

# 津山市駐車場整備計画

平成31年3月

岡山県津山市

## 目 次

1. 駐車場整備計画の沿革	1
2. 駐車場整備計画見直しの目的	2
3. 駐車場需要の予測	3
3-1. 現況調査	3
3-2. 必要駐車容量の算出	5
3-3. 発生集中量の算出	13
3-4. 自動車発生集中量の算出	14
3-5. 時間帯別駐車台数分布	18
3-6. ピーク時駐車台数の推計	20
4. 駐車場整備に関する基本方針	23
5. 計画にかかる今後の課題	25

## 1. 駐車場整備計画の沿革

本市は、「津山市における駐車施設整備に関する基本計画（平成9年10月策定）」に基づき、「津山広域都市計画駐車場整備地区（以下、駐車場整備地区）」を定めた。同地区は、本市の中心市街地である「商業地域」において指定され、面積約86ha（中央地区：75ha、駅前地区：11ha）の規模を有する。

また、駐車場整備地区の指定とともに、同地区内における健全な駐車場整備の推進に向けて、平成10年2月に「津山市駐車場整備計画（以下、駐車場整備計画）」を定め、中心市街地の活性化に向けた市街地再開発事業の実施、交通体系の充実に向けた都市計画道路の整備と併せて、中央街区駐車場（現アルネ駐車場）、城下駐車場など公共駐車場の整備を行ってきた。

しかしながら、中心市街地では商業施設や住居の郊外展開、居住人口の減少や高齢化の進展、建物の老朽化等に起因した「空洞化」が進行する実情を踏まえ、中心市街地の活性化と効率的で調和のとれた総合交通体系の形成に資することを目的として、平成16年12月に駐車場整備計画の改定を行った。同計画の改定にあたっては、「駐車需要の質・量の変化に応じた公民の適切な分担による駐車場整備」、「駐車場案内システムの有効活用による既存駐車場の有効利用」、「運転者の駐車マナーの向上」などの施策を総合的・効率的に展開し、これまでに一定の成果が得られた。

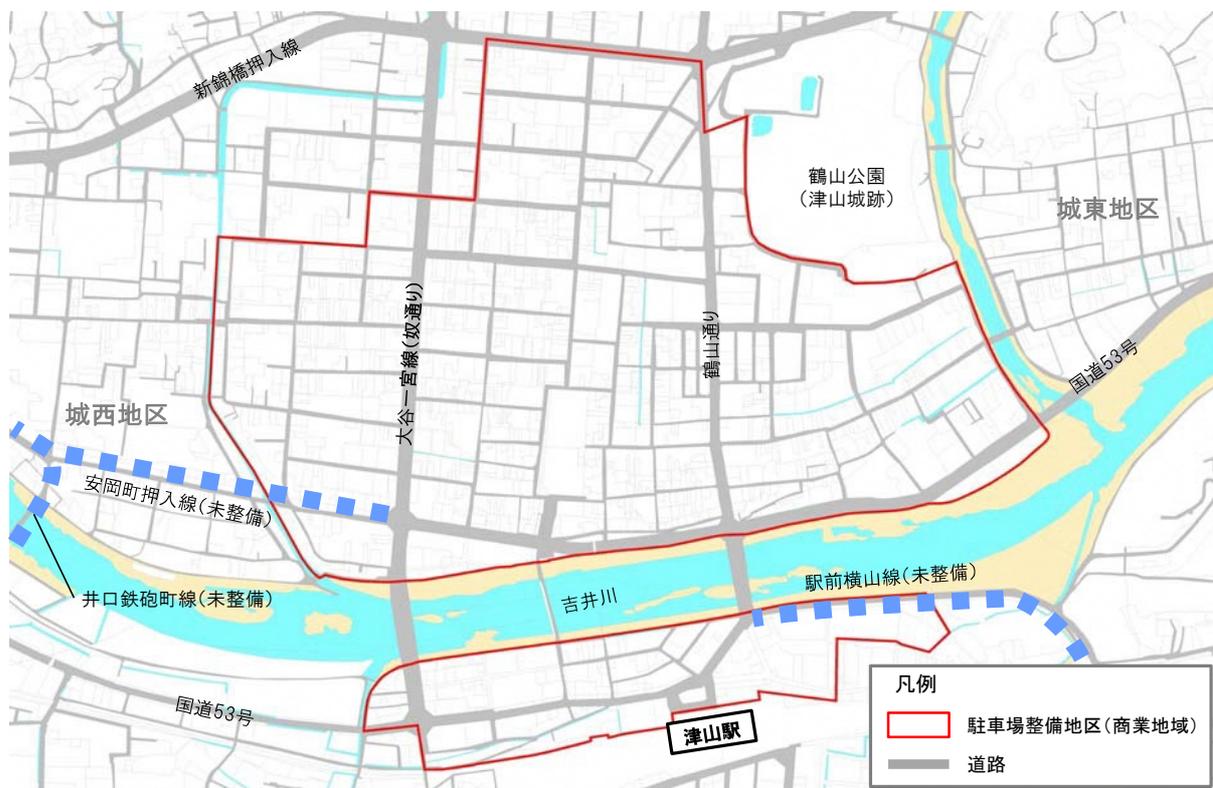


図 駐車場整備地区

## 2. 駐車場整備計画見直しの目的

### (1) 駐車場問題の現況

前述のとおり、駐車場整備計画の改定とそれに基づく様々な施策の展開により、中心市街地の駐車需要に対する一定の成果が得られた。しかし、現在の中心市街地における駐車場の利用状況は、同計画改定時と比較すると、中心部の空洞化がさらに進行し、空き家や空き店舗・事務所の駐車場化、特に月極等の民間契約駐車場への変容が著しく、いわゆる「都市のスポンジ化」が顕在化している。

これら民間駐車場の大半は、幹線道路から一步まちなかに入った細街路に面して小規模なものが多い上、所有者による暫定的な土地利用と想定される。このような状況を放置し続けると、中心市街地の無秩序かつ無計画な土地利用がさらに進行し、まちなかの魅力や賑わいの喪失に歯止めがかからなくなることが懸念される。

また、中心市街地内の商業施設や事務所には附設駐車場がなかったり、小規模または建物から離れた場所にあるといった場合も多く、駐車場を探す「うろうろ交通」の走行に伴い、他の車両への交通阻害や交通混雑の誘引、まちなかの歩行者や自転車との輻輳といった交通面での危険性も懸念される。

### (2) 駐車場整備計画見直しの目的

本計画は改定から既に10年以上が経過し、中心市街地における駐車需要や駐車場に対するニーズ等の変化に対応する必要性から、最新のデータに基づく駐車需要量の再算定を行うとともに、需要に適合した目標必要駐車容量の見直し、道路交通サービスの向上やまちなかの賑わいや魅力の創出に寄与する駐車場の適正配置に向けた取組み等を踏まえ、同計画の見直しを行うことを目的とする。

### 3. 駐車場需要の予測

#### 3-1. 現況調査

##### (1) 対象地区および主要駐車場の位置

津山市駐車場整備地区（商業地域に相当）における主な駐車場（月極等の契約駐車場、一時貸し等駐車場を含む）を調査した結果、下図の位置に分布している。また、一時貸し駐車場は不特定多数の人が利用できる公共的な駐車場であることから、これを「主要駐車場」と称し、その名称及び規模を右表に示す。

これより、当該地区内における主要駐車場は現在「1,765台」が存在している。なお、本計画における駐車場需要は商業施設等への発生集中交通量を基に予測することから、大規模商業施設の付設駐車場（⑩が該当）も主要駐車場の対象とする。また、駐車場位置が対象地区外にあるものの、JR津山駅周辺施設の利用が目的の駐車と想定される駐車場（⑳が該当）も主要駐車場の対象とする。

番号	主要駐車場名称	収容台数
①	文化センター駐車場	87
②	鶴山公園駐車場	20
③	津山市城下駐車場	42
④	津山観光センター駐車場	30
⑤	津山市城南駐車場	81
⑥	ソシオ駐車場	60
⑦	中央パーキング	40
⑧	パークンパーク中国銀行津山支店	25
⑨	サテライト津山駐車場	217
⑩	ゆめマート津山	122
⑪	タイムズ元魚町	7
⑫	三井リパーク津山郵便局駐車場	14
⑬	タイムズ津山田町	6
⑭	アルネ津山駐車場(地下)	193
⑮	アルネ津山駐車場(階上)	533
⑯	安田屋ガレージ	60
⑰	三井リパーク津山京町駐車場	26
⑱	タイムズ津山塚町	24
⑲	津山駅前駐車場	38
⑳	津山駅北口駐車場	21
㉑	タイムズ津山駅前	18
㉒	パークンパーク津山駅前	78
㉓	スペースECO 津山駅前第1	16
㉔	国藤モータープール	7
収容台数 計		1,765

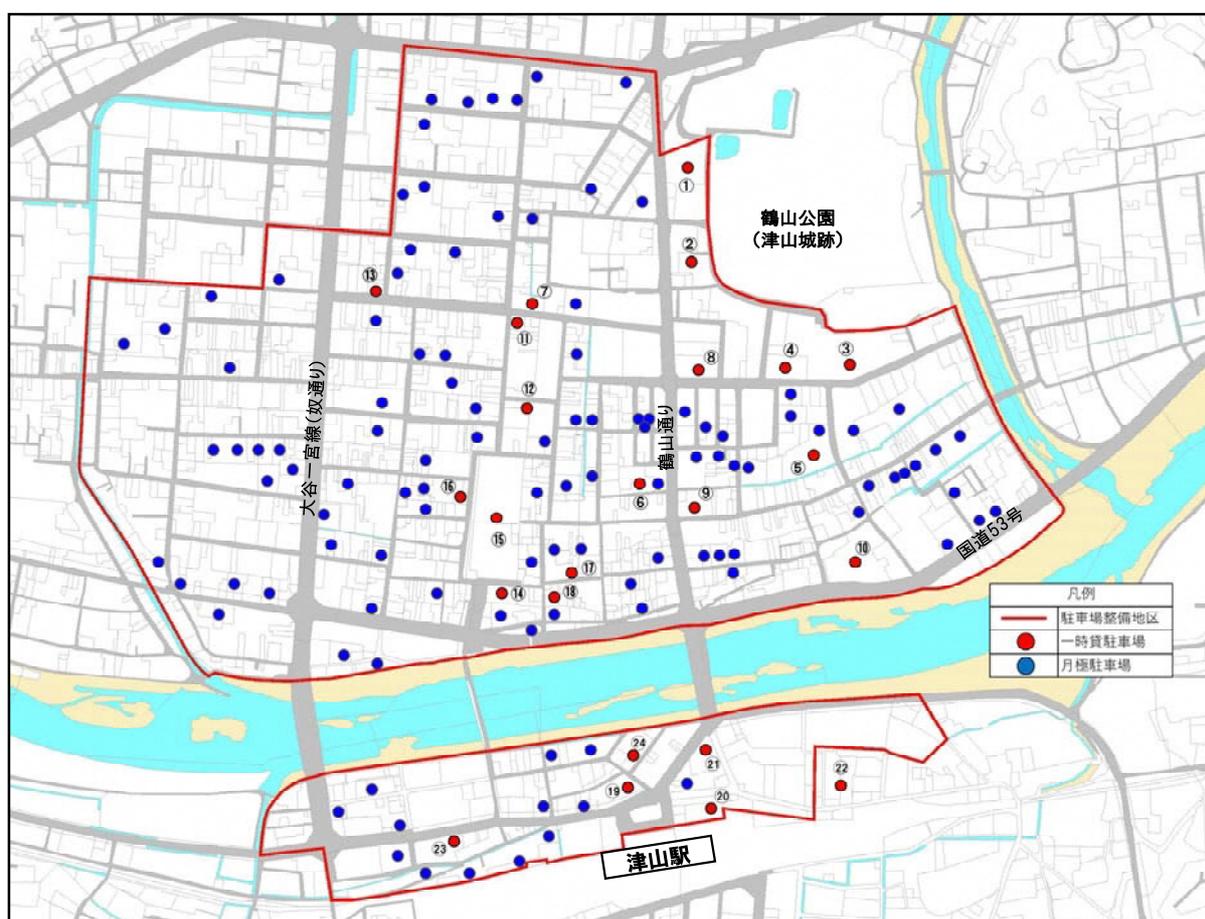


図 駐車場整備地区内にある主要駐車場の位置と規模



### 3-2. 必要駐車容量の算出

#### (1) 必要駐車容量の算出フロー

下図のフローに従い、津山市駐車場整備地区内の必要駐車容量を算出する。

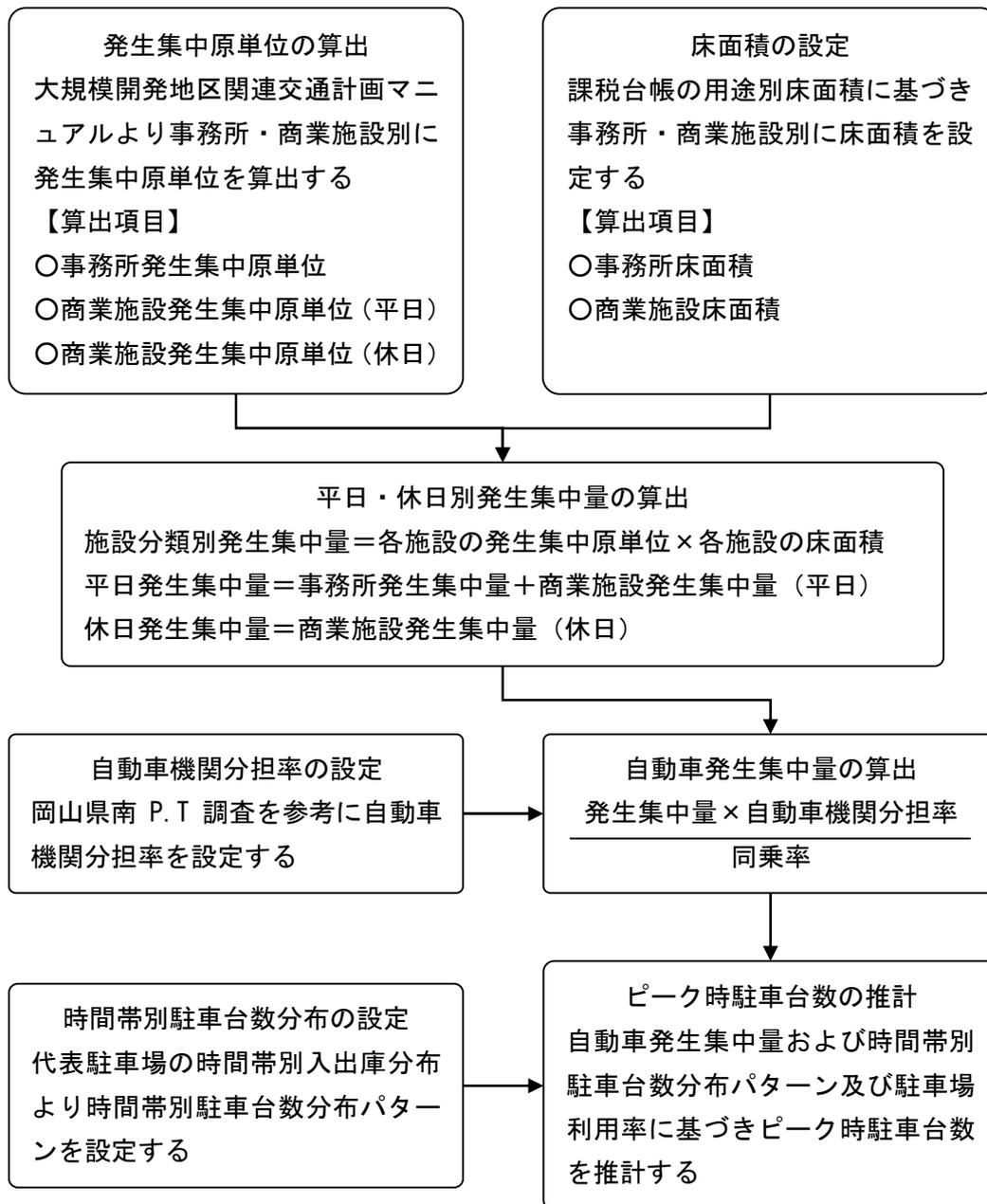


図 必要駐車容量算出フロー

## (2) 床面積の設定

対象地区内において「不特定多数の人の一時的な利用」を前提とした駐車場需要を算定するにあたっては、「業務または買物目的」での利用が一般的に想定されることから、事務所施設および商業施設を用途とする建物を対象とする。事務所施設および商業施設の具体の用途としては、下表を対象とした。

表 床面積算出の施設区分

事務所施設	事務所、銀行、郵便局、事務所・店舗、事務所・倉庫、居宅・事務所（事務所部のみ）、事務所・居宅（同左）
商業施設	店舗、料理店、劇場、映画館、遊技場、百貨店、娯楽場、店舗・事務所、居宅・店舗（店舗部のみ）、共同住宅・店舗（同左）、店舗・居宅（同左）

また、床面積算出の対象とする施設の床面積は、津山市固定資産課税台帳に基づき算出された「都市計画基礎調査（H29 データ）」を用いて設定し、ゾーン別に集計した。次頁にゾーン別・施設の用途別床面積を示す。

表 ゾーン別・施設の用途別延床面積

ゾーン 番号	ゾーン別延床面積 (㎡)			町丁目	地区別延床面積 (㎡)		
	事務所系	商業系	合計		事務所系	商業系	合計
1	14,371.89	14,262.86	28,634.75	山下	6,122.09	5,953.57	12,075.66
				大手町	8,249.80	8,309.29	16,559.09
2	4,042.15	11,812.39	15,854.54	材木町	2,892.52	17.11	2,909.63
				伏見町	20.43	4,847.08	4,867.51
				京町	1,061.50	6,241.60	7,303.10
				河原町	67.70	706.60	774.30
				元魚町	39.17	8,989.30	9,028.47
3	4,269.54	15,205.70	19,475.24	美濃町	0.00	501.58	501.58
				下紺屋町	153.83	116.80	270.63
				鍛冶町	2,498.88	1,092.18	3,591.06
				田町	1,577.66	4,505.84	6,083.50
4	1,577.88	43,061.01	44,638.89	船頭町	455.51	479.54	935.05
				小性町	0.00	1,740.66	1,740.66
				吹屋町	0.00	2,456.94	2,456.94
				新魚町	0.00	28,603.30	28,603.30
				堺町	65.44	2,321.93	2,387.37
				二階町	887.17	1,220.61	2,107.78
				新職人町	6.17	108.01	114.18
				戸川町	62.71	2,785.35	2,848.06
				本町二丁目	100.88	1,519.61	1,620.49
				本町三丁目	0.00	1,780.62	1,780.62
				桶屋町	0.00	44.44	44.44
5	1,330.66	4,473.12	5,803.78	坪井町	112.71	835.19	947.90
				福渡町	103.73	1,569.36	1,673.09
				細工町	14.17	35.07	49.24
				上紺屋町	123.44	99.57	223.01
				宮脇町	99.85	268.58	368.43
				南新座	876.74	1,665.37	2,542.11
6	8,570.25	9,370.43	17,940.68	大谷	128.63	1,841.38	1,970.01
				昭和町一丁目	1,129.38	3,103.87	4,233.25
				南町一丁目	943.17	2,311.47	3,254.64
				横山	6,369.08	2,113.70	8,482.78
	34,162.37	98,185.51	132,347.88	合計	34,162.37	98,185.51	132,347.88

(出典：平成 29 年度都市計画基礎調査より)

※駐車場整備地区を跨ぎ、地区外にも用途対象施設が多く立地する田町地区については、同地区に占める駐車場整備地区の面積比 (0.5) に施設床面積を乗じて、同地区の延床面積を算出した。

### (3) 発生集中原単位の算出

#### 1) 発生集中原単位の算出方法

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル（平成26年6月改訂／国土交通省都市局）」に基づくと、施設別発生集中原単位の算出方法は次のとおりである。

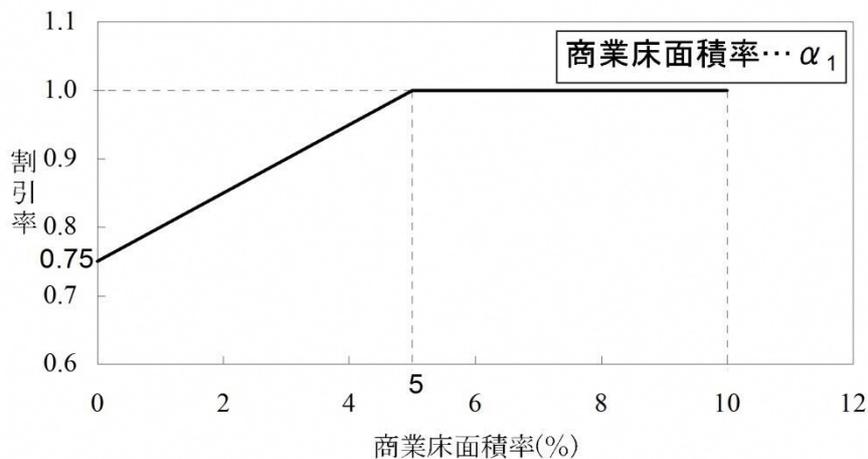
#### ①事務所の発生集中原単位

$$\text{事務所の発生集中原単位（人 T.E./ha・日）} = A \times \alpha_1 \times \alpha_2 \cdots \cdots (1)$$

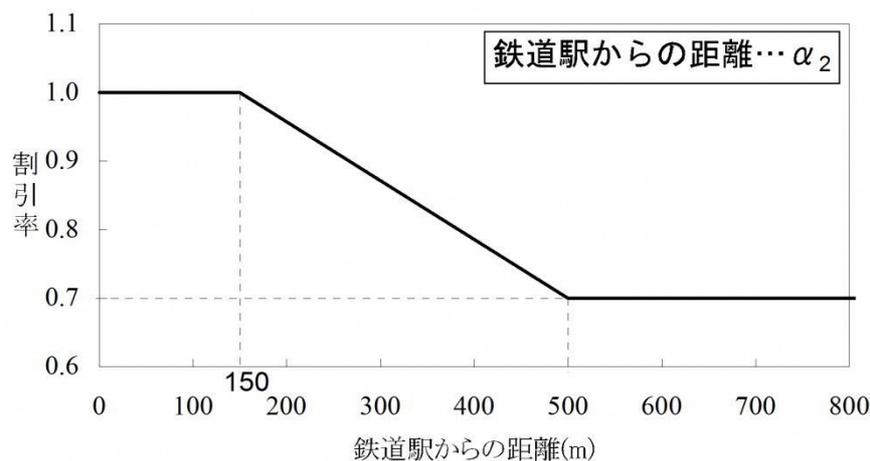
ここで A：発生集中原単位の基本値（3,300）

$\alpha_1$ ：商業床面積による割引率・・・図①-1

$\alpha_2$ ：鉄道駅からの距離による割引率・・・図①-2



図①-1 商業床面積による割引率（事務所）



図①-2 鉄道駅からの距離による割引率（事務所）

なお、商業床面積による割引率は、施設の主たる利用が事務所である場合で、その一部が商業床として利用されている場合に、商業床面積率により割引率を考慮するというものであるが、本業務においては、ゾーンを対象として事務所と商業施設とを別々に算出するため商業床面積率については0%（割引率0.75）として発生集中原単位を設定した。

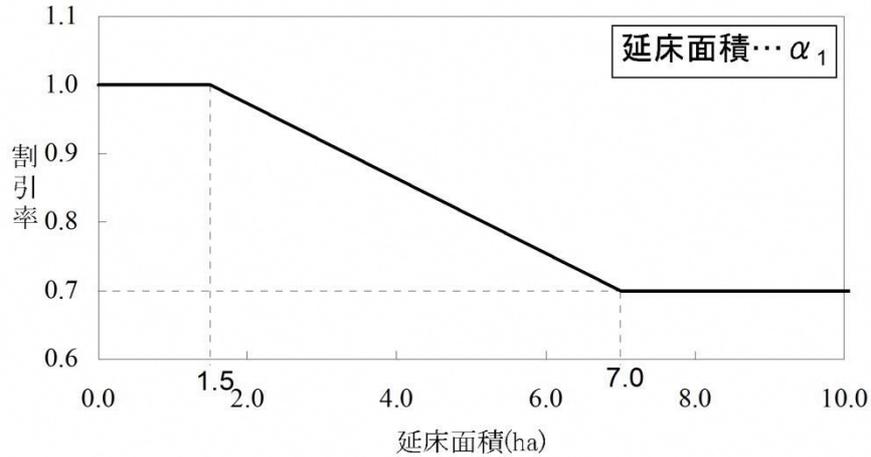
②商業施設の発生集中原単位（平日）

$$\text{商業施設の発生集中原単位（人 T.E/ha・日）} = A \times \alpha_1 \times \alpha_2 \cdots \cdots (2)$$

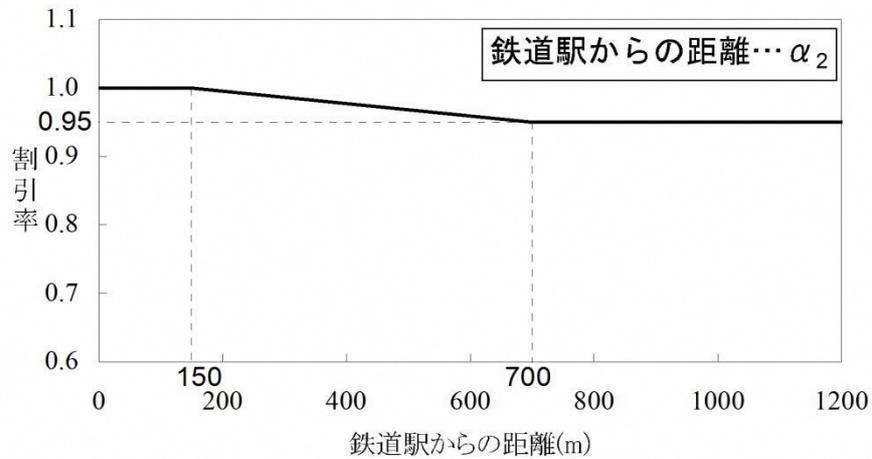
ここで A：発生集中原単位の基本値（10,600）

$\alpha_1$ ：延床面積による割引率・・・図表②-1

$\alpha_2$ ：鉄道駅からの距離による割引率・・・図表②-2



図②-1 延床面積による割引率（商業施設・平日）



図②-2 鉄道駅からの距離による割引率（商業施設・平日）

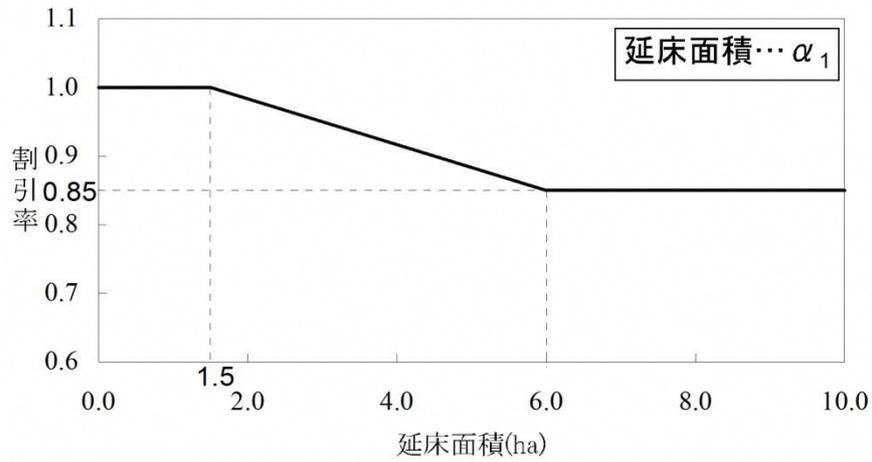
なお、延床面積による割引率は、単独施設においてその延床面積が大規模である場合に、その規模により割引率を考慮するというものであるが、本業務においては、ゾーンを対象として床面積の合計値に対して発生集中量を算出するため延床面積による割引率は考慮しない（割引率 1.00）こととして発生集中原単位を設定した。

③商業施設の発生集中原単位（休日）

$$\text{商業施設の発生集中原単位（人 T.E/ha・日）} = A \times \alpha_1 \times \alpha_2 \cdots \cdots (3)$$

ここで A：発生集中原単位の基本値（16,100）

$\alpha_1$ ：延床面積による割引率・・・図③



図③ 延床面積による割引率（商業施設・休日）

なお、延床面積による割引率は、②と同様の理由により考慮しない（割引率 1.00）こととして発生集中原単位を設定した。

## 2) 鉄道駅からの距離による割引率

発生集中原単位の算出に当たり、前述の算出方法において「事務所施設」および「商業施設（平日）」では、鉄道駅からの距離による割引率を考慮することとなっている。このため、当該地区内の「JR 津山駅からゾーン中心までの直線距離」により割引率を設定する。

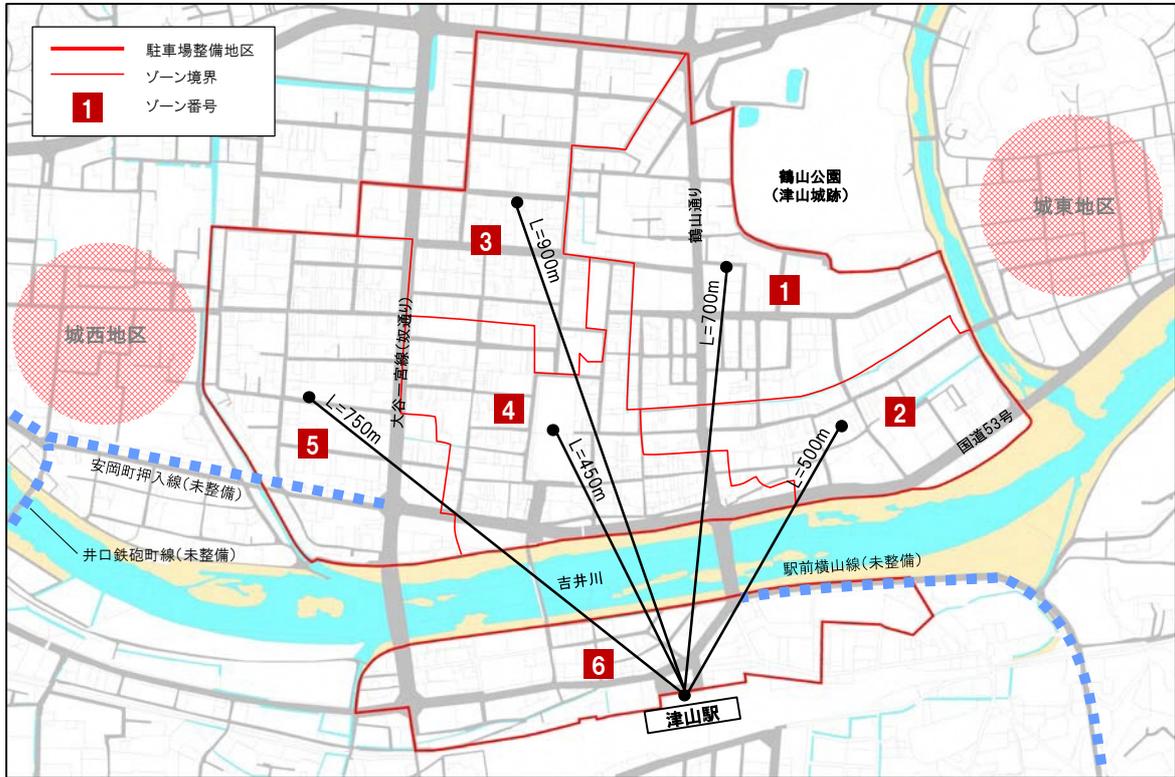


図 鉄道駅（JR 津山駅）から地区内6ゾーンまでの直線距離

表 鉄道駅からの距離による割引率

ゾーン 番号	鉄道駅から の距離(m)	割引率	
		事務所	商業施設 (平日)
1	700	0.70	0.95
2	500	0.70	0.97
3	900	0.70	0.95
4	450	0.74	0.97
5	750	0.70	0.95
6	0	1.00	1.00

3) 発生集中原単位の設定

前述の発生集中原単位の設定方法に従い、駐車場整備地区のゾーン別の発生集中原単位を表のとおり設定する。

表 用途施設別・平休別の発生集中原単位

事務所施設

ゾーン 番号	延床面積 (㎡)	うち商業床面積率		鉄道駅からの距離		発生集中原単位 (人・TE/日・ha)	
			割引率	(m)	割引率	基本値	割引後
1	14,371.89	0%	0.75	700	0.70	3,300	<b>1,733</b>
2	4,042.15	0%	0.75	500	0.70	3,300	<b>1,733</b>
3	4,269.54	0%	0.75	900	0.70	3,300	<b>1,733</b>
4	1,577.88	0%	0.75	450	0.74	3,300	<b>1,832</b>
5	1,330.66	0%	0.75	750	0.70	3,300	<b>1,733</b>
6	8,570.25	0%	0.75	0	1.00	3,300	<b>2,475</b>
合計	34,162.37						

商業施設(平日)

ゾーン 番号	延床面積			鉄道駅からの距離		発生集中原単位 (人・TE/日・ha)	
	(㎡)	割引率 (計算値)	割引率 (採用値)	(m)	割引率	基本値	割引後
1	14,262.86	1.00	1.00	700	0.95	10,600	<b>10,070</b>
2	11,812.39	0.79	1.00	500	0.97	10,600	<b>10,282</b>
3	15,205.70	0.97	1.00	900	0.95	10,600	<b>10,070</b>
4	43,061.01	0.73	1.00	450	0.97	10,600	<b>10,282</b>
5	4,473.12	1.00	1.00	750	0.95	10,600	<b>10,070</b>
6	9,370.43	0.98	1.00	0	1.00	10,600	<b>10,600</b>
合計	98,185.51						

商業施設(休日)

ゾーン 番号	延床面積			鉄道駅からの距離		発生集中原単位 (人・TE/日・ha)	
	(㎡)	割引率 (計算値)	割引率 (採用値)	(m)	割引率	基本値	割引後
1	14,262.86	1.00	1.00	—	—	16,100	<b>16,100</b>
2	11,812.39	0.87	1.00	—	—	16,100	<b>16,100</b>
3	15,205.70	0.98	1.00	—	—	16,100	<b>16,100</b>
4	43,061.01	0.85	1.00	—	—	16,100	<b>16,100</b>
5	4,473.12	1.00	1.00	—	—	16,100	<b>16,100</b>
6	9,370.43	0.99	1.00	—	—	16,100	<b>16,100</b>
合計	98,185.51						

### 3-3. 発生集中量の算出

#### (1) 発生集中量の算出方法

発生集中量は次式により算出した。

$$\text{○発生集中量 (人 T.E./日)} = \text{延床面積 (ha)} \times \text{各施設の発生集中原単位 (人 T.E./日・ha)}$$

また、平日・休日別の発生集中量については、

$$\text{○平日発生集中量} = \text{事務所発生集中量} + \text{商業施設発生集中量 (平日)}$$

$$\text{○休日発生集中量} = \text{商業施設発生集中量 (休日)}$$

として設定した。

#### (2) 平日・休日別発生集中量

前述の発生集中量算出方法に基づき、平日・休日の別で対象地区の発生集中量（ゾーン別）を算出した。結果は下表のとおりである。

表 対象地区の発生集中量（平日）

ゾーン 番号	延床面積(m <sup>2</sup> )		平日発生集中原単位 (人・TE/日・ha)		平日発生集中量(人・TE/日)		
	事務所	商業	事務所	商業平日	事務所	商業平日	平日合計
1	14,371.89	14,262.86	1,733	10,070	2,490	14,363	16,853
2	4,042.15	11,812.39	1,733	10,282	700	12,146	12,846
3	4,269.54	15,205.70	1,733	10,070	740	15,312	16,052
4	1,577.88	43,061.01	1,832	10,282	289	44,275	44,564
5	1,330.66	4,473.12	1,733	10,070	231	4,504	4,735
6	8,570.25	9,370.43	2,475	10,600	2,121	9,933	12,054
合計	34,162.37	98,185.51	—	—	6,571	100,533	107,103

表 対象地区の発生集中量（休日）

ゾーン 番号	延床面積(m <sup>2</sup> )		休日発生集中原単位 (人・TE/日・ha)		休日発生集中量(人・TE/日)		
	事務所	商業	事務所	商業休日	事務所	商業休日	休日合計
1	14,371.89	14,262.86	1,733	16,100	—	22,963	22,963
2	4,042.15	11,812.39	1,733	16,100	—	19,018	19,018
3	4,269.54	15,205.70	1,733	16,100	—	24,481	24,481
4	1,577.88	43,061.01	1,832	16,100	—	69,328	69,328
5	1,330.66	4,473.12	1,733	16,100	—	7,202	7,202
6	8,570.25	9,370.43	2,475	16,100	—	15,086	15,086
合計	34,162.37	98,185.51	—	—	—	158,079	158,079

### 3-4. 自動車発生集中量の算出

#### (1) 自動車発生集中量の算出方法

自動車発生集中量は次式により算出した。

$$\text{自動車発生集中量 (台 T.E/日)} = \frac{\text{発生集中量 (人 T.E/日・ha)} \times \text{自動車機関分担率}}{\text{同乗率 (人/台)}}$$

#### ①自動車の交通手段分担率

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル（平成 26 年 6 月改訂／国土交通省都市局）」によると、自動車の交通手段分担率は、原則として当該地域が属するパーソントリップ調査（以下 PT 調査）に基づき、施設別に設定することとなっている。ただし、津山市では PT 調査が実施されていないため、岡山県南広域都市圏 P.T 調査結果を参考に設定した。

#### ②自動車利用の同乗率

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル（平成 26 年 6 月改訂／国土交通省都市局）」によると、用途施設ごとの自動車利用の同乗率（台換算係数）は、事務所施設：1.3 人/台、商業施設（平日）：1.5 人/台として定められている。

一方、商業施設（休日）ではその他施設、類似する開発事例を参考に設定することとなっている。したがって、商業施設（休日）の自動車利用の同乗率については、平成 11 年度道路交通センサス（休日データ）のうち、津山市 1 区に存する商業施設へ到着するトリップを抽出し、その平均同乗率を適用した。

## (2) 自動車交通分担率

「岡山県南広域都市圏 PT 調査」にかかる都市圏市町村別・用途施設別の自動車交通分担率を下表に示す。これをみると、都市規模による大きな相違は見られない。

以上より、対象地区における用途施設別の自動車交通分担率は、同 PT 調査の平均的な自動車交通分担率の値を参考に、「事務所施設：75%、商業施設（平日）：60%、商業施設（休日）：75%」と設定した。

表 岡山県南広域都市圏市町村別・用途施設別の自動車交通分担率

市町村	平日事務所			平日商業			休日商業		
	トリップ数 (人/日)		自動車 機 関 分担率	トリップ数 (人/日)		自動車 機 関 分担率	トリップ数 (人/日)		自動車 機 関 分担率
	全手段	う ち 自動車		全手段	う ち 自動車		全手段	う ち 自動車	
岡山市	306,569	227,100	74.1%	234,255	137,096	58.5%	341,153	229,776	67.4%
倉敷市	147,170	115,852	78.7%	139,551	84,057	60.2%	204,648	152,152	74.3%
玉野市	20,886	15,291	73.2%	19,890	10,325	51.9%	25,074	17,575	70.1%
総社市	14,473	11,557	79.9%	16,730	11,844	70.8%	21,313	15,967	74.9%
瀬戸町	3,887	2,841	73.1%	2,684	1,432	53.4%	2,896	1,799	62.1%
山陽町	4,096	3,561	86.9%	5,149	3,665	71.2%	9,120	7,850	86.1%
熊山町	2,048	1,570	76.7%	803	467	58.2%	1,648	1,215	73.7%
灘崎町	2,553	1,969	77.1%	4,373	2,784	63.7%	6,673	5,002	75.0%
早島町	3,983	3,499	87.8%	2,383	1,591	66.8%	2,963	2,452	82.8%
山手村	367	239	65.1%	325	261	80.3%	324	210	64.8%
清音村	506	446	88.1%	456	225	49.3%	726	409	56.3%
船穂町	1,696	1,259	74.2%	885	348	39.3%	125	125	100.0%
金光町	3,290	1,932	58.7%	2,019	978	48.4%	2,416	1,978	81.9%
真備町	3,062	2,354	76.9%	4,567	3,260	71.4%	5,353	4,032	75.3%
平均			76.5%			60.2%			74.6%
津山市 採用値			75.0%			60.0%			75.0%

出典：第3回岡山県南広域都市圏 P.T 調査

### (3) 自動車利用の同乗率

自動車利用の同乗率（台換算係数）は「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」に基づき、以下と設定する。

- |                                   |
|-----------------------------------|
| ○事務所施設：1.3人/台<br>○商業施設（平日）：1.5人/台 |
|-----------------------------------|

また、商業施設（休日）については、「平成11年度道路交通センサス」に基づき、津山市1区（休日）での商業施設到着にかかる自動車利用の平均同乗率（台換算係数）として、下式に従って設定した。

- |   |
|---|
| ○商業施設（休日）：1.9人/台<br>平均同乗率＝延べ乗車人員／商業施設自動車到着台数<br>＝9,694（人/日）／5,033（台/日）＝ <u>1.9（人/台）</u> |
|---|

(4) 自動車発生集中量の算出

先に設定した自動車交通分担率および自動車利用同乗率を用いて「3-4. (1) 自動車発生集中量の算出方法」に示す計算式に基づき、自動車発生集中量を算出した。算出結果については、下表に示す。

表 対象地区の自動車発生集中量（事務所施設）

ゾーン番号	延床面積 (m <sup>2</sup> )	発生集中量 (人・TE/日)	自動車交通分担率	同乗率 (台/人)	自動車発生集中量 (台・TE/日)
1	14,371.89	2,490	75%	1.3	1,400
2	4,042.15	700	75%	1.3	400
3	4,269.54	740	75%	1.3	400
4	1,577.88	289	75%	1.3	200
5	1,330.66	231	75%	1.3	100
6	8,570.25	2,121	75%	1.3	1,200
合計	34,162.37	6,571			3,700

表 対象地区の自動車発生集中量（商業施設：平日）

ゾーン番号	延床面積 (m <sup>2</sup> )	発生集中量 (人・TE/日)	自動車交通分担率	同乗率 (台/人)	自動車発生集中量 (台・TE/日)
1	14,262.86	14,363	60%	1.5	5,700
2	11,812.39	12,146	60%	1.5	4,900
3	15,205.70	15,312	60%	1.5	6,100
4	43,061.01	44,275	60%	1.5	17,700
5	4,473.12	4,504	60%	1.5	1,800
6	9,370.43	9,933	60%	1.5	4,000
合計	98,185.51	100,533			40,200

表 対象地区の自動車発生集中量（商業施設：休日）

ゾーン番号	延床面積 (m <sup>2</sup> )	発生集中量 (人・TE/日)	自動車交通分担率	同乗率 (台/人)	自動車発生集中量 (台・TE/日)
1	14,262.86	22,963	75%	1.9	9,100
2	11,812.39	19,018	75%	1.9	7,500
3	15,205.70	24,481	75%	1.9	9,700
4	43,061.01	69,328	75%	1.9	27,400
5	4,473.12	7,202	75%	1.9	2,800
6	9,370.43	15,086	75%	1.9	6,000
合計	98,185.51	158,079			62,500

### 3-5. 時間帯別駐車台数分布

#### (1) 時間帯別駐車台数分布の考え方

駐車場需要の時間帯別分布パターンについては、駐車場整備地区内の代表的駐車場である「アルネ駐車場（中央街区）」の実測値より設定する。（本検討においては、その他、ソシオ駐車場、公社第一駐車場実測値データから分布パターンを検討し、最も標準的なパターンを示したアルネ駐車場の実測値を採用した：参考資料参照）

対象とする実測値データは、年間の平均的パターンを考える必要があるため、道路交通センサスの調査月の考え方を参考に10月の調査結果を利用する。道路交通センサスでは、年間の平均的な交通量を把握するため、交通量の変動の少ない9月下旬～10月下旬から調査日を選定することとしている。

また、平日・休日の分布パターンを設定するため、平日については月～金曜日（祝祭日を除く）、休日については日曜日および祝祭日の実測値を参考に設定する。

## (2) 時間帯別駐車場利用割合

「3-5. (1) 時間帯別駐車台数分布の考え方」に基づき、駐車場利用割合を平日・休日別、24時間帯別に整理した（下図参照）。これより、駐車場利用台数は平日・休日ともに14時台がそれぞれピーク時間帯であり、ピーク時の駐車場利用台数（在庫台数）が一日の駐車場利用台数に占める割合を「ピーク時間率」とすると、

○駐車場のピーク時間率（平日）：0.177（14時台）

○駐車場のピーク時間率（休日）：0.228（14時台）

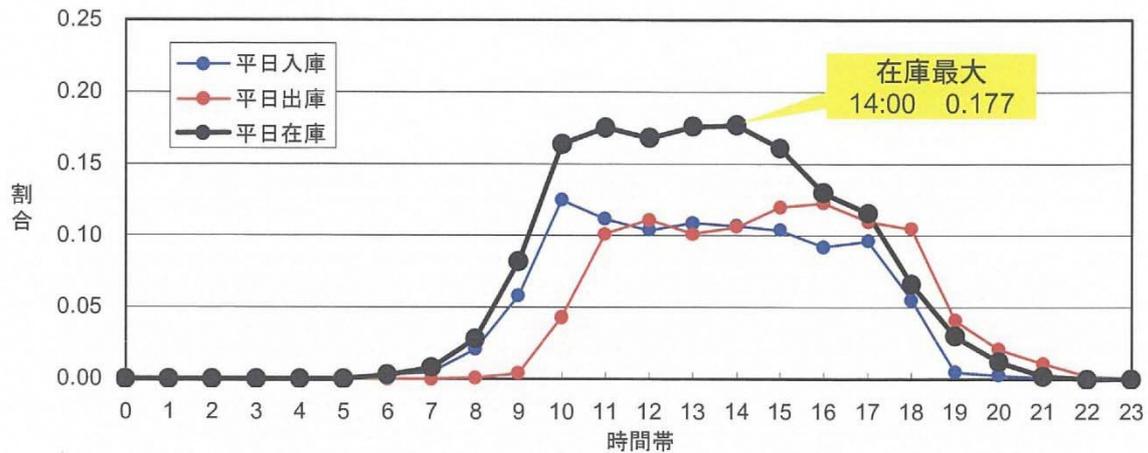


図 時間帯別駐車場利用割合（平日）

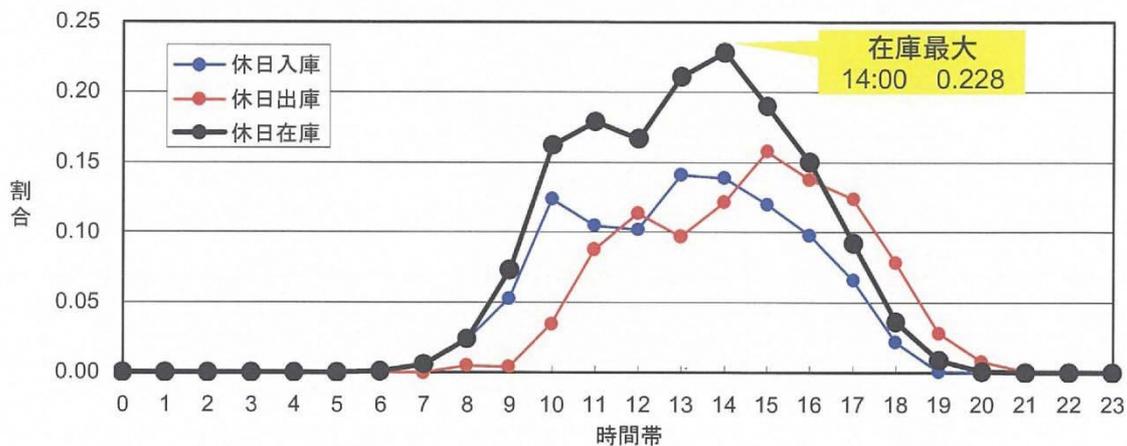


図 時間帯別駐車場利用割合（休日）

### 3-6. ピーク時駐車台数の推計

#### (1) ピーク時駐車台数の推計方法

今までに算出した自動車発生集中量および駐車場利用の時間分布より駐車場在庫台数がピークとなる時の需要量をピーク時駐車台数として推計する。

まず、自動車発生集中量であるが、これは単位が T.E/日とあるように発生（出庫）と集中（入庫）台数の合計である。ここで、入庫した車両は当日内に再出庫すると仮定すると、駐車場を利用する1日あたりの台数は、下図のとおり設定される。

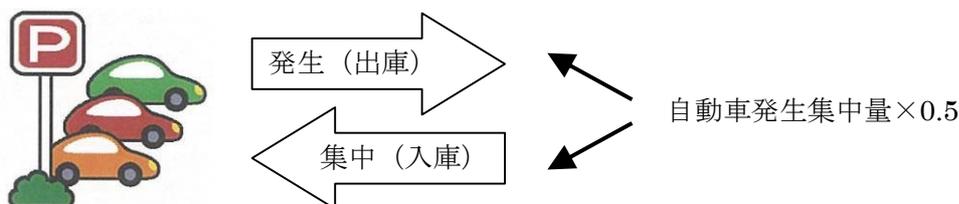


図 自動車発生集中量と入出庫台数の関係

これに、駐車場利用率及び最大在庫台数が1日の駐車場利用台数に占める割合（ピーク時間率）を乗じ、ピーク時駐車台数として推計を行う。

$$\text{〇ピーク時駐車場利用率} = \text{自動車発生集中量} \times 0.5 \times \text{駐車場利用率} \times \text{ピーク時間率}$$

なお、対象地区の駐車場利用率の根拠となる平成11年度道路交通センサスに基づく「津山市1区」の駐車場利用率を下表に示す。

表 平休別・用途別駐車場所分布と対象駐車場利用率

駐車場所			平日事務所		平日商業		休日商業			
			Trip数	構成比	Trip数	構成比	Trip数	構成比		
路上	1	無料	228	3.9%	366	9.7%	172	3.5%		
	2	有料	36	0.6%	220	5.8%	222	4.5%		
路外	無料	3	自宅車庫	404	6.9%	36	1.0%	110	2.2%	
		4	目的地の事務所・店舗・施設等の敷地内	3,927	67.0%	2,503	66.5%	3,035	62.1%	
		5	目的地以外の事務所・店舗・施設等の敷地内	0	0.0%	48	1.3%	259	5.3%	
		6	駅前広場	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
		7	その他の空き地等	58	1.0%	0	0.0%	76	1.6%	
		有料	8	月極駐車場	1,048	17.9%	390	10.4%	289	5.9%
			9	目的施設に付帯する一時預り・駐車場	125	2.1%	141	3.7%	671	13.7%
	10	その他の一時預り・駐車場	33	0.6%	37	1.0%	0	0.0%		
	11	駐車しなかった	0	0.0%	23	0.6%	59	1.2%		
合計			5,859	100.0%	3,764	100.0%	4,893	100.0%		
対象駐車場利用率				5.5%		12.6%		11.6%		

(出典：平成11年度道路交通センサス)

(2) ピーク時駐車台数の推計

「3-6. (1) ピーク時駐車台数の推計方法」に基づき、対象地区におけるピーク時駐車台数（需要量）を平休別に推計すると、「平日：500台/時」、「休日 850台/時」であった。また、ゾーン毎のピーク時駐車台数と主要駐車場収容台数（供給量）との関係は、下表のとおりである。

表 ゾーン別ピーク時駐車台数の推計結果（平日推計）

ゾーン 番号	自動車発生集中量 (台・TE/日)			駐車場利用率		駐車場利用台数 (台/日)			ピーク 時間率	ピーク時 駐車台数 【需要量a】	駐車場 収容台数 【供給量b】
	事務所	商業	合計	事務所	商業	事務所	商業	合計			
1	1,400	5,700	7,100	5.5%	12.6%	39	359	398	0.177	80	385
2	400	4,900	5,300	5.5%	12.6%	11	309	320	0.177	60	339
3	400	6,100	6,500	5.5%	12.6%	11	384	395	0.177	70	27
4	200	17,700	17,900	5.5%	12.6%	6	1,115	1,121	0.177	200	836
5	100	1,800	1,900	5.5%	12.6%	3	113	116	0.177	30	0
6	1,200	4,000	5,200	5.5%	12.6%	33	252	285	0.177	60	178
合計	3,700	40,200	43,900	—	—	103	2,532	2,635		500	1,765

表 ピーク時駐車台数推計結果（休日推計）

ゾーン 番号	自動車発生集中量 (台・TE/日)			駐車場利用率		駐車場利用台数 (台/日)			ピーク 時間率	ピーク時 駐車台数 【需要量a】	駐車場 収容台数 【供給量b】
	事務所	商業	合計	事務所	商業	事務所	商業	合計			
1	—	9,100	9,100	—	11.6%	—	528	528	0.228	130	385
2	—	7,500	7,500	—	11.6%	—	435	435	0.228	100	339
3	—	9,700	9,700	—	11.6%	—	563	563	0.228	130	27
4	—	27,400	27,400	—	11.6%	—	1,589	1,589	0.228	370	836
5	—	2,800	2,800	—	11.6%	—	162	162	0.228	40	0
6	—	6,000	6,000	—	11.6%	—	348	348	0.228	80	178
合計	—	62,500	62,500	—	—	—	3,625	3,625		850	1,765

### (3) 必要駐車容量の将来予測

「3-6. (2) ピーク時駐車台数の推計」により、対象地区において業務や買物等の目的を主としたピーク時駐車台数（全需要量）は、平日：500 台/時、休日：850 台/時の結果であった。これに対し、対象地区内に立地する主要駐車場の収容台数（全供給量）は 1,765 台であり、地区全体で見ると、供給量が需要量を上回っており、満足している。

ただし、ゾーン別にみると、需給バランスが不均衡であり、特に地区北西側の 3 ゾーンおよび 5 ゾーンの駐車場が不足し、平日・休日ともに容量不足となっている。

また、平成 27 年度に策定された津山市人口ビジョンおよび津山市まち・ひと・しごと創生総合戦略に則り、本市の人口減少に歯止めをかけるため、子育て支援、定住促進、雇用促進等の様々な施策が講じられている。しかし、これらの施策が講じられてもなお、本市の人口は現状に対して緩やかな減少傾向となる見込みであり、2025 年時点で約 95,000 人（約 6 千人減）となることが予測されている。

以上を踏まえ、対象地区における駐車場需要の伸びは「現状維持（伸び率 1.0）」と推測し、本市第 5 次総合計画の最終年次（西暦 2025 年）を計画目標年次として、目標必要駐車容量は現状維持の「1,770 台」とする。

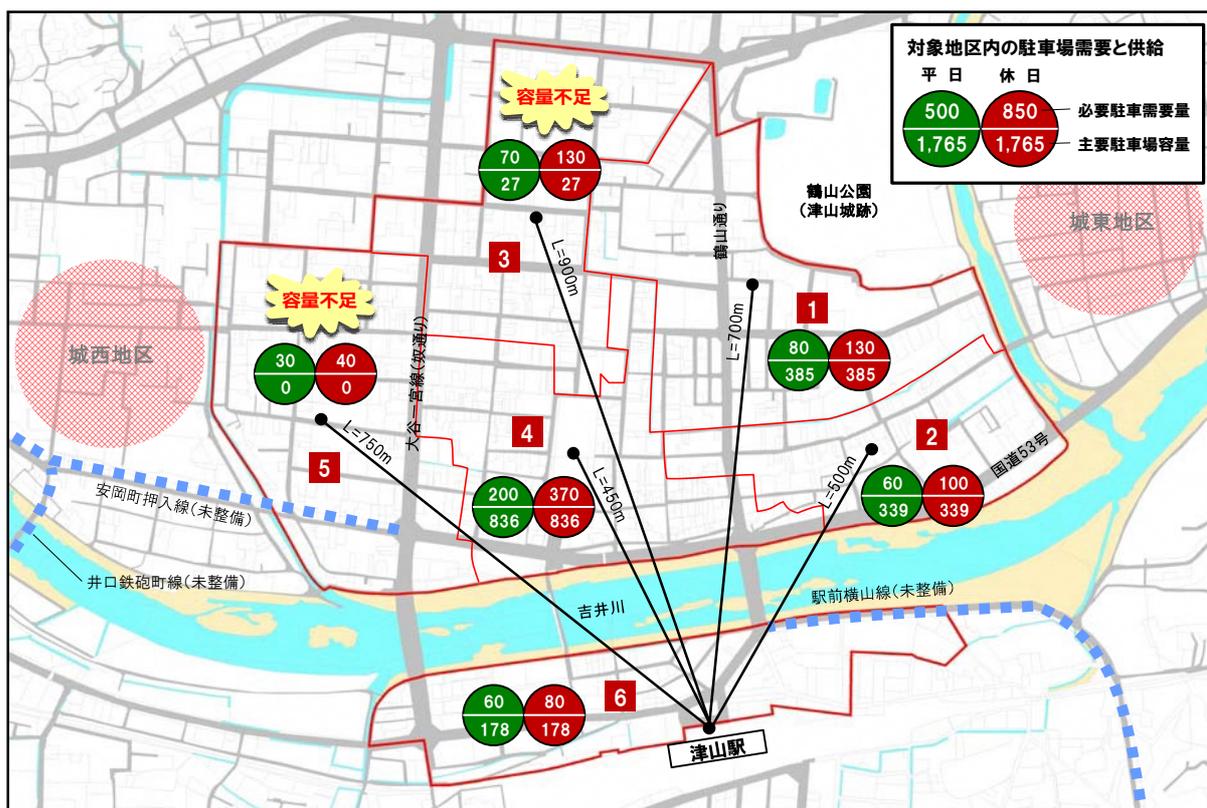


図 ゾーン別駐車場需要量と供給量の関係

## 4. 駐車場整備に関する基本方針

### (1) 計画の対象範囲

本計画の対象エリアは、本市の中心市街地（商業地域）に位置し、「津山市における駐車施設整備に関する基本計画」に基づく「駐車場整備地区（約 86ha）」を範囲とする。

### (2) 計画の目的

本計画は、「駐車場の適正配置に向けた取り組み」、「駐車場案内情報の充実・強化への取り組み」、「運転者のマナー向上」といった施策を総合的・効率的に展開することにより、中心市街地に再び人の流れを呼び戻し、まちのにぎわい創出を下支えするとともに、効率的で調和のとれた総合交通体系の形成に資することを目的とする。

### (3) 計画の目標年次

本計画は、上位計画である「津山市第 5 次総合計画」の最終年次と整合を図り、「西暦 2025 年」を目標年次とする。

### (4) 計画の目標量

計画対象の駐車場整備地区において、不特定多数の人が業務や買物等の目的で利用する一時貸し等の公共的な駐車場の将来需要量は、現状維持で推移する予測により、「約 850 台/時」と見込まれている。

これに対し、現在の公共的な駐車場は約 1,770 台（平成 30 年度末予定）であり、対象地区全体で見ると、将来需要量は十分な供給量内にあるものとして、その目標量は現在の「1,770 台」と設定する。

なお、地区全体では供給量が需要量を上回っているものの、地区ゾーン間での駐車場需給バランスの不均衡を改善する必要性から、今後の駐車場整備においては、計画目標の量的達成はもとより、駐車場の適正な配置など質的達成も目指していく。

### (5) 計画の達成に向けた取り組み

本計画の達成に向けて、以下の取り組みの実施を推進する。

#### ①駐車場の適正配置に向けた取り組み

都市計画に定められた公共駐車場（中央駐車場、中央街区駐車場）はもとより、一時貸しなど公共性の高い民間駐車場については、本市の重要な都市交通施設として、適切にこれを維持し、効率的な利用を図っていく。

また、中心市街地では、空き家・空き店舗等の増加に起因した暫定的な土地利用としての小規模駐車場が増加するとともに、細街路に面した駐車場の立地に伴うまちなかでの交通混雑の発生、まちなかを回遊・散策する歩行者や自転車利用者との交錯・交通事故の危険性といった都市問題が生じている。そこで、駐車供給量の現状維持を図りつつ、空き地・空き家の利活用も含めたまちなか駐車場の集約化やまちなかの回遊性や歩行空間を考慮した駐車場の配置適正化等に向けた検討を推進する。

さらに、不特定多数の人が利用可能な一時貸し駐車場等が不足するエリアを主として、周辺に立地する月極駐車場など既存駐車場の休日限定での利用や時間帯限定での利用といった駐車場シェアによる有効利用について、所有者との連携可能性について検討を行う。

## ② 駐車施設付置義務基準の遵守に向けた指導・助言

本市においては、昭和 63 年 9 月に施行された「建築物における駐車施設等に関する条例」の付置義務基準の遵守に向けて、適切な指導・助言を行い、駐車施設整備の健全な促進を図っていく。

## ③ 荷捌き駐車施設への取り組み

荷捌き駐車施設は、路外駐車場としての整備と大量・恒常的な荷捌き需要を発生させる建築物や施設への荷捌き施設付置の義務付けによる整備が考えられる。これらのことを鑑み、駐車場整備地区内の物流体系の動向、土地利用状況を踏まえつつ、対応を検討する。

## ④ 自動車の保管場所の整備促進方策

現在、駐車場整備地区内には市営住宅等の公営住宅はない。しかし、立地適正化計画の策定に基づくまちなかへの居住誘導を今後図っていく中で、公営住宅の整備や民間共同住宅の立地状況を踏まえ、これら住宅の駐車場の促進方策を調査検討する。

## ⑤ 運転者の駐車マナー啓蒙活動

路上駐車禁止等、運転者の駐車マナー向上啓蒙活動を図る。違法路上駐車については、今後交通巡視員が違法駐車等防止重点地域（平成 5 年 12 月制定）において啓発活動等を行うとともに、悪質・危険・迷惑な路上駐車に重点を置いた取締りの強化を引き続き要請する。

## ⑥ 駐車場案内情報の充実・強化への取り組み

本市では現在、城下駐車場など 6 駐車場において、インターネットによる駐車場案内情報（満空情報を含む）を提供している。しかし、これは駐車場整備地区内に立地するすべての公共的な駐車場に対応するものではない。具体的には、経路探索機能やリアルタイムの駐車場満空情報の更新など、特定の駐車場への集中を考慮した機能の高質化を検討する。

また、駐車場対象地区に隣接し、重要伝統的建造物群保存地区に指定される「城東地区」、本市景観計画において景観形成重点地区に指定される「城西地区」等は本市の重要な観光拠点に位置付けられる。わが国へのインバウンドの増加を踏まえ、外国人観光客など来訪者に対する、わかりやすい駐車場案内情報の提供が求められる。

そこで、PC、スマートフォン等の端末を介し、観光情報との連動による「津山市パーキング情報案内アプリ（仮称）」の開発に向けた検討を推進する。

さらに、本市では、まちなかの商業店舗・事務所等と駐車場管理者との連携による「提携駐車場」の促進に向けた助言・指導を行っていく。

## 5. 計画にかかる今後の課題

本計画は、「駐車場法」を拠りどころとし、「駐車場整備地区」を対象に、「津山市における駐車施設整備に関する基本計画」を踏まえ、同地区内における駐車場整備の基本方針を定めるものである。

ただし、本市の中心市街地（商業地域）に重なる当該地区の周辺には、「重要伝統的建造物群保存地区」に指定される城東地区、本市景観計画の「景観形成重点地区」に指定される城西地区など、集客性の高い観光・交流拠点が隣り合うことから、観光目的での駐車需要が見込まれ、インバウンドの増加に伴う駐車需要の増加も今後予想される。

このような状況にあって、駐車場整備地区を対象範囲とし、主として地区内で発生・集中する商業・業務系の駐車需要に対処することが規定される本計画では、取り扱える範囲に限界があり、本市のこれからのまちづくりを標榜する上で、その計画内容が実情と適合しなくなっていることが懸念される。

このことを踏まえ、駐車場整備計画にかかる今後の課題として、以下のことが挙げられる。

- 駐車場整備地区の指定の見直し（隣接地区への拡張）
- 駐車場整備計画の目的の見直し（観光需要への対応）
- 自転車利用とのマッチングなどまちなかのモビリティ戦略と一体となった駐車場整備の方向性