

第11回 熊本市駐車場適正配置検討委員会

令和8年3月

熊本市
市街地整備課

次第

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

1. 前回委員会の振り返り

1. 前回委員会振り返り（令和7年10月）

計画の現状について(指標・検証値)

令和7年9月時点での数値をもとに指標や検証値について分析・報告を行いました。

主な意見

- 交通手段構成の変化は世代別分析が必要
- 将来の目標台数(▲3100台)は現状を踏まえ、再検討が必要
- 中心市街地の歩行者通行量は、はコロナ回復によるものでは
- 交通は「派生的需要」で、居住者数・店舗数等の本源的需要とセットで分析すべきでは
- 全体の進捗を俯瞰できるようなまとめが必要

その他報告について

①分布状況調査速報値

8～9月にかけて行った分布状況調査の速報値を報告しました。

主な意見

- 調査結果については、可視化(マッピング)してエリアごとに分析すべきでは

② 標準条例の改正について

令和7年3月に改正された標準条例について報告を行いました。

主な意見

- 問題が起きてから改正するのでは遅く、事前に対応しておくことが重要
- 将来を見据え、最新の技術の動向についても研究していくことが重要

2. 事業進捗評価および今後の方針について

2. 事業進捗評価および今後の方針について

駐車場整備の具体的取組状況

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

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. 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

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

2. 事業進捗評価および今後の方針について

駐車場整備の具体的取組状況

実施時期	施策			
R2 ↓	実施 (~R4.10)	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	まちなか再生プロジェクト	
		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		
			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	駐車場附置義務条例の改正
		A-2 附置義務駐車場からの転換を可能とする		
		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		
		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		
			D-1 小規模駐車場の構造を整序化	小規模駐車場届出条例の制定
R7 ↓	検討中	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		
		E-1 共通駐車券の導入に向けた動き		
今後 検討予定		E-2 さらに回遊性を高めるための共通駐車券の研究		
		H-2 銀座通り等における観光バス乗降場の整備		
		B-1 集約駐車施設の財政支援		
		E-3 プラットフォームの構築に向けた研究		
R12	事業進捗評価			

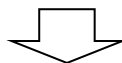
実施してきた施策の効果を検証するとともに見直しを行う。
また、今後取組予定の施策についても必要な見直しを行う。

2. 事業進捗評価および今後の方針について

指標について

本計画の目的・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」を図る
- ② 駐車場利用（自動車利用）を適正化し、「交通円滑化」を図る
- 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」を形成する



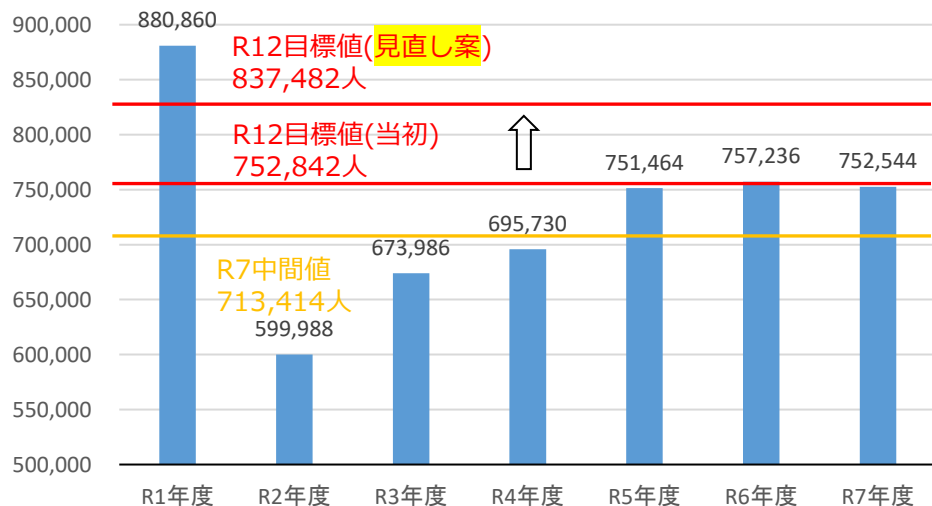
計画の効果を検証するため指標・検証値を設定

(1) 指標

■ 中心市街地の歩行者通行量

(中心市街地32地点、熊本駅前4地点の合計)

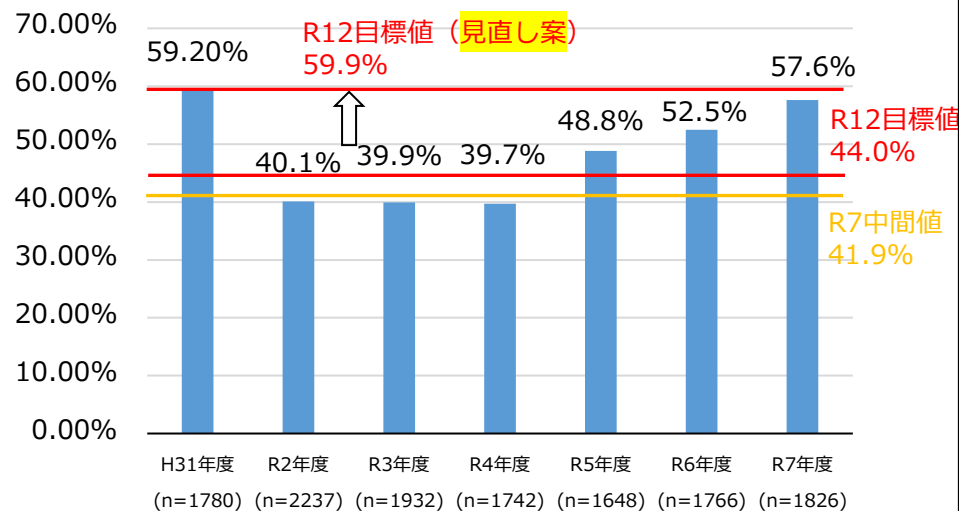
第8次総合計画に合わせて目標値を修正
※R6～R9：年2.9%増、R10以降：年0.5%増



出典：令和7年度商店街通行量調査結果より作成

■ 中心市街地ににぎわいがあると感じる市民の割合

当初の考え方を踏襲し、目標値を修正
※年0.45%増



出典：令和6年度熊本市総合計画市民アンケート報告書より作成 ※R7年度は速報値

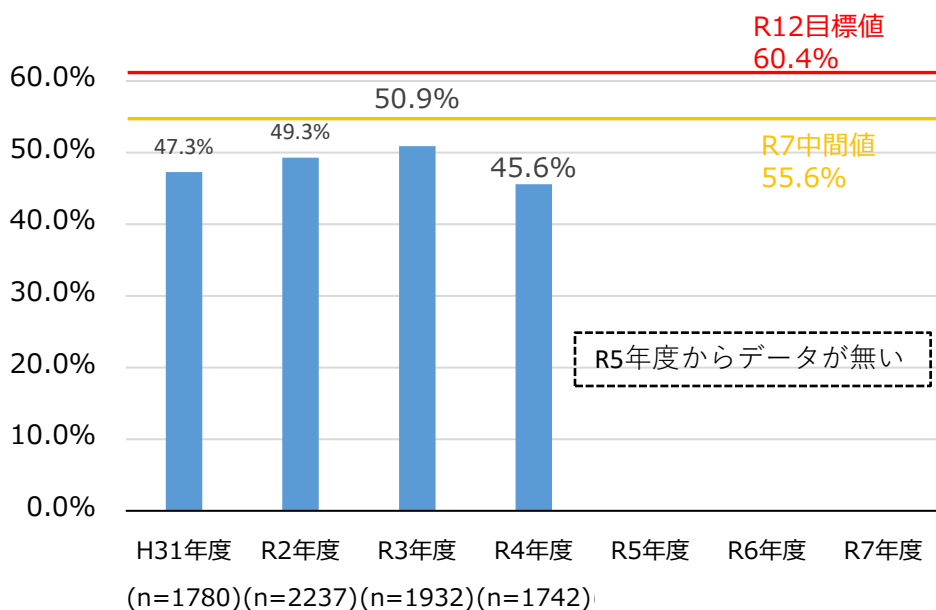
2. 事業進捗評価および今後の方針について

指標について

本計画の目的・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**」を図る
- ②駐車場利用（自動車利用）を適正化し、「**交通円滑化**」を図る
- 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**」を形成する

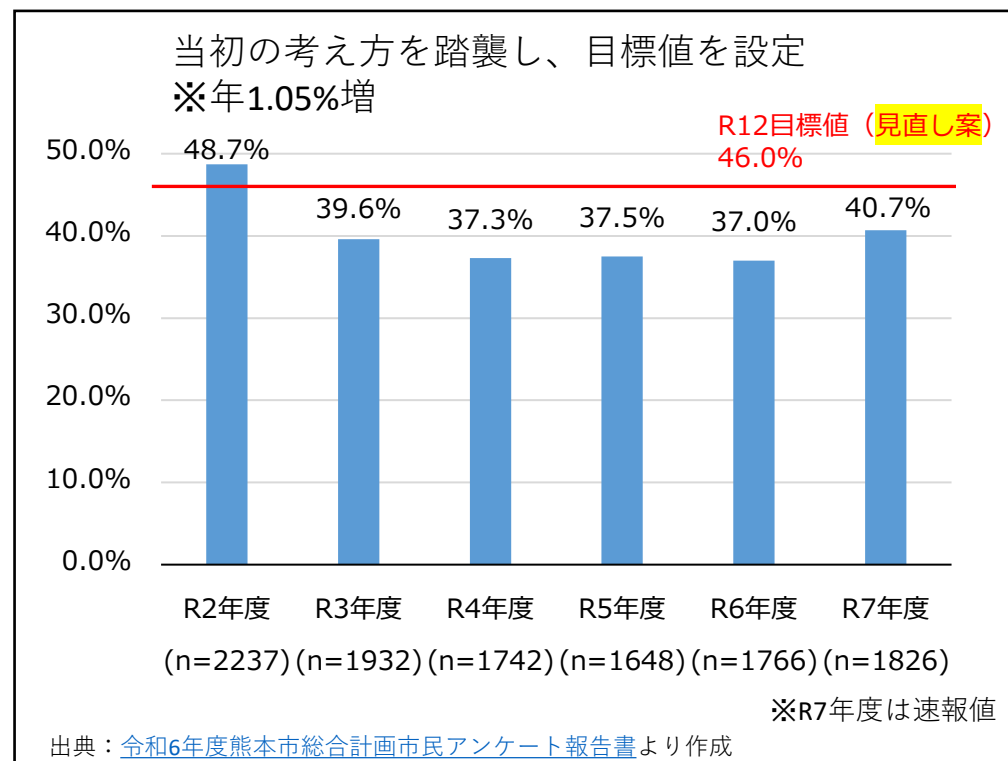
■都市基盤が充実して安心・快適と感じる市民の割合



出典：令和4年度熊本市第7次総合計画市民アンケート調査報告書より作成

見直し案

■中心市街地が、安全で快適に歩行し滞在できると感じる市民の割合



出典：令和6年度熊本市総合計画市民アンケート報告書より作成

2. 事業進捗評価および今後の方針について

指標について

本計画の目的・効果

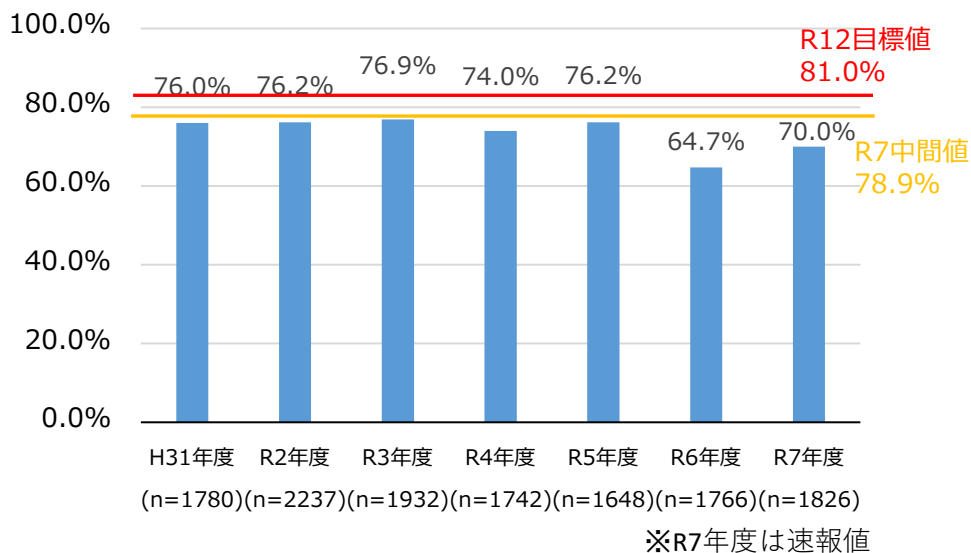
- ① 駐車場の効率的で安全な配置を推進し、「**地域経済の活性化**」を図る
- ② 駐車場利用（自動車利用）を適正化し、「**交通円滑化**」を図る
- ③ 駐車場のこれまでにない多様な使い方を進め、「**誰もが安心して訪れられる環境**」を形成する

■本市に住み続けたいと感じる市民の割合

第8次総合計画の成果指標となっているが、まずは当初設定した目標値を達成するよう取り組む。

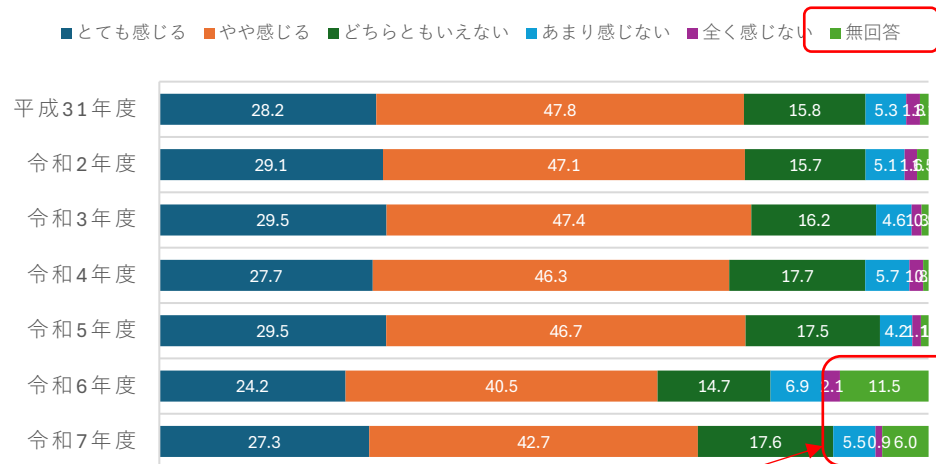
【参考】第8次総合計画成果指標

R9年度：84.0%、R13年度：94.0%



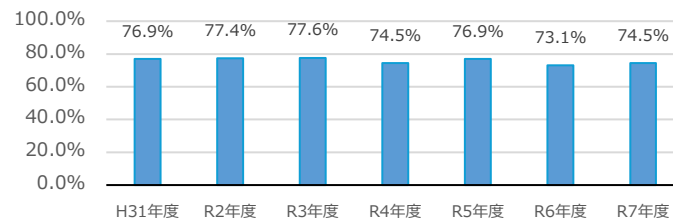
出典：令和6年度熊本市総合計画市民アンケート報告書より作成

(内訳)



無回答の割合が大幅に増加している

(参考) 無回答を無視した場合



2. 事業進捗評価および今後の方針について

実施済み施策の検証

(2) 検証値

実施済み施策に対する検証値

(青：達成済み、黒：概ね達成、赤：未達成見込み)

施策	評価項目	当初	現況 (R8.2)	中間 (R7)	目標 (R12)
○平面駐車場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）	平面駐車場等の減少数	0箇所	12箇所（うち5箇所は建築後の建物が竣工済）	8箇所	15箇所
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	附置義務駐車場台数の減少数	0台	90台	92台	223台
○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	附置義務駐車場台数の減少数	0台	90台	92台	223台
附置義務駐車施設の隔地距離の緩和	〃	0台	90台	92台	223台
○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整序化する	安全性等に配慮した駐車場の箇所	0箇所	16箇所	40箇所	170箇所
○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	公共交通利用促進策実施事業者数	0事業者	0事業者	5事業者	11事業者
○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	障がい者等用駐車場整備箇所数	0台	46台（うち任意33台）	9台	23台
	荷捌き駐車場整備箇所数	0台	3台（任意）	11台	26台

2. 事業進捗評価および今後の方針について

実施済み施策の検証

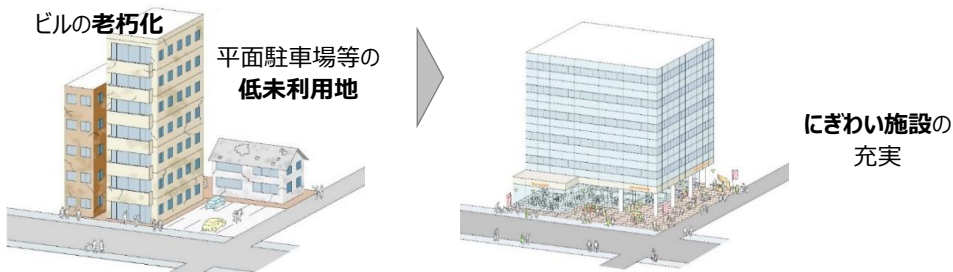
検証値①【平面駐車場等の減少数】

施策	評価項目	当初	現況 (R8.2)	中間 (R7)	目標 (R12)
○平面駐車場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）	平面駐車場等の減少数	0箇所	12箇所（うち5箇所は建築後の建物が竣工済）	8箇所	15箇所

【低未利用地からの土地利用転換（財政支援）】

まちの防災力・活力の低下

災害に強く、まちの活力を生む建築物への建替え



■まちなか再生プロジェクト（財政支援）の事業指定済案件のうち、平面駐車場での建築を計画しているもの 12箇所

建築後用途の内訳

ホテル9箇所、店舗付事務所2箇所、店舗ビル1箇所

目標値達成⇒今後も継続する方針



出典：まちなか再生プロジェクト適用案件位置図

2. 事業進捗評価および今後の方針について

実施済み施策の検証

検証値②【附置義務駐車場台数の減少数】

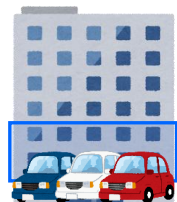
施策	評価項目	当初	現況 (R8.2)	中間 (R7)	目標 (R12)
○平面駐車場からの土地利用転換を図る ○個別建築物毎に整備されている附置義務駐車施設を集約する					
附置義務駐車場からの利用転換を可能とする附置義務条例の見直し、集約、隔地距離の緩和	附置義務駐車場台数の減少数	0台	90台	92台	223台

【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】

算定対象面積3,000㎡の事務所ビルの場合

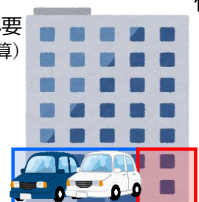
条例改正前

10台分の整備が必要
(原単位300㎡)



条例改正後

5台分の確保が必要
(原単位600㎡で試算)



余ったスペースを
備蓄倉庫等へ
有効活用



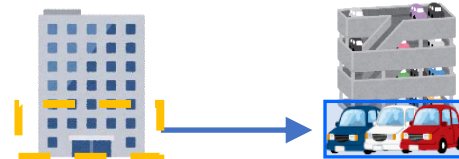
【附置義務駐車施設を集約、隔地距離の緩和】

条例改正前



原則、建物敷地内に整備

条例改正後



建物内に整備しなくてもよいため、
土地の有効活用が可能。

市が指定する集約駐車施設
または外縁部の立体駐車場
(概ね500mまで)に確保

目標値の設定：条例改正による、想定の新築件数に基づく附置義務駐車場台数の減少数（旧条例台数－新条例台数）

- ・緩和（整備台数＜旧条例の台数）を活用した案件：13件中7件
- ・緩和により減少した駐車場の台数：48台

+

附置義務駐車場算定台数のうち、
隔地駐車場となっている台数：42台

= 90台

目標値を概ね達成⇒今後も継続する方針

2. 事業進捗評価および今後の方針について

実施済み施策の検証

検証値③【安全性等に配慮した駐車場の箇所数】

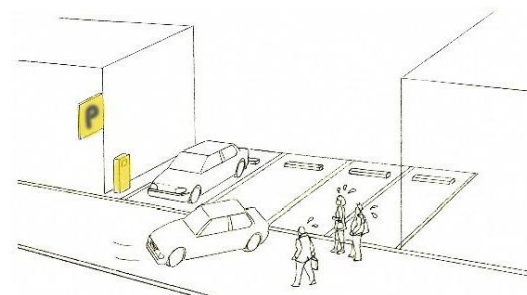
施策	評価項目	当初	現況 (R8.2)	中間 (R7)	目標 (R12)
○歩行者等に配慮した駐車場の構造とする					
小規模駐車場の構造を整序化する	安全性等に配慮した駐車場の箇所	0箇所	16箇所	40箇所	170箇所

■安全性等に配慮した駐車場（非ハーモニカ構造）の調査

ハーモニカ構造※と非ハーモニカ構造の駐車場の割合

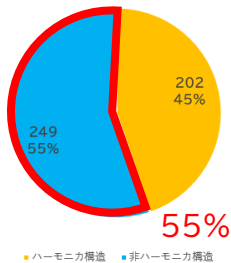
※車室から前面道路へ直接出入りできる構造

- 条件
- ・滞在快適性等向上区域内にあること
 - ・車室面積が50㎡以上の駐車場（時間貸し、店舗、事業所）

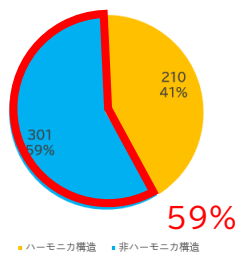


〈ハーモニカ構造のイメージ〉

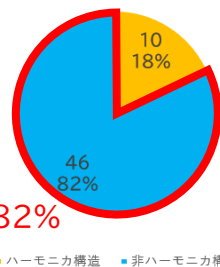
令和元年調査時



令和7年調査時



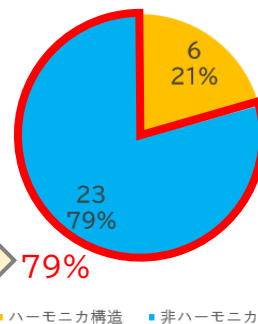
〈令和元年調査時以降の新規駐車場〉



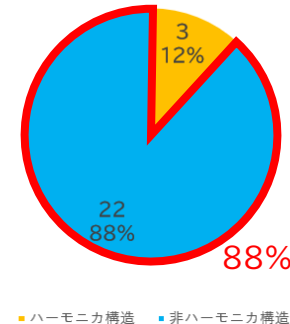
ゼンリンの協力により設置年を特定

※特定不可2件(ハーモニカ1件、非ハーモニカ1件)

令和元年調査時～2022年



2023年～2025年



- ・令和元年度調査時から令和7年度調査にかけ、ハーモニカ構造の駐車場の割合は減少している。
- ・新規駐車場に関しては82%が非ハーモニカ構造。
- ・2022年10月1日条例施行以降は、さらに非ハーモニカ構造の割合が高くなっている。

2. 事業進捗評価および今後の方針について

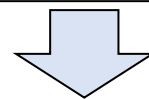
実施済み施策の検証

目標値は未達成のものものの安全性等に配慮した駐車場の割合は増加傾向にある
⇒評価項目の見直し進捗管理、評価を行っていく

評価項目の見直し案

検証値③【安全性等に配慮した駐車場の箇所数】

施策	評価項目	当初	現況 (R8.2)	中間 (R7)	目標 (R12)
○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整序化する	安全性等に配慮した駐車場の箇所	0箇所	16箇所	40箇所	170箇所



評価項目の見直し案【安全性等に配慮した駐車場の割合】

施策	評価項目	当初	現況 (R8.2)	目標案 (R12)
○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整序化する	安全性等に配慮した駐車場の割合	0箇所	〇〇%	〇〇%

2. 事業進捗評価および今後の方針について

実施済み施策の検証

検証値④【公共交通利用促進策実施事業者数】

施策	評価項目	当初	現況 (R8.2)	中間 (R7)	目標 (R12)
○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	公共交通利用促進策実施事業者数	0事業者	0事業者	5事業者	11事業者

目標値は未達成(0件) ⇒ 新たな具体施策の追加、目標値の見直し

具体施策の追加案

- ・F-2 公共交通利用促進措置等のメニュー見直しや追加【附置義務条例の改正】

地域貢献（施設）	置換え可能な台数（一般車駐車施設⇒地域貢献（施設））
共同荷さばき駐車施設（4トン）	10台 → 1台
共同荷さばき駐車施設（2トン）	7台 → 1台
駐輪場	1台 → 4台【設置上限40台】
シェアサイクルポート	1台 → 4台【設置上限8台】
宅配（二輪）待機スペース	1台 → 4台【設置上限4台】
宅配ロッカー	1台 → 4台【設置上限4台】
ZEV充電設備	2台 → 1基
荷さばき駐車施設（4トン）	5台 → 1台
荷さばき駐車施設（2トン）	3.5台 → 1台

出典：下北沢駅周辺駐車場地域ルール策定協議会資料

目標値の見直し案

検証値④【公共交通利用促進策実施事業者数】

施策	評価項目	当初	現況 (R8.2)	中間 (R7)	目標 (R12)
○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	公共交通利用促進策実施事業者数	0事業者	0事業者		0事業者

2. 事業進捗評価および今後の方針について

実施済み施策の検証

検証値⑤【障がい者等用駐車場整備箇所数、荷捌き駐車場整備箇所数】

施策	評価項目	当初	現況 (R8.2)	中間 (R7)	目標 (R12)
○既存の駐車スペース等の使い方を考える					
荷捌き駐車場、障がい者等用駐車場の整備促進	障がい者等用駐車場整備箇所数	0台	46台（うち任意33台）	9台	23台
	荷捌き駐車場整備箇所数	0台	3台（任意）	11台	26台

障がい者用駐車場：目標値は達成したものの課題有り(次ページ) ⇒ 新たな具体施策の追加、
 荷捌き駐車場：目標は未達成(想定より対象案件が少ない) 目標値の見直し

具体施策の追加案

・G-5 既存附置義務駐車場の有効活用【附置義務条例の改正】

※附置義務条例により整備された駐車施設について、余剰が生じている場合は、乗用車用駐車場を
 車いす利用者用駐車場や自動二輪駐車場、荷捌き駐車場、電気自動車充電器などに振り替えることを可能とする。

一般公共用の乗用車駐車場



車椅子利用者用駐車場



自動二輪車駐輪場



荷捌き駐車場



電気自動車充電器



目標値の見直し案

検証値⑤【障がい者等用駐車場整備箇所数、荷捌き駐車場整備箇所数】

施策	評価項目	当初	現況 (R8.2)	中間 (R7)	目標 (R12)
○既存の駐車スペース等の使い方を考える					
荷捌き駐車場、障がい者等用駐車場の整備促進	障がい者等用駐車場整備箇所数	0台	46台（うち任意33台）	9台	○台
	荷捌き駐車場整備箇所数	0台	3台（任意）	11台	○台

2. 事業進捗評価および今後の方針について

実施済み施策の検証

■ ハートフルパスに関する調査

ハートフルパスとは

移動に配慮が必要な方々(障がいのある方、要介護状態の方、妊産婦など)が、**障がい者等用駐車場**を利用されるときに**掲示される利用証**です。

公共施設や店舗など、さまざまな施設に設置されている障がい者等用駐車場を本当に必要な人が利用できるように交付しています。

【有効期限なし】

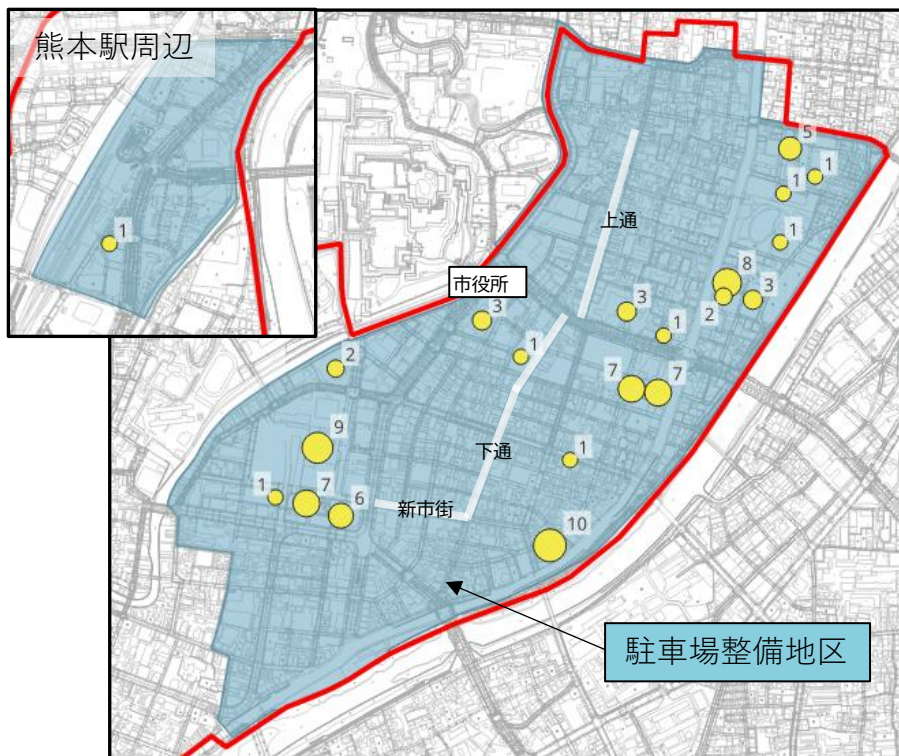


【有効期限あり】



出典：熊本県 車椅子専用駐車場周知チラシ

■ 駐車場整備地区内におけるハートフルパス協力施設の分布図 (障がい者等用駐車場の台数)



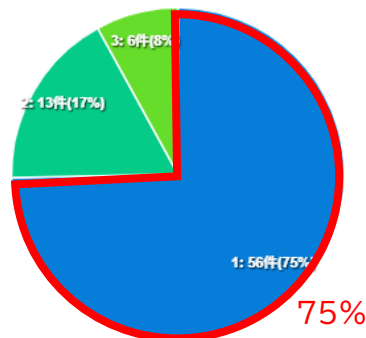
※ハートフルパス協力施設への登録時点

■ ハートフルパス利用者へのアンケート結果

(桜町・通町筋周辺地区内で)

◇ 1年以内に障がい者等用駐車場に駐車できなかった経験があるか？

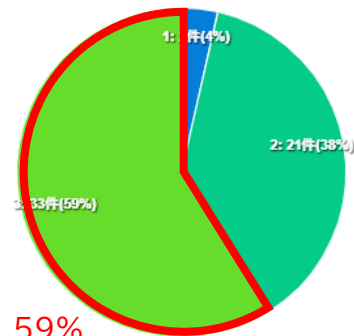
n=75



- 1. ある
- 2. ない
- 3. 自動車を利用しない

回答者の75%は「ある」と回答

◇ 駐車できなかった理由



- 1. 希望する場所に駐車施設が整備されていないから
- 2. 他のハートフルパス利用者が駐車していたから
- 3. ハートフルパス利用者以外が駐車していたから

理由の59%は「ハートフルパス利用者以外の駐車」

※熊本駅前周辺地区も同様の傾向

◇ まちなかの駐車施設に関するご意見、ご要望(抜粋)

- ・駐車場が足りないし、パスを持っていない人の駐車があるので困る
- ・場所が分かりにくいことも多く、また数も少ないためなかなか利用するのが難しいと感じる
- ・可能であれば立体駐車場ではなく平面駐車場にたくさんハートフルパスの駐車場を整備して欲しい

整備促進とともに、認知向上や案内方法の改善など、適正利用に向けた取組の強化が必要である。

2. 事業進捗評価および今後の方針について

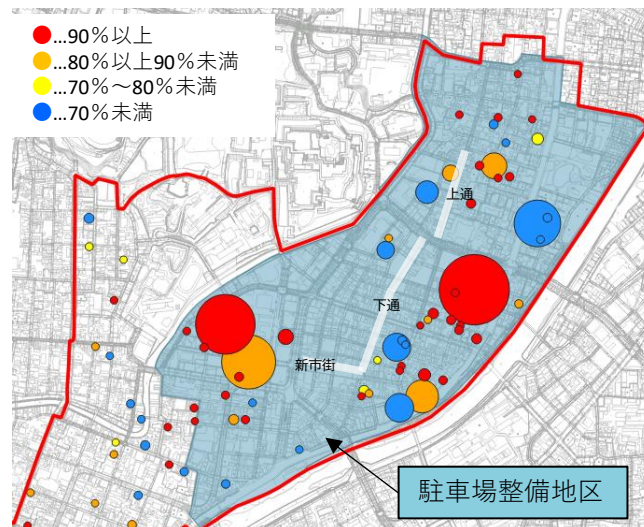
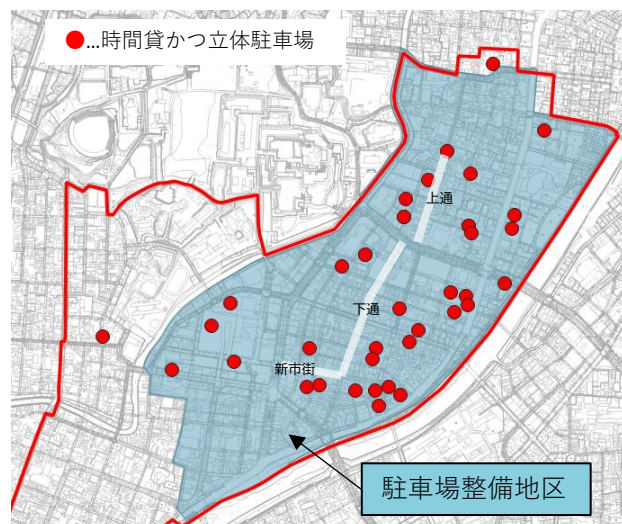
今後取組予定の施策について

施策B. 集約駐車施設(立体駐車場)の整備を促進する

・B-1 集約駐車施設(立体駐車場)の整備に対する財政支援

■分布状況調査

■利用実態調査【休日・14時】



分布調査から既存立体駐車場は十分な台数を確保されていることがわかった。また、利用実態調査から既存立体駐車場について利用を促進する余地があることが分かった。

既存立体駐車場の更なる活用が有効 ⇒ 施策の見直し

施策の見直し案

施策B. 集約駐車施設(既存立体駐車場)の認定申請、利用を促進する

・B-1 既存立体駐車場の集約駐車施設への認定申請、利用の促進

※既存立体駐車場の集約駐車施設への認定申請を促進し、隔地駐車場の受入れ先を確保する。
また、利用促進のため情報提供をおこない、共通駐車券や満空情報の提供(施策E)について併せて検討する。

2. 事業進捗評価および今後の方針について

今後取組予定の施策について

施策E. 駐車場利用を分散化させる(平準化する)

- ・E-1 共通駐車券の導入
- ・E-2 更に回遊性を高めるための共通駐車券の研究
- ・E-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

取組状況

今年度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利用し、共通駐車券の導入について検討を行った

A. 通町筋・桜町地区

平日 : 朝は低く(7時25.1%)、12時(71.3%)でピーク、夕方以降低下する典型的な都心型の利用。

休日 : 日平均(58.0%)は平日並みだが、ピークが13時(78.3%)で、昼～午後の滞在・買物需要が強いことが示唆される。

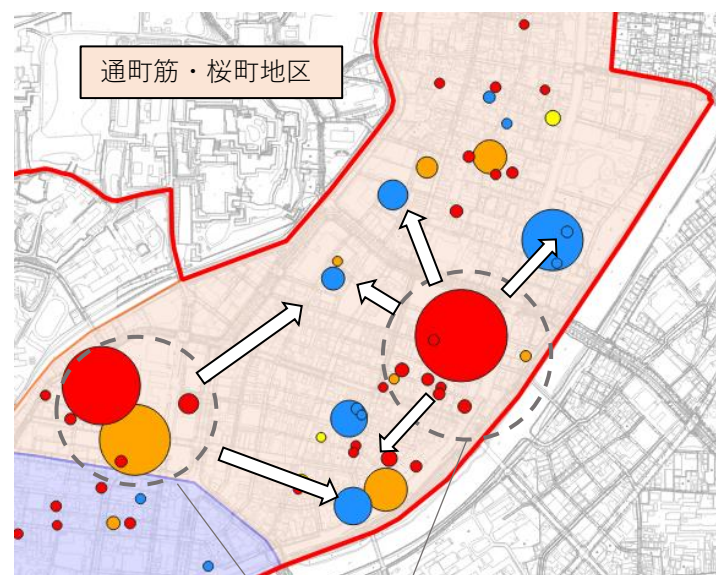
構造別: 平面>立体(平日:72.2%>55.4%、休日:68.8%>56.6%)で、平面が選ばれやすい。

⇒常時ひっ迫するほどではないものの、特に休日午後に混雑が強まり、イベント時には満車リスクが高まるため、**立体への誘導による分散が有効**と考えられる。

駐車需要が特定の駐車場に集中しないように
周辺への分散が有効

⇒ 優先的に施策に取り組む方針

■休日 14時 満空状況分布



休日の利用率が高いエリア

2. 事業進捗評価および今後の方針について

今後取組予定の施策について

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

- ・H-1 荷さばき等のルール化(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

取組状況

荷捌き等のルール化について、実態調査とアンケートを実施(次ページ以降)
標準条例改正に伴い、共同住宅における荷捌き状況の調査とアンケートを実施(次ページ以降)

共同住宅においても荷捌きに関する課題がある ⇒ 施策の追加

具体施策の追加案

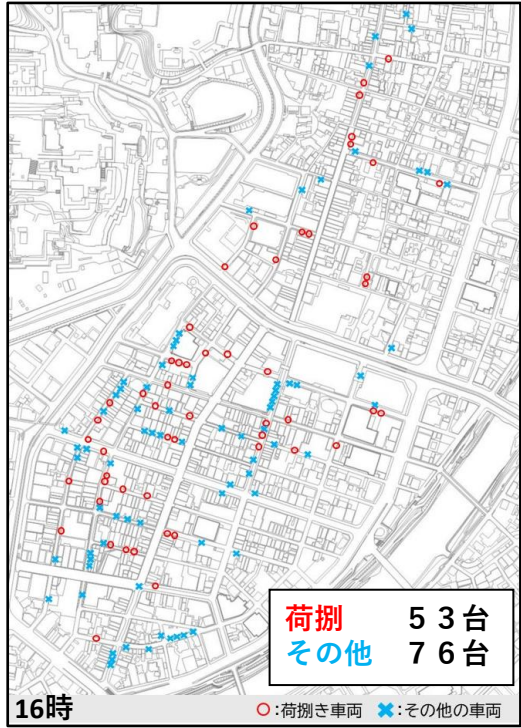
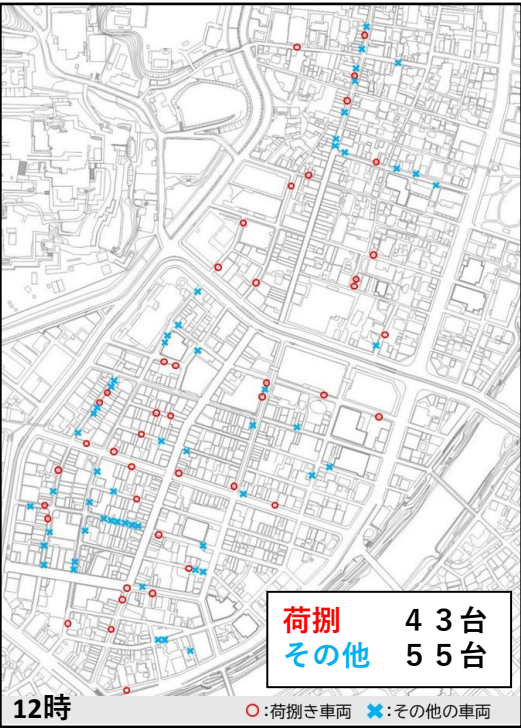
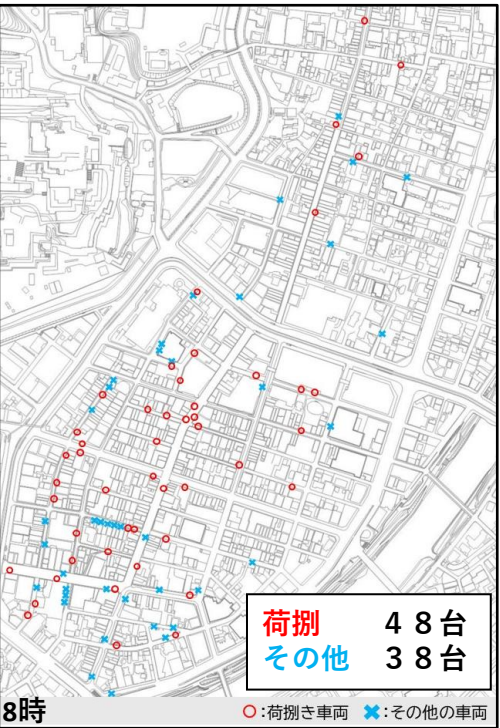
- ・H-3 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務の追加を検討【附置義務条例の改正】
※一定規模以上の共同住宅に対して戸数に応じて荷さばき駐車施設の整備の義務化を検討する。



2. 事業進捗評価および今後の方針について

今後取組予定の施策について

■荷捌き車両の実態調査 (調査日時:11月19日(水)8時、12時、16時)



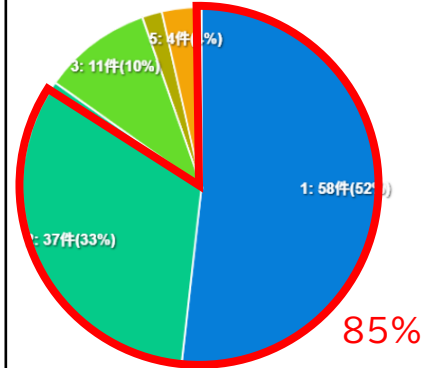
■調査結果

- ・車両全体では、8時、12時、16時と時間が経過するにつれ車両数は増加。
- ・8時時点では、荷捌き車両が多いが、12時、16時ではその他の車両が多い。

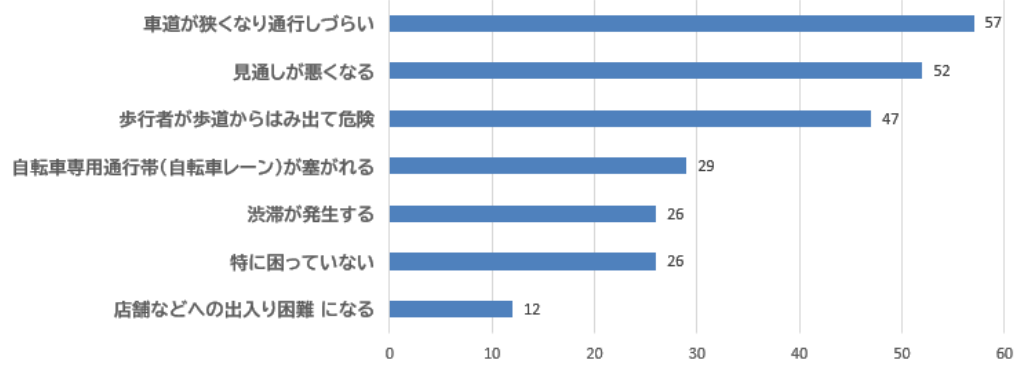
◇荷捌き車両や一般車両の路上駐停車状況について 【通町筋・桜町周辺地区】

n=112

◇荷捌き車両の路上駐停車を見かけるか。



◇荷捌き車両の路上駐停車による困りごとはあるか。(複数回答可)



2. 事業進捗評価および今後の方針について

今後取組予定の施策について

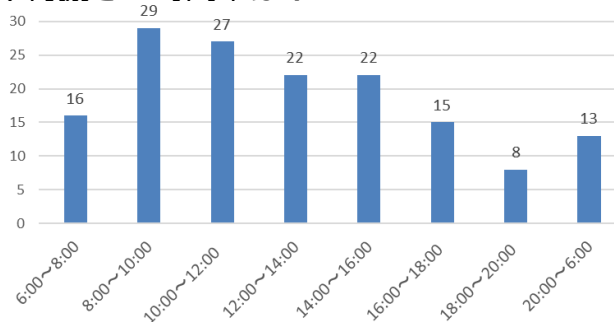
・荷さばき等のルール化(場所・時間)についてアンケート 【通町筋・桜町周辺地区】 n=46

〈対象者〉 荷物を受け取る、送る側(店舗、事業者など)、荷物を運ぶ側(運送会社、宅配便業者、配送サービスなど)

荷さばきの現状について

◇荷捌き車両の利用頻度は？
毎日59% 週数回17% 月数回24%

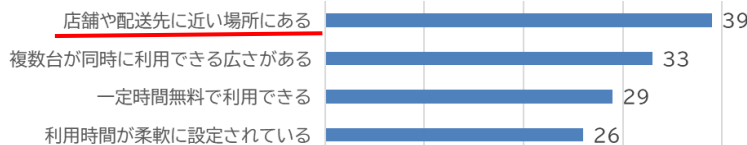
◇荷捌きの時間帯は？



◇荷捌きに利用している場所は？
路上40件 専用スペース15件 駐車場3件

荷さばきのルール化について

◇どのような条件だと利用しやすいか？



※許容できる距離については、50m以下が75%



◇希望設置場所について



◇ルール化について(自由記載)

- ・荷捌きスペースはあってもよいが、路上併用でないと対応できない。
- ・荷物を受け取る、送る側の協力が必要。
- ・許可制が必要ではないか。

◇荷さばき専用スペースの有料化(一定時間無料、超過課金)について
 賛成20% どちらとも言えない33% 反対48%

2. 事業進捗評価および今後の方針について

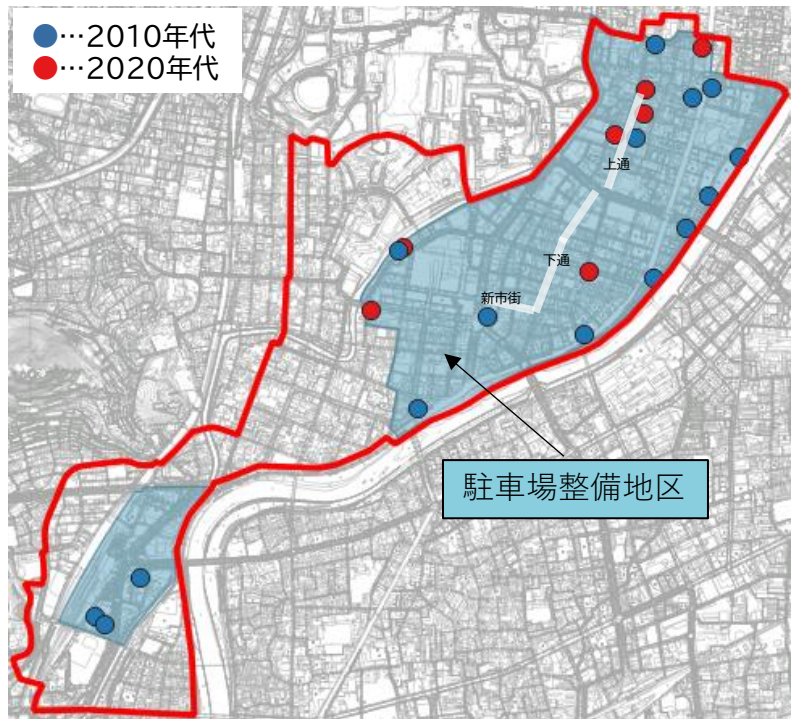
今後取組予定の施策について

■共同住宅における荷捌き状況について(条例改正関連)

・共同住宅における荷捌きスペースの整備状況調査

〈調査概要〉

駐車場整備地区内で2000㎡を超える共同住宅(2010年代以降届出)に荷捌きスペースが確保されているかを航空写真にて確認。



〈調査結果〉

「荷捌き駐車場」を整備している共同住宅はほとんどなかった

○敷地内にトラックが停車できるスペースがあるもの:3件

△敷地内にスペースはあるが、実際は路上停車となりそうなもの(入口から遠いなど):2件

×敷地内にスペースがないもの:12件

未完成など:5件

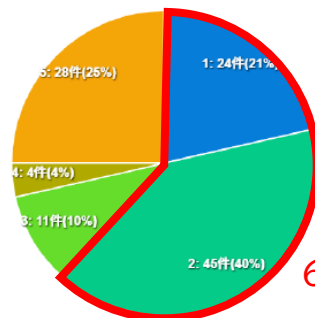
・共同住宅における荷捌き状況アンケート

n=112

◇共同住宅近くの路上で荷捌き車両の路上駐停車を見かけるか。

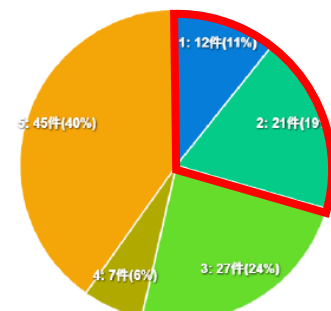
【通町筋・桜町周辺地区】

【熊本駅周辺地区】



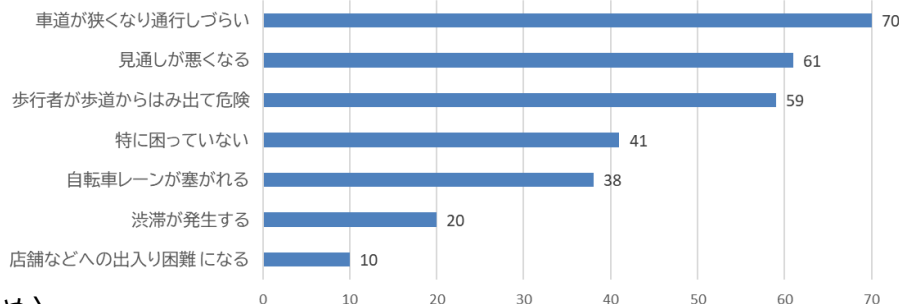
● 1. よく見かける
● 2. ときどき見かける
● 3. あまり見かけない
● 4. 見かけない
● 5. 分からない

61%



30%

荷捌き車両の路上駐停車による困りごとはあるか。(複数回答可)



〈まとめ〉

地区により路上駐車をみかける頻度に違いがみられた。

路上駐停車による困りごとを感じている人が多くいる一方、

特に問題ないと感じている人も一定数確認できた。

共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務の追加(条例改正)については、整備状況や周辺への影響をさらに詳細に調査し、他都市の事例も参考に条例改正の検討を進めていく。

2. 事業進捗評価および今後の方針について

目標量の設定

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、量の適正化を図る。

<計画策定当初の考え方を踏襲した場合>

■ 駐車場整備地区内の路外駐車場台数

	R3		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 (-3,000)
熊本駅周辺地区	2,914	2,908	2,800 (-100)

※R3熊本駅周辺地区の整備台数には熊本駅ビルに整備予定であった駐車場（1,600台）を含む

■ R3必要台数の算定方法

路外駐車場（⇒時間貸・事業者・店舗を計上）
【整備台数】×【時間貸駐車場の稼働率（全体）】

- 通町筋・桜町周辺
 $16,476 \times 86.0\% = 14,169$
- 熊本駅周辺
 $2,914 \times 99.8\% = 2,908$

■ R12目標台数の算定方法

① 駐車場駐車場施策等による
公共交通転換（自動車交通の減少）

10年間で 約2.0%減少

+

② 人口減少等による、
自動車交通の自然減少

10年間で 約2.7%減少

駐車需要（必要台数）を10年間で【5.0%】減少

令和12年度目標台数

$$17,078 \times (1-0.05) = 16,224$$

$$\Rightarrow 16,300 \text{ 台}$$

$$(-3,100 \text{ 台})$$

（R7）当時と同様に算出した場合

整備台数	R7		R12 目標台数
	増減	必要台数	
18,929	-461	15,418	15,100 (-3,800)
16,045	-431	12,563	12,300 (-3,700)
2,884	-30	2,855	2,800 (-100)

※R7熊本駅周辺地区の整備台数には
JR熊本駅ビル第2駐車場（826台）を含む

- 通町筋・桜町周辺
 $16,045 \times 78.3\% = 12,563$
- 熊本駅周辺
 $2,884 \times 99.0\% = 2,855$

R7年度

駐車需要（必要台数）を5年間で【2.5%】減少

令和12年度目標台数

$$15,418 \times (1-0.025) = 15,033$$

$$\Rightarrow 15,100 \text{ 台}$$

$$(-3,800 \text{ 台})$$

2. 事業進捗評価および今後の方針について

目標量の設定

<計画策定当初の考え方の見直しポイント>

■ 駐車場整備地区内の路外駐車場台数

	R3		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)
通町筋・桜町周辺地区	16,476	14,169	13,500 (-3,000)
熊本駅周辺地区	2,914	2,908	2,800 (-100)

※R3熊本駅周辺地区の整備台数には熊本駅ビルに整備予定であった駐車場（1,600台）を含む

■ R3必要台数の算定方法

路外駐車場（⇒時間貸・事業者、店舗を計上）
【整備台数】×【時間貸駐車場の稼働率（全体）】

○通町筋・桜町周辺
 $16,476 \times 86.0\% = 14,169$
○熊本駅周辺
 $2,914 \times 99.8\% = 2,908$

変更点2

変更点1

変更点4

変更点3

■ R12目標台数の算定方法

①駐車場・店舗施策等による
公共交通転換（自動車交通の減少）

10年間で 約2.0%減少

②人口減少等による、
自動車交通の自然減少

10年間で 約2.7%減少

駐車需要（必要台数）を10年間で【5.0%】減少

令和12年度目標台数
 $17,078 \times (1-0.05) = 16,224$
⇒ 16,300 台
(-3,100台)

変更点1

路外駐車場とは道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であり、一般公共の用に供されるもの
「事業者」は従業員用の駐車場
⇒利用者が限定されており路外駐車場に該当しないため削除

変更点2

「店舗」「事業者」は附置義務に基づき建物利用者のために必要とされる駐車場であり、時間貸駐車場とは性質が異なる。
⇒単純な削減対象ではなく、時間貸の稼働率を一様に乘じるのは適切ではないため整備台数を維持するものとして考える。

変更点3

時間貸の立体・平面それぞれの稼働率を算出しているのに全体の稼働率を乘じるのは適切ではない。
⇒それぞれの台数にそれぞれの稼働率を乘じる。

変更点4

立体駐車場は稼働率90%を超えると入庫待ちが発生すると考えられる。（今年度利用実態調査結果より）必要台数を稼働率100%時の台数としては周辺交通に影響を及ぼす可能性がある。
⇒立体駐車場については稼働率90%以下となるように必要台数を算出する。

変更点5

地区の特性を考慮し、適正な目標量は地区ごとに設定すべき。
⇒両方の地区の合計台数を目標量とするのではなくそれぞれの地区ごとに目標量を算出する。

2. 事業進捗評価および今後の方針について

目標量の設定

<適正台数の算定方法の提案>

変更点（再掲）

- ①事業者を路外駐車場に含めない
- ②店舗には稼働率をかけない
- ③時間貸は立体・平面それぞれにそれぞれの稼働率をかける
- ④立体は稼働率90%以下となる台数を必要台数と考える
- ⑤適正台数は地区ごとに分けて考える

■ 駐車場整備地区内の路外駐車場台数

	R7		R12
	整備台数	駐車需要台数	適正台数の見直し案
通町筋・桜町周辺地区	14,304	12,509	12,200（徐々に削減）
熊本駅周辺地区	2,704	2,949	2,700（現状維持）

※R7熊本駅周辺地区の整備台数にはJR熊本駅ビル第2駐車場（826台）を含む

通町筋・桜町地区（駐車場整備地区北側）

■ R7駐車需要台数の算定方法

時間貸・立体
【整備台数】×【稼働率(立体)】÷90%

時間貸・平面
【整備台数】×【稼働率(平面)】

店舗
【整備台数】

$$9,925 \times 77.3\% \div 90\% = 8,524$$

$$3,151 \times 87.5\% = 2,757$$

$$8,524 + 2,757 + 1,228 = 12,509$$

■ R12適正台数の算定方法

（当初の考え方と同様）

①駐車場駐車場施策等による
公共交通転換（自動車交通の減少）

②人口減少等による、
自動車交通の自然減少

$$12,509 \times (1 - 0.025) = 12,196$$

$$\Rightarrow 12,200 \text{ 台}$$

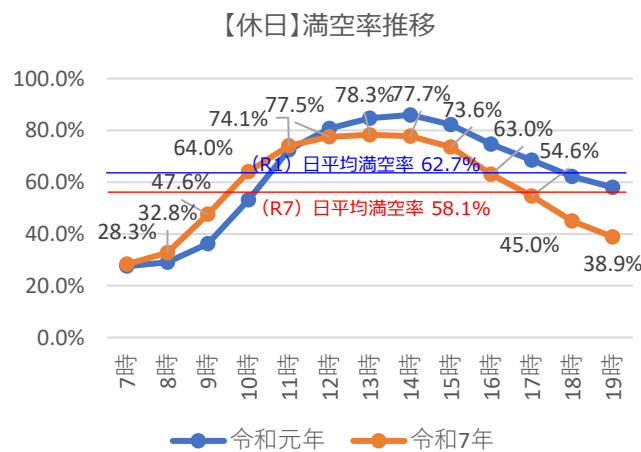
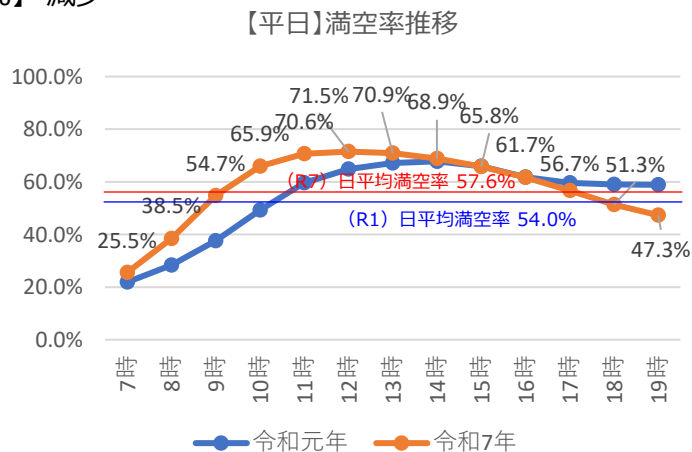
12,200台（徐々に削減）

駐車場施策や関連する公共交通利用施策等により駐車場の整備台数を徐々に削減することを目標とする。

駐車需要（必要台数）を5年間で【2.5%】減少

（参考）利用実態調査結果
駐車場整備地区（北側）

利用可能台数
(R1) 12,900台
(R7) 12,964台



2. 事業進捗評価および今後の方針について

目標量の設定

<適正台数の算定方法の提案>

変更点（再掲）

- ①事業者を路外駐車場に含めない
- ②店舗には稼働率をかけない
- ③時間貸は立体・平面それぞれにそれぞれの稼働率をかける
- ④立体は稼働率90%以下となる台数を必要台数と考える
- ⑤適正台数は地区ごとに分けて考える

■ 駐車場整備地区内の路外駐車場台数

	R7		R12
	整備台数	駐車需要台数	適正台数の見直し案
通町筋・桜町周辺地区	14,304	12,159	12,200（徐々に削減）
熊本駅周辺地区	2,704	2,934	2,700（現状維持）

※R7熊本駅周辺地区の整備台数にはJR熊本駅ビル第2駐車場（826台）を含む

熊本駅周辺地区（駐車場整備地区 南側）

■ R7駐車需要台数の算定方法

時間貸・立体
【整備台数】×【稼働率(立体)】÷90%

時間貸・平面
【整備台数】×【稼働率(平面)】

店舗
【整備台数】

$2,251 \times 99.2\% \div 90\% = 2,481$
 $273 \times 100.0\% = 273$
 $2,481 + 273 + 180 = 2,934$

■ R12適正台数の算定方法

（当初の考え方と同様）

①駐車場駐車場施策等による
公共交通転換（自動車交通の減少）

②人口減少等による、
自動車交通の自然減少

$2,934 \times (1 - 0.025) = 2,860$

⇒2,900台
（+200台）

⇒2,700台（現状維持）

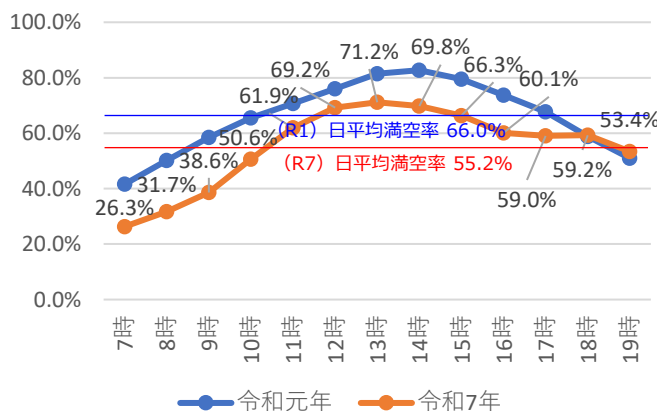
休日のピーク時とその他の時間帯の稼働率の差が大きい。
周辺交通の影響からも公共交通の利用を増やし駐車場の整備台数を維持することを目標とする。

駐車需要（必要台数）を5年間で【2.5%】減少

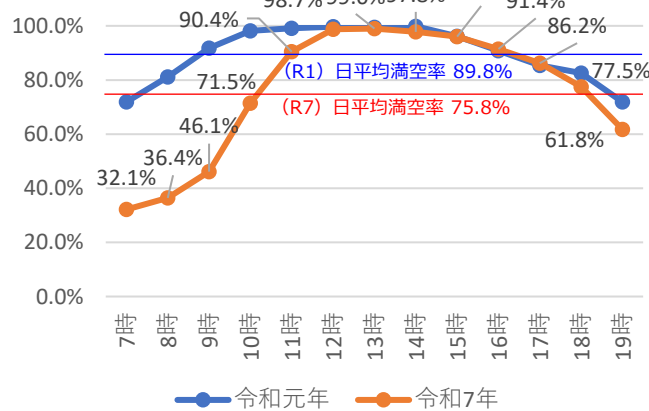
（参考）利用実態調査結果
駐車場整備地区（南側）

利用可能台数
(R1) 1,676台
(R7) 3,144台

【平日】満空率推移



【休日】満空率推移



2. 事業進捗評価および今後の方針について

施策一覧

(赤:変更、追加)

施策		取組状況	調査	該当ページ
A. 平面駐車場からの土地利用転換を図る				
A-1	低未利用地からの土地利用転換に対する財政支援	実施済	まちなか再生プロジェクト、平面駐車場からの建替件数	p11、参考資料
A-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	実施済	届出件数、事業者アンケート	p12
B. 集約駐車施設（附置義務駐車場の集約化等を図る既存立体駐車場）の認定申請、利用を促進する				
B-1	集約駐車施設（ 既存立体駐車場 ）の認定申請、利用の促進	変更		p18
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延部に集約する				
C-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	実施済	届出件数、事業者アンケート	p12
C-2	附置義務駐車施設の隔地距離の緩和	実施済	届出件数、事業者アンケート	p12
C-3	駐車場を集約化することで容積率を割り増す	実施済	まちなか再生プロジェクト	p12
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				
D-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	実施済	安全性に課題のある駐車場の割合	p13、p14
E. 駐車場利用を分散化させる（平準化する）				
E-1	共通駐車券の導入	検討中	利用実態調査	p19
E-2	更に回遊性を高めるための共通駐車券の研究	今後検討		p19
E-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	今後検討		p19
F. 来街者の公共交通離れに歯止めをかける				
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	実施済	届出件数	p15
F-2	公共交通利用促進措置等のメニュー見直しや追加	追加		p15
G. 既存の駐車スペース等の使い方を変える				
G-1	荷捌き駐車場、障がい者等用駐車場の整備促進	実施済	ハートフルパスに関するアンケート	p16、p17
G-2	小規模駐車場の整序化に併せて、荷捌き駐車場等の確保を促す	実施済		p16
G-3	共同荷捌き駐車場、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	実施済	まちなか再生プロジェクト	p16
G-4	駐車場の多様な使い方を促進する	検討中		p16
G-5	既存附置義務駐車場の有効活用	追加		p16
H. それでも残る路上駐車場等については、別途受け入れ環境を整備する				
H-1	荷捌き等のルール化（場所・時間限定等）の推進	検討中	荷捌き車両についてのアンケート カメラ調査	p20、p21、p22
H-2	銀座通り等における観光バス乗降場の整備	今後検討		p20
H-3	共同住宅への荷捌き駐車施設附置義務の追加を検討	追加	共同住宅における荷捌き状況のアンケート 航空写真調査	p20、p23

3. まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について

4. 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とは、

まちなか駐車場適正化計画

- 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
- 策定
 - ・令和4年3月 策定
- 目標年次
 - ・令和12年(2030年)
- 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。
 - ・駐車場を「コントロール(総量と配置の適正化)」し、これからのまちづくりに活かすための方針等を示す。

■市街地部との移動：公共交通を中心とした移動



■周辺部との移動：公共交通と自動車をうまく使い分ける移動



■郊外部の移動：自動車とコミュニティ交通を選択できる移動



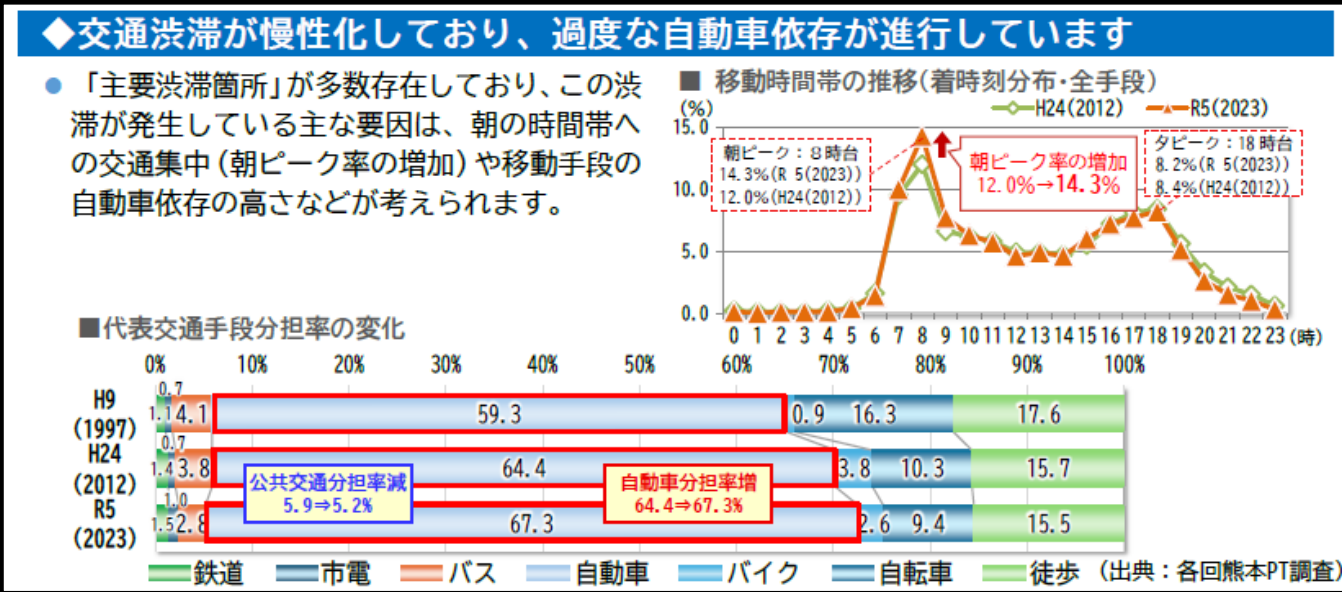
■ベストミックスのイメージ(熊本都市圏交通マスタープラン(素案)より)

計画策定から概ね5年を経過することから、社会情勢の変化や施策の効果等を踏まえ、計画の見直しをおこなう。

4. まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について

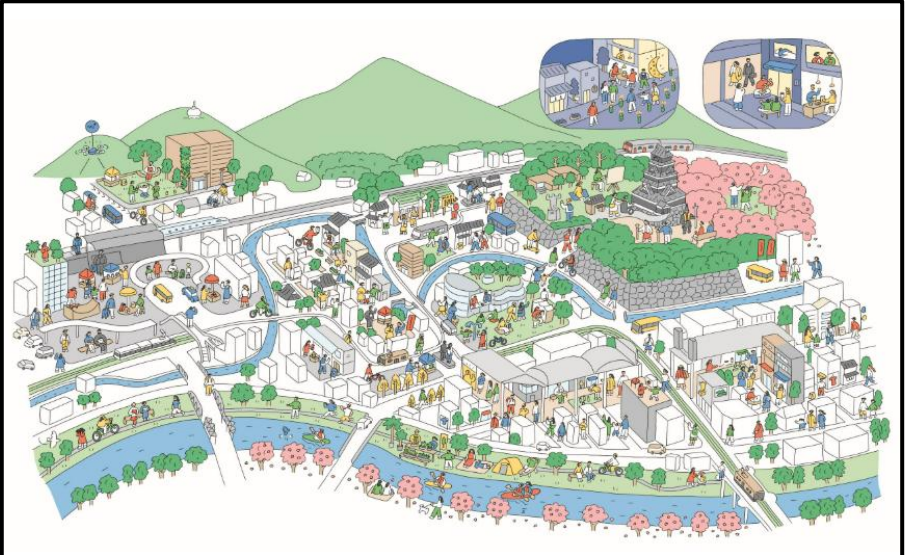
■社会情勢など

・公共交通の利用転換が進まず、自動車利用が増加



熊本都市圏都市交通マスタープラン【概要版】(素案)より

・熊本市中心市街地ウォーカブルビジョン策定



熊本市HPより

・シェアサイクルの拡充



熊本市HPより

4. まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について

■社会情勢など ・新庁舎整備

20260106
第5回新庁舎整備
基本計画検討分科会

資料2 駐車場

全ての人が使いやすくアクセスしやすい、居心地が良く快適な庁舎

整備方針

- ・自動車から公共交通を主体とした移動手段への利用転換をはかり、人中心のまちづくりを進める都市政策の方向性※を踏まえ、新庁舎の駐車台数は必要な台数を整備するのではなく、周辺駐車場を活用し駐車場の合理化をはかります。
- ・本庁舎は約80台、中央区役所は約75台を地下に整備し、周辺駐車場の活用分をあわせて必要台数の約345台を確保します。
- ・来庁者駐車場は新庁舎敷地内と辛島公園地下駐車場で必要台数の約150台を確保し、駐車場を自由に選択できるようにします。
- ・公用車は新庁舎敷地内と周辺駐車場で必要台数の約190台を確保することとし、今後はシェアリングや公共交通利用促進により保有台数の削減を図ります。

※「都市交通マスタープラン」、「地域公共交通計画」、「自転車活用推進計画」、「まちなか駐車場適正化計画」など重要な計画がR7年度、R8年度に改定予定。

(1) 駐車場必要台数

○ 来庁者

- ・計画来庁台数を設定し、時間帯ピーク率、平均駐車時間をかけあわせることで算出します（算出方法を参考資料1に示す）

○ 公用車

- ・現在の公用車台数および利用実態を踏まえ設定します。
- ・出先機関の公用車や議員の利用も考慮します。

○ 荷さばき

- ・利用実態をもとに整備台数を設定します。

施設ごとの必要台数

分類	本庁舎・議会	中央区役所	合計
来庁者	約50	約100	約150
公用車	約170	約20	約190
荷さばき	約5(4~6)	約2(2~3)	約7(6~9)
合計(暫定)	約225	約120	約345

※ 上記台数は算出の結果、各施設に必要な台数であり敷地内に配置する台数ではありません。
※ 算出結果は確定値でなく、変更となる可能性があります。

熊本市政策局庁舎整備部庁舎建設課 1

20260106
第5回新庁舎整備
基本計画検討分科会

資料2 駐車場

(2) 駐車場配置計画

- ・本庁舎は約80台、中央区役所は約75台を地下に整備し、周辺駐車場の活用分をあわせて必要台数の約345台を確保します。
- ・新庁舎敷地内の駐車場は、来庁者を優先して配置することとし、公用車は辛島公園地下駐車場など周辺駐車場を中心とした配置とします。

施設ごとの配置(整備)台数

	本庁舎	中央区役所	周辺駐車場	計
配置(整備)台数	約80	約75	約190	約345
来庁者 必要台数(再掲)	約50	約100		
附置義務台数	80	22		

※ 周辺駐車場活用の詳細は今後検討を進める。

利用者区分ごとの配置計画

	本庁舎	中央区役所	周辺駐車場
来庁者		○	
公用車	△ (EV車等)	△ (EV車等)	○

※ 周辺駐車場活用の詳細は今後検討を進める。

○ 駐車場の出入口について

- ・本庁舎の出入口は熊本高森線に設置し、交通への影響を踏まえ左折イン・左折アウトの出入りとしします。
- ・駐車場までの動線の検討にあたっては、バス通行に影響を与えない引き込み動線等を検討します。
- ・中央区役所の駐車場出入口は西側の市道に設置します。

熊本市政策局庁舎整備部庁舎建設課 2

熊本市HPより

新庁舎の駐車場整備は、本庁舎敷地内に約80台、中央区役所に約75台確保し、周辺駐車場で約190台を確保する予定。

「まちなか駐車場適正化計画」が掲げる、駐車場を「つくる」から「コントロール(総量と配置等を適正化)」するという基本方針と整合している。

4. まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について

■施策の効果(再掲)

実施済み施策に対する検証値

(青：達成済み、黒：概ね達成、赤：未達成見込み)

施策	評価項目	当初	現況 (R8.2)	中間 (R7)	目標 (R12)
○平面駐車場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）	平面駐車場等の減少数	0箇所	12箇所（うち5箇所は建築後の建物が竣工済）	8箇所	15箇所
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	附置義務駐車場台数の減少数	0台	90台	92台	223台
○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	附置義務駐車場台数の減少数	0台	90台	92台	223台
附置義務駐車施設の隔地距離の緩和	〃	0台	90台	92台	223台
○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整序化する	安全性等に配慮した駐車場の箇所	0箇所	16箇所	40箇所	170箇所
○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	公共交通利用促進策実施事業者数	0事業者	0事業者	5事業者	11事業者
○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	障がい者等用駐車場整備箇所数	0台	46台（うち任意33台）	9台	23台
	荷捌き駐車場整備箇所数	0台	3台（任意）	11台	26台

まちなか駐車場適正化計画の見直しについて、一定の効果が
出ていることから現計画の「基本方針」を継続し、より効果
的な「施策」を**拡充して**取り組む。

まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）

目 次

- 第1章 策定にあたって
- 第2章 まちなか駐車場の現状と課題
- 第3章 駐車場整備に関する基本方針
- 第4章 駐車場整備の具体的取組
- 第5章 計画の推進について

計画の構成に変更は無し。各章ごとに見直しを行う。

4. まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について

第1章 策定にあたって

（計画の位置付け）

（熊本市第8次総合計画 施策2-2基本方針(1)

魅力と活力のある中心市街地の形成

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、熊本市中心市街地ウォークブルビジョン

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
- ・ バスや電車の乗降環境や自転車の利用環境を整えるとともに、駐車場の総量と配置を適正化する。

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

まちなか交通において、「歩行者ネットワークの形成(ウォークブル)」「自転車を利用しやすい環境の整備」「公共交通の利用促進」「駐車場の適正化」を強化方針とし、中心市街地の賑わいや魅力向上につながる、安全・安心で持続可能なまちなか交通の実現を目指す。

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

4. まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について

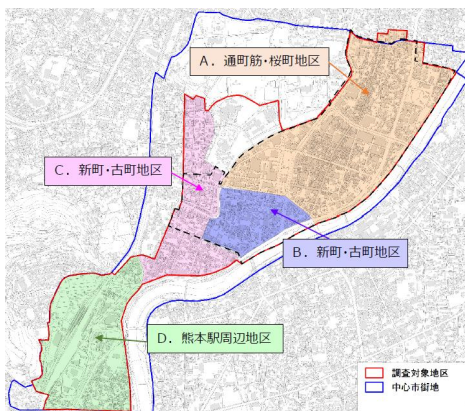
第2章 まちなか駐車場の現状と課題

- 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、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。
- 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る。

■駐車場の整備状況（令和7年度調査）

令和元年度調査と比較すると、利用可能台数は +3,209台（+10.1%）、箇所数は +131箇所（+7.6%）であり、ともに微増の傾向。

	調査対象地区計										
	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	利用可能台数	箇所数	
利用形態別	計	34,917	1,861	18,228	701	3,409	278	4,744	470	8,536	412
	時間貸	17,766	390	13,010	218	662	47	923	64	3,171	61
	事業者	2,806	332	1,352	126	471	60	325	74	658	72
	店舗	3,073	311	910	103	560	48	477	84	1,126	76
	月極	5,252	378	1,373	115	702	53	1,580	117	1,597	93
その他	6,020	450	1,583	139	1,014	70	1,439	131	1,984	110	
構造別	立体	18,794	205	12,749	124	1,358	34	812	19	3,875	28
	平面	16,117	1,654	5,473	575	2,051	244	3,932	451	4,661	384
	路内	6	2	6	2	0	0	0	0	0	0



■駐車場の稼働状況（令和7年度調査）

地区名	調査日	地区全体		立体駐車場		平面駐車場	
		日平均 (%)	ピーク時 (%)	日平均 (%)	ピーク時 (%)	日平均 (%)	ピーク時 (%)
A. 通町筋・桜町地区	平日	57.3	71.3	55.4	69.4	72.2	85.8
	休日	58.0	78.3	56.6	77.3	68.8	89.4
B. 新町・古町地区	平日	78.5	87.3			78.5	87.3
	休日	67.6	84.9			67.6	84.9
C. 新町・古町地区	平日	68.5	86.3			68.5	86.3
	休日	63.4	74.0			63.4	74.0
D. 熊本駅周辺地区	平日	49.3	62.1	47.2	60.5	76.4	85.0
	休日	68.8	94.5	67.8	94.3	81.2	97.0
調査対象箇所平均	平日	55.7	68.7	52.9	66.4	73.3	84.5
	休日	61.4	82.9	60.1	82.6	69.9	84.9

平日・休日ともに朝（7～9時）は全地区で相対的に満空率が低く、10～14時に上昇してピーク、夕方以降は低下する。休日の需要が強い地区（特にD地区）がある一方で、B地区・C地区は「平日の方が混雑」という特徴が出ており、地区の性格（業務・通勤／観光・買物など）を反映している可能性が高い。

【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」

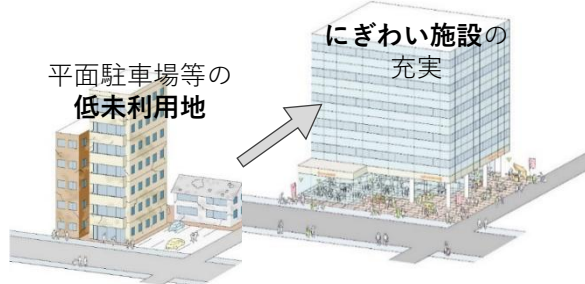
【これから】

駐車場を「コントロール（総量と配置等の適正化）」し、まちづくりに活かす

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～

平面駐車場からの土地利用転換を図る財政支援制度



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～

自動車の流れをまちなかから、
外縁部に誘導

運賃サービス等による
公共交通利用促進
(附置義務台数の緩和制度)



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～

障がい者等用駐車場

荷さばき駐車場の整備促進



基本方針は継続

4. まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について

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
 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
- (2) 附置義務条例の見直し
- (3) 駐車場整備地区の見直し

(4) 目標年次と目標量

2. 事業進捗評価および今後の方針について

目標量の設定

<適正台数の算定方法の提案>

■ 駐車場整備地区内の路外駐車場台数

	R7		R12
	整備台数	駐車需要台数	適正台数の見直し案
通町筋・桜町周辺地区	14,304	12,509	12,200 (徐々に削減)
熊本駅周辺地区	2,704	2,949	2,700 (現状維持)

※R7熊本駅周辺地区の整備台数にはJR熊本駅ビル第2駐車場（826台）を含む

■ R7駐車需要台数の算定方法

時間貸・立体【整備台数】×稼働率(立体)÷90% + 時間貸・平面【整備台数】×稼働率(平面) + 店舗【整備台数】

$$9,925 \times 77.3\% \div 90\% = 8,524$$

$$3,151 \times 87.5\% = 2,757$$

$$8,524 + 2,757 + 1,228 = 12,509$$

■ R12適正台数の算定方法

(当初の考え方と同様)

$$12,509 \times (1 - 0.025) = 12,196 \Rightarrow 12,200 \text{ 台 (-2100台)}$$

① 駐車場駐車場施策等による公共交通転換（自動車交通の減少） + ② 人口減少等による、自動車交通の自然減少

駐車場施策や関連する公共交通利用施策等により駐車場の整備台数を徐々に削減することを目標とする。

【平日】満空率推移

時間	令和元年 (%)	令和7年 (%)
7時	38.5%	25.5%
8時	54.7%	47.3%
9時	65.9%	51.3%
10時	71.5%	57.6%
11時	70.9%	54.0%
12時	68.9%	51.3%
13時	65.8%	47.3%
14時	61.7%	47.3%
15時	56.7%	47.3%
16時	51.3%	47.3%
17時	51.3%	47.3%
18時	51.3%	47.3%
19時	47.3%	47.3%

【平日】平均満空率 (R1) 57.6%, (R7) 54.0%

【休日】満空率推移

時間	令和元年 (%)	令和7年 (%)
7時	28.3%	32.8%
8時	47.6%	47.6%
9時	64.0%	64.0%
10時	74.1%	74.1%
11時	77.5%	77.5%
12時	78.3%	78.3%
13時	83.6%	83.6%
14時	83.6%	83.6%
15時	73.6%	73.6%
16時	63.0%	63.0%
17時	45.0%	45.0%
18時	38.9%	38.9%
19時	38.9%	38.9%

【休日】平均満空率 (R1) 62.1%, (R7) 58.1%

【参考】利用実態調査結果 駐車場整備地区（北側）

利用可能台数 (R1) 12,900台 (R7) 12,964台

2. 事業進捗評価および今後の方針について

目標量の設定

<適正台数の算定方法の提案>

■ 駐車場整備地区内の路外駐車場台数

	R7		R12
	整備台数	駐車需要台数	適正台数の見直し案
通町筋・桜町周辺地区	14,304	12,159	12,200 (徐々に削減)
熊本駅周辺地区	2,704	2,934	2,700 (現状維持)

※R7熊本駅周辺地区の整備台数にはJR熊本駅ビル第2駐車場（826台）を含む

■ R7駐車需要台数の算定方法

時間貸・立体【整備台数】×稼働率(立体)÷90% + 時間貸・平面【整備台数】×稼働率(平面) + 店舗【整備台数】

$$2,251 \times 99.2\% \div 90\% = 2,481$$

$$273 \times 100.0\% = 273$$

$$2,481 + 273 + 180 = 2,934$$

■ R12適正台数の算定方法

(当初の考え方と同様)

$$2,934 \times (1 - 0.025) = 2,860 \Rightarrow 2,900 \text{ 台 (+200台)}$$

① 駐車場駐車場施策等による公共交通転換（自動車交通の減少） + ② 人口減少等による、自動車交通の自然減少

休日のピーク時とその他の時間帯の稼働率の差が大きい。周辺交通の影響からも公共交通の利用を増やし駐車場の整備台数を維持することを目標とする。

【平日】満空率推移

時間	令和元年 (%)	令和7年 (%)
7時	26.3%	31.7%
8時	38.6%	50.6%
9時	61.9%	61.9%
10時	69.2%	69.2%
11時	71.2%	71.2%
12時	69.8%	69.8%
13時	86.3%	86.3%
14時	60.1%	60.1%
15時	59.2%	59.2%
16時	53.4%	53.4%
17時	59.2%	59.2%
18時	59.2%	59.2%
19時	59.2%	59.2%

【平日】平均満空率 (R1) 66.0%, (R7) 55.2%

【休日】満空率推移

時間	令和元年 (%)	令和7年 (%)
7時	32.1%	36.4%
8時	46.1%	71.5%
9時	90.4%	90.4%
10時	98.7%	98.7%
11時	99.0%	99.0%
12時	97.8%	97.8%
13時	96.0%	96.0%
14時	91.4%	91.4%
15時	86.2%	86.2%
16時	77.5%	77.5%
17時	61.8%	61.8%
18時	61.8%	61.8%
19時	61.8%	61.8%

【休日】平均満空率 (R1) 89.3%, (R7) 75.8%

【参考】利用実態調査結果 駐車場整備地区（南側）

利用可能台数 (R1) 1,676台 (R7) 3,144台

4. まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について

第4章 駐車場整備の具体的取組

第4章-2 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

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（既存立体駐車場）の整備登録、利用を促進する

施策の見直し

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

具体施策の拡充

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

具体施策の拡充

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

具体施策の拡充

4. まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について

第4章 駐車場整備の具体的取組

施策A. 平面駐車場等からの土地利用転換を図る

- ・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
- ・A-2 附置義務駐車場からの転換を可能とする

施策B. 集約駐車施設(既存立体駐車場)の認定申請、利用を促進する

・B-1 既存立体駐車場の集約駐車施設への認定申請、利用の促進

※既存立体駐車場の集約駐車施設への認定申請を促進し、隔地駐車場の受入れ先を確保する。
また、利用促進のため情報提供をおこない、共通駐車券や満空情報の提供(施策E)について併せて検討する。

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

- ・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
- ・C-3 駐車場を集約化することで容積率を割り増す

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

- ・D-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

施策E. 駐車場利用を分散化させる(平準化する)

- ・E-1 共通駐車券の導入
- ・E-2 更に回遊性を高めるための共通駐車券の研究
- ・E-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

施策F. 来街者の公共交通離れに歯止めをかける

具体施策の拡充

- ・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【附置義務条例の改正】
- ・F-2 公共交通利用促進措置等のメニュー見直しや追加【附置義務条例の改正】

※F-1にて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を行ったが、この施策利用者がいないため、項目の見直しや追加を検討する。

施策G. 既存の駐車スペース等の使い方を変える

- ・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 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
- ・G-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
- ・G-4 駐車場の多様な使い方を促進する
- ・G-5 既存附置義務駐車場の有効活用【附置義務条例の改正】

※附置義務条例により整備された駐車施設について、余剰が生じている場合は、乗用車用駐車場を車いす利用者用駐車場や自動二輪車駐車場、荷捌き駐車場、電気自動車充電器などに振り替えることを可能とする。

一般公共用の乗用車駐車場



車椅子利用者用駐車場



自動二輪車駐輪場



荷捌き駐車場



電気自動車充電器



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

- ・H-1 荷さばき等のルール化(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
- ・H-3 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務の追加を検討【附置義務条例の改正】

※一定規模以上の共同住宅に対して戸数に応じて荷さばき駐車施設の整備の義務化を検討する。



4. まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について

第4章 駐車場整備の具体的取組

・実施スケジュールについて

実施時期		施策	
R2 ↓	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	<div style="background-color: #fff9c4; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">まちなか再生プロジェクト</div> <div style="background-color: #e1f5fe; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">駐車場附置義務条例の改正</div> <div style="background-color: #e8f5e9; padding: 5px;">小規模駐車場届出条例の制定</div>
		C-3 駐車場を集約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	
		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	
		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	
D-1 小規模駐車場の構造を整序化			
R7 事業進捗評価			
↓	検討研究	B-1 既存立体駐車場の集約駐車施設への認定申請、利用の促進	<div style="border: 2px dashed red; padding: 5px;"> <div style="background-color: #e1f5fe; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">E-1 共通駐車券の導入に向けた動き</div> <div style="background-color: #e1f5fe; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">E-2 さらに回遊性を高めるための共通駐車券の研究</div> <div style="background-color: #e1f5fe; padding: 5px;">E-3 プラットフォームの構築に向けた研究</div> </div>
		F-2 公共交通利用促進措置等のメニュー見直しや追加	
		G-5 既存附置義務駐車場の有効活用	
		H-3 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務の追加を検討	
		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	
		G-4 駐車場の多様な使い方を促進する	
R12 事業進捗評価			

・追加施策については早期に着手し、駐車場利用の分散化に有効となる施策Eについては、E-1～E-3を一体的に検討し、早期の検討を進める。

指標・施策の検証値の設定

- 「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、各施策を総合的に推進。
- 施策の効果を検証するため、指標を設定し、各施策の具体化に合わせて、進捗管理のための検証値を設定。
- 事業進捗の評価は5年ごとに実施し、必要に応じて見直し。

(1) 指標

本計画の目的・効果	指標	計画当初 (R3)	現在 (R7)	目標 (R12)	定義
○地域経済の活性化 ○交通円滑化、歩行環境の改善 ○誰もが安心して訪れられる環境の形成	中心市街地のにぎわいがあると感じる市民の割合	39.9%	57.6%	59.9%	「熊本市第八次総合計画」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」
	中心市街地が、安全で快適に歩行し滞在できると感じる市民の割合	39.6%	40.7%	46.0%	
	本市に住み続けたいと感じる市民の割合	76.9%	70.0%	81.0%	
	中心市街地の歩行者通行量	673,986人	752,544人	837,482人	

4. まちなか駐車場適正化計画見直し（骨子案）について

第5章 計画の推進について

(2) 検証値

施策	評価項目	当初	現況 (R8.2)	中間 (R7)	目標 (R12)
○平面駐車場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）	平面駐車場等の減少数	0箇所	12箇所（うち5箇所は建築後の建物が竣工済）	8箇所	15箇所
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	附置義務駐車場台数の減少数	0台	90台	92台	223台
○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	附置義務駐車場台数の減少数	0台	90台	92台	223台
附置義務駐車施設の隔地距離の緩和	〃	0台	90台	92台	223台
○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整序化する	安全性等に課題のある駐車場の割合	0箇所	〇〇%	〇〇%	〇〇%
○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	公共交通利用促進策実施事業者数	0事業者	0事業者	5事業者	〇事業者
○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	障がい者等用駐車場整備箇所数	0台	46台（うち任意33台）	9台	〇台
	荷捌き駐車場整備箇所数	0台	3台（任意）	11台	〇台

5. 今後のスケジュール

5. 今後のスケジュール

R8年度スケジュール（予定）

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
まちなか駐車場適正化計画 見直し	骨子案					素案					パブコメ	策定	
						政策会議	議会報告		政策会議	議会報告			議決
熊本市駐車場適正配置検討委員会	第11回					第12回				第13回			
附置義務条例の改正	調査									改正案の作成			

- まちなか駐車場適正化計画（素案）を提示、議論を行う。
- 条例の改正は、まちなか駐車場適正化計画での方針や追加施策を踏まえ改正案を作成し、令和9年度の策定を目指す。

主な論点

1. 目標量の設定について
2. 公共交通利用促進措置等の見直しについて

参考資料

1. 公共交通利用促進措置等の見直しについて

施策F.来街者の公共交通離れに歯止めをかける

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【附置義務条例の改正】

■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施行規則

(公共交通利用促進措置に係る特例の手続等)

第6条 条例第7条の2第1項の公共交通利用促進措置とは、公共交通機関の利用促進に資する広報及び啓発等に関する措置のほか、別表第2公共交通利用促進措置の欄に掲げる措置及び次項第2号に規定する駐車施設を設置する措置をいう。

2 条例第7条の2第1項の規定により減ずることができる駐車施設の台数は、次の各号に掲げる台数の合計とする。

(1) 条例第3条又は第4条の規定により附置しなければならない駐車施設の台数から車椅子利用者のための駐車施設及び荷さばきのための駐車施設の台数を減じて得た台数(以下「基準台数」という。)に、講じる別表第2公共交通利用促進措置の欄に掲げる措置に応じ、同表緩和率の欄に掲げる率(複数の公共交通利用促進措置を実施する場合は、それぞれの緩和率を合計した率とする。)を乗じて得た台数(当該台数に1未満の端数があるときは、これを切り捨てた台数)

(2) 自転車駐車場(自動二輪車の専用駐車場を含む。)又は自転車を賃貸する事業のためのスペースに自転車又は自動二輪車のための駐車施設を5台分設置することに1台(基準台数に20パーセントを乗じて得た台数(当該台数に1未満の端数があるときは、これを切り捨てた台数)の範囲内に限る。)

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施行規則 別表第2

	公共交通利用促進措置	緩和率
1	複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索、予約、決済等を一括で行うサービスを用いた店舗情報等の提供	上限10パーセント
2	従業員の通勤における公共交通機関又は自転車の利用に係る取組	上限10パーセント
3	商品の購入に応じた公共交通機関の運賃の割引等の実施	上限30パーセント
4	公共交通機関の利用者のための待合室の整備	30パーセント
5	駐車場整備地区内への自家用車の流入量の抑制に資する駐車場等からの送迎バスの運行	30パーセント
6	その他公共交通の利用促進に資する措置として市長が適当と認める措置	市長が認める率

(例)5000㎡のホテルの場合

附置義務台数は、

$$(5000 - 2000) / 600 = 5 \text{ 台}$$

うち1台は車椅子利用者のための駐車施設のため、緩和の対象となる台数(基準台数)のは4台。

10パーセントの取組

$$4 * 0.1 = 0.4 \rightarrow 1 \text{ 未満切り捨て} \rightarrow 0 \text{ 緩和不可}$$

20パーセントの取組

$$4 * 0.2 = 0.8 \rightarrow 1 \text{ 未満切り捨て} \rightarrow 0 \text{ 緩和不可}$$

30パーセントの取組

$$4 * 0.3 = 1.2 \rightarrow 1 \text{ 未満切り捨て} \rightarrow 1 \text{ 1台分緩和可}$$

1. 公共交通利用促進措置等の見直しについて

施策F.来街者の公共交通離れに歯止めをかける 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【附置義務条例の改正】

■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及び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施行規則に係る審査基準を定める要綱

(公共交通利用促進措置による緩和)

第3条 規則第6条及び規則別表第2に掲げる公共交通利用促進措置は、第1号の措置及び第2号から第7号のいずれかの通りに措置を行ったものに対して緩和を認めるものとする。

(1) 公共交通機関の利用促進に資する広報及び啓発等に関する措置

次のすべてに該当することとする。

建築物を利用する人の大半が視認できる建築物出入口に以下のポスター等を設置（建築物に出入口が複数ある場合は、2か所以上）すること。

公共交通利用促進に向けた広報・啓発のためのポスターやパンフレット。

バス時刻表(建築物から最寄りのバス停等)及びバスの位置を確認することができるシステム(バスロケーションシステム等)利用案内のポスター等の設置。

(2) 複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスを用いた店舗情報等の提供 1週間に1回以上(1か月の合計が4回以上)の掲載を行う。

(3) 従業員の通勤における公共交通機関又は自転車の利用に係る取組 次の内容すべてに該当することとする。

ア 就業規則等に自家用車以外での通勤を促す内容を明示すること。

イ 公共交通機関又は自転車での通勤者に通勤手当を支給していること。

(4) 商品の購入に応じた公共交通機関の運賃の割引等の実施 次の内容のすべてに該当することとする。

ア 不特定多数の者が利用できるサービスとし、対象者を限定しないこと

イ 運賃サービスを講じる関係機関との協議を済ませておくこと



(5) 公共交通機関の利用者のための待合室の整備 次の内容のすべてに該当することとする。

ア 待合室はバス停付近に設置する事。

ただし、バスの運行状況および最寄りのバス停 までの移動経路等を確認できる環境である場合はこの限りではない。

イ 不特定多数の者が利用できるスペースとすること。

ウ 待合室として利用できる床面積が 25 m²以上であること

エ 空気調和設備が整っていること

オ 椅子、テーブルなど休憩のための什器を設置すること



(6) 駐車場整備地区内への自家用車の流入量の抑制に資する駐車場整備地区外の駐車場等からの送迎バスの運行 次の内容のすべてに該当することとする。

ア 運行間隔は1時間に1往復以上とすること。ただし、建物及び送迎バスの利用状況 を書類等で確認し、

1時間に1往復以上の運行が不要と判断できる場合は本数を減らすことができる。

イ 駐車場等の位置はおおむね外環状道路(国道 57 号熊本東バイパス、国道 3 号熊本 北バイパス、熊本西環状道路、(主)熊本港線よりも外側の位置とすること。

ウ 送迎バスの運行時間をわかりやすく表示すること。

(7) 駐輪場(自動二輪車専用駐輪場を含む。)又は自転車を賃貸する事業のためのスペースに自転車又は自動二輪車のための駐車施設(以下、シェアサイクルポートという)の設置

ア「熊本市自転車等駐輪場の附置に関する条例」によって設置すべき台数を超えて 整備した台数を対象とする。

イ 一般公共の用に供するものであること。

ウ ヘルメットの着用や自転車交通の安全のための啓発に係る広報をわかりやすい位置に明示すること。

エ シェアサイクルポートについては、駐車場整備地区内の一帯で利用できるものとして整備すること。



1. 公共交通利用促進措置等の見直しについて

他都市事例

【参考】公共交通利用促進策の例

凡例	金沢市	京都市	神戸市	福岡市	名古屋市	札幌市	仙台市	(地域ルール) 港区	熊本市	宇都宮市	千葉市	長崎市	川崎市
最大緩和率（別途根拠に基づき認められる場合もある）	-	100%	20%	40%	20%	50%	55%	60%	-	30%	30%	20%+α	-
エリアの限定（公共交通拠点から〇m・附置義務区域の特定区域等）	○	○	○	○	○	-	○	○	-	○	-	-	○
定期的な報告義務（年1回等）	-	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
公共交通利用促進PR（パンフレット配布等）	○	○	△	△	○	◎	△	○	◎	◎	△	△	-
駅やバス停までの地図表示・冊子配布	△	△	5%	△	○	△	○	○	△	△	△	△	-
公共交通の時刻表の表示・冊子配布	△	△	5%	5%	○	△	5%※	△	△	△	△	△	-
公共交通機関の位置情報提供システムの導入	△	○	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	-
MaaSによる店舗情報等の提供	△	△	△	△	△	△	△	△	10%※	△	△	△	-
従業員のマイカー通勤規制等	○	○	5%	5%	○	5%	5%※	△	10%※	5%	△	△	-
公共交通利用者への運賃補助、割引、特典付与（商品配送等）	○	○	10%	10%	○	10%	10%※	○	30%※	10%	△	△	-
駅・バス停・プリング駐車場等からの送迎バス実施	○	○	10%	10%	○	△	△	○	30%	△	△	△	-
サイクルシェアリング導入	△	△	5%	△	△	△	△	○	20%※	△	5%※	△	-
カーシェアリング導入	○	△	10%	△	○	△	△	○	△	△	△	△	-
公共交通待合施設の整備	○	△	△	△	△	20%※	20%※	△	30%	△	10%※	△	-
端末交通との結節機能整備	△	△	△	△	△	△	△	○	△	10%	△	△	-
鉄道駅への連絡通路・地下通路等への接続	△	○	10%	20%	△	20%	40%	○	△	5%	15%	△	-
タクシー・観光バスの路上駐停車の抑制	○	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	-

※各自治体公表情報に基づき、国交省作成。（類似の項目をまとめているため、実際のメニュー名等とは一致しない場合がある。）

出典：持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン

1. 公共交通利用促進措置等の見直しについて

他都市事例

下北沢駅周辺地区駐車場地域ルール(案) - 概要版 -

ルールA(置換え)

(1) 駐車施設の附置基準

・都条例に基づき算出した附置義務台数(荷さばき用、障害者用駐車施設を除く)のうち、**対象建築物の運用に支障を生じない範囲(上限10台)**を地域貢献(施設)に置換えることができる。

(2) 地域貢献

■地域貢献(施設)への『置換え基準』

・一般駐車施設の10台分までを「置換え基準」に基づき置換えることができる(組合せ可)

地域貢献(施設)	置換え可能な台数(一般車駐車施設⇨地域貢献(施設))
共同荷さばき駐車施設(4トン)	10台 ⇨ トラック 1台
共同荷さばき駐車施設(2トン)	7台 ⇨ トラック 1台
駐輪場	1台 ⇨ 自転車 4台 【設置上限 40台】
シェアサイクルポート	1台 ⇨ 自転車 4台 【設置上限 8台】
宅配(二輪)待機スペース	1台 ⇨ 自転車 4台 【設置上限 4台】
宅配ロッカー	1台 ⇨ 自転車 4台 【設置上限 4台】
ZEV充電設備	2台 ⇨ EV 1基
荷さばき駐車施設(4トン)	5台 ⇨ トラック 1台
荷さばき駐車施設(2トン)	3.5台 ⇨ トラック 1台

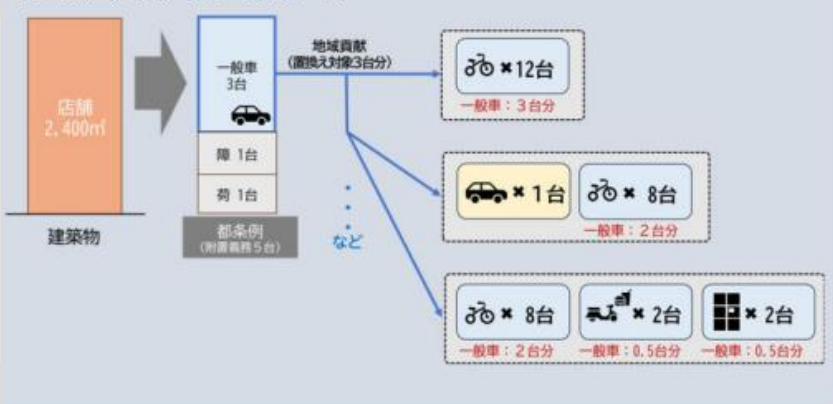
■地域貢献(施設)の『整備等項目』

・地域貢献(施設)はマニュアルに規定する整備等項目を遵守する。

【整備等項目(駐輪場の場合)】

配置、表示	<ul style="list-style-type: none"> ・1階(道路面と同等レベル)とし、利用者が円滑に駐輪しやすい場所とする。 ・駐輪場を案内する表示を作成し、利用者が道路から見やすい場所に設置する。
規模、構造等	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場内の通路の幅は概ね1.5m以上を確保する。 (平置き式の場合) <ul style="list-style-type: none"> ・1台ごとの枠の表示又は駐車位置を明確に示す。 ・幅0.5m、奥行2.0mを標準とし、チャイルドシート付の大型自転車等が駐輪することも配慮した区画構成とする。 (ラック式の場合) <ul style="list-style-type: none"> ・容易に駐輪ができないラック(二段式ラック式の上段等)は置き換え台数の算出対象外とする。
隔地による設置	・不可
運用、維持管理	・不特定多数の利用を可能とする。
区自転車条例 附置との重複	・可能(ただし、原動機付き自転車(以下、「原付」という。)を除く。)
設置の上限	・駐輪場に置換え可能な一般車駐車施設の台数は10台分までとする。

【ルールA(置換え) / ケーススタディ】



【建物配置イメージ】

《一般駐車施設(3台分)を駐輪場に置換えた場合》



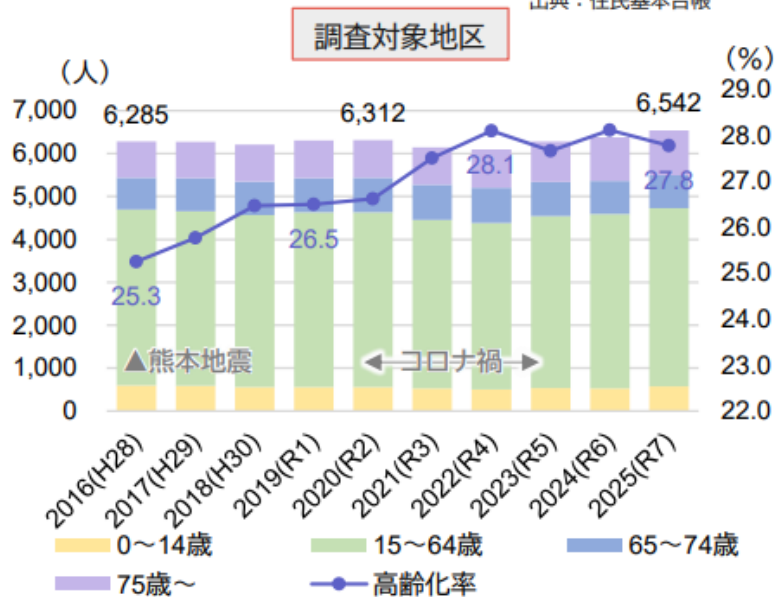
【参考】置換え基準の考え方

一般車駐車施設1台当たりの地域貢献(施設)への置換え規模は、**地域貢献(施設)設置に必要な規模に加え、地区の駐車・交通対策の貢献度を考慮し、設定している。**

2. 調査結果について (データ)

調査対象区域内の人口と年代の推移

出典：住民基本台帳



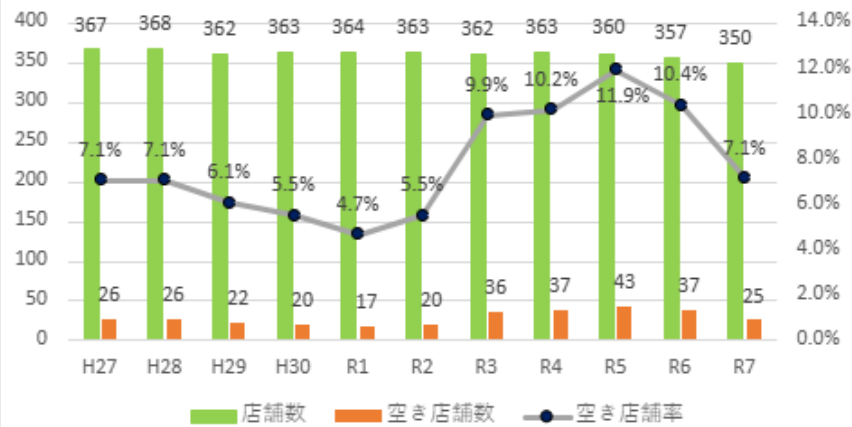
出典 第3回 庁舎周辺まちづくりプラン (仮称) 等検討委員会資料より

調査対象区域図



出典 第3回 庁舎周辺まちづくりプラン (仮称) 等検討委員会資料より

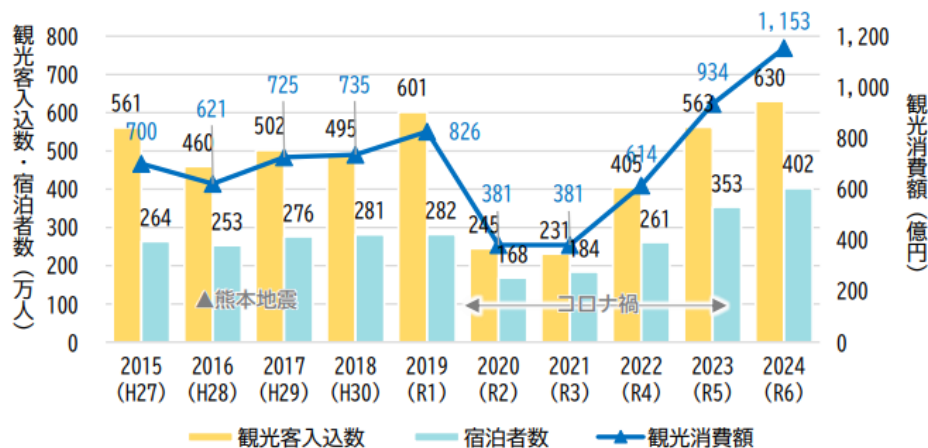
中心部商店街空き店舗数調査結果



出典 商店街業種及び空き店舗調査結果 (商業金融課) より

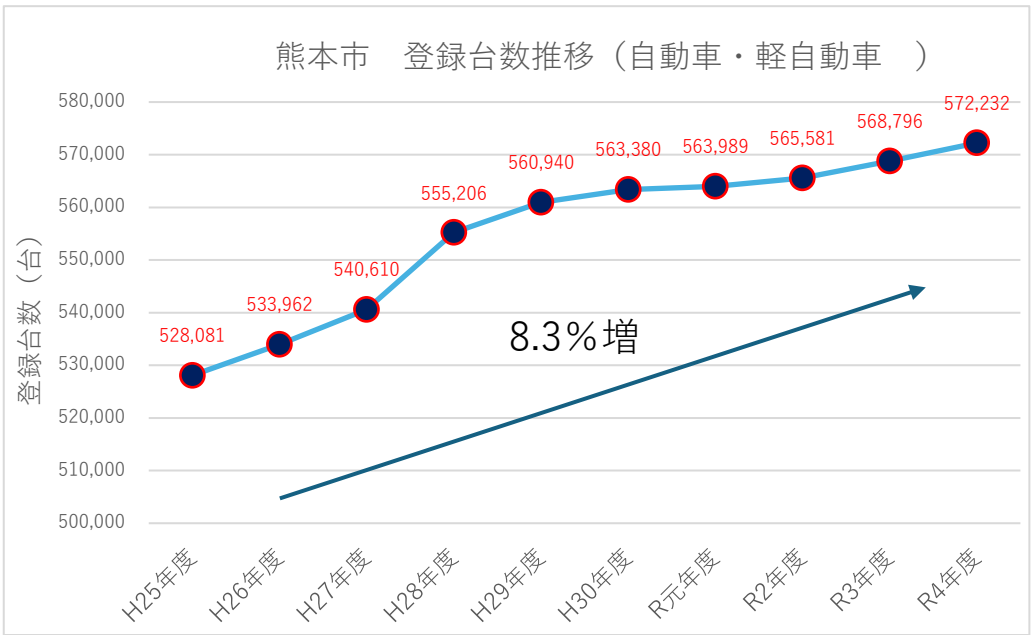
観光客入込数・宿泊者数・観光消費額の推移

出典：熊本市観光統計



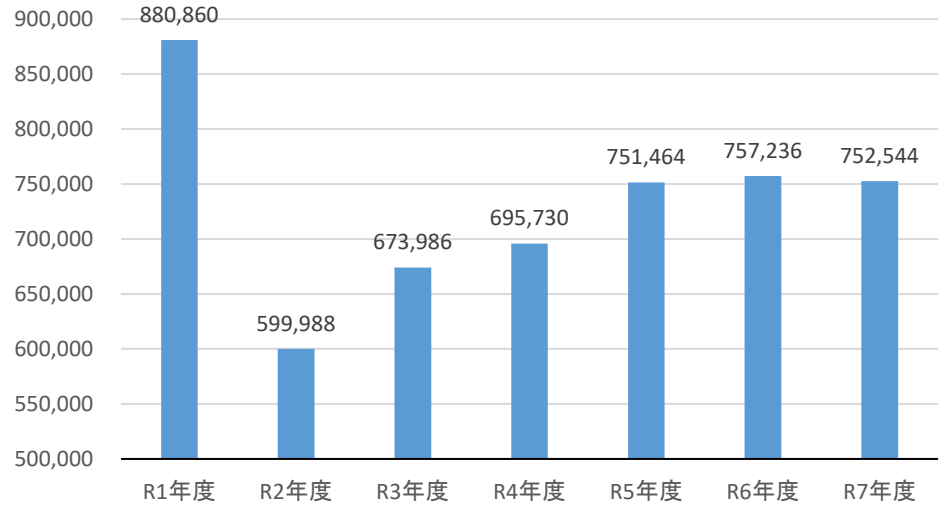
出典 第3回 庁舎周辺まちづくりプラン (仮称) 等検討委員会資料より

2. 調査結果について (データ)

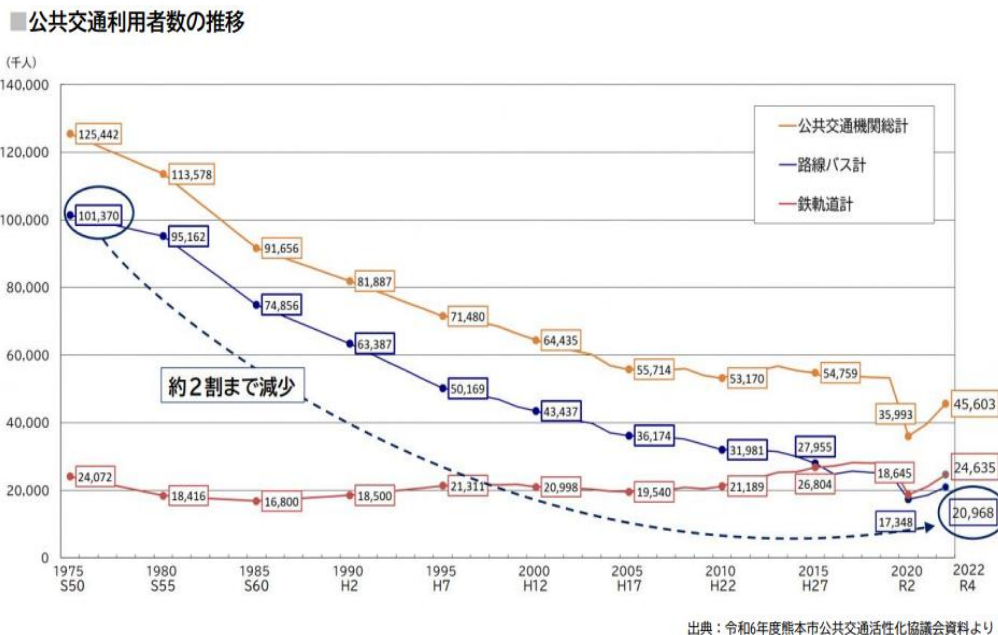


出典：熊本市統計書より作成 (自動車+軽自動車)

中心市街地の歩行者通行量 (中心市街地 3 2 地点、熊本駅前 4 地点の合計)

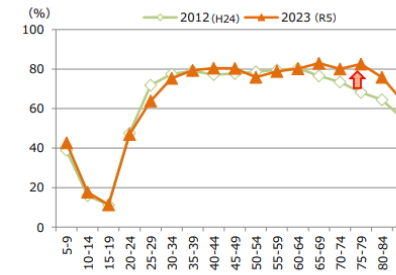


出典：令和7年度商店街通行量調査結果より

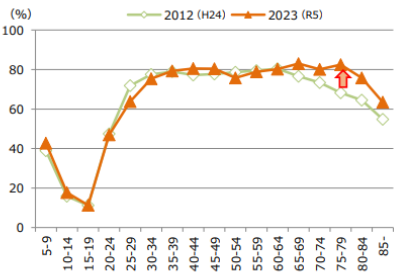


出典：令和6年度熊本市公共交通活性化協議会資料より

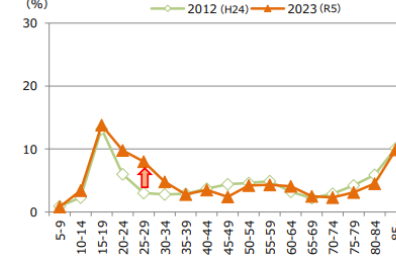
自動車分担率 (男性)



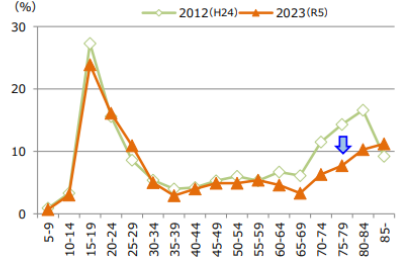
自動車分担率 (女性)



公共交通分担率 (男性)



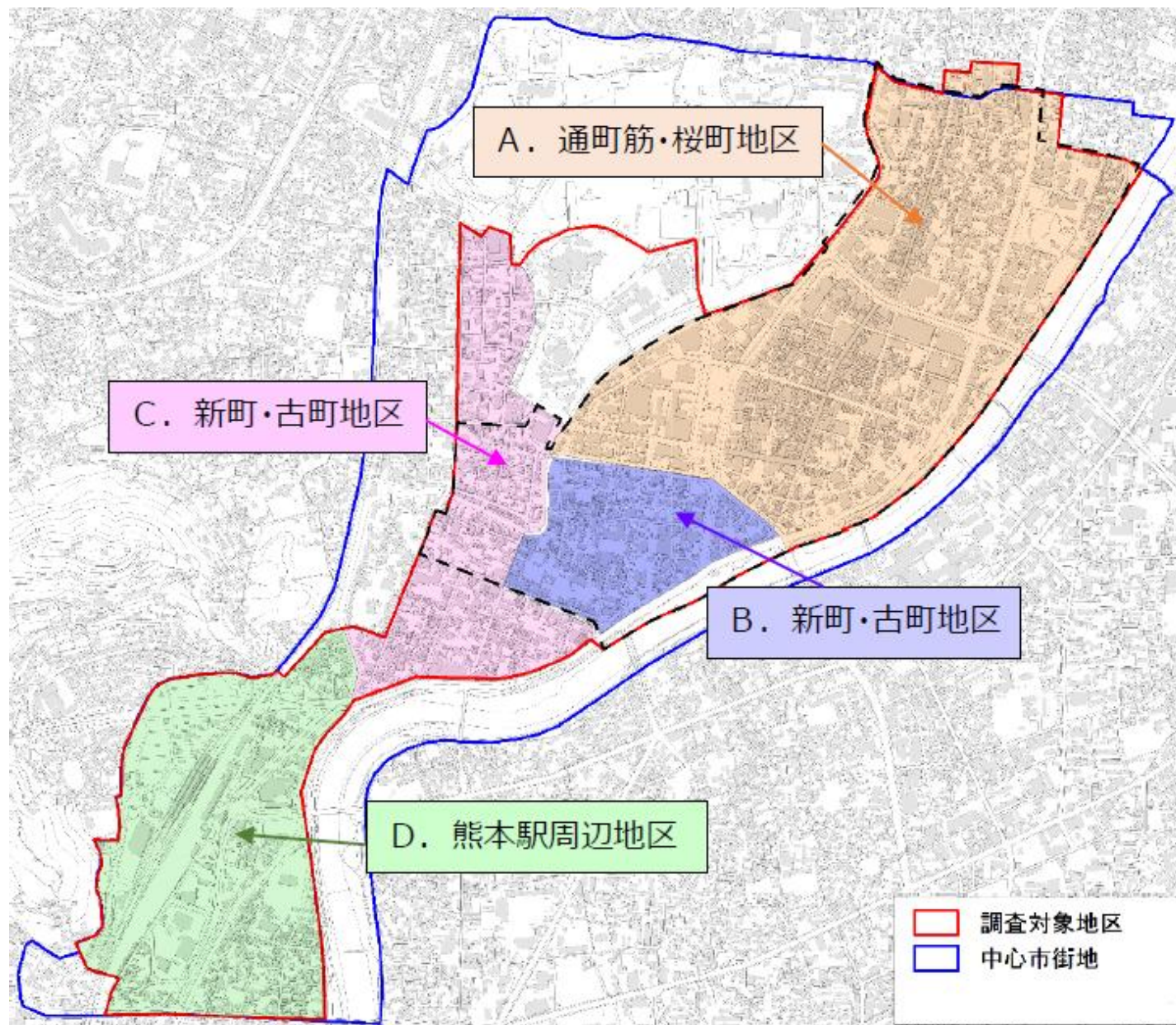
公共交通分担率 (女性)



出典：熊本都市圏総合交通計画協議会資料より

2. 調査結果について (分布状況調査)

■ 調査対象地区



2. 調査結果について（分布状況調査）

< 分布調査 年度別比較 >

■令和元年度

		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	利用可能台数	箇所数
利用形態別	計	31,708	1,730	17,643	651	3,260	281	3,960	405	6,845	393
	時間貸	17,461	385	12,900	224	592	50	803	58	3,166	53
	事業者	2,322	284	1,235	111	478	63	279	50	330	60
	店舗	3,515	330	1,357	114	692	54	492	85	974	77
	月極	4,448	423	1,059	112	628	61	1,582	132	1,179	118
	その他	3,962	308	1,092	90	870	53	804	80	1,196	85
構造別	立体	16,704	197	12,169	123	1,187	30	507	19	2,841	25
	平面	15,004	1,533	5,474	528	2,073	251	3,453	386	4,004	368

■令和7年度

※JR熊本駅ビル第1駐車場、第2駐車場の新設により増加した台数（1490台）を含める

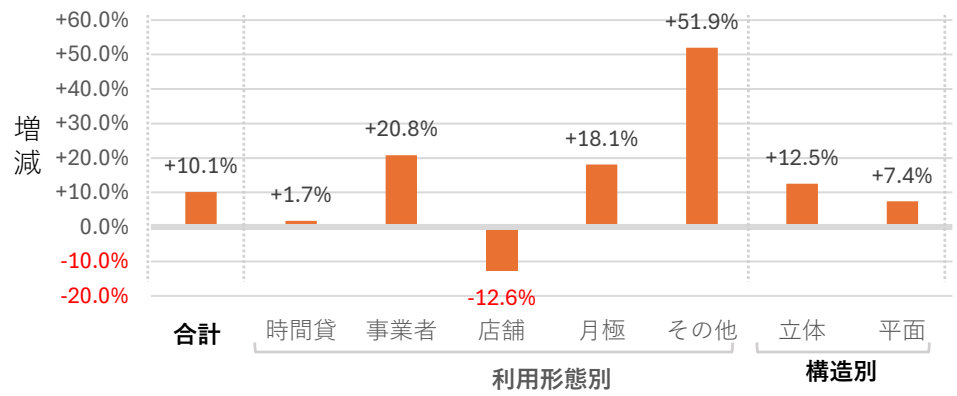
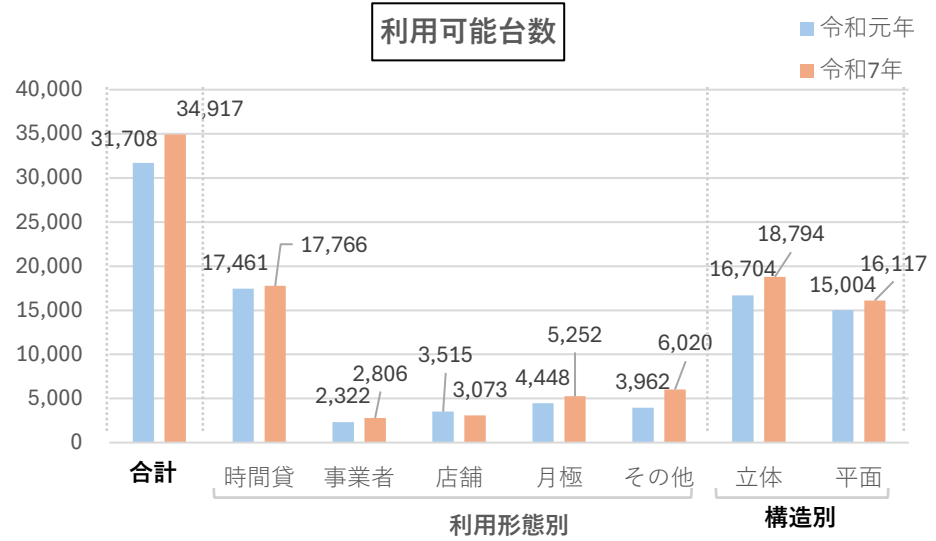
		調査対象地区計									
				A.通町筋・桜町地区		B.新町・古町地区		C.新町・古町地区		D.熊本駅周辺地区	
		利用可能台数	箇所数	利用可能台数	箇所数	利用可能台数	箇所数	利用可能台数	箇所数	利用可能台数	箇所数
利用形態別	計	34,917	1,861	18,228	701	3,409	278	4,744	470	8,536	412
	時間貸	17,766	390	13,010	218	662	47	923	64	3,171	61
	事業者	2,806	332	1,352	126	471	60	325	74	658	72
	店舗	3,073	311	910	103	560	48	477	84	1,126	76
	月極	5,252	378	1,373	115	702	53	1,580	117	1,597	93
	その他	6,020	450	1,583	139	1,014	70	1,439	131	1,984	110
構造別	立体	18,794	205	12,749	124	1,358	34	812	19	3,875	28
	平面	16,117	1,654	5,473	575	2,051	244	3,932	451	4,661	384
	路内	6	2	6	2	0	0	0	0	0	0

※立体、平面併用の駐車場は立体に含める

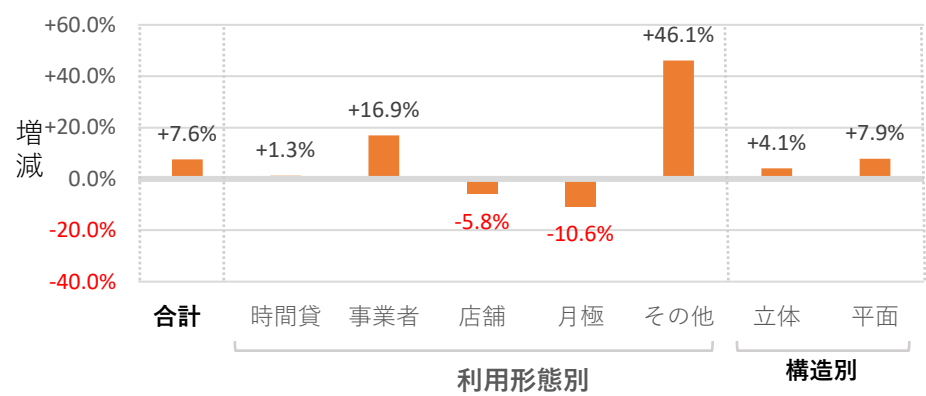
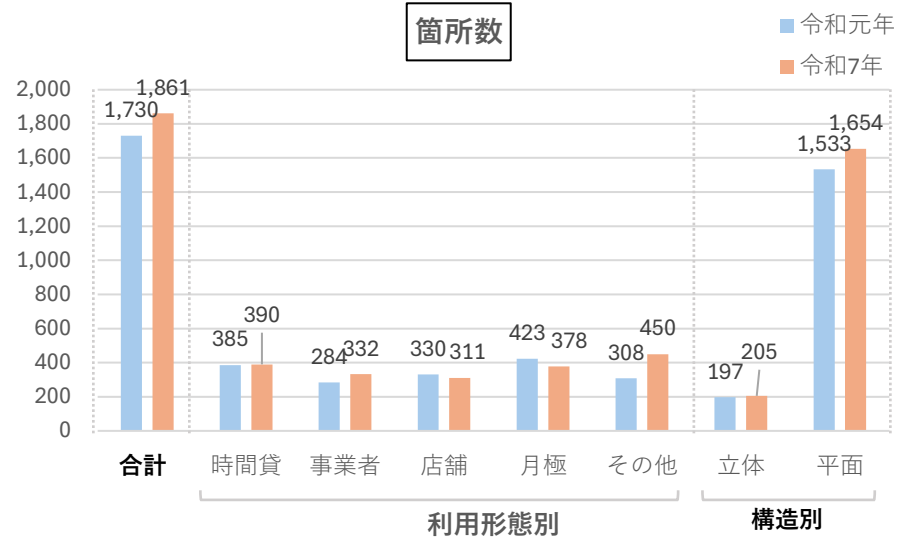
2. 調査結果について（分布状況調査）

■調査対象地区全体

利用可能台数



箇所数



全体の傾向

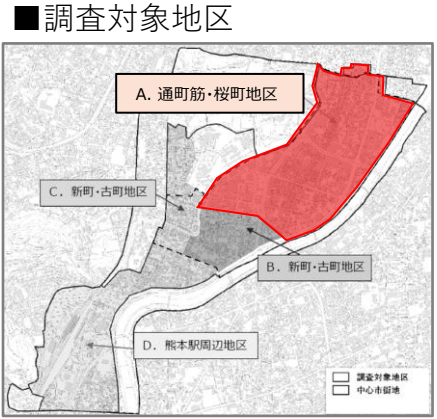
利用可能台数は +3,209台 (+10.1%)、箇所数は +131箇所 (+7.6%) であり、ともに微増の傾向。
 利用形態別では「その他」「事業者」が増加の中心となり、住居系（マンション等）・業務系の需要が拡大していると考えられる。
 一方「店舗」は減少しており、商業用途から他形態（事業者・その他）への置換が進んだ可能性が高い。

2. 調査結果について (分布状況調査)

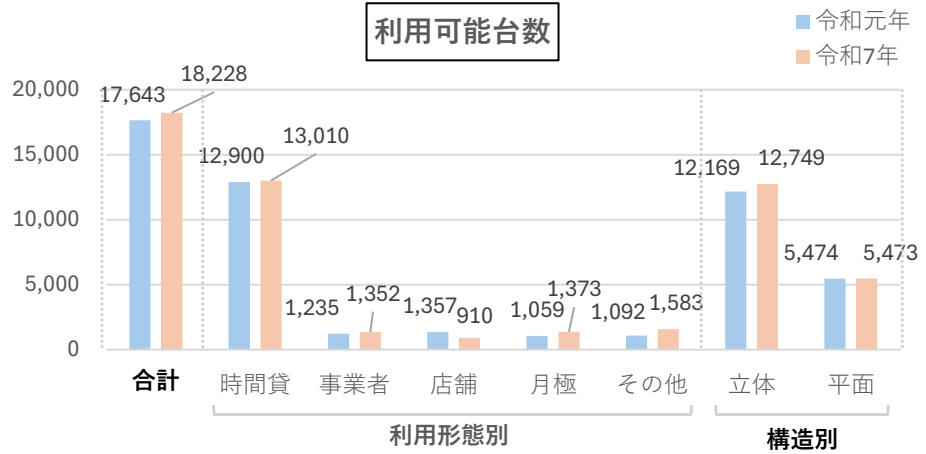
A.通町筋・桜町地区

①利用形態 (運用形態) の変化
 「店舗」が減少し、「その他/月極/事業者」へ置き換わっている。
 中心市街地で店舗用途の縮小や用途転換が進んだほか、運用区分の見直しも生じているとみられる。

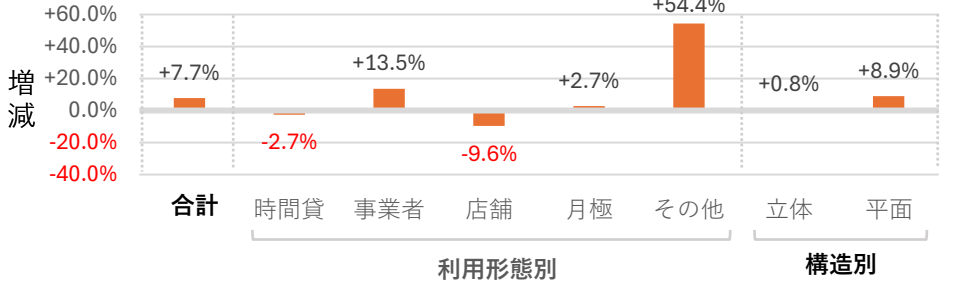
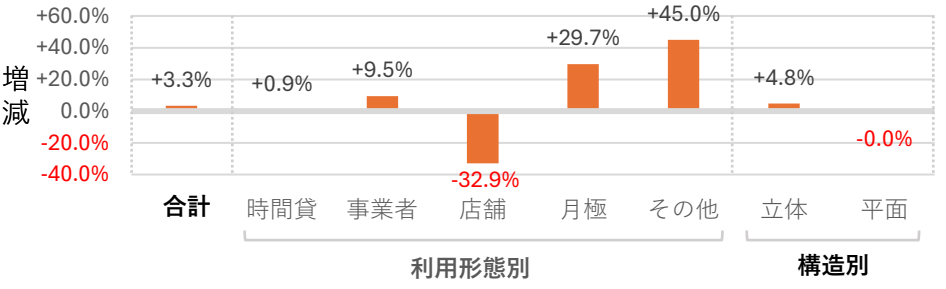
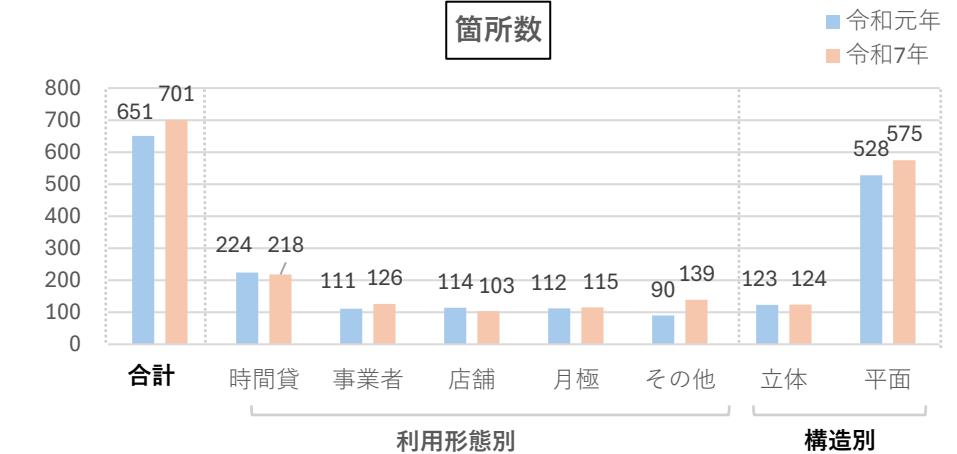
②構造 (立体/平面/併用) の変化
 立体は全体として大きな変化はなく、容量も概ね維持。
 平面は台数はほぼ横ばい、箇所数は増加という特徴があり、小規模な平面駐車場が増えて分散化が進行していると考えられる。



利用可能台数



箇所数



A地区は、総量は維持しつつも用途 (利用形態) は入れ替わり、**小規模分散化**が進行している。
中心市街地での土地利用転換にともない、利用形態の見直しが生じやすいエリアと考えられる。

2. 調査結果について (分布状況調査)

B. 新町・古町地区

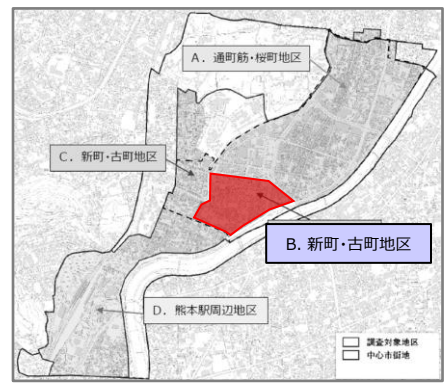
①利用形態 (運用形態) の変化

総量変化は小さいが多くの利用形態で箇所数が減少傾向にある一方、「その他」は箇所数が増加している。「店舗/事業者」は台数、箇所数ともに減少し、「時間貸/月極」は箇所数は減少しているものの台数は増加しており一箇所あたりの台数が増えていることがわかる。

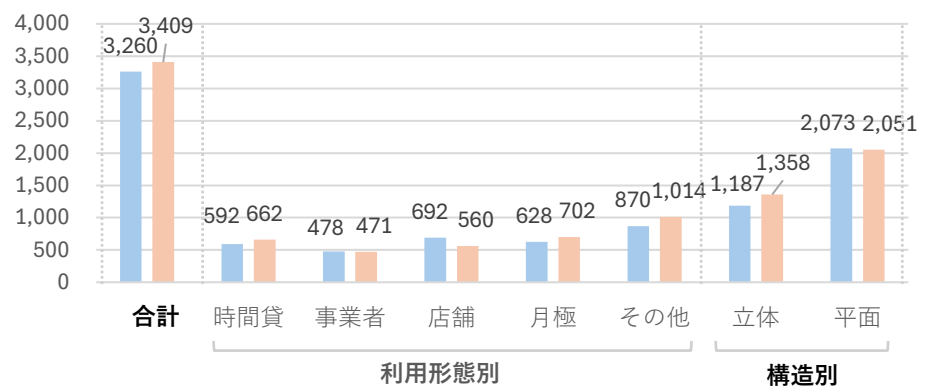
②構造 (立体/平面/併用) の変化

立体は微増、平面は微減となっている。

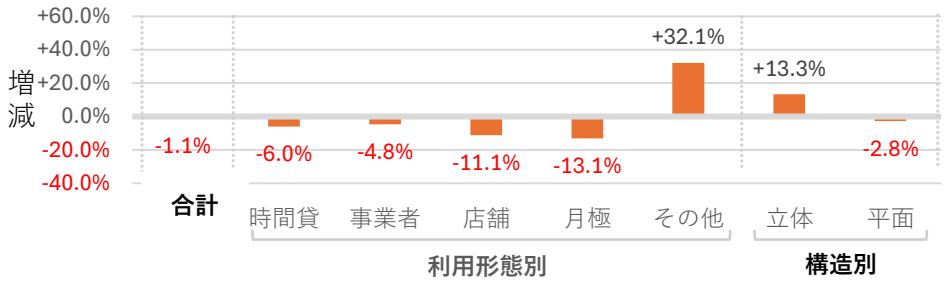
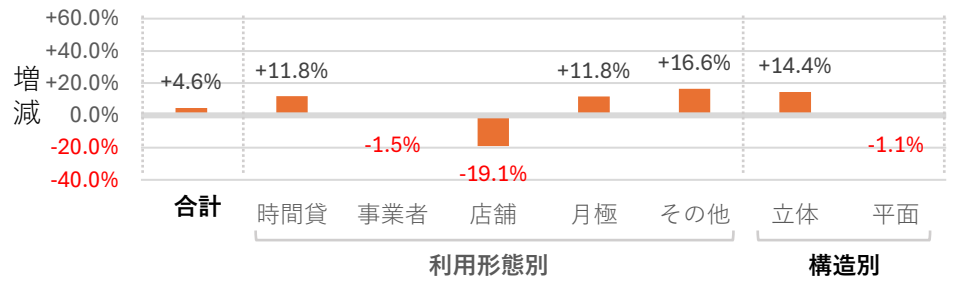
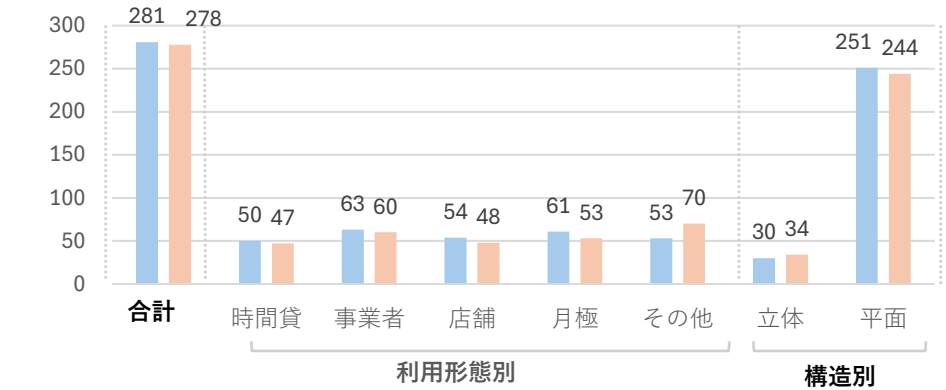
■調査対象地区



利用可能台数



箇所数



B地区では、総量は維持しつつも「その他」への転換、「時間貸/月極」の大規模化が進んでいる。**居住と来街が重なる地域特性の中で、利用目的の多様化に応じて利用形態が調整されている**と考えられる。

2. 調査結果について (分布状況調査)

C. 新町・古町地区

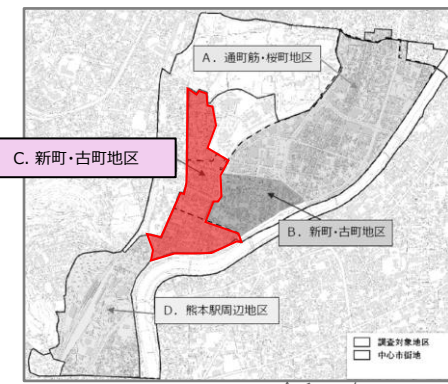
①利用形態 (運用形態) の変化

台数・箇所数ともに増加の中心は「その他」で、地域における住居系用途の増加に伴う駐車場の需要が高まっていると考えられる。「店舗」は台数・箇所数とも微減で推移しており住居系・事業者系への転換が進んでいる状況といえる。

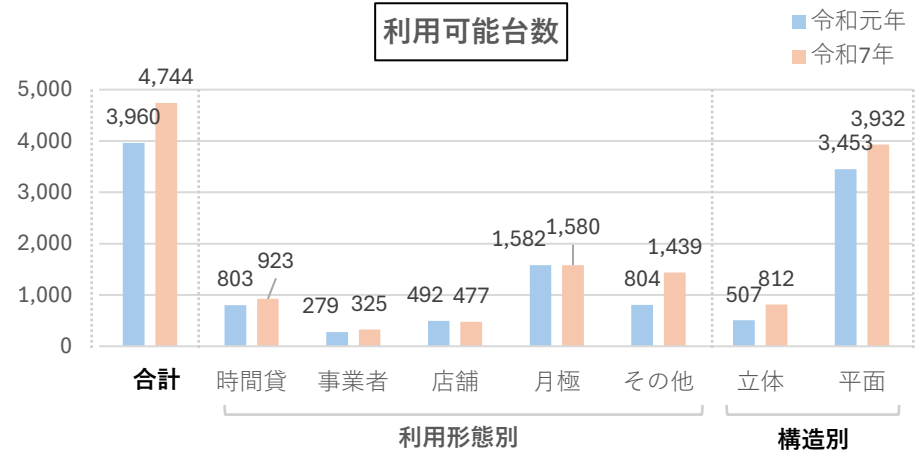
②構造 (立体/平面/併用) の変化

立体については箇所数は変化がないが台数は大幅に増加しており、マンション駐車場の機械化等による収容力の向上が進んだと考えられる。

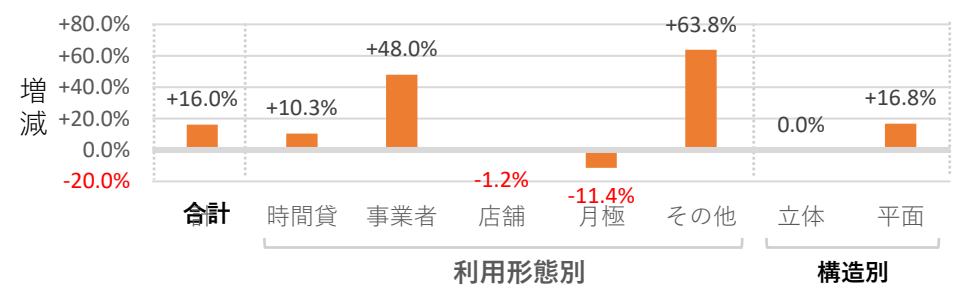
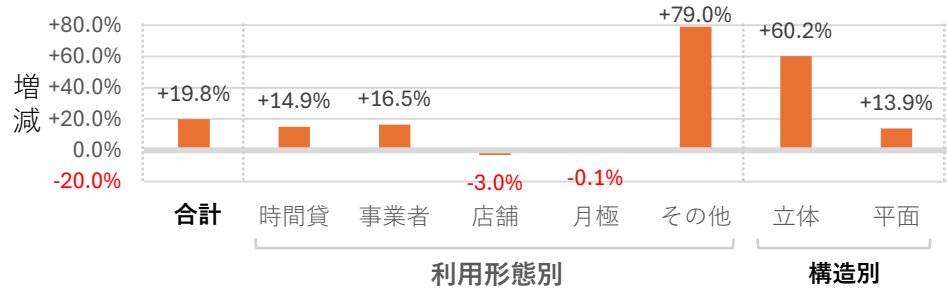
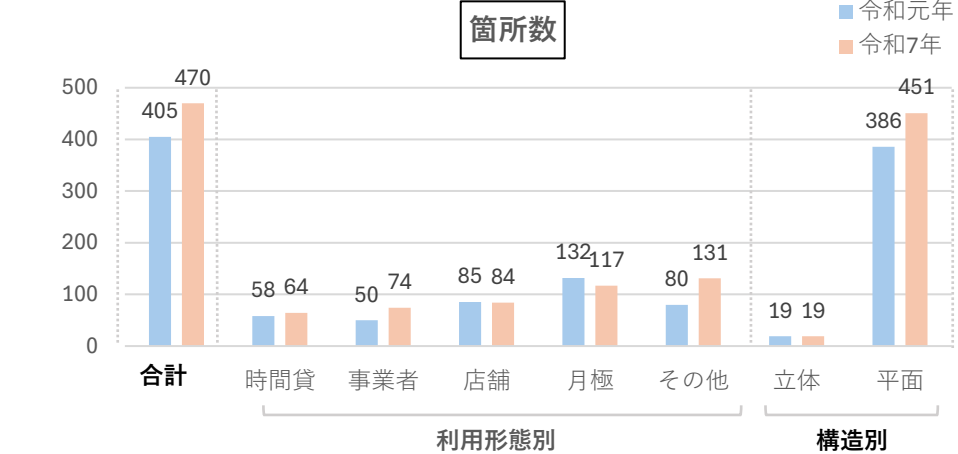
■調査対象地区



利用可能台数



箇所数



C地区は、住居系・事業者系を中心とした供給拡大が進んでおり、**居住人口の増加に伴う恒常的な駐車需要の増加**が背景となっている可能性が高い。

2. 調査結果について（分布状況調査）

D.熊本駅周辺地区

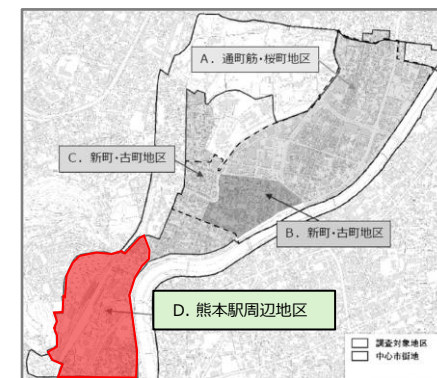
①利用形態（運用形態）の変化

「事業者/その他」は台数・箇所数ともに大幅に増加している。駅前の業務機能の集積や再開発に伴い、従業者、居住者による駐車需要が高まっていると考えられる。

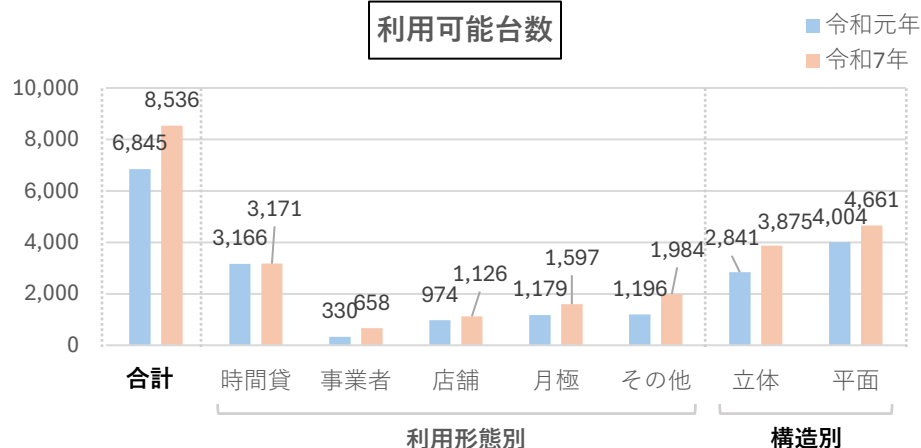
②構造（立体/平面/併用）の変化

立体・平面ともに増加している。平面については駅周辺の再開発に伴う暫定平面利用等が影響していると考えられる。

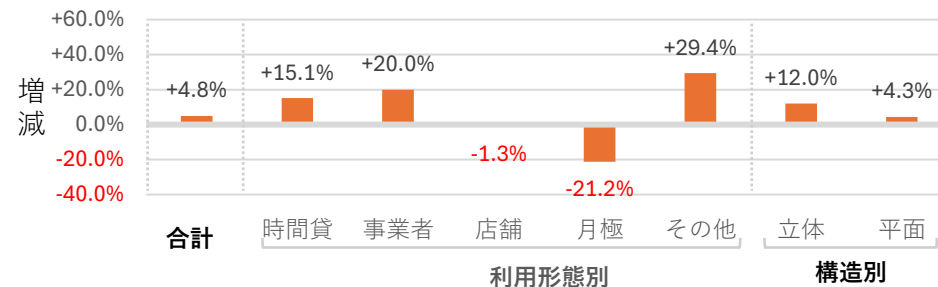
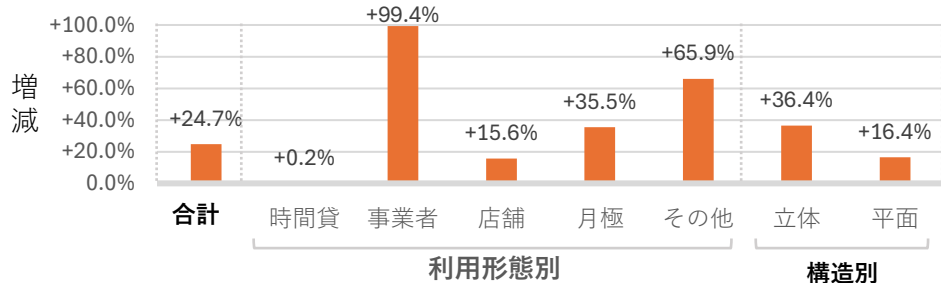
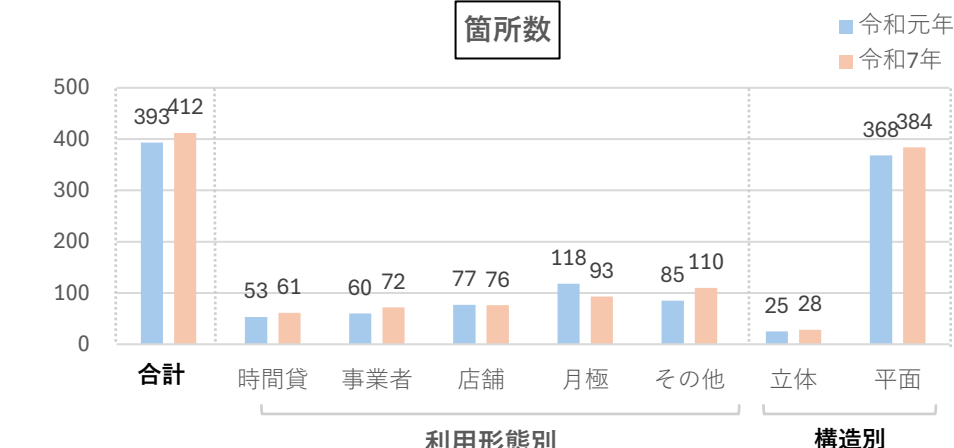
■調査対象地区



利用可能台数



箇所数



D地区は、駅周辺の再開発の影響を受けて、**運用形態としては「事業者」「その他」需要が増加、構造としては立体・平面ともに供給が増加している**のが特徴である。駅周辺の暫定利用が供給量を押し上げているとみられ、今後の開発で変動する可能性がある。

2. 調査結果について（利用実態調査）

< 利用実態調査 >

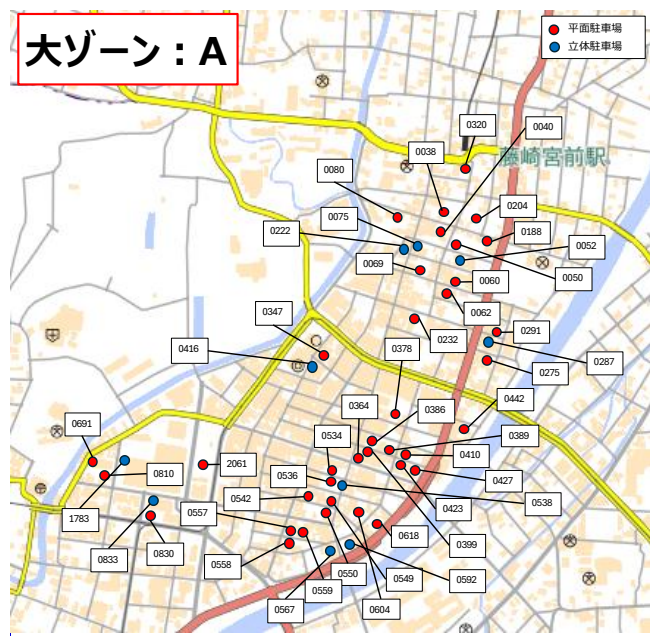
調査対象駐車場の選定

時間貸し駐車場全体数の約2割において調査を行うものとし、平面駐車場は満空率調査、立体駐車場は入出庫台数を調査した。

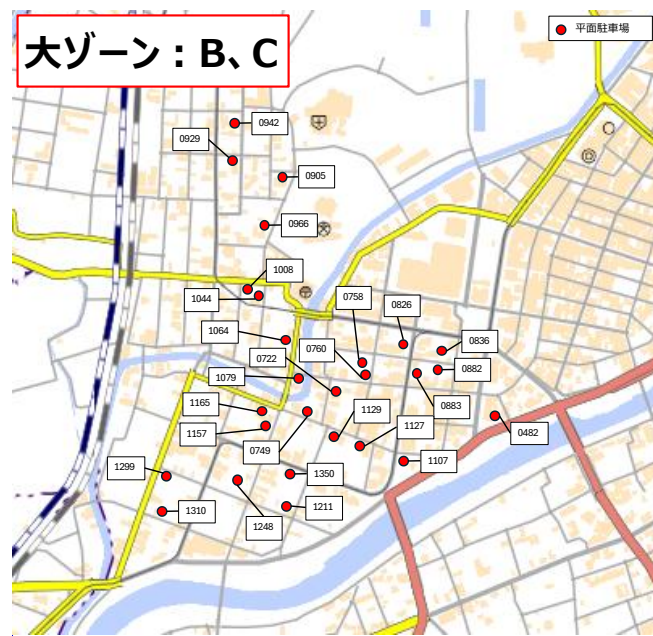
4ゾーン毎に駐車場の立地分布、利用可能台数分布に応じて、箇所数と対象を選定した。

なお、立体駐車場については、立地状況を考慮しつつ、管理者の同意が得られた駐車場について調査を行った。

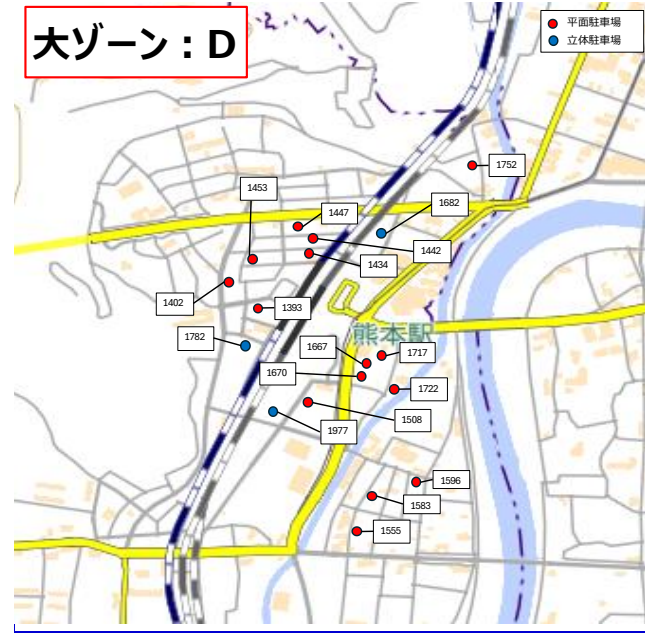
■ 通町筋・桜町地区



■ 新町・古町地区



■ 熊本駅周辺地区



2. 調査結果について（利用実態調査）

<利用実態調査 時間別比較>

■令和7年度【平日】

調査対象駐車場		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	日平均満空率 (%)
A	全体	0.251	0.380	0.542	0.655	0.704	0.713	0.707	0.686	0.655	0.614	0.563	0.512	0.471	57.3
	平面	0.298	0.359	0.646	0.802	0.848	0.858	0.833	0.820	0.817	0.786	0.735	0.788	0.799	72.2
	立体	0.245	0.383	0.529	0.636	0.685	0.694	0.690	0.669	0.634	0.593	0.540	0.476	0.427	55.4
B	全体	0.633	0.735	0.873	0.873	0.843	0.843	0.855	0.837	0.837	0.771	0.789	0.663	0.657	78.5
C	全体	0.534	0.611	0.756	0.863	0.863	0.802	0.809	0.824	0.718	0.672	0.511	0.450	0.496	68.5
D	全体	0.239	0.299	0.373	0.477	0.565	0.605	0.621	0.615	0.591	0.541	0.521	0.509	0.454	49.3
	平面	0.587	0.641	0.760	0.802	0.820	0.808	0.832	0.850	0.790	0.766	0.749	0.754	0.766	76.4
	立体	0.212	0.273	0.343	0.452	0.545	0.589	0.605	0.596	0.575	0.523	0.504	0.490	0.430	47.2
調査対象地区	全体	0.260	0.368	0.504	0.612	0.669	0.686	0.687	0.671	0.642	0.597	0.555	0.513	0.470	55.7
	平面	0.422	0.489	0.711	0.820	0.845	0.841	0.833	0.828	0.804	0.764	0.719	0.723	0.736	73.3
	立体	0.235	0.349	0.471	0.579	0.642	0.662	0.664	0.647	0.616	0.571	0.529	0.480	0.428	52.9

■令和7年度【休日】

調査対象駐車場		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	日平均満空率 (%)
A	全体	0.279	0.322	0.470	0.638	0.741	0.775	0.783	0.778	0.738	0.632	0.546	0.450	0.388	58.0
	平面	0.302	0.359	0.484	0.674	0.808	0.869	0.859	0.894	0.849	0.769	0.732	0.672	0.669	68.8
	立体	0.276	0.317	0.468	0.633	0.733	0.763	0.773	0.763	0.723	0.614	0.522	0.422	0.352	56.6
B	全体	0.687	0.789	0.849	0.795	0.753	0.795	0.771	0.717	0.614	0.524	0.530	0.452	0.506	67.6
C	全体	0.656	0.702	0.718	0.740	0.733	0.702	0.725	0.687	0.618	0.534	0.473	0.466	0.489	63.4
D	全体	0.290	0.328	0.420	0.633	0.811	0.915	0.945	0.929	0.896	0.835	0.758	0.662	0.517	68.8
	平面	0.695	0.701	0.719	0.808	0.838	0.946	0.970	0.892	0.874	0.832	0.814	0.760	0.707	81.2
	立体	0.258	0.298	0.397	0.619	0.809	0.912	0.943	0.931	0.898	0.836	0.754	0.654	0.502	67.8
調査対象地区	全体	0.297	0.339	0.467	0.641	0.761	0.814	0.829	0.819	0.779	0.687	0.605	0.511	0.430	61.4
	平面	0.465	0.519	0.605	0.721	0.795	0.849	0.846	0.842	0.789	0.713	0.682	0.627	0.628	69.9
	立体	0.271	0.311	0.446	0.629	0.756	0.809	0.826	0.815	0.777	0.682	0.593	0.493	0.399	60.1

全体の傾向

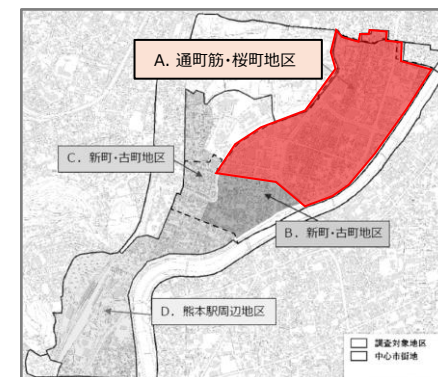
平日・休日ともに朝（7～9時）は全地区で相対的に満空率が低く、10～14時に上昇してピーク、夕方以降は低下する日内パターンが明瞭。休日の需要が強い地区（特にD地区）がある一方で、B地区・C地区は「平日の方が混雑」という特徴が出ており、地区の性格（業務・通勤／観光・買物など）を反映している可能性が高い。

2. 調査結果について（利用実態調査）

< 利用実態調査 年度別比較 >

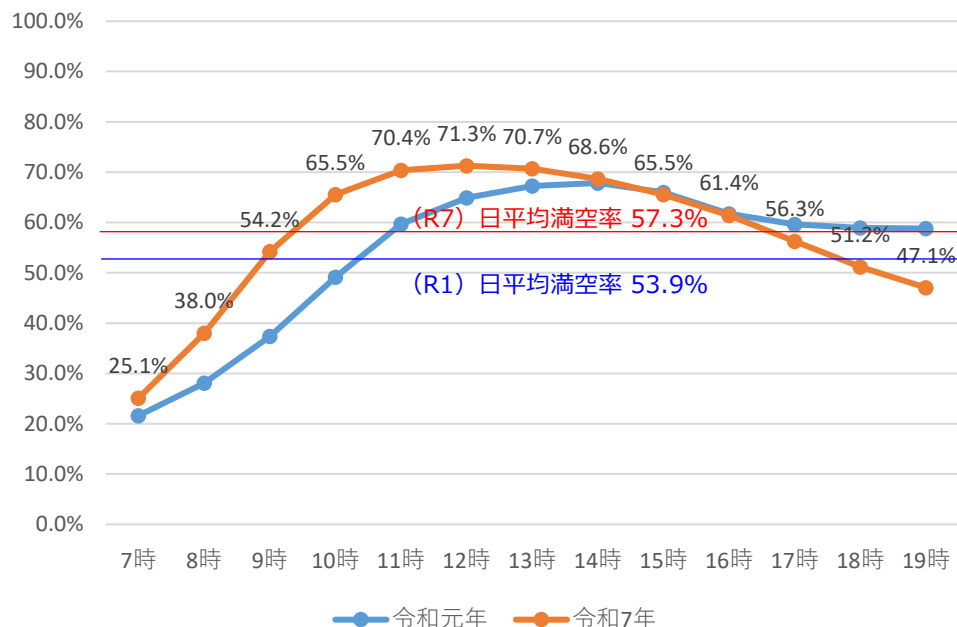
地区名	調査日	地区全体				立体駐車場				平面駐車場			
		日平均(%)		ピーク時(%)		日平均(%)		ピーク時(%)		日平均(%)		ピーク時(%)	
		令和7年	増減	令和7年	増減	令和7年	増減	令和7年	増減	令和7年	増減	令和7年	増減
A. 通町筋・桜町	平日	57.3	3.4	71.3	3.4	55.4	1.6	69.4	1.3	72.2	17.6	85.8	18.8
	休日	58.0	-5.0	78.3	-8.2	56.6	-7.4	77.3	-9.9	68.8	11.2	89.4	5.2
調査対象箇所平均	平日	55.7	-0.3	68.7	-1.6	52.9	-2.2	66.4	-3.2	73.3	13.7	84.5	11.5
	休日	61.4	-3.8	82.9	-3.6	60.1	-6.9	82.6	-6.0	69.9	12.5	84.9	3.9

■調査対象地区

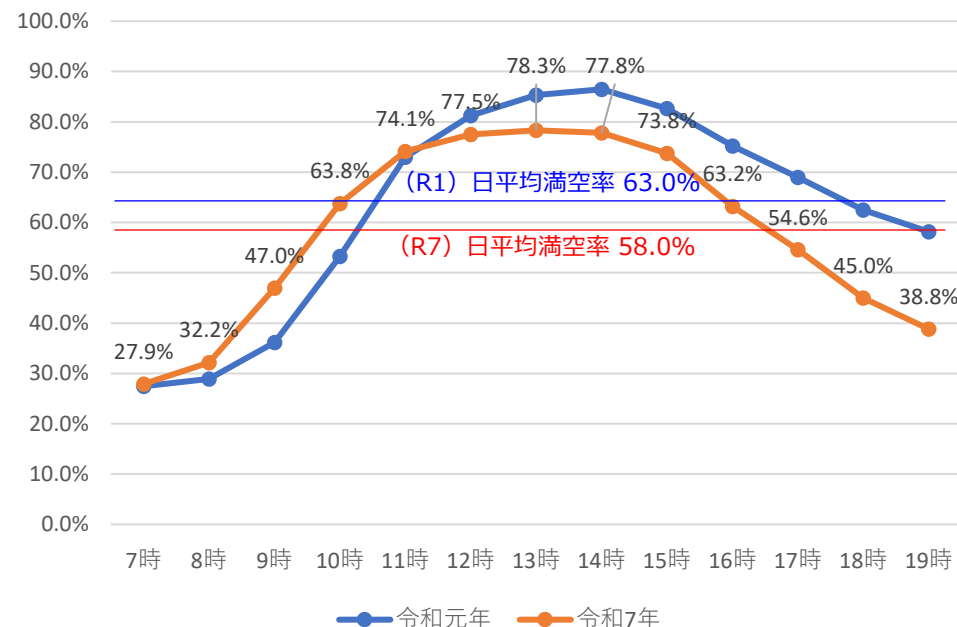


利用可能台数
(R1) 12,900台
(R7) 12,964台

【平日】満空率推移



【休日】満空率推移



A. 通町筋・桜町地区

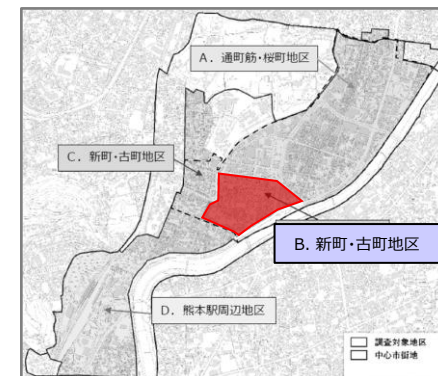
平日は日平均・ピークともに利用が増加している。日常的に自動車を利用する人が増えている傾向にある。休日は逆に日平均・ピークともに利用が減少している。構造別では平面駐車場の上昇幅が大きく、立体駐車場より平面駐車場が選ばれやすい傾向となっている。

2. 調査結果について（利用実態調査）

< 利用実態調査 年度別比較 >

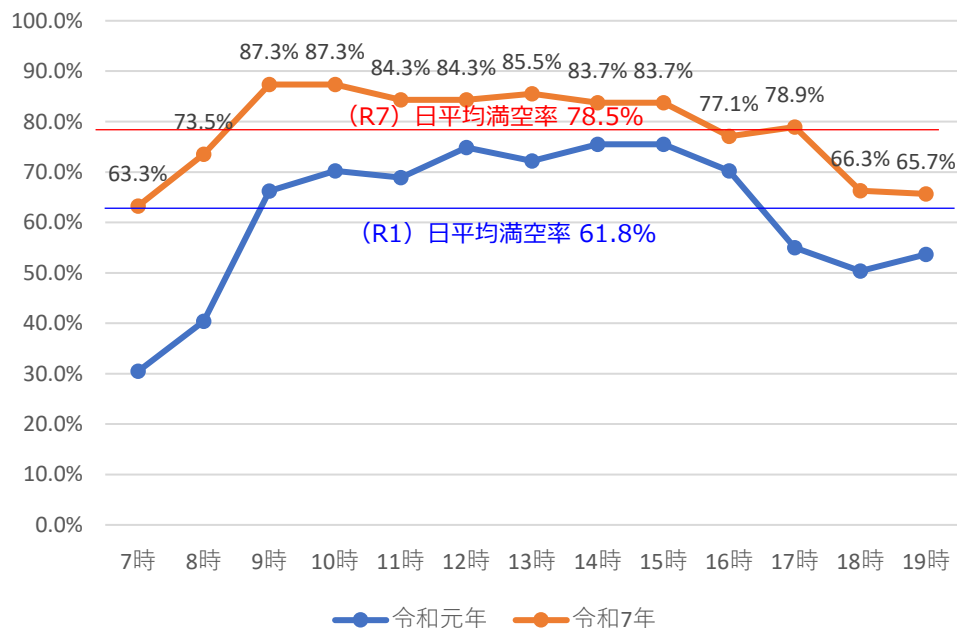
地区名	調査日	地区全体				平面駐車場			
		日平均(%)		ピーク時(%)		日平均(%)		ピーク時(%)	
		令和7年	増減	令和7年	増減	令和7年	増減	令和7年	増減
B. 新町・古町	平日	78.5	16.7	87.3	11.8	78.5	16.7	87.3	11.8
	休日	67.6	23.6	84.9	26.0	67.6	23.6	84.9	26.0
調査対象箇所平均	平日	55.7	-0.3	68.7	-1.6	73.3	13.7	84.5	11.5
	休日	61.4	-3.8	82.9	-3.6	69.9	12.5	84.9	3.9

■調査対象地区

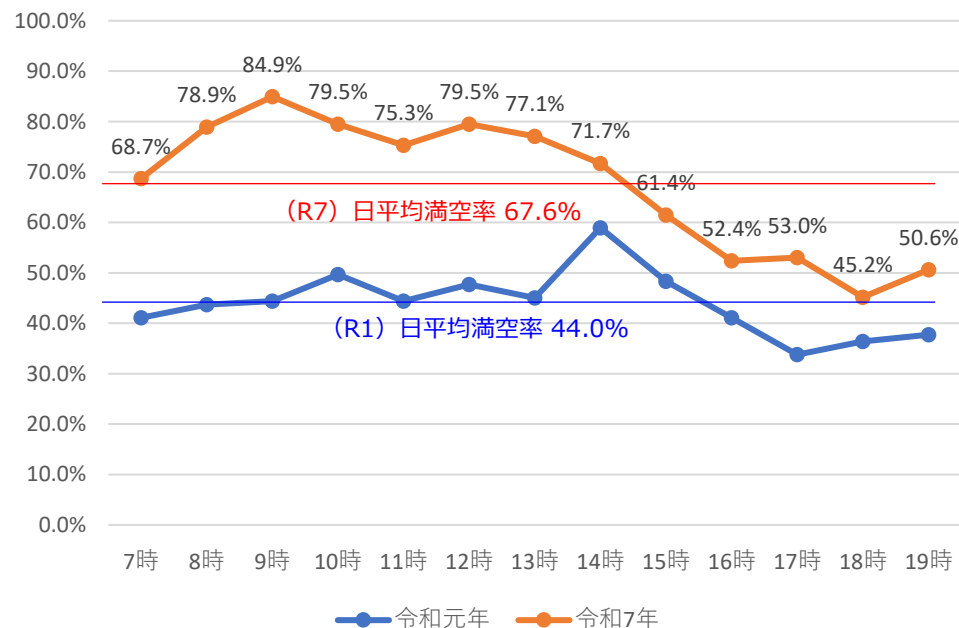


利用可能台数
(R1) 592台
(R7) 662台

【平日】満空率推移



【休日】満空率推移



B.新町・古町地区

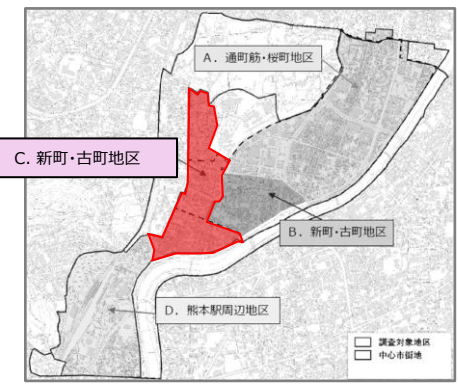
平日・休日ともに全時間帯において利用増加が非常に大きい。
令和元年度は休日の日平均が低かったが、令和7年度は高水準へ引き上がっている。

2. 調査結果について（利用実態調査）

< 利用実態調査 年度別比較 >

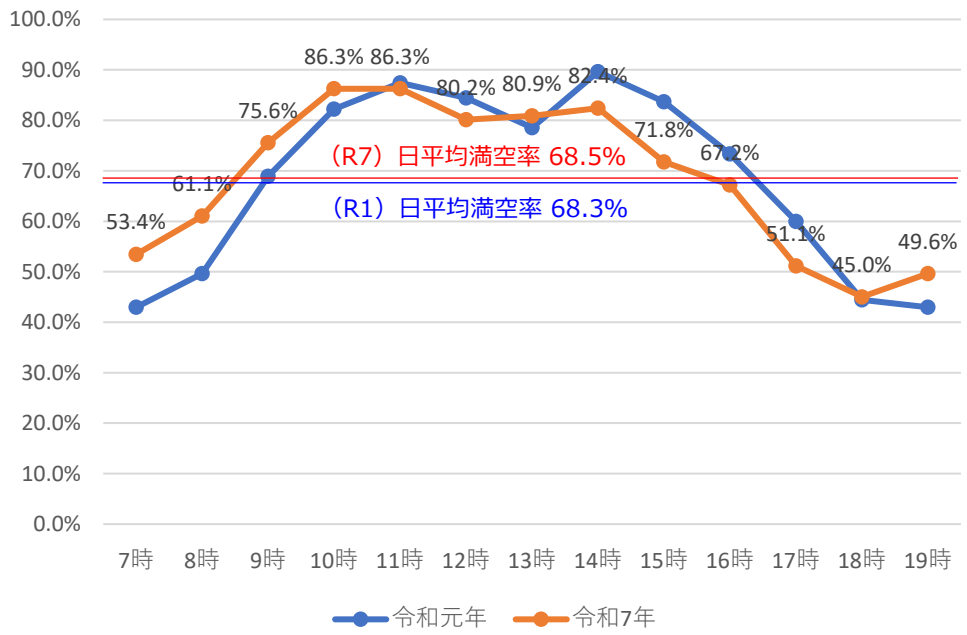
地区名	調査日	地区全体				平面駐車場			
		日平均(%)		ピーク時(%)		日平均(%)		ピーク時(%)	
		令和7年	増減	令和7年	増減	令和7年	増減	令和7年	増減
C. 新町・古町	平日	68.5	0.2	86.3	-3.3	68.5	0.2	86.3	-3.3
	休日	63.4	9.3	74.0	1.7	63.4	9.3	74.0	1.7
調査対象箇所平均	平日	55.7	-0.3	68.7	-1.6	73.3	13.7	84.5	11.5
	休日	61.4	-3.8	82.9	-3.6	69.9	12.5	84.9	3.9

■調査対象地区

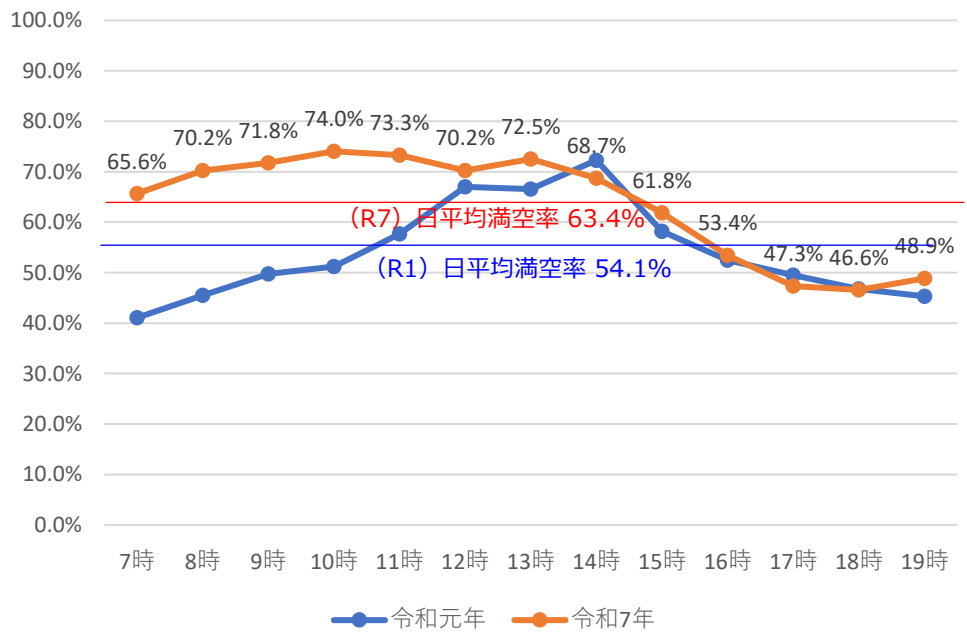


利用可能台数
(R1) 803台
(R7) 923台

【平日】満空率推移



【休日】満空率推移



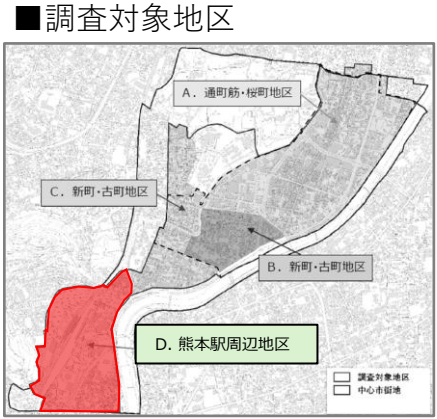
C.新町・古町地区

平日は日平均・ピークともにほぼ変わらない。休日は午前中からの利用が増加している。

2. 調査結果について (利用実態調査)

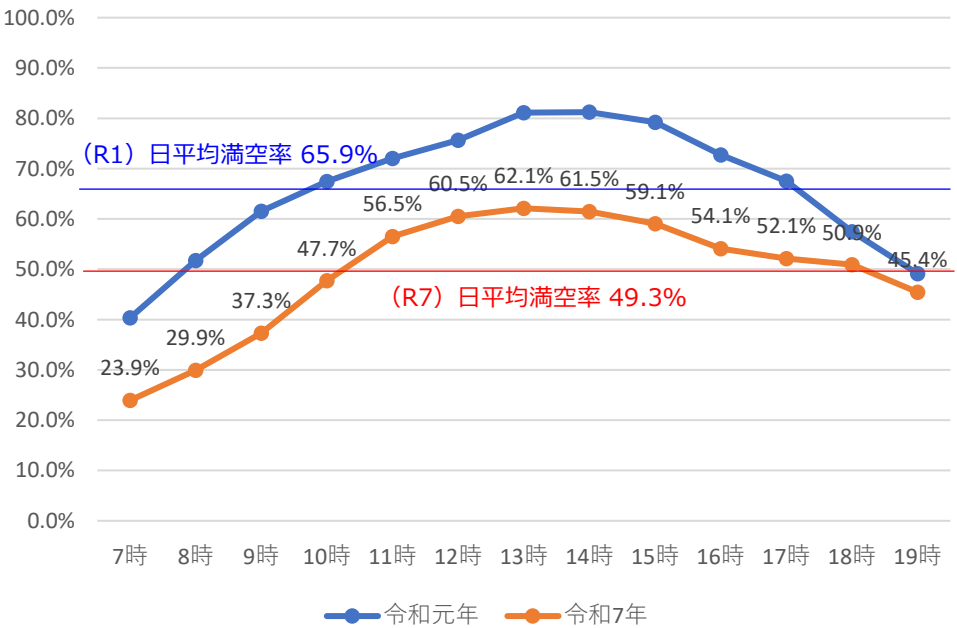
< 利用実態調査 年度別比較 >

地区名	調査日	地区全体				立体駐車場				平面駐車場			
		日平均(%)		ピーク時(%)		日平均(%)		ピーク時(%)		日平均(%)		ピーク時(%)	
		令和7年	増減	令和7年	増減	令和7年	増減	令和7年	増減	令和7年	増減	令和7年	増減
D. 熊本駅周辺	平日	49.3	-16.7	62.1	-19.1	47.2	-18.1	60.5	-21.1	76.4	8.9	85.0	3.7
	休日	68.8	-16.7	94.5	-0.4	67.8	-22.6	94.3	-5.7	81.2	15.5	97.0	7.8
調査対象箇所平均	平日	55.7	-0.3	68.7	-1.6	52.9	-2.2	66.4	-3.2	73.3	13.7	84.5	11.5
	休日	61.4	-3.8	82.9	-3.6	60.1	-6.9	82.6	-6.0	69.9	12.5	84.9	3.9

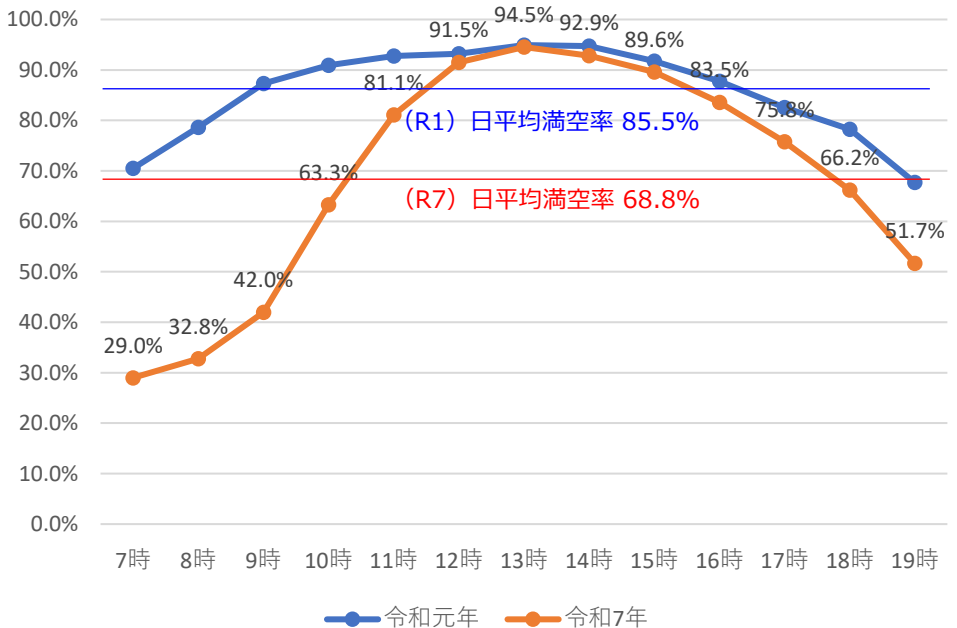


利用可能台数
 (R1) 1,676台
 (R7) 3,144台

【平日】満空率推移



【休日】満空率推移



D. 熊本駅周辺地区

JR熊本駅ビル第1駐車場、第2駐車場の新設により供給量が増加したため、平均稼働は下がったが、休日ピークは満車に近い水準のままとなっている。休日は立体がピーク100%→99.7%で限界近く、平面も89.2%→97.0%へ上昇しており、ピーク時は平面・立体とも逼迫している。

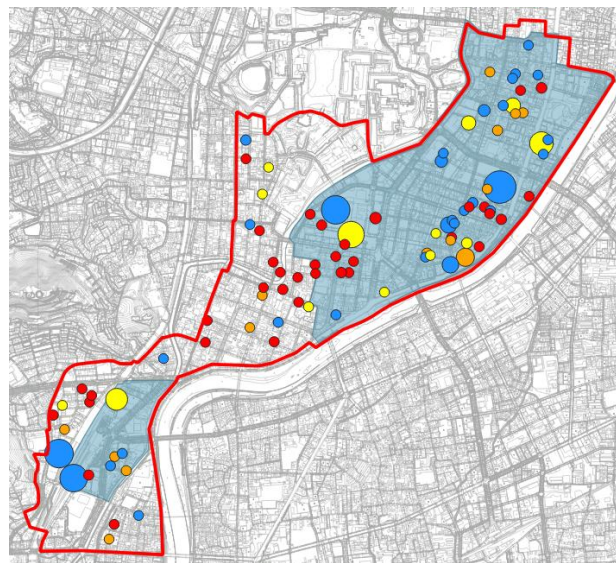
※令和元年度の調査時点では JR熊本駅ビル第1駐車場、第2駐車場の完成前のため調査結果に含まない。

2. 調査結果について (利用実態調査)

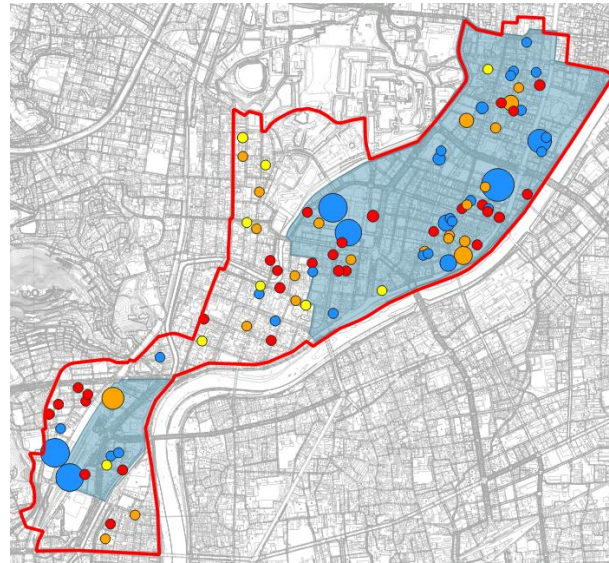
<参考> 駐車場整備地区における利用率の推移

- ...90%以上
- ...80%以上90%未満
- ...70%~80%未満
- ...70%未満

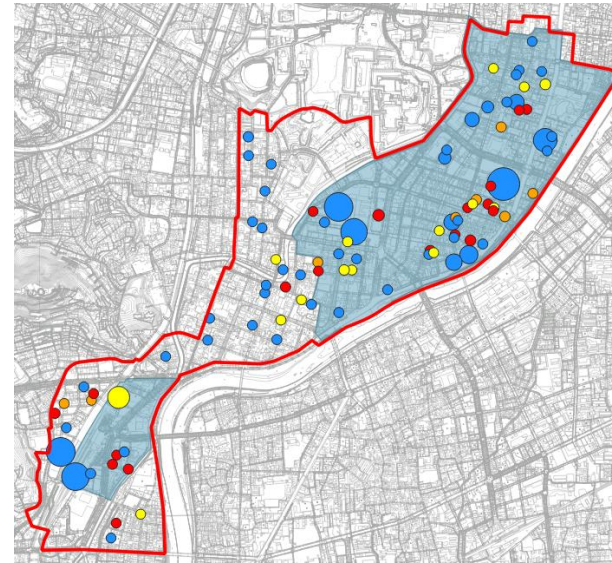
【平日・10時】



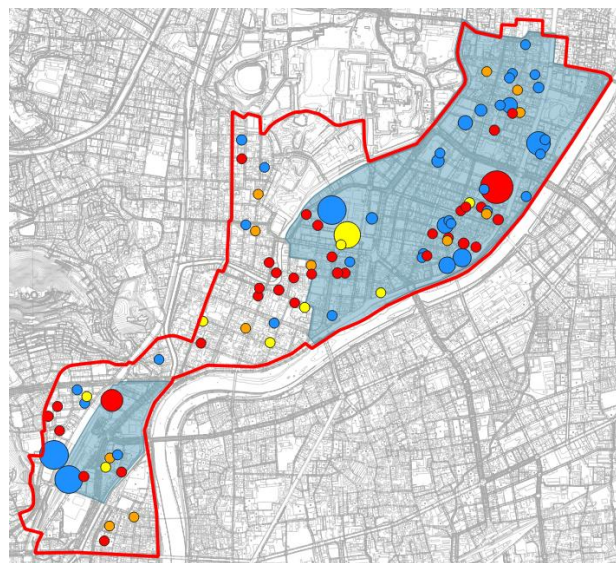
【平日・14時】



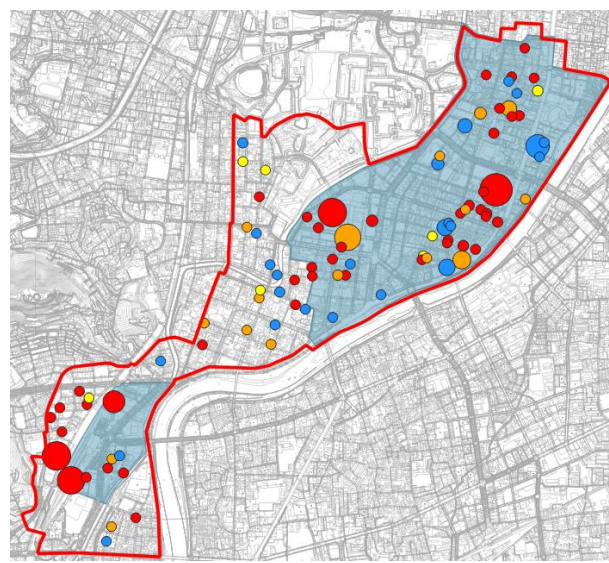
【平日・18時】



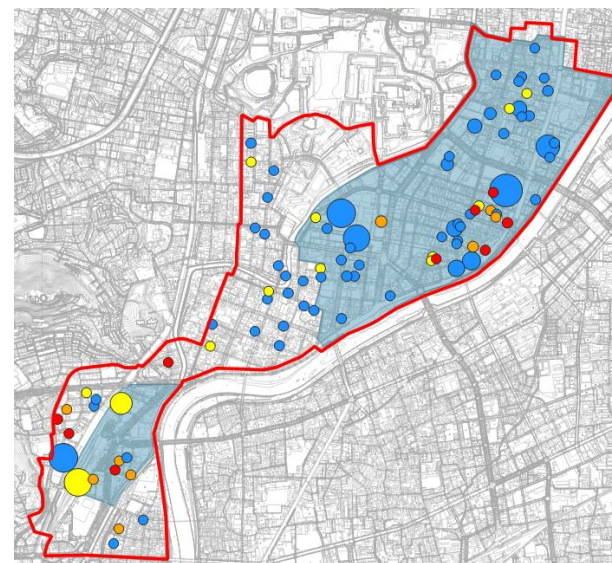
【休日・10時】



【休日・14時】

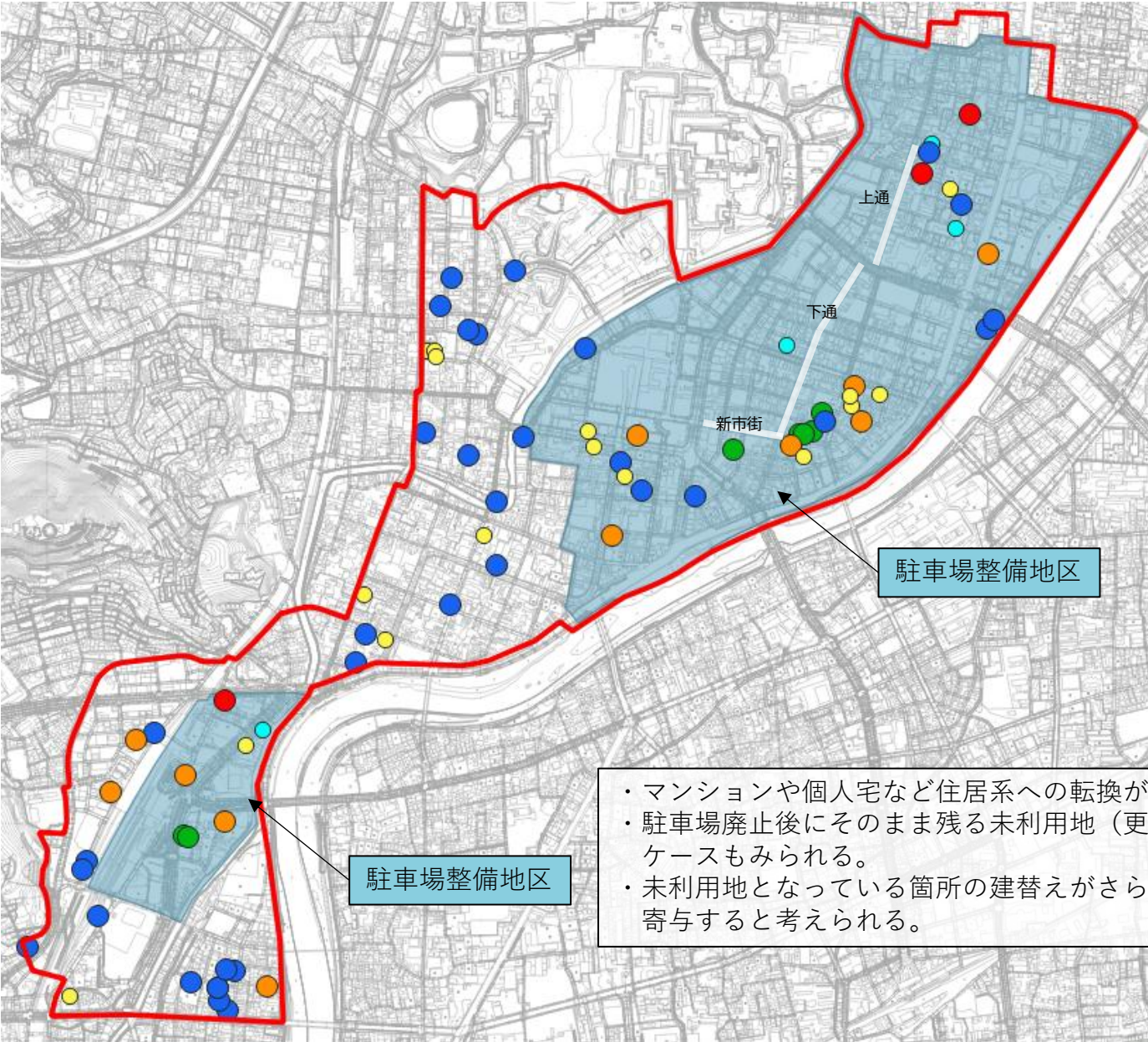


【休日・18時】



2. 調査結果について（平面駐車場からの建替件数）

■平面駐車場（時間貸・月極）からの建替件数 ※まちなか再生プロジェクト（財政支援）の有無に限らない



調査概要
令和元年度に駐車場であった箇所のうち、令和7年度調査時点で建物へ転換した件数を計上。複数の駐車場が統合され、一つの建物に整備された場合は建物の件数を計上。

● ...店舗	3件	} 建替済
● ...ホテル	5件	
● ...その他	11件	
● ...住居系	34件	
● ...工事中	4件	
● ...未利用地	16件	

- ・ マンションや個人宅など住居系への転換が半数以上を占めている。
- ・ 駐車場廃止後にそのまま残る未利用地（更地）が一定数存在し、開発に至らないケースもみられる。
- ・ 未利用地となっている箇所の建替えがさらに進めば、地域経済や回遊性の向上に寄与すると考えられる。

2. 調査結果について（ゼンリン調査）

<参考>ゼンリンデータにおける駐車場数の推移

熊本市における駐車場の分布調査結果は令和元年度、令和7年度のものしか保有していないためゼンリンのデータを活用し、過去12年分の駐車場総数の推移を調査。

年	■調査地区内全体				■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			
	総数	増減	増減内訳		総数	増減	増減内訳		総数	増減	増減内訳		総数	増減	増減内訳		総数	増減	増減内訳	
			新設	廃止			新設	廃止			新設	廃止			新設	廃止			新設	廃止
2013年	796	-	-	-	330	-	-	-	123	-	-	-	200	-	-	-	138	-	-	-
2014年	845	49	120	71	336	6	31	25	132	9	14	5	205	5	25	20	164	26	44	18
2015年	859	14	69	55	339	3	20	17	133	1	11	10	205	0	17	17	174	10	21	11
2016年	870	11	45	34	336	-3	1	4	134	1	2	1	206	1	5	4	186	12	37	25
2018年	934	64	266	202	358		89	67	145	11	45	34	230	24	71	47	193	7	58	51
2019年	959	25	144	119	363	22	42	37	150	5	20	15	236	6	28	22	203	10	53	43
2020年	987	28	141	113	362	5	36	37	154	4	19	15	252	16	39	23	211	8	46	38
2021年	996	9	86	77	362	-1	24	24	157	3	16	13	252	0	29	29	217	6	17	11
2022年	981	-15	82	97	357	0	27	32	157	0	13	13	251	-1	24	25	208	-9	18	27
2023年	990	9	49	40	365	-5	17	9	158	1	13	12	249	-2	5	7	210	2	14	12
2024年	1012	22	86	64	370	5	34	29	160	2	6	4	248	-1	12	13	226	16	33	17
2025年	1022	10	101	91	372	2	25	23	155	-5	18	23	261	13	36	23	226	0	22	22

熊本市の調査年度

※ゼンリンで保有している駐車場のデータのため、熊本市で保有しているデータとは数値が異なる。

ゼンリン調査では2019年と2025年を比較すると、全地区で微増となっており、熊本市の調査結果（B地区以外は微増）ともおおむね同様の傾向が確認できる。また、調査地区全体の総数は2013年から2025年の間で226件増加しており、毎年、一定数の廃止と新設が生じながら入れ替わっている状況がうかがえる。