④

第６回　熊本市駐車場適正配置検討委員会

報告事項

１. 前回委員会からの振り返りについて

前回　第５回委員会の振り返りについて

議題１　条例について（報告）

○ 条例（素案）について報告を行い了承いただいた。
○ パブリックコメントを実施。（令和3年12月20日～令和4年1月18日。意見数６件）
○ 令和４年第１回定例回にて可決予定（3/15分科会・3/24議会最終日）。

議題２　規則、基準等について

○ 条例の運用に係る規則、基準等について審議を行い、以下のご意見をいただいた。

		前回委員会での主な意見	回答
全般に関すること		○目指すまちなか交通において、駐車場施策（まちなか駐車場適正化計画）が果たす役割を理解した上で、議論を行うことが重要。 ○各種制度をわかりやすく説明する資料を用いて、イメージしながら議論を行いたい。	● 第6回委員会で示すこととした **⇒資料を用いて説明**
附置義務条例関連	**公共交通利用促進策による台数緩和について**	○公共交通利用促進に向けた計画に寄与する取組を台数緩和メニューとすることや、効果的な整備を誘導する仕組とすることが必要ではないか。 ○既存のシステム（バスロケーション等）をPRすることに力を入れてもらいたい。	● 計画的な整備を誘導することは必要 ● 第6回委員会で修正案を示すこととした **⇒議題①：メニュー等を見直し**
	集約駐車施設の指定要件について	○点在する小規模な駐車場よりも、立体駐車場を有効活用していこうという趣旨からすると、既存の立体駐車場については要件を緩和してもよいのではないか。	● 既存の立体駐車場をうまく活用しながら集約することを考えている。 ● 第6回委員会で修正案を示すこととした **⇒議題②：要件を見直し**
届出条例関係	**届出駐車場の出入口基準について**	○土地所有者の方の意向によっては、基準との適合が難しい場合もあると考えられる。 ○基準に柔軟性があってもよいのではないか。	● 歩行者の交通量等を勘案して、柔軟な基準の設定が必要であると考えられる。 ● 第6回委員で修正案を示すこととした **⇒議題③：基準を見直し**

報告事項

２. まちなか交通における駐車場施策の役割について

駐車場の役割について（熊本市が目指すまちづくり）

○「**だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち**」の実現に向けて、都市交通の最適化（ベストミックス）、多核連携都市の形成、グランドデザイン2050等を推進。

○これらの計画を背景に、中心市街地の駐車場適正配置に取り組むため、「**まちなか駐車場適正化計画**」を策定。

（熊本市第７次総合計画第8章2節）

だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち

都市マスタープラン 立地適正化計画

～豊かな水と緑、多様なサービスが支える活力ある多核連携都市～

中心市街地の外縁部への駐車場整備を誘導し、**歩行者の安全性・回遊性向上**

都市交通マスタープラン 総合交通戦略

～公共交通の再生と都市交通の最適化（ベストミックス）を推進～

公共交通と連携した**中心部における駐車場のあり方検討**(計画の策定・附置義務条例の見直し等)

グランドデザイン2050 まちなか再生プロジェクト

～世界に拓く「城下町」くまもと～

駐車場附置義務台数の緩和
適正な駐車・駐輪場の整備誘導

■基本方針　まちなか駐車場適正化計画（R2.12月策定）

基本方針①「土地利用」の視点
駐車場（土地）の有効活用と効率的で安全な配置により、地域経済活性化等に活かす

基本方針②「交通円滑化」の視点
駐車場利用（自動車利用）の最適化を図り、交通円滑化に活かす

基本方針③「使い方」の観点
駐車場等の多様な利活用を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の整備に活かす

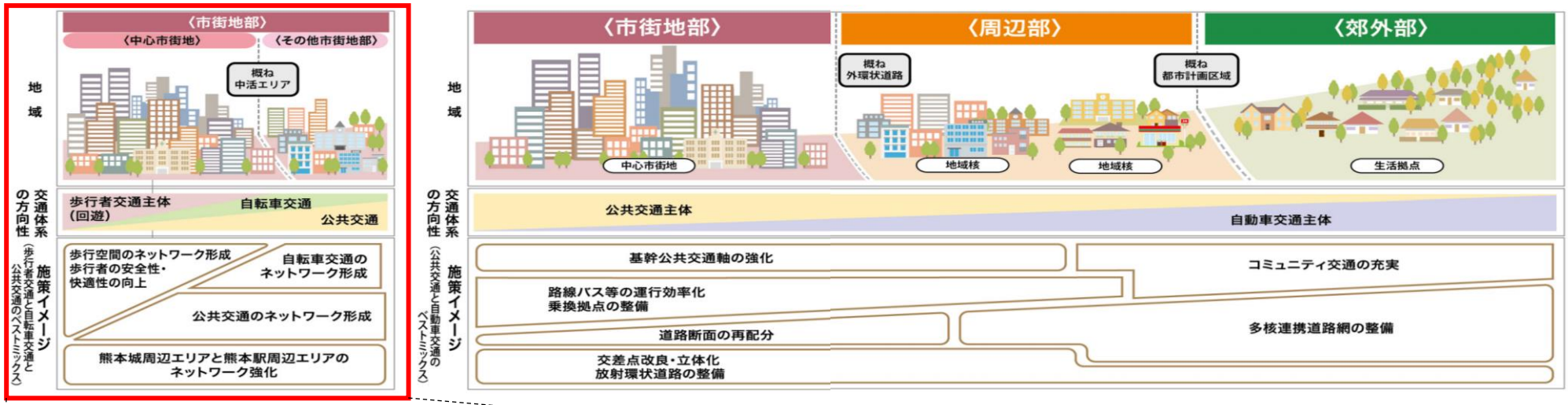
■駐車場の目標量：現在の19,390台から、16,300台に近づける。（-3,000台）

駐車場の役割について（都市交通マスタープランにおける、まちなか交通の考え方）

○過度に自動車利用に依存してきた交通体系を、地域ごとの交通特性に応じて見直し、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせた**交通体系の最適化、ベストミックスの構築**を進めることが必要。

○**中心市街地**は、都市圏住民や観光客にとって魅力あるエリアとしていくため、**安全で快適な歩行空間のネットワークを形成する**とともに、**公共交通や自転車交通との連携**を高め、**安全・快適に回遊できる移動環境**を整備することが必要。

■都市交通の最適化「ベストミックスの構築」



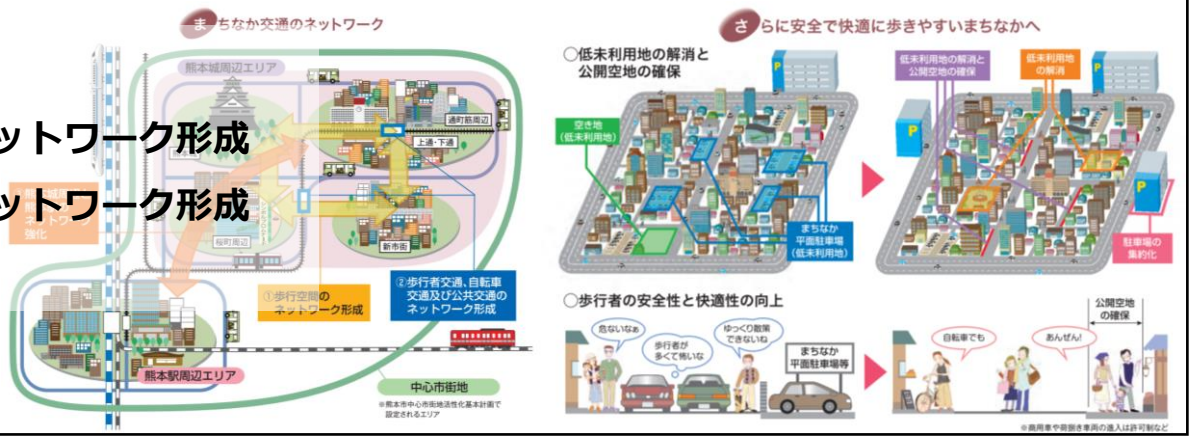
■まちなか交通の整備方針

○**歩行空間のネットワーク形成**

○**歩行者交通、自転車交通及び公共交通のネットワーク形成**

○**熊本城周辺エリアと熊本駅周辺エリアのネットワーク形成**

○**さらに安全で快適に歩きやすいまちなかへ**



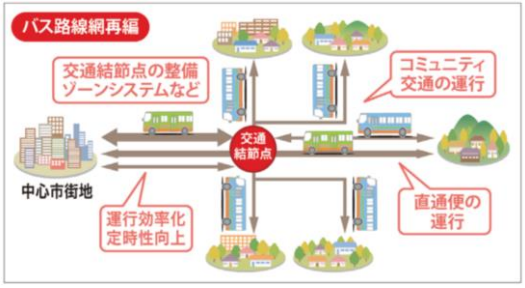
駐車場の役割について（公共交通・道路・まちなか交通：駐車場施策の位置付け）

〇ベストミックスの構築に向けて、３つの体系に基づき施策を推進。
【公共交通：バス路線網の再編等】【道路：骨格幹線道路網の整備等】【まちなか交通：歩行者空間の整備等】

〇【まちなか交通】における、**中心市街地の拠点機能の向上**および**安全で快適な歩行空間の形成**等に向けた様々な施策の1つとして、**駐車場の適正配置に取り組む**こととしています。

体系		基本施策	実施施策の例
公共交通	• 公共交通の利便性向上による公共交通利用への転換 • 災害後も早期に機能復旧する公共交通機関の確保 • 広域交通拠点の防災性向上	①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化	交通結節点の整備
		②バス路線網の再編	競合路線の改善
		③コミュニティ交通の拡充	コミュニティ交通の導入
		④公共交通の利用促進、防災力の向上	パーク＆ライド駐車場の拡大
道路	• 人流・物流交通を支援する骨格幹線道路網の形成 ・10分20分構想(新広域道路交通計画) • 自動車の低速度走行の改善 • 緊急輸送道路の強靭化	①２環状１１放射道路網の形成	熊本西環状線等の整備
		②交差点改良等による交通円滑化	環状道路の主要交差点立体化等
		③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	無電柱可
		④基幹公共交通軸と一体となった道路整備	バス走行環境改善
まちなか交通	• **中心市街地の拠点性の向上** • **安全で快適な歩行空間および自転車走行空間の確保** • 広域交流拠点の防災性向上	**①中心市街地の拠点機能の向上**	**駐車場の適正配置**
		②歩行者ネットワークの形成	シンボルプロムナードの整備
		③自転車ネットワークの形成	自転車走行空間の整備

バス路線網の再編



交通結節点の整備
（御代志駅前広場）

骨格幹線道路網の整備
（国道3号北バイパス）

歩行者ネットワークの整備
（花畑広場）

まちなか駐車場適正化計画の役割について

○『だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち』の実現に向けて、まちなかは、**安全で快適な歩行空間のネットワークを形成**するとともに、**安全・快適に回遊できる移動環境の整備**を推進。
○駐車場は、まちなかの“**車の流れ**”“**人の動き**”“**土地利用**”等に影響を与える、**まちづくりの重要なパーツ**。
○まちなか駐車場適正化計画では駐車場をまちづくりに活かすため、　３つの基本方針に基づく施策を推進します。

①土地利用：土地の有効利用を促進し、賑わい施設の充実等を図る。
②交通円滑化：自動車の流れを外縁部に誘導、人中心のまちなかへ。
③使い方：障がい者等用駐車場や荷さばき駐車場の整備を促進する。

⇒

○中心市街地の拠点性の向上
○歩行者空間ネットワーク形成
○安全で快適に歩きやすい街中

だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち

目指す、まちなか交通（都市交通マスタープラン）

【中心市街地の拠点性の向上】【歩行者空間のネットワーク形成】【安全で快適に歩きやすい街中へ】

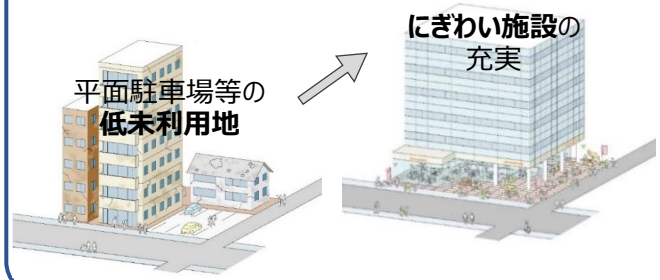
駐車場の役割（まちなか駐車場適正化計画）

駐車場をコントロールし、まちづくりに活かす

基本方針①「土地利用」の視点

駐車場（土地）の有効活用等により、地域経済活性化等に活かす

平面駐車場からの土地利用転換を図る財政支援制度



基本方針②「交通円滑化」の視点

駐車場利用（自動車利用）の最適化を図り、交通円滑化に活かす

自動車の流れをまちなかから、外縁部に誘導

運賃サービス等による公共交通利用促進
（附置義務台数の緩和制度）

基本方針③「使い方」の観点

駐車場等の多様な利活用を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の整備に活かす

障がい者等用駐車場、荷さばき駐車場の整備促進

議題：条例運用に係る規則や基準等について

■駐車場附置義務条例関係

議題①：公共交通利用促進策について［駐車場附置義務条例施行規則］

議題②：集約駐車施設の指定について［集約駐車施設指定要綱］

■小規模駐車場の届出に関する条例関係

議題③：出入口の基準について［路外駐車場配置等基準］

駐車場附置義務条例の改正について

振り返り（前回の資料）

○ 駐車場附置義務条例は、一定規模以上※の建物を新築する際に、駐車場の整備を義務付け。
○ 条例の改正により台数の緩和、公共交通利用促進等を行い、地域経済の活性化や交通円滑化等を促進。

※特定用途（商業施設等）は延床2,000㎡超、非特定用途（マンション等）は3,000㎡超

【改正の内容】

①駐車場台数の緩和
- 現行の**1/2に緩和**（現行300㎡毎に1台⇒改正600㎡毎に１台）。
- **建物や土地の有効利用**を促進。（これまで駐車場だった床を多用途へ転換）

②公共交通の利用促進　**今回の議題①関連**
- **公共交通利用促進策**の実施により、**台数を更に低減**する制度を導入。
- 商業施設等による、公共交通利用促進策の充実。**来街者の公共交通利用転換。**

③設置位置の緩和　**今回の議題②関連**
- 建物ごとにバラバラに整備を義務付けていた駐車場を、外縁部の**立体駐車場等に確保**。
- **土地の有効利用**や**交通円滑化**を促進。（市が指定する立体駐車場。隔地距離を200m⇒500mに緩和）

④障がい者等用駐車場や荷さばき施設の確保
- 特定用途の建築物に対して、**障がい者等用駐車場**や**荷さばき施設**の**整備を義務付。**
- **誰もが安心して訪れられる環境**の形成を促進。

【効　果】

- 地域経済の活性化
- 交通円滑化
- 誰もが安心して訪れられる環境形成

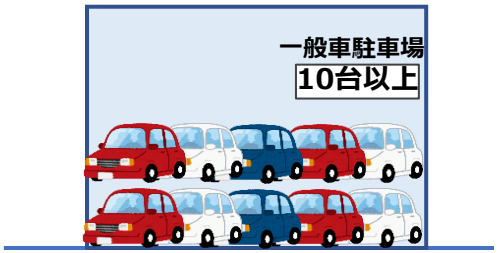
(算定対象面積3,000㎡の商業施設を建築した場合のイメージ)

【現行】
○これまでは、
敷地内に**10台**の駐車場を義務付。

【改正】
○改正後は、**３台**の駐車場を義務付け。
○障がい者等用駐車場等の確保
○民間による公共交通利用促進策の実施

【建替により見込まれる効果】
- 駐車場台数が**約300台減少**
- 障がい者等用駐車場:**57箇所・57台**整備
- 荷さばき駐車場:**26箇所・66台**整備

※老朽建築物65棟が同規模で建て替わった場合の試算



立体駐車場での確保

- 公共交通路線や渋滞路線に面していない
- 歩行者空間整備を図る路線(ほこみち)に面していない　など

公共交通利用の促進

買い物に応じた運賃サービス
（台数を30%低減）

シェアサイクル
（20%低減）

小規模駐車場の届出に関する条例の策定について

振り返り（前回の資料）

○ 都再法※に基づく、駐車場の届出制度を実施。（条例において届出対象とする駐車場の規模を定めることができる。）
○ 条例策定により、５０㎡以上の駐車場を整備等する場合は、市が基準との適合を確認、指導等を実施。
○ 歩行者の安全性に配慮した駐車場の整備を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の形成を図る。

※都市再生特別措置法第62条の9（特定路外駐車場の届出等）

【条例の内容】

①駐車場を整備等する場合の届出

・車室の面積が**50㎡以上のコインパーキング等**を整備する場合は、市に**届出**を行う。

※届出を行わなかった場合や虚偽の届出を行った場合は、都再法に基づき50万円以下の罰金が課される（都再法第129条）。

今回の議題③関連

②基準との適合を確認

・**歩行者の安全性等に配慮した構造**となっているか、市が基準※との適合を確認。
・基準に適合していない時は、**指導等**を行う。

※路外駐車場配置等基準
・出入口の集約(ハーモニカ構造としない)　・歩行者を視認できる視距の確保
・横断歩道等の近くに出入口を設けない　など

⇒歩行者と自動車の交錯を減らし、歩行環境を向上する

【効　果】

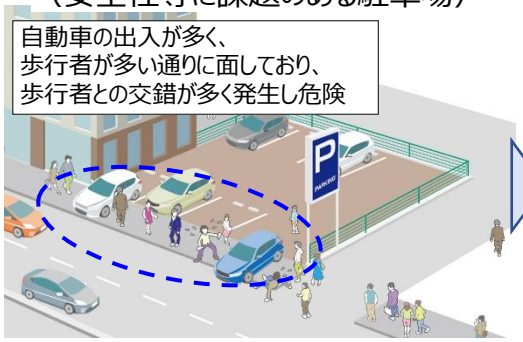
誰もが安心して訪れられる環境形成

地域経済の活性化

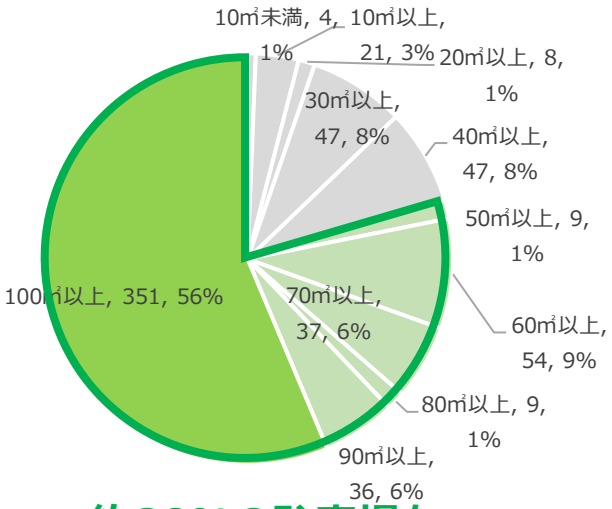
■条例の対象となる駐車場について

	一般公共の用に供する駐車場（不特定多数の方が利用できる）	一般公共の用に供さない駐車場（特定の方の利用に限定する）
	コインパーキング 店舗・事務所の駐車場など	住宅・マンションの駐車場 月極駐車場など
50㎡未満	対象外	対象外
50㎡以上	**条例の対象**※	対象外

（安全性等に課題のある駐車場）



（安全性等に配慮した駐車場）



約80%の駐車場を歩行者に配慮した構造へ

※現在約50%（297/623箇所）

今回の委員会の議論の対象について

〇前回委員会において、条例の本体について審議を行いました。
〇今回委員会において、条例の運用に係る規則等の内容について審議を行います。
議題①：公共交通利用促進策の具体的な実施メニュー等について規定する、駐車場附置義務条例施行規則等について。
議題②：集約駐車施設を指定する際の要件について規定する、集約駐車施設指定要綱について。
議題③：届出を受けた駐車場の出入口の基準を規定する、路外駐車場配置等基準について。

■条例の体系

前回確定	今回確定したい内容		
条例（R4.10施行）	**規則**	**要綱・基準等**	（根拠法）
■駐車場附置義務条例 〇公共交通利用促進策の実施による台数の緩和について規定 何をすれば台数を緩和できるのか？ 〇市が指定する集約駐車施設への確保について規定	**議題①** **■駐車場附置義務条例施行規則** 〇公共交通利用促進の具体的なメニュー等について規定 どのような駐車場を集約駐車施設に指定するのか？	**■条例運用マニュアル** 〇メニューの要件等について規定 **■集約駐車施設指定要綱** **議題②** 〇市が集約駐車施設を指定する際の要件について規定	駐車場法
■小規模駐車場の届出に関する条例 〇届出の対象とする駐車場の規模（50㎡）を規定	**■小規模駐車場の届出に関する条例施行規則**※ 〇届出時に提出が必要な図面に記載する内容等について規定 届出した駐車場はどのような出入口にしなければならないのか？	**■路外駐車場配置等基準** **議題③** 〇届出を受けた駐車場の出入口の基準を規定	都市再生特別措置法

※届出条例規則は、小規模駐車場を路外駐車場配置等基準に照らして確認するための手続きの内容を定めるもののため審議の対象としない。（例：図面に「出入口を記載すること」等）

■駐車場附置義務条例関係■

議題①：公共交通利用促進策による台数の緩和について

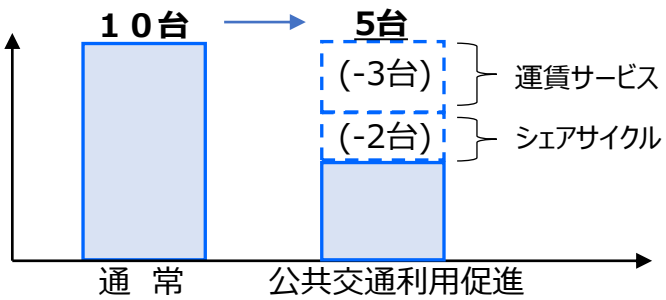
［駐車場附置義務条例施行規則］

議題①：公共交通利用促進策による台数の緩和について・・・制度の全体像

公共交通利用促進策の実施により、必要な駐車場の台数が減少することから、**附置義務台数の緩和**を行う制度です。

- 事業者より公共交通利用促進策の実施計画を提出。**取組メニューに応じて台数の緩和**を行います。
- その後、事業者より年１回の報告をいただき、**継続的な実施を担保**します。
- もしも、計画通りの実施が出来なくなった場合等は、変更手続きを行い緩和の台数を見直します。

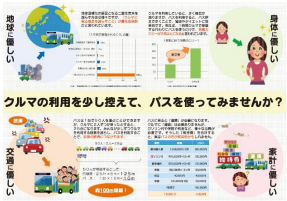
制度のイメージ



買い物に応じた運賃サービス

シェアサイクルの導入

啓発ポスターの設置



公共交通利用への転換を図り、建物に自動車で来る人が減少することから、建物に必要な駐車場の台数が減少するため、附置義務台数の緩和を行う。

手続きのイメージ

建築主
（商業施設やオフィスの事業者等）

台数緩和
10台
↓
5台

熊本市

公共交通利用促進計画等の提出
（どんな取組メニューを実施するのか）

内容を確認
公共交通利用促進策の内容が、要件と合っているか（実効性があるか）確認。

例）ポスターの設置をする際に、建物利用者の大半の方が確認できる場所に貼っているか。など

承認
（附置義務台数の緩和）

実施状況報告書の提出（年１回）

継続的な実施を確認

継続的な実施を担保

※計画通りの実施が出来なくなった場合や追加で実施する場合は、変更計画を提出し、緩和の取消や更なる緩和を行う。
（報告をしなかった場合、又は虚偽の報告をした場合は承認を取り消す）

議題①のポイント：取組メニュー等について
公共交通を提供する主体（熊本市や交通事業者等）の施策をより直接的に支援・促進するため、『熊本市地域公共交通計画』に対応した公共交通利用促進策を取組メニュー（台数緩和要件）とした。

議題①：公共交通利用促進策による台数の緩和について・・・メニュー（案）について

市の公共交通利用促進計画（熊本地域公共交通計画等）に資する取組みを実施する場合は、附置義務台数の緩和を行う。
「計画に位置付けられている事業」に事業者が協力する内容を「基本メニュー」とする。
「計画に資する取組の提案」については、「駐車場適正配置検討委員会の審議」を経て台数を緩和。

熊本地域公共交通計画

公共交通を提供する主体（熊本市、交通事業者等）が推進している、**公共交通の利用促進に向けた施策**

公共交通利用促進による台数緩和

建築主（商業施設やオフィスの事業者等）が、**計画や施策の推進に向けて協力**できること

公共交通利用促進に向けた啓発
公共交通の利用環境改善

運賃サービスによる
公共交通利用促進

ポスター等による
啓発・PRの実施

公共交通での通勤

計画に位置付けられている事業	メニュー	
公共交通利用促進に向けた啓発 バス・市電ロケーションシステム等の拡充	⓪ **公共交通利用促進広報・啓発、 バスロケーションシステム等の利用促進に向けたPR**	**基本メニュー**
公共交通のシームレス化に向けたICT等の推進	① **MaaS等における店舗情報等の提供**	
関係機関等と連携した公共交通利用促進事業の実施	② **従業員の公共交通利用での通勤**	
公共交通の利用環境改善	③ **駐輪場・シェアサイクルポートの設置**	
関係機関等と連携した公共交通利用促進事業の実施	④ **買い物に応じた運賃サービス等の実施**	
公共交通の利用環境改善	⑤ **公共交通待合施設の整備**	
パークアンドライド等の整備	⑥ **Ｐ＆Ｒ駐車場等からの送迎バスの運行**	
都市の将来像：公共交通を基軸とした多核連携都市熊本 公共交通の将来像：誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通 計画の目標 １まちづくりと連動した公共交通施策の展開 ２都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網の形成 ３住民･事業者･行政等の適切な役割分担と協働による公共交通の維持･確保	⑦ **計画の推進に資する取組の提案**	**その他**
	駐車場適正配置検討委員会の審議※を経て、附置義務駐車場台数を緩和。	

※年４回程度を想定（提案があった場合のみ開催）。本委員会内に、本事項を審議する部会（数名で構成）を設置。

議題①：公共交通利用促進策による台数の緩和について・・・緩和率および要件（案）について

〇公共交通利用促進広報等を基本要件として、各メニューを実施するごとに緩和台数を積み上げ。（最大100%緩和※）
〇**他都市の緩和率を参考**としつつ、ヒアリングを踏まえ、**建築主の負担が大きいメニューについては緩和率を高**く設定。
〇建物内の各テナントが個別に実施する場合もあるため、**実施率を考慮する制度**とした。

※障がい者等用駐車場および荷さばき駐車場は緩和の対象外

規則				運用マニュアル
メニュー			緩和率	要件
公共交通利用促進広報・啓発 バスロケーションシステム等のPR			**基本要件**	当該建物を利用する方の大半が確認できる位置に、広報・啓発ポスターおよび利便性向上のための時刻表とバスロケーションシステムの案内等を設置する。（出入口が複数ある場合は、最低２箇所は設置する。） ●広報・啓発：ポスター、パンフレット等の設置 ●利便性向上：当該建物から最寄りバス停の時刻表、バスロケーションシステムの利用案内等
	基本メニュー案	**①MaaS等における店舗情報等の提供**	**～10%**	MaaS等の新たなモビリティサービスにおいて、店舗情報等（移動情報と一体で提供することによる相乗効果）を提供している事業者数の割合 緩和率:10%×当該建築物内の**実施事業者の割合（実施事業者／全事業者）**
		②従業員の公共交通利用での通勤	**～10%**	社則等において、原則、公共交通での通勤としている事業者数の割合 緩和率:10%×当該建築物内の**実施事業者の割合（実施事業者／全事業者）**
		③駐輪場・シェアサイクルポートの設置	**～20%**	当該建物敷地内等に、義務台数を超えて駐輪場又はシェアサイクルポートを5台整備するごとに、駐車場１台分を緩和。（附置義務台数の20%が上限）※ポートの設置場所を提供するだけでも良い。 ※考え方:駐車場1マス（約13㎡・約2名）⇒駐輪場5マス（約6㎡・5名）　半分のスペースで２倍の人数の移動
		④買い物に応じた運賃サービス等の実施	**～30%**	30%×当該建築物内の**実施事業者の割合（実施事業者／全事業者）** ※割引の金額等は問わない。 ※駐輪場の割引も含む ※実施にあたって関係者に負担を要する可能性がある場合は、事前に関係者との調整を行う事。
		⑤公共交通待合施設の整備	**30%**	当該建物内のバス停等付近※に、イスや空調等を設置し快適に滞在できる待合施設（概ね25㎡以上）を整備。 ※バス停等付近でなくとも、運行状況および最寄りのバス停までの移動経路等を確認できる環境である場合は可とする。 ※根拠：市役所前バス停のサイズ約22㎡（12.3m×1.8m）
		⑥Ｐ＆Ｒ駐車場等からの送迎バスの運行	**30%**	Ｐ＆Ｒ駐車場等から、概ね、1時間当たり1台以上（往復）の送迎バスの運行を行う。 ※当該建物の事業者とその他の事業者の共同で運行する場合も可能とする。 ※施設の休業時間帯、休業日等を除く。
	その他	**⑦計画に資する取組の提案**	個別に判断	**駐車場適正配置検討委員会において審査**を行い、公共交通利用促進に向けた計画に資すると判断できる取組を行う場合は台数の緩和を行う。（台数緩和の根拠等を示してもらい提案ごとに審査。） 上記のメニューをより効果的に実施すると認められる場合に緩和率をかさ上げする場合もある。

※⑧審査の手続きについては、参考資料を参照。

■駐車場附置義務条例関係■

議題②：集約駐車施設の指定について

［集約駐車施設指定要綱］

議題②：集約駐車施設の指定について・・・制度の全体像

これまで**建物敷地内**に整備を義務付けていた駐車場を、**集約駐車施設（外縁部等の立体駐車場）に確保**※できるようにします。

〇集約駐車施設の指定と公表（①～③）　［条例施行R4.10までに開始］

要件に適合する立体駐車場を**集約駐車施設として指定**し、位置や受入可能台数等を**公表**します。

〇附置義務駐車場を集約駐車施設へ確保（④～⑥）

駐車場設置者は、公表された情報をもとに**確保できそうな集約駐車施設を探し**、月極等で**附置義務駐車場を確保**。

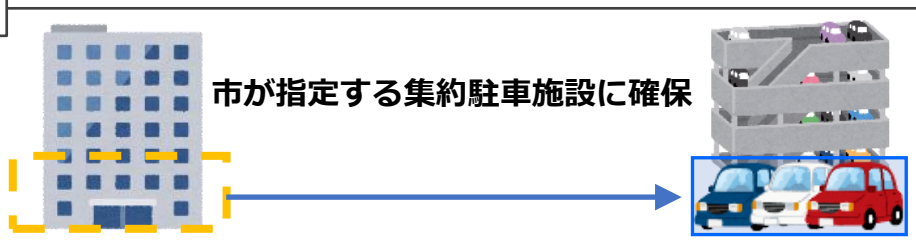
※障がい者等用駐車場および荷さばき駐車場は原則敷地内に確保。

■制度のイメージ

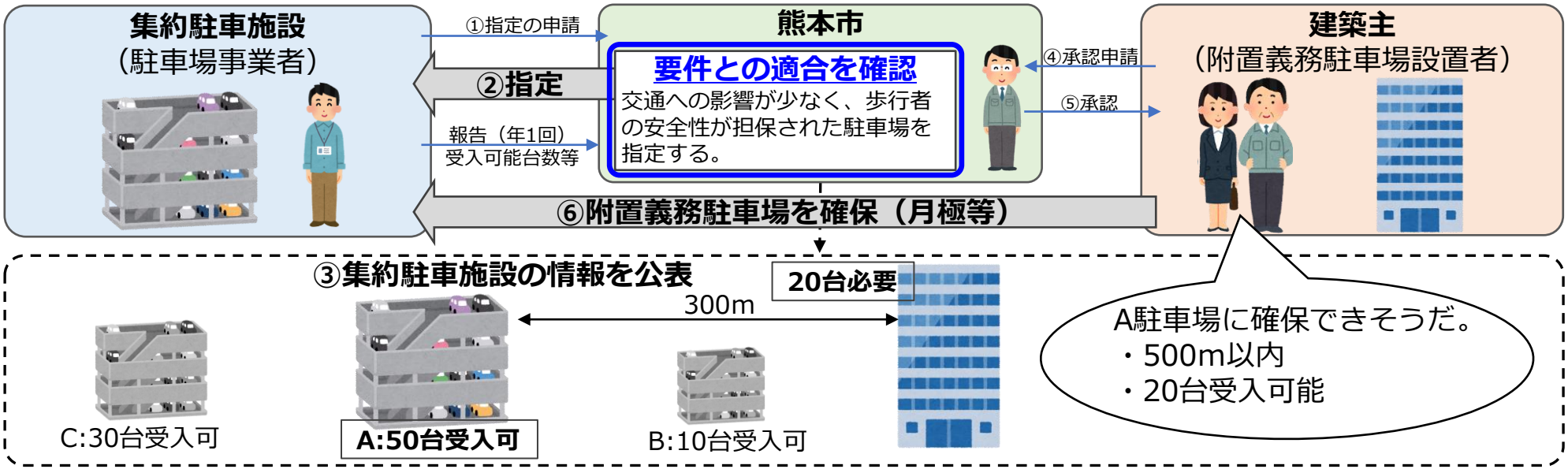
これまで

原則、**建物敷地内**に整備を義務付け

これから



■仕組み・手続きのイメージ（詳細は参考資料）



議題②のポイント：集約駐車施設の指定要件について

⇒要件を一部緩和し、**既存の立体駐車場を有効活用**することとした。

議題②：集約駐車施設の指定について・・・要件について

〇交通への影響が少なく歩行者に安全な駐車場を指定するため、**規模・交通円滑化・安全性の要件を基本**としつつ、**既存の立体駐車場については要件を緩和**し、**最大限有効活用**を図ることとする。
〇将来的に、立体駐車場の**建て替え等のタイミング**で、徐々に**適正な位置に誘導**してゆく。

■要件（案）

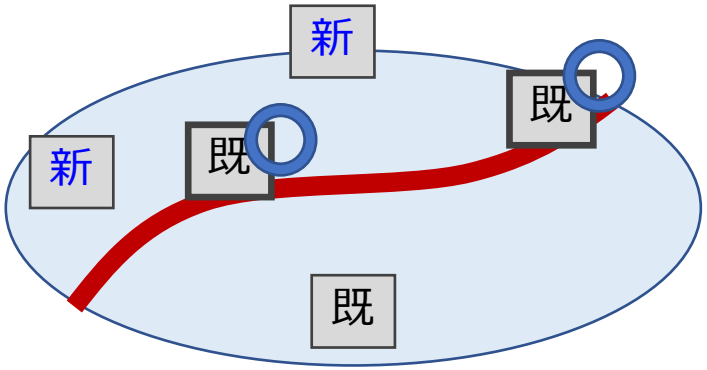
項目	新築	既存
①収容台数が50台以上の立体駐車場であること	○	○
②入庫待ち渋滞が発生していないこと	○	○
③渋滞区間に出入口が面していないこと	○	**緩和**（２つ以上適合しない場合は、指定を行わない）
④幹線バス路線に出入口が面していないこと	○	
⑤歩行者利便増進道路に出入口が面していないこと	○	
⑥駐車場法の技術基準に適合した駐車場であること	○	○
⑦新耐震基準に適合した立体駐車場であること	○	○

既存の立体駐車場は、位置に関する要件を緩和し、最大限有効利用する。（規模・安全に関する要件は満たす必要がある。）

※指定時に上記の要件を満たしていれば、集約駐車施設として指定する。
※交通状況の変化等により、上記の要件を満たさなくなった場合は、それ以降の附置義務駐車場の受け入れを認めない。
※既存の立体駐車場を建て替える場合は全部、既存の立体駐車場を増築する場合は増築する部分を、新築の立体駐車場とみなす。

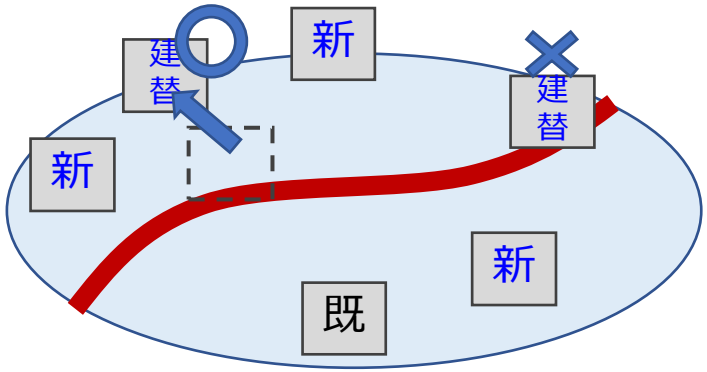
■徐々に集約駐車施設の位置を適正化

まずは、既存の駐車場を最大限活用



既存の立体駐車場については、
渋滞区間等に面している場合でも指定を行う。

将来的に、建物の更新に合わせて、
徐々に適正な位置に誘導



建て替えする際に、渋滞区間等に面して出入口を設けた場合は、
再度の指定を行わない。
※集約駐車施設の指定を行わないという意味であり、建築を制限するものではない。

渋滞区間・歩行者利便増進道路等、出入口の設置が望ましくない場所

要件との適合の確認方法（案）

要件との適合を確認するため、事業者より「駐車場の図面」「稼働率データ」「検査済証」等を提出していただきます。

項目	申請書類	判定の方法
①収容台数が50台以上の立体駐車場であること	**●駐車場の図面** （位置図・平面図等）	収容台数が50台以上あるか
②入庫待ち渋滞が発生していないこと	**●１カ月分の稼働率データ** （秋季9月～11月）	満車が１カ月あたり４日以上（毎週１日程度）発生していないか ※満車：1時間以上稼働率100%が継続しているもの（各社の計測方法に応じて判断） ※イベント開催日等の特異値を除く。 例）１時間に１回計測の場合は、２回連続で満車の場合に１時間継続とするなど
③渋滞区間に出入口が面していないこと	駐車場の図面［再掲］ （位置図・平面図等）	申請を受けた時点の最新の主要渋滞箇所をもとに、 出入口が面していないかを確認
④幹線バス路線に出入口が面していないこと	駐車場の図面［再掲］ （位置図・平面図等）	申請を受けた時点の最新の幹線バス路線（地域公共交通計画）をもとに、 出入口が面していないか
⑤歩行者利便増進道路に出入口が面していないこと	駐車場の図面［再掲］ （位置図・平面図等）	申請を受けた時点の最新の歩行者利便増進道路の指定路線に、 出入口が面していないか
⑥駐車場法の技術基準に適合した駐車場であること	駐車場の図面［再掲］ （位置図・平面図等）	駐車場法施行令の構造基準に適合しているか。
⑦新耐震基準に適合した立体駐車場であること	**●新耐震基準に適合していることを証明する書類。** **（検査済証等）**	建築確認日が1981（昭和56）年6月1日以降であるか。 ※1981（昭和56）年5月31日以前の場合等は、構造一級建築士の判定等がなされているか。

■小規模駐車場の届出に関する条例関係■

議題③：出入口の基準について

［路外駐車場配置等基準］

議題③：小規模駐車場の届出条例・・・制度の全体像

○ 条例策定により、５０㎡以上の駐車場を整備等する場合は、市が基準との適合を確認、指導等を実施。
○ 歩行者の安全性に配慮した駐車場の整備を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の形成を図る。

※都市再生特別措置法第62条の9（特定路外駐車場の届出等）

【条例の内容】

①駐車場を整備等する場合の届出

・車室の面積が**50㎡以上のコインパーキング等**を整備する場合は、市に**届出**を行う。

※届出を行わなかった場合や虚偽の届出を行った場合は、都再法に基づき50万円以下の罰金が課される（都再法第129条）。

②基準との適合を確認

・**歩行者の安全性等に配慮した構造**となっているか、市が基準※との適合を確認。
・基準に適合していない時は、**指導等**を行う。

※路外駐車場配置等基準
・出入口の集約(ハーモニカ構造としない)　・歩行者を視認できる視距の確保
・横断歩道等の近くに出入口を設けない　など

⇒歩行者と自動車の交錯を減らし、歩行環境を向上する

【効　果】

誰もが安心して訪れられる環境形成

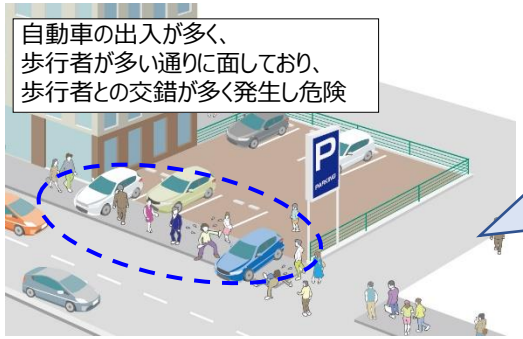
地域経済の活性化

■条例の対象となる駐車場について

	一般公共の用に供する駐車場（不特定多数の方が利用できる）	一般公共の用に供さない駐車場（特定の方の利用に限定する）
	コインパーキング 店舗・事務所の駐車場など	住宅・マンションの駐車場 月極駐車場など
50㎡未満	対象外	対象外
50㎡以上	**条例の対象**※	対象外

※駐車場法と異なり、料金を徴収しないものも対象となる。

（安全性等に課題のある駐車場）

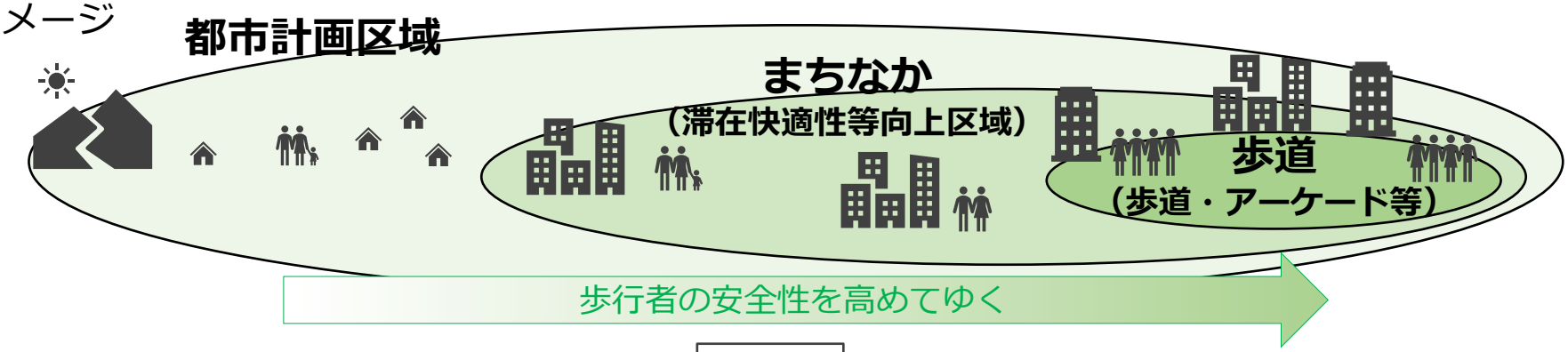


（安全性等に配慮した駐車場）

議題③のポイント：路外駐車場配置等基準について
エリアごとに柔軟な基準を設定し、まちなか（人中心のエリア）に向かうにつれて、歩行者の安全性を高めていく基準とした。

議題③：路外駐車場配置等基準（案）について

基準のイメージ



これまで

都市計画区域内の500㎡以上の駐車場
⇒駐車場法に適合
※どのエリアでも同じ基準

	500㎡以上	50㎡以上
都市計画区域	駐車場法	—
まちなか（滞在快適性等向上区域）	駐車場法	—
歩道に面する場合	駐車場法	—

同じ基準

これから

まちなかの50㎡以上の駐車場
⇒**駐車場法の出入口基準**に適合。
⇒**歩道に面する場合**は、**より安全性に配慮**した構造

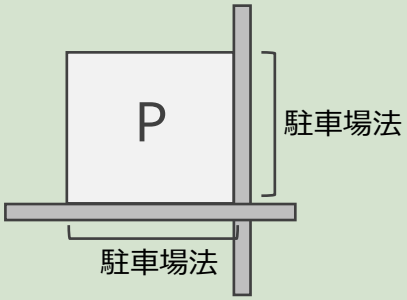
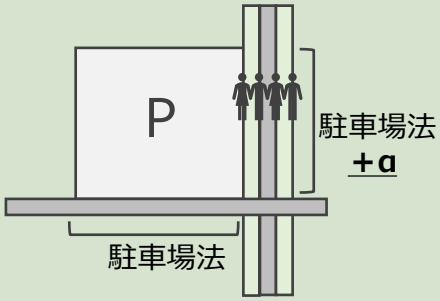
	500㎡以上	50㎡以上
都市計画区域	駐車場法	—
まちなか（滞在快適性等向上区域）	駐車場法	**駐車場法 出入口基準を準用**
歩道に面する場合	駐車場法＋α	**駐車場法 出入口基準を準用＋α**

安全性を高める

基準等	路外駐車場配置等基準（案）
駐車場法の出入口に関する基準を準用	●以下の部分には、駐車場の出入口を設けてはならない ・交差点、横断歩道、横断歩道橋の昇降口等から５メートル以内 ・安全地帯、バスの停留所、踏切等から10メートル以内の部分 ・小学校、幼稚園、保育所等の出入口から20m以内 ・橋 ・幅4m未満の道路 ・縦断勾配が10%の道路
	●２以上の道路に面する場合は、歩行者の通行に支障を及ぼすおそれの少ない道路に出入口を設けること
	●自動車の回転を容易にするために必要があるときはすみ切りをすること
	●道路を通行する者の存在を確認できるよう視距を確保すること。（敷地の形状等から困難な場合はカーブミラーの設置等で対策を講じる）
＋α	●出入口を集約した構造（駐車マスから直接出入りするハーモニカ構造の禁止）とし、幅６m以内とすること
	●自動車の出入口以外の部分から、車両の出入りができない構造とすること。

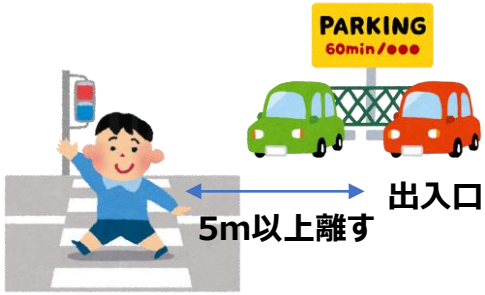
※但し、駐車場の敷地の形状等の理由から出入口の設置が困難な場合は、この限りではない。

議題③：路外駐車場配置等基準（案）について

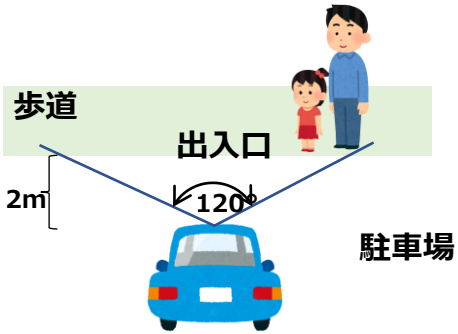
	歩道に面していない出入口	歩道に面してる出入口
駐車場法の出入口基準	○	○
＋αの出入口基準	―	○
イメージ図		

基準のイメージ

■駐車場法の出入口基準

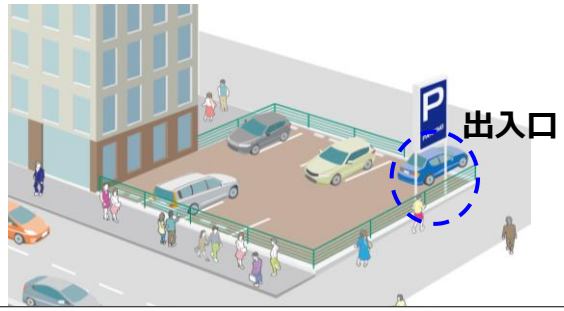


●出入口は、横断歩道から5mを超えた部分に設置する

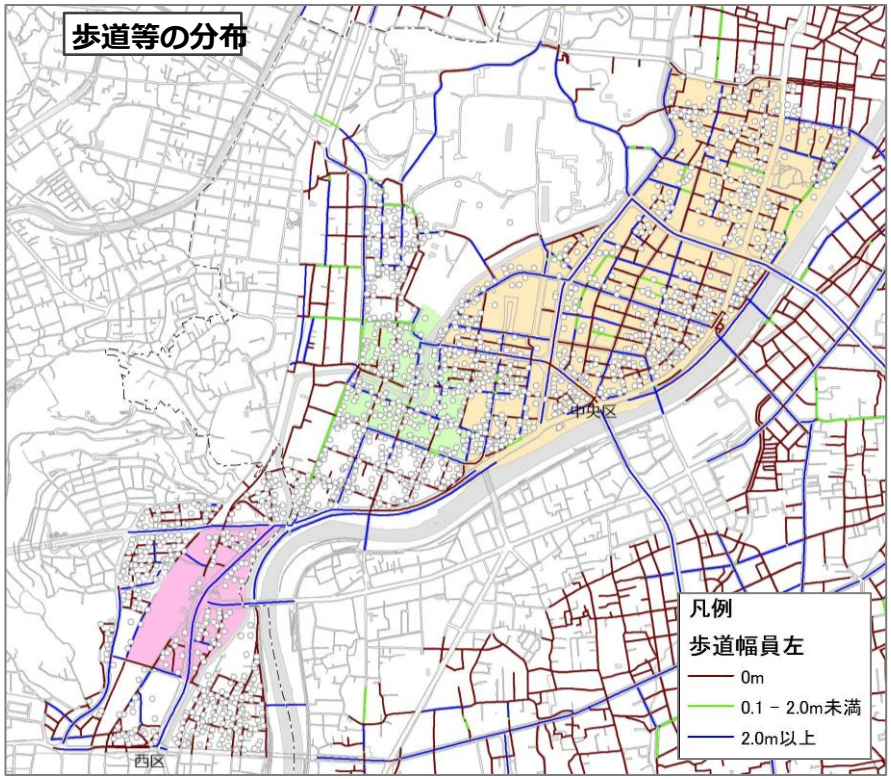


●出入口から２ｍ離れた場所から、120°の範囲が見渡せるようにする

■＋αの出入口基準



●出入口を集約し、幅6m以内とする
●出入口以外から車両の出入りができない構造



その他

公共交通利用促進策の提案に関する審査部会（案）について

〇公共交通利用促進策の提案による駐車場台数の緩和制度について、特に関連性が高い分野の委員４名で審査部会を構成。
〇建築主からの提案を市で確認し、部会において審査、本委員会へ報告することとします。
〇申請がなされた場合に開催します。年４回（5月・8月・11月・2月）の開催を基本とします。

■審査部会の委員構成（案）

所属等		分野等
会　長		交通に関する学識経験者
民間団体関係者	熊本駐車場協会	駐車場事業者
	熊本商工会議所	商業事業者等
	熊本県バス協会	公共交通事業者

■審査のイメージ

①申　請

〇計画との関連
（例:取組の内容が、計画に位置付けられている方針●に合っている）

〇緩和台数の根拠
（例:取組によって、●人の公共交通利用への転換が見込まれるので、●台の緩和が可能）

②市の確認

〇計画の方針等との適合
〇類似する基本メニューとの比較
〇台数の算定が適正であるか　など

⇒台数の算定が不適当と判断される場合などは修正等を依頼

③部会での審査

〇計画の方針等との適合
〇類似する基本メニューとの比較
〇根拠の算定が適正であるか　など

⇒委員会へ報告（書面開催）
⇒台数を緩和

スケジュールのイメージ
（5月に審査を受けるものの場合は、3月末までに申請を行う。（4月以降の申請は、次回8月に審査）

	3月	4月	5月
①建築主から熊本市へ申請	3月末までに申請		
②熊本市で確認		確認	
③部会で審査（委員会報告）		委員日程調整等	審査

● **附置義務の届出**
（又は変更届）
● **建築確認申請**
（又は変更申請）

まちなか駐車場適正化計画の指標の設定について

○「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」の実現に向けた、駐車場施策および歩行空間の充実等の総合的・一体的な取組の効果を検証するため、市民満足度（総合計画市民アンケート）を指標として設定。
⇒現在値（コロナ禍の影響下の数値）が判明したため、これを踏まえて数値を決定。（計画策定時は数値が不明であったため。）
○駐車場施策の進捗を管理するために、施策毎に検証値を設定します。
⇒駐車場附置義務条例の改正と小規模駐車場の届出条例の制定による効果検証のための目標値を設定。

だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち

- 歩行空間の充実
- まちなか再生プロジェクト
- **まちなか駐車場適正化計画**
- 夜間照明マスタープラン
- 公共交通の利用促進
- ・・・

※熊本地震以前の8年間のトレンド

■指　標（各種施策の総合的・一体的な効果検証）

これまでの数値の伸率※を、総合的・一体的な施策の推進により**1.5倍に加速**。

本計画の目的・効果	指　標	現在（R3.3）	中間 R7	目標 R12
○地域経済の活性化	中心市街地ににぎわいがあると感じる市民の割合	39.9%	41.9%	44.0%
○交通円滑化、歩行環境の改善	都市機能が充実して安全・快適と感じる市民の割合	50.9%	55.6%	60.4%
○誰もが安心して訪れられる環境の形成	本市に住み続けたいと感じる市民の割合	76.9%	78.9%	81.0%
	中心市街地の歩行者交通量	673,986人	713,414人	752,842人

■検証値（駐車場施策の目標値）

条例の施行（R4.10）から目標年（R12年度末）までの間に、
・駐車場附置義務条例の検証：26棟の建築※1がなされると仮定。
・小規模駐車場条例の検証：170箇所の駐車場※2の整備がなされると仮定。

※1：建築確認申請から推定。
※2：500㎡以上の届出件数と、50㎡以上の駐車場の設置状況から推定。

施策		検証値	現在（R4.10）	中間（R7）	目標（R12）
駐車場附置義務条例の改正	附置義務駐車場からの利用転換	敷地内に整備する附置義務駐車場台数の減少数	0	-92台	-223台
	附置義務駐車施設の集約				
	附置義務駐車施設の隔地距離の緩和				
	公共交通利用促進措置等による附置義務台数の緩和	公共交通利用促進策の実施事業者数	0	5事業者	11事業者
	荷捌き駐車場、障がい者等用駐車場の整備促進	障がい者等用駐車場の整備台数 荷さばき駐車場の整備台数	0 0	9台 11台	23台 26台
小規模駐車場届出条例の制定	小規模駐車場の構造を整序化する	安全性等に配慮した駐車場の箇所	0	40箇所	170箇所

第１期 駐車場適正配置検討委員会のこれまでの成果、委員の改選について

■これまでの成果（第１期：R1.6～R4.3）

●第１回:計画に掲げる基本方針、駐車場実態調査の方法について審議
●第２回:計画（骨子案）・駐車場整備地区の見直し（案）について審議
●第３回:計画（素案）について審議

⇒令和２年１２月『まちなか駐車場適正化計画』を策定

●第４回:駐車場附置義務条例、小規模駐車場届出条例（素案）について審議
●第５回:条例（素案）について報告、規則等について審議

⇒令和４年３月『駐車場附置義務条例の改正・届出条例の制定』

●第６回:条例の運用にかかる規則等について審議

⇒令和４年１０月１日『規則の改正等を経て、条例の施行開始』

■今後の審議内容

●計画に位置付ける短期施策

『集約駐車施設の整備に対する財政支援』『共通駐車券の導入』等を審議予定。

■委員の改選について

●第１期委員の任期満了に伴い、委員の改選を行います。
●第２期再任、若しくは次期委員の推薦等についてご協力をお願いいたします。

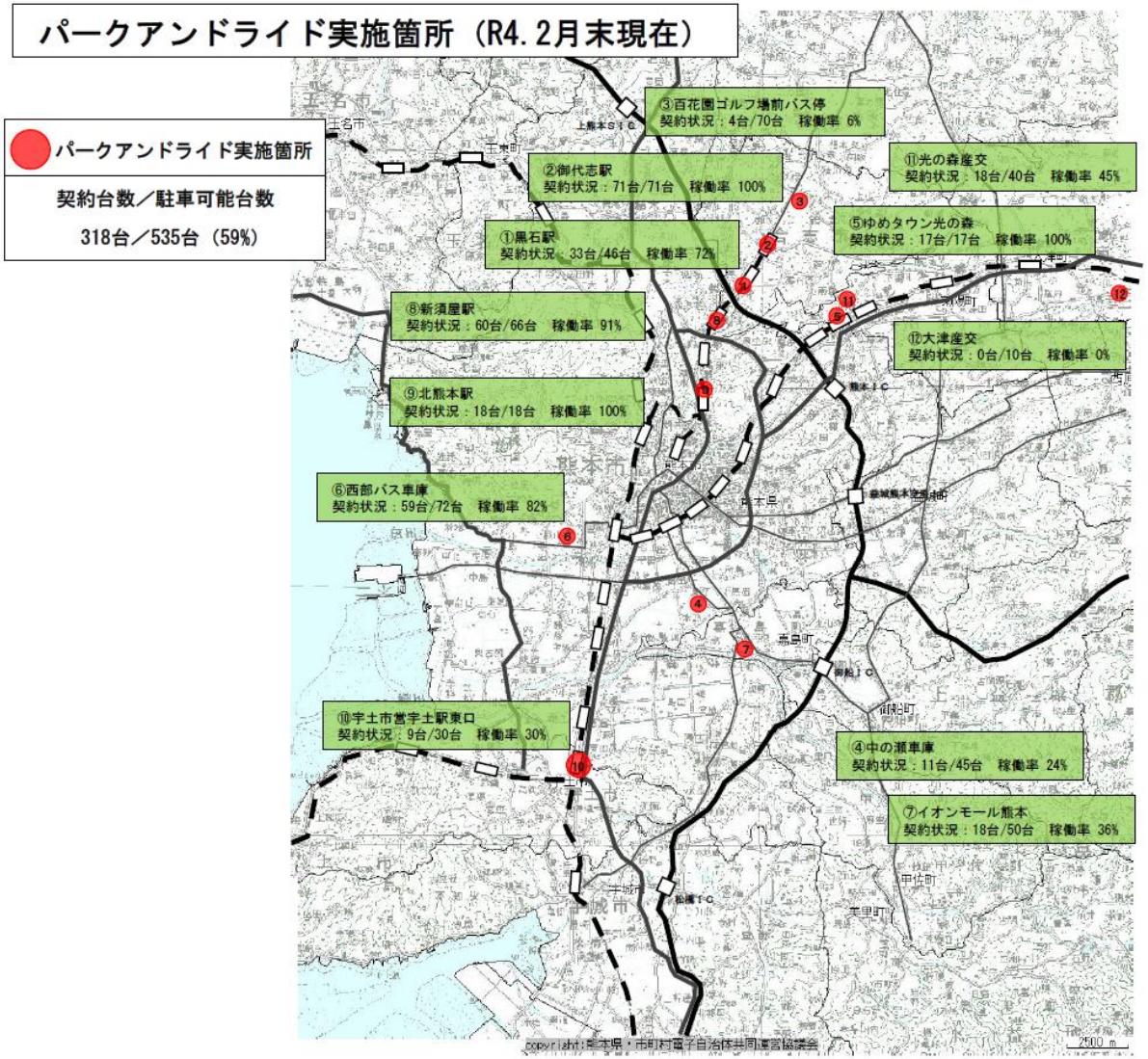
（本市では、政策・方針決定過程への女性参画促進を目的とし、男女それぞれの数が概ね同数となるよう努めております。性別・役職を限定しない、適任者の柔軟な推薦をお願いいたします。）

（参考資料）

パークアンドライドの推進について

○現在、熊本市周辺に１２箇所（５３５台分）のパークアンドライド駐車場が設置。
○更なるパークアンドライドの利用推進に向けて、植木町で社会実験を実施予定。

■パークアンドライドの実施状況（熊本県HP）



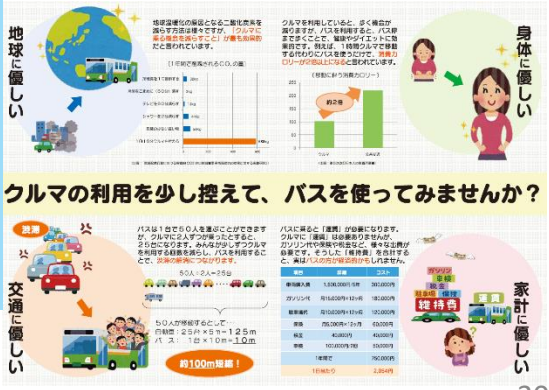
■植木バス停での社会実験（R4.1～R5.3予定）

○植木地域にお住まいの方を対象に、
　　無料で使える駐車場と駐輪場を確保。
○通勤や通学で中心市街地方面に移動する方。
○利用者へのアンケートを実施

植木バス停周辺地図

駐車場・駐輪場配置イメージ

利用促進に向けた啓発ポスターの作成



パブリックコメントの実施結果について

○ 令和3年12月20日～令和4年1月18日【30日間】にかけて、パブリックコメントを実施。
○ 意見数：**６件（３名）**
○ 寄せられたご意見等は、条例改正後に定める基準や手続きについてのご質問等であり、
条例（素案）の補足・修正に関するご意見等は無かった。
⇒ **条例（素案）の通り議会に提出**するもの。

■**パブコメ内容**:　**１．駐車場附置義務条例の改正（素案）**
２．小規模駐車場の届出に関する条例（素案）

■**実施期間**:令和3年（2021年）12月20日～令和4年（2022年）1月18日**【30日間】**

■**意見数：６件（３名）**

１.駐車場附置義務条例に対するご意見

項目	ご意見等の内容	回答
集約駐車施設に関すること	集約駐車施設に附置義務駐車場を設ける場合、どんな手続きが必要となるのか。	**【対応5（その他）】** 現行の手続き（敷地外への隔地）と同様に、集約駐車施設へ設置するための承認申請をしていただくことを想定しています。
	集約駐車施設に既存の立体駐車場は含まれるのか。	既存の立体駐車場についても、一定の要件を満たすものは集約駐車場に含まれます。
	集約駐車施設の指定はいつ行われるのか。	条例施行（10月頃）までに指定を行う予定です。

２.小規模駐車場の届出に関する条例に対するご意見

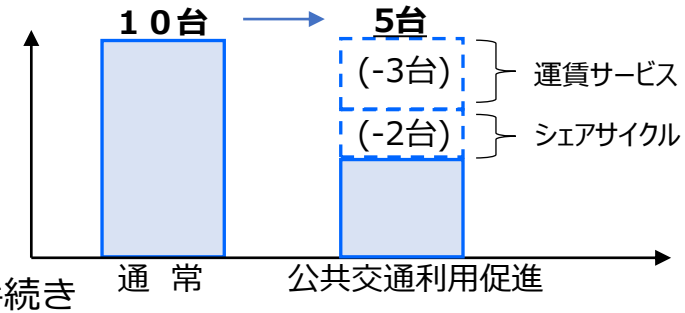
項目	ご意見等の内容	回答
条例の対象区域に関すること	小規模駐車場の届出条例の対象エリアは「滞在快適性等向上区域」とするとありますが、このエリアは何に基づいて決められたのか？（このエリアの決定理由は？）	**【対応3（説明・理解）】** まちなか駐車場適正化計画に基づき、歩行者が安全で快適に通行し滞在できる空間の整備の促進を図るエリアに、滞在快適性等向上区域を設定し、駐車場の適正配置および歩行環境整備を重点的に実施することとしております。
基準に関すること	歩行者が多い通りに規制をかけるのは理解できるが、歩行者が比較的少ない通りにも同一の規制をかけるのは過剰ではないか。	**【対応4（事業参考）】** 歩行者の交通量も勘案し、柔軟な基準の設定が必要であると考えられます。詳細については、熊本市駐車場適正配置検討委員会での審議（３月頃）を踏まえて決定する予定です。
	記載される構造基準は今回決定されるのか。そうであれば、もう少し詳細な基準を教えて欲しい。	**【対応5（その他）】** 基準の詳細については、熊本市駐車場適正配置検討委員会での審議（３月頃）を踏まえて決定する予定です。

議題①：公共交通利用促進策による台数の緩和について・・・制度の全体像

公共交通利用促進策の実施により、必要な駐車場の台数が減少することから、**附置義務台数の緩和**を行う制度です。

- 事業者より公共交通利用促進策の実施計画を提出。**取組メニューに応じて台数の緩和**を行います。（①～③）
- その後、事業者より年１回の報告をいただき、**継続的な実施を担保**します。（④）
- もしも、計画通りの実施が出来なくなった場合は、変更手続きを行い緩和の台数を見直します。（⑤～⑦）

制度のイメージ



買い物に応じた運賃サービス

シェアサイクルの導入

公共交通利用への転換を図り、建物に自動車で来る人が減少することから、建物に必要な駐車場の台数が減少するため、附置義務台数の緩和を行う。

■通常の手続き

	手続き	内容
①	事業者より公共交通利用促進計画を提出。	取組メニュー『運賃サービス』『シェアサイクル』を実施。5台緩和。
②	市が計画を確認。緩和を承認。	要件との適合を確認。
③	事業者より附置義務駐車場の届出を提出	通常10台の附置義務を5台に緩和
④	事業者より公共交通利用促進策の実施状況を報告	計画通り実施していることを報告
	・・・年に１回の報告を継続	継続的な実施を担保する

■計画通りの実施が出来なくなった場合（※報告をしなかった場合、又は虚偽の報告をした場合は承認を取り消す。）

	手続き	内容
⑤	事業者より公共交通利用促進計画の変更届を提出	『運賃サービス』ができなくなった。３台分の緩和が受けられない。
⑥	市が計画の変更を承認	要件との適合を確認。
⑦	事業者より附置義務駐車場の変更届出を提出	附置義務台数が5台から8台（＋3）へ

⇒3台分の附置義務駐車場を**新たに確保する**必要がある。

議題①公共交通利用促進策について・・・メニューの考え方について

市の公共交通利用促進計画（熊本地域公共交通計画等）に資する取組みを実施する場合は、附置義務台数の緩和を行う。
①「計画に位置付けられている事業」に事業者が協力する内容を「基本メニュー」とする。
②「計画に資する取組」については、「駐車場適正配置検討委員会の審議」を経て台数を緩和。

熊本地域公共交通計画の概要

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通

取組の方向性
1 コンパクトシティ＋ネットワークのまちづくり
2 広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークの形成
3 地域社会全体で支え合う公共交通

計画の目標
1 まちづくりと連動した公共交通施策の展開
2 都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網の形成
3 住民･事業者･行政等の適切な役割分担と協働による公共交通の維持･確保

施策
① 基幹公共交通の機能強化、② 桜町バスターミナル・熊本駅を核とした交通体系の構築、
③ バス路線網の再編、④ コミュニティ交通の導入
⑤ 公共交通の利用促進
行政・事業者等による**公共交通の利用環境改善**を進めるとともに、住民等の担い手としての意識醸成など**利用促進に向けた啓発**

計画に位置付けられている事業	実施主体	事業者（附置義務者）が協力できること
バス・市電ロケーションシステム等の拡充	熊本市、交通事業者	**システム等の利用促進に向けたPR**
バリアフリー対応車両の充実	交通事業者	**ー**
電停のバリアフリー化	熊本市、交通事業者	**ー**
パークアンドライド等の整備	熊本市、交通事業者等	**パークアンドライド等からの送迎バスの運行**
関係機関等と連携した公共交通利用促進事業の実施（例「100円の日」など）	熊本市、交通事業者、バス協会等	**従業員の公共交通利用、運賃サービスの実施**
新型コロナ感染リスク低減低減による公共交通利用促進	熊本市、交通事業者等	**ー**
公共交通のシームレス化に向けたICT等の推進	熊本市、交通事業者、**事業者**	**MaaS等における店舗情報等の提供**
公共交通の利用環境改善	ー	**待合施設・駐輪場・シェアサイクル設置**
公共交通利用促進に向けた啓発	ー	**利用促進広報・啓発**

⑥ ベストミックスの構築

①基本メニュー

②基本メニューに限らず、計画に資する取組については、駐車場適正配置検討委員会の審議を経て、附置義務駐車場台数を緩和。
また、今後、市の計画等※が策定された場合は、計画的な整備に資すると判断できるものの緩和率をかさ上げ（計画的な整備を誘導）
※例）シェアサイクルの配置計画が策定された場合に、配置計画に合った場所に設置をしていると判断できる場合。

議題①公共交通利用促進策について・・・緩和率の考え方について

他都市との比較（算定対象面積が10,000㎡）

都市ごとに、附置義務台数が異なる（原単位が異なる）ため、緩和率⇒**緩和台数に換算して比較**を行った。

		熊本市		考え方	同制度を採用している都市　類似メニュー								
					まとめ	仙台市		福岡市		札幌市		神戸市	
	原単位（特定用途）	600㎡				450㎡（350・550㎡）		300㎡		400㎡（300・500㎡）		450㎡（350・550㎡）	
	附置義務駐車場台数 算定対象面積が10，000㎡の建物	**16.7**				**22.2**		**33.3**		**25.0**		**22.2**	
	メニュー	**緩和台数**	割合（%）		**緩和台数**	**台数**	割合	**台数**	割合	**台数**	割合	**台数**	割合
①	公共交通利用促進広報・啓発 バスロケーションシステム等のPR	**基本要件**	－	**比較的負担が小さいため、他都市同様に基本要件とする。**	**基本要件**					**ー**	基本要件		
②	MaaS等における店舗情報等の提供	**1.67**	10	**他都市の事例が無い。 比較的負担が小さいと考えられるため、最大10%とした。**	事例無し								
③	公共交通での通勤	**1.67**	10	**他都市の事例を参考に10%とした。**	**1.7**～1.15	**1.15**	5	**1.7**	5	**1.25**	5	**1.15**	5
④	サイクルシェアリングの導入	**3.34**	20	**他都市は5台設置により一律5%の緩和。 本市は駐輪場の整備台数に応じて緩和することとした。（最大20%）**	1.150							**1.15**	5
⑤	公共交通利用者への運賃の補助	**5.01**	30	**他都市の事例を参考（他のメニューに比較して高緩和率）としつつ、 事業者の負担が大きい（ヒアリング）ことから、緩和率を高めに設定した。**	**3.4**～2.3			**3.4**	10	**2.5**	10	**2.3**	10
⑥	公共交通待合施設の整備	**5.01**	30	**他都市の事例を参考に30%とした。**	**5～4.6**	**4.6**	20			**5**	20		
⑦	駅やバス停からの送迎バスの実施	**5.01**	30	**他都市の事例を参考（他のメニューに比較して高緩和率）としつつ、 事業者の負担が大きい（ヒアリング）ことから、緩和率を高めに設定した。**	**3.4**～2.3			**3.4**	10			**2.3**	10

議題②：集約駐車施設の指定について・・・制度の全体像

これまで建物敷地内に整備を義務付けていた駐車場を、集約駐車施設（外縁部等の立体駐車場）に確保できるようにする。
①集約駐車場の指定
　熊本市が、要件に適合する立体駐車場を集約駐車施設として指定し、位置や受入可能台数等を公表します。
②駐車場を集約駐車施設へ確保
　駐車場設置者は、公表された情報をもとに確保できそうな集約駐車施設を探し、月極等で附置義務駐車場を確保します。

①集約駐車施設指定の手続き

駐車場事業者（集約駐車施設の所有者等）		熊本市
集約駐車施設指定の申請	申請 →	**要件**との適合を確認
附置義務駐車場の受入開始	← 指定	集約駐車施設の指定
年１回の報告（空台数等）	報告 →	集約駐車施設の情報（位置・受入可能な台数等）を公表

附置義務駐車場設置者（建て主）

②附置義務駐車場を集約駐車施設に確保する手続き

附置義務駐車場設置者（建て主）		熊本市	駐車場事業者
商業施設を建築予定（2,000㎡以上附置義務対象）			
集約駐車場での確保を検討	相談 →	集約駐車施設に確保可能か確認	
集約駐車施設に附置義務駐車場を確保	↔	契約等（建築後の利用を確保）	月極等で確保
集約駐車施設に確保するための承認申請	申請 → ← 承認	集約駐車施設に確保可能か確認・承認	
附置義務駐車場の届出	届出 →	届出の受付	
建築確認申請※途中で変更等が生じた場合は、変更申請・届出を行う			