

# 下 関 市 駐 車 場 整 備 計 画

◆計画対象駐車場整備地区の名称

下関都市計画駐車場整備地区

◆計画対象駐車場整備地区の位置、範囲及び面積

位置：下関駅周辺地区、長門町周辺地区

細江町周辺地区、唐戸町周辺地区

範囲：図に示すとおり

面積：約149.9ha

平成25年6月

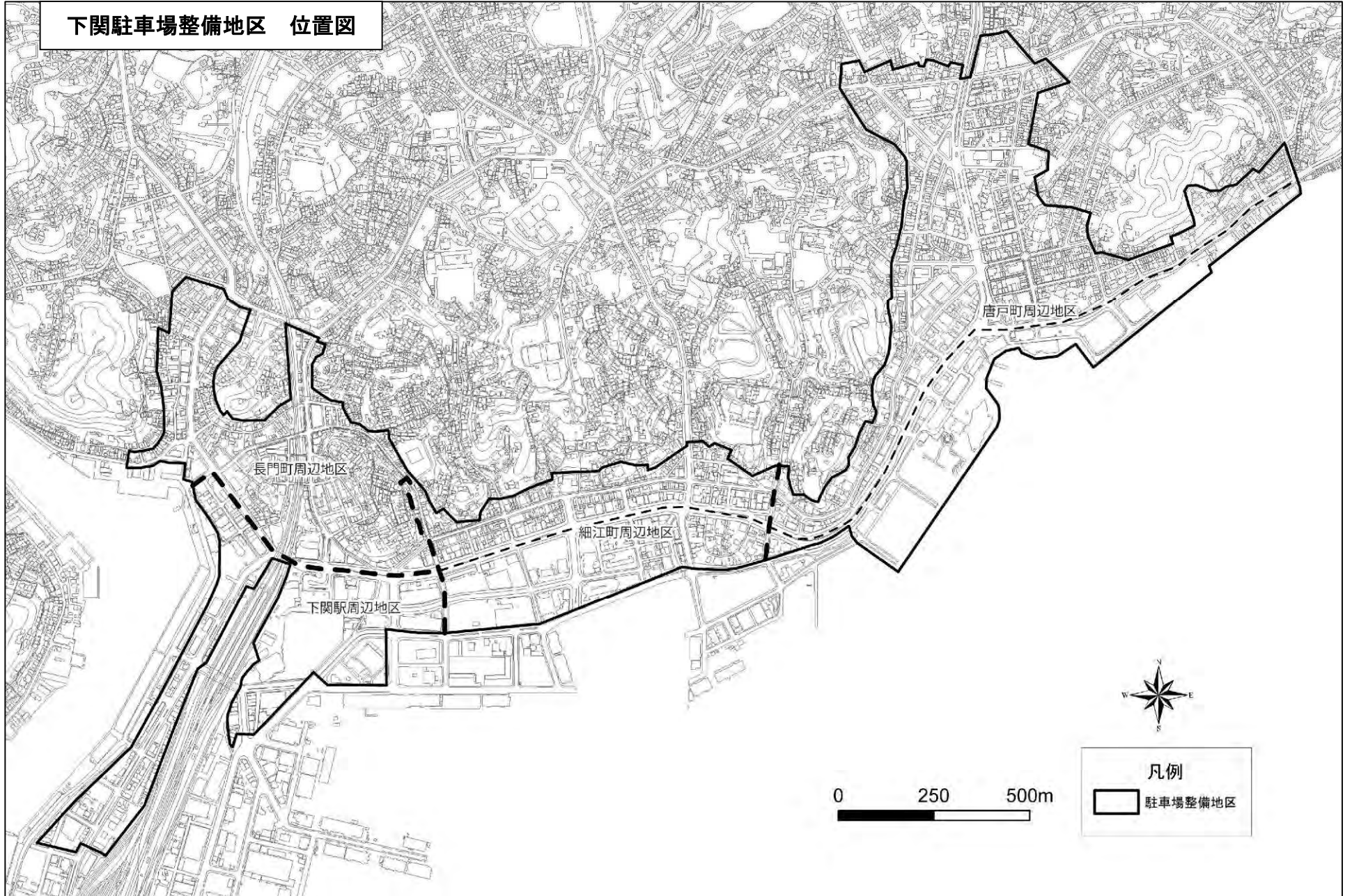
山 口 県 下 関 市

## 目 次

### 下関都市計画駐車場整備地区 位置図

1. はじめに.....	1
1) 策定の趣旨	
2) 計画の位置づけ	
2. 駐車場の現状と課題.....	2
2-1 駐車場の現状を取り巻く状況	
1) 駐車場の現状	
2) 駐車場を取り巻く状況	
3) 駐車需要の今後の動向	
2-2 駐車場の課題	
3. 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針.....	5
4. 路外駐車場整備の目標年次及び目標量 .....	6
5. 路外駐車場整備に関する施策 .....	9
1) 公共と民間の役割分担	
2) 公共駐車場の整備施策	
3) 民間駐車場の整備施策	
4) 駐車場の有効利用に関する整備促進策	
5) 自動二輪車駐車場に関する検討	
6) その他の施策	
6. 主要な路外駐車場.....	12

下関駐車場整備地区 位置図



長門町周辺地区

細江町周辺地区

下関駅周辺地区

唐戸町周辺地区



0 250 500m

凡例

■ 駐車場整備地区

## 1. はじめに

### 1) 策定の趣旨

本市では、駐車場法に基づき昭和 48 年 3 月に下関市の中心市街地について「駐車場整備地区」を指定し、また同年 4 月に「下関市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を定めるなど、市及び民間による駐車場の整備を進めてきました。

また、平成 6 年に「下関市駐車場整備計画」を策定後は、これに基づき駐車施設の整備及び駐車場に関する施策を進めてまいりました。中心市街地での商業施設の整備や社会経済情勢の変化等により、平成 17 年には駐車場整備計画の見直しを行いました。現在では、概ね整備目標量を達成するなどの成果を上げております。

この度は、当駐車場整備計画が平成 25 年に目標年次を迎えることから、本市における駐車場の現状を再度把握し、駐車場整備計画の見直しを行うこととします。見直しにあたっては、駐車場に関わる環境や商業施設の状況からの駐車場需給バランスの検証、少子高齢化の急速な進展などの社会情勢や本市が推進する交流人口の拡大施策の観点などを考慮して行うこととします。

### 2) 計画の位置づけ

駐車場整備計画は、駐車場法第 4 条の規定に基づき策定する「駐車場整備地区における駐車場の整備に関する計画」です。

本市では、現在市街地中心部の約 149.9ha を駐車場整備地区（自動車交通が輻輳し円滑な道路交通を確保する必要がある地区）として指定しています。

本計画は駐車場整備地区における一般公共の用に供する駐車場を対象に策定します。

## 2. 駐車場の現状と課題

### 2-1 駐車場の現状と駐車場を取り巻く状況

#### 1) 駐車場の現状（全体）

- ・駐車場整備地区及びその周辺地区における時間貸し駐車場は 64 箇所あり、収容台数は 5,592 台となっています。（平成 23 年 12 月現在）
- ・平成 15 年と比較して、時間貸し駐車場では 24 箇所 1,216 台、月極駐車場では 94 箇所 31 台、専用駐車場は 46 箇所では 1,157 台増加しており、合計で 164 箇所 2,404 台増加しております。
- ・公共と民間の割合は施設数が約 1 : 20、収容台数は約 1 : 5 となっています。
- ・目的地により近い駐車場を求めて一部の地区に集中し、駐車待ちが発生することがある一方、利用率の低い駐車場も見られます。
- ・市営駐車場の利用率は、民間駐車場と比べると比較的低い傾向にあります。

※利用率：調査時における当該駐車場のピーク時の利用台数÷収容可能台数

#### 2) 駐車場を取り巻く状況

- ・市内の自動車保有数は、調査開始から平成 18 年までは一貫して増加傾向にありましたが、伸びは鈍化しており、近年ではほぼ横ばいで推移しています。
- ・市内の人口は減少傾向にあります（H17→H22 で 約 1 万人の減少）。
- ・観光客数は平成 17 年以降、年間約 600 万人以上を維持しております。
- ・平成 18 年以降の放置自動車の取締り強化により、違法駐車は減少しています。

#### 3) 駐車需要の今後の動向

##### ①プラス要因

プラス要因として、以下の効果が期待されます。

- ・下関駅周辺地区及びあるかぼーと地区の開発を始めとした中心市街地活性化のための施策実施による駐車需要の増加。

##### ②マイナス要因

マイナス要因としては、以下の要素が挙げられます。

- ・他都市に比べ著しい少子高齢、及び人口減少の進展。
- ・環境保全意識の高揚や、高齢化に伴う運転免許証保有者の減少による運転離れなどによる自動車保有数の減少。

## 2-2 駐車場の課題

### 1) 駐車場整備地区全体の課題

駐車場整備地区においては、以下の課題等が挙げられます。

#### ①市営駐車場の利用状況

市営駐車場の利用台数は減少傾向にあり、利用率は他の民間駐車場に比べ低い状態にあります。

#### ②イベント時等における駐車需要

中心市街地では、イベント時等の特異日において慢性的な渋滞が発生しています。目的地における駐車場不足が主な原因と考えられ、周辺の既存駐車場を有効活用する必要があります。

#### ③環境に優しい新たな交通需要への対応

地球温暖化対策は、我が国のみならず世界共通の大きな課題です。温室効果ガス削減のため、電気自動車といった環境に優しい新たな交通需要への対応が求められています。

#### ④高齢化社会への対応

高齢化社会の進展に伴い、高齢者等の自立した日常生活、社会生活を確保することが重要となってきており、高齢者等に配慮した駐車施設の提供が必要です。

### 2) 各地区の課題

駐車場整備地区内の駐車需要の現状、駐車特性に応じて次の6地区を設定し、地区毎に課題等を記述します。

#### ①下関駅周辺地区

JR 下関駅に近接し、大規模物品販売店舗、中小規模の店舗、オフィスビル及びホテル等が集積する自動車交通の輻輳地区です。

この地区は駐車場の供給が需要量を上回っていますが、今後下関駅周辺の開発により需要量の増加が見込まれます。

#### ②長門町周辺地区

JR 下関駅に近接し、中小規模の店舗、オフィスビルが集積する自動車交通の輻輳地区です。この地区は駐車場の供給が需要量を上回っています。放置自動車取締の強化により以前より改善されましたが、いまだに違法路上駐車がみられます。

また、近接して市営長門町駐車場があるにもかかわらず利用率は低く、ピー

ク時においても5割に満たない利用率となっています。

### ③細江町周辺地区（国道9号以北）

本地区は商店と飲食店が混在し昼夜営業がなされており、以前は違法路上駐車場が非常に多い地区でしたが、飲食店などの閉鎖や時間貸し駐車場の新規整備により、この地区の駐車場の供給は需要を上回り、問題となっていた違法路上駐車は改善されています。商店街の活力のためには、適正な駐車場の配置及び安易な駐車場化の抑制も必要であると考えられます。

### ④細江町周辺地区（国道9号以南）

業務施設や行政施設が集中する地区です。本地区には主要な路外駐車場である市営細江町駐車場が設置してありますが利用率が低く、ピーク時においても5割に満たない利用率となっていますが、国道以北に同規模の駐車施設が無いため、地区の駐車需要の受け皿として重要な役割を果たしています。

### ⑤唐戸町周辺地区（国道9号以北）

市役所を中心とした業務施設と、市街地再開発事業による大規模店舗及び複数の商店街がある自動車交通の輻輳地区です。商店街地区の違法路上駐車は比較的改善されましたが、地区としては違法路上駐車が多く見られます。又、本地区には主要な路外駐車場である市営赤間町駐車場が設置してありますが、調査時におけるピーク時においても満車にはなっていません。

### ⑥唐戸町周辺地区（国道9号以南）

海響館、唐戸市場、カモンワープ等の施設整備による大量駐車需要の発生とともに駐車施設の整備が進行した地区です。また、あるかぼーと地区では、現在未利用地を暫定的に駐車場として運用し、駐車需要に対応していますが、今後、開発計画の進行による大量駐車需要が予測されます。平常時は、供給が需要を上回っておりますが、観光シーズンの特異日には、駐車場の供給が不足します。このため、目的地への駐車待ち車両による渋滞が発生し、円滑な道路交通の妨げとなっています。

### 3. 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針

現状の実態を踏まえ、将来的にも望ましい駐車環境を実現するために、公共と民間の適切な役割分担のもとに、地区の駐車特性を考慮したうえで、総合的かつ効果的な駐車対策を推進していくものとします。

計画的な駐車場の整備を推進するために助成制度の効率化を図るとともに、都市の核となり、先行的に整備が必要な駐車場については主要な路外駐車場として位置付けていきます。また、既存駐車場の有効な活用を図るため、民間との連携を図りながら駐車場案内システムの拡充や共同運用に係る検討、違法路上駐車に対する防止策、交通マナーの向上を図ります。



#### 4. 路外駐車場整備の目標年次及び目標量

##### 1) 目標年次

目標年次は、概ね10年後の平成33年とします。

##### 2) 目標量

将来の駐車需要量は、「下関駐車場整備計画調査」により次のとおり予測しました。

地区名	将来需要量 (台) 平成33年度	開発計画による 需要量(台) 平成33年度	合計 (台)
下関駅周辺地区	約2,300	約250	約2,550
長門町周辺地区	約160	—	約160
細江町周辺地区	約470	—	約470
(国道以北)	約90	—	約90
(国道以南)	約380	—	約380
唐戸町周辺地区	約1,440	—	約1,440
(国道以北)	約430	—	約430
(国道以南)	約1,010	—	約1,010
計	約4,370	約250	約4,620

※開発計画による駐車需要は「下関駅にぎわいプロジェクト」の整備計画により発生が予想される駐車需要です。

【現況整備量と将来需要量との比較】

地区名	現況整備量 (台) 平成23年度	将来需要量合計 (台) 平成33年度	現況整備量－将来 需要量の合計 (台)
下関駅周辺地区	2,444	約2,550	約－110
長門町周辺地区	294	約160	約130
細江町周辺地区	1,236	約470	約770
(国道以北)	239	約90	約150
(国道以南)	997	約380	約620
唐戸町周辺地区	1,669	約1,440	約230
(国道以北)	514	約430	約80
(国道以南)	1,155	約1,010	約150
計	5,643	約4,620	約1,020

※現況整備量には、「下関駅にぎわいプロジェクト」によって整備される予定の駐車場台数（250台）は含んでいません。

上記の通り、下関駅周辺地区以外の地区においては、現況整備量が将来需要量を上回る結果となっています。

しかしながら、中心市街地ではイベント時等の特異日においては駐車待ち車両による渋滞が発生しており、今後は交流人口の拡大を目指した諸施策により更なる渋滞の発生も考えられることから、後述の路外駐車場整備に関する施策により引き続き道路交通の円滑化に努めていく必要があります。

目標年次（平成 33 年）における必要駐車場量は、各地区の駐車需要に対応するために必要な量を確保することとし、整備目標量は、目標年次における駐車需要量が現況整備量を上回っている下関駅周辺地区について定めるものとします。

なお、下関駅周辺地区における駐車場不足は、下関駅開発立体駐車場（仮称）により概ね充足されると考えられるため、公共による駐車場整備は行わないこととします。下表に整備目標量を示します。

**【整備目標量(平成 33 年)】**

名称 地区	事業 主体	整備手法	整備目標 台数	備考
下関駅周辺 地区	民間	時間貸し駐車場	約 110 台	※整備目標台数は、現況整備量と将来需要量の差

※「下関駅にぎわいプロジェクト」により、現況整備量に含まれている下関駅時間貸し駐車場（163 台）が廃止され、新たに下関駅開発立体駐車場（仮称）（250 台）が整備される予定です。

よって、開発後（平成 25 年以降）の整備目標台数は、以下のとおりとなります。

$$110 \text{ 台} - (250 \text{ 台} - 163 \text{ 台}) = \underline{\underline{\text{約 } 20 \text{ 台}}}$$

## 5. 路外駐車場整備に関する施策

### 1) 公共と民間の役割分担

公共は、平成6年に策定した駐車場整備計画に基づき駐車施設を設置し、概ね整備目標量を達成しております。また、違法路上駐車についても解消されつつあります。

目的地が明確な駐車需要については、駐車需要の原因者である目的地の施設側による駐車施設の整備で対応することを原則とし、また、限定された地域の駐車需要に対応する時間貸し駐車場等についても民間による整備を主体とします。

公共は、これらの民間による駐車施設の整備のために適切な支援、誘導を行いません。特に将来供給の不足が予測される地区においては総合的なまちづくりの観点から計画的・先行的に整備すべき重要かつ基幹的な駐車施設については、主要な路外駐車場として位置付けます。

### 2) 公共駐車場の整備施策

#### ①現在の状況

公共駐車場は、一時預かり駐車場として整備した市営駐車場（細江町、赤間町、長門町）があります。細江町駐車場・長門町駐車場の利用はピーク時でも5割に満たず、利用率は低い状態にあります。

○細江町駐車場	0.58ha	500台
○赤間町駐車場	0.43ha	300台
○長門町駐車場	0.2ha	128台

#### ②整備の考え方

駐車場整備地区内における一時預かり駐車場は概ね供給目標量を達成したこと、また、市営駐車場の利用率は他の民間駐車場に比べ低い状態にあることから、市営駐車場の新規整備は必要ないと考えられ、今後は利用者増加のため既存施設の有効活用を図っていきます。

なお、長門町駐車場については開設から約40年が経過しており、現在では特定施設の専用駐車場としての利用が多くを占めています。また、平成18年の道路交通法の改正に伴い駐車違反の取締りが強化されたことにより、民間の一時預かりや専用・月極駐車場整備が急激に進み、当該地区における需給バランスは整ってきました。このようなことから、当該駐車場は公共駐車場としての使命、役割は終えていると考えられるため、今後は公共駐車場としての位置付けを解除し、都市計画駐車場として廃止することを含めて、見直しを検討します。

### 3) 民間駐車場の整備施策

#### ①建築行為に伴う駐車場の整備促進策

本市では昭和 48 年に「下関市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を制定し、平成 4 年に附置基準強化のため、条例改正を行いました。近年は、民間活力による駐車場整備が進みつつありますが、今後もその効果を調査したうえで、必要に応じ基準の見直しを図ります。

#### ②一般公共の用に供する駐車場の整備促進策

本市では昭和 50 年に「下関市民間公共駐車場設置奨励条例」を制定し、既に成果をあげていますが、予想される駐車需要に効果的に対応していくため、必要に応じて見直しの検討を行います。また、用途変更の可能性の高い平面駐車場に関しては駐車場の実態を常に把握し、駐車需給バランス維持のための対応に努めます。

### 4) 駐車場の有効利用に関する整備促進策

#### ①駐車場案内システムの構築

利用者への情報不足による駐車場の非効率な利用状況を改善し、既存駐車場の有効活用を促すため、平成 24 年に駐車場の位置や満空情報を提供するシステムを構築しました。

今後は、民間企業とも連携し、対象施設の増加や提供する情報の追加等を検討し、より利便性のあるシステムにしていくとともに、利用者への広報を行ってまいります。

#### ②駐車場利用券の共通化

市営駐車場では、駐車場利用者の利便性向上のため回数券を共通化しており、運営面での統合化が推進されています。

更なる利便性向上のためには、民間駐車場も含めた回数券の共通化が考えられますが、料金設定の差異や回数券売上金の分配方法等が大きな課題です。

#### ③違法駐車取締まり

駐車場の利用率向上や円滑な道路交通の確保のためには、違法駐車減少が必要です。駐車監視員による放置駐車車両確認により違法駐車環境は大きく改善されていますが、今後も違法駐車駐車マナー向上の啓発活動を行うとともに、警察当局と協力して違法駐車減少に努めます。

## 5) 自動二輪車駐車場に関する検討

平成 18 年に駐車場法が改正され、自動車の対象として自動二輪車が追加されました。本市においては、原付自転車は市営自転車駐車場にて受け入れており、一部の自転車駐車場では一定規模（125CC 以下）の自動二輪車の駐車が可能ですが、一定規模以上の自動二輪車の受入を行っている公共駐車場はございません。本市の自動二輪車保有台数は少しずつではありますが増加しており、今後は民間と協力し、自動二輪車駐車場対策を検討していく必要があります。

## 6) その他の施策

### ① 荷捌き駐車施設の整備について

商店街等による荷捌きを行う際、荷捌き駐車施設の不足から路上での荷捌きが多く行われており、道路交通に大きな影響を与えています。こうした中、全国では附置義務駐車場条例に荷捌き駐車施設の附置に関する規定を整備する事例等があります。

本市においては、他市と比較して荷捌き駐車施設の不足は深刻化していませんが、今後も地域の実情を把握し、必要に応じて整備に関する検討を行ってまいります。

### ② 特異日の駐車場対策について

特異日における駐車場不足に対応するため、前述の駐車場情報提供システム等による利用者への情報提供や、利用者の回遊性向上のための施策の検討等を行い、特異日の駐車場対策に努めてまいります。

### ③ 電気自動車の充電対策について

現在、環境負荷の少ない電気自動車の普及が全国的に進みつつあります。本市においても、自動車から排出される CO<sub>2</sub> の削減による低炭素社会の実現を図るため、平成 24 年度から北九州市と連携して充電ネットワークの整備・拡大等への取組みを始めています。

環境負荷の低減は都市交通施策における課題でもあり、今後も社会経済情勢等を勘案しつつ、充電ネットワークの整備・拡大等への取組みを進めてまいります。

### ④ 高齢者等に配慮した駐車区画の設置について

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」により、一定の条件を満たす路外駐車場設置の際には、高齢者等に配慮した駐車区画の設置等が義務付けられました。

本市においても高齢化は進んでおり、引き続き高齢者等が安全かつ円滑に移動できる環境の整備に努めてまいります。

## 6. 主要な路外駐車場

下関駐車場整備地区における、「主要な路外駐車場」の整備に関する事業の概要を以下に示します。

駐車場名	設置者／管理者	位置	規模	供用年
細江町駐車場	下関市	細江町2丁目	500台	平成7年
赤間町駐車場	下関市	赤間町	300台	平成6年
みらいパーク	株式会社 HANA	あるかぼーと	395台	平成17年
下関駅開発 立体駐車場 (仮称)	下関商業開発 株式会社	竹崎町4丁目	250台	平成26年 (予定)

主要な路外駐車場 位置図

