

第8回 熊本市駐車場適正配置検討委員会

令和6年3月

熊本市
市街地整備課

次第

(本日のテーマ)

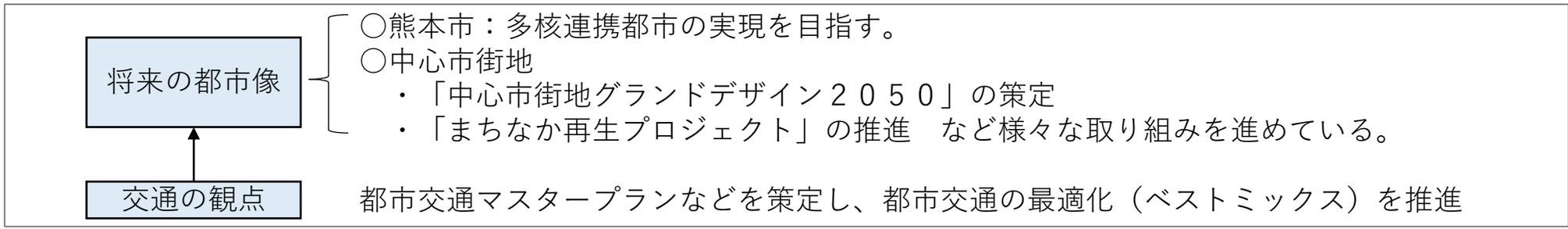
○まちなか駐車場適正化計画について

○中間報告のご意見報告

○(議題) まちなか駐車場の在り方について

議題1 駐車場の外縁部(外側)への誘導について

議題2 歩行者優先エリア(内側)に必要な駐車場について



まちなか駐車場適正化計画

- 本計画の法的な位置づけ
 - ・ 駐車場法第4条に基づく駐車場整備地区における路外駐車場の適正配置等に関する計画
- 目標年次
 - ・ 令和2年（2020年）～令和12年（2030年）
- 役割
 - ・ 『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、駐車場の観点から都市交通の最適化（ベストミックス）を推進。
 - ・ 駐車場を「コントロール（総量と配置の適正化）」し、これからのまちづくりに活かすための方針等を示す。

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～

平面駐車場からの土地利用転換を図る財政支援制度

平面駐車場等の低未利用地

にぎわい施設の充実

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～

自動車の流れをまちなかから、外縁部に誘導

人中心の空間

運賃サービス等による公共交通利用促進（附置義務台数の緩和制度）

TICKET

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～

障がい者等用駐車場

荷さばき駐車場の整備促進

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

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	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	R2.4.1～ 開始	22件 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		R4.10.1に 改正及び制定	4件 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			
		C-2 附置義務駐車施設の隔地距離の緩和	6件	小規模駐車場届出条例の制定	
		D-1 小規模駐車場の構造を整序化			
		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			
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		第二期委員会で検討			
E-1 共通駐車券の導入					
R7	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					

駐車場の在り方について

- 集約駐車施設から目的地まで歩きやすくなる仕掛けが必要ではないか。
 - ウォークアブル計画との連携をはかった駐車場の在り方を考えるべき。
 - 市有駐車場の在り方
庁舎建て替え、熊本城駐車場、国際交流会館などの駐車場はどうなるのか。
 - 観光バス乗降所の整備・荷捌き駐車場も整備してほしい。
- 2024年問題に直面しているため荷捌きを安心してできる環境がほしい。

まちなか駐車場の在り方について
・ 駐車場実態調査

駐車場の現状について

- エリア決定をするための数値的根拠が必要。
⇒ 駐車場が不足しているエリアはどこなのか。
⇒ 適正な位置とはどこなのか。

歩行者優先エリアの設定について

- エリアの設定については、今後の議論で何パターンか示してもらいたい。
- 既存の駐車場に大きな不利益が出ないようエリアの設定は慎重に進めてほしい。

議題①
駐車場の外縁部への誘導について

財政支援について

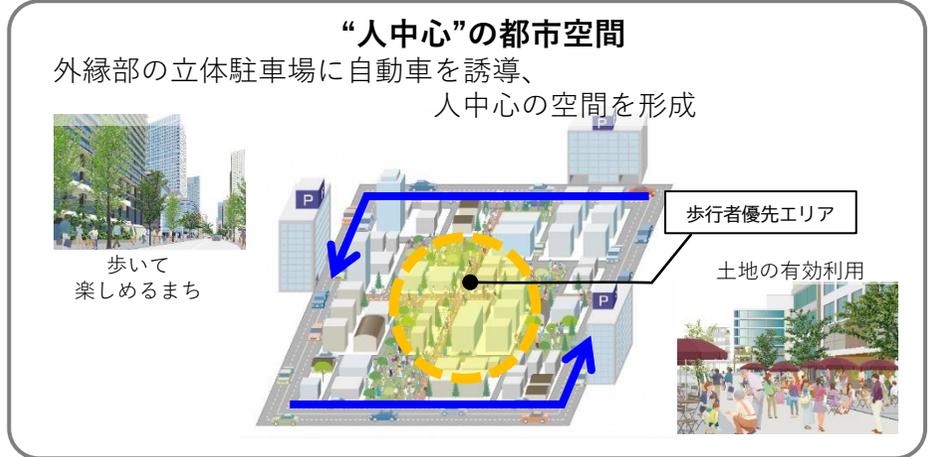
集約駐車施設の建設について	●集約駐車施設を建設するための土地もない上に、土地があっても駐車場を建設するような情勢ではないのでは。
要件について	<ul style="list-style-type: none"> ●一般の方が利用できるトイレを設置してほしい。 ●土地の集約に関する要件を入れてほしい。 ●車椅子使用者等用駐車マスは1階にまとめて確保してもらいたい。 ●外縁部へ集約するのであれば集約駐車施設からのラストワンマイルの補完手段が必要。 ●バレーサービスやカーシェアについても考えてもらいたい。 ●避難所として機能するような防災機能を強化してほしい。 ●雨に濡れない地下通路が欲しい。 ●電気自動車の充電ポートを増やしてほしい。

議題②
歩行者優先エリアに必要な駐車場について

まちなか駐車場の在り方について

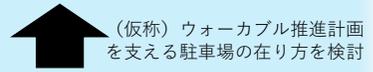
- **まちなかの外縁部に立体駐車場を配置・誘導**することで、中心部の自動車を減少させ、“人中心”の都市空間形成を推進する。
- まちづくりを考える際に、将来像がないと議論が難しい。⇒ **(仮称)ウォーカブル推進計画の策定を開始**
- **駐車場は、“車の流れ”、“人の動き”、“土地利用”等に影響を与えるまちづくりの重要なパーツであり、(仮称)ウォーカブル推進計画とも密接に関係する。**
- (仮称)ウォーカブル推進計画で目指すものと整合を図りながら**駐車場の在り方を検討**。⇒ **実態の把握も必須**

【R4年度 集約駐車施設の財政支援・共通駐車券の導入】



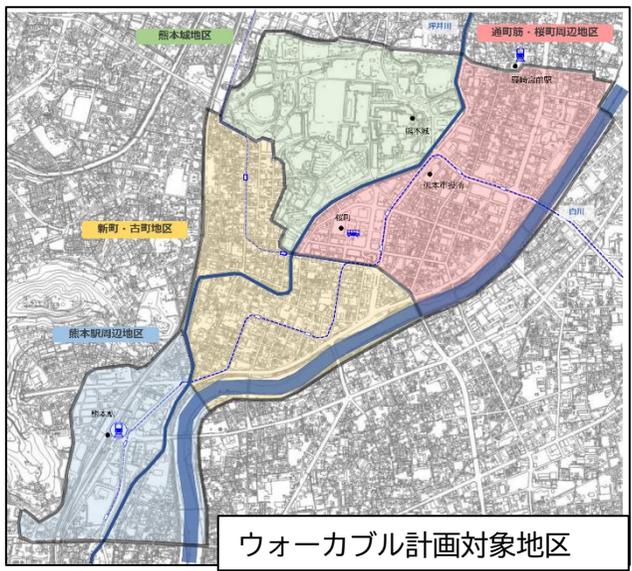
【R5年度 駐車場の在り方を考える】

(仮称)ウォーカブル推進計画の策定



まちなか駐車場適正化計画

- 【まちなか駐車場の在り方】
- ・駐車場の外縁部への誘導
 - ・歩行者優先エリアに必要な駐車場



駐車場の在り方を考えるために

【現状の把握】

R1年
熊本市駐車場実態調査を実施
⇒ R1以降まちなか駐車場の現状を把握できていない

↓

R5年度調査を実施
内側と外側の各視点からあり方を考える必要がある。

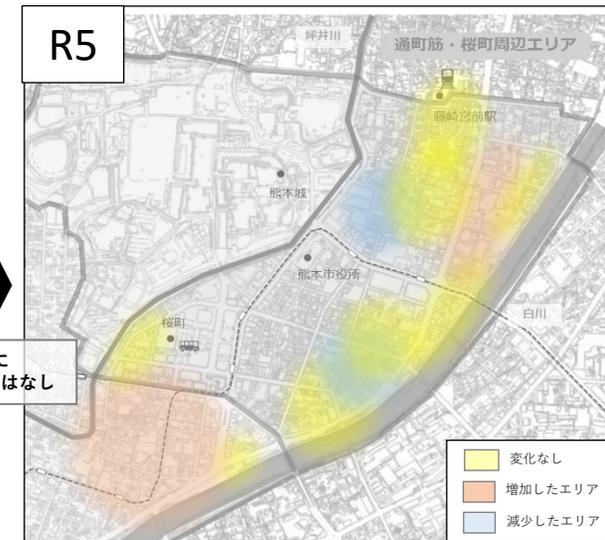
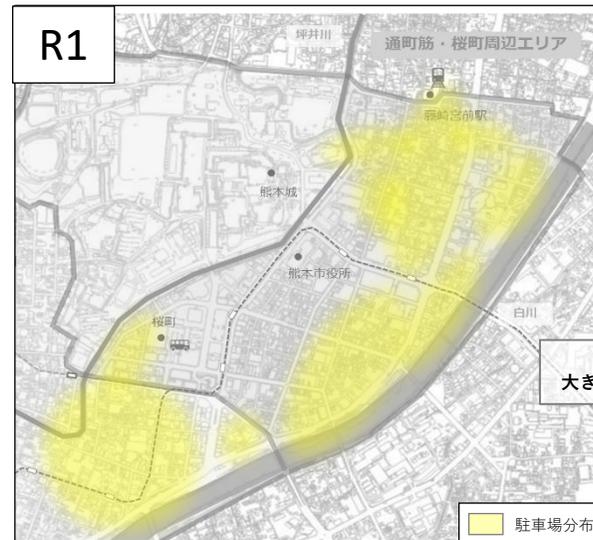
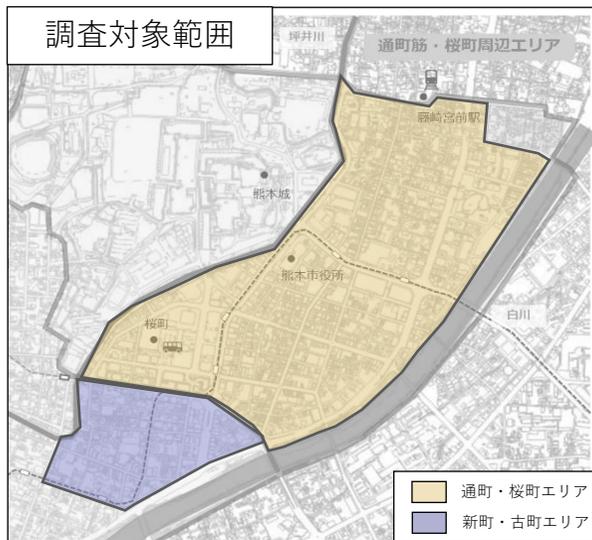
令和5年度駐車場調査（概要）

- 初回調査（R1.11）実施後の現況把握のため調査を実施（R6.2）。〔通町筋・桜町地区、新町古町地区の一部〕
- 調査項目：台数、運用形態、駐車場形状、料金、営業時間等。 R1調査項目から一部を抜粋。
- **全体として台数は減少の傾向にあるが平面駐車場は増加。**
- **外縁部の駐車場に関する施策と並行して、平面駐車場に関する施策にも取り組んでいく必要がある。**

調査結果

台数	合計								
	立体			平面			差		
調査年	R1	R6	差	R1	R6	差	R1	R6	差
合計	20,903	20,701	▲202	12,081	11,618	▲463	8,822	9,083	261
通町筋・桜町	17,643	17,127	▲516	11,409	10,845	▲564	6,234	6,282	48
新町・古町	3,574	3,260	314	672	773	101	2,588	2,801	213

※データ精査中のため数値が今後若干変化する可能性があります



- 全体 : 約200台 **減**
- 立体駐車場 : 約500台 **減**
- 平面駐車場 : 約300台 **増**

平面駐車場の増加について（考察）
 熊本地震やコロナ禍の影響から、テナントの撤退、建築物の解体等により空き地が増加
 ⇒建替えたとしても入居者がいるか、という不安が残る。
 ⇒運用しやすい平面駐車場へ転用して様子を見る。

実態調査結果

- 立体駐車場：収容台数の多いものは、幹線道路沿いに数多く分布している状況を改めて確認。
全体的には減少傾向。
時間貸・事業者・店舗の立体駐車場が減少し、月極やその他（マンション・アパート）のための立体駐車場が増加傾向にある。
- 平面駐車場：全体で増加しており、時間貸、月極の整備が増加。
特に月極は、令和元年からの増加率が高い。
- 立体は時間貸駐車場の利用が低下、平面は月極駐車場の需要が増加してきていることが推定される。

調査結果

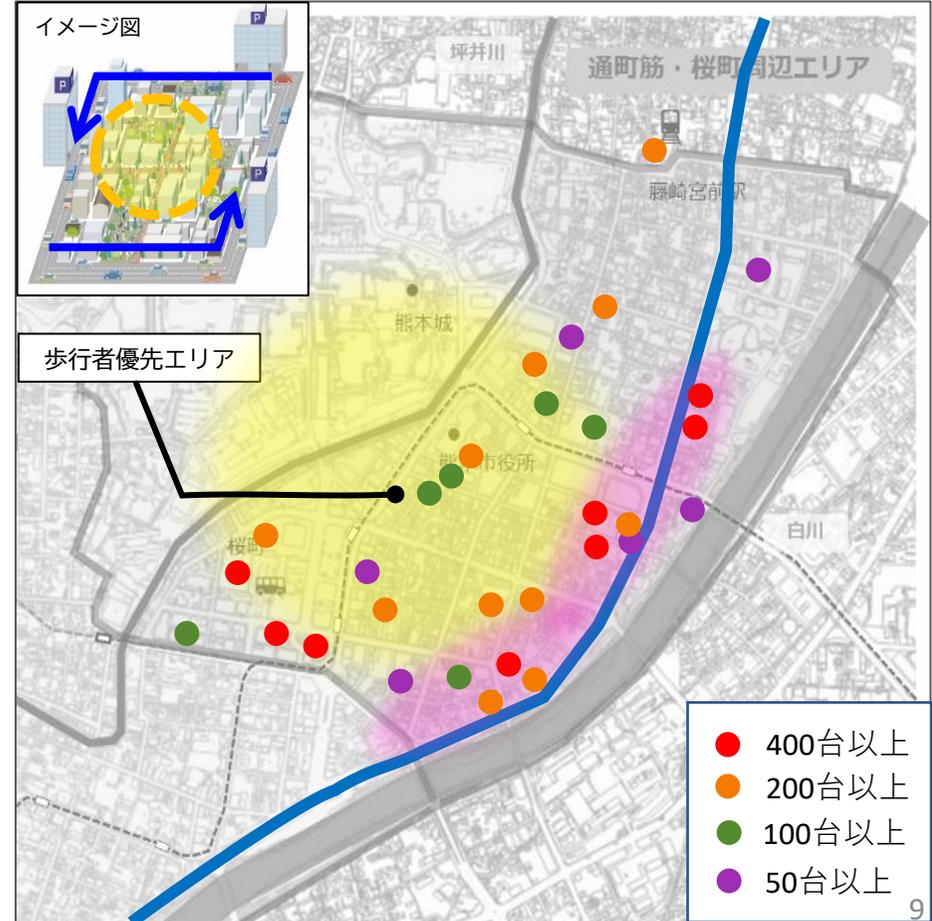
立体

台数	合計			通町筋・桜町			新町・古町		
	調査年	R1	R6	差	R1	R6	差	R1	R6
時間貸	9,926	9,565	▲361	9,926	9,565	▲361	0	0	0
事業者	656	560	▲96	589	461	▲128	67	99	32
店舗	926	631	▲295	664	369	▲295	262	262	0
月極	96	216	125%増 120	22	142	120	74	74	0
その他	477	546	14%増 69	208	308	100	269	338	69

平面

平面的台数	合計			通町筋・桜町			新町・古町		
	調査年	R1	R6	差	R1	R6	差	R1	R6
時間貸	3,566	3,780	6%増 214	2,974	3,097	123	592	683	91
事業者	1,086	1,091	0.4%増 5	675	614	▲61	411	477	66
店舗	1,170	1,008	▲162	740	678	▲62	430	330	▲100
月極	1,591	1,759	10%増 168	1,037	1,033	▲4	554	726	172
その他	1,409	1,513	7%増 104	808	844	36	601	669	68

駐車場分布図



これまでの取り組み

立体駐車場を外縁部に配置し集約する

施策

- 駐車場附置義務条例の改正 隔地距離の緩和等
 - 集約駐車施設の整備に対する財政支援
 - 共通駐車券の導入（駐車場利用を分散化） 等
- 第二期で検討

調査結果より

立体駐車場 月極は増加傾向、時間貸は減少傾向

⇒時間貸立体駐車場の利用者が減少していると推定される。

平面駐車場 時間貸、月極は増加傾向、店舗用は減少傾向

⇒時間貸よりも固定収入のある月極の方が運営しやすいことが推定される。

外縁部での立体駐車場整備への財政支援を急務とせず、ウォーカブル計画と整合を図りながら歩行者優先エリアを設定し、外縁部への誘導（外縁部の立体駐車場の利用率を高める）を促進。



【審議事項】外縁部の既存駐車場の活用について

これからの在り方

論点：外縁部への立体駐車場の整備（財政支援）よりも既存の活用による外縁部への誘導を優先して進めるか

論点①：段階的に外縁部の既存平面駐車場も活用するか

論点②：外縁部での既存活用のアイデア

- 満空情報や提携先のHP掲載 等

議題2 歩行者優先エリア（内側）に必要な駐車場について

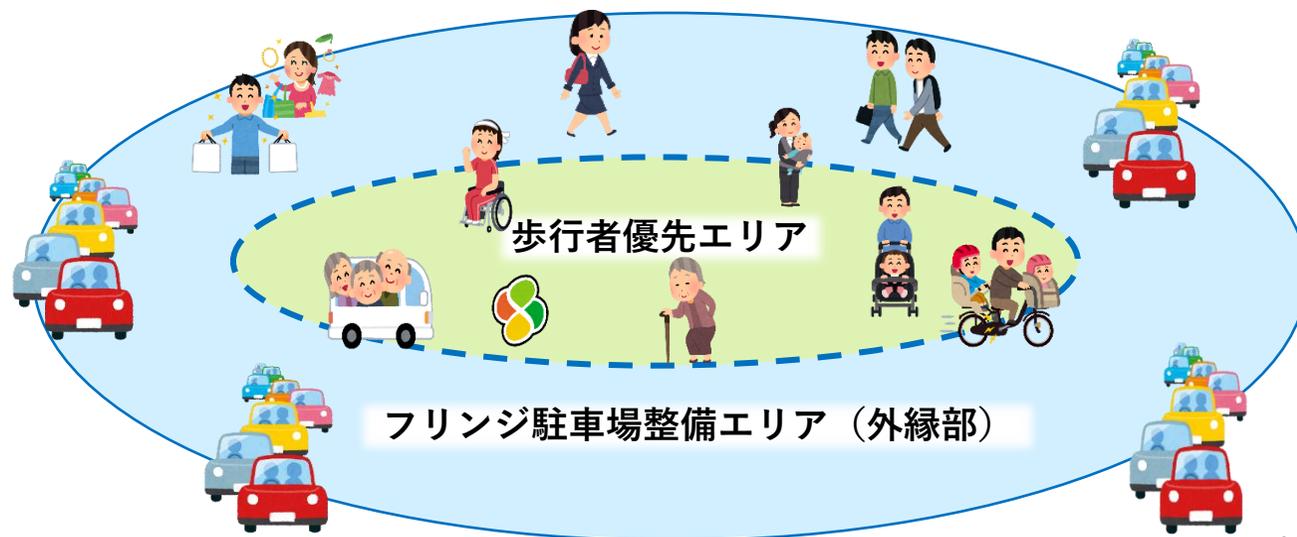
- まちなかには高年齢者、障がい者、妊婦、歩行が難しい方等をはじめ、荷捌き駐車場、観光バス乗降場などが必要と想定される。
- 運用形態ごとに利用者が異なるため、歩行者優先エリア内にどの利用者の駐車を受け入れることが望ましいかを整理。
- 今後のまちなかでの移動手段の変容を考慮し、まちなか⇄外縁部までの移動手段に対応するモビリティの停車場などの確保を促進することも必要。
- 歩行者優先エリア内に必要な駐車場は何かを整理。

まちなか駐車場の在り方（案） ○歩行者優先エリア内での駐車可 ☆外縁部への駐車を推奨

運用形態	時間貸		事業者		店舗		月極		その他（マンション・アパート）	
利用者の属性	高齢者	○	通勤者	☆	店員	☆	居住者	○	居住者	○
	身体障がい者	○	来客	☆	店舗利用者	☆	通勤者	☆	来客	○
	妊婦	○	荷捌き	○	荷捌き	○	店舗	○	荷捌き（宅配）	○
	観光客	☆					観光バス	○		

歩行者優先エリアに必要な駐車場（案）

- ・車いす使用者等用駐車場
- ・荷捌き駐車場
- ・居住者用駐車場
- ・新モビリティ用駐車場



歩行者優先エリアに必要な駐車場を増やす取り組み（案）

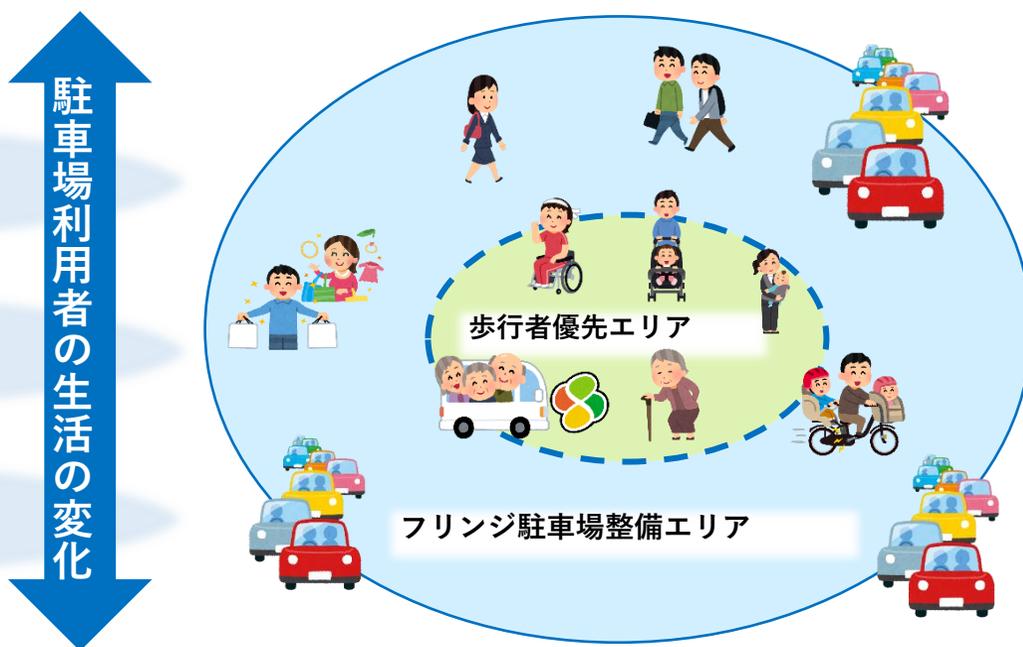
- 駐車場の多様な使い方を促進する（計画に位置付け）
 - ・ 駐車場事業者、オーナーへ駐車場の利用転換（歩行者優先エリアに必要な駐車場への転換）について提案
 - ・ トラック協会をはじめとした、運送業関係者へのニーズ確認
 - ・ 新モビリティに必要な受け入れ態勢の研究 等

行動変容イメージ（案）

歩行者優先エリア内の駐車場の利用転換
⇒ 必要な駐車場の確保が進む

歩行者優先エリアを避けた一般車の駐車
⇒ 歩行者優先エリア外から歩くことが日常

外側を利用したくなる仕掛けの検討
⇒ 歩行者優先エリア外で駐車することが日常



【審議事項】（案）

歩行者優先エリアに 受け入れる（駐車する）ことが望ましい対象者とは
必要な駐車場とは

施策の優先順位について

- 議題 1、2 を踏まえ駐車場施策のスケジュールの見直しも今後視野に入れていく。
- 平面駐車場の増加への対応として、**平面駐車場の利用転換（必要な駐車場への利用転換）や、台数の削減を目指すことを並行して進めていく必要がある**と考える。
- 外縁部への駐車場整備、歩行者優先エリアに対する駐車場施策、いずれも事業者や利用者への意見を求めながら実行に移していきたい。

時期	施策（当初）		施策（見直し（案））	
			内 側	外 側
R6	短期	B-1集約駐車施設（立体駐車場）の整備に対する財政支援	G-4駐車場の多様な使い方を促進する	★既存立体駐車場の活用方法を考える
		E-1共通駐車券の導入	H-1荷捌き等のルール化の推進	
R7	事業進捗等について評価		事業進捗等について評価	
R7	検討（中期）	G-4駐車場の多様な使い方を促進する	E-1共通駐車券の導入に向けた動き	
		H-1荷さばき等のルール化（場所・時間限定等）の推進	E-2さらに回遊性を高めるための共通駐車券の導入	☆集約駐車施設の認定促進
		H-2銀座通り等における観光バス乗降場の整備	H-2銀座通り等における観光バス乗降場の整備	
			★新モビリティの受け入れ環境の整備	
R7	研究	E-2更に回遊性を高めるための共通駐車券の導入		B-1集約駐車施設の財政支援
		E-3プラットフォームの構築に向けた研究	E-3プラットフォームの構築に向けた研究	
R12	事業進捗等について評価		事業進捗等について評価	