

相模原市駐車場ビジョン  
【概要版】  
(案)

# 相模原市駐車場ビジョンの策定に当たって

## 1 駐車場ビジョン策定の目的

市では、都市計画に3か所の駐車場整備地区を定め、昭和63年から平成25年までの約30年間に6施設の市営自動車駐車場を設置しました。

しかし、近年駐車場を取り巻く環境等が大幅に変化しているため、市営自動車駐車場を設置している4地区を対象として、民間駐車場も含めた駐車場整備に関する基本的な方針、施策等を見直します。また、方針・施策等を踏まえ、市営自動車駐車場の中長期的な運営の見通しを示すため、相模原市駐車場ビジョン（以下「駐車場ビジョン」）を策定します。

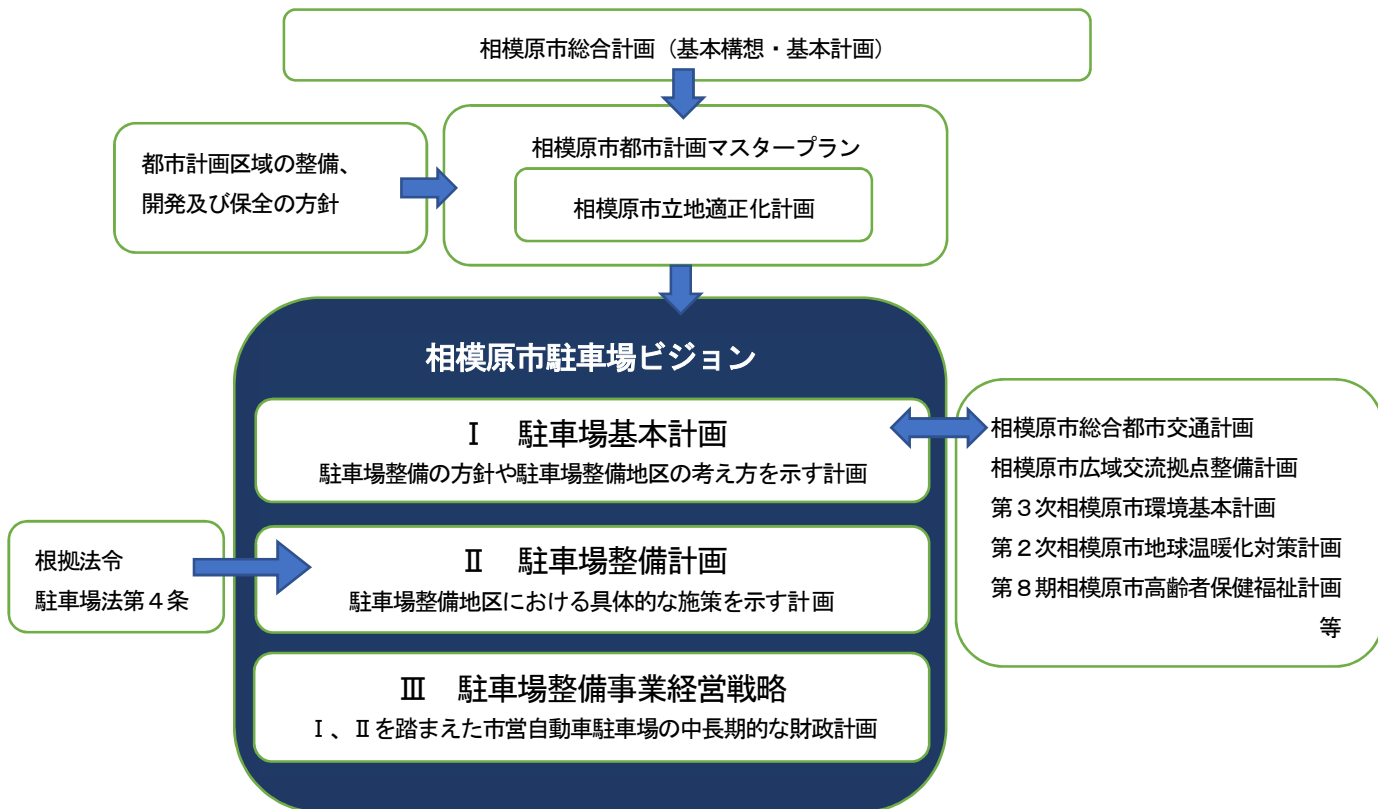
【市営自動車駐車場を設置している地区】

地区名	都市計画で指定している地区	市営自動車駐車場設置数
①相模大野地区	相模大野駐車場整備地区 高度利用地区（相模大野駅西側地区）	2
②橋本地区	橋本駅周辺駐車場整備地区 高度利用地区（橋本駅北口地区、橋本駅北口C地区）	2
③相模原地区	相模原駐車場整備地区	1
④小田急相模原地区	高度利用地区（小田急相模原駅北口地区、小田急相模原駅北口B地区）	1

## 2 駐車場ビジョンの位置付け及び構成

相模原市総合計画及び相模原市都市計画マスタープランを上位計画とし、相模原市総合都市交通計画等の関連計画と整合を図り、策定するものです。

なお、駐車場ビジョンのうち駐車場整備計画は、駐車場法(昭和32年法律第106号)第4条に基づく駐車場整備計画として定めるものです。



### 3 駐車場ビジョンの計画期間

駐車場ビジョンは、令和5年10月から令和15年3月までの約10年間の計画期間としますが、相模原市総合計画基本計画（第2次相模原市まち・ひと・しごと創生総合戦略）の計画期間と合わせて令和9年度に見直しを行います。また、各関連計画の変更等が生じた際は必要に応じて全体を見直します。

## I 駐車場基本計画

### 1 駐車問題に対するこれまでの取り組み

市では昭和62年10月に相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例（昭和62年相模原市条例第9号。以下、「附置義務条例」という。）を施行し、昭和63年11月に最初の市営自動車駐車場である相模大野立体駐車場を設置しましたが、当時は時間貸駐車場が少なく、駐車場の整備が課題でした。

平成6年3月の相模原市駐車場基本計画策定調査では、拠点商業地・業務地（市都市計画マスタープランにおける中心市街地）や地区中心商業地（市都市計画マスタープランにおける地域拠点）で、現在都市計画に定めている駐車場整備地区又は高度利用地区では、路上駐車が多く発生しており、道路機能の低下による渋滞の発生や、バスの定時性確保の阻害といった問題がみられました。

これらの駐車問題に対応するため、市営自動車駐車場の整備や、民間自動車駐車場整備促進事業の実施等に取り組んできました。また平成12年6月に施行された大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）や、平成18年3月に施行された相模原市開発事業基準条例（平成17年相模原市条例第59号）等により、大型施設に対し駐車場設置を義務付けた結果、地域や時間帯によって路上駐車が発生することはあるものの、かつての駐車問題はほぼ解消され、道路交通の円滑化を図るというこれまでの目的は概ね達成しました。

### 2 市の駐車場整備に係る社会情勢の変化

全国的な人口減少や超高齢社会の継続、交通手段や駐車場の供給台数の変化、駐車場を完備した大型店舗の出店や新たなまちづくり等、市営自動車駐車場を整備した当時と現在は社会情勢が変化しています。

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>①高齢者人口増加、今後は総人口の減少が予測</li><li>②相模原市の自動車の発生集中量は平成10年以降、減少傾向</li><li>③自動車分担率は平成20年：36%⇒平成30年：32%に減少</li><li>④市内鉄道駅まで（から）の交通手段はバス・徒歩増加、自動車減少</li><li>⑤自動車の登録台数が平成23年頃から世帯数を下回るようになる</li><li>⑥令和元年以降、神奈川県における高齢者の免許返納者は年間4万人以上</li><li>⑦カーシェアリングのステーションの配置</li><li>⑧駐車場を備えた大型店舗の出店</li><li>⑨多くの時間貸駐車場整備</li><li>⑩市営自動車駐車場の利用者は減少傾向</li></ul> |
|--|

### 3 対象地区の需給バランス

現況需給バランスから算出した駐車場の需給率は次のとおりで、全ての地区で時間貸駐車場は供給台数が需要を上回っており、将来的には需給率の更なる低下が見込まれています。

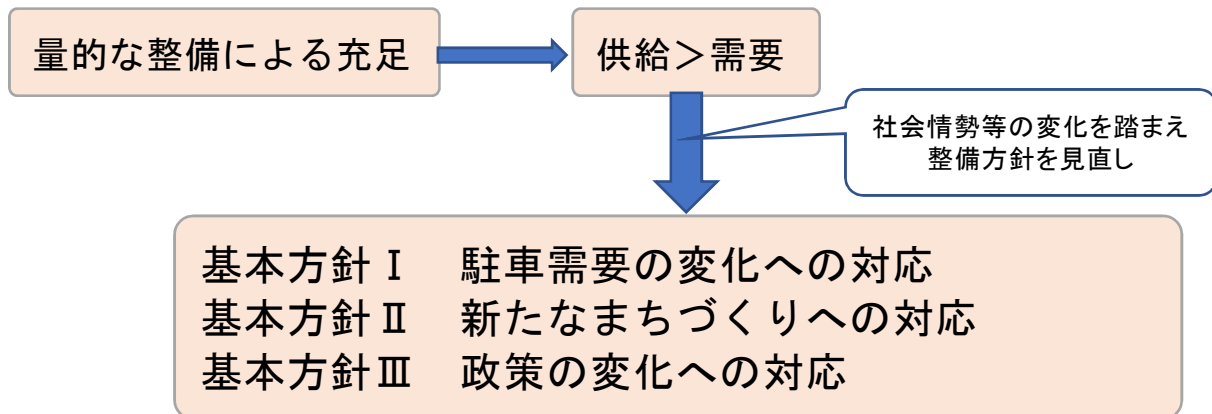
地区名	ピーク時利用台数	駐車場整備台数	需給率（需要/供給）
相模大野地区	平日：965台 休日：874台	2,094台 (公1,492台 民602台)	平日：46.1% 休日：41.7%
橋本地区	平日：779台 休日：826台	1,777台 (公1,148台 民629台)	平日：43.8% 休日：46.5%
相模原地区	平日：403台 休日：306台	668台 (公236台 民432台)	平日：60.3% 休日：45.8%
小田急相模原地区	平日：308台 休日：289台	680台 (公136台 民544台)	平日：45.3% 休日：42.5%

駐車場の需給率が低く、今後も低下が見込まれることから、量的な目標を立てて整備を進めてきたこれまでの方針を見直し、需給バランスを改善していく必要がある。

#### 【見直しの視点】

- ・ 駐車場需要の変化からの見直し：自動車を使う目的や利用時間、自動車の変化等に対応
- ・ 新たなまちづくりからの見直し：まちの機能や目指す姿等に対応
- ・ 政策の変化からの見直し：公共交通の活用やバリアフリー施策等に対応

### 4 駐車場整備に関する基本方針と方策



#### ○民間と公共の役割分担の考え方

- ・ 駐車場は開発者（商業施設等）が整備することを原則とする
- ・ 公共はまち全体の駐車需要を受け持つ
- ・ 公共は附置義務条例の改正等、駐車場施策等の仕組みづくりを行う

## 〈基本方針Ⅰ〉 駐車需要の変化への対応



### 背景

- ・人口減少、高齢化等による自動車保有者の減少の見通し
- ・自動車利用そのものの減少傾向や所有形態の変化（シェアカーの普及等）
- ・無料駐車場を備えたショッピングモールの出店  
→ 検討対象地区における駐車需要は、今後も減少傾向の可能性が大きい
- ・新たなモビリティや自動運転技術への対応 等  
→ 車両サイズや規格等、現時点では不確定な要素が大きい

### 方策Ⅰ：駐車場の需給バランスを適正化する

#### ＜施策1＞既存駐車場の効率的な活用

- ・まちの需要に合わせた定期利用や自動二輪車の受入れ
- ・時間貸駐車場の満空情報の提供、荷さばき駐車場としての利用 等

#### ＜施策2＞将来の変化に対応する空間としての有効活用

- ・適切な維持修繕による駐車場の長寿命化
- ・新たなモビリティの駐車スペース、駐車場の柔軟な利用方法の検討 等

## 〈基本方針Ⅱ〉 新たなまちづくりへの対応



### 背景

- ・リニア中央新幹線神奈川県駅の整備（橋本地区）
- ・相模総合補給廠一部返還地のまちづくり（相模原地区）
- ・既存の都市基盤を生かしながら、地域と協働したソフト事業中心の新たなまちづくり（相模大野地区）

### 方策Ⅱ：新たなまちづくりと連携し、まちの特色を捉えて駐車場を配置する

#### ＜施策3＞駐車需要を踏まえたまちづくり

- ・駐車場整備地区の指定と都市計画駐車場の見直し
- ・土地の高度利用を図るべき地区における平面駐車場の拡大を抑制 等

#### ＜施策4＞まちの特色を捉えた駐車場整備

- ・適切な台数の駐車場を整備できる仕組みの検討 等

## 〈基本方針Ⅲ〉 政策の変化への対応



### 背景

- ・次世代エネルギーの活用、環境にやさしい移動及び公共交通の利用促進
- ・拠点の賑わいや地域活性化に資する取組（相模原市総合都市交通計画）
- ・バリアフリー施策の推進（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号））
- ・SDGsを踏まえた行政計画の策定（2020年度SDGs未来都市に選定）  
→ 自動車利用に対する方向性や、社会情勢に合わせた視点の変化が必要

### 方策Ⅲ：SDGsを踏まえた施策を推進する

#### ＜施策5＞脱炭素社会に向けた施策の推進

- ・再生可能エネルギーの使用や公共交通の利用促進 等

#### ＜施策6＞バリアフリー施策の推進

- ・だれもが快適で安全に利用できる駐車場への転換 等

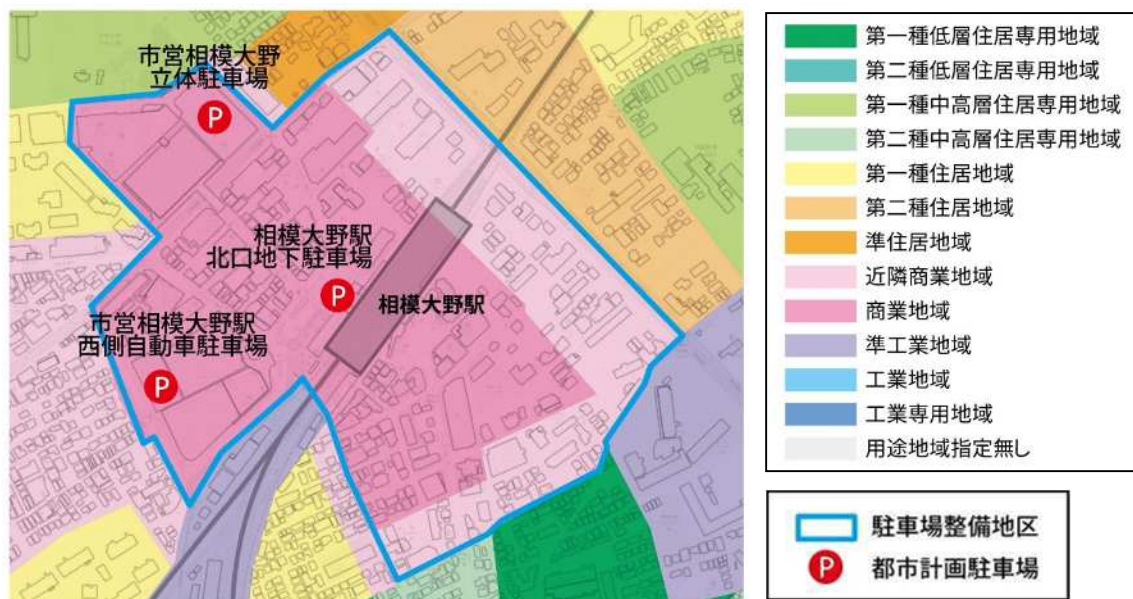
## II 駐車場整備計画

### 1 対象範囲

駐車場整備計画は、駐車場法第4条に規定する都市計画で定めた駐車場整備地区について定める計画であることから、対象範囲は、相模大野地区、橋本地区、相模原地区の3地区において、駐車場整備地区として都市計画決定をしている次の地区とします。なお、橋本地区については駐車場整備地区の拡大を検討する範囲も含めることとします。また、小田急相模原地区に駐車場整備地区はありませんが、他の地区と合わせて駐車場施策等を検討します。

#### [相模大野地区]

名称	相模大野駐車場整備地区
告示年月日	昭和62年3月31日
告示番号	相模原市告示 第44号
面積	約30.5ha
備考	相模大野三丁目、相模大野四丁目、相模大野七丁目及び相模大野八丁目地内



#### 【駐車場整備地区内にある都市計画駐車場】

名称	面積 (約㎡)	構造	収容台数
相模大野立体駐車場 (市営)	7,000	地下1層、地上5階	830
相模大野駅北口地下駐車場 (民営)	4,100	地下3層	212
相模大野駅西側自動車駐車場 (市営)	3,000	地上9層	500

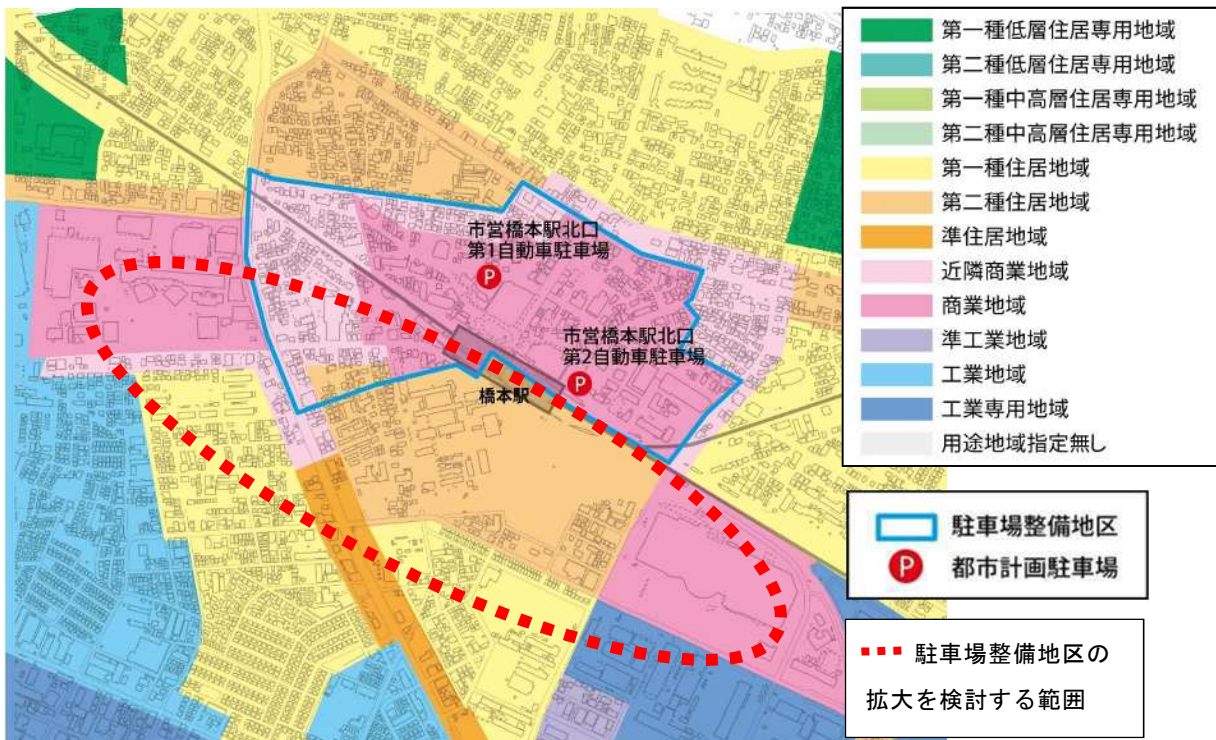
※収容台数は都市計画に掲載されている台数。バリアフリー化による駐車マスの変更や二輪自動車の受け入れ等により現在の普通自動車の収容台数とは差異がある。

また、相模大野駅北口地下駐車場は民営の駐車場であり、相模大野駅西側自動車駐車場は隣接商業施設の附置義務駐車場部分等も含めて管理しているため、市営駐車場の台数と都市計画駐車場の台数は異なる。



[橋本地区]

名称	橋本駅周辺駐車場整備地区
告示年月日	平成3年2月28日
告示番号	相模原市告示 第24号
面積	約37.5ha
備考	橋本二丁目、橋本三丁目、橋本六丁目地内 (拡大案 橋本一丁目、二丁目地内)



【駐車場整備地区内にある都市計画駐車場】

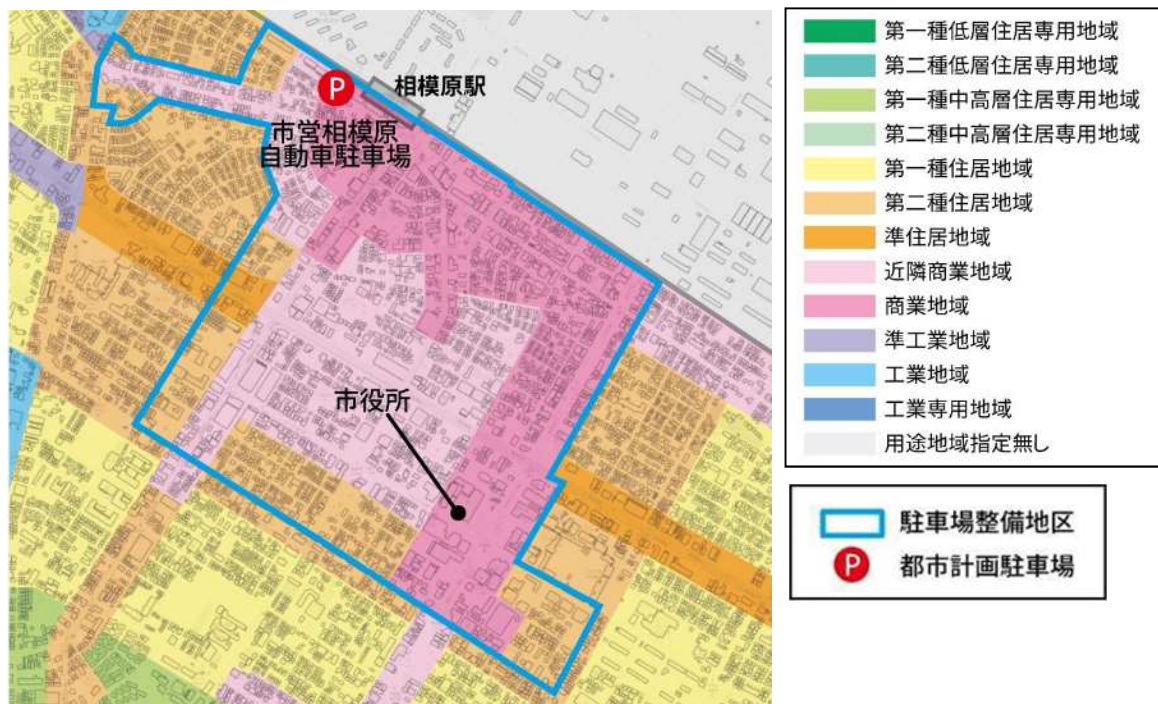
名称	面積 (約㎡)	構造	収容台数
橋本駅北口第1自動車駐車場 (市営)	7,000	地上11層	650
橋本駅北口第2自動車駐車場 (市営)	3,300	地上5層	370

※収容台数は都市計画に掲載されている台数。バリアフリー化による駐車マスの変更や二輪自動車の受け入れ等により現在の普通自動車の収容台数とは差異がある。

また、橋本駅北口第1自動車駐車場及び橋本駅北口第2自動車駐車場は隣接商業施設の附置義務駐車場部分等も含めて管理しているため、市営駐車場の台数と都市計画駐車場の台数は異なる。

[相模原地区]

名称	相模原駐車場整備地区
告示年月日	平成6年9月7日
告示番号	相模原市告示 第150号
面積	約139ha
備考	相模原一丁目、相模原二丁目、相模原三丁目、相模原四丁目、相模原五丁目、相模原六丁目、相模原七丁目、相模原八丁目、中央一丁目、中央二丁目、中央三丁目、中央四丁目、富士見一丁目、富士見六丁目、矢部一丁目、清新三丁目、清新七丁目地内



【駐車場整備地区内にある都市計画駐車場】

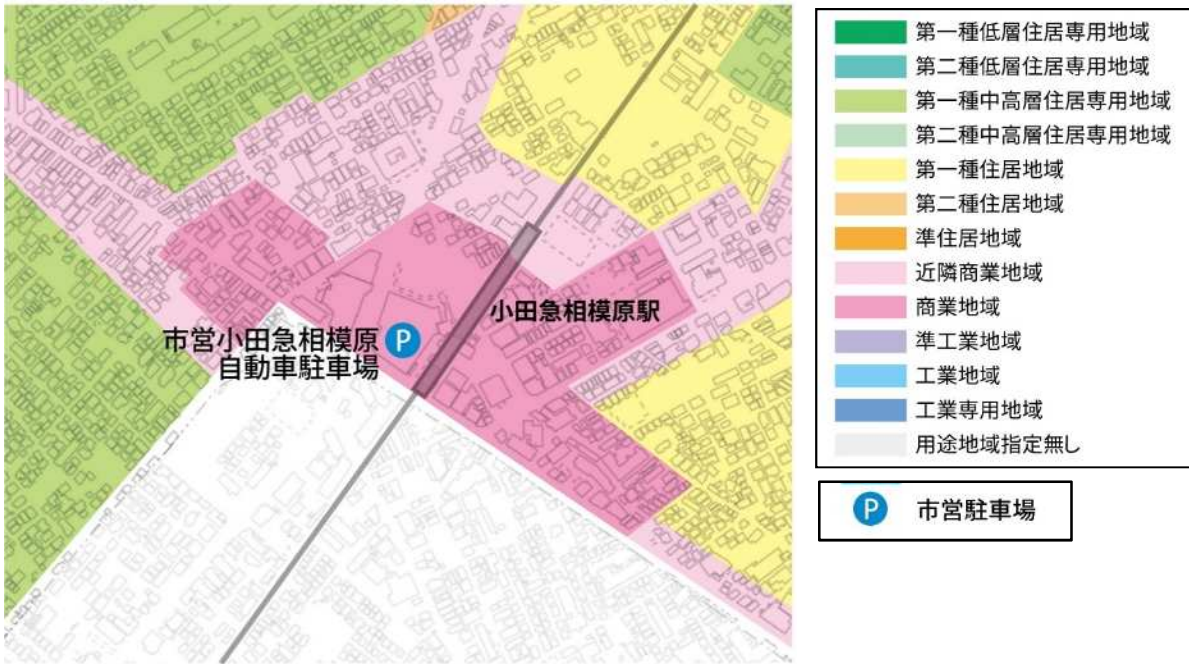
名称	面積 (約㎡)	構造	収容台数
相模原駅自動車駐車場 (市営)	2,400	地上5層	200

※収容台数は都市計画に掲載されている台数。バリアフリー化による駐車マスの変更や二輪自動車の受け入れ等により現在の普通自動車の収容台数とは差異がある。

また、相模原駅自動車駐車場は隣接商業施設の附置義務駐車場部分等も含めて管理しているため、市営駐車場の台数と都市計画駐車場の台数は異なる。



[小田急相模原地区] (駐車場整備地区なし)



【地区内にある市営自動車駐車場】

名称	面積 (約㎡)	構造	収容台数
小田急相模原駅自動車駐車場 (市営)	—	地下3層	136

※小田急相模原駅自動車駐車場の収容台数は、市営駐車場の台数と同じ。

## 2 各地区の現況

### 2-1 駐車場総台数

令和2年度の駐車場総台数の内訳 (台)

地区名	総台数	時間貸	月極・定期	専用	荷さばき等
相模大野駐車場整備地区	4,398	3,146	916	326	10
橋本駅周辺駐車場整備地区	4,163	2,561	1,189	377	36
相模原駐車場整備地区	12,800	3,902	5,428	3,326	144
小田急相模原地区	1,876	832	973	66	5

### 2-2 時間貸駐車場の需給率

地区名	ピーク時 利用台数	※駐車場整備台数	需給率 (需要/供給)
相模大野駐車場整備地区	平日：965台 休日：874台	2,094台 (公1,492台 民602台)	平日：46.1% 休日：41.7%
橋本駅周辺駐車場整備地区	平日：779台 休日：826台	1,777台 (公1,148台 民629台)	平日：43.8% 休日：46.5%

相模原駐車場整備地区	平日：403台 休日：306台	668台 (公236台 民432台)	平日：60.3% 休日：45.8%
小田急相模原地区	平日：308台 休日：289台	680台 (公136台 民544台)	平日：45.3% 休日：42.5%

全ての地区で時間貸駐車場は供給量が需要を上回っている

※この表における駐車場整備台数は、市営自動車駐車場を含む主要な時間貸駐車場で今後も継続が見込まれるものであり、地区内の全ての駐車場の台数とは異なる。

### 2-3 専用駐車場等の需給状況

時間貸駐車場以外の駐車場については、各地区とも現況で駐車場に起因する問題点などは発生しておらず、需給のバランスが取れています。

### 3 駐車場整備に関する基本方針

駐車場基本計画で定める「基本方針Ⅰ駐車需要の変化への対応」、「基本方針Ⅱ新たなまちづくりへの対応」、「基本方針Ⅲ政策の変化への対応」の3つを基本方針とします。

### 4 目標年次

目標年次は、駐車場ビジョンの計画期間である令和14年とします。

### 5 整備目標量

#### 【将来の需給予測】

地区名	現況整備台数1 (※1)	将来整備台数 (※2)	将来駐車需要 (※3)
相模大野 駐車場整備地区	3,146台	3,173台	1,454台
橋本駅周辺 駐車場整備地区	2,561台	3,212台	2,200台
相模原 駐車場整備地区	3,902台	3,902台	2,274台
小田急相模原地区 (整備地区外)	832台	832台	364台

※1 駐車場総台数のうち、時間貸駐車場の台数

※2 相模大野地区、橋本地区は、今後の開発と土地区画整理事業等に伴い新たに整備される台数を見込んでいる。

※3 将来床面積×駐車原単位（現況床面積／ピーク時駐車需要）×目標年次までの減少率

### 【将来の需給率】

地区名	将来整備台数 (A)	将来駐車需要 (B)	余剰台数 (A-B)	需給率 B/A
相模大野 駐車場整備地区	3, 173台	1, 454台	1, 719台	46%
橋本駅周辺 駐車場整備地区	3, 212台	2, 200台	1, 012台	68%
相模原 駐車場整備地区	3, 902台	2, 274台	1, 628台	58%
小田急相模原地区	832台	364台	468台	44%

### 【整備目標量】

各地区とも、現況整備台数が将来駐車需要を既に上回っていることから、新たな整備目標量は定めず、各施策を推進しながら、将来の駐車需要に整備台数を近づけていくことを目指します。

ただし、駐車需要に大きな変動が生じる見込みが発生した場合は、適正な量を確保するため、整備目標量の設定の考え方を見直します。

## 6 駐車場整備に関する役割分担

駐車場の整備については、民間と公共が役割分担をしながら連携・協力し、地域の実情に合うよう進めていくことが必要です。

### ○民間と公共の役割分担の考え方（再掲）

- ・ 駐車場は開発者（商業施設等）が整備することを原則とする
- ・ 公共はまち全体の駐車需要を受け持つ
- ・ 公共は附置義務条例の改正等、駐車場施策等の仕組みづくりを行う

民間を中心とした役割

#### <附置義務条例等による整備>

附置義務条例や大規模小売店舗立地法等に基づき、必要な台数を整備します。

公共を中心とした役割

#### <駐車場施策の仕組みづくり>

公共はまち全体に必要な駐車場のうち、民間が整備する駐車場では不足する部分を整備します。

また、駐車場整備地区の指定、都市計画駐車場の決定、附置義務条例の制定等駐車場施策に関わる仕組みづくりを行います。

## 7 駐車場整備に関する施策

基本方針及び方策に基づき、次の施策を推進します。



### 〈基本方針 I〉 駐車需要の変化への対応

#### 方策 I : 駐車場の需給バランスを適正化する

##### 〈施策 1〉 既存駐車場の効率的な活用

###### ① 周辺住民が利用できる駐車場としての活用

一般に駐車場は、都市計画駐車場など一般公共の用に供する駐車場と、月極駐車場など専用的に利用される駐車場に分類できます。一般公共の用に供する駐車場について、店舗や住宅の開発等の周辺環境の変化に伴う駐車需要の変化に応じて、月極駐車場としても利用できる駐車場としての活用を検討します。

###### ② 自動二輪車の受け入れ

既存駐車場の普通自動車一台分のスペースを自動二輪車二台分の駐車スペースに変更するなど、スペースの有効活用を図ります。

※市営自動車駐車場は、6施設中4施設で125ccを超える自動二輪車を受け入れています。

###### ③ 駐車場情報の積極的な提供

近年、スマートフォン等で駐車場の空き情報を検索する利用者が増加しています。地区内の広域的な駐車場の情報を提供し、駐車場の利用状況の格差を解消できるシステムを積極的に導入していきます。

###### ④ 荷さばき駐車場としての活用

荷捌きによる路上駐車を防止するため、駐車場の一部を共同荷捌き場として利用する仕組みの構築について研究します。

##### 〈施策 2〉 将来の変化に対応する空間としての有効活用

###### ① 適切な維持修繕による駐車場の長寿命化

建築基準法（昭和25年法律第201号）や消防法（昭和23年法律第186号）に基づき建設された立体駐車場や地下駐車場は、各法令に基づく点検を行い、安全に利用できるように維持する必要があります。建物の老朽化等に対応した適切な修繕を行うことで、建物の長寿命化を図り、将来にわたって必要な駐車場を確保します。

###### ② 新たなモビリティの駐車スペース

新たなパーソナルモビリティの出現や自動運転技術の発達等による必要な駐車スペースの変容等に対応していきます。

###### ③ 駐車場の柔軟な利用方法の検討

利便性を高める設備の設置や交通安全に係るイベントの実施、災害時の協力など、駐車場を柔軟に利用できる方法を検討していきます。

方策Ⅱ：新たなまちづくりと連携し、まちの特色を捉えて駐車場を配置する

〈施策3〉駐車需要を踏まえたまちづくり

①駐車場整備地区の指定

開発等により、都市計画法上の商業地域等に区域変更を行う等、新たなまちづくりが行われる場合は、駐車場整備地区として指定する必要性を検討します。

②駐車場の位置付けの見直し

都市計画や都市交通の観点から、交通の円滑化、交通安全の確保、都市機能・都市環境の維持・向上等、都市交通施設として整備の必要性が高く、広く一般公共の用に供する基幹的かつ恒久的な駐車場については、都市計画駐車場として位置付け、路上駐車や道路渋滞の解消など、良好な交通環境の確保に大きく寄与してきました。

しかし、社会情勢の変化等により、都市機能等が大きく変化した場合などは、都市計画駐車場としての位置付けを見直し、効率的な活用が図れるようにします。

③適切な土地利用の誘導

小規模な建物や施設が多い市街地で、それぞれの施設の敷地に必要とされる駐車場を設置し駐車場が乱立することや、土地の高度利用を図るべき地区で平面駐車場が拡大することは、まちづくりにおいて望ましくありません。適切な土地利用の誘導を図れるよう、駐車場の出入口制限や集約化等の仕組みについて研究します。

〈施策4〉まちの特色を捉えた駐車場整備

①適切な台数の駐車場を整備できる仕組みの検討

公共交通の利用促進や、歩行者空間の創出等、まちづくりの方向性を捉え、過度な駐車場整備が義務付けられないよう、公共交通利用促進措置による附置義務台数の低減や、建築物の敷地以外に駐車施設を附置する場合(隔地駐車場)の距離要件等の緩和など、附置義務条例の見直しについて検討します。



方策Ⅲ：SDGsを踏まえた施策を推進する

＜施策5＞脱炭素社会に向けた施策の推進

①脱炭素社会の実現に向けた取組の推進

市営駐車場に電気自動車（EV）充電器を設置し、普及を促進するほか、再生可能エネルギーの使用や太陽光発電設備の導入等による脱炭素社会の実現に向けた取組みを推進します。

②公共交通の利用促進

駐車場が過剰に整備されることで、料金面での競争が進み値下げ等が発生すると、自動車でのアクセスが増加するなど、自動車利用を誘発し、公共交通の利用促進と相反します。

そこで、施策4①における附置義務の緩和により新たな駐車場整備を抑制し、パークアンドライドの導入に取り組むなど、公共交通の利用を促進します。

＜施策6＞バリアフリー施策の推進

①誰もが安心・安全に利用できる駐車場への更新

誰もが安心・安全に利用できる駐車場とするため、精算機等のユニバーサルデザイン対応や、バリアフリーに係る設備の更新、無人でも施設利用者を見守れるITV（防犯カメラ）の設置などを推進します。

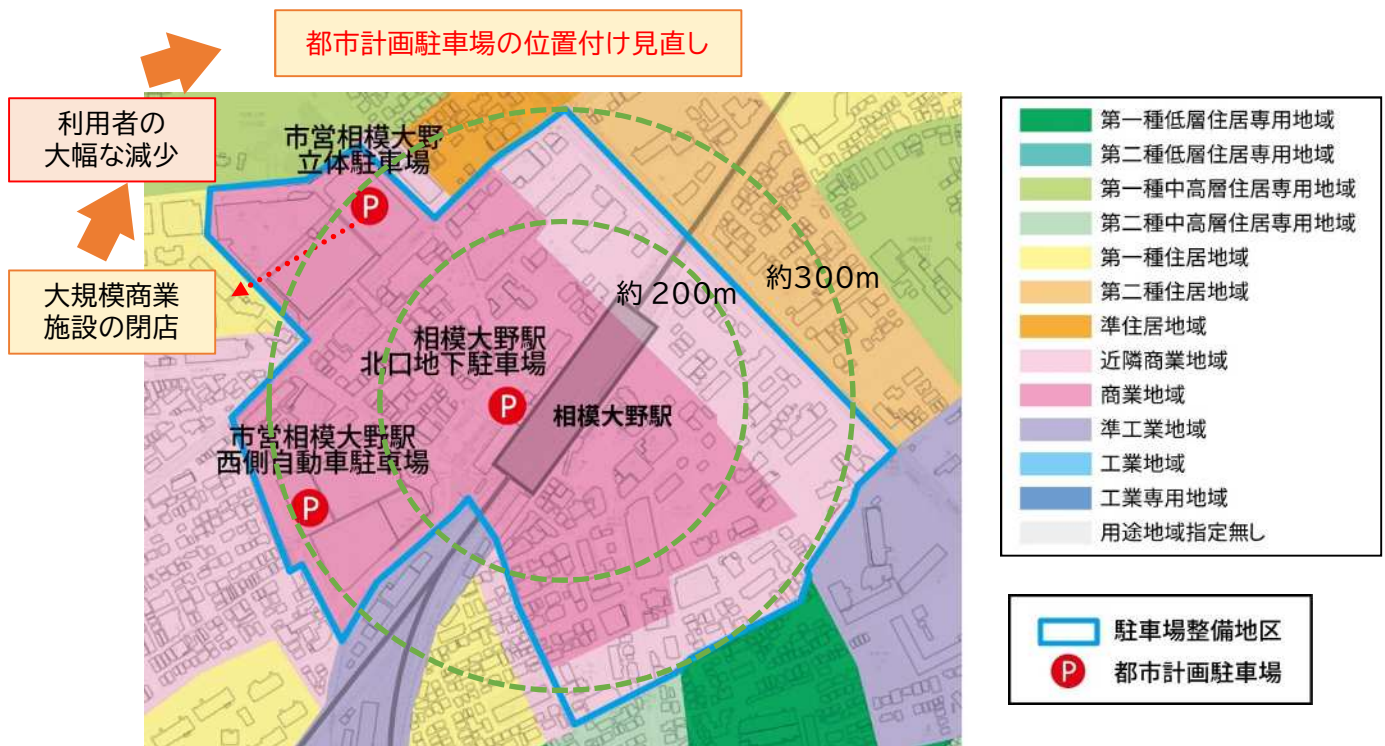
なお、平成18年に制定された高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）により、特定路外駐車場（※）を新設する場合は、省令で定められた基準への適合が義務付けられています。

※特定路外駐車場…自動車の駐車のために供する部分の面積（駐車マス）が500㎡以上等、特定の要件を満たす路外駐車場

各地区の方向性

[相模大野地区]

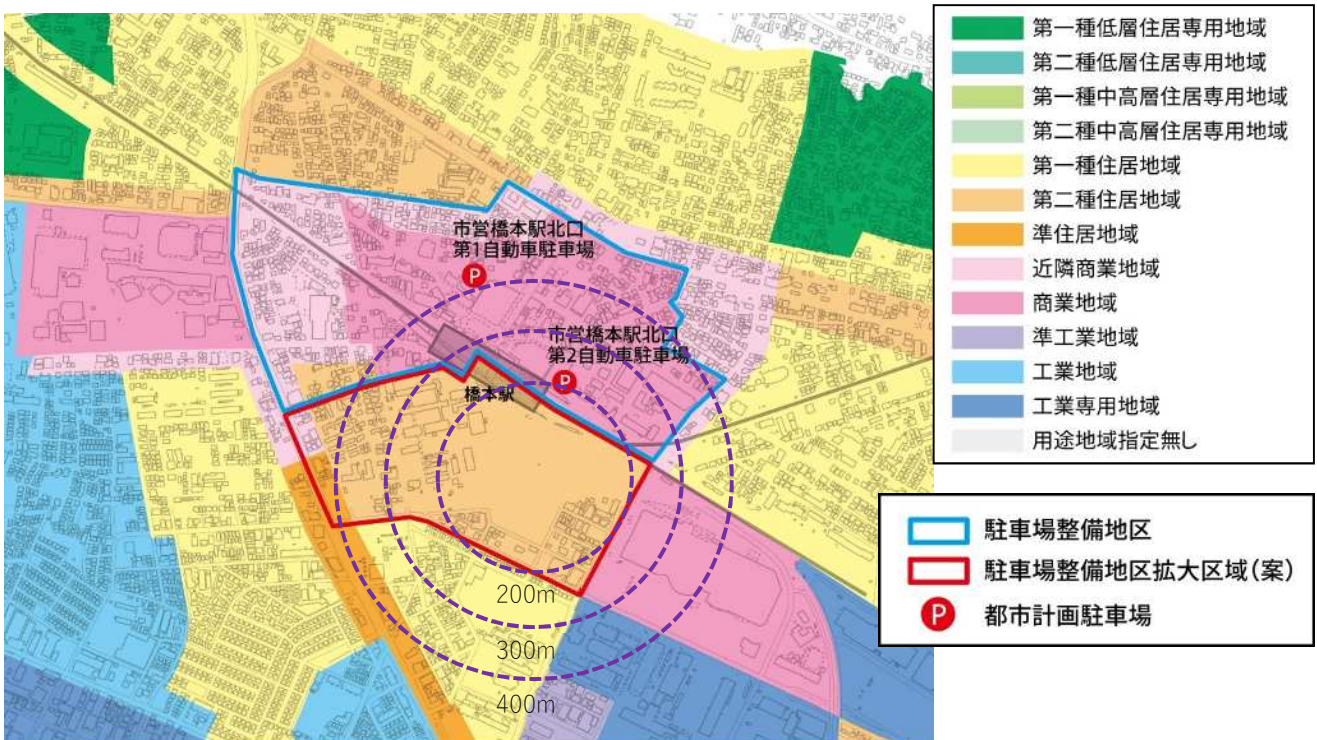
現況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模商業施設の閉店後、跡地は商業施設とマンションの複合建物を中心とした開発が行われています</li> <li>・既存の都市基盤を生かしながら、地域と協働したソフト事業中心の新たなまちづくりに向けた取組を進めています。</li> </ul>						
駐車需要予測	<p>※時間貸駐車場の台数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>現況整備台数</th> <th>将来整備台数</th> <th>将来駐車需要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3, 1 4 6 台</td> <td>3, 1 7 3 台</td> <td>1, 4 5 4 台</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>・来街者のための駐車需要は減少しますが、周辺住民や企業のための駐車需要は増大することが想定されます。</li> </ul>	現況整備台数	将来整備台数	将来駐車需要	3, 1 4 6 台	3, 1 7 3 台	1, 4 5 4 台
現況整備台数	将来整備台数	将来駐車需要					
3, 1 4 6 台	3, 1 7 3 台	1, 4 5 4 台					
検討事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・相模大野地区は3か所の都市計画駐車場（合計1, 5 4 2台）が整備されていますが、将来駐車需要に対し、供給が大きく上回っています。このため、隣接の商業施設が閉店し、利用者が減少している相模大野立体駐車場について、都市計画駐車場としての位置付けを見直します。</li> <li>・駐車需要が減少したことによる余剰分を月極駐車場や隔地駐車場として活用できるようにすることについて検討します。</li> <li>・脱炭素社会の実現に向け、太陽光発電設備の設置等について検討します。</li> </ul>						
主な関連施策	<p>施策1 ①周辺住民が利用できる駐車場としての活用</p> <p>施策3 ②駐車場の位置付けの見直し</p> <p>施策4 ①適切な台数の駐車場を整備できる仕組みの検討</p> <p>施策5 ①脱炭素社会の実現に向けた取組の推進</p>						



[橋本地区]

現況	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の駐車場整備地区の範囲内において、拠点的な機能の集積が行われています。</li> <li>橋本都市拠点地区、橋本大山町地区の整備や橋本駅南口では、リニア中央新幹線神奈川県駅の整備に伴い移設された相原高校の跡地を中心とした新たなまちづくりが計画されています。</li> </ul>						
駐車需要予測	<p>※時間貸駐車場の台数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>※現況整備台数</th> <th>将来整備台数</th> <th>将来駐車需要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2, 561台</td> <td>3, 212台</td> <td>2, 200台</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりの進展により新たな開発及びパークアンドライドによる駐車需要の増大が想定されます。</li> <li>将来整備台数は開発による整備台数の増加を見込んだ暫定的な数値です。今後、開発計画に変更があれば、再度推計します。</li> </ul>	※現況整備台数	将来整備台数	将来駐車需要	2, 561台	3, 212台	2, 200台
※現況整備台数	将来整備台数	将来駐車需要					
2, 561台	3, 212台	2, 200台					
検討事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地区画整理事業が予定されている区域及び周辺区域について、自動車交通がふくそうし、円滑な交通を確保する必要のある区域を駐車場整備地区とすることを検討します。</li> <li>将来整備台数が将来駐車需要を上回る見込みのため、余剰分の活用を視野に入れ、隔地駐車場として活用できるようにすることについて検討します。</li> </ul>						
主な関連施策	<p>施策3 ①駐車場整備地区の指定</p> <p>施策4 ①適切な台数の駐車場を整備できる仕組みの検討</p>						

【駐車場整備地区の拡大区域（案）】



[相模原地区]

現況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業や業務の集積は、概ね現在の駐車場整備地区の範囲に限られています。</li> <li>・相模原駅北口に隣接する相模総合補給廠一部返還地において、まちづくりの取組が進められています。</li> </ul>						
駐車需要予測	<p>※時間貸駐車場の台数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>※現況整備台数</th> <th>将来整備台数</th> <th>将来駐車需要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3, 9 0 2 台</td> <td>3, 9 0 2 台</td> <td>2, 2 7 4 台</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場整備地区内は、将来整備台数が将来駐車需要を上回っていますが、大きな需要変化は見込めません。</li> <li>・駐車場整備地区外である相模原駅北口の相模総合補給廠一部返還地のまちづくりの内容により駐車需要に影響が見込まれる場合は、今後駐車場整備地区として指定する必要があるかどうか等、改めてその方向性を検討します。</li> </ul>	※現況整備台数	将来整備台数	将来駐車需要	3, 9 0 2 台	3, 9 0 2 台	2, 2 7 4 台
※現況整備台数	将来整備台数	将来駐車需要					
3, 9 0 2 台	3, 9 0 2 台	2, 2 7 4 台					
検討事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・過度な駐車場整備が義務付けられないよう、附置義務条例における附置義務規定の緩和の検討を行います。</li> </ul>						
主な関連施策	<p>施策4 ①適切な台数の駐車場を整備できる仕組みの検討</p>						

[小田急相模原地区]

現況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・座間市との境に位置し、小田急相模原駅に直結した高層マンションと商業施設が開発されています。</li> </ul>						
駐車需要予測	<p>※時間貸駐車場の台数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>※現況整備台数</th> <th>将来整備台数</th> <th>将来駐車需要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8 3 2 台</td> <td>8 3 2 台</td> <td>3 6 4 台</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後新たな開発が行われる場合は変動する可能性がありますが、市として現在新たな開発計画等は無く、大きな需要変化は見込めません。</li> </ul>	※現況整備台数	将来整備台数	将来駐車需要	8 3 2 台	8 3 2 台	3 6 4 台
※現況整備台数	将来整備台数	将来駐車需要					
8 3 2 台	8 3 2 台	3 6 4 台					
検討事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車需要の変化を踏まえ、効率的に活用できるようにします。</li> </ul>						
主な関連施策	<p>施策1 既存駐車場の効率的な活用</p>						