

姫路市駐車場整備計画

平成 28 年 1 月

姫 路 市

— 目次 —

	頁
1. はじめに	1
1-1. 目的と背景	1
1-2. 駐車場整備地区	2
2. 駐車場の整備に関する基本方針	3
2-1. 駐車場を取り巻く現状整理	3
2-2. 駐車施設実態調査	12
2-3. 駐車需給バランス	17
2-4. 駐車場の整備に関する課題	20
2-5. 駐車場の整備に関する基本方針	21
3. 駐車場の整備の目標年次及び目標量	22
3-1. 目標年次	22
3-2. 目標量	22
4. 路外駐車場の整備に関する施策	23
4-1. 附置義務基準の緩和	23
4-2. 駐車場の利便性の向上	24
4-3. 駐車場施設のバリアフリー化	25
4-4. 自動二輪車や荷捌き車の路上駐車対策	26
5. 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要	29

1. はじめに

1-1. 目的と背景

駐車場整備計画は、駐車場法第4条の規定に則り定めるもので、駐車場整備地区における路上及び路外駐車場の需要と供給の現況並びに将来見通しを勘案して、当該地区における総合的な駐車対策を行うための駐車場整備に関するマスタープランである。

平成6年6月に策定した「姫路市駐車場整備計画」（以下、「前計画」という。）では、モータリゼーションの進展による自動車交通の著しい増加に伴う駐車需要の増加と違法路上駐車の問題に対して、民間と公共の適切な分担に基づく駐車場の整備と有効活用等を定めたものとなっている。

前計画に基づく各種施策の推進等により、駐車場整備は着実に進捗し、駐車施設は充足した水準となり、違法路上駐車も大幅に削減してきている。

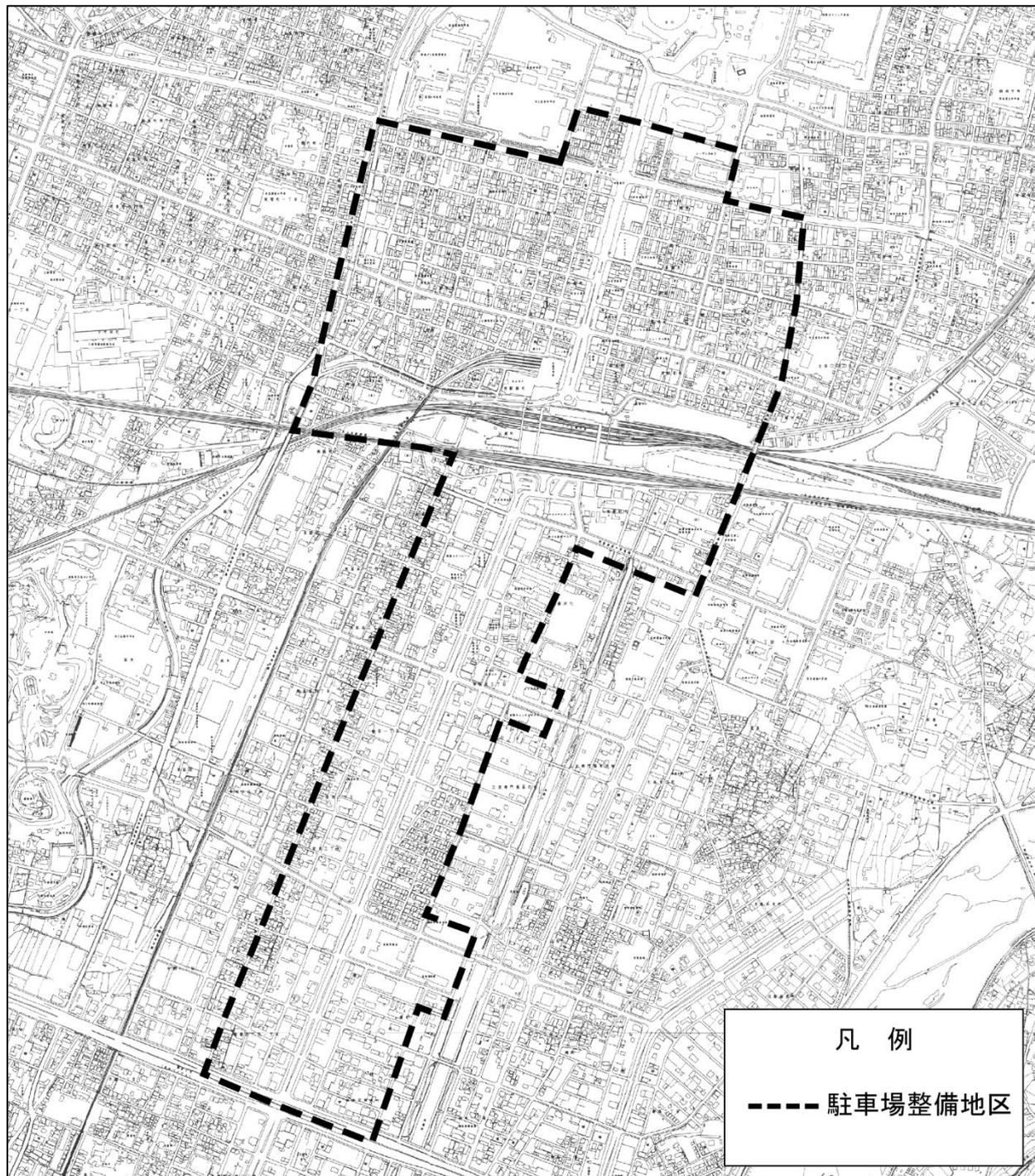
また、自動二輪車の駐車問題が顕在化してきたことを受け、平成18年5月の駐車場法改正によって、自動二輪車が駐車場法の対象に含まれることとなり、その対応も必要となるなど、新たな課題が生じてきている。

駐車需要は、周辺土地利用により変化するとともに、景気や地域経済の動向等に左右されるが、駐車場整備がある程度整った現状においては、自動車需要を抑制し、公共交通機関や歩行者・自転車を中心としたまちづくりを進めるなど、まちづくりの方針と整合した計画的な駐車対策が求められている。

このような背景の下、従来のような需要追随型の計画から中心市街地における適正な配置や既存駐車場の有効活用など誘導型の計画へ転換し、駐車施策を総合的かつ計画的に推進するため、駐車場整備計画を改定するものである。

1-2. 駐車場整備地区

駐車場整備計画を改定するにあたり、駐車場整備地区を図 1.1.1 に示す。



面積：約 173ha

図 1.1.1 駐車場整備地区

2. 駐車場の整備に関する基本方針

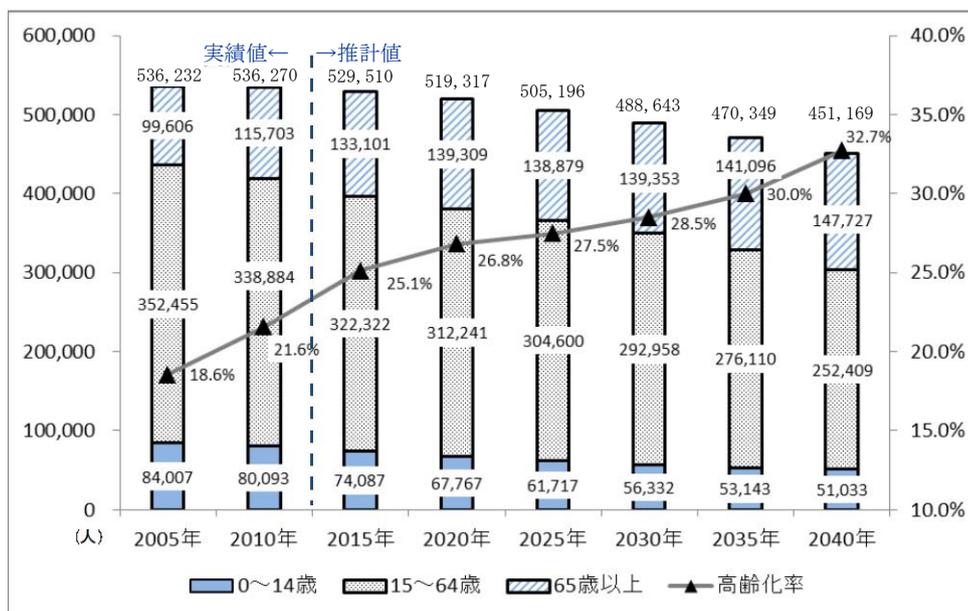
2-1. 駐車場を取り巻く現状整理

2-1-1. 社会情勢の変化

(1) 人口の減少と高齢化

本市における人口は、2010年（平成22年（国勢調査））では536,270人であるが、今後、減少傾向が続くものと予測されている。一方、高齢化率は、2010年では21.6%であるが、今後、増加傾向が続くものと予測されている。

今後は、人口の減少に伴い、自動車交通の減少が予想される。一方で、高齢者数は増加傾向にあることから、高齢ドライバーの増加が予想される。



資料：2005～2010年は総務省「国勢調査」、2015年以後は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年（2013年）3月推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

(注) 2005年は合併前の旧姫路市、家島町、夢前町、香寺町、安富町のデータを合計した。

(注) 3区分人口では年齢不詳が含まれていないため、実績値において3区分の合計と総人口の値は一致しない。

図 2.1.1 姫路市の人口と高齢化率の推移

(2) JR姫路駅周辺整備の実施

JR姫路駅周辺では、キャストィ21構想に基づき整備が推進されている。その一環として、各都市計画道路等の整備により、南北交通の円滑化が推進されている。

また、内々環状線内のエリアでは『歩行者優先の道路空間の確保による賑わいの創出』などを推進し、便利で快適な歩行者空間の確保が図られている。

なお、平成27年には、コアゾーンのBブロックに商業施設が完成するなど、順次開発が進んでいる。



図 2.1.2 キャスティ21のコアゾーン・エントランスゾーン



図 2.1.3 南北市街地の一体化

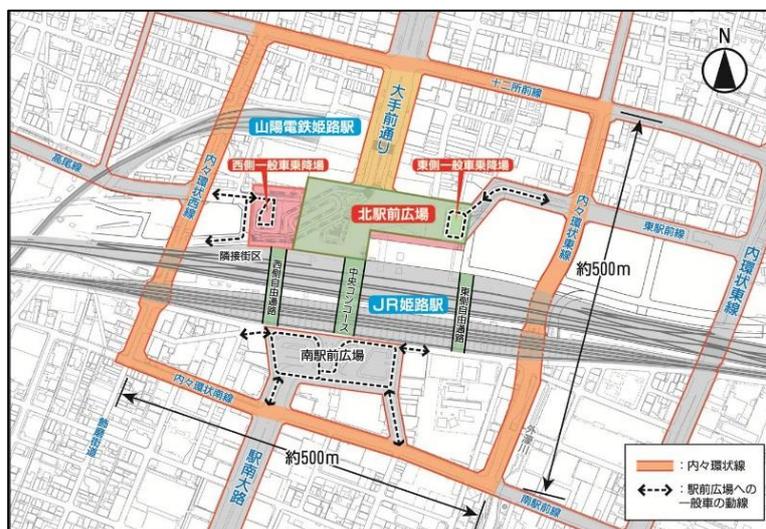


図 2.1.4 内々環状道路道網

(3) 姫路城のグランドオープン

日本で初の世界文化遺産となった国宝姫路城は、本市において重要な観光施設である。平成 21 年からの大天守保存修理工事が完了し、平成 27 年 3 月にグランドオープンしている。

特に休日では、姫路城訪問を目的とした観光客で賑わっており、その駐車需要に対する施策については別途観光施策において対応する必要があるが、駐車場整備地区内への駐車需要の流入が考えられる。

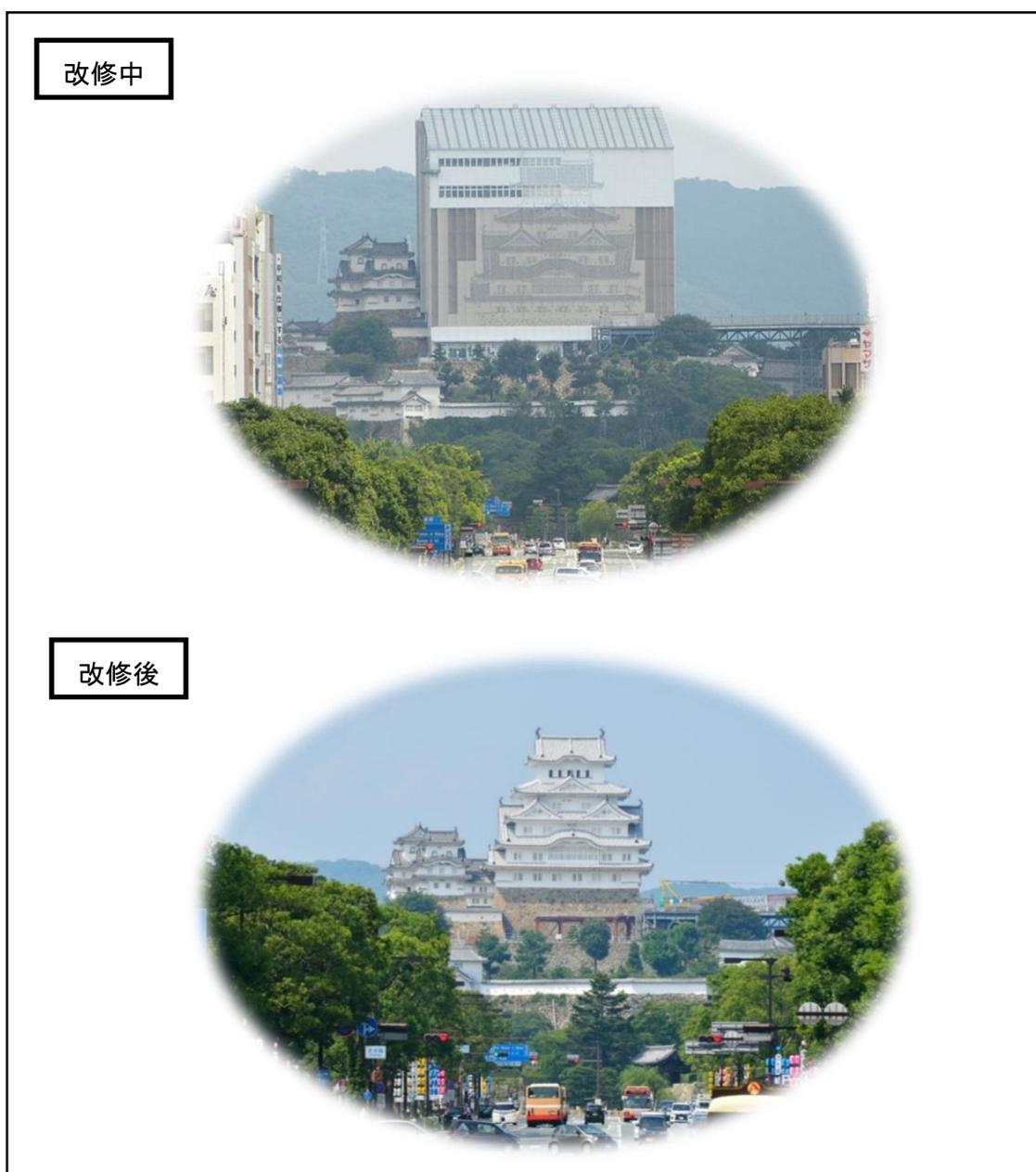


図 2.1.5 姫路城改修時と改修後の大天守

2-1-2. 公共駐車場

公共駐車場では施設の老朽化が進んでおり、キャスパ地下駐車場については平成 25 年に機械式から平面化への改修が行われた。大手前地下駐車場についても開設から 20 年以上が経過しており、キャスパ地下駐車場と同様の改修が予定されている。また、民間ノウハウの活用による効率的・効果的な駐車場運営を図るため、キャスパ地下駐車場では指定管理者制度^{*}を導入しており、大手前地下駐車場でも導入を検討している。

一方、駅東公共駐車場については既に民間へ移譲されている。

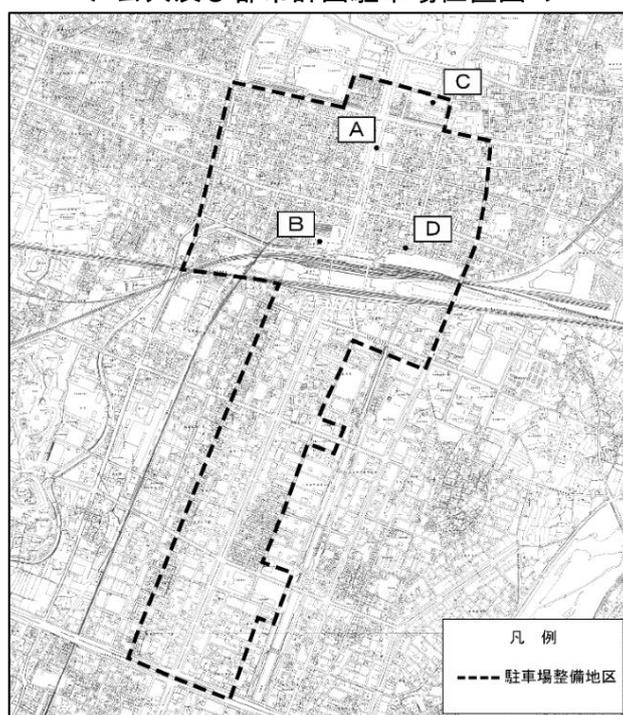
これら施設の老朽化に伴う改修工事や運営面の見直し等により、公共駐車場の収容台数は減少している。

表 2.1.1 公共及び都市計画駐車場の一覧

※ 都市計画駐車場

駐車場名	主体	位置	竣 工	規 模
大手前地下駐車場 [*]	公共	A	平成 5 年	237 台⇒約 160 台 (H28 改修予定)
キャスパ地下駐車場	公共	B	平成 3 年	281 台⇒124 台 (H26 改修済)
お城本町地下駐車場	公共	C	平成 13 年	154 台
駅東公共駐車場 [*]	民間	D	昭和 50 年 (1 期) 昭和 51 年 (2 期) 昭和 62 年 (3 期)	176 台 (H24 民間に移譲)

< 公共及び都市計画駐車場位置図 >



改修前（機械式）



改修後（平面化）



図 2.1.6 公共駐車場の平面化（キャスパ地下駐車場）

※指定管理者制度は、公の施設の管理運営を民間事業者任せ、民間事業者の優れた経営ノウハウや技術等を活用することにより、管理経費の縮減、利用者へのサービス向上等を図ることが期待できる制度

2-1-3. 交通施策

(1) 公共交通への転換

姫路市総合交通計画では、『徒歩と公共交通で気軽に動け、公共交通と自動車が調和のとれたコンパクトなまちづくりをめざして』を基本理念(キャッチフレーズ)として、都心・中心市街地では、自動車を抑制し、徒歩と公共交通を中心として、快適に動けるまちづくりを目指している。駐車場においてもこのようなまちづくり関連施策との連携を図る必要がある。

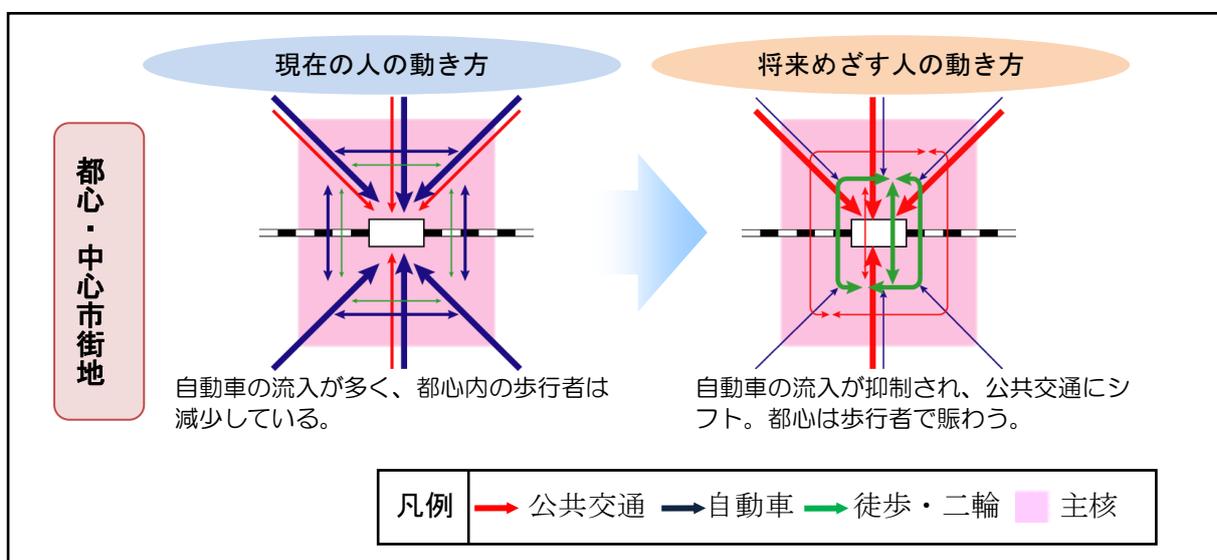


図 2.1.7 姫路市がめざす人の動き

(2) 大手前通り（十二所前線以南）のトランジットモール化

基本理念『徒歩と公共交通で気軽に動け、公共交通と自動車が調和のとれたコンパクトなまちづくりをめざして』の一環として、平成27年4月から大手前通り（十二所前線以南）ではトランジットモール（路線バス、タクシー以外の車両の通行を終日禁止）を実施している。

トランジットモールの実施により、JR姫路駅北側エリア周辺における自動車の流入の抑制が図られている。



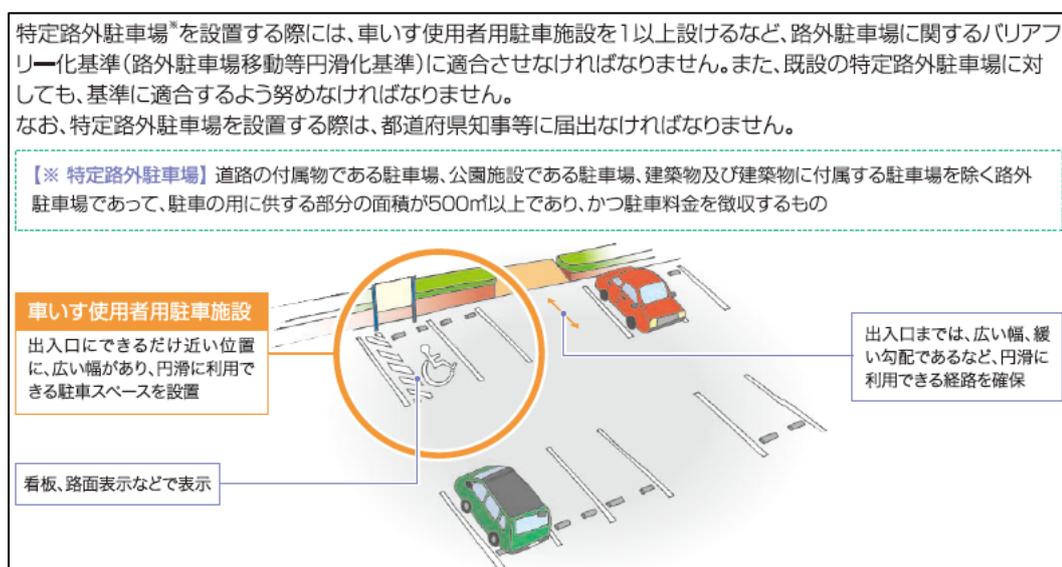
図 2.1.8 大手前通りトランジットモール化区域

2-1-4. 駐車場法等の法制度の改正

(1) バリアフリー新法の施行

近年、建築物や交通機関などにおいてバリアフリー化が進められてきた。平成 18 年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称：バリアフリー新法）が施行され、特定路外駐車場[※]を新設する場合は、バリアフリー化基準への適合が義務付けられた。

また、兵庫県では「福祉のまちづくり条例」を改定して障害を持つ方や高齢者をはじめ、すべての人が安心して生活でき、積極的に社会参加ができるような福祉のまちづくりを進めている。



資料：国土交通省『バリアフリー新法の解説』

図 2.1.9 バリアフリー新法とは（特定路外駐車場について）

駐車場の整備に関する主な基準
高齢者等が利用する駐車場を設ける場合には、次に掲げる車椅子利用者利用車施設を 1 以上設けること
<ul style="list-style-type: none"> ・ 幅は、350 センチメートル以上であること ・ 高齢者等利用経路の長さができるだけ短くなる位置に設けるものであること ・ 区画面及び付近の見やすい位置に、車椅子利用者利用駐車施設である旨を J I S 適合図を用いて表示し、又は表示する標識を設けるものであること
など

図 2.1.10 福祉のまちづくり条例（兵庫県）（抜粋）

(2) 自動二輪車と駐車場法

平成 18 年に駐車場法が改正され、自動二輪車が駐車場法の対象となった。

本市では、自動二輪車駐車対策として公営自転車駐車場において、駐車スペースの確保を進めている。



(姫路駅東口第2自転車駐車場)

図 2.1.11 公営自転車駐車場における駐車スペース確保

(3) 荷捌き駐車への対応

商店街等で荷捌きを行う際、荷捌き駐車施設の不足から路上での荷捌きが行われ、道路交通に大きな影響を与えることから、他都市では附置義務条例に荷捌き駐車施設の附置に関する規定を設ける事例がある。

本市においても、今後の荷捌き駐車動向を注視し、状況に応じて施策の検討が必要である。



資料：国土交通省

図 2.1.12 荷捌き駐車施設例

2-2. 駐車施設実態調査

本市では、平成 22 年度に駐車場整備地区内の実態調査を行ったが、J R 姫路駅周辺の整備が進んでいるため、この影響が大きいと考えられる範囲の実態調査を平成 26 年度に再度行い、当該範囲については平成 22 年度の実態調査結果を更新した。なお、自動二輪車の路上駐車に関しては新たに地区全域の調査を行った。

2-2-1. 駐車場の状況

(1) 駐車場整備状況

駐車場整備地区における駐車施設実態調査によると、駐車場整備状況は一時預かり駐車場（コインパーキング含む）が約 200 箇所、収容台数の合計が約 7,000 台である。

前計画の駐車場整備地区内における目標台数 6,630 台を達している。

表 2.2.1 駐車場整備地区内の一時的預かり駐車場整備状況（平成 26 年度）

	平日	休日
箇所数	202箇所	200箇所
台数	7,001台	6,957台

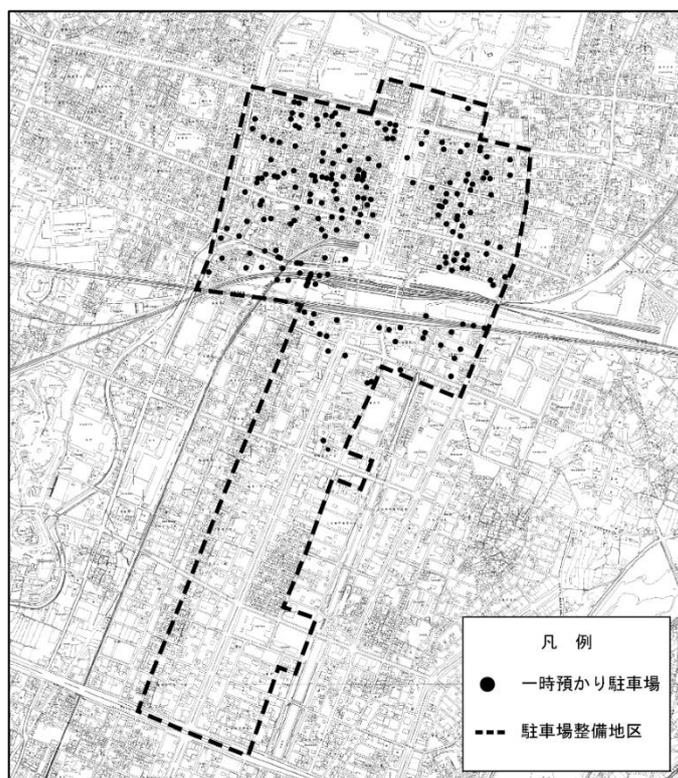


図 2.2.2 駐車場整備地区における一時預かり駐車場位置図

(2) コインパーキング※の現状

近年、企業や団体、個人が所有する遊休地の有効活用策のひとつとしてコインパーキングの設置がみられる。

駐車場整備地区内でも、コインパーキングの施設数と収容台数は増加傾向にあり、今後とも増加が予想される。

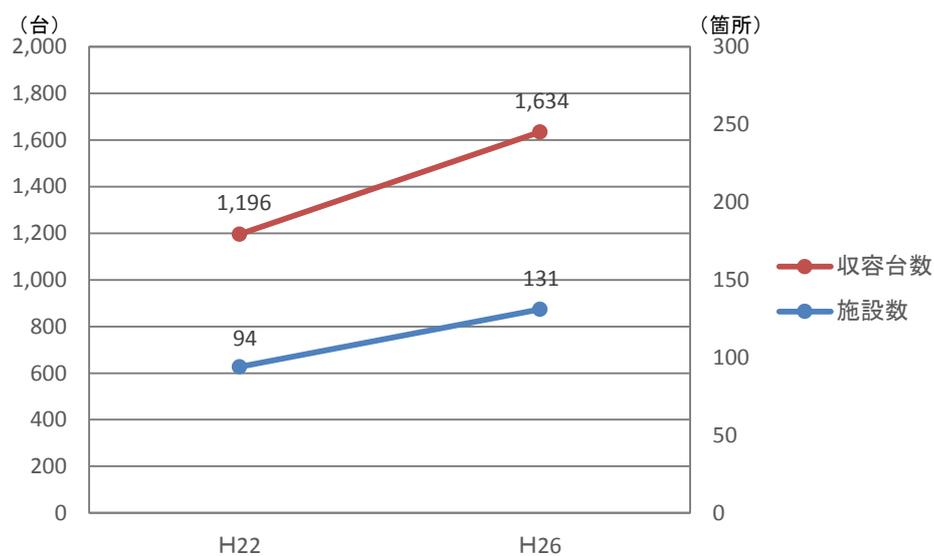


図 2.2.3 コインパーキングの施設数と収容台数の推移

※ コインパーキングとは、商業施設などに付属したものでない無人かつ露天の駐車施設で、時間単位の料金形態であるものとした。

2-2-2. 駐車場の利用実態

駐車場の利用状況では、平日ピーク時（14時台）が3,796台（利用率54%）、休日ピーク時（14時台）が4,523台（利用率65%）となっており、駐車場の利用率は休日のほうが高い状況にある。しかしながら、利用率が高い休日においても駐車場の空きは約2,400台あり、収容台数に十分余裕がある。

また、公共駐車場においても休日のほうが利用率が高く、休日ピーク時で、キャスパ地下駐車場96%、お城本町地下駐車場76%、大手前地下駐車場50%となっている。

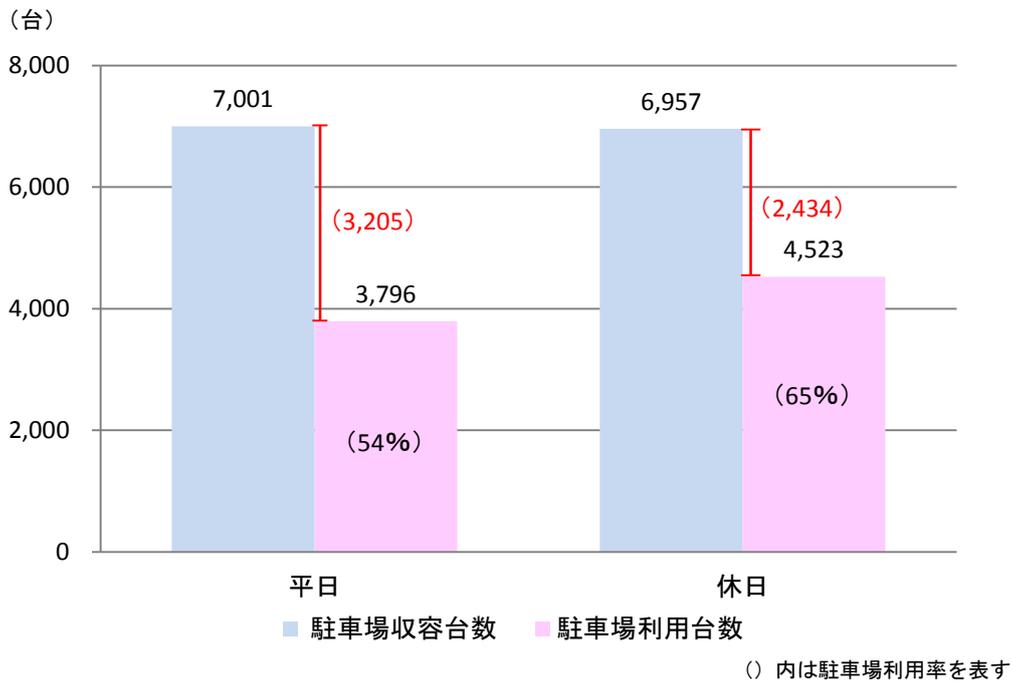


図 2.2.4 ピーク時（14時台）における駐車場利用状況

表 2.2.5 公共駐車場のピーク時（14時台）における駐車場利用状況

	収容台数	平日		休日	
		利用台数	利用率	利用台数	利用率
キャスパ地下駐車場	124	51	41%	119	96%
お城本町地下駐車場	154	104	68%	117	76%
大手前地下駐車場	237	64	27%	118	50%

2-2-3. 路上駐車状況

① 路上駐車（荷捌き車除く）

平日ピーク時の路上駐車台数は、124 台であった。平成 22 年度調査では 189 台であったことから、平日の路上駐車は減少している。

休日ピーク時の路上駐車台数は、82 台であった。平成 22 年度調査では 134 台であったことから、休日の路上駐車も減少している。



図 2.2.6 平成 22 年度と平成 26 年度における路上駐車台数比較

② 荷捌き車

他都市では、路上での荷捌きにおける交通への影響から附置義務条例に荷捌き駐車施設の附置に関する規定を設けるなど対策を行っている事例がある。本市においても状況を把握するため新たに荷捌き車の路上駐車状況を調査した。

平日ピーク時の荷捌き車による路上駐車台数は、路上駐車全体の 20%にあたる 31 台であった。

休日ピーク時の荷捌き車による路上駐車台数は、路上駐車全体の 15%にあたる 14 台であった。

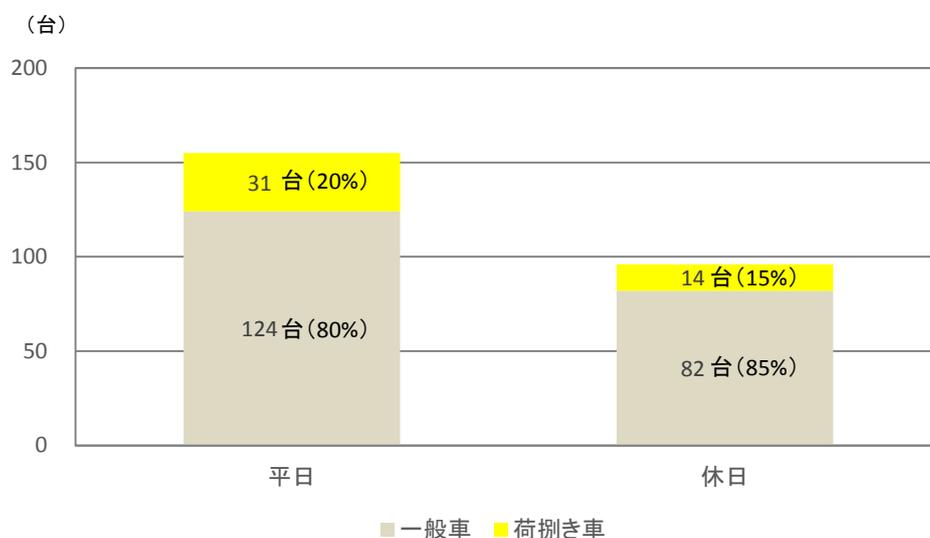


図 2.2.7 路上駐車の内訳 (平成 26 年度)

③ 自動二輪車

自動二輪車について状況を把握するため、新たに自動二輪車の路上駐車状況を調査した。駐車場整備地区内における自動二輪車の路上駐車台数は、平日では 20 台、休日では 19 台であった。

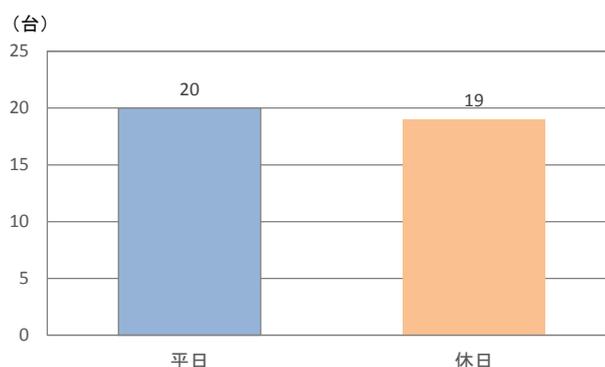


図 2.2.8 自動二輪車の路上駐車台数 (平成 26 年度)

2-3. 駐車需給バランス

2-3-1. 現況の需給バランス

現況の平日及び休日のピーク時の需給バランスは図 2.3.1 に示す通りである。なお、需要量は駐車場駐車台数と路上駐車台数の合計とした。

平日、休日ともに供給量が需要量を上回っており、その差は平日で約 3,100 台、休日で約 2,350 台である。休日では平日に比べ需要量の増加は見られるが、駐車場は充足している状況にある。

また、平成 22 年度と平成 26 年度の休日のピーク時を比較すると、供給量は約 10%増加しており、需要量は約 20%増加している。

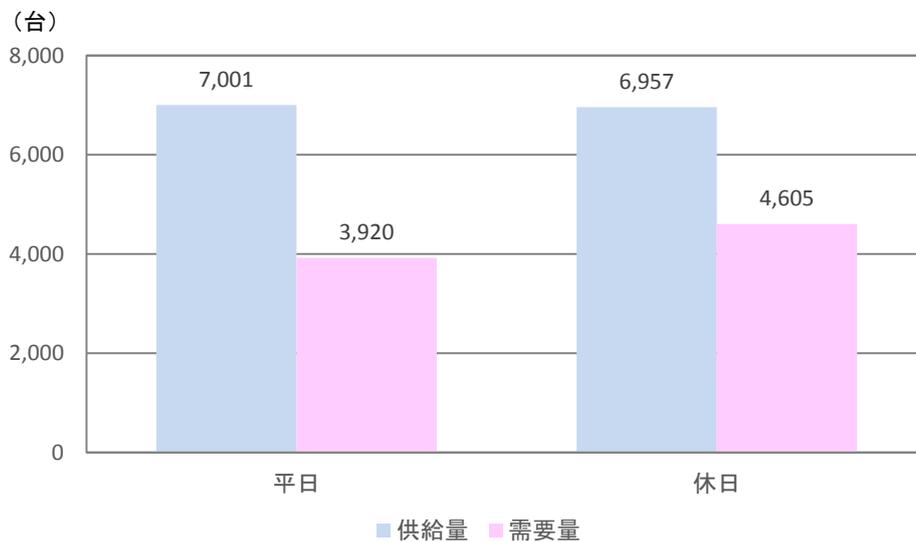


図 2.3.1 駐車需給バランス

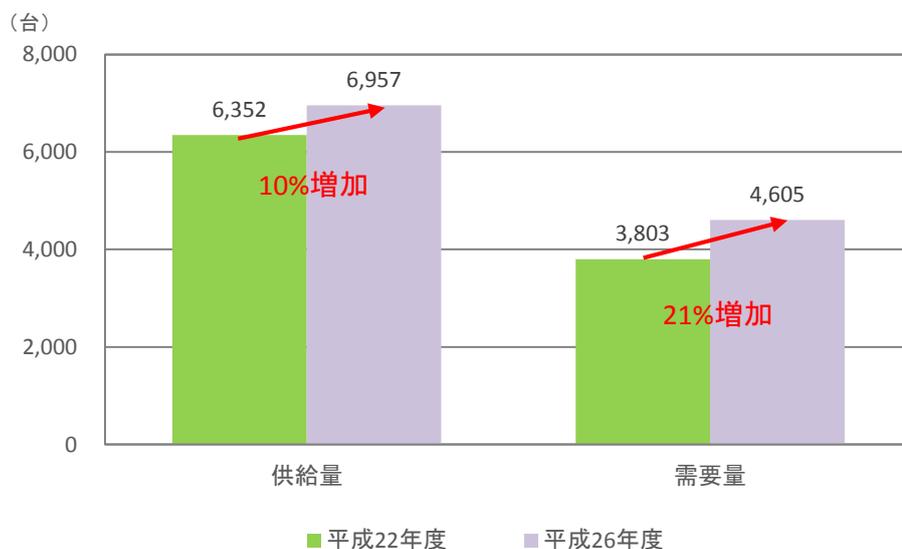


図 2.3.2 平成 22 年度と平成 26 年度の休日ピーク時の需給量比較

2-3-2. 将来（平成 37 年）の需給バランス

(1) 現況需要量

現況需要量は、需要量が多い休日ピーク時の値とする。現況需要量は、一時預かり駐車場に駐車している駐車台数約 4,520 台に、路上駐車の数である約 80 台を合計し、約 4,600 台となる。

$$\begin{aligned}\text{現況需要量} &= \text{一時預かり駐車場駐車台数} + \text{路上駐車台数} \\ &= \text{約 } 4,520 \text{ 台} + \text{約 } 80 \text{ 台} \\ &= \text{約 } 4,600 \text{ 台}\end{aligned}$$

(2) 将来需要量

平成 11 年から平成 22 年までの OD（自動車起終点）調査^{※1}より駐車場整備地区周辺における発生集中交通量^{※2}の経年変化を確認すると、減少傾向にあり、約 2.5%減少している。（発生集中交通量の伸び率：0.975）

一方、姫路駅前周辺整備の推進など駐車場整備区域内での開発により、約 1,000 台の駐車需要の増加が見込むものとする。

これらから、将来需要量は約 5,490 台となる。

$$\begin{aligned}\text{将来需要量} &= (\text{現況需要量} \times \text{発生集中交通量の伸び率}) + \text{開発による需要量} \\ &= (\text{約 } 4,600 \text{ 台} \times 0.975) + \text{約 } 1,000 \text{ 台} \\ &= \text{約 } 5,490 \text{ 台}\end{aligned}$$

※1 自動車交通の起終点、運行目的等を調査することにより、自動車の利用実態等を把握するための調査である。

※2 ある地域から発生した目的をもった人の移動数と、その地域に到着した目的をもった人の移動数の合計を、その地域の発生集中量という。

(3) 将来供給量

駐車場整備地区内の駐車場台数は、現在増加傾向にある。

今後も、キャストィ 21 のコアゾーンの開発による需要量に応じた駐車施設が同敷地内に確保される予定であるものの、民間駐車場については、地域経済の動向や周辺土地利用の変化により、駐車場から別の土地利用への転換が考えられるなど、減少要因も考えられることから、目標年次までの 10 年間に駐車場台数の大きな変化はなく、現況の駐車場台数を維持するものとする。

公共及び都市計画駐車場については、予定されている大手前地下駐車場の平面化工事による収容台数の減少（▼約 80 台）と、既に民間に売却した都市計画駐車場である駅東公共駐車場の廃止による減少（▼約 140 台）を見込むものとする。

これらから、将来供給量は約 6,780 台となる。

$$\begin{aligned} \text{将来供給量} &= \text{現況の駐車場台数} - \text{公共及び都市計画駐車場の減少台数} \\ &= \text{約 7,000 台} - \text{約 220 台} \\ &= \text{約 6,780 台} \end{aligned}$$

(4) 将来需給バランス

将来需要量と将来供給量を比較すると、将来供給量が将来需要量を約 1,290 台上回ることから、将来においても駐車容量は駐車需要に対して充足している。

将来供給量	約 6,780 台
将来需要量	約 5,490 台
将来供給量－将来需要量	約 1,290 台

2-4. 駐車場の整備に関する課題

2-4-1. まちづくりの実現に向けた駐車場のあり方

J R 姫路駅周辺整備等に伴って、都心部への来街者の増加が見込まれる。都心部のまちづくりでは、自動車交通から公共交通への転換が図られるなか、将来都市構造を見据えた駐車場整備や附置義務条例の対応が求められている。

2-4-2. 公共駐車場のあり方

現在、公共及び都市計画駐車場の施設は老朽化が進んでいる。今後、施設の維持管理費の増大が想定され、ライフサイクルコストの縮減を図りつつ、利便性の向上への対応が求められている。

2-4-3. 駐車場法等の法制度や多様な需要への対応

平成 18 年の駐車場法改正により、自動二輪車が駐車場法の対象となった。

本市においては自動二輪車や荷捌き車の路上駐車がみられる。

また、駐車施設のバリアフリー化については、新設駐車場のみならず既存の駐車場についても促進していく必要がある。

2-5. 駐車場の整備に関する基本方針

基本方針

量的整備から質的改善を目指した駐車場施策への転換

都市の現況並びに駐車施設の現況及び将来需給バランスから整理した駐車場整備に関する課題の解決に向け、これまでの「量的整備」から、多様なニーズに合った駐車施設の「質的改善」を目指す。このため、「量的整備から質的改善を目指した駐車場施策への転換」を基本方針として、以下の3つの方針に基づき施策を進める。

方針①：交通施策の推進

- ・内々環状線内側への自動車流入抑制のため、内々環状線外側への駐車場の配置誘導の方策を検討する。

方針②：既存駐車場の有効活用

- ・既存公共駐車場の利便性と効率的運用を図る。
- ・バリアフリー新法や兵庫県の「福祉のまちづくり条例」に基づき、高齢者や障害者を含むすべての人が利用しやすい施設の整備に努める。
- ・駐車場の需給バランス等を踏まえた既存駐車場の有効活用を図る。

方針③：自動二輪車や荷捌き車への取り組み

- ・今後の駐車需要の動向を見極め、自動二輪車や荷捌き車の路上駐車対策を検討する。

3. 駐車場の整備の目標年次及び目標量

3-1. 目標年次

本計画の目標年次は、概ね10年後の平成37年（2025年）とする。

3-2. 目標量

駐車場整備地区全体として適切な駐車容量を維持しつつ、公共交通の利用促進を図りながら、徒歩と公共交通を中心としたまちづくりにふさわしい駐車場の整備及び配置を実現する。

駐車需要量と供給量の見通し

	現在（平成26年）	将来（平成37年）
供給量	7,000台	6,780台
需要量	4,600台	5,490台
供給量－需要量	2,400台	1,290台

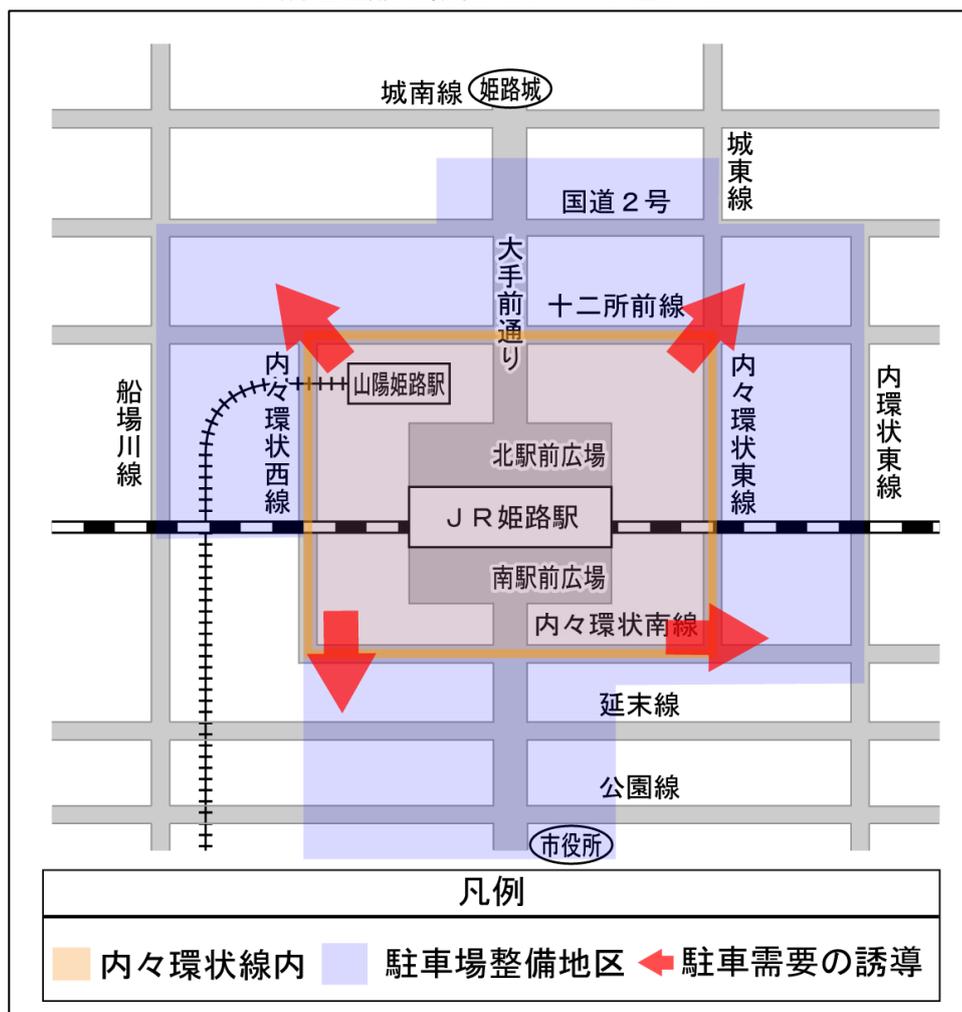
4. 路外駐車場の整備に関する施策

4-1. 附置義務基準の緩和

附置義務条例における隔地距離の緩和

- ・現在、姫路市駐車施設附置条例において、当該建築物の構造又は敷地の状態により、やむを得ないと認められる場合には、隔地（概ね 250m以内）での附置義務駐車場の設置を可能としている。（以下「隔地制度」という。）
供給過多となっている既存駐車場を有効活用し、駐車場の選択肢を増やすため、隔地制度の距離緩和等を検討する。
特に、歩行者優先の道路空間を目指している内々環状線内側においては、自動車の流入抑制を推進していることから、適切な配置誘導を図るため、隔地制度の利用を促すとともに、制度の緩和等を検討する。
なお、隔地制度を利用する場合には、継続的に駐車場が確保されているかの確認など、運用・管理についてルールづくりを検討する。

< 隔地距離の緩和（イメージ図） >



4-2. 駐車場の利便性の向上

公共駐車場の平面化

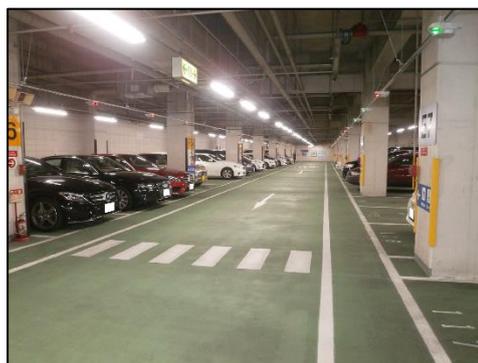
- ・大手前地下駐車場では、施設の老朽化が進んでいるため対策が必要となっている。予定している機械式から平面化への改修工事を通して、利用者への利便性の向上を図る。

< 機械式から平面化の事例 >

(機械式)



(平面化)



(キャスパ地下駐車場)

駐車場案内情報の提供

- ・駐車場利用者の利便性の向上や既存駐車場の有効かつ効率的な利用を図るため、駐車場事業者と商店街組合や商工関係団体などが連携し、インターネットや携帯端末、カーナビゲーション等により、駐車場の位置や満空情報などの提供を促す。

< 駐車場案内情報提供の事例 >



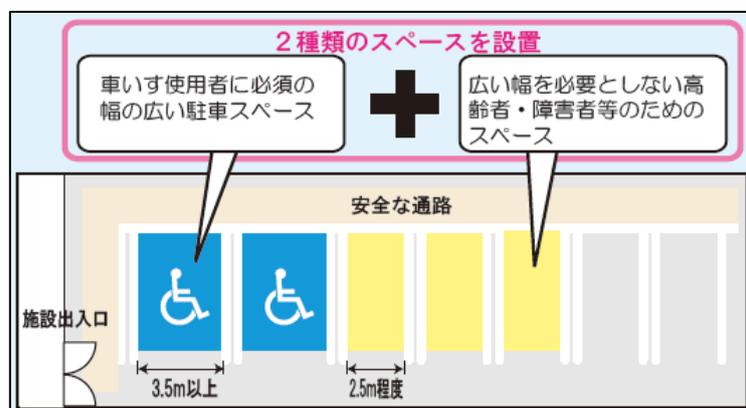
資料：VICIS

4-3. 駐車場施設のバリアフリー化

駐車場施設のバリアフリー化

- 平成 18 年にバリアフリー新法が施行され、それに伴い兵庫県においても「福祉のまちづくり条例」を改正し、福祉のまちづくりを推進している。
- 新たに設置される特定路外駐車場[※]については、バリアフリー新法等の基準に基づき、バリアフリーに対応した駐車スペースや移動経路の確保などが義務付けられている。近年では、高齢者等に対応した駐車スペースの確保などを含めすべての人にやさしい駐車場整備が望まれていることから、既存駐車場についても、バリアフリー化を促進するため、駐車場事業者に対して情報提供を行う。

< 車いすや高齢者・障害者等のための駐車スペースの例 >



資料：国土交通省

< 車いす使用者専用駐車スペース設置の事例 >



(キャスパ地下駐車場)

※特定路外駐車場とは、駐車のために供する部分の面積が 500 m²以上であり、かつ駐車料金を徴収するもの(ただし、道路の付属物である駐車場、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路外駐車場)

4-4. 自動二輪車や荷捌き車の路上駐車対策

自動二輪車の路上駐車対策

- ・ 駐車実態調査では路上駐車が見受けられたが、平成 27 年 5 月には、新たに公営自転車駐車場（姫路駅東口第 2 自転車駐車場）を開設するなど、自動二輪車の駐車スペースの確保を進めている。
平成 18 年に改正された駐車場法では、自動二輪車が駐車場法の対象として追加されたことから、今後の駐車需要の動向を注視し、原因者負担の原則の考え方のもと必要に応じて附置義務条例に自動二輪車駐車施設の附置に関する規定を設けるなどの検討を行う。
- ・ 既存駐車場の一部を自動二輪車用のスペースへ転換するなど、既存駐車場を活用し、需要に応じた整備を促す。
- ・ 別途、自転車についても路上駐車対策を進めているところであるが、今後の駐車需要の動向を注視し、必要に応じて附置義務条例を設けるなどの検討を行う。

< 他都市における自動二輪駐車対策事例 >

デッドスペースの二輪車駐車利用



自動車から自動二輪車駐車スペースへの転換



資料：国土交通省

荷捌き車の路上駐車対策

- ・商店街等で行われる路上での荷捌きが、道路交通に影響を与えていることから、他都市では附置義務条例に荷捌き駐車施設の附置に関する規定を整備する事例がある。

本市においても、今後の動向を注視し、原因者負担の原則の考え方のもと、必要に応じて附置義務条例に荷捌き車駐車施設の附置に関する規定を設けるなどの検討を行う。

- ・商店街等小規模建物が集中する地域では、各施設で荷捌きスペースを設けることが困難であるため、商店街組合や商工関係団体と連携を図り、必要に応じて既存駐車場を活用した共同荷捌きスペースの確保や、共同集配・時間配送を促す。

< 他都市における荷捌き車の駐車対策事例 >

大規模建築物の附置義務荷捌き駐車施設

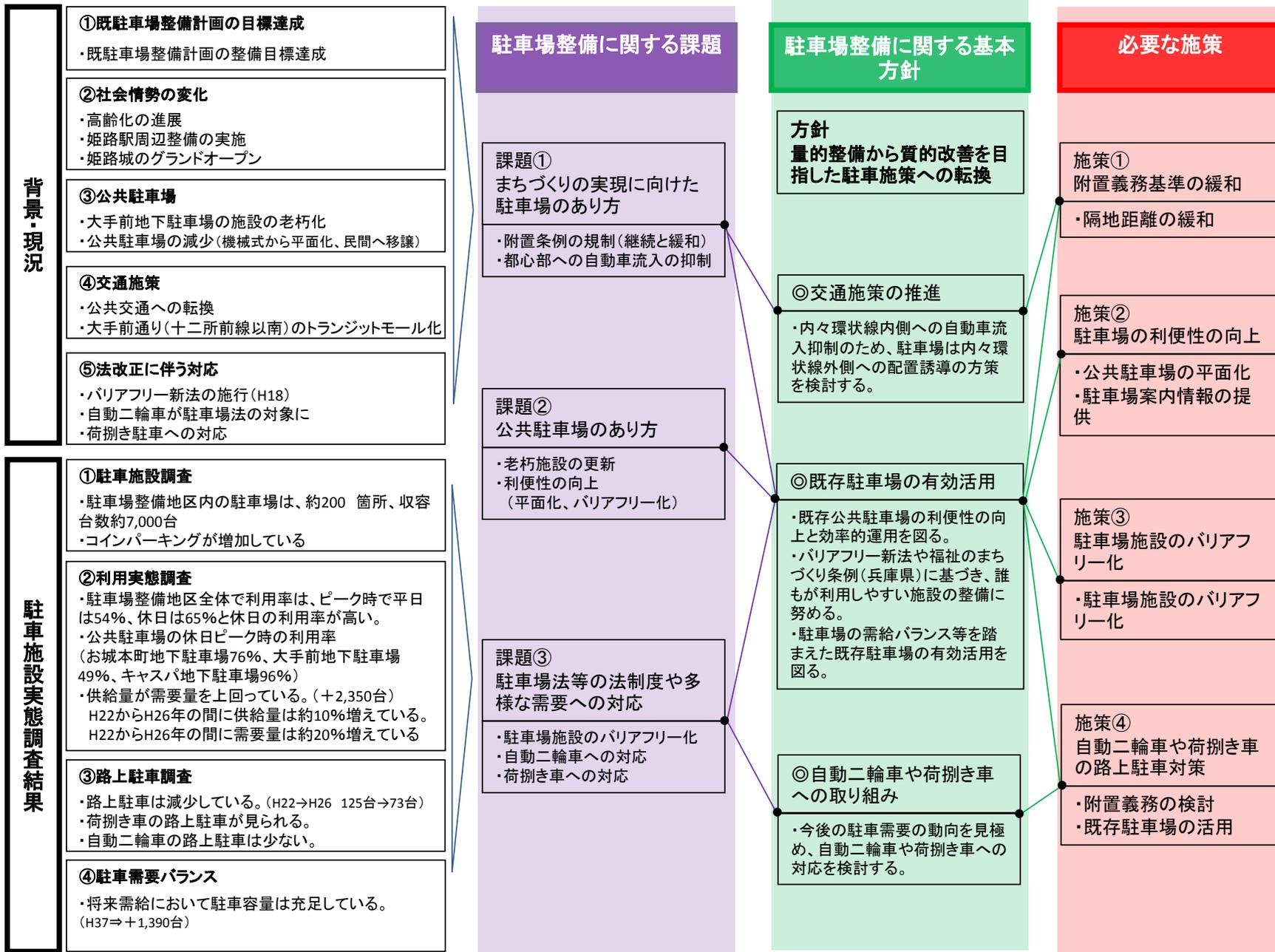


共同荷捌き駐車場



資料：国土交通省

課題・基本方針・施策のまとめ



5. 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

駐車場整備地区における主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要を以下に示す。

表 5.1 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

駐車場名	整備主体	位置	規模	予定年
大手前地下駐車場	姫路市	本町、西二階町 及び白銀町	約 160 台	平成 28 年 (改修)

図 5.2 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

