

令和 7 年度
美浜駐車場利用状況等分析業務

業務報告書

令和 8 年 3 月

株式会社オリエンタルコンサルタンツ

目 次

第 1 章 業務概要

- 1.1 業務概要 1-1
- 1.2 業務実施方針 1-1

第 2 章 現況分析

- 2.1 稼働状況等の分析 2-1
 - 2.1.1 調査概要 2-1
 - 2.1.2 分析結果 2-3
 - 2.1.3 空車データからの分析 2-4
 - 2.1.4 詳細データによる分析（属性別分析） 2-20
 - 2.1.5 詳細データによる分析（間口別分析） 2-57
- 2.2 収支の整理 2-72
 - 2.2.1 収支データの概要 2-72
 - 2.2.2 収支整理の結果 2-73
- 2.3 課題の整理 2-77
 - 2.3.1 駐車場データの分析を踏まえた課題 2-77
 - 2.3.2 その他の想定される課題 2-78

第 3 章 現況分析を踏まえた機能拡張案の検討

- 3.1 立体駐車場整備に向けた考え方の整理 3-1
 - 3.1.1 周辺情報の整理 3-1
 - 3.1.2 想定される不足台数と対応方法の整理 3-7
- 3.2 立体駐車場とした場合の機能拡張案の検討 3-12
- 3.3 概算費用、収益予測等 3-16

第4章 機能拡張のための事業手法検討

4.1 官民連携（PPP/PFI）の検討	4-1
4.1.1 ヒアリング資料作成	4-1
4.1.2 ヒアリング結果	4-5
4.1.3 まとめ	4-10
4.2 町主体による整備の検討	4-12
4.2.1 検討課題の整理	4-12

第5章 合意形成支援

5.1 資料作成	5-1
----------------	-----

第1章 業務概要

1.1 業務概要

(1) 業務目的

美浜駐車場は平成12年に供用を開始し、これまで北谷町西海岸エリアを訪れる方の利便に供してきた。近年、美浜地区の発展に伴う入域観光客等の増加により、美浜駐車場の駐車可能台数の増加等の機能拡張が求められており、これを踏まえ令和4年12月に美浜駐車場の現状や将来需要の調査のため車両ナンバー等の読取りが可能なカメラを設置している。現在、既に約3年間分のデータが蓄積されているため、当該データの詳細分析を行うとともに、美浜駐車場の機能拡張案の検討及び事業手法の検討を行う。

(2) 履行期間

令和7年12月2日から令和8年3月31日

(3) 契約金額

3,278,000円（消費税及び地方消費税298,000円を含む）

(4) 業務項目

- 1) 現況分析
- 2) 現況を踏まえた機能拡張の検討
- 3) 機能拡張のための事業手法検討
- 4) 合意形成支援

(5) 受託者

株式会社オリエンタルコンサルタンツ 沖縄支社

1.2 業務実施方針

(1) 現況分析

ア 稼働状況等の分析

美浜駐車場の稼働状況について北谷町から提供されたデータを基に、次の項目について分析し利用状況について整理した。

- ・利用台数（時間帯別、曜日別、月別、期間別（3 期間程度））
- ・稼働率（時間帯別、曜日別、月別、期間別（3 期間程度））
- ・混在時や満車時の頻度や継続時間
- ・混雑時や満車時の要因
- ・利用（滞在）時間（曜日別、利用者属性別）
- ・利用者属性（車両番号、利用時間等をもとに分類）
- ・入出庫状況（時間帯別、曜日別、月別、期間別（3 期間程度））
- ・利用出入口の利用頻度（時間帯別、曜日別、月別、期間別（3 期間程度））
- ・長期駐車状況
- ・出庫トラブル等の分析
- ・その他本業務に有効な分析

【整理したデータ】

美浜駐車場出入口に設置したカメラ読取情報

- ・ 入庫日・入庫日時・入庫口・出庫日・出庫日時・出庫口・利用時間（分）
- ・ 車両番号・リピート回数

イ 収支状況の整理

北谷町から提供されたデータを基に、美浜駐車場の収支状況について整理した。

【整理したデータ】

美浜駐車場に係る本町歳入歳出データ（令和2 年度～令和6 年度分）

- ・ 歳入データ（受益者分担金、その他収入）
- ・ 歳出データ（電気料金、指定管理料（清掃費、警備費等）、修繕費、その他支出）

ウ 課題の整理

ア及びイの業務のほか、美浜駐車場の外部環境等を踏まえ、美浜駐車場の課題について整理した。

(2) 現況分析を踏まえた機能拡張案の検討

(1)の成果を踏まえ、美浜駐車場を立体駐車場（自走式を基本とする）とした場合における機能拡張案を、駐車台数や構造（階層）の異なるものを3 案作成するとともに、工事費や維持管理費を概算で積算した。また、作成した機能拡張案について、有料化した場合の収益予測及び収支計画を作成し比較した。

(3) 機能拡張のための事業手法検討

(2)を踏まえ、次の業務を実施した。

ア 官民連携（PPP/PFI）の検討

作成した美浜駐車場の機能拡張案をもとに、事業への参画が見込まれる民間事業者に官民連携による立体駐車場整備に係る意向調査を実施し、その結果を整理するとともに立体駐車場整備までのスケジュールを示した。

なお、意向調査を行う民間事業者は過去に官民連携の手法によって立体駐車場の整備を行ったことがある事業者３社程度とした。

【民間事業者への意向調査内容】

- ・ 事業への参画意向
- ・ 需要や収支の妥当性の確認
- ・ 希望する事業手法
- ・ 事業スケジュール
- ・ 考えられる懸念点や課題
- ・ その他本業務に有効な事項

イ 町主体による整備の検討

美浜駐車場の機能拡張案について、町主体で整備する場合に今後必要となる業務や調査、工事等を整理するとともに立体駐車場整備までのスケジュールを示した。

【町主体による整備のために整理する事項】

- ・ 活用が想定される補助金等の制度
- ・ 必要となる業務（例：基本構想・基本計画策定、用途変更等）
- ・ 必要となる調査（例：周辺道路交通量調査、駐車場需要台数調査等）
- ・ 必要となる工事（例：道路拡張工事、美浜駐車場白線工事等）
- ・ 各調査や工事を見込んだ場合の立体駐車場整備までのスケジュール
- ・ その他本業務に有効な事項

(4) 合意形成支援

本業務の進捗や検討状況に関する庁内や関係者への説明資料を作成した。（会議開催想定回数２回程度）

第2章 現況分析

北谷町では過年度より、美浜駐車場の出入口 5 か所に設置した AI カメラによりナンバープレートを読み取り、利用台数や混雑状況を把握している。

本調査では本カメラで取得したデータを活用し、北谷ゲートウェイ実証事業前後の同期間における美浜駐車場の利用台数及び混雑状況の比較分析を行った。

2.2 稼働状況等の分析

2.2.1 調査概要

分析の概要を以下に示す。なお、台風等の影響により AI カメラに障害が発生した 18 日間を欠損日とした。欠損日は整備前後ともに平日が 12 日間、土日が 6 日間となった。

(1) 分析概要

表 2-1 分析概要

目的	北谷ゲートウェイ設置前後における美浜駐車場の利用台数及び混雑状況への影響を確認する。
分析データの概要	美浜駐車場の 5 か所の出入口に設置された AI カメラ（北谷町が駐車場利用実態調査を目的として令和 4 年 12 月に設置）により、車両のナンバープレートを読み取り、入出庫台数をカウントしたデータを用いた。
分析データ内容	「①空車データ」は AI カメラの管理システム上で取得した情報、「②詳細データ」は管理会社から提供を受けた情報である。 ①空車データ（時間帯別空車室数／入出庫台数） ②詳細データ（入庫日／入庫日時／出庫日／出庫日時／入口／出口／車両番号／利用時間（分））
分析期間	（設置前）令和 5 年 5 月 13 日～令和 6 年 5 月 12 日（うるう年含む） ※18 日間はデータ欠損のため除外 （設置後）令和 6 年 5 月 13 日～令和 7 年 5 月 12 日 ※設置前の期間における欠損日と同日を除外
実証前後 駐車可能台数	（設置前）1,463 台 （設置後）1,218 台（北谷ゲートウェイ分 245 台減）
AI カメラの 設置箇所	

(2) 分析結果

分析結果を以下に示す。

北谷ゲートウェイ設置後の期間における利用台数(駐車入庫台数)は1,052,595台であり、設置前の1,065,677台より**13,082台少ない**。1日平均利用台数では、設置後は3,033台に対し設置前は3,062台であり、**29台少ない**。(2.1.3-(1))

稼働率について、設置前後を比較すると、**すべての時間において稼働率が設置前を上回る**結果となった。稼働率50%以上の時間帯は、設置前の9時間(11:00~17:00)に対し、設置後は11時間(10:00~20:00)となった。(2.1.3-(2))

混雑・満車の発生状況をみると、設置前は土日を中心に混雑・満車が発生し平日は10%以下の傾向にある一方、設置後は土日の約8割で混雑・満車が発生している。(2.1.3-(3))

総利用台数に占めるレンタカーの割合は、分析対象の設置後3期間(2月・8月・12月)のうち2月が25%と最も高く、8月が24%、12月が17%となった。あわせて、実利用台数に占めるレンタカーの割合においても、2月が43%と最も高く、8月が42%、12月が33%となった。**設置前後ともに月別の構成比に一定の差はみられるものの、月によって利用車両属性が大きく変化する傾向は確認されなかった。**(2.1.4-(1))

一般車の時間別入庫台数のピーク時間を比較すると、午前中の来訪が多い傾向がある。いずれの月も午前中は9時にピークを迎える一方、午後については、8月は19時、12月は17時にピークを迎え、2月は徐々に減少していく結果となった。(2.1.4-(3))

滞在時間別台数について、**一般車は9時頃に入庫し、「7時間~9時間」及び「9時間~11時間」滞在する台数が多い。**また、17時から19時に入庫し「3時間未満」の滞在も多い結果となった。**レンタカーは14時から18時にかけて入庫する傾向が強く、「3時間未満」の滞在が多くを占めている。**(2.1.4-(6))

長期駐車台数は増加した。一方、総駐車台数は減少しており、設置後は駐車可能台数も減少している。(2.1.4-(7))

従業員の割合は、すべての月において1%程度増加する結果となった。(2.1.4-(9))

全ての月において最も利用されたのは「間口4(イオン側)」であり、間口の利用割合は設置前後で大きく変化しない結果となった。(2.1.5-(1))

入出庫トラブルについて、すべての月において、入庫・出庫ともに暗い時間帯のトラブルが最も多い。昼間の時間帯をみると、入庫トラブルは時間帯の影響をあまり受けない一方、出庫トラブルは時間帯の影響は受けないが発生台数が多い結果となった。(2.1.5-(2))

2.2.2 空車データからの分析

空車データから分析した利用台数及び稼働率を以下に整理した。

(1) 利用台数の整理

1) 期間別総利用台数の整理

- ・ 北谷ゲートウェイ設置後の期間における総利用台数は 1,052,595 台であり、設置前の 1,065,677 台より 13,082 台少ない。
- ・ 1 日平均利用台数では、設置後は 3,033 台に対し設置前は 3,062 台であり、29 台少ない。

表 2-2 期間別総利用台数の整理

期間	期間中の総利用台数	1日平均利用台数
設置前(2023.5.13-2024.5.12)	1,065,677台	3,062台/日
設置後(2024.5.13-2025.5.12)	1,052,595台	3,033台/日
設置前-設置後	-13,082台	-29台/日

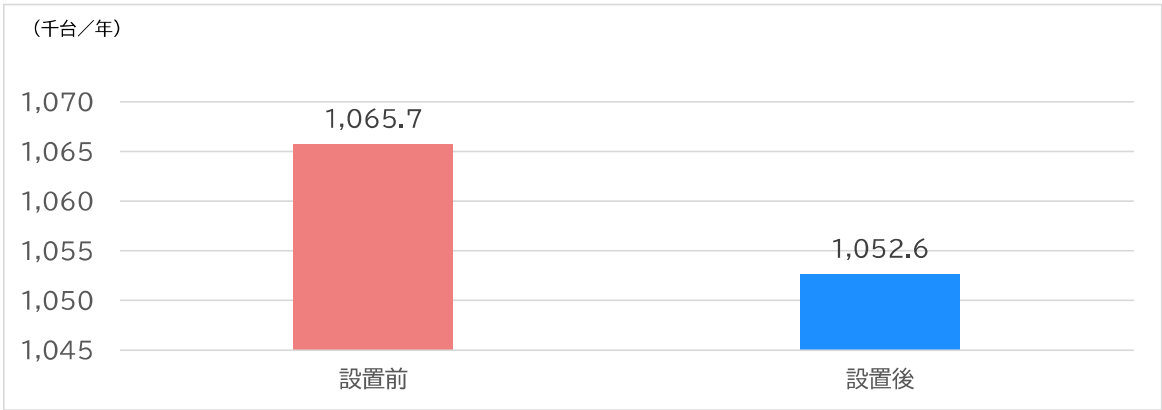


図 2-1 期間別総利用台数の整理

2) 月別平均利用台数の整理

- 月別の利用台数を確認すると、設置後において設置前の平均台数（3,062 台）を 2 月、3 月、8 月、9 月、12 月が上回る結果となった。
- 設置前後を比較すると、年間の半分以上の月で利用台数が増加する結果となった。

表 2-3 月別平均利用台数の整理

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
設置前	2,851	3,366	3,212	2,899	3,181	3,102	3,067	3,061	3,027	3,094	2,928	2,982
設置後	2,870	3,479	3,182	2,991	2,877	2,745	2,877	3,088	3,067	2,976	3,017	3,242
設置後-設置前	19	113	-30	92	-304	-357	-190	27	40	-118	89	260

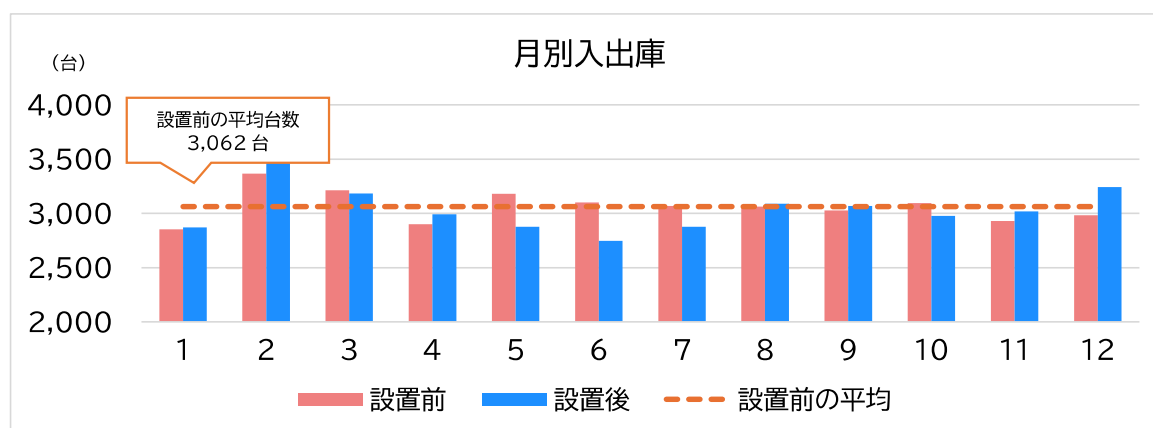


図 2-2 月別平均利用台数の整理

3) 曜日別平均利用台数の整理

- 曜日別の利用台数を確認すると、月曜から木曜までについては設置後の平均利用台数が多い。一方、金曜から日曜までの週末は設置後の1日平均利用台数が少なく、土曜は307台／日、日曜は261台／日少ない結果となった。

表 2-4 曜日別平均利用台数の整理

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
設置前	2,851	3,366	3,212	2,899	3,181	3,102	3,067	3,061	3,027	3,094	2,928	2,982
設置後	2,870	3,479	3,182	2,991	2,877	2,745	2,877	3,088	3,067	2,976	3,017	3,242
設置後-設置前	19	113	-30	92	-304	-357	-190	27	40	-118	89	260

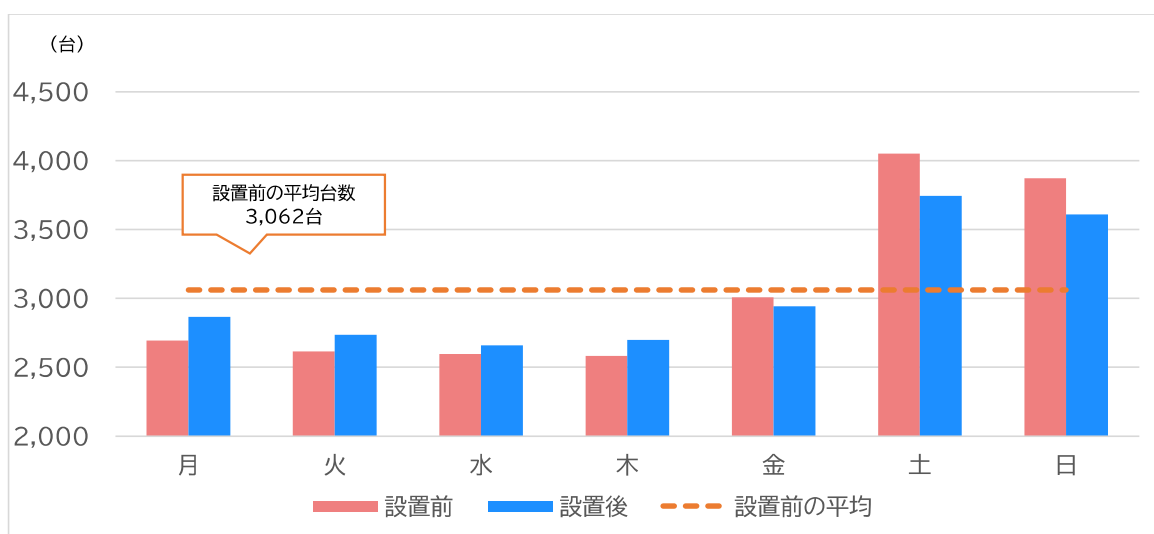


図 2-3 曜日別平均利用台数の整理

4) 時間別平均利用台数の整理

- ・ 時間別の利用台数を確認すると、5時から18時までは継続して設置後の平均利用台数が多い。
- ・ 1日あたりの平均利用台数のピーク時間は、設置前後ともに14時となった。

表 2-5 時間別平均利用台数の整理

	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
設置前	56.6	57.1	57.1	128.1	358.0	612.3	761.5	875.2	955.3	996.5	988.8	939.7	852.6	795.1	751.9	681.3	533.7	369.3	218.4
設置後	63.3	66.3	66.7	164.8	405.4	657.2	808.0	919.8	996.6	1,030.6	1,021.1	977.6	892.1	809.7	752.3	678.3	522.9	350.2	202.5
設置後 -設置前	6.7	9.2	9.6	36.6	46.6	43.7	45.8	44.3	42.1	35.3	33.2	38.7	40.0	14.2	-0.4	-3.9	-10.9	-18.9	-15.9

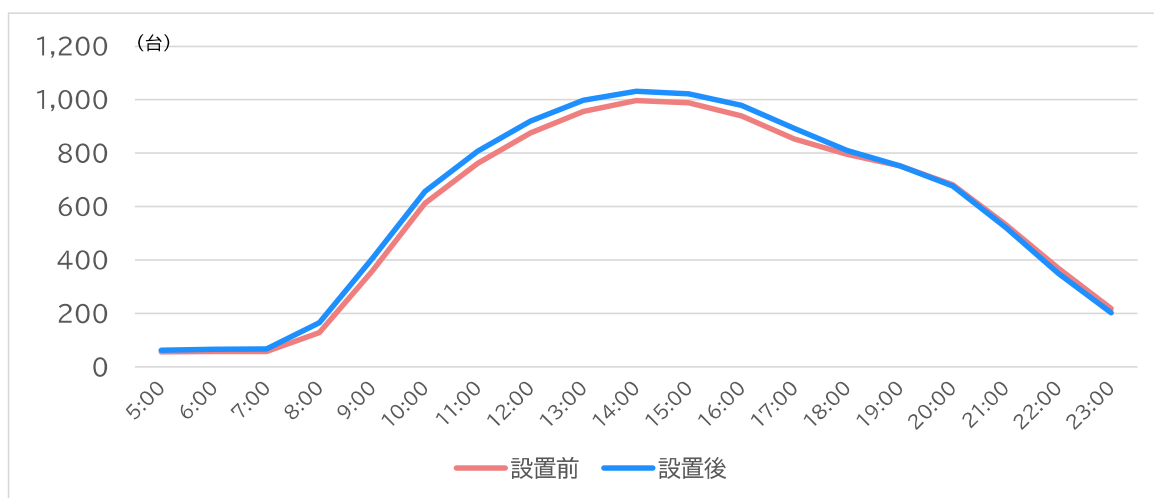


図 2-4 時間別平均利用台数の整理

(2) 稼働率の整理

1) 期間別稼働率の整理

- ・ 設置前後を比較すると、すべての時間帯において設置後の稼働率が設置前を上回る結果となった。
- ・ 稼働率 50%以上の時間帯は、設置前の 9 時間（11：00～17:00）に対し、設置後は 11 時間（10：00～20:00）となった。

表 2-6 期間別稼働率の整理

	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
設置前	3.8	3.9	3.9	8.7	24.4	41.7	51.8	59.6	65.0	67.8	67.2	63.9	58.0	54.1	51.1	46.3	36.3	25.2	14.9
設置後	5.2	5.4	5.5	13.4	33.0	53.6	66.0	75.2	81.6	84.5	83.7	80.1	73.0	66.3	61.6	55.6	42.9	28.7	16.6
設置後-設置前	1.4	1.6	1.6	4.7	8.6	11.8	14.2	15.6	16.6	16.7	16.4	16.2	15.0	12.2	10.5	9.3	6.6	3.6	1.7

※稼働率 50%以上を赤文字とする。設置前後で比較した際に 10 ポイント以上を青字とする。

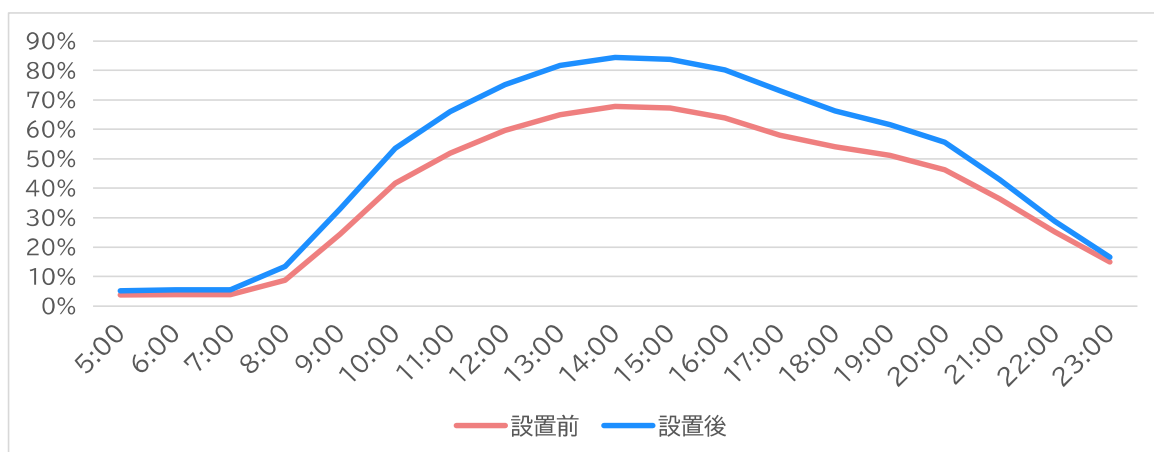


図 2-5 期間別稼働率の整理

2) 月別稼働率の整理

- 月別の平均稼働率を確認すると、設置後の方が稼働率の高い結果となった。
- 設置前後ともに2月が最も稼働率の高い月となり、次いで12月の稼働率が高い結果となった。
- 設置前後を比較すると、5月、6月、7月の稼働率の差よりも12月の稼働率の差の方が大きい結果となった。

表 2-7 設置前の月別稼働率の整理

設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
1	3.4	3.5	3.6	8.4	23.2	40.8	50.3	56.1	60.6	62.7	62.1	58.9	53.8	50.3	45.4	39.4	29.6	20.7	12.6
2	3.7	3.9	3.9	9.4	26.2	46.9	60.9	69.0	75.0	77.6	76.4	71.5	63.5	57.7	51.2	44.4	33.4	23.7	14.5
3	4.4	4.6	4.6	9.5	24.5	40.7	51.2	59.4	66.1	69.5	69.6	67.3	62.3	58.5	55.1	49.1	37.3	24.7	14.4
4	4.0	4.1	4.0	10.8	27.1	43.5	52.8	60.4	65.2	68.6	68.2	64.8	59.4	53.8	50.8	45.2	34.9	23.1	13.4
5	3.9	3.8	3.8	8.3	24.6	41.7	51.1	59.6	65.4	68.2	67.7	64.3	57.0	53.1	50.5	46.1	36.7	26.2	15.1
6	3.7	3.7	3.7	8.2	24.3	41.8	51.2	60.9	65.4	68.5	68.4	65.4	58.5	54.3	52.6	49.4	39.3	28.2	16.2
7	3.6	3.6	3.5	7.8	23.2	40.3	50.6	58.5	64.5	67.1	66.5	64.0	57.6	53.9	52.3	49.1	38.9	27.2	15.9
8	3.9	3.8	3.9	8.4	23.1	39.8	48.6	56.0	61.1	64.7	65.3	62.4	57.3	53.6	53.2	51.4	41.8	29.1	16.9
9	3.4	3.4	3.4	7.9	23.5	40.0	49.3	56.6	62.3	64.7	64.1	60.4	55.1	52.5	51.1	47.2	37.8	26.6	16.1
10	3.3	3.2	3.2	7.8	24.4	42.2	52.1	59.4	65.9	68.6	68.2	64.2	57.8	55.0	51.9	46.6	37.1	25.5	15.1
11	4.1	4.1	4.1	8.6	24.9	42.9	53.7	61.3	66.0	67.7	66.0	62.3	55.8	52.0	48.7	43.0	33.9	23.5	14.6
12	4.3	4.3	4.3	8.9	23.8	40.5	50.2	57.7	63.2	66.3	65.4	61.9	57.6	54.5	51.1	45.7	36.2	24.7	14.4

表 2-8 設置後の月別稼働率の整理

設置後	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
1	5.4	5.6	5.8	13.8	32.5	52.4	63.6	72.0	79.0	82.0	82.2	79.2	72.2	63.8	56.2	50.1	38.2	27.4	15.8
2	5.9	6.2	6.3	15.2	36.0	61.1	77.3	87.3	93.5	95.3	93.5	88.5	78.2	67.2	59.1	51.3	39.1	27.3	16.3
3	6.0	6.2	6.2	15.6	34.7	54.3	66.3	75.6	83.1	87.1	86.3	82.8	76.0	67.7	62.1	55.7	43.6	30.5	18.5
4	4.8	5.1	5.2	15.2	34.9	55.9	67.9	76.9	83.5	86.5	85.0	81.0	72.5	64.2	59.4	52.9	40.7	28.0	16.8
5	4.8	4.9	5.0	11.3	31.2	52.2	64.9	73.6	78.9	81.3	80.2	75.8	67.8	61.8	57.9	51.9	40.0	26.4	15.5
6	4.3	4.4	4.4	11.7	31.7	51.1	62.1	70.1	75.8	78.1	77.7	74.4	67.0	61.1	57.0	51.5	39.4	25.9	14.7
7	4.3	4.6	4.7	11.5	31.8	52.2	63.7	72.3	77.7	79.0	77.3	73.9	66.7	61.3	59.5	56.2	43.3	27.5	15.5
8	4.8	5.1	5.1	11.4	30.0	49.7	62.1	72.0	78.7	82.0	81.4	77.7	71.8	66.7	64.8	60.8	47.7	30.7	17.1
9	5.3	5.6	5.6	12.4	31.5	50.6	62.7	72.7	78.8	82.5	82.7	80.2	75.4	70.2	67.0	60.2	46.0	29.6	16.3
10	5.2	5.6	5.5	13.6	33.4	53.1	66.0	75.0	81.5	85.1	84.2	80.6	73.9	70.2	64.9	58.3	44.2	28.7	16.9
11	5.5	5.7	5.8	14.9	34.5	55.2	67.9	77.3	84.3	87.6	87.0	83.8	77.7	70.4	64.8	58.0	45.0	29.8	16.6
12	6.1	6.3	6.2	15.0	34.3	55.4	68.2	78.6	86.0	88.7	88.6	85.4	79.9	73.9	69.4	62.6	49.4	33.8	19.7

※稼働率 50%以上を赤文字とする。

表 2-9 設置前後の月別稼働率の整理

設置後 - 設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
1月	2.0	2.1	2.2	5.4	9.3	11.6	13.3	16.0	18.5	19.4	20.1	20.3	18.5	13.5	10.9	10.7	8.6	6.7	3.2
2月	2.2	2.3	2.3	5.8	9.7	14.2	16.5	18.2	18.5	17.7	17.1	17.1	14.6	9.5	7.9	7.0	5.8	3.6	1.7
3月	1.5	1.6	1.5	6.0	10.2	13.6	15.2	16.2	17.0	17.6	16.7	15.5	13.6	9.2	7.0	6.6	6.3	5.8	4.1
4月	0.8	1.0	1.2	4.4	7.8	12.4	15.1	16.6	18.2	17.9	16.8	16.3	13.1	10.4	8.6	7.7	5.7	4.9	3.4
5月	0.9	1.1	1.1	3.0	6.7	10.5	13.8	14.0	13.5	13.1	12.5	11.4	10.8	8.7	7.4	5.8	3.3	0.2	0.5
6月	0.6	0.7	0.7	3.4	7.3	9.3	10.8	9.2	10.4	9.7	9.3	9.0	8.5	6.9	4.4	2.0	0.0	-2.4	-1.5
7月	0.8	1.1	1.2	3.7	8.6	11.9	13.0	13.8	13.2	11.9	10.9	9.9	9.1	7.4	7.2	7.2	4.4	0.3	-0.4
8月	1.0	1.3	1.3	2.9	6.9	9.9	13.5	16.0	17.5	17.3	16.1	15.3	14.4	13.1	11.6	9.4	5.8	1.6	0.3
9月	1.8	2.2	2.2	4.6	7.9	10.6	13.4	16.1	16.4	17.8	18.6	19.7	20.3	17.7	15.9	13.1	8.2	3.1	0.3
10月	1.9	2.3	2.3	5.8	9.0	10.9	13.9	15.5	15.6	16.4	16.0	16.3	16.1	15.2	13.0	11.7	7.1	3.2	1.8
11月	1.4	1.6	1.7	6.3	9.6	12.3	14.2	16.0	18.2	19.9	21.0	21.5	21.9	18.4	16.1	15.0	11.1	6.3	2.0
12月	1.8	2.0	1.9	6.1	10.5	14.9	18.0	20.9	22.8	22.5	23.2	23.4	22.3	19.4	18.3	16.9	13.2	9.1	5.3

※設置

前後で比較した際に 10 ポイント以上を青字とする。

3) 曜日別稼働率の整理

- ・ 曜日別の平均稼働率を確認すると、設置後の方が稼働率の高い結果となった。
- ・ 設置前後を比較すると、土日の稼働率の差よりも平日の稼働率の差の方が大きい結果となった。

表 2-10 設置前の曜日別稼働率の整理

設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
月	3.5	3.5	3.4	8.7	24.8	41.8	50.8	57.7	62.7	64.7	63.3	59.6	52.9	48.6	44.5	38.4	29.7	19.9	11.3
火	2.8	2.9	2.9	8.3	25.3	42.0	50.4	57.0	61.6	62.9	61.6	58.0	50.7	46.1	43.2	38.4	29.9	21.1	11.8
水	3.1	3.1	3.1	8.5	25.1	41.1	49.6	56.6	60.8	62.0	60.1	56.1	48.7	45.0	42.5	37.7	29.4	19.1	10.9
木	2.9	3.0	2.9	8.4	25.4	43.3	52.2	58.7	63.0	64.5	62.9	58.9	51.8	47.6	43.7	37.7	29.1	20.3	11.4
金	2.9	2.9	2.9	8.3	25.3	43.8	53.3	60.4	65.0	67.1	66.1	62.7	55.8	52.9	52.0	50.2	41.6	28.9	17.1
土	4.6	4.8	4.8	9.4	23.6	41.2	53.7	63.0	71.2	76.4	78.0	75.2	71.7	68.7	68.3	68.7	55.4	41.1	26.9
日	6.9	7.0	7.0	9.5	21.5	39.0	52.9	63.7	71.0	76.9	78.9	76.9	74.4	69.9	63.6	53.0	39.0	25.9	14.8

表 2-11 設置後の曜日別稼働率の整理

設置後	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
月	5.0	5.3	5.3	14.3	35.2	56.2	68.5	77.4	83.9	86.4	84.7	80.2	71.4	63.7	57.2	48.8	37.2	24.6	13.8
火	4.1	4.4	4.4	13.9	35.2	55.7	67.2	75.4	80.9	82.5	80.6	76.3	67.4	58.4	52.7	46.6	35.3	23.6	13.2
水	4.1	4.3	4.4	14.1	34.8	53.7	64.2	72.6	77.7	79.3	78.2	73.7	65.5	57.7	53.2	47.2	37.0	24.7	14.2
木	4.3	4.6	4.7	14.1	36.4	57.1	67.9	76.1	81.2	83.4	81.4	77.4	68.9	60.3	54.3	47.1	36.1	24.5	13.9
金	4.4	4.8	4.8	14.4	36.6	59.2	70.3	78.5	83.7	85.7	83.8	79.6	71.0	64.3	61.8	58.3	48.2	33.1	19.4
土	6.2	6.4	6.4	12.1	28.3	48.9	63.6	74.0	82.8	87.8	89.3	87.7	84.3	80.6	79.4	79.5	60.7	40.3	24.5
日	8.3	8.2	8.2	11.0	24.4	44.3	60.3	72.4	81.1	86.1	87.9	86.0	83.0	79.1	72.8	61.9	45.8	30.4	17.4

※稼働率 50%以上を赤文字とする。

表 2-12 設置前後の曜日別稼働率の整理

設置後 - 設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
月	1.5	1.8	1.9	5.6	10.4	14.4	17.7	19.8	21.2	21.7	21.4	20.6	18.5	15.1	12.7	10.4	7.5	4.7	2.5
火	1.2	1.5	1.5	5.6	9.9	13.7	16.8	18.4	19.4	19.6	18.9	18.3	16.7	12.3	9.5	8.2	5.4	2.5	1.4
水	1.0	1.2	1.3	5.6	9.7	12.6	14.6	16.1	16.9	17.2	18.1	17.6	16.8	12.7	10.7	9.5	7.7	5.6	3.3
木	1.3	1.7	1.8	5.7	11.0	13.7	15.7	17.4	18.2	18.9	18.6	18.6	17.1	12.7	10.6	9.4	7.0	4.2	2.5
金	1.5	1.9	1.9	6.1	11.3	15.4	17.0	18.0	18.6	18.6	17.8	16.8	15.2	11.4	9.8	8.1	6.6	4.3	2.3
土	1.7	1.6	1.6	2.7	4.7	7.7	9.9	11.0	11.6	11.4	11.3	12.4	12.6	11.9	11.1	10.8	5.4	-0.8	-2.4
日	1.3	1.2	1.3	1.5	2.9	5.3	7.3	8.6	10.1	9.2	9.0	9.1	8.6	9.2	9.2	8.9	6.8	4.5	2.6

※設置前後で比較した際に 10 ポイント以上を青字とする。

(3) 混雑時や満車時の頻度や継続時間

北谷ゲートウェイの設置前後における美浜駐車場の混雑状況を比較するため、対象期間の土日を対象として、混雑・満車（稼働率 85%以上）となった発生日数を整理した。

なお、混雑・満車の判定基準となる駐車台数については、設置前を 1,243 台、設置後を 1,035 台と設定した。

- ・ 発生割合をみると、設置前は土日を中心に混雑・満車が発生し、平日は 10%以下の傾向にある一方、設置後は土日の約 8 割で混雑・満車が発生している。
- ・ 平日も曜日によっては 3 割から 5 割が混雑・満車となり、全曜日で 85%以上を記録した日は、設置前は 31 日であるのに対し、設置後は 189 日となっている。
- ・ 発生（継続）時間をみると、設置前の土日は 3 時間程度、設置後の土日は 4 時間程度、混雑・満車が発生している。

設置前:土日の 24%

設置後:土日の 82%

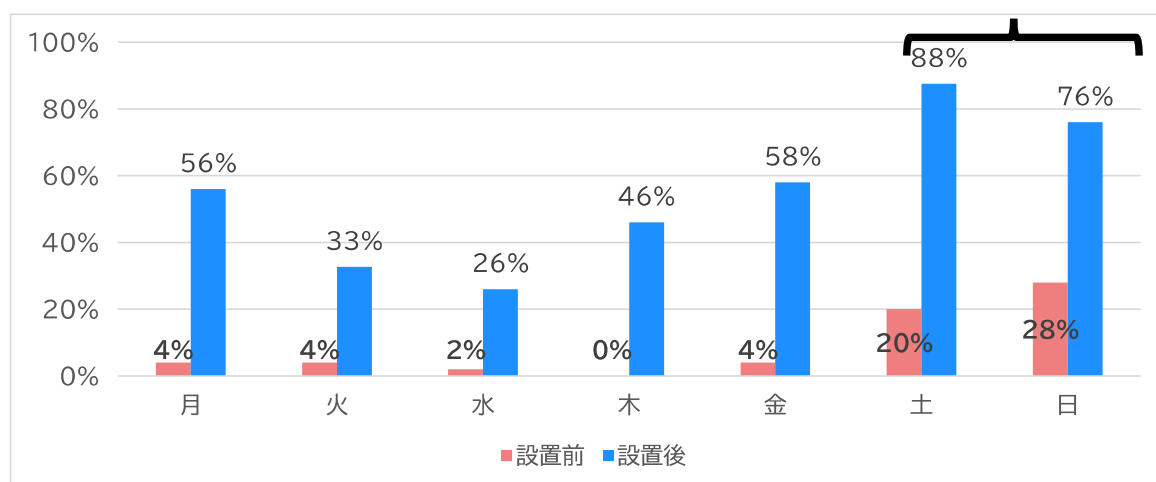


図 2-6 設置前後の混雑・満車の各曜日の発生割合

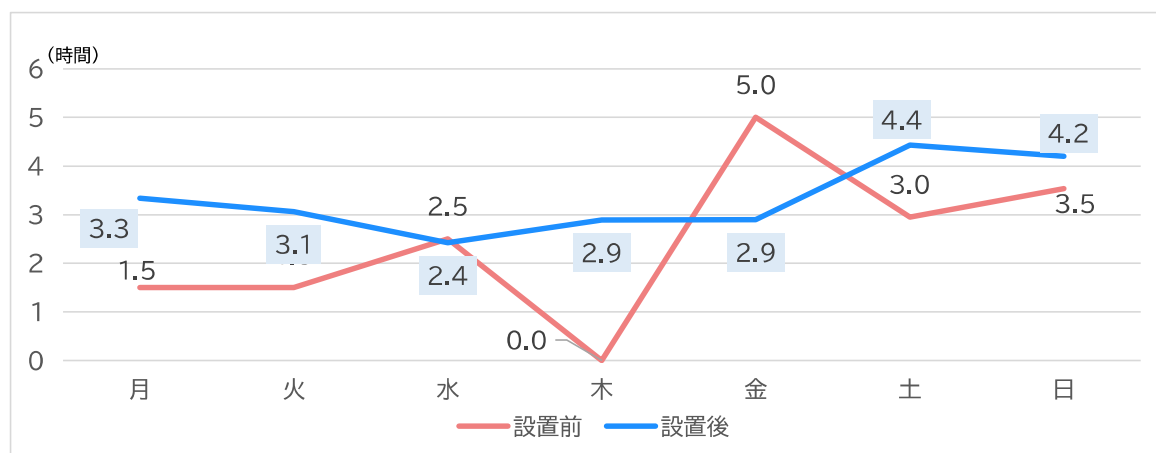


図 2-7 設置前後の混雑・満車が発生した際の一日あたりの発生（継続）時間

(4) 混雑・満車時の要因

調査期間内において稼働率が高かった上位 10 日について、稼働率、発生時間及び主な要因を整理した結果を以下に示す。

日付	最大稼働率	発生時間	要因
2025 年 2 月 11 日 (火)	112.2%	14:30	中日ドラゴンズキャンプ(VS ベイスターズ)
2024 年 12 月 15 日 (日)	105.7%	13:30	Agre ドーム北谷にて『こどもスポーツフェスティバル 2024 ～わくわく体験でパワーアップ～』の開催
2024 年 10 月 31 日 (木)	105.3%	19:00	ハロウィーン
2025 年 2 月 18 日 (火)	104.8%	13:30	中日ドラゴンズキャンプ(VS 日ハム)
2023 年 8 月 20 日 (日)	104.4%	19:00	第 42 回『エイサーフェスティバル北谷』
2025 年 2 月 24 日 (月)	103.9%	14:30	中日ドラゴンズキャンプ(VS カープ)
2024 年 12 月 8 日 (月)	103.7%	15:00	Agre ドーム北谷にて『Happy Smile 雑貨イチ Vol.8』の開催
2024 年 2 月 17 日 (土)	102.7%	14:00	中日ドラゴンズキャンプと北谷町花火
2024 年 11 月 10 日 (日)	102.5%	15:00	北谷の産業まつり
2024 年 2 月 25 日 (日)	102.2%	13:30	中日ドラゴンズキャンプ(VS 阪神)

(5) 入出庫状況の整理

北谷ゲートウェイの設置前後における期間別の入出庫状況を確認した。

1) 期間別の入出庫状況

- 時間別にみると、13 時までは設置前後の変化はあまりないが、入庫・出庫ともに夕方（16 時～17 時）は設置前後の差が生じる結果となった。

表 2-13 期間別の入出庫の状況

		5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
入庫	設置前	7.6	1.7	77.0	254.9	295.0	217.6	222.9	232.8	219.6	207.1	198.4	212.5	211.0	204.6	180.5	109.7	85.7	67.6	38.5
	設置後	11.0	1.5	103.4	266.6	293.6	221.7	223.2	239.1	215.9	212.3	208.0	215.5	224.0	211.0	187.5	98.5	68.7	53.5	27.6
出庫	設置前	7.0	1.6	5.8	23.7	39.4	67.4	108.0	151.3	177.4	214.0	246.3	298.3	266.6	245.3	248.1	254.7	247.5	216.2	125.2
	設置後	7.7	1.1	4.9	23.7	38.3	66.8	107.8	158.1	179.0	219.1	247.0	294.4	298.0	257.3	249.4	245.7	234.9	196.6	103.0

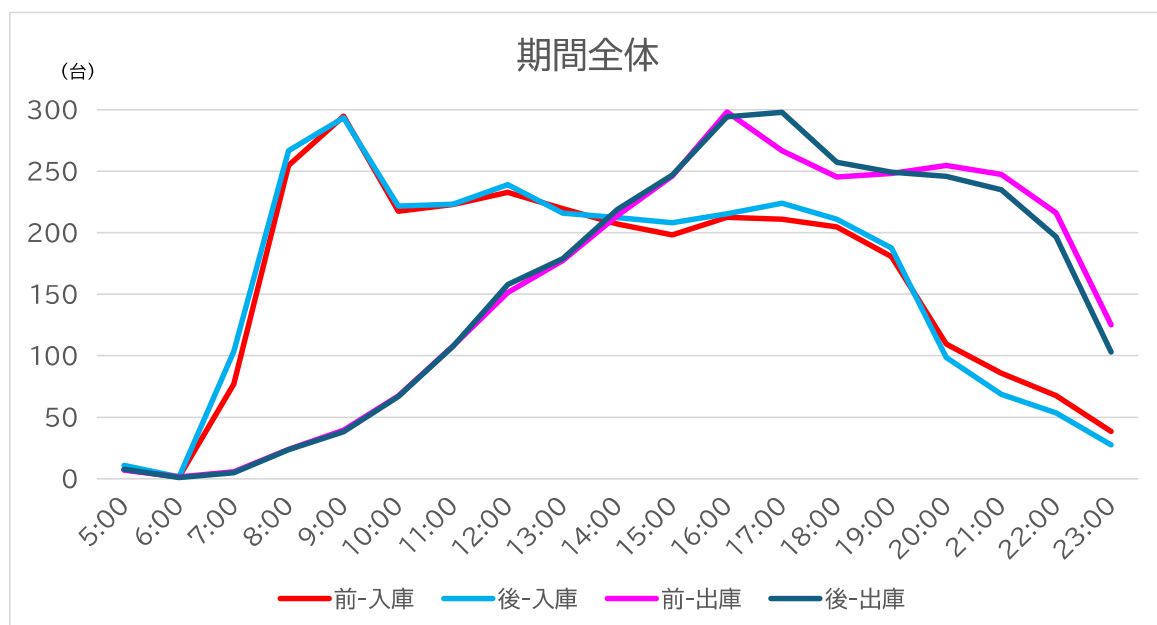


図 2-8 期間別の入出庫の状況

2) 月別の入出庫状況

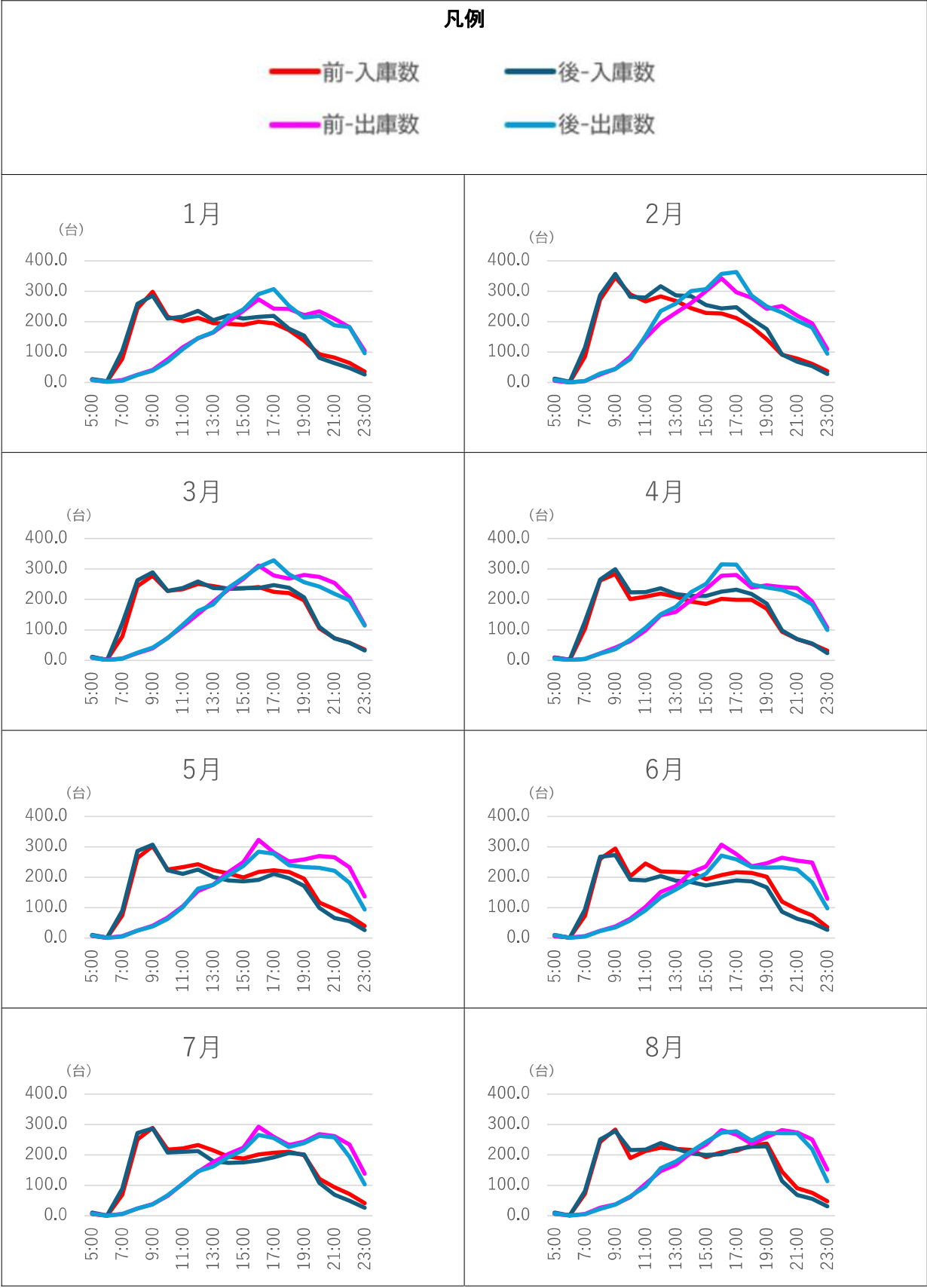
- 月別に設置前後の入出庫状況を確認した。1～4月、9～12月は、日中（7～18時）に入出庫台数が増加する結果となった。
- 設置前後を比較すると、2月、12月は設置後の入庫台数が設置前より多い結果となった。一方、5月、6月、7月は入庫台数が減少する結果となった。

表 2-14 設置前後の月別入庫台数の差（台）

設置後 - 設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
1月	2.2	0.1	25.7	15.1	-12.3	-5.8	15.3	23.7	9.8	27.4	20.9	15.7	25.1	3.9	17.1	-11.6	-18.5	-16.8	-10.0
2月	4.0	1.5	29.2	14.9	10.9	-8.1	13.0	33.4	17.9	39.8	26.2	16.5	35.6	24.5	33.4	1.3	-10.5	-7.5	-8.9
3月	1.1	-1.6	43.0	19.5	11.1	0.1	4.2	8.6	-6.0	-0.1	1.9	-3.0	22.8	17.4	9.9	5.0	-1.6	0.0	-3.1
4月	0.7	1.9	23.5	3.8	16.1	22.4	14.7	17.2	9.0	18.1	26.6	24.0	33.2	18.8	16.9	3.4	0.5	1.0	-7.6
5月	2.9	0.6	14.5	23.2	4.9	-2.7	-22.3	-17.5	-22.7	-23.0	-13.0	-25.8	-11.5	-20.8	-23.6	-18.0	-29.5	-16.9	-13.4
6月	4.2	-1.0	20.8	7.7	-21.7	-11.2	-55.7	-15.5	-28.0	-31.1	-20.3	-24.9	-26.6	-27.8	-34.8	-32.4	-31.1	-24.4	-8.3
7月	4.1	0.5	20.5	21.8	-1.4	-9.7	-10.7	-20.0	-35.9	-21.2	-12.8	-19.7	-15.1	-3.8	2.9	-13.4	-24.8	-22.2	-15.3
8月	4.8	-0.7	9.0	8.1	-4.8	26.5	4.5	15.7	0.5	-11.6	6.9	-6.0	5.0	-4.1	-9.1	-31.3	-22.8	-19.4	-16.9
9月	4.9	-0.8	18.5	3.1	-9.5	15.3	13.1	1.6	6.9	13.7	27.0	19.9	20.3	14.1	6.8	-23.5	-32.0	-27.7	-18.5
10月	5.4	-0.8	29.4	-0.2	-23.0	9.8	-8.3	-6.9	-19.0	-6.0	-2.7	-2.8	1.1	-6.7	4.8	-22.6	-13.1	-8.0	-11.3
11月	4.8	0.5	43.9	1.4	-10.6	-0.6	5.3	7.7	9.8	30.6	25.6	22.8	21.0	18.3	22.4	-7.9	-18.4	-16.7	-10.8
12月	3.1	-2.0	37.7	17.2	16.0	19.9	28.5	27.5	10.8	22.1	26.4	18.0	40.4	35.5	33.6	8.8	-2.7	-9.1	-8.5

表 2-15 設置前後の月別出庫台数の差（台）

設置後 - 設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
1月	0.5	0.0	-2.3	-0.2	-2.3	-7.5	-5.9	1.4	1.0	13.1	4.7	16.5	64.8	10.9	-8.2	-15.2	-21.5	1.5	-8.4
2月	2.8	0.7	0.1	3.1	0.6	-7.9	6.8	39.4	30.3	39.3	6.3	14.1	66.5	7.1	7.5	-20.9	-17.0	-13.7	-14.5
3月	0.1	-0.6	-0.8	1.7	1.9	-0.8	5.5	10.7	-8.8	5.5	3.2	-5.0	49.9	13.9	-23.6	-31.9	-35.5	-8.7	-2.3
4月	-2.7	-0.1	0.0	-0.5	-6.1	5.1	8.7	3.1	16.3	25.7	16.9	36.9	34.4	9.8	-7.7	-9.4	-25.1	-9.8	-6.7
5月	0.3	-0.2	-1.7	-0.5	-2.0	-4.6	-3.4	8.0	0.3	-10.9	-12.3	-39.0	-3.7	-12.2	-26.0	-39.1	-43.7	-51.1	-42.0
6月	2.6	-0.8	-1.8	-0.7	-3.3	-6.1	-11.8	-18.9	-11.7	-28.0	-23.4	-35.8	-17.7	-2.1	-14.5	-31.9	-29.5	-65.2	-31.8
7月	0.1	-0.6	-0.3	-0.4	-0.3	2.3	-0.2	1.7	-14.3	-10.2	-7.6	-26.8	-3.4	-6.2	-4.9	-5.0	-4.3	-40.8	-34.5
8月	0.7	-0.6	-0.7	-4.0	-1.0	3.2	-8.6	9.5	11.6	4.5	8.8	-8.6	11.7	10.3	13.5	-10.4	-2.2	-31.9	-38.7
9月	0.9	-1.2	0.4	0.7	-1.2	3.0	-1.5	10.8	-4.4	2.0	3.3	-2.7	43.5	31.4	29.1	12.0	3.1	-20.6	-41.3
10月	-0.4	-0.9	-1.5	1.3	-2.5	-1.9	-9.1	9.2	-22.9	-1.8	-17.6	-16.4	4.0	11.4	5.2	10.3	3.5	-19.1	-29.9
11月	2.8	-1.4	-0.9	0.6	0.5	2.5	4.1	-6.1	-4.0	12.0	8.4	0.5	51.8	34.1	18.5	13.9	12.4	9.9	-23.2
12月	0.3	-1.2	-1.6	-1.3	1.3	4.8	9.5	15.9	22.1	10.0	13.6	17.1	63.4	35.3	30.9	25.9	15.7	9.9	1.0



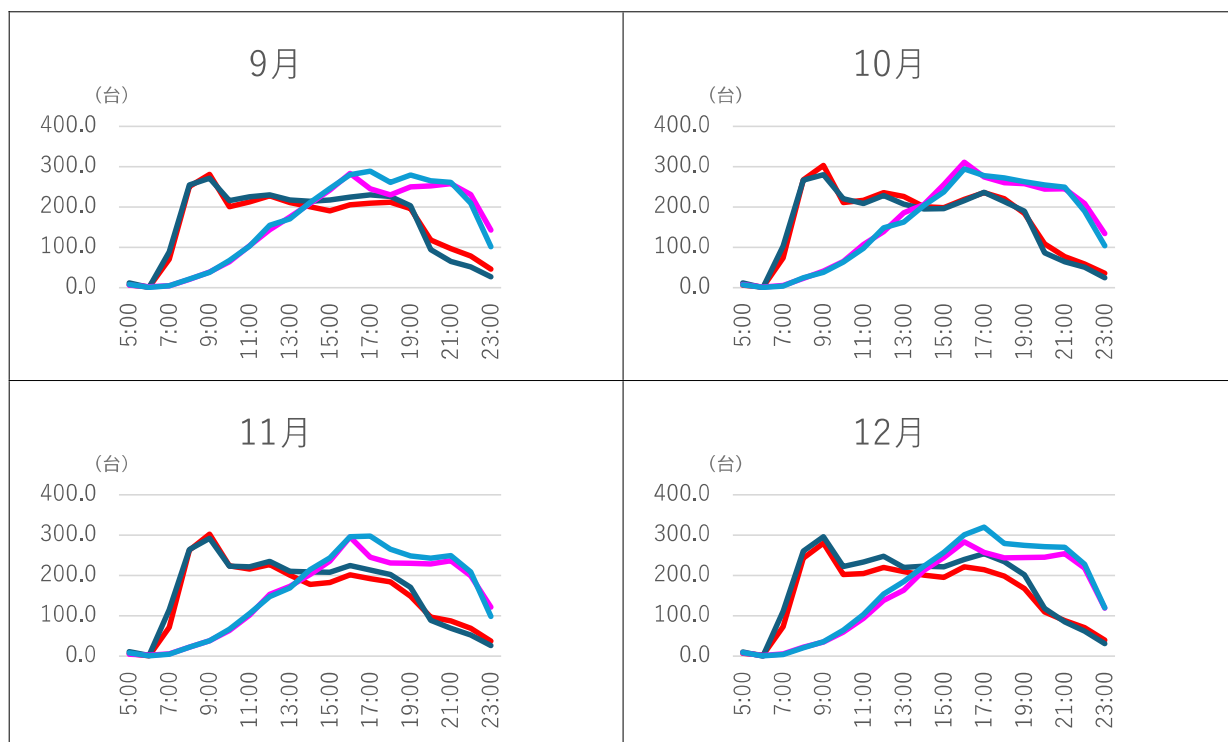


図 2-9 設置前後の月別入出庫台数（台）

3) 曜日別の入出庫状況

- 曜日別に設置前後の入出庫状況を確認した。月曜日から木曜日までは 9 時前後に入庫台数のピークを迎え、17 時前後に出庫台数のピークを迎える結果となった。一方、土曜日は 20 時前後に入庫台数が増加し、他の曜日とは異なる傾向となった。
- 設置前後を比較すると、土日の入庫台数が減少する結果となった。

表 2-16 設置前後の曜日別入庫台数の差（台）

設置後 - 設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
月	5.6	0.7	34.6	22.4	12.4	19.6	14.2	21.7	14.0	18.8	19.4	13.3	24.3	18.4	12.8	-5.4	-8.5	-6.7	-5.4
火	4.4	0.1	36.6	13.7	4.9	22.6	13.5	22.8	16.1	15.3	14.0	3.0	10.8	-0.6	0.5	-10.1	-7.9	-6.5	-8.3
水	3.5	0.2	38.7	13.7	-4.6	4.5	1.5	4.2	1.6	13.0	11.7	7.2	16.0	8.5	12.3	7.9	-0.8	-2.9	-4.0
木	5.8	1.3	35.8	26.6	-3.9	9.2	9.7	12.6	6.3	10.2	18.4	12.2	21.6	10.7	13.8	-3.2	-6.9	-6.4	-6.3
金	5.3	-0.6	40.3	25.1	5.2	-5.1	-6.1	-3.8	-14.7	-2.6	0.6	-2.7	5.0	-7.6	-7.4	-6.5	-11.0	-7.0	-10.0
土	1.1	-1.4	3.0	-7.7	-9.5	-8.0	-14.6	-6.7	-23.0	-10.7	4.1	6.4	14.7	13.7	14.2	-51.4	-76.2	-61.9	-35.1
日	-1.8	-1.1	-5.4	-13.6	-14.4	-11.7	-13.4	-3.1	-23.0	-3.8	3.0	-14.5	2.8	6.8	10.4	-6.5	-6.0	-4.9	-6.8

表 2-17 設置前後の曜日別出庫台数の差（台）

設置後 - 設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
月	0.9	0.0	-0.6	-1.0	3.2	1.4	6.2	16.0	14.6	18.0	15.6	14.3	47.0	28.6	18.5	7.3	-1.1	-3.7	-8.2
火	1.1	-0.2	-0.3	1.1	-1.7	0.8	7.9	20.1	15.5	19.0	9.6	0.8	49.6	20.8	1.0	1.7	4.4	-16.6	-14.5
水	0.8	-0.3	-1.3	1.1	-2.9	-1.9	-3.9	3.2	-0.2	-1.7	5.8	-5.3	53.1	20.5	9.2	5.6	-5.3	3.4	-0.8
木	0.8	-0.1	0.6	0.8	0.4	3.7	1.2	11.6	1.8	8.6	6.4	8.0	58.1	23.6	9.0	-0.1	3.5	-9.0	-7.3
金	0.6	-0.5	-1.2	1.2	-0.4	1.6	0.4	-0.3	-9.6	3.9	0.4	-7.9	35.6	4.4	-0.8	-18.9	-21.5	-15.5	-28.4
土	1.8	-1.0	-1.0	-0.5	-3.4	-4.5	-6.9	1.4	-9.7	-9.3	-21.6	-10.5	4.3	7.2	-3.6	-29.4	-45.8	-80.6	-79.5
日	-1.2	-1.6	-2.5	-2.8	-3.3	-5.0	-5.1	-3.2	1.1	-0.8	-8.8	-24.6	-25.7	-18.1	-20.9	-22.8	-16.3	-11.5	-13.6

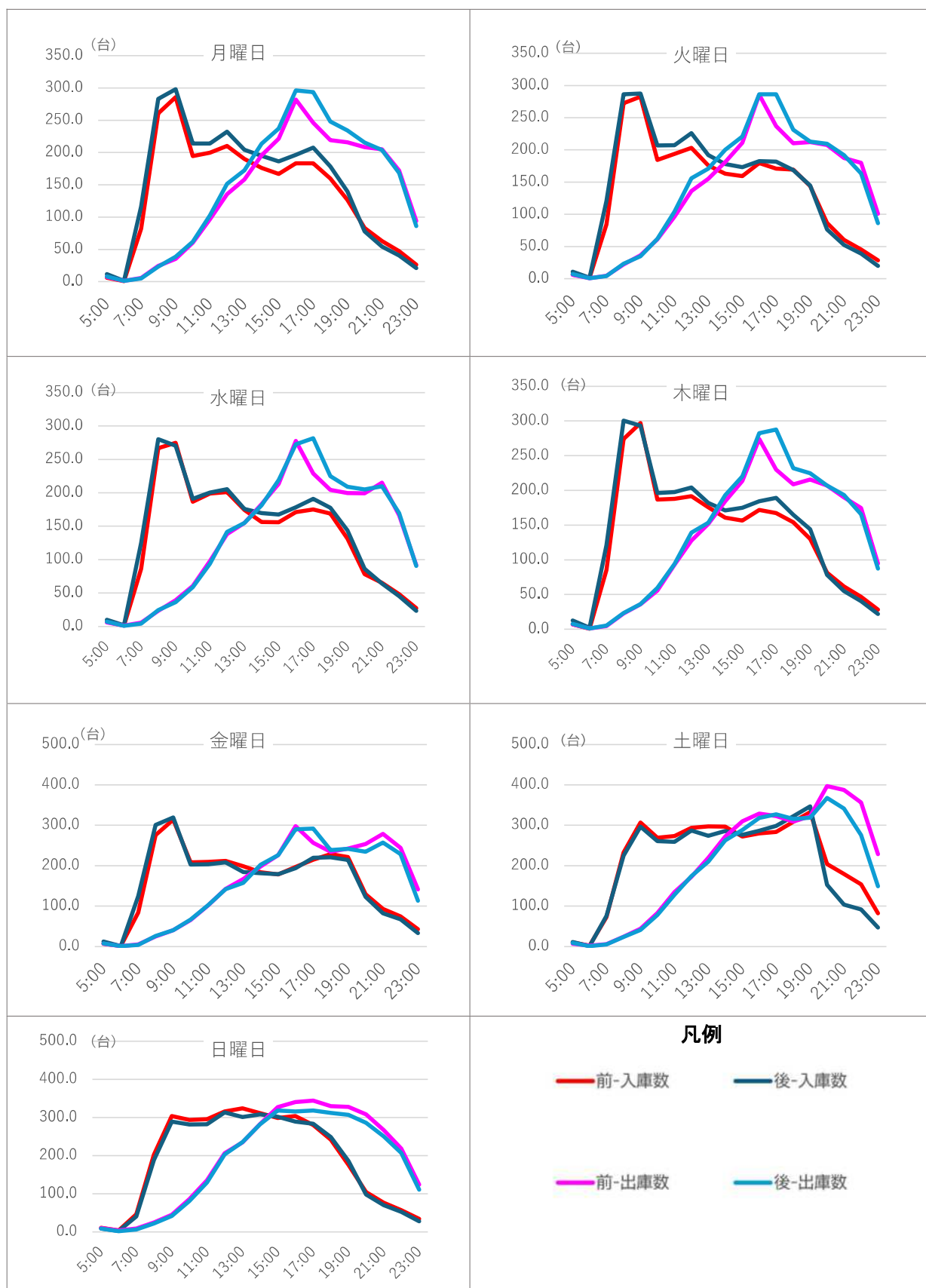


図 2-10 設置前後の曜日別入出庫台数 (台)

2.2.3 詳細データによる分析（属性別分析）

美浜駐車場の利用車両属性を把握するため、AI カメラが記録した車両ナンバーを用い、利用車両属性別の入出庫状況や滞在時間等について期間別に分析した。

対象期間は下図のとおりである。結果を以下に示す。

表 2-18 対象期間

設置前	2023 年 8 月
	2023 年 12 月
	2024 年 2 月
北谷ゲートウェイ設置	
設置後	2024 年 8 月
	2024 年 12 月
	2025 年 2 月

(1) 利用車両属性の整理

- 設置前において、総利用台数に占めるレンタカーの割合は、分析対象の 3 期間のうち 2 月が 23%と最も高く、8 月が 19%、12 月が 15%となった。あわせて、実利用台数に占めるレンタカーの割合においても、2 月が 40%と最も高く、8 月が 34%、12 月が 28%となった。
- 一方、設置後においては、総利用台数に占めるレンタカーの割合は 2 月が 25%と最も高く、8 月が 24%、12 月が 17%となった。あわせて、実利用台数に占めるレンタカーの割合においても、2 月が 43%と最も高く、8 月が 42%、12 月が 33%となった。
- 設置前後ともに月別の構成比に一定の差はみられるものの、月によって利用者属性が大きく変化する傾向は確認されなかった。

① 2月

- ・ 総利用台数は設置前後を比較すると 2,525 台減少した。
- ・ 利用車両の属性については、設置前後ともに一般車が半数を占める結果となった。

表 2-19 利用車両属性の整理（2月）

	総利用台数 (台)	一般車 (台)	レンタカー (台)	米軍関係 (台)	実利用台数 (台)
設置前	97,554	68,683	22,380	6,491	55,341
設置後	95,029	65,610	23,359	6,060	54,063
設置前-設置後	-2,525	-3,073	979	-431	-1,278

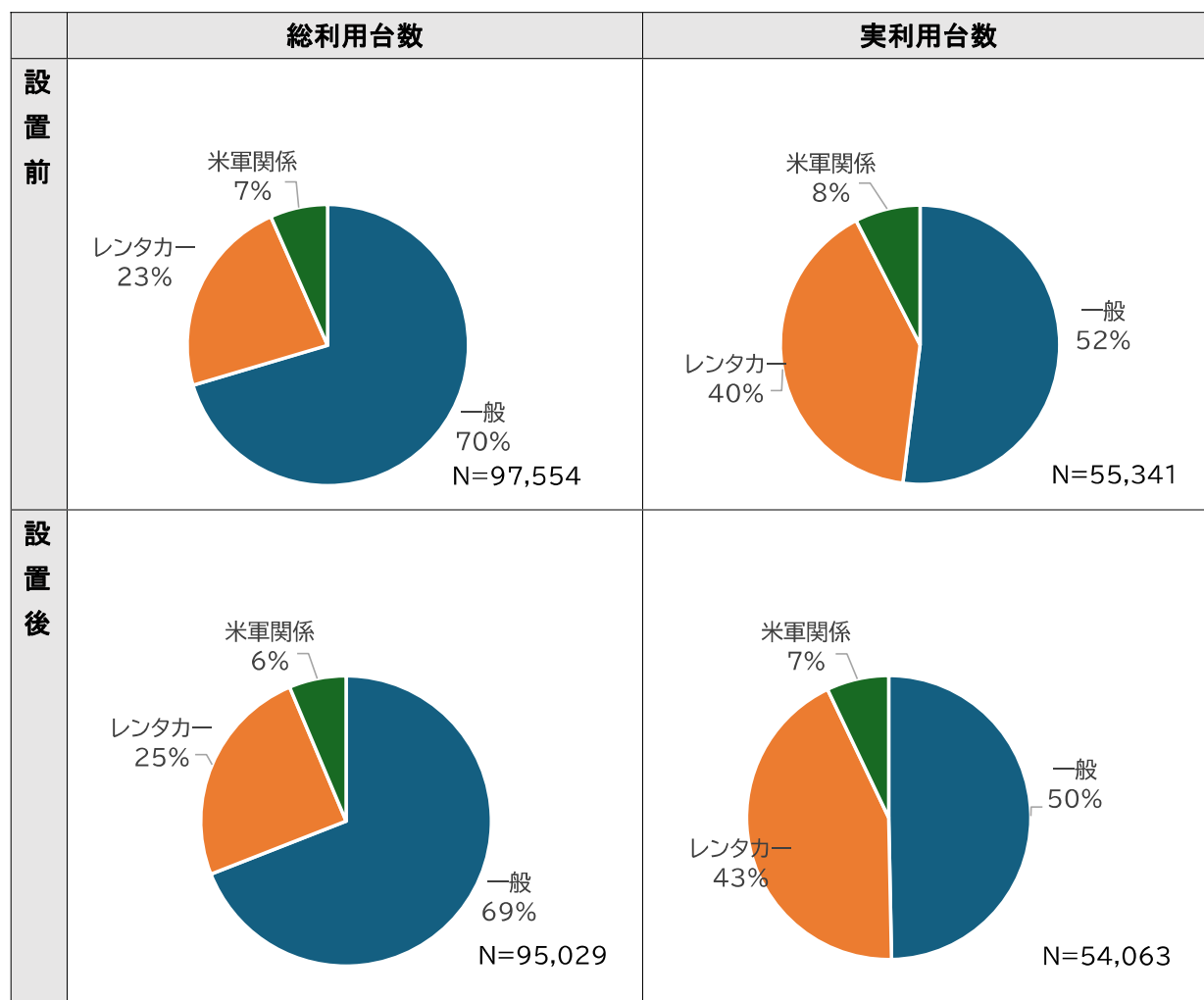


図 2-11 利用車両属性の整理（2月）

② 8 月

- ・ 総利用台数は設置前後を比較すると 14,540 台増加した。
- ・ 利用車両の属性については、一般車の割合が設置前は 58%、設置後は 50%となった。

表 2-20 利用車両属性の整理（8 月）

	総利用台数 (台)	一般車 (台)	レンタカー (台)	米軍関係 (台)	実利用台数 (台)
設置前	80,446	59,361	15,414	5,671	45,885
設置後	94,986	65,768	22,674	6,544	53,202
設置前-設置後	14,540	6,407	7,260	873	7,317

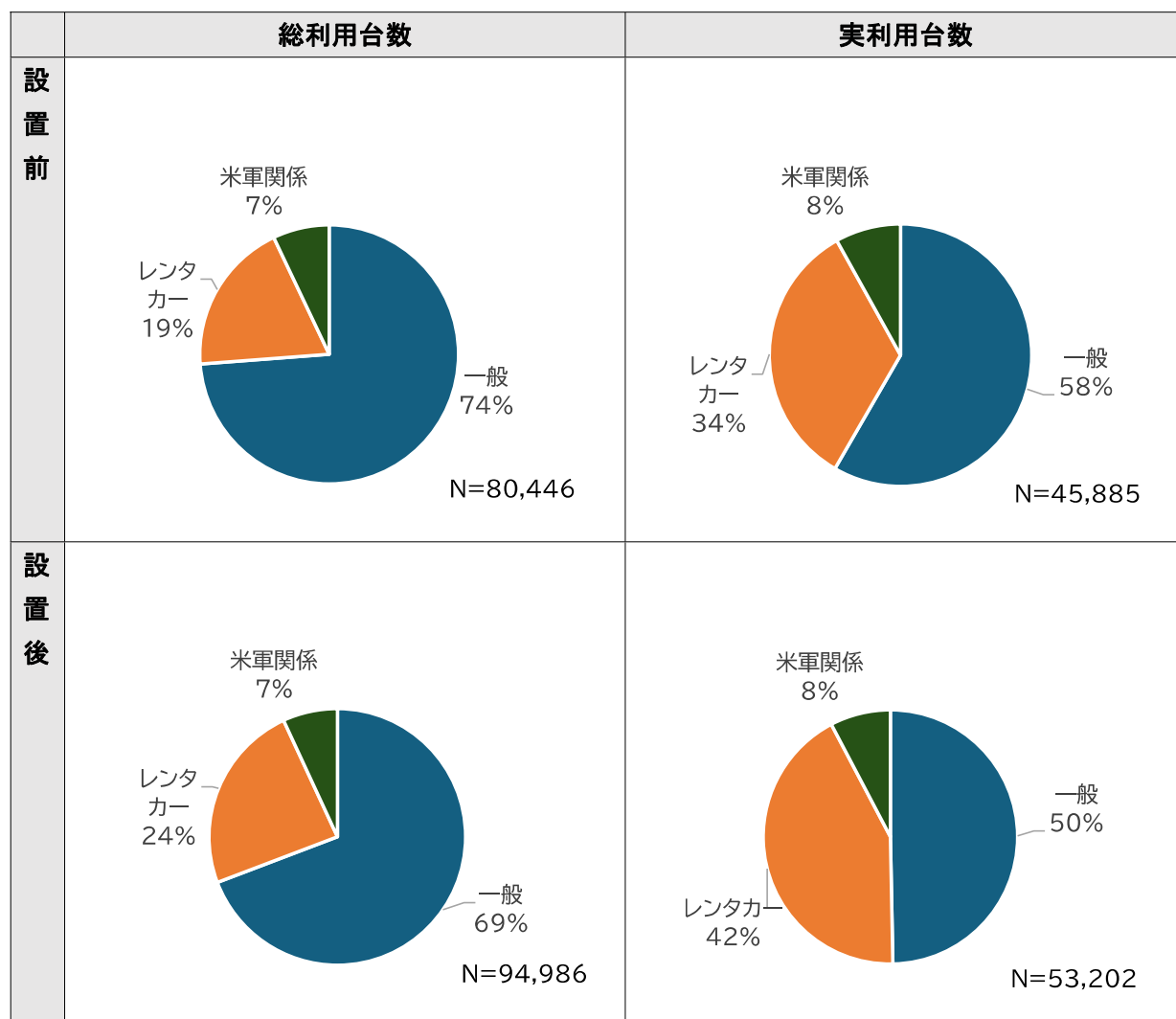


図 2-12 利用車両属性の整理（8 月）

③ 12 月

- ・ 総利用台数は設置前後を比較すると 6,751 台増加した。
- ・ 利用車両属性については、一般車の割合が設置前は 62%、設置後は 58%となった。

表 2-21 利用車両属性の整理（12 月）

	総利用台数 (台)	一般車 (台)	レンタカー (台)	米軍関係 (台)	実利用台数 (台)
設置前	92,360	70,700	13,696	7,964	48,408
設置後	99,111	74,003	17,170	7,938	52,176
設置前-設置後	6,751	3,303	3,474	-26	3,768

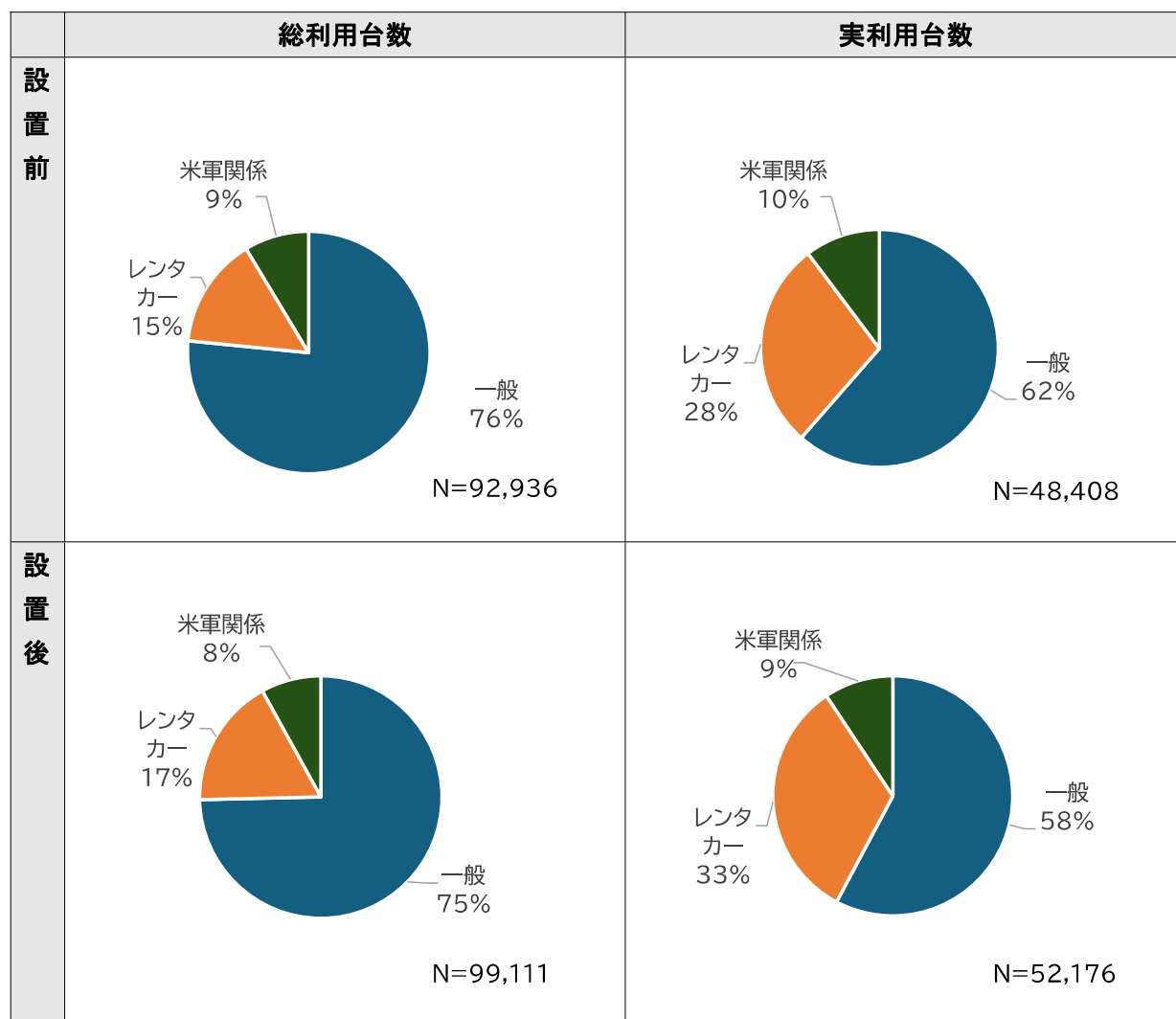


図 2-13 利用車両属性の整理（12 月）

(2) 曜日別台数

- ・ 曜日別にみると、設置前後で属性構成に顕著な変化は確認されず、概ね同様の傾向で推移している。
- ・ 共通して見られる特徴として、設置前後ともに土日はレンタカー利用の割合が高く、米軍関係車両は土曜日の割合が高い傾向にある。

① 2月

- ・ 曜日別の属性を分析すると、設置前後ともに土日は米軍関係車両が増加する結果となった。

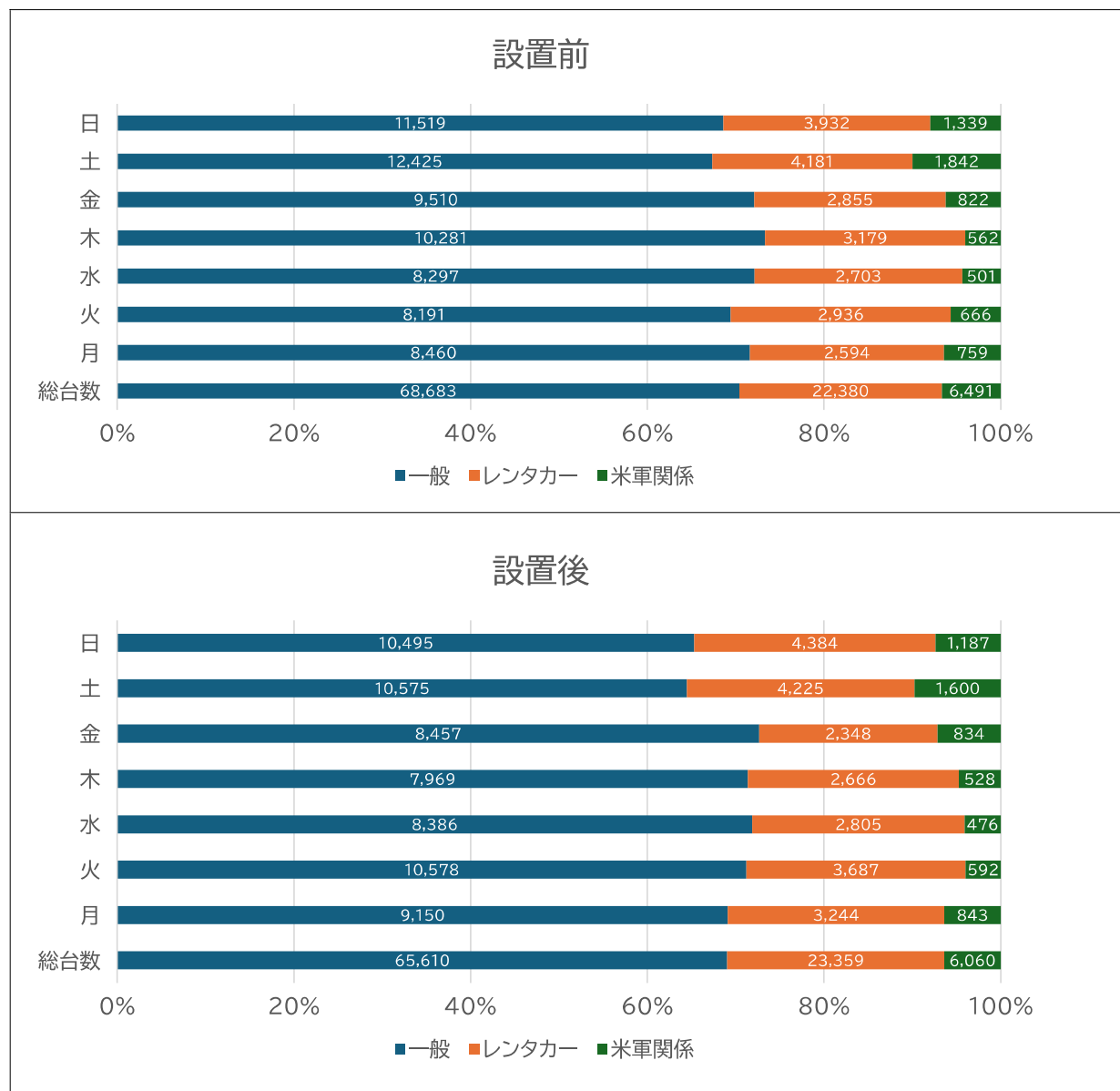


図 2-14 設置前後の曜日別台数(2月)

② 8月

- ・ 設置前後を比較すると、すべての曜日において設置後の一般車の割合が低い結果となった。

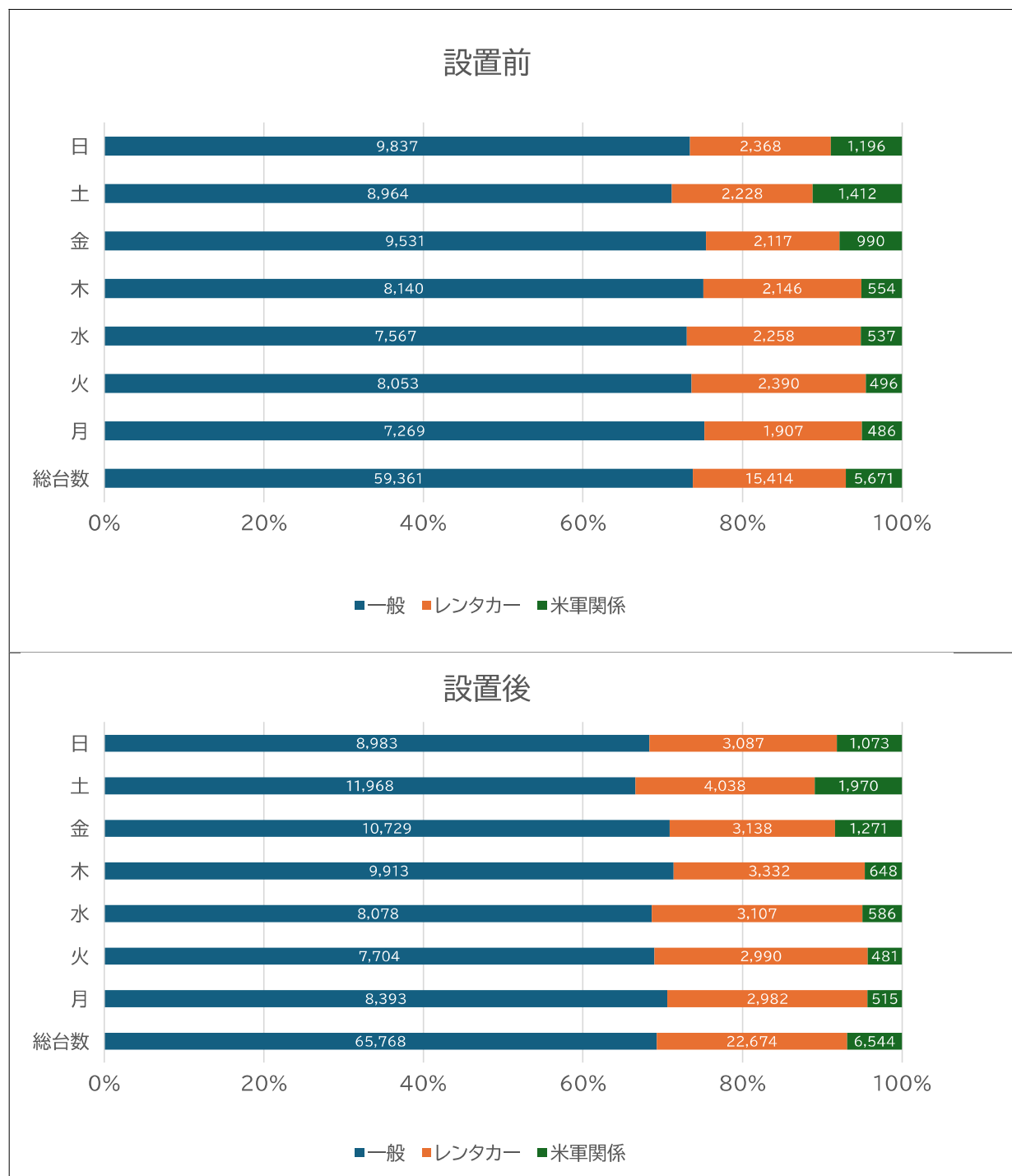


図 2-15 設置前後の曜日別台数(8月)

③ 12月

- ・ 設置前後を比較すると、設置後の火曜日は一般車の割合が低い結果となった。

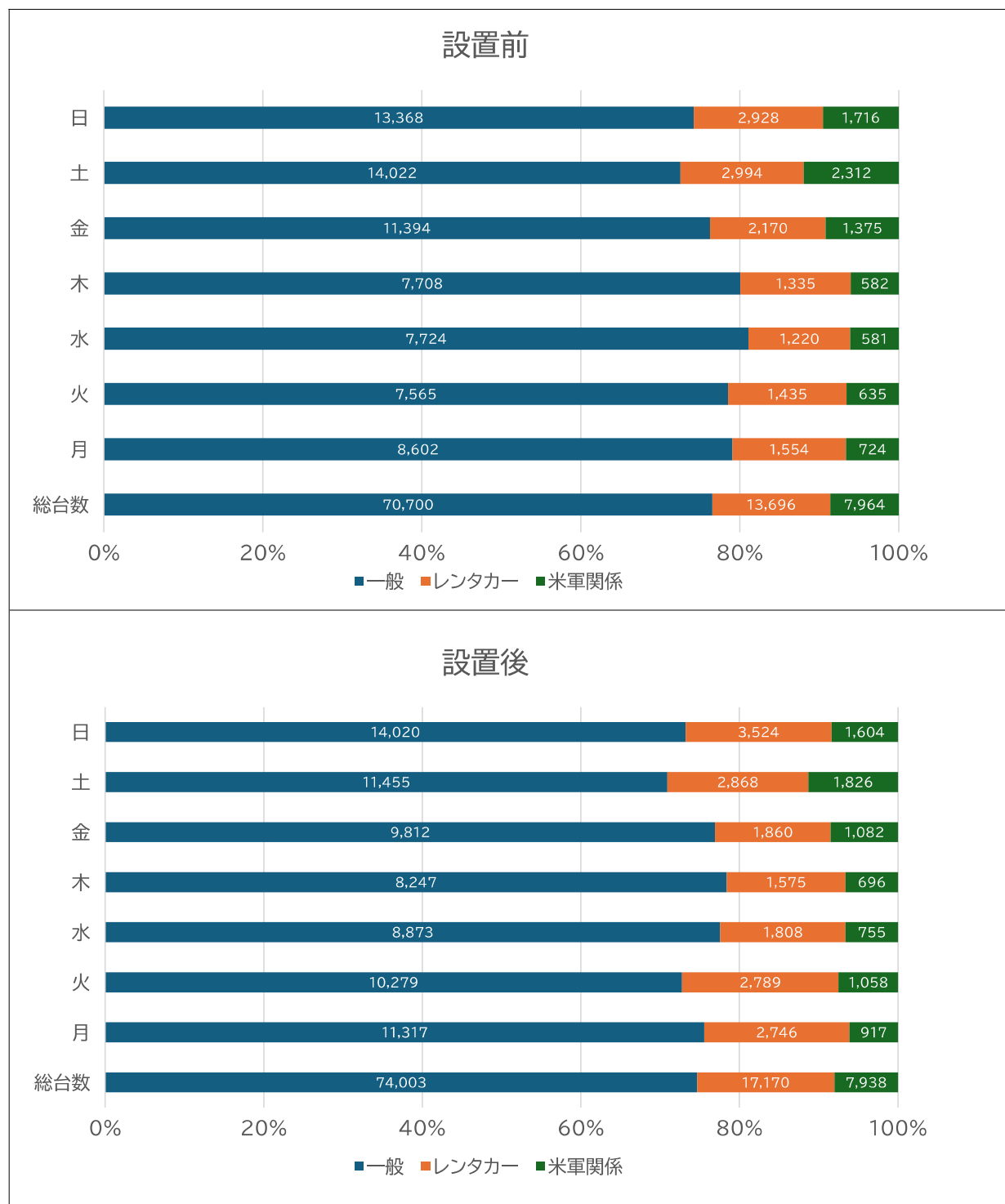


図 2-16 設置前後の曜日別台数(12月)

(3) 入庫時間別台数

- 一般車の時間別入庫台数のピーク時間を比較すると、午前中の来訪が多い傾向がある。いずれの月も9時にピークを迎え、その後徐々に減少している。一方、12月は17時に入庫台数が増加する傾向がある。
- レンタカーの時間別入庫台数のピーク時間を比較すると、いずれの月も12時～13時及び17時～18時にかけて入庫が集中している。8月及び12月は17時～18時にピークを迎えているが、2月は13時にピークを迎える結果となった。
- 米軍関係車両の時間別入庫台数のピーク時間を比較すると、全体として夕方の来訪が多い傾向がある。

① 2月

- ・ 設置前後を比較すると、10時のレンタカー入庫台数が296台減少した。

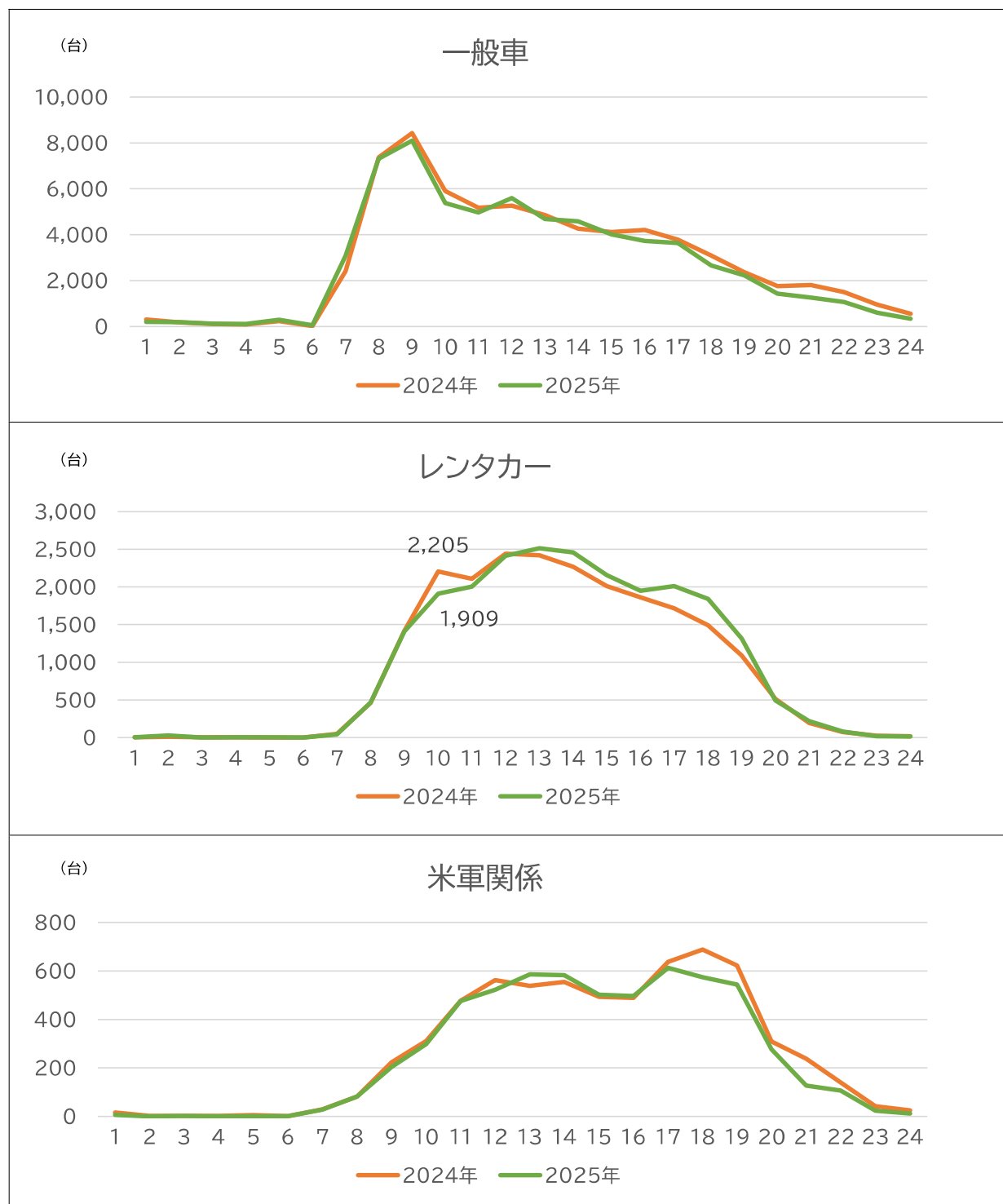


図 2-17 入庫時間別台数(2月)

② 8月

- ・ 設置前後を比較すると、一般車は午前中に入庫台数が増加した。
- ・ 米軍関係車両は19時の入庫台数が設置後に約1.5倍となった。

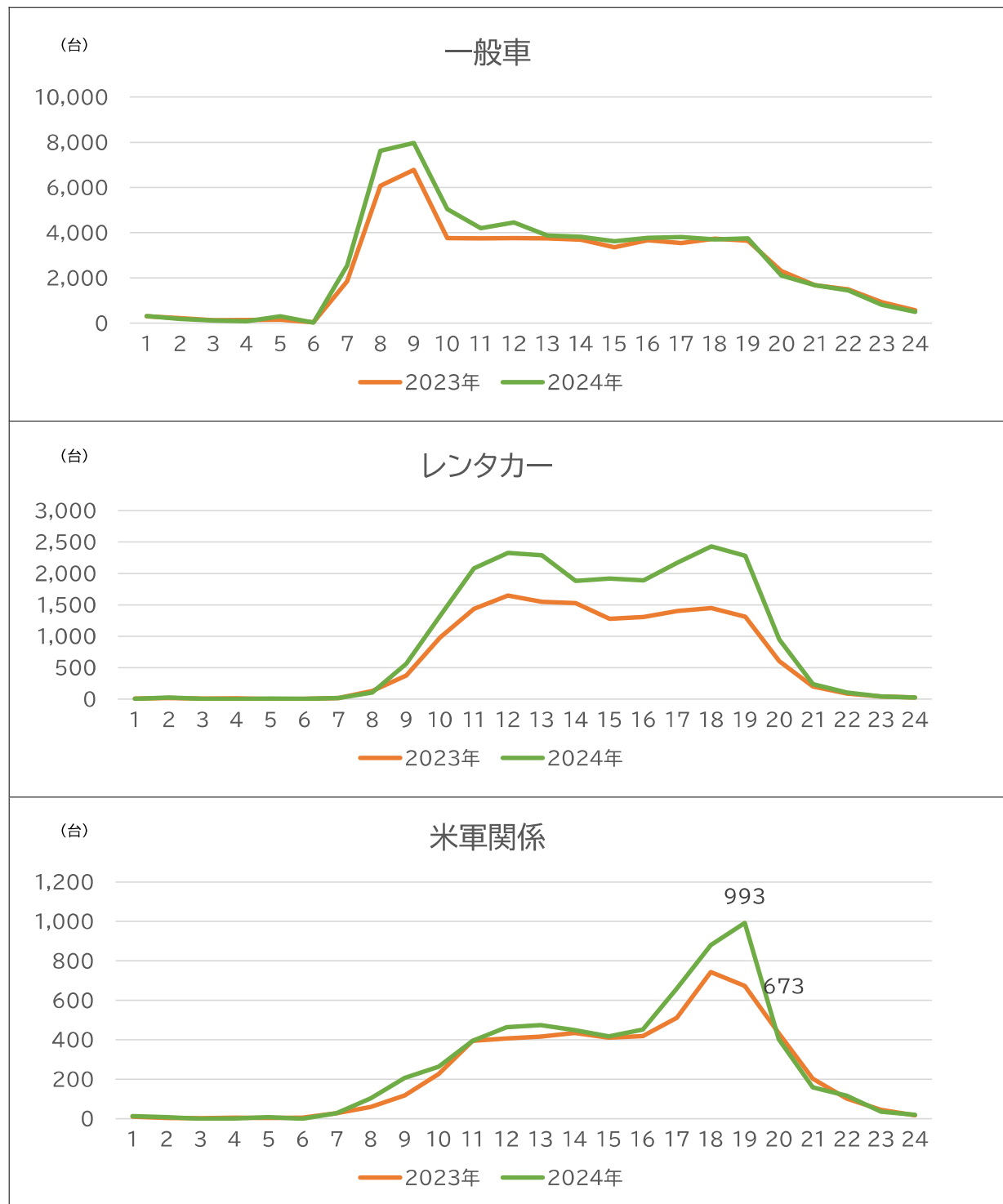


図 2-18 入庫時間別台数(8月)

③ 12 月

- 一般車及び米軍関係車両の入庫台数は設置前後でほとんど変わらないが、レンタカーの入庫台数は 13 時については設置前後で同程度である一方、17 時については設置後が 560 台増加した。

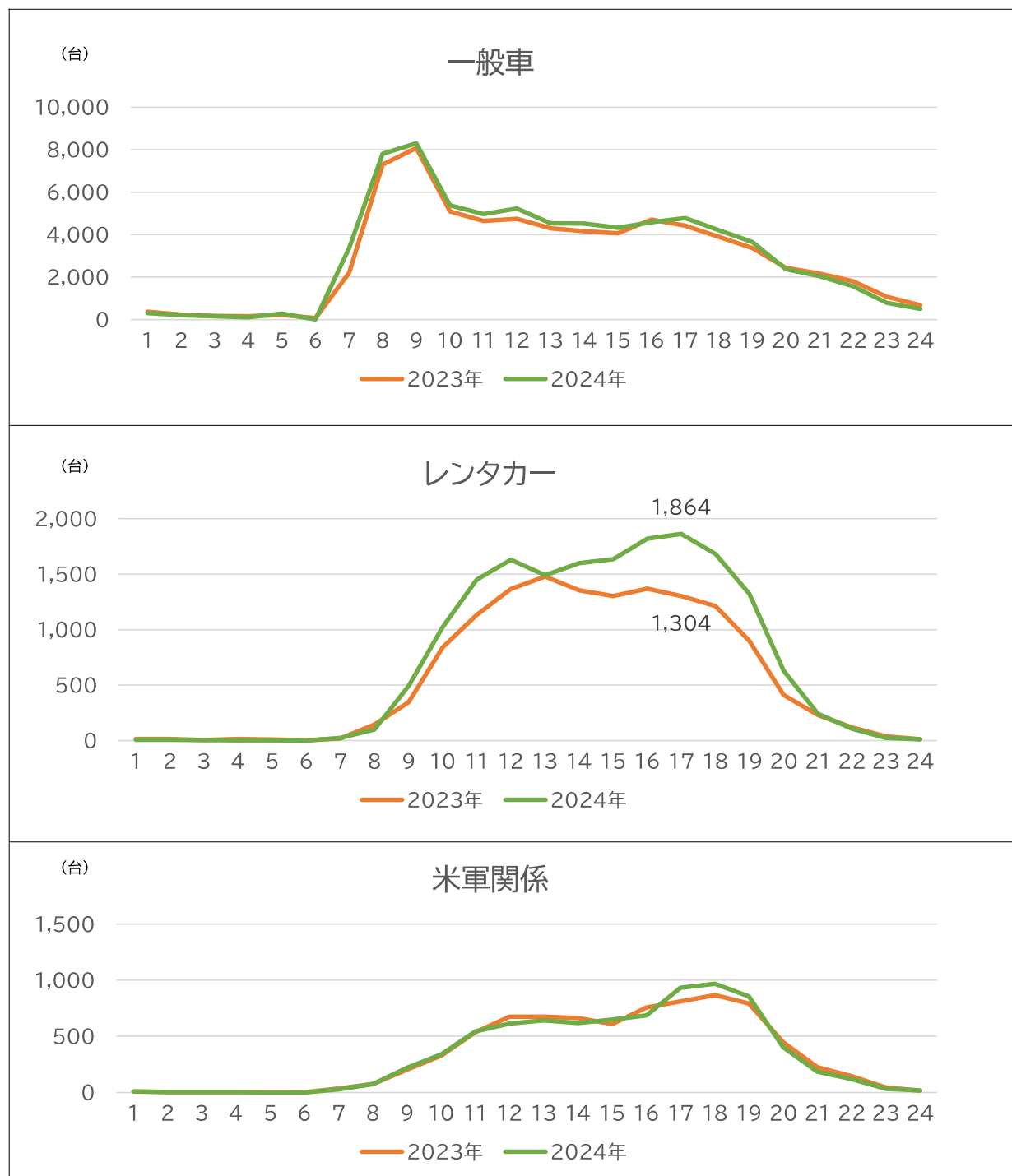


図 2-19 入庫時間別台数(12 月)

(4) 滞在時間の整理

- ・ 設置前後を比較すると、すべての月において平均滞在時間が増加しており、特に12月は10分以上増加した。
- ・ 一般車については、すべての月において設置後に平均滞在時間が増加する傾向が見られる。
- ・ レンタカーについては、2月および8月では設置後に滞在時間が減少した一方、12月では平均滞在時間が増加する結果となった。
- ・ 米軍関係車両については、いずれの月においても滞在時間は概ね100分前後で推移している。

① 2月

- ・ 設置前後の平均滞在時間平均を比較すると、設置前は218分、設置後は222分とわずかに増加する結果となった。
- ・ 属性別にみると、すべての属性において平均滞在時間が増加しており、レンタカーが4分増加しているのに対し、一般車及び軍関係車両は10分増加していた。

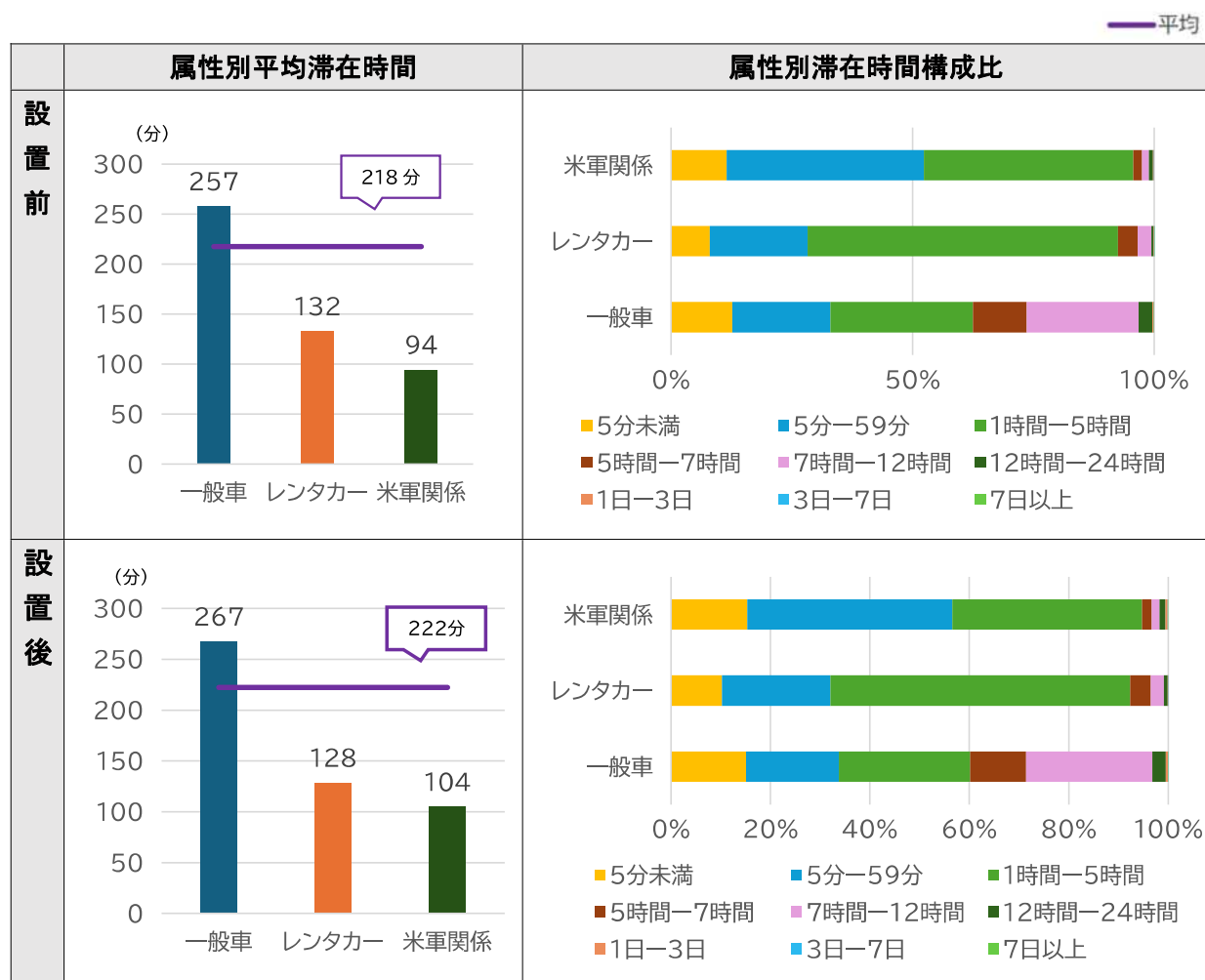


図 2-20 属性別滞在時間の整理 (2月)

② 8月

- ・ 設置前後の平均滞在時間を比較すると、設置前は220分、設置後は229分とわずかに増加する結果となった。
- ・ 属性別にみると、すべての属性において平均滞在時間が増加しており、一般車が22分であるのに対し、レンタカー及び軍関係車両はわずか2～3分の増加にとどまる結果となった。

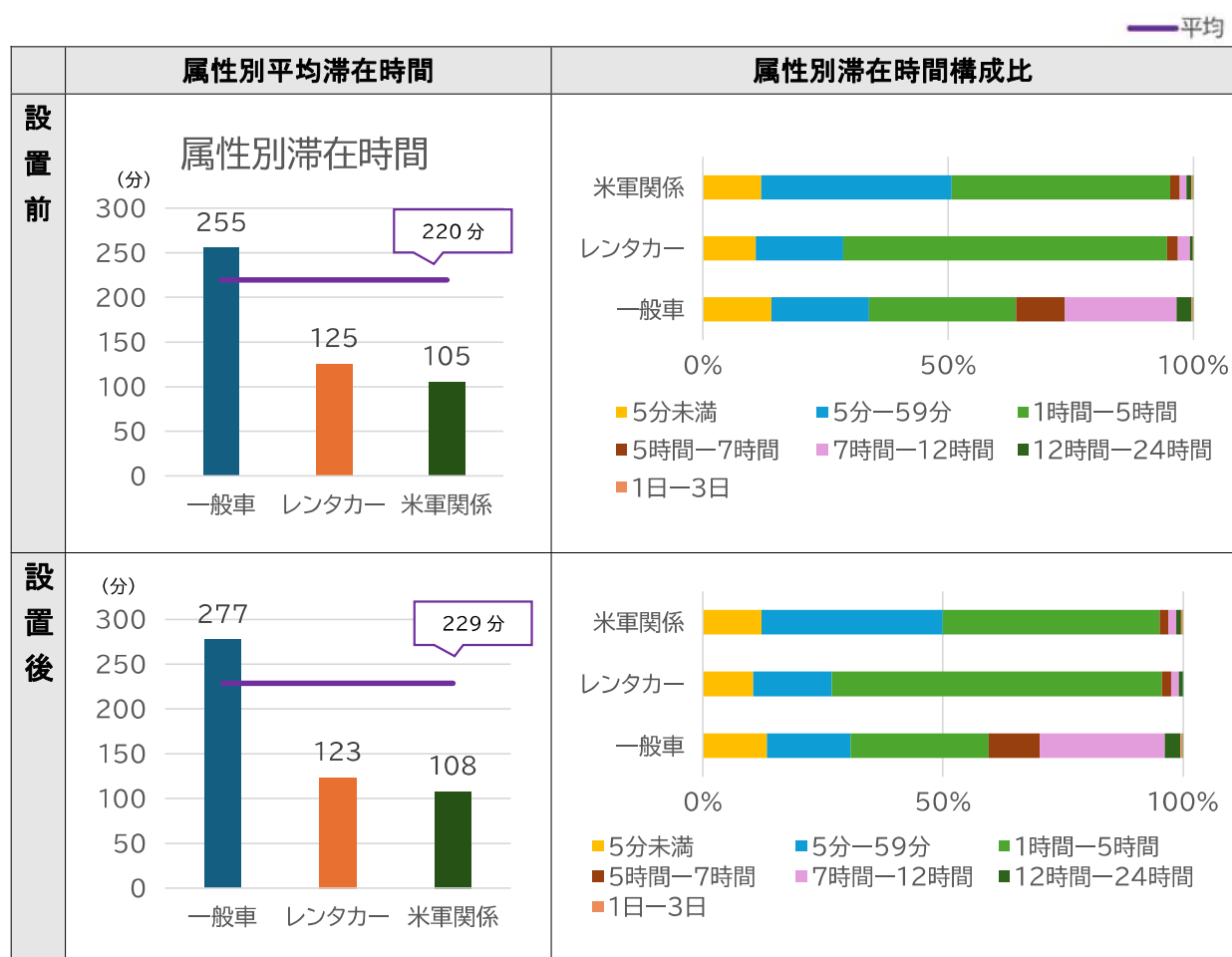


図 2-21 属性別滞在時間の整理 (8月)

③ 12 月

- ・ 設置前後の平均滞在時間を比較すると、設置前は 228 分、設置後は 239 分と 10 分以上増加する結果となった。
- ・ 属性別にみると、すべての属性において平均滞在時間が増加しており、一般車が 16 分であるのに対し、レンタカーは 5 分、米軍関係車両は 7 分の増加となった。

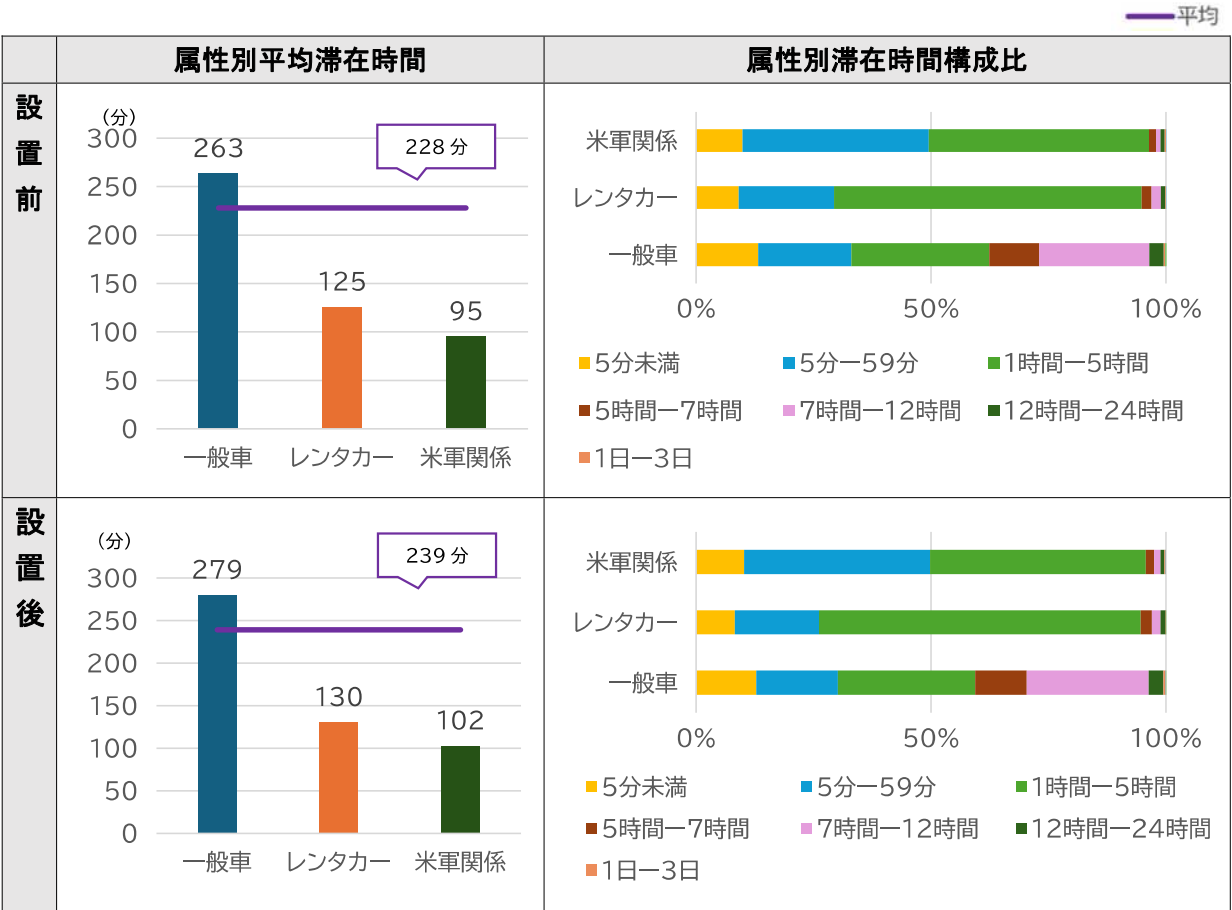


図 2-22 属性別滞在時間の整理 (12 月)

1) 曜日別滞在時間

- ・ 設置前後を比較すると、すべての月において休日よりも平日の平均滞在時間が長い傾向にある。
- ・ 一般車については、設置後の2月は水曜日、木曜日、金曜日において平均滞在時間が300分を超える結果となった。一般車の平均滞在時間は設置前後共に休日よりも平日のほうが長い傾向がある。
- ・ レンタカーについては、全ての月において曜日別の滞在時間の差が少ない傾向にある。
- ・ 米軍関係車両については、8月は設置前後ともに金曜日はレンタカー利用者よりも滞在時間が長い。

① 2月

- ・ 設置前後ともに休日よりも平日の平均滞在時間が長いことがわかる。
- ・ 属性別にみると、設置前は米軍関係車両の平均滞在時間がレンタカーを上回ることはなかったが、設置後は水曜日及び金曜日において、米軍関係車両がレンタカーを上回る結果となった。

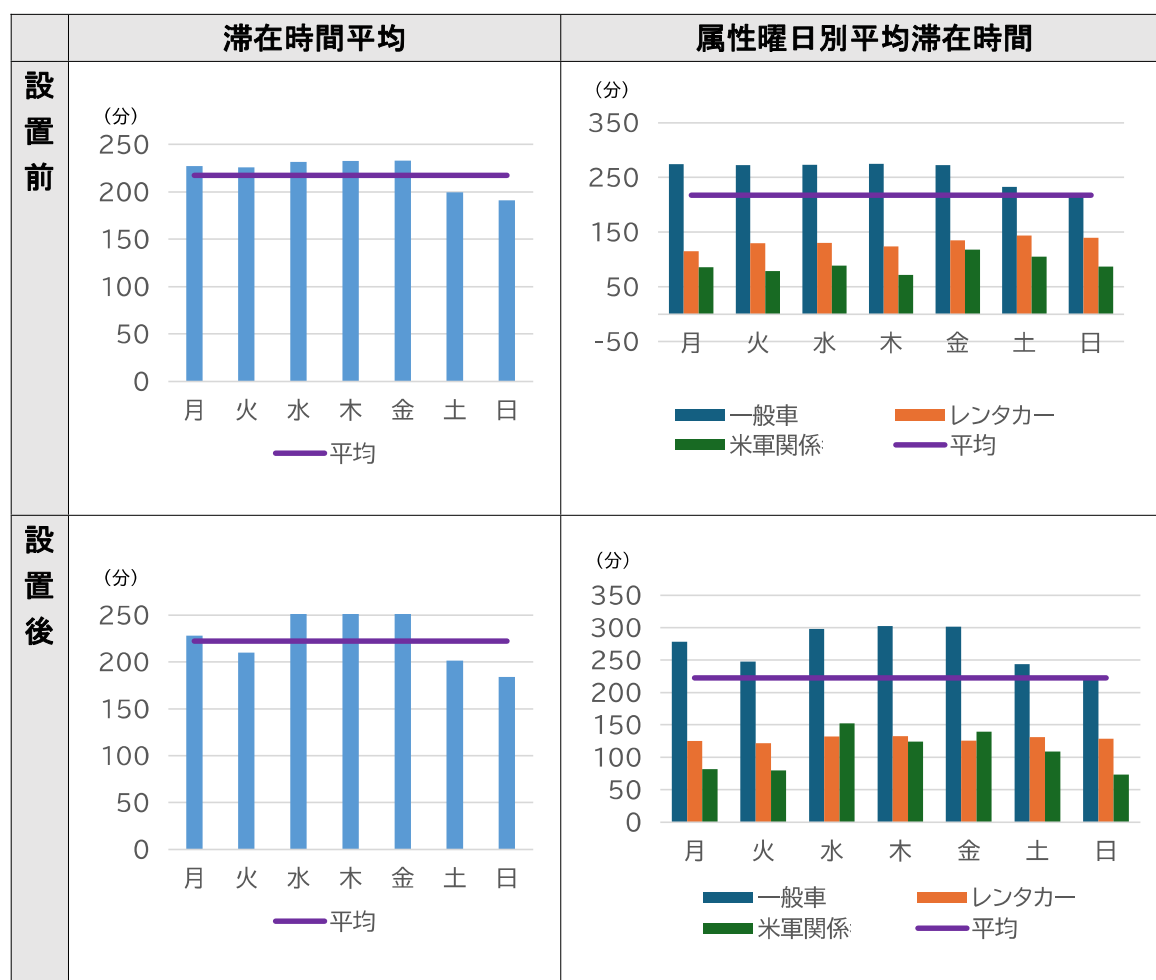


図 2-23 曜日別滞在時間の整理 (2月)

② 8月

- ・ 曜日別の平均滞在時間を比較すると、設置前は月曜日、設置後は木曜日の平均滞在時間が最も長い結果となった。
- ・ 属性別にみると、設置前後ともに、金曜日はレンタカーよりも米軍関係車両の平均滞在時間が長い。

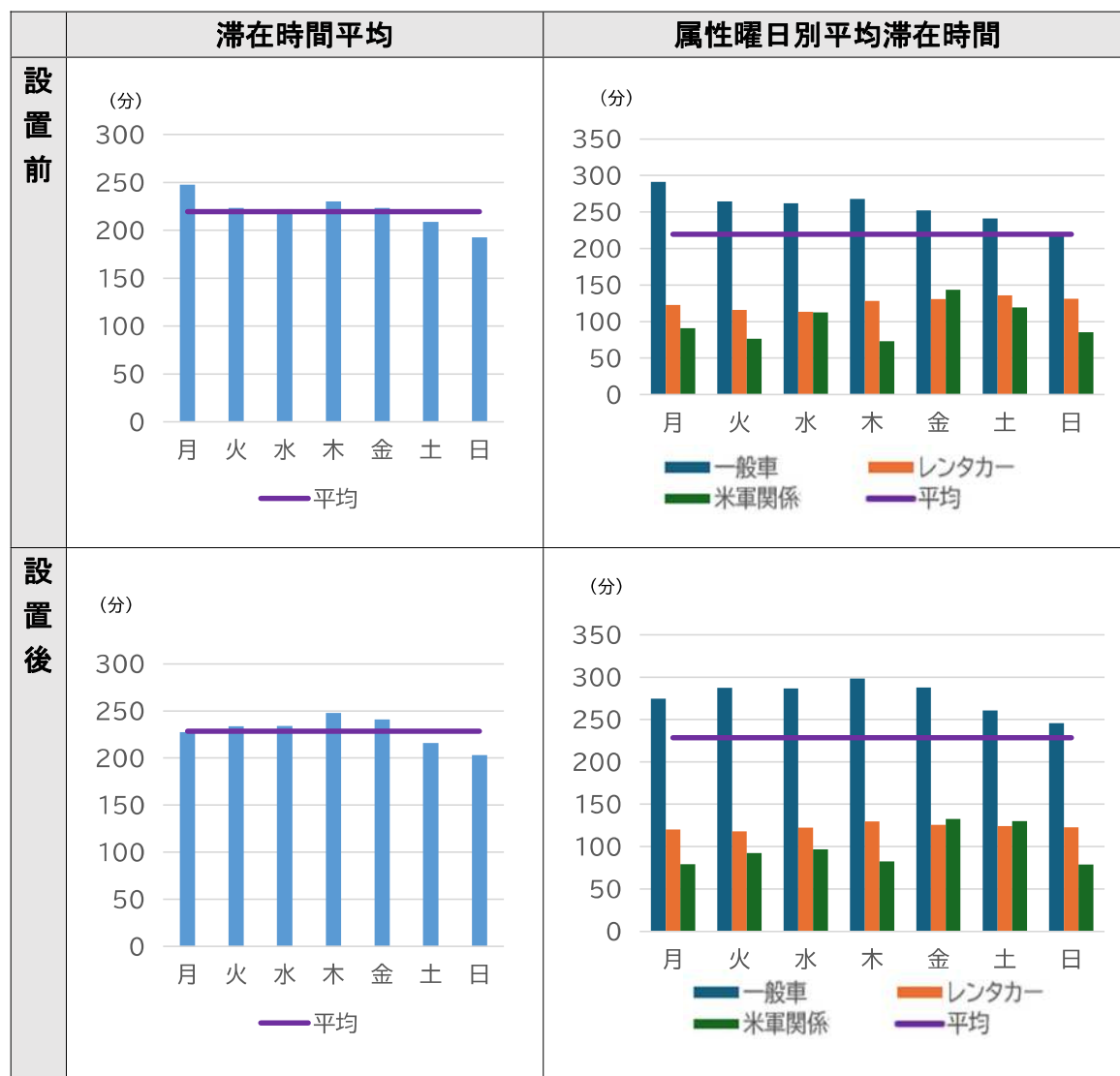


図 2-24 曜日別滞在時間の整理 (8月)

③ 12月

- ・ 曜日別の平均滞在時間を比較すると、設置前後ともに休日よりも平日の平均滞在時間が長いことがわかる。
- ・ 属性別にみると、設置前は金曜日においてレンタカーと米軍関係車両の平均滞在時間が同程度であった一方、設置後は米軍関係車両がレンタカーを大きく上回ることはなかった。

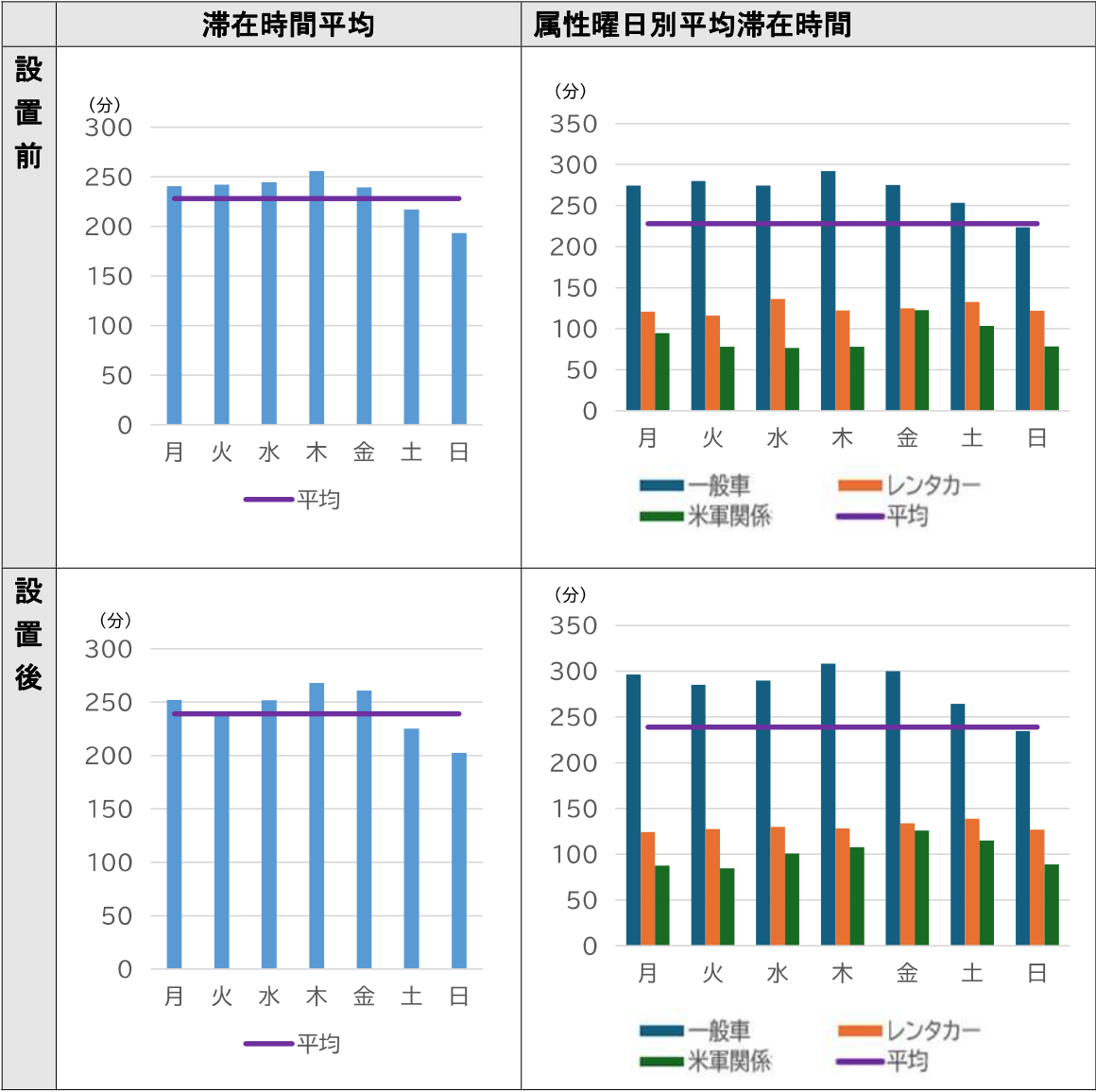


図 2-25 曜日別滞在時間の整理 (12月)

2) 入出庫時間別平均滞在時間

- 入庫時間別滞在時間を比較すると、日中は滞在時間が短縮され、時間帯ごとの差が小さくなっている。一方、早朝時間帯では設置前後ともに滞在時間が長い結果となった。
- 出庫時間別の平均滞在時間を比較すると、早朝に出庫する車両の滞在時間が長い結果となった。一方、日中の滞在時間は比較的短い傾向がある。

① 2月

- 設置前後を比較すると、入出庫に関わらず 14 時以前は設置前後の平均滞在時間の差が小さい。

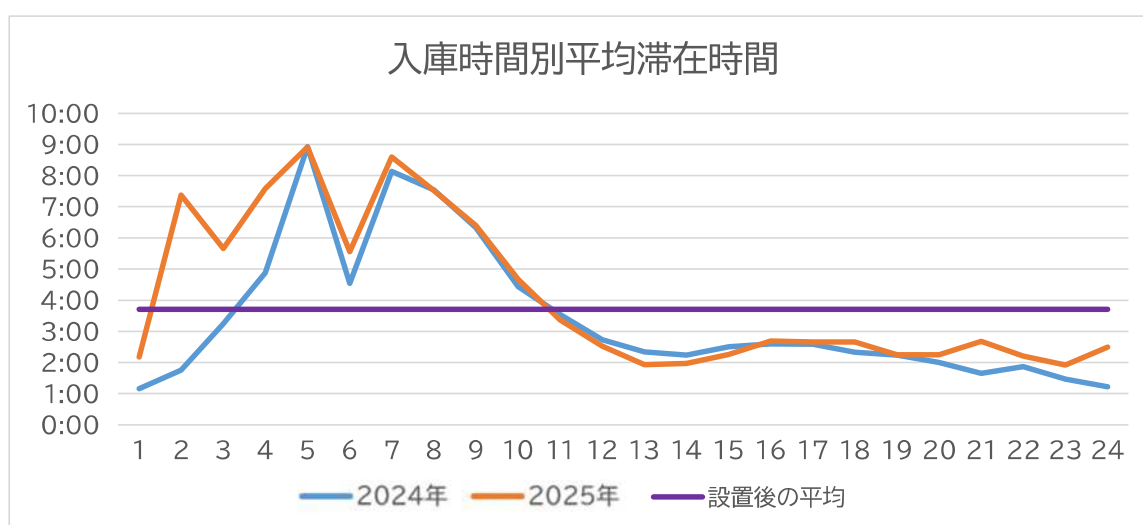


図 2-26 入庫時間別滞在時間の整理（2月）

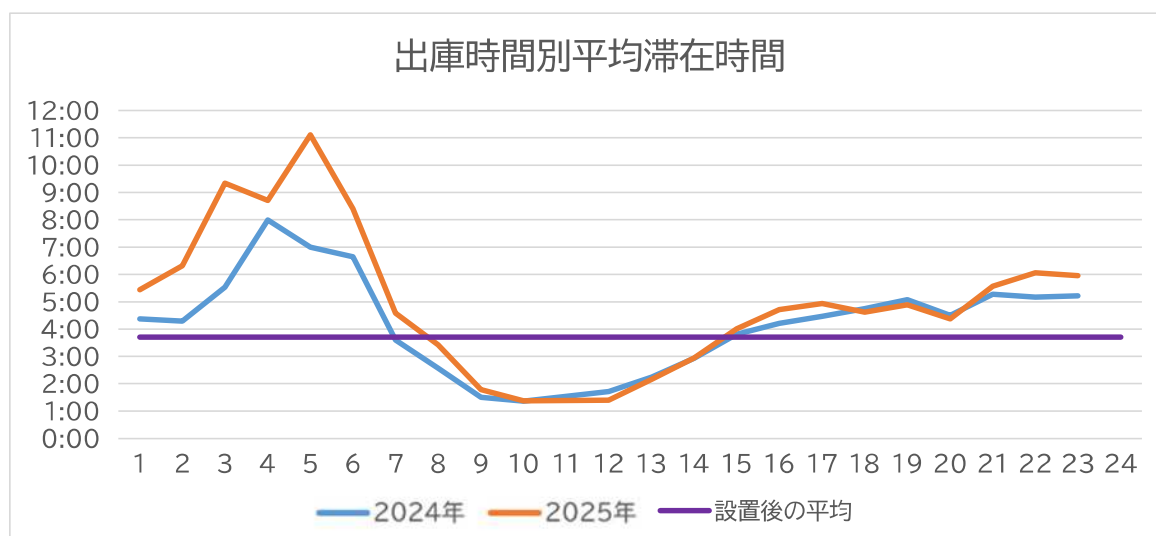


図 2-27 出庫時間別滞在時間の整理（2月）

② 8月

- 出庫時間別滞在時間を比較すると、早朝に出庫する車両の滞在時間が長い結果となった。一方、日中の滞在時間は比較的短い傾向がある。

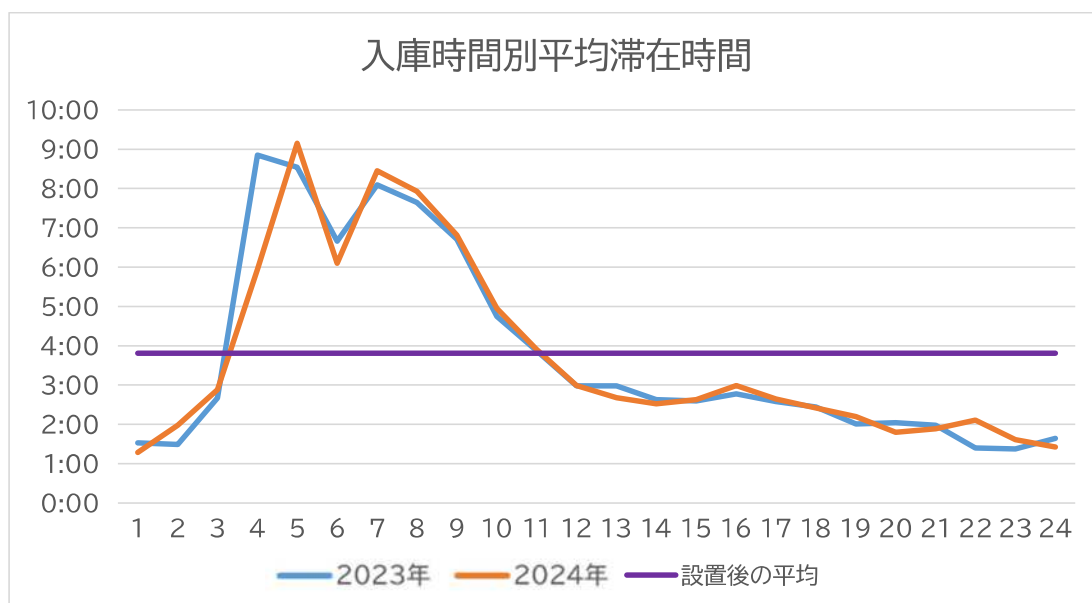


図 2-28 入庫時間別滞在時間の整理（8月）

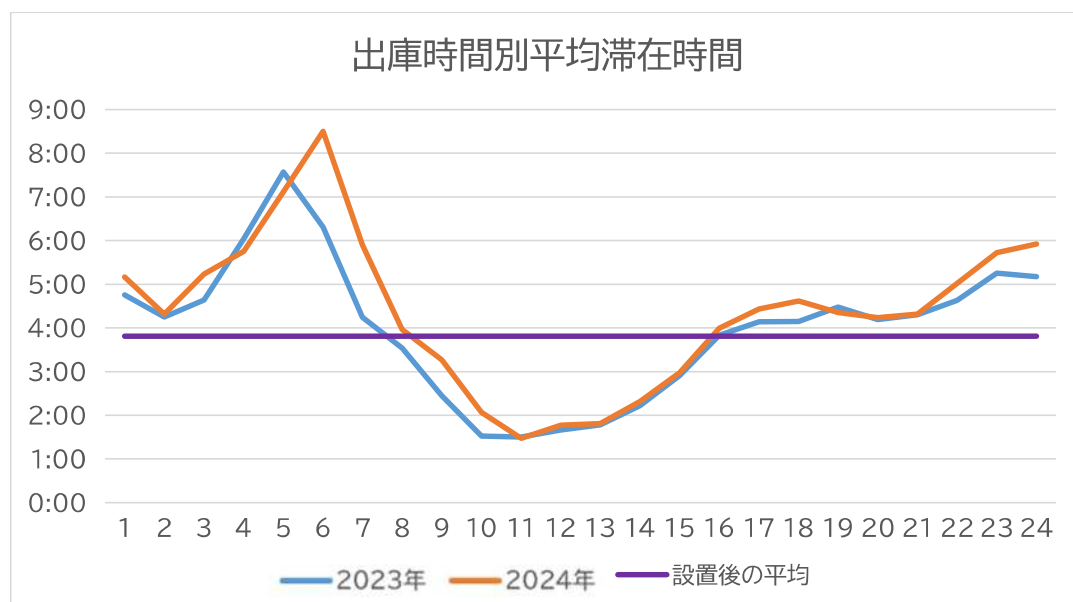


図 2-29 出庫時間別滞在時間の整理（8月）

③ 12 月

- ・ 設置前後を比較すると、入庫・出庫ともに日中は滞在時間の差が小さい結果となった。

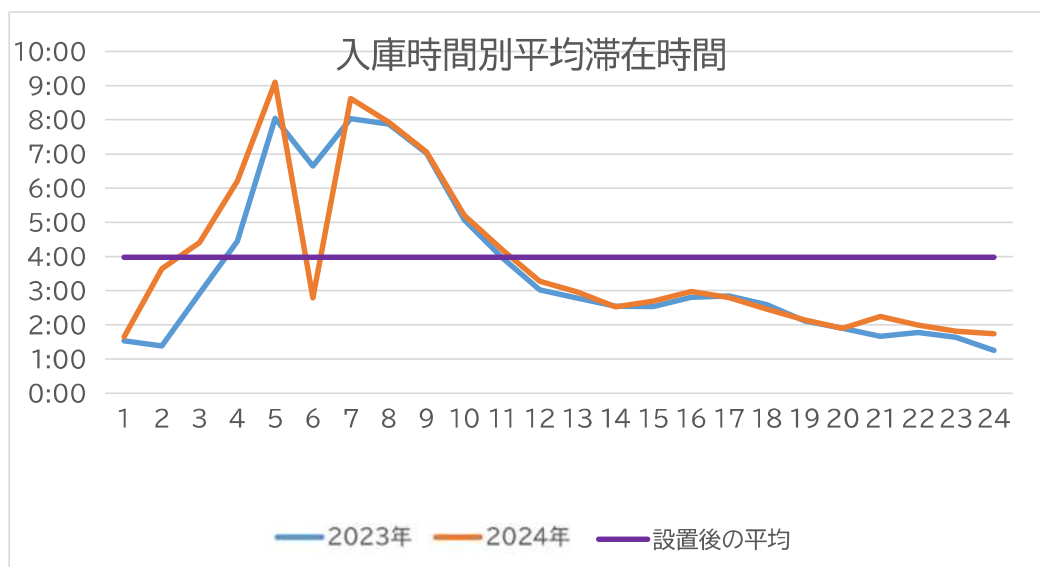


図 2-30 入庫時間別滞在時間の整理 (12 月)

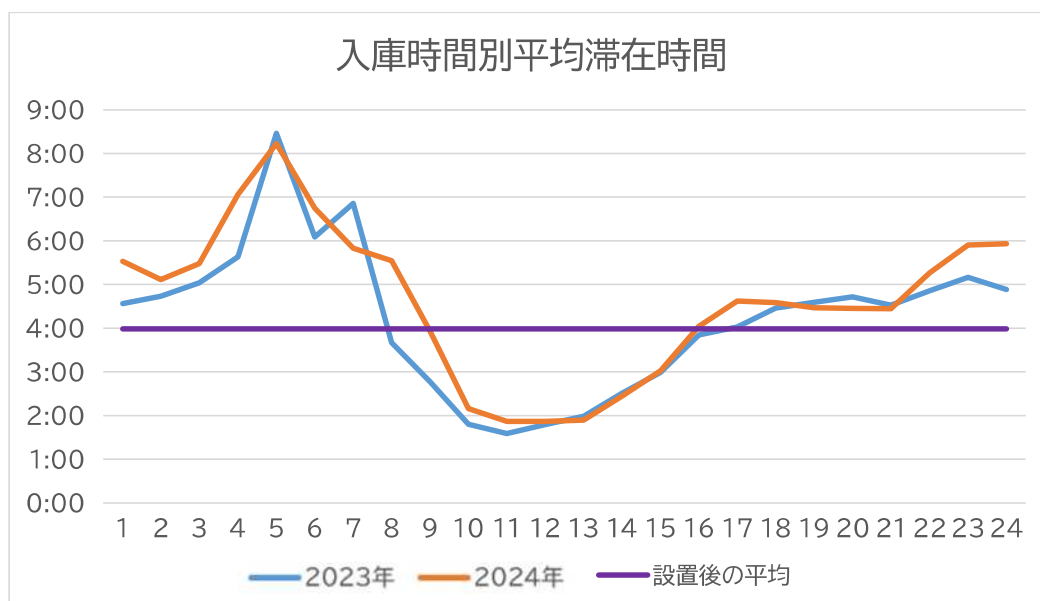


図 2-31 出庫時間別滞在時間の整理 (12 月)

(5) 入庫時間・滞在時間別駐車台数の整理（設置後）

- 滞在時間別の台数を属性別にみると、一般車は「7 時間～12 時間」の滞在が多い一方、レンタカーは 5 時間未満の利用が最も多い結果となった。
- 米軍関係車両については、5 時間未満の利用が多く、5 時間以上の利用が少ない。
- 月別にみると、8 月は米軍関係車両が比較的遅い時間帯に来訪する傾向が見られる。

① 2月

- ・ レンタカー及び米軍関係車両は入庫時間帯にかかわらず「1時間～5時間」の利用が多く、滞在時間が短い傾向がある。

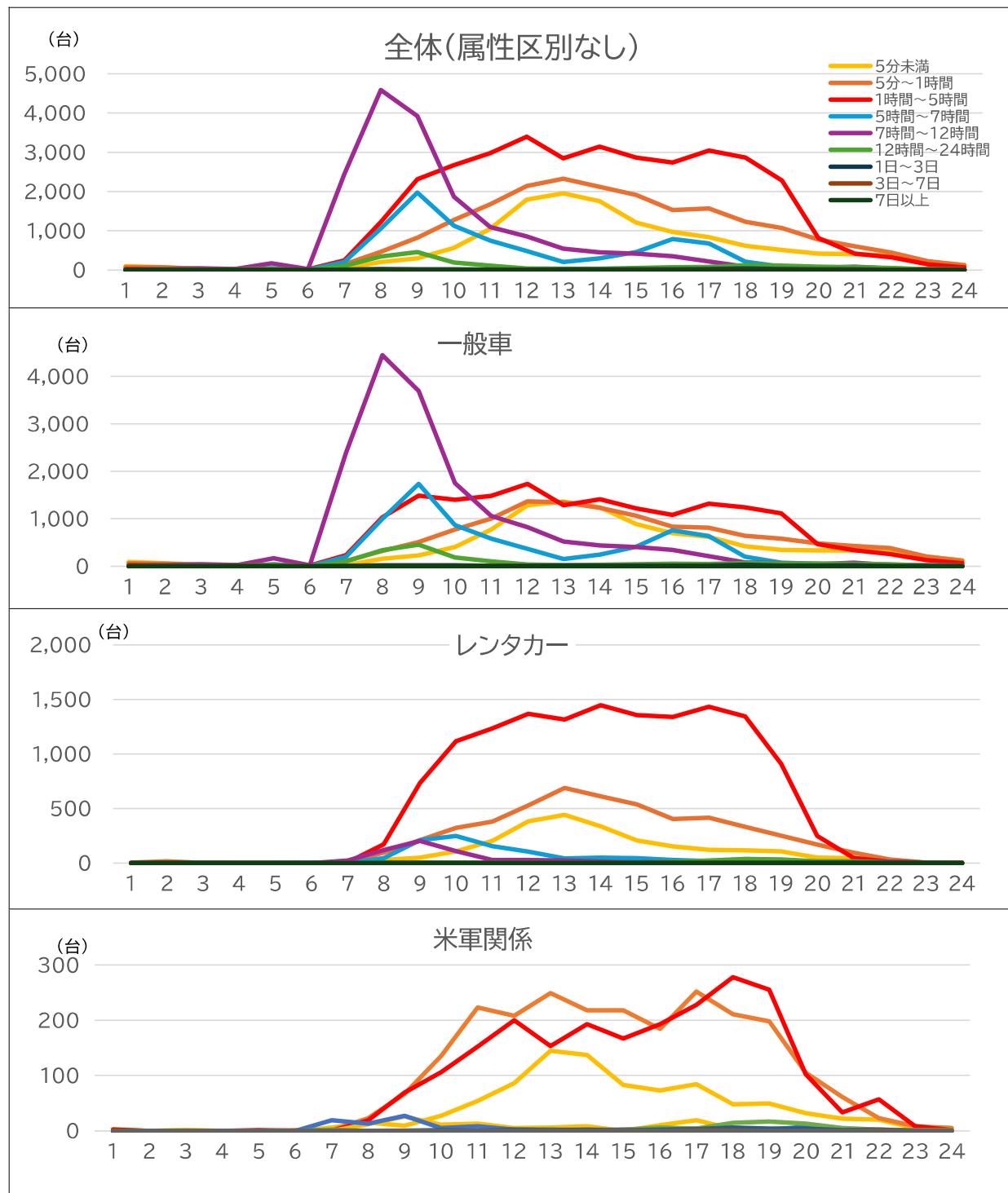


図 2-32 入庫時間・滞在時間別駐車台数の整理 (2025 年 2 月)

② 8月

- 米軍関係車両は19時台に来訪し、滞在時間は5時間以下が多い傾向がある。

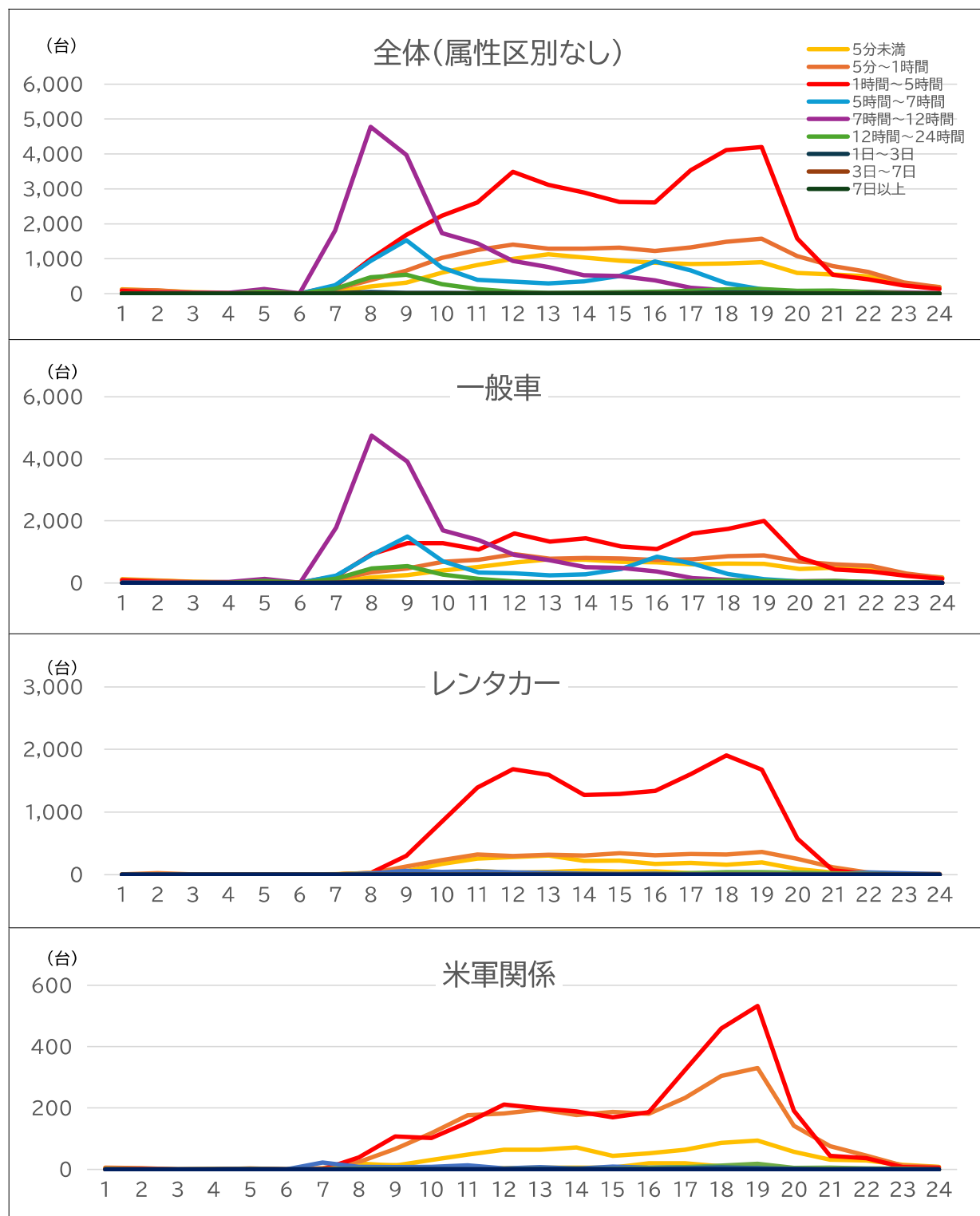


図 2-33 入庫時間・滞在時間別駐車台数の整理 (2025 年 8 月)

③ 12月

- 一般車については、早朝時間帯の滞在台数が多い傾向が見られる。その後は、滞在時間の長短にかかわらず、概ね同程度の来訪が確認されている。

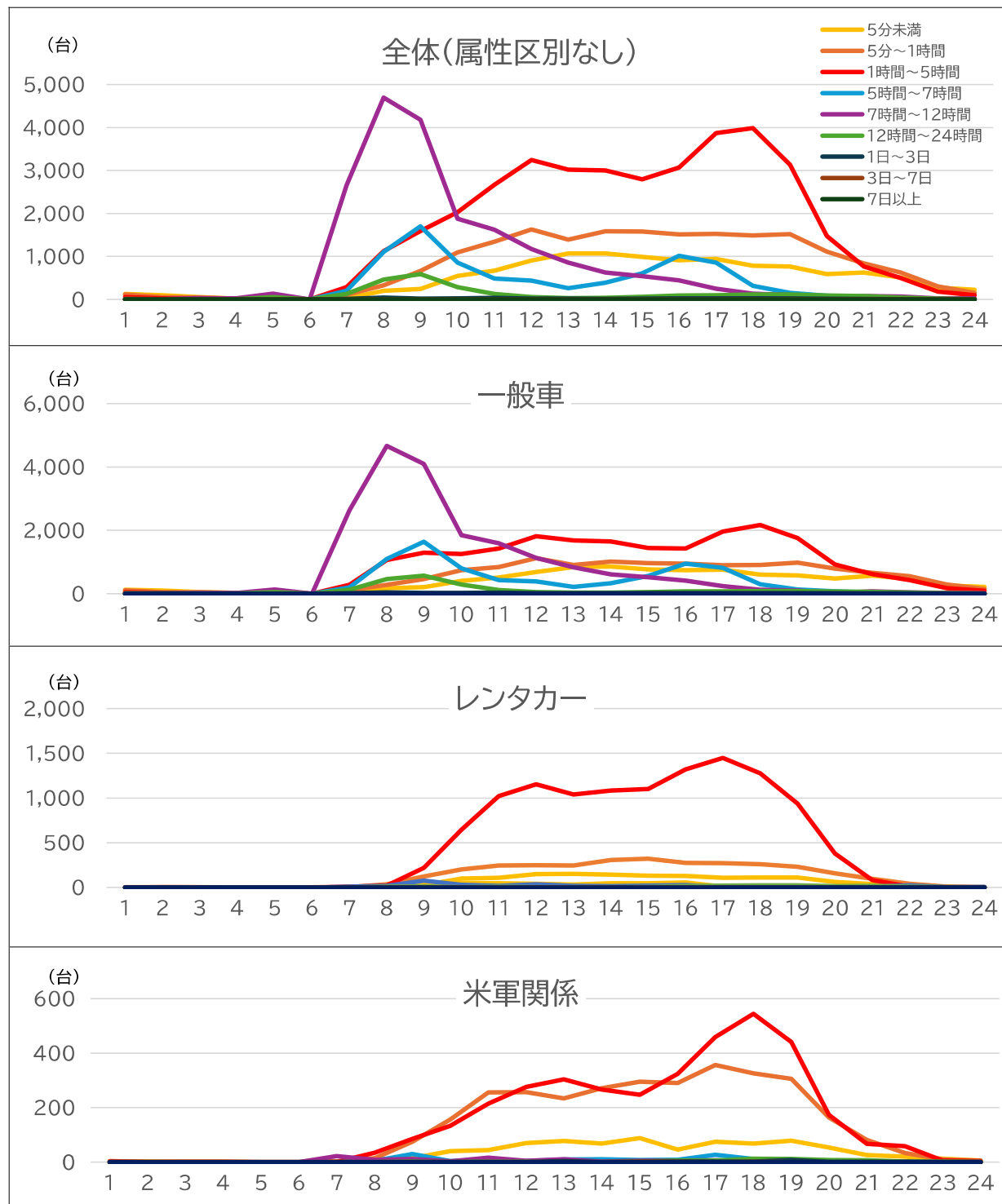


図 2-34 入庫時間別滞在時間の整理 (2025 年 12 月)

(6) 属性別滞在時間の詳細分析（設置後）

設置後の属性別滞在時間について、区分を主に2時間ごとに細分化し、より詳細な分析を行った結果を以下に示す。

【全体】

- ・ いずれの月も「1 時間～3 時間」の滞在車両が最も多く、夕方にピークを迎える傾向がある。また、「5 時間～7 時間」、「7 時間～9 時間」、「9 時間～11 時間」の滞在車両は8 時及び9 時にピークを迎え、その後徐々に減少するが、「5 時間～7 時間」及び「7 時間～9 時間」については16 時前後に再度入庫が集中する傾向がある。

【属性別】

- ・ 一般車は9 時に入庫し、「7 時間～9 時間」および「9 時間～11 時間」滞在する台数が多い。また、17 時から19 時に入庫し、「3 時間未満」の滞在も多い結果となった。
- ・ レンタカーは、「1 時間～3 時間」の滞在が多くを占めている。8 月及び12 月は12 時並びに18 時～19 時にかけて入庫台数が増加しピークを迎えるが、2 月は14 時に最初のピークを迎えている。
- ・ 米軍関係車両は、「5 分～1 時間」及び「1 時間～3 時間」の滞在が多く、17 時から19 時にピークを迎えている。

① 2月

- ・ レンタカーは14時に来訪し、「1時間～3時間」滞在する車が226台であった。

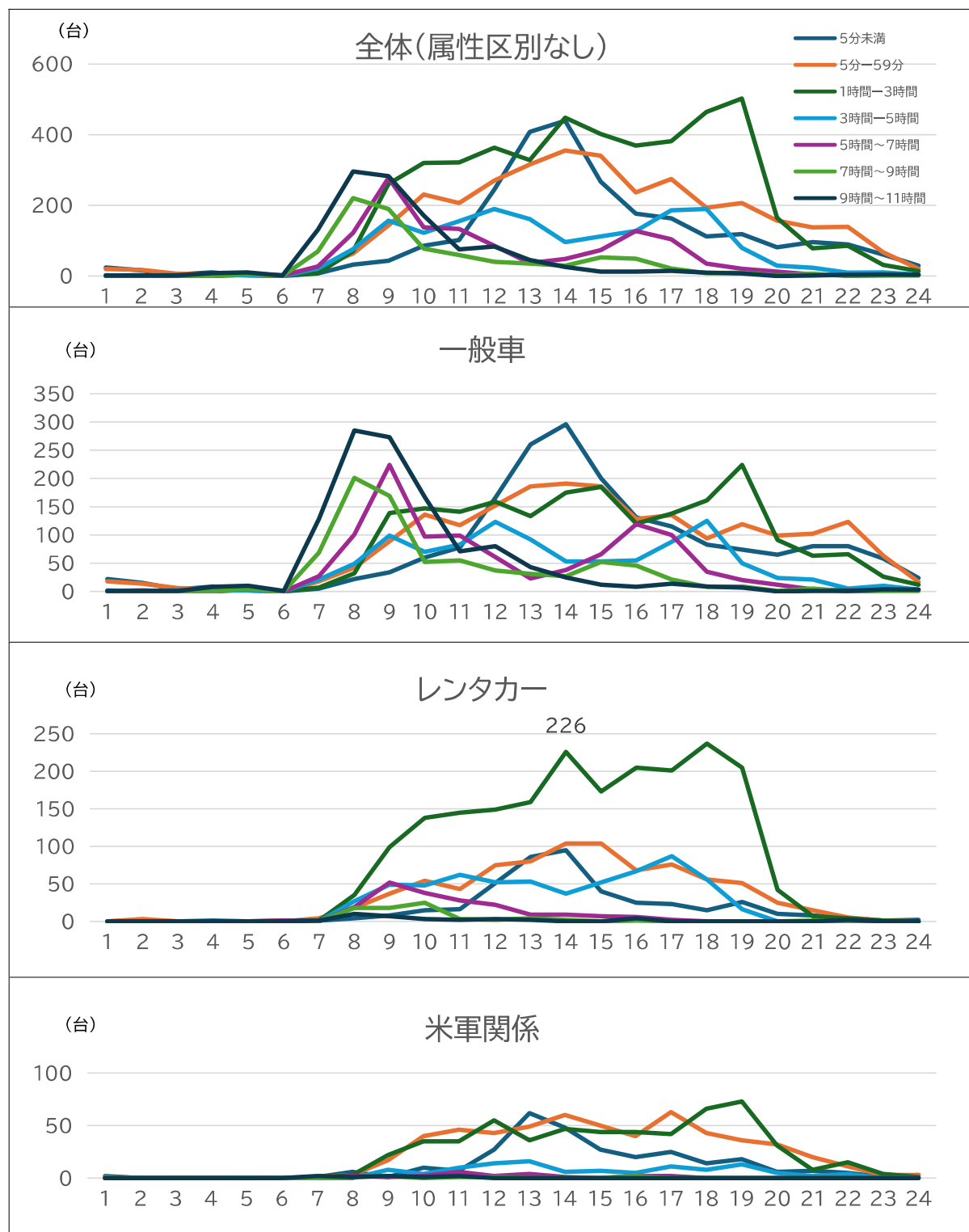


図 2-35 入庫時間・滞在時間別駐車台数の詳細 (2025 年 2 月)

① 8月

- 全ての属性において、19 時前後の「1 時間～3 時間」滞在する車が多い結果となった。

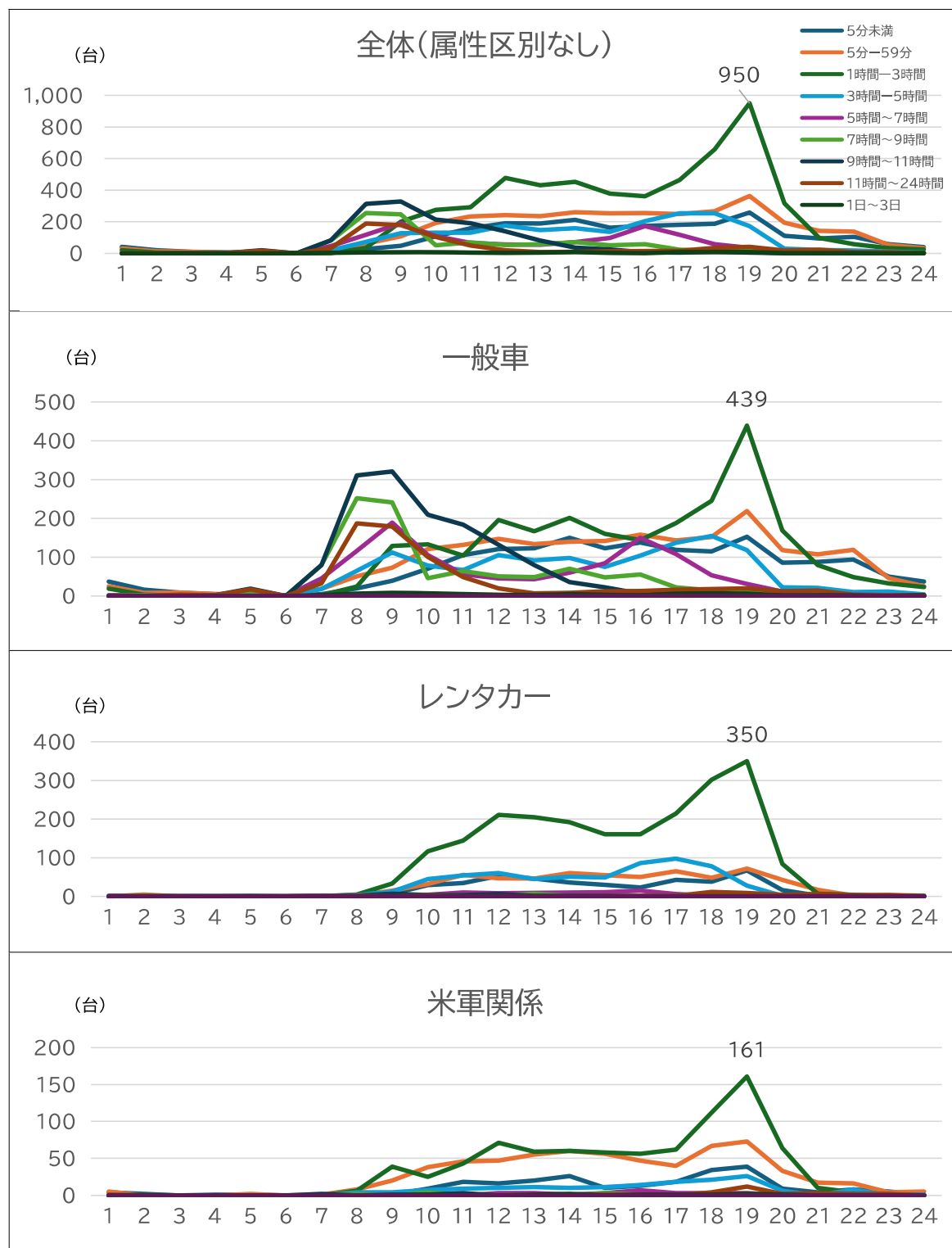


図 2-36 入庫時間・滞在時間別駐車台数の詳細 (2024 年 8 月)

② 12月

一般車は、9時台には「7時間以上」の滞在、19時台には「3時間未満」の滞在がピークを迎える結果となった。

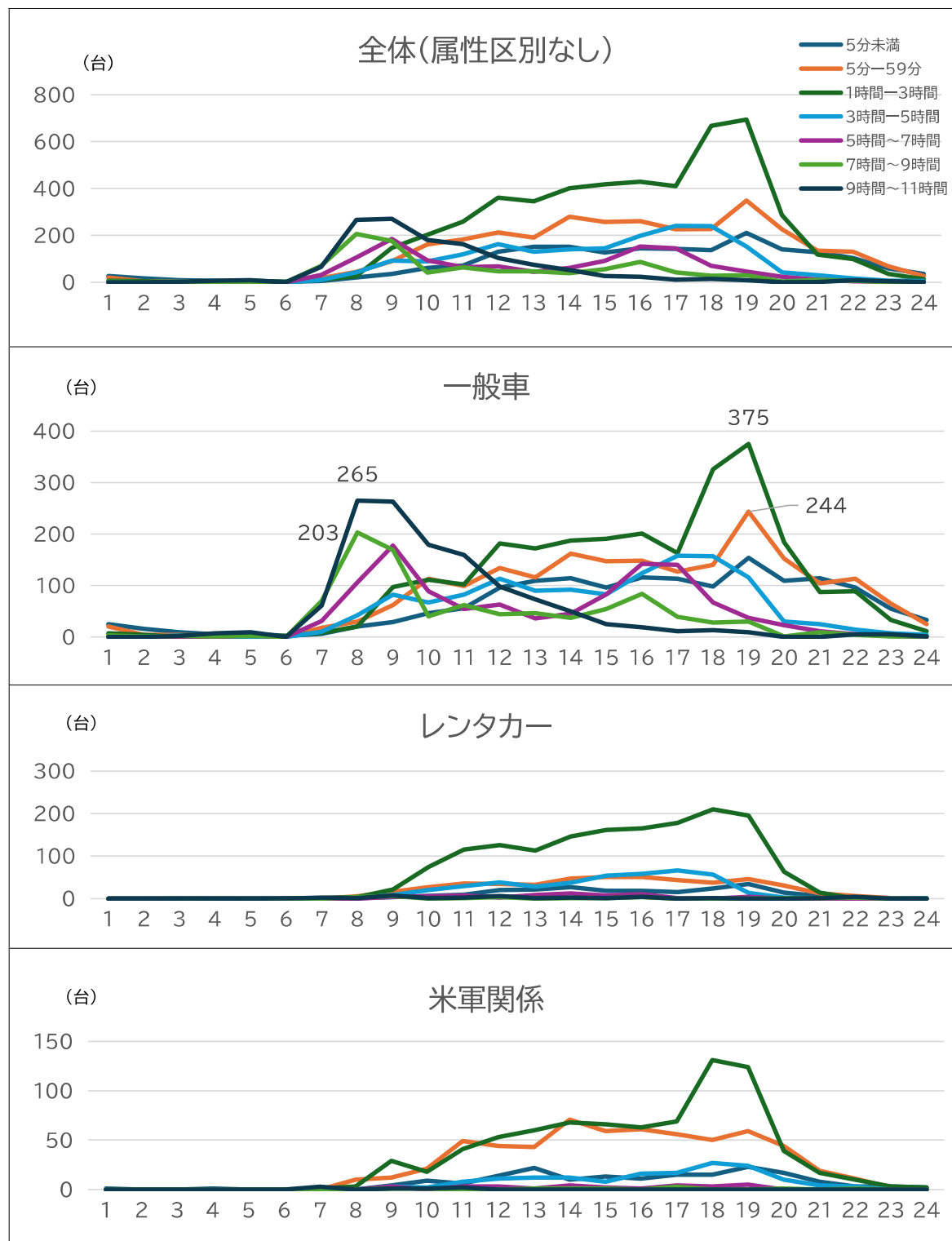


図 2-37 入庫時間・滞在時間別駐車台数の詳細 (2024 年 12 月)

(7) 長期駐車状況

美浜駐車場では、通常の利用のほかに長期駐車も見られる。

駐車場整備にあたり長期駐車状況を把握する必要があることから、割合を算出した結果を以下に示す。なお、長期駐車定義は、1日以上滞在した車両とする。

- 属性別にみると、2月の設置後は一般車の長期駐車が減少し、レンタカー及び米軍関係車両の割合が増加する結果となった。
- 設置前後を比較すると、長期駐車車両は増加している一方で、総駐車台数は減少している。また、設置後は駐車区画数も減少している。
- 12月は設置前後ともに2月、8月と比べて長期駐車が多い傾向にある。

※駐車可能台数：設置前 1463 台／設置後 1218 台

① 2月

- 設置前後を比較すると、長期駐車台数は設置前の 302 台に対し、設置後は 348 台であった。

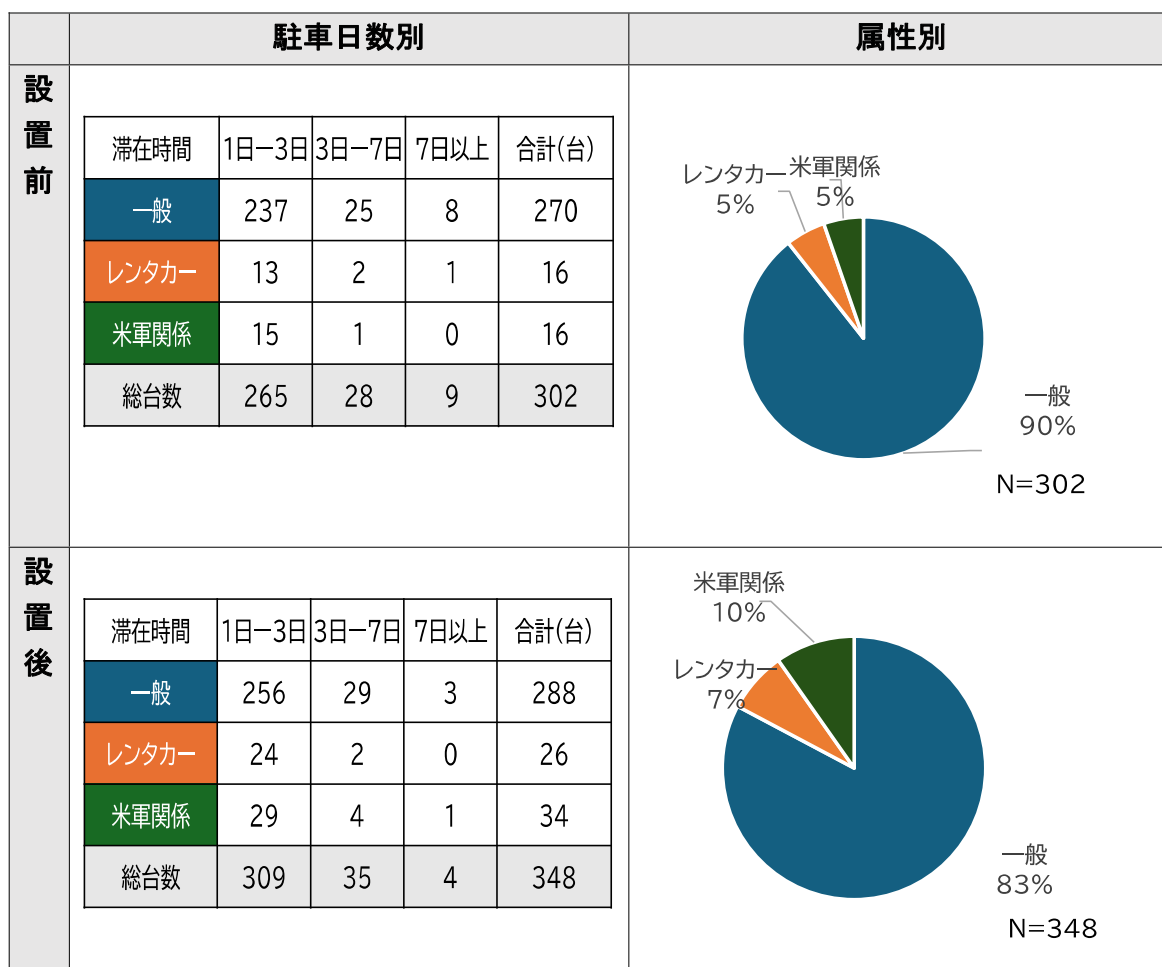


図 2-38 設置前の属性別長期滞在の状況(2月)

② 8月

- ・ 設置前後を比較すると、設置前は271台（19%）、設置後は369台（30%）であった。
- ・ 属性別にみると、設置後は一般車の割合が増加し、レンタカーは減少した。

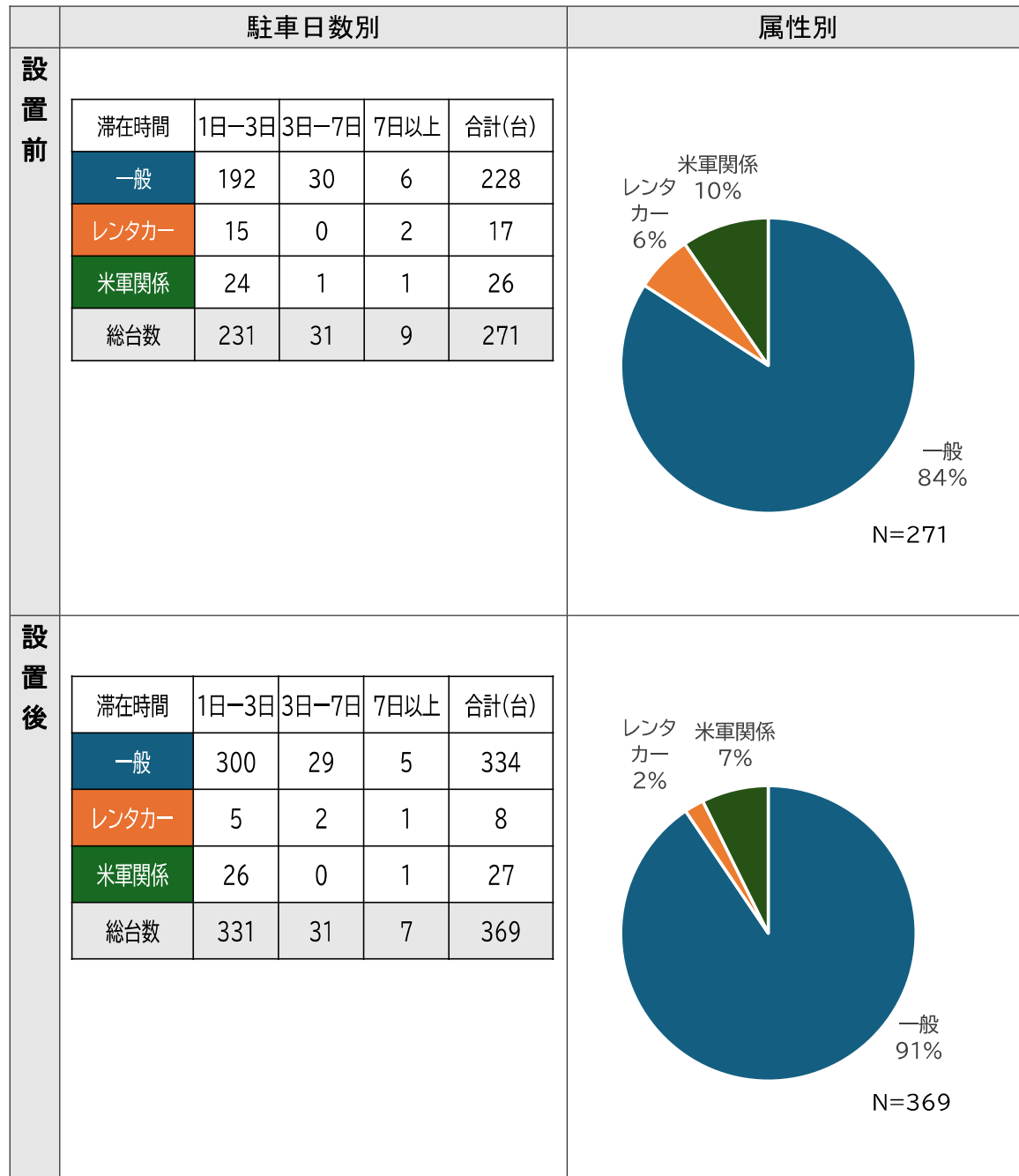


図 2-39 設置前の属性別長期滞在の状況(8月)

③ 12 月

- ・ 設置前後を比較すると、設置前は 384 台（26%）、設置後は 457 台（38%）であった。
- ・ 属性別にみると、米軍関係車両の割合が増加した。

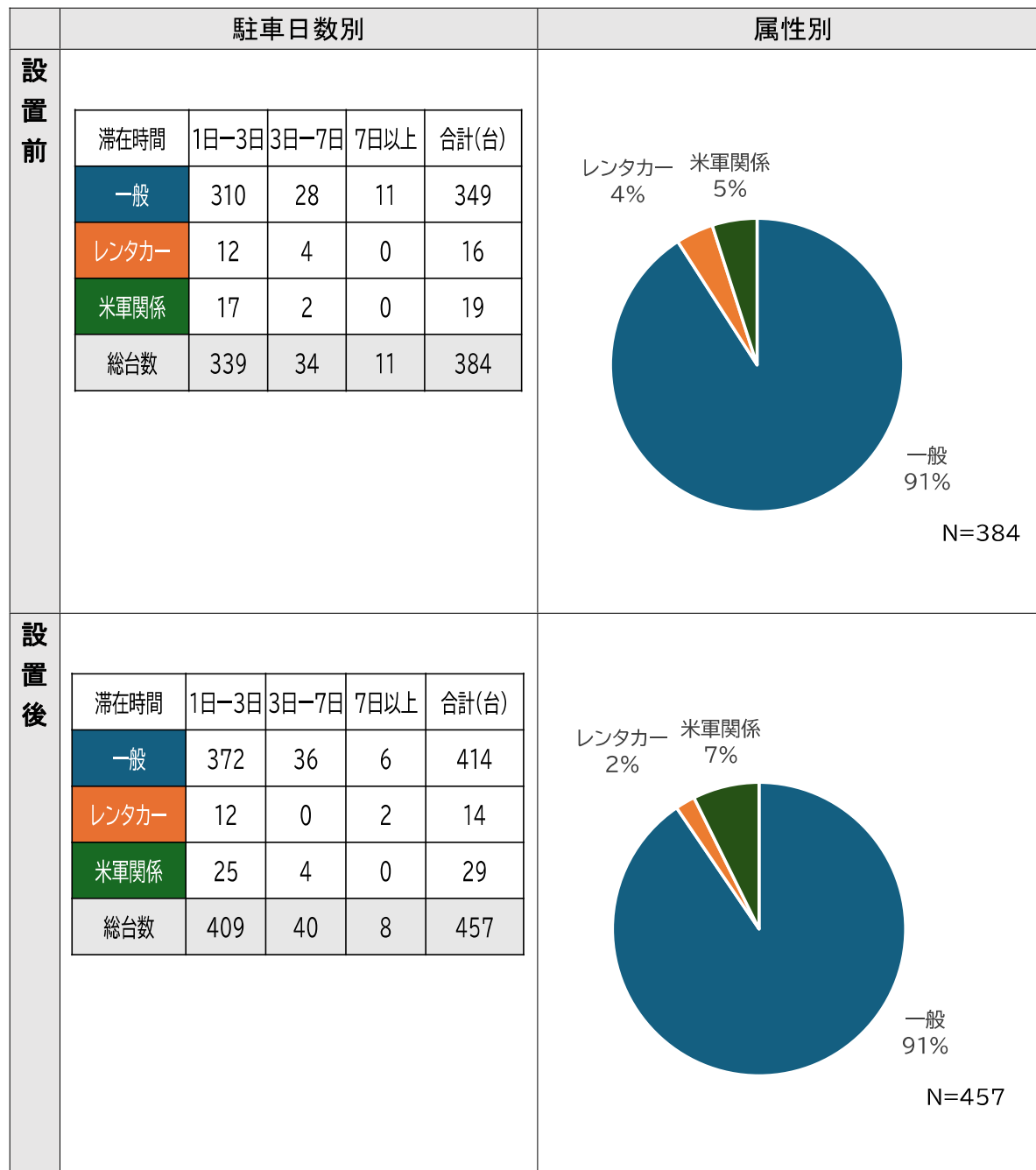


図 2-40 設置前の属性別長期滞在の状況(12 月)

(8) 一般車のリピート回数の整理

- 2回以上利用している車両の割合は、設置前後でどの月も大きな変化はない結果となった。
- 設置前後の一般車のリピート回数の割合は、どの月も大きな変化はない結果となった。

① 2月

- 設置前後の一般車のリピート回数を比較すると、2回以上利用している車両は設置前が31%、設置後が32%となった。

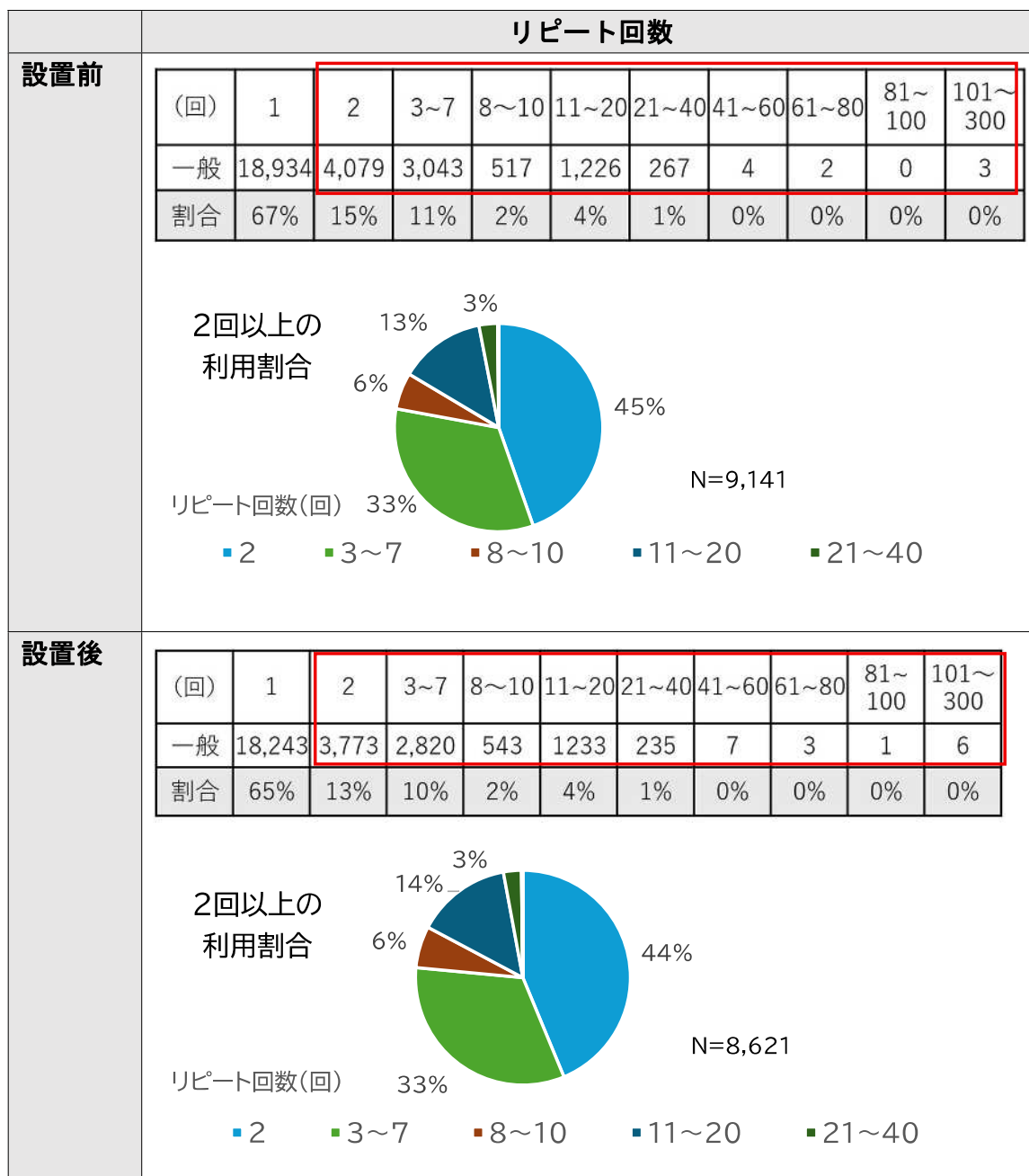


図 2-41 一般車のリピート回数の整理(2月)

② 8 月

- ・ 設置前後の一般車のリピート回数を比較すると、2 回以上利用している車両は設置前が 30%、設置後が 32%となった。
- ・ 設置後は「21 回～40 回」の利用が 3%増加した。

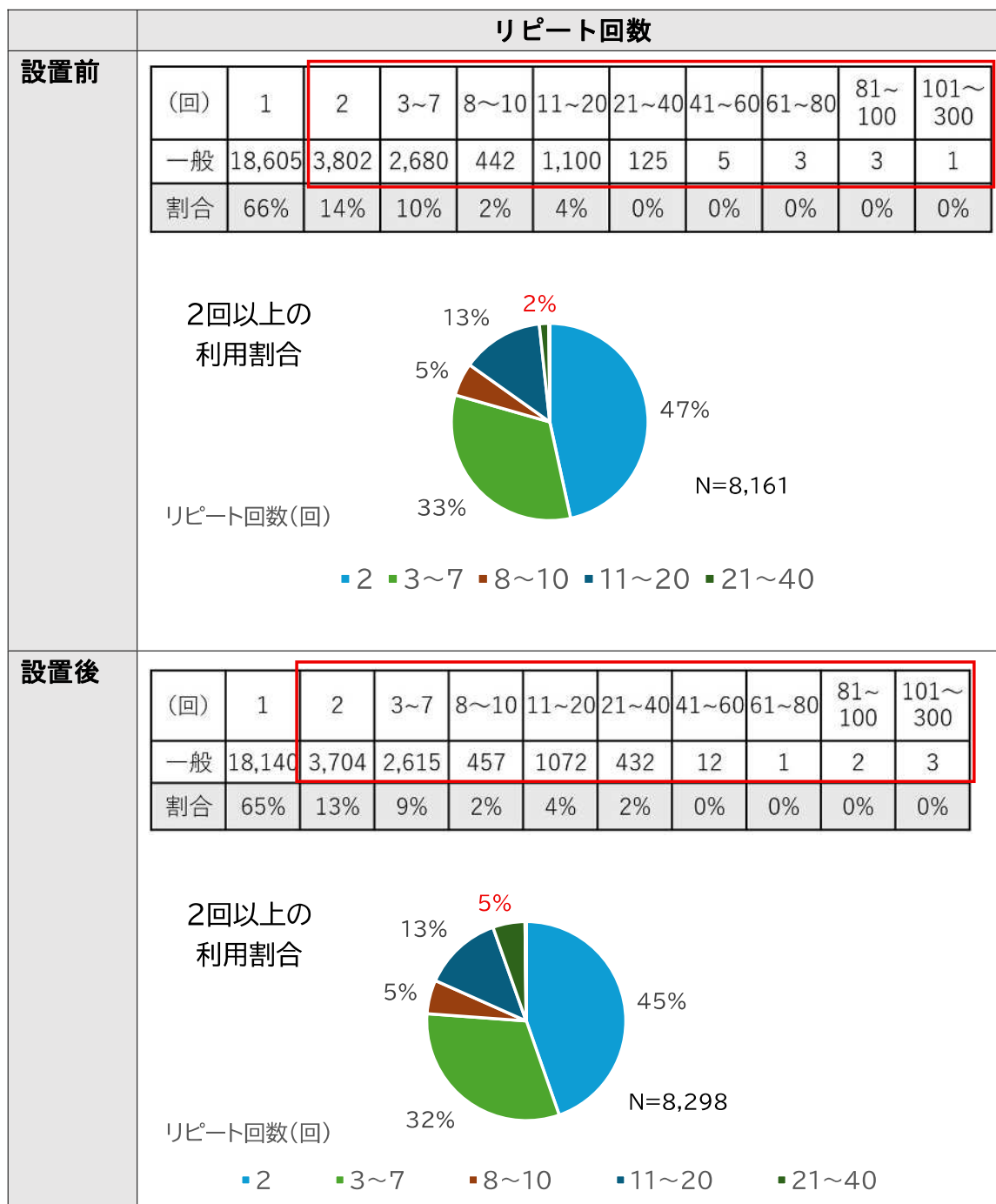


図 2-42 一般車のリピート回数の整理(8 月)

③ 12月

- ・ 設置前後の一般車のリピート回数を比較すると、2回以上利用している車両は設置前後ともに31%となった。
- ・ 2回以上の利用割合に大きな変化はない結果となった。

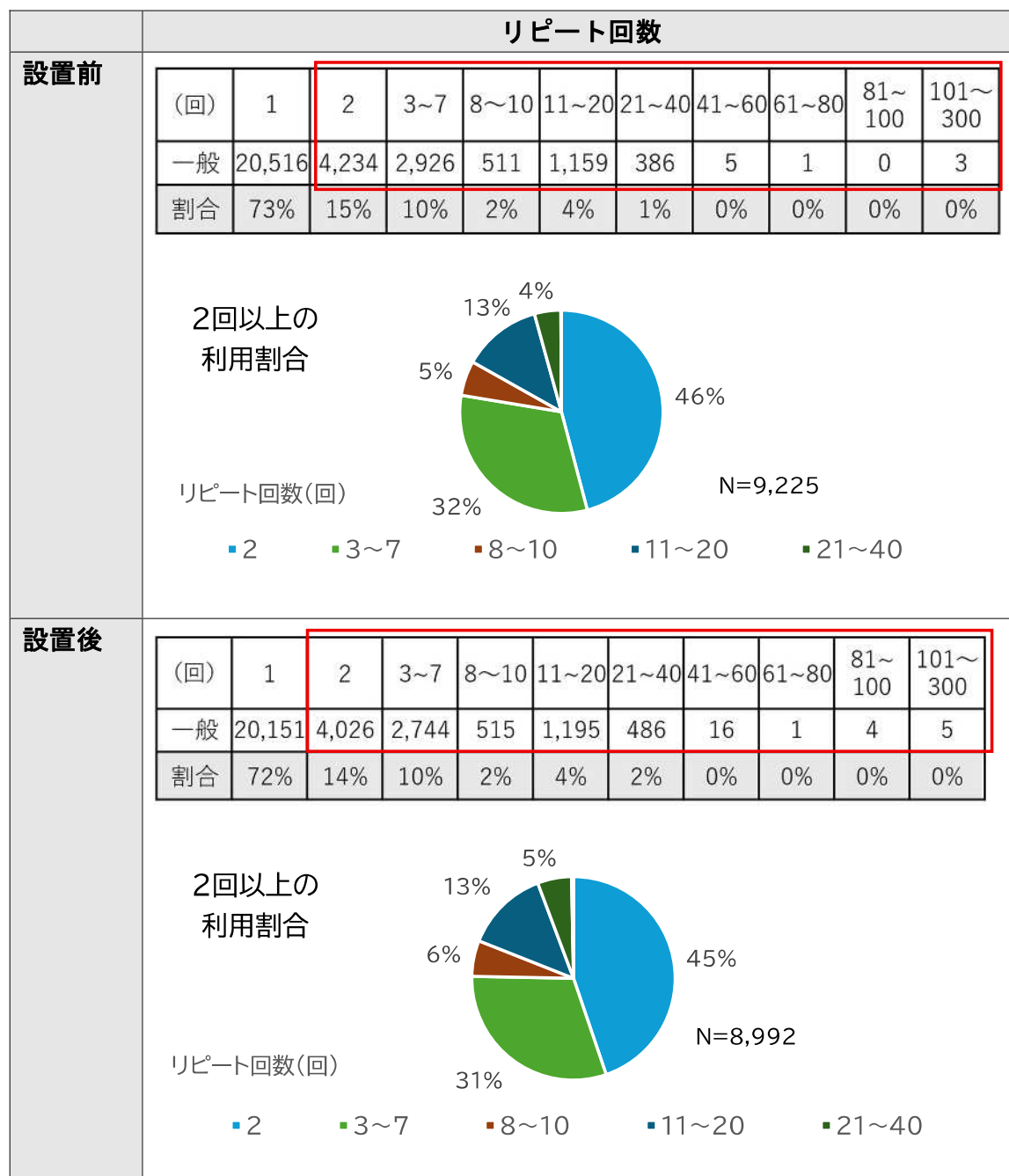


図 2-43 一般車のリピート回数の整理(12月)

(9) 従業員の整理

美浜駐車場では、県内利用者や観光客のほかに、周辺施設の従業員の駐車も見られる。駐車場整備にあたり従業員からの需要を把握する必要があることから、その割合を算出した結果を以下に示す。

従業員の定義は、月に 8 回以上利用かつ平均 3 時間以上滞在した車両とする。

従業員の割合は、一般車の利用台数のうち、従業員と仮定した車両の台数を一般車の総利用台数で除した値とする。

- ・ 設置前後を比較すると、従業員の割合はすべての月において 1%程度増加する結果となった。
- ・ 月別にみると、従業員の割合は 2 月が最も高いが、従業員の台数が最も多いのは設置前後ともに 12 月となった。

① 2 月（実利用台数）

- ・ 一般車のうち従業員の割合をみると、設置前は一般車の 1,662 台（5.8%）、設置後は 1,742 台（6.5%）が従業員と推定される結果となった。

従業員割合:5.8%

表 2-22 設置前滞在時間・リピート回数別台数（実利用台数）（2 月）

滞在時間\リピート(回数)	8~10	11~20	21~40	41~60	61~80	81~100	101~300	合計(台)
3時間~5時間	82	114	23	0	1	0	1	221 (0.8%)
5時間~7時間	133	336	40	1	0	0	1	511 (1.8%)
7時間~9時間	71	277	76	1	0	0	0	425 (1.5%)
9時間~12時間	64	323	74	0	0	0	0	461 (1.6%)
12時間~24時間	9	26	9	0	0	0	0	44 (0.2%)
合計(台)	359 (1.2%)	1,076 (3.7%)	222 (0.8%)	2 (0.0%)	1 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.0%)	1,662 (5.8%)

※一般車の実利用台数 28,773 台

表 2-23 設置後滞在時間・リピート回数別台数（実利用台数）（2 月）

従業員割合:6.5%

滞在時間\リピート(回数)	8~10	11~20	21~40	41~60	61~80	81~100	101~300	合計(台)
3時間~5時間	76	120	28	1	1	0	1	227 (0.8%)
5時間~7時間	154	304	42	3	1	0	0	504 (1.9%)
7時間~9時間	91	349	59	0	1	0	0	500 (1.9%)
9時間~12時間	68	320	68	0	0	0	0	456 (1.7%)
12時間~24時間	21	26	8	0	0	0	0	55 (0.2%)
合計(台)	410 (1.5%)	1,119 (4.2%)	205 (0.8%)	4 (0.0%)	3 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.0%)	1,742 (6.5%)

※一般車の実利用台数 26,864 台

② 8月（実利用台数）

- 一般車のうち従業員の割合をみると、設置前は一般車の1,434台（5.4%）、設置後は1,662台（6.3%）が従業員と推定される結果となった。

表 2-24 設置前滞在時間・リピート回数別台数（実利用台数）（8月） 従業員割合:5.4%

滞在時間\リピート(回数)	8～10	11～20	21～40	41～60	61～80	81～100	101～300	合計(台)
3時間～5時間	54	79	24	1	0	1	0	159 (0.6%)
5時間～7時間	130	243	20	2	0	0	0	395 (1.5%)
7時間～9時間	81	298	36	1	0	0	0	416 (1.6%)
9時間～12時間	54	338	23	0	0	0	0	415 (1.6%)
12時間～24時間	12	32	5	0	0	0	0	49 (0.2%)
合計(台)	331 (1.5%)	990 (4.2%)	108 (0.8%)	4 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.0%)	0 (0.0%)	1,434 (5.4%)

※一般車の実利用台数 26,766 台

表 2-25 設置後滞在時間・リピート回数別台数（実利用台数）（8月） 従業員割合:6.3%

滞在時間\リピート(回数)	8～10	11～20	21～40	41～60	61～80	81～100	101～300	合計(台)
3時間～5時間	52	90	24	5	1	0	1	173 (0.7%)
5時間～7時間	126	294	58	0	0	1	0	479 (1.8%)
7時間～9時間	71	260	132	0	0	0	0	463 (1.8%)
9時間～12時間	55	273	161	1	0	0	0	490 (1.9%)
12時間～24時間	11	26	20	0	0	0	0	57 (0.2%)
合計(台)	315 (1.2%)	943 (3.6%)	395 (1.5%)	6 (0.0%)	1 (0.0%)	1 (0.0%)	1 (0.0%)	1,662 (6.3%)

※一般車の実利用台数 26,438 台

③ 12月（実利用台数）

- 一般車のうち従業員の割合をみると、設置前は一般車の1,706台（5.7%）、設置後は1,881台（6.5%）が従業員と推定される結果となった。

表 2-26 設置前滞在時間・リピート回数別台数（実利用台数）（12月） 従業員割合:5.7%

滞在時間\リピート(回数)	8~10	11~20	21~40	41~60	61~80	81~100	101~300	合計(台)
3時間~5時間	82	109	28	0	0	0	0	219 (0.7%)
5時間~7時間	136	322	51	3	0	0	0	512 (1.7%)
7時間~9時間	70	269	117	0	0	0	1	457 (1.5%)
9時間~12時間	51	284	135	0	0	0	0	470 (1.6%)
12時間~24時間	12	21	15	0	0	0	0	48 (0.2%)
合計(台)	351 (1.2%)	1,005 (3.4%)	346 (1.2%)	3 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.0%)	1,706 (5.7%)

※一般車の実利用台数 29,741 台

表 2-27 設置後滞在時間・リピート回数別台数（実利用台数）（12月） 従業員割合:6.5%

滞在時間\リピート(回数)	8~10	11~20	21~40	41~60	61~80	81~100	101~300	合計(台)
3時間~5時間	62	98	19	5	0	1	1	186 (0.6%)
5時間~7時間	145	360	64	2	0	2	1	574 (2.0%)
7時間~9時間	71	286	150	0	0	1	0	508 (1.7%)
9時間~12時間	67	296	190	1	0	0	0	554 (1.9%)
12時間~24時間	7	28	23	1	0	0	0	59 (0.2%)
合計(台)	352 (1.2%)	1,068 (3.7%)	446 (1.5%)	9 (0.0%)	0 (0.0%)	4 (0.0%)	2 (0.0%)	1,881 (6.5%)

※一般車の実利用台数 29,143 台

【参考】

① 2月（延べ利用台数）

表 2-28 設置前滞在時間・リピート回数別台数（延べ利用台数）（2月）

滞在時間\リピート(回数)	8～10	11～20	21～40	41～60	61～80	81～100	101～300	合計(台)
3時間～5時間	334	878	293	7	1	0	8	1,521 (2.2%)
5時間～7時間	584	2,227	315	0	5	0	11	3,142 (4.6%)
7時間～9時間	302	1,916	548	1	0	0	1	2,768 (4.0%)
9時間～12時間	356	3,434	1,154	1	0	0	7	4,952 (7.2%)
12時間～24時間	87	528	272	10	0	0	0	897 (1.3%)
合計(台)	1,663 (2.4%)	8,983 (13.1%)	2,582 (3.8%)	19 (0.0%)	6 (0.0%)	0 (0.0%)	27 (0.0%)	13,280 (19.3%)

※一般車の延べ利用台数 68,686 台

表 2-29 設置後滞在時間・リピート回数別台数（延べ利用台数）（2月）

滞在時間\リピート(回数)	8～10	11～20	21～40	41～60	61～80	81～100	101～300	合計(台)
3時間～5時間	309	908	333	14	4	4	13	1,585 (2.4%)
5時間～7時間	607	2,173	314	7	0	4	9	3,114 (4.7%)
7時間～9時間	379	2,420	451	8	0	0	0	3,258 (5.0%)
9時間～12時間	589	3,855	1,013	8	0	0	0	5,465 (8.3%)
12時間～24時間	115	509	237	2	15	0	0	878 (1.3%)
合計(台)	1,999 (3.0%)	9,865 (15.0%)	2,348 (3.6%)	39 (0.1%)	19 (0.0%)	8 (0.0%)	22 (0.0%)	14,300 (21.8%)

※一般車の延べ利用台数 65,610 台

② 8 月（延べ利用台数）

表 2-30 設置前滞在時間・リピート回数別台数（延べ利用台数）（8 月）

滞在時間\リピート(回数)	8～10	11～20	21～40	41～60	61～80	81～100	101～300	合計(台)
3時間～5時間	345	702	289	1	7	3	3	1,350 (2.3%)
5時間～7時間	516	1,931	237	0	3	0	0	2,687 (4.5%)
7時間～9時間	497	2,278	242	0	0	0	0	3,017 (5.1%)
9時間～12時間	443	4,100	548	0	0	0	0	5,091 (8.6%)
12時間～24時間	96	728	162	11	0	0	0	997 (1.7%)
合計(台)	1,897 (3.2%)	9,739 (16.4%)	1,478 (2.5%)	12 (0.0%)	10 (0.0%)	3 (0.0%)	3 (0.0%)	13,142 (22.1%)

※一般車の延べ利用台数 59,361 台

表 2-31 設置後滞在時間・リピート回数別台数（延べ利用台数）（8 月）

滞在時間\リピート(回数)	8～10	11～20	21～40	41～60	61～80	81～100	101～300	合計(台)
3時間～5時間	345	702	289	1	7	3	3	1,350 (2.3%)
5時間～7時間	516	1,931	237	0	3	0	0	2,687 (4.5%)
7時間～9時間	497	2,278	242	0	0	0	0	3,017 (5.1%)
9時間～12時間	443	4,100	548	0	0	0	0	5,091 (8.6%)
12時間～24時間	96	728	162	11	0	0	0	997 (1.7%)
合計(台)	1,897 (3.2%)	9,739 (16.4%)	1,478 (2.5%)	12 (0.0%)	10 (0.0%)	3 (0.0%)	3 (0.0%)	13,142 (22.1%)

※一般車の延べ利用台数 65,768 台

③ 12 月（延べ利用台数）

表 2-32 設置前滞在時間・リピート回数別台数（延べ利用台数）（12 月）

滞在時間\リピート(回数)	8～10	11～20	21～40	41～60	61～80	81～100	101～300	合計(台)
3時間～5時間	315	911	388	16	0	0	4	1,634 (2.3%)
5時間～7時間	561	2104	516	15	0	0	13	3,209 (4.5%)
7時間～9時間	319	1809	863	0	0	0	0	2,991 (4.2%)
9時間～12時間	405	3185	2088	3	0	0	0	5,681 (8.0%)
12時間～24時間	93	415	463	0	0	0	0	971 (1.4%)
合計(台)	1,693 (2.4%)	8,424 (11.9%)	4,318 (6.1%)	34 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	17 (0.0%)	14,486 (20.5%)

※一般車の延べ利用台数 70,700 台

表 2-33 設置後滞在時間・リピート回数別台数（延べ利用台数）（12 月）

滞在時間\リピート(回数)	8～10	11～20	21～40	41～60	61～80	81～100	101～300	合計(台)
3時間～5時間	246	800	332	68	0	0	14	1,460 (2.0%)
5時間～7時間	506	2,049	527	15	0	1	19	3,117 (4.2%)
7時間～9時間	280	1,765	1,028	5	0	0	1	3,079 (4.2%)
9時間～12時間	423	2,849	2,413	25	0	0	1	5,711 (7.7%)
12時間～24時間	78	409	521	13	0	2	0	1,023 (1.4%)
合計(台)	1,533 (2.1%)	7,872 (10.6%)	4,821 (6.5%)	126 (0.2%)	0 (0.0%)	3 (0.0%)	35 (0.0%)	14,390 (19.4%)

※一般車の延べ利用台数 74,003 台

2.2.4 詳細データによる分析（間口別分析）

美浜駐車場の稼働状況について、入出庫状況の整理を行った。

駐車場の間口別の状況を把握するため、入口（3カ所）及び出口（2カ所）の開放時間等の整理を行った結果を以下に示す。



図 2-44 間口の整理

【入口】

【間口1】

間口1:入口専用
(23時から翌10時まで閉鎖)



道路側の様子



敷地側の様子

【間口3】

間口3:入口専用
(23時から8時まで閉鎖)



道路側の様子



敷地側の様子

【間口4】

間口4:入口専用
(6時から8時まで閉鎖)



道路側の様子



敷地側の様子

【出口】

【間口2】

間口2: 出口専用
(23時から翌10時まで閉鎖)



道路側の様子



敷地側の様子

【間口5】

間口5: 出口専用
(6時から8時まで閉鎖)



道路側の様子



敷地側の様子

※撮影日：2026年2月19日（木） 朝8時半

図 2-45 各間口の状況

(1) 利用出入口の利用頻度の整理

1) 入庫状況

- すべての月において最も利用されたのは「間口4（イオン側）」であり、間口の利用割合は設置前後で大きく変化しない結果となった。
- 時間別にみると、9時の入庫ピーク時間は「間口3」の利用が多いのに対し、夕方にかけては「間口4」の利用が増える傾向がある。

① 2月

- 設置前後ともに、間口4の利用が40%を超え、最も多い結果となった。

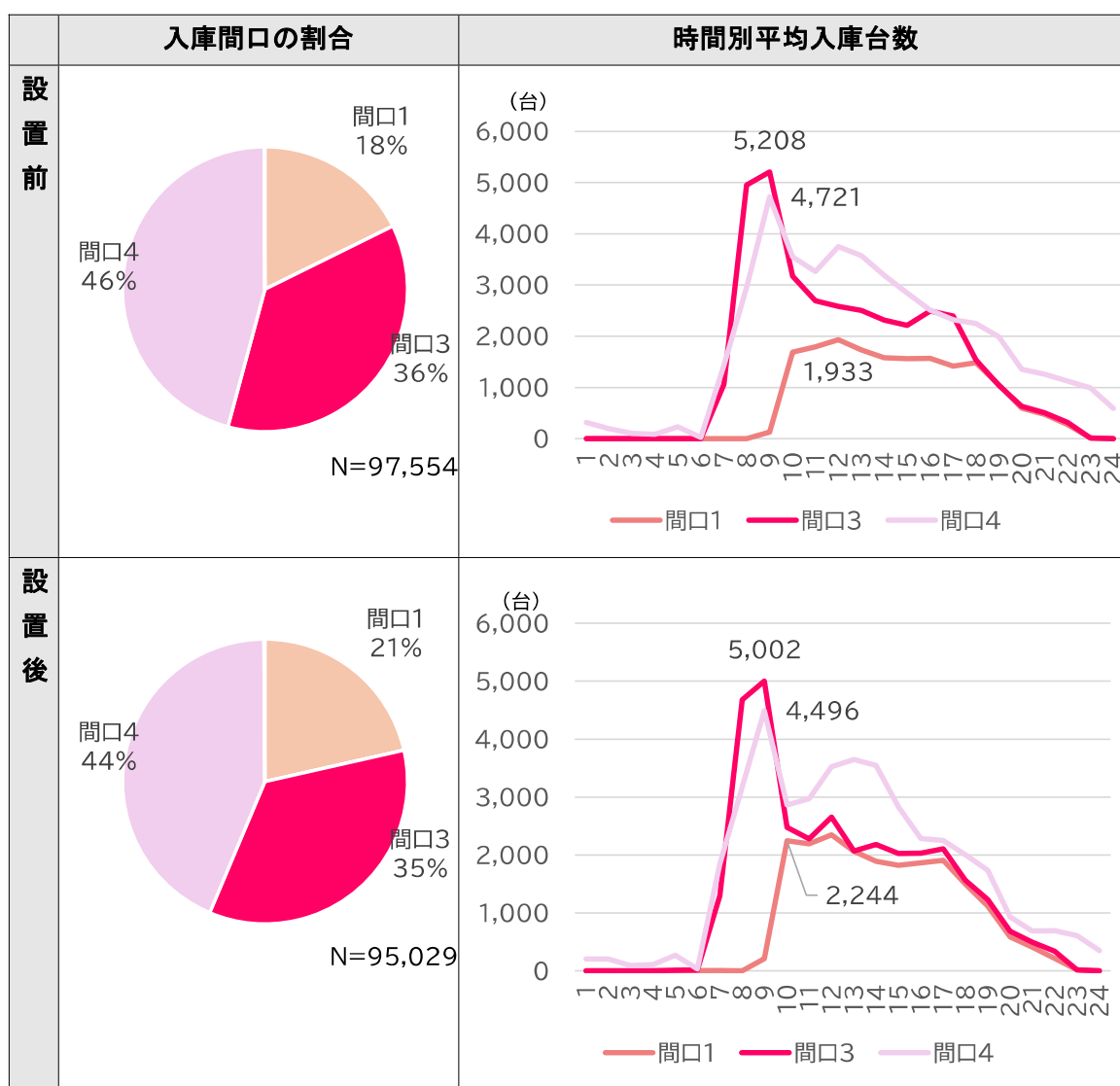


図 2-46 入庫状況の整理(2月)

② 8月

- ・ 設置前後ともに9時前後は「間口3」の利用が最も多く、19時になると「間口4」の利用が最も多い結果となった。

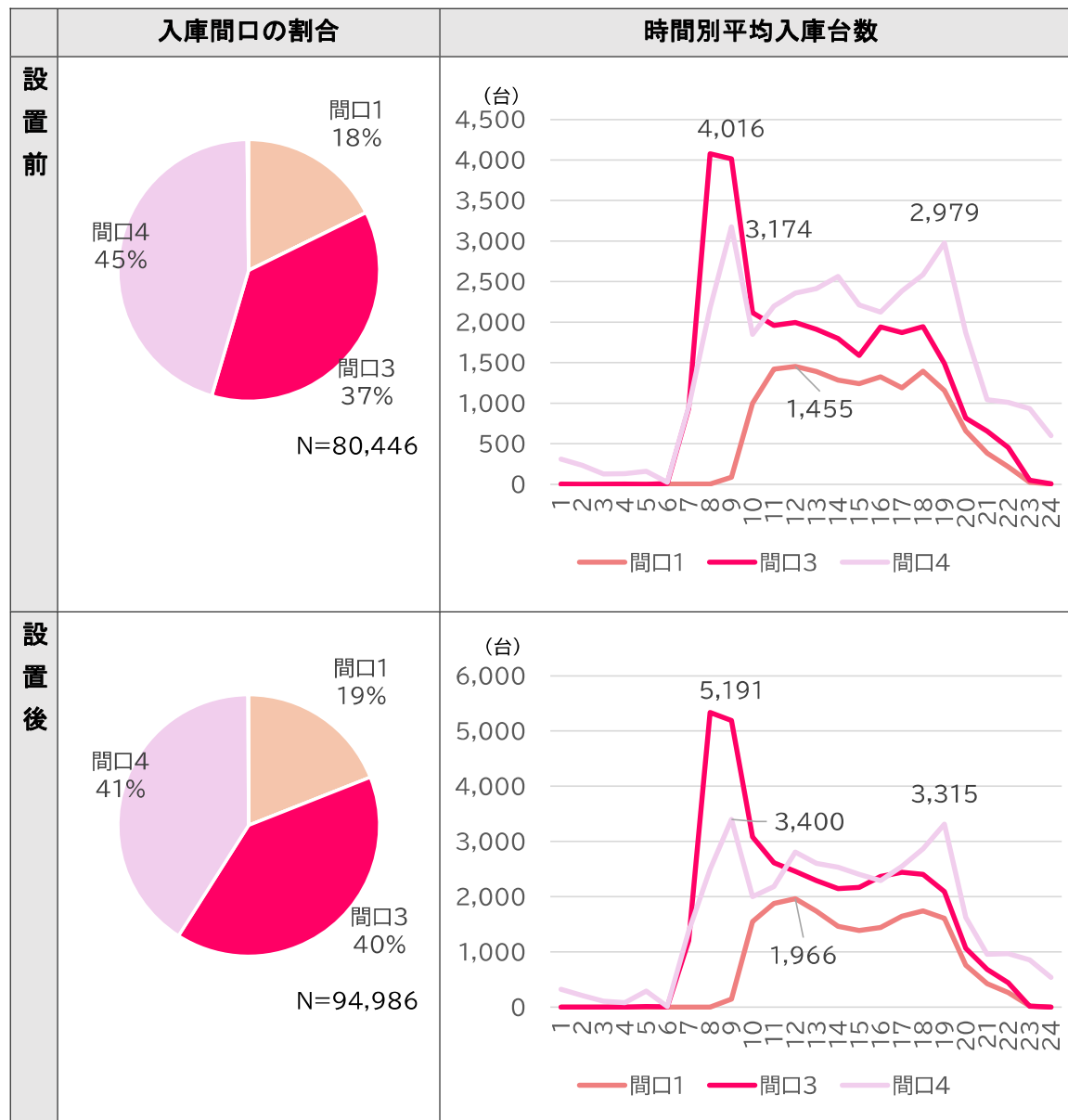


図 2-47 入庫状況の整理(8月)

③ 12月

- 時間別にみると、設置後は日中の「間口1」と「間口3」の利用が同程度となった。

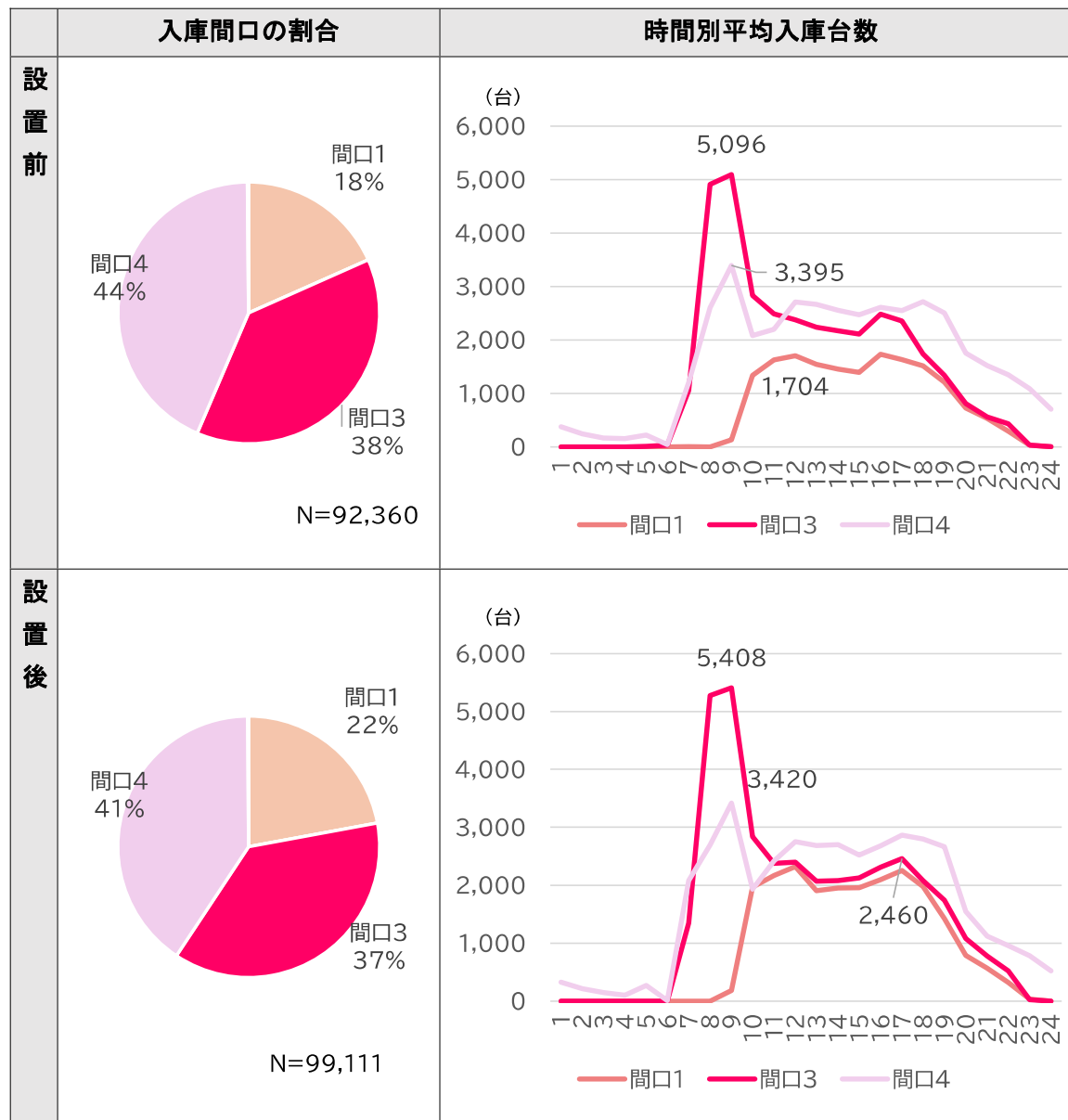


図 2-48 入庫状況の整理(12月)

2) 出庫状況

- ・ 設置前後ともに、すべての月において「間口2」と「間口5」の利用割合の差が小さい結果となった。
- ・ 月別にみると、全体的な傾向に大きな変化はないが、2月は午前中の出庫間口に大きな差はない一方、17時前後においては設置前後にかかわらず「間口2」の利用が多い傾向がある。

① 2月

- ・ 設置前後ともに間口2と間口5の利用割合の差が小さい結果となった。

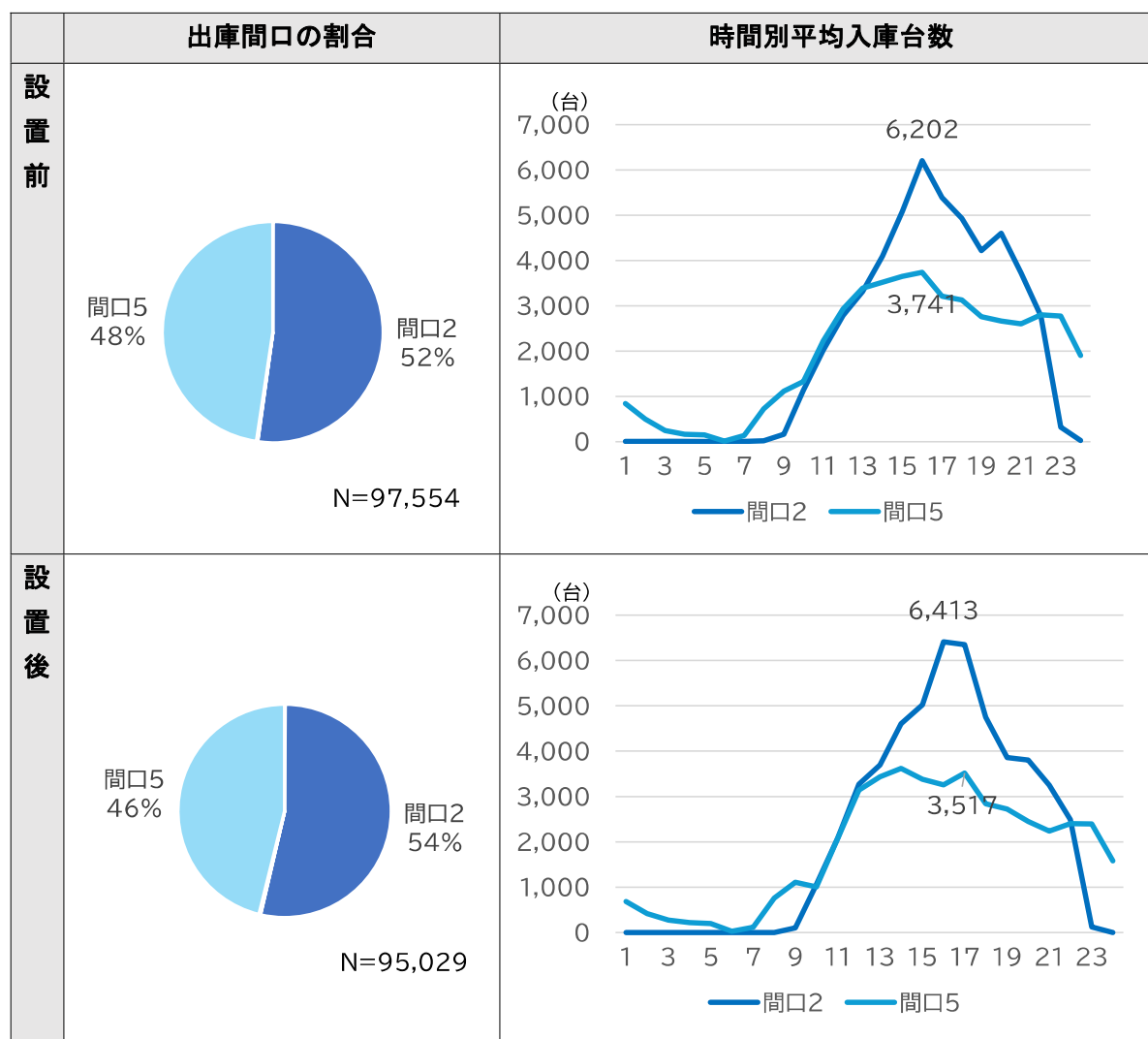


図 2-49 出庫状況の整理(2月)

② 8月

- ・ 設置前後ともに「間口5」は23時台の出庫台数が多い結果となった。

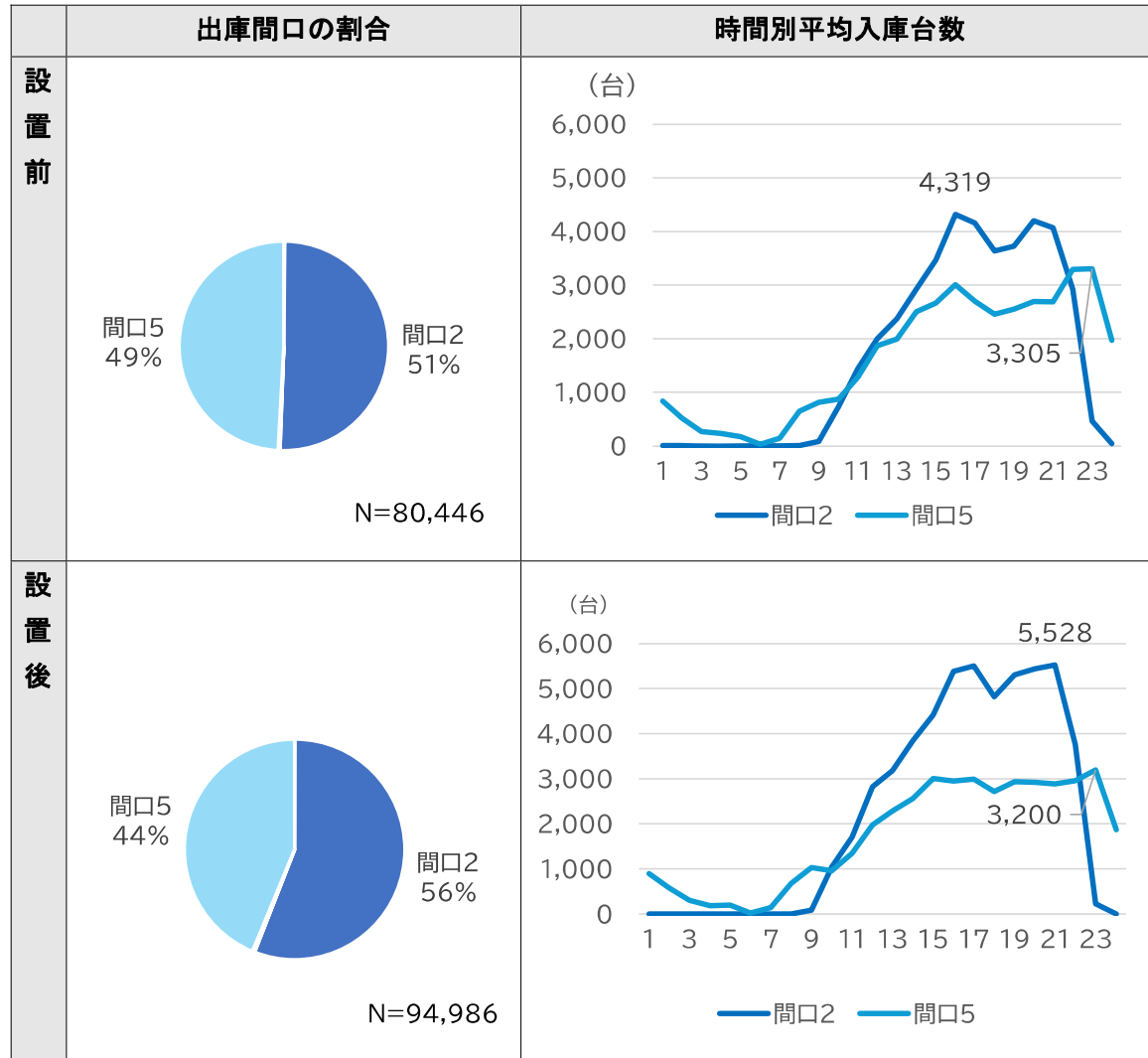


図 2-50 出庫状況の整理(8月)

③ 12月

- ・ 設置前後ともに、「間口2」、「間口5」ともに17時台の出庫台数が多い結果となった。

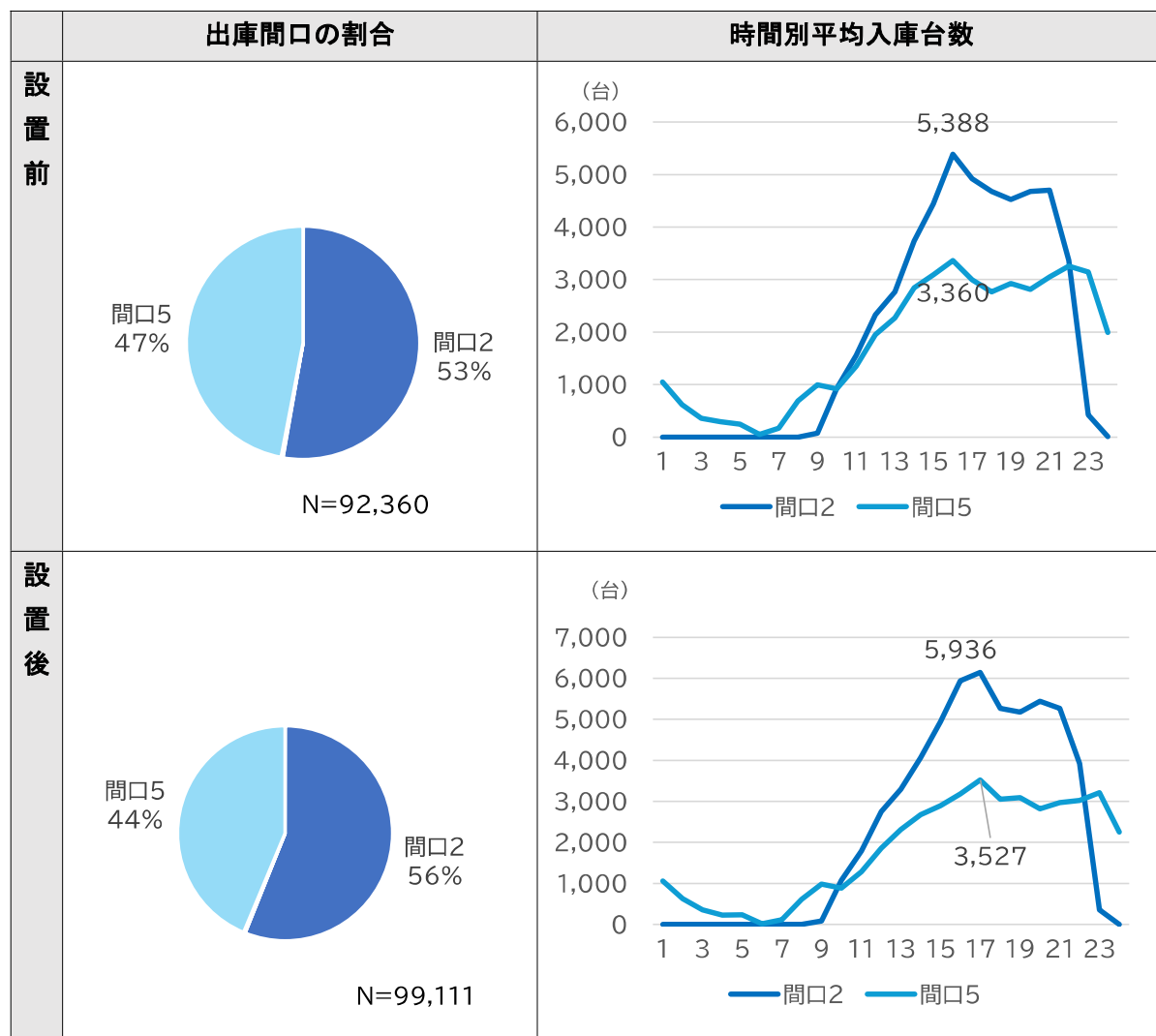


図 2-51 出庫状況の整理(12月)

3) 曜日別の入出庫状況

- 入庫については、設置前後いずれにおいても週末は「間口 4」の利用割合が高くなる傾向が見られた。
- 出庫については、設置前後いずれにおいても曜日別で大きな変化は確認されなかった。
- 入出庫の利用状況について、設置前後で大きな変化は見られない結果となった。

① 2 月

- 入庫については、設置前後いずれにおいても週末は「間口 4」の利用割合が高くなる傾向が見られた。

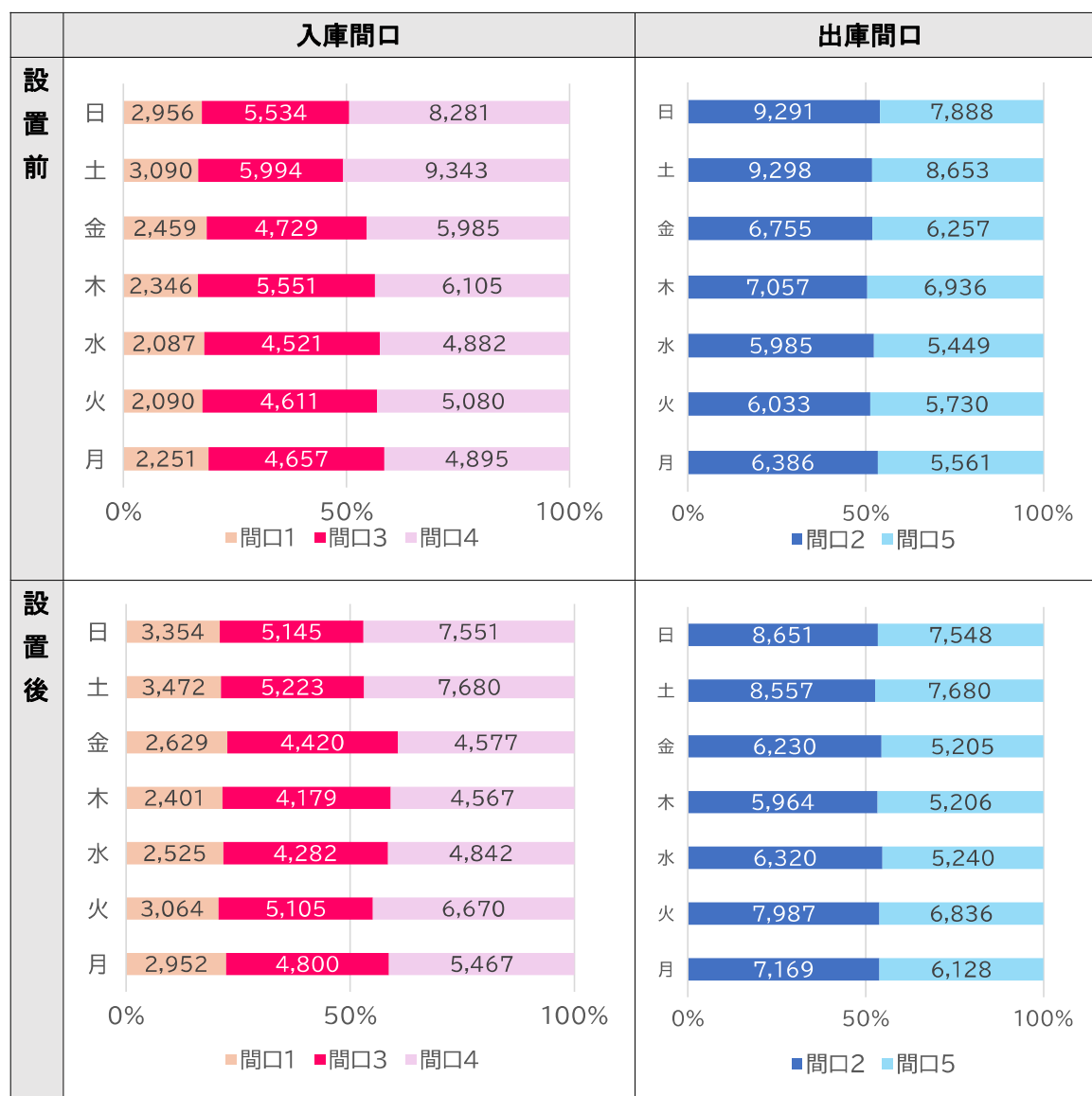


図 2-52 入出庫曜日・間口別平均利用台数の整理(2 月)

② 8月

- ・ 設置前後を比較すると、出庫についてはすべての曜日において「間口2」の割合が高い結果となった。



図 2-53 入出庫曜日・間口別平均利用台数の整理(8月)

③ 12月

- 曜日別に入庫口・出庫口の利用割合を比較すると、設置前後で特定の曜日や特定の入出庫口に偏る傾向は確認されなかった。

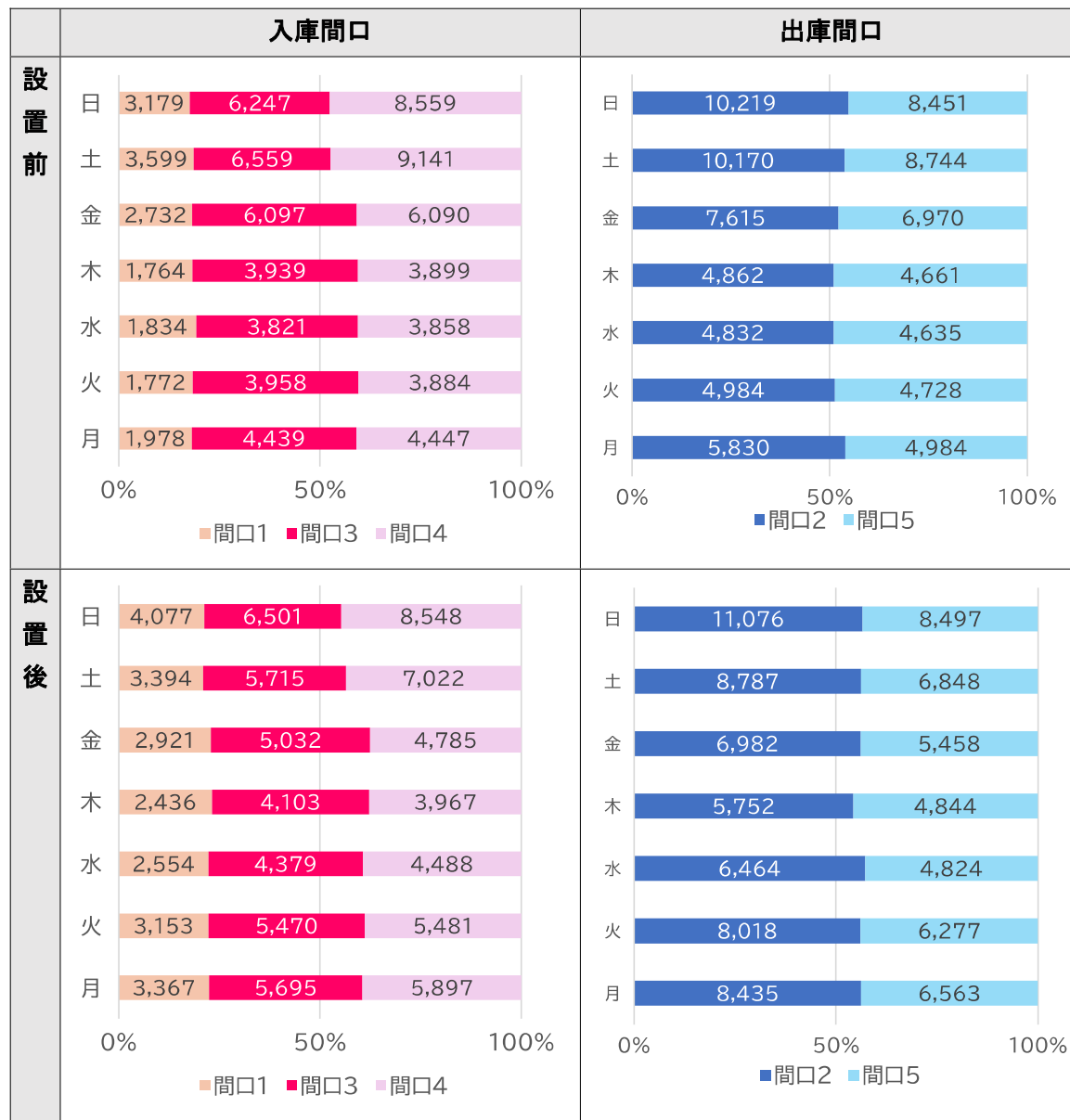


図 2-54 入出庫曜日・間口別平均利用台数の整理(12月)

(2) 入出庫トラブル等の整理

時間別トラブル（逆走）の整理を以下に示す。

- ・ 入出庫トラブルについて、すべての月において入庫・出庫ともに暗い時間帯のトラブルが最も多い。
- ・ 日中の入出庫トラブルは時間帯の影響をあまり受けないが、出庫トラブルは入庫トラブルと比較して発生台数が多い結果となった。

① 2月

- ・ 入出庫トラブルについて、設置前は入庫時の逆走が 107 台、出庫時が 275 台であった。設置後は入庫時の逆走が 124 台、出庫時が 308 台であった。
- ・ 設置前の入庫トラブルは 3 時、8 時、11 時に同数の 11 台発生した。

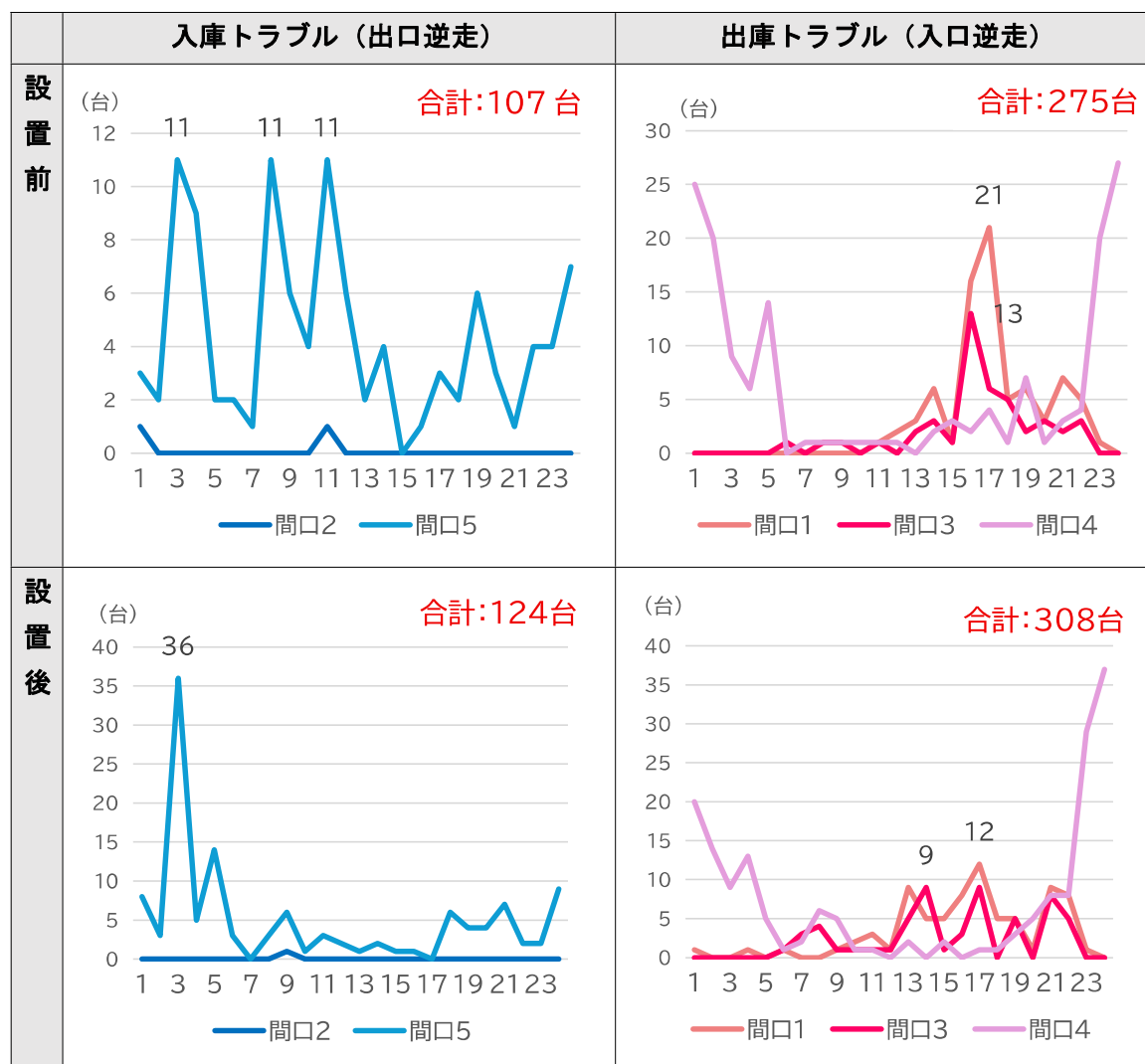


図 2-55 入出庫トラブル（逆走）の整理(2月)

② 8月

- 入出庫トラブルについて、設置前は入庫時の逆走が 157 台、出庫時が 361 台であった。設置後は入庫時の逆走が 108 台、出庫時が 355 台であった。
- 設置前夜間に「間口 1」のトラブルが多い一方、設置後は「間口 4」のトラブルが多い結果となった。

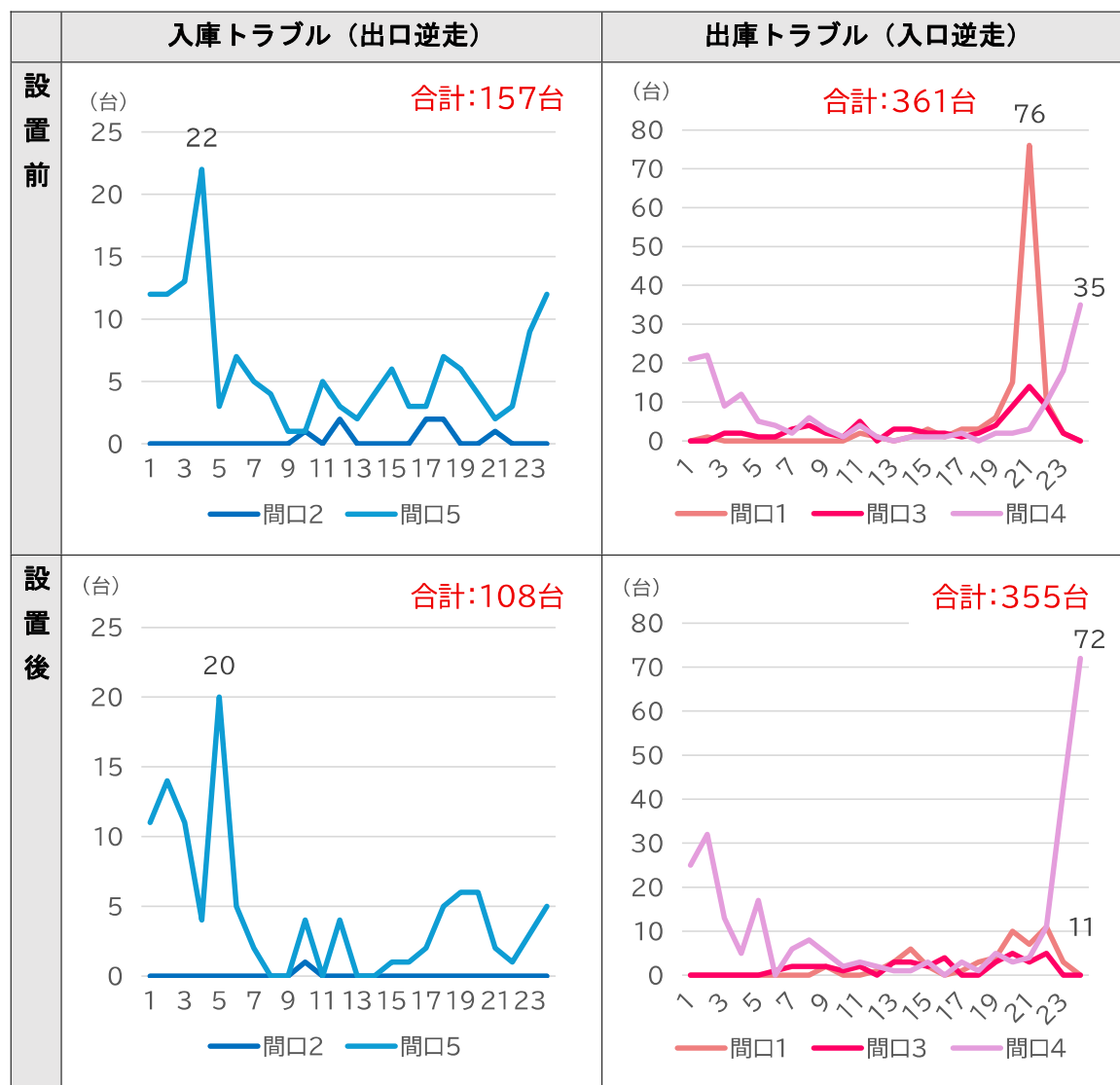


図 2-56 入出庫トラブル（逆走）の整理(8月)

③ 12月

- 入出庫トラブルについて、設置前は入庫時の逆走が148台、出庫時が262台であった。設置後は入庫時の逆走が126台、出庫時が286台であった。
- 入庫トラブルをみると、設置前後ともに「間口2」のトラブルが多い結果となった。

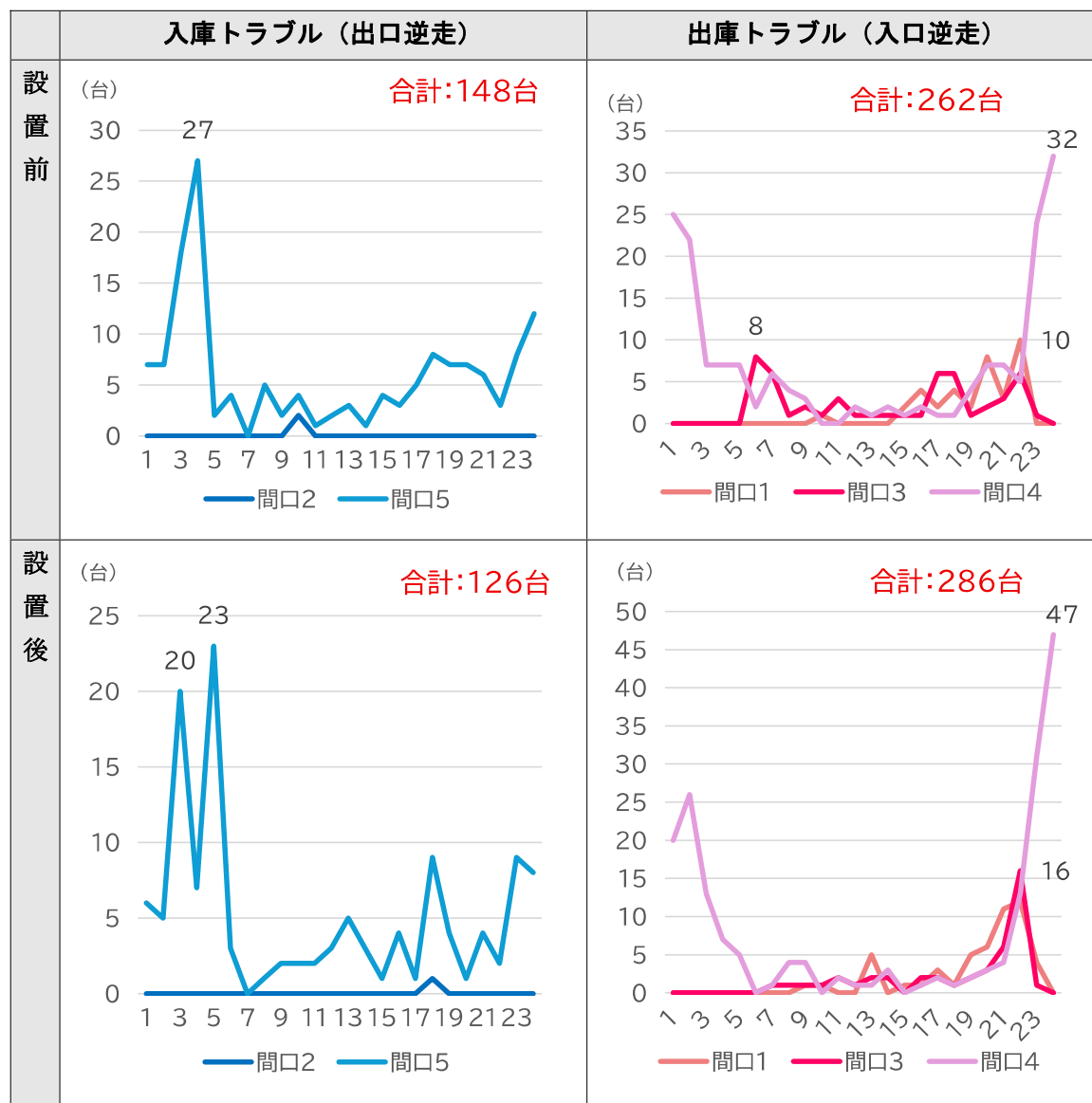


図 2-57 入出庫トラブル（逆走）の整理(12月)

2.3 収支の整理

2.3.1 収支データの概要

以下のデータを基に、美浜駐車場の収支状況について整理した。

【整理したデータ】

美浜駐車場に係る歳入歳出データ（令和２～６年度）

- ・歳入データ（受益者分担金、その他収入）
- ・歳出データ（電気料金、指定管理料（清掃費・警備費等）、修繕費、その他支出）

■歳入

項目	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度
分担金	○	○	○	○	○
分担金延滞金	○	○	○	○	○
分担金滞納分	○	○	○	○	○
占用料（電柱）	○	○	○	○	○
駐車場使用料（目的外）	—	—	—	○	○
督促手数料	○	○	○	○	○
電気使用料	○	○	○	○	○

■歳出

項目	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度
指定管理料	○	○	○	○	○
施設修繕料	○	○	○	○	○
火災保険料	○	○	○	○	○
補修工事	—	○	—	—	—
防犯設備保守点検料	○	○	○	○	○
電気使用料	○	○	○	○	○

- ・企画財政課分

項目	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度
工事請負（AI カメラ）	—	—	○	—	—
調査カメラ	—	—	○	○	○
修繕料（AI カメラ）	—	—	—	○	—

2.3.2 収支整理の結果

- 令和 2～4 年度はコロナ禍であり、町が分担金を 50 減額したことから、歳出が歳入を上回っていた。
- 令和 5 年度は通常どおり分担金を徴収したため、歳入が歳出を上回っていた。
- 令和 6 年度は、指定管理料が 19,800,000 円から 22,800,000 円に増加したが、北谷ゲートウェイ実証事業により駐車場使用料が約 950 万円の歳入があったため、歳入が歳出を上回っていた。

収入及び支出の整理結果は以下のとおりである。

表 2-34 歳入・歳出額の内訳 (R2-R6)

項目		令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
歳入	分担金	15,169,920	14,691,440	11,831,360	23,669,440	23,511,940
	分担金延滞金	0	0	0	0	0
	分担金滞納分	88,400	0	0	0	0
	占用料（電柱）	9,800	45,800	51,550	47,960	47,960
	駐車場使用料（目的外）	0	0	0	1,094	9,480,601
	督促手数料	0	0	0	0	0
	電気使用料	1,369	5,609	5,653	2,965	0
	合計	15,269,489	14,742,849	11,888,563	23,721,459	33,040,501
歳出	指定管理料	17,418,000	19,800,000	19,800,000	19,800,000	22,800,000
	施設修繕料	0	0	77,000	0	0
	火災保険料	2,076	2,076	2,076	2,076	2,076
	補修工事	0	12,166,000	0	0	0
	防犯設備保守点検料	198,000	198,000	198,000	198,000	198,000
	電気使用料	2,518,165	2,377,156	1,535,507	1,446,455	1,450,840
	機器等設置工事（AI カメラ）	0	0	13,310,000	0	0
	調査カメラ	0	0	442,200	1,326,600	1,326,600
	修繕料（AI カメラ）	0	0	0	182,600	0
	合計	20,136,241	34,543,232	35,364,783	22,955,731	25,777,516
合計	歳入合計	15,269,489	14,742,849	11,888,563	23,721,459	33,040,501
	歳出合計	20,136,241	34,543,232	35,364,783	22,955,731	25,777,516
	総計	-4,866,752	-19,800,383	-23,476,220	765,728	7,262,985

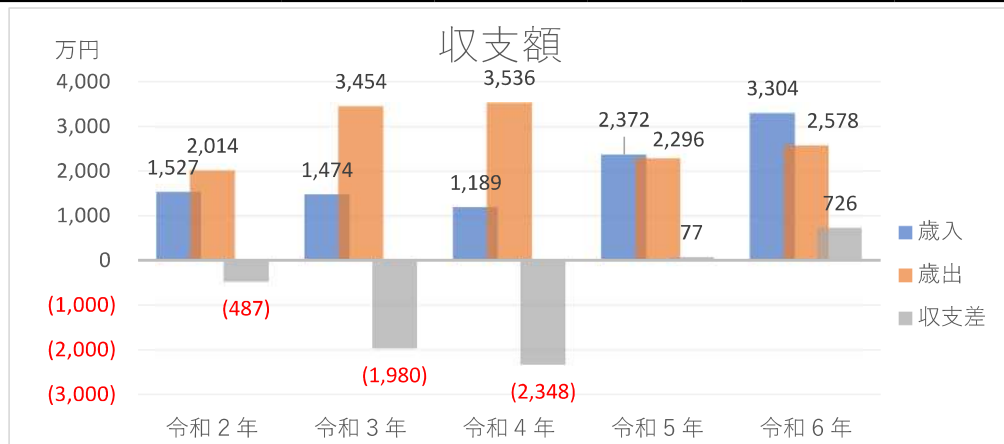


図 2-58 歳入・歳出額 (R2-R6)

(3) 駐車場管理運営事業分担金

- ・ 駐車場管理運営事業分担金は、令和 2～4 年度はコロナ禍により 50%に減額となっていた。
- ・ 年度により開業や撤退で事業者は入れ替わっているものの、概ね 24 事業者程度となっている。

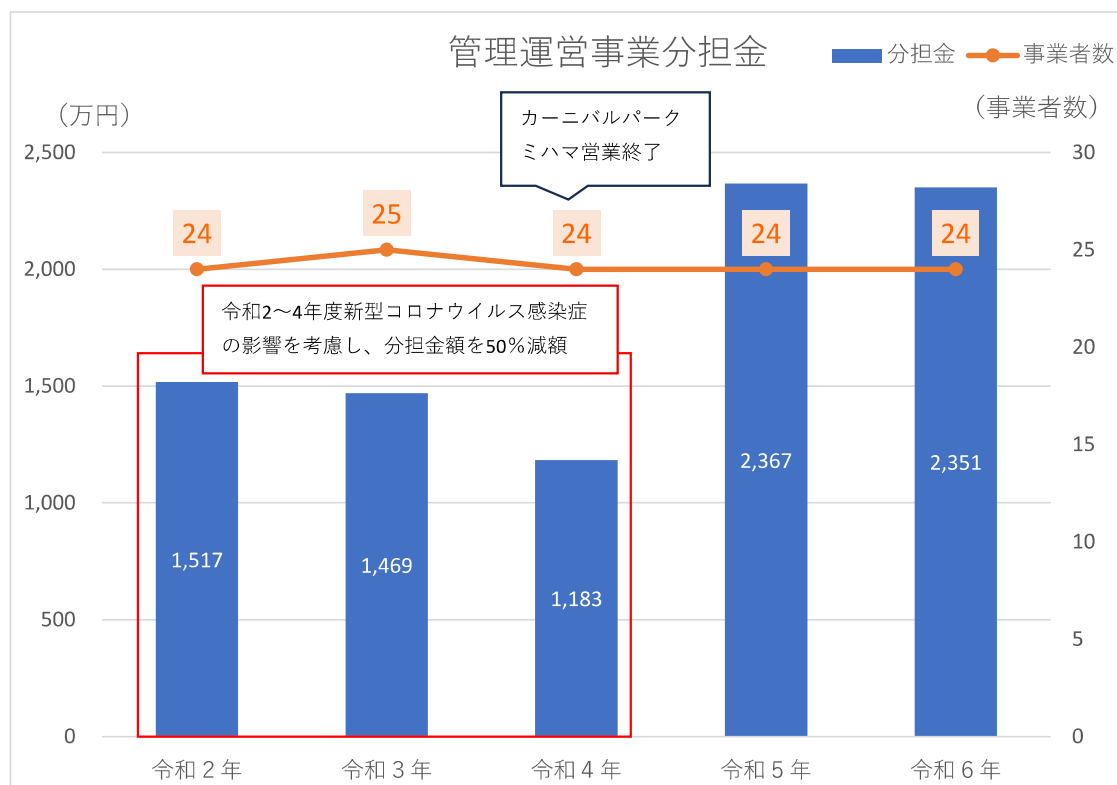


図 2-59 管理運営事業分担金・事業者数 (R2-R6)

2.4 課題の整理

前項までの整理を踏まえ、美浜駐車場の課題を整理した。

2.4.3 駐車場データの分析を踏まえた課題

- ・年間の総利用台数はわずかに減少しているが、北谷ゲートウェイ設置前から大幅な変動はない。
- ・北谷ゲートウェイの設置により駐車マスが減少したことから、混雑が悪化している。
- ・曜日別にみると、土日の平均利用台数が減少している（駐車場の混雑悪化により駐車出来ない利用者が発生している可能性がある。）。
- ・時間帯別の利用台数は北谷ゲートウェイ設置前後で変わらず、14時がピークとなっている。駐車マスが減少しているため北谷ゲートウェイ設置後の稼働率が高くなっており、設置後は平日 13 時～16 時、休日 13 時～18 時において稼働率が 80% 以上となっている。
- ・入出庫の状況は概ね同様の傾向にあるが、北谷ゲートウェイ設置後は出庫ピークがやや遅くなっている（16 時→17 時）。曜日別にみると、土日は 9 時から 17～19 時にかけて概ね 300 台程度で推移している。
※稼働率をみると、9 時の時点では混雑していないことから、混雑により 300 台しか入庫できないのではなく、300 台が現在の入口を踏まえた入庫の最大容量と考えられる。（土日は入口の容量を改善することで、より早い時間帯から駐車場が満車となる可能性がある）
- ・イオン側入口及びスターバックス側入口からの入庫が多い（出庫は 2 箇所と同じくらい）。入口から出る車両や出口から入る車両も存在する。

<まとめ>



- 北谷ゲートウェイ設置後に土日の利用台数が減少しており、休日の駐車場混雑により駐車できない事象が発生している可能性がある。
⇒**駐車マスが不足している**
- 入口 3 箇所から 1 時間に入庫できる台数は 300 台程度であり、利用が集中した際に周辺道路が混雑するおそれがある。また、入口・出口において逆走するケースも見られ、案内や運用の改善が必要である。
⇒**入口・出口の改善や駐車マスの案内・配置等の改善が求められる**

2.4.4 その他の想定される課題

駐車場データ分析以外の課題を整理した。

(4) 北谷ゲートウェイの状況

- ・北谷ゲートウェイは沖縄県の『観光 2 次交通結節点事業』として、北谷町美浜駐車

場の一部を活用し、令和 6～7 年度の 2 年間実施中である。利用者数も多く、バス事業者も概ね好評であり、沖縄観光における公共交通利用促進の目的は果たしているものと想定される。

- ・今後、北谷ゲートウェイの継続、本格運用を検討していく必要があり、美浜駐車場の一部を継続的に活用することが想定されることから、美浜駐車場のあり方を踏まえつつ、沖縄県との調整が必要である。

<まとめ>



- 北谷ゲートウェイの設置により、レンタカーだけでなく公共交通で北谷町を訪れる観光客の増加に繋がると考えられる。
- 今後、北谷ゲートウェイ本格運用時には駐車場の一部を活用することが想定されるため、設置分の駐車場台数が不足する。

(5) 周辺開発による駐車需要の増加

- ・今後も周辺エリアにおいてホテルや商業施設の建設が進む予定であり、地域の駐車需要は増加すると想定される。
- ・ただし、既存のホテルや施設はそれぞれ駐車場を有しており、今後も各施設に附属する駐車場を整備することも想定される。

(6) 既存駐車場の課題

- ・美浜駐車場内においても常に稼働が高いエリアと比較的低いエリアが存在する。
- ・現在は駐車場に入場するまで満空状況が把握できない状況となっており、稼働率が高い時間帯はあるものの満車状態となっていない場合も多い。
- ・美浜駐車場全体及び駐車場内のエリアごとの満空情報を提供し、駐車場を効率的に活用することが求められる。

(7) 周辺道路の混雑

- ・美浜駐車場周辺では、毎週土曜日 20 時に打ち上げられる花火を目的として多くの来訪者が集まり、周辺道路において混雑が発生している。特に、満車により周辺駐車場に入庫できなかった車両が周辺道路に滞留することで、激しい渋滞が生じている。
- ・駐車場周辺道路における混雑状況を把握するため、現地確認を実施した。その結果を以下に示す。

【2025 年 12 月 27 日 土曜日の渋滞状況】

【16:00】



【18:00】



【20:00】



【同時刻の様子】

①



②



③



④



第3章 現況分析を踏まえた機能拡張案の検討

第2章を踏まえ、美浜駐車場を立体駐車場とした場合における機能拡張案について、駐車台数や構造（階層）の異なる3案を作成した。

各案について、工事費及び維持管理費を概算で積算し、有料化した場合の収益予測及び収支計画を作成した。

3.1 立体駐車場整備に向けた考え方の整理

周辺状況やまちづくりの最新動向等も踏まえ、不足台数を整理するとともに、不足台数に対する対応方法を整理した。

3.1.1 周辺情報の整理

第2章で整理した美浜駐車場の課題や周辺の商業施設の状況、まちづくりの最新動向等を踏まえ、考え方を整理した。

(1) 美浜駐車場の状況（詳細は第2章参照）

第2章で整理したとおり、美浜駐車場自体の駐車台数は不足しており、北谷ゲートウェイ設置による不足分の補填や将来駐車需要等を含め、立体化が望まれる。

(2) 周辺商業施設の状況

美浜駐車場周辺の大型商業施設の状況を以下に整理した。

- ・アメリカンビレッジの店舗数は約200店舗であり、美浜駐車場は約1,500台となっている。
- ・周辺で競合する大型商業施設としては、サンエー浦添西海岸 PARCO CITY、イオンモールライカム等があり、どちらも店舗数は240～250、駐車場台数は約4,000台となっている。
- ・周辺の大型商業施設と比較すると駐車場台数が少ないが、周辺の大型商業施設と美浜駐車場（アメリカンビレッジ）では施設の特性が異なる部分もある。

表 3-1 周辺の大型商業施設とアメリカンビレッジの比較

	県内大型商業施設	美浜アメリカンビレッジ
規模	【サンエー浦添西海岸 PARCO CITY】 駐車場台数：約4,000台 店舗数：約250店舗 【イオンモール ライカム】 駐車場：約4,000台 店舗数：約240店舗	アメリカンビレッジ 店舗数：約200店舗 美浜駐車場台数：約1,500台 ※周辺の施設にも駐車場有
駐車場整備主体	・複合商業施設のため、民間企業1社で建設、管理している	・北谷町が整備した美浜駐車場のほか、店舗が独自で整備した駐車場もある。 ・美浜駐車場は、北谷町の競争力を高めるほか、交通渋滞緩和等を目的に設置。維

		持管理費は美浜地区の事業者から分担金を徴収し、その費用に充てている。
利用者の特徴	・観光客も対象としているが、県内客が中心で、主に飲食、物販が目的である。	・美浜アメリカンビレッジ等の観光、ホテル滞在等を含むため、大型商業施設より滞在時間が長い可能性がある。



■周辺の大型商業施設と比較すると、美浜駐車場の駐車台数は少ない。
⇒しかし、整備主体や利用者の特徴が異なることから、北谷町（アメリカンビレッジ）の特徴を踏まえつつ、駐車場台数を考える必要がある。

(3) 近年の駐車場政策の動向

国土交通省では、昨今の社会情勢の変化等を踏まえつつ、道路交通の円滑化のみならず、居心地が良く歩きたくなるまちづくりや土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について検討を行うため、「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」（令和4年10月～令和7年2月）を設置し、検討を行った。

また、「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」の議論を踏まえ、今後は「統合的な政策に基づき、駐車場の量や配置の状況を適切に把握してマネジメントしていくことが必要」という基本的認識のもと、国、地方公共団体、民間事業者がそれぞれの立場で取り組んでいくための指針として、ガイドライン（持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン）が取りまとめられた。

次頁より、「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」及び「持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン」の内容について示す。

持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン

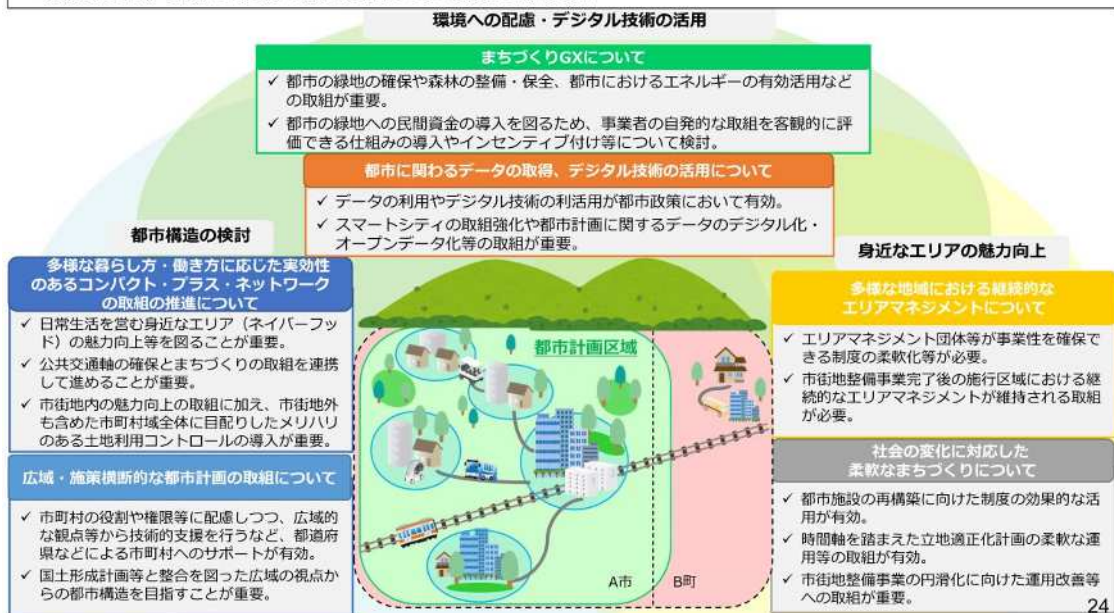
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html

○都市計画基本問題小委員会では、今後の都市政策の方向性として『都市構造の検討』『環境への配慮・デジタル技術の活用』『身近なエリアの魅力向上』が挙げられている。

⇒都市政策の方向を踏まえて、駐車場政策の方向性として、『駐車場の集約』『広域的な連携』『都市・交通政策だけでなく、物流や観光、環境、防災対策との連携』等が挙げられている。

②今後の都市政策について(都市計画基本問題小委員会中間とりまとめ) 国土交通省

- 今日の都市政策を巡る課題を踏まえて、都市計画基本問題小委員会において提言された中間とりまとめ(R5.4)では、「環境への配慮・デジタル技術の活用」、「都市構造の検討」、「身近なエリアの魅力向上」が挙げられており、駐車場政策においても、これらの考え方に沿って進める必要がある。



今後の都市政策を踏まえた駐車場政策の方向性について 国土交通省

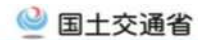
- 今後の都市政策の方向を踏まえつつ、これまでの駐車場政策及び本検討会・WGにおける議論も踏まえると、駐車場政策の対応としては以下の方向性で進めていくことが考えられる。

都市計画基本問題小委員会中間とりまとめ		駐車場政策における対応の方向性
環境への配慮・デジタル技術の活用	まちづくりGXについて	➢ 駐車場の緑化や、(経産省指針に基づく)EV充電器設置の適切な推進 ➢ 駐車場の集約(エコまち法の特例等)、パーク・アンド・ライド(P&R)の推進 ➢ 公共交通の利用促進、自転車の活用推進(シェアサイクル含む)との連携
	都市に関わるデータの取得、デジタル技術の活用	➢ 附置義務駐車場等の整備後の状況(廃止等)についての把握 ➢ 駐車場データやデジタル技術の活用による需給の適正化やマネジメント(整備適正化、事前予約制等)の推進
都市構造の検討	多様な暮らし方・働き方に応じた実効性のあるコンパクト・プラス・ネットワークの取組の推進について	➢ 都市の密度や土地利用の適正化の観点からの取組の推進(P&Rの推進や立体駐車場への集約の推進等)
	広域・施策横断的な都市計画の取組について	➢ P&R駐車場の利用促進等、広域的な連携にも留意(都道府県の役割) ➢ 都市・交通施策だけではなく、物流や観光、環境、防災施策と連携し、整合性のとれた駐車場施策の推進
身近なエリアの魅力向上	多様な地域における継続的なエリアマネジメントについて	➢ エリアマネジメント団体・まちづくり会社等地域のまちづくり関係者と連携した一体的な駐車場運営の推進 ➢ 遊休駐車場空間のまちづくりへの活用を推進
	社会の変化に対応した柔軟なまちづくりについて	➢ 駐車場のシェアモビリティポートとしての活用や、一般車駐車を他車種(荷捌き、車椅子使用者、自動二輪車等)への転用等柔軟な活用の推進 ➢ タイムシェアによる荷捌き・観光バス駐車場確保や遊休時の駐車施設以外の利用など、空間の有効活用を推進

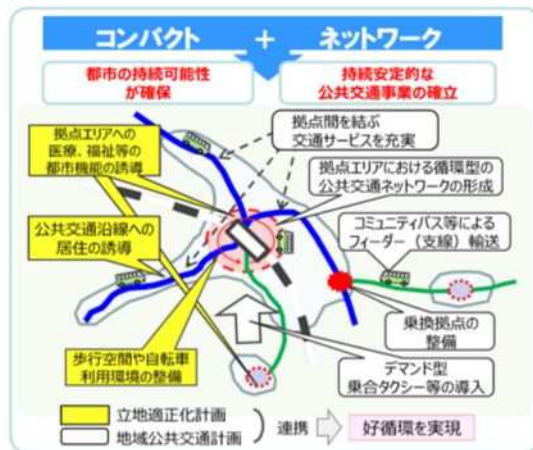
○コンパクト・プラス・ネットワークの取組を進めることが必要であるが、土地の高度利用を図るエリアにおいて駐車場を設置する場合は立体駐車場により確保するなど、土地利用との調和を図る必要があると述べられている。

○駐車場マネジメントによるコンパクトな都市のイメージとして、駐車場の集約化が挙げられている。

参考:コンパクト・プラス・ネットワークと駐車場について



- 都市は人口や産業を一定のエリアに集中させることで経済性を高めていく、密度の経済性により発展してきたが、人口減少や中心市街地の空洞化等により必要な密度が維持できない地域も出てきており、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を進めることが必要。
- 都市機能の誘導を図る中心市街地において、自動車の駐車に必要な面積は大きく、道路容量に制約のある中心市街地の場合、公共交通に比して輸送能力が限られる自家用車で訪問は渋滞等の原因となるため、**既存施設活用・過剰整備の抑制**、パーク&ライド等により**都市空間の効率的な利用**を図る必要がある。
- また、土地の高度利用を図るエリアにおいて駐車場を設置しようとする場合は、立体駐車場により確保するなど、望ましい**土地利用と調和**を図る必要がある。



【参考】都市において必要な空間の面積の比較

自動車1台の駐車に必要な面積	25~30㎡ (車路を含む) ※1
	※1 原単位1台/150㎡の場合、2層に相当
住宅の1人当たり居住室の面積 (畳数)	25.7㎡ (14.11畳) ※2
オフィスワーカー1人当たりの床面積	12.5㎡ ※3
自転車1台の駐車に必要な面積	1.5㎡ (車路を含む) ※4

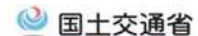
- ※1 厚井隆幸ほか「駐車場からのまちづくり」
- ※2 総務省統計局「平成30年住宅・土地統計調査」
- ※3 日本ビルデング協会連合会「ビル実態調査 (平成25年版)」
- ※4 一般社団法人 カーフリーデザイン資料

【参考】移動に必要な道路面積の比較 (さいたま市資料)



27

駐車場マネジメント・立地適正化により実現を図る都市のイメージ



- 立地適正化による都市機能の誘導施策等と併せて、駐車場のマネジメントに取り組んでいくことで、中心市街地への車の流入の抑制及び公共交通の利用率向上、土地利用の適正化により、幅広い世代が車に依存せず日常生活を営むことが出来る人間中心の都市空間の創出及び中心市街地の賑わい創出等が期待される。

市街地の拡散が進んだ都市 (イメージ)

- 幹線道路沿いに商業施設等が立地する一方、駅周辺等の中心市街地は低未利用地化 (空店舗や平面駐車場) し、賑わいが喪失
- 平面駐車場による舗装面積の増加、都市の緑化率の低下による、環境負荷の増加、ヒートアイランド現象の懸念
- 日常生活 (通勤や買物等) を営むためには自動車に依存せざるをえず、移動に自動車が不可欠のため、朝夕の通勤時等は渋滞
- 学生や高齢者などの自動車を使えない者が日常生活 (通学・通院、行政手続・交流等) をするには、公共交通や家族の送迎が必要
- 公共交通が必要なエリアは広いが、利用者密度が低く、維持が困難

コンパクトな都市 (イメージ)

- 中心市街地に都市機能 (商業・業務) が集積するとともに、公共交通利用が図られていることにより、自家用車流入の抑制、歩きやすい人中心の空間・賑わいの創出 (交通結節点を核とした経済活動や人々の交流)
- 土地利用の適正化による、緑地等の維持・増加や環境負荷の低減
- 学生から高齢者まで幅広い世代が公共交通や徒歩交通により、日常生活を営むことが可能
- 通勤に公共交通や自転車を使う人が増えることで、事務所の従業員用駐車場の削減が可能になり、駐車場整備費削減・都市空間の有効活用が図られるとともに、公共交通の利用率向上や、朝夕の道路渋滞が緩和



32

- 持続可能な観光という視点から、観光バスの乗降場所や駐車場の確保が述べられている。
- また、関係者との連携、駐車場の質の向上、配置の適正化等についても述べられている。

とりまとめのポイント II 基本的な考え方 (3) 駐車場をとりまく動向(交通・物流・観光等)

・持続可能な地域交通の必要性

⇒ P&Rをはじめとした公共交通との連携・分担により、過度な自家用車利用・渋滞の抑制により、公共交通の利用促進・定時制向上等、持続可能な地域交通のあり方と連携した駐車場政策が必要



・物流「2024年問題」をはじめとした、人手不足の懸念

⇒ 荷さばき駐車施設の確保など、物流の効率化、持続可能な物流に向けた関係者連携による駐車場政策が必要



・国際的な持続可能な観光への関心・意識の高まり

⇒ 観光バスの乗降場所や駐車場の確保等により、地域住民の生活環境を維持しつつ、観光客の満足度の向上を図るなど、「住んでよし、訪れてよし」の地域づくりと連携した駐車場政策が必要

持続可能な観光地域づくり戦略

- 観光振興が地域社会・経済に好循環を生む仕組みづくりを推進する
- 観光産業の収益力・生産性を向上させ、従事者の待遇改善にもつなげる（「稼げる産業・稼げる地域」）
- 地域住民の理解も得ながら、地域の自然、文化の保全と観光を両立させる（「住んでよし、訪れてよし」）



・CASEをはじめとした、100年に一度の自動車産業の変化

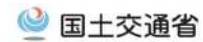
⇒ 車両の電動化やシェアサービスの普及、自動運転化、多様な車両（電動キックボード、新基準原付等）に対応した駐車場政策が必要

CASEの進展



6

とりまとめのポイント III 具体的な施策の進め方 1. 計画的な取組



- まちづくり、都市交通に係る上位計画を考慮するとともに、駐車場の需給の把握を行い、「目指すべき都市の将来像」を検討するとともに、適切な目標（駐車場供給・配置に加えて、交通分担率、土地利用等）を設定。
- 産学官連携（エリマネ団体、物流事業者、駐車場設置管理者等）により継続的に取組むとともに、定期的に見直しを実施。
- マネジメントのための施策・手段について、制度・事例を紹介。（駐車場の設置運営に係る規制、誘導等）

計画の検討		産学官連携による取組	
基本方針 の検討	交通・まちづくりに係る上位計画を踏まえた、地域における駐車場政策の検討 例：都市計画マスタープラン、立地適正化計画、都市・地域総合交通戦略、地域公共交通計画 等 駐車場の需要及び供給の把握 車種別・路上駐車などの把握、関係者へのヒアリング等により駐車・交通ニーズや駐車場に係るまちづくりのニーズを把握 将来需要・供給について検討 目指していく交通分担率や開発動向等を考慮	関係者の 特定	駐車場・交通に係る関係者の検討（産学官連携による検討） 例：学識者、道路管理者、交通管理者、地域住民、利用者団体、駐車場事業者、地域事業者 等 ※ 会議出席に限らず、ヒアリング等により、意見を反映 ※ 協議会等により継続的に進捗を確認
	上位計画等も踏まえて目標を設定 例：駐車場供給量、交通分担率、人流、道路混雑、土地利用 等 中長期的な目標として設定しつつ、定期的な見直し 5年に一度を目処に需給の調査を行い、見直し（開発動向を踏まえて必要に応じて随時見直し） ※ 計画期間自体は各種関連計画と合わせて長期	関係者の 責務	目標達成に向けて、関係者に求められる取組や役割を明確化 例：発生原因者による整備を原則としつつ、公共による誘導等の関与について記載
目標・ 期間		目標達成の為に必要な措置	
区域の 設定	駐車場のマネジメントが求められる区域を指定 関連計画やまちづくり・駐車場・交通の状況を踏まえて設定。 必要に応じて、行政区をまたがる広域的な取組や連携した取組も必要	需要・ 供給 適正化	供給の適正化について検討 附置義務の適正化や公共駐車場の見直し、土地利用転換等 需要の適正化について検討 駐車場情報の発信強化、事前予約制導入等によるタイムシェアリング、価格の適正化、公共交通や自転車の利用促進、P&R、路上駐車対策 等
		配置 適正化・ 質の向上	質の向上に向けた施策の検討 駐車場配置適正化区域の設定、条例等による適正化 集約駐車場の整備・指定・活用促進 駐車場の遊休時期（土日）の活用推進 等

※ 駐車場整備計画だけではなく、地域の課題や実情に応じて、都市や交通に係る他の計画と併せて柔軟に策定することも可能

※ 駐車場整備計画だけではなく、地域の課題や実情に応じて、都市や交通に係る他の計画と併せて柔軟に策定することも可能

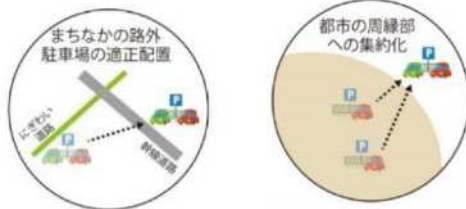
7

とりまとめのポイントⅢ 具体的な施策の進め方 2. 施設の構造設備に係る施策 国土交通省

- 路外駐車場配置等基準導入、附置義務駐車施設等のフリンジへの集約による配置の適正化に取り組むとともに、**質の向上**に向けて、駐車場の交通結節点としての機能の向上、**まちの入口**としての案内・機能の充実、**景観**等への配慮により**魅力的な駐車場**を目指していくことが必要。
- また、**新基準原付**、普通車や貨物車の**大型化**、**リフト付福祉車両**の高さなど、**車両の変化への対応**が必要。

配置の適正化

(都市再生特別措置法に基づく路外駐車場配置等基準の導入等)



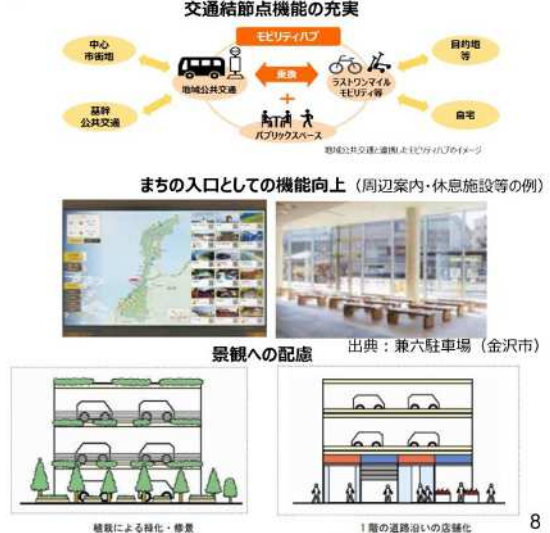
車両の変化への対応

(標準駐車場条例の改正等)

種別	規格 ※赤字はR7.3改正後
小型車 7割	2.3m×5m以上
普通車 3割	2.5m×6m以上
車椅子使用者用	3.5m×6m以上 高さ2.3m以上
荷さばき用	3m×7.7m 高さ3.2m以上
自動二輪車	1m×2.3m以上

質の向上

(参考事例の紹介、予算支援等)



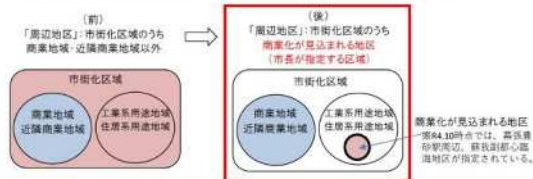
とりまとめのポイントⅢ 具体的な施策の進め方 3. 駐車場の整備(供給)施策 国土交通省

- 附置義務制度の見直し推進により、**区域**や**建築物用途**、**車種**ごとの量の適正化を推進。
- 標準駐車場条例改正により、**公共交通利用促進措置**の導入による**交通施策**との調和や、**隔地・集約**の推進による**配置の適正化**、**既存附置義務駐車施設の振替・緩和**等による**制度の柔軟な運用**の推進。
- 駐車場設置に伴う、**外部不経済への対応**に向けて、**土地利用**や**駐車場の量の適正化**に係る事例を紹介。

附置義務の見直し

(参考事例の紹介等)

【参考】附置義務の**区域**や**原単位**を見直す一方、**自動二輪車用**や**荷さばき駐車施設**の附置義務を導入した例 (千葉市)



交通施策との調和、配置の適正化

(標準駐車場条例の改正等)

【参考】**公共交通利用促進措置**や**集約駐車場**の取組例

歩行者デッキ整備 公共交通待合施設整備 附置義務の集約化



出典：森ビル・札幌市資料

制度の柔軟な運用

(標準駐車場条例の改正等)

【参考】不足する車種の駐車施設への**振替**の例 (大阪市)

荷さばき駐車施設：四輪車の附置義務駐車台数の**2倍換算**して算入可能 (荷さばき5台/四輪車10台分が上限)

自動二輪車：自動二輪車の附置義務台数以上に整備する場合、**自動二輪車用5台につき四輪車1台に振替可能**

※ **既存附置義務駐車施設**にも適用可能

(広島市)

自転車：駐輪場の附置義務以上に整備する場合、**自転車用5台につき四輪車1台に振替可能** (10%上限)

外部不経済への対応

(参考事例の紹介)

【参考】地区内の**有料駐車場設置禁止**や**車両の進入規制**、**地区外の駐車場への集約**の例 (白川村)

取組前



取組後



3.1.2 想定される不足台数と対応方法の整理

美浜駐車場の課題に対しては、以下の事項について検討する必要がある。

(4) 不足台数について

現在、美浜駐車場は混雑しており、駐車台数が不足していると考えられる。不足台数については、以下のA～Cのとおり想定される。

$$\text{不足台数} = \text{A. 混雑により収容しきれていない需要} + \text{B. 北谷ゲートウェイの敷地による不足分} + \text{C. 周辺開発を含めた将来需要}$$

A. 混雑により収容しきれていない需要

現時点で考えられる設定パターンを複数検討した。

A-1. 休日は北谷ゲートウェイ設置後、混雑により利用台数が減少している。

本来取り込めていたはずの需要を、現在逃がしている需要として追加台数とする。

北谷ゲートウェイ設置前後の土曜日の平均利用台数の差；307 台

A-2. 休日が混雑しているため、休日の稼働率を平日程度の稼働率まで抑えることを想定し、追加台数を設定

北谷ゲートウェイ設置前；平日 2,699 台/日、休日 3,960 台/日（平日の 1.47 倍）

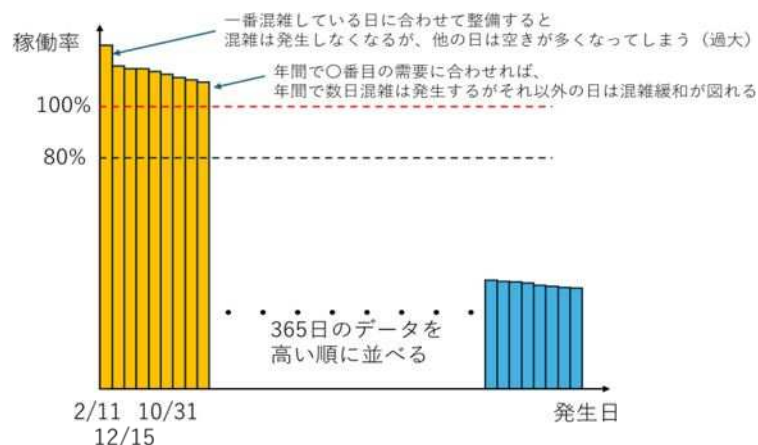
北谷ゲートウェイ設置後；平日 2,780 台/日、休日 3,676 台/日（平日の 1.32 倍）

⇒北谷ゲートウェイ設置前の駐車マス 1,463 台×1.47（または 1.32）

＝688 台（または 468 台）

A-3. イベント等の特異日には、駐車台数以上の車両が駐車場内に入庫している状況が散見される。ただし、年間最大値に合わせて整備を行うと過大な整備となるため、年間数日程度は稼働率 100%以上となる日があっても許容することとし、例えば、年間で 30 番目に高い稼働率を踏まえて、追加台数を設定する。

（イメージ）



＜実際の年間の稼働率（稼働率順）＞

- ・年間で稼働率が100%を超えた日は17日間、95%以上であった日は49日間であった。



→期間中の最大稼働率が112%であったため、これに対応する場合、北谷ゲートウェイ設置前の駐車マス1,463台×1.12=176台となる。

これにA-1（混雑により逃していると思われる車両）を加えると、483台となる。

B. 北谷ゲートウェイの敷地分の不足

令和8年度からは敷地が縮小される見込みであるが、本格運用時の敷地については今後検討される見込みである。現時点では本格運用時は不明であるため、現況の値を整理した。

- B.（本格運用時の敷地で再設定する必要があるが）実証実験時に活用していた駐車場敷地分とする。

北谷ゲートウェイ実証実験時の敷地分で不足する駐車マス：245台

C. 周辺開発を含めた将来需要

ホテル等の周辺開発を含めた将来需要は、現時点では不明である。前述の近年の駐車場政策の動向で示したとおり、駐車場については個別施設で確保するパターン

が主流であったが、土地利用の効率化等を踏まえ集約する考え方も出てきていることから、現時点では以下のパターンが考えられる。

C-1. 新規開発の需要については個別施設において駐車場を確保する：追加台数 0 台

C-2. 新規開発の需要を踏まえ、追加台数を設定する：追加台数は要調査

A～Cを踏まえ、不足台数を次の考え方により算出した。

$$\begin{array}{lcl} \text{不足台数} = & \text{A. 混雑により} & + \text{B. 北谷ゲートウェイの} + \text{C. 周辺開発を含めた} \\ & \text{収容しきれっていない} & \text{敷地による不足分} & \text{将来需要} \\ & \text{需要} & & \\ & (300\sim700\text{台}) & + (245\text{台}) & + \alpha \end{array}$$

将来需要が現時点では明らかではないが、必要な駐車台数は、最小（A+B）で約 600 台、最大（A+B+C）で約 1,000～1,500 台と想定される。

参考：周辺商業施設の駐車場規模を踏まえた台数設定

- ・ 前述した周辺の大型商業施設であるサンエー浦添西海岸 PARCO CITY、イオンモールのライカムは、いずれも店舗数 240～250 店舗、駐車台数約 4,000 台となっている。
- ・ 美浜駐車場の駐車台数が約 1,500 台に対して、これらは約 4,000 台である。約 2,500 台の差があるが、美浜駐車場単体ではなく、周辺も含めた地域全体の総駐車台数と比較すべきと考えられるため、不足台数を 2,500 台とすることは単純な店舗数では説明が付きにくい。
- ・ 一方、大型商業施設は飲食・物販が中心であり、美浜駐車場よりも滞在時間が短く回転率が高いと想定される。そのため、滞在時間を比較し、その差を考慮した駐車台数を検討する必要がある。

<参考資料> 周辺の駐車場台数 ※駐車台数は要確認



(5) 不足台数の確保に向けた方策の整理

美浜駐車場の敷地内で不足台数を確保する方法としては、①平面駐車場の駐車マス・車路の改良、②立体駐車場整備の2パターンが考えられる。

①平面駐車場の駐車マス・車路の改良

不足台数が少ない場合は、現在の平面駐車場のレイアウトを変更することで、駐車マスを増加させられる可能性がある。



図 3-1 美浜駐車場の駐車マス・車路の改良の方向性

②立体駐車場整備

不足台数を補う方法として、駐車場の立体化が考えられる。

なお、駐車場立体化に関する留意事項は以下のとおりである。

- ・美浜駐車場は広い平面駐車場となっており、不足分を2層で確保する場合、2階部分の面積もかなり広くなると想定される。
- ・立体駐車場では1階と2階を結ぶ車路を設置する必要があり、面積を広くするとピーク時に車両が車路に集中し、混雑が発生するおそれがある。(車路を複数箇所に設置する方法もあるが、車路部分には駐車マスを設置できないため、車路を増やすと駐車面積として非効率となる。)
- ・このため、面積を絞り3層、4層で立体駐車場を設置することも想定される。3層、4層の立体駐車場の場合、防災上の垂直避難も可能となり、防災機能の向上にも寄与できる可能性がある。
- ・必要に応じて、商工施設も必要となる。

③その他の駐車台数確保・効率化手法

その他の駐車台数確保・効率化の手法としては、周辺駐車場を含めた需要の配分、駐車場満空情報の提供や駐車場内の誘導案内の充実が考えられる。

< 周辺駐車場を含めた需要の配分 >

- ・ 美浜駐車場の周辺も含めた総駐車台数と稼働状況を踏まえて検討することが考えられる。
- ・ エリア全体の駐車場の稼働状況を把握し、周遊バス等で駐車場と各施設を接続することで、エリア全体の駐車場を効率的に活用する。

< 駐車場満空情報や駐車場内の案内の充実 >

- ・ 美浜駐車場全体の満空情報を提供し、周辺駐車場と効率的に連携するとともに、美浜駐車場内のエリアごとの満空状況表示や誘導案内の充実を図り、駐車場を効率的に活用することが想定される。

3.2 立体駐車場とした場合の機能拡張案の検討

(1) 不足台数の設定

3.1 を踏まえると、不足台数については以下の3パターンが設定できる。

表 3-2 不足台数と設定根拠

パターン	不足台数	設定理由
1	600 台	北谷ゲートウェイ設置による混雑により逃している休日の利用台数約 300 台＋北谷ゲートウェイの設置によって不足する台数
2	1,000 台	現況の休日が混雑しており、休日の稼働率を平日程度の稼働率まで抑えることを想定した追加台数約 700 台＋北谷ゲートウェイの設置によって不足する台数
3	1,500 台	パターン2に周辺開発需要を見込んだ台数 ※地域全体の駐車台数が約 2,500 台であるのに対し、周辺商業施設の駐車台数は約 4,000 台であり、その差を不足台数として見込んだもの

(2) 検討の前提条件

以下の点を踏まえて検討を行う。

<立体駐車場整備の留意事項>

- ・美浜駐車場は広い平面駐車場となっており、不足分を2層で確保する場合、2層部分の面積もかなり広くなると想定される。
- ・立体駐車場では、1階と2階を結ぶ車路を設置する必要がある、面積を広くするとピーク時に車両が車路に集中し、混雑が発生するおそれがある。（車路を複数箇所に設置する方法もあるが、車路部分にはは駐車マスを設置できないため、車路を増やすと駐車面積として非効率となる。）
- ・このため、面積を絞り3層、4層で立体駐車場を設置することも想定される。3層、4層の立体駐車場の場合、防災上の垂直避難も可能となり、防災機能の向上にも寄与できる可能性がある。
- ・必要に応じて、乗降施設も必要となる。

1) 既存出入口との関係

- ・第2章で述べたとおり、出入口ごとに利用台数が異なっており、誤侵入等も発生している。
- ・立体駐車場が整備されると、駐車場外側からも認識しやすくなるため、出入口ごとの利用台数が変化する可能性がある。

2) 北谷ゲートウェイとの関係

- ・現在、北谷ゲートウェイはAエリアで運用中である。
- ・本格運用に向けては別のエリアで運用される可能性もあり、北谷ゲートウェイの位置と立体駐車場の位置関係を考慮する必要がある。（現時点ではFエリアを想定することとする。）

3) エリアごとの利用状況

- ・駐車マスごとの駐車状況に関するデータがないため、エリアごとの駐車状況は正確には把握できないが、現状では駐車場の利便性からCエリアとBエリアの稼働率が高い状況となっている。
- ・駐車場を増設する場合は、利便性の高いエリアにおいて増設することが望ましい。

Aエリア：245 台、Bエリア：186 台、Cエリア：271 台

Dエリア：296 台、Eエリア：145 台、Fエリア：320 台



図 3-2 立体駐車場整備に関する留意点

4) 階層の考え方

- ・立体駐車場を2層で確保する場合、広い面積が必要となる（1階部分は概ね日陰になり、夏期は駐車車両の車内温度をやや抑制できる。一方、夕方以降は1階部分が薄暗くなるため、防犯面や事故対策等への配慮も必要となる可能性がある）。
- ・立体駐車場では、1階と2階を結ぶ車路を設置する必要があり、面積を広くするとピーク時に車両が車路に集中し、混雑が発生するおそれがある。2層とする場合は、車路を複数箇所に設置することも想定する。
- ・一方、面積を絞り3～4層、5～6層で立体駐車場を設置することも想定する。

※この場合、防災上の垂直避難も可能となり、防災機能の向上にも寄与できる。

沖縄県津波浸水想定（平成 27 年 3 月）によると、北谷町の最大津波高（満潮位含む）は約 6.0m であり、美浜駐車場付近の地盤高は約 3.0～4.3m であることから、最大浸水深は 1.0m～2.0m 未満となっている。

5) 階層と建設コスト

- ・ 5～6層とする場合、昇降設備が必要となり、コスト増が見込まれる。
- ・ 詳細は今後、駐車場事業者へのヒアリングにおいて確認が必要であること。

効率的な階層構成の考え方は以下のとおりである。

効率的な階層構成＝「(1)1層の面積を大きくしすぎない」「(2)動線を交錯させない」「(3)5層以上の場合歩行者昇降設備（エレベーター等）のコストも考慮して判断」

※2層では車両の集中や歩行距離の増大等の課題が生じやすいと想定されるため、現時点では3～4層（昇降設備なし）が望ましい。

(3) 拡張案の作成

(1)(2)を踏まえると、拡張案については以下のパターンが考えられる。不足台数ごとに階層を増やしていく形になり、利用者の利便性向上、北谷ゲートウェイとの位置関係を考慮すると、『C・Fで確保するパターン』『A・B・Cで確保するパターン』『B・Cで確保するパターン』の3つが考えられる。

表 3-3 不足台数と設定根拠

パターン	不足台数	考えられるエリアと階層
1	600 台	1-① A・B・C で2層
		1-② B・C・E・F で2～3層
		1-③ C・Fで2層
2	1,000 台	2-① A・B・C で3層
		2-② B・C・E・F で4層
		2-③ C・Fで3層
3	1,500 台	3-① A・B・C で4層
		3-② B・C・E・F で5層
		3-③ C・Fで4層



図 3-3 立体駐車場整備の機能拡張案

3.3 概算費用、収益予測等

(1) 概算費用の算出

事例収集等から、立体駐車場整備に関する概算費用を算出した。

1) 県内事例

- ・県内では、大和リースへのヒアリングにおいても紹介があった豊見城市防災駐車場のみ、事業費が公表されている状況である。

表 3-4 県内事例

No.	駐車場名/場所	規模 (台数/延床面積)	費用
1	豊見城市防災駐車場 (沖縄県豊見城市)	450 台/9,360 m ² 5 層 6 段	約 28.0 億
2	那覇空港南側新立体 駐車場 (沖縄県那覇 市)	約 1,200 台 4 階建 (1 階バスプー ル、2～R 階 駐車場)	約 370 億円 ※空港全体再整備事業全体

2) 県外事例

- ・規模や構造はそれぞれ異なるが、県外事例のうち規模と費用が収集できた事例を以下に示す。

表 3-5 県内事例

No.	駐車場名/場所	規模 (台数/延床面積)	費用
1	宮崎市新庁舎立体駐車場 (宮崎県宮崎市)	235 台/8,900 m ² 3 層 4 段	約 17.0 億円(計画時)
2	富士見公園 (神奈川県川崎市)	291 台/5,102 m ² 2 層 3 段	約 7.7 億円
3	朝倉駅前立体駐車場 (愛知県知多市)	286 台/5,897 m ² 3 層 4 段	約 10.0 億円(計画時)
4	山口市新本庁舎立体駐車場 (山口県山口市)	450 台/10,800 m ² 3 層 4 段	約 12.7 億円(計画時)
5	防府市新庁舎立体駐車場 (山口県防府市)	約 300 台	約 106 億円 (庁舎＋立体 駐車場を含む)
6	徳島県立体駐車場整備事業 (徳島県徳島市)	立体駐車場 ・屋外駐車場で 210 台以上 3 層 4 段、または 4 層 5 段	※公募 P・F・O・S 段階 事業費上限：約 9.3 億円 ①設計費 58 百万円 ②工事費約 8.6 億円 ③工事監理費 12 百万円

7	茨城県立体駐車場整備事業 (PFI) (茨城県)	約 2,200 台/約 13,750 m ²	約 22 億円 (施設設計、建設、維持管理の総額)
8	岐阜県立多治見病院立体駐車場 (岐阜県)	446 台 第一駐車場 259 台 /5,125 m ² 第二駐車場 187 台 /4,172 m ²	約 14.4 億円 ①立体駐車場整備・保守 管理費用約 9 億円 ②駐車場運営管理費用 約 5.4 億円

※その他：宮崎県「環境配慮型県庁立体駐車場整備事業」(245 台) 14.9 億円で業務発注という情報があったが、台数や延べ床面積等が不明

3) 概算費用の整理

1) 2) の事例のうち、整備台数と建築費用が明確である事例について、1 台当たりの建築費用を算出した。

表 3-6 1 台あたりの費用

No.	駐車場名	費用	整備台数	1 台あたりの費用
県内-1	豊見城市防災駐車場	約 28.0 億円	450 台	約 622 万/台
県外-1	宮崎市新庁舎立体駐車場	約 17.0 億円	235 台	約 723 万/台
県外-2	富士見公園	約 7.7 億円	291 台	約 264 万/台
県外-3	朝倉駅前立体駐車場	約 10.0 億円	286 台	約 350 万/台
県外-4	山口市新本庁舎立体駐車場	約 12.7 億円	450 台	約 282 万/台
県外-6	徳島県立体駐車場整備事業	約 8.6 億円	210 台	約 409 万/台

一般的には、1 台あたりの費用は約 350 万円/台とされているが、上記のとおり、仕様により費用に大幅な変動がある結果となっている。

現時点では整備台数や仕様が明確ではないため、沖縄県内の事例である豊見城市の費用を参考に算出すると、600 台整備の場合は 37.3 億円、1,000 台整備の場合は 62.2 億円、1,500 台整備の場合は 93.3 億円となる。

駐車場の維持管理費については、ヒアリングによりカメラ式・キャッシュレス決済に係るシステム管理費、清掃費、電気代、その他塩害対策など軽微な対応費が必要となることがわかった。同規模の駐車場を想定した場合、年間の維持管理費は概ね **720 万～1,200 万円程度**と見込まれる。

表 3-7 維持管理費の想定

項目	内容	月額目安
カメラ式・キャッシュレス関連費	カメラ式駐車場システム、決済管理、売上管理等	40 万～50 万円
清掃費	場内のごみ拾い、簡易清掃、落ち葉処理等	10 万～20 万円
電気代	カメラ、通信機器、照明、決済機器等	8 万～15 万円

軽微な対応費	表示物の交換、消耗品、簡易補修等	5 万～10 万円
合計		60 万～100 万円程度

(2) 有料駐車場とした場合の収益の検討

第 2 章で整理したとおり、美浜駐車場の利用者は、一般利用者（町民・県民）、観光客（レンタカー利用者）、米軍関係、従業員に分類される。

表 3-8 対象者と考え方

対象	考え方
一般利用者（町民・県民）	・これまで無料で利用できたため、有料化への反対が想定される。
米軍関係	
従業員	
観光客（レンタカー利用者）	・一般利用者と同様に有料化への反対が想定されるものの、県内外の観光地では有料駐車場が存在し、観光利用であることから一般利用者等よりも料金抵抗は低い。

有料駐車場とした場合は、以下のパターンが想定される。

なお、料金については周辺駐車場の料金を踏まえ、500 円/日とした。

※実際には滞在時間に応じて料金変動するケースも想定されるが、本件等では一律 500 円として試算した。

表 3-9 収益検討パターン

パターン	考え方	
1	全利用者から料金収受	・全利用者一律 500 円/日を徴収
2	観光客のみ料金収受	・一般利用者、米軍関係、従業員は無料 ・観光客のみ 500 円/日を徴収
3	観光客及び通勤利用から料金収受	・一般利用者、米軍関係は無料 ・観光客は 500 円/日を徴収 ・従業員は、定期利用として、5,000 円/月を徴収

試算結果を次ページ以降に示す。北谷ゲートウェイ設置後の 1 年間のデータを基に、属性割合は 2025 年 2 月の一般利用者 69%、観光客 25%、米軍関係 6%を用い、従業員は月 8 回以上利用かつ平均 3 時間以上滞在した車両として 1,742 台とした。

①条件の整理（北谷ゲートウェイ設置後 1 年間：2024. 5. 13～2025. 5. 12）

利用台数合計 1,052,592 台

内訳 一般（69%）；726,288 台 ※通勤利用（従業員）は 1,742 人

観光客（25%）；263,148 台

米軍関係（6%）；63,156 台

②試算結果

パターン	試算結果	備考
パターン 1 ; 全利用者から料金収受 県内利用者（従業員も含む）：500 円 観光客：500 円	年間 526,296,000 円/年 内訳 一般 363,144,000 円/年 観光客 131,574,000 円/年 米軍関係 31,578,000 円/年	
パターン 2 ; 観光客のみ料金収受 県内利用者（従業員も含む）：無料 観光客：500 円	年間 131,574,000 円/年 内訳 一般 0 円/年 観光客 131,574,000 円/年 米軍関係 0 円/年	
パターン 3 ; 観光客及び通勤利用から料金収受 県内利用者（従業員を除く）：無料 観光客：500 円 従業員：5,000 円/月	年間 140,284,000 円/年 内訳 一般（従業員のみ）8,710,000 円/年 観光客 131,574,000 円/年 米軍関係 0 円/年	



- 現在の利用台数を基に全利用者から料金収受した場合、5.26 億円/年の収益が見込まれる。
- 現在の利用台数を基に、観光客のみから料金収受した場合、1.32 億円/年の収益が見込まれる。
- いずれのパターンにおいても、有料化により周辺の無料駐車場へ転換する車両が増加することが想定されるため、有料化の内容については慎重に検討していく必要がある。
- 従業員の料金は 5,000 円/月としているが、周辺の月極駐車場の相場も含めて検討する必要がある。

(3) 駐車場有料化に伴う官民連携の可能性

第 2 章で整理したとおり、美浜駐車場の維持管理費は現状で約 2,600 万円/年（令和 6 年度実績）であり、有料化した場合、増設した立体駐車場の維持管理費も含めて、賄うことができると想定される。

一方、初期整備費用については、600 台整備の場合でも約 37.3 億円と想定されることから、料金設定や対象者次第ではあるが、全額を収益から回収することは難しい可能性がある。

第4章 機能拡張のための事業手法検討

事業への参画が見込まれる民間事業者に対し、官民連携による立体駐車場整備に係る意向調査を実施した。また、町主体で整備する場合に今後必要となる業務や調査、工事等を整理するとともに、立体駐車場整備までのスケジュールを整理した。

4.1 官民連携（PPP/PFI）の検討

事業への参画が見込まれる民間事業者に対し、官民連携による立体駐車場整備に係る意向調査を実施した。

(1) ヒアリング資料作成

ヒアリング資料を次頁以降に示す。

北谷町美浜駐車場に関する意見交換

1. 背景・目的:

(1) 美浜駐車場の概要

名称: 美浜駐車場

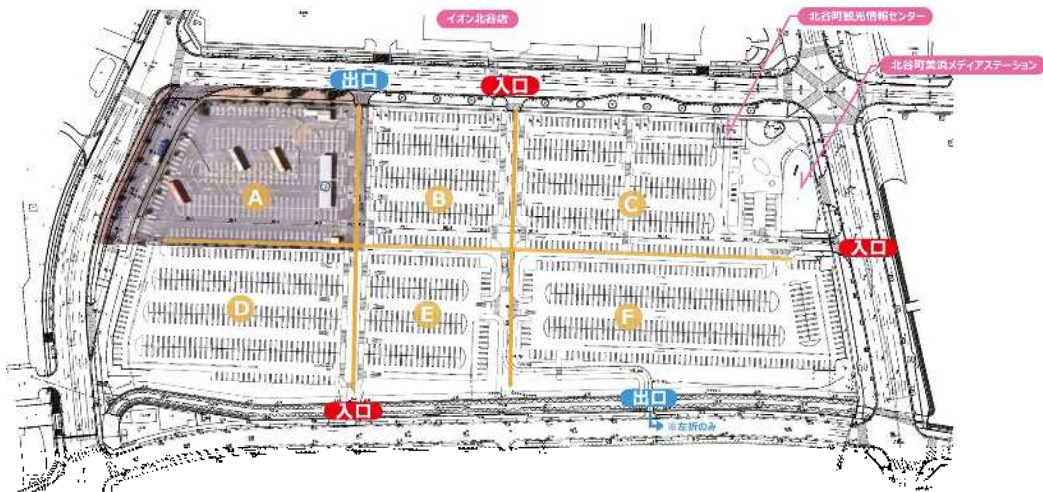
設置場所: 沖縄県中頭郡北谷町字美浜 16 番地ほか（条例上の位置: 北谷町字美浜 1 番地及び 16 番地）

→ 美浜アメリカンビレッジ、イオン北谷店、サンセットビーチ等に近接し、北谷町美浜エリアの主要観光・商業施設の来訪者向け駐車場として機能

駐車可能台数: 約 1,500 台（北谷ゲートウェイ設置前）

設置年月日（位置づけ）※設置根拠となる条例制定日: 平成 11 年 12 月 28 日

管理形態: 北谷町が設置し、指定管理者制度により管理運営



※利用状況は別紙参照

(2) 北谷ゲートウェイの状況

- ・北谷ゲートウェイは沖縄県の『観光2次交通結節点事業』として、北谷町美浜駐車場の一部を活用し、R6～7年度の2年間実施中である。
- ・今後、北谷ゲートウェイの継続、本格運用を検討していく必要があり、美浜駐車場の一部を継続的に活用することが想定される（沖縄県との調整が必要）。

【北谷ゲートウェイ】 <https://chatan-gateway.com>



図 4-1 ヒアリング資料 (1/4)

(3)美浜駐車場の機能拡充

- ・従来から観光客等の来訪が多い地域となっている。
- ・北谷ゲートウェイの設置により、駐車区画数が減少したため、混雑度が増している。
- ・近隣でのさらなる開発も予定され、将来的により混雑することが予想される。

■美浜駐車場の駐車台数が不足していると認識しており、駐車台数の増加を検討中

■今後の美浜駐車場の駐車台数の増加等に向けて、立体駐車場の可能性や駐車場設置や管理運営について、ご意見を伺いたい

2. ヒアリングの内容： ※詳細はヒアリング票参照

(1)今後、官民連携による立体駐車場整備を考えていくうえで、以下についてお聞きしたい。

1)立体駐車場を民間事業として整備する可能性

①駐車場需要：現状は整理した通りであるが、どの程度現状以上の需要が見込めるか

②収益性：有料化した場合の金額設定、立体駐車場を整備して採算がとれそうか

2)考えられる懸念点や課題

3)立体駐車場を整備する場合のスケジュール、調査が必要な事項

4)事業への参画意向/希望する事業手法

5)その他

(2)駐車場の運営管理等に関して、参考となる情報があれば、お聞きしたい。

1)車両管理、省力化、設置コスト縮減等の手法（AIカメラによる管理、駐車場の設置コスト縮減方法等をお聞きしたい）

2)利用者ごとの割引や料金収集の手法（住民は無料、施設利用で割引等の具体的な事例ややり方をお聞きしたい）

北谷町美浜駐車場に関するヒアリング

『今後の美浜駐車場のあり方』の検討の参考として、現時点で可能な範囲でお話を聞かせていただければ幸いです。

■立体駐車場の検討について

立体駐車場を民間事業として整備する可能性について教えてください。

①立体駐車場を民間事業として整備する可能性

※御社の事業実績等を踏まえて、ご意見いただければ幸いです。

②立体駐車場を整備した場合の需要

※現状以上にどの程度の需要が見込めるかについて、周辺開発や事業実施状況、駐車場事情等からご意見いただければ幸いです。

③有料化した場合の料金設定の考え方

※沖縄の有料駐車場の事情、観光客・住民の考え方等、可能な範囲で教えてください。

※立体駐車場を整備した場合、事業として採算が取れる可能性があるかについてもご意見ください。

④立体駐車場整備にあたって考えられる懸念点や課題

⑤立体駐車場を整備する場合の想定スケジュール、あわせて、事業検討や実施にあたり必要となる調査・検討事項

⑥本事業への参画意向

※現時点で、参画の可能性や、希望される事業手法があればお聞かせください。

⑦その他(上記以外で、参考となるご意見や助言があれば、お聞かせください)

■駐車場の運営管理等について 駐車場の運営管理等に関して、参考となる情報があれば教えてください。 ①車両管理、省力化、設置コスト縮減等の手法 （AI カメラによる管理、精算方式、設備構成の工夫、コスト縮減の考え方 等） ②利用者ごとの割引や料金収集の手法 （住民は無料、施設利用による割引、店舗連携、定期利用者対応 等について、具体的な事例や運用方法）
以上

図 4-4 ヒアリング資料 (4/4)

(2) ヒアリング結果

ヒアリングの結果を次頁以降に示す。

北谷町美浜駐車場に関するヒアリング（オリックス不動産）

日時	2026年3月6日（金）
場所	北谷町役場
出席者	オリックス不動産：飯塚部長、根本課長代理 北谷町：石川係長、木村主任主事 オリエンタルコンサルタンツ：荒井、森下

■立体駐車場の検討について

立体駐車場を民間事業として整備する可能性について

①立体駐車場を民間事業として整備する可能性

- ・ オリックス不動産としては、現時点で駐車場整備事業を自社で実施していない。また、他社においても、自社で駐車場を整備・運営するのではなく、専門事業者へ駐車場事業を委託するケースが多いと認識している。
- ・ 町営として駐車場を整備する場合には、ハード面は行政が担い、運営や管理といったソフト面については民間事業者へ委託する形が望ましいと考える。

②立体駐車場を整備した場合の需要

- ・ 美浜駐車場は地域としての魅力があり、平均滞在時間も長いことから、一定の需要があると考ええる。
- ・ 駐車場をハブ拠点としたレンタカー事業やコンビニの設置等、併合施設には需要があると考ええる。

③有料化した場合の料金設定の考え方

- ・ 500円／日とした場合でも、駐車場事業単体では採算が取れないと考える。
- ・ 料金を下げることも、満空情報の提供等、利用者にとって分かりやすく親切なサポートが必要と考える。

④立体駐車場整備にあたって考えられる懸念点や課題

- ・ これまで無料であったことから、有料化に伴い、路上駐車や他の無料駐車場への違法駐車が発生することが懸念される。違法駐車への対応として警備員を配置する場合、運営コストが増加し、負担が大きくなる可能性がある。
- ・ 立体駐車場の整備にあたっては、建設コスト負担等のリスク分散が課題される。

⑤立体駐車場を整備する場合の想定スケジュール、あわせて、事業検討や実施にあたり必要となる調査・検討事項

⑥本事業への参画意向

- ・ 駐車場設置運営事業のみでは参画が難しいが、レンタカー事業と連携した取組であれば協力したい。

⑦その他（上記以外で、参考となるご意見や助言があれば、お聞かせください）

- ・ 立体駐車場の整備にあたっては、整備目的や想定するターゲット層を明確にする必要があると考える。あわせて、地元住民との合意形成や、周辺駐車場と連携した取組を進めていくことが重要と考える。

■駐車場の運営管理等について

駐車場の運営管理等に関して、参考となる情報があれば教えてください。

①車両管理、省力化、設置コスト縮減等の手法

- ・ 車両管理については、現状のとおりピットデザインに委託するのが良いと考える。

②利用者ごとの割引や料金収集の手法

- ・ 地域住民や地域の学生を対象とした専用フロアを設けることで、観光客と利用目的を分けることができる。あわせて、階層ごとに料金設定を変えるとといった運用も考えられる。
- ・ また、事前にナンバー登録を行う仕組みとすることで、対象となる地域住民や学生については無料とする運用も可能である。

以 上

北谷町美浜駐車場に関するヒアリング

日時	2026 年 3 月 17 日（火）
場所	大和リース沖縄支店
出席者	大和リース：宮下支店長、上原主任 北谷町：石川係長、木村主任主事 オリエンタルコンサルタンツ：荒井、森下

■立体駐車場の検討について

立体駐車場を民間事業として整備する可能性について教えてください。

①立体駐車場を民間事業として整備する可能性

- ・ 駐車料金のみでの事業採算性は 40-50 年を要する可能性があり、民間事業者単独での参入は困難である。
- ・ 沖縄振興特定事業推進費（事業費の 80%補助）の活用や、商業施設併設による賃料収入での建設費補填等による採算確保の可能性を検討したい。

②立体駐車場を整備した場合の需要

- ・ 他の場所と比較しても非常に恵まれた立地条件にあることから、北谷公園をはじめとする周辺施設と一体的に開発を進めることで、さらなる魅力向上が期待できると考える。
- ・ 実際に、北谷町に対して賑わい創出を目的とした立体駐車場の提案を行ったことがあり、需要は十分に見込まれると認識している。今後は、財源の確保や事業の継続性といった課題を整理し、解決していくことが重要であると考えている。

③有料化した場合の料金設定の考え方

- ・ 従業員の利用については、今まで無料であったことから、割引チケットや従業員の無料化、曜日別の定期利用等が考えられる。
- ・ 深夜時間帯において長期違法駐車が発生している等、利用実態を踏まえつつ、一定の線引きを行ったうえでの有料化が必要である。

④立体駐車場整備にあたって考えられる懸念点や課題

- ・ 建設費の高騰により、民間単独では採算確保が難しくなっていることから、初期投資について税金や土地代を自治体が負担する等の工夫が必要と考える。
- ・ 振興予算の活用等も視野に入れつつ、長期的に自治体の財政負担が軽減されるような事業手法を検討する必要がある。

⑤立体駐車場を整備する場合の想定スケジュール、あわせて、事業検討や実施にあたり必要となる調査・検討事項

- ・ 時間軸を明確に提案してもらうと良い。提案時に事前にスケジュールを提示することで、良いテナントの確保につながると考える。

⑥本事業への参画意向

- ・ 必要な駐車台数や適切な規模感が把握できた段階で、それに応じた具体的な提案を行いたいと考える。
- ・ 随契として進めることが可能であれば、事業者としてもより具体的に踏み込んだ提案が可能となり、スピード感を重視した推進につながると考える。
- ・ 地域事業者との合意形成が重要であるとの認識のもと、関係者との協議を重ねながら、実現に向けて取り組んでいきたいと考えている。

⑦その他(上記以外で、参考となるご意見や助言があれば、お聞かせください)

- ・ 「行政として美浜駐車場をどうしたいのか」を整理した上で検討できると良い。

■駐車場の運営管理等について

駐車場の運営管理等に関して、参考となる情報があれば教えてください。

その他

- ・ 大和リースとして、豊見城市において民間提案型により、緊急防災減災事業債を財源として、設計・施工・運営をワンストップで行う立体駐車場を検討している。
- ・ 「災害時は市役所の災害対策本部機能を強化」、「休日はイベント等のパーク＆ライド」、「平日は地区および周辺利用者、市役所来庁者及び市職員等が利用」と災害時・休日・平日のそれぞれの使い方を提案した。

●立体駐車場参考事例（沖縄県 豊見城市）

平成 29 年 3 月に策定した「とみぐすく「まちの顔」拠点づくり計画書」を踏まえ、旧 IT 産業振興センター跡地に「緊急防災・減災事業債」を活用した「マンホールトイレ、備蓄倉庫および太陽光パネルなどの防災機能を備えた都市機能集約に寄与する立体駐車場」の整備に向けて提案者と詳細協議を進めている。

表 1 立体駐車場の概要

項目	内容
主要用途	自動車車庫
認定種別	一般大臣認定（防火性能、耐火性能）
床形式	連続傾床式
建築面積	1,862.62 m ²
駐車台数	450 台
階数	5 層 6 段
延床面積	9,363.63 m ²

表 2 整備スケジュール

区分	期間
詳細協議	2024 年 1 月 ～ 2024 年 3 月
基本計画	2024 年 4 月 ～ 2024 年 7 月
実施設計	2024 年 8 月 ～ 2024 年 10 月
既存建物解体工事	2024 年 11 月 ～ 2025 年 1 月
立体駐車場新築工事	2025 年 1 月 ～ 2026 年 3 月
維持管理業務	2026 年 4 月 ～ 2041 年 3 月

次頁に続く

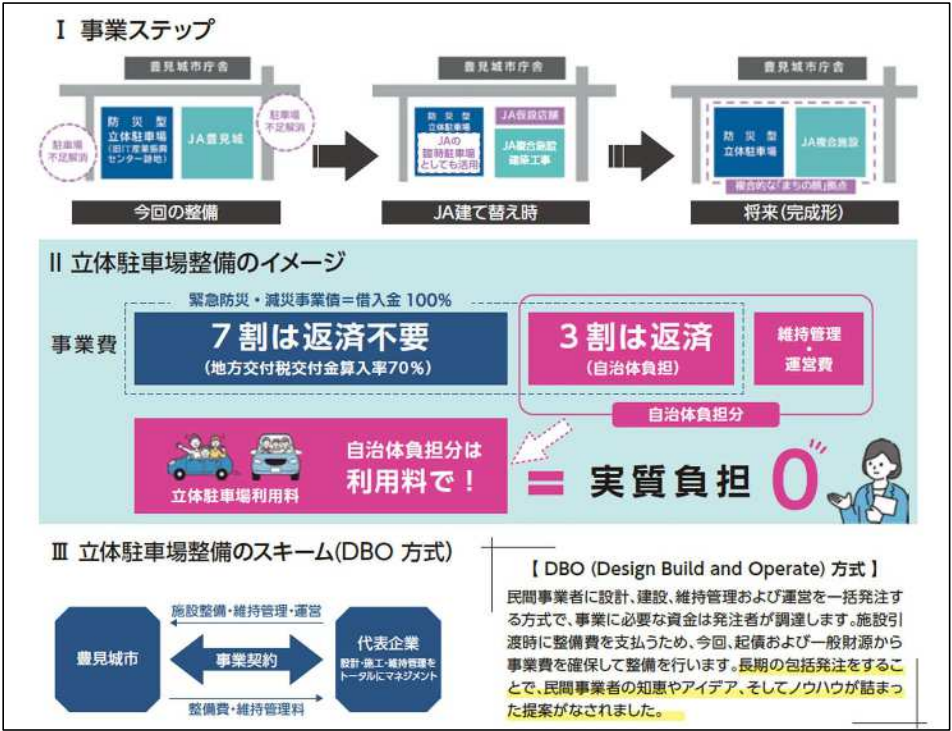


図 豊見城市 事業スキーム

出典：豊見城市防災立体型駐車場 提案書（概略）・広報とみぐすく 2024.9

以上

北谷町美浜駐車場に関するヒアリング

日時	2026 年 3 月 25 日（水）
場所	タイムズ 24 沖縄支店
出席者	タイムズ 24：深谷支店長、比嘉所長 タイムズ 24（WEB）：小松氏、森氏、河内氏、牧田氏、山本氏、ヨゴ氏 北谷町：石川係長、木村主任主事 オリエンタルコンサルタンツ：荒井、森下

■立体駐車場の検討について

立体駐車場を民間事業として整備する可能性について教えてください。

①立体駐車場を民間事業として整備する可能性

- ・ 駐車場を区分所有とし、投資の対象とすることがある。
- ・ 病院から駐車場の整備を依頼され、利用者の利用料等により投資回収を行う仕組みづくりを行った。

②立体駐車場を整備した場合の需要

- ・ 美浜駐車場は地域としての魅力があるため、一定の需要があると考ええる。
- ・ 従業員からの需要も確認されていることから、料金体系については今後検討するものの、施設の整備自体は必要であると考えられる。こうした地域への歩み寄りを通じて持続可能性を模索していきたい。

③有料化した場合の料金設定の考え方

- ・ 観光客のみから料金を徴収する等の仕組みづくりが必要である。
- ・ 県民をどこまで無料とするか、従業員は無料とすべきか等を検討する必要がある。
- ・ 有料化する場合は、近隣の駐車場と連携した実施が重要と考える。
- ・ 観光客の完全有料化が難しい場合は、2 時間まで無料、近隣施設利用者は割引対象とする等の仕組みを設けることが重要と考える。
- ・ 有料化した場合、無料のイオン等に利用者が流れることで、現在の分析どおりの収支計画とならない可能性もある。

④立体駐車場整備にあたって考えられる懸念点や課題

- ・ 用途地域の制限が懸念されることから、ただし書き適用に際して特定行政庁との協議が必要となる場合がある。
 - 将来的には、用途地域の変更を検討している。
- ・ 建築費について、行政の負担額や、全額を民間が負担する予定であるか等の意向を確認したい。
 - 町からは補助金や宿泊税の活用等を含め、今後調整していきたいと考えている。
- ・ 建築にあたっては、周辺環境との景観の調和が重要と考えられる。このため、地域事業者との合意形成を図ったうえで、今後の検討を進めていく必要がある。景観のガイドライン等があれば提供いただきたい。
 - 平成 12 年に策定された「美浜地区計画」はあるが、具体的な内容は示されていない。
- ・ 今後検討を進めるにあたり、合意形成が得られず計画修正が生じることを懸念しているため、アメリカンビレッジのキーパーソンとなる方等をご紹介いただけるとありがたい。

⑤立体駐車場を整備する場合の想定スケジュール、あわせて、事業検討や実施にあたり必要となる調査・検討事項

- ・ 工事費の見積もりや具体的な内容が既に決まっているのかを確認したい。
 - 近隣の類似駐車場を参考に、数年前にFエリアにおいて4層・約600台規模の立体駐車場を想定した概算を確認した際には、1台当たり約40～50万円との見積もりであった。しかし、現在は物価高騰の影響により、整備費用は当時より上昇していると考えられる。また、Fエリアは埋立地であることから、基礎工事に係るコストが大きくなる。

⑥本事業への参画意向

- ・ 民間としてどの程度の投資が可能か、また、行政が整備主体となる場合や民間が運営管理を担う場合において、どの程度の収入が見込めるかについては、現時点では見通しを立てることが難しいのが実情であるが、前向きに検討したい。
- ・ カーシェアの規模感を大きくしたいと考えている。「空港から直接北谷に来て、北谷で車を借りて観光に行く」というイメージを描けるような場所にしたい。北谷ゲートウェイの担当者を今後ご紹介いただけるとありがたい。
- ・ 今後、将来需要や規模感を把握したうえで、具体的なプラン等を描いていきたい。

⑦その他(上記以外で、参考となるご意見や助言があれば、お聞かせください)

- ・ 駐車場が満車となり、周辺で渋滞が発生するケースもあるため、満空情報の発信等が必要と考える。
- ・ 「GW2050プロジェクト」の中で渋滞対策等を担当しており、相談事項等があれば意見交換会等を行うことが可能である。
- ・ 防災一体型の駐車場として整備することで、補助金を活用できればよい。

■駐車場の運営管理等について

駐車場の運営管理等に関して、参考となる情報があれば教えてください。

①車両管理、省力化、設置コスト縮減等の手法

- ・ 多様なカメラや情報発信手段にコストをかけるのではなく、高所に設置したカメラ1台により満空状況を把握し、情報発信を行うことも可能である。
- ・ 駐車場の収支については、賃料収入を確保できれば利回りの向上が見込まれると考えられる。テナントを誘致した駐車場の事例として、1階を賑わい拠点、2階以上を駐車場とする複合型の施設がある。具体的な事例に関する資料については、後日共有する。

②利用者ごとの割引や料金収集の手法

- ・ 無料化や割引について、県や町のアプリと連係して管理する方法等がある。
- ・ 周辺施設と連携して割引を行う際に、買い物をすれば紙の駐車券ではなくデジタルで無料となる仕組みや、特定の車両を事前に登録することで、登録された車両が無料で入出庫できるような除外登録等も可能である。

(3) まとめ

それぞれのヒアリングの結果の比較表を次頁に示す。事業性等については概ね以下の結果が得られた。

項目	事業者意見
需要・事業性	・ 事業者ごとに認識は異なるが、駐車場需要は見込め、管理運営事業については事業性があるという意見 ・ 現時点での参画意欲も高かった
考えられる事業形式	・ 公設民営が基本 ・ 指定管理、DBO（リース方式）、一部 PFI といった意見が挙げられた
今後について	・ 全事業者が今後の意見交換にも前向きであり、『北谷町として美浜駐車場をどのようにしていくか』を整理したうえで、次年度以降も意見交換を行うのが望ましい

ヒアリングのまとめ

	オリックス不動産	大和リース	タイムズ 24
立体駐車場を民間事業として整備する可能性	町営として駐車場を整備する場合、ハード面は行政が担い、運営や管理等のソフト面は民間事業者へ委託する形が望ましい	駐車料金のみでの事業採算性は 40～50 年を要する可能性があり、民間事業者単独での参入は困難	駐車場を区分所有したうえで投資を行った実績があり、対応可能
立体駐車場を整備した場合の需要	美浜駐車場は地域としての魅力があり、平均滞在時間も長いことから、一定の需要がある	非常に恵まれた立地条件にあることから、北谷公園をはじめとする周辺施設と一体的に開発を進めることで、さらなる魅力向上が期待できる	- 美浜駐車場は地域としての魅力があるため、一定の需要がある - 従業員からの需要も確認されており、施設の整備自体は必要
有料化した場合の料金設定の考え方	500 円／日とした場合でも、駐車場事業単体では採算が取れない	従業員の利用については、これまで無料であったことから、割引チケットや従業員の無料化、曜日別の定期利用等が考えられる	有料化する場合は、近隣の駐車場と連携した実施が重要
立体駐車場整備にあたって考えられる懸念点や課題	これまで無料であったことから、有料化に伴い、路上駐車や他の無料駐車場への違法駐車が発生することが懸念される	建設費の高騰により、民間単独では採算確保が難しくなっていることから、初期投資について税金や土地代を自治体が負担する等の工夫が必要	- 用途地域の制限が懸念されることから、ただし書き適用に際して特定行政庁との協議が必要となる場合がある - 建築にあたっては、周辺環境との景観の調和が重要であるため、地域事業者との合意形成を図ったうえで、今後の検討を進めていく必要がある
本事業への参画意向	駐車場設置運営事業のみでは参画は難しいが、レンタカー事業と連携した取組であれば協力したい	- 必要な駐車台数や適切な規模感が把握できた段階で、それに応じた具体的な提案を行いたい - 地域事業者との合意形成が重要であるとの認識のもと、関係者との協議を重ねながら、実現に向けて取り組んでいきたい	今後、将来需要や規模感を把握したうえで、具体的なプラン等を描いていきたい
駐車場の運営管理等について	地域住民や地域の学生を対象とした専用フロアを設けることで、観光客と利用目的を分けることができる。あわせて、階層ごとに料金設定を変えるといった運用も考えられる	豊見城市において民間提案型により、緊急防災減災事業債を財源として、設計・施工・運営をワンストップで行う立体駐車場を検討している	多様なカメラや情報発信手段にコストをかけるのではなく、高所に設置したカメラ 1 台により満空状況を把握し、情報発信を行うことも可能
その他	地元住民との合意形成や、周辺の駐車場と連携した取組を進めていくことが重要	「行政として美浜駐車場をどうしたいのか」を整理した上で検討できると良い	- 駐車場が満車となり、周辺で渋滞が発生するケースもあるため、満空情報の発信等が必要 - 無料化や割引方法について、県や町のアプリと連携して管理する方法等がある

4.2 町主体による整備の検討

美浜駐車場の機能拡張案について、町主体で整備する場合に今後必要となる業務や調査、工事等を整理するとともに、立体駐車場整備までのスケジュールを整理した。

4.2.1 検討課題の整理

(1) 美浜駐車場整備の具体化

本調査を基に次年度以降、不足台数の精緻化や北谷ゲートウェイの本格整備を含めた立体駐車場の整備位置、既存駐車場の改善等についてより具体的に検討を進める。

(2) 美浜駐車場整備に向けた調査

整備の具体化に向けて、以下の調査が必要である。

① 周辺の交通状況

出入口の混雑や駐車場増設による交通への影響を把握するため、交差点等の交通量や渋滞状況の調査等を実施する必要がある。

② アメリカンビレッジ周辺の開発動向や周辺駐車場の稼働状況

不足台数をより精緻化し整備台数を明らかにするため、美浜駐車場の周辺駐車場の稼働状況や将来需要の調査が必要である。

③ 測量、地質調査等

図面作成及び構造検討のため、測量や地質調査が必要である。

(3) 駐車場整備に向けた用途地域の変更

美浜駐車場エリアは都市計画上、美浜地区地区計画において駐車場地区（第一種中高層住居専用地域）となっている。

< 第一種中高層住居専用地域 >

- ・「中高層住宅に係る良好な住居環境を保護するため定める地域」と都市計画法で定義されている。

① 原則として建築可能

戸建住宅、共同住宅、マンション

学校（幼・小・中・高・大学等）、図書館

病院・診療所、保育所、老人ホーム等の福祉施設

神社・寺院・教会

巡査派出所、小規模郵便局などの公共施設

②条件付きで可能

店舗・飲食店（2 階以下、床面積合計 500 m²以下）

兼用住宅（住宅部分が延べ面積の 1/2 以上）

自動車車庫（駐車場）（独立車庫：2 階以下かつ 300 m²以下、3 階以上・大規模立体駐車場は不可）

このため、立体駐車場を建築するためには、『用途地域の変更』または『建築基準法第 48 条ただし書きの適用可能性の検討』を実施する必要がある。

< 建築基準法第 48 条ただし書き >

- ・建築基準法第 48 条ただし書きは、用途地域の原則的な用途制限に対し、周辺環境への影響が小さい又は公益上必要な場合に、特定行政庁が個別判断で例外的に建築を認める制度である。
- ・用途地域ごとに原則として建てられない建築物であっても、「周辺の市街地環境を害するおそれがない」または「公益上やむを得ない」と認められる場合に、特定行政庁が個別に許可できる。

⇒立体駐車場整備は、用途地域（第一種中高層住居専用地域）だけを見ると建築可否が不明確であるが、地区計画及び地域特性を踏まえれば、建築基準法第 48 条ただし書きの検討対象となる可能性がある。今後、地区計画の趣旨整理、周辺環境への影響評価、公益性の明確化等を整理したうえで、特定行政庁との協議を行う必要がある。

(4) 駐車場整備で活用可能な補助金等の整理

沖縄振興特別推進交付金（沖縄振興公共投資交付金（ハード交付金）、沖縄振興特別推進交付金（ソフト交付金））の活用が想定される。今後、補助率や要件等を踏まえて、検討を行う必要がある。また、宿泊税については、観光振興や地域インフラ整備に充てるための財源として活用されることから、活用可能性について検討する必要がある。

なお、他補助金の二重計上はできないが、駐車場単体ではなく、「まちづくり・交通・観光・防災等の位置づけ」を整理することにより、国の通常補助（社会資本整備総合交付金）の活用可能性も考えられる。

(5) スケジュール案の整理

実施内容	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度以降
基礎調査					
基本構想 ※官民連携サテイングは継続実施					
基本計画／官民連携手法検討					
(公設民営の場合) 設計～工事				基本設計/実施設計 	工事 
(民設民営の場合) 設計～工事				事業者公募・選定  計画調整・設計 	工事 
都市計画手続き (用途地域変更)					
測量、地質調査					
【参考】沖縄県結節点実証事業 (想定)	実証実験 	暫定運用 (実証実験規模を縮小し運用)  本格運用の計画・調整  官民連携手法の検討 	 	本格運用の設計等 	工事 

第5章 合意形成支援

5.1 資料の作成

本業務の進捗や検討状況に関する庁内や関係者への説明に係る資料の作成等を。

(1) 庁内説明用シナリオ及びデータ分析資料

作成した会議資料を次頁以降に示す。

美浜駐車場利用状況分析報告書 (時点速報)

2026年1月30日

i

0.

目次

1. データの説明・分析
2. 利用台数の整理
 1. 全体
 2. 月別
 3. 曜日別
 4. 時間別
3. 稼働率の整理
 1. 全体
 2. 月別
 3. 曜日別
4. 土日の混雑状況の変化

2

0.

現在の進捗報告

仕様書項目	ページ（進捗）
1.利用台数（①時間帯別、②曜日別、③月別、④期間別）	○
2.稼働率（①時間帯別、②曜日別、③月別、④期間別）	○
3.混雑時や満車時の頻度や継続時間	○
4.混雑時や満車時の要因	△
5.利用（滞在）時間	
6.利用者属性（車両番号、利用時間等をもとに分類）	
7.入出庫状況（時間帯別、曜日別、月別、期間別（3期間程度））	△
8.利用出入口の利用頻度（時間帯別、曜日別、月別、期間別（3期間程度））	
9.長期駐車状況	
10.出庫トラブル等の分析	

3

0.

留意事項

【欠損日判定】

- ・台風などの停電や通信不良？等によりAIカメラの通信が寸断されるなどして駐車場利用台数が著しく下がる（ゼロ）になる日や期間が存在する。
- ・このような特異日はあらかじめ確認のうえ、集計対象から外す。
⇒ 満車などの発生割合の母数や曜日別の分析でも欠損日を考慮する

【使用する用語について】（社内共有用）

- ・満車率＝稼働率とする
- ・継続時間＝発生時間の合計とする
- ・分析時間は05:00-23:30（5時台～23時台）とする。
- ・回転数は日別入庫台数より計算

4

図 5-2 データ分析資料（2/12）

1. 事業概要

(1) 分析の目的

- ◆美浜駐車場は平成12年に供用を開始し、これまで北谷町西海岸エリアを訪れる方の利便に供してきた。
- ◆近年、美浜地区の発展に伴う入域観光客等の増加により、美浜駐車場の駐車可能台数の増加等の機能拡張が求められており、これを踏まえ令和4年12月に美浜駐車場の現状や将来需要の調査のため車両ナンバー等の読取りが可能なカメラを設置している。
- ◆現在、既に約3年間分のデータが蓄積されているため、当該データの詳細分析を行うとともに、**美浜駐車場の機能拡張案の検討**及び事業手法の検討を行う。

美浜駐車場における車両カウント用のカメラの設置箇所



5

1. 事業概要

(3) 使用データ

データ α (スマートレーズ)	データ β (ピットデザイン)			
a) 駐車可能台数	A) 入庫F	B) 入庫F時	C) 出庫F	D) 出庫F時
b) 空庫台数	E) 利用時間	F) 入庫	G) 出口	H) 車両番号
c) 日別入庫台数	I) 昼自動車	J) 再訪会	K) 状態	L) 分類
c) 時間別入庫台数	M) リポート回数 (累計)	N) リポート回数 (指定期間)		

(4) データ分析について

仕様書項目	算出方法	2ヵ年	1ヵ月 X 3年
1. 利用台数	c) 日別入庫台数	○	
2. 稼働率	満庫台数-b) 空庫台数 利用台数/満庫台数	○	
3. 混雑時や満庫時の頻度や継続時間	混雑時：稼働率85% (仮定) 満庫時：稼働率98~100% (仮定)	○	
4. 混雑時や満庫時の原因	混雑しと対応するイベントなどを調査 (※)	○	
5. 利用 (滞在) 時間	N) リポート回数 6) 利用台数/滞在時間		○
6. 利用客層	H) 車両番号を調べ (レンタカー) / 個人 (一般) N) リポート回数、月に8以上は従業員 (仮定)		○
7. 入庫状況	d) 日別入庫台数	○	
8. 利用出入口の利用頻度	F) 入庫/G) 出口		○
9. 長期駐車状況	E) 利用時間 長期利用者について、属性などの分析を行う		○
10. 出庫トラブル等の分析	K) 状態 など (フラグの内容を確認中)		○

6

図 5-3 データ分析資料 (3/12)

2.実証事業開始に伴う美浜駐車場への影響調査

実証事業では、北谷ゲートウェイの設置にあたり、美浜駐車場Aエリアを占有している。（全体1463台のうち245台分）
このことについて、実証事業開始に伴う美浜駐車場への影響等を把握することを目的として各種調査を行った。

（１）北谷町美浜駐車場の利用台数、混雑状況（北谷町駐車台数把握システムより）

北谷町では過年度より美浜駐車場駐車場の利用台数や混雑状況を把握するために出入口5か所に設置したナンバープレートを読み取り利用台数や混雑状況を把握するシステムを導入している。
本調査では本システムを活用し、実証事業前後の同期間の北谷町美浜駐車場の利用台数や混雑状況の比較分析を行った。

①調査概要

＜北谷町美浜駐車場の利用台数調査の実施概要＞

目 的	・北谷ゲートウェイ整備前後により美浜駐車場の利用台数や混雑状況への影響を確認する。
システムの概要	・美浜駐車場の5か所の出入口に設置されたカメラ（北谷町役場が駐車場管理を目的に令和5年に設置）より車両のナンバープレートを読み取り入庫台数をカウント。
取得データ概要	・1時間毎の入庫台数および出庫台数 ・30分毎の時点駐車台数
分析期間	設置前 令和5年5月13日～令和5年5月12日（うるう年含む） ※上記期間中の18日間はデータ欠損のため除外
	設置後 令和6年5月13日～令和7年5月12日 ※期間Aの欠損日と同日を除外
実証前後 駐車可能台数	設置前 1,463台
	設置後 1,218台 （北谷ゲートウェイ分245台減）

美浜駐車場における車両カウント用のカメラの設置箇所



※整備前のデータ欠損日（18日間）の同日付を整備後に除外した。
欠損日の整備前後ともに平日が12日間、土日が6日間となった。

1. 利用台数

北谷ゲートウェイ設置前後の比較（期間別）

- ・北谷ゲートウェイ設置後の期間中の利用台数（駐車入庫台数）は1052,595台であり設置前の1065,677台より13,082台少ない。
- ・1日平均利用台数では設置後は3,033台に対し、設置前は3,062台であり29台少ない。

駐車可能台数	設置前	1,463台
	設置後	1,218台（245台減）

北谷ゲートウェイ設置前後の美浜駐車場における総利用台数（駐車入庫台数）および1日平均利用台数

	期間中の総利用台数	1日平均利用台数
設置前（R5.5.13-R6.5.12）	1065,677台	3,062台/日
設置後（R6.5.13-R7.5.12）	1052,595台	3,033台/日
設置前-設置後	-13,082台	-29台/日

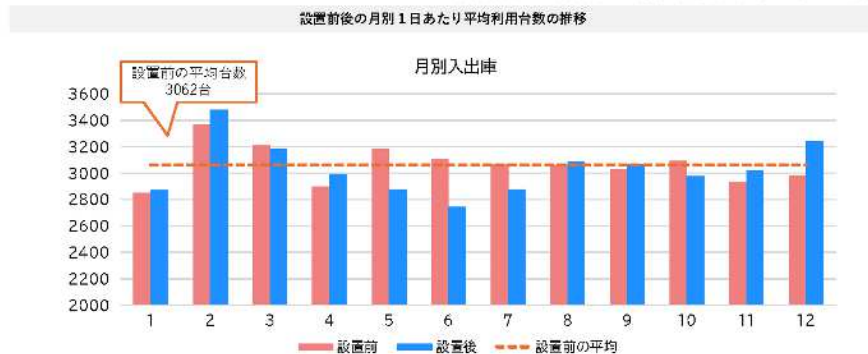
※利用台数とは期間中、24時間に美浜駐車場に入庫した台数。

月別平均利用台数

- ・月別の利用台数を確認すると設置後に、設置前の平均台数（3062台）を2月、3月、8月、9月、12月が上回る結果となった。
- ・設置前と設置後を比較した際に、年の半分以上が利用台数が増加する結果となった。

設置前後の月別1日あたり平均利用台数（台／日）												
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
設置前	2851	3366	3212	2899	3181	3102	3067	3061	3027	3094	2928	2982
設置後	2870	3479	3182	2991	2877	2745	2877	3088	3067	2976	3017	3242
設置後-設置前	19	113	-30	92	-304	-357	-190	27	40	-118	89	260

※利用台数とは期間中、24時間に美浜駐車場に入庫した台数。



9

曜日別平均利用台数

- ・曜日別の利用台数を確認すると月曜から木曜までは設置後が平均利用台数が多い。対して、金曜から日曜の週末は設置後の1日平均利用台数は少なく土曜は307台／日、日曜は261台／日少ない結果となった。

設置前後の曜日別1日あたり平均利用台数（台／日）							
曜日	月	火	水	木	金	土	日
設置前	2693	2616	2596	2582	3008	4050	3871
設置後	2867	2736	2658	2698	2943	3743	3610
設置後-設置前	174	120	62	116	-65	-307	-261

※利用台数とは期間中、24時間に美浜駐車場に入庫した台数。



10

図 5-5 データ分析資料 (5/12)

時間別平均利用台数

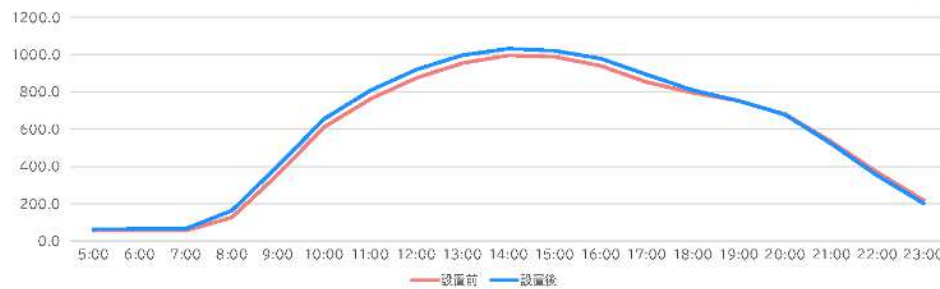
- ・時間別利用台数を確認すると5時から18時までは継続して設置後の平均利用台数が多い。
- ・1日あたりの平均利用台数の最大は設置前後変わらず14時がピーク時間となった。

最大値

設置前後の時間別1日あたり平均利用台数（台／日）																							
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00				
設置前	56.6	57.1	57.1	128.1	358.0	612.3	761.5	875.2	955.3	996.5	988.8	939.7	852.6	795.1	751.9	681.3	533.7	369.3	218.4				
設置後	63.3	66.3	66.7	164.8	405.4	657.2	808.0	919.8	996.6	1030.6	1021.1	977.6	892.1	809.7	752.3	678.3	522.9	350.2	202.5				
設置後-設置前	6.7	9.2	9.6	36.6	46.6	43.7	45.8	44.3	42.1	35.3	33.2	38.7	40.0	14.2	-0.4	-3.9	-10.9	-18.9	-15.9				

※時間別平均利用台数とは対照時間の間に美浜駐車場にて駐車を確認された台数。

設置前後の時間別1日あたり平均利用台数の推移



11

2. 稼働率

北谷ゲートウェイ設置前後の比較（期間）

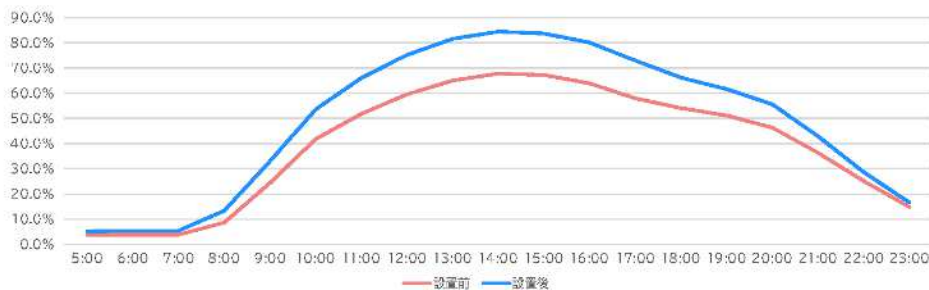
- ・設置前と設置後を比較した際に、すべての時間において、稼働率が設置前を上回る結果となった。
- ・設置前は稼働率50%の時間が9時間（11:00～17:00）なのに対し、設置後は11時間（10:00～20:00）となった。

駐車 可能 台数	設置前	1,463台
	設置後	1,218台（245台減）

北谷ゲートウェイ設置前後の美浜駐車場における稼働率（％）

	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00				
設置前	3.8	3.9	3.9	8.7	24.4	41.7	51.8	59.6	65.0	67.8	67.2	63.9	58.0	54.1	51.1	45.3	36.3	25.2	14.9				
設置後	5.2	5.4	5.5	13.4	33.0	53.6	66.0	75.2	81.6	84.5	83.7	80.1	73.0	66.3	61.6	55.6	42.9	28.7	16.6				
設置後-設置前	1.4	1.6	1.6	4.7	8.6	11.8	14.2	15.6	16.6	16.7	16.4	16.2	15.0	12.2	10.5	9.3	6.6	3.6	1.7				

※稼働率50%以上を赤字とする。設置前後で比較した際に10ポイント以上を青字とする。



12

図 5-6 データ分析資料（6/12）

曜日別平均稼働率

駐車可能台数	設置前	1,463台
	設置後	1,218台 (245台減)

- ・曜日別の平均稼働率を確認すると、設置後のほうが稼働率が高い（赤い枠が多い）結果となった。
- ・設置前後を比較すると、土日の稼働率の差よりも、平日の稼働率の差のほうが大きい結果となった。

設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
月	3.5	3.5	3.4	8.7	24.8	41.8	50.8	57.7	62.7	64.7	63.3	59.6	52.9	48.6	44.5	38.4	29.7	19.9	11.3
火	2.8	2.9	2.9	8.3	25.3	42.0	50.4	57.0	61.6	62.9	61.6	58.0	50.7	46.1	43.2	38.4	29.9	21.1	11.8
水	3.1	3.1	3.1	8.5	25.1	41.1	49.6	56.6	60.8	62.0	60.1	56.1	48.7	45.0	42.5	37.7	29.4	19.1	10.9
木	2.9	3.0	2.9	8.4	25.4	43.3	52.2	58.7	63.0	64.5	62.9	58.9	51.8	47.6	43.7	37.7	29.1	20.3	11.4
金	2.9	2.9	2.9	8.3	25.3	43.8	53.3	60.4	65.0	67.1	66.1	62.7	55.8	52.9	52.0	50.2	41.6	28.9	17.1
土	4.6	4.8	4.8	9.4	23.6	41.2	53.7	63.0	71.2	76.4	78.0	75.2	71.7	68.7	68.3	68.7	55.4	41.1	26.9
日	6.9	7.0	7.0	9.5	21.5	39.0	52.9	63.7	71.0	76.9	78.9	76.9	74.4	69.9	63.6	53.0	39.0	25.9	14.8

設置後	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
月	5.0	5.3	5.3	14.3	35.2	56.2	68.5	77.4	83.9	86.4	84.7	80.2	71.4	63.7	57.2	48.8	37.2	24.6	13.8
火	4.1	4.4	4.4	13.9	35.2	55.7	67.2	75.4	80.9	82.5	80.6	76.3	67.4	58.4	52.7	46.6	35.3	23.6	13.2
水	4.1	4.3	4.4	14.1	34.8	53.7	64.2	72.6	77.7	79.3	78.2	73.7	65.5	57.7	53.2	47.2	37.0	24.7	14.2
木	4.3	4.6	4.7	14.1	36.4	57.1	67.9	76.1	81.2	83.4	81.4	77.4	68.9	60.3	54.3	47.1	36.1	24.5	13.9
金	4.4	4.8	4.8	14.4	36.6	59.2	70.3	78.5	83.7	85.7	83.8	79.6	71.0	64.3	61.8	58.3	48.2	33.1	19.4
土	6.2	6.4	6.4	12.1	28.3	48.9	63.6	74.0	82.8	87.8	89.3	87.7	84.3	80.6	79.4	79.5	60.7	40.3	24.5
日	8.3	8.2	8.2	11.0	24.4	44.3	60.3	72.4	81.1	86.1	87.9	86.0	83.0	79.1	72.8	61.9	45.8	30.4	17.4

北谷ゲートウェイ設置前後の曜日別稼働率の比較(%)

設置後 -設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
月	1.5	1.8	1.9	5.6	10.4	14.4	17.7	19.8	21.2	21.7	21.4	20.6	18.5	15.1	12.7	10.4	7.5	4.7	2.5
火	1.2	1.5	1.5	5.6	9.9	13.7	16.8	18.4	19.4	19.6	18.9	18.3	16.7	12.3	9.5	8.2	5.4	2.5	1.4
水	1.0	1.2	1.3	5.6	9.7	12.6	14.6	16.1	16.9	17.2	18.1	17.6	16.8	12.7	10.7	9.5	7.7	5.6	3.3
木	1.3	1.7	1.8	5.7	11.0	13.7	15.7	17.4	18.2	18.9	18.6	18.6	17.1	12.7	10.6	9.4	7.0	4.2	2.5
金	1.5	1.9	1.9	6.1	11.3	15.4	17.0	18.0	18.6	18.6	17.8	16.8	15.2	11.4	9.8	8.1	6.6	4.3	2.3
土	1.7	1.6	1.6	2.7	4.7	7.7	9.9	11.0	11.6	11.4	11.3	12.4	12.6	11.9	11.1	10.8	5.4	-0.8	-2.4
日	1.3	1.2	1.3	1.5	2.9	5.3	7.3	8.6	10.1	9.2	9.0	9.1	8.6	9.2	9.2	8.9	6.8	4.5	2.6

※稼働率50%以上を赤文字とする。設置前後で比較した際に10ポイント以上を青字とする。

月別平均稼働率

- ・月別の平均稼働率を確認すると、設置後のほうが稼働率が高い（赤い枠が多い）結果となった。
- ・設置前後どちらも2月が最も稼働率が高い月となり、次いで12月が稼働率の高い月であった。
- ・設置前後を比較すると、5月6月7月の稼働率の差よりも、12月の稼働率の差のほうが大きい結果となった。

設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
1	3.4	3.5	3.6	8.4	23.2	40.8	50.3	56.1	60.6	62.7	62.1	58.9	53.8	50.3	45.4	39.4	29.6	20.7	12.6
2	3.7	3.9	3.9	9.4	26.2	46.9	60.9	69.0	75.0	77.6	76.4	71.5	63.5	57.7	51.2	44.4	33.4	23.7	14.5
3	4.4	4.6	4.6	9.5	24.5	40.7	51.2	59.4	66.1	69.5	69.6	67.3	62.3	58.5	55.1	49.1	37.3	24.7	14.4
4	4.0	4.1	4.0	10.8	27.1	43.5	52.8	60.4	65.2	68.6	68.2	64.8	59.4	53.8	50.8	45.2	34.9	23.1	13.4
5	3.9	3.8	3.8	8.3	24.6	41.7	51.1	59.6	65.4	68.2	67.7	64.3	57.0	53.1	50.5	46.1	36.7	26.2	15.1
6	3.7	3.7	3.7	8.2	24.3	41.8	51.2	60.9	65.4	68.5	68.4	65.4	58.5	54.3	52.6	49.4	39.3	28.2	16.2
7	3.6	3.6	3.5	7.8	23.2	40.3	50.6	58.5	64.5	67.1	66.5	64.0	57.6	53.9	52.3	49.1	38.9	27.2	15.9
8	3.9	3.8	3.9	8.4	23.1	39.8	48.6	56.0	61.1	64.7	65.3	62.4	57.3	53.6	53.2	51.4	41.8	29.1	16.9
9	3.4	3.4	3.4	7.9	23.5	40.0	49.3	56.6	62.3	64.7	64.1	60.4	55.1	52.5	51.1	47.2	37.8	26.6	16.1
10	3.3	3.2	3.2	7.8	24.4	42.2	52.1	59.4	65.9	68.6	68.2	64.2	57.8	55.0	51.9	46.6	37.1	25.5	15.1
11	4.1	4.1	4.1	8.6	24.9	42.9	53.7	61.3	66.0	67.7	66.0	62.3	55.8	52.0	48.7	43.0	33.9	23.5	14.6
12	4.3	4.3	4.3	8.9	23.8	40.5	50.2	57.7	63.2	66.3	65.4	61.9	57.6	54.5	51.1	45.7	36.2	24.7	14.4

設置後	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
1	5.4	5.6	5.8	13.8	32.5	52.4	63.6	72.0	79.0	82.0	82.2	79.2	72.2	63.8	56.2	50.1	38.2	27.4	15.8
2	5.9	6.2	6.3	15.2	36.0	61.1	77.3	87.3	93.5	95.3	93.5	88.5	78.2	67.2	59.1	51.3	39.1	27.3	16.3
3	6.0	6.2	6.2	15.6	34.7	54.3	66.3	75.6	83.1	87.1	86.3	82.8	76.0	67.7	62.1	55.7	43.6	30.5	18.5
4	4.8	5.1	5.2	15.2	34.9	55.9	67.9	76.9	83.5	86.5	85.0	81.0	72.5	64.2	59.4	52.9	40.7	28.0	16.8
5	4.8	4.9	5.0	11.3	31.2	52.2	64.9	73.6	78.9	81.3	80.2	75.8	67.8	61.8	57.9	51.9	40.0	26.4	15.5
6	4.3	4.4	4.4	11.7	31.7	51.1	62.1	70.1	75.8	78.1	77.7	74.4	67.0	61.1	57.0	51.5	39.4	25.9	14.7
7	4.3	4.6	4.7	11.5	31.8	52.2	63.7	72.3	77.7	79.0	77.3	73.9	66.7	61.3	59.5	56.2	43.3	27.5	15.5
8	4.8	5.1	5.1	11.4	30.0	49.7	62.1	72.0	78.7	82.0	81.4	77.7	71.8	66.7	64.8	60.8	47.7	30.7	17.1
9	5.3	5.6	5.6	12.4	31.5	50.6	62.7	72.7	78.8	82.5	82.7	80.2	75.4	70.2	67.0	60.2	46.0	29.6	16.3
10	5.2	5.6	5.5	13.6	33.4	53.1	66.0	75.0	81.5	84.2	80.6	73.9	70.2	64.9	58.3	44.2	28.7	16.9	
11	5.5	5.7	5.8	14.9	34.5	55.2	67.9	77.3	84.3	87.6	87.0	83.8	77.7	70.4	64.8	58.0	45.0	29.8	16.6
12	6.1	6.3	6.2	15.0	34.3	55.4	68.2	78.6	86.0	88.7	88.6	85.4	79.9	73.9	69.4	62.6	49.4	33.8	19.7

※稼働率50%以上を赤文字とする。

図 5-7 データ分析資料 (7/12)

月別平均稼働率

北谷ゲートウェイ設置前後の月別稼働率の比較(%)

設置後 - 設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
1月	2.0	2.1	2.2	5.4	9.3	11.6	13.3	16.0	18.5	19.4	20.1	20.3	18.5	13.5	10.9	10.7	8.6	6.7	3.2
2月	2.2	2.3	2.3	5.8	9.7	14.2	16.5	18.2	18.5	17.7	17.1	17.1	14.6	9.5	7.9	7.0	5.8	3.6	1.7
3月	1.5	1.6	1.5	6.0	10.2	13.6	15.2	16.2	17.0	17.6	16.7	15.5	13.6	9.2	7.0	6.6	6.3	5.8	4.1
4月	0.8	1.0	1.2	4.4	7.8	12.4	15.1	16.6	18.2	17.9	16.8	16.3	13.1	10.4	8.6	7.7	5.7	4.9	3.4
5月	0.9	1.1	1.1	3.0	6.7	10.5	13.8	14.0	13.5	13.1	12.5	11.4	10.8	8.7	7.4	5.8	3.3	0.2	0.5
6月	0.6	0.7	0.7	3.4	7.3	9.3	10.8	9.2	10.4	9.7	9.3	9.0	8.5	6.9	4.4	2.0	0.0	-2.4	-1.5
7月	0.8	1.1	1.2	3.7	8.6	11.9	13.0	13.8	13.2	11.9	10.9	9.9	9.1	7.4	7.2	7.2	4.4	0.3	-0.4
8月	1.0	1.3	1.3	2.9	6.9	9.9	13.5	16.0	17.5	17.3	16.1	15.3	14.4	13.1	11.6	9.4	5.8	1.6	0.3
9月	1.8	2.2	2.2	4.6	7.9	10.6	13.4	16.1	16.4	17.8	18.6	19.7	20.3	17.7	15.9	13.1	8.2	3.1	0.3
10月	1.9	2.3	2.3	5.8	9.0	10.9	13.9	15.5	15.6	16.4	16.0	16.3	16.1	15.2	13.0	11.7	7.1	3.2	1.8
11月	1.4	1.6	1.7	6.3	9.6	12.3	14.2	16.0	18.2	19.9	21.0	21.5	21.9	18.4	16.1	15.0	11.1	6.3	2.0
12月	1.8	2.0	1.9	6.1	10.5	14.9	18.0	20.9	22.8	22.5	23.2	23.4	22.3	19.4	18.3	16.9	13.2	9.1	5.3

※設置前後で比較した際に10ポイント以上を青字とする。 15

③混雑時や満車時の頻度や継続時間

- ・北谷ゲートウェイの設置前後の期間中土日の美浜駐車場の混雑・満車（稼働率85%）発生日を確認した。混雑・満車は設置前は1,243台、設置後は1,035台として設定した。
- ・北谷ゲートウェイ設置前の土日100日間中のうち24日が混雑・満車であり、土日の24%を占めた。
- ・対して、設置後の土日98日間中、80日が混雑・満車であり、土日の82%を占めた。

【北谷ゲートウェイ設置前後の美浜駐車場の土日の混雑・満車状況】

設置前

(R5.5.13-R6.5.12)

期間中の土日100日中 24日が混雑・満車

土日の24%を占める

- 混雑・満車日は14時～16時を中心に1日あたり平均3.3時間程度発生する。
- 土日の4日に1日が混雑・満車の状況となる。

設置後

(R6.5.13-R7.5.12)

期間中の土日98日中 80日が混雑・満車

土日の82%を占める

- 混雑・満車日は13時～17時半を中心に1日あたり平均4.3時間程度発生する。
- 土日の約8割が混雑・満車の状況となる。

※稼働率85%以上を混雑・満車とした。
(設置前は1,463台、設置後は1,218台が駐車可能上限台数であるため、
混雑・満車(85%)は設置前は1,243台、設置後は1,035台となる。)

16

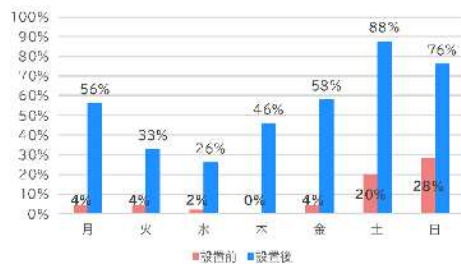
図 5-8 データ分析資料 (8/12)

曜日別の混雑・満車の発生状況

- ・曜日別の混雑・満車（稼働率85%以上の発生日）の発生状況を整理した。
- ・設置前は土日を中心に混雑・満車は発生し、平日は10%以下の傾向。
- ・設置後は土日は約8割が混雑・満車が発生している。平日も曜日によっては3割から5割が混雑・満車となっている。
- ・継続時間では、設置前の土日は3時間程度、設置後の土日は4時間程度、混雑・満車となっている。

駐車 可能 台数	設置前	1,463台
	設置後	1,218台（245台減）

北谷ゲートウェイ設置前後の混雑・満車の各曜日の発生割合（%）



設置前後の混雑・満車が発生した際の一日あたりの発生（継続）時間（時間）



17

曜日別の混雑・満車の発生状況

参考：稼働率ごとの曜日別発生時間

北谷ゲートウェイ設置前後、稼働率ごとの曜日別発生時間(時)

設置前	0～19%	20～39%	40～59%	60～79%	80～89%	90～94%	95～99%	100%以上
月	5.9	3.5	6.3	3.2	0.1	0.0	0.0	0.0
火	5.8	3.7	6.9	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0
水	5.9	3.7	7.2	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0
木	5.8	3.5	6.6	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0
金	5.1	2.8	6.5	4.2	0.1	0.0	0.1	0.0
土	4.4	2.4	3.3	7.7	0.8	0.2	0.1	0.1
日	5.4	2.9	3.4	5.6	1.2	0.2	0.2	0.1

設置後	0～19%	20～39%	40～59%	60～79%	80～89%	90～94%	95～99%	100%以上
月	5.0	2.6	3.3	5.0	2.2	0.6	0.2	0.1
火	5.1	2.7	3.7	5.2	1.6	0.2	0.2	0.2
水	5.1	2.6	4.1	5.4	1.6	0.1	0.1	0.0
木	5.0	2.7	3.5	5.1	2.3	0.3	0.1	0.1
金	4.4	2.4	3.1	6.1	2.6	0.5	0.1	0.0
土	4.3	2.4	2.3	4.2	3.7	1.5	0.6	0.1
日	5.0	2.6	2.7	4.0	2.7	1.1	0.6	0.3

※稼働率80%以上の状態が、1時間以上発生しているものを赤字とする。

18

図 5-9 データ分析資料 (9/12)

④混雑時や満車時の要因

調査期間内の最大稼働率上位10			
日付	最大稼働率	発生時間	要因
2025年2月11日(火)	112.2%	14:30	中日ドラゴンズキャンプ(VSベ이스ターズ)
2024年12月15日(日)	105.7%	13:30	「BAR Concrete」にてイベント『GOOD TO SEA YOU Vol. 4』の開催
2024年10月31日(木)	105.3%	19:00	ハロウィン
2025年2月18日(火)	104.8%	13:30	中日ドラゴンズキャンプ(VS日ハム)
2023年8月20日(日)	104.4%	19:00	第42回『エイサーフェスティバル北谷』
2025年2月24日(月)	103.9%	14:30	中日ドラゴンズキャンプ(VSカープ)
2024年12月8日(月)	103.7%	15:00	北前区公民館にて『北前ふれあいマーケット』の開催
2024年2月17日(土)	102.7%	14:00	中日ドラゴンズキャンプと北谷町花火
2024年11月10日(日)	102.5%	15:00	北谷の産業まつり
2024年2月25日(日)	102.2%	13:30	中日ドラゴンズキャンプ(VS阪神)

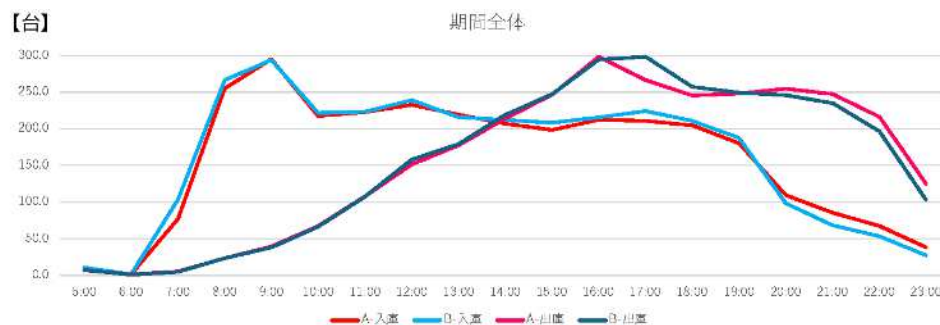
その他の要因

19

⑦入出庫状況

- ・北谷ゲートウェイの設置前後の期間全体別の入出庫状況を確認した。
- ・13時までは設置後と設置前の変化はあまりないが、16時、17時を見ると設置前と設置後の差が発生する結果となった。

		設置前後の時間別入出庫台数（台）																			
		5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	
入庫	設置前	7.6	1.7	77.0	254.9	295.0	217.6	222.9	232.8	219.6	207.1	198.4	212.5	211.0	204.6	180.5	109.7	85.7	67.6	38.5	
	設置後	11.0	1.5	103.4	266.6	293.6	221.7	223.2	239.1	215.9	212.3	208.0	215.5	224.0	211.0	187.5	98.5	68.7	53.5	27.6	
出庫	設置前	7.0	1.6	5.8	23.7	39.4	67.4	108.0	151.3	177.4	214.0	246.3	298.3	266.6	245.3	248.1	254.7	247.5	216.2	125.2	
	設置後	7.7	1.1	4.9	23.7	38.3	66.8	107.8	158.1	179.0	219.1	247.0	294.4	298.0	257.3	249.4	245.7	234.9	196.6	103.0	



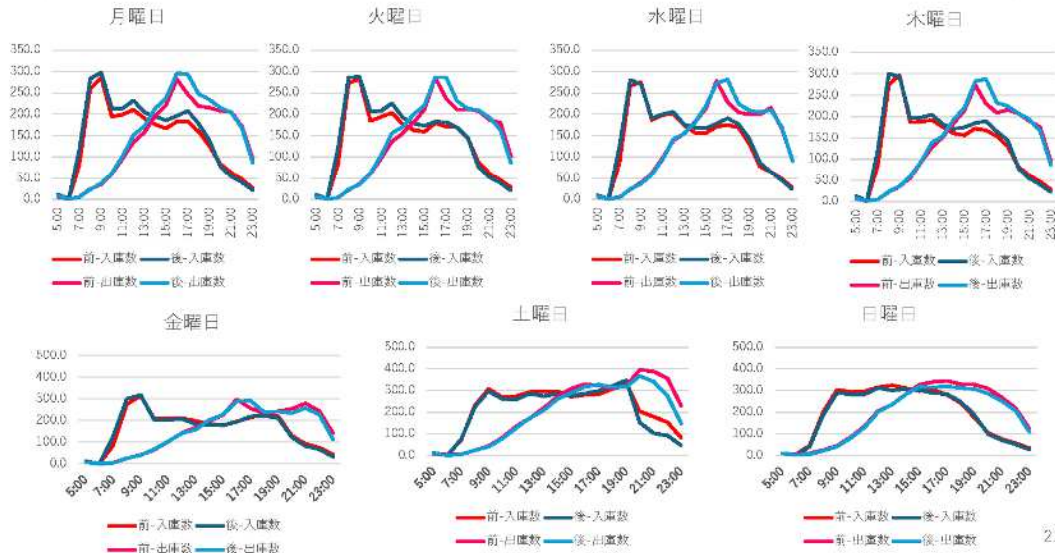
20

図 5-10 データ分析資料 (10/12)

⑦入出庫状況

- ・曜日別で設置前後の入出庫状況を確認した。月曜日から木曜日は9時前後に入庫数のピークを迎え、17時前後に出庫数のピークを迎えた結果となった。一方で、土曜日は、20時前後に入庫数が増加し、他の曜日とは異なる結果となった。
- ・設置前後を比較した際に、土日の入庫数が減少する結果となった。

設置前後の曜日別入出庫台数（台）



21

表：設置前後の曜日別入庫台数（台）

設置前後 曜日別	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
月	5.6	0.7	34.6	22.4	12.4	19.6	14.2	21.7	14.0	18.8	19.4	13.3	24.3	18.4	12.8	-5.4	-8.5	-6.7	-5.4
火	4.4	0.1	36.6	13.7	4.9	22.6	13.5	22.8	16.1	15.3	14.0	3.0	10.8	-0.6	0.5	-10.1	-7.9	-6.5	-8.3
水	3.5	0.2	38.7	13.7	-4.6	4.5	1.5	4.2	1.6	13.0	11.7	7.2	16.0	6.5	12.3	7.9	-0.8	-2.9	-4.0
木	5.8	1.3	35.6	26.6	-3.9	9.2	9.7	12.6	6.3	10.2	10.4	12.2	21.6	10.7	13.6	-3.2	-6.9	-6.4	-6.3
金	5.3	-0.6	40.3	25.1	5.2	-5.1	-6.1	-3.8	-14.7	-2.6	0.6	-2.7	5.0	-7.6	-7.4	-6.5	-11.0	-7.0	-10.0
土	1.1	-1.4	3.0	-7.7	-6.5	-6.0	-14.6	-6.7	-23.0	-10.7	4.1	6.4	14.7	13.7	14.2	-51.4	-76.2	-61.9	-35.1
日	-1.8	-1.1	-5.4	-13.6	-14.4	-11.7	-13.4	-3.1	-22.0	-3.8	3.0	-14.5	2.8	6.8	10.4	-6.5	-6.0	-4.9	-6.8

表：設置前後の曜日別出庫台数（台）

設置前後 曜日別	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
月	0.9	0.0	-0.6	-1.0	3.2	1.4	6.2	16.0	14.6	16.0	15.6	14.3	47.0	28.6	16.5	7.3	-1.1	-3.7	-6.2
火	1.1	0.2	0.3	1.1	1.7	0.8	7.9	20.1	15.5	19.0	9.6	0.8	49.6	29.2	1.0	1.7	4.4	16.6	14.5
水	0.8	0.3	1.3	1.1	-2.9	-1.9	-2.9	3.2	-0.2	1.7	5.8	5.3	63.1	20.5	9.2	5.6	-5.3	3.4	-0.8
木	0.8	-0.1	0.6	0.6	0.4	3.7	1.2	11.6	1.8	6.6	6.4	6.0	58.1	23.6	9.0	-0.1	3.5	-9.0	-7.3
金	0.6	-0.5	-1.2	1.2	-0.4	1.6	0.4	-0.3	-9.6	3.9	0.4	-7.9	35.6	4.4	-0.8	-10.9	-21.5	-15.5	-20.4
土	1.8	-1.0	-1.0	-0.5	-3.4	-4.5	-6.9	1.4	-9.7	-9.3	-21.6	-10.5	4.3	7.2	-3.6	-29.4	-45.6	-69.6	-79.5
日	1.2	1.6	2.5	2.8	3.3	5.0	5.1	3.2	1.1	-0.8	8.8	24.6	25.7	18.1	20.0	22.8	16.3	11.5	12.6

※設置前後で比較した際に10ポイント以上を赤字、-10ポイント以下を青文字とする。

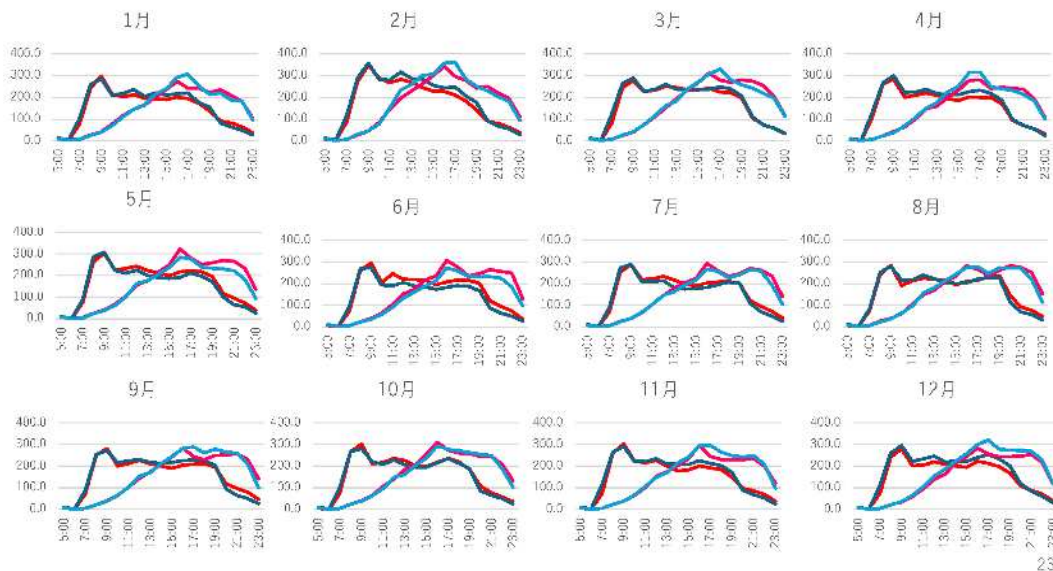
22

図 5-11 データ分析資料 (11/12)

⑦入出庫状況

前-入庫数 後-入庫数
前-出庫数 後-出庫数

- ・月別で設置前後の入出庫状況を確認した。1～4月、9～12月は、日中（7～18時）に入出庫数が増加する結果となった。
- ・設置前後を比較した際に、2月、12月（繁忙期）は設置前後で入庫数が設置後のほうが多い結果となった。一方で、5月、6月、7月は入庫数が減少する結果となった。



⑦入出庫状況

表：設置前後の月別入庫数の比較（台）

設置後 設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
1月	2.2	0.1	25.7	15.1	-12.3	-5.8	15.3	23.7	9.8	27.4	20.9	15.7	25.1	3.9	17.1	-11.6	-18.6	-16.8	-7.0
2月	4.0	1.5	29.2	14.9	10.9	-8.1	13.0	33.4	17.9	39.8	26.2	16.5	35.6	24.5	33.4	1.3	-10.5	-7.5	-8.9
3月	1.1	-1.6	43.0	19.5	11.1	0.1	4.7	8.6	-6.0	-0.1	1.0	-3.0	22.8	17.4	9.0	5.0	-1.6	0.0	-3.1
4月	0.7	1.9	23.5	3.8	16.1	22.4	14.7	17.2	9.0	18.1	26.6	24.0	33.2	18.8	16.9	3.4	0.5	1.0	-2.6
5月	2.9	0.6	14.5	23.2	-4.9	-2.7	-22.3	-17.5	-22.7	-23.0	-13.0	-25.8	-11.0	-20.3	-23.0	-13.0	-29.5	-16.9	-3.4
6月	1.2	1.3	20.8	7.7	21.7	11.2	-5.7	-15.5	28.0	31.7	20.3	24.9	26.6	27.8	34.8	32.4	31.1	21.1	8.3
7月	4.1	0.5	20.5	21.8	-1.4	-9.7	-10.7	-20.0	-35.9	-21.2	-12.8	-19.7	-15.1	-3.8	2.0	-13.4	-24.8	-22.2	-5.3
8月	4.8	-0.7	9.0	8.1	-7.8	26.5	-6.5	15.9	0.5	-11.6	6.9	-6.0	5.0	-4.1	-9.1	-21.3	-22.8	-19.4	-6.9
9月	4.9	-0.8	18.5	3.1	-9.5	15.3	13.1	1.6	6.9	13.7	27.0	19.9	20.3	14.1	6.8	-23.5	-32.0	-27.7	-8.5
10月	5.4	-0.8	29.4	-0.2	-23.0	9.8	-8.3	-6.9	-10.0	-6.0	-2.7	-2.8	1.1	-6.7	4.8	-27.6	-13.1	-8.0	-1.3
11月	4.8	0.5	43.9	1.4	-10.6	-3.6	5.2	17.7	9.8	30.6	25.6	22.8	21.0	18.3	22.4	-7.9	-18.7	-16.7	-3.8
12月	3.1	-2.0	37.7	17.2	16.0	19.9	28.5	27.5	10.8	22.1	26.4	18.0	40.4	35.5	33.6	8.8	-2.7	-9.1	-8.5

表：設置前後の月別出庫数の比較（台）

設置後 設置前	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
1月	0.5	0.0	2.3	3.2	2.3	7.5	5.9	1.4	1.0	13.1	4.7	16.5	64.8	10.9	8.2	15.2	21.5	1.5	8.4
2月	2.8	0.7	0.1	3.1	0.6	-7.5	6.8	39.4	30.3	39.3	6.3	14.1	66.5	7.1	7.5	-20.9	-17.0	-15.7	-4.1
3月	0.1	-0.6	-0.8	1.7	1.9	-0.8	5.5	10.7	-8.8	5.5	1.7	-5.0	49.9	13.9	-23.6	-31.9	-35.5	-8.7	-2.3
4月	-2.7	-0.1	0.0	-0.5	-6.1	5.1	8.7	3.1	16.3	29.7	16.9	36.9	34.4	9.8	-7.7	-9.1	25.1	-9.8	6.7
5月	0.3	-0.2	-1.7	-0.5	-2.0	-1.6	-3.4	8.0	0.3	-10.9	-12.9	-39.0	-3.7	-12.2	-26.0	-39.1	-43.7	-51.1	-42.0
6月	2.6	0.8	1.8	0.7	3.3	6.1	17.8	18.9	11.7	28.0	23.1	35.8	17.7	2.1	17.5	31.9	29.5	65.2	31.8
7月	0.1	-0.6	-0.3	-0.4	-0.3	2.3	-0.2	1.7	-14.3	-10.2	-7.6	-26.8	-3.4	-6.2	-4.9	-5.0	-4.3	-40.8	-34.5
8月	0.7	-0.6	-0.7	-4.3	-1.0	3.2	-8.6	0.5	11.6	4.5	8.8	-8.6	11.7	10.3	13.5	-10.4	-2.2	-31.9	-38.7
9月	0.9	-1.2	0.4	0.7	1.2	3.0	1.5	10.8	-4.4	2.0	3.3	2.7	43.5	31.4	29.1	12.0	3.1	23.6	-11.3
10月	-0.4	-0.9	-1.5	1.3	-2.5	-1.9	-9.1	9.2	-22.9	-1.8	-17.6	-16.4	4.0	11.4	5.2	10.3	3.5	-19.1	-29.9
11月	2.8	1.4	0.9	0.6	0.5	2.5	4.1	6.1	4.0	12.0	8.4	0.5	51.8	34.1	18.5	13.9	12.4	9.9	23.2
12月	0.3	-1.2	-1.6	-1.3	1.3	4.8	9.5	15.9	22.1	10.0	13.6	17.1	63.4	35.3	30.9	25.9	15.7	9.9	7.0

※設置前後で比較した際に10ポイント以上を赤字、-10ポイント以下を青文字とする。²⁴

図 5-12 データ分析資料 (12/12)

(2) データ分析の詳細資料

作成した会議資料を次頁以降に示す。

美浜駐車場利用状況分析報告書 (時点速報)

2026/2/25

1

0.

目次

0. データについて

1. 利用者属性の分析
2. 滞在時間の分析
3. 長期駐車について
4. 従業員について
5. 間口別分析
6. 出入庫トラブル

2

図 5-13 データ分析の詳細資料 (1/9)

0.

現在の進捗状況

仕様書項目	進捗
1.利用台数（①時間帯別、②曜日別、③月別、④期間別）	第3回打合せ時に報告
2.稼働率（①時間帯別、②曜日別、③月別、④期間別）	第3回打合せ時に報告
3.混雑時や満車時の頻度や継続時間	第3回打合せ時に報告
4.混雑時や満車時の要因	第3回打合せ時に報告
5.利用（滞在）時間	○
6.利用者属性（車両番号、利用時間等をもとに分類）	○
7.入出庫状況（時間帯別、曜日別、月別、期間別（3期間程度））	第3回打合せ時に報告
8.利用出入口の利用頻度（時間帯別、曜日別、月別、期間別（3期間程度））	○
9.長期駐車状況	○
10.出庫トラブル等の分析	○

3

0.

データについて

【期間】

・北谷ゲートウェイ設置前の2023年2月（28日間）

北谷ゲートウェイ設置後の2025年2月（29日間）

【欠損日判定】

・入庫時の間口のみが取れているデータを欠損日とした。

2023年は488台（0.5%）、2025年は1021台（1.0%）である。

【属性について】

一般車⇒「ひらがな」ナンバー

レンタカー⇒「わ」、「れ」ナンバー

米軍関係⇒「Y」、「A」ナンバーとする

その他 ⇒間口6、7（GW設置後バス専用出入口）から入庫し、1分以上滞在した車両とする。

4

図 5-14 データ分析の詳細資料 （2/9）

1. 利用者属性

北谷ゲートウェイ設置前後の属性割合比較

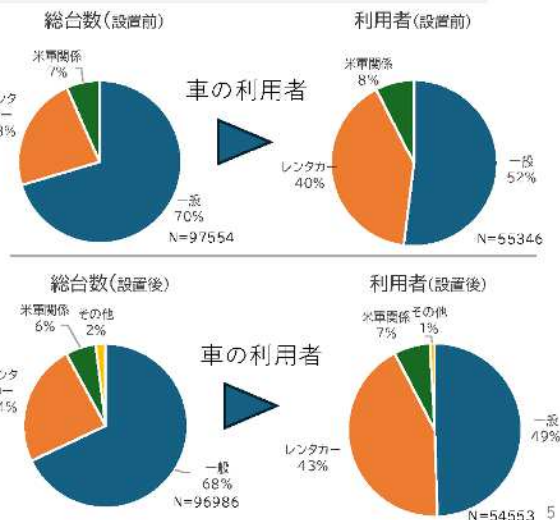
- ・北谷ゲートウェイ設置後の期間中 2 月（繁忙期）の総利用台数は96986台であり設置前の97554台より568台少ない。
- ・属性別で見ると一般車は2759台減少する一方、レンタカーは986台増加する結果となった。

駐車 可能 台数	設置前	1,463台
	設置後	1,218台（245台減）

北谷ゲートウェイ設置前後の利用者属性

	総利用台数 (台)	一般車 (台)	レンタカー (台)	米軍関係 (台)	その他 (バス)	車の ※利用者 (人)
設置前	97554	68688	22378	6488	0	55346
設置後	96986	65929	23367	5829	1861	54553
設置前- 設置後	-568	-2759	989	-659	1861	-793

※レンタカーは1台=1利用者とカウント
一般車、米軍関係(Y、Aナンバー)、その他は一意な値の抽出
(重複無し)とする。



曜日別台数（属性別）

- ・曜日別の属性を分析すると、設置前後ともに、土日のレンタカー利用者が増加する結果となった。
- ・設置前後を比較すると属性別の大きな傾向はみられなかった。

設置前後の曜日別台数（台）

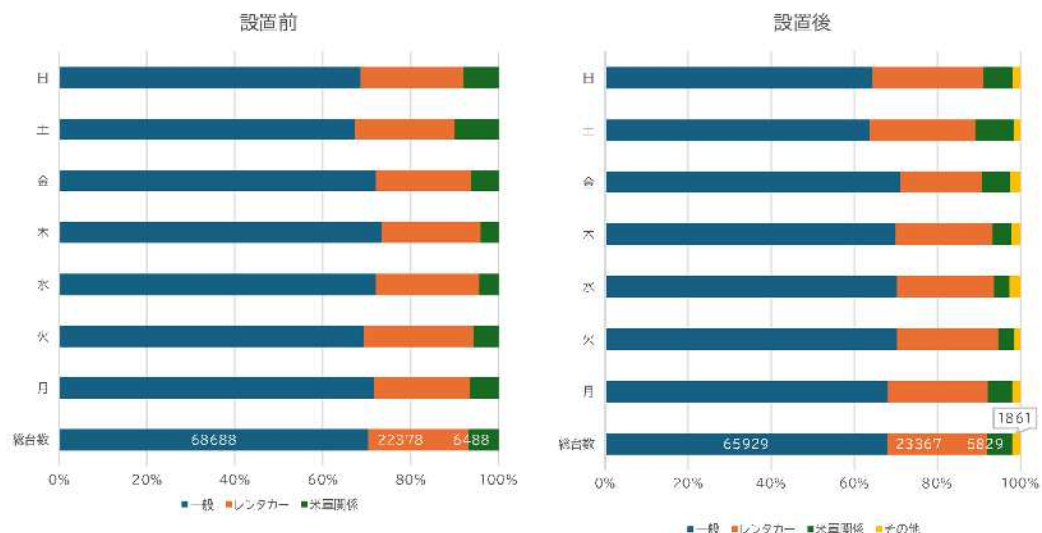


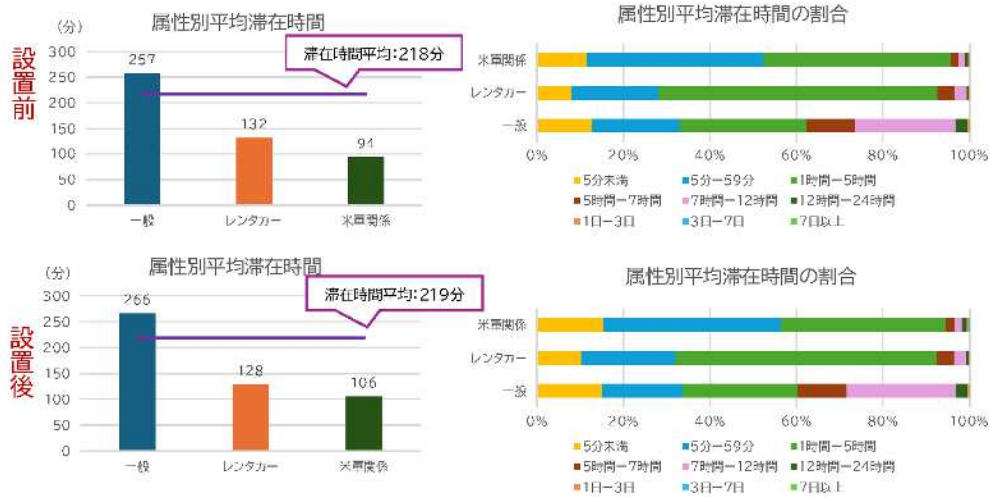
図 5-15 データ分析の詳細資料 (3/9)

2. 滞在時間

属性別滞在時間

- ・設置前後の滞在時間平均を分析すると、設置前は218分、設置後は219分と僅かに増加する結果となった。
- ・属性別でみると、一般車の滞在時間平均は設置前が257分、設置後は266分となった。

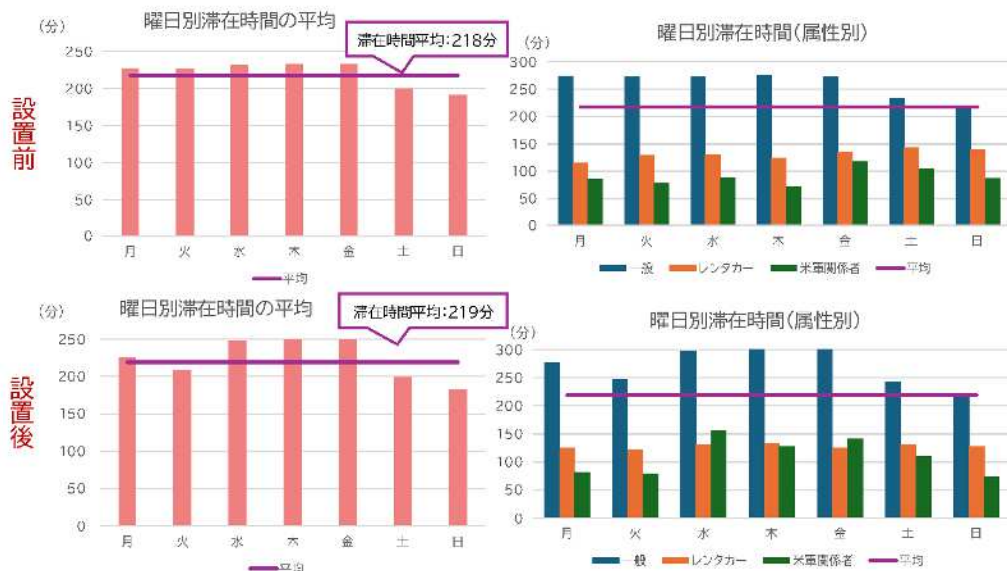
設置前後の属性別滞在時間（分）



7

曜日別滞在時間（属性別）

- ・曜日別の滞在時間を分析すると、設置前後ともに休日よりも平日の滞在時間が長いことがわかる。
- ・属性別でみると、設置前は米軍関係がレンタカーを下回ることはなかったが、設置後は水曜日と金曜日に関しては、米軍関係者のほうが上回る結果となった。



8

図 5-16 データ分析の詳細資料 (4/9)

入出庫時間別滞在時間

- ・入庫時間別滞在時間を分析すると、日中の滞在時間が短縮され、時間帯ごとの差が小さくなっていることがわかる。一方、早朝時間帯では設置前後共に滞在時間が長い結果となった。
- ・出庫時間別滞在時間を分析すると、早朝に出庫する車の滞在時間が長い結果となった。一方、日中の滞在時間は比較的短い傾向がある。



属性別滞在時間

- ・滞在時間別台数を属性でみると、一般車は7時間～12時間の滞在時間が多い一方、レンタカーは5時間未満の利用が最も多い結果となった。
- ・一般車、レンタカー共に1時間～5時間の利用が多いことがわかる。

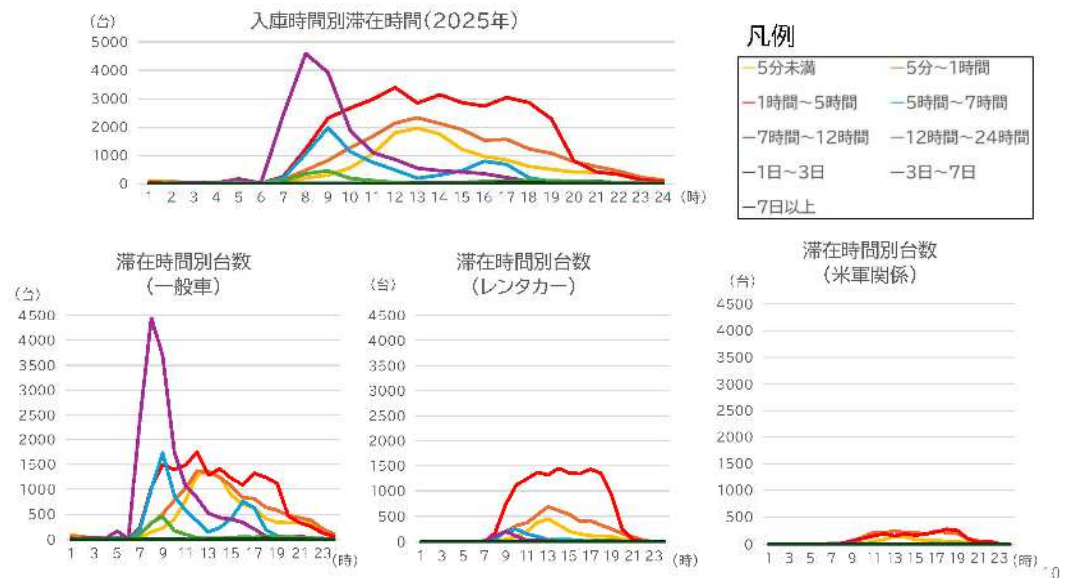


図 5-17 データ分析の詳細資料 (5/9)

3. 長期滞在の状況

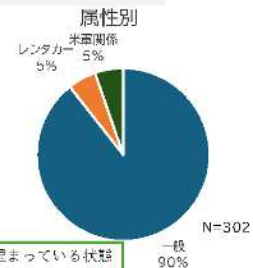
- ・設置前後の長期滞在状況を分析すると、設置前が302台、設置後が348台の長期利用が存在する結果となった。
- ・属性別でみると、米軍関係者の長期利用が設置前の倍以上の数となった。

駐車可能台数	設置前	1,463台
	設置後	1,218台（245台減）

設置前後の長期滞在の属性

設置前

滞在時間	1日～3日	3日～7日	7日以上	合計(台)
一般	237	25	8	270
レンタカー	13	2	1	16
米軍関係	15	1	0	16
総台数	265	28	9	302



駐車場の21%が常に埋まっている状態

設置後

滞在時間	1日～3日	3日～7日	7日以上	合計(台)
一般	256	29	3	288
レンタカー	24	2	0	26
米軍関係	29	4	1	34
総台数	309	35	4	348



駐車場の29%が常に埋まっている状態

11

4. 従業員の分析

リピート回数

- ・設置前後の一般車のリピート回数を分析すると、2回以上利用している人は設置前は31%、設置後は32%となった。
- ・一般車のうち従業員割合をみると、設置前は5.8%、設置後は6.5%が従業員という結果となった。

駐車可能台数	設置前	1,463台
	設置後	1,218台（245台減）

従業員の仮定

従業員の定義を月に8回以上利用かつ平均3時間以上滞在した人と仮定した場合

一般車の1662人(5.8%)が従業員である

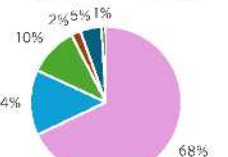
設置前

一般車のリピート回数



一般車のリピート回数

設置後



リピート回数(回)

- ・1
- ・2
- ・3～7
- ・8～10
- ・11～20
- ・21～40
- ・41～60
- ・61～80
- ・81～100
- ・101～300

(リピート回数) (30日間)	8～10	11～20	21～40	41～60	61～80	81～100	101～300	(人)
3時間～5時間	82	114	23	0	1	0	1	
5時間～7時間	133	336	40	1	0	0	1	
7時間～9時間	71	277	76	1	0	0	0	
9時間～12時間	64	323	74	0	0	0	0	
12時間～24時間	9	26	9	0	0	0	0	
合計(人)	359	1076	222	2	1	0	2	

一般車の1742台(6.5%)が従業員である

(リピート回数) (週/月)	8～10	11～20	21～40	41～60	61～80	81～100	101～300
3時間～5時間	76	120	28	1	1	0	1
5時間～7時間	154	304	42	3	1	0	0
7時間～9時間	91	349	59	0	1	0	0
9時間～12時間	68	320	68	0	0	0	0
12時間～24時間	21	26	8	0	0	0	0
合計(人)	410	1119	205	4	3	0	1

12

図 5-18 データ分析の詳細資料 (6/9)

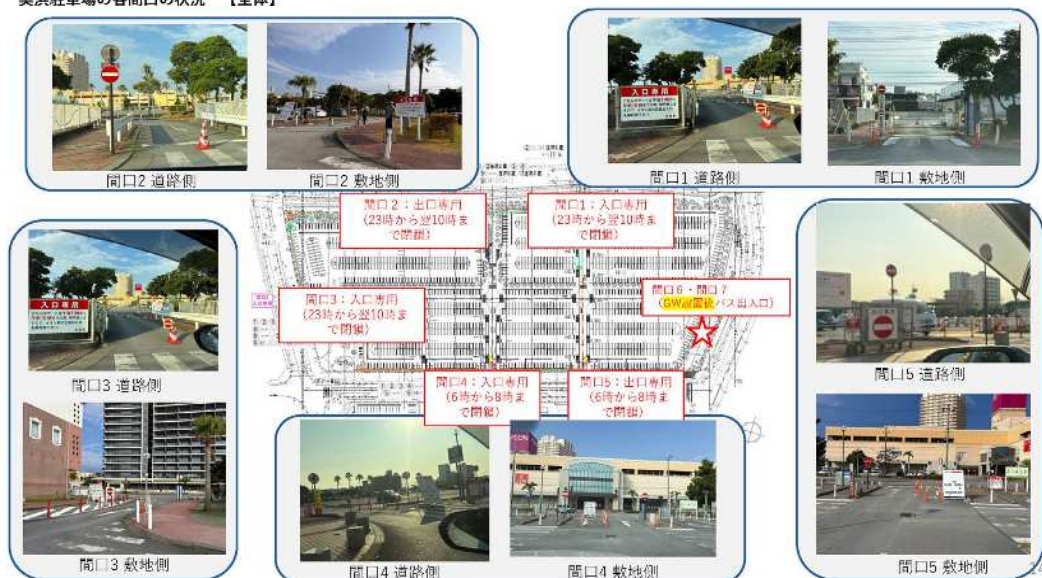
美浜駐車場利用状況分析報告書

間口の分析

13

5. 間口別分析

美浜駐車場の各間口の状況 【全体】

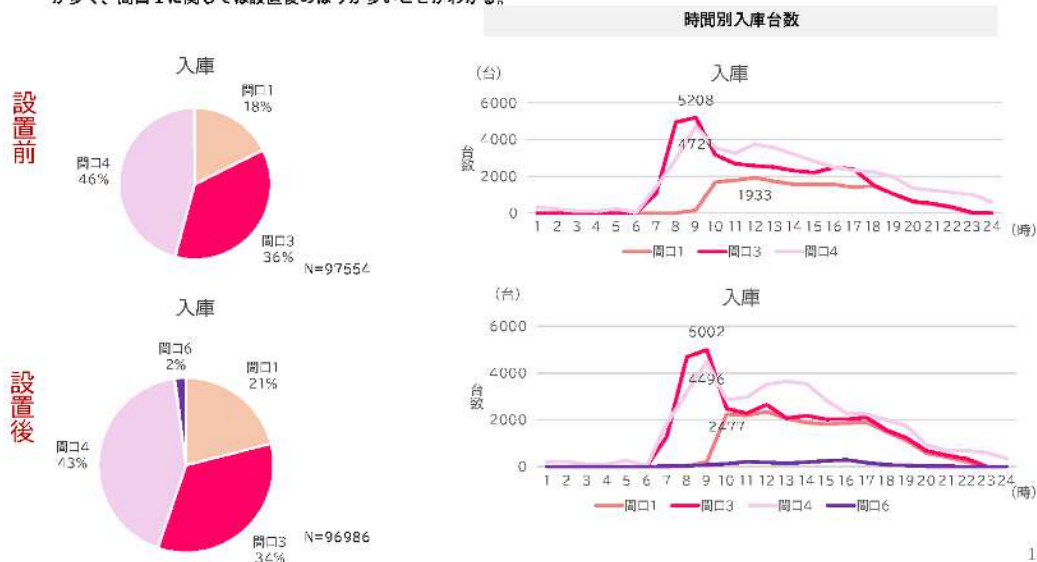


※撮影日：2026年2月19日(木) 朝8時半

図 5-19 データ分析の詳細資料 (7/9)

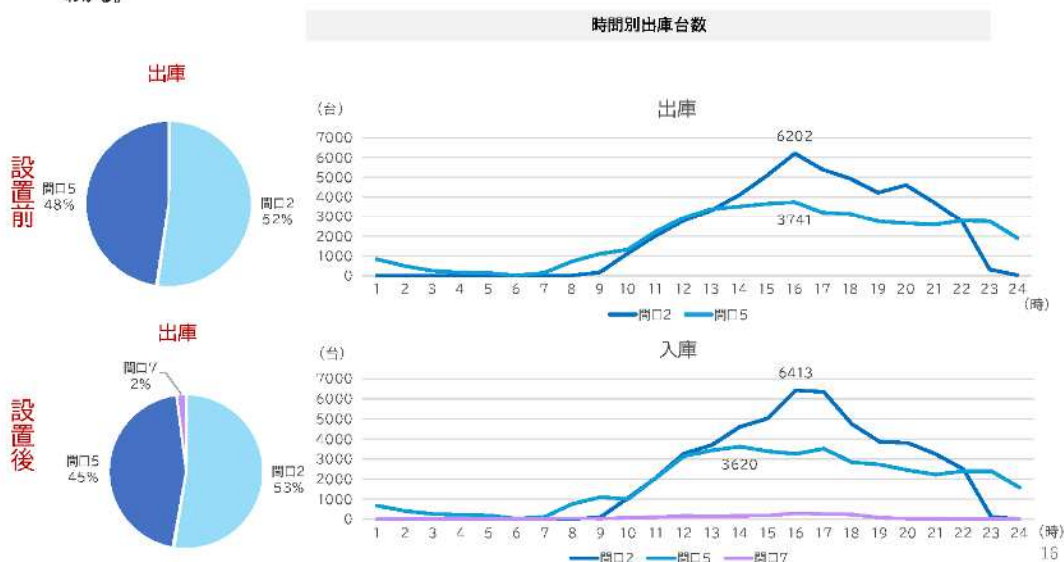
入庫状況

- ・設置前後ともに、間口4の利用が40%を超え最も多い結果となった。
- ・時間別入庫台数を見ると、9時前後が入庫台数のピークを迎えていることがわかる。ピーク時の台数は間口3、間口4は設置前の方が多く、間口1に関しては設置後のほうが多いことがわかる。



出庫状況

- ・設置前後ともに、間口2と間口5の利用割合の差が小さい結果となった。
- ・時間別入庫台数を見ると、設置前は16時前後にピークを迎え、設置後は間口4に関しては常に3500台前後が出庫していることがわかる。



駐車可能台数	設置前	1,463台
	設置後	1,218台 (245台減)

図 5-20 データ分析の詳細資料 (8/9)

6. 入出庫トラブルの状況

時間別トラブル（逆走）の様子

- ・入庫出庫共に暗い時間のトラブルがもっとも多い結果となった。
- ・昼間の時間をみると、入庫トラブルは時間の影響をあまり受けないが、出庫トラブルは時間の影響を受けない台数が多い結果となった。

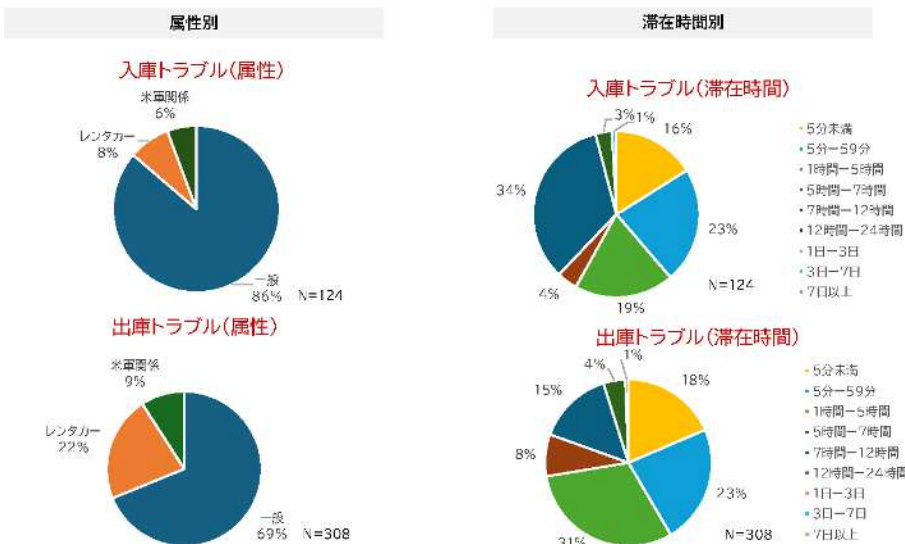
時間別トラブル（逆走）の様子（2025年）



17

参考）入出庫トラブルの分析(2025年)

- ・入庫、出庫トラブル共に属性別でみると、一般車のトラブルが半数以上を占める結果となった
- ・滞在時間別でみると、一時間未満で出庫した車のトラブルが入庫トラブルは39%、出庫トラブルは41%であった。



18

図 5-21 データ分析の詳細資料 (9/9)