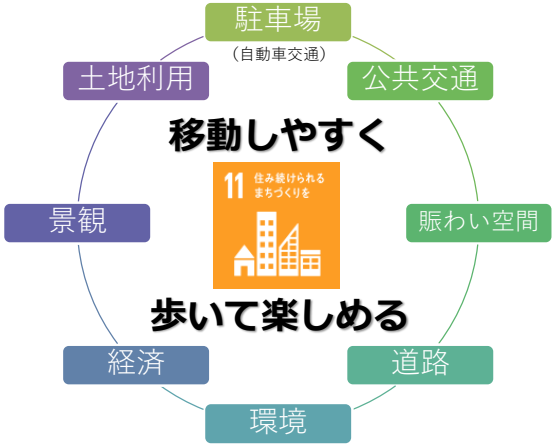
駐車場整備地区の見直し（案）について

1．中心市街地における取組の方向性　～移動しやすく歩いて楽しめるまちに向けて～

○熊本都市圏都市交通マスタープラン等において、**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）**を進めることとしている。
○なかでも、中心市街地は、**諸施策を総合的・一体的に取り組む**ことで、**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**を目指している。
○その実現に向けた取組の一つとして、**駐車場の適正配置を推進する**こととしている。

資料：熊本都市圏都市交通マスタープラン

▲ベストミックスのイメージ図



持続可能な都市に向けて、
駐車場施策をはじめ、諸施策を総合的・一体的に取り組み、
「移動しやすく歩いて楽しめる」中心市街地を目指す。

その実現に向けた取組の一つとして、
駐車場の適正配置を推進することとしている

・平面駐車場等からの土地利用転換　・附置義務駐車施設の集約化　・歩行者等に配慮した駐車場の配置
・駐車場利用を分散化　・既存の駐車スペース等の使い方の見直し　等

参考：熊本都市圏都市交通マスタープラン（抄）　**まちなか交通の整備方針**
○歩行者の安全性と快適性をさらに向上させるため、　（中略）　**駐車場の外縁部への配置等に努めます。**

本市では、中心市街地を対象として、駐車場の適正配置を推進。

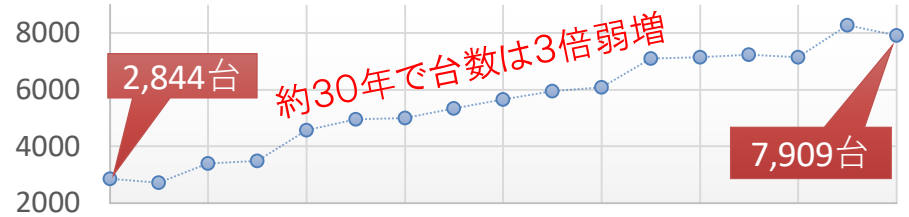
2．これまでの駐車場整備地区　～「つくる」ための地区～

○本市では、自動車の普及と都市の発展に伴い、不足する駐車場を補うため、
駐車場を「つくる」という目的で、駐車場整備地区を設定した。
○これにより、同地区においては、**附置義務条例が課され**、
一定の建築物の新築等に対して駐車施設の整備を義務付けることで、駐車場の**量的整備**を図ってきた。

☞*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**。*

■駐車場整備地区（約143.9ha）※下図赤枠内

■附置義務駐車場の推移



資料：自動車駐車場年報

■附置義務条例の概要

現　　状
1．対象地域
駐車場整備地区
2．対象建築物の用途及び規模
特定用途(店舗、事務所等)：2,000㎡超 非特定用途(住宅等)　　：3,000㎡超
3．附置義務台数の算定式　※下線部原単位
特定用途　：(特定用途床面積　−2,000)÷300㎡ 非特定用途：(非特定用途床面積−3,000)÷450㎡
4．附置場所の特例
建築物の構造又は敷地の状態により駐車施設を附置することが著しく困難又は不適当と市長が認める場合は、当該建築物の敷地からおおむね200m以内の場所に駐車施設を設置することができる。
5．荷さばきのための駐車施設
無し
6．車いす利用のための駐車施設
無し ※バリアフリー法により、特定路外駐車場及び一定規模以上の不特定多数の者、障がい者等が利用する建築物（特別特定建築物）については、バリアフリー基準に適合義務
7．自動二輪車のための駐車施設
無し（対象外）

3．これからの駐車場整備地区　～「維持・確保」するための地区～

（駐車場整備地区の目的の変化）
〇駐車場整備地区の指定から約50年が経過し、
駐車場整備地区は駐車場を「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。

なぜならば・・・

（駐車場の量的整備の終焉）
〇具体的に、現在では駐車需要に対する駐車場が確保され、
駐車場を「つくる」という、これまでの駐車場整備地区の目的が果たされている。

（まちづくりの転換）
〇また、中心市街地のまちづくりの方向性においても、**“車中心”を目指していた時代から、公共交通主体の交通体系とする「移動しやすく歩いて楽しめるまち」を目指す時代へと変化**が生じている。
〇しかし、**公共交通主体の交通体系を目指す中においても、自動車交通との共存**が必要であり、
その受け皿となる**駐車場は、将来にわたり必要量を維持・確保することが必要**である。

（区域見直しの必要性）
〇これらを踏まえると、**現駐車場整備地区においては、その指定する必要性が低い区域**が考えられる一方で、
地区外においては、今後の駐車需要見込みに応じて、新たに指定すべき区域も考えられる。

■現駐車場整備地区における時間貸駐車場の需給バランス

n=13,725台	平均	ピーク時
平日	54.2％	68.3％
休日	62.2％	85.2％

資料：R1年度熊本市調査

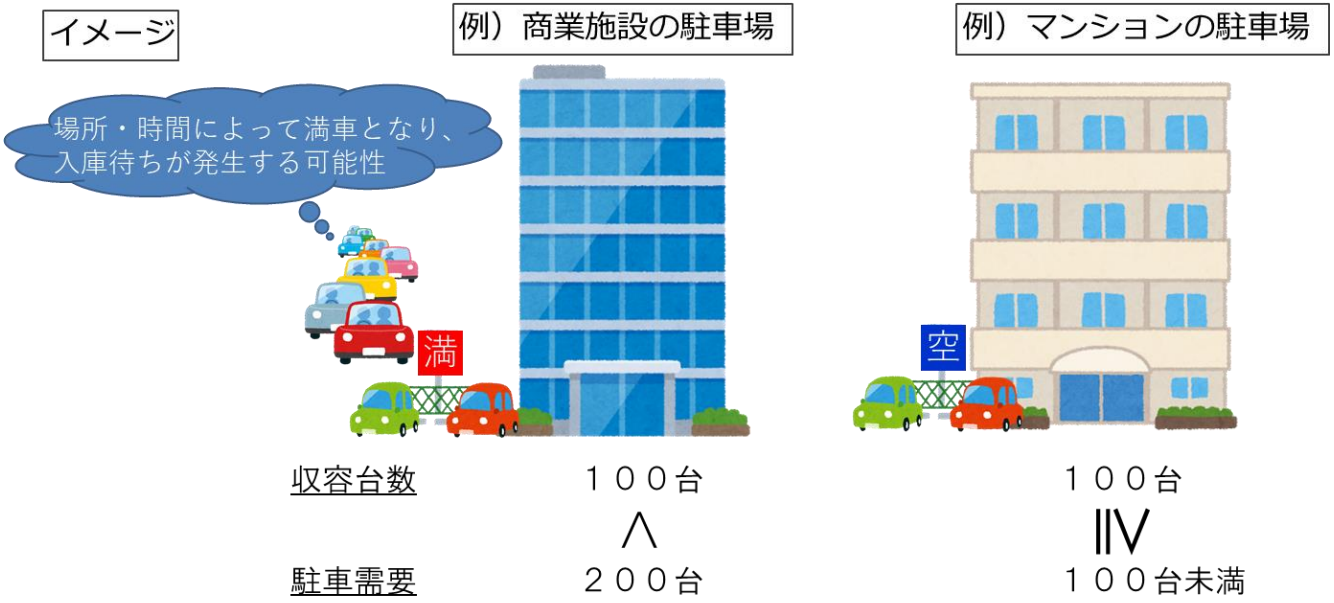
駐車場整備地区は「つくる」ための地区から「維持・確保する」ための地区へ見直す

４．駐車場整備地区の見直し基準（多くの駐車需要が見込まれる区域とは）

○具体的には、不特定多数の人が利用する建築物（以下、「都市機能」）の駐車場は、将来的にも多くの駐車需要が見込まれる（収容台数を超える駐車需要が見込まれる）ことから、国の運用指針も踏まえ、**「都市機能が集積している又は集積が見込まれる区域」は、駐車場整備地区として残す（定める）**。

参考：都市計画運用指針（抄）

*公共と民間の役割分担により総合的、重点的に駐車対策を推進すべき地区について積極的に駐車場整備地区を定めることが望ましく、例えば、**都市機能が高度に集積している商業・業務地区**等や、面的整備事業予定地区で**将来都市機能の集積が見込まれる地区**等が考えられる。*

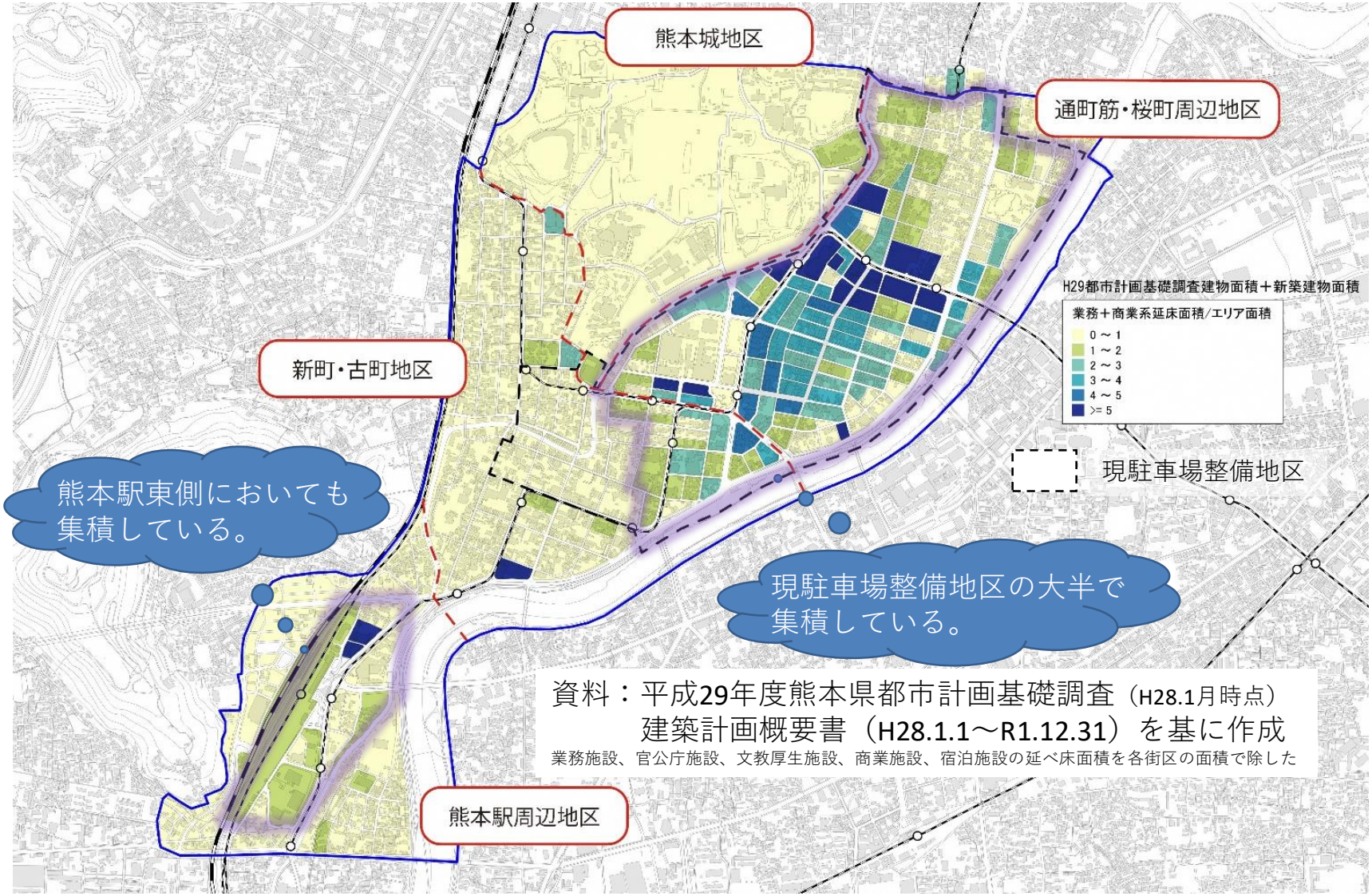


【駐車場整備地区の見直し基準】
実際の集積状況及びまちづくりの方向性を踏まえ、
①**都市機能（不特定多数の人が利用する建築物）が集積している又は集積が見込まれる**
⇒駐車場整備地区を残す（定める）
②**上記以外**　⇒区域を廃止する

5．見直し評価（都市機能が集積している又は集積が見込まれるか？）

（実際の集積状況）
〇通町筋・桜町周辺地区の全て及び新町・古町地区の一部において、集積している。
〇また、熊本駅東側において、集積している。

不特定多数の人が利用する建築物の集積または集積見込み状況



資料：平成29年度熊本県都市計画基礎調査（H28.1月時点）
建築計画概要書（H28.1.1～R1.12.31）を基に作成
業務施設、官公庁施設、文教厚生施設、商業施設、宿泊施設の延べ床面積を各街区の面積で除した

5．見直し評価（都市機能が集積している又は集積が見込まれるか？）

（まちづくりの方向性）
○**通町筋・桜町周辺地区及び熊本駅周辺地区**は、今後も**都市機能の集積を図る**。
○一方で、熊本城地区及び新町・古町地区は、歴史文化的な資源の保全・活用等を図ることとしており、大規模な商業施設の出店等を誘致するまちづくりを目指していない。

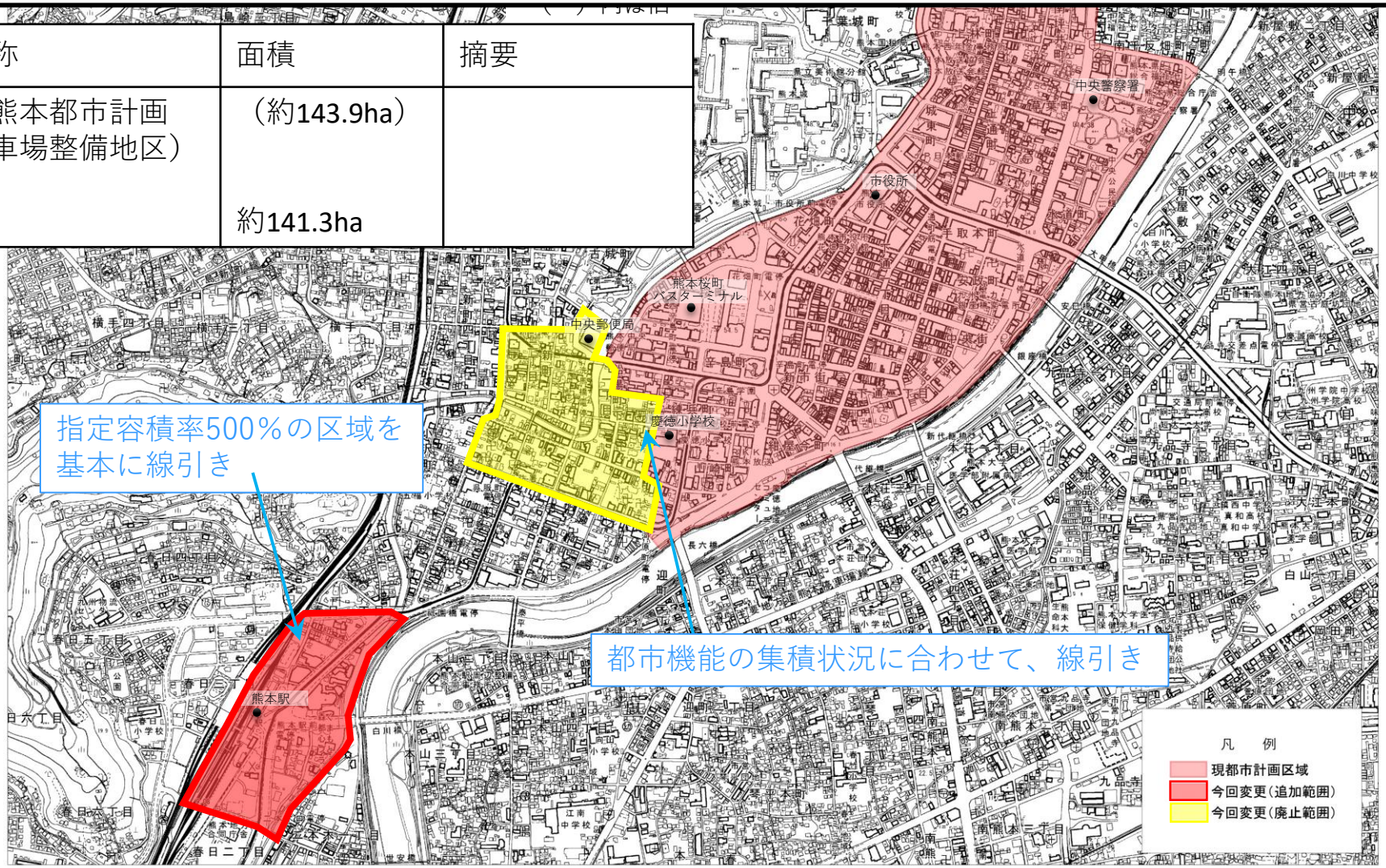
地区名	熊本城地区	通町筋・桜町周辺地区	新町・古町地区	熊本駅周辺地区
まちづくりの方向性	熊本城を中心に文化施設や都市公園等があり、歴史・文化の保全を図る。 	商業・業務集積が特に高い地域であるとともに、今後も広範囲の商圏を有する商業機能の維持・拡充を図る地域である。 	風情のある街並みや景観に配慮した城下町の魅力あふれるまちづくりを進めている。 	JR熊本駅を中心に交流機能の向上を図っており、熊本駅ビルの建設等を契機に、今後大きなにぎわい創出が図られる予定である。
不特定多数の人が利用する建築物	×	◎	△	◎
	文化的な拠点(重要文化財）として、**今後も大規模な商業施設の出店等は見込まれない**。	**既に都市機能が集積**しており、**活発に更新もされている**。 また、特定の駐車場において、利用者が集中し、駐車場の入庫待ち車両による交通渋滞が発生している。	歴史文化的な資源の保全・活用や地区内居住者等の暮らしを支える商業機能の維持・確保を図ることとしている。（**大規模な商業施設の出店等を積極的に図っていない**。）	熊本駅ビルを中心に活発な投資が図られており、**今後、都市機能の集積が見込まれる**。

6．新旧対照図(案)

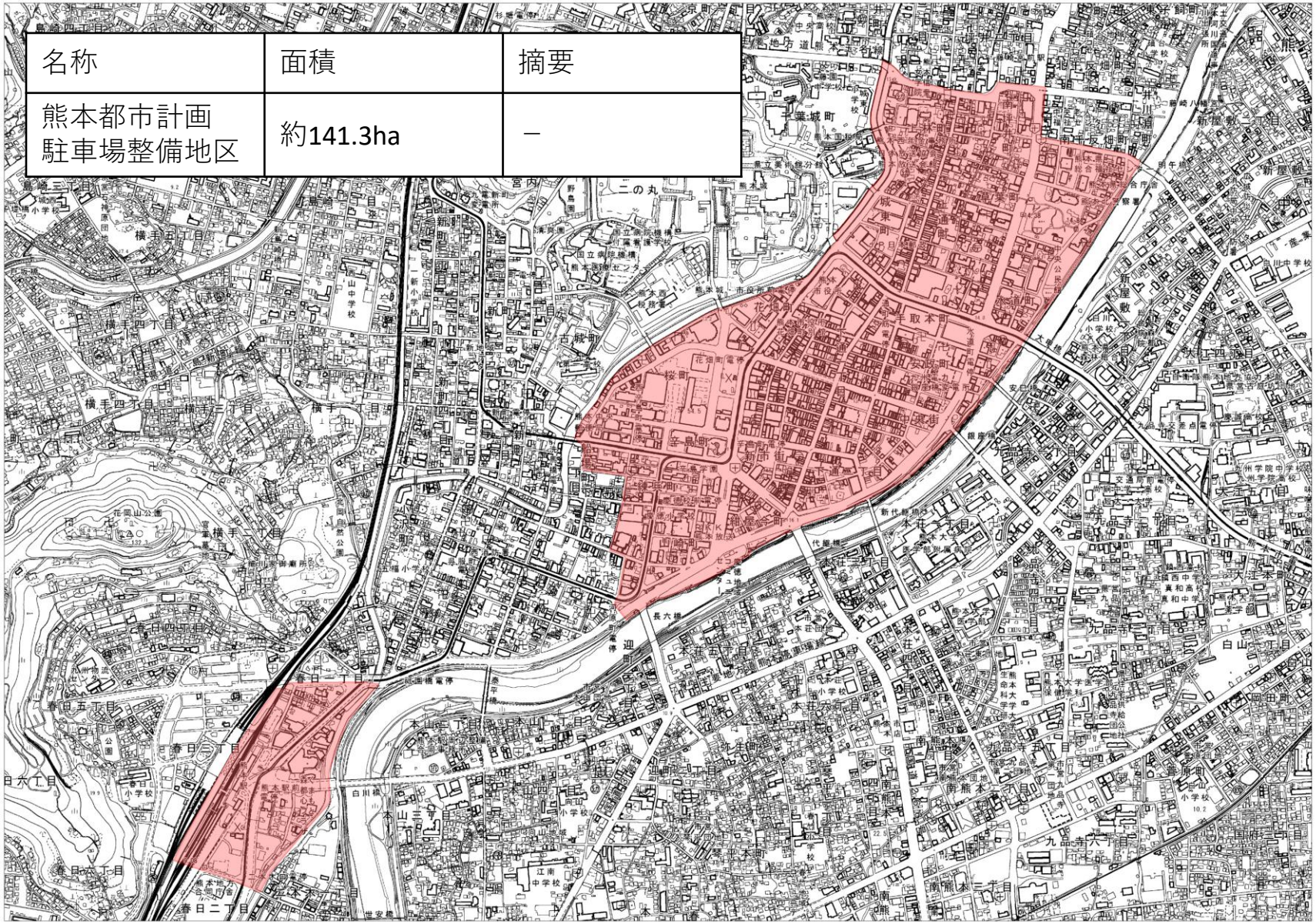
○**新町・古町地区**は、歴史文化的な資源の保全・活用等を図ることとしており、**大規模な商業施設の出店等を誘致するまちづくりを目指していない**。このため、地区の一部については、**自動車交通の著しい輻輳が見込まれない**と判断し、**区域を廃止**する。

○一方で、**熊本駅周辺地区**は、都市機能の集積が図られており、**今後も都市機能の集積を図るまちづくりを目指している**ことから、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。

名称	面積	摘要
（熊本都市計画駐車場整備地区）	（約143.9ha）	
〃	約141.3ha	



7．計画図(案)



名称	面積	摘要
熊本都市計画 駐車場整備地区	約141.3ha	－

参考　Q&A

Q１：都市のスポンジ化の抑制に向けて、青空駐車場をコントロールすべきことから、駐車場整備地区を積極的に指定すべきでは？

A１：駐車場整備地区においては、附置義務条例の制定により、同地区内における一定の建築物の新築等に対して駐車施設の整備を義務付けるものであり、**青空駐車場の整備を規制できるものではない**。
　このことから、低未利用地等からの土地利用転換に対する財政支援など、他の施策においてスポンジ化の抑制を図ることとしている。

Q２：新町・古町の一部を駐車場整備地区から削除しなくとも、特に問題ないのでは？

A２：駐車場整備地区は、駐車場を「つくる」ための地区であり、駐車場の量的整備は、既に一定の成果が得られている。加えて、新町・古町については、**歴史文化的な資源の保全・活用を図るまちづくりを進めており、大規模な商業施設の出店等を積極的に図っていない。**このことから、今後も**自動車交通が著しく輻輳することが見込まれないことから、駐車場整備地区から削除**するものである。
　また、都市計画運用指針においても、都市計画は社会経済状況の変化に対応して適宜見直すことが必要とされている。

参考：都市計画運用指針（抄）
都市計画制度は実際に使われてこそ有効に機能するものであることからすれば、この運用についても、上に述べた**社会経済状況の変化に的確に対応し、新規決定や追加のみならず、見直し・変更や整理を重視して行われることが望まれる**

Q３：駐車場整備地区から削除してしまうと、附置義務以上に駐車場が作られてしまうのでは？
（例：駐車場整備地区の指定：必要台数100台⇒整備台数100台　駐車場整備地区以外：必要台数100台⇒整備台数200台　になってしまうのでは？）

A３：**附置義務条例は、最低限整備すべき駐車場の量を義務付ける**ものであり、**必要以上に整備することに対して規制できない**。
　このことから、容積率割増のメニューの一つとして、附置義務以上の駐車場を整備しない事業者に対してインセンティブを与えるなど、他の施策と連携して、必要以上に駐車場が整備されないよう調整を図る。

Q４：駐車場整備地区に追加される区域では、逆に自家用車利用を助長してしまうのでは？

A４：移動しやすく歩いて楽しめるまちに向けて（自家用車利用を助長しないように）、駐車場施策のみならず、公共交通施策、土地利用施策など、総合的・一体的に取組むこととしている。
　なかでも駐車場施策においては、附置義務条例を改正し、公共交通利用促進策の実施に対して附置義務台数を低減する。