

長崎市駐車場整備計画

【素案】

令和3年〇月策定

長崎市



～目次～

1 長崎市駐車場整備計画<改訂版>策定にあたって	1
(1) 見直しの背景と目的	1
(2) 計画の位置付け	2
(3) 計画期間	2
(4) 上位・関連計画	3
2 これまでの取組	11
(1) 策定時（H6）の社会情勢	11
(2) 計画策定前における取組内容	12
(3) 長崎市駐車場整備計画に基づく取組み	14
(4) 目標量の達成状況	16
3 駐車場を取り巻く状況の変化	17
(1) 人口動向	17
(2) 自動車保有台数	18
(3) 主要地点交通量	18
(4) 観光動向	19
(5) ネットワーク型コンパクトシティの都市づくり	20
(6) 環境問題の顕在化・深刻化	20
(7) ICT（情報通信技術）の発達	20
(8) 国の駐車場施策の動向	20
4 駐車場の現状	21
(1) 四輪車駐車場の需給状況	23
(2) 二輪車駐車場の需給状況	24
(3) 路上駐車状況	26
(4) 駐車場の配置状況	28
5 本市の駐車場に関する課題整理	29

6	駐車場整備等に関する基本方針	30
7	基本方針の実現に向けた個別施策	31
8	施策の評価方法等	53
9	資料編	54
	(1) 市政モニターアンケート	54
	(2) 用語解説	72

1 長崎市駐車場整備計画〈改訂版〉策定にあたって

(1) 見直しの背景と目的

これまで本市の駐車場施策は、駐車場不足による渋滞発生を防止するため、平成6年に「長崎市駐車場整備計画」を策定し、交通施策の一環として、駐車場の総量確保に重点を置いた取組みを進めてきました。

この結果、駐車場総量は着実に増加し、路上駐車は減少するなど一定の効果が上がっています。

一方、近年の人口減少や自動車利用の二一ズの変化なども相まって、本市においても自動車保有台数の伸びは鈍化傾向にあり、今後は駐車場の需要量と供給量の乖離が進行していくことが予想されるなど、駐車場施策は転換期を迎えています。

また、人口減少や少子高齢化社会が進行する中、将来の都市づくりの考え方を示す「長崎市都市計画マスタープラン」においては、将来のまちの姿である「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」を掲げており、実現に向け居住及び都市機能を安全で利便性の高い区域へ誘導するための容積率緩和などの取組みや公共交通機関の維持・確保に向けた取組みが進められるなど、駐車場の分野においても、まちづくりの方針に沿って、民間事業者が土地利用の転換を図りやすい環境づくりや公共交通機関の利用促進に貢献する取組みが求められています。

さらには、国においても、これまでの総量確保の施策からまちづくりと連携した施策に転換する必要性を打ち出しています。

このようなことから、これまでの駐車場の総量確保の取組みからまちづくりと連携した駐車場施策への転換を行うため、今後の本市の駐車場施策の方向性を定める「長崎市駐車場整備計画」の改訂を行います。

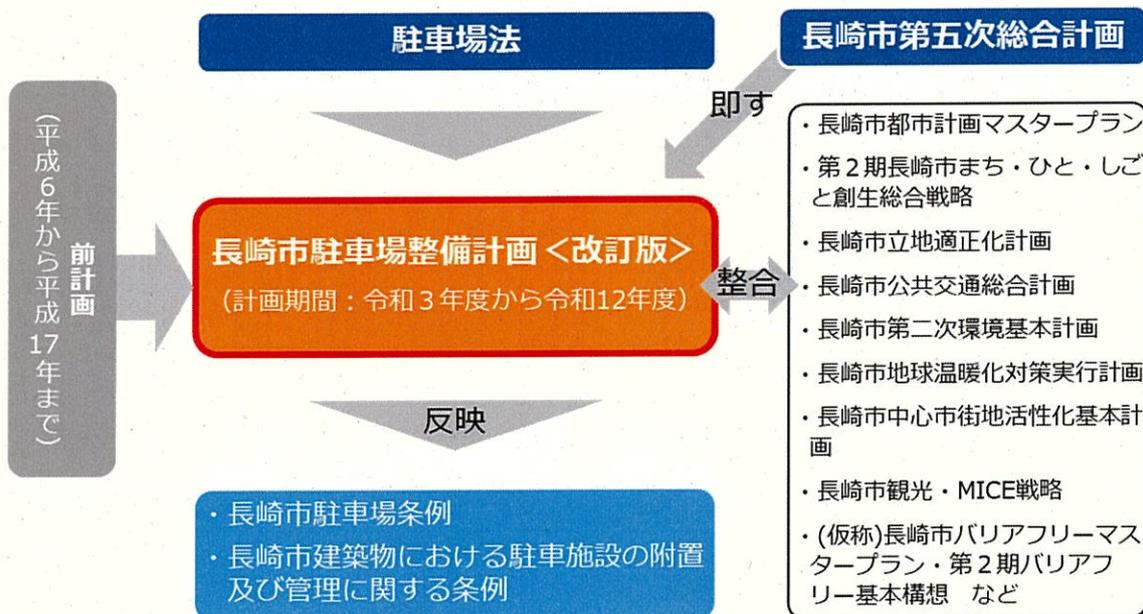
(2) 計画の位置付け

長崎市駐車場整備計画<改訂版>（以下「本計画」という。）は、駐車場法（昭和32年法律第106号）に基づく計画で、上位計画である「長崎市第五次総合計画（策定中）」に即し、関連計画と整合を図ります。

また、本計画に基づき、関連条例である「長崎市駐車場条例」や「長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例（以下「附置義務条例」という。）」へ展開していきます。

なお、本計画は「駐車場整備地区」を対象とした計画であります。特に長崎市立地適正化計画で定める「都市機能誘導区域」は、高次の都市機能増進施設を維持・誘導し、都市全体における各種サービス（商業、医療、福祉等）の効率的な提供を図る区域であり、駐車場のあり方は効率定なサービス提供の観点からも重要となることから、「都市機能誘導区域」についても本計画に基づく取組みを行うこととします。

<長崎市駐車場整備計画<改訂版>の位置付け>



(3) 計画期間

本計画の計画期間は、令和3（2021）年度から令和12（2030）年度の10年間とします。

(4) 上位・関連計画

本計画の策定にあたっては、上位・関連計画と連携・整合した計画としなければなりません。そこで、これら計画における駐車場に関連する内容などについて整理します。

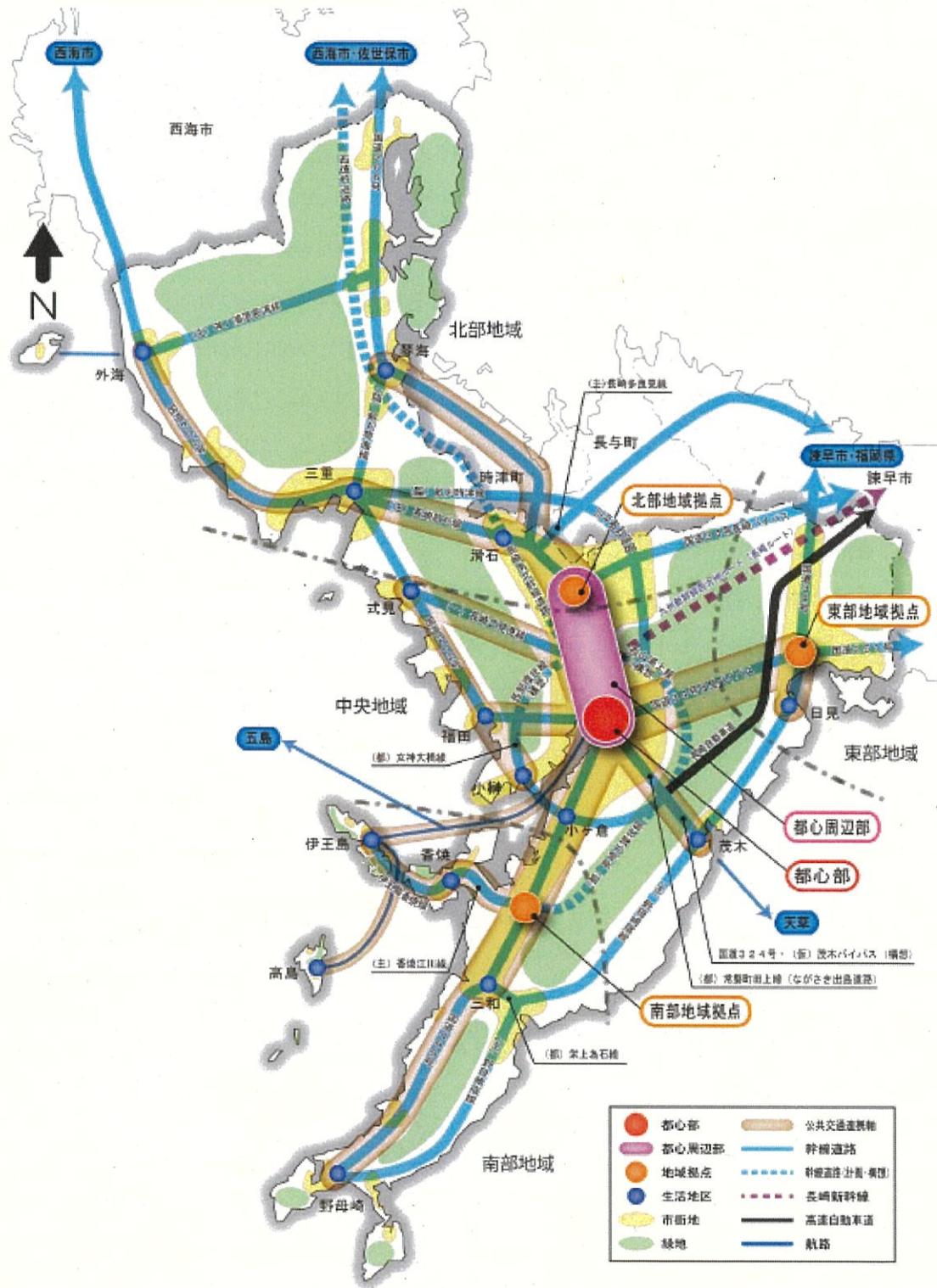
ア 長崎市第五次総合計画（策定中）

- 概要：総合計画とは、これからの長崎市がめざす「将来の都市像」を掲げ、その実現に向けた基本的な姿勢や道筋を明らかにしたもので、すべての市民と行政にとって共通のまちづくりの指針となるものです。当初、長崎市第五次総合計画の開始時期を令和3年度としておりましたが、新型コロナウイルス感染症に係る諸般の事情により、開始時期を令和4年度に1年延期したことに伴い、第四次総合計画の計画期間を1年延長しています。
- 計画期間：令和4（2022）年度から令和12（2030）年度までの9年間（前期4年間／後期5年間）
- 関連キーワード（第四次）：
 - ・低炭素なまちづくりに向け、環境負荷の少ないコンパクトなまちづくり、公共交通機関の利用促進等の取組みを推進します。
 - ・エネルギー消費の全体量を縮小させる省エネ設備や省エネ製品、次世代自動車等の普及を図り、省エネルギーを促進します。
 - ・立地適正化計画の推進により、市街地のコンパクト化と周辺地区との公共交通によるネットワークの形成を図ることで、地域の活力を維持するとともに、市民が安心して暮らせる都市づくりをめざします。
 - ・既存の道路等の機能を最大限に活用する交通需要マネジメントを推進するとともに、マイカーから公共交通機関への乗換えを促すため、多くの情報を発信し、市民や企業の理解を深めます。
 - ・路上駐車や駐輪防止を図るため、官民が一体となって適正な駐車対策や駐輪場の整備を推進します。

イ 長崎市都市計画マスタープラン

- 概要：都市計画マスタープランとは、将来の都市づくりの考え方を示すものです。長崎市第四次総合計画に掲げる将来の都市像を都市計画の面から実現するため、市民の暮らしの指標となる「住む」「働く」「動く」「集う」「学ぶ・育む・やすらぐ」という生活像を視点とした都市づくりの指針を定めています。また、人口減少、少子高齢化の進行においても、持続可能な都市構造の実現を目指すため、長崎らしい集約連携型の将来都市構造として、「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現を掲げています。
- 計画期間：平成28（2016）年度から令和17（2035）年度までの20年間とし、中間年次の令和7（2025）年度に見直しを行う。
- 関連キーワード：
 - ・観光地周辺や都心部の商業・業務地区における円滑な道路交通確保のため、公共交通の利用促進を図るとともに、附置義務条例等に基づいた、事業者と行政の協働による駐車場・駐輪場の適切な配置・整備を図ります。
 - ・中心市街地等においては、歩行環境の快適性や安全性を確保するため、事業者と行政の協働により、駐輪場の整備を促進します。
 - ・都心部・都心周辺部・地域拠点と生活地区を結ぶ公共交通機関の連携強化とともに、利便性、定時性、速達性を高めるため、パークアンドライドなどの交通需要マネジメント（TDM）の施策を推進します。

<将来都市構造図>

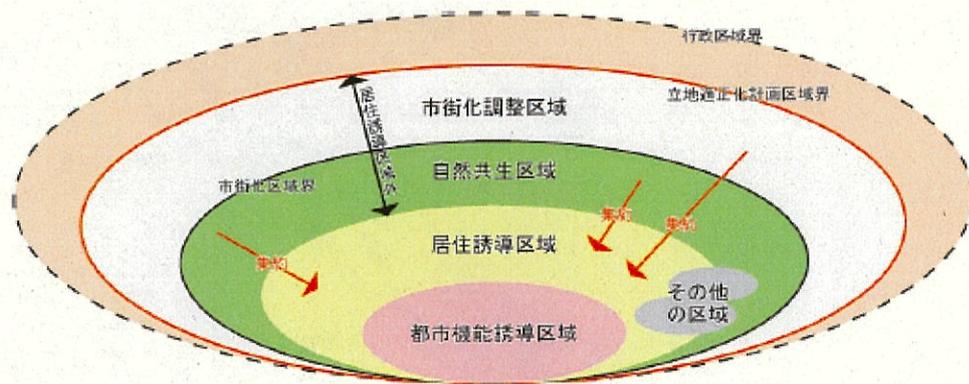


(出典：長崎市都市計画マスタープラン)

ウ 長崎市立地適正化計画

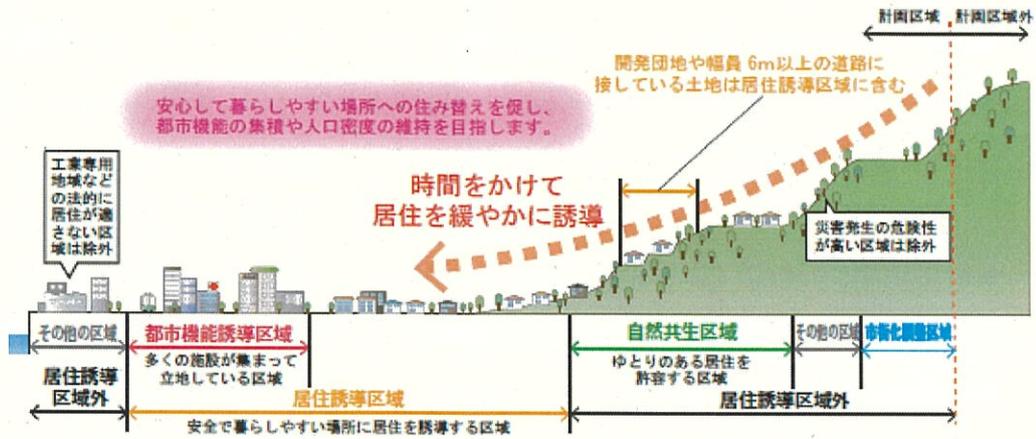
- 概要：立地適正化計画とは、長崎市都市計画マスタープランで掲げる将来都市像「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」を具体的に進めていくための「コンパクト」の部分を担当する計画です。基本方針に、長崎らしい「集約（コンパクト）と連携（ネットワーク）」の都市実現のため、市民にとって安全・安心で快適な暮らしが続けられる都市づくりを掲げています。立地適正化計画では、高次な都市機能が集積している「都市機能誘導区域」とその周辺の平地を基本とする地形的制約が少ない「居住誘導区域」の2つの誘導区域を定め、「都市機能誘導区域」には高次な都市機能増進施設を維持・誘導し、「居住誘導区域」には、緩やかに居住を誘導していくこととしています。
- 計画期間：平成30（2018）年度から令和17（2035）年度までの概ね20年間とし、概ね5年毎に計画の進捗状況等の確認を行い、必要に応じて見直しを行う。
- 関連キーワード：
 - ・ 都市計画法や都市再生特別措置法等に基づく規制緩和を行い、民間事業者が土地利用転換を図りやすい環境を整備し、都市機能の誘導を図ります。
 - ・ 暮らしに欠かせない公共交通の維持・改善を図り、利便性の向上等により公共交通の利用促進を図ります。

<配置イメージ>



(出典：長崎市立地適正化計画)

<断面イメージ>



(出典：長崎市立地適正化計画)

オ 長崎市地球温暖化対策実行計画

- 概要：地球温暖化対策実行計画とは、本市の自然的社会的条件に応じて、温室効果ガスの排出の抑制等を総合的かつ計画的に進めるための施策を定めています。基本目標として、「市民協働のコンパクトで低炭素型の持続可能な『人と自然と文化が輝き続けるまち長崎』」を掲げ、令和32（2050）年度における将来ビジョンに、「公共交通機関が充実し、徒歩や自転車で行動できる低炭素でコンパクトなまち」「エネルギーの有効活用が進み、環境と経済がともに伸びるまち」「大量生産・大量消費から脱却し、省資源・循環型へ転換したまち」「環境に配慮した行動を実践するまち」を設定しています。
- 中期・長期目標年：令和12（2030）年度を中期目標年、令和32（2050）年度を長期目標年とする。
- 関連キーワード：
 - ・自動車中心のライフスタイルからの脱却を図るため、公共交通機関の利用を促進する施策を実施します。鉄道からバス等への公共交通乗継の利便性の向上やパークアンドライド駐車場の利用によるまち中心部への移動時における公共交通機関の利用促進を図るため、交通結節点の改善を図ります。
 - ・自動車については、エコドライブやカーシェアリングの普及に努め、使用方法の改善を図るとともに、電気自動車充電設備の設置等インフラ整備を行い、電気自動車やハイブリッド自動車等のエコカーの普及を促進します。

カ 長崎市観光・MICE戦略

■概要：観光・MICE戦略とは、観光を取り巻く社会情勢の変化や多様化する訪問客のニーズに対応するため、従来の戦略や計画を統合するとともに、観光のみならず「出島メッセ長崎」を中心としたMICEによる振興を図ることを目的として策定する戦略です。交流人口の拡大による経済活性化と市民生活との調和を図るため、行政、事業者、DMO、市民などの多様な関係者がめざすべきビジョンを共有し、そのビジョンを達成するための基本的な方向性や重点的に進めるべき取組みの指針を示します。

■計画期間：令和3（2021）年度から令和7（2025）年度の5年間とする。

■関連キーワード：

- ・市内の観光スポットの周遊を促進するため、交通事業者と連携し、観光型MaaSなどにより、バスやタクシーなどの移動手段をサービスとして提供し、検索から予約、決済、利用まで総合的に対応できるような周遊の検討を行っていきます。また、観光スポットや移動経路の混雑を回避する機能により、訪問客の需要の平準化を図り、ニーズに応える快適な周遊環境を提供できるよう検討していきます。

2 これまでの取組

(1) 策定時（H6）の社会情勢

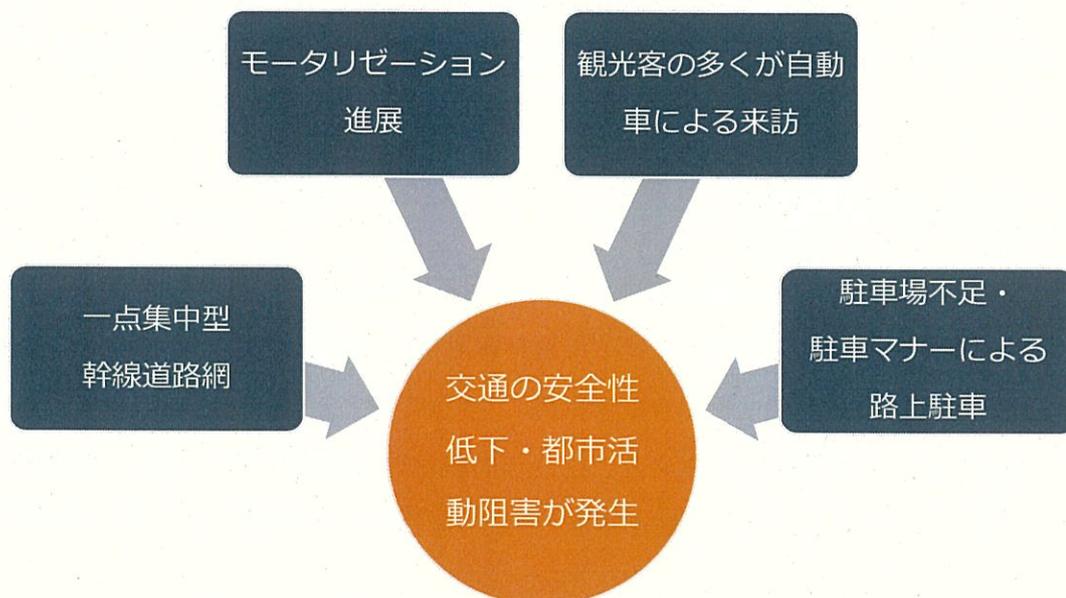
本市の中心部は周囲を斜面地で囲まれたすり鉢状の地形により、幹線道路が狭小な平坦地に集中する一点集中型の幹線道路網を形成しています。このため、現在においても、慢性的な交通渋滞が発生しています。

このような中、全国においては、急速な自動車社会の到来とともに自動車の保有台数が著しい増加を示し、本市においても例外ではなく、自動車保有台数の増加により都心部への自動車交通の集中はますますその度合いを高めていました。

また、本市は古くからの港湾都市として、また原爆被災の平和都市として世界に広く知られており、種々の観光施設が中心市街地を主体の多く分布しており、多くの観光客が訪れていました。これら観光客の多くが自動車により来訪し、観光施設の集積地周辺において、道路混雑に拍車をかけていました。

さらには、駐車場整備が駐車需要に十分に応えうるものとなっておらず、駐車マナーの問題も相まって、路上駐車が蔓延し、さらに渋滞を悪化させるという悪循環が発生し、駐車問題が交通の安全性低下や円滑な都市活動の阻害などの要因となっていました。

<駐車問題による影響のイメージ>



(2) 計画策定前における取組内容

このような問題に対応するため、本市においては、昭和42年に駐車場整備地区として都心部約158ヘクタールを都市計画決定し、昭和45年には附置義務条例を定めるなどの取組みを行ってきました。以下に、駐車場整備計画策定前における取組みを整理します。

ア 放射環状型幹線道路網の整備

都心部への道路交通の一点集中を解消していくため、放射環状型幹線道路網などの整備を推進してきました。

イ 駐車場整備地区の都市計画決定

昭和42年に駐車場整備地区として都心部約158ヘクタールを都市計画決定し、その後昭和49年に松が枝地区、平成6年に住吉地区と浦上地区の駐車対策を推進するため、順次区域の拡大を行い、現在341ヘクタールを指定しています。

ウ 附置義務条例の制定

目的が明確な駐車需要に対する原因者負担の原則に基づく附置義務制度として、昭和45年に附置義務条例を制定し、以来、附置義務制度は駐車施設の整備の推進に大きな役割を果たしてきました。このような中、従来の附置義務基準では、当時の都市交通や駐車需要を取り巻く状況に対して十分な対応が困難であったことから、平成5年には附置義務条例の全部改正を行い、附置義務基準の強化を図るとともに適用地区の拡大を行ってきました。

エ 公共による駐車場整備

道路交通の円滑化と都市機能の増進を図るに当たり、これらを阻害する要因である路上駐車車両を適切に收容するため、市営桜町駐車場（昭和46年供用）の整備をはじめ、長崎市民会館地下駐車場（昭和49年供用）、さらには主要な観光地周辺における駐車需要に対するためバス駐車機能を備えた、松が枝町駐車場（昭和51年供用）、松が枝町第2駐車場（平成2年供用）、平和公園駐車場（平成6年供用）の整備に取り組んできました。

オ 駐車場案内システムの導入

うろつき車両や駐車場入口付近における空車待ち車両、路上駐車車両による道路混雑の緩和などを目的とし、近隣駐車場の空き状況を案内する駐車場案内システムを、平成4年に都心部に導入しました。

なお、本システムは老朽化などの理由により、平成25年度末に廃止し、現在は、駐車場の方角を示す固定標示板による案内を行っています。

カ 違法駐車等の防止に関する条例の制定

違法駐車などを防止することにより、道路が公共の施設として広く一般交通の用に供されることを確保し、市民の安全で快適な生活環境の保持に資することを目的に、平成4年に「長崎市違法駐車等の防止に関する条例」を制定しました。

(3) 長崎市駐車場整備計画に基づく取組み

このような中、都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し総合的施策を講ずるものとして制定された、「駐車場法（昭和33年法律第106号）」が改正され、駐車場整備地区を定める市町村に対し、当該地区における駐車場の整備に関するマスタープランとして「駐車場整備計画」の策定が義務化されました。

これを受け、本市においては、平成6年に「長崎市駐車場整備計画（以下「前計画」という。）」（最終改訂平成14年）を策定し、交通施策の一環として、駐車場の総量確保に重点を置いた取組みを進めてきました。以下に、前計画の概要と前計画に基づく主な取組みを示します。

<これまでの基本方針>

【基本方針1】 公的セクターによる駐車場整備の推進

- 公的セクター（地方公共団体、第3セクター等）は、民間との適切な役割分担のもとで一時預かり駐車場（不特定多数の利用者が公平に利用できるもの）の整備を推進する。また、観光施設周辺における観光バスを対象とする駐車場整備については、公的セクターが主導的な役割を果たす。

【基本方針2】 民間セクターによる駐車場整備の推進

- 民間セクターが供給する民間駐車場は都市活動に大きく寄与しており、今後も駐車需要に対応した民間による路外駐車場の整備を推進する。

【基本方針3】 既存路外駐車場の有効活用の推進

- 駐車場案内システムの拡充及び専用駐車場の休日解放等により既存路外駐車場の有効活用を一層躍進する。

【基本方針4】 原因者負担の原則に基づく附置義務制度の充実

- 目的지가明確な駐車需要に対する原因者負担の原則に基づく附置義務制度の充実と適切な運用を図る。

<路外駐車場の整備目標量>

■ 目標年次：平成17（2005）年

整備量	約6,500台	
整備目標量	約8,600台（+2,100台）	
内訳	公的セクター 600台	民間セクター 1,500台

ア 公共による駐車場整備

道路交通の円滑化と都市機能の増進を図るに当たり、これらを阻害する要因である路上駐車車両を適切に収容するため、市営松山町駐車場（平成9年供用）、長崎市茂里町地下駐車場（平成10年供用）の整備に取り組んできました。

イ 道路開発基金を活用した民間駐車場の整備

国の助成制度である道路開発資金等の融資制度（新規貸付は終了）を活用し、一定の条件を満たす民間路外駐車場等の整備の促進に取り組んできました。

ウ 公営駐車場を活用したパークアンドライド施策の展開

平和公園・松山地区の公営駐車場を活用したパークアンドライド施策の展開により、道路混雑の緩和や公共交通の利用促進等に取り組んできました。

エ 附置義務条例の改正（荷さばき駐車施設の附置義務化）

貨物自動車等の荷物の積み降ろしに伴う路上駐車が深刻化し、円滑な交通処理を阻害していたことから、荷さばき駐車対策の一環として、平成13年に附置義務条例の改正を行い、荷さばき駐車施設の附置を義務化しました。

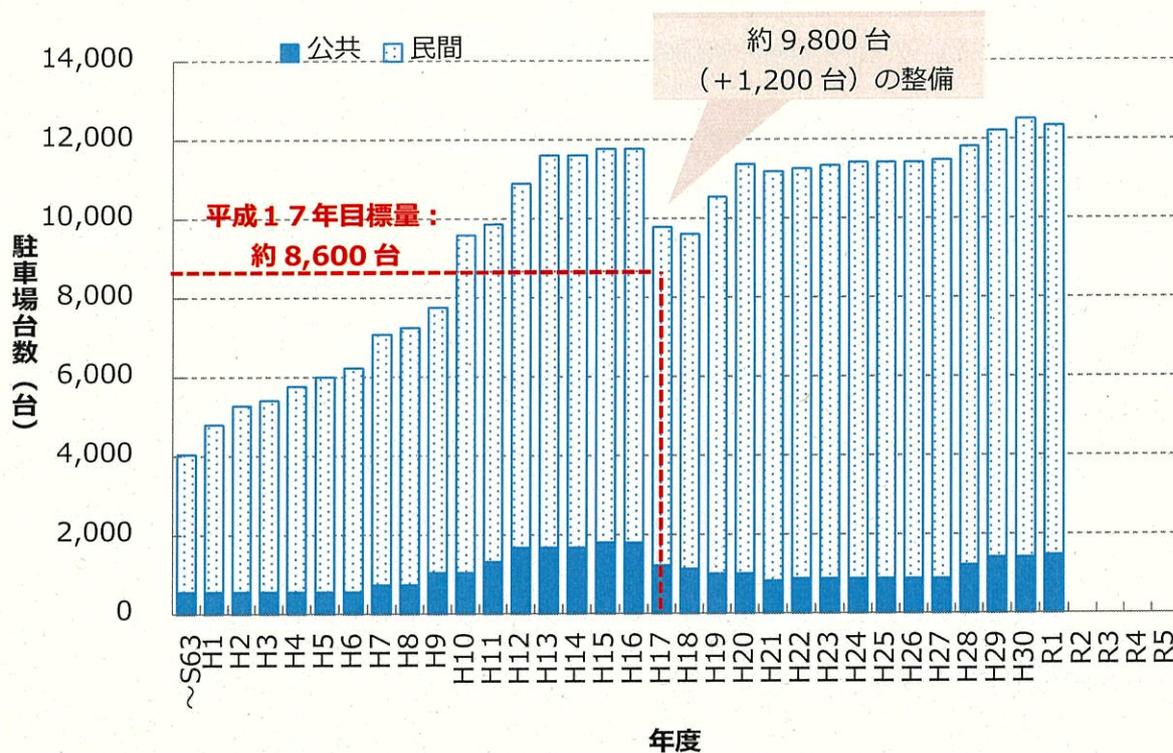
オ 駐車場案内システムの拡充

計画策定前より導入していた駐車場案内システムを平成8年に住吉地区に、平成11年には都心部を拡充し、駐車場の空き状況の案内による円滑な道路交通確保を図ってきました。また、駐車場案内システム廃止後は、固定標示板と（一社）長崎サービスアンドディベロップメントが運営管理する「とむ〜で. com」により、駐車場案内や満空情報の提供を行ってきました。

(4) 目標量の達成状況

これら取組みにより目標量は達成し、路上駐車は減少するなど一定の成果があがっています。また、今後も、民間による商業施設等の整備により駐車場台数の増加が見込まれています。以下に、目標の達成状況を示します。

＜駐車場整備地区内における届出路外駐車場台数の推移＞



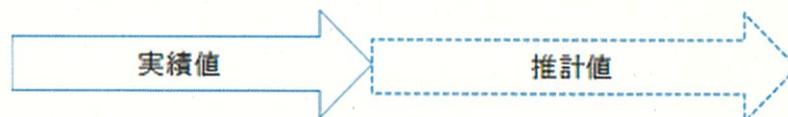
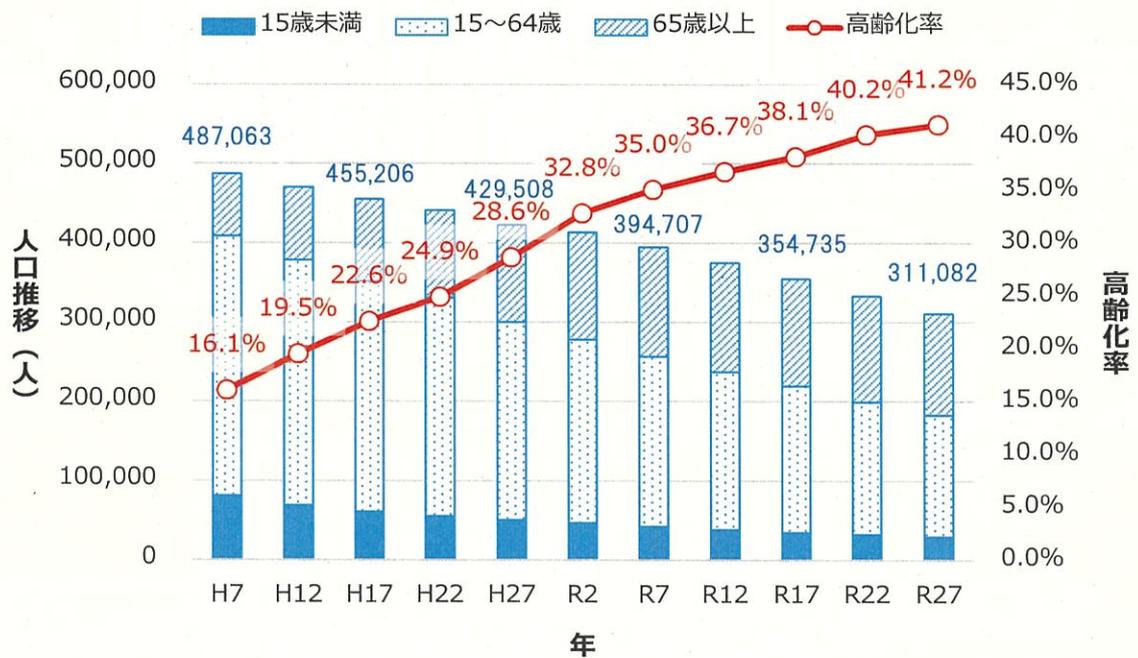
※駐車ますの面積の合計が500m²以上（駐車台数40台程度）の有料駐車場の合計でコインパーキングなどの小規模な駐車場は除く。

3 駐車場を取り巻く状況の変化

(1) 人口動向

本市の人口は、年々減少しており、平成27（2015）年で429,508人（国勢調査）となっています。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によると、今後も減少していくことが予想されており、令和27（2045）年には311,082人まで減少することが予想されています。また、高齢化率は、年々増加しており、平成27（2015）年で28.6%となっており、将来推計によると令和27（2045）年には41.2%に達することが予想されているなど、人口減少・高齢化率ともに全国平均を上回る早さで進行していくことが予想されています。

＜人口の推移と高齢化率＞

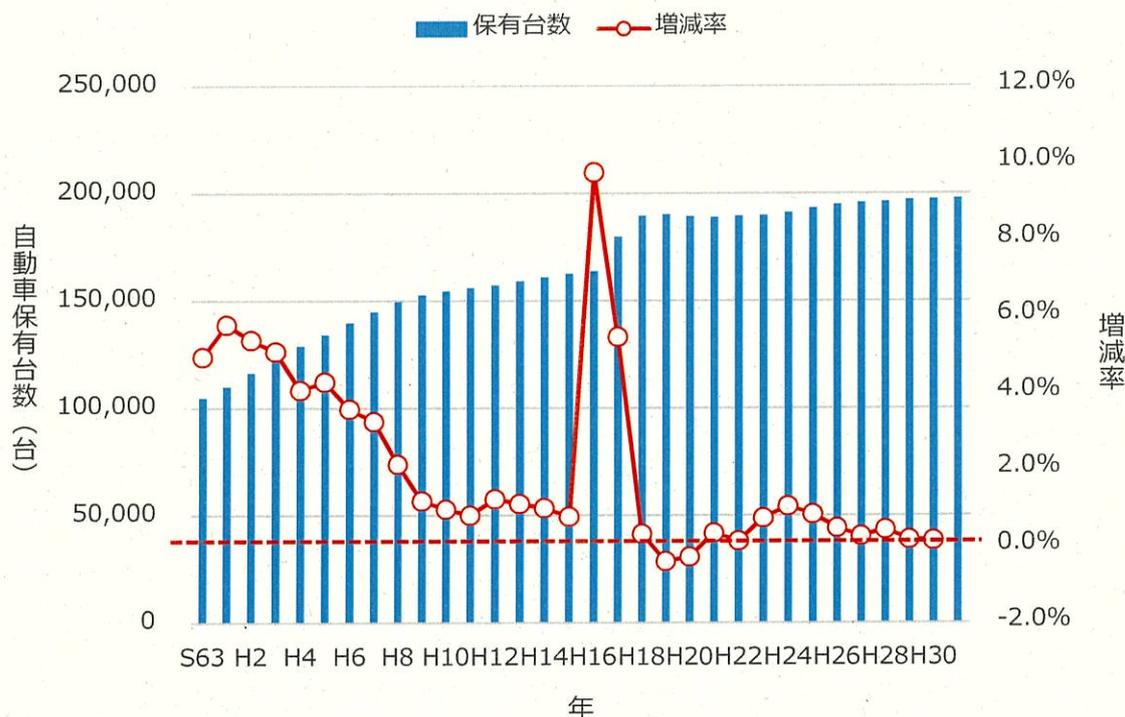


（資料：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）社会保障・人口問題研究所）

(2) 自動車保有台数

人口減少や自動車利用のニーズの変化なども相まって、全国的に自動車保有台数の伸びは鈍化傾向にあり、本市においても例外ではなく、同様に鈍化傾向を示しています。

<自動車保有台数の推移と増減率>



(資料：長崎県統計年鑑)

(3) 主要地点交通量

市内主要地点における交通量は、概ね減少傾向を示しています。

<市内主要幹線道路の交通量 (台/12時間)>

位置		H6 年度	H17 年度	H29 年度
国道 34 号	新大工町	29,086	34,171	30,058
	興善町	19,686	16,670	12,754
国道 202 号	大黒町	56,047	54,768	42,386
	稲佐町	15,905	19,474	12,406
国道 206 号	赤迫町	36,883	36,751	33,553
	大橋町	32,329	35,599	39,043
	松山町	42,722	39,439	39,043
国道 499 号	松が枝町	37,592	37,133	27,921

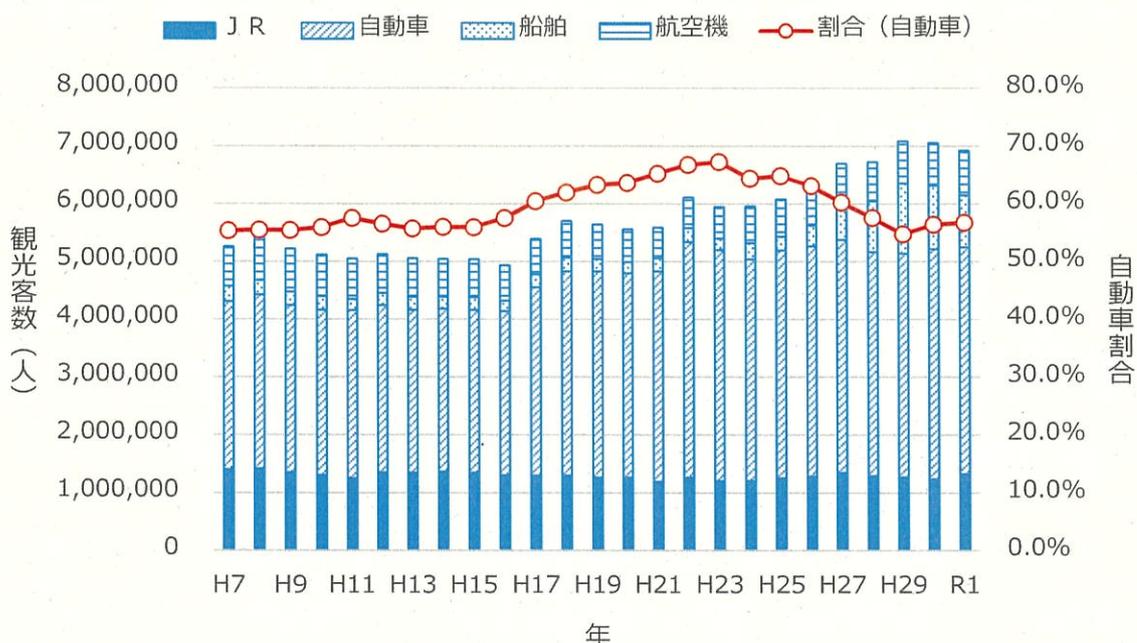
(資料：全国道路・街路交通情勢調査)

(4) 観光動向

本市の観光客数は、平成29(2017)年には過去最高となる708万人を記録し、クルーズ客船寄港数も過去最高の267隻を記録するなど増加傾向にありましたが、近年は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しています。

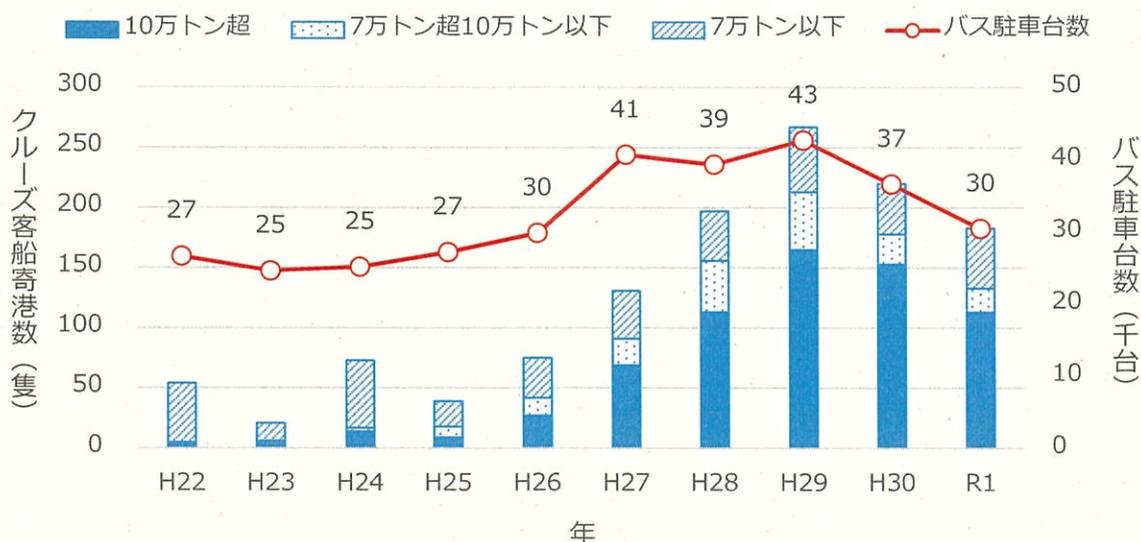
交通機関別の観光客数の割合を見ると、自動車による来訪が最も多い結果となっていますが、近年のクルーズ客船寄港数の増加により、その割合は低下しています。

＜交通機関別観光客数の推移＞



(資料：長崎市観光統計)

＜クルーズ客船寄港数と市営駐車場バス駐車台数の推移＞



(資料：長崎市観光統計)

(5) ネットワーク型コンパクトシティの都市づくり

将来都市構造である「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の都市づくりに向け、居住・都市機能を安全で利便性の高い区域に誘導するための容積率緩和や公共交通の維持・確保に向けた取組みが進んでいます。

(6) 環境問題の顕在化・深刻化

環境問題が顕在化・深刻化する中、長崎市地球温暖化対策実行計画において、温室効果ガス削減に向け、交通分野においても積極的な取組みが求められています。また、本市においては、令和32（2050）年までに温室効果ガス排出量実質ゼロをめざす「ゼロカーボンシティ」の宣言を行っています。

(7) ICT（情報通信技術）の発達

ICT（情報通信技術）の発達により、ICTを活用した駐車場運用や駐車場に求められる機能が多様化しています。

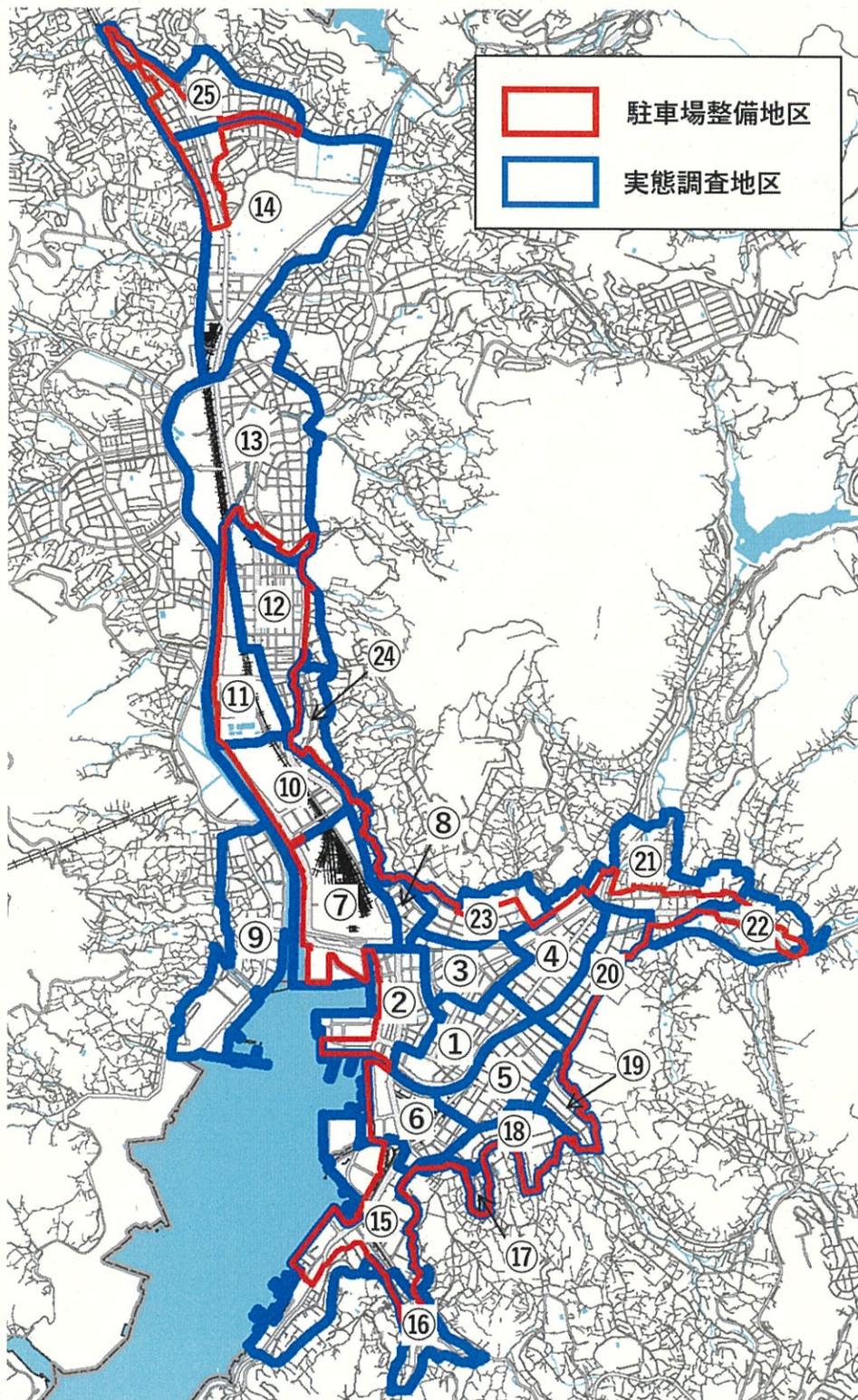
(8) 国の駐車場施策の動向

国においても、人口減少や自動車保有台数の伸びの鈍化等を踏まえ、これまでの量的な駐車場施策から、まちづくりと連携した駐車場施策に転換する必要性を打ち出しています。具体的には、まちの将来像を踏まえた都市空間のあり方、そのために必要な駐車場の供給量の適正化、場所、配置のきめ細かなコントロールといった様々な側面から駐車場施策を展開するため、ガイドライン等により、施策の転換を促しています。

4 駐車場の現状

本市の駐車場の現状を把握するため、以下の調査範囲において駐車場実態調査を行いました。

〈駐車場実態調査範囲〉



<調査地区>

<まちなか地区>

番号	地区名
①	江戸
②	元船
③	桜町
④	魚の町
⑤	浜町
⑥	出島
⑧	大黒
⑮	大浦
⑰	館内
⑱	丸山
⑲	油屋
⑳	諏訪
㉑	新大工
㉒	玉園

<まちなか周辺地区>

番号	地区名
⑦	尾上町
⑨	弁天
⑩	幸町
⑯	日の出
㉒	中川
㉔	銭座

<浦上地区>

番号	地区名
⑪	茂里町
⑫	浜口
⑬	松山

<住吉地区>

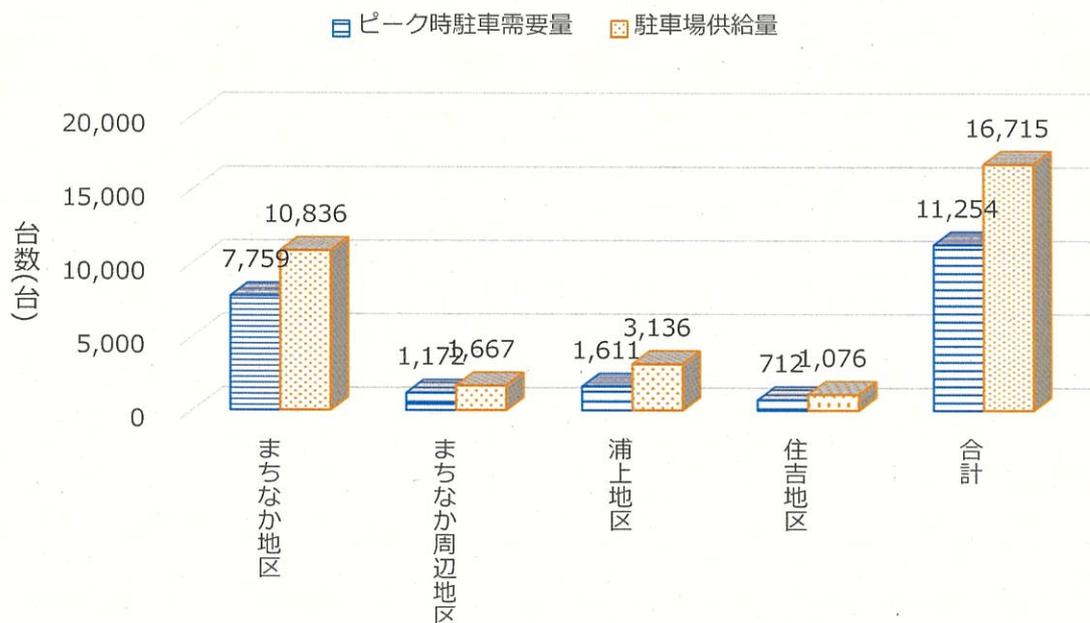
番号	地区名
⑭	文教
㉕	住吉

(1) 四輪車駐車場の需給状況

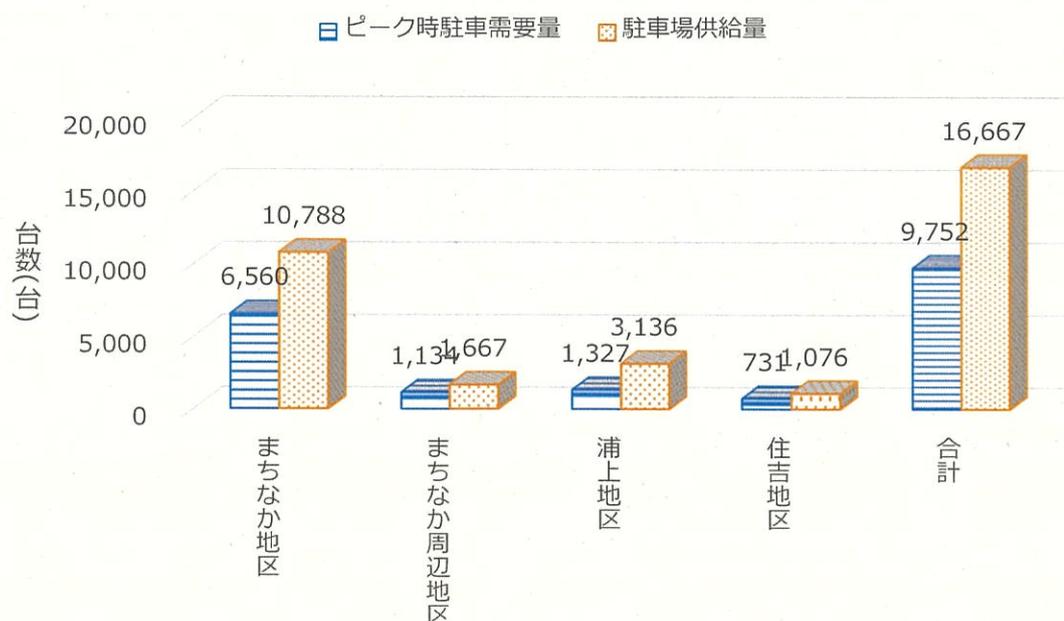
駐車場実態調査の結果、調査地区内における四輪車の駐車場供給量は、ピーク時の駐車需要量を上回っており、供給過多の状態となっています。

今後は、人口減少や少子高齢化等に伴う自動車保有台数の伸びの鈍化等により、駐車場供給量と駐車需要量の乖離が予想されます。

<現況の需給バランス（令和2年（平日））>



<現況の需給バランス（令和2年（休日））>



< 駐車場供給量と駐車需要量の推移（平日） >

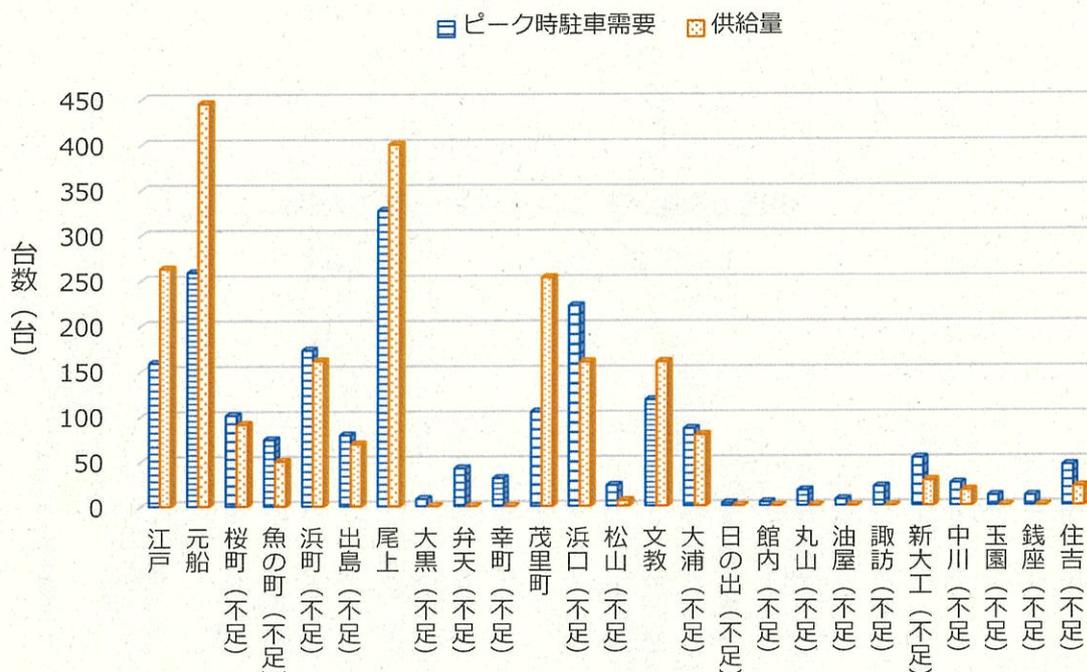
（単位：台）

年	平成6年	平成19年	平成24年	令和2年	令和12年 （推計）
駐車場供給量	5,418	14,587	16,167	16,715	20,056
ピーク時 駐車需要量	4,467	9,898	10,021	11,254	12,986
差	951	4,689	6,146	5,461	7,070

(2) 二輪車駐車場の需給状況

二輪車駐車場供給量は増加し、路上駐輪は減少傾向にあります。駐車場実態調査の結果、依然として多くの地区で二輪車駐車場の供給量が不足しています。

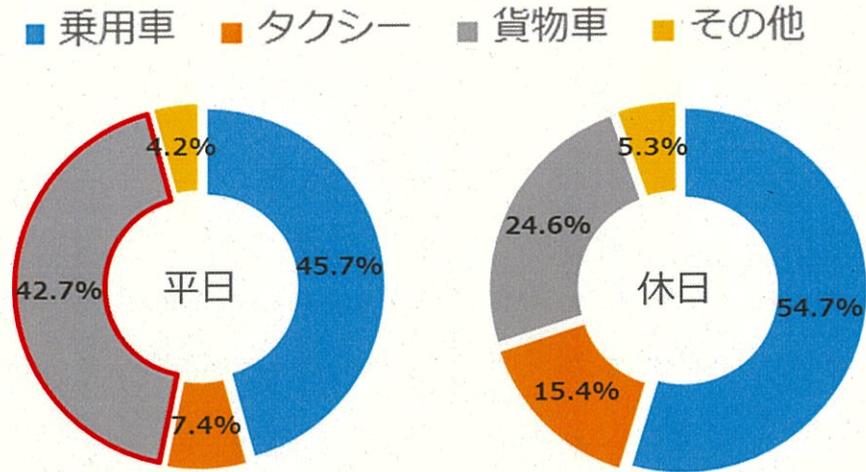
< 現状の需給バランス（令和2年（平日）） >



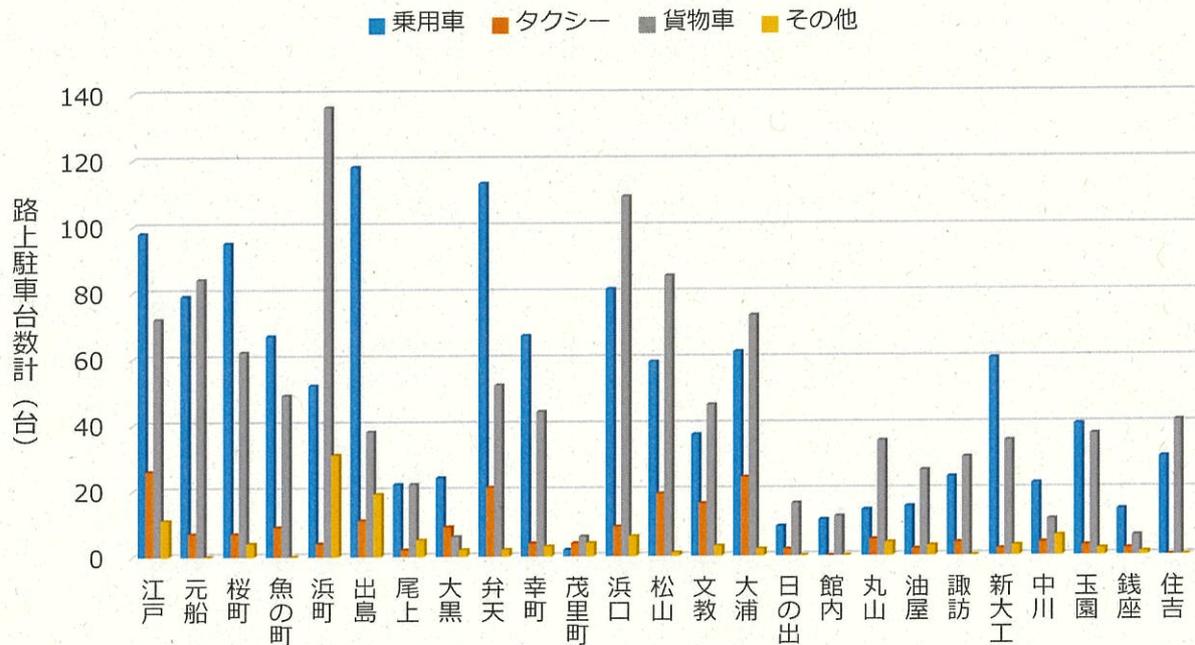
(3) 路上駐車状況

乗用車の路上駐車が最も多いものの、特に平日は貨物車（荷さばき車両）の路上駐車が半数程度を占めています。また、地区別に見ても、貨物車の路上駐車が乗用車を上回る地区も多いことがわかります。

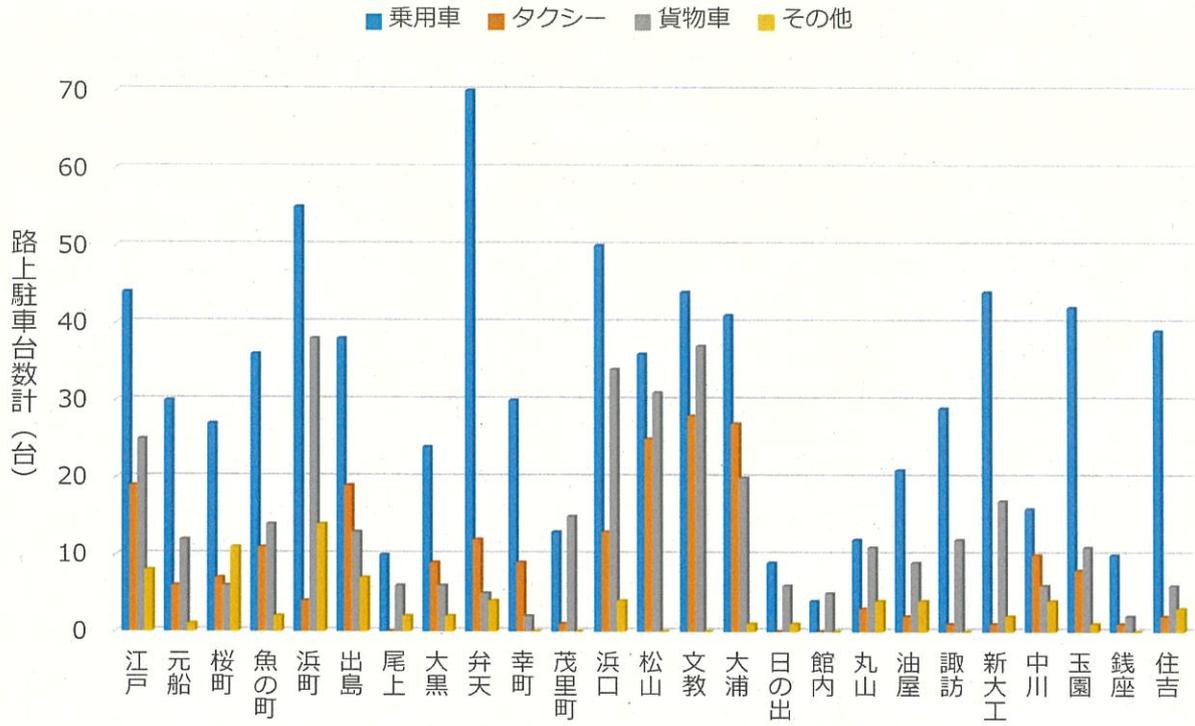
<路上駐車車種別割合>



<路上駐車現状（令和2年（平日））>



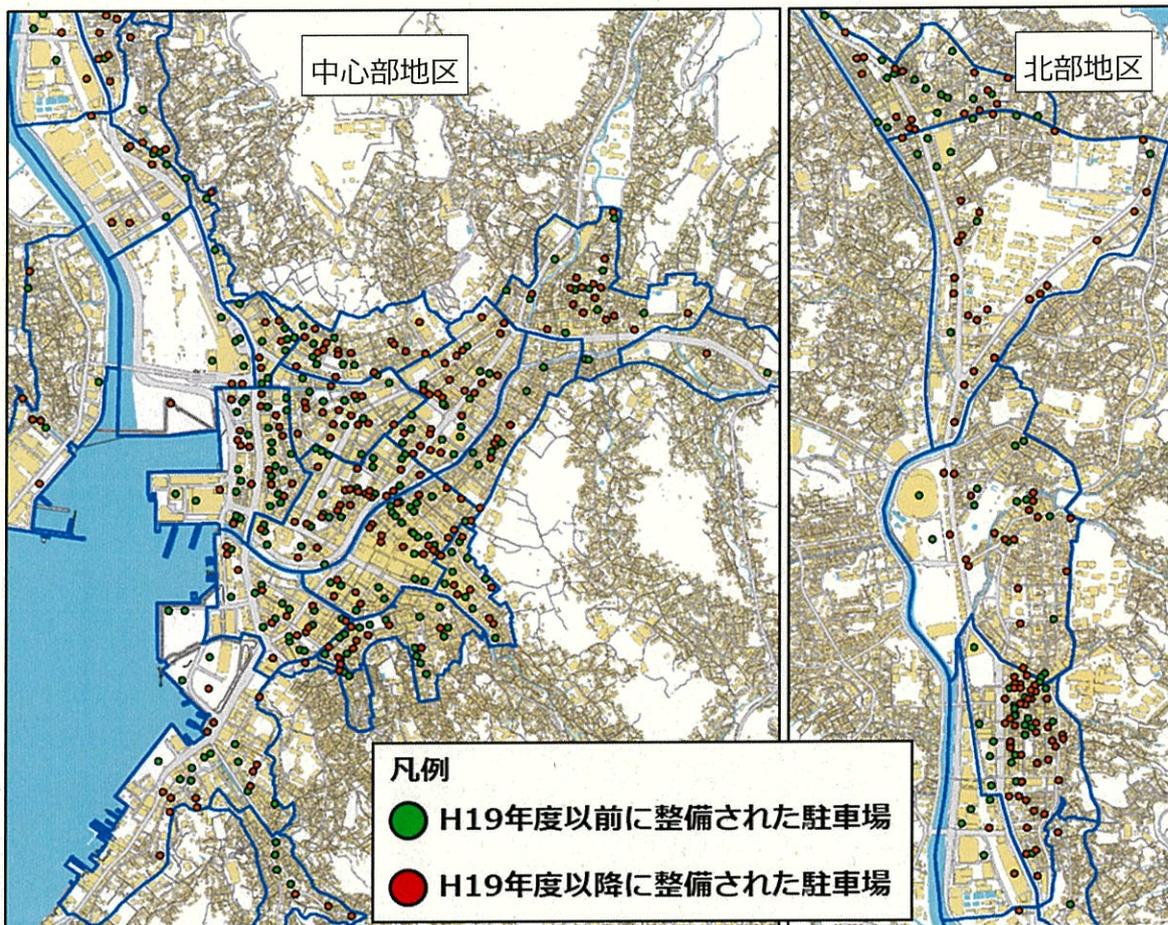
<路上駐車の実況（令和2年（休日））>



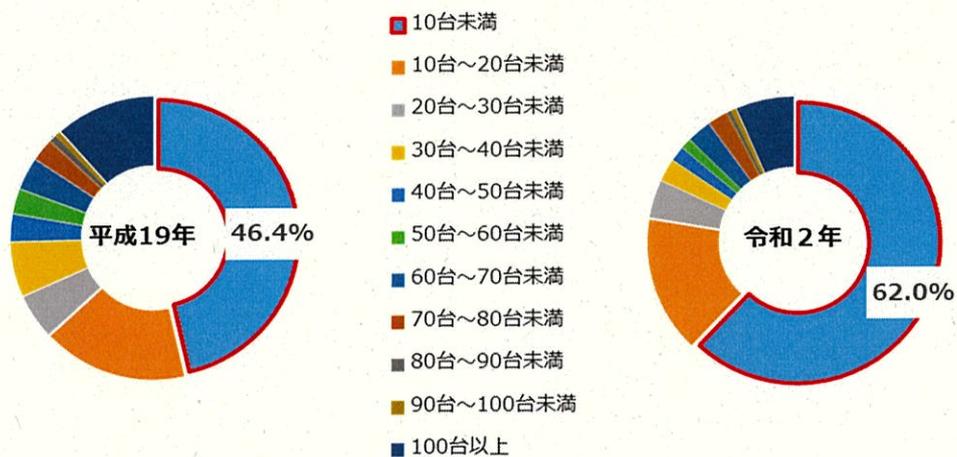
(4) 駐車場の配置状況

低未利用地の駐車場への転換や建物ごとに駐車施設の設置を求める附置義務制度等も相まって、駐車場の散在が進んでいます。また、年々、小規模な駐車場の割合が増加しています。

<駐車場の配置の状況>



<駐車台数別割合>



5 本市の駐車場に関する課題整理

駐車場を取り巻く状況の変化や駐車場実態調査、市政モニターアンケートの結果を踏まえ、本市の駐車場に関する課題を以下のとおり整理しました。

課題① 目指すべき都市づくりとの整合

- 駐車場の散在が歩行空間等の分断やうろつき車両の要因となり、配置の適正化が必要。
- 附置義務制度が土地利用のハードルになっており、駐車場分野からも、まちづくりの方針に沿った、土地利用がしやすい環境づくりが必要。
- 公共交通の重要性が益々増大しており、駐車場分野からも、公共交通の利用促進に資する取組みが必要。

課題② 観光・イベント需要等への対応

- バス駐車需要が増加しており、松が枝2バース化などを見据えた対応が必要。
- イベントなど特定の交通重要への対応が必要。

課題③ 環境問題への対応

- 環境問題が深刻化しており、温室効果ガス削減に向けた取組みが必要。

課題④ 荷さばきスペースの不足

- 道路上での荷さばきが通行の妨げになっており、安全安心な通行や荷さばきのため、荷さばきスペースの確保が必要。

課題⑤ 二輪車駐車場の不足

- 多くの地区で、二輪車駐車場が不足しており、供給量の適正化が必要。

課題⑥ 駐車場のバリアフリー化

- 超高齢化社会の進行やユニバーサルデザインの必要性を踏まえ、誰もが利用しやすい駐車場整備が必要。

課題⑦ ICTの活用

- ICTの発達により、駐車場に求められる機能が多様化しており、ICTを活用した多様なニーズへの対応が必要。

6 駐車場整備等に関する基本方針

これまで、本市の駐車場施策は、駐車場不足による渋滞発生を防止するため、交通施策の一環として、駐車場の総量確保に重点を置いた取組みを進めてきました。この結果、駐車場総量は着実に増加し、路上駐車は減少するなど一定の成果が上がっています。

一方、近年の人口減少や自動車利用のニーズの変化等も相まって、自動車保有台数の伸びは鈍化する中、駐車場の需要量と供給量の乖離が進行していくものと予想され、駐車場施策は転換期を迎えています。

また、人口減少や少子高齢化が進行する中、将来のまちの姿である「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向け、駐車場の分野においても、まちづくりの方針に沿って、民間事業者が土地利用の転換を図りやすい環境づくりや、公共交通機関の利用促進に貢献する取組みが求められています。

このようなことから、駐車場を取り巻く状況の変化や課題を踏まえつつ、長崎市都市計画マスタープランや長崎市立地適正化計画、長崎市公共交通総合計画で掲げる「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の取組みなどと連携するため、これまでの「駐車場の総量確保」の取組みから「まちづくりと連携した駐車場施策」への転換をめざし、次の3つを計画の基本方針とします。

【基本方針1】

都市づくりと連携した駐車場施策の展開

- 目指すべき集約連携型の都市構造である「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向けて、駐車場分野から施策を展開します。

【基本方針2】

多様な駐車需要への対応

- 荷さばき車両や二輪車の駐車場は依然として不足していることや、クルーズ客船寄港数の増加によりバス駐車需要が増加するなど、多様な駐車需要に対応した施策を展開します。

【基本方針3】

駐車場の質の向上

- 駐車場に求められる機能が多様化しており、交通弱者や環境への配慮、ICTの活用などにより、駐車場の質の向上を目指した施策を展開します。

7 基本方針の実現に向けた個別施策

基本方針を推進するため、以下に示す個別施策の実現に向け、検討・協議していきます。なお、国の動向や他都市の事例等も調査・研究しながら、以下に示す施策以外についても、基本方針の推進に効果的な施策があれば、合わせて検討することとします。

基本方針 1

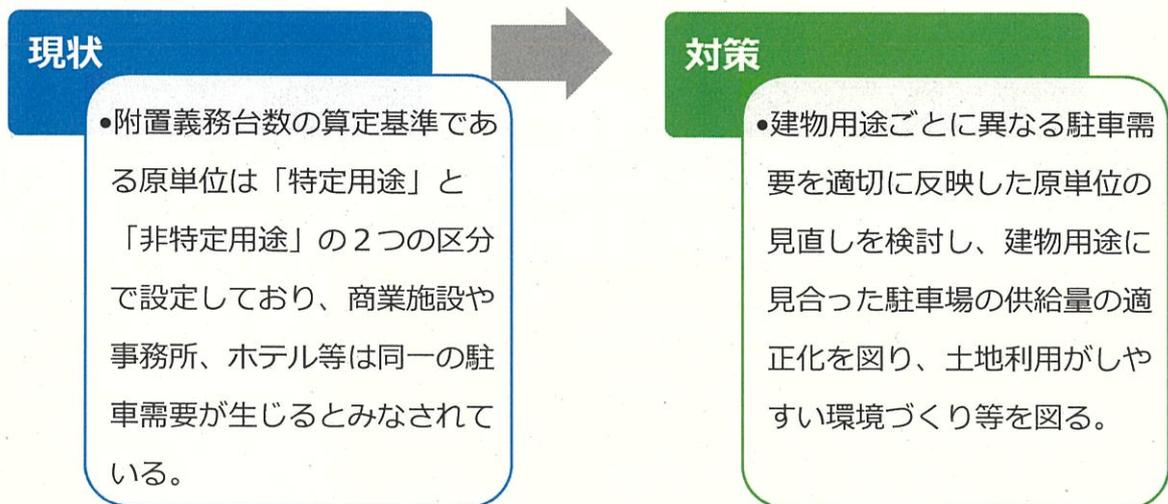
都市づくりと連携した駐車場施策の展開

目指すべき集約連携型の都市構造である「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向けて、駐車場分野から施策を展開します。

基本施策 A

1 駐車場の需給バランスの適正化

<個別施策 1 四輪車駐車場の附置義務台数算定基準の原単位の見直し>



本市においては、駐車場法の規定に基づき附置義務条例を定めており、建築物の新築や増築などを行うことで一定の要件を満たす場合は、表1のとおり、駐車施設の設置を義務付けています。

しかし、現行の附置義務台数の算定基準は「特定用途」と「非特定用途」の2つの区分で設定しており、商業施設や事務所、ホテル等は同一の駐車場が生じるとみなされ、画一的な量的整備を進める要因となっています。

このため、建物用途ごとに異なる駐車場を適切に反映した原単位を設定することで、建物用

途に見合った駐車場の供給量の適正化を図り、民間事業者が土地利用をしやすい環境づくり等に繋げていくため、原単位の見直しについて検討を行います。

なお、非特定用途は、主にマンションなどの住居系が対象となっており、附置義務自体を対象外にすることも含め検討します。

<表1 現行附置義務条例における駐車施設の算定基準>

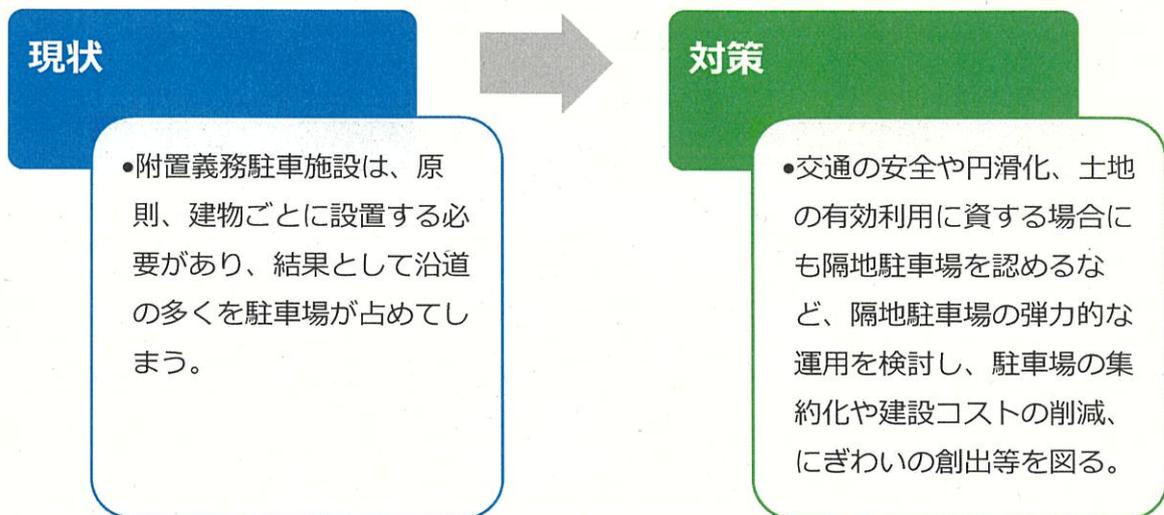
地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域		周辺地区
対象となる建築物の規模	特定用途延べ面積 + 非特定用途延べ面積 × 0.5 > 1,000m ²		特定用途延べ面積 > 2,000m ²
原単位	特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分
	150m ² 毎に1台	400m ² 毎に1台	150m ² 毎に1台

※その他、中小規模建築物に対する緩和措置等があります。詳しくは、「長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例（平成5年条例第4号）」をご参照ください。

<参考 国土交通省が示す原単位の目安値>

地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域				周辺地区または自動車ふくそう地区
原単位	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	事務所の用途に供する部分	特定用途（左記を除く。）に供する部分	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分
	150m ² 毎に1台	200m ² 毎に1台	200m ² 毎に1台	450m ² 毎に1台	150m ² 毎に1台

<個別施策1 附置義務駐車施設の隔地の弾力化>



附置義務駐車施設は、原則、建物ごとに設置する必要があり、本市の附置義務条例においては、当該建築物の構造または敷地の状態その他特別の理由により、当該建築物敷地内に駐車施設を設置することが困難な場合に限り、敷地から概ね300m以内の場所に駐車施設を設置すること（以下「隔地駐車場」という。）を特例的に認めています。

このため、基本的には建物ごとに駐車施設が設置され、結果として沿道の多くを駐車場が占めることで歩行空間やまちなみの分断、うろつき車両の発生、さらには建設コストの増加による土地利用の制約などが懸念されます。

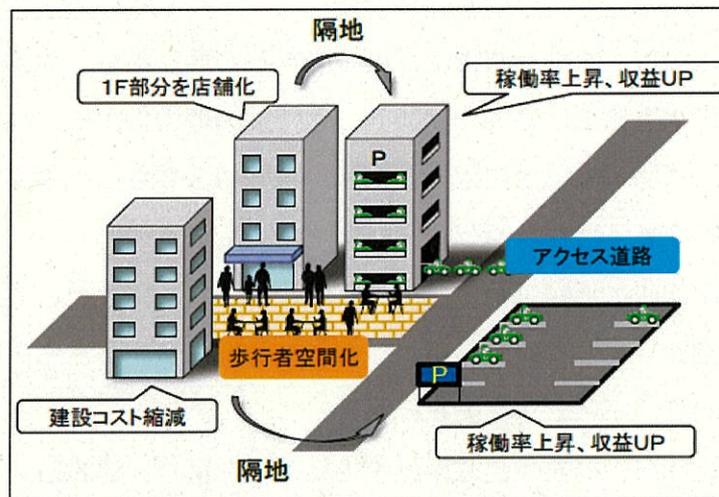
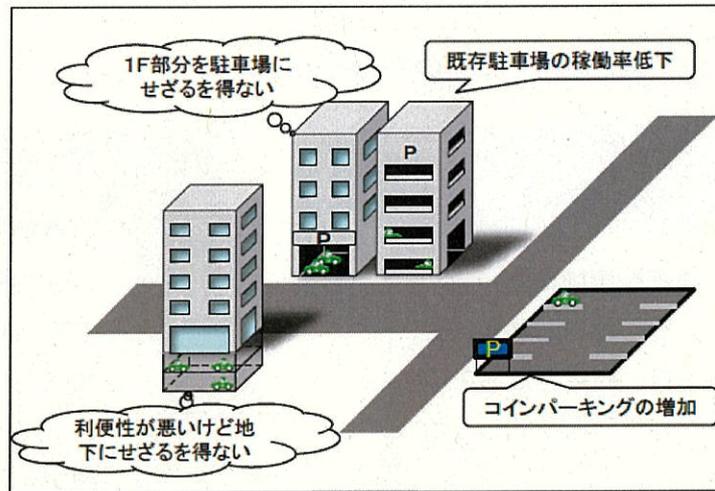
このようなことから、附置義務駐車施設の集約化を図り、建設コストの削減による土地利用がしやすい環境づくりやにぎわいの創出等に繋げていくため、隔地駐車場の弾力的な運用について検討を行います。

<参考 国土交通省が示す標準駐車場条例>

（駐車附置の特例）

第30条 （前略）**交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するもの**として市長の認定を受けて当該建築物の敷地以外の場所に駐車施設を設けたときは、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置したものとみなす。

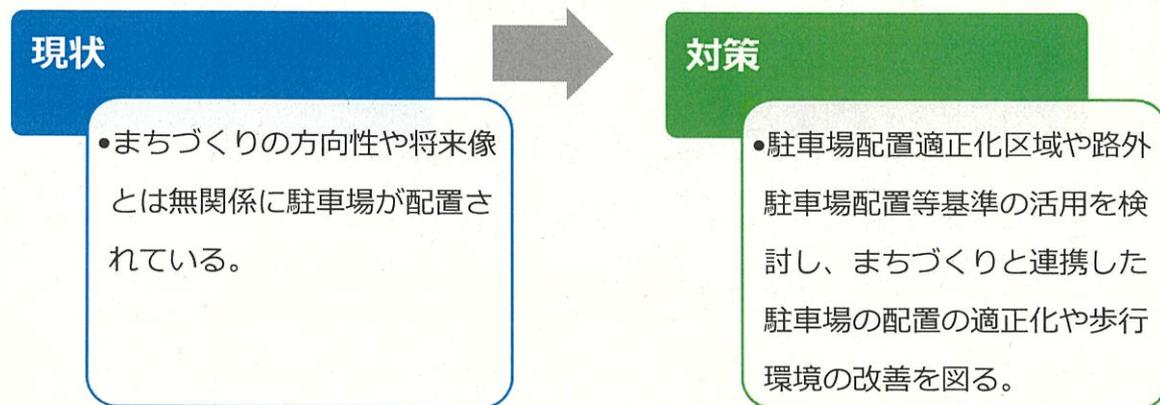
<参考 隔地による附置義務駐車場集約化のイメージ>



(出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン (国土交通省))

<個別施策2 駐車場配置適正化区域の活用>

<個別施策3 路外駐車場配置等基準の活用>

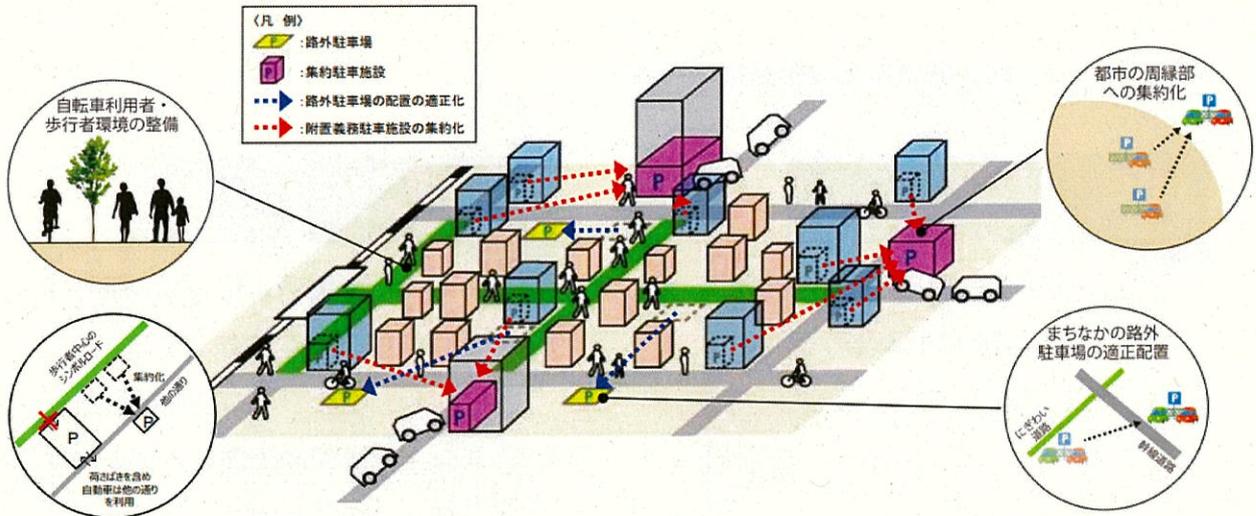


「駐車場配置適正化区域」とは、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）に基づく駐車場法の特例制度で、立地適正化計画で定める都市機能誘導区域内にあって、都市機能の誘導・集積に伴い、自動車流入の集中とともに、高齢者、買い物客等の往来が予想され、駐車場へ向かう自動車と歩行者との交錯を生じる恐れが高いエリアを設定し、駐車場を適正に配置するための施策を講じ、道路交通の混雑・ふくそう（特に駐車施設の出入口付近での自動車と歩行者の交錯による危険）を解消するための区域です。

立地適正化計画（都市機能誘導区域内）に駐車場配置適正化区域並びに集約駐車施設の位置等を記載した場合、区域内で新たに附置義務駐車施設を設ける場合は、集約駐車施設に設けなければならない旨を条例で定めることができ、駐車場の集約化による歩行環境の改善等が期待されます。また、併せて「路外駐車場配置等基準」を定めた場合、従来届出対象でなかった小規模駐車場や無料駐車場に対しても駐車場設置前に届出を課すことができるようになり、基準に基づく指導や勧告が可能となります。

これら制度を活用することは、都市機能誘導区域の目的である各種サービス（商業、医療、福祉等）の効率的な提供につながることから、これら制度の活用について検討を行います。

<参考 駐車場の配置の適正化のイメージ>



(出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン (国土交通省))

<路外駐車場配置等基準による届出対象駐車場>

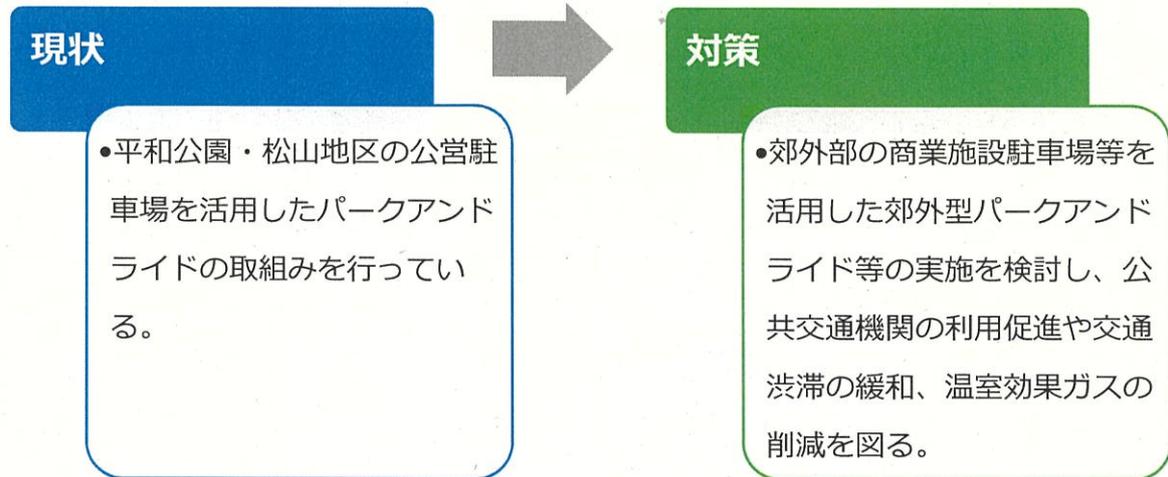
駐車場の種類	路外駐車場	
	有料駐車場	無料駐車場
～条例で定める規模未満		
条例で定める規模以上～ 500m ² 未満	新たな届出対象	
500m ² 以上	従来の届出対象 ※駐車場法に基づく届出	

※駐車場の規模とは、駐車のために供する部分の面積のこと。

<路外駐車場配置等基準の例>

- 歩行者交通量の多い道路に面して出入口を設けないこと。
- 交差点や横断歩道の側端から5m以内に出入口を設置しないこと。
- ハーモニカ型構造の駐車場は設けないこと。
- 駐車場で転回することができず、後退して入庫または出庫する必要がある駐車場は設けないこと など

＜個別施策 1 商業施設駐車場等を活用した郊外型パークアンドライド等の展開＞



現在、本市においては、平和公園・松山地区の3つの公営駐車場を活用したパークアンドライドを実施しています。

今後は、郊外部の商業施設駐車場などを活用した郊外型パークアンドライド等の展開や利用促進に向けた仕組みづくり等により、実効性の高いパークアンドライド施策の推進に向けた検討を行います。

＜平和公園・松山地区におけるパークアンドライド＞



＜商業施設駐車場を活用したパークアンドライドの事例＞

天神・博多への通勤・通学に鉄道をご利用される方へ
AEON MALL の
 イオンモール筑紫野
駐車場をご利用いただけます。

交通渋滞にイライラせず、スムーズに移動！

イオン商品券(ギフトカード)のご購入が条件となりますが、ご購入分はそのままイオン店舗で使用できるため、駐車代は**実質無料!**

イオンモール筑紫野
駐車場利用者募集!
 先着70台

ご自宅 → イオンモール筑紫野に駐車 → JR 天神山駅 → 博多まで 約30分
 西鉄 朝倉田原駅 → 天神まで 約25分

■実施期間 H29.10.1～
※土・日・祝・PGN、お盆等の特等期間を除く
 ※利用状況に応じて発着実数を予定

■利用時間 6:30～23:00(平日のみ)

■収容台数 先着70台

【申込方法】
 イオンモール筑紫野2Fインフォメーションまで下記必要書類をの持ちください。
 ①パークアンドライド申込書
 ②イオン商品券の購入 5,000円分/月
 ③交通ICカードまたは定期券もしくは回数券の提示

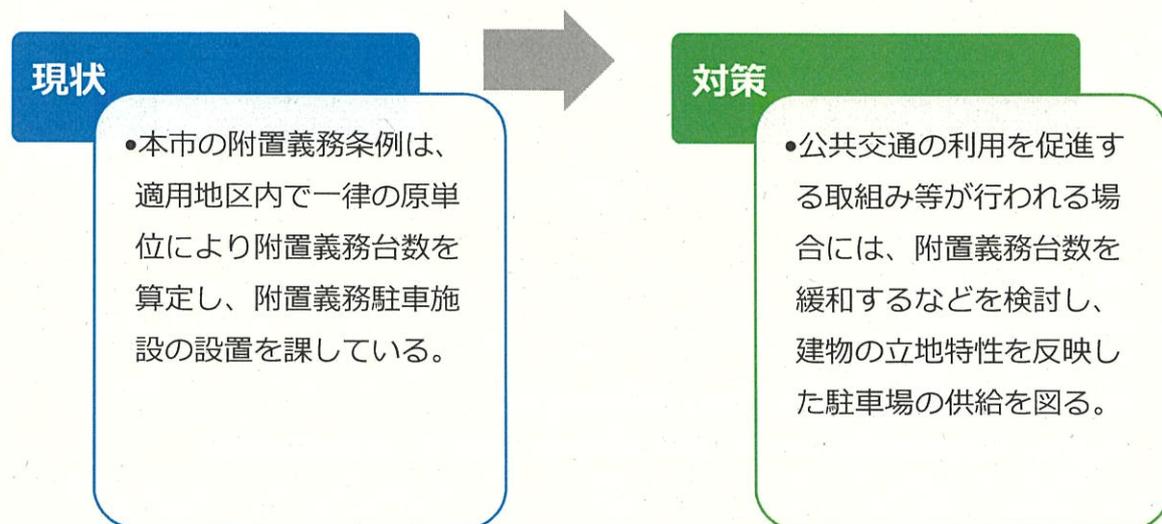
お問い合わせ
 イオンモール筑紫野 2Fインフォメーション **TEL 092-929-2300**

駐車場のご案内



(出典：福岡市ホームページ)

<個別施策2 公共交通の利用促進に資する附置義務台数緩和制度の創設>



本市の附置義務条例は、表1のとおり、適用地区内で一律の原単位であることから、公共交通機関の利便性が高いエリア等においても、一律の原単位により附置義務駐車施設の設置を課しており、画一的な量的整備を進める要因となっています。

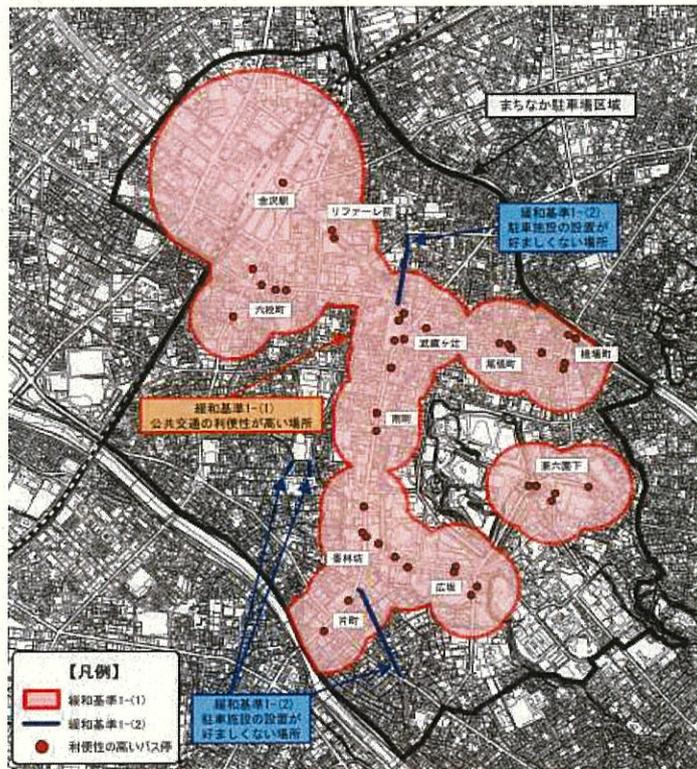
このため、公共交通機関の利便性が高いエリアにおいて、施設利用者に対し公共交通の利用促進に資する取組み等が行われる場合には附置義務台数を緩和するなど、建物の立地特性を反映した駐車場の供給を行うため、公共交通と連携した附置義務台数の緩和制度について検討を行います。

<公共交通と連携した附置義務駐車施設の緩和の事例>

2. 下記のいずれかの取組により、施設利用者に対して公共交通の利用の促進等を図るとともに、その取組を周知すること

- バス停におけるバス待ち環境整備
(当該建築物又は敷地内におけるバスの待合スペース、ベンチの設置等)
- バス券、タクシー券の配布
- 施設専用バスによる送迎
- カーシェアリングの導入
- 施設入居者のマイカー通勤の原則禁止
- タクシーや観光バスの乗降に伴う路上での駐停車を抑制する取組の実施
- その他、施設利用者等への公共交通の利用の促進及び自動車の利用抑制に資すると判断される取組の実施

緩和対象エリア



(出典：金沢市ホームページ)

荷さばき車両や二輪車の駐車場は依然として不足していることや、クルーズ客船寄港数の増加によりバス駐車需要が増加するなど、多様な駐車需要に対応した施策を展開します。

基本施策 B

1 荷さばきスペース等の確保

<個別施策 1 道路空間を活用した荷さばきスペース・タクシーベイの確保>

現状

- 荷さばき駐車施設の附置義務制度を設けているものの、荷さばき車両の駐車は既存建物によるものも多く、依然として荷さばき車両の路上駐車が目立っている。



対策

- 廃止されたパーキングメーター・チケットを荷さばきスペース等に転換するなど、道路空間を活用した荷さばきスペース等の確保を検討する。

平成13年の附置義務条例改正により、一定の要件を満たす建築物の新築等を行う場合には、荷さばき駐車施設の設置を義務付けているものの、荷さばき車両の駐車は既存建物によるものも多く、依然として荷さばき車両の路上駐車が目立っています。

しかしながら、既存建物に新たに荷さばき駐車施設を設けることは困難であることから、令和2年度末を持って廃止されたパーキングメーター・パーキングチケットの跡地を荷さばきスペース等へ転換するなど、道路空間を活用した荷さばきスペース等の確保について検討を行います。

<道路空間を活用し荷さばきスペース等を確保した事例（中央橋付近）>

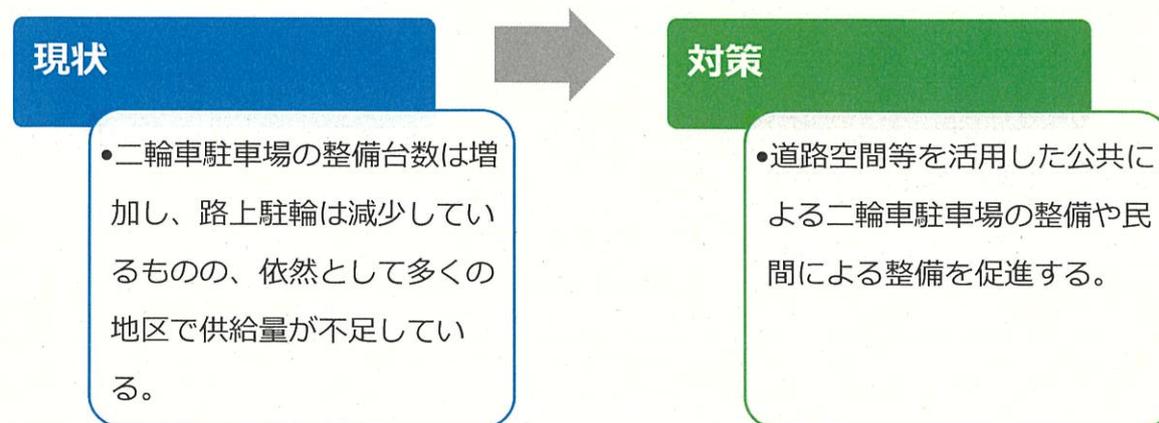


<パーキングメーター・パーキングチケット ※令和2年度末で全て廃止>



（出典：長崎県警察ホームページ）

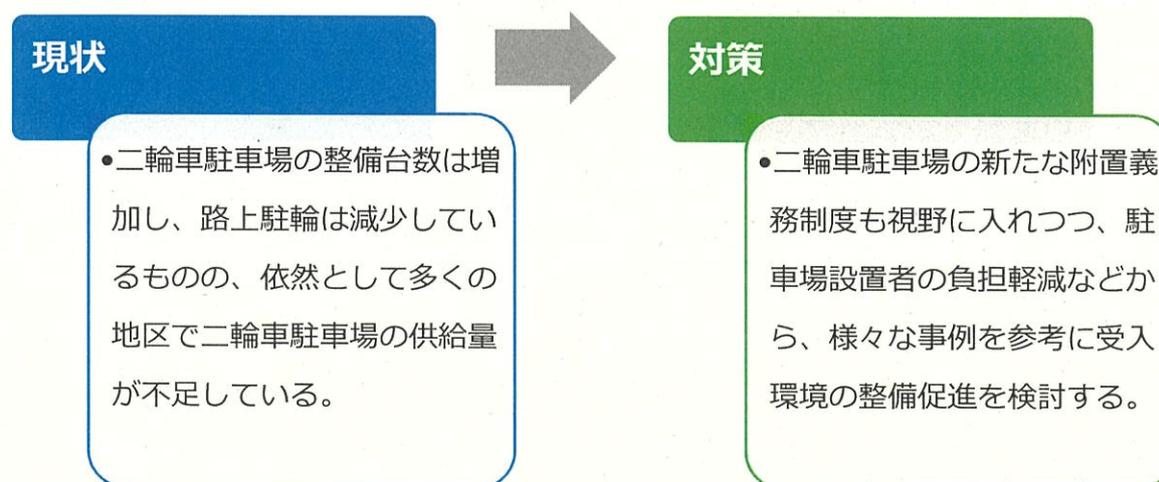
<個別施策1 二輪車駐車場の総量確保>



道路空間等を活用した二輪車駐車場の整備について、引き続き検討するとともに、併せて民間による二輪車駐車場の整備を促進します。

<個別施策2 二輪車駐車場の附置義務制度の創設>

<個別施策3 四輪車駐車場の附置義務制度緩和と連携した受入環境の整備>



二輪車駐車場の受入環境の整備に当たっては、二輪車駐車場の新たな附置義務制度導入も視野に入れつつ検討しますが、駐車場設置者の負担を軽減するため、四輪車の附置義務台数算定基準の原単位の見直しによる附置義務制度の緩和と連携した受入環境の整備促進など、様々な

事例を参考に検討を行います。

<四輪車の附置義務緩和により二輪車の受入環境の整備を促進する事例>

【東京都の事例】

- 平成14年に附置義務条例を改正
 - －地域ルールに関する特例を新設（※現在、銀座・大丸有・渋谷・新宿において地域ルールが適用）
- 平成26年に附置義務条例を改正
 - －附置義務の緩和（300㎡→350㎡につき1台（区部の共同住宅）等）
 - －既存建築物についても附置義務を緩和し、**備蓄倉庫や駐輪場等への転用を可能に**

（出典：駐車場の附置義務制度（国交省））

【那覇市の事例】

4. 附置義務台数の緩和について

Q 自動二輪車、自転車等の附置をした際の自動車付置義務台数の緩和について教えてください。

⇒自動二輪車を附置する場合は、自動二輪車5台につき自動車2台が緩和され、自転車等を附置する場合は自転車等6台につき自動車2台が緩和されます。

（出典：那覇市ホームページ）

<個別施策1 観光バス駐車場の総量確保><個別施策2 バス受入れ時間の平準化>

現状

- クルーズ客船寄港数の増加に伴い、バス駐車需要が増加し、ピーク時には駐車待ちが発生している。また、駐車場利用時間には偏りが発生している。

対策

- 郊外部の道路残地等を活用した、バス駐車場の総量確保や、駐車料金上限額の見直しや駐車場予約システムの導入等により、受入時間の平準化等を検討する。

市営駐車場におけるバス駐車需要は、クルーズ客船寄港数の増加を背景に増加傾向にあり、ピーク時には満車となり駐車待ちが発生しています。また、現状、バスの駐車場利用時間は偏りがある状況です。

さらに、今後は、松が枝国際観光船ふ頭の2バース化等により、バス駐車需要の更なる増加が想定されています。

このようなことから、郊外部の道路残地等を活用したバス駐車場の総量確保や駐車料金上限額の見直しや駐車場予約システムの導入等により、受入時間の平準化を図るなど、バスの受入体制の強化について検討を行います。

<個別施策3 イベント等におけるパークアンドライド等の利用促進>

現状

- イベント時などの特異日には、駐車待ち等による道路混雑が発生している。

対策

- パークアンドライドの利用促進の取組みや臨時駐車場の確保等を検討し、特異日の駐車需要への対応を図る。

長崎ランタンフェスティバルなどイベント時などの特異日には、自動車の過度な集中と併せて、会場周辺における駐車場の駐車待ち等により道路混雑が発生しています。また、今後は、三菱重工業幸町工場跡地で計画中的サッカースタジアムを中心とした商業、ホテル、オフィス等の複合開発である「長崎スタジアムシティプロジェクト」により、試合開催時等には多くの集客が見込まれるなど、特異日における駐車需要への対応が必要となります。

このようなことから、パークアンドライドの利用促進の取組みや臨時駐車場の確保等により、特異日の駐車需要への対応に向けた検討を行います。

<長崎スタジアムシティプロジェクト イメージパース>



※構想段階のため、今後デザイン含め変更の可能性があります。

(出典：ジャパネットホールディングス)

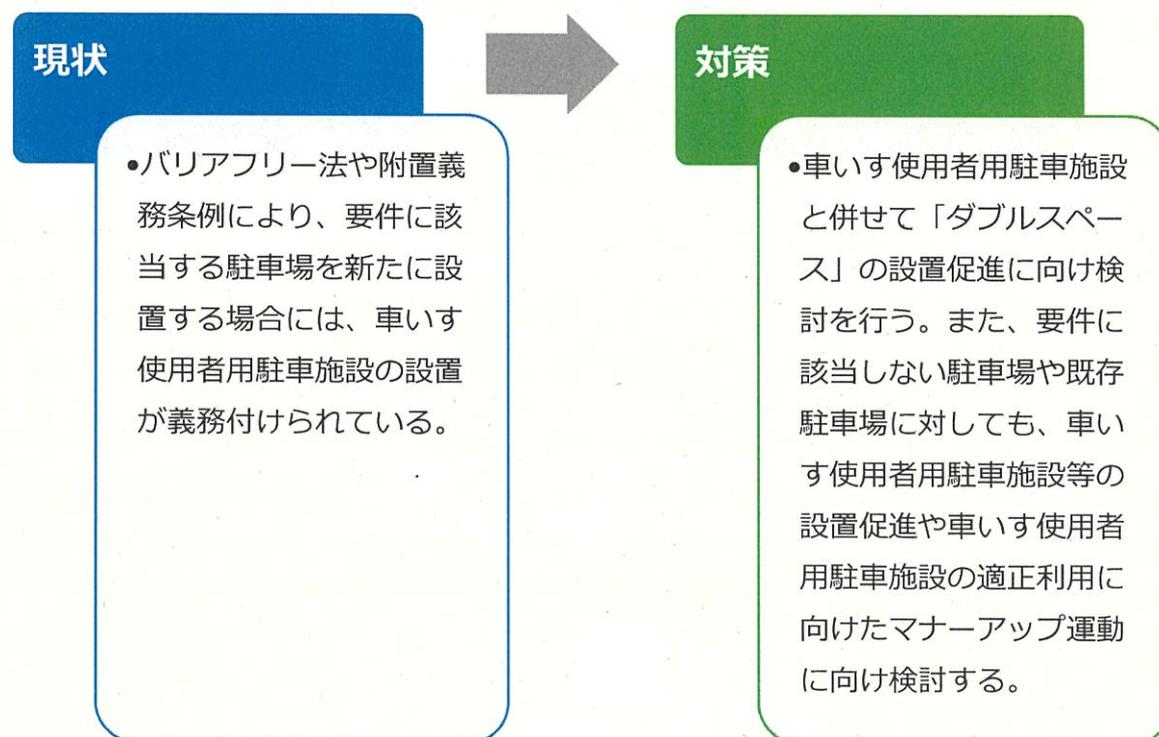
駐車場に求められる機能が多様化しており、交通弱者や環境への配慮、ICTの活用などにより、駐車場の質の向上を目指した施策を展開します。

基本施策 C

1 だれもが利用しやすい駐車場の普及

<個別施策 1 車いす駐車施設やダブルスペースの確保>

<個別施策 2 車いす駐車施設の適正利用に向けたマナーアップ運動の実施>



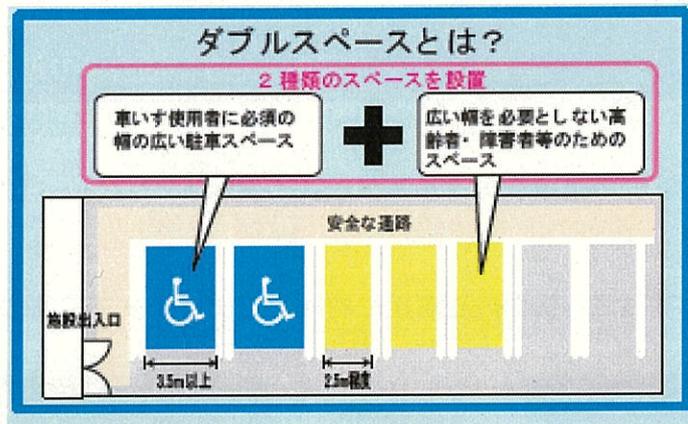
現在、本市においては、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）や附置義務条例により、一定の要件に該当する駐車場を新たに設置する場合には、車いす使用者用駐車施設の設置を義務付けています。

一方、市政モニターアンケートでは、駐車場の利用のしにくさ（狭さや入りにくさなど）に関する意見も多く寄せられおり、今後も高齢社会が進行するなど、だれもが利用しやすい駐車場の普及が必要と考えます。

このため、車いす使用者用駐車施設と併せて「ダブルスペース」の設置を促進するとともに、要件に該当しない駐車場や既存駐車場に対しても車いす使用者用駐車施設等の設置を促進する

とともに、車いす使用者用駐車施設の適正利用に向けたマナーアップ運動実施の検討を行います。

<ダブルスペースとは>



(出典：国土交通省)

<パンフレットによる啓発活動>



(出典：国土交通省)

＜個別施策 1 駐車場案内システム等の活用＞

現状

- 駐車場が散在し、駐車できる駐車場が見つげにくい。

対策

- 駐車場案内システムである「とむ〜で. com」や長崎駐車場マップ等により、適切な案内を図る。

低未利用地の駐車場転換や建物ごとに駐車施設の設置を求める附置義務制度等により、駐車場の散在が進み、駐車できる駐車場の見つけにくさの要因となっていると考えられます。

このため、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「とむ〜で. com」の活用等により、駐車場への適切な案内を行うなど、利用者サービスの向上を引き続き図ります。

＜駐車場案内システム「とむ〜で. com」＞



(出典：(一社)長崎サービスアンドディベロップメント)

<個別施策2 キャッシュレス決済への対応>

現状

- 民間駐車場を中心に駐車料金のキャッシュレス決済の導入が進んでいる。

対策

- 市営駐車場におけるキャッシュレス決済の導入等により利用者サービスの向上に向け検討する。

全国的にキャッシュレス決済の普及が進んでおり、市営駐車場についてもキャッシュレス決済導入等により利用者サービス向上に向けた検討を行います。

基本施策C

3 新たな機能付加による駐車場の有効活用

<個別施策1 充電施設等の設置促進>

現状

- 環境問題の顕在化・深刻化により次世代自動車を普及するための取組みが推進されている。

対策

- 次世代自動車の普及を見据え、駐車場への充電施設等の設置など、駐車場分野からも環境問題に貢献する取組みについて検討する。

次世代自動車の普及を見据え、駐車場への充電施設等の設置促進など、駐車場分野からも次世代自動車の普及に向けた取組みについて検討を行います。

<充電設備の種類>

普通充電器		急速充電器	
電源	電源に単相交流200Vまたは100Vを使用	電源	電源に三相交流200Vを使用
充電	5～8時間程度※で満充電が可能	充電	30分で80%程度※の充電が可能
設置場所	住宅や事務所や宿泊施設・商業施設など長時間駐車する場所での利用におすすめ	設置場所	高速道路のSA等、短時間で充電する必要がある場所への設置が想定される
特徴	急速充電器に比べて設備導入費用の負担が少ない	特徴	普通充電器に比べて設備導入費用の負担が大きい

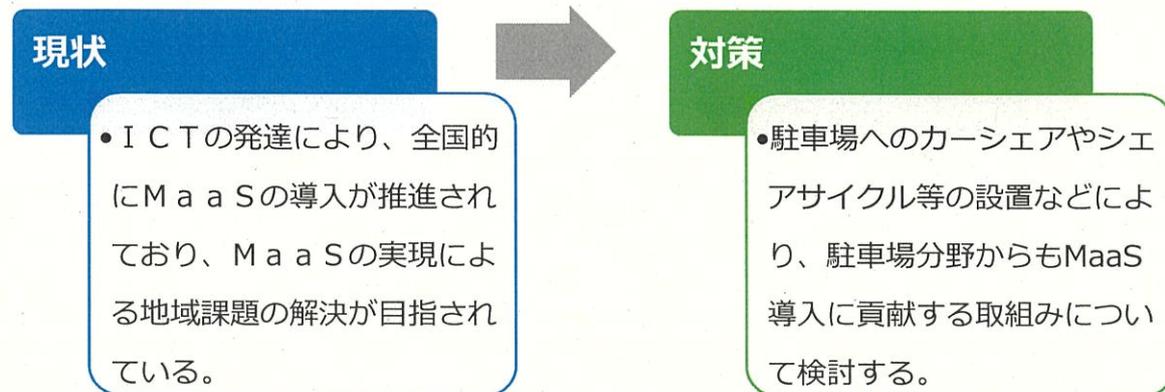
※車種によって異なります。

※車種によって異なります。



(出典：(一社)電動車両用電力供給システム協議会ホームページ)

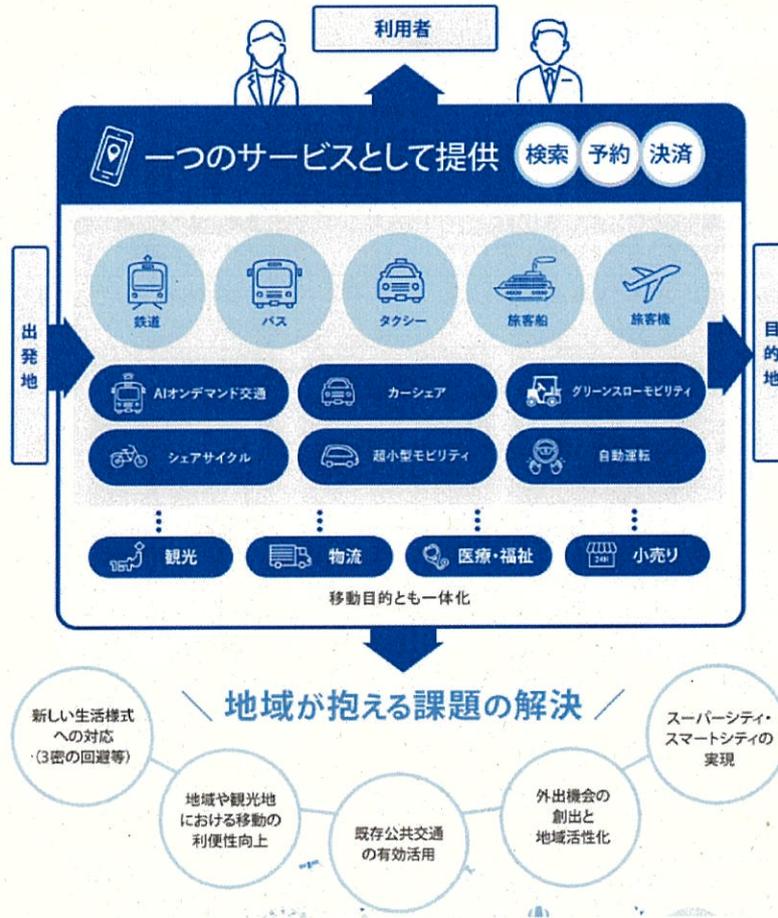
<個別施策2 駐車場へのカーシェアやシェアサイクル等の設置>



ICTの発達により、全国的にMaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）の取組みが推進されており、本市の関連計画においてもMaaSの実現に向けた方針が示されています。

このため、駐車場分野からもMaaSの取組みに貢献する取組について検討を行います。

<M a a S (モビリティ・アズ・ア・サービス) とは>

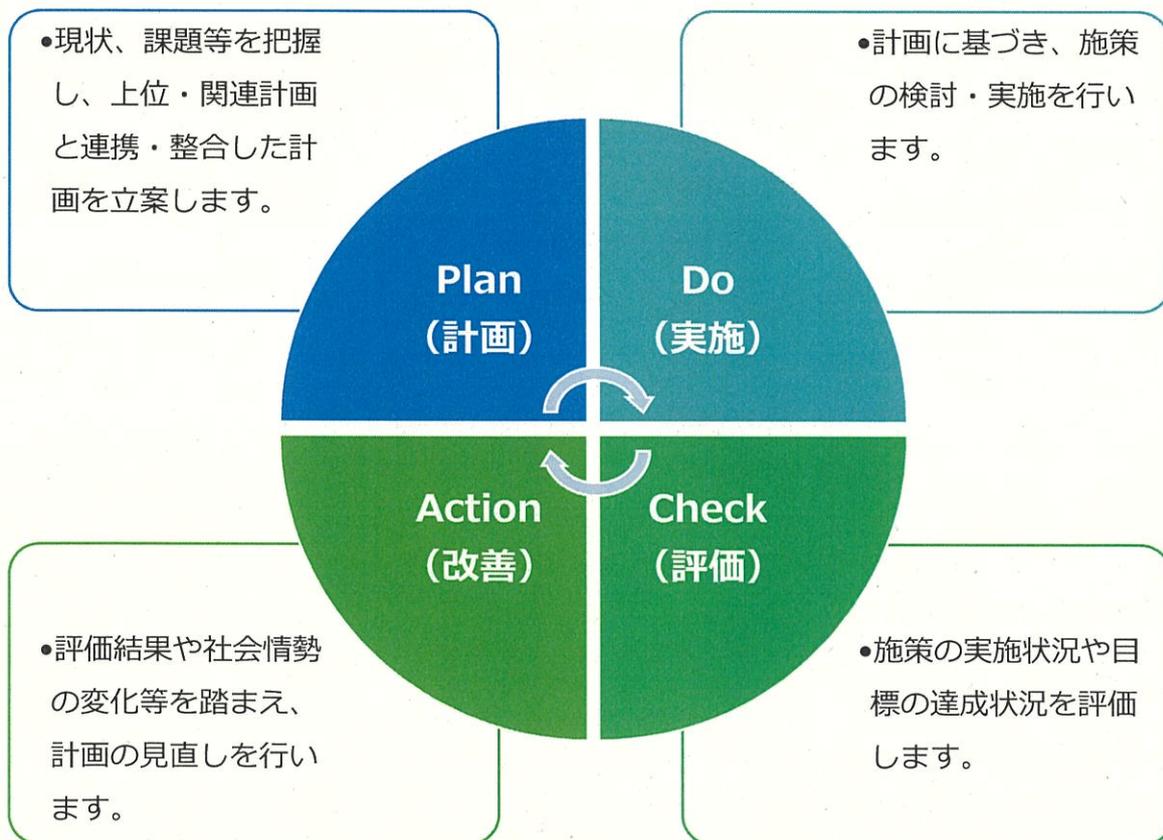


(出典：日本版M a a Sの推進 (国交省))

8 施策の評価方法等

長崎市駐車場整備計画の推進に当たっては、本計画に掲げた個別施策の実施に向け、駐車場の利用者である市民、駐車場を管理運営する事業者および行政等が一体となって検討・協議していきます。

また、計画の評価は、関係者等の意見を踏まえつつ、PDCA（計画・実施・評価・改善）サイクルに沿って計画10年後の評価検証を実施します。



9 資料編

(1) 市政モニターアンケート

令和元年度に実施した市政モニターアンケートの結果を示します。

ア 調査の目的

これまで、駐車場不足による路上駐車増加などの対策として、駐車場の総数を確保する各種施策に取り組んできました。

これら取組の成果により、「駐車場の総量」は着実に増加するとともに、路上駐車車両は減少するなど一定の成果があがっています。

一方今後は、人口減少等による自動車保有台数の減少が見込まれる中、駐車場が沿道空間の多くを占めることによるまちの魅力の低下や歩行空間の不連続、駐車場附置義務による建物更新のコスト増加などが課題となります。

このため、今後の駐車場施策の方向性を検討するため、駐車場に関するアンケート調査を行い、参考とさせていただくものです。

イ 調査の概要

調査期間：令和元年 12 月 7 日 ～ 令和元年 12 月 23 日

送付数：227 人（郵送モニター 186 人 インターネットモニター 41 人）

回答率：67.0%（152 人）（郵送モニター 138 人 インターネットモニター 14 人）

ウ 調査結果

今回の調査結果では、自動車を運転する目的は「通勤・通学」が約 38%と最多で、このうち約 58%は駐車場に 6 時間以上 12 時間未満駐車することがわかりました。一方、通勤・通学以外の目的で自動車を運転されるかたの 80%以上は、3 時間未満の駐車となることがわかりました。これらから、駐車場の利用形態については「通勤・通学で比較的長時間の駐車」、「その他の目的での短時間の駐車」の 2 種類のニーズがあることが明らかになりました。

目的地から駐車場までの距離については、半数以上のかたが 300mまでは許容できるということがわかりました。また、目的地から駐車場までかなりの距離がある場合であっても、シャトルバスの運行や料金、雨に濡れない動線などなんらかの対策がある場合には約 87%のかたが利

用してもよいと思うと回答しています。これらから、集客施設等の近隣に駐車場を確保することが困難な場合、少し離れた駐車場であっても対策を併用することにより機能する余地があると考えられます。

駐車場の総量については、多くの地区で「足りていない」、「少し足りていない」と答えたかたが 50%を超えており、特に長崎駅周辺では約 74%にのぼります。同様に、空車の駐車場が見つげにくい地区についても「長崎駅周辺」が最も多い回答でした。長崎駅周辺地区全体で見ると、駐車場の総数は十分に確保されているものの、「駐車場が不足している」、「空きが見つげにくい」という意見が多い状況にあるため、駐車場の案内や満空情報の発信について、どのようなあり方が望ましいか検討を行う必要があります。

自由意見については、駐車料金の高さに関する意見が多く寄せられています。これは、長崎市特有の地形から平地部が少なく、平地部の地価が非常に高いため、駐車料金も高く設定しないと採算が合わないことに起因しているものと考えられます。直接的に解消することは困難ですが、公共交通の利用促進やパークアンドライドの取り組み強化をはじめとして、郊外部の駐車場を有効活用するなど今後、検討を深める必要があると感じました。

エ 調査結果の見方

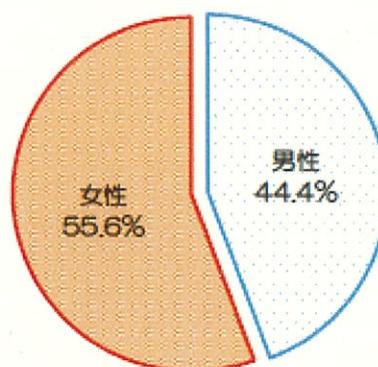
調査結果の数字は、百分率で表記しているものがあり、百分率の値は、小数点以下第 2 位を四捨五入して、小数点第 1 位まで表記しています。そのため、内訳を合計しても 100 パーセントに合致しない場合があります。

また、複数回答可とした設問においては、合計が 100 パーセントを上回る場合があります。なお、回答者数の異なる問については、回答者の数を「N=〇〇人」で表現しています。

問 1 あなたの性別をお答えください。

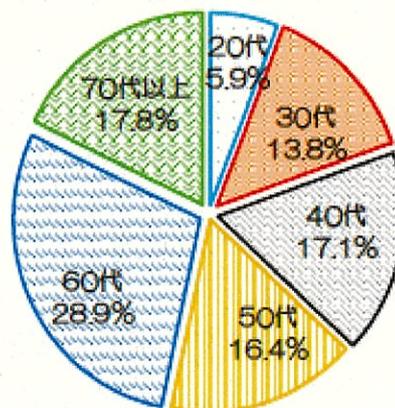
選択肢	回答者数	割合
男性	67 人	44.4%
女性	84 人	55.6%
合計	151 人	100.0%

(無回答：1 人)



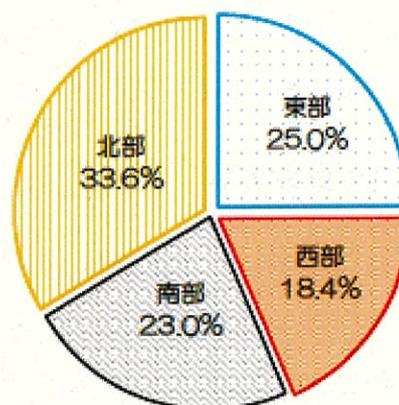
問2 あなたの年齢を選択してください。

選択肢	回答者数	割合
20代	9人	5.9%
30代	21人	13.8%
40代	26人	17.1%
50代	25人	16.4%
60代	44人	28.9%
70代以上	27人	17.8%
合計	152人	100.0%



問3 お住まいの町名を教えてください。

選択肢	回答者数	割合
東部	38人	25.0%
西部	28人	18.4%
南部	35人	23.0%
北部	51人	33.6%
合計	152人	100.0%

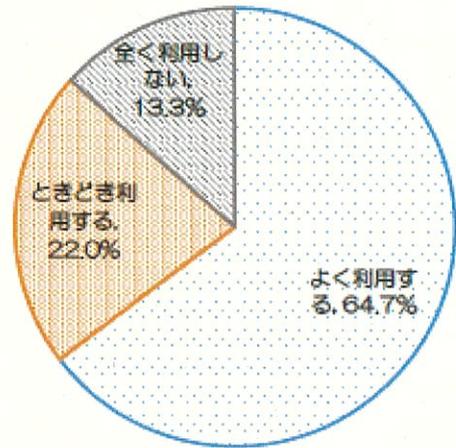


※ご記入いただいた町名をもとに、東西南北に分けて集計しています。

【駐車場について】

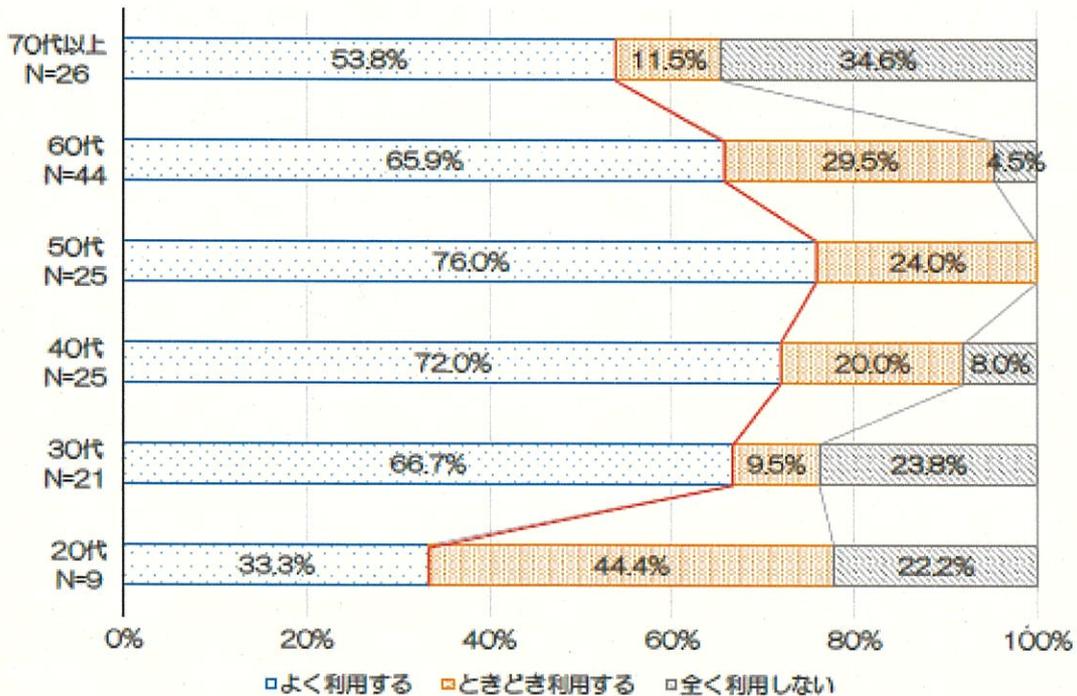
問 23 あなたは、自動車を利用（同乗を含む）しますか。なお、バス・タクシーなどの公共交通機関は除きます。

選択肢	回答者数	割合
よく利用する	97	64.7%
ときどき利用する	33	22.0%
全く利用しない	20	13.3%
合計	150	100%



(無回答：2人)

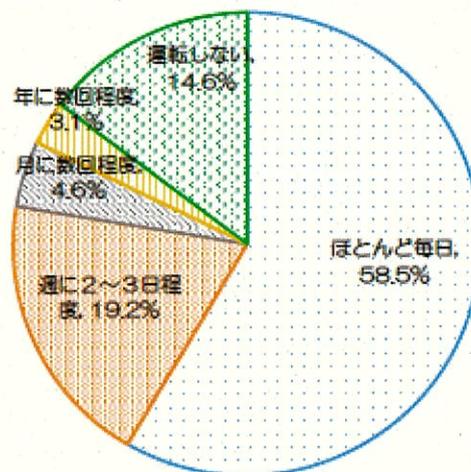
〈年齢別割合〉



- 「よく利用する」と答えたかたが全体の約 65% を占めていることが分かりました。
- 「よく利用する」と答えたかたを年齢別で見ると、年齢を増加するにつれて割合が高くなり、50代の 76% をピークに割合が減少していることが分かりました。また、「よく利用する」と「ときどき利用する」の合計も同様の傾向があることが分かりました。

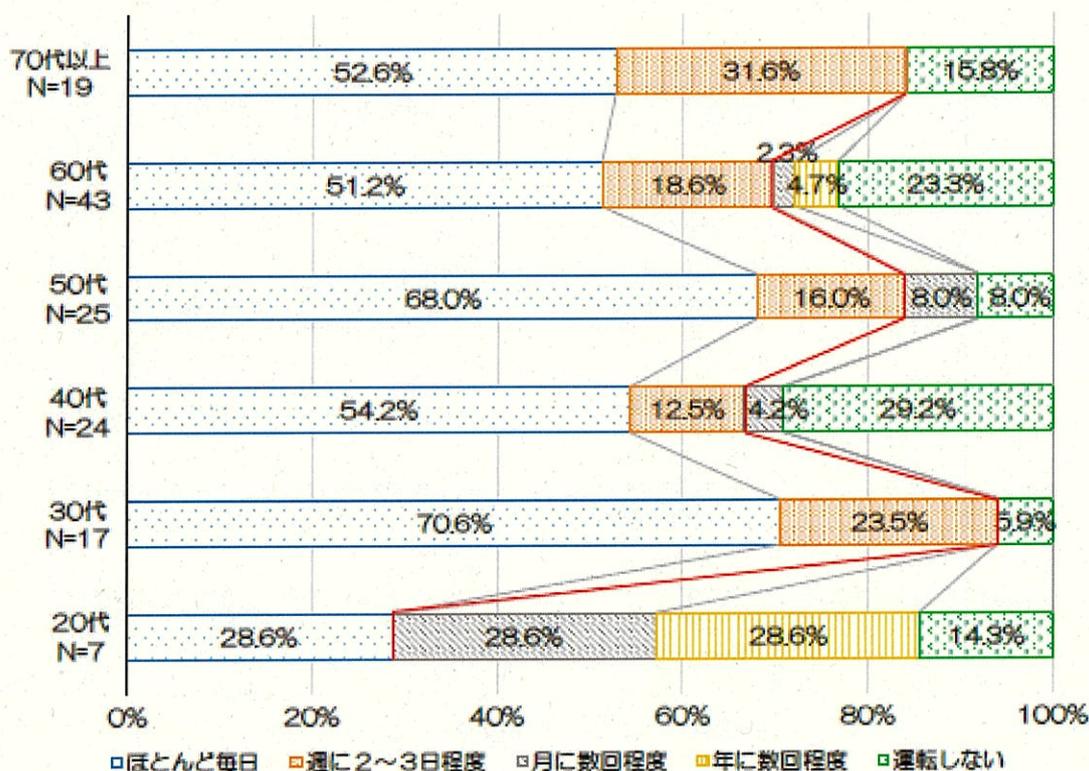
問 24 あなたは、自動車をどれくらいの頻度で運転しますか。

選択肢	回答者数	割合
ほとんど毎日	76	58.5%
週に2～3日程度	25	19.2%
月に数回程度	6	4.6%
年に数回程度	4	3.1%
運転しない	19	14.6%
合計	130	100.0%



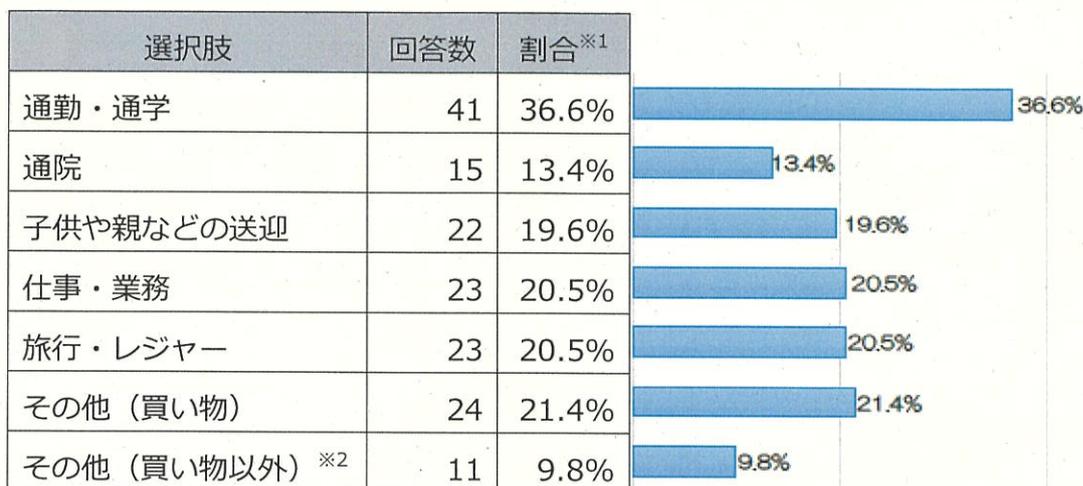
(無効回答：5人)

〈年齢別割合〉



● 「ほとんど毎日」、「週に2～3日程度」と答えたかたが全体の約 75%を占め、多くの方が日常的に運転していることが分かりました。また、20代を除くと、どの年齢層でも非常に高い割合で運転頻度が高いことが分かりました。

問 25 あなたは、主にどのような目的で自動車を運転しますか。(複数回答可)



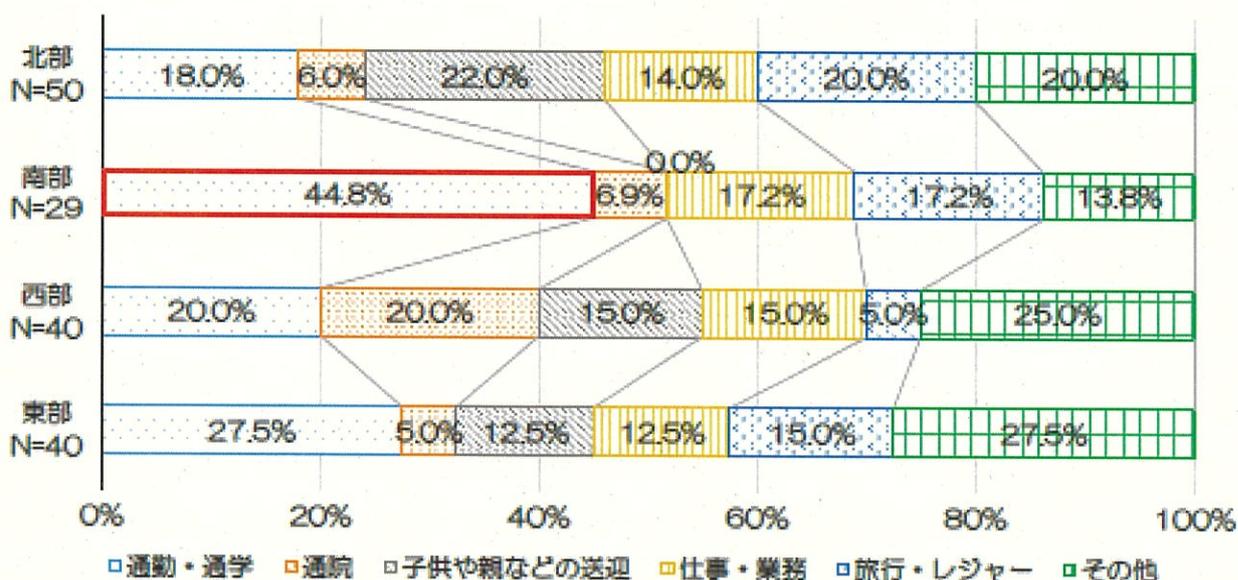
回答者数 = 111 人 有効回答数 = 159

※1 回答者数に対する割合

※2 「その他」の意見(「買い物」は除く)

- ・習い事、スポーツ、イベント、趣味、実家への往来など

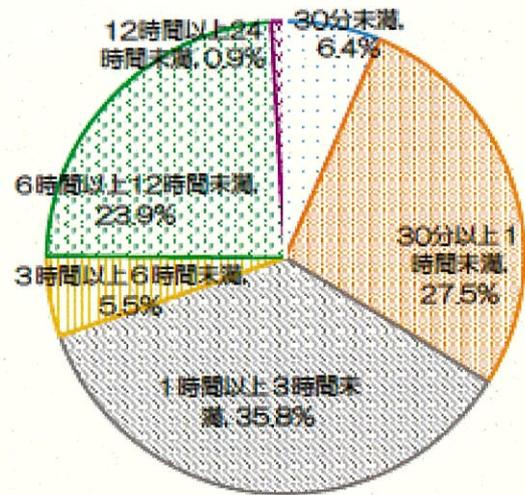
〈地区別割合〉



●運転の目的について、「通勤・通学」と回答されたかたが最も多く、全体の約37%を占めることが分かりました。また、地区別に見ると「南部」の回答において、他地区と比べ「通勤・通学」の回答割合が高いことが分かりました。

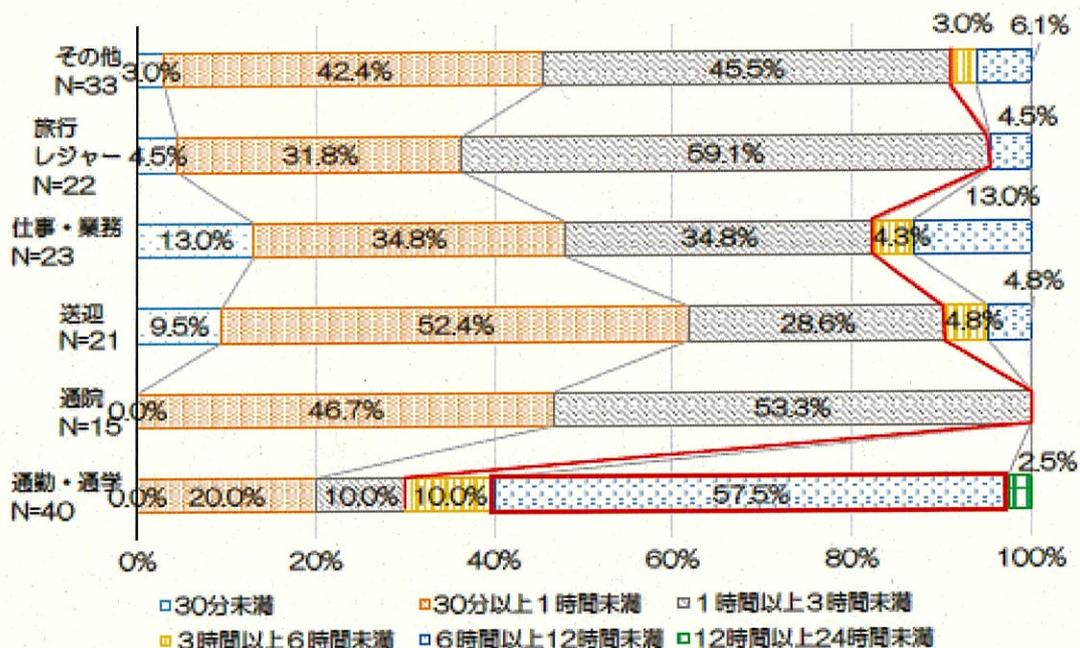
問 26 「問 25」で回答した目的で自動車を運転した際に、駐車場にどの程度の時間、駐車していますか。

選択肢	回答数	割合
30分未満	7	6.4%
30分以上1時間未満	30	27.5%
1時間以上3時間未満	39	35.8%
3時間以上6時間未満	6	5.5%
6時間以上12時間未満	26	23.9%
12時間以上24時間未満	1	0.9%
24時間以上	0	0.0%
合計	109	100%



(無回答：2人) (無効回答：6人)

〈目的別割合〉



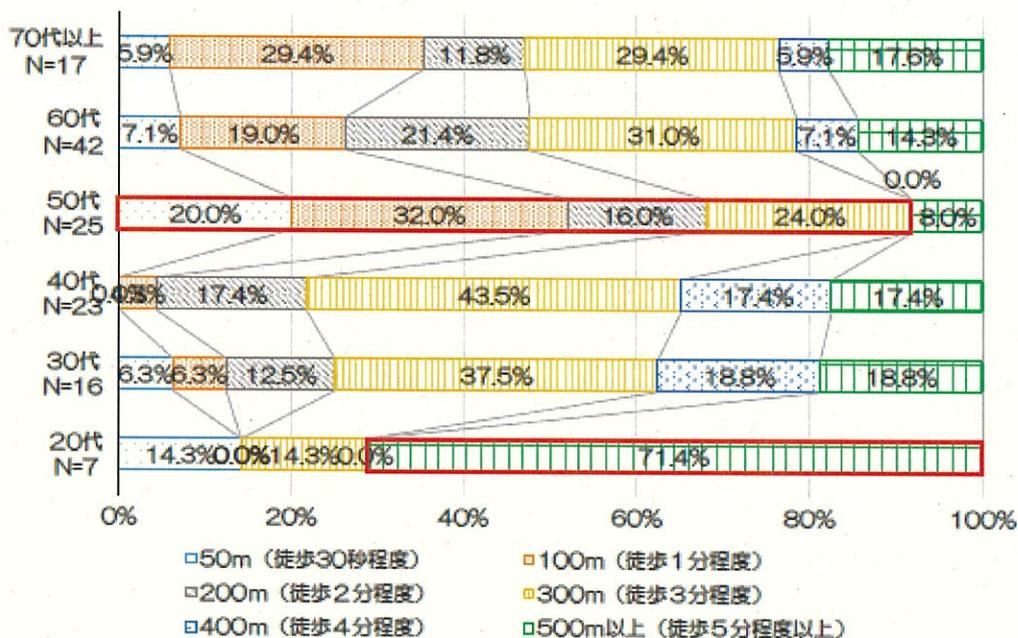
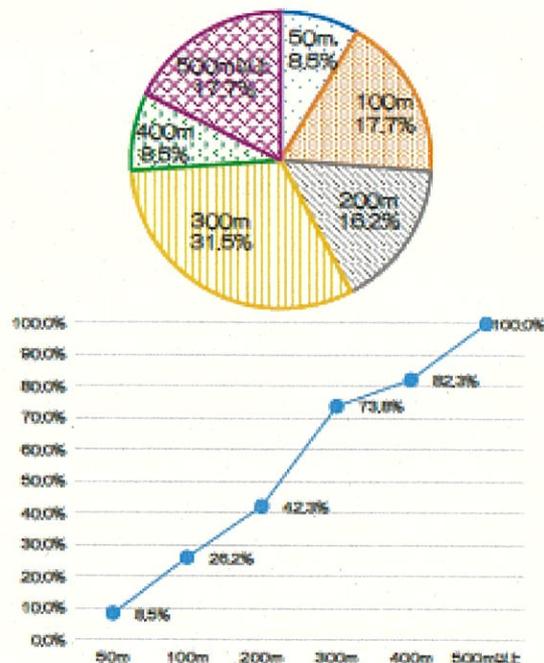
●比較的短時間の「30分以上1時間未満」、「1時間以上3時間未満」と回答されたかたが全体の約63%、長時間の「6時間以上12時間未満」と回答されたかたが全体の約24%を占めていることが分かりました。また、目的別に見ると、「通勤・通学」での駐車は「6時間以上12時間未満」が全体の約58%を占めること、その他の目的では、「30分以上1時間未満」、「1時間以上3時間未満」の短時間駐車が非常に多いことが分かりました。

問 27 あなたは目的地から駐車場までの距離はどの程度が許容範囲と思いますか。

選択肢	回答者数	割合	累計
50m (徒歩 30 秒程度)	11	8.5%	8.5%
100m (徒歩 1分程度)	23	17.7%	26.2%
200m (徒歩 2分程度)	21	16.2%	42.3%
300m (徒歩 3分程度)	41	31.5%	73.8%
400m (徒歩 4分程度)	11	8.5%	82.3%
500m以上 (徒歩 5分程度以上)	23	17.7%	100.0%
合計	130	100.0%	

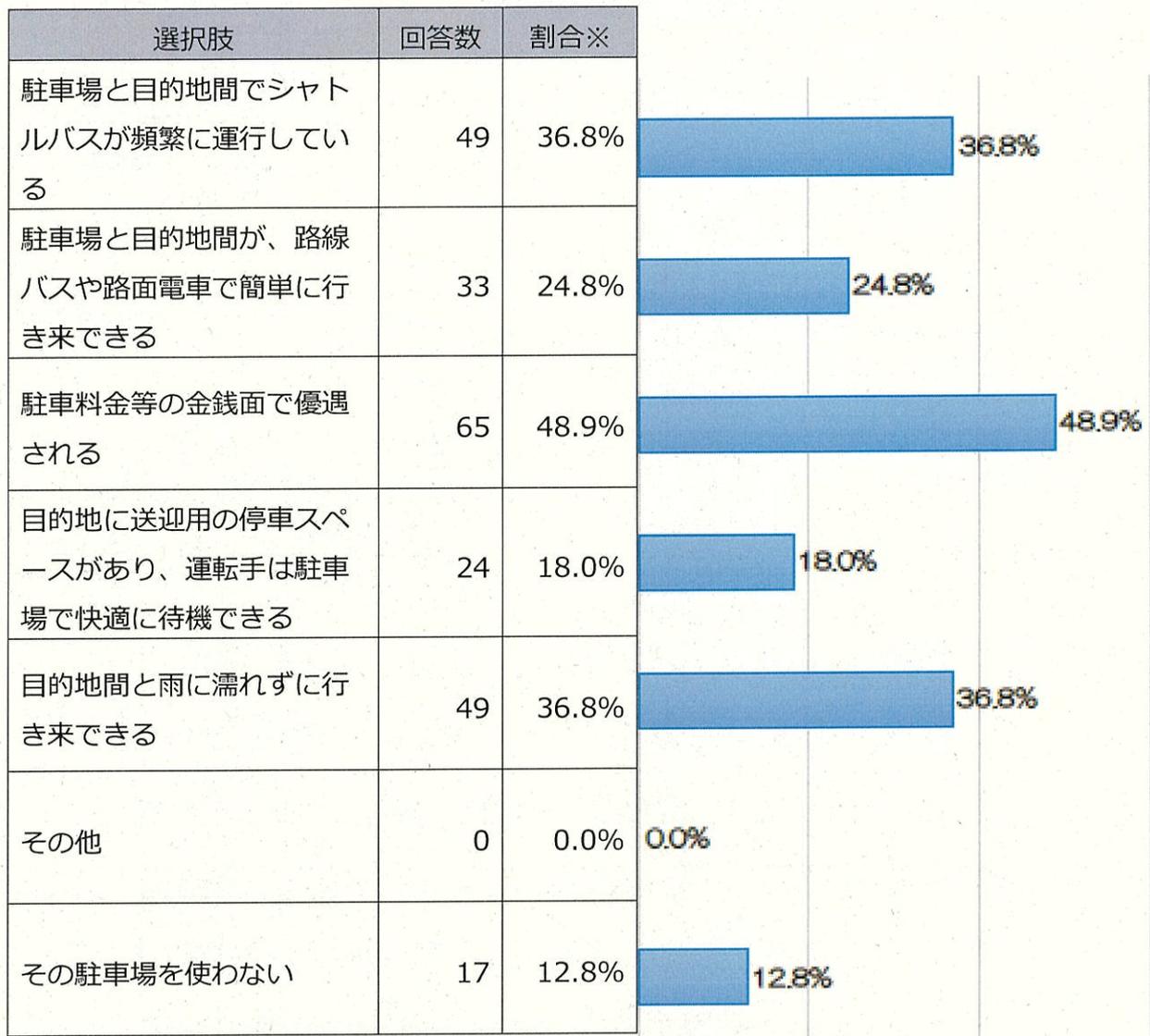
(無効回答：3人)

〈年齢別割合〉



●目的地から駐車場までの距離の許容範囲について、「300m」と答えたかたが約32%で最も高い割合を占めていることがわかりました。また、年齢別に見ると、20代では「500m以上」と答えたかたが最も多く全体の約71%を占め、50代では「300m」と答えたかたが全体の92%の方が許容範囲として回答していることが分かります。

問 28 目的地から、駐車場までかなりの距離（徒歩 10 分以上）がある場合、どのような条件であれば利用してもよいと思いますか。（複数回答可）



回答者数 = 130 有効回答数 = 237

※回答者数に対する割合

●「その駐車場を使わない」と回答したかたが全体の約 13%を占め、他の選択肢にあるような対策がある場合には、比較的距離が遠い場合であっても駐車場を利用する方が多いことが分かった。

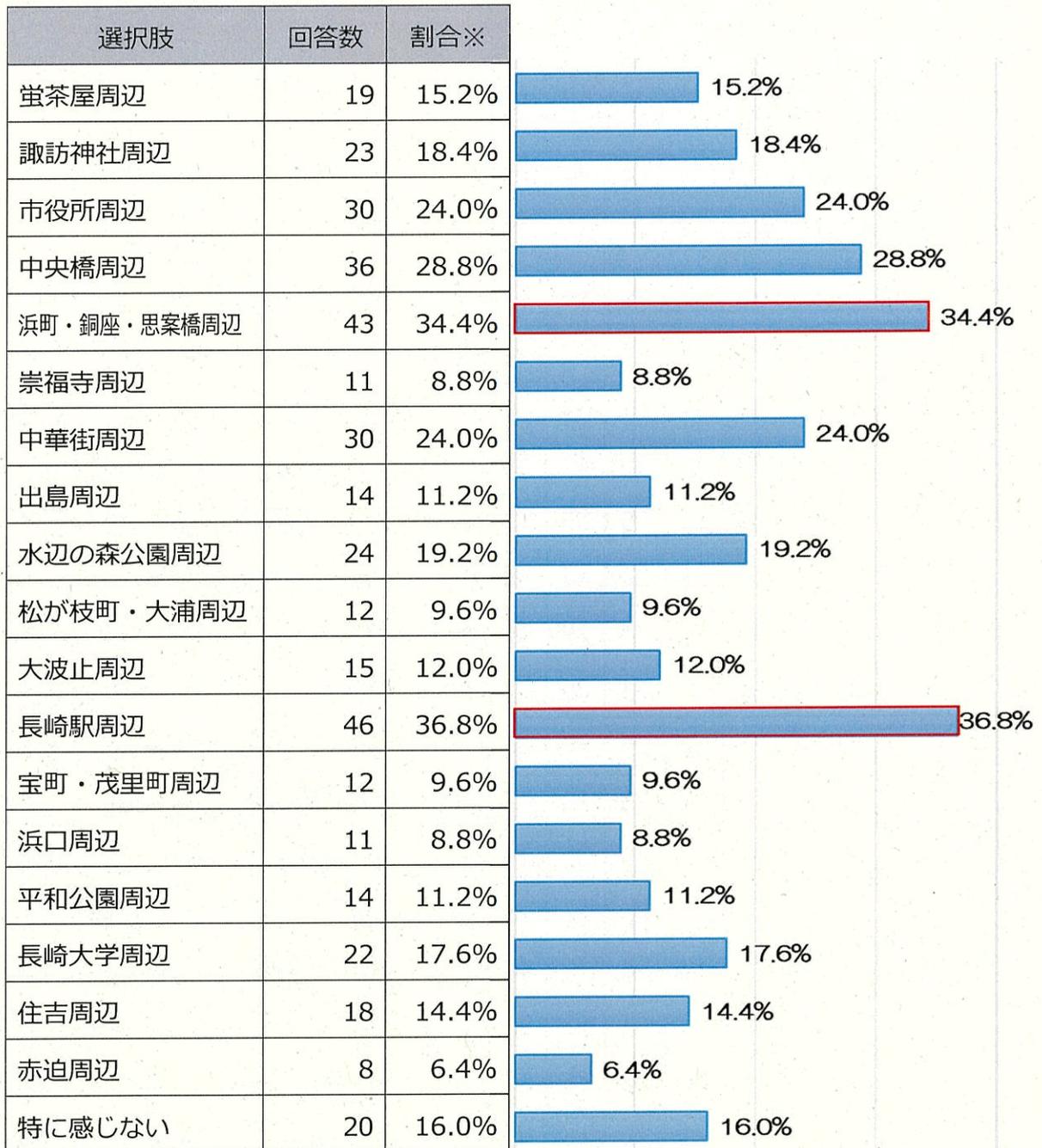
問 29～問 46 あなたは、次の地区の駐車場は総量として足りていると感じますか。



※グラフは「利用しないのでわからない」の回答を除く

●駐車場の総数が「少し足りていない」、「足りていない」と回答されたかたが全体の50%を超える地区が多数を占め、特に長崎駅周辺においては約74%と顕著であり、次いで出島周辺、中央橋周辺で高いことが分かりました。

問 47 あなたは、次の各地区で駐車できる駐車場（満車ではない駐車場）が見つげにくいと感じる地区はありますか。（複数回答可）

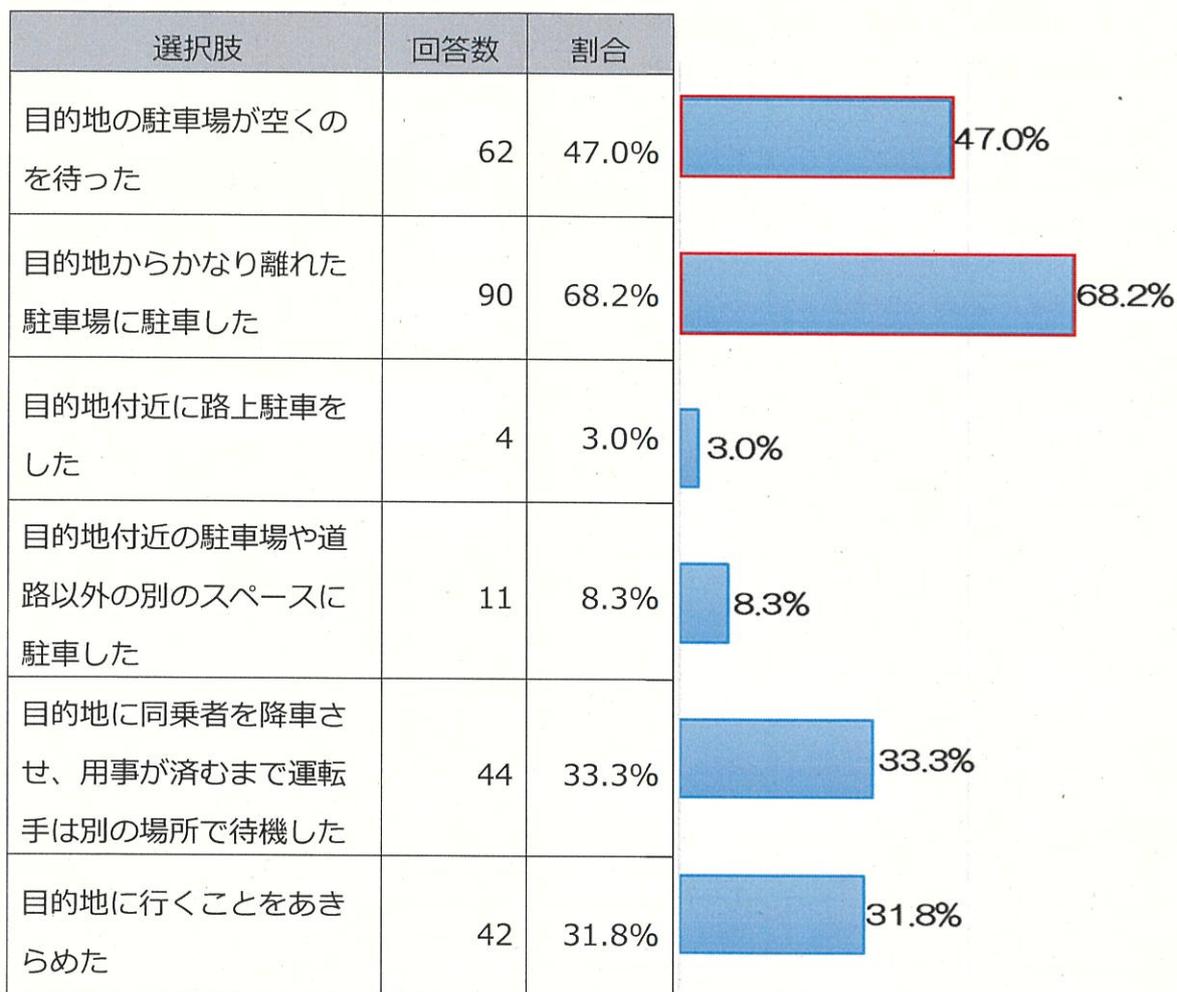


回答者数 = 125 有効回答数 = 408

※回答者数に対する割合

● 駐車場を見つけにくいと感じる地区として、「長崎駅周辺」と回答されたかたが回答者全体の約 37%、「浜町・銅座・思案橋周辺」が約 34%を占め、高いことが分かりました。

問 48 あなたが、目的地周辺で空いている駐車場が見つからなかった場合の対処として、経験したことがある項目を教えてください。(複数回答可)

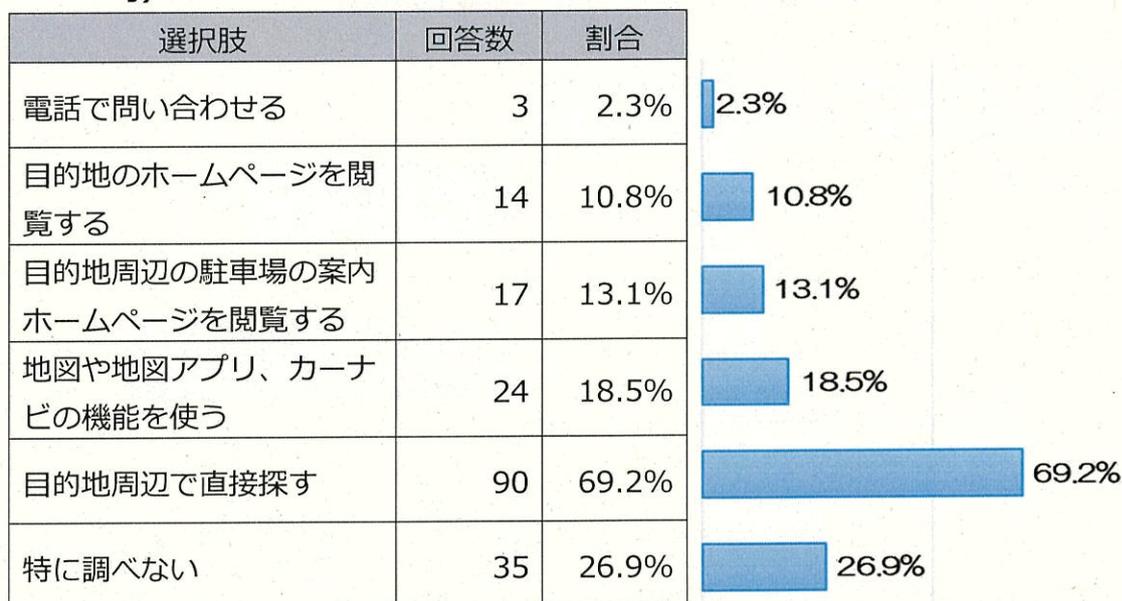


回答者数 = 130 有効回答数 = 253

※回答者数に対する割合

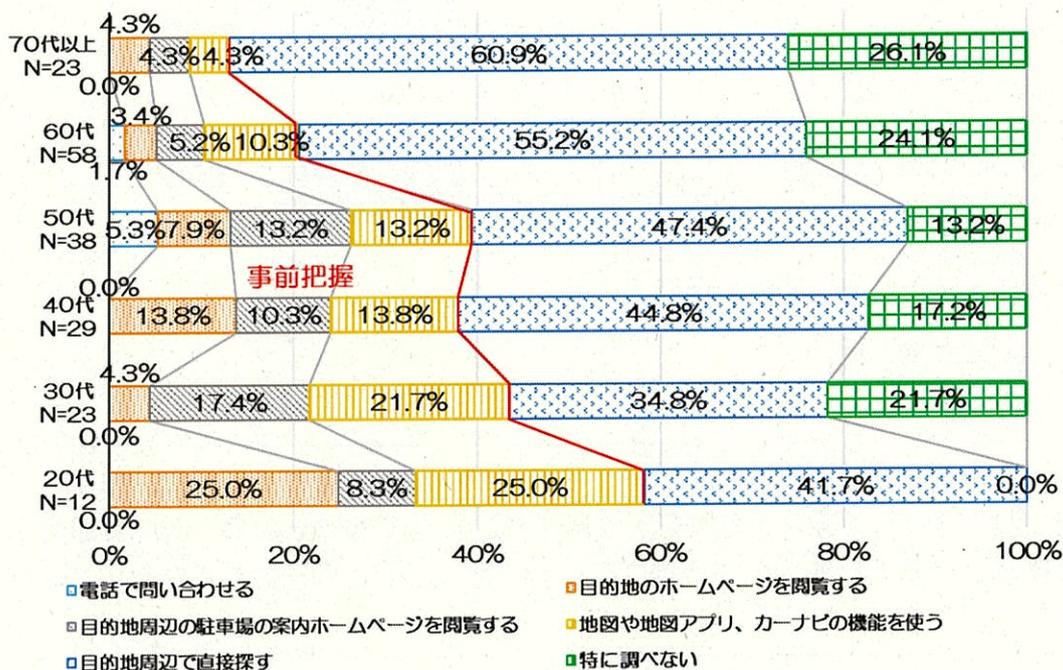
●周辺の道路交通に支障を与えない「目的地からかなり離れた駐車場に駐車した」と回答されたかたのが全体の約 68%と最も高い割合であるものの、次いで道路上での空車待ちとなる「目的地の駐車場が空くのを待った」と回答されたかたのが約 47%であることが分かった。

問 49 あなたは、駐車場の場所や料金、満空情報をどのように調べますか。(3 つまで回答可)



(回答者数 = 130 人) (有効回答数 = 183)

〈年齢別割合〉



● 「目的地周辺で直接探す」と回答されたかたの割合が全回答者のうち約 69%であり、事前に駐車場の情報を得る選択肢は割合が少ないことが分かりました。また、年齢別に見ると、年齢が上がるにつれ、事前把握タイプの回答が少なくなる傾向にあることが分かりました。

問 50 あなたは、商業施設に買い物やレジャーに行く場合、どのような条件であれば、自動車を使わずに目的地に行きますか。(3つまで回答可)

選択肢	回答数	割合※	
徒歩で行ける範囲の目的地	77	58.8%	 58.8%
目的地に公共交通機関の停留所等がある	58	44.3%	 44.3%
公共交通機関から目的地まで雨に濡れずに移動できる	26	19.8%	 19.8%
自宅と目的地共に公共交通機関の停留所等に近しい	54	41.2%	 41.2%
駐車場の料金が非常に高い	26	19.8%	 19.8%
駐車場がいつも満車状態で入庫に時間がかかる	27	20.6%	 20.6%
自動車を使わないで来ると特典サービスが受けられる	13	9.9%	 9.9%
余程のことがなければ自動車を利用する	34	26.0%	 26.0%

回答者数 = 130 人 有効回答数 = 315

※回答者数に対する割合

●歩行距離が短いことを連想する「徒歩で行ける範囲の目的地」、「目的地に公共交通機関の停留所等がある」、「自宅と目的地共に公共交通機関の停留所等に近しい」の3つの回答の割合が高いことが分かりました。

問 51 市内の駐車場に関する意見がある場合は、記述してください。(自由記述)

(駐車場の質に関する意見)

- 出入りが難しい駐車場や、車路が狭く離合しにくい立体駐車場よりは、多少目的地より離れていても、広くて安心して出入りできる駐車場を選んでしまう。
- 1台、1台の駐車スペースが狭い。入口、出口が出入りにくい。立体駐車場が最近の自動車の車高に対応できていない。
- 市内中心部に行く際には、小規模の駐車場は空きが探しにくいいため、商業施設などの大きな駐車場に停めるようにしている。
- 数を増やすより既存の駐車場を整備する方が効果があると思う。(循環効率が上がる為)
- 中心部に広い駐車場があると助かる。
- 中心部の駐車場は狭い。ぶつけそうになるので、スペースの規制を作ってほしい。
- 市内コインパーキングの空き状況が複数、リアルタイムで確認できるとよい。
- 立体駐車場の駐車スペース、走行スペースが狭い。
- 場所、日時で駐車場周辺に車が集中するため、他の車の迷惑になっていると思う。
- 駐車場マップ等が配布されると助かる。どこに駐車場があるのかわからない。
- 駐車場が少ないのもあるが、スペース(車を停める)が狭いと思う。今は、大きめのワゴンを持っている家庭が多いので、隣り合わせるとドアがあげにくいこともある。
- 浜町周辺の駐車場は、とても利用しづらいと思う。商店街繁栄のためにも、位置など検討し、整備してもらいたい。
- 駐車スペースが狭い駐車場が多い。
- 最近では浜の町へ車で出かける事はなくなったが、子供が小さい頃は商業施設が浜の町しかなく、駐車場→ベビーカーでの移動は、荷物を抱えてはおっくうだった。今の若い方は、駐車場完備の商業施設で買い物が出来、また、ベビーカーの貸し出し等もあり、うらやましい。

(駐車場の量に関する意見)

- 時津方面に住んでいる友人は 浜町周辺には駐車場がないし、大きな駐車場があっても浜町からはなれているのであまり浜町周辺には来ないと話していたことがあった。
- 長崎駅周辺に駐車場が少ない。また、混雑している場合、戸惑う。
- 浜町周辺は駐車場が少ないので困る。
- 全体的に駅を起点として北の方向は余り問題ないと思う。南の方向は駐車場が少ないと思う。

- 市内中央部は駐車場が特に少ないと感じる。長崎という土地柄、大変かもしれないが、もっとたくさん駐車場があればいいと思う。
- 市内中心部の駐車場が少ない。
- 長崎は駐車場が足りないといつも思う。だから、足りない所には寄り付かないように生活している。
- 公共の駐車場をもっと増やしてもらいたい。
- 安くて広い駐車場を増やしてほしい。
- 郊外の住宅地にも時間駐車場があった方がよい。
- くんちやランタンなどイベントがある時はなかなか駐車場が空いていないので、遠くにとめてタクシーで行ったり、行く事をやめたりする。そういう時に臨時駐車場があればもっとイベントに行きやすいと思う。
- 空いている駐車場が少ない。
- 長崎市全体にもっと大きな駐車場が増えることを望む。
- 広くて、料金が安い駐車場が増えて欲しい。
- 仕事で市内駐車場を利用する際は、特に「満車」状態で不便と感じることはあまりない。特に市役所周辺へ行くことも多いが、ある程度の数が整備されており、不便には感じない。
- 観光客の方向けの施設周辺は時期によっては、満車状態が続く事が散見されているように感じる。目的地によっては改善の必要があると思う。
- 駐車場付近の道路が狭く、停めづらいところが多い。
- 概ね不自由していない。
- 旧長崎市の駐車場は充足しているとは(特にイベント開催時)言えない。でも市街地に駐車場を増やすのではなく、新しく長崎市となったエリアに大きな駐車場を設け、市街地までのアクセスを良くする方向に考え方を変えれば、新市内となったエリアの経済効果と認知度 up を狙えると思う。

(施設個別の駐車場に関する意見)

- 商業施設のキャンペーンやイベントがあると満車になることが多く、駐車に時間がかかる。他の場所(公共施設の駐車場)を無料開放してほしい。
- 長崎大学病院の駐車に満車のため大変時間がかかった。改善してほしい。
- 商業施設の駐車場待ちもわかっているので休日は行かないようにしている。
- 駐車待ちの車が車線を占有しているのは交通事故の原因になるので警察が指導すべき。

- 大型商業施設の駐車場が満車で数時間待つこともある。

(駐車料金に関する意見)

- 駐車場代が高い。
- 民間の駐車場がほとんどなので、料金がなくて、病院への送迎が大変になる事がある。
- 長崎市内の駐車料金は高い。公共交通機関も小さい子供がいると動きにくい。だから、市内より駐車料金がかからない時津や長与に買い物に行く。長崎市内にお金を落とすたくても考える。
- 駐車料金が高すぎる。市営、県営など公営の駐車場を増やす必要があると思う。30分100円は多いが40分100円となると、いつも満車でなかなか空かない。10分の違いは大きい。
- 道路脇にあるパーキングチケット(市民会館横、税関前、安達ビル横他)の駐車料金を1時間単位から30分単位に変更してほしい。
- 市内中心部の駐車場は料金が高い。
- 他県と比べて駐車料金が高い所が多い。
- 20分単位の料金設定などは空いている所があるが、駐車場代が高いと思う。
- 料金が高い。
- 車で行く利便性を優先するなら、この狭い町で“少ない、高い”というのは、ある程度、受容しないとイケないと思う。
- 市で助成できないのか。
- 市内場所によって多少の差があるのは当然と思うが、観光地付近の駐車料金が高いと感じる。
- 街から遠い地域には駐車料金を安くして欲しい。
- 長崎地区の駐車場は、中心部においては、駐車料金が高いと思う。
- 駐車場が少ないうえに料金が高すぎる。
- 駐車料金が高すぎる。
- 長時間駐車する場合、最大料金が決まっている駐車場の数が少ないと思う。
- 大村、諫早の友達が長崎に来る時、駐車場の心配をよくする。利用するとき、長くなりそうなときは、駐車料金が定額であったり、買い物したら、優遇される所を利用してしまふ。

- 地図アプリには小さな駐車場も載っているのだろうか。料金が高くなってしまいびっくりしたこともあるので、アプリに料金も載っていると助かる。定額料金で1,000円以下ぐらいだと助かる。
- 主に浜の町周辺の駐車場を利用するが、料金が高い。
- 松が枝町にある2つの駐車場のバス料金を見直してはどうか。ランタンフェスティバル時に県外観光バスのドライバーより「経費を僅かでも削減するため安い駐車場を利用する」と聞いた。駐車料金をイベント時限定でも割引し、松が枝町の駐車場に誘導する事でグラバー園に立ち寄る等、観光客が使用するお金が増える事もあるのではないか。
- 路上駐車可能エリア（パーキングチケット）では1時間しか駐車できないので、30分単位で2時間を上限として設定したら如何か。
- 料金がやし、駐車場が少なし。
- 率直に言って田舎なのにも関わらず高い。
- 駐車場代金が高い。
- どの地域も駐車場を探すのに苦労する。あっても駐車料金が高い。

(駐車場以外に関する意見)

- バス停など、雨の日に濡れず、イスに座って待てるようにして公共交通機関が利用しやすいようにしてほしい。
- バス運賃が高い。一区間で最高50円上がる。
- 事故が多いイメージ。道も狭く、毎日同じ所で渋滞している。危険な道も多い。信号なども増やしてほしい。
- 市中心部へ行く際、公共交通機関を利用を勧められるが、交通便が非常に悪い地域から利用しにくい。バスが1時間に1便だと利用したくても無理。市街地から離れた地域への配慮をもっとして欲しい。

(2)用語解説

用語	解説
駐車場整備地区	<p>・商業・近隣商業地域などにおいて、自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる地区で、都市計画で定める地区のこと。</p>
高次な都市機能増進施設	<p>・商業、医療、福祉、教育、文化、行政等の各種サービスを提供する施設のうち、日常の生活圏域を超えて、広域的に全市民または各地域に住む市民が公共交通等で都市の主要な地域（都心部、都心周辺部、地域拠点）に移動して効率的に利用できる質の高いサービスを提供する施設のこと。</p> <p>・長崎市立地適正化計画において、将来にわたってあるべき高次な都市機能増進施設を整理している。</p>
パークアンドライド	<p>・市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、市街地周辺部に駐車し、市街地では公共交通機関を利用する取組みのこと。公共交通機関の利用促進や交通渋滞の緩和、温室効果ガス削減等の効果がある。</p>
MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）	<p>・ICT（情報通信技術）を活用し、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を一つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。</p>
カーシェアリング	<p>会員間で特定の自動車を共同使用するサービスのこと。自動車を借りるという点ではレンタカーと近いサービスであるが、一般的にレンタカーよりも短時間の利用を想定している。</p>
路外駐車場	<p>道路の路面外に設置される駐車場で、不特定多数の利用者が利用する駐車場のこと。月極駐車場や社員専用駐車場などは除く。</p>
附置義務制度	<p>一定規模以上の建築物を新築・増築などする場合に、駐車施設の設置を義務付ける制度のこと。</p>

用語	解説
	地方公共団体の条例により、対象となる施設用途や規模について定める。
とむ〜で. com	(一社)長崎サービスアンドディベロップメントが運営管理するシステムで、スマートフォンなどにより、登録されている駐車場の位置や満空情報などをリアルタイムで確認することができる。
特定用途	駐車需要を生じさせる程度の大きい用途のこと。百貨店その他の店舗や、事務所、病院、ホテルなど。
非特定用途	駐車需要を生じさせる程度の小さい特定用途以外の用途のこと。住宅、学校など。
ダブルスペース	車いす使用者のために幅の広い駐車スペース（幅3.5m以上）にプラスして軽度障害者や高齢者用に通常の幅（幅2.5m程度）で施設出入口に近い駐車スペースを設けること。
次世代自動車	ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車のこと。