

熊本市駐車場適正配置検討委員会〈第七回〉

1. 日時および方法

令和5年3月24日（金）午前9時30分～午前11時10分

2. 出席者

（1）委員（12名）

円山委員長、岡村委員、増永委員、坂本委員、西嶋委員、平野委員、藤田委員、
櫻田委員、上田委員、徳丸委員、玉野委員、山浦委員（井代理）

（2）事務局

市街地整備課：上野課長、山下主査、馬田技師、福田主事、小山主事

3. 議事

（1）開 会

（2）委員長の選出について

（3）議事

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

（4）閉 会

4. 議事の概要

■ まちなか駐車場適正化計画について

- 熊本市では、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た様々な取り組みを行っている。
- 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、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方針。
- 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する。

■ 財政支援の目的（エリア設定）について

- 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るための財政支援を行う。
- 「人中心とするエリア」と「その外縁部」を設定し、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する。

■ 議題 集約駐車施設の財政支援について

- 集約駐車施設の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）」が考えられる。
- 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る。
- このことから、『自動車交通をコントロールする機能』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。
- 新たな駐車場の建築と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る。

【議題に対する質疑応答】 発言者 ○：委員 ●：事務局

議題：集約駐車施設の財政支援について

■まちづくりにおける駐車場の在り方（ビジョンの必要性等）に関するもの

【ビジョンの必要性等について】

（西嶋委員）

○駐車場は長期的に運用していく施設であるため、今後の在り方について長期的なまちづくりの姿をどう考えているのか示す必要があると思う。

○まちづくりに寄与する駐車場を評価するという財政支援であるならば、そもそもこのエリアでどのようなまちづくりを目指しているのか、ビジョンがないと議論を進めていくことが難しいのではないかと。

（坂本委員）

○中心市街地活性化の観点からすると、自転車利用者にもまちなかに来てほしいが、それが渋滞を助長し、活性化を阻害する状況もあり得るため、外縁部に立体駐車場を整備し、自動車を外側に誘導するという考え方は方向性としては正しいと思う。

○一方で、「まちづくりへの寄与」という漠然とした話では投資が難しいため、まちづくりの方針や理念を示し、理解してもらうことでうまく誘導することが重要ではないか。

○そのような方針の元で、まちなか交通の円滑化や土地の有効活用を促進することで、消費経済が進んでいくようなまちづくりというものを進めていかなければと思う。

（西嶋委員）

○様々な移動手段が出てきている一方、リモートの発達により移動が減少するなど、変動要因が多くある中で、利用者視点の検討をどのぐらい深めるかが重要であると思う。

○利用者の移動方法の変化を想像しながら、エリア内での移動の仕方も含めてビジョンを示すことで進むべき方向が見えてくるのではないかと。

○また、中心市街地の衰退を食い止めるためには、商業に加え居住も含めたミクストユースのライフスタイルを提供することも重要だと考えられることから、まちなか再生プロジェクトと連動していくことでより効果を発揮できる施策だと思う。

●まちづくりのパーツである駐車場の施策を検討する上で、そもそもどのようなまちにしていきたいかというビジョンは非常に重要だと認識している。

●また、エリアについても多角的な視点からの検討が必要であると考えており、都市マスタープランや立地適正化計画、民間と共同で取り組んでいるグランドデザイン 2050 等を踏まえ、庁内関係部署や民間関係者とも議論を進めていきたい。

●駐車場施策の検討（人中心エリア⇄外縁部エリア）という切り口から、まちの将来像について議論を活性化させていきたいと考えている。

(円山委員長)

- 大変本質的な指摘であり、エリアのまちづくりをどうするかというビジョンがなければ制度をつくっても長期的な方針について議論しにくいということに納得した。
- 将来のビジョンを具体的に決めていく作業を今後行っていく必要があると考える。

【多様な移動の在り方について】

(平野委員)

- 高齢社会で車を使わない方や免許を返納する方が増え、移動手段の確保が非常に厳しくなると思うが、そういった方々もまちなかに呼び込むことを考えているのか。
- デマンドタクシーでの移動も考えられるが、どういう方がどのようにまちなかの駐車場を利用するのか、また、実際に誰もがまちなかに来やすくなるということが実現できるのか想像出来ない。
- 高齢者に限らず様々な方の移動を支援するため、グリーンスローモビリティのような保管する移動手段の導入についても検討しており、誰もが移動しやすい環境づくりができればと考えている。
- 主な自動車利用者は外縁部の立体駐車場に駐車し歩いて中心部に来てほしいと考えているが、車椅子使用者や集配トラックなど、中心部への駐車が必要なものもあるため、エリア内外のニーズに応じた適正な駐車場の整備を促進する必要があると考えている。

■補助金の要件等に関するもの

【財政支援の対象（エリア等）について】

（増永委員）

- エリア設定で中心部のエリアが財政支援の対象外となると、既存駐車場を営んでいる事業者との軋轢が生じる恐れもあるため、エリア設定は慎重に行った方が良く考える。
- また、既存の立体駐車場の有効活用や建設後の維持の部分も検討していただけるとありがたい。
- 外縁部に駐車場を整備することを促進する一方で、車いす利用者用駐車場や荷さばき駐車場等は中心部に一定程度確保する必要があると考えていることから、バランスをとりながら制度設計を検討してまいりたい。
- また、既存駐車場の有効活用等については、補助金メニューの保全・機能強化において支援することを想定している。

（平野委員）

- 既存駐車場の保全・機能強化とはどのようなものと考えているのか。老朽化や車いす利用者用駐車場も十分確保されていない状況でイメージがつかない。
- 駐車場を維持していく上で必要となるゲートや設備等の修繕にかかる経費の補助、車椅子利用者用の駐車場や荷さばき施設の整備等についての支援を想定している。

（増永委員）

- おおよそ 20 年前からではあるが、200 台以上の駐車場の場合は、車いす利用者の駐車場の設置※が課され、使いやすい精算機を採用しているものもあり、最近の駐車場は利便性が向上していると思う。（※50 台毎に 1 台ずつ整備）

【スポンジ化対策を推進する施策について】

（岡村委員）

- 中心部の小さな平面駐車場を減らし（スポンジ化対策）、外縁部の立体駐車場に集約することを促進するような制度になるといいと思う。
- ご意見のとおり、まちなかの平面駐車場は、可能な限り土地利用の転換をしてもらいたいと考えており、土地利用の転換に関して、既に実施しているもので、まちなか再生プロジェクト制度がある。
- また、本財政支援においても、スポンジ化対策に資する駐車場整備を行う場合は、金額をかさ上げする等の制度設計を検討したい。
- 他都市の事例（京都市の空き家に対する課税）などを参考に、本市のまちなかにおいても、平面駐車場に税金を課し、土地の流動化を図る制度などの仕掛けを試みても良いのではないか。
- 税については実現可能かどうかを含めて研究し、次回以降の委員会で示すことができれば

ばと考える。

■その他

【財政支援の名称について（類似した名称との区別）】

（西嶋委員）

- 財政支援の名称にある「集約駐車施設」の定義とは何か。対象が明確になるような名称にする工夫も必要と考える。
- ご指摘のとおり、附置義務条例に関連する「集約駐車施設」とは異なる為、明確に区別できるわかりやすい名称が必要であると思う。改めて検討を行いたい。

【駐車場利用者の利便性向上について】

（増永委員）

- 将来的に駐車場の満空情報を MaaS 等に組み込み、わかりやすくすることも検討してもらいたいと思う。
- MaaS は主に公共交通利用促進を目的としたサービスであるが、来街する自動車の円滑化を図る仕組みを構築することも重要であると考えている。（計画施策 E-3 満空情報プラットフォームの構築に向けた研究）

【計画の目標台数の考え方について】

（平野委員）

- 目標値に掲げている 3,000 台の減少の考え方を示してほしい。
- 将来の人口減少や公共交通利用への転換により、駐車需要が減少することを見込んで設定している。駐車場の整備自体を規制することは出来ないため、まちなか再生プロジェクトや附置義務駐車場台数の緩和等の施策によって、徐々に減らしていくということを考えている。

【郊外の駐車場のあり方について】

（岡村委員）

- 当該財政支援は中心市街地周辺部を対象としているが、郊外の路面電車周辺の駐車場整備（パークアンドライド駐車場）はどうなのか。
- 中心部だけではなく、郊外でも自動車利用者が多い地区などを狙って、本施策とセットで考える必要があるのではないか。
- 当委員会は中心市街地を対象に議論をしているところであるが、まちづくりの観点では、多核連携都市として、地域拠点と中心市街地をネットワークで結び、さらに市電等についてもネットワークとして結んでいくことを進めているところである。

- 地域拠点については人口減少への対応として、都市機能の充実や拠点間の移動について別の場所で議論を行っている。
 - そのような情報も当委員会にお示しし、どこまで議論するのかご意見をいただけるように進めてまいりたい。
- (市交通部局にてパークアンドライド駐車場の利用促進に関する社会実験等を実施。)

【公共交通の利用促進について】

(徳丸委員)

- 公共交通機関では乗務員が不足しており、乗務員の確保に向けて、各社で取り組んでいる。
- ベストミックスの考え方は、公共交通機関の観点からするとありがたい話であり、バスの専用レーンをより多く設け、外縁部に駐車し、公共交通機関に乗り換えることでスムーズに中心地まで行けるというものがあると、構想的な部分に近づくのではないかなと思う。
- 公共交通の利用促進については駐車場の観点から寄与できる部分がどれほどあるかわからないが、重要な施策であるため、市の他の部署とも連携しながら、取り組んでまいりたい。

【荷さばき駐車場の整備促進等について】

(上田委員)

- 人手不足に加えて 2024 年問題も迎える中で、2 人での配送作業を行っている現状は、非常に難しいと感じているが、荷捌き駐車場の検討もしてもらっているため、それを利用しながら配送を進めていきたい。
- インセンティブを付与する話もあったが、税金を使用しているため、課税による補充といった対策もセットで考えるとよいと思う。
- 色々な分野の方々とよりよい改善策について議論しながら、熊本市が目指す、歩いて楽しめるまちづくりに協力していきたい。

(円山委員長)

- 荷捌き駐車場の整備は配送のドライバー不足の問題に寄与する視点となる。
- 駐車場に税金を課すことでお金の流れが変わり、うまくいくこともあるかもしれない。

■終わりに

(円山委員長)

- 大きな方向性としては問題ないが、そもそもどのようなまちを目指すのかといった、長期的なまちづくりのビジョンを示すことが必要であるということであったと思う。市の方で再度議論をお願いしたい。