

まちなか駐車場適正化計画 (素案)

令和 4 年 3 月 策定

令和 8 年●月 変更

熊本市

目 次

第1章 策定にあたって

- －1 背景と目的 1
- －2 本市のまちづくりと都市交通の方針 5

第2章 まちなか駐車場の現状と課題や二一ズ 9

第3章 駐車場整備に関する基本方針 12

第4章 駐車場整備に関する目標量 14

第5章 駐車場整備の具体的取組 17

- －1 駐車場整備地区と附置義務条例の見直し . . . 17
- －2 基本方針に基づく具体的な取組 20

第6章 計画の推進について 27

- －1 計画を推進するための体制 27
- －2 市民・事業者・行政の役割 28
- －3 効果を検証するための指標 29

(参考) 用語解説 30

第1章 策定にあたって

第1章－1 背景・目的

本市では、今後の人口減少・超高齢社会に備え、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、中心市街地においては、熊本都市圏の社会経済活動の発展を牽引すべく、都市機能の維持・集積を図るとともに、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を創出することとしており、産学官による未来ビジョン「中心市街地グランドデザイン2050」の策定や、都市機能の更新に向けた「まちなか再生プロジェクト」の推進など、様々な取組を進めています。

交通の観点からは、公共交通の再生や、地域特性に応じて公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせた都市交通の最適化（ベストミックスの構築）を進めています。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。

一方で、ベストミックスが実現した将来においても一定の自動車交通は必要であり、その受け皿となる駐車場は、交通や人の流れ、土地利用に影響を与える重要な部品（パーツ）です。

これまで駐車場の量的整備が進められた結果、需要に対応する駐車場は十分に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、交通渋滞や歩行環境の悪化などの課題も生じています。また、高齢者や障がい者をはじめ、多様な利用者ニーズに対応した新たな駐車場の利活用も求められています。

これまでの無秩序な駐車場の整備に起因する様々な問題の解決や、駐車場の新たな利活用を推進するため、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に令和 4 年 3 月に「まちなか駐車場適正化計画（以下、「本計画」という）」を策定しました。

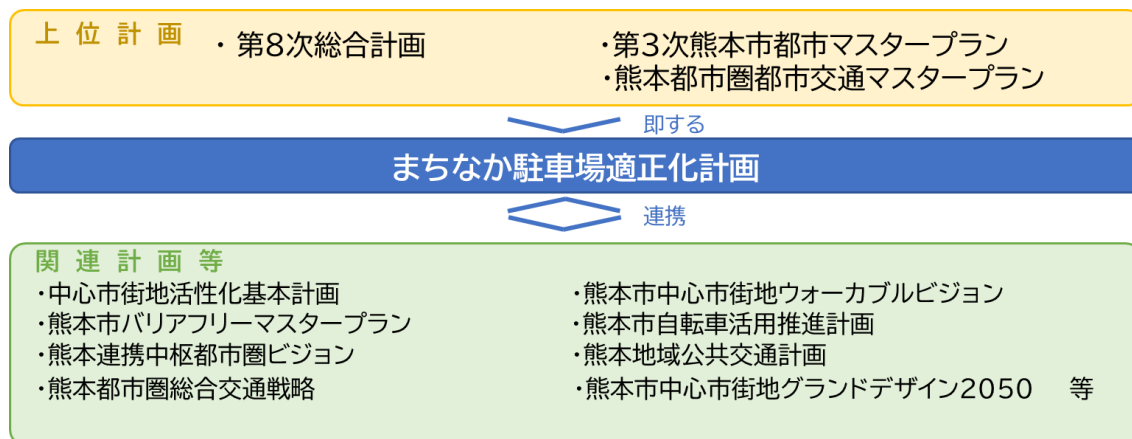
さらに、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）」（令和 5 年 4 月）では、道路交通の円滑化にとどまらず、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりや土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据えて駐車場施策を検討する必要性が国土交通省より示されました。

本市としても駐車場の総量や配置等を単に「コントロール」するだけでなく、駐車需要や利用状況を継続的に把握し、平面駐車場といった低未利用地の土地利用転換を図ることはもとより、歩いて楽しめる上質な賑わい空間の創出に向け、民間事業者等と連携を図りながら、駐車場を総合的に運用・改善していく「マネジメント」の視点が必要となります。

これらの点を踏まえ、計画策定から概ね 5 年が経過することから、本計画の一部を見直すものです。

(1)計画の位置づけ

本計画は第 8 次総合計画や熊本都市圏都市交通マスタープランに即するとともに、熊本市中心市街地ウォーカブルビジョンや中心市街地活性化基本計画等の個別計画と連携し、中心市街地のまちづくりを駐車場の観点から推進します。



▲まちなか駐車場適正化計画の位置付け

(2)法的位置づけ

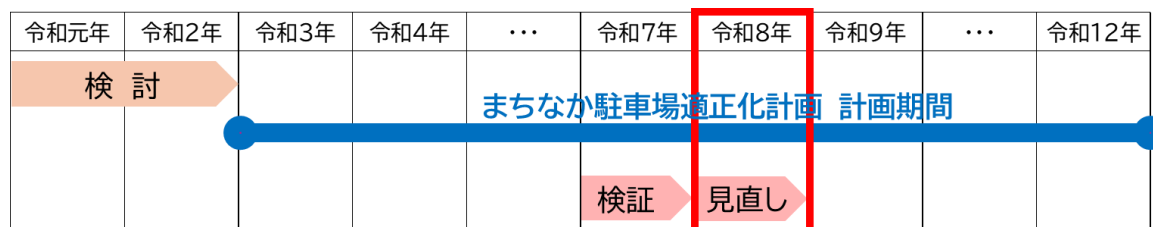
本計画は、駐車場法第 4 条に基づく、駐車場整備地区における路外駐車場の適正配置等に関する計画であり、本計画に以下の①から③の事項を定めます。

なお、本市には路上駐車場がないため、路外駐車場を対象とします。

- ① 路外駐車場の基本方針
- ② 路外駐車場の整備の目標年次及び目標量
- ③ 路外駐車場の整備に関する施策

(3)本計画の目標年次

令和12年(2030年)を目標年次に設定します。



▲まちなか駐車場適正化計画の計画策定時期及び計画期間

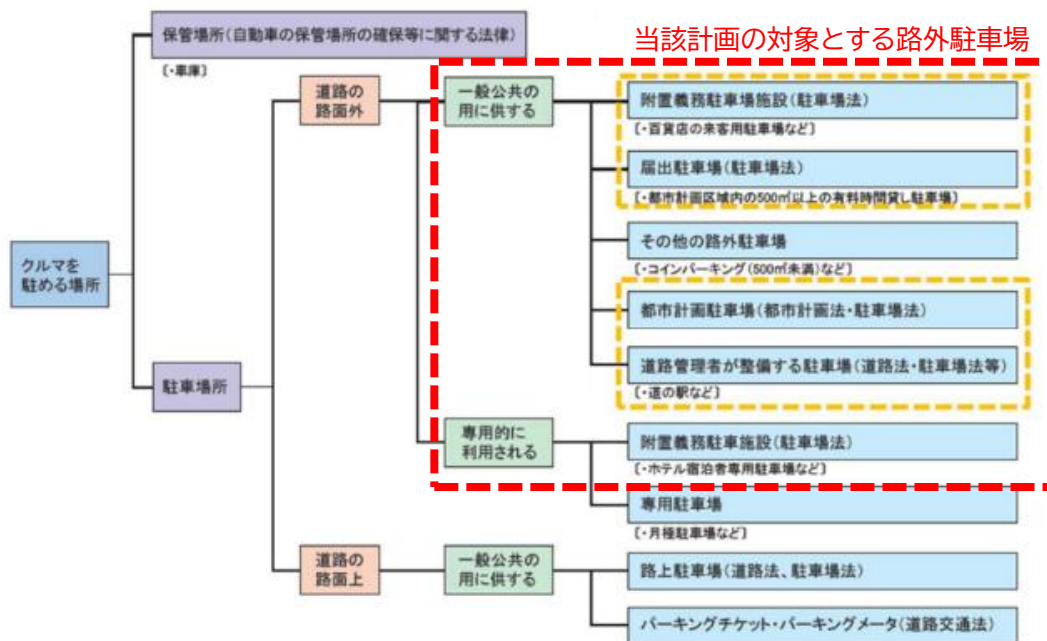
(4)対象範囲及び対象施設

中心市街地活性化基本計画に位置づける中心市街地のエリアのうち、駐車場整備地区(①通町筋・桜町周辺地区、②熊本駅周辺地区)を対象とします。

また、駐車場整備地区内の路外駐車場を対象とします。



▲本計画の対象とするエリア(駐車場整備地区)



▲一般公共の用に供する駐車場(駐車場の分類)

(出典:まちづくりと連携した駐車場施策 ガイドライン(第2版))

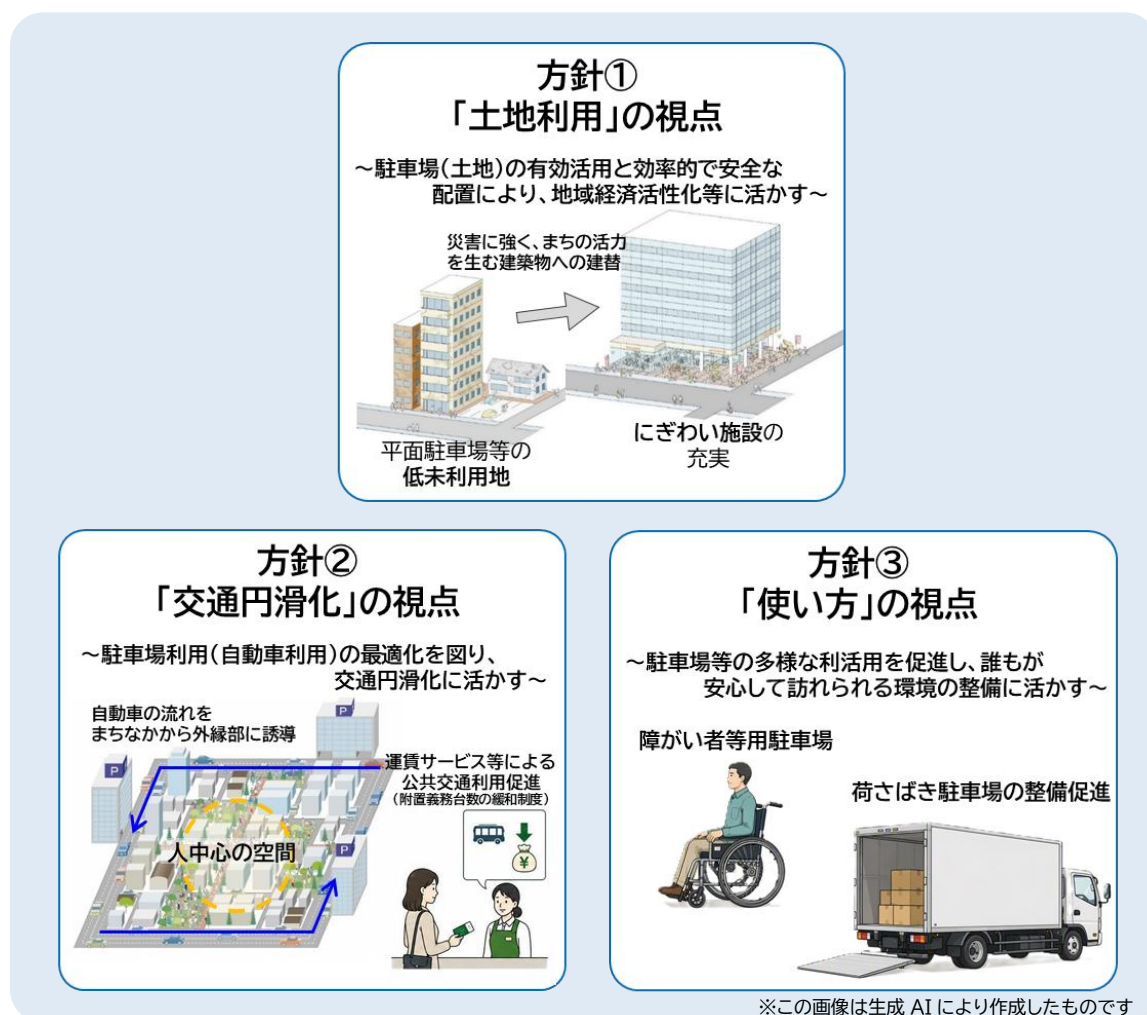
(5)役割

「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)を推進するため、駐車場の総量と配置等を適正化(マネジメント&コントロール)し、これからのまちづくりに活かすための方針等を示します。

(6)目的・効果

本計画を推進することによって以下の①～③の効果が期待されます。

- 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ります。
- ② 駐車場利用(自動車利用)を適正化し、交通円滑化を図ります。
- 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します。



▲3つの基本方針(土地利用・交通円滑化・使い方)

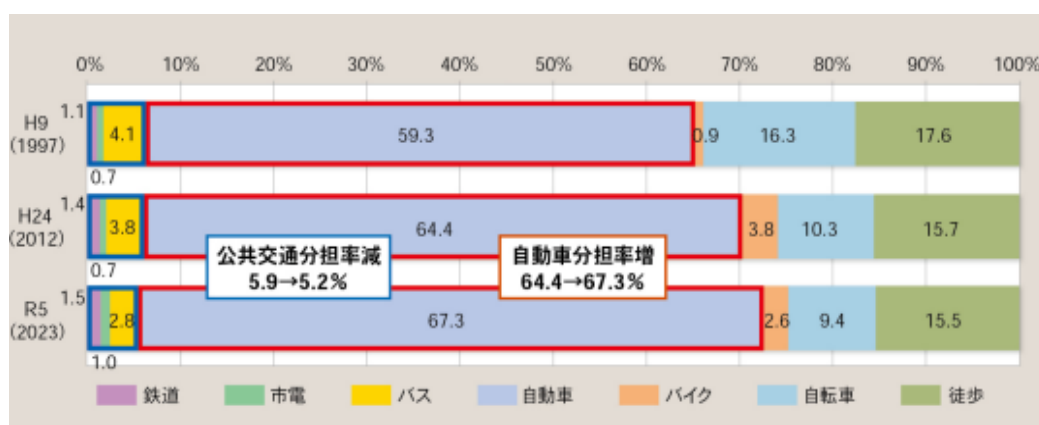
第1章－2 本市のまちづくりと都市交通の方針

本市では、市街地の拡大やモータリゼーションの進展により、日常生活において自動車利用が進み、現在、**約7割**の方が自家用車で移動を行う、過度に自動車に依存した交通体系となっています。

令和 5 年に実施され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の減少が確認されました。特に路線バスでは、利用者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。

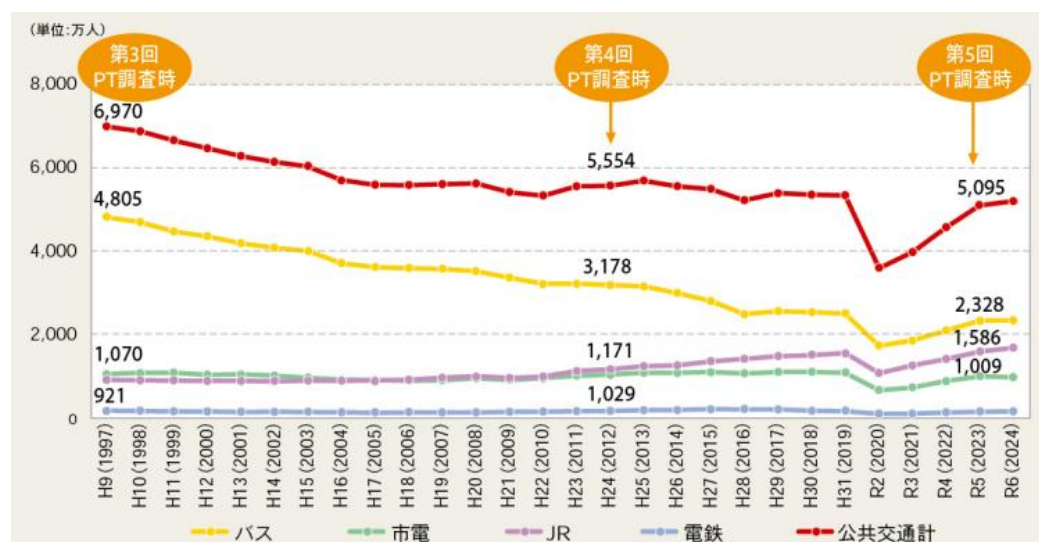
このままでは将来的に公共交通の維持が困難となり、高齢者など自家用車を利用できない人が日常生活サービスを受けにくくなるおそれがあります。そのため、自家用車に頼らず快適に移動できる持続可能なまちづくりが必要です。

このような状況を踏まえ、熊本都市圏都市交通マスタープランでは、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 倍にすることを掲げ、「公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、誰もが移動しやすいまち」を目指すこととしています。



▲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

(出典:熊本都市圏都市交通マスタープラン)

熊本都市圏都市交通マスタープランをはじめ、関連計画では、地域の交通特性に応じた都市交通の最適化(ベストミックス)を推進することとしています。

なかでも、中心市街地は、一定の自家用車を受け入れつつも、公共交通主体の交通体系に転換を図り、「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**、「駐車場の観点」から推進するために、駐車場を外縁部に設置するなどの適正な配置等を行い、まちなかの交通円滑化や誰もが安心して訪れられる環境の形成を図ることとします。

また、この実現に向けては、駐車場施策だけではなく、公共交通や自転車施策など、関連施策を総合的・一体的に取り組みます。



▲公共交通を中心とした熊本都市圏のあるべき将来イメージ

(出典:熊本都市圏都市交通マスタープラン)

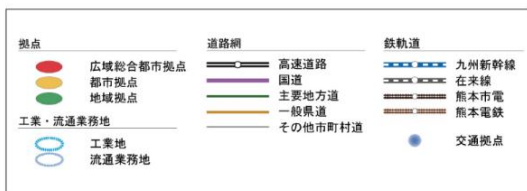
(1)都市交通の最適化(ベストミックス)のイメージ

これまで地域ごとの交通特性に応じ公共交通と自動車交通を適切に選択することで、過度に自家用車に依存することなく、誰もが移動しやすい都市交通体系の最適化(ベストミックス)を進めてきました。

今後も、交通手段のベストミックスを推進しながら、よりスマートな交通手段の選択につながる取組を進めていく必要があります。



市街地部	・中心※から概ね5km以内の圏内 (概ね外環状道路内)
周辺部	・中心から概ね15km以内の圏内 (市街地部除く、概ね熊本都市計画区域内)
郊外部	・中心から概ね15km以上の圏域 (概ね熊本都市計画区域外)



市街地部との移動：公共交通を中心とした移動



	自動車	公共交通	徒歩・二輪
H24	52%	11%	37%
R5(現状)	57%	11%	32%
将来	47%	21%	32%

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



	自動車	公共交通	徒歩・二輪
H24	68%	1%	31%
R5(現状)	71%	1%	28%
将来	70%	2%	28%

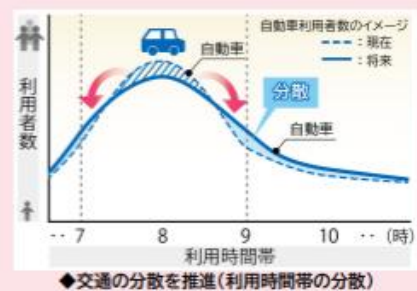
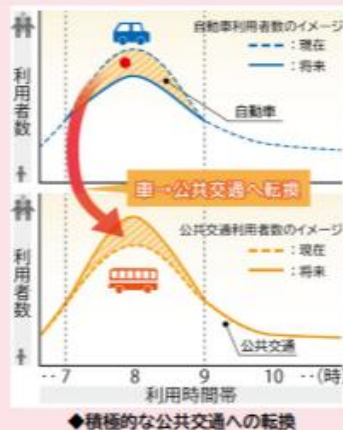
郊外部の移動：自動車とコミュニティ交通を選択できる移動



	自動車	公共交通	徒歩・二輪
H24	70%	1%	29%
R5(現状)	75%	0%	25%
将来	74%	1%	25%

ピーク時間帯の移動

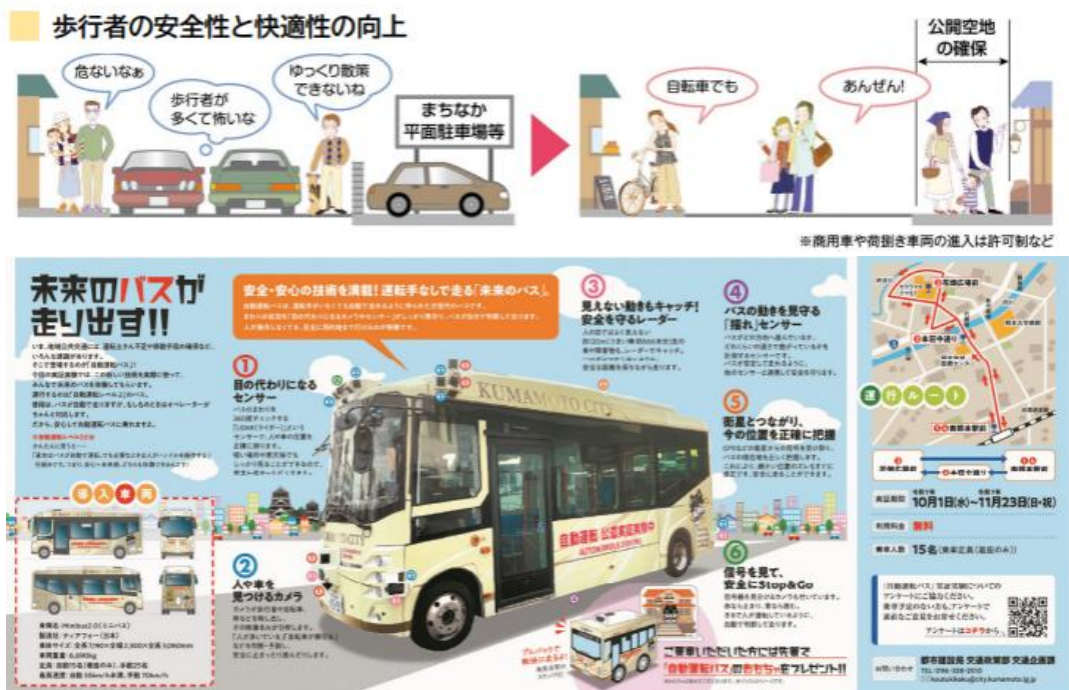
- ◆積極的な公共交通への転換
・自動車から公共交通へ
- ◆交通の分散を推進
・自動車の利用時間分散



(出典:熊本都市圏都市交通マスタープラン)

(2) まちなか交通の強化方針

まちなか交通においては、「駐車場の総量と配置等の適正化」はもとより、「ウォークアブル空間の創出」、「自転車を利用しやすい環境の整備」や「公共交通の利用促進」といった将来像との整合性を図り、中心市街地のにぎ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します。



(出典:熊本市資料 自動運転バスの実証運行について)

(出典:熊本都市圏都市交通マスタープラン)

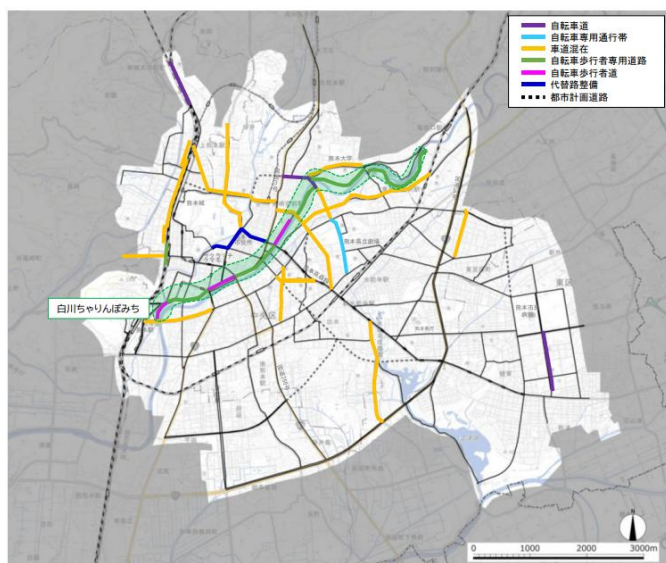


図 自転車ネットワーク路線（令和7年見直し時）の整備状況（令和7年度末時点）



写真 シェアサイクルポート



写真 主要地方道 熊本停車場線

(出典:熊本自転車活用推進計画 中間見直し R8.3)

第2章 まちなか駐車場の現状と課題やニーズ

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、これまで駐車場を「つくる」ことが重要と考え、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ました。

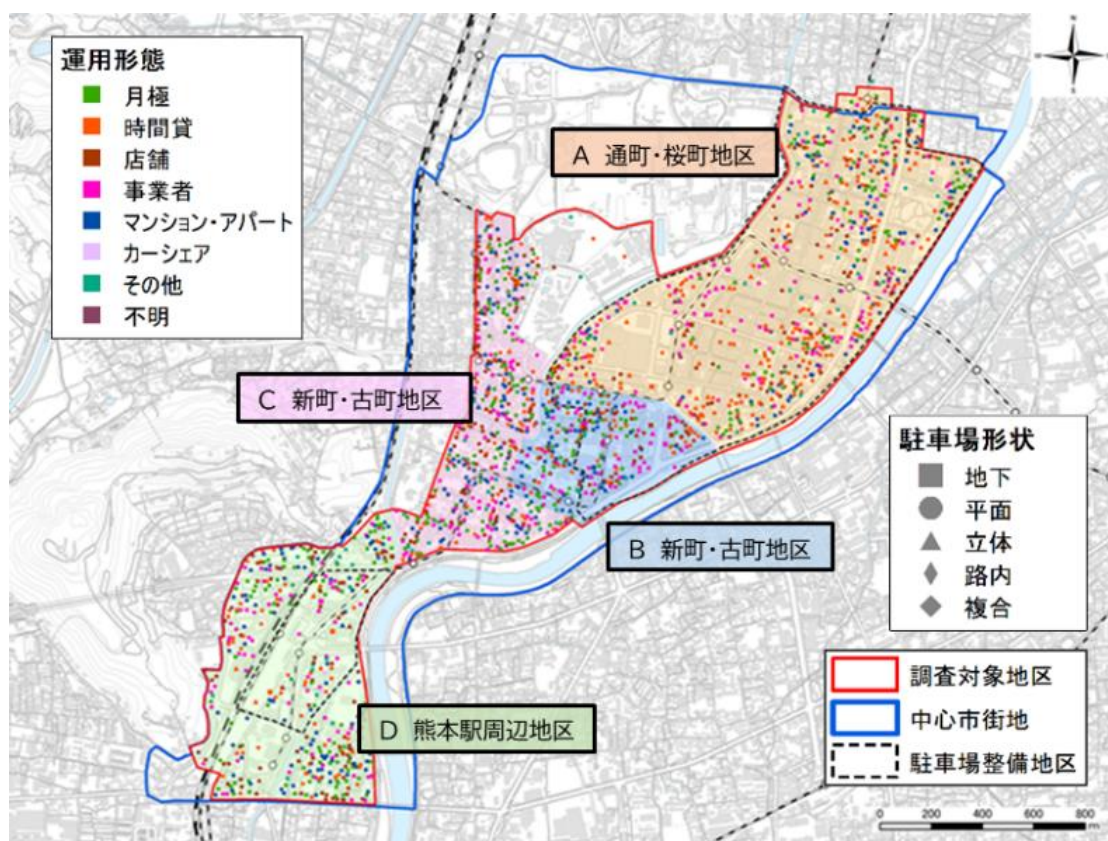
現在では、駐車需要に対し十分な駐車場が確保されており、本来の目的である駐車場の量的整備は、既に一定の成果が得られているところです。(休日のピーク時稼働率令和元年:86.5%、令和7年:82.9%)

その一方で、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、様々な課題が生じています。

また、物流の円滑化や外国人観光客の増加等の社会情勢の変化への対応や、高齢者や障がい者の方など、様々な方の移動手段やニーズに対応したまちづくりを進めるため、駐車場には新たな利活用が求められています。

(1)駐車場の分布状況

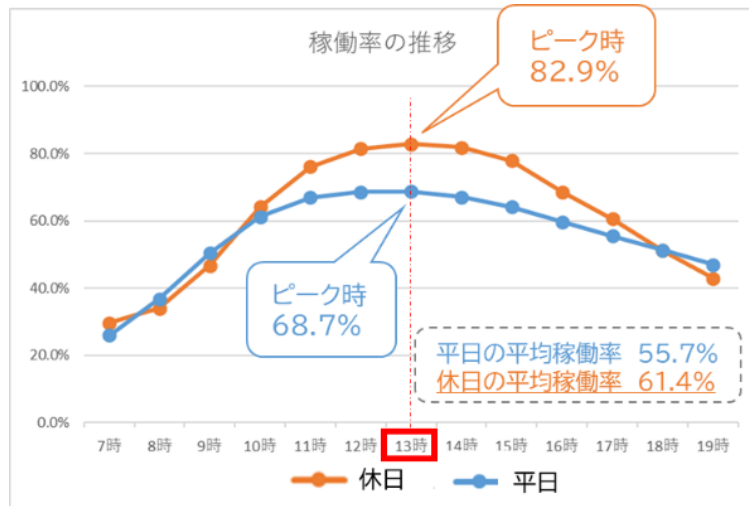
調査地区全体で 35,530 台(1,874 箇所)の駐車場が存在し、時間貸駐車場がその大半を占めています。また、平面駐車場が多く(立体駐車場の約 8 倍の箇所数が)存在しています。(令和7年度 熊本市調査)



▲駐車場の分布状況の調査対象エリア(令和元年度・令和7年度)

(2) 駐車場の稼働状況

時間貸駐車場の稼働状況調査を行ったところ、休日のピーク時においても**82.9%**の稼働率であり、現在は駐車需要に対して十分な駐車場が確保されています。**(令和7年度 熊本市調査)**

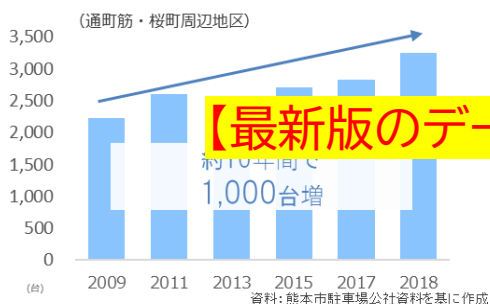


▲駐車場の稼働率の推移(令和7年度)

(3) 無秩序な駐車場整備等に起因する様々な課題

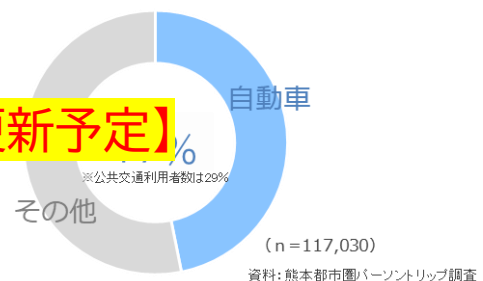
① 平面駐車場台数の推移…都市のスポンジ化

・約10年間の間に1,000台の駐車場が整備されており、増加傾向にあります。



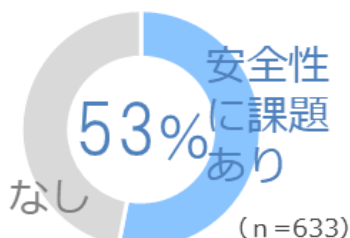
② 中心市街地への来街手段…交通渋滞

・約半数の方が、中心市街地まで自動車で流入しています。



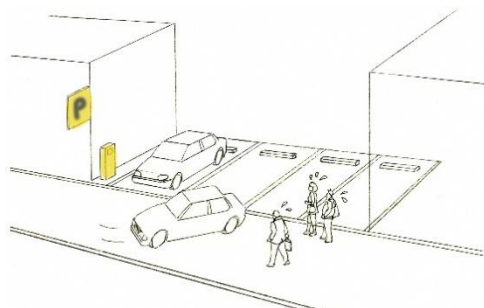
③ 駐車場の出入口構造別の分類…歩行環境の悪化

・自動車と歩行者の交錯が多く、安全性に課題のある駐車が散見されます。



安全性に課題のある駐車場(自動車と歩行者の交錯が多い)

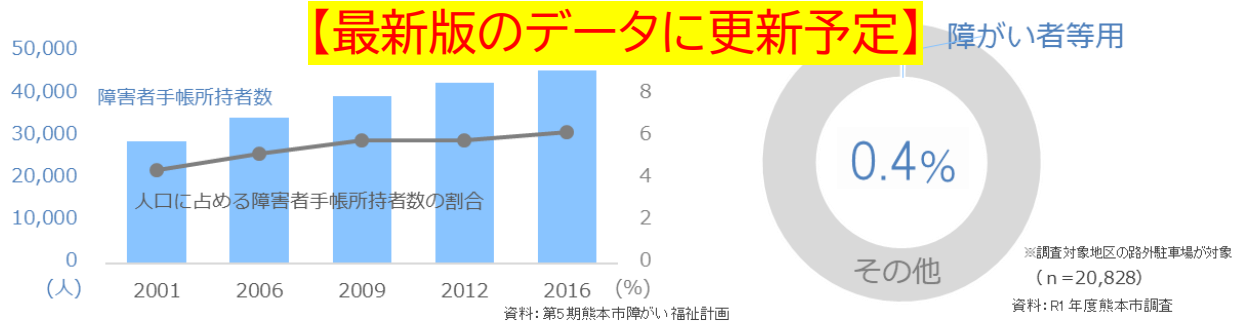
- ・車室から前面道路へ直接出入りできる構造
- ・出入口が複数力所ある構造
- ・場内に切り返しスペースがなく、道路で転回を要する構造



(4) 様々な方の移動手段やニーズに対応したまちづくりの必要性

① 障がい者等用駐車場の必要性

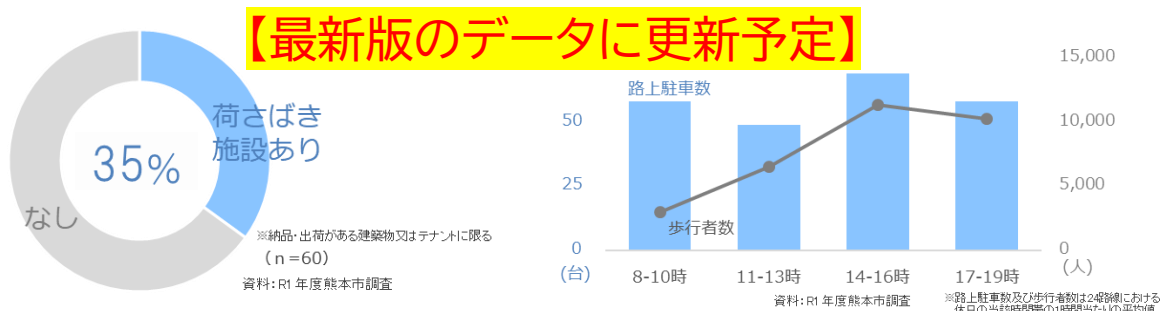
・障がい者等用駐車場の必要性は高まっていますが、まちなかの駐車場のうち 0.4%程度にとどまっており、整備が進んでいません。



② 荷さばき施設の必要性

大半のテナントビル等で荷さばき施設が無く、現状では、歩道等に入り入れ、路上駐車して納品等を行っており、歩行環境の悪化が生じています。

■荷さばき施設を設置している建物の割合 ■路上駐車数と歩行者の時間帯別推移



③ 観光バス乗降場の必要性

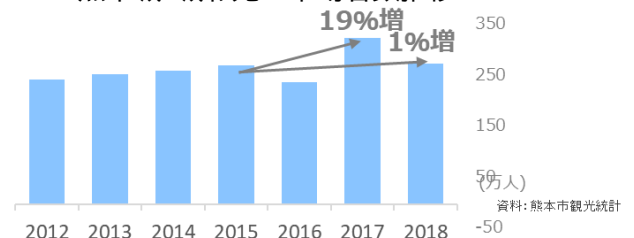
観光バスの乗降場は1箇所(8台分)のみですが、熊本城来場者は増加しており、クルーズ船等からの大型バスによる来熊外国人も増加傾向であることから、乗降場整備の必要性が高まっています。

【最新版のデータに更新予定】

■まちなかの観光バス駐車場と乗降場

場 所	管理	駐車場(台)	乗降場(台)
熊本城三の丸	熊本市	5	0
桜馬場	熊本市	42	0
熊本桜町バスターミナル	民間	0	8
花畑町	民間	7	0
合計		54	8

■熊本城・城彩苑の来場者数推移



第3章 駐車場整備に関する基本方針

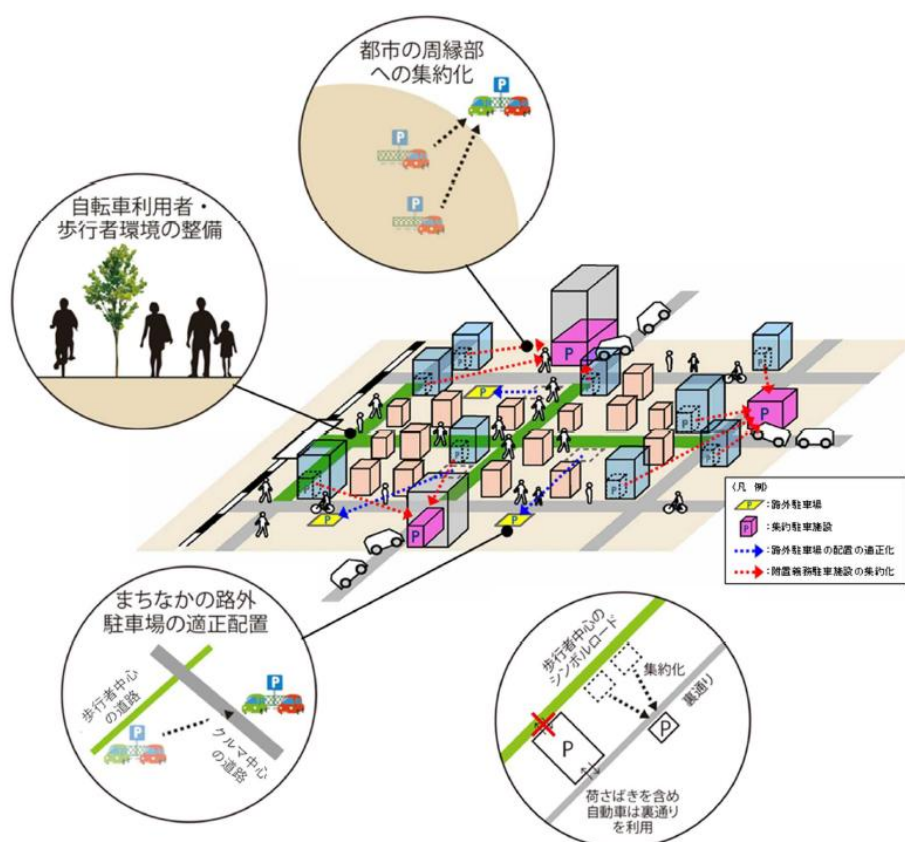
これまで、駐車場整備地区の指定や附置義務条例の制定等により、駐車場の量的な整備は一定の成果が得られましたが、今後は、本格的な超高齢社会の到来等により、自家用車が自由に使えない高齢者などが増えるとともに、人口減少とも相まって、自家用車の交通量や駐車需要は減少に転じると予想されます。

また、無秩序な駐車場の整備により、都市のスポンジ化等の様々な課題が生じていることに加え、今後は、様々な方の移動手段やニーズに対応したまちづくりに向けて、駐車場の新たな利活用が求められているところです。

このため、駐車場施策を見直し、これまでの駐車場を「つくる」時代から、これからは、駐車場に起因する様々な課題の解決や新たな利活用に向けて、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時代へと転換を図ることが必要です。

これまでは駐車場の量や配置を調整する「コントロール」の考え方でしたが、今後は単なる規制や誘導ではなく、駐車場を適切に管理しながらまちづくりを推進し、既存駐車場の有効活用や利用促進、官民連携による継続的な改善も重要となることから、「マネジメント」の考え方を取り入れます。

この考え方に基づき、駐車場整備に関する3つの基本方針を定めます。



▲駐車場配置の適正化のイメージ

(出典:まちづくりと連携した駐車場施策 ガイドライン(第2版))

【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】

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

駐車場整備地区と附置義務条例の見直し

駐車場整備の基本方針

基本方針①「土地利用」の視点

～駐車場からの土地利用転換及び駐車場の効率的な配置を促進し、
地域経済の活性化等に活かす～

土地の高度利用が望ましい中心市街地において、平面コインパーキング等の駐車場が無秩序に整備されたことで、土地の低利用が進行し、地域経済の衰退や歩行環境の悪化が生じています。

このため、駐車場からの土地利用転換及び駐車場の効率的で安全な配置を促進し、地域経済を活性化するとともに、安全で快適な歩行環境の実現を図ります。

基本方針②「交通円滑化」の視点

～駐車場利用（自動車利用）の適正化を図り、交通円滑化に活かす～

特定の駐車場やまちなかへの駐車需要の集中により交通渋滞等が発生し、公共交通の運行、歩行環境に悪影響をもたらしています。

このため、駐車場利用（自動車利用）及び位置の適正化を図り、交通の円滑化を図ります。

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～

多くの人が集中する中心市街地においては、高齢者や障がい者の方、物流を担う運送事業者、観光客等、様々な方の移動手段やニーズに対応した環境整備が求められています。

このため、駐車場として今までにない使い方を進め、誰もが安心して訪れられる環境を形成します。

第4章 駐車場整備に関する目標量

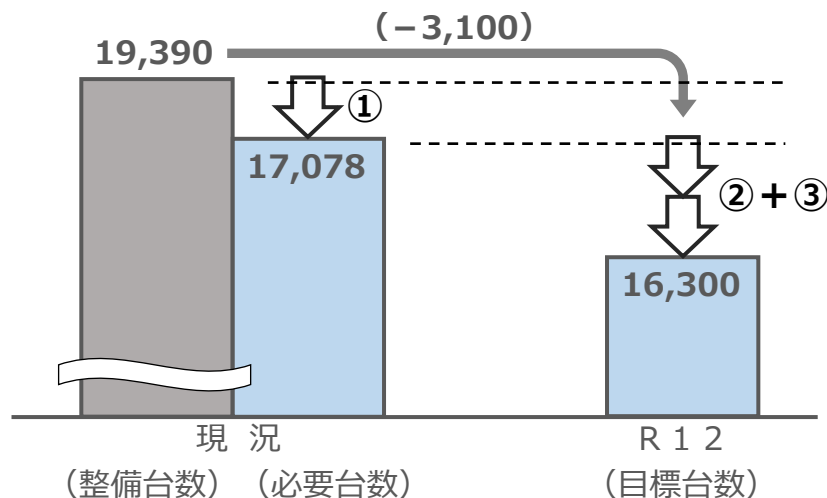
駐車場整備地区内の路外駐車場については、公共交通利用促進施策を推進するとともに、駐車場施策の推進による公共交通への利用転換を図ることで、量の適正化を図ります。

現在(R3)の整備台数 19,390 台から、10 年後(R12)の 16,300 台に近づけることを目標とします。

	現況(R3)		将来(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
熊本駅周辺地区	2,914※	2,908	2,800

※熊本駅周辺地区は熊本駅ビルに整備予定の駐車場 1,600 台を含めている

目標台数の考え方



なお、-3,100 台の内訳は以下のとおりです。

①	現在の駐車需要(駐車場の稼働率)に対応する、必要な台数の算出	19,390 台に稼働率を勘案し、必要台数は 17,078 台(参考1)
②	駐車場施策等による、公共交通転換(自動車交通の減少)	駐車需要(必要台数)を 10 年間で 5%減少(参考2)し、目標台数は 16,300 台
③	人口減少等による、自動車交通の自然減少	

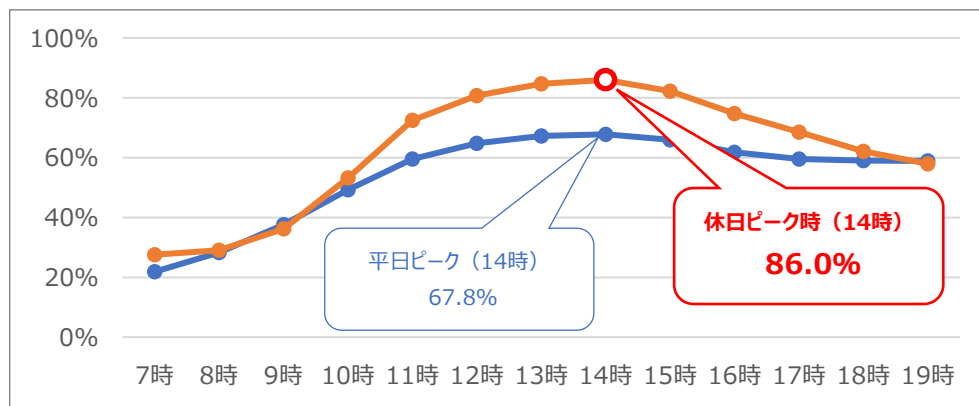
注)本計画の中間見直しでは当初計画との整合性を保つため、事業者用駐車場は路外駐車場に含めて分類しています。今後、本分類の見直しを含めて目標値の検討をしてまいります。

(参考1)現況の整備台数と必要台数について

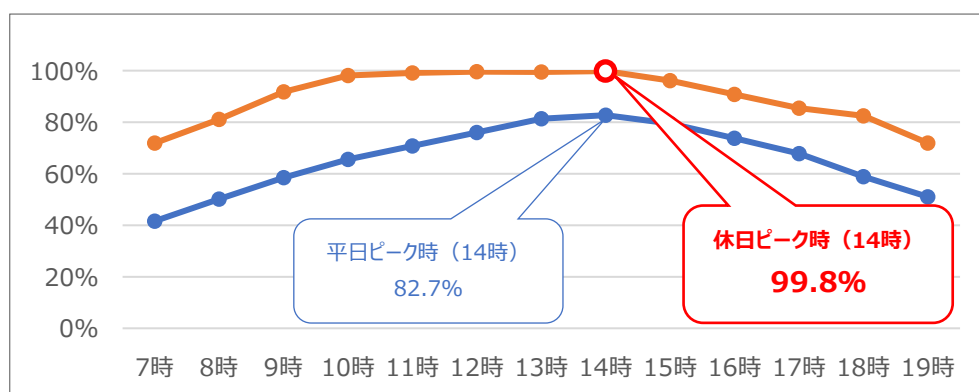
- ・ 駐車場の実態調査により、駐車場整備地区内に 19,390 台の路外駐車場が存在することがわかりました。
- ・ これに、休日ピーク時の稼働率を勘案し、現在の駐車需要に対応するために必要な駐車場台数を 17,078 台としました。

	現況整備台数 (A)	ピーク時稼働率 (B)	必要台数 (A×B)
駐車場整備地区	19,390 台	—	17,078 台
通町筋・桜町周辺地区	16,476 台	86.0%	14,169 台
熊本駅周辺地区	2,914 台	99.8%	2,908 台

通町筋・桜町地区の駐車場稼働率



熊本駅周辺地区の駐車場稼働率



(参考2)駐車場施策等による駐車需要の減少(10年間で5%減少)

[自動車交通の自然減少]

- ・ H24 熊本都市圏パーソントリップ調査の自動車交通量推計から、人口減少等により自動車交通が 10 年間で約 2.7%減少(−987 台)^{※①}すると推計されています。

[駐車場施策等による公共交通転換(自動車交通の減少)]

- ・ また、本計画の駐車場施策や熊本都市圏都市交通マスタープラン等の公共交通利用促進施策により、熊本都市圏の公共交通利用者数を 10 年間で約 3.1%増加^{※②}し、一方で自動車交通が 2.0%減少する^{※③}と見込まれます。

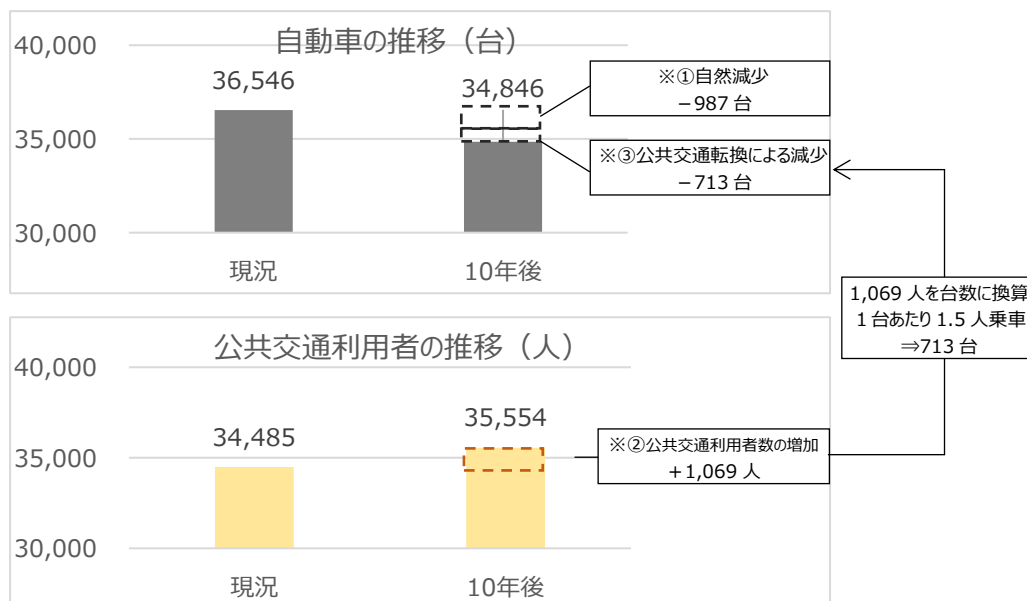
- ・ この見込みを中心市街地に置き換えて、自動車交通が現況 36,546 台から 10 年後は 34,846 台となり、駐車需要を約5%減少させることを目標としました。

中心市街地への来街手段の推計

	現況(A)	⇒	10年後(B)
自動車	36,546 台	自動車交通量の自然減少 ^{※①} −987 台 (A:36,546×2.7%)	34,846 台 (約 5%の減少)
		公共交通転換による減少 ^{※③} −713 台 (1,069÷1.5) (A:36,546×2.0%)	
公共交通	34,485 人	公共交通利用者数の増加 ^{※②} +1,069 人 (A:34,485×3.1%)	35,554 人

※中心市街地現況(A)は H24 熊本都市圏パーソントリップ調査より算出

※自動車1台あたりに 1.5 人が乗車すると設定し、1,069 人分の 713 台が減少すると推計した



第5章 駐車場整備の具体的取組

第5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

これまでは、多くの駐車需要が見込まれる地区において、駐車場の量的な整備を進めるために、駐車場整備地区を設定し、附置義務条例により建築物の新築等に対して駐車施設の整備を義務付けていました。その結果、現在は、駐車需要に対する駐車場が確保されており、これまでの「つくる」ことを目的に整備された駐車場整備地区と附置義務条例の役割に変化が生じています。

また、今後も、多くの駐車需要が見込まれる地区においては、駐車場が供給されることが考えられ、これまでのように駐車場が無秩序に整備されれば、都市のスポンジ化、交通渋滞、歩行環境の悪化などの進行が懸念されます。

このため、今後は、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、駐車場の総量と配置等を適正化する「**マネジメント&コントロール**」する役割へと見直す必要があります。

(2) 附置義務条例の見直し

駐車場の適正配置に向けて、附置義務条例を以下の観点から見直しました（令和4年3月）。

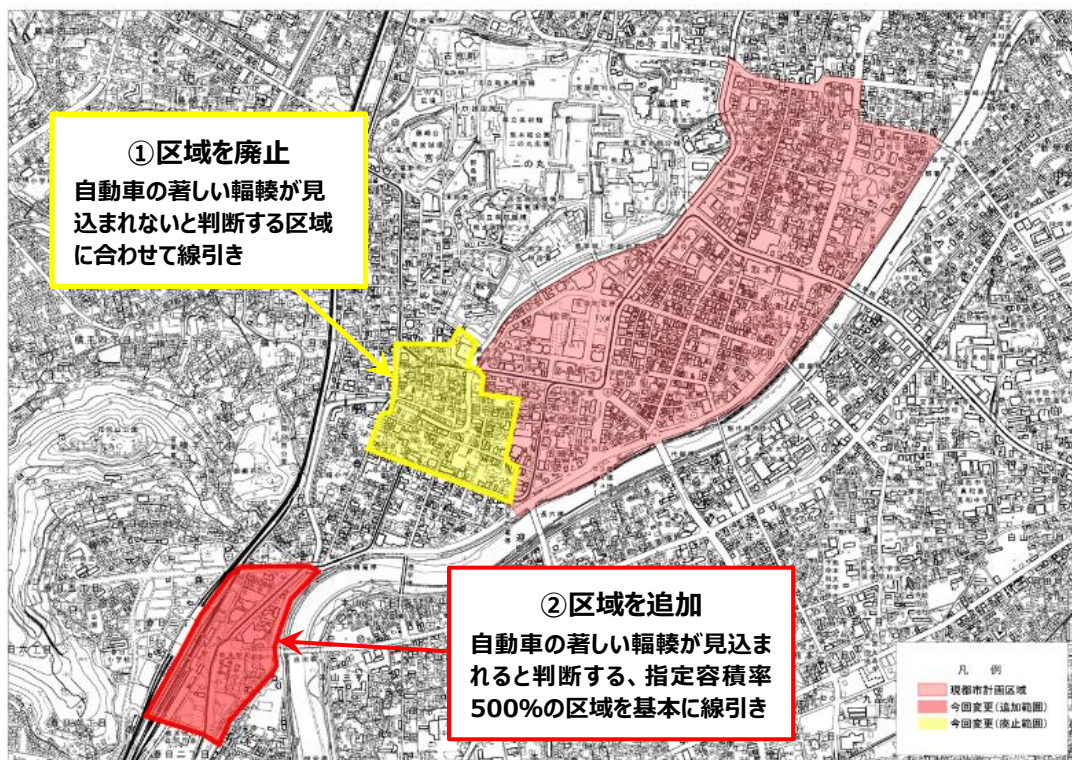
現 行	見直しの考え方
新築する建物等の延床面積に応じて、原単位毎に附置義務駐車場を整備する。 例)延床面積 2,000 m ² 以上の建物は、 <u>300 m²毎に 1 台</u> の駐車場を整備する。	原単位を見直し、附置義務駐車場台数を適正化する。 例)延床面積 2,000 m ² 以上の建物は、 <u>400 m²毎に 1 台</u> の駐車場を整備する。
	公共交通の利用促進等を行う場合は、附置義務駐車場の台数を緩和する。
附置義務駐車場は、原則、 <u>新築する建物等の敷地内</u> に整備する。	附置義務駐車場を <u>外縁部等の集約駐車施設</u> に確保する。
—	新築する建物等の床面積に応じて、 <u>荷さばき駐車場及び障がい者等用駐車場の整備を義務付ける</u> 。

(3) 駐車場整備地区の見直し

『都市機能が集積している又は集積が見込まれ、自動車交通の著しい輻輳が見込まれる区域(今後も一定の駐車場の供給が見込まれる区域)』に駐車場整備地区を定め、駐車場を適正に配置します。

一方で、上記の基準に合致しない区域は、駐車場整備地区を廃止します。

- ① 現駐車場整備地区のうち新町・古町地区の一部については、自動車交通の著しい輻輳が見込まれないと判断し、区域を廃止する(令和3年4月告示)。
- ② 熊本駅周辺地区については、熊本駅ビルを中心に活発な投資が図られており、今後、都市機能の集積による自動車交通の著しい輻輳が見込まれると判断し、区域を追加する(令和4年3月告示)。



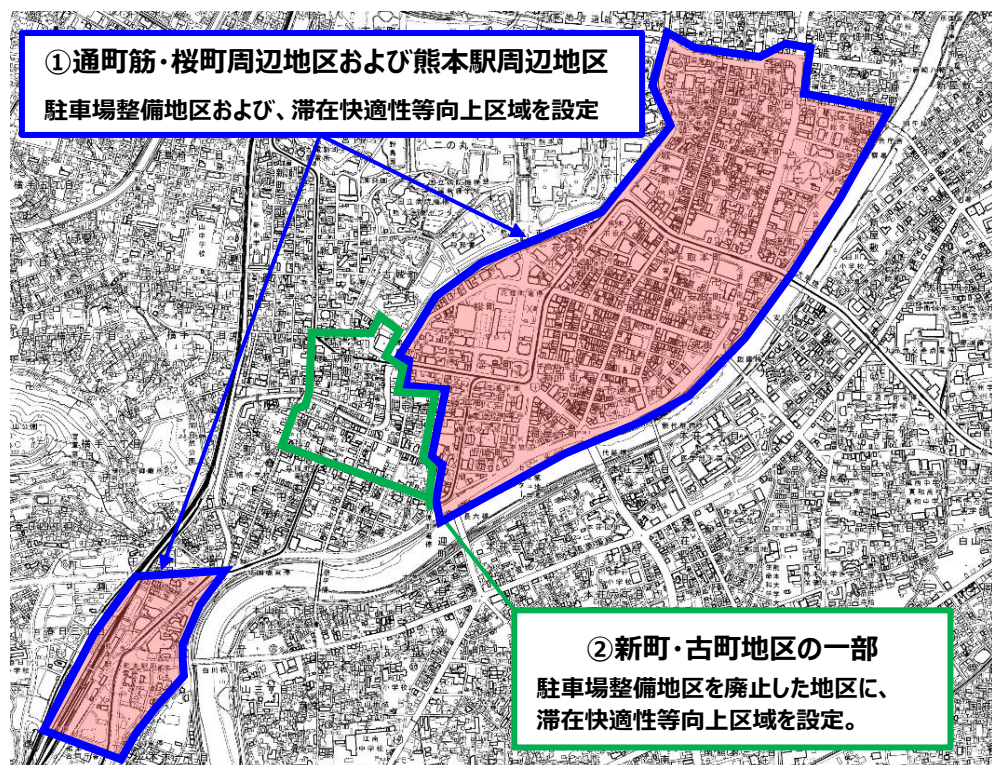
▲駐車場整備地区の見直しを実施したエリア

(4)滞在快適性等向上区域の設定について

附置義務駐車場の集約駐車施設への隔地や、歩行者の安全性に配慮した駐車場の整備を促進するためには、滞在快適性等向上区域の設定が必要です。

区域は、歩行者が安全で快適に通行し滞在できる空間の整備の促進を図るため、駐車場の適正配置および歩行環境整備を重点的に実施する区域に設定します。

- ① 通町筋・桜町周辺地区および熊本駅周辺地区については、自動車交通の著しい輻輳が見込まれ、今後も一定の駐車場の供給が見込まれることから附置義務駐車場の集約駐車施設への隔地および、駐車場の出入口等のコントロールが必要であるため、滞在快適性等向上区域を設定する。
- ② 新町・古町地区の一部については、自動車交通の著しい輻輳が見込まれず、今後、一定の駐車場の供給が見込まれないものの、駐車場の出入口等のコントロールが必要であるため、滞在快適性等向上区域を設定する。



▲滞在快適性等向上区域の対象エリア

※滞在快適性等向上区域：

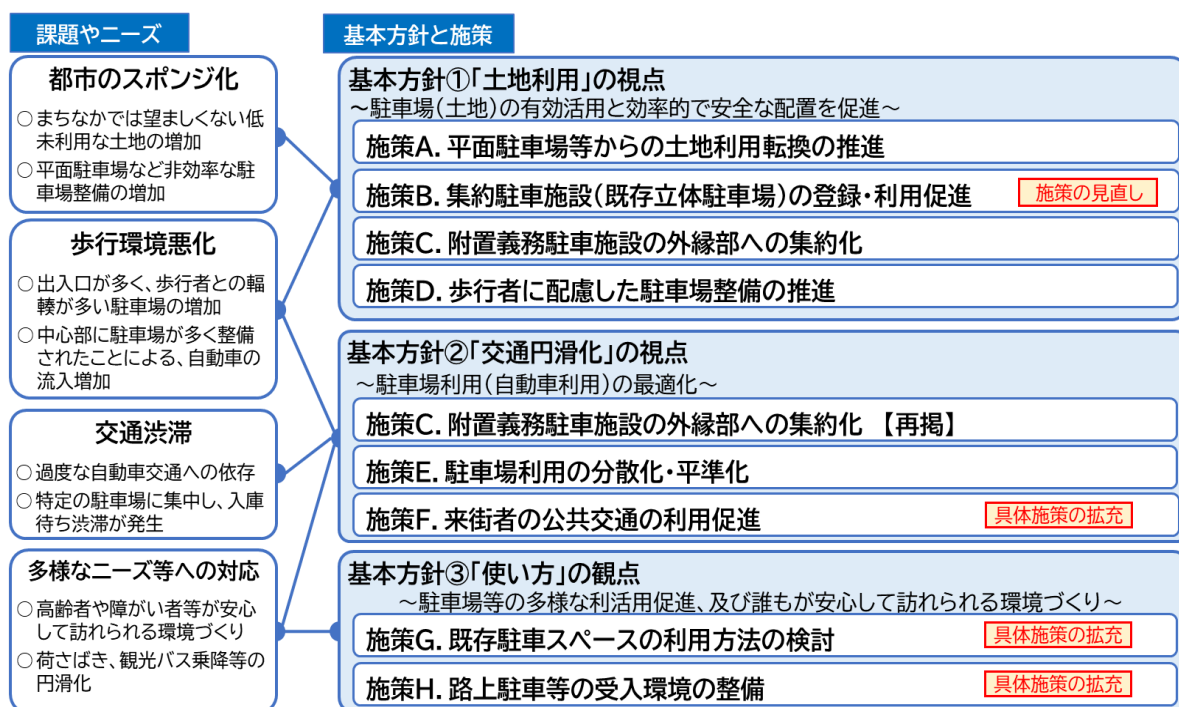
都市再生特別措置法第 46 条に規定する、滞行者等の滞在及び交流の促進を図るため、円滑かつ快適な歩行の確保に資する歩道の拡幅その他の道路整備等、その他の滞在の快適性及び魅力の向上のために必要な公共公益施設の整備又は管理を行う必要があると認められる区域。

第5章－2 基本方針に基づく具体的な取組

「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、駐車場の総量と配置等を適正化(マネジメント&コントロール)し、これからのまちづくりに活かします。

具体的には、これまでの無秩序な駐車場整備等に起因する、都市のスポンジ化、交通渋滞、歩行環境の悪化などの様々な課題の解決や、物流円滑化や観光客の増加等への対応、高齢者や障がい者などのニーズに対応する駐車場の新たな利活用に向けて、3つの基本方針に基づく8つの施策を推進します。

まずは、インセンティブの付与や届出・勧告等による「誘導」手法を中心に組み込みます。施策の効果が発揮されず、課題の解決が図られない場合には、「規制」手法についても検討を行います。



▲課題等に対応した基本方針及び施策

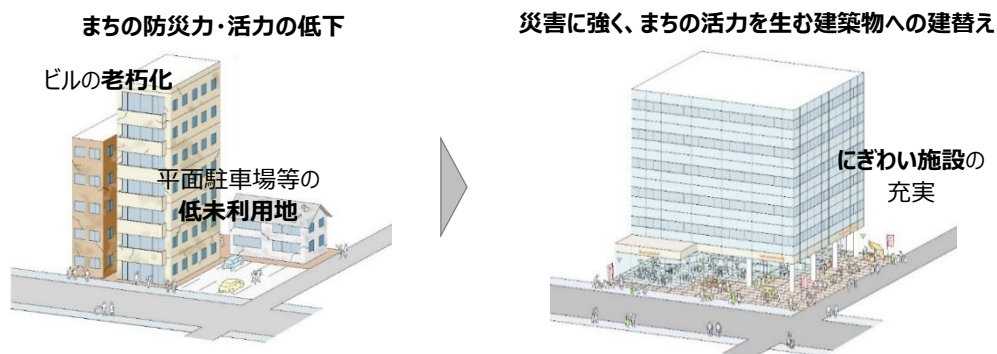
基本方針①「土地利用」の視点

施策A. 平面駐車場からの土地利用転換の推進

1 低未利用地等からの土地利用転換に対する財政支援

低未利用地等に一定規模以上のにぎわい施設を建築する場合に財政支援を行う。

【まちなか再生プロジェクトと連携】



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

附置義務条例における対象建築物の原単位等を見直すことで、駐車場を整備すべきところを別の用途への転換を促進する。また、この措置は、過去に建築された建築物であっても遡及して適用できるように検討する。

【附置義務条例の改正】

算定対象面積 3,000 m²の事務所ビルの場合 ※この画像は生成 AI により作成したものです



施策B. 集約駐車施設(既存立体駐車場)の登録・利用促進

1 集約駐車施設の認定申請や利用の促進

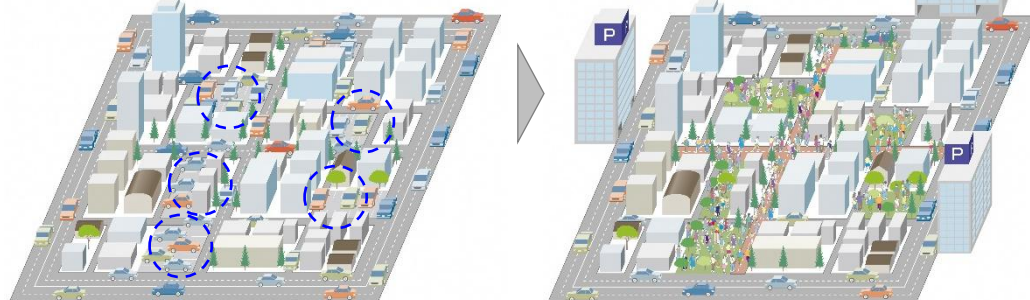
既存立体駐車場の事業者に対し、集約駐車施設の認定申請を促し、隔地駐車場の受入先を確保する。また、附置義務を事業者へ利用促進に向けた情報提供を行う。

まちなかに点在する
附置義務駐車場や平面駐車場

自動車交通のまちなかへの流入

附置義務駐車場等の集約による、土地の有効活用。

自動車交通を外縁部へ誘導し、
人中心の空間を形成



施策C. 附置義務駐車施設の外縁部への集約化

1 滞在快適性等向上区域の附置義務駐車施設を集約化

- ・歩行者交通量が多く、歩行者が安全で快適に通行し滞在できる空間の整備を推進する区域として、都市再生整備計画に「滞在快適性等向上区域」を定める。
- ・建物ごとに整備される附置義務駐車施設を集約するための、「集約駐車施設」の位置及び規模を定める。
- ・区域内の附置義務駐車施設については、敷地内に整備するのではなく、集約駐車施設内に確保することを義務付けることができる。

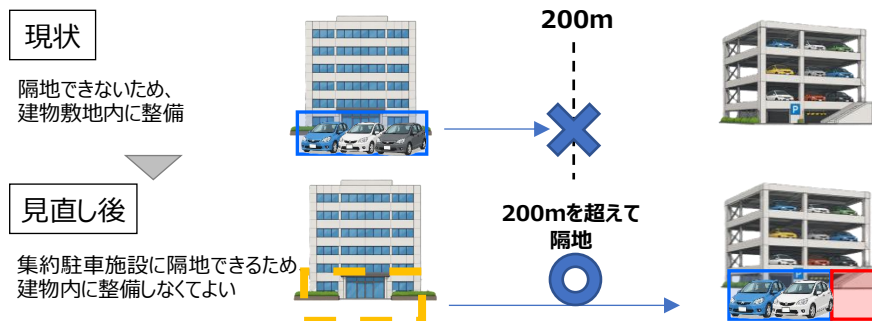
【都市再生整備計画の作成・附置義務条例の改正】

2 附置義務駐車施設の隔地距離の緩和

集約駐車施設へ積極的に集約されるよう、現行の隔地距離「概ね 200m 以内」の緩和を図る。加えて、当該施設から集約駐車施設までのシャトルバス運行など、当該建築物の利用者の交通手段を確保する取組を行う場合は、基準によらず弾力的に隔地距離を運用できる仕組みも検討する。

【附置義務条例の改正】

※この画像は生成 AI により作成したものです



3 駐車場の集約化による容積率の割増

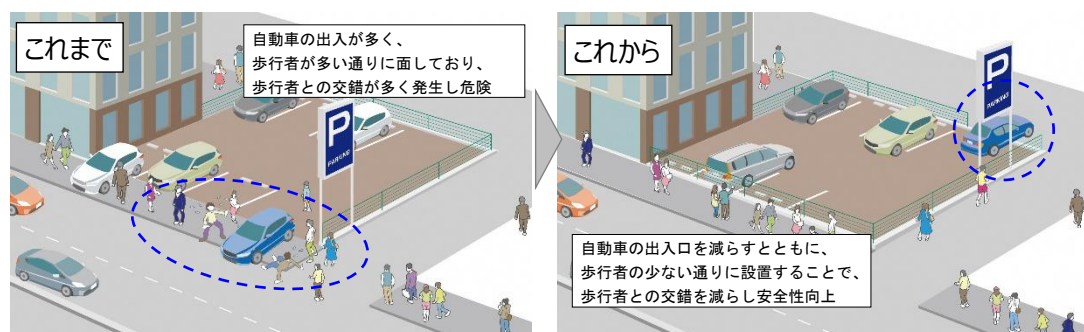
容積割増し制度において、地区内の駐車場を集約して整備する場合に、容積率を割り増すこととしている。

【まちなか再生プロジェクトと連携】

施策D. 歩行者に配慮した駐車場整備の推進

1 滞在快適性等向上区域の駐車場構造の整序化

- ・歩行者交通量が多く、歩行者が安全で快適に通行し滞在できる空間の整備を推進する区域として、都市再生整備計画に、「滞在快適性等向上区域」を定める。
- ・区域内の歩行者の安全性を確保するために、駐車場の出入口の位置等について基準（路外駐車場配置等基準）を定める。
- ・一定規模以上の路外駐車場の設置については届出を義務付けるとともに、基準に適合しない場合は勧告等を行うことを検討する。【都市再生整備計画の作成・条例の策定】



基本方針②「交通円滑化」の視点

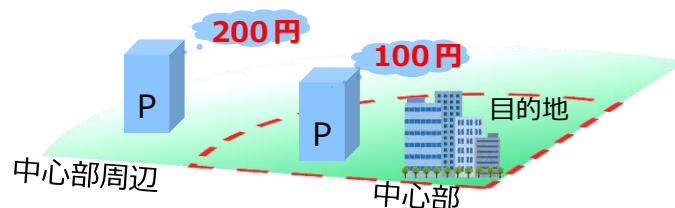
施策E. 駐車場利用の分散化・平準化

1 共通駐車券の導入

駐車需要が特定の駐車場に集中しないように、広くまちなかの駐車場において、買い物金額に応じた駐車料金の割引が受けられる「共通駐車券」を導入する。一方で、公共交通の利用促進並びに中心市街地の活性化を図るため、買い物金額に応じて公共交通の運賃の割引が受けられる仕組みも検討する。

2 回遊性を高めるための共通駐車券の検討

例えば、中心部から遠い駐車場ほど高いサービスが受けられるような仕組み等について研究する。



3 満車/空車情報の一元化に向けた検討

駐車場の満車/空車情報をリアルタイムに把握・提供する基盤を構築するための研究を行う。将来的に、カーシェアリングとの連携や各種交通手段の検索等を一括して行うMaaSへの組み込みも想定。

施策F. 来街者の公共交通の利用促進

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】

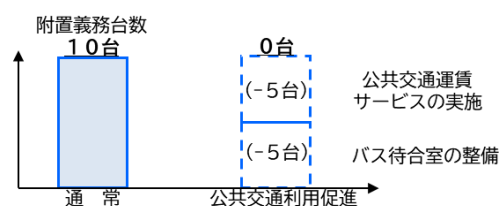
移動しやすく歩いて楽しめるまちづくりに資する取組(公共交通利用促進、駐車場の集約化等)を行う者は、附置義務駐車施設の必要台数を低減する。また、この低減措置は、過去に建築された建築物であっても、遡及して適用できるように検討する。

バス待合室のイメージ

建物の一部を買い物客等のバス待合所として整備



附置義務台数低減のイメージ



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】

P

施策C【再掲】. 附置義務駐車施設の外縁部への集約化

基本方針③「使い方」の視点

G. 既存駐車スペースの利用方法の検討

1 荷さばき駐車場、障がい者等用駐車場の整備促進

附置義務条例に荷さばき駐車場及び障がい者等用駐車場の整備を義務付け、敷地内のみならず近傍への設置も可とする。

【附置義務条例の改正】



2 小規模駐車場の整序化と併せた荷捌き駐車場の確保促進

一定規模以上の路外駐車場について、設置等の届出に際して、荷さばき駐車場や障がい者等用駐車場、自動二輪車駐車場等の確保を働きかける。

【都市再生整備計画の策定・条例の策定】

3 共同荷さばき駐車場等の整備に伴う容積率の割増

容積割増し制度において、地区内の建物が共同で使用できる荷さばき駐車場等を整備する場合に、容積率を割り増すこととしている。【まちなか再生プロジェクトと連携】

4 駐車場のオープンスペースとしての利活用の推進

駐車場を自由度が高いオープンスペースとして捉え直し、様々な使い方を促進する。例えば、マルシェやイベント広場として活用する。

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。

※この画像は生成 AI により作成したものです



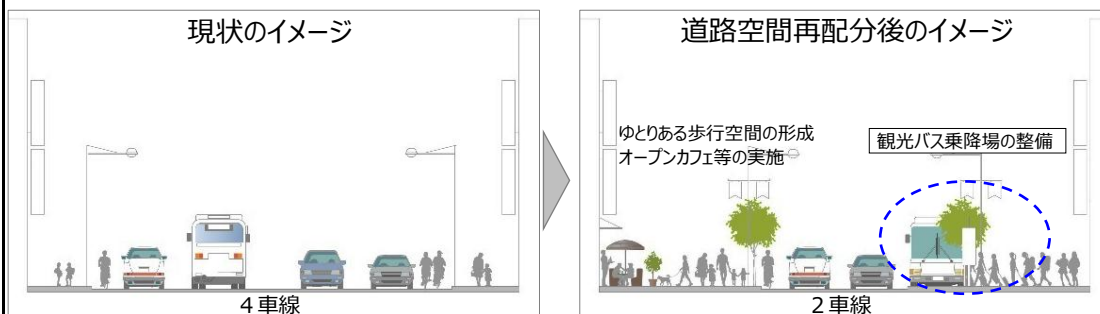
H. 路上駐車等の受入環境の整備

1 荷さばき等のルール化(場所・時間限定等)の推進

エリアごとに荷主・トラック運送事業者間の意向も踏まえた、集配方法や集配時間等の調整が必要。

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)

まちなかの空間を歩行者へ開放する(道路空間の再配分等)にあたり、観光バスの一時乗降場についても一体的に検討する。



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。

※この画像は生成 AI により作成したものです



(2)実施スケジュール

本計画の計画期間は、10 年間(令和3年度～令和12年度)とし、5年毎に事業進捗等について評価を実施することとします。

取組実績は以下のとおりです。

			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					●	
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を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						●

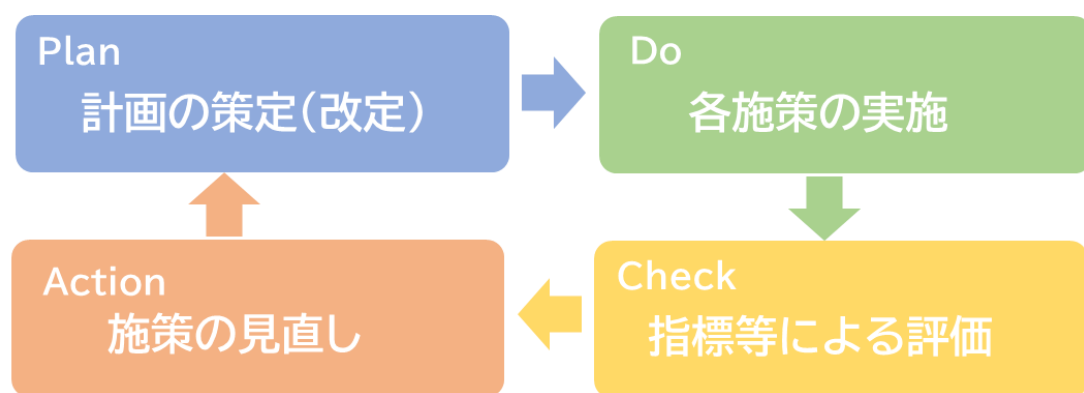
第6章 計画の推進について

第6章－1 計画を推進するための体制

駐車場施策の推進に向けては、民間事業者や公共交通事業者、経済や観光、福祉といった、様々な関係者や分野の連携と協力が必要です。

このため、学識者と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（以下、「委員会」。）や庁内の関係部署で構成するワーキンググループ（以下、「庁内WG」）を設置し、これまで計画や基本方針について検討を進めてきました。

今後も、委員会や庁内WGにおいて、本計画に基づく具体的な施策の検討や事業の進捗、効果の検証等を行い、本計画を推進します。



▲計画推進に向けた PDCA サイクルのイメージ

分野等		組織・団体名等
学識経験者 (2名)	交 通	熊本大学
	経 済	熊本学園大学
民間団体 関係者 (10名)	交 通	熊本駐車場協会
	経 済	熊本商工会議所 熊本経済同友会
	福 祉	全国脊髄損傷者連合会熊本支部
	観 光	熊本国際観光コンベンション協会
	地 域	熊本市中心商店街等連合協議会 城東校区自治協議会
	不動産	熊本県宅地建物取引業協会
	運 送	熊本県トラック協会
	公共交通	熊本県バス協会
公募委員(1名)		公募委員
関係行政機関(1名)		熊本県警察本部

▲熊本市駐車場適正配置検討委員会(R8.3月時点)

第6章－2 市民・事業者・行政の役割

「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」の実現や駐車場施策を推進するためには、市民や事業者と行政が、それぞれの役割を明確にして、協力して取り組むことが必要です。

(1)市民の役割

- 日常生活において、過度に自家用車に依存せず、公共交通を積極的に利用するよう努めることが重要です。
- 中心部の駐車場の入庫待ち渋滞が交通混雑に大きく影響していることを認識し、まちなかの交通円滑化に向けて、外縁部の駐車場に駐車することなどを心がけることが重要です。

(2)事業者等の役割

- 駐車場事業者および土地所有者は、地域経済活性化を念頭に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とともに、まちづくりに寄与する駐車場の新たな利活用を推進するよう努めることが重要です。
- 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とともに、障がい者等用駐車場や荷さばき施設の整備に努め、誰もが安心して訪れられる環境整備を推進するよう努めることが重要です。

(3)行政の役割

- 「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、総合的な施策を立案し実施します。
- 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を行います。



▲市民・事業者・行政が一体的に交通施策に取り組んだ場合の都市交通の将来イメージ
(出典:熊本都市圏都市交通マスタープラン)

第6章－3 効果を検証するための指標

「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、駐車場の適正化および、歩行空間の充実や公共交通の利用促進等、様々な施策を総合的・一体的に推進します。これらの一体的な取組の効果を検証するため、以下のとおり指標を設定します。

また、各施策の具体化に合わせて、進捗管理を行う検証値を設定します。

なお、5年毎に実施する事業進捗の評価等にあわせて、第4章 駐車場整備の具体的な取組について必要な見直しを行うこととします。

指 標

本計画の目的・効果	指標	現在 (R4.3)	中間 R7	目標 R12	定義
○地域経済の活性化	中心市街地のにぎわいがあると感じる市民の割合	39.9%	41.9%	44.0%	「熊本市第七次総合計画」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
○交通円滑化、歩行環境の改善	都市基盤が充実して安全・快適とを感じる市民の割合	50.9%	55.6%	60.4%	
○誰もが安心して訪れられる環境の形成	本市に住み続けたいと感じる市民の割合	76.9%	78.9%	81.0%	
	中心市街地における歩行量	673,986人	713,414人	752,842人	商店街交通量調査における中心商店街および熊本駅前の36地点の合計交通量

(参考)検証値

	施 策	進 捗	種 別	目標値等	現在	中間(R7)	目標(R12)
基本方針①	A. 平面駐車場等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）	実施済	目標値	平面駐車場等の減少数	0	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	短期	見込み値	敷地内に整備する附置義務駐車場台数の減少数	0	-92台	-223台
	B. 集約駐車施設（附置義務駐車場の集約化等）を図る	実施済	目標値	集約駐車施設の整備箇所数（予定）		※	
	集約駐車施設の整備促進	短期	目標値	集約駐車施設の整備箇所数（予定）		※	
	C. 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						
	附置義務駐車施設の集約	検討（短期）	見込み値	敷地内に整備する附置義務駐車場台数の減少数	0	-92台	-223台
	附置義務駐車施設の隔地距離の緩和	検討（短期）	見込み値	敷地内に整備する附置義務駐車場台数の減少数	0	-92台	-223台
	駐車場の集約化を促進（容積割り増し）	実施済	設定不可能	—	—	—	—
	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						
基本方針②	小規模駐車場の構造を標準化する	検討（短期）	見込み値	安全性等に配慮した駐車場の箇所	0	40箇所	170箇所
	E. 駐車場利用を分散化させる（平準化する）						
	共通駐車券の導入	検討（短期）	目標値	入庫待ち渋滞長の減少長（予定）		※	
	更に回遊性を高めるための共通駐車券の研究	研究	目標値	入庫待ち渋滞長の減少長（予定）		※	
	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	研究	目標値	入庫待ち渋滞長の減少長（予定）		※	
	F. 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	検討（短期）	見込み値	公共交通利用促進策の実施事業者数	0	5事業者	11事業者
	C. 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【再掲】						
	附置義務駐車施設の集約	検討（短期）	見込み値	敷地内に整備する附置義務駐車場台数の減少数	0	-92台	-223台
	隔地距離の緩和	検討（短期）	見込み値	敷地内に整備する附置義務駐車場台数の減少数	0	-92台	-223台
基本方針③	駐車場の集約化を促進（容積割り増し）	実施済	設定不可能	—	—	—	—
	G. 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	検討（短期）	見込み値	障がい者等用駐車場整備箇所数 荷さばき駐車場整備箇所数	0台 0台	9台 11台	23台 26台
	小規模駐車場の構造を標準化する（共同荷捌き等の確保を働きか	検討（短期）	設定不可能	—	—	—	—
	共同荷捌き駐車場の整備促進（容積割り増し）	実施済	設定不可能	—	—	—	—
	駐車場の多様な使い方を促進する	検討（中期）	設定不可能	—	—	—	—
	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						
	荷捌き等のルール化の推進	検討（中期）	設定不可能	—	—	—	—
	銀座通り等における観光バス乗降場の整備	検討（中期）	目標値	観光バス乗降場の整備箇所数（予定）		※	
	【再掲】駐車場整備地区内の駐車場の目標量	—	目標値	路外駐車場の台数	19,390	17,845	16,300

目 標 値:目標値の設定が可能なもの

見 込 み 値:民間事業者の建替え推移等から推定し、見込み値を設定可能なもの

設定不可能:目標値、見込み値共に設定が困難なもの

※施策の具体化に合わせて数値を設定する

(参考)用語解説

用語	解説
多核連携都市	中心市街地と地域拠点を利用性の高い公共交通で結ぶとともに、中心市街地や地域拠点及び利用性の高い公共交通沿線に一定の人口密度が維持された、持続可能で誰もが移動しやすい暮らしやすい都市のこと。
都市のスポンジ化	都市の内部において、空き地、空き家等の低未利用の空間が、小さな敷地単位でランダムに相当程度の分量で発生する現象のこと。
路外駐車場	道路の路面外に設置され、一般公共の用に供される自動車の駐車場のこと。 例)コインパーキングやコンビニエンスストアの駐車場
モータリゼーション	道路施設の充実や自家用車の普及により移動手段として自家用車の利用が日常化されること。
附置義務条例	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の略称。「駐車場整備地区」内において、一定の建築物の新築等をする場合に駐車施設の整備を義務付ける条例。
駐車場整備地区	都心部の商業地域内の自動車交通が著しく輻輳する地区で、道路の効用を保持し円滑な道路交通を確保する必要があると認められる地区。なお、「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」により、駐車場整備地区内において一定の建築物の新築等をする場合には駐車施設の整備を義務付けている。
インセンティブ	目標を達成するために企業や人等に対して行動を促すための動機付け(支援)を行うこと。
低未利用地	適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間に渡り利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度が低い「低利用地」の総称。
滞在快適性等向上区域	都市再生特別措置法第46条に規定する、滞在者等の滞在及び交流の促進を図るため、円滑かつ快適な歩行の確保に資する歩道の拡幅その他の道路整備等、その他の滞在の快適性及び魅力の向上のために必要な公共公益施設の整備又は管理を行う必要があると認められる区域のこと。
集約駐車施設	都市再生特別措置法第46条に規定する、滞在快適性等向上区域における駐車施設の機能を集約するために整備する駐車施設のこと。主に、まちなかの外縁部に設置される立体駐車場のことを指す。

用語	解説
都市再生整備計画	都市再生特別措置法第 46 条に規定する、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する計画。当該計画に「滞在快適性等向上区域」や「集約駐車施設」を記載するとともに附置義務条例を見直すことにより、附置義務駐車場の集約(施策C)が可能となる。
MaaS(マース)	Mobility as a Service の略称。ICT を活用してマイカー以外のすべての交通手段による移動を 1 つのサービスとしてとらえ、継ぎ目なく繋ぐ、新たな「移動」の概念のこと。例えば、スマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行うことなどがある。
容積割り増し制度	都市計画法の地区計画等において、公共貢献の取組に応じて指定容積率を割り増す制度。本市においては、「まちなか再生プロジェクト」により制度の運用を行っている。
超高齢社会	総人口に対して 65 歳以上の高齢者人口が占める割合が 21%を超えた社会。本市は、平成 22 年に高齢化率が 21%に達し、既に超高齢化社会に突入している。