

1 調査名称：中心市街地活性化のための「駐車場整備計画ガイドプラン」策定調査

2 調査主体：兵庫県

3 調査圏域：京阪神都市圏

4 調査期間：平成19年度

5 調査概要：

人口減少・少子高齢化を迎える中で、駐車場対策においては、単に駐車場の量の確保を図るのではなく、既存の駐車場の有効活用を図るなど地域特性に応じた対策を公共交通とも連動し、全体として調和のとれた交通体系の下で展開していくことが重要となってきた。

そこで、平成18年11月に、県と関係11市で「中心市街地駐車場対策検討協議会」を設立し、中心市街地の活性化に資するソフト対策を絡めた「総合的な駐車場対策」に係る協議及び情報交換を行った結果、平成19年度に駐車場実態調査等を実施し、その結果を踏まえて、「駐車場整備計画ガイドプラン」を策定することとなり、有識者及び行政職員によって構成する「中心市街地駐車場対策検討委員会」を設置して、具体的な内容について検討を行うこととした。

< 調査成果 >

1 調査目的

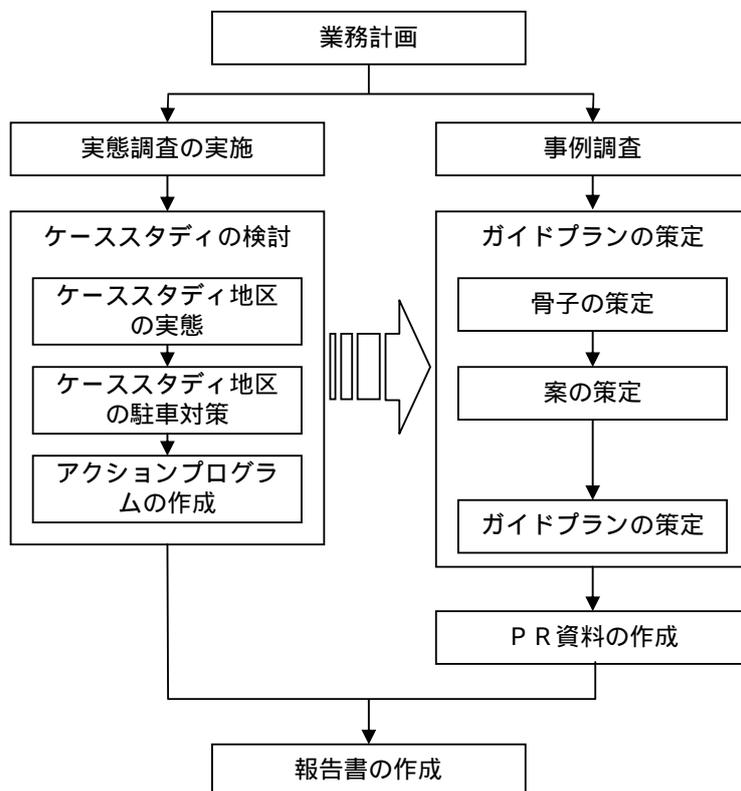
これまでの駐車場対策においては、自動車交通需要が増大する中、道路交通の円滑化を図り都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的として、都市計画駐車場等の整備や一定要件を満たす建築物に対する駐車場の附置義務により量の確保が図られてきた。

しかし、まちづくりに関する方針や計画の方向性と整合を図りつつ、人口減少と少子高齢化という大きな社会情勢の変化に的確に対応するためには、将来的な総需要の減少等を見据えながら計画的に供給を調整し、各駐車施設の経営の効率性を高めるなどの対策を地域ごとに考えていく必要がある。さらに、身体障害者、高齢者、幼児同伴者等の移動制約者が移動しやすい空間づくりにも配慮し、駐車施設が生活者及び来街者の満足を獲得するための交通結節点となるよう、駐車場対策を再構築していくことが求められる。

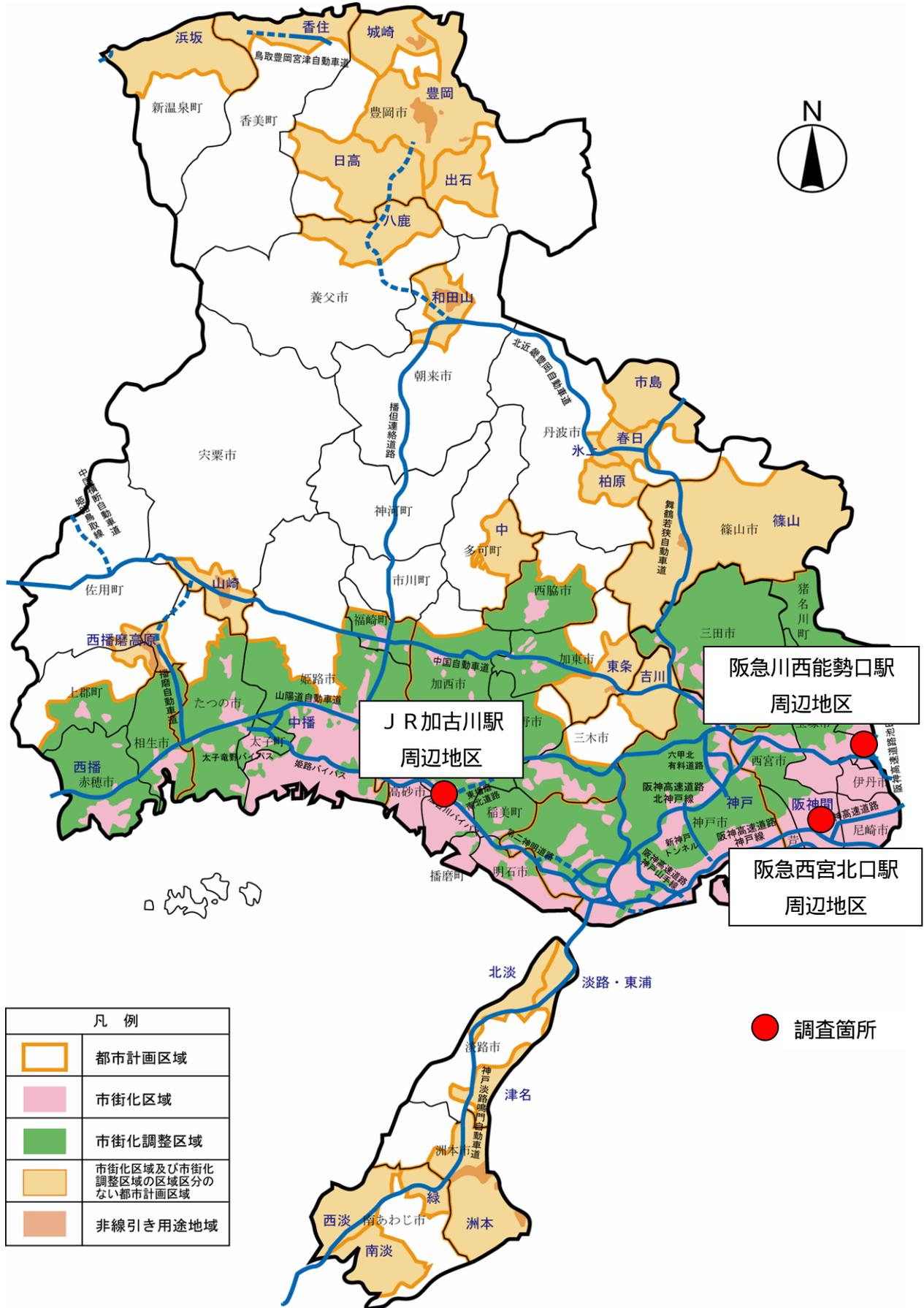
そのためには、特に中心市街地における駐車場対策を、環境と経済性の両立なども含めた施策の総合化の中で、自動車や自転車などの私的交通と鉄道やバスなどの公共交通がうまく連動し「全体としての調和」を実現できる総合的なものにしていく必要がある。

以上のことから、地域特性に応じた総合的な駐車場対策の実施に向けた手引書となる「駐車場整備計画ガイドプラン」を策定し、中心市街地の活性化や公共交通を中心とする都市交通の再構築に資する総合的な駐車場対策の推進を図ることを目的としている。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 県内の中心市街地における駐車・駐輪の現状と課題

ア 実態調査の内容

(ア) 駐車・駐輪台数調査

a 駐車場利用台数調査

阪急西宮北口駅周辺地区、JR加古川駅周辺地区及び阪急川西能勢口駅周辺地区において、調査実施の了解が得られた駐車場及び駐輪場について、平日(平成19年11月29日(木))と休日(平成19年12月1日(土))の2日間、調査員が10時台、13時台、16時台の利用状況を目視で確認し、駐車場利用台数、駐輪場利用台数を把握した。

b 路上駐車・路上駐輪台数調査

あらかじめ各市にヒアリングを行った上で選定した「路上駐車が多い路線・区間」について、上記の日時に調査員が路上駐車・路上駐輪の状況を目視で確認し、台数を把握した。

実態調査実施箇所数等

地区名	駐車場		駐輪場		路上駐車台数調査対象区間 延長
	対象駐車 場数	調査実施 箇所	対象駐輪 場数	調査実施 箇所	
阪急西宮北口駅周辺地区	13箇所	6箇所	8箇所	5箇所	約1,030m
JR加古川駅周辺地区	27箇所	19箇所	7箇所	4箇所	約450m
阪急川西能勢口駅周辺地区	21箇所	7箇所	16箇所	4箇所	約1,580m

(1) アンケート調査

a 調査の種類と内容

アンケート調査の種類とそれぞれの調査内容等は以下のとおりである。

表1-2 アンケート調査の実施概要

	来街者アンケート	住民アンケート	駐車場利用者 アンケート
調査対象	通行者	・市内の小学生の家族(西宮市、川西市) ・住民基本台帳よりランダムサンプリングした1,500名(加古川市)	駐車場利用者
調査方法	街頭において調査員による聞き取り調査を実施	・市内の小学校を介しアンケート票を配布回収(西宮市、川西市) ・市が実施する、中心市街地活性化に関するアンケート調査と併せて実施。調査の対象者に郵送により配布・回収(加古川市)	駐車場内に、アンケート票及び回収箱を設置
主な調査項目	回答者の属性 来街の頻度、目的、 利用交通手段 滞在時間 駐車場の選定理由 公共交通への転換 可能性等 バイク・自転車の利用 状況等	回答者の属性 駅周辺地区へ行く頻度、目的、利用交通手段 滞在時間や立ち寄り施設数 平均買い物等金額 駐車場の選定理由、目的施設まで徒歩でいける距離、遠く離れた駐車場を利用する条件 公共交通への転換可能性等 バイク・自転車の利用状況等 注)加古川市は、中心市街地活性化調査の中で実施したため、調査項目が一部異なる。	回答者の属性 来街の頻度、目的 滞在時間や立ち寄り施設数 平均買い物等金額 駐車場の選定理由、駐車場情報の入手手段、目的施設まで徒歩でいける距離、遠く離れた駐車場を利用する条件 公共交通への転換可能性等 まちづくり、駐車・駐輪対策、公共交通(電車、バス)等についての意見

b アンケート調査票の配布数と回収数

アンケート調査票の配布・回収状況は以下のとおりであり、地域の協力があつたことからかなり高い回収率となっている。

表 1 - 3 アンケート調査の回収状況

対象地区	対象	配布数	有効回収数	有効回収率
阪急西宮北口駅周辺	住民	1,600	832	52.0%
	来街者	- - -	254	- - -
	駐車場利用者	- - -	26	- - -
	合計	- - -	1,112	- - -
JR加古川駅周辺	住民	1,500	498	33.2%
	来街者	- - -	257	- - -
	駐車場利用者	- - -	134	- - -
	合計	- - -	889	- - -
阪急川西能勢口駅周辺	住民	1,600	720	45.0%
	来街者	- - -	284	- - -
	駐車場利用者	- - -	23	- - -
	合計	- - -	1,027	- - -

(ウ) ヒアリング調査

ヒアリング調査の対象

商業者：6 者 開発者：2 者 駐車場・駐輪場事業者等：5 者	ホテル：2 者 交通・運輸事業者：4 者 交通管理者：3 者
---------------------------------------	--------------------------------------

イ 3地区の実態から見た駐車対策の課題

(ア) 地区全体では既に駐車容量に余裕があることを踏まえた新規駐車施設の取扱い

すべての地区で地区全体でのピーク時駐車場利用率が概ね 8 割以下となっており、地区全体では既に駐車容量が駐車需要を上回っていると考えられることから、今後の新規駐車場の整備についてどう考えていくかが課題である。

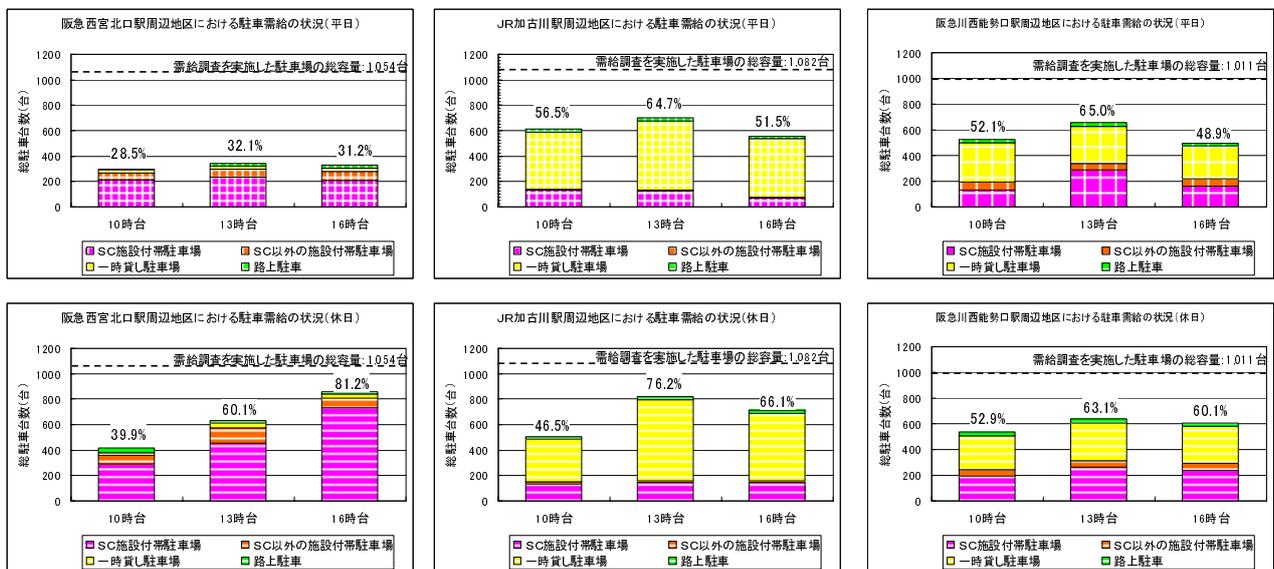


図 2 - 10 3地区の地区全体での駐車需給バランス

(イ) 駐車場の利用状況のアンバランスへの対応

・ 駐車場の利用実態を種類別に見ると、混雑する駐車場がある一方で余裕のある駐車場があるなど、駐車場間での利用状況のアンバランスが見られる。混雑緩和のためには余裕のある駐車場をいかに有効活用するかが課題である。

・ また、平日と休日で利用率に大きな差が見られる駐車場があり、個別駐車場の有効利用促進も課題である。

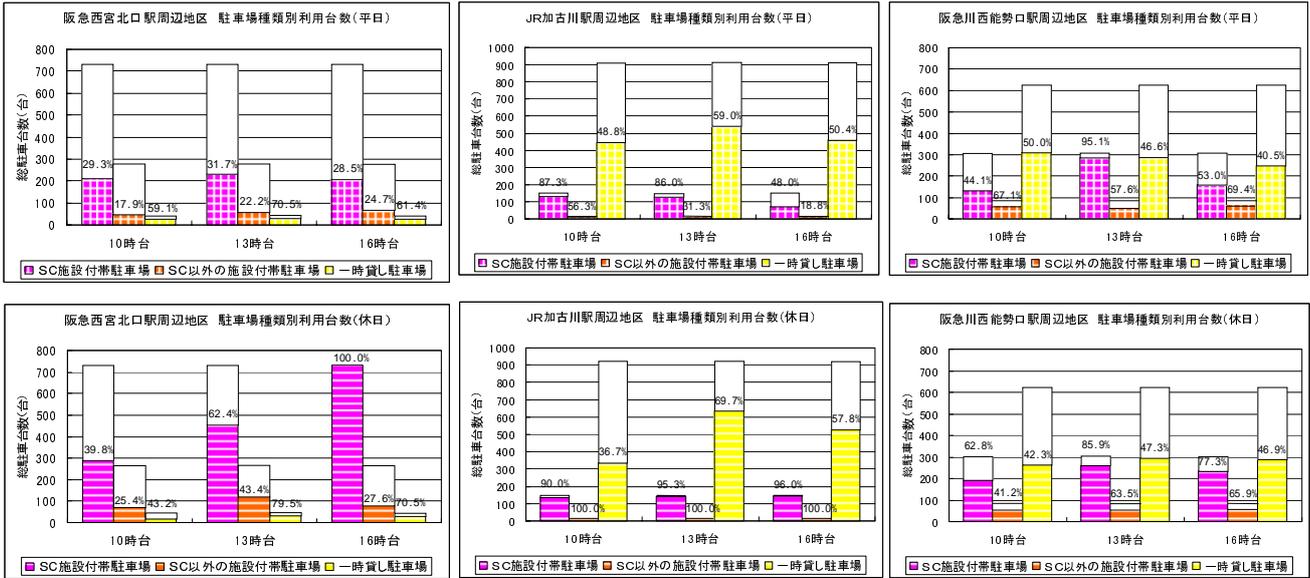


図 2 - 1 1 3地区の駐車場種類別の駐車需給バランス

(ウ) 路上駐車車両への対応

・ すべての地区で、常時路上駐車が見られる。乗用車については銀行等の利用者の短時間駐車であり、トラックについては荷さばきのための駐車である。今後、路上駐車削減を一層推進していく上ではこれらの短時間駐車需要への対応が重要な課題である。

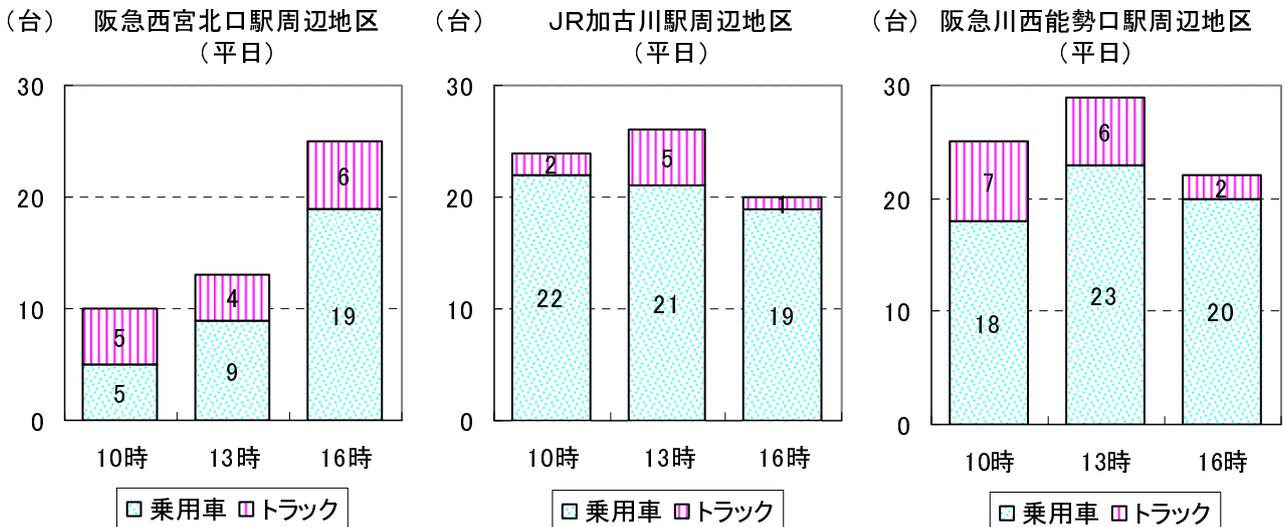


図 2 - 1 2 各地区の路上駐車の実態

(I) 駐輪(自動二輪車及び自転車等の駐車)対策

- 各地区とも総容量が需要を上回っており、容量的には余裕がある。特に、阪急川西能勢口駅周辺地区の休日 13 時台は、駐車施設の容量に対し需要が 68%にとどまる中で、路上駐輪がその半数近く(43%)も占める。
- 各地区とも、商業施設等の無料駐輪場に通勤・通学者が駐輪するため、買い物客が利用できないなどの実態が見られ、駐輪行動に対応した駐輪施設をいかに確保するかが課題である。

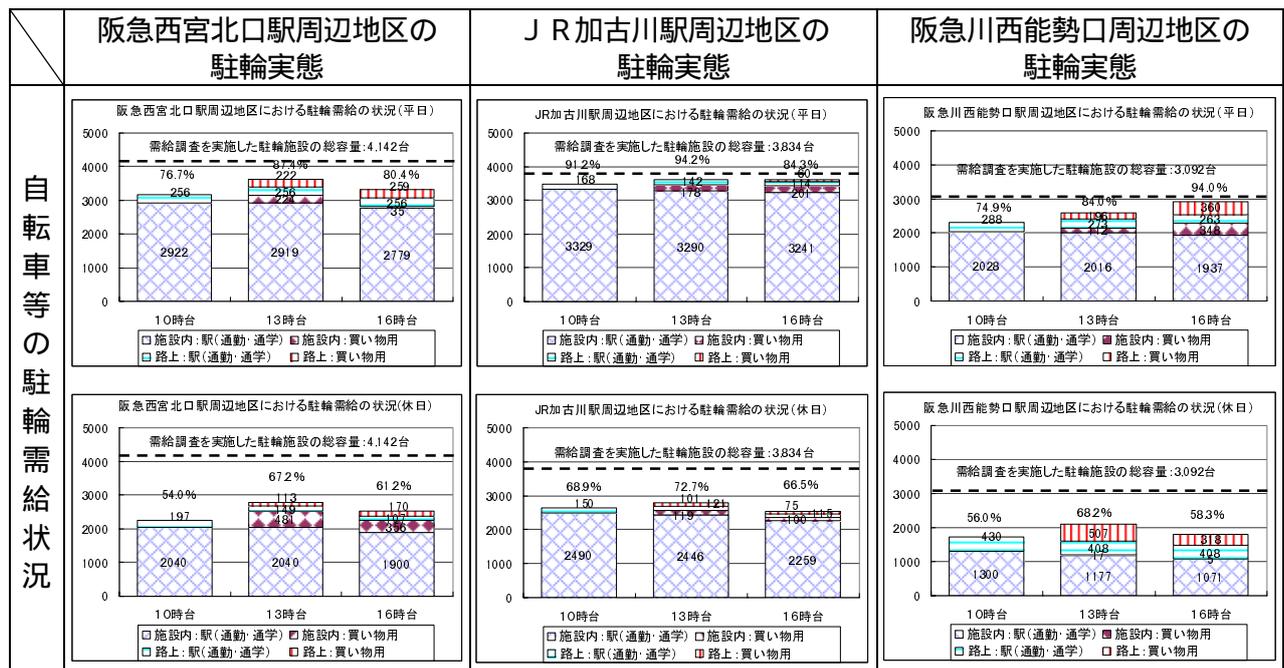


図2 - 13 3地区の自転車等の駐輪需給バランスの状況

(オ) 自動二輪車駐車需要への対応

- 阪急西宮北口駅周辺と阪急川西能勢口駅周辺地区では、自転車等に加えて自動二輪車の路上駐車が見られる。今後、快適で安全な歩行空間を確保していく上では、自動二輪車駐車需要への対応も重要な課題である。

(2) 総合的な駐車場対策の基本的な考え方

ア 施設単位の対策から地域で考える総合的な施策へ

前述のとおり、阪急西宮北口駅周辺地区、JR加古川駅周辺地区、阪急川西能勢口駅周辺地区において、駐車容量と需要の関係を調査し、「地区としての駐車容量」について評価したところ、路上駐車を考慮しても容量に余裕が生じていることが判明した。

このことは、小売店舗や集客施設等の建物ごとに駐車場の整備を行うこととしてきたこれまでの諸制度は、施設が大規模化する流れの中で顧客の囲い込み施策となることから受け入れられてきた感があるものの、地区としての需給管理を行うものではないことから、必要以上に駐車施設を整備させてしまうことにつながることを示している。

また、駐車場の整備義務のない商店街や医院等についても、顧客用サービスとして、各々が月極駐車場を確保していることが判明した。

調査により判明した課題を解決するためには、施設ごとの駐車場対策から地域で考える総合的な施策に転換していくことが重要である。そうすることにより、駐車需要のピークが異なる施設間での相互融通が可能となることから駐車施設の利用効率が向上し、その結果、個々の施設に対する附置義務基準の緩和が可能となる。また、附置義務基準の緩和により生じる既存施設の余裕部分を活用することにより、新規立地者が駐車場を整備することなしに進出できるという平等な制度環境が整うことになる。

さらに、大規模駐車場に利用を集約することで、余剰となる駐車場を他の用途に転用することが可能となる。その一つは、今回の実態調査で判明した、駅周辺の歩道や細街路等における路上駐輪(自動二輪車や自転車等の路上駐輪)を解決する資源として活用することであり、さらに余裕がある場合は、中心市街地らしい土地利用に復することも可能となる。

イ 中心市街地駐車場対策の方向性

中心市街地における駐車場対策を施設ごとの対策から地域で考える総合的な施策にしていくことで、地区としての駐車場の需給管理が可能となり、需要追随型の対応ではなく、人口減少及び少子高齢化に伴う社会経済情勢の変化や地区の交通特性等に応じた対応が可能となる。

また、中心市街地のにぎわいのためには、「歩きやすく人が集まる空間づくり」を推進することが重要であると言われて久しいが、我が国においては未だ具体的な事例は見られない。駐車場に停めて中心市街地を回遊できるような駐車場の配置と駐車行動を誘導するための料金設定等の施策を実施するとともに、身体障害者、高齢者、幼児同伴者等の移動制約者が移動しやすい空間づくりに配慮することにより、駐車場を生活者及び来街者の満足を獲得するための交通結節点とすることができる。

このように、駐車場対策を入り口としてまちづくりを進めることにより、環境負荷が小さく環境と調和するまちづくり、ユニバーサル社会を実現する安全・安心のまちづくり、そして何より地域の魅力を高めるまちづくりが可能となる。

そこで、駅周辺部の中心市街地において新たな都市像にふさわしい交通結節点として駐車施設を再編・再配置し、その有効活用や集約化を図るとともに、公共交通機関との連携等ソフト対策を絡めた総合的な駐車場対策を推進するものとする。

(ア) 総合的な駐車場対策の範囲

アンケートにより、駐車料金が安ければ300mから500m程度の範囲内で歩いて目的施設に向かうという意向がわかったが、逆にこのことは、駅から300mから500m程度の範囲で適切な駐車料金を設定するとともに中心部に入る前に満空情報を提供することによりうまく誘導しなければ、特定の駐車場に需要が集中し、渋滞やうろつき交通を誘発するなど、道路交通の円滑化という駐車場法の本来の目的が達成できないということを示している。

一方、自転車等の駐輪の場合、アンケート結果では自動車よりも目的に近い駐輪施設を求めているが、現地踏査を行うと、通勤通学用の長時間の駐輪需要がかなり駅から遠い店舗等の無料施設に集中している実態もあった。

以上のことから、地区の交通特性を考慮して駅から300mから500m程度の範囲内を施策が総合的に実施されるべき地区とし、その地区内において、平日・休日の駐車施設等の利用特性を考慮した料金設定と情報提供により、自動車(四輪)の駐車を誘導する必要がある。

(イ) 駐車場の整備から活用へ

都市における道路交通機能を向上させるために、道路や駐車場の整備が行われてきた。その結果、路上駐車台数の削減等において一定の成果を挙げている。

しかしながら、今回の実態調査で判明したとおり、駐車需要を駐車容量が上回っている状況の中でも路上駐車が常時見られることから、整備した駐車場が十分に活用されていないと考えられる。平成18年6月の改正道路交通法施行により違法駐車の取締りが強化され、路上駐車の一層の削減と駐車場利用率の向上が期待されるが、今回の実態調査を行った3地区とも、常時20台程度の路上駐車が観測されたことからわかるとおり、依然として路上駐車の問題があるという状況には変わりはない。

このため駐車場の効率的な活用策に取組まないまま、整備のみを行うことは、非効率であるばかりか、渋滞やうろつき交通の誘発など新たな駐車問題を発生させる原因になる。

今後は、既存の駐車場を最大限活用するための、有効活用策を実施することが重要である。

(ウ) 安全で快適な交通環境の確保と駐車場

近年の道路上における駐車需要は、乗用車のみならず、自動二輪車、荷さばき車両、客待ちタクシー等さまざまな路上駐車を発生させている。

このような路上駐車は、車両の円滑な走行環境や歩行環境を阻害するばかりでなく、都市活動を低下させ、大気汚染やCO₂の増加、交通事故の増加等、都市における交通環境を悪化させる原因となっている。

道路は重要な都市施設であり、その改善は中心市街地を活性化させるための重要な要素である。そのため、駐車施設を都市の交通体系を構成する施設の一つとして位置づけ、駐車施設や駐車施策の充実を図ることにより、円滑な都市活動を維持し、安全で快適な交通環境を確保することができる。

(I) まちづくりに応じた戦略的な駐車場整備

駐車需要に対し、供給量が不足している地区では、これまで同様に駐車場の整備を着実に進めることが必要である。しかしながら、単に、台数を確保するだけの整備を行っても、駐車場の利用は見込めず、ドライバーの駐車行動に応じた駐車場整備が必要である。

ドライバーの駐車行動は、その目的・地区の特性によって異なると考えられることから、駐車需要や地区特性を的確に捉え、駐車場の配置・容量や駐車サービスに反映させ、利用しやすい駐車施策を講じることが重要である。

なお、荷さばきなどの配送業務、事務所や銀行等での用務に伴い発生する短時間停車のための駐車スペースについても附帯施設として確保するとともに、必要に応じて路上での施設整備や一定時間道路を開放するなどの対策を講じる必要がある。

(オ) 地域と一体となった総合的な駐車対策

路上駐車対策は、「駐車場の整備」、「駐車場利用の円滑化」、「違法駐車取締り」が一体的に行われてはじめて効果が得られる。そのため、駐車場を整備しただけでは不十分であり、これらを一体的に実施する必要がある。

路上駐車対策を効果的に進めるためには、行政、地元警察、地域の商店街や居住者、交通事業者等が一体となって取組む必要があり、参加の枠組みづくりが求められる。

そのため、行政が主体となり、総合的な駐車場対策を立案するとともに、地域の協力体制を確立し、それぞれの役割分担のもとで、駐車対策を実施することが重要である。

(カ) 協議会等を設置し地区の課題を解決

地区の駐車容量の余裕分を駐輪対策等の地区の課題を解決するための資源として活用していくとともに、今後の新規立地に際しての駐車スペースとして活用することにより、既存駐車施設の利用効率を向上させることができる。

さらに、利用実態や駅・施設からの距離に応じた料金設定、満空情報の提供等を実施し、駐車・駐輪行動を誘導するためには、建物や施設を新增築する者がそれぞれの計画で整備するのではなく、住民、商業者(小規模な店舗、医院等含む)、既存駐車場管理者、道路管理者、交通管理者等の利害関係者により構成される協議会等を設置し、中心市街地活性化方策について十分協議し、施策の総合化を図っていく必要がある。

ウ 駐車場附置義務の見直し

駐車場法第 20 条は、附置義務を課する建築物について、自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途を特定用途と定め、特定用途に供する建築物で特定用途に供する部分の延べ面積が条例で定める規模以上のものを対象としている。

特定用途 = 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、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

国がひな形として示している「標準駐車場条例」では、例えば人口 50 万人未満の都市においては、対象区域の特定用途に供する建築物に一律の規制が行われる内容になっている。

しかしながら、特定用途に供する建築物の種類は多様であり、その種別によって自動車の駐車需要を生じさせる程度が異なり、また、用途地域が同じであっても地区特性により駐車需要が異なっていることから、きめ細やかな規則とするための見直しが必要である。

また、自動二輪車が駐車場附置義務の対象となったことに対応するための見直しが必要である。

(ア) 特定用途の細分化

a 商業店舗以外の用途についての基準を別に規定

交通特性の影響を反映しやすいよう、特定用途を店舗系・業務系・興行系に細分化し、実態に即した基準を設定する。

特に、興行系特定用途(劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店等)は、利用者が荷物を伴うことが多い店舗系の施設と異なり、公共交通の利便性がより敏感に駐車需要に影響すると考えられる。興業系特定用途の基準を店舗系と分離することにより、交通特性に応じた基準設定が可能となる。

b 実態に即した附置義務基準の設定

交通特性の影響を反映した基準として、「標準駐車場条例」(国による技術的助言)では人口規模に応じた基準が示されているが、特定用途の種別への意識が十分ではないため附置義務基準を設定する際には、(ア)の観点を盛り込んで特定用途の分類を再構築するとともに、より実態に即した附置義務基準を設けることが望ましい。

(イ) 地域ルールによる基準の弾力化

さらに、鉄道駅周辺地区などにおいて、その地区特性に応じて附置義務基準を弾力的に運用できるよう、「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ると認められる場合」には、特例基準によることを定める。

この場合、駐車場整備計画に地域ルールの適用地区及びそこでの附置義務の方針を明記するとともに、地元市町、駐車場設置者、住民団体、交通管理者、道路管理者等で構成する地域ルール策定協議会を設置して地域ルールを検討することとする。

(ウ) 自動二輪車に関する附置義務

自動二輪車は近年、違法駐車が問題になり、駐車場法改正(平成 18 年 5 月)で自動二輪車の駐車場確保に関する法的位置付けが明確になったことから、駐車場附置義務条例に自動二輪車の附置義務基準を定める。

(3) 総合的な駐車場対策の展開方策

今回実施した実態調査から、ショッピングセンターなど店舗系用途の駐車場附置義務基準はピーク対応としては概ね適正であるが、鉄道駅周辺など公共交通の利便性の高い地区においては、劇場などの興業系用途などは基準の低減が可能であることが判明した。

建物ごとに駐車場を整備させてきた駐車場対策をはじめ、これまでの都市計画制度は、標準ルールを定め、そのルールの範囲内で個別に最適解を求めるというものであったが、実態調査の結果は、個別(施設ごと)では最適であっても全体(地区)では必ずしも最適にはならないということを示している。

この駐車場整備計画ガイドプランで提案する「地域ルールによる駐車場附置義務基準の弾力化」は、地域ルールの策定主体(市町の所管部局)、地区の関係者(附置義務駐車場の設置者、商店会、住民団体等)、交通管理者(警察)、道路管理者等が協議会を設置し、合意形成して駐車場整備計画を策定することを前提とするものである。これにより、商業施設等の駐車場は当該施設の駐車場であると同時に地区全体で駐車・駐輪対策を実施する上での資源となる。

「地域ルール」の策定を通して駐車・駐輪に関する総合的な施策を推進することにより、自動車や自転車などの私的交通を誘導し、子供やお年寄りを含めた住民や来街者が安心して歩ける「歩きやすく人が集まる空間」を創出することが、人を呼び込むことのできる魅力あるショッピングモールを中心市街地に現出させる第一歩ではないかと考える。

ア 駐車場のマネジメントからはじめるまちづくり

(ア) タウンセンターマネジメント

郊外のショッピングセンターはオーナーによりマネジメントされているが、中心市街地において郊外のショッピングセンターと同様のマネジメントを行うためには、複数主体の合意形成によるマネジメント(タウンセンターマネジメント)が不可欠となる。

タウンセンターマネジメントは、郊外のショッピングセンターが成功した要因を中心市街地に取り入れようとする試みで、1980年代初頭にイギリスにおいて取組みが始められた概念である。

以下のような、郊外のショッピングセンターが持つ長所を中心市街地に取り入れていくためには、民間事業者、商工会議所、コミュニティ団体、地方自治体等で構成するマネジメント組織を設立し、課題を解決するための施策を推進していくことが求められる。

歩行者通路・車輛アクセス道路・駐車場等の一体的管理によるアクセスの良さ
歩行動線を考慮した店舗等の配置、プロモーションとマーケティングの実施
消費者を誘引する特別なイベントや催しを開催するマネジメント組織の存在
定期的な清掃とごみ収集による清潔な環境

(イ) マネジメント・インフラとしての共通サービスポイントカード

店舗、飲食店、事務所、医院など様々な規模・業態の施設が混在する中心市街地において、駐車場等の一体的管理、プロモーション、清潔な環境の確保などの施策を全体で推進する際には、サービス水準や施策に必要な経費をどのように分担するかについて明確にする必要がある。

そのためには、まず、地区全体でマーケティングを行い、来街者の属性、来街時移動手段（駐車行動含む）、地区内での行動特性などを把握することが欠かせない。さらに、プロモーションや特別なイベントなどの施策効果を次の施策展開に活かしていくためには、常時計測型のマーケティングを導入することが望ましい。

この常時計測型のマーケティングに有効と思われるものの一つが共通サービスポイントカードである。店頭のレジ等においてポイントの付与を受け、それを駐車・駐輪料金の決済、公共交通運賃の決済、換金等に使えるようになれば、マーケティングの省力化が可能となる。

(ウ) 自家用車による移動を減らすための施策

自家用車による移動を減らすためには、日用品についてはできるだけ郊外の住宅地付近において徒歩や自転車で買物ができることが望ましい。そのためには、中心市街地と郊外の住宅地付近にある店舗等の双方が維持され、活性化されることにより、持続可能な商業環境が構築される必要がある。

持続可能な商業環境の中で、中心市街地は、その近隣居住者のニーズと広域の非日常的ニーズを満たす空間としての施策を展開すべきであり、駐車施策や交通施策に関して郊外の住宅地付近にある店舗等との連携を図るべきである。

例えば、共通サービスポイントカードが使えることで、郊外の住宅地付近の店舗付帯の駐車場に停めてバスで中心市街地に向かい、観劇やショッピングを楽しんだあと近隣店舗に戻り、食料や日用品の買物をして帰宅するというような行動を可能にする仕組みが求められる。

このように、郊外施設も含めた既存施設の連携を進めるとともに、サービスポイントをより環境負荷の小さい交通手段に厚く還元するための仕組みを創ることにより、郊外のショッピングセンターに対抗できるサービスをトータルで提供できる。そうすることで、バスなどの公共交通の利用促進や中心市街地における自動車交通需要や駐車需要を低減できる。

イ 社会実験による駐車施策及びマネジメントの具体化

前述のとおり、中心市街地において、駐車場等の一体的管理、プロモーションなどの施策、清潔な環境の確保を全体で推進する際には、サービス水準や施策に必要な経費をどのように分担するかについてのルールづくりが必要となる。

店舗、飲食店、事務所、医院など様々な規模・業態の施設が混在する中でこうしたルールづくりを行うためには、地区全体での実態把握が欠かせない。実態把握の上で、駐車場整備の目標など、地区としての駐車施策をはじめとする様々な活性化施策の実施スキームを検討することになる。

こうした取組みをいきなり実施に移していくことは、特に先導的に実施する場合には非常にハードルの高いものとなることから、以下に示す社会実験を組み合わせることで実施することにより施策の具体化と組み合わせの最適化を図り、施策に参加する事業者や利用者の理解と参加意欲を高めていくことが必要である。

(ア) トランジットモールやモールの社会実験

特定の街路において、自動車や自転車などの私的交通を排除し、オープンカフェや仮設店舗等を設けて実験を行う。

規模の大きな都市では、都市単位でカーフリーデー(自動車から解放される日)を実践する。

(イ) 余裕のある駐車ロットの転用実験

余裕のある駐車ロットを、荷さばき駐車施設、自動二輪車や自転車等の駐車・駐輪施設に転用する際の戦略を探るため、利用されやすい配置計画についての実験を行う。

(ウ) 駐車・駐輪行動を探る実験

駐車・駐輪施設の有効活用が可能となり、駐車・駐輪行動がうまく誘導できる各施設の料金設定を探る。

(エ) 補助交通に関する実験

駐車需要に比べて駐車容量が不足している地区において郊外に駐車場を整備する場合、郊外の再開発予定地が開発された際の駐車施策を探る場合、郊外の住宅地等にある店舗との連携方策を探る場合で、駐車場から中心市街地までの距離が500mを超えるような場合などに、中心市街地の主要な施設をつなぐ補助交通(巡回バス)を導入した場合の効果とコスト探る。

(オ) 共通サービスに関する実験

買物等で得たポイントを、地区内のどの駐車施設でも使える共通駐車サービス、さらに、公共交通や徒歩での来街者にも換金等で還元するサービスを実施し、施策と集客効果の関係を探る。また、実験中にアンケートを実施し利用者の反応を確認する。

(カ) 共通サービスポイントカードに関する実験

共通サービスの提供とマーケティングを同時に行うためのインフラである共通サービスポイントカードの基本設計に向けた実験を行う。

詳しくは兵庫県ホームページをご覧ください。

http://web.pref.hyogo.lg.jp/wd21/wd21_000000121.html