

## 熊本市駐車場適正配置検討委員会〈第 10 回〉

### 1. 日時および方法

令和 7 年 10 月 30 日（木）午後 2 時 00 分～午後 3 時 40 分

### 2. 出席者

（１）委員（13 名） 円山委員長、岡村委員、増永委員、原山委員、西嶋委員、平野委員、野口委員、猪毛尾委員、河端委員、上田委員、岩永委員、内岡委員、大藪委員（今村代理）

（２）事務局 市街地整備課：三池課長、福井副課長、前田主査、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

■まちなか駐車場適正化計画について

■前回委員会の振り返り

■計画の現状について

■その他報告

①分布状況調査の速報値

②標準条例の改正について

■今後のスケジュール

（３）閉 会

### 4. 議事の概要

#### ■まちなか駐車場適正化計画について

- 計画の役割としては「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」の実現に向けて、駐車場の観点から都市交通のベストミックスを推進することと、駐車場を「コントロール」し、これからのまちづくりに生かすための方針等を示すこと。
- 3つの基本方針に基づき、8つの施策を推進中。
- 計画期間は令和 3 年度～令和 12 年度の 10 年間であり、令和 7 年度は事業進捗評価年度となっている。

#### ■前回委員会の振り返り

- 前回委員会では立体駐車場の活用や荷捌きルールの整備、事業評価の方法などについて意見をいただいた。
- 「外縁部」は熊本市中心市街地ウォークアブルビジョンの重点エリアの縁から約 500m 以内の範囲と定義。外縁部における施策については今後検討が必要と考えている。

#### ■計画の現状について

- 熊本市では公共交通利用が減少し、自動車利用が増加している。
- 計画策定時に設定された 4 つの指標のうち、「にぎわいがあると感じる市民の割合」や「歩行者通行量」は順調に推移し、目標値を達成している。
- 一方、「都市基盤が充実して安心・快適と感じる市民の割合」や「住み続けたいと感じる市民の割合」については、指標の見直しや傾向の把握が必要である。
- 現時点の検証では、多くの項目が中間目標値に達しておらず、今後の対応や見直しが必要である。
- 平面駐車場からの土地利用転換や、安全性等に配慮した駐車場の箇所数などは、建替え件数や課題のある駐車場の割合（現在調査中）をもとに評価項目の見直しを検討中である。
- 附置義務条例や公共交通利用促進措置については制度の再周知が必要である。
- 障がい者用駐車場・荷捌き駐車場の整備状況についても課題となっており、今後、実態把握や条例改正等の対応が必要である。

#### 【質疑応答】

（発言者） ○：委員 ●：事務局

（岡村委員）

- 代表交通手段別トリップ構成における自動車利用増加について、年齢構成別に利用者数がどのように推移したかなど内訳を教えてください。
- 単に高齢化が進んでいるから自動車利用が増えているのか、若者など全世代において、自動車利用が増えているのか、内訳がわかると、対策やアプローチもわかると思う。
- パーソントリップ調査の内容を可能な範囲で分析し、世代別の傾向が議論できるよう準備を進めていきたいと考えている。

（円山委員長）

- 熊本都市圏総合交通計画協議会の資料には、年齢別の分析が載っていたと思うので、そのような既存のデータを活用して分析していく姿勢が重要だと思う。
- 以前は高齢者が公共交通に移行していたのに対し、最近は高齢者が車を使い続ける傾向も見られる。
- 今回の計画では、都市圏全体だけでなく、まちなかに来る人の属性がどう変わっているかをしっかり見ていくことが大事。

(岩永委員)

- 高齢化の影響もあるが、それ以上にバスの減便や運転士不足による路線廃止が大きな要因になっている。
- また、ここ十数年で各地にショッピングモールができたことで、特に土日にマイカーで出かける人が増えたことも、公共交通の利用減少につながっていると考えられる。

(西嶋委員)

- 今後この取り組みが中長期的に進んでいくと仮定した場合、公共交通のサービスの量や質がどう変化していくかは、委員会の議論や施策の方向性に大きく影響すると思う。
- 現時点で利用者の状況は示されているが、今後のサービスの見通しについても、そろそろ何らかの形で提示してもらえるとありがたい。
- 個人的に熊本県内の大型２種免許取得者の年齢構成を調べたところ、49歳未満は12%しかおらず、若い運転手が非常に少ない状況。若い人が免許を取るか、外部から人材を呼び込まないと、路線バスなどの運行が難しくなる可能性があるため、危機感を持っている。
- 今後の議論では、こうした中長期的な人材・サービスの見通しも押さえていく必要があると思う。

(円山委員長)

- バス会社でも、ドライバーの将来予測がすでに公表されており、運転士不足は非常に大きな課題になっている。
- 駐車場計画をいくら立てても、それを支える公共交通サービスが人手不足で実現できないようでは、計画がうまく機能しない。
- 公共交通への公的な投資をしっかりと行っていくことが重要だと感じている。

(岩永委員)

- 熊本市では、公共交通推進課を中心に、バス事業者５社が個別に施策を打つのではなく、共同で取り組む方向で動いている。現在も努力しているが、民間だけの解決は非常に難しい状況。
- 行政の支援を受けながら、バスだけでなくタクシーやその他の交通手段も含めて再編を進めることが、市民の移動手段を守るために重要だと認識している。

(西嶋委員)

- 平面駐車場からの建替え件数について、財政支援の有無に関わらず調査する方針は理解しているが、もう少しエリアごとに細かく見られるような数字の取り方ができないかと感

じている。

○22 ページで 5 つのエリアに分けた速報値の資料があるが、政策の実効性を高めるためには、分布の傾向を「見える化（マッピングなど）」することが重要。

○例えば、どのエリアで転用が進んでいるかが一目で分かるような資料があると、より分かりやすく、効果的な政策につながると思う。

●どの場所で建替えが進んでいるかを把握するのは非常に重要と考えている。現在、平面駐車場の建替え件数について、調査を進めているため、GIS 上でマッピングした資料を次回委員会で提示させていただく。

（増永委員）

○外縁部の定義について、重点エリアの縁から 500m 以内とされているが、重点エリア内で事業をしている方も多く、そちら側の事情についても考慮してほしい。外縁部と重点エリア内でどのような差がつくのかは気になるところ。あまり差別してほしくない。

○特に立体駐車場などは大きな投資を伴うため、利活用の方向性も示してもらえるとありがたい。

○公共交通の利便性が下がっていることや減便の影響で、自動車利用が増えているのは事実であり、駐車場側で受け入れざるを得ない状況もある。駐車場を減らそうという話があることは分かっているが、その結果、利便性が低下して中心市街地に人が来なくなってしまうことを心配している。

○駐車場が減らないことが悪いという見方は避けてほしい、事業者も利用者のために努力していることを理解してほしい。

○駐車場数の調査については、目標数値を設定した当時と現状は大きく変化している。

○例えば上通付近ではマンション建設が進み、コインパーキングが減って満車状態が続いているなど、エリアごとの状況を踏まえた分析が必要。

○数字だけで判断せず、原因と結果をしっかりと見ながら進めていくべき。

●現在の計画では、駐車場整備地区内の路外駐車場の台数を将来的に 3100 台減らすことを目標としている。

●この数字は令和元年度の稼働率調査をもとに、公共交通への転換や人口減少を見込んで設定されたものであるが、最近は満車の駐車場も多く見かけるようになっており、現状と合っていない可能性もある。

●今年度 11 月に改めて稼働状況の調査を実施しており、令和元年との比較を踏まえて、台数の見直しについて委員の皆さんと議論していきたい。

●既存の駐車場事業者がいるからこそ、まちなかに来てもらえる面もあるので、そういった面も踏まえ、施策の検討を進めていきたいと考えている。

(円山委員長)

- 公共交通が厳しい状況の中で、駐車場を使わざるを得ない現実もある。シェアサイクル（チャリチャリなど）も含めて、まちなかに来る人を増やす視点が重要。
- 車でしか来られない人もいるため、交通手段の使い分けや役割分担の考え方が大切だと改めて感じた。

(西嶋委員)

- 平面駐車場は暫定的な利用が多く、税制の関係で10年保有後に売却されるケースはよく見られる。
- 地主は借金してまで開発しないが、デベロッパーが土地を購入して建物を建てるケースが多く、用途転換が進んでいる。
- 熊本市の税収が過去最高になった背景には、固定資産税や都市計画税の増加があり、これは投資開発が進んでいる証拠。
- 建築費が高止まりしている中で、今後どれだけ開発が進むかは不透明だが、土地価格や投資の動向次第では、駐車場では合わない土地も増えてくる。
- 特に庁舎の建替え後の跡地活用など、中長期的な視点も踏まえて、議論の準備を進める必要がある。
- ご指摘の通り、計画策定時とは状況が変わっており、税収の増加や庁舎建替えなど、今後の動きも踏まえて検討していく必要がある。
- 将来の方向性を見据えながら、今後の議論に向けて準備を進めていきたい。

(円山委員長)

- 歩行者通行量については「増えている」とされているが、実際にはコロナ禍からの回復にすぎない可能性もあると感じている。
- 「中心市街地ににぎわいがあると感じる市民の割合」についても、回復によって印象が良くなっているだけではないかという見方もある。
- 歩行者通行量のデータは以前から蓄積されていると思われるので、どこを基準に目標とするのかについても少し考えていただくと良いと思う。
- 中心市街地の歩行者通行量については、コロナ前・後の両方のデータがあるので、次回の委員会では長いスパンでの変化を見られるように資料を整理してお示ししたい。

(原山委員)

- 各指標や検証データは出ているが、計画全体として当初の目標に向かって進んでいるのが少し分かりにくいと感じている。
- 次回の見直しのタイミングで総括的な整理があるかもしれないが、全体の進捗を俯瞰できるようなまとめが必要ではないかと思う。

○特に庁舎移転など大きな動きもある中で、駐車場のあり方も含めて、次の見直しに向けてしっかり考えていく必要がある。

●次回に向けては、計画で掲げている3つの基本方針ごとに、指標の状況を整理して、より分かりやすい形で報告する予定。

●また、庁舎建設などの大きな動きも踏まえた報告ができるようにしたいと考えている。

(上田委員)

○車の量が増えている状況は実感しており、旅行者の増加も影響していると感じている。

○14 ページより「本市に住み続けたいと感じる市民の割合」は下がっており、TSMC の進出などにより交通量が増え、混雑が住みやすさに影響している可能性がある。車両の混雑を回避する視点も、今後の検討課題として重要ではないかと考えている。

○20 ページの建築士会アンケートでは、39%が荷捌き場の必要性を感じているという結果があり、マンションやアパートなどの建築物にも配慮が必要。

○運輸業界でも人手不足が深刻で、労働時間短縮のためにも荷捌きスペースの確保は重要。

○建築予算との兼ね合いもあるが、社会情勢を踏まえた柔軟な対応が求められる。

●「住み続けたいと感じる市民の割合」が令和6年度に下がっているが、無回答が多かったことが主な要因ではないかと感じている。令和7年度も同様の傾向が見られれば、別の要因がある可能性があるため、世代別などで分析を進めたい。

●昨年度、まちなかの荷捌き車両の調査を行ったが、実際は荷捌きではない車の駐車が多かった。今年度は時間帯別にまちなかを歩いて状況を把握し、荷捌き車両が多い場所があれば、さらに調査を進めて施策を検討したい。

●附置義務については、国の標準条例が改正され、マンションなどにも対応できるようになっている。熊本市としても附置の必要性は認識しており、建設への影響を考慮しながら、進めていきたいと考えている。

(円山委員長)

○「住み続けたい」というアンケートについては、世代別の集計だけでなく、他の設問とのクロス集計も価値があると思う。

○例えば、交通問題を指摘している人が「住み続けたくない」と答えている傾向があるなら、関連性が見えてくるかもしれない。

(西嶋委員)

○指標には連続性があるので、途中で変えるのは難しいとは思いますが、今後の課題として考えていきたい。

○交通の移動は「派生的需要」であり、通勤や通学など、根源的な目的があって発生するもの。今後は、交通移動という派生的需要だけでなく、根源的需要（居住者数、出店・閉店

状況など）とセットで資料を出してもらえるとよい。

- 「住み続けたい」という意識だけでなく、実際に何人住んでいるかという居住者数の経年変化も重要。
- 歩行者通行量も、店舗の出店・閉店、企業の動向などの根源的需要と関連づけて見るべき。
- 宿泊者数とホテルの分布を並べて見ることで、利用目的の把握につながる。
- 今後は、交通の問題を派生的需要として捉えつつ、根源的な需要との関連性を踏まえて検討していくことが重要。

（円山委員長）

- 居住者数については、行政が住民基本台帳を持っているので、集計は可能なはず。
- 客観的な指標に基づいた議論ができるよう、可能な範囲でデータを集めてほしい。
- 交通の特性（派生的需要）を踏まえたデータの整理は重要だと認識している。
- 居住者数や営業している店舗数など、個別に調査されているデータを可能な限り集め、どのような分析が可能か検討していきたい。

#### ■その他報告①分布状況調査の速報値

- 分布状況調査の速報値では、駐車場台数は全体的に増加した一方、中心市街地（通町筋・桜町地区）では台数が減少し箇所数が増加している。
- 目標としていた路外駐車場の減少数 3,100 台について、人口減少の割合や、公共交通への利用転換などの数値が当初想定していた数値と乖離しているため、達成は難しく、今後はエリアごとの詳細分析が必要である。

#### ■その他報告②標準条例の改正について

- 国の標準駐車場条例改正を受けて、共同住宅への荷さばき駐車施設の附置義務追加を含む条例改正の検討を進めており、必要性の確認のためアンケート等の調査を予定している。
- また、既存駐車施設の振替や廃止時の届出、車高基準の見直しなどについても標準条例の改正を踏まえ、条例改正を検討している。

【質疑応答】

（発言者） ○：委員 ●：事務局

（今村代理）

- 標準条例改正の 1 つ目「共同住宅への荷捌き駐車施設附置義務」について、アンケート調査で改正の必要性を確認するという対応案が示されているが、他県では既に大きな問題になっている。
- 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。
- アンケートでも 39%が荷捌き場の必要性を感じているという結果が出ているため、円滑で安全な交通のためにも、前向きに条例へ盛り込む方向で検討してほしい。

- 他県で共同住宅への荷捌き駐車場の附置が進んでいることは認識しており、基本的には、熊本市としても荷捌き駐車場の附置を進めたいと考えている。
- どのように進めるかについては、関係者の意見を聞きながら、問題がないことを確認しつつ条例に盛り込んでいきたい。

(増永委員)

- 上通で開発が進んでいるマンションには、共同住宅への荷捌き駐車場の附置義務は適用されていないと思われるが荷捌き用の駐車場がないということになるのか、気になっている。
- 現時点では、上通のマンションに荷捌き駐車場があるかどうかは調査していないため、把握できていない。
- 今後、アンケート調査などを通じて、既存の建物に荷捌き駐車場が設けられているかどうかをしっかり確認した上で、対応を進めていきたいと考えている。
- 上通は道路が狭く、荷捌きスペースがないと危険だと感じている。
- 附置義務の基準（例：100戸あたり1台、2000㎡以上など）に該当しないと設置されない可能性があるが、それでは住民や周辺住民が困るので、エリアごとや前面道路の幅など、別の視点で基準を設ける方法も検討してほしい。
- 国の標準条例を基本にしつつ、熊本市の実情に合うかどうかを見ながら検討していく必要があると考えている。該当する物件が出てこない場合、附置義務の意味がなくなる。エリアごとや前面道路の幅などによって状況が変わることは、現時点でも認識している。
- この場で具体的な方針を示すことはできないが、いただいた意見は真摯に受け止め、条例改正の内容を検討していきたい。

(円山委員長)

- 22ページの速報値については、次回以降、詳しい分析をされると思うが、まちなか駐車場適正化計画の影響よりも、社会全体の変化の方が大きく、計画の評価が難しい面もある。
- もしこの計画がなかったらどうなっていたか、あったことでどう変わったかをうまく切り分けて示せると良い。今後の方向性として、そういった視点での分析ができると、計画の意義がより明確になるのではないかと思う。
- 全体の台数は、計画当時と比べて大きく変化しており、どう精査するかは重要である。
- 低未利用地からの土地利用転換で平面駐車場は減少しているが、別のエリアでは増加しているなどの結果が出た場合、施策の成果と実際の結果にギャップがあることになる。まずはそのギャップをしっかり把握することが重要。
- 今回の速報値はエリアごとの台数及び箇所数の集計であり、用途（立体か平面かなど）によっても分析の方向性が変わる。今後、しっかりと分析を進めて、精査していきたいと考えている。



- 15 ページに減少値について記載しており、条例改正を行ったものの、思うような実績が出ていない状況。
- 条例改正だけでは対応が難しいため、なぜ進まないのかという理由も含めて分析していく必要がある。真に効果のある施策は何かを見極めながら、今後の対応を検討していきたい。

(西嶋委員)

- 令和元年（2019 年）はサクラマチクマモトの開業の年、前後の年は地震（2016 年）やコロナ（2020 年）などがあった。2016 年の地震後、公費解体が進み、暫定利用として駐車場が増えた影響が台数に表れている。
- 駐車場は派生的な目的（開業・解体など）で設置されることが多いが、根源的需要との関係が深い。
- 今後の駐車場政策では、根源的需要とのリンクを意識し、部局横断で取り組むことが重要。
- 市役所跡地などの大きなインパクトのある場所に、政策をどう注力するかが取り組みの成否に関わる。
- 本日いただいた意見には他部局にも関係する内容が多く含まれている。駐車場の適正化は「配置」と「適正化」が目標だが、交通のベストミックスを目指して進めている。
- 多面的な視点を持って、今後の施策検討を進めていきたいと考えている。

(円山委員長)

- 関係するかは不明だが、市営駐車場の料金設定についても重要な話だと思う。最近、熊本城周辺の市営駐車場の料金が値上げされるという話がある。市営駐車場の料金設定は、この委員会の守備範囲に入るのかどうか、事務局に確認したい。
- 本委員会の目的は、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」の検討。
- 市営駐車場の料金については、供給に影響する要素として認識しており、関係ないとは言いきれないが、この委員会の中で「料金をいくらにするか」といった具体的な議論するのは難しいと考えている。

(増永委員)

- 駐車場協会では、熊本市と渋滞対策に関する協定を結ぶことを検討中。
- 協定の内容としては、時差出勤への対応や駐車場の活用による渋滞対策などを想定している。防災などの分野でも、協力できる可能性があると考えている。
- もう 1 つの目標として、駐車料金によるコントロールの可能性も検討している。
- 熊本の駐車料金は他都市と比べて割安で、過去に駐車場が増えすぎたことで競争が激し

くなり、料金が下がった経緯がある。

○料金を見直すような動きができれば、公共交通とのバランスも取りやすくなるのではと考えている。

#### ■今後のスケジュールについて

●11月に駐車場の利用実態調査を実施予定。

●11月～12月にかけて、荷捌きに関するアンケート、カメラ調査、利用者アンケートを予定している。

●第11回委員会は、今年度末の2月～3月に開催予定。事業進捗評価の審議、指標や施策の見直し、計画変更の骨子案の提示を行い、議論していただく予定。

#### 【質疑応答】

(発言者) ○：委員 ●：事務局

(今村代理)

○18 ページの「安全性に課題のある駐車場の割合を調査・報告する」という表現が気になった。「お宅の駐車場は危ないですよ」と言っているように受け取られかねないので、こうした表現は避けた方が良いのではないか。

○19 ページの公共交通事業に関しても、制度の認知度が低いとしながら、認知している事業者からは「緩和が必要な案件はない」との回答が多かった。そのため、制度の再周知をしても意味がない可能性がある。この施策が本当に必要なのか、指標の妥当性も含めて見直してほしい。

●「安全性に課題がある駐車場の割合」については、道路から直接乗り入れる構造（ハーモニカ構造）など、人と交差しやすい構造を基準にしている。個別の駐車場名を出すつもりはなく、まちなか全体の傾向として示す予定。ご指摘いただいた通り、表現には十分配慮したいと考えている。

●公共交通利用促進の制度については、認知度が低く、附置義務の緩和もあまり有効に働いていないという認識がある。制度の周知は引き続き必要だが、それだけでなく「どうすれば利用されるか」「どうすれば実績につながるか」といった観点で、施策の見直しを検討していきたい。

(西嶋委員)

○自動運転が一般化することを前提に、公共交通や駐車場のあり方を見直す必要があるのではないか。

○日経新聞などでは「自動運転が進むと車を所有しなくなる」といった見方も出ている。

○市役所跡地周辺のまちづくりにも関係してくるため、今のタイミングで視野に入れておくべき。

(円山委員長)

- 本日の議論は短期的な対策が中心だったが、長期的な視点も重要。
- 自動運転は、駐車場内での運用でも大きな変化をもたらす可能性がある。
- こうした技術の動向については、研究・勉強を続けながら、計画に適宜反映できるようにしていくことが重要。

(岩永委員)

- 熊本市では現在レベル 2 の自動運転を実装しており、2027 年にはレベル 4 を目指しているとのこと。
- 現状では、車両購入費が高額で、補助の見通しが不透明であること、運行管理のノウハウがまだ十分に蓄積されていないこと、事故時の責任の所在が明確でないことなどが課題としてあげられる。
- 九州産交バスとしては、運転手不足の課題もあるため、財政的な支援や適切なエリアがあれば、積極的に導入を検討したいと考えている。
- 熊本市の自動運転バスの取り組みは、交通政策部が中心となって実施している。
- 将来的な自動運転の一般化を見据え、駐車場のあり方や道路条件なども含めて、市の内部で連携しながら対応していきたい。

(円山委員長)

- 個人的には自動運転への補助金よりも、まずはドライバーの待遇改善に補助した方が良いのではと思う。
- とはいえ、将来を見据えて前向きに議論することは重要だと感じている。

## ■まとめ

(円山委員長)

- 委員の皆様からは、前向きで建設的な意見が多く寄せられた。  
ご協力ありがとうございました。