

附置義務条例の改正（素案）について

配置適正化条例の策定（素案）について

目次

計画の基本方針および具体的な取組等について…3～5

前回までの審議

附置義務条例の改正（素案）について …6～11

配置適正化条例の策定（素案）について …12～15

今後のスケジュールについて …16

まちなか駐車場適正化計画について

前回までの審議

- 本市では、「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、多核連携都市の形成、産学官連携したビジョン策定、まちなか再生プロジェクトの推進など、様々な取り組みを進めています。
- これらを特に駐車場の観点から推進することにより、駐車場をコントロール（適正に配置）し、これからのまちづくりに活かすため、「まちなか駐車場適正化計画」を策定しました。

（熊本市第7次総合計画第8章2節）

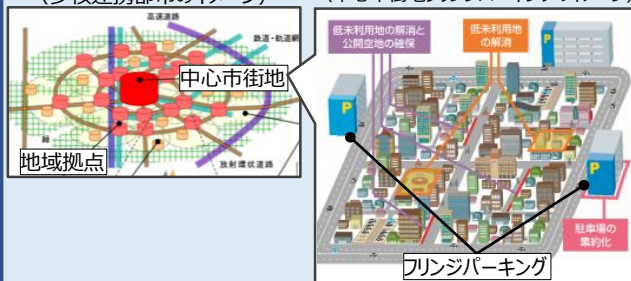
だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち

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～

（多核連携都市のイメージ）

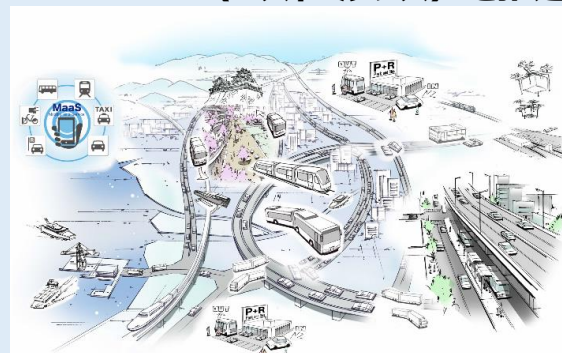
（中心市街地フリンジパーキングのイメージ）



中心市街地の外縁部への駐車場整備
を誘導し（フリンジパーキング）、
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～



まちなか交通の整備方針
駐車場の外縁部への配置等

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

まちなか駐車場適正化計画

計画の基本方針および具体的な取組等について

前回までの審議

- 駐車場の適正配置に向けて、3つの基本方針に基づき8つの施策を推進します。
- 今回の委員会では、このうち5つの施策の推進に関する
議案1「附置義務条例の改正」と議案2「駐車場配置適正化条例の策定」の審議を行います。

【基本方針と施策】

【今回の議題】

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

施策A．平面駐車場等からの土地利用転換を図る

施策B．集約駐車施設（立体駐車場）の整備を促進する

施策C．個別建築物毎に整備されている附置義務駐車施設を外縁部に集約する

施策D．それでも残る駐車場については、歩行者等に配慮した構造とする

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

施策E．駐車場利用を分散化させる（平準化する）

施策F．来街者の公共交通離れに歯止めをかける

【再掲】
施策C．個別建築物毎に整備されている附置義務駐車施設を外縁部に集約する

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

施策G．既存の駐車スペース等の使い方を変える

施策H．それでも残る路上駐車等については、別途受け入れ環境を整備する

**附置義務条例の改正
（議案1）**

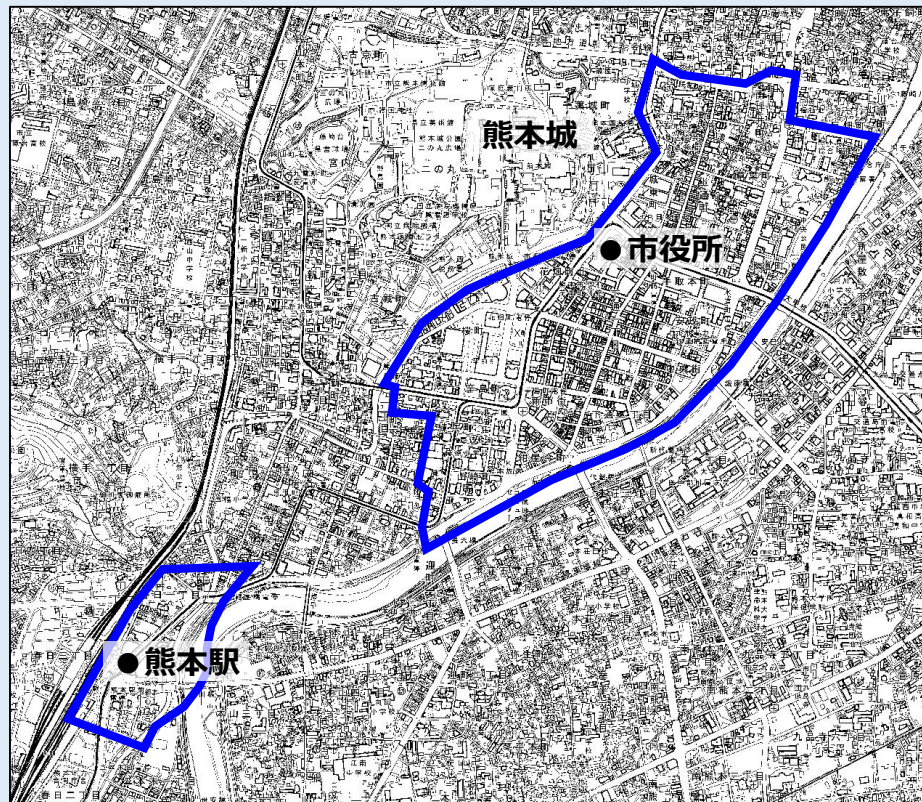
**配置適正化条例の策定
（議案2）**

計画の基本方針および具体的な取組等について

前回までの審議

- 附置義務条例が適用されるエリアは、駐車場の量的なコントロール等を行うために設定した、駐車場整備地区です。
- 駐車場配置適正化条例が適用されるエリアは、駐車場の出入口のコントロール等を行うために設定した、滞在快適性等向上区域です。

附置義務条例の対象 (議案 1)



駐車場配置適正化条例の対象 (議案 2)



附置義務条例の改正（素案）

議題1 附置義務条例の改正(概要)

- 附置義務条例は、一定規模以上※の建物を新築等する場合に、駐車場の整備を義務付ける条例です。
 - 条例の改正により台数の緩和等を行い、地域経済の活性化や交通円滑化等を促進します。
- ※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】

【効果】

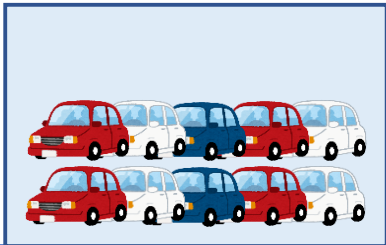
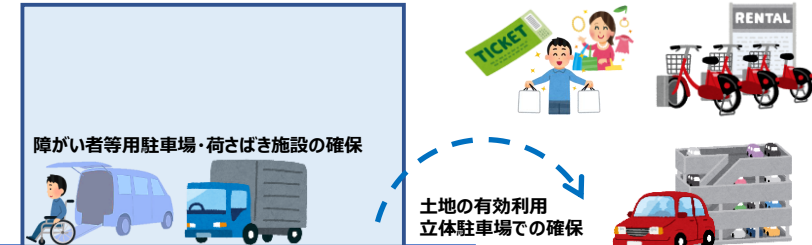
- ① **駐車場台数の緩和**
附置義務駐車場の台数を緩和することにより、建物や土地の有効利用を促進します。
- ② **公共交通の利用促進**
附置義務駐車場の台数の低減措置（インセンティブ）を導入し、公共交通の利用を促進します。
- ③ **設置位置の緩和**
駐車場を外縁部の立体駐車場等に確保することを可能とすることにより、土地の有効利用や交通円滑化を促進します。（現在は原則敷地内に整備が必要。）
- ④ **障がい者等用駐車場や荷さばき施設の確保**
障がい者等用駐車場や荷さばき施設の整備を義務付けることにより、誰もが安心して訪れられる環境の形成を促進します。

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（10台設置）	改正後（3台設置）
10台を敷地内に整備	障がい者等用駐車場と荷さばき施設の2台を敷地内に整備し、1台を立体駐車場に確保
	
$3,000\text{㎡} \div 300 = 10\text{台}$	公共交通利用の促進 障がい者等用駐車場・荷さばき施設の確保 土地の有効利用 立体駐車場での確保 ①台数緩和： $3,000\text{㎡} \div 600 = 5\text{台}$ ②公共交通： $5\text{台} \times 60\% = 3\text{台}$ （-40%の緩和） 附置義務3台のうち、 ③位置緩和：1台を外縁部の立体駐車場に確保 ④施設確保：2台を障がい者等用駐車場等を整備

議題1ー①駐車場台数の緩和について

- 駐車場の平均稼働率が約55%であったことを踏まえ、附置義務台数を1/2に緩和します。
 - 附置義務台数の緩和により約300台の減少（843台⇒569台）が見込まれます。
- なお、まちなか駐車場適正化計画において、駐車場台数を現在より3,100台減らすことを目標としています。

■改正（案）

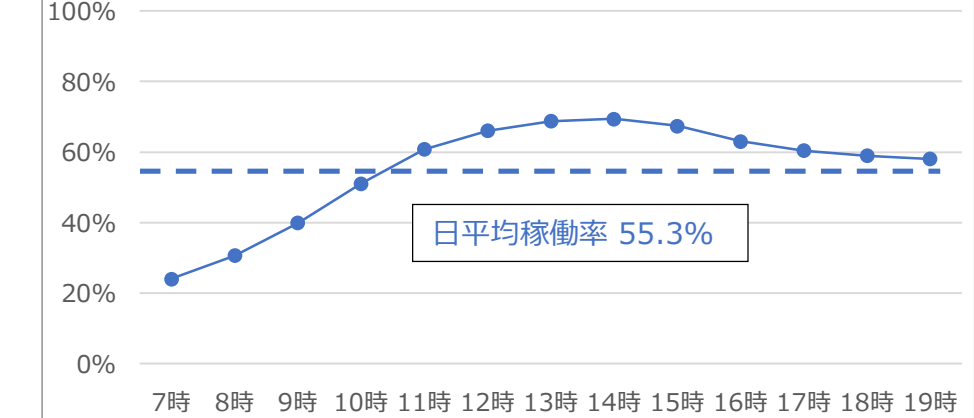
対象となる建物の用途と規模		現行	改正（案）
特定用途	百貨店その他の店舗・事務所等（延床2,000㎡超）	300㎡毎に1台	600㎡毎に1台
非特定用途	マンション等（延床3,000㎡超）	450㎡毎に1台	900㎡毎に1台

■附置義務台数の推定

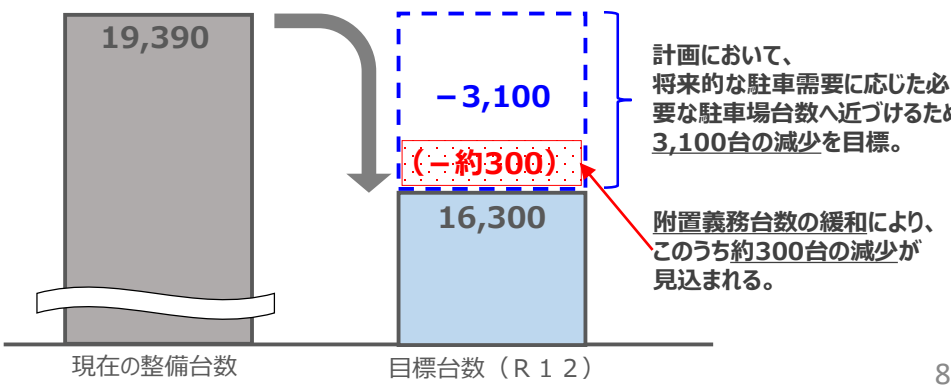
老朽建築物（1981年以前の建物）が、現在と同規模の建物に建て替わると仮定。
現在、約840台の附置義務駐車場が整備されており、原単位の緩和により、建て替え後は約570台（－約300台）と推定。

	現在の台数	建て替え後の台数	
		現行条例	改正（案）
1981年以前の建物（旧耐震基準）（41棟）	843台	859台	441台
1970年以前の建物（条例適用前）（24棟）	0台	242台	128台
合計 () 内は現在の台数との差	843台	1,101台 (+258台)	569台 (－274台)

駐車場整備地区の駐車場稼働率(R 1 年熊本市調査)



駐車場整備の目標量(まちなか駐車場適正化計画)



議題1-②公共交通の利用促進について

- 公共交通利用の促進につながる取組を実施する場合は、附置義務の台数を緩和※1します。
- 公共交通利用促進の効果の度合いに応じて、台数の緩和率を設定します。
- 附置義務台数の緩和を受けるためには、取組を継続して実施※2する必要があります。

※1: 障がい者等用駐車場と荷さばき施設は緩和の対象としない。
※2: 毎年、取組を継続していることを報告。途中で実施出来なくなった場合は、附置義務駐車場を確保する必要がある。

■緩和率の考え方(案)

取り組み内容の類型			緩和率
効果小 効果大	啓発型	啓発や情報提供により、公共交通利用の志向を高める。	基本要件～10%
	間接型	公共交通利便性向上や、自動車以外の移動手段の提供により、間接的に公共交通への転換を促進。	20%
	直接型	運賃補助や施設の整備等により、直接的に公共交通への転換を図る。	30%

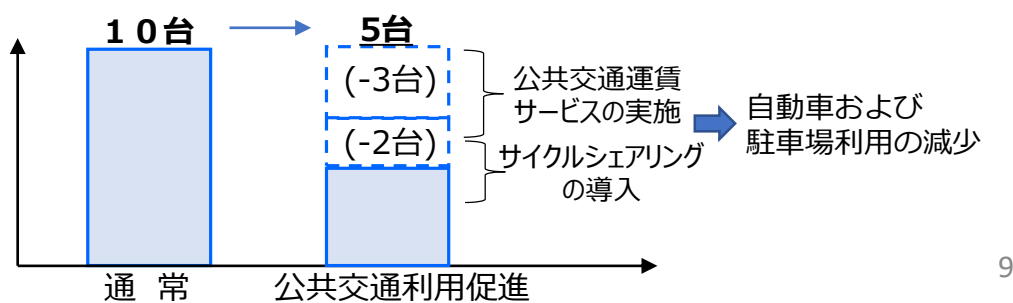
■促進策に応じた緩和率（案）

公共交通利用促進策		実施内容のイメージ	緩和率
P R	公共交通利用促進広報・啓発	時刻表やマップの掲示・冊子の配布等で公共交通機関の利用を促進。	基本要件
	公共交通の位置情報提供システムの導入	バスの来る時間等を知らせる電光掲示板等を設置。	10%
	従業員の公共交通利用での通勤	社則等で、原則、従業員は公共交通等での通勤を推奨する。	10%
整備	サイクルシェアリングの導入	サイクルシェアのポートを設置。	20%
	駐輪場（自動二輪車専用駐車場含む）の整備	駐輪場附置義務台数以上の駐輪場(一般利用可のもの)を整備。	20%
	公共交通待合施設の整備	公共交通機関利用者用のための待合設備を整備。	30%
サービス	公共交通利用者への荷物配送サービス	買い物した方に対して、商品配送料をサービス	30%
	公共交通利用者への運賃サービスや特典の付与	買い物した方に対して、駐車場割引と同程度の運賃補助等を付与。	30%
その他	P & R 駐車場等からの送迎バスの運行	公共交通での来街、P&R駐車場等の利用を促し、駐車場利用を減少	30%
その他	その他	公共交通の利用促進に資すると認められるもの	内容に応じて設定

公共交通利用促進のイメージ



台数低減のイメージ



議題1ー③設置位置の緩和について

- 駐車を敷地内に整備するのではなく、市が指定する周辺の集約駐車施設に確保することを可能とします。
集約駐車施設での確保が困難な場合には、概ね500m以内の立体駐車場に確保すれば良いこととします。
(※ただし、障がい者等用駐車場および荷さばき施設は、原則、敷地内に整備することとします。)
- 集約駐車施設は、一定規模以上の立体駐車場であり、交通渋滞を助長せず、歩行者の安全性等に配慮されたものを指定。

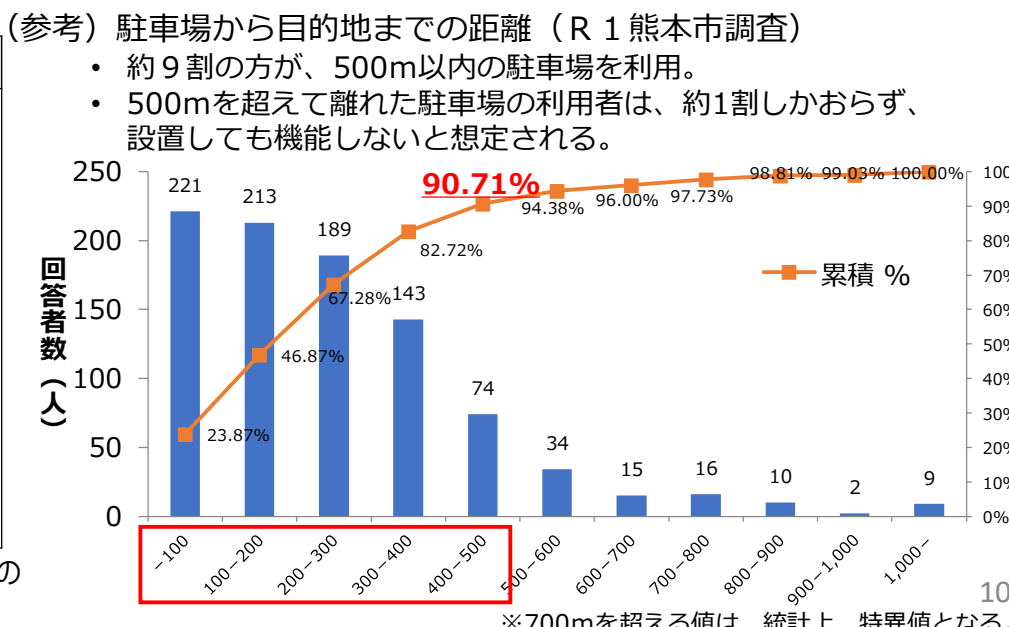
■改正(案)

現行	●新築する建物等の敷地内に設置。 ●敷地内に整備することが困難な場合は、概ね200m以内の場所に設置。	 原則、建物敷地内に整備
↓		
改正(案)	●新築する建物等の<u>周辺の集約駐車施設又は敷地内</u>に設置。 ●周辺の集約駐車施設等に整備することが困難な場合は、概ね500m以内の場所に設置。	建物内に整備しなくてもよいため、土地の有効活用が可能。 市が指定する集約駐車施設に確保 集約駐車施設がない場合は、その他の立体駐車場に確保 概ね500mまで

■集約駐車施設の指定要件(案)について

視点	要件
①駐車場の規模	●一定規模以上の立体駐車場であること
②交通円滑化	●附置義務駐車場を受け入れる余裕があること
③安全性	●幹線バス路線に出入口が面していないこと
	●交通量の多い道路や混雑している道路に出入口が面していないこと
	●歩行者が快適に滞在・回遊できる空間整備を図る道路(歩行者利便増進道路)に出入口が面していないこと
	など

⇒集約駐車施設等の利用を促進し交通円滑化を図るため、駐車場の満空情報のプラットフォーム構築や、共通駐車券の導入についても引き続き検討を行います。



議題1-④障がい者等用駐車場や荷さばき施設の確保について

- 不特定多数の方の駐車場利用や商品等の集配が見込まれる、特定用途の建物(百貨店その他店舗、事務所)について、障がい者等用駐車場および荷さばき駐車場の設置を義務付けます。
- 原則、敷地内に設置することとし、やむを得ない場合は概ね50m※以内に設置することとします。
※建物が歩行者専用道路等に面し、駐車場をつくるのが困難な場合等を想定。荷さばき事業者へのアンケートにおいて、運搬可能距離の最大値が10～50mであった。

■改正(案)

	対象となる建築物	附置義務台数	車室の大きさ	整備台数の見込み
障がい者等用駐車場	特定用途の建物	附置義務台数のうち 1台以上	幅3.5m以上 奥行5.0m以上	57箇所・57台
荷さばき駐車場	特定用途の建物のうち 百貨店その他店舗と事務所	下表の算定式 による	幅3m以上 奥行7.7m以上 高さ3.0m以上	26箇所・66台

■荷さばき台数の算定式(案)

対象となる建物の規模	百貨店その他店舗と事務所の面積の合計が3,000㎡を超える建物
算定式	百貨店その他店舗の面積÷3,000㎡+事務所面積÷8,000㎡ ※合計を切上げた台数
上限台数	10台
延床面積6,000㎡未満の建物は算定式の数値に右記の緩和率を適用	$1 - \frac{6,000\text{㎡} - \text{延床面積}}{\text{延床面積}}$
大規模な事務所の算定対象面積の特例	10,000㎡を超え50,000㎡までの床面積に0.7を乗じ 50,000㎡を超え100,000㎡までの床面積に0.6を乗じ 100,000㎡を超える床面積に0.5を乗じ } 10,000㎡を加えた面積を事務所の面積とみなす

(参考) 近年建築されている建物の荷さばき駐車場整備状況
国の標準式で算定した場合、実態と比較して過剰に整備を義務付ける恐れがある。

建物	延床面積	店舗	事務所	実際の整備台数	附置義務台数試算	
					市算定式	国標準式
A	約146,000	約16,000	約3,000	8	6	33
B	86,000	29,000	0	13	10	29
C	18,000	3,000	13,000	3	3	5
D	19,000	8,000	3,000	1※	4	7
E	10,000	3,000	0	1	1	4
F	5,000	2,000	0	1	0	2

※建物Dは効率的な集配方法を採用しているため台数が少ない。

例) 延床面積が10,000㎡で、そのうち店舗が5,000㎡、マンションが5,000㎡の建物を建築した場合のイメージ

マンション
5,000㎡

一般駐車場
8台

店舗
5,000㎡

障がい者等用駐車場
1台

荷さばき駐車場
2台

延床面積	店舗 (特定用途)	マンション (非特定用途)
10,000㎡	5,000㎡	5,000㎡

	算定	台数
附置義務台数	緩和した原単位で算定※	11台
うち障がい者等用駐車場	1台以上	1台
荷さばき駐車場	$5,000 \div 3,000 = 1.6$	2台
一般駐車場	上記以外	8台

※附置義務台数の算定: $5,000\text{㎡} + (5,000\text{㎡} \times 2/3) \text{㎡} = 8,333\text{㎡}$
 $(8,333\text{㎡} - 2,000) \div 600\text{㎡} = 10.6 = \underline{11\text{台}}$

駐車場配置適正化条例の策定（素案）

議題2 駐車場配置適正化条例の策定(概要)

- 駐車場配置適正化条例の策定により、一定規模以上の駐車場を整備等する場合は、歩行者の安全性等に配慮した配置とするため、市に届出を行い、確認を受けることが必要になります。
- 条例の制定により、誰もが安心して訪れられる環境の形成等を図ります。

【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㎡以上の一般公共の用に供する駐車場を整備等する場合は、市に届出を行う必要があります。
※車を駐車する駐車マスの面積のこと。通路等の面積は除きます。
- ② 基準との適合を確認
歩行者の安全性等に配慮した配置等となっているか、市が基準との適合を確認します。
基準に適合していない時は、指導等※を行う場合があります。
※設置を規制するのではなく、指導等により安全な駐車場の整備を促進するものです。

【効果】

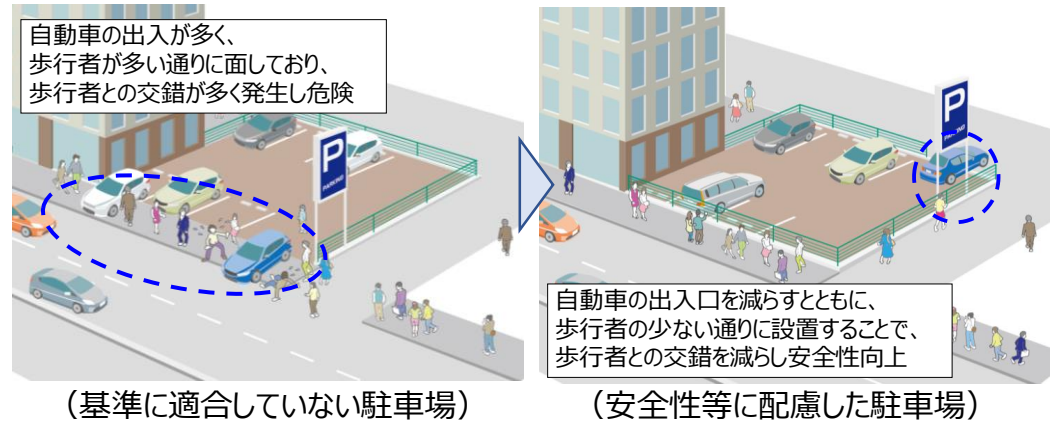
- 誰もが安心して訪れられる環境形成
- 地域経済の活性化

■ 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

※駐車場法の届出と異なり、料金を徴収しないものも対象となります。

■ 歩行者の安全性等に配慮した構造のイメージ



(基準に適合していない駐車場)

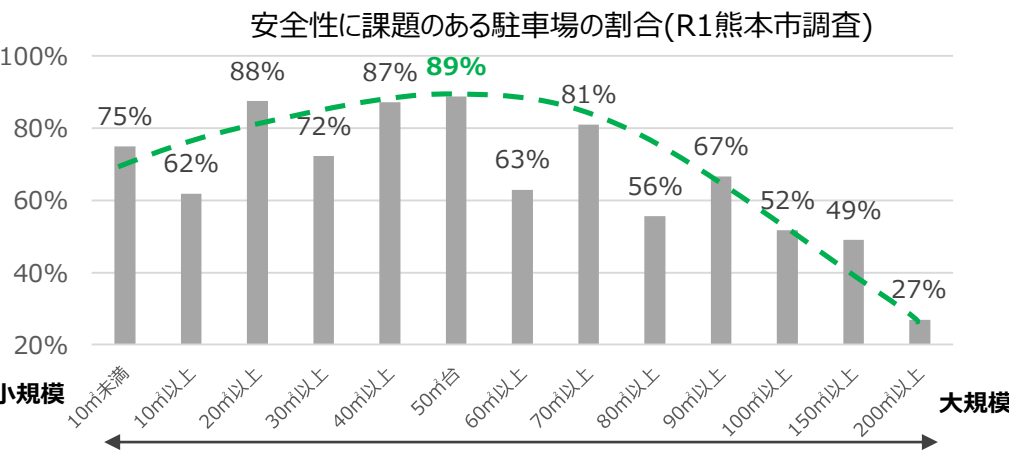
(安全性等に配慮した駐車場)

議題2ー①対象とする駐車場の規模について

- まちなかの歩行環境向上に向けて、小規模な駐車場も含め、より多くの駐車場を歩行者の安全性に配慮した構造とすることが望ましいと考えられます。
 - 一方、駐車場としての利用がやむを得ない小規模な土地を対象とすることは、設置者の負担と考えられます。
 - このことから、50㎡以上の駐車場を届出対象とし、約8割の駐車場を対象とすることとします。
- ※国の技術的助言において、「対象とする駐車場の規模は、歩行者の安全性を確保するための構造を求める必要性と、駐車場設置者等の負担を比較考量して定めること」とされています。

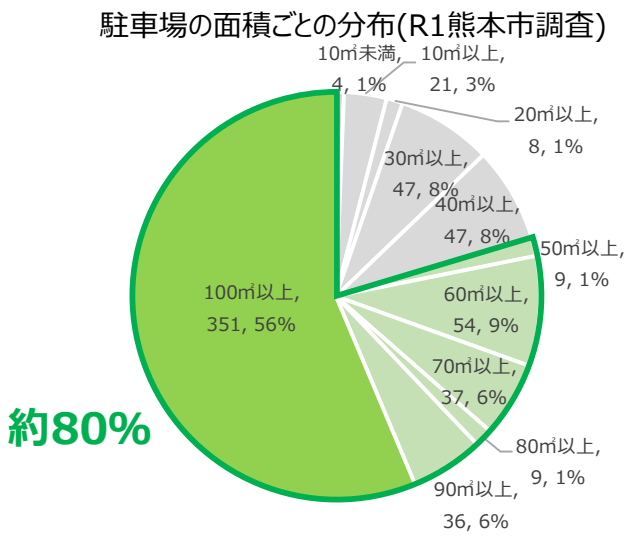
■ 安全性に課題のある駐車場について

- ・小規模な駐車場の方が、安全性に課題のあるものが多い傾向にあります。（特に、50㎡の駐車場は約9割）
- ・これは、車路等を設ける余裕が無く、駐車マスから直接出入りするハーモニカ構造になるものが多いためであると考えられます。



■ 対象とする駐車場の規模について

- ・安全性に課題のある小規模な駐車場を広く対象としつつ、駐車場設置者等の負担を比較考量し、50㎡以上の駐車場を対象とします。
- ・これにより、約8割の駐車場について届出の対象とし、歩行者の安全性に配慮した構造を推進します。



■ 建物の建築等が困難な小規模な土地について

- ・小規模な土地は利活用が困難であるため、駐車場としての利用がやむを得ない場合が多いと考えられます。

熊本市中心市街地における建物敷地の分布（建築確認より作成）

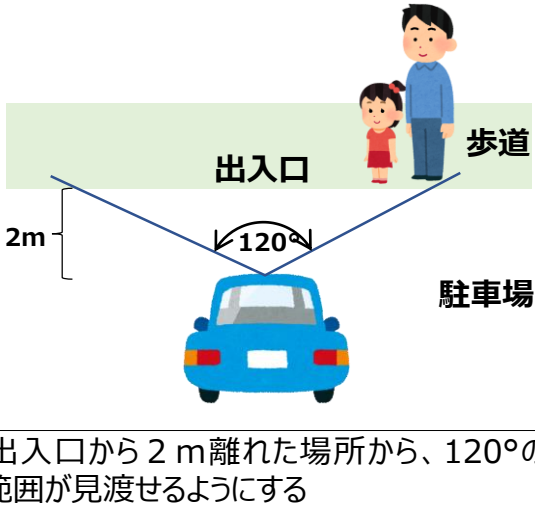
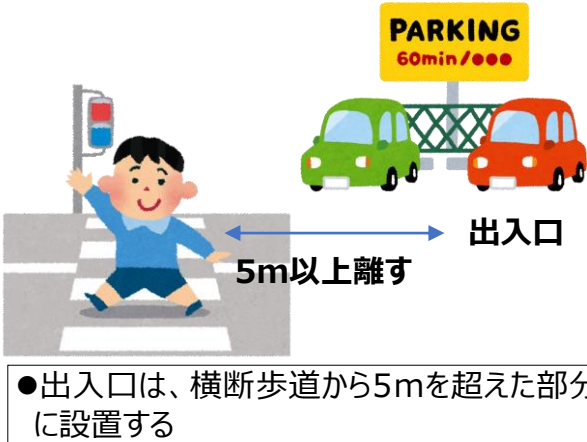
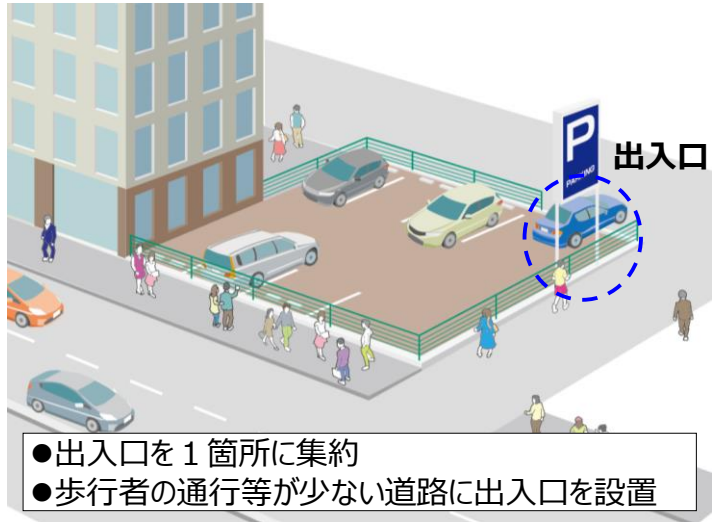
敷地の面積	建物数	割合
200㎡以上	921	51.3%
200㎡未満100㎡以上	556	31.0%
100㎡未満75㎡以上	155	8.6%
75㎡未満50㎡以上	122	6.8%
50㎡未満25㎡以上	40	2.2%
25㎡未満	2	0.1%

50㎡未満の敷地に建築された建物はわずか。
⇒建物を建てるのが困難な規模であると考えられる。

議題2-②安全に配慮した構造基準について

- 歩行者の安全性等に配慮した駐車場の整備を促進するため、歩行者と自動車の交錯が生じる駐車場の出入口の設置に関する基準を定めます。
- まずは、設置者に向けて、安全な構造にしていただけるよう指導・勧告等による誘導を図ります。今後、課題の解決が図られない場合は、規制手法についても検討を行います。

基準（案）	参考とした基準等
● 出入口を集約した構造とすること（駐車マスから直接出入りするハーモニカ構造としない） ● 2つ以上の道路に面する場合は、歩行者の通行等に及ぼす影響の少ない道路に出入口を設けること。 ● 横断歩道や交差点から5m以内の部分などに出入口を設けないこと。 ● 自動車の運転手が出入口付近を通行する人を視認できるよう、視距を確保すること。 ● 出入口以外の部分から、車両が出入りができない構造（車止め等の設置）とすること。	● 駐車場法施行令第7条（自動車の出口および入口） ● 国交省技術的助言（路外駐車場配置等基準の策定）



	基準等に適合しない場合の措置	
誘導施策	勧告を行うことができる。(都市再生特別措置法第62条の9)	条例策定
規制施策	命令を行うことができる。命令に違反した場合は罰則がある。(都市再生特別措置法第62条の10)	

今後のスケジュールについて

- 本委員会での審議後、パブリックコメント、議決を経て、令和3年度末頃の条例改正等を目指します。
- 条例の改正により、建築計画等へ影響をおよぼすことが想定されるため、十分な周知期間を確保し、令和4年度10月頃の施行とします。

