

「まちなか駐車場適正化計画について」

熊本市 都市建設局 都市政策部 市街地整備課

1. はじめに

本市では、人口減少や高齢化の進展を見据え、中心市街地(まちなか)や各地域の拠点を利用性の高い公共交通で結び、自動車に頼らなくても快適に移動できる持続可能な多核連携型の都市構造

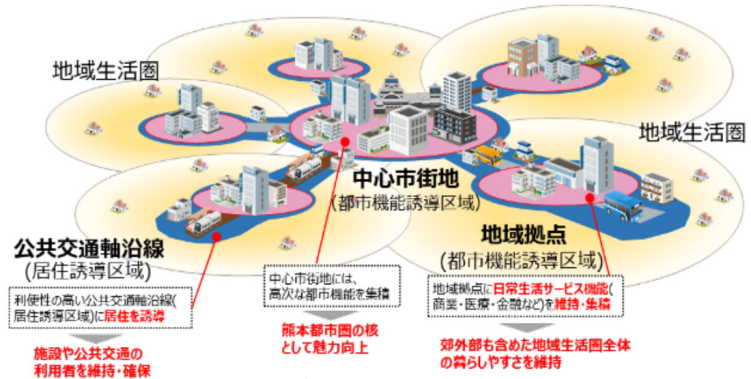


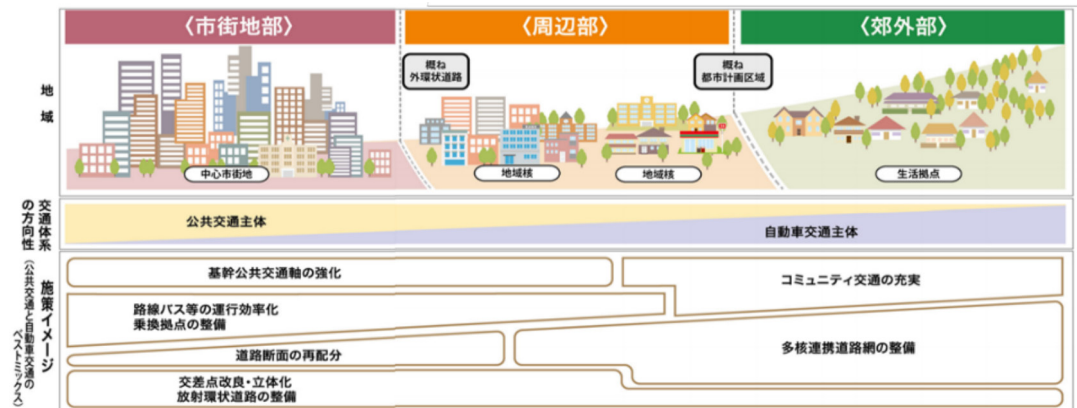
図-1 多核連携都市のイメージ

地域ごとの交通特性に応じた交通体系の最適化(ベストミックス)を目指しています。[図-2]

図-2 ベストミックスのイメージ



特にまちなかでは、歩行者交通主体の「昼も夜も歩いて楽しめる、いつまでも魅力的なまち」の実現に向けて、道路空間の再配分や多様なモビリティの導入等、様々な取り組みを進めているところです。このような中で、駐車場は“車の流れ”“人の動き”“土地利用”に影響を与える、まちづくりの重要なパーツと捉え、駐車場の観点から人中心の都市空間の形成を推進するため、まちなか駐車場適正化計画(駐車場法第4条に基づく計画(以下、「計画」。))を策定しました。[図-3]



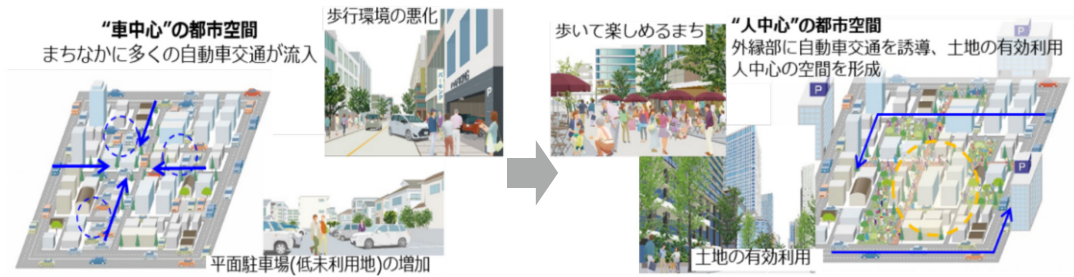


図-3 まちなか駐車場適正化計画の概要イメージ

2. まちなか駐車場適正化計画の策定

計画策定にあたり、まちなか駐車場の実態調査(R1実施)を行い、駐車場の分布や台数、稼働率などを把握するとともに、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において審議を行いました。

(1)計画策定の背景

これまで、自動車の普及と都市の発展に対応するために、駐車場をつくることを重要視してきた結果、現在では、自動車利用に対応する十分な量の駐車場が確保できていることがわかりました。[図-4]

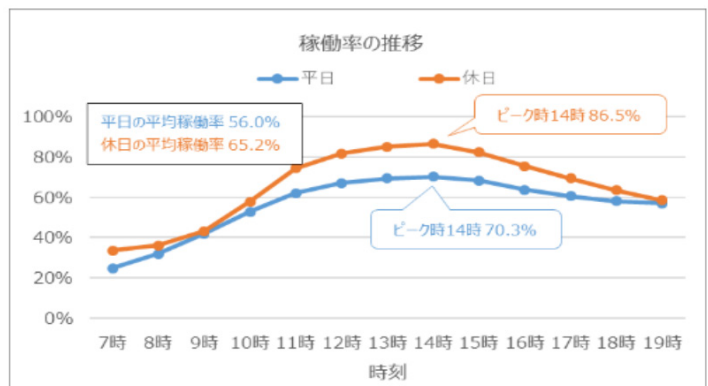


図-4 まちなか駐車場の稼働率(R1熊本市調査)

一方で、駐車場が無秩序に整備されたことで、都市のス

ポンジ化や過度に自動車に依存した交通体系による交通渋滞、歩行環境の悪化等の課題が発生していることに加え、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が必要となっているところです。[図-5]



図-5 まちなか駐車場の現状と課題

以上のような課題やニーズを踏まえ、駐車場を『コントロールしまちづくりに活かす』という理念のもとに計画を策定し、駐車場施策の推進を図ることとしました。

(2) 駐車場施策の推進

① 駐車場整備地区の見直しと目標量の設定

駐車場整備地区については、当初の都市計画決定から約50年が経過し、交通状況等も大きく変化していることから、区域の見直しを行いました。

具体的には、現在の都市機能の集積状況や地域ごとのまちづくりの方針を踏まえ、今後も自動車の著しい輻輳が見込まれる区域に対して、駐車場整備地区を設定することとしました(見込まれない区域は廃止)。**【図-6】**

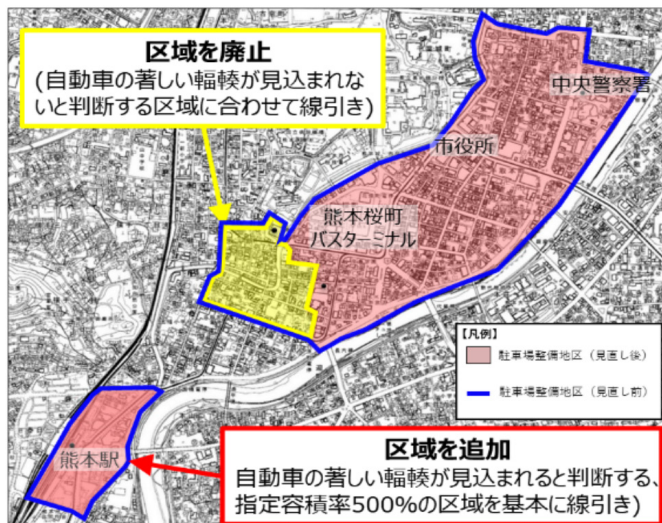
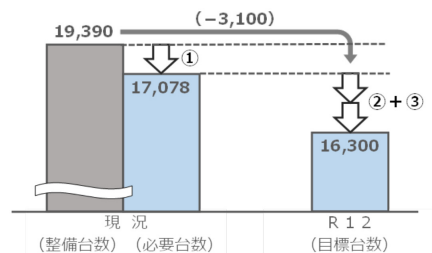


図-6 駐車場整備地区の見直し

また、この地区内における現況の駐車場稼働率や将来的な自動車交通の減少(公共交通への転換、人口減少等による自然減少)を考慮し、駐車場台数の目標量(R3年度~R12年度までの10年間で19,390台から16,300台)を設定しました。**【図-7】**



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
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	

図-7 路外駐車場の目標量

② 3つの基本方針に基づく8つの施策

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により、地域経済の活性化等に活かす。

- ① 低未利用地からの土地利用転換を促進する財政支援
- ② 集約駐車施設(立体駐車場)整備を促進する財政支援
- ③ 附置義務駐車場台数の緩和、外縁部への集約促進
- ④ 歩行者の安全性に配慮した駐車場の整備促進

基本方針2「交通円滑化」の視点

駐車場利用(自動車利用)の適性化を図り、交通円滑化に活かす。

- ⑤ 共通駐車券導入等による駐車需要の分散化

⑥附置義務駐車台数緩和のインセンティブ付与による、公共交通利用促進

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。

⑦条例による義務付けやインセンティブ付与による、車椅子利用者のための駐車場等の整備促進

⑧荷さばきトラックや観光バスの受け入れ環境整備

これらの施策を推進するにあたり、「駐車場附置義務条例の改正」と「小規模駐車場届出条例の制定」を令和4年度に実施しました。

また、これらは、同年10月から運用を開始しているため、その概要をご紹介します。

3. 最近の取り組み

(1)駐車場附置義務条例の改正

駐車場附置義務条例は、駐車場整備地区内〔**図-6**〕において一定規模以上の建物の新築等を行う場合に駐車場の整備を義務付ける条例です。条例の改正により台数の緩和等(以下3点)を行い、土地・建物の有効利用や交通円滑化の促進等を図ることとしました。〔**図-8**〕

(算定対象面積3,000㎡の商業施設を建築した場合のイメージ)

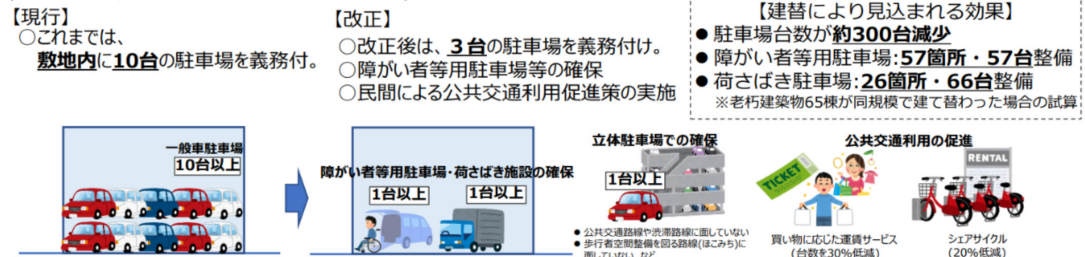


図-8 条例改正の概要イメージ

①附置義務台数の緩和

稼働率の日平均が約55%であることを踏まえ、原単位を従来の2分の1(例:特定用途:300㎡→600㎡毎に1台)とするとともに、公共交通の利用促進措置に取り組む場合は更なる台数の緩和を可能としました。

②設置位置の緩和

従来、建物の敷地から概ね200mとしていた隔地距離を500mに緩和しました。

また、この緩和とともに、集約駐車施設の認定制度を開始しました。(都市再生特別措置法の特例を活用。認定基準は、渋滞を助長しない、歩行者の安全性に配慮した構造とすること等)

これらにより、将来的には敷地外での駐車施設の確保をする際に、駐車場の集約化を図ることを期待しています。

③車椅子利用者や荷さばきのための駐車場の確保

不特定多数の方の利用や集配等が見込まれる、特定用途の建物(百貨店、事務所など)に、車

椅子利用者や荷さばきのための駐車場の整備を義務付けることとしました。

(2)小規模駐車場届出条例の制定

都市再生特別措置法に基づく駐車場整備の届出を義務付ける条例を制定しました。滞在快適性等向上区域内〔図-9〕で駐車マスの合計面積が50㎡以上の駐車場※を整備する場合は届出が必要であり、届出内容を基に市が基準(路外駐車場配置等基準)との適合を確認、指導等を実施し、歩行者の安全性に配慮した駐車場整備を促進することとしました。

※コインパーキングや店舗等の駐車場とし、共同住宅や月極駐車場等、利用者が限定されるものは除く。

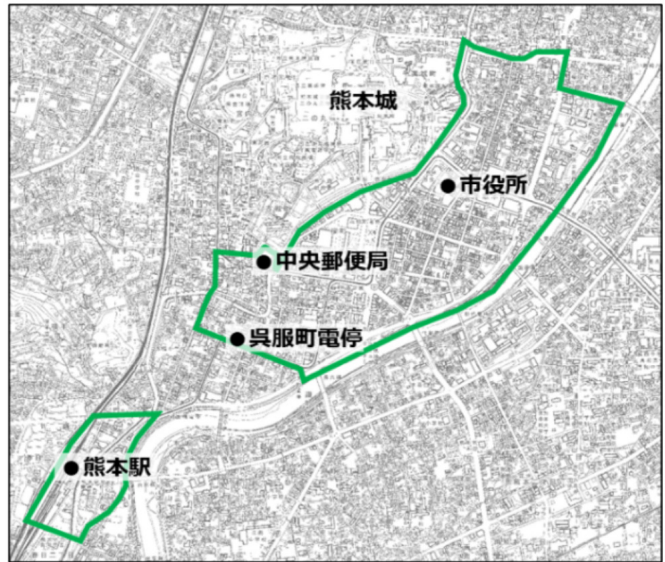


図-9 滞在快適性等向上区域

①届出の対象とする駐車場の規模について

敷地面積が狭い小規模な駐車場は、安全性に課題のあるものが多い傾向にある〔図-10〕一方で、駐車場設置者の負担(50㎡未満の敷地は建物がほぼ建っていない実態)を比較考量し、対象とする駐車場の規模を設定しました。これにより、まちなかにある駐車場のうち、約8割を届出の対象とすることとしました。〔図-11〕

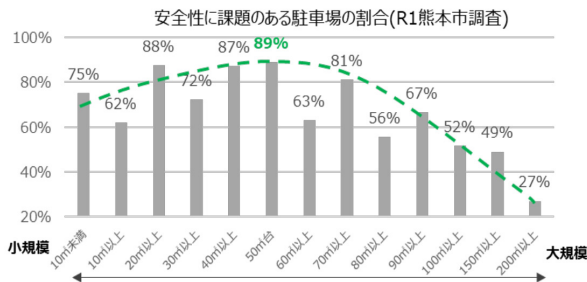
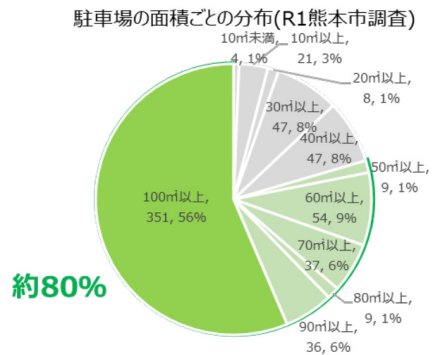


図-10 安全性に課題のある駐車場の割合(R1熊本市調査)

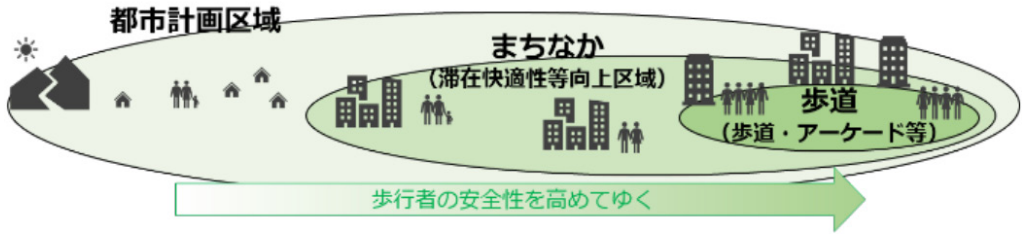


約80%

図-11 駐車場の面積ごとの分布(R1熊本市調査)

②路外駐車場配置等基準について

駐車場法の出入口の基準を準用するとともに、歩道に面する部分については、さらに歩行者の安全性に配慮した構造(出入口の集約化、ハーモニカ構造の禁止)とする基準とし、エリアに応じて安全性を高める基準としました。〔図-12〕



	500㎡以上	50㎡以上	安全性を高める ↓
都市計画区域	駐車場法	—	
まちなか (滞在快適性等向上区域)	駐車場法	駐車場法 出入口基準を準用	
歩道に面する場合	駐車場法 + α	駐車場法 出入口基準を準用 + α	

図-12 路外駐車場配置等基準のイメージ

4. おわりに

計画策定から約2年が経過し、これまで条例の改正等を行いました。が、駐車場施策は効果の発現に期間を要するものも多く、民間事業者等と連携しながら粘り強く取り組みを進める必要があります。

今後の社会情勢の変化、技術革新による駐車場のあり方の変化にも対応しながら、今後も計画の推進を図ってまいります。