

まちなか駐車場適正化計画 【概要版】

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～

第2章 まちなか駐車場の現状と課題

～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

～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～

第5章 計画の推進について

第1章 策定にあたって(背景・目的)

- 本市では、「**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、多核連携都市の形成、産学官連携したビジョン策定、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。
- まちなか駐車場適正化計画は、これらを**特に駐車場の観点から推進**することにより、**駐車場をコントロール（適正に配置）**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。

(熊本市第7次総合計画第8章2節)

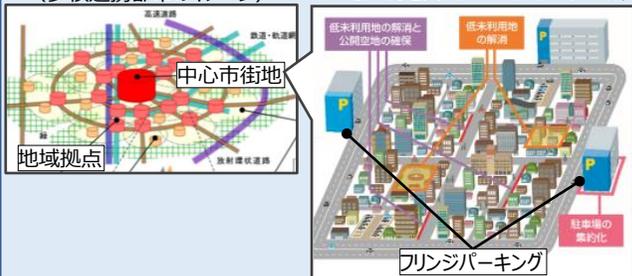
だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち

都市マスタープラン 立地適正化計画

～豊かな水と緑、多様なサービスが
支える活力ある多核連携都市～

(多核連携都市のイメージ)

(中心市街地フリンジパーキングのイメージ)



中心市街地の**外縁部**への**駐車場整備**
を誘導し（**フリンジパーキング**）、
歩行者の安全性・回遊性向上

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
駐車場の外縁部への配置等

グランドデザイン2050 まちなか再生プロジェクト

～世界に拓く「城下町」くまもと～



駐車場附置義務台数の緩和
適正な駐車・駐輪場の整備誘導

まちなか駐車場適正化計画

第1章 策定にあたって(まちづくりと都市交通の方針)

- 本市は、自動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を進めており、交通の観点からは地域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、都市交通の最適化(ベストミックス)**を進めています。
- 特に、まちなかは、**“車中心”から“人中心”へ交通体系の転換を図り、「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」**を目指すこととしています。
- 本計画は、**駐車場の観点からこれを実現するため**、駐車場の適正配置を行い、**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**を図ります。
- 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**ことが必要です。

熊本都市圏都市交通マスタープラン



車中心から人中心への転換を図り、
「だれもが移動しやすく歩いて楽しめる」中心市街地を目指す。

まちなか駐車場適正化計画

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

第2章 まちなか駐車場の現状と課題

- 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」**ことを重要視してきた結果、現在では、自動車利用に対応する**十分な量の駐車場が確保**できています。
- 一方で、駐車場が**無秩序に整備**されたことで、**スポンジ化等の様々な課題が発生**しているところです。
- また、物流円滑化、観光客など**様々な方の移動手段やニーズに対応**したまちづくりが必要となっています。

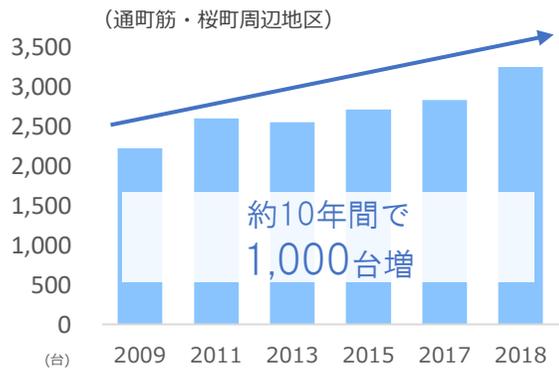
■まちなか駐車場における時間貸駐車場の需給バランス

	平均	ピーク時
平日	56.0%	70.3%
休日	65.2%	86.5%

■駐車場の現状と課題

「①土地利用」の視点

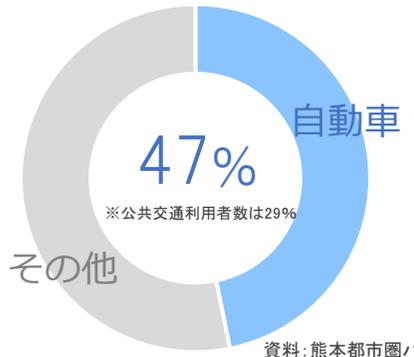
平面駐車場は増加傾向



土地の価値に見合った活用
がされていない
⇒都市のスポンジ化

「②交通円滑化」の視点

約半数の方が自動車で流入

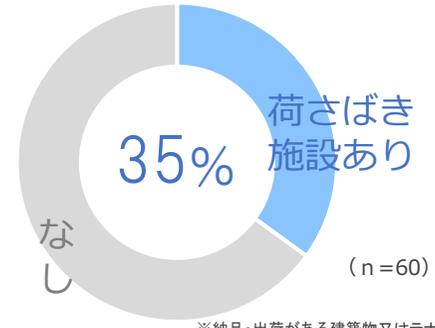


資料:熊本市圏パーソントリップ調査

過度に自動車に依存した
交通体系
⇒交通渋滞・歩行環境悪化

「③使い方」の視点

荷さばき施設が無く、
路上で出荷等を行っている



※納品・出荷がある建築物又はテナントに限る

円滑な物流等を支える
環境整備が不十分
⇒新たな利活用

第3章 駐車場整備に関する基本方針

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ため、

- 「駐車場整備地区」と「附置義務駐車場」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（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～

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～

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～

第4章 駐車場整備の具体的取組(駐車場整備地区と附置義務条例の見直し)

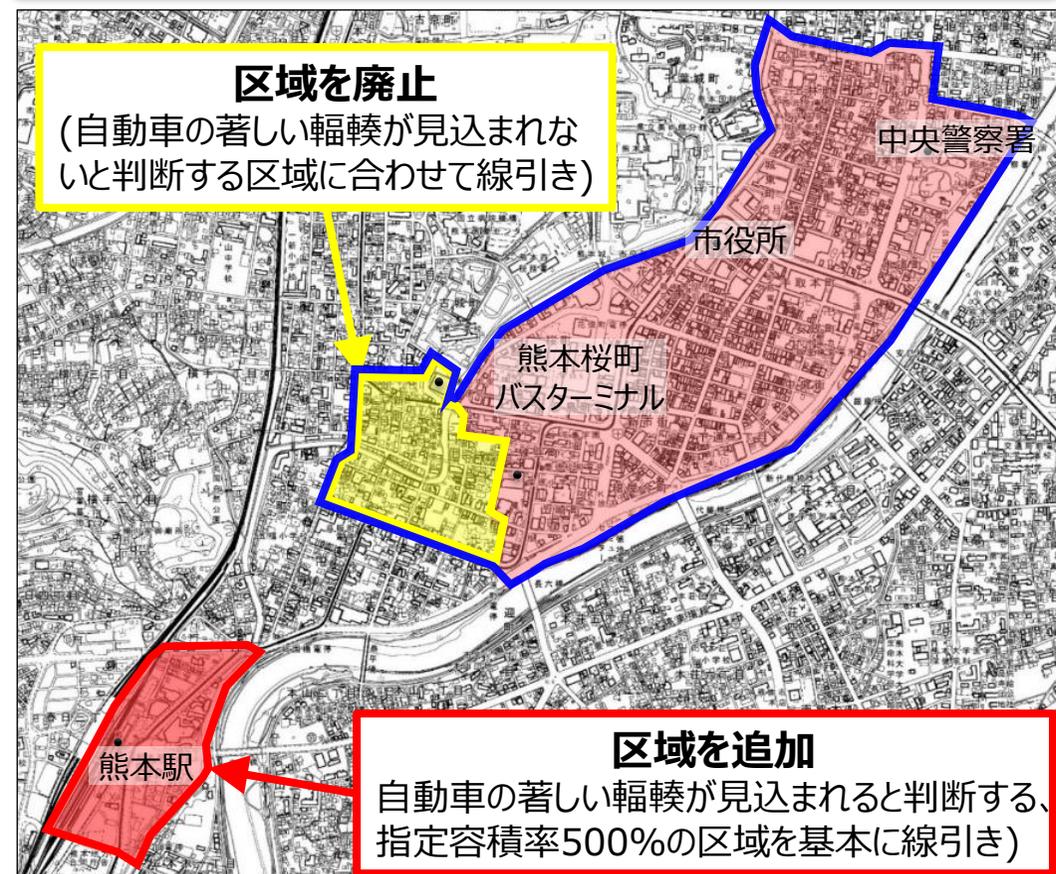
【駐車場整備地区の見直し】

駐車需要に応じて、今後も一定の駐車場整備が見込まれるとともに、駐車場のコントロールが必要な区域について、駐車場整備地区を設定します。

【附置義務条例の見直し】

附置義務の台数を減らすことに加え、公共交通利用促進や交通円滑化の取組に対してインセンティブ等を導入し、誰もが安心して訪れられる環境を形成します。

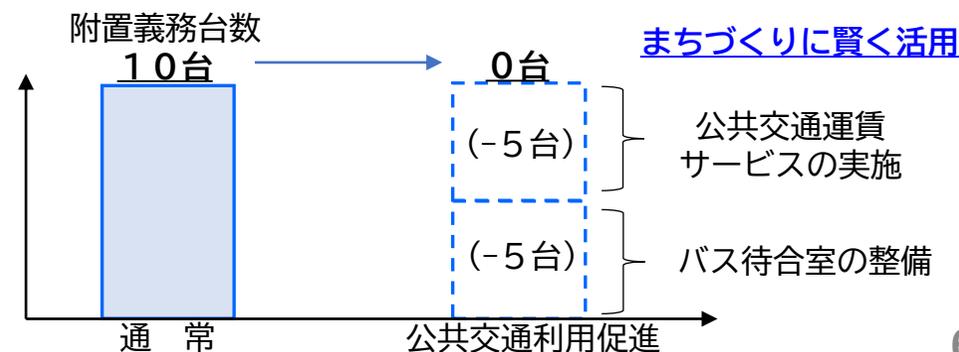
駐車場整備地区の見直し



附置義務条例の見直し

- 原単位を見直し、附置義務台数自体を減らす。
- 台数低減措置（インセンティブ）を導入し、公共交通の利用を促進。
- フリンジ駐車場への誘導により、交通円滑化や土地の有効活用を促進。
- 荷さばき施設、障がい者等用駐車場の設置を義務付け、誰もが安心して訪れられる環境を形成。

台数低減措置（インセンティブ）のイメージ

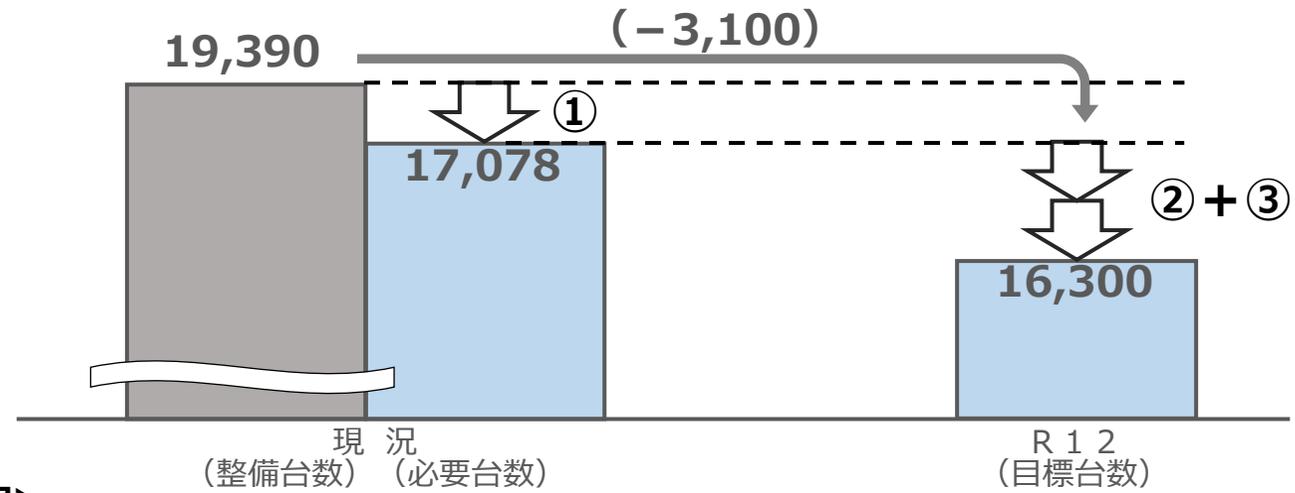


第4章 駐車場整備の具体的取組(駐車場台数の目標量)

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等により台数の適正化を図ります。

現 況 → 目 標
 19,390台 → 16,300台

	現況 (R3)		将来 (R12)
	整備台数	必要台数	目標台数
駐車場整備地区	19,390	17,078	16,300 (-3,100台)
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



<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	通町筋・桜町地区：16,476×86.0% = 14,169 熊本駅周辺地区：2,914×99.8% = 2,908
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%減少し、目標台数は16,300台	通町筋・桜町地区：14,169×95% = 13,500 熊本駅周辺地区：2,908×95% = 2,800
③	人口減少等による、自動車交通の自然減少		

第4章 駐車場整備の具体的取組(基本方針に基づく具体的な取組)

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

駐車場の“無秩序”な整備により生じた様々な課題
新たな利活用

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.** (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

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

第4章 駐車場整備の具体的取組(基本方針に基づく具体的な取組)

「①土地利用」の視点 ~土地利用転換及び駐車場の効率的な配置により、地域経済活性化等に活かす~

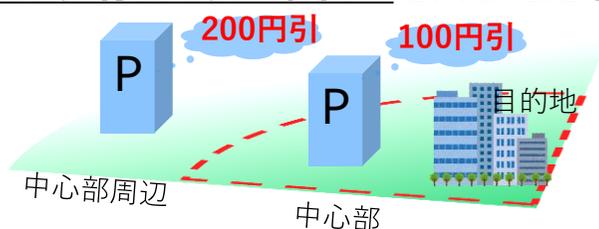
- 平面駐車場等からの土地利用転換を図る【施策A】
- 集約駐車施設(立体駐車場)の整備を促進する【施策B】
- 個別建物毎に整備されている附置義務駐車施設を外縁部に集約【施策C】
- 歩行者に配慮した構造とする【施策D】



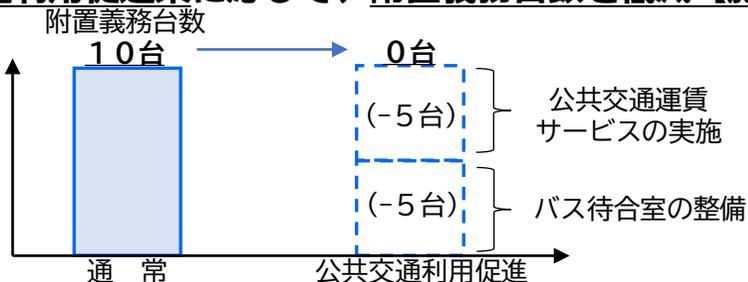
「②交通円滑化」の視点

~駐車場利用の適正化により、交通円滑化に活かす~

- 駐車料金のコントロールにより、中心部の交通円滑化と歩行者の安全性向上を図る【施策E】



- 公共交通利用促進策に応じて、附置義務台数を低減【施策F】



「③使い方」の視点

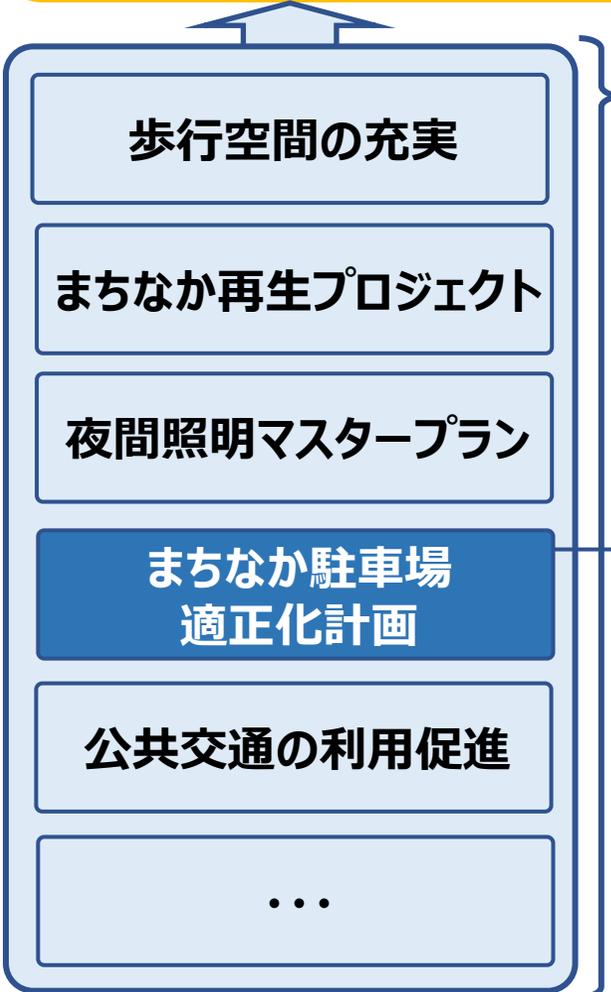
~多様な利用を促進、誰もが安心して訪れられる環境整備に活かす~

- 既存の駐車スペース等の使い方を変える【施策G】
- 道路整備と一体的に観光バス乗降場を確保【施策H】



- 「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、歩行空間の充実やまちなか再生プロジェクトなど、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、市民満足度を指標として設定するとともに、
- 駐車場施策の進捗を管理するために、施策毎に検証値を設定します。

だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち



■ 指標 (各種施策の総合的・一体的な効果検証)

本計画の目的・効果	指標	現在 (R4.3)	中間 R7	目標 R12
○ 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	39.9%	41.9%	44.0%
○ 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	50.9%	55.6%	60.4%
○ 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	76.9%	78.9%	81.0%
	中心市街地の歩行者交通量	673,986人	713,414人	752,842人

■ 検証値 (駐車場施策の目標値)

施策	目標値等	現在	中間 R7	目標 R12
平面駐車場等からの土地利用転換を図る【実施済】	平面駐車場等の減少数	0	8	15
附置義務駐車施設を集約する	敷地内に整備する附置義務駐車場台数の減少数	0	-92台	-223台
小規模駐車場の構造を整序化する	安全性等に配慮した駐車場の箇所	0	40箇所	170箇所