

構造改革特別区域計画

1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

埼玉県熊谷市

2 構造改革特別区域の名称

熊谷市中心市街地活性化駐車場利用促進特区

3 構造改革特別区域の範囲

熊谷市の区域の一部(熊谷市中心市街地活性化基本計画に定める中心市街地の区域)

4 構造改革特別区域の特性

(1) 熊谷市の概要及び中心市街地の状況

埼玉県北西部の熊谷市は、関東平野の中心部で郊外には広大な農地が広がる平坦な地形であり、都心から64kmに位置し、北は利根川、中心市街地の南側を荒川が流れる面積85.18平方kmの肥沃な大地を形成している。

現在、上越新幹線、JR高崎線、秩父鉄道の3線と、国道17号、125号、140号、407号の国道4線が市内を走るなど、様々な交通の結節点であり、その利便性を生かした流通・商業都市であるとともに、金融・業務機能や、広域的な行政機関も集積する埼玉県北の中核的都市となっている。また、熊谷駅は上越新幹線の停車駅であり、東京駅乗り入れが実現し、北陸新幹線の整備が完成したことから、全国各地へのアクセスの向上が図られ、1日73本停車する新幹線を約12,000人が毎日利用している。

本市の中心市街地は、戦災後に実施された熊谷復興土地区画整理事業により都市としての骨格が形成され、周辺に市街地が拡大していった。現在、熊谷駅周辺地区と本町・鎌倉町周辺地区の2つの商業核を星川通りや国道17号沿道で結ぶ形で中心市街地が形成されてきた。

近年、中心市街地が、モータリゼーションの進展、消費者の行動パターンの変化や地域間競争の激化に伴って都市構造が変化し、特に商業を取り巻く環境の変

化については、周辺都市の商業集積が充実するにつれて、本市全体の集客・吸引力が低下し、市内でのスプロール的な大型店の出店及び中心市街地の大型店の退店などにより、空き店舗・空き地の増加等、空洞化の進行による中心市街地の商店街の衰退感が増し、まち全体の活力が失われつつある。

(2) 熊谷市営本町駐車場の運営状況

中心市街地のほぼ中央に位置し、市道及び国道17号に接する熊谷市営本町駐車場(以下「本町駐車場」という。)は、本町・鎌倉町周辺地区における駐車需要及び中心市街地発展に伴う将来の駐車需要の増加に対処し、駐車場不足に起因する路上駐車が増加など、道路の機能低下を解消して、安全かつ円滑な道路交通の確保と都市機能の効率化を図るため、平成9年4月1日に供用開始した。

本町駐車場の施設の概要は、自走式地上6階7層の構造で、収容台数305台(身体障害者用3台を含む。)である。

バブル経済崩壊に伴う長期の景気低迷等による中心市街地の空洞化が進行していく中、供用開始後、徐々に利用率が増加したものの、当初の利用計画の見込みに達せず、利用者の利便性の向上を図るため、平成12年度には営業時間を午後12時までとし、2時間の延長を実施した。また、平成13年度には国道17号側の出口を入口に変更し、利用者の利便を図った。しかし、平成12年度をピークに利用率が低下しており、本町駐車場の利用促進対策を講じることが急務となっている。

(3) 民間有料駐車場の状況

本町駐車場と同様な営業形態の民間有料駐車場は、中心市街地区域内に24箇所あり、収容台数は1,715台で、主に熊谷駅周辺地区に集中している。

特に熊谷駅南口周辺に立地する民間有料駐車場は、それぞれの経営方針に沿った時間単価の設定に加え、利便性の向上策として割安な1日料金(800円から1,800円)を設定することにより、熊谷駅を利用するレジャー・通勤通学客や、熊谷駅周辺の商店街や施設利用者の駐車需要を満たし、土・日曜日及び祝日には、概ね満車に近い利用状況となっている。

また、熊谷駅南口周辺地区には、民間有料駐車場のほか、空き地を整備した個人経営の1日貸し駐車場(概ね500円)が数多くあり、利用者を集めている。

一方、もう1つの商業核である本町・鎌倉町周辺地区における本町駐車場以外の駐車場の状況は、主に月極駐車場や大型店等の契約駐車場として利用されており、熊谷駅周辺地区の民間有料駐車場との役割分担がなされている。

(4) 中心市街地の活性化と本町駐車場の利用促進

中心市街地の活性化を図るため、平成12年3月に「熊谷市中心市街地活性化基本計画」(以下「基本計画」という。)を策定、同年7月、熊谷商工会議所をまちづくり推進機関(TMO)として認定し、同年9月、空き店舗対策や起業家支援のためのミニチャレンジショップ「あんとれくまがや」の本町地区での開設を皮切りに、順次TMO事業を実施している。

また、平成16年度は、本市をメイン会場として開催される「彩の国まごころ国体」に向け、中心市街地内における国体関連事業が実施されており、にぎわいの再生と中心市街地の活性化の起爆剤と成り得るものと期待されている。

こうした中、それらの中心市街地活性化対策との連携を図るため、本町駐車場が本計画による利用者本位の迅速かつ柔軟な運営を実現することが出来れば、利用者が増加し、まちのにぎわい再生の潤滑油として、中心市街地の活性化に大きく貢献できる。

なお、基本計画で定めている中心市街地の面積は約123haであり、本計画の構造改革特別区域の範囲としている。

5 構造改革特別区域計画の意義

近年、モータリゼーションの進展、大型店の退店や郊外立地、消費者の行動パターンの変化などによる中心市街地の空洞化の進行は、全国的な傾向であるが、地方の都市ほど深刻な問題となっている。本市の中心市街地の商店街において、自助努力で営業を継続している店舗にあっても、後継者不足などにより閉店する店舗が少なくない状況であり、ますます中心市街地の空洞化が進行していくことが懸念されている。

一方、自動車の保有状況を見ると、平成15年3月31日現在の乗用車及び四輪軽自動車の登録台数89,778台を、平成15年1月1日現在の世帯数58,247世帯で割ると、1世帯当たり1.54台となり、自動車が日常生活における主要な交通手段となっていることがわかる。従って、来街者の多くは自動車で中心市街地を訪れているため、中心市街地における路上駐車増加の原因となっている。

そのため、警察による違法駐車取締りが実施されているものの、単独の取締りには限界があるため、行政による迷惑駐車対策の必要があると求められており、その実現に向けた関係部署の協議を行っている。なお、本町駐車場周辺の路上駐車状況を調査し(添付書類5参照)本町駐車場への誘導策の基礎資料としている。

平成16年度は、本市をメイン会場とし、「彩の国まごころ国体」が開催されるため、競技施設及び施設周辺整備に加え、熊谷駅からメイン会場へのルートや幹線道路の整備、熊谷駅正面口及び南口広場の整備などが実施されている。

二つの商業核の一つである熊谷駅周辺においては、熊谷駅とニッソーモールの間に、熊谷駅東地区第一種市街地再開発事業が施工され、同時に熊谷駅東口も整備する計画である。また、熊谷駅正面口から西へ走る「駅西通り」は、国体開催時期を目指し、電線共同溝による空間の整備と歩車道の段差解消などによる街路のモール化を図ることに加え、ファサード整備事業による商店街の景観整備を実施し、その相乗効果を図ろうとしている。

もう一つの商業核である本町・鎌倉町周辺においては、八木橋・サティの大型店やミニチャレンジショップ「あんどれくまがや」が営業しているほか、「本町・南本町・大露路商店街」では年数回のフリーマーケットを開催し、「鎌倉町商店街」では昭和63年5月から始めた毎月末土曜日のナイトバザールを開催し、それぞれにぎわい再生のための努力を続けている。また、国道17号線からJR高崎線に南北に走る「鎌倉町通り」では、「駅西通り」と同様な街路及びファサード整備事業を施工している。

このように、平成16年度は、国体関連事業とともに中心市街地や商店街の整備の実施など、国体の成功に向けた様々な取り組みが実を結び、中心市街地活性化を含め本市のさらなる発展の礎を築くための大切な年である。

そこで、国体成功に向けた機運が高まる中、本計画の実施により、利用率が低下している本町駐車場において、国の許可を受けることなく容易に特別料金の設定及び変更が実施でき、道路管理者である熊谷市が、自発的かつ知恵と工夫のもと、地域の実情に応じた利用者本位の迅速かつ柔軟な本町駐車場の運営を実現させ、中心市街地の活性化に寄与することは、極めて意義あるもので、本町駐車場がより多くの人に利用され、人が集まって来れば、中心市街地活性化につながり、ひいては地域の活性化につながっていくことが大いに期待される。

なお、本計画は、熊谷駅周辺地区の民間有料駐車場の動向や料金体系などに十分考慮しつつ、利用率が低下している本町駐車場の利用促進を図り、もって中心市街地の活性化に寄与することを目的に実施するものであり、許可を受けている償還計画に影響を及ぼすものではない。

さらに、特定事業導入により、本町駐車場が有効利用され、中心市街地の活性化に寄与する成果を上げることで、将来的に全国的な構造改革として展開されることが期待されるものである。

6 構造改革特別区域計画の目標

本市中心市街地の課題は、空き店舗・空き地の活用や商店街の活性化対策などにより、進行している中心市街地の空洞化に歯止めをかけ、にぎわいの再生を図り、まちの活力を取り戻すことである。

熊谷市中心市街地活性化駐車場利用促進特区では、それらの対策に加え、自動車による来街者の交通利便性の向上を図るため、特定事業である「道路管理者が設置する有料道路駐車場における特別料金の設定及び変更の手續の容易化事業」を導入し、本町駐車場が利用者のニーズに迅速かつ柔軟に対応できる運営体制を整備することを目標とするものであり、もって中心市街地の活性化に寄与することを目指していく。

具体的には、

上限なく加算される料金体系の見直し

表1 平成14年度における本町駐車場の利用状況

時間貸し利用時間別集計表（定期利用を除く）

利用時間区分及び料金	利用台数（台）	構 成 比（％）	
1時間まで（300円）	13,624	36.5	4時間まで 95.6
1～2時間まで（600円）	11,925	32.0	
2～3時間まで（900円）	6,308	16.9	
3～4時間まで（1,200円）	3,801	10.2	
4～5時間まで（1,500円）	537	1.4	4時間超 4.4
5～6時間まで（1,800円）	134	0.4	
6～12時間まで （3,600円）	765	2.0	
12時間超（夜間利用） （24時間・5,500円）	210	0.6	
合 計	37,304	100.0	100.0

本町駐車場の利用状況は、平成12年度をピークに減少している。

平成13年度・14年度を比較すると、以下のとおりである。

時間貸しの利用台数は、38,824台から37,304台と減少している。時間貸し利用が増加するのは、主に土日・祝日に開催される花火大会、えびす商業祭、フリーマーケットなどのイベント開催時である。また、上限なく料金が加算されるため（24時間で5,500円）大半の利用者は4時間以内の

利用であり、平均駐車時間は約2時間となっている。なお、4時間を超える利用者は全体の約4.4%(表1)であり、長時間利用者の構成比が増加するような本町駐車場の運営方法の工夫が必要とされている。

このような上限なく加算される料金体系を見直し、1日当たりの使用料に上限額を設けるなどの特別料金を設定し、短期の旅行やビジネス、イベント参加者などの長時間利用者が、時間の経過を気にすることなく安心して駐車できるような運営を実施し、本町駐車場の利用促進を図っていく。また、1日当たりの上限額を設定する際にその効果を促進するため、入出庫できない時間帯(午後12時から翌午前7時まで)の負担軽減を図った夜間駐車料金は、廃止することとする。

なお、料金体系見直しに伴い発生する駐車場管制システム変更の費用は、経年による入れ替えを必要とする時期でもあるため、リース対応により経費を最小限に止め、特別料金の導入による本町駐車場の利用者の増加を図り、増加分の経費に充てていくこととする。

各種割引サービスの拡大

現在、定期的な利用者に対して、定期駐車料金を設定しているとともに、不定期ではあるが利用頻度の高い利用者に対して、前払いの回数券及びプリペイドカードの割引率を20%に設定している。また、特別利用券契約を結んでいる大型店に対しても回数券と同様に取り扱っている。

こうした中、自動車で訪れる市民や回数券を顧客サービスに利用する事業者からは、割引率の拡大を望む声があり、その期待に応えるため、特別料金の導入により、各種割引サービスの拡大を実現し、本町駐車場の利用促進を図っていく。

地域の特性を生かした運営

本市は、主要交通網の結節点となっており、特に熊谷駅は上越新幹線停車駅として、その利用者は通勤通学のほか、短期の旅行やビジネス利用者など、1日約12,000人が利用している。

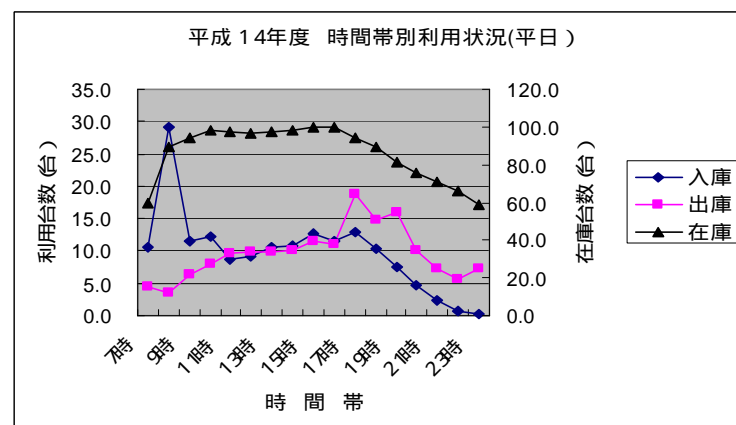
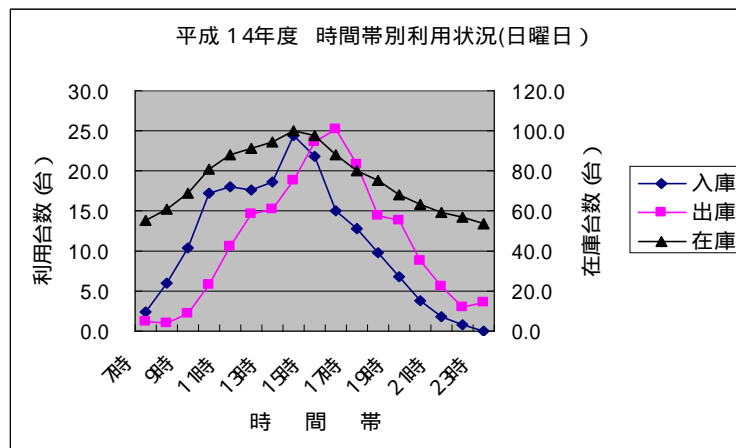
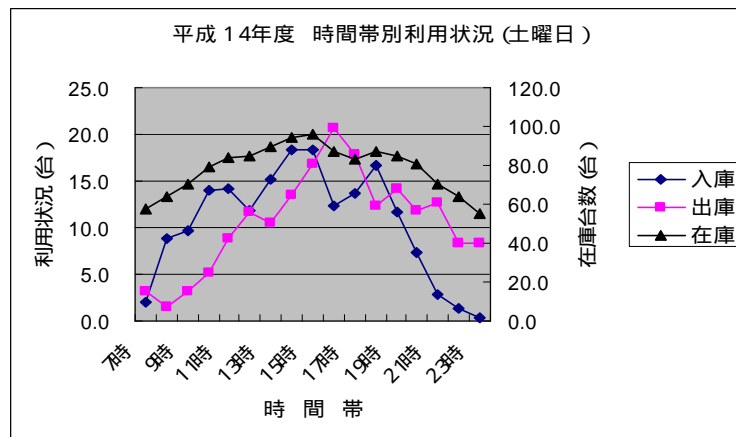
こうした短期間利用者の中には、数日間の屋外駐車に対して不安感を抱く利用者もあり、本町駐車場は屋内駐車場でしかも有人管理の「安全かつ安心できる駐車場」であることを紹介していく。その利用促進策として、現在実施している無料貸出自転車のサービスを拡大していく。

なお、有人管理については、駐車場管理室に管理人が常駐していることで、定期駐車利用に関する手続き、回数券等の販売、両替、機器トラブル時の緊急

対応のほか、混雑時には利用者が自動精算機を使用する時の補助をしたり、各種苦情の処理をしたり、いたづらを未然に防止したり、本町駐車場の管理運営が円滑になり、利用者サービスにも役立っている。

駐車場利用状況の改善

図1 平成14年度 土曜日・日曜日・平日の時間帯別利用状況



平成15年度における1日当たりの平均利用台数は約159台であり、1日当たりの利用台数を収容台数で割った回転率は0.52となっており、利用状況は低迷している。

図1は、平成14年度の土曜日、日曜日及び平日の時間帯別利用状況を示している。1日の時間帯別の入庫、出庫及び在庫の状況は、土曜日と日曜日は同様な傾向となっているが、平日と比較すると、本町駐車場の利用の仕方が明らかに異なっていることがわかる。

土曜日・日曜日については、9時頃から入庫台数が増加し、14時頃にピークを迎え、それ以降減少している。出庫の状況は、約2時間遅れて入庫のグラフと同様な経過を辿っている。2時間遅れというのは、本町駐車場の平均利用時間と一致している。一方、平日については、8時頃入庫台数が急増し、9時から19時までは横ばいで、以降減少している。出庫の状況は、17時から20時までがピークとなっている。

本町駐車場の利用の傾向として、土曜日・日曜日は、買い物、各種施設やイベントに訪れる利用であり、平日は、周辺の事業所や商店街への通勤・通学のための利用であることが推測される。

このようなことから、本町駐車場は公共駐車場として、収支の改善を図るとともに、より多くの市民に利用されることに軸足を置いた柔軟な運営が求められている中、特定事業による特別料金を導入し、本町駐車場の有効利用を図っていく上で、土曜日・日曜日には、周辺商店街との連携をし、買い物、各種施設やイベントに訪れる来街者の利便性をより一層図るとともに、平日には、通勤・通学利用者だけでなく、平日の買い物客や各種施設を訪れる来街者が利用しやすくすることや、短期の旅行やビジネスで駐車場を利用しようとする人が、長時間でも安心して駐車できる料金体系を構築する必要がある。

7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

本計画が認定され、特定事業を導入することにより、地域の実情にあった迅速かつ柔軟な特別料金の設定及び変更が容易となり、駐車場利用者の利便性の向上と利用率の改善が図られるものである。また、本特区の特性を踏まえ、特定事業導入の意義を認識し、目標を達成することにより、利用者本位の本町駐車場の運営が実現するとともに利用促進が図られ、本市の中心市街地の活性化に寄与し、ひいては地域経済の活性化につながるものと十分に期待できる。

本町駐車場の運営の改善により、その利用率を、現状の0.52から、新たな

料金設定後3年目の平成18年度末には、利用率のピークであった平成12年度の0.65まで回復させ、3年間の減少分を新たな料金設定後の3年間で回復させることを目指し、さらに、その後の2年間の平成20年度末において、回転率0.80まで上昇していく効果が見込まれる。

8 特定事業の名称

(1211)道路管理者が設置する有料道路駐車場における特別料金の設定及び変更の手續の容易化事業

9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他の構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

(1) 特別料金設定の広報事業(関連事業)

- ・本計画が認定され、規制の特例措置の適用後、新たな特別料金で本町駐車場の運営が実際に開始される日に合わせて、本町駐車場利用者及び市民などに対して、新たな特別料金の周知を図るための広報事業を実施していく。
- ・本町駐車場利用者に対しては、場内に掲示するとともにチラシを適宜配布する。
- ・回数券の顧客サービス協力店舗においては、「サービス店」である旨の表示を店頭に貼っていただくよう依頼していく。
- ・市民や広範囲の利用者に対しては、市報掲載や市のホームページでのPRを実施していく。
- ・自治会・商工会議所などの関係団体に対しては、可能な限りPRを実施していく。

(2) 特別料金導入の効果検証事業(関連事業)

- ・特別料金導入後の効果を検証するため、本町駐車場の利用状況(利用台数や回数券等の利用状況など)について、導入後の年度末毎に効果の検証を実施していく。

(3) 無料貸出自転車事業(関連事業)

- ・目標に記載したとおり、「安全かつ安心できる駐車場」であることを紹介し、試しにしてみようという利用者に対する利用促進策として、現在実施している無料貸出自転車を、熊谷駅往復用としての使用が可能となるよう、

関係者との協議を進めていく。また、その輪の拡大についても検討していく。

(4) 中心市街地活性化対策

中心商店街空き店舗等魅力開発事業

平成12年9月、空き店舗対策や起業家支援のため、ミニチャレンジショップ「あんとれくまがや」を本町地区に開設した。その卒業生の多くは独立開業を果たしている。

中心市街地活性化道路整備事業

駅西通り及び鎌倉町通りの電線地中化及び街路整備を実施し、電線共同溝による空間の整備と、歩車道の段差解消などにより街路のモール化を図り、にぎわいあふれる街路空間を創出する。

平成16年度完成予定である。

商店街商業活性化事業

「中心市街地活性化道路整備事業」と同時期に、駅西通り商店街及び鎌倉町商店街が、個性的な商店街づくりを進め、にぎわいあふれる街路空間を創出するため、店舗の景観を独自に整備する「ファサード整備事業」を計画している。これにより、「中心市街地活性化道路整備事業」の成果との相乗効果を期待するものである。

商店街空き店舗対策事業

熊谷商工会議所、鎌倉町商店街及び上熊谷商店街の共同事業により、秩父鉄道熊谷駅に隣接した空き店舗を活用し、地域コミュニティの活性化と情報発信の場として「まちの駅くまがや」を平成15年3月21日にオープンした。

熊谷駅東地区第一種市街地再開発事業

事業主体：熊谷駅東地区市街地再開発組合

施行面積：約1.5ha

敷地面積：10,570m²

延床面積：60,529m²

規 模：【施設棟】地下1階、地上9階 【住宅棟】地上14階

公共施設：駅前広場 約2,100m²

熊谷駅東口線 幅員16m、延長130m

主な用途：商業施設、業務施設、公共公益施設、駐車場、駐輪場、

シネマコンプレックス、スポーツクラブ、住宅



< 国道 17 号から見た本町駐車場北側の全景 >



< 南本町通りから見た本町駐車場南側の全景 >

(別紙)

1 特定事業の名称

(1211)道路管理者が設置する有料道路駐車場における特別料金の設定及び変更の手續の容易化事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

熊谷市(道路管理者)

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

構造改革特別区域計画の認定日

4 特定事業の内容

(1) 事業に關与する主体

熊谷市(道路管理者)

(2) 事業が行われる区域

熊谷市本町の一部(熊谷市営本町駐車場)

(3) 事業の実施期間

構造改革特別区域計画の認定日から速やかに実施

(4) 事業により実現される行為

本特定事業の実施により、本町駐車場の基本料金以外の特別料金の設定及び変更について、国土交通大臣の許可を受けることなく、熊谷市が自発的かつ知恵と工夫のもと、地域の実情に応じた利用者本位の駐車場運営ができ、駐車場の利用率向上が図られ、中心市街地の活性化に寄与することができる。

『新たに導入検討している特別料金』

上限なく加算される料金体系の見直し

1日当たりの使用料上限額を設け、長時間利用者が、時間の経過を気にすることなく安心して駐車できる運営を実施し、本町駐車場の利用促進を図っていく。1日当たりの使用料上限額を設定する場合に、入出庫できない時間帯の負担軽減を図った夜間駐車料金は廃止する。

割引率の拡大

現行の割引率は、回数券、プリペイドカード及び特別利用券に対する20%である。こうした中、自動車で訪れる市民や回数券を顧客サービスに利用する事業者の利便性の向上を図るため、特定事業の導入により、割

引率の拡大を実現し、本町駐車場の利用促進を図っていく。

(5) 整備される施設

特になし

(6) その他

特になし

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 規制の特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠

本町駐車場は道路整備特別措置法に基づき、本町・鎌倉町周辺地区における駐車需要及び中心市街地発展に伴う将来の駐車需要の増加に対処し、駐車場不足に起因する路上駐車が増加など、道路の機能低下を解消して、安全かつ円滑な道路交通の確保と都市機能の効率化を図るため、平成9年4月1日に供用開始した。

供用開始後、本町駐車場の利便性の向上を図るため、営業時間を延長し、国道17号側の出口を入口に変更することにより、駐車場運営の改善を図ってきた。そして、懸案事項となっていた使用料の値下げについては、国との事前相談により民業圧迫につながるとの見解から断念した。なお、主に熊谷駅周辺地区に立地する民間有料駐車場の料金の設定状況は、それぞれの経営方針に沿った時間単価(1時間100円から300円)の設定に加え、利便性の向上策として割安な1日料金(500円から1,800円)を導入するなど、独自の料金体系を臨機に取り入れ、利用者の駐車需要を的確に満たし、集客を図っている。

こうした中、本町駐車場においては、上限なく加算される料金の見直しや、各種割引サービスの拡大など、現に周辺駐車場と適正な競争を確保する必要があるが、ただちに周辺の民間有料駐車場と同様のサービスが求められているが実施できていないため、公共駐車場である本町駐車場の利用促進対策を講じることが急務となっている。

一方、平成16年度は、「彩の国まごころ国体」の成功に導くための正念場の年であり、本市中心市街地内においても国体関連事業のほか、中心市街地活性化対策事業が実施されている。

以上のことから、本町駐車場の特別料金の設定及び変更は、法令の基準を踏まえ、周辺地区の民間有料駐車場の動向や料金体系を考慮しつつ、実施するこ

ととし、地域の実情に応じた利用者のニーズに迅速かつ柔軟な運営を実施し、中心市街地の活性化に寄与することが必要であるとの認識から、規制の特例措置の必要性と要件適合性を認めるものであります。

なお、特定事業による特別料金の設定及び変更を行ったことにより、利用率の低下や減収となった場合には、速やかに料金の見直しを図るとともに、繰入金等による収入を確保することで対応するため、許可を受けている償還計画に影響を与えるものではありません。

(2) 本特例措置に基づき特別料金を設定及び変更したときの報告

本特例措置に基づき特別料金を設定及び変更したときには、料金の額及び料金の徴収期間について、関東地方整備局長を通じて国土交通大臣に報告いたします。