

まちなか駐車場適正化計画 中間見直し (骨子案)

目次

第1章 策定にあたって

- －1 計画策定の背景と目的
- －2 本市のまちづくりと都市交通の方針

第2章 まちなか駐車場の現状と課題やニーズ

第3章 駐車場整備に関する基本方針

第4章 駐車場整備に関する目標量

第5章 駐車場整備に関する具体的取組

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

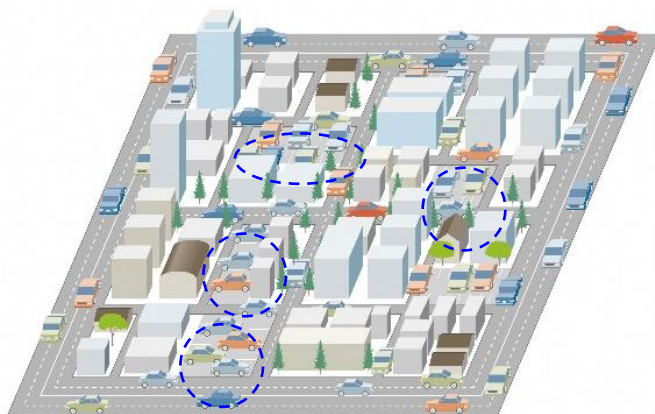
第6章 計画の推進について

- －1 計画を推進するための体制
- －2 市民・事業者・行政の役割

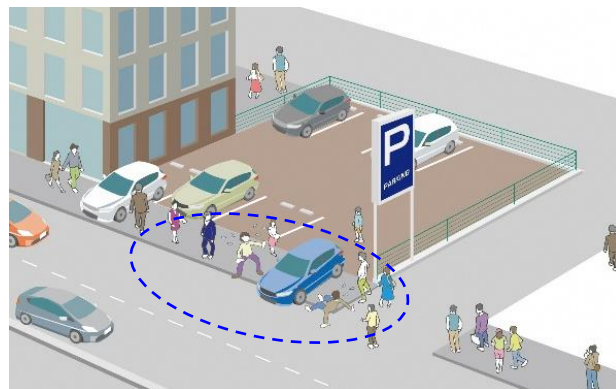
第1章 策定にあたって

1 計画策定の背景と目的

- 本市は、人口減少・超高齢社会に対応した、だれもが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現を目指しています。なかでも、中心市街地は、都市機能の維持・集積、土地の高度利用やオープンスペースの確保により、上質な都市空間の創出を推進しています。
- 交通の観点からは、公共交通の再生と、公共交通と自動車交通を組み合わせた都市交通の最適化(ベストミックス)を推進しています。特に、中心市街地においては、「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」を実現するために、「駐車場の観点」からも、このベストミックスを推進することとしています。
- これまでの量的整備により、現在は駐車需要に対応する駐車場台数は確保されていますが、無秩序な整備により、都市のスポンジ化、交通渋滞、歩行環境の悪化などの問題が生じています。また、高齢者や障がい者などに対する移動手段やニーズへの対応も求められています。
- 本計画は、これまでの無秩序な駐車場整備に起因する様々な問題を解決し、駐車場の新たな利活用を推進するため、駐車場の総量と配置等を適正化し、これからのまちづくりに活かすための計画です。
今回、計画策定から概ね5年を経過することから、社会情勢の変化等を踏まえ、本計画の一部を見直すものです。



▲都市のスポンジ化のイメージ



▲歩行環境の悪化のイメージ



出典:熊本県HP

▲熊本県ハートフルパス制度

第1章 策定にあたって

1 計画策定の背景と目的
【計画の位置付け】

上位計画

- ・第8次総合計画
- ・第3次熊本市都市マスタープラン
- ・熊本都市圏都市交通マスタープラン

即する

まちなか駐車場適正化計画

連携

関連計画等

- ・中心市街地活性化基本計画
- ・熊本市バリアフリーマスタープラン
- ・熊本連携中枢都市圏ビジョン
- ・熊本都市圏総合交通戦略

- ・熊本市中心市街地ウォーカブルビジョン
- ・熊本市自転車活用推進計画
- ・熊本地域公共交通計画

など

【計画策定スケジュール】

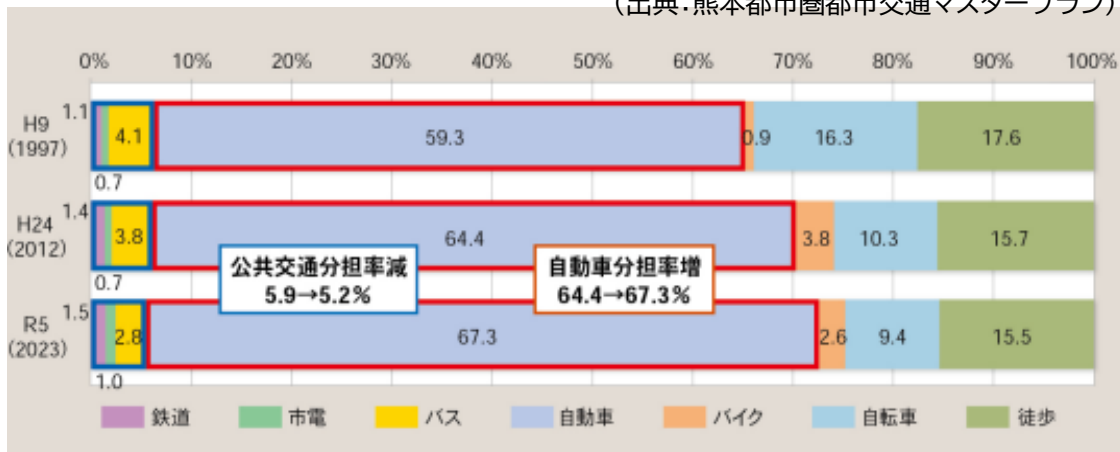
令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	...	令和7年	令和8年	令和9年	...	令和12年
検討					まちなか駐車場適正化計画 計画期間				
					調査・検証	見直し		運用	
熊本市駐車場適正配置検討委員会									
●	● ●	● ● ●	●	...	● ●	● ●	...	...	...

第1章 策定にあたって

2 本市のまちづくりと都市交通の方針 ～「車中心」から「人中心」への転換と、持続可能な都市交通体系の構築に向けて～

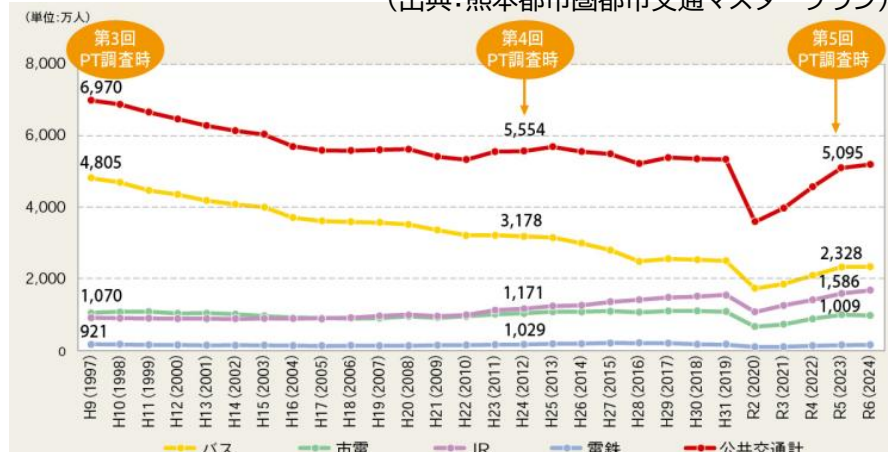
- 令和5年に実施した熊本都市圏パーソントリップ調査では、自動車分担率の高止まりと公共交通利用者数の減少が確認されました。特に路線バスでは、利用者数減少と運転士不足が重なり、サービス水準の低下が生じています。
- このままでは将来的に公共交通サービスを受けることが困難となり、高齢者など自家用車を利用できない人が日常生活サービスを十分に受けられなくなる恐れがあることから、自家用車に頼らず快適に移動できる持続可能なまちづくりが必要です。
- このような状況を踏まえ、将来にわたり公共交通利用者数及び公共交通手段分担率を2倍にすることで、持続可能な公共交通を目指します。
- なかでも、中心市街地は、一定の自家用車を受け止めつつも、公共交通や徒歩・自転車を主体とした交通体系への転換を進め、「だれもが移動しやすく、歩いて楽しめるまち」の形成を目指します。
- また、この実現に向けては、駐車場に関する施策だけでなく、公共交通や自転車に関する施策といった関連施策に一体的に取り組みます。

(出典:熊本都市圏都市交通マスタープラン)



▲代表交通手段分担率の推移

(出典:熊本都市圏都市交通マスタープラン)



▲公共交通利用者数の推移

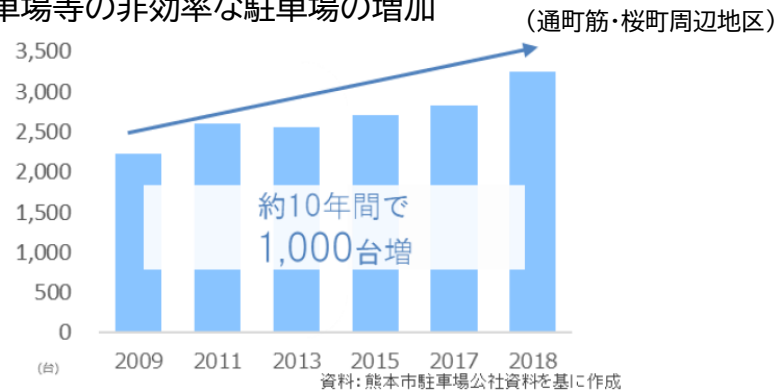
第2章 まちなか駐車場の現状と課題やニーズ

- 駐車場の観点では、無秩序な整備により、都市のスポンジ化、交通渋滞や歩行環境の悪化などの問題が顕在化。

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の増加

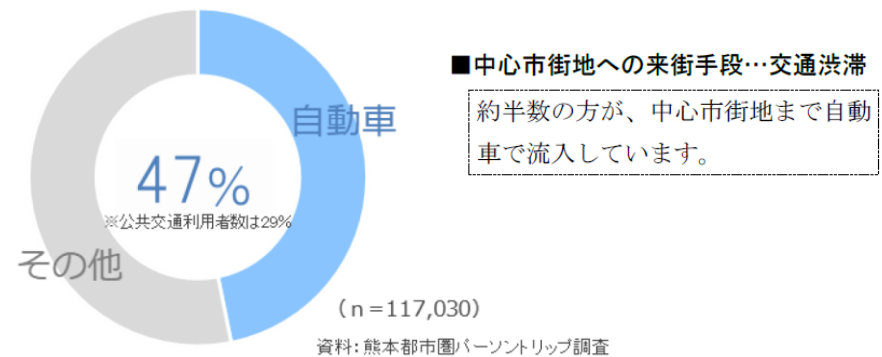
- 平面駐車場等の非効率な駐車場の増加



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



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が散見

- 中心部へ駐車場が多く整備されたことによる、自動車の流入増加



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づくり

- 荷さばき、観光バス乗降等の円滑化



第3章 駐車場整備に関する基本方針

- 駐車場整備に関する現状や課題に対応するため、駐車場法第4条第2項に規定する以下の事項を「まちなか駐車場適正化計画」に定める。

【駐車場法第4条第2項】(一部抜粋)

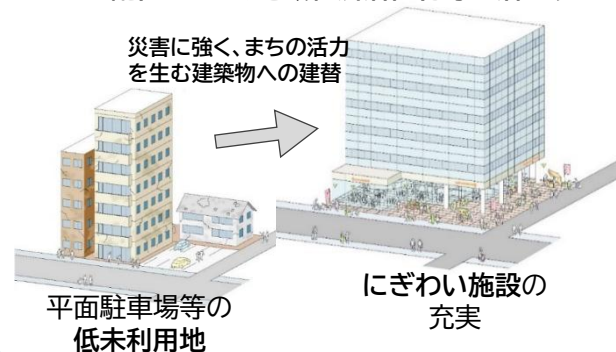
1. 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針
2. 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量
3. 前号の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策

【基本方針】

駐車場の総量と配置等の適正化(マネジメント&コントロール)を図り、まちづくりに活かす

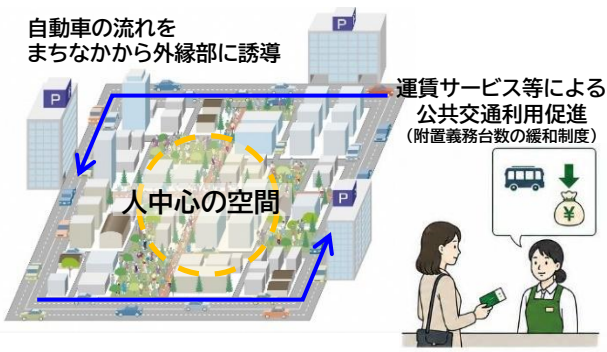
方針① 「土地利用」の視点

～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～



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～



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

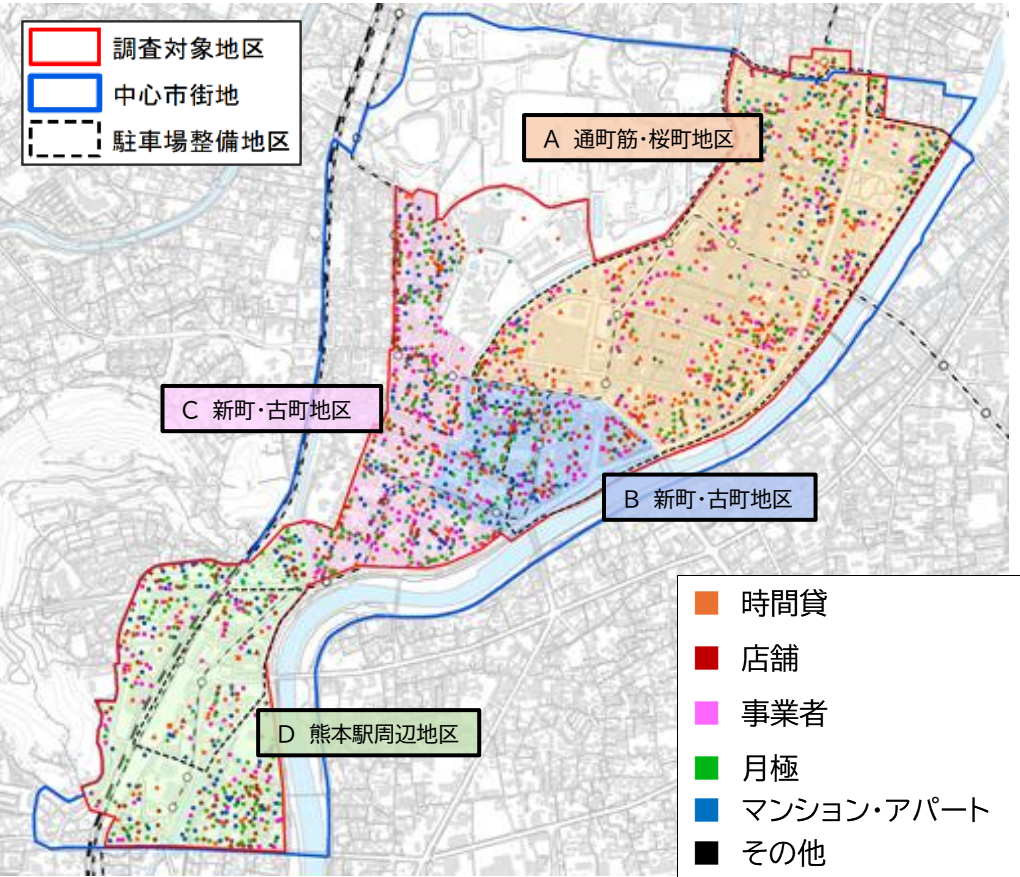


※この画像は生成AIにより作成したものです

第4章 駐車場整備に関する目標量

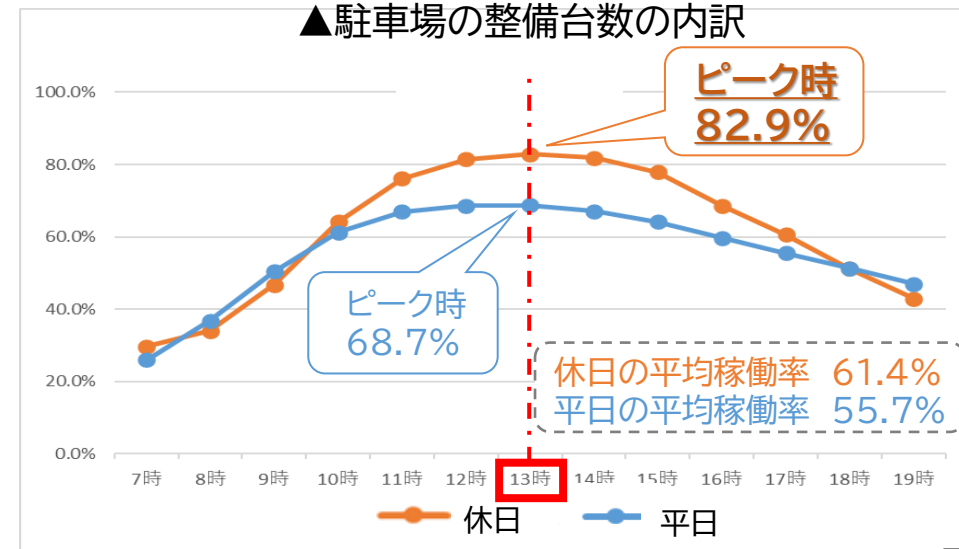
- 令和7年度、本計画の進捗について評価を行うための実態調査を実施。
- R7年度の中心市街地における駐車場の利用可能台数は **35,530台**(R1年度比約12%増)であり、そのうち駐車場整備地区内の路外駐車場の台数は**18,929台**。
- 駐車場の稼働率は休日ピーク時で**82.9%**であり、駐車需要に対し十分な駐車台数が確保できている。

■駐車場の分布状況 (R7年度調査)



▲駐車場の分布状況の調査対象エリア

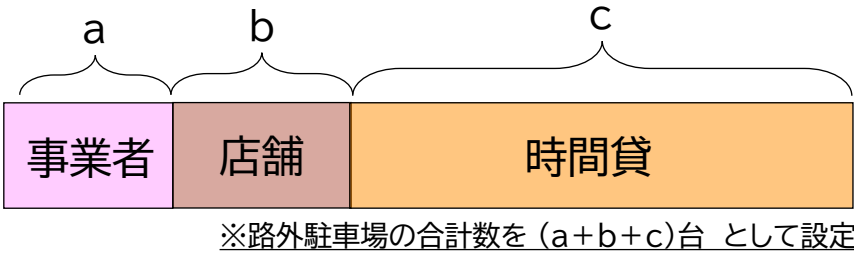
		駐車場整備地区	駐車場整備地区外	合計
R1	路外駐車場	19,390	4,094	31,818
	路外駐車場以外	3,485	4,849	
R7	路外駐車場	18,929	5,272	35,530
	路外駐車場以外	4,146	7,183	



▲駐車場の稼働率の推移(R7年度)

第4章 駐車場整備に関する目標量

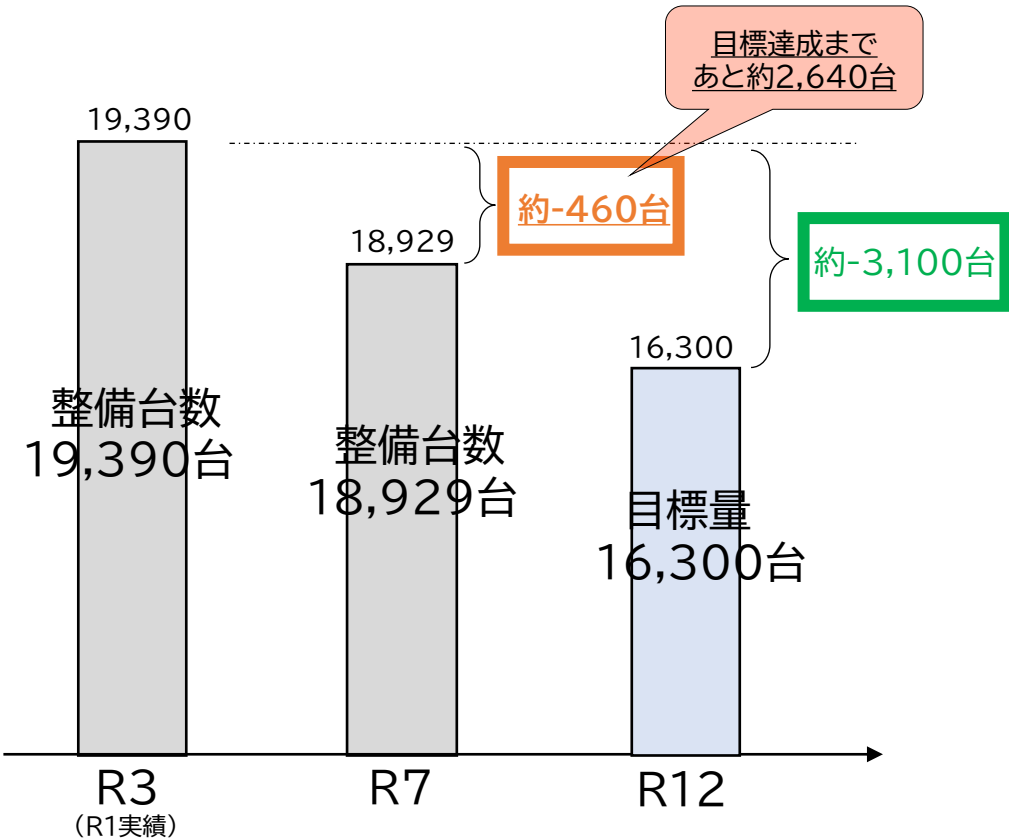
- 本計画で定義する路外駐車場の台数は、事業者用駐車場(a)、店舗用駐車場(b)及び時間貸駐車場(c)の合計で算出。
- 計画策定時は、R12までの10年間で約3,100台の路外駐車場が減少することを見込んでいたが、**R7時点では、約460台の減少にとどまり**、そのうち通町筋・桜町周辺地区は431台、熊本駅周辺地区は30台の路外駐車場が減少。
- 目標年次(R12)における目標量の達成まであと約2,640台の減少が必要。



▲計画策定時の目標量の設定イメージ

対象地区	整備台数 (R1)	整備台数 (R7)	目標台数 (R12)	増減 (R7-R1)
通町筋・ 桜町周辺 地区	16,476	16,045	約13,500 【約-3,000】	-431
熊本駅 周辺地区	2,914	2,884	約2,800 【約-100】	-30
合計	19,390	18,929	約16,300 【約-3,100】	-461

▲目標量の達成状況



▲計画策定時の目標量の設定イメージ

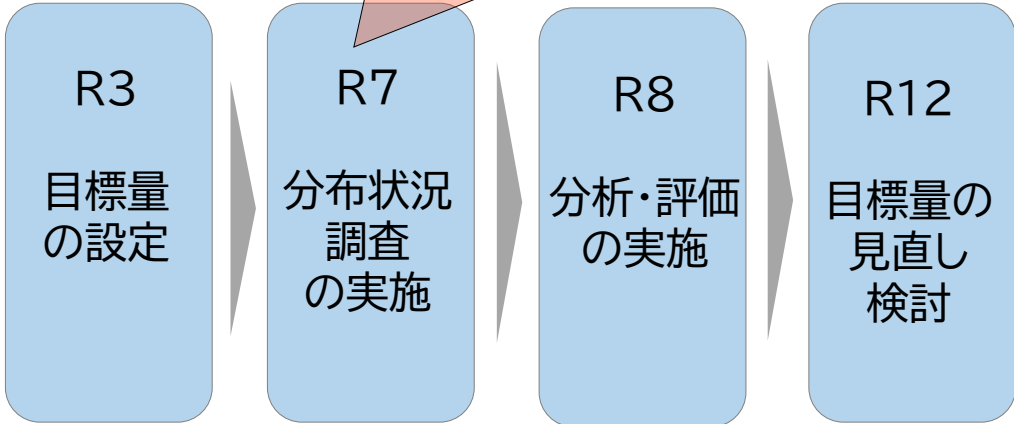
第4章 駐車場整備に関する目標量

- 現行計画の路外駐車場のうち、事業者用駐車場(a)は138台増加、店舗用駐車場(b)は546台減少、時間貸駐車場(c)は53台減少。
- 低未利用地の土地利用転換や老朽建築物の建替え促進により、事業者用駐車場(a)は増加し、これは当該計画に掲げる目標量(約3,100台の減少)から遠ざかる結果となった。
- 今回の中間見直しでは、目標量を再設定せず、目標年次(R12)にかけて事業者用駐車場(a)、店舗用駐車場(b)及び時間貸駐車場(c)の動向を継続的に把握するとともに、必要に応じて次回の計画改定時(R12)に目標量の見直しを検討。

	R1 (前回調査時)	R7 (今回調査時)	目標台数 (R12)	増減 (R7-R1)
事業者用 駐車場 (a)	1,783	1,921	約1,500 【約-300】	+138
店舗用 駐車場 (b)	1,954	1,408	約1,600 【約-300】	-546
時間貸 駐車場 (c)	15,653	15,600	約13,200 【約-2,500】	-53
合計	19,390	18,929	約16,300 【約-3,100】	-461

事業者用
駐車場(a)
は増加

建築物の新築または改築に伴う
建替え促進と、事業者用駐車場
(a)の変化の関係性等について、
今後もモニタリングを実施し、
施策展開につなげる。



▲駐車場の実態調査の内訳（利用形態別）

▲目標量の見直し方針(～R12)

第4章 駐車場整備に関する目標量

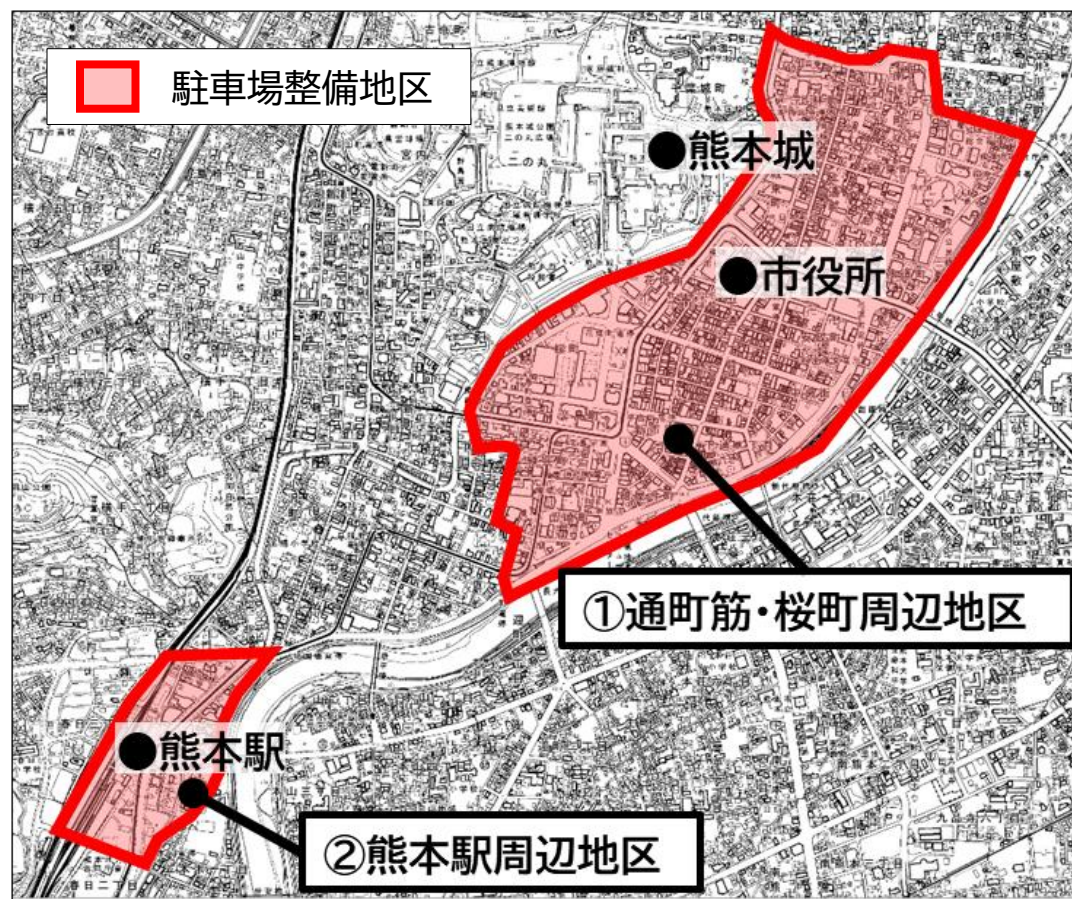
- 「通町筋・桜町周辺地区」及び「熊本駅周辺地区」の目標年次(R12)における駐車場整備地区内の目標量を以下のとおり設定。

【目標量(R12)】

約16,300台

対象地区	目標年次(R12)の目標量
通町筋・桜町周辺地区	約13,500台
熊本駅周辺地区	約2,800台
合 計	約16,300台

▲目標年次(R12)の目標量とその内訳



▲まちなか駐車場適正化計画の対象地区(駐車場整備地区) 10

第5章 駐車場整備に関する具体的取組

- 中心市街地の駐車場をマネジメント＆コントロールするためには、**行政、交通管理者、道路管理者、事業者等が連携**しながら、**都市づくりの一環として適切な管理運営や駐車場活用を行うことが重要**。
- そこで、**官民が連携して取り組む必要のある施策を本計画に位置付ける**とともに、地区全体の駐車場施策の効果を定期的に把握するため、**モニタリング調査を実施(5年に1回)**。



開発事業者
不動産開発業者、
再開発準備組合 等

地元組織
町会、商店会、企業、
まちづくり団体 等

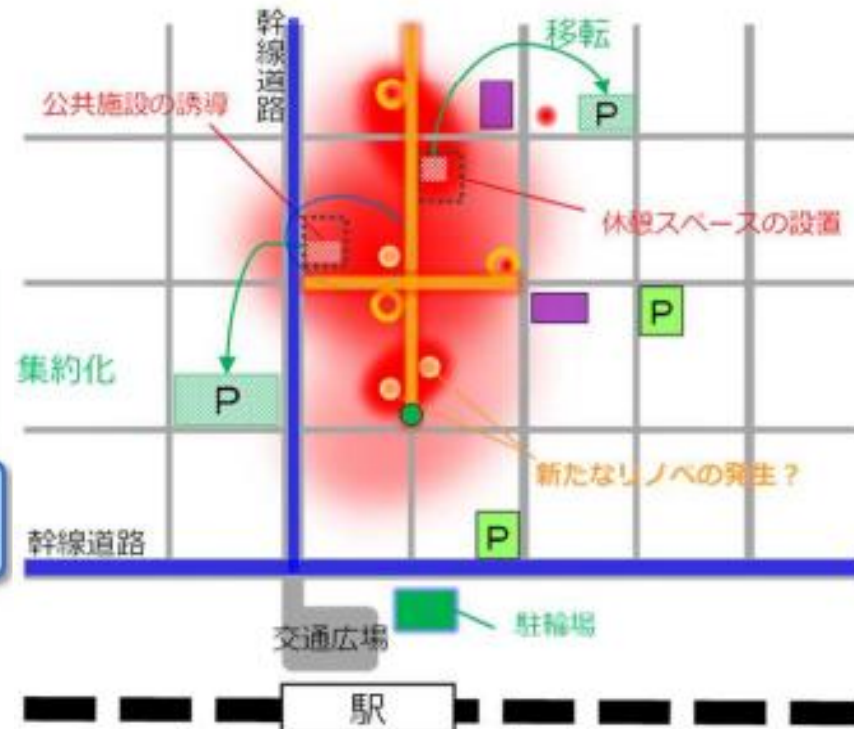
**交通・運送事業者
及び関係団体**
鉄道、バス、タクシー、
トラック、駐車場 等

**新たなモビリティ・
サービス提供事業者**

道路管理者
国、都、区市町村 等

行政
国、都、区市町村

交通管理者
警察



- 存置を許容する路外駐車場
- 転用を促す路外駐車場
- 集約化(路外)駐車場
- 共同荷捌きスペース
- リノベーションの動き
- ライジングボラードの設置
- 公共交通軸
- 歩行者空間化(歩専化、歩道整備・無電柱化)

▲官民連携の駐車場施策の展開イメージ

▲駐車場施策と民間の動きが

第5章 駐車場整備に関する具体的取組

2 本市のまちづくりと都市交通の方針

- 駐車場の総量と配置等の適正化に向け、課題やニーズに対応した、基本方針に基づく8つの施策(A～H)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の増加
- 平面駐車場など非効率な駐車場整備の増加

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の増加
- 中心部に駐車場が多く整備されたことによる、自動車の流入増加

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づくり
- 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を促進～

施策A. 平面駐車場等からの土地利用転換の推進

施策B. 集約駐車施設(既存立体駐車場)の登録・利用促進

施策の見直し

施策C. 附置義務駐車施設の外縁部への集約化

施策D. 歩行者に配慮した駐車場整備の推進

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～

施策C. 附置義務駐車施設の外縁部への集約化 【再掲】

施策E. 駐車場利用の分散化・平準化

施策F. 来街者の公共交通の利用促進

具体施策の拡充

基本方針③「使い方」の観点

～駐車場等の多様な利活用促進、及び誰もが安心して訪れられる環境づくり～

施策G. 既存駐車スペースの利用方法の検討

具体施策の拡充

施策H. 路上駐車等の受入環境の整備

具体施策の拡充

		実施済			実施検討中	
		駐車場 附置義務 条例改正	小規模駐 車場届出 条例制定	まちなか 再生プロ ジェクト	継続	見直し または 拡充
A. 平面駐車場からの土地利用転換の推進						
A-1	低未利用地からの土地利用転換に対する財政支援			●		
A-2	駐車場附置義務条例の見直し	●				
B. 集約駐車施設（既存立体駐車場）の登録・利用促進						
B-1	集約駐車施設の認定申請や利用の促進					●
C. 附置義務駐車施設の外縁部への集約化						
C-1	滞在快適性等向上区域の附置義務駐車施設を集約化	●				
C-2	附置義務駐車施設の隔地距離の緩和	●				
C-3	駐車場の集約化による容積率の割増			●		
D. 歩行者に配慮した駐車場整備の推進						
D-1	滞在快適性等向上区域の駐車場構造の整序化		●			
E. 駐車場利用の分散化・平準化						
E-1	共通駐車券の導入				●	
E-2	回遊性を高めるための共通駐車券の検討				●	
E-3	満車/空車情報の一元化に向けた検討				●	

		実施済			実施検討中	
		駐車場 附置義務 条例改正	小規模駐 車場届出 条例制定	まちなか 再生プロ ジェクト	継続	見直し または 拡充
F. 来街者の公共交通の利用促進						
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	●				
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. 既存駐車スペースの利用方法の検討						
G-1	荷さばき駐車場、障がい者用駐車場の整備促進	●				
G-2	小規模駐車場の整序化と併せた荷捌駐車場の確保促進	●				
G-3	共同荷さばき駐車場等の整備に伴う容積率の割増			●		
G-4	駐車場のオープンスペースとしての利活用の推進				●	
G-5	既存附置義務駐車場の有効活用					●
H. 路上駐車等の受入環境の整備						
H-1	荷さばき等のルール化（場所・時間限定等）の推進				●	
H-2	道路空間の再配分に伴う、タクシーやバスの円滑な乗降に向けた検討（銀座通り等）				●	
H-3	荷さばき駐車施設の附置義務に向けた検討					●

第5章 駐車場整備に関する具体的取組

【施策の取組状況(その1)】・・・駐車場の附置義務台数の緩和(条例改正)

- 令和4年10月に**、市が指定する集約駐車施設や外縁部の立体駐車場への駐車を促すために、建物ごとに整備を義務付けていた**駐車場台数の原単位を半分に**(300m²につき1箇所から、600m²につき1箇所へ緩和)**する条例改正を実施。**
- 条例改正により、同一建築物の建築の際に、**附置義務の緩和により駐車場を48台分設置する必要がなくなった。**併せて、**隔地駐車場とした駐車場は42台分となり、直近3年で合計90台分の附置義務駐車場が敷地内から減少。**

施策	評価項目	中間(R7)	目標(R12)
附置義務条例の見直し(A-2), 附置義務駐車施設を集約化(C-1)、隔地距離の緩和(C-2)	附置義務駐車場台数の減少数	90台(実績値) 92台(目標値)	223台

例) 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㎡で試算)



条例改正後

5台分の確保が必要
(原単位600㎡で試算)



48台分の
附置義務
を緩和

余ったスペースを
備蓄倉庫等へ
有効活用



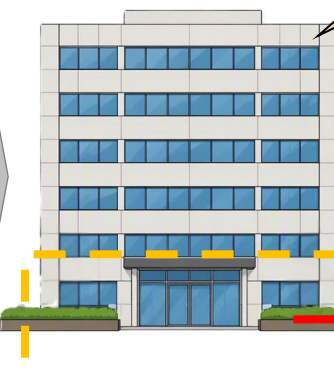
条例改正前

原則、敷地内に
整備することが必要



条例改正後

敷地内に駐車場を
整備する必要がないため
土地の有効活用が可能



外縁部に
42台分の
駐車場を確保

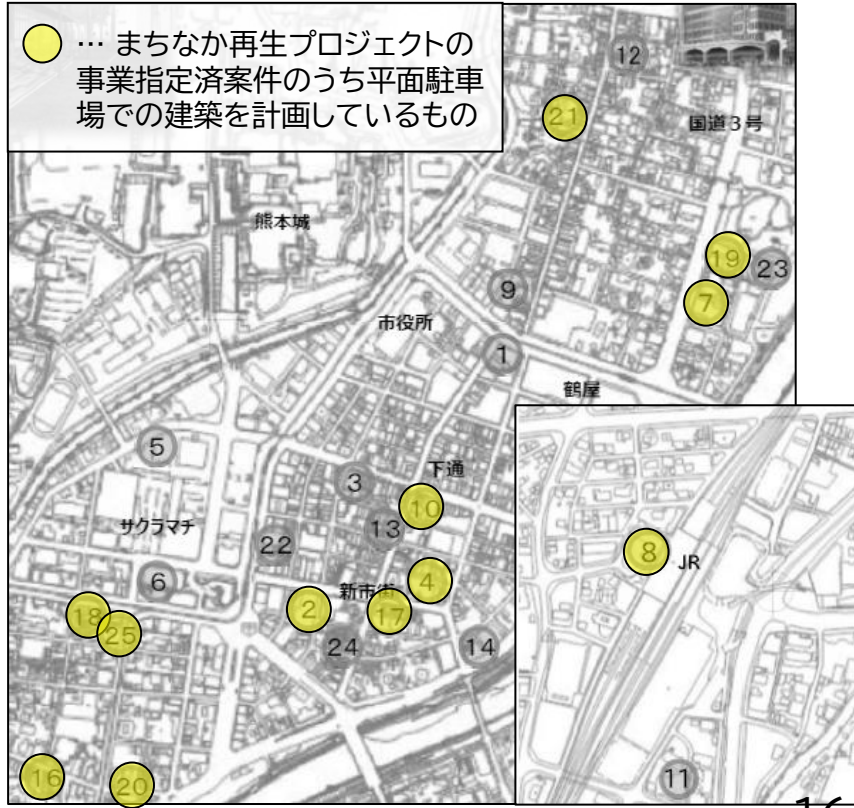
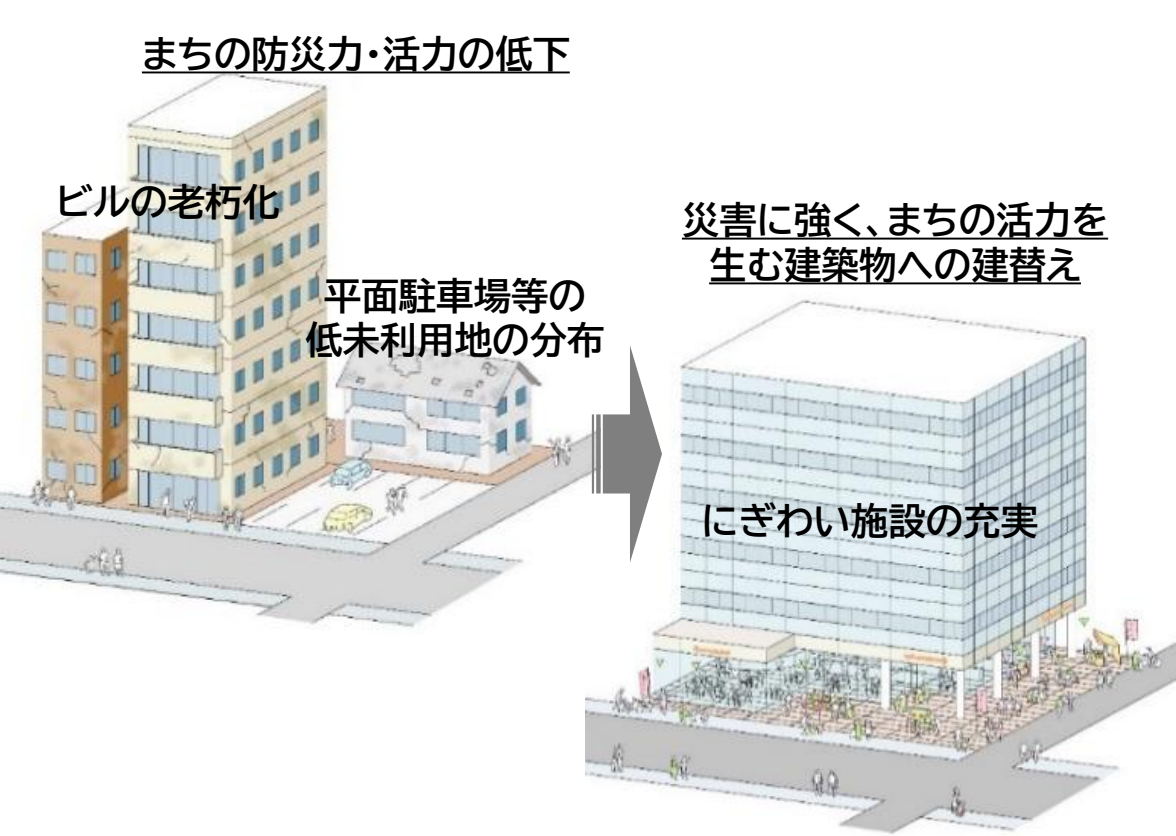
市が指定する集約駐車施設
または外縁部の立体駐車場
(概ね500mまで)に確保



【施策の取組状況(その2)】・・・まちなか再生プロジェクトの実績件数

- まちなか再生プロジェクトで財政支援を行った案件のうち、低未利用地である平面駐車場からの建替えは12箇所(うち竣工済みは5箇所)。
- 12箇所のうち建替え後の用途は、ホテル9箇所、店舗付事務所2箇所、店舗ビル1箇所。

施策	評価項目	中間(R7)	目標(R12)
低未利用地からの土地利用転換に対する財政支援(A-1)	平面駐車場等の減少数	12箇所(実績値) 8箇所(目標値)	15箇所



▲まちなか再生プロジェクト適用案件 位置図

第5章 駐車場整備に関する具体的取組

【施策の取組状況（その3）】・・・公共交通利用促進の取組を実施し、附置義務を緩和した事業者数

- 商品の購入に応じた公共交通機関の運賃の割引の実施やバス待合室の準備などの公共交通利用促進の措置を行う場合、附置義務駐車場台数を低減できるという施策。
- 緩和施策の活用実績は無し。

施策	評価項目	中間(R7)	目標(R12)
公共交通利用促進措置等による附置義務台数の緩和(F-1)	附置義務駐車場台数の減少数	0事業者 ^(実績値) 5事業者 ^(目標値)	11事業者

【施策の取組状況（その4）】・・・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

- 障がい者等用駐車場整備箇所数は46台(うち任意設置は33台)。
- 荷捌き駐車場整備箇所数は3台(うち任意設置は3台)。

施策	評価項目	中間(R7)	目標(R12)
荷捌き駐車場、障がい者等用駐車場の整備促進(G-1)	障がい者等用駐車場整備箇所数	46台 ^(実績値) 9台 ^(目標値)	23台
	荷捌き駐車場整備箇所数	3台 ^(実績値) 11台 ^(目標値)	26台

【見直し・拡充に向けた施策】

施策B. 集約駐車施設(既存立体駐車場)の登録・利用促進

施策の見直し

・B-1 集約駐車施設の認定申請や利用の促進

- 既存立体駐車場の事業者に対し、集約駐車施設の認定申請を促し、隔地駐車場の受入先を確保する。
- 附置義務を事業者へ利用促進に向けた情報提供を行う。



▲集約駐車施設の認定イメージ

※この画像は生成AIにより作成したものです

施策F. 来街者の公共交通の利用促進

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の取組(R4.10月に運用開始)を実施した事業者の実績がなかったことから、項目の見直しに向けた検討を行う。



▲公共交通利用促進措置等のイメージ

※この画像は生成AIにより作成したものです

施策G. 既存駐車スペース等の利用方法の検討

施策の見直し

- ・G-1 荷さばき駐車場、障がい者用駐車場の整備促進
- ・G-2 小規模駐車場の整序化 及び 荷さばき駐車場等の確保
- ・G-3 共同荷さばき駐車場、障がい者等用駐車場、自動二輪車駐車場等の整備による容積率緩和
- ・G-4 駐車場のオープンスペースとしての利活用の推進
- ・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のうち、余剰が生じている場合は、乗用車用の駐車場を車いす利用者用駐車場や自動二輪駐車場、荷捌き駐車場などに振り替えることを検討する。



▲既存附置義務駐車場からの振替イメージ
※この画像は生成AIにより作成したものです

施策H. 路上駐車等の受入環境の整備

施策の見直し

- ・H-1 荷さばき等のルール化(場所・時間限定等)の推進
- ・H-2 道路空間の再配分に伴う、タクシーやバスの円滑な乗降に向けた検討(銀座通り等)
- ・H-3 荷さばき駐車施設の附置義務に向けた検討【附置義務条例の改正】

- 一定規模以上の共同住宅に対し、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。



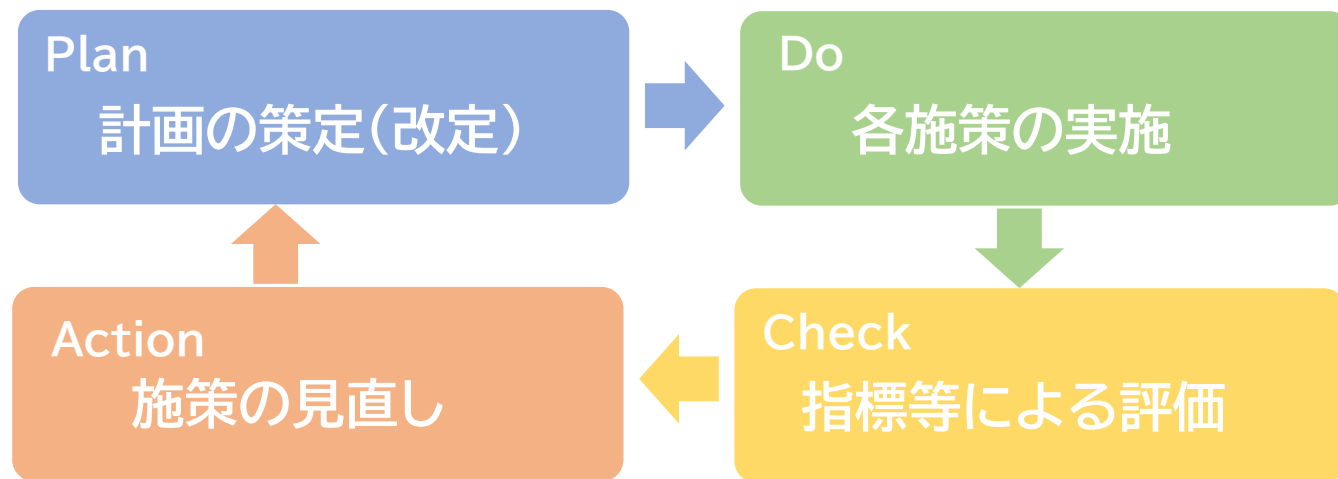
▲荷捌き駐車施設の附置イメージ

※この画像は生成AIにより作成したものです

第6章 計画の推進について

1 計画を推進するための体制

- 学識者や民間事業者等で構成する「熊本市駐車場適正配置検討委員会」及び庁内関係部署によるワーキンググループを設置する。
- 具体的な施策の検討や事業の進捗、効果の検証等を行い、本計画を推進する。



▲計画推進のイメージ

2 行政・事業者・市民の役割

行政

- ・「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」の実現に向けて、総合的な施策を立案・実施。
- ・まちなか駐車場適正化計画の推進に必要な制度の見直しや支援。

事業者

- ・駐車場事業者及び土地所有者は、効率的な土地利用や歩行者の安全性に配慮した駐車場整備に努める。
- ・商業事業者等は、従業員や利用客の公共交通利用を促進する。障がい者等用駐車場等の整備に努める。

市民

- ・過度に自家用車に依存せず、公共交通を利用するよう努める。
- ・入庫待ち渋滞が交通混雑に影響していることを認識し、外縁部の駐車場に駐車することを心がける。