

熊本市駐車場適正配置検討委員会〈第九回〉

1. 日時

令和7年3月27日（木）午後1時00分～午後2時20分

2. 出席者

(1) 委員（11名） 円山委員長、岡村委員、増永委員、西嶋委員、平野委員、黒木委員、田原委員、上田委員、岩永委員、玉野委員、大藪委員（今村代理）

(2) 事務局 市街地整備課：三池課長、寺尾副課長、江崎主幹、福田主事

3. 議事

(1) 開会

(2) 議事

■報告事項 R6年度の実施内容について

■議題 R7年度事業進捗評価について

(3) 閉会

4. 議事の概要

■報告事項① 上位概念、重点エリアについて

- 中長期的な視点で中心市街地の目指すまちの姿と方向性を示すためにウォークブルビジョンを策定。
- ビジョン対象エリアの中でも、アーケードや花畑広場を軸に人中心の空間をひろげていくよう地域とともに検討を進めていくエリアとして重点エリアを設定。
- 今後の駐車場施策を進めるうえでの上位概念、エリアの考え方についてはウォークブルビジョンを元に考えていきたい。

【報告事項①に対する質疑応答】 （発言者） ○：委員 ●：事務局

（円山委員長）

- ウォークブルビジョンと関連して、今後の移動手段の選択肢の一つとしてグリーンスロームビリティ（グリスロ）の使い方に関して事務局として考えていることはあるか。
- グリスロの活用については熊本城周辺の観光等様々な可能性があると考えている。
- グリスロだけでなく、多様な移動手段の確保とセットで施策を検討していきたいと考えている。

(増永委員)

- 重点エリア内で実際にどんなことをしたいと思っているのか、具体的な施策があるのか。
- 現状でウォークアブルな空間が確保されている上通・下通・新市街アーケードを軸に、その周辺に滲みだすような形で人中心の空間に変えていこうと考えている。
- 具体的にどこをどうしていくかについては現在検討しているところである。

■報告事項② 既存立体駐車場活用について

- 短期的には店舗や駐車場の共通駐車システムへの加盟促進、一律の料金割引により既存立体駐車場活用を促進。
- 中長期的には外と中での料金割引の差別化により外縁部の既存立体駐車場へ誘導。
- 施策の展開と併せて、駐車場からの移動手段としてシェアサイクル等利用者のニーズに合わせた移動手段との連携により外縁部の既存立体駐車場利用促進を図っていきたい。

【報告事項②に対する質疑応答】 (発言者) ○：委員 ●：事務局

(岡村委員)

- 共通駐車システムの導入について、短期・中長期の誘導の考え方があるが、すでに施策が具体化しており、実施しているのか。
- 共通駐車システムの取組については、加盟店舗で買い物したら駐車料金を割引く仕組みを上通・下通がそれぞれ個別で運用している。
- 上通・下通それぞれで運用されているという状況なので、それを共通化することで運用にかかる負担を軽減し、より使いやすいシステムを導入できればと考えている。

(西嶋委員)

- 既存立体駐車場とチャリチャリの連動について、時間貸し駐車場に車を停めてチャリチャリに乗り換えるということは、その間駐車料金を支払うことになる。
- カーシェアであれば、そこに車を置いてチャリチャリに乗り換えればいいので駐車料金を支払わずに済む。
- 新しいサービスが提供されることにより利用や行動が変わっていくため、利用や行動をどのように新しい局面に誘導していくのかという戦略が必要だということ。
- 新年度の進捗評価の中で、そのような視点をどこまで入れて次の施策ビジョンに結びつけるかということを考えていただく必要がある。
- 外縁部の駐車場利用を促すということは、そこから目的地までの移動を強いることになるので、そこをどういう手段でカバーしていくかということを今後検討していきたいと考えている。

(増永委員)

- チャリチャリとの連携については、駐車場側で実際に運用に関わっているとよく出てくるのが、自転車が本当にいるのかがわからないということ。
- 何時頃出てこようと思っても、車で行っている間に自転車が出払っていることがたまに

ある。

○予約とかができるとより利用しやすくなるので、そういうことも考えてほしいなと思うところ。

○共通駐車券の導入に関しては中々難しいところもあるかとは思いますが、駐車場利用の平準化を目指すべきなのだろうと思う。

○一極集中による渋滞を少しでも緩和するためには、共通駐車券や全体の満空情報を表示するような施策も含めてやってみるべきではないかと思う。

●満空表示については、対象範囲や、導入による渋滞への効果についても検証が必要と考えている。

(今村代理)

○今回既存立体駐車場の活用で短期、中長期で外縁部に誘導するという事で料金割引の差別化と書いてあるが、そもそもこの差別化を進めるのは誰なのか。

○熊本市として財政支援をしたうえでこの施策により外縁部に誘導するのか、又は運用は駐車場協会に考えていただきやっけていただくということなのか。

○もし民間が運用を断れば施策は実施できなくなるが、その辺のところまでしっかり考えたうえで今回提案されているのか。それとも、一つのプランとしてただ示されているだけで、今からこういったことができるのかを検討していくのか。どちらなのかをお聞かせ願いたい。

●まちなかと外側で料金に差があるという現状は既に発生しているところでもあるが、そこを市として、駐車場協会と協力して周知していけるかどうかというところは今後考えていく必要がある。

●今のところ差額に対して財政支援するという事は考えておらず、民間事業者との折り合いをどうつけていくかが今後の課題であると考えている。

(円山委員長)

○駐車料金については、民間事業者が自由につけられるところなので難しいところではあるが、行政としてはそういった料金を周知するとか、色々な情報提供という話もあるのかなと思ったところ。

○満空情報について、本格的なシステム導入はお金がかかるが、スマートフォン上とかで見られるような仕組みも何かあるのではないかと思う。

○ポートに停まっているチャリチャリもスマホのアプリ上で見られるので、あまり予算をかけずに既存の様々なシステムを統一的に見られるポータルサイトを作るといったアイデアもあるのかなと思う。

(増永委員)

○熊本市内においては駐車料金が安過ぎる。例えば福岡の中心市街地と比べても断然、料金的に安いというのが現状である。

○駐車場事業者としては駐車料金を上げたいと思いつつも上げられない実情があるの

で、そこを市からの要請のような形で、渋滞対策を目的とした料金の値上げを呼びかける等してもらえると値上げしやすくなるのではないかと思う。

(円山委員長)

- 基本的には民間のメカニズムであるが、それを少し後押しするような行政からの要請等もあればということであった。

■報告事項③ 荷さばき等のルール化（場所、時間帯等）の推進について

- 荷さばきルール化検討の方向性を探るための実態調査結果より、まずは路上でのスペース確保について検討していくことにしたい。
- 荷さばき場所、時間帯について事業者ニーズの把握と、その結果をふまえた交通管理者との協議を今後行っていきたい。

【報告事項③に対する質疑応答】 (発言者) ○：委員 ●：事務局

(岡村委員)

- カメラ調査結果について、通りの歩行者通行量と荷さばき車両等が滞留している、あるいは路上駐車が滞留している時間帯はどの程度数が重なっているのか。
- 荷さばき車両の利用の実態と歩行者の通行量の実態が重ならないのであれば、あまり問題視しなくてもいいのかなと考えたところ。
- 車両等の時間帯ごとの変動については、まず歩行者の通行量が多い時間帯が、18時から大体22時頃までであった。
- 荷さばき車両が多い時間帯は、15時から17時ぐらいまで。
- 一般車の路上駐車については、22時から翌1～2時の時間帯が長時間路上駐車の多い結果となった。
- 今回テーマとなっているのが荷さばき等のルール化といったところで、平日の利用に関してはそのようにずれているので、むしろ問題は、路上駐車の方ではないかということになる。
- このあたりは施策のターゲットを少し考え直す必要があるのかなと思ったところ。

(西嶋委員)

- 今後、エリアとして建物の更新を考えていくときに、公開空地の活用方法として、荷さばきスペースとしての利用も視野に入れていただきたい。
- 今は宅配が増えており、これから冷凍の宅配が極端に増え始める状況が、冷凍倉庫が各地で造られている。
- また、集合住宅に宅配スペースの設置義務の検討というものも現在あっている。
- ミクストユースでまちなか居住をどんどん増やしていただきたいので、そういうところも視野に入れながら、進捗というのをどういうふうに評価して、次のプランアクションにつなげていくかということが必要だと感じた。

●荷さばきスペースとしての公開空地の活用については、ウォークアブルの視点で考えたときに、歩行者と荷さばきの動線のすみ分けについての検討は必要であると思うが、所管課の意見も踏まえ考えていきたい。

(円山委員長)

○他都市ではそういった事例はないのか。

○様々なルールがあるところなので簡単ではないと思うが、少し高い視点で考えてみると確かにコントロールできないのかなというところでもあるので、ぜひ事務局の方でも調べていただくということかなと思う。

(増永委員)

○荷さばきに関しては、まずは路上でということなので、もう少し、色々検討してみてもいかがかなと思う。

○調査した通りはどちらかというと夜の人通りが多い通りなので、昼の時間帯は近くで事業されている方々のものと思われる車が停まっているのをよく見かける通りである。

○他の通りについても調査してみると、より正確な需要などがつかめるのではないかなと思う。

●通りの状況が資料13ページ左上の写真に示すように、車が多く停まっているが、あそこは歩道上になる。

●歩道は歩行者のための場所なので、まずこの状況というのが、日中で数は多くないかもしれないが、ウォークアブルなまちを目指すという観点からみてもよろしくない状況であると考えている。

●道路空間の再配分により、歩行者空間をどう確保し、その中で必要なところに荷さばきのスペースをどう確保していくか検討を進めていかないといけないと思っている。

●そのために、交通管理者と今後協議させていただければと思っているところである。

(増永委員)

○荷さばきについては時間帯によって需要が変わってくるものだと思うので、この通りや上之裏もだが、どちらかというと夜の時間帯に人通りが多い通りについては時間制限でどうにかするとか、そういうことも考えてみてはどうかと感じたところ。

(上田委員)

○荷さばきスペースについては、時間帯を区切ってでも確保していただいた方が歩行者の危険性を防げると思う。

(平野委員)

○荷さばきに関してはやはり仕事に関する事なのでやはり場所の確保をきちんとしてさしあげた方がいいのかなと思った。

○それよりもまず、路上駐車の数が多いというのは問題ではないかなと思う。

○以前夜の街に行き来していたときは、路肩に乗り上げた車が結構多かった。

○アクセスではなく、歩道を通行できず、車道に出てぐるっと回って通行しなければならない状況が結構ある。

○荷さばきのことは当然考えなければならないことであるが、路上駐車に関しても何らかの方法で改善をしていただきたいと思う。

●荷さばき以外の路上駐車についても、カメラ調査結果から、長時間の路上駐車は一般車が多いという結果であった。

●歩行者空間を適正に確保するという意味では、一般車の路上駐車対策についても、地元商店街とも協力して検討していくということが必要であると感じている。

(今村代理)

○路上駐車車両に対しては、日中は駐車監視員の方で見回りをしていただきながら、できる限り早期排除、よほど悪質性があるものについては検挙という形で取締りを行っている。

○駐車監視員による見回りは日中だけなので、夜間になると通常の警察官だけで見回りをするようになる。

○夜間の見回りについては繁華街だけに人員を割くことができないので中々厳しいところではあるが、実情を把握させていただいたので、引き続き対応させていただきたい。

○基本的には路上を荷さばきスペースとして使うことを警察としては望まない。

○荷さばき車両が、公開空地であったり、敷地の中に引き込むことができれば、歩行者と荷さばき車両の交錯が減ることになる。

○道路の中に貨物車両を停めること自体、道路空間を奪うという形になるので、ウォークパブルの考え方に反するのではないかと考えている。

○一方、物流業界で2025年問題もあり、荷さばきスペース確保の必要性もあるため、駐車許可や、貨物用の荷さばき駐車スペース確保に対してある程度考慮が必要ということについても、県警としては把握しているところである。

○荷さばきのルールを定めるのであれば、有効的に使われないと意味がないので、そこを必ず使っていただいて、他のところであれば県警としては検挙していくようなかたちで話をしなければいけないのではないかと感じている。

○荷さばき場所についてのルールは、もう少し真剣に慎重にかつ、早めに動いていただくのがいいかなと思っているので、ご協力をお願いしたい。

(円山委員長)

○交通管理者である警察の皆様とも連携しながら今後の対策を考えていくというところかと思う。

■議題 R7年度事業進捗評価について

●R7年度事業進捗評価を前に中間目標値に対する現況値を確認したところ、これまで施策を実施したものの未達成となる見込みのものが多い結果となった。

●施策に対する事業者からの声として、建物の用途によっては附置義務緩和の効果をそれほど感じないといったものや、手続きが煩雑といった運用に対するものが挙がっている

●中間目標値未達成の原因を把握するためのヒアリングをR7年度に実施したい

●審議事項 R7年度事業進捗評価について

●論点 中間値未達成見込みの原因と原因分析のための調査項目について

【議題に対する質疑応答】 (発言者) ○：委員 ●：事務局

(今村代理)

○小規模駐車場の構造を整序化するというところの施策に対する事業者からの声で、届け出ずに駐車場を設置している事業者が多いと書いてあるが、これに対してはどのような対策ができるものなのか。

●これまで駐車場事業者等に対する説明会の実施や、小規模駐車場の条例策定等について駐車場事業者等に対する説明会の実施や、HP を活用しての広報等を行ってきたが、より広報を充実させていくことが考えられる。

○それで170箇所までいけるのかという疑問がある。

(円山委員長)

○条例ということで届け出なくても何ら罰則とかもないので難しいところもある。

○目標値達成に向けて対策を講じるということもある一方で、目標値を市場に応じて見直すという形もあるのかなというふうには思う。

(西嶋委員)

○2020年から2030年までの10年間の計画の期間ということであるが、その間のこのエリアで最大のインパクトは、市役所が移転して、市役所跡地に何ができるかということである。

○庁舎移転は決定事項であり既に動き始めていることなので、今後庁舎移転に関連する具体的な動きを取り込んだうえで、どのような見直し、新たな施策が必要かといったことを中間見直しの中で考えてやっていただきたい。

○エビデンスがないと中々議論ができず手探りの状態になってしまうので、エビデンスをさらに充実させて、実効性のあるものにつなげていくような議論を検討していただく必要がある。

●まちなか駐車場適正化計画を所管している部署として、庁舎整備部と連携し、庁舎移転の動きも取り込んだうえで、必要であれば計画の見直しを考えていきたい。

(円山委員長)

○進捗評価のための調査としては、今回報告事項でもあったカメラ調査については引き続き実施を期待したい。

○駐車料金がどう変化したかといったことや、障がい者等用駐車場の分布がどう変化しているかといったことも考えられる。

(西嶋委員)

○こうしようと思っているのですよ、まちづくりを、エリアを。でしたらそういう調査が必要ですねというロジックになってくると思う。

○ウォークブルビジョンには4つの地区があるが、この地区の地権者や事業者、住民・利用者等と一緒にこのウォークブルをどう進めていくかということがどこまでビジョン化さ

れてるかということがこれから問われていくと思う。

- ステークホルダーと一緒に、駐車場の問題も含め、どのようにまちづくりを進めていくかという議論があれば、その方向だったらこのような調査が必要だというような話がどんどん出てくると思う。

(増永委員)

- 一番影響が大きいのはやはり市庁舎の建て替え。
- まちが大きく変わるときに方向性としてこんなふうにしてほしいというところを、今考えていると思うので、そういう意味では今色々議論していることは間違いではないと思う。
- 附置義務台数の減少数は、建物が建て替わらないと変わらないものである。
- 今後は大きなものの変化するにあたり、建替えによる附置義務台数の減少数も変わってくるのではないかと期待しているところ。
- 全体の傾向として、コインパーキングも徐々に減る方向になってきていると思う。
- どちらかというとも供給過多で、車が集まりやすい現状を改善していくために今ある駐車場をもっと活用していくという方向性を間違わなければ、目標値自体はその都度状況が変わるので、それに合わせて変えていけばいいのではないかと感じている。

(円山委員長)

- 数値目標だけに振り回されるのではなく、状況は変わっていくので、それに応じたビジョンの作り変えと、関係者との共有といったことが非常に大切だと思うので、そのあたりは有機的に対応をお願いしたい。

(西嶋委員)

- R7 年度から庁舎周辺のまちづくりプランを市が策定されるということであるが、駐車場委員会で議論していることはプランの検討の中でも触れられることなのか。

- 駐車場委員会での議論の内容については共有させていただく。

(円山委員長)

- 資料 16 ページ記載のスケジュールでいくと、まず調査を実施することになっているが、個別に委員の皆様にもご相談したうえで、調査内容等も検討しながら進めるということかと思うがいかがか。

- 事務局としてもそのように考えている。

(岩永委員)

- 議論の中で外縁部の話が出ていると思うが、全ての車両を中に入れられないというのは、熊本市においては無理だと思っている。
- どれだけベストミックスな体系を構築していくかということが本当に大事なこと。
- その中で、バス事業者として、そういったところをつなげていく役割というのは本当に重要であると感じている。
- 運転士不足とは言われているが、それを理由にしてできないと言うのではなくて、本当にできることをやっていって、ウォーカーブルなまち、どんどん人が集まって交流しやすいま

ちを作っていくというのが一番の理想だと思う

(玉野委員)

○調査内容については、駐車場利用者に対してなぜ駐車場を使っているか、自動車以外の代替手段があるのかについて聞いてみるべきだと思う。

(円山委員長)

○車でしか来られない方もいるし、公共交通があるけども車で来たという方もいるので、そういった実態を踏まえて将来的によりよいものにするためにはどうしたらいいかを考えることは重要だと思うので、そういったことも考えていただければと思う。

(西嶋委員)

○土地利用の転換については、地主だけではなく、利用転換のメニューを提案する事業者へのヒアリングを実施すべき。

○最近の傾向を見ていると、桜町から新町、古町にかけて駐車場が集合住宅になっているのをよく見かける。

○また、元は駐車場であったところが4階建てのドミトリーになっているというのが7~8件あり、そういうものがどんどんまちなかにできている。

○どのような事業メニューが地主に対して提供されているかということもセットで検討していくと、土地利用がどういう方向にいくかという予測が立つので、そういった調査も必要ではないかと思う。

(平野委員)

○車でないとまちなかに来られない方と、代替手段はあるけれども車を選んでいる方というのをしっかりとニーズを把握する、サンプリングでいいので調査する必要があると思う。

○高齢の方がご家族にいてどうしても障がい者等用駐車場を利用されるし、ベビーカー利用の方たちについてもハートフルバスで止められるので利用される方も多い。

○資料の中では障がい者等用駐車場整備箇所数については目標値達成と書いてあるが、実感としてはまだまだ足りないなと感じている。

(円山委員長)

○数値の評価だけでは見えてこないものもたくさんあるということで、利用者アンケート等により様々なことを聞いていくということが重要であるということに改めて感じたところ。

(岡村委員)

○平面駐車場からの土地利用転換を図るという施策目標に対して、低未利用地からの土地利用転換とあり、現況値は1箇所ということだが、先ほどのご意見でもあったように、行政の力を借りずともマーケットメカニズムによって自然に土地利用転換は進んでいるという実態があることから、この数字のカウントの仕方というものを、必ずしも財政支援を必要とせず、経済動機によって変わっているものもカウントすれば、目標値は達成しているのではないかと思う。

○施策の評価にあたっては、当初計画で設定した評価軸に固執する必要はないのではない
かと思う。

(円山委員長)

○マーケットメカニズムの関係と、コインパーキングの利用転換についてモニタリングし
ていくことも価値のあることかなと思ったところ。

○利用者アンケートに関しても、公共交通政策に関する部署とも連携してやっていくこと
が大事で、市役所の中でも様々な部署と連携してやっていただきたいと思う。

■まとめ

(円山委員長)

○委員の皆様からは大変前向きなご意見をたくさんいただいた。

○ご意見を反映したうえで、事務局で今後検討を進めていただきたい。