

山口市駐車場整備計画

令和5年10月

山口県山口市

目 次

1. はじめに	1
2. 駐車場整備計画の概要	2
2.1 駐車場整備計画とは	2
2.2 国における駐車場施策の動向	2
2.3 国における駐車場施策に関する課題	3
2.4 国における駐車場施策の基本的考え方	5
2.5 計画対象の範囲	7
2.6 計画の目標年次	7
2.7 駐車場整備計画の位置づけ	8
3. 駐車場を取り巻く状況	10
3.1 駐車場の運用形態	10
3.2 ヒアリング調査から見える現状	15
3.3 需給バランス	16
3.4 現況の需給バランス	17
3.5 将来の需給バランス	18
4. 駐車場整備地区の現状と課題	21
4.1 駐車場整備地区の現状と問題点	21
4.2 駐車場整備の課題	21
5. 駐車場整備計画の基本方針	23
5.1 基本理念	23
5.2 基本方針	24
5.3 各ゾーンにおける目指すべき方向性	25
6. 集約駐車施設の適正配置	27
6.1 集約対象路線の検討	27
6.2 駐車需要が高いエリアの検討	28
6.3 集約駐車施設の選定条件の検討	30
6.4 既存駐車場の集約駐車施設としての活用の検討	31
6.5 新設による集約駐車施設の再配置の検討	32
6.6 集約駐車施設の適正配置	34
7. 駐車場整備計画の推進に向けた取組	35
8. 駐車場の集約化に向けた目標年次と目標値	36
9. その他	37

1. はじめに

本市では、急速なモータリゼーションの進展による自動車保有台数の増加を受け、路上駐車や道路交通の混雑が社会問題となり、駐車場整備が急務な状況であったことから、昭和49年に大殿・白石地区及び山口駅前地区を中心とする約146haを「山口都市計画駐車場整備地区」に指定し、都市計画駐車場の整備を行うとともに、山口市条例に基づく駐車場の附置義務制度の導入などにより中心市街地における駐車場の確保に努めてきました。

平成13年には、中心市街地の活性化と市街地内の道路交通の円滑化を図ることを目的に、自動車交通量の増加が想定される中園地区及び湯田温泉地区を加えた、約265haの「山口都市計画駐車場整備地区」を新たに指定し、「山口市駐車場整備計画」を策定しました。

近年、人口減少・少子高齢化が進行する中、都市を取り巻く社会情勢も大きく変化しており、こうした変化に対応するため、「第二次山口市総合計画」、「山口市都市計画マスタープラン」及び「山口市コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり計画」では、本市のあらゆる地域に安心して住み続けられるよう、山口・小郡の両都市核において、高次都市機能の集積を図ることとしています。

とりわけ、中心市街地においては、「第3期山口市中心市街地活性化基本計画」を策定し、「居心地が良く歩きたくなるまち」を基本方針の一つに掲げ、中心市街地の活性化を図ることとしており、国土交通省が都市再生に向けて展開している「ウォークアブル推進都市」に加わり、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出に向けた、魅力的なまちづくりを推し進めています。

「山口市駐車場整備計画」についても、平成13年の策定から約20年が経過し、駐車場施策を取り巻く環境やニーズも変化しており、自動車交通を中心としたまちづくりから歩行者中心のまちづくりへと再構築が求められています。

こうしたことから、まちづくりと駐車場の連携に焦点を当て、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総数や配置の適正化、効率的な駐車場運営の促進、さらには駐車場から新たな土地利用への転換といった様々な観点から、「山口市駐車場整備計画」の見直しを行いました。

2. 駐車場整備計画の概要

2.1 駐車場整備計画とは

駐車場整備地区は、駐車場法第 3 条の規定により、自動車交通が著しくふくそうする地区において、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で都市計画に定める地区です。

駐車場整備計画は、駐車場法第 4 条の規定により、駐車場整備地区における駐車場の需要及び供給の現況並びに将来の見通しを勘案し、総合的な駐車場整備について定める計画です。

2.2 国における駐車場施策の動向

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す一方で、無秩序な路上駐車が大きな社会問題となり、大都市を中心とした駐車場不足に対応するため、昭和 32 年に駐車場法が制定されました。

同法による駐車場整備地区の指定や、その地区に係る駐車場整備に関する計画である駐車場整備計画に基づいて、都市計画駐車場等の整備が図られるとともに、建築物の新築等に際して駐車場の附置を義務付ける駐車場の附置義務制度の導入による駐車場の確保が進められてきました。

近年では地方都市を中心に、駐車場の稼働率の低下や過剰な駐車場への土地利用の転換により、まちのにぎわいも失われる地域が見られるなど、駐車場施策も転換期を迎えています。

こうしたことから、平成 30 年 7 月に国土交通省から「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」（基本編）が作成され、まちなかににぎわいを呼び、歩行者が中心のまちづくりを進めるため、駐車場の量や場所、配置の適正化を図っていくための方策や有用性の低い駐車場の土地利用転換に向けた方策、土地の利活用を促進するための方策、これら駐車場の適正化に資する様々な仕組み等、まちづくりと連携した駐車場施策に関する総合的な指針が示されました。

2.3 国における駐車場施策に関する課題

1) 駐車供給量に関する課題

これまで、駐車場法等に基づき駐車場整備が進められてきたところですが、未だに適切な駐車場整備が必要な地域が存在する一方で、駐車場への土地利用転換が進んだ結果、市街地における駐車場の面積が増大するなど、駐車場の過剰な供給が続いている地域も散見されます。

このような地域においては、駐車場の稼働率の低下や、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の低下、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、言わば「負のスパイラル」の発生が懸念され、駐車供給量の適正化が求められます。

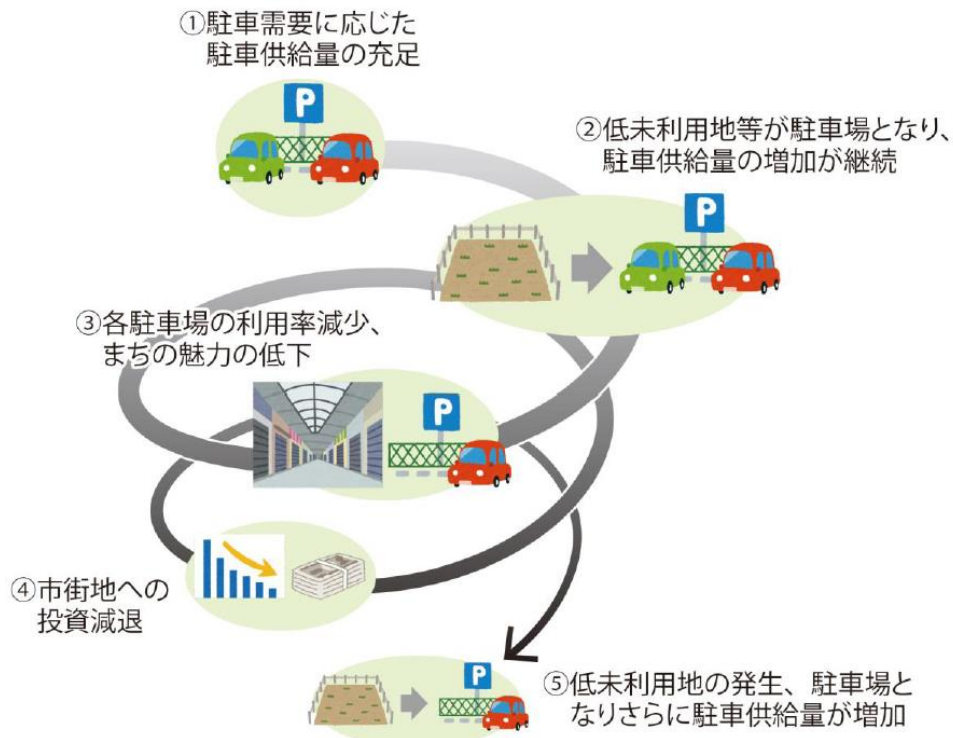


図 2-1 負のスパイラルのイメージ

出典：「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）」
（国土交通省、平成 30 年）

2) 駐車場の配置に関する課題

駐車場の供給量の側面からのみならず、市街地における駐車場の場所、配置といった「質」的な側面についても、課題が生じています。

コンパクト・プラス・ネットワークの取り組みにおいて、まちづくりと交通の連携の強化が求められる中、これまでは、地域のまちづくりの方針や将来像とは無関係に、駐車場が市街地の様々な場所へ無秩序に配置される状況も生じており、まちなみの連続性の分断や景観の阻害、まちの統一感の欠如等をもたらすことになり、結果として都市空間の魅力減退につながることで、市街地の空洞化がさらに進展することが懸念されます。

また、まちづくりと交通の観点からは、まちなかにおいて無秩序な駐車場整備がなされると、自動車をまちなかに引き込み、まちなかの様々な場所で自動車の駐車場への出入庫が発生し、多くの歩行者と自動車とが錯綜し、歩行者の交通の安全が脅かされるのみならず、結果として市街地から歩行者を遠ざける要因になる状況も懸念されます。



図 2-2 駐車場の散在による影響のイメージ

出典：「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）」
(国土交通省、平成 30 年)

2.4 国における駐車場施策の基本的考え方

1) 駐車場の供給量の適正化

駐車供給量に関する課題に対応するためには、需要と供給のバランスが適切に図られた駐車場の量的供給がなされることが重要です。

特に、著しい駐車場の供給過多が生じているような地域においては、駐車場の供給量が増加し続ける「負のスパイラル」から脱し、魅力的な都市空間を形成していくため、新たな駐車場の無秩序な整備を防ぐとともに、既存の駐車場についても他の土地利用への転換を促すことで供給量の適正化を図るなど、駐車場の量的なコントロールを適切に行うことが重要です。

また、量的供給の適正化においては、駐車場の総量のみに着目するのではなく、人々の移動の多様化や、移動の目的となる施設の立地等を踏まえ、エリアごとに既存の駐車場の供給量を詳細に確認したうえで、それぞれのエリアの特性に応じて適正化を図ることが重要です。

依然として駐車場が不足している地域においては、地域の交通状況やまちの特性等を踏まえた、適切な駐車場の整備を図っていくことが重要です。

2) 駐車場の需要量の適正化

需要と供給のバランスを適切に図るためには、駐車場の供給面のみならず、駐車場に対する需要についても適正化を図ることが重要です。

また、高齢化社会を迎え、高齢ドライバーの増加等の課題が生じる中、高齢者等に対する利便性の高い公共交通の提供が求められており、公共交通を利用しやすい環境の整備等を推進し、駐車場の需要量の適正化を図っていくことが重要です。

3) 駐車場の質的コントロールの必要性

現在及び将来における駐車場の需要予測の検討や、公共交通機関の利便性向上等による駐車需要の適正化等を図った上で、需要に応じて適正にコントロールされた供給がなされたとしても、それぞれの駐車場の具体的な位置や配置について無秩序な駐車場整備が続いてしまうと、都市空間の魅力減退、市街地の空洞化の進展等が懸念されます。

自動車という交通手段を支える駐車場と、その周囲に広がる魅力的な市街地とを、総合的にマネジメントすることこそ、駐車場の「質」のコントロールと言えます。

また、このようなコントロールは、駐車場への出入庫に伴う自動車と歩行者・自転車との錯綜の緩和をはじめとした、市街地を訪れる人々の安全確保のみならず、まちの魅力の向上や市街地への投資の促進という効果をも生じさせます。

にぎわいのある街路空間を創出していくことが求められる中、駐車場の「量的なコントロール」だけではなく、新たに整備される駐車場の配置や規模、機能について一定の制限を設け、あるいは、隔地の駐車場を許容するような取組を進めるとともに、既存の駐車場についてもその再配置や他の土地利用への転換を図るという「質的なコントロール」も必要です。

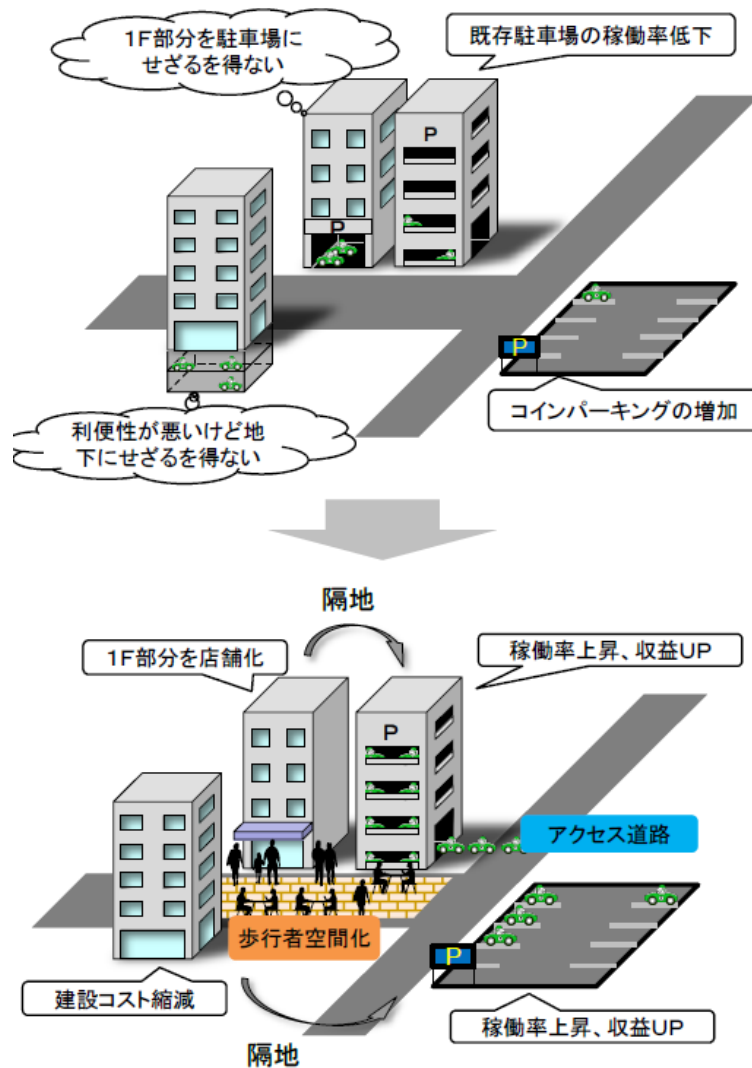


図 2-3 駐車場の質的コントロールのイメージ

出典：「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）」
（国土交通省、平成 30 年）

2.5 計画対象の範囲

本市では、山口都市核内の約 265ha を「自動車交通が輻輳し円滑な道路交通を確保する必要がある地区」として駐車場整備地区に指定しており、同地区を対象に計画の見直しを行います。

駐車場整備地区は4つのゾーンで構成しており、大殿・白石地区をAゾーン、山口駅前地区をBゾーン、中園地区をCゾーン、湯田温泉地区をDゾーンとします。

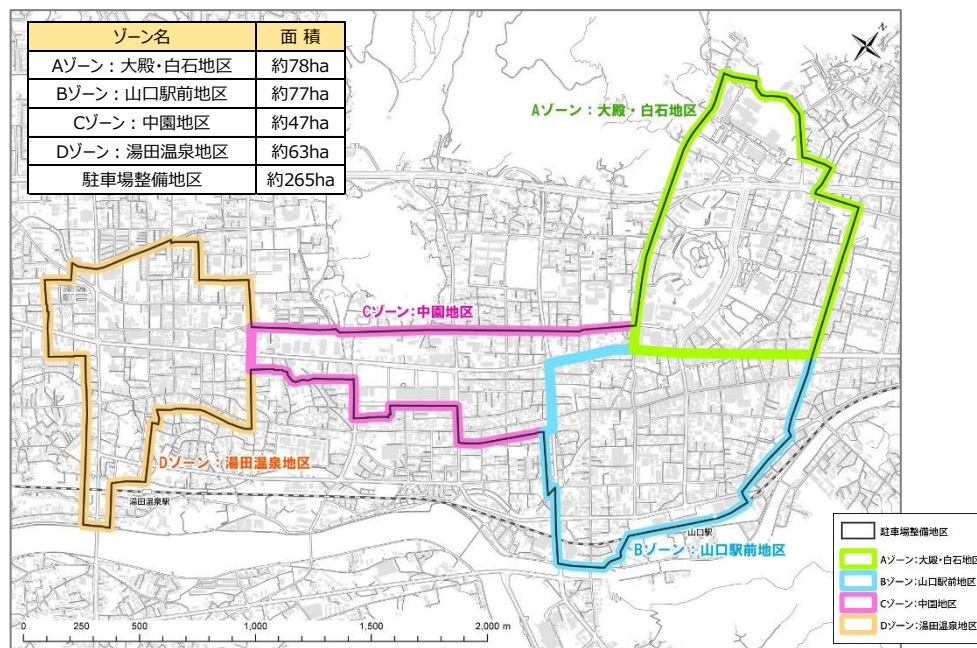


図 2-4 山口市駐車場整備地区 位置図

2.6 計画の目標年次

本計画は、おおむね 10 年後の令和 15 年を目標年次として設定します。

2.7 駐車場整備計画の位置づけ

1) 駐車場整備計画と上位計画・関連計画・関連事業との関係

上位計画である「第二次山口市総合計画」及び「山口市都市計画マスタープラン」に示す将来都市像との整合性を図りながら、これまでの「増加する駐車場需要への対応」（量の確保）から、「まちづくりと連携した駐車場施策」（質の向上）への転換を目指すこととし、関連計画・関連事業を下支えする駐車場施策を展開します。

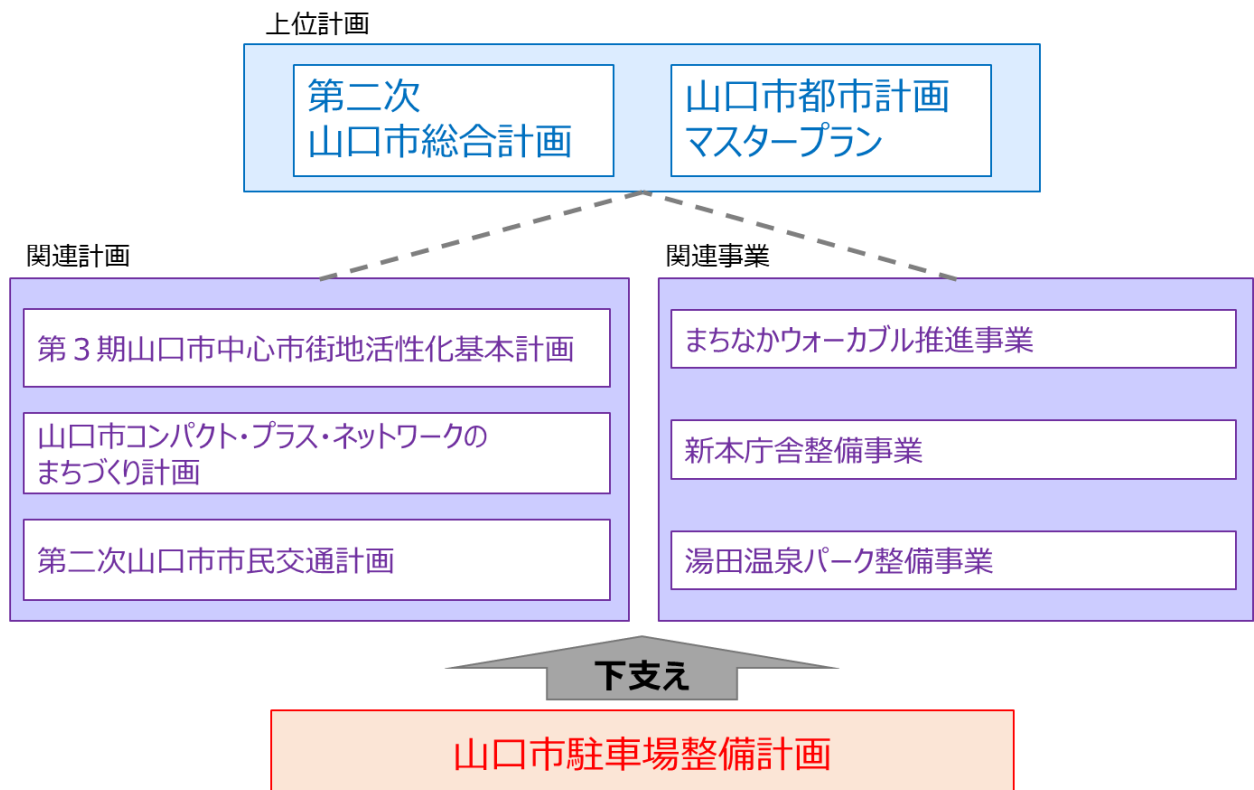


図 2-5 駐車場整備計画の位置づけ

2) 関連事業

■ まちなかウォーカブル推進事業

令和元年度から国土交通省のウォーカブル推進都市に賛同し、J R山口駅から市役所本庁舎を結ぶ主要動線である山口駅通りと中心商店街を軸とした、中心市街地及びその周辺部において「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出を図るため、まちなかウォーカブル推進事業に取り組んでおり、歩行者と自動車の錯綜が生じないように駐車場の配置やその出入口に関して、歩行者にやさしい駐車場整備が求められています。



図 2-6 まちなかウォーカブル想定区域

資料：第3期山口市中心市街地活性化基本計画

■ 新本庁舎整備事業

現本庁舎は老朽化により、「山口市新本庁舎整備基本計画 (R1.6)」のもと、市役所本庁舎の整備に向けた取組を進めております。山口市中央駐車場があった位置に新本庁舎棟を整備し、現本庁舎がある位置に新立体駐車場を整備する予定であり、駐車場整備計画に反映することとします。

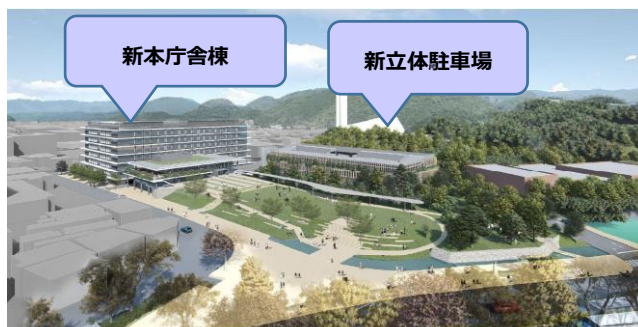


図 2-7 山口市新本庁舎イメージ図

資料：山口市新本庁舎整備基本計画、山口市新本庁舎等基本設計

■ 湯田温泉パーク整備事業

住んでよし、訪れてよしの湯田温泉の実現に向け、地域資源を活用した定住実現の都市空間を形成するため、幅広い世代や市内外の人々が温泉の恵みや様々な交流を楽しめる拠点として、湯田温泉パーク〔多世代交流・健康増進拠点施設〕を整備する予定です。そのため、拠点施設や周辺基盤の整備にあわせた駐車場施策を検討する必要があります。

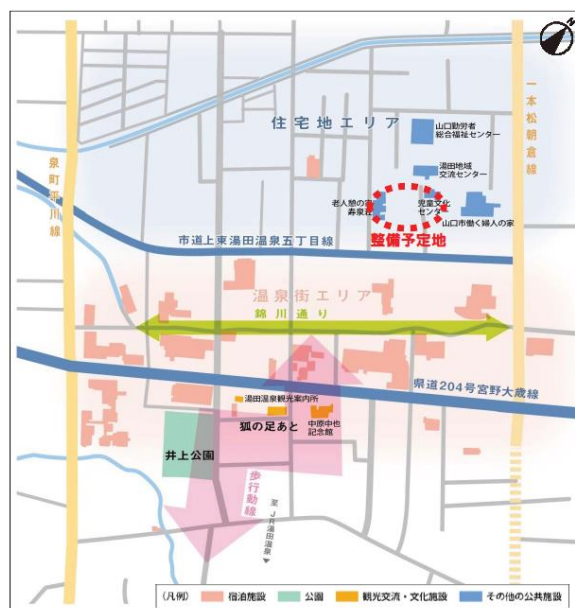


図 2-8 湯田温泉パーク整備計画図

資料：多世代交流・健康増進拠点施設整備基本構想

3. 駐車場を取り巻く状況

3.1 駐車場の運用形態

1) 地区全体

駐車場整備地区における現在の駐車場収容台数を把握するために、本計画の対象範囲内の駐車場について調査を実施しました。

駐車場の総収容台数は20,497台であり、その内の56%が専用駐車場です。運用形態別の収容台数は、時間貸駐車場が2,953台、専用駐車場が11,403台、月極駐車場が6,141台となっています。

表 3-1 各ゾーンの運用形態別収容台数（台）

運用形態	Aゾーン	Bゾーン	Cゾーン	Dゾーン	総計	構成比
時間貸	370	1,600	466	517	2,953	14%
専用	4,109	1,787	2,603	2,904	11,403	56%
月極	884	2,821	1,153	1,283	6,141	30%
総台数	5,363	6,208	4,222	4,704	20,497	100%

※運用形態不明（218台）を除く。

※構成比は表示単位未満を四捨五入しているため、合計が100%にならないことがある。

資料：令和2年度駐車場実態調査結果（山口市都市計画課）

（表3-2、3-3、3-4、3-5、3-6も同様）

各運用形態におけるゾーン別構成比は、時間貸駐車場の54%がBゾーンに、専用駐車場の36%がAゾーンに、月極駐車場の46%がBゾーンに集中しています。

表 3-2 各運用形態におけるゾーン別構成比（%）

運用形態	Aゾーン	Bゾーン	Cゾーン	Dゾーン	総計
時間貸	13%	54%	16%	18%	100%
専用	36%	16%	23%	25%	100%
月極	14%	46%	19%	21%	100%
総台数	26%	30%	21%	23%	100%

2) 各ゾーンの運用形態

① Aゾーン：大殿・白石地区

Aゾーンの駐車場収容台数は5,363台であり、その多くは専用駐車場（77%）が占めています。行政・文化施設等が多く集積し、それに付随する収容台数101台以上の専用駐車場が多く存在しています。

また、当該ゾーンでは、新本庁舎整備事業に取り組んでいます。

※ 市役所に隣接した都市計画駐車場である山口市中央駐車場は、令和3年10月で運用を廃止していますが、実態調査は令和2年度に実施しています。

表 3-3 各ゾーンの運用形態別収容台数（台）

	運用形態	Aゾーン	Bゾーン	Cゾーン	Dゾーン	全ゾーン計
収容台数	時間貸	370	1,600	466	517	2,953
	専用	4,109	1,787	2,603	2,904	11,403
	月極	884	2,821	1,153	1,283	6,141
	総台数	5,363	6,208	4,222	4,704	20,497
構成比	時間貸	7%	26%	11%	11%	14%
	専用	77%	29%	62%	62%	56%
	月極	16%	45%	27%	27%	30%
	総台数	100%	100%	100%	100%	100%

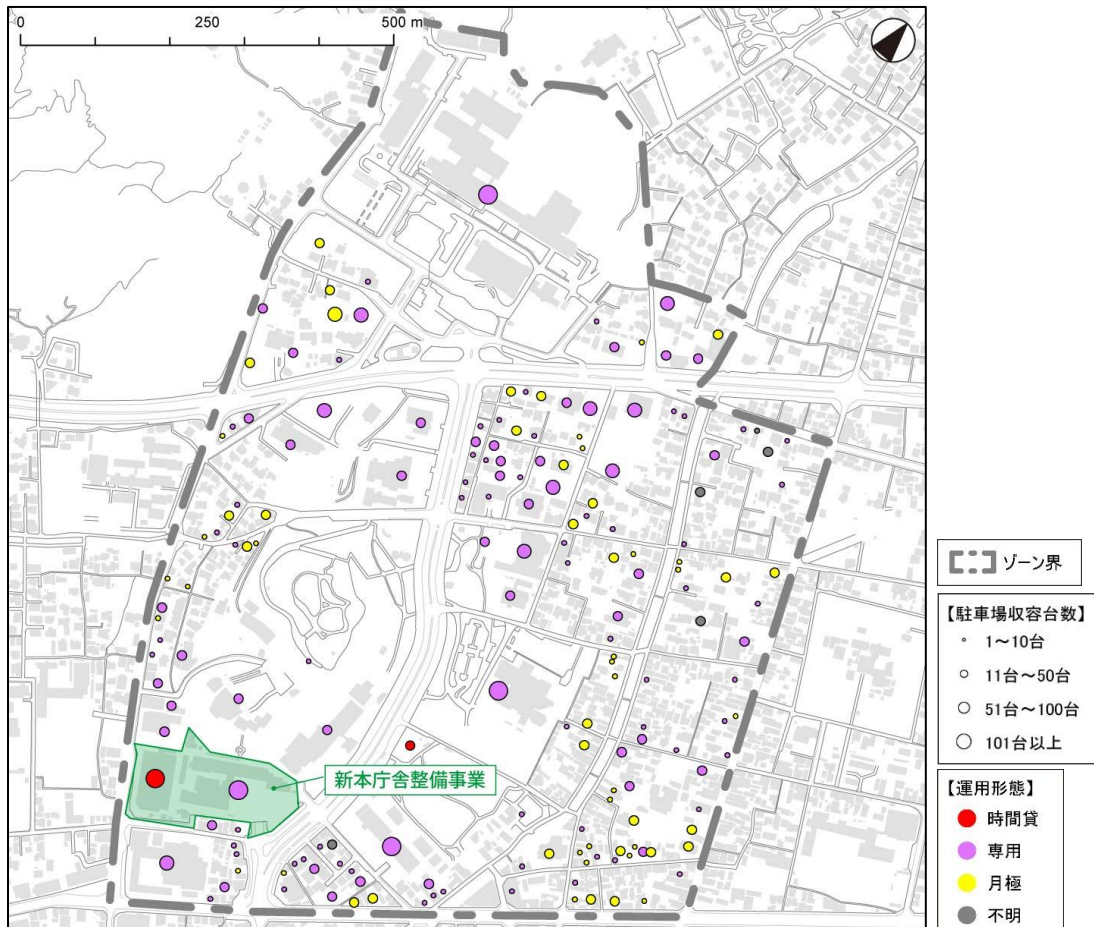


図 3-1 Aゾーンの運用形態別の駐車場分布

資料：令和2年度駐車場実態調査結果（山口市都市計画課）

② Bゾーン：山口駅前地区

Bゾーンの駐車場収容台数は6,208台であり、その多くは月極駐車場（45%）が占めています。小売店舗が集積している中心市街地及びその周辺には、収容台数101台以上の時間貸駐車場が多く存在し、地区全域で収容台数50台以下の月極駐車場が点在しています。

山口駅通りでは、一般車両や荷捌き等の車両による路上駐車が多く見受けられます。

また、当該ゾーンを中心に、まちなかウォークアブル推進事業に取り組んでいます。

表 3-4 各ゾーンの運用形態別収容台数（台）

運用形態		Aゾーン	Bゾーン	Cゾーン	Dゾーン	全ゾーン計
収容台数	時間貸	370	1,600	466	517	2,953
	専用	4,109	1,787	2,603	2,904	11,403
	月極	884	2,821	1,153	1,283	6,141
	総台数	5,363	6,208	4,222	4,704	20,497
構成比	時間貸	7%	26%	11%	11%	14%
	専用	77%	29%	62%	62%	56%
	月極	16%	45%	27%	27%	30%
	総台数	100%	100%	100%	100%	100%

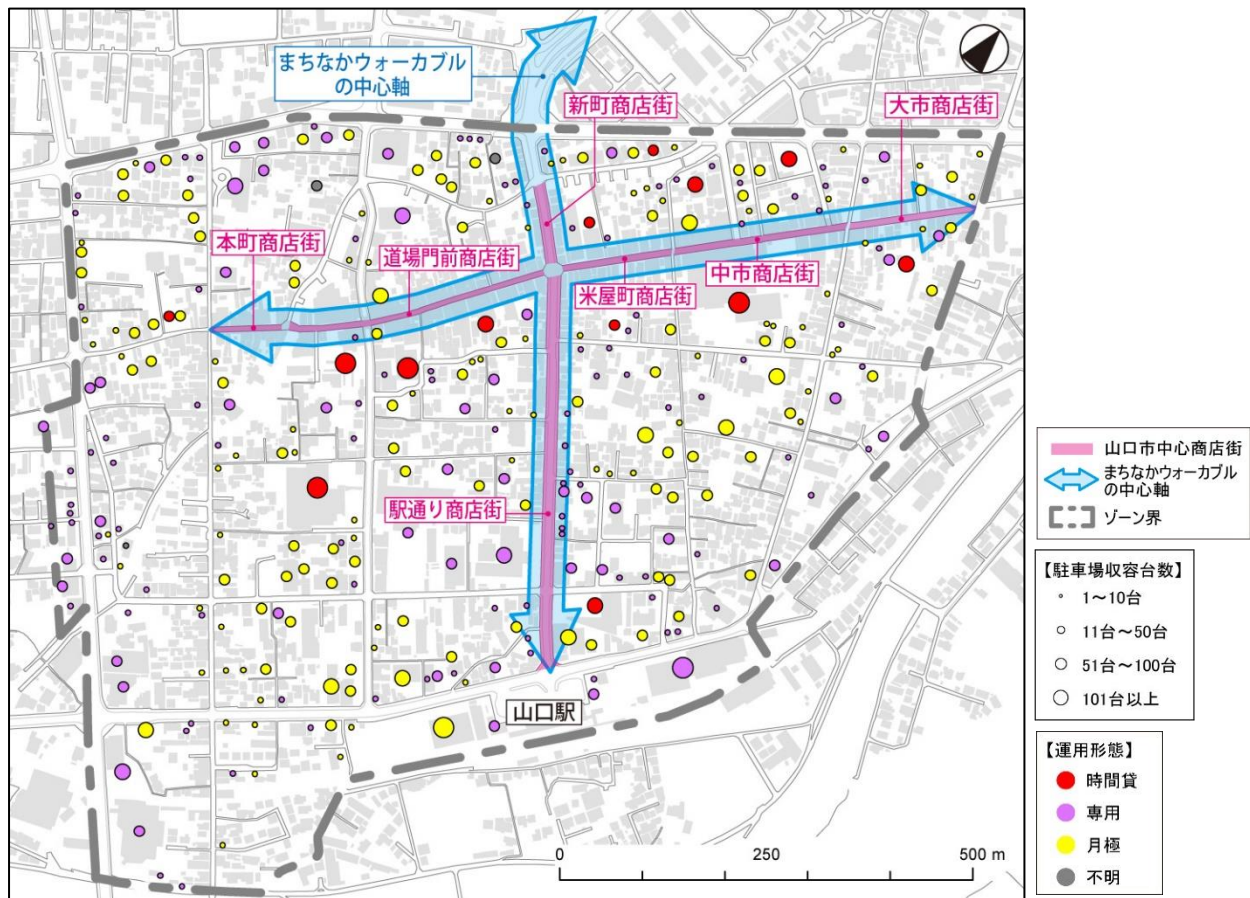


図 3-2 Bゾーンの運用形態別の駐車場分布

資料：令和2年度駐車場実態調査結果（山口市都市計画課）

③ Cゾーン：中園地区

Cゾーンの駐車場収容台数は4,222台であり、その多くは専用駐車場（62%）が占めています。県道沿いに立地する山口情報芸術センターや山口ケーブルビジョンなどの情報関連施設や済生会山口総合病院といった大規模医療施設等に付随する専用駐車場が多く存在しています。また、収容台数50台以下の月極駐車場も一定数存在しています。

表 3-5 各ゾーンの運用形態別収容台数（台）

運用形態	Aゾーン	Bゾーン	Cゾーン	Dゾーン	全ゾーン計	
収容台数	時間貸	370	1,600	466	517	2,953
	専用	4,109	1,787	2,603	2,904	11,403
	月極	884	2,821	1,153	1,283	6,141
	総台数	5,363	6,208	4,222	4,704	20,497
構成比	時間貸	7%	26%	11%	11%	14%
	専用	77%	29%	62%	62%	56%
	月極	16%	45%	27%	27%	30%
	総台数	100%	100%	100%	100%	100%

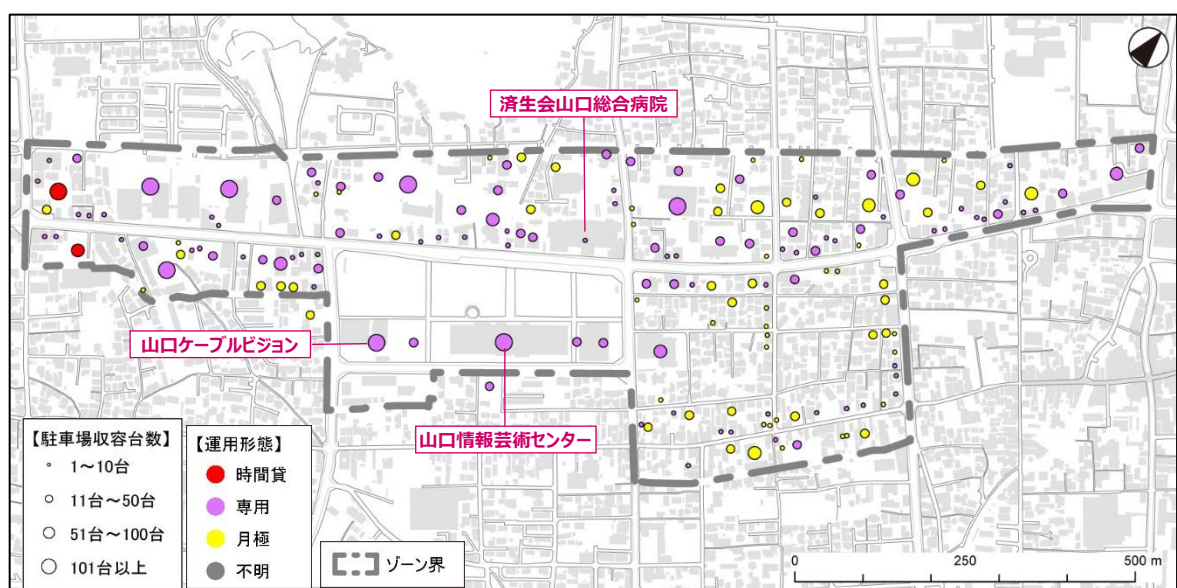


図 3-3 Cゾーンの運用形態別の駐車場分布

資料：令和2年度駐車場実態調査結果（山口市都市計画課）

④ Dゾーン：湯田温泉地区

Dゾーンの駐車場収容台数は4,704台であり、その多くは専用駐車場（62%）が占めています。旅館やホテルに付随する専用駐車場が多く存在しており、収容台数50台以下の月極駐車場も一定数存在しています。

また、当該ゾーンでは「多世代交流・健康増進拠点施設整備基本計画」を基に湯田温泉パーク整備事業に取り組んでいます。

表 3-6 各ゾーンの運用形態別収容台数（台）

	運用形態	Aゾーン	Bゾーン	Cゾーン	Dゾーン	全ゾーン計
収容台数	時間貸	370	1,600	466	517	2,953
	専用	4,109	1,787	2,603	2,904	11,403
	月極	884	2,821	1,153	1,283	6,141
	総台数	5,363	6,208	4,222	4,704	20,497
構成比	時間貸	7%	26%	11%	11%	14%
	専用	77%	29%	62%	62%	56%
	月極	16%	45%	27%	27%	30%
	総台数	100%	100%	100%	100%	100%

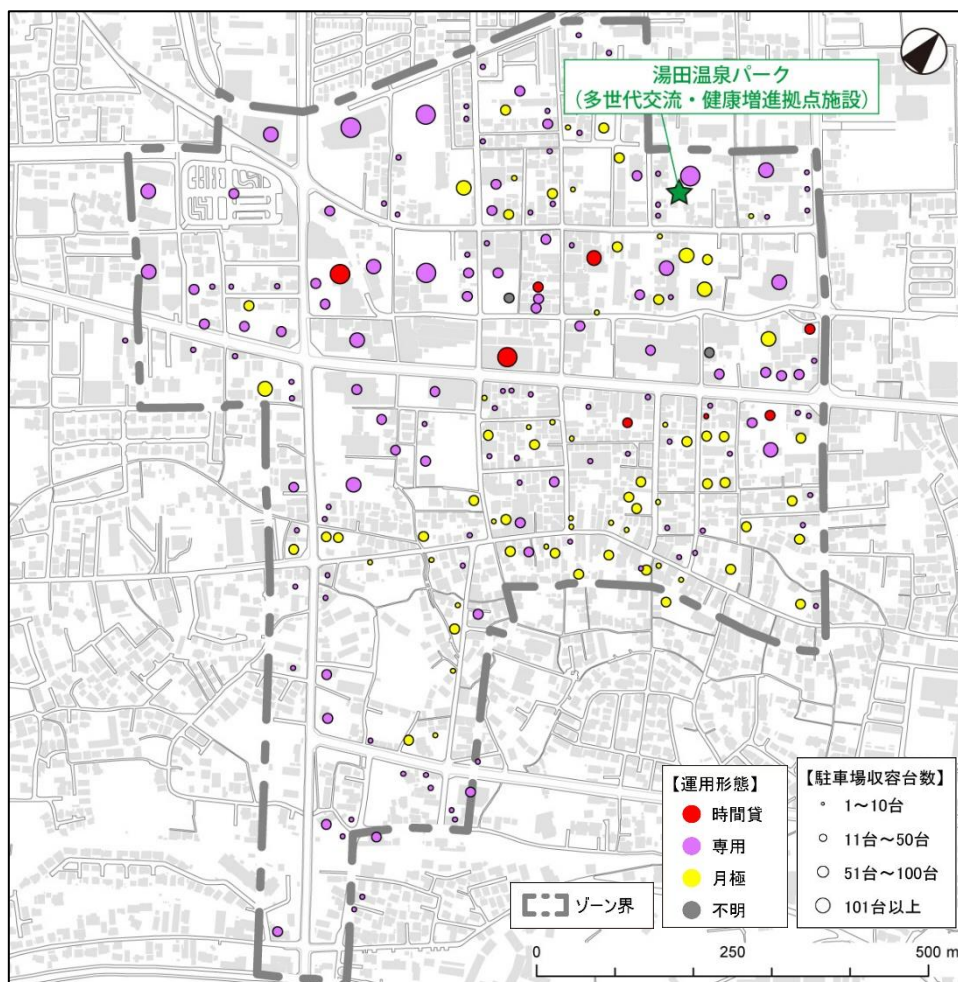


図 3-4 Dゾーンの運用形態別の駐車場分布

資料：令和2年度駐車場実態調査結果（山口市都市計画課）

3.2 ヒアリング調査から見える現状

駐車場整備地区において、今後の駐車場整備の方向性や駐車場施策を明確にするために、駐車場運営者や事業者に対して実施したヒアリング調査結果等から見える現状を以下に整理します。

1) 時間貸駐車場

- ・ 商店街や周辺施設でイベントが行われると満車になることがある。(駐車場運営者)
- ・ 駐車場までの経路において、一方通行や一時停止などの交通規制が多く、来訪者にとってわかりにくい。(大規模店舗、駐車場運営者)
- ・ 民間事業者が運営する満空情報を活用することで、満車時に周辺駐車場の空き状況の確認が容易となった。(大規模店舗)
- ・ 市外からの来訪者でも、地理的にわかりやすい場所に駐車場があるとよい。(大規模店舗)

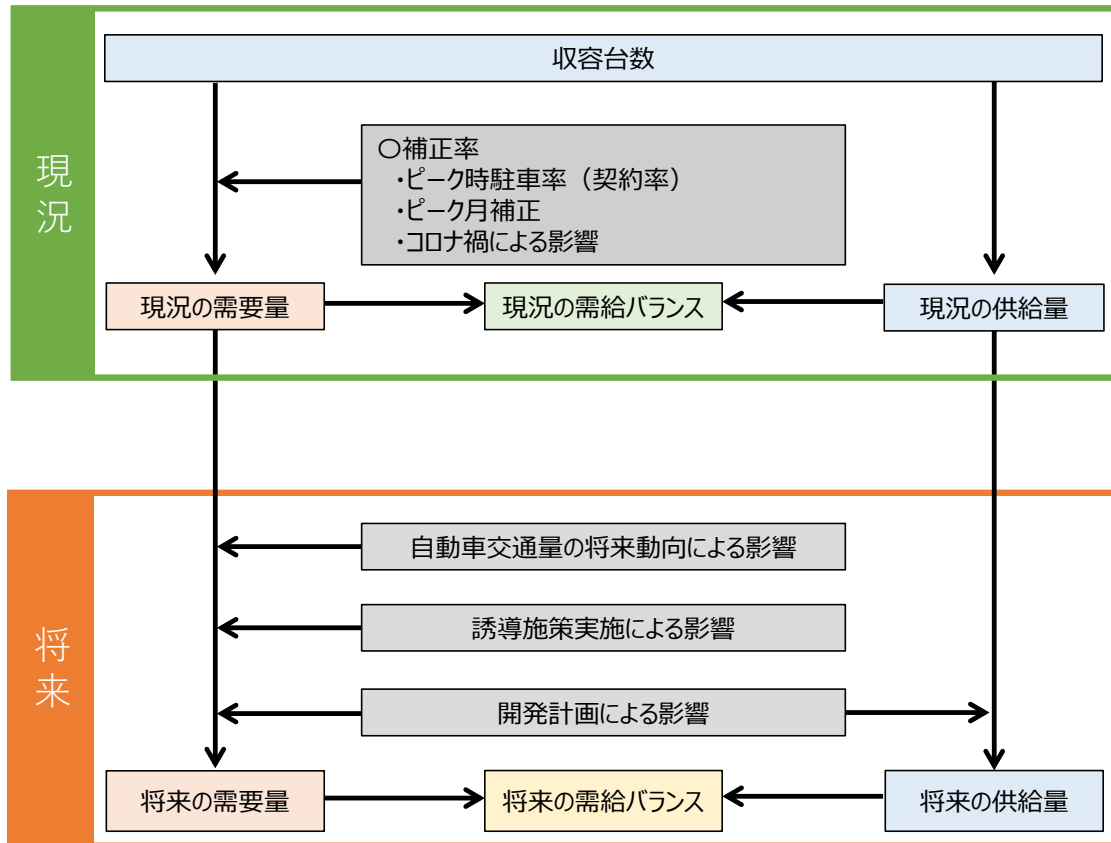
2) 専用駐車場

- ・ 事業所の敷地内や隣接地に業務用車両の駐車場がないため、業務効率が悪い。(大規模事業所)
- ・ 繁忙期や業務用車両のEV化に対応するため、事業所の敷地内や隣接地に駐車場を確保したい。(大規模事業所)
- ・ 駐車場出入口付近での歩行者と自動車の錯綜や、繁忙期の駐車場不足に起因する待機車両が一般交通を妨げている。(大規模事業所)
- ・ 長時間にわたる目的外利用により、施設利用者が駐車場を利用できなくなる場合がある。(官公庁)

3.3 需給バランス

路外駐車場（一般の用に供する駐車場）の量的な整備課題を把握するため、駐車場整備地区内において実施した調査結果をもとに、年間の利用特性やコロナ禍による影響を反映する補正を行い、現況における駐車場の需給バランスを把握しました。

また、駐車場に関係性の高い要因を考慮し、将来の需要量を算出するとともに、現在、市が実施している事業を踏まえて将来の供給量を算出し、将来における駐車場の需給バランスを予測しました。



※平日・休日別に算出

図 3-5 需給バランスの算出フロー

3.4 現況の需給バランス

月極駐車場については、サンプリングによるヒアリング調査に基づいた「契約率」を用いて駐車需要量の補正を行いました。また、時間貸駐車場については、対象ゾーンの年間月変動を考慮して、ピーク月を需要量とする「ピーク月補正」を行っています。さらに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動自粛等による影響を取り除くため、コロナ禍前後の滞在量の増減を踏まえた補正を行いました。これらの補正を行った現況の需要量に基づく需給バランスについて、以下の表3-7、3-8に示します。

表 3-7 平日の需給バランス（現況）

ゾーン	形態	供給量 (台)	需要量 (台)	需給バランス	
				需給比 (需要量/供給量)	過不足 (供給-需要) (台)
Aゾーン 大殿・白石地区	時間貸	370	278	75.1%	92
	専用	4,109	2,013	49.0%	2,096
	月極	884	831	94.0%	53
	合計	5,363	3,122	58.2%	2,241
Bゾーン 山口駅前地区	時間貸	1,600	816	51.0%	784
	専用	1,787	858	48.0%	929
	月極	2,821	2,736	97.0%	85
	合計	6,208	4,410	71.0%	1,798
Cゾーン 中園地区	時間貸	466	85	18.2%	381
	専用	2,603	2,590	99.5%	13
	月極	1,153	1,141	99.0%	12
	合計	4,222	3,816	90.4%	406
Dゾーン 湯田温泉地区	時間貸	517	117	22.6%	400
	専用	2,904	1,320	45.5%	1,584
	月極	1,283	783	61.0%	500
	合計	4,704	2,220	47.2%	2,484
合計		20,497	13,568	66.2%	6,929

表 3-8 休日の需給バランス（現況）

ゾーン	形態	供給量 (台)	需要量 (台)	需給バランス	
				需給比 (需要量/供給量)	過不足 (供給-需要) (台)
Aゾーン 大殿・白石地区	時間貸	370	26	7.0%	344
	専用	4,109	1,767	43.0%	2,342
	月極	884	831	94.0%	53
	合計	5,363	2,624	48.9%	2,739
Bゾーン 山口駅前地区	時間貸	1,600	848	53.0%	752
	専用	1,787	768	43.0%	1,019
	月極	2,821	2,736	97.0%	85
	合計	6,208	4,352	70.1%	1,856
Cゾーン 中園地区	時間貸	466	244	52.4%	222
	専用	2,603	2,674	102.7%	-71
	月極	1,153	1,141	99.0%	12
	合計	4,222	4,059	96.1%	163
Dゾーン 湯田温泉地区	時間貸	517	248	48.0%	269
	専用	2,904	1,430	49.2%	1,474
	月極	1,283	783	61.0%	500
	合計	4,704	2,461	52.3%	2,243
合計		20,497	13,496	65.8%	7,001

3.5 将来の需給バランス

将来の需給バランスの予測にあたり、市で実施している以下の開発計画に係る事業を考慮した将来の供給量と、将来の需要量に影響する駐車場に関係性の高い要因を踏まえた将来の需要量を算出しました。

1) 将来の供給量

新たに以下の2事業を実施することで、供給量が変化します。

- 新本庁舎整備事業

新本庁舎の整備に伴い都市計画駐車場である山口市中央駐車場を廃止し、新たに新立体駐車場を整備します。

- 湯田温泉パーク整備事業

湯田温泉パークの整備に伴い予定地の駐車場を廃止し、新たに専用駐車場を整備します。

2) 将来の需要量

将来の需要量の変化について、増加要因と減少要因に分けて以下に整理します。

【増加要因】

- ・ 新本庁舎の整備に伴う機能集約による駐車需要の増加
- ・ 湯田温泉パークの整備に伴う駐車需要の増加

新本庁舎の整備及び湯田温泉パークの整備に伴う延床面積の増床量を基に、大規模開発地区関連交通計画マニュアル（平成26年6月）を用いて駐車需要の増加量を予測し算出しました。※1

【減少要因】

- ・ 人口減少の進展や環境保全意識の高揚、高齢化に伴う運転免許保有者の減少などによる自動車交通量の減少
- ・ 「山口市コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり計画」や「第二次山口市市民交通計画」における公共交通利用者の増加施策による自動車利用率の減少

自動車交通量の減少については、自動車の走行台キロの伸び率※2を活用し、また、自動車利用率の減少については、将来の公共交通の利用者目標※3をもとに、自動車から公共交通への転換数を想定して補正率を算出しました。

※1 開発計画による影響：山口市新本庁舎整備基本計画、(仮称)湯田温泉パーク（多世代交流・健康増進拠点施設）基本設計【概要版】(案)

※2 走行台キロ：平成22年道路交通センサス（山陽ブロック）の伸び率

※3 公共交通の利用者目標：山口市コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり計画（平成31年）、山口・防府都市圏総合都市交通体系調査（平成16年）

3) 将来の需給バランス

現況の需給量、供給量をもとに、将来の需要量、供給量を算出し、平日及び休日における将来の需給バランスを予測しました。

将来の駐車場整備地区全体の需給比（需要量/供給量）は現況よりも低くなり、駐車場の空き台数の余裕が増えることが予測されます。

駐車場整備地区全体では、平日、休日ともに供給量が需要量を上回っており、需給比は平日、休日ともに概ね6割となっていますが、AゾーンとDゾーンにおいては、需給比が概ね5割となっている状況です。

① Aゾーン：大殿・白石地区

Aゾーンの需給比は、休日に対して平日が高くなっています。運用形態別では、休日の時間貸駐車場の需要量は非常に低くなっています。専用駐車場の需給比は平日、休日ともに5割以下の状況です。月極駐車場の需給比は平日、休日ともに約9割と高くなっています。

② Bゾーン：山口駅前地区

Bゾーンの需給比は、平日、休日ともに概ね7割となっています。運用形態別では、平日と休日の需給比に大きな違いはありません。また、時間貸駐車場や専用駐車場の需給比は平日、休日ともに概ね4割から6割となっています。月極駐車場では、需給比が約9割と高くなっています。

③ Cゾーン：中園地区

Cゾーンの需給比は、平日、休日ともに概ね9割となっています。運用形態別では、時間貸駐車場の需給比は平日と比較すると休日が高く、また、専用駐車場は現況の休日の需要量が供給量を上回っているものの、将来は需要量が減少し、供給量と需要量の均衡が保たれますが、イベント時には一定の需要量が見込まれることから、今後の動向を踏まえた駐車場の確保が求められます。月極駐車場では、需給比が時間貸駐車場と同様に、平日、休日ともに9割以上と高くなっています。

④ Dゾーン：湯田温泉地区

Dゾーンの需給比は、平日、休日ともに概ね5割となっています。運用形態別では、時間貸駐車場の需給比は平日に対して休日が高い一方で、専用駐車場や月極駐車場は平日と休日の需給比に差がありません。月極駐車場の需給比は約6割となっています。

表 3-9 平日の需給バランス（将来）

ゾーン	形態	供給量 (台)	需要量 (台)	需給バランス	
				需給比 (需要量/供給量)	過不足 (供給-需要) (台)
Aゾーン 大殿・白石地区	時間貸	26	19	73.1%	7
	専用	4,332	1,998	46.1%	2,334
	月極	884	789	89.3%	95
	合計	5,242	2,806	53.5%	2,436
Bゾーン 山口駅前地区	時間貸	1,600	1,019	63.7%	581
	専用	1,787	814	45.6%	973
	月極	2,821	2,597	92.1%	224
	合計	6,208	4,430	71.4%	1,778
Cゾーン 中園地区	時間貸	466	81	17.4%	385
	専用	2,603	2,458	94.4%	145
	月極	1,153	1,083	93.9%	70
	合計	4,222	3,622	85.8%	600
Dゾーン 湯田温泉地区	時間貸	517	111	21.5%	406
	専用	2,946	1,356	46.0%	1,590
	月極	1,283	743	57.9%	540
	合計	4,746	2,210	46.6%	2,536
計		20,418	13,068	64.0%	7,350

表 3-10 休日の需給バランス（将来）

ゾーン	形態	供給量 (台)	需要量 (台)	需給バランス	
				需給比 (需要量/供給量)	過不足 (供給-需要) (台)
Aゾーン 大殿・白石地区	時間貸	26	2	7.7%	24
	専用	4,332	1,765	40.7%	2,567
	月極	884	789	89.3%	95
	合計	5,242	2,556	48.8%	2,686
Bゾーン 山口駅前地区	時間貸	1,600	828	51.8%	772
	専用	1,787	729	40.8%	1,058
	月極	2,821	2,597	92.1%	224
	合計	6,208	4,154	66.9%	2,054
Cゾーン 中園地区	時間貸	466	232	49.8%	234
	専用	2,603	2,538	97.5%	65
	月極	1,153	1,083	93.9%	70
	合計	4,222	3,853	91.3%	369
Dゾーン 湯田温泉地区	時間貸	517	235	45.5%	282
	専用	2,946	1,460	49.6%	1,486
	月極	1,283	743	57.9%	540
	合計	4,746	2,438	51.4%	2,308
計		20,418	13,001	63.7%	7,417

4. 駐車場整備地区の現状と課題

4.1 駐車場整備地区の現状と問題点

1) 駐車需要・特性

Bゾーン（山口駅前地区）では、専用駐車場や月極駐車場が点在することで店舗の連続性が阻害され、施設間の自動車移動を助長しています。また、山口駅通りには、荷捌き車両だけでなく一般車両の路上駐車が多数存在しています。

また、Aゾーン（白石・大殿地区）の専用駐車場では、過度な目的外利用が見受けられます。

中心市街地及びその周辺において「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を目指し、まちなかウォークアブル推進事業に取り組んでいます。

2) 駐車場配置

Bゾーン（山口駅前地区）では、幹線道路から直接アクセスできない大規模駐車場が多数存在しており、駐車場へアクセスするための道路が狭隘で、駐車場の位置が分かりにくいいため、来訪者にとって利用しづらい状況です。

また、Bゾーン（山口駅前地区）やDゾーン（湯田温泉地区）では、小規模な時間貸・月極の平面駐車場が点在しているため、有効的な土地利用が図られておらず、接道する出入口が多いことから歩行者と自動車とが錯綜し、安全・安心な歩行環境を阻害しています。

3) 需給バランス

駐車場整備地区全体では駐車場が供給過多である一方で、Cゾーン（中園地区）の特定の専用駐車場はイベント時などに一時的な需要の集中による駐車場不足が起きており、入庫待ちの車両で周辺道路に混雑を招いています。

地区や運用形態別で見ると駐車場の利用率に差が生じており、全体として非効率な運用となっています。特に公共施設が集積するAゾーン（大殿・白石地区）では、施設ごとに専用駐車場が整備されているため供給過多となっており、平日と休日で駐車需要に大きな差異が生じています。

4.2 駐車場整備の課題

① まちの魅力創出に向けた土地利用転換に資する駐車場の集約

にぎわいのある魅力的な市街地や、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を創出するため、低未利用地等を効率的に活用し、まちなみや景観の連続性、歩行者中心の空間等の確保に取り組んでいます。

しかし、Bゾーン（山口駅前地区）やDゾーン（湯田温泉地区）を中心に、小規模な平面駐車場が無秩序に点在しており、良好な景観やまちなみの連続性を阻害し、「まちなか」の魅力低下に繋がっています。

そのため、駐車場経営者等の理解・協力を得ながら、まちの魅力創出に向けた土地利用転換に資する駐車場の集約が求められます。

② 安全で円滑な交通環境の確保に資する駐車場の整備

大規模駐車場へアクセスするための道路が狭隘であり、周辺道路において混雑を招いています。また、一部の駐車場では、入庫待ちの車両が周辺道路に滞留しています。そのため、周辺道路に影響が少ない場所へ駐車場や出入口を再配置するなど、駐車場整備地区全体において安全で円滑な交通環境の確保に資する駐車場の整備が求められます。

③ 歩行者と自動車との共存に資する駐車場の整備

Bゾーン（山口駅前地区）やDゾーン（湯田温泉地区）を中心に小規模な専用・月極の平面駐車場が多数存在していることから、駐車場の出入口が多く、安全・安心な歩行環境を阻害しています。そのため、人通りの多い道路からのアクセスが必要な駐車場や、歩行者と自動車の錯綜する駐車場の出入口を削減するなど、歩行者が安心してまちなかを回遊できる、歩行者と自動車との共存に資する駐車場の整備が求められます。

④ 誰もが利用しやすい駐車場の整備

駐車場整備地区には公共施設・商業施設・観光施設等の立地により、大規模駐車場が多数存在していますが、幹線道路から直接アクセスできない駐車場が多く、駐車場の位置が分かりにくいいため、市外からの来訪者にとって利用しづらい状況です。そのため、来訪者にとっても駐車場位置や満空情報を分かりやすくするなど、誰もが利用しやすい駐車場の整備が求められます。

⑤ 需要に応じた効率的で柔軟性の高い駐車場の運営

駐車場整備地区全体では駐車場が供給過多である一方で、一部の地区や施設ではイベント時などに駐車場が不足しています。また、地区や運用形態別で見ると利用率に差が生じており、全体として非効率な運用となっています。専用駐車場の過度な目的外利用への対応や、需給バランスの平準化や駐車場位置の適正化を図るためにも、利用の目的や時間、曜日等の特性を踏まえ、駐車場管理者等と協力・連携のもと、需要に応じた効率的で柔軟性の高い駐車場の運営が求められています。

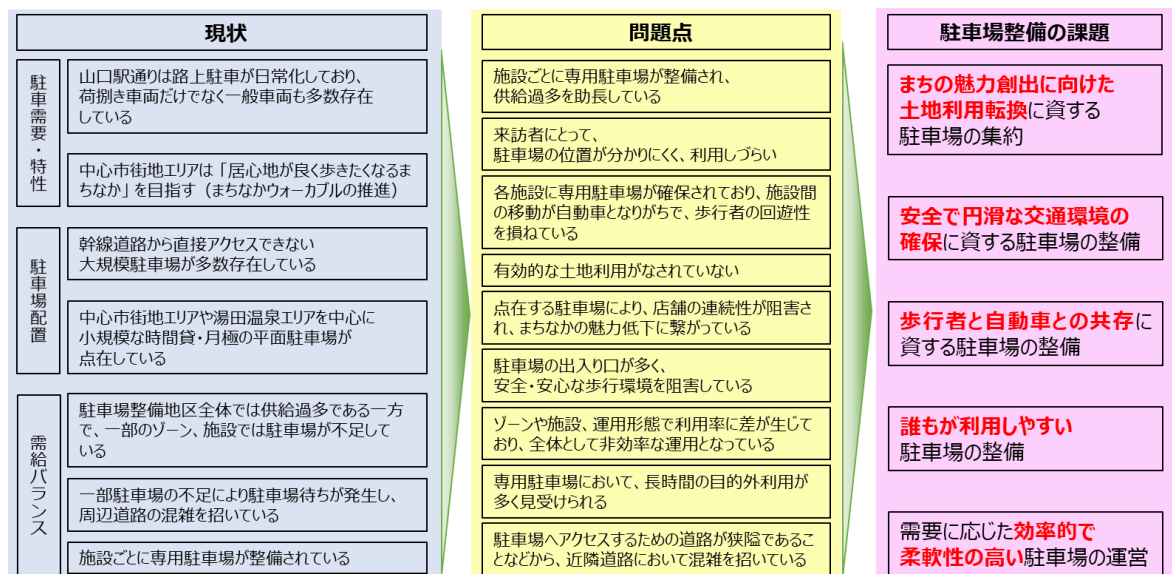


図 4-1 駐車場を取り巻く現状・問題点と駐車場整備の課題

5. 駐車場整備計画の基本方針

5.1 基本理念

人口増加・高度経済成長といった時代から人口減少・成熟社会への転換といった社会経済情勢の変化に伴い、駐車場を取り巻く状況も変化しており、これまでの増加する駐車需要に対応する駐車場施策（量の確保）から、まちのにぎわい創出に寄与するための駐車場施策（質の向上）へと転換が求められています。

しかし、まちのにぎわいは、駐車場施策だけで創出されるものではなく、駐車場整備地区内における関連計画や関連事業と連携した取組が必要となります。

こうした現状や課題を踏まえ、本計画の基本理念を以下のように定めます。

基本理念：まちのにぎわいや魅力の創出を支える駐車場施策

これまでの増加する駐車場需要への対応（量の確保）から、
まちなみの連続性といったまちづくりと連携した駐車場施策（質の向上）への転換

図 5-1 駐車場整備計画の基本理念

5.2 基本方針

本計画では、駐車場に関する課題を踏まえ、今後の駐車場の整備方針をこれまでの「量の確保」から「質の向上」へと転換し、まちのにぎわいや魅力の創出を下支えする駐車場施策を目指し、以下の3つの基本方針を定めます。

① 駐車場需給バランスの適正化

余剰となっている駐車場をまちの魅力の向上につながる土地利用へと転換する必要があります。こうした土地利用転換を促すため、駐車需要を踏まえた駐車場の集約化の促進などにより駐車場総数の適正化を図ります。

② 駐車場配置の適正化

誰もが訪れやすく、居心地が良く歩きたくなるまちなかを創出するため、歩行者と自動車の双方にとって快適な空間を確保する必要があります。こうした空間を確保するため、幹線道路からアクセスできる場所や施設の立地を考慮した場所への駐車場の集約化や、歩行者の安全性を考慮した駐車場出入口の配置など、駐車場配置の適正化を図ります。

③ 賢い駐車場運営の推進

駐車場総数の適正化と、来訪者が利用しやすい駐車場環境を確保するため、施設や時期、時間帯、曜日などにより異なる駐車需要に対応する必要があります。こうしたことから、施設間での駐車場の共同利用や柔軟な運用形態の導入などにより、効率的な駐車場運営の推進を図ります。また、スムーズな駐車場への誘導や出入庫を図るため、駐車場情報の発信やスマートパーキング※の導入を促進します。

※ スマートフォンのアプリや電子決済を活用して、駐車場の検索・予約や料金支払いなどを一括で行える新たなサービス

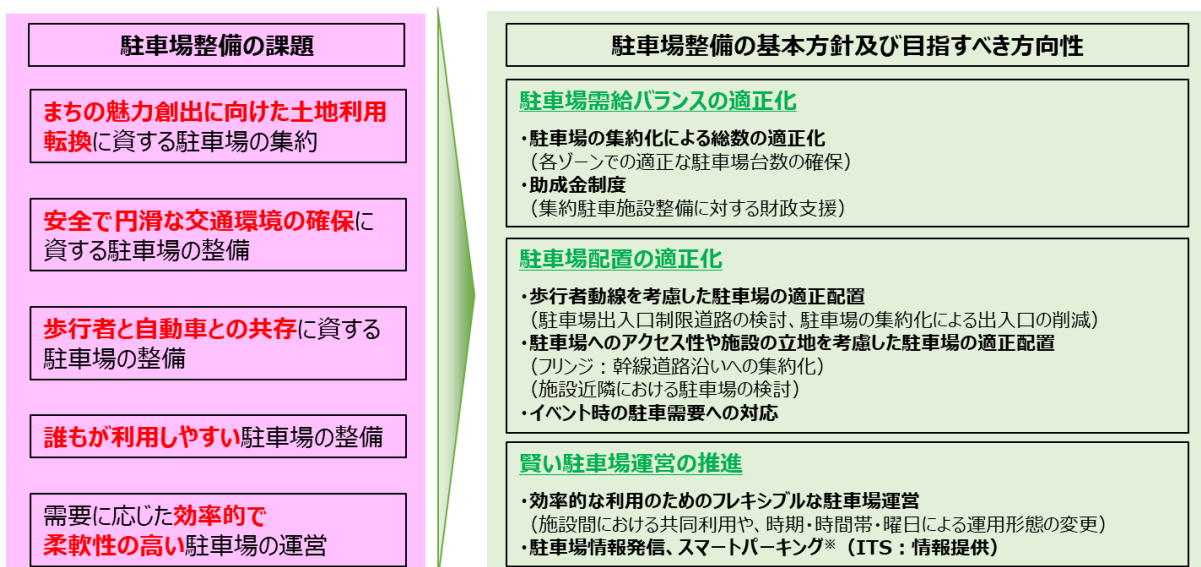


図 5-2 駐車場整備の課題と基本方針及び目指すべき方向性

5.3 各ゾーンにおける目指すべき方向性

駐車場整備地区内の各ゾーンにおける目指すべき方向性について、以下に示します。

表 5-1 各ゾーンにおける目指すべき方向性

ゾーン	目指すべき方向性	検討内容
A : 大殿・白石地区	○効率的な利用のためのフレキシブルな駐車場の運営	<ul style="list-style-type: none"> ・施設や時期、時間帯、曜日などの一時的な需要のピークにより、需給バランスに差異が生じていることから、駐車場の運用形態の変更など、効率的でフレキシブルな駐車場の運営について検討します。
B : 山口駅前地区	<ul style="list-style-type: none"> ○駐車場の集約化による総数の適正化 ○駐車場へのアクセス性や施設の立地を考慮した駐車場の適正配置 ○歩行者動線を考慮した駐車場の適正配置 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の総数は充足しており、余剰となっている駐車場について、まちの魅力向上に資するような他の土地利用への転換を促進するため、駐車場の集約化による総数の適正化について検討します。 ・誰もが利用しやすい駐車場環境を確保するため、幹線道路沿いへの駐車場の集約化による駐車場の適正配置を検討します。 ・施設へアクセスしやすい駐車場環境を確保するため、施設の立地や歩行者動線を考慮した駐車場の適正配置を検討します。 ・誰もが訪れやすく、居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出のため、安全で円滑な交通環境の確保や歩行者優先道路への自動車の流入抑制に資する駐車場の適正配置などを検討します。 ・路上駐車がみられる山口駅通りにおいて、荷捌きのための駐車施設等の確保について検討します。
C : 中園地区	○イベント時の駐車需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内の公園はイベント活用が増加しており、今後、駐車需要の増加が見込まれることから、イベント時の駐車需要に対応できるよう、適切な駐車台数の確保について検討します。
D : 湯田温泉地区	<ul style="list-style-type: none"> ○駐車場の集約化による総数の適正化 ○駐車場へのアクセス性や施設の立地を考慮した駐車場の適正配置 	<ul style="list-style-type: none"> ・にぎわいの創出や回遊性の向上、歩行者の安全確保や歩行者動線を考慮した駐車場の集約化、駐車場総数や配置の適正化について検討します。

表 5-1 各ゾーンにおける目指すべき方向性

ゾーン	目指すべき方向性	検討内容
各ゾーン共通	<ul style="list-style-type: none"> ○助成金制度 ○駐車場情報発信、スマートパーキング 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者による集約駐車施設整備に対する財政支援について検討します。 ・既存駐車場を効率的に活用するため、施設間における共同利用や駐車場情報の発信など、賢い駐車場運営の推進について検討し、来街者にとって分かりやすく、利用しやすい駐車場になるよう関係団体・関係機関等と連携を図ります。

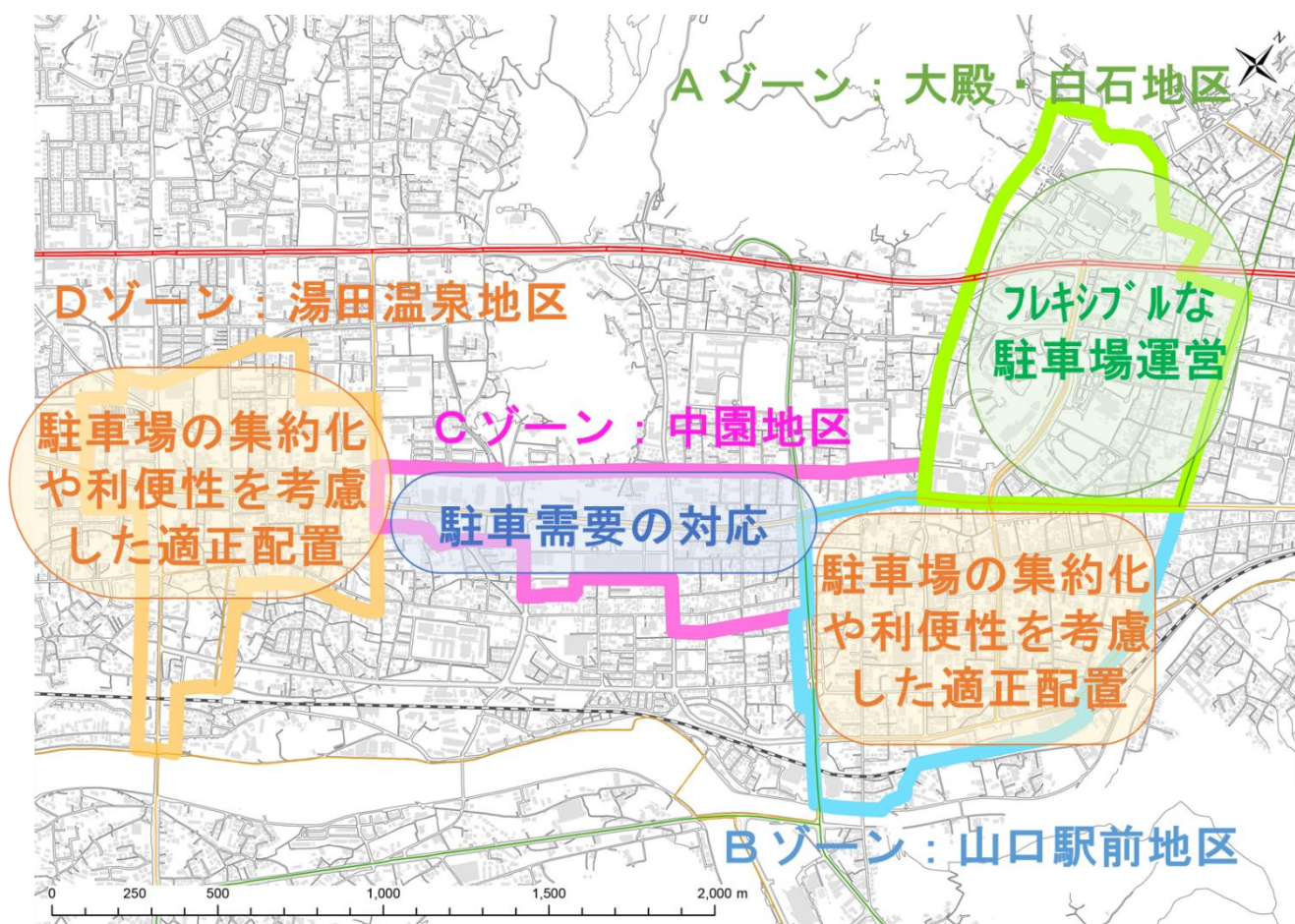


図 5-3 各ゾーンにおける目指すべきテーマ

6. 集約駐車施設の適正配置

駐車場の「総数」や「配置」の適正化を目指すべき方向性として位置づけているBゾーン（山口駅前地区）とDゾーン（湯田温泉地区）において、集約駐車施設の適正な配置を検討します。

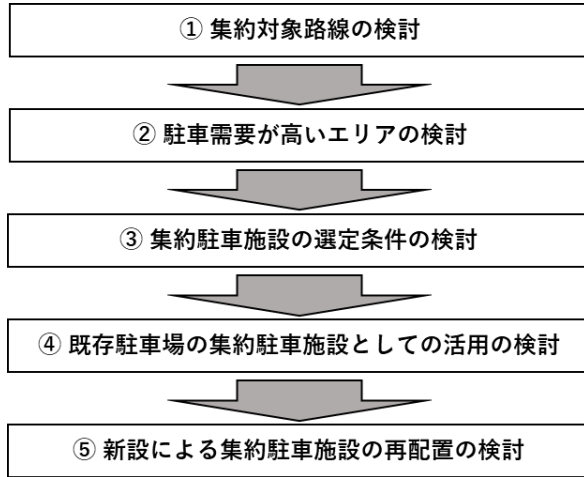


図 6-1 集約駐車施設の検討手順

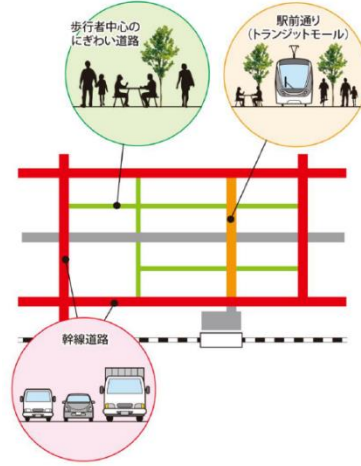


図 6-2 フリンジ駐車場※の移転・集約先イメージ

出典：「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）」（国土交通省、平成 30 年）
 ※駐車場を都心部の外周に計画的に配置し、都心部への自動車の乗り入れを抑制するもの

6.1 集約対象路線の検討

集約駐車施設については、歩行者の安全確保を考慮した配置を検討する必要があります。そのため、車道が2車線以上あり両側に歩道が整備されている路線の中から、歩行者の回遊性向上に取り組んでいるまちなかウォークブルの中心軸となる山口駅通りを除いた路線を「集約対象路線」として設定し、集約駐車施設は、この路線から出入庫が可能な配置とします。

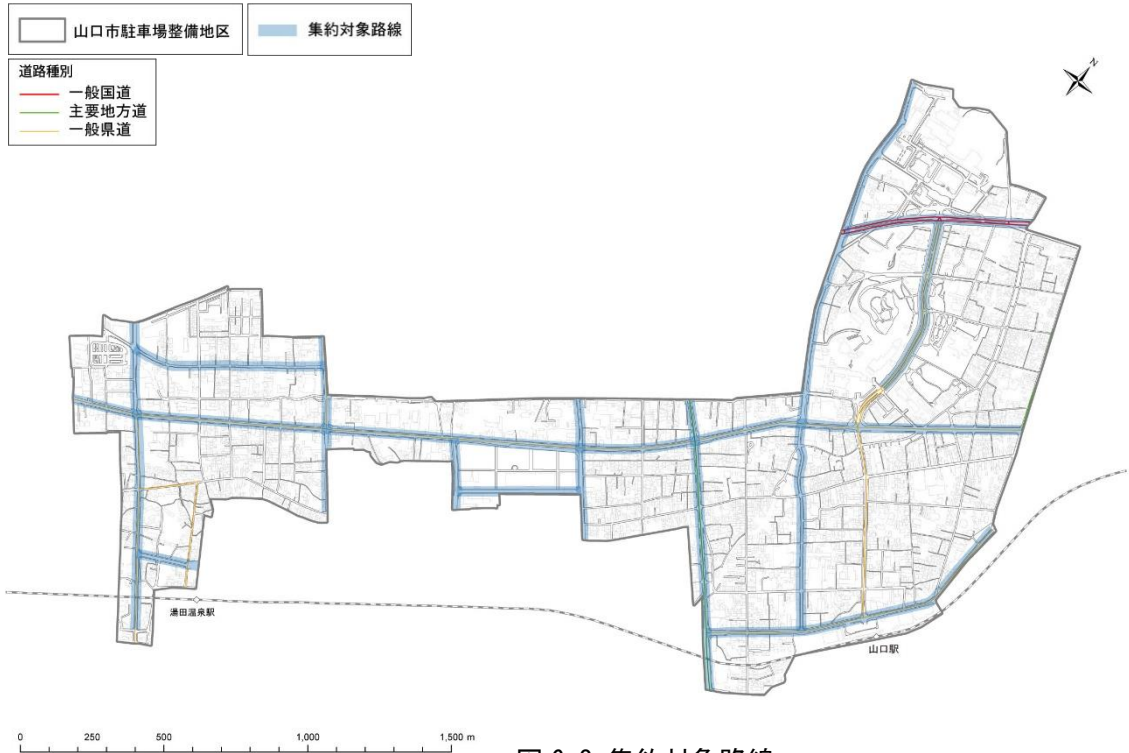


図 6-3 集約対象路線

6.2 駐車需要が高いエリアの検討

集約駐車施設については、主要施設へアクセスしやすいなど利便性の高い場所への配置が必要です。

条例により駐車施設の附置が義務付けられる施設（居住目的のものを除く。）を主要な施設とし、その集積状況（メッシュの中心から300m圏内の主要な施設数）により駐車需要の高いエリアを抽出します。

駐車需要の高い、Bゾーン（山口駅前地区）とDゾーン（湯田温泉地区）では、まちなかへの自動車の流入抑制、歩行者の回遊性向上や安全確保を進めていることから、この2つの地区で集約駐車施設の配置を検討します。

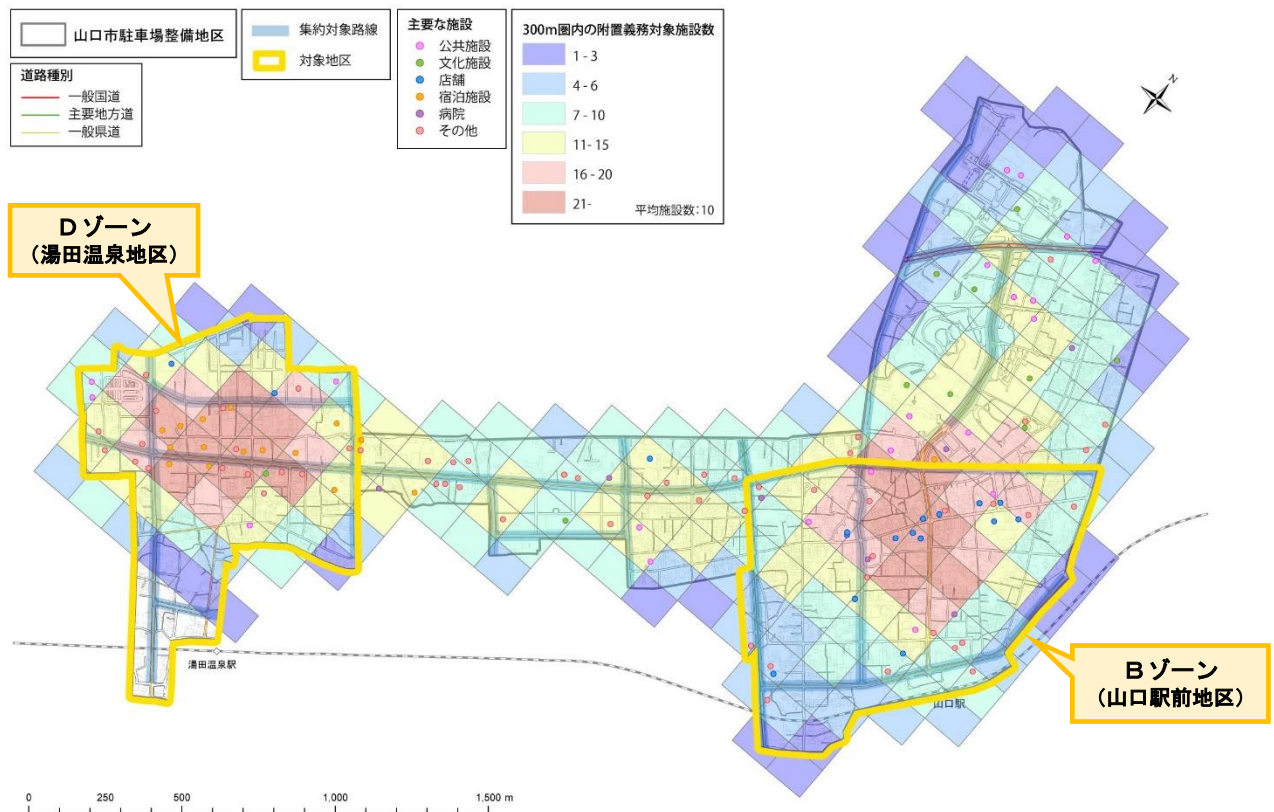


図 6-4 主要な施設の集積状況

また、まちのにぎわいや魅力の創出が求められる中、既存の平面駐車場についても集約による再配置や他の土地利用への転換を図るという「質的なコントロール」が必要です。

Bゾーン（山口駅前地区）では、収容台数 31 台以上の既存の平面駐車場（時間貸、専用、月極）がゾーンの広範囲に分布していることから、集約対象路線沿線で集約駐車施設の配置を検討します。

Dゾーン（湯田温泉地区）では、収容台数 31 台以上の既存の平面駐車場（時間貸、専用、月極）がゾーンの北側に多く分布しており、その約 4 割が集約対象路線である市道上東湯田温泉五丁目線の周辺に存在することから、同路線沿線で集約駐車施設の配置を検討します。

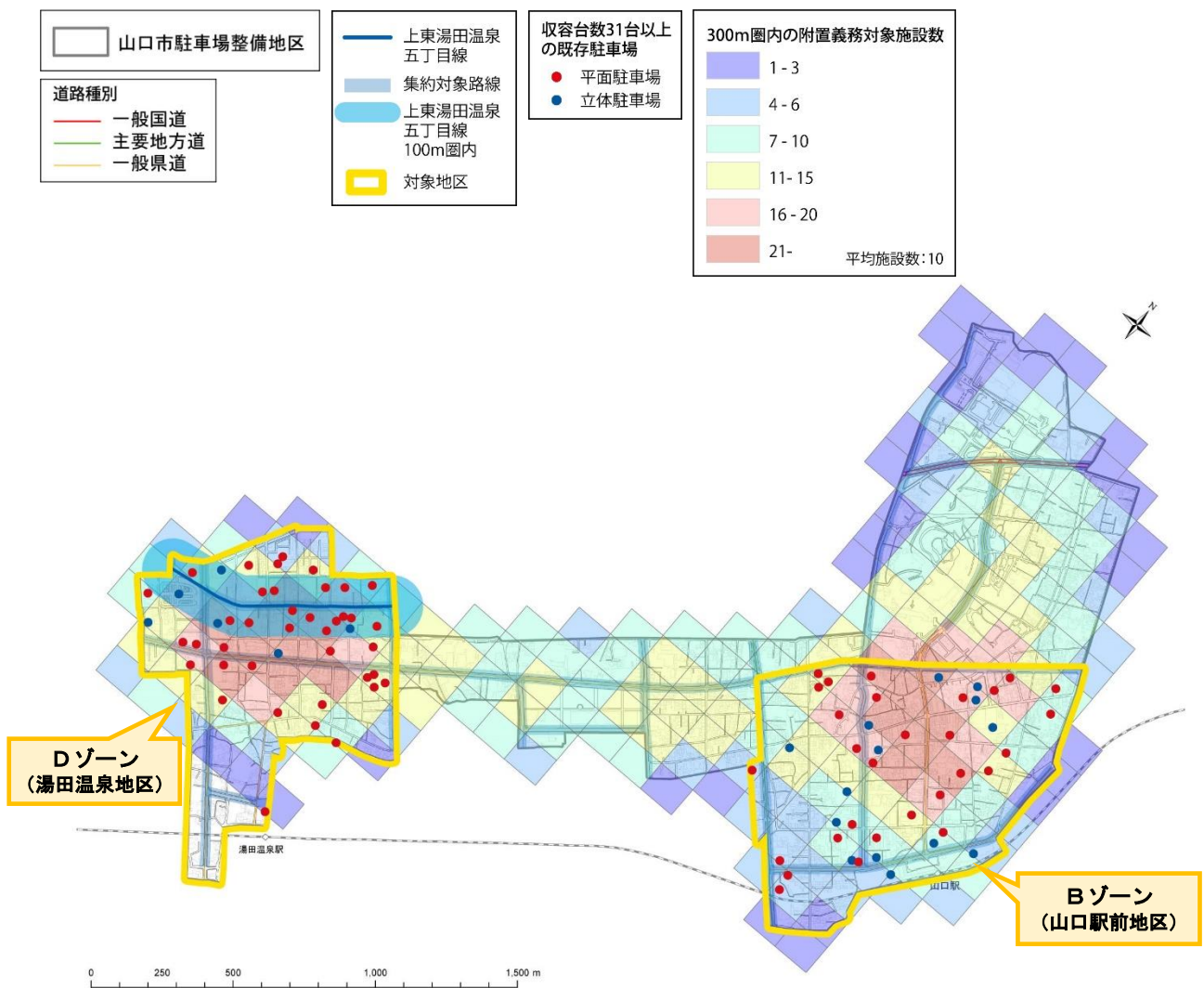


図 6-5 収容台数 31 台以上の既存駐車場の分布（Bゾーン・Dゾーン）

6.3 集約駐車施設の選定条件の検討

既存駐車場を活用した集約駐車施設の適正配置や新設の集約駐車施設の再配置を検討するため、以下の3つの視点から集約駐車施設の選定条件を設定します。

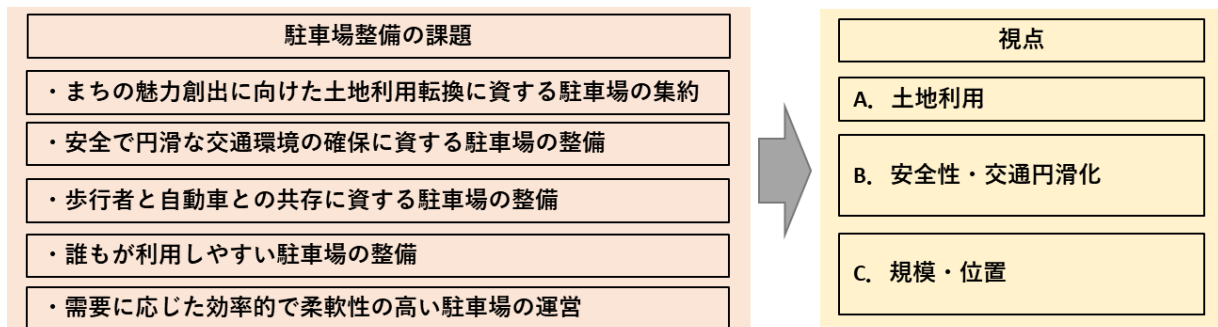


図 6-6 集約駐車施設の配置の適正化を検討するための視点

表 6-1 集約駐車施設の選定条件

抽出内容	視点	条件	設定理由
既存駐車場の活用	A. 土地利用	集約駐車施設から 300m 圏内に駐車場の附置が義務付けられる施設が多く立地するメッシュを包含すること	山口市条例に基づく駐車場の附置義務制度に定める附置場所の特例の隔地距離が 300m 以内であることから、駐車需要の高いエリアについて、集約駐車施設から 300m 圏内としてカバーすることが望ましいため
		B. 安全性・交通円滑化	駐車場の敷地が集約対象路線に面していること
	C. 規模・位置		周辺の駐車場を集約できる規模であること
		運用形態が時間貸駐車場であること	既存施設の中でも多様な運用形態への利用転換が可能と考えられるため
		立体駐車場であること	中心部の限られた土地の中で効率的な土地活用を図るため
	新設駐車施設の再配置	A. 土地利用	集約駐車施設から 300m 圏内に駐車場の附置が義務付けられる施設が多く立地するメッシュを包含すること
将来開発される施設がある場合は、その 300m 圏内にあること			将来の開発に伴い、周辺に新たな駐車需要が発生するため

6.4 既存駐車場の集約駐車施設としての活用の検討

選定条件に基づき集約駐車施設としての機能を有する既存駐車場を検討したところ、図 6-7 に示す 3 箇所が抽出されましたが、それらの 300m 圏内としてカバーできる範囲の外にも駐車需要の高いエリアが存在します。

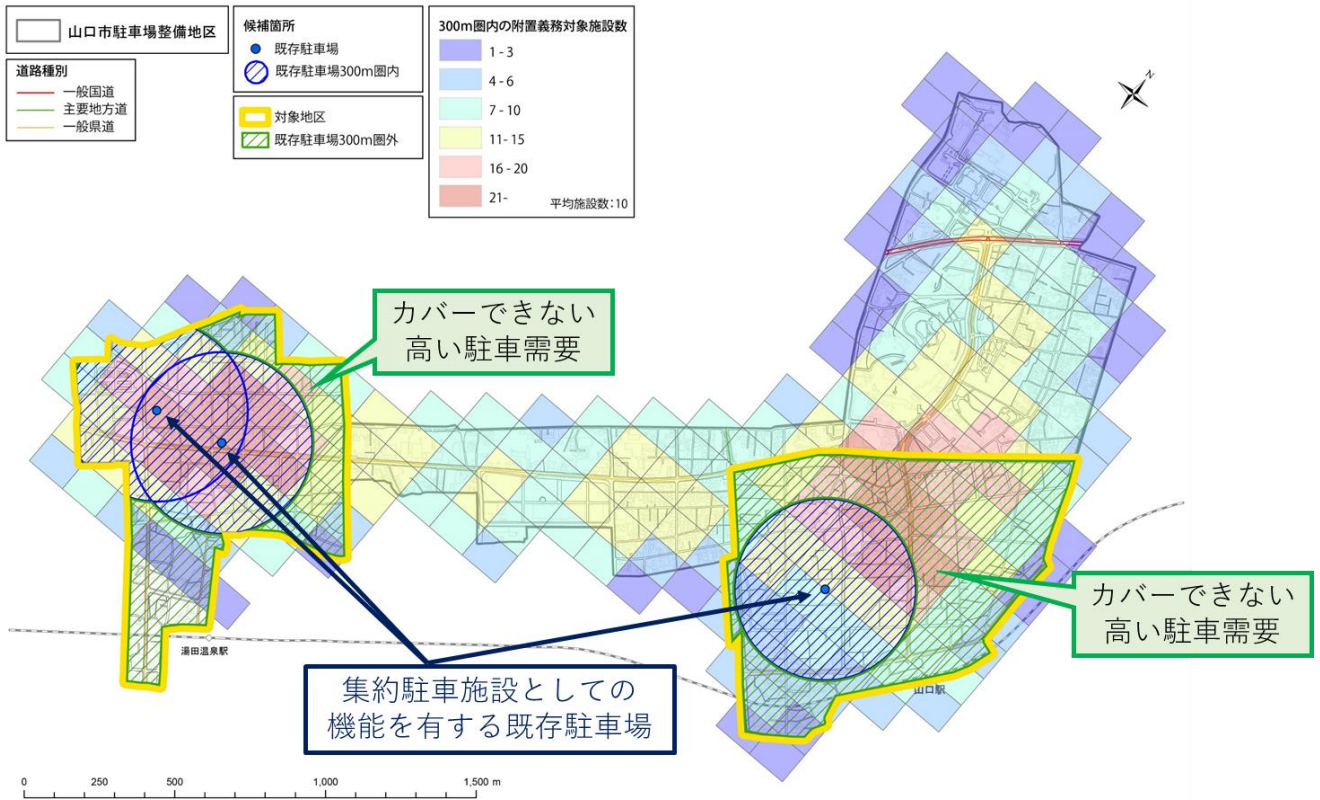


図 6-7 抽出した既存駐車場と駐車需要のカバーエリア

6.5 新設による集約駐車施設の再配置の検討

1) 集約駐車施設の再配置が必要な路線の抽出

既存駐車場でカバーできない高い駐車需要を補うために、新設による集約駐車施設の再配置が必要な路線を抽出しました。

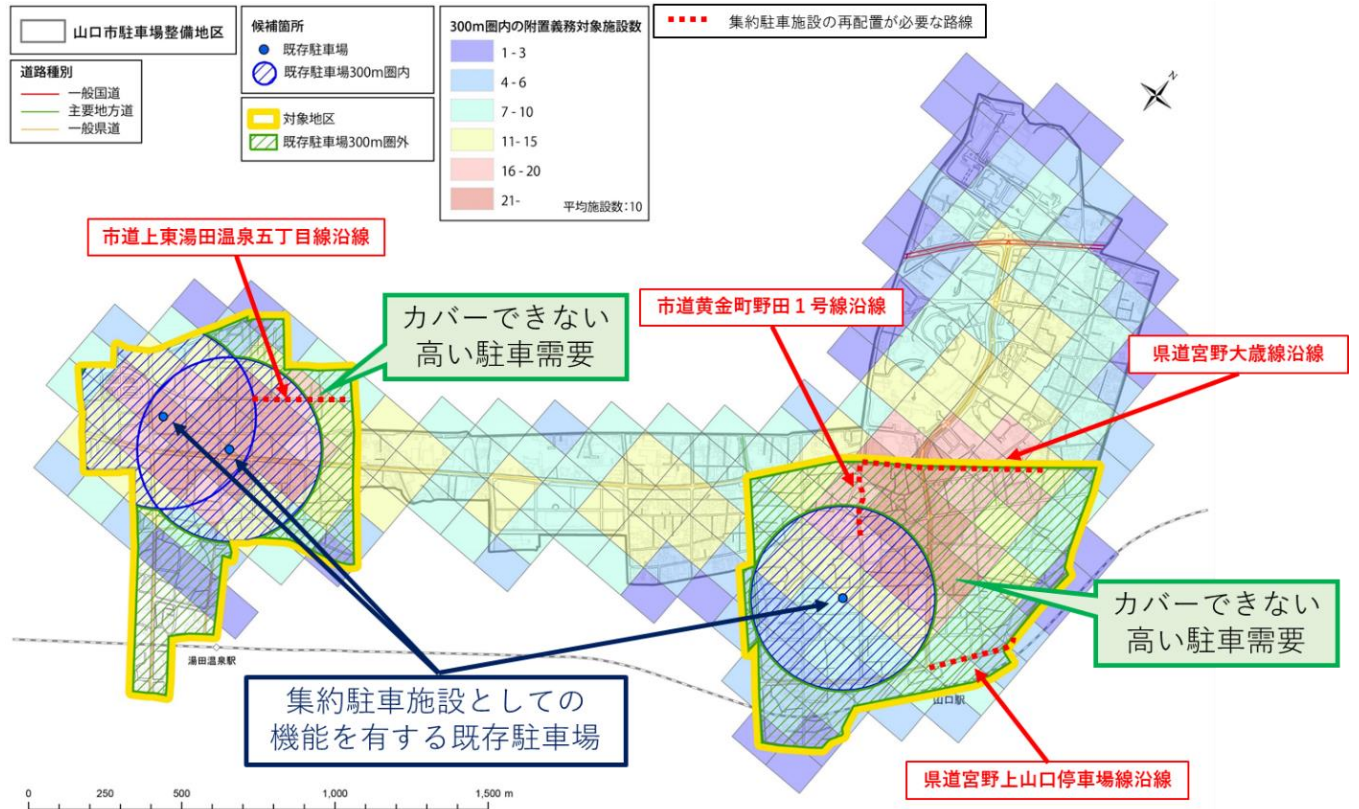


図 6-8 集約駐車施設の再配置が必要な路線

2) 新設による集約駐車施設の規模の想定

各路線に再配置が必要な集約駐車施設の規模を想定するため、一例として、Bゾーン（山口駅前地区）及びDゾーン（湯田温泉地区）に集約駐車場1～4を設定しました。

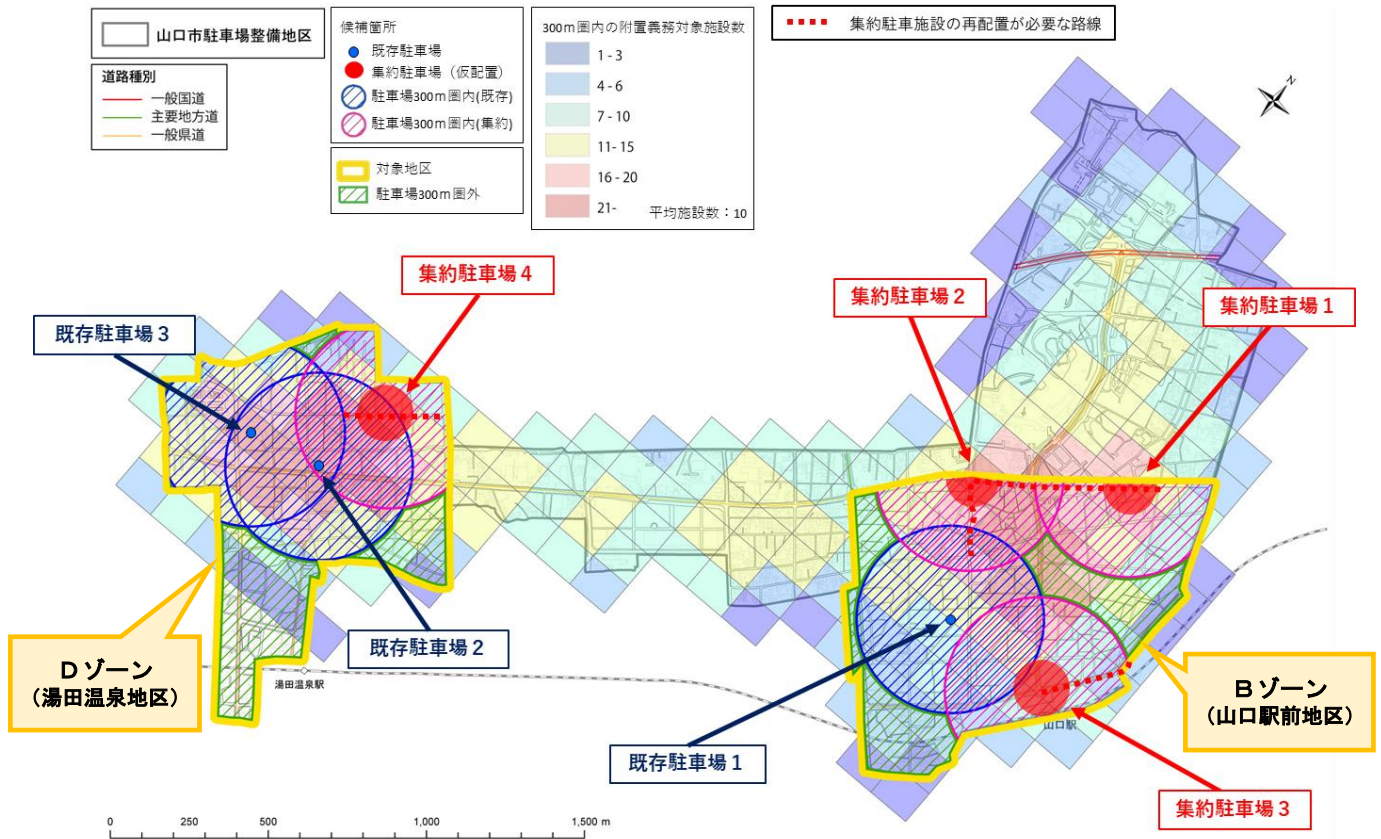


図 6-9 集約駐車施設の配置例

集約駐車場1～4の規模を想定するため、Bゾーン（山口駅前地区）とDゾーン（湯田温泉地区）における将来の時間貸駐車需要量を集約駐車施設の配置例で配分したものと、集約駐車施設から100m圏内の専用駐車場及び月極駐車場の将来の駐車需要量を加えたものを表6-2、6-3に示します。（※既存駐車場の専用・月極駐車需要量は現況の収容台数を上限とする）

表 6-2 Dゾーン（湯田温泉地区）の
駐車需要量（想定）

集約駐車施設名	時間貸 駐車需要量	専用・月極 駐車需要量	合計
既存駐車場2	69台	102台	171台
既存駐車場3	92台	55台	147台
集約駐車場4	74台	376台	450台
総数	235台	533台	768台

表 6-3 Bゾーン（山口駅前地区）の
駐車需要量（想定）

集約駐車施設名	時間貸 駐車需要量	専用・月極 駐車需要量	合計
既存駐車場1	362台	82台	444台
集約駐車場1	269台	86台	355台
集約駐車場2	157台	133台	290台
集約駐車場3	231台	103台	334台
総数	1,019台	404台	1,423台

6.6 集約駐車施設の適正配置

集約駐車施設の再配置が必要な路線と想定される駐車施設の規模について、図 6-10 に示します。

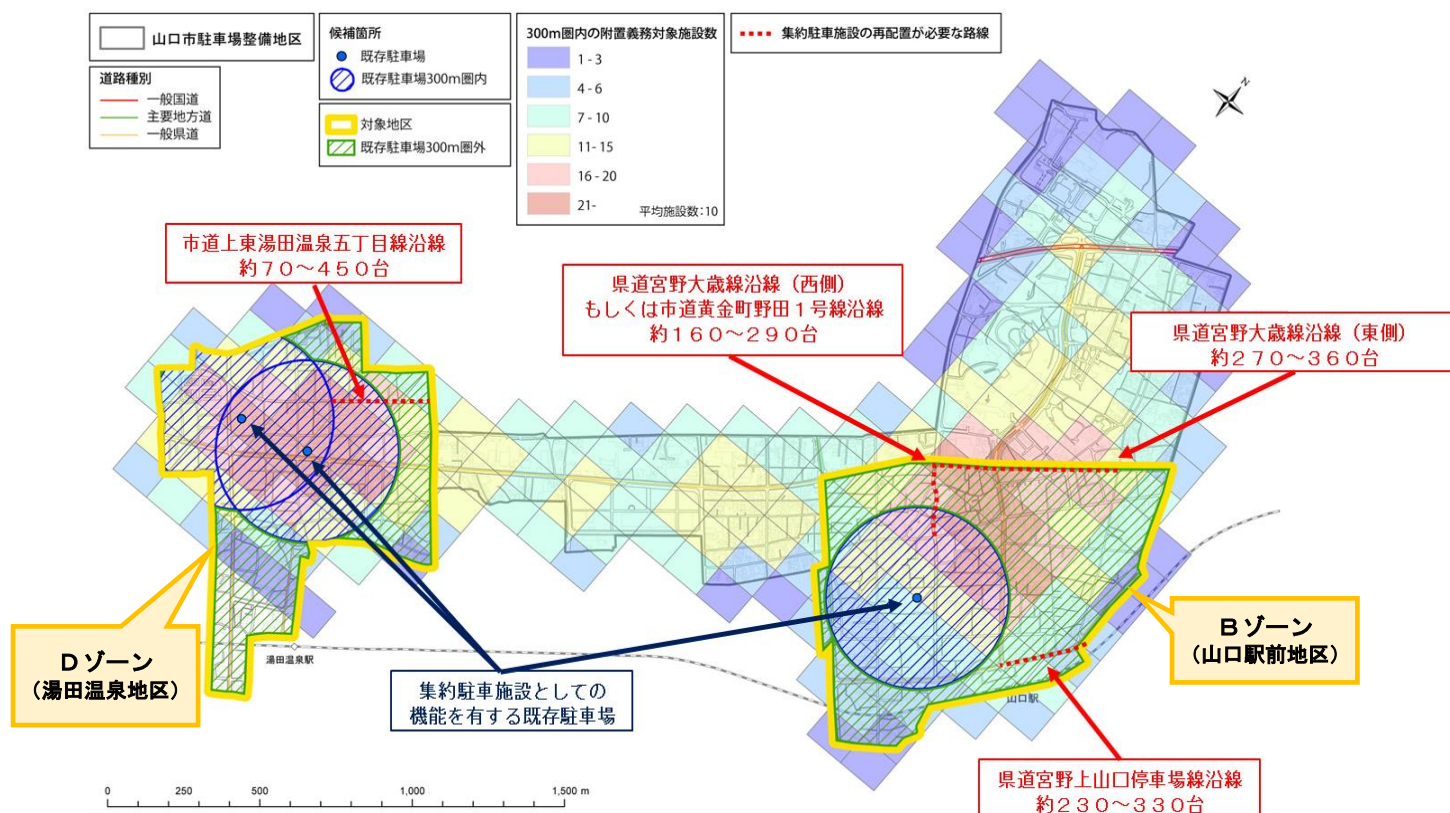


図 6-10 集約駐車施設の再配置が必要な路線と想定される駐車施設の規模

集約駐車施設の規模は、Bゾーン（山口駅前地区）の県道宮野大歳線沿線（東側）に約 270～360 台、県道宮野大歳線沿線（西側）もしくは市道黄金町野田 1 号線沿線に約 160～290 台、県道宮野上山口停車場線沿線に約 230～330 台、Dゾーン（湯田温泉地区）の市道上東湯田温泉五丁目線沿線に約 70～450 台と想定されます。

図 6-10 に示す、Bゾーン（山口駅前地区）の 4 箇所と Dゾーン（湯田温泉地区）の 3 箇所の集約駐車施設で、各ゾーンのすべての時間貸駐車需要量をまかなうことができます。

なお、需要の想定は、あくまでも目安として算出しており、実際の駐車施設の整備にあたっては整備時点での需要調査や、費用対効果の確認を行う必要があります。

7. 駐車場整備計画の推進に向けた取組

駐車場整備地区全体において、目指すべき方向性で示した検討内容に基づき、以下に示す取組や検討を関係者の理解や協力を得ながら引き続き行います。

■ Aゾーン：大殿・白石地区

- ・ 専用駐車場における目的外利用に対する有料化の検討
- ・ 施設間における共同利用の促進

■ Bゾーン：山口駅前地区

- ・ フリンジ駐車場の整備促進等による駐車場の集約化と駐車場跡地の高度利用の促進
- ・ 駐車場出入口制限道路の検討
- ・ 荷捌き等のための駐車施設の確保や荷捌き施設の整備の検討

■ Cゾーン：中園地区

- ・ イベント時の駐車需要にも対応できる駐車台数の確保に向けた検討

■ Dゾーン：湯田温泉地区

- ・ フリンジ駐車場の整備促進等による駐車場の集約化と駐車場跡地の高度利用の促進
- ・ 駐車場出入口制限道路の検討

■ 各ゾーン共通

- ・ 民間事業者による集約駐車施設の整備等に対する財政支援制度の検討
- ・ 民間事業者によるスマートパーキングの導入の促進（携帯端末のアプリケーションと連携した効果的な駐車場案内、キャッシュレス決済など）

8. 駐車場の集約化に向けた目標年次と目標値

駐車場整備地区内においては、駐車場施策によって駐車場の集約化と台数の適正化を図るとともに、まちづくり施策との連携によってまちのにぎわいや魅力の創出につながる土地利用を促進することが求められています。

本計画では、各ゾーンにおける目指すべき方向性を示しており、この中でも、Bゾーン（山口駅前地区）及びDゾーン（湯田温泉地区）については、駐車場の「総数」や「配置」の適正化を進めることとしており、本計画で検討した集約駐車施設の望まれる配置や規模に基づいた集約駐車施設の整備の促進等を目標とします。

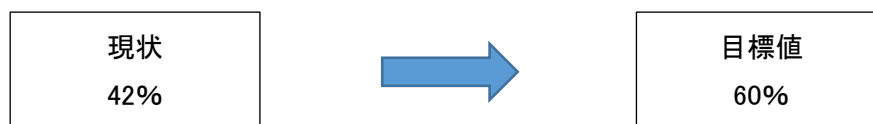
なお、集約駐車施設の運用形態は、多様な運用形態への利用転換が可能な時間貸とします。

1) 目標年次

本計画の計画期間である令和15年とします。

2) 目標値

本計画で、Bゾーン（山口駅前地区）及びDゾーン（湯田温泉地区）において検討した、集約駐車施設の望まれる配置や規模に基づいた集約駐車施設（時間貸分）の整備率について、以下のとおりとします。






※Bゾーン（山口駅前地区）及びDゾーン（湯田温泉地区）の集約駐車施設（時間貸）における、将来的に必要な駐車台数に対し、集約がなされた駐車台数の比率とする。

9. その他

実施スケジュールについては、以下のとおり短期・中期・長期を想定し、社会経済情勢等の変化を踏まえて施策の見直しを行います。

表 9-1 実施スケジュール

	短期 (1～3年後)	中期 (4～7年後)	長期 (8～10年後)
実現事業案の策定			
実現事業案の実施			
実現事業案の見直し			
検証			