

CITY OF YOKOHAMA

# 駐車場政策に関する懇談会

第2回 今後の駐車場政策について

横浜市都市整備局都市交通課

令和7年1月22日

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

- 1 現状の課題と対応の方向性  
(第1回懇談会の振り返り)
- 2 駐車場整備基本計画改定の素案(案)
- 3 駐車場附置義務制度見直しの方向性

- ① 需給バランスの適正化  
→ 新規供給の抑制
- ② バリアフリー・脱炭素への貢献  
→ 民間駐車場における導入の促進
- ③ 荷捌き・自動二輪・観光駐車ニーズへの対応  
→ 現状の各種対策の継続・発展
- ④ 地域のまちづくりとの連携  
→ 地域の特性に応じた駐車場施策の推進
- ⑤ その他情勢変化等への適応  
→ 的確な情報の捕捉と発信

駐車場整備の大部分を附置義務が担っている状況

駐車場附置義務制度の見直し

新規・既存の駐車場における整備量の縮減

期待される効果

新規：土地利用の活性化（⇒都市機能の導入促進）

既存：駐車場の有効活用の促進（⇒共同化・集約化）

副次的：来街車両の減少（⇒歩行者安全、CO2削減）

# 第1回懇談会でいただいた主な御意見(1/4)

主 な 意 見	事 務 局 の <u>対 応</u> ・ 見 解
<p>昨今の社会情勢に対して、日本の駐車場のデータはまだ不十分である。人々の生活は多様化しており、きめ細やかな対応が必要であることから、<u>データが必要と</u> <u>なってくる</u>。</p>	<p><u>今回の基本計画改定において</u>、対象エリアの限定、情報技術の活用、駐車場事業者との連携など、<u>効果的・効率的な方法を検討することを記載</u>します。</p>
<p>荷さばきについて、歩行者空間実現の必要性が高い地域では時間帯によって柔軟な対応を取ること考えられる。時間帯別のルールを設定するうえでも<u>データは必要</u>になってくる。</p>	<p style="text-align: right;">スライド No.25</p>
<p>需給バランスの適正化を考えるにあたって、まず<u>現状の駐車場の数をしっかりと把握したうえで議論をすることが重要</u>である。</p>	<p>今回の<u>検討に当たって</u>、令和2～4年度にかけて駐車場整備地区を対象に<u>実地調査を交えて駐車場の箇所と台数を把握</u>しました。この中には、届出対象外の小規模駐車場も含まれています。</p>
<p>駐車場の確保は主に民間事業者の資金を投入して整備していただいているため、<u>真に必要な量・内容に限定していく必要がある</u>と考えている。</p>	<p>現在検討中の附置義務制度見直しでは<u>必要な駐車施設を整備していただけるよう制度設計</u>を行っています。</p> <p style="text-align: right;">スライド No.32</p>
<p>パーキング・パーミット制度や荷さばき駐車場といった<u>目的・車種別の差別化を図った駐車場の供給や料金体系が今後必要</u>になってくると思う。</p>	<p>供給については、今回の附置義務制度見直しにおいて、<u>パーキング・パーミット制度による区画やEV駐車区画について整備量に応じた台数緩和を検討中</u>です。なお、荷さばきについては、引続き附置義務制度で対応を図っていきます。</p> <p style="text-align: right;">スライド No.20</p>

# 第1回懇談会でいただいた主な御意見(2/4)

主 な 意 見	事 務 局 の <u>対 応</u> ・ 見 解
<p>まちづくり観点で、<u>空いたスペースをどのように有効活用すべきかは重要な要素</u>である。</p>	<p>空きスペースの活用を含めた駐車場の質の向上やまちづくりへの寄与について、<u>今後作成を検討予定のガイドライン(仮)において事例を記載</u>するなどして啓発を図れれば考えています。</p> <p style="text-align: right;">スライド No.23</p>
<p>関内地区には多数のパーキングメーター・パーキングチケットが立地している。現状に合わせ取捨選択を行ったうえで、<u>空いたスペースは歩道の拡幅等の用途として有効活用していけるとよいのではないかと考える</u>。ただし、一度廃止すると再度利用可能にさせるのは困難なため、慎重に検討したい。</p>	<p>路上駐車区画の歩道への転換はまちづくりにとっても有意義と考えるため、本市のウォークアブルなまちづくりに繋げるよう、<u>都心部のまちづくり関係部署と連携して検討</u>を進めていきます。</p>
<p><u>集合住宅の荷捌き駐車区画の必要性が全国的に高まっており</u>、集配・宅配の重要性が高まっていることから、集合住宅において、空いた駐車区画が優先的に荷さばき駐車区画へ転用されるよう、<u>ぜひ検討していただきたい</u>。</p>	<p><u>共同住宅への荷捌きについては</u>、国による附置義務規制の法制化の動きがあります。本市は、共同住宅の駐車場附置義務を既に建築基準条例で規定しているため、<u>所管部署と連携して対応を検討</u>していきます。</p> <p style="text-align: right;">スライド No.18</p>
<p>自転車通行空間の上に荷捌きによるものと思われる路上駐車があり、自転車で安心して走行できないという意見を多くもらっている。<u>荷捌き駐車対策は駐車場施策の検討において大事になってくると思うので、積極的なご検討をお願いしたい</u>。</p>	<p>荷捌き対策について、他都市で警察等関係行政機関と連携して対応している事例があるため、本市も<u>警察及び道路管理者並びにまちづくり担当部署と連携して対策を検討</u>していきます。</p> <p style="text-align: right;">スライド No.18</p>

# 第1回懇談会でいただいた主な御意見(3/4)

主 な 意 見	事 務 局 の <u>対 応</u> ・ 見 解
<p>乗用車の大型化・重量化への対応やバリアフリー化への対応が求められる中、<u>法令改正によって機械式駐車場の平面化といった利用しやすい駐車場への改修のきっかけとなることを期待する。</u></p>	<p>今回の附置義務制度見直し（緩和）は、<u>新規だけでなく既存にも適用できるようにする方向</u>です。附置義務台数を減らすことで、多くの事業者が平面式も選択肢に入れることができるようになると考えています。</p>
<p>駐車場政策は、大きく<u>まちづくりにも影響</u>してくるので、ぜひ利用実態調査をしっかりとっていただき、<u>規制緩和に向けた前向きな検討をお願いしたい。</u></p>	<p>今回の附置義務制度見直し（緩和）の検討に当たっては、<u>庁内のまちづくり関係部署も交えて多様なアイデアを出し合い</u>検討を行いました。</p>
<p>テナント向け（≡専用）と比較して<u>一般向けは利用者減少の影響を受けて収支上合理性が薄くなっている。</u>そのため、<u>テナント向けと一般用を合わせず需給バランスを検討する必要があるのではないか</u>と考える。</p>	<p><u>需給バランスの検証に係る路外駐車場は、専用を含めず、時間貸し（＝一般用）のみを対象</u>に行いました。</p>
<p>変化する社会情勢の中で、硬直化しないように<u>定期的</u>に<u>制度を見直す仕掛けが絶対的に必要</u>になり、その仕組みや体制づくりも必要である。</p>	<p>今回の基本計画改定では、<u>期間（10年間）を明示し</u>、期間中に各取組の達成状況や効果を検証し次期改定に繋げていけるよう努めてまいります。 <span style="background-color: #f96; padding: 2px;">スライド No.12</span></p>
<p>地区単位で、街方の声を聴きながら<u>柔軟な対応・弾力的な運用が図られる制度</u>にしてください。 数年後先を見据え、<u>変化を捉えて</u>っていただきたい。</p>	<p>今回の附置義務制度見直しにおいて、変化に対して柔軟に対応できる仕組みとして「<u>計画提案による台数緩和</u>」を<u>検討中</u>です。 <span style="background-color: #4a90e2; color: white; padding: 2px;">スライド No.46</span></p>

# 第1回懇談会でいただいた主な御意見(4/4)

主 な 意 見	事 務 局 の 対 応 ・ 見 解
<p>まちづくりの一環として駐車場が整備されるべきであるため、<u>交通政策全般やまちづくりと整合した駐車場施策を進めていく必要がある</u>と考えている。</p> <p>駐車場は都市の中で貴重なスペースのため、<u>都市全体の政策の視点</u>で取り組んでもらいたい。</p>	<p><u>今回の基本計画改定で「地域のまちづくりとの連携」</u>を掲げ、<u>庁内のまちづくり担当部署と連携</u>して取り組んでまいります。</p> <p style="text-align: right;">スライド No.21</p>
<p>現状は附置すべき台数が下限値で設定されているが、供給過多になってきている状況を踏まえると、<u>地区毎に、実情に応じて適正な範囲を考慮し、上限値を設けることも考えるべき</u>でないか。</p>	<p>附置義務制度は一定数の駐車場整備を義務付ける制度であり、駐車場の整備を制限する制度ではないため、附置義務台数において上限を設けることは、現行制度との関係上困難と考えます。したがって、基本計画改定後に着手予定の<u>駐車場整備計画の改定において「整備目標」のあり方（整備目標の“幅”による記載など）</u>を検討します。</p> <p style="text-align: right;">スライド No.26</p>
<p>脱炭素を目指すには、そもそも自動車の移動を減らすことが重要になると思う。<u>公共交通機関が充実している地域については、駐車場の供給量を調整し、公共交通機関への誘導を促すことができる。</u></p>	<p>近年拡大している小規模なコイン式駐車場では、駐車料金は相場に加えて土地所有者と駐車場業者の間での価格交渉も影響していると想定されるため、これらを含めた駐車料金の行政による体系化は困難と考えます。</p>
<p>駐車場の入庫待ちが発生している現状を考慮すると、<u>料金設定についても整合のとれた体系を地区毎で設けるべき</u>でないか。</p>	

- 1 現状の課題と対応の方向性  
(第1回懇談会の振り返り)
- 2 駐車場整備基本計画改定の素案(案)  

概要版 (全体版は後日意見照会)
- 3 駐車場附置義務制度見直しの方向性

# ①改定の目的・背景

中長期を展望した総合的な駐車場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



少子高齢化の進展、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の変化を踏まえ、平成19年に改定



情報通信技術の浸透等により消費行動や移動手段が多様化し、まちづくりにおける駐車場政策の位置づけが高まりを見せる中、駐車場政策のアップデートが必要



**駐車場整備基本計画を改定**

## ②位置づけ

### 横浜市都市計画マスタープラン



### 横浜都市交通計画



横浜市交通安全計画など

#### 駐車場整備基本計画

平成8年策定  
最近改訂平成19年

反映



#### 駐車場整備計画

平成10年策定  
最近改定平成24年

反映

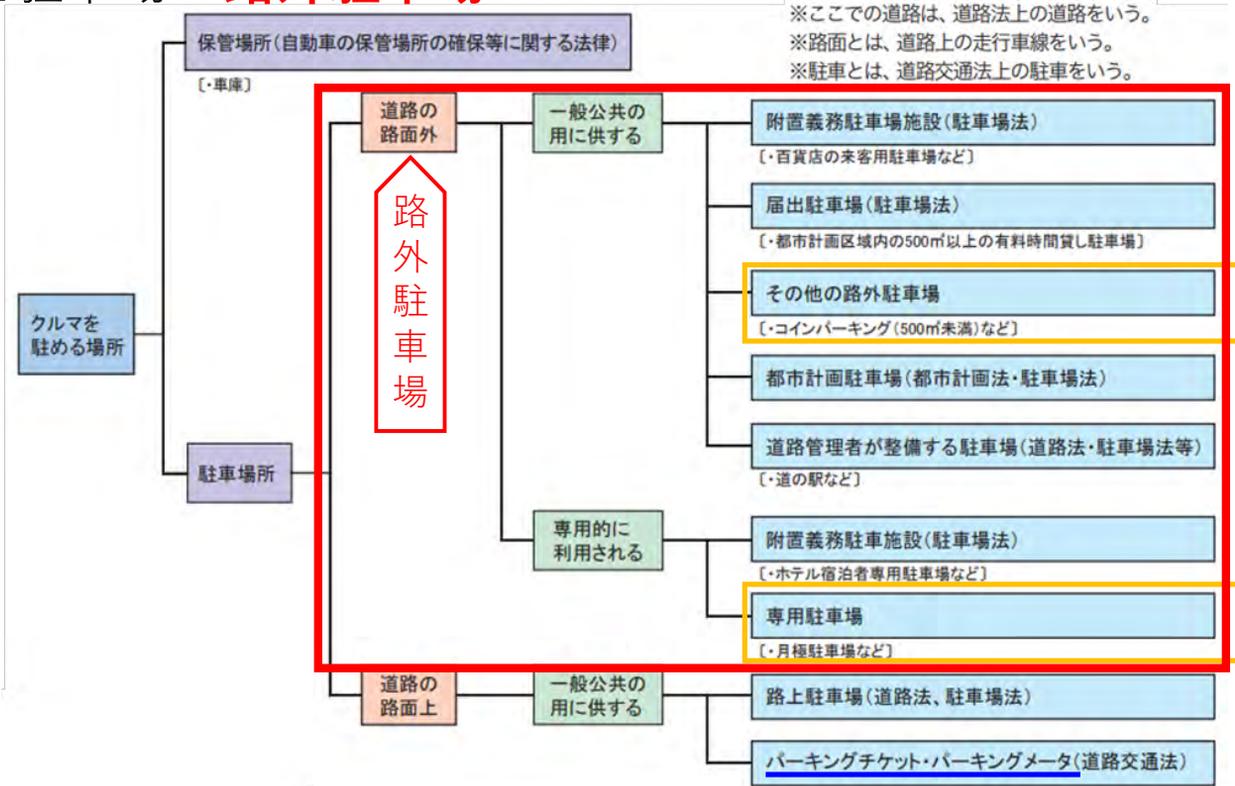


#### 駐車場条例

昭和38年制定  
最近改正平成28年

# ③計画期間と対象となる駐車場

- 期間 概ね10年間
- 駐車場 路外駐車場



※ここでの道路は、道路法上の道路をいう。  
※路面とは、道路上の走行車線をいう。  
※駐車とは、道路交通法上の駐車をいう。

路外駐車場

駐車場法の届出対象外も本計画の対象

本計画の対象外

## ④各章の構成 (題目)

### ■ 現行 ⇒ 各章の位置づけ・関係性が不明確

第1章 見直しの背景	第2章 駐車場問題に対する基本的な考え方	第3章 これからの駐車場対策
1 高齢化の進展	1 誰もが利用しやすい駐車施設の推進	1 駐車場のバリアフリー化
2 環境対策の必要性	2 環境負荷軽減に向けた取組	2 駐車場の緑化
3 情報通信技術の進展	3 緑化の推進	3 附置義務駐車施設の隔地・集約化
4 附置義務駐車施設の弊害	4 附置義務制度の見直し	4 <del>観光政策との連携</del>
5 観光政策との連携	5 <del>観光政策との連携</del> の推進	5 荷さばき車対策
6 荷さばき車問題	6 安全で円滑な道路交通の確保	6 自動二輪車駐車対策
7 自動二輪車問題	7 地区特性に応じたきめ細やかな対策	7 公共交通への乗換に配慮した施策の検討
8 量から質・地域ごとの課題		8 駐車場の整備から活用へ
		9 違法な路上駐車防止のための啓発等の推進
		10 量から質へ、地区別に

## ④各章の構成（題目）

■改定後 → 各章の位置づけを明確化し、関係性を整理

第1章 駐車場を取り巻く <b>現状</b>	第2章 いま取り組むべき <b>課題</b>	第3章 これからの <b>駐車場施策</b>	
1 (少子高齢化と)移動実態の状況	1 需給バランスの適正化	1 新規供給の抑制	具 体 的 取 組
2 自動車の保有台数と駐車場整備の状況	2 荷捌き・自動二輪・観光駐車ニーズへの対応	2 荷捌き・自動二輪・観光駐車への対策の推進	
3 駐車違反の取締りの状況	3 バリアフリー・脱炭素への貢献	3 民間駐車場のバリアフリー・脱炭素化の促進	
4 荷捌き駐車需要の状況	4 地域のまちづくりとの連携	4 地域の特性に応じた対策の推進	
5 自動二輪の駐車場整備の状況	5 その他情勢変化への適応等	5 的確な情報の捕捉と活用	
1 少子高齢化(と移動実態)の状況			
6 次世代自動車の普及と電気自動車充電設備の整備状況			
2 (自動車の保有台数と)駐車場整備の状況			
7 シェアモビリティの普及状況			
8 コイン式駐車場の整備状況			

第1回懇談会の議題2の内容

第1回懇談会の議題3の内容

## ⑤掲載予定の駐車場施策

### ■ これからの駐車場施策の【方針】と【具体的な取組】

方針（＝第3章の題目）	具体的な取組
1 新規供給の抑制	(1) 附置義務の適用と台数の基準の見直し
	(2) 敷地外附置の特例の適用拡大
	(3) 集約化の促進方策の検討
2 荷捌き・自動二輪・観光駐車 の対策の推進	(1) 共同住宅を中心とした荷捌き駐車対応方策の検討
	(2) 自動二輪の附置義務制度の継続
	(3) 観光バス対応駐車施設の整備促進と情報発信の継続
3 民間駐車場のバリアフリー・ 脱炭素化の促進	(1) 優先区画を整備する建築物の附置義務の緩和
	(2) E V区画を整備する建築物の附置義務の緩和
4 地域の特性に応じた対策の 推進	(1) 横浜駅周辺地区
	(2) みなとみらい21中央地区
	(3) 関内・関外地区
	(4) 新横浜駅北部地区
5 的確な情報の捕捉と活用	(1) 駐車場整備に係る普及啓発方策の検討
	(2) 駐車場案内システムへの最新技術の導入等の検討
	(3) 駐車場へのシェアサイクル等のポートの導入の検討
	(4) 駐車場の実態把握の方策の検討
	(5) 駐車場整備地区のあり方の検討

青字：  
駐車場附置義務制度  
見直し(議題3)に反映

## ⑤-1 新規供給の抑制(1/2)

### (1) 附置義務の適用対象と台数基準の見直し

現状の適用対象は、駐車場整備拡大期の設定のまま

現状の台数基準は、基本的に2つの地区※<sup>1</sup>と5つの建築物用途※<sup>2</sup>の区分による一律の基準

※1 A：駐車場整備地区又は商業系用途地域

B：適用対象地域のうち【A】以外の地域

※2 ①百貨店等 / ②事務所 / ③倉庫・工場

④その他特定用途[劇場・病院等]

⑤非特定用途[学校・診療所等]

詳細は  
スライドNo.29参照

青字：詳細は議題3で説明

駐車場条例における適用対象と台数基準を改正

スライド No.33~

駐車場条例改正後も、（基本計画の計画期間中において）改正の効果と情勢変化を踏まえて、継続的に見直しを検討

## ⑤-1 新規供給の抑制(2/2)

### (2)敷地外（=隔地） 附置の特例の適用拡大

既存駐車場への隔地化は新規供給の抑制に繋がる

現状は限定的な適用を前提とした基準（適用件数も少数）

隔地の特例について、適用要件を緩和

スライド No.47~

### (3)集約化の促進方策の検討

- 附置義務事業者と隔地先駐車場のマッチング制度がない
- 隔地先駐車場側にメリットがない（→担保性も低い）

- 相当規模を有する駐車場を「集約型駐車場」として市が認定・登録・公表する仕組みづくりなどを検討
- 附置義務事業者→集約型駐車場への負担金制度も検討

## ⑤-2 荷捌き・自動二輪・観光駐車対策の推進(1/2)

### (1)共同住宅を中心とした荷捌き駐車対応方策の検討

共同住宅への荷捌き駐車施設の附置義務の法制化の動き

附置義務規制をかける上で、

- マンション事業者・管理者（住民）の理解を得るために、  
→規制値の設定に当たって十分な調査が必要
- 整備された区画の適切な利用を図るために、  
→利用者間のルールが必要



長期的視点で、共同住宅への荷捌き駐車施設の附置義務化について調査・検討

荷捌き駐車対策全般について、他都市の対応も参考に、対策を警察・道路管理者等関係機関と連携して検討

## ⑤-2 荷捌き・自動二輪・観光駐車対策の推進(2/2)

### (2)自動二輪の附置義務制度の継続

【自宅付近】又は【駅】を中心にニーズが存在  
→現状の駐車場附置義務制度である程度対応できている



現状の附置義務制度を継続しつつ、適宜必要な対応を図る

### (3)観光バス※対応駐車施設の整備促進と情報発信継続

観光バス対応の駐車施設は附置義務制度に馴染まない

都心部で観光バスのためのまとまった用地確保は難しい



都心部の暫定的な観光バス駐車場を継続しつつ、拡大のための民間企業への協力の呼びかけ

既存の観光バス対応駐車場情報のウェブ掲載の拡充を検討

## ⑤-3 民間駐車場のバリアフリー・脱炭素化の促進

### (1) 優先区画を整備する建築物の附置義務(乗用車)の緩和

パーキング・パーミット制度の【優先駐車区画】は附置する義務がない

行政指導では、協力を得られたとしても限定的

附置義務台数基準(乗用車)において【優先駐車区画】の整備量に応じた緩和を設定 **検討中**

スライド No.45

### (2) EV区画を整備する建築物の附置義務(乗用車)の緩和

【EV充電設備区画】も附置する義務がない

附置義務台数基準(乗用車)において【EV充電設備区画】の整備量に応じた緩和を設定 **検討中**

スライド No.45

## ⑤-4 地域の特性に応じた対策の推進(1/2)

### ◆都心部の各地区における取組

#### (1)横浜駅周辺地区

##### ○独自のルールによる弾力的かつ効率的な駐車場整備

適切な駐車場マネジメントを行うことを条件に、弾力的かつ効率的な駐車場整備が可能となるエリア限定の駐車場整備ルールの適用を認める。

##### ○既存駐車場の効率的な活用の方策等の検討

既存駐車場において、業務系ビルと商業系ビルの施設間連携による駐車需要の分散など、駐車施設を効率的に活用するための方策を検討する。また、施設の規模や立地などの特性を考慮した、駐車場の需給バランスの適性化や駐車場への待ち行列の発生を抑制する方策を検討する。

##### ○荷捌きの効率化・円滑化に資する対策

荷捌きスペースの共同化など、荷捌きの効率化・円滑化に資する施設の整備や運用方策の導入を図る。

## ⑤-4 地域の特성에応じた対策の推進(2/2)

### (2)みなとみらい21中央地区

地域と連携して、利用可能な駐車場の案内や駐車場連携による駐車車両の分散化を検討する。また、まちの回遊性向上や脱炭素に向けた取り組みとして、民間事業者と連携したモビリティハブ等の設置の検討を進めていく。

### (3)関内・関外地区

歩行者空間の充実のほか民間事業者と連携したモビリティハブの設置の検討や公共交通利用促進を進める。また、必要以上の駐車場整備の抑制や適正な駐車場配置の推進、既存駐車場を活かした駐車施設の隔地化・共同化を誘導する。

### (4)新横浜駅北部地区

駐車施設の隔地化・共同化等による駐車場出入口の削減、既存駐車場の有効活用や共同荷捌きスペースの設置のほか、シェアサイクル等との連携など、取り組みを推進する。

## ⑤-5 的確な情報の捕捉と活用(1/4)

### (1) 駐車場整備に係る普及啓発方策の検討

これまでは、附置義務制度を主とした“量”の確保を優先し、“質”的な視点では安全上必要な最低限の“規制”のみ（出入口の禁止位置や車路の幅員など）



良質な駐車場に“誘導”するため、先進事例などを掲載した、駐車場整備・管理者向けのガイドラインの作成を検討

<掲載を検討する事項>

ア 機械式駐車装置の安全管理  国が啓発

イ 駐車場の利活用  既存駐車場の空き区画対策等

ウ 駐車場の緑化  景観や脱炭素への寄与

## ⑤-5 的確な情報の捕捉と活用(2/4)

### (2) 駐車場案内システムへの最新技術の導入等の検討

満空情報について、駐車場管理者がシステムにアクセスして更新しているため、タイムラグが生じている状況



最新技術の導入等による満空情報の自動化について、運用を行っている協議会と検討

### (3) 駐車場へのシェアサイクル等のポートの導入検討

駐車場の交通結節点化・拠点化を目指すことが、まちの安全性の向上や脱炭素に繋がる



駐車場へのシェアサイクル等のポートの導入の施策化について検討

## ⑤-5 的確な情報の捕捉と活用(3/4)

### (4) 駐車場の実態把握の方策の検討

有効な駐車場政策を講じる上で、駐車場に関するきめ細かな情報を把握する必要がある

小規模なコイン式駐車場は暫定的に設けられることが多い  
→ 短期間で設置と廃止が繰り返されることが予想される

実地調査 = 情報の鮮度に限界（コスト面で課題）  
届出制度 = 事業者・行政双方に負担大（実効性に課題）

効果的・効率的な方法を検討（対象エリアの限定、情報技術の活用、駐車場事業者との連携など）

## ⑤-5 的確な情報の捕捉と活用(4/4)

### (5) 駐車場整備地区等のあるあり方の検討

現状の駐車場整備計画の目標年次は令和4年度であり、各地区とも目標整備量を達成している状況

駐車場整備地区を廃止した都市も出始めている状況



現状において駐車場の供給過剰が生じており、今後も更に都市部の駐車需要は減少していく見込

今後も公共交通利用を促進し持続可能な都市の機能を維持していく上では、駐車場の抑制意識も必要



時代に沿った駐車場整備地区及び駐車場整備計画のあり方（整備目標の“幅”による記載など）を検討

- 1 現状の課題と対応の方向性  
(第1回懇談会の振り返り)
- 2 駐車場整備基本計画改定の素案(案)
- 3 駐車場附置義務制度見直しの方向性

事務局案 (変わる可能性あり)

# 現行の附置義務制度

## ■適用対象（乗用車※<sup>1</sup>） ※荷捌き、自動二輪は別途規定

下表①に掲げる地区又は地域内において、②に掲げる床面積が、③に掲げる面積を超える場合に対象

①	駐車場整備地区 又は 商業地域・近隣商業地域 (市域の約8%)	周辺地区 又は 自動車ふくそう地区※ <sup>2</sup> (市域の約37%)	第一種低層住居専用地域 第二種低層住居専用地域 市街化調整区域 (市域の約55%)
②	特定用途※ <sup>3</sup> に供する部分の床面積※ <sup>4</sup> + (非特定用途※ <sup>5</sup> に供する部分の床面積) × 0.5	特定用途に供する 部分の床面積 (非特定用途は適用外)	適用外
③	1,000㎡	2,000㎡	

※<sup>1</sup> ここでいう乗用車とは、おおむね幅2.3m×奥行5mに収まる二輪車を除く自動車を目指す。

※<sup>2</sup> 自動車交通がふくそうする地区及びふくそうすることが予想される地区として、横浜市駐車場条例第3条第1項及び第2項に基づき、**市内の第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、準工業地域、工業地域又は工業専用地域として定められている地域**で、告示により指定している地区

※<sup>3</sup> 自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途として**駐車場法施行令第18条に定められている用途**【百貨店その他店舗・事務所・倉庫・劇場・ホテル・遊技場・病院 等】

※<sup>4</sup> 駐車場・駐輪場の用途に供する部分を除き、観覧場にあつては屋外観覧席の面積も含む。

※<sup>5</sup> 特定用途以外の用途（**共同住宅、長屋、寄宿舎及び下宿舎は除く**）【学校・診療所 等】

# 現行の附置義務制度

## ■原単位（乗用車） ※荷捌き、自動二輪は別途規定

下表④に掲げる用途の部分の床面積を、⑤に掲げる面積で除して得た台数を合計した数値の台数以上を確保（小数点以下切上げ）

④		⑤	
		駐車場整備地区 又は 商業地域・近隣商業地域	周辺地区 又は 自動車ふくそう地区
特定用途	百貨店その他の店舗	200㎡	200㎡
	事務所	250㎡	250㎡
	倉庫、工場	250㎡	300㎡
	その他 (劇場、映画館、集会場、展示場、結婚式場、 斎場、旅館、ホテル、飲食店、遊技場、病院等)	250㎡	250㎡
非特定用途（上記及び住宅系以外）		550㎡	-----

原単位：小⇒附置義務台数：多

【附置義務台数の算定例】（商業地域内の床面積6,100㎡の店舗の場合）

$6,100\text{㎡} \div 200\text{㎡} = 30.5 \Rightarrow$  附置義務台数：31台（⇔事務所の場合だと25台）

## ■地区特性に応じた原単位の個別設定

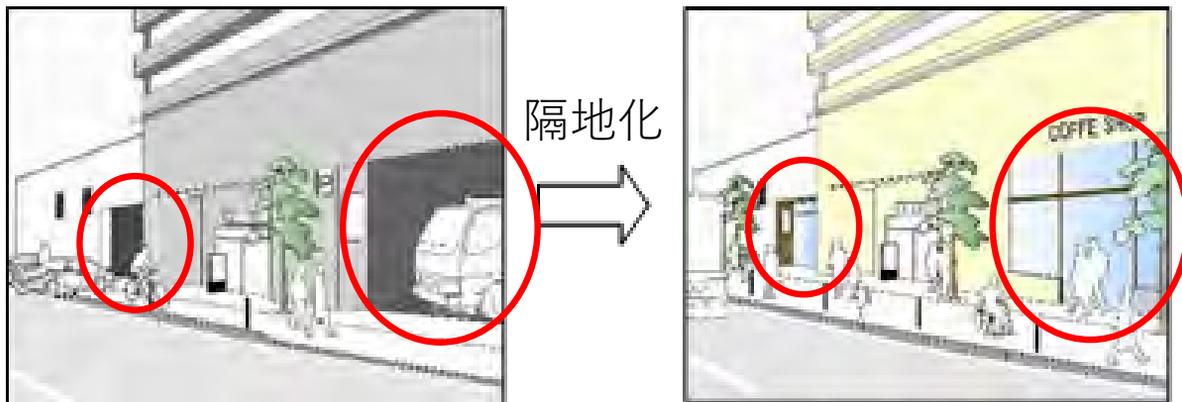
「横浜駅周辺地区」と「みなとみらい21中央地区」において、別途原単位を設定

地区名	緩和する建物用途	原単位（緩和前）
横浜駅周辺地区 (H28.9.1施行)	百貨店その他店舗	300㎡ (200㎡)
	事務所	300㎡ (250㎡)
	その他特殊用途のうち 「飲食店」	300㎡ (250㎡)
みなとみらい21中央地区 (H28.9.1施行)	事務所	400㎡ (250㎡)

# 現行の附置義務制度

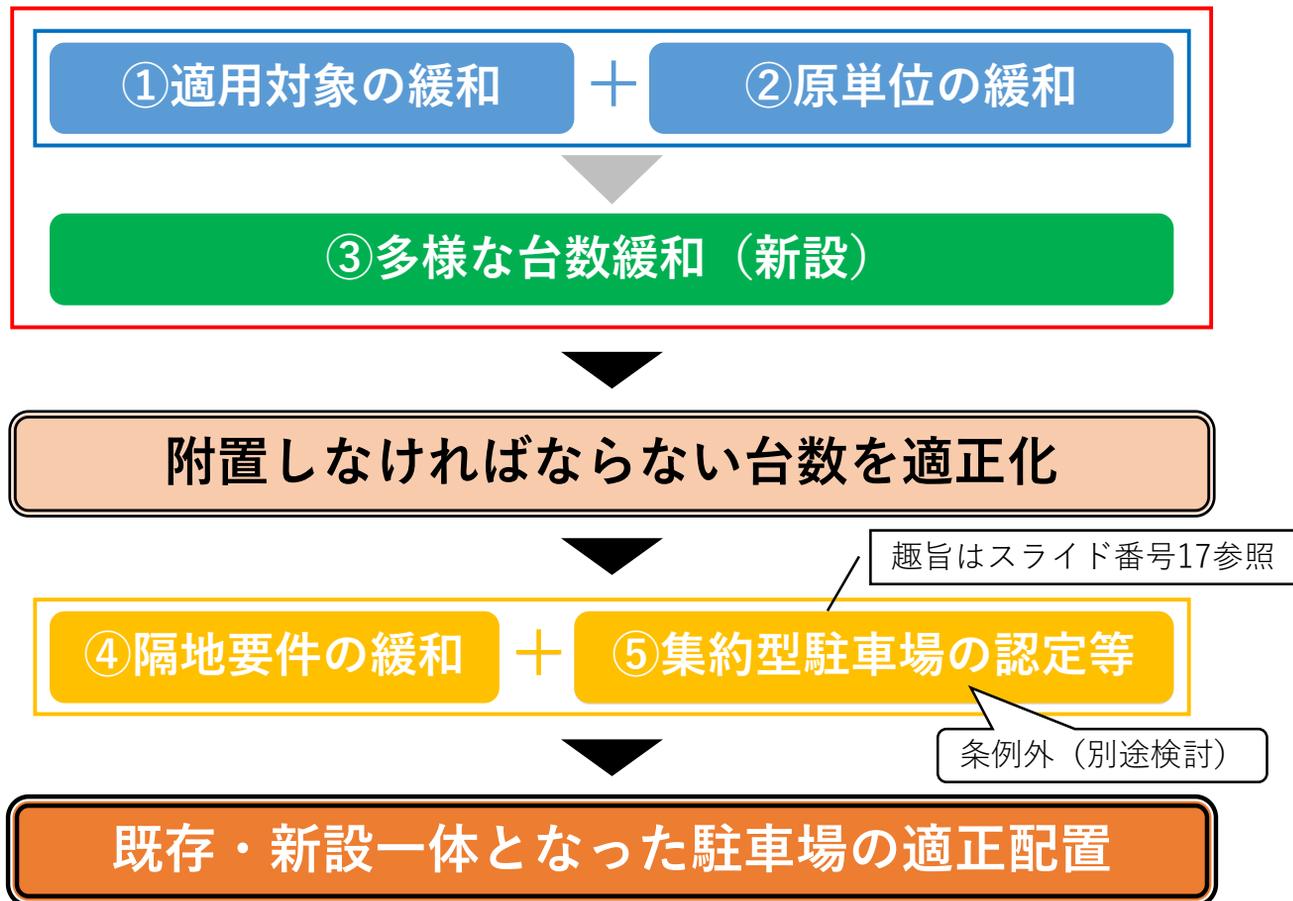
## ■附置の特例

- ・ 附置義務駐車場は、**建築物又は建築物の敷地内に設置しなければならないが、交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合その他市長が特にやむを得ないと認められた場合には、特例として当該建築物の敷地から**おおむね300メートル以内**に駐車場を設置することができる。**（他者所有の既存の建築物駐車場の利用も可）
- ・ 乗用車における特例として、【①隔地、②近隣施設との共同化、③都市計画駐車場への振替（最大20%まで台数緩和）】の3パターンを設定
- ・ 特例を受ける場合はあらかじめ市長の承認が必要
- ・ **隔地駐車場の維持管理状況について市長への定期報告（年1回）が必要**



まちの賑わい形成・安全性向上に繋がる

# 附置義務制度見直しの全体像



# ① 適用対象の緩和

## 1 適用規模の緩和（対象床面積の引上げ）

狭小敷地での駐車場確保は事業の難易度を上げ、土地利用（ビル更新等）の阻害要因の一つとなっている

小規模なビルの各敷地に駐車場出入口が配置され、まちの賑わいや歩行者安全の阻害要因にもなっている



指定容積率の高い商業系の地域における 適用規模を引上げ  
（対象床面積：1,000㎡超→2,000㎡超）

※非特定用途の適用規模と周辺・ふくそう地区における適用規模は変更なし

※自動二輪の適用規模も同様に引上げ（荷捌きは変更なし）



都市機能の集積とまちの魅力の向上

## ①-1 適用規模の緩和

## &lt;各都市の適用規模の状況&gt;

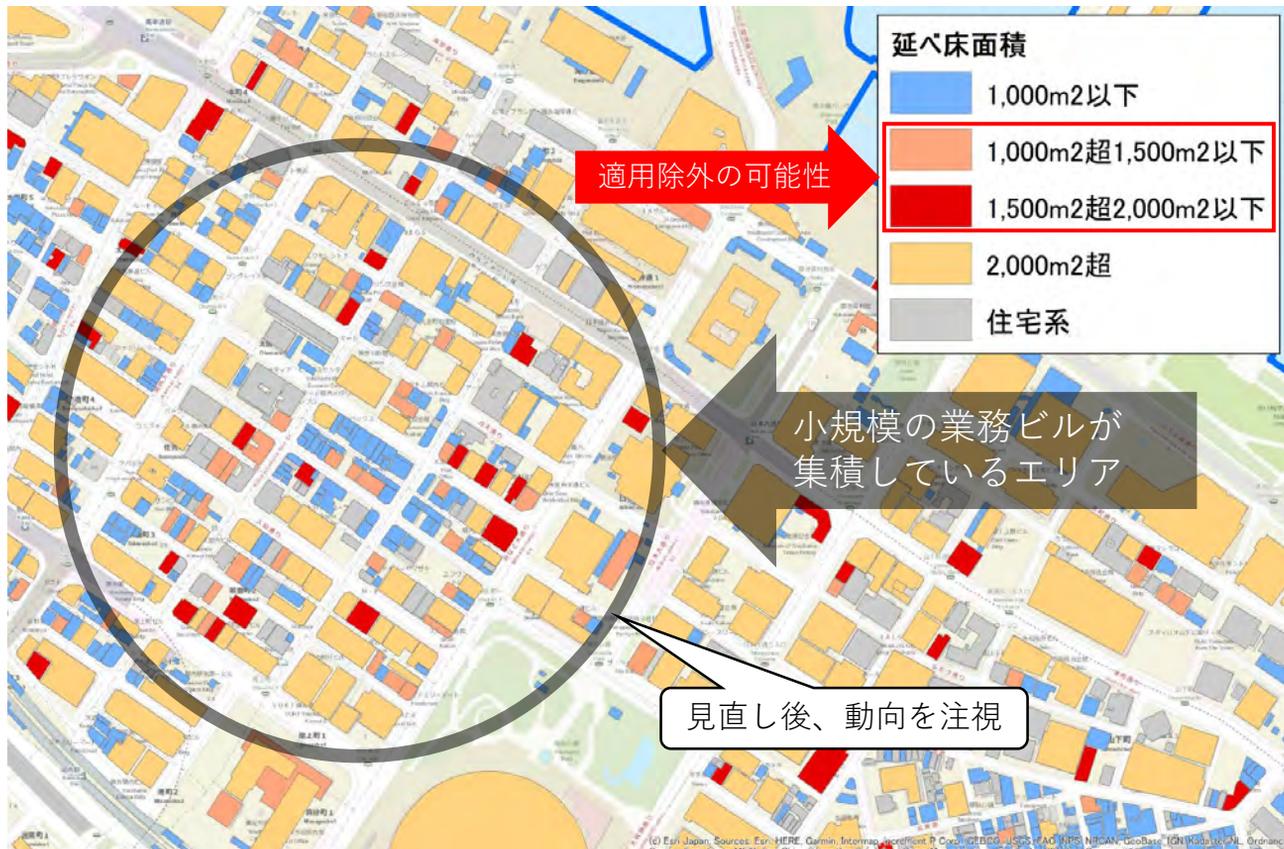
単位：㎡

	駐車場整備地区 又は商業系用途地域	周辺地区又は 自動車ふくそう地区
札幌市・仙台市	1,500（商業系用途地域） 2,000（駐車場整備地区）	2000 （仙台は規制なし）
東京都 さいたま市・千葉市 川崎市・相模原市	1500 （相模原は駐車場整備地区のみ）	2000 （さいたま・相模原は規制なし）
<b>横浜市</b>	<b>1,000 → 2,000</b>	<b>2,000 → 2,000</b>
名古屋市	1,500	規制なし
大阪市・京都市	2,000	3,000
福岡市	1,500	規制なし

※欄内の数値は、特定用途のみの場合の対象床面積を指す。

# ①-1 適用規模の緩和

## < 関内地区の規模別の建物現況 >



※データは令和2年都市計画基礎調査による

# ①-1 適用規模の緩和

見直し案による場合  
適用除外になる件数

## < 適用規模緩和の影響検討 >

( )内の数値は「全地区」に対する割合

	適用対象		うち1,500㎡以下				うち2,000㎡以下			
	件数	台数	件数	%	台数	%	件数	%	台数	%
<b>全地区</b>	<b>166</b>	<b>983</b>	<b>16</b>	<b>9.6%</b>	<b>29</b>	<b>3.0%</b>	<b>27</b>	<b>16.3%</b>	<b>66</b>	<b>6.7%</b>
周辺・ふくそう地区	68		見直しの対象外							
中央駐車場整備地区 (横浜駅周辺)	10	249	1	10.0%	1	0.4%	1	10.0%	1	0.4%
中央駐車場整備地区 (みなとみらい)	9	1498	1	11.1%	4	0.3%	1	11.1%	4	0.3%
中央駐車場整備地区 (関内・関外)	26	747	5	19.2%	8	1.1%	9	34.6%	27	3.6%
新横浜北部 駐車場整備地区	4	139	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
他駐車場整備地区 商業系用途地域	49	1589	9	18.4%	16	1.0%	16	32.7%	34	2.1%

全市の  
約2倍

※データは令和1～5年度の駐車場条例届出（新規・新築）による  
※表中の「台数」は附置義務台数

# ① 適用対象の緩和

## 2 適用建物用途の緩和（都心部の駅周辺事務所の適用除外化）

鉄道交通網の発達や勤務形態の多様化等により、都心部の駅徒歩圏の事務所における駐車需要は下がっている

別途、対象区域を定める予定

都心部※の鉄道駅が密集するエリアにおいて、「事務所」用途を適用対象から除外化

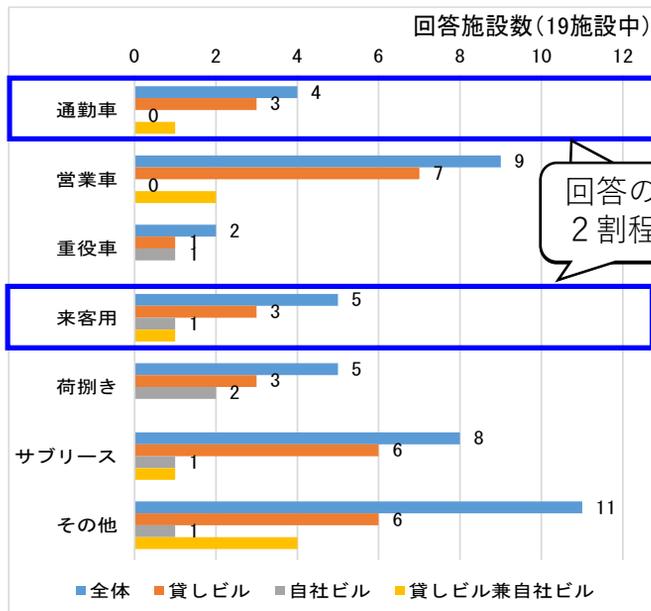
※横浜駅周辺地区、みなとみらい21中央地区、関内・関外地区、新横浜駅北部地区

ビルオーナーが事業内容や勤務形態等を踏まえた必要台数を自主的に整備できるようになる

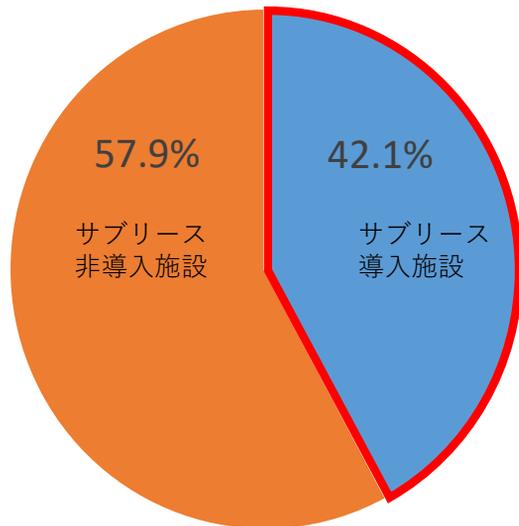
都心部における業務機能の立地促進

# ①-2 適用建物用途の緩和

## <都心部のオフィスの駐車事情>



回答の  
2割程度



※回答があった施設(19件)の「85%」が最寄り駅から徒歩5分以内(3分以内は「65%」)であった  
 ※「その他」の回答:テナント貸、空き(=使途設定なし)など

左:駐車区画の用途の内訳(施設単位)/右:サブリース導入施設の割合  
 (令和6年度 市内の事務所ビルにおける駐車場の利用実態等に関するアンケート調査より)

施設本来の想定用途だけでは駐車場に余剰が生じている

# ①-2 適用建物用途の緩和

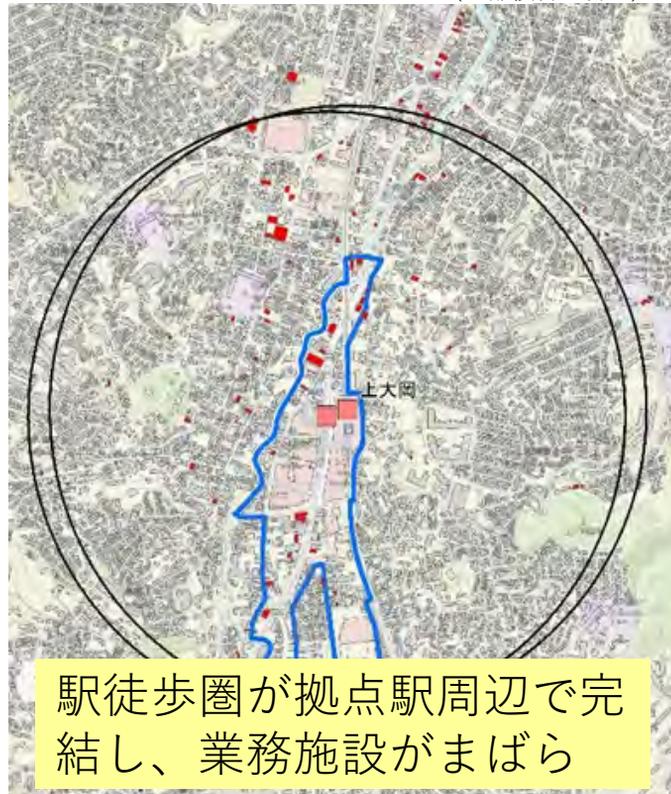
## < 駅周辺の業務ビルの立地状況 >

□ 駐車場整備地区

■ 民間業務施設  
(一部複合を含む)



関内駅周辺



上大岡駅周辺

※データは令和2年都市計画基礎調査による (円の半径は800m)

## ①-2 適用建物用途の緩和

## &lt;適用と台数削減のイメージ（新旧対照）&gt;

複合も対象

		①	②	③
ケース		 事務所：9000㎡	 事務所：8000㎡ 店舗：1800㎡	 事務所：7000㎡ 店舗：2800㎡
	見直し前	適用 事務所：36台 (9000㎡÷250㎡)	適用 事務所：32台 (8000㎡÷250㎡) + 店舗：9台 (1800㎡÷200㎡) →合計：41台	適用 事務所：28台 (7000㎡÷250㎡) + 店舗：14台 (2800㎡÷200㎡) →合計：42台
見直し後	適用外 0台 ★	適用外 0台 ★	適用 店舗：14台 (2800㎡÷200㎡) ★	

※「見直し前」欄の事務所の原単位は現行基準による。「見直し後」の適用規模は見直し案による。

★実際には事業者が事業内容や勤務形態を踏まえて必要台数が整備される

## ①-2 適用建物用途の緩和

## &lt; 適用建物用途緩和の影響検討 &gt;

【全て対象】ではない

事務所が多い	適用対象		事務所のみ				事務所複合			
	件数	台数	件数	%	台数	%	件数	%	台数	%
全地区	166	-	19	11.4%	-	-	47	28.3%	-	-
<b>(うち都心部)</b>	<b>49</b>	<b>2633</b>	<b>8</b>	<b>16.3%</b>	<b>252</b>	<b>9.6%</b>	<b>22</b>	<b>44.9%</b>	<b>1712</b>	<b>65.0%</b>
中央駐車場整備地区 (横浜駅周辺)	10	249	2	20.0%	16	6.4%	6	60.0%	212	85.1%
中央駐車場整備地区 (みなとみらい)	9	1498	2	22.2%	152	10.1%	5	55.6%	1109	74.0%
中央駐車場整備地区 (関内・関外)	26	747	3	11.5%	43	5.8%	9	34.6%	315	42.2%
新横浜北部 駐車場整備地区	4	139	1	25.0%	41	29.5%	2	50.0%	76	54.7%
他駐車場整備地区 商業系用途地域	49	-	3	6.1%	-	-	14	28.6%	-	-

※データは令和1～5年度の駐車場条例届出（新規・新築）による

※表中の台数は附置義務台数

## ② 原単位の緩和

本市の原単位は“【延床面積】を【駐車需要】で除した値”  
としており、それぞれ統計データを根拠にしている

原単位(m<sup>2</sup>/台) = 延床面積(固定資産課税台帳データ) ÷ 駐車需要(道路交通センサデータ)

最新の統計データから試算して緩和の余地のある用途を見直す（事務所と倉庫・工場を見直す予定）

	駐車場整備地区・商業系用途地域		周辺・ふくそう地区	
	現 行	見直し案	現 行	見直し案
事務所	250	300	250	300
倉庫・工場		400	300	400

一律の原単位での規制のため、きめ細やかな対応が困難

個別の台数緩和で、より適切な附置台数に誘導する

### ③ 多様な台数緩和

## 1 利用実績に基づく台数緩和 — 大規模小売店舗・共同住宅で適用実績あり

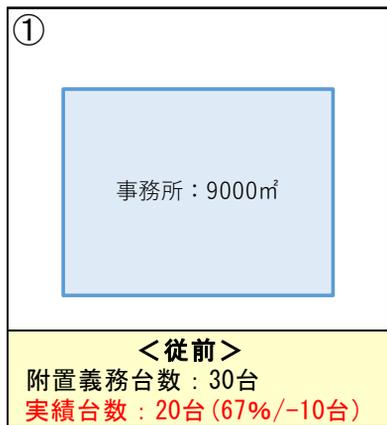
①	対象地区	全市域	
②	対象行為	建築に該当しない行為（＝既存）	
		建築行為（従前建物の解体後5年以内に限る）（＝建替）	
③	対象建物用途	全用途	無駄な投資を抑える
④	適用範囲	対象従前建物と同一の建物用途である部分	
		対象従前建物の床面積を超えない部分	大店立地法の運用に合わせる
⑤	緩和台数	直近1年間における最大駐車台数まで （1年間の調査データを求める）	
⑥	緩和上限	なし（ただし5年間の実績報告を求める）	実効性の向上

より実態に即した駐車場の供給に繋げる

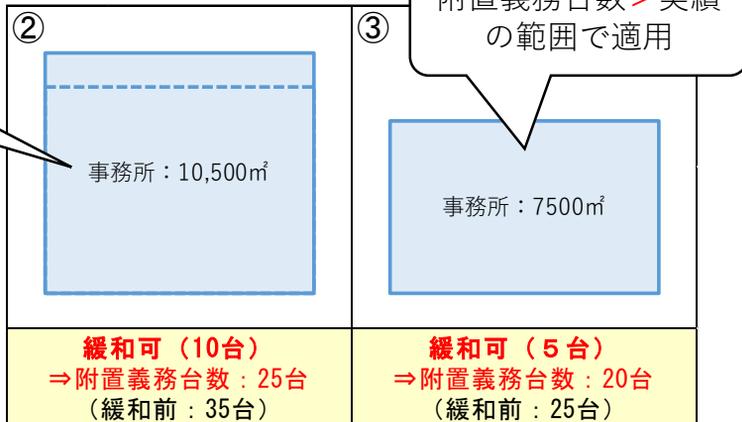
# ③-1 利用実績に基づく台数緩和

## <緩和イメージ（建替の場合）>

従前の規模を超えない範囲で適用

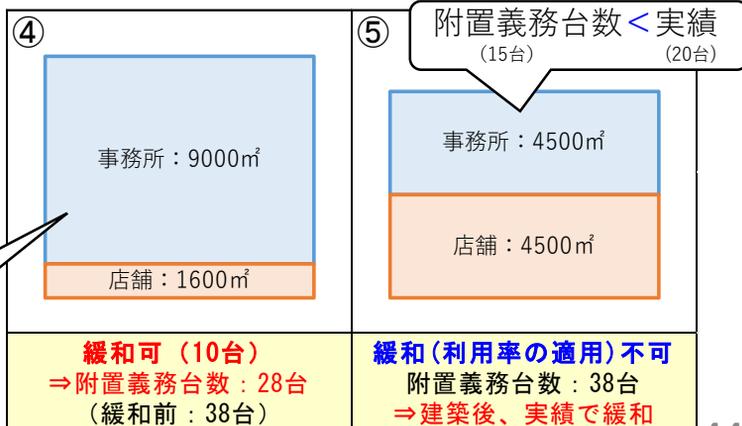


規模変更



複合化

複合化も適用可能  
 （緩和算定は同一用途部分にのみ適用）



※事務所の原単位は見直し案による

### ③ 多様な台数緩和

## 2 政策的駐車区画の整備に応じた台数緩和（イメージ）

①	対象地区	全市域	趣旨はスライド番号20参照
②	対象行為	建築行為 建築に該当しない行為（=既存）	
③	対象建物用途	全用途（事務所等バリアフリー基準適用外も含む）	
④	対象駐車区画	車椅子利用者用駐車区画（義務設置を除く）	車椅子区画 と同数まで
		パーキング・パーミット制度の優先駐車区画（条件あり） EV充電設備区画（急速・普通）	
⑤	緩和台数 （要精査）	[ <u>附置義務台数100台未満</u> ]④の区画数 × <u>0.5</u>	
		[ <u>附置義務台数100台以上</u> ]④の区画数 × <u>附置義務台数の0.5%</u>	
		※EV充電設備区画はそれ以外の区画の2倍換算	
⑥	緩和上限	あり（附置義務台数の20%まで）	

社会的要請に対応した駐車場の普及に繋げる

### ③ 多様な台数緩和

運用(公平性の確保)方法を要精査

## 3 計画提案(=個別審査)による台数緩和 (イメージ)

①	対象地区	全市域	実績緩和を適用できないようなケースにも対応
②	対象行為	建築行為 建築に該当しない行為 (= 既存)	
③	対象建物用途	全用途	
④	想定適用事例 (適用条件なし) →例示以外も可	① 駐車場を共用する複数の近接建物	
		② 駐車場を一体運用する業務・商業複合建物	
		③ オートメーション化した工場	
		④ 自動車によらない貨物専用の倉庫	
		⑤ 公共交通利用促進を実践する鉄道駅周辺自社ビル	
⑤	緩和台数	提案ベース (合理的説明と算定根拠を求める)	
⑥	緩和上限	なし (ただし5年間の実績報告を求める)	

情勢・ニーズの変化への速やかな順応に繋げる

## ④ 隔地要件の緩和 — 趣旨はスライド番号17参照

### < 現 行 >

事 由：6ケース + やむを得ないと認める場合  
(いずれか) (6ケースに該当しないものを除く)  
距 離：概ね300m以内  
隔地先：原則自己所有地 (建築物であれば自己外可)

### < 見直し後 >

事 由：10ケース + 支障がないと認める場合  
(いずれか) (10ケースに該当しないものを含む)  
距 離：概ね300m以内 (都心部は概ね500m以内)  
隔地先：原則自己所有地 (建築物であれば自己外可)

隔地制度 (⇒新規削減・既存活用) の適用の促進を図る

## ④ 隔地要件の緩和

### < 事由要件の新旧対照 >

現行		見直し後	
1	指定路線のみに接する場合	1	指定路線のみに接する場合
2	地区の整備方針に整合する場合	2	地区の整備方針に整合する場合
3	増築で構造上整備不可能の場合	3	増築で構造上整備不可能の場合
4	他法令に抵触する場合	4	他法令に抵触する場合
5	交通規制等に抵触する場合	5	交通規制等に抵触する場合
6	敷地面積 <u>500㎡未満</u> かつ附置義務台数5台以下の場合	6	敷地面積 <u>1,000㎡以下</u> の場合
		7	附置義務台数5台以下の場合
	適用の可能性をひろげる	8	<u>接道部分の間口が●m以内の場合</u>
		9	<u>実績による台数緩和の適用見込の場合</u>
		10	<u>認定歴史的建造物の場合</u>
7		<u>その他やむを得ない</u> と認める場合	11

国の技術的  
助言を考慮

検討中

