

# 第7回 熊本市駐車場適正配置検討委員会

令和5年3月

熊本市  
市街地整備課

## 本日のテーマ

- ① まちなか駐車場適正化計画について
- ② これまでの取り組みについて
- ③ 第2期委員会のスケジュールについて
- ④ 財政支援の目的（エリア設定）について
- ⑤ 議題 集約駐車施設の財政支援について

# 駐車場の役割について（熊本市が目指すまちづくり）

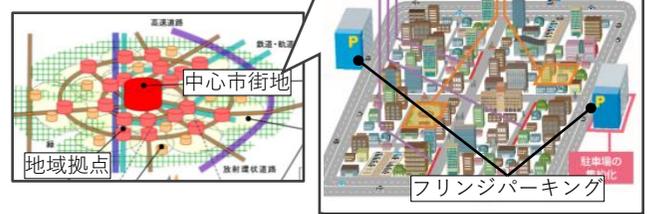
- 「**だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち**」の実現に向けて、都市交通の最適化(ベストミックス)、多核連携都市の形成、グランドデザイン2050等を推進。
- これらの計画を背景に、中心市街地の駐車場適正配置に取り組むため、「**まちなか駐車場適正化計画**」を策定。

(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」の視点

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

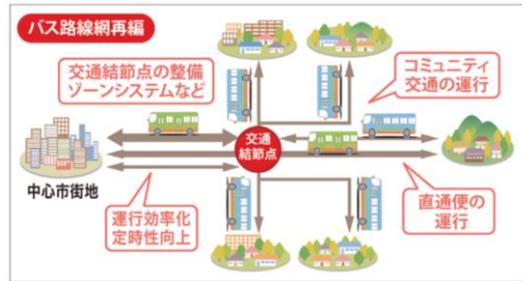


# 駐車場の役割について（公共交通・道路・まちなか交通：駐車場施策の位置付け）

- 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】**
- 【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	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	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	① <b>中心市街地の拠点機能の向上</b>	<b>駐車場の適正配置</b>
	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)



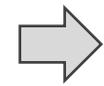
# まちなか駐車場適正化計画の役割について

○『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



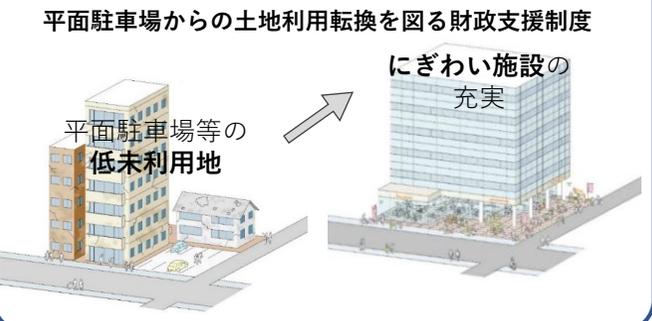
目指す、まちなか交通（都市交通マスタープラン）

【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まちなかへ】

## 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



**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」の視点**  
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



駐車場を「コントロール（総量と配置等を適正化）」し、これからのまちづくりに活かすため、**3**つの基本方針に基づき**8**つの施策を推進

## 課題やニーズ

### 都市のスポンジ化

- まちなかでは望ましくない、低未利用な土地利用
- 平面駐車場等の、非効率な駐車場整備

### 歩行環境悪化

- 出入口が多く、歩行者との輻輳が多い駐車場
- 中心部へ多く整備されたことによる、自動車の流入

### 交通渋滞

- 過度な自動車交通への依存
- 特定の駐車場に集中し、入庫待ち渋滞が発生

### 多様なニーズ等への対応

- 高齢者や障がい者等が安心して訪れられる環境
- 荷さばき、観光バス乗降等の円滑化

## 基本方針と施策

### 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

**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

## ②これまでの取り組みについて

- 駐車場附置義務条例の改正
- 小規模駐車場届出条例の制定

# 駐車場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** を図ります。

※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】

### 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、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。

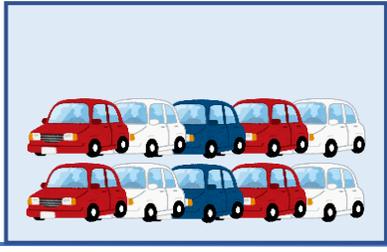
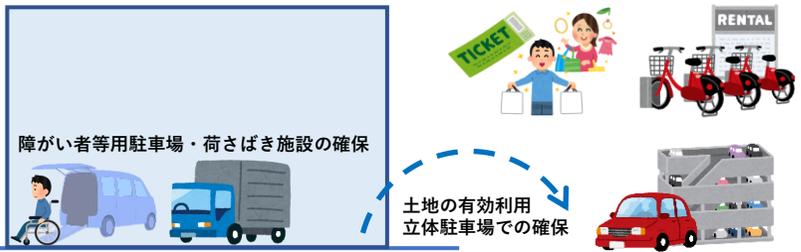
### ③ 設置位置の緩和

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。

■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
	 <p>公共交通利用の促進</p> <p>障がい者等用駐車場・荷さばき施設の確保</p> <p>土地の有効利用 立体駐車場での確保</p>
$3,000\text{㎡} \div 300 = 10\text{台}$	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

## 【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

## 【改正後の運用状況】

R5.3.23時点

●届出 1件

（相談 4件）

# 小規模駐車場の届出条例（概要）

- 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

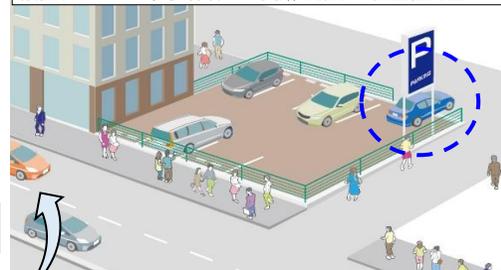
## ■ 条例の対象となる駐車場について

	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	<b>条例の対象※</b>	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。

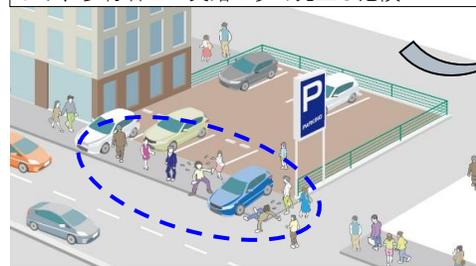
### (安全性等に配慮した駐車場)

自動車の出入口を減らすとともに、歩行者の少ない通りに設置することで、歩行者との交錯を減らし安全性向上



### (安全性等に課題のある駐車場)

自動車の出入が多く、歩行者が多い通りに面しており、歩行者との交錯が多く発生し危険



### 【改正後の運用状況】

R5.3.23時点

- 届出2件  
(相談3件)

### ③第 2 期委員会のスケジュールについて

# まちなか駐車場適正化計画：施策の実施スケジュール

実施時期	施策			
R2 ↓ R7 ↓ R12	実施	A-1 低未利用地等からの土地利用転換に対する財政支援	まちなか再生プロジェクト	
		C-3 駐車場を集約化することで容積率を割り増す		
		G-3 共同荷さばき駐車場等を整備することで容積率を割り増す		
	検討 (短期)	附置義務条例の改正・都市再生整備計画の策定・新条例の策定		駐車場附置義務条例の改正
		A-2 附置義務駐車場からの転換を可能とする		
		C-1 附置義務駐車施設を外縁部に集約	R4.10.1までに完了	
		C-2 附置義務駐車施設の隔地距離の緩和		
		D-1 小規模駐車場の構造を整序化	小規模駐車場届出条例の制定	
		F-1 公共交通利用促進措置等による附置義務台数の緩和	駐車場附置義務条例の改正	
		G-1 荷さばき駐車場、障がい者等用駐車場の整備促進	小規模駐車場届出条例の制定	
		G-2 駐車場の整序化に併せ、荷さばき駐車場等の確保を促す		
		B-1 集約駐車施設（立体駐車場）の整備に対する財政支援	<b>第二期委員会で検討</b>	
		E-1 共通駐車券の導入		
	事業進捗等について評価			
検討 (中期)	G-4 駐車場の多様な使い方を促進する			
	H-1 荷さばき等のルール化（場所・時間限定等）の推進			
	H-2 銀座通り等における観光バス乗降場の整備			
研究	E-2 更に回遊性を高めるための共通駐車券の導入			
	E-3 プラットフォームの構築に向けた研究			
事業進捗等について評価				

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
集約駐車施設整備 に対する財政支援		<p>●<u>財政支援の方針</u></p> <p>●制度（たたき台）</p> <p>●制度（案）</p> <p>← 財政部局との協議等 →</p> <p>●予算要求</p>	<p>●議会（予算） ⇒制度開始</p>
共通駐車券の導入		<p>●関係者ヒアリング・調整</p> <p>●新システムの提案</p>	<p>●検討状況報告・意見聴取</p> <p>← →</p>

令和5年3月 駐車場適正配置検討委員会議題

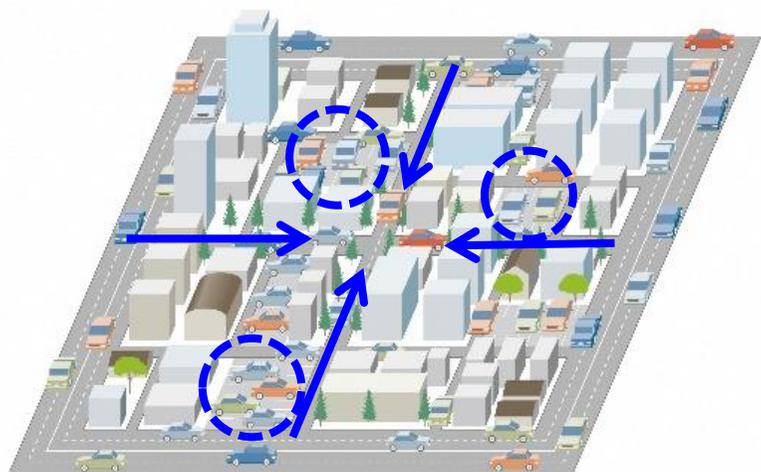
議題：集約駐車施設（立体駐車場）の財政支援について

## ④財政支援の目的 (エリア設定) について

- まちなかの**中心部に多くの駐車場が整備**されると、**自動車**が中心部に流入し、**歩行環境の悪化**や**低未利用地の増加**による**活力の低下**が懸念されます。
- まちなかの**外縁部に立体駐車場を配置**することにより、**自動車の流れをまちの外側に誘導**し、中心部の自動車を減少させることで、“**人中心**”の**都市空間形成**を図ります。
- これを推進するために、**外縁部の立体駐車場整備を促進する財政支援**について検討します。

### “車中心”の都市空間

中心部の駐車場に向かって、多くの自動車交通が流入  
平面駐車場の増加による都市のスポンジ化



歩行環境の悪化

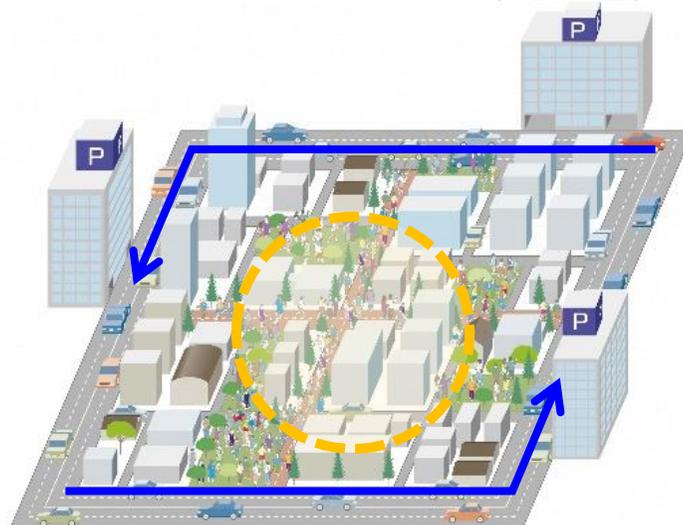


平面駐車場(低未利用地)  
の増加



### “人中心”の都市空間

外縁部の立体駐車場に自動車を誘導、  
人中心の空間を形成



歩いて楽しめるまち

- ・ほこみちの指定
- ・市民会館前
- ・辛北道路の歩行空間化

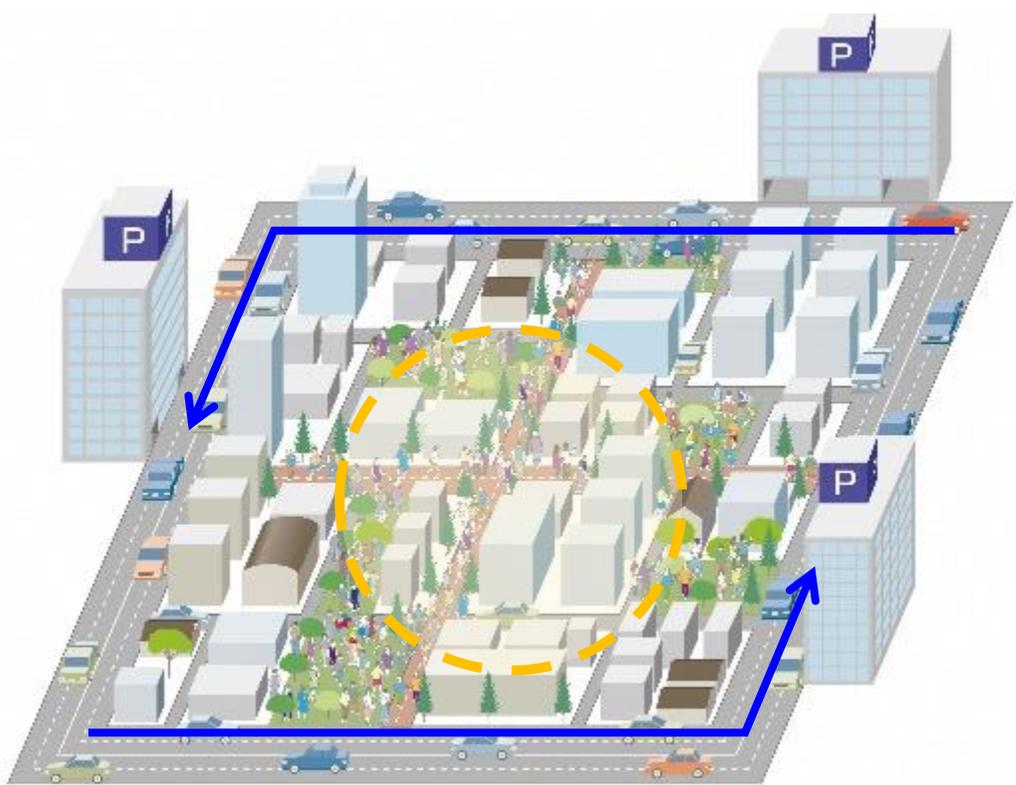


土地の有効利用

- ・まちなか再生プロジェクト

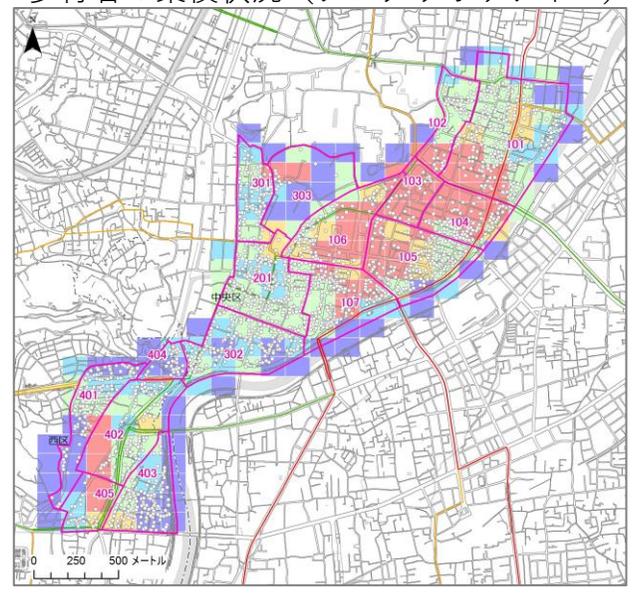


- まちなかの中心部は人中心の空間を目指すため、その外側に、自動車交通を誘導します。
- 『人中心とするエリア（自動車の流入を抑制する）』と『その外縁部（自動車の流入を受け止めるエリア）』を設定します。

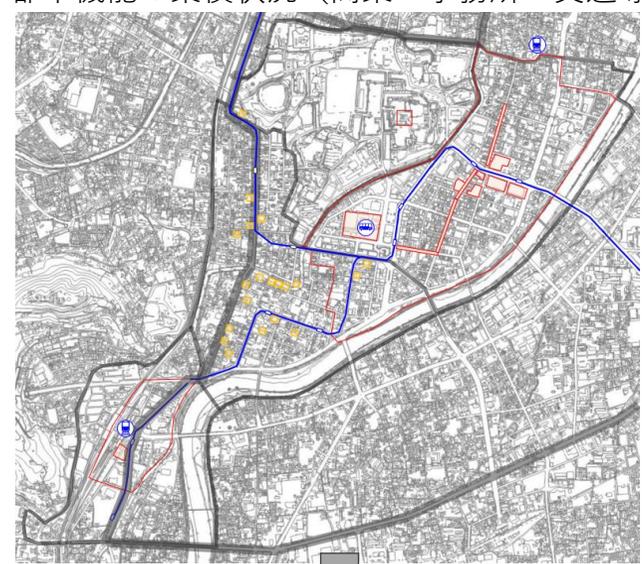


○ 歩行者中心のエリア設定にあたっては、『歩行者の集積状況』『都市機能の集積状況』『自動車交通の状況』などから総合的に検討を行います

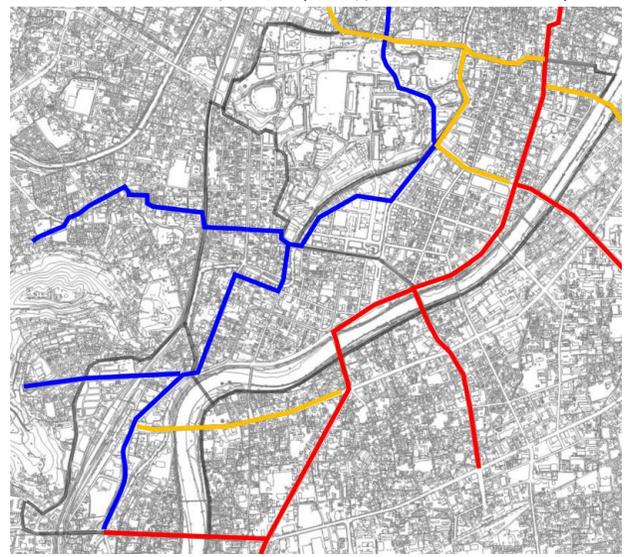
歩行者の集積状況（ログウォッチャー）



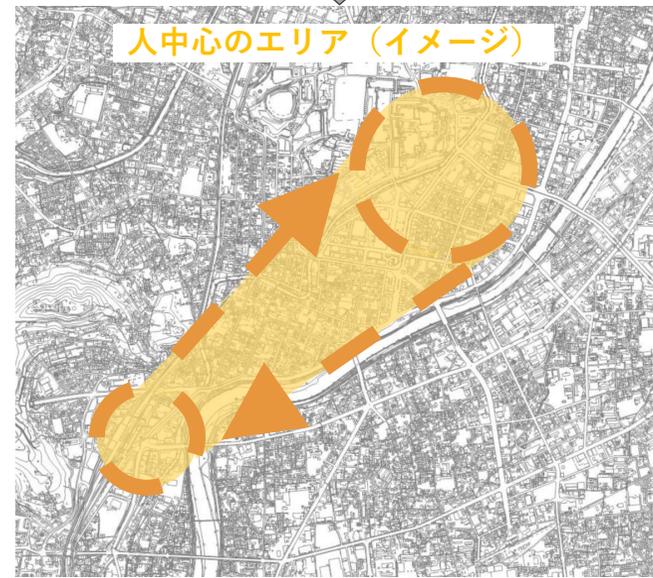
都市機能の集積状況（商業・事務所・交通等）



自動車交通の状況（道路交通センサス）

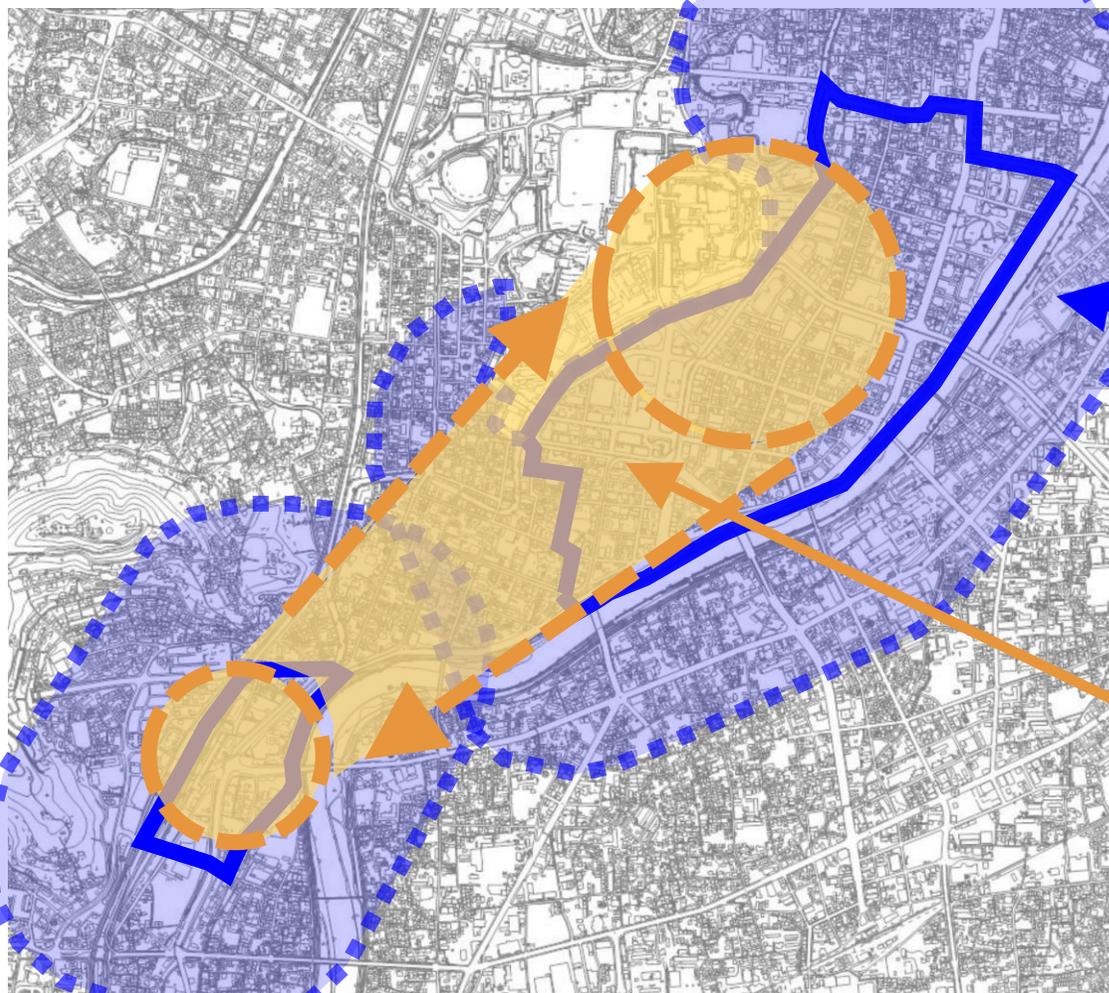


人中心のエリア（イメージ）



## エリアの設定のイメージについて

- まちなかから概ね500mのエリア（附置義務駐車場を隔地できるエリア）から、
- 人中心の都市空間を整備するエリアを除いたエリアを財政支援の対象とする方針とします。
- 具体的なエリアについては、次回以降の委員会にて示す予定です。



集約駐車施設の整備を促進するエリア  
【財政支援の対象とするエリア】

人中心の都市空間を整備するエリア

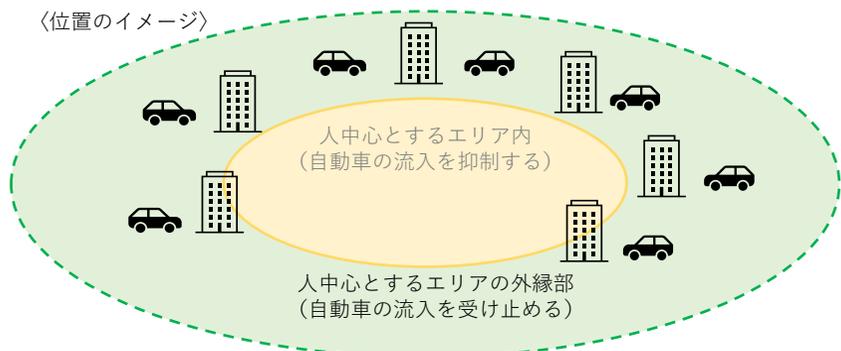
## ⑤議題

集約駐車施設の財政支援について

- 集約駐車施設に求められる基本的な機能として、まちなかの**外縁部に自動車交通を誘導する**ための「**設置場所（エリア）**」や「**交通円滑化（渋滞区間を助長しない等）**」が考えられます。
- また、まちなかに**来訪する多くの方が利用する施設**であることから、「バリアフリーの推進」や「防災機能の強化」などに取り組むことで、**まちづくりにも寄与し得る施設**であると考えられます。
- このことから、『自動車交通をコントロールする機能（外縁部への誘導）』と『まちづくりへの寄与』を組み合わせ、**総合的に歩いて楽しめるまちを推進する駐車場整備**を促進することとします。

## 自動車交通をコントロールする機能

〈位置のイメージ〉



### 集約駐車施設認定要件

- ① 滞在快適性等向上区域かつ駐車場整備地区の地域内又は当該地域からおおむね500m以内にあること
- ② 収容台数が50台以上の立体駐車場であること
- ③ 入庫待ち渋滞が発生していないこと
- ④ 歩行者利便増進道路に出入口が面していないこと
- ⑤ 渋滞区間に出入口が面していないこと
- ⑥ 幹線バス路線に出入口が面していないこと
- ⑦ 駐車場法の技術基準に適合した駐車場であること
- ⑧ 新耐震基準に適合した立体駐車場であること

+

集約駐車施設の整備を促進するエリアであること

## まちづくりへの寄与



- 交通円滑化やまちづくりに寄与する立体駐車場について、**①新たな駐車場の建築**と**②既存の駐車場に対する保全・機能強化**の両面から支援を行い、整備の促進と維持を図ります。
- 基本的な要件として、外縁部へと誘導するためのエリアの要件と渋滞等を助長しない（集約駐車施設認定要件※を基本とする）こととします。
- また、建築については、基本要件に加えて、**更にまちづくりの寄与を行うものは拡充**を行います。

※駐附置義務駐車場を隔地できる集約駐車施設を認定するための要綱に掲げる要件

### ①新築に対する支援（案）

	支援対象	要件
交通円滑化 (基本メニュー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 設計費の一部</li> <li>・ 建設費（設備費）の一部</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 集約駐車施設の整備を促進するエリアであること</li> <li>・ 集約駐車施設の認定要件を満たすこと</li> </ul>
まちづくり寄与 (拡充メニュー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 設計費の一部</li> <li>・ 建設費（設備費）の一部</li> <li>※上記の補助額をかさ上げ</li> </ul>	<p>※上記に加え、以下の要件を満たす</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多様な移動サービスとの連携（シェアサイクル等）</li> <li>・ 防災機能の付与（備蓄倉庫・一時避難所等）など</li> </ul>

### ②既存駐車場に対する支援（案）

	支援対象	要件
保全・機能強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 設備の修繕費</li> <li>・ 障がい者等用駐車場の整備</li> <li>・ 荷さばき駐車場の整備 など</li> <li>にかかる費用の一部</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 集約駐車施設の整備を促進するエリアであること</li> <li>・ 集約駐車施設の認定を受けること</li> </ul>