

## 熊本市駐車場適正配置検討委員会〈第11回〉

### 1. 日時および方法

令和8年3月23日（月）午後1時30分～午後3時30分

### 2. 出席者

(1) 委員（12名） 円山委員長、岡村委員、増永委員、西嶋委員、平野委員、野口委員、猪毛尾委員、山口委員、上田委員、岩永委員、内岡委員、大藪委員（竹浦代理）

(2) 事務局 市街地整備課：三池課長、福井副課長、福田技術主幹、遠竹技術参事、寺尾主任主事、麻生技師

### 3. 議事

(1) 開会

(2) 議事

- 前回委員会の振り返り
- 事業進捗評価および今後の方針について
- まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について
- 今後のスケジュール

(3) 閉会

### 4. 議事の概要

#### ■ 前回委員会の振り返り

- 前回委員会では、9月時点での事業評価と分布状況調査、標準条例の改正について報告を行い、ご意見をいただいた。

#### ■ 事業進捗評価および今後の方針について

- 現行計画は、土地利用・交通円滑化・使い方の3視点から8施策を展開し、駐車場の総量と配置の最適化を図ってきた。
- 評価指標については、達成済みのものは目標を上方修正し、データが取得できなくなった指標は内容を見直す方針としている。
- これまでに、まちなか再生プロジェクトや附置義務駐車場の緩和などは一定の効果が確認できた一方、公共交通利用促進策や荷さばき対策などでは未達成の施策もあった。
- 今後は、既存立体駐車場の活用や、満空情報・共通駐車券による需要分散、荷さばきルー

ル化や共同住宅への荷捌き駐車場附置義務など追加施策の検討・研究を進める。

#### ■まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について

- まちなか駐車場適正化計画は、策定から約 5 年が経過したことを踏まえ、社会状況の変化や施策の効果を反映して見直しを行う。
- 計画全体としては、現行の基本方針を継続しつつ、目標未達成の施策については、施策の拡充を行い、目標量・指標は見直す方針である。
- 実施スケジュールについては、追加施策は早期に着手するとともに、駐車場利用の分散化に有効となる施策 E を早期に検討する。

#### ■今後のスケジュールについて

- 計画の見直しは、令和 8 年度末の策定を目指し、素案作成、議会報告、パブリックコメント、議決を経て策定する流れで進める。
- 条例改正については計画見直しの方針や追加施策を踏まえた調査を行い、令和 9 年度の改正を目指す。

#### ■論点① 目標量の設定について

- 計画策定当初は整備台数に稼働率を乗じた台数に人口減少や公共交通転換等を考慮し、目標台数を算定していた。
- 今年度、算出方法を見直し、通町・桜町周辺地区は段階的な削減、熊本駅周辺地区は、公共交通利用促進を前提に整備台数は現状維持とする目標とする。
- これらの考え方や方向性、変更点について各委員からのご意見をいただきたい。

#### 【論点①に対する質疑応答】

（発言者） ○：委員 ●：事務局

（西嶋委員）

- 本計画は 2030 年を目標年としているが、庁舎周辺のまちづくりプランは 2040 年、グラウンドデザインや城前のまちづくり協議会は 2050 年を見据えており、複数の異なる時間軸の計画が並行して進んでいる。
- 計画の見直しにあたっては、この時間軸の違いをどう整理するかが重要な論点になる。時間軸が長くなるほど社会情勢等の変化も大きくなるため、将来像から逆算するバックキャストの考え方により、変化に対応しながら方針や施策を調整していく必要がある。
- 各計画との整合を確保する観点からも、時間軸の設定や考え方について検討すべきである。
- 計画間で時間軸の考え方が異なる点については、一定の整理や調整が必要と考えているが、本計画についてはまず 2030 年までの計画期間を前提とする。
- そのうえで、社会情勢の変化や技術革新により駐車場の必要性や需要が変化する可能性が

あるため、毎年委員会を開催し、その時々的情勢に応じて見直しや考え方の更新を行っていきたい。

- 現時点で想定できる変化要因については、可能な範囲で計画に盛り込んでいく考えである。

(円山委員長)

- 行政計画、本計画は令和 12 年（2030 年）を目標年次とした中間見直しの段階にあり、この時点で目標年次の延長など大きな変更を行うことは難しい面があるが、他の計画と時間軸にずれが生じていることについては十分に認識したうえで、最低限の調整を図りながら計画を進めていくことは必要であり、その問題意識を共有した形で進めてほしい。

(増永委員)

- 時間軸の議論に関連して、駐車場の適正化は私どもの協会の事業に直結する重要な論点であり、将来の見通しについて強い問題意識を持っている。
- 庁舎整備に関する資料を見ると、桜町隣接の駐車場や、既存のコインパーキングも閉鎖予定で、合計で約 440 台の減少が見込まれている。一方、新庁舎で 150 台の追加が見込まれているものの、必要台数は 345 台とされ、公用車分は周辺駐車場で対応する前提になっているが、桜町周辺は現状でも余裕がなく、実際に対応可能か疑問がある。
- 駐車場が減少すれば周辺へのオーバーフローが生じる可能性が高く、直近の状況を見ると駐車場を減らす段階ではないと感じており、この時点で駐車場の削減を前提とした議論を進めることには慎重であるべきと考えている。

- 今回の計算方法については一部見直しを行い、当初の考え方から変更した結果、削減台数は抑えられている状況である。
- 目標台数は通町桜町周辺地区と熊本駅周辺地区の二つに大別して設定しているが、今年度は調査を実施しているため、今後は通町桜町周辺地区などについて、より細かな小エリアに区切ったうえで、台数の算定方法自体も検討していきたいと考えている。

(円山委員長)

- 資料 24 ページに示されているエリアごとの駐車場台数の設定方法はまず議論すべき論点であると考えているが、今後、より細かな地区単位で再計算するという事なので、本日の目標値を確定させる必要はなく、引き続き議論していく段階だと理解している。
- 増永委員の専門的な意見には説得力があると思う。
- 市役所移転に伴う駐車場台数の考え方は、いろんな人に分かりやすく説明する必要がある。
- 市役所を車で利用している人が新庁舎に移るだけであれば、全体の駐車場台数は大きく変わらない可能性もあり、個別の駐車場閉鎖等の要素をどこまで反映させて目標値を決める

のか、まずは大きな視点で整理すべきかを含めて議論すべきではないかと考えている。

- 目標台数については法律上定めるべき事項とされているが、本計画における目標は、駐車場を効率的かつ安全に配置することにより、地域経済の活性化や駐車場利用の適正化、交通の円滑化を図り、誰もが安心して利用できる環境を形成することにある。
- そのため、目標台数は厳密な数値を示すものではなく、駐車場を減らすのか、現状維持とするのか、増やすのかといった方向性を示すための大きな目安として考えている。

(円山委員長)

- 私も大きな方向性を示す数字としての目標台数だと理解しており、細かな数値の算定方法を詰めすぎるよりも、増やすのか、現状維持か、減らすのか、また減らす場合もどの程度なのかといった方向性について、委員会として合意を得ながら進めていくことが重要だと考えている。

(西嶋委員)

- 移動は派生的な需要であり、移動しなければならない目的がある。行政サービスがオンライン化され、市民が市役所や区役所行かなくても目的が達成できるようになれば来庁者は減少する。実際に他都市では電子申請率が高まり、熊本市でも住民票のコンビニ交付が進んでいることから、今後も市役所や区役所への来庁者は減っていくと考えられる。
- こうした行政サービスの提供方法の変化は時間軸とセットで捉える必要があり、その方向性次第で駐車場需要も変わるため、将来のサービス提供のあり方を見据えながら検討すべきである。
- 加えて公用車の活用方法についても、一般開放する自治体の例があるように、まちづくりや駐車場施策と一体で、庁内横断的に将来像を確認しながら議論していく必要がある。
- 新庁舎を見据え、将来の市役所のあり方を踏まえたうえで、公用車の配置や活用方法も含めて検討していく必要があると考えている。市街地整備課では駐車場の適正配置を検討しているが、新庁舎の検討の中でも、公用車については削減を進めていく方針と聞いている。
- 公用車のシェアリングや公共交通利用の促進などにより、来庁しなくても済む、あるいは来庁方法を変える取組が検討されているため、そうした情報については今後も共有していきたい。

(岡村委員)

- 資料 24 ページの必要台数の算定方法について、目標台数は増やす・現状維持・減らすといった大きな方向性を示す目安として設定するという考え方には同意する。
- そのうえで、判断材料として参考資料 55 ページの年代別交通手段分担率を見ると、高齢

者女性の自動車利用が増加しており、男性も70歳以降で自動車利用が高まっている一方、公共交通利用は若年層では一定見られるものの、高齢者では低下している。

- 今後10年間で団塊ジュニア世代が高齢層に入ることや若年人口の減少を踏まえると、自動車利用が大きく減少するとは考えにくく、公共交通分担率の大幅な上昇も期待しにくい。こうした傾向を踏まえると、通町筋・桜町周辺で稼働率86.0%を前提に算定された必要台数を下回することは難しく、目標としては現状維持、もしくはこれ以上増やさない水準が現実的ではないかと考える。その前提となる人口動態の見方や、稼働率86.0%の根拠について市の説明を求めたい。

(円山委員長)

- 将来の駐車場目標量を考える際に、現状の利用実態を延長して予測するのか、それとも公共交通利用を増やすなど「あるべき姿」を先に描いてバックキャストで目標を設定するのかによって、結論は大きく変わる。
- 公共交通倍増などの目標は、現状予測ではなく理想像として掲げられているものであり、その方向性に委員会として合意するなら削減もあり得るが、現状を踏まえるなら大幅な削減は難しい。この点について、まず事務局の考えを聞きたい。
- 行政としては、将来の駐車場目標量については現状を追認するのではなく、中心市街地のあるべき姿を描いたうえで目標を定めたいと考えている。まちなか駐車場適正化計画では、土地利用や交通円滑化、使い方の観点から、駐車場以外の高度な土地利用によって本源的な需要を高めることも重視しており、全体としては駐車場を削減する方向性を基本としたい。
- ただし、中心市街地全体で一律に削減するのではなく、エリアごとに現状維持が適当な地域や、削減が可能な地域を分けて検討していきたい。

(円山委員長)

- 駐車場を減らす方向性をとるのであれば、公共交通をより便利にするための支援や投資を行政として並行して進める必要があり、そうした取組なしに単に駐車場の目標台数だけを減らすのは適切ではないと考えている。
- 公共交通の強化を含めた役所横断的な議論を前提としたうえで、目標数値を位置付けていくという姿勢が重要だと思っている。

(岡村委員)

- 理想とする将来像を実現するために条件を変え、行動変容を促すという考え方自体は理解できるが、本計画の期間が10年であることを考えると、その間に人々の行動がどこまで変わるのかは慎重に見る必要があると感じている。

○市庁舎や都市計画など、より長期の計画との関係を整理したうえで、この10年間で何が実際にできるのかを明確にし、将来像とどうつながっていくのかを示しながら、他の計画との整合性を踏まえて本会議の目標設定を行うほうがよいのではないかと考えている。

(内岡委員)

○スマートフォンのアプリ等を活用し、駐車場の空き・満車状況が事前に分かる仕組みが普及すれば、必ずしも台数を減らさなくても、特定の駐車場への集中を防ぎ、利用を分散できるのではないかと考えている。

○実際、市役所周辺では満車かどうか分からないまま車が集まり、渋滞が発生している状況も見られるため、事前に空車情報を確認して目的地を選べれば、交通渋滞の緩和や駐車場の稼働率の安定にもつながるのではないかと考えている。

●満空情報の表示については、施策Eとして現在検討を進めている。先進事例として香川県での取組があるため、現地視察や意見交換を行い、その知見を踏まえて熊本市でも同様の取組を進めていきたいと考えている。

(円山委員長)

○民間駐車場の情報をうまく集約し、利用者に分かりやすく提供できる仕組みを整えば、駐車場利用の分散が進み、状況は大きく改善する可能性があると考えている。そうした方向性での取組は有効だと思う。

(西嶋委員)

○駐車場の検討にあたっては、自動車と公共交通を切り離して考えるのではなく、移動全体が今後どう変わっていくのかという大きな流れの中で考える必要がある。

○インフラ整備によって自動車でのアクセスが向上すれば来訪者が増える可能性があり、それは単に車で行けるようになるというだけでなく、目的地そのものの魅力とセットで発生する需要である。

○エリアによって来訪者の年齢層や移動手段のニーズは異なり、通町・桜町と熊本駅周辺では前提条件が大きく違うため、一律に駐車場の台数だけを議論すべきではない。

○駐車場事業者との連携に加え、市役所や大規模集客施設など需要を生み出す供給側とも十分にコミュニケーションを取り、人流や交通分担率について調査やデータに基づいて整理したうえで、自動車も含めた移動全体のデザインを検討していかないと、駐車場施策について十分な理解や合意を得ることは難しいと考えている。

●駐車場単体で中心市街地の交通課題を解決することは難しく、公共交通分野や新設予定のエビデンス関係部署など、庁内横断的に連携しながら、移動の全体像を考える必要がある

る。どの部署が主導するかといった課題はあるものの、そうした点も踏まえて引き続き検討を進めていきたい。

(円山委員長)

- 供給者側とのコミュニケーションは重要であり、特に駅前など自動車来訪を促進してよいのか判断が難しい施設については、市と事業者が協力関係を築きながら方向性を考えていく必要があると感じている。資料 27 ページに示されている休日午後の満空率の高さは、駅周辺施設への来訪が集中していることを示しており、周辺渋滞への影響も含め、施設側と今後の対応を共に検討することが重要である。
- 参考資料 55 ページの交通手段分担率は熊本都市圏全体の傾向を示すものであり、まちなかに向かう場合の実態とは異なる可能性があるが、高齢者の自動車利用傾向や若者の車利用の変化を把握するうえで有用な資料だと考えている。
- こうしたデータを踏まえ、駐車場の量だけでなく、その背景となる考え方や、市役所内の他部署と連携して取り組む姿勢も計画の中に盛り込むことが重要であり、数字だけが先行しない目標設定が必要だと考えている。

(平野委員)

- 駐車場の適正化を削減ありきで考えることには違和感があり、そもそも人が何の目的でまちなかに出ていくのか、その流れや傾向を時間軸も含めて把握することが重要だと感じている。
- 行政手続きについても、市役所でなければならないのか、区役所や支所で足りるのかといった点が来訪行動に影響しており、短期ではなく長期的な視点で考えなければ、この議論が単なる削減で終わってしまう懸念がある。
- 実際、熊本駅周辺の機能集積や西回りのバイパス整備により、生活や用事が駅周辺で完結する状況が進んでおり、駅周辺では駐車場需要が今後さらに増える可能性もあると感じている。加えて、スポーツ施設など新たな集客施設の計画や、県との長期的なビジョンの共有も踏まえて考える必要がある。
- 母の居住地での生活を見ていると、移動手段の変化が生活に大きく影響しており、そうした現実と比較すると、駐車場の議論だけを切り出すのではなく、長期的な視点で計画を考える必要があると感じている。

(円山委員長)

- 熊本県と調整しながら検討を進めていくことの重要性を改めて認識するとともに、移動したくても移動しにくい人がいるという現実を受け止め、今後は別の会議体も含めて対応できることを進めていきたいと考えている。
- 西回りのバイパスを公共交通にも活用できれば望ましいが、バス運転手不足などの課題も

あり簡単ではないと感じている。

- こうしたさまざまな課題を考えるきっかけとして、目標値をどう設定するかという議論は意義があると感じている。

(岩永委員)

- 県バス協会の立場から、駐車場を減らしすぎると逆に渋滞が発生する可能性が高いと感じている。来訪者はあらかじめ駐車する場所を想定して来るため、空くまで待つという行動が渋滞を招きやすいと考えている。
- 数値目標を達成すること自体を目的とするのではなく、現実の利用実態を踏まえた対応を行うことが、結果的には交通の円滑化につながるのではないかと考えている。
- 公共交通への転換について期待を寄せてもらっていることはありがたいが、現状では乗務員不足が深刻であり、特に祝日や休日は車は多いが人手が足りないという実態もあるので乗務員確保に引き続き取り組みたいと思っている。公共交通施策を進めるにあたっては、新設される部署や公共交通推進課とも連携してほしい。
- MaaS やデジタルチケット、商業施設と連携した取組についても、関係者と協力しながら進めることで、若い世代も含めた公共交通の利用促進、自動車と公共交通のベストミックスにつながると思う。

#### ■論点② 公共交通利用促進措置等の見直しについて

- 現行の公共交通利用促進措置は、附置義務台数の緩和を率（％）で設定しているため、小規模施設では取組を行っても切り捨てにより緩和が生じず、活用実績がないという課題がある。
- 他都市では、駐輪場整備や EV 充電器設置などを台数基準で評価する緩和制度が検討されており、こうした仕組みを参考に制度見直しについてご意見をいただきたい。

【論点②に対する質疑応答】

(発言者) ○：委員 ●：事務局

(円山委員長)

- シェアサイクル（チャリチャリ）のポート設置による緩和措置は制度に含まれているのかについて事務局に確認したい。
- 制度には盛り込まれているものの、緩和できる割合に上限（20％）が設定されているため、実際には使いづらい仕組みになっている。

(円山委員長)

- 制度の運用にあたっては、申請者の立場に立ち、使いやすさと公平性の両立を図ることが重要だと感じている。

(西嶋委員)

- 運転手不足の現状を踏まえると、公共交通を一律に充実させるのは難しく、新設される公共交通の部署では選択と集中が不可欠だと感じている。
- 宇都宮の事例では、LRT 開通を契機に通勤バスの廃止や減便、居住の中心市街地への回帰などが進み、好循環が生まれていたが、熊本ではインフラが既に整っている分、特定エリアを重点的に便利にする明確な方針と具体策が必要だと考えている。
- 例えば、中心市街地では夜遅くまで運行する、料金を分かりやすくするなど、利用者にとって明確なメリットが示されなければ、公共交通利用を促すことは難しい。
- また、立地適正化計画の中でも移動のあり方をどう誘導するのかを整理し、居住誘導やインセンティブと連動させなければ、施策は現実的に機能しないと思っている。
- 宇都宮のトランジットセンターにおける無料駐車・駐輪なども参考にしつつ、分野横断的に取組を進めることが前提になるのではないかと考えている。

(円山委員長)

- 公共交通については自分も同様の問題意識を持っており、運転手不足という厳しい状況の中でも、市電という既存資産を生かして運行本数を増やし、バスとの役割分担を進めることが重要だと考えている。
- バスでなくても対応できる区間は小型車両などで対応するなど、運行のダウンサイジングを行うことで、選択と集中による利便性向上や利用促進につながるのではないかと感じている。こうした公共交通の利便性向上が進めば、利用促進策と連動した駐車場の附置義務緩和の実効性も高まると考えている。
- 一方で、新年度に公共交通戦略室が都市建設局以外に設置される点には不安もあり、市役所としてどのように取り組むのか、決意表明をいただきたい。

- まちなか駐車場適正化計画は、駐車場政策の観点から自動車と公共交通のベストミックスの構築を目的としている。組織体制の変遷はあるものの、本日出された意見は市として重く受け止め、市横断的に連携しながら熊本市が抱える課題に取り組んでいきたいと考えている。

【資料全体を通しての質疑応答】

(発言者) ○：委員 ●：事務局

(増永委員)

- 資料 13 ページの「歩行者等に配慮した駐車場」に関し、割合の出し方に違和感がある。制度の本来の趣旨は小規模コインパーキングを安全な構造に変えていくことであり、ハーモニカ構造だけで評価すると偏りが生じるのではないかと感じているため、敷地形状や歩道横断の有無など、本来規制対象となっている複数の条件を含めて評価したうえで割合を算出するのであれば理解できる。

- また、駐車場台数の目標については、理想とする方向性だけでなく現実の利用状況も踏まえたうえで再設定してほしい、必要であれば事業者側としても相談に応じたいと考えている。
- 将来像や時系列の視点も計画に盛り込むべきであり、5年後での削減は早過ぎるが、10年後、15年後であればシェアリングや自動運転の進展により、自然な形で駐車場需要が減っていく可能性があるため、段階的に移行する考え方が現実的ではないかと感じている。
- 安全性に配慮した駐車場については、規定上はハーモニカ構造だけでなく、出入口の位置や幅など複数の条件がある。今回の業務委託調査では、ハーモニカ構造か否かのみを調査項目としており、その結果をもとに割合を算出しているが、出入口位置など他の条件に関するデータは現時点では把握できていない。
- 今後は、どの条件を安全性評価に含めるのかを整理したうえで、調査項目や割合の算出方法を再検討し、目標設定や評価方法を見直していきたいと考えている。
- 駐車場協会が保有しているデータについても可能な範囲でご提供をいただきながら、意見交換を重ね、目標台数について引き続き検討していきたい。

(円山委員長)

- 安全性に配慮した駐車場の割合の考え方について、14ページでは指標を今後検討するとされているが、新たに整備される駐車場のうち安全性に配慮した割合を指標とするのか、既存を含めたすべての駐車場を対象とするのかで考え方は大きく異なり、後者の場合は調査負担も非常に大きくなる。
- 既存全体を網羅するよりも、新設や廃止による変化に着目した指標の方が現実的ではないかとも感じており、そのあたりについても今後、相談や意見交換をしながら進めていきたい。

(西嶋委員)

- 交通施策とは別の視点として、最近のまちなかでは、比較的小規模な元駐車場跡地に、インバウンド向けと思われる宿泊施設が次々と建設されており、駐車場から他用途への転用が相当進んでいると感じている。
- こうした土地利用の変化は、地主ではなく事業推進者の動向によって決まるため、今後どのような用途に転換されていく可能性があるのかを把握するには、事業者へのヒアリングやリサーチが不可欠だと考えている。
- そのうえで、想定される土地利用の方向性に合わせて、まちなか再生プロジェクトや移動のリデザイン、ベストミックスを検討していく必要がある。
- あわせて、中心市街地周辺では空き家解体により空き地が増加しており、住宅立地が進

めば新たな人流も生じるため、隣接エリアを含めたまちづくりの視点が求められる。

○さらに、インフレの影響で立体駐車場の建設コストが大幅に上昇している現状を踏まえると、今後は新設が難しくなり、老朽化施設のスクラップ等の判断も含めて、従来とは異なる前提で土地利用や大型施設の在り方を考えていく必要があると感じている。

- まちなか駐車場適正化計画では、土地利用の観点として「まちなか再生プロジェクト」も位置付けており、建て替えに伴う容積率緩和などの制度を用意している。
- 一方で、物価高騰や資材価格の上昇により建設費が増大している現状を踏まえると、現在の補助要件やボーナスの内容が実態に合っているのかについては、担当課において検討が進められているところである。
- 本日出された意見についても共有したうえで、新たなボーナスの考え方や建て替えの方向性について、引き続き検討していきたいと考えている。

(円山委員長)

○単にコインパーキングが減ればよいという話だけで完結するのではなく、土地利用のあり方も含めて考えるべきだという意見が示された点は重要だと感じている。

○計画対象区域内だけでなく、周辺や対象区域外で起きている動きについても目配りを行いながら検討を進めてほしい。

(増永委員)

○満空表示や共通駐車券の導入については、資料 19 ページに示されているとおり研究段階にとどまっているが、そろそろ具体的な行動に移すべきではないかと感じている。

○現在はスマートシティプラットフォームに課題を投げかけ、反応を待つ状況にとどまっているため、少なくとも商店街と直接意見交換を行うなど、実務的な議論を進める段階に来ていると思っている。駐車場事業者の立場から見ても、いつ実現するのか見えにくい状況であるため、検討を前進させてほしい。

●共通駐車券や満空情報の取組については、スマートシティくまもと推進官民連携プラットフォームを活用し、議題提案を行い、事業提案を受ける仕組みで進めている。

●今年度、提案自体はあったものの、他事業が採択されたため、共通駐車券や満空情報の構築は実施に至らなかった。この仕組みでは事業費の2分の1、上限500万円まで補助が受けられるため、来年度も引き続き活用していきたいと考えている。

●また、今後先進事例である香川県への視察を予定しており、そこで得た知見を踏まえながら、地元商店街とも意見交換を進めていきたい。

(事務局)

- 次回委員会は来年度8月頃を予定しており、それまでに本日いただいた意見を踏まえて事務局案を整理する必要がある。
- 論点①の目標量について、事務局案では通町筋・桜町周辺地区は削減、駅周辺地区は現状維持としていたが、本日の議論では削減設定に慎重な意見が多かったため、台数の減らし方、目標量を設定する際の考え方や根拠について、改めて検討したいと考えている。
- また、通町筋・桜町周辺地区については、庁舎整備に伴う駐車場減少の指摘があったことを踏まえ、エリア全体ではなく、上通と下通・桜町で分けて目標量を設定すべきかどうかについても検討材料にしたいため、その点について一言でも意見をもらえれば、今後のデータ整理や検討を進めやすいと考えている。

(岡村委員)

- 目標量の設定にあたっては、まず施策を何も行わない場合のビジネス・アズ・ユージュアル(BAU)として、人口動態や高齢化の進行を踏まえ、自動車需要がどの程度維持・増加するかという将来トレンドを整理する必要があると考えている。
- 一方で、ガソリン価格の上昇など外部環境の変化は需要に直結するため、政策を打たなくても自然に需要が減少する可能性も想定すべきであり、インフレの進行度合いなどを変数とした複数パターンの将来シミュレーションを行うのが有効ではないかと思っている。
- そのうえで、公共交通強化などの重点施策を実施した場合に、需要がどの程度変化するのかを重ねて示せば、10年後の落としどころとして現実的な目標量を設定できるのではないかと感じている。

(円山委員長)

- 将来には不確実性が大きく、この委員会だけで完結できない要素も多いため、目標量を一つに決めるだけでなく、上位・中位・下位といった複数の目標を設定する考え方も有効ではないかと考えている。
- 関係分野と連携できればここまで達成できるといった前提条件や、ガソリン価格などの外的要因も反映させたいうえで、複数目標を持つことで、現実的な計画になるのではないかと考えており、そのような整理についてどうか意見を聞きたい。
- 外的要因については、市としても他部局と確認しながら整理していく必要があると考えており、そうした点も含めて今後設定していければと思っている。

(西嶋委員)

- 移動需要は派生的なものであり、供給やサービスのあり方がどう変化しているか、その結果として来街者数や利用者数がどう推移しているかを、経年的に把握しなければ、増減を語ることはできないと考えている。
  - 実際、主要施設では来場者数に大きな差があり、鶴屋、桜町、アミュプラザ、城彩苑、熊本城それぞれで人流の規模や関係性が異なっていることが分かる。こうした人流の変化の中で、交通手段の分担率がどう変わろうとしているのかを明らかにしなければ、説得力のある数値目標は設定しにくい。
  - 車移動についても、マイカーやタクシーを含めたデータを公共交通と併せて整理し、全体像としてのミックス状況を把握する必要があると考えている。
  - そのためには、研究者やコンサルタントとの連携に加え、市役所に新設されると聞いている EBPM 推進センターなどを通じて、産官学でデータを持ち寄り分析する体制が必要であり、そうした取組の中からでなければ、この種の将来方向性は見えてこないのではないかと感じている。
- 中心市街地活性化基本計画については、次期計画の策定準備を来年度から開始する予定である。これまでの施策の効果検証や、今後必要となる新たな施策の検討にあたっては、引き続きデータに基づいて進めていく考えであり、新設される EBPM 推進センターやコンサルタントとも連携しながら検討を行っていきたい

(円山委員長)

- 地区分けについては、通町筋・桜町周辺地区と駅周辺地区の二つに分ける考え方で、まずは整理してもよいのではないかと考えている。

## ■まとめ

(円山委員長)

- 本日の議論を踏まえて、一定の宿題は共有できたと感じており、まだ不足している点があれば、個別に確認や相談をしてもらって構わない。
- 今日は専門的な意見も多かったが、活発な議論ができたと思っている。  
熱心にご審議いただき感謝申し上げます。