

山形市まちなか駐車場適正化計画

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



この計画の推進により、SDGsのこのゴールの達成に貢献することを目指します



令和5年12月

山形市

目次

1章 はじめに	1
(1) 策定の背景と目的	1
(2) 計画の位置づけ	5
(3) 目標年次（計画期間）	5
(4) 計画の対象範囲	5
2章 本計画策定にあたり実施した実態調査の概要	6
(1) 駐車場供給実態調査	6
(2) 駐車場利用実態調査	6
(3) 駐車場利用者に対するアンケート調査	6
3章 山形市中心市街地における駐車場の現状と課題	7
(1) 中心市街地における駐車場の需給状況	7
(2) 都市計画駐車場（市営駐車場）の需給状況	12
(3) まちづくりと駐車場との関係	17
(4) 中心市街地の駐車場政策に関する課題のまとめ	21
4章 今後の駐車場政策の基本方針	22
(1) 今後の中心市街地における駐車場政策の基本方針	22
5章 駐車場政策の具体的な取り組み	23
(1) 駐車場の供給量の適正化	23
(2) 駐車場の配置の適正化	24
(3) 駐車場の多目的利用の促進	30
6章 計画のスケジュール	31
7章 計画の推進と進行管理	32
(1) 計画の推進体制	32
(2) 計画の進行管理	32

1章 はじめに

(1) 策定の背景と目的

我が国の駐車場制度の骨格は昭和32年の駐車場法制定によって形作られました。これはモータリゼーションの進展により深刻化する路上駐車問題の解消を図るため、「駐車は路外へ」を原則とし、路外駐車場の整備を促進するためのものでした。同法の基本的な考え方としては、自治体が駐車場の整備促進を図る地域として「駐車場整備地区」を都市計画に定め、同地区およびその周辺地区における一定規模以上の建築物に駐車場附置を義務化するとともに、都市計画へ都市施設として駐車場を定めることを可能とし、都市計画事業として駐車場の整備を円滑に進められるようにするものでした。

山形市においても、この考えに従い、昭和46年に「山形市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」が制定されました。都市計画駐車場についても昭和47年決定の香澄駐車場を皮切りに、平成9年決定の山形駅西口駐車場まで8施設が都市計画に定められ、整備されてきました。また、駐車場整備地区についても平成3年に都市計画に定められています。

一方で、山形市のこれまでの都市基盤整備の歩みを振り返ってみると、山形駅や七日町などを中心とした既存市街地における都市施設整備が進んだ一方、郊外地区においても複数の区画整理により市街地の拡大が進みました。拡大した市街地においては、大型郊外ショッピングセンターと多数のロードサイド型店舗が大規模な駐車場を伴って立地しました。

郊外型店舗の増加を一因として中心市街地の求心力が低下し、直近の5年で中心市街地では2軒の百貨店が閉店しています。小規模な店舗の閉業も数多く発生し、その土地・建物の有効活用が図られず、跡地がコインパーキングに姿を変え、まちなみの分断を招いています。

自動車利用が多い山形市においては、まちなぎわいのために一定の駐車需要へ対応することは必要ですが、駐車場はまちなぎわいの景観や歩行者の安全確保を阻害する要因となることから、需要に応じた適正な規模での立地が求められます。

このような背景を踏まえ、山形市は令和元年度及び令和2年度の2カ年にわたり、まちなかの駐車場に関する実態調査を実施しました。本計画はこの調査結果に基づき、中心市街地における駐車場の現状を分析するとともに、分析により得られた諸課題に対応するための今後の駐車場政策を示すものです。

(参考：山形市における現行の駐車場関連制度)

駐車場整備地区

自動車交通が著しくふくそうする地区、またはその周辺地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要のある地区を対象に、計画的な駐車場整備の促進を図る地区として、平成3年に都市計画に定めています。
山形市では、中心市街地及びその周辺地区の約229haを指定しています。

都市計画法（抜粋、条項・文言を一部省略）
（地域地区）

第8条 都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる地域、地区又は街区を定めることができる。
（8） 駐車場法第3条第1項の規定による駐車場整備地区

駐車場法（抜粋、条項・文言を一部省略）
（駐車場整備地区）

第3条 都市計画法第8条第1項第1号の商業地域、近隣商業地域、第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域若しくは準工業地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区又は当該地区の周辺の地域内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区域については、都市計画に駐車場整備地区を定めることができる。

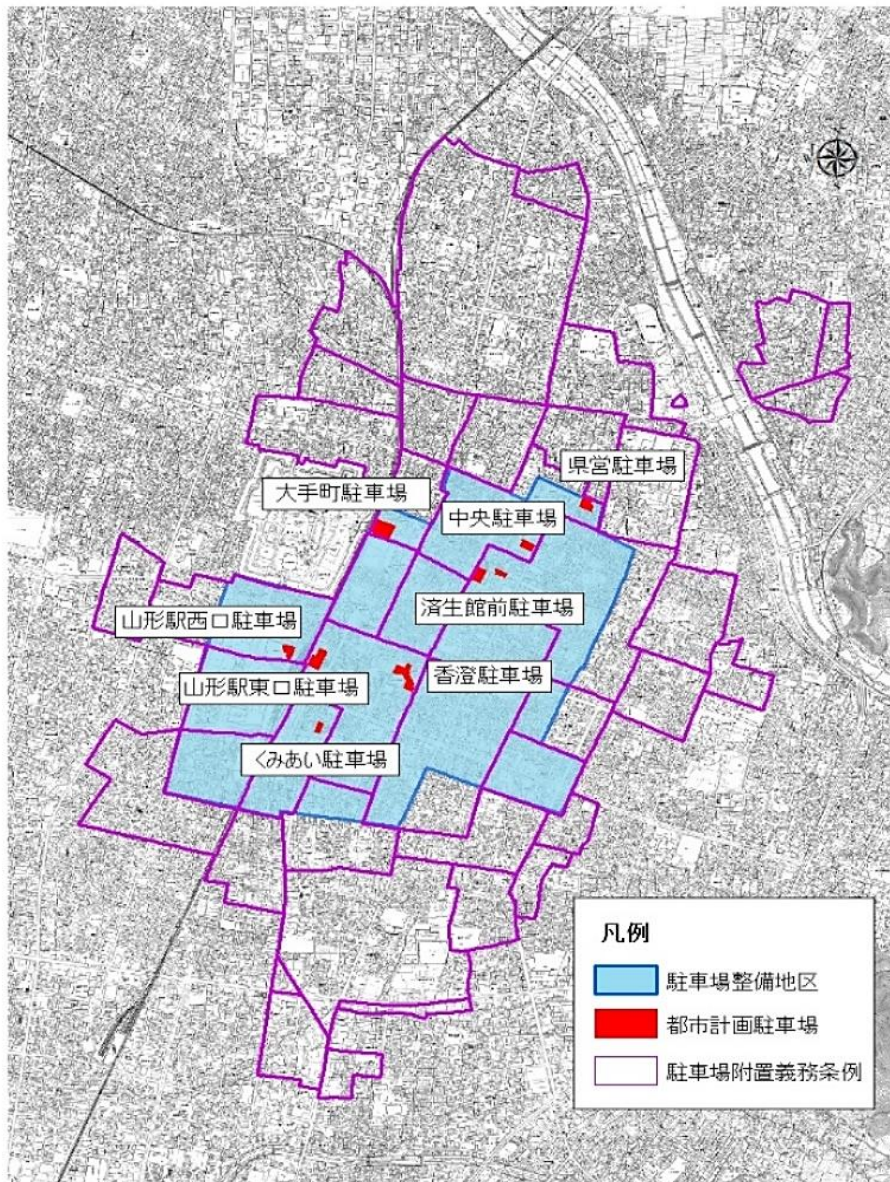


図 1-1 駐車場整備地区

都市計画駐車場

駐車場整備地区において、駐車需要に対応するため都市計画上必要な位置に適正な規模で永続的に確保され、広く一般公共の用に供すべき駐車場として都市計画に定めています。

山形市では、市営駐車場 5 か所を含む 8 か所の駐車場を都市計画に定めています。

都市計画法（抜粋、条項・文言を一部省略）

（都市施設）

第 11 条 都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる施設を定めることができる。

（1） 道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設

駐車場法（抜粋、条項・文言を一部省略）

（駐車場整備地区内の路外駐車場の整備）

第 10 条 市町村は、駐車場整備地区に関する都市計画を定めた場合においては、その地区内の長時間の自動車の駐車需要に応じるために必要な路外駐車場に関する都市計画を定めなければならない。

2 地方公共団体は、前項の都市計画に基づいて、路外駐車場の整備に努めなければならない。

凡例 ■ 都市計画駐車場

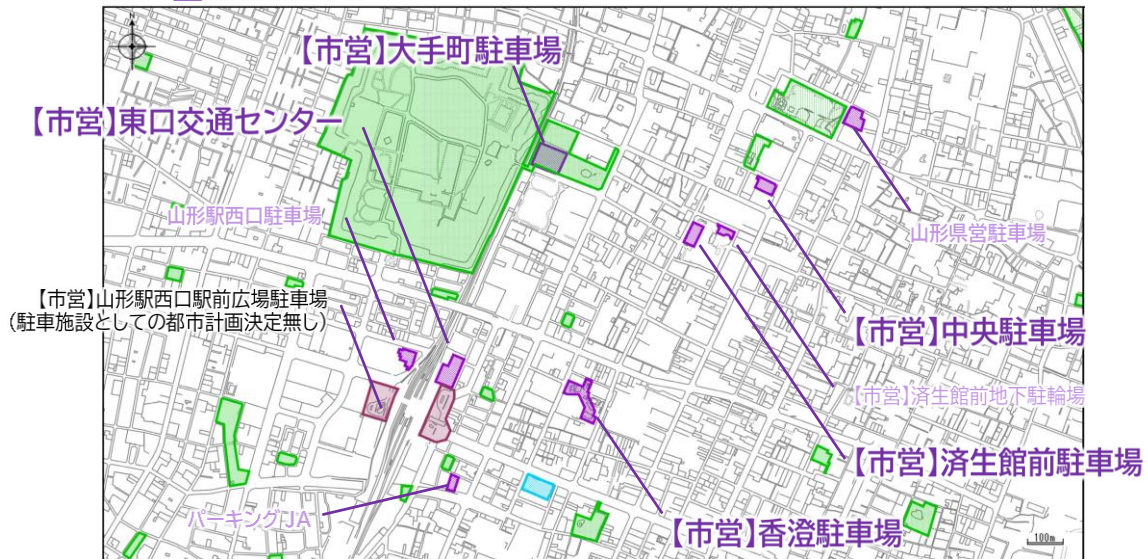


図 1-3 都市計画駐車場の位置図

表 1-1 都市計画駐車場の一覧

駐車場名	所在地	都市計画		設置者	供用台数
		決定年月日	最終変更年月日		
香澄	香澄町二丁目	S47.4.6	S58.6.17	山形市	141
くみあい	山形市幸町	S47.10.30	-	JA 山形市	171
中央	旅籠町二丁目	S58.6.17	-	山形市	425
大手町	大手町	S60.6.11	-	山形市	182
山形県営	旅籠町三丁目	H1.9.8	H1.12.13	山形県	300
済生館前	七日町一丁目	H3.12.25	-	山形市	444
山形駅東口	香澄町一丁目	H5.1.6	-	山形市	500
山形駅西口	城南町一丁目	H9.7.25	-	山形県	345

山形市建築物における駐車施設の附置等に関する条例 (抜粋)

(周辺地区の指定)

第3条 法第20条第2項の規定に基づき、商業地域の周辺の地域内で条例で定める地区(以下「周辺地区」という。)は、別表第1のとおりとする。

(建築物の新築又は増築の場合の駐車施設の附置)

第4条 商業地域又は周辺地区において、建築物を新築又は増築しようとする者で、次の各号の一に該当する場合は、別表第2に定める基準に従い当該建築物の敷地内に駐車施設を附置しなければならない。ただし、商業地域内において非特定用途に供する建築物で、市長が特に必要でないと認めたものについてはこの限りでない。

- (1) 商業地域内において、延べ面積(駐車施設の用途に供する床面積を除く。以下同じ。)が3千平方メートル以上の建築物を新築し、又は延べ面積が当該規模以上の建築物について増築し、若しくは建築物の延べ面積が当該規模以上となる増築をしようとするとき。
 - (2) 商業地域内において、特定部分の延べ面積が2千平方メートル以上の建築物を新築し、又は特定部分の延べ面積が当該規模以上の建築物について特定用途に係る増築をし、若しくは特定部分の延べ面積が当該規模以上となる増築をしようとするとき。
 - (3) 周辺地区内において、特定部分の延べ面積が3千平方メートル以上の建築物を新築し、又は特定部分の延べ面積が当該規模以上の建築物について特定用途に係る増築をし、若しくは特定部分の延べ面積が当該規模以上となる増築をしようとするとき。
- 2 商業地域内又は周辺地区内における特定部分及び非特定部分を有する建築物は、その全部を特定用途に供する建築物とみなし、前項の規定を適用する。この場合において、特定部分の延べ面積と、非特定部分の延べ面積に3分の2を乗じて得た面積との合計をその建築物の延べ面積とする。

別表第1 周辺地区

(下記の地区より商業地域を除く。)

宮町一丁目、宮町二丁目、宮町三丁目、宮町四丁目、宮町五丁目、銅町二丁目1番・2番・7番・12番、薬師町一丁目、薬師町二丁目1番・2番・9番～16番、緑町一丁目、緑町三丁目、六日町、相生町、錦町、大手町、桜町、旅籠町三丁目、七日町四丁目、七日町五丁目、十日町三丁目、香澄町三丁目、幸町、八日町一丁目、八日町二丁目、東原町一丁目、東原町三丁目1番～4番、小姓町、諏訪町一丁目、諏訪町二丁目、小白川町一丁目5番、小白川町二丁目1番・2番、三日町一丁目、三日町二丁目、鉄砲町一丁目、鉄砲町二丁目、鉄砲町三丁目、若葉町、南一番町、美畑町8番～10番、荒橋町1番～3番、小荷駄町1番～3番、あずま町、北山形一丁目、北山形二丁目1番・2番・5番、肴町、城北町一丁目、城北町二丁目、城南町一丁目、城南町二丁目、城南町三丁目、春日町、双葉町一丁目、上町一丁目、上町二丁目、五日町、鈴川町一丁目1番～4番、印役町一丁目1番・2番、印役町二丁目、印役町三丁目1番・2番・5番、双月町二丁目1番～6番

参考：別表第1の示す範囲

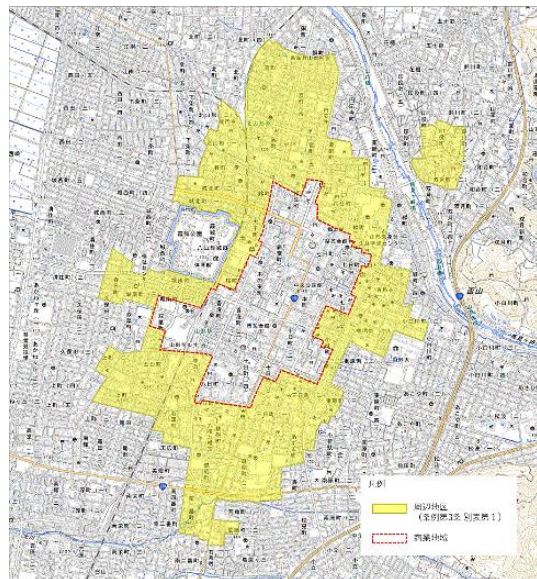


図 1-2 周辺地区

別表第2 駐車施設の基準

地域及び地区	駐車施設の規模	
商業地域	基礎台数 10 台	(第1項第1号該当) 延べ面積が3,000平方メートルをこえ、9,900平方メートルまでは、300平方メートルまでごとに1台、9,900平方メートルをこえる部分については、450平方メートルまでごとに1台
		(第4条第1項第2号該当) 延べ面積が2,000平方メートルをこえ、9,800平方メートルまでは、300平方メートルまでごとに1台、9,800平方メートルをこえる部分については、450平方メートルまでごとに1台
周辺地区	基礎台数 10 台	(第4条第1項第3号該当) 延べ面積が3,000平方メートルをこえ、9,900平方メートルまでは、300平方メートルまでごとに1台、9,900平方メートルをこえる部分については、450平方メートルまでごとに1台

(2) 計画の位置づけ

本計画は、山形市都市計画マスタープランの目指す都市構造における、具体的な拠点やネットワークのあり方を示す山形市立地適正化計画（令和3年3月策定）に対応して、駐車場に関する事項をまとめたものです。また、5章で示す駐車場配置適正化区域及び路外駐車場配置等基準については、都市再生特別措置法第81条に基づき山形市立地適正化計画に追記する事項です。

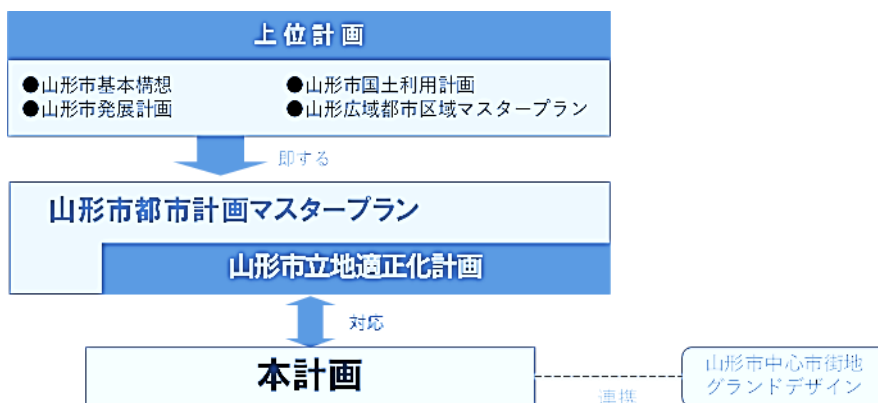


図 1-4 計画の位置づけ

(3) 目標年次（計画期間）

山形市立地適正化計画の目標年次に準じ、令和17年（2035年）とします。

(4) 計画の対象範囲

山形市立地適正化計画における都市機能誘導区域を本計画の対象区域とします。

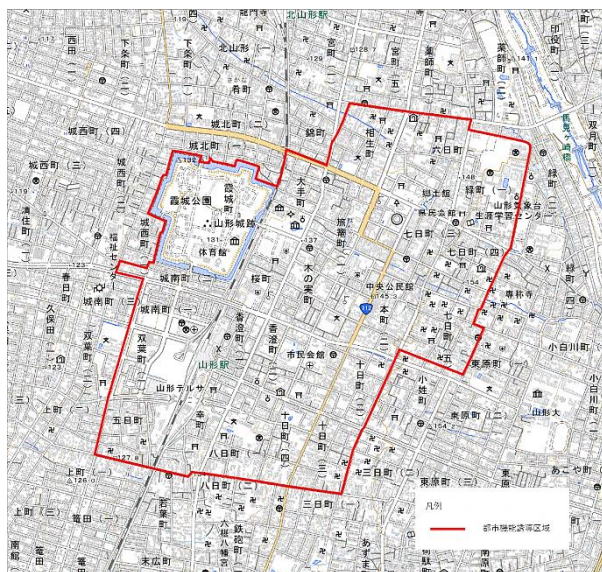


図 1-5 計画の対象範囲

2章 本計画策定にあたり実施した実態調査の概要

本計画の策定にあたり、令和元年度及び令和2年度の2ヵ年におたり、まちなかの駐車場に関する実態調査を以下のとおり実施しました。

(1) 駐車場供給実態調査

調査の目的	山形市中心部に指定している駐車場整備地区内における駐車場の供給実態の把握
調査方法	目視または所有者、管理者等へのヒアリング等により調査
実施時期	令和元年10月～12月
調査対象	駐車場整備地区内に立地する駐車場(1,621施設)
調査項目	駐車場名称、所在地、収容台数、運用区分(時間貸し、月極、専用)など

(2) 駐車場利用実態調査

調査の目的	山形市駐車場整備地区内における駐車場の需給バランスの検証のための需要データの収集
調査方法	地区内の時間貸し駐車場を対象に、30分ごとに時間帯ごとの瞬間調査台数を調査員が記録し、市営駐車場など1台1台の入出庫の記録が活用可能な特定駐車場については利用実績データを収集
実施時期	令和2年1月31日(金)9時～15時(6時間)
調査対象	断続調査:41施設 連続調査:7施設
調査項目	・車種別時間帯別瞬間駐車台数(乗用車・軽自動車・貨物車の計3区分) ・積雪等による駐車不可マス数 ・駐車場入庫待ち車両数

(3) 駐車場利用者に対するアンケート調査

調査の目的	対象範囲内駐車場の利用者特性を把握(平日・休日) 特に、駐車場利用圏(駐車場と目的施設の距離・時間)の把握を重視
調査方法	アンケート調査
実施時期	令和2年9月2日(水) webモニターへのアンケート、市職員へのアンケートについても前後の時期で実施
調査対象	市営駐車場(香澄、大手町、東口交通センター、山形駅西口駅前広場駐車場)及び七日町通りのコインパーキングの利用者、調査会社のWebモニターとして登録している山形市居住者、山形市職員
調査項目	個人属性、平日の利用実態(平日の都心駐車場の利用有無、利用目的、利用区分、利用頻度、利用理由、目的施設名称、目的施設位置、駐車場から目的施設までの徒歩時間)、休日の利用実態(休日の都心駐車場の利用有無・頻度、利用目的、駐車場から目的施設までの徒歩時間)

3章 山形市中心市街地における駐車場の現状と課題

(1) 中心市街地における駐車場の需給状況

① 中心市街地における駐車場の供給量は約2万5千台

モータリゼーションの進展に伴い、中心市街地では数多くの駐車場が作られてきており、令和元年度時点では約2万5千台分の駐車場が整備されています。内訳をみると、最も多くの割合を占めるものは専用駐車場で、集合住宅の入居者用駐車場、事務所の従業員用駐車場などが含まれます。次いで時間貸し・定期駐車場が多くを占め、コインパーキングなど料金の徴収によって利用できるものや、商業施設などに付属して利用料が発生する駐車場が含まれます。月極駐車場については約2割を占めており、従業員用駐車場を持たない施設への通勤者の駐車需要を支えています。

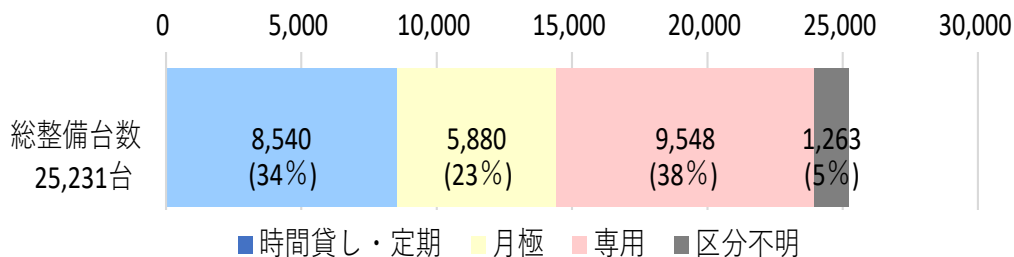


図 3-1 山形市中心部における駐車場整備台数

駐車場供給実態調査（令和元年度）を元に作成

② 駐車場整備地区設定時に検討された中心市街地の必要量は概ね充足

平成3年には中心市街地に駐車場の整備促進を目的として駐車場整備地区が設定されました。当時はモータリゼーションの急激な進展に伴い、駐車場の待ち行列や路上駐停車による道路の混雑・渋滞が顕著となっていました。駐車場整備地区の設定時に行われた需要予測では、開発が未確定であったHブロック（山形駅西地区）を除くと6,380台分の時間貸し・定期駐車場が必要とされました。

駐車場整備地区の設定から約30年を経た現在、当時必要とされた整備台数6,380台に対し、現在整備されている時間貸し・定期駐車場が7,226台となっており、すべてのブロックで充足している状況です。なお、Hブロックについては、駐車場利用実態調査（令和元年度）の結果、ピーク時（13時30分）の駐車占有率が62.7%となっていることから、駐車場容量が十分な水準で整備されていると推察されます。

表 3-1 ブロック別の整備計画台数

ブロック	駐車場整備地区 設定時(平成3年)の 必要整備台数	現在の整備台数 (時間貸し・定期的のみ)*
A	220	460
B	80	227
C	120	224
D	2,990	3,030
E	260	280
F	190	372
G	2,520	2,633
合計	6,380	7,226
(参考)H	- (※1)	1,314

※駐車場供給実態調査(令和元年度)より集計
(駐車場整備地区外の整備台数は不明)

※1 山形駅西の開発が未確定であったため未集計



図 3-2 調査ブロック

③ 駐車場の占有率は最大 66%で、路上駐車もほぼ発生していない

駐車需要を上回る駐車場が整備されたことにより、駐車場の占有率は最大で 66%で、多くのスペースが余剰となっています。

また、路上駐車はほとんど発生していないことから駐車場容量が十分な水準で整備されていることが窺えます。

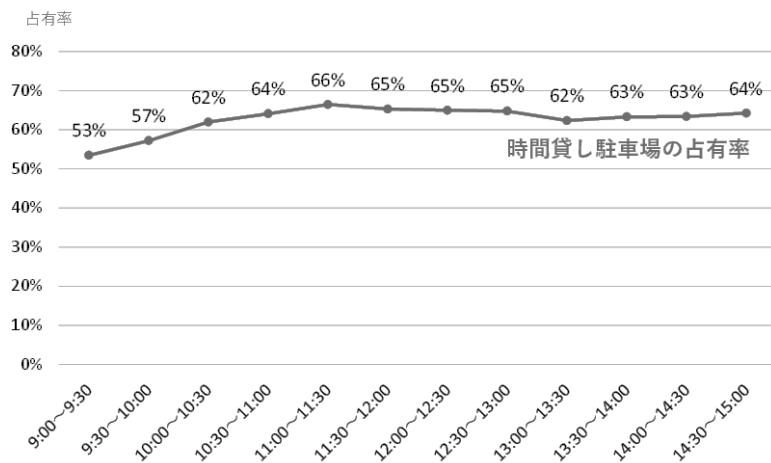


図 3-3 時間貸し駐車場の占有率の時間変化

資料) 駐車場利用実態調査(令和元年度)及び市営駐車場利用データより作成

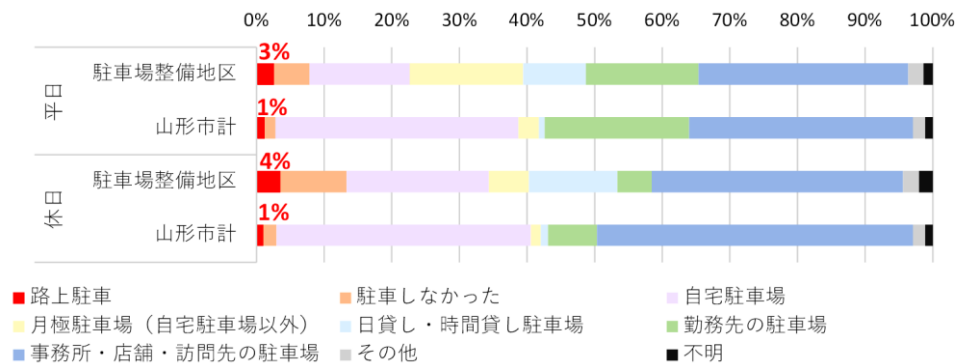


図 3-4 駐車場整備地区内における路上駐車割合

資料) 山形広域都市圏パーソントリップ調査(平成29年度)より集計

④ 将来的にも駐車需要の大きな増加は見込まれない

山形市は他の多くの地方都市と同様に人口減少下にあり、国勢調査によると2005年（平成17年）をピークに人口が減少し、今後も減少傾向が継続すると見込まれています。対して、山形市の自動車登録台数は、人口減少下においても増加を続け、令和2年をピークに横ばいとなっておりますが、今後は緩やかに減少していくことが見込まれます。

また、将来の駐車需要について、平成29年度に実施したパーソントリップ調査や将来人口推計値を基に推計すると、現在の平日ピーク時1.3万台から、2040年には1.0万台まで減少すると見通されます。

これらのことから、すでに駐車需要に対する駐車台数が確保されている中心市街地において、将来的に駐車場が不足することはないと考えられます。

表 3-2 山形市の人口及び自動車登録台数の推移

年次	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (R2)	2021年 (R3)	2030年 (R12)	2040年 (R22)
人口 ※1 (人)	256,012	254,244	253,832	247,590		240,361	222,938
自動車 登録台数 ※2 (台)	183,955	182,502	190,890	194,349	194,189	〔2022年(R4)以降、 緩やかに減少となる 見込み〕	

※1 人口は令和2年までは国勢調査、令和12年以降は国立社会保障人口問題研究所による将来人口推計値（平成27年国勢調査を基に推計）より

※2 自動車登録台数は東北運輸局山形運輸支局の山形県市町村別自動車保有台数（軽二輪は除く）より

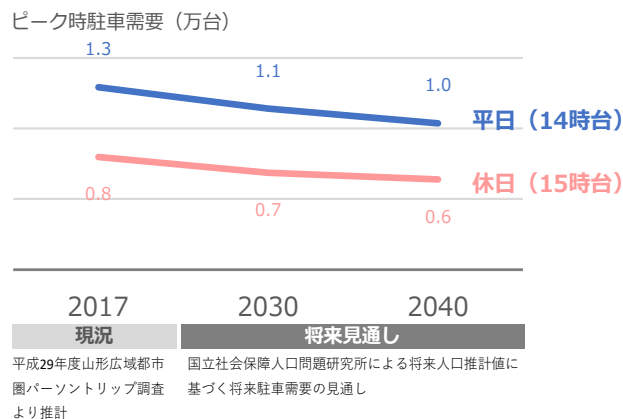


図 3-5 山形都心部における駐車需要の将来見通し

⑤ 附置義務駐車場は必要台数を大幅に超えて整備されている

附置義務駐車場は条例で定められた必要台数よりも多くの台数が整備されています。

特に商業施設では必要台数の約8倍の台数が整備されており、大規模小売店舗立地法指針により大規模な駐車場が必要とされることが影響していると考えられます。

また、商業施設は駐車場の容量、料金や停めやすさなどが集客力を高めると考えていると見られ、基準台数を大幅に超えた駐車場整備が行われていると考えられます。

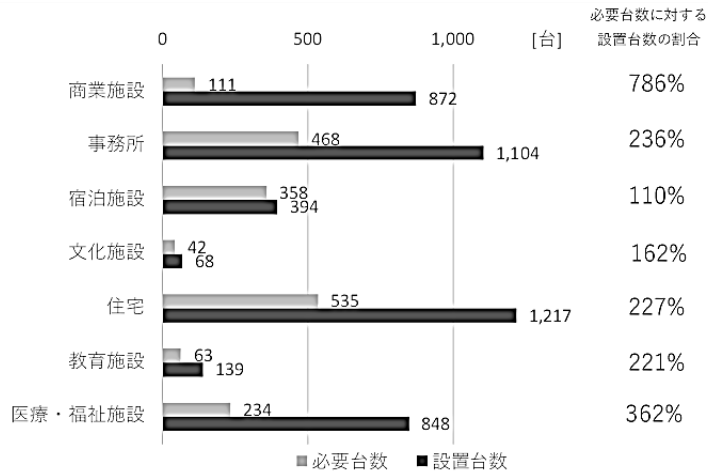


図 3-6 附置義務駐車場の必要台数および整備台数

駐車場供給実態調査（令和元年度）、附置義務駐車場一覧を元に作成
 ※駐車場供給実態調査にて、所在地が確認できるもののみを集計
 ※施設の敷地外に整備している台数（敷地外特例分）は含まない

⑥ 公共交通ネットワークの整備が順次進められている

誰もが快適に移動できる環境を構築するため、地域にとって望ましい公共交通ネットワークビジョン及び地域の移動手段を確保・充実することを目的とした「山形市地域公共交通計画」が令和3年3月に策定されました。この計画に基づき、車に過度に頼らずとも日常生活を送ることができる、まちづくりと連携した利便性の高い公共交通ネットワークの整備が順次進められています。

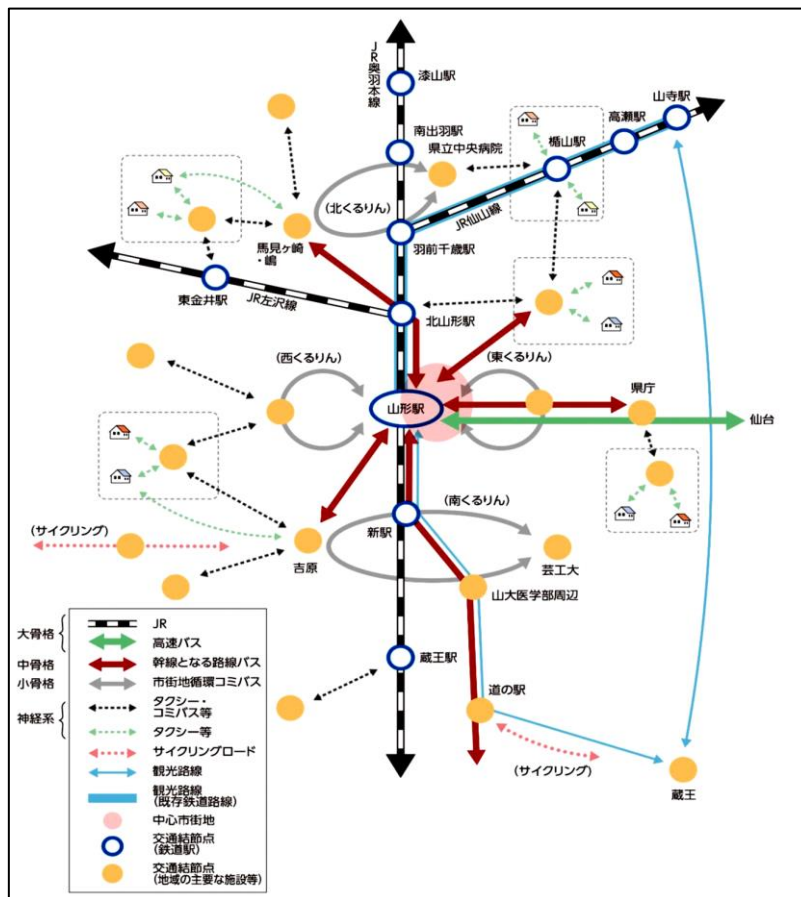


図 3-7 山形市における公共交通ネットワークビジョン
 資料) 山形市地域公共交通計画（令和2年度）より

需給状況に関する現状のまとめと課題

- 店舗閉店後の跡地利用として駐車場が整備されたことなどにより、駐車場整備地区設定時に必要とされた駐車場の整備量は達成されましたが、中心市街地への来訪者の減少により、現在の駐車場の利用率は最大で66%と供給過剰な状況にあります。
- 人口減少や公共交通の整備に伴い、中心部での駐車需要は減少していくと考えられます。
- 附置義務制度によっても、義務化されている整備量以上の整備がされてきています。



**青空駐車場の増加等により、駐車需要に対して供給過剰となっている
駐車場の供給量を、今後の需要を見据えながら適正化していくことが課題**

(2) 都市計画駐車場（市営駐車場）の需給状況

① 都市計画駐車場は自動車需要の増加期に都市計画に定められた

中心市街地では、公営7か所（うち市営5か所）及び民営1か所の合計8か所の駐車場が都市計画に定められています。これらの都市計画駐車場は昭和47年に香澄駐車場が都市計画に定められて以降、平成9年の山形駅西口駐車場までに8か所が段階的に決定・整備され、増加するまちなかの駐車需要に対応してきました。

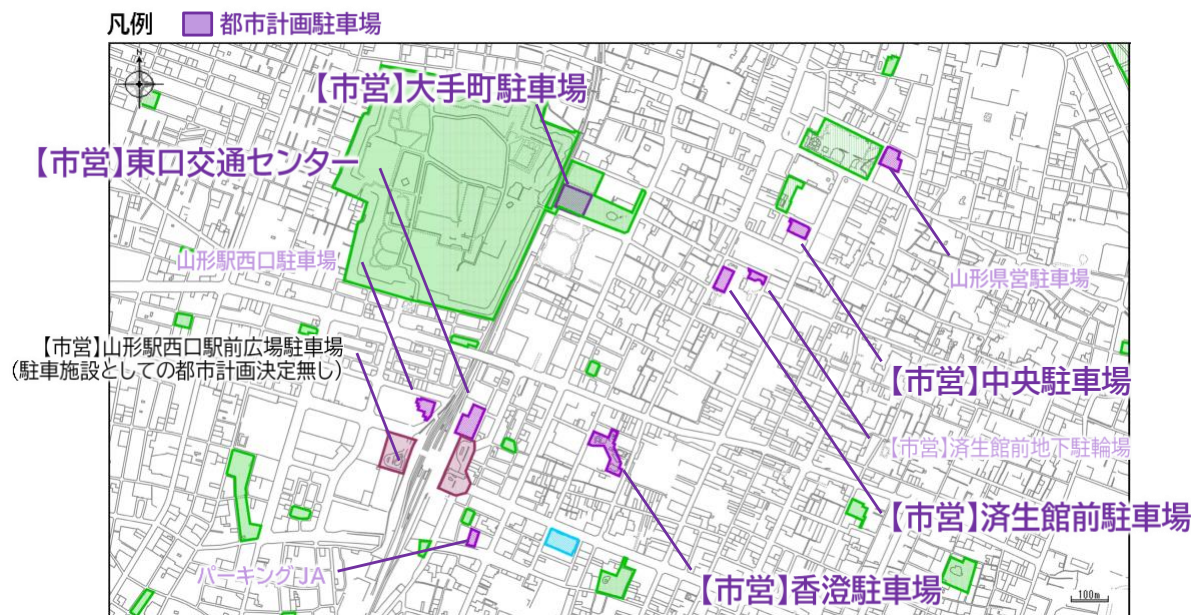


図 3-7 都市計画駐車場の位置図（再掲）

表 3-2 都市計画駐車場の一覧（再掲）

駐車場名	所在地	都市計画		設置者	供用台数
		決定年月日	最終変更年月日		
香澄	香澄町二丁目	S47.4.6	S58.6.17	山形市	141
くみあい	山形市幸町	S47.10.30	-	JA 山形市	171
中央	旅籠町二丁目	S58.6.17	-	山形市	425
大手町	大手町	S60.6.11	-	山形市	182
山形県営	旅籠町三丁目	H1.9.8	H1.12.13	山形県	300
済生館前	七日町一丁目	H3.12.25	-	山形市	444
山形駅東口	香澄町一丁目	H5.1.6	-	山形市	500
山形駅西口	城南町一丁目	H9.7.25	-	山形県	345

② 市営駐車場の占有率は民間駐車場より低い

一般の時間貸し駐車場は日中6割以上が利用されている状態ですが、都市計画に定められている市営駐車場は最大で5割の利用に留まっています。

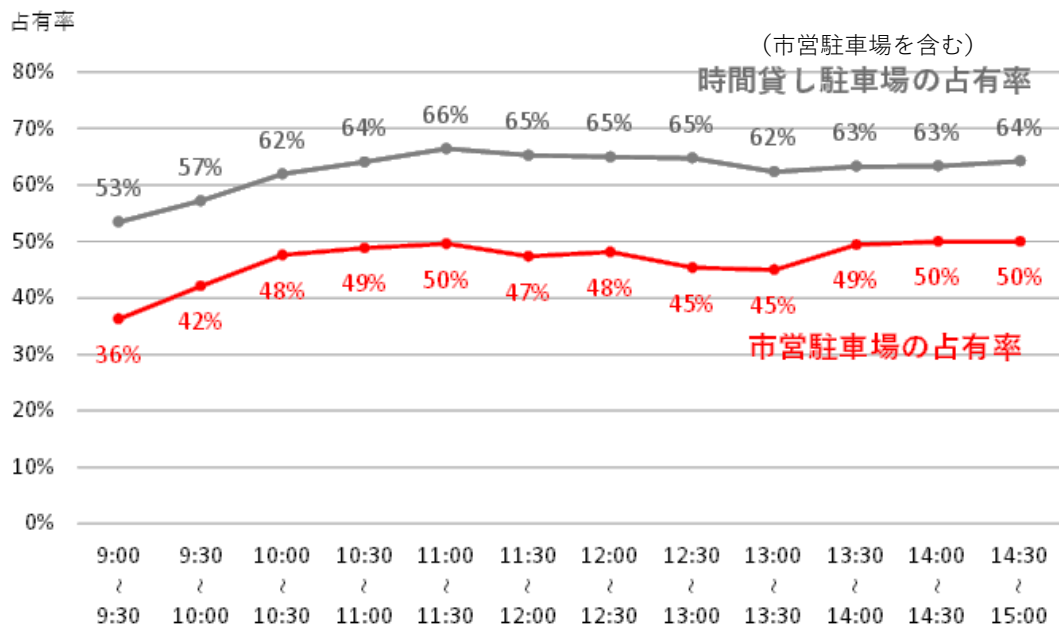


図 3-8 時間貸し駐車場の需給バランスの時間変化（時間貸し駐車場は再掲）
資料）駐車場利用実態調査（令和元年度）及び市営駐車場利用データより作成

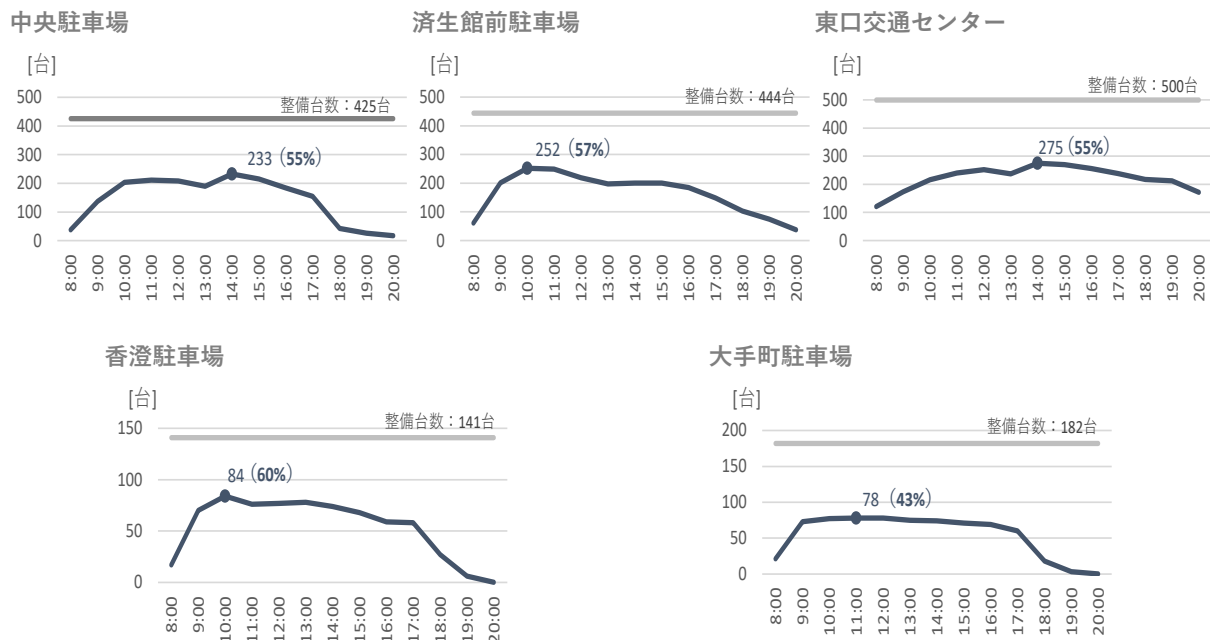


図 3-9 各市営駐車場のピーク時占有率
資料）市営駐車場利用データ（2020年1月31日）より作成

③ 都市計画駐車場の周辺にも民間駐車場で多くの供給量が存在

都市計画駐車場の周辺には民間時間貸し駐車場が多数立地しています。

特に香澄駐車場の周辺では、同駐車場の供給量の約6倍に相当する804台分の駐車場が整備されているなど、民間駐車場が主として地域の駐車需要に対応している状況にあると考えられます。

表 3-3 市営駐車場周辺の時間貸し駐車場の整備個所数及び供給台数

駐車場名	整備台数 (再掲)	周辺の民間駐車場	
		個所数	台数
香澄	141	5	804
くみあい	171	5	127
中央	425	15	965
大手町	182	2	42
山形県営	300	20	682
済生館前	444	17	886
山形駅東口	500	19	571
山形駅西口	345	14	1,053

※各駐車場から半径200mの範囲の駐車場を対象として集計

※駐車場供給実態調査(令和元年度)を基に集計

④ 一部の都市計画駐車場は通勤目的の定期利用が多い

香澄駐車場や大手町駐車場の利用目的は、他の市営駐車場や地区全体と較べて通勤の割合が高くなっています。

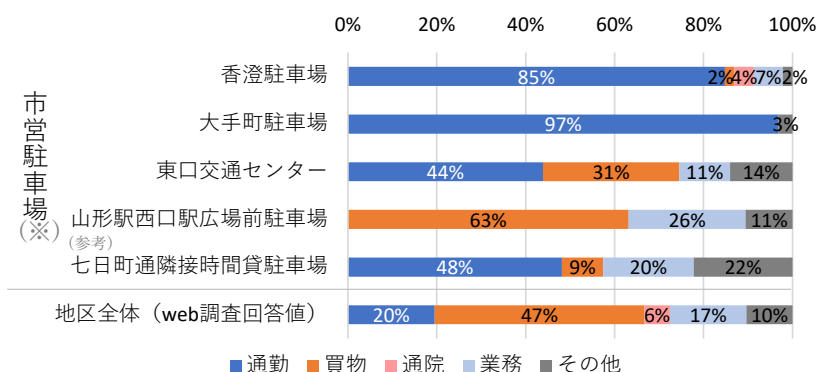


図 3-10 駐車場利用者の来訪目的(平日)

資料) 駐車場利用者の利用意向調査(現地調査分)より作成

※中央駐車場及び済生館前駐車場は調査対象外

また、香澄駐車場や大手町駐車場は定期利用の割合が高く、平均駐車時間も長くなっており、このことから両駐車場では通勤利用の割合が高いことが窺えます。

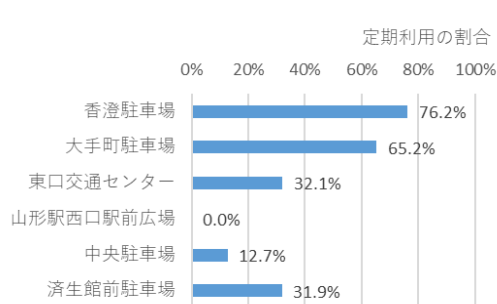


図 3-11 定期利用の割合

資料) 令和3年度利用状況報告書(道路維持課)より作成

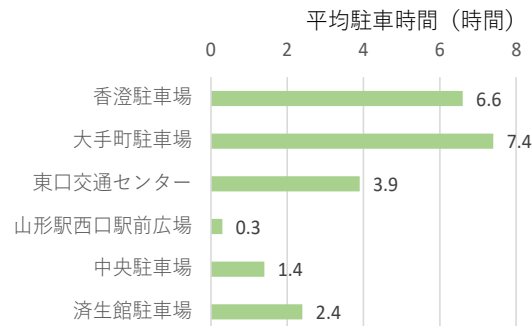


図 3-12 平均駐車時間

資料) 各駐車場の利用実態データより集計

⑤ 山形県と JA が設置している都市計画駐車場の利用目的

都市計画駐車場は市営 5 か所のほかに、山形県と JA が設置している駐車場が 3 か所あります。

各駐車場の主な利用目的を確認したところ、山形駅西口駐車場は霞城セントラル内の施設（事業所、映画館、提携ホテルなど）への来訪、山形県営駐車場は周辺地域への通勤（定期利用）となっています。また、くみあい駐車場については、平日は周辺地域への通勤（定期利用）、休日は周辺の提携ホテル宿泊や施設来訪が主となっています。

表 3-4 駐車場利用状況

駐車場名	設置者	駐車台数（台）			定期利用の割合	備考
		普通利用	定期利用	合計		
山形駅西口	山形県	143,144 （※1）	47,604	190,748	25.0%	令和3年度実績 ※1 霞城セントラル内の施設利用は約 106,500 台（事業所約 53,000 台、映画館約 48,000 台、提携ホテル約 5,500 台）
山形県営	山形県	28,493 （※2）	32,541	61,034	53.3%	令和3年度実績 ※2 遊学館利用 7,335 台を含む。
くみあい	JA 山形市			26,348		令和3年12月～令和4年11月実績（ただし令和4年9月～11月の定期利用は除く） 供用台数 171 台のうち、定期利用は 72 台程度

資料）各駐車場管理者への聞き取りにより作成

⑥ 都市計画駐車場は、個別施設の附置義務としての位置づけも有する

8 か所の都市計画駐車場のうち、3 か所は公共施設等の附置義務駐車場としての位置づけも有しています。これらの駐車場では附置義務制度により求められる台数を大幅に超える台数が整備されています。

表 3-5 附置義務駐車場の位置づけも有する都市計画駐車場

駐車場名	供用台数 （括弧）は附置義務基準台数	駐車場が付属する施設
中央	425 (77)	山形市役所
済生館前	444 (100)	山形市立病院済生館
山形駅西口	345 (121)	霞城セントラル

⑦ 他都市では市営駐車場に新たな機能を導入する事例が見られる

参考事例： 埼玉県さいたま市では市営駐車場の余剰部分の一時活用として企業・団体等がイベント等を実施する際に駐車場の一部を貸出

- 埼玉県さいたま市の市営桜木駐車場（大宮駅西口）では、企業・団体等がイベント等を実施する際に駐車場の一部スペースを一時的に貸し出しています。
- 近年では、特設会場を設置して劇団によるイベント開催や、近隣の自主防災組織の防災訓練にも活用されています。



図 3-13 市営駐車場での取り組み（さいたま市） 出典）さいたま市 HP

参考事例： 東京都清瀬市では市営駐車場の利用台数が年々減少傾向である中でカーシェアリング等を導入

- 東京都清瀬市では、市営駐車場（清瀬駅北口）の利用が減少する中で、平成 28 年度から 24 時間営業、カーシェアリングやパークアンドライド等の各種の新しいサービスを開始し、更なる利便性と付加価値の向上に取り組んでいます。

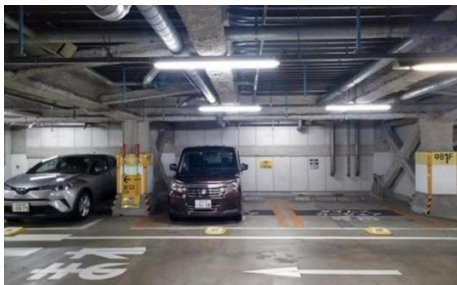


図 3-14 市営駐車場におけるカーシェアの導入例（清瀬市） 出典）タイムズカーHP

都市計画駐車場（市営駐車場）に関する現状のまとめと課題

- 駐車需要の増加期に駐車場の量の確保を目的に整備された市営駐車場の利用率は最大で 50%であり、需要に対して整備量に大きな余裕がある状況です。
- 都市計画駐車場の本来の目的である一般公共の用に供されるものではなく、付属施設の従業員や来訪者、周辺地域への通勤者に利用されている駐車場がある状況です。
- 人口減少に伴い中心部への駐車需要の減少が予想される中で、供給量の確保を目的に計画・整備された市営駐車場は求められる役割が変化しつつある状況です。



**求められる役割が変化しつつある都市計画駐車場（市営駐車場）を
まちの資源として柔軟に活用できるようにすることが課題**

(3) まちづくりと駐車場との関係

① 中心市街地では青空駐車場が多く存在

中心市街地においては駐車場が数多く立地していますが、その多くがコインパーキングや屋外平面駐車場などの青空駐車場となっています。

中心市街地のにぎわいの中心となる七日町大通りの北側や山形駅周辺（すずらん通り含む）では、通りに面した青空駐車場は少ない状況にあります。将来的な建物の老朽化や店舗の閉鎖等により増加する可能性があります。

一方で、七日町大通りの南側では通りに面した青空駐車場が多数立地しており、歩行者動線の阻害やまちなみの分断が懸念されます。

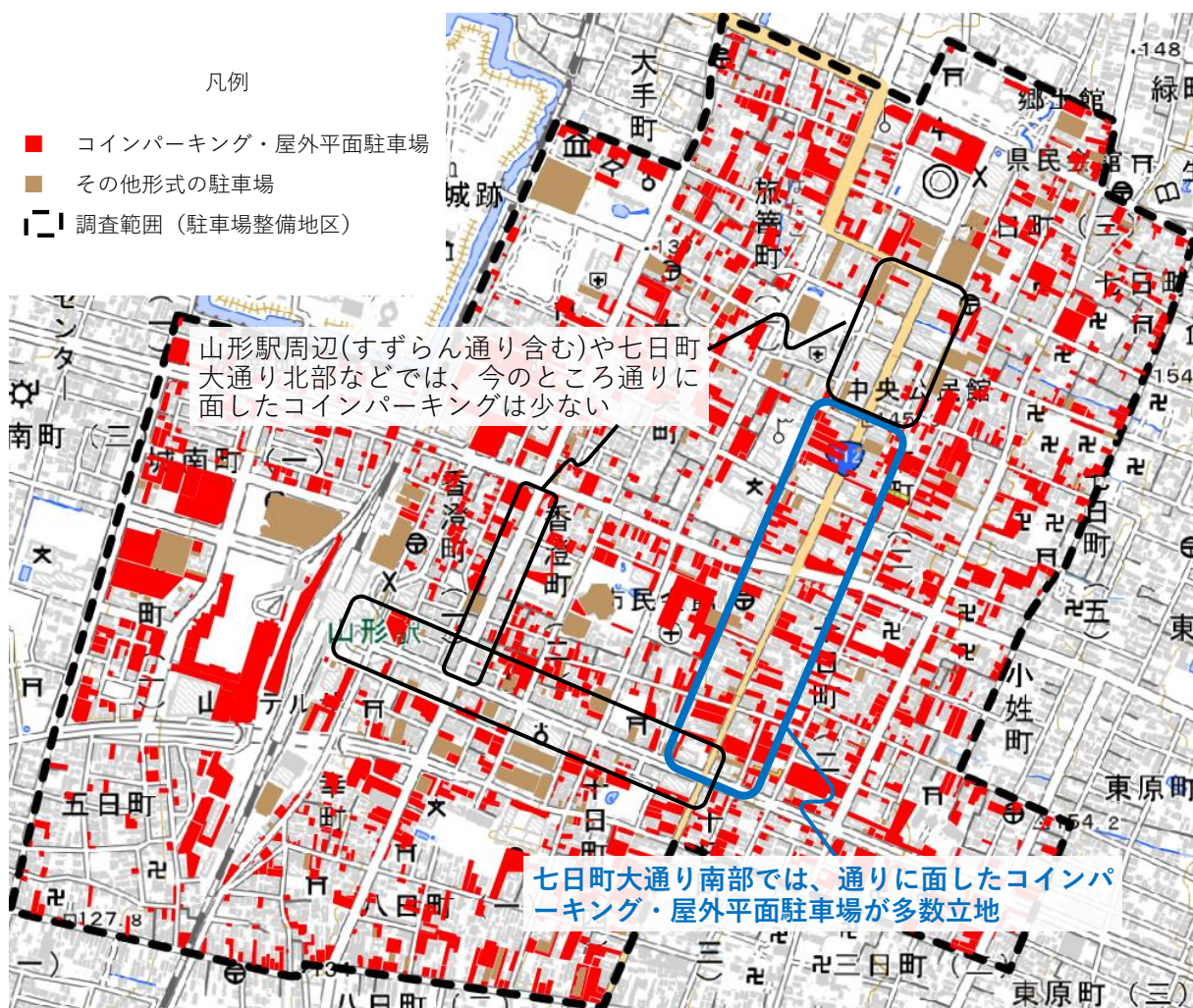


図 3-15 中心市街地における駐車場の立地状況

資料) 駐車場供給実態調査(令和元年度)より作成

② 青空駐車場は市街地の25%の面積を占めるが、面積当たり供給力は低い

中心市街地において青空駐車場は中心市街地の土地の25%の面積を占めています。青空駐車場は多くの都市空間を使用しているながら、面積当たりの供給台数はその他の駐車場の半分以下となっており、非効率的な空間利用が広がっている状況です。

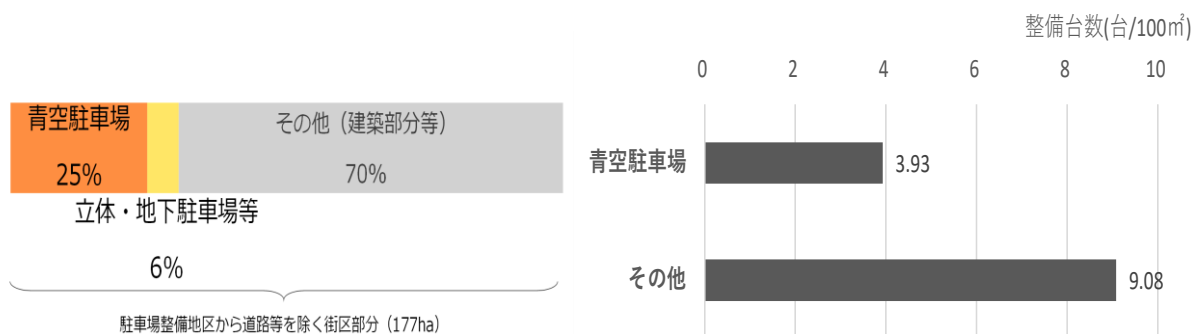


図 3-16 青空駐車場による空間占有の状況

資料) 駐車場供給実態調査(令和元年度)を元に作成
 ※青空駐車場: コインパーキング及び屋外平面駐車場を対象に集計
 ※全ての運用形態(時間貸し、定期、月極、専用)を含む

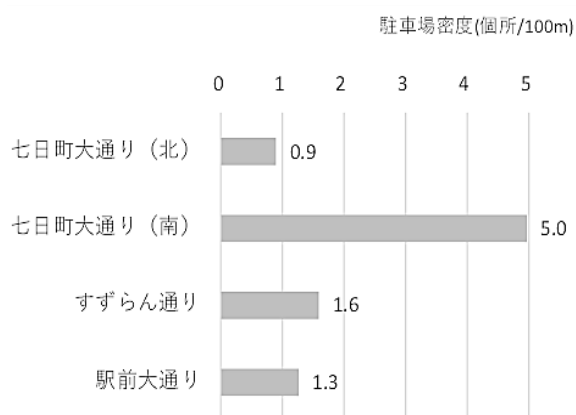
図 3-17 敷地面積当たりの供給量

資料) 駐車場供給実態調査(令和元年度)を元に作成
 ※青空駐車場: コインパーキング及び屋外平面駐車場を対象に集計
 ※全ての運用形態(時間貸し、定期、月極、専用)を含む
 ※敷地面積は GIS 上での計測による

③ すずらん通りや七日町大通り北側では、駐車場出入口と歩行動線の交錯が少ない

中心市街地の主要な路線での歩道と交錯する駐車場出入口個所数は、七日町大通り(南)で多いことがわかります。この区間は前頁で示したように青空駐車場が多く立地しており、歩行者の安全確保やにぎわい形成のためには青空駐車場のような低未利用地の活用が課題となります。

一方で、七日町大通り(北)、すずらん通り、駅前大通りについては通りに面した駐車場出入口は少なく、青空駐車場のような低未利用地の発生を今後も抑制し、まちのにぎわいを維持・向上させることが課題となります。



各路線に面する駐車場出入口個所数(両側カウント)

図 3-18 路線別の駐車場出入口密度

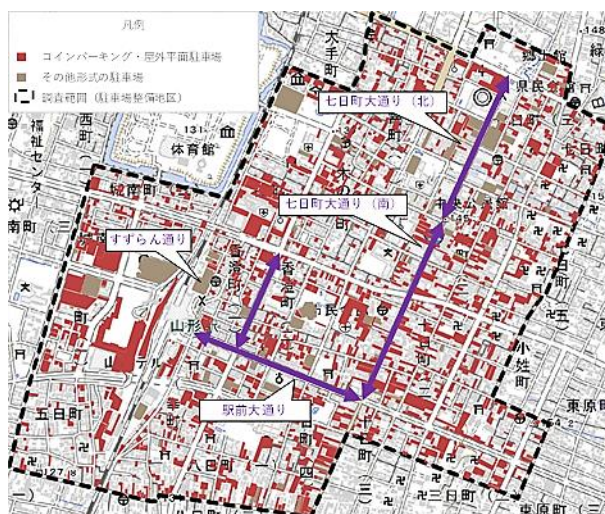


図 3-19 分析対象の路線

資料) 駐車場供給実態調査(令和元年度)より作成

④ 私事の歩行回遊は山形駅周辺と七日町周辺に集中

徒歩による私事目的での移動は山形駅周辺、七日町周辺それぞれに集積しており、グランドデザインにより快適な歩行回遊環境の形成が課題となる地区では、実際に歩行回遊が多くなっています。

なお、山形駅周辺と七日町周辺の相互の回遊はあまり見られないため、エリア間を回遊できる連続的な歩行環境の形成についても課題となります。

一方で、自動車利用による私事目的での移動は山形駅周辺と七日町周辺相互の移動など、比較的距離の長いものが多くなっています。

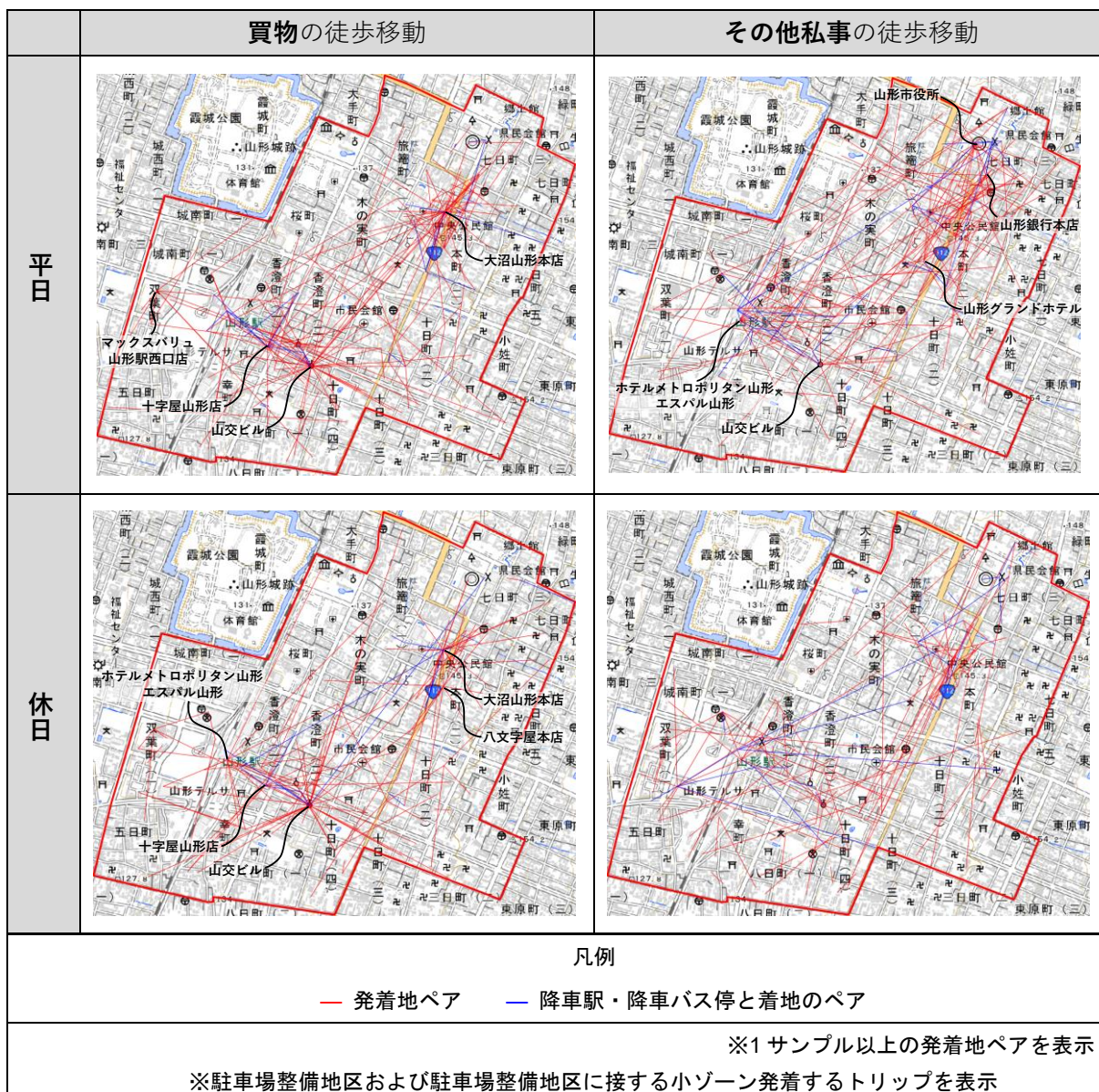


図 3-20 駐車場整備地区に発着地を持つトリップの発着地ペア（徒歩）

資料) 山形広域都市圏パーソントリップ調査（平成 29 年度）より集計

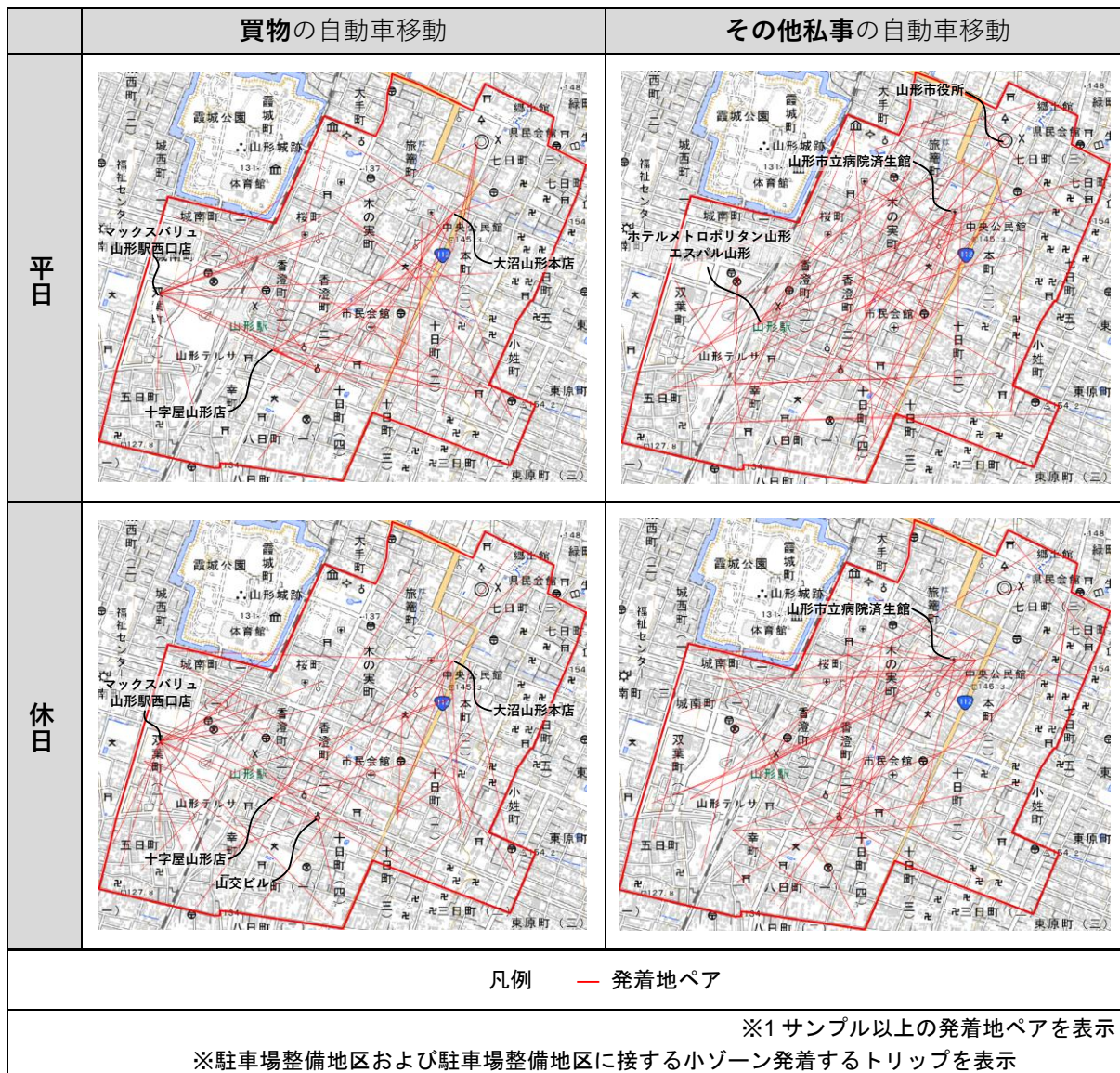


図 3-21 駐車場整備地区に発着地を持つトリップの発着地ペア（自動車）

資料）山形広域都市圏パーソントリップ調査（平成 29 年度）より集計

まちづくりと駐車場との関係における現状のまとめと課題

- 面積当たりの供給台数が少ない青空駐車場が数多く立地しており、中心市街地における低未利用な空間利用の改善が望まれます。
- 中心市街地では数多くの青空駐車場が立地する中で、七日町大通りの北側やすずらん通りなどでは駐車場が少なく、安全な歩行動線が確保されています。その他の路線では駐車場出入口による歩行動線の阻害が懸念されます。
- 中心市街地内の移動は、自動車利用では山形駅から七日町など中心市街地を広く移動する傾向にありますが、徒歩の場合は七日町大通りやすずらん通りそれぞれの範囲内で行われており、両地域における質の高い歩行回遊環境の整備が重要となります。



**歩きやすい空間づくりのための出入口規制や駐車場の多目的利用、
低未利用地の活用など、駐車場政策を通してまちの高質化を後押しすることが課題**

(4) 中心市街地の駐車場政策に関する課題のまとめ

「需給状況」「都市計画駐車場（市営駐車場）」「まちづくりと駐車場の関係」の3つの視点の分析より、山形市中心市街地における駐車場政策に関する課題を次のようにまとめます。

現状を踏まえた課題（再掲）

【需給状況に関する課題】

- 青空駐車場の増加等により、駐車需要に対して供給過剰となっている駐車場の供給量を、今後の需要を見据えながら適正化していくことが課題

【都市計画駐車場（市営駐車場）に関する課題】

- 求められる役割が変化しつつある都市計画駐車場（市営駐車場）をまちの資源として柔軟に活用できるようにすることが課題

【まちづくりと駐車場との関係に関する課題】

- 歩きやすい空間づくりのための出入口規制や駐車場の多目的利用、低未利用地の活用など、駐車場政策を通してまちの高質化を後押しすることが課題



課題のまとめ

駐車場政策の役割を、これまでの収容台数の確保から、
整備台数の適正化や良好な歩行回遊環境の形成、低未利用地の削減への貢献など、
都市空間の高質化を後押しするための政策として転換していくことが課題

4 章 今後の駐車場政策の基本方針

(1) 今後の中心市街地における駐車場政策の基本方針

3章でまとめた課題を踏まえ、今後の駐車場政策の基本方針を以下のように定めます。

(課題のまとめ：再掲)

駐車場政策の役割を、これまでの収容台数の確保から、整備台数の適正化や良好な歩行回遊環境の形成、低未利用地の削減への貢献など、都市空間の高質化を後押しするための政策として転換していくことが課題



今後の駐車場政策の基本方針

駐車場政策を供給量の確保からまちの高質化を後押しするための政策として転換するため、以下の3つの基本方針を定めます。

- ① 新たな駐車場の発生を抑制し、供給量の適正化を図ります。
- ② 歩行者の安全性に配慮した駐車場の配置の適正化を図ります。
- ③ まちのにぎわいを後押しするため、駐車場の多目的な利用を促進します。

5章 駐車場政策の具体的な取り組み

4章で示した今後の駐車場政策の基本方針に基づき、次のように取り組むこととします。

(1) 駐車場の供給量の適正化

駐車場整備地区において駐車需要に対する駐車台数が既に確保され、新規の駐車場整備を促進する仕組みとしての役割を終えたと考えられることに加え、まちづくりと連携した利便性の高い公共交通ネットワークの整備が順次進められていることから駐車場整備地区を廃止します。都市計画駐車場となっている8施設についても、同様の考え方から都市計画を廃止します。都市計画を廃止しても、駐車場としては存続することとなりますが、これらの駐車場の今後の在り方については、各駐車場の設置者において利用実態や需給バランス、公共交通へのシフトの状況を踏まえながら個別に検討することとします。

また、附置義務条例の対象となる施設において、義務的に整備が必要な駐車台数を超える規模で駐車場が整備されている実態を踏まえ、これまで一定規模以上の建築物に必要とされた駐車場の附置に関する条例を廃止します。

さらに、駐車場が適正な供給量となっているか確認するために、必要に応じて需給バランスのモニタリングを行うこととし、モニタリングの結果、需給バランスが適正でない場合は、その是正に向けた具体的な施策について検討します。

表 5-1 都市計画決定されている駐車場の一覧（再掲）

駐車場名	所在地	都市計画		設置者	供用台数
		決定年月日	最終変更年月日		
香澄	香澄町二丁目	S47.4.6	S58.6.17	山形市	141
くみあい	山形市幸町	S47.10.30	-	JA 山形市	171
中央	旅籠町二丁目	S58.6.17	-	山形市	425
大手町	大手町	S60.6.11	-	山形市	182
山形県営	旅籠町三丁目	H1.9.8	H1.12.13	山形県	300
済生館前	七日町一丁目	H3.12.25	-	山形市	444
山形駅東口	香澄町一丁目	H5.1.6	-	山形市	500
山形駅西口	城南町一丁目	H9.7.25	-	山形県	345

(2) 駐車場の配置の適正化

快適な歩行空間の確保やまちなみの連続性を形成するため、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりを推進している七日町大通りの一部やすずらん通りを中心に、駐車場配置適正化区域を設定するとともに、路外駐車場配置等基準を定めます。なお、駐車場配置適正化区域及び路外駐車場配置等基準については、山形市立地適正化計画に追記する事項です。

① 駐車場配置適正化区域の設定

3章に記載した課題への対応を地区特性に合わせて進めるため、中心市街地内のエリア毎に沿道のまちづくり特性と駐車場との関係を整理したうえで、駐車場配置適正化区域を設定します。

■エリアの分類の考え方

駐車場政策を展開する上でのエリア分けは道路の通り単位で捉え、地区内の主要な通りに関して次の2種類に着目します。1つは快適な歩行回遊環境の形成により中心市街地のにぎわいの中心となる通り（下図5-1の緑、青のエリア）、もう1つは自動車交通の処理を担うことで前者の路線への自動車の流入を抑制するとともに、自動車による中心市街地へのアクセスを支えることでにぎわいづくりに貢献する通り（下図5-1の黄色のエリア）です。

なお、以下の整理では主に乗用車の駐車場に主眼を置いて方向性を整理していますが、快適な歩行環境形成のためには荷捌き用の駐車スペースや自転車のための駐輪場についても検討が必要です。例えば、七日町大通りでは路上で荷捌き作業を行う貨物車や、歩道上の放置駐輪などが少なからず見受けられます。具体的な対策に向けて、現況の調査を行い問題点等を明確にしていくことが課題となっています。

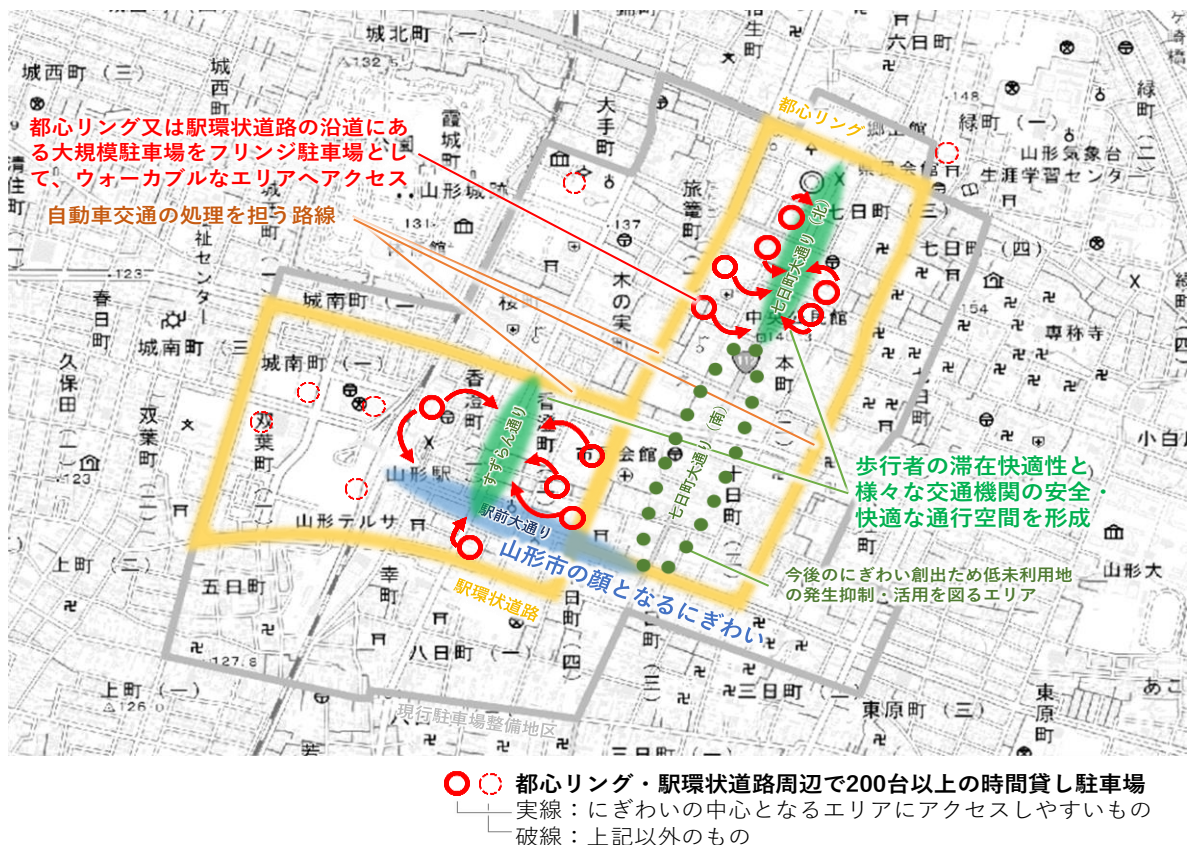


図 5-1 駐車場政策から見た街づくりの方針

■エリア（通り）ごとの方向性

七日町大通り(北) すずらん通り

本市の中心的なにぎわいエリアですが、今後施設更新が複数個所で生じてくることが予想される中で、安全で快適な歩行回遊環境の形成を図るため、駐車場出入口と歩行動線の交錯が少ない現況の維持を図ります。

駅前大通り

山形駅の正面に位置し本市の顔となるなにぎわいを維持していくエリアとして、引き続き歩行者と駐車場利用車両の交錯が少ない環境の維持を図ります。

七日町大通り(南)

青空駐車場が多く立地し、それらの出入口と歩行動線の交錯が多いエリアです。さらなる青空駐車場の発生を抑制していくとともに、既存の青空駐車場については、イベント開催やキッチンカー誘致など地域のなにぎわい形成への活用を見据えた駐車場運営の普及を図ります。それらの取り組みにより、今後七日町大通り（北）のなにぎわいが本エリアまで広がり、駅前大通りと合わせて連続的な歩行環境が形成されることを目指します。

山形駅西口 ～霞城公園

山形駅西口から霞城公園南門への動線は、中心市街地グランドデザインにおいて「歴史・文化推進ゾーン」に位置づけられており、観光客を含めた歩行者にとって安全で快適な歩行回遊環境の形成を図ります。

都心リング、 駅環状道路

七日町大通りやすずらん通りなどで快適な歩行回遊環境の形成を図ると同時に、自動車利用の卓越する本市においては中心市街地へ来訪する自動車の利便性を確保することも中心市街地のなにぎわいづくりには重要な視点です。

中心市街地において自動車交通を支える重要な路線として都心リングと駅環状道路があり、七日町大通りやすずらん通りなどへの自動車交通の流入を迂回させる役割を担っていますが、それと同時に自動車での中心市街地来訪を支える路線として捉え、沿線の駐車場が七日町大通りやすずらん通りなどのフリンジ駐車場として機能することを目指します。

参考事例： 中心市街地では複合的な機能を持つフリンジ駐車場がすでに整備されています。

都心リング上に七日町商店街振興組合により立体駐車場（N-GATE）が整備されており、七日町大通りへの来訪者に対してフリンジとして機能しています。

また、1階に子育て支援施設を併設しており、中心市街地来訪者の利便増進に貢献しています。



参考：フリンジ駐車場とにぎわい形成を目指すエリアの適切な距離設定に関する考察

○駐車場に車を停めた後、7割の人が3分以上目的地まで歩く（休日私事の場合）

駐車場に車を停めた後、目的地までの徒歩時間は平日の通勤目的で71%の人が4分以上、休日の私事目的で71%の人が3分以上歩くと回答しています。

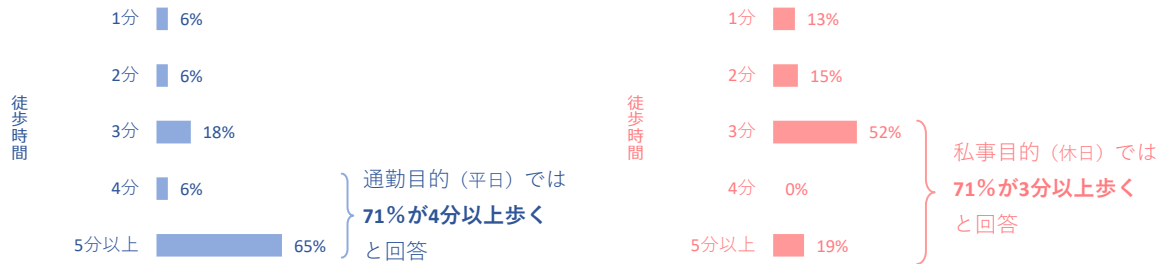


図 5-2 駐車場からの歩行時間の分布

資料) 駐車場利用者の利用意向調査(web 分)より作成
(山形市に居住し、過去1年間に中心市街地の駐車場を利用したことがある人を対象に行ったアンケート調査)

○徒歩3分の距離は概ね七日町大通りから旅籠町八日町線・諏訪町七日町線の距離

徒歩3分は分速80mで歩くと仮定すると240mの距離にあたります。七日町大通りから240mは、おおむね旅籠町八日町線や諏訪町七日町線の位置にあたります。

→ 七日町大通りへの来訪者に向けた駐車場として、旅籠町八日町線や諏訪町七日町線に立地する駐車場をフリンジ駐車場として活用することが考えられます。



図 5-3 七日町大通りと並行路線の間隔

■ 駐車場配置適正化区域

それぞれの属性を踏まえて分類されたエリアごとの方向性を勘案し、都心リング及び駅環状道路の内側の区域を駐車場配置適正化区域とします。

また、七日町大通りやすずらん通りなどを「主要な幹線道路」に定め、大通りに面した部分への出入口を原則設置しないなどの項目を盛り込んだ路外駐車場配置等基準を設定することで、安全で快適な歩行回遊環境の形成を図ります。

なお、駐車場配置適正化区域及び路外駐車場配置等基準については、状況変化を踏まえ、必要に応じて見直します。

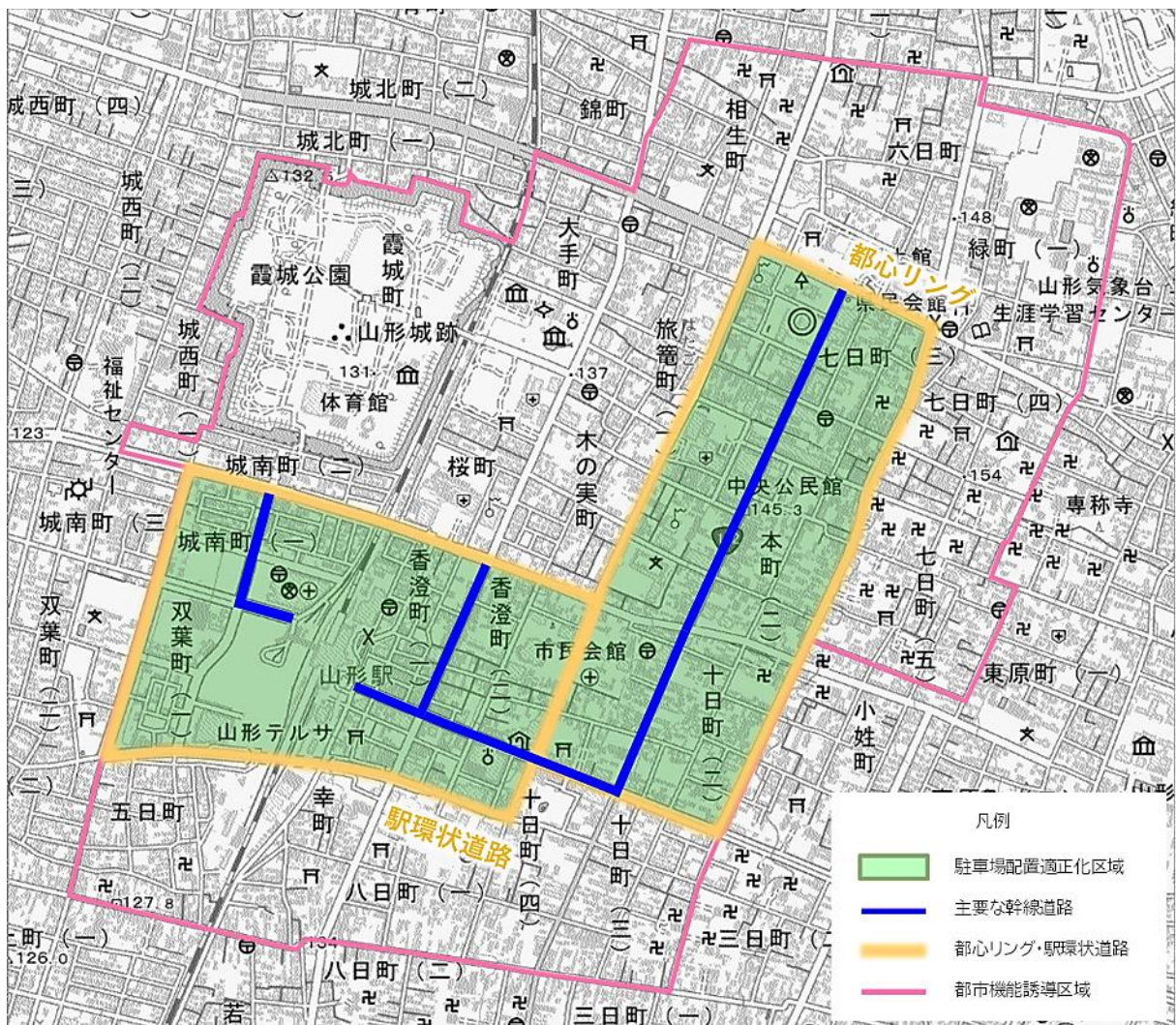


図 5-4 駐車場配置適正化区域

② 路外駐車場配置等基準の設定

まちなみの分断を招く駐車場の新規発生を抑制するとともに、歩行者の安全性を確保するために、以下のとおり路外駐車場配置等基準を設定します。

また、駐車場を整備する場合に届出が必要となる規模については、区域内のどのような駐車場であっても歩行者の安全性に配慮した構造とすることが望ましいこと、一方で駐車場としての利用がやむを得ない小規模なものを対象にすることは駐車場設置者等に対して過度な負担となることを比較考慮し、50 m²以上とします。なお、届出が必要となる規模については、都市再生特別措

置法第 106 条の規定に基づき「(仮) 山形市都市再生特別措置法に基づく特定路外駐車場の規模を定める条例」を新たに制定のうえ定めることとします。

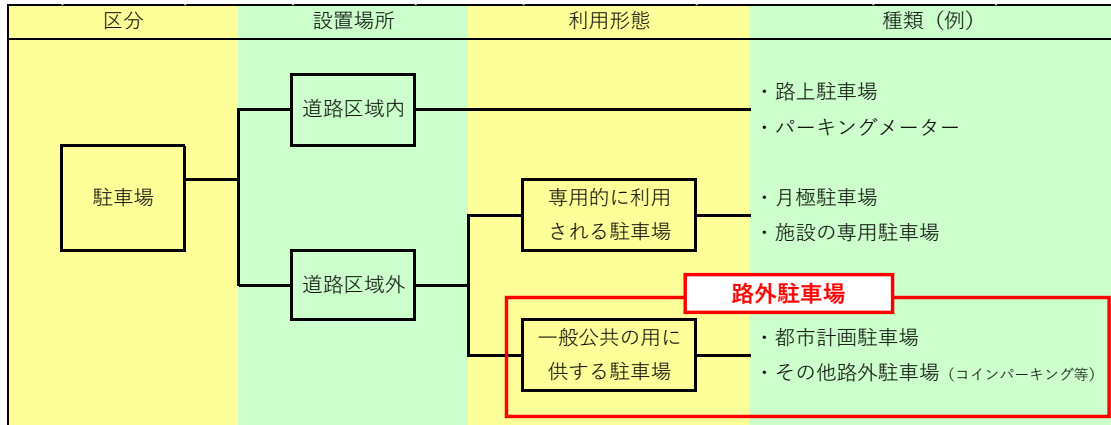
これにより、これまで届出を要さなかった小規模の駐車場についても新たに届出が必要となり、構造等に関する基準などを設定することで、新たな駐車場の立地抑制を図ります。

表 5-2 路外駐車場配置等基準の概要

届出対象となる行為	<p>駐車場配置適正化区域や主要な幹線道路（※1）に面した部分において、</p> <p>①路外駐車場（※2）を新たに設置する場合</p> <p>②既存の路外駐車場の規模または自動車の出入口を変更する場合</p>
届出対象となる規模	<p>駐車のに供する部分（駐車マス）の面積が 50 m²以上の路外駐車場</p> <p>※無料駐車場を含む（月極駐車場や住宅・マンションなどの専用駐車場は除く）</p>
構造等に関する基準	<p>【駐車場配置適正化区域全体】</p> <p>次の事項を可能な限り満たすこととする。</p> <p>①フラップレス化（※3）</p> <p>②にぎわいの創出に資する管理規程の作成</p> <p>③通りに面した部分への多目的スペースの設置や植栽等による緑化（※4）</p> <p>【主要な幹線道路に面する路外駐車場】</p> <p>主要な幹線道路に面した部分に出入口を設置することを原則禁止とする。</p> <p>ただし、主要な幹線道路のみに面しているため、出入口を設置せざるを得ない場合は、次の事項を遵守することを原則とする。</p> <p>①ハーモニカ構造（※5）の禁止</p> <p>②後退して入出庫する必要がある出入口の設置禁止</p> <p>③駐車場法施行令第7条第1項に掲げる道路等（※6）への出入口の設置禁止</p> <p>④出入口への警報装置（パトランプ）の設置</p> <p>⑤フラップレス化</p> <p>⑥にぎわいの創出に資する管理規程の作成</p> <p>⑦通りに面した部分への多目的スペースの設置や植栽等による緑化</p>
<p>※1 主要な幹線道路については、以下のとおりとする。</p> <p>①都市計画道路（以下「(都)」という。）旧県庁半郷線のうち、(都) 山形停車場松波線から(都) 双月志戸田線の区間</p> <p>②(都) 美畑天童線のうち、(都) 山形停車場松波線から(都) 東原村木沢線の区間</p> <p>③(都) 山形停車場松波線のうち、(都) 旧県庁半郷線から西側の区間</p> <p>④(都) 山形停車場西口線のうち、(都) 霞城公園南口線から東側の区間</p> <p>⑤(都) 霞城公園南口線のうち、(都) 山形停車場西口線から(都) 東原村木沢線の区間</p>	

※2 路外駐車場の定義

道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるものをいう。(駐車場法第2条第1項第2号)



※3 駐車マスごとに設置されるフラップ板(ロック板)の代わりに、駐車マスの後方にナンバープレートを読み取るカメラを設置して入出庫を管理するもの。

※4 テーブルやベンチ等を置くことで、歩行者や駐車場利用者などが休憩など多目的に利用できるスペースを設けること。通りに面したフェンス等へフラワーハンギングや植栽をすること。

※5 駐車区画と前面道路との間に車路がなく、駐車区画から前面道路へ直接出入りできる構造

※6 駐車場法施行令第7条第1項に掲げる道路等の主なものは以下のとおり。

- ・交差点、横断歩道、自転車横断帯
- ・交差点の側端または道路の曲がり角から5m以内の部分
- ・横断歩道または自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に5m以内の部分
- ・路線バス等の停留所の位置から10m以内の部分

(3) 駐車場の多目的利用の促進

低未利用なまちなかの駐車場をストックと捉え、まちの賑わいに寄与する施設として有効活用を図ります。駐車場配置適正化区域に立地する駐車場は空間的な価値が高いことから、多目的スペースの設置や緑化の推進、にぎわいの創出に資する管理規定の作成などを路外駐車場配置等基準の努力義務に定め、多目的な利用を促進することで、まちなかに新たな賑わいを創出します。また、このような取り組みを促進する仕組みとして、努力義務を満した駐車場整備に対するインセンティブなどについて検討を行います。

市営駐車場については、都市計画の廃止にあわせ、カーシェアリングなど新たなライフスタイルに基づく様々なニーズを見据えて、多目的利用・多用途化の検討を行うとともに、山形市地域公共交通計画と連携し、交通結節点としての機能の充実に向けた検討を行います。

さらに、快適な歩行空間の阻害を抑制するため、荷捌き駐車場の整備促進や共同配送導入の促進、既存駐車場を活用した荷捌き対策や自転車の駐輪対策などについて検討を行います。

参考事例： 国においてもまちなかに駐車場が散在することの影響として、歩行者動線の分断と事故リスクや、まちなみ（景観）の分断と市街地の空洞化が指摘されています。

<駐車場の散在による影響のイメージ>

- 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、自動車と歩行者との交錯による事故発生のリスクが増大。



出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本版）、平成30年7月、国土交通省都市局

参考事例： 他都市では中心市街地に発生したコインパーキングにキッチンカー設置を誘致し、まちなみやにぎわいの連続性を確保する取組が行われています。

- 岡山市では、西川緑道公園周辺地域で駐車場を新たに人が集まる場所にするを目的に、キッチンカーを駐車場の一部に出店し、公園（Park）のような魅力的な空間として利用を図る取り組みを実施。



出典：岡山市



出典：山陽新聞社提供記事より（2022年1月12日付）
（著作物使用許可を受けて掲載）

6章 計画のスケジュール

5章で示した具体的な取り組みのスケジュールについては、以下のとおりとします。

	短期 令和5～6年	中期 令和7～12年	長期 令和13～17年
駐車場整備地区の廃止			
都市計画駐車場の廃止			
駐車場配置適正化区域の設定			
路外駐車場配置等基準の設定			
山形市建築物における駐車施設の附置等に関する条例の廃止			
(仮)山形市都市再生特別措置法に基づく特定路外駐車場の規模を定める条例の制定			
新たな駐車場届出制度の運用開始			
市営駐車場の多目的利用・多用途化及び交通結節点としての機能の充実に向けた検討			
荷捌き対策や自転車の駐輪対策の検討			
需給バランスのモニタリング			

7章 計画の推進と進行管理

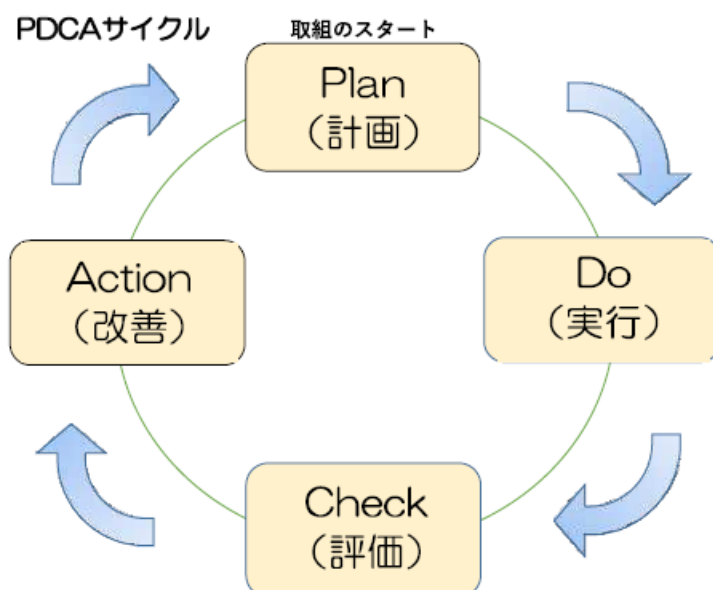
(1) 計画の推進体制

本計画では、山形市及び関係団体等が情報交換を行い、協力・連携していくとともに、必要に応じて山形市都市計画審議会などの外部の意見を取り入れながら計画の実現に向けた取り組みを推進していきます。

(2) 計画の進行管理

本計画の進捗状況については、計画全体及び5章で示した取り組みをPDCAサイクルにより随時見直しと改善を図っていきます。

なお、計画策定時に想定されなかった新たな課題や社会経済情勢の大きな変化が生じた場合などには、計画期間内であっても見直しを行います。



山形市まちなか駐車場適正化計画

令和5年（2023年）12月



山形市 まちづくり政策部 まちづくり政策課

〒990-8540 山形市旅籠町二丁目3番25号

TEL：023-641-1212（代表）