

## 1-1. 来庁者必要台数の算出

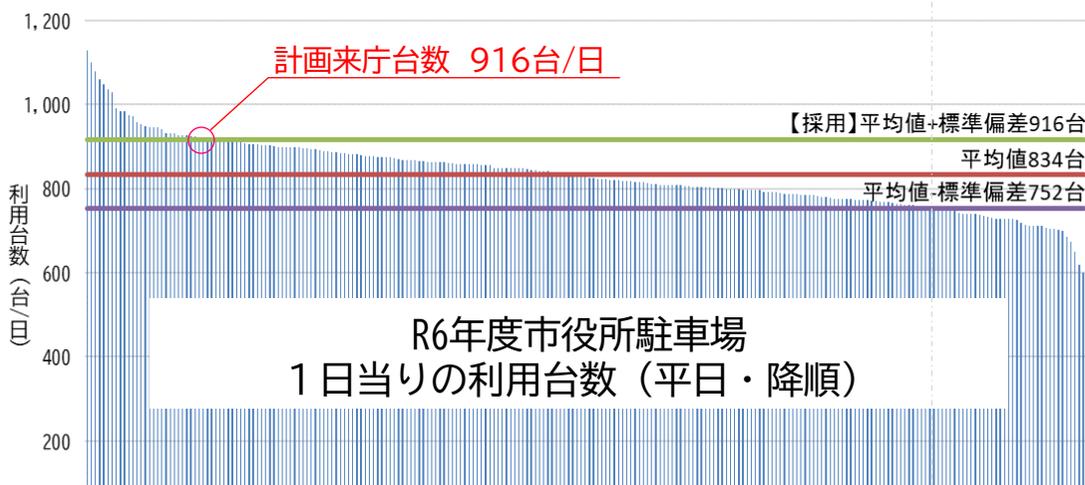
・来庁者必要台数は、市役所駐車場利用状況より計画来庁台数を設定し、ピーク率と平均駐車時間を踏まえ算出します。

### ○ 計算式

計画来庁台数 × ピーク率 × 平均駐車時間 ÷ 約150台  
 (916台) (約16%) (60.3/60分)

### ○ 計画来庁台数

市役所駐車場の年間最大需要で計算するのではなく、大規模開発関連交通計画マニュアル（国交省）での原単位採用値である、「平均値+標準偏差」の考え方を踏襲し、計画来庁台数（台/日）を916台/日と設定。

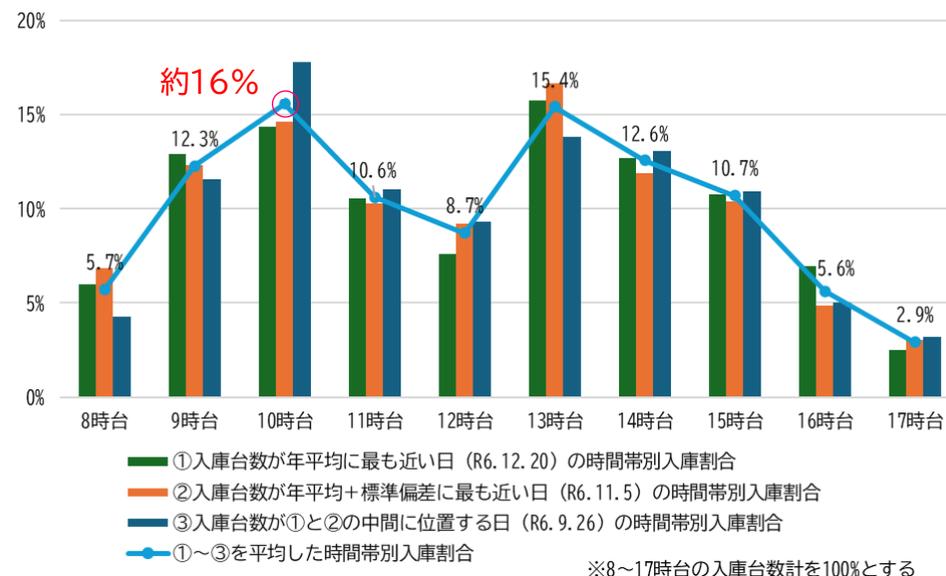


### ○ ピーク率

市役所駐車場時間帯別入庫実績よりピーク時（10時）の割合を算出。

### ○ 平均駐車時間

来庁者アンケート結果より、平均駐車時間60.3分と目的地割合（本庁舎・中央区役所）を算出。



## 2-1. 現状・課題（新庁舎周辺の駐車需要）

- ・新庁舎周辺には熊本城をはじめ、商業施設や熊本城ホール・花畑広場といったイベント会場など、人が集まりやすい施設が数多く立地。
- ・その結果、特に休日には駐車需要が集中し、特定の駐車場が満車となることで、入庫待ちの車両や周辺を徘徊する車両（いわゆる「うろつき交通」）が発生し、周辺交通へ影響を及ぼしている。
- ・庁舎移転に伴い駐車場台数が減少することで、こうした状況がさらに悪化するおそれ。

### ○ 新庁舎周辺の駐車需要

- ・比較的大規模な駐車施設の稼働状況を確認したところ、満車となった日は休日に集中する傾向。
- ・また、3つ駐車施設が同日に満車となった日も、すべて休日に発生。

満車となった日数（R6年度）

駐車場	収容台数	平日	休日	計
駐車場A	約1,800台	25日	44日	69日
駐車場B		17日	24日	41日
駐車場C		0日	58日	58日
上記の駐車場における 同日満車日数		0日	22日	22日

### ○ 庁舎移転による駐車場台数の変化

- ・庁舎移転に伴い、既存の駐車施設が閉鎖され、駐車可能台数は441台減少。
- ・新庁舎には155台分の駐車スペースが整備する予定だが、それでも全体としては286台の減少。

庁舎移転による駐車場台数の変化

駐車場	台数	備考
閉鎖駐車場	441台減	APパーク、Dパーキング
新庁舎駐車場	155台増	本庁舎80台、中央区役所75台
計	286台減	

駐車場台数の変化を踏まえ、新庁舎周辺の駐車需要を受け入れ可能な駐車場が  
徒歩圏内（800m以内）に存在するかどうかを確認。

## 2-2. 検証結果（新庁舎周辺の駐車需要）

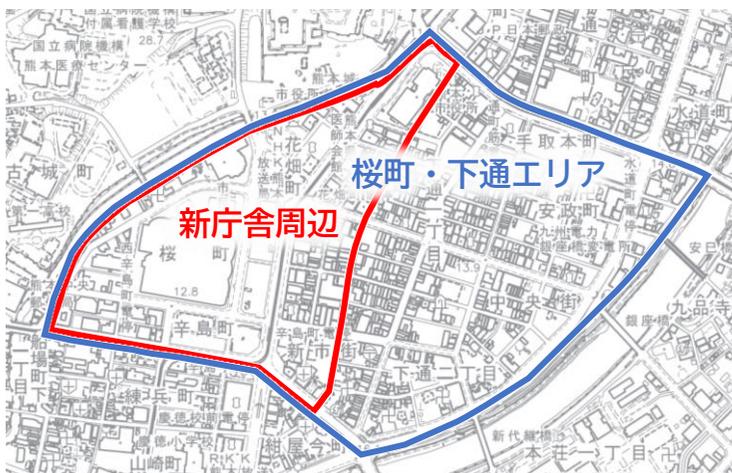
- ・平日、休日を問わず、通常日（年300日程度）においては、**新庁舎周辺**の駐車需要は、当該エリア内の駐車場で受け入れ可能。
  - ・ただし、特異日（年最大）には、**新庁舎周辺**の駐車場だけでは駐車需要を受け入れることが困難。
- ⇒ **新庁舎周辺**の駐車需要を、徒歩圏内（800m）である**桜町・下通エリア**の駐車場で、受け入れ可能かどうか確認。

### 新庁舎周辺

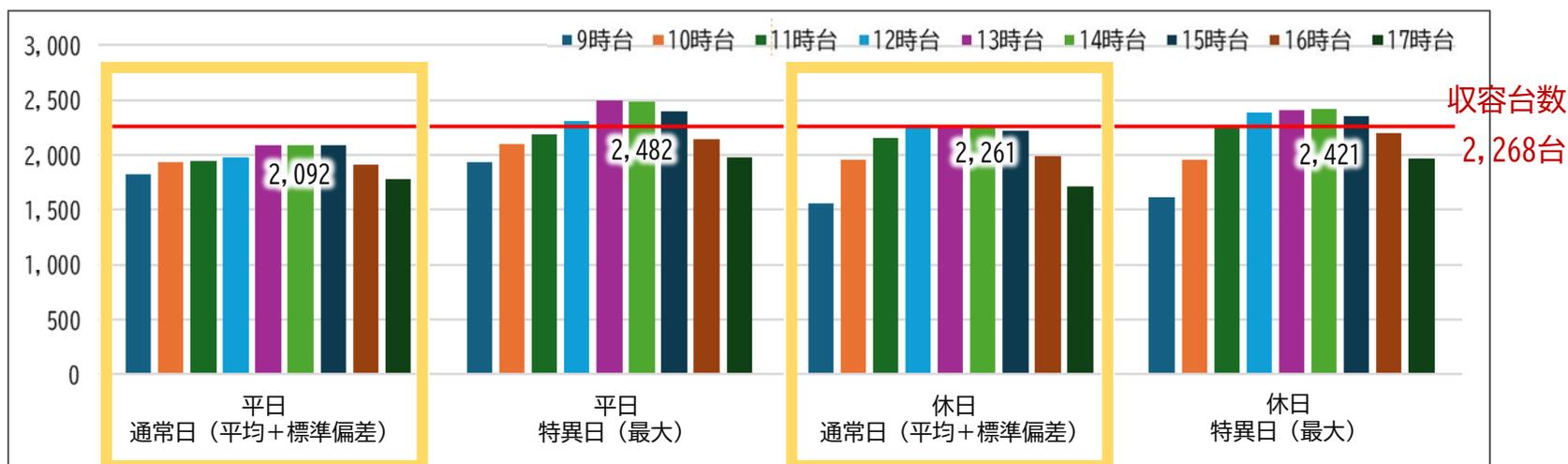
		収容台数				需要量		
		現況	閉鎖	新庁舎	合計	現況	庁舎関係	合計
平日	平均+標準偏差	2,554	-441	155	2,268	1,864	228	2,092
	最大値				2,268	2,232	250	2,482
休日	平均+標準偏差				2,268	2,169	92	2,261
	最大値				2,268	2,329	92	2,421

※新庁舎周辺に立地する収容台数100台以上の利用実績が把握可能な駐車場を集計

※需要量は閉鎖駐車場を含む新庁舎周辺の駐車需要を計算



- ・通常日（平均+標準偏差）  
大規模開発地区関連交通計画マニュアル（国交省）を参考に平均+標準偏差で計算（年間300日程度）
- ・特異日（最大値）  
年間最大需要日で計算
- ・特異日を「桜町・下通エリア」で負担としたのは、国交省「都市構造の評価に関するハンドブック」における一般的な徒歩圏800m（徒歩10分圏）を参考に範囲を設定。



## 2-2. 検証結果（新庁舎周辺の駐車需要）

・平日、休日を問わず桜町・下通エリアでは、特異日（年最大）においても、新庁舎周辺の駐車需要が受け入れ可能。

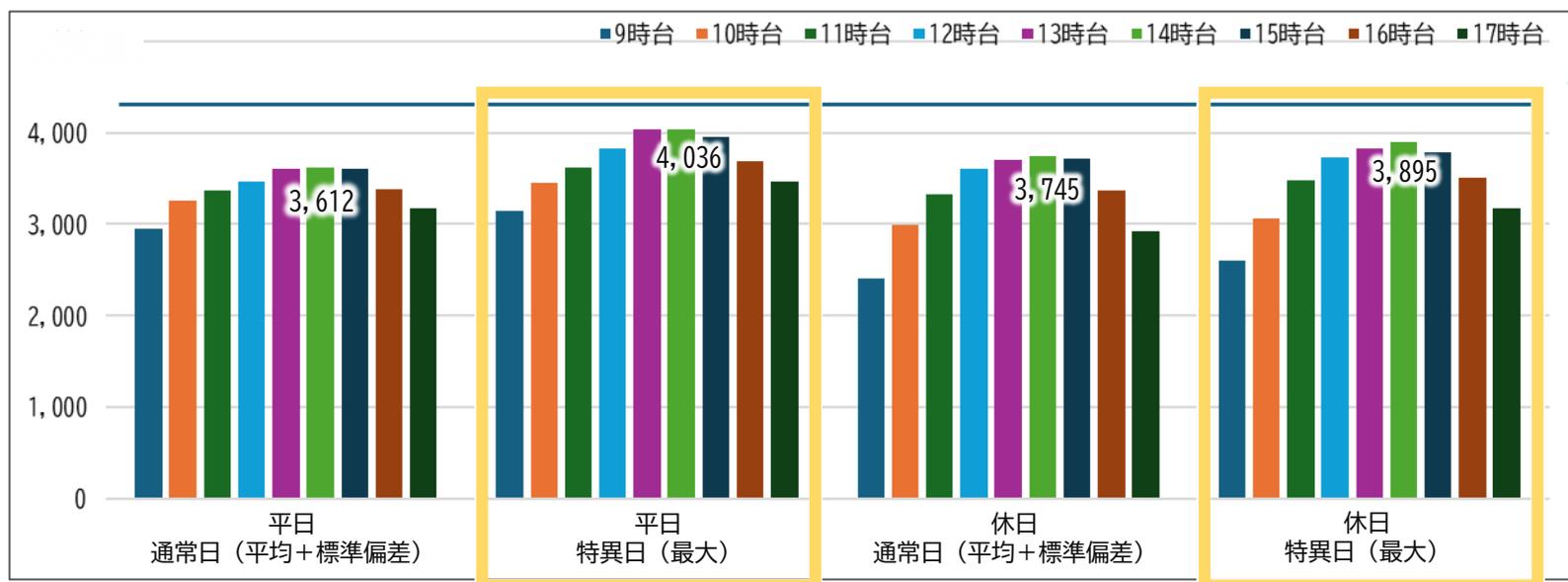
桜町・下通エリア

		収容台数				需要量		
		現況	閉鎖	新庁舎	合計	現況	庁舎関係	合計
平日	平均+標準偏差	4,632	-441	155	4,346	3,384	228	3,612
	最大値				4,346	3,786	250	4,036
休日	平均+標準偏差				4,346	3,653	92	3,745
	最大値				4,346	3,803	92	3,895



- ・通常時（平均+標準偏差）  
大規模開発地区関連交通計画マニュアル（国交省）を参考に平均+標準偏差で計算（年間300日程度）
- ・特異日（最大値）  
年間最大需要日で計算
- ・特異日を「桜町・下通エリア」で負担したのは、国交省「都市構造の評価に関するハンドブック」における一般的な徒歩圏800m（徒歩10分圏）を参考に範囲を設定。

※桜町・下通エリアに立地する収容台数100台以上の利用実績が把握可能な駐車場を集計  
※需要量は閉鎖駐車場を含む新庁舎周辺の駐車需要を計算

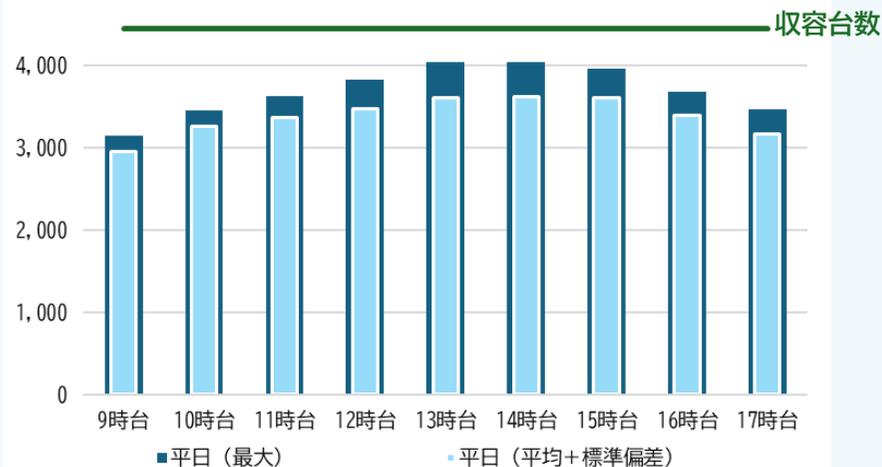


収容台数  
4,346台

## 2-2. 検証結果（新庁舎周辺の駐車需要）

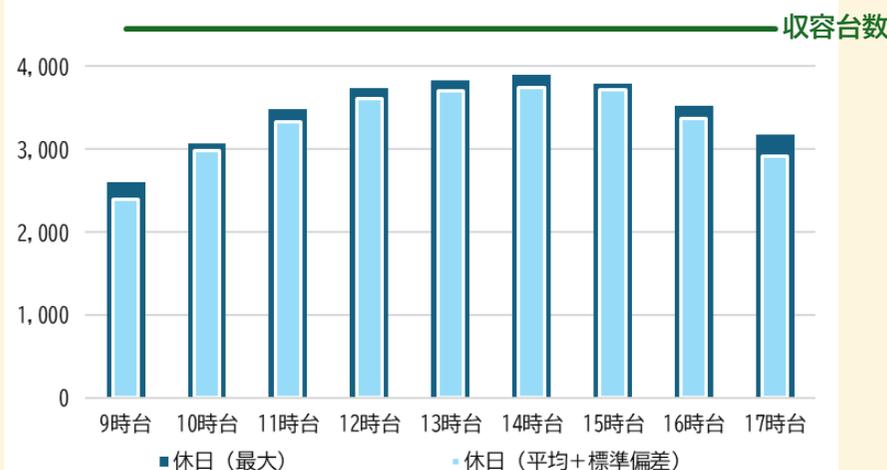
- ・新庁舎周辺の駐車需要は高く、当該エリアのみでは受け入れが困難なものの、徒歩圏域（800m）内に存在。
- ・よって、新庁舎の駐車場は、周辺駐車場の活用を前提として整備台数を設定し、駐車需要の抑制や隔地駐車場利用時の利便性向上を図るとともに、新庁舎駐車場が満車時にも入庫待ち車両がバス交通に支障を及ぼさない駐車場整備を検討する。

<平日> ■桜町・下通エリアの駐車場需給（最大想定）



※桜町・下通エリアに立地する収容台数100台以上の利用実績が把握な駐車場を集計

<休日> ■桜町・下通エリアの駐車場需給（最大想定）



※桜町・下通エリアに立地する収容台数100台以上の利用実績が把握な駐車場を集計

## 2-3. 対応策

### 桜町・下通エリアでの取組（駐車需要削減、隔地駐車場利用時の利便性向上等）

公共交通機関への移動手段転換の促進（公共交通サービス水準の向上）

駐車場の満空情報案内システムの研究・構築

歩行環境の改善（道路空間の再配分など）

移動性向上を図る新たなモビリティサービスの導入

等

### 新庁舎等での駐車場整備

出入口・駐車ゲート位置の最適化

- ・出口と入口を分離
- ・入庫待ち車両の敷地内待機スペースの確保（入口から駐車ゲートの距離を確保する等）

等

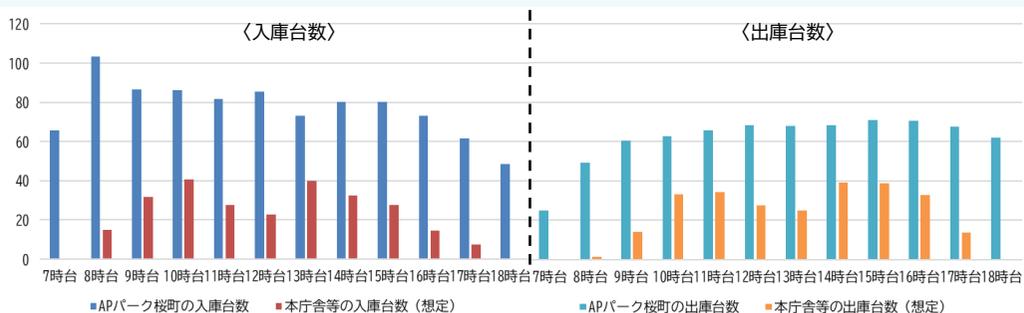
## 3-1. バス交通への影響

- ・庁舎移転により、本庁舎前の熊本高森線沿道における駐車場の台数が減少（現状：380台→将来：80台）。
- ・駐車場の入出庫車両数が減少したことで、熊本高森線を走行するバスとの交錯の機会やリスクが低減。

### <平日>

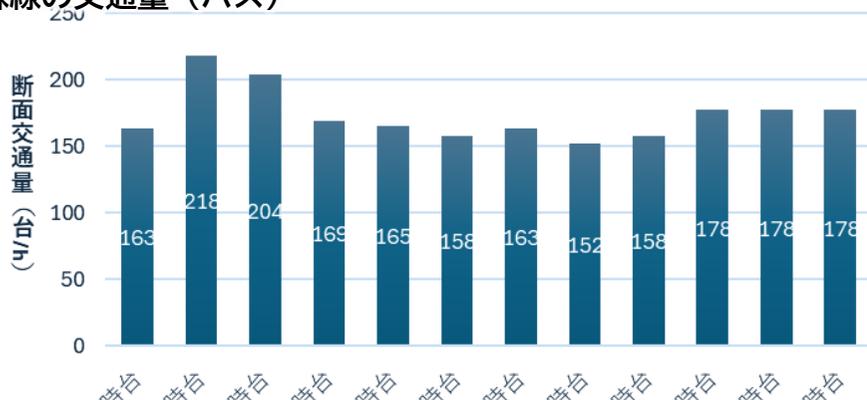
- ・駐車場規模の縮小により、入庫、出庫の台数ともに減少
- ・バスの利用が多い8時台、9時台は特に減少。

#### ■駐車場の利用変化



※平均+標準偏差程度の想定（R7.2.6の実績を基とした推計）

#### ■熊本高森線の交通量（バス）

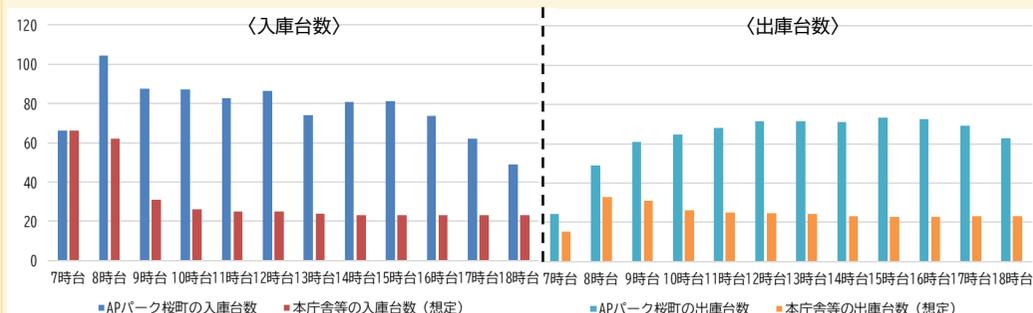


※R7年交通量調査結果  
(桜町交差点北東側流入部)

### <休日>

- ・駐車場規模の縮小により、入庫、出庫の台数ともに減少
- ・バスの交通量は、平日より休日は少ない状況。

#### ■駐車場の利用変化



※平均+標準偏差程度の想定（R7.11.10の実績を基とした推計）

#### ■熊本高森線の交通量（バス）



※R7年交通量調査結果  
(桜町交差点北東側流入部)