

岡崎市駐車場整備計画

令和 7 年 3 月

岡 崎 市

目 次

1. 駐車場整備計画の改定にあたって.....	1
1.1 本市のこれまでの駐車場施策	1
1.2 駐車場整備計画改定の背景	2
1.3 駐車場整備計画改定の目的	2
2. 対象区域.....	3
3. 上位・関連計画の整理.....	4
3.1 第7次岡崎市総合計画	4
3.2 岡崎市都市計画マスタープラン	5
3.3 岡崎市立地適正化計画	6
3.4 岡崎市地域公共交通計画	7
3.5 乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画 -QURUWA戦略-	8
3.6 岡崎市都市拠点基本計画	9
3.7 東岡崎駅北口駅前広場整備計画	10
3.8 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性のまとめ	11
4. 本市及び地域の現状と将来の見通し.....	12
4.1 本市及び地域の現状	12
4.2 駐車に係る地域の現状と将来の見通し	23
5. 駐車場整備地区の課題.....	29
6. 路外駐車場整備に関する基本方針.....	30
7. 路外駐車場整備の目標年次及び目標量.....	31
7.1 目標年次	31
7.2 目標量	31
8. 路外駐車場整備の目標量を達成するために必要な駐車場に関する施策.....	32
8.1 公共と民間の役割分担	32
8.2 公共による駐車場に関する施策	33
8.3 民間による駐車場に関する施策	39

1. 駐車場整備計画の改定にあたって

1.1 本市のこれまでの駐車場施策

本市では、自動車の急増に伴う都心部への駐車需要の増加により発生する路上駐車交通の交通阻害に対処するため、昭和 46 年に康生伝馬駐車場整備地区及び明大寺駐車場整備地区の都市計画決定を行い、都市計画駐車場の整備及び岡崎市駐車施設条例による附置義務制度を施行しました。また、平成 23 年には駐車場整備地区内における路外駐車場等の整備に関する計画となる駐車場整備計画を策定し、駐車場整備地区内の駐車需要に対し適切な駐車場施策を展開してきたところです。

【これまでの本市における駐車場施策】

- ・ 昭和 46 年 康生伝馬駐車場整備地区、明大寺駐車場整備地区の都市計画決定
- ・ 同年 康生地下駐車場を供用（平成 24 年に廃止）
- ・ 同年 岡崎市駐車施設条例の制定（附置義務制度の施行）
- ・ 昭和 49 年 吹矢駐車場を供用（昭和 48 年に都市計画決定）
- ・ 昭和 56 年 籠田公園地下公共駐車場を供用（昭和 54 年に都市計画決定）
- ・ 昭和 57 年 岡崎公園北駐車場を供用（平成 15 年に廃止）
- ・ 平成 23 年 駐車場整備地区（2 地区）における駐車場整備計画の策定
- ・ 平成 24 年 吹矢駐車場の都市計画の廃止
- ・ 令和元年 駐車場整備計画に基づく駐車場を供用（OTO 駐車場）

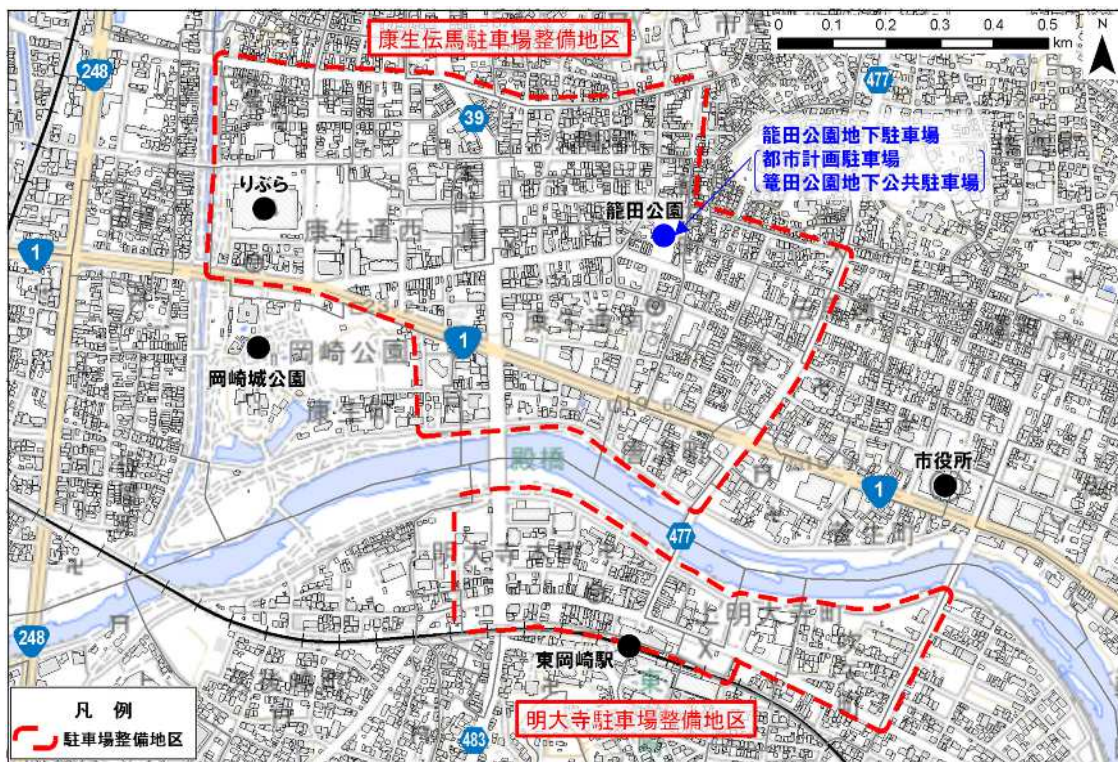


図 本市の駐車場整備地区

1.2 駐車場整備計画改定の背景

従来の駐車場施策は、自動車社会の到来による都心部での自動車の集中に伴う路上駐車増加や道路交通の混雑を解消するため、その駐車需要を満たすべく、駐車場の整備が進められてきました。

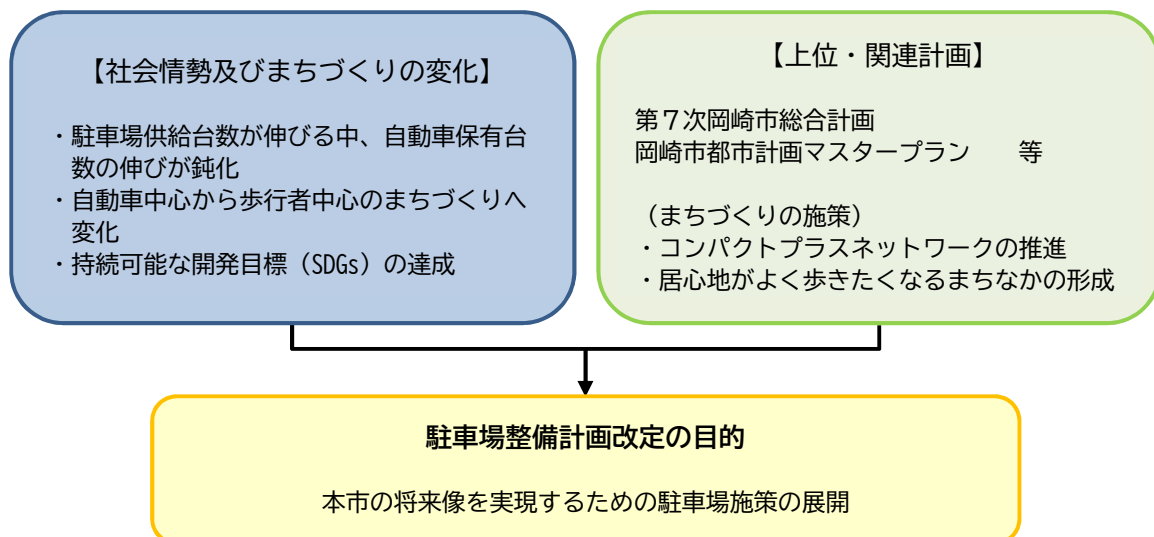
こうして駐車場の供給台数は増えてきましたが、一方で、社会情勢は変化をしており、近年では自動車保有台数の伸びも鈍化しています。また、「まちづくり」についても、自動車交通を中心としたまちづくりから、まちの賑わいの創出に資する歩行者中心のまちづくりへ変化してきており、増加する駐車需要の対応のため駐車場の整備に努めてきた駐車場施策は、転換期を迎えています。

1.3 駐車場整備計画改定の目的

社会情勢やまちづくりに関する考え方が変化するなか、本市においても上位計画である第7次岡崎市総合計画及び岡崎市都市計画マスタープランのなかで、歩きたくなるまちなかの形成を推進するなど、歩行者中心のまちづくりへ取組を進めているところです。

さらに、駐車場施策については持続可能な開発目標（SDGs）の17の目標の内「11.住み続けられるまちづくりを」の達成に向け欠かせない取組であり、その適切な駐車場施策の展開も求められています。

こうしたことから、本市の各計画等と整合を図り、本市の中心市街地で進めているまちづくりにおいて適切な駐車場施策を展開できるよう、駐車場整備計画の改定を行います。



2. 対象区域

本計画の対象区域は、康生伝馬駐車場整備地区及び明大寺駐車場整備地区とします。

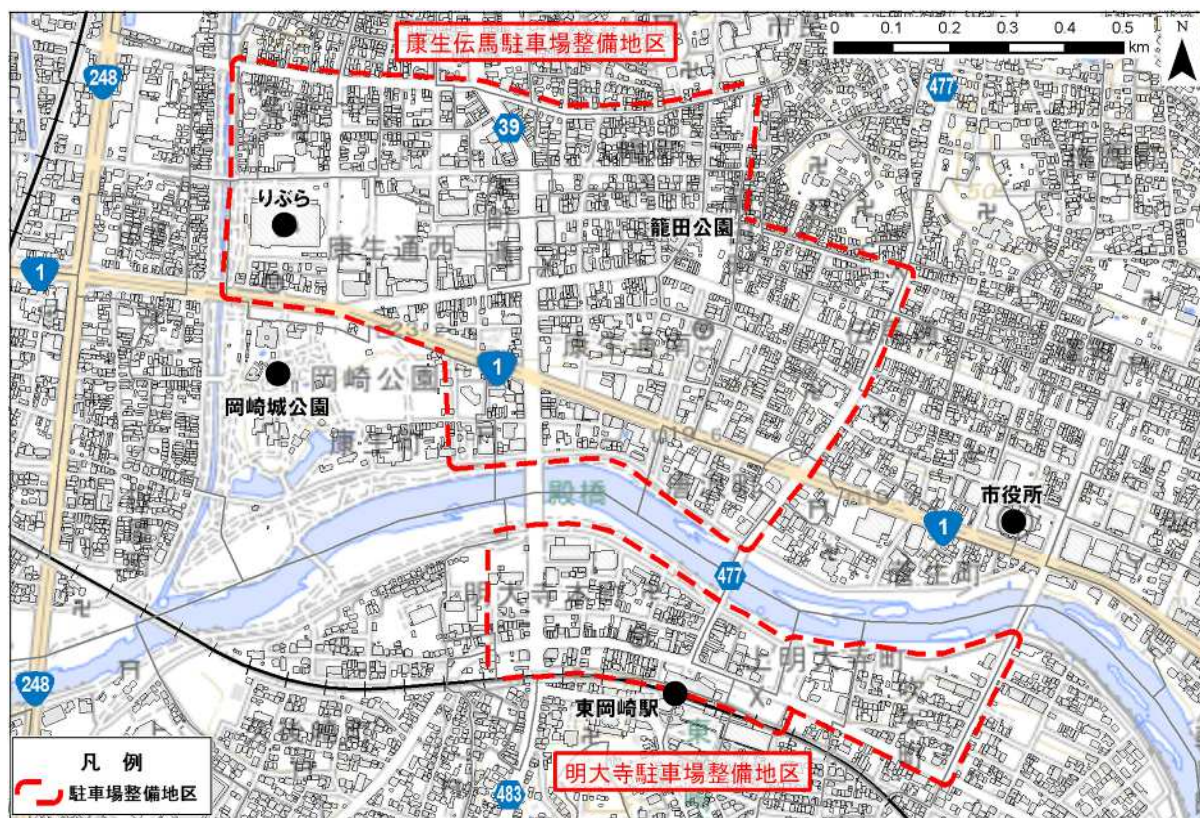


図 対象区域

3. 上位・関連計画の整理

本計画は、上位計画に即すとともに、関連計画と整合を図り改定します。そこで、上位・関連計画において本計画に関連する内容などについて整理します。

3.1 第7次岡崎市総合計画

- 第7次岡崎市総合計画では、「暮らしを支える都市づくり」を掲げ、駅周辺部にて、居心地がよく歩きたくなるまちなかの形成を推進すると位置づけています。

第7次岡崎市総合計画では、将来都市像を「一步先の暮らしで三河を拓く 中枢・中核都市おかざき」と定め、10の分野別指針を設定しています。駐車場施策に関連する分野では、「暮らしを支える都市づくり」の指針において、暮らしの質を高める都市基盤が充実していく「まち」を目指すこととしており、「駅周辺部にて、居心地がよく歩きたくなるまちなかの形成を推進する」ことを主な取組として位置づけています。

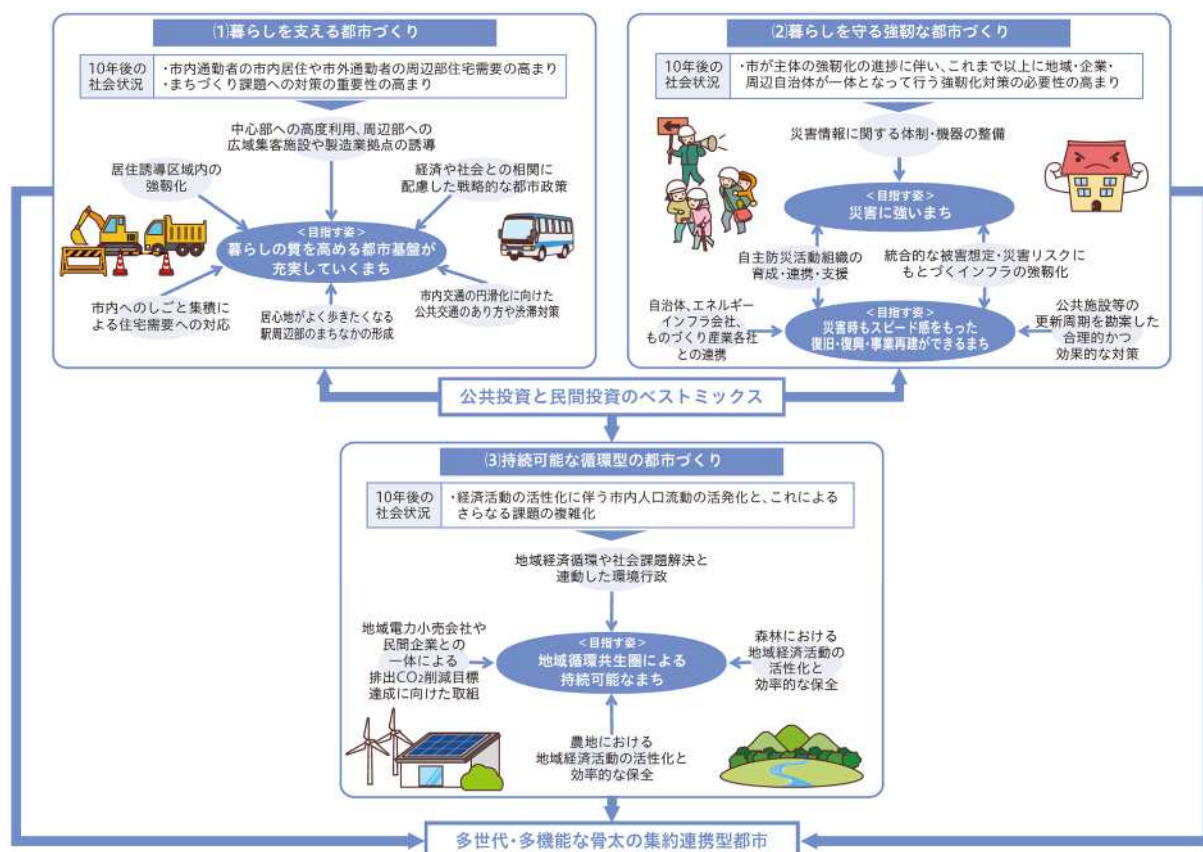


図 分野別の主な取組 イメージ図「まち・環境」

出典：第7次岡崎市総合計画（令和3年3月策定）

3.2 岡崎市都市計画マスタープラン

- 岡崎市都市計画マスタープランでは、「安全で快適な歩行者、自転車通行空間の確保」を基本方針の1つに定め、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換し、ウォーカブルなまちづくりを推進すると位置づけています。

岡崎市都市計画マスタープランでは、都市づくりの基本理念を「自然・歴史・文化を礎に新たなくらしと活力を創造する風格ある都市 岡崎」として5つの都市像を設定しています。その中に掲げる都市像3の「住みやすい、住み続けられる都市」では、誰にも優しい交通環境の整備を目標としています。

また、分野別都市づくり計画の道路・公共交通の分野では、「安全で快適な歩行者、自転車通行空間の確保」を基本方針の1つに定め、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換し、ウォーカブルなまちづくりを推進すると位置づけています。

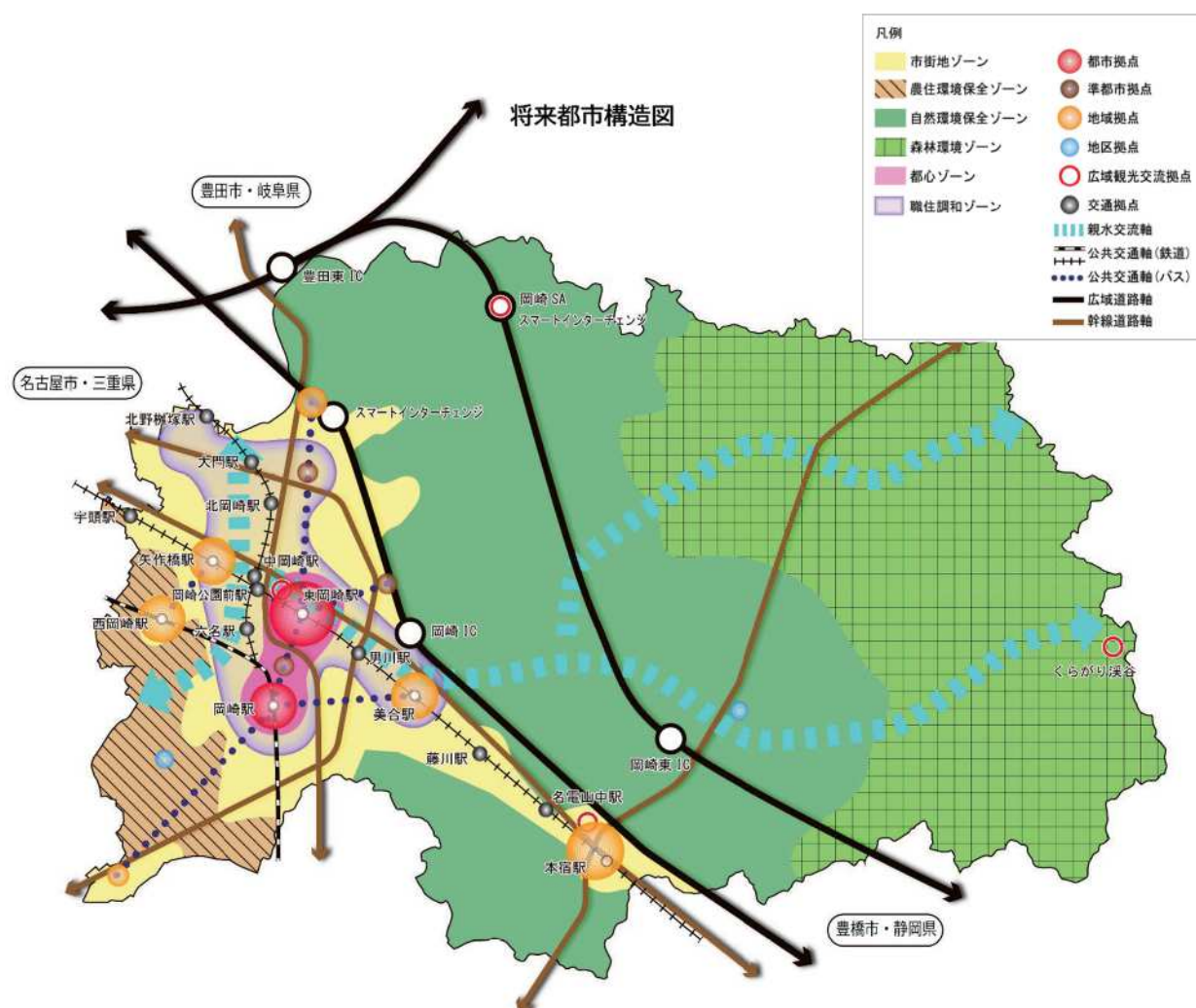


図 将来都市構造図

出典：岡崎市都市計画マスタープラン（令和3年3月策定）

3.3 岡崎市立地適正化計画

- 岡崎市立地適正化計画では、都市としての魅力にあふれ、利便性が高く、歩いて暮らすことができる「まちなか」を堅持し、さらには機能の向上を図ると位置づけています。

岡崎市立地適正化計画では、都市計画マスタープランにおける都市づくりの基本理念及び目標と将来都市構造の実現に向け、将来に渡っても快適な暮らしを継続することができる持続可能な都市構造の構築を目指しています。

本計画では、「公共交通の利用と歩いて暮らすことができる利便性の高い「まちなか」を堅持し、さらには機能の向上を図ること」を狙いの1つとしており、「特に力点を置くまちづくりの方針（重点方針）」では、「にぎわいと交流あふれる都心ゾーンと公共交通機関軸を中心に、歩いて暮らしやすい生活圏を形成する」と位置づけています。

【立地適正化計画における駐車場施策と関連のある位置付け】

- ・都市拠点：東岡崎駅周辺

<東岡崎駅周辺で行うまちづくりの施策>

- ・QURUWA戦略の推進
- ・歩行者優先の交通環境の形成
- ・東岡崎駅利用者の利便性や安全性の向上

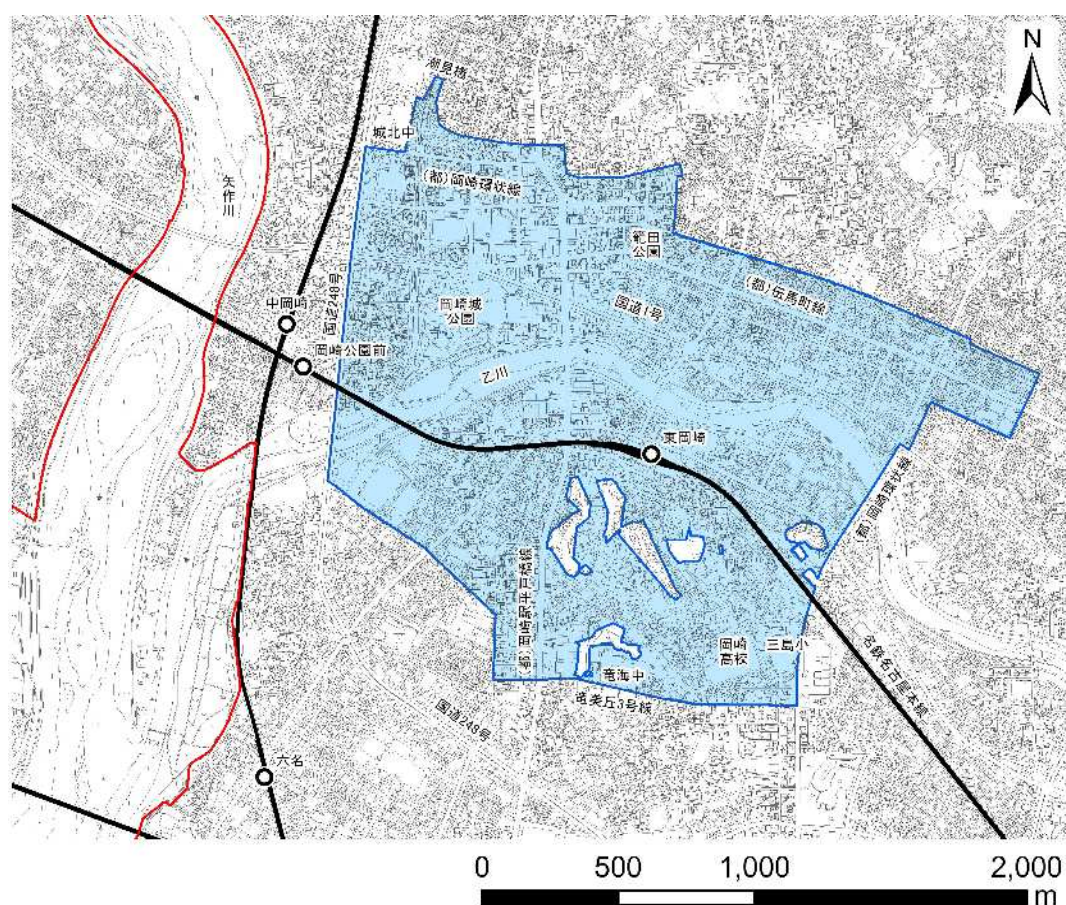


図 都市機能誘導区域（東岡崎駅周辺）

出典：岡崎市立地適正化計画（令和7年3月改定）

3.4 岡崎市地域公共交通計画

- 岡崎市地域公共交通計画では、「交流を支え都市の魅力を高める」を基本目標に掲げ、居住誘導重点区域内における公共交通の高いサービス水準の確保と利便性の向上を図ると位置づけています。

岡崎市地域公共交通計画では、基本理念を「新たなくらしと活力の創造を支える交通体系」として4つの基本目標を掲げています。その中の基本目標「交流を支え都市の魅力を高める」では、「都心ゾーンの公共交通利便性の向上」を基本方針の1つに位置づけています。

また、これらを踏まえ、公共交通の整備方針の1つに、「居住誘導重点区域における高いサービス水準の確保と利便性の向上を図る」としており、優先的に整備等を実施していくこととしています。

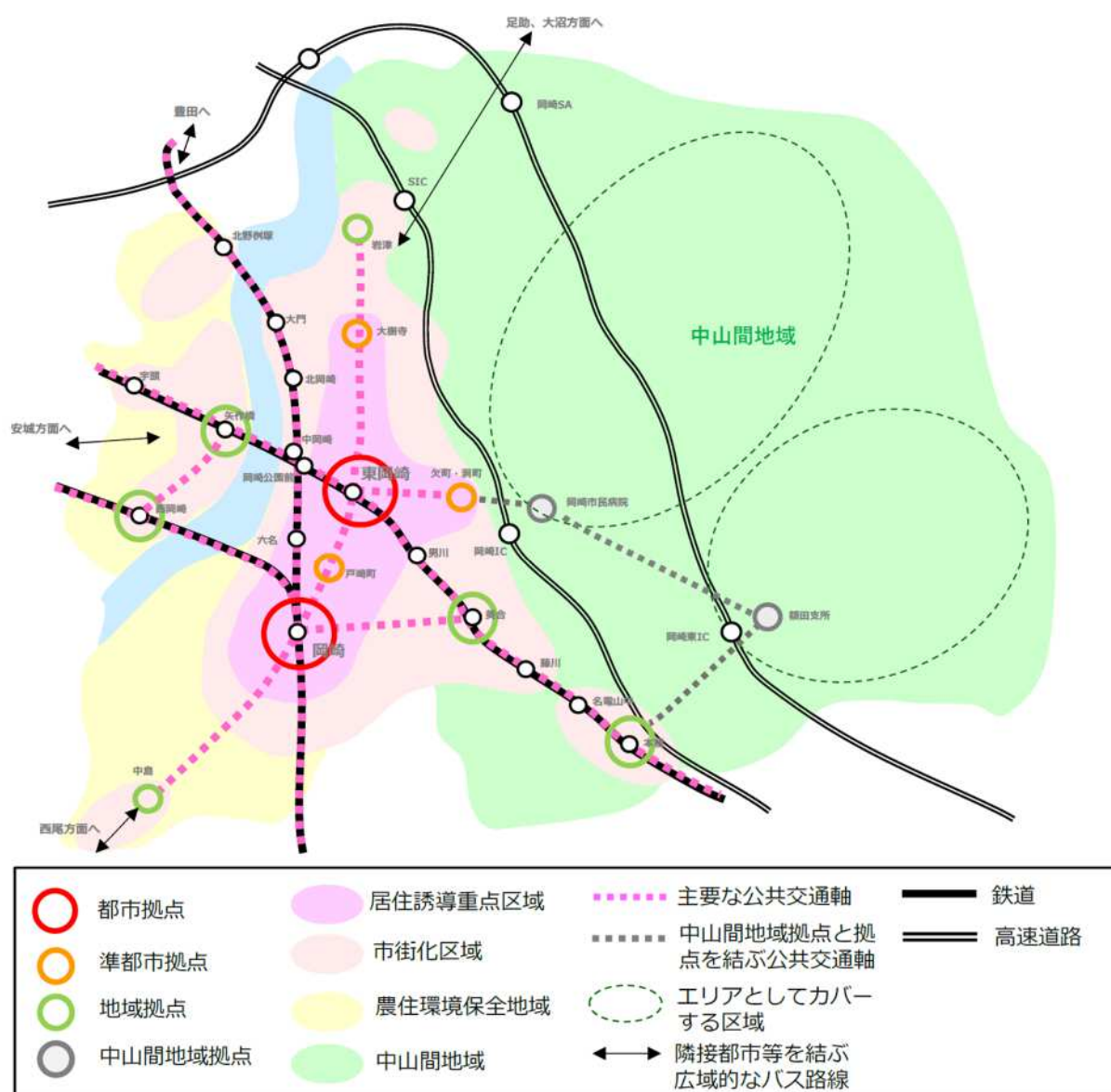


図 岡崎市が目指す交通の将来像

出典：岡崎市地域公共交通計画（令和4年3月策定）

3.5 乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画 -QURUWA戦略-

- QURUWA戦略では、QURUWA地区内の公共空間を活用し、公民連携プロジェクトの実施により回遊を実現させ、その波及効果として、まちの活性化（市民の暮らしの質の向上・エリアの価値の向上）を図ると位置づけています。

乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画 -QURUWA戦略-では、まちづくりの目的を「これからの100年を暮らすウォーカブルなまち-新しい住み方・働き方・遊び方を楽しむ-」とし、QURUWA地区内の公共空間を活用した公民連携プロジェクトの実施により、回遊を実現させ、その波及効果として、まちの活性化（市民の暮らしの質の向上・エリアの価値の向上）を図ることを目指しています。

駐車場施策との関連では、市民の暮らしの質の向上に資する「歩いて楽しく、自転車で回れて、車でも来やすいまち」の実現を目指し、各種交通まちづくり施策を展開しています。

<QURUWA戦略における交通まちづくりの施策>

- ・安全で快適な歩行空間整備と歩いて楽しい道路空間利活用
- ・ストリートの性格・役割に応じた交通計画
- ・シェアサイクルなど多様な交通手段の実現
- ・車で来やすく停めやすい駐車環境の再構築
- ・徒歩5分で公共空間にアクセス



図 QURUWA戦略 概略図

出典：乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画 -QURUWA戦略-
(令和6年3月改定)

3.6 岡崎市都市拠点基本計画

- 岡崎市都市拠点基本計画では、岡崎市都市計画マスタープランの目標や立地適正化計画の基本方針で示される内容を達成し、将来に渡って持続可能な都市づくりが進められるよう、東岡崎駅周辺エリアを集中的に事業・施策を実施すべきエリアとして位置づけています。

岡崎市都市拠点基本計画では、岡崎市の中心である東岡崎駅周辺や岡崎駅周辺において、本市都市計画マスタープランの目標や立地適正化計画の基本方針で示される内容を達成し、将来にわたって持続可能なまちづくりが進められるよう、集中的に事業・施策を実施すべきエリアの選定と、施策の方針を定めています。

東岡崎駅周辺エリアでは、3つの将来像を設定しており、その内の1つ「公民連携による良質で多様なコンテンツが体験できるまち」では、「まちに開かれた、居心地が良く歩きたくなるエリアの形成」をまちづくりの方向性の1つとして掲げています。

また、本計画における集中的に事業・施策を実施するエリアとして、東岡崎駅周辺の3つのエリアが選定され、QURUWA戦略等の効果をより高める、事業・施策の活用を図っていくとしています。



図 集中的に事業・施策を実施すべきエリア

出典：岡崎市都市拠点基本計画（令和4年1月策定）

3.7 東岡崎駅北口駅前広場整備計画

- 東岡崎駅北口駅前広場整備計画では、「駅からひろがるまち」を基本目標の一つに掲げ、駅からまち、乙川に向けて居心地がよく、思わず歩きたくなるウォーカブルなまちづくりを公民連携してすすめると位置づけています。

東岡崎駅北口駅前広場整備計画では、東岡崎駅を核にして、駅とまちを一体的に整備することにより、交通、商業、生活、観光、情報などの都市機能を連携させ、市民や来訪者など、誰もが使いやすい個性的な交流・生活空間を創出する「誰もが使いやすい にぎわいの交流拠点」の形成を目指すこととしています。

駐車場施策との関連では、基本目標④「駅からひろがるまち」において、今後の主な整備内容の中で、駅からまち、乙川に向けて居心地がよく、思わず歩きたくなるウォーカブルなまちづくりを公民連携してすすめることとしています。

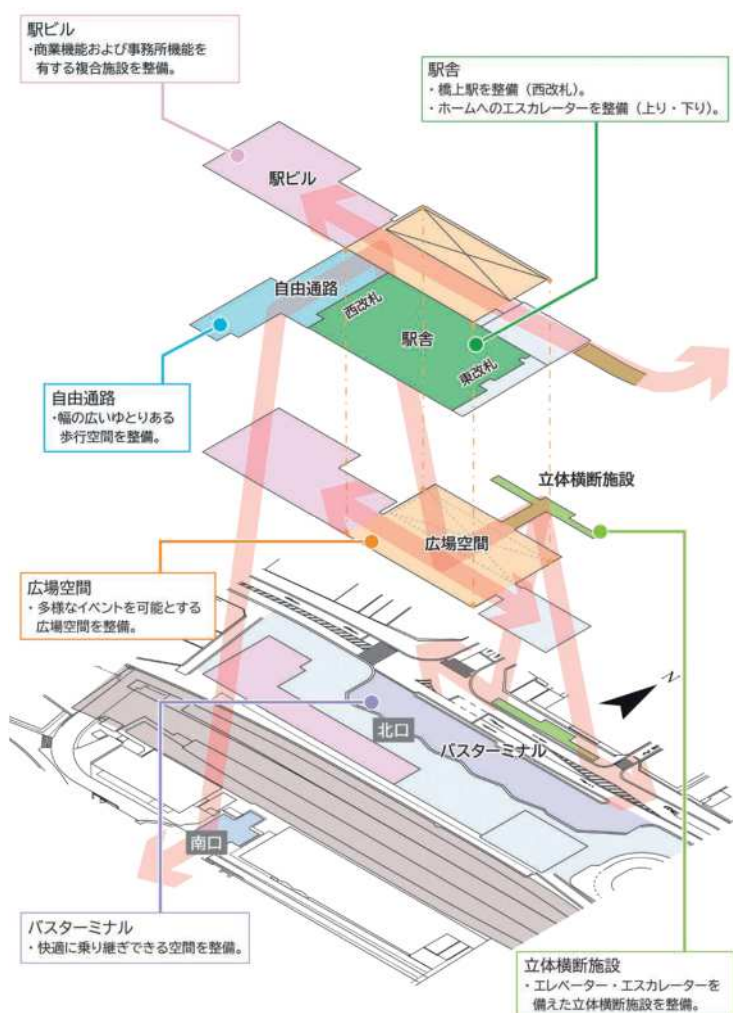


図 第2期の整備箇所・整備内容

出典：東岡崎駅北口駅前広場整備計画改訂版（令和5年11月改定）

3.8 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性のまとめ

本市の上位・関連計画におけるまちづくりの方向性については、以下のとおりです。

キーワードとしては、“歩きたくなる”、“ウォーカブル”、“歩いて暮らす”、“回遊の実現”といった歩行者を中心としたまちづくり目標が掲げられており、ウォーカブルなまちづくりの推進によるまちの活性化や賑わいの創出を目指すこととしています。

表－上位・関連計画におけるまちづくりの方向性のまとめ

計画名称	策定年月	概要
第7次岡崎市総合計画	令和3年3月策定	◇第7次岡崎市総合計画では、「暮らしを支える都市づくり」を掲げ、駅周辺部にて、居心地がよく歩きたくなるまちなかの形成を推進すると位置づけています。
岡崎市都市計画マスタープラン	令和3年3月策定	◇岡崎市都市計画マスタープランでは、「安全で快適な歩行者、自転車通行空間の確保」を基本方針の1つに定め、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換し、ウォーカブルなまちづくりを推進すると位置づけています。
岡崎市立地適正化計画	令和7年3月改定	◇岡崎市立地適正化計画では、都市としての魅力にあふれ、利便性が高く、歩いて暮らすことができる「まちなか」を堅持し、さらには機能の向上を図ると位置づけています。
岡崎市地域公共交通計画	令和4年3月策定	◇岡崎市地域公共交通計画では、「交流を支え都市の魅力を高める」を基本目標に掲げ、居住誘導重点区域内における公共交通の高いサービス水準の確保と利便性の向上を図ると位置づけています。
乙川リバーフロント地区 公民連携まちづくり基本 計画 －QURUWA戦略－	令和6年3月改訂	◇QURUWA戦略では、QURUWA地区内の公共空間を活用し、公民連携プロジェクトの実施により回遊を実現させ、その波及効果として、まちの活性化（市民の暮らしの質の向上・エリアの価値の向上）を図ると位置づけています。
岡崎市都市拠点基本計画	令和4年1月策定	◇岡崎市都市拠点基本計画では、岡崎市都市計画マスタープランの目標や立地適正化計画の基本方針で示される内容を達成し、将来に渡って持続可能な都市づくりが進められるよう、東岡崎駅周辺エリアを集中的に事業・施策を実施すべきエリアとして位置づけています。
東岡崎駅北口駅前広場 整備計画	令和5年11月改定	◇東岡崎駅北口駅前広場整備計画では、「駅からひろがるまち」を基本目標の一つに掲げ、駅からまち、乙川に向けて居心地がよく、思わず歩きたくなるウォーカブルなまちづくりを公民連携してすすめると位置づけています。

4. 本市及び地域の現状と将来の見通し

4.1 本市及び地域の現状

4.1.1 人口推移

本市の人口は、隣接町村との合併、高度経済成長期を経て、増加してきました。

人口推計では、本市の人口は2025（令和7）年にピークを向かえ、ピーク以降は減少し、2035（令和17）年時点では、38万人を下回る見通しです。

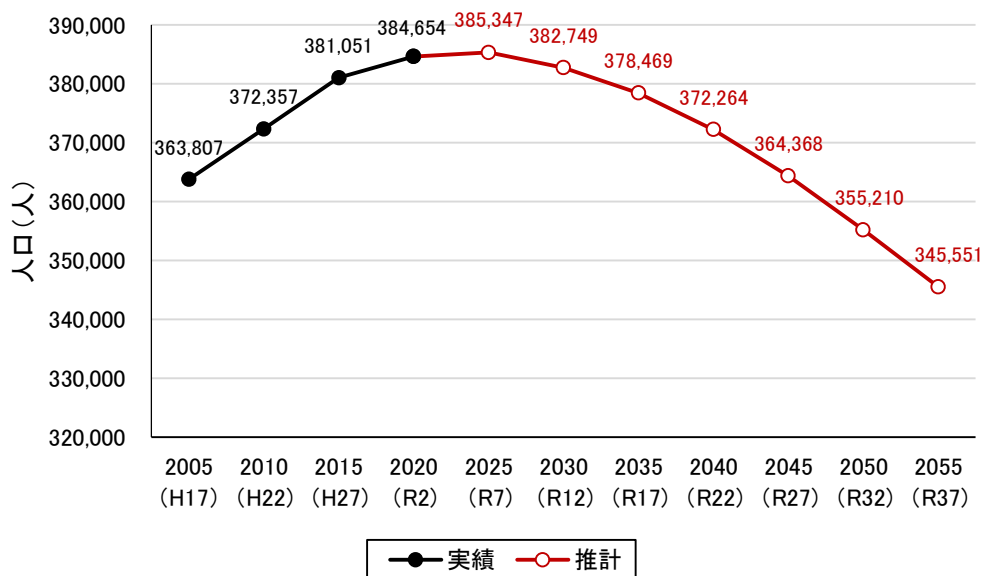


図 岡崎市の人口推移

出典：岡崎市将来推計人口（令和6年3月）

4.1.2 人口分布

駐車場整備地区周辺の人口密度は、概ね DID レベル（4,000 人/km² 以上）以上であり、人口が集中しています。

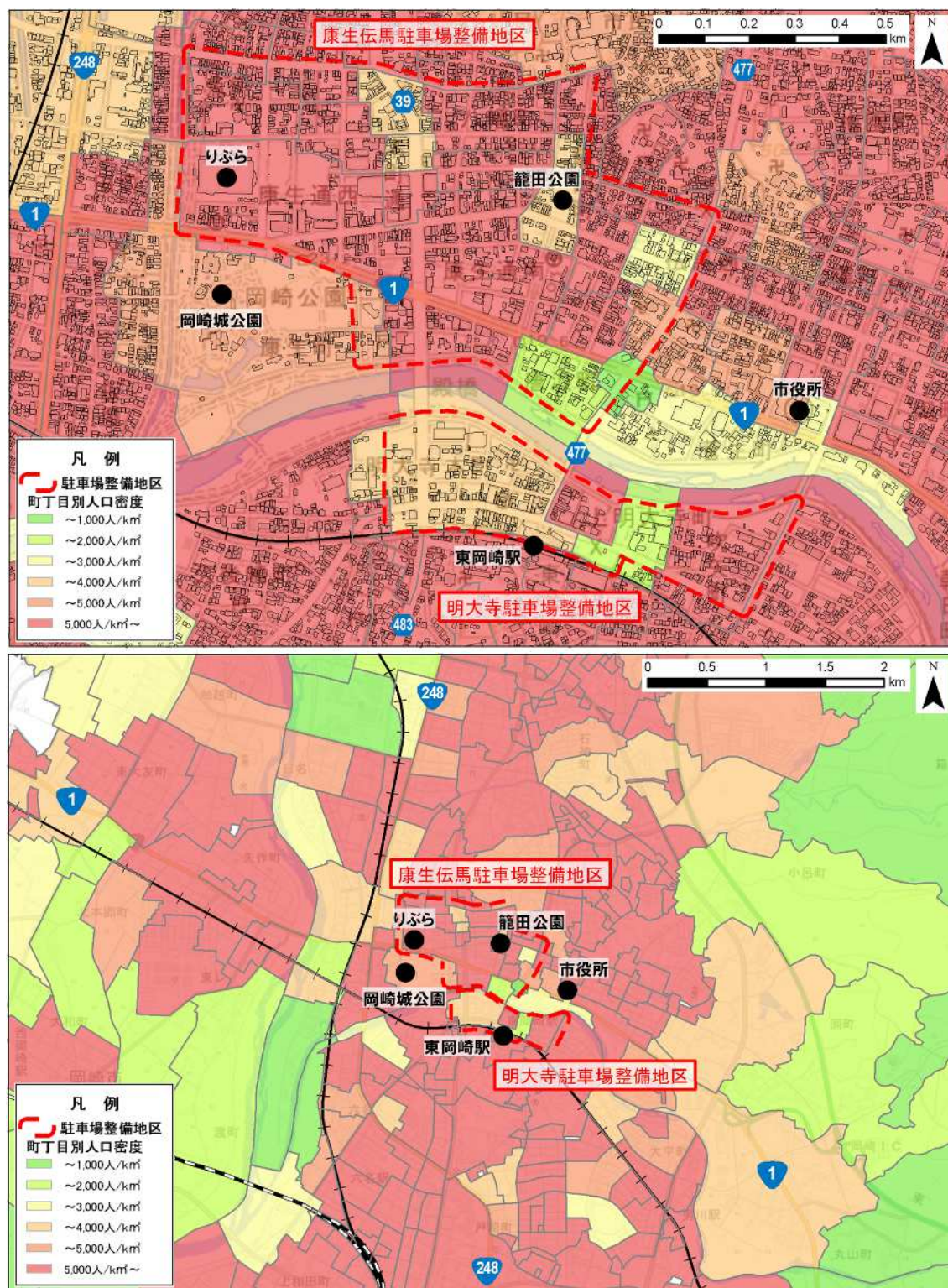


図 町丁目別人口密度【上段：駐車場整備地区周辺、下段：広域】

出典：国勢調査（令和 2 年）

4.1.3 観光入込客数

(1) 岡崎城入場者数

岡崎城の入場者数は、コロナ禍の影響もあり一時減少しましたが、2020（令和 2）年度から 2022（令和 4）年度にかけて増加傾向にあり、コロナ禍以前の水準まで回復しています。

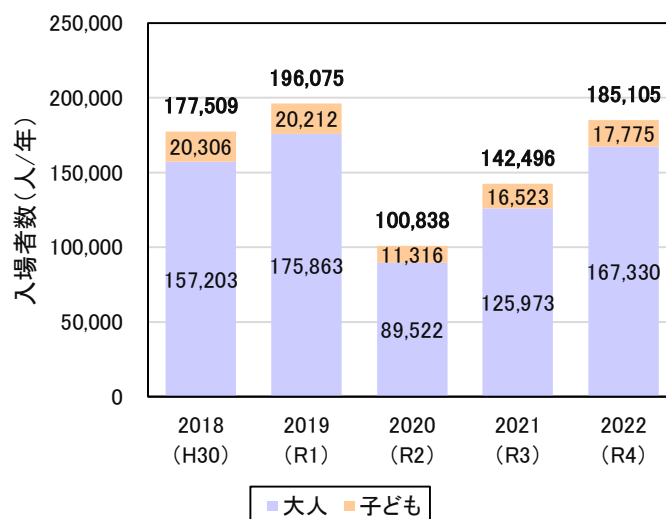


図 岡崎城入場者数

出典：岡崎市統計資料

(2) 図書館交流プラザ（りぶら）利用状況

図書館交流プラザ（りぶら）の利用者数は、コロナ禍の影響もあり一時減少しましたが、2020（令和 2）年度から 2022（令和 4）年度にかけて増加傾向にあり、コロナ禍以前の水準までほぼ回復しています。

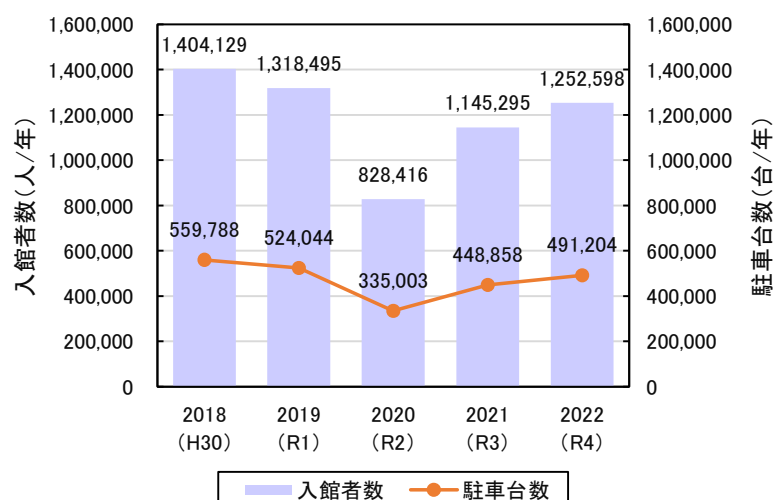


図 図書館交流プラザ（りぶら）利用状況

出典：岡崎市統計資料

4.1.4 自動車等保有台数

本市の自動車保有台数の伸びは鈍化し、緩やかな増加傾向となっています。

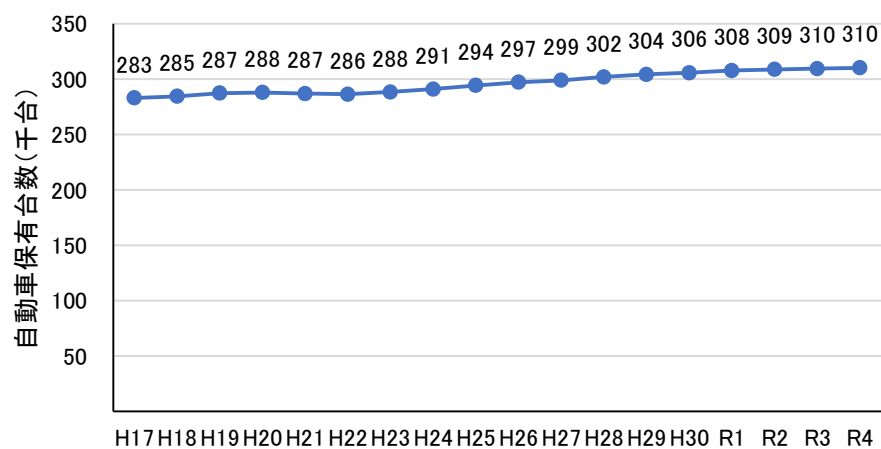


図 岡崎市の自動車保有台数

出典：岡崎市統計書（資料：中部運輸局愛知運輸支局ホームページ、市民税課）

4.1.5 自動車交通量

駐車場整備地区周辺の自動車交通量は、東西軸の国道 1 号では昼間 12 時間※で 2 万台を超え、南北軸の県道岡崎足助線、県道岡崎幸田線及び県道東大見岡崎線では昼間 12 時間で 1 万台を超える自動車交通量となっています。

※昼間 12 時間：午前 7 時から午後 7 時までの 12 時間のこと。

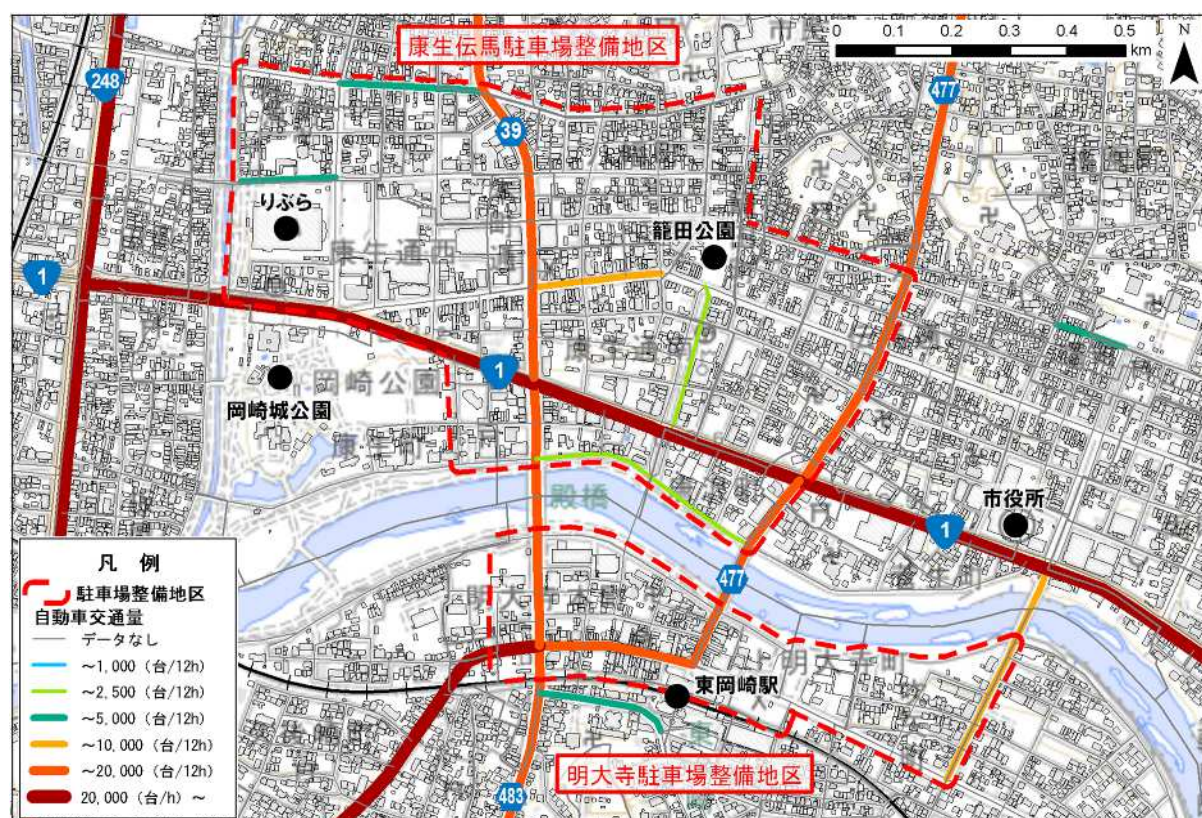


図 自動車交通量

出典：令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査、令和 3 年度岡崎市道路交通情勢調査

4.1.6 自転車交通量

東岡崎駅に向かう主要道路（県道岡崎幸田線、県道東大見岡崎線、市道明大寺西郷中1号線）の交通量が多くなっています。

りぶら周辺道路、主要拠点を結ぶ乙川沿いの道路でも交通量が多くなっています。

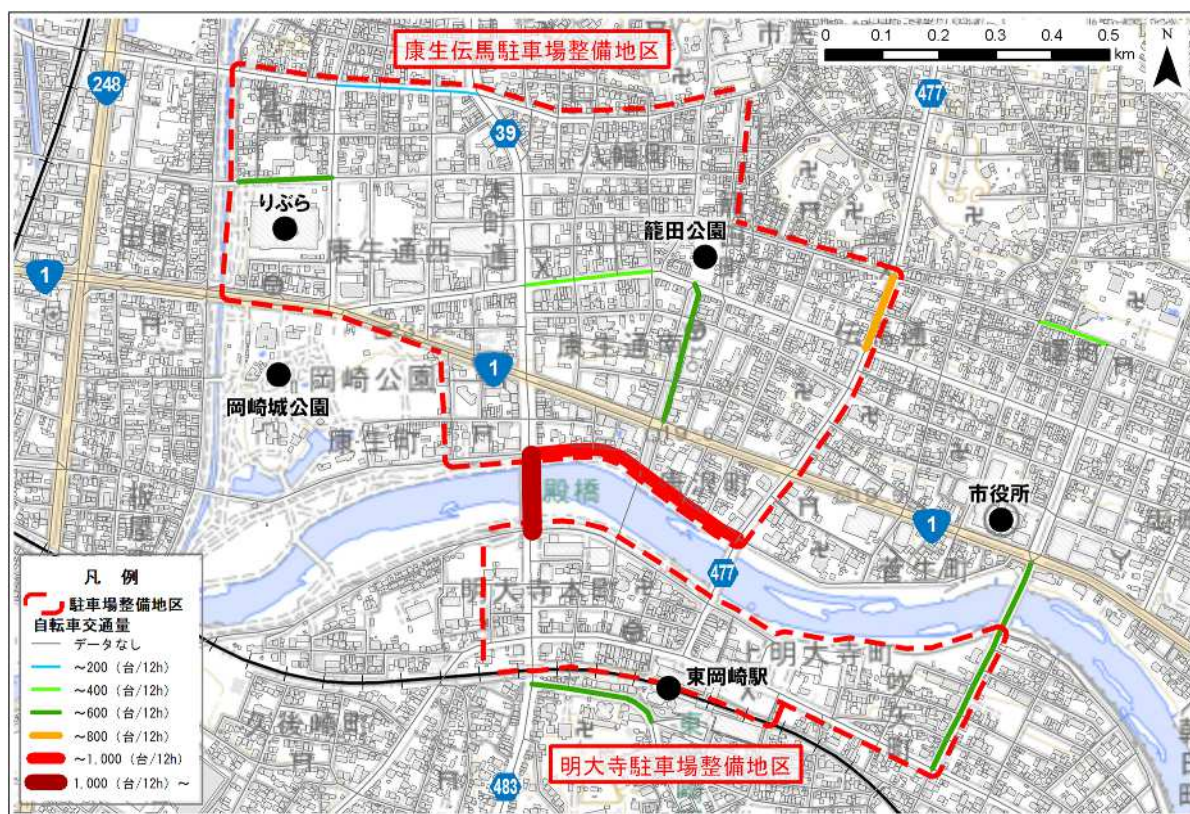


図 自転車交通量

出典：令和3年度岡崎市道路交通情勢調査

4.1.7 歩行者交通量

QURUWA戦略で位置付けられている拠点周辺及び拠点を結ぶ区間の道路において500人/12h以上と交通量が多くなっています。

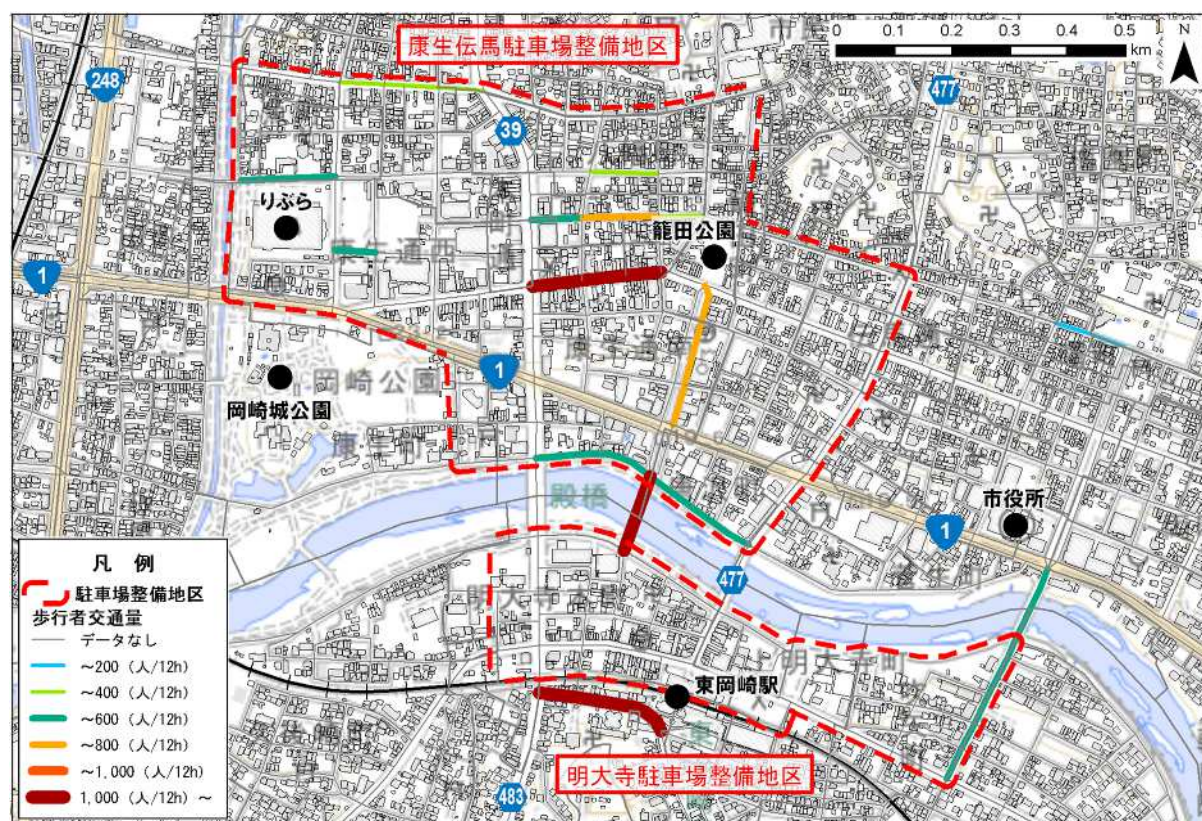


図 歩行者交通量

出典：令和3年度岡崎市道路交通情勢調査、人流分析カメラデータ（令和5年9月5日）

4.1.8 公共交通

駐車場整備地区周辺の公共交通網は、東岡崎駅を中心として、名鉄名古屋本線が東西に走り、東岡崎駅を発着点とするバス路線が充実しています。

東岡崎駅は、都市の拠点として、様々な交通手段の接続が行われる交通結節点の機能を果たしています。

駐車場整備地区内に存する主要道路及び主要施設が軸となり、バス路線網が構築されています。

東岡崎駅の乗降客数は、コロナ禍以前の2019（令和元）年度は約39,200人／日で、名古屋本線の停車駅の中で名鉄名古屋駅、金山駅に次ぐ3番目となっています。その後、コロナ禍の影響もあり一時減少しましたが、2022（令和4）年度は約33,500人／日と回復傾向にあります。

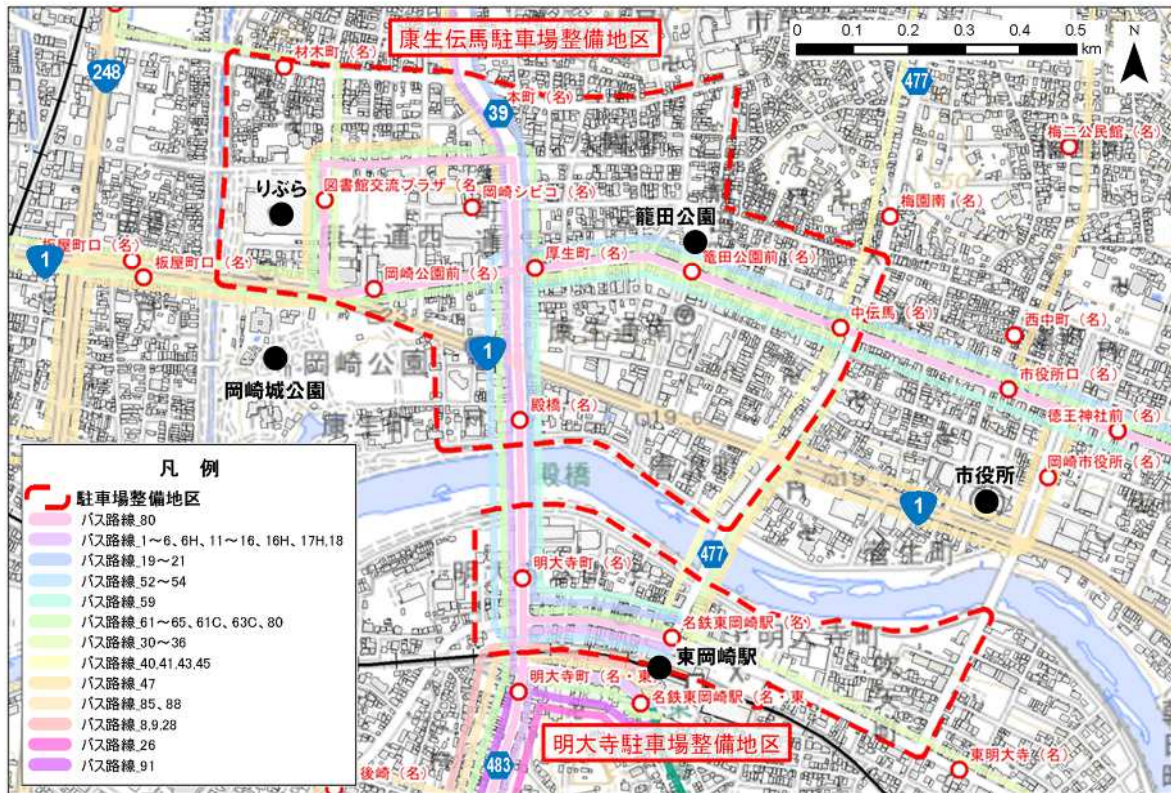


図 駐車場整備地区周辺の公共交通網

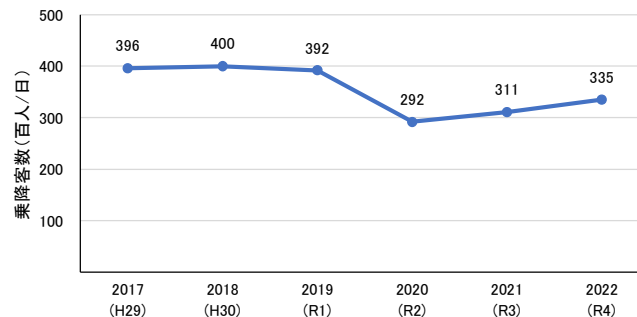


図 東岡崎駅の乗降客数

出典：岡崎市統計書（資料：名古屋鉄道(株)）

4.1.9 用途地域

駐車場整備地区は、ほぼ全域が「商業地域」となっています。

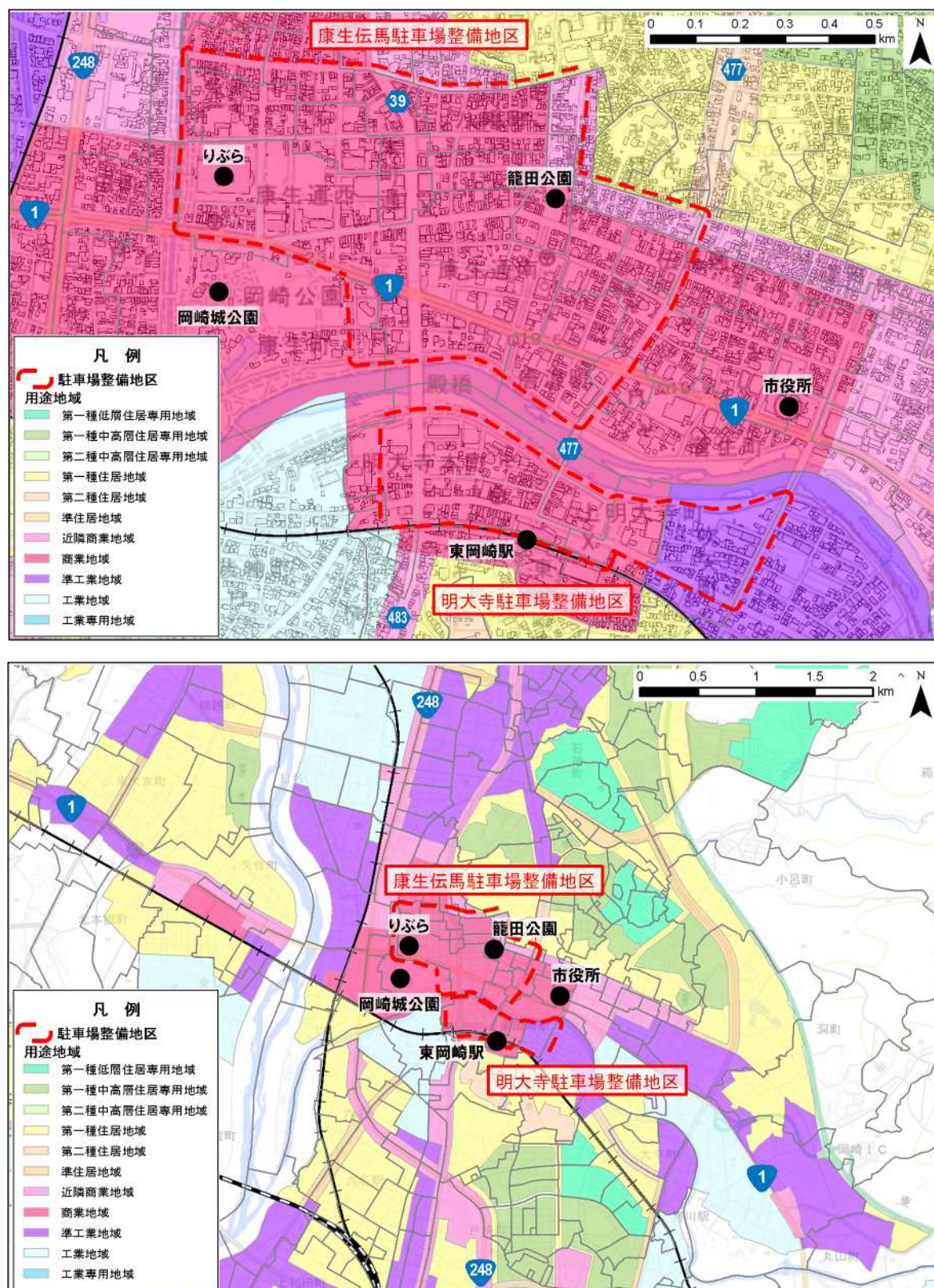


図 駐車場整備地区周辺の用途地域【上段：駐車場整備地区周辺、下段：広域】

（令和6年3月時点）

4.1.10 立地適正化計画区域

駐車場整備地区は、ほぼ全域が「都市機能誘導区域（東岡崎駅周辺）」に含まれます。

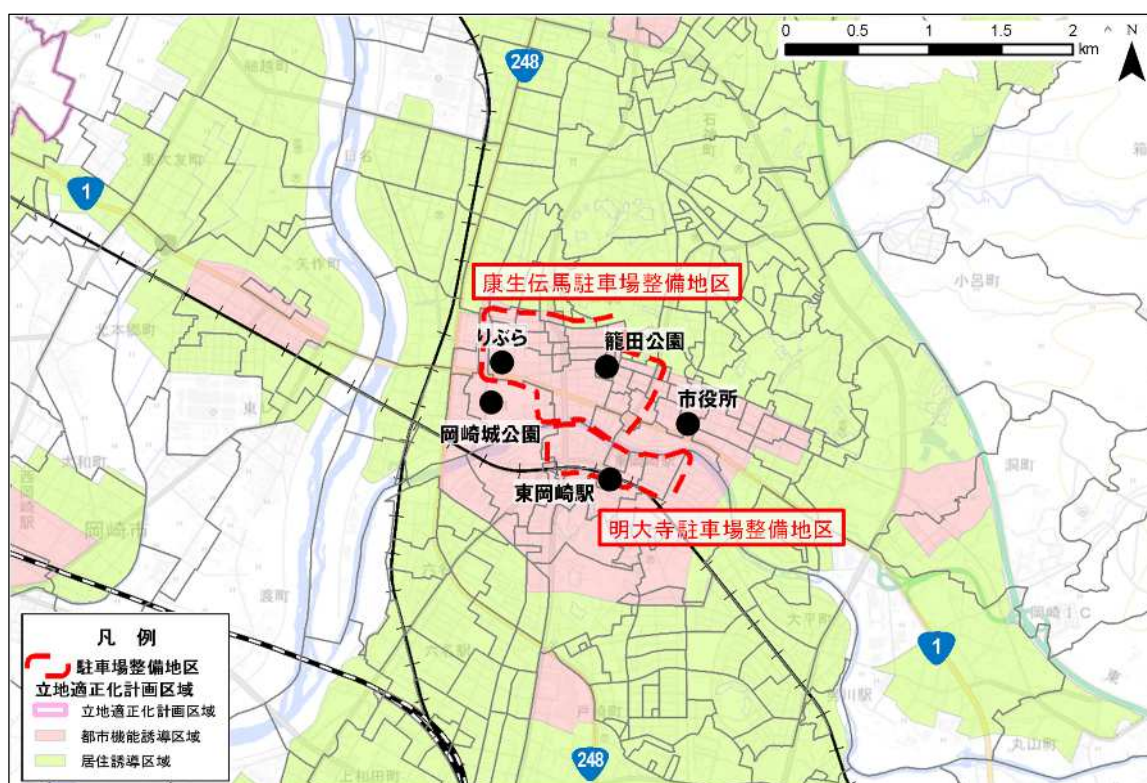


図 立地適正化計画区域【上段：駐車場整備地区周辺、下段：広域】

(令和6年3月時点)

4.1.11 建物利用現況

康生伝馬駐車場整備地区内では、（都）岡崎駅平戸橋線及び（都）伝馬町線沿線に商業施設が多く立地し、国道1号沿線に業務施設が多く立地しています。

明大寺駐車場整備地区内では、地区西側の（都）岡崎西尾線沿線に商業施設が多く立地しています。



図 建物利用現況

出典：令和4年度都市計画基礎調査

4.2 駐車に係る地域の現状と将来の見通し

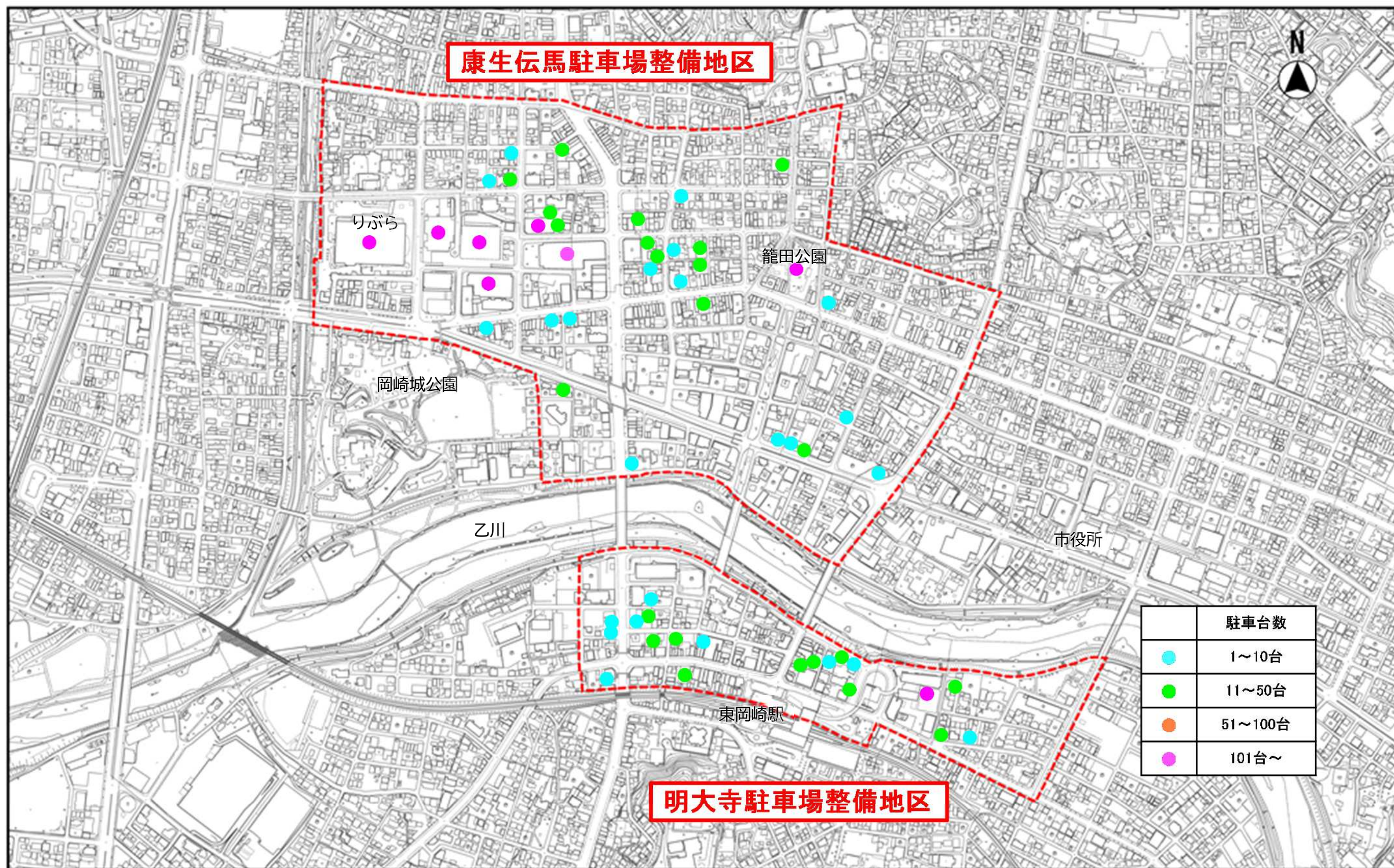
4.2.1 駐車場の実態調査

駐車場整備地区における一時預かり駐車場の設置状況について実態調査を実施し、駐車容量の確認を行いました。実態としては、両地区ともに、小規模な駐車場（コインパーキング）が大半を占めています。

表 一時預かり駐車場状況

駐車場整備地区	駐車場箇所数（箇所）		駐車容量 （台）
	全体		
	小規模 （50 台以下）		
康生伝馬駐車場整備地区	28	35	1,397
明大寺駐車場整備地区	19	20	450
合計	47	55	1,847

※令和5年9月時点



※令和5年9月時点

図 一時預かり駐車場状況図

4.2.2 現況の駐車需給バランス

(1) 現況の駐車需給バランス

駐車場整備地区の現況の駐車需給バランスを確認するため、駐車場の利用状況調査（2023（令和 5）年度）を実施しました。

その結果をもとに算定した現況のピーク時における駐車需給バランスは以下のとおりです。

両地区ともに、現況は、駐車需要に対し駐車容量が上回っており、駐車場は充足しています。

表 駐車需給バランスの算定結果（康生伝馬駐車場整備地区）

平休	駐車容量（台）	ピーク時 駐車需要（台）	駐車需給バランス	
			余剰分（台）	需要率
平日	1,397	893	504	64%
休日	1,397	968	429	69%

※令和 5 年 9 月時点

表 駐車需給バランスの算定結果（明大寺駐車場整備地区）

平休	駐車容量（台）	ピーク時 駐車需要（台）	駐車需給バランス	
			余剰分（台）	需要率
平日	450	113	337	25%
休日	450	243	207	54%

※令和 5 年 9 月時点

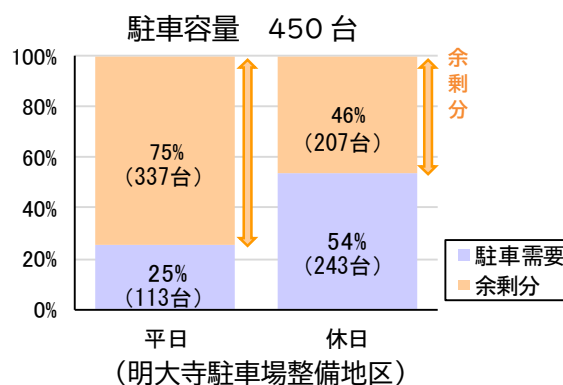
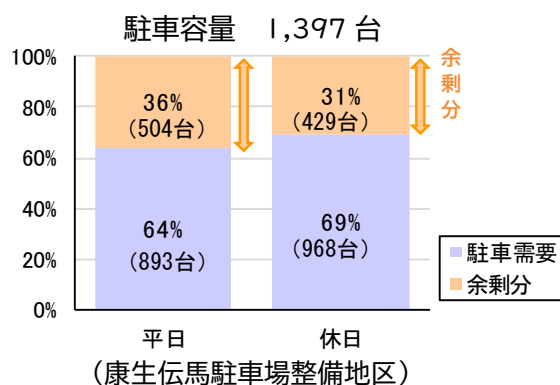


図 現況の駐車需給バランス

(2) 路上駐車状況

駐車場整備地区内及びその周辺における路上駐車の実態調査を実施し、問題点の整理を行いました。

両地区ともに、路上駐車は少なく、また 2 車線以上の道路が多く道路幅員が十分に確保されていることから、路上駐車車両による交通阻害状況は確認されませんでした。

表 ピーク時における路上駐車台数

	康生伝馬駐車場整備地区		明大寺駐車場整備地区	
	路上駐車（台）	長時間駐車（台）	路上駐車（台）	長時間駐車（台）
平日	13	3	12	0
休日	17	2	14	0

※長時間路上駐車：1 時間以上路上に駐車した車両

※調査日

平日：令和 5 年 9 月 7 日(木)

休日：令和 5 年 9 月 3 日(日)

4.2.3 将来の駐車需給バランス

以下の算定フローに基づき、駐車場整備地区における将来（令和16年）の駐車需要を算定しました。

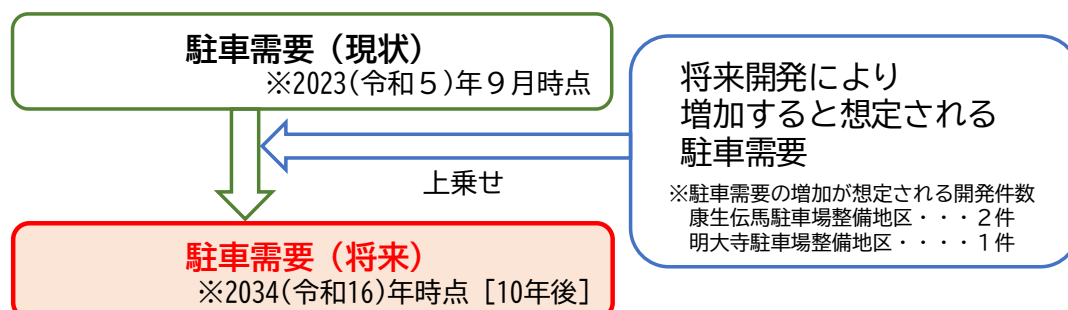


図 駐車需要（将来予測）の算定フロー

康生伝馬駐車場整備地区では、駐車容量 1,397 台に対して、平日はピーク時駐車需要が 1,123 台、需要率 80%であり、休日はピーク時駐車需要が 1,148 台、需要率 82%でした。

明大寺駐車場整備地区では、駐車容量 450 台に対して、平日はピーク時駐車需要が 150 台、需要率 33%であり、休日はピーク時駐車需要が 323 台、需要率 72%でした。

両地区ともに、平日・休日の駐車容量が駐車需要を上回っており、駐車場が充足する結果となりました。

将来の駐車需給バランスの算定結果を以下に示します。

表 将来の駐車需給バランスの算定結果（康生伝馬駐車場整備地区）

時点	駐車容量（台）	ピーク時 駐車需要（台）	駐車需給バランス	
			余剰分	需要率
平日	1,397	1,123	274	80%
休日	1,397	1,148	249	82%

※将来も現況の駐車容量が維持されると仮定した場合

表 将来の駐車需給バランスの算定結果（明大寺駐車場整備地区）

時点	駐車容量（台）	ピーク時 駐車需要（台）	駐車需給バランス	
			余剰分	需要率
平日	450	150	300	33%
休日	450	323	127	72%

※将来も現況の駐車容量が維持されると仮定した場合

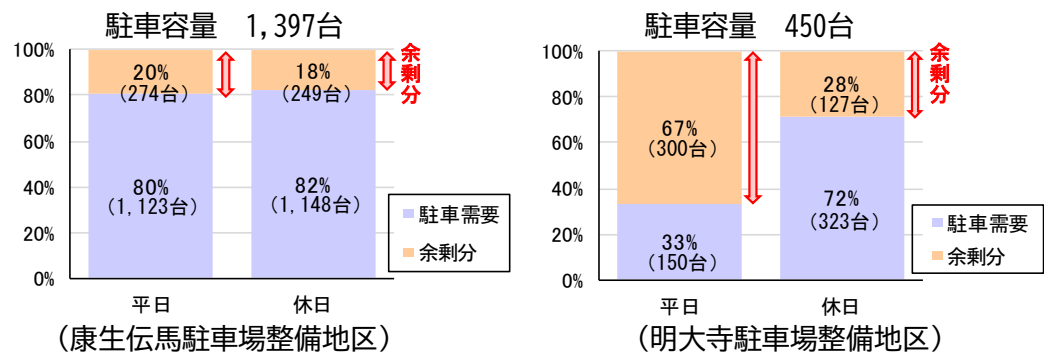


図 将来の駐車需給バランス

5. 駐車場整備地区の課題

これまでに整理した結果を踏まえ、駐車場整備地区の課題を整理しました。

(1) 駐車場の配置に関する課題

駐車場整備地区には、小規模な駐車場（コインパーキング）が多く存在しており、駐車需要に対する供給量の面で大きく貢献しています。しかし、小規模な駐車場が無秩序に散在することは、まちなみの連続性を阻害し、都市の魅力低下に繋がる恐れがあります。

また、駐車場は、出入口付近で自動車と歩行者の交錯が発生するため、散在することで歩行空間を分断し、事故の発生が懸念されます。こうした歩道は、居心地が良く歩きたくなるようなウォーカブルな歩行空間とは言い難いものです。

よって、こうした無秩序に散在する駐車場の配置に対する課題を解決していく必要があります。

(2) 駐車場の需給量に関する課題

駐車場整備地区内における駐車場の利用状況を調査したところ、ピーク時間帯の利用率は、平日で 54%、休日で 66%ほどとなっています。また、この結果を基に将来の需給バランスを算出したところ、駐車需要に対して供給量が充足することが分かりました。

こうした状況から、駐車場の総量に関しては満足する結果となりましたが、一方で、駐車場の供給量が需要量を過剰に上回り増え続けることは、低未利用地※を多く生み出し、まちの魅力低下に繋がる恐れがあることから、駐車場の需給量の適正化を図る必要があります。

※低未利用地：駐車場、空き地、空き屋及び空き店舗等。

(3) まちづくり施策との連携に関する課題

まちなかの駐車場に関しては、その位置や数、構造により歩行者の安全性や道路交通、まちの魅力・賑わいなどといった面でまちづくりと密接に関連性があります。

現在、本市の中心市街地では、ウォーカブルなまちづくりを推進するため QURUWA 戦略や東岡崎駅周辺地区整備事業を進めており、これらの取組を踏まえると、駐車場施策においてもまちづくりと一体となって展開する必要があります。

6. 路外駐車場整備に関する基本方針

駐車場整備地区の課題を踏まえ、路外駐車場整備に関する基本方針を以下のとおりとしました。

【基本方針】

まちづくりと連携した駐車場の質的整備への転換

本市のこれまでの駐車場施策は、駐車場不足による路上駐車や渋滞の発生を防止するため、駐車場の総量確保に重点を置いた取組を進めてきました。一方で、社会情勢は変化しており、自動車保有台数の伸びは鈍化し、人口は近い将来に減少することが予測されています。

駐車場整備地区の現状の駐車場利用状況では、ピーク時間帯の利用率は、平日で54%、休日で66%ほどとなっており、将来の駐車需給バランスは、供給量が充足する結果となりました。

上位計画におけるまちづくりの方針では、第7次岡崎市総合計画において「居心地がよく歩きたくなるまちなかの形成」を掲げ、岡崎市都市計画マスタープランでは「人中心のウォーカブルなまちづくり」を掲げています。この取組の実現に向け、中心市街地ではQURUWA戦略や東岡崎駅周辺地区整備事業などを進めているところです。

このようなことから、今後の駐車場施策は、これまでの総量確保の観点から駐車場の供給量や配置の適正化など、「駐車場の質の向上」に向けた取組に転換し、まちづくりとの連携を図ります。

7. 路外駐車場整備の目標年次及び目標量

7.1 目標年次

本計画では、10年後の2034（令和16）年度を目標年次とします。

7.2 目標量

駐車場整備地区においては、現況・将来ともに駐車容量に余力がみられます。

そのため、駐車場整備地区においては、原則、公共での新たな一時預かり駐車場の整備は行わないものとします。また、需要量に対して供給量が下回らないように維持しつつ、まちづくりと連携した駐車場の質の向上を目指して施策を展開します。

表 駐車場整備地区における駐車容量と駐車需要

地区名	【供給量】 駐車容量 (台)	【需要量】 駐車需要 (台)			
		平日		休日	
		現況	将来	現況	将来
康生伝馬駐車場整備地区	1,397	893	1,123	968	1,148
明大寺駐車場整備地区	450	113	150	243	323

8. 路外駐車場整備の目標量を達成するために必要な駐車場に関する施策

8.1 公共と民間の役割分担

駐車場整備地区における駐車場施策に関して、公共・民間の役割はそれぞれ以下のとおりです。

<公共>

- ・ 駐車場整備地区の駐車需要を対処する公的駐車施設の整備
- ・ 民間事業者の指導・助言
- ・ 駐車場に関する施策の推進

<民間>

- ・ 施設（店舗等）の立地に伴う駐車需要について、施設側による駐車施設の整備
- ・ 駐車場整備地区の駐車需要を対処する一時預かり駐車場等の整備

本地区の駐車需給バランスは、現況・将来ともに、駐車容量に余力がみられます。このため、公共での新たな一時預かり駐車場の整備は原則行わないものとします。

本地区での施設（店舗等）の立地に伴う駐車需要については、施設側による駐車場の整備で対応することを原則とし、一定規模以上の建築については、岡崎市駐車施設条例（附置義務制度）により駐車施設の整備を義務付けます。

ただし、今後の駐車需要に大きな影響を与えるような土地利用の変化などが生じた場合には、駐車需給バランスの確保を図るため、公共と民間の適切な役割分担のもと、駐車施設の確保に向けた検討を進めます。

8.2 公共による駐車場に関する施策

公共においては、駐車容量に余力が見られる状況であるため、新たな一時預かり駐車場の整備は原則行わず、以下の施策から、駐車場の供給量や配置の適正化などの質的整備を推進し、まちづくりとの連携を図ります。

(1) 駐車場配置適正化区域の活用

駐車場配置適正化区域とは、立地適正化計画で定める都市機能誘導区域を対象とした駐車場法の特例制度で、駐車場を適正に配置するための施策を講じ、駐車場出入口付近での自動車と歩行者の交錯による危険や道路交通の混雑を解消するための区域です。

駐車場配置適正化区域では、以下の特例が認められます。

- ・ 条例で定める規模以上の路外駐車場の設置について、市町村長への届出を義務付けられる。(駐車場設置に関する構造の基準を定め、届出の際に審査)
- ・ 附置義務駐車施設について、条例により集約駐車施設等への設置を義務付けられる。

駐車場の配置適正化を推進することには、以下のような効果が考えられます。

- ・ 歩行者交通が集中する区域の周辺に集約駐車施設を配置することにより、区域内における歩行者と自動車の輻輳の軽減を図ることが可能となる。
- ・ 駐車場の出入口による歩道の分断箇所の減少により、安全・快適な歩行環境の創出が可能となる。
- ・ 集約駐車施設を配置することで歩行者交通が集中する区域への自動車交通が減少し、バス等の公共交通機関の運行の円滑化が図られる。
- ・ 連続する街並みの形成及び土地の有効利用が図られる。

本市の中心市街地においては、QURUWA戦略などウォーカブルなまちづくりを推進するための施策が展開されているところであります。こうした取組と連携を図り、駐車場の配置適正化を推進するため、駐車場配置適正化区域の活用を検討します。

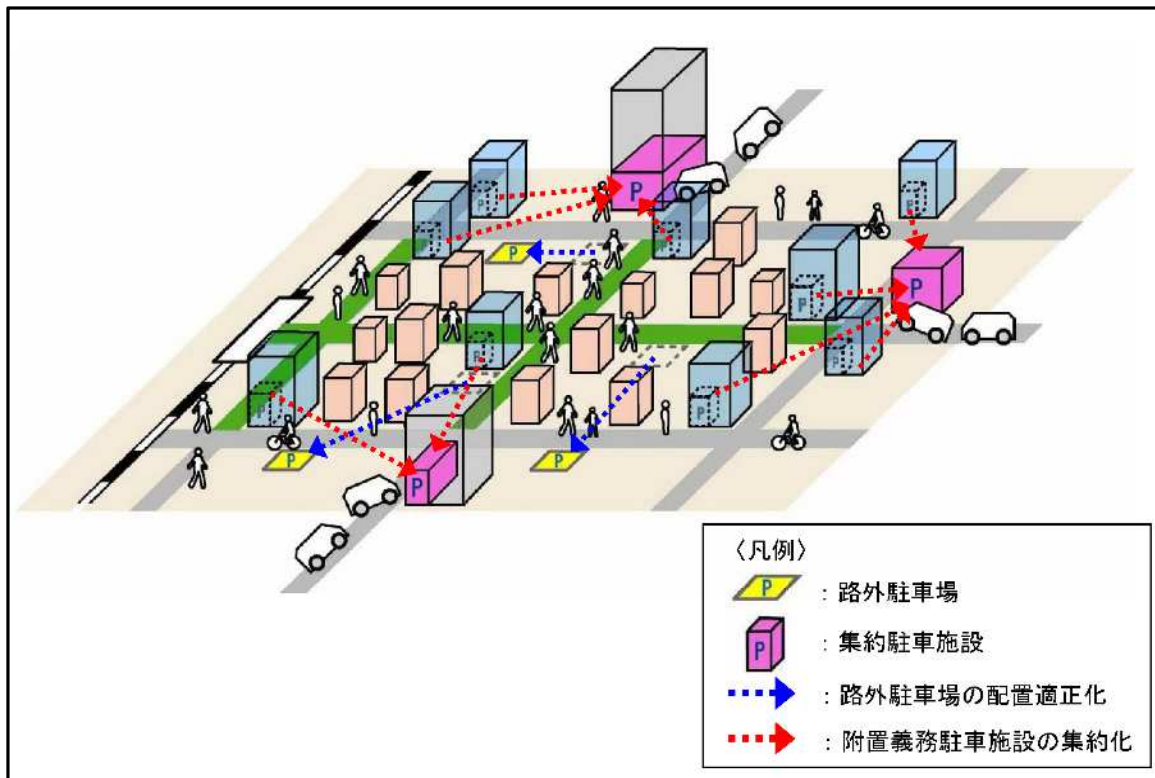


図 駐車場配置適正化のイメージ

出典：都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き（国土交通省都市局）

(2) 岡崎市駐車施設条例の見直し

本市では、昭和 46 年に岡崎市駐車施設条例を制定し、附置義務駐車施設の整備を推進してきました。附置義務駐車施設とは、駐車場整備地区内で一定規模以上の新築・増築などを行う場合に、建築主に整備が義務付けられる駐車施設を言います。

近年、他都市では、駐車需要に対し供給量が充足している場合において、供給量の適正化やまちづくりと連携した駐車場施策を目的として、附置義務制度を緩和し、駐車場からの土地利用転換を促進することで地域活性化等に繋げる取組が進められています。

本市でも、将来の駐車需給バランスの算定結果において、駐車需要に対し供給量が充足していることを確認できたことや、まちづくりとの連携を図る必要があるため、岡崎市駐車施設条例の見直しを検討しました。

見直しの検討項目は、附置義務制度の緩和に関連し、次の 4 項目となります。

1) 附置義務台数の基準の見直し（令和 7 年 4 月 1 日施行）

駐車場整備地区内で一定規模以上の新築・増築などを行う場合における附置すべき駐車施設台数の基準について、附置台数の軽減に係る見直しを行いました。

附置台数を軽減することにより、建築主にとっては駐車場から他の土地利用へ転換することができ、また、その土地利用の方法によっては地域の活性化に繋がることも期待できます。

本見直しは、道路交通への影響がないよう、駐車需給バランスを考慮しながら検討しました。



図 附置義務駐車場から利用転換を可能とする原単位の見直しイメージ

2) 駐車施設の規模（駐車マスの大きさ）の見直し（令和7年4月1日施行）

附置義務駐車施設を整備する際の義務を課す駐車マスの大きさについて、必要最小限にとどめるよう見直しを行いました。

駐車マスの最低限の大きさを縮小し自由度を持たせることで、建築主にとっては敷地が有効活用できるようになります。

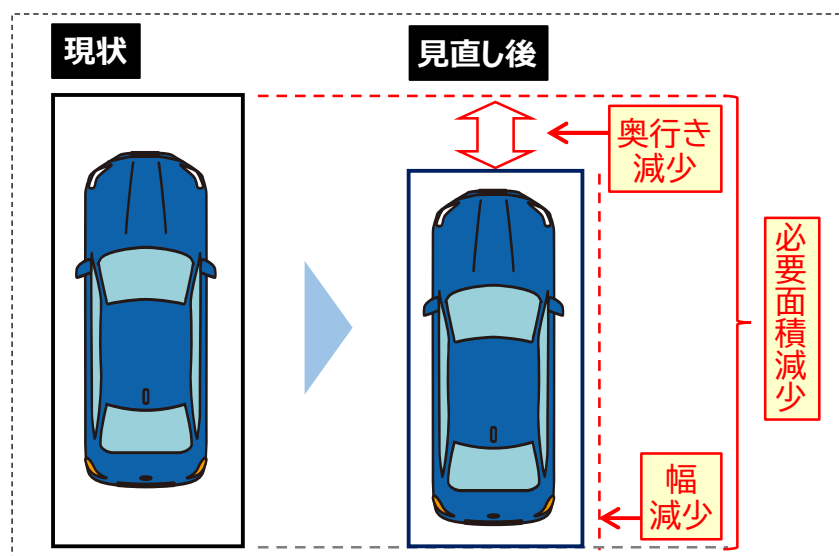


図 駐車施設の規模の見直しイメージ

3) 公共交通利用促進措置による附置義務台数の緩和

建築主等が施設利用者や従業員等に対して、公共交通の利用促進に係る取組を実施する場合における、附置義務台数の緩和を検討しました。

公共交通利用促進措置による附置義務台数の緩和では、都心部への自動車の流入を抑えることによる道路交通の円滑化が期待でき、また、建築主にとっては附置台数の軽減により敷地が有効活用できるようになりますが、導入については、建築主等のニーズを把握しながら、必要に応じて対応します。



図 公共交通利用促進措置の例

4) 附置義務駐車施設の集約化（令和7年4月1日）

駐車場整備地区内にて一定規模以上の新築・増築などを行い駐車施設の附置が必要となった場合に、従来は原則敷地内にて駐車施設の整備が必要であったものを、市が指定する集約駐車場への確保が可能となるよう、附置義務駐車施設の集約化制度を導入しました。

附置義務駐車施設の集約化により、駐車場の総量及びこれに伴う出入口の数が減少し、歩行者と自動車の錯綜を防ぐことによる歩行者の安全性向上が期待され、ウォーカブルなまちづくりの推進にも繋がります。建築主にとっては、敷地内への駐車施設の整備が必要なくなる分、敷地の有効活用ができるようになります。

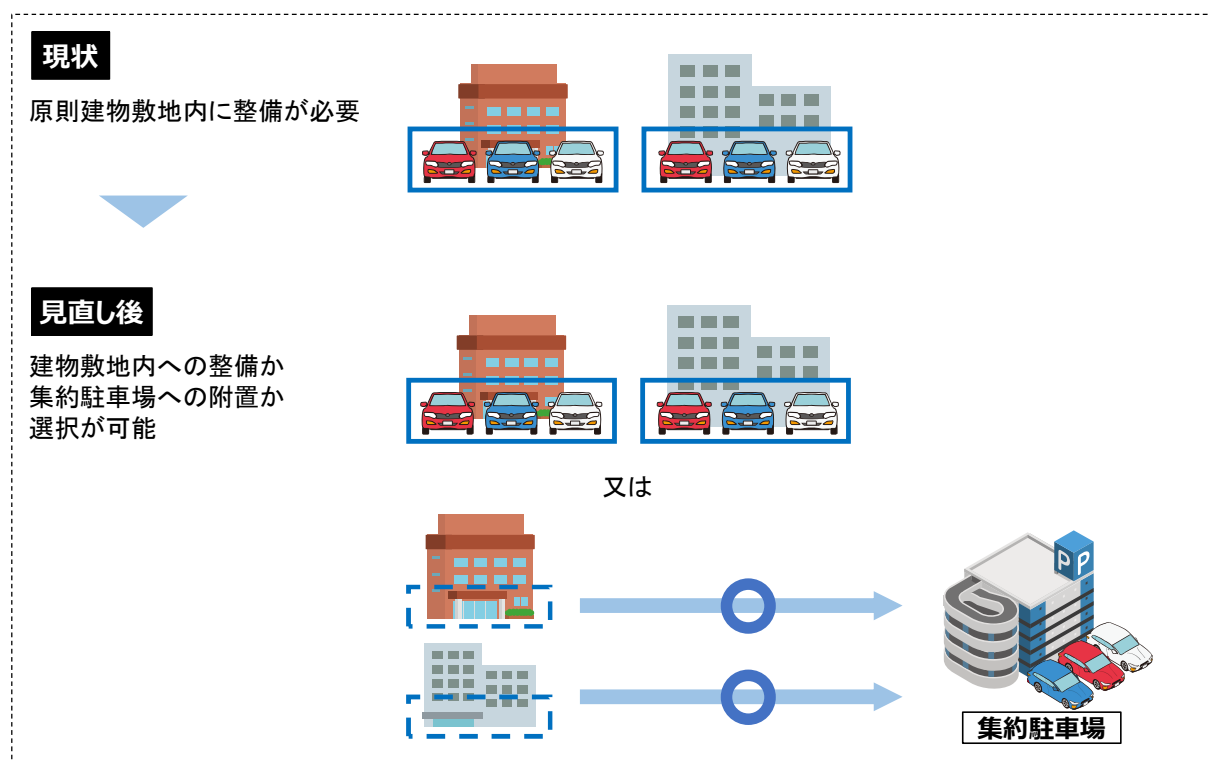


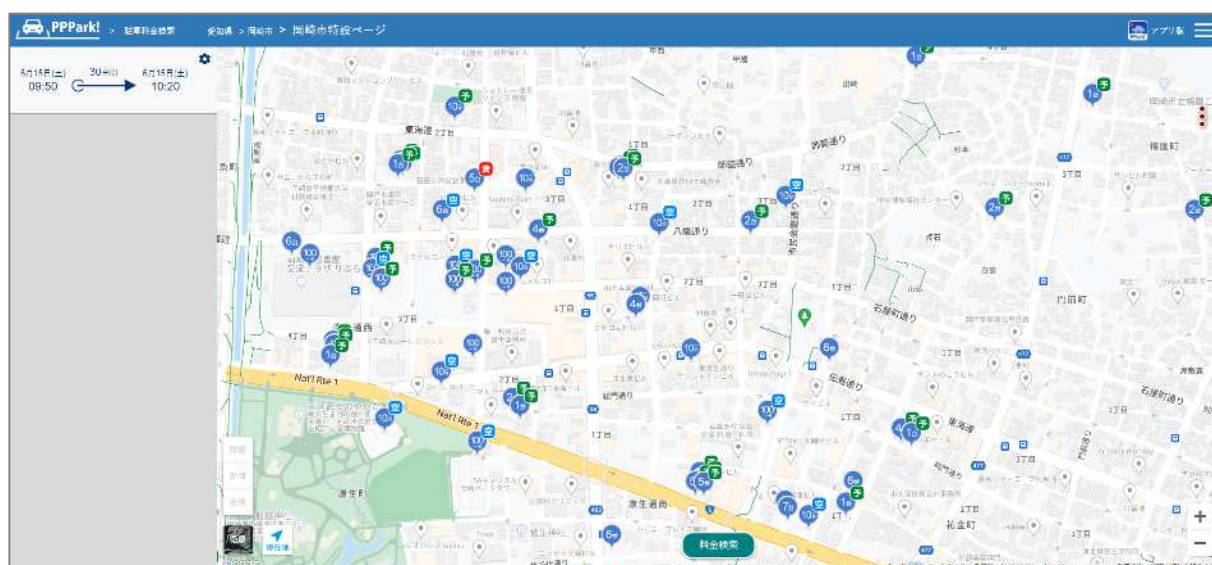
図 集約化制度のイメージ

(3) 駐車場案内システムの活用

本市では現在、駐車場検索サービス「PPPark!（ピーピーパーク）」を活用し、東岡崎駅周辺の中心市街地において駐車場の場所や、リアルタイム満空情報を一元管理し、WEBブラウザ上で確認することができる「岡崎市特設ページ」を運用しています。

コインパーキングなど駐車場の小規模化が進む中、こうした取り組みにより、既存の駐車場を効果的に案内することで、駐車場を探す車による道路混雑を未然に防ぐことが期待されるため、引き続き運用をしていきます。

【駐車場検索サービス「PPPark!」岡崎市特設ページ】



出典：株式会社 i n t e r e s

8.3 民間による駐車場に関する施策

(1) 岡崎市駐車施設条例に基づく、建築主による駐車施設の整備促進

本市では、駐車場整備地区が都市計画決定された昭和 46 年に岡崎市駐車施設条例を制定し、駐車場整備地区内で一定規模以上の新築・増築などを行う場合、建築主による駐車施設の附置を義務付けています。

今後も条例の適用となるような大規模な建築物については、一定の駐車需要を発生させるため、周辺の道路交通に支障をきたさぬよう、建築主に対して適切に指導・助言を行い、建築主による駐車施設の整備を図ります。