

駐車場利用者種別毎の駐車台数検討の考え方

種 別	駐車台数検討の方針
来庁者	・ 庁舎利用実態調査（アンケート調査等）により、来庁者の目的、交通手段、時間帯、駐車場利用状況について分析し、必要台数算出の指標とする。 ・ 年間の市役所駐車場利用状況を整理し、以下のように算定。 ① 庁舎利用実態調査日の利用台数 A を把握 ② 駐車場整備台数は、年間の最大利用日ではなく、<u>計画基準日（平均＋標準偏差日）を基準</u>とし、同日の利用台数 B を把握 ③ 庁舎利用実態調査日の来庁者数に B／A を乗じ、同調査で把握した自動車利用率、同行者数、来庁時間、平均滞在時間から駐車場台数を算定
公用車	・ 現在の公用車台数の把握とともに、利用状況（頻度、走行距離、緊急性等）を勘案し、庁内シェア化を検討しながら<u>台数削減を目指す。</u>
荷さばき	・ 荷さばき場調査結果をもとに新庁舎に必要な荷捌きスペースを検討する。

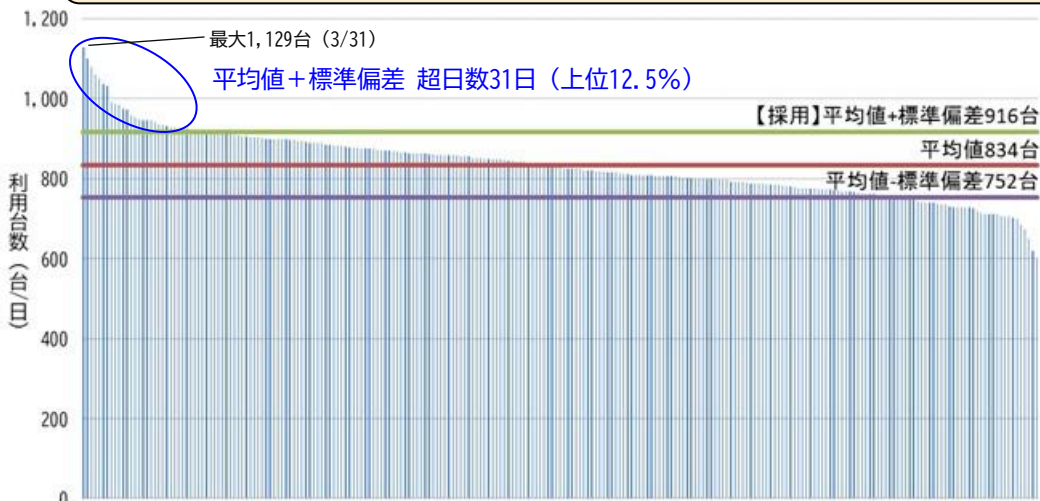
公用車シェアリングの状況

所有形態	管財課 (シェア)	各課所有 (非シェア)
公用車	60台	79台
リース・協賛車	—	17台
小計	60台	96台
合計	156台	

公用車所有台数（中央区役所・本庁舎）R7.7時点

来庁者の駐車場台数検討について

年間最大の日来庁者数にあわせた駐車場整備は過剰投資
→ 中心市街地の交通政策や社会動向を踏まえ、大規模開発地区関連交通計画マニュアル【国土交通省】を参考とし、平均＋標準偏差日を基準とする。

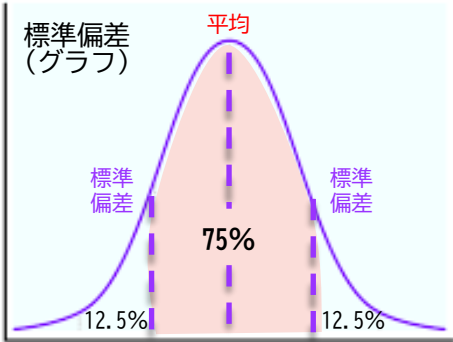


【参考】2024年度の市役所駐車場の1日当り入庫台数（平日）

【参考】標準偏差とは

標準偏差は、平均からのばらつきを標準的に示すものであり、上記の日別市役所駐車場の利用実績から年間通して平均±標準偏差内に年間75%の日数が該当する。

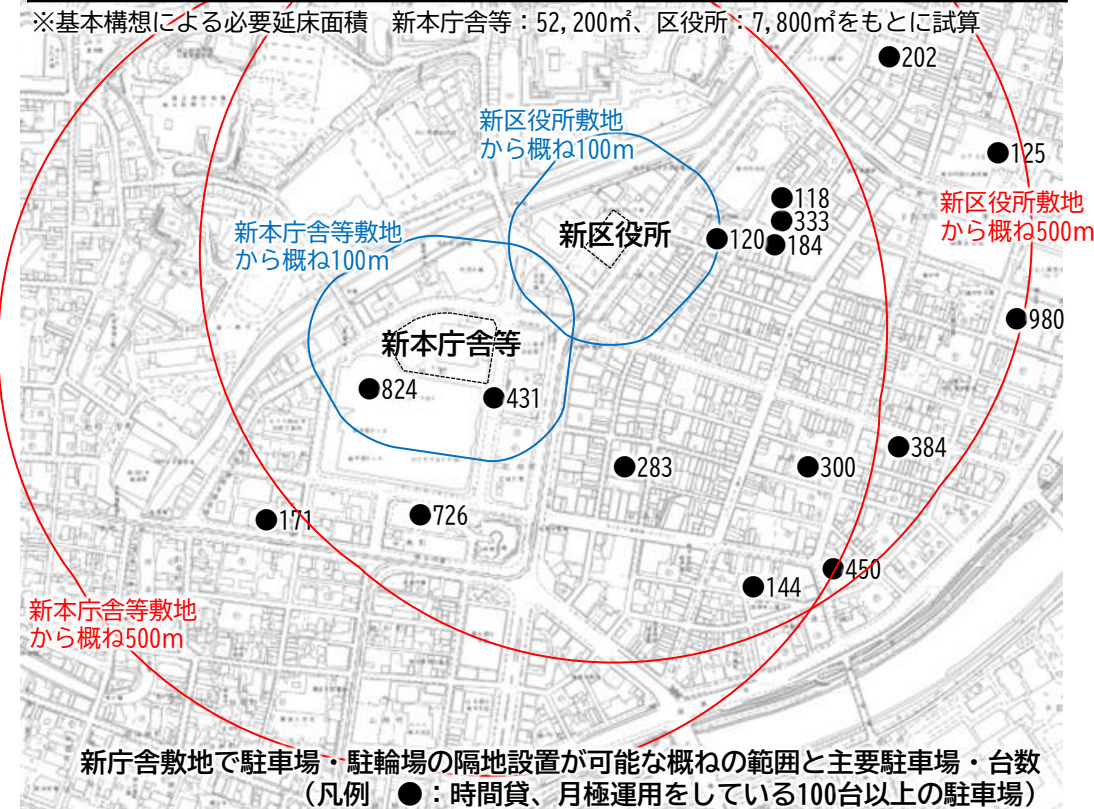
大規模開発地区関連交通計画マニュアル【国土交通省】
発生集中原単位（単位床面積あたりに発着する人の数）の設定は、多数の建物の調査値における【平均＋標準偏差】を採用



熊本市附置義務条例の概要

駐車場附置義務条例 (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)	附置義務台数	・ (延床面積－2,000)／600台 →新本庁舎等84台、新区役所10台※ ・ 荷さばき駐車施設、障がい者等用駐車場に関する規定あり
	特例措置	・ 隔地駐車場の位置：敷地から概ね500m以内 ・ 公共交通利用促進策実施で附置義務台数緩和
駐輪場附置義務条例 (熊本市自転車等駐車場の附置に関する条例)	附置義務台数	・ 官公署：施設面積100㎡ごとに1台 ・ 上記台数に50ccバイクを含む
	特例措置	・ 施設面積が5,000㎡超部分は1/2、10,000㎡超部分は1/4、20,000㎡超部分は減免 ・ 隔地駐輪場の位置：敷地から概ね100m以内

※基本構想による必要延床面積 新本庁舎等：52,200㎡、区役所：7,800㎡をもとに試算



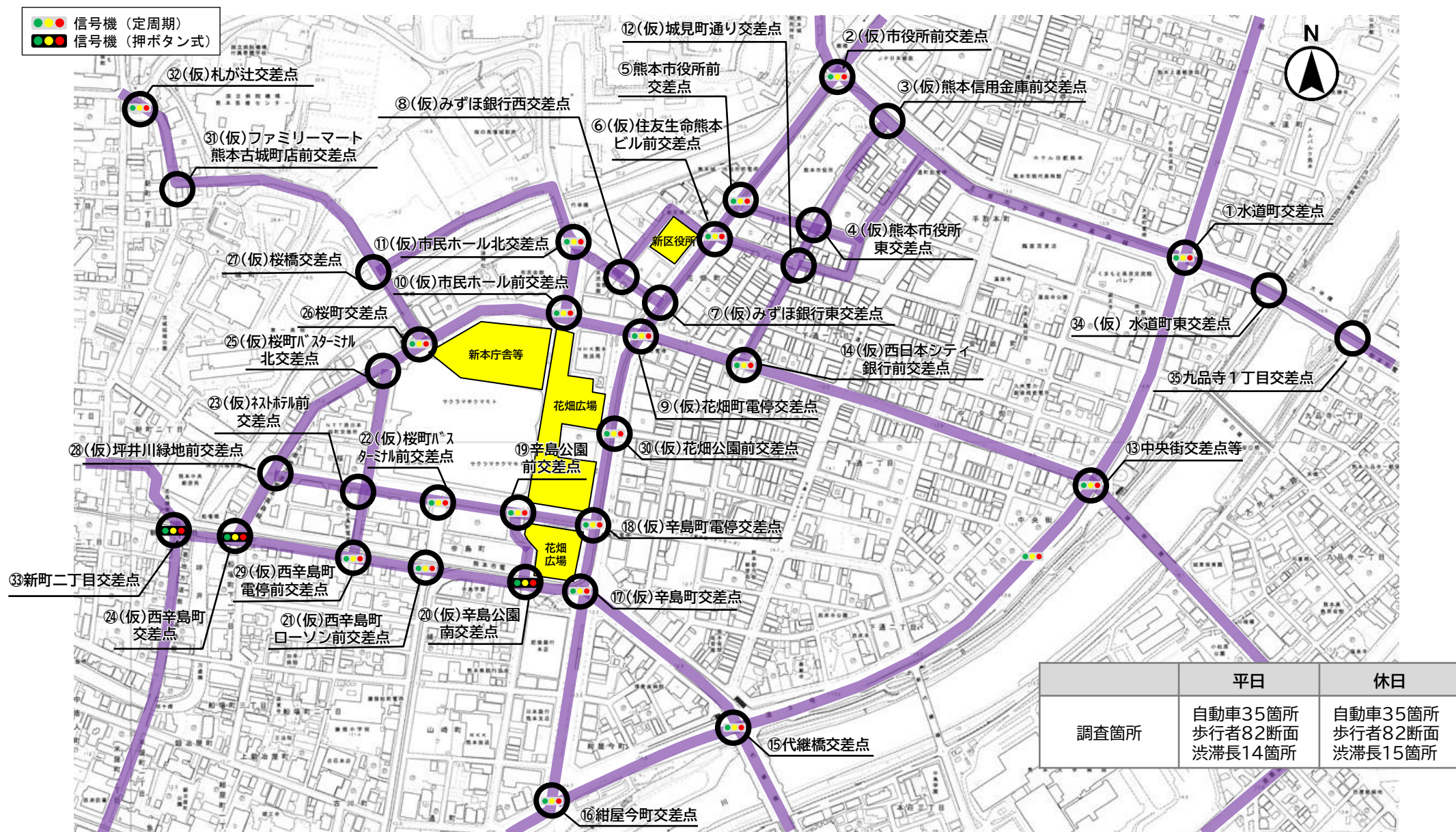
新庁舎での駐車場配置の特性

- ・ 今後、新庁舎での必要駐車台数を新庁舎敷地内と周辺駐車場でどのように配分するかによって、新庁舎計画、交通処理計画に影響が生じる。
- ・ 下表の特性を踏まえ、新庁舎敷地内と周辺駐車場で必要台数を確保することを基本に、その割合等を具体的台数とともに検討する。

特 性	駐車台数の配置	
	新庁舎敷地内中心	周辺駐車場※中心
自動車来庁者の利便性	利便性高	利便性低
新庁舎の計画自由度	駐車場占有率が高くなる	計画自由度高
市庁舎建設コスト	地下に整備する場合は特に高	コスト低の可能性
交通処理における課題	・ 新本庁舎等：熊本高森線交通量増 ・ 新区役所：電車通り北西側へのアクセス増	課題は相対的に低
庁舎、駐車場運営	新庁舎敷地内駐車場の利用率中～低の可能性	周辺駐車場の空車削減効果

※周辺駐車場 新本庁舎等：熊本市辛島公園地下駐車場、民間駐車場
新区役所：現市役所駐車場（残置）、熊本市辛島公園地下駐車場

交通量調査を下記交差点で実施しました。今後、調査結果を基に庁舎が移転した際の交通影響（各交差点）について整理していきます。



現庁舎、新庁舎周辺の公共交通等施設と最短経路・距離比較

種 別	市電	バス
現庁舎	熊本城・市役所前：20m 通町筋：130m	市役所前（北行）：50m 市役所前（南行）：5 m
新本庁舎等	花畑町：100m	桜町バスターミナル：180m
新区役所	熊本城・市役所前：100m 花畑町：160m（歩道橋階段含む）	市役所前（北行）：110m 市役所前（南行）：210m

※距離は電停・バス停から庁舎敷地まで

