

パークアンドライド事業の拡張性等に関する 調査検討業務委託報告書(概要版)

令和7年1月

川越市都市計画部交通政策課



業務概要



業務目的

郊外型駐車場の不足を解消し、北部市街地※への車両の流入を抑制するため、北部市街地における観光用駐車場のあり方について整理するとともに、ナンバープレート調査や先進事例調査を実施し、当該結果を踏まえた民間駐車場を含む既存の駐車場やバス路線を活用したパークアンドライド（以下「P&R」という。）事業の拡張性等に関して検討することを目的とする。

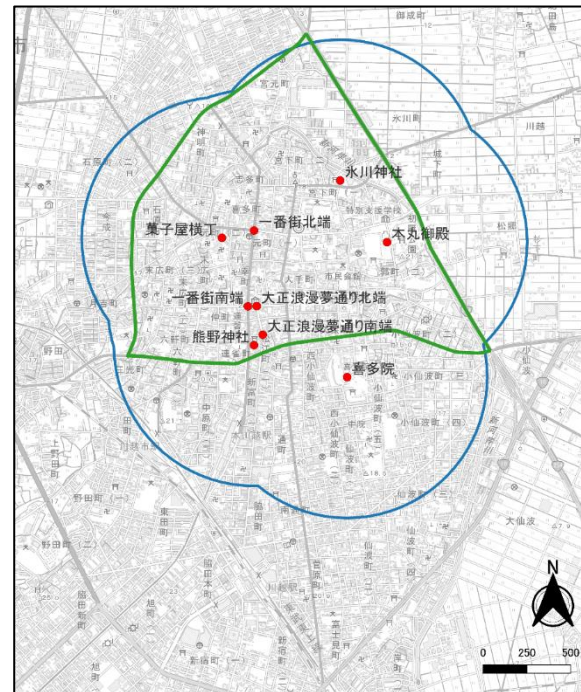
※北部市街地とは、大手町、喜多町、久保町、郭町1丁目、幸町、三久保町、志多町、新富町1丁目、末広町1丁目・2丁目・3丁目、仲町、中原町1丁目、松江町1丁目・2丁目、宮下町1丁目・2丁目、元町1丁目・2丁目、連雀町、六軒町2丁目の範囲

検討項目

項 目
観光用駐車場のあり方に係る調査検討
P&R事業の拡張性に係る調査検討
「P&R駐車場登録制度」の導入可能性に係る調査検討
「予約型駐車場シェアリングサービス」の導入可能性に係る調査検討
ナンバープレート調査

対象範囲

各検討にあたっては、以下に示す範囲を念頭に検討した。



- : 自動車流入抑制エリア
- : 主要観光地より800m範囲
- : 主要観光地

※自動車流入抑制エリア
北部市街地において、その外縁部周辺にある幹線道路（国道254号、県道川越日高線、市道0016号線、県道川越栗橋線）に囲まれたエリア

※主要観光地
川越市観光アンケート調査において「立ち寄り観光地」として挙げられている観光地点



観光用駐車場のあり方に係る調査検討



検討内容

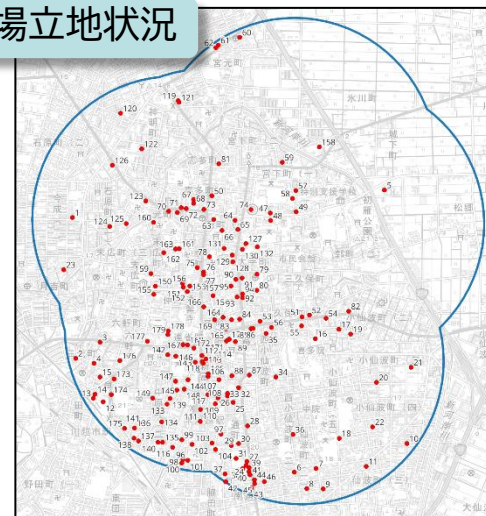
北部市街地周辺における現状の駐車場立地状況や利用状況等から、今後の観光駐車場のあり方について検討を行った。

- ・ 駐車場立地状況（駐車場数、料金設定状況） ※主要観光地より800m圏内
- ・ 駐車場利用状況（稼働率） ※代表22箇所にて調査

調査結果概要

- ・ 調査対象範囲内には**179箇所・3,794台の駐車場が立地**
（郊外型無料観光駐車場含む）※令和6年10月末時点
- ・ 駐車可能台数10台未満の小規模な駐車場が多く立地（全箇所数の54%）
- ・ **都市計画道路の中央通り線と東京川越線の間に全箇所数の39%、
駐車可能台数の47%が立地**
- ・ 最大料金設定のない駐車場が54箇所（全体の約30%）。そのうち43箇所が観光拠点や鉄道駅近傍に立地。
- ・ **通常の休日においては、駐車場の供給量が大きく不足している状況ではない。**
- ・ 駐車場利用状況調査において、**一番街から一定の距離及び料金の範囲内であれば稼働率に大きな差異は確認できなかった。**一方、**幹線道路沿いには視認性の劣る駐車場は、終日を通して稼働率が低かった。**
- ・ 日中は高い稼働率（平均約74%）となり、郊外型無料観光駐車場については100%の時間帯（12～14時台）がある
- ・ **流入・流出が特定できた車両は11,561台。そのうち「観光車両※」は1,242台で約1割、「市外からの通過車両」が3,357台で約3割、「その他車両」が約6割の状況。（ナンバープレート調査より）**

駐車場立地状況



※観光車両:「川越」ナンバー以外の自家用車・レンタカーで、自動車流入抑制エリア内に30分以上滞在した車両



観光用駐車場のあり方に係る調査検討



観光用駐車場のあり方

1. 自動車流入抑制エリアへの流入抑制対策

- ・ エリア全体として交通容量オーバーとなっている可能性があり、観光車両のみならず、通過車両も含めた流入抑制対策が必要。
- ・ 観光車両に対する流入抑制策として、以下の対応が考えられる。
 - ①自動車流入抑制エリア内の駐車場の立地抑制と郊外型駐車場の整備
 - ②駐車場の満空情報の提供や満車時の誘導等、自動車抑制エリア内の駐車場利用の適正化
 - ③喜多院周辺や氷川神社周辺の既存の駐車場を活用した周遊観光の促進
- ・ 通過車両を含めた流入抑制対策として、迂回誘導看板の設置や広報・周知及びTDMの意識醸成等が考えられる。

2. 自動車流入抑制エリア内の駐車場利用に関する適正化

- ・ 駐車場満空情報の提供、満車の際の誘導案内
- ・ 左折での入出庫の呼びかけ

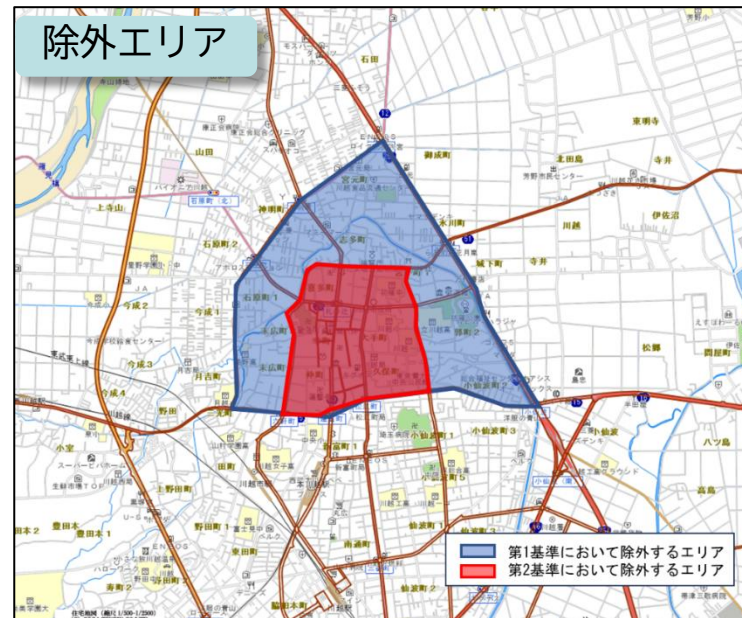
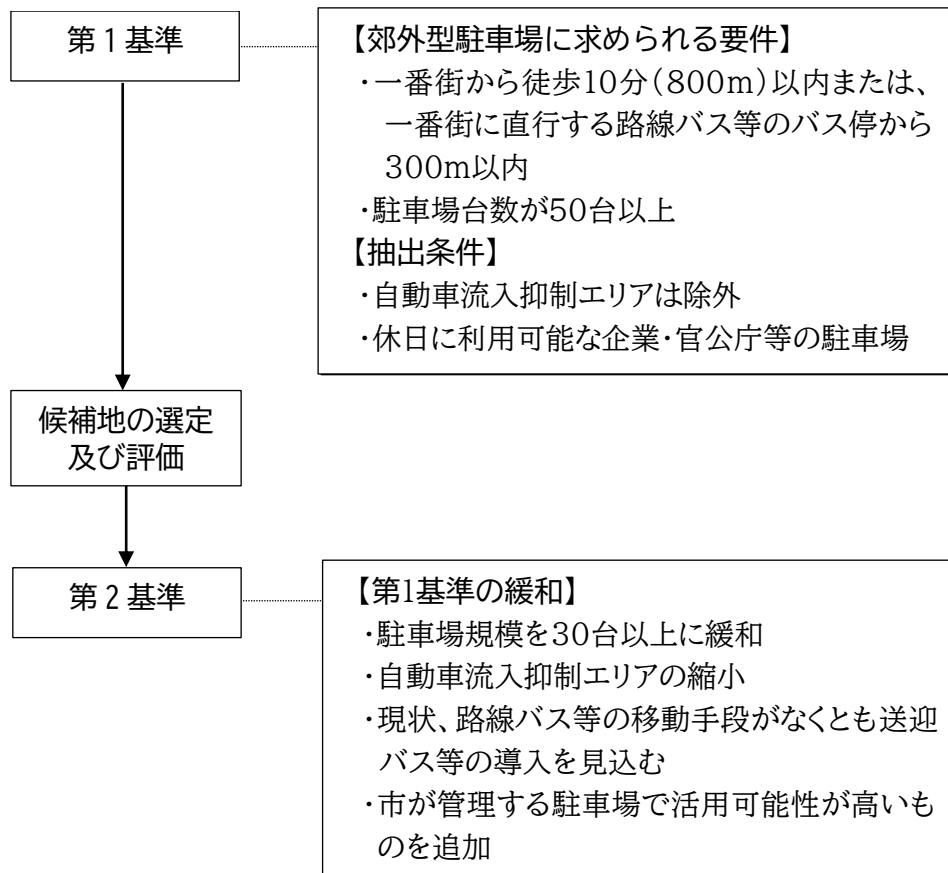
3. 自動車流入抑制エリア内の駐車場立地抑制

- ・ 自動車流入抑制エリア内における駐車場立地抑制対策の検討
- ・ 駐車場立地抑制対策については、目指すべきまちの将来像を踏まえつつ、先進事例等を調査・研究しながら検討していくことが必要。

検討内容

新規郊外型駐車場の候補地選定及び導入可能性の検討を行った。

候補地選定条件



第1基準により選定した箇所は、実現性・有効性が極めて低いと判断されたため、第2基準まで含めて郊外型駐車場候補地(26箇所)を選定した。

併せて、過去に検討した4箇所を加えた合計30箇所で行った。



P&R事業の拡張性に係る調査検討



選定結果

「運用」「利便性」「安全性」「周辺環境」の観点から、11箇所の候補を選定。

【評価項目】

- 運用
 - ・駐車場箇所数
 - ・出入口の数
 - ・所有者の種類
 - ・借用する面積
- 利便性
 - ・駐車場規模
 - ・所要時間
- 安全性
 - ・前面道路の中央線有無
 - ・前面道路の歩道有無
- 周辺環境
 - ・用途地域
 - ・通過する主要渋滞箇所の数

一次選定箇所		得点の合計	運用	利便性	安全性	周辺環境	二次選定
第1基準 選定駐車場	A	29.1	1.0	20.1	0	8	
	B	34.4	2.2	22.2	2	8	●
	なぐわし公園	23.6	3.7	8.9	2	9	
	川越市資源化センター	24.0	3.7	9.3	2	9	
	C	29.7	2.1	17.6	2	8	
	D	26.7	2.4	15.3	0	9	
	菅間学校給食センター	27.9	4.7	13.2	2	8	
	E	24.1	2.5	13.6	0	8	
	F	28.0	3.2	14.8	2	8	
	G	26.5	2.6	17.9	2	4	
	H	23.2	2.0	15.2	2	4	
	I	21.7	2.5	13.2	2	4	
	J	15.7	2.3	7.4	2	4	
	川越運動公園	12.7	4.7	2.0	2	4	
第2基準 選定駐車場 (駐車可能 台数緩和)	K	40.2	3.5	28.7	0	8	●
	L	29.0	2.6	17.4	0	9	
	M	27.7	2.6	16.1	0	9	
	N	17.0	2.6	3.4	2	9	
	O	28.2	2.6	15.6	2	8	
	菅間第二学校給食センター	26.7	4.7	12.0	2	8	
	P	29.7	2.6	23.1	0	4	
第2基準 選定駐車場 (除外エリア緩和)	川越市上下水道局	38.3	3.7	31.7	0	3	●
	Q	37.9	3.5	31.4	0	3	●
	川越市総合福祉センター オアシス・川越市小仙波庁舎 第2駐車場	36.7	5.7	29.1	0	2	●
	川越市職員用駐車場 (小仙波)	34.4	4.7	27.8	0	2	●
	(市管理駐車場) 川越市職員用駐車場 (石原町)	38.4	4.7	25.7	0	8	●
既存の駐車場	あぐれっしゅ川越	38.1	3.7	28.4	2	4	
	市役所	50.9	4.7	38.2	2	6	
	幸町	51.9	4.7	39.2	2	6	
過去に検討した 駐車場	川越水上公園	21.7	2.4	8.3	2	9	●
	伊佐沼周辺	13.0	2.8	8.2	0	2	●
	川越市保健所	33.8	5.7	17.1	2	9	●
	R	38.4	2.7	24.7	2	9	●
全箇所の平均点		29.7					



P&R事業の拡張性に係る調査検討

郊外型駐車場候補地（案）

検討や協議調整を進める候補を以下の箇所（単独または複数箇所組み合わせ）とする。

通常の休日においては、利便性に優れる（徒歩での移動が可能）市街地近傍の駐車場とする。ただし、住宅地内にあることから、不特定多数の車両が住宅地内に流入することを防止するため予約型とすることが望ましい。

繁忙期においては、郊外の駐車場や車でのアクセス性の良い駐車場が望ましいという観点から遠方の駐車場とするが、移動手段が乏しいため、送迎バスの運行等の移動手段の確保が必要となる。ただし、運行には費用が生じるため、受益者負担として駐車場料金を徴収し、運行経費の一部とすることが考えられる。また、伊佐沼周辺においては、近隣の民間施設等との連携やグリーンツーリズム拠点における移動手段の確保と合わせた周遊促進策として通常の休日も含めた運用の検討が望ましい。

そのほか、観光バスの一番街周辺への乗入れ、路上乗降も課題となっていることから、郊外型無料観光駐車場を拡張し、通常時は観光バス、繁忙時は自家用車向けに転用することも考えられる。

通常の休日	繁忙期
- 川越総合福祉センター（オアシス）＋川越市職員駐車場（石原町） - 川越総合福祉センター（オアシス）＋川越市職員駐車場（小仙波）	- 川越市保健所 - 伊佐沼周辺 他

利用促進策

利便性向上	利用メリット	周知方法
- シェアサイクルの導入 - 送迎バスの運行、 - 周辺施設との提携による施設送迎バスの活用等	- 観光施設や協賛店等での割引 - 粗品進呈	- SNSなどインターネット上への広告掲示 - 市内でのチラシ配布 - 周遊観光促進策と一体的な周知・広報策



P&R駐車場登録制度に係る調査検討



検討内容

パークアンドライドの推進に向けて、民間事業者が運営する駐車場においても連携して対応していくため、パークアンドライド駐車場登録制度（以下「P&R登録制度」という）について、調査を行った。

他自治体取組事例

- ・取組自治体数も限られており、観光交通対策として実施しているのは京都市のみ。他自治体は、TDM等渋滞対策の一環として実施していると考えられる。

登録制度における効果

登録制度をH28年度から実施している「京都市歩くまち京都推進室」にヒアリングを行った。

- パークアンドライド駐車場として登録すると、登録駐車場を市のHPで紹介することと、パークアンドライド登録ステッカーを提供している程度なので、事業者側としてそこまで大きなメリットはないと考えている。
- パークアンドライド事業のみの効果検証は難しいと考えている。パークアンドライド利用者が増えていることで成功しているということでもなく、逆にパークアンドライド利用者が減少したとしても、車利用の観光客が減少していれば必然的にパークアンドライド利用者も減少する。実際、令和4年と令和5年で車での入洛者減少傾向にあることから、駐車場利用者数だけで判断するのは難しい。

検討結果

現状、自動車流入抑制エリア内に多数の駐車場が立地している中、よほど大きな利用者メリットを付与しない限り、利用促進は望めない。また、駐車場事業者側のメリットも少ない。

P&R登録制度の導入自体に大きな障壁はないが、当該制度だけでは効果が得られにくいと考えられる。



予約型駐車場シェアリングサービスに係る調査検討



検討内容

予約型駐車場シェアリングサービス（以下「予約型シェアリング」という）は、個人や法人で所有している駐車場・空地等をWebを利用して空いている時間に他者に一時的に貸し出すサービスであり、パークアンドライドへ活用する可能性について検討を行った。

他自治体事例

- ・多くの自治体が、「駐車場不足」解消のために、サービス事業者と連携している。
- ・祭りなどイベント時のみに運用している自治体もある。

市の状況

- ・北部市街地周辺に、既に74箇所の予約型シェアリング登録駐車場が存在する。 ※令和6年12月末時点

検討結果

- ・通常の休日において、駐車場供給量が大きく不足しているわけではなく、また、駐車場が増えている状況も踏まえると、他自治体で実施しているような「駐車場不足解消」を目的として、**市が積極的・恒常的に予約型シェアリングを促進していく必要性は低い。**
- ・一方で、イベント時など限定的な期間において、自動車流入抑制エリア外にある駐車場に対して、事業者と連携し、積極的に活用してもらう方策（広報等）を取っていくことは考えられる。その場合、事業者選定、契約行為が必要となる。
- ・郊外型駐車場を住宅地に設置する場合は、不特定多数の車両の出入りを抑制するため、予約型シェアリングを活用することも考えられる。



ナンバープレート調査



調査目的

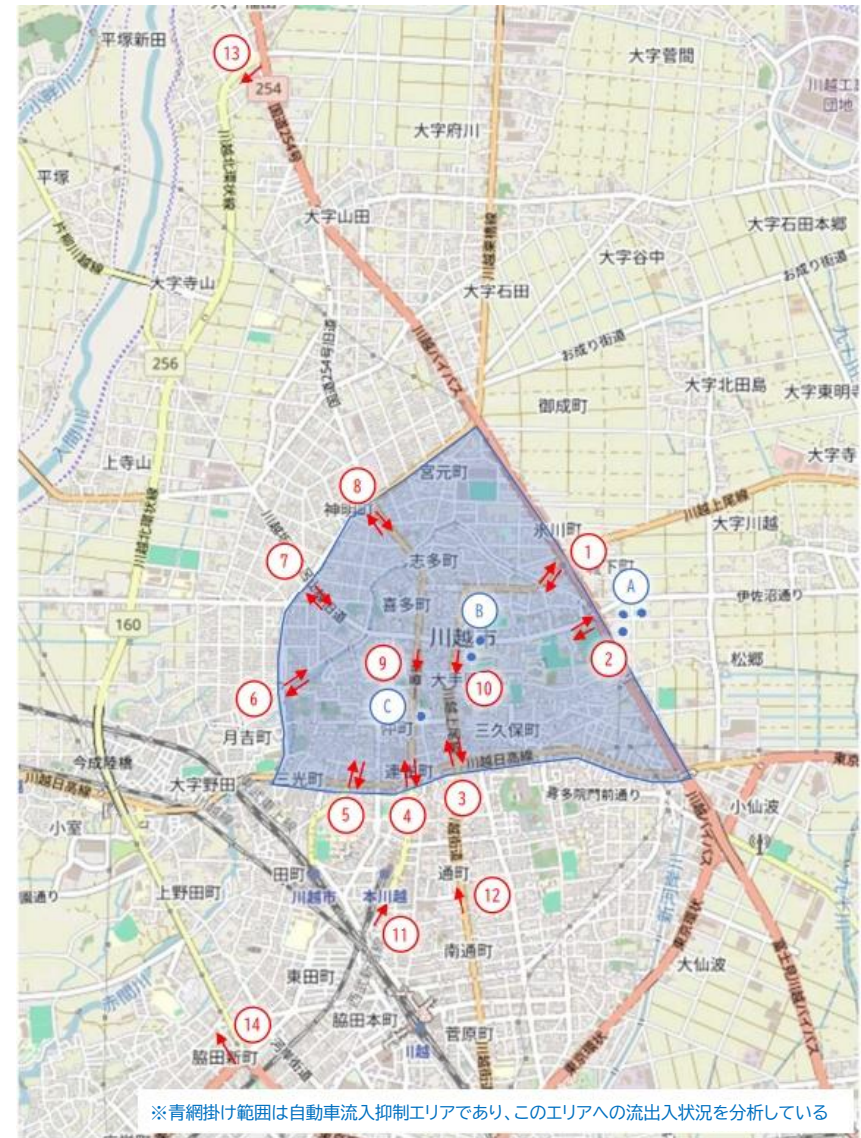
市街地への車両流入対策の資料とするため、自動車流入抑制エリアへの流入経路において通過車両のナンバープレート調査（流入車両の登録地、通過時間、流入・流出先、台数の調査）を実施した。

調査概要

調査日：令和6年11月9日（土）
調査時間：8:00～18:00（10時間）
天候：晴天

調査地点

①	県道川越上尾線(氷川町交差点)
②	市道0001号線(博物館入口交差点)
③	県道川越上尾線(松江町交差点)
④	県道川越栗橋線(連雀町交差点)
⑤	市道0014号線(六軒町交差点)
⑥	市道0015号線(月吉歩道橋交差点)
⑦	市道1673号線(石原町交差点)
⑧	県道川越栗橋線(神明町交差点)
⑨	県道川越栗橋線(札の辻交差点)
⑩	県道川越上尾線(市役所前交差点)
⑪	市道0009号線(本川越駅南)
⑫	県道川越上尾線(川越工業高校入口交差点)
⑬	県道川越北環状線(福田交差点)
⑭	県道川越北環状線(協田新町交差点)
A	郊外型無料観光駐車場(東・西・南)
B	市役所駐車場(南・北)
C	幸町駐車場



※青網掛け範囲は自動車流入抑制エリアであり、このエリアへの流入状況进行分析している



ナンバープレート調査



結果概要

総数	台数	市内・市外	台数	流出先の特定	台数	車種別	台数	用途別	台数
総車両	23,078	市内車両	14,524	流出入先特定	6,838	乗用車	6,556	所用	1,041
								通過	4,977
								外出	538
				流出入先不明	7,686	業務車両	282	業務	17
								通過	259
								外出	6
		市外車両	8,554	流出入先特定	4,723	乗用車	7,398		
						業務車両	288		
				流出入先不明	3,831	乗用車	4,619	観光	1,242
								通過	3,307
								外出	70
						業務車両	104	業務	48
								通過	50
								外出	6
						乗用車	3,651		
						業務車両	180		

市内・市外：川越ナンバーかそれ以外（レンタカーは川越ナンバーでも市外扱い）

流出入先の特定：流入先・流出先の突合が可能なものと、流入先又は流出先データがないもの

車種別：乗用車（ナンバープレートの種別が「3・5・7」）かつ自家用・貸渡用を「乗用車」、それ以外を「業務車両」

用途別：「流出時間-流入時間」が30分以上が所用（市内）または観光（市外）、0分以上30分未満が通過、マイナスが外出

観光車両
 通過車両（市外車両）
 その他



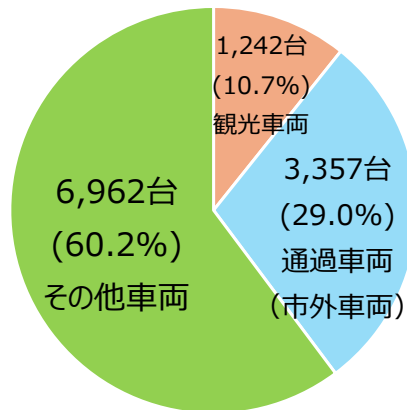
ナンバープレート調査



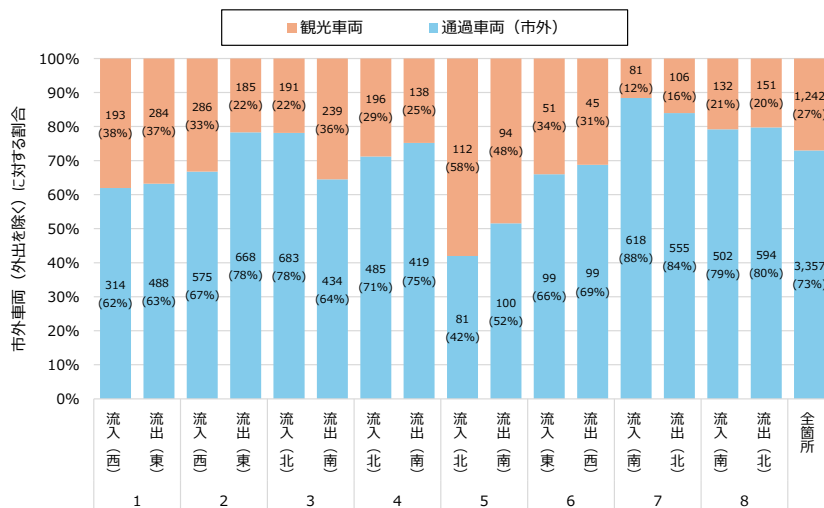
結果概要

道路上で捕捉された車両の約1割は、観光車両で、約3割が市外からの通過車両となっている。

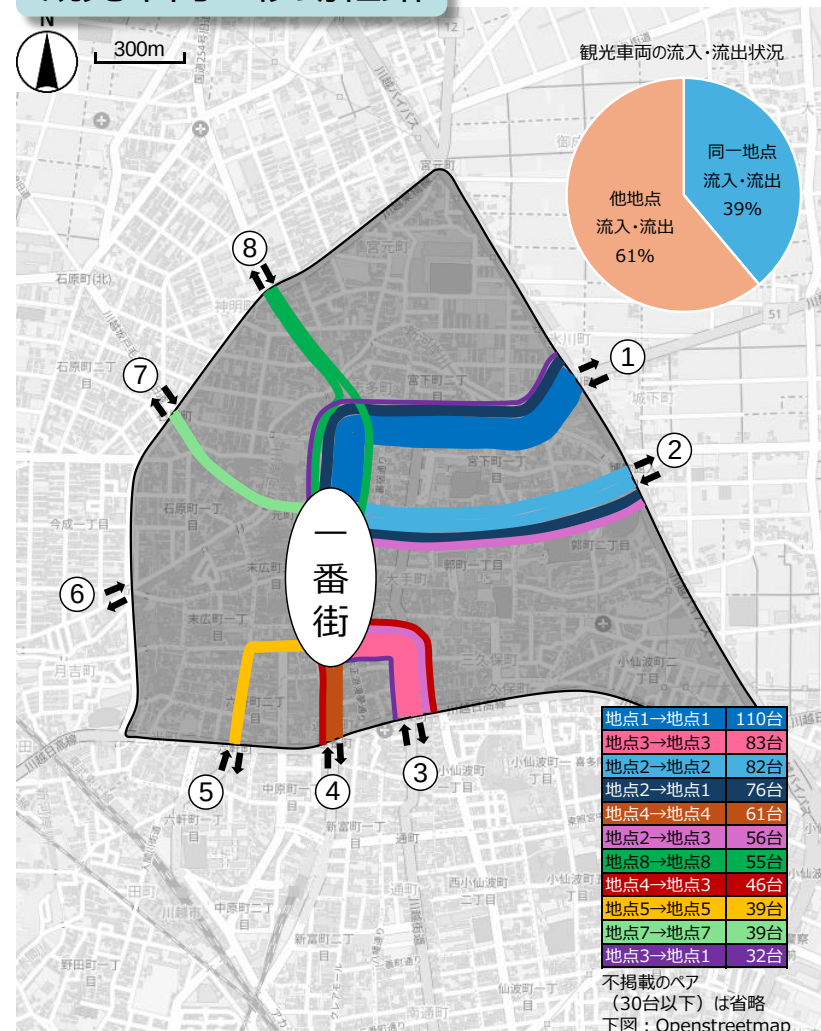
※観光車両：市外車両のうち、自動車流入抑制エリアの滞在時間が30分以上の車両とする



市外車両の内訳として、約3割が観光車両、約7割が通過車両となっている。



観光車両の移動経路



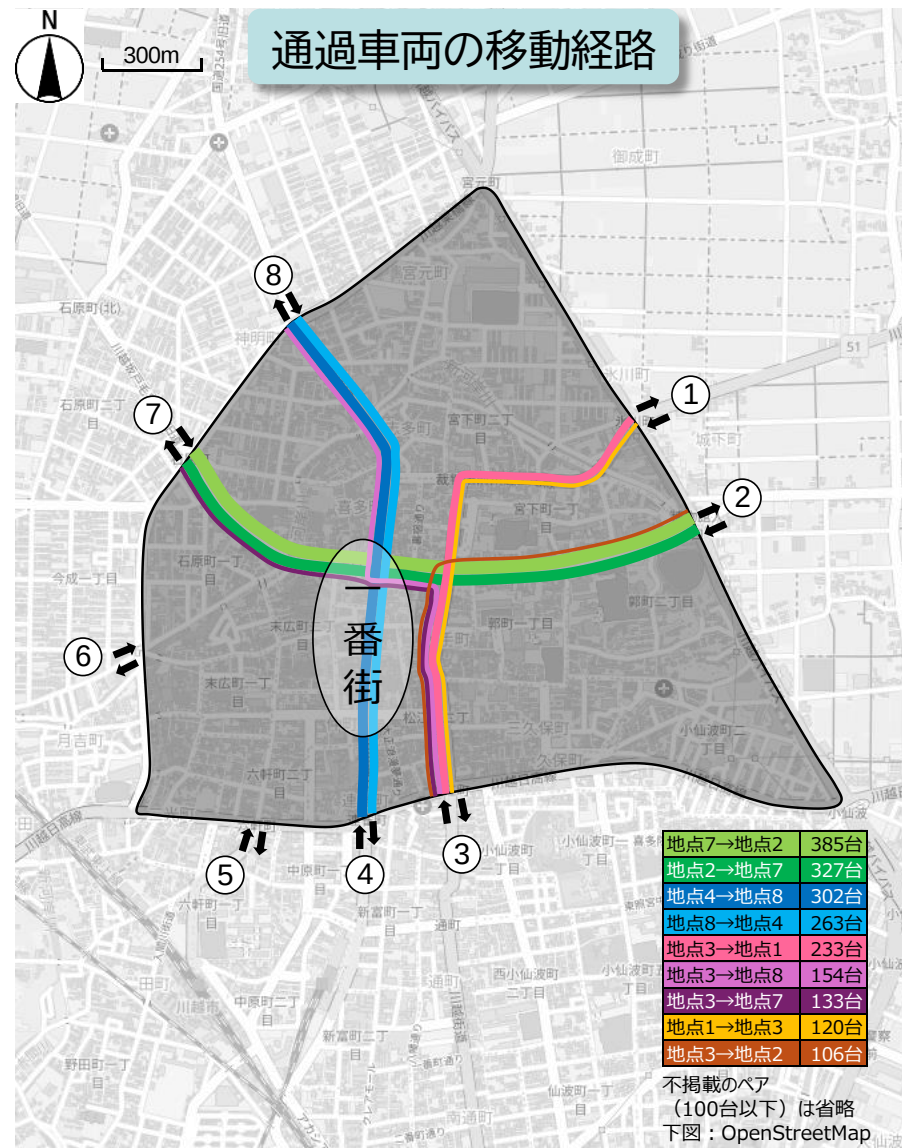
- ・流入地点と同一地点から流出する車両が多い
- ・地点1・2・3からの流出入が多い

結果概要

・通過車両の移動経路

「市外車両」のうち自動車流入抑制エリアの滞在時間が30分未満であった「通過車両」の流入・流出地点を確認し、経路を図化した。なお、正確な経路は不明であるため、流入・流出地点からの推察である。

- ・南北方向、東西方向ともに通過車両が存在する。
- ・地点2、3、4、7、8からの流入が多い。地点5、6からの流入は少ない。
- ・地点2と7及び地点4と8は相互の行き来が多いが、地点3から流入した車両については、地点1、2、7、8と様々な地点で流出している。



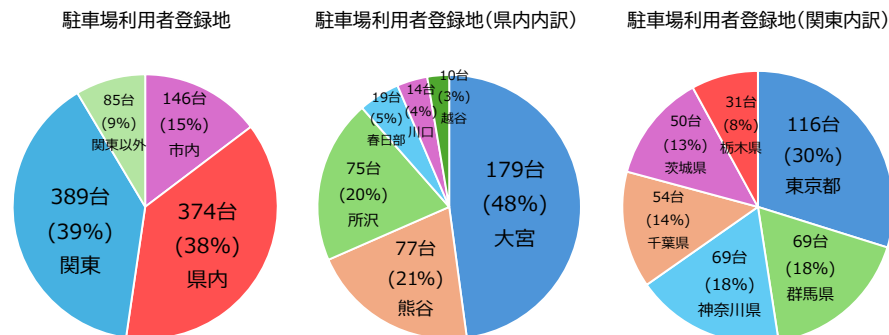


ナンバープレート調査

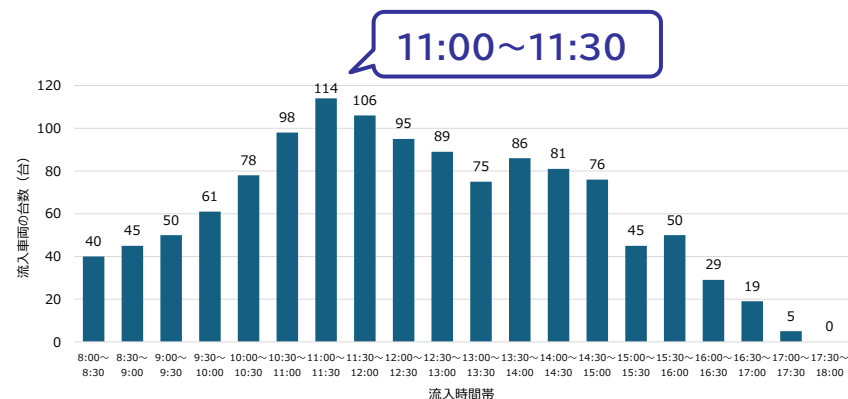


結果概要

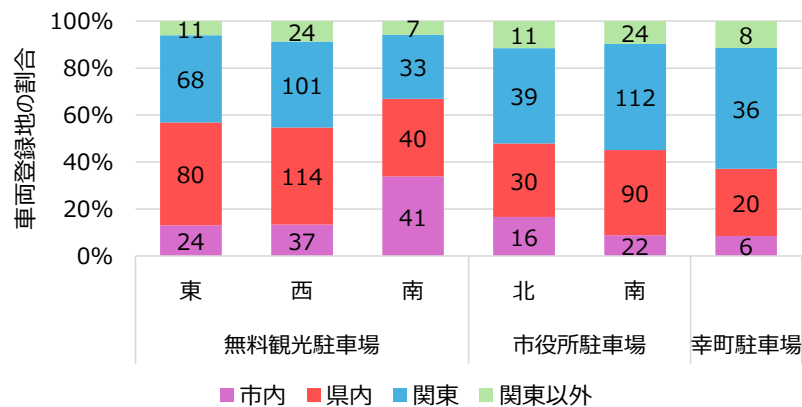
駐車場は県内・関東が同程度利用している



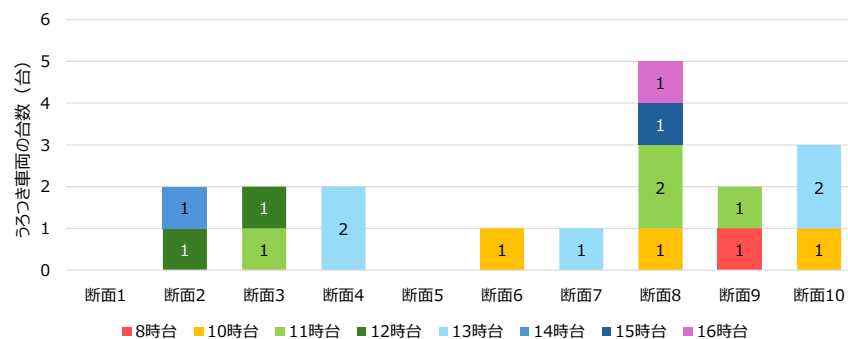
観光車両の流入は、11:00~11:30が最も多い。



郊外型無料観光駐車場は、県内ナンバーの利用が多い



うろつき交通※は多くない



※うろつき交通:時間帯別にNo.1~8の市街地流入方向
またはNo.9~10を複数回通過した台数



総括と今後の課題

観光用駐車場のあり方

- ・市内車両や通過車両の流入も渋滞要因の一つとなっていることから、誘導看板や広報・周知（市民の意識醸成）などTDMの概念も含めて検討していく必要がある
- ・大型連休等を除けば、大きな駐車場の不足は確認できず、現状の供給量自体は概ね問題が無い。北部市街地への車両の流入抑制を図るためには、目指すべきまちの将来像を踏まえつつ、先進事例等を調査・研究し、郊外型駐車場の整備と合わせ、駐車場立地抑制策についても検討していくことが望まれる。併せて、市有地である幸町駐車場の駐車場用途以外の活用方策についても検討を進めていく必要がある。

P&R事業の拡張性検討

- ・P&R駐車場の利用促進を図るため、「広報・周知」「利用者メリット」が重要な検討事項となる
- ・繁忙期については駐車場が不足するため、郊外型駐車場の拡充が必要となるが、徒歩又は路線バス等により移動が可能な郊外型駐車場に適切な候補地がないため、駐車料金を徴収するなど受益者負担により経費の一部を賄いながら、送迎バス等を用いた郊外型駐車場を検討していくことも考えられる。

P&R駐車場登録制度

- ・本取組については、導入を見送る（メリットは少ない）

予約型シェアリングサービス

- ・市が積極的・恒常的にサービスと連携を図る必要性は低い
- ・住宅地に近接する郊外型駐車場の運用は「予約型」とすることが望ましい

今後の課題

- ・P&R自体は観光交通対策の一つにすぎず、P&Rだけで課題が解決できるわけではない
- ・P&R利用者数だけで効果を判断することも難しいことから、非自動車分担率等の評価指標の検討が必要
- ・まちづくり、観光振興、交通対策、これら全てが連携した取組・施策を検討していくことが必要