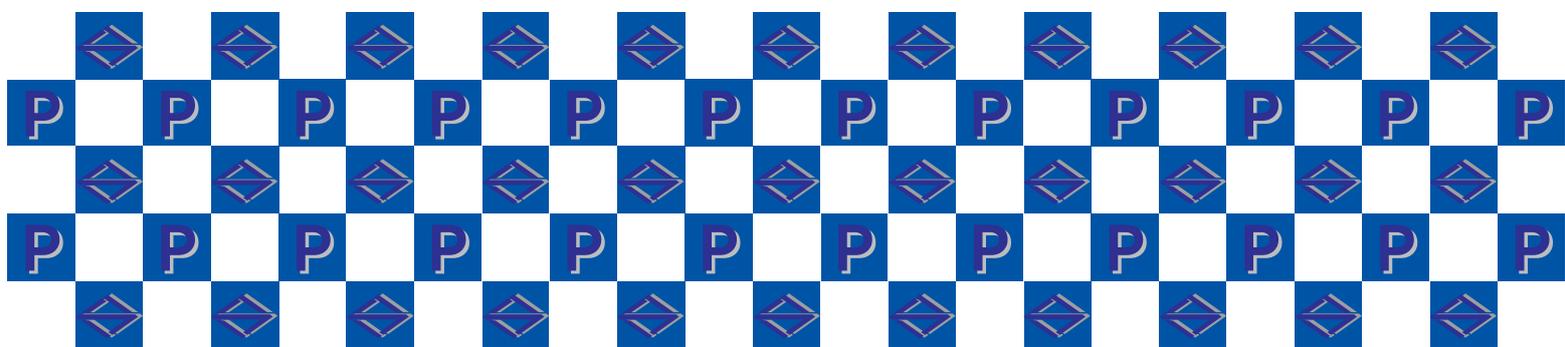


横浜市駐車場整備基本計画

平成19年4月

横浜市都市整備局



はじめに

横浜市では、中長期を展望した総合的な駐車対策を進めるために、「横浜市駐車場整備基本計画」を平成8年に策定し、駐車場整備を推進してきました。

しかし、計画策定から約10年が経過し、高齢化の進展、地球環境問題への関心の高まり、情報通信技術の進展、都心部活性化の必要性、駐車場の需要供給バランスの変化など、駐車場施策を取り巻く状況は大きく変化しています。

こうした背景を踏まえ、平成17年度に「横浜市駐車場整備基本計画見直し検討委員会」（委員長：横浜国立大学大学院環境情報研究院教授 中村文彦）を設置し、新たに対応すべき駐車場対策の基本的な考え方を提言としていただきました。

この提言及び最近の駐車場に関わる法改正等（平成18年5月の駐車場法改正、同年6月の民間駐車監視員制度導入）を踏まえ、新しい「横浜市駐車場整備基本計画」を策定いたしました。

今後は、この駐車場整備基本計画の考え方を基に、総合的な駐車対策に取り組んでまいりたいと思いますので、皆様方の一層のご理解とご協力をお願いいたします。

都市整備局長 寺澤成介

目 次

第1章 見直しの背景	1
1 高齢化の進展	1
2 環境対策の必要性	1
3 情報通信技術の進展	1
4 附置義務駐車施設の弊害	1
5 観光政策との連携	2
6 荷さばき車問題	2
7 自動二輪車問題	2
8 量から質・地域ごとの課題	2
第2章 駐車場問題に対する基本的な考え方	3
1 誰もが利用しやすい駐車施設の推進	3
2 環境負荷軽減に向けた取組	3
3 緑化の推進	3
4 附置義務制度の見直し	4
5 観光政策との連携の推進	4
6 安全で円滑な道路交通の確保	4
7 地区特性に応じたきめ細やかな対策	5
第3章 これからの駐車場対策	5
1 駐車場のバリアフリー化	5
2 駐車場の緑化	5
3 附置義務駐車施設の隔地・集約化	5
4 観光政策との連携	5
5 荷さばき車対策	6
6 自動二輪車駐車対策	6
7 公共交通への乗換に配慮した施策の検討	7
8 駐車場の整備から活用へ	7
9 違法な路上駐車防止のための啓発等の推進	8
10 量から質へ、地区別に（駐車場整備地区ごとの方向性）	8
（1）中央地区	8
（2）港北ニュータウン第1、第2地区	10
（3）新横浜北部地区	11
（4）戸塚駅周辺地区	11
（5）上大岡駅周辺地区	12
11 駐車場対策推進に向けた附置義務制度の見直し	12
※用語の解説及び注記	14

第1章 見直しの背景

1 高齢化の進展

横浜市の人口の高齢者比率（65歳以上人口比率）は、平成17年の数値では、16.8パーセントであるが、平成37年には26.0パーセントとなり、約10ポイントも増加し、四人に一人の割合になると予測されています。

高齢者の自動車免許保有率は、高齢化の進行に伴い増加し、高齢者の自動車利用が多くなっています。これまでは、高齢者の交通手段は徒歩やバスなどの利用が中心となっていました。今後は交通手段として自動車の利用が増加し、行動範囲の拡大も予想されます。

2 環境対策の必要性

地球温暖化など地球規模での環境問題が深刻化しています。横浜市では、「横浜市地球温暖化対策地域推進計画」を平成13年12月に策定し、平成22年度における一人当たり温室効果ガス排出量を平成2年度比で6パーセント以上削減することを目指しています。しかし、横浜市の二酸化炭素排出量に占める運輸部門の比率は22.5パーセント（平成15年度実績値）であり、平成2年度比で13パーセント増となっています。このため、その対策が急務となっています。

二酸化炭素削減のための対策としては、公共交通の利用を推進し自動車交通を軽減することだけでなく、壁面や屋上の緑化も取り入れた、駐車場の整備が求められています。

3 情報通信技術の進展

駐車場情報は、インターネット環境の普及に伴うパソコンや携帯電話、VICS（P14「用語の解説及び注記」※1参照）対応カーナビゲーションなどの情報通信技術の発達によって、交通に関するリアルタイムな情報が入手可能となり、交通行動の選択に活用されるようになってきています。駐車場施策においても情報通信技術の効果的な活用が求められています。

4 附置義務駐車施設の弊害

横浜市は現在、「横浜市駐車場条例」（昭和38年10月制定 平成7年3月改正）により、駐車需要を発生させる建築物に対し敷地内に駐車施設を設置することを義務付けています。（以下「附置義務制度」という。）この制度は個別建築物に対する附置義務であるため、駐車場及びその出入口が、まちづくりや道路交通と無関係につくられ、景観や交

通の円滑化に悪影響を与えている場合があります。

また、都心部などの敷地が狭く容積率が高い土地でも一律に駐車場の附置義務を定めていることから、必要な台数分の駐車場整備ができないために建替えを見送るケースもあり、まちの更新や土地の高度利用を妨げている場合もあります。

今後は、都心部の活性化や景観形成など、まちづくりとの連携の観点から制度の見直しが求められています。

5 観光政策との連携

「横浜市観光交流推進計画」（平成16年6月 横浜市）では、駐車場マップや駐車場案内システムの活用等による駐車場の利便性の向上や山下町・中華街周辺地区における観光バス等の駐車場対策の推進が課題となっています。

また、都心部の交通サービスは、都心部の機能集積や集客力を支える基盤であり、観光施策の一側面として重要な役割を担っています。このため、観光客に対する満足度を高め、観光客をより増やしていく交通施策が求められています。

また、都心ターミナル駅である横浜駅周辺においては、地方観光などへ向かう観光バスの発着が多く見受けられます。これらの観光バスは、路上で乗降させるものや路上駐車をするものが多く、交通安全上の問題と乗降客の滞留が歩行者の通行を妨害するという問題があります。

6 荷さばき車問題

路上駐車調査（横浜市中心部地区駐車場整備地区見直し検討調査 平成14年3月）によると、路上駐車が多く、荷さばきのための駐車で占められていることが判明しています。道路交通の円滑化のためには、荷さばき駐車場の設置が求められています。

7 自動二輪車問題

横浜駅などの主要駅周辺を中心に自動二輪車が路上や公開空地に放置され、歩行者の通行の妨げになっているだけでなく、都市のイメージや景観の低下なども引き起こし社会問題となっています。

駐車場法改正（平成18年5月）や駐車監視員制度導入（同年6月）など、自動二輪車に係る動向を踏まえて、早急な対応を図っていく必要があります。

8 量から質・地域ごとの課題

駐車場の整備量については、地区別の駐車場整備計画に基づき、整備が進んでいる地

区もある一方で、整備が進んでいない地区もあり、今後は、地域別の需給バランス等の現状にも配慮した整備が求められています。

また、交通事情や地域の特性などにより駐車需要の違いも生じており、地域ごとの課題や多様なニーズに対応していくことも求められています。

第2章 駐車場問題に対する基本的な考え方

1 誰もが利用しやすい駐車施設の推進

路外駐車場が「高齢者、障害者の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」の対象になったこともあり、今後の交通施策は、高齢者や障害者などが円滑に移動できるように配慮することが重要となっています。駐車場施策においても、バリアフリー化やその情報提供を推進します。

2 環境負荷軽減に向けた取組

横浜市温室効果ガスの排出量の大部分を占める二酸化炭素排出量構成は、自動車利用等に関わる運輸部門割合が全体の約4分の1（平成15年度実績値）を占め、そのうち自動車利用に関わる排出が9割を占めています。そのため、低公害車の利用促進及び公共交通への利用転換の推進などにより、自動車交通の軽減、道路交通渋滞の解消を図り、環境負荷の軽減を進めることが必要となっています。

このことを受けて、非効率な自動車走行を軽減するため、より分かりやすい駐車場案内システムの整備などを推進します。

3 緑化の推進

横浜市では、現在策定中の「(仮称)水と緑の基本計画」において、将来の横浜の緑のあり方や市民・企業・行政が一体となった緑のまちづくりの取組について、検討を進めています。

都市環境の状況を示す重要な指標の一つである緑被率は、依然として減少していることから、緑を守り、つくり、育てる取組をこれまで以上に進めていくことが必要です。

また横浜市では、現在、都心部への都市機能集積に伴う環境負荷の増大などに起因するヒートアイランド現象の緩和や、より一層魅力ある都心部を演出することを目的に、都市緑化の検討が行われており、公共的空間の確保やその緑化、建築物の屋上緑化を推進するための規制・誘導策など、新たな仕組みづくりについて検討中です。

本市における建築物の緑化については、「緑の環境をつくり育てる条例」（昭和48年6月制定 平成16年3月改正）により、敷地面積500平方メートル以上の建築物に対して緑化を指導しており、地上部の緑化だけでなく、建築物の屋上や壁面などの緑化も認め、指導しています。この条例では、立体駐車場の緑化については、指導対象になりますが、平置き駐車場は対象にはならないため、さらなる緑化対策を検討します。

4 附置義務制度の見直し

建築物1階部分の駐車場出入口が、良好な景観やまちのにぎわいを阻害する場合がありますので、附置義務制度の隔地駐車場の設置を柔軟に認めていくことが必要になっていきます。

また、駅周辺などの容積率が高く指定された商業地域等においては、個別の施設ごとに附置義務駐車場を設置することは、まちづくりや道路交通処理の観点から望ましくない場合があるので隔地駐車場（※7参照）の集約化について検討します。

5 観光政策との連携の推進

観光政策を支えるため、利用しやすい駐車場情報の提供を充実させることや環境負荷軽減の観点から、公共交通等への乗換えに配慮した駐車場運用について検討します。

また、観光バス駐車場が少ない横浜中華街地区においては、路上での乗降や待機を減らし、既存の観光バス駐車場を有効かつ効率的に活用した乗降所と待機場の運用策を推進します。

6 安全で円滑な道路交通の確保

路上駐車が多くが、荷さばきのための駐車で占められているように、道路交通の円滑化のためには、荷さばき駐車場の設置が求められています。このため荷さばき駐車場に関しては、既設の建物に対しては共同荷さばき駐車場を、新設の建物に関しては附置義務化の検討を行います。

また、路上駐車は交通渋滞、円滑な道路交通の阻害などを引き起こし、自転車や自動二輪車の駐車による歩道等の占拠は、歩行者の通行の妨げになっています。今後は、単なる駐車場の整備だけでなく、交通政策とも連携して安全で円滑な道路交通の確保を図る施策を推進します。

また、自動二輪車の駐車対策につきましては、四輪自動車用駐車場と同様に民間による整備を中心に考えて推進します。

7 地区特性に応じたきめ細やかな対策

地区ごとのまちづくりの考え方は、商店への来客等のため自動車を利用することを重視する地区がある一方、歩行者空間の確保やより良い景観を保つために駐車場の出入口の配置を考慮しなければならない地区があるなど、異なっています。このため、地区の特性やまちづくりの考え方などを反映した駐車場整備計画を各地区別に検討します。

また、地区内のまちづくりをより一層進めるために、地域住民や関連企業、公共交通事業者、行政などの関係者が協働して駐車場施策や交通問題に関してマネジメントできるような仕組みの構築についても検討します。

第3章 これからの駐車場対策

1 駐車場のバリアフリー化

路外駐車場が「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」の対象になったことから、新しい路外駐車場のバリアフリー化を推進するとともに、既設駐車場のバリアフリー化の努力義務や駐車場案内システムの中にもバリアフリー情報の提供を積極的に推進します。

また、車いす利用者用駐車区画の適正かつ円滑な利用など、いろいろな立場の人のことを理解しあい、互いに助け合うために、思いやる心、譲り合う気持ちの輪を広げる「心のバリアフリー」についても推進します。

2 駐車場の緑化

立体駐車場以外の平置き駐車場にも緑化を推進していくため、既存制度との連携の中で、駐車場法や駐車場条例に基づく届出駐車場を緑化の対象とするような仕組みや駐車場の緑化を支援する制度を検討します。

3 附置義務駐車施設の隔地・集約化

まちづくりや地区交通マネジメントの観点からより望ましい効果が見込まれるなど積極的な理由がある場合は、隔地駐車場（※7参照）を弾力的に設置できるように基準を見直します。

また、駐車場の規模の拡大による出入口の集約化、利便性の向上、維持管理の効率化等を図る観点から隔地駐車場の集約化についても検討します。隔地駐車場の集約化は対象となる建物に先立って整備することが望ましいですが、先行整備するリスクが伴うので、これを補完する支援策等についても検討します。

4 観光政策との連携

(1) 観光バス駐車対策の基本方針

観光客の集中する横浜中華街周辺では、路上で観光客を乗降させ、離れた駐車場や周辺の路上で待機することが多く見受けられます。

今後は、交通量が多く危険な場所や路上での乗降や待機は避けるよう、バス会社及び旅行会社に協力を求める一方、横浜中華街周辺で観光バス乗降所を確保し、併せて近隣駐車場において観光バス待機スペースを確保するようなシステムを構築します。

また、観光バス客の需要がある集客施設に、バス駐車場の設置を求めます。

横浜駅周辺においては、地方観光などへ向かう観光バスの発着を路上で行っており、客が歩道に滞留し乗降をしています。このため、今後は横浜駅周辺において、観光バスの発着、客の乗降ができる場所を確保するとともに、バス会社及び旅行会社に対して路上での乗降をしないよう協力を求めます。

(2) 観光バス駐車場案内の充実

観光バスは、事前に目的とする施設が決まっていることが多いため、原則として駐車場を事前に予約しますが、当日に予約なしで観光バス駐車場を探す場合も多く見られます。このようなバスは、空き駐車場を探すために走行したり、路上駐車をすることが多くなります。

このような迷走や路上駐車を削減するため、観光バス駐車場の位置や料金などの情報を、インターネットで提供する観光バスの駐車場案内を充実させます。

5 荷さばき車対策

路上駐車の多くが、荷さばきのための駐車で占められているように、道路交通の円滑化のためには、荷さばき駐車場の設置が求められています。

このため荷さばき駐車場に関しては、既設の建物に対しては、国で検討している共同荷さばき駐車場への支援等の動向を踏まえ、地区の特性に応じた対策を検討します。

また、新設の建物に関しては附置義務化を検討します。

6 自動二輪車駐車対策

(1) 民間事業者による駐車場整備の促進

排気量 125cc を超える自動二輪車駐車場については、四輪自動車用駐車場と同様に民間による整備を中心に考えています。民間駐車場での自動二輪車の受け入れ条件を検証することを目的として、実験的に整備した「横浜西口自動二輪車駐車場」

(平成 18 年 3 月) (注 1 参照) での利用運営状況等を基に、民間事業者を中心とした自動二輪車駐車場整備を促進します。

また、国の補助制度拡充の動向を見据えながら、行政側の支援も併せて検討します。

(2) 行政による未利用地の活用

平成 18 年 6 月に駐車監視員制度が導入され、自動二輪車の路上駐車取締りも強化されています。自動二輪車駐車場が絶対的に不足している状況での緊急対応として、街の遊休スペースなどを有効活用することの重要性が高まっています。適地の選定、安全性の確保、管理運営体制の構築など様々な課題を解決しながら、暫定的な駐車スペースの確保も検討します。

(3) 附置義務化の検討

平成 18 年 5 月に駐車場法が改正され (同年 11 月施行)、大型自動二輪車及び普通自動二輪車が法の対象になり、自動二輪車の附置義務化が可能になりました。

原因者負担の考えに基づき、一定規模以上の新築建物等に対して、自動二輪車駐車場の整備を義務付けることを検討します。

7 公共交通への乗換に配慮した施策の検討

都心部への自動車の乗り入れを適正に誘導するため、郊外の駅周辺駐車場におけるパークアンドライド (※ 4 参照) としての利用を検討します。

8 駐車場の整備から活用へ

都市の駐車場不足を解消するため、駐車場の整備が行われてきましたが、十分活用されていない駐車場も見受けられます。駐車場の効果的な活用に取り組まないまま整備を行うのは、非効率であり、うろつき交通の誘発など新たな駐車問題を発生させる原因にもなっています。今後は、駐車場の有効活用等について検討します。

(1) 既存駐車場の有効活用

これまで駐車場案内は、路上の電光案内板で行っていましたが、設備の老朽化が進むとともに、提供できる情報に限度があるなど、コスト面や情報提供能力の面から時代にそぐわなくなっています。そこで、満空車情報に加え、周辺の商業、イベント情報や、バリアフリー情報など、運転者のニーズに合った情報をインターネットにより、パソコンや携帯電話でも入手できるように、駐車場案内システム (※ 3 参照) の高度

化を進め、駐車場の有効活用を推進します。

(2) 既存駐車場の改善

既存駐車場への自動二輪車の受入れやバリアフリー化に対応した施設の改善、共通駐車券制度導入なども検討します。

9 違法な路上駐車防止のための啓発等の推進

「横浜市違法駐車等の防止に関する条例」（平成5年9月制定）に基づく違法駐車等の防止対策を市民や事業者の協力及び関係機関等との綿密な連携のもとに推進します。

違法駐車取締りについては平成16年6月の道路交通法の改正を受けて、平成18年6月から駐車監視員制度が導入されています。道路交通の利便性向上及び円滑化のために、路上駐車対策を効果的に進め、地元警察だけでなく、行政、地域の商店街や交通事業者などが共同で取り組んでいくことが必要で、路上駐車防止活動等、商店街の自主的な活動に対する支援策について検討します。

10 量から質へ、地区別に（駐車場整備地区（※5参照）ごとの方向性）

(1) 中央地区

駐車場法に基づき平成10年9月に公示された中央地区駐車場整備計画の進捗よく状況を見ると、平成22年度までの路外駐車場整備目標値に対し、平成15年度までの整備量は約67パーセントまで進んでいます。

中央地区は約755ヘクタールと広く、駐車需要も地区内で違いが生じていることから、次に示す地区ごとに、交通やまちづくりなどの特性に応じた駐車場施策を検討します。

ア 横浜駅周辺地区

横浜駅周辺地区は、高度に商業・業務施設が集積していて、多くの来街者を抱え、多様な駐車場需要が多い地区です。

また、この地区は、「都市再生特別措置法」に基づき平成14年10月に「都市再生緊急整備地域」に指定され、同法の制度を利用した大規模民間プロジェクトの検討が進められています。

これらの動向を踏まえ、大規模民間プロジェクトを軸に横浜駅周辺地区の整備が進められる中で、次に示す課題を検討します。

(7) 歩行者優先の空間確保と街並みの形成

歩行者の多い駅直近の地区では、歩行者優先の空間確保や街並み及びにぎわい形成のために、一般自動車の流入及び駐車場出入口の抑制について検討が必要になっています。このため、駐車施設を地区外に確保する方策のほか、民間開発に伴う附置義務駐車施設に街として必要となる台数を加えて整備を可能とする支援策の検討や、駐車場が相互に利用できる共通駐車券制度、駐車場のネットワーク化について検討します。また、共同駐車場やフリンジ（市街地縁辺）型駐車場（※2参照）などについても検討します。

(イ) 既存駐車場の効率的な運用

平日は業務系の駐車需要が多いが、休日は商業系の駐車需要が多くみられます。このため、都市空間の有効利用の観点から、既存駐車場においても平日は業務系の自動車利用を、休日は商業系の自動車利用を高める効率的な運用方法を検討します。

(ウ) 自動二輪車駐車対策

自動二輪車の駐車による歩道や公開空地の占拠が、歩行者の通行の妨げになっています。このため、自動二輪車駐車場の整備を促進します。

(エ) 荷さばき対策

小規模店舗が集積している地区において、共同荷さばき駐車場などを検討します。

イ みなとみらい21・ヨコハマポートサイド地区

この地区は、自動車交通や駐車場需要を考慮して計画されているため、街の成熟と共に駐車場整備も進んでおり、駐車場容量に余裕が生じています。しかし現状では駐車場入口の分かりにくさなどにより、駐車場の利用に偏りが生じています。利用率の低い駐車場の効率的な運用のため、駐車場の情報提供や、どの駐車場を利用しても買い物額による割引が受けられるような共通駐車券制度の導入などを検討します。

当該地区では駐車場案内システムを既に導入し、駐車場の利用促進を図っていますが、近年、情報通信技術がめざましい発展を遂げていることを踏まえ、より高度化した駐車場案内システムの導入を検討します。

また、観光客の増加に伴う観光バスの駐車問題や、自動二輪車の駐車場問題も発生しており、それらの対策についても検討します。

ウ 山下町・元町・山手地区

この地区は、横浜市の観光拠点となる地区で、みなとみらい線が開通し、観光客が増加している地区です。

これらの動向を踏まえ、次に示す課題について検討します。

(7) 駐車場の利便性向上

自動車で訪れる観光客のために、分かりやすい駐車場の案内などのビジター対応について検討します。

(イ) 観光バス駐車対策

観光バスの需要増加に対応するために、観光スポット近くに乗降所を確保し、近隣の駐車場に待機スペースを設ける等の対策を検討します。

エ 関内・馬車道・北仲通り・不老町周辺地区

この地区は、平日昼間の業務活動、休日及び平日夜の商業活動による駐車需要が多い地区です。現況調査では、駐車需給バランスが平日・休日ともに取れており、違法路上駐車防止活動の成果もあり、近年路上駐車はかなり減少しています。このため、駐車場の効率的な運用及び路上での荷さばき駐車対策を検討します。

オ 伊勢佐木町・野毛地区

この地区は、小規模な商業施設が集積している地区で、休日に駐車需要が多い地区です。歩行者優先空間の拡大による商業振興などの施策を支援するため、フリンジ型駐車場の整備、駐車場の効率的な運用策及び荷さばき用の駐車空間の確保などを検討します。

カ 平沼橋・戸部・阪東橋駅周辺地区

平沼橋・戸部地区では、路上駐車を原因とするトラブルの発生が多い区間など、地区内の状況に合わせた対応策を検討します。

阪東橋駅周辺地区では、大規模の一時預り駐車場は、市民総合医療センターと浦舟駐車場の2箇所だけで、路上駐車が多い地区です。路上駐車を原因とするトラブルの発生が多い区間など、地区内の状況に合わせた対応策を検討します。

(2) 港北ニュータウン第1、第2地区

商業、業務、文化等の諸機能が集積、調和した多機能複合都市を目指し、計画的なまちづくりが推進されている地区ですが、第1、第2地区とも核となる大規模複合型ショッピングセンターに附帯する大型駐車場へ集中する傾向があり、入庫待ちによる通行障害や違法路上駐車発生の一因となっています。

平成10年9月に公示された港北ニュータウン第1、第2駐車場整備地区の整備計画の進捗状況を見ると、平成22年までの整備目標値に対し、平成15年度までの整備量は約73%まで進んでいますが、主要な駐車場の利用状況から見ると駐車需要は年々増加傾向にあるため、今後予定されている地区開発動向などを踏まえつつ、次に示す課題を検討します。

ア 駐車場有効利用の促進

地区全体では需給バランスは満足しているため、特定駐車場への集中を緩和し、利用率の低い駐車場などの利用率を高める施策を検討します。

本地区では駐車場案内板を設置し、駐車場の有効利用を促進していますが、その効果が十分発揮されていません。このため、地理に不慣れな休日来街者が多い点や、起伏が大きく、平坦な市街地と比べて来街者の行動範囲が制約を受ける点などに配慮し、よりきめ細かな情報提供が可能となる高度な駐車場案内システムの導入について検討するとともに、その効果を高めるため、共通駐車券制度の導入についても併せて検討します。

イ 新たな開発への対応

港北ニュータウンセンター北ショッピングセンター（仮称）（平成 19 年 3 月開業予定）など、今後予定されている新たな開発計画においては、需要に見合った駐車場の確保が図られるよう、施設設置者との連携を図ります。

(3) 新横浜北部地区

本地区は、新幹線等による広域交通ターミナルとしての利便性を生かし、業務・商業等、多様で広域的な機能集積を図り、横浜の都心機能を担うべき地区です。

平成 10 年 9 月に公示された整備計画の平成 22 年までの整備目標値に対し、平成 15 年度までの整備量は約 65 パーセントまで進んでいます。いわゆるコインパーキングや暫定利用の青空駐車場など、地区全体にわたって中小規模の駐車場が林立しているのが特徴です。

駅周辺では大規模施設の附帯駐車場など特定の駐車場への集中が発生し、周辺部で利用率の低い駐車場が発生しています。

これらの現状を踏まえ、次のような課題を検討します。

ア 駐車場有効利用の促進

駐車需要が増加傾向にある一方で利用率の低い駐車場が存在しているため、駐車場案内システムや共通駐車券制度の導入など、空き駐車場の利用率を高めるための施策を検討します。

また、利用率の低い駐車場を活用した共同荷さばきスペースの設置などを検討します。

(4) 戸塚駅周辺地区

市南西部における交通、商業等の中心地と位置付けられていますが、駐車場については、平成 10 年 9 月に公示された整備計画の平成 22 年までの整備目標値に対し、

平成 15 年度までの整備量は約 20 パーセントに留まっています。現在、東口は再開発事業が完了し、西口において「戸塚駅西口第 1 地区市街地再開発事業」（平成 16～23 年度予定）が進行中です。

主要な駐車場の利用状況を見ると、ほぼ満車状況が続き駐車場が不足している状況となっており、再開発事業の計画での整備量と駐車需要とのバランスに考慮しつつ、新たな駐車場整備を検討します。

(5) 上大岡駅周辺地区

交通ターミナルとしての拠点性の一層の強化及び、それを生かした商業・業務機能の集積を図るべき地区と位置付けられています。平成 10 年 9 月に公示された整備計画の平成 22 年までの整備目標値に対し、平成 15 年度までの整備量は約 27 パーセントに留まっています。

地区全体での現状の需給バランスは満足しており、主要な駐車場の利用状況を見ると、まだ余裕がある一方で駐車需要はほぼ一定となっています。しかし、駅直近の鎌倉街道上などを中心に路上駐車が多発しており、一般の交通やバスの運行に支障を与えています。

また、すり鉢状の地区形状から道路が狭あいであり一方通行も多く、休日を中心に、駐車場への入庫車両や駅付けタクシーなどがふくそうし、混乱を生じています。

今後は、予定されている再開発事業との連携を図りつつ、交通の整序化を含めた次のような課題を検討します。

ア 駐車場有効利用の促進

タクシーと駐車場利用車両の動線整理、駐車場案内システムの検討など、狭あいでわかりにくい地区の道路状況に対応した、空き駐車場の利用促進策を検討します。

イ 新たな開発への対応

本格的な事業実施となる「上大岡 C 南地区市街地再開発事業」（平成 17～22 年予定）については、再開発事業で増加する床面積に見合った駐車場の整備を図るなど、新たな開発に対応した駐車対策を講じます。

11 駐車場対策推進に向けた附置義務制度の見直し

附置義務制度は、建築物の床面積に応じた駐車施設を敷地内に設置することを義務付けた制度です。今後は、一律の基準による駐車台数の確保の観点だけではなく、地域の課題やまちづくりの観点等を踏まえた附置義務制度の転換が必要となっています。一方で、附置義務駐車施設の不正改造事件などから、建築基準法など他の法令とも連携して

社会規範が守られる仕組みづくりが求められています。

これらの動向を踏まえ、次に示す課題を検討します。

(1) 適正な原単位

原単位(※6 参照)基準を見直し適正な基準とします。

(2) まちづくり政策と連携した隔地駐車場基準の弾力化と継続管理

建築物1階部分の駐車場出入口が、良好な景観やまちのにぎわいを阻害する場合がありますので、街並み形成の誘導施策ともバランスが図られるよう、隔地駐車場(※7 参照)の基準等や集約駐車場について検討します。

また、駐車施設を適正管理していくための担保やその維持継続が図られるよう、他法令等との連携を含めた制度の強化を図ります。

(3) 荷さばき駐車施設の附置義務化

荷さばき駐車が路上駐車の多くを占めているため、荷さばき駐車施設附置義務制度を検討します。

(4) 自動二輪車駐車施設の附置義務化

自動二輪車が横浜駅などの主要駅周辺を中心とした路上や公開空地に放置され、社会問題となっているため、自動二輪車駐車施設附置義務制度を検討します。

※用語の解説及び注記

※1 VICS (Vehicle Information and Communication System)

道路上に設置したビーコンとFM多重放送によって、渋滞情報、規制情報、道路案内、駐車場案内などをリアルタイムでカーナビゲーションに提供するシステム

※2 フリンジ型駐車場

中心市街地への自動車交通の流入を制限するため、周辺に駐車場を用意すること。欧米では中心市街地に歩行者専用空間を整備し、その周辺に駐車場を整備する街づくりが行われている。

※3 駐車場案内システム

駐車場の満・空車情報や、経路、料金などの情報をドライバーに提供するシステム。最近では、インターネットや携帯電話のサイトなどで情報提供している。

※4 パークアンドライド

都心での駐車場不足や、都心に向かう道路の渋滞を回避するために都市周辺の駅近傍の駐車場を利用し、そこから鉄道の公共交通を利用して都心に移動すること。

※5 駐車場整備地区

駐車場法に基づき、都市における自動車駐車場の整備を行うことにより、道路交通の円滑化、公衆の利便及び都市機能の維持増進を図るため、商業地域内若しくは近隣商業地域内、又は、当該地区周辺地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域について定めるもの。横浜市内に6地区ある。

※6 原単位

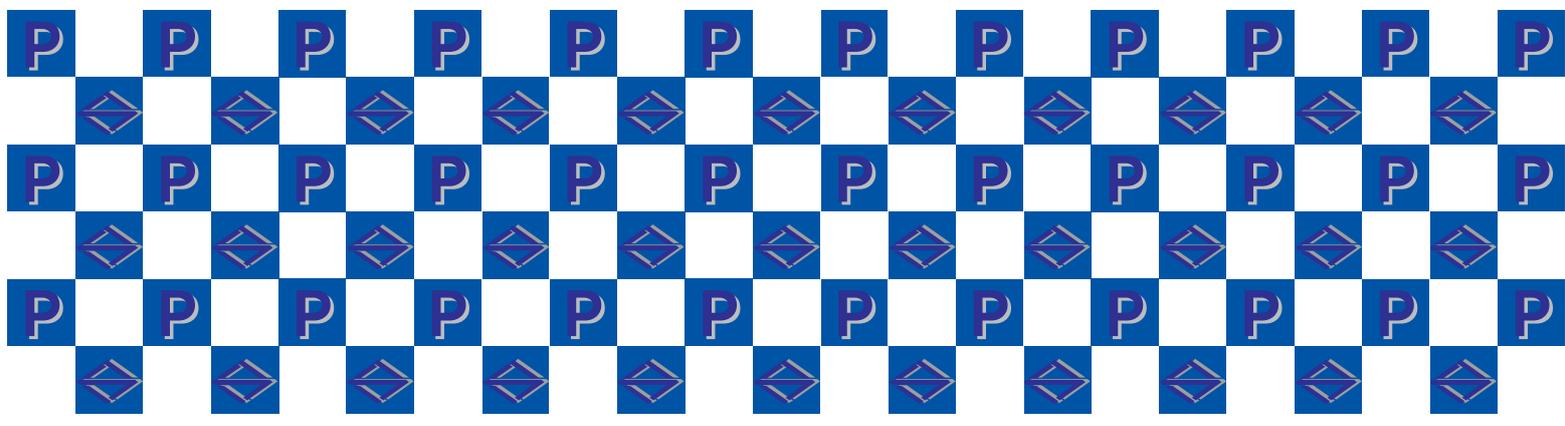
附置義務駐車施設1台当たりの建築物床面積 (㎡/台)

※7 隔地駐車場

附置義務の対象となる建物の敷地以外に確保する駐車場

注1 「横浜西口自動二輪車駐車場」

- ・目的：民間駐車場事業者が自動二輪車を受入れるための条件を検証するため
- ・実施：平成18年3月
- ・場所：横浜市西区北幸二丁目3-4
- ・対象：排気量125ccを超える自動二輪車
- ・規模：41台平置き（敷地面積 178㎡）
- ・設備：暗証番号式・チェーンを前輪に回してロック
- ・料金：1時間100円、1日最大500円
- ・営業時間：24時間営業



横浜市都市整備局企画課

平成19年4月

〒231-0017 横浜市中区港町1-1

TEL. 045-671-3853 FAX. 045-664-4539

横浜市広報印刷物登録

第190064号 類別・分類B-J J050

