

熊本市駐車場適正配置検討委員会〈第六回〉

1. 日時および方法

令和4年3月24日(木) 午前10:00～午前11:20

2. 出席者

(1) 委員(12名)

円山委員長、増永委員、坂本委員、松川委員、黒木委員、安田委員
河野委員、北川委員、堀田委員、溝尻委員、堤委員

(2) 事務局

市街地整備課：上野課長、酒井副課長、玉野技術主幹、山下技術参事

3. 議事

(1) 開会

(2) 議事

■報告事項：

1. 前回委員会からの振り返りについて
2. まちなか交通における駐車場施策の役割について

■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〕

■その他

(3) 閉会

4. 議事の概要

■報告事項

1. 前回委員会から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、了承をいただきました。
- ・パブリックコメント実施（R3.12～R4.1）。令和4年度1回定例回にて可決予定。

○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きました。

		前回委員会での主な意見	回答
	全般に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ○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み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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

2. まちなか交通における駐車場施策の役割について

- 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。
 - なかでも、中心市街地は、安全で快適な歩行空間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。
 - 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る。
 - 駐車場※をコントロールし、まちづくりに活かすため、まちなか駐車場適正化計画に基づき施策を推進する。
- ※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。

■議題：条例運用に係る規則や基準等について

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】

- 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。
- 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、「熊本地域公共交通計画等」に資する取組を実施する場合は、附置義務台数の緩和を行うこととし、
 - 計画に位置付けられている事業に建築主が協力する内容を「基本メニュー」
 - 計画に資する取組の提案については、「委員会の審議」を経て台数を緩和します。
- 基本メニューについては、建築主の負担が大きいメニューの緩和率を高く設定するとともに、テナントが個別で実施する場合もあることから実施率を考慮する制度としました。
- 委員会でのご意見を踏まえ、以下を見直しました。
 - ①駐輪場の利用料金サービスを実施する場合も台数緩和の対象とする。
 - ②運賃サービス等を実施する場合に、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ことを要件とした。

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】

- これまで、建物の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制度です。
- 集約施設の指定要件については、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ます。
- 既存の立体駐車場については要件を一部緩和し、最大限有効活用を図り、建て替え等のタイミングで適正な位置へと誘導していきます。
- 要件に適合する立体駐車場を集約施設として指定し、位置や受入可能台数等を公表します。
- 委員会でのご意見を踏まえ、以下を見直しました。

既存の立体駐車場について、位置に関する要件を3つとも緩和するのではなく、2つ以上の要件に適合しない場合は指定しないこととした。

議題③：出入口の基準について【路外駐車場配置等基準】

- 車室の面積が50㎡以上のコインパーキング等を整備する際は市に届出を行っていただき、基準との適合を確認、指導等を実施し、歩行者の安全性に配慮した駐車場整備を促進する制度です。
- 駐車場法の駐車場出入口に関する技術基準を準用しつつ、歩行者が多いエリアになるにつれて、徐々に歩行者の安全性を高めていく基準を設定します。
- 委員会でのご意見を踏まえ、以下を見直しました。

敷地の形状等のやむを得ない理由から出入口の設置が困難な場合は、個別に判断を行うこととした。（駐車場法の技術基準は500㎡以上を対象としており、適合が困難な場合も想定されるため。）

■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

- 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人で審査部会を構成します。
- 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。
- 申請がなされた場合に開催し、5月・8月・11月・2月の年4回の開催を基本とします。

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、市民満足度を指標として設定することとしています。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しました。
- また、駐車場施策の進捗を管理するために、施策ごとに検証値を設定することとしており、今回、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します。

【議題に対する質疑応答】

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〕

(増永委員)

- 買物に応じた運賃サービスの実施というメニューがあるが、駐輪場の利用料金を割引するサービスについても、台数緩和のメニューに含めた方がいいのではないか。

(事務局)

- 施策の方向性に合致しており、いいアイデアだと思う。
- 運賃サービスに類するものとして、駐輪場の利用料金の割引も含めてメニューとしたい。

(堀田委員)

- 買物に応じた運賃サービスについて、バス事業者としては、運賃箱にチケットを入れるという手間がかかる手法よりも、ICカードにポイントを付与する手法の方が望ましい。
- 一方で、建築主等がICカードを利用できるようにするためには、加盟や機械の導入等を行わなければならないため負担が生じるという面もある。

(事務局)

- 委員のご意見の通り、バス事業者や建築主に負担がかかる部分があるということについては認識している。
- まずは、チケットのえり分け等で負担が生じているところではあるが、現在も行われている下通交通券のような実施の方法が現実的ではないかと考えている。

(堀田委員)

- 現在発行している交通券については、使用期限が決まっているということもあって、バス事業者も了承しているのだと思う。
- これが、恒常的になると課題も様々出てくると考えられるので、実施の前にはちゃんとバス事業者と相談した上で実施してもらおうようにしてほしい。

(円山委員長)

- ICカードの利用が定着しているところでもあるので、それに見合ったサービスに対応した制度設計を検討いただければと思う。

(松川委員)

- 車いす利用者としては、パークアンドライド駐車場に車を停めてからの、送迎バス運行に期待がある。
- 送迎バスの乗り降りに時間がかかったりするので、これを時間短縮して乗り降りできるような便利なものにもすることも考えて欲しいと思う。

(事務局)

- パークアンドライド駐車場のバス停からスムーズに乗り降りできるよう、低床型のバスを導入することなどが考えられると思う。
- 熊本地域公共交通計画にも、バリアフリー対応車両の充実等も推進しているので、こういったものと合せて、環境整備も進めることが重要であると考えている。

(円山委員長)

- 要件として、送迎バスをバリアフリー対応とするか、ということだと考えられるが、建築

主にそこまで求めることは少し大変ではないかとも思う。

- まずはこの要件の書きぶりで運用を始めてみて、新たに改善を検討するということかと思う。

(坂本委員)

- メニュー①がベースの基本要件（最低限の必須要件）としてあって、メニュー②以下のことをした場合に台数が緩和されるという理解で良いか？

(事務局)

- その通り。メニュー①を基本要件としたのは、建物内にポスター等を掲出するという比較的簡便な方法であることや、バスロケーションシステムのPRに特に力を入れていくため、必須の要件としている。

(坂本委員)

- そうであれば、表のつくりを工夫した方がわかりやすくなると思う。
- ところで、この施策が目標としている、駐車場の減少台数の目標数値はあるのか。

(事務局)

- まちなか駐車場適正化計画において、駐車場の目標量を設定しており、約 3,000 台の減少を目指している。
- このうち、附置義務台数を 1/2 にすることにより、約 300 台の減少を見込んでいる。
- 公共交通利用促進策の実施については、実施する事業者数が不確定なので、減少数の想定が難しいが、約 100 台程度の減少が妥当ではないかと考えられる。
(一約 3,000 台の目標量は、現在の駐車場稼働率や将来の人口減少による需要の減少などから設定したもの)

(増永委員)

- 運賃サービスなど、メニューによってはかなりのコストがかかると考えられる。
- 設備の導入や人的な手間がかかったうえで、あまり台数緩和を受けられないということであれば、メリットを感じにくいのではないか。

(円山委員長)

- 最終的には、各建築主が公共交通利用促進策による台数緩和により駐車場を減らし、その分の床面積をその他の用途に使えるようになること等により、得られるメリットと、実施に必要なコストを比較してやるかやらないかを意思決定するということだと思う。
- これらの意思決定が的確になされるように制度設計するのは、行政の役割だと思っており、熊本市としては初めての試みでもあるため、今回この様なルールをつくって、これでまずやってみて、うまくいかないようであれば、また改善してゆくということかと思う。

(増永委員)

- メニュー③従業員の公共交通利用通勤について、社則等を定めている事業者の割合とあるが、事業者（テナント）の入れ替わり等が想定される中で、どのように対応しようと考えているのか。

(円山委員長)

- 現実のことを考えると、すごく色々なバリエーションがあり、大変だと思う。
- 他都市の事例も調べていると思うが、それらを踏まえて、どういう対応をしようと考えているか教えて欲しい。

(事務局)

- 他都市では、建物内の全てのテナントが実施した時に初めて緩和するという要件としており、実施が困難ではないかと考えた。このため、実施する事業者の割合を勘案する制度とした。
- また、テナントの入れ替わりについては、その都度、変更の申請をしていただいで、緩和台数の変更を行うことを想定している。

(増永委員)

- 駐輪場の設置による台数の緩和については、駐輪場5台整備毎に、附置義務駐車場1台を緩和ということだが、これは駐輪場附置義務条例(20㎡毎に1台)と駐車場附置義務条例(600㎡毎に1台)の求める、それぞれの義務台数にギャップがあるが、問題ないのか(例: 3,000㎡の建物の場合、大まかには、駐輪場150台、駐車場5台を義務付けている一方で、緩和制度は駐輪場5台毎に、駐車場1台としていることについて)

(事務局)

- このメニューは、駐輪場附置義務条例の義務台数を超えて駐輪場を整備した場合に適用されるため、制度的には問題ないと考えている。

(円山委員長・増永委員)

- 駐輪場の附置義務台数を超えて(上記の駐輪場義務台数150台を超えて整備した場合に緩和する)、ということであれば問題ないと考えられる。

(増永委員)

- 今回の議題の趣旨とは違うのだが、駐輪場附置義務条例では隔地距離が100mになっており、建築主にとっては負担になっていると考えられる。
- 周辺に駐輪場が無い場合は、建物の敷地内に整備せざるを得ない為、建物の2階にエレベーターで自転車を上げて駐輪するという事例もある。

(事務局)

- 駐輪場附置義務条例は、都市建設局で所管しているので、関係部署にも情報共有させていただきたいと思う。

(円山委員長)

- 公共交通利用促進策による台数緩和制度ということで、今回の議論を踏まえると、駐輪場の割引についても台数緩和のメニューに取り入れるということと、基本要件になっているメニューについては、それがわかるような資料のつくりにする、ということであった。

議題②：集約駐車施設の指定要件について [集約駐車施設指定要綱]

(増永委員)

- 入庫待ち渋滞が発生していないことの判定方法として、駐車場の稼働率を元に判定することとしているが、事業者によって稼働率の集計方法が異なるため、そこをどのように判断していく考えなのか。
- 例えば、集計する機会を導入していて具体的なデータが出せる事業者もいれば、人手で集計を行っており、大体での集計となるような事業者もいるので、そこをどうするのかということは出てくる。

(事務局)

- 事業者によって集計方法が異なると考えられるため、各事業者の集計方法に合った判定方法（例えば、1時間に1回しか集計しない場合は、2回連続で満車であった場合など）を個別具体に行っていくこととしたいと考えている。
- また、人手で集計する場合にデータの信頼性が課題となることについては、虚偽の報告を行った場合は指定を取り消すこととし、適正に報告をしていただくという制度にしたいと考えている。

(円山委員長)

- 判定の方法に関しては運用上で対応せざるを得ないところがあると思うが、市の方でも、うまくチェックするような体制が必要なのかとも思う。

(増永委員)

- 立体駐車場の事業者が集約駐車施設の指定を受けるメリットとして、附置義務駐車場の受け入れができる（月極契約等）ということがあげられると思うが、指定の手続きが、意外と事業者の手間になると考えられるため、プラスで何かメリットが考えられないか。
- 例えば、指定を受けた集約駐車施設は、優先的に駐車場利用者を誘導してもらえるようなルールとかがないと、なかなか難しいのではないかというところもある。（後日情報提供：他都市では、駐車場協会が窓口となり、公道に駐車場案内標識の設置を行っている事例）

(事務局)

- 現段階では、プラスのメリットについて考えが無いが、集約駐車施設は一定の要件をクリアしている、市の施策に合った駐車場であると考えている。
- 既存の駐車場を指定する場合のメリットではないが、今後、集約駐車施設の整備に対する財政支援も検討してゆくこととしている。

(円山委員長)

- 集約駐車施設の指定を促進するためのメリットということで、今回のものには反映できない部分もあると思うが、良い意見を頂いたと思う。

(堀田委員)

- 既存の立体駐車場については、幹線バス路線に関する要件を緩和するということであるが、バス事業者としては新規であろうが、既存であろうが、駐車場の出入口がバス路線に面しているということ自体が支障になりかねない為、要件の緩和について懸念がある。

(事務局)

- 要件を緩和することによる懸念は承知しているところではあるが、一方で、小さな駐車場を集約駐車施設に集め、まちなかの土地の有効利用を図りたいということもあり、両者のバランスをとって、建て替えに応じて徐々に配置等を適正化していくということで進めたいと考えている。

(円山委員長)

- なるべくバス路線に面した駐車場は避けたいということで、新築のものについては要件を適用するが、これを既存のものにも適用してしまうとうまく活用できないため、今回の要件緩和を提案しているということで、ご理解いただければと思う

(堀田委員)

- 制度の目的は十分理解した上で、やはり懸念が残るということで意見させていただいている。もし、駐車場の出入口で、バスが止まるといったことが頻発するようになれば、バスの遅延や安全性に対して不安要素が増えてしまうことになる。

(事務局)

- 駐車場出入口で入庫待ち渋滞が発生していないかということも判定するため、幹線バス路線も含めて、全面道路の交通への影響についても一定程度考慮しているため、ご理解いただければと考えている。

(坂本委員)

- 既存の立体駐車場を有効利用するために要件を3つとも緩和する、という部分にいきなり感があるので、例えば、幹線路線バスかつ渋滞区間に面するとか、3つのうち2つの要件に引っかかった場合は指定しないというような工夫もあるのではないかなと思う。

(事務局)

- 現在の案では3つとも緩和としているが、検討の余地があると思う。委員と相談しながら検討を深めたいと思う。

(坂本委員)

- 新築の駐車場の場合は、まだ運用していないため渋滞が発生しないと思うが、どう判定するのか？

(事務局)

- 運用後に稼働率のデータを出していただき判定することを想定している。交通量が平均的になると考えられている、秋季（9月～11月）のデータが望ましいと考えている。

(円山委員長)

- 既存の立体駐車場の要件緩和ということで、今回の委員会で結論を出すのは難しいところもあると思う。
- 坂本委員から提案のあった、幹線路線バスかつ渋滞区間の両方に該当するものは指定しない、という考え方はあるのではないかなと感じる。
- また委員へ相談いただき、なるべく皆さんが納得できるものを探していきたいと思う。

(増永委員)

- 小規模駐車場の出入口構造について、駐車場法の基準を準用するという考え方になっているが、少し無理があると思うところがある。
- 駐車場法の基準は、500 m²以上の駐車場を対象としているため、敷地の広さに余裕がある駐車場に対しては適用が可能だと考えられるが、今回の条例の対象となっている小規模駐車場 50 m²以上の駐車場では、どうやっても出入口を設置できない場合も考えられる。
- 例えば、横断歩道などから 5m 離すこととしているが、50 m²程度の駐車場であれば、駐車場の 1 辺が 7m×8m のものも想定され、出入口を作れなくなる。

(事務局)

- 小規模な駐車場に対して、500 m²の駐車場の基準を当てはめると、設置が不可能となる場合もあると思う。
- このため、敷地の形状上やむを得ない場合はこの限りではない、といった但し書きの規定を設け、こういったものについては個別に判断を行い、可能な限り基準を守っていく、という制度にできればと考えている。

(坂本委員)

- 基準に適合しない場合はどうなるのか。
- また、既に整備されている駐車場で、基準に合わないものはどうなるのか。

(事務局)

- この制度は、都市再生特別措置法に基づく制度であり、基準に適合しない場合は、指導や場合によっては勧告までをできることとなっている。より強力な、命令まで可能な制度もあるが、熊本市としては、まずは指導等による誘導をしていきたいと考えている。
- また、既に整備された駐車場は届出等の対象ではなく、新たに整備される駐車場のみ、この基準をもとに指導等を行う対象となる。

(円山委員長)

- 罰則があるわけではないが、今後、これを無視したものが多く整備された場合は、厳しい制度も検討いただければと思う。
- まずは、歩行環境の改善に向けて、緩やかな誘導を行う制度を少しずつ、しっかり運用するという事かと思う。

終わりに

(円山委員長)

- 議題①から③ということで、いろいろと貴重なご意見ありがとうございました。
- 概ねのところにおいては了承いただいたところであるが、修正すべき点等もあるので、個別に委員に相談し、修正を行ったものを改めて全委員に報告して、内容を確定したいと思う。