

# 熊本市駐車場適正配置検討委員会〈第二回〉

## 1. 日時および方法

令和2年5月8日(金) 書面開催

## 2. 出席者

### (1) 委員 (14名)

円山委員長、小葉委員、増永委員、坂本委員、西嶋委員、  
松川委員、前田委員、安田委員、河野委員、北川委員、  
上田委員、堀田委員、溝尻委員、寺本委員

### (2) 事務局

都市整備景観課、都市デザイン室

## 3. 議 事

議題1 駐車場整備計画(骨子)について

議題2 駐車場整備整備地区の見直しについて

## 4. 議事の概要

### 議題1 駐車場整備計画（骨子）について

- 本市では、地域の交通特性に応じた、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせた都市交通の最適化（ベストミックス）の構築を進めている。なかでも、中心市街地においては、一定の自家用車を受け入れつつも、公共交通主体の交通体系に転換を図り、『移動しやすく歩いて楽しめる』まちを目指す。この実現に向けて、駐車場の適正配置を進めるため、駐車場整備計画を定める。
- これまで、自動車の普及と都市の発展に伴い、駐車場の量的整備を図ってきた結果、現在は、駐車需要に対する駐車場が確保されている。
- また、今後、本格的に人口減少・超高齢化社会が進展すれば、自家用車が自由に使えない高齢者などが増え、自家用車の交通量が減少に転じると予想される。
- このことから、駐車場を『つくる』時代から『活かす』時代へと転換するため、駐車場整備計画を定め以下の施策を推進する。
  - ① 駐車場（土地）を『活かす』  
駐車場からの土地利用転換及び駐車場の効率的な配置を図り、経済を活性化する
  - ② 駐車場利用の最適化を図り、中心市街地の円滑な交通と活性化に『活かす』  
駐車場利用の分散化及び公共交通利用の促進を図り、交通を円滑化する
  - ③ 駐車場等の多様性を『活かす』  
駐車場として今までにない使い方を進め、誰もが安心して訪れられる環境を形成する

### 【議題1に対する質疑応答】

#### 〔将来構想を見据えた計画策定について〕

（西嶋委員）

将来構想としての中心市街地、都市圏におけるゴールの姿を共有した上で、バックキャストिंगのアプローチが必要。今後の技術革新（MaaSやパーソナルモビリティの導入）などを見据えた計画が策定されるべきであり、このことを踏まえ、駐車場が果たす役割を位置付ける必要があるのではないか。

（事務局）

ご意見の通り、将来構想としての中心市街地や都市圏における将来像等を踏まえ、本計画を策定することは重要と考えています。

本計画は、主に20年後の熊本都市圏の交通ネットワークの将来像等を示す「熊本都市圏都市交通マスタープラン」を踏まえ、策定するものです。

また、ご指摘のような、今後の技術革新に応じて、適宜見直しを行っていく必要があると考えており、駐車場整備計画においても社会情勢の変化等に伴う見直しの必要性について記載したいと考えております。

## **[基本方針① 駐車場（土地）を「活かす」に関して]**

**(坂本委員・小葉委員)**

中心市街地における必要以上の平面駐車場は、経済の衰退や安全性の課題を引き起こしているという課題をより明確に示すべきではないか。

加えて、平面駐車場が必要以上に供給されるロジックを示すことで、説得力が増し、理解が深まるのではないか。

**(事務局)**

ご意見を踏まえ、骨子を修正いたします。【「①土地利用」の観点（現状と課題）(P9)】

---

**(坂本委員)**

施策D「歩行者等に配慮した駐車場の構造とする (P12)」について、一定規模以上の駐車場について届出を義務付けることだけでなく、具体的にどのような指導等をするのかについても明記する必要がある。

また、安全上の課題はすぐに解決すべきであり、この問題の解決には「規制」が必要なのではないか。

**(事務局)**

ご意見を踏まえ、骨子を修正いたします。【「①土地利用」の観点 施策D 1 (P12)】

また、ご意見の通り、安全性の解決に向けては「規制」手法も必要であると考えています。安全性の確保に向けて、まずは、届出・勧告等により、適切な駐車場の配置を「誘導」したいと考えており、これでも解決しない場合には、「規制」手法の導入について検討が必要と考えています。

---

**(増永委員・北川委員)**

提案されている施策は、いずれも小規模な平面駐車場（コインパーキング）の設置自体を「規制」するものではないため、効果があるのか疑問である。

また、届出を義務づけるのであれば、一定規模以下のものを対象とするべきだと考えられ、その土地を都市開発会社等が円滑に開発につなげるような仕組みが必要だと思う。

**(事務局)**

ご意見のとおり、平面駐車場のコントロールには、「規制」手法も必要と考えています。この解決に向け、まずは、財政支援等の「誘導」手法により平面駐車場からの土地利用転換を促したいと考えております。これでも解決しない場合には、「規制」手法の導入についても検討が必要と考えています。

また、届出の対象は、小規模なものを含む一定規模以上の駐車場を想定しています。

都市開発会社がコインパーキングを買収し大規模開発につなげていくシステムの導入については、民間団体等と課題を共有し、検討を進めていくことが必要と考えています。

---

(堀田委員)

施策C「個別建物毎に整備されている、附置義務駐車施設を集約する」(P12)は、中心街地の道路混雑を引き起こす恐れがあるのではないかと。

(事務局)

ご意見の通り、中心部の特定の立体駐車場に車が集中し交通渋滞が発生している状況が見られます。このことから、中心部の外縁にある複数の立体駐車場へ駐車を誘導すること等により交通の円滑化を図りたいと考えています。

---

## [基本方針② 駐車場利用の最適化を図り、中心市街地の円滑な交通と活性化に『活かす』に関して]

(堀田委員・小葉委員)

駐車場をフリンジ部への誘導することにより、滞在時間(回遊性)が増加するという効果に疑問がある。

フリンジ駐車場利用者の滞在時間が長いという観察された事実について、そのロジックが示されるとより説得力が増すと考えられる。

(事務局)

ご意見を踏まえ、骨子を修正いたします。【「①土地利用」の観点(現状と課題)(P13)】

---

(溝尻委員・坂本委員)

障がいがある方などは、買い物をして大きな荷物を持って駐車場まで移動するのは大変なので、中心部に近い駐車場に優先して止められる仕組みがあればいいと思う。

また、情報を統合するプラットフォームは、誰でも手軽に利用できるアプリなどの開発に早急に取りかかって頂きたと思う。

(事務局)

ご意見のとおり、フリンジ化を進める一方で、中心部に車を停める必要がある方への配慮も必要であると認識しております。このことから、附置義務駐車場条例に、原則、敷地内に障がい者等用駐車場の整備を義務付けること(施策G2(P21))などを検討しております。

また、プラットフォームの構築(携帯アプリ等)についても、課題の洗い出しや必要な費用、実施主体などについて早期に研究を始めたいと考えています。

---

(河野委員・堀田委員)

都市交通の最適化(ベストミックス)を推進する観点からも、自動車交通の円滑化だけでなく、公共交通利用促進に向けた取組も推進して欲しい。

(事務局)

ご意見のとおり、公共交通機関の利用促進の観点は重要と認識しています。今回、附置義務条例の見直しにあたっては、施策F「公共交通利用促進措置等に応じた台数の緩和」(P16)を位置づけ、公共交通機関の利用を促進にも繋げたいと考えています。

### **[基本方針③ 駐車場等の多様性を『活かす』に関して]**

(松川委員・坂本委員・前田委員・堀田委員)

街のにぎわい創出の観点からも、まちなかの自動車交通を規制して、公共交通、観光バスの乗降の利便性を確保するなどして、歩行者優先のまちづくりをしてはどうか。

また、施策H2「銀座通り等における観光バス乗降場の整備」(P21)について、コロナ後のインバウンド復活に向けて、早急に実施していただきたい。

(事務局)

「移動しやすく歩いて楽しめる」まちの実現に向けて、まちなかを誰もが快適に過ごせる空間にするべく様々な検討を行っており、今年度より市民会館前の道路空間再配分の検討に着手しているところです。

銀座通り等についても早期に検討したいと考えています。

---

(上田委員)

施策H1「荷捌き等のルール化の推進」(P21)については、運送事業者に向けたルールだけでは解決できない。荷捌きの場所や時間の指定は、荷物の発送や受け取りを行う「荷主」の要請によるところが大きいことも踏まえて検討する必要がある。

(事務局)

ご意見を踏まえ、骨子を修正いたします。【「③駐車場の使い方」の観点 施策H1(P21)】

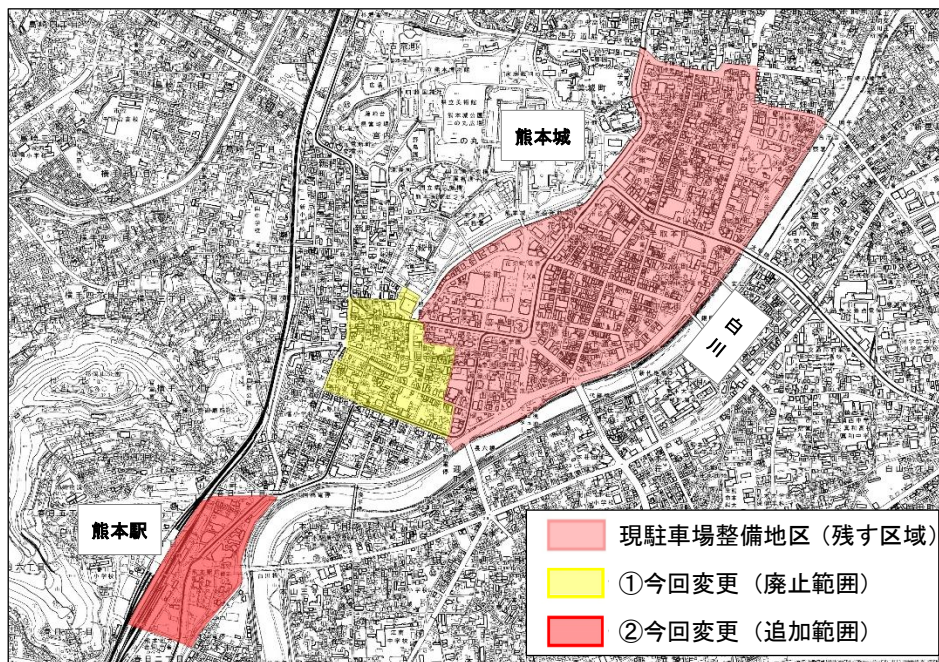
## 議題2 駐車場整備地区の見直しについて

- これまでは、自動車の普及と都市の発展に伴い、都市機能の集積が見込まれる区域等に駐車場整備地区を設定し、附置義務条例により建築物の新築に対して駐車施設の整備を義務付けることで、駐車場の量的な整備を図ってきた。
- 現在、駐車場整備地区においては、駐車需要に対する駐車場が確保されており、今後は、駐車場を『つくる』という目的から『維持・確保する』という目的へ転換期を迎えている。
- また、現駐車場整備地区においては、その趣旨や指定基準に照らし、区域の変更及び追加が必要と考えられている。
- 区域の指定にあたっては、『都市機能が集積している又は集積が見込まれ、自動車交通の著しい輻輳が見込まれる区域』を駐車場整備地区として残す（定める）こととする。
  - ※ 駐車場整備地区とは、自動車交通が著しく輻輳する地区において、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域。
  - ※ 都市機能が集積する地区は、多くの駐車需要が見込まれる。

これらを踏まえ、以下のとおり区域を見直したい。

- ① 現駐車場整備地区のうち新町・古町地区の一部については、自動車交通の著しい輻輳が見込まれないと判断し、区域を廃止する。
- ② 熊本駅周辺地区については、熊本駅ビルを中心に活発な投資が図られており、今後、都市機能の集積による自動車交通の著しい輻輳が見込まれると判断し、区域を追加する。

(新旧対照図(案))



## 【議題2に対する質疑応答】

### 【新町・古町地区の見直しについて】

(増永委員)

新町・古町地区の一部について区域を廃止することは必要だと思うが、残す範囲（慶徳小学校付近から南側）をどのようにして判断したのか。

(事務局)

駐車場整備地区指定の判断基準は、「都市機能が集積している又は集積が見込まれる区域」です。

慶徳小学校付近から南等については、近年、業務・商業系の開発が行われていることから、都市機能が集積していると判断し、区域内に残したところです。

---

### 【熊本駅周辺地区の見直しについて】

(小葉委員)

熊本駅周辺地区は区域の追加が必要だと考えられる。駅の西側についても、西環状道路等の整備により、アクセス増加、町の発展が予想されるが、区域を追加しないのか。

(事務局)

駐車場整備地区指定の判断基準は、「都市機能が集積している又は集積が見込まれる区域」です。

熊本駅の西側は、近年の業務・商業系の開発動向から、現時点では、都市機能の集積が見込まれないと判断し区域に含まないこととしました。