

需給環境も改善傾向にある 熊本市中心部の駐車場

～全国および熊本県内における駐車場事情調査～

はじめに

戦後の自動車の急速な普及などに伴い、今日の車社会において駐車場は必要不可欠な都市施設となっている。保管場所としての住宅用の駐車場や、商業施設に併設される駐車場、市街地のコインパーキングなど、多くの人が様々な機会に駐車場を利用している。また、都市中心部のまちづくりを考えていくうえでも、駐車場はその重要な構成要素の一つであり、需給環境等に応じた適切な駐車場の整備などが求められている。

本稿では、駐車場の関連法制の概要紹介のほか、都市間のデータ比較等を交えながら、全国および熊本県内、熊本市中心部の駐車場の概況等についてレポートする。

1. 駐車場関連法制の概要と駐車場の種類

(1) 駐車場法の制定

国内では、1950年代半ば頃から、自動車保有台数の増加に伴って自動車交通量が増加し、路上駐車の問題等が発生してきたため、駐車場を規定する法律として、1957年に駐車場法が制定された。その後は、当初対象外であった軽自動車や自動二輪車を対象に加えるなど、環境変化に応じた法改正を行い、現在に至っている。

(2) 駐車場法に基づく諸制度

駐車場法に基づく制度としては、以下のようなものがある。

① 駐車場整備地区

「駐車場整備地区」とは、駐車場法の第2章に規定されているもので、自動車の輻輳する商業地域等において、駐車場の計画的整備を推進するため、都市計画に定めるものであり、2014年3月末現在では全国130都市、170地区で指定済みである。なお、熊本県内では、熊本市が1970年4月に「熊本都市計画駐車場整備地区」を指定しており、熊本市内の上通・下通・桜町等を中心に143.9haが駐車場整備地区に指定されている。

② 駐車場整備計画

「駐車場整備計画」とは、駐車場法の第2章（第4条）に規定されているもので、駐車場整備地区内において、市町村が策定する計画であり、概ね10年後の駐車需給を予測し、官民の適切な役割分担のもとに総合的な駐車場対策を行うためのマ

タープランである。2014年3月末現在、全国76都市、106地区で策定されているが、熊本市では策定していない。

③ 附置義務制度

「附置義務制度」とは、駐車場法の第5章に規定されているもので、駐車場整備地区あるいは商業地域等において、建築物の新築、増築に際し、その用途、床面積に応じて、駐車施設を附置させることを市町村が条例により定めることができる制度である。2014年3月末現在、198都市で制定されており、熊本市でも、前述の「熊本都市計画駐車場整備地区」の143.9haが対象地域となっている。

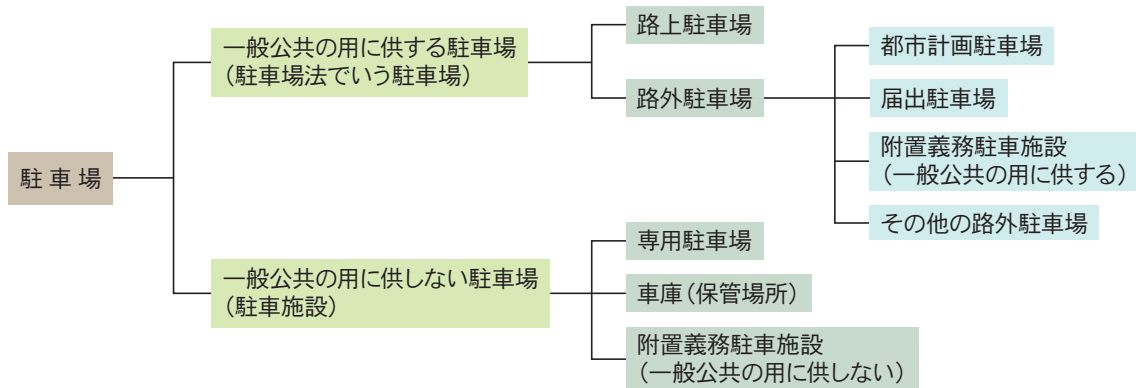
④ 駐車場の届出制度

一般公共の用に供する駐車場で、駐車用に供する部分の面積が500㎡以上のもので料金を徴収するものについては、その管理者が、駐車場の位置、規模、構造、設備その他必要な事項を都道府県知事に届け出る制度であり、駐車場法の第4章（第12条）に規定されている。

(3) 駐車場の種類

駐車場の種類は、大きく分けて、「路外駐車場」等の一般公共の用に供する駐車場と、「専用駐車場」等の一般公共の用に供しない駐車場とに分類される。駐車場の種類に関する体系図とそれぞれの概要については図表1の通りであるが、本稿では一般公共の用に供する「路外駐車場」の状況等を中心にみていく。

図表1 駐車場の種類



【一般公共の用に供する駐車場の定義】

- 路上駐車場** : 駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供するものをいう。 (例) 路上のパーキングメータ等
- 路外駐車場** : 道路の路面外に設置される駐車施設であって、一般公共の用に供されるものを指す。その主なものは以下の通り。
 - ①**都市計画駐車場** : 都市計画に必要な位置に適正な規模で永続的に確保され、またその対象とする駐車需要が広く一般公共の用に供すべき基幹的なものであり、都市計画に定められた路外駐車場をいう。 (例) 熊本市の辛島公園地下駐車場等
 - ②**届出駐車場** : 都市計画区域内において、自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場を設置し、その利用について駐車料金を徴収するものである。国土交通省令で定めるところにより、路外駐車場の位置・規模その他必要な事項について、都道府県知事に届け出なければならない。 (例) 500㎡以上のコインパーキング等
 - ③**附置義務駐車施設** : 地方公共団体は、駐車場整備地区内等において、一定規模以上の延床面積をもつ建築物を新築・増築するものに対して、条例でその建築物又はその建築物の敷地内に自動車の駐車のための施設を設けなければならない旨を定めることができるが、この条例に基づき整備される駐車施設を附置義務駐車施設という。 (例) 百貨店の駐車場等

資料：国土交通省「自動車駐車場年報」等を基に当研究所作成

2. 全国および都道府県、政令市等の概況

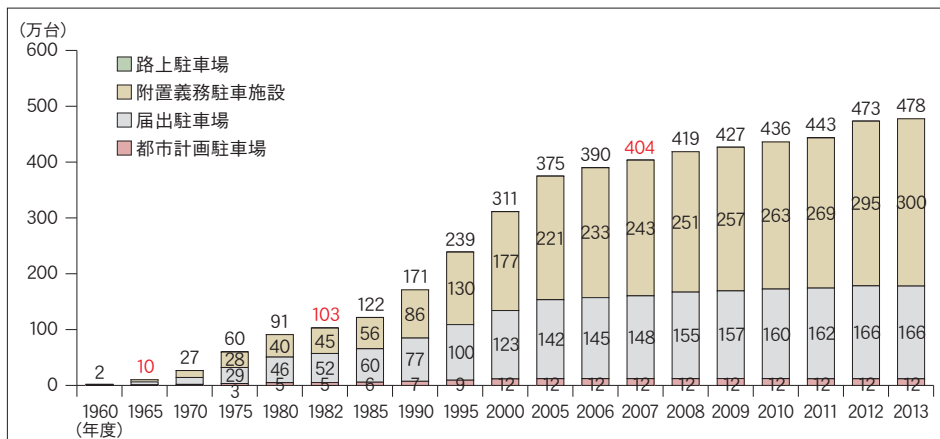
(1) 全国の概況

① 駐車場台数の推移等

国土交通省の「自動車駐車場年報」によると、2013年度の全国の駐車場台数は478万台で前年度比0.9%の増加となった。駐車場台数の長期推移をみると、1958年度時点では6,049台にとどまっ

ていたが、モータリゼーションの進展等に伴い、1965年度には10万台を突破し、その後、1982年度には100万台を超え、2007年度には400万台を突破するなど、確認が可能な1958年度以降、55年連続で駐車場台数は増加している。(図表2)

図表2 全国の駐車場台数の推移



資料：国土交通省「自動車駐車場年報」

なお、2013年度の全国の駐車場台数を種類別にみると、「都市計画駐車場」が12万台（全体に占める構成比2.5%）で、「届出駐車場」が166万台（同34.8%）、「附置義務駐車施設」が300万台（同62.7%）となっており、「附置義務駐車施設」や「届出駐車場」のウエイトが大きくなっている。

②自動車1万台あたりの駐車場台数等

全国の自動車の保有台数（二輪車を除く）は1958年度時点では149万台であったが、1967年度に1,000万台を突破し、直近の2013年度には7,670万台に達している。

また、駐車場法の改正等を踏まえて、自動車の保有台数の増加率を上回るペースで駐車場の整備が進んでいることなどもあって、自動車1万台あたりの駐車場台数も増加傾向にあり、1965年度時点では90台程度であったが、2013年度には623台まで増加している。（図表3）

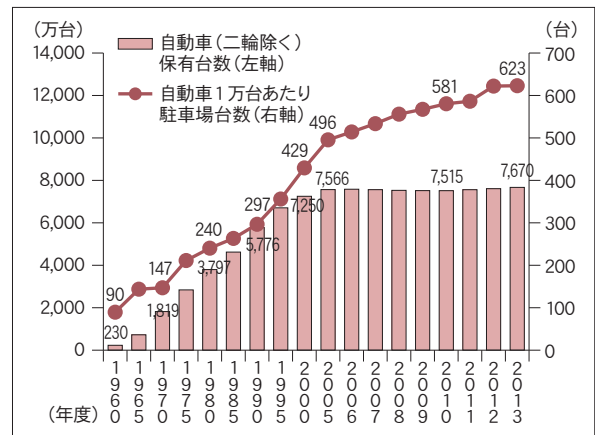
（2）都道府県別、政令市等の概況

①都道府県別の概況

都道府県別の駐車場台数をみると、東京都の86万台が最も多く、以下、神奈川県（50万台）、大阪府（46万台）と続いており、熊本県は24,614台で47都道府県中32番目の順位となっている。

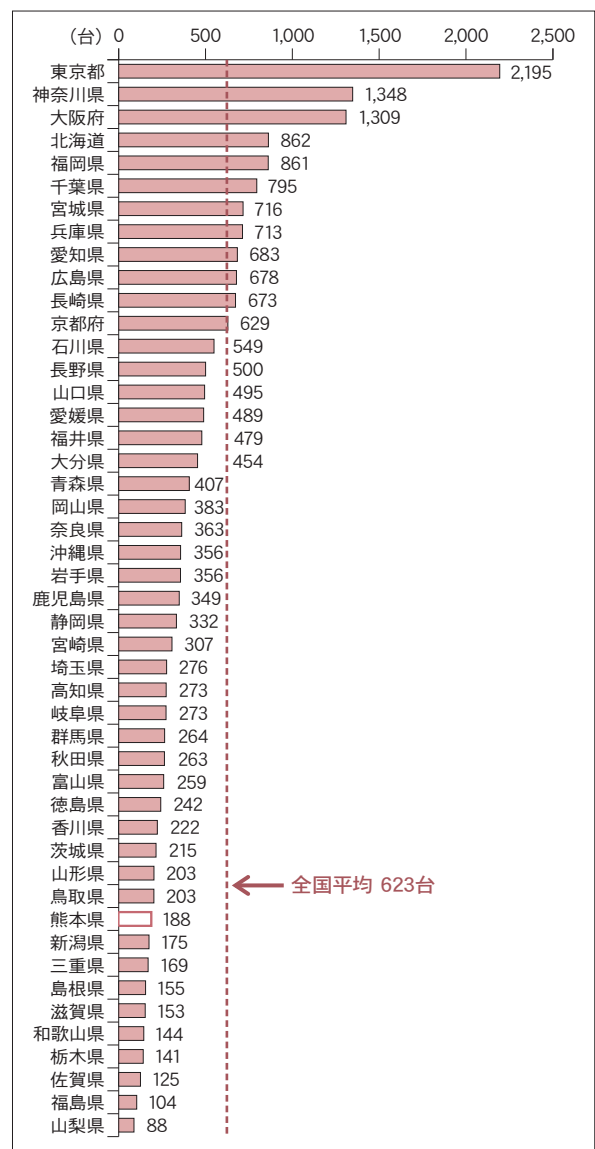
また、自動車1万台あたりの駐車場台数をみると、東京都が2,195台で最も多く、以下、神奈川県（1,348台）、大阪府（1,309台）と続き、熊本県は188台で47都道府県中38位となっている。なお、その他の九州各県では、福岡県が861台で全国5位、長崎県は673台で同11位、大分県が454台で同18位、鹿児島県が349台で同24位、宮崎県が307台で同26位となっており、熊本県は45位の佐賀県（125台）は上回るものの、九州7県の中では6番目の順位にとどまっている。詳細は後述するが、熊本県内では、熊本市の駐車場の附置義務の対象地域が他都市に比べて相対的に狭くなっており、その影響などが考えられる。（図表4）

図表3 全国の自動車保有台数（二輪車を除く）と自動車1万台あたりの駐車場台数の推移



資料：国土交通省「自動車駐車場年報」

図表4 都道府県別の自動車1万台あたりの駐車場台数（2013年度）



資料：国土交通省「自動車駐車場年報」

②政令指定都市および九州主要都市の概況

政令市20市の駐車場台数をみると、横浜市の34万台が最も多く、以下、大阪市（33万台）、名古屋市（24万台）と続いており、熊本市は21,126台で20市中18位となっている。また、人口1万人あたりの駐車場台数では、千葉市が1,464台で最も多く、以下、大阪市（1,249台）、福岡市（1,151台）と続き、熊本市は289台で20市中17位となっている。

政令市を除く九州の主要都市と比較すると、人口1万人あたりの駐車場台数では、熊本市は佐賀市（174台）や久留米市（276台）は上回っているものの、長崎市（890台）、大分市（719台）、佐世保市（658台）、鹿児島市（643台）、宮崎市（563台）を下回っている。（図表5）

駐車場台数を分類別にみると、熊本市では政令市の平均値に比べて、「届出駐車場」の構成比が高く（熊本市63.3%、政令市平均25.5%）、「附置義務

駐車施設」の構成比が低い（熊本市33.8%、政令市平均73.0%）ことが特徴である。これについては様々な要因が考えられるが、多くの都市では附置義務の対象地域として、前述の「駐車場整備地区」のほかに用途地域の商業地域や近隣商業地域などが対象となっているのに対して、熊本市では「駐車場整備地区」（143.9ha）のみが対象地域となっているため、その影響などが考えられる。

ここまで、「自動車駐車場年報」の調査データを紹介してきたが、同調査では附置義務の対象となっている駐車施設を除く500㎡未満（収容台数が34台未満程度）の路外駐車場等が集計対象外であり、近年増加傾向にある小規模のコインパーキング等の状況を把握しにくい面もある。そこで本章では一般財団法人熊本市駐車場公社が行っている実地調査の結果概要を紹介する。

図表5 政令指定都市および九州主要都市の駐車場主要指標の比較（2013年度）

	合計		都市計画駐車場		届出駐車場		附置義務駐車施設		路上駐車場		駐車場整備地区面積 (ha)	人口 (千人)	人口1万人あたりの駐車場台数	
	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数				
政令指定都市	札幌市	3,372	218,145	2	601	183	32,439	3,187	185,105	0	0	383	1,930	1,130
	仙台市	1,147	107,965	2	392	174	29,336	971	78,237	0	0	330	1,049	1,029
	さいたま市	224	33,122	2	601	86	14,095	136	18,426	0	0	164	1,256	264
	千葉市	973	140,355	1	200	110	23,674	862	116,481	0	0	262	959	1,464
	横浜市	6,930	338,291	7	3,363	219	39,297	6,704	295,631	0	0	948	3,717	910
	川崎市	1,240	72,169	1	366	83	12,407	1,156	59,396	0	0	88	1,453	497
	相模原市	88	17,087	6	3,207	34	10,164	48	3,716	0	0	207	720	237
	新潟市	314	24,872	1	112	48	10,352	265	14,408	0	0	203	803	310
	静岡市	497	33,302	1	400	82	13,274	414	19,628	0	0	530	716	465
	浜松市	225	32,757	3	1,515	86	16,703	136	14,539	0	0	145	811	404
	名古屋市	3,329	242,443	14	4,838	306	74,808	3,009	162,797	0	0	1,919	2,268	1,069
	京都市	909	65,022	5	1,532	178	30,573	726	32,917	0	0	484	1,467	443
	大阪市	7,892	334,604	10	4,055	798	64,561	7,084	265,988	0	0	2,553	2,680	1,249
	堺市	86	18,262	1	140	58	15,855	27	2,267	0	0	237	841	217
	神戸市	1,264	112,516	13	3,830	217	47,884	1,034	60,802	0	0	904	1,540	731
	岡山市	1,774	48,177	6	1,149	49	6,634	1,719	40,394	0	0	396	703	685
	広島市	1,708	73,266	6	2,334	171	23,545	1,517	46,747	14	640	1,013	1,186	618
	北九州市	868	82,245	2	804	96	26,058	770	55,383	0	0	415	977	842
	福岡市	3,198	166,755	8	3,082	286	51,460	2,904	112,213	0	0	632	1,449	1,151
	熊本市	216	21,126	1	625	55	13,367	160	7,134	0	0	144	732	289
合計	36,254	2,182,481	92	33,146	3,319	556,486	32,829	1,592,209	14	640	11,957	27,257	801	
九州の主要都市	佐賀市	29	4,100	0	0	29	4,100	0	0	0	0	-	235	174
	久留米市	104	8,408	3	332	24	4,119	77	3,957	0	0	203	305	276
	長崎市	538	38,909	5	798	62	10,333	471	27,778	0	0	341	437	890
	佐世保市	162	16,901	4	654	46	14,506	112	1,741	0	0	176	257	658
	大分市	531	34,364	1	231	58	9,344	472	24,789	0	0	-	478	719
	宮崎市	197	22,764	2	132	26	9,033	169	13,599	0	0	245	404	563
	鹿児島市	401	39,004	1	602	60	13,130	340	25,272	0	0	580	607	643
合計	1,962	164,450	16	2,749	305	64,565	1,641	97,136	0	0	1,545	2,723	604	

資料：国土交通省「自動車駐車場年報」

3. 熊本市中心部の駐車場の概況

(1) 熊本市中心部駐車場調べ

① 熊本市中心部の駐車場箇所数の推移

一般財団法人熊本市駐車場公社が熊本市中心部での実地調査等を基にまとめている「熊本市中心部駐車場調べ」(500㎡未満の小規模駐車場も調査対象に含む)によると、熊本市中心部(桜町・新市街・下通・上通の4エリア)の駐車場箇所数は、2015年2月時点で204箇所となっており、前年比で5.7%(11箇所)増加している。(図表6)

また、エリア別の駐車場箇所数は、「新市街」が71箇所で最も多く、以下、「上通」(52箇所)、「下通」(46箇所)、「桜町」(35箇所)と続いており、前年比では「新市街」(+6箇所)や「桜町」(+4箇所)で大きく増加し、「上通」が1箇所の増加、「下通」では横這いとなっている。

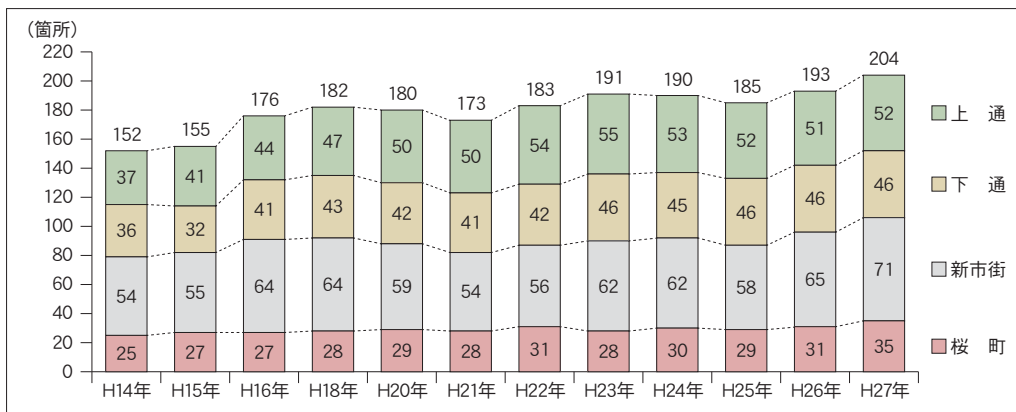
② 熊本市中心部の駐車場収容台数の推移

熊本市中心部(4エリア)の駐車場の収容台数

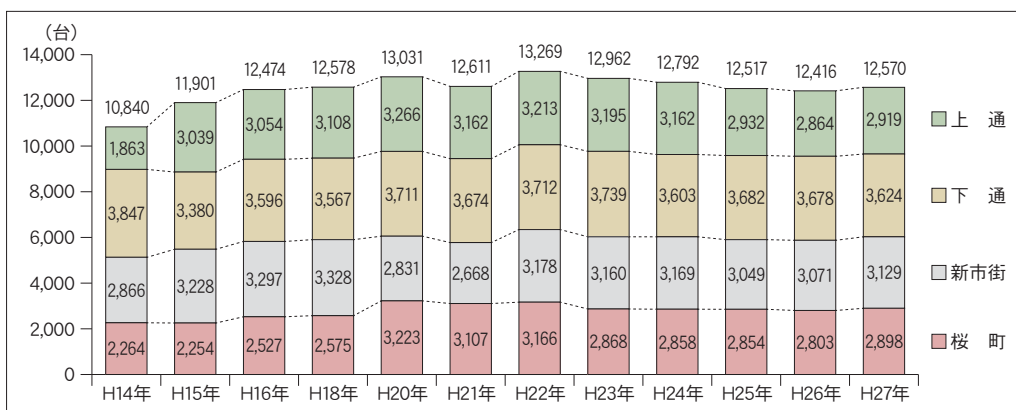
は、2015年2月時点で12,570台となっており、前年比で1.2%(154台)増加している。また、エリア別の駐車場箇所数は、「下通」が3,624台で最も多く、以下、「新市街」(3,129台)、「上通」(2,919台)、「桜町」(2,898台)と続いており、前年比では「桜町」が3.4%増(+95台)、「上通」が1.9%増(+55台)、「新市街」が1.9%増(+58台)で、「下通」が1.5%減(▲54台)となっている。(図表7)

なお、2015年2月時点の駐車場1箇所あたりの収容台数をみると、全体平均は62.4台となっており、エリア別では「桜町」の82.8台が最も多く、「下通」が78.8台となっている。「上通」(59.0台)や「新市街」(44.1台)では1箇所あたりの収容台数が相対的に小さく、それらのエリアでは比較的規模の小さい駐車場が多くなっていることがうかがえる。

図表6 熊本市中心部の駐車場箇所数の推移



図表7 熊本市中心部の駐車場収容台数の推移



資料：(一財)熊本市駐車場公社「熊本市中心部駐車場調べ」

(2)事業者等へのヒアリング概要

前述の調査をとりまとめた(一財)熊本市駐車場公社では、熊本市中心部の駐車場の立地に関する実地調査を基に「くまもと市街地駐車場マップ」を作成している。

同公社にヒアリングを行ったところ、熊本市中心部ではコインパーキングなど比較的規模の小さい駐車場が数多く立地しており、直近の調査でも、新設された駐車場のうち、大きいものでは40台程度の収容台数の駐車場もみられたが、10台未満の小規模の駐車場がほとんどであったそうである。また、直近の調査で桜町や新市街の駐車場数が増えていることについては、桜町の再開発の関連で大型駐車場の閉鎖が予定されていることなどが影響しているようである。

このほか、熊本市内の民間駐車場事業者にヒアリングを行ったところ、熊本市中心部の駐車場の需給環境については、1990年代後半頃までは、市中心部の百貨店で買い物客の車が長い列をつくるなど、不足感の強さがうかがえたが、2000年代前半頃から民間の大型駐車場が複数整備されてきたことなどもあって、近年は駐車場の需給環境も改善してきており、駐車場数も安定的に推移しているようである。

なお、最近の象徴的な出来事としては、熊本市中心部で老朽化した機械式の立体駐車場を閉鎖する事例が増えてきているようである。これまでは部分的な補修等で対処できていたが、それも限界に近づき、新設するにも、よほどの好立地でない限り、投資コストが採算に見合わないため、それらの駐車場では閉鎖という判断に至っているようである。

【参考】くまもと市街地駐車場マップ



資料：(一財)熊本市駐車場公社

※同マップは下記アドレスよりダウンロードが可能
<http://www.kumamotocity-pf.or.jp/>

おわりに

国土交通省の統計の数字をみると、熊本県や熊本市の駐車場数は、都市規模と比較して少し物足りなさを感じる数字になっているが、熊本市駐車場公社や事業者等へのヒアリング結果等を考慮すると、熊本市中心部の駐車場の需給環境は、概ね良好な状況にあると思われる。今後は桜町の再開発の影響等で駐車場数の一時的な落ち込みが予想されるものの、収容台数12~13千台程度の水準での安定した推移が見込まれる。

熊本県内では、1990年代後半頃から大型の駐車場を備えた郊外型のショッピングセンターが数多く誕生し、熊本市中心部の商業施設との競合も生じているが、熊本市中心部の来街者の増減を左右

するものは、当該エリアに立地している商業施設(個店)の魅力などであり、駐車場は交通手段の利用をサポートするためのインフラの一つにすぎない。近年は、熊本市中心部の駐車場の需給環境も改善し、従前からの取り組みではあるが、買い物客への駐車券の配布など、交通面での競争条件も改善してきている。

今後も個店の魅力向上に向けた取り組みなどが期待されるとともに、少子高齢化の進展等を踏まえたまちづくりのランドデザインを描き、お年寄りや子供連れにも優しい駐車場を整備するなど、時代変化を見据えた駐車場の整備等が求められる。