

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

令和3年12月

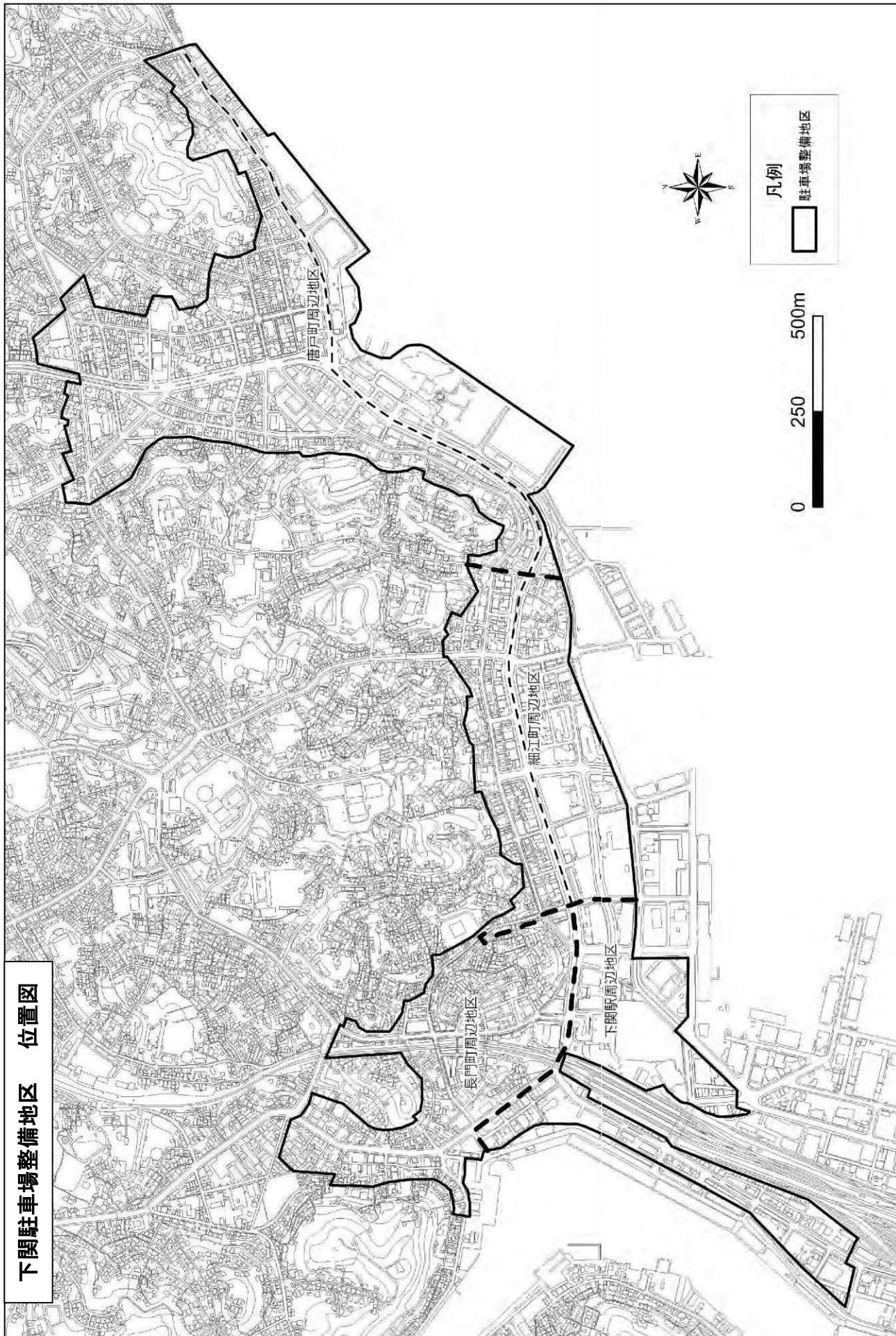
山 口 県 下 関 市

目次

1. はじめに	1
1.1 策定の趣旨	1
1.2 計画の位置づけ	1
1.3 駐車場整備計画における対象となる駐車場	2
2. 駐車場の現状と今後の動向	3
2.1 駐車場の現状と駐車場を取り巻く状況	3
1) 駐車場の現状（全体）	3
2) 駐車場を取り巻く状況	4
2.2 駐車場施設の利用実態	5
1) 路外駐車場（時間貸し駐車場）の利用状況	5
2) 路上駐車状況	6
2.3 駐車場の需給バランス	7
1) 現況の需給バランス	7
2) 駐車需要の今後の動向	9
3) 将来の需給バランス	10
3. 駐車場の課題	13
3.1 駐車場整備地区全体の課題	13
3.2 地区別の課題	13
4. 駐車場の整備に関する基本方針	16
5. 路外駐車場整備の目標年次及び目標量	17
5.1 目標年次	17
5.2 需要量	17
5.3 整備量	17
5.4 目標量	18
6. 駐車場整備計画の推進に必要な路外駐車場整備に関する施策	19
6.1 地方自治体と民間の役割分担	19
6.2 公共駐車場の整備施策	19
1) 現在の状況	19
2) 整備の考え方	19
6.3 民間駐車場の整備施策	20
1) 建築行為に伴う駐車場の整備促進策	20
2) 公共駐車場の整備促進策	20
6.4 遊休土地の有効活用	20
6.5 既存駐車場の有効活用	21

6.6 駐車場シェアリング.....	22
6.7 その他.....	23
1) 改正バリアフリー法への対応.....	23
2) 自動二輪車及び荷捌き車両に対する駐車施策の検討.....	24
3) 駐車施設の附置義務制度の緩和検討.....	25
4) 電気自動車の充電対策.....	26
7. 主要な路外駐車場.....	27

下関駐車場整備地区 位置図



1. はじめに

1.1 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、地方自治体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、平成 25 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令和 3 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、また、観光型駐車需要及び駐車場整備地区内における開発動向などを考慮して行うこととします。

1.2 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 149.9 ha 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。

(駐車場法（抄）)

第四条 駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合においては、市町村は、その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（以下「駐車場整備計画」という。）を定めることができる。

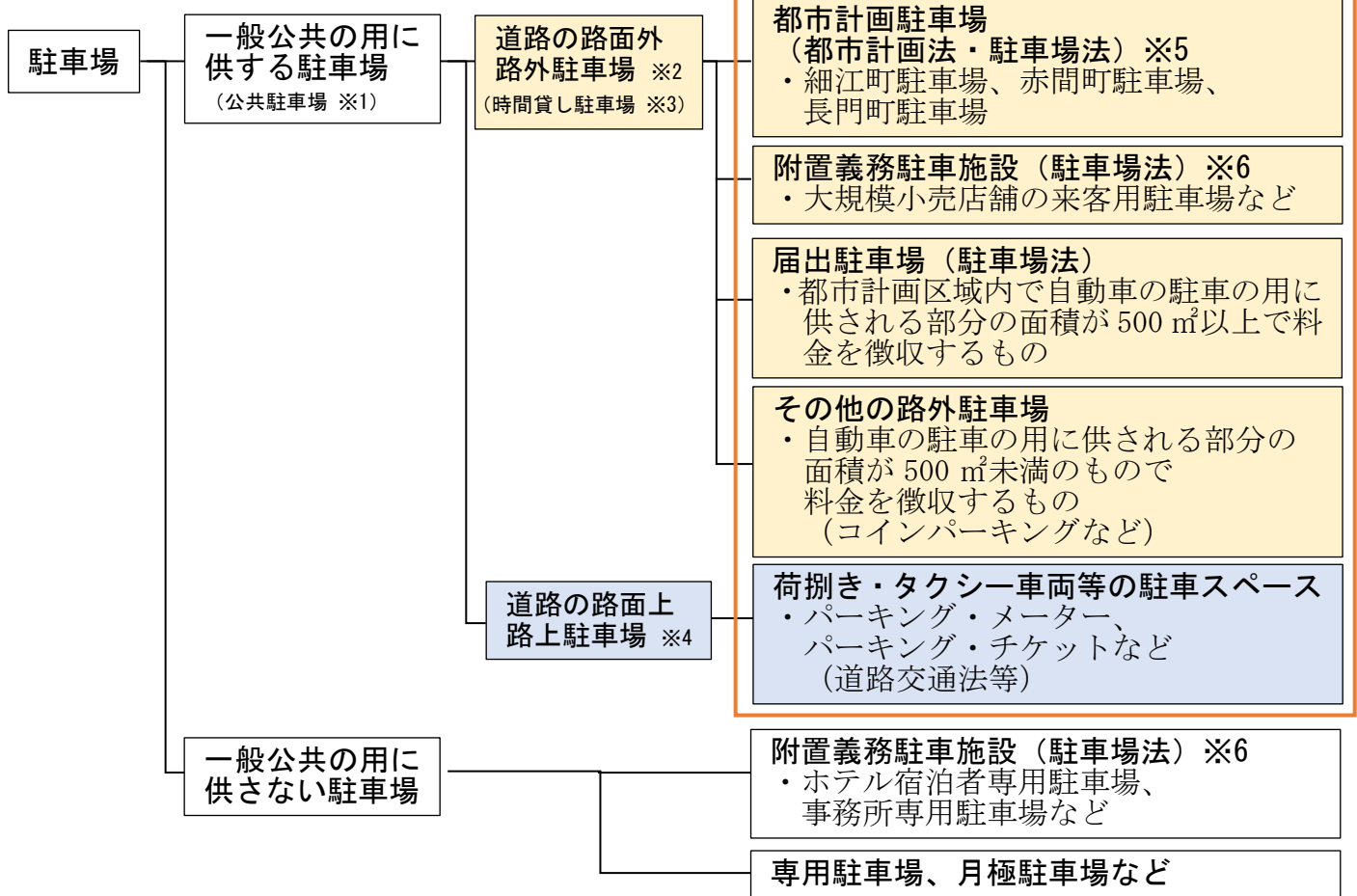
2 駐車場整備計画においては、おおむね次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針
- 二 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量
- 三 前号の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策
- 四 地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体
- 五 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

1.3 駐車場整備計画における対象となる駐車場

本計画は、駐車場整備地区内における下記に示す駐車場を対象に策定します。

▼駐車場整備計画において対象となる駐車場



※注1) 公共駐車場・・・設置主体が地方自治体・民間に限らず、一般公共の用に供する駐車場

※注2) 路外駐車場・・・一般公共の用に供する駐車場（公共駐車場）のうち、道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設。
(月極や施設の専用駐車場など利用者が限定される駐車場を除く。)

※注3) 時間貸し駐車場・・・一般公共の用に供する路外駐車場のうち時間単位等で料金を徴収する駐車場

※注4) 路上駐車場・・・一般公共の用に供する駐車場（公共駐車場）のうち、道路の路面に一定の区画を限って設定される自動車の駐車のための施設

※注5) 都市計画駐車場・・・対象とする駐車需要が広く一般公共の用に供する基幹的なもので、かつその位置に永続的に確保すべきものとして都市計画に定められた駐車場

※注6) 附置義務駐車施設・・・「下関市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」において、一定規模以上の建築物に対して自動車の駐車のため施設の附置を義務付けたもの

2. 駐車場の現状と今後の動向

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 84 箇所あり、収容台数は 6,461 台となっています。（令和 2 年 11 月現在）
- ・平成 23 年と比較すると、時間貸し駐車場では 26 箇所 1,018 台増加する一方、月極駐車場や専用駐車場は減少しています。また、平成 23 年時点では存在しなかったカーシェア用の駐車場が 6 箇所 13 台が整備されており、駐車場整備地区全体で施設数及び収容台数は 163 箇所 390 台の増加となっています。
- ・地方自治体と民間の割合は施設数が約 1 : 38、収容台数は約 1 : 6 となっており、民間による整備が進められています。
- ・目的地により近い駐車場を求めて一部の駐車場に集中し、駐車待ちが発生することがある一方、目的地周辺では利用率の低い駐車場も見られます。
- ・都市計画駐車場の利用率は、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

図表 2-1 駐車場の施設数・収容台数

運営方式	項目	平成23年	令和2年	増減
時間貸駐車場	施設数	58	84	26
	収容台数	5,443	6,461	1,018
月極・専用 駐車場	施設数	696	688	-8
	収容台数	10,303	9,047	-1,256
カーシェア	施設数	0	6	6
	収容台数	0	13	13
不明	施設数	74	215	141
	収容台数	543	1,158	615
合計	施設数	802	965	163
	収容台数	16,289	16,679	390

※注1) 外観上から「時間貸駐車場」か「月極・専用駐車場」かを特定し難い駐車場を「不明」とした。

※注2) 1施設で複数の運営方式が混在する場合は、各運営方式にそれぞれ計上しているため、運営方式別の駐車施設数の合計値と駐車施設総数は一致しない。

※注3) 平成23年時点では「下関漁港地方卸売市場 駐車場（1,250台）」を専用駐車場に計上していたが、下関漁港地方卸売市場の施設整備に伴い、令和2年時点では専用駐車場として132台分のみの計上となり、専用駐車台数が大きく減少している。

図表 2-2 地方自治体と民間の施設数等

項目	平成23年		令和2年	
	地方自治体	民間	地方自治体	民間
施設数	31	771 (25)	25	940 (38)
収容台数	3,489	12,800 (4)	2,501	14,178 (6)

※注1) 括弧内の数値は地方自治体に対する民間の比率

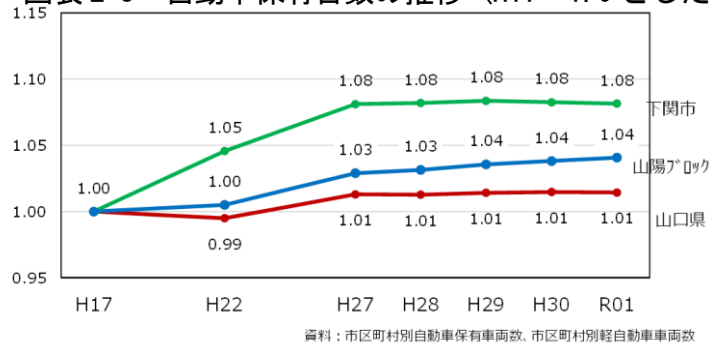
2) 駐車場を取り巻く状況

- ・市内の自動車保有数は、調査開始から平成 27 年までは増加傾向にありましたが、伸びは鈍化しており、平成 28 年以降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（平成 17 年→平成 30 年で、約 11 %、約 3 万人の減少）、山口県平均（平成 17 年→平成 30 年で、約 8 %の減少）より顕著となっています。
- ・観光客数は平成 17 年～平成 23 年までは、年間約 600 万人前後で推移していましたが、平成 24 年～平成 28 年では年間 650 万人以上、平成 29 年以降は年間 700 万人以上となっており、増加傾向にあります。
- ・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。
- ・近年の観光需要の増加に伴い観光施設が集中する唐戸地区では、^{※1} 特異日において、駐車待ち車両による渋滞が発生するなど観光型駐車対策が課題となっています。また、あるかぼーと地区のウォーターフロント開発が進められるなど、駐車場整備地区内における駐車場を取り巻く環境は大きく変動することが想定されます。

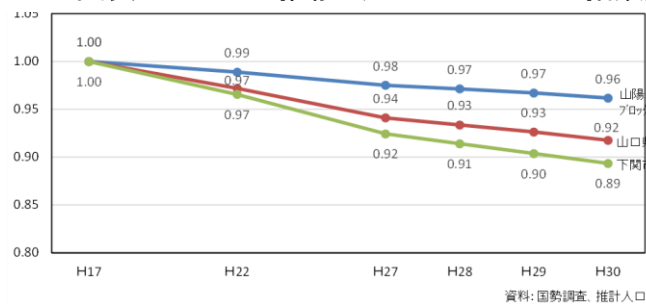
※1 特異日：三連休以上の^{※2} 休日

※2 休日：土日、祝日及び年末年始（12/29～1/3）

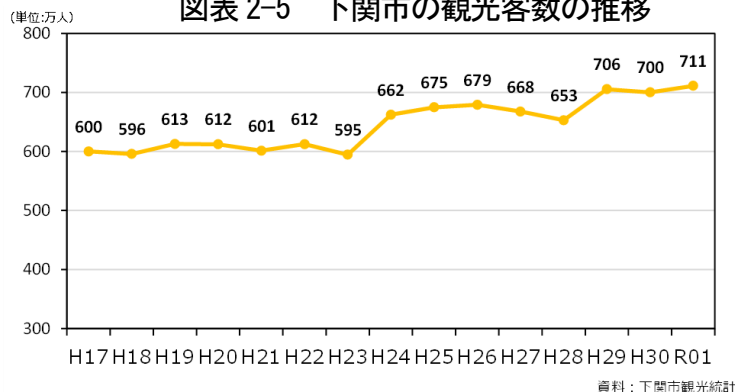
図表 2-3 自動車保有台数の推移（H17=1.0 とした指数）



図表 2-4 人口推移（H17=1.0 とした指数）



図表 2-5 下関市の観光客数の推移



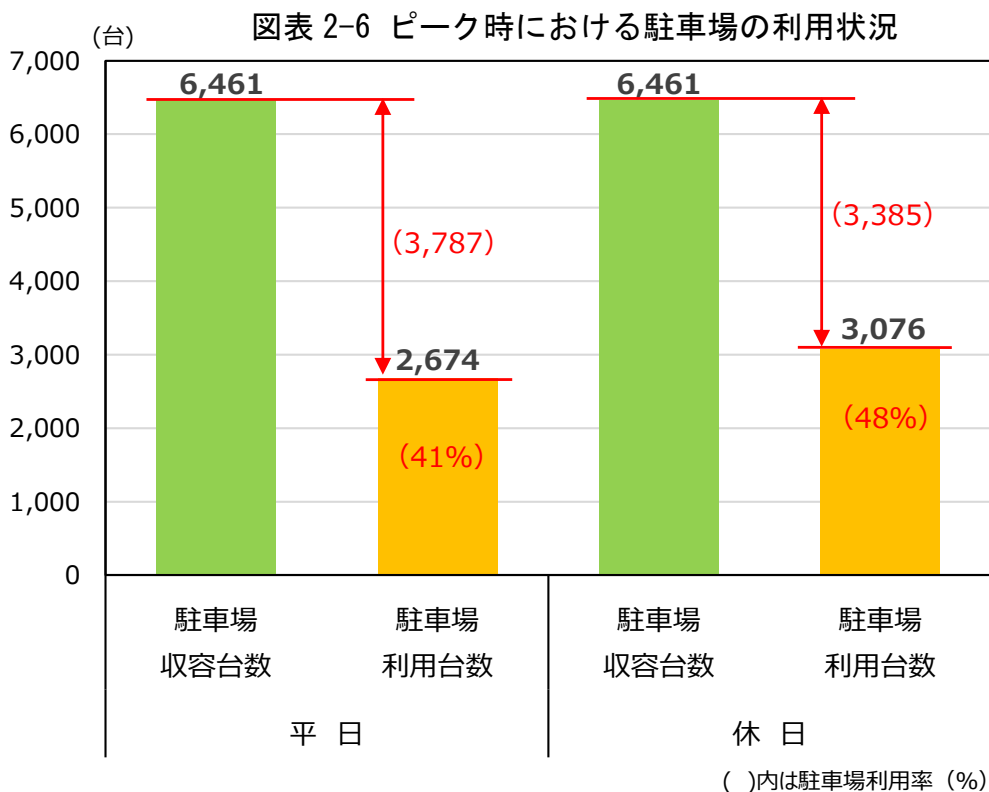
2.2 駐車場施設の利用実態

本市では、平成 23 年に駐車場整備地区内の実態調査を行いました。調査より 10 年が経過し、社会情勢や土地利用の変化等がみられることから、令和 2 年に改めて調査を行い最新の駐車施設の利用実態を把握しました。

なお、特異日において、唐戸周辺地区を中心に観光客による駐車需要が増加し、渋滞が発生していることから、平日と休日（特異日）を対象に調査日を選定し、駐車場施設利用実態調査を実施しました。

1) 路外駐車場（時間貸し駐車場）の利用状況

路外駐車場の利用状況では、平日ピーク時が 2,674 台（利用率 41 %）、休日ピーク時 3,076 台（利用率 48 %）となっており、休日の駐車場の利用率が高い状況にあります。しかしながら、休日ピーク時においても駐車場の空きは約 3,400 台あり、収容台数には十分余裕があります。



〔調査日〕 令和 2 年 11 月 17 日（火）晴れ	〔調査日〕 令和 2 年 11 月 21 日（土）曇り・三連休初日
--------------------------------	--------------------------------------

※注 1) ピーク時利用台数は、収容台数に地区別・目的別に設定したピーク利用率（主要駐車場の利用実態調査を基に設定）を乗じた台数

※注 2) 調査日の選定については、イベント開催時については、主催者側を中心として駐車場確保及び必要に応じて公共交通機関への誘導を行うことを基本とするため、調査日からは除外している。その他の特異日において、冬季など気候の厳しい時期ではない、秋の行楽シーズンとして調査分析にふさわしい日を選択している。

一方、都市計画駐車場においては平日の利用率が休日よりも高く、長門町駐車場 44 %、細江町駐車場 48 %、赤間町駐車場 83 %となっています。

図表 2-7 都市計画駐車場のピーク時における駐車場の利用状況

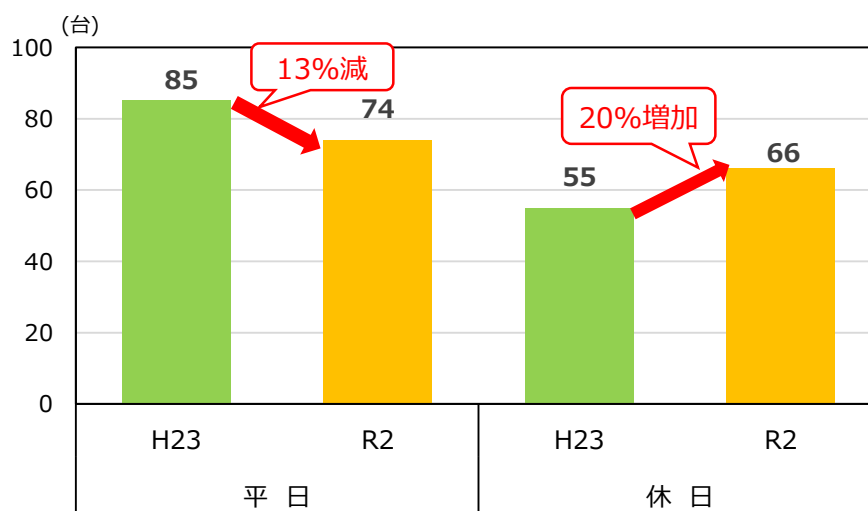
	収容台数	平日		休日	
		利用台数	利用率	利用台数	利用率
長門町駐車場	128	56	44%	48	38%
細江町駐車場	500	242	48%	84	17%
赤間町駐車場	300	250	83%	138	46%

2) 路上駐車状況

平日ピーク時の路上駐車台数は 74 台と、平成 23 年に比べると 1 割程度減少しています。

一方、休日ピーク時の路上駐車台数は 66 台と、平成 23 年に比べると 2 割程度増加しています。

図表 2-8 ピーク時における路上駐車台数



※注) ピーク時利用台数は、各路上駐車対象区間における最大駐車台数の合計値

2.3 駐車場の需給バランス

駐車場整備地区内の駐車需要の現状、駐車特性に応じ、下関駅周辺地区、長門町周辺地区、細江町周辺地区（国道 9 号以北）、細江町周辺地区（国道 9 号以南）、唐戸町周辺地区（国道 9 号以北）、唐戸町周辺地区（国道 9 号以南）の 6 地区を設定し、平日、休日の駐車場利用実態と駐車場収容台数等を基に、現況及び将来の駐車場の需給バランスを検討しました。

なお、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う移動自粛等による影響により例年の状況と乖離が認められたことから、平常時である 令和元年 11 月とコロナ禍である令和 2 年 11 月の利用実績を基に「コロナ補正率」を適用し駐車需要量を算出しました。

※「コロナ補正率」・・・新型コロナウイルスの影響による補正率

また、休日における需給バランス分析においては、特異日を対象にしていますが、駐車場利用実態調査が連休初日の調査となったため、駐車需要が多い傾向にある連休中日を想定し令和元年 9 月及び 10 月における三連休の利用実績を基に、「日変動補正率」を適用し駐車需要量を算出しました。

※「日変動補正率」・・・連休中日に係る補正率

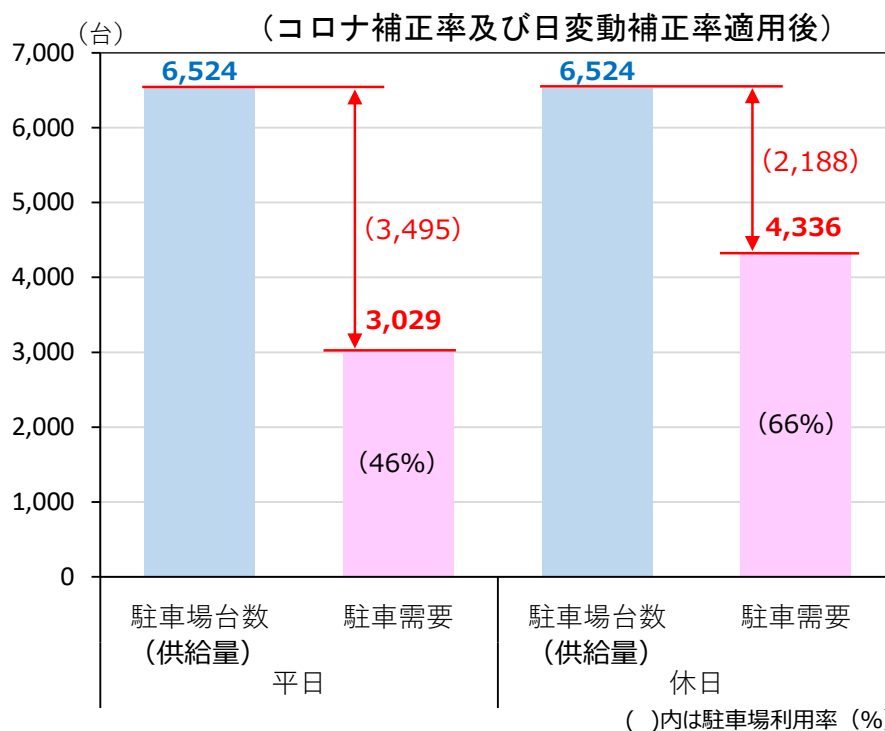
1) 現況の需給バランス

コロナ補正率及び日変動補正率適用後における、平日及び休日のピーク時の駐車場の需給バランスは下図に示すとおりです。

なお、駐車需要は時間貸し駐車場の駐車台数に路上駐車台数を加えたもの、また、駐車場台数は時間貸し駐車場の収容台数に路上駐車枠を加えたもの（供給量）になります。

平日、休日ともに駐車場台数（供給量）が駐車需要を上回っており、その差は平日約 3,500 台、休日約 2,200 台です。平日に比べて休日の方が需要量は増加していますが、駐車場は充足しています。

図表 2-9 ピーク時における駐車場の需給バランス



地区別の駐車需給バランスでは、全ての地区において平日、休日ともに駐車台数（供給量）が駐車需要を上回っており、駐車場は充足しています。

平日と休日の駐車場の需給率の変化に着目すると、唐戸町周辺地区の国道以南では、平日の需給率は 22 %ですが、休日には需給率が 66 %に大きく上昇しており、唐戸市場周辺への観光客が需給率を大きく押し上げていることがうかがえます。

このことから、観光型駐車需要及び今後の開発計画への対応では、特に休日の駐車場の需給バランスに留意する必要があります。

図表 2-10 【平日】時間貸し駐車場 需給バランス

地区	①駐車需要	②駐車場台数			需給率 ①/②	供給 過不足量 ②-①
		時間貸	路上	合計		
下関駅周辺地区	994	2,429	-	2,429	41%	1,435
長門町周辺地区	164	274	14	288	57%	124
細江町周辺地区	849	1,375	34	1,409	60%	560
国道以北	213	263	34	297	72%	84
国道以南	636	1,112	-	1,112	57%	476
唐戸町周辺地区	1,022	2,383	15	2,398	43%	1,376
国道以北	661	752	15	767	86%	106
国道以南	361	1,631	-	1,631	22%	1,270
合計	3,029	6,461	63	6,524	46%	3,495

図表 2-11 【休日】時間貸し駐車場 需給バランス

地区	①駐車需要	②駐車場台数			需給率 ①/②	供給 過不足量 ②-①
		時間貸	路上	合計		
下関駅周辺地区	1,606	2,429	-	2,429	66%	823
長門町周辺地区	177	274	14	288	61%	111
細江町周辺地区	870	1,375	34	1,409	62%	539
国道以北	247	263	34	297	83%	50
国道以南	623	1,112	-	1,112	56%	489
唐戸町周辺地区	1,683	2,383	15	2,398	70%	715
国道以北	606	752	15	767	79%	161
国道以南	1,077	1,631	-	1,631	66%	554
合計	4,336	6,461	63	6,524	66%	2,188

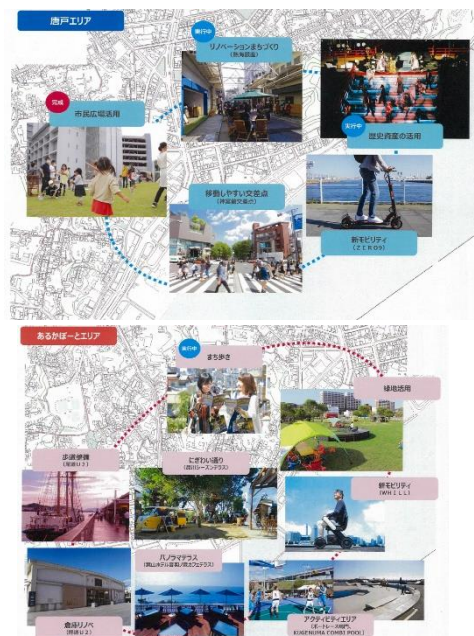
2) 駐車需要の今後の動向

将来の駐車需要を検討する上で、考慮すべき要因をプラス要因とマイナス要因に分けて整理します。

① プラス要因

プラス要因としては、以下の開発計画や観光まちづくり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」の開発計画、「歩いて楽しむ」をコンセプトとした海峡エリアビジョンなど中心市街地活性化のための施策実施による商業・観光需要等の増加。



② マイナス要因

マイナス要因として、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保有者の減少による運転離れなどの自動車保有者数の減少。
- ・唐戸町周辺地区における臨時駐車場などの大規模駐車場の閉鎖。

図表 2-12 将来の駐車場開設・閉鎖予定

地区名	名称	台数(台)	開設・閉鎖時期	
下関駅周辺地区	タイムズ下関駅東	▲ 215	令和3年(2021年)5月閉鎖	
	民間駐車場(予定)	117	令和4年(2022年)6月供用開始予定	
細江町周辺地区	山口県国際総合センター第二駐車場	31	令和3年(2021年)4月 31台の時間貸駐車場供用開始	
唐戸町周辺地区		▲ 825		
	国道以北	アットパーク山口銀行唐戸支店	20	令和3年(2021年)2月15日供用開始(専用駐車場からの転換)
	国道以南	あるかぼーと臨時駐車場	▲ 450	【仮定】令和4年(2022年)以降閉鎖予定
	みらいパーク	▲ 395	【仮定】令和7年(2025年)4月閉鎖予定(定期借地権期限)	
計		▲ 892		

3) 将来の需給バランス

将来の駐車需要量を予測し、駐車場収容台数と比較することで将来の駐車場の需給バランスを検討します。

① 将来需要量

現時点（令和 2 年）から 5 年後、10 年後の将来の駐車需要量を以下の方法で予測します。

$$\text{将来需要量} = (\text{現況需要量} \times \text{交通需要の伸び率}) + \text{開発による需要量}$$

現況需要量 : 令和 2 年の平日・休日の時間貸し駐車需要台数及び路上駐車台数

交通需要の伸び : 令和 2 年から令和 7 年、令和 12 年にかけての交通需要の伸び率
 （平成 22 年道路交通センサスOD調査ベースの山陽ブロックの自動車走行台キロの伸び率に、山陽ブロック及び下関市の自動車保有台数の伸び率を基に設定した地域補正率を乗じて伸び率を設定）

開発による需要量 : 開発計画に関連して増加が見込まれる駐車需要

将来の駐車需要量は、平日では現況に比べ 5 年後には 3 %（3029 台→3115 台）増加、10 年後には現況と同じ需要量が見込まれ、休日では現況に比べ 5 年後には 1 %（4336 台→4387 台）増加が、10 年後には 2 %（4336 台→4269 台）減少が見込まれます。なお、駐車需要量はいずれの時点においても、平日より休日の方が高くなっています。

図表 2-13 将来駐車需要（平日）

地区名	現況 需要量 (台)	令和7年（2025年）				令和12年（2030年）			
		将来需要計(台)			将来計画 駐車需要	将来需要計(台)			将来計画 駐車需要
		将来時間貸し 駐車需要	伸び率	将来計画 駐車需要		将来時間貸し 駐車需要	伸び率	将来計画 駐車需要	
下関駅周辺地区	994	1,084	967	0.973	117	1,057	940	0.946	117
長門町周辺地区	164	160	160	0.973		155	155	0.946	
細江町周辺地区	849	857	826		31	834	803		31
国道以北	213	207	207	0.973		201	201	0.946	
国道以南	636	650	619	0.973	31	633	602	0.946	31
唐戸町周辺地区	1,022	1,014	994		20	987	967		20
国道以北	661	663	643	0.973	20	645	625	0.946	20
国道以南	361	351	351	0.973		342	342	0.946	
計	3,029	3,115	2,947		168	3,033	2,865		168

図表 2-14 将来駐車需要（休日）

地区名	現況 需要量 (台)	令和7年（2025年）				令和12年（2030年）			
		将来需要計(台)			将来計画 駐車需要	将来需要計(台)			将来計画 駐車需要
		将来時間貸し 駐車需要	伸び率	将来計画 駐車需要		将来時間貸し 駐車需要	伸び率	将来計画 駐車需要	
下関駅周辺地区	1,606	1,680	1,563	0.973	117	1,636	1,519	0.946	117
長門町周辺地区	177	172	172	0.973		167	167	0.946	
細江町周辺地区	870	877	846		31	854	823		31
国道以北	247	240	240	0.973		234	234	0.946	
国道以南	623	637	606	0.973	31	620	589	0.946	31
唐戸町周辺地区	1,683	1,658	1,638		20	1,612	1,592		20
国道以北	606	610	590	0.973	20	593	573	0.946	20
国道以南	1,077	1,048	1,048	0.973		1,019	1,019	0.946	
計	4,336	4,387	4,219		168	4,269	4,101		168

② 将来供給量

現時点（令和 2 年）から 5 年後、10 年後の将来の駐車場台数（供給量）を以下の方法で設定します。

$$\text{将来供給量} = \text{現況供給量} + \text{開発による追加供給量} - \text{除外される駐車場台数}$$

現況供給量 : 令和 2 年の駐車場収容台数及び路上駐車枠台数

開発による追加供給量 : 令和 7 年、令和 12 年時点で開発により追加される駐車場収容台数

除外される駐車場台数 : 令和 7 年、令和 12 年時点で閉鎖される駐車場収容台数

5 年後、10 年後の駐車場台数（供給量）は、下表に示すとおりです。

下関駅周辺地区では 98 台（開発での追加台数 117 台－除外台数 215 台）、唐戸町周辺地区（国道以南）では 825 台（開発での追加台数 20 台－除外台数 845 台）の駐車場台数が減少することになり、特に唐戸町周辺地区（国道以南）では駐車場台数が半減します。

図表 2-15 将来の駐車場台数（供給量）の設定結果

地区名	現況供給量 (台)	令和7年(2025年)			令和12年(2030年)		
		修正供給計(台)			修正供給計(台)		
		開発での追加台数 (台)	除外台数 (台)		開発での追加台数 (台)	除外台数 (台)	
下関駅周辺地区	2,429	2,331	117	▲ 215	2,331	117	▲ 215
長門町周辺地区	288	288			288		
細江町周辺地区	1,409	1,440	31		1,440	31	
国道以北	297	297			297		
国道以南	1,112	1,143	31		1,143	31	
唐戸町周辺地区	2,398	1,573	20	▲ 845	1,573	20	▲ 845
国道以北	767	787	20		787	20	
国道以南	1,631	786		▲ 845	786		▲ 845
計	6,524	5,632	168	▲ 1,060	5,632	168	▲ 1,060

※注) 追加、除外台数を把握しているものについてのみ数量を記載しています。

③ 将来の需給バランス

将来の駐車場の需給バランスは下表に示すとおりです。

唐戸町周辺地区（国道以南）では、休日の将来(令和7年、令和12年)供給量が需要量を250台程度下回る結果となり、駐車場不足が懸念されます。なお、その他の地区においては、供給量が需要量を上回る結果となっています。

現在、中心市街地では観光客が集中する特異日において、駐車待ち車両による渋滞が発生しています。

将来の唐戸町周辺地区(国道以南)における駐車場の閉鎖(P8 図表 2-12 将来の駐車場開設・閉鎖予定参照)を考慮すると、特異日においては、さらなる渋滞の発生が懸念されます。さらに、今後の「あるかぼーと地区」の開発計画、「歩いて楽しめる」をコンセプトとした海峡エリアビジョンなどの実施に伴い、休日の観光客増加による渋滞の悪化が懸念されるところです。

図表 2-16 将来の駐車場の需給バランス【平日】

地区名	令和7年(2025年)				令和12年(2030年)			
	駐車 需要量 (台)	供給量 (台)	将来需給バランス		駐車 需要量 (台)	供給量 (台)	将来需給バランス	
			需給比 (需要/供給)	過不足 (供給-需要)			需給比 (需要/供給)	過不足 (供給-需要)
下関駅周辺地区	1,084	2,331	0.465	1,247	1,057	2,331	0.453	1,274
長門町周辺地区	160	288	0.556	128	155	288	0.538	133
細江町周辺地区	857	1,440	0.595	583	834	1,440	0.579	606
国道以北	207	297	0.697	90	201	297	0.677	96
国道以南	650	1,143	0.569	493	633	1,143	0.554	510
唐戸町周辺地区	1,014	1,573	0.645	559	987	1,573	0.627	586
国道以北	663	787	0.842	124	645	787	0.820	142
国道以南	351	786	0.447	435	342	786	0.435	444
計	3,115	5,632	0.553	2,517	3,033	5,632	0.539	2,599

図表 2-17 将来の駐車場の需給バランス【休日】

地区名	令和7年(2025年)				令和12年(2030年)			
	駐車 需要量 (台)	供給量 (台)	将来需給バランス		駐車 需要量 (台)	供給量 (台)	将来需給バランス	
			需給比 (需要/供給)	過不足 (供給-需要)			需給比 (需要/供給)	過不足 (供給-需要)
下関駅周辺地区	1,680	2,331	0.721	651	1,636	2,331	0.702	695
長門町周辺地区	172	288	0.597	116	167	288	0.580	121
細江町周辺地区	877	1,440	0.609	563	854	1,440	0.593	586
国道以北	240	297	0.808	57	234	297	0.788	63
国道以南	637	1,143	0.557	506	620	1,143	0.542	523
唐戸町周辺地区	1,658	1,573	1.054	-85	1,612	1,573	1.025	-39
国道以北	610	787	0.775	177	593	787	0.753	194
国道以南	1,048	786	1.333	-262	1,019	786	1.296	-233
計	4,387	5,632	0.779	1,245	4,269	5,632	0.758	1,363

3. 駐車場の課題

3.1 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 都市計画駐車場の利用状況

都市計画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傾向にあります。

② 休日における観光駐車需要

中心市街地では、特に観光客が集中する特異日において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、周辺の既存駐車場も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交通需要への対応や充電施設の増設等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おり、高齢者等に配慮した駐車施設の提供が必要です。

3.2 地区別の課題

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、平成 25 年見直しの当該計画においては、駐車場不足から整備目標量を定めていましたが、民間による整備が進み、平日、休日ともに駐車場の供給が需要量を上回っています。

② 長門町周辺地区

JR 下関駅に近接し、中小規模の商店と飲食店が混在する商店街、市営住宅、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、

平日、休日ともに駐車場の供給が需要量を上回っていますが、地区内の長門町駐車場の利用率は低く、平日、休日ともに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。

道路沿線に荷捌き車両や商店街利用者に対する駐車スペースを設置することで、違法路上駐車は以前より改善がみられます。

また、「下関市公営住宅等長寿命化計画（平成 30 年 3 月策定）」に基づいて、長門町周辺地区における市営住宅の集約建替えが検討されており、長門町駐車場のある長門改良住宅も含めた市営住宅の再編により、当該地区の環境は大きく変動することが想定されます。

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する商店街、オフィスビル等が集積する地区です。以前は違法路上駐車が非常に多い地区でしたが、老朽化したビルの解体に伴う時間貸し駐車場の新規整備、市道の道路改良による荷捌き車両やタクシーなどの駐車スペース確保等により、問題となっていた違法路上駐車は以前より改善がみられます。

当該地区の時間貸し駐車場の利用率は、平日、休日ともに高い利用率となっていますが、駐車場の供給は需要量を上回っています。

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細江町駐車場を設置していますが、利用率が低く、平日、休日ともにピーク時においては 5 割に満たない利用率となっています。

国道以北に同規模の駐車施設がないこと、また、観光施設が集積し渋滞が発生する唐戸町周辺地区に隣接した大型駐車場であることから、細江町周辺地区や唐戸町周辺地区の駐車需要の受け皿として重要な役割を担う駐車場として期待されていますが、唐戸町周辺地区の観光型駐車需要に対する有効利用は進んでいません。

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商店街がある自動車交通の輻輳地区です。市役所立体駐車場（平成 27 年供用開始）や空き店舗跡地を活用した民間駐車場が整備されたことで、この地区の供給量は平成 23 年に比べ 300 台ほど増加しています。業務施設が集中した地区であるため、主要な路外駐車場である赤間町駐車場や市役所立体駐車場においては、平日は 8 割以上の利用率ですが、観光施設が集積する国道以南地区まで徒歩圏内にもかかわらず、休日は 5 割程度と利用率は低くなっています。

⑥ 唐戸町周辺地区（国道 9 号以南）

海響館、唐戸市場、カモンワーフ等の観光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。この地区の駐車場は観光施設に付随した駐車場のため、平日の利用率は低い傾向にありますが、近年の観光需要に伴い、特異日においては、目的施設の駐車待ち車両による渋滞が発生するなど駐車場の供給不足となり、円滑な道路交通の妨げとなっています。

また、今後、あるかぼーと地区のウォーターフロント開発や「歩いて楽しむ」をコンセプトとした海峡エリアビジョンなど中心市街地活性化のための施策実施による商業・観光需要等の増加により、駐車需要の増加が想定されますが、開発に伴う大型駐車場の閉鎖等による休日の駐車場不足が懸念されます。

4. 駐車場の整備に関する基本方針

駐車場の課題解消に向けて、駐車場の整備に関する基本方針を以下のように設定します。

基本方針

都市の現況、駐車施設の現況及び将来需給バランスを踏まえ、将来的にも望ましい駐車環境を実現するため、地方自治体と民間の適切な役割分担のもと、地区の駐車特性を考慮したうえで、「量的整備」だけでなく、多様なニーズに合った駐車施設の「質的改善」への転換も考慮し、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。

将来供給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・先行的に整備するものとしますが、駐車需要の原因者である施設側による整備を主体とします。

また、既存駐車場の有効活用を図ることを目的に、民間と連携した駐車場案内システムの拡充や高度化、遊休土地の利活用、駐車場シェアリング等について検討を進めます。

*自動車流入の抑制など、駐車場整備計画を定めるにあたり駐車場法にて規定されていない事項については、別冊「下関市駐車場整備計画を補完する諸施策の検討」に記載しています。

5. 路外駐車場整備の目標年次及び目標量

5.1 目標年次

目標年次は、現況の実態調査の実施時期(令和2年)から概ね10年後の令和12年とします。

5.2 需要量

目標年次(令和12年)における駐車需要量は、駐車場整備地区全体の需要量が平日より休日の方が多いため、駐車場整備地区全体で休日の需要量を採用し、下表に整理しました。

図表 5-1 目標年次(令和12年)における駐車需要量

地区名	将来需要量 (台) 令和12年(2030年)	開発計画による 需要量(台) 令和12年(2030年)	合計 (台)
下関駅周辺地区	1,519	117	1,636
長門町周辺地区	167		167
細江町周辺地区	823	31	854
国道以北	234		234
国道以南	589	31	620
唐戸町周辺地区	1,592	20	1,612
国道以北	573	20	593
国道以南	1,019		1,019
計	4,101	168	4,269

5.3 整備量

目標年次(令和12年)における駐車場整備量は、現況整備量に目標年次の開発・閉鎖による駐車場整備量の増減を考慮し、以下のように設定しました。

図表 5-2 目標年次(令和12年)における駐車場整備量

地区名	現況整備量 (台) 令和2年(2020年)	開発・閉鎖に よる増減量(台) 令和12年(2030年)	将来整備量(台) 令和12年(2030年)
下関駅周辺地区	2,429	-98	2,331
長門町周辺地区	288	—	288
細江町周辺地区	1,409	31	1,440
国道以北	297	—	297
国道以南	1,112	31	1,143
唐戸町周辺地区	2,398	-825	1,573
国道以北	767	20	787
国道以南	1,631	-845	786
計	6,524	-892	5,632

5.4 目標量

目標年次における駐車場整備量と駐車需要を比較し、地区別の必要駐車場量を算出し、下表に整理しました。

図表 5-3 将来整備量と将来需要量との比較

地区名	将来整備量 (台) 令和12年(2030年)	将来需要量合計 (台) 令和12年(2030年)	将来整備量- 将来需要量の合計 (台)
下関駅周辺地区	2,331	1,636	695
長門町周辺地区	288	167	121
細江町周辺地区	1,440	854	586
国道以北	297	234	63
国道以南	1,143	620	523
唐戸町周辺地区	1,573	1,612	-39
国道以北	787	593	194
国道以南	786	1,019	-233
計	5,632	4,269	1,363

目標年次(令和12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、将来の駐車場開設・閉鎖予定(P8 図表 2-12)を前提に、目標年次における駐車需要量が整備量を上回っている唐戸町周辺地区(国道以南)について定めるものとします。

なお、唐戸町周辺地区(国道以南)における駐車場不足は、あるかぼーと地区の開発における利便増進施設の附帯駐車場をはじめ、施設管理者による整備を基本に、民間整備による充足を図り、都市計画駐車場の整備は行わないこととします。

図表 5-4 整備目標量 (令和12年)

名称 地区	事業 主体	整備手法	整備目標 台数	備考
唐戸町 周辺地区 (国道以南)	民間	時間貸し 駐車場	約240台	※整備目標台数は、将来整備量と将来需要量の差

6. 駐車場整備計画の推進に必要な路外駐車場整備に関する施策

6.1 地方自治体と民間の役割分担

本市は、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。

地方自治体は、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。

6.2 公共駐車場の整備施策

1) 現在の状況

時間貸し駐車場として整備した都市計画駐車場は、細江町駐車場、赤間町駐車場、長門町駐車場があります。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. 5 8 ha 5 0 0 台

○赤間町駐車場 0. 4 3 ha 3 0 0 台

○長門町駐車場 0. 2 0 ha 1 2 8 台

2) 整備の考え方

駐車場整備地区内における時間貸し駐車場は概ね供給目標量を達成したこと、また、都市計画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、都市計画駐車場の新規整備は必要ないと考えられ、今後は、利用率の向上を目指し、既存駐車施設の有効活用を図っていきます。

また、今後の駐車場不足に対しては、新たな都市計画駐車場整備は行わないこととし、市有地を活用した臨時駐車場の開設や駐車場シェアリング等のソフト施策への転換を図っていきます。

なお、長門町駐車場については開設から 50 年弱が経過し老朽化が顕著であり、現在では特定施設の利用者専用駐車場としての利用が多くを占めています。また、民間の時間貸し駐車場や専用・月極駐車場整備が進み、長門町周辺地区における需給バランスは整ってきました。

また、当該地区は隣接する下関駅周辺地区と都市機能等の面で連続性を有しており、双方で駐車需要を補完し合うことができることから、今後は地区の統合も視野に入れ、一体的な駐車需給バランスを検証し、整備必要量を検討する必要があります。

一方、長門町駐車場のある長門改良住宅は、「下関市公営住宅等長寿命化計画」に基づいて、概ね 20 年（令和 22 年まで）以内の集約建替えが検討されており、当該地区の

環境は大きく変動することが想定されますが、市営住宅に必要な駐車場は、当該建替事業において整備することを基本とします。

これらを勘案し、当該駐車場は公共駐車場としての使命、役割は終えつつあると考えられるため、都市計画駐車場の廃止も含めて見直しを検討します。

6.3 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んできており、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) 公共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、予想される駐車需要に効果的に対応していくため、路外駐車場を新たに設置した民間事業者に対して奨励措置を行ってきましたが、所期の目標を達成したことから、平成 27 年度に条例を廃止しております。

今後、唐戸町周辺地区（国道以南）においては、あるかぼーと地区のウォーターフロント開発や「歩いて楽しめる」をコンセプトとした海峡エリアビジョンなどの施策実施により駐車場不足が想定され、駐車需要の原因者である施設側が駐車施設を整備することを基本としますが、駐車需給バランスの維持、効果的な駐車施設の確保の観点から、奨励金交付制度の再整備など適切な支援、誘導について、必要に応じて検討を進めます。

6.4 遊休土地の有効活用

現在、唐戸町周辺地区（国道以南）の駐車場不足対策として、特異日においては、唐戸市場横の市有地を一般車両の臨時駐車場として活用（年間 10 日程度）し、唐戸市場の駐車需要の受け皿とするとともに国道 9 号の渋滞の解消に取り組んでいます。

今後、唐戸町周辺地区（国道以南）では、「あるかぼーと臨時駐車場（450 台）」の閉鎖に伴い収容台数が大幅に減少するため、さらなる駐車場不足が懸念されます。

このため、特異日の駐車需要の増加に対応するため、「唐戸市場横臨時駐車場」のさらなる活用や、唐戸町周辺地区から細江町周辺地区にかけての市有地や遊休土地等を臨時駐車場として活用することについて検討を進めます。

6.5 既存駐車場の有効活用

本市では平成 24 年に駐車場整備地区内の主要な 7 つの駐車場について、駐車場の位置や「満空情報」をリアルタイムで提供する駐車場案内システム「まちナビ Shimonoseki」を構築し、既存駐車場の有効活用や駐車場利用者の利便性向上に努めています。

今後は、民間事業者と連携し、対象施設の拡大や主要駐車場や周辺道路の混雑状況（ライブカメラ映像等の活用）の提供、国道や高速道路の道路情報（渋滞情報、交通規制、カメラ画像等）とのリンクなど、利用者のさらなる利便性向上につながるよう既存システムの機能向上や高度化を行い、駐車場整備地区内の駐車場の有効利用を進める必要があります。

また、「下関市唐戸周辺駐車場特設サイト (NUKEMICHI.jp)」においては、大型連休などの唐戸市場周辺での渋滞対応として、周辺の主要な 4 つの駐車場への案内を実施していますが、今後は、情報提供の一元化を図り「まちナビ Shimonoseki」とのサイト統合も含め、利用者によりわかりやすくアピールする情報提供内容の充実や Facebook や Twitter などの SNS サービス等を活用した情報発信等を検討していく必要があります。



図表 6-1 まちナビ Shimonoseki

6.6 駐車場シェアリング

駐車場シェアリングは、新たな駐車場整備を行わず、既存駐車場を有効活用することができることから、今後の駐車需要の変動に柔軟に対応できるものと考えています。

現在、唐戸町周辺地区及び細江町周辺地区には約 2,400 台の専用駐車場等があり、これらの駐車場の有効活用を図り、シェアリングを行うことで、多くの駐車場を確保することが可能となり、市中心部の駐車場不足の解消に大きな効果を発揮するものと考えられます。

本市においても駐車場不足の解消のため、駐車場シェアリング運営会社と連携し、イベント時において、空いている駐車スペースを来訪者に貸し出す駐車場シェアリングに取り組んでいますが、駐車場提供者の確保が課題となっています。そのため、市が運営会社と駐車場提供者の仲介等を行うなど、安心して駐車場を提供できる仕組みづくりや、駐車場提供者へのインセンティブ（奨励金等）を付与するなど新たな取り組みが必要となります。

下関市の皆様へ
駐車場シェアリング
に参加してみませんか?
8月の関門海峡花火大会やしものせき
馬関まつりの時に空きスペースを駐
車場として貸してみませんか?
どんな場所でもOKです!
初期費用0円
安心のサポート体制
利用は登録者のみ
0120-949-489
下関市 x PARKING

図表 6-2
イベント時等の駐車場
シェアリングの取り組み(チラン)
(※軒先(株)との連携事業)

6.7 その他

1) 改正バリアフリー法への対応

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新設の路外駐車場設置については、高齢者等に配慮した駐車区画の設置や移動経路の確保等が義務付けられたほか、既存駐車場においても基準適合への努力義務が規定されるなどバリアフリー化が推進されています。

本市においても高齢化は進んでいることから、車椅子利用者に配慮したスペースの確保、無人精算機におけるユニバーサル対応など、障害者や高齢者等が安心して利用できるよう駐車場事業者に対し情報提供するとともに、適切な助言や指導を行います。



図表 6-3 駐車場のバリアフリー化、ユニバーサル対応 (国土交通省「駐車対策の現状」より)

2) 自動二輪車及び荷捌き車両に対する駐車施策の検討

平成 18 年の駐車場法の改正により、駐車場法の対象に自動二輪車が追加されたほか、自転車駐車場においても自動二輪車の受け入れが推進されています。

本市においては、一部の自転車駐車場において一定規模（125 cc 以下）の自動二輪車の駐車が可能となっています。また、平成 26 年 9 月に新たに自動二輪車専用駐車場（下関駅原動機付自転車等駐車場）を整備するなど、自動二輪車の駐車スペースの確保に努めています。



図表 6-4 自動二輪車駐車対策

(国土交通省「駐車対策の現状」より)

現在、自動二輪車の放置駐車は目立ってはいませんが、今後の駐車需要の動向を注視し、既存自転車駐車場や駐車場の一部を自動二輪車スペースへ転換するなど、自動二輪車の利用環境の向上を検討してきます。

商店街等で荷捌きを行う際、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。

本市では、長門町周辺地区や細江町周辺地区の商店街エリアにおいて、荷捌き車両にも対応した道路整備により路上駐車も減少し、荷捌き車両による著しい交通渋滞には至っていませんが、今後も地域の実情を把握し、必要に応じて荷捌き車両に対する駐車対策を検討していきます。

3) 駐車施設の附置義務制度の緩和検討

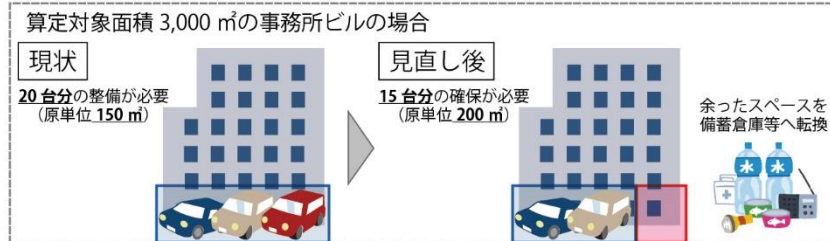
本市においては、これまで、多くの駐車需要が見込まれる地区において、駐車場の量的な整備を進めるために、附置義務条例により建築物の新築等に対して駐車施設の整備を義務付けてきました。その結果、現在は、駐車需要に対する駐車場が確保されております。

近年、他都市においては、一定規模の駐車場が確保され供給が充足された後、駐車供給量の適正化を目的とした駐車施設の附置義務制度を緩和し、駐車場からの土地利用転換を促進することで地域活性化等につなげる駐車場施策の取り組みが始まっています。

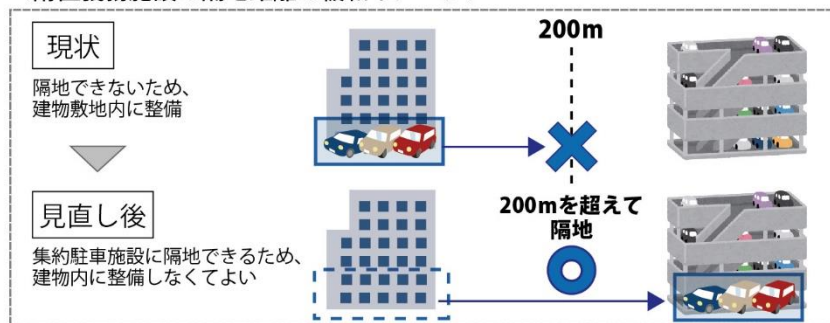
本市においても、今後、地域の駐車実態を踏まえ、供給量が上回っている地区については、過剰な整備を抑制するなど、駐車供給量の適正化を図り、中心市街地における地域経済の活性化につなげることが課題となります。

そのため、附置義務駐車施設の設置の基準となる原単位（附置を義務づけられる駐車施設の1台あたりの建築床面積）の見直しや隔地規定（駐車施設の附置場所の特例）の緩和、公共交通利用促進措置を行う事業者への附置義務台数の緩和など、今後、地域の実情を把握し、附置義務制度の緩和策の可能性について検討していきます。

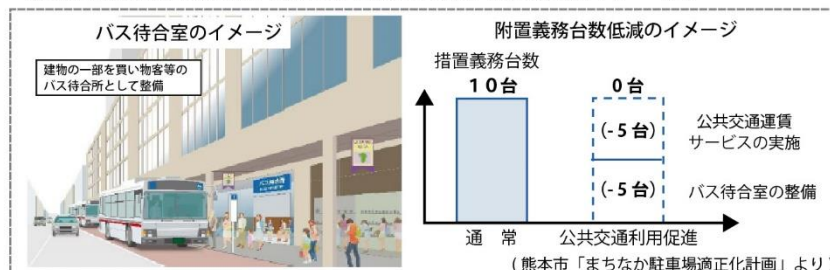
<附置義務駐車場から利用転換を可能とする原単位の見直しイメージ>



<附置義務施設の隔地距離の緩和イメージ>



<公共交通利用促進措置等による附置義務台数の緩和イメージ>



図表 6-5 附置義務条例の改正イメージ

4) 電気自動車の充電対策

現在、環境負荷の少ない電気自動車の普及が全国的に進んでいます。本市においても、自動車から排出されるCO₂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た「関門連携電気自動車充電ネットワーク」を構築し、充電インフラの整備・拡大等への取り組みを進めております。

また、赤間町駐車場及び細江町駐車場においても平成24年度にそれぞれ2基の電気自動車の充電器を設置しております。

今後も、低炭素社会の実現に向けた優しいまちづくりが求められていることから、電気自動車の普及に対応するため、充電インフラの整備・拡大等への取り組みを検討していきます。

7. 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。

図表 7-1 主要な路外駐車場の整備概要

駐車場名	設置者	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	株式会社みらいパーク (当初設置者 株式会社HANA)	あるかぼーと	395台	平成17年
駅南駐車場	下関商業開発株式会社	竹崎町4丁目	253台	平成26年

