

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

目次

1. 熊本市の概要について
2. 計画策定の背景・目的
3. 計画に基づく取組み
 - ・ 駐車場整備地区の見直し
 - ・ 駐車場施策の推進
4. 最近の取組み
 - ・ 駐車場附置義務条例の改正
 - ・ 小規模駐車場届出条例の制定

1. 熊本市の概要・まちなか駐車場適正化計画について

1. 熊本市の概要

【位置図】

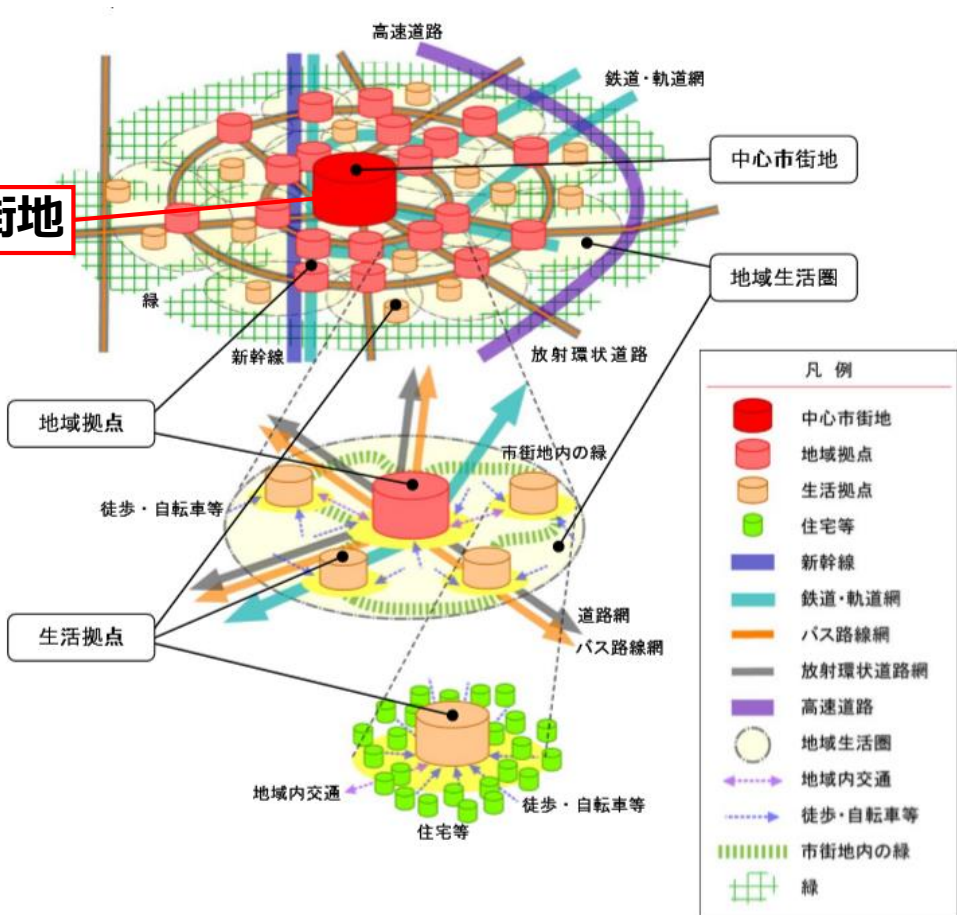


○九州の中央、熊本県北西部に位置する人口約74万人・面積約390km²の政令指定都市です。
 ○今後の人口減少や高齢化の進展を見据え、都市機能の集積を図る各拠点を利用性の高い公共交通で結ぶ、持続可能で誰もが暮らしやすい、『**多核連携都市**』を目指しています。
 ○拠点の中でも、熊本城、熊本駅、アーケード街等を含む、約415haを『**中心市街地 (まちなか)**』に位置づけています。
 最近の話題：TSMC進出（菊陽町）・空港アクセス鉄道検討・新広域道路交通計画などが進行中。



【多核連携都市のイメージ】

各拠点を利用性の高い公共交通で結ぶコンパクトシティ



中心市街地の概要

- 熊本の象徴である熊本城や商業・業務機能、城下町の風情、陸の玄関口である熊本駅を有する「**熊本の顔**」であるとともに、**九州中央の交流拠点都市**として、本市を含む19の市町村で構成する熊本連携中枢都市圏においても、**圏域全体の経済成長をけん引する役割を担う重要なエリア**です。
- 目指すまちの姿として「**昼も夜も歩いて楽しめる、いつまでも魅力的なまち**」を掲げ、人中心の都市空間を目指す、**ウォーカブル都市**の推進を行っています。

熊本城地区

熊本の象徴・復興のシンボル 熊本城

新町

回遊性の向上

通町筋

通町筋・桜町周辺地区

商業・業務等都市機能が集積している地区

新町・古町地区

魅力の創出 古町

本市の陸の玄関口

結びつきの強化

熊本駅

熊本駅周辺地区

500m

約415ヘクタール

ウォークブル都市推進の取組について

昼も夜も歩いて楽しめるまちなかの実現に向け、花畑広場、熊本駅前広場の賑わいを中心市街地全域へ波及。
歩行空間整備×景観・賑わい創出×多様な移動手段の提供、各施策を総合的に講じ、賑わい創出・回遊性向上を図る。

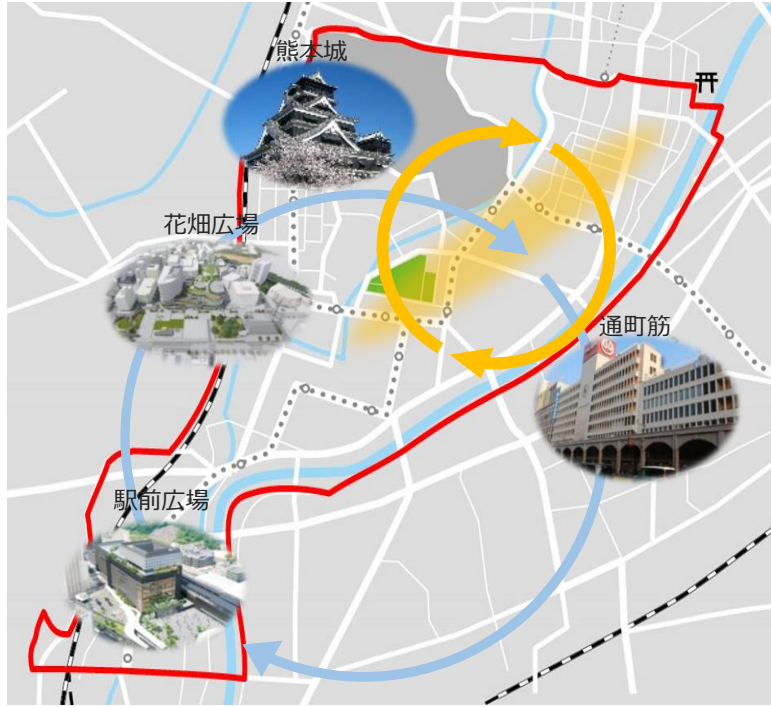
① 人中心の快適な都市空間の整備

広場の整備や歩道拡幅などにより、安全で快適に回遊・滞在できる空間を整備します。

歩行空間の整備
(辛島公園北側道路・市民会館前)



オープンスペースの創出・建て替えの促進
(まちなか再生プロジェクト)



② 上質な景観・賑わいの創出

魅力的な景観資源の発掘、公共空間の利活用を促し、賑わいをもたらします。

景観資源の発掘
(歴史まちづくり計画)



道路空間の利活用促進
(ほこみち制度)



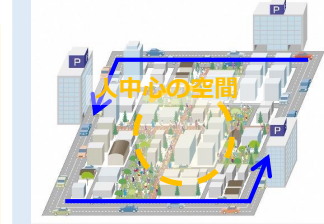
③ 多様な移動手段の提供

新たなモビリティ導入や公共交通利用促進等により、だれもが訪れやすく、移動しやすいまちなかにします。

多様な移動手段の提供
(シェアサイクル・グリーンスローモビリティ)



まちなか駐車場適正化計画
(自動車を外縁部へ誘導・障がい者等用駐車場促進)



公共交通の利用促進
(まちなかリレーバス・熊本産MaaS)



まちなか駐車場適正化計画について

- 「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、まちなか駐車場の適正化に取り組む。
- 駐車場をコントロール（量や配置等を適正化）し、まちづくりに活かすため、3つの基本方針に基づき施策を推進。

■まちなか駐車場の現状と課題：駐車需要に対応する、十分な量の駐車場を確保。スポンジ化による歩行環境の悪化等の課題が発生。

【稼働率（平日ピーク70.3%・休日ピーク86.5%）】

【約10年間で平面駐車場が1,000台増加】

■計画の概要：駐車場を「コントロール（総量と配置等を適正化）」し、まちづくりに活かす

●基本方針

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、地域経済活性化等に活かす

- ・低未利用地等からの土地利用転換に対する財政支援
- ・附置義務駐車場の台数緩和、外縁部等への集約促進

基本方針②「交通円滑化」の視点

駐車場利用（自動車利用）の最適化を図り、交通円滑化に活かす

- ・共通駐車券の導入等による駐車場利用の分散化、外縁部への誘導
- ・集約駐車施設（立体駐車場）の整備に対する財政支援

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

- ・義務付けやインセンティブ付与による、障がい者等用駐車場、荷さばき駐車場等の整備促進

●駐車場の目標量：駐車場整備地区内の駐車場台数を19,390台から、16,300台に近づける。（R3年度～R12年度【10年間】）

■最近の取組み

●駐車場附置義務条例（S45制定）の改正 [R4.10施行]

- ・高度経済成長期の駐車場不足に対応するために策定。一定規模以上の建築物に対して、駐車場の整備を義務付け。
- ・改正により、台数緩和や公共交通利用促進等を行い、土地の有効利用による賑わい創出や交通円滑化を促進。

【現行の1/2に緩和。促進策実施により更に台数緩和】

●小規模駐車場の届出に関する条例の制定（都市再生特別措置法に基づく駐車場の届出制度） [R4.10施行]

- ・50㎡以上のコインパーキング等を整備する場合は届出。基準との適合を確認し、指導等を実施。
- ・歩行者の安全性に配慮した駐車場の整備を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の形成を図る。

【歩行者を視認できること。出入口を集約した構造とし、幅6m以内とする。など】

現状

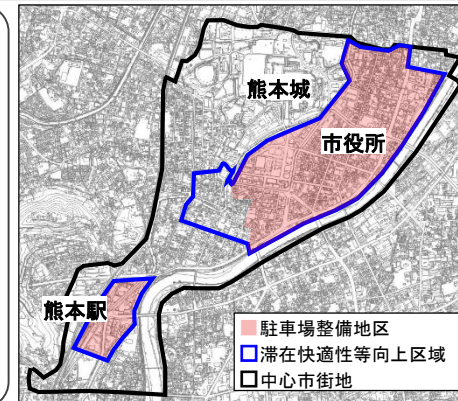
“車中心”の都市空間

まちなかに多くの自動車交通が流入



“人中心”の都市空間

外縁部に自動車交通を誘導、土地の有効利用
人中心の空間を形成



2. 計画策定の背景・目的

2. 計画策定の背景・目的

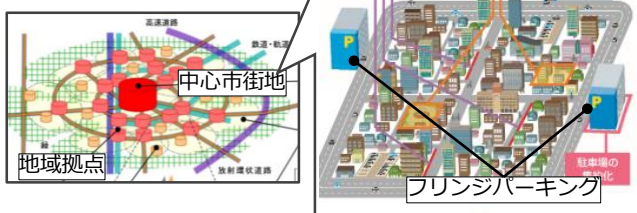
- 「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」の実現に向けて、都市交通の最適化(ベストミックス)、多核連携都市の形成、ランドデザイン2050等を推進。
- これらの計画を背景に、中心市街地の駐車場適正配置に取り組むため、「**まちなか駐車場適正化計画**」を策定。

(熊本市第7次総合計画第8章2節)

だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち

都市マスタープラン 立地適正化計画

～豊かな水と緑、多様なサービスが
支える活力ある多核連携都市～



中心市街地の外縁部への駐車場整備を誘導し、
歩行者の安全性・回遊性向上

都市交通マスタープラン 総合交通戦略

～公共交通の再生と都市交通の最適化
(ベストミックス)を推進～



公共交通と連携した中心部における駐車場のあり方検
討(計画の策定・附置義務条例の見直し等)

ランドデザイン2050 まちなか再生プロジェクト

～世界に拓く「城下町」くまもと～



駐車場附置義務台数の緩和
適正な駐車・駐輪場の整備誘導

■基本方針

まちなか駐車場適正化計画 (R2.12月策定)

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、地域経済活性化等に活かす

基本方針②「交通円滑化」の視点

駐車場利用(自動車利用)の最適化を図り、交通円滑化に活かす

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

■駐車場の目標量：現在の19,390台から、16,300台に近づける。(-3,000台)

2. 計画策定の背景・目的（まちづくりと都市交通の方針）

- 本市は、自動車に頼らなくても快適に移動できる持続可能なまちづくりを進めており、交通の観点からは、地域の交通特性に応じて、**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）**を進めています。
- 特に、まちなかは、**“車中心”から“人中心”へ交通体系の転換を図り、「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち」**を目指すこととしています。
- 本計画は、**駐車場の観点からこれを実現するため、駐車場の適正配置を行い、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**を図ります。

熊本都市圏都市交通マスタープラン



車中心から人中心への転換を図り、
「だれもが移動しやすく歩いて楽しめる」中心市街地を目指す。

まちなか駐車場適正化計画

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

2. 計画策定の背景・目的（まちなか駐車場の現状と課題）

- 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**できています。
- 一方で、駐車場が**無秩序に整備**されたことで、**スポンジ化等の様々な課題が発生**しているところです。
- また、物流円滑化、観光客など**様々な方の移動手段やニーズに対応**したまちづくりが必要となっています。

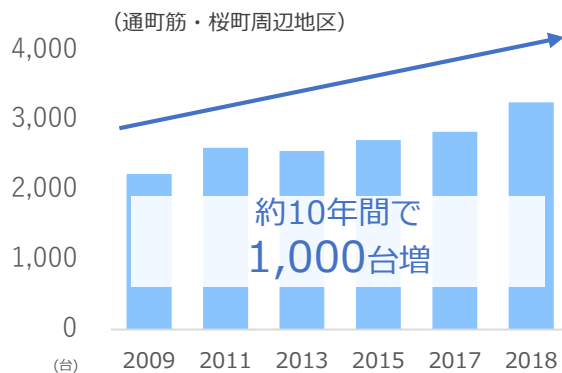
■ まちなか駐車場における時間貸駐車場の需給バランス

	平均	ピーク時
平日	56.0%	70.3%
休日	65.2%	86.5%

■ 駐車場の現状と課題

「①土地利用」の視点

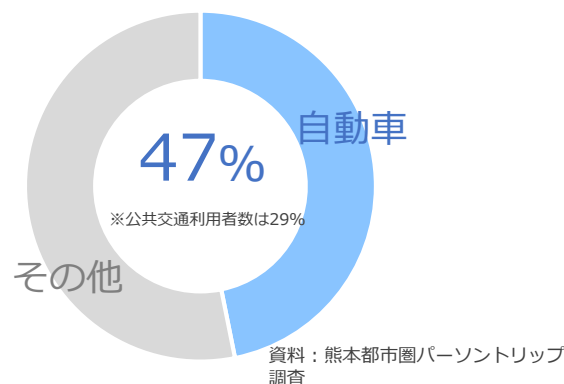
平面駐車場は増加傾向



土地の価値に見合った活用
がされていない
⇒都市のスポンジ化

「②交通円滑化」の視点

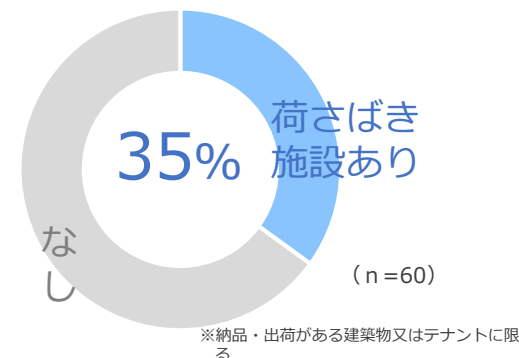
約半数の方が自動車で流入



過度に自動車に依存した
交通体系
⇒交通渋滞・歩行環境悪化

「③使い方」の視点

荷さばき施設が無く、
路上で出荷等を行っている



円滑な物流等を支える
環境整備が不十分
⇒新たな利活用

2. 計画策定の背景・目的（駐車場整備に関する基本方針）

駐車場を「コントロール（総量と配置等を適正化）」しまちづくりに活かすため、

- 「駐車場整備地区」を見直し「目標量を設定」とともに、
- 「駐車場整備の3つの基本方針」を定めました。

【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】

駐車場を『コントロール(総量と配置等を適正化)』し、まちづくりに活かす

○駐車場整備地区の見直しと目標量の設定

○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（土地）の有効活用と効率的で安全な配置により、地域経済活性化等に活かす～

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～

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～

3. 計画に基づく取り組み

- ・ 駐車場整備地区の見直し、目標量の設定
- ・ 駐車場施策の推進（3つの基本方針）

3. 計画に基づく取り組み（駐車場整備地区の見直し、駐車場台数の目標量）

【駐車場整備地区の見直し】

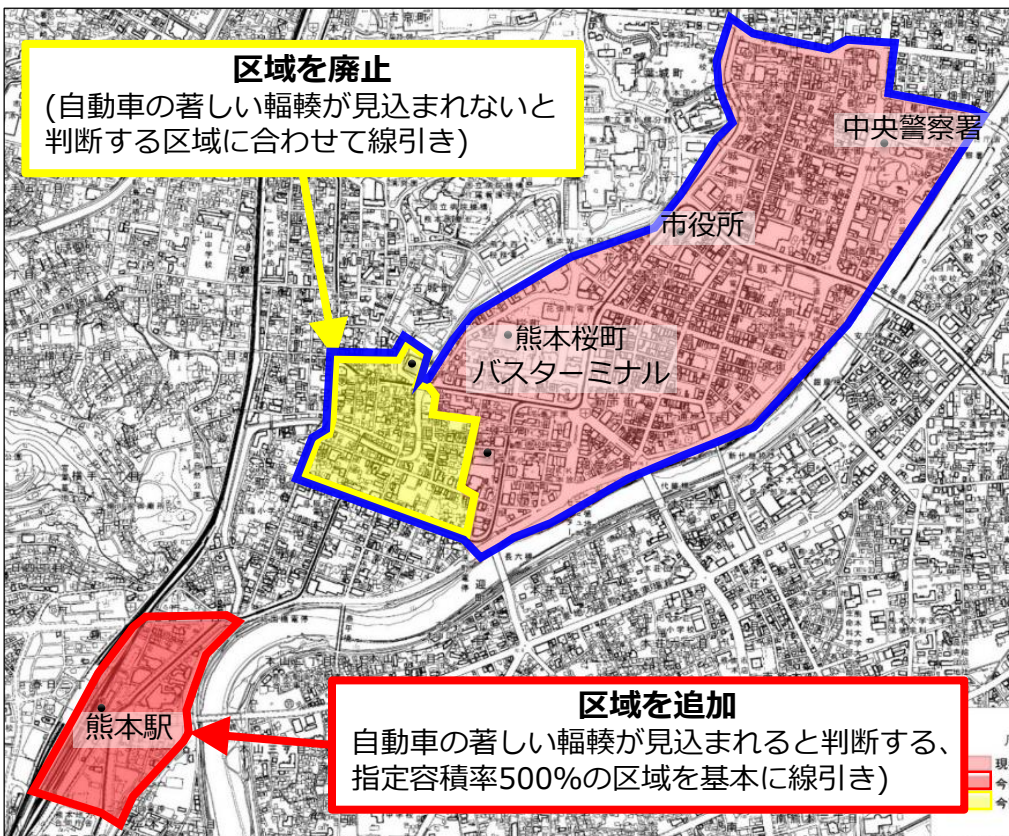
- 駐車需要に応じて、今後も一定の駐車場整備が見込まれるとともに、駐車場のコントロールが必要な区域について、駐車場整備地区を設定しました。

【駐車場台数の目標量設定】

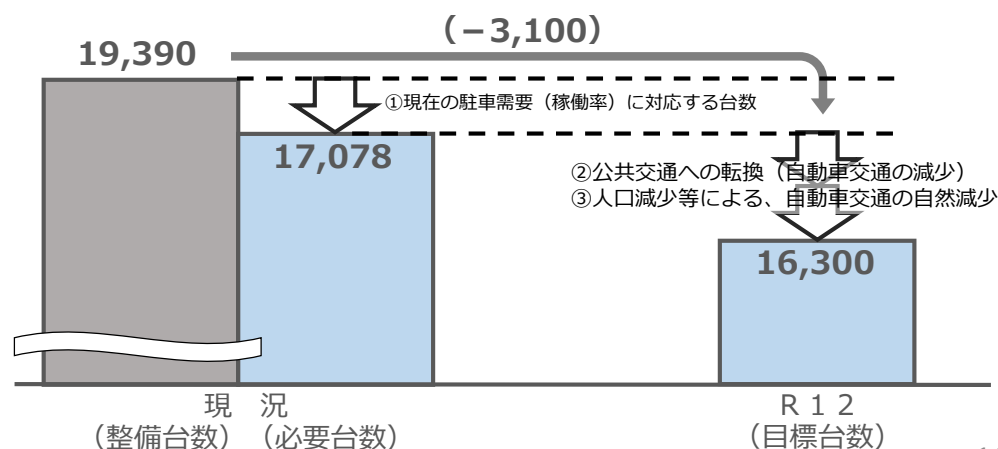
- 駐車場整備地区内の路外駐車場については、駐車場施策による公共交通転換等により台数の適正化を図ります。
（現況：R3）19,390台 → （目標：R12）16,300台

駐車場整備地区の見直し

目標量の設定



	現況（R3）		将来（R12）
	整備台数	必要台数	目標台数
駐車場整備地区	19,390	17,078	16,300 (-3,100台)
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



3. 計画に基づく取り組み（駐車場施策の推進）

「①土地利用」の視点 ～土地利用転換及び駐車場の効率的な配置により、地域経済活性化等に活かす～

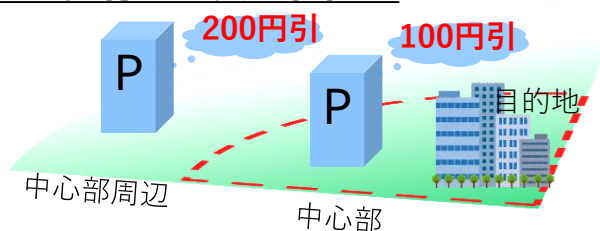
- 平面駐車場等からの土地利用転換を図る【施策A】
- 個別建物毎に整備されている附置義務駐車施設を外縁部に集約【施策C】
- 集約駐車施設(立体駐車場)の整備を促進する【施策B】
- 歩行者に配慮した構造とする【施策D】



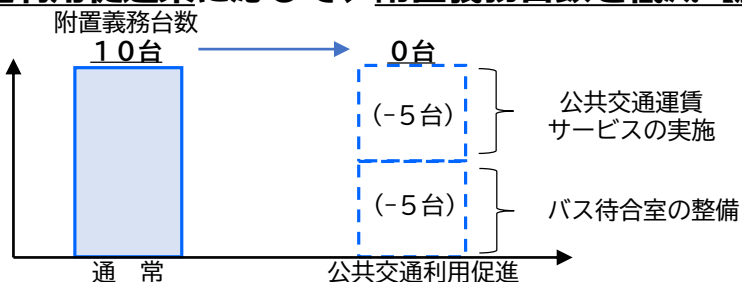
「②交通円滑化」の視点

～駐車場利用の適正化により、交通円滑化に活かす～

- 駐車料金のコントロールにより、中心部の交通円滑化と歩行者の安全性向上を図る【施策E】



- 公共交通利用促進策に応じて、附置義務台数を低減【施策F】



「③使い方」の視点

～多様な利用を促進、誰もが安心して訪れられる環境整備に活かす～

- 既存の駐車スペース等の使い方を変える【施策G】
- 道路整備と一体的に観光バス乗降場を確保【施策H】



3. 計画に基づく取り組み（駐車場施策の推進）

- 駐車場の適正配置に向けて、3つの基本方針に基づき8つの施策を推進します。
- 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行いました。（R4.10施行）

【基本方針と施策】

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、地域経済活性化等に活かす

施策A. 平面駐車場等からの土地利用転換を図る

施策B. 集約駐車施設（立体駐車場）の整備を促進する

施策C. 個別建築物毎に整備されている附置義務駐車施設を外縁部に集約する

施策D. それでも残る駐車場については、歩行者等に配慮した構造とする

基本方針②「交通円滑化」の視点

駐車場利用（自動車利用）の最適化を図り、交通円滑化に活かす

施策E. 駐車場利用を分散化させる（平準化する）

施策F. 来街者の公共交通離れに歯止めをかける

施策C. 個別建築物毎に整備されている附置義務駐車施設を外縁部に集約する

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

施策G. 既存の駐車スペース等の使い方を変える

施策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

【短期の施策】 （最近の取り組み）

附置義務条例の改正

小規模駐車場
届出条例の策定

4. 最近の取り組み（令和4年10月より施行）
- ・ 駐車場附置義務条例の改正
 - ・ 小規模駐車場届出条例の制定

駐車場附置義務条例の改正(概要)

- 駐車場附置義務条例は、一定規模以上※の建物を新築する際に、駐車場の整備を義務付け。
- 条例の改正により台数の緩和、公共交通利用促進等を行い、地域経済の活性化や交通円滑化等を促進。

※特定用途(商業施設等)は延床2,000㎡超、非特定用途(マンション等)は3,000㎡超

【改正の内容】

① 駐車場台数の緩和

- ・ 現行の**1/2に緩和** (商業施設等:現行300㎡毎に1台⇒改正600㎡毎に1台)。
- ・ **建物や土地の有効利用**を促進。(これまで駐車場だった床を多用途へ転換)

② 公共交通の利用促進

- ・ **公共交通利用促進策**の実施により、**台数を更に低減**する制度を導入。
- ・ 商業施設等による、公共交通利用促進策の充実。**来街者の公共交通利用転換**。

③ 設置位置の緩和

- ・ 建物ごとにバラバラに整備を義務付けていた駐車場を、外縁部の**立体駐車場等に確保**。
- ・ **土地の有効利用**や**交通円滑化**を促進。(市が指定する立体駐車場。隔地距離を200m⇒500mに緩和)

④ 障がい者等用駐車場や荷さばき施設の確保

- ・ 特定用途の建築物に対して、**障がい者等用駐車場**や**荷さばき施設**の**整備を義務付**。
- ・ **誰もが安心して訪れられる環境**の形成を促進。

【効果】

地域経済の活性化

交通円滑化

誰もが安心して訪れられる環境形成

(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)

【現行】

- これまでは、**敷地内に10台**の駐車場を義務付。

【改正】

- 改正後は、**3台**の駐車場を義務付け。
- 障がい者等用駐車場等の確保
- 民間による公共交通利用促進策の実施



立体駐車場での確保



- 公共交通路線や渋滞路線に面していない
- 歩行者空間整備を図る路線(ほこみち)に面していない など

公共交通利用の促進



買い物に応じた運賃サービス
(台数を30%低減)



シェアサイクル
(20%低減)

駐車場台数の緩和について

- 駐車場の平均稼働率が約55%であったことを踏まえ、附置義務台数を1/2に緩和しました。
 - 附置義務台数の緩和により約300台の減少（843台⇒569台）が見込まれます。
- なお、まちなか駐車場適正化計画において、駐車場台数を現在より3,100台減らすことを目標としています。

■改正

対象となる建物の用途と規模		現行	改正（案）
特定用途	百貨店その他の店舗・事務所等（延床2,000㎡超）	300㎡毎に1台	600㎡毎に1台
非特定用途	マンション等（延床3,000㎡超）	450㎡毎に1台	900㎡毎に1台

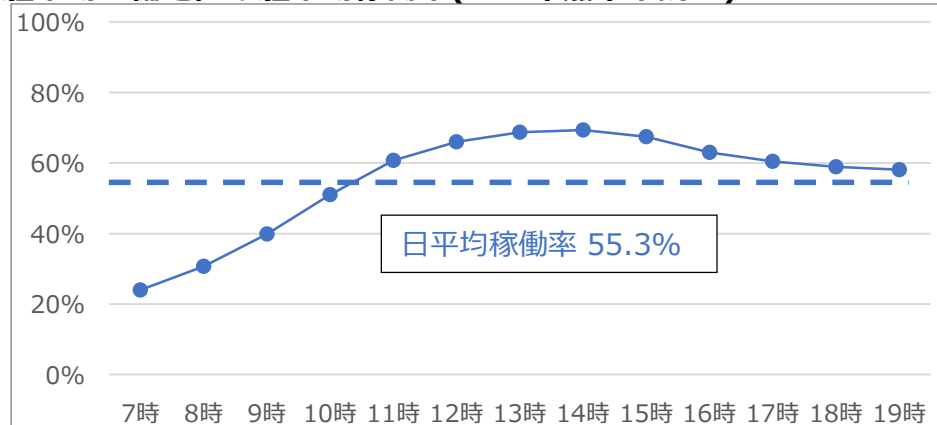
■附置義務台数の推定

老朽建築物（1981年以前の建物）が、現在と同規模の建物に建て替わると仮定。

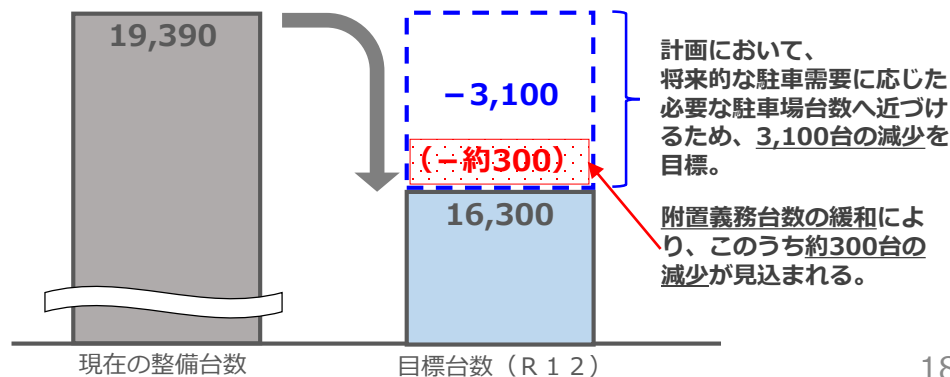
現在、約840台の附置義務駐車場が整備されており、原単位の緩和により、建て替え後は約570台（-約300台）と推定。

	現在の台数	建て替え後の台数	
		現行条例	改正（案）
1981年以前の建物（旧耐震基準）（41棟）	843台	859台	441台
1970年以前の建物（条例適用前）（24棟）	0台	242台	128台
合計 ()内は現在の台数との差	843台	1,101台 (+258台)	569台 (-274台)

駐車場整備地区の駐車場稼働率（R1年熊本市調査）



駐車場整備の目標量（まちなか駐車場適正化計画）



公共交通利用促進策による台数の緩和について

市の公共交通利用促進計画（熊本地域公共交通計画等）に資する取組みを実施する場合は、附置義務台数の緩和を行う。
「計画に位置付けられている事業」に事業者が協力する内容を「基本メニュー」とする。
「計画に資する取組の提案」については、「駐車場適正配置検討委員会の審議」を経て台数を緩和。

熊本地域公共交通計画
 公共交通を提供する主体（熊本市、交通事業者等）が推進している、公共交通の利用促進に向けた施策

公共交通利用促進による台数緩和
 建築主（商業施設やオフィスの事業者等）が、計画や施策の推進に向けて協力できること



計画に位置付けられている事業	メニュー	緩和率	
公共交通利用促進に向けた啓発 バス・市電ロケーションシステム等の拡充	① 公共交通利用促進広報・啓発、 バスロケーションシステム等の利用促進に向けたPR	— 必須	基本メニュー
公共交通のシームレス化に向けたICT等の推進	① MaaS等における店舗情報等の提供	上限10%	
関係機関等と連携した公共交通利用促進事業の実施	② 従業員の公共交通利用での通勤	上限10%	
公共交通の利用環境改善	③ 駐輪場・シェアサイクルポートの設置(1台/5台整備)	上限20%	
関係機関等と連携した公共交通利用促進事業の実施	④ 買い物に応じた運賃サービス等の実施	上限30%	
公共交通の利用環境改善	⑤ 公共交通待合施設の整備	30%	
パークアンドライド等の整備	⑥ P & R 駐車場等からの送迎バスの運行	30%	
都市の将来像：公共交通を基軸とした多核連携都市熊本 公共交通の将来像：誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通 計画の目標 1 まちづくりと連動した公共交通施策の展開 2 都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網の形成 3 住民・事業者・行政等の適切な役割分担と協働による公共交通の維持・確保	⑦ 計画の推進に資する取組の提案 駐車場適正配置検討委員会の審議※を経て、附置義務駐車場台数を緩和。		その他

※年4回程度を想定（提案があった場合のみ開催）。本委員会内に、本事項を審議する部会（数名で構成）を設置。

設置位置の緩和について

○駐車を敷地内に整備するのではなく、市が指定する周辺の集約駐車施設に確保することを可能としました。集約駐車施設での確保が困難な場合には、概ね500m以内の立体駐車場に確保すれば良いこととします。

(※ただし、障がい者等用駐車場および荷さばき施設は、原則、敷地内に整備することとします。)

○集約駐車施設は、一定規模以上の立体駐車場であり、交通渋滞を助長せず、歩行者の安全性等に配慮されたものを認定。

■改正

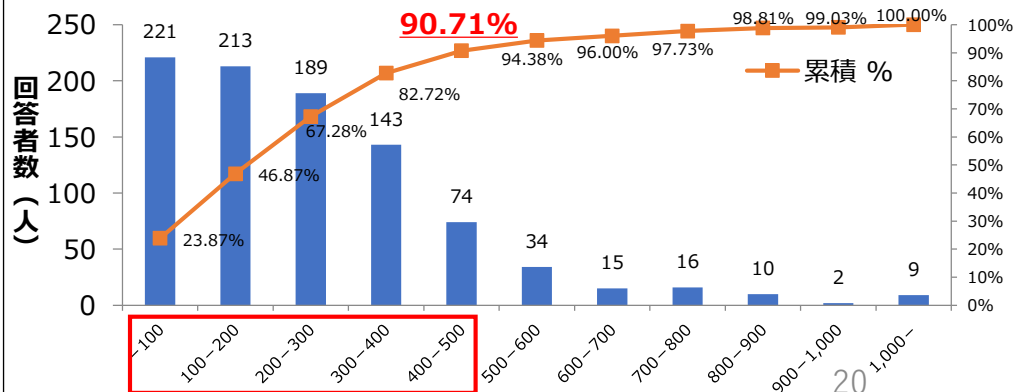
現行	<ul style="list-style-type: none"> ● 新築する建物等の敷地内に設置。 ● 敷地内に整備することが困難な場合は、概ね200m以内の場所に設置。 	 <p>原則、建物敷地内に整備</p>
↓	<ul style="list-style-type: none"> ● 新築する建物等の<u>周辺の集約駐車施設又は敷地内</u>に設置。 ● 周辺の集約駐車施設等に整備することが困難な場合は、概ね<u>500m以内</u>の場所に設置。 	<p>建物内に整備しなくてよいため、土地の有効活用が可能。</p>  <p>市が認定する集約駐車施設に確保</p>  <p>集約駐車施設がない場合は、その他の立体駐車場に確保</p>  <p>概ね500mまで</p>

■集約駐車施設の認定要件について

視点	要件
<ul style="list-style-type: none"> ① 駐車場の規模 ② 交通円滑化 ③ 安全性 	<ul style="list-style-type: none"> ● 滞在快適性等向上区域かつ駐車場整備地区の地域内又は当該地域からおおむね500m以内にあること ● 収容台数が50台以上の立体駐車場であること ● 入庫待ち渋滞が発生していないこと ● 歩行者利便増進道路に出入口が面していないこと ● 渋滞区間に出入口が面していないこと ● 幹線バス路線に出入口が面していないこと ● 駐車場法の技術基準に適合した駐車場であること ● 新耐震基準に適合した立体駐車場であること

(参考) 駐車場から目的地までの距離 (R1 熊本市調査)

- 約9割の方が、500m以内の駐車場を利用。
- 500mを超えて離れた駐車場の利用者は、約1割しかおらず、設置しても機能しないと想定される。



※700mを超える値は、統計上、特異値となる。

小規模駐車場の届出条例の制定（概要）

- 都再法※に基づく、駐車場の届出制度を実施。（条例で届出対象とする駐車場の規模を定める。）
- 条例策定により、50㎡以上の駐車場を整備等する場合は、市が基準との適合を確認、指導等を実施。
- 歩行者の安全性に配慮した駐車場の整備を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の形成を図る。

※都市再生特別措置法第62条の9(特定路外駐車場の届出等)

【条例の内容】

① 駐車場を整備等する場合の届出

- ・ 車室の面積が50㎡以上のコインパーキング等を整備する場合は、市に**届出**を行う。
- ※届出を行わなかった場合や虚偽の届出を行った場合は、都再法に基づき50万円以下の罰金が課される（都再法第129条）。

② 基準との適合を確認

- ・ 歩行者の安全性等に配慮した構造となっているか、市が基準※との適合を確認。
- ・ 基準に適合していない時は、指導等を行う。

〔※路外駐車場配置等基準
 ・ 出入口の集約（ハーモニカ構造としない） ・ 歩行者を視認できる視距の確保
 ・ 横断歩道等の近くに出入口を設けない など〕

⇒歩行者と自動車の交錯を減らし、歩行環境を向上する

【効果】

誰もが安心して訪れられる環境形成

地域経済の活性化

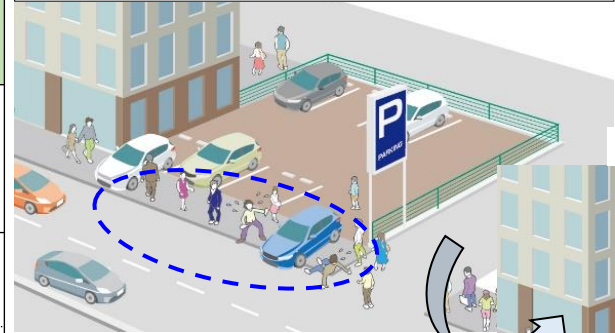
■ 条例の対象となる駐車場について

	一般公共の用に供する駐車場 (不特定多数の方が利用できる)	一般公共の用に供さない駐車場 (特定の方の利用に限定する)
	コインパーキング 店舗・事務所の駐車場など	住宅・マンションの駐車場 月極駐車場など
50㎡未満	対象外	対象外
50㎡以上	条例の対象※	対象外

※駐車場法と異なり、料金を徴収しないものも対象となる。

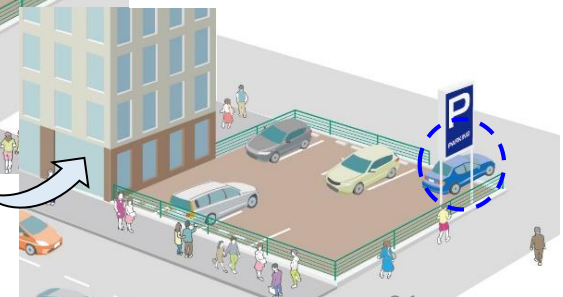
（安全性等に課題のある駐車場）

自動車の出入が多く、歩行者が多い通りに面しており、歩行者との交錯が多く発生し危険



（安全性等に配慮した駐車場）

自動車の出入口を減らすとともに、歩行者の少ない通りに設置することで、歩行者との交錯を減らし安全性向上



対象とする駐車場の規模について

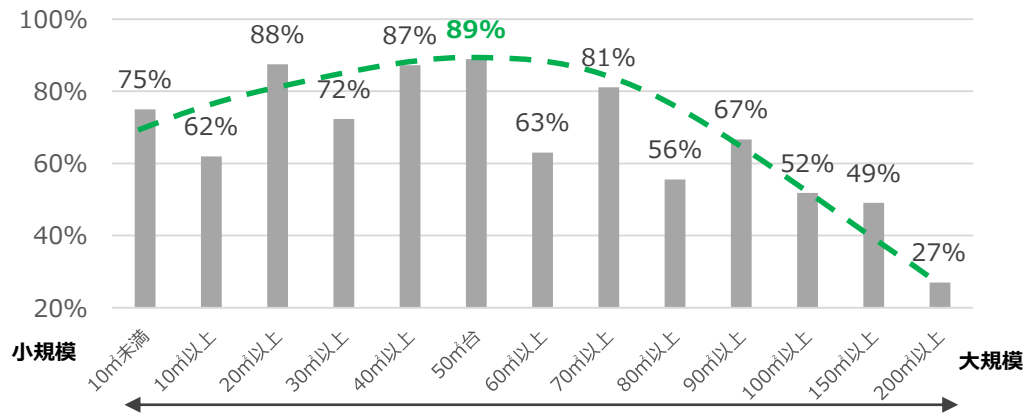
- まちなかの歩行環境向上に向けて、小規模な駐車場も含め、より多くの駐車場を歩行者の安全性に配慮した構造とすることが望ましいと考えられます。
- 一方、駐車場としての利用がやむを得ない小規模な土地を対象とすることは、設置者の負担と考えられます。
- このことから、50㎡以上の駐車場を届出対象とし、約8割の駐車場を対象としました。

※国の技術的助言において、「対象とする駐車場の規模は、歩行者の安全性を確保するための構造を求める必要性と、駐車場設置者等の負担を比較考量して定めること」とされています。

■ 安全性に課題のある駐車場について

- ・ 小規模な駐車場の方が、安全性に課題のあるものが多い傾向にあります。**(特に、50㎡台の駐車場は約9割)**
- ・ これは、車路等を設ける余裕が無く、駐車マスから直接出入りするハーモニカ構造になるものが多いためであると考えられます。

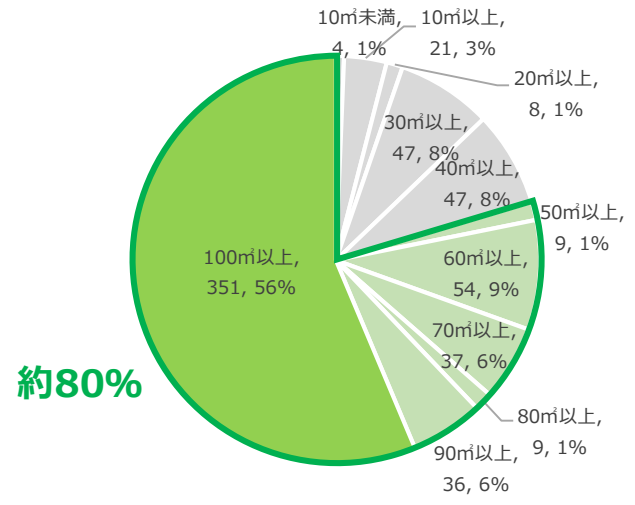
安全性に課題のある駐車場の割合(R1熊本市調査)



■ 対象とする駐車場の規模について

- ・ 安全性に課題のある小規模な駐車場を広く対象としつつ、駐車場設置者等の負担を比較考量し、50㎡以上の駐車場を対象としました。
- ・ これにより、約8割の駐車場について届出の対象とし、歩行者の安全性に配慮した構造を推進します。

駐車場の面積ごとの分布(R1熊本市調査)



■ 建物の建築等が困難な小規模な土地について

- ・ 小規模な土地は利活用が困難であるため、駐車場としての利用がやむを得ない場合が多いと考えられます。

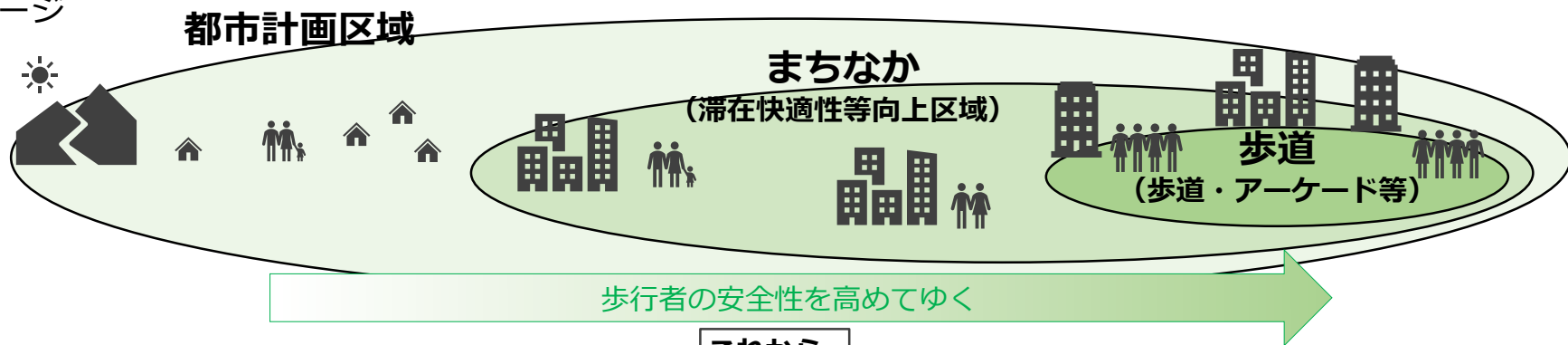
熊本市中心市街地における建物敷地の分布 (建築確認より作成)

敷地の面積	建物数	割合
200㎡以上	921	51.3%
200㎡未満100㎡以上	556	31.0%
100㎡未満75㎡以上	155	8.6%
75㎡未満50㎡以上	122	6.8%
50㎡未満25㎡以上	40	2.2%
25㎡未満	2	0.1%

⇒ **50㎡未満**の敷地に建築された建物はわずか。
⇒ **建物を建てるのが困難**な規模であると考えられる。

路外駐車場配置等基準について

基準のイメージ



これまで

都市計画区域内の500㎡以上の駐車場
⇒ 駐車場法に適合
※ どのエリアでも同じ基準

	500㎡以上	50㎡以上
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	—
歩道に面する場合	駐車場法	—

同じ基準

これから

まちなかの50㎡以上の駐車場
⇒ 駐車場法の出入口基準に適合。
⇒ 歩道に面する場合は、より安全性に配慮した構造

	500㎡以上	50㎡以上
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 + a	駐車場法 出入口基準を準用 + a

安全性を高める

基準等	路外駐車場配置等基準	
駐車場法の出入口に関する基準を準用	● 以下の部分には、駐車場の出入口を設けてはならない	
	<ul style="list-style-type: none"> 交差点、横断歩道、横断歩道橋の昇降口等から5メートル以内 安全地帯、バスの停留所、踏切等から10メートル以内の部分 小学校、幼稚園、保育所等の出入口から20m以内 	<ul style="list-style-type: none"> 橋 幅4m未満の道路 縦断勾配が10%の道路
	● 2以上の道路に面する場合は、歩行者の通行に支障を及ぼすおそれの少ない道路に出入口を設けること	
+ a	● 自動車の回転を容易にするために必要があるときはすみ切りをすること	
	● 道路を通行する者の存在を確認できるよう視距を確保すること。(敷地の形状等から困難な場合はカーブミラーの設置等で対策を講じる)	
+ a	● 出入口を集約した構造(駐車マスから直接出入りするハーモニカ構造の禁止)とし、幅6m以内とすること	
	● 自動車の出入口以外の部分から、車両の出入りができない構造とすること。	

※ 但し、駐車場の敷地の形状等の理由から出入口の設置が困難な場合は、この限りではない。

路外駐車場配置等基準について

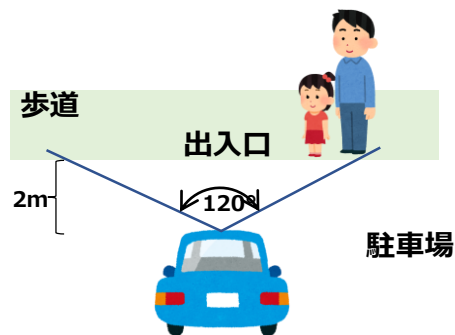
	歩道に面していない出入口	歩道に面してる出入口
駐車場法の出入口基準	○	○
+aの出入口基準	—	○
イメージ図		

基準のイメージ

■ 駐車場法の出入口基準

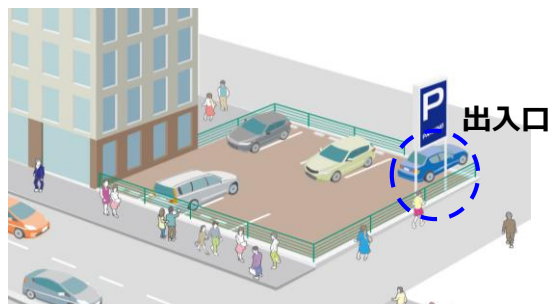


- 出入口は、横断歩道から5mを超えた部分に設置する

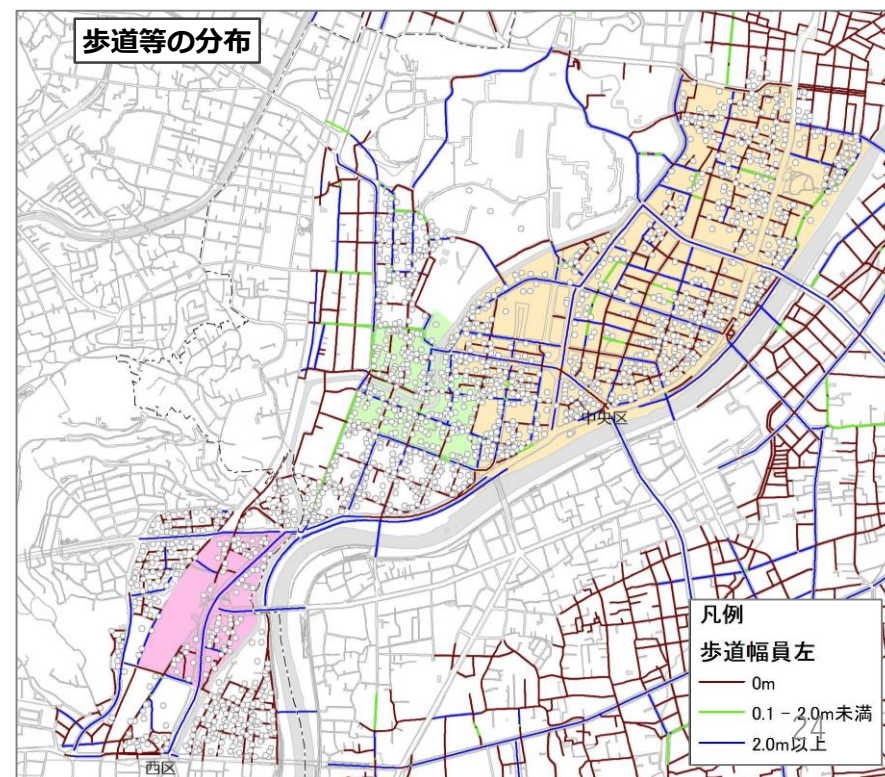


- 出入口から2m離れた場所から、120°の範囲が見渡せるようにする

■ +aの出入口基準



- 出入口を集約し、幅6m以内とする
- 出入口以外から車両の出入りができない構造





「だれもが歩いて楽しめるまち」の実現に向けた取組み

