

1 調査名称：駐車場附置義務検討調査委託

2 調査主体：名古屋市

3 調査圏域：名古屋市

4 調査期間：平成24年度

5 調査費：3,318千円
(総合都市交通体系調査)

6 調査概要：

本市では、将来に向けた交通施策を推進していくための指針である「なごや新交通戦略推進プラン」に基づいて都心部への過度な自動車流入を抑制しつつ、都心部全体として駐車場の供給が需要を上回っている傾向を踏まえ、既存駐車場の有効活用や駐車場の附置義務制度の見直しに向けて調査・検討を行う。

I 調査概要

1 調査名：駐車場附置義務検討調査委託

2 報告書目次

1. 本検討の背景

- 1－1 名古屋市の駐車施策に対する考え方
- 1－2 名古屋市の今後の駐車施策の方向性
- 1－3 現行の附置義務制度の問題点

2. 調査概要

3. 駐車場及び駐車施策に関する概況整理

- 3－1 駐車場の整備及び利用状況分析
- 3－2 隔地距離分析及び運用基準の設定
- 3－3 附置義務制度等の先進事例調査
- 3－4 事業者ヒアリング
- 3－5 条例の見直しに係る関連法規類の整理

4. 関連事項の整理

- 4－1 都市計画駐車場の活用方法の検討
- 4－2 附置義務による荷捌き駐車場の隔地・集約化基準の検討

5. 地域特性に合わせた新たな附置義務制度(案)の検討

- 5－1 方策の組合せ及び具体的な展開内容、実施主体の検討
- 5－2 法規類を踏まえた導入スケジュールの整理
- 5－3 地域特性を踏まえたエリア設定と施策展開内容の検討
- 5－4 新たな制度の効果検証

6. まとめ

- 6－1 名古屋市駐車場条例改正（案）の作成
- 6－2 次年度検討事項の提案
- 6－3 委員会（仮）の資料作成

3 調査体制

本調査は委員会、幹事会、事務局等の設置はなし

4 委員会名簿等：

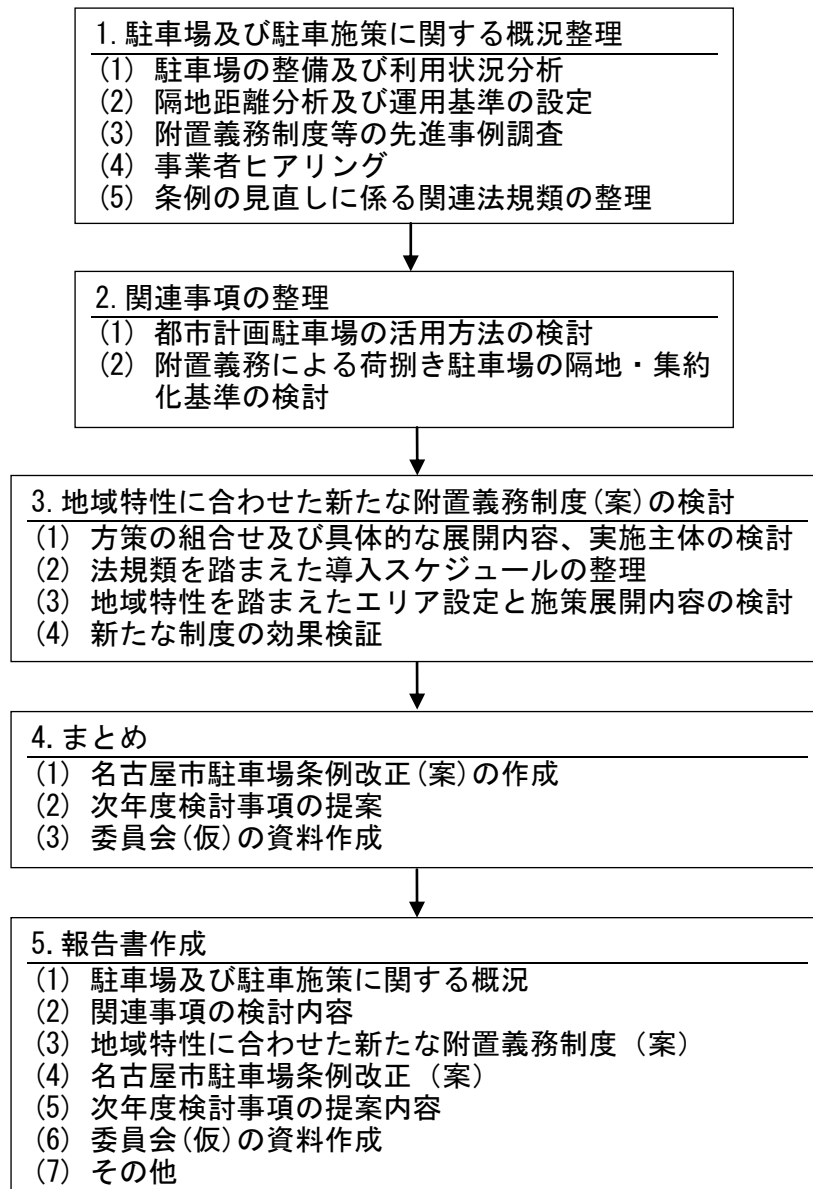
該当なし

II 調査成果

1 調査目的

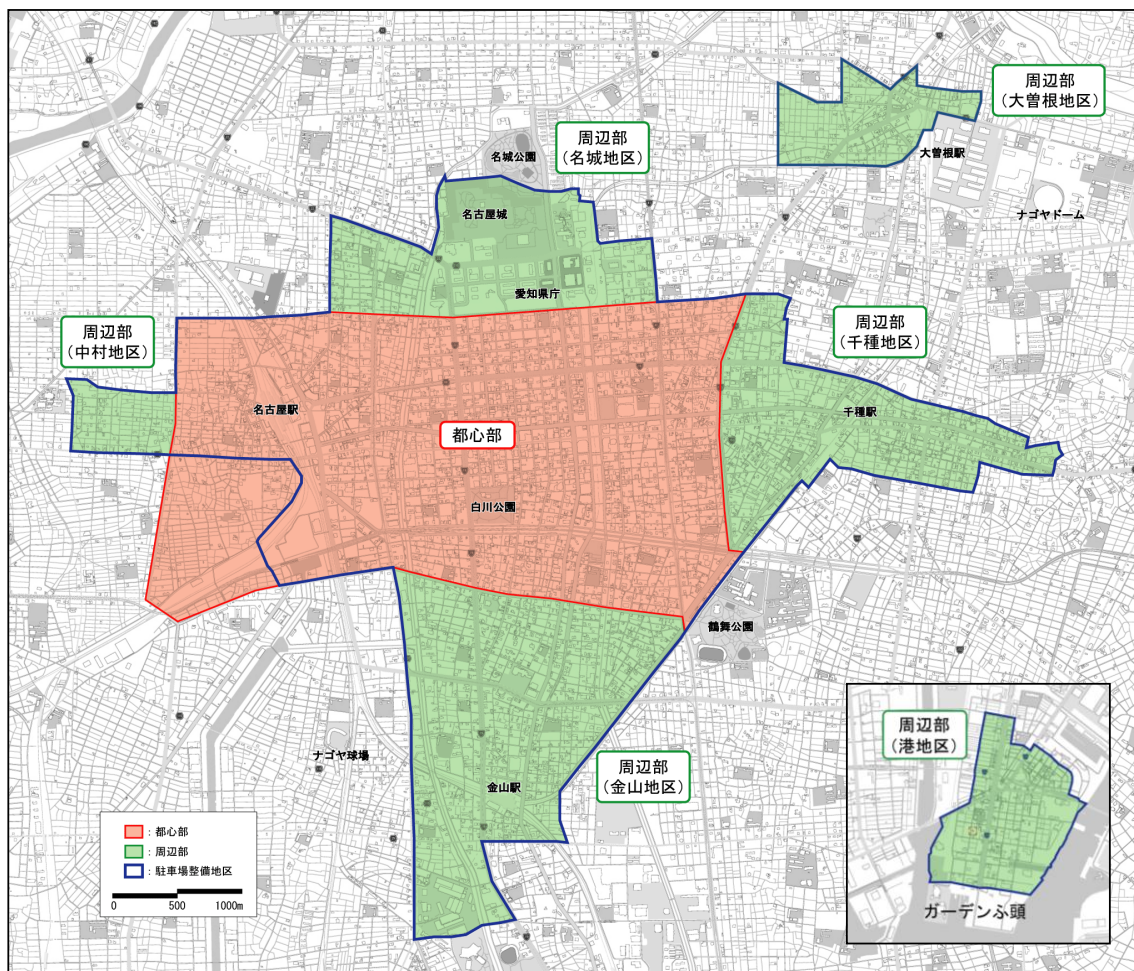
本市の交通政策は自動車利用から公共交通利用への転換を進めている。その中で、駐車場に関しても駐車場の供給過多な状況にある地区では既存駐車場の有効活用や抑制を図り、都心部ではまちの賑わい創出のため歩行空間の連続性を確保する必要がある。本業務は、附置義務駐車場の隔地集約化等を図る手法について、名古屋市駐車場条例等の見直しの視点から検討を実施するものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図

調査圏域（駐車場整備地区）は下記図のとおりである。



4 調査成果

1. 駐車場及び駐車施策に関する概況整理

駐車施策を検討する際の基礎データとして、駐車場整備地区内の需給バランスを詳細な街区単位で分析した。また、隔地距離の分析や附置義務制度の先進事例調査、駐車施策に対する駐車場事業者へのヒアリング調査等を実施した。

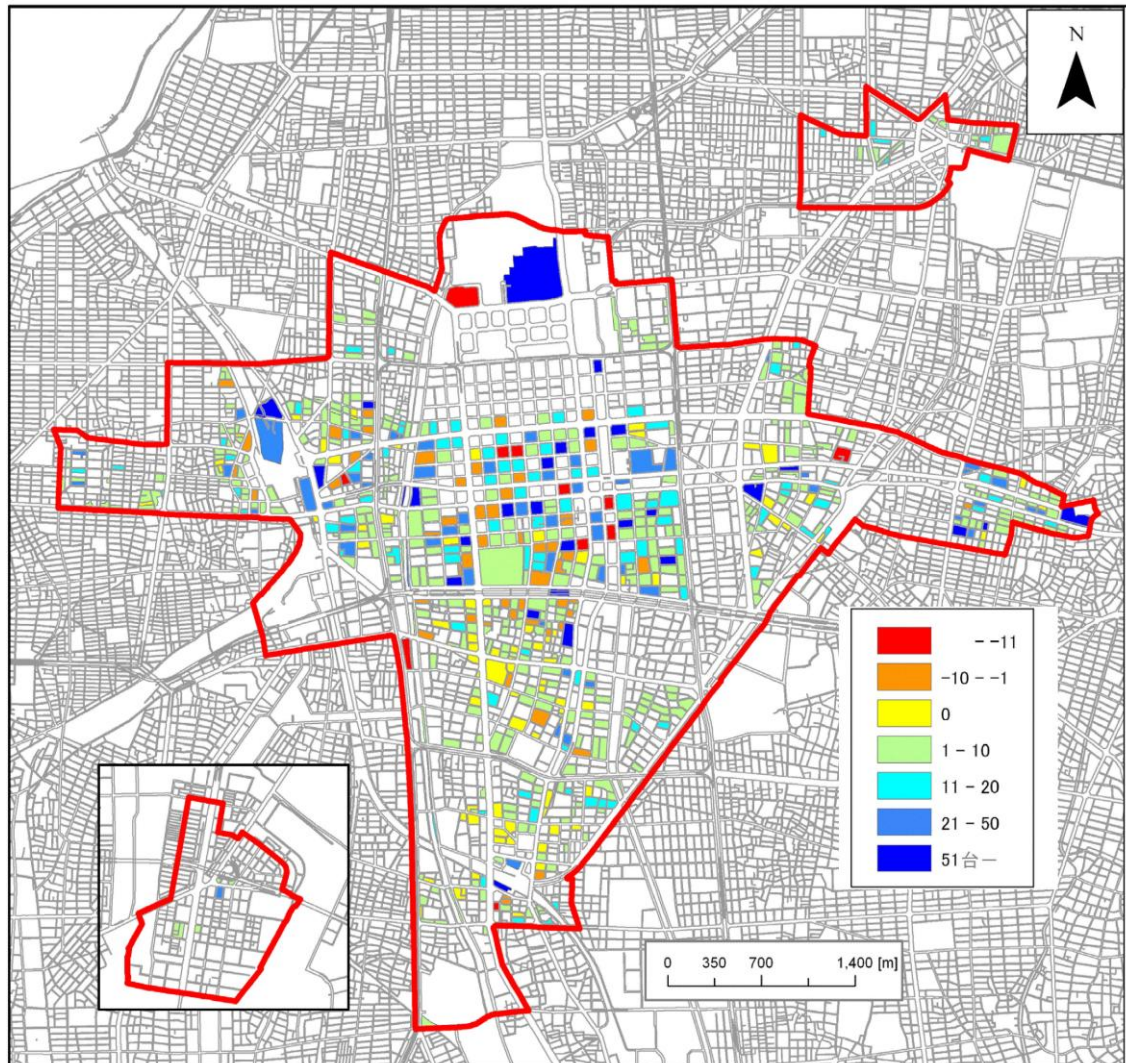


図 休日（ピーク時）の対象地域内における街區別駐車需給バランス

※図中赤枠内が対象地域（駐車場整備地区）

※凡例は「駐車供給量」－「駐車需要量」を表記し、赤（供給不足） ⇔ 青（供給過多）

※白色の街区は調査対象の駐車場がない街区、もしくは駐車供給量と駐車需要量が判明していない街区
（出典）平成19年度「都心部における駐車施策検討調査委託」、平成21年度「緊急雇用創出事業駐車需要等実態調査委託」調査結果及び大規模駐車場、大規模商業施設の追加調査結果

2. 関連事項の整理

関連事項として都市計画駐車場の活用方法の検討等を行った。現況の利用状況を見ると、平日、休日及び時間帯別において利用状況に余裕のある都市計画駐車場もある。下記表の各活用方策について、既存事例整理、駐車場事業者からのヒアリング調査等から、導入に向けた課題等の整理を行った。

表 都市計画駐車場の活用方法（イメージ）

活用方策	概要	
自動車関連の施設として活用	①集約駐車場として活用	附置義務駐車場の集約先として活用する。
	②共同荷捌き駐車場として活用	駐車場に共同荷捌きスペースを設置し、複数の事業者が共同で活用する。
	③カーシェアリングの設置（カーシェアリング）	駐車場の空きスペースにカーシェアリング用の自動車を配備し、カーシェアリングの普及促進を図る。
	④EV等の充電施設の設置	都市計画駐車場にEV等の充電施設を設置し、利用者に提供する。なお、名古屋市の都市計画駐車場のうち、4箇所導入済み。
二輪車関連の施設として活用	⑤自動二輪車用駐車場として活用	駐車場の空きスペース、デッドスペースを自動二輪車用の駐車スペースに転用する。なお、名古屋市の一部の都市計画駐車場では自動二輪車を受入れている。
	⑥自転車駐輪場としての活用	駐車場の空きスペース、デッドスペースに自転車の駐輪スペースを設置するとともに、通勤をはじめとする自転車利用を促進するための付帯サービス（シャワー施設の設置など）を提供する。
	⑦レンタサイクル・コミュニティサイクルの貸出ポートの設置	駐車場の空きスペースにコミュニティサイクルの貸出ポートを設置する。 なお、若宮大通駐車場（若宮パーク）ではレンタサイクルを実施している。
その他の施設として活用	⑧超小型モビリティの利用拠点としての活用	都心を回遊するための超小型モビリティのシェアリング施設として活用する（将来的な活用方策）。

3. 地域特性に合わせた新たな附置義務制度(案)の検討

附置義務駐車場の抑制・集約化の推進を図るための手法として、「地域にあった附置義務基準の設定」「駐車場の集約化による附置義務駐車場の適性配置」「負担金の徴収と運用」について、施策の展開内容を検討した。また、施策ごとに手法についてメリット・デメリット等の比較を行い、導入に向けた課題等を整理した。

表 導入施策及び手法（案）

施策	手法	その他検討事項
地域にあった附置義務基準の設定（駐車場の抑制）	地区単位で一律附置義務基準を引き下げる	・「一律全用途に適用」「用途ごとに適用」についても、あわせて比較検証する。
	公共交通利用促進策の実施など、一定条件を満たす施設の附置義務基準を引き下げる	・駅周辺で導入する場合、「対象地域内の全駅に導入する場合」と「特定の駅について導入する場合」についても、あわせて比較検証する。
駐車場の集約化による附置義務駐車場の適正配置（駐車場の集約化）	隔地の推進	—
	隔地距離の延長	・隔地距離の延長の必要性を既存調査結果等より整理する。 ・隔地距離を延長することのメリット、デメリットを整理する。 ・距離を延長する場合、「一律延長」「基本は現在のままとし、特定の地区のみ延長（地区ごとの隔地距離を変える）」場合について、比較検証する。
	集約駐車場への隔地集約	・「都市計画駐車場」「都市計画駐車場以外の駐車場」別に比較検証する（課題等を抽出）。 ・駐車場の種別（月極、時間貸）、駐車場の構造（立体・機械式、平面）別にも得失や課題を整理する。
	特定地区において集約駐車施設に駐車施設（附置義務駐車場）を設置する旨を条例で定める	—
負担金の徴収と運用	地方自治体が、駐車場整備の代わりに負担金等を徴収して、交通対策等に運用	・法的な課題以外に、導入に向けた課題を整理する。
	第三者組織等が、駐車場整備の代わりに負担金等を徴収して、交通対策等に運用	

新たな附置義務制度については、名古屋市の将来の交通まちづくり計画等での考え方や公共交通のサービス水準等を踏まえ、対象地区内をゾーンに区分し、ゾーンごとに駐車施策の導入を図ることを想定する。

名古屋市における将来像や公共交通のサービス水準等を踏まえ、以下の4つのゾーン（案）を設定した。

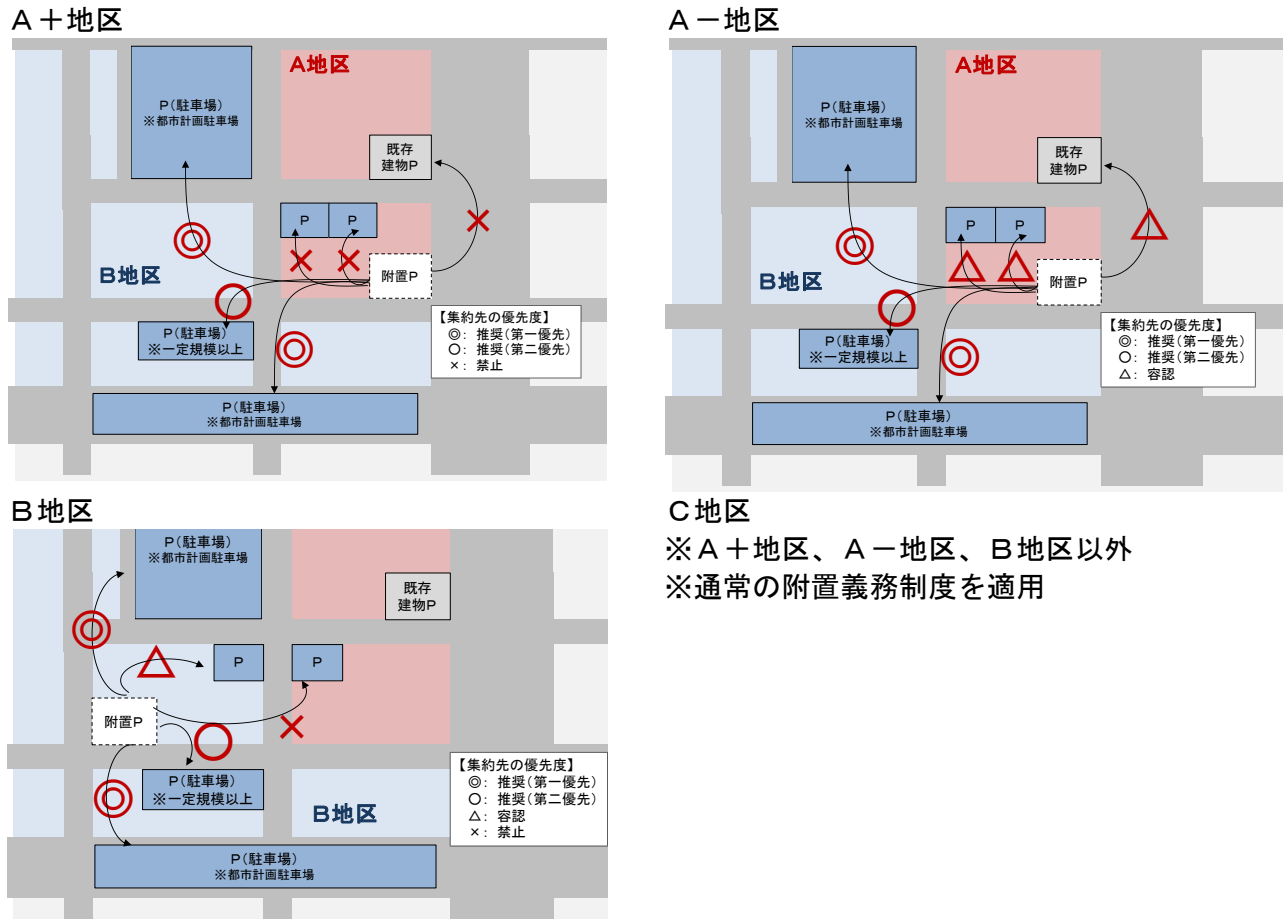


図 地区別の隔地確保の制度設計イメージ