議題１

駐車場整備計画（骨子たたき台）について

1．熊本市駐車場整備計画の章構成

〇本計画の章構成は、駐車場法を踏まえ、本市として必要な事項を定める。

熊本市駐車場整備計画（骨子たたき台）

目　　次

1章　はじめに

2章　これまでの駐車場政策　～「つくる」時代～

3章　これからの駐車場政策　～「活かす」時代～

4章　駐車場を「活かす」には

5章　基本方針と施策　（法第4条第2項第1号及び3号に掲げる事項）

6章　目標年次　（法第4条第2項第2号に掲げる事項）

7章　目標量と評価【検討中】　（法第4条第2項第2号に掲げる事項）

（参考：駐車場法）
第４条
２　駐車場整備計画においては、**おおむね次に掲げる事項を定める**ものとする。
一　路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する**基本方針**
二　路上駐車場及び路外駐車場の整備の**目標年次**及び**目標量**
三　前号の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する**施策**
四　**地方公共団体の設置する路上駐車場**で駐車場整備地区内にある路外駐車場によって満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの　配置及び規模並びに設置主体
五　**主要な路外駐車場**の整備に関する事業**の計画**の概要
※第4号：本市に路上駐車場が無いことから、除外
※第5号：今後、公共が整備する路外駐車場の計画が無いことから、除外

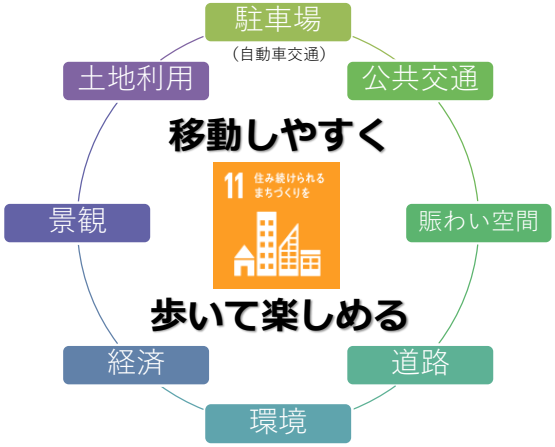
2．中心市街地における取組の方向性　（第1章）

○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**を目指す。
○駐車場の観点から都市交通の最適化（ベストミックス）を強く推進するため、本計画を定める。



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。

駐車場の観点から強く推進

上位計画 ⟷ 実行計画

熊本都市圏都市交通マスタープラン → **熊本市駐車場整備計画** → 施策の実行

関連計画：熊本市立地適正化計画等と連携

▲駐車場整備計画の位置づけ

3．駐車場整備計画とは　（第1章）

〇本計画は、駐車場法第４条に基づく計画であり、**駐車場整備地区における路外駐車場のあり方**を定める。
〇また、本計画の**計画期間は、10年間（R3年度～R12年度）**を予定している。
〇なお、今後、自動運転等の技術革新により、駐車場の役割が大きく変化することが見込まれることから、
本計画は適宜見直しを行うこととする。

■駐車場整備計画の対象範囲

（ただし、本計画の実現に向けて、必要と認められる事項については、対象範囲・対象駐車場の範囲外であっても柔軟に対応する。）



■駐車場整備計画の対象駐車場

- 自動車の駐車場所
  - 一般公共の用に供する駐車場
    - 路上駐車場
      - 例）路上のパーキングメーター
    - 路外駐車場
      - 都市計画駐車場
        - 例）辛島公園地下駐車場
      - 届出駐車場 ※1
        - 例）500㎡以上のコインパーキング
      - 附置義務駐車施設 ※2（一般公共の用に供する）
        - 例）百貨店の駐車場
      - その他の路外駐車場
        - 例）コンビニエンスストアの駐車場
  - 一般公共の用に供さない駐車場
    - 専用駐車場
      - 例）月極駐車場、従業員専用駐車場
    - 車庫（保管場所）
    - 附置義務駐車施設 ※2（一般公共の用に供さない）
      - 例）マンションの駐車場

※1：都市計画区域内で自動車の駐車の用に供される部分の面積が500㎡以上で料金を徴収するもの。設置前に市長に届出が必要。（駐車場法第12条）
※2：附置義務条例により、熊本市駐車場整備地区内において、一定の規模以上の建築物を新築等する場合に、設けることが義務付けられている駐車施設（駐車場法第20条）

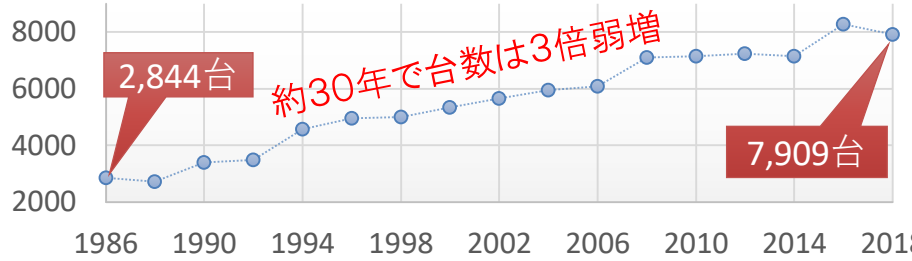
4．これまでの駐車場政策　～「つくる」時代～　（第2章）

○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、
　これまで**駐車場を「つくること」が重要**と考えてきた。
○具体的には、**駐車場整備地区を都市計画に定め**、また、**附置義務条例を制定**することで、
　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、駐車場の**量的整備**を図ってきた。

■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

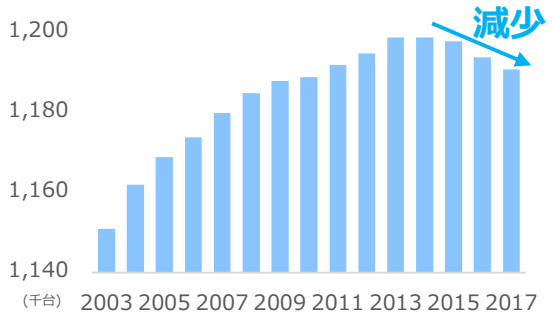
■附置義務条例の概要

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）

5．これからの駐車場政策　～「活かす」時代～　（第3章）

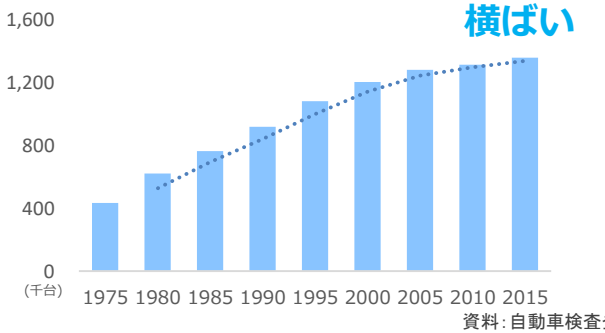
○駐車場整備地区の決定から約50年が経過し、**社会経済情勢が大きく変化**している。
○具体的には、人口減少・超高齢社会が見込まれる中、既に運転免許所持者数が減少傾向にあり、
　また、自動車保有台数も頭打ちになっている。
○これらにより、**将来、自家用車が自由に使えない高齢者などが増え、自家用車の交通量が減少に転じる**と予想。

■県内の運転免許所持者数は減少傾向



資料：熊本県統計調査課

■県内の自動車保有台数は横ばい



資料：自動車検査登録情報協会

○また、現に**駐車需要に対する駐車場が確保**されており、
　本来の目的である駐車場の量的整備は、既に一定の成果が得られている。
○これら社会経済情勢の変化に対応するため、**駐車場施策を見直し、**
　駐車場を**「つくる」時代から「活かす」時代へ転換を図る**もの。

■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

駐車場施策を見直し、**『つくる』時代から『活かす』時代へ転換**を図ることが必要

⇒　**「①土地利用」　「②駐車場利用」　「③駐車場の使い方」**　の観点から整理

駐車場を「活かす」ための施策について（第4章・第5章）

「①土地利用」の観点

- 現状と課題　・・・　8～10ページ
- 基本方針と施策　・・・11～12ページ

「②駐車場利用」の観点

- 現状と課題　・・・13～15ページ
- 基本方針と施策　・・・　16ページ

「③駐車場の使い方」の観点

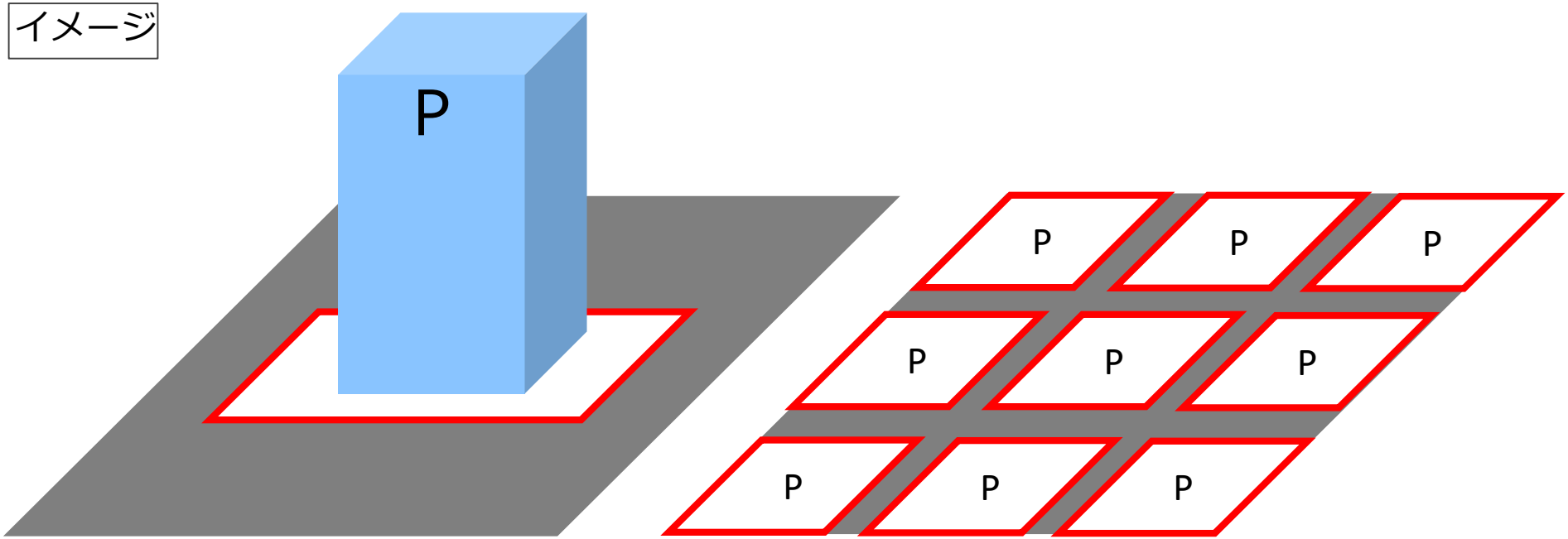
- 現状と課題　・・・17～20ページ
- 基本方針と施策　・・・　21ページ

6．「①土地利用」の観点（現状と課題）　（第4章）

○自動車利用者の受け皿として、**駐車場は一定の量を確保する必要**がある。
○その際には、**効率的な駐車場整備が必要**である。

■駐車場の配置が与える土地利用への影響（立体式と平面式の比較）

イメージ



例）5層6段自走式立体駐車場

例）平面（屋外）駐車場

収容台数	収容台数 300台	＝	収容台数 300台
敷地面積	敷地面積 1,500㎡	＜	敷地面積 7,500㎡※

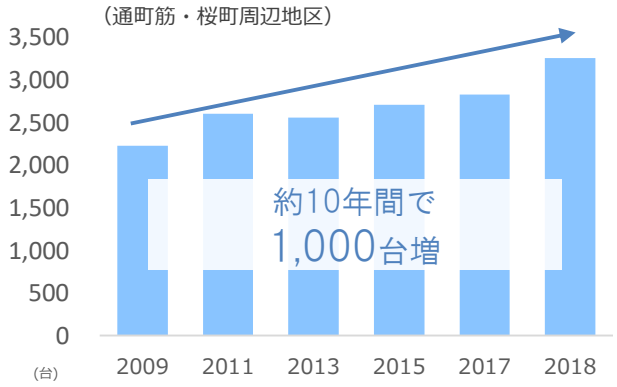
約5倍

※1台あたり25㎡と仮定

6．「①土地利用」の観点（現状と課題）　（第4章）

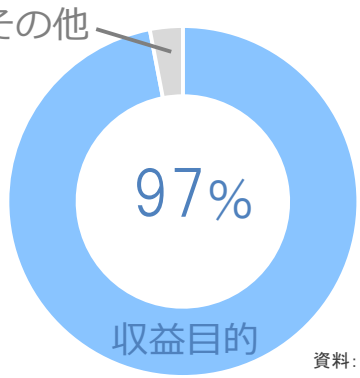
○しかし、現状として、**平面駐車場が急増**している。
○また、**収益目的の駐車場が多く、土地の価値に見合った活用がされていない**。
○**必要以上に駐車場が整備されると、まちの賑わいを損なう恐れ**がある。
○加えて、小規模（500㎡未満の）駐車場は自由に整備できることから、**安全性に課題がある駐車場が散見**。

■平面駐車場は増加傾向



資料：熊本市駐車場公社資料を基に作成

■収益目的で平面駐車場を保有している人が多い



（n＝66）
資料：R1年度熊本市調査

■駐車場数は増加傾向にある一方で、売上額・店舗数は減少傾向

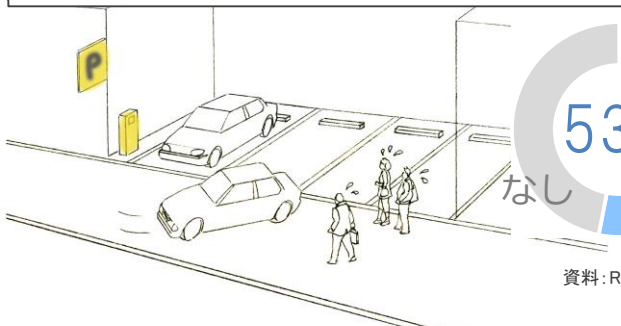


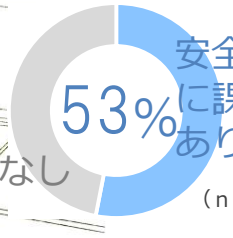
※H26売上額・店舗数はH19調査結果（各校区の小売・卸売の割合）を勘案して推計

資料：商業統計調査、熊本市駐車場公社資料

■安全性に課題がある駐車場が多い

- 車室から前面道路へ直接出入りできる構造
- 出入口が複数箇所ある構造
- 場内に切り返しスペースがなく、道路で転回を要する構造





（n＝633）
資料：R1年度熊本市調査

⇒売上額・店舗数の減少を引き起こす様々な要因の一つとして、駐車場数の増加があると考えている。

6．「①土地利用」の観点（現状と課題）　（第4章）

○このまま必要以上、かつ、自由に駐車場が整備されれば、**賑わい、安全性等が失われる**。

■必要以上かつ自由に駐車場が整備された場合の課題の体系図

駐車場が必要以上に整備される



目的地が減少

来街者が減少

売上額が低下・店舗等が撤退

まちの
賑わいが低下



雇用機会が失われる



安全性に課題がある駐車場が整備される

歩道等に乗り入れる自動車が増える

歩行者は
快適に歩けない

まちの
魅力が低下

歩行者の
安全性が低下



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ることが必要

【基本方針①】

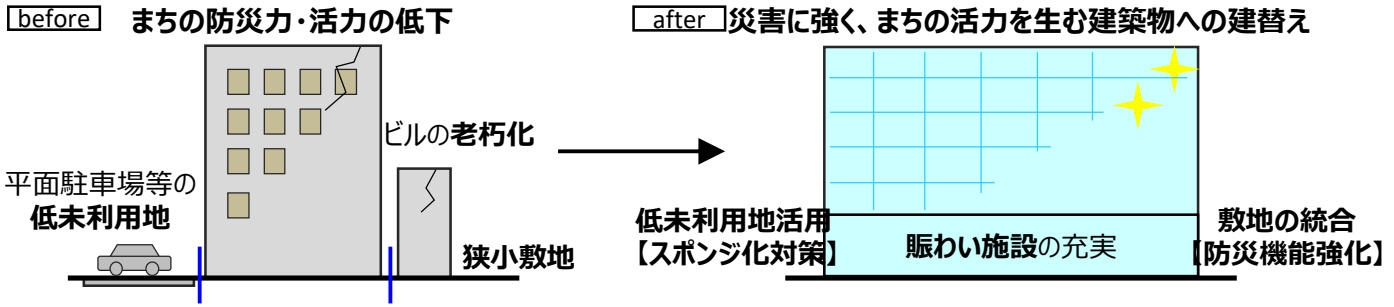
駐車場（土地）を「活かす」

～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、賑わいを創出する～

A　平面駐車場等からの土地利用転換を図る

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と連携】

実施



2　対象建築物の下限値及び原単位の見直し【附置義務条例の改正】

検討（短期）

※ 附置義務条例における対象建築物の下限値及び原単位を見直すことで、駐車場を整備すべきところを別の用途に転換を図る。また、この措置は、過去に建築された建築物であっても、遡及して適用できるよう検討する。

B　平面駐車場の集約化等を図る立体駐車場を整備する

1　集約駐車施設（立体駐車場）の整備に対する財政支援

検討（短期）

※ 平面駐車場を集約して集約駐車施設を整備する場合、または、新たに整備される平面駐車場等の整備を抑制する受け皿となる集約駐車施設を整備する場合など、その整備に係る費用の一部を助成する。

【基本方針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、賑わいを創出する～

C　個別建築物毎に整備されている附置義務駐車施設を集約する

1　滞在快適性等向上区域を設定し、附置義務駐車施設を集約する
【都市再生整備計画の策定、附置義務条例の改正】　　検討（短期）

※ 都市再生整備計画に「滞在快適性等区域」と「集約駐車施設の位置及び規模」を記載し、その内容を附置義務条例に盛り込むことで、附置義務駐車施設は集約駐車施設内に設置することを義務付けることができる。

2　隔地距離の緩和【附置義務条例の改正】　　検討（短期）

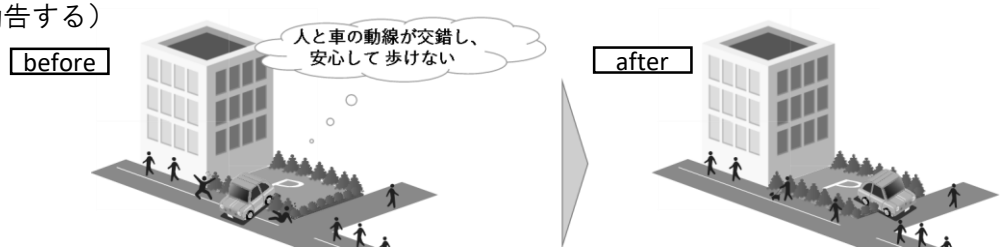
※ 集約駐車施設へ積極的に集約されるよう、現行の隔地距離「概ね200m以内」からの緩和を図る。加えて、当該施設から集約駐車施設までのシャトルバス運行など、当該建築物の利用者の交通手段を確保する取組を行う場合は、基準によらず弾力的に隔地距離を運用できる仕組みも検討する。

3　駐車場を集約化することで容積率を割り増す
【まちなか再生プロジェクトと連携】　　実施

D　それでも残る駐車場については、歩行者等に配慮した駐車場の構造とする

1　滞在快適性等向上区域を設定し、小規模駐車場の構造を整序化する
【都市再生整備計画の策定】　　検討（短期）

※ 都市再生整備計画に「滞在快適性等向上区域」と「路外駐車場配置等基準」を定め、かつ、市の条例において路外駐車場の規模要件を定めることで、一定規模以上の路外駐車場の設置について届出を義務付ける。（必要に応じて勧告する）



（凡例）実施：本計画策定までに実施されている施策　検討（短期）：概ね5年後までに、施策を具体化する施策　検討（中期）：今後、方向性を調整する施策　研究：先進事例等を調査し、導入可能性を研究する施策

7．「②駐車場利用」の観点（現状と課題）　（第4章）

○まちなかの**滞在時間（回遊性）が増えれば、購買の機会も増え、まちの賑わいにつながる**。
○来街者の滞在時間は、**コインパーキング、フリンジパーキング、公共交通の順で長い。**
○先ずは、駐車場の利用を**フリンジ部（中心部周辺）に誘導することが効果的**である。

■交通手段別の回遊性の比較

低　＜回遊性＞　高

コインパーキング利用者

滞在時間
95分



フリンジパーキング利用者

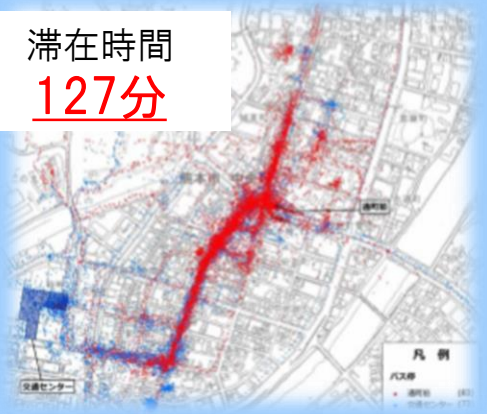
滞在時間
117分



公共交通利用者

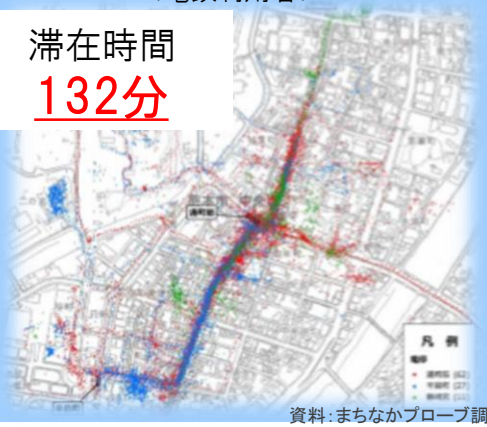
＜バス利用者＞

滞在時間
127分



＜電鉄利用者＞

滞在時間
132分

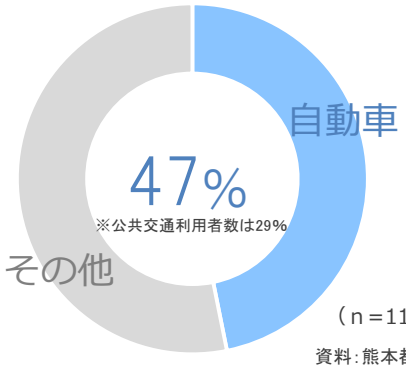


資料：まちなかプローブ調査

7．「②駐車場利用」の観点（現状と課題）　（第4章）

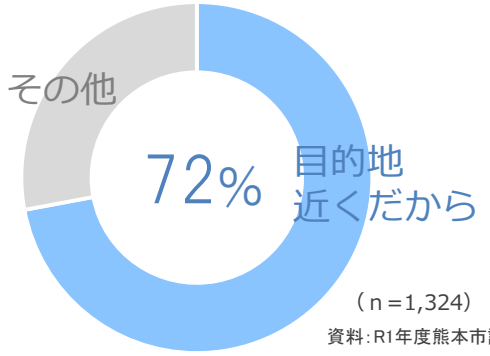
〇現在、**約5割の来街者が自動車を利用して流入**している。
〇また、来街者は、**より中心に（特定の駐車場に集中して）駐車する**傾向がある。
〇その結果、特定の駐車場では、入庫待ち車両による交通渋滞が発生している。

■約半数の人が中心市街地まで自動車で流入



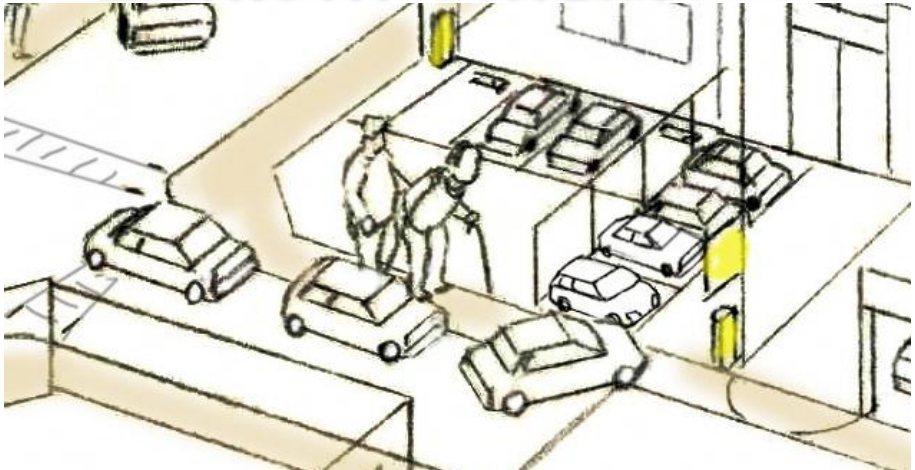
（n＝117,030）
資料：熊本都市圏パーソントリップ調査

■約7割が目的地に近い駐車場を選ぶ



（n＝1,324）
資料：R1年度熊本市調査

■入庫待ち車両による交通渋滞イメージ



7．「②駐車場利用」の観点（現状と課題）　（第4章）

○特定の駐車場において入庫待ち車両による交通渋滞が発生すれば、
滞在時間が損失し、購買の機会（意欲）が減るほか、**公共交通、環境等にも悪影響をもたらす。**

■中心部への自動車流入による課題の体系図

より中心の駐車場に自動車が集中

特定の駐車場が満車となる

駐車場の入庫待ち車両による交通渋滞が発生



空きの駐車場を探して、うろつき交通が増える

来街者の滞在時間が損失

購買の機会（意欲）が減る

郊外SCに流れる

売上額が低下・店舗等が撤退

まちの賑わい・魅力が低下



雇用機会が失われる



バス等の走行空間が阻害

バス等の運行に支障を来す

自動車からの排気ガスが増える

環境負荷の増大



自動車と歩行者とが輻輳

交通事故のリスクが増大



駐車場利用（自動車利用）の最適化を図ることが必要

【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」

E　駐車場利用を分散化させる（平準化する）

1　共通駐車券の導入

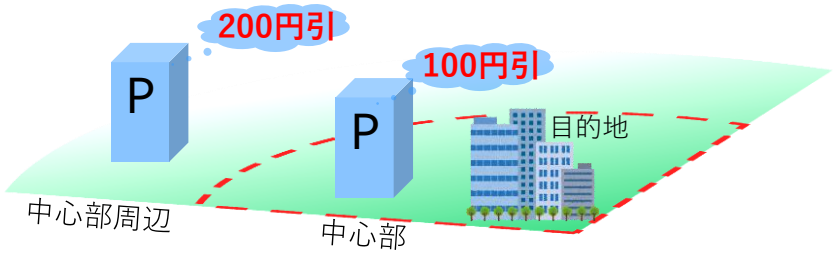
検討（短期）

※ 駐車需要が特定の駐車場に集中しないように、広くまちなかの駐車場において、買い物金額に応じた駐車料金の割引が受けられる「共通駐車券」を導入する。一方で、公共交通の利用促進並びに中心市街地の活性化を図るため、買い物金額に応じて公共交通の運賃の割引が受けられる仕組みも検討する。

2　更に回遊性を高めるための共通駐車券の研究

研究

※ 例えば、中心部から遠い駐車場ほど高いサービスが受けられるような仕組み等について研究する。



3　駐車場の満車/空車情報を統合するプラットフォームの構築に向けた研究

研究

※ 駐車場の満車/空車情報をリアルタイムに把握・提供する基盤を構築するための研究を行う。
将来的に、カーシェアリングとの連携や各種交通手段の検索等を一括して行うMaaSへの組み込みも想定。

F　来街者の公共交通離れに歯止めをかける

1　公共交通利用促進措置等による台数の緩和【附置義務条例の改正】

検討（短期）

※ 移動しやすく歩いて楽しめるまちづくりに資する取組（公共交通利用促進、駐車場の集約化等）を行う者は、附置義務駐車施設の必要台数を低減する。また、この低減措置は、過去に建築された建築物であっても、遡及して適用できるよう検討する。

（凡例）実施：本計画策定までに実施されている施策　検討（短期）：概ね5年後までに、施策を具体化する施策　検討（中期）：今後、方向性を調整する施策　研究：先進事例等を調査し、導入可能性を研究する施策

8．「③駐車場の使い方」の観点（現状と課題）　（第4章）

○多くの人が集中する中心市街地においては、**様々な移動手段に対応した環境整備が必要**。
○駐車場においても、**単に自家用車を駐車する役割から、多様な使われ方へ転換することが必要**。

■駐車場を必要としている自動車の種類

貨物トラック（荷さばき）



障がい者等



自動二輪車



大型・貸切バス（観光バス）



など

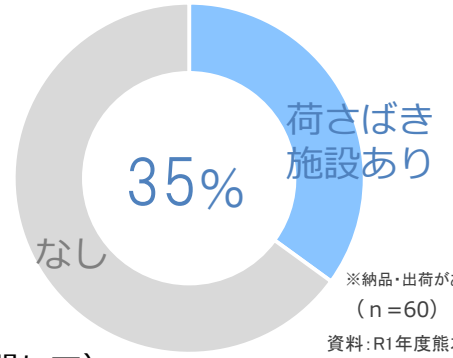
：附置義務条例に位置付けることができる事項

8．「③駐車場の使い方」の観点（現状と課題）　（第4章）

（荷さばきに関して）

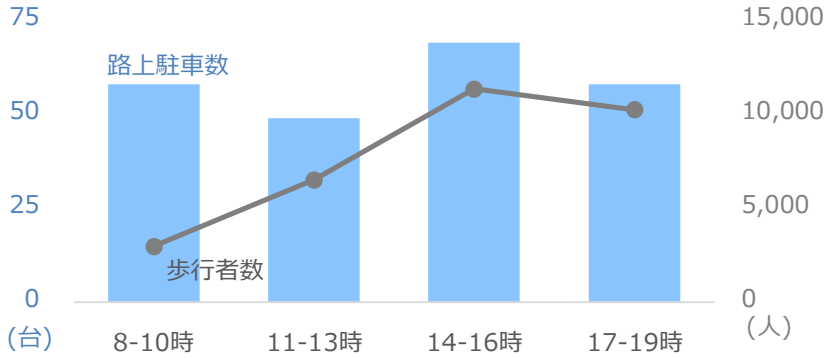
○大規模小売店舗以外の建築物は、荷さばき施設を整備する必要がないことから、
大半が荷さばき施設が無いなか、納品・出荷を行っている。
○また、時間・場所に関係なく、**歩道等に乗り入れ、路上駐車が散見**される。　⇒**附置義務条例に追加すべき**

■建物の大半は荷さばき施設が無い



※納品・出荷がある建築物又はテナントに限る
（n＝60）
資料：R1年度熊本市調査

■時間に関係なく路上駐車が行われ、歩行者と輻輳



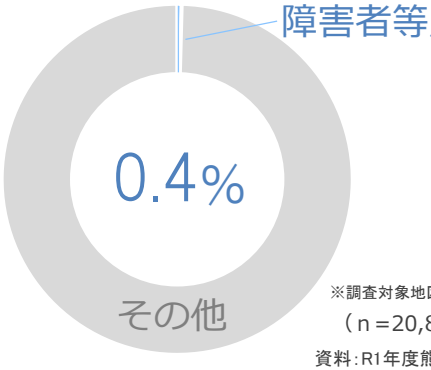
資料：R1年度熊本市調査
※路上駐車数及び歩行者数は24路線における休日の当該時間帯の1時間当たりの平均値

（障がい者等に関して）

○障がい者等用駐車場は、一定条件の路外駐車場※のみに整備が義務付けられており、**整備が進んでいない**。
○また、障害者手帳所持者数は年々増加傾向にあり、障害者等用駐車場の必要性が高まっていると考えられる。
⇒**附置義務条例に追加すべき**

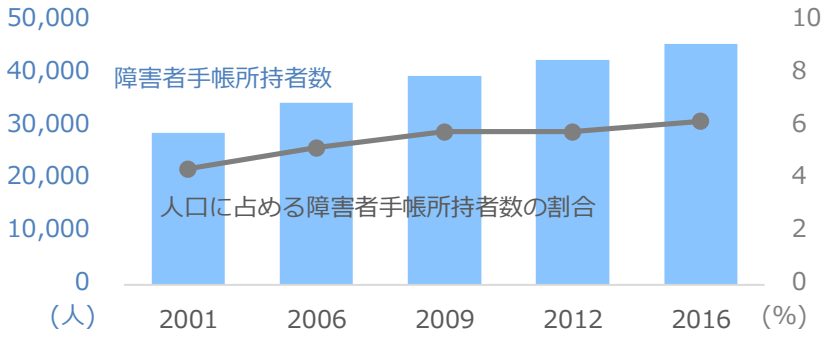
※　「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、特別特定建築物（不特定かつ多数の者が利用し、主に床面積が2,000㎡を超える建築物）に付随する駐車場、または、特定路外駐車場（駐車面積が500㎡以上かつ駐車料金を徴収する駐車場）のこと。

■障がい者等用駐車場はわずか



※調査対象地区の路外駐車場が対象
（n＝20,828）
資料：R1年度熊本市調査

■障害者手帳所持者数は年々増加傾向



資料：第5期熊本市障がい福祉計画

8．「③駐車場の使い方」の観点（現状と課題）　（第4章）

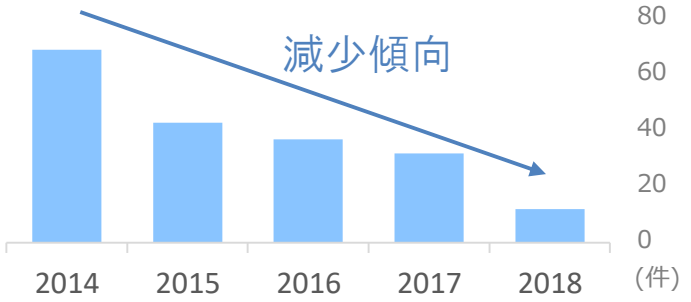
（自動二輪車に関して）

○自動二輪車駐車場は約100台に留まるが、50cc超125cc未満であれば駐輪場にて受け入れている場合がある。
○また、自動二輪車（50cc超）の違法駐車検挙件数は減少傾向にある。
⇒**今回、附置義務条例への追加を見送る**が、重要な移動手段であることから、別の施策でその整備を促進する。

■自動二輪車(125cc超)駐車場の整備が進んでいない

場　所	駐車場(台)
辛島町	50
下通	10
水道町	38
花畑町	10
合計	85

■自動二輪車の違法駐車検挙件数は減少傾向



（中心市街地の一部）

資料：熊本県警資料を基に作成

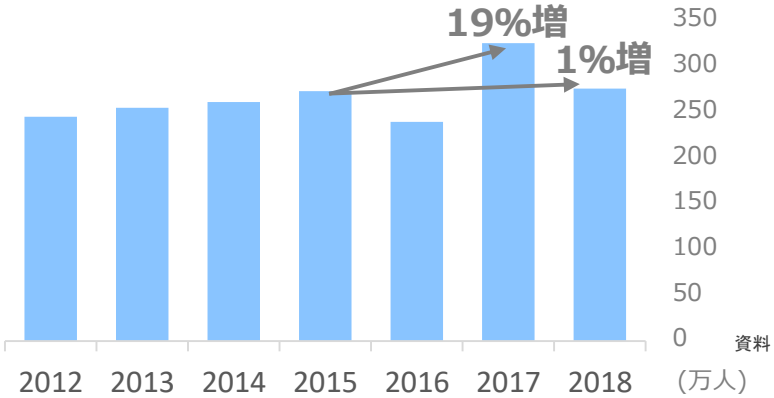
（観光バスに関して）

○熊本城周辺では、観光バス駐車場が54台整備されている一方で、**観光バス専用乗降場が1箇所8台のみ**。
○目的地近くに観光バス専用の乗降場が無いことから、**路上で自由に乗降し、交通に支障**を来している。
○また、熊本城来場者数は熊本地震前よりも増加しているとともに、市内の外国人宿泊者数も年々増加傾向であることから、観光バス専用の乗降場の必要性は高まっている。　⇒積極的に**乗降場を確保する必要あり**

■熊本城周辺の観光バス乗降場が少ない

場　所	管理	駐車場(台)	乗降場(台)
熊本城三の丸	熊本市	5	0
桜馬場	熊本市	42	0
熊本桜町バスターミナル	民間	0	8
花畑町	民間	7	0
合計		54	8

■地震前と比べ、熊本城・城彩苑の来場者数は増加



資料：熊本市観光統計

8．「③駐車場の使い方」の観点（現状と課題）　（第4章）

○路上駐車（路上荷さばき等）が常態化すれば、まちの**魅力低下**や**交通事故のリスクが増大**する。
○また、障害者、観光客等の受け入れ環境が整備されなければ、来街者が減少し、
　ひいては、**賑わい等の低下**につながる。

■路上荷さばきの常態化、障害者・観光客等の受け入れ環境が整備されない場合における課題の体系図

歩道等に乗り入れ、路上駐車（路上荷さばき、路上で乗降）されている

歩行者は快適に歩けない → まちの魅力が低下

歩行者は自動車を避けて車道等を歩く → 交通事故のリスクが増大



障害者、観光客等の受け入れ環境が整備されていない

来街者（交流人口）が減少する

売上額が低下・店舗等が撤退

まちの賑わいが低下



雇用機会が喪失



駐車場として今までにない使い方が必要

8．「③駐車場の使い方」の観点（基本方針と施策）　（第5章）

【基本方針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～

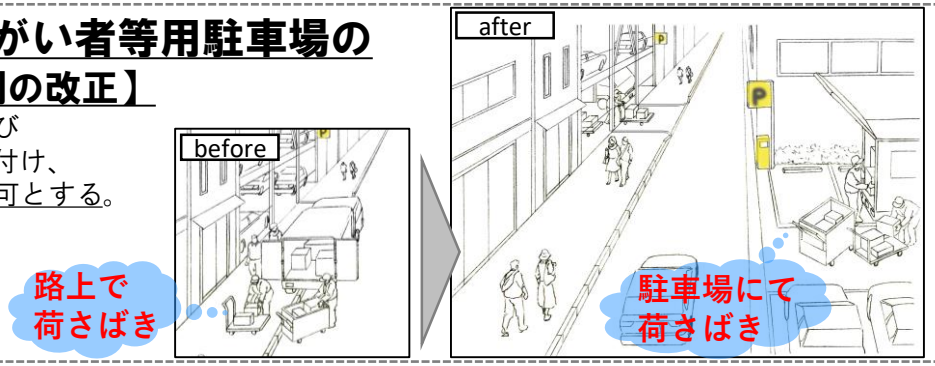
G　既存の駐車スペース等の使い方を変える

1　（再掲）滞在快適性等向上区域を設定し、小規模駐車場の構造を整序化する【都市再生整備計画の策定】　　検討（短期）

※ 一定規模以上の路外駐車場について、設置等の届出に際して、
荷さばき駐車場や障がい者等用駐車場、自動二輪駐車場等の確保を働きかける。

2　荷さばき駐車場、障がい者等用駐車場の整備促進【附置義務条例の改正】　　検討（短期）

※ 附置義務条例に荷さばき駐車場及び
障がい者等用駐車場の整備を義務付け、
敷地内のみならず近傍への設置も可とする。



3　共同荷さばき駐車場、障がい者等用駐車場、自動二輪車駐車場、観光バス等乗降場を整備することで容積率を割り増す【まちなか再生プロジェクトと連携】　　実施

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

1　荷さばき等のルール化（場所・時間限定等）の推進　　検討（中期）

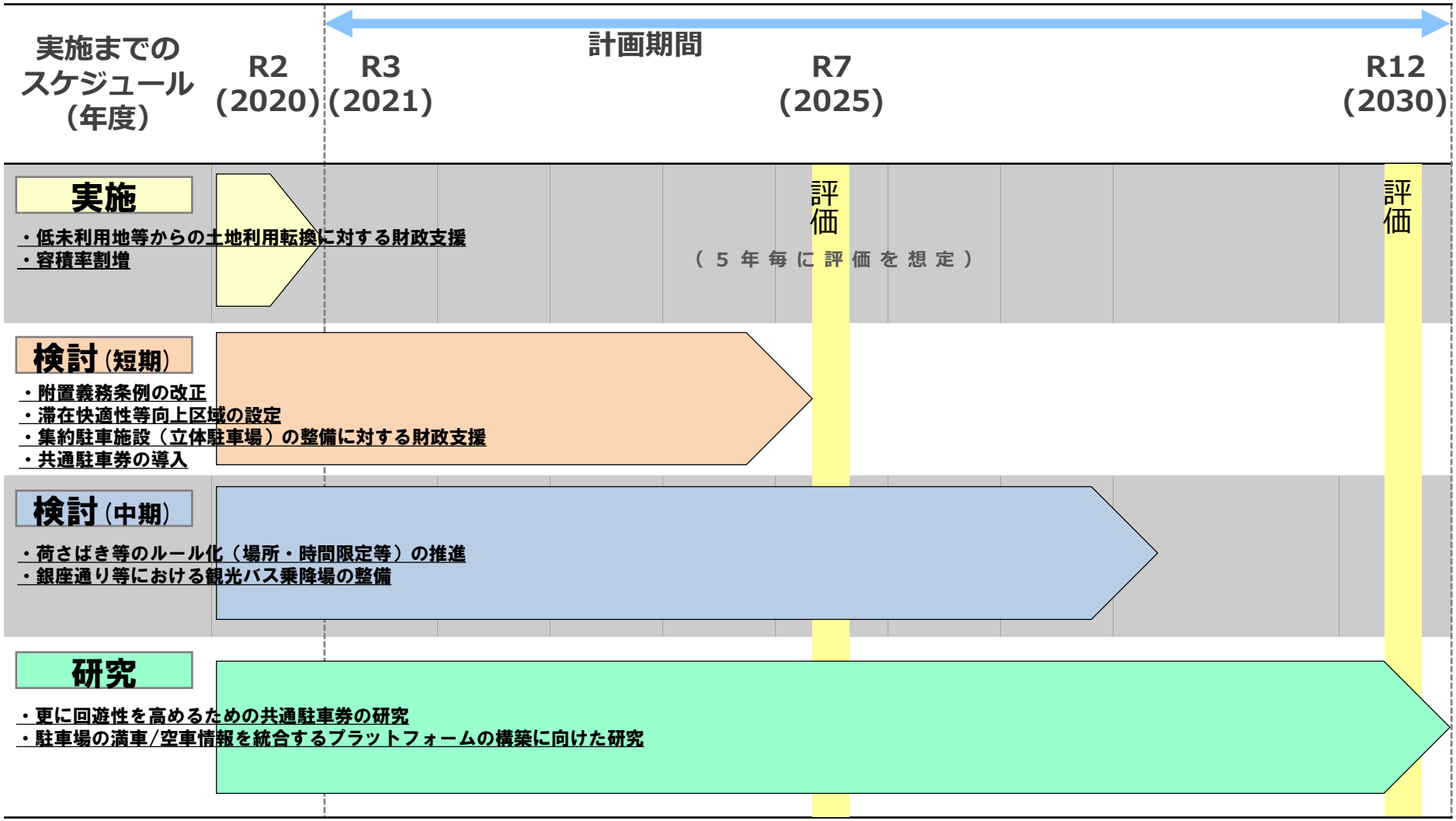
2　銀座通り等における観光バス乗降場の整備　　検討（中期）

※ まちなかの空間を歩行者へ開放する（道路空間の再配分等）にあたり、観光バスの一時乗降場についても一体的に検討する。

（凡例）実施：本計画策定までに実施されている施策　検討（短期）：概ね5年後までに、施策を具体化する施策　検討（中期）：今後、方向性を調整する施策　研究：先進事例等を調査し、導入可能性を研究する施策

目標年次　（第6章）

〇本計画の計画期間は、10年間（R3年度～R12年度）を予定している。
〇また、５年毎に事業進捗等について評価を実施することとする。



（凡例）実施：本計画策定までに実施されている施策　検討（短期）：概ね5年後までに、施策を具体化する施策　検討（中期）：今後、方向性を調整する施策　研究：先進事例等を調査し、導入可能性を研究する施策

今後のスケジュール（案）

○駐車場整備計画は駐車場整備地区における計画であり、**その策定と同地区の見直し時期は合わせることが必要**。
○駐車場整備地区の見直しにあたり、附置義務条例が新たに適用される地区もあることから、十分に周知を図る。
○このことから、**駐車場整備計画の策定及び駐車場整備地区の見直しは令和2年度（2020年度末）**とする。

