

# 姫路市駐車場整備計画

令和8年3月

姫路市都市局  
まちづくり部都市計画課



# — 目 次 —

	頁
1. 駐車場整備計画改定にあたって	1
2. 駐車場整備計画の概要	2
2.1 駐車場整備地区	2
2.2 駐車場整備計画の考え方	3
2.3 計画期間	6
3. 本市の駐車場をとりまく環境の変化	7
3.1 本市の人口と自動車交通の変化	7
3.2 本市のまちづくりの変化	9
4. 本市の駐車場をとりまく状況	11
4.1 駐車場の需給状況	11
4.2 駐車需給バランス	14
5. 駐車場の整備に関する課題	17
6. 駐車場の整備方針	18
7. 適正な駐車場整備のための取組み	19
8. 駐車場整備のための取組みのまとめ	24



## 1. 駐車場整備計画改定にあたって

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。

本市では、昭和48年に「姫路市駐車施設附置条例」を制定し、駐車場整備地区において路上駐車場等を防止し、交通の円滑化を図るために、一定規模以上の建築物を新築・増築・用途変更する場合に駐車場の設置を義務付けている。

加えて、本市では、平成6年6月に「姫路市駐車場整備計画」を策定し、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推進してきた。このように、姫路市駐車施設附置条例及び駐車場整備計画の策定によって、駐車需要に対応した駐車場の整備を行ってきており、現状では、駐車需要に対して、駐車施設が充足した水準となっている。

さらに、本市では自動車交通を抑制し、公共交通機関や歩行者等を中心としたまちづくりが進められており、平成28年1月に「姫路市駐車場整備計画」を改定し、駐車場整備をそれまでの「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」を目指している。

また、大手前通りでは、平成27年のトランジットモール化、令和3年の歩行者利便増進道路指定等、自動車から歩行者への転換が進められており、特に姫路駅北側については、歩行者が歩きやすい空間整備が進められ、駐車場においても配置適正化など、まちづくりと連携した施策が求められる。

上記のように、本市の市街地中心部においては駐車需要に対応した適切な駐車施設を確保しつつ、ウォーカブルなまちなかづくりが求められている。

このため、本計画は、駐車場の量的コントロールによる駐車場確保を図りつつ、市街地中心部が目指す「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに対応した駐車場整備計画に改定するものである。

## 2. 駐車場整備計画の概要

### 2.1 駐車場整備地区

駐車場整備地区は、市街地中心部における道路交通の円滑化を図るため、自動車の駐車のための施設の整備や、大規模建築物における駐車施設の附置などの施策を定め、都市機能の維持及び増進に寄与することを目的として、姫路駅の南北市街地で指定している。

本市の駐車場整備地区は、図 2.1.1 に示すとおりであり、面積は約 173ha となっている。

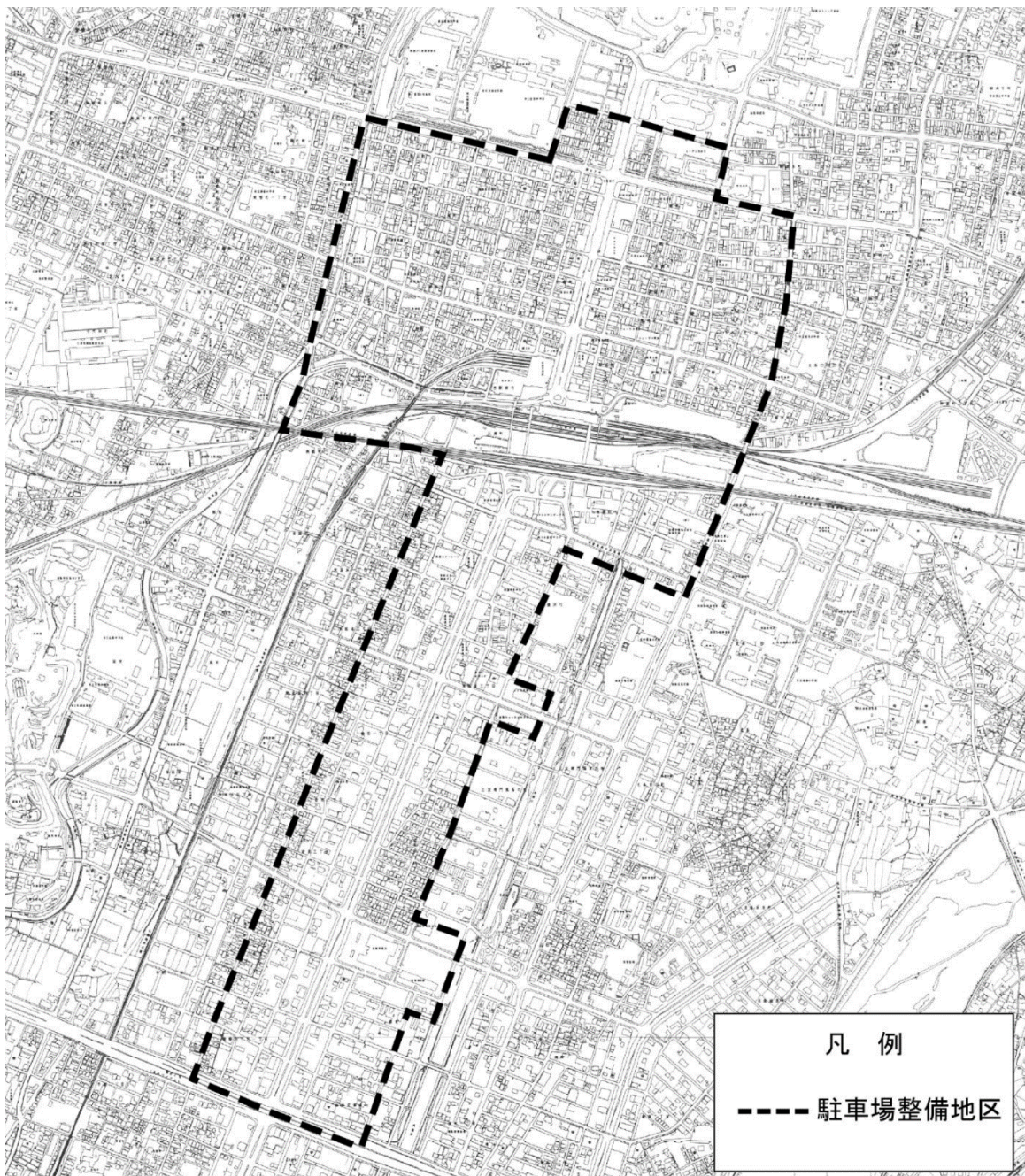


図 2.1.1 駐車場整備地区

## 2.2 駐車場整備計画の考え方

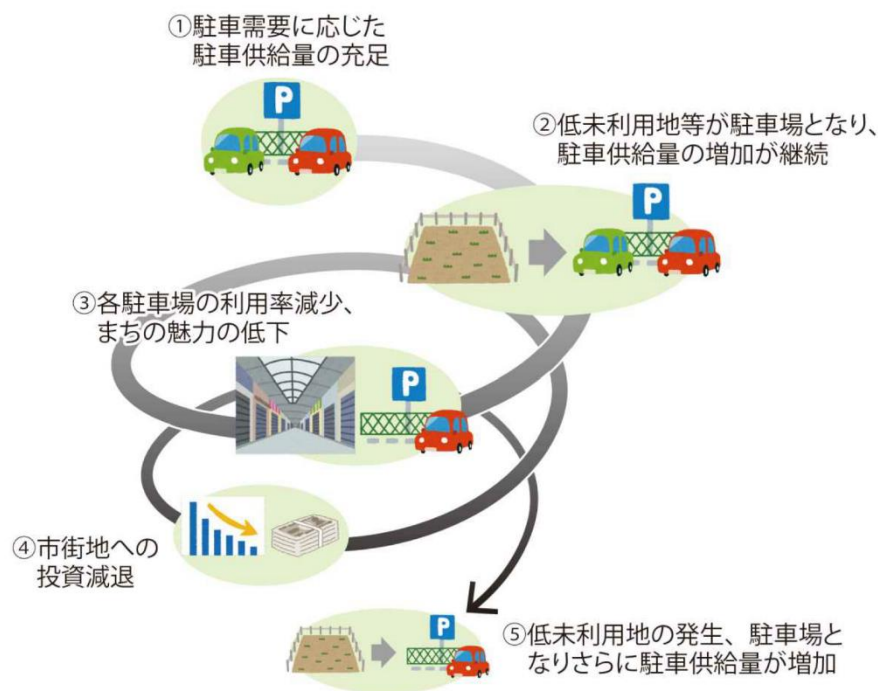
### (1) 国の駐車場整備の動向

#### ① 駐車場の量的コントロール

全国的に、戦後の急速な経済復興や、それに続く経済発展の中で、自動車の保有台数が大きく増加し、特に都市の中心部において自動車の集中に伴う路上駐車増加と道路交通の混雑が大きな社会問題となっていた。そこで、駐車場法を制定し、都市の中心部における自動車の駐車需要を満たすべく、駐車場の量的整備が進められていた。

近年では、自動車保有台数の伸びが鈍化しつつあり、駐車場の量的整備の転換期を迎えている。

また、特に地方都市においては、駐車場への土地利用転換が進んだことにより市街地における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地域も見られ、このような地域では、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低下、それに伴う市街地への投資の減退による更なる低未利用地の発生と駐車場への転換といった「負のスパイラル」の発生が懸念され、駐車供給量の適正化を検討する必要がある。



出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）（国土交通省）

図 2.2.1 負のスパイラルのイメージ

## ② 駐車場の質的コントロール

駐車場は、自動車を運転する人にとって重要であるが、これまで、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が生じている。さらに、個々の建築物ごとに駐車場の附置を求める附置義務駐車場制度も相まって、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をもたらすことになり、結果として都市の魅力減退につながる事が懸念される。

また、まちづくりと交通の観点から、無秩序な駐車場整備が行われることで、地域の様々な場所で自動車の駐車場への入出庫が発生し、歩行者と自動車が錯綜することで、歩行者の交通の安全が脅かされるのみならず、市街地から歩行者を遠ざける要因ともなり得る。

そのため、駐車場施策においては、「2.2(1)① 駐車場の量的コントロール」だけでなく、小規模駐車場の集約化、歩行者との錯綜を避けた駐車場の配置といった「質」の高い駐車環境の整備等、公民連携も図りながらまちづくりと連携した駐車場施策に取り組む必要がある。



出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）（国土交通省）

図 2.2.2 駐車場の散在による影響のイメージ

### ③ 荷捌き車両への対応

近年、電子商取引等の増加により、配送需要が増加傾向となっている。

しかし、荷捌き駐車施設の不足による路上での荷捌きが行われることにより、道路における他の自動車等の通行が阻害されている地域が見られる。

特に、共同住宅では、建築物にかかる駐車場の附置義務はあるものの荷捌き駐車施設の附置義務がないため、路上駐車または宅配事業者が共同住宅の外にある駐車場探索に労力を要し、宅配事業者の生産性に悪影響を生じさせる要因となる。

これらのことから、標準駐車場条例の改正により、共同住宅の用途に供する建築物においても、百貨店等と同様に、一定規模以上の荷捌きのための駐車施設を附置する規定の追加が進められている。

### ④ 駐車施設のバリアフリーへの対応

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（バリアフリー法）」の制定以降、特定路外駐車場<sup>※</sup>において、一定のバリアフリー化が進んでいる。

高齢者や障害者等の移動等の円滑化の一層の促進を図るため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令」の一部が改正され、駐車場に係るバリアフリー基準の見直しが行われている。（令和 7 年 6 月施行）

※駐車用の供する部分が 500m<sup>2</sup>以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場

## (2) 駐車場整備計画の位置付け

上位計画である『姫路市総合計画「ふるさと・ひめじプラン 2030」』及び『姫路市都市計画マスタープラン』に示す目指す都市像との整合性を図りながら、適切な駐車容量を確保しつつ、量的コントロールによる駐車場施策を推進する。

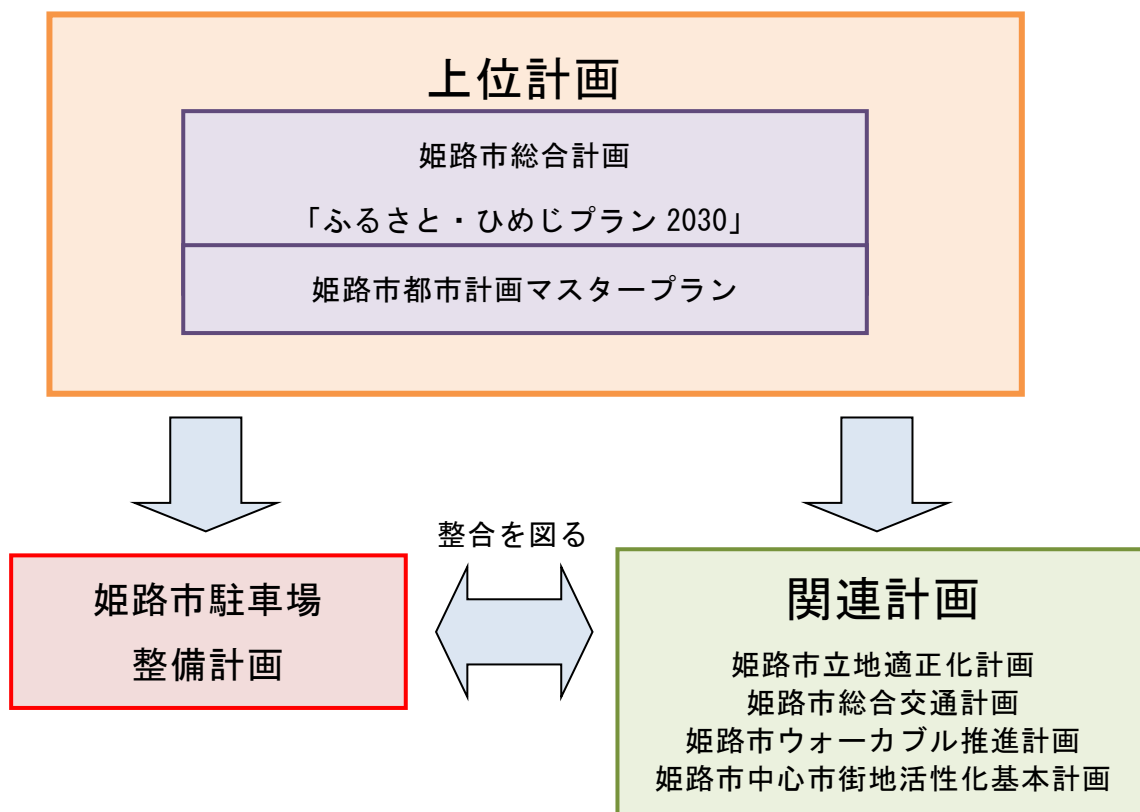


図 2.2.3 姫路市駐車場整備計画の位置づけ

## 2.3 計画期間

本計画は、概ね 10 年ごとの実態調査及び本市のまちづくりの状況や国の駐車場施策の動向等を踏まえて、適宜見直しを検討する。

### 3. 本市の駐車場をとりまく環境の変化

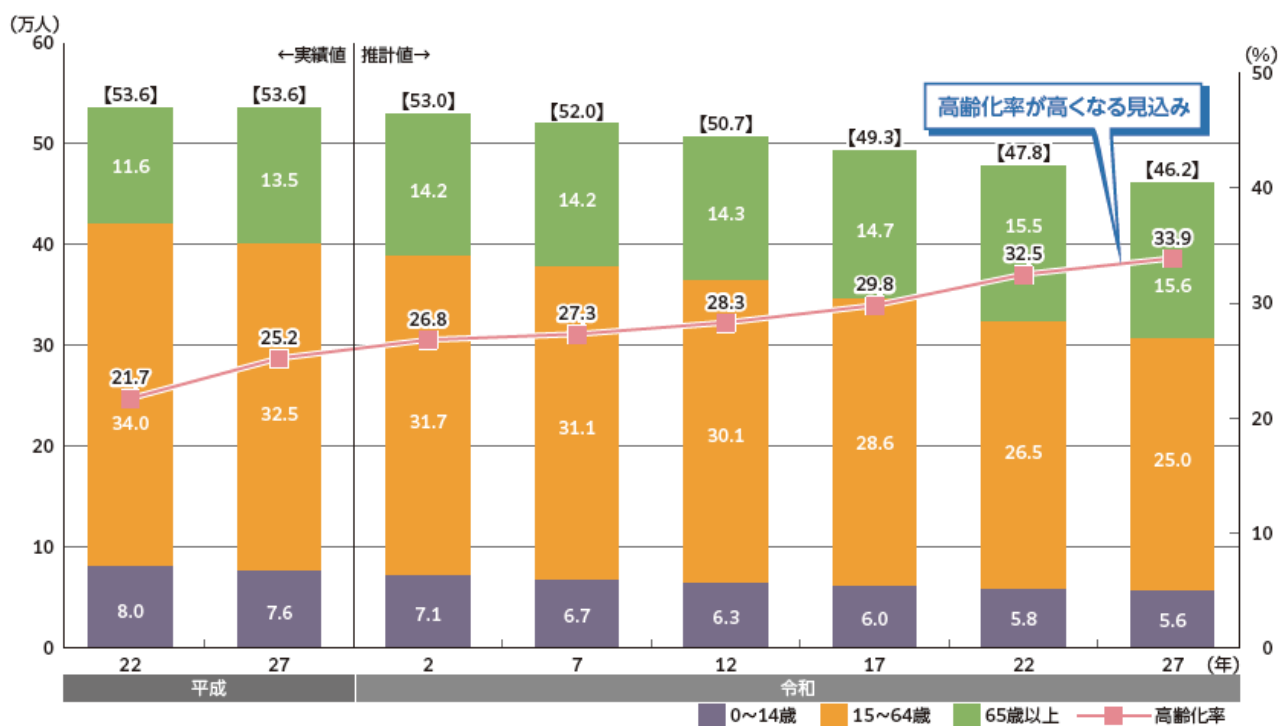
#### 3.1 本市の人口と自動車交通の変化

##### (1) 本市の人口の推移

本市の総人口は、平成27年（2015年）国勢調査人口を基準とした人口推計によると、平成27年以降減少が続き、令和27年（2045年）には46.2万人になると見込まれる。

また、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）は、総数、割合ともに減少傾向で推移し、令和27年のそれぞれの人口は、5.6万人、25万人になると見込まれる。

一方、老年人口（65歳以上）は、総人口が減少する状況においても、総数、割合ともに増加し、令和27年には、老年人口の割合（高齢化率）は33.9%になると見込まれ、高齢者が増加することに伴い、高齢者ドライバーの増加が予想される。

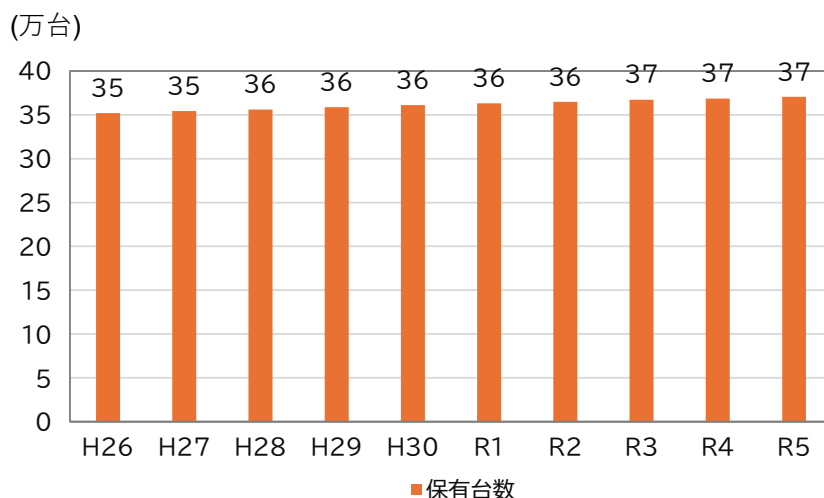


出典：姫路市総合計画 ふるさと・ひめじプラン 2030

図 3.1.1 姫路市の年齢3区分別人口と高齢化率の推移

## (2) 自動車保有台数の推移

本市における自動車保有台数は、平成 26 年以降、微増傾向で推移している。



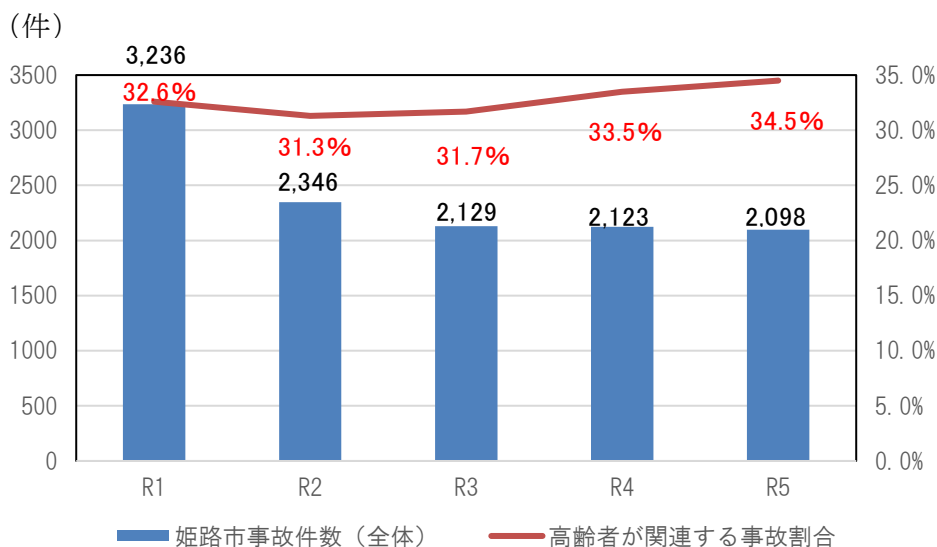
出典：市町別主要統計指標（兵庫県）

図 3.1.2 姫路市の自動車保有台数の推移

## (3) 本市の事故件数の推移

姫路市内の事故件数は、令和元年からの直近 5 年間では、令和元年の約 3,200 件をピークに減少傾向で推移している。

しかし、姫路市内の事故のうち、高齢者が関連（自動車の運転状況を問わず）する事故割合は、令和 2 年以降増加傾向で推移している。



出典：警察庁オープンデータ（警察庁）

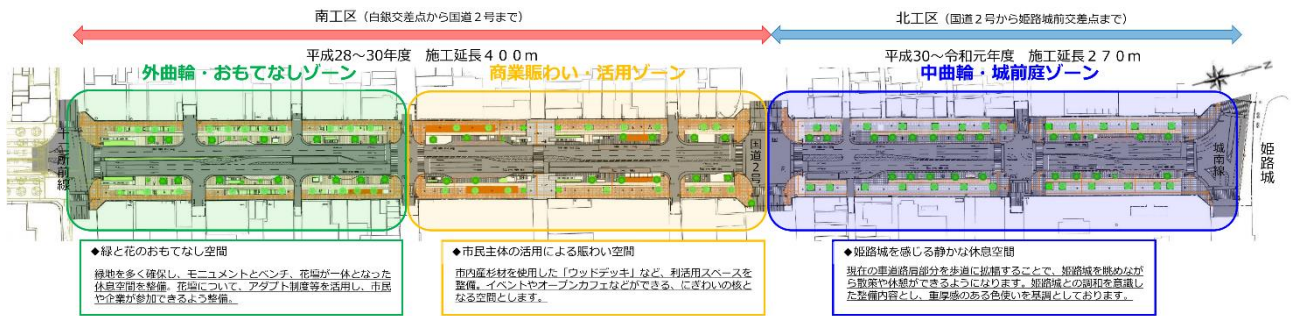
図 3.1.3 姫路市の事故件数と高齢者が関連する事故割合の推

### 3.2 本市のまちづくりの変化

姫路駅と姫路城を中心とする都心部では、平成 18 年度に「姫路市都心部まちづくり構想」を策定し、「人と環境にやさしいまちづくり」や「快適な交通環境づくり」をまちづくりの方向として設定しており、人にやさしいまちづくりとともに、都心中心部への過度な自動車の流入を抑制し、歩いて楽しい、うるおいのあるまちづくりが示された。

このまちづくりの方向性とともに、市民団体からの提案を受けて平成 27 年に姫路駅北駅前広場整備及び大手前通り（十二所前線以南）のトランジットモール化が行われた。

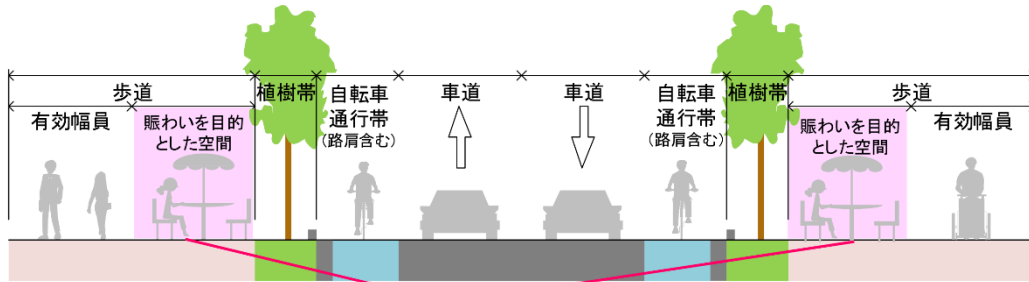
さらに、「大手前通り再整備事業」によって、十二所前線以北の大手前通りについても、より快適な歩行者空間を創出するために歩道の拡幅等の再整備が行われたことにより、都心部の「歩行者優先のまちづくり」が進められた。



出典：大手前通り再整備事業（姫路市）

図 3.2.1 大手前通り再整備事業ゾーニング

また、大手前通りは、賑わい溢れる通りとなることを目指し、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図るための「ほこみち（歩行者利便増進道路）」に指定され、これまでの姫路駅から姫路城までの観光客の通過動線となっていた大手前通りから、新たに設けられた滞留施設や休憩施設により憩いやくつろぎの場としての利用が進められている。



歩行者の利便増進を図る空間

出典：歩行者利便増進道路制度「ほこみち」（国土交通省）

図 3.2.2 ほこみち

都心部で進められてきた歩行者優先のまちづくりを踏まえ、市民や来街者が多様な過ごし方を選択でき、居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の創出を目指す「ウォーカブル推進計画」を令和3年に策定している。

ウォーカブル推進計画では、道路と沿道建物を一体的に活用して滞留空間を生み出す「沿道活用」と、自動車通行の時間帯規制や歩行者専用化を行う「交通制御」等の道路活用方法が示されており、令和元年・令和2年度には、大手前通り活用チャレンジ「ミチミチ」を実施し、歩行者の滞留を促進する空間づくりに向けた社会実験に取り組んでいる。



出典：ウォーカブル推進計画（姫路市）

図 3.2.3 ミチミチの実施状況（左：令和元年、右：令和2年）

このように、姫路都心部においては、人にやさしいまちづくりとして、過度な自動車交通の流入を抑制するとともに、居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の創出をめざしており、都心部と重複する駐車場整備地区においても、これらのまちづくりに寄与する駐車場の整備や配置を検討する必要がある。

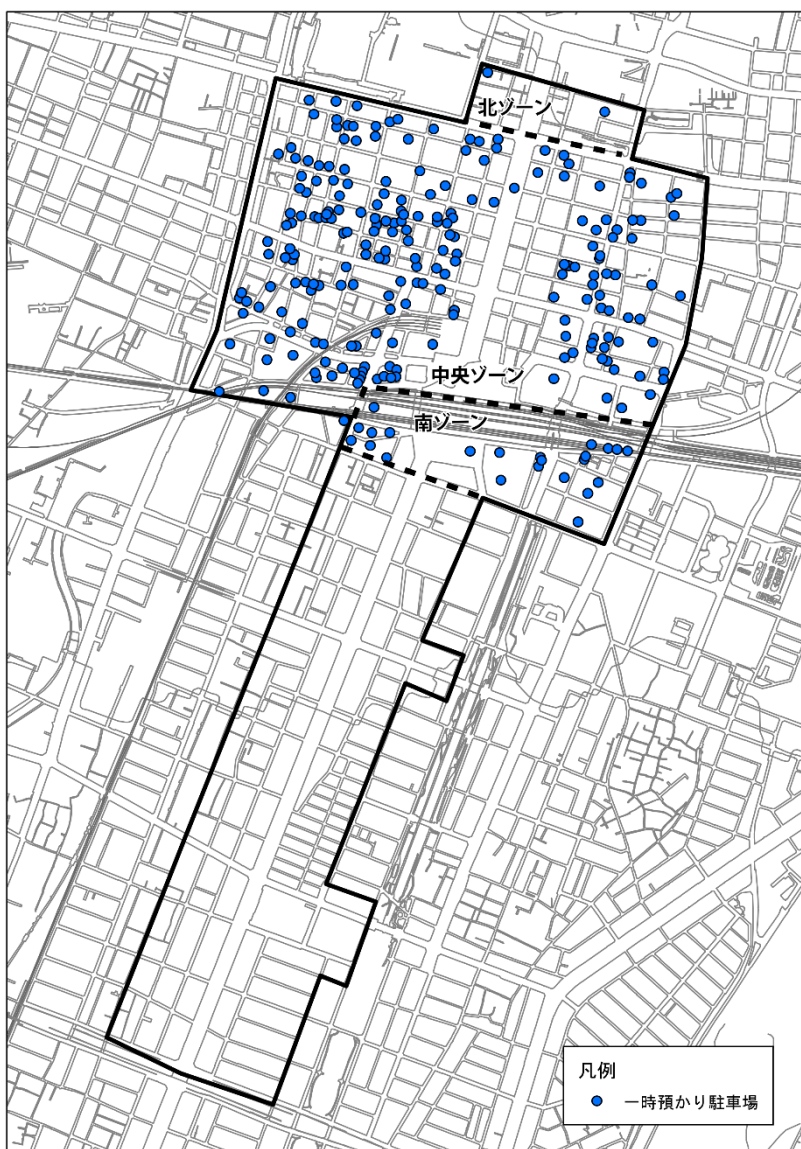
## 4. 本市の駐車場をとりまく状況

### 4.1 駐車場の需給状況

本市では、駐車場整備地区内のうち、JR姫路駅周辺の整備の進展に伴い、交通への影響が大きいと考えられる範囲において、令和6年に駐車場整備地区内の実態調査を行った。また、当該範囲における調査は令和2年に実施しており、各年の調査結果の比較を行った。

#### (1) 駐車場施設実態調査

駐車場整備地区における駐車施設実態調査より、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、北ゾーンで2箇所（収容台数257台）、中央ゾーンで215箇所（収容台数4,331台）、南ゾーンで23箇所（収容台数1,812台）、調査ゾーン全体で240箇所（収容台数合計6,400台）となっている。



< 令和6年7月休日調査結果 >

#### 北ゾーン

駐車場数	2箇所
収容台数	257台

#### 中央ゾーン

駐車場数	215箇所
収容台数	4,331台

#### 南ゾーン

駐車場数	23箇所
収容台数	1,812台

#### 調査ゾーン全体

駐車場数	240箇所
収容台数	6,400台

図4.1.1 駐車場整備計画内の一時預かり駐車場位置図

## (2) 駐車場の利用実態

駐車場の利用状況（駐車場駐車台数及び入庫待ち台数の合計）では、ピーク時（14時台）が北ゾーンで210台（利用率82%）、中央ゾーンで3,142台（利用率73%）、南ゾーンで1,630台（利用率90%）、調査ゾーン全体では4,982台（利用率78%）となっている。

調査ゾーン全体で見ると約1,400台の空きがあり、収容台数には余裕がある状況となっている。

また、駐車場の利用実態調査は平成26年、令和2年、令和6年に実施しており、平成26年では調査ゾーン全体の需要量が約4,100台、令和2年では約3,800台に減少していたが、令和6年には約5,000台と過年度と比べて駐車場の需要は増加している。

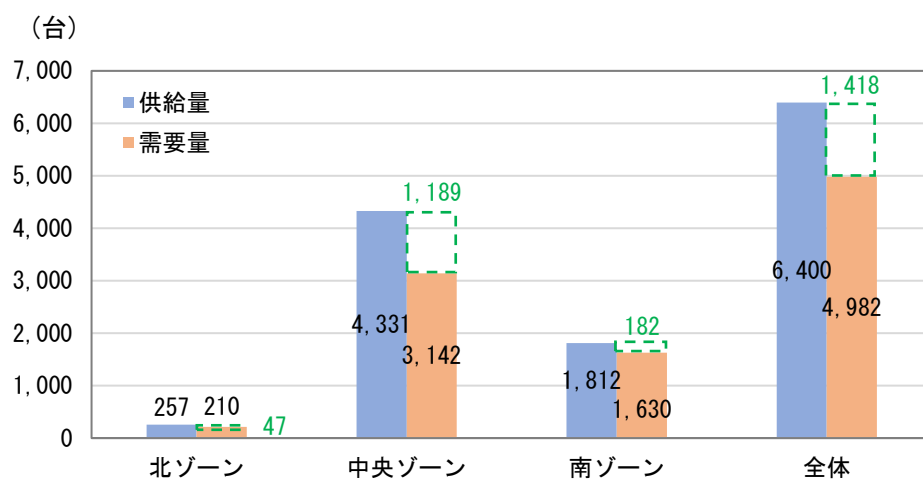
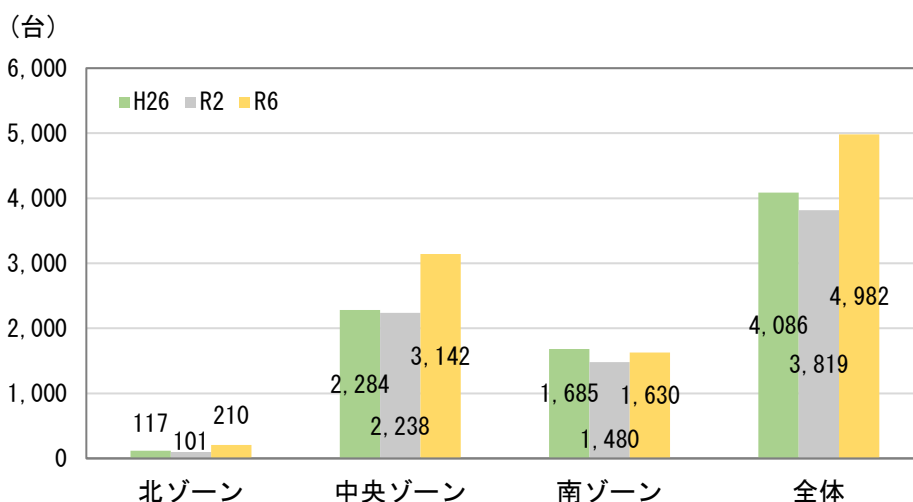


図 4.1.2 ピーク時（14時台）における駐車場利用状況



※前回計画策定時の調査結果（H26時点）は、本計画策定時の調査（R6）の調査対象エリアで再集計して示している。

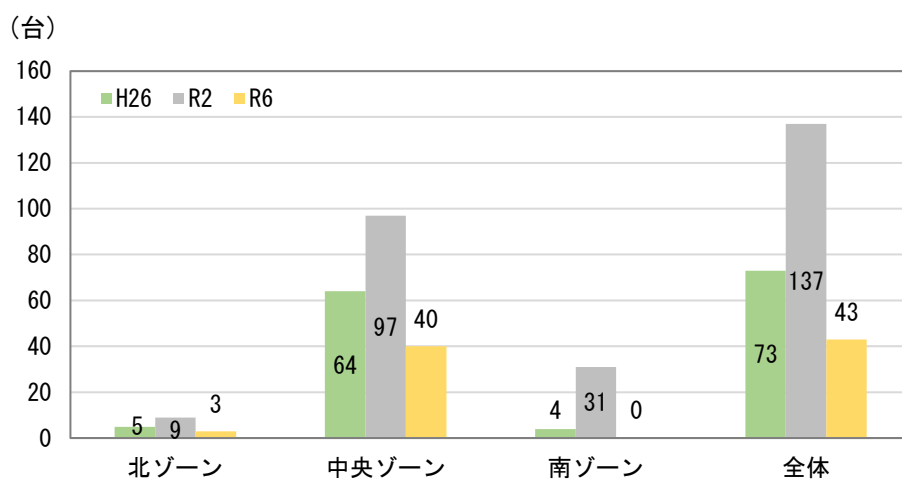
図 4.1.3 ピーク時（14時台）における駐車場需要量の推移

### (3) 路上駐車状況（荷捌き車除く）

ピーク時の路上駐車台数は、北ゾーンでは3台、中央ゾーンでは40台の調査ゾーン全体では43台であった。

南ゾーンでは、路上駐車は見られなかった。

平成26年調査では73台、令和2年調査では137台に増加したものの、令和6年での路上駐車は減少している。



※前回計画策定時の調査結果（H26時点）は、本計画策定時の調査（R6）の調査対象エリアで再集計して示している。

図 4.1.4 ピーク時（14時台）における路上駐車台数

## 4.2 駐車需給バランス

### (1) 現況の需給バランス

現況（令和6年調査）のピーク時の駐車場の需給バランスは、図4.2.1に示すとおりである。なお、駐車需要量は、駐車場駐車台数（入庫待ち台数含む）と路上駐車台数の合計とした。

ゾーン別に需給バランスは異なるものの、すべてのゾーンにおいて供給量が需要量を上回っており、過年度と比べても、すべてのゾーンで駐車場の需給率が高くなっている。しかし、全体で見ると供給量が需要量を約1,400台上回っており、駐車場は充足している状況にある。

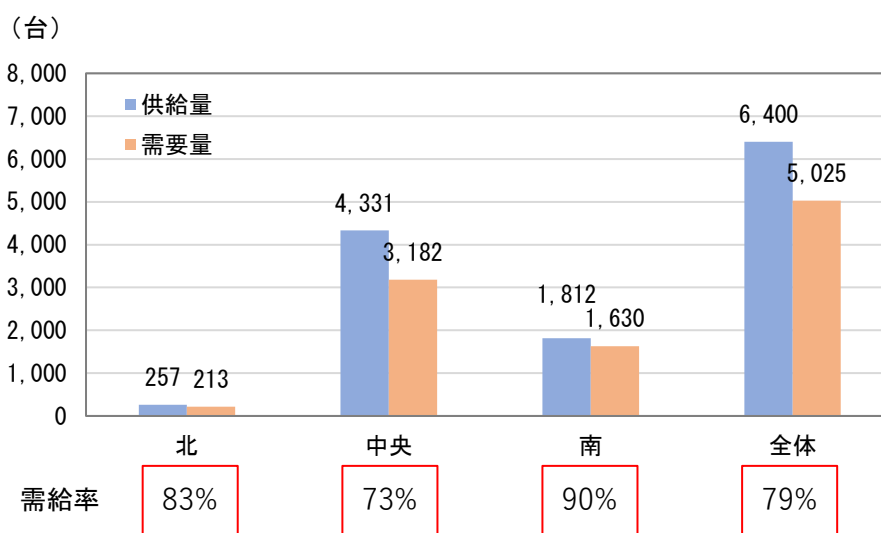


図 4.2.1 駐車需給バランス

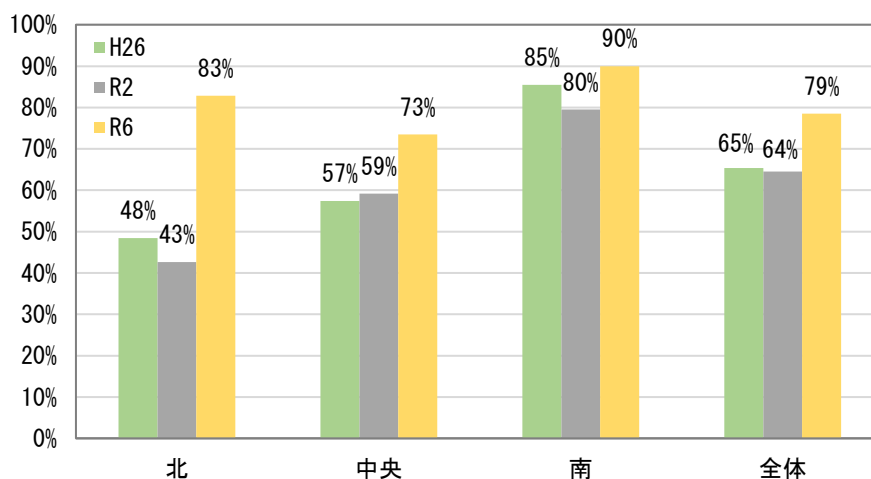


図 4.2.2 ゾーン別駐車場需給率の推移

## (2) 将来の需給バランス

### ① 現況需要量

現況の駐車需要量（令和6年調査）は、ピーク時の駐車場駐車台数に路上駐車台数を加えた駐車台数と考えられることから、一時預かり駐車場に駐車している駐車台数（入庫待ち台数16台含む）4,982台に、路上駐車台数の43台を合計し、5,025台となる。

$$\begin{aligned} \text{現況需要量} &= \text{一時預かり駐車場駐車台数（入庫待ち台数含む）} + \text{路上駐車台数} \\ &= 4,982 \text{ 台} + 43 \text{ 台} \\ &= 5,025 \text{ 台} \end{aligned}$$

### ② 将来需要量

現況の駐車需要量（令和6年調査）に将来の伸び率を乗じて、将来の駐車需要の推計を行った。

将来の伸び率は、全国道路・街路交通情勢調査における姫路市の市街地中心部の発生集中量から設定した。（将来の伸び率＝令和16年の市街地中心部における発生集中量÷令和6年の市街地中心部における発生集中量）

令和6年及び令和16年の発生集中量は、市街地中心部における平成22年度～令和3年度の全国道路・街路交通情勢調査の発生集中量からトレンド分析を行い推計した。

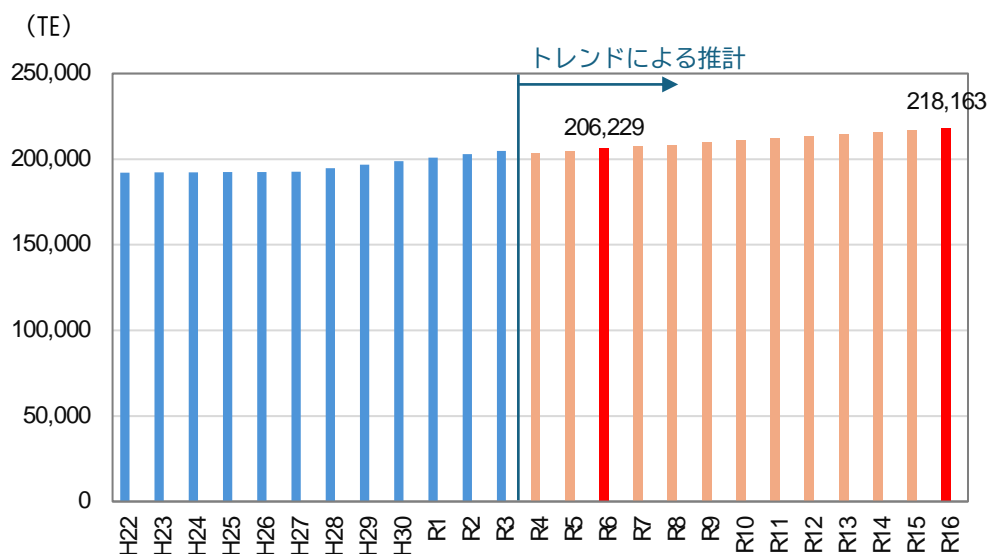


図 4.2.3 姫路市の市街地中心部における発生集中量の推移

姫路市の市街地中心部における発生集中量は増加傾向にあり、令和 16 年には令和 6 年に比べて 5.8%増加すると考えられる。(10 年間の発生集中量の伸び率：1.058  
= 218,163TE/日 ÷ 206,229TE/日)

このことから、将来需要量は 5,316 台と推計される。

$$\begin{aligned} \text{将来需要量} &= (\text{現況需要量} \times \text{発生集中量の伸び率}) \\ &= (5,025 \text{ 台} \times 1.058) \\ &= 5,316 \text{ 台} \end{aligned}$$

### ③ 将来供給量

現状では、駐車場整備地区内での大規模な駐車場整備が予定されていないことから、今後 10 年間に駐車場収容台数に大きな変化はないと考えられ、将来の駐車場収容台数は、現況の駐車場収容台数が維持されるものとした。

このことから、将来供給量は 6,400 台となる。

$$\begin{aligned} \text{将来供給量} &= \text{現況の駐車場台数} \\ &= 6,400 \text{ 台} \end{aligned}$$

### 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 1,100 台上回ることから、10 年後においても供給量は駐車需要に対して充足している。

将来供給量	6,400 台
将来需要量	5,316 台 (利用率 83%)
将来供給量 - 将来需要量	1,084 台

## 5. 駐車場の整備に関する課題

### (1) 駐車場の需給バランス

本市の自動車保有台数は微増傾向となっているものの、駐車需要の増加が見込まれる将来においても、駐車場整備地区内の駐車場利用率は83%（現状80%）と、駐車場の収容台数に余剰がある状況となっており、駐車需要に対して充足している状況となっている。

その一方で、駐車場整備地区内においては荷捌き車両の路上駐車も見られ、それによる自動車通行の障害が懸念される。

さらに、車椅子利用者用駐車施設は、駐車場によって整備されている台数が少ないことから、市内外から自動車で来訪する車椅子利用者が当該駐車場を利用できないことが考えられる。

### (2) 駐車需要の偏り

駐車場整備地区における駐車場の利用率はゾーンごとに異なっており、最大で約20ポイントの差が見られ、駐車需要にゾーンの偏りが見られる。

駐車需要が高いゾーンでは、一時的な駐車需要の高まり等によって、駐車場の供給不足や、それに伴う路上駐車が増加が懸念される。

### (3) まちづくりとの連携

姫路市の市街地中心部では、居心地が良く歩きたくなるまちなかを目指し、ウォーカブルな空間の創出が進められている。

ただ、現状においては、市街地中心部における自動車需要が一定見られ、大規模施設を中心に駐車場の確保が求められている。各施設における施設外の駐車場の確保による無秩序な駐車場配置が懸念され、まちなみの連続性の分断や、統一感の欠如をもたらし、まちの魅力低下や市街地中心部の活性化を阻害する要因の一つになると考えられる。

また、今後、高齢者の増加と高齢者が関連した交通事故の増加が予測されており、特に歩行者の多い歩道と交差する駐車場の出入口は、駐車場の出入車両と歩行者の接触による交通事故が懸念される。

## 6. 駐車場の整備方針

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、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、本市のまちづくりの方向性に沿った駐車場の整備及び配置の実現を目指し、以下の整備方針に基づく駐車場整備に取り組むものとする。

### 整備方針1 駐車場の需給バランスの確保

姫路市の市街地中心部は、現状及び将来において自動車交通が集中するピーク時でも、駐車場に十分な空きが見られる状況となっている。

一方で、商業施設においては荷捌きや来客車両等の一定の駐車需要が見られ、また、共同住宅等においても、配送需要の増加から荷捌き車両のための駐車場整備が求められている。

さらに、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令の一部が改正されることから、特に車椅子利用者のための駐車場を確保する必要がある。

上記を踏まえ、荷捌きや車椅子利用者の駐車場を適切に確保した上で、駐車需要に対応した量的コントロールによる駐車場の確保を目指す。

### 整備方針2 駐車需要の平準化

駐車場の需給バランスの適正化を行うためには、ゾーン・時間帯・曜日等により異なる駐車需要に対応する必要がある。

このため、デジタル技術の活用等により、ゾーン別の駐車場の利用状況を把握するとともに、駐車需要の局所的な集中の分散・解消を目指す。

### 整備方針3 まちづくりにあわせた駐車場整備

姫路市では、大手前通りの一部をトランジットモール化（平成27年4月）するとともに、「姫路市ウォークブル推進計画」（令和3年3月）を策定し、姫路駅北側の市街地中心部において「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を目指した取り組みを進めている。

市街地中心部における快適な歩行環境の創出を目指していく上で、まちづくりの方向性に対応した駐車場配置を目指す。

## 7. 適正な駐車場整備のための取組み

適正な駐車場整備を目指すため、「6. 駐車場の整備方針」に基づき「駐車場の需給バランスの確保」「駐車需要の平準化」「まちづくりにあわせた駐車場整備」を推進するための施策に取り組む。

### 施策① 附置義務台数算定基準の原単位の適正化

本市では、駐車場法の規定に基づき、駐車需要の高い商業地域・近隣商業地域・駐車場整備地区において路上駐車等を防止し交通の円滑化を図るため、一定規模以上の建築物を新築・増築・用途変更をする場合に駐車場の設置を義務付ける「姫路市駐車施設附置条例」を定めており、これら附置すべき駐車台数の算出は、条例に規定する原単位によって算出している。

姫路市の市街地中心部においては、現状及び将来において駐車場に十分な空きが見られること、また、国や他都市が定める原単位に比べて、姫路市駐車施設附置条例で定める原単位が厳しい（附置すべき駐車台数が多い）ことから、原単位の緩和検討を行う。

なお、附置すべき駐車台数の原単位は、見直し後の利用状況を勘案しながら、段階的に検討する。

また、原単位の緩和検討に当たっては、市街地中心部のまちづくりに寄与する駐車場施策についても検討するものとする。

表 7.1.1 姫路市駐車施設附置条例で定める原単位

用途	床面積	原単位
特定用途 (1,000 m <sup>2</sup> 以上)	6,000m <sup>2</sup> 未満	125m <sup>2</sup> /台
	6,000m <sup>2</sup> 以上	150m <sup>2</sup> /台
非特定用途 (2,000 m <sup>2</sup> 以上)	6,000m <sup>2</sup> 未満	133.33m <sup>2</sup> /台
	6,000m <sup>2</sup> 以上	200m <sup>2</sup> /台

表 7.1.2 国土交通省が示す標準原単位

用途		床面積	原単位
特定用途	百貨店その他店舗	1,500m <sup>2</sup> 以上	150m <sup>2</sup> /台
	事務所		200m <sup>2</sup> /台
	その他特定用途		200m <sup>2</sup> /台
非特定用途		2,000m <sup>2</sup> 以上	450m <sup>2</sup> /台

## 施策② 荷捌き車両の路上駐車対策

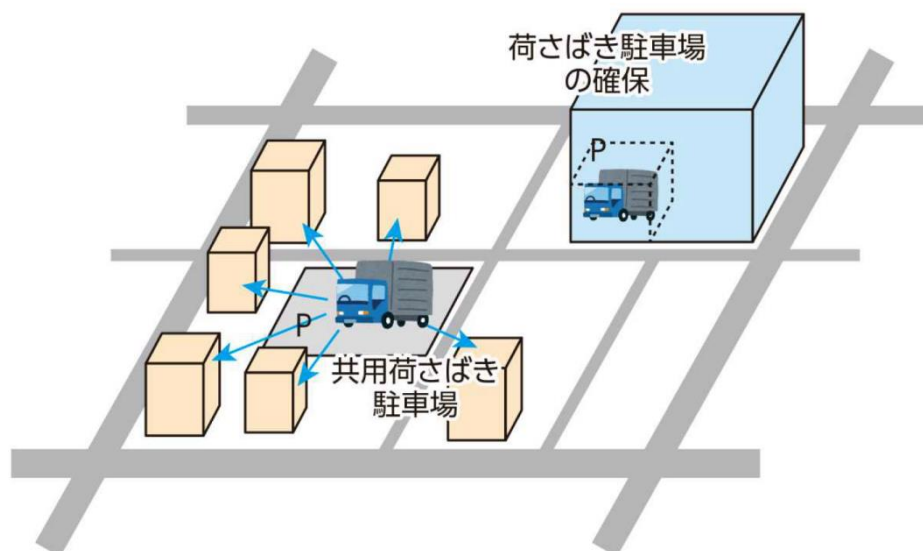
荷捌き車両の駐車場整備にあたっては、駐車需要を適切に把握し、需要に応じた適切な駐車場を整備する必要がある。

近年では、商店街等商業施設以外の共同住宅においても、電子商取引等の増加により配送需要が増加傾向となっている。

共同住宅では荷捌き車両の駐車場が整備されていないことも多く、荷捌きを路上で行うことも多々見受けられる。これら荷捌きのための路上駐車により、歩行者空間や交通が阻害される恐れがあることから、国では、「規制改革実施計画」を改正することにより、共同住宅の用途に供する部分のある建築物を新築等する場合においても、百貨店等と同様、一定規模以上の荷捌きのための駐車施設の附置を規定した。

一方、附置義務駐車場条例の対象とならない小規模な建築物が多く立地している地域については、地区内の大規模駐車場に設けられた荷捌き駐車場の共用化や、空地等を活用した荷捌き駐車場の設置等を検討する等、地域の実情に応じた検討が求められている。

これら国の動向を踏まえ、本市においても、必要に応じて附置義務条例への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。



出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）（国土交通省）

図 7.1.1 荷捌き駐車場整備のイメージ

### 施策③ 駐車施設のバリアフリー対応

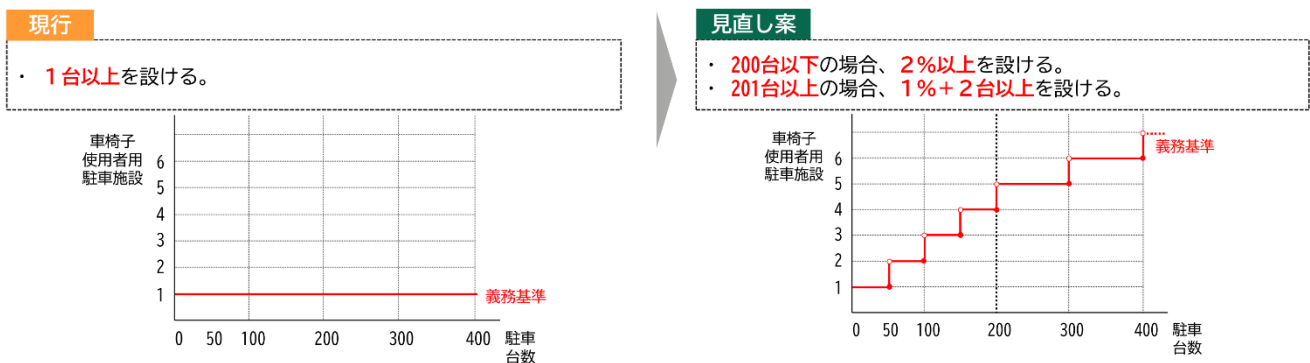
本市では、バリアフリー法及び姫路市バリアフリー基本構想等を踏まえて、駐車場のバリアフリー化を実施してきた。

今後、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令」の一部が改正（令和7年6月施行）されバリアフリー基準が見直されることにより、駐車場によっては、現状以上に車椅子使用者用駐車施設の設置が必要となる。

車椅子使用者用駐車施設の設置は、改修によるバリアフリー化を図る以外に、区画の柔軟な運用など、ソフト的な対応によるバリアフリーのスペースを確保する事例もある。

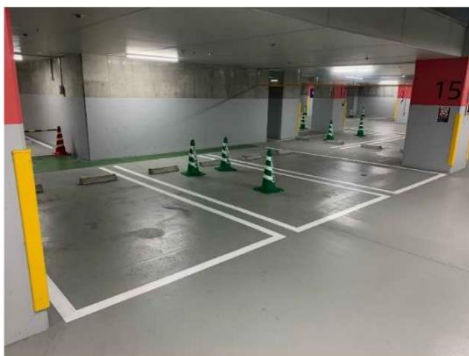
なお、バリアフリー法の義務化の対象となっていない小規模なコインパーキング等においてもバリアフリー化のニーズは存在していることから、駐車場の利用実態等を踏まえた適切なニーズ把握が重要となる。

このため、本市においても、車椅子使用者用駐車施設の設置数は、以下基準を踏まえた車椅子使用者用駐車施設の整備方法等を検討する。



出典：国土交通省

図 7.1.2 車椅子使用者駐車施設の設置基準



- ・駐車区画にカラーコーン（パイロン）を設置し、3台分の区画を2台分の幅の広い駐車区画として運用 [府中市]

出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）（国土交通省）

図 7.1.3 ソフト的な対応によるバリアフリーのスペースの確保例

#### 施策④ 駐車場案内・情報提供

姫路市の市街地中心部には駐車場が点在しており、それぞれの駐車場の利用状況について、自動車利用者が個別に把握することが難しくなっている。

駐車場利用者の利便性の向上や既存駐車場の効率的な利用を図るため、駐車場事業者、商店街組合、商工関係団体等が連携し、パソコンや携帯端末、カーナビゲーション等により、駐車場の位置、営業時間、満空情報、駐車可能な車両情報等を公表するサービス等を必要に応じて検討する。

これにより、比較的駐車場に余裕のある駐車場への誘導が図られ、駐車場の局所的な負荷の集中の分散・解消が期待できる。



出典：国土交通省

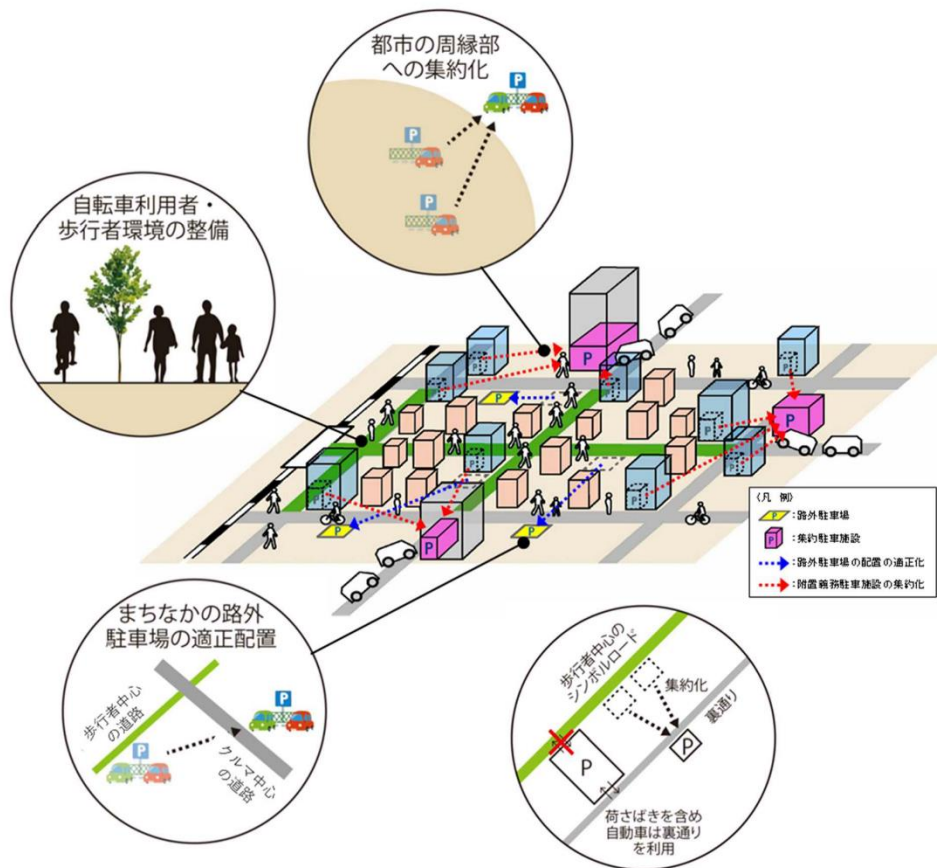
図 7.1.4 駐車場情報の公表サービスのイメージ

## 施策⑤ 駐車場の配置適正化

姫路駅北側の市街地中心部において「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を推進するにあたり、当該区域が含まれる駐車場整備地区内の駐車場の配置のあり方を定める必要がある。

駐車場整備地区内の各施設においては、施設利用者の駐車場を確保するために施設外での駐車場の確保が行われている。施設外の駐車場の確保によって、無秩序に駐車場が配置されることとなり、まちの魅力低下の一因となっている。

このため、今後の駐車需要の動向を注視し、必要に応じて駐車場整備地区内の既存の駐車場の集約化や再配置による駐車場の配置適正を検討する。



出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）（国土交通省）

図 7.1.5 駐車場配置適正化のイメージ

## 8. 駐車場整備のための取組みのまとめ

本市における駐車場の現況や課題、駐車場の整備方針、駐車場整備のための取組み体系図は、以下に示すとおりである。

＜ 駐車場整備のための取組み体系図 ＞

