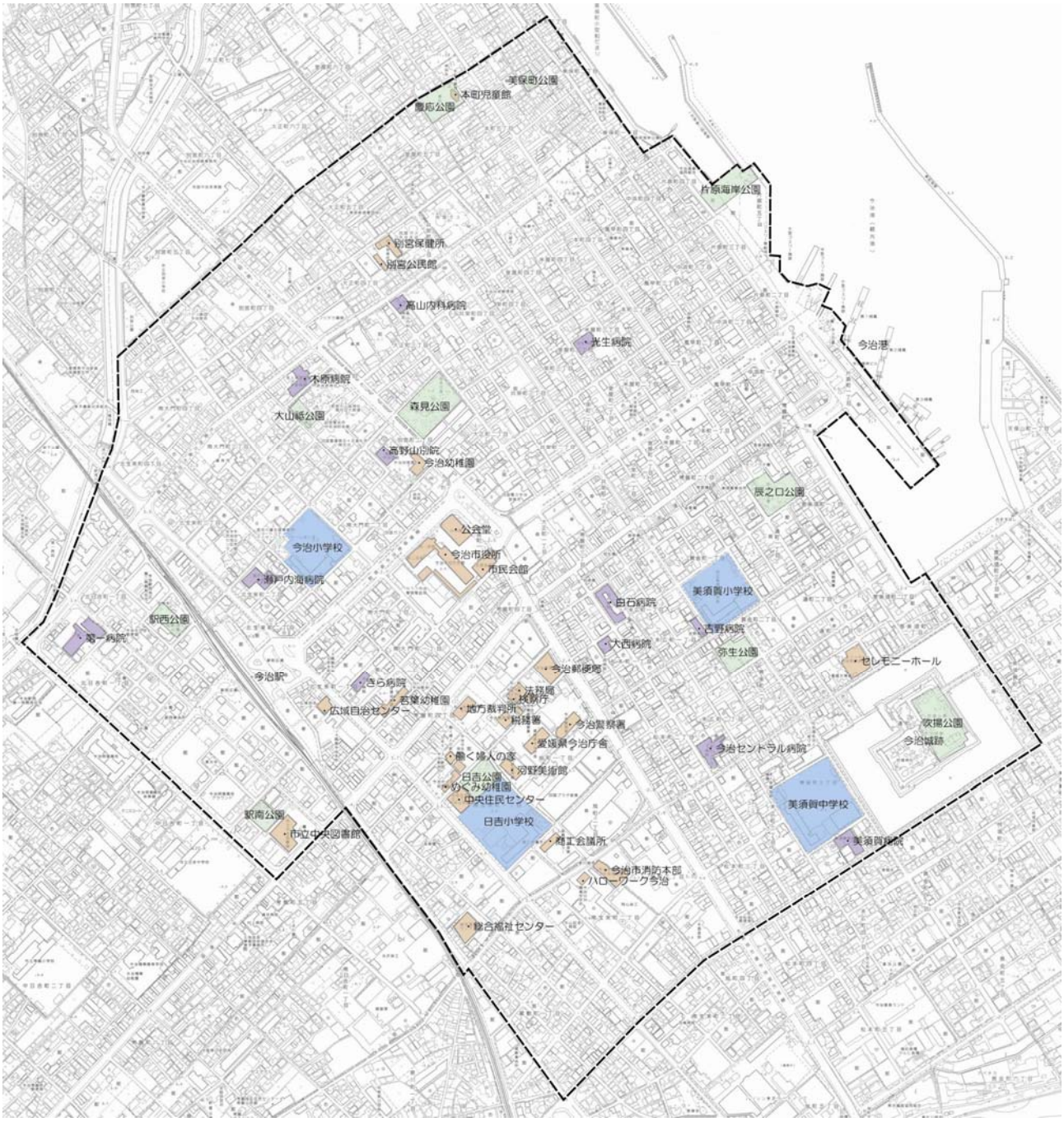


３．公共公益施設の分布

今治市の中心市街地は、市役所が中央に位置するなど公共公益施設が充実しており、公共サービスの利便性の高い地区である。

ただし、調査対象区域内においても公共公益施設の立地に偏りが見られ、区域南側にある愛媛県今治庁舎周辺には官公庁施設が集積しているが、区域の北側は公共施設が少ない状況にある。

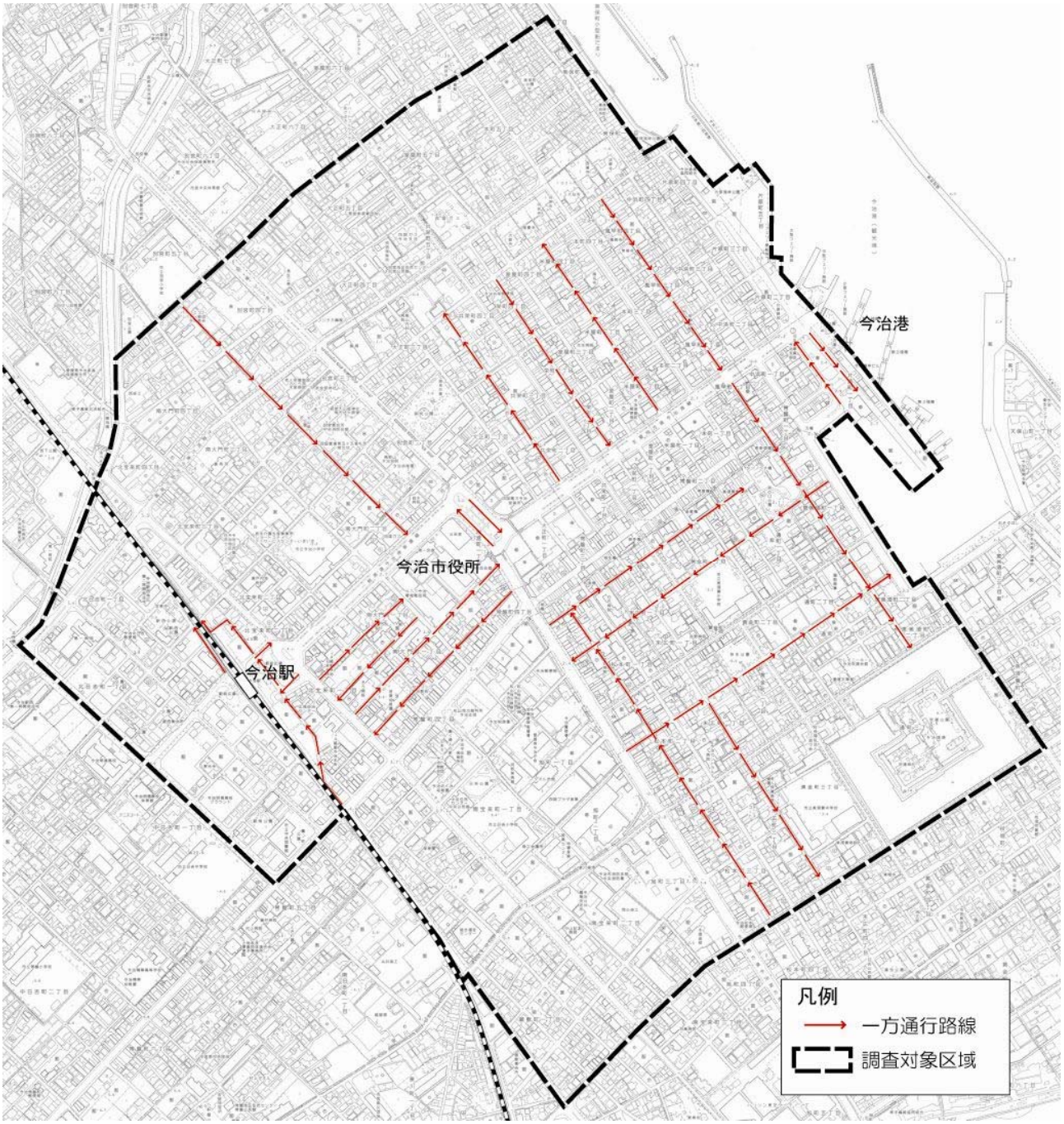
■公共公益施設の分布状況



４－３　交通規制の状況

調査対象区域内には、以下のように一方通行規制を行っている路線が多いため、駐車場配置などの検討においては考慮する必要がある。

■交通規制



４－４　駐車場施設の現況

１．ブロック別路外駐車台数

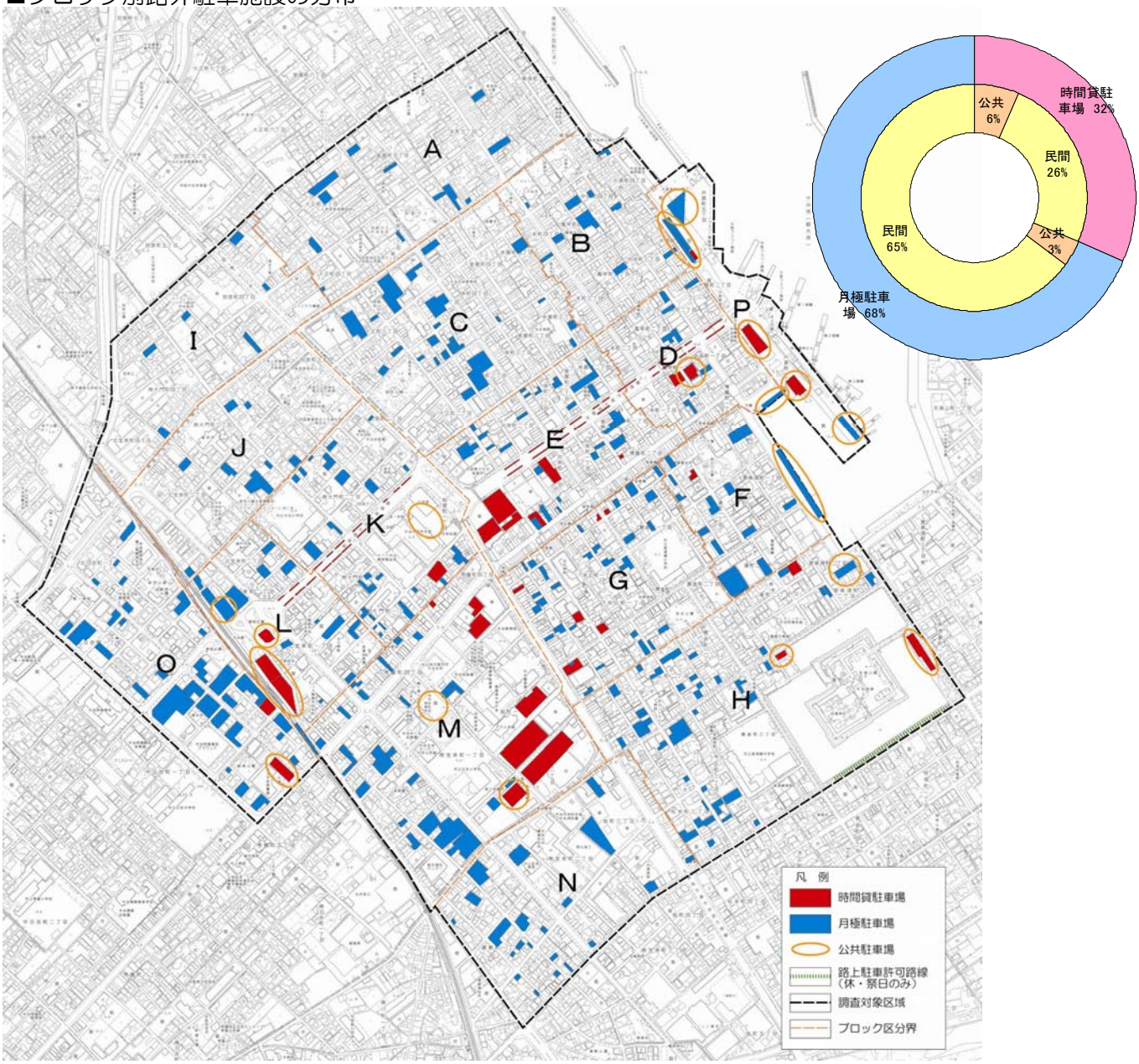
時間貸駐車場については、Ｅブロックと Ｍブロックに多く見られ、1 施設あたりの駐車台数が 100 台を上回るなど、比較的大規模な駐車場を有している。

月極駐車場は、Ｏ ブロックや Ｍブロック、Ｈブロックに多く、特に JR 今治駅西側に大規模な月極駐車場が数多く整備されている。

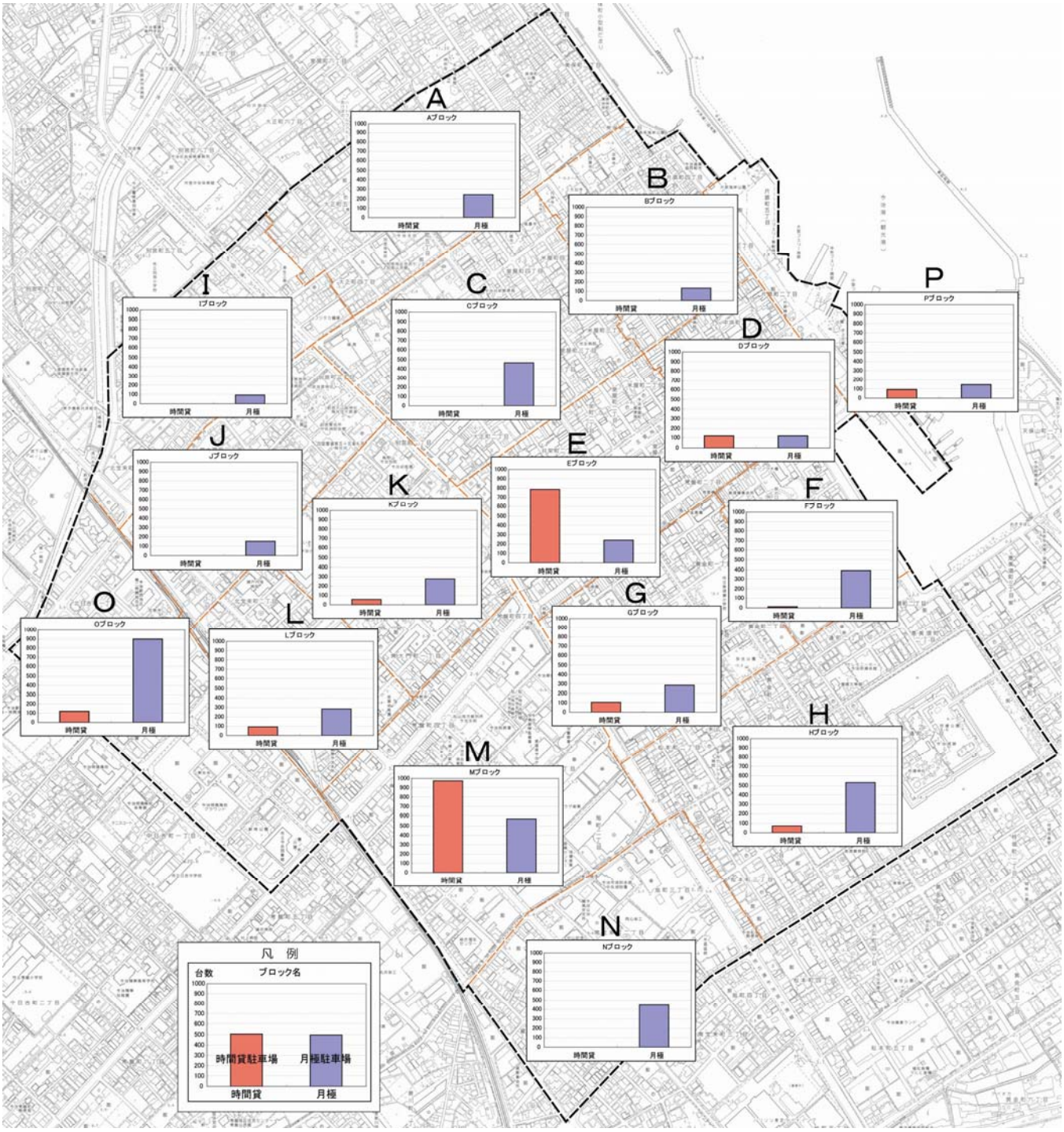
ブロック	時間貸駐車場						月極駐車場					
	公共		民間		合計値		公共		民間		合計値	
	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数
A	0	0	0	0	0	0	0	0	11	252	11	252
B	0	0	0	0	0	0	0	0	10	131	10	131
C	0	0	0	0	0	0	0	0	20	461	20	461
D	1	100	1	19	2	119	1	24	9	95	10	119
E	0	0	6	791	6	791	0	0	24	249	24	249
F	0	0	1	12	1	12	1	24	16	365	17	389
G	0	0	6	106	6	106	0	0	29	284	29	284
H	2	45	1	30	3	75	1	28	39	504	40	532
I	0	0	0	0	0	0	0	0	6	92	6	92
J	0	0	0	0	0	0	0	0	8	179	8	179
K	0	0	1	60	1	60	0	0	25	280	25	280
L	2	94	0	0	2	94	1	40	13	241	14	281
M	1	73	5	901	6	974	0	0	27	576	27	576
N	0	0	0	0	0	0	0	0	22	446	22	446
O	1	96	1	26	2	122	0	0	36	901	36	901
P	3	94	0	0	3	94	3	143	0	0	3	143
合計	10	502	22	1, 945	32	2, 447	7	259	295	5, 056	302	5, 315
構成比	3%	6%	7%	25%	10%	32%	2%	3%	88%	65%	90%	68%

資料）駐車場施設調査結果

■ブロック別路外駐車施設の分布



■ブロック別路外駐車台数の比較



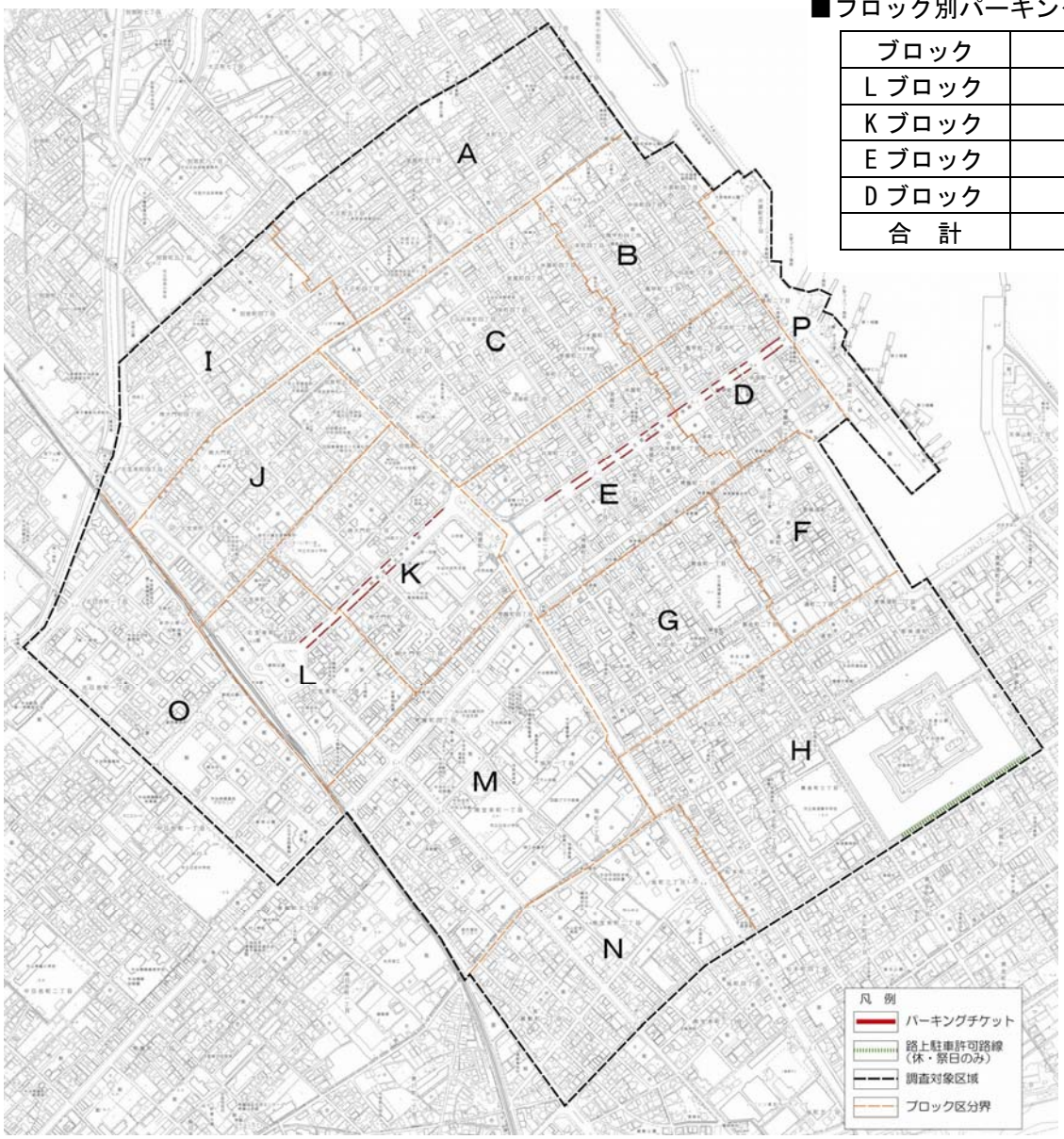
２．路上駐車施設

駐車場整備地区内の路上駐車施設としては、JR 今治駅から今治港までのパーキングチケット（117 台）が主な路上駐車施設である。この他、今治城の南側道路においては、土・日・祝日の９：00～18：00 を限定として、路側帯を路上駐車が可能なスペースとして提供している。

《写真》パーキングチケット区間

《写真》路側帯の無料開放

■路上駐車施設の設置状況



■ブロック別パーキングチケット台数

ブロック	台数
L ブロック	14 台
K ブロック	27 台
E ブロック	42 台
D ブロック	34 台
合　計	117 台

３．駐車料金の現況

ブロック別の平均駐車料金は、時間貸ではＭブロックが420円と最も高くなっているが、M ブロックには今治国際ホテル（435 台）などの大規模施設に併設された駐車場が多く、これらの駐車場では施設利用者の割引サービスを実施しているケースが見られる。

コインパーキングなどの特定の利用施設を持たない駐車場では、1 時間あたり 100 円～200 円の設定を行っているところが多く、JR 今治駅周辺や今治城周辺で 200 円設定が多く見られる。

また、JR 今治駅周辺では、パークアンドライドに対応した 1 日低料金（500 円/24h）設定の駐車場も多く、朝から夜までの長時間駐車の利用が多く見られる。

割引サービスは、1,000 円以上の買物をされた方への 1 時間無料サービス券が発行されるケースが多く、20 分以内の短時間駐車の無料化も数箇所で実施されている。

■ブロック別平均駐車料金

ブロック	時間貸駐車場（円/h）	月極駐車場（円/月）	備　考
A	－	3,000	
B	－	－	
C	－	5,900	
D	150	9,490	月極昼間6,320円、夜間4,210円
E	130	4,200	
F	200	7,300	
G	140	8,500	
H	100	－	
I	－	－	
J	－	－	
K	200	－	
L	200	7,000	
M	420	－	
N	－	4,200	
O	200	－	
P	160	9,490	月極昼間6,320円、夜間4,210円

資料）駐車場施設調査結果
※月極駐車場の料金は現地調査時の看板表示等によって情報収集しており、
　無表示駐車場への問合せ等は行っていない

４．附置義務駐車場条例

駐車場整備地区又は商業地域等の区域と、その周辺地区（一般県道桜井山路線に並行する南側 30mの境界線、二級河川蒼社川及び二級河川浅川に囲まれた地域）では、建築物の新築または増築、用途変更を行った場合に、下記に示す基準に従って整備するように区域ごとに定められている。

【附置義務の基準】

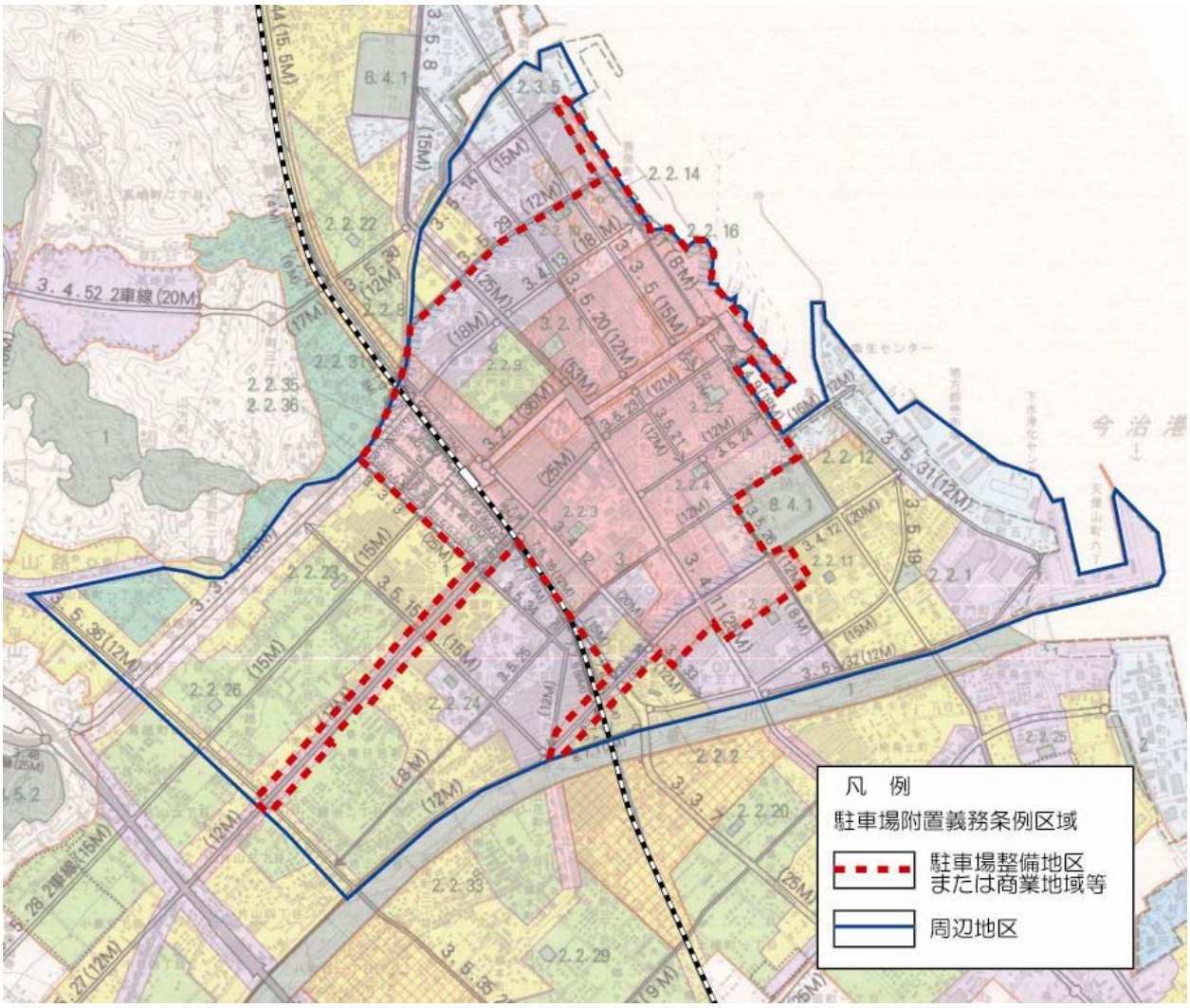
■建築物の新築又は増築の場合の駐車施設の附置基準内容

地区又は地域	駐車場整備地区又は商業地域等		周辺地区
建築物の用途	特定用途	非特定用途	混合用途
	小売店舗、事務所、娯楽・レクリエーション施設、宿泊施設等	住宅等	住宅店舗等
建築物の規模	延べ面積（駐車施設の用途に供する部分の床面積の合計を除く。以下同じ。）が1,000平方メートルを超えるもの	延べ面積が3,000平方メートルを超えるもの	特定用途に供する部分の延べ面積が3,000平方メートルを超えるもの
駐車施設の規模	延べ面積が1,000平方メートルを超える部分（増築にあっては、この部分のうち増築に係る部分とする。）の面積に対して200平方メートルまでごとに1台	延べ面積が3,000平方メートルを超える部分（増築にあっては、この部分のうち増築に係る部分とする。）の面積に対して300平方メートルまでごとに1台	特定用途に供する部分の延べ面積が3,000平方メートルを超える部分（増築にあっては、この部分のうち増築に係る部分とする。）の面積に対して300平方メートルまでごとに1台

■建築物の用途変更の場合の駐車施設の附置基準内容

地区又は地域	駐車場整備地区又は商業地域等		周辺地区	
	特定用途			
建築物の用途	小売店舗、事務所、娯楽・レクリエーション施設、宿泊施設等			
建築物の規模	特定部分の延べ面積が用途変更によって 1,000 平方メートルを超えることとなるもの	特定部分の延べ面積が既に 1,000 平方メートルを超えているものの用途変更	特定部分の延べ面積が用途変更によって 3,000 平方メートルを超えることとなるもの	特定部分の延べ面積が既に 3,000 平方メートルを超えているものの用途変更
用途変更により附置すべき駐車施設の規模	特定部分の延べ面積が 1,000 平方メートルを超える部分の面積について 200 平方メートルまでごとに 1 台	増加する特定部分の延べ面積について 200 平方メートルまでごとに 1 台	特定部分の延べ面積が 3,000 平方メートルを超える部分の面積について 300 平方メートルまでごとに 1 台	増加する特定部分の延べ面積について 300 平方メートルまでごとに 1 台

■駐車場附置義務条例区域



第５章　駐車利用実態の把握

５－１　駐車実態調査の実施

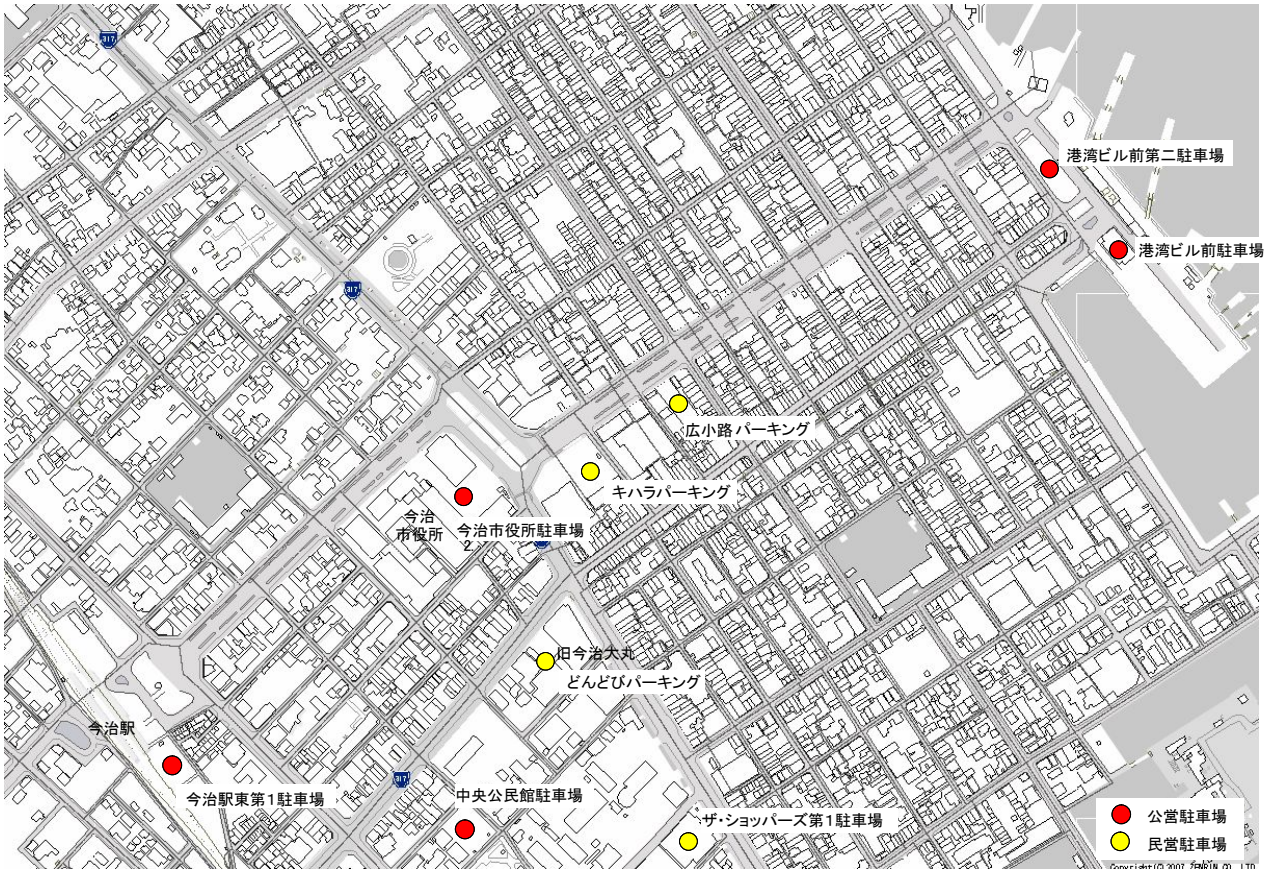
１．調査概要

調査対象区域内の駐車の特性を把握するため、実態調査は、平成 19 年度においては、駐車場施設調査・駐車場利用実態調査・路上駐車実態調査および利用者アンケート調査を実施した。

その後、駐車場利用実態調査については、平成 20 年 12 月 31 日に今治大丸の閉店があったため、平成 19 年度からの状況の変化を踏まえ、平成 20 年度に同じ M ブロック内の中央公民館駐車場とショッパーズ駐車場において追加調査を行った。

また、駐車場施設調査についても、平成 21 年度に再調査を実施した。

	平成１９年度	平成２０年度	平成２１年度
調　査 実施日	平日：平成 20 年２月 14 日（木） 休日：平成 20 年２月 17 日（日）	平日：平成 21 年２月 26 日（木）	平成 21 年 11 月 28 日（土）～ 29 日（日）
観　測 時間帯	８：00～20：00（実態調査） ９：00～18：00（アンケート） ８：00～18：00（施設調査）	８：00～20：00	８：00～18：00
調　査 項　目	① 駐車場施設調査		① 駐車場施設調査（再調査）
	② 駐車場利用実態調査（７施設） ③ 路上駐車実態調査（５ブロック） ④利用者アンケート調査（６施設）	② 駐車場利用実態調査（２施設） （追加調査）	



≪駐車場利用実態調査の駐車場位置図≫

２．調査当日の天候等

調査当日の天候等を下記に示す。平成 21 年２月 26 日に実施した調査は、今治大丸撤退後のどんどびパーキングの利用状況が激減したことによる追加調査である。

	調査日	天候	備　考
平日	平成２０年２月１４日（木） 平成２１年２月２６日（木）	晴れ 晴れ	・追加調査における休日データは平成 20 年時点での調査比率を元に算定
休日	平成２０年２月１７日（日）	晴れ	・今治市公会堂でイベント開催 ・市役所前を通る国道 317 号で交通取り締まり実施

３．調査内容

①駐車場施設調査

調査対象区域内の駐車場施設の整備状況を把握するため、「時間貸駐車場」「月極駐車場」「専用駐車場」の分類によるブロック別の駐車場施設調査を実施した。平成 19 年度に調査を行ったが、その後地区内の駐車場整備に変化が見られたため、最新の情報に更新することを目的に、平成２１年度に再調査を実施した。

調査では、駐車マス数のほか、時間あたりの駐車料金や月極料金の設定状況、サービスチケット等の割引などの把握を行った。ただし、料金設定等については、看板等による情報収集のみのため、すべての駐車場についてのデータは把握できていない。

②駐車場利用実態調査

公営駐車場及び調査協力を得られた民営駐車場を対象に、駐車場の利用実態について把握するため、下記のとおり駐車場の出入台数の調査を実施した。

1）調査方法

駐車場の出入口に調査員を配置し、下表のような調査票を用いて、車頭番号（車種別）、車両ナンバー、入出庫時間を記録した。

■調査日:
■調査箇所:
■調査員名:

連番

連番	入出庫	時刻 時	時刻 分	車頭番号	車両番号	軽自動車	方向	備　考	連番	入出庫	時刻 時	時刻 分	車頭番号	車両番号	軽自動車	方向	備　考
1	入・出						左・直・右		51	入・出						左・直・右	
2	入・出						左・直・右		52	入・出						左・直・右	
3	入・出						左・直・右		53	入・出						左・直・右	
4	入・出						左・直・右		54	入・出						左・直・右	
5	入・出						左・直・右		55	入・出						左・直・右	
6	入・出						左・直・右		56	入・出						左・直・右	
7	入・出						左・直・右		57	入・出						左・直・右	
8	入・出						左・直・右		58	入・出						左・直・右	
9	入・出						左・直・右		59	入・出						左・直・右	
10	入・出						左・直・右		60	入・出						左・直・右	
11	入・出						左・直・右		61	入・出						左・直・右	
12	入・出						左・直・右		62	入・出						左・直・右	

2）調査時間

調査時間は平日、休日ともに午前8時から午後８時までの１２時間観測とした。

3）調査箇所

本調査の対象箇所はＪＲ今治駅から今治港までの9箇所の駐車場とした。

≪調査箇所≫

No.	運営形態	名称	収容台数(台)	備　　考
1	公営	今治駅東第１駐車場	77	
2	公営	今治市役所駐車場	166	
3	公営	港湾ビル前駐車場	27	
4	公営	港湾ビル前第二駐車場	55	
5	民営	どんどびパーキング	240	調査後の今治大丸デパート撤退で駐車場利用が激減
6	民営	キハラパーキング	105	
7	民営	広小路パーキング	244	
8	公営	中央公民館駐車場	70	追加調査
9	民営	ザ・ショッパーズ第一駐車場	175	追加調査

③路上駐車実態調査

調査対象区域における路上駐車の実態を把握するために、以下に示す２項目において実態調査を実施した。

1）調査方法

・路上駐車台数調査

調査対象区域内において、幅員約 4m以上（車両がすれ違い可能な幅員）の道路を対象として調査員が 1 時間に 1 回巡回し、車種別、時間別、区間別に調査を行い、地図上にその位置をプロットした。

また、パーキングチケットの設置区間では、合法、違法別に駐車状況を把握した。

・路上駐車時間調査

調査対象区域内の主要な道路 3 区間においては、調査員が １５分毎に巡回し、路上駐車のナンバープレートを観測して路上駐車時間の調査を行った。

2）調査時間

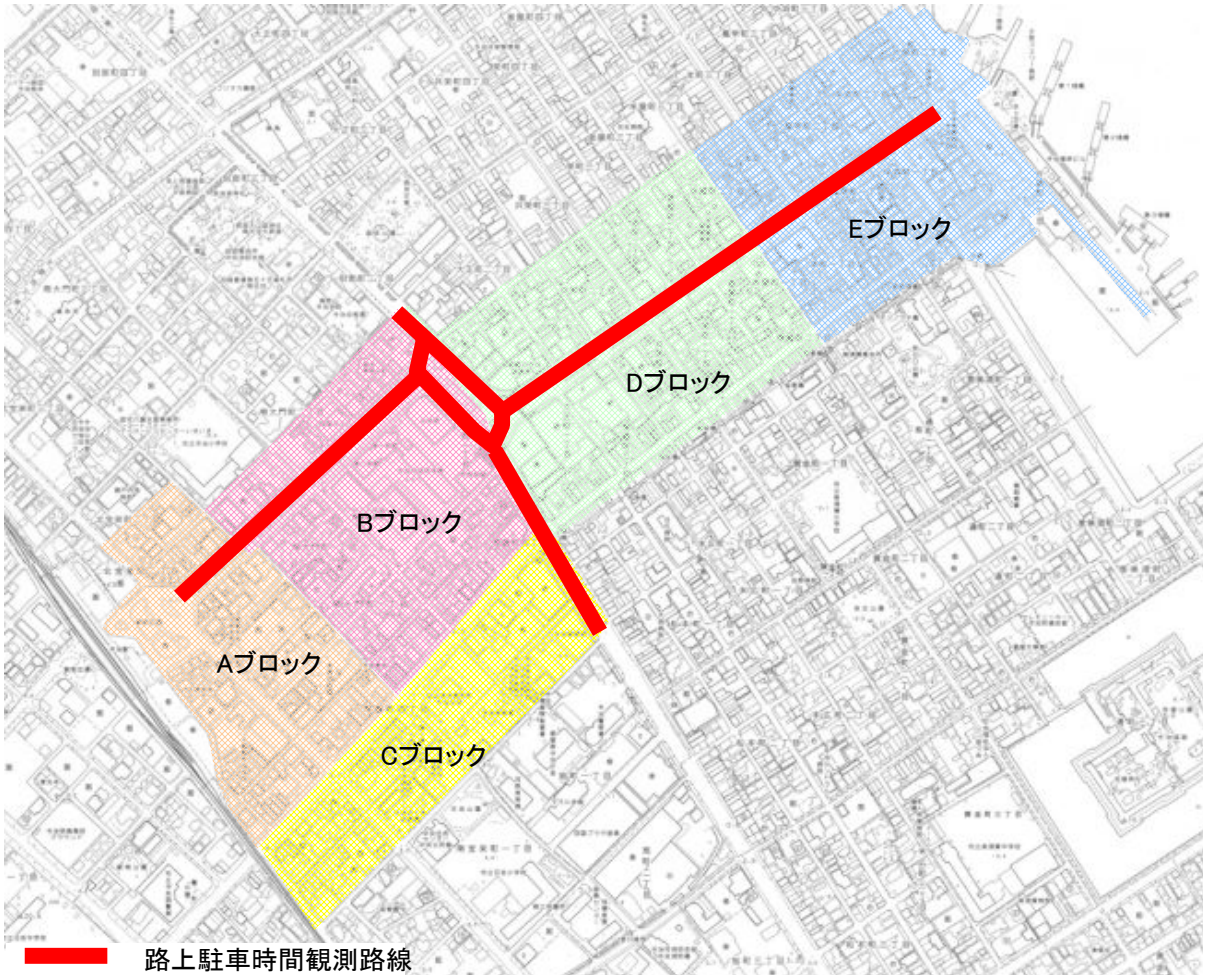
調査時間は平日、休日ともに午前８時から午後８時までの１２時間観測とした。

3）調査箇所

本調査の対象箇所は主要な道路区間及び主要施設を含めたエリアを選定し、５ブロックに分割して実施した。

≪調査箇所≫

No.	ブロック	名称	備　　考
1	A	今治駅前エリア	
2	B	市役所周辺エリア	
3	C	旧大丸周辺エリア	
4	D	商店街周辺エリア	
5	E	今治港周辺エリア	



≪路上駐車実態調査の範囲図≫

④利用者アンケート調査

公営（今治市役所駐車場は除く）及び調査協力を得られた民営の駐車場（６箇所）を利用した運転手を対象に、調査員によるアンケート調査を実施した。

1）調査方法

対象駐車場に調査員を各１名配置し、駐車場を利用した人を対象に調査員が声をかけて（車から出た時、もしくは車に戻ってきた時を見計らって声をかける）調査員によるアンケート調査を行った。

ただし、今治駅東第１駐車場においては、昼間の駐車利用がほとんど行われないため、12時～15時までの３時間は駐車利用の多いどんどびパーキングでアンケートを実施した。

≪調査箇所≫

No.	運営形態	名称	収容台数(台)	備　　考
1	公営	今治駅東第１駐車場	77	12時～15時はどんどびにて調査を実施
2	公営	港湾ビル前駐車場	27	
3	公営	港湾ビル前第二駐車場	55	
4	民営	どんどびパーキング	240	
5	民営	キハラパーキング	105	
6	民営	広小路パーキング	244	

2）調査時間

調査時間は平日、休日ともに午前９時から午後６時までの９時間観測とした。

今治市駐車場整備計画策定における駐車場利用者アンケート調査

日頃から市政の運営にご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。
この度、今治市では駐車場整備計画を策定するため、市街地中心部の駐車場を利用された方々を対象として、駐車場の利用実態に関するアンケート調査を実施することとなりました。
つきましては、ご多忙のところ誠に恐縮ではございますが、当調査の趣旨をご理解いただきまして、ご協力いただきますようお願い申し上げます。
※当アンケートには、個人名の記入は必要ありません。ご記入いただきました内容は全て統計的に処理いたしますので、回答された方にご迷惑をお掛けすることは一切ございません。

今治市　都市整備部　都市政策課

【調査時間】　　時　　分
【施設 No.】　１・２・３・４・５・６・７

各設問では、該当する番号に○またはご意見等を記入して下さい。

質問①　どちらから車を運転してこられましたか。
1．自宅　2．会社　3．その他（　　）

質問②　その住所はどちらですか。
今治市（　　）町（　　）丁目
今治市外の方：（　　）市・町

質問③　車の車種をお答えください。
1．普通乗用車　2．軽乗用車　3．軽貨物車　4．小型貨物車
5．ライトバン　6．大型貨物車

質問④　同乗者の人数をお答えください。（運転者を除く）
1．１歳児未満（　　）人　2．１歳～１４歳未満（　　）人
3．１４歳～６５歳未満（　　）人　4．６５歳以上（　　）人　5．なし

質問⑤　車で来られた理由をお答えください。
1．車以外の交通手段がないから　2．自宅（会社）からの距離が遠いから
3．荷物が多いから　4．天候条件による　5．同乗者が多いまたは同乗者のため
6．その他（　　）

質問⑥　ここに駐車して、どちらへ行きますか。（行きましたか）（住所または施設名称をお答え下さい）
・施設名称（　　）※ビル、店名、会社等を記入して下さい
・（　　市）（　　）町（　　）丁目

質問⑦　ここに駐車した目的は何ですか。
1．業務（荷物の運搬を伴う）　2．業務（商談・打合せ等）　3．出勤・登校
4．買物・食事　5．帰社　6．帰宅
7．観光　8．その他私用（　　）

質問⑧　駐車場から目的地までの距離はどのくらいありますか。
1．敷地内　2．５０m以内　3．１００m以内　4．２００m以内
5．それ以上（約　　m）

質問⑨　どのくらいの時間駐車されますか。（駐車されましたか）
1．３０分未満　2．１時間未満　3．２時間未満　4．３時間未満
5．４時間未満　6．４時間以上

質問⑩　ここの駐車場を選んだ理由は何ですか。
1．目的地に近いから　2．比較的空いているから　3．料金が安いから
4．車庫入れが容易だから　5．その他（　　）

質問⑪　駐車料金についてどのように思われますか。
1．安い　2．適当である　3．高い
4．その他（　　）

質問⑫　駐車料金の割引制度（割引チケット等）を利用しますか。（利用しましたか）
1．利用した　2．利用していない

質問⑬　どのくらいの頻度で駐車場を利用しますか。
1．ほとんど毎日　2．週１回程度　3．週２～３回程度　4．月１～２回程度
5．その他（　　）

質問⑭　駐車前から利用する駐車場の場所を決めていましたか。
1．最初から決めていた　2．違う駐車場に決めていた　3．特に決めてはいなかった

質問⑮　普段から駐車場を選ぶ際にどのようなことを重視しますか。
1．駐車料金が安いこと　2．駐車場への入りやすさ　3．ゆとりある駐車スペース
4．目的地に近いこと　5．特に考えていない　6．その他（　　）

質問⑯　今治市の駐車場の整備状況について、どのように思われますか。
1．駐車場が不足している　2．現状のままで良い　3．充分満足されている
4．その他（下記空欄に意見を記入して下さい）

質問⑰　今後どのような場所に駐車場があれば利用しますか。（または便利ですか）
※施設名称や○○町付近などとお答え下さい

質問⑱　駐車場利用時に、どのようなサービスがあれば便利ですか。（複数回答可）
1．駐車場の位置情報　2．駐車場の混雑情報　3．駐車場の満空情報
4．駐車場の入庫待ち情報　5．新たな駐車場の整備　6．荷さばき用駐車施設の整備
7．パーキングチケット設置区間の拡大　8．買物割引情報
9．その他（　　）

質問⑲　駐車場に関するご意見・ご要望がありましたらお聞かせ下さい。

質問⑳　属　性
◆運転者の性別（　男性　　女性　）
◆運転者の年齢（　1．10 代　　2．20 代　　3．30 代　　4．40 代　　5．50 代
6．60～64 歳　7．65 歳以上　）
◆運転者の住所（　　）府・県（　　）市・町

以上で質問は終わりです。ご協力ありがとうございました。

５－２　駐車場利用実態調査の結果

１．駐車場利用の実態

実態調査によって把握した駐車場の利用状況を施設別に整理すると、以下のような駐車特性が把握できる。

①今治駅東第一駐車場

延べ駐車台数は、平日で 845 台、休日で 858 台であり、１時間当りの平均駐車台数は平日で 70.4 台、休日で 71.5 台と平均占有率は平日 91.5%、休日 92.9%と９割以上を占めている。

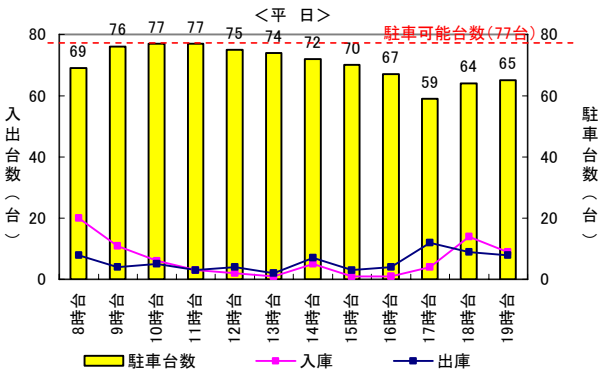
調査時間内に入出庫した車両の延べ駐車時間は、平日 14,469 分、休日 2,573 分となっており、１台あたりの平均駐車時間は平日で 6.9 時間（413.4 分）、休日で 3.3 時間（197.9 分）であった。しかし、この平均駐車時間は 12 時間の調査時間内に出入した駐車車両が対象であるため、当駐車場のように長時間駐車車両の多い駐車場では適正な駐車時間の把握はできていない。

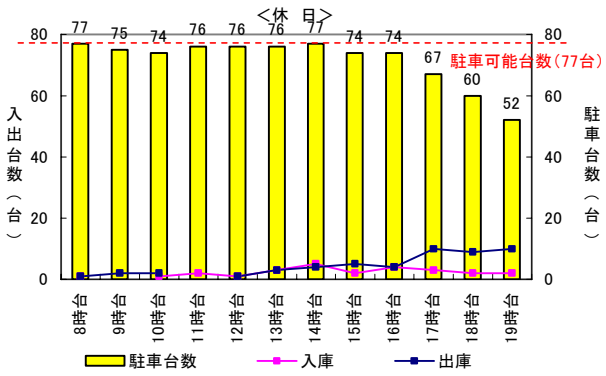
休日においては、調査開始時（８：00）には満車となっていた。

■今治駅東第一駐車場の状況

	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台)		占有率(%)		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正（回）	修正（時間）	
14日（木）	77	77	845	77	91.5	100.0	70.4	1.0	1.1	6.9	6.9
17日（日）	77	26	858	77	92.9	100.0	71.5	0.3	0.4	1.1	3.3

注1）実駐車台数は入庫台数をさす
注2）単純回転率：駐車1区画当たりの平均出入り回数を示す数値　単純回転率＝実駐車台数÷駐車可能台数
注3）修正回転率（回）：駐車1区画当たりに何台を収容することが可能かを示す数値　修正回転率（回）＝入庫台数÷（収容可能台数×ピーク時占有率）
注4）修正回転率（時間）：駐車場の容量がどれほどの時間占有されているかを示す数値　修正回転率（時間）＝単純回転率×平均駐車時間





②今治市役所駐車場

延べ駐車台数は、平日で 860 台、休日で 1,198 台であり、１時間当りの平均駐車台数は平日で 71.7 台、休日で 99.8 台、平均占有率は平日 43.2%、休日 60.1%であった。

調査時間内に入出庫した車両１台あたりの平均駐車時間は、平日で 0.6 時間（34.5 分）、休日で 3.8 時間（226.5 分）となっている。

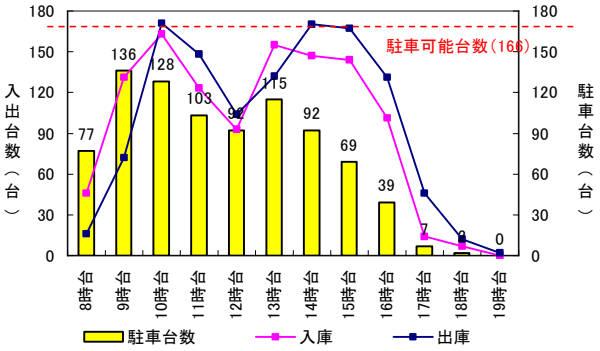
なお休日においては、市役所敷地内の公会堂にてイベントが開催されていたため、参加者が当該駐車場を利用したと考えられる。

■今治市役所駐車場の状況

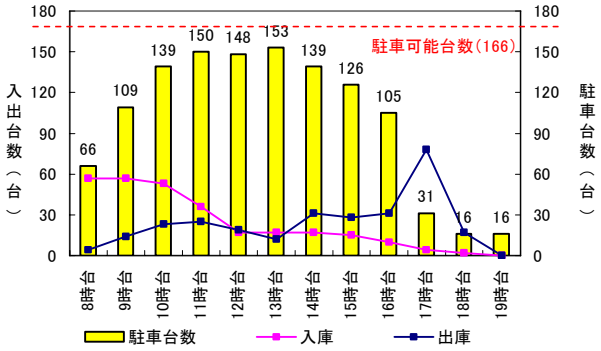
	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台)		占有率(%)		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正(回)	修正(時間)	
14日(木)	166	1124	860	136	43.2	81.9	71.7	6.8	8.3	3.9	0.6
17日(日)	166	285	1198	153	60.1	92.2	99.8	1.7	1.9	6.5	3.8

注1)実駐車台数は入庫台数をさす
注2)単純回転率:駐車1区画当たりの平均出入り回数を示す数値　単純回転率＝実駐車台数÷駐車可能台数
注3)修正回転率(回):駐車1区画当たりに何台を収容することが可能かを示す数値　修正回転率(回)＝入庫台数÷(収容可能台数×ピーク時占有率)
注4)修正回転率(時間):駐車場の容量がどれほどの時間占有されているかを示す数値　修正回転率(時間)＝単純回転率×平均駐車時間

<平　日>



<休　日>



③港湾ビル前駐車場

延べ駐車台数は、平日で 202 台、休日で 90 台であり、１時間当りの平均駐車台数は平日で 16.8 台、休日で 7.5 台、平均占有率は平日 62.3%、休日 27.8%となっている。

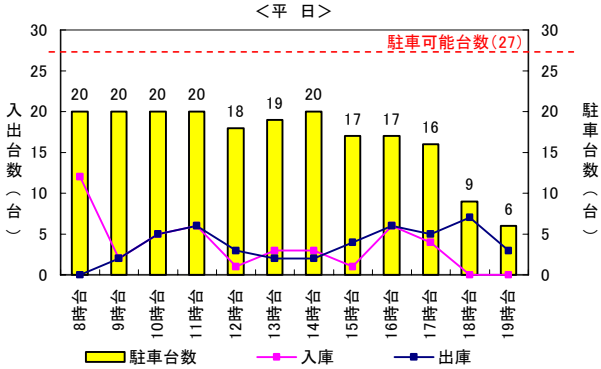
調査時間内に入出庫した車両１台あたりの平均駐車時間は平日で 3.2 時間（193 分）、休日で 2.4 時間（143.4 分）となっている。

■港湾ビル前駐車場の状況

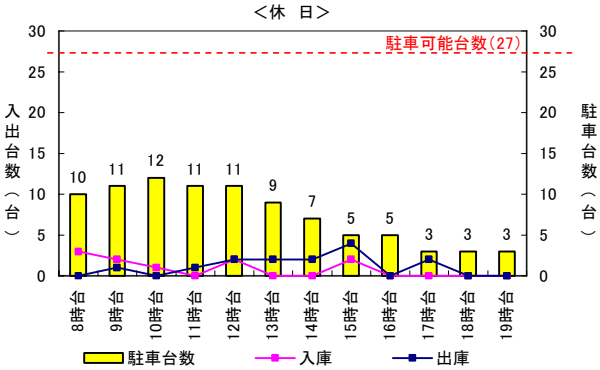
	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台)		占有率(%)		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正(回)	修正(時間)	
14日(木)	27	43	202	20	62.3	74.1	16.8	1.6	2.2	5.1	3.2
17日(日)	27	10	90	12	27.8	44.4	7.5	0.4	0.8	0.9	2.4

注1)実駐車台数は入庫台数をさす
注2)単純回転率:駐車1区画当たりの平均出入り回数を示す数値　単純回転率＝実駐車台数÷駐車可能台数
注3)修正回転率(回):駐車1区画当たりに何台を収容することが可能かを示す数値　修正回転率(回)＝入庫台数÷(収容可能台数×ピーク時占有率)
注4)修正回転率(時間):駐車場の容量がどれほどの時間占有されているかを示す数値　修正回転率(時間)＝単純回転率×平均駐車時間

<平　日>



<休　日>



④港湾ビル前第二駐車場

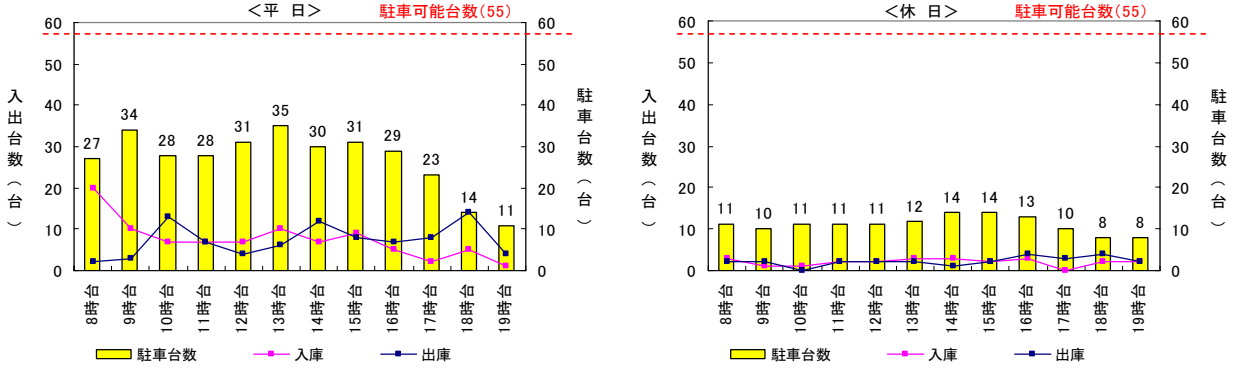
延べ駐車台数は、平日で 321 台、休日で 133 台であり、１時間当りの平均駐車台数は平日で 26.8 台、休日で 11.1 台、平均占有率は平日 48.6%、休日 20.2%であった。

調査時間内に入出庫した車両１台あたりの平均駐車時間は平日で 2.6 時間（156.5 分）、休日で 1.5 時間（92.6 分）となっている。

■港湾ビル前第二駐車場の状況

	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台) 延べ	駐車台数(台) 最大	占有率(%) 平均	占有率(%) 最大	平均駐車台数	回転率 単純	回転率 修正(回)	回転率 修正(時間)	平均駐車時間
14日(木)	55	90	321	35	48.6	63.6	26.8	1.6	2.6	4.3	2.6
17日(日)	55	24	133	14	20.2	25.5	11.1	0.4	1.7	0.7	1.5

注1)実駐車台数は入庫台数をさす
注2)単純回転率:駐車1区画当たりの平均出入り回数を示す数値　単純回転率＝実駐車台数÷駐車可能台数
注3)修正回転率(回):駐車1区画当たりに何台を収容することが可能かを示す数値　修正回転率(回)＝入庫台数÷(収容可能台数×ピーク時占有率)
注4)修正回転率(時間):駐車場の容量がどれほどの時間占有されているかを示す数値　修正回転率(時間)＝単純回転率×平均駐車時間



⑤どんどびパーキング

延べ駐車台数は、平日で 1,115 台、休日で 915 台であり、１時間当りの平均駐車台数は平日で 92.9 台、休日で 76.3 台、平均占有率は平日 38.7%、休日 31.8%であった。

調査時間内に入出庫した車両１台あたりの平均駐車時間は平日で 1.0 時間（58.9 分）、休日で 1.0 時間（58.0 分）とともに１時間程度の駐車時間となっている。

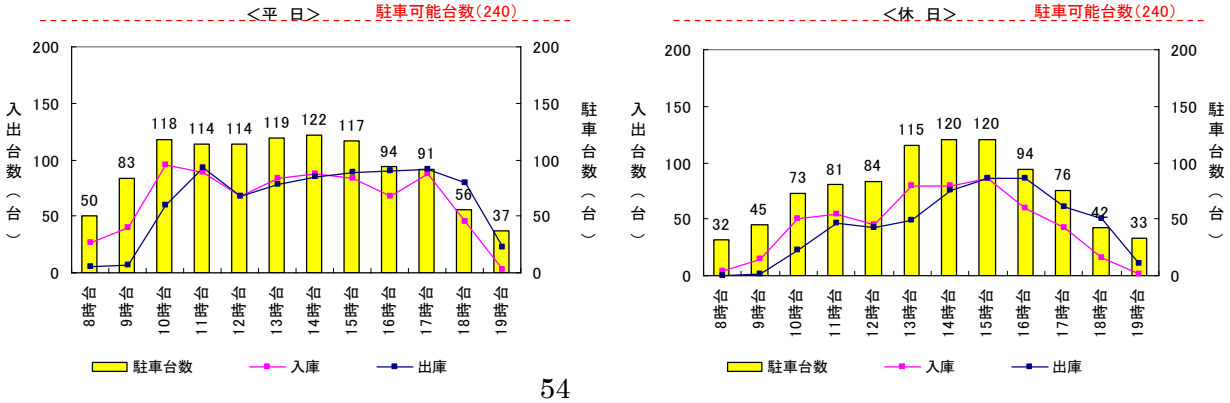
駐車場所は主に、１階もしくは旧今治大丸との連絡通路がある３階で駐車車両が多い。

利用者の多くは旧今治大丸の利用者となっている。

■どんどびパーキングの状況

	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台) 延べ	駐車台数(台) 最大	占有率(%) 平均	占有率(%) 最大	平均駐車台数	回転率 単純	回転率 修正(回)	回転率 修正(時間)	平均駐車時間
14日(木)	240	775	1115	122	38.7	50.8	92.9	3.2	6.4	3.2	1.0
17日(日)	240	533	915	120	31.8	50.0	76.3	2.2	4.4	2.1	1.0

注1)実駐車台数は入庫台数をさす
注2)単純回転率:駐車1区画当たりの平均出入り回数を示す数値　単純回転率＝実駐車台数÷駐車可能台数
注3)修正回転率(回):駐車1区画当たりに何台を収容することが可能かを示す数値　修正回転率(回)＝入庫台数÷(収容可能台数×ピーク時占有率)
注4)修正回転率(時間):駐車場の容量がどれほどの時間占有されているかを示す数値　修正回転率(時間)＝単純回転率×平均駐車時間



⑥キハラパーキング

延べ駐車台数は、平日で 202 台、休日で 211 台であり、１時間当りの平均駐車台数は平日で 16.8 台、休日で 17.6 台、平均占有率は平日 16.0%、休日 16.7%であった。

調査時間内に入出庫した車両１台あたりの平均駐車時間は平日で 0.9 時間（56.2 分）、休日で 0.9 時間（56.9 分）とともに約１時間程度の駐車時間となっている。

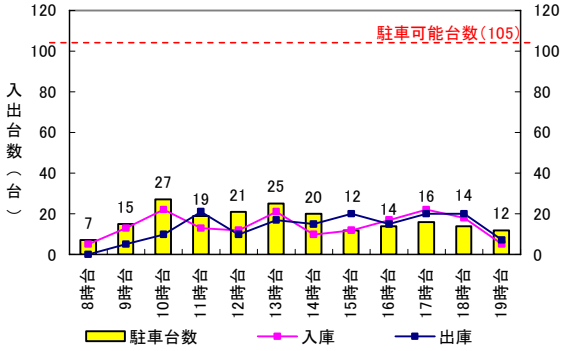
駐車場利用者は、主にスーパーや商店街利用者である。

■キハラパーキングの状況

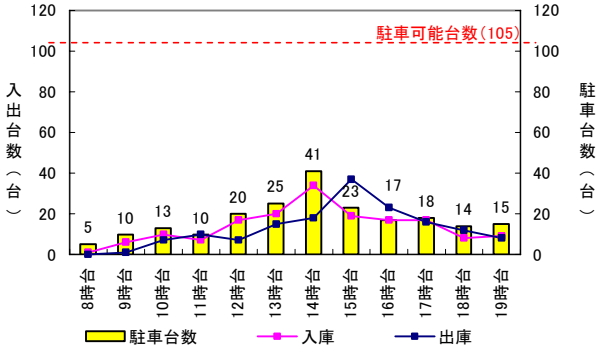
	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台)		占有率(%)		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正(回)	修正(時間)	
14日(木)	105	170	202	27	16.0	25.7	16.8	1.6	6.3	1.5	0.9
17日(日)	105	165	211	41	16.7	39.0	17.6	1.6	4.0	1.5	0.9

注1)実駐車台数は入庫台数をさす
注2)単純回転率:駐車1区画当たりの平均出入り回数を示す数値　単純回転率＝実駐車台数÷駐車可能台数
注3)修正回転率(回):駐車1区画当たりに何台を収容することが可能かを示す数値　修正回転率(回)＝入庫台数÷(収容可能台数×ピーク時占有率)
注4)修正回転率(時間):駐車場の容量がどれほどの時間占有されているかを示す数値　修正回転率(時間)＝単純回転率×平均駐車時間

<平　日>



<休　日>



⑦広小路パーキング

延べ駐車台数は、平日で 413 台、休日で 394 台であり、１時間当りの平均駐車台数は平日で 34.4 台、休日で 32.8 台、平均占有率は平日 14.1%、休日 13.5%であった。

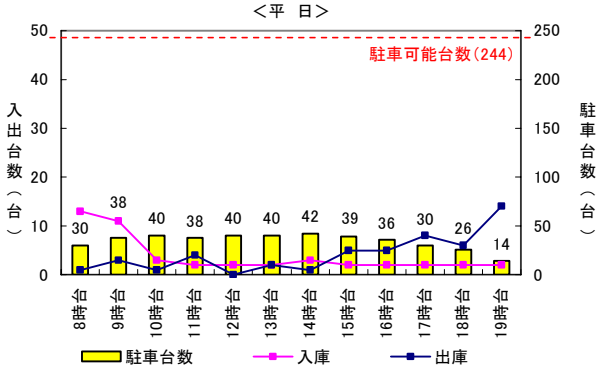
調査時間内に入出庫した車両１台あたりの平均駐車時間は平日で 6.3 時間（380.8 分）、休日で 4.6 時間（276.6 分）となっている。

■広小路パーキングの状況

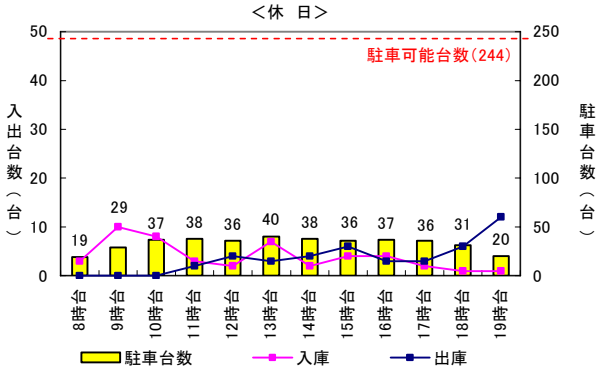
	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台)		占有率(%)		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正(回)	修正(時間)	
14日(木)	244	46	413	42	14.1	17.2	34.4	0.2	1.1	1.2	6.3
17日(日)	244	47	394	40	13.5	16.4	32.8	0.2	1.2	0.9	4.6

注1)実駐車台数は入庫台数をさす
注2)単純回転率:駐車1区画当たりの平均出入り回数を示す数値　単純回転率＝実駐車台数÷駐車可能台数
注3)修正回転率(回):駐車1区画当たりに何台を収容することが可能かを示す数値　修正回転率(回)＝入庫台数÷(収容可能台数×ピーク時占有率)
注4)修正回転率(時間):駐車場の容量がどれほどの時間占有されているかを示す数値　修正回転率(時間)＝単純回転率×平均駐車時間

<平　日>



<休　日>



⑧中央公民館駐車場

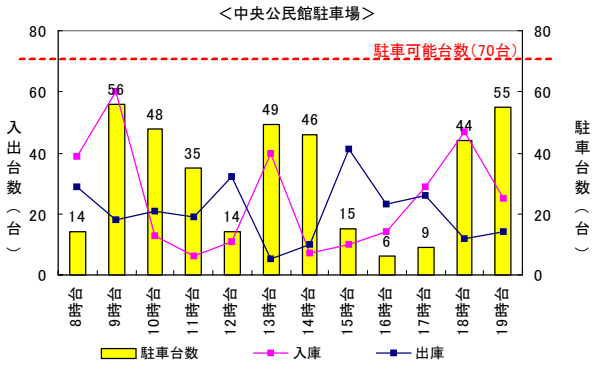
延べ駐車台数は 391 台、１時間当りの平均駐車台数は 32.6 台、平均占有率は 46.5%であった。調査時間内に入出庫した車両１台あたりの平均駐車時間は 1.2 時間（70.8 分）であった。なお、当日は公民館にて自主講座が開催されていたため、開催時間内は 40 台以上の駐車台数がみられた。

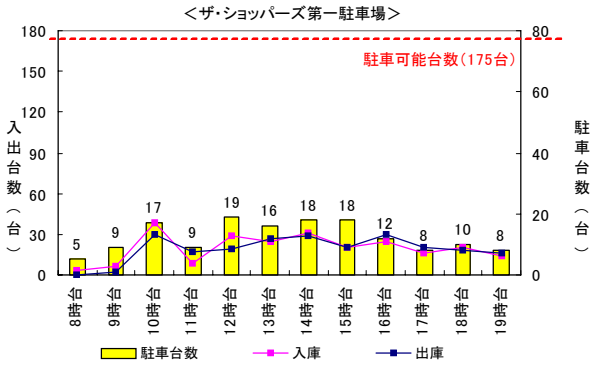
⑨ザ・ショッパーズ駐車場

延べ駐車台数は 149 台、１時間当りの平均駐車台数は 12.4 台、平均占有率は 7.1%であった。調査時間内に入出庫した車両１台あたりの平均駐車時間は 0.5 時間（31.5 分）であった。隣接する商業施設が閉店となっているため、利用台数も少なく、日中の利用は約 20 台程度となっている。

	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台)		占有率(%)		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正(回)	修正(時間)	
中央公民館駐車場	70	301	391	56	46.5	80.0	32.6	4.3	5.4	5.2	1.2
ザ･ショッパーズ第一駐車場	175	234	149	19	7.1	10.9	12.4	1.3	12.3	5.1	0.5

注1）実駐車台数は入庫台数をさす
注2）単純回転率：駐車1区画当たりの平均出入り回数を示す数値　単純回転率＝実駐車台数÷駐車可能台数
注3）修正回転率（回）：駐車1区画当たりに何台を収容することが可能かを示す数値　修正回転率（回）＝入庫台数÷（収容可能台数×ピーク時占有率）
注4）修正回転率（時間）：駐車場の容量がどれほどの時間占有されているかを示す数値　修正回転率（時間）＝単純回転率×平均駐車時間





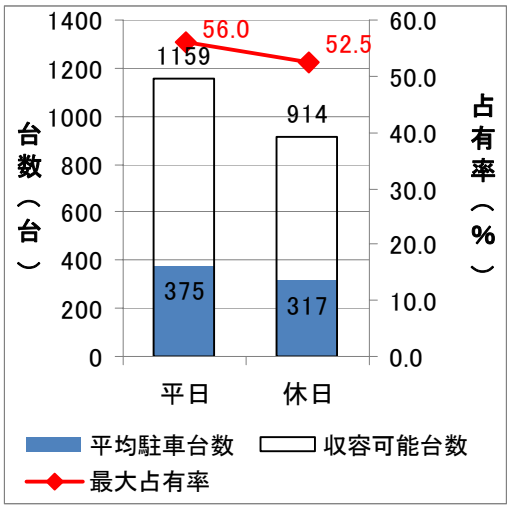
２．駐車場の利用特性

①地区の利用特性

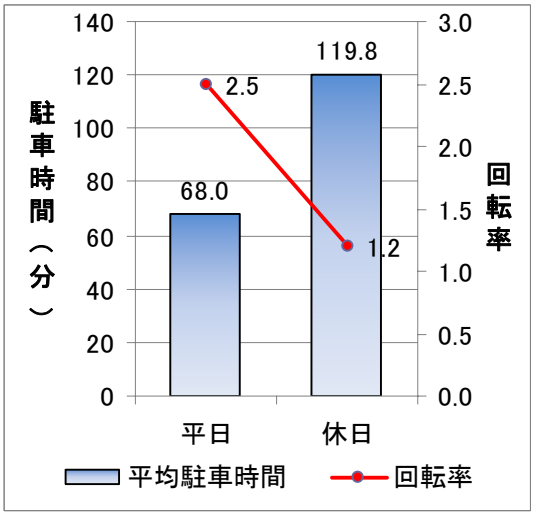
対象駐車施設全体の最大占有率※は、約 52～56%にとどまっている。

平日の平均駐車時間は、約 68 分（回転率※2.5 回/日）、休日は約 120 分（回転率 1.2 回/日）となっており、休日は長時間駐車利用が多く、利用効率も低いといえる。

■駐車台数と最大占有率（施設全体）



■平均駐車時間と回転率（施設全体）



②施設別の利用特性

今治駅東第１駐車場では、平休日ともに平均占有率が 90%以上とほぼ満車となっている。また、当該駐車場はパーク＆ライド駐車場として機能しており、平均駐車時間をみると平日では約７時間と長時間になっている。

今治市役所駐車場は、休日も開放しており、調査当日はイベントが開催されていたため、実駐車台数は 285 台とどんどびパーキングに次いで多くなっている。最大占有率は、約 92.2%となり、管理者によって満車看板が設置された。

港湾ビル前駐車場は平休日ともに、また、港湾ビル前第２駐車場は平日において、平均駐車時間が２時間を超過しており、比較的長時間利用のニーズが多い施設といえる。

広小路パーキングは、実駐車台数が少なく、平均占有率も約 14%と 80%以上が空車となっている。

中央公民館駐車場は、平日のイベント対応の駐車ニーズが高く、最大占有率が約 80%になるなど、非常に利用率の高い駐車場となっている。

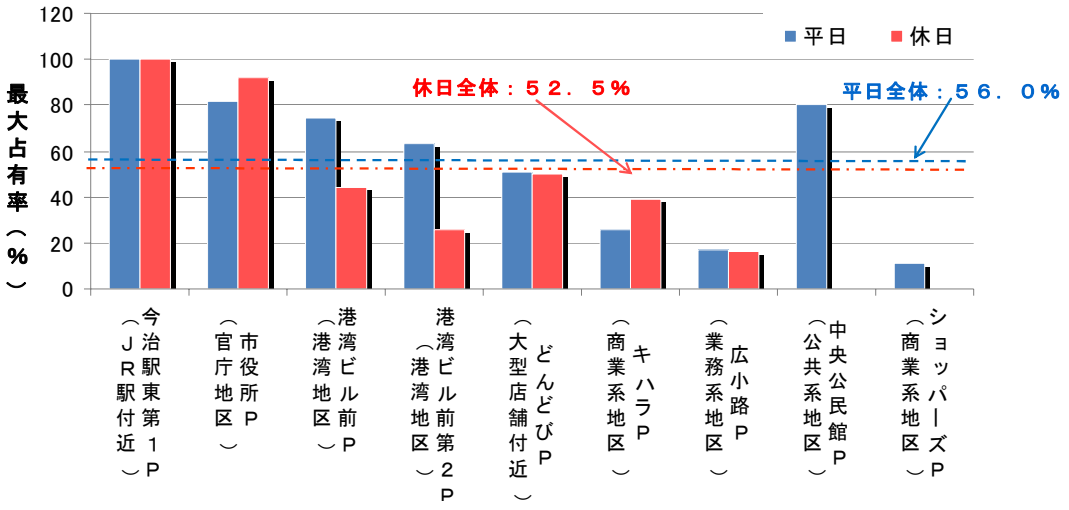
※占有率：延べ駐車台数を観測時間帯で除した時間当たりの駐車台数を収容可能台数で除した値。

※回転率：実駐車台数を駐車可能台数で除した数値。１駐車スペースに１日に駐車される回数。

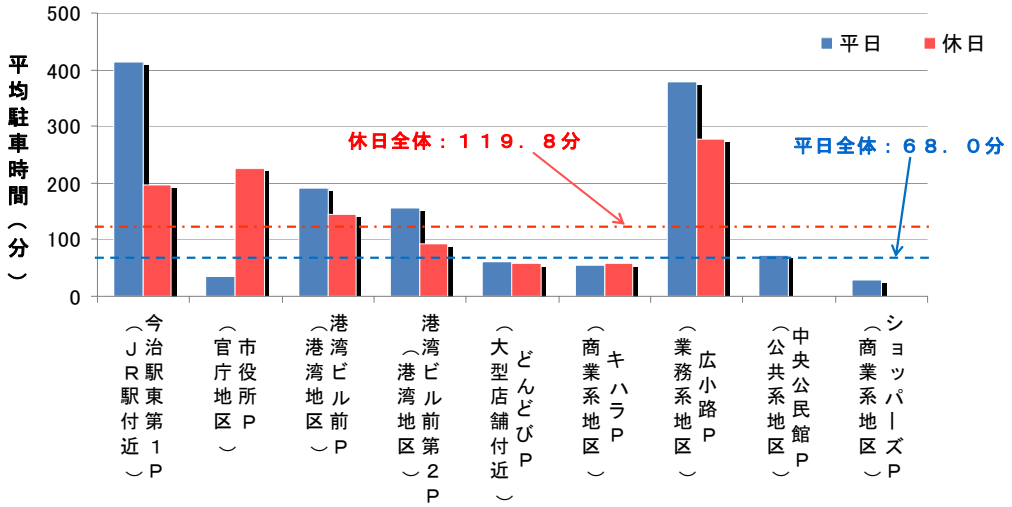
表 2-3　駐車場別利用状況

駐車場名	駐車可能台数（台）	調査日	実駐車台数（台）	駐車台数（台）		占有率（%）		平均駐車台数（台）	回転率（回/日）	平均駐車時間（時間）
				延べ	最大	平均	最大			
今治駅東第１駐車場	77	平　日	77	845	77	91.5	100.0	70.4	1.0	6.9
		休　日	26	858	77	92.6	100.0	71.5	0.3	3.3
今治市役所駐車場	166	平　日	1124	860	136	43.2	81.9	71.7	6.8	0.6
		休　日	285	1198	153	60.1	92.2	99.8	1.7	3.8
港湾ビル前駐車場	27	平　日	43	202	20	62.3	74.1	16.8	1.6	3.2
		休　日	10	90	12	27.8	44.4	7.5	0.4	2.4
港湾ビル前第２駐車場	55	平　日	90	321	35	48.6	63.6	26.8	1.6	2.6
		休　日	24	133	14	20.2	25.5	11.1	0.4	1.5
どんどびパーキング	240	平　日	775	1115	122	38.7	50.8	92.9	3.2	1.0
		休　日	533	915	120	31.8	50.0	76.3	2.2	1.0
キハラパーキング	105	平　日	170	202	27	16.0	25.7	16.8	1.6	0.9
		休　日	165	211	41	16.7	39.0	17.6	1.6	0.9
広小路パーキング	244	平　日	46	413	42	14.1	17.2	34.4	0.2	6.3
		休　日	47	394	40	13.5	16.4	32.8	0.2	4.6
中央公民館駐車場	70	平　日	301	391	56	46.5	80.0	32.6	4.3	1.2
ザ･ショッパーズ第１駐車場	175	平　日	234	149	19	7.1	10.9	12.4	1.3	0.5

■最大占有率（施設別）



■平均駐車時間（施設別）



５－３　路上駐車実態調査の結果

１．路上駐車の実態

中心市街地を５ブロックに分けて路上駐車台数を観測したところ、Ｅ：今治港周辺での延べ路上駐車が平日で 349 台、休日で 300 台となっており、他のブロックよりも多い。

また、Ｅ：今治港周辺とＤ：商店街周辺の２ブロックを合わせると、全地域の約７割を占める。Ｄ・Ｅブロック内では、主要地方道今治港線の市役所側、アーケード商店街の今治港側の駐停車割合が高くなっている。（次頁参照）

路上駐車場所は、平日においてＢ：市役所周辺やＤ：商店街周辺ではパーキングチケット設置道路で半数以上見られるが、その他の地域では街路等での路上駐車が多くを占めている。

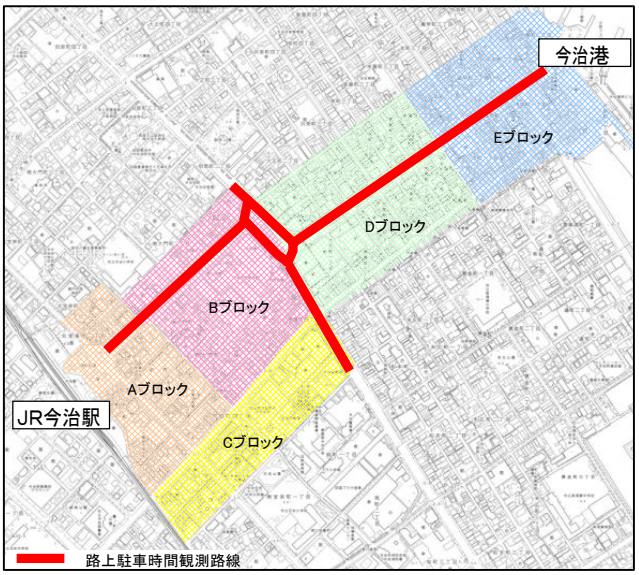
路上駐車形態をみると、Ａ：今治駅前では平日に路上停車が７割と多くなっているが、その他のブロックでは路上駐車が半数以上を占める。

荷捌き車両の路上駐車は、平日のＤ：商店街周辺とＥ：今治港周辺に多く見られる。

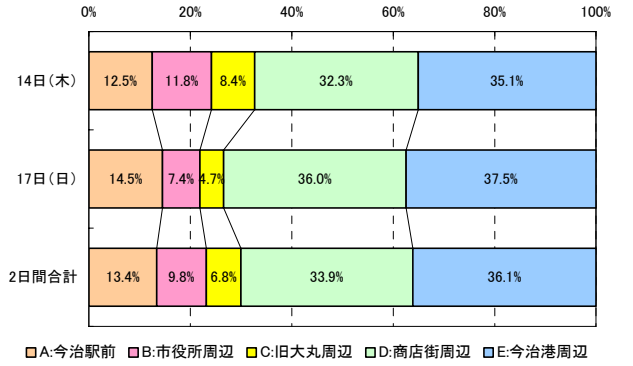
路線別の路上駐車時間は、平日では国道 317 号が 35.6 分と最も長い。また休日では、主要地方道今治港線が 31.6 分と他の路線よりも長い駐車時間となっている。

※今治大丸が既に閉店しているため、Ｃブロックを旧大丸周辺地区とした。

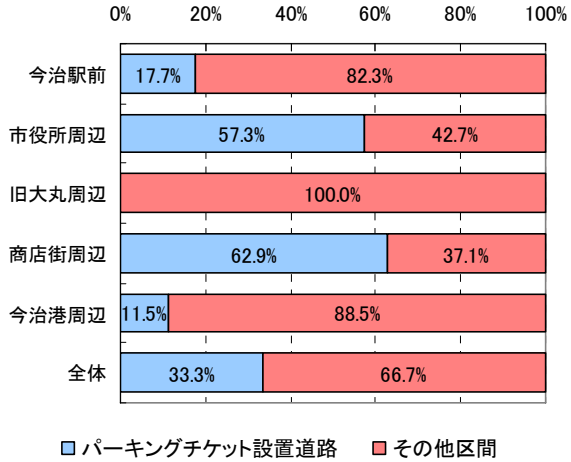
■エリア別路上駐車の状況



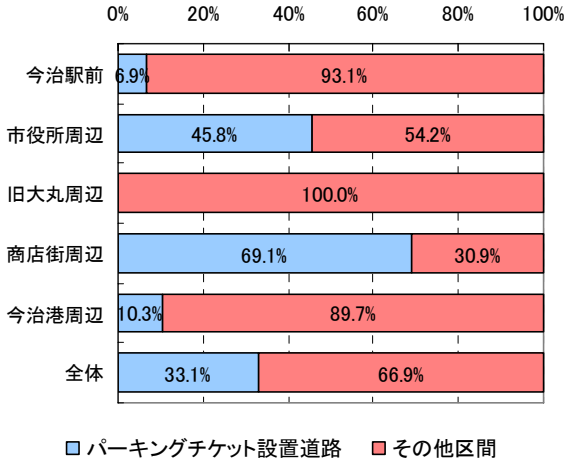
	14日（木）		17日（日）		2日間合計	
	駐車台数	構成比	駐車台数	構成比	駐車台数	構成比
A:今治駅前	124	12.5%	116	14.5%	240	13.4%
B:市役所周辺	117	11.8%	59	7.4%	176	9.8%
C:旧大丸周辺	84	8.4%	38	4.7%	122	6.8%
D:商店街周辺	321	32.3%	288	36.0%	609	33.9%
E:今治港周辺	349	35.1%	300	37.5%	649	36.1%
合計	995	100.0%	801	100.0%	1796	100.0%



■パーキングチケット設置区間の駐停車割合

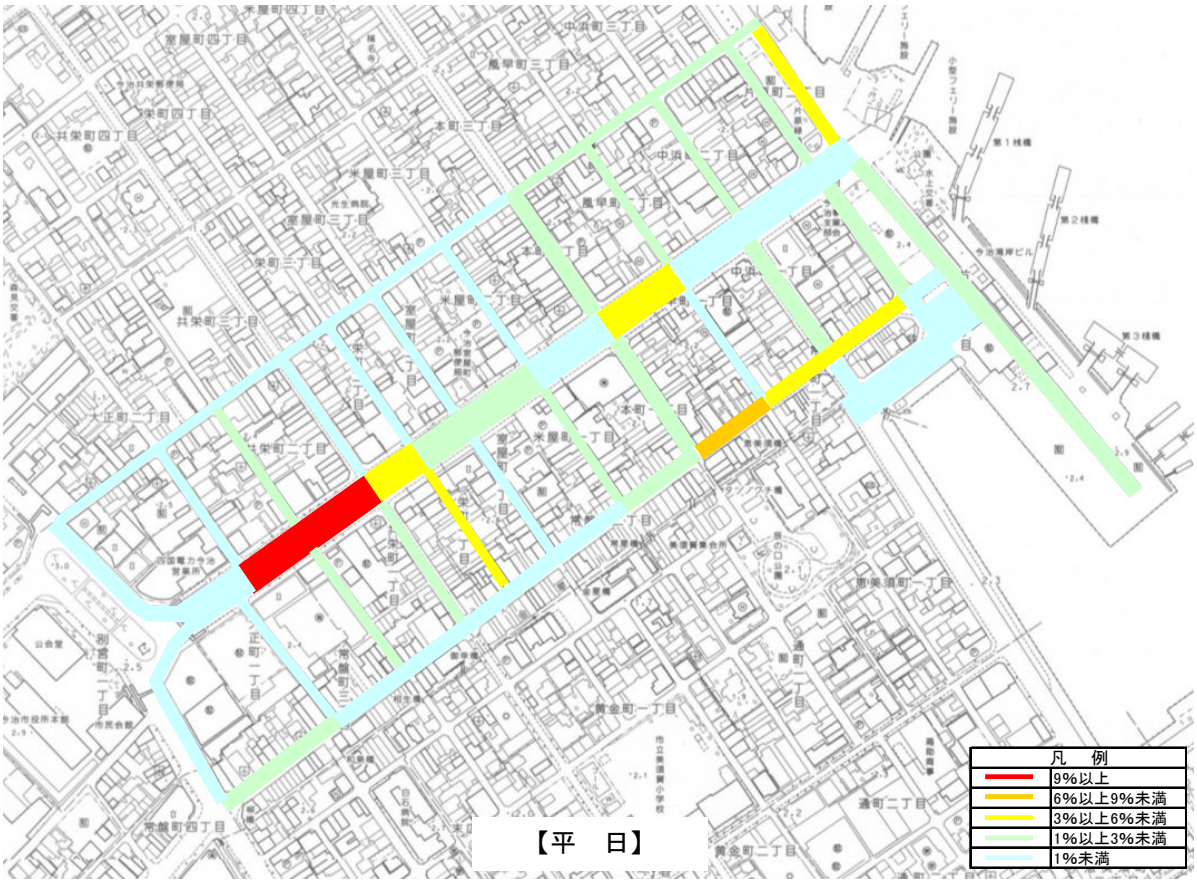


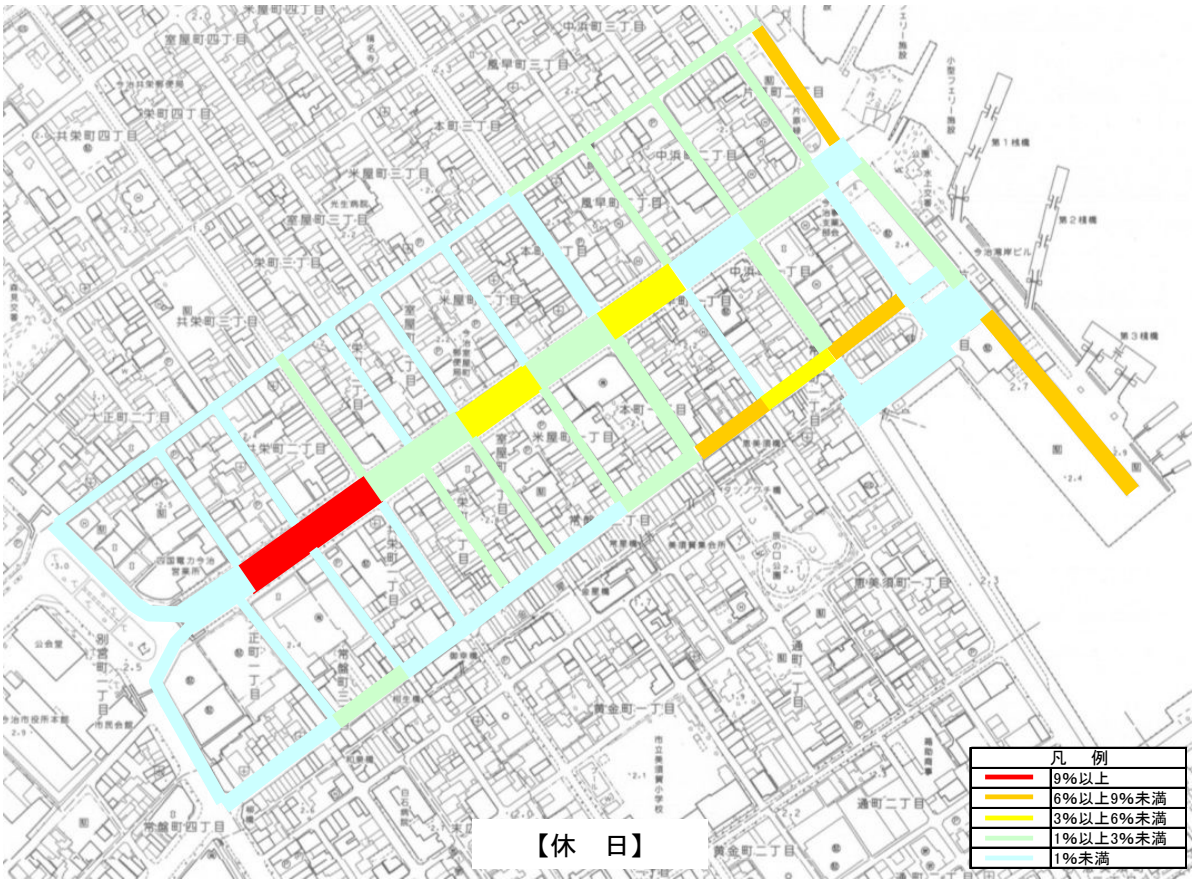
【平　日】



【休　日】

■D：商店街周辺地区、E：今治港周辺地区の路上駐停車の割合





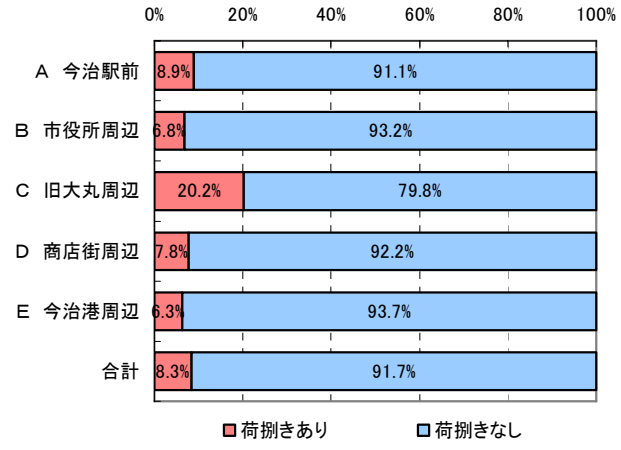
※算出した割合は商店街周辺と今治港周辺の駐車台数の合計を母数として算出

■エリア別路上駐停車状況

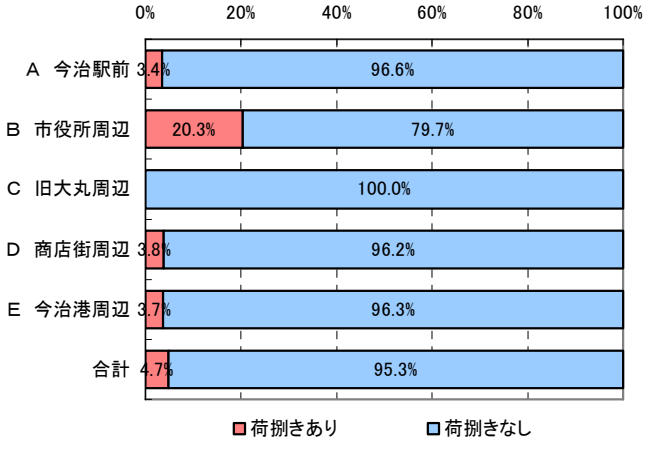
調査日	ブロック	台数						構成比					
		路上停車			路上駐車			路上停車			路上駐車		
		運転者あり	客待タクシー	合計	運転者なし	パーキングチケット内	合計	運転者あり	客待タクシー	合計	運転者なし	パーキングチケット内	合計
14日（木）	A 今治駅前	43	48	91	16	17	33	34.7%	38.7%	73.4%	12.9%	13.7%	26.6%
	B 市役所周辺	41	3	44	30	43	73	35.0%	2.6%	37.6%	25.6%	36.8%	62.4%
	C 旧大丸周辺	14	4	18	66	0	66	16.7%	4.8%	21.4%	78.6%	0.0%	78.6%
	D 商店街周辺	48	110	158	97	66	163	15.0%	34.3%	49.2%	30.2%	20.6%	50.8%
	E 今治港周辺	53	47	100	214	35	249	15.2%	13.5%	28.7%	61.3%	10.0%	71.3%
	合計	199	212	411	423	161	584	20.0%	21.3%	41.3%	42.5%	16.2%	58.7%
17日（日）	A 今治駅前	40	47	87	27	2	29	34.5%	40.5%	75.0%	23.3%	1.7%	25.0%
	B 市役所周辺	27	0	27	19	13	32	45.8%	0.0%	45.8%	32.2%	22.0%	54.2%
	C 旧大丸周辺	25	0	25	13	0	13	65.8%	0.0%	65.8%	34.2%	0.0%	34.2%
	D 商店街周辺	27	132	159	60	69	129	9.4%	45.8%	55.2%	20.8%	24.0%	44.8%
	E 今治港周辺	56	51	107	168	25	193	18.7%	17.0%	35.7%	56.0%	8.3%	64.3%
	合計	175	230	405	287	109	396	21.8%	28.7%	50.6%	35.8%	13.6%	49.4%

■荷捌き駐車車両の割合

	14日（木）			17日（日）			2日間合計		
	荷捌きあり	荷捌きなし	合計	荷捌きあり	荷捌きなし	合計	荷捌きあり	荷捌きなし	合計
A 今治駅前	11	113	124	4	112	116	15	225	240
B 市役所周辺	8	109	117	12	47	59	20	156	176
C 旧大丸周辺	17	67	84	0	38	38	17	105	122
D 商店街周辺	25	296	321	11	277	288	36	573	609
E 今治港周辺	22	327	349	11	289	300	33	616	649
合計	83	912	995	38	763	801	121	1,675	1,796



【平　日】



【休　日】

■路線別駐停車時間

	路線	区間	駐車台数		延べ駐車時間（分）	平均駐車時間（分/台）
			台数	構成比		
14日（木）	一般県道今治駅停車場線	今治駅前～国道317号	270	29.9%	7035	26.1
	国道317号	今治幼稚園～郵便局前	96	10.6%	3420	35.6
	主要地方道今治港線	国道317号～今治港	536	59.4%	15645	29.2
	合　計		902	100.0%	26100	28.9
17日（日）	一般県道今治駅停車場線	今治駅前～国道317号	98	15.9%	2490	25.4
	国道317号	今治幼稚園～郵便局前	30	4.9%	585	19.5
	主要地方道今治港線	国道317号～今治港	490	79.3%	15495	31.6
	合　計		618	100.0%	18570	30.0

※14 日（木）国道 317 号では工事車両の路上駐車が長時間みられた

２．路上駐停車の利用特性

①路上駐停車車両の状況

対象エリア内の路上に駐停車している車両は、平日 995 台、休日 801 台で合計 1,796 台が観測された。

その内、路上駐車車両の割合は、平日で約 42.5%、休日で約 35.8%と両日ともその割合が最も高くなっている。休日は、客待ちタクシー等の停車車両の割合が、また平日は路上駐車車両の割合が高くなる傾向にある。

②違法路上駐車の状況

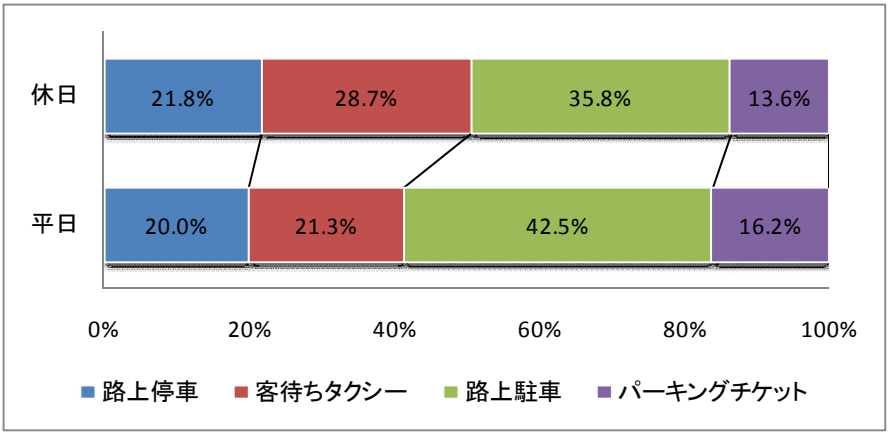
違法路上駐車台数をエリア別にみると、Ｅブロック：今治港周辺が最も多く、次いでＤブロック：商店街周辺地区となっており、特に今治港周辺は平日休日ともに違法路上駐車が多い。

対象エリア全体では、運転者のいない路上駐車車両が約４割を占めている。

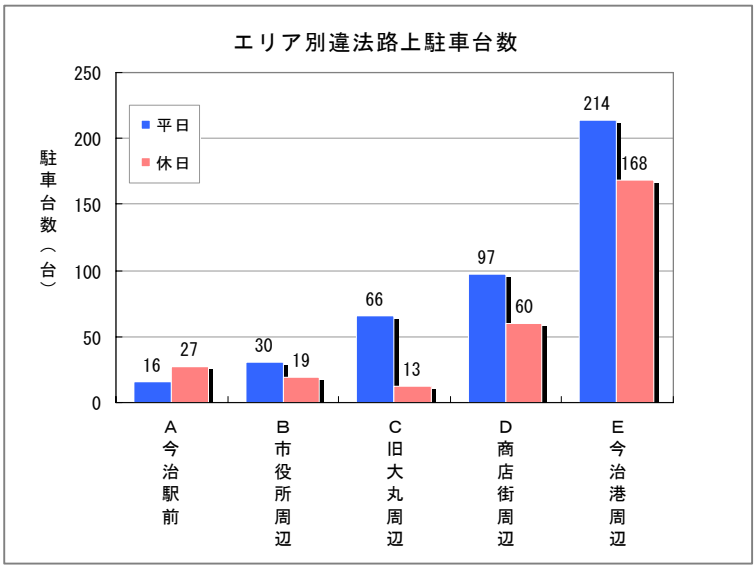
市街地中心部の幹線道路において、路上駐停車時間を観測した結果、平均駐停車時間は約 30 分となっている。

路上駐車のうち、荷捌き車両の割合は全体で約 8%であるが、Ｃブロック：旧大丸周辺では約 20%と他のエリアよりも高い割合となっている。

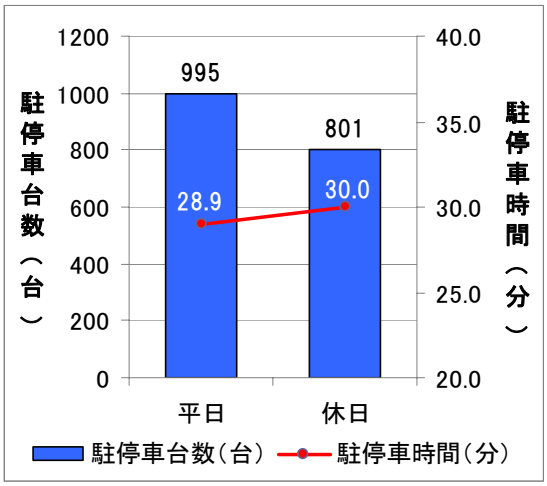
■路上駐停車車両の構成



■エリア別違法路上駐車台数



■路上駐停車時間と駐停車台数



５－４　利用者アンケート調査の結果

１．利用者アンケート調査の概要

下表に調査施設及び平日、休日別に取得した票数を示す。

■利用者アンケート獲得状況　（台、票）

施設名	調査員配置人数	14日（木）			17日（日）			2日間合計		
		入庫台数	獲得票	回収率	入庫台数	獲得票	回収率	入庫台数	獲得票	回収率
① 今治駅東第一駐車場	1	77	24	31.2%	26	24	92.3%	103	48	46.6%
② 港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場	1	133	20	15.0%	34	8	23.5%	167	28	16.8%
③ どんどびパーキング	2	775	157	20.3%	533	162	30.4%	1,308	319	24.4%
④ キハラパーキング	1	170	42	24.7%	165	53	32.1%	335	95	28.4%
⑤ 広小路パーキング	1	46	12	26.1%	47	11	23.4%	93	23	24.7%
合計	6	1,201	255	21.2%	805	258	32.0%	2,006	513	25.6%

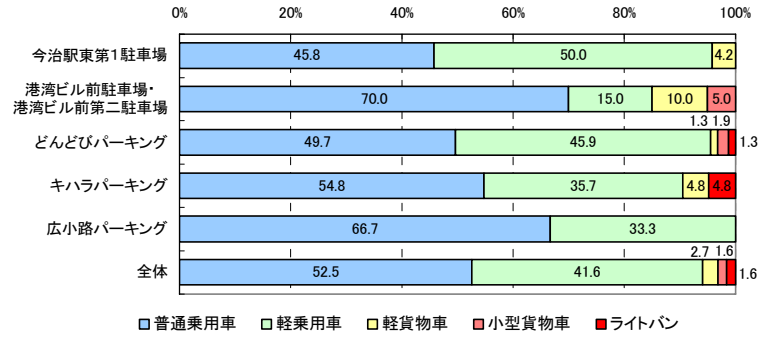
２．利用者アンケート調査の結果

①駐車利用者の車種

各駐車場とも、乗用車が８割以上を占めている。

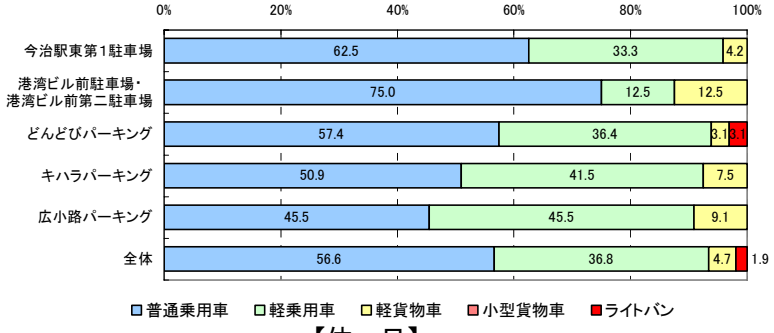
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場では、他の駐車場よりも貨物車の割合が高い傾向にある。

	普通乗用車	軽乗用車	軽貨物車	小型貨物車	ライトバン	全車種
今治駅東第1駐車場	11	12	1	0	0	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場	14	3	2	1	0	20
どんどびパーキング	78	72	2	3	2	157
キハラパーキング	23	15	2	0	2	42
広小路パーキング	8	4	0	0	0	12
全体	134	106	7	4	4	255



【平　日】

	普通乗用車	軽乗用車	軽貨物車	小型貨物車	ライトバン	全車種
今治駅東第1駐車場	15	8	1	0	0	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場	6	1	1	0	0	8
どんどびパーキング	93	59	5	0	5	162
キハラパーキング	27	22	4	0	0	53
広小路パーキング	5	5	1	0	0	11
全体	146	95	12	0	5	258

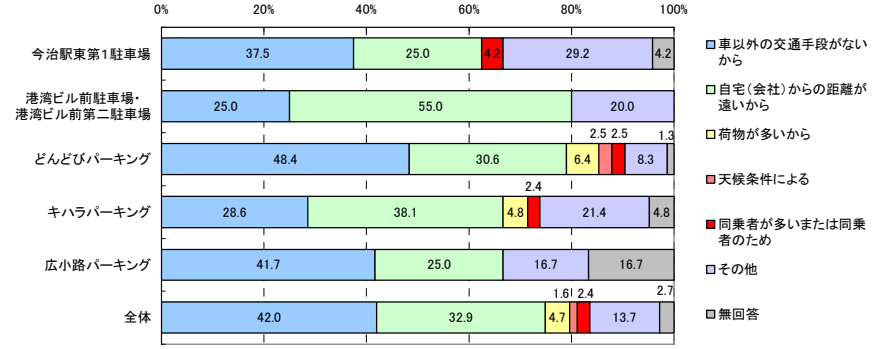


【休　日】

②車で来た理由

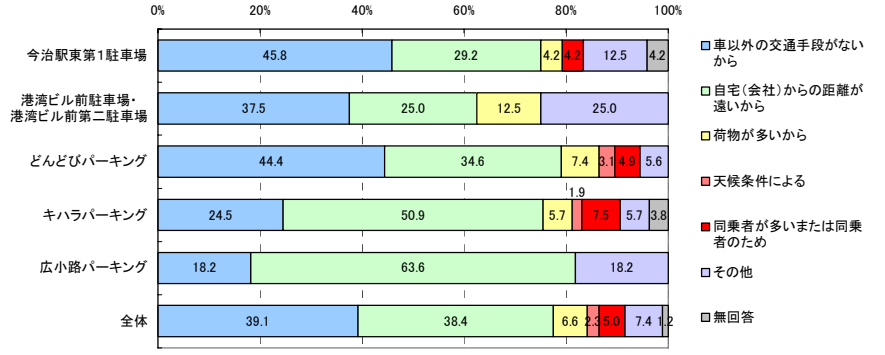
各駐車場とも「車以外の交通手段がない」「自宅（会社）からの距離が遠い」といった理由で、車で来ているが半数以上を占めている。

	車以外の交通手段がないから	自宅（会社）からの距離が遠いから	荷物が多いから	天候条件による	同乗者が多いまたは同乗者のため	その他	無回答	全体
今治駅東第1駐車場	9	6	0	0	1	7	1	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場	5	11	0	0	0	4	0	20
どんどびパーキング	76	48	10	4	4	13	2	157
キハラパーキング	12	16	2	0	1	9	2	42
広小路パーキング	5	3	0	0	0	2	2	12
全体	107	84	12	4	6	35	7	255



【平　日】

	車以外の交通手段がないから	自宅（会社）からの距離が遠いから	荷物が多いから	天候条件による	同乗者が多いまたは同乗者のため	その他	無回答	全体
今治駅東第1駐車場	11	7	1	0	1	3	1	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場	3	2	1	0	0	2	0	8
どんどびパーキング	72	56	12	5	8	9	0	162
キハラパーキング	13	27	3	1	4	3	2	53
広小路パーキング	2	7	0	0	0	2	0	11
全体	101	99	17	6	13	19	3	258



【休　日】

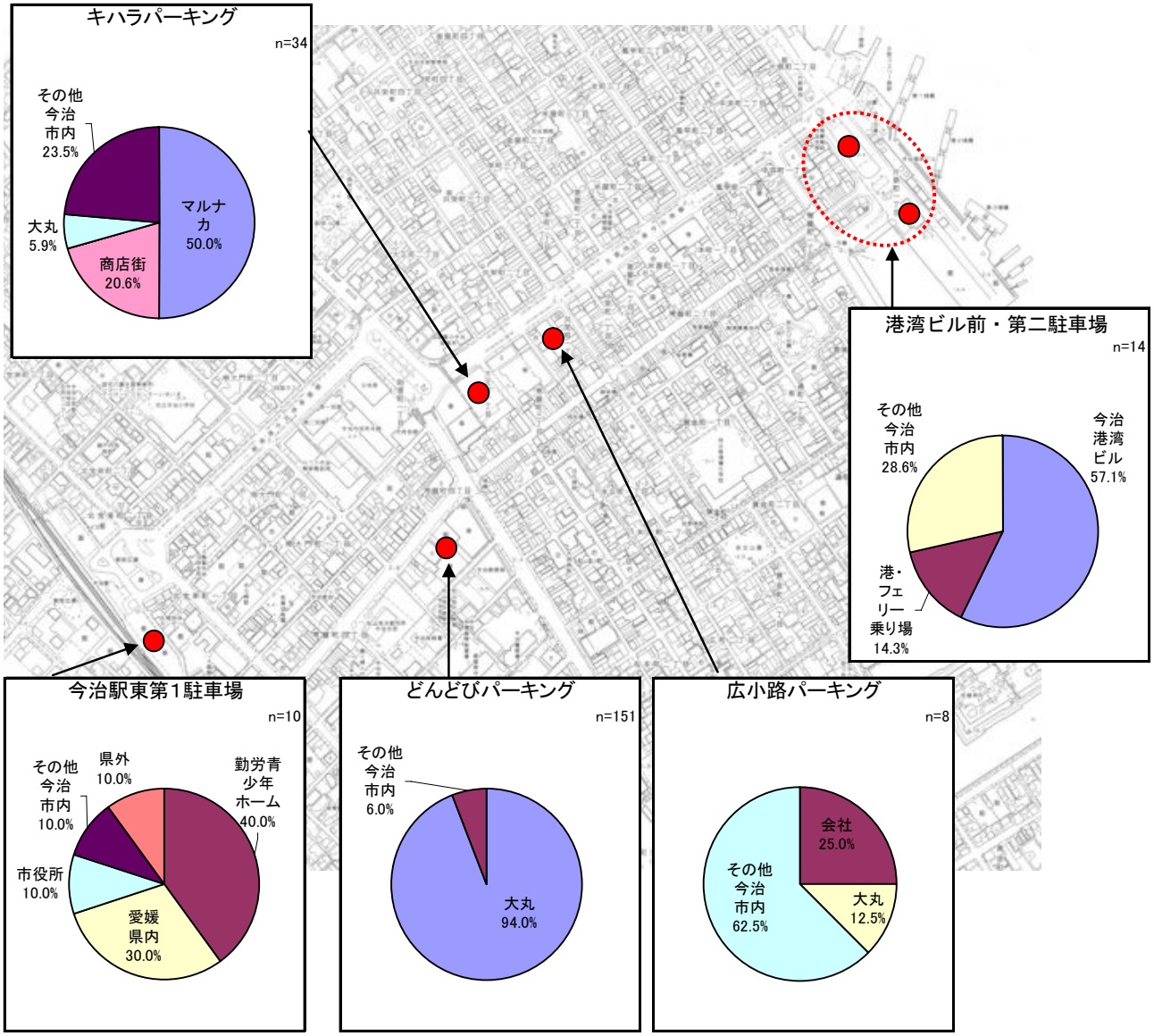
③目的地

今治駅東第一駐車場では、平日では駅最寄施設へ向かっている利用がもっとも多く、休日は駅利用者が半数以上となっている。

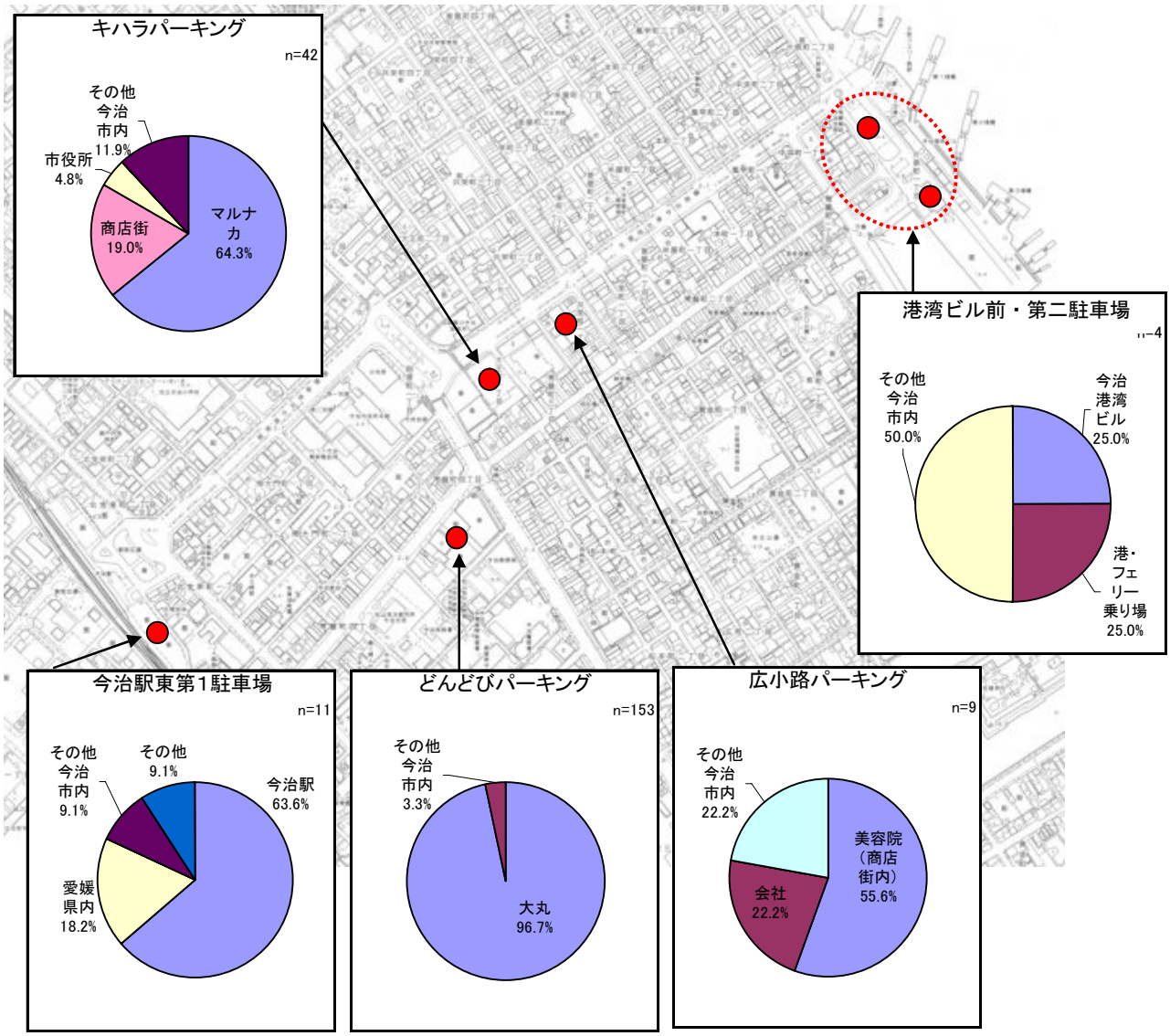
どんどびパーキングは旧今治大丸、キハラパーキングはスーパーや商店街へ向かう利用者が多く見られる。

港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場は、平日に今治港湾ビルへの利用者が半数以上を占めている。

広小路パーキングは、会社やその他今治市内への目的が多く見られる。



【平　日】


キハラパーキング
n=42
その他
今治
市内
11.9%
市役所
4.8%
商店街
19.0%
マルナカ
64.3%
港湾ビル前・第二駐車場
n=4
その他
今治
市内
50.0%
今治
港湾
ビル
25.0%
港・
フェ
リー
乗り場
25.0%
今治駅東第1駐車場
n=11
その他
今治
市内
9.1%
その他
9.1%
今治駅
63.6%
愛媛
県内
18.2%
どんどびパーキング
n=153
その他
今治
市内
3.3%
大丸
96.7%
広小路パーキング
n=9
その他
今治
市内
22.2%
美容院
（商店
街内）
55.6%
会社
22.2%

【休　日】

④駐車目的

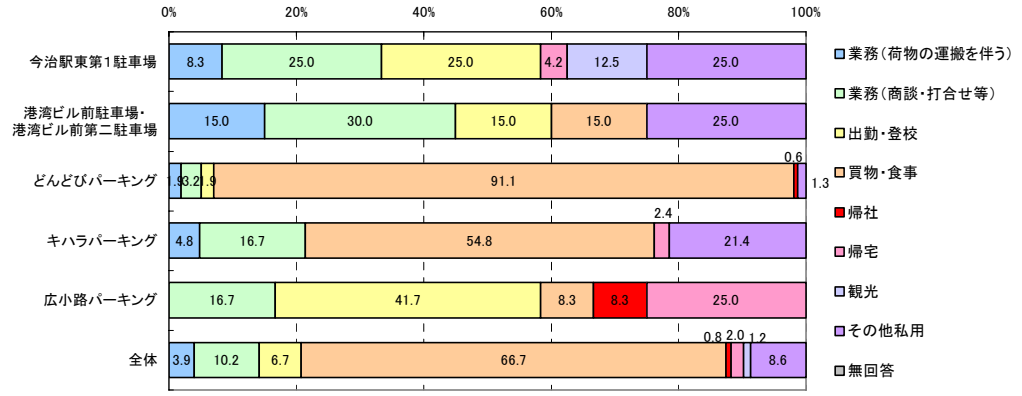
どんどびパーキングやキハラパーキングでは、商業施設が付近に立地していることから、平日は「食事・買物」の回答がそれぞれ 91.1%、54.8%と最も多くなっている。

また、広小路パーキングでは「出勤・登校」目的が平日で 41.7%と最も多く、港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場では「業務（商談・打合せ等）」目的が平日で 30.0%と多くなっている。

今治駅東第一駐車場では、「業務（商談・打合せ等）」「出勤・登校」「その他私用」がそれぞれ 25.0%となっている。

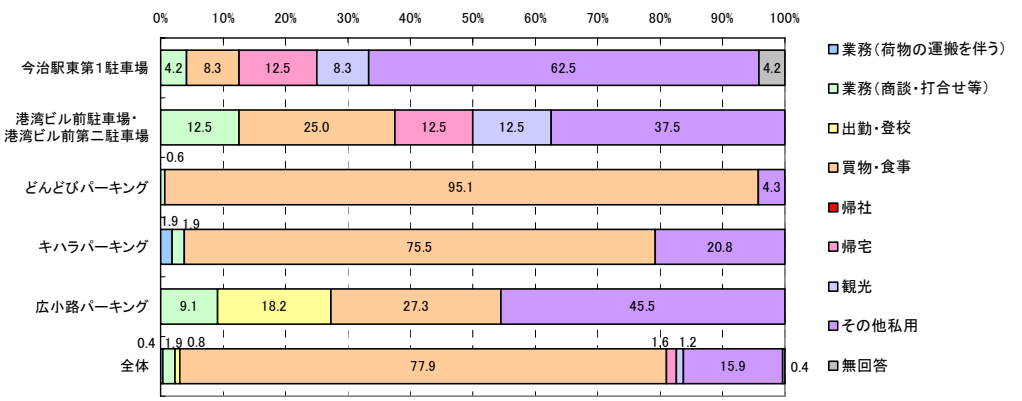
休日は、各駐車場ともに平日よりも「その他私用」での利用が多く見られる。

	業務(荷物の運搬を伴う)	業務(商談・打合せ等)	出勤・登校	買物・食事	帰社	帰宅	観光	その他私用	無回答	合計
今治駅東第1駐車場	2	6	6	0	0	1	3	6	0	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	3	6	3	3	0	0	0	5	0	20
どんどびパーキング	3	5	3	143	1	0	0	2	0	157
キハラパーキング	2	7	0	23	0	1	0	9	0	42
広小路パーキング	0	2	5	1	1	3	0	0	0	12
全体	10	26	17	170	2	5	3	22	0	255



【平　日】

	業務(荷物の運搬を伴う)	業務(商談・打合せ等)	出勤・登校	買物・食事	帰社	帰宅	観光	その他私用	無回答	合計
今治駅東第1駐車場	0	1	0	2	0	3	2	15	1	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	0	1	0	2	0	1	1	3	0	8
どんどびパーキング	0	1	0	154	0	0	0	7	0	162
キハラパーキング	1	1	0	40	0	0	0	11	0	53
広小路パーキング	0	1	2	3	0	0	0	5	0	11
全体	1	5	2	201	0	4	3	41	1	258



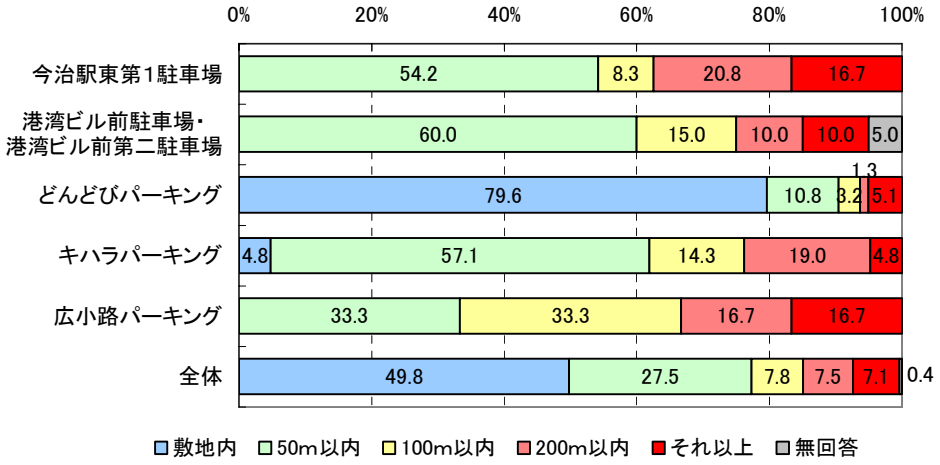
【休　日】

⑤目的地までの距離

平日は広小路パーキング、休日は今治駅東第一駐車場を除く駐車場で、50m以内が半数以上を占めている。

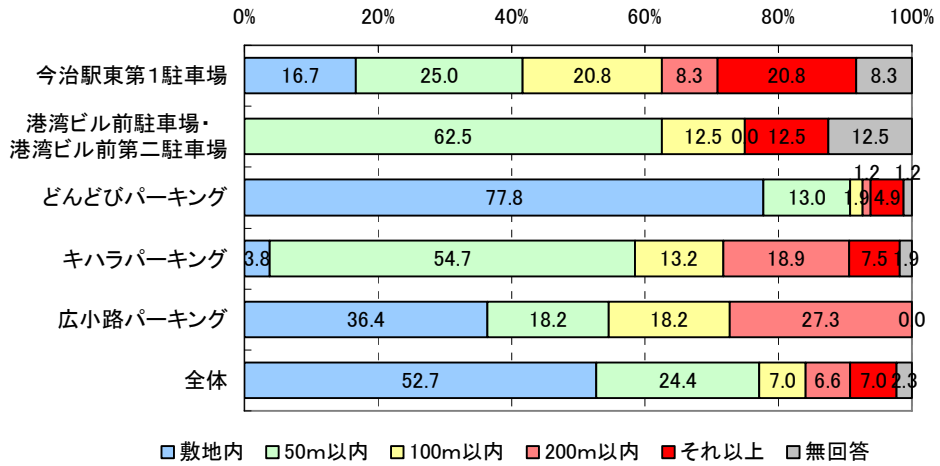
目的地まで200m以上あると答えた方は、平日では今治駅東第一駐車場、広小路パーキングで多く、休日では今治駅東第一駐車場で多く見られる。

	敷地内	50m以内	100m以内	200m以内	それ以上	無回答	合計
今治駅東第1駐車場	0	13	2	5	4	0	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	0	12	3	2	2	1	20
どんどびパーキング	125	17	5	2	8	0	157
キハラパーキング	2	24	6	8	2	0	42
広小路パーキング	0	4	4	2	2	0	12
全体	127	70	20	19	18	1	255



【平　日】

	敷地内	50m以内	100m以内	200m以内	それ以上	無回答	合計
今治駅東第1駐車場	4	6	5	2	5	2	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	0	5	1	0	1	1	8
どんどびパーキング	126	21	3	2	8	2	162
キハラパーキング	2	29	7	10	4	1	53
広小路パーキング	4	2	2	3	0	0	11
全体	136	63	18	17	18	6	258



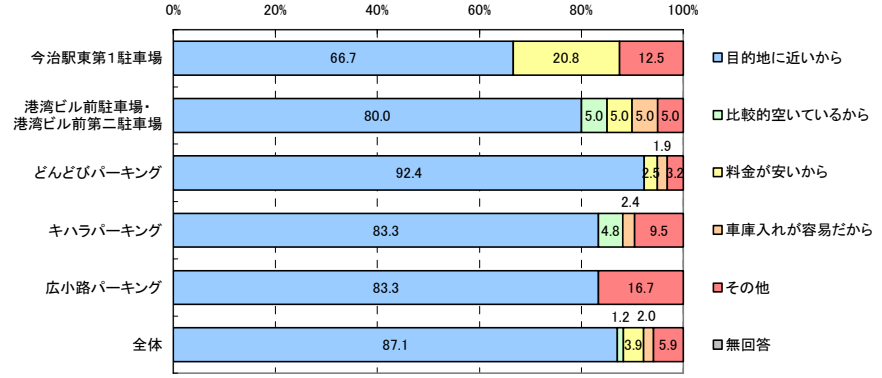
【休　日】

⑥駐車場選択理由

平日、休日ともに全ての駐車場で「目的地に近いから」の回答が半数以上を占めている。

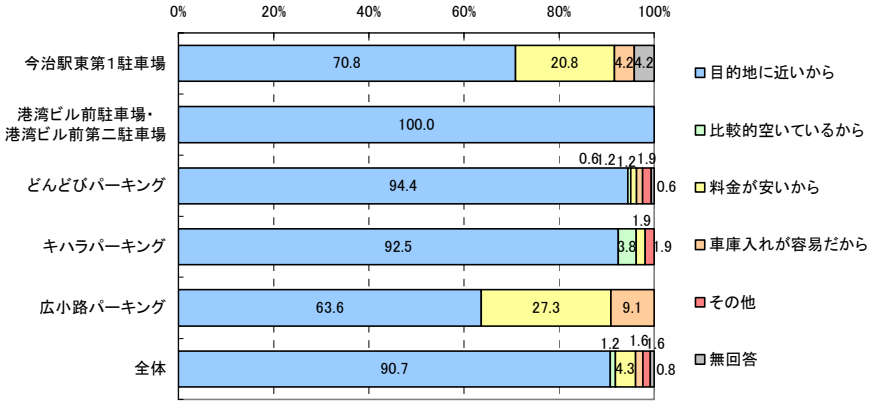
今治駅東第一駐車場の両日で「料金が安いから」の回答が 20.8%、広小路パーキングの休日で 27.3%見られる。

	目的地に近いから	比較的空いているから	料金が安いから	車庫入れが容易だから	その他	無回答	合計
今治駅東第1駐車場	16	0	5	0	3	0	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	16	1	1	1	1	0	20
どんどびパーキング	145	0	4	3	5	0	157
キハラパーキング	35	2	0	1	4	0	42
広小路パーキング	10	0	0	0	2	0	12
全体	222	3	10	5	15	0	255



【平　日】

	目的地に近いから	比較的空いているから	料金が安いから	車庫入れが容易だから	その他	無回答	合計
今治駅東第1駐車場	17	0	5	1	0	1	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	8	0	0	0	0	0	8
どんどびパーキング	153	1	2	2	3	1	162
キハラパーキング	49	2	1	0	1	0	53
広小路パーキング	7	0	3	1	0	0	11
全体	234	3	11	4	4	2	258



【休　日】

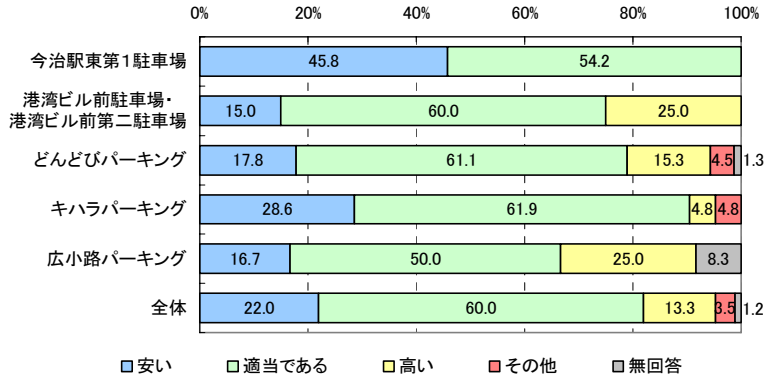
⑦駐車場料金について

24 時間 500 円の今治駅東第一駐車場では「料金が安いから」の回答が平日 45.8%、休日 54.2%と他の駐車場よりも高い回答となっている。

その他の駐車場では平日、休日ともに「適当である」の回答が５割以上を占めている。

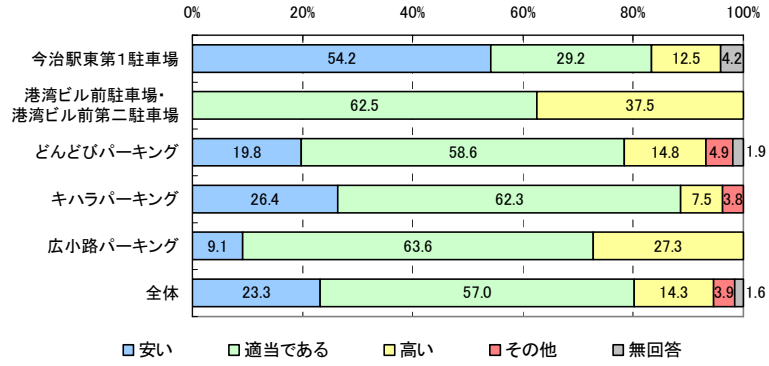
また、港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場および広小路パーキングでは「高い」の回答が約３割見られる。

	安い	適当である	高い	その他	無回答	全体
今治駅東第１駐車場	11	13	0	0	0	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	3	12	5	0	0	20
どんどびパーキング	28	96	24	7	2	157
キハラパーキング	12	26	2	2	0	42
広小路パーキング	2	6	3	0	1	12
全体	56	153	34	9	3	255



【平　日】

	安い	適当である	高い	その他	無回答	全体
今治駅東第１駐車場	13	7	3	0	1	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	0	5	3	0	0	8
どんどびパーキング	32	95	24	8	3	162
キハラパーキング	14	33	4	2	0	53
広小路パーキング	1	7	3	0	0	11
全体	60	147	37	10	4	258



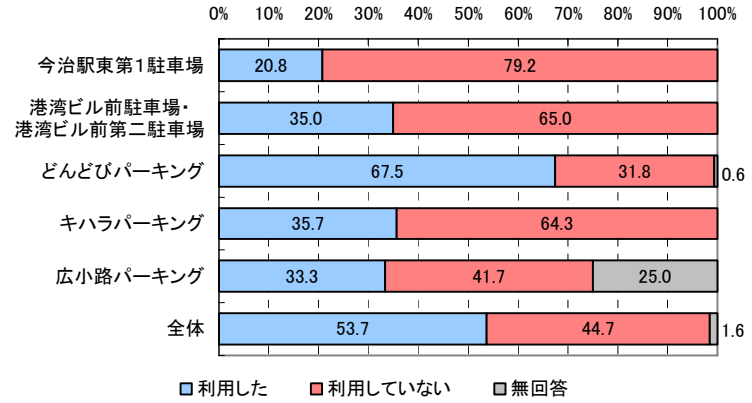
【休　日】

⑧割引制度について

どんどびパーキングでは割引制度を「利用した」の回答が平日 67.5%、休日 73.5%と約７割を占めており、他の施設よりも利用率が高い。

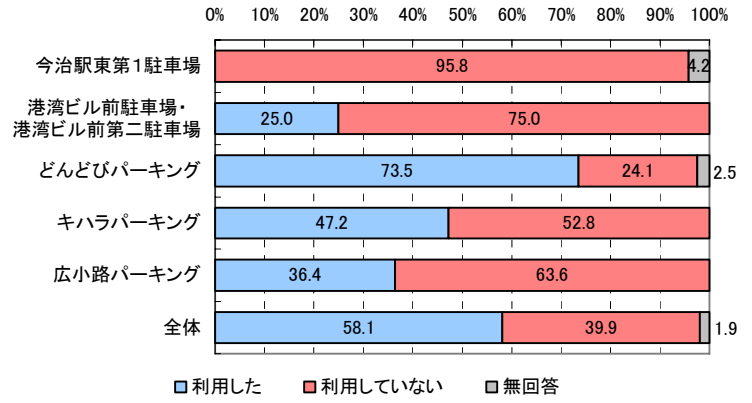
その他の駐車場では「利用していない」の回答が「利用した」よりも多くを占めている。

	利用した	利用していない	無回答	合計
今治駅東第1駐車場	5	19	0	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	7	13	0	20
どんどびパーキング	106	50	1	157
キハラパーキング	15	27	0	42
広小路パーキング	4	5	3	12
全体	137	114	4	255



【平　日】

	利用した	利用していない	無回答	合計
今治駅東第1駐車場	0	23	1	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	2	6	0	8
どんどびパーキング	119	39	4	162
キハラパーキング	25	28	0	53
広小路パーキング	4	7	0	11
全体	150	103	5	258



【休　日】

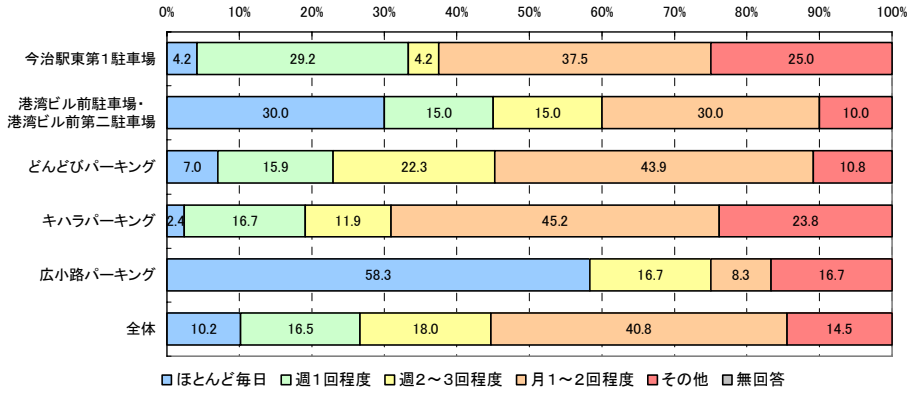
⑨駐車場利用頻度について

平日では、港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場、広小路パーキングで「ほどんど毎日」がそれぞれ 30%、58.3%と最も多くなっている。

その他の施設では「月 1～2 回程度」の割合が多くなっている。

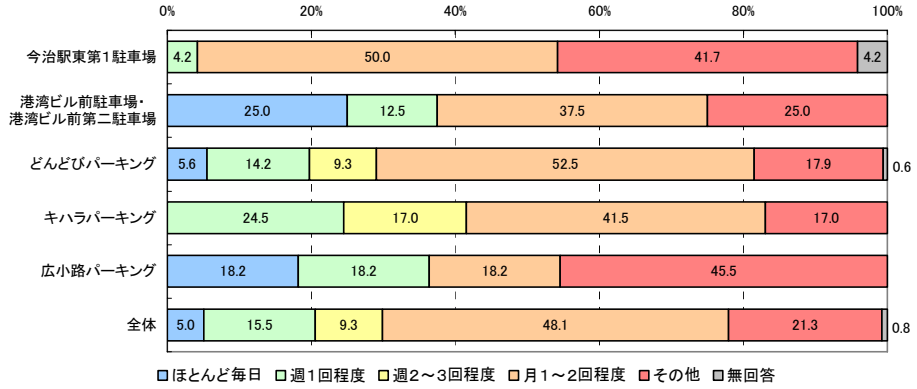
休日では、広小路パーキングを除く駐車場で「月 1～2 回程度」の回答が多く占めており、広小路パーキングでは「その他」が 45.5%と最も多く、その内容は月極契約となっている。

	ほとんど毎日	週1回程度	週2～3回程度	月1～2回程度	その他	無回答	合計
今治駅東第1駐車場	1	7	1	9	6	0	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	6	3	3	6	2	0	20
どんどびパーキング	11	25	35	69	17	0	157
キハラパーキング	1	7	5	19	10	0	42
広小路パーキング	7	0	2	1	2	0	12
全体	26	42	46	104	37	0	255



【平　日】

	ほとんど毎日	週1回程度	週2～3回程度	月1～2回程度	その他	無回答	合計
今治駅東第1駐車場	0	1	0	12	10	1	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	2	1	0	3	2	0	8
どんどびパーキング	9	23	15	85	29	1	162
キハラパーキング	0	13	9	22	9	0	53
広小路パーキング	2	2	0	2	5	0	11
全体	13	40	24	124	55	2	258



【休　日】

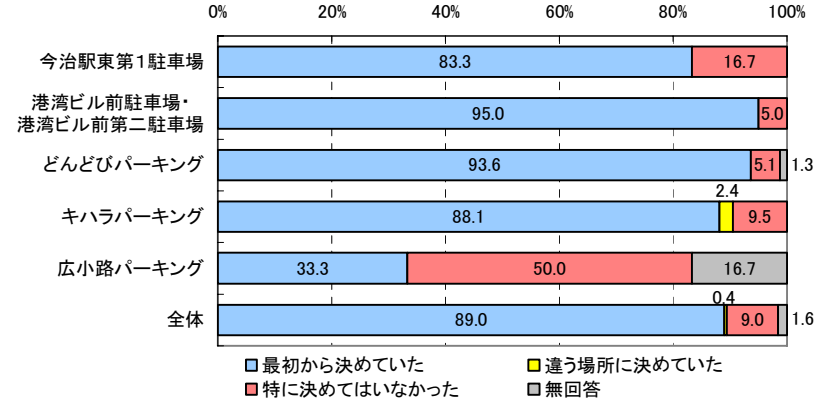
⑩駐車前からの駐車場の選定について

平日の広小路パーキングを除く駐車場では、「最初から決めていた」が８割以上を占める。

平日の広小路パーキングでは、５割が「特に決めてはいなかった」との回答となった。

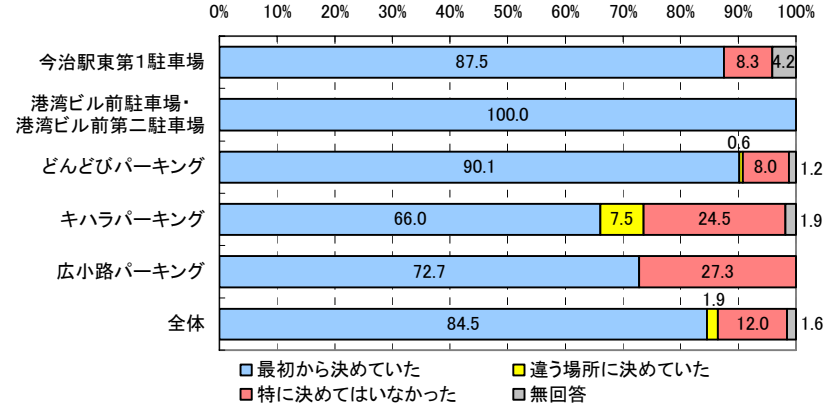
キハラパーキングでは、「違う場所に決めていた」が平日 2.4%、休日 7.5%と他の駐車場よりも多く見られる。

	最初から決めていた	違う場所に決めていた	特に決めてはいなかった	無回答	全体
今治駅東第1駐車場	20	0	4	0	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	19	0	1	0	20
どんどびパーキング	147	0	8	2	157
キハラパーキング	37	1	4	0	42
広小路パーキング	4	0	6	2	12
全体	227	1	23	4	255



【平　日】

	最初から決めていた	違う場所に決めていた	特に決めてはいなかった	無回答	全体
今治駅東第1駐車場	21	0	2	1	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	8	0	0	0	8
どんどびパーキング	146	1	13	2	162
キハラパーキング	35	4	13	1	53
広小路パーキング	8	0	3	0	11
全体	218	5	31	4	258



【休　日】

⑪駐車場を選定する際の重視点について

今治駅東第一駐車場は、「駐車料金が安いこと」が平日 54.2%、休日 58.3%と他の重視点よりも高くなっている。

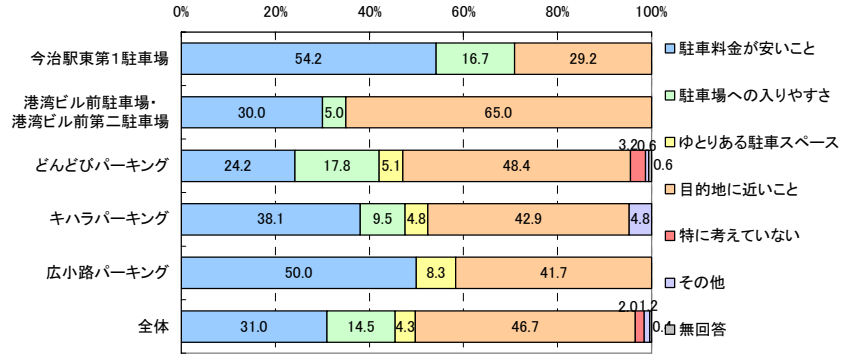
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場は、両日とも「目的地に近いこと」が平日 65.0%、休日 62.5%と他の重視点よりも高くなっている。

どんどびパーキングは、「目的地に近いこと」が両日とも４割以上の回答となってるが、「駐車料金が安いこと」や「駐車場への入りやすさ」も２割程度の回答が両日見られる。

キハラパーキングは、平日は「目的地に近いこと」が 42.9%と最も高いが、休日では「駐車料金が安いこと」が 35.8%と最も高くなっている。

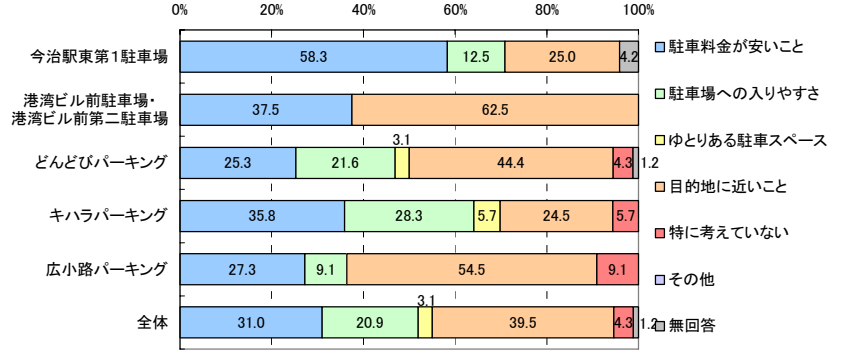
広小路パーキングは、平日で「駐車料金が安いこと」が 50.0%と最も高いが、休日では「目的地に近いこと」が 54.5%と最も高くなっている。

	駐車料金が安いこと	駐車場への入りやすさ	ゆとりある駐車スペース	目的地に近いこと	特に考えていない	その他	無回答	全体
今治駅東第1駐車場	13	4	0	7	0	0	0	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場	6	1	0	13	0	0	0	20
どんどびパーキング	38	28	8	76	5	1	1	157
キハラパーキング	16	4	2	18	0	2	0	42
広小路パーキング	6	0	1	5	0	0	0	12
全体	79	37	11	119	5	3	1	255



【平　日】

	駐車料金が安いこと	駐車場への入りやすさ	ゆとりある駐車スペース	目的地に近いこと	特に考えていない	その他	無回答	全体
今治駅東第1駐車場	14	3	0	6	0	0	1	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車場	3	0	0	5	0	0	0	8
どんどびパーキング	41	35	5	72	7	0	2	162
キハラパーキング	19	15	3	13	3	0	0	53
広小路パーキング	3	1	0	6	1	0	0	11
全体	80	54	8	102	11	0	3	258



【休　日】

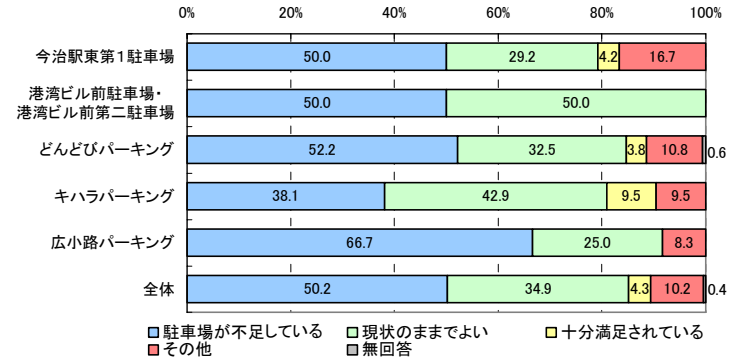
⑫今治市の駐車場整備状況について

「駐車場が不足している」と回答された方は、平日では広小路パーキングで 66.7%、キハラパーキングを除くその他の駐車場で約 50%の回答となっている。

また、全体でみると、「現状のままでよい」と「十分満足されている」の合計割合が約４割と多くなっている。

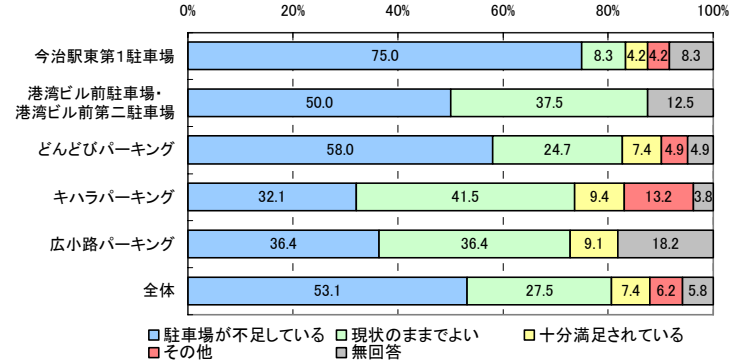
休日では、今治駅東第一駐車場で「駐車場が不足している」が 75.0%と他の駐車場に比べ多く、同様にどんどびパーキングでも「駐車場が不足している」が 58.0%と半数以上の回答となっている。

	駐車場が不足している	現状のままでよい	十分満足されている	その他	無回答	全体
今治駅東第1駐車場	12	7	1	4	0	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	10	10	0	0	0	20
どんどびパーキング	82	51	6	17	1	157
キハラパーキング	16	18	4	4	0	42
広小路パーキング	8	3	0	1	0	12
全体	128	89	11	26	1	255



【平　日】

	駐車場が不足している	現状のままでよい	十分満足されている	その他	無回答	全体
今治駅東第1駐車場	18	2	1	1	2	24
港湾ビル前駐車場・港湾ビル前第二駐車	4	3	0	0	1	8
どんどびパーキング	94	40	12	8	8	162
キハラパーキング	17	22	5	7	2	53
広小路パーキング	4	4	1	0	2	11
全体	137	71	19	16	15	258

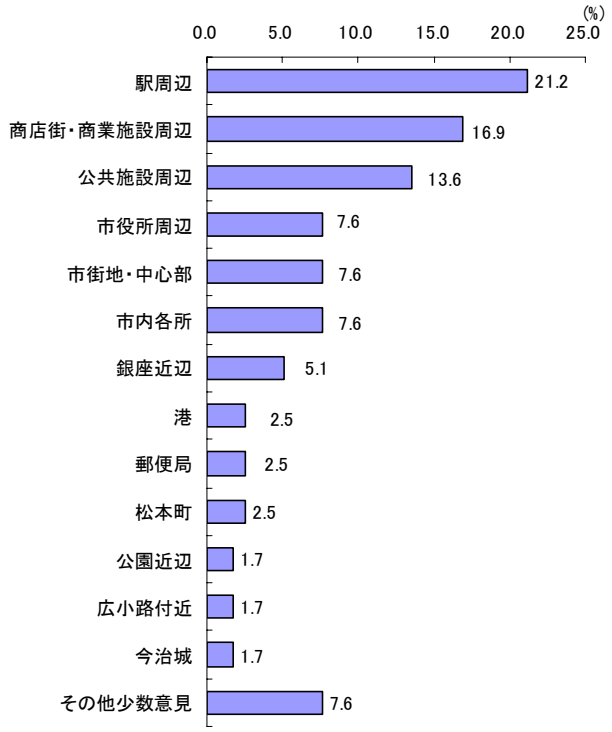


【休　日】

⑬今後どのような場所に駐車場があれば利用するか

「駅周辺」が 21.2%と最も多く、次いで「商店街・商業施設周辺」が 16.9%、「公共施設周辺」が 13.6%となっている。

駐車場があってほしい場所	件数	構成比
駅周辺	25	21.2
商店街･商業施設周辺	20	16.9
公共施設周辺	16	13.6
市役所周辺	9	7.6
市街地･中心部	9	7.6
市内各所	9	7.6
銀座近辺	6	5.1
港	3	2.5
郵便局	3	2.5
松本町	3	2.5
公園近辺	2	1.7
広小路付近	2	1.7
今治城	2	1.7
その他少数意見	9	7.6
計	118	100.0



⑭駐車場利用時にどのようなサービスがあれば便利か（複数回答）

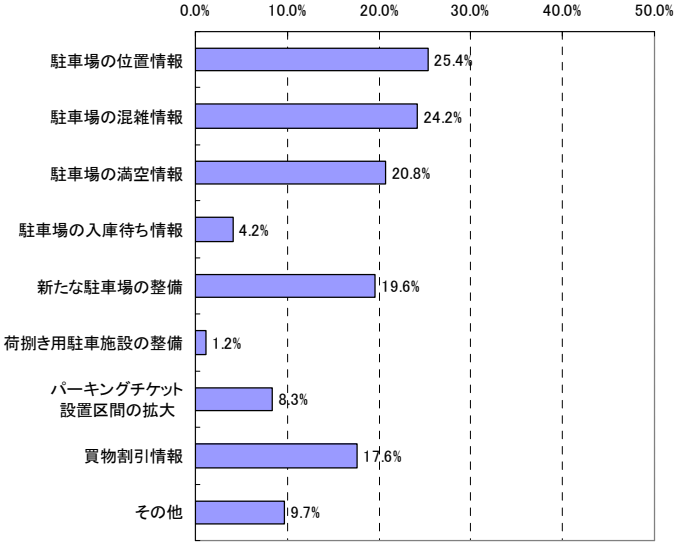
「駐車場の位置情報」が 25.4%と最も多く、次いで「駐車場の混雑情報」が 24.2%となっている。

また、「新たな駐車場の整備」が 19.6%と約２割見られる。

「買物割引情報」についても 17.6%と多くなっている。

駐車場利用時に欲しいサービス	回答者数	構成比
駐車場の位置情報	110	25.4%
駐車場の混雑情報	105	24.2%
駐車場の満空情報	90	20.8%
駐車場の入庫待ち情報	18	4.2%
新たな駐車場の整備	85	19.6%
荷捌き用駐車施設の整備	5	1.2%
パーキングチケット設置区間の拡大	36	8.3%
買物割引情報	76	17.6%
その他	42	9.7%
回答者数	433	100.0%

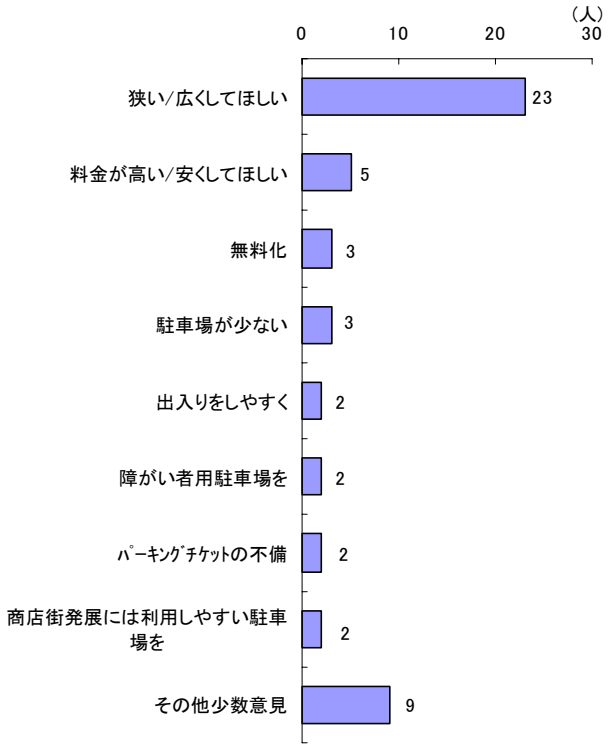
※回答者数は、当該項目回答者をさす



⑮駐車場に関する意見・要望について

「狭い/広くしてほしい」との意見が 23 人と回答者の 45.1%を占めており、次いで「料金が高い/安くしてほしい」が５人（9.8%）となっている。

駐車場に関する意見・要望	件数	構成比
狭い/広くしてほしい	23	45.1
料金が高い/安くしてほしい	5	9.8
無料化	3	5.9
駐車場が少ない	3	5.9
出入りをしやすく	2	3.9
障がい者用駐車場を	2	3.9
ﾊﾟｰｷﾝｸﾞﾁｹｯﾄの不備	2	3.9
商店街発展には利用しやすい駐車場を	2	3.9
その他少数意見	9	17.6
計	51	100.0



２．駐車場の利用特性

①駐車場利用時の意識

各駐車場の設置位置により利用目的に違いがみられ、「今治駅東第１駐車場」では、「その他私用」や「観光」目的が多く、「どんどびパーキング」や「キハラパーキング」では、「買物・食事」が半数以上、「港湾ビル前の駐車場」や「広小路パーキング」では、「出勤・登校」や「業務」等の仕事目的での利用が多くなっている。

駐車場を選定する際の重視点は、「今治駅東第１駐車場」は「駐車料金が安いこと」、「港湾ビル前の駐車場」、「どんどびパーキング」、「広小路パーキング」は「目的地が近い」を重視している。

②利用促進についての意識

駐車場の割引制度は、商業施設付近の駐車場利用者の約 70%が利用しており、駐車場を選定する場合の「料金の安さ」の重要性が伺える。

駐車場の利用頻度では、仕事目的での利用が多い「港湾ビル前の駐車場」や「広小路パーキング」で高く、その他の駐車場では「月 1～2 回程度」の割合が多くなっている。

③駐車場整備への意識

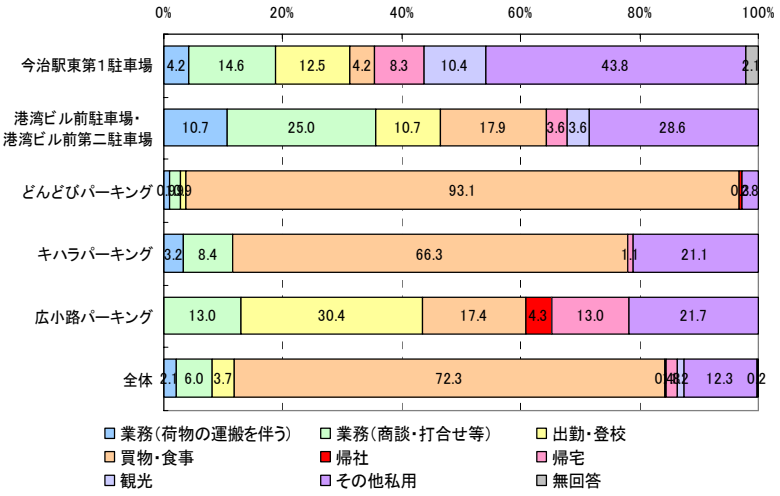
全体的に回答者の半数が「駐車場が不足している」と感じている。特に、「今治駅東第１駐車場」では約６割の方が「駐車場が不足している」と感じている。

駐車場の要望箇所としては、「駅周辺」が 21.2%と一番多くなっている。

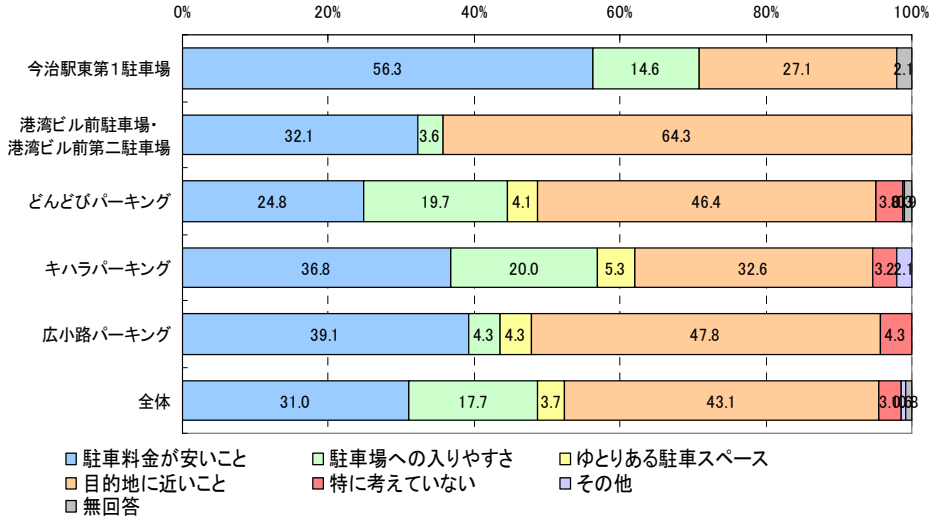
提供して欲しいサービスとしては、駐車場の「位置情報」、「混雑情報」および「満空情報」を望まれる方が２割を超えている。

利用駐車場への要望としては、「狭い/広くしてほしい」という回答が半数近くを占めており、停めやすい駐車場の整備が望まれている。

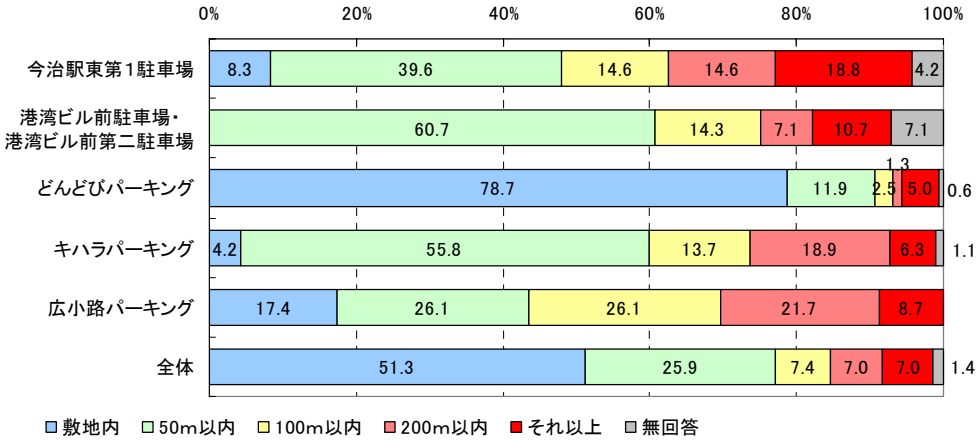
■利用時の目的（平均）



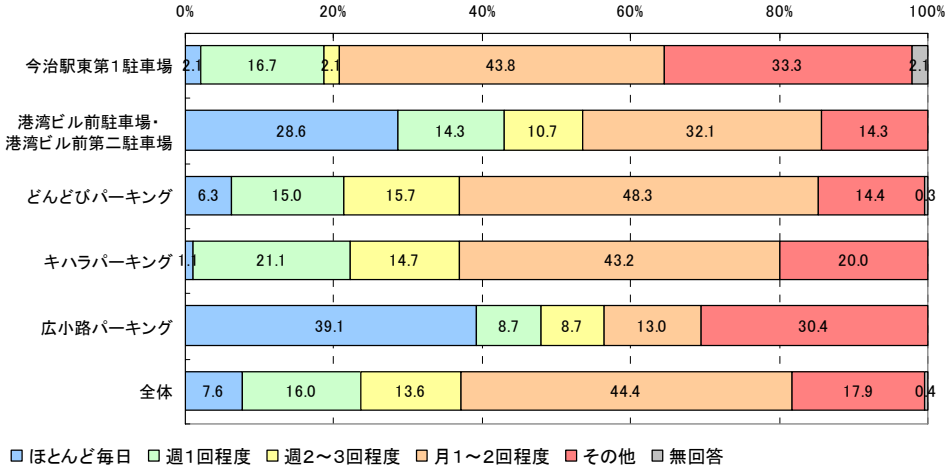
■駐車場選定の重視点（平均）



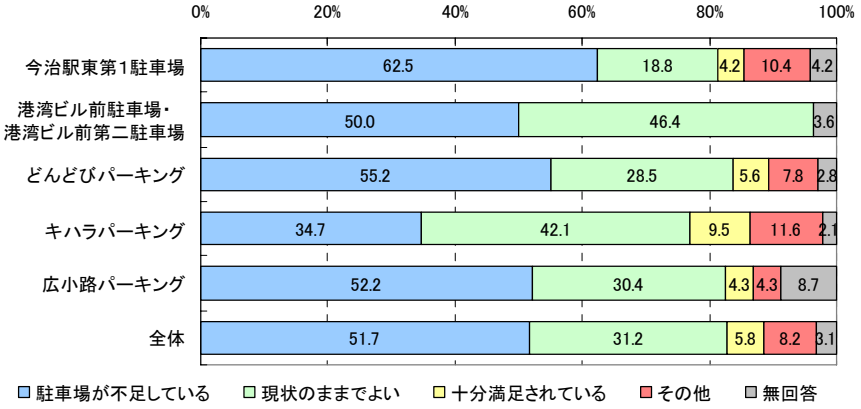
■目的地までの距離（平均）



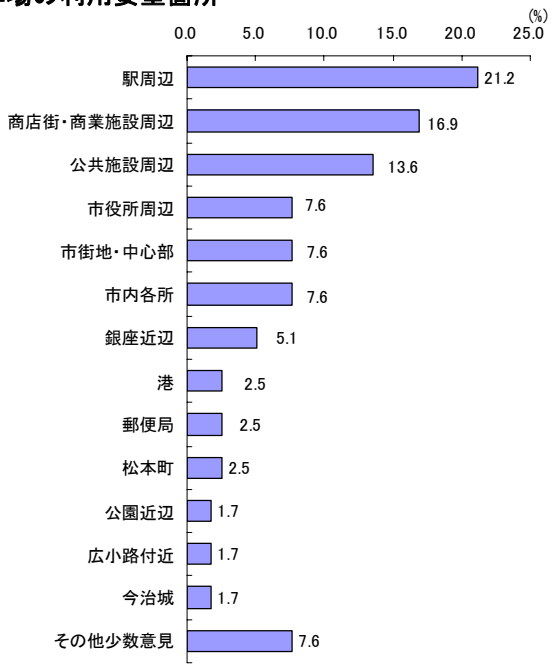
■駐車場の利用頻度（平均）



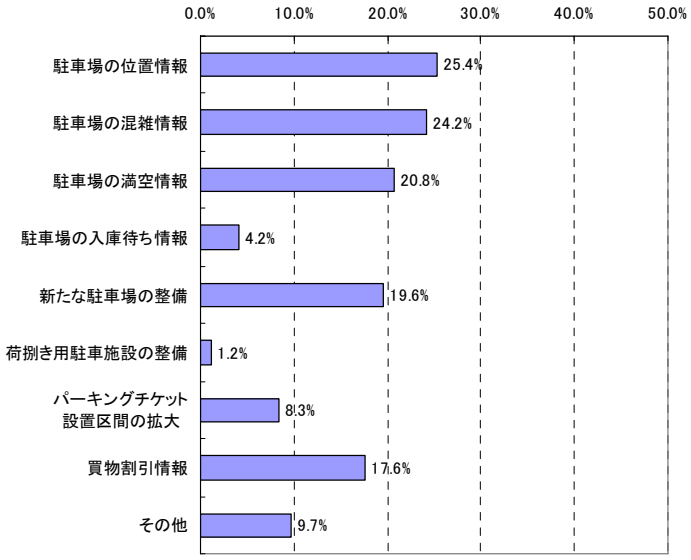
■駐車場の整備意識（平均）



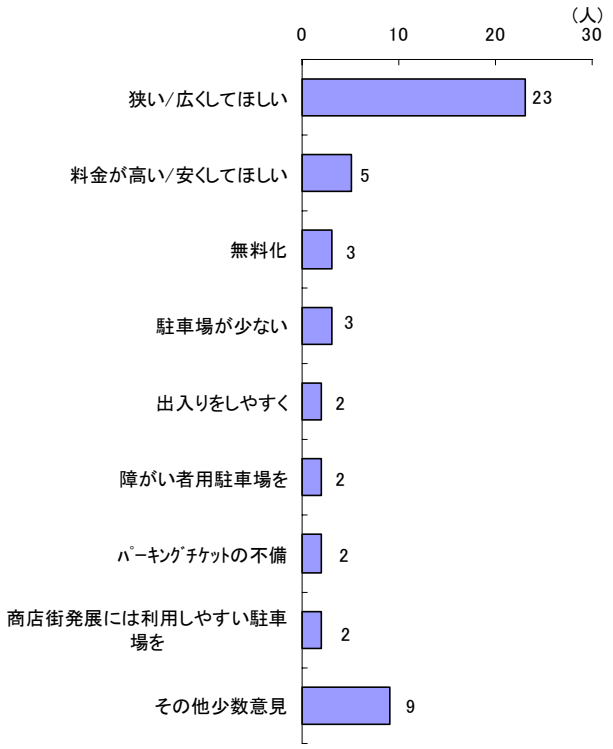
■駐車場の利用要望箇所



■提供してほしいサービス



■駐車場の整備要望


（人）
0
10
20
30
狭い／広くしてほしい
23
料金が高い／安くしてほしい
5
無料化
3
駐車場が少ない
3
出入りをしやすく
2
障がい者用駐車場を
2
ﾊﾟｰｷﾝｸﾞﾁｹｯﾄの不備
2
商店街発展には利用しやすい駐車場を
2
その他少数意見
9

５－５　駐車場利用特性のまとめ

調査対象区域内の駐車場施設状況と駐車実態調査の結果を整理すると以下のとおりとなる。

		JR今治駅周辺地区	旧大丸周辺地区	市役所周辺地区	今治銀座周辺地区	今治港周辺地区
地区の現況	地区分類	駅前地区	文教・行政地区	商業・業務地区	商業地区	港湾地区
	建物・土地利用状況	駅東側は業務系用途の建物や宿泊施設、また駅西側には住宅が集積している。	官庁施設（愛媛県今治庁舎、今治警察署、税務署等）や公共施設（中央公民館、中央住民センター等）の建物が集積している。	市役所から今治港を結ぶ広小路を中心として、沿道に商業や業務系用途の建物が集積している。	スーパーや商店街等の商業系の建物が集積している。	今治港周辺には業務系用途の建物や宿泊施設が集積している。
	主要施設	JR今治駅、宿泊施設、住宅	警察署、裁判所、中央公民館	市役所、銀行	商店街、スーパー等	今治港、宿泊施設
	道路の状況	JR今治駅と国道317号を結ぶ一般県道今治駅停車場線はパーキングチケットが整備された広幅員道路である。	中央公民館周辺の道路は幅員が狭く、施設へのアクセスがしにくい。	広小路を中心に交差街路が格子状に配置されているが、幅員が狭く、一方通行規制が敷かれているため利便性が悪い。 広幅員道路である広小路には、パーキングチケットやバス・タクシー乗り場が整備されている。	アーケード街が設置されており、商店街内は原則車両の通行禁止。 地区内の街路は一方通行規制が多く、利便性が低い。	主要地方道今治港線はパーキングチケットが整備された広幅員道路である。 その他の周辺道路も比較的広幅員の道路が多い。
	まとめ	陸上交通の玄関口であるJR今治駅を有し、業務活動と日常生活の双方が主となる地区となっている。	公共サービスを中心とした施設が整備された地区である。 今治大丸は平成20年12月31日に閉店。	今治市の中心部で公共活動や業務活動が主となる地区となっている。	アーケード街を中心に小規模店舗が連坦する地区。徒歩による移動が主体となる地区である。	海上交通の玄関口である今治港を有し、「交通」の港から「交流」の港への転換を図ろうとする地区である。
駐車施設の現況	主要駐車場と規模	今治駅東第一駐車場　（７７台）	中央公民館駐車場　（70台）	今治市役所駐車場　（１６６台） 広小路パーキング　（２４４台）	キハラパーキング　（105台）	港湾ビル前駐車場（27台） 港湾ビル前第二駐車場（55台）
	駐車施設の状況	月極駐車場の容量が多く、特に駅西側は月極駐車場の収容台数が最も多い地区である。 時間貸駐車場は少なく、今治駅東第一駐車場の平均占有率は9割以上とほぼ飽和状態である。	駐車場の収容台数が最も多い地区である。 主要地方道今治波方港線沿線に比較的規模の大きい駐車場が集積している。 中央公民館周辺には、規模の大きい駐車場は少ない。	今治市役所駐車場や大規模な時間貸駐車場を有し、パーキングチケットも整備されているため、駐車場の供給量は確保されている。	100台以上収容可能な時間貸駐車場が5施設整備されているが、占有率が3割未満と低い。 アーケード街の南側地区は小規模な駐車場が点在する。	今治港付近に時間貸駐車場が整備されている。 平日の平均占有率は約5割。
	利便性など	1回500円で24時間駐車が可能な駐車場があるため、コスト的に安く、利用率が高いが、満車となりやすい。	中央公民館周辺には、時間貸駐車場が少ないため、駐車する場所がなく、違法な路上駐車を誘発している。	市役所周辺地区と今治銀座周辺地区は、国道317号で分断され、両地区相互の駐車場は利用しにくい。 幹線道路に面してパーキングチケットが整備されており、短時間の駐車には適した環境にある。	地区内の主な駐車場の出入口は幹線道路に面しており、利用しにくい。 買物場所と駐車場の場所が離れているため、利便性が悪い。	港に駐車場が整備されていることから、港利用関係者の利用が多い。
駐車特性	駐車場利用状況	今治駅東第一駐車場は、JR利用者のパーク＆ライド需要に利用されており、駐車時間が長く、回転率が低い。 駐車料金が1回500円と安いため利用者が多く、終日満車の状態。	官庁施設や公共施設利用者は専用駐車場を利用するが、満車に近い状況。 中央公民館駐車場の最大占有率は8割以上。	今治市役所駐車場は、平日は市役所利用者、休日は公会堂等でのイベント参加者の利用が多い。 短時間駐車は、パーキングチケットを利用している。 今治市役所駐車場は、平日休日とも占有率が80%を超えており、利用率が高い。	商業施設が最寄にあることから、駐車目的は買物利用者が9割以上を占める。	平日の利用目的は業務、休日は私用での利用が多い。 今治港周辺では港湾ビル前駐車場、港湾ビル前第二駐車場が主要な駐車場。平日の占有率は5割以上。
	路上駐車実態	当地区は、JR利用者に対する客待ちや送迎車両が多く、路上駐停車全体のうち、７割以上が停車車両。	他地区に比べて路上駐停車車両が最も少ない地域。 但し、違法な路上駐車率が8割と他地区に比べて最も高い。	今治港周辺地区に次いで、路上駐停車車両が多い地区で、タクシー乗り場周辺の客待ちタクシーの停車が多い。 違法駐車は全体の約5割。	路上駐停車車両は比較的多くないが、商業施設が立地していることから、荷捌き車両の路上駐車が最も多い。	他地区に比べて路上駐停車車両が最も多い地区であり、うち違法な路上駐車率は約7割となっている。
	利用者意識	利用者の多くは、駐車場の容量が不足していると感じている。	JR今治駅周辺地区に次いで、駐車場の容量が不足していると感じている割合が高い。	－	駐車場利用目的は買い物目的が多い。 利用者は駐車料金が高いと感じている。 利用者は目的地に近いことを重視している。	利用者は駐車料金が高いと感じている。 また、目的地に近いことを重視している。
問題点や課題	駐車需給バランス	駅東側では容量不足であるが、西側は十分な供給量があり、東西の供給量に偏りがみられる。ただし駅利用者は、東側が多い。	専用駐車場が多いため、それらの駐車場が満車になった場合の受け皿が少ない。	平日は回転率が高いが、休日はイベント利用で長時間駐車が多く、回転率が低い。	大規模な駐車場が整備されているため、充分な供給量がある。	港側は、十分に駐車場が供給されているため、有効な利活用を図れば不足は生じない。
	利便性・快適性	日中は満車状態で回転率が低いために、駐車できない車両が多くみられることから、満空情報が事前に分かれば利便性が向上する。	国道317号周辺は、小規模な月極駐車場が多く、公共施設利用者の駐車需要に対応しきれていない。 そのため、地区北側は路上駐車の割合が高く、休日はイベント等の開催で公共駐車場は飽和状態となっている。	周辺には大規模駐車場が整備されていることから、市役所駐車場が満車になっても十分な供給量がある。当地区周辺の駐車利用は利便性が高いものの、既存駐車場相互の連携強化が課題である。	駐車場が点在していることや、入口が分かりにくいため、利便性が低い。	駐車場は今治港前に多く整備されており、港湾利用時には利便性が高い。

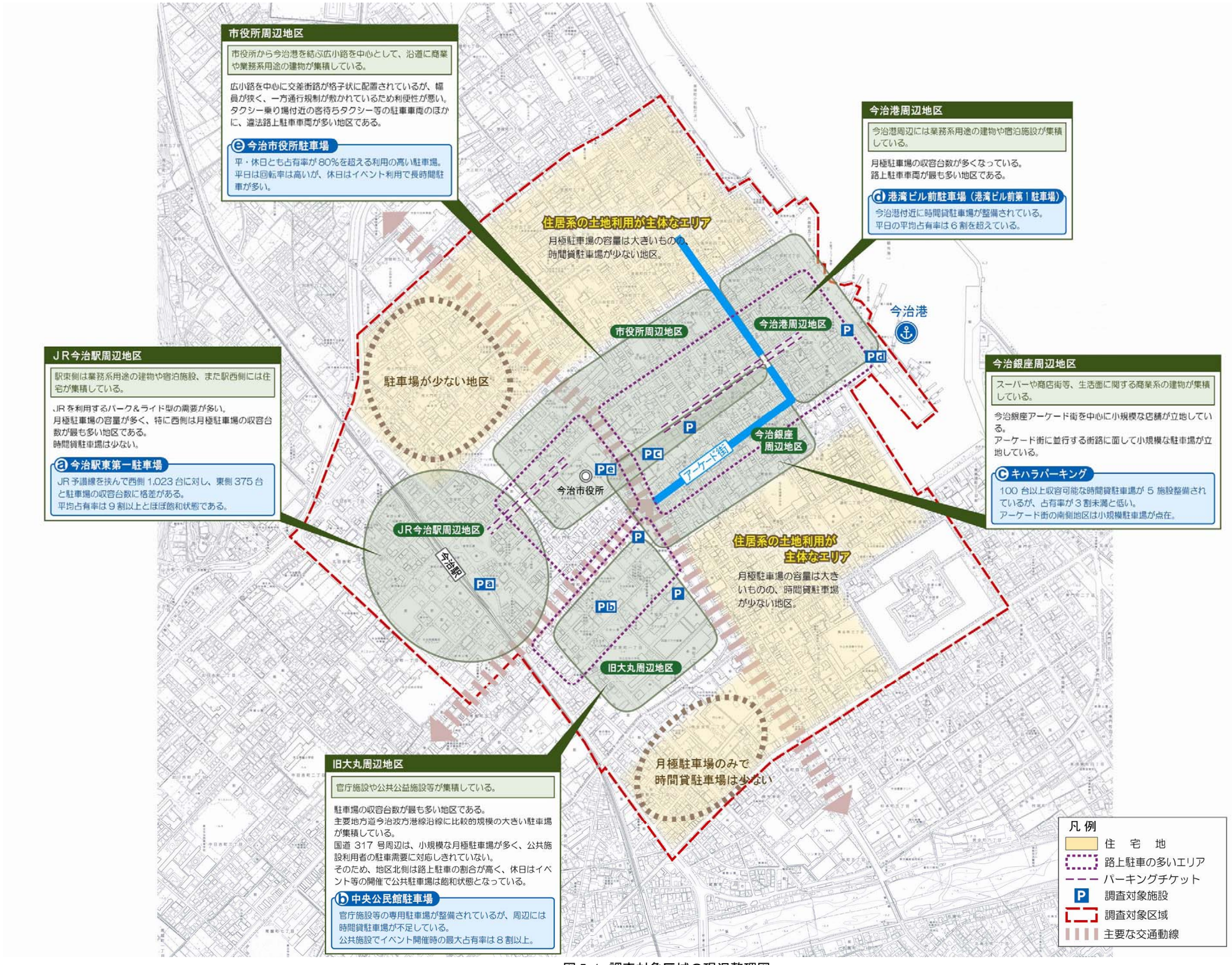


図 5-1　調査対象区域の現況整理図

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路上駐車の課題

・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）

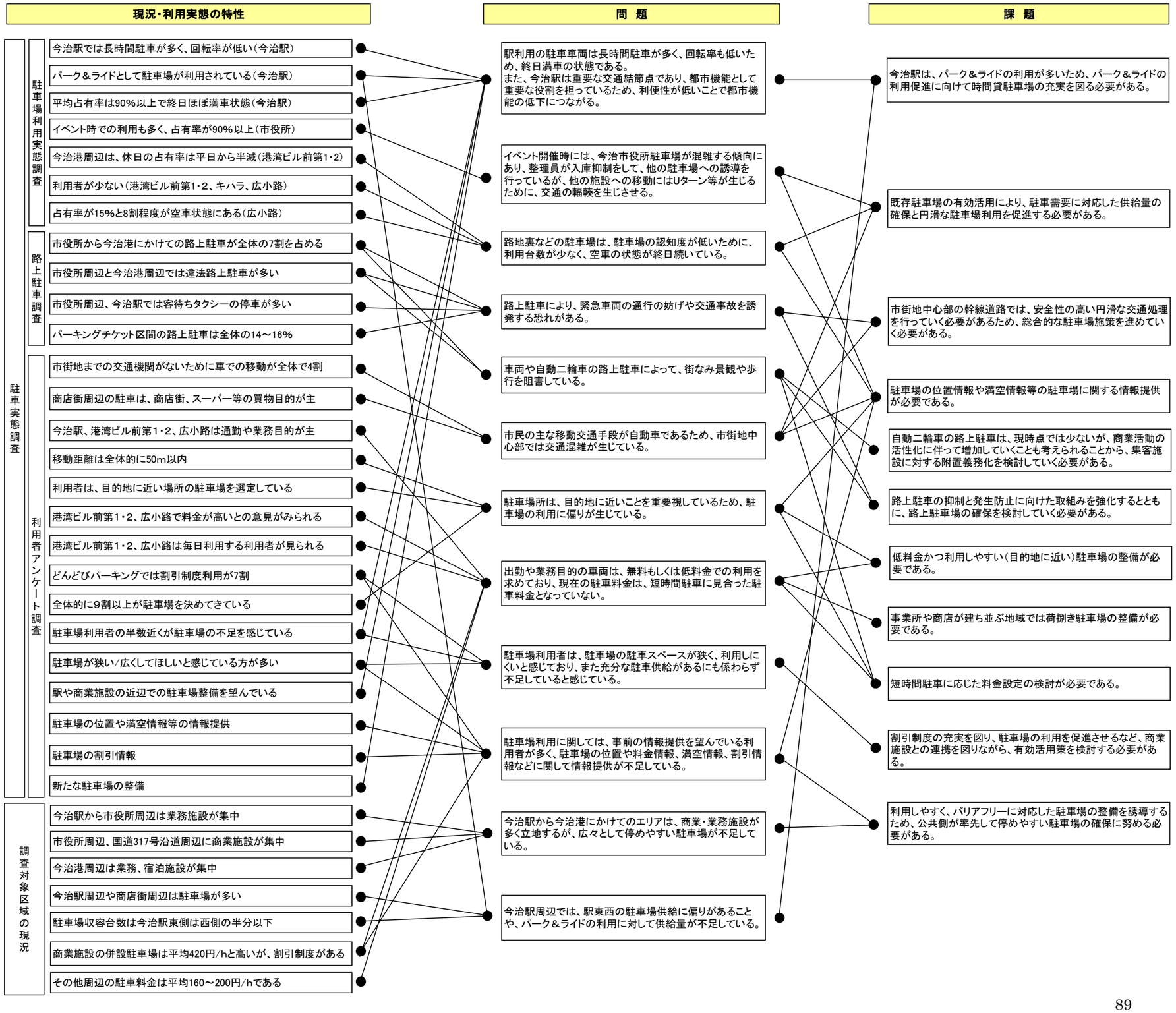
・駐車場利用者の多くは、駐車場が「狭い/広くしてほしい」と感じており、市街地中心

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



６－２　駐車場施策の課題

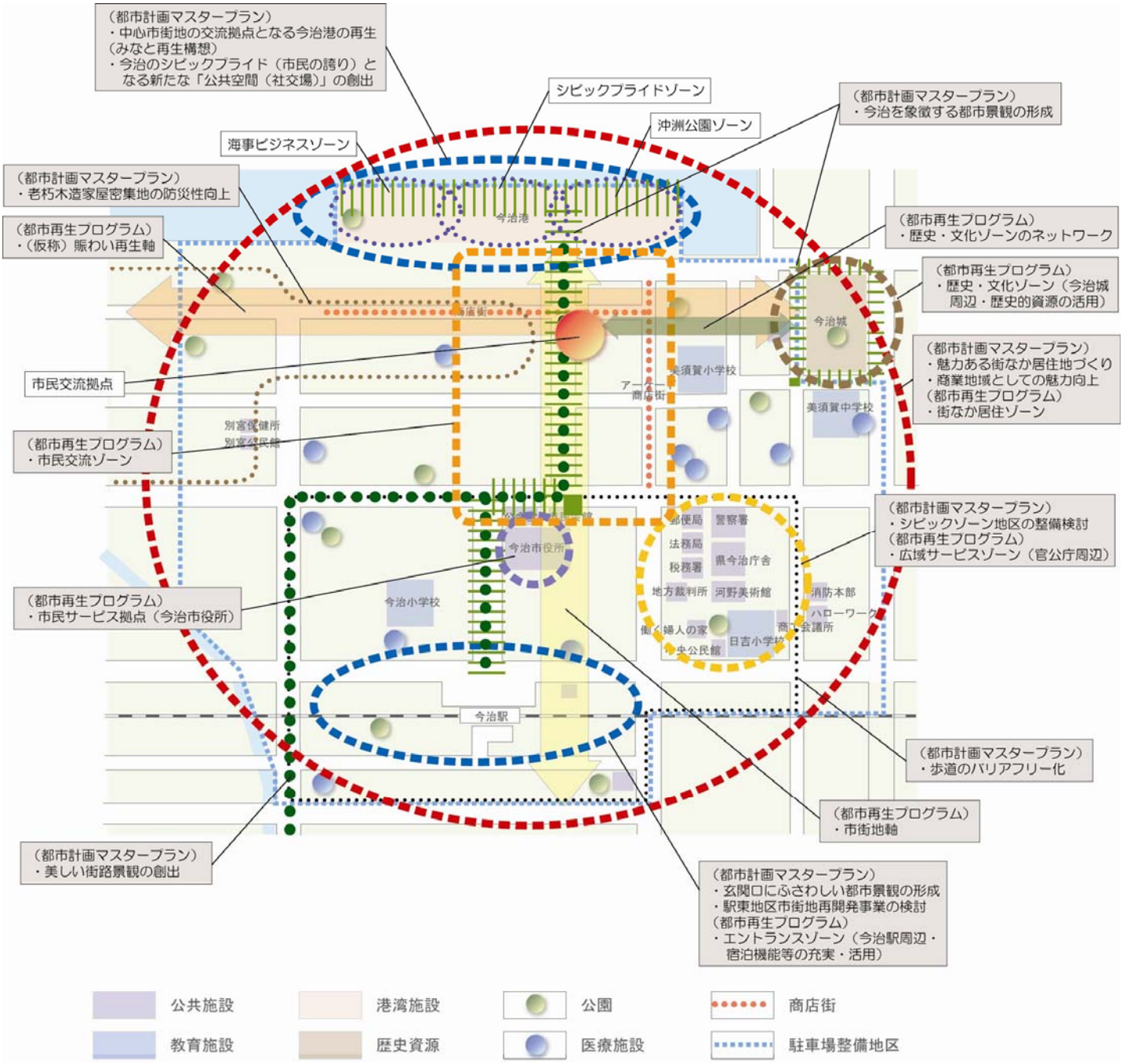
１．中心市街地の位置づけ

中心市街地における上位計画や関連する将来計画等の位置づけを、以下のように整理した。

【上位計画・関連計画】

- ●都市計画マスタープラン（H21.3）
- ●交通バリアフリー基本構想（H16.3）
- ●中心市街地再生基本構想（H22.3）
- ●都市再生プログラム策定調査（H21.3）
- ●みなと再生構想（H20.2）
- ●中心市街地再生基本計画（H22 年度策定予定）

■中心市街地の位置づけ



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

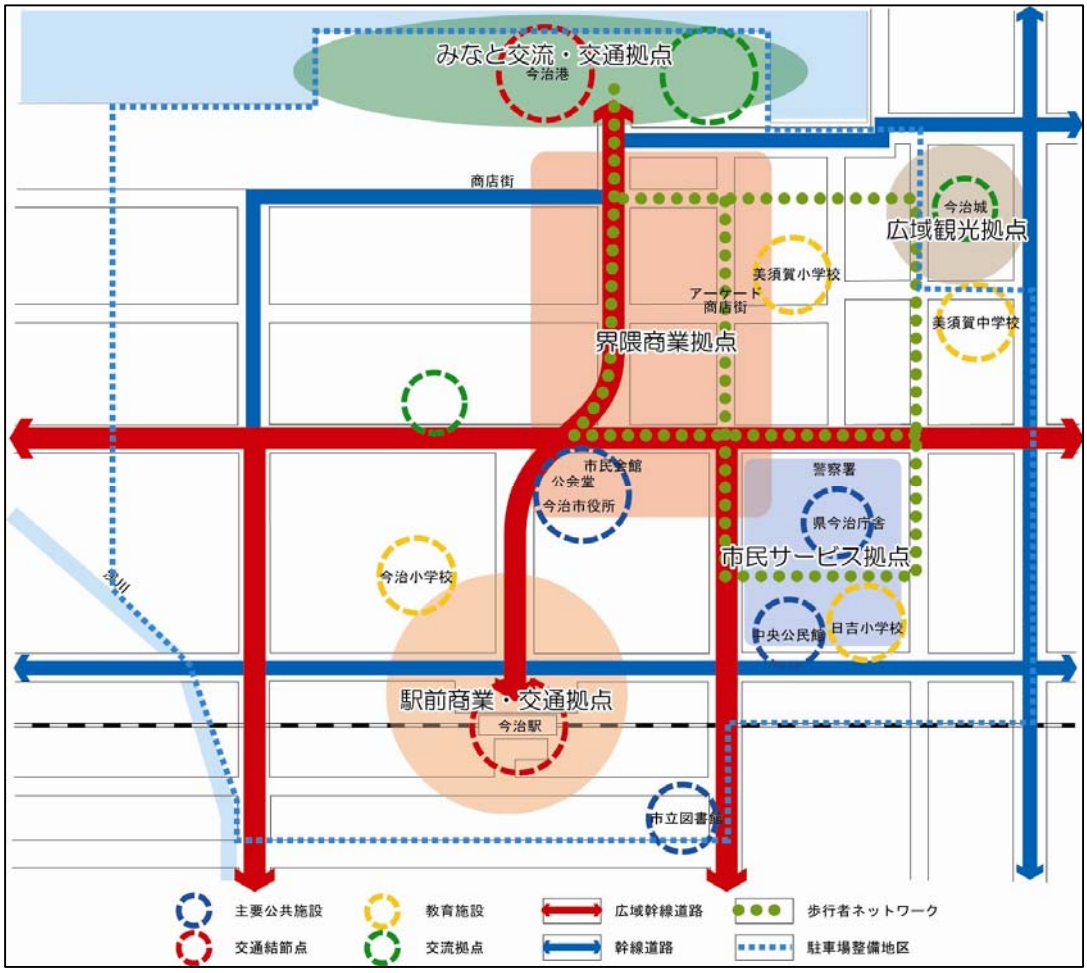


図 7-2　中心市街地の整備の方針

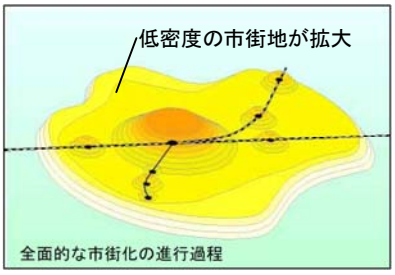
３．都市政策における今後の駐車場施策の方向

①集約型都市構造の形成

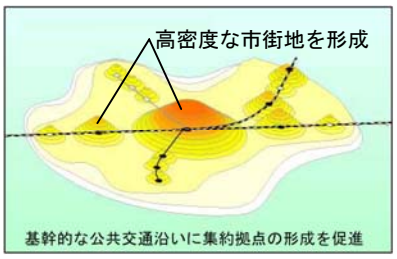
これからの都市づくりは、鉄道駅やバス停周辺にスポット的に高密度な市街地を形成し、基幹的な公共交通を軸とした集約型都市構造を構築して、公共交通の利便性や効率的な都市ストックの活用を進めていく必要がある。

■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

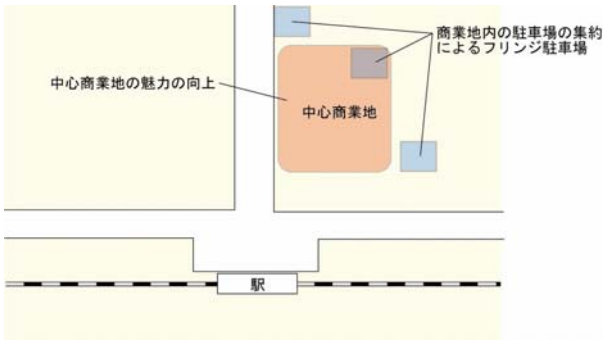


②中心商業地等における魅力の向上

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

■中心商業地の駐車場配置



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。

■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の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	7時～24時
		ドンドビ交差点から喜田村1丁目交差点	
⑤	国道317号線	片山交差点から近見小学校前	7時～24時
⑥	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。

第７章　駐車需給バランスの検討

７－１　駐車場の需給バランスの算定方法

１．現況需給バランスの算定方法

調査対象区域の現況需給バランスについては、下図に示す流れに沿って駐車需要量と駐車供給量の関係から、ブロックごとに駐車場の過不足量を算出するものとした。

駐車需要量は、まず、調査対象区域内のブロック別建物用途別延床面積を基本に、発生集中原単位（建築物の発生集中交通特性に関する調査（建設省建築研究所））を乗じて、ブロック別建物用途別発生集中量を算出した。次に、このブロック別建物用途別発生集中量に駐車目的施設別駐車手段構成比※（昭和 60 年道路交通センサス（建設省））を乗じて、「専用」「月極」「時間貸」ごとの駐車需要量を算出した。これに、JR 今治駅周辺の地区においては、JR 今治駅利用者のパーク＆ライド（P&R）需要量を「月極」「時間貸」の駐車需要量に追加した。

また、駐車需要量のうち、「時間貸」と「専用」については、不特定多数の人が短時間で利用する駐車形態であることから、実態調査で得られた修正回転率を用いて、必要駐車マス数を算出し、ブロック別の駐車需要量を算定した。

一方、駐車供給量は、実態調査において調査した「駐車場施設調査の結果」を基に、ブロック別の駐車場収容可能容量を算定した。

※前回の駐車場整備計画調査（平成２年３月）で使用している昭和６０年道路交通センサス（建設省）の駐車目的施設別駐車手段構成比は、その後情報更新がされていないため、以前の比率をそのまま使用した。

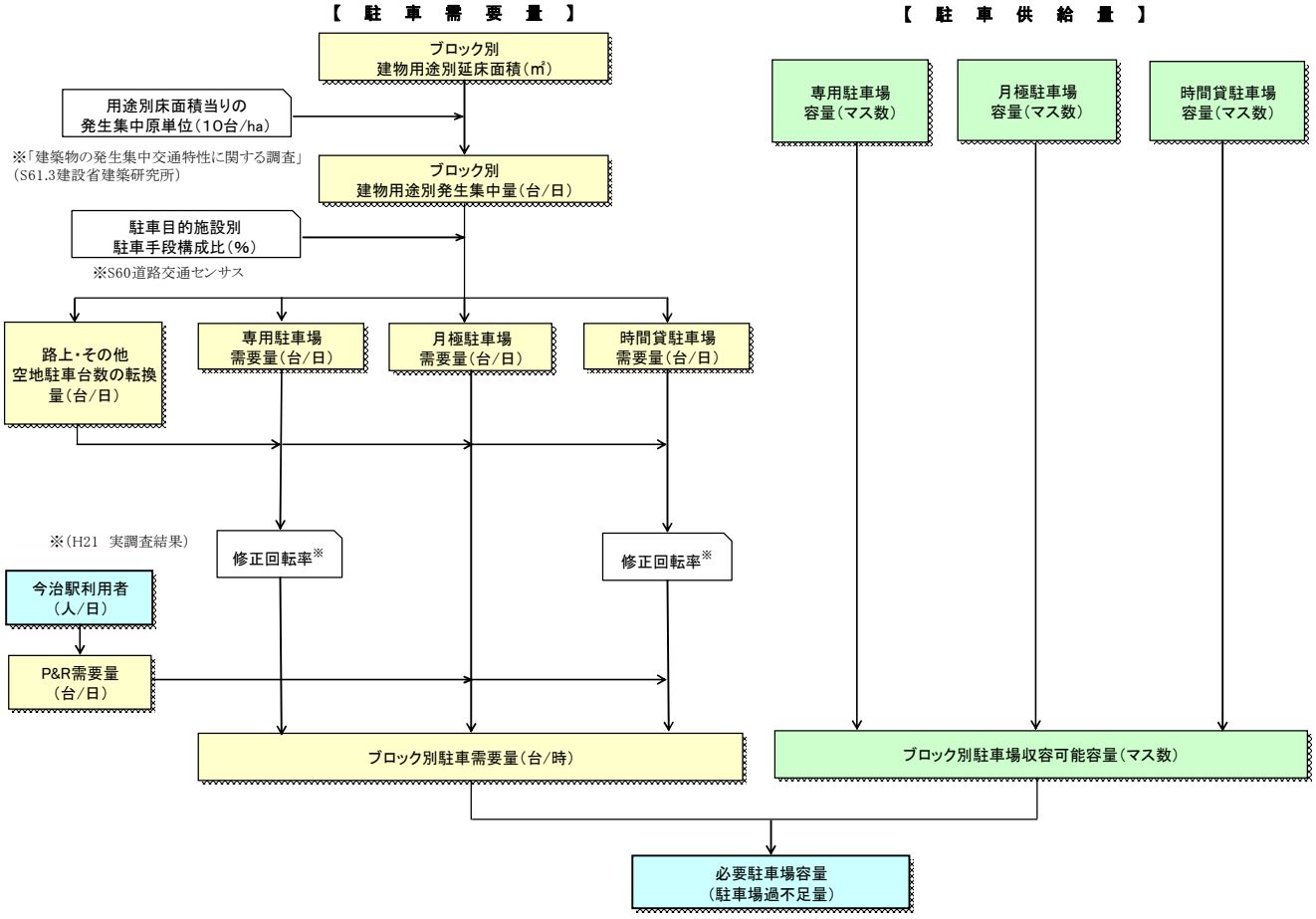


図 7-1　需給バランスの算定フロー（現況）

２．将来需給バランスの算定方法

調査対象区域内の将来需給バランスについては、現況の駐車需要量と供給量を基に、下図に示す流れに沿ってブロックごとに駐車場の過不足量を算出するものとした。

将来の駐車需要量は、現況の駐車需要量に目標年次である平成 32 年の将来見通し（伸び率）を乗じることによって推計した。

同様に、将来の駐車供給量も、現況の駐車供給量に目標年次である平成 32 年の将来見通し（伸び率）を乗じて推計を行った。

ただし、将来の駐車場の需要量と供給量を推計する際の将来見通し（伸び率）については、需要と供給においては一律でないため、個々に将来見通し（伸び率）の算定を行うものとした。

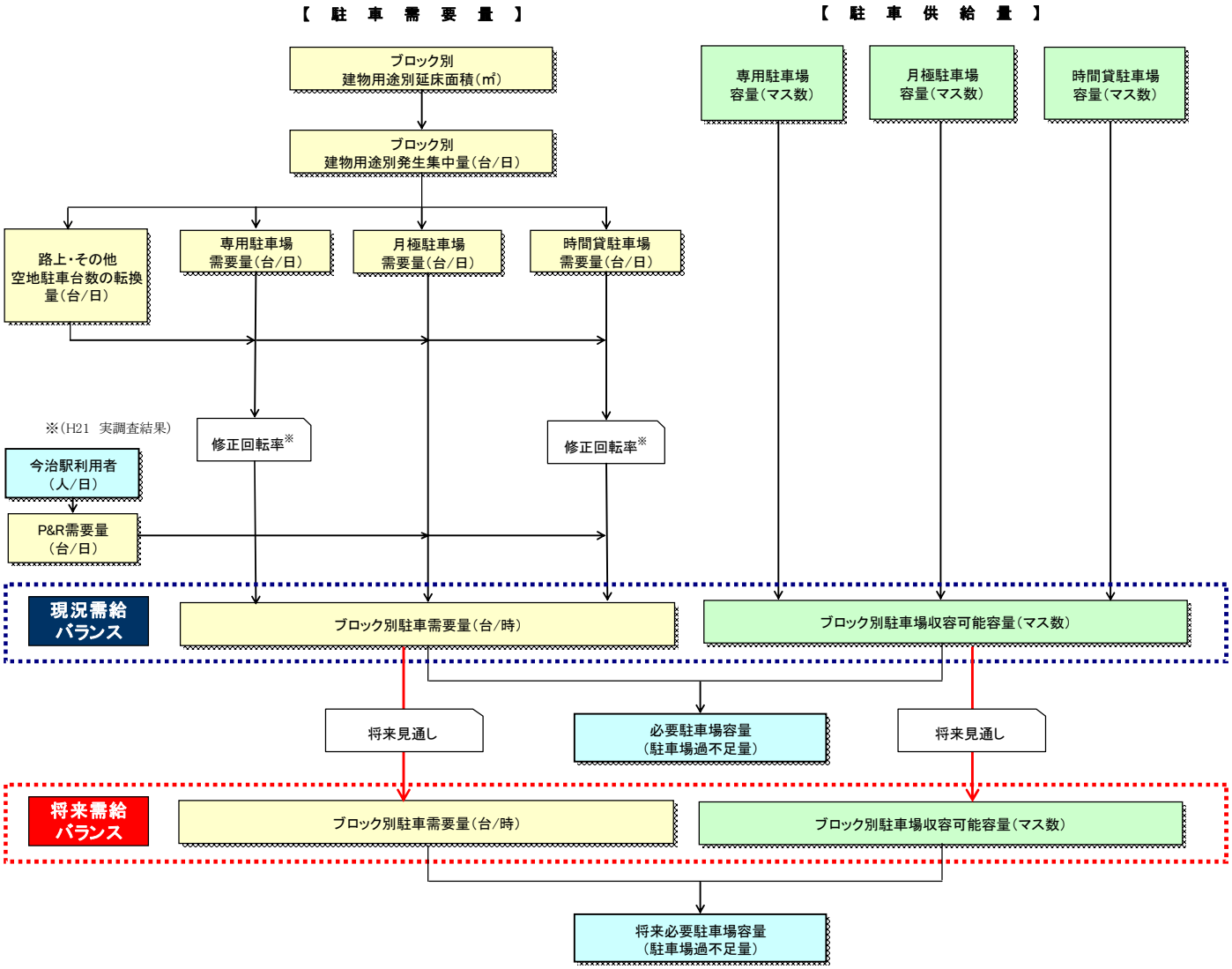


図 7-2　需給バランスの算定フロー（将来）

７－２　現況需給バランスの算定

１．ブロック別駐車供給量の現況

①形態別駐車可能台数

実態調査において調査した「駐車場施設調査の結果」を踏まえ、形態別の駐車場施設の状況を以下に整理する。ただし、住宅専用駐車場については、それぞれの住宅車庫で対応しているものとして専用駐車場から排除している。また、この住宅専用駐車場については、後で検討を行う駐車需要量の推計においても対象としない。

・専用駐車場も含めた各ブロック別の駐車可能台数は、表 7-1 及び図 7-3 のとおりであり、地区全体で 11,625 台の収容能力がある。

・地区内では、月極の駐車可能台数が 5,315 台で最も多く、次いで専用駐車場が 3,863 台となっており、時間貸駐車場の駐車台数は 2,447 台と最も少ない。

・E ブロックと M ブロックは時間貸の駐車可能台数が突出した地区である。

・K、L、M、O ブロックは専用駐車場のスペースが多い地区となっている。

・月極は、C、F、H、M、N、O ブロックで 300 台を超える駐車可能台数となっており、中でも今治駅西側の O ブロックは約 900 台の駐車可能台数を擁している。

表 7-1 形態別駐車可能台数

（マス）

ブロック	専用	月極	時間貸	全体
A	250	252	0	502
B	69	131	0	200
C	294	461	0	755
D	100	119	119	338
E	246	249	791	1,286
F	120	389	12	521
G	150	284	106	540
H	277	532	75	884
I	167	92	0	259
J	202	179	0	381
K	668	280	60	1,008
L	307	281	94	682
M	356	576	974	1,906
N	191	446	0	637
O	357	901	122	1,380
P	109	143	94	346
全　体	3,863	5,315	2,447	11,625

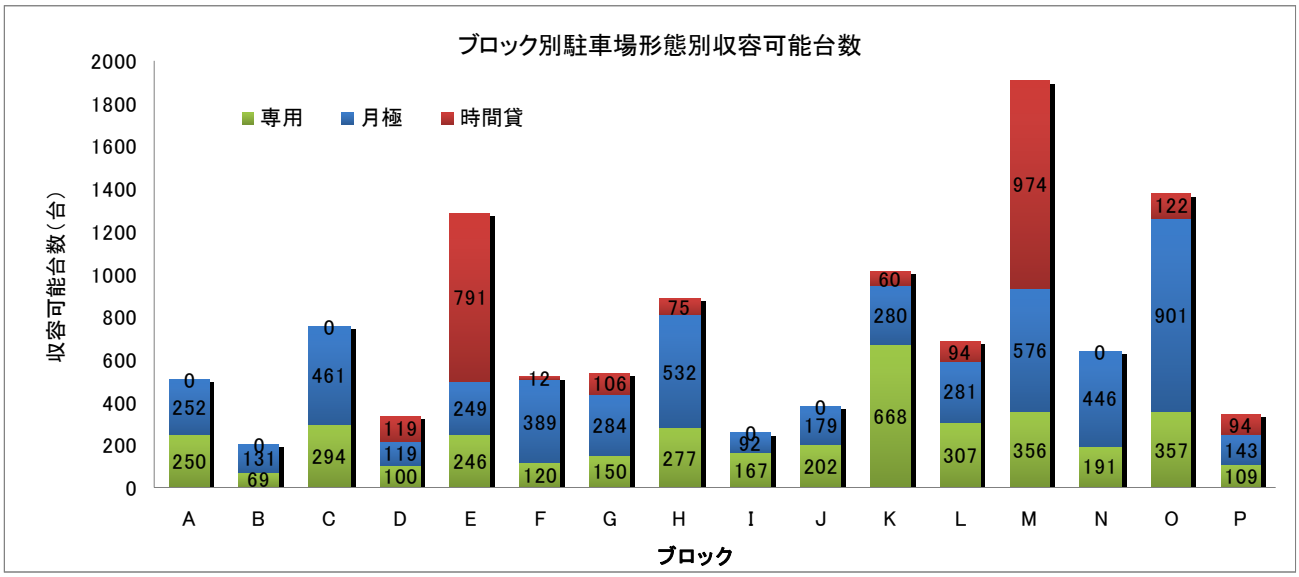


図 7-3　形態別駐車可能台数

②小規模駐車施設の割合

調査対象区域内の駐車施設は、駐車施設数では約 52%が 10 台未満の小規模な駐車場となっている。駐車マスでは、17%と低い割合であるが、市街地内に小規模な駐車場が多く分布していることが分かる。

表 7-2 小規模駐車施設数の割合

ブロック	専用		月極		時間貸		総計		
	10台未満	10台以上	10台未満	10台以上	10台未満	10台以上	10台未満	10台以上	合計
A	27	5	3	9	0	0	30	14	44
B	12	1	5	5	0	0	17	6	23
C	30	8	6	14	0	0	36	22	58
D	12	4	4	6	0	2	16	12	28
E	10	13	17	7	0	6	27	26	53
F	8	5	5	12	0	1	13	18	31
G	22	4	19	10	2	4	43	18	61
H	18	10	23	17	1	2	42	29	71
I	13	4	1	5	0	0	14	9	23
J	8	8	3	5	0	0	11	13	24
K	9	16	14	11	0	1	23	28	51
L	9	8	4	10	0	2	13	20	33
M	7	12	6	21	1	5	14	38	52
N	16	5	11	11	0	0	27	16	43
O	6	15	13	23	0	2	19	40	59
P	3	4	0	3	0	3	3	10	13
総計	210	122	134	169	4	28	348	319	667
	31%	18%	20%	25%	1%	4%	52%	48%	100%

表 7-3 小規模駐車マス数の割合

ブロック	専用		月極		時間貸		総計		
	10台未満	10台以上	10台未満	10台以上	10台未満	10台以上	10台未満	10台以上	合計
A	141	109	14	238	0	0	155	347	502
B	50	19	31	100	0	0	81	119	200
C	137	157	29	432	0	0	166	589	755
D	53	47	21	98	0	119	74	264	338
E	44	202	99	150	0	791	143	1,143	1,286
F	45	75	35	354	0	12	80	441	521
G	92	58	121	163	17	89	230	310	540
H	116	161	171	361	4	71	291	593	884
I	81	86	6	86	0	0	87	172	259
J	53	149	16	163	0	0	69	312	381
K	49	619	75	205	0	45	124	869	993
L	51	256	24	257	0	94	75	607	682
M	46	310	42	534	8	966	96	1,810	1,906
N	78	113	67	379	0	0	145	492	637
O	35	322	79	822	0	122	114	1,266	1,380
P	18	91	0	143	0	94	18	328	346
総計	1,089	2,774	830	4,485	29	2,403	1,948	9,662	11,610
	9%	24%	7%	39%	0%	21%	17%	83%	100%

③施設駐車場の割合

調査対象区域内の施設駐車場は、施設数の割合では全体の 9%となっており、非常に少ない状況である。これ以外は平面駐車場であるため建築物が立地する可能性がある。実際に、平成２１年に商業施設へ転用した平面駐車場が２箇所ある。

ここでいう施設駐車場とは、立体駐車場、機械式駐車場およびガレージ式駐車場のことである。

表 7-4 施設駐車場の施設数割合

ブロック	月極		時間貸		総計		
	駐車場数	施設駐車場	駐車場数	施設駐車場	駐車場数	施設駐車場	割合
A	11	1	0	0	11	1	9%
B	10	1	0	0	10	1	10%
C	20	5	0	0	20	5	25%
D	10	0	2	1	12	1	8%
E	24	0	7	3	31	3	10%
F	17	4	1	0	18	4	22%
G	29	2	6	0	35	2	6%
H	40	1	3	0	43	1	2%
I	7	1	0	0	7	1	14%
J	7	0	0	0	7	0	0%
K	25	1	1	1	26	2	8%
L	13	0	3	0	16	0	0%
M	28	2	6	5	34	7	21%
N	22	0	0	0	22	0	0%
O	36	2	2	1	38	3	8%
P	3	0	3	0	6	0	0%
総計	302	20	34	11	336	31	9%

表 7-5 施設駐車場の駐車マスの割合

ブロック	月極		時間貸		総計		
	駐車場数	施設駐車場	駐車場数	施設駐車場	駐車場数	施設駐車場	割合
A	252	20	0	0	252	20	8%
B	131	18	0	0	131	18	14%
C	461	74	0	0	461	74	16%
D	119	0	119	100	238	100	42%
E	249	0	791	644	1,040	644	62%
F	389	194	12	0	401	194	48%
G	284	13	106	0	390	13	3%
H	532	5	75	0	607	5	1%
I	92	6	0	0	92	6	7%
J	179	0	0	0	179	0	0%
K	280	4	60	60	340	64	19%
L	281	0	94	0	375	0	0%
M	576	41	974	966	1,550	1,007	65%
N	446	0	0	0	446	0	0%
O	901	22	122	52	1,023	74	7%
P	143	0	94	0	237	0	0%
総計	5,315	397	2,447	1,822	7,762	2,219	29%

２．ブロック別建物用途別発生集中量の算出

①今治市の現況建物用途別延床面積

今治市から提供された課税台帳等を用いて、調査対象区域内の建物用途別延床面積を集計し表 7-6 に整理した。

表 7-6　現況建物用途別延床面積

ブロック	建物用途別延床面積(㎡)												
	住宅	共同住宅	併用住宅	文教厚生	業務施設	商業施設	宿泊施設	娯楽遊戯	運輸倉庫	工業施設	農林漁業	その他	総計
A	61,139.84	11,048.78	6,308.72	2,243.98	2,001.11	2,786.54	0.00	0.00	4,712.56	7,186.79	0.00	980.69	98,409.01
B	29,705.38	469.51	12,169.71	145.10	2,484.24	2,644.63	267.76	0.00	6,692.36	592.81	0.00	1,716.63	56,888.13
C	43,291.29	2,783.66	12,854.63	7,243.62	5,232.35	21,441.32	736.67	97.07	8,532.43	8,676.15	0.00	2,624.19	113,513.38
D	27,069.47	1,305.81	8,806.28	1,608.97	3,929.19	15,774.83	5,656.55	0.00	10,066.22	1,037.55	0.00	2,403.54	77,658.41
E	29,708.30	4,571.51	14,815.76	1,283.16	17,144.43	30,318.45	2,085.98	1,194.62	12,500.05	832.27	0.00	8,874.11	123,328.64
F	12,668.19	4,831.72	3,684.17	1,738.36	3,433.50	2,432.51	1,373.43	0.00	9,777.37	2,250.54	0.00	5,871.93	48,061.72
G	34,540.03	6,859.47	7,042.52	15,651.08	4,167.48	21,445.75	1,125.15	1,436.64	8,990.80	746.03	0.00	1,238.92	103,243.87
H	40,333.69	9,678.17	6,312.52	24,192.32	2,591.08	5,035.34	829.52	3,514.37	6,680.83	1,408.13	0.00	989.04	101,565.01
I	19,455.80	3,663.40	1,941.09	0.00	3,812.41	2,684.91	0.00	0.00	8,688.65	17,134.31	0.00	403.58	57,784.15
J	19,326.35	2,808.67	3,184.29	11,627.20	5,068.44	2,078.54	480.05	0.00	1,851.52	454.11	103.29	694.51	47,676.97
K	14,787.53	3,419.80	2,566.08	14,106.70	53,034.67	3,586.92	987.59	0.00	2,456.82	198.66	0.00	2,644.82	97,789.59
L	9,291.91	4,205.64	3,428.29	5,826.15	15,953.10	4,691.71	9,208.02	78.50	1,294.06	555.00	0.00	1,925.42	56,457.80
M	20,698.62	1,222.01	5,083.73	12,487.23	58,417.00	41,743.12	37,110.64	17,514.95	3,903.89	2,333.66	0.00	15,350.36	215,865.21
N	25,951.45	6,044.42	8,220.91	1,517.88	12,268.09	5,829.74	0.00	0.00	4,835.07	15,946.47	0.00	452.30	81,066.33
O	27,375.52	19,245.04	1,981.69	18,741.48	2,826.23	4,363.32	0.00	0.00	1,676.86	1,752.34	0.00	402.47	78,364.95
P	0.00	0.00	0.00	0.00	6,805.01	252.30	0.00	0.00	1,021.64	0.00	0.00	219.60	8,298.55
総計	415,343.37	82,157.61	98,400.39	118,413.23	199,168.33	167,109.93	59,861.36	23,836.15	93,681.13	61,104.82	103.29	46,792.11	1,365,971.72

資料：課税台帳（平成21年1月1日時点）
今治市所有建物調査
建築確認台帳（平成5年～平成19年）
公共建物の建築計画通知（昭和37年～平成19年

②発生集中原単位

建物用途別の発生集中原単位は、「建築物の発生集中交通特性に関する調査（資料集）」（S61.3 建設省建築研究所）の用途分類別の発生集中原単位を基に、表 7-7 に示すとおりに設定した。

なお、本調査における分類項目のうち「農林漁業」及び「その他」については、該当項目がないため、全体の平均値を用いるものとした。また、併用住宅は、「住宅」「業務施設」「商業施設」の平均値を用いるものとした。

表 7-7　駐車需要算出の発生集中原単位

（10台/ha）

	分　類　項　目							
建設省資料分類	専用住宅	図書館 美術館等	庁舎	小売店	専用宿泊 施設	映画館等	流通 センター	工場
発生集中原単位 （10台/ha）	14.4	18.9	43.2	42.1	13.0	15.6	18.3	12.7

出典：建築物の発生集中交通特性に関する調査（資料集）」S61.3 建設省建築研究所

本調査分類	住宅 併用住宅	文教厚生 施設	業務施設	商業施設	宿泊施設	娯楽遊戯 施設	運輸倉庫 施設	工場施設

※併用住宅は、（住宅、業務、商業施設）の平均。農林漁業、その他は全体の平均値を用いる。

③ブロック別建物用途別発生集中量の算出

前述の①ブロック別の建物用途別延床面積に②発生集中原単位を乗じて、ブロック別の建物用途別発生集中量（台/日）を算出する。

このうち、住宅系（住宅、共同住宅、併用住宅）の駐車需要量は、車庫として対応するものとして対象外にしている。

また、Ｍブロックに位置する今治大丸デパートについては、現況においては空き店舗であるため、表 7-6 のＭブロックの商業施設の延床面積から、今治大丸の商業施設面積（18,505 ㎡）を省いた延床面積で発生集中量を算定する。

表 7-8 ブロック別建物用途別発生集中量

ブロック	ブロック別建物用途別発生集中量（台/日）												
	住宅	共同住宅	併用住宅	文教厚生	業務施設	商業施設	宿泊施設	娯楽遊戯	運輸倉庫	工業施設	農林漁業	その他	総計
A	880	159	210	42	86	117	0	0	86	91	0	22	1,693
B	428	7	404	3	107	111	3	0	122	8	0	39	1,232
C	623	40	427	137	226	903	10	2	156	110	0	59	2,693
D	390	19	293	30	170	664	74	0	184	13	0	54	1,891
E	428	66	492	24	741	1,276	27	19	229	11	0	200	3,513
F	182	70	122	33	148	102	18	0	179	29	0	133	1,016
G	497	99	234	296	180	903	15	22	165	9	0	28	2,448
H	581	139	210	457	112	212	11	55	122	18	0	22	1,939
I	280	53	65	0	165	113	0	0	159	218	0	9	1,062
J	278	40	106	220	219	88	6	0	34	6	2	16	1,015
K	213	49	85	267	2,291	151	13	0	45	3	0	60	3,177
L	134	61	114	110	689	198	120	1	24	7	0	43	1,501
M	298	18	169	236	2,524	978	482	273	71	30	0	347	5,426
N	374	87	273	29	530	245	0	0	88	203	0	10	1,839
O	394	277	66	354	122	184	0	0	31	22	0	9	1,459
P	0	0	0	0	294	11	0	0	19	0	0	5	329
総計	5,980	1,184	3,270	2,238	8,604	6,256	779	372	1,714	778	2	1,056	32,233

*併用住宅は住宅、業務施設、商業施設の発生集中原単位の平均値を利用

*農林漁業、その他については全体の発生集中原単位の平均値を利用

黄色い網掛け項目を除くと・・・

ブロック	ブロック別建物用途別発生集中量（台/日）									
	文教厚生	業務施設	商業施設	宿泊施設	娯楽遊戯	運輸倉庫	工業施設	農林漁業	その他	総計
A	42	86	117	0	0	86	91	0	22	444
B	3	107	111	3	0	122	8	0	39	393
C	137	226	903	10	2	156	110	0	59	1,603
D	30	170	664	74	0	184	13	0	54	1,189
E	24	741	1,276	27	19	229	11	0	200	2,527
F	33	148	102	18	0	179	29	0	133	642
G	296	180	903	15	22	165	9	0	28	1,618
H	457	112	212	11	55	122	18	0	22	1,009
I	0	165	113	0	0	159	218	0	9	664
J	220	219	88	6	0	34	6	2	16	591
K	267	2,291	151	13	0	45	3	0	60	2,830
L	110	689	198	120	1	24	7	0	43	1,192
M	236	2,524	978	482	273	71	30	0	347	4,941
N	29	530	245	0	0	88	203	0	10	1,105
O	354	122	184	0	0	31	22	0	9	722
P	0	294	11	0	0	19	0	0	5	329
総計	2,238	8,604	6,256	779	372	1,714	778	2	1,056	21,799

*併用住宅は住宅、業務施設、商業施設の発生集中原単位の平均値を利用

*農林漁業、その他については全体の発生集中原単位の平均値を利用

※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

３．ブロック別駐車需要量の算出

①駐車目的施設別駐車手段の構成比

S60 道路交通センサスによる駐車目的施設別駐車手段の構成比を表 7-9 に示す。これは、目的施設に発生集中する交通が駐車する手段の構成比を示したものである。

例）文教施設に発生集中する交通の内、10.4%が路上駐車し、6.8%は路上駐車施設に、3.8%は自宅車庫に、54.3%が事務所等に駐車する。

表 7-9　駐車目的施設別駐車手段構成比(S60 センサス集計結果)

		駐車目的施設別駐車手段構成比										
		路上無料	路上有料	自宅車庫	事務所等	駅前広場	その他宅地	月極駐車場	一時預かり	駐車せず	不明	合計
目的施設の建物用途	住宅	26.0%	1.3%	36.0%	19.9%	0.0%	4.6%	8.6%	2.4%	1.2%	0.0%	100%
	文教厚生	10.4%	6.8%	3.8%	54.3%	0.0%	3.6%	3.7%	3.7%	13.8%	0.0%	100%
	業務施設	9.7%	2.3%	2.2%	71.6%	0.0%	4.0%	7.3%	1.1%	1.2%	0.6%	100%
	商業施設	28.7%	5.3%	3.6%	44.4%	0.0%	2.1%	4.1%	11.0%	0.3%	0.5%	100%
	宿泊･娯楽	23.9%	2.7%	9.0%	39.6%	0.0%	5.0%	7.4%	3.9%	8.5%	0.0%	100%
	運輸倉庫	15.9%	4.7%	2.2%	28.9%	4.6%	13.6%	9.3%	4.3%	16.6%	0.0%	100%
	工業施設	9.9%	0.0%	0.0%	69.4%	0.0%	0.0%	10.8%	0.0%	7.3%	2.6%	100%
	不明	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
	平均	19.9%	3.4%	7.8%	48.9%	0.3%	4.0%	6.6%	5.0%	3.7%	0.4%	100%

②駐車手段別の駐車需要量の算出

表 7-9 の駐車目的施設別駐車手段構成比（住宅を除く）とブロック別の建物用途別発生集中量を用いて、駐車手段別の駐車需要量を算出した。

具体的な例として、A ブロックの算出例を下表に示しているが、文教施設に発生集中する 42 台に各々の駐車手段別の構成比を乗じて駐車手段別の駐車需要量を算出する。業務施設においても、発生集中する 86 台に各構成比を乗じて駐車手段別の駐車需要量を算出する。このように、A ブロック内の建物用途別に個々の駐車目的施設別駐車手段構成比を乗じることで、建物用途別の駐車需要量を算出するものである。

表 7-10　駐車手段別の駐車需要量の算出例(A ブロック)

建物用途	発生集中量		駐車手段別の駐車需要量(台/日)									
			路上無料	路上有料	自宅車庫	事務所等	駅前広場	その他宅地	月極駐車場	一時預かり	駐車せず	不明
文教厚生	42		4.4	2.9	1.6	22.8	0.0	1.5	1.5	1.5	5.8	0.0
		比率	10.4%	6.8%	3.8%	54.3%	0.0%	3.6%	3.7%	3.7%	13.8%	0.0%
業務施設	86		8.3	2	1.9	61.6	0	3.4	6.3	0.9	1	0.5
		比率	9.7%	2.3%	2.2%	71.6%	0.0%	4.0%	7.3%	1.1%	1.2%	0.6%
商業施設	117		33.6	6.2	4.2	51.9	0	2.5	4.8	12.9	0.4	0.6
		比率	28.7%	5.3%	3.6%	44.4%	0.0%	2.1%	4.1%	11.0%	0.3%	0.5%
⋮	⋮		⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
工業施設	91		0.0	0.0	0.0	91.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		比率	9.9%	0.0%	0.0%	69.4%	0.0%	0.0%	10.8%	0.0%	7.3%	2.6%
その他	22		4.4	0.7	1.7	10.8	0.1	0.9	1.5	1.1	0.8	0.1
		比率	19.9%	3.4%	7.8%	48.9%	0.3%	4.0%	6.6%	5.0%	3.7%	0.4%
合計	444		76.8	14.7	16.1	252.3	0.3	11.7	29.6	20.7	17.8	3.9

A ブロックへ発生集中する交通の駐車手段別の台数内訳

前述の算出例に示したとおり、各ブロックの駐車手段別の駐車需要量を算出したものを、表 7-11 に整理した。

表 7-11　駐車手段別の駐車需要量

ブロック	駐車手段別の駐車需要量（台/日）										
	①路上無料	②路上有料	③自宅車庫	4事務所等	⑤駅前広場	⑥その他宅地	⑦月極駐車場	⑧一時預かり	⑨駐車せず	⑩不明	合計
A	76.8	14.7	16.1	252.3	0.3	11.7	29.6	20.7	17.8	3.9	444
B	76.0	14.1	19.3	213.3	0.5	13.3	24.2	21.7	8.7	2.1	393
C	351.4	70.1	60.4	824.5	0.7	42.0	85.4	118.2	40.8	9.6	1,603
D	273.6	51.8	53.1	594.4	0.9	34.3	62.7	91.6	20.7	5.9	1,189
E	536.2	102.5	100.2	1,350.0	1.4	76.3	139.8	173.1	34.4	13.0	2,527
F	115.6	22.3	33.9	350.7	1.0	22.5	41.1	30.6	21.0	3.5	642
G	354.1	79.9	65.7	809.3	0.7	46.0	77.1	123.6	54.9	6.7	1,618
H	162.8	52.0	43.8	537.7	0.6	33.8	49.4	51.7	74.1	3.0	1,009
I	103.5	15.5	20.8	401.8	0.5	15.7	51.3	22.6	24.4	7.9	664
J	81.5	26.6	20.9	347.9	0.2	20.8	32.1	23.0	35.8	2.1	591
K	317.1	82.9	75.2	1,912.2	0.4	109.1	191.3	57.5	69.4	15.1	2,830
L	173.2	40.2	41.1	737.8	0.6	43.2	75.6	42.8	31.5	6.1	1,192
M	786.5	165.8	191.2	2,964.0	3.5	176.9	313.6	202.6	111.4	25.5	4,941
N	164.3	30.5	29.2	692.8	0.3	31.3	78.2	38.7	29.5	10.1	1,105
O	111.6	38.0	25.9	396.1	0.1	23.1	34.4	36.5	54.0	2.4	722
P	36.5	8.2	8.7	227.1	0.1	13.0	23.5	5.6	4.4	1.9	329
総計	3,720.5	815.0	805.5	12,611.6	11.8	713.0	1,309.2	1,060.6	632.8	118.8	21,799

※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

③駐車場形態別の需要量の算出

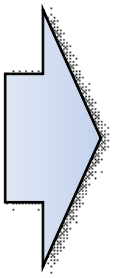
駐車手段別の駐車需要量から、駐車場形態（専用、月極、時間貸）別の需要量を推計した。

この需要量のまとめ方は、以下に示すとおりであり、①～⑩の駐車手段を A～E に分類するものとした。分類した駐車場形態のうち、「D.路上、その他宅地駐車」の需要量は、専用、月極、時間貸の各駐車場で収容するものとし、それらの需要量比で按分し、各々に加えるものとした。

「E.対象外」の自宅車庫、駐車せず、不明については、駐車需要の対象から除外した。

その結果は、表 7-12 に示すとおりである。

駐車手段
①　路上無料
②　路上有料
③　自宅車庫
④　事務所等
⑤　駅前広場
⑥　その他宅地
⑦　月極駐車場
⑧　一時預り
⑨　駐車せず
⑩　不明



駐車場形態	該当項目	備考
A. 専用駐車場	④　事務所等	
B. 月極駐車場	⑦　月極駐車場	
C. 時間貸駐車場	⑤　駅前広場	
	⑧　一時預り	
D. 路上・その他宅地駐車	①　路上無料	全体量をA～Cの駐車需要量比で各々に按分
	②　路上有料	
	⑥　その他宅地	
E. 対象外	③　自宅車庫	
	⑨　駐車せず	
	⑩　不明	

図 7-4　駐車場形態別の需要量の算出方法

表 7-12 駐車場形態別の需要量

表 7-11 より専用と月極と時間貸に該当する台数を整理

（台/日）

	「専用・月極・時間貸」の駐車需要量			
	専用	月極	時間貸	合計
A	252.3	29.6	21.1	302.9
B	213.3	24.2	22.2	259.6
C	824.5	85.4	118.8	1,028.7
D	594.4	62.7	92.5	749.7
E	1,350.0	139.8	174.6	1,664.4
F	350.7	41.1	31.5	423.3
G	809.3	77.1	124.3	1,010.7
H	537.7	49.4	52.4	639.4
I	401.8	51.3	23.1	476.2
J	347.9	32.1	23.2	403.2
K	1,912.2	191.3	57.8	2,161.3
L	737.8	75.6	43.3	856.7
M	2,964.0	313.6	206.1	3,483.7
N	692.8	78.2	39.0	810.0
O	396.1	34.4	36.6	467.1
P	227.1	23.5	5.7	256.3
総計	12,611.6	1,309.2	1,072.4	14,993.3

＋

表 7-11 より路上・その他宅地の台数を左表の構成比で按分

（台/日）

	「路上・その他宅地」の駐車需要量			
	専用	月極	時間貸	合計
A	86.0	10.1	7.2	103.2
B	84.9	9.6	8.8	103.4
C	371.5	38.5	53.5	463.5
D	285.1	30.1	44.4	359.6
E	579.9	60.1	75.0	715.0
F	132.8	15.6	11.9	160.3
G	384.4	36.6	59.0	480.0
H	209.1	19.2	20.4	248.6
I	113.6	14.5	6.5	134.6
J	111.3	10.3	7.4	129.0
K	450.4	45.1	13.6	509.1
L	221.0	22.6	13.0	256.6
M	960.7	101.7	66.8	1,129.2
N	193.4	21.8	10.9	226.1
O	146.4	12.7	13.5	172.7
P	51.0	5.3	1.3	57.6
総計	4,381.5	453.8	413.2	5,248.6

右表は、上記の2表の合算値を形態別駐車需要量として整理。

（台/日）

	駐車場形態別需要量			
	専用	月極	時間貸	合計
A	338.3	39.7	28.3	406.2
B	298.2	33.8	31.0	362.9
C	1,196.0	123.9	172.3	1,492.2
D	879.5	92.8	136.9	1,109.3
E	1,929.9	199.9	249.6	2,379.4
F	483.5	56.7	43.4	583.6
G	1,193.7	113.7	183.3	1,490.7
H	746.8	68.6	72.8	888.1
I	515.4	65.8	29.6	610.8
J	459.2	42.4	30.6	532.2
K	2,362.6	236.4	71.4	2,670.4
L	958.8	98.2	56.3	1,113.3
M	3,924.7	415.3	272.9	4,612.9
N	886.2	100.0	49.9	1,036.1
O	542.5	47.1	50.1	639.7
P	278.1	28.8	7.0	313.9
総計	16,993.1	1,763.0	1,485.6	20,241.8

※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

４．パーク＆ライド需要量の算出

調査対象区域内には JR今治駅があり、鉄道を利用した通勤・通学流動も多く、隣接するブロックではパーク＆ライドによる駐車需要に対応する必要がある。

パーク＆ライドによる駐車需要量は、調査対象区域内だけではなく、他地区からの利用も考えられるため、JR 今治駅利用者数を基に算出を行い、前述の駐車需要量に加算するものとする。

①乗用車等利用人数の算出（JR 今治駅）

JR 今治駅を利用する人のうち、自動車を利用する人数を以下の手順で算出する。

・平成１８年の JR 今治駅旅客発着人員から１日の JR 今治駅の利用者数を算出した（平成 20 年愛媛県統計年鑑）。
・１日当たり利用者数は、普通及び定期を利用する発着人員のうち発人員を対象とし、365 日で除して求めた。
・H21 今治市総合都市交通体系調査を参考とし、今治市内の通勤・通学時の自動車利用分担率（57.5%）から、乗用車等を利用して JR 今治駅へ来る人数を推計した。
・その結果、下記に示すとおり 1,430 人/日が乗用車等を利用するものとして推計された。

●平成18年JR今治駅旅客発人員　（人）

	普通旅客	定期旅客	計	
下	235,278	300,111	535,389	
上	182,087	191,081	373,168	
合計	417,365	491,192	908,557	A

※H20愛媛県統計年鑑

1日当たり利用者(B)	2,489.2	A/365日
通勤・通学時の自動車系分担率(C)	57.5%	H21今治市総合都市交通体系調査より
今治駅利用自動車台数(D)	1,430台	B×C/100

②パーク＆ライド需要量の算出

今治市総合都市交通体系調査では、通勤・通学時の平均乗車人員は 1.1 人となっている。そのため、①で算出した乗用車等利用人数を 1.1 で除した数値をパーク＆ライド需要として設定する。

∴パーク＆ライド需要量＝1,430 人/日÷1.1 人/台＝1,300 台/日

パーク＆ライド型の駐車需要量は、月極と時間貸駐車場で対応するものとし、以下のように駐車需要量を算定した。

Ｌブロックと〇ブロックの駐車需要割合は、駅利用者の利用割合で配分するが、Ｌブロック

についてはK・Mブロックでの駐車利用が見込めることから、それぞれ 20%の需要を配分する。

月極と時間貸の割合については、現況の駐車供給量比率で按分することも考えられるが、月極駐車場の需要が低いことや時間貸駐車場の利用率が高いことから、１：１の割合で按分を行うこととした。

表 7-13　パーク＆ライド需要量のブロック別配分

●駅利用者割合

	駅利用者割合
Lブロック側（駅東口利用）	**57%**
Oブロック側（駅西口利用）	**43%**
計	**100%**

●パーク＆ライド需要量のブロック別配分

	パーク＆ライド需要量※1（台/日）		
		月極※2	時間貸※2
Lブロック	444.6 (60%)	222 (50%)	222 (50%)
Kブロック	148.2 (20%)	74 (50%)	74 (50%)
Mブロック	148.2 (20%)	74 (50%)	74 (50%)
Oブロック	559.0	280 (50%)	280 (50%)
計	**1,300**	650	650

※１：パーク＆ライド需要量のブロック別への按分は、現況の東西の駅利用割合 H21.5 調査（Ｌブロック 57%：Oブロック 43%）で按分した。ただし、Ｌブロックについては、Ｋ・Ｍブロックにおいてもパーク＆ライドの駐車需要が見込めるため 20%ずつの需要量を配分した。

※２：各ブロックの形態別（月極、時間貸）の振分については、現況の両ブロックの形態別容量比で按分することも考えられる（L ブロック 月極：時間＝75%：25%、O ブロック 月極：時間＝88%：12%）が、現況の駐車場利用状況では月極駐車場に空区画があり、時間貸駐車場は利用率が非常に高い状況にあることから、時間貸駐車需要が高いものとして、月極：時間貸の割合を１：１に設定した。

※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

５．現況需給バランス

①現況の駐車場形態別需要量

駐車場形態別需要量は、建物用途別延床面積等から算定した駐車手段別の駐車需要量に基づき、①「専用・月極・時間貸」の駐車需要量と②「路上・その他宅地」の駐車需要量、それに③パーク＆ライドの駐車需要量を足し合わせ、ブロックごとの駐車場形態別需要量を算出した。

表 7-14　駐車場形態別需要量

①+②+③

ブロック	①「専用・月極・時間貸」の駐車需要量（台/日）				②「路上・その他宅地」の駐車需要量（台/日）				③パーク＆ライドの需要量（台/日）				駐車場形態別需要量（台/日）			
	専用	月極	時間貸	合計	専用	月極	時間貸	合計	専用	月極	時間貸	合計	専用	月極	時間貸	合計
A	252.3	29.6	21.1	302.9	86.0	10.1	7.2	103.3					338.3	39.7	28.3	406
B	213.3	24.2	22.2	259.6	84.9	9.6	8.8	103.3					298.2	33.8	31.0	363
C	824.5	85.4	118.8	1,028.7	371.5	38.5	53.5	463.5					1,196.0	123.9	172.3	1,492
D	594.4	62.7	92.5	749.7	285.1	30.1	44.4	359.6					879.5	92.8	136.9	1,109
E	1,350.0	139.8	174.6	1,664.4	579.9	60.1	75.0	715.0					1,929.9	199.9	249.6	2,379
F	350.7	41.1	31.5	423.3	132.8	15.6	11.9	160.3					483.5	56.7	43.4	584
G	809.3	77.1	124.3	1,010.7	384.4	36.6	59.0	480.0					1,193.7	113.7	183.3	1,491
H	537.7	49.4	52.4	639.4	209.1	19.2	20.4	248.7					746.8	68.6	72.8	888
I	401.8	51.3	23.1	476.2	113.6	14.5	6.5	134.6					515.4	65.8	29.6	611
J	347.9	32.1	23.2	403.2	111.3	10.3	7.4	129.0					459.2	42.4	30.6	532
K	1,912.2	191.3	57.8	2,161.3	450.4	45.1	13.6	509.1		74	74	148	2,362.6	310.4	145.4	2,818
L	737.8	75.6	43.3	856.7	221.0	22.6	13.0	256.6		222	222	444	958.8	320.2	278.3	1,557
M	2,964.0	313.6	206.1	3,483.7	960.7	101.7	66.8	1,129.2		74	74	148	3,924.7	489.3	346.9	4,761
N	692.8	78.2	39.0	810.0	193.4	21.8	10.9	226.1					886.2	100.0	49.9	1,036
O	396.1	34.4	36.6	467.1	146.4	12.7	13.5	172.6		280	280	560	542.5	327.1	330.1	1,200
P	227.1	23.5	5.7	256.3	51.0	5.3	1.3	57.6					278.1	28.8	7.0	314
総計	12,611.6	1,309.2	1,072.4	14,993.3	4,381.5	453.8	413.2	5,248.5		650	650	1,300	16,993	2,413	2,136	21,542

※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

②修正回転率の設定

ブロックごとに算出した上記の駐車場形態別需要量に、実態調査から得られた修正回転率を用いて、ピーク時駐車台数を算出する。

修正回転率は、駐車１区画当たりに何台を収容することが可能かを示す数値（回）と、駐車場がどれほどの時間占有されているかを示す数値（時間）の２つを算出している。

今治市の駐車場特性としては、時間貸駐車場であっても 24 時間 500 円といった料金設定を行っている駐車場があり、駐車時間に基づく修正回転率を使用するよりも、駐車区画１台当りの収容可能回数に基づく修正回転率を使用することが適当であると判断し、収容可能回数に基づく修正回転率を用いて、ピーク時駐車台数を算出することとした。

ブロック別の修正回転率は、次頁の表 7-15 にまとめる。

修正回転率（回）　＝　入庫台数　÷　（収容可能台数　×　ピーク時占有率）

【参考】駐車時間に基づく修正回転率（時間）

修正回転率（時間）　＝　単純回転率　×　平均駐車時間

表 7-15 修正回転率の算出

平均値

	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台)		占有率(%)		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正(回)	修正(時間)	
平日	1,159	2,860	4,498	534	40.9	56.0	41.6	2.5	4.4	2.7	1.1
休日	914	1,090	3,799	457	32.9	52.5	39.6	1.2	2.3	2.4	2.0

Eブロック

	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台)		占有率(%)		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正(回)	修正(時間)	
平日	349	216	615	69	15.1	21.5	25.6	0.6	2.9	2.3	3.6
休日	349	212	605	81	10.1	18.5	16.8	0.6	3.3	1.7	2.8

Kブロック

	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台)		占有率(%)		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正(回)	修正(時間)	
平日	166	1124	860	136	43.2	81.9	71.7	6.8	8.3	3.9	0.6
休日	166	285	1198	153	60.1	92.2	99.8	1.7	1.9	6.5	3.8

Lブロック

	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台)		占有率(%)		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正(回)	修正(時間)	
平日	77	77	845	77	91.5	100.0	70.4	1.0	1.0	6.9	6.9
休日	77	26	858	77	92.9	100.0	71.5	0.3	0.3	1.1	3.3

Mブロック

	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台)		占有率(%)		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正(回)	修正(時間)	
平日	485	1310	1655	197	30.8	47.2	46.0	2.7	5.7	6.1	2.3
休日	240	533	915	120	31.8	50.0	76.3	2.2	4.4	4.5	2.0

※休日はどんどびパーキングのみ

Pブロック

	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数(台)		占有率(%)		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正(回)	修正(時間)	
平日	82	133	523	55	55.5	68.9	21.8	1.6	2.4	4.7	2.9
休日	82	34	223	26	24.0	34.9	9.3	0.4	1.2	0.8	2.0

注1)実駐車台数は入庫台数をさす

注2)単純回転率:駐車1区画当たりの平均出入り回数を示す数値　単純回転率＝実駐車台数÷駐車可能台数

注3)修正回転率(回):駐車1区画当たりに何台を収容することが可能かを示す数値　修正回転率(回)＝入庫台数÷(収容可能台数×ピーク時占有率)

注4)修正回転率(時間):駐車場の容量がどれほどの時間占有されているかを示す数値　修正回転率(時間)＝単純回転率×平均駐車時間

③ピーク時駐車台数の算定

各ブロックの駐車場形態別需要量に修正回転率（回）を除して、ピーク時の駐車台数を算出する。

修正回転率（回）については、実態調査を行った時間貸駐車場（E、L、M、P）及び専用駐車場（K）の５ブロックについては実態調査結果の数値を活用し、その他のブロックについては地区全体の平均値を使用するものとする。ただし、月極駐車場は特定の車が占用することから、修正回転率（回）による補正を行わないものとする。

また、時間貸駐車場であっても、実態調査の結果からも分かるように、パーク＆ライド駐車は長時間駐車となる傾向が高いため、パーク＆ライドの需要量に関しては、今治駅東第１駐車場の修正回転率（回）を使用する。そのため、パーク＆ライドによる駐車需要を見込んでいるK、L、M、Oブロックにおいては、パーク＆ライド需要量に限ってはLブロックの修正回転率（回）1.0を用いて算出する。参考として、Lブロックの算出例を表 7-16 の下に記載する。

各ブロックのピーク時駐車台数の結果は、表 7-16 に示すとおりである。

表 7-16 ピーク時駐車台数

ブロック	駐車場形態別需要量（台/日）				修正回転率（回）		ピーク時駐車台数（台）			
	専用	月極	時間貸	合計	専用	時間貸	専用	月極	時間貸	合計
A	338.3	39.7	28.3	406	4.4	4.4	77	40	6	123
B	298.2	33.8	31.0	363	4.4	4.4	68	34	7	109
C	1,196.0	123.9	172.3	1,492	4.4	4.4	272	124	39	435
D	879.5	92.8	136.9	1,109	4.4	4.4	200	93	31	324
E	1,929.9	199.9	249.6	2,379	4.4	2.9	439	200	86	725
F	483.5	56.7	43.4	584	4.4	4.4	110	57	10	177
G	1,193.7	113.7	183.3	1,491	4.4	4.4	271	114	42	427
H	746.8	68.6	72.8	888	4.4	4.4	170	69	17	255
I	515.4	65.8	29.6	611	4.4	4.4	117	66	7	190
J	459.2	42.4	30.6	532	4.4	4.4	104	42	7	154
K	2,362.6	310.4	145.4	2,818	8.3	4.4	285	310	90	685
L	958.8	320.2	278.3	1,557	4.4	1.0	218	320	278	816
M	3,924.7	489.3	346.9	4,761	4.4	5.7	892	489	122	1,503
N	886.2	100.0	49.9	1,036	4.4	4.4	201	100	11	313
O	542.5	327.1	330.1	1,200	4.4	4.4	123	327	291	742
P	278.1	28.8	7.0	314	4.4	2.4	63	29	3	95
総計	16,993	2,413	2,136	21,542			3,611	2,413	1,048	7,072

※Lブロック時間貸のピーク時駐車台数の算定例
時間貸ピーク時駐車台数
＝（「専用・月極・時間貸」の時間貸駐車需要量43.3台＋「路上・その他宅地」の時間貸駐車需要量13.0台）
÷　修正回転率1.0　＋（パーク＆ライド需要量　222.0台）÷　修正回転率1.0　＝　278.3台

※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

④現況駐車需給バランス

これまでに検討した結果を基に、調査対象区域の現況駐車需給バランスを以下に整理する。

現況の駐車需要量に対する供給量とのバランスでは、専用駐車場、月極駐車場、時間貸駐車場ともに供給過剰という結果となった。

ただし、ブロック別で見ると、L、O ブロックにおいては時間貸駐車場が大幅に不足し、D、E、G、K、M ブロックでは専用駐車場が不足している状況にあり、ブロックごとの特性に応じた駐車場対策が必要である。

表 7-17　現況駐車需給バランス

全　　体	４，５５３（台） 【供給過剰】	
専 用 駐 車 場	２５２	供給過剰
月 極 駐 車 場	２，９０２	供給過剰
時間貸駐車場	１，３９９	供給過剰

表 7-18　現況駐車需給バランスの結果

	需要量				供給量				過不足量			
ブロック	ピーク時駐車台数(台)				駐車可能台数(マス数)				需給バランス(台)			
	専用	月極	時間貸	合計	専用	月極	時間貸	計	専用	月極	時間貸	計
A	77	40	6	123	250	252	0	502	173	212	-6	379
B	68	34	7	109	69	131	0	200	1	97	-7	91
C	272	124	39	435	294	461	0	755	22	337	-39	320
D	200	93	31	324	100	119	119	338	-100	26	88	14
E	439	200	86	725	246	249	791	1,286	-193	49	705	561
F	110	57	10	177	120	389	12	521	10	332	2	345
G	271	114	42	427	150	284	106	540	-121	170	64	113
H	170	69	17	255	277	532	75	884	107	463	58	629
I	117	66	7	190	167	92	0	259	50	26	-7	69
J	104	42	7	154	202	179	0	381	98	137	-7	227
K	285	310	90	685	668	280	60	1,008	383	-30	-30	323
L	218	320	278	816	307	281	94	682	89	-39	-184	**-134**
M	892	489	122	1,503	356	576	974	1,906	-536	87	852	403
N	201	100	11	313	191	446	0	637	-10	346	-11	324
O	123	327	291	742	357	901	122	1,380	234	574	-169	638
P	63	29	3	95	109	143	94	346	46	114	91	251
総計	3,611	2,413	1,048	7,072	3,863	5,315	2,447	11,625	252	2,902	1,399	4,553

※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

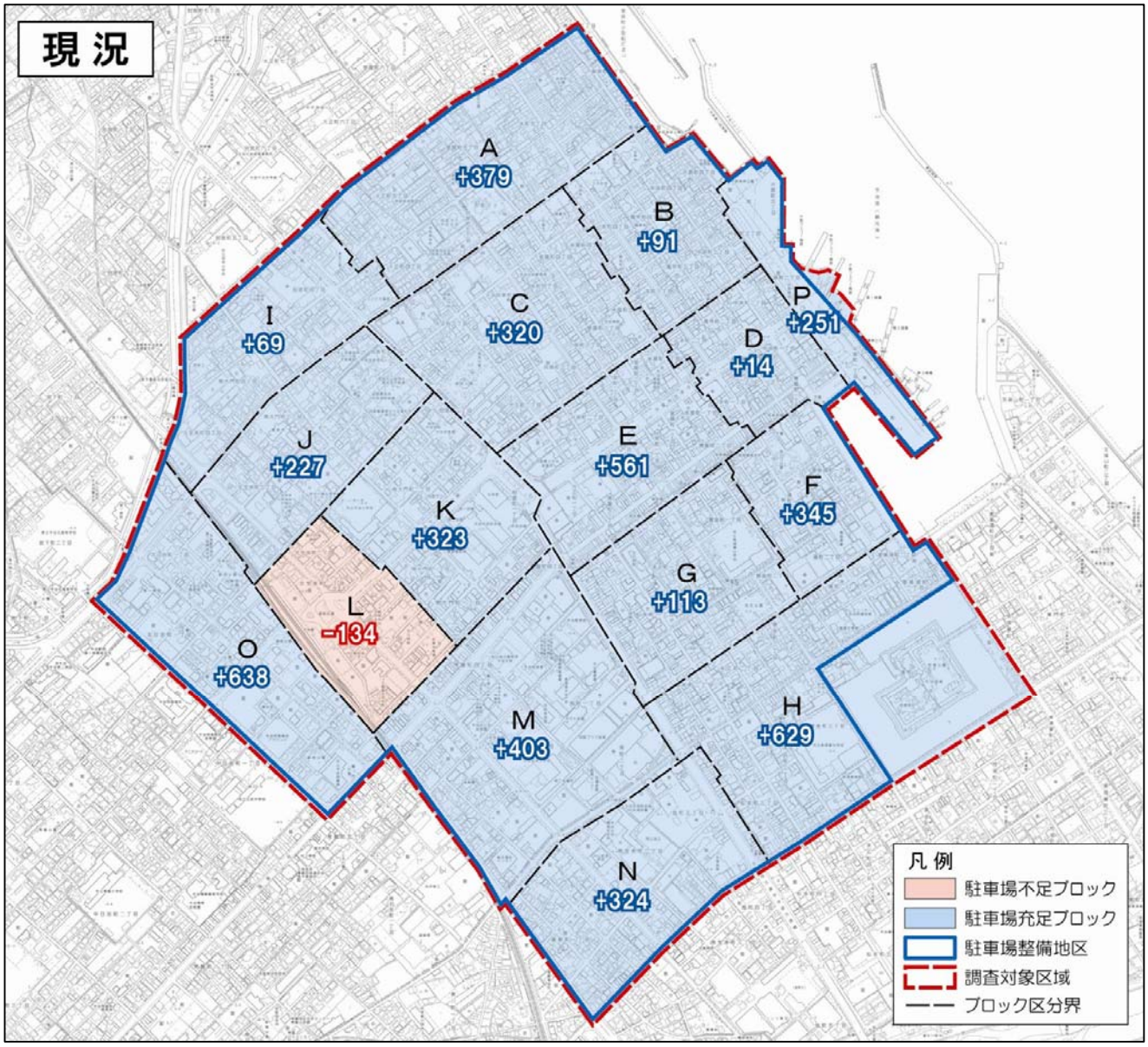


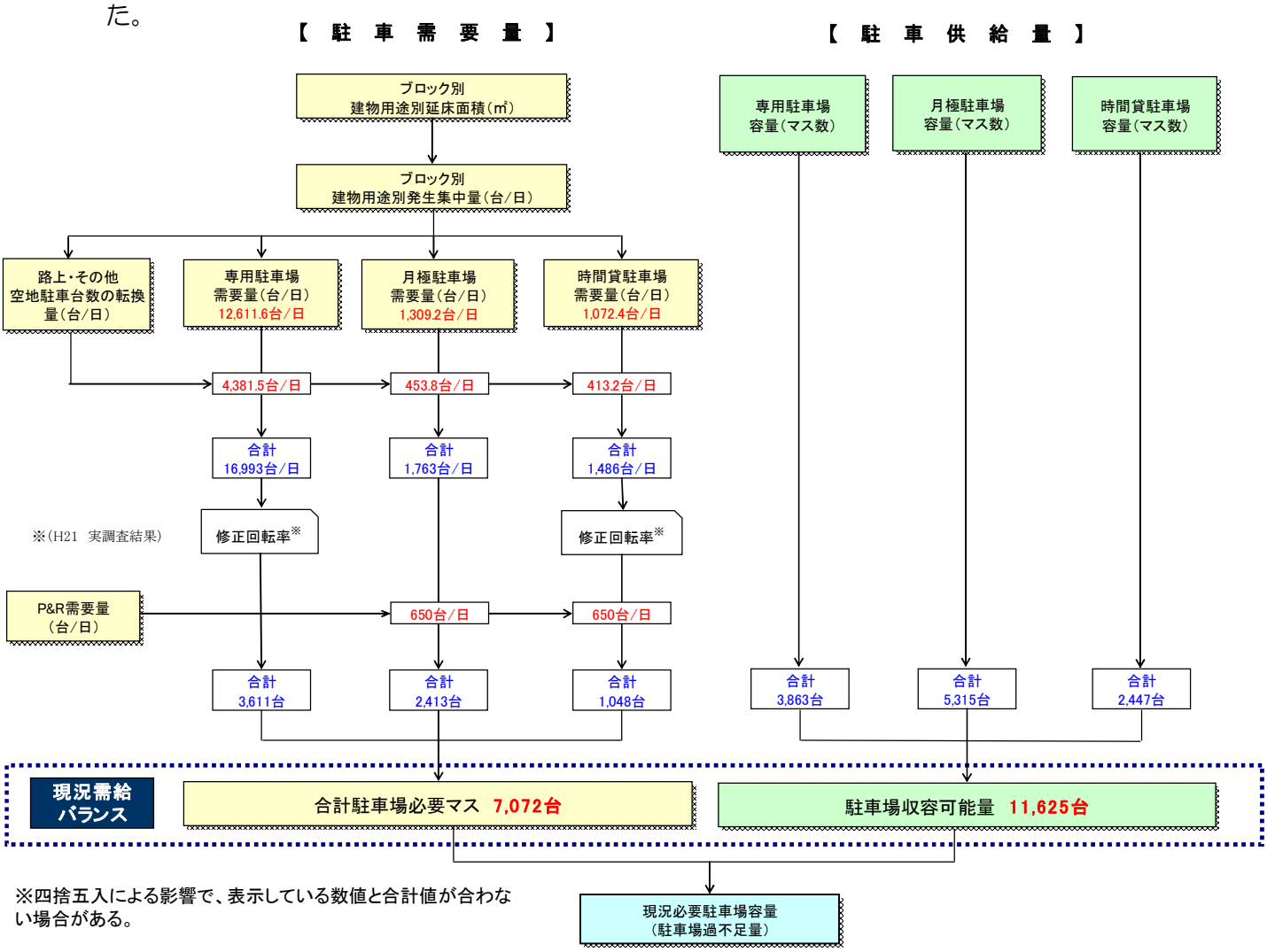
図 7-5　駐車需給バランスの結果（現況）

⑤現況駐車需給バランス算定の流れの整理

調査対象区域内の駐車需要量については、ブロック別の建物用途別延床面積から建物用途別発生集中量を「発生集中原単位（S61 建設省）」を用いて算定し、S60 道路交通センサスにおける「駐車目的施設別駐車手段構成比」によって「専用・月極・時間貸」の駐車台数及び「路上・その他宅地」の駐車台数に分類した。ここで分類された「路上・その他宅地」の駐車台数についても「専用・月極・時間貸」に配分して加算を行った。更に、パーク＆ライドの駐車台数を加算して、「専用・月極・時間貸」ごとの駐車需要量を算定した。

専用駐車場と時間貸駐車場については、１ 駐車マス当たりの駐車可能台数がブロックによって異なるため、各ブロックの修正回転率（回）によって駐車需要量を除することにより、駐車可能な駐車需要量を導いた。

また、駐車供給量については、実態調査によって得られた現況の駐車台数をそのまま計上した。



※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

全　　体	４，５５３（台） 【供給過剰】	
専用駐車場	２５２	供給過剰
月極駐車場	２，９０２	供給過剰
時間貸駐車場	１，３９９	供給過剰

図 7-6　現況駐車需給バランスの算定結果

７－３　将来需給バランスの算定

１．将来見通し（伸び率）の設定

・将来の駐車需要量は、将来人口や就業、従業人口の動向を考えると、現況よりは減少するものと考えられる。

・今治市の総合計画や都市計画マスタープランにおいても、将来人口の伸びは減少傾向にあり、その伸び率はマイナス基調に設定している。（H17⇒H42：0.74、H22⇒H32：0.896）

・自動車保有台数の将来見通しでは、今治市総合都市交通体系調査において平成１６年と平成４２年の伸び率を0.89と設定している。（H16⇒H42：0.89、H22⇒H32：0.956）

・本市の駐車需要の見通しは、観光交通の増加や中心市街地の活性化施策など、駐車需要としてのプラス要因も見込まれるが、人口の減少傾向は駐車需要に直接的に影響するものであり、自動車保有台数も駐車需要に影響することから、上記2つの伸び率を乗じることで将来駐車需要の伸び率を算定する。

［総合計画の10年間（H22～H32）の伸び率：0.896］
×［自動車保有台数の10年間（H22～H32）伸び率：0.956］
＝［平成22年から平成32年までの10年間の駐車需要の伸び率：0.856］

・一方、将来の駐車供給量は、中心市街地の活性化施策などによって小規模な駐車場の土地利用転換が進むことも期待できるが、今後10年間では民地の大幅な土地利用転換は見込めないものと判断し、将来の駐車供給量は現状のまま推移するものと見込む。

表 7-19　将来人口

	現況	将来	伸び率	備考
今治市総合計画	H17 174.0	H42 127.9	0.740	H18策定
都市計画 マスタープラン	H12 144.8	H32 120	0.829	H19策定

※都市計画マスタープランの人口は都市計画区域内人口

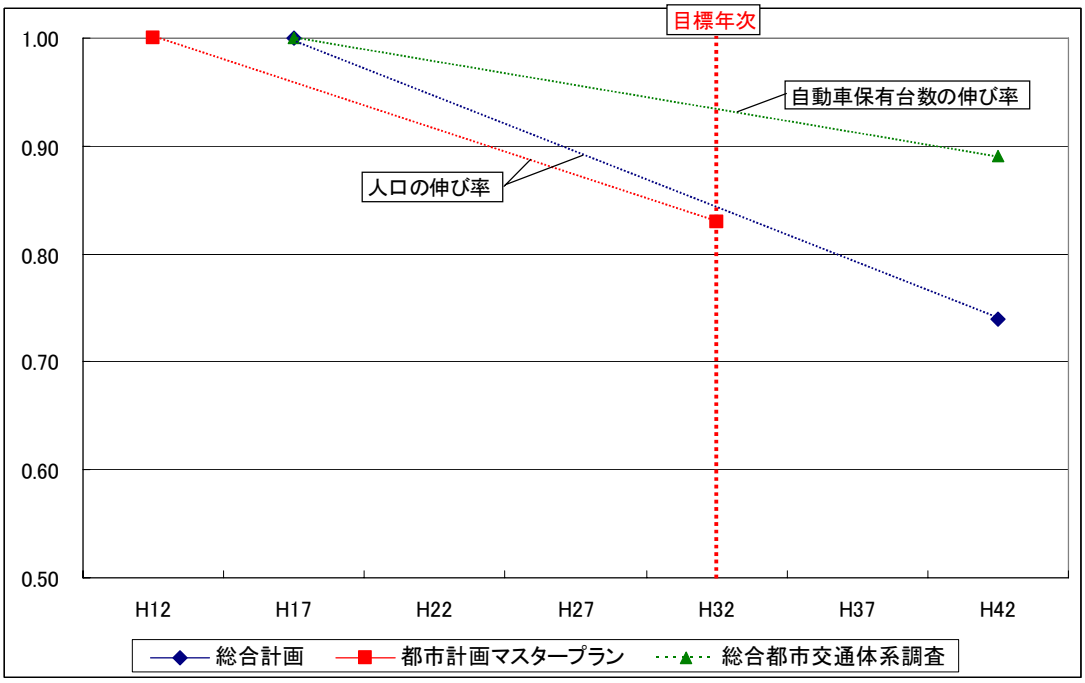


図 7-6　上位関連計画の将来見通し

２．将来駐車需給バランス

①将来の駐車場形態別需要量

将来の駐車場形態別需要量については、基本的には、現況ピーク時駐車台数に平成 32 年までの駐車需要量の伸び率（0.856）を乗じて算出した。

しかし、パーク＆ライドの需要量が見込まれる K、L、M、O ブロックについては、一律に将来伸び率（0.856）を乗じるのではなく、将来においても減少しないと仮定して将来需要量を算出した。このパーク＆ライド需要量については、ＪＲ利用者のみならず、福山・広島便も含めた高速バス利用者や観光バス利用者などの潜在需要もあることや、地球環境問題によるCO_2削減などに絡めてパーク＆ライドの利用促進策を図る必要が、今後出てくる可能性もあることなどから、減少率を乗じないこととした。

ただし、パーク＆ライドによる月極駐車利用は、定期的な利用にもとづく需要であり、人口減少などの社会経済情勢との係わりが深いことから、将来伸び率を乗じることが適当であると判断した。そのため、将来伸び率を乗じない駐車需要量は、パーク＆ライド需要量のうち時間貸駐車場の需要量のみとした。算定方法については、L ブロックの算出例を表 7-20 の下に記載する。

また、現況駐車需要量の算出において除外していた今治大丸デパートの商業施設の延床面積については、将来的には商業利用が行われる可能性が高いことから、将来駐車需要量を算出する際に加算した。

表 7-20　将来ピーク時駐車台数の算定

ブロック	現況ピーク時駐車台数（台）			
	専用	月極	時間貸	合計
A	77.0	39.7	6.4	123.1
B	68.0	33.8	7.0	108.8
C	272.0	123.9	39.2	435.1
D	200.0	92.8	31.1	323.9
E	439.0	199.9	86.1	725.0
F	109.9	56.7	9.9	177.0
G	271.0	113.7	42.0	426.7
H	170.0	68.6	16.5	255.1
I	117.1	65.8	7.0	189.9
J	104.4	42.4	7.0	153.8
K	284.6	310.0	90.2	684.8
L	218.0	320.2	278.0	816.2
M	892.0	489.3	122.0	1,503.3
N	201.4	100.0	11.3	312.7
O	123.3	327.1	291.4	741.8
P	63.2	28.8	3.0	95.0
総計	3,610.9	2,412.6	1,048.1	7,072.2

×
0.856（将来伸率）

将来ピーク時駐車台数（台）			
専用	月極	時間貸	合計
65.8	34.0	5.5	105.3
58.0	28.8	6.0	92.8
232.6	106.0	33.5	372.1
171.1	79.4	26.6	277.1
375.4	171.1	73.6	620.1
94.0	48.5	8.4	150.9
232.2	97.3	35.6	365.1
145.2	58.7	14.1	218.0
100.3	56.3	5.7	162.3
89.3	36.3	5.9	131.5
243.6	265.7	87.8	597.1
186.5	274.1	270.2	730.8
874.0	464.9	133.4	1,472.3
172.4	85.5	9.7	267.6
105.5	280.0	289.7	675.2
54.1	24.6	2.5	81.2
3,200.0	2,111.2	1,008.2	6,319.4

※Lブロック時間貸の将来ピーク時駐車台数の算定例
時間貸将来ピーク時駐車台数＝（時間貸現況ピーク時駐車台数　278.3台　－　パーク＆ライド需要量（月極）222.0台）　×　0.856
＋（パーク＆ライド需要量（時間貸）222.0台）　＝　270.2台

※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

【参考】Ｍブロックの将来ピーク時駐車台数の算定

Mブロックについては、現況の駐車場形態別需要量を算定する際に、現況建物用途別延床面積から今治大丸の商業施設の延床面積（18,505 ㎡）を除外して算定していた。

ただし、今後１０年間の間には、再び商業施設として利用される可能性が高いことから、将来駐車需要量を算定する場合には、この除外していた商業施設の延床面積を加算して算定することが適当であると判断した。

このため、これまで算定してきた駐車需要量の中で、Mブロックだけは駐車場形態別需要量が変化するため、Mブロックに関する将来ピーク時駐車台数の算定経過を以下に示す。

■建物用途別延床面積の修正

		建物用途別延床面積（ha）												
		住宅	共同住宅	併用住宅	文教厚生	業務施設	商業施設	宿泊施設	娯楽遊戯	運輸倉庫	工業施設	農林漁業	その他	総計
Mブロック	現況	2.07	0.12	0.51	1.25	5.84	2.32	3.71	1.75	0.39	0.23	0.00	1.54	19.74
	⋮													
	将来	2.07	0.12	0.51	1.25	5.84	4.17	3.71	1.75	0.39	0.23	0.00	1.54	21.59

■駐車場形態別駐車需要量の算定

①+②+③

		①「専用・月極・時間貸」の駐車需要量（台/日）				②「路上・その他宅地」の駐車需要量（台/日）				③パーク＆ライド需要量（台/日）				駐車場形態別需要量（台/日）			
		専用	月極	時間貸	合計	専用	月極	時間貸	合計	専用	月極	時間貸	合計	専用	月極	時間貸	合計
Mブロック	現況	2,964.0	313.6	206.1	3,483.7	960.7	101.7	66.8	1,129.2		74.0	74.0	148.0	3,924.7	489.3	346.9	4,760.9
	将来	3,309.9	345.6	291.8	3,947.3	1,182.7	123.5	104.3	1,410.5		74.0	74.0	148.0	4,492.6	543.1	470.1	5,505.8

■ピーク時駐車台数の算定

		駐車場形態別需要量（台/日）				修正回転率（回）		ピーク時駐車台数（台）			
		専用	月極	時間貸	合計	専用	時間貸	専用	月極	時間貸	合計
Mブロック	現況	3,924.7	489.3	346.9	4,760.9	4.4	5.7	892.0	489.3	121.9	1,503.2
	将来	4,492.6	543.1	470.1	5,505.8	4.4	5.7	1,021.0	543.1	143.5	1,707.6
								↓将来伸び率　0.856			
								874.0	464.9	133.5	1,472.4

※時間貸駐車場のパーク＆ライド駐車台数には伸び率を乗じない

②将来駐車需給バランスの算定

駐車可能台数については、中心市街地の活性化に向けた施策等によって駐車場の土地利用転換などが見込まれるが、今後 10 年間で大きな変化はないものとして、現況駐車可能台数をそのまま推移させた。

この結果、専用駐車場、月極駐車場、時間貸駐車場のすべての駐車場において、供給過剰という結果となり、全体では 5,306 台の過剰となった。

ただし、ブロックごとにそれぞれの駐車場形態別で比較すると、供給不足となっている箇所も見られる。

現況における需給バランスと比較すると、Ｌブロックの供給不足はやや解消される結果となったが、時間貸駐車場は 176 台の不足となっており、全体でも 49 台の不足となっている。

表 7-21　将来駐車需給バランス

全　　体	５，３０６（台） 【供給過剰】	
専 用 駐 車 場	６６３	供給過剰
月 極 駐 車 場	３，２０４	供給過剰
時間貸駐車場	１，４３９	供給過剰

表 7-22　将来駐車需給バランスの結果

	需要量				供給量				過不足量			
ブロック	ピーク時駐車台数（台）				駐車可能台数（マス数）				需給バランス（台）			
	専用	月極	時間貸	合計	専用	月極	時間貸	計	専用	月極	時間貸	計
A	65.8	34.0	5.5	105	250	252	0	502	184	218	-6	397
B	58.0	28.8	6.0	93	69	131	0	200	11	102	-6	107
C	232.6	106.0	33.5	372	294	461	0	755	61	355	-34	383
D	171.1	79.4	26.6	277	100	119	119	338	-71	40	92	61
E	375.4	171.1	73.6	620	246	249	791	1,286	-129	78	717	666
F	94.0	48.5	8.4	151	120	389	12	521	26	341	4	370
G	232.2	97.3	35.6	365	150	284	106	540	-82	187	70	175
H	145.2	58.7	14.1	218	277	532	75	884	132	473	61	666
I	100.3	56.3	5.7	162	167	92	0	259	67	36	-6	97
J	89.3	36.3	5.9	132	202	179	0	381	113	143	-6	249
K	243.6	265.7	87.8	597	668	280	60	1,008	424	14	-28	411
L	186.5	274.1	270.2	731	307	281	94	682	121	7	-176	**-49**
M	874.0	464.9	133.4	1,472	356	576	974	1,906	-518	111	841	434
N	172.4	85.5	9.7	268	191	446	0	637	19	361	-10	369
O	105.5	280.0	289.7	675	357	901	122	1,380	252	621	-168	705
P	54.1	24.6	2.5	81	109	143	94	346	55	118	92	265
総計	3,200	2,111	1,008	6,319	3,863	5,315	2,447	11,625	663	3,204	1,439	5,306

※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

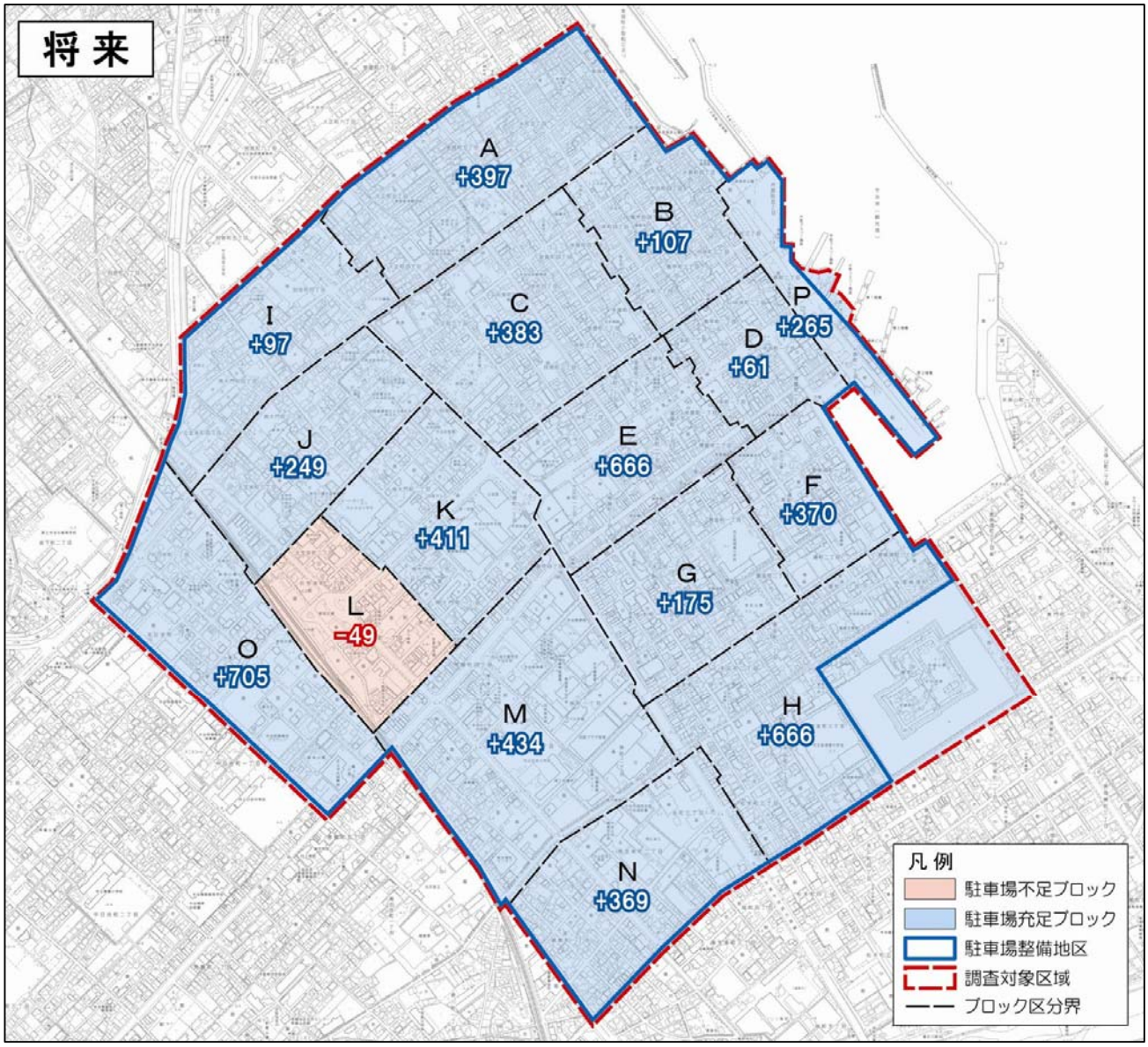


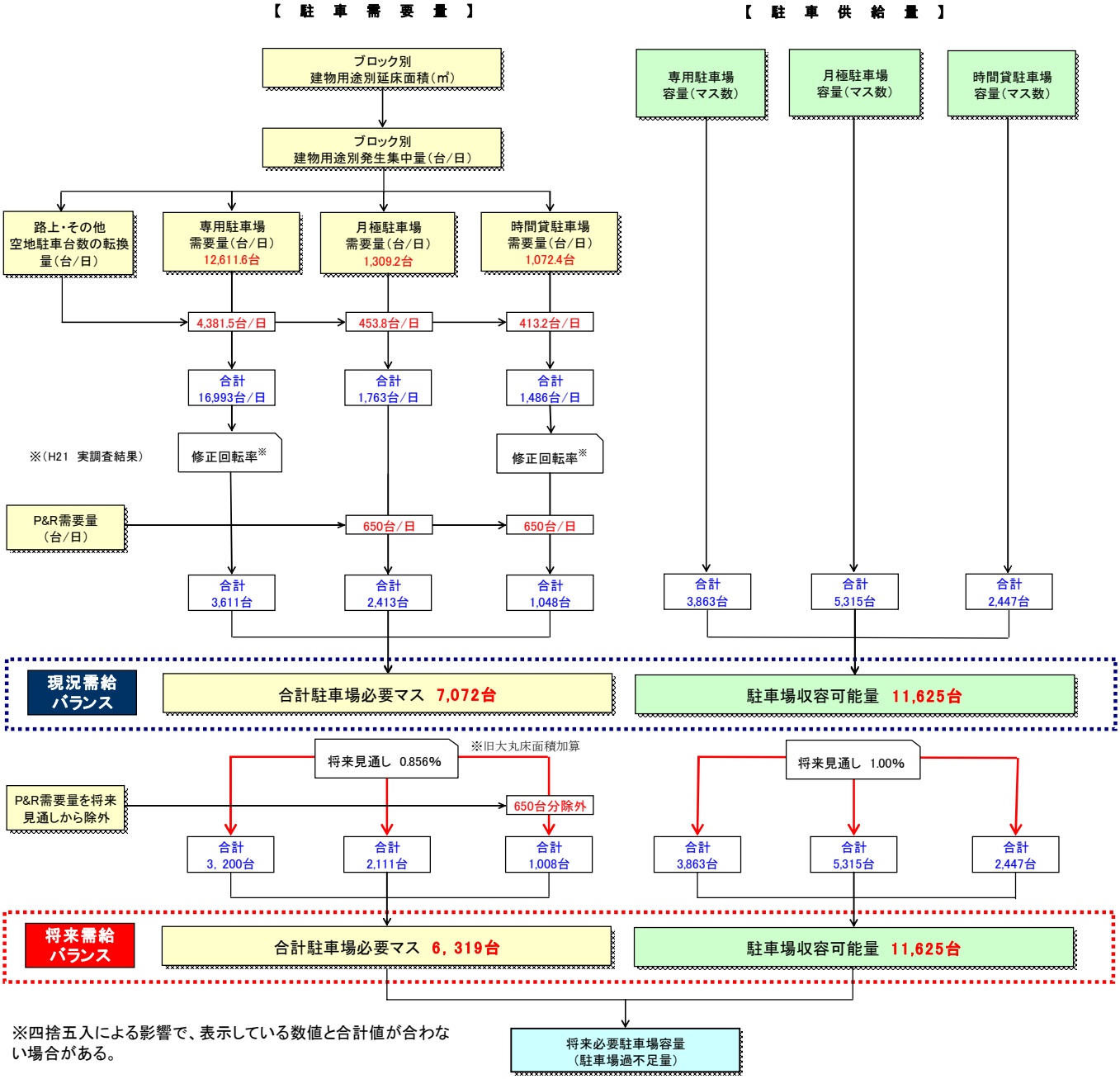
図 7-7　駐車需給バランスの結果（将来）

③将来駐車需給バランス算定の流れの整理

将来駐車需給バランスの算定において、将来の駐車需要量については、現況の駐車需要量に将来見通し（伸び率）を乗じて算定した。ただし、パーク＆ライド需要量のうち時間貸駐車場の需要量については、需要量の減少を加味しない考えから、将来見通し（伸び率）を乗じないこととした。

また、将来の駐車供給量に関しては、今後 10 年間は土地利用の大きな変化はないものとして、現況の駐車供給量をそのまま推移させている。

算定の流れを下図 7-8 に示す。



※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

全　　体	５，３０６（台） 【供給過剰】	
専用駐車場	６６３	供給過剰
月極駐車場	３，２０４	供給過剰
時間貸駐車場	１，４３９	供給過剰

図 7-8　将来駐車需給バランスの算定結果

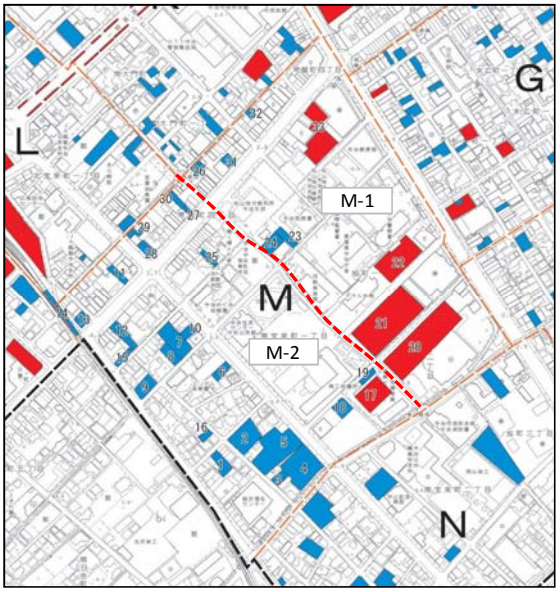
３．将来需給バランスの再算定

①ブロック内の需給バランスの偏り

将来の駐車需給バランスを検討した結果、現況の駐車場が全て運用されているとした場合には、地区内全体では5,306台の駐車台数が供給過剰となった。

しかし、駐車場施設の分布図をみると、ブロック内でも供給量に偏りのある箇所が見られた。中央公民館などの公共施設が多く立地するMブロックでは、今治国際ホテル周辺に大規模な時間貸駐車場が集中立地しているため、ブロック内での供給量は多いものの、中央公民館周辺では供給量が少ない状況となっている。そのため、MブロックをM-1とM-2の２つのブロックに分割して、需給バランスを再算定することとした。

図 7-9 ブロック内での駐車場の偏り



②Mブロックの駐車需要量の再算定

Mブロックを図7-9のようにM-1とM-2ブロックに区分した場合の駐車需要量を算出する。

①「専用・月極・時間貸」の駐車需要量と②「路上・その他宅地」の駐車需要量に関しては、M-１とM-２ブロックの面積比率（47：53）で按分を行った。ただし、ＪＲ利用者に基づくパーク＆ライド需要量についてはM-２ブロックにおける利用が大半を占めることを想定し、M-２ブロックにすべて計上した。

表 7-23　M ブロックの駐車需要量の再算定

ブロック	①「専用・月極・時間貸」の駐車需要量（台/日）				②「路上・その他宅地」の駐車需要量（台/日）				③パーク＆ライド需要量（台/日）				駐車場形態別需要量（台/日）			
	専用	月極	時間貸	合計	専用	月極	時間貸	合計	専用	月極	時間貸	合計	専用	月極	時間貸	合計
A	252.3	29.6	21.1	302.9	86.0	10.1	7.2	103.3					338.3	39.7	28.3	406.2
B	213.3	24.2	22.2	259.6	84.9	9.6	8.8	103.3					298.2	33.8	31.0	362.9
C	824.5	85.4	118.8	1,028.7	371.5	38.5	53.5	463.5					1,196.0	123.9	172.3	1,492.2
D	594.4	62.7	92.5	749.7	285.1	30.1	44.4	359.6					879.5	92.8	136.9	1,109.3
E	1,350.0	139.8	174.6	1,664.4	579.9	60.1	75.0	715.0					1,929.9	199.9	249.6	2,379.4
F	350.7	41.1	31.5	423.3	132.8	15.6	11.9	160.3					483.5	56.7	43.4	583.6
G	809.3	77.1	124.3	1,010.7	384.4	36.6	59.0	480.0					1,193.7	113.7	183.3	1,490.7
H	537.7	49.4	52.4	639.4	209.1	19.2	20.4	248.7					746.8	68.6	72.8	888.1
I	401.8	51.3	23.1	476.2	113.6	14.5	6.5	134.6					515.4	65.8	29.6	610.8
J	347.9	32.1	23.2	403.2	111.3	10.3	7.4	129.0					459.2	42.4	30.6	532.2
K	1,912.2	191.3	57.8	2,161.3	450.4	45.1	13.6	509.1		74	74	148	2,362.6	310.4	145.4	2,818.4
L	737.8	75.6	43.3	856.7	221.0	22.6	13.0	256.6		222	222	444	958.8	320.2	278.3	1,557.3
M-1	1,568.9	163.8	138.3	1,871.0	560.6	58.5	49.4	668.6					2,129.5	222.3	187.8	2,539.6
M-2	1,741.0	181.8	153.5	2,076.2	622.1	65.0	54.9	741.9		74	74	148	2,363.1	320.7	282.4	2,966.2
N	692.8	78.2	39.0	810.0	193.4	21.8	10.9	226.1					886.2	100.0	49.9	1,036.1
O	396.1	34.4	36.6	467.1	146.4	12.7	13.5	172.6		280	280	560	542.5	327.1	330.1	1,199.7
P	227.1	23.5	5.7	256.3	51.0	5.3	1.3	57.6					278.1	28.8	7.0	313.9
総計	12,957.5	1,341.2	1,158.1	15,456.8	4,603.5	475.6	450.7	5,529.8		650	650	1,300	17,561.0	2,466.8	2,258.8	22,286.6

※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

③将来需給バランスの再算定による駐車場不足箇所の抽出

M-１ブロックとM-２ブロックの将来需給バランスをみると、国際ホテル側のM-1ブロックでは不足量は出なかったが、中央公民館側のM-2ブロックにおいて48台分の不足量が発生した。

表 7-24　駐車需給バランスの結果（再算定）

ブロック	需要量				供給量				過不足量			
	ピーク時駐車台数（台）				駐車可能台数（マス数）				需給バランス			
	専用	月極	時間貸	合計	専用	月極	時間貸	計	専用	月極	時間貸	計
A	65.8	34.0	5.5	105	250	252	0	502	184	218	-6	397
B	58.0	28.8	6.0	93	69	131	0	200	11	102	-6	107
C	232.6	106.0	33.5	372	294	461	0	755	61	355	-34	383
D	171.1	79.4	26.6	277	100	119	119	338	-71	40	92	61
E	375.4	171.1	73.6	620	246	249	791	1,286	-129	78	717	666
F	94.0	48.5	8.4	151	120	389	12	521	26	341	4	370
G	232.2	97.3	35.6	365	150	284	106	540	-82	187	70	175
H	145.2	58.6	14.1	218	277	532	75	884	132	473	61	666
I	100.3	56.3	5.7	162	167	92	0	259	67	36	-6	97
J	89.3	36.2	5.9	131	202	179	0	381	113	143	-6	249
K	243.6	265.7	87.8	597	668	280	60	1,008	424	14	-28	411
L	186.5	274.1	270.2	731	307	281	94	682	121	7	-176	**-49**
M-1	414.3	190.3	28.1	633	160	53	901	1,114	-254	-137	873	482
M-2	459.7	274.5	105.2	839	196	523	73	792	-264	249	-32	**-48**
N	172.4	85.5	9.7	268	191	446	0	637	19	361	-10	369
O	105.5	280.0	289.7	675	357	901	122	1,380	252	621	-168	705
P	54.1	24.6	2.5	81	109	143	94	346	55	118	92	265
総計	3,200	2,111	1,008	6,319	3,863	5,315	2,447	11,625	663	3,204	1,439	5,306

※需要量の M-1、M-2 への配分は面積割合（M-1：M-2＝47：53）で按分した。
※四捨五入による影響で、表示している数値と合計値が合わない場合がある。

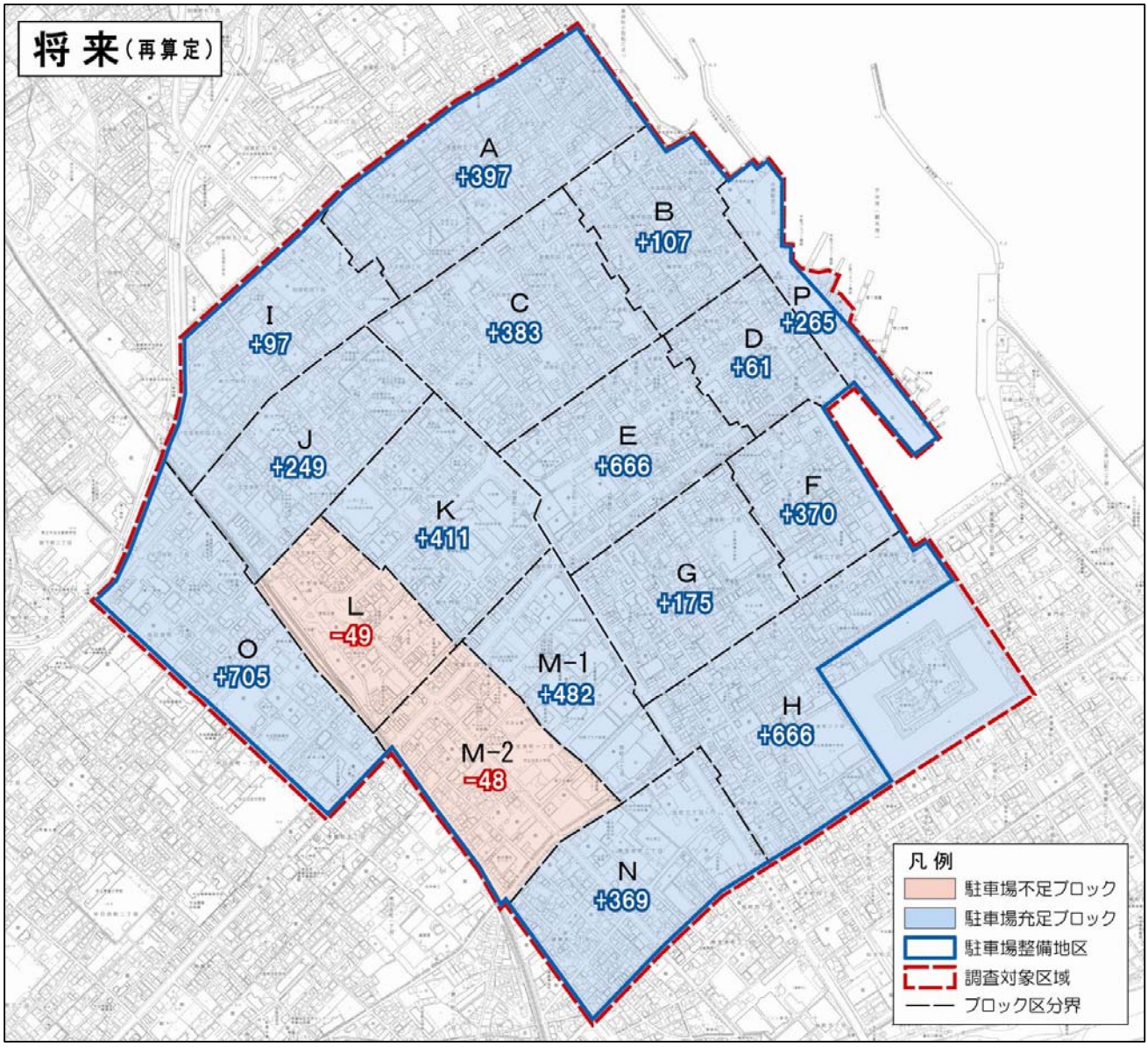


図 7-10　駐車需給バランスの結果（将来）再算定

第８章　駐車場整備計画の策定

８－１　駐車場整備の基本的な考え方

１．駐車場の整備に関する基本方針

駐車場整備地区における駐車場の整備に関しては、駐車の需要量や各ブロックの特性に応じて、公共と民間の適切な役割分担のもと、計画的な駐車場の整備・誘導を図るほか、違法駐車対策、きめ細かい料金体系や運用を図り、既存駐車場の有効活用などの施策を効果的・効率的に展開していくことにする。

２．駐車場の目標量を達成するために必要な施策について（路外駐車場）

①既存駐車場の有効活用

市街地中心部の駐車場は、幹線道路沿いにおいても間口が狭かったり、小規模な駐車場が路地裏に設置されていたりするため、位置が非常に分かりにくい駐車場が多く存在する。

そのため、インターネットや携帯端末、カーナビゲーション等による駐車場の位置などを案内するシステムや駐車場マップの作成などについて検討する。

また、休日に利用可能な月極駐車場や公共施設・業務施設駐車場の開放などについての検討を行うとともに、既存駐車場の荷捌きスペースとしての活用や、一時預り運用化への可能性などについても検討する。

②利用しやすい駐車場への改善

調査対象区域内では、駐車場の需給バランスは供給過剰となっているものの、利用者アンケートでは「駐車場が不足している」という意見が多く出されていた。また、「駐車場が狭い/広くして欲しい」という意見も多く、この点から、駐車場が少ないと感じられている方が多いように思われる。

そのため、駐車場施設管理者の駐車スペースに対する意識の改善を図るとともに、駐車マスや通路等を拡大するなど、利用しやすい駐車場への改善策を検討する。

③公共交通機関の利用促進

今後のまちづくりにおいては、公共交通機関の利用促進を図ることで、歩いて暮せる市街地の環境づくりが必要であると考えられている。公共交通機関の利用を促進することで、車での移動を減少させることができCO_2の削減にも寄与することができる。また、公共交通の利用が増加することで、交通量の減少にも繋がる。

JRやバスなどの公共交通機関への利用転換を促進する方策の一つとして、JR今治駅周辺における駐車場の整備を検討していく。

④駐車場施設整備に関する公共と民間の役割分担

中心市街地における駐車場対策には、民間の協力が必要不可欠であるため、公共と民間がそれぞれの役割を充分に認識し、適正な駐車場対策を行っていく必要がある。

表 8-1　公共と民間の役割分担

公共の役割	民間の役割
・都市計画駐車場の適正配置に努める。公共駐車場として整備すべき場所での適正配置を検討する。 ・民間駐車施設の整備促進および既存駐車施設の有効活用への支援策を検討する。 ・主要な交通結節点における駐車施設の整備を検討する。 ・地域の実情に応じた附置義務制度などの駐車場施策を検討する。 ・バリアフリーに対応したゆとりある駐車スペースの確保を図る。 ・民間企業に対する駐車場整備の意識転換を図るため、広い駐車マスの整備に努める。 ・荷捌き施設や共同荷捌き施設確保への支援策や誘導策を検討する。	・駐車需要の発生原因者の責務として、施設側で駐車スペースの確保を図る。（附置義務の遵守等） ・自動車の保有者による保管場所の確保を図る。 ・ゆとりある駐車スペースの確保に努める。 ・大量、恒常的に荷捌き等の駐車を発生させる施設は、自らの敷地内において荷捌き施設の確保を図る。 ・商業活性化施策やまちづくりとしての観点から、駐車場整備について検討を行う。 ・個々で荷捌き施設を確保することが困難な場合などは、共同での荷捌き施設の確保を検討する。

⑤附置義務駐車制度の適切な運用

駐車施設の附置義務制度は、駐車需要を発生させる建築物の建築主に対し、条例によって建築物の規模に応じた一定の駐車施設を設置することを義務づけたものである。本市においても、昭和50年に「今治市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」が制定されているが、平成18年に「駐車場附置義務に関する標準条例」が一部改正されている。

そのため、この標準条例に基づき、車いす利用者のための駐車施設等について、今後附置義務条例に盛り込む検討を行っていく。

３．駐車場の目標量を達成するために必要な施策について（路上駐車場及びパーキングチケット等）

本市の駐車場整備地区内には、広小路沿いにおいてパーキングチケットが設置されており、短時間駐車への対応や路上駐車の防止に寄与しており、今後もパーキングチケットの維持・活用を図っていくものとする。

また、今治城の南側道路では、土日祝日の9：00～18：00を限定として、路上駐車が可能なスペースを提供している。観光客の多いエリアであることや、周辺が住宅地であることから、平日は長時間放置する駐車はないが、休日には観光客を中心に多くの利用が見られる。

商業地では、交通が輻輳する危険性が高いため、無料駐車スペースの確保は難しいが、路上駐車場については地域特性に応じた柔軟な駐車場の確保を進めていく。

８－２　公共駐車場の配置方針

１．地区内の駐車場対策

①中心市街地施策との連携

中心市街地内の交通や土地利用施策との連携による駐車場対策を実施するため、以下の関連施策との調整が必要となる。

- ○ ＪＲ今治駅及び今治駅前バスセンターの利用促進を図るためのパーク＆ライドの推進
- ○ パブリック拠点における駐車場の確保
- ○ 今治港の交流拠点としての駐車場の確保、及びバスや船舶とのパーク＆ライド利用を推進
- ○ 商店街を中心とする商業地での小規模駐車場の集約化
- ○ 中心市街地再生基本計画との連携

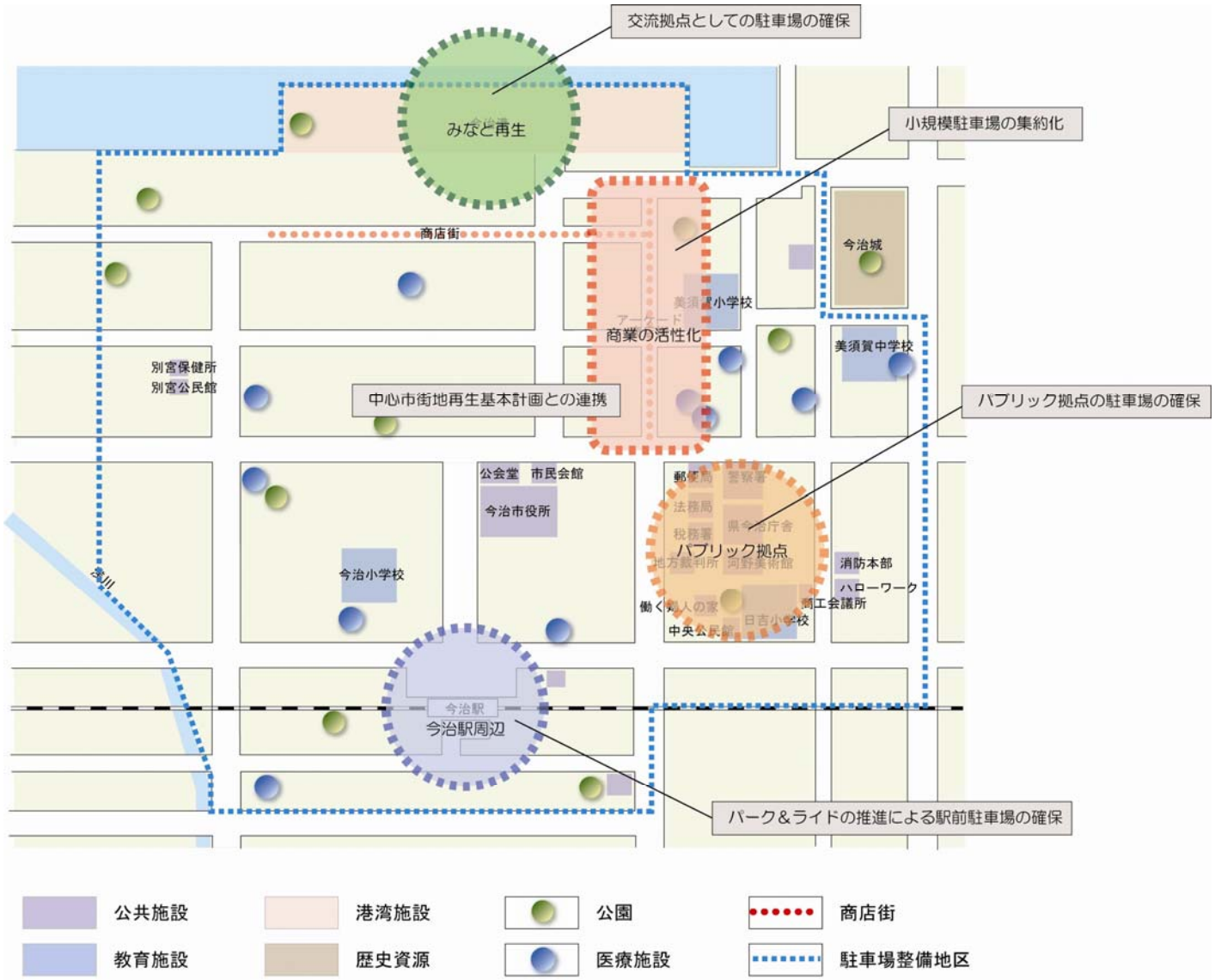


図 8-1　中心市街地内の施策

②駐車場不足ブロックでの駐車場対策の視点

調査対象区域内では、将来駐車需要に基づく不足ブロックが２箇所存在する。

この２つのブロックでの駐車場不足量に対する駐車場対策の視点を以下のように設定する。

表 8-2　駐車場不足ブロックにおける駐車場対策の視点

ブロック	駐車特性	駐車場対策の視点
Ｌブロック	今治駅前におけるパーク＆ライド需要の多いブロックであり、既存の公共駐車場の利用率は高い。ただし、終日駐車の割合が高いために、回転率は低い。	公共交通機関の利用促進を進めるためには、駅やバスを対象としたパーク＆ライドの利用を増やしていく必要がある。
M-２ブロック	公共施設が集積することで、日常的な利用があるほか、休日のイベント開催時には駐車場が不足する。	公共施設が集積するパブリックゾーンであることから、公共サービスの向上を図るためにも公共駐車場の確保が必要である。

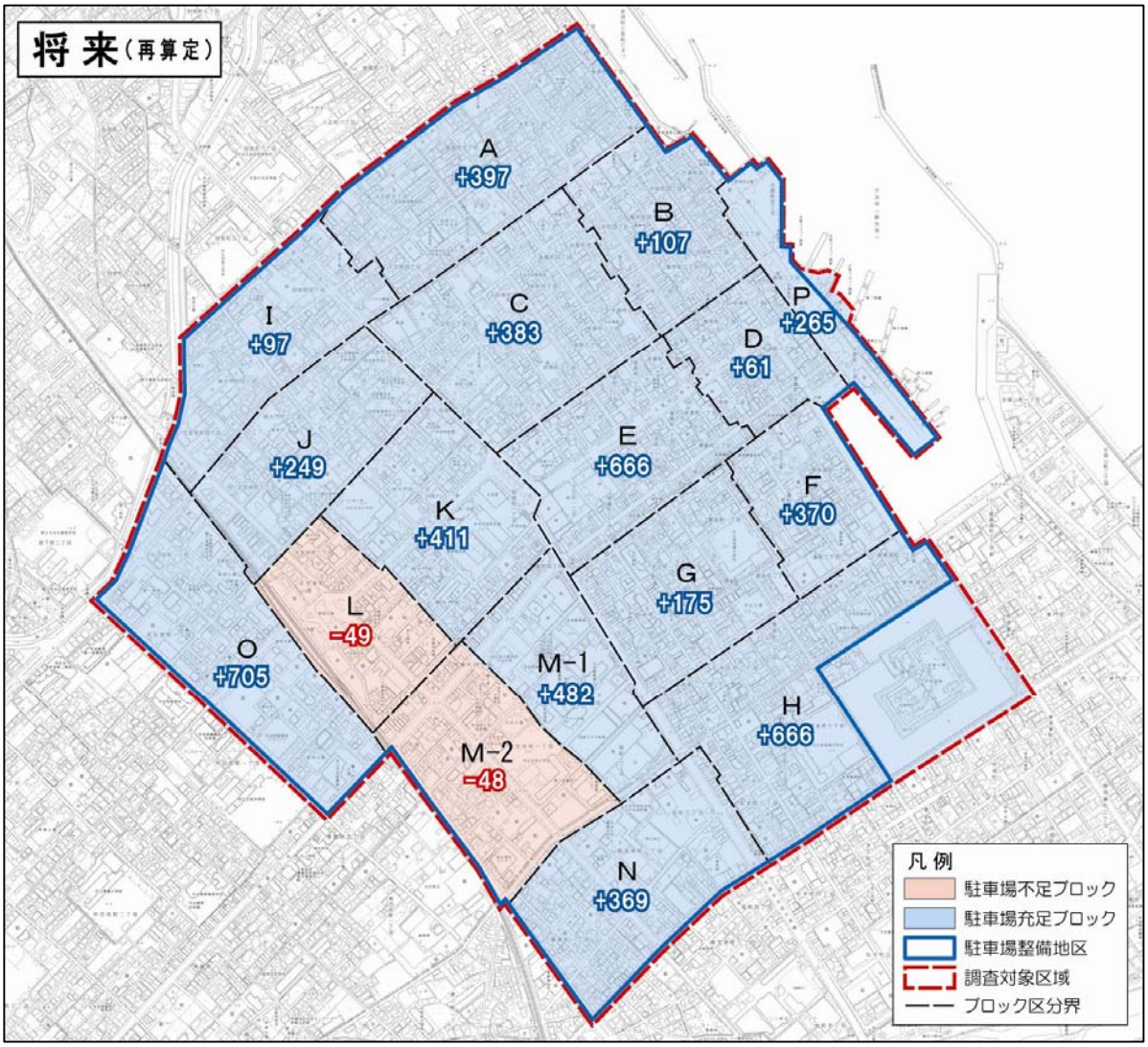


図 8-2　駐車場不足ブロック（再掲）

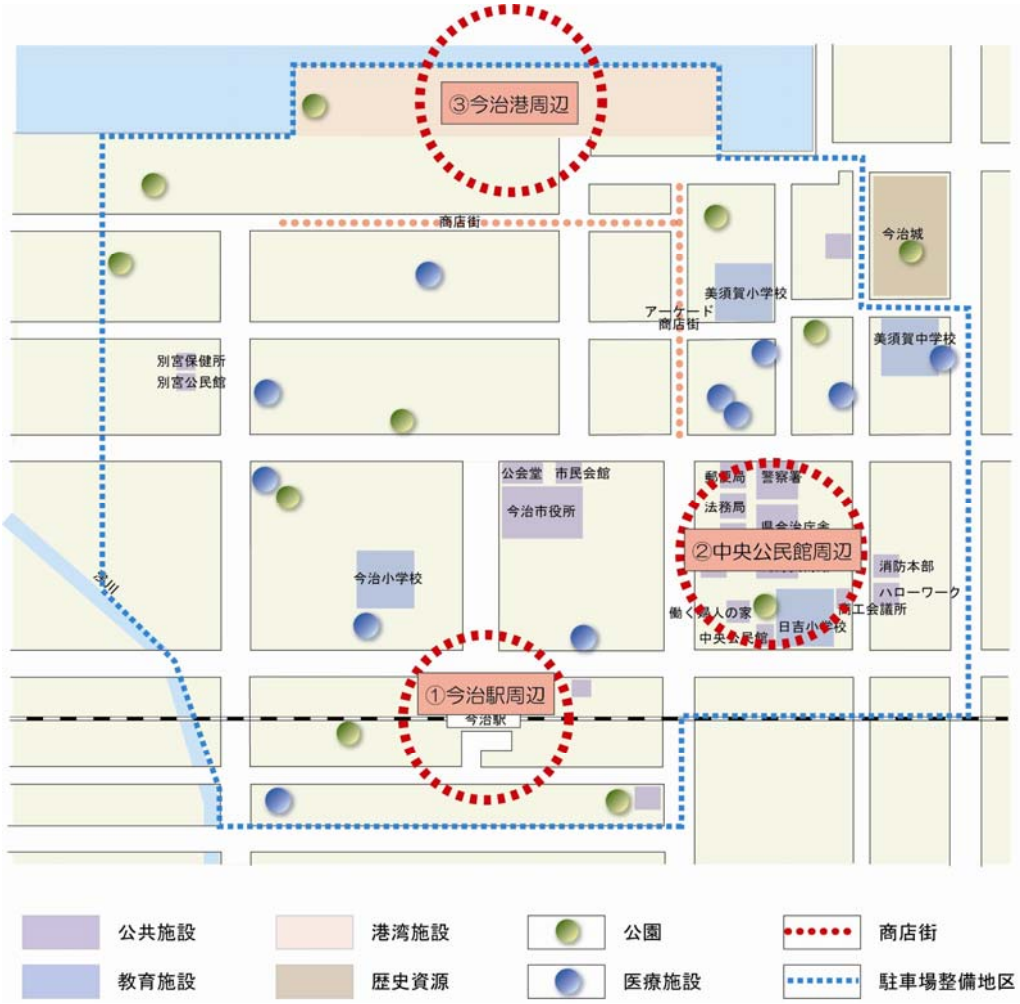
２．公共駐車場の配置の考え方

公共駐車場の配置の考え方としては、中心市街地の円滑な交通処理を図り、公共サービスの向上に資することを目的とするが、民間駐車場の活用も考慮し、将来的な土地活用等を踏まえた適正な配置を行う必要がある。

中心市街地の交通施策や活性化施策、将来の駐車需要に基づく駐車対策などを考慮し、駐車場整備地区内で公共駐車場を新たに配置すべき場所として、①今治駅周辺、②中央公民館周辺、③今治港周辺の３箇所を選定した。

表 8-3　公共駐車場の配置方針

整備箇所	公共駐車場の配置方針
①今治駅周辺 （Ｌブロック）	今治駅周辺には、月極駐車場が数多く整備されているが、その大半は駅西側に整備されている。駅の利用割合は東口の方が多いため、駅東側での駐車場整備が必要だと考えられる。将来駐車不足量の 49 台については、既存の公共駐車場を活用した整備を検討する。
②中央公民館周辺 （M-２ブロック）	公共公益施設が多く立地する場所であり、ブロック内には未利用地が少なく、公共駐車場として整備できる場所は限られるため、将来駐車不足量の 48 台については、中央公民館駐車場での整備を検討する。
③今治港周辺 （Ｐブロック）	今治港は、みなと再生構想において交流空間としての活用が期待されることから、みなと再生の今後の検討を踏まえて、施設規模に応じた駐車場の整備を検討する。



３．主要な路外駐車場の整備に関する方針

①今治駅周辺における路外駐車場の整備方針

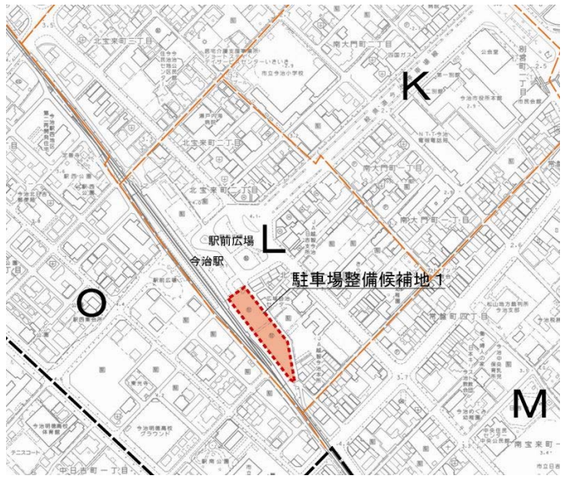
駅前市街地では、市街地再開発事業などの事業化の可能性も見込まれることから、都市計画駐車場としての都市計画決定が土地の流動化に影響を与えないように配慮する必要があり、駅前広場に隣接する敷地についてはできるだけ避けたい。

ＪＲ今治駅前のＬブロックには、公共駐車場が３箇所あり、そのうちの２箇所が時間貸駐車場となっている。そのうちの１つは、線路沿いの細長い敷地に 77 台の平面駐車場として供用されている。

当駐車場は、朝夕の利用が多く、1 台当りの駐車時間が長いことから、パーク＆ライドの駐車利用が多いことが分かっており、駅前空間としての土地活用にも影響が少ないことから、当敷地における駐車場計画を検討するものとする。

整備による駐車台数 115 台　－　既存の駐車台数 77 台　＝　38 台（新たな駐車容量）

■駐車場整備候補地１



【計画概要】

		面　積	備　　考
敷地面積		2,987 ㎡	
計画面積		3,688 ㎡	
	１Ｆ	2,161 ㎡	斜路含む
	２Ｆ	1,527 ㎡	斜路含まない
駐車台数		115 台	

【概算事業費】

・施設整備費＝2F+斜路床面積坪×坪単価 20 万円/坪

≒1 億 5 千万円(外構工事、機械設置費含む)

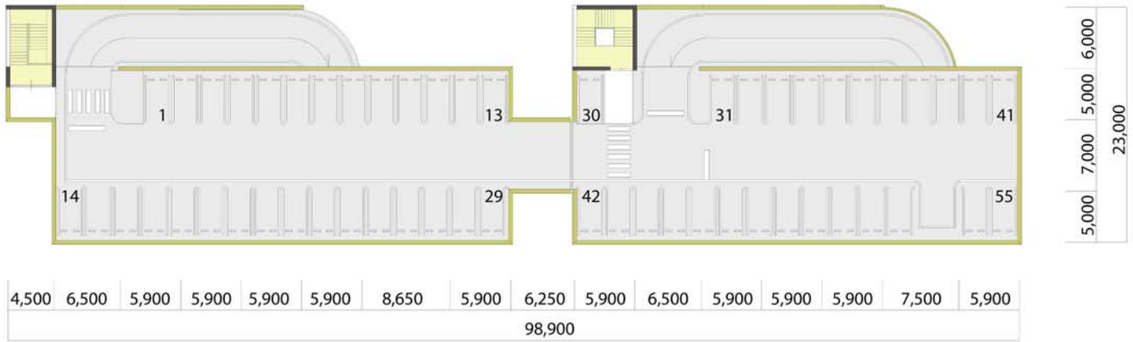
※駐車場メーカー問合せによる算定

【配置場所】

設置場所：今治市南宝来町１丁目

■平面配置図

（２Ｆ）



2F=55台

（１Ｆ）

②中央公民館周辺における路外駐車場の整備方針

Mブロックは、官公庁施設等の公共公益施設が集中して立地するパブリック拠点となっており、駐車需要の高いエリアである。

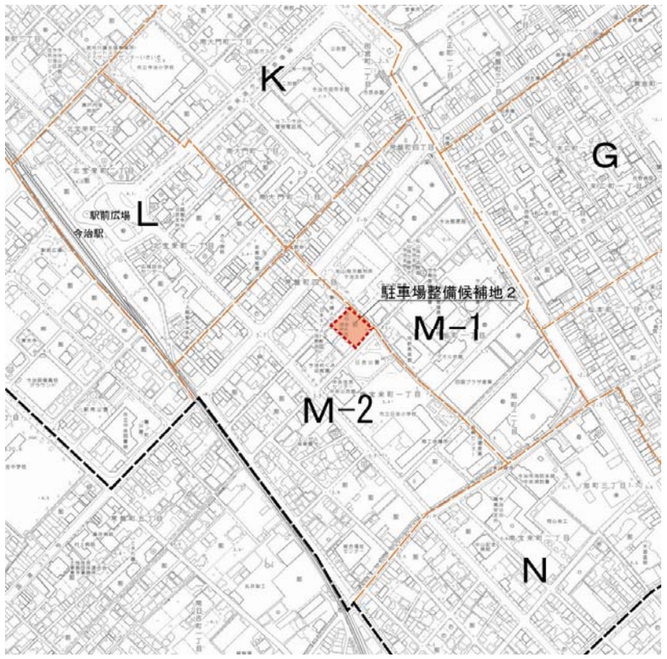
民間の時間貸駐車場が多いブロックであるが、ホテルや商業施設に付属した駐車場であるため、駐車料金が高く設定されており、施設利用によって料金を割引く駐車場が大半となっている。

特にM-２ブロックでは、休日などは公共公益施設でのイベントなどが開催され、公共駐車場は常時満車状態となっており、公共駐車場が不足している状況にある。当該ブロックには、未利用地がほとんどなく、公共駐車場として整備できるまとまった土地は、単独の駐車場として利用されている中央公民館駐車場以外に見られないことから、中央公民館駐車場における駐車場計画を検討するものとする。

また、隣接する働く婦人の家については、移転の検討が行われているため、移転が行われた場合には駐車場用地として区域の拡大を行うことも可能となる。

整備による駐車台数 125 台　－　既存の駐車台数 70 台　＝　55 台（新たな駐車容量）

■駐車場整備候補地２



【計画概要】

		面　積	備　　考
敷地面積		1,669 ㎡	
述床面積		3,853 ㎡	
	１Ｆ	1,415 ㎡	斜路含む
	２Ｆ	1,315 ㎡	斜路含む
	３Ｆ	1,123 ㎡	斜路含まない
駐車台数		125 台	

【概算事業費】

・施設整備費＝2,3F+斜路床面積×坪単価 20 万円/坪
≒1 億 7 千万円(外構工事、機械設置費含む)
※駐車場メーカー問合せによる算定

【配置場所】

設置場所：今治市北宝来町１丁目

■平面配置図

第９章　その他の検討事項

９－１　駐車場施策の推進（案）

１．ゾーン区分による駐車場整備・活用方針（案）

①土地利用のゾーン区分

土地利用区分による駐車場の整備・活用の方針（案）を示すため、建物用途現況や中心市街地の整備方針を踏まえ、以下のような土地利用のゾーニングを設定する。

表 9－1　土地利用ゾーンの設定

商業系ゾーン	駅前商業地や商店街などが形成された界隈性のある商業地に指定する。
商業・業務・住居混在ゾーン	商業系ゾーンに隣接し、商業施設や業務施設が多く立地する住宅との混在が見られるエリアに指定する。
業務系ゾーン	公共施設や事務所等が多く立地するエリアに指定する。
住居系ゾーン	住宅を中心としたエリアに指定する。
パブリックゾーン	大規模な公共空間として活用されており、公共の駐車場が必要とされるエリアに指定する。

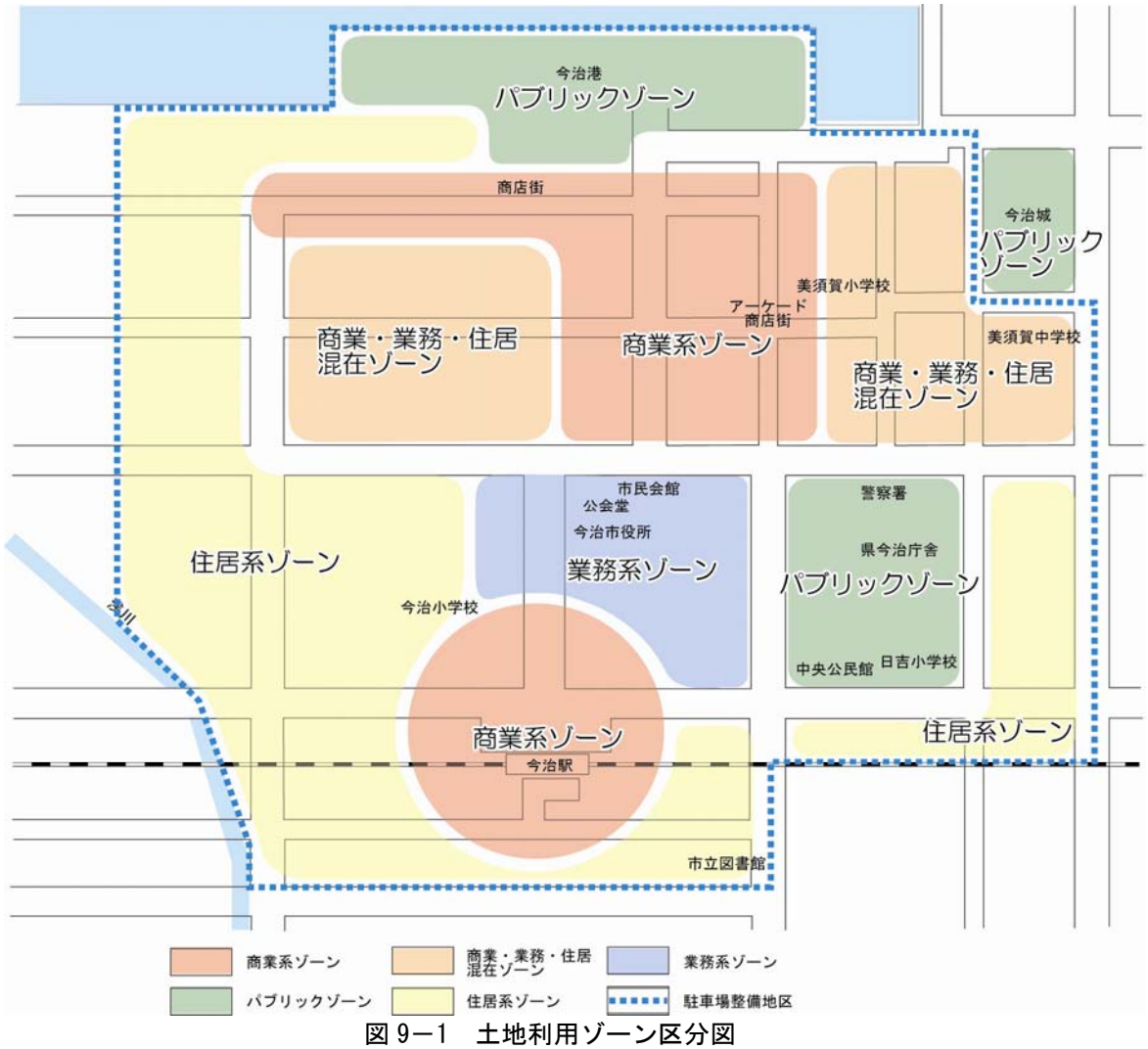


図 9－1　土地利用ゾーン区分図

②ゾーン別駐車場整備・活用方針（案）

土地利用区分におけるゾーン別の駐車場整備・活用方針（案）については、土地利用や駐車場の利用状況などからゾーンごとの課題を整理し、課題から導かれる整備・活用方針（案）を表 9-2 に整理した。

表 9−2　ゾーン別駐車場整備・活用方針（案）

	駐車場の課題	駐車場整備・活用方針（案）
商業系ゾーン	・ 商業地における歩行者と自動車の輻輳による商業環境の悪化 ・ 駐車場立地による商店街の連続性及び賑わいづくりの阻害 ・ 附置義務制度による建替え意欲の低下 ・ 駐車場の乱立	・ 隔地駐車場制度の活用による駐車場の集約化・フリンジ化を進める ・ 駐車場出入口禁止路線の指定について検討する ・ 附置義務制度の柔軟な対応を図る
商業・業務・住居混在ゾーン	・ 附置義務制度による建替え意欲の低下 ・ 駐車場の乱立 ・ 商業及び業務用の車両進入による歩行者の安全性の低下 ・ 駐車場の増加による居住人口の低下及びコミュニティの崩壊	・ 隔地駐車場制度の活用による駐車場の集約化・フリンジ化を進める ・ 業務用車両進入路線を指定して歩行者の安全性を確保する ・ 附置義務制度の柔軟な対応を図る
業務系ゾーン	・ 業務用駐車場の不足による業務地区の魅力の低下 ・ 幹線道路沿いの駐車場出入口における歩行者との輻輳 ・ 荷捌き車両による公共交通の走行阻害 ・ 幹線道路における街なみ景観形成の阻害 ・ 住居系ゾーンへの業務用駐車場の混入	・ 隔地駐車場制度の活用による駐車場の集約化・フリンジ化を進める ・ 不足する業務用駐車場の充足を図る ・ 業務用車両進入路線を指定して歩行者の安全性を確保する ・ 駐車場出入口禁止路線の指定を行う ・ 附置義務制度の柔軟な対応を図る
住居系ゾーン	・ 業務用や来街者用の駐車場の混入 ・ 附置義務制度による建替え意欲の低下 ・ 駐車場の増加による居住人口の低下及びコミュニティの崩壊	・ 土地利用更新を促進し、いたずらな駐車場化を抑制する ・ 居住者用の月極駐車場等を減少させる ・ 業務用、来街者用の駐車をゾーン外に移す
パブリックゾーン	・ パブリックスペースとしての公共駐車場の確保	・ 駐車需要に応じた公共駐車場を確保する

【隔地駐車場制度の活用による駐車場の集約化・フリンジ化】

商業系ゾーンのうち界隈商業地においては、駐車場が整備されることで、１階部分の賑わいのある街なみの連続性を阻害し、自動車と歩行者が輻輳する道路環境となっている。このため、商店街や主要幹線道路沿道などにおいては、駐車場を建物から離れた場所に集約化させる隔地駐車場制度の活用が必要とされる。

隔地駐車場制度は、建物の建替え等で必要となる附置義務駐車場を別の場所に確保することが可能であり、商店の連続性を確保できるとともに、１階部分の有効活用を図ることができる。

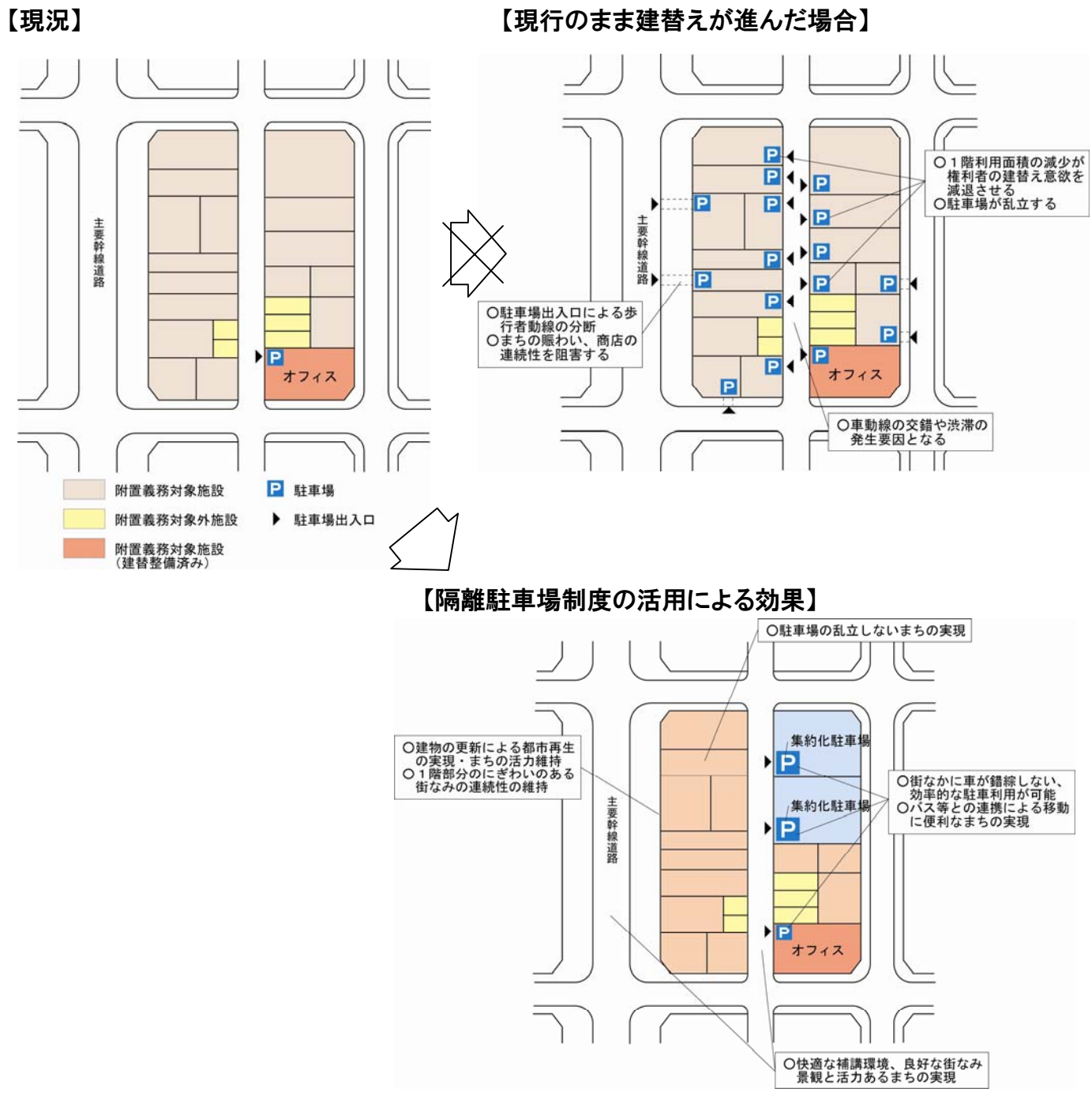


図 9－2　駐車場の集約化・フリンジ化

２．駐車施設の整備改善方針（案）

①バリアフリー化の推進

路外駐車場のバリアフリー化については、新たに設置される駐車場についてはバリアフリー新法の基準に従って設置を進めるとともに、既存の駐車場についてもバリアフリー化の努力義務を推進していく。

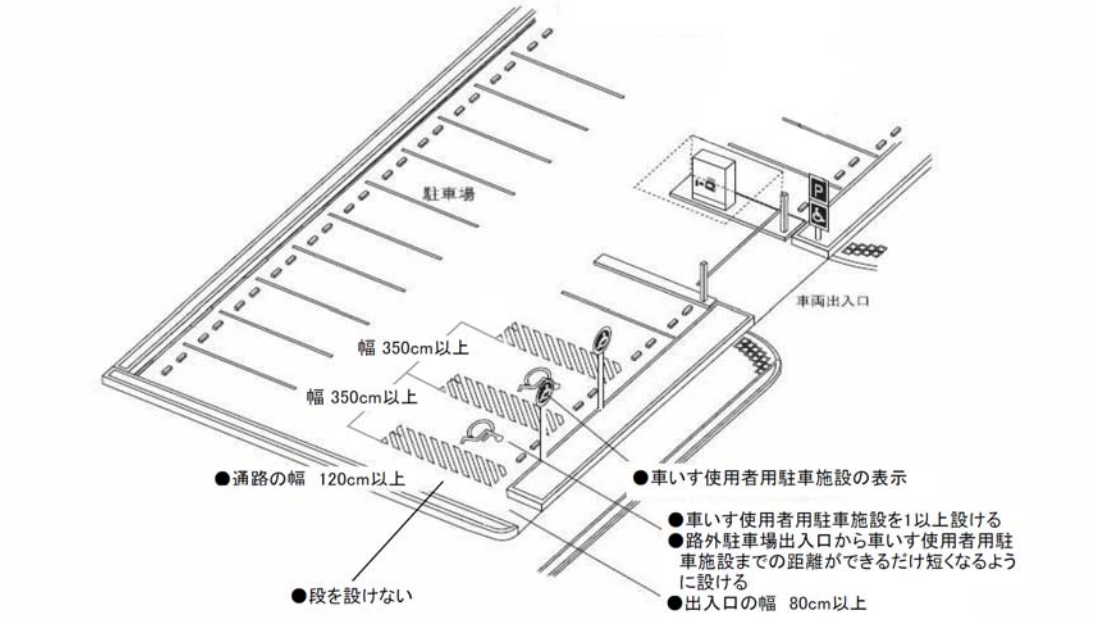


図 9－3　駐車場のバリアフリー化

②緑化の推進

駐車場は、道路沿道景観において街なみの連続性を分断する要素であるほか、市街地内の緑化率を向上させるためにも、駐車場内の緑化を推進する必要がある。

緑化の整備については、届出駐車場を緑化の対象施設とすることや緑化に対する助成制度を設けるなどの対応が必要となる。

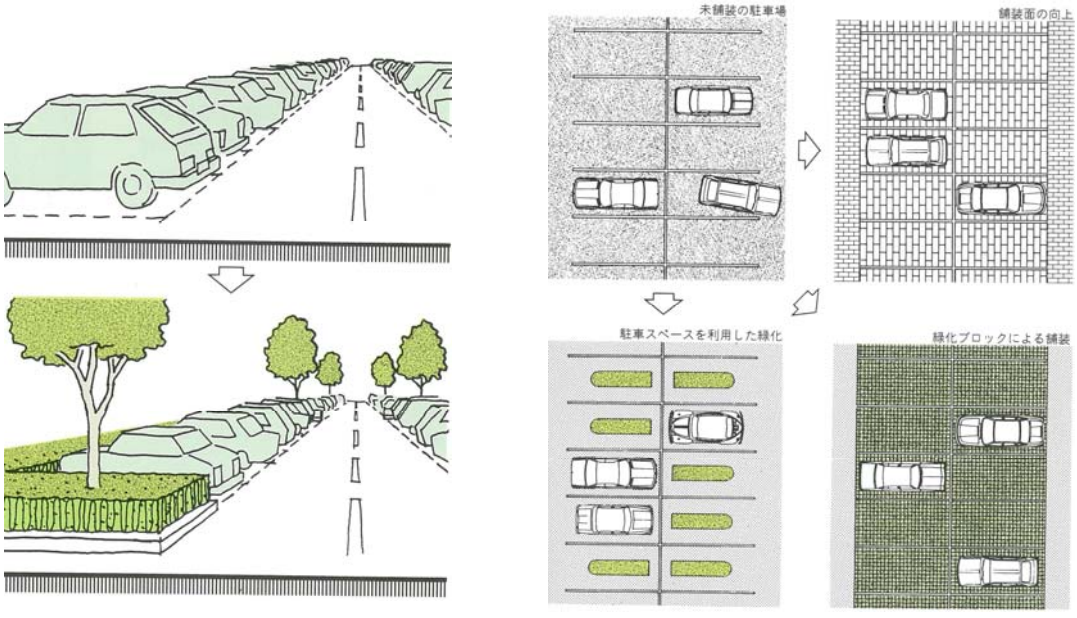


図 9－4　駐車場の緑化

図 9－5　駐車場の緑化事例

３．自動二輪車等の対応方針（案）

①路外駐車場における自動二輪車の対応

本市は、自動二輪車の保有台数が少なく、現況においても違法路上駐車等も見受けられず、都心部における自動二輪車の状況とは異なっている。

自動二輪車に対しては、附置義務制度への導入が必要とされているが、集合式料金システムの場合には自動二輪車用の出入口を設ける必要があるなど、民間駐車場の負担は少なくない。

このため、自動二輪車に対しては、現在のところ、その対策を図る必要性は低いと考えられる。将来的に自動二輪車対策が必要となった場合には、公共施設での設置を推進することとし、路上駐車スペースでの設置について検討を行うものとする。

②自動二輪車及び荷捌き駐車への対応

調査対象区域内では、前述のとおり自動二輪車や荷捌き駐車場の問題はあまり生じていない。このため、自動二輪車については、荷捌き駐車スペースの設置と合わせて整備の検討を行うこととする。

将来的な整備対象路線として、既にパーキングチケットが整備されている主要地方道今治港線及び一般県道今治駅停車場線の２路線を選定し、必要に応じて検討を行うものとする。

③短時間駐車に対応した路上駐車場及びパーキングチケット等の整備

商業施設や業務施設の集積地においては、短時間駐車の利用者数が多いことから、現況のパーキングチケットは維持するが、駐車料金システムの改善を含めた利便性の向上について、検討を行っていくものとする。

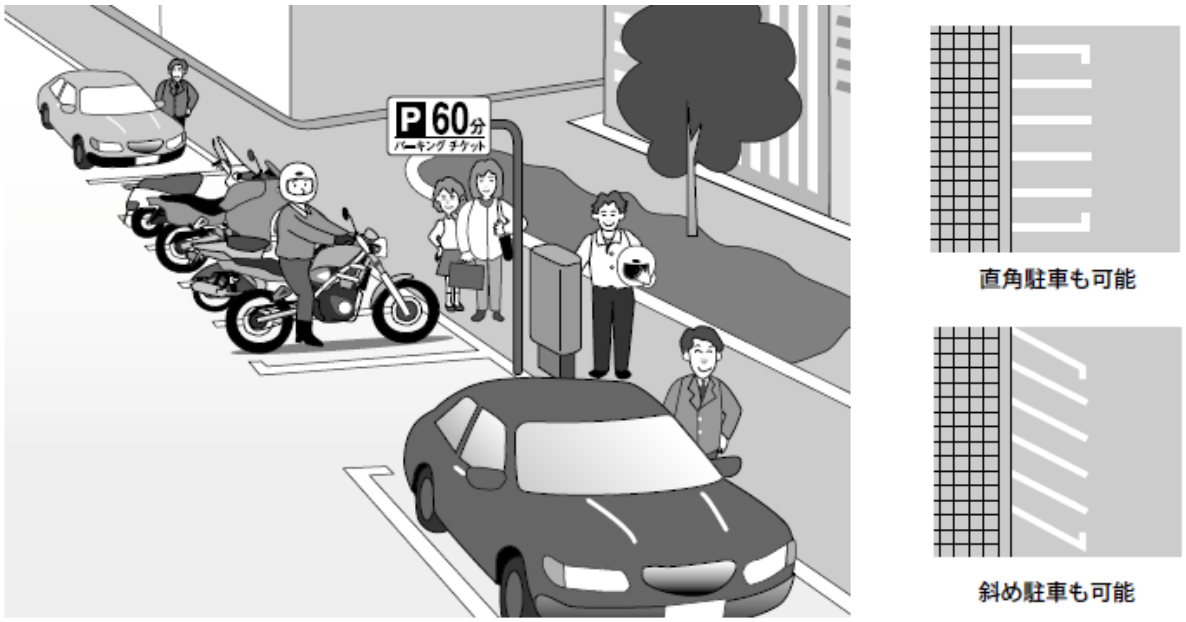


図 9－6　路上駐車場の整備イメージ

出典：日本自動車工業会資料

４．駐車場の利用促進に向けた取り組み方針（案）

①駐車場案内システム等の検討

調査対象区域内の駐車場の回転率や利用者の利便性の向上を図るためには、駐車場への円滑な案内を行う必要がある。

駐車場案内施策としては、地区内の各駐車場の空車情報をリアルタイムで情報提供する「駐車場案内システム」が最も有効な手段である。しかし、各駐車場での設備投資やシステムを維持するためのランニングコストなどが必要であることから、駐車場案内を必要とする駐車場管理者が多く存在しなければシステムを維持することはできず、現に松山市で導入された駐車場案内システムは撤去している状況にある。

このため、当地区での駐車場案内については、駐車場マップの作成や携帯端末への駐車場の情報提供等での対応を検討するものとする。

【駐車場案内システムの現状】

駐車場案内システムは、現在自治体等では維持管理コストがかかること、現在はカーナビなどで案内システムに頼らなくても情報を簡単に入手できるようになったことなどから、運用停止・廃止への方向に進みつつある。

前述のとおり、松山市で駐車場案内システムが廃止となったほか、静岡県浜松市においても費用対効果分析において、「駐車場情報の発信システム技術の高度化が進み、市が管理するシステムによらなくてもドライバーが求める情報を提供することが可能となったため廃止する」との結論を出している。

また、名古屋市では、駐車場案内システムに関する課題として、以下のことを挙げ、今後の方針としては「ドライバーの任意の場所や時間での情報提供が出来るように携帯電話やパソコンを活用した駐車場案内を行えるように検討する必要がある」としている。

課題1：対象地区の駐車場を全てシステムに加入させることで、システムの効果が最大限に発揮出来ることになるが、実際は小さい駐車場になるとシステムに加入しない駐車場もある。

課題2：ドライバーに駐車場情報を提供していても、違法路上駐車へ移行してしまうドライバーもいる。

課題3：現在のシステムは道路上に設置した案内板による案内となるため、駐車場直近でなければ情報を入手することが出来ない。そのため、ドライバーの任意の時間や場所で情報を提供出来るようにする必要がある。

このように、駐車場案内システムは、初期費用が多額であることや協賛する民間企業に対しても初期投資を余儀なくさせることから、費用対効果が低くなる傾向にあり、協賛企業が少ないことで案内システム自体を維持できないことも生じている。

今後の駐車場案内の方法としては、投資費用が少なく誰もがどこでも利用できるパソコンや携帯端末への情報発信を行うことが主流となり、駐車場案内システムは次第に必要性を低下させていくものと考えられる。

②路上駐車防止活動の推進の検討

違法駐車の取締りについては、平成 20 年６月から駐車監視員制度が導入されており、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。

このため、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策について、検討を行う必要がある。

③駐車場設置届出制度の導入検討

駐車場整備の取り組みは、ゾーン内においても様々な諸問題が生じるため、その全てに対応できる制度を確立することが困難であることから、「駐車場設置届出制度」を導入して、駐車場の設置動向を把握するとともに、整備方針との整合性の確認や駐車場情報の情報更新などにも活用していくことが必要である。

④公共駐車場の休日開放の検討

駐車場の利用特性では、目的地に近い駐車場を選択する利用者が多いため、公共施設駐車場の休日開放を含めた検討を進め、駐車場利用者の利便性の向上を図っていく必要がある。ただし、特に駐車利用の多い施設については、周辺駐車場の利用低下を招く恐れがあるため、休日の有料化についても検討を行う必要がある。

９－２　駐車場整備地区の検討

１．駐車場整備地区の設定状況

現在の今治市における駐車場整備地区は、下図に示すとおり、ＪＲ今治駅から今治港にかけた商業地域を中心に設定されている。

本市の駐車場整備地区は、昭和 51 年に都市計画決定され、その後変更を行っていない。そのため、都市計画決定後 30 余年が経過し、社会経済情勢の変化や区域内の土地利用等も変化していることから、現在の駐車場整備地区の区域について、土地利用状況や駐車の実態を踏まえ、その妥当性について検討を行う必要が生じている。

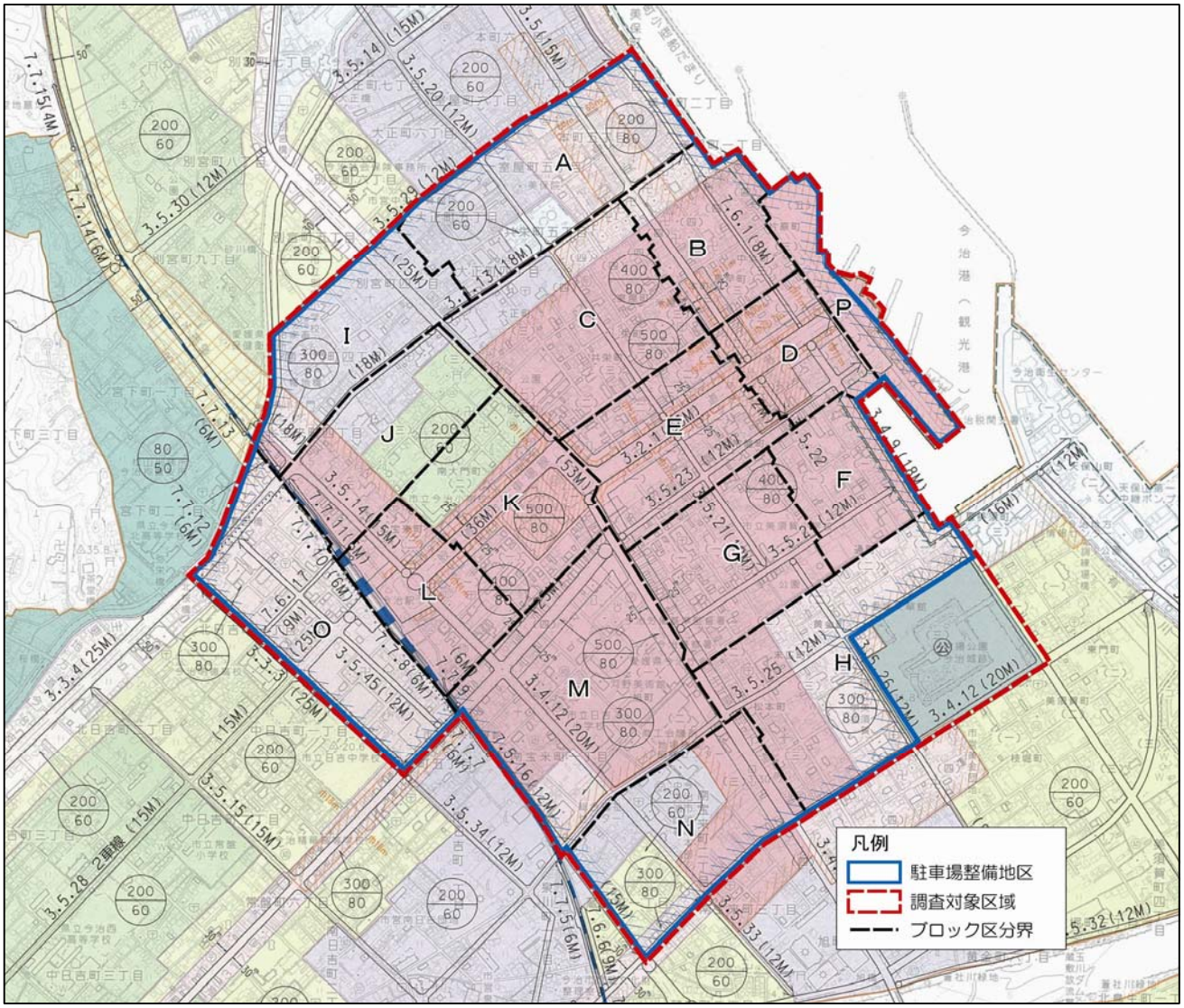


図 9-7 駐車場整備地区の現況

２．土地利用状況に基づく駐車場整備地区の妥当性の検討

駐車場整備地区内のブロック別建物用途別の延べ床面積構成では、A、B、C、H、J、O ブロックは住宅用途の割合が多くなっており、附置義務制度の対象となる施設の立地は少なくなっている。しかしながら、今後は中心市街地における都市機能の充実やまちなか居住の推進などによって土地利用の更新が活発になることも考えられるため、区域については現状を維持することが望ましい。

ただし、A、B ブロックについては、住宅系用途の面積が 70%以上を占めており、今後の土地利用動向に変化が見られない場合には、長期的な視点で区域の見直しを検討していくことも必要である。

表 9-3　建物用途別延べ床面積構成比

ブロック	建物用途別延べ床面積構成比（%）								
	住宅	文教施設	業務	商業	宿泊・娯楽	運輸	工業	その他	合計
A	79.7%	2.3%	2.0%	2.8%		4.8%	7.3%	1.0%	100.0%
B	74.4%	0.3%	4.4%	4.6%	0.5%	11.8%	1.0%	3.0%	100.0%
C	51.9%	6.4%	4.6%	18.9%	0.7%	7.5%	7.6%	2.3%	100.0%
D	47.9%	2.1%	5.1%	20.3%	7.3%	13.0%	1.3%	3.1%	100.0%
E	39.8%	1.0%	13.9%	24.6%	2.7%	10.1%	0.7%	7.2%	100.0%
F	44.2%	3.6%	7.1%	5.1%	2.9%	20.3%	4.7%	12.2%	100.0%
G	46.9%	15.2%	4.0%	20.8%	2.5%	8.7%	0.7%	1.2%	100.0%
H	55.4%	23.8%	2.6%	5.0%	4.3%	6.6%	1.4%	1.0%	100.0%
I	43.4%		6.6%	4.6%		15.0%	29.7%	0.7%	100.0%
J	53.1%	24.4%	10.6%	4.4%	1.0%	3.9%	1.0%	1.7%	100.0%
K	21.2%	14.4%	54.2%	3.7%	1.0%	2.5%	0.2%	2.7%	100.0%
L	30.0%	10.3%	28.3%	8.3%	16.4%	2.3%	1.0%	3.4%	100.0%
M	12.6%	5.8%	27.1%	10.8%	25.3%	1.8%	1.1%	7.1%	100.0%
N	49.6%	1.9%	15.1%	7.2%		6.0%	19.7%	0.6%	100.0%
O	62.0%	23.9%	3.6%	5.6%		2.1%	2.2%	0.5%	100.0%
P			82.0%	3.0%		12.3%		2.6%	100.0%
総計	43.6%	8.7%	14.6%	12.2%	6.1%	6.9%	4.5%	3.4%	100.0%

※面積割合が第１位の用途には橙色の網掛け。第２位の用途は黄色の網掛けをしている。

３．駐車実態に基づく駐車場整備地区の妥当性の検討

実態調査では、一部の駐車場で高い占有率を示すものの、全体的には 52～56%程度の占有率であり、駐車場は充足している。また、一般県道今治駅停車場線や主要地方道今治港線等には、パーキングチケットの駐車スペースが 117 台設置されており、短時間駐車にも対応できている。

現況の駐車需給バランスでは、今治駅周辺のブロック以外は駐車場の供給量が充足している状況にあるが、地区内は平面駐車場の割合が高く（表 7-4）、将来的に土地利用転換が行われる可能性があるため、需給バランスの変化に応じた駐車場対策を図るためにも現在の駐車場整備地区を維持することが望ましい。

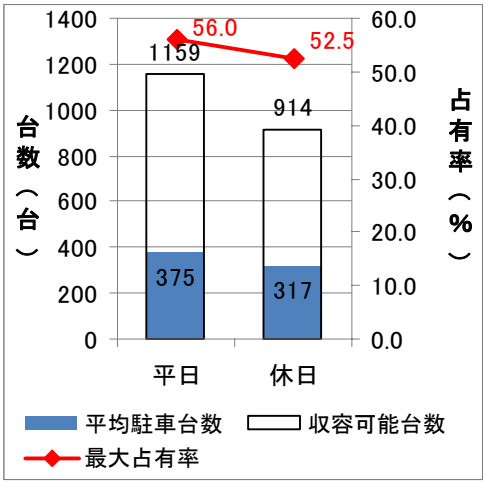


図 9-8　平均駐車台数と占有率

９－３　附置義務制度の検討

１．附置義務制度の基本的な考え方

今治市では、駐車場法（昭和 32 年法律第 106 号）の規定に基づき、「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を定め、市街地中心部などの駐車需要が高い商業地等において路上駐車等を防止し交通の円滑化を図ることを目的として、一定規模以上の建築物に対し駐車施設の附置義務制度を設けている。

２．附置義務条例区域の妥当性の検討

本市の附置義務条例の区域は、駐車場整備地区が設定されている中心市街地より広く設定されており、条例に定められている「周辺地区」には住居系用途地域が多く含まれている。

住居系用途地域では、特に自動車交通が輻輳する状況にないが、幹線道路沿道における商業施設の立地等も見られることから、中心市街地と一体的な駐車場対策を図る区域として、現在の区域を維持することが好ましい。

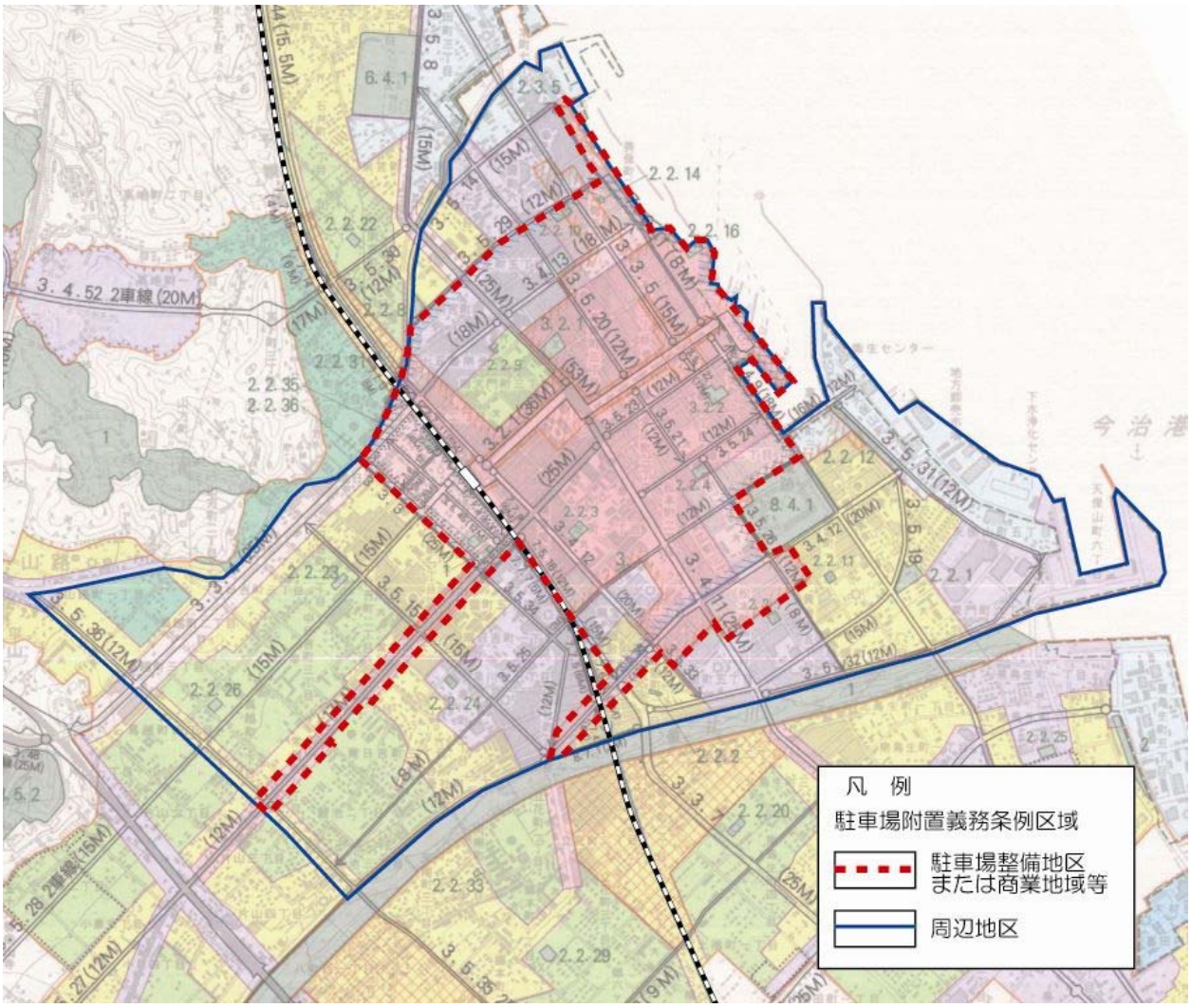


図 9-9　附置義務条例区域（再掲）

３．附置義務条例の内容の妥当性の検討

今治市の附置義務条例の内容を標準条例や他都市の条例と比較すると、表9-4 の通りとなる。例えば、「非特定用途」については、「附置義務建築物規模」は標準条例よりも緩くなっているが、「附置基準」は厳しくなっている。また、「駐車場整備地区、商業地域又は近隣商業地域」の「特定用途」については、「附置義務建築物規模」は同じだが、「附置基準」は少し緩くなっている。

「周辺又はふくそう地区」については、特に設定していない市も多いが、今治市は標準条例よりも規制を緩くして設定している。

また、1 台あたりの駐車スペースについては、今治市では附置義務すべてを 2.5m×6.0m と設定しているが、標準条例では標準値を 2.3m×5.0m とし、全体の 30%を 2.5m×6.0m、少なくとも１台は車いす対応として 3.5m×6.0m とするように規定している。そのため、駐車スペースについては、標準条例よりも厳しく規定されているが、車いす対応の駐車スペースの確保は義務付けられていない。

今治市が附置義務条例を制定した昭和 50 年から、駐車場法の改正に伴って標準条例も改正されており、現在の標準条例（H18.11.30）と相違のある部分に関しては、駐車場特性や市街地特性等を踏まえて見直しを検討する必要があるものと思われる。

表 9-4　附置義務条例の他都市等との比較

	駐車場整備地区、商業地域又は近隣商業地域						周辺又はふくそう地区		1 台あたりの駐車スペース
	百貨店、店舗又は事務所（C）		特定用途※1（C を除く）		非特定用途※2		特定用途		
	附置義務建築物規模	附置基準	附置義務建築物規模	附置基準	附置義務建築物規模	附置基準	附置義務建築物規模	附置基準	
	㎡	㎡に 1 台	㎡	㎡に 1 台	㎡	㎡に 1 台	㎡	㎡に 1 台	m×m
標準条例（50 万人未満の都市）	1,000～	150	1,000～	150	1,000～	450	2,000～	150	2.3×5.0 2.5×6.0（30%） 3.5×6.0（車いす） (3.0×7.7（荷捌き）)
今治市	1,000～	200	1,000～	200	3,000～	300	3,000～	300	2.5×6.0
松山市	1,000～ 6,000 6,000～	150 150	1,000～ 6,000 6,000～	150 150	1,000～ 6,000 6,000～	450 450	2,000～ 6,000 6,000～	150 150	2.5×5.0 2.5×6.0
宇和島市	1,000～	150	1,000～	150	3,000～	450			2.3×5.0 2.5×6.0（30%） 3.5×6.0（車いす）
高松市	1,000～	150	1,000～	150	2,000～	400			2.3×5.0 2.5×6.0（30%） 3.5×6.0（車いす）
丸亀市	1,000～	150	1,000～	150	3,000～	400			2.3×5.0 2.5×6.0（30%） 3.5×6.0（車いす）
徳島市	1,000～	150	1,000～	150	2,000～	400			2.5×6.0
高知市	2,000～	300	2,000～	300	3,000～	400	3,000～	400	2.5×6.0
広島市	1,500～	150	1,500～	250	2,000～	450	2,000～	250	2.3×5.0 2.5×6.0（30%） 3.5×6.0（車いす）
福山市	1,500～	150	1,500～	150	3,000～	300	3,000～	300	2.5×6.0

※1：特定用途とは、劇場、百貨店、事務所その他の自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途で、政令で定められたもの。
※2：非特定用途とは、特定用途に該当する用途以外に供される部分のこと。

【参考資料１】「標準駐車場条例」の改正状況の経緯

《平成 2 年 6 月 11 日改正》

① 特定用途における附置義務の延べ面積の下限値の改正【第25条2項】

特定用途における附置を義務付ける建築規模を2,000㎡から人口おおむね50万人以上の都市は1,500㎡、人口おおむね50万人未満の都市は1,000㎡に改正した。

② 足切り制度の廃止【第25条】

改正前は、附置義務量を算出するにあたり下限値を超える部分に対して附置を課していたが、延べ床面積の全部に対して附置義務を課すとともに、6,000㎡までの建築物については、緩和措置を設けることとした。

《平成 3 年 11 月 26 日改正》

① 非特定用途における附置義務の延べ面積の下限値の改正【第25条】

駐車場法及び施行令の改正にあわせ、非特定用途の附置を義務付ける建築規模を3,000㎡から2,000㎡に改正した。

② 罰則規定における罰金額の改正【第35条】

第35条に規定する附置義務駐車施設の附置、管理等に関する条項に違反するものに対する罰金の額を、第34条1項違反は10万円以下を50万円以下に、第33条1項違反は3万円以下を20万円以下に、第30条2項違反は1万円以下を10万円以下にそれぞれ改正した。

《平成 6 年 1 月 20 日改正》

① 荷さばきのための駐車施設の附置義務を追加【第25条の2】

荷さばきのための駐車施設の附置に関する規定を下表のとおり規定した。

（人口がおおむね 50 万人未満の都市の場合）

(ア)地区	駐車場整備地区又は商業地区若しくは近隣商業地域				周辺地区又は自動車ふくそう地区
(イ)足切基準	2,000 平方メートル				3,000 平方メートル
(ウ)建築物の用途	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	倉庫の用途に供する部分	特定用途（百貨店その他の店舗、事務所及び倉庫を除く。）に供する部分	特定用途に供する部分
(エ)附置を義務付ける駐車 1 台当たりの床面積	3,000 平方メートル	5,000 平方メートル	1,500 平方メートル	4,000 平方メートル	5,000 平方メートル
(オ) 6,000 平方メートル未満の場合の緩和係数	$1-\frac{6{,}000\text{平方メートル}-\text{延べ面積}}{2\times\text{延べ面積}}$				$1-\frac{6{,}000\text{平方メートル}-\text{延べ面積}}{\text{延べ面積}}$

備考

1 (ウ)欄掲げる部分は、駐車施設の用途に供する部分を除き、観覧場にあっては、屋外観覧席の部分を含む。

2 (オ)欄に規定する延べ面積は、駐車施設の用途に供する部分の面積を除き、観覧場にあっては、屋外観覧席の部分を含む。

（※） 人口がおおむね 50 万人以上 100 万人未満の都市、人口がおおむね 100 万人以上の都市については、別途基準値を規定。

② 荷さばきのための駐車施設の規模【第29条4項】
荷さばきのための駐車施設のうち自動車の駐車の用に供する部分の幅、奥行き、建築限界を規定した。

《平成 16 年 7 月 2 日改正》
① 附置を義務付ける駐車施設一台あたりの床面積（原単位）の基準が参考である旨の周知【第25条、第25条の2】
標準駐車場条例第25条等において示している原単位は目安に過ぎず、従来より条例の制定にあたっては各都市における効果・影響等についての十分な調査の下に適切な原単位を設定すべき旨示していたが、この趣旨をさらに明確にして地方公共団体独自の政策判断に応じた設定を推奨した。

② 地区ごとに別途の基準を適用すること（ローカルルールの導入）の推奨【第25条、第25条の2】
地区の交通特性等によって駐車需要に違いがあることに加えて、地区内の交通処理計画の内容に応じて新たに設置すべき駐車施設の量が変わることから、地区特性に応じたきめの細かい基準の設定を推奨した。

③ 隔地における附置義務駐車施設について【第30条、第30条の2】
小規模な附置義務駐車施設が多数設置されることは、駐車場の出入口が随所に設けられることによる交通阻害や土地の効率的な利用の観点から問題が多い。このため、まちづくりや地区交通処理の方針と連動して、建築物及びその敷地「以外」の場所（いわゆる「隔地」）で駐車施設を効果的に確保することを推奨した。
第30条では、市長がやむを得ないと認める場合には建築物から200m以内と規定していたが、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たものについては隔地に附置義務駐車施設を設置できることにした。

《平成 18 年 11 月 30 日改正》
① 自動二輪のための駐車施設の附置義務を追加【第25条の3】
駐車場法の改正に伴い、自動二輪車のための駐車施設の附置に関する規定を下表のとおり規定した。

（人口がおおむね 50 万人未満の都市の場合）

(ア)	駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域		周辺地区又は自動車ふくそう地区
(イ)	1,000 平方メートル		2,000 平方メートル
(ウ)	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	特定用途（百貨店その他の店舗除く。）に供する部分	特定用途に供する部分
(エ)	3,000 平方メートル	8,000 平方メートル	8,000 平方メートル
(オ)	$1-\frac{1{,}000\text{平方メートル}\times(6{,}000\text{平方メートル}-\text{延べ面積})}{(6{,}000\text{平方メートル}-1{,}000\text{平方メートル})\times\text{延べ面積}}$		$1-\frac{6{,}000\text{平方メートル}-\text{延べ面積}}{2\times\text{延べ面積}}$
備考 1 (ウ)欄に掲げる部分は、駐車施設の用途に供する部分を除き、観覧場にあっては、屋外観覧席の部分を含む。 2 (オ)欄に規定する延べ面積は、駐車施設の用途に供する部分の面積を除き、観覧場にあっては、屋外観覧席の部分の面積を含む。			
(※) 人口がおおむね 50 万人以上の都市については、別途基準値を規定。			

② 自動二輪車のための駐車施設の規模【第29条4項】
自動二輪車のための駐車施設のうち自動二輪車の駐車の用に供する部分の幅、奥行きを規定した。

【参考資料２】「標準駐車場条例」（平成18年11月30日国土交通省通知）

○○市駐車場条例

第１章　総則

（目的）

第１条　この条例は、市が設置する路上駐車場及び路外駐車場の設置及び管理並びに駐車料金の額及びその徴収方法並びに建築物における自動車の駐車のための施設の附置及び管理等に関し、必要な事項を定めることを目的とする。

第２章　路上駐車場

（設置等）

第２条　市長は、路上駐車場を設置し、又は廃止しようとするときは、当該路上駐車場の供用開始又は廃止の日及びその名称、位置、規模その他必要な事項を告示する。

（駐車料金を徴収する時間）

第３条　路上駐車場の駐車料金（以下この章において「料金」という。）を徴収する時間は、路上駐車場ごとに、午前０時から午前７時までの間を除いた時間内において市長が定め、告示する。

（料金の額等）

第４条　料金の額は、駐車時間○分ごとに○○円とする。

２　料金は、前条の規定により市長が定めた時間内に自動車を駐車させる者から徴収する。

（料金の不徴収）

第５条　駐車場法（昭和32年法律第１０６号。以下「法」という。）第６条第１項ただし書きに規定する自動車を駐車させる場合のほか、次の各号の一に該当する自動車を駐車させる場合においては、料金を徴収しない。

１　当該路上駐車場の附近において、警察官が犯罪捜査、実地検証又は交通事故調査を行うため使用する自動車

２　当該路上駐車場の附近において、緊急を要する電気、ガス、電話、水道又は下水道の応急工事を行うために使用する自動車

（料金を無料とする日）

第６条　日曜日及び国民の祝日に関する法律（昭和23年法律第１７８号）第３条の規定により休日とされる日においては、第４条の規定にかかわらず、料金を無料とする。

２　市長は、前項に規定する日以外の日について、臨時に料金を無料とすることができる。この場合においては、市長は、あらかじめ、その旨を告示する。

（料金の納付の方法）

第７条　自動車を駐車させようとする者は、あらかじめ、駐車させようとする時間に相当する料金をパーキング・メーターに投入して納付しなければならない。

２　前項の規定により料金を納付して自動車を駐車させている者が納付した料金に相当する駐車時間を超過して駐車させようとする場合においては、当該駐車時間が経過する前に、その超過して駐車させようとする時間に相当する料金をパーキング・メーターに投入して納付しなければならない。

３　パーキング・メーターの故障、破損等のため前二項の規定に従い料金を納付することができない場合において、自動車を駐車させ、又は既に納付した料金に相当する駐車時間を超過して駐車させようとする者は、駐車させようとする時間に相当する料金を規則で定めるところにより納付しなければならない。

（料金の不還付）
第８条　納付した料金は、還付しない。

（割増金）
第９条　市長は、規則で定めるところにより、不法に第７条の規定による料金の納付を免れた者から、その免れた額のほか、その額の２倍に相当する額を割増金として徴収する。

（駐車の拒否）
第10条　市長は、次の各号のーに該当する自動車については、駐車を拒否することができる。
⑴ 区画線を超える荷物を積載している自動車
⑵ 発火性又は引火性の物品を積載している自動車
⑶ 前二号に掲げるもののほか、路上駐車場の管理に支障を及ぼすおそれがあると認められる自動車

（禁止行為）
第11条　路上駐車場においては、次に掲げる行為をしてはならない。
⑴ 区画線に従わないで自動車を駐車させること。
⑵ 他の自動車の駐車を妨げること。
⑶ 前二号に掲げるもののほか、路上駐車場の管理に支障を及ぼすおそれがある行為をすること。

（休止）
第12条　市長は、道路工事その他の理由により必要があると認めるときは、路上駐車場の全部又は一部の供用を休止することができる。この場合においては、市長は、当該路上駐車場上の見やすい箇所に、その旨を掲示する。

（損害賠償）
第13条　何人も、パーキング・メーター、標識その他路上駐車場の設備をき損し、又は滅失させたときは、その損害を賠償しなければならない。

第３章　路外駐車場

（設置）
第14条　市長は、路外駐車場を設置しようとするときは、当該路外駐車場の供用開始の日及びその名称、位置、規模、供用時間その他必要な事項を告示する。

（料金の額等）
第15条　路外駐車場の駐車料金（以下この章において「料金」という。）は、次の各号に掲げる時間の区分に応じ、当該各号に掲げる額とする。
⑴ 午前８時から午後８時まで駐車時間30分ごとに〇〇円以内で規則で定める額
⑵ 午後８時から翌日午前８時まで駐車時間30分ごとに〇〇円以内で規則で定める額
２　駐車時間が午前８時又は、午後８時の前後にまたがる場合において、当該時点をまたがる30分について徴収する料金は、次の各号に掲げる場合の区分に応じ、当該各号に掲げる額とする。
⑴ 駐車時間が午前８時の前後にまたがる場合前項第２号に掲げる額
⑵ 駐車時間が午後８時の前後にまたがる場合前項第１号に掲げる額
３　市長は、必要があると認めるときは、回数駐車券又は定期駐車券を発行することができる。
４　前項の回数駐車券又は定期駐車券の料金の額、有効期間、発行枚数その他回数駐車券又は定期駐車券の発行及び使用について必要な事項は、規則で定める。

（料金の徴収）

第16条　料金は、自動車を駐車させた者から自動車を出庫させるときに徴収する。ただし、前条第３項に規定する回数駐車券又は定期駐車券による駐車の料金については、回数駐車券又は定期駐車券の発行のときに徴収する。

（料金の不徴収）

第17条　次の各号の一に該当する自動車を駐車させる場合においては、料金を徴収しない。

⑴ 道路交通法（昭和35年法律第１０５号）第39条第１項に規定する緊急自動車

⑵ 当該路外駐車場の附近において、国又は地方公共団体の職員が防疫活動その他の緊急を要する公務をおこなうため使用する自動車

⑶ 前二号に掲げるもののほか、市長が定める自動車

（料金の不還付）

第18条　納付した料金は、還付しない。ただし、第15条第３項の定期駐車券について納付した料金については、市長が特別の理由があると認めるときは、その一部又は全部を還付することができる。

２　前項ただし書の規定による料金の還付方法、還付の額及び手数料その他必要な事項は、規則で定める。

（割増金）

第19条　市長は、規則で定めるところにより、不法に第15条の規定による料金の納付を免れた者から、その額のほか、その額の２倍に相当する額を割増金として徴収する。

（駐車の拒否）

第20条　市長は、次の各号の一に該当する自動車については、駐車を拒否することができる。

⑴ 路外駐車場の構造上駐車させることができない自動車

⑵ 発火性又は引火性の物品を積載している自動車

⑶ 路外駐車場の構造又は設備をき損するおそれがあると認められる自動車

⑷ 前三号に掲げるもののほか、路外駐車場の管理に支障があると認められる自動車

（禁止行為）

第21条　路外駐車場においては、次に掲げる行為をしてはならない。

⑴ 他の自動車の駐車を妨げること。

⑵ 路外駐車場の構造又は設備を汚染し、又はき損すること。

⑶ 前二号に掲げるもののほか、路外駐車場の管理に支障を及ぼすおそれがある行為をすること。

（休止等）

第22条　市長は、路外駐車場の補修その他の理由により必要があると認めるときは、路外駐車場の全部又は一部の供用を休止することができる。

２　市長は、前項の規定により路外駐車場の供用を休止しようとする場合は、その旨を告示する。休止している路外駐車場の全部又は一部の供用を再開しようとする場合にも、また同様とする。

（損害賠償）

第23条　何人も、路外駐車場の構造又は設備その他の物件をき損し、又は滅失させたときは、その損害を賠償しなければならない。

第４章　建築物における駐車施設の附置及び管理

（地区の指定）

第24条　法第20条第２項の駐車場整備地区若しくは商業地域若しくは近隣商業地域の周辺の都市計画区域内の地域（以下「周辺地域」という。）内で条例で定める地区（以下「周辺地区」という。）は、次のとおりとする。

〇〇町及び〇〇町の全部
〇〇町〇〇番地から〇〇番地まで

２　法第20条第２項の周辺地域、駐車場整備地区並びに商業地域及び近隣商業地域以外の都市計画区域内の地域であって自動車交通の状況が周辺地域に準ずる地域内又は自動車交通がふくそうすることが予想される地域内で条例で定める地区（以下「自動車ふくそう地区」という。）は、次のとおりとする。

〇〇町及び〇〇町の全部
〇〇町〇〇番地から〇〇番地まで

（建築物の新築の場合の駐車施設の附置）

第25条　次の表の（ア）欄に掲げる地区又は地域内において、（イ）欄に掲げる面積が（ウ）欄に掲げる面積を超える建築物を新築しようとする者は、（エ）欄に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ（オ）欄に掲げる面積で除して得た数値を合計した数値（（カ）欄に規定する延べ面積が6,000平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に（カ）欄に掲げる式により算出して得た数値を乗じて得た数値とし、小数点以下の端数があるときは、切り上げるものとする。）の台数以上の規模を有する駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、駐車場整備地区内又は商業地域若しくは近隣商業地域内において、特定用途（法第20条第１項に規定する特定用途をいう。以下同じ。）以外の用途（以下「非特定用途」という。）に供する建築物で、市長が特に必要がないと認めたものについては、この限りではない。

（ア）	駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域			周辺地区又は自動車ふくそう地区
（イ）	特定用途に供する部分の床面積と非特定用途に供する部分の床面積に〔①〕を乗じて得たものとの合計			特定用途に供する部分の床面積
（ウ）	〔②〕			2,000平方メートル
（エ）	百貨店その他の店舗又は事務所の用途に供する部分に供する部分	特定用途（百貨店その他の店舗及び事務所を除く。）	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分
（オ）	〔③〕	〔④〕	450平方メートル	〔④〕
（カ）	$1-\frac{\text{〔②〕}\times(\text{6,000平方メートル}-\text{延べ面積})}{\text{6,000平方メートル}\times\text{（イ）欄に掲げる面積}-\text{〔②〕}\times\text{延べ面積}}$			$1-\frac{\text{6,000平方メートル}-\text{延べ面積}}{2\times\text{延べ面積}}$
備　考 1　（イ）欄に規定する部分及び（エ）欄に掲げる部分は、駐車施設の用途に供する部分を除き、観覧場にあっては、屋外観覧席の部分を含む。 2　（カ）欄に規定する延べ面積は、駐車施設の用途に供する部分の面積を除き、観覧場にあっては、屋外観覧席の部分の面積を含む。				

２　次に掲げる地区においては、前項の規定にかかわらず、同項の表の（オ）欄中〔③〕とあるのは〔③’〕と、〔④〕とあるのは〔④’〕と読み替えて、同項の規定を適用する。

〇〇町及び〇〇町の全部
〇〇町〇〇番地から〇〇番地まで

３　前二項の規定は、市長が特に必要と認めて、別に駐車施設の附置に係る基準を定めた地区においては、適用しない。

（注）　第１項及び第２項における各空欄については、各都市・地区における交通の特性や交通計画を踏まえ、当該都市等における駐車需要等を十分に検討した上で各々の数値を設定することが望ましい。

なお、以下に都市の人口規模別の標準的な数値を示すので、目安として参考とされたい。

$$〔①〕 = \frac{〔②〕}{2,000\text{平方メートル}}$$

〔②〕　(1) 人口規模がおおむね50万人以上の都市　1,500平方メートル

(2) 人口規模がおおむね50万人未満の都市　1,000平方メートル

〔③〕及び〔④〕

(1) 人口がおおむね100万人以上の都市

・〔③〕　200平方メートル

・〔④〕　250平方メートル

(2) 人口がおおむね50万人以上100万人未満の都市

・〔③〕　150平方メートル

・〔④〕　200平方メートル

(3) 人口がおおむね50万人未満の都市

・〔③〕　150平方メートル

・〔④〕　150平方メートル

２　次に掲げる地区においては、前項の規定にかかわらず、同項の表の（オ）欄中〔③〕とあるのは〔③’〕と、〔④〕とあるのは〔④’〕と読み替えて、同項の規定を適用する。

（建築物の新築の場合の荷さばきのための駐車施設の附置）

第25条　の２　次の表の（ア）欄に掲げる地区又は地域内において、特定用途に供する部分の床面積が（イ）欄に掲げる面積を超える建築物を新築しようとする者は、（ウ）欄に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ（エ）欄に掲げる面積で除して得た数値を合計した数値（（オ）欄に規定する延べ面積が6,000平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に（オ）欄に掲げる式により算出して得た数値を乗じて得た数値とし、小数点以下の端数があるときは、切り上げるものとする。）の台数以上の規模を有する荷さばきのための駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、当該建築物の敷地の面積が市長が定める面積を下回る場合又は共同で荷さばきを行うための駐車施設の計画的な整備及び活用その他の代替措置により本条による荷さばきのための駐車施設の整備と同等以上の効力があると市長が認める場合においては、この限りではない。

（ア）	駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域				周辺地区又は自動車ふくそう地区
（イ）	2,000平方メートル				3,000平方メートル
（ウ）	百貨店その他の店舗の用途に供する部分 分	事務所の用途に供する部分	倉庫の用途に供する部分	特定用途（百貨店その他の店舗、事務所及び倉庫を除く。）に供する部	特定用途に供する部分
（エ）	〔①〕	〔②〕	〔③〕	〔④〕	〔⑤〕
（カ）	$1 - \frac{6,000\text{平方メートル} - \text{延べ面積}}{2 \times \text{延べ面積}}$				$1 - \frac{6,000\text{平方メートル} - \text{延べ面積}}{\text{延べ面積}}$

備　考

１　（ウ）欄に掲げる部分は、駐車施設の用途に供する部分を除き、観覧場にあっては、屋外観覧席の部分を含む。

２　（オ）欄に規定する延べ面積は、駐車施設の用途に供する部分の面積を除き、観覧場にあっては、屋外観覧席の部分の面積を含む。

２　駐車場整備地区のうち荷さばきのための駐車施設の確保を図ることが特に必要と認められる次に掲げる地区においては、前項の規定にかかわらず、同項の表の〔①〕とあるのは〔①’〕と、〔②〕とあるのは〔②’〕と、〔③〕とあるのは〔③’〕と、〔④〕とあるのは〔④’〕と、〔⑤〕とあるのは〔⑤’〕と読み替えて、同項の規定を適用する。

〇〇町及び〇〇町の全部

〇〇町〇〇番地から〇〇番地まで

（注）　第１項及び第２項における各空欄については、各都市・地区における交通の特性や交通計画を踏まえ、当該都市等における荷さばきに係る駐車需要等を十分に検討した上で各々の数値を設定することが望ましい。

なお、以下に都市の人口規模別の標準的な数値を示すので、目安として参考とされたい。

⑴　人口がおおむね100万人以上の都市

・〔①〕2,500平方メートル
・〔②〕5,500平方メートル
・〔③〕2,000平方メートル
・〔④〕3,500平方メートル
・〔⑤〕7,000平方メートル

⑵　人口がおおむね50万人以上100万人未満の都市

・〔①〕2,500平方メートル
・〔②〕5,000平方メートル
・〔③〕1,500平方メートル
・〔④〕3,500平方メートル
・〔⑤〕6,500平方メートル

⑶　人口がおおむね50万人未満の都市

・〔①〕3,000平方メートル
・〔②〕5,000平方メートル
・〔③〕1,500平方メートル
・〔④〕4,000平方メートル
・〔⑤〕5,000平方メートル

３　前二項の規定により附置しなければならない荷さばきのための駐車施設の台数は、前条の規定により附置しなければならない駐車施設の台数に含めることができる。

４　第１項及び第２項の規定は、市長が特に必要と認めて、別に荷さばきのための駐車施設の附置に係る基準を定めた地区においては、適用しない。

（大規模な事務所の特例にかかる大規模低減）

第26条　前二条の規定にかかわらず、床面積が10,000平方メートルを超える事務所の用途に供する部分を有する建築物にあっては、当該事務所の用途に供する部分の床面積のうち、10,000平方メートルを超え50,000平方メートルまでの部分の床面積に0.7 を、50,000平方メートルを超え100,000平方メートルまでの部分の床面積に0.6 を、100,000 平方メートルを超える部分の床面積に0.5 をそれぞれ乗じたものの合計に10,000平方メートルを加えた面積を当該用途に供する部分の床面積とみなして、同条の規定を適用する。

（建築物の増築又は用途の変更の場合の駐車施設の附置）

第27条　建築物を増築しようとする者又は建築物の部分の用途の変更で、当該用途の変更により特定部分が増加することとなるもののために法第20条の２に規定する大規模の修繕又は大規模の模様替をしようとする者は、当該増築又は用途の変更後の建築物を新築した場合において前三条の規定により附置しなければならない駐車施設の規模から、当該増築又は用途の変更前の建築物を新築した場合においてこれらの規定により附置しなければならない駐車施設の規模を減じた規模の駐車施設を、当該増築又は用途の変更に係る建築物又は、当該建築物の敷地内に附置しなければならない。

（建築物が地区又は地域の内外にわたる場合）

第28条　建築物の敷地が駐車場整備地区若しくは商業地域若しくは近隣商業地域内、周辺地区若しくは自動車ふくそう地区内又はこれら以外の地域内のいずれかの二以上の地区又は地域内にわたるときは、当該敷地の最も大きな部分が属する地区又は地域内に当該建築物があるものとみなして、前四条の規定を適用する。

（駐車施設の規模）

第29条　第25条、第26条及び第27条の規定により附置しなければならない駐車施設のうち自動車の駐車の用に供する部分の規模は、駐車台数１台につき幅2.3メートル以上、奥行５メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、及び出入りさせることができるものとしなければならない。

２　前項の規定にかかわらず、第25条、第26条及び第27条の規定により附置しなければならない駐車施設の台数に0.3を乗じて得た台数（小数点以下の端数がある場合は、切り上げるものとする。）に係る自動車の駐車の用に供する部分の規模は、幅2.5メートル以上、奥行６メートル以上としなければならず、かつ、そのうち少なくとも１台分については、車いす利用者のための駐車施設として、幅3.5メートル以上、奥行６メートル以上としなければならない。

３　前二項の規定は、特殊の装置を用いる駐車施設で、自動車を安全に駐車させ、及び出入りさせることができるものと市長が認めるものについては適用しない。

４　第25条の２、第26条及び第27条の規定により附置しなければならない荷さばきのための駐車施設のうち自動車の駐車の用に供する部分の規模は、幅３メートル以上、奥行き7.7メートル以上、はり下の高さ３メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものでなければならない、ただし、当該建築物の構造又は敷地の状態から市長がやむを得ないと認める場合においてはこの限りではない。

（駐車附置の特例）

第30条　第25条から第27条までの規定により駐車施設を附置すべき者が、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。

２　前項の規定により市長の認定を受けようとする者は、あらかじめ、規則で定めるところにより、当該駐車施設の位置、規模その他必要な事項を記載した申請書を市長に提出しなければならない。申請書に記載した内容について変更しようとする場合も、また同様とする。

（建築物の敷地以外の場所における駐車附置に関する勧告）

第30条の２　市長は、交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資すると認めるときは、第25条から第27条までの規定により駐車施設を附置すべき者に対し、当該建築物の敷地以外の場所に駐車施設を設けるべきことを勧告することができる。

（適用の除外）

第31条　建築基準法（昭和25年法律第２０１号）第85条に規定する仮設建築物を新築し、増築し、又は当該建築物の用途の変更をしようとする者については、第25条から第27条までの規定は、適用しない。

２　この条例の施行後新たに駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域に指定された区域内において、当該地区又は地域に指定された日から起算して６月以内に建築物の新築、増築又は用途の変更の工事に着手した者については、第25条から第27条までの規定にかかわらず、当該地域の指定前の例による。

（駐車施設の管理）

第32条　第25条から第27条までの規定により設置された駐車施設（第30条第１項の規定により建築物又はその敷地内に附置したものとみなされる駐車施設を含む。）の所有者又は管理者は、当該駐車施設をその目的に適合するように管理しなければならない。

（立入検査）

第33条　市長は、この章の規定を施行するため必要な限度において、建築物又は駐車施設の所有者又は管理者に対し、報告若しくは資料の提出を求め、又は部下の職員をして建築物若しくは駐車施設に立ち入り、検査をさせることができる。

２　前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人の請求があったときは、これを提示しなければならない。

（措置命令）

第34条　市長は、第25条から第27条まで、第29条又は第32条の規定に違反した者に対して、相当の期限を定めて、駐車施設の附置、現状回復その他当該違反を是正するために必要な措置を命じることができる。

２　前項の規定による措置の命令は、その命じようとする措置及び理由を記載した措置命令書により行うものとする。

３　前項に規定する措置命令書の様式は、規則で定める。

第５章　罰則

（罰則）

第35条　前条第１項の規定による市長の命令に従わなかった者は、50万円以下の罰金に処する。

２　第33条第１項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、もしくは忌避した者は、20万円以下の罰金に処する。

３　第30条第２項の規定に違反した者は、10万円以下の罰金に処する。

第36条　法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務又は財産に関し、前条に規定する違反行為をしたときは、その行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同条の刑を科する。

第６章　委任

第37条　この条例の施行について必要な事項は、規則で定める。

附　則

（施行期日）

１　この条例は、公布の日から施行する。

（経過措置）

２　この条例が施行された日から起算して６月以内に建築物の新築、増築又は用途の変更の工事に着手した者については、第25条から第27条までの規定は、適用しない。

【参考資料３】兵庫県「標準駐車場条例に基づくモデル条例」

第一章　総則

（趣旨）

第１条　この条例は、駐車場法（昭和32 年法律第106 号。以下「法」という。）第５章の規定に基づき、建築物に附置する自動車の駐車のための施設（以下「駐車施設」という。）の規模その他の駐車施設の附置等に関して必要な事項を定めるものとする。

（定義）

第２条　この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

(1) 自動車 道路交通法（昭和35 年法律第105 号）第２条第12項第９号に規定する自動車をいう。

(2) 駐車　道路交通法第２条第12 項第18 号に規定する駐車をいう。

(3) 駐車場整備地区 法第３条第１項に規定する駐車場整備地区をいう。

(4) 駐車場整備計画 法第４条第１項に規定する駐車場整備計画をいう。

（周辺地区及び自動車ふくそう地区の指定）

第３条　法第20 条第２項に規定する周辺地域内で条例で定める地区（以下「周辺地区」という。）は、駐車場整備地区又は都市計画法（昭和43 年法律第100 号）第８条第１項に規定する商業地域（以下「商業地域」という。）若しくは同号に規定する近隣商業地域（以下「近隣商業地域」という。）に隣接する同法第５条の規定により指定された都市計画区域（以下「都市計画区域」という。）内において、市長が指定する区域とする。

２　法第20 条第２項に規定する周辺地域、駐車場整備地区並びに商業地域及び近隣商業地域以外の都市計画区域内の地域であって自動車交通の状況が周辺地域に準ずる地域内又は自動車交通がふくそうすることが予想される地域内で条例で定める地区（以下「自動車ふくそう地区」という。）は、自動車交通の地区的ふくそうが予想されるとして市長が指定する区域とする。

３　市長は、前２項の規定により周辺地区又は自動車ふくそう地区を指定したときは、その旨を告示しなければならない。

（建築物の新築の場合の駐車施設の附置）

第４条　駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域内において、特定用途（法第20 条第１項に規定する特定用途をいう。以下同じ。）に供する部分の床面積と、非特定用途（特定用途以外の用途（共同住宅、長屋、寄宿舎及び下宿を除く。）をいう。以下同じ。）に供する部分の床面積に0.5 を乗じて得た面積との合計の面積（以下この項において「基準床面積」という。）が、1,000 平方メートルを超える建築物を新築しようとする者は、その建築物のうち次表の(1)の項に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ同表の(2)の項に掲げる面積で除して得た数値を合計した数値（建築物の延べ面積（駐車施設、専ら道路交通法（昭和35 年法律第105 号）第３条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車（いずれも側車付きのものを除く。以下「特定自動二輪車」という。）の駐車のための施設（以下「自動二輪車専用駐車施設」という。）並びに共同住宅、長屋、寄宿舎及び下宿の用途に供する部分の面積を除き、観覧場にあっては屋外観覧席の部分の面積を含む。以下同じ。）が6,000 平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に同表の(3)の項に掲げる算式により算出して得た数値を乗じて得た数値とし、小数点以下の端数がある場合には、切り上げるものとする。）の台数以上の自動車が駐車することができる規模を有する駐車施設をその建築物又はその建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(1) 駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、市長が地区特性に応じた基準に基づき、必要な駐車施設の附置の確保が図られていると認める場合

(2) 前号に定める場合のほか、市長が特に必要がないと認める場合

(1)	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場の用途に供する部分	特定用途（百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場を除く。）に供する部分	非特定用途に供する部分
(2)	150 ㎡	200 ㎡	400 ㎡	450 ㎡
(3)	$1 - \dfrac{1,000 \text{ 平方メートル} \times (6,000 \text{ 平方メートル} - \text{建築物の延べ面積})}{6,000 \text{ 平方メートル} \times \text{基準床面積} - 1,000 \text{ 平方メートル} \times \text{建築物の延べ面積}}$			
（備考） (1)の項に掲げる建築物の部分は、駐車施設、自動二輪車専用駐車施設並びに共同住宅、長屋、寄宿舎及び下宿の用途に供する部分を除くものとし、観覧場にあっては屋外観覧席の部分を含むものとする。				

２　周辺地区又は自動車ふくそう地区内において、特定用途に供する部分の床面積が2,000 平方メートルを超える建築物を新築しようとする者は、その建築物のうち、次表の(1)の項に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ同表の(2)の項に掲げる面積で除して得た数値を合計した数値（建築物の延べ面積が6,000 平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に同表の(3)の項に掲げる算式により算出して得た数値を乗じて得た数値とし、小数点以下の端数がある場合には、切り上げるものとする。）の台数以上の自動車が駐車することができる規模を有する駐車施設をその建築物又はその建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、市長が特に必要がないと認める場合は、この限りでない。

(1)	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場の用途に供する部分	特定用途（百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場を除く。）に供する部分
(2)	150 ㎡	200 ㎡	400 ㎡
(3)	$1 - \dfrac{6,000\text{㎡} - \text{建物の延床面積}}{2 \times \text{建物の述床面積}}$		
（備考） (1)の項に掲げる建築物の部分は、駐車施設、自動二輪車専用駐車施設並びに共同住宅、長屋、寄宿舎及び下宿の用途に供する部分を除くものとし、観覧場にあっては屋外観覧席の部分を含むものとする。			

（建築物の新築の場合の荷捌きのための駐車施設の附置）

第５条　駐車場整備地区若しくは商業地域若しくは近隣商業地域又は周辺地区若しくは自動車ふくそう地区内において、特定用途に供する部分の床面積が3,000平方メートルを超える建築物を新築しようとする者は、その建築物のうち次表(1)の項に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ同表の(2)の項に掲げる面積で除して得た数値を合計した数値（建築物の延べ面積が6,000平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に同表の(3)の項に掲げる式により算出して得た数値を乗じて得た数値とし、小数点以下の端数がある場合は、切り上げるものとする。）の台数以上の規模を有する荷捌きのための駐車施設をその建築物又はその建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(1) 駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、市長が地区の特性に応じた基準に基づき、必要な荷捌きのための駐車施設の附置の確保が図られていると認める場合

(2) 市長が敷地の形状等により荷捌きのための駐車施設を設置することが著しく困難であると認める場合

(3) 前２号に定める場合のほか、市長が特に必要がないと認める場合

(1)	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	病院、卸売市場、倉庫及び工場の用途に供する部分	特定用途（百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場を除く。）に供する部分
(2)	3,000 ㎡	6,000 ㎡	3,000 ㎡	4,500 ㎡
(3)	$1 - \frac{6,000\text{㎡} - \text{建物の延床面積}}{2 \times \text{建物の述床面積}}$			
（備考） (1)の項に掲げる建築物の部分は、駐車施設、自動二輪車専用駐車施設並びに共同住宅、長屋、寄宿舎及び下宿の用途に供する部分を除くものとし、観覧場にあっては屋外観覧席の部分を含むものとする。				

２　前項の規定により附置しなければならない荷捌きのための駐車施設の駐車台数は、前条の規定により附置しなければならない駐車施設の駐車台数に含めることができる。

（建築物の新築の場合の自動車二輪専用駐車施設の附置）

第６条　駐車場整備地区若しくは商業地域若しくは近隣商業地域又は周辺地区若しくは自動車ふくそう地区内において、特定用途に供する部分の床面積が1,000 平方メートルを超える建築物を新築しようとする者は、その建築物のうち次表の(1)の項に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ同表の(2)の項に掲げる面積で除して得た数値を合計した数値（建築物の延べ面積が6,000 平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に同表の(3)の項に掲げる式により算出して得た数値を乗じて得た数値とし、小数点以下の端数がある場合は、切り上げるものとする。）の台数以上の特定自動二輪車が駐車することができる規模を有する自動二輪車専用駐車施設をその建築物又はその建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(1) 駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、市長が地区特性に応じた基準に基づき、必要な自動二輪車専用駐車施設の附置の確保が図られていると認める場合

(2) 前号に定める場合のほか、市長が特に必要がないと認める場合

(1)	百貨店その他の店舗又は事務所の用途に供する部分	特定用途（百貨店その他の店舗及び事務所を除く。）に供する部分
2)	3,000 ㎡	8,000 ㎡
(3)	$1 - \frac{1,000\text{㎡} \times (6,000\text{㎡} - \text{建物の延床面積})}{5,000\ \text{㎡} \times \text{建物の述床面積}}$	
（備考） (1)の項に掲げる建築物の部分は、駐車施設、自動二輪車専用駐車施設並びに共同住宅、長屋、寄宿舎及び下宿の用途に供する部分を除くものとし、観覧場にあっては屋外観覧席の部分を含むものとする。		

（大規模な事務所等の特例）

第７条　前３条の規定にかかわらず、次表の(1)の項に掲げる地区又は地域内に同表の(2)の項に掲げる用途のいずれかに供する部分の床面積が 10,000 平方メートルを超える建築物を新築しようとする者について第４条、第５条第１項又は前条の規定を適用する場合においては、第４条第１ 項の表の(1)の項、第４条第２項の表の(1)の項、第５条第１項の表の(1)の項又は前条の表の(1)の項に掲げる建築物の部分の床面積は、当該部分の床面積のうち 10,000 平方メートルを超え 50,000 平方メートルまでの部分の床面積に 0.7 を、50,000 平方メートルを超え 100,000 平方メートルまでの部分の床面積に 0.6 を、100,000 平方メートルを超える部分の床面積に 0.5 をそれぞれ乗じて得た面積の合計に、10,000 平方メートルを加えて得た数値の面積とする。

(1)	駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域	周辺地区又は自動車ふくそう地区
(2)	事務所、病院、卸売市場、倉庫又は工場	事務所

（建築物の増築又は用途変更の場合の駐車施設の附置）

第８条　建築物を増築しようとする者又は建築物の部分の用途の変更で、当該用途の変更により特定用途に供する部分の床面積が増加することとなるもののために法第20 条の２第１項に規定する大規模の修繕又は大規模の模様替（以下単に「用途変更」という。）をしようとする者は、当該増築又は用途変更後の建築物を新築したものとみなし第４条及び前条の規定を適用した場合に附置しなければならない最小の規模の駐車施設の駐車台数から、当該増築又は用途変更前の建築物を新築したものとみなしこれらの規定を適用した場合に附置しなければならない最小の規模の駐車施設の駐車台数を減じて得た台数（増築又は用途変更前の建築物に現に附置されている駐車施設の駐車台数が、増築又は用途変更前の建築物に附置しなければならない最小の規模の駐車施設の駐車台数を上回っている場合は、その上回っている分の台数を控除する。）以上の自動車が駐車することができる規模の駐車施設を、当該増築又は用途変更に係る建築物又はその建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(1) 駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、市長が地区特性に応じた基準に基づき、必要な駐車施設の附置の確保が図られていると認める場合

(2) 前号に定める場合のほか、市長が特に必要がないと認める場合

（建築物の増築又は用途変更の場合の荷捌きのための駐車施設の附置）

第９条　建築物の増築又は用途変更をしようとする者は、当該増築又は用途変更後の建築物を新築したものとみなし第５条及び第７条の規定を適用した場合に附置しなければならない最小の規模の荷捌きのための駐車施設の駐車台数から当該増築又は用途変更前の建築物を新築したものとみなしこれらの規定を適用した場合に附置しなければならない最小の規模の荷捌きのための駐車施設の駐車台数を減じて得た台数（増築又は用途変更前の建築物に現に附置されている荷捌きのための駐車施設の駐車台数が、増築又は用途変更前の建築物に附置しなければならない最小の規模の荷捌きのための駐車施設の駐車台数を上回っている場合は、その上回っている分の台数を控除する。）以上の規模を有する荷捌きのための駐車施設を、当該増築又は用途変更に係る建築物又はその建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(1) 駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、市長が地区の特性に応じた基準に基づき、必要な荷捌きのための駐車施設の附置の確保が図られていると認める場合

(2) 市長が当該建築物の構造及び敷地の状態から、やむを得ないと認める場合

(3) 前２号に定める場合のほか、市長が特に必要がないと認める場合

２　前項の規定により附置しなければならない荷捌きのための駐車施設の駐車台数は、前条の規定により附置しなければならない駐車施設の駐車台数に含めることができる。

（建築物の増築又は用途変更の場合の自動二輪車専用駐車施設の附置）

第10条　建築物の増築又は用途変更をしようとする者は、当該増築又は用途変更後の建築物を新築したものとみなし第６条及び第７条の規定を適用した場合に附置しなければならない最小の規模の自動二輪車専用駐車施設の駐車台数から、当該増築又は用途変更前の建築物を新築したものとみなしこれらの規定を適用した場合に附置しなければならない最小の規模の自動二輪車専用駐車施設の駐車台数を減じて得た台数（増築又は用途変更前の建築物に現に附置されている自動二輪車専用駐車施設の駐車台数が、増築又は用途変更前の建築物に附置しなければならない最小の規模の自動二輪車専用駐車施設の駐車台数を上回っている分の台数を控除する。）以上の特定自動二輪車が駐車することができる規模の自動二輪車専用駐車施設を、当該増築又は用途変更に係る建築物又は建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(1) 駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、市長が地区特性に応じた基準に基づき、必要な自動二輪車専用駐車施設の附置の確保が図られていると認める場合

(2) 前号に定める場合のほか、市長が特に必要がないと認める場合

（適用除外）

第11条　次のいずれかに該当する建築物の新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者については、第４条から前条までの規定は、適用しない。

(1) 建築基準法（昭和25 年法律第201 号）第85 条に規定する仮設建築物

(2) この条例の施行後、新たに駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域、周辺地区又は自動車ふくそう地区に指定された地区又は地域内において、当該地区又は地域に指定された日から起算して６月以内に新築又は増築若しくは用途変更の工事に着手する建築物

(3) 駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域内において非特定用途に供する建築物で、市長が特に駐車施設を附置する必要がないと認めたもの

（建築物の敷地が地区又は地域の内外にわたる場合の駐車施設等の附置）

第 12 条　建築物の敷地が駐車場整備地区、商業地域若しくは近隣商業地域、周辺地区若しくは自動車ふくそう地区又はこれら以外の地域の２以上の地区又は地域にわたる場合は、その敷地について地区又は地域ごとの面積を算出し、そのうち最も大きな面積を占める部分が属する地区又は地域内に当該建築物があるものとみなして、第４条から第 10 条までの規定を適用する。

（駐車施設等の附置の特例）

第13条　第４条から第10 条までの規定の適用を受ける建築物の新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者は、その建築物の構造又は敷地の位置、規模等により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が認める場合その他市長が特にやむを得ないと認める場合においては、その建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設、荷捌きのための駐車施設又は自動二輪車専用駐車施設（以下、「駐車施設等」という。）を附置しないことができる。この場合において、当該新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者は、その建築物の敷地からおおむね300 メートル以内の場所に駐車施設等を設けなければならない。

２　建築物の新築又は増築若しくは用途変更をする地区又は地域の地形、交通事情等からして、第４条から第10 条までの規定により建築物に附置しなければならない駐車施設等を２以上の建築物のために一団として設けることが合理的であると認められる場合において、その駐車施設等が規則で定める規模以上になるときは、当該建築物の新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者は、第４条から第10 条までの規定にかかわらず、その建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設等を附置しないことができる。

３　第４条から第10 条までの規定の適用を受ける建築物の新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者が、その建築物からおおむね300 メートル以内の場所において、法第10 条第１項の規定により都市計画として決定された路外駐車場を建設する場合は、その建築物又はその建築物の敷地内に附置する駐車施設等の駐車台数を、第４条から第10 条までの規定により算出した駐車台数からその路外駐車場の駐車台数の２分の１の範囲において規則で定める限度の駐車台数を控除した駐車台数とすることができる。

４　第５条及び第９条の規定にかかわらず、これらの規定の適用を受ける建築物の新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者が、建築物又は建築物の敷地外に他の者と共同で荷捌きを行うための駐車施設を整備することその他のこれらの規定により建築物又は建築物の敷地内に附置しなければならない最小の規模の荷捌きのための駐車施設を整備することに代わる措置として市長が認める代替措置を講ずるときは、当該代替措置の内容に応じ、これらの規定により附置しなければならない荷捌きのための駐車施設を附置せず、又は市長が定める規模を有する荷捌きのための駐車施設とすることができる。

５　前各項の規定の適用を受けようとする者は、あらかじめ、市長の承認を受けなければならない。承認を受けた事項を変更しようとするときも、また同様とする。

（駐車施設等の構造等）

第14条　第４条、第７条、第８条又は前条の規定により設けなければならない駐車施設の自動車の駐車の用に供する部分の規模は、駐車台数１台につき幅2.3 メートル以上、奥行5メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、かつ、円滑に出入りさせることができるものとしなければならない。

２　前項の規定にかかわらず、市長が特に必要があると認める建築物については、車いす使用者のための駐車施設として、少なくとも１台以上の自動車の駐車の用に供する部分の規模を、駐車台数1 台につき幅3.5 メートル以上、奥行6メートル以上としなければならない。

３　第５条、第７条、第９条又は前条の規定により設けなければならない荷捌きのための駐車施設の自動車の駐車の用に供する部分の規模は、駐車台数１台につき幅３メートル以上、奥行7.7 メートル以上、はり下の高さ３メートル以上又は幅４メートル以上、奥行６メートル以上、はり下の高さ３メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、かつ、円滑に出入りさせることができるものとしなければならない。ただし、その建築物の構造又は敷地の位置、規模等から市長が特にやむを得ないと認める場合においては、この限りではない。

４　第６条、第７条、第10 条又は前条の規定により設けなければならない自動二輪車専用駐車施設の特定自動二輪車の駐車の用に供す

る部分の規模は、駐車台数１台につき幅1 メートル以上、奥行2.3 メートル以上とし、特定自動二輪車を安全に駐車させ、かつ、円滑に出入りさせることができるものとしなければならない。
5　前各項の規定は、特殊な形態の駐車施設等又は特殊な装置を用いる駐車施設等であって、自動車が有効かつ安全に駐車することができると市長が認めたものについては、適用しない。
6　市長は、第１項から第４項までに定めるもののほか、駐車施設等の構造又は設備について必要な技術的基準を定めることができる。

（届出）
第15条　第４条から第10 条までの規定により駐車施設等を附置する者は、当該駐車施設等の位置、規模及び構造について、あらかじめ市長に届け出なければならない。届け出た事項を変更する場合も、また同様とする。

（駐車施設等の管理）
第16条　第４条から第10 条まで又は第13 条の規定により設けられた駐車施設等の所有者又は管理者（第13 条第５項の規定により市長の承認を受けた者を含む。第18 条第１項において同じ。）は、当該駐車施設等をその設置の目的に適合するように管理しなければならない。

（措置命令）
第17条　市長は、第４条から第10 条まで、第13 条及び第14 条までの規定に違反した者に対して、相当の猶予期限を定めて、駐車施設等の設置、改善その他当該違反を是正するために必要な措置をとることを命ずることができる。

（立入検査）
第18条　市長は、この条例の施行に必要な限度において、駐車施設等若しくは駐車施設等を設けるべき建築物の所有者若しくは管理人に対し、報告若しくは資料の提出を求め、又はその職員に、駐車施設等若しくは駐車施設等を設けるべき建築物若しくはその敷地に立ち入り、その駐車施設等若しくは駐車施設等を設けるべき建築物若しくはその敷地の設備その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。
2　前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明証を携帯し、関係者に提示しなければならない。
3　第１項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

（補則）
第19条　この条例の施行に関して必要な事項は、規則で定める。

（罰則）
第20条　第17 条の規定による命令に違反した者は、50 万円以下の罰金に処する。
2　第18条第１項の規定による報告若しくは資料の提出をせず、若しくは虚偽の報告若しくは資料の提出をした者、又は同項の規定による立入検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは質問に対して陳述せず、若しくは虚偽の陳述をした者は、20 万円以下の罰金に処する。
第21条　法人の代表者若しくは法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務又は財産に関して、前条の違反行為をしたとき、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して、同条の罰金刑を科する。

附 則
（施行期日）
1　この条例は、平成〇年〇月〇日から施行する。
（経過措置）
2　この条例の施行の際現に存する建築物又は現に新築、増築若しくは用途変更の工事に着手している建築物に係る駐車施設等については、この条例の規定は適用しない。
3　この条例の施行の日前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

第１０章　今後の課題

１．都市計画駐車場の変更

本市の都市計画駐車場としては、港湾ビル前駐車場が今治港周辺に整備されているが、近年の航路の相次ぐ撤退により、船舶利用者が減少し、今治港周辺における公共駐車場の必要性が低くなってきている。

そのため、駐車場整備地区において、公共としてより必要とされる箇所に都市計画駐車場を変更する必要がある。

２．「中心市街地再生基本計画」等との連携

中心市街地において、現在「中心市街地再生基本計画」などの活性化施策の検討が進められている。中心市街地が活性化することにより、今回の駐車需要予測を上回り、交通環境が悪化していくことも考えられる。

このため、「中心市街地再生基本計画」等との連携を図り、駐車場施策の展開や公共として整備すべき駐車場の検討が今後必要である。

３．土地利用動向への対応

調査対象区域内の駐車場は、平面駐車場が約９割を占めており、将来的には土地利用の転換が行われやすい形態となっている。

今後の開発動向等によっては、駐車場の供給量が不足していくことも考えられるため、土地利用動向等の変化に応じて、駐車場整備計画の見直しを行っていく必要がある。

【参考資料】

１．駐車場の分類と定義

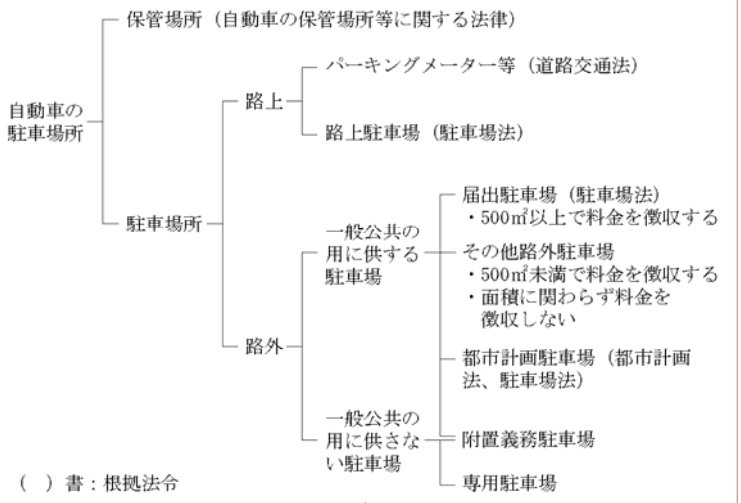


図1　法制度に基づく駐車場の分類

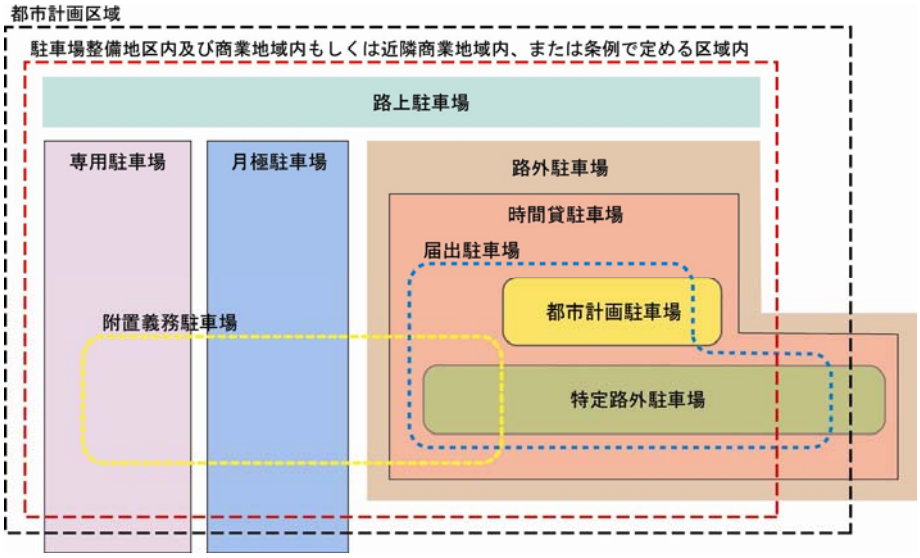


図2　駐車場の定義

■路上駐車場
　駐車場法に基づき駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って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。

■路外駐車場
　駐車場法に基づき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。

■専用駐車場
　居住や事業用など専用として利用している駐車場。

■月極駐車場
　月単位で契約を行っている駐車場。

■附置義務駐車場
　駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内において、一定規模以上の建物を建築する際に整備を義務付けられている駐車場。

■時間貸駐車場
　コインパーキングなど時間単位で料金を支払う駐車場。

■届出駐車場
　都市計画区域内において、自動車の駐車の用に供する部分の面積が 500 ㎡以上の路外駐車場において駐車料金を徴収するもの。

■都市計画駐車場
　駐車場法に基づき都市計画法の都市施設として永続的に計画される路外駐車場

■特定路外駐車場
　バリアフリー新法における駐車場の種別のこと。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。自動車の駐車の用に供する部分の面積（駐車ます）が 500 ㎡以上のもので、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、建築物および建築物に付属する駐車場は除く。

２．駐車場附置義務条例と地方公共団体の支援措置の比較

	都市名		人口（千人）	駐車場整備地区面積（ha）	附置義務条例		駐車場整備地区数	都市計画駐車場		届出駐車場		附置義務駐車施設		合計		1箇所あたり台数	昼間12時間交通量（H17道路交通センサス）			保有台数（平成19年）		駐車場整備に対する地方公共団体の支援措置								駐車場案内システム整備事業の実施状況
					有無	荷捌施設規定有無		箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数		路線名	平日	休日	自動車	二輪車	都道府県（支援主体）	根拠	支援対象	方法	支援内容	施行年月日	支援実績（平成18年度までの累計） 件数	支援実績（平成18年度までの累計） 台数	
－	愛媛県	今治市	173	187.2	○		1	1	27	14	1,820	68	955	83	2,802	33.8	一般国道317号	15,850	12,263	113,402	3,882	－	－	－	－	－	－	－	－	
同規模人口	山口県	宇部市	176	100.0	○		1	3	380	15	1,829	89	2,567	106	4,676	44.1	一般国道190号	22,182	13,504	122,266	3,123	（山口県）宇部市	宇部市中小企業振興条例	商店街の共同施設としての駐車場	補助	新設　施設費の20/100以内	S50.4.1	－	－	
																								融資	年利　2% 貸付期間　12年以内 融資期間　2年 融資限度額　1億円	S50.4.1	－	－	
	愛知県	安城市	179	160.0	○		3	1	230	11	1,753	100	5,044	112	7,027	62.7	主要地方道安城碧南線	14,370	12,986	124,768	2,435	（愛知県）愛知県	商業団体等事業費補助金交付要綱	商業団体等が整備する共同駐車場 ・商業団体が共同駐車場を設置するために土地を取得又は借地した場合で当該市町村がその団体に補助を行っていること ・共同駐車場とは主に顧客が無料で利用できる面積　160m2以上又は駐車台数10台以上の駐車場をいう	利子・利子補給	①事業費（用地費を除く）20% 限度額　1,000万円 ②市町村が交付する補助金の1/2以内を補助 ③年間借地料の15%以内 2億円以内の借入に対し、年利2.5%以内	S55.4.1	96	－	
																						（愛知県）安城市	安城市民間駐車場設置補助金交付要綱	規模：立体式50台、平面式20台 一般開放率：50%以上 昼間10時間営業	補助	平面式：固定資産税、都市計画税相当額 立体式：建設費の10%、交付限度額2億円	S62.7.1	14	1717	
	東京都	立川市	173	96.8	○	○	1			13	2,428	190	6,081	203	8,509	41.9	主要地方道立川所沢線	26,560	21,724	59,587	2,526	（東京都）東京都	東京都駐車場建設資金貸付条例	都内に都市計画事業として路外駐車場を建設するもの	融資	事業費の　1/3以内において当該年度事業費の　1/3以内 利率　年7.5% 期間　13年(3年措置)	S37.12.27	15	4387	
同規模駐車場整備地区	広島県	福山市	464	191.8	○		1	6	1,005	27	4,281	165	15,762	198	21,048	106.3	一般国道2号	37,089	34,510	328,607	8,886	（広島県）福山市	福山市中小企業振興条例	福山市内の中小企業者等が行う高度化事業により設置する施設で、商店街振興組合法第13条第1項第8号に掲げる駐車場	補助	1台当たり建設費が、280万円以内とし、その1/5以内の額	H3.4.1	－	－	○
	群馬県	前橋市	318	181.0	○		1	1	310	14	1,867	261	16,246	276	18,423	66.8	一般国道17号	36,690	30,004	263,341	4,544	（群馬県）群馬県	群馬県協同組合等活性化資金融資促進制度要綱	商店街振興組合等が設置する共同駐車場	融資	利率　2.3%以内 限度額　3億円(特例5億円) 期間　15年	H4.4.1	－	－	

出典：平成 21 年度版自動車駐車場年報
平成 19 年度版自動車駐車場年報

３．用語解説

あ行

アスベスト問題	アスベスト（石綿） は天然にできた鉱物繊維で、耐熱性・耐久性に優れ、酸やアルカリにも強いなど丈夫で変化しにくい特性を持っている。また、安価であるため、建築資材・電気製品等、様々な用途に広く使用されてきたが、空中に飛散した石綿繊維を肺に吸入すると約 20 年から 40 年の潜伏期間を経た後に、肺癌や中皮腫等の病気を引き起こす確率が高い。アスベスト問題は、建築物等にこのアスベストを使用していたことで、塵肺、肺線維症、肺癌、悪性中皮腫などの人体への健康被害が生じた問題のこと。

か行

隔地駐車場制度	中心部における土地の有効活用や商業空間の連続性などを確保することを目的とし、駐車場を対象建築物から離れた場所に確保することを認める制度のこと。
カーナビゲーション	電子的に自動車の走行時に現在位置や目的地への経路案内を行なう機能のこと。また「カーナビゲーション・システム」と呼ばれる電子機器のこと。
原単位	建築物の床面積1ha当たりに必要な駐車台数のこと（台/ha）。この原単位は、建築物の用途によって異なり、住居系用途では小さく、商業系用途では大きくなる。
コインパーキング	不特定多数の利用者が空いている駐車スペースに駐車し、利用した時間単位の料金を支払う駐車場のこと。一般的に、24 時間無人の時間貸駐車場で、駐車台数は数台から数十台程度のものを指すことが多い。
コミュニティ	同じ地域に居住して利害を共にし、政治・経済・風俗などにおいて深く結びついている社会のこと（地域社会）。

さ行

時間貸駐車場	コインパーキングなど時間単位で料金を支払う駐車場のこと。
修正回転率（回）	駐車１区画当たりに１日何台を収容することが可能かを示す数値のこと。 修正回転率（回）＝入庫台数÷（収容可能台数×ピーク時占有率）
修正回転率（時間）	駐車場の容量がどれほどの時間占有されているかを示す数値のこと。 修正回転率（時間）＝単純回転率×平均駐車時間
将来フレーム	将来における人口や世帯の状況、産業や土地利用の状況など、計画的なまちづくりを進めるための将来の都市の規模を想定した基本的な指標となるもの。
人口集中地区（ＤＩＤ）	日本の国勢調査において設定される統計上の地区である。略して DID とも呼ばれる。人口密度約 4,000 人/k ㎡以上の国勢調査基本単位区がいくつか隣接し、合わせて人口 5,000 人以上を有する地域に指定される。
CO_2	二酸化炭素を意味する化学式のこと。
線引き都市計画区域	市街化区域と市街化調整区域に分けられた都市計画区域のこと。都道府県は、都市計画区域について無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため必要があるときは、都市計画に市街化区域と市街化調整区域との区分を定めることができる（都市計画法第７条）。法律上は「区域区分」と言うが、一般には「線引き」と言われている。
専用駐車場	居住や事業用などにおいて、専用として利用している駐車場のこと。

た行

単純回転率	駐車１区画当たりの平均出入り回数を示す数値のこと。 単純回転率＝実駐車台数÷駐車可能台数
実駐車台数	調査時間内に駐車場に入庫した台数のこと。
駐車場案内システム	駐車場の満・空車情報や、経路、料金などの情報をドライバーに提供するシステムのこと。最近は、インターネットや携帯電話のサイトなどで情報提供している場合もある。
駐車場回転率	実駐車台数を駐車可能台数で除した数値。１ 駐車スペースに １ 日に駐車される回数のこと。

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について定めるもの。
駐車場占有率	延べ駐車台数を観測時間帯で除した時間当たりの駐車台数を収容可能台数で除した値のこと。
駐車場附置義務制度	路上駐車の解消や道路交通の円滑化を目的として、建築主が一定の要件を満たす建築物を新築、増築又は用途変更する場合に、駐車場の附置を義務付けている制度。
月極駐車場	月単位で契約を行っている駐車場のこと。
道路交通センサス	全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、道路に関する国勢調査ともいうべきもの。
特定用途	自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途で、具体的には、劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、待合、キャバレー、カフェー、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場のこと。（政令第 18 条）
特定路外駐車場	バリアフリー新法における駐車場の種別のこと。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。自動車の駐車の用に供する部分の面積（駐車ます）が 500 ㎡以上のもので、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、建築物および建築物に付属する駐車場は除く。
都市計画駐車場	都市計画区域内において、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、その位置に永続的に確保すべき施設として、都市計画に定められた駐車場のこと。
都市計画マスタープラン	都市計画法により規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（法第 18 条の 2）のこと。20 年後の将来都市像と、その実現に向けたまちづくりの方針を定める。
届出駐車場	都市計画区域内において、自動車の駐車の用に供する部分の面積が 500 ㎡以上の路外駐車場において駐車料金を徴収するもの。

な行

荷捌き駐車場	道路沿道や路外駐車場の一部に設置され、店舗への荷卸しや配達のために使用する駐車場のこと。

は行

パブリック	公共を意味する英語。パブリックスペース（公共空間、共同空間のこと）やパブリックコメント（広く公に意見を聞く手続きのこと）などが一般的。
バリアフリー	障害者を含む高齢者等の社会生活弱者が社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除くための施策、障害を取り除いた状態のこと。
パーキングチケット	道路内に駐車が可能な駐車スペースを配置し、機械式のチケット支払機によって駐車管理を行う駐車システムのこと。
パーク＆ライド	都心での駐車場不足や、都心に向かう道路の渋滞を回避するために、都市周辺部の駐車場を利用し、そこから鉄道等の公共交通を利用して都心に移動すること。
非線引き都市計画区域	市街化区域と市街化調整区域とに分けられていない都市計画区域のこと。
非特定用途	特定用途に該当する用途以外に供される部分のこと。
附置義務駐車場	駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内において、一定規模以上の建物を建築する際に整備を義務付けられている駐車場のこと。
フリンジ化	フリンジとは郊外という意味で、フリンジ化とは郊外部に施設等を移していくことを意味するもの。
フリンジ駐車場	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。

や行

ユニバーサルデザイン	全ての人のためのデザインを意味し、年齢や障害の有無などに関わらず、最初からできるだけ多くの人が利用可能であるようにデザインすること。
用途地域	都市計画法の地域地区のひとつで、用途の混在を防ぐことを目的としている。住居・商業・工業などの大枠としての土地利用を定めるもので、第 1 種低層住居専用地域など 12 種類がある。今治市では現在、9 種類の用途地域を定めている。

ら行

ランニングコスト	施設や設備、システムの保守・維持管理に必要な費用のこと。
路外駐車場	道路交通法に規定され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駐車場のこと。
路上駐車	道路わきに自動車等を停め、そのまま車を離れること。
路上駐車場	駐車場法に基づき駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って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。
路上停車	道路上に一時的に自動車等を停めること。

今治市駐車場整備計画

平成 23 年 3 月

今治市　都市建設部　都市政策課