



岐阜市 駐車場整備計画

～「量」の適正化及び「質」の向上～

令和5年3月
岐阜市

岐阜市駐車場整備計画

目次

第1章	駐車場整備計画について	1
1-1	背景と目的	1
1-2	計画の位置付け.....	2
第2章	駐車場を取り巻く変化と課題	8
2-1	社会情勢の変化.....	8
2-2	駐車場の現状及び将来	12
2-3	駐車場施策に関する国の動向.....	17
2-4	駐車場に関する課題	18
第3章	見直しに関する基本理念及び基本方針	19
3-1	基本理念	19
3-2	基本方針	20
第4章	見直しに関する駐車場整備の取り組み	21
4-1	駐車場整備地区の見直し.....	21
4-2	駐車場施策	23
4-3	官民連携による計画推進.....	32
資料編		
資料-1	駐車場の設置に関する関係法令	1
資料-2	用語説明集.....	6



第1章 駐車場整備計画について

1-1 背景と目的



駐車場は、業務、通勤・通学、娯楽などの目的で自動車を使用した際に利用されるもので、違法駐車による道路機能の低下を改善し、安全かつ円滑な道路交通の確保と、都市機能の向上を図るために設置されるものです。

駐車場整備計画は、駐車場法に基づき、主に都市計画に定める駐車場整備地区において、駐車場の需要・供給の現在及び将来の見通しを勘案して、駐車場の整備に関する基本方針や施策などを定めるものです。併せて、附置義務駐車場条例を制定し、駐車場施策を総合的・重点的に推進するものです。

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、環境悪化の改善、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、中心市街地において、駐車場整備地区の指定に併せて、駐車場整備計画の策定を行いました。

計画の策定以降も、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し、駐車場の整備を推進するため、昭和61年、平成12年に駐車場整備地区を拡大し、併せて、計画の改定を行っており、前計画は平成13年に改定されたものです。市営駐車場の整備としては、昭和44年に金公園地下駐車場、平成11年に駅西駐車場を供用開始するとともに、駐車場案内システムにより、駐車場利用者の利便性向上や道路交通の安全・円滑化を図ってきました。

しかし、計画改定から約20年が経過した現在では、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、中心市街地の大型店舗の撤退などに伴い、駐車需要が減少し、駐車場の供給量は需要に対して十分確保されています。

また、国において、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などが示されました。

こうした駐車場を取り巻く環境の変化や将来の見通しを勘案して、中心市街地における駐車場の課題に対応した駐車場施策を推進するため、本計画の駐車場の整備に関する方針や施策などの見直しを行うものです。

1-2 計画の位置付け



(1) 計画の対象区域

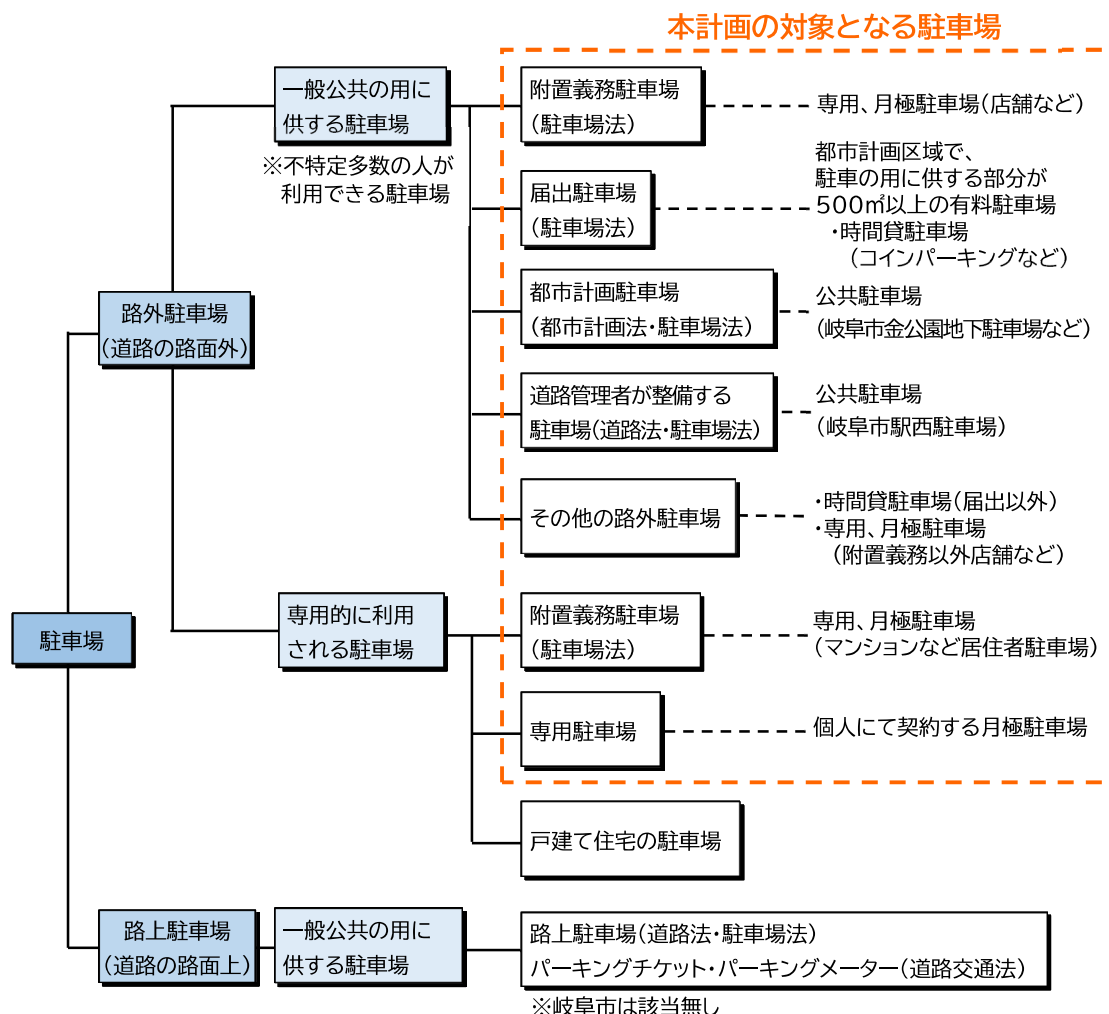
本計画の対象となる区域は、駐車場整備に関する施策を総合的・重点的に推進する地区として都市計画に定める「駐車場整備地区」と、駐車場に関する重要な施策の一つである「附置義務駐車場条例」の適用区域を対象とします。

(2) 計画の対象駐車場

本計画の対象となる駐車場は、下図に示すとおり、路外駐車場のうち、駐車場法に基づく店舗やマンションなどに設置する附置義務駐車場、届出の対象となる駐車場、都市計画駐車場や道路管理者が整備する公共駐車場などが該当し、戸建て住宅の駐車場については対象外となります。また、路上駐車場は本市に設置されていないことから本計画の対象外となります。

なお、駐車場は、運営形態により、駐車時間に応じて料金を徴収するコインパーキングなどの「時間貸駐車場」、店舗や個人などが契約する「月極駐車場」、店舗や事務所、マンションなどに併設される「専用駐車場」に分類されます。

【駐車場の種類と分類】





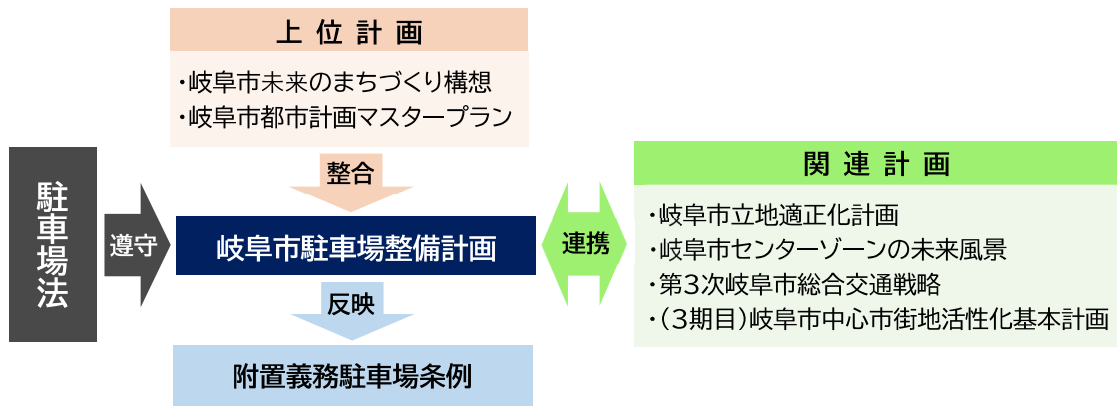
(3) 附置義務駐車場条例

附置義務駐車場条例は、駐車場整備地区、商業地域及び近隣商業地域などの適用区域において、一定規模以上の建築物を新築又は増築する場合に、発生する駐車需要の一部をその建築者に対し、建築物の用途や規模に応じて、駐車場の設置を義務付けるものです。

(4) 計画の位置付け

本計画は、本市におけるまちづくりの総合的な方針を示した「岐阜市未来のまちづくり構想」及び「岐阜市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、「岐阜市立地適正化計画」、「岐阜市センターゾーンの未来風景」、「第3次岐阜市総合交通戦略」、「(3期目)岐阜市中心市街地活性化基本計画」などの諸計画と関連した計画となっています。

【岐阜市駐車場整備計画の位置付け】



(5) 上位・関連計画の概要

■ 上位計画

① 岐阜市未来のまちづくり構想(令和4年2月策定)

令和22年頃を見据えた新たなまちづくりの総合的な方針で、将来像を実現するために、4つの「まちづくりの基本的な考え方」を示した上で、分野ごとのまちづくりに取り組む計画です。

≪将来像≫ 人がつながる 創造が生まれる しなやかさのあるまち	
まちづくりの基本的な考え方	オール岐阜のまちづくり DXと脱炭素化 シビックプライドの醸成 持続可能で選ばれるまち
本計画に関連する方向性	活力と暮らしやすさのあるまちへ [都市基盤整備・交通・中心市街地活性化(分野)] <ul style="list-style-type: none"> コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市へ 住み続けられる安全・安心なまちづくり センターゾーンにおける官民連携まちづくり

② 岐阜市都市計画マスタープラン(令和4年3月策定)

本市の都市計画に関する基本的な方針であり、都市の長期的な都市づくりの方針を総合的・体系的に示した計画です。

≪将来都市像≫ コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市	
都市づくりの理念	豊かな自然と歴史・文化に恵まれ、快適でコンパクトな市街地が互いに連携した、健やかに住み続けられる活力あふれる県都
本計画に関連する方向性	戦略的な駐車施設の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・岐阜駅周辺地区及び柳ヶ瀬地区などの中心市街地について、現状及び将来の駐車需要などを踏まえ、都市づくりと連携した計画的な駐車場対策の推進に努める 中央部の都市づくりの方向性 <ul style="list-style-type: none"> ・高度で多様な都市機能の集約を誘導し、本市が持続的に発展するためのエンジンとなるセンターゾーンの活力と魅力の向上を図る ・本市における交通の主要な結節点としての機能強化を図りつつ、歩いて楽しい人中心の交通環境の形成に取り組む

■ 関連計画

① 岐阜市立地適正化計画(平成29年3月策定)

都市全体の構造を見渡し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えで住宅と生活サービスに関連する医療、福祉、商業などの便利施設がまとまって立地するよう、緩やかに誘導を図りながら、公共交通と連携したまちづくりを目指した計画です。

≪将来都市像≫ 高度で多様な都市機能が集積した中心市街地と、身近な生活拠点が適切に配置された日常生活圏とが、公共交通など総合的な交通体系により効率的に連携しあう、多様な地域核のある集約型都市	
都市づくりの基本理念	豊かな自然と歴史に恵まれた環境の中で、快適でコンパクトな市街地が互いに連携し、健やかに住み続けられる活力あふれる県都 ～賑わいのある中心市街地と暮らしやすい生活圏が結びあった、歩いて出かけたくなる健幸都市～
本計画に関連する方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地において、公共交通軸の沿線及びトランジットセンター・拠点バス停の近傍に都市機能の誘導を図り、公共交通の利便性が高い地域への集住を促進し、公共交通を都市の基軸としたコンパクトなまちづくりの実現を目指す



② 岐阜市センターゾーンの未来風景(令和2年3月策定)

岐阜駅周辺から岐阜公園までをつなぐ4つのエリアからなるセンターゾーンの概ね10年先の未来をみえる化し、民間活力・投資の誘発やまちなか居住のさらなる誘導を図る計画です。

≪将来都市像≫ ときめきとやすらぎを体感する都市空間を創出し、未来を拓くセンターゾーンへ	
将来像に向けた基本的な考え方	個性あふれるエリアごとに目指すべき未来をみえる化しつつ、求められる都市機能を明確にし、厚みと広がりのあるにぎわいを創出
本計画に関連する方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・都市全体が持続的に発展するためのエンジンとなる重要なゾーン ・厚く広がりのあるにぎわいづくりを支える連携軸(駅周辺エリアからつかさのまちエリアに至る3つのエリア)の回遊性向上

③ 第3次岐阜市総合交通戦略(平成31年3月策定)

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、これまでの自動車を中心とした交通体系を見直し、公共交通や徒歩、自転車を重視した交通体系への転換を図り、効果的かつ戦略的に総合交通施策の推進に取り組む計画です。

≪将来都市イメージ≫ 公共交通を軸にコンパクトにまとまった、いつまでも住み続けられるまち	
基本理念	公共交通とまちづくりが連携した集約型都市構造を目指し、誰もが自由に移動できる交通環境社会の実現
本計画に関連する方向性	中心市街地活性化に向けた交通体系の確立 <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地へのアクセス交通及び循環交通の充実による中心市街地の活性化 ・歩行者や自転車が中心市街地を安全に回遊できる道路利用環境の向上

④ (3期目)岐阜市中心市街地活性化基本計画(平成30年4月策定)

柳ヶ瀬を次世代につながる新しい魅力が集積した商いの場とすることで、岐阜駅周辺などを合わせた中心市街地全体を持続可能なまちにすることを旨とした計画です。

≪目指す中心市街地の都市像≫ エリアの空間需要を喚起し、投資が起こる持続可能なまち	
基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> ・まちの魅力となるコンテンツの創出 ・まちの活性化を支える居住者の確保
本計画に関連する方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・リノベーションを活用した新たな商業担い手の創出 ・広域への魅力発進による来訪機会の創出 ・都市機能誘導施設等の誘導、維持、利活用

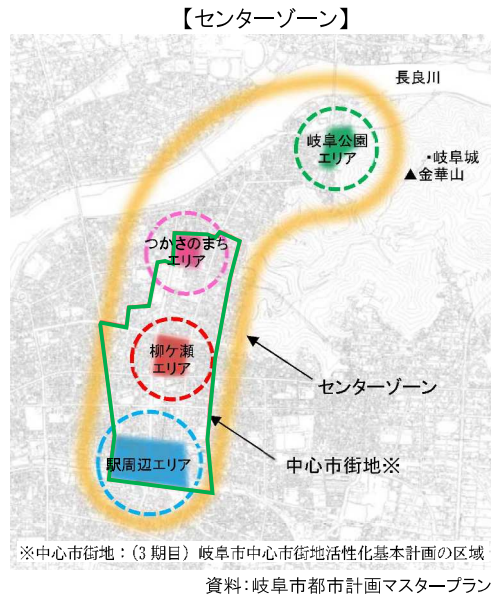
(6) 中心市街地のまちづくりの取り組み

岐阜市都市計画マスタープランでは、岐阜駅周辺から岐阜公園までをつなぐセンターゾーンにおいて、魅力ある都市空間の形成を図ることとしています。

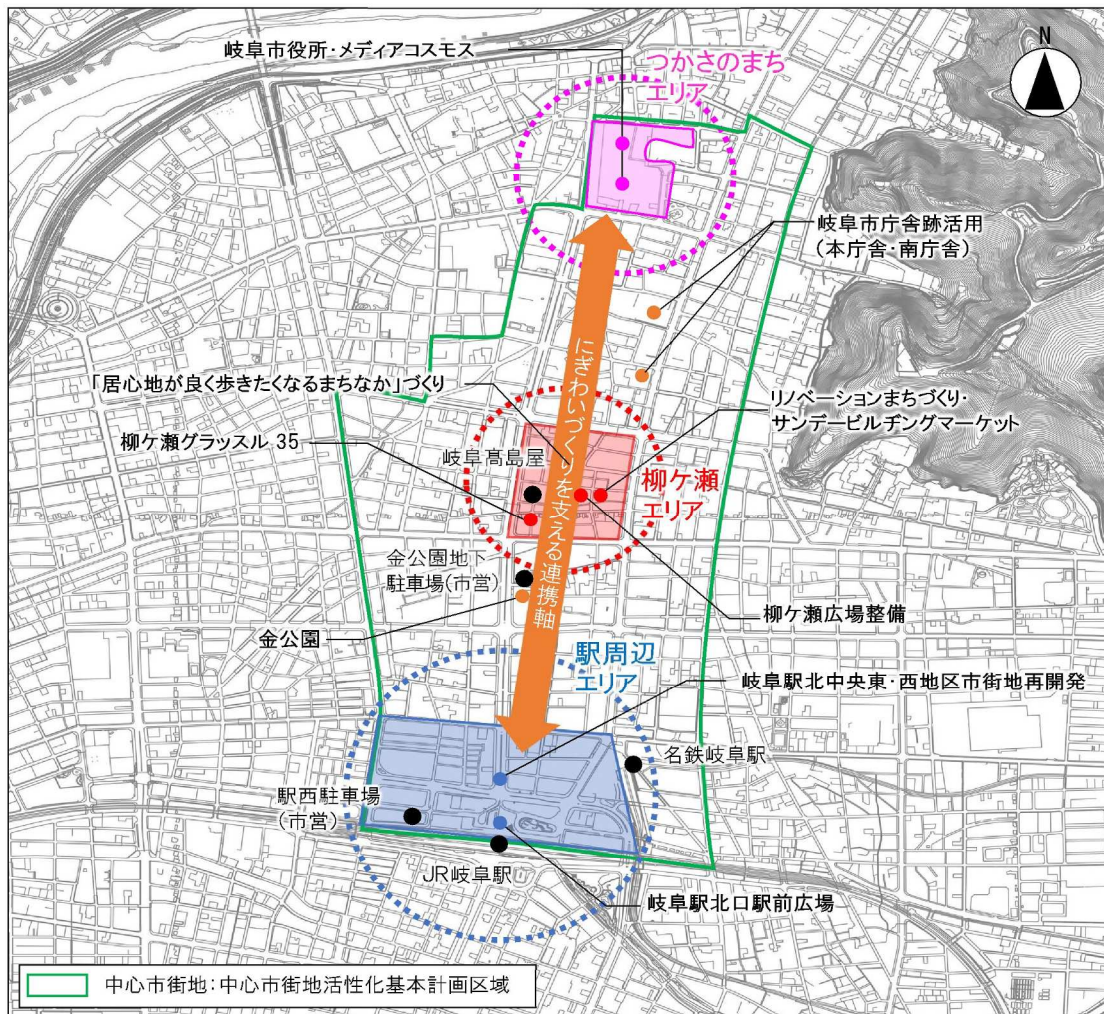
岐阜駅周辺から柳ヶ瀬、つかさのまちにかけては、中心市街地活性化基本計画区域として、まちの魅力となるコンテンツの創出や回遊性の向上、まちの居住者の確保などに取り組み、本市及び周辺都市の中心となる持続可能なまちを目指しています。

具体的には、中心市街地のまちの再生や活性化に向け、市街地再開発事業やリノベーションまちづくり、公園・広場整備、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりに向けた検討などの取り組みを実施しています。

なお、岐阜公園周辺では、金華山・長良川などの自然や、岐阜公園・岐阜城などの地域資源を活かしながら、交流を生み出す都市空間の形成を図っています。



【中心市街地のまちづくりの取り組み】





● 岐阜市役所・ぎふメディアコスモス

行政サービスの中核的機能を有する「岐阜市役所」、知・絆・文化とふれあうことができる「みんなの森ぎふメディアコスモス」など市民生活に欠かすことができない機能が揃っています。



岐阜市役所

● 岐阜市庁舎跡活用(本庁舎・南庁舎)

庁舎移転後の本庁舎跡及び南庁舎跡において、持続可能なまちの実現に向けた活力の源となるにぎわいをつなぎ、にぎわいづくりを支える空間を形成し、センターゾーン全体の魅力の向上につなげていきます。



柳ヶ瀬ガラスル 35

● 柳ヶ瀬ガラスル 35(高島屋南地区市街地再開発)

まちなか居住の推進とともに、まちの魅力を高める商業施設、公益的施設により新しいにぎわいを創出し、次代の岐阜を牽引するまちづくりを目指します。

● リノベーションまちづくり・サンデービルディングマーケット

空きビルや公共的な空間などの空間資源や地域資源を活用して、まちの活性化や都市及び地域の課題解決につなげる「リノベーションまちづくり」や、まちづくり会社などによる「サンデービルディングマーケット」の開催により、まちの魅力となるコンテンツを創出します。

遊休不動産の活用
ロイヤル 40

サンデービルディングマーケット

● 柳ヶ瀬広場整備

柳ヶ瀬の更なる魅力の創出とまちの価値向上を目指し、にぎわいの拠点となる広場整備を目指します。



金公園

● 金公園

まちとまちをつなぎ、憩いとうるおいの空間であるセントラルパーク金公園は、中心市街地のにぎわい創出や回遊性の向上、都心部における緑の拠点などの役割を担っていきます。

岐阜駅北中央東・西地区
市街地再開発

● 岐阜駅北中央東・西地区市街地再開発

土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、岐阜都市圏の玄関口にふさわしい魅力ある都市機能が集積した市街地再開発事業を実現します。

● 岐阜駅北口駅前広場

交通結節点としての機能強化やにぎわいの発進基地として、中心市街地の発展を牽引しています。



岐阜駅北口駅前広場

● 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくり

センターゾーンにおける道路、公園などを含めたオープンスペースをより活きた空間、魅力的な空間として利活用できるよう「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりを目指した検討をしています。

また、長良橋通りの一部区間においては、道路空間にオープンカフェやベンチなどの設置が認められる、歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)に指定され、さらなるまちのにぎわいの創出が期待されます。

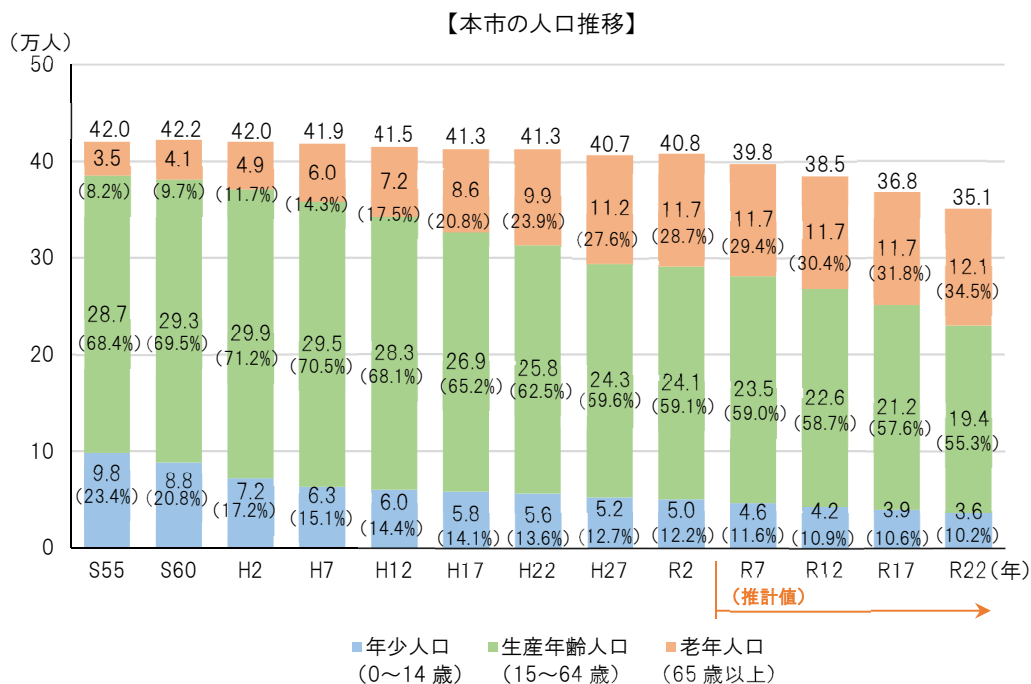
第2章 駐車場を取り巻く変化と課題

2-1 社会情勢の変化



(1) 人口減少と少子高齢化の進展

- 本市の総人口は、昭和60年の約42.2万人をピークに減少し、令和2年には約40.8万人となっています。今後も減少傾向は継続し、令和22年の総人口は約35.1万人になると予測されます。
- 令和2年の総人口に占める年少人口(0～14歳)の割合は12.2%、老年人口(65歳以上)の割合は28.7%で少子高齢化が進んでいます。今後も老年人口は増加する一方で、生産年齢人口(15～64歳)及び年少人口は減少し、少子高齢化の傾向はさらに進むことが予測されます。

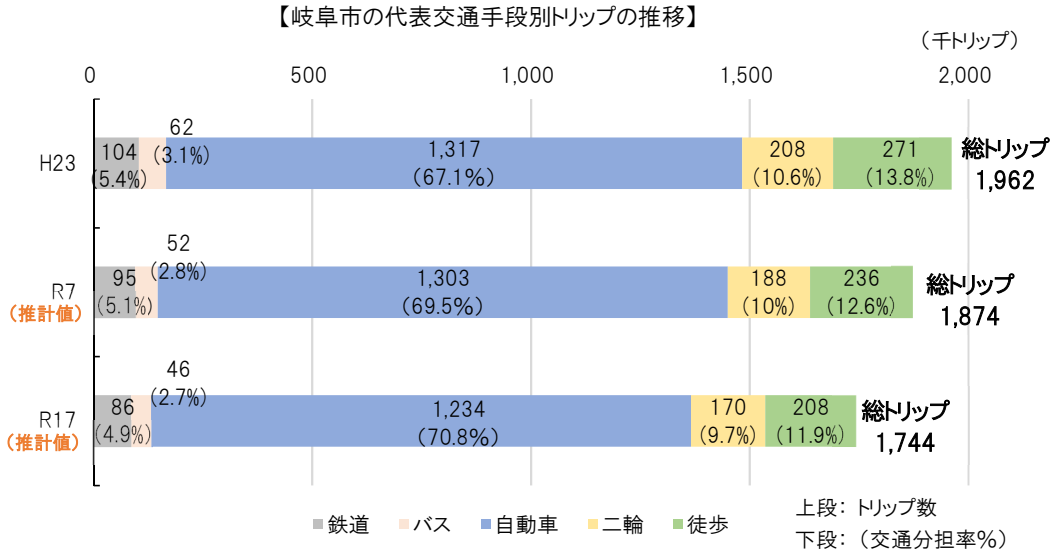


人口減少や少子高齢化の進展が予測されるため、交通量の減少が考えられます。



(2) 自動車交通量の減少

- 人の移動に着目した実態調査である第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果によると、本市に関連する総トリップ※数は、平成23年から令和17年で約88%になると予測されます。
- 本市の代表交通手段別の自動車交通分担率は、平成23年の67.1%から令和17年の70.8%に増加すると予測されますが、自動車トリップ数は平成23年から令和17年で減少するため、自動車交通量の減少が予測されます。



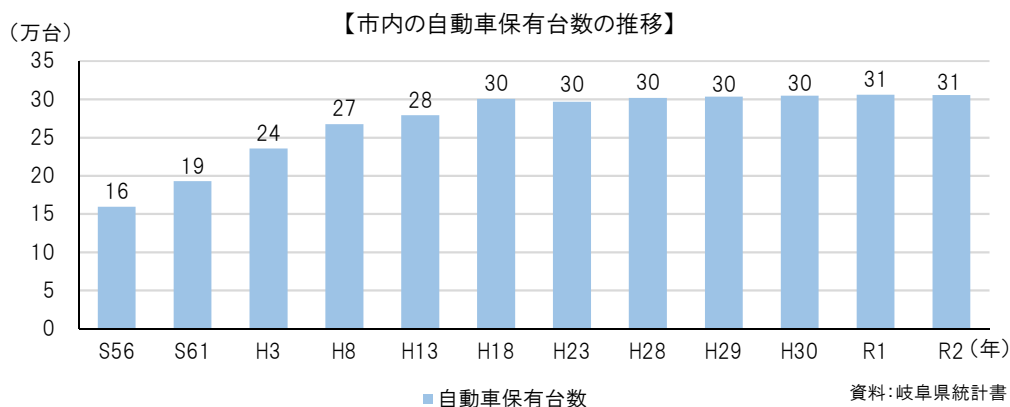
資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査

※トリップ: ある目的(例えば出勤や買い物など)を持って、起点から終点へ移動する際の一方方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位のこと

本市に関連する交通手段分担率は、依然として自動車の分担率が高いが、交通量は減少すると予測されるため、今後の駐車需要の減少が考えられます。

(3) 自動車保有台数の推移

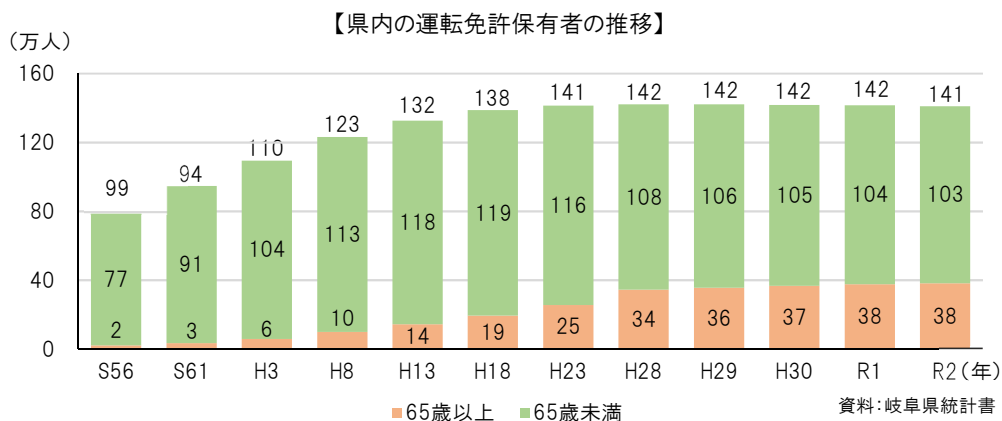
- 本市における自動車の保有台数は、モータリゼーションの進展により昭和56年の16万台から、平成18年の30万台まで大きく増加しましたが、人口減少や少子高齢化、自動車利用のニーズの変化などにより、近年はほぼ横ばいで推移しています。



自動車保有台数は、人口減少や少子高齢化、自動車利用のニーズ変化などにより、近年はほぼ横ばいで推移しており、今後もこれまでと同様に推移していくと考えられます。

(4) 高齢者の運転免許保有者数の増加

- 岐阜県における運転免許保有者数は平成23年まで増加していましたが、近年はほぼ横ばいで推移しています。
- 高齢者(65歳以上)の運転免許保有者数は高齢化の進展に伴い、令和2年は38万人まで増加しており、全体に占める割合も増加しています。



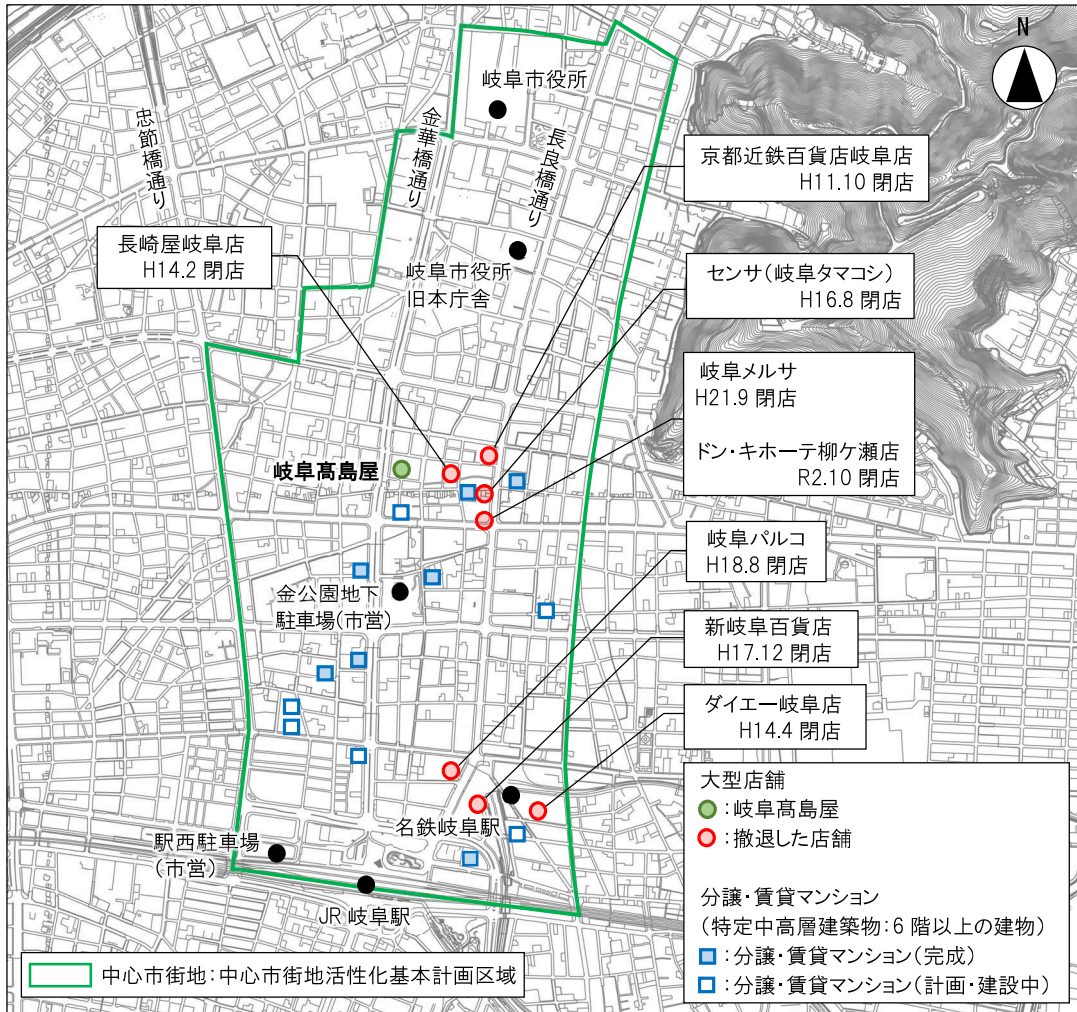
高齢者の運転免許保有者数が増加しており、今後も高齢化の進展に伴い、さらに増加すると考えられます。



(5) 中心市街地の大型店舗とマンションの立地動向

- 中心市街地では、平成11年から、京都近鉄百貨店や長崎屋、岐阜メルサなど、計8店舗の大型店舗が撤退しており、現在では、岐阜高島屋が市内唯一の百貨店として営業しています。
- 中心市街地活性化基本計画区域内における分譲・賃貸マンションは、平成31年1月から令和4年4月末日時点で、7件(491戸)が完成し、6件(662戸)が計画・建設中です。

【中心市街地の大型店舗とマンションの立地動向】



資料: 中心市街地活性化基本計画
岐阜市調べ(令和4年4月末日時点)

大型店舗の撤退に伴い、中心市街地の駐車需要は減少していると考えられますが、近年のマンション建設で増加する居住者の駐車需要は、増加しています。

2-2 駐車場の現状及び将来



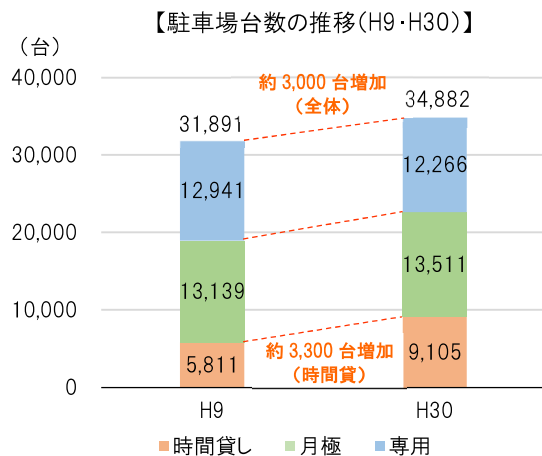
(1) 駐車場の現状

本市の中心部における現在の駐車場の実態を把握するため、平成30年に駐車場整備地区（平成12年に都市計画決定した区域）やその周辺において、駐車場の供給量（駐車可能台数）や需要量（駐車している台数と路上駐車の台数）、路上駐車状況などについて調査を実施しました。

なお、調査対象とした駐車場は、戸建て住宅の駐車場を除いて、「時間貸駐車場」、「月極駐車場」、「専用駐車場」に分類して調査し、需給バランス（供給量に対する需要量の割合を示す需給率）や路上駐車の状態を示した図やグラフは、ピーク時（駐車需要が最も多い時間帯）の台数をもとに整理したものです。

① 駐車場台数の推移

- 平成13年の駐車場整備計画の策定時に実施した平成9年の駐車場実態調査結果と平成30年を比較すると、駐車場整備地区（H12）において、全体では約3,000台の駐車場が増加しています。
- 月極駐車場や専用駐車場は大きな増減はないですが、全体の増加量のうち、コインパーキングなどの時間貸駐車場の増加が大半を占めています。



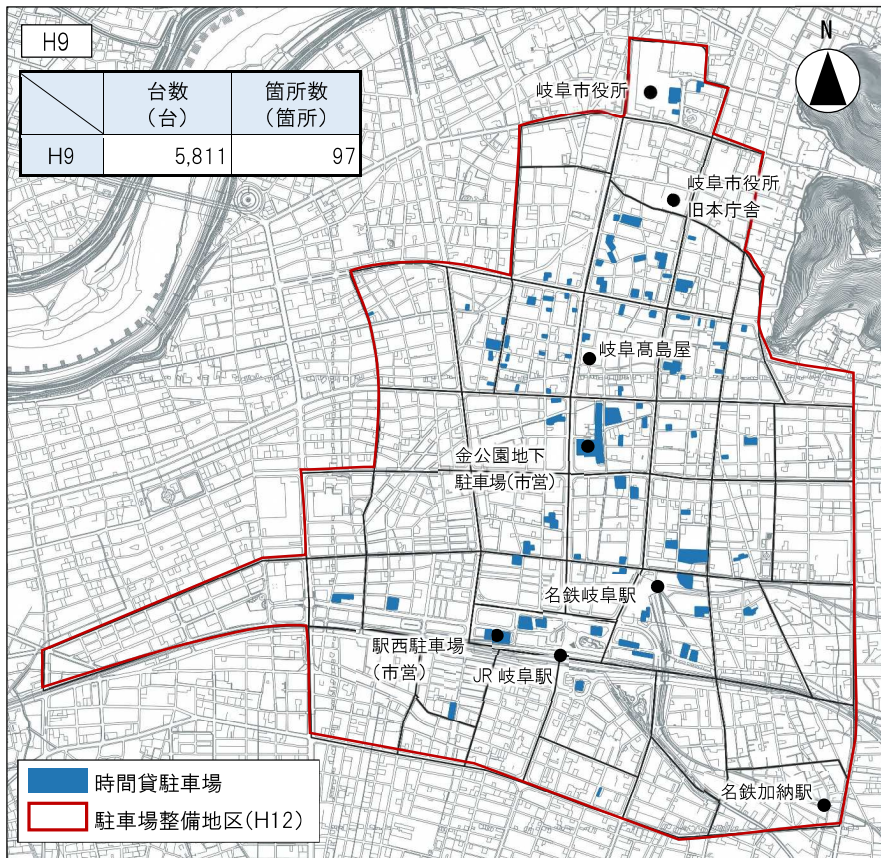
② 時間貸駐車場の分布状況

- 時間貸駐車場は、駐車場整備地区（H12）において、平成9年の97箇所から、平成30年は354箇所になり、駐車場台数の増加とともに、箇所数も非常に増加しています。
- 時間貸駐車場の分布状況は、平成9年ではJR岐阜駅から名鉄岐阜駅周辺や柳ヶ瀬周辺に集中していましたが、平成30年では、さらにJR岐阜駅の南側や東西方向にも広がりをみせています。

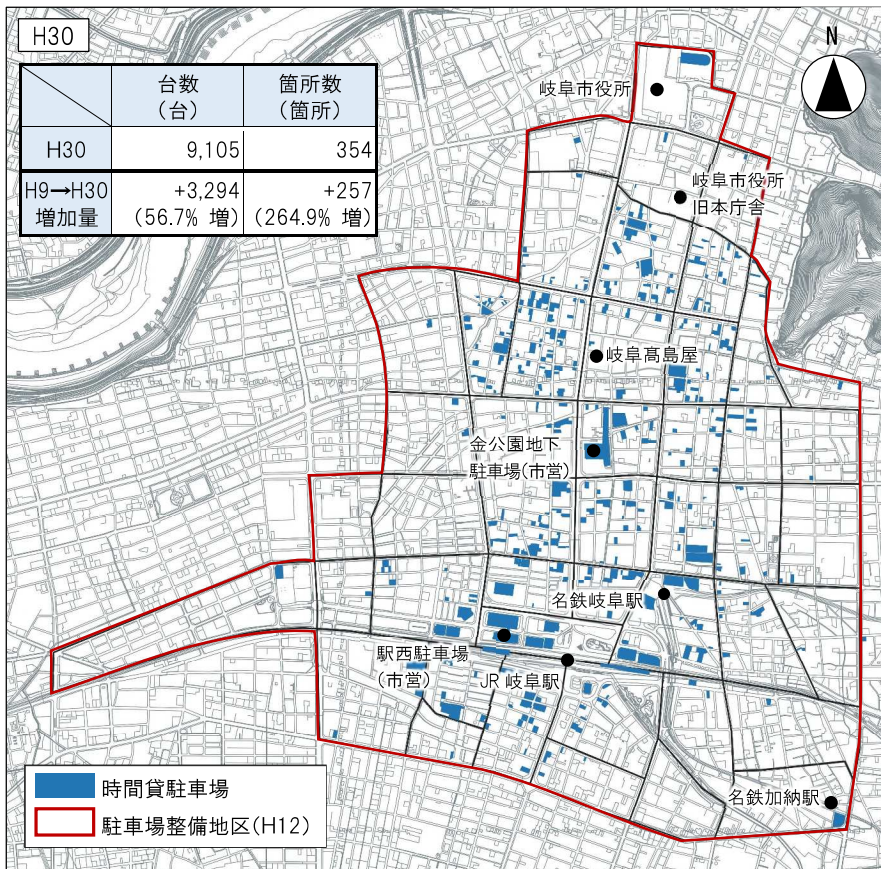
駐車場台数は、平成9年から平成30年で、約3,000台増加しており、時間貸駐車場の増加量が大半を占めています。
時間貸駐車場は、低未利用地を利用した駐車場の増加により、広く分布したと考えられます。



【時間貸駐車場の分布図(H9)】



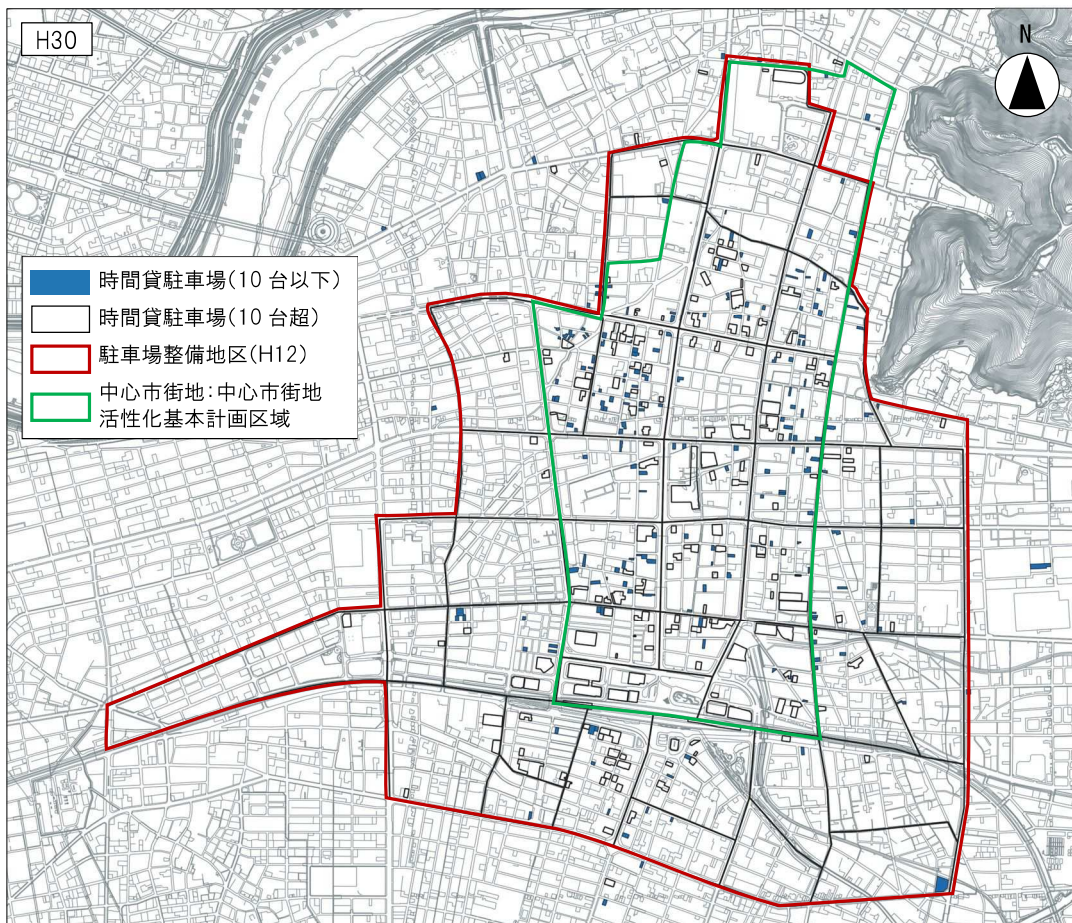
【時間貸駐車場の分布図(H30)】



(2) 小規模な時間貸駐車場の現状

- 時間貸駐車場は、概ね中心市街地活性化基本計画区域内に散在しており、低未利用地を利用した駐車場も多く分布していると考えられます。
- 収容台数が10台以下の小規模な駐車場は、駐車場整備地区(H12)の時間貸駐車場全体の約50%占めており、本来、有効な土地利用をすべき中心市街地において、低未利用地を利用した小規模な駐車場が増加しています。

【小規模な時間貸駐車場の分布図(H30)】



【時間貸駐車場の収容台数別箇所数】

	収容台数別 箇所数					合計
	10台以下	10台超 20台以下	20台超 40台以下	40台超 100台以下	100台超	
平面	175	83	37	11	1	307
立体他	4	1	4	14	11	34
併用	0	1	4	4	4	13
合計	179	85	45	29	16	354

時間貸駐車場が散在しており、低未利用地を利用した小規模なコインパーキングの増加により、街並みの景観や有効な土地利用の観点からも、問題と考えられます。

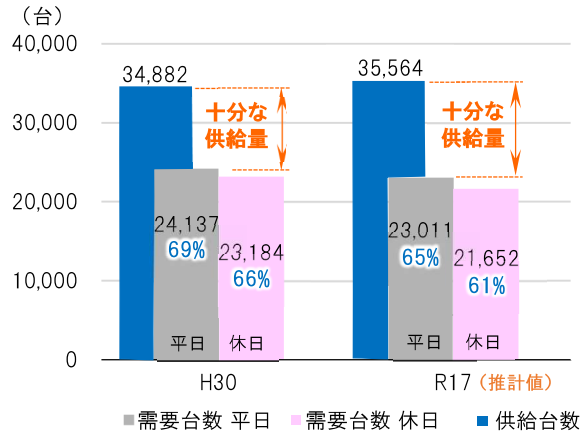


(3) 需給バランスの現状及び将来

① 需給バランスの推移

- 平成30年の需給バランスは、平日、休日ともに、供給量が需要量を大きく上回っており、需給率は、約69%（平日）であるため、駐車台数は十分確保されています。
- 令和17年（将来）の需給バランスは、人口減少や少子高齢化の進展に伴う交通量の減少などにより、駐車需要の減少が見込まれるため、需給率は約65%（平日）となり、将来の駐車需要に対しても十分な供給量が確保されると予測されます。

【需給バランス(H30・R17)】



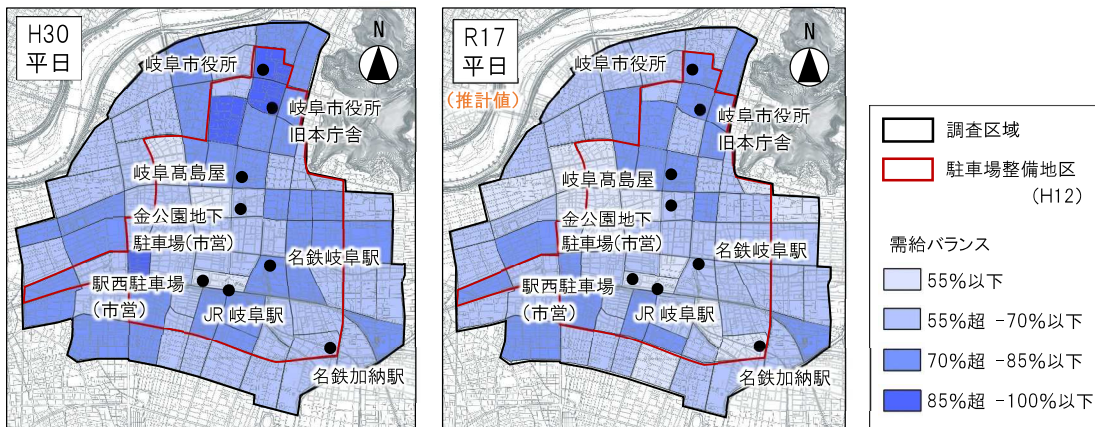
- 将来推計値は平成30年の調査時点から、第5回中京都市圏パーソントリップ調査の駐車場を利用した発生集中量の推計結果（将来需要の伸び率）をもとに算出しました。
- なお、将来の供給量は中心市街地における開発の進展や低未利用地の駐車場化などの影響を受けますが、本計画では、予測が可能な大規模事業である、柳ヶ瀬グラスル35、市役所庁舎移転の駐車場台数を加味して算出しました。

② 需給バランスの分布状況

- 需給バランスの分布状況は、平成30年では、柳ヶ瀬から岐阜市役所周辺が比較的高くなっていますが、調査区域内のブロック（概ね300m四方の主要道路で分割した範囲）毎の需給率は、全て100%以下であり、駐車需要に対して十分な供給量が確保されています。また、令和17年についても同様な傾向になると予測されます。

【需給バランス(H30 平日)】

【需給バランス(R17 平日)】

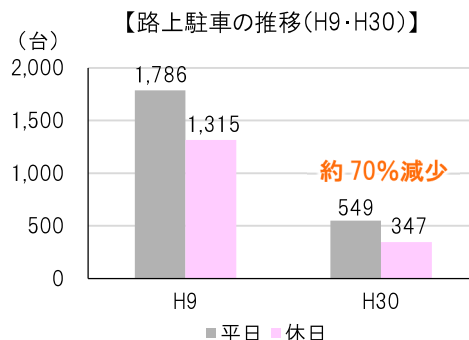


中心市街地における駐車場の供給量は、現在及び将来にわたり需要量に対して、十分に確保されているため、駐車場不足による交通渋滞や路上駐車はないと考えられます。

(4) 路上駐車の現状

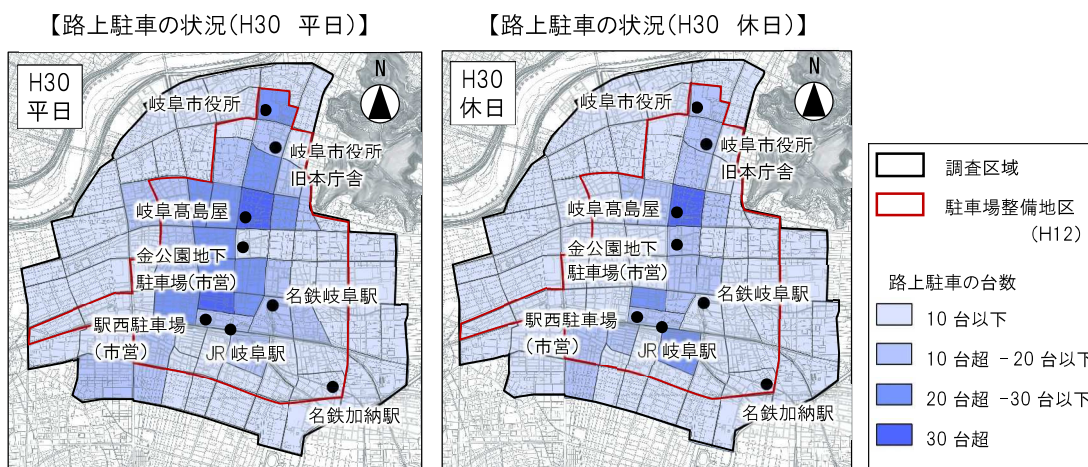
① 路上駐車の推移

- 路上駐車は、乗用車やタクシー、荷さばき車両がありますが、駐車場整備地区(H12)において、平成30年は平成9年から約70%減少しており、駐車場の増加や違法駐車取締りなどにより、大幅に改善されています。



② 路上駐車の分布状況

- 平成30年の路上駐車は、平日、休日ともに、JR岐阜駅北側周辺や柳ヶ瀬周辺に分布しており、主に店舗などの利用者や荷さばき車両によるものです。また、休日は平日より路上駐車台数が少なく、荷さばき車両はほとんどない状況です。
- 路上駐車は、需給バランスの分布状況からも駐車場には十分な空きがありますので、駐車場不足によるものではなく、違法駐車や荷さばき車両によるものだと考えられます。



現状の路上駐車の原因は、需給バランスの状況からも、駐車場には十分な空きがあるため、違法駐車や荷さばき車両によるものと考えられます。



2-3 駐車場施策に関する国の動向



国においては、人口減少や自動車保有台数の伸びの鈍化などを踏まえ、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。

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、まちの将来像から都市空間のあり方、そのために必要な駐車場の量、場所、配置のきめ細かなコントロールなど、様々な側面からその基本的な考え方が示されました。

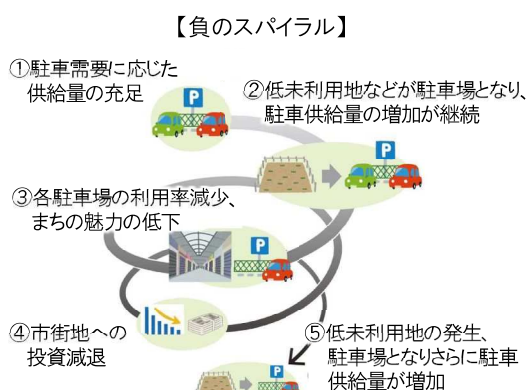
国土交通省「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン H30. 7」

① 駐車場の課題

地方都市の市街地において、駐車場への土地利用の転換が進んだ結果、駐車場の面積が著しく増大するなど、駐車場の過剰な供給が続いている箇所が散見されます。

このような場所においては、駐車場稼働率の更なる低下や駐車場が沿道空間の多くを占めることによる、まちの魅力低下が考えられます。そして、これらに伴い、市街地への投資が減退することによる、更なる低未利用地の発生と駐車場への転換という動きが循環する「負のスパイラル」の発生が懸念されます。

また、中心部に配置された駐車場の存在が自動車をまちなかに引き込み、駐車場出入口付近では歩道が分断されることにより、自動車と歩行者との交錯が発生し、事故発生も懸念されます。



出典：国土交通省「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン H30.7(基本編)」

② 駐車場施策の考え方

具体的な施策として、駐車場の量的供給の適正化やまちづくりと連携した駐車場施策などの考え方が示されました。

【主な駐車場施策】

項目	内容
駐車場の量的供給の適正化	・駐車場供給状況の把握(将来需給バランスの予測) ・供給量の適正化の手法(附置義務駐車場の原単位見直し)
まちづくりと連携した駐車場施策	・歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの検討 ・駐車場の配置の適正化 ・駐車場の有用性の検証(公営駐車場の検証)
駐車場の配置の適正化に資する仕組み	・附置義務駐車場制度の緩和・隔地駐車場の導入 ・立地および出入口のコントロール
駐車場の多様なニーズへの対応	・駐車場の「質」を高める取り組み

これまでの量的な観点から、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組む新たな駐車場のあり方や施策の考え方が示されました。

2-4 駐車場に関する課題



中心市街地のまちづくりの取り組みや駐車場を取り巻く変化を踏まえ、駐車場に関する課題を整理しました。

中心市街地のまちづくりの取り組み

- ✓ 中心市街地は、本市が持続的に発展するためのエンジンとなる重要なエリアであり、まちの再生や活性化に向け、様々な取り組みを実施しています。

駐車場を取り巻く変化

2-1 社会情勢の変化

- ✓ 人口減少や少子高齢化の進展、自動車交通量の減少、横ばいで推移する自動車保有台数、大型店舗の撤退により、今後の駐車場需要は減少していくと考えられます。
- ✓ 高齢者の運転免許保有者数が増加しており、今後も高齢化の進展に伴い、さらに増加すると考えられます。

2-2 駐車場の現状及び将来

- ✓ 駐車場の供給量は増加しており、特にコインパーキングなどの時間貸駐車場が増加しています。
- ✓ 小規模なコインパーキングの増加・散在により、街並みの景観や有効的な土地利用の観点からも、問題と考えられます。
- ✓ 現在及び将来にわたり、駐車場の供給量は確保されており、駐車場不足による交通渋滞や路上駐車はないと考えられます。

2-3 駐車場施策に関する国の動向

- ✓ 国からは、これまでの量的な観点から、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組む新たな駐車場のあり方や施策の考え方が示されました。

駐車場に関する課題

課題① 適正な需給バランスへの対応

- ➔ 駐車需要の減少や駐車場の増加に伴う供給量の充足により、需給バランスの適正化が必要です。
- ➔ 供給量が十分確保されているため、新たな駐車場の整備の抑制が必要です。
- ➔ 再開発事業などの取り組みにより、新たな駐車需要が見込まれるため、各地区に見合った需給バランスの検討が必要です。

課題② 「まち」と「クルマ」の接点である駐車場とまちづくりとの連携

- ➔ 低未利用地を利用した小規模な駐車場の増加・散在による、まちの魅力低下や空洞化の進展に対応する必要があります。
- ➔ 公共交通や歩行者を重視したにぎわいのある道路空間の創出、まちの再生や活性化に向けた取り組みとの連携が必要です。
- ➔ まちなかの歩行者や自転車が安心して移動できるよう、駐車場の適正な配置検討が必要です。
- ➔ 市営駐車場は、地域の活性化に寄与するなど、公営駐車場としての役割を果たす必要があります。

課題③ 安全性・利便性の高い駐車環境への配慮

- ➔ まちづくりの取り組みを推進するため、来街者がより利用しやすい駐車場となるよう安全性、利便性の配慮が必要です。
- ➔ 高齢者の運転者が増加する中、誰もが使いやすい「質」の高い駐車場の提供が必要です。



第3章 見直しに関する基本理念及び基本方針

3-1 基本理念

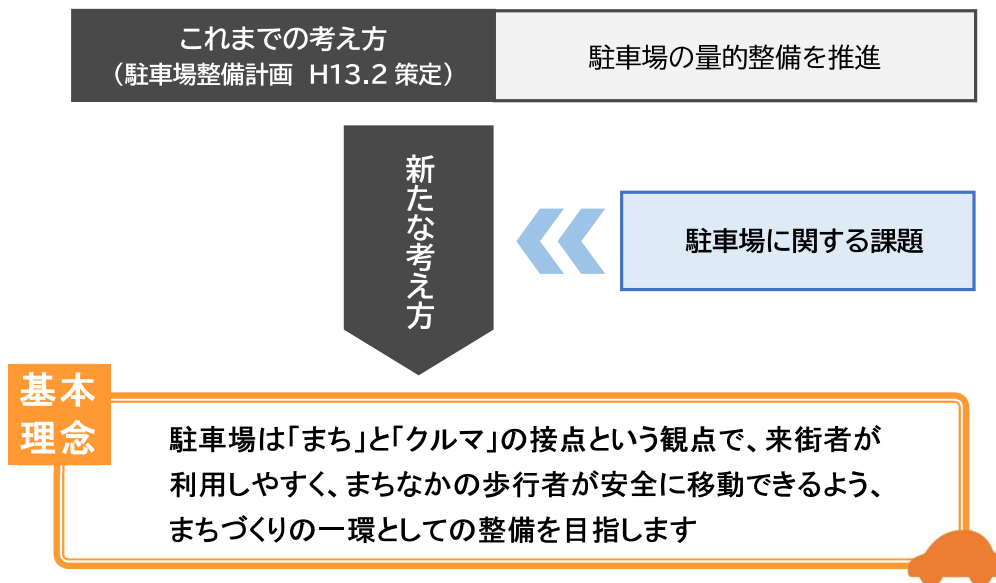


これまでの駐車場施策は、道路交通の円滑化や違法駐車防止など、良好な交通環境を創出するために、量的な整備を推進してきましたが、現在の中心市街地では、駐車需要に応じた駐車場の供給量が充足しており、駐車場を取り巻く環境が変化しているため、新たな考え方で駐車場施策に取り組む必要があります。

本市は、公共交通や徒歩、自転車を重視したまちづくりを目指しているものの、依然として自動車の利用が高い中、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、駐車場の供給量や配置などがまちづくりと密接に関係しています。

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、駐車場は「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、まちの活性化やにぎわいを支えるために、来街者が利用しやすい駐車場やまちなかの歩行者が安全で安心して移動できるよう、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組むべきと考えます。

【基本理念】



3-2 基本方針

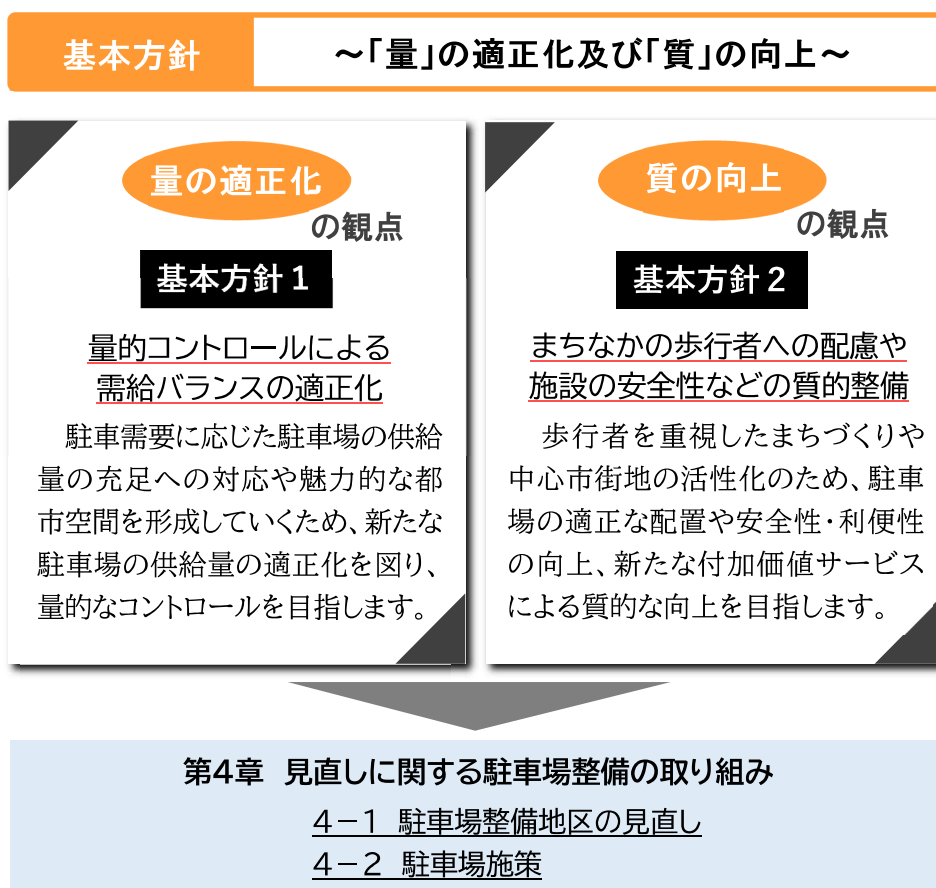


(1) 駐車場整備に関する基本方針

駐車場は「まち」と「クルマ」の接点という観点で、まちづくりの一環としての整備を目指すため、これまでの量的整備ではなく、供給量や配置の適正化、利便性の高い駐車施設など、質的な整備を図る、「量」の適正化及び「質」の向上に取り組めます。

量の適正化の観点からは、需要に見合った適正な供給量のコントロール、質の向上の観点からは、適正な配置によるまちなかの歩行者の安全性への配慮や施設の安全性・利便性向上となる質的な整備などを図ります。

【基本方針の設定】



(2) 本計画の目標年次及び目標量

① 目標年次

本計画の目標年次は、概ね10年後の令和14年度までとします。

② 整備目標量

整備の目標量は、現状及び将来において駐車需要に応じた供給量が充足していることを踏まえ、設定は行いません。引き続き、附置義務駐車場条例に基づいた駐車場の整備を進めつつ、地域の状況に応じた駐車場整備を行うことで、適正な需給バランスを図っていきます。



第4章 見直しに関する駐車場整備の取り組み

4-1 駐車場整備地区の見直し



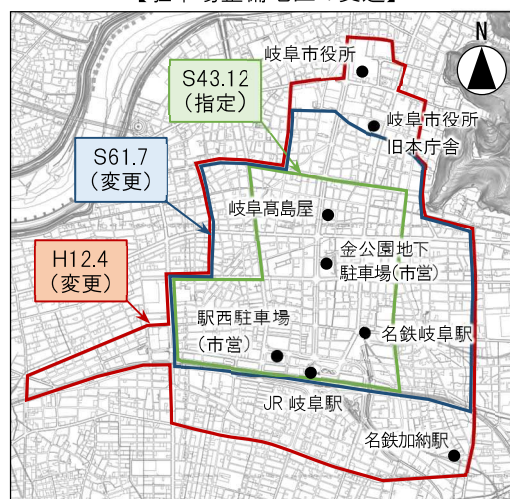
(1) これまでの駐車場整備地区

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必要があると認められる区域について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、駐車施設の整備に関して、総合的・重点的に駐車場施策を推進するものです。

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し、併せて、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、整備を推進してきました。

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し、円滑な道路交通を確保するため、昭和61年、平成12年に駐車場整備地区を拡大してきました。

【駐車場整備地区の変遷】



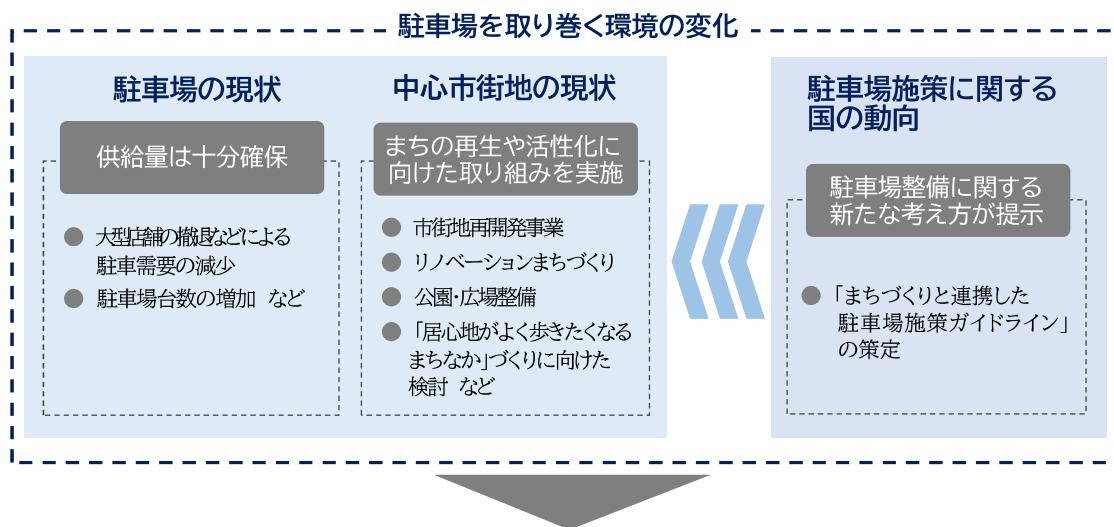
(2) 見直しの必要性

平成12年の都市計画変更から約20年が経過した現在では、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、中心市街地の大型店舗の撤退などに伴い、駐車需要が減少し、駐車場の供給量は需要に対して十分確保されています。

また、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などが示されました。

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が大きく変化しており、駐車場整備地区は、都市計画変更当時の必要性や役割が変化しているため、駐車場整備に関する新たな考え方を踏まえて見直しを行う必要があります。

【見直しの必要性】



駐車場整備地区の必要性や役割が変化しているため、区域の見直しが必要である

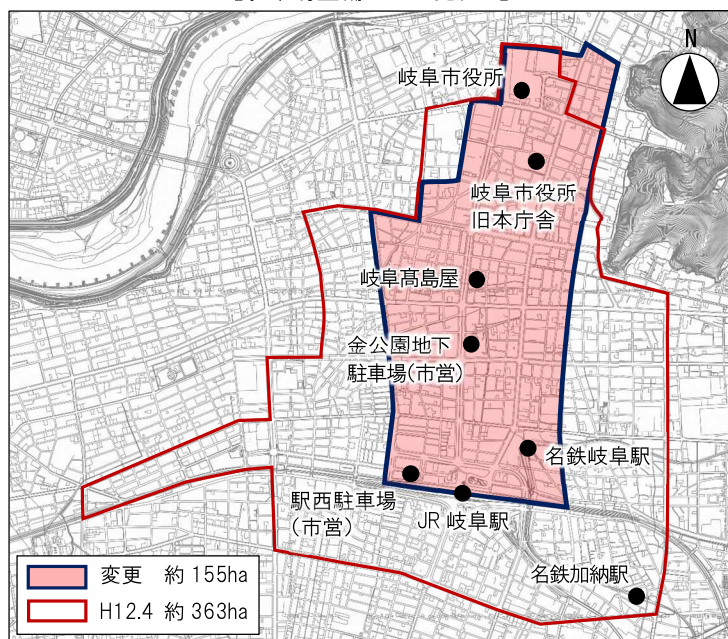
(3) 駐車場整備地区の見直し

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、駐車場の供給量や配置などがまちづくりと密接に関係しています。

駐車場整備地区は、こうした駐車場の現状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、まちの活性化やにぎわいを支えるために、まちづくりの一環としての駐車場施策を重点的に取り組む区域に設定すべきと考えます。

したがって、駐車場整備地区は、中心市街地の再生や活性化に向け、様々な取り組みを実施している、現在の中心市街地活性化基本計画区域と同区域に見直します。

【駐車場整備地区の見直し】



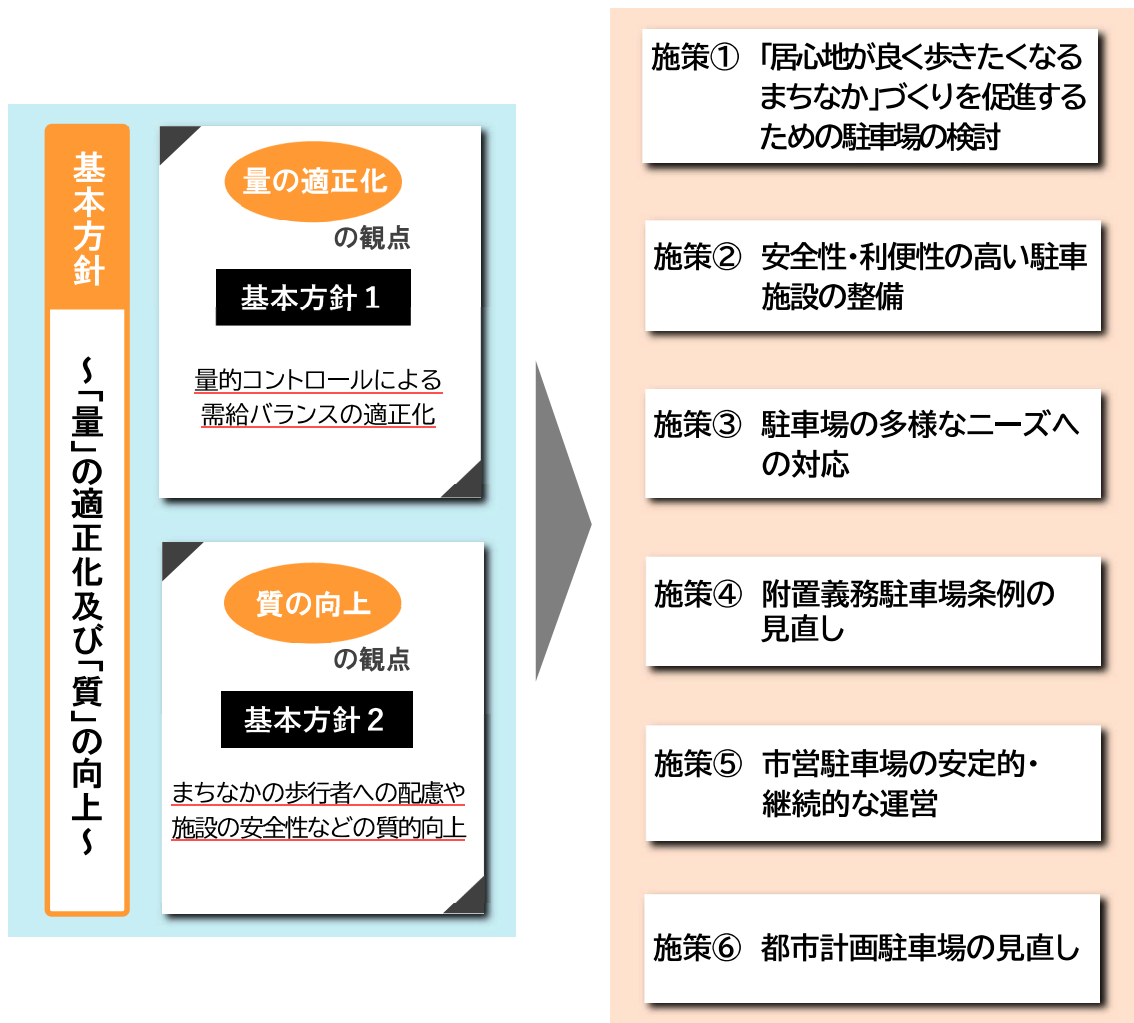


4-2 駐車場施策



基本理念の実現を目指して定めた、2つの基本方針である、量的コントロールによる需給バランスの適正化、まちなかの歩行者への配慮や施設の安全性などの質的向上に基づき、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりを促進するための駐車場の検討、安全性・利便性の高い駐車施設の整備、駐車場の多様なニーズへの対応、附置義務駐車場条例の見直し、市営駐車場の安定的・継続的な運営、都市計画駐車場の見直しの6つの施策を推進していきます。

【駐車場施策】



施策① 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりを促進するための駐車場の検討

センターゾーンにおける連携軸の強化に向け、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりを目指す中、公共交通や歩行者・自転車を重視した、にぎわいのある道路空間の創出のため、駐車場の配置適正化や用途転換の誘導などについて、まちづくりの動向や交通状況などに注視し、必要に応じて検討していきます。

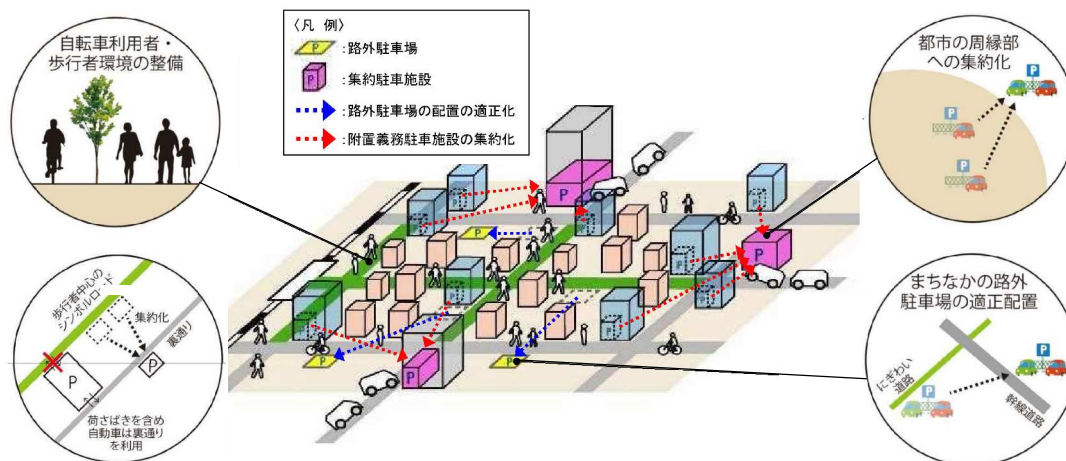
(1) 駐車場の配置適正化

岐阜市センターゾーンにおける連携軸の強化に向け、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりを目指す中、公共交通や歩行者、自転車を重視したにぎわいのある道路空間を創出していくことが考えられます。

市街地に訪れる人々の安全性の確保やまちの魅力向上のため、駐車場出入口の自動車と歩行者との交錯の緩和、駐車場の配置適正化などの施策について、国のガイドラインや他都市事例を踏まえ、今後のまちづくりの動向や交通状況などに注視しながら、必要に応じて検討していきます。

また、駐車場の配置適正化を進める中で、利用者の利便性向上や円滑な誘導のため、駐車場の立地や空き状況などの情報発信方法について、併せて検討していきます。

【駐車場の配置適正化のイメージ図】



出典：国土交通省「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドラインH30.7（基本編）」

(2) 低未利用地の用途転換の促進

低未利用地を利用した小規模なコインパーキングなどの増加は、まちのにぎわいの状況や地権者の資産活用の問題など、様々な事情を抱えていることが考えられるため、市街地再開発事業やリノベーションまちづくりなど、まちの魅力向上や良好なまちなか環境の形成に取り組むことで、低未利用地からの用途転換を促すよう努めます。



施策② 安全性・利便性の高い駐車施設の整備

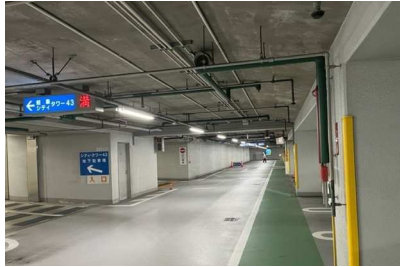
高齢者や障がい者などの駐車場利用者や歩行者の安全性・利便性に配慮し、バリアフリー化や歩行者通路の明示、分かりやすいサインなど、より一層誰もが使いやすい安全で便利な駐車施設の整備を推進します。

(1) 安全性向上の対策

駐車場は歩行者と自動車が混在する危険な場所であるため、歩行者用通路の明確化、ハンブ設置による車両の速度抑制などにより、利用者への安心・安全に配慮した整備を推進します。

【安全性向上の対策例】

歩行者用通路を着色し、歩道と車道を明確化



岐阜市駅西駐車場

車止めを着色し、歩行者のつまずき・転倒を防止



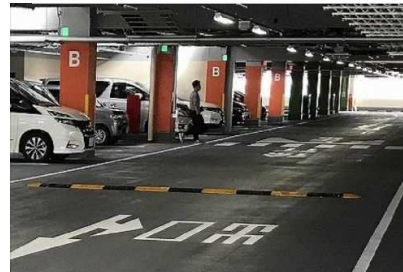
岐阜市金公園地下駐車場

出口に回転灯などを設置し、歩行者へ注意喚起



岐阜市駅西駐車場

ハンブを設置し、車両の速度を抑制



出典：兵庫県

(2) 利便性向上の対策

新たに設置される特定路外駐車場や特定公共的施設は、高齢者や障がい者などへの対応として、バリアフリー新法や岐阜県福祉のまちづくり条例により、車いす利用者用駐車施設の設置や円滑に利用できる移動経路の確保などが義務付けられており、関係法令に基づいた整備を推進します。

また、既存駐車場においても、より一層誰もが使いやすい便利な駐車施設となるよう、バリアフリー化の整備を推進します。

【駐車場のバリアフリー化】



岐阜市役所 立体駐車場

高齢者や障がい者などへの配慮を含めた誰もが使いやすいユニバーサルデザイン化として、駐車場の適正な利用を促すおもいやり駐車場の設置、わかりやすいサインやピクトグラムを活用した案内表示、クレジットカードや電子マネー、QR決済に対応した精算機の導入など、駐車場の利便性向上に配慮した整備を推進します。

【利便性向上の対策例】

わかりやすいサインによる誘導



岐阜市役所 立体駐車場

運転者から見やすいサインを路面に表示



みんなの森ぎふメディアコスモス 立体駐車場

利用証制度による駐車場の適正利用



出典:岐阜県

キャッシュレスに対応した精算機の導入



出典:精算機メーカー

専用ゲート設置による身障者用駐車場などの適正な利用



出典:国土交通省

電気自動車の充電設備の設置



岐阜市役所 立体駐車場



施策③ 駐車場の多様なニーズへの対応

地域の魅力や暮らしやすさの向上のため、駐車場空間を従来の駐車目的の利用だけでなく、まちのにぎわい創出に寄与する活用や交通・防災といった様々な分野での活用など、駐車場への新たな付加価値サービス向上の取り組みを推進します。

(1) 駐車場空間の利活用

まちのにぎわい創出、交通環境の利便性向上、災害時への対応などに有用な駐車場は、イベント用地、カーシェアリングやシェアサイクルへの用地提供、避難拠点の活用など、駐車場への新たな付加価値サービスによる駐車場の質を高める取り組みを推進します。

【駐車空間の利活用の例】

コインパーキングをイベント用地として開放



出典：タマミヤフェ酒

カーシェアポートとして用地を提供



出典：国土交通省

シェアサイクルポートとして用地を提供



出典：国土交通省

災害時に仮設住宅を建設



出典：国土交通省

(2) 商店街や周辺施設との連携によるまちの活性化

商店街と駐車場事業者が連携した共通駐車券による駐車料金の割引制度、駐車場MAPを活用した駐車場の案内、周辺施設やイベントとの連携・PRなどにより、まちなか滞在時間の向上を図り、まちの活性化を図ります。

施策④ 附置義務駐車場条例の見直し

一定の建築物の新築又は増築に対して、駐車場の設置を義務付ける附置義務駐車場条例について、供給量の適正化や土地・建物の有効利用のため、適用区域や設置台数の基準、特例的に敷地外の設置を認める隔地要件の見直しについて検討します。

(1) 供給量の適正化による量的な見直し

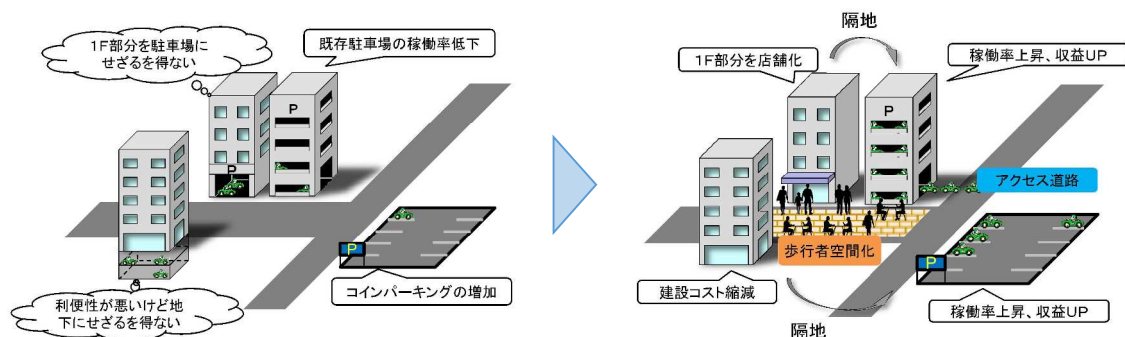
附置義務駐車場は、駐車場の供給量の適正化にあたって、市が自ら新たな駐車場の整備を抑制するなど、需要に見合った適正な供給に取り組むことが出来るものです。

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、駐車需要の減少や供給量の充足を踏まえ、適用区域や一定の建築物の延べ床面積に応じた設置台数の基準の見直しを検討します。

(2) 土地・建物の有効利用などによる質的な見直し

附置義務駐車場は、原則対象となる建築物の敷地内での設置を求めています。土地・建物、既存駐車場の有効利用や駐車場の出入口付近における歩行者や自転車の安全性を確保するため、敷地外での設置を柔軟に取り入れることができるよう、隔地要件の見直しを検討します。

【駐車場の質的コントロールのイメージ図】



出典：国土交通省「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライ H30.7（基本編）」



施策⑤ 市営駐車場の安定的・継続的な運営

市営駐車場は岐阜駅周辺や柳ヶ瀬周辺への利便性が高いため、中心市街地の駐車需要に対応するとともに、周辺施設やイベントとの連携・PRによる地域の活性化に寄与するなど、公共駐車場としての役割を果たすため、安定的・継続的な運営を行います。

(1) 市営駐車場の概要

市営駐車場は中心市街地において3箇所供用しており、岐阜市駅西駐車場と岐阜シティ・タワー43地下駐車場は、JR岐阜駅の北西に位置し、主に岐阜駅利用者や駅周辺施設の駐車需要に対応しています。

岐阜市金公園地下駐車場は金公園の地下に位置し、主に柳ヶ瀬地区周辺の駐車需要に対応しています。

【市営駐車場の概要】

施設名称	岐阜市駅西駐車場	岐阜シティ・タワー43 地下駐車場	岐阜市金公園地下駐車場
所在地	橋本町二丁目 16 番地	橋本町二丁目 52 番地	金町五丁目 7 番地
形式	地下1階地上 6 階 自走機械併用式	地下 1 階自走式	地下1階 自走式
供用台数	623 台 自走 263 台、機械 360 台	56 台	145 台
延べ床面積	21,082 m ²	2,798 m ²	6,738 m ²
供用開始年月日	平成 11 年 11 月 1 日	平成 19 年 10 月 1 日	昭和 44 年 11 月 1 日
取扱時間	0:00~24:00		7:00~23:00

(2) 市営駐車場の運営のあり方

市営駐車場は、駐車需要に対する供給の確保、道路交通の円滑化及び中心市街地活性化のため、公共駐車場としての役割を果たし、安定的・継続的な運営を行っていきます。

岐阜市駅西駐車場、岐阜シティ・タワー43地下駐車場は、JR岐阜駅からデッキでつながるなど、特に利便性の高い場所にあり、駅利用者のパーク&ライドや駅周辺の商業施設利用者、現在、計画を進めている岐阜駅北中央東・西地区市街地再開発事業の駐車需要にも対応し、本市の玄関口に相応しい役割を果たしていきます。

今後、社会情勢の変化や周辺駐車場の駐車需要状況などを踏まえ、維持管理費がかかる機械式駐車場の管理・運営方法の見直しについて検討を行います。



岐阜市駅西駐車場、
岐阜シティ・タワー43 地下駐車場

金公園地下駐車場は、柳ヶ瀬地区への利便性が高く、柳ヶ瀬グラスル35や金公園、周辺商業施設、リノベーションまちづくりによる来街者などの駐車需要に対応し、公共駐車場としての役割を果たしていきます。



岐阜市金公園地下駐車場

(3) 安定的・継続的な運営のための取り組み

- 日常の監視や保守・点検により、早期発見及び的確な補修に努め、施設及び設備の機能保持を図ります。また、効率的・効果的な維持管理により、施設全体の長寿命化対策を進め、ライフサイクルコストの縮減及び平準化を図ります。
- 民間の能力やノウハウを広く活用するための指定管理者制度の導入やアンケート調査などによる利用者ニーズを的確に把握し、サービス向上に努め、回数券の販売促進を図りながら、利用促進・稼働率の向上を図ります。
- 商店街や周辺施設との連携・PRなどにより、まちなか滞在時間の向上を図ります。

【市営駐車場配置図】





施策⑥ 都市計画駐車場の見直し

長期にわたり未整備である都市計画駐車場は、決定から約35年が経過しているため、社会情勢の変化や駐車需要の動向、まちづくりのあり方など、様々な観点で見直しについて検討します。

(1) 都市計画駐車場の概要

岐阜金公園地下駐車場は、昭和43年に都市計画決定され、昭和44年に供用開始しましたが、その後、昭和57年、昭和61年に都市計画変更し、現在は計画面積0.93haのうち、0.26haが未整備となっています。

また、岐阜金町地下駐車場は、昭和61年に都市計画決定され、岐阜金公園地下駐車場と接続する形状で金華橋通りの地下に計画されており、全域にわたり未整備となっています。

【都市計画駐車場の概要】

名称	位置	面積(ha)		台数(台)		構造	計画決定告示		供用年月日
		計画	供用	計画	供用		年月日	告示番号	
岐阜金公園地下駐車場	岐阜市金町5丁目	0.93	0.67	218	145	地下1層	S43.12.28 S57. 3.31 S61. 7.28	省告示第 4034号 市告示第 257号 市告示第 81号	S44.11.1 (一部未整備)
岐阜金町地下駐車場	岐阜市金町2~5丁目	1.31	—	385	—	地下1層	S61. 7.28	市告示第 81号	未整備

(2) 都市計画駐車場の見直し

都市計画駐車場は、決定から約35年が経過しており、人口減少や少子高齢化の進展、自動車交通量の減少、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います。

長期にわたり未整備である都市計画駐車場については、こうした社会情勢の変化や周辺駐車場の状況、駐車需要の動向やまちづくりのあり方など、様々な観点で見直しについて検討します。

【都市計画駐車場配置図】



4-3 官民連携による計画推進



本計画を推進するにあたって、駐車場整備に関する基本理念である「量」の適正化及び「質」の向上の実現を目指し、基本方針に基づいて定めた施策を推進していくため、市民、民間事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、相互に連携、協力しながら取り組むことが重要です。

(1) 市民の役割

- 駐車場を適正に利用し、違法駐車を控えるとともに、公共交通、歩行者、自転車の通行の妨げとならないような配慮に努めることが重要です。
- 車いす利用者用駐車施設などの適切な運用に協力し、障がい者、高齢者などに対する配慮に努めることが重要です。

(2) 民間事業者の役割

- 集客施設などの建築により駐車場を設置する事業者は、附置義務駐車場条例や他関係法令に基づく技術的基準などを遵守するとともに、法令適用外や既存施設においても、駐車対策に取り組み、道路交通の円滑化に努めることが重要です。
- 駐車場利用者が安全に利用できる駐車場を提供するとともに、駐車場出入口付近における歩行者に対しても、安全性の配慮に努めることが重要です。
- 駐車場事業者は、まちの活性化や魅力向上のため、まちづくりに寄与する新たな活用を推進するよう努めるとともに、誰もが使いやすい駐車場の整備推進に努めることが重要です。

(3) 行政の役割

- まちづくりの方向性に合わせ、国、県、警察などの関係機関、駐車場事業者、地元商店街などの関係者との連携、協力により、駐車場の施策に取り組みます。
- 市営駐車場は、駐車需要に対する供給の確保、道路交通の円滑化及び中心市街地活性化のため、効率的・効果的な維持管理により安定的・継続的な運営を行っていきます。
- 中心市街地やその他の地域も含め、まちづくりの状況や駐車需要などに注視し、特に、センターゾーンの岐阜公園周辺では、繁忙期における来園者の駐車場不足による渋滞対策として、臨時駐車場からのシャトルバスの運行などを実施しており、今後も公園再整備の動向や駐車需要などに注視しながら、駐車場対策を実施します。
- 上位・関連計画の見直しや関係法令の改正、社会情勢の変化や駐車場の状況などにより、本計画の内容に見直しの必要性が生じた場合は柔軟に対応します。

資料編



資料 — 1 駐車場の設置に関する関係法令



■駐車場法による届出駐車場

【昭和32年5月16日 公布】

目的	一般公共の用に供する路外駐車場で、比較的大規模なものについて、政令などで定める技術的基準に準ずる構造とし、安全な駐車場とするため
対象となる 駐車場・ 対象規模	都市計画区域内(岐阜市全域)において、下記3つの条件をすべて満たす路外駐車場 ・道路の路面外に設置される一般公共の用に供する駐車場 ・駐車のために供する面積(駐車マスの合計面積)が500m ² 以上 ・駐車料金を徴収するもの(月極駐車場を除く)
主な技術的基準	<p>【自動車の出入口を設けられない箇所】</p> <p>○道路交通法第44条各号に掲げる道路の部分</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点の側端又は道路のまがりかどから5m以内 ・横断歩道又は自転車横断帯及びその前後の側端からそれぞれ前後に5m以内 ・踏切及びその前後の側端からそれぞれ前後に10m以内 <p>○下記施設の出入口から20m以内の道路 (幼稚園、小学校、特別支援学校、保育所、児童発達支援センター、児童公園など)</p> <p>○幅員が6m未満の道路</p> <p>○縦断勾配が10%を超える道路</p> <p>○前面道路が2以上ある場合は、自動車交通に支障が少ない道路に出入口を設置</p> <p>【車路に関すること】</p> <p>○自動車の車路の幅員5.5m(一方通行の場合は3.5m)以上を確保</p> <p>○建築物である路外駐車場の車路の構造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・はり下の高さは2.3m以上を確保 ・傾斜部の縦断勾配は17%以下 <p>【建築物である駐車場に関すること】</p> <p>○駐車する部分の「はり下の高さ」は2.1m以上を確保</p> <p>○車路の路面は10ルクス以上、駐車部分の床面は2ルクス以上の照度を確保</p> <p>○自動車の出入及び道路交通の安全を確保するために必要な警報装置の設置</p> <p>【バリアフリー新法(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)】</p> <p>路外駐車場管理者等は、特定路外駐車場を設置するときは、当該特定路外駐車場を、移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する主務省令で定める基準に適合させなければならない。</p> <p>【移動円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令】</p> <p>○車いす使用者駐車施設に関すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車マスの幅は、350cm以上 ・路外駐車場車いす使用者用駐車施設の表示 ・移動円滑化経路の長さができるだけ短くなる位置に車いす使用者用駐車施設を設置 <p>○路外駐車場移動等円滑化経路に関すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路外駐車場移動円滑化経路上に段差を設けない ・経路の出入口の幅は、80cm以上 ・当該路外駐車場移動等円滑化経路を構成する通路は、幅120cm以上とし、50m以内に車いすが回転できる場所を設置
所管課	岐阜市 都市建設部 都市計画課

※詳しくは、所管課にお問い合わせ下さい。

■岐阜市における建築物に附置する駐車施設に関する条例(附置義務駐車場条例)

【昭和47年4月1日 施行】

【(改正)平成12年4月1日 施行】

目的	駐車需要を発生させる建築者に対して、建築物の規模に応じた駐車場の設置を義務付け、円滑な道路交通を確保するため																																													
対象となる建物など	特定用途 百貨店他店舗、事務所、倉庫、病院、工場など (駐車場整備地区、商業・近隣商業地域、周辺地区) 非特定用途 共同住宅など (駐車場整備地区、商業・近隣商業地域)																																													
対象規模・設置基準	建築面積に応じ、原単位により算出(駐車施設面積除く) 駐車施設(一般の自動車) <table border="1" data-bbox="513 853 1246 1182"> <thead> <tr> <th rowspan="2">規模・基準 地域地区</th> <th colspan="2">対象面積 (m²超)</th> <th colspan="2">原単位(m²/台)</th> </tr> <tr> <th>特定用途</th> <th>非特定用途</th> <th>特定用途</th> <th>非特定用途</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域</td> <td>1,000</td> <td>2,000</td> <td>150</td> <td>450</td> </tr> <tr> <td>周辺地区</td> <td>2,000</td> <td>—</td> <td>150</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> 荷さばき駐車施設 <table border="1" data-bbox="513 1272 1246 1655"> <thead> <tr> <th rowspan="3">規模・基準 地域地区</th> <th rowspan="3">対象面積 (m²超)</th> <th colspan="4">原単位(m²/台)</th> </tr> <tr> <th colspan="4">特定用途</th> </tr> <tr> <th>百貨店 他店舗</th> <th>事務所</th> <th>倉庫</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域</td> <td>2,000</td> <td>3,000</td> <td>5,000</td> <td>1,500</td> <td>4,000</td> </tr> <tr> <td>周辺地区</td> <td>3,000</td> <td colspan="4">5,000</td> </tr> </tbody> </table>	規模・基準 地域地区	対象面積 (m ² 超)		原単位(m ² /台)		特定用途	非特定用途	特定用途	非特定用途	駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	1,000	2,000	150	450	周辺地区	2,000	—	150	—	規模・基準 地域地区	対象面積 (m ² 超)	原単位(m ² /台)				特定用途				百貨店 他店舗	事務所	倉庫	その他	駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	2,000	3,000	5,000	1,500	4,000	周辺地区	3,000	5,000			
規模・基準 地域地区	対象面積 (m ² 超)		原単位(m ² /台)																																											
	特定用途	非特定用途	特定用途	非特定用途																																										
駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	1,000	2,000	150	450																																										
周辺地区	2,000	—	150	—																																										
規模・基準 地域地区	対象面積 (m ² 超)	原単位(m ² /台)																																												
		特定用途																																												
		百貨店 他店舗	事務所	倉庫	その他																																									
駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	2,000	3,000	5,000	1,500	4,000																																									
周辺地区	3,000	5,000																																												
駐車マスの規模・隔地要件	一般の自動車用 2.5×5.5m 以上 荷さばき用 3.0×7.7m 以上 梁下高さ 3.0m 以上 隔地要件:建築物の敷地からおおむね 300m 以内(荷さばき不可)																																													
所管課	岐阜市 都市建設部 都市計画課																																													

※詳しくは、所管課にお問い合わせ下さい。



■大規模小売店舗立地法

【平成10年6月3日 公布】

目的	大規模小売店舗の立地に関し、その施設の配置及び運営方法についての適正な配慮により、周辺の地域の生活環境を保持するため
対象となる建物など	<p>対象(飲食店業を除く小売業)</p> <p>食品スーパー、衣料品店、ペットショップなど</p> <p>対象外</p> <p>映画館、飲食店、レンタル店、郵便業、遊技場など</p>
対象規模	店舗面積 1,000 m ² 超
設置基準	<p><u>駐車場必要台数(来客者用)</u></p> <p>「必要駐車台数」</p> <p>=「小売店舗へのピーク1時間当たりの自動車来台数」×「平均駐車時間係数」</p> <p>= 「一日の来客(日來客)数(人)」</p> <p>(「店舗面積当たり日來客数原単位(人/千m²)」×「当該店舗面積(千m²)」)</p> <p>×「ピーク率(%)」</p> <p>×「自動車分担率(%)」</p> <p>÷「平均乗車人員(人/台)」</p> <p>×「平均駐車時間係数」</p>
駐車マスの規模・隔地要件	—
所管課	岐阜県 商工労働部 商業・金融課

※詳しくは、所管課にお問い合わせ下さい。

■岐阜市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整に関する条例

【平成17年4月1日 施行】

目的	良好な近隣関係を保持するとともに、市民の安全で快適な住環境の保全及び形成のため
対象となる建物など	特定中高層建築物(地上6階以上) ※地上4、5階建の建物は、条例に基づく事前の届出は不要であるが、良好な近隣関係と住環境の保全と形成は必要 (4階以上:中高層建築物)
対象規模	地上6階以上(共同住宅)
設置基準	設置の努力義務 <u>共同住宅</u> 原則として住戸数分の数 <u>各戸が1部屋の集合住宅</u> 住戸数の2分の1に相当する数以上 荷さばき駐車施設の基準なし
駐車マスの規模・隔地要件	駐車マスの規模の基準なし・ 敷地内設置できない場合は近隣可(距離規定なし)
所管課	岐阜市 まちづくり推進部 まちづくり推進政策課

※詳しくは、所管課にお問い合わせ下さい。



■岐阜県福祉のまちづくり条例

【平成10年4月1日 施行】

【(改正)平成12年4月1日 施行】

目的	高齢者、障がい者などが安全かつ快適に公共的施設を利用できるよう整備を促進するなど、福祉のまちづくりを推進するため			
対象となる建物など・対象規模	公共的施設		特定公共的施設	
	建築物	医療施設	病院、診療所など	全て
		商業施設	劇場、観覧場、映画館又は演芸場	全て
			卸売市場又は百貨店、マーケットなど	300m ² 以上
			展示場、ぱちんこ屋、ゲームセンターなど	500m ² 以上
		宿泊施設	ホテル、旅館	300m ² 以上
		社会福祉施設	老人ホーム、保育所、児童厚生施設など	全て
		体育施設	体育館、水泳場、運動施設など	1,000m ² 以上
		文化施設	博物館、美術館、図書館	全て
		官公庁施設	国、地方公共団体が設置する施設	全て
		教育施設	幼稚園、小学校、高等学校、大学など	全て
		集会施設	集会場、公会堂など	全て
		環境衛生施設	公衆浴場、火葬場など	全て
		駐車施設	一般の用に供する自動車車庫	500m ² 以上
		共同住宅など	戸数が51戸以上	全て
		公益事業事務所	社会福祉協議会、商工会議所など	300m ² 以上
	複合施設	2以上混在する施設	1,000m ² 以上	
公共交通機関	鉄道施設、バスターミナル	全て		
公園など	都市公園、児童遊園、動物園など	全て		
路外駐車場	路外駐車場(一般公共に供する)	500m ² 以上		
	※駐車台数が30台未満、機械式駐車場、教育施設、共同住宅などに設けるものを除く			
設置基準	<ul style="list-style-type: none"> ・車椅子利用者用駐車施設を1以上設置 ・出入口から当該車椅子利用者用駐車施設に至る経路の距離ができるだけ短くなる位置に設置 ・出入口から車椅子利用者用駐車施設に至る駐車場内の通路の幅員は、1.2m以上 			
駐車マスの規模	車椅子利用者用:幅 3.5m以上			
所管課	岐阜県 都市建築部 建築指導課			

※詳しくは、所管課にお問い合わせ下さい。

資料 — 2 用語説明集



■あ行

一般公共の用に供する 駐車場	不特定多数の人が利用する駐車場のこと。
おもいやり駐車場利用証 制度 (パーキングパーミット 制度)	岐阜県が定める制度で、バリアフリー法により整備が促進されている車椅子使用者用駐車区画について、障がいのない人が駐車することなどによる不適切な利用について対応するため、車椅子使用者用駐車区画や障害者等用駐車区画(プラスワン区画)を対象に、利用できる対象者の範囲を設定し、条件に該当する希望者に利用できる利用証を交付する制度のこと。

■か行

カーシェアリング	提供している企業の会員になり、車を共同で使用することができるサービスのこと。
原単位 (附置義務駐車場条例)	条例の対象となる建築物の延べ床面積に対し、設置する駐車場の台数を算定するための定量的な数値(単位:m ² /台)のこと。
コンパクト・プラス・ ネットワーク	人口減少・少子高齢化が進む中、特に地方都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業などの生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。

■さ行

指定管理者制度	公の施設の管理を効果的・効率的に行うため、その管理に民間の能力を活用し、住民サービスの向上や経費の節減などを図ることを目的とした制度のこと。
集約駐車施設	まちづくりや交通施策の方針の観点から、安全・快適な歩行空間や連続する街並みの形成などのため、適正な配置検討により集約するまとまった駐車場のこと。
需給バランス	ある区域における駐車場の供給量と駐車需要量の状況のこと。



■た行

代表交通手段	パーソントリップ調査において、1回の移動で複数の交通手段を使用した場合、その中の主な手段(鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩)のこと。
駐車場整備計画	駐車場法第4条に基づき、駐車場整備地区内における現状の駐車場の需要及び供給の将来の見通しを勘案して、その地区における駐車場の整備に関して市町村が定めることができる計画のこと。
駐車場整備地区	駐車場法第3条に基づき、商業地域、近隣商業地域などで、自動車交通が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必要があると認められる区域について、駐車施設の整備に関して、総合的・重点的に対策を推進する地区として都市計画に定めるもの。
駐車場法	都市における駐車場の整備に関し必要な事項を定めた法律で、道路交通の円滑化を図り、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的として制定されたもの。
低未利用地	適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間に渡り利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度(利用頻度、整備水準、管理状況など)が低い「低利用地」の総称のこと。
特定路外駐車場	駐車場法第12条に基づく届出が必要な路外駐車場(①～③すべてを満たす)であり、道路付属物の駐車場や公園施設である駐車場、建築物及び建築物に付属する駐車場を除くもの。 ①道路の路面外に設置される一般公共の用に供する駐車場 ②駐車のために供する面積(駐車マスの合計面積)が500m ² 以上 ③駐車料金を徴収するもの
都市計画駐車場	都市計画法第11条に定める都市施設の一つであり、一般公共の用に供する駐車場で、その位置に永続的に確保すべきとして、都市計画に定めるもの。
トリップ	ある目的(例えば出勤や買い物など)を持って、起点から終点へ移動する際の一方方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位のこと。

■な行

荷さばき車両	事務所、店舗などに、荷物の配送、回収をする自動車のこと。
--------	------------------------------

■は行

パークアンドライド	自宅から鉄道駅やバス停まで自動車で移動し、駐車場に自動車を停めて、鉄道やバスに乗りかえる交通行動のこと。
パーソントリップ調査	人(パーソン)が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いた(トリップ)かについて、1日の動きを調べるもの。都市圏内の交通実態を把握して、公共交通や道路整備など、将来の交通計画を策定するために実施している。
バリアフリー	障がい者や高齢者などが暮らしやすいように、あらゆる障壁(バリア)を取り除く(フリー)こと。 (例)車椅子駐車場の設置、スロープの設置など
輻輳 (自動車交通)	自動車が集中し、道路が混雑する状態のこと。
附置義務駐車場条例	駐車場法 20 条に基づき、地方公共団体が、駐車場整備地区などにおいて、駐車需要を発生させる建築者に対し、建築物の規模に応じて、一定の駐車施設の設置を義務付けることができる条例のこと。 (例)岐阜市における建築物に附置する駐車施設に関する条例

■ま行

モータリゼーション	自動車が社会と大衆に広く普及し、生活必需品化する現象のこと。
-----------	--------------------------------

■や行

ユニバーサルデザイン	障がい者や高齢者などを含めた、すべての人が使いやすいように、あらかじめ製品、建物、空間の設計(デザイン)をすること。
------------	--

■ら行

路外駐車場	道路の路面外に設置され、一般公共の用に供される自動車の駐車場のこと。
路上駐車場	駐車場整備地区内の道路上に一定の区画に限って設置される一般公共の用に供する駐車場のこと。



岐阜市駐車場整備計画

令和5年3月

岐阜市 都市建設部 都市計画課

〒500-8701 岐阜市司町40番地1