

## 理由書

駐車場整備地区は、駐車場法に基づき、商業地域、近隣商業地域などで、自動車交通が著しく輻輳する地区などにおいて、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保するため都市計画に定めるものであり、併せて、駐車場整備地区において、駐車場整備計画を策定し、駐車場施策を総合的・重点的に推進するものである。

これまで本市では、モータリゼーションの進展による駐車需要への対応や道路混雑、違法駐車防止など、中心市街地の良好な交通環境を創出するため、昭和43年に駐車場整備地区を指定するとともに、一定の建築物の新築などに対して駐車場の設置を義務付ける附置義務駐車場条例を制定し、整備を推進してきた。

その後も、交通量の増加や商業施設の広がりなどによる駐車需要に対応するため、昭和61年と平成12年に、駐車場整備地区を拡大し、約363haの指定に至っている。

しかしながら昨今、人口減少や少子高齢化の進展に伴う自動車交通量の減少や、中心市街地の大型店舗の撤退など、駐車場を取り巻く環境が大きく変化しており、駐車需要の減少やコインパーキングの増加などにより、駐車場の供給量は充足し、駐車場不足による交通渋滞や路上駐車はなくなっている。

このような中、国においては、平成30年に「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」が策定され、駐車需要に応じた駐車場の供給量が充足している中での新たな駐車場のあり方や施策の考え方が示された。

こうした駐車場の現状やまちづくりの取り組みなど、駐車場を取り巻く環境の変化に対応し、駐車場整備に関する新たな考え方を踏まえて、駐車場整備計画及び駐車場整備地区の見直しを行う必要がある。

本市では、中心市街地の都市空間の中で駐車場が増加・散在しているため、街並みの景観に与える影響や有効な土地利用の観点からも、駐車場の量や配置などがまちづくりと密接に関係している。

こうした状況や中心市街地の様々な取り組みを踏まえると、駐車場が「まち」と「クルマ」の接点という観点で、これまでのように量的に整備するというだけでなく、まちの活性化や賑わいを支えるために、整備の基本方針を、「量」の適正化及び「質」の向上と定め、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組む必要がある。

したがって、駐車場整備地区は、こうした駐車場施策を重点的に取り組む区域に設定する必要があるため、中心市街地の再生や活性化に向けた様々な取り組みを実施している区域、約155haに変更するものである。