

熊本市駐車場適正配置検討委員会〈第五回〉

1. 日時および場所

令和3年11月18日(木) 午前10:00～午前11:20
熊本市教育センター4階 大研修室

2. 出席者

(1) 委員(12名)

円山委員長、小葉委員、増永委員、西嶋委員、松川委員、黒木委員、
安田委員、河野委員、北川委員、上田委員、堀田委員、内田委員(代理出席)

(2) 事務局

市街地整備課：上野課長、玉野技術主幹、山下技術参事

3. 議事

(1) 開会

(2) 議事

議題1 条例について(報告)

①熊本市における建築物に附置する駐車施設に関する条例の改正(素案)
[駐車場附置義務条例]

②都市再生特別措置法に基づく特定路外駐車場の規模を定める条例(素案)
[小規模駐車場の届出に関する条例]

議題2 規則、基準等について

(3) 閉会

4. 議事の概要

議案1 条例について（報告）

①熊本市における建築物に附置する駐車施設に関する条例の改正（素案）

- 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。

（ポイント）

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。

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等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。

②都市再生特別措置法に基づく特定路外駐車場の規模を定める条例（素案）

- 条例の策定により、50 m²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。

（ポイント）

1. 駐車場を整備等する場合の届出

車室の面積が50 m²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。

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。

議案2 規則・基準等について

公共交通利用促進策について（駐車場附置義務条例関連）

- 公共交通利用促進策の実施により、附置義務の台数を更に低減する制度を導入します。
- 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を図ります。
- 公共交通利用促進策のメニューについては、商業事業者等へのヒアリングを踏まえて検討を行い、次回委員会で審議します。

公共交通利用促進策のメニュー（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、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	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

【議題に対する質疑応答】

（小葉委員）

- バスの電光掲示板やシェアサイクルポートなどは、いわゆる公共財というものにあたると思われる。個別に民間に任せるだけでは、うまく整備できるようなものではないと思う。
- 市が計画的に整備を行い、そこに民間が協力した場合なども含めて考えた方が良くはないか。

（事務局）

- 利用者の方々の使いやすさを考えると、計画的にまとまった整備を行うことは重要であると考えられる。
- 民間事業者が、公共的な取り組みに貢献する仕組みについても、検討したいと思う。

（堀田委員）

- 電光掲示板については、主要のバス停に既に整備している状況であり、また、スマホで利用できるバスロケーションシステムも導入している。
- このため、バス業界としては、新たに整備をするというよりも、既存のサービスをうまく使ってもらうために、PRをしていくところに力を入れているため、公共交通利用促進策のメニューについても、そちらにシフトした形で検討いただきたいと思う。

（円山委員長）

- バスキタくまさんという、スマホでできる使いやすいバスロケーションシステムがある。こういったものともうまく繋がっていくようなものが何かできればと思う。

(西嶋委員)

- そもそも論であるが、駐車場をコントロールするという話だけではなく、公共交通がさらに利用されていくという状況と両輪の話でない、問題の解決に結びついていかないのではないかと思う。
- 「公共交通を提供している側」からのサービス向上や利用促進が重要で、「附置義務駐車場の設置者」は、これに合った公共交通利用促進策を行うことで、緩和を受けられるという制度設計により、相乗効果が生まれると思う。
- このため、公共交通側の取り組みについてもこの委員会で示していただきながら、議論することが重要であると思う。

(小葉委員)

- 駐車場の施策を何のために行っているのかがわかりにくいように感じるので、大きな目標の達成に向けた、施策のうちの1つであることを十分に説明することが重要だと思う。
- 市が、中心市街地の交通をどうしたいという大きな目標を説明した上で、駐車場の制度としてはこういったことを行うということを説明することが重要だと思う。

(円山委員長)

- 全体としてどういう姿を目指すのかということを経営と事業者が協働して考えていくというのが大事だと思う。
- 目指している全体像を説明した上で、部分を説明していくということが大事だと思う。

(河野委員)

- P & R 駐車場からの送迎バスについて緩和措置として出ているが、今後のP & R駐車場の計画（現在何か所あって、将来的に何か所にしたいとか）について教えて欲しい。

(事務局)

- P & R 駐車場については、熊本県と熊本市で連携して取り組んでいるところであるが、詳細について把握できておらず、今お答えできない。
- まちなかの交通をどうしていくのか、という内容に組み込まれるものでもあると考えられるため、次回の委員会でご説明したいと思う。

(増永委員)

- 待合施設の整備は初期投資だけで済むのでまだ実施しやすいと考えられるが、買物に対する運賃補助やP & R 駐車場からの送迎などは、商業施設側で継続して運営することになるので、少し難しいのではないかと思う。もっとやりやすいメニューがあるといいと思う。
- また、最初だけ緩和策を実施して、途中でやめてしまうこともあり得ると思うので、手続きや確認方法についてはしっかり考えた方がよいのではないかと思う。

(円山委員長)

- 手続きや確認の方法については、他都市の先進事例を参考にいただき、ご検討いただきたいと思う。

市が指定する集約駐車施設の要件について（駐車場附置義務条例関連）

- 条例の改正により、これまで敷地内に整備を義務付けていた附置義務駐車場を、市が指定する集約駐車施設に確保することを可能とします。
- 既存の立体駐車場を活用しつつ、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、駐車場の規模、交通円滑化、安全性の観点から以下の要件を設定します。

集約駐車施設の要件（案）

視点	要件（案）	設定の考え方
駐車場の規模	①収容台数が50台以上の立体駐車場であること	駐車場法対象の駐車場(30~40台)を参考に設定
	②入庫待ち渋滞が発生していないこと	附置義務駐車場を受入れる余裕が必要であるため
	③渋滞区間に出入口が面していないこと	自動車交通への影響を考慮
交通円滑化	④幹線バス路線に出入口が面していないこと	公共交通への影響を考慮
安全性	⑤歩行者利便増進道路に出入口が面していないこと	歩行者が滞在・回遊できる空間を阻害しないため
	⑥駐車場法の技術基準に適合した駐車場であること	利用する自動車や歩行者の安全等を確保するため
	⑦新耐震基準に適合した立体駐車場であること	一定期間、建替や解体の予定が無いと考えられるため

【議題に対する質疑応答】

（円山委員長）

- 渋滞区間に出入口が面していないことを要件としているが、渋滞は日によって変わることもあり、具体的に決めることが難しいのではないかと考えられる。
- この渋滞区間をどのように定義するのか教えて欲しい。

（事務局）

- 熊本県交通渋滞対策協議会が公表している、地域の主要渋滞箇所を示されている渋滞区間を採用することを考えている。

（円山委員長）

- 運用で柔軟に対応できる部分ではあると考えられるが、集約駐車施設の指定の届出があった時点の最新版の主要渋滞箇所のデータとするなど、ルールを決めていくと良いと思う。

（西嶋委員）

- 既存の立体駐車場は、集約駐車施設の対象とならないのか。

（事務局）

- 既存の立体駐車場は対象となる。
- 現在、バラバラに整備されている附置義務駐車場を、既存の立体駐車場をうまく活用しながら集約していく事を考えている。

（増永委員・小葉委員）

- 駐車場事業者としては、集約駐車施設にしてもらわないと非常に困るところがある。
- 要件にあがっている、渋滞区間というのは事業者で改善できる問題ではないし、幹線バス路線や歩行者利便増進道路などの要件についても、要件にひっかかる駐車場が何件か思い当たるところがある。
- この施策は、駐車場利用を、まちなかに点在する小規模なコインパーキングから、大きな

立体駐車場に誘導していこうという趣旨があると思うので、要件をもう少し緩くしてもいいのではないかと思います。

(円山委員長)

- 最初から要件を厳しくしすぎてしまうと、うまく回らないことも考えられるため、駐車場事業者の方からも意見をいただきながら、具体的な検討を進めるのがよいと思う。

(西嶋委員)

- 集約駐車施設に附置義務駐車場を「確保」というのは、どういうことを言っているのか。例えば、集約駐車施設の事業者と附置義務駐車場を設置する事業者間で契約をして「確保」し、利用を担保するということなのか。

(事務局)

- 月極駐車場として契約を行い、附置義務駐車場を確保することを想定している。現在も、附置義務駐車場を立体駐車場に確保する際には、同様の手続きを行っているものが多い。
- 実際の手続きにおいては、集約駐車施設の事業者より、収容台数のうち、何台が受け入れ可能台数なのか（既に何台が月極駐車場で契約されているか等）、について毎年報告をいただいで管理することを想定している。

(西嶋委員)

- 多くの附置義務駐車場を集約駐車施設に確保することになる事業者にとっては、収容可能な台数が確保されていることが重要であると考えられる。
- 次回委員会においては、このあたりの仕組みを説明する資料を作ってください、委員がイメージしながら議論できるようにしていただきたい。

路外駐車場配置等基準について（小規模駐車場の届出に関する条例関連）

- 歩行者と自動車の交錯を減らし安全性を向上するため、駐車場の出入口に関する基準を定めます。
- 駐車場法に定める出入口に関する構造基準および国の技術的助言等を参考として、基準（案）を作成しました。

路外駐車場配置等基準（案）

路外駐車場配置等基準（案）	基準等
<ul style="list-style-type: none"> ●以下の部分には、駐車場の出入口を設けてはならない <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 橋 ・ 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 ・ 幅6m未満の道路 ・ 小学校、幼稚園、保育所等の出入口から20m以内 ・ 縦断勾配が10%の道路 	駐車場法
●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	
●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の禁止）	技術的助言
●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。	委員の意見

【議題に対する質疑応答】

（小葉委員）

- 50㎡以上の駐車場を届出の対象にするということについては、狭い駐車場に危険なものが多いということと、逆に狭すぎる土地は駐車場としての利用がやむを得ないから対象外にするというところに、要件のズレを感じる。
- 例えば、いくら狭くてもこの基準は守って欲しいとか、やむを得ない状況であれば対象外にするといった形で、柔軟性があってもいいのかと思う。

（増永委員）

- 先ほどの委員の意見にあったように、50㎡以下の駐車場を対象にした方がいいような気もする。こういった小規模な駐車場の土地利用を転換するような何かがあった方が、本当はいいのだろうと思う。
- また、駐車場事業は、土地の所有者から依頼を受けて、家賃を支払い、駐車場の運営で収入を得る仕組みになるので、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ような気がしている。

（事務局）

- 50㎡を対象にするという考え方は、国の技術的助言にある「基準を設ける必要性和、設置者の負担を比較考量して定める」という部分から設定している。
- 一方で、歩行者が多い路線について基準を強めるなど、柔軟な基準の設定が必要であると思うので、検討を深めたいと思う。
- 届出の対象を50㎡以上とすることについては、確定してよろしいか。

（円山委員長）

- 50㎡以上を対象とすることについては、前回の委員会で決まっている内容である。
- 具体的な基準については、今後も考えていただきたいと思う。
- 委員の方々に詳しい方がいらっしゃるのので、いろんな知見をいただきながらよりよい仕組みになっていけばよいと思う。

その他

【質疑応答】

(松川委員)

- 駐車場の満車/空車情報が流れているが、障がい者等用駐車場については触れられていないため、車いす利用者としては、どこが空いているのかわからない状況。
- 今後、駐車場の満車/空車情報を流す場合は、それも含めて知らせるシステムを考えて欲しいと思う。

(事務局)

- まちなか駐車場適正化計画の中で、満車/空車情報を発信し、交通円滑化を図ることも考えている。
- 特に、障がい者等用駐車場については設置されている場所が限られているので、この満車/空車情報に障がい者等用駐車場の情報を組み込んで、車いすの方も来やすいまちなかにしていくことが重要であると考えている。

(上田委員)

- 駐車場の適正配置は、まちなかの交通円滑化を進めるという大きな視点から取り組んでいると思う。
- トラック協会としては、荷物の集配や荷下ろしに作業員を2名配置したり、かなり気を使って業務を行っている。こういった状況の中で、荷さばき場をまちなかに数か所配置するような構想も説明していただき、スムーズな計画になっているのではないかと思う。
- まちなかの交通全体をどのようにしていくのかということ、皆さんで議論して、良い熊本のみちづくりが出来ればと思っている。

(松川委員)

- 荷さばき場をうまく確保するアイデアとして、時間帯を区切った運用というのはどうか。
- 例えば、午前10時ぐらいまでのメインの時間や夕方までの時間に限定して、荷さばき場を設けるようにすれば、ある程度場所を確保できるのではないかと思う。

(円山委員長)

- 各協会とも協力しながら、より良いまちづくりに向けてがんばっていくということかと思う。
- また、荷さばき場の運用については、今すぐ答えられる内容ではないかもしれないが、ご意見として検討いただければと思う。