

まちなか駐車場適正化計画

令和 2 年 12 月

熊本市

目 次

第1章 策定にあたって

～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～

- － 1 計画策定の背景と目的・・・・・・・・・・ 1
- － 2 本市のまちづくりと都市交通の方針・・・・・・・・ 3

第2章 まちなか駐車場の現状と課題・・・・・・・・・・ 5

～駐車場を「つくる」時代により生じた様々な課題～

第3章 駐車場整備に関する基本方針・・・・・・・・・・ 8

～駐車場を「コントロール」し、まちづくりに活かす時代へ～

第4章 駐車場整備の具体的取組

～駐車場をまちづくりに活かすための具体的な取組み～

- － 1 駐車場整備地区と附置義務条例の見直し・・・・ 10
- － 2 基本方針に基づく具体的な取組・・・・・・・・・・ 15

第5章 計画の推進について

- － 1 計画を推進するための体制・・・・・・・・・・ 25
- － 2 市民・事業者・行政の役割・・・・・・・・・・ 26
- － 3 効果を検証するための指標・・・・・・・・・・ 27

- (参考) 用語解説・・・・・・・・・・ 28

第1章 策定にあたって

第1章－1 計画策定の背景・目的

本市では、今後本格的に到来する人口減少・超高齢社会に備え、だれもが移動しやすく暮らしやすい、多核連携都市（コンパクトシティ）の実現を目指しています。なかでも、中心市街地においては、熊本都市圏の社会経済活動の発展を牽引すべく、都市機能の維持・集積を図るとともに、土地の高度利用やオープンスペースの確保により上質な都市空間を創出することとしており、産学官による未来ビジョン「中心市街地グランドデザイン 2050」の策定や、都市機能の更新に向けた「まちなか再生プロジェクト」の推進など、様々な取り組みを進めています。

このような将来の都市像を踏まえて、交通の観点からは、公共交通の再生や、地域特性に応じて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）を進めています。特に、中心市街地においては、“車中心”の時代から、“人中心”のまちづくりに向けて、「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」を実現するために、「駐車場の観点」からも、このベストミックスを推進することとしています。

一方で、将来的にベストミックスが構築されたとしても、必要な自動車交通は残ると考えられます。駐車場はこれらの受け皿であり、まちなかの“車の流れ”や“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部品（パーツ）です。

これまで、都市の発展や自動車利用の増加に応じて、駐車場の量的な整備が推進されてきた結果、現在は駐車需要に対応する十分な駐車場が確保されているところです。一方で、駐車場が無秩序に整備されたため、都市のスポンジ化、交通渋滞、歩行環境の悪化など、様々な問題が発生しています。

また、多くの人が集まるまちなかでは、高齢者や障がい者の方など、様々な方の移動手段やニーズに対応したまちづくりに向けて、駐車場の新たな利活用が求められています。

まちなか駐車場適正化計画は、これまでの無秩序な駐車場の整備に起因する様々な問題の解決や、駐車場の新たな利活用を推進するため、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に策定する計画です。

なお、今後、AIによる自動運転等の技術革新により駐車場の省スペース化や共用化等が進むなど、駐車場のあり方が大きく変化することが見込まれることから、社会情勢の変化等に応じて、本計画は適宜見直すこととします。

(計画の位置付け)

(熊本市第7次総合計画第8章2節)

だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち

都市マスタープラン、立地適正化計画

豊かな水と緑、多様な都市サービスが支える活力ある多核連携都市

- ・ 中心市街地は、利便性の高い公共交通や快適な歩行空間を形成し、回遊性の向上を図る。
- ・ 中心市街地の外周部への駐車場整備を誘導し、歩行者の安全性・回遊性を向上する。

熊本市中心市街地ランドデザイン 2050、まちなか再生プロジェクト

世界に拓く「城下町都市」くまもと

- 「だれもが歩いて楽しめる城下町」の整備
- ・ 駐車場附置義務台数の緩和と、適正な駐車・駐輪場の整備誘導

都市交通マスタープラン、総合交通戦略

公共交通の再生と都市交通の最適化（ベストミックス）を推進

まちなか交通の整備方針

- ・ 低未利用地の解消と合わせて既存の歩道空間と一体となったパブリックスペース（公開空地等）を拡大すること及び駐車場の外縁部への配置等に努めます。

上記の取組を、駐車場の観点から推進

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

(本計画の目標年次)

令和12年（2030年）

(対象とする駐車場)

駐車場整備地区及びその周辺の一般公共の用に供する駐車場等

(P11に示す中心市街地の一部のエリア)

(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）を推進するため、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の方針等を示します。

(目的・効果)

- ①駐車場の効率的で安全な配置を推進し、「地域経済の活性化」を図ります。
- ②駐車場利用（自動車利用）を適正化し、「交通円滑化」を図ります。
- ③駐車場のこれまでにない多様な使い方を進め、「誰もが安心して訪れられる環境」を形成します。

第1章－2 本市のまちづくりと都市交通の方針

～ “車中心” から “人中心” への転換、
都市交通の最適化（ベストミックス）の推進に向けて～

本市では、市街地の拡大や都市施設の郊外立地及びモータリゼーションの進展により、日常生活において自動車利用が進み、現在、約6割の方が自家用車で移動を行う、過度に自動車に依存した交通体系となっています。

また、これに伴い、公共交通利用者は年々減少し、特にバス利用者数はピーク時の約3割に減少しています。

このままでは、将来、公共交通の維持が困難となることが予想され、自家用車を自由に使えない高齢者などは日常生活サービスを十分に受けられず、移動しにくく暮らしにくいまちになることが懸念されることから、自家用車に頼らなくても快適に移動できる持続可能なまちづくりが必要です。

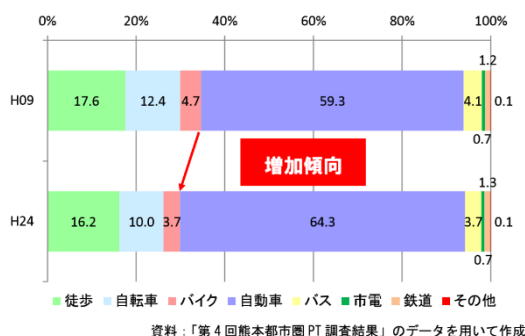
このことから、熊本都市圏都市交通マスタープラン等において、地域の交通特性に応じた都市交通の最適化（ベストミックス）の実現を進めることとしています。

なかでも、中心市街地は、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、「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」を目指します。

本計画は、これを「駐車場の観点」から推進するため、駐車場を外縁部に設置するなどの適正な配置等を行い、まちなかの交通円滑化や誰もが安心して訪れられる環境の形成を図ることとしています。

また、この実現に向けては、駐車場施策だけではなく、公共交通や自転車施策など、関連施策を総合的・一体的に取り組む必要があります。

■ 熊本都市圏の代表交通手段別トリップ数の推移



■ 熊本市の公共交通利用者の推移



■都市交通の最適化（ベストミックス）のイメージ〔都市交通マスタープランより〕

地域ごとの交通特性に応じて、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体系の最適化（ベストミックス）を進めることとしています。

なかでも中心市街地は、歩行者交通主体の「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」を目指します。

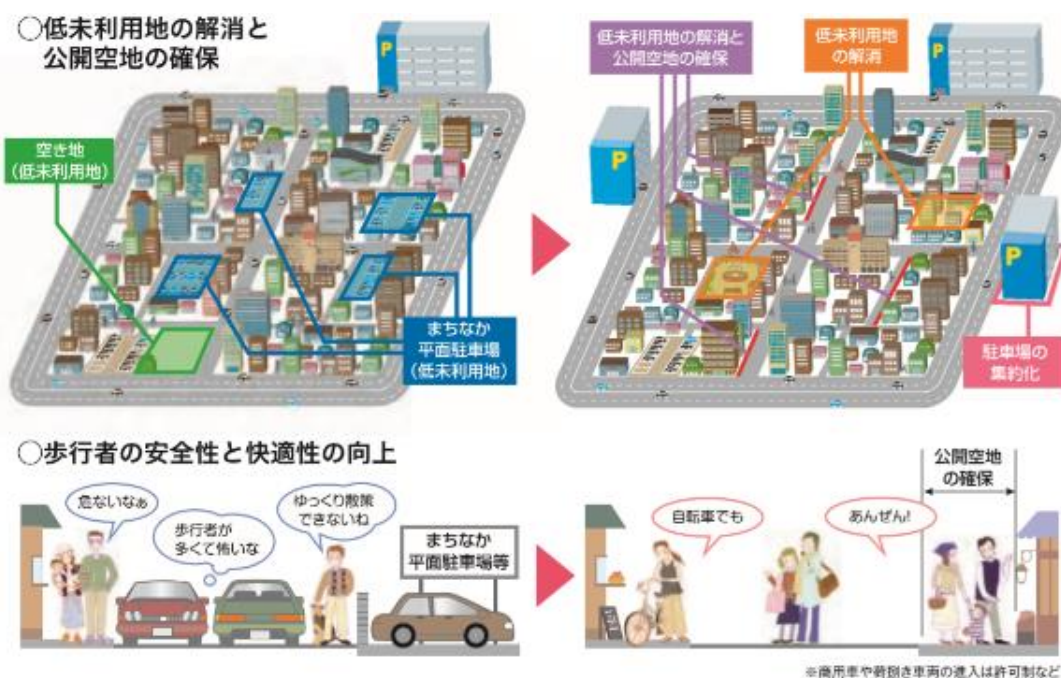


■まちなか交通の整備方針のイメージ〔都市交通マスタープランより〕

まちなかで無秩序に平面駐車場等が整備されると、自動車と歩行者の交錯が多く生じ、歩行環境の悪化が生じます。



立体駐車場をまちなかの外縁部に配置し、車の流れを誘導することなどにより、自動車と歩行者の交錯を減らし、まちなかの歩行者の安全性と快適性の向上を図ります。



第2章 まちなか駐車場の現状と課題

～量的な整備の推進により、駐車場は十分に確保されている

一方で、無秩序に整備されたことにより様々な課題が発生～

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、駐車場整備地区の指定と附置義務条例の制定等により、駐車場の量的な整備を推進してきました。

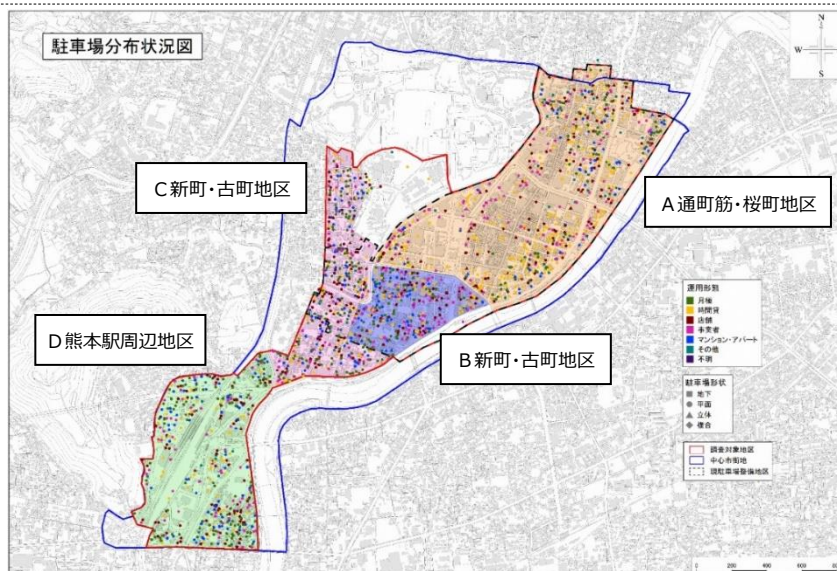
現在では、駐車需要に対し十分な駐車場が確保されており、本来の目的である駐車場の量的整備は、既に一定の成果が得られているところです。(休日のピーク時稼働率 86.5%)

その一方で、無秩序に駐車場が整備されたことにより、都市のスポンジ化、交通渋滞、歩行環境の悪化といった、様々な課題の要因となっています。

また、物流の円滑化や外国人観光客の増加等の社会情勢の変化への対応や、高齢者や障がい者の方など、様々な方の移動手段やニーズに対応したまちづくりを進めるため、駐車場には新たな利活用が求められています。

■駐車場の分布状況

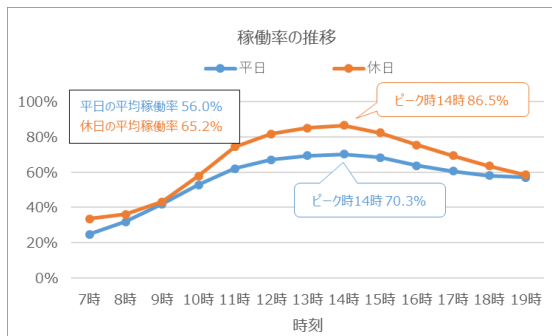
調査地区全体で、1,729 箇所・30,218 台の駐車場が存在し、時間貸し駐車場がその大半を占めることがわかりました。また、平面駐車場が多く存在（立体駐車場の約 12 倍の箇所数）していることがわかりました。(R 1 年度 熊本市調査)



		調査対象地区計							
		A. 通町筋・桜町地区		B. 新町・古町地区		C. 新町・古町地区		D. 熊本駅周辺地区	
		利用可能台数	箇所数	利用可能台数	箇所数	利用可能台数	箇所数	利用可能台数	箇所数
利用形態別	計	30,218	1,729	17,643	651	3,260	281	3,960	405
	時間貸	15,971	384	12,900	224	592	50	803	58
	事業者	2,351	284	1,264	110	478	64	279	50
	店舗	3,562	331	1,404	116	692	53	492	85
	月極	4,448	423	1,059	112	628	61	1,582	132
構造別	その他	3,886	307	1,016	89	870	53	804	80
	立体	13,398	136	11,409	95	672	17	230	9
	平面	16,820	1,593	6,234	556	2,588	264	3,730	396

■駐車場の稼働状況

時間貸し駐車場の稼働状況調査を行ったところ、休日のピーク時においても 86.5% の稼働率であり、現在は駐車需要に対して十分な駐車場が確保されています。

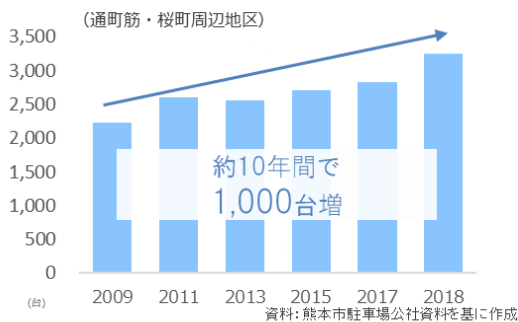


地区名	調査日	地区全体	
		日平均満空率(%)	ピーク時(%)
A. 通町筋・桜町地区	平日	53.9	67.9
	休日	63.0	86.5
B. 新町・古町地区	平日	61.8	75.5
	休日	44.0	58.9
C. 新町・古町地区	平日	68.3	89.6
	休日	54.1	72.3
D. 熊本駅周辺地区	平日	66.0	81.2
	休日	85.5	94.9
調査対象地区	平日	56.0	70.3
	休日	65.2	86.5

【無秩序な駐車場整備等に起因する様々な課題】

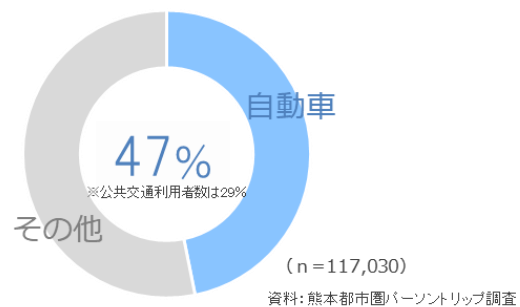
■平面駐車場台数の推移…都市のスポンジ化

約 10 年間の間に 1,000 台の駐車場が整備されており、増加傾向にあります。



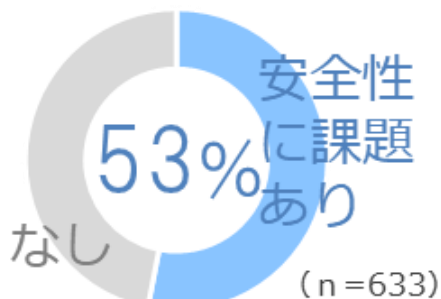
■中心市街地への来街手段…交通渋滞

約半数の方が、中心市街地まで自動車で流入しています。



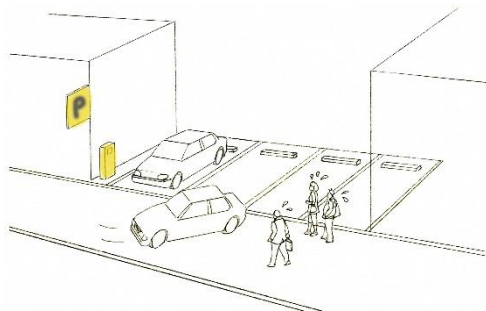
■駐車場の出入口構造別の分類…歩行環境の悪化

自動車と歩行者の交錯が多く、安全性に課題のある駐車が散見されます。



資料：R1 年度熊本市調査

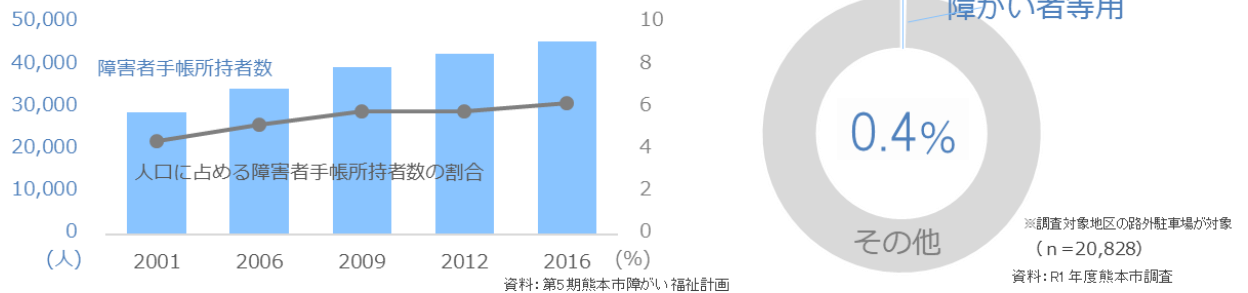
- 安全性に課題のある駐車場（自動車と歩行者の交錯が多い）
- ・車室から前面道路へ直接出入りできる構造
 - ・出入口が複数力所ある構造
 - ・場内に切り返しスペースがなく、道路で転回を要する構造



【様々な方の移動手段やニーズに対応したまちづくりの必要性】

(障がい者等用駐車場の必要性)

障がい者等用駐車場の必要性は高まっていますが、まちなかの駐車場のうち0.4%程度にとどまっており、整備が進んでいません。

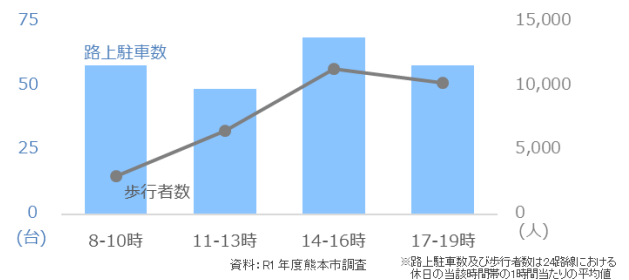
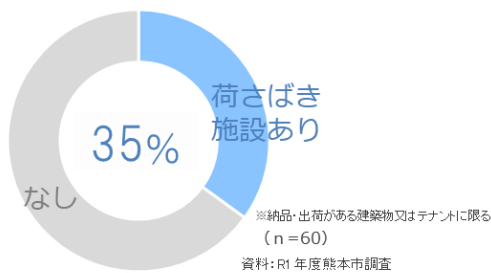


(荷さばき施設の必要性)

大半のテナントビル等で荷さばき施設が無く、現状では、歩道等に入り入れ、路上駐車して納品等を行っており、歩行環境の悪化が生じています。

■荷さばき施設を設置している建物の割合

■路上駐車数と歩行者の時間帯別推移



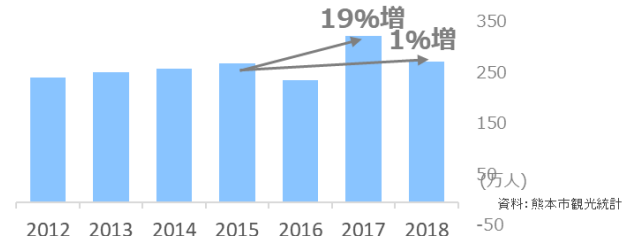
(観光バス乗降場の必要性)

観光バスの乗降場は1箇所（8台分）のみですが、熊本城来場者は増加しており、クルーズ船等からの大型バスによる来熊外国人も増加傾向であることから、乗降場整備の必要性が高まっています。

■まちなかの観光バス駐車場と乗降場

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

■熊本城・城彩苑の来場者数推移



第3章 駐車場整備に関する基本方針

～駐車場を“つくる”時代から、
“コントロール”し、まちづくりに活かす時代へ～

これまで、駐車場整備地区の指定や附置義務条例の制定等により、駐車場の量的な整備は一定の成果が得られているところですが、今後は、本格的な超高齢社会の到来等により、自家用車が自由に使えない高齢者などが増えるとともに、人口減少ともあいまって、自家用車の交通量や駐車需要は減少に転じると予想されます。

また、無秩序な駐車場の整備により、都市のスポンジ化等の様々な課題が生じていることに加え、今後は、様々な方の移動手段やニーズに対応したまちづくりに向けて、駐車場の新たな利活用が求められているところです。

このため、駐車場施策を見直し、これまでの駐車場を「つくる」時代から、これからは、駐車場に起因する様々な課題の解決や新たな利活用に向けて、駐車場を「コントロール（総量と配置等を適正化）」し、まちづくりに活かす時代へと転換を図ることが必要です。

この考え方にに基づき、現在の駐車場整備地区及び附置義務条例を見直すとともに、駐車場整備の3つの基本方針を定めます。

【これまで】

自動車の普及と都市の発展に対応するため、駐車場を『つくる』



【これから】

駐車場を『コントロール（総量と配置等を適正化）』し、
まちづくりに活かす

駐車場整備地区と附置義務条例の見直し

駐車場整備の基本方針

基本方針①「土地利用」の視点

～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促進し、
地域経済の活性化等に活かす～

土地の高度利用が望ましい中心市街地において、平面コインパーキング等の駐車場が無秩序に整備されたことで、土地の低利用が進行し、地域経済の衰退や歩行環境の悪化が生じています。

このため、駐車場からの土地利用転換及び駐車場の効率的で安全な配置を促進し、地域経済を活性化するとともに、安全で快適な歩行環境の実現を図ります。

基本方針②「交通円滑化」の視点

～駐車場利用（自動車利用）の適正化を図り、交通円滑化に活かす～

特定の駐車場やまちなかへの駐車需要の集中により交通渋滞等が発生し、公共交通の運行、歩行環境に悪影響をもたらしています。

このため、駐車場利用（自動車利用）及び位置の適正化を図り、交通の円滑化を図ります。

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～

多くの人が集中する中心市街地においては、高齢者や障がい者の方、物流を担う運送事業者、観光客等、様々な方の移動手段やニーズに対応した環境整備が求められています。

このため、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します。

第4章 駐車場整備の具体的取組

第4章－1 駐車場整備地区と附置義務条例の見直し

(1) 駐車場整備地区と附置義務条例の役割

これまでは、多くの駐車需要が見込まれる地区において、駐車場の量的な整備を進めるために、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等に対して駐車施設の整備を義務付けていました。その結果、現在は、駐車需要に対する駐車場が確保されており、これまでの「つくる」ことを目的に整備された駐車場整備地区と附置義務条例の役割に変化が生じています。

また、今後も、多くの駐車需要が見込まれる地区においては、駐車場が供給されることが考えられ、これまでのように駐車場が無秩序に整備されれば、都市のスポンジ化、交通渋滞、歩行環境の悪化などの進行が懸念されます。

このため、今後は、駐車場整備地区と附置義務条例をこれまでの「つくる」役割から、駐車場を「コントロール(総量と配置等を適正化)」する役割へと見直す必要があります。

(2) 附置義務条例の見直し

駐車場の適正配置に向けて、附置義務条例を以下の観点から見直します。

現 行	見直しの考え方
新築する建物等の延床面積に応じて、 <u>原単位毎に附置義務駐車場を整備する。</u> 例) 延床面積 2,000 ㎡以上の建物は、 <u>300 ㎡毎に 1 台</u> の駐車場を整備する。	原単位を見直し、 <u>附置義務駐車場台数を適正化する。</u> 例) 延床面積 2,000 ㎡以上の建物は、 <u>400 ㎡毎に 1 台</u> の駐車場を整備する。 公共交通の利用促進等を行う場合は、 <u>附置義務駐車場の台数を緩和する。</u>
附置義務駐車場は、原則、 <u>新築する建物等の敷地内</u> に整備する。	附置義務駐車場を <u>外縁部等の集約駐車施設に確保する。</u>
—	新築する建物等の床面積に応じて、 <u>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る。</u>

(3) 駐車場整備地区の見直し

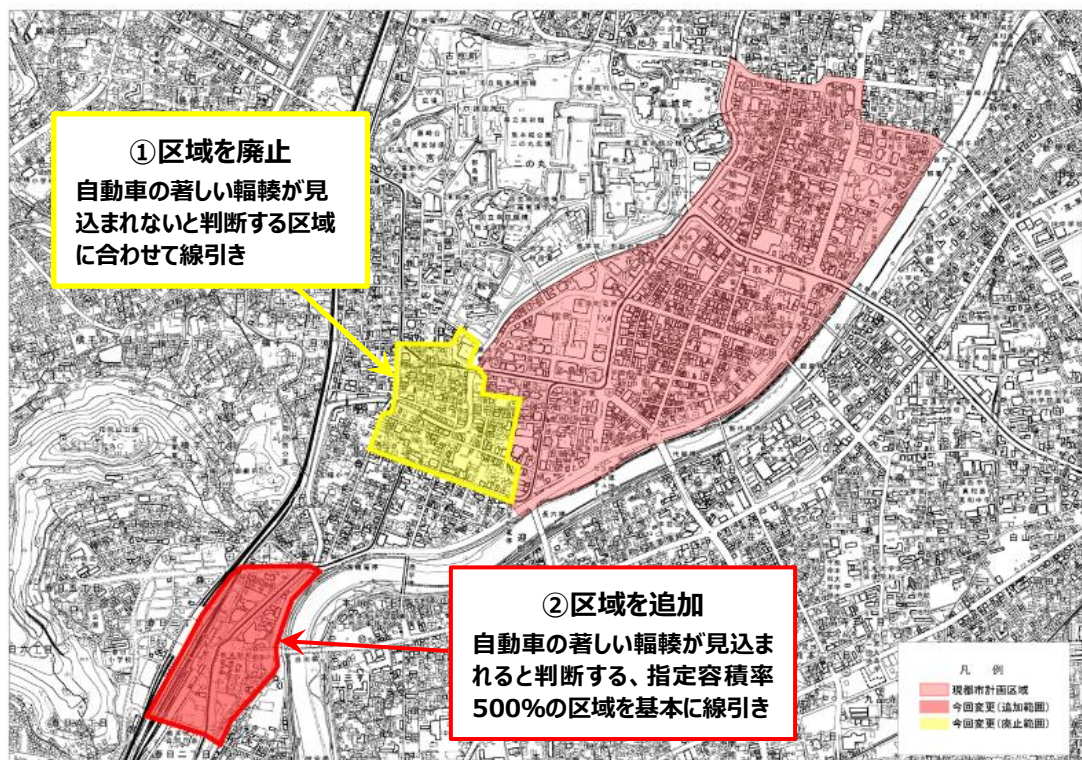
『都市機能が集積している又は集積が見込まれ、自動車交通の著しい輻輳が見込まれる区域（今後も一定の駐車場の供給が見込まれる区域）』に駐車場整備地区を定め、駐車場を適正に配置します。

一方で、上記の基準に合致しない区域は、駐車場整備地区を廃止します。

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。

■ 駐車場整備地区（案）



（４）目標年次と目標量

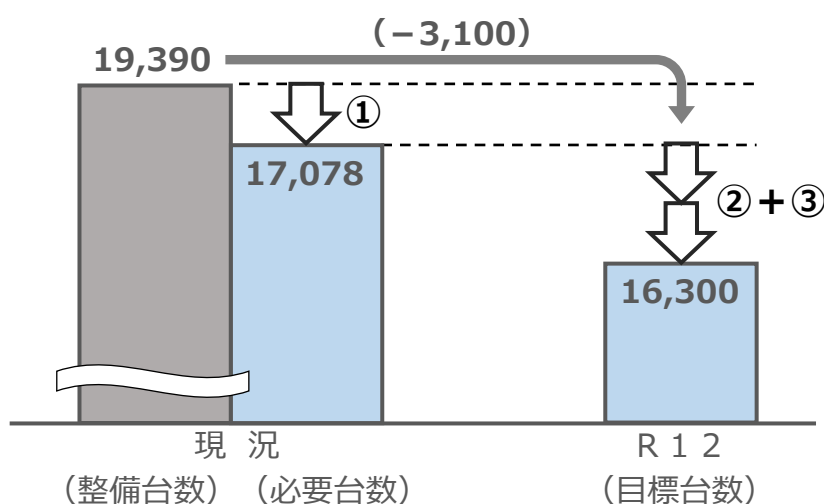
駐車場整備地区内の路外駐車場については、駐車場施策による公共交通転換及び、公共交通利用促進施策等により、量の適正化を図ります。

現在（Ｒ３）の整備台数 19,390 台から、10 年後（Ｒ１２）の 16,300 台に近づけることを目標とします。

	現況（Ｒ３）		将来（Ｒ１２） 目標台数
	整備台数	必要台数	
駐車場整備地区	19,390	17,078	16,300 (-3,100)
通町筋・桜町周辺地区	16,476	14,169	13,500
熊本駅周辺地区	2,914※	2,908	2,800

※熊本駅周辺地区は熊本駅ビルに整備予定の駐車場 1,600 台を含めている

目標台数の考え方



<-3,100 台の内訳>

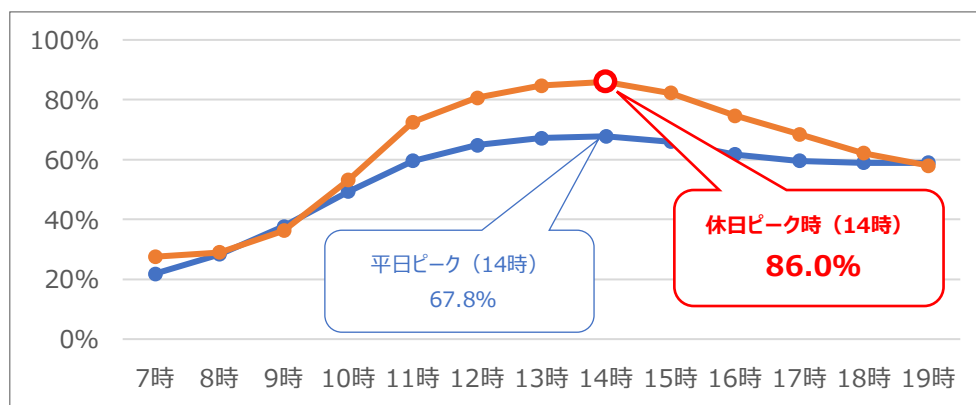
①	現在の駐車需要（駐車場の稼働率）に対応する、必要な台数の算出	19,390 台に稼働率を勘案し、必要台数は 17,078 台（参考 1）
②	駐車場施策等による、公共交通転換（自動車交通の減少）	駐車需要（必要台数）を 10 年間で 5 % 減少（参考 2）し、目標台数は 16,300 台
③	人口減少等による、自動車交通の自然減少	

(参考 1) 現況の整備台数と必要台数について

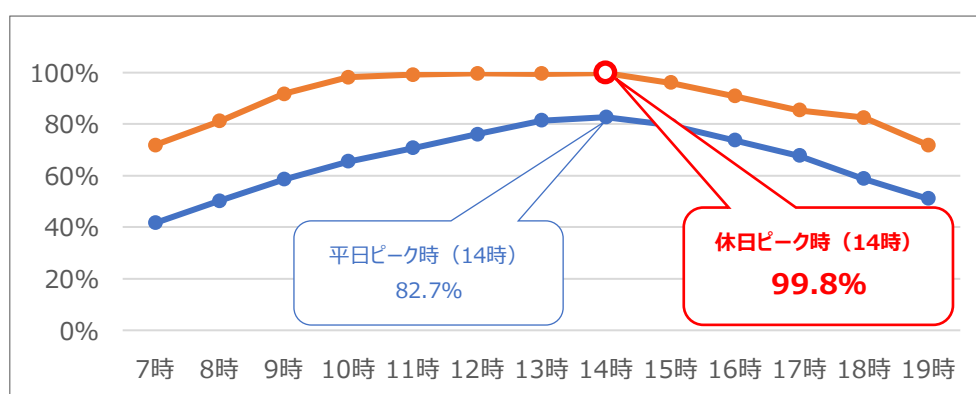
- ・ 駐車場の実態調査により、駐車場整備地区内に 19,390 台の路外駐車場が存在することがわかりました。
- ・ これに、休日ピーク時の稼働率を勘案し、現在の駐車需要に対応するために必要な駐車場台数を 17,078 台としました。

	現況整備台数 (A)	ピーク時稼働率 (B)	必要台数 (A × B)
駐車場整備地区	19,390 台	—	17,078 台
通町筋・桜町周辺地区	16,476 台	86.0%	14,169 台
熊本駅周辺地区	2,914 台	99.8%	2,908 台

通町筋・桜町地区の駐車場稼働率



熊本駅周辺地区の駐車場稼働率



(参考2) 駐車場施策等による駐車需要の減少（10年間で5%減少）

[自動車交通の自然減少]

- ・ H24 熊本都市圏パーソントリップ調査の自動車交通量推計から、人口減少等により自動車交通が10年間で約2.7%減少（-987台）※①すると推計されています。

[駐車場施策等による公共交通転換（自動車交通の減少）]

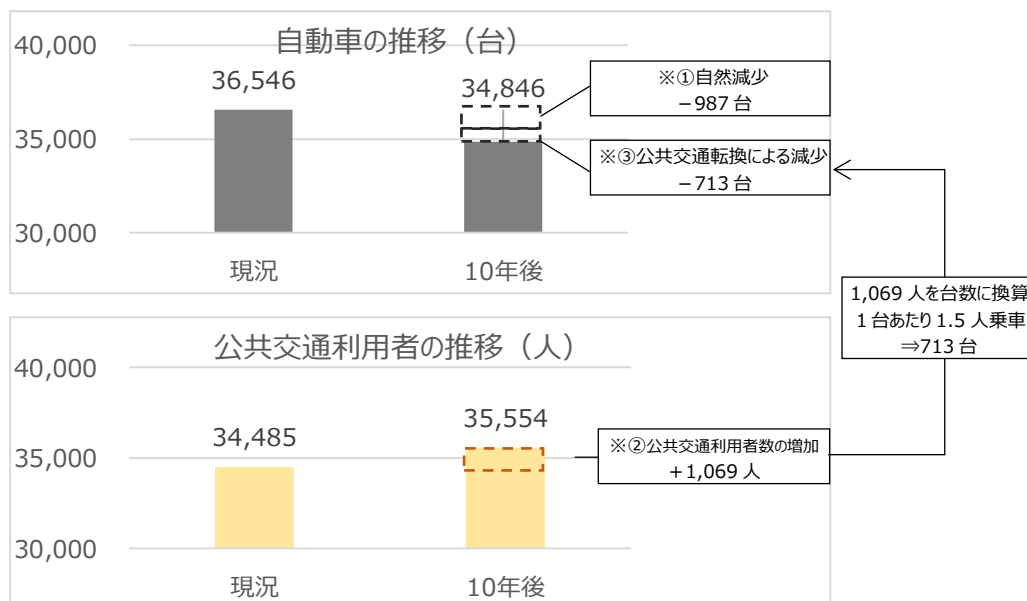
- ・ また、本計画の駐車場施策や熊本都市圏都市交通マスタープラン等の公共交通利用促進施策により、熊本都市圏の公共交通利用者数を10年間で約3.1%増加※②し、一方で自動車交通が2.0%減少する※③と見込まれます。
- ・ この見込みを中心市街地に置き換えて、自動車交通が現況36,546台から10年後は34,846台となり、駐車需要を約5%減少させることを目標としました。

中心市街地への来街手段の推計

	現況 (A)	⇒	10年後 (B)
自動車	36,546 台	自動車交通量の自然減少※① -987 台 (A : $36,546 \times 2.7\%$)	34,846 台 (約5%の減少)
		公共交通転換による減少※③ -713 台 (1,069 ÷ 1.5) < (A : $36,546 \times 2.0\%$)	
公共交通	34,485 人	公共交通利用者数の増加※② +1,069 人 (A : $34,485 \times 3.1\%$)	35,554 人

※中心市街地現況（A）は H24 熊本都市圏パーソントリップ調査より算出

※自動車1台あたりに1.5人が乗車すると設定し、1,069人分の713台が減少すると推計した



第4章－2 基本方針に基づく具体的な取組

「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します。

具体的には、

- これまでの無秩序な駐車場整備等に起因する、都市のスポンジ化、交通渋滞、歩行環境の悪化などの様々な課題の解決や、
 - 物流円滑化や観光客の増加等への対応、高齢者や障がい者の方など、多様な移動手段やニーズに対応する駐車場の新たな利活用に向けて、
- 3つの基本方針に基づき8つの施策を推進します。

まずは、インセンティブの付与や届出・勧告等による「誘導」手法を中心に取組みます。施策の効果が発揮されず、課題の解決が図られない場合には、「規制」手法についても検討を行います。

課題やニーズ	基本方針と施策
駐車場の無秩序な整備により生じた様々な課題	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 【再掲】 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
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、自動車の中心部への流入	
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①「土地利用」の視点

～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促進し、
地域経済の活性化等に活かす～

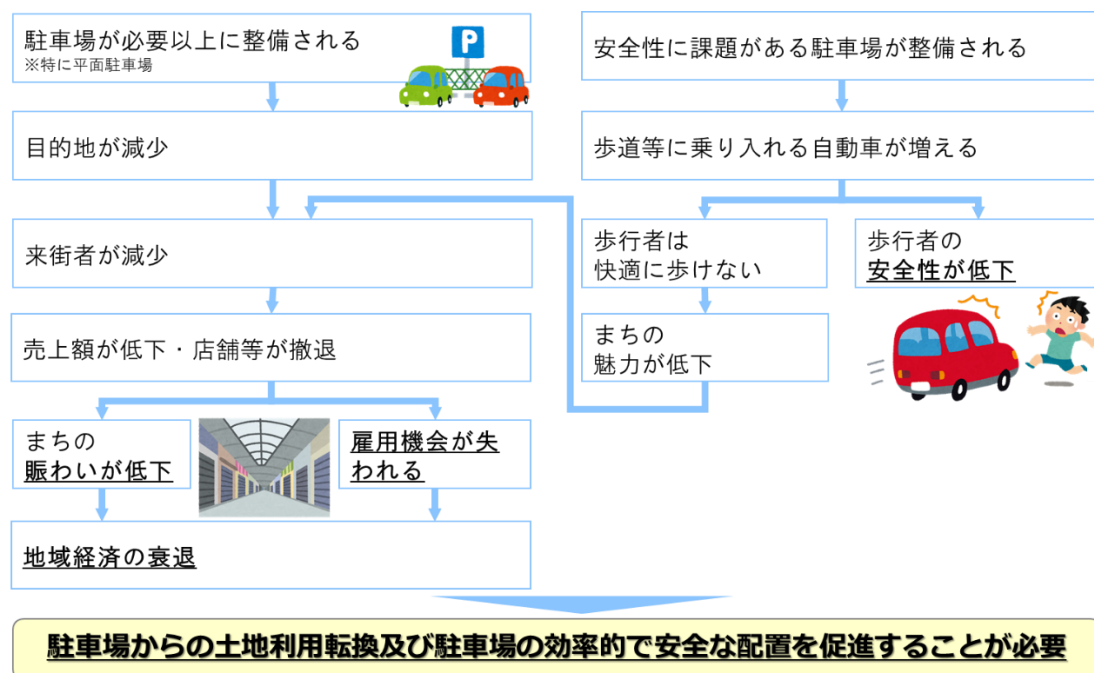
中心市街地では、被災・老朽建築物の解体等により、平面駐車場が増加しています。商業系等の土地活用が期待される中心市街地では、必要以上に平面駐車場が整備されれば、買い物等で来街する目的地在が少なくなり、来街者の減少や消費額の低下等により、地域経済の衰退等が懸念されます。**(都市のスポンジ化)**

また、小規模な駐車場（500 m²未満）は構造等に基準がなく、自由に整備できることから、出入口が複数設置されれば、歩行者との交錯が多く生じるなど、安全性に課題がある駐車場が散見されます。**(歩行環境の悪化)**

このまま必要以上かつ無秩序に駐車場が整備されれば、都市のスポンジ化による地域経済の衰退や歩行者の安全性の低下等が生じるため、駐車場からの土地利用転換及び駐車場の効率的で安全な配置を促進し、地域経済を活性化するとともに歩行者の安全性と快適性を向上することが必要です。

■必要以上かつ無秩序に駐車場が整備された場合の課題【体系図】

このまま必要以上かつ、無秩序に駐車場が整備されると、地域経済の衰退や、安全性の低下等が生じます。



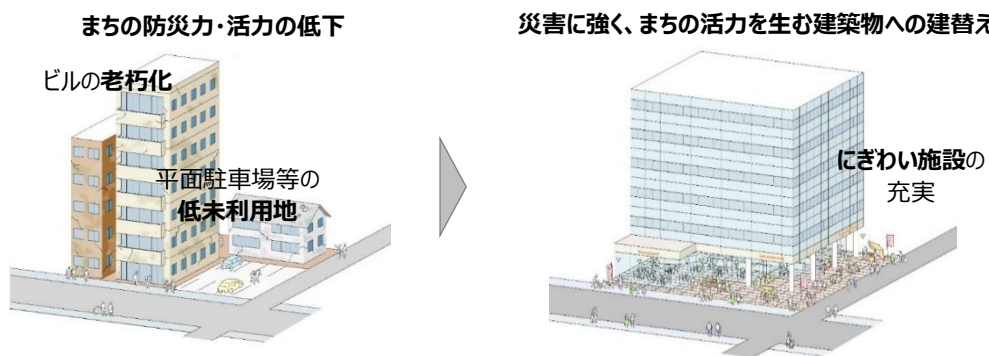
施策の内容

施策 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

低未利用地等に一定規模以上のにぎわい施設を建築する場合に財政支援を行う。

【まちなか再生プロジェクトと連携】

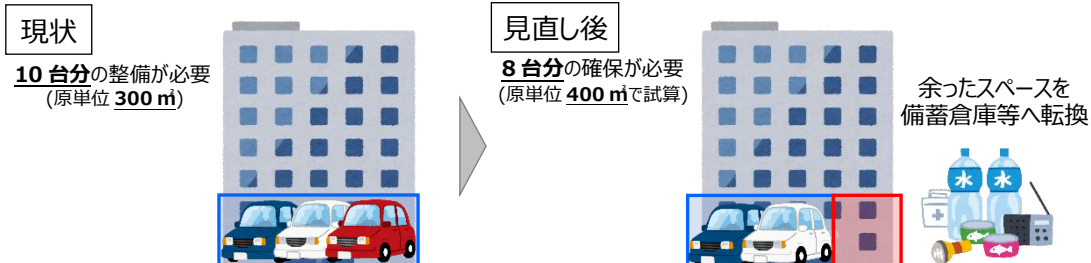


2 附置義務駐車場からの利用転換を可能とする、附置義務条例の見直し

附置義務条例における対象建築物の原単位等を見直すことで、駐車場を整備すべきところを別の用途への転換を促進する。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。

【附置義務条例の改正】

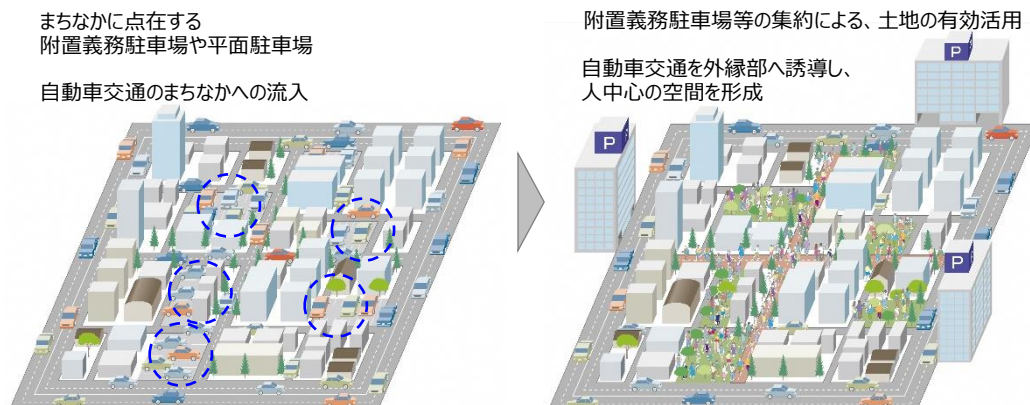
算定対象面積 3,000 ㎡の事務所ビルの場合



施策 B. 集約駐車施設（立体駐車場）の整備を促進する

1 集約駐車施設（立体駐車場）の整備に対する財政支援

附置義務駐車場を集約する立体駐車場を整備する場合、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。



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

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

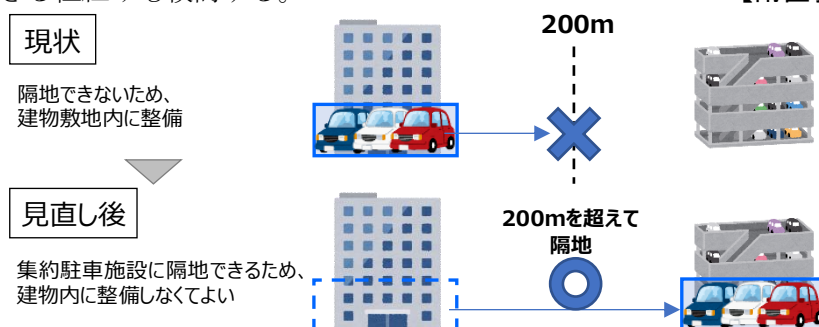
- ・歩行者交通量が多く、歩行者が安全で快適に通行し滞在できる空間の整備を推進する区域として、都市再生整備計画に「滞在快適性等向上区域」を定める。
- ・建物ごとに整備される附置義務駐車施設を集約するための、「集約駐車施設」の位置及び規模を定める。
- ・区域内の附置義務駐車施設については、敷地内に整備するのではなく、集約駐車施設内に確保することを義務付けることができる。

【都市再生整備計画の作成・附置義務条例の改正】

2 附置義務駐車施設の隔地距離の緩和

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」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。

【附置義務条例の改正】



3 駐車場を集約化することで容積率を割り増す

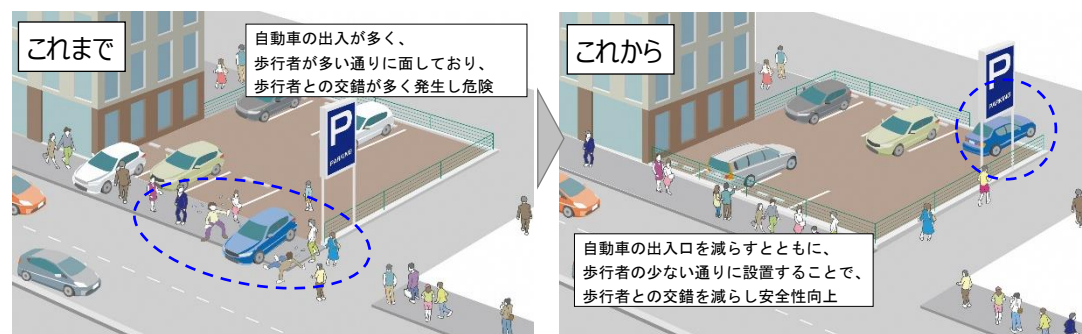
容積割増し制度において、地区内の駐車場を集約して整備する場合に、容積率を割り増すこととしている。

【まちなか再生プロジェクトと連携】

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

- ・歩行者交通量が多く、歩行者が安全で快適に通行し滞在できる空間の整備を推進する区域として、都市再生整備計画に、「滞在快適性等向上区域」を定める。
- ・区域内の歩行者の安全性を確保するために、駐車場の出入口の位置等について基準（路外駐車場配置等基準）を定める。
- ・一定規模以上の路外駐車場の設置については届出を義務付けるとともに、基準に適合しない場合は勧告等を行うことを検討する。【都市再生整備計画の作成・条例の策定】

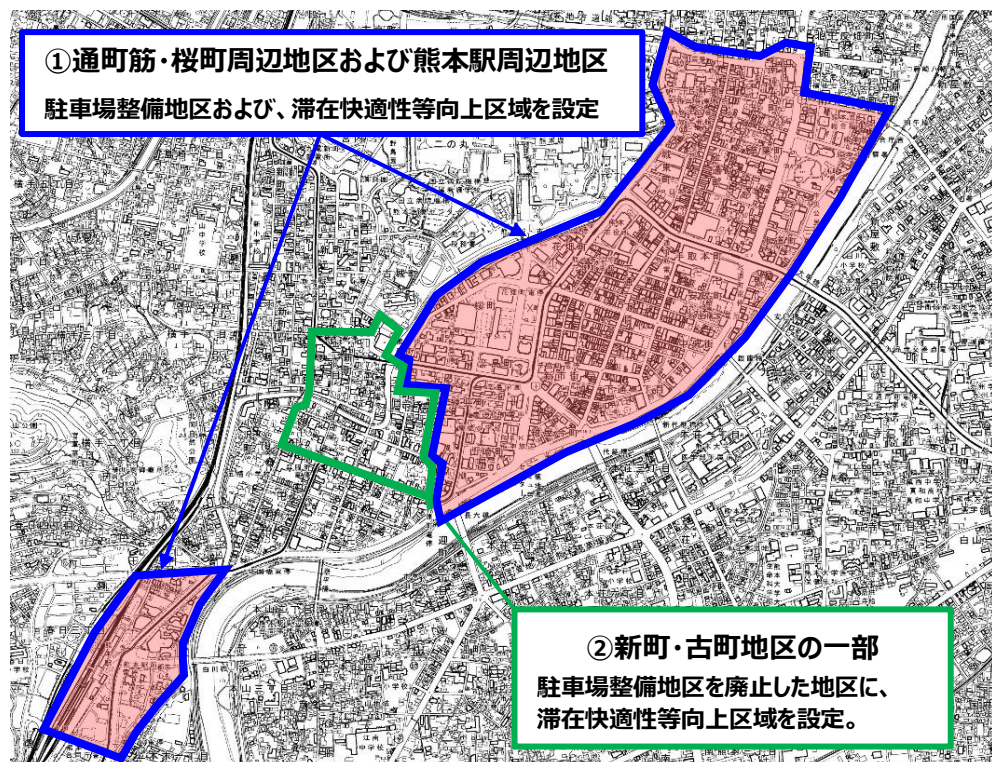


■滞在快適性等向上区域の設定（案）について

附置義務駐車場の集約駐車施設への隔地（P18 施策 C）や、歩行者の安全性に配慮した駐車場の整備（P18 施策 D）を促進するためには、滞在快適性等向上区域の設定が必要です。

区域は、歩行者が安全で快適に通行し滞在できる空間の整備の促進を図るため、駐車場の適正配置および歩行環境整備を重点的に実施する区域に設定します。

- ① 通町筋・桜町周辺地区および熊本駅周辺地区については、自動車交通の著しい輻輳が見込まれ、今後も一定の駐車場の供給が見込まれるため、
 - 駐車場の量的コントロール（附置義務駐車場の確保）をするために、駐車場整備地区を設定するとともに、
 - 附置義務駐車場の集約駐車施設への隔地および、駐車場の出入口等のコントロールが必要であるため、滞在快適性等向上区域を設定する。
- ② 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ず、今後、一定の駐車場の供給が見込まれないため、駐車場の量的コントロールの必要は無いことから駐車場整備地区を廃止するものの、
 - 駐車場の出入口等のコントロールが必要であるため、滞在快適性等向上区域を設定する。



※滞在快適性等向上区域：

都市再生特別措置法第 46 条に規定する、滞行者等の滞在及び交流の促進を図るため、円滑かつ快適な歩行の確保に資する歩道の拡幅その他の道路整備等、その他の滞在の快適性及び魅力の向上のために必要な公共公益施設の整備又は管理を行う必要があると認められる区域。

基本方針②「交通円滑化」の視点

～駐車場利用（自動車利用）の適正化を図り、交通円滑化に活かす～

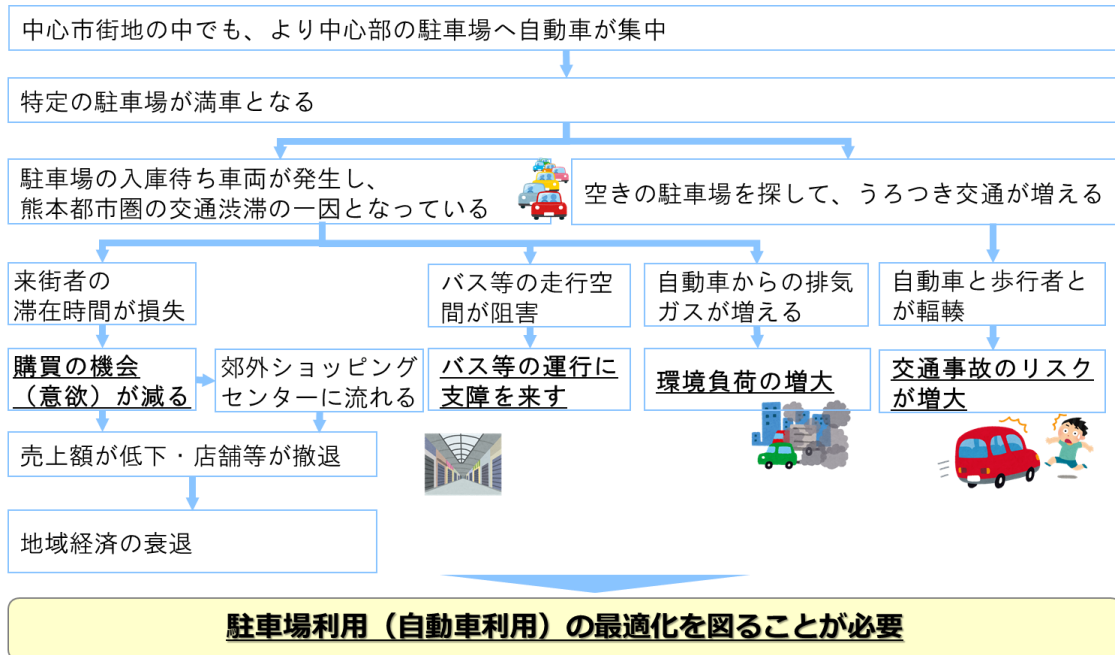
現在、約5割の来街者が自家用車を利用して中心市街地に流入しており、過度に自動車に依存した交通体系となっています。また、特定の駐車場に駐車需要が集中することで、入庫待ち車両による交通渋滞が発生しています。交通渋滞が発生すれば、公共交通の運行や歩行環境等にも悪影響をもたらすほか、滞在時間が損失し、購買の機会（意欲）の減少にもつながります。（交通渋滞等）

また、利便性が高い中心部に駐車場が多く整備されていることで、中心部に車の流れが集中し、歩行者との交錯による歩行環境の悪化が生じています。（歩行環境の悪化）

特定の駐車場やまちなかへの駐車需要の集中により、交通渋滞や歩行環境の悪化が生じていることから、駐車場利用の分散化と位置の適正化、および公共交通利用の促進により、交通の円滑化を図るとともに、安全で快適な歩行環境を整備することが必要です。

■中心部への自動車流入による課題（体系図）

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、公共交通の運行、環境等に影響をもたらすほか、滞在時間が損失し、購買の機会（意欲）の減少にもつながります。



施策の内容

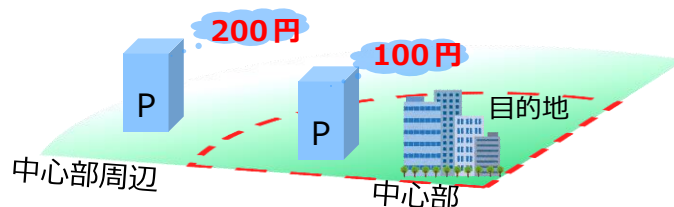
施策 E. 駐車場利用を分散化させる（平準化する）

1 共通駐車券の導入

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

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

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。

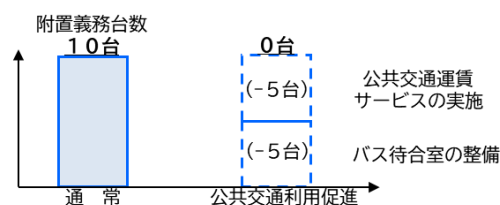
施策 F. 来街者の公共交通離れに歯止めをかける

1 公共交通利用促進措置等による附置義務台数の緩和【附置義務条例の改正】

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。



附置義務台数低減のイメージ



施策 C【再掲】. 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

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

2 附置義務駐車場の隔地距離の緩和

3 駐車場を集約化することで容積率を割り増す

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、

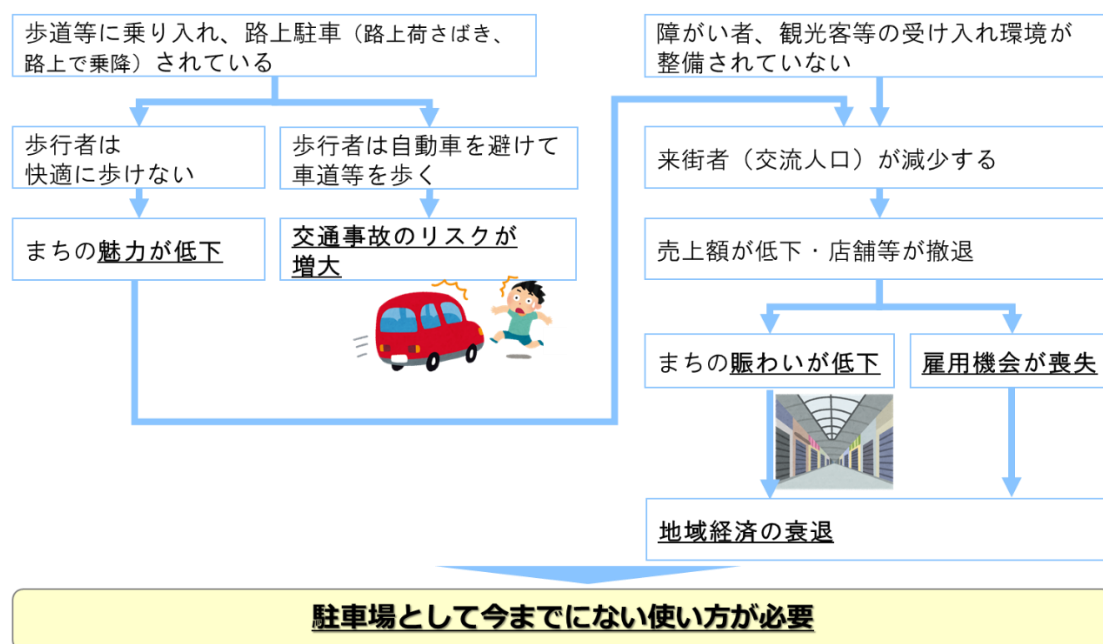
誰もが安心して訪れられる環境の整備に活かす～

多くの人が集中する中心市街地においては、多様な移動手段やニーズに対応する環境の整備が求められています。しかし、現状では、障がい者や観光客を受け入れる駐車場等や、物流を円滑に進めるための荷捌き施設などの整備が十分ではありません。（多様なニーズへの対応）

このため、障がい者等用駐車場や観光バス乗降場など、多様な移動手段に対する受け入れ環境の整備や、平面コインパーキング等の駐車場を荷捌き施設として活用するなど、駐車場等の多様な利活用を進め、誰もが安心して訪れられる環境を形成することが必要です。

■路上荷さばきの常態化、障がい者等の受け入れ環境が整備されない場合における課題

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、障がい者、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、地域経済の衰退につながる。



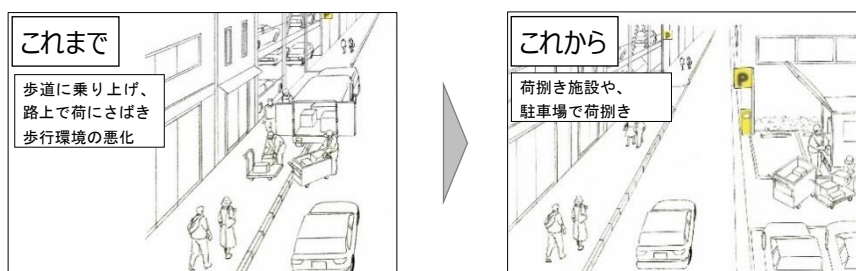
施策の内容

G. 既存の駐車スペース等の使い方を変える

1 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。

【附置義務条例の改正】



2 小規模駐車場の整序化に併せて、荷さばき駐車場等の確保を促す

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、自動二輪車駐車場等の確保を働きかける。

【都市再生整備計画の策定・条例の策定】

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

容積割増し制度において、地区内の建物が共同で使用できる荷さばき駐車場等を整備する場合に、容積率を割り増すこととしている。

【まちなか再生プロジェクトと連携】

4 駐車場の多様な使い方を促進する

駐車場を自由度が高いオープンスペースとして捉え直し、様々な使い方を促進する。例えば、マルシェやイベント広場として活用する。

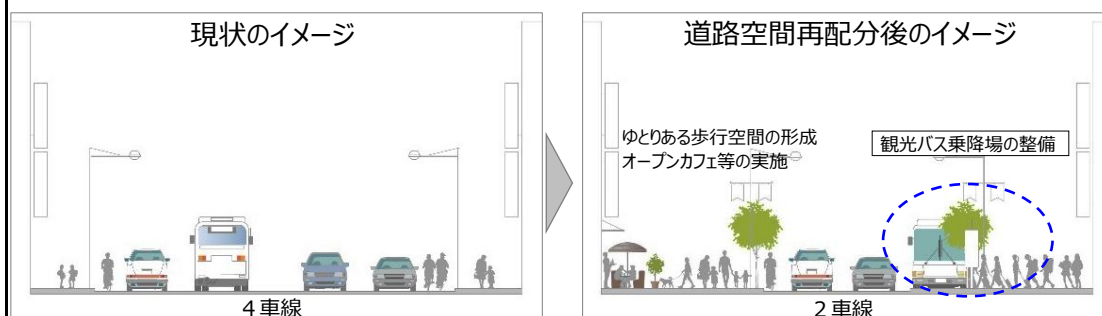
H. それでも残る路上駐車等については、別途受け入れ環境を整備する

1 荷さばき等のルール化（場所・時間限定等）の推進

エリアごとに荷主・トラック運送事業者間の意向も踏まえた、集配方法や集配時間等の調整が必要。

2 銀座通り等における観光バス乗降場の整備

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、観光バスの一時的乗降場についても一体的に検討する。



(2) 実施スケジュール

本計画の計画期間は、10 年間（令和 3 年度～令和 12 年度）とし、5 年毎に事業進捗等について評価を実施することとします。

実施時期		施 策
R2 ↓ R7 ↓ R12	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
		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
		A-2 附置義務駐車場からの利用転換を可能とする
		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
		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
		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
		E-1 共通駐車券の導入
	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 荷捌き等のルール化（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	

実 施 : 実施している施策

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

第5章 計画の推進について

第5章－1 計画を推進するための体制

駐車場施策の推進に向けては、民間事業者や公共交通事業者、経済や観光、福祉といった、様々な関係者や分野の連携と協力が必要です。

このため、学識者と民間事業者等で構成する熊本市駐車場適正配置検討委員会（以下、「委員会」。）や庁内の関係部署で構成するワーキンググループ（以下、「庁内WG」）を設置し、これまで計画や基本方針について検討を進めてきました。

今後も、委員会や庁内WGにおいて、本計画に基づく具体的な施策の検討や事業の進捗、効果の検証等を行い、本計画を推進します。

（1）熊本市駐車場適正配置検討委員会（R2.7時点）

分野等		組織・団体名等
学識経験者 (2名)	交 通	熊本大学
	経 済	熊本学園大学
民間団体 関係者 (10名)	交 通	熊本駐車場協会
	経 済	熊本商工会議所 熊本経済同友会
	福 祉	全国脊髄損傷者連合会熊本支部
	観 光	熊本国際観光コンベンション協会
	地 域	熊本市中心商店街等連合協議会 城東校区自治協議会
	不動産	熊本県宅地建物取引業協会
	運 送	熊本県トラック協会
	公共交通	熊本県バス協会
公募委員(1名)		公募委員
関係行政機関(1名)		熊本県警察本部

（2）駐車場適正配置ワーキンググループ（R2.7時点）

局 名	課 名
健康福祉局	障がい保健福祉課
観光経済局	観光政策課、商業金融課
財政局	税制課、固定資産税課
都市建設局	都市政策課、交通政策課、建築指導課、道路整備課、 土木管理課、都市整備景観課都市デザイン室（事務局）

第5章－2 市民・事業者・行政の役割

「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」の実現や駐車場施策を推進するためには、市民や事業者と行政が、それぞれの役割を明確にして、協力して取り組む必要があります。

（１）市民の役割

- 日常生活において、過度に自家用車に依存せず、公共交通を積極的に利用するよう努めることが重要です。
- 中心部の駐車場の入庫待ち渋滞が交通混雑に大きく影響していることを認識し、まちなかの交通円滑化に向けて、外縁部の駐車場に駐車することなどを心がけることが重要です。

（２）事業者等の役割

- 駐車場事業者および土地所有者は、地域経済活性化を念頭に効率的な土地利用や歩行者の安全性に配慮した駐車場整備に努めるとともに、まちづくりに寄与する駐車場の新たな利活用を推進するよう努めることが重要です。
- 商業事業者等は、従業員や利用客の公共交通利用を促進するとともに、障がい者等用駐車場や荷さばき施設の整備に努め、誰もが安心して訪れられる環境整備を推進するよう努めることが重要です。

（３）行政の役割

- 「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、総合的な施策を立案し実施します。
- まちなか駐車場適正化計画の推進に必要な制度の見直しや支援を行います。

第5章－3 効果を検証するための指標

「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、駐車場の適正化および、歩行空間の充実や公共交通の利用促進等、様々な施策を総合的・一体的に推進します。これらの一体的な取組の効果を検証するため、以下のとおり指標を設定します。

また、各施策の具体化に合わせて、進捗管理を行う検証値を設定します。

なお、5年毎に実施する事業進捗の評価等にあわせて、第4章 駐車場整備の具体的な取組について必要な見直しを行うこととします。

指 標

本計画の目的・効果	指標	現在	中間 R7	目標 R12	定義
○地域経済の活性化	中心市街地ににぎわいがあると感じる市民の割合	59.2%	(61.5%)	(63.7%)	「熊本市第七次総合計画」市民アンケートにおいて、「とても感じる」「やや感じる」と答えた市民の割合
○交通円滑化、歩行環境の改善	都市機能が充実して安全・快適と感じる市民の割合	R2の結果61.7%	(64.8%)	(67.8%)	
○誰もが安心して訪れられる環境の形成	本市に住み続けたいと感じる市民の割合	70.0%	(78.3%)	(80.5%)	
	中心市街地の歩行者交通量	77,696人			商店街交通量調査における中心商店街および熊本駅前の29地点の合計交通量

(参考) 検証値

	施策	進捗	種別	目標値等	現在	中間(R7)	目標(R12)
基本方針①	A. 平面駐車場等からの土地利用転換を図る						
	低未利用地からの土地利用転換（財政支援）	実施済	目標値	平面駐車場等の減少数	0	8	15
	附置義務駐車場からの利用転換を可能とする。附置義務条例の見直し	検討（短期）	見込み値	附置義務駐車場台数の減少数（予定）		※	
	B. 集約駐車施設（附置義務駐車場の集約化等を図る立体駐車場）の整備を促進する						
	集約駐車施設の整備促進	検討（短期）	目標値	集約駐車施設の整備箇所数（予定）		※	
	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						
	附置義務駐車施設を集約	検討（短期）	見込み値	附置義務駐車場台数の減少数（予定）		※	
	附置義務駐車施設の隔地距離の緩和	検討（短期）	見込み値	附置義務駐車場台数の減少数（予定）		※	
	駐車場の集約化を促進（容積割り増し）	実施済	設定不可能	—	—	—	—
	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						
	小規模駐車場の構造を秩序化する	検討（短期）	見込み値	安全性等に配慮した駐車場の箇所（予定）		※	
基本方針②	E. 駐車場利用を分散化させる（平準化する）						
	共通駐車券の導入	検討（短期）	目標値	入庫待ち渋滞長の減少長（予定）		※	
	更に回遊性を高めるための共通駐車券の研究	研究	目標値	入庫待ち渋滞長の減少長（予定）		※	
	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	研究	目標値	入庫待ち渋滞長の減少長（予定）		※	
	F. 来街者の公共交通離れに歯止めをかける						
	公共交通利用促進措置等による附置義務台数の緩和	検討（短期）	見込み値	附置義務駐車場台数の減少数（予定）		※	
	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【再掲】						
	附置義務駐車施設を集約	検討（短期）	見込み値	附置義務駐車場台数の減少数（予定）		※	
	隔地距離の緩和	検討（短期）	見込み値	附置義務駐車場台数の減少数（予定）		※	
	駐車場の集約化を促進（容積割り増し）	実施済	設定不可能	—	—	—	—
基本方針③	G. 既存の駐車スペース等の使い方を変える						
	荷捌き駐車場、障がい者等用駐車場の整備促進	検討（短期）	見込み値	荷捌き・障がい者等用駐車場整備箇所数（予定）		※	
	小規模駐車場の構造を秩序化する（共同荷捌き等の確保を働きかけ）	検討（短期）	設定不可能	—	—	—	—
	共同荷捌き駐車場の整備促進（容積割り増し）	実施済	設定不可能	—	—	—	—
	駐車場の多様な使い方を促進する	検討（中期）	設定不可能	—	—	—	—
	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						
	荷捌き等のルール化の推進	検討（中期）	設定不可能	—	—	—	—
	銀座通り等における観光バス乗降場の整備	検討（中期）	目標値	観光バス乗降場の整備箇所数（予定）		※	
	【再掲】駐車場整備地区内の駐車場の目標量	—	目標値	路外駐車場の台数	19,390	17,845	16,300

目 標 値：目標値の設定が可能なもの

見 込 み 値：民間事業者の建替え推移等から推定し、見込み値を設定可能なもの

設定不可能：目標値、見込み値共に設定が困難なもの

※施策の具体化に合わせて数値を設定する

(参考) 用語解説

用語	解説
歩行者	車両によらない方法で移動している人のことで、車いすで移動している人を含む。
多核連携都市	中心市街地と地域拠点とを利便性の高い公共交通で結ぶとともに、中心市街地や地域拠点及び利便性の高い公共交通沿線に一定の人口密度が維持された、持続可能で誰もが移動しやすい暮らしやすい都市のこと。
都市のスポンジ化	都市の内部において、空き地、空き家等の低未利用の空間が、小さな敷地単位でランダムに相当程度の分量で発生する現象のこと。
路外駐車場	道路の路面外に設置され、一般公共の用に供される自動車の駐車場のこと。 例) コインパーキングやコンビニエンスストアの駐車場
モータリゼーション	道路施設の充実や自家用車の普及により移動手段として自家用車の利用が日常化されること。
附置義務条例	熊本市における建築物に附置する駐車施設に関する条例の略称。 「駐車場整備地区」内において、一定の建築物の新築等をする場合に駐車施設の整備を義務付ける条例。
駐車場整備地区	都心部の商業地域内の自動車交通が著しく輻輳する地区で、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地区。なお、「熊本市における建築物に附置する駐車施設に関する条例」により、駐車場整備地区内において一定の建築物の新築等をする場合には駐車施設の整備を義務付けている。
インセンティブ	目標を達成するために企業や人等に対して行動を促すための動機付け（支援）を行うこと。
低未利用地	適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間に渡り利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度が低い「低利用地」の総称。
滞在快適性等向上区域	都市再生特別措置法第 46 条に規定する、滞在者等の滞在及び交流の促進を図るため、円滑かつ快適な歩行の確保に資する歩道の拡幅その他の道路整備等、その他の滞在の快適性及び魅力の向上のために必要な公共公益施設の整備又は管理を行う必要があると認められる区域のこと。

用語	解説
集約駐車施設	都市再生特別措置法第 46 条に規定する、滞在快適性等向上区域における駐車施設の機能を集約するために整備する駐車施設のこと。主に、まちなかの外縁部に設置される立体駐車場のことを指す。
都市再生整備計画	都市再生特別措置法第 46 条に規定する、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する計画。当該計画に「滞在快適性等向上区域」や「集約駐車施設」を記載するとともに附置義務条例を見直すことにより、附置義務駐車場の集約（施策 C）が可能となる。
MaaS（マース）	Mobility as a Service の略称。ICT を活用してマイカー以外のすべての交通手段による移動を 1 つのサービスとしてとらえ、継ぎ目なく繋ぐ、新たな「移動」の概念のこと。例えば、スマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行うことなどがある。
容積割り増し制度	都市計画法の地区計画等において、公共貢献の取組に応じて指定容積率を割り増す制度。本市においては、「まちなか再生プロジェクト」により制度の運用を行っている。
超高齢社会	総人口に対して 65 歳以上の高齢者人口が占める割合が 21%を超えた社会。本市は、平成 22 年に高齢化率が 21%に達し、既に超高齢化社会に突入している。