

相模原市駐車場ビジョン  
(案)

## 目次

相模原市駐車場ビジョンの策定に当たって.....	2
1 駐車場ビジョン策定の目的 .....	3
2 駐車場ビジョンの位置付け及び構成 .....	5
3 駐車場ビジョンの計画期間 .....	5
<b>I 駐車場基本計画 .....</b>	<b>6</b>
1 駐車問題に対するこれまでの取組.....	7
2 市の駐車場整備に係る社会情勢の変化.....	9
3 対象地区の需給バランス .....	19
4 駐車場整備に関する基本方針と方策 .....	29
<b>II 駐車場整備計画 .....</b>	<b>32</b>
1 対象範囲.....	33
2 各地区の現況.....	37
3 駐車場整備に関する基本方針 .....	38
4 目標年次.....	38
5 整備目標量 .....	39
6 駐車場整備に関する役割分担.....	42
7 駐車場整備に関する施策 .....	43

# 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

本市では、自動車駐車場の整備に関する調査等に基づき、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、同地区及び高度利用地区内に6施設の市営自動車駐車場を設置しました。

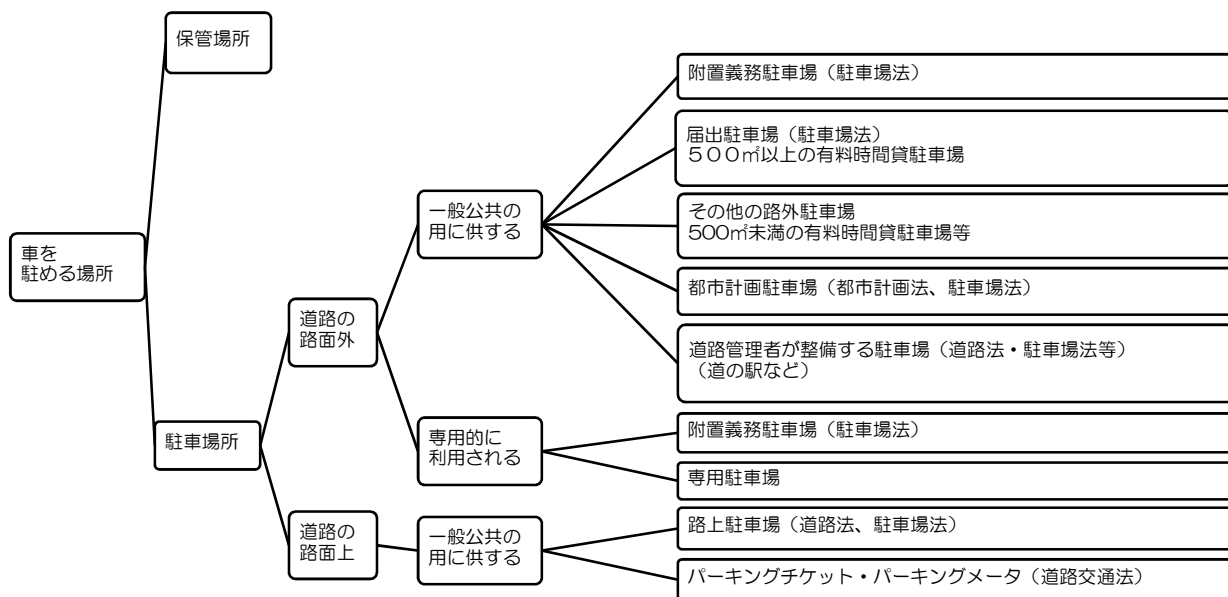
しかし、近年駐車場を取り巻く環境等が大幅に変化しているため、市営自動車駐車場を設置している4地区を対象として、民間駐車場も含めた駐車場整備に関する基本的な方針、施策等を見直します。また、方針、施策等を踏まえ、市営自動車駐車場の中長期的な運営の見通しを示すため、相模原市駐車場ビジョン（以下「駐車場ビジョン」）を策定します。

## 【過去の駐車場整備に関する調査・計画】

年月	名称	主な内容
昭和58年3月	駐車場整備基本方針等策定調査	駐車場整備に関する基本方針の策定及び駐車場整備を必要とする地区の抽出のための調査
昭和62年3月	駐車場整備計画策定調査	駐車場整備地区の設定、附置義務制度の創設、駐車場供給策の方向付け等整備計画の内容についての総合的な検討のための調査
平成6年3月	駐車場基本計画策定調査	駐車場法等の改正に伴う、公民一体となった駐車施設の整備・確保への取組の見直し並びに市街地整備の動向及び目標を踏まえた駐車施設整備のあり方、基本方針等の再検討のための調査
平成13年3月	相模大野地区駐車場整備計画	再開発に伴い策定した相模大野駐車場整備地区内の整備計画
平成18年1月	相模大野地区駐車場整備計画（改定）	再開発の内容変更に伴い改定した相模大野駐車場整備地区内の整備計画

## 【駐車場の分類】

一般に駐車場といわれるものを分類すると概ね次のとおりです。



国土交通省 令和4年度第1回まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会（R4.10.5）会議資料3を参考に作成

【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

■ 駐車場整備地区とは

都市計画法（昭和43年法律第100号）上の商業地域、近隣商業地域等の区域内において自動車交通が著しくふくそうする地区又は当該地区の周辺の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として都市計画に定める地区

■ 高度利用地区とは

用途地域内の市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、建築物の容積率の最高限度及び最低限度、建築物の建蔽率の最高限度、建築物の建築面積の最低限度並びに壁面の位置の制限を定める地区

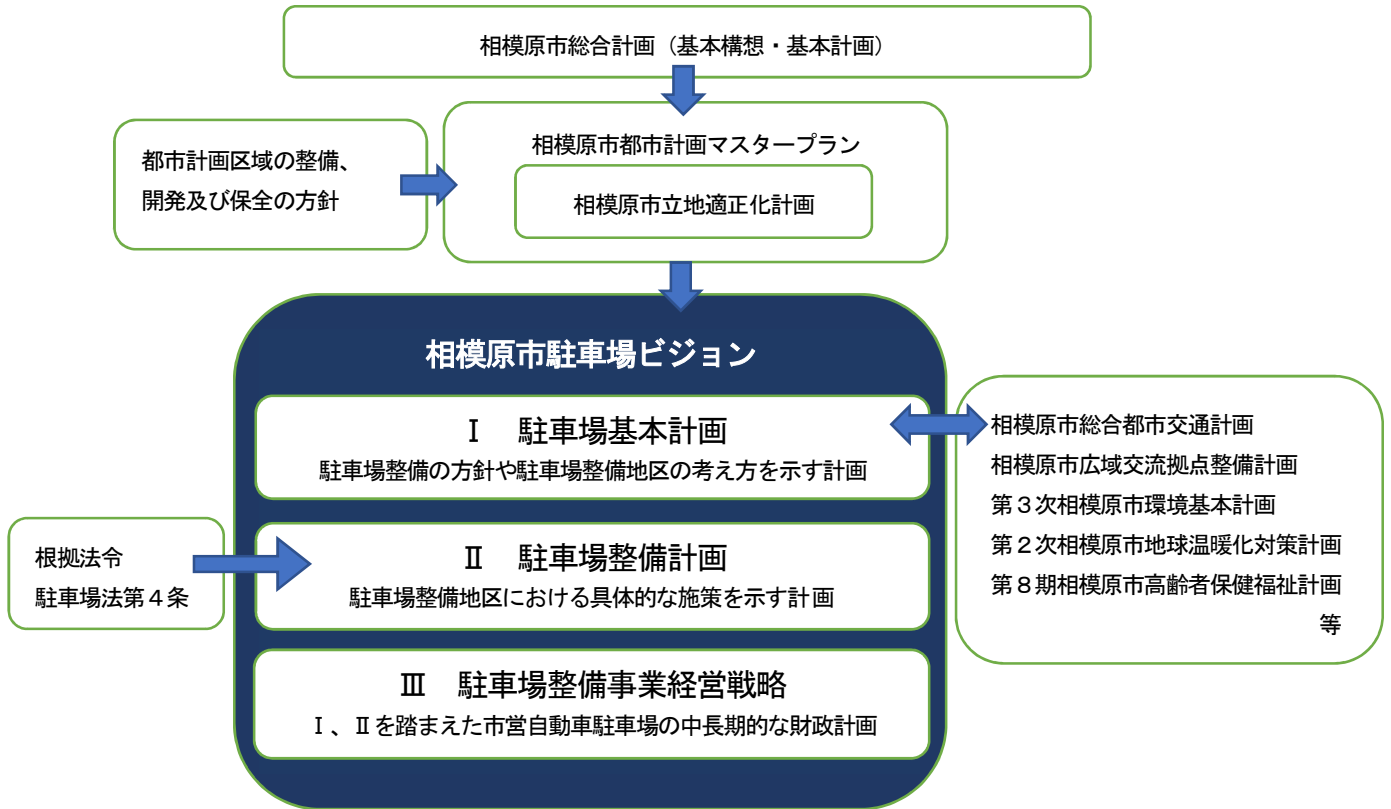
■ 都市計画駐車場

都市計画法第11条で都市計画に定めることができるとされる都市施設の一つ。一般的に駐車場整備地区内に設置し、地区の駐車需要に対応して一般公共の用に供する駐車場。

## 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年間を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、各関連計画に変更等が生じた際は、必要に応じて全体を見直します。

R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
相模原市総合計画基本構想／相模原市都市計画マスタープラン／ 相模原市立地適正化計画（令和2年から概ね20年）										
相模原市総合計画基本計画 （令和2～9年度）【10年間】						新しい基本計画				
相模原市駐車場ビジョン（令和5年10月～15年3月）【10年間】										
見直し						見直しを反映させた駐車場ビジョン				

## I 駐車場基本計画

## 1 駐車問題に対するこれまでの取組

本市では昭和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）、平成18年4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。

＜平成6年3月における本市の駐車問題と対応＞

商業・業務地区	大型商業施設周辺 ※古淵駅付近	住宅地
<b>＜駐車問題＞</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地で荷さばきや買物を目的とした路上駐車が多く、道路機能が低下し渋滞の発生や、バスの走行性、定時性の阻害の要因になっていた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特に問題は見られなかった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅地内に路上駐車が発生し緊急車両の通行や歩行者の安全性の妨げになっていた</li> </ul>
<b>＜問題の発生要因又は抑制要因＞</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>時間貸駐車場の不足</li> <li>既存の駐車施設が十分に活用されていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>十分な駐車場容量の確保</li> <li>敷地内に入庫待ち滞留スペースの確保</li> <li>交差点等における右折レーンの延長</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>保管場所以外への駐車等</li> </ul>
<b>＜対応の考え方＞</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車需要の適切な抑制</li> <li>計画的な駐車施設の整備促進</li> <li>適切な取締り</li> <li>交通マナー向上の意識啓発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型商業施設立地に対する指導の参考事例とする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>適切な取締り</li> <li>交通マナー向上の意識啓発</li> </ul>
<b>＜実施施策等＞</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>市営駐車場の整備</li> <li>市営駐車場の空き情報の提供</li> <li>大規模施設に対する荷さばき場整備の指導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>付加車線、滞留スペース等の確保指導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>保管場所として利用される駐車スペースの円滑な供給の誘導</li> </ul>
<p>◎地域や時間帯にもよるが、路上駐車はほぼ解消→駐車問題に対するこれまでの目的は概ね達成</p>		



## 市の駐車場整備に関連する出来事

年 月	出 来 事
昭和 62 年 3 月	◎相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例制定(S62.10.1 施行)
昭和 62 年 3 月	■相模大野駐車場整備地区都市計画決定(S62.3.31 告示)
	■相模大野立体駐車場都市計画決定(S62.3.31 告示)
昭和 63 年 11 月	○市営相模大野立体駐車場供用開始
平成元年 9 月	◎相模原市特定建築物の建築に係る自動車の保管場所の確保に関する条例 (平成元年相模原市条例第 3 2 号) (H2.4.1 施行)
平成 2 年 9 月	■相模大野駅北口地下駐車場都市計画決定(※民間の都市計画駐車場)
平成 3 年 2 月	■橋本駅北口地区高度利用地区都市計画決定(H3.2.28 告示)
	■橋本駅周辺駐車場整備地区都市計画決定(H3.2.28 告示)
	■橋本駅北口自動車駐車場都市計画決定(H3.2.28 告示)
平成 6 年 9 月	■相模原駐車場整備地区都市計画決定(H6.9.7 告示)
	■相模原駅自動車駐車場都市計画決定(H6.9.7 告示)
平成 9 年 1 月	■橋本駅北口自動車駐車場都市計画決定変更(H9.1.10 告示)
平成 9 年 4 月	○市営相模原駅自動車駐車場供用開始
平成 10 年 3 月	■橋本駅北口 C 地区高度利用地区都市計画決定(H10.3.6 告示)
	■橋本駅北口自動車駐車場都市計画決定(H10.3.6 告示)
平成 10 年 6 月	◎大規模小売店舗立地法制定(H12.6.1 施行)
平成 12 年 2 月	○市営橋本駅北口第 1 自動車駐車場供用開始
平成 13 年 4 月	■相模大野駅西側地区高度利用地区都市計画決定(H13.4.27 告示)
	■相模大野駅西側自動車駐車場都市計画決定(H13.4.27 告示)
平成 13 年 9 月	○市営橋本駅北口第 2 自動車駐車場供用開始
平成 14 年 3 月	■小田急相模原駅北口地区高度利用地区都市計画決定(H14.3.15 告示)
平成 17 年 9 月	◎相模原市開発事業基準条例制定(H18.4.1 施行)
平成 18 年 4 月	■相模大野駅西側地区高度利用地区都市計画決定変更(H18.4.18 告示)
	■相模大野駅西側自動車駐車場都市計画決定変更(H18.4.18 告示)
平成 18 年 5 月	◎駐車場法一部改正(H18.11.30 施行)※自動二輪車の定義追加
平成 19 年 12 月	○市営小田急相模原駅自動車駐車場供用開始
	■小田急相模原駅北口 B 地区高度利用地区都市計画決定(H19.12.12 告示)
平成 25 年 3 月	○市営相模大野駅西側自動車駐車場供用開始

◎駐車需要を充足させるための規定がある法律・条例      ○市営自動車駐車場の供用開始月      ■都市計画決定

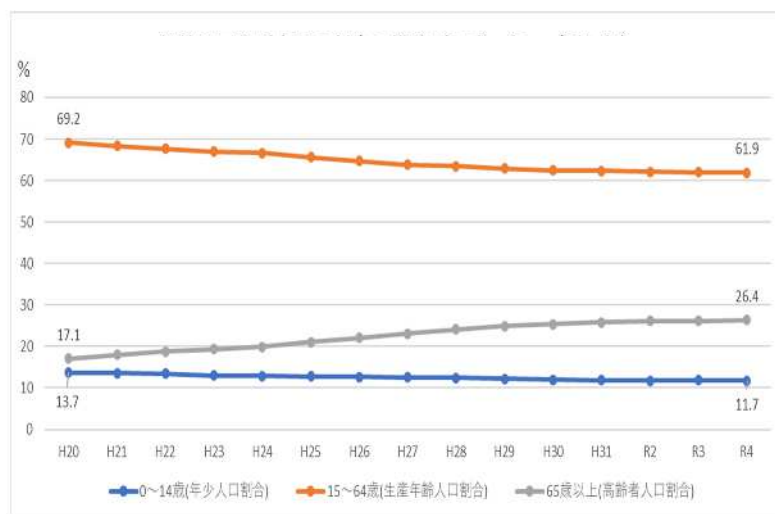
## 2 市の駐車場整備に係る社会情勢の変化

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。

### 2-1 人口動向

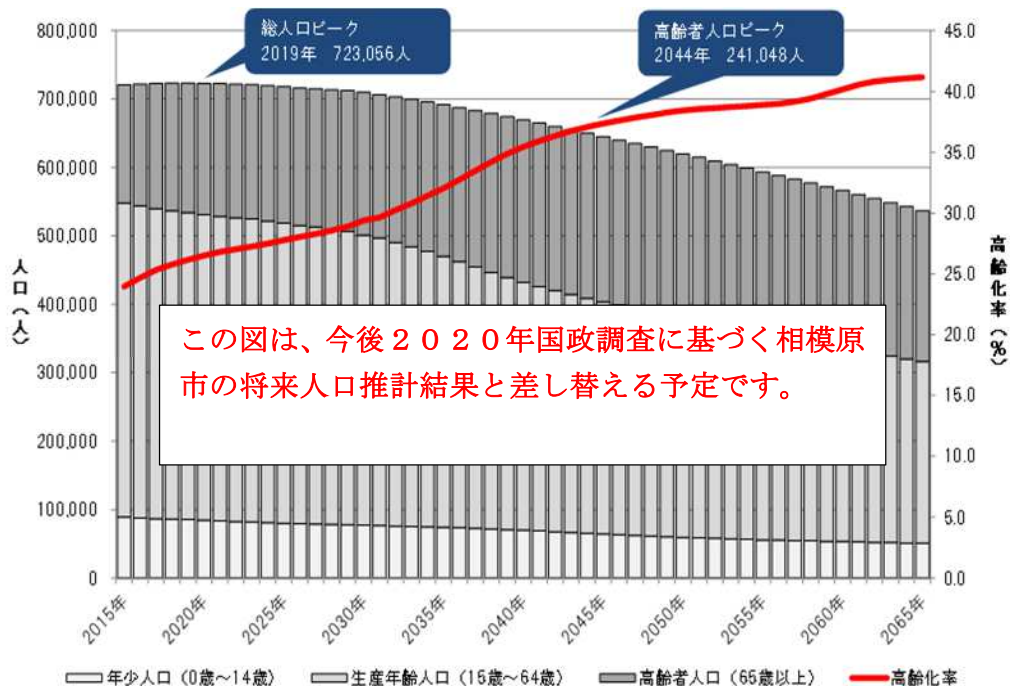
年齢3区分（年少人口、生産年齢人口、高齢者人口）別に人口割合の推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少する一方で、高齢者人口は増加しており、令和4年には全体の4分の1を超えています。また、「2015年国勢調査に基づく相模原市の将来人口推計」において、今後の総人口や生産年齢人口は減少すると推計しており、自動車利用者数も減少することが見込まれます。

資料1 年齢3区分別人口割合の推移（相模原市「人口と世帯数・年齢別人口（推計人口）」より作成）



注) 国勢調査に基づく推計人口による各年1月1日現在の人口。年齢不詳は含めない。

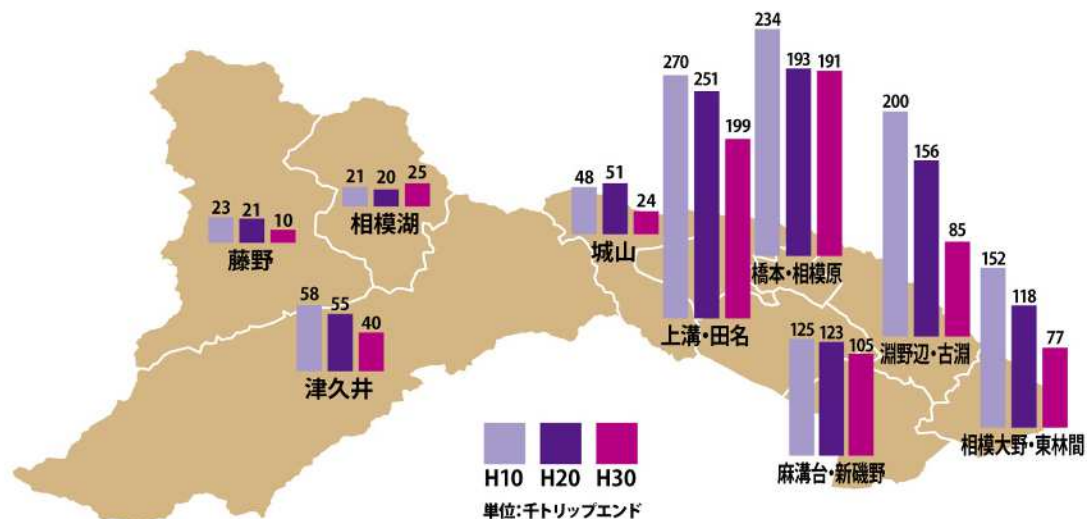
資料2 相模原市の将来人口推計（出典：2015年国勢調査に基づく相模原市の将来人口推計）



## 2-2 自動車交通量の状況

平成10年、平成20年、平成30年の各東京都市圏パーソントリップ調査における市の自動車の発生集中量は、相模湖地区を除き減少しています。

資料3 市内の自動車交通量（相模原市の人の動き（H20及びH30パーソントリップ調査データから）より作成）



### ■パーソントリップ（PT）調査とは

どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で移動したかについて調査し、1日のすべての移動を捉えるもの。

（第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施） 巻末用語集より）

### ■発生集中量とは

発生量（あるゾーンを起点とするトリップの合計量）と集中量（あるゾーンを終点とするトリップの合計量）の総和。

（東京都市圏交通計画協議会ホームページより）

### ■トリップエンドとは

1つのトリップにおける出発地と到着地。1トリップには出発地と到着地の2つのトリップエンドがある。

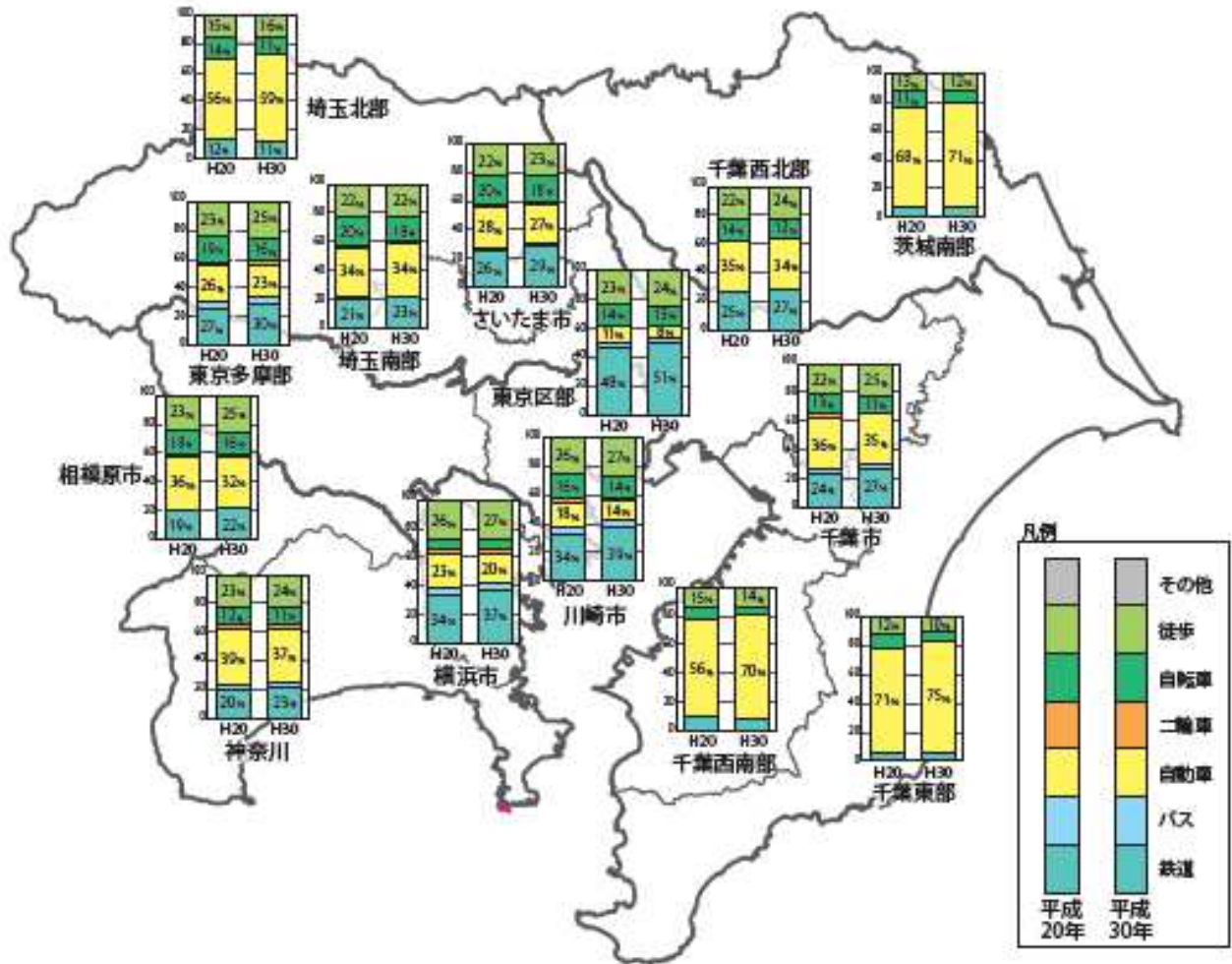
（第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施） 巻末用語集より）

### 2-3 代表交通手段分担率の状況

平成30年の市の自動車分担率は32%となっており、平成20年の分担率36%と比べ分担率は減少しています。

資料4 地域別の代表交通手段分担率の変化

(出典：第6回第6回(H30)東京都市圏パーソントリップ調査の集計結果概要 図15)



#### ■代表交通手段分担率とは

1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のことを『代表交通手段』と呼び、ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合を交通手段分担率という。

(第6回東京都市圏パーソントリップ調査 巻末用語集より抜粋)

## 2-4 市内鉄道駅まで（から）の移動手段

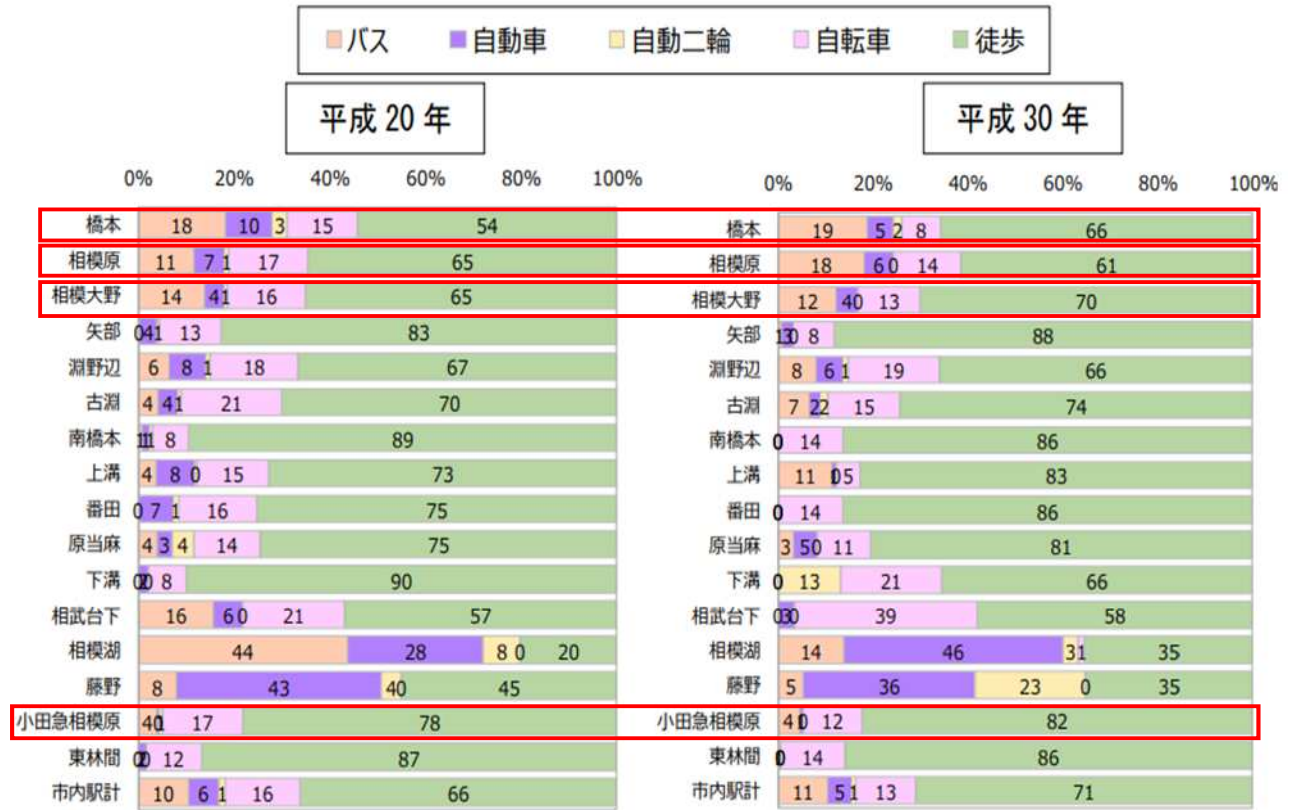
市内の各駅における駅まで、または駅からの交通手段の利用率は、平成30年で徒歩が約71%と平成20年から5%増加しています。

橋本駅、相模原駅ではバス利用も増加しています。

自動車の利用については対象地区各駅とも、減少傾向にあるところが多くなっています。

資料5 市内鉄道駅まで（から）の移動手段

(出典：相模原市の動き～(第6回(H30)東京都市圏パーソントリップ調査から～図2-5)



※パーソントリップ調査はサンプル調査であり、全ての人の動き(トリップ)を把握しているわけではないため、数値がゼロとなる場合がある。構成比の数値は、小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。

出典：第5回及び第6回東京都市圏パーソントリップ調査

本計画の対象地区

### ■対象地区の駅まで（から）の自動車利用の占める割合（H20⇒H30）

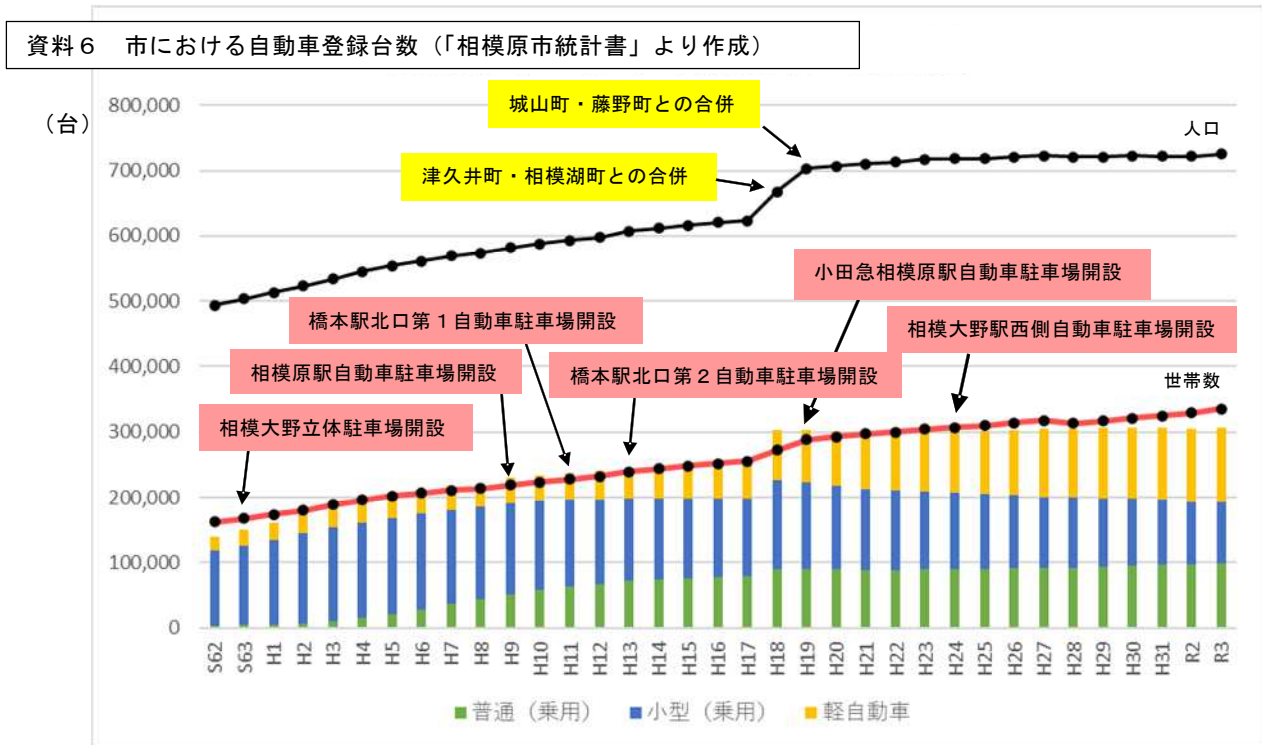
- ・橋本駅 H20：10% ⇒ H30：5%
- ・相模原駅 H20：7% ⇒ H30：6%
- ・相模大野駅 H20：4% ⇒ H30：4%
- ・小田急相模原駅 H20：0% ⇒ H30：0%



## 2-5 自動車保有状況の変化

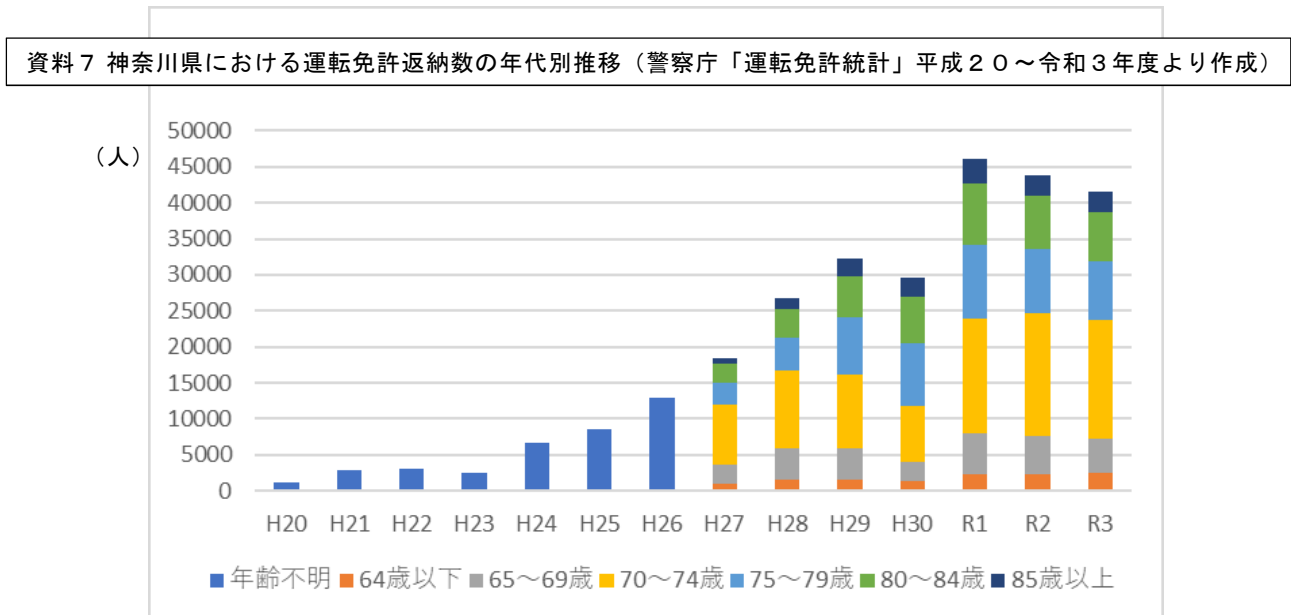
市の登録自動車台数のうち乗用自動車数は、世帯数と近い数値であり、一時は世帯数を超えていましたが、平成23年頃から世帯数を下回るようになりました。

また、軽自動車と普通（乗用）の登録台数が年々増加し、現在は小型（乗用）とほぼ同じ割合になっています。



## 2-6 運転免許返納の状況

神奈川県における運転免許返納数は、平成24年頃から増加しています。70歳から74歳までの年齢の方で返納する方が最も多く、令和3年の免許返納人数は約4万人となっています。

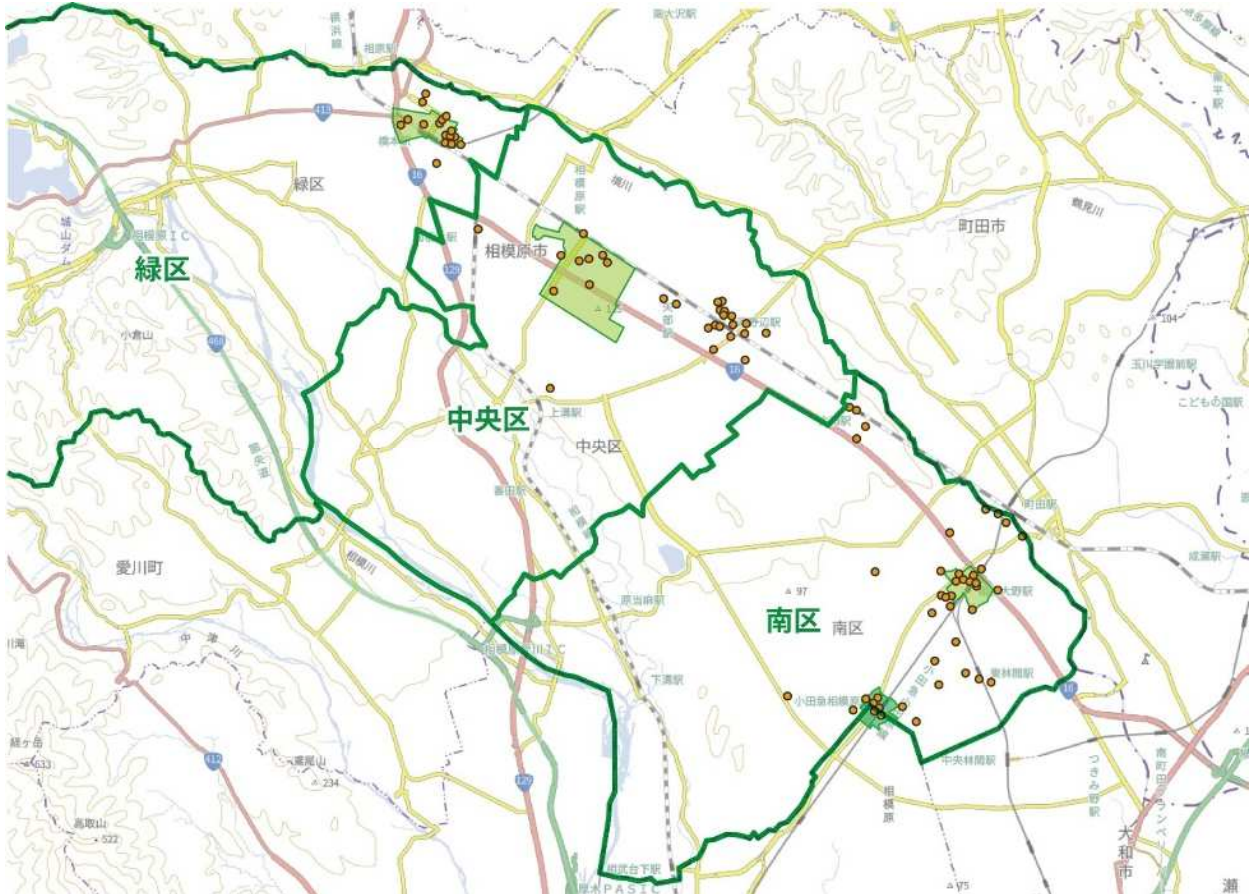


## 2-7 カーシェアリングの普及状況

市内全域におけるカーシェアリング会社主要5社のステーションは、令和4年9月1日現在86箇所が整備されています。

検討対象地区においては、下表に示すように32箇所90台が配置されています。

資料8 市内におけるカーシェアリング・ステーション位置図  
(カーシェアリング会社主要5社のホームページ(令和4年9月1日現在)より作成)



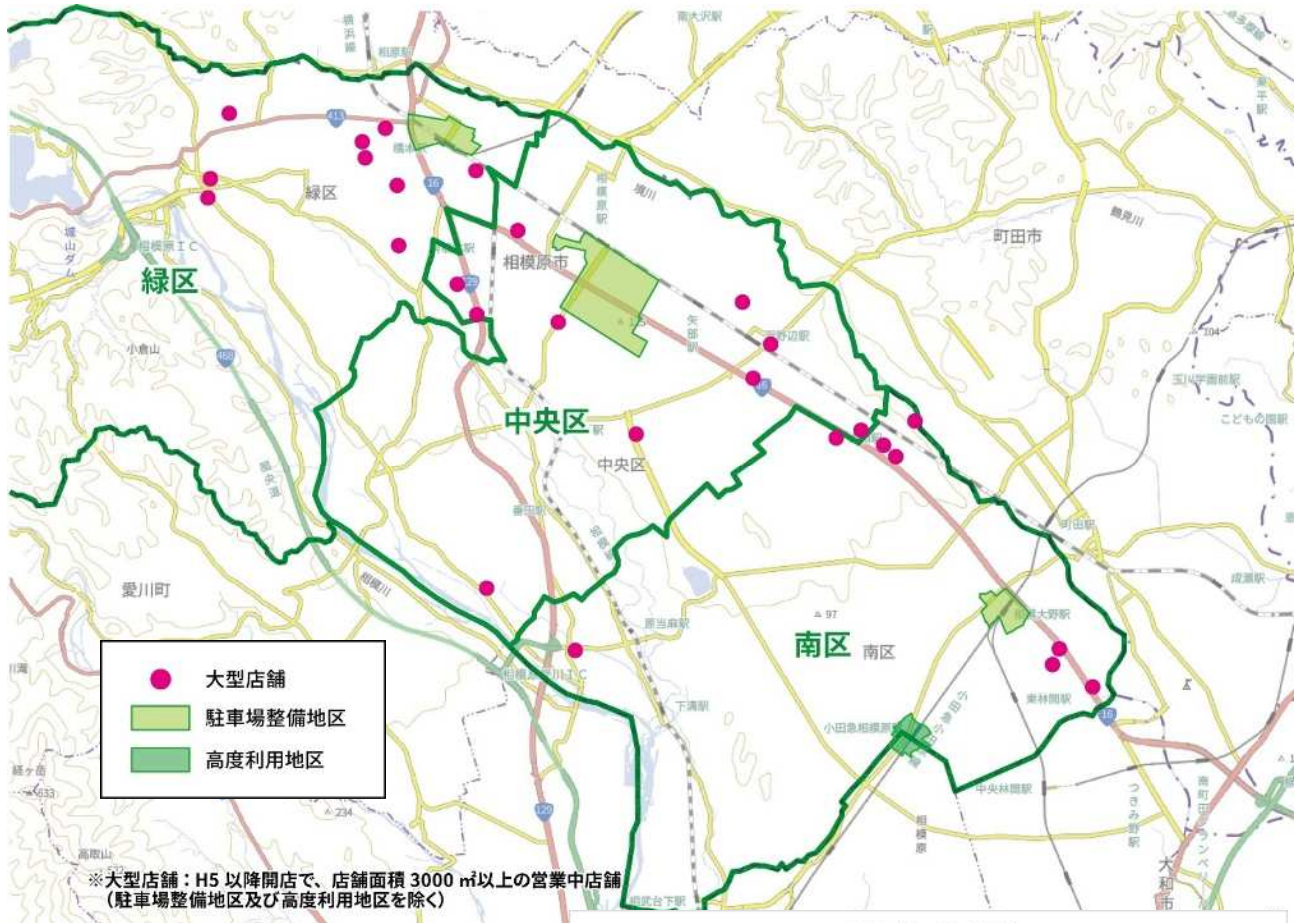
地区	ステーション数	合計車両台数
橋本地区	11箇所	計34台
相模原地区	7箇所	計15台
相模大野地区	8箇所	計31台
小田急相模原地区	6箇所	計10台

## 2-8 大型店舗の立地動向

前回の駐車場基本計画策定調査（平成6年3月）以降、無料の大型駐車場を備えた大型店舗が様々な地域に立地しています。

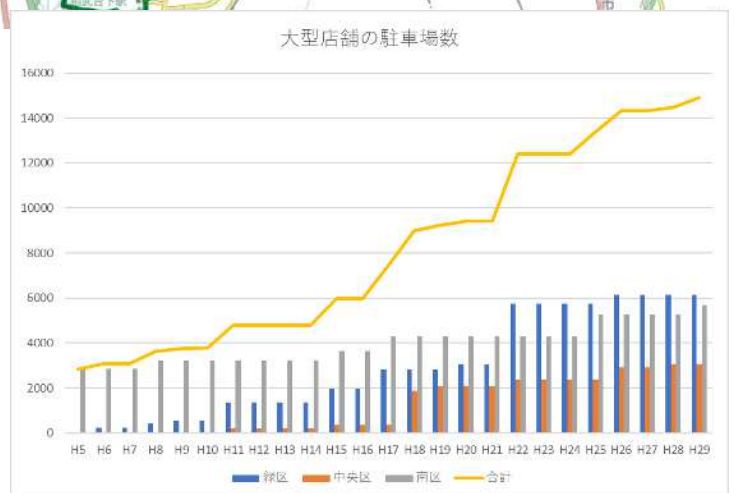
駐車場整備地区及び高度利用地区を除く区域に立地している、店舗面積3,000㎡以上の営業中店舗の駐車場は1万5,000台分以上整備されています。

資料9 市内における大型店舗の立地（資料9：相模原市ホームページ「行政区別大規模小売店舗一覧表」より作成）



	店舗数	駐車場台数
緑区	9店舗	6,139台
中央区	10店舗	3,081台
南区	8店舗	5,676台

開店年	店舗数	駐車場台数
H5～H12	9店舗	4,798台
H13～H22	11店舗	7,607台
H23～	7店舗	2,491台



※店舗数は大規模小売店舗立地法等による届出に基づきますが、現在営業していない店舗で、廃止の届出がない店舗を含むため実態と異なります。

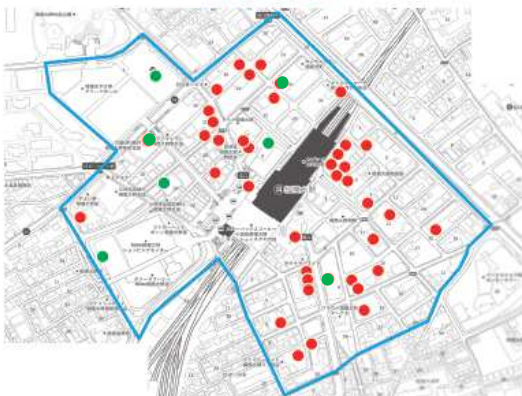


## 2-9 市営自動車駐車場周辺の時間貸駐車場

各地区とも多くの時間貸駐車場が整備されています。一般に時間貸駐車場は暫定的な土地利用とされており、高度利用を図るべき地区内に平面駐車場が多数存在することは、土地利用の面で必ずしも望ましい状態とはいえませんが、時間貸駐車場の中には、立体駐車場等の規模が大きく、今後も駐車場として継続利用することが見込まれるものも一定数存在しています。

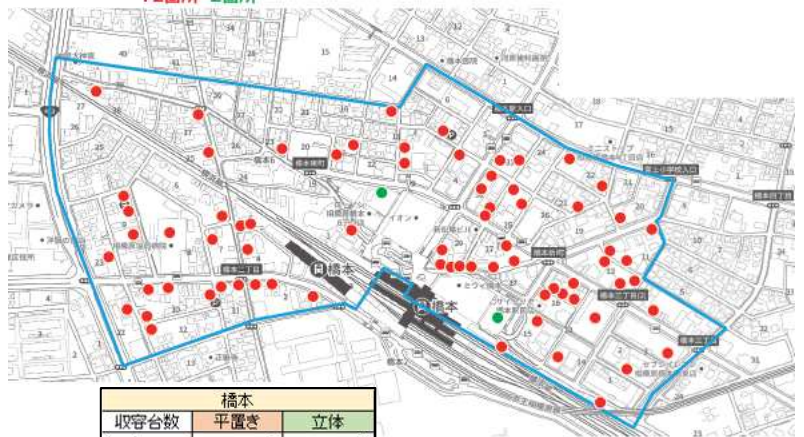
資料 10 市営自動車駐車場周辺の時間貸駐車場（令和2年度 駐車場需要調査結果に基づき作成）

相模大野地区 40箇所 4箇所



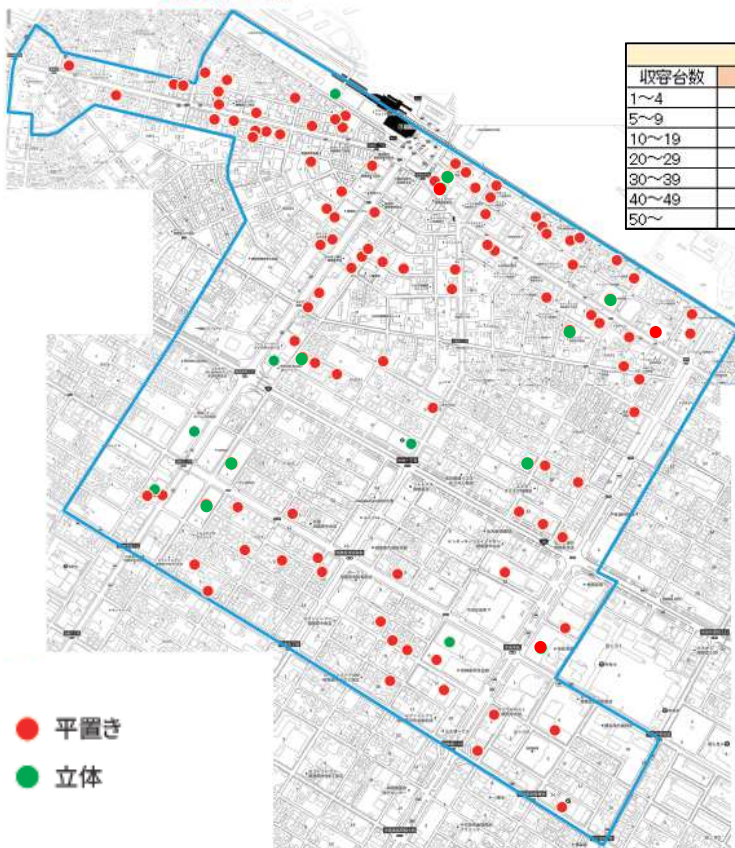
相模大野		
収容台数	平置き	立体
1~4	5	0
5~9	12	0
10~19	10	0
20~29	6	0
30~39	4	0
40~49	0	0
50~	0	7

橋本地区 72箇所 2箇所



橋本		
収容台数	平置き	立体
1~4	9	0
5~9	30	0
10~19	20	2
20~29	2	0
30~39	2	0
40~49	3	0
50~	2	5

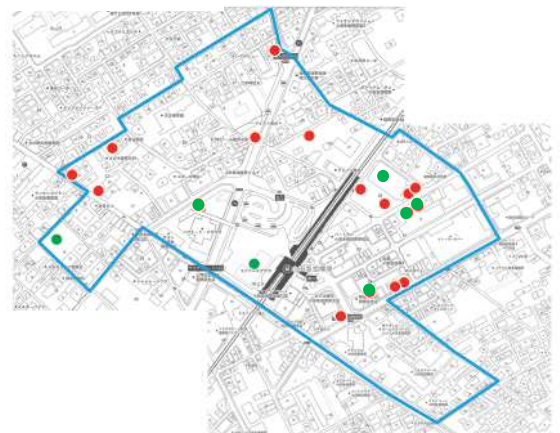
相模原地区 103箇所 8箇所



相模原		
収容台数	平置き	立体
1~4	9	0
5~9	28	0
10~19	35	0
20~29	10	0
30~39	4	0
40~49	2	0
50~	5	13

小田急相模原		
収容台数	平置き	立体
1~4	4	1
5~9	6	2
10~19	0	0
20~29	1	1
30~39	1	1
40~49	0	0
50~	1	2

小田急相模原地区 3箇所 7箇所



● 平置き  
● 立体

## 2-10 市営自動車駐車場の現状

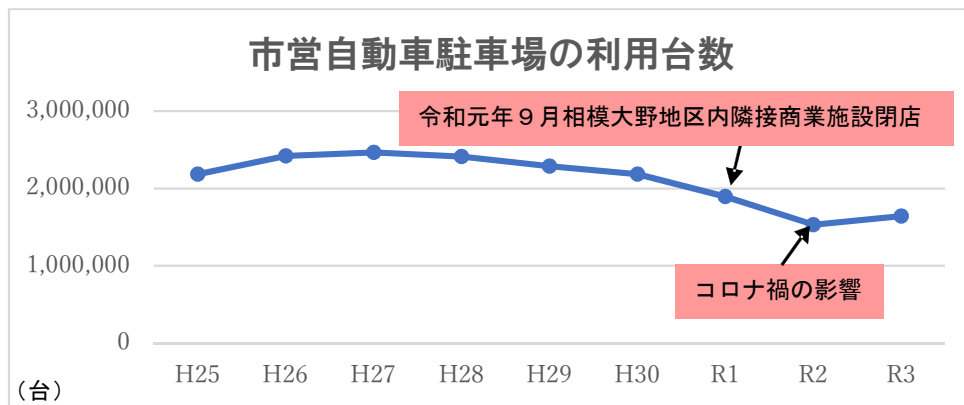
### 2-10-1 市営自動車駐車場の利用状況

市営自動車駐車場6施設が整備された後の利用状況について、平成27年度以降減少傾向にあります。

#### 6施設全体の利用台数（二輪自動車は除く。）

(台)

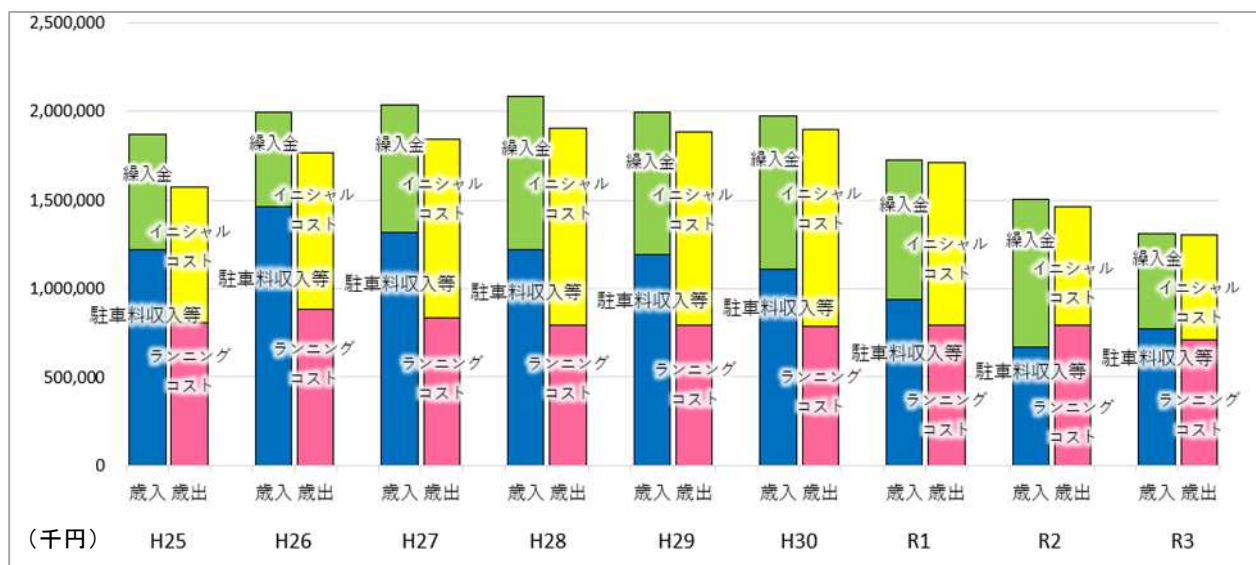
H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
2,184,610	2,419,567	2,465,212	2,412,224	2,288,447	2,185,415	1,894,183	1,531,907	1,642,492



### 2-10-2 市営自動車駐車場の収支状況

市営自動車駐車場は、駐車料収入等を管理運営費に充てていますが、主に建設費を償還するため一般会計から繰り入れも行っていきます。

イニシャルコストは年々減少していきませんが、今後、施設の老朽化等で大規模修繕等を行うことにより、増加することが予想されます。



※イニシャルコスト：市営自動車駐車場建設費の公債元金

ランニングコスト：市営自動車駐車場の管理運営・維持補修・公債利子

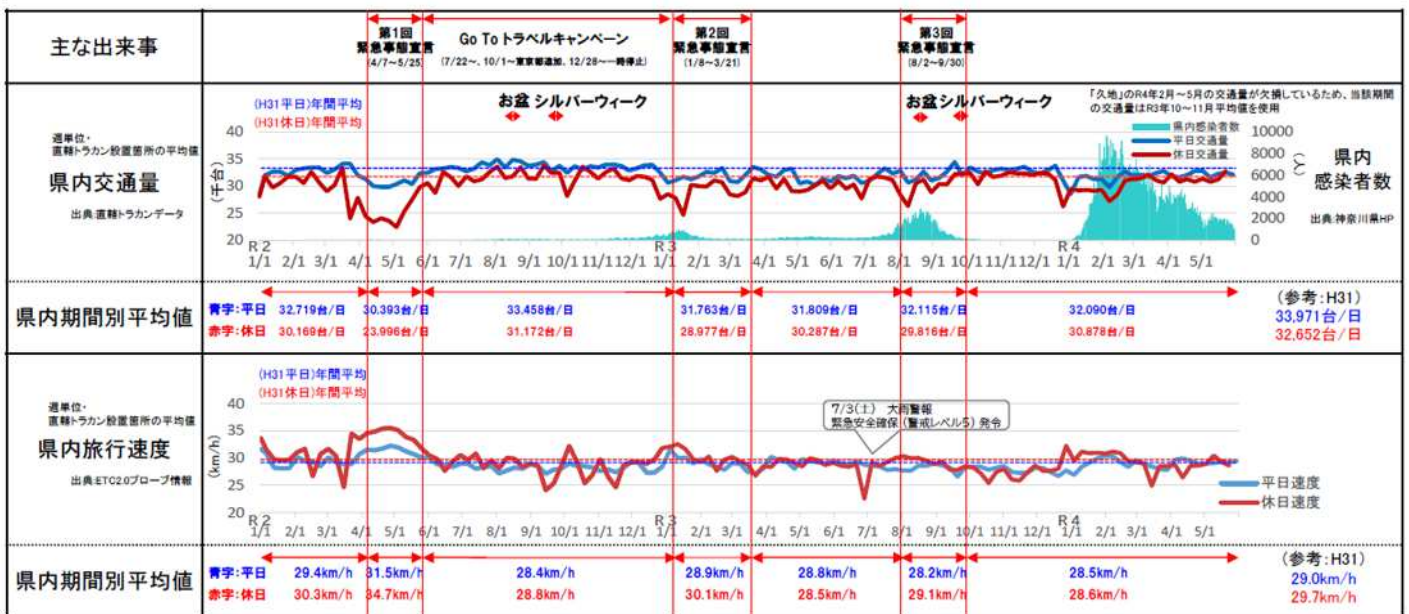


### 2-10-3 新型コロナウイルス感染症の流行に伴う影響

新型コロナウイルス感染症の流行による交通状況への影響を把握するため、神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会が県内の交通状況を分析した結果、現在の交通状況はほぼ緊急事態宣言前に戻りつつあると報告されており、今後の駐車需要推計に大きな影響は出ないものと考えられます。

資料 11 新型コロナウイルス状況下の交通状況分析  
（第 26 回神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会資料より抜粋）

- 新型コロナ情勢下における交通状況に大きな変化がないかを把握するために県内の交通量・旅行速度を継続して確認した。
- R2年の第1回緊急事態宣言下はゴールデンウィーク期間などの休日を中心に交通量が減少し、旅行速度が向上。以降、徐々に交通量・旅行速度ともに宣言前と同程度に変化している。
- R3年の第2回・第3回宣言時には特に休日の交通量が減少し、旅行速度が向上しているものの、変化幅は第1回宣言時よりも小さく、平均で見るとR3年以降は第1回宣言前と同程度の交通量・旅行速度である。



### 3 対象地区の需給バランス

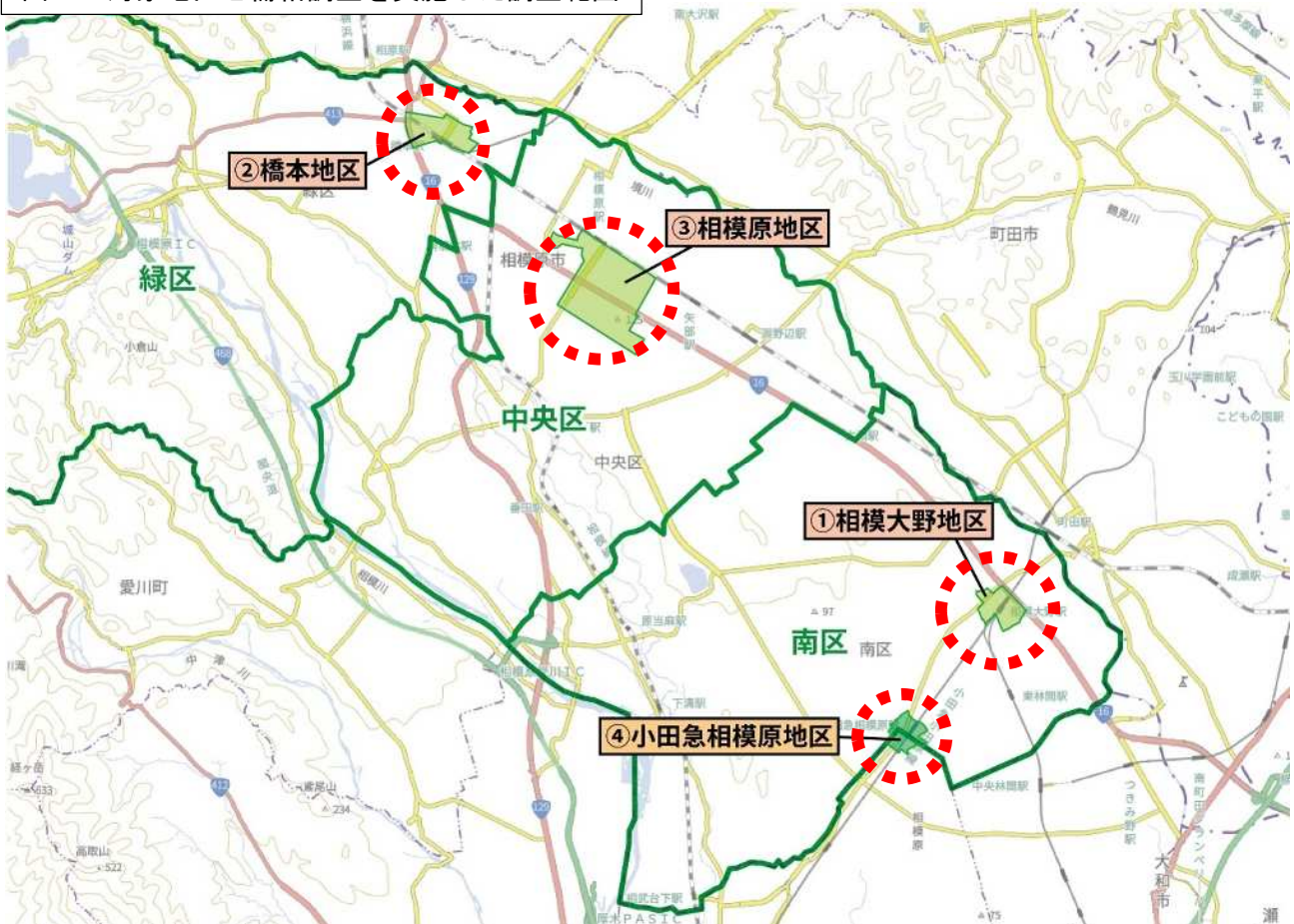
#### 3-1 対象地区

駐車場ビジョンでは、過去の調査結果等を踏まえ、現在市営自動車駐車場を設置している地区を検討の対象とします。

検討に当たり、地区内の駐車場整備地区（小田急相模原地区にあっては、高度利用地区周辺）における駐車場の需給調査を令和2年度に実施しました。

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

図2 対象地区と需給調査を実施した調査範囲



### 3-2 需給バランス

駐車場の現況需給バランスから将来需給バランスを推計します。

#### 3-2-1 現況需給バランス

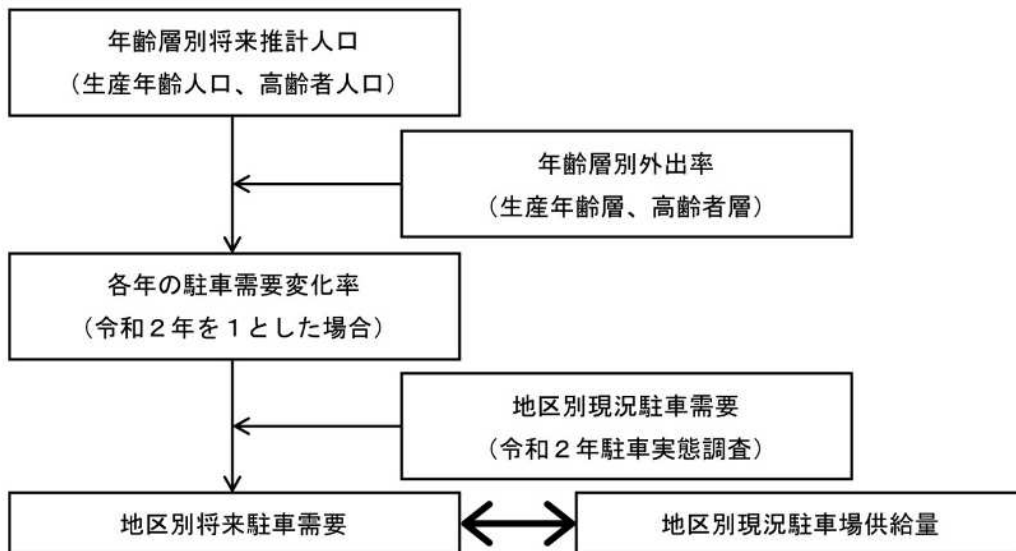
現況需給バランスの「整備台数」は、市営自動車駐車場を含む主要な時間貸駐車場の台数です。

また「駐車台数」は、平日・休日の時間帯ごとの駐車台数を調査したものです。主要な時間貸駐車場は、立体駐車場等の規模が大きく今後も駐車場として継続することが見込まれる駐車場を選出しています。

#### 3-2-2 将来需給バランス

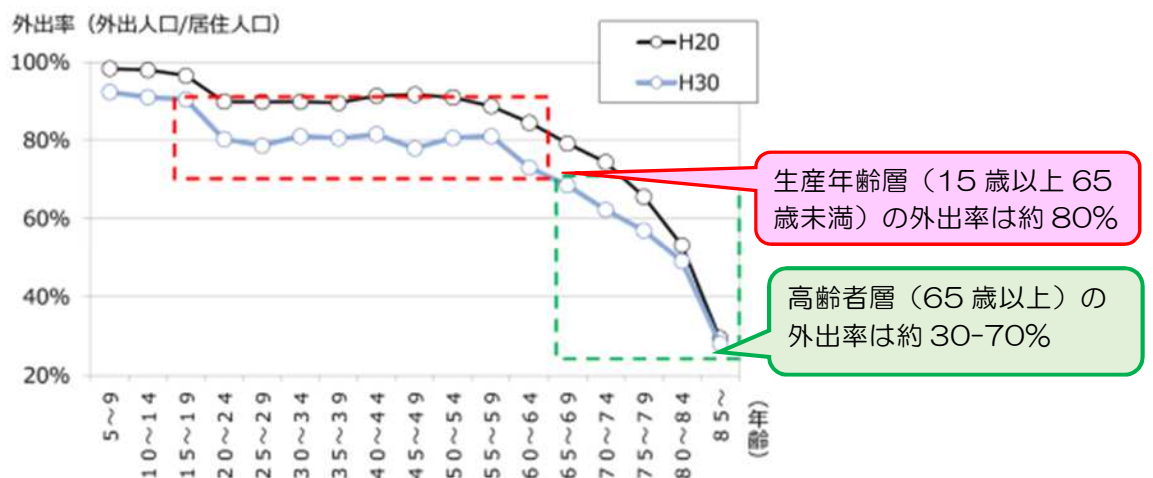
将来需給バランスは次のフロー図に基づき推計します。将来的に、年齢層別の将来推計人口及び外出率※を基に推計した将来駐車需要量は徐々に減少します。本計画期間の最終年度である令和14年度は令和2年度の約97%、令和22年度は約90%に減少することが見込まれます。

＜駐車需要の将来推計フロー＞



※外出率：調査対象日に外出した人の割合（各年齢層の外出率はH30年時点から概ね変化しないと仮定）

＜外出率の変化＞



出典：第5回及び第6回東京都市圏パーソントリップ調査



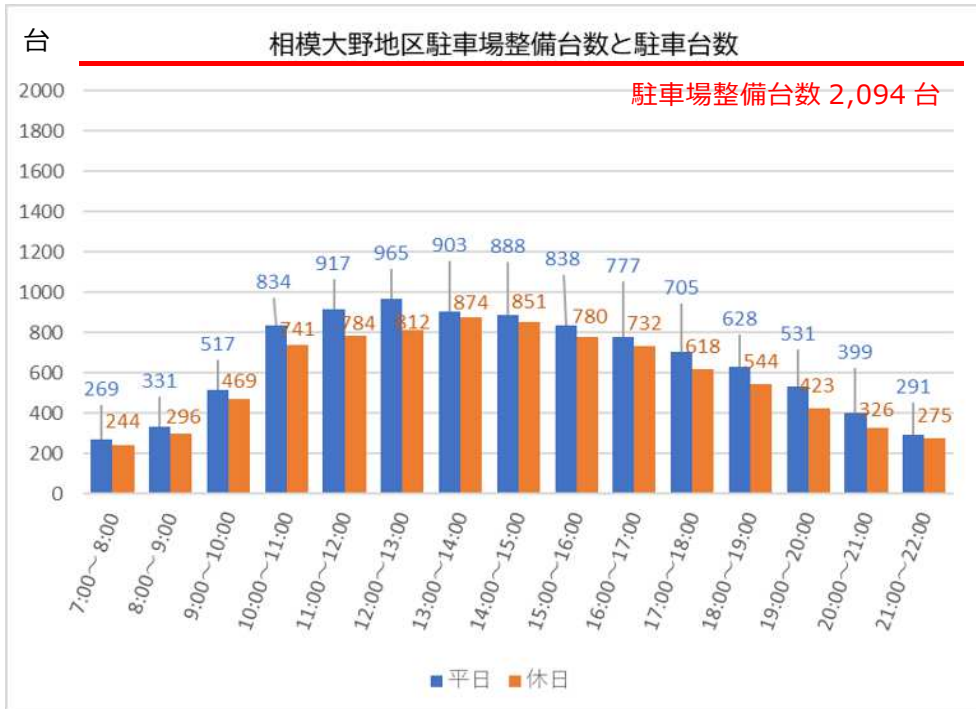
### 3-2-3 各地区の需給バランス

[相模大野地区]

駐車場整備地区内の現況需給バランス及び将来需給バランスは次のとおりです。



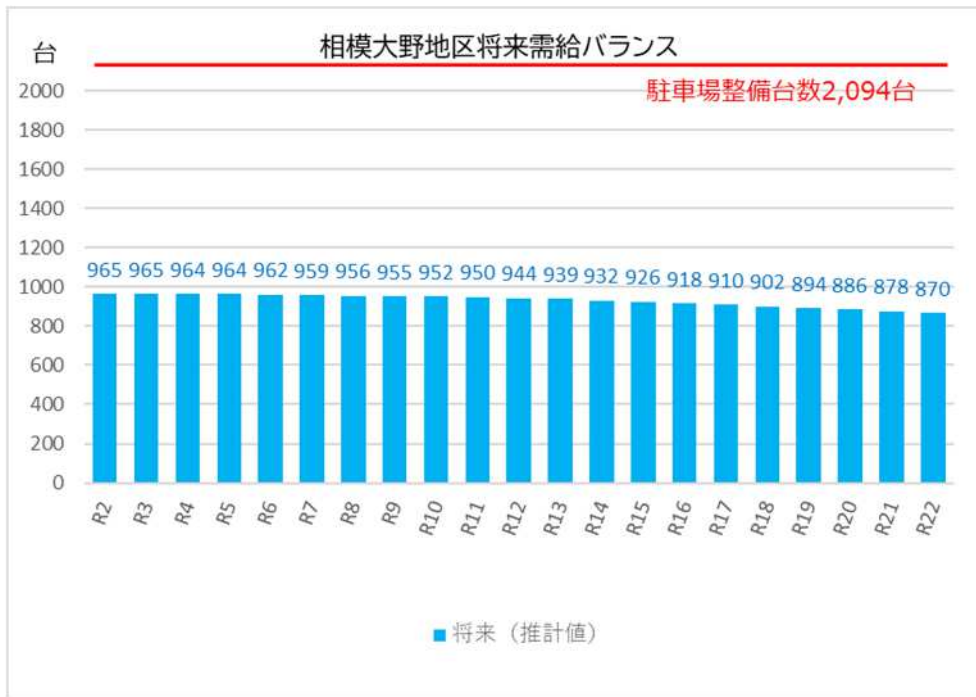
#### <相模大野駐車場整備地区内の現況需給バランス>



調査日：令和2年11月13日（金）、11月15日（日）  
 ※調査データをR2→R4市営自動車駐車場の利用台数の推移で補正

※駐車場整備台数は、市営自動車駐車場（2か所1,492台）及び主要な時間貸駐車場の合計台数

<相模大野駐車場整備地区内の将来需給バランス>

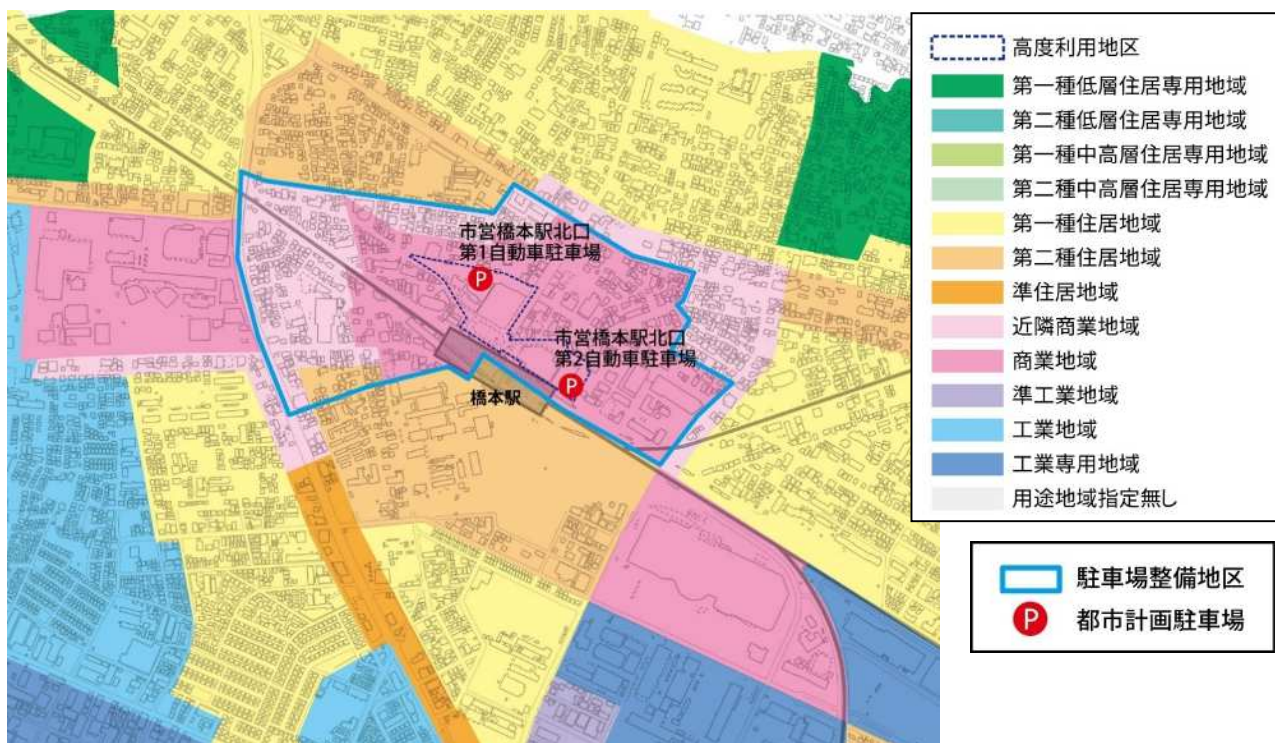


<相模大野地区のまちづくりに関する特記事項>

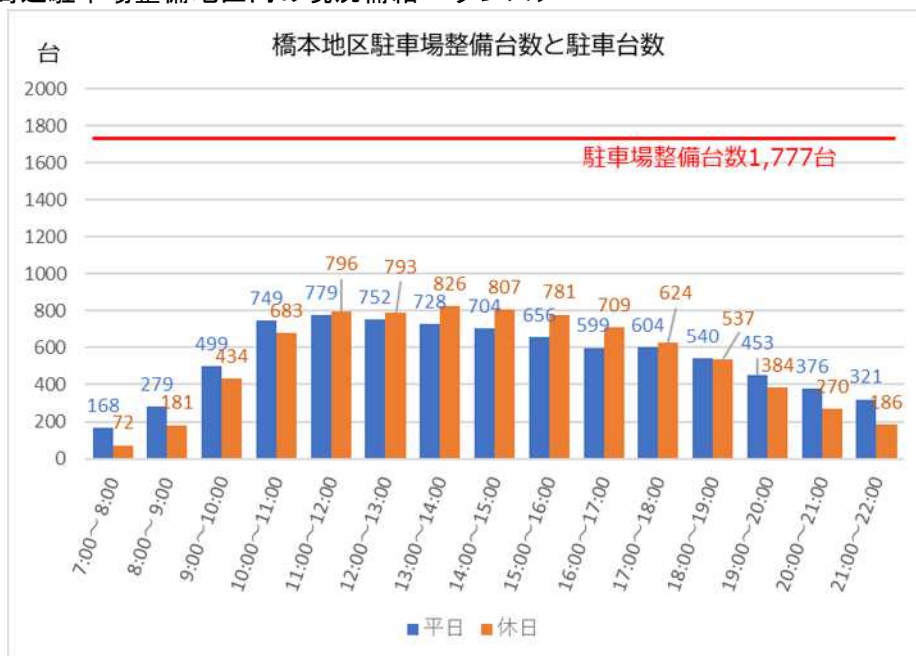
- ・令和元年9月の大規模商業施設の閉店等により、まちのにぎわい等に影響が出ているため、地域と協働したソフト事業を中心とする新たなまちづくりに向けた取組を進めています。
- ・大規模商業施設の跡地は、マンションを主体とした民間開発が進められており、商業施設部分には附置義務駐車場が整備される予定です。

[橋本地区]

駐車場整備地区内の現況需給バランス及び将来需給バランスは次のとおりです。



<橋本駅周辺駐車場整備地区内の現況需給バランス>

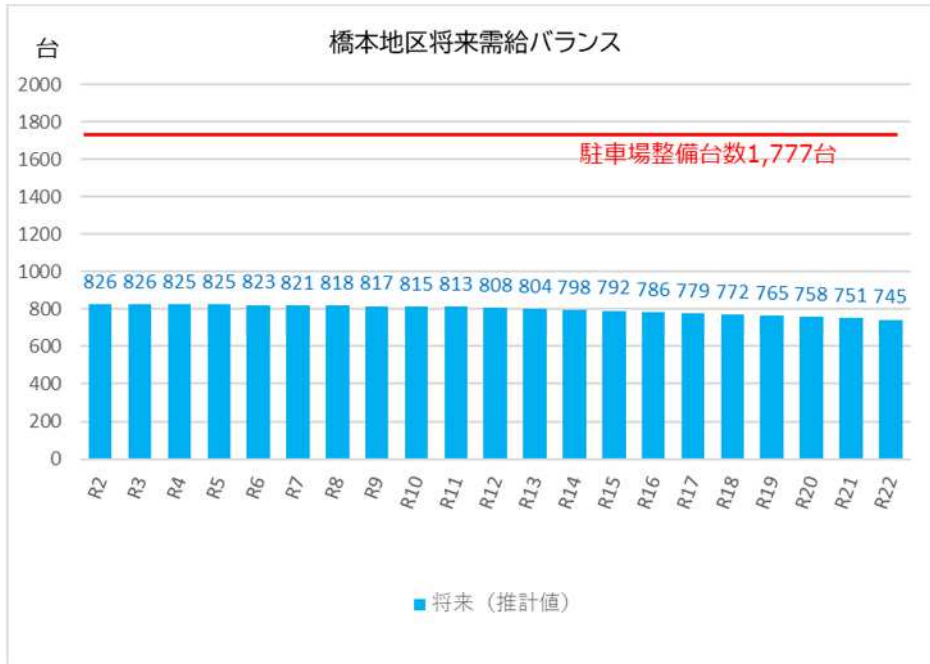


調査日：令和2年11月13日（金）、11月15日（日）  
 ※調査データをR2→R4市営自動車駐車場の利用台数の推移で補正

※駐車場整備台数は、市営自動車駐車場（2か所1,148台）及び主要な時間貸駐車場の合計台数



<橋本駅周辺駐車場整備地区内の将来需給バランス>



<橋本地区のまちづくりに関する特記事項>

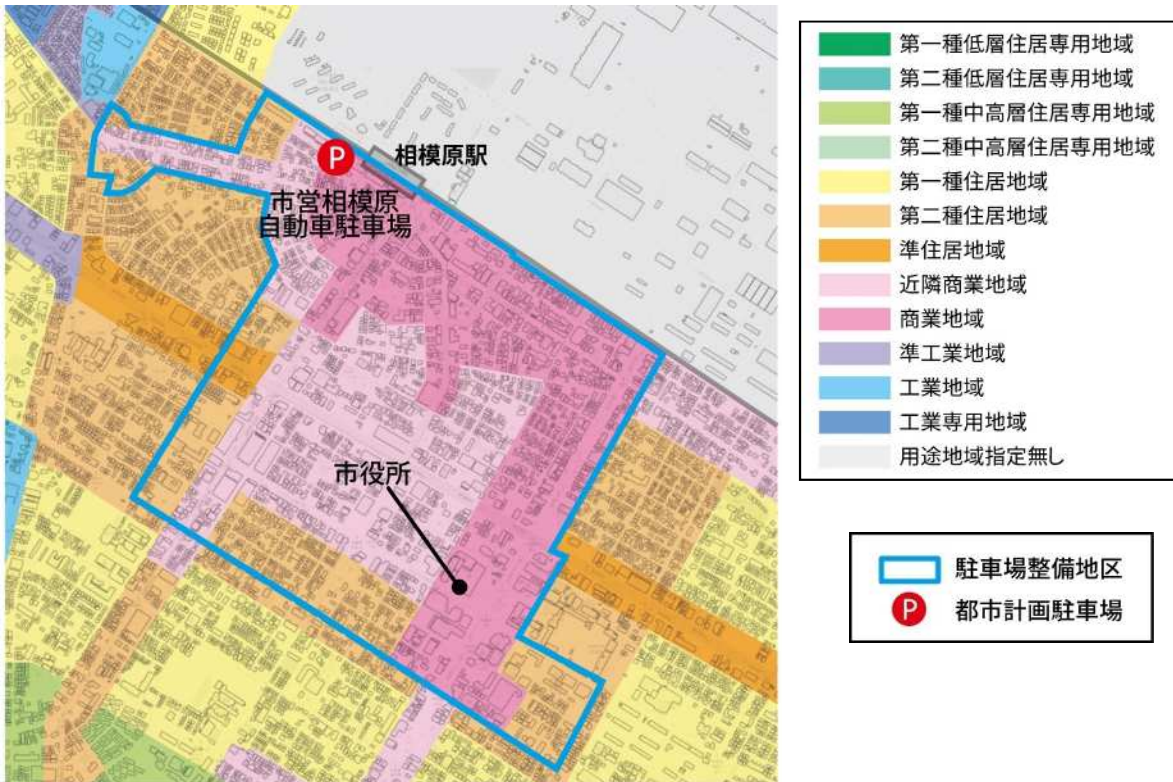
- 橋本駅南口では、リニア中央新幹線の開業を見据えたまちづくりが進められています。駅周辺のまちづくりに当たっては、交通の要衝としての利便性を生かし、人・もの・情報が行き交う広域的な交流によるにぎわいのある都市づくりを進めるとしています。

資料 12 橋本駅周辺整備推進事業に係る対応方針別図 (令和 4 年 7 月 2 7 日相模原市発表資料)



[相模原地区]

駐車場整備地区内の現況需給バランス及び将来需給バランスは次のとおりです。



<相模原駐車場整備地区内の現況需給バランス>



調査日：令和2年11月13日（金）、11月15日（日）  
 ※調査データをR2→R4市営自動車駐車場の利用台数の推移で補正

※駐車場整備台数は、市営自動車駐車場（1か所236台）及び主要な時間貸駐車場の合計台数



<相模原駐車場整備地区内の将来需給バランス>



<相模原地区のまちづくりに関する特記事項>

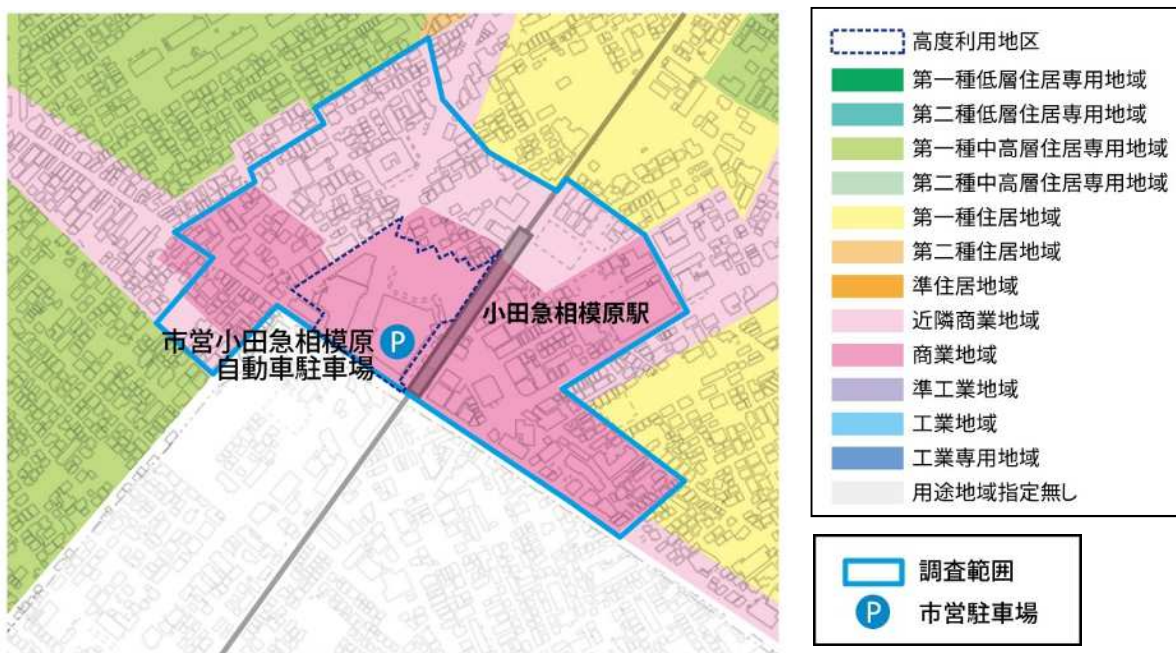
- 相模総合補給廠一部返還地において、まちづくりの取組が進められています。  
令和4年5月に策定した相模原駅北口地区土地利用方針では、導入機能として、居住生活機能、商業機能、業務開発共創機能、交流にぎわい機能、交流ハブ機能が位置付けられています。

資料 13 相模原駅北口地区の現況 (出典：相模原駅北口地区土地利用方針)



[小田急相模原地区]

調査範囲内の現況需給バランス及び将来需給バランスは次のとおりです。



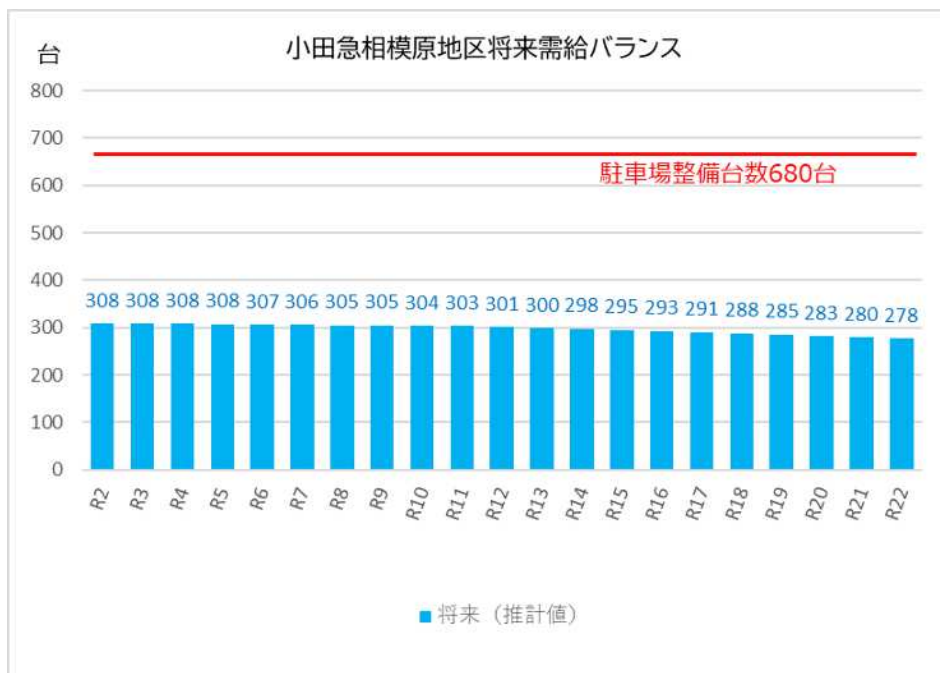
<小田急相模原地区調査範囲内の現況需給バランス>



調査日：令和2年11月13日（金）、11月15日（日）  
 ※調査データをR2→R4市営自動車駐車場の利用台数の推移で補正

※駐車場整備台数は、市営自動車駐車場（1か所136台）及び主要な時間貸駐車場の合計台数

<小田急相模原地区調査範囲内の将来需給バランス>



<小田急相模原地区のまちづくりに関する特記事項>

- 座間市と隣接している地域のため、座間市のまちづくりにも留意する必要があります。



### 3-2-4 各地区の需給率

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】

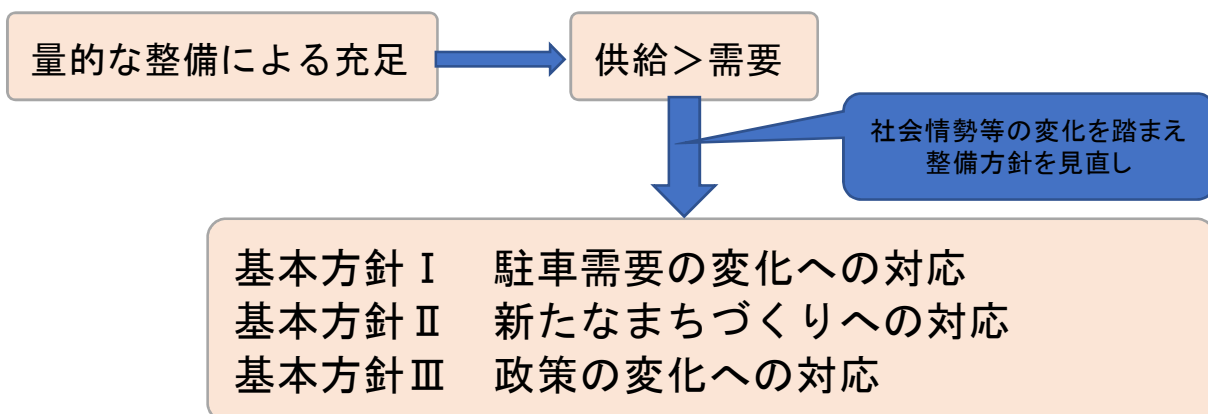
- ・ 駐車場需要の変化からの見直し：自動車を使う目的や利用時間、自動車の変化等に対応
- ・ 新たなまちづくりからの見直し：まちの機能や目指す姿等に対応
- ・ 政策の変化からの見直し：公共交通の活用やバリアフリー施策等に対応

### 4 駐車場整備に関する基本方針と方策

本市では、民間と公共が役割分担をしながら駐車場整備を進めてきましたが、駐車場の利用者は減少傾向にあり、現在は供給が需要を上回っています。

公共での駐車場整備としては、駅周辺などにおいて、用地や採算性の点で民間による整備が困難な駐車場の整備に取り組み、市営自動車駐車場6施設を設置し、これらには指定管理者制度を導入して運営していますが、民間活力を更に活用できる貸付等による運営も視野に入れて、まち全体に必要な駐車場を確保します。

また、今後は量的な整備から、多様な駐車需要に応えるとともに、過剰な駐車場整備を抑制し、環境問題やバリアフリー等にも配慮する質的な整備を目指して、次の3つを駐車場整備に関する基本方針とします。



## ○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

[需要の開発者(商業施設等)が駐車場を整備(原則)]



[公共がまち全体の需要を受け入れる駐車場を整備]



## 〈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



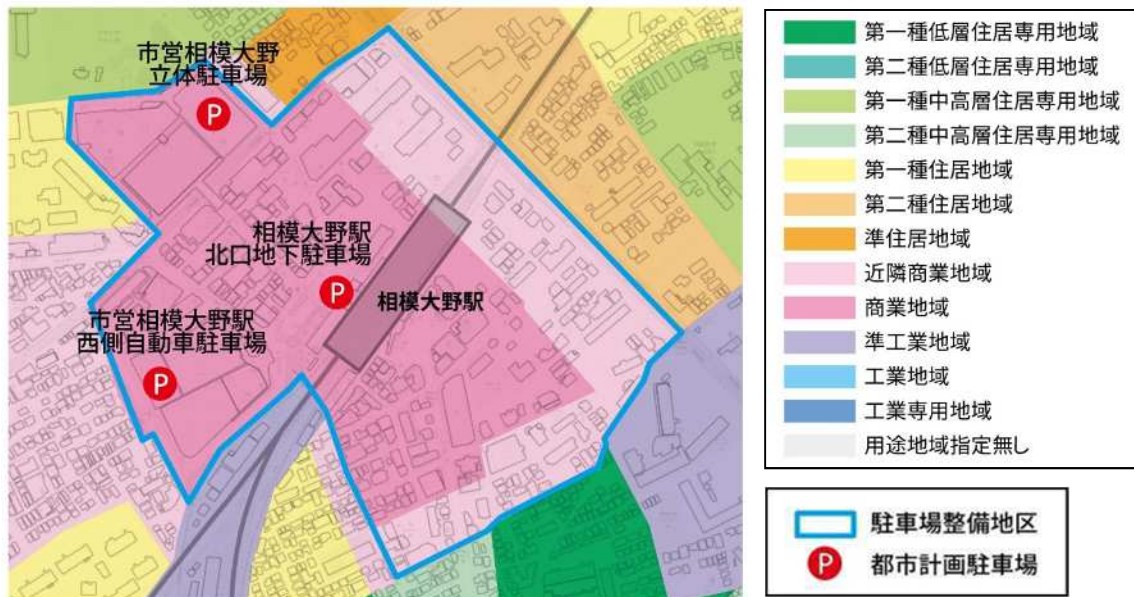
## Ⅱ 駐車場整備計画

## 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】

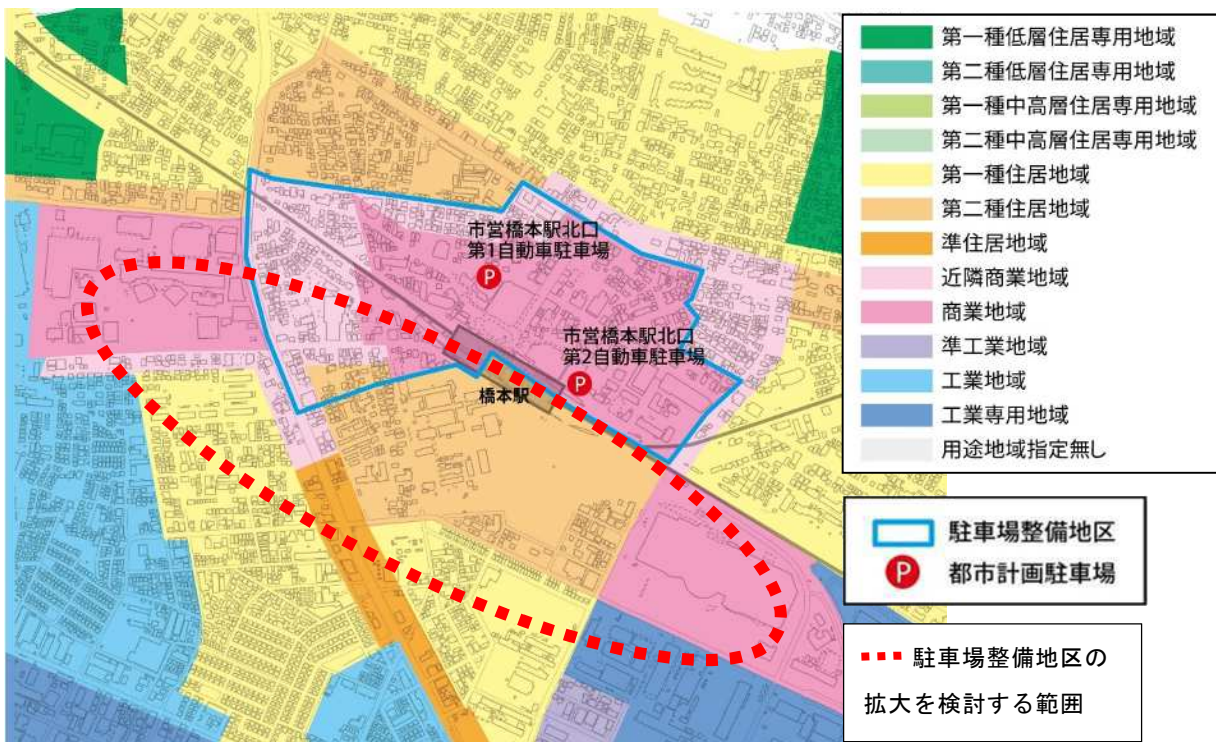
名称	面積(約㎡)	構造	収容台数
相模大野立体駐車場(市営)	7,000	地下1層、地上5階	830
相模大野駅北口地下駐車場(民営)	4,100	地下3層	212
相模大野駅西側自動車駐車場(市営)	3,000	地上9層	500

※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】

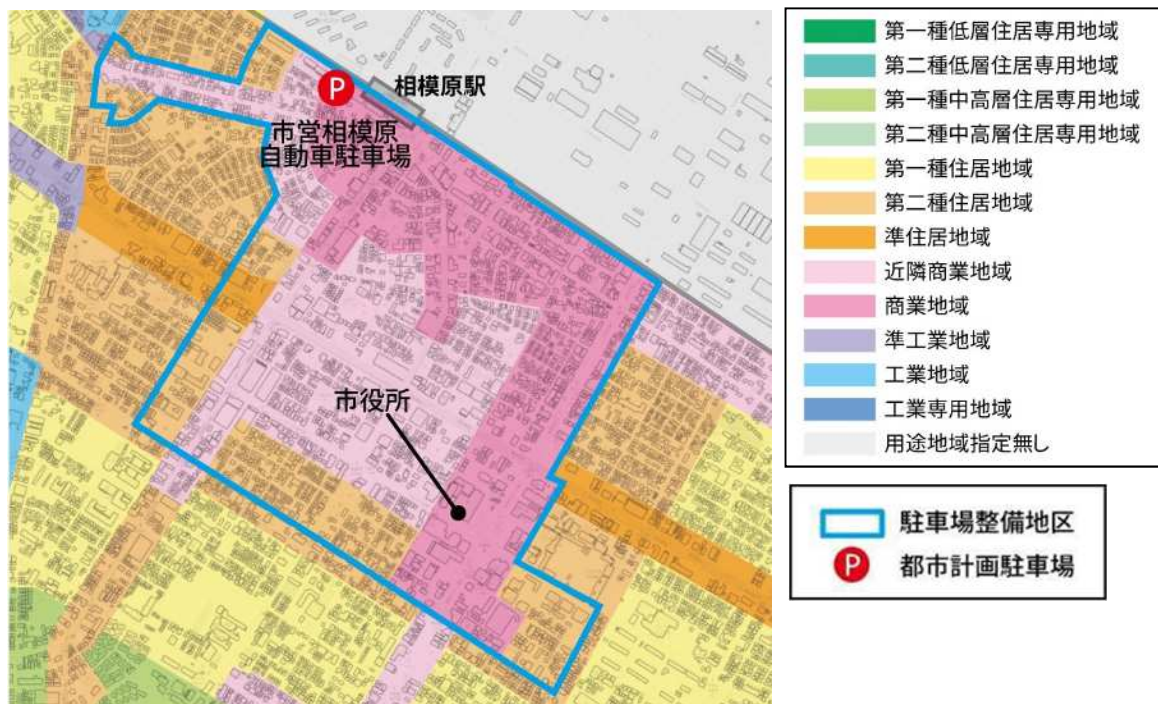
名称	面積 (約㎡)	構造	収容台数
橋本駅北口第1自動車駐車場 (市営)	7,000	地上11層	650
橋本駅北口第2自動車駐車場 (市営)	3,300	地上5層	370

※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】

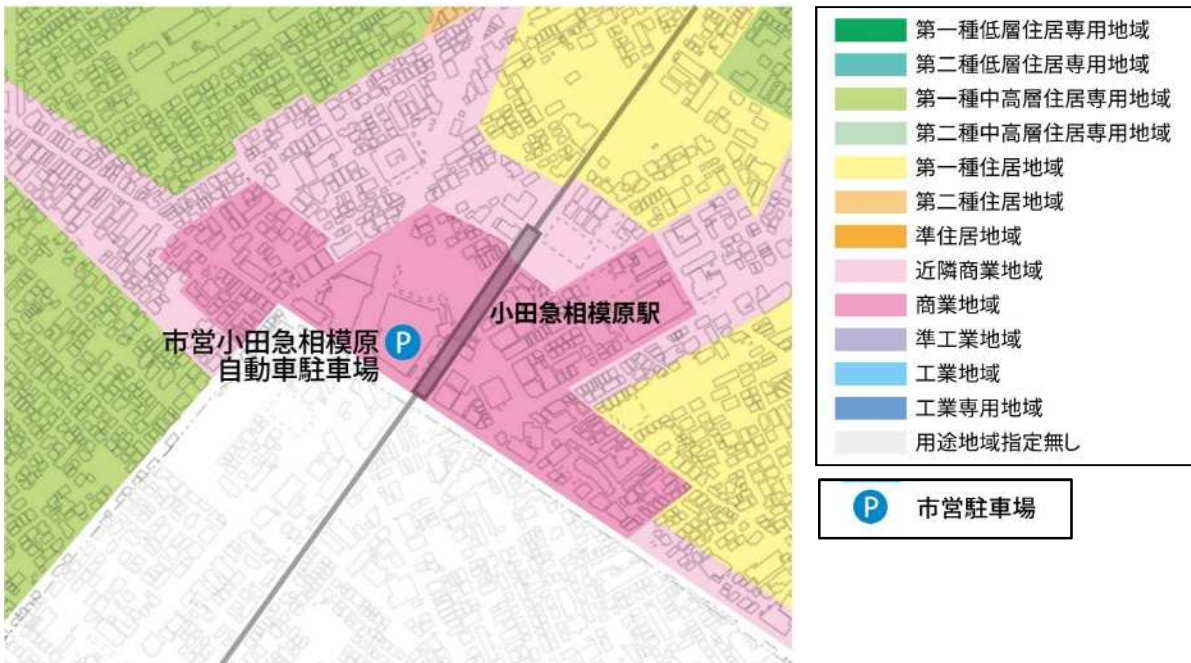
名称	面積 (約㎡)	構造	収容台数
相模原駅自動車駐車場 (市営)	2,400	地上5層	200

※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

本市で昭和61年度にまとめた駐車場整備計画策定調査において予測した駐車場の将来需要台数と、令和2年度の調査による駐車場整備地区内の駐車場総台数（時間貸駐車場のほか、月極・定期、専用駐車場等を含む。）は次のとおりです。また、相模大野駐車場整備地区については、再開発計画を考慮して平成12年度及び平成17年度に将来需要台数を修正しています。

地区名	昭和61年度の将来需要台数 (目標年次昭和75(平成12)年)	令和2年度の駐車場総台数
相模大野駐車場整備地区	4,220台  <参考> 平成12年度の将来需要台数 5,360台(目標年次平成22年) 平成17年度の将来需要台数 4,720台(目標年次平成32年)	4,398台
橋本駅周辺駐車場整備地区	3,950台	4,163台
相模原駐車場整備地区	6,310台	12,800台

※小田急相模原地区は、駐車場整備計画を策定していない

#### 令和2年度の駐車場総台数の用途別内訳(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

現況需給バランス（21～29ページ参照）に基づく駐車場需給率は、次のとおりです。

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（31ページ参照）。

## 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

整備目標量は、将来の土地利用の動向や開発計画、駐車需要の見通しと現況駐車場の有効活用の方角性を踏まえて設定する必要があります。ここでは、次の方法で将来の駐車需要を推計しました。

### 【駐車需要の推計方法】

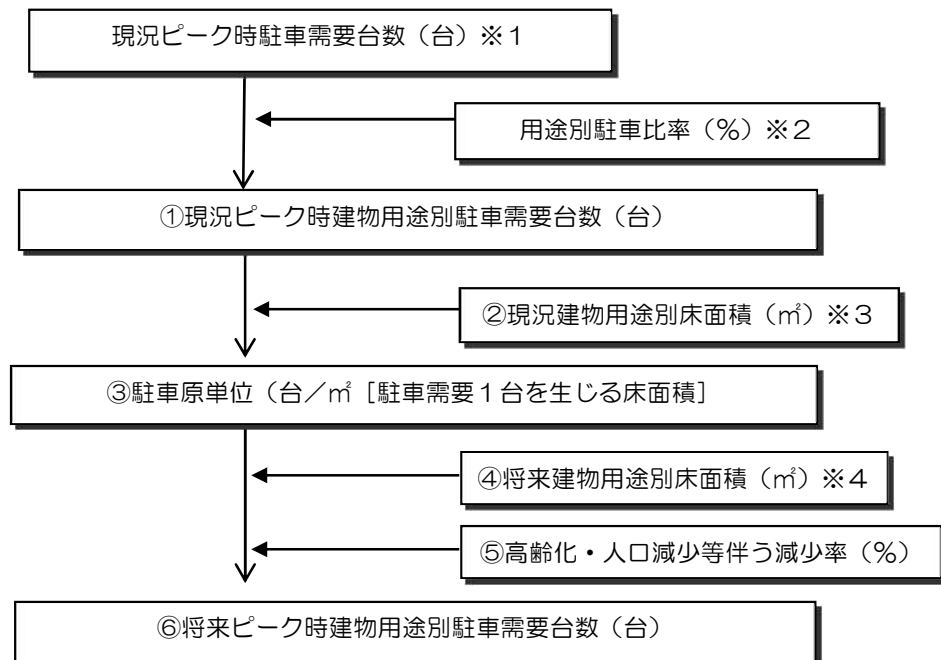
駐車需要を予測する方法は、一般的に次の予測方法が知られています。

- ① 駐車原単位による推計
- ② パーソントリップ調査による推計
- ③ トレンドによる推計予測

また、近年では駐車需要を抑制し公共交通機関や歩行者を中心としたまちづくりを進めるなど、まちづくりの方針と整合した駐車需要管理などを想定し、従来の高い将来需要を予測し、それに対応する整備目標量を設定する需要追従型の計画ではなく、政策誘導型の駐車場整備計画の導入する都市もみられます。

本市の現状では、駐車場整備地区がある各地区とも供給が需要を上回る状況にあり、当面、開発事業が想定されない地区においては、現行の駐車施設の有効活用を行っていく必要があるため、現況の建物用途ごとの単位面積当たりの自動車集中台数（駐車原単位）を求め、目標年次の用途別床面積を駐車原単位に乗じる方法で駐車需要を推計しました。

昨今の社会情勢等から今後は駐車需要の伸びは見込まれないことから、目標年次の用途別床面積を現況のまま据え置くことで、将来駐車需要に見合った駐車場目標量を設定する考え方を導入しました。



※1：令和2年度駐車実態調査（サンプル調査駐車場台数を現況整備台数比で拡大）

※2：令和2年度駐車場利用者ヒアリングより設定

※3：平成27年度都市計画基礎調査の建物現況データ及び現地調査等から把握

※4：相模大野地区、橋本地区は今後の開発と区画整理等による床面積の増加を見込んでいる。



### ＜橋本地区の供給推計＞

リニア中央新幹線の開業を見据えたまちづくりが進められている橋本地区については、現在の開発計画に基づき将来の駐車需要を予測するため、開発に伴い増加する供給については、現在土地区画整理事業が予定されている①～④の範囲における土地利用と建物規模を想定して、次のとおり推計しました。



○開発に伴い増加する商業系、業務系用途施設の想定床面積（建蔽率、容積率等から想定）

橋本駅南口開発に伴い増加する想定床面積	m <sup>2</sup>		
	商業系	業務系	合計
	9 2, 4 3 5	1 1 9, 0 3 5	2 1 1, 4 7 0

○附置義務として新たに整備される駐車場の予測台数

(①から④を駐車場整備地区として予測した暫定数値)

新たに整備される駐車場の予測台数	台		
	商業系	業務系	合計
	3 1 0	3 4 1	6 5 1

※今後、開発計画において商業系、業務系用途施設の床面積が変更された場合は、新たに整備される駐車場の予測台数も変わります。

### 【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 相模大野地区及び橋本地区は、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。

■ 来街者のための駐車場であると同時に  
周辺企業や住民のための駐車場としても活用



##### 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 1 2 5 cc 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。

(東京都道路整備保全公社:S-park)  
→ 時間貸駐車場の満空情報等を網羅的に提供

● 空車  
● 混雑  
● 満車  
● 満空情報なし



#### ④荷さばき駐車場としての活用

荷さば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さばき場として利用する仕組みの構築について研究します。

■駐車場の一部を共同荷さばき場として活用することにより  
荷さばきによる路上駐車も防止



### <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。

■自動車のサイズの多様化や自動運転技術の発達による  
必要なスペースの変容に対応



#### 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。



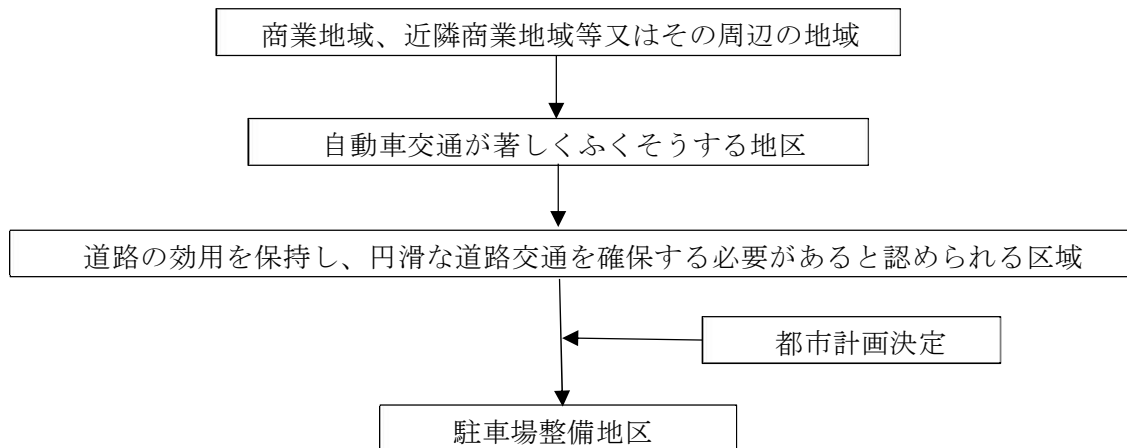
方策Ⅱ：新たなまちづくりと連携し、まちの特色を捉えて駐車場を配置する

〈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。

駐車場整備地区指定の手順



【駐車場整備地区として指定することの効果】

- ・相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例が適用され（※）、建物の規模と用途に応じた駐車場の整備が進められる。
- ・小規模な店舗等には適用されないため、駐車場の乱立を防ぐこともできる。

※特定用途（店舗・ホテル・事務所等）の延べ面積が1,500㎡を超える建物を新築する場合に適用

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。

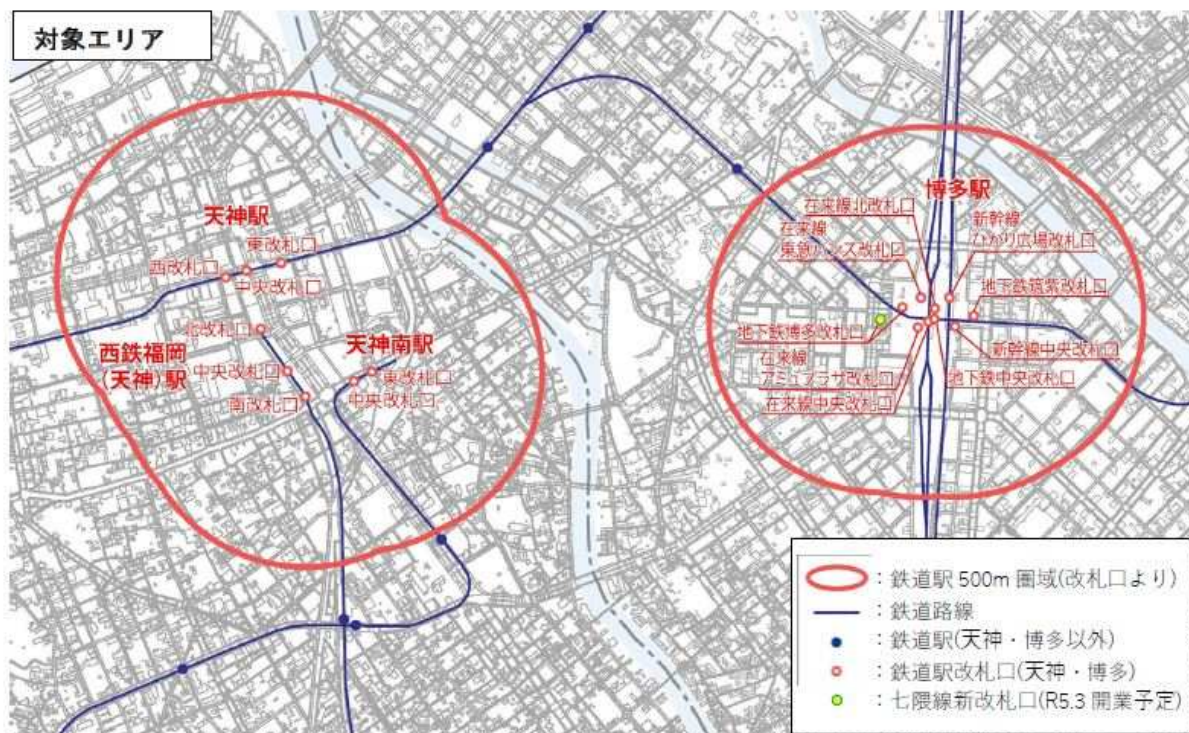
## ＜施策4＞まちの特色を捉えた駐車場整備

### 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。

#### 〔公共交通利用促進措置による附置義務台数低減事例(福岡市)〕

- 都心部（天神・博多）において、鉄道駅の改札口から500メートルの範囲にある建築物は、公共交通利用促進措置が実施される場合、附置義務台数を低減します。低減できる台数は、附置義務台数の40%を上限とします。なお、車いすの附置義務台数は、低減前の義務台数に基づき算出を行います。



#### 〔公共交通利用促進措置等ごとの附置義務台数の低減率〕

公共交通利用促進措置等	低減率
a. 従業員のマイカー通勤の規制	5%
b. 公共交通の時刻表の表示・冊子配布（啓発を含む）	5%
c. 公共交通利用者への商品の割引サービスや特典の付与	10%
d. 公共交通利用者への運賃の補助	10%
e. 公共交通利用者への商品配送サービス	10%
f. 鉄道駅やバス停からの送迎バスの実施	10%
g. 鉄道駅への地下通路等の接続	20%

※その他の公共交通利用促進措置等で、減少台数の根拠が明確に示される場合は、低減率を別途定めます。

※小数点以下は切り捨てます。

「福岡市建築物における駐車施設の附置に関する条例」の取扱について（手引書）令和3年9月1日より抜粋

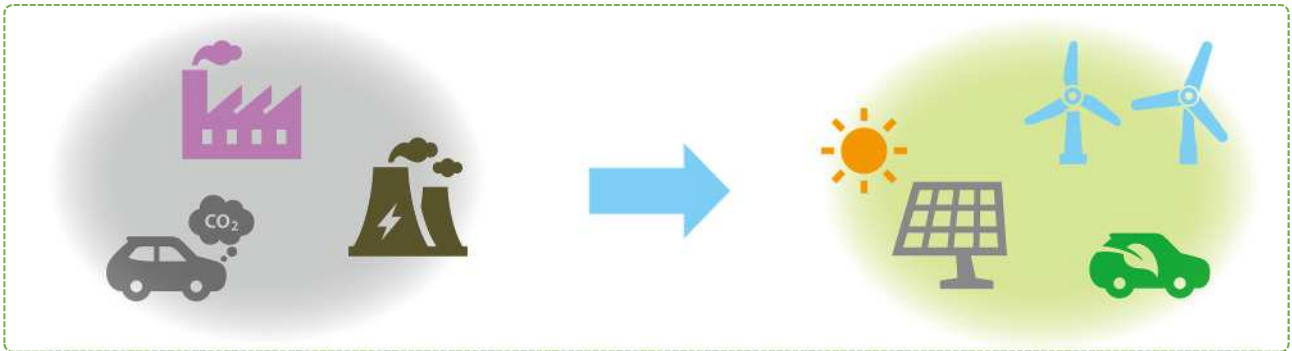


方策Ⅲ：SDGsを踏まえた施策を推進する

〈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。



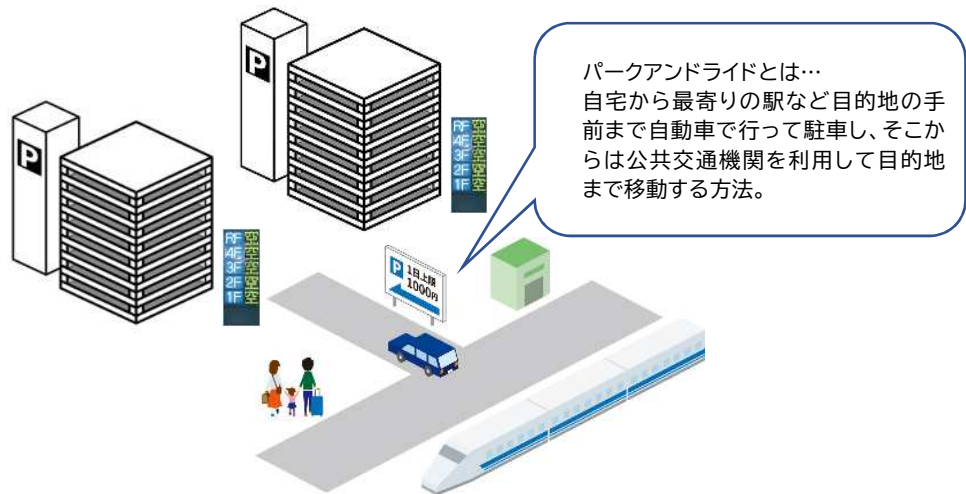
②公共交通の利用促進

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。

〔過剰に駐車場が整備されると〕

- △ 空き駐車場の稼働率向上のため、料金の値下げ等が発生
- △ 駐車料金が安くなると自動車利用を誘発する可能性
  - 公共交通の利用促進と相反する
  - 自動車利用の抑制がCO2排出の抑制になる





## ＜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

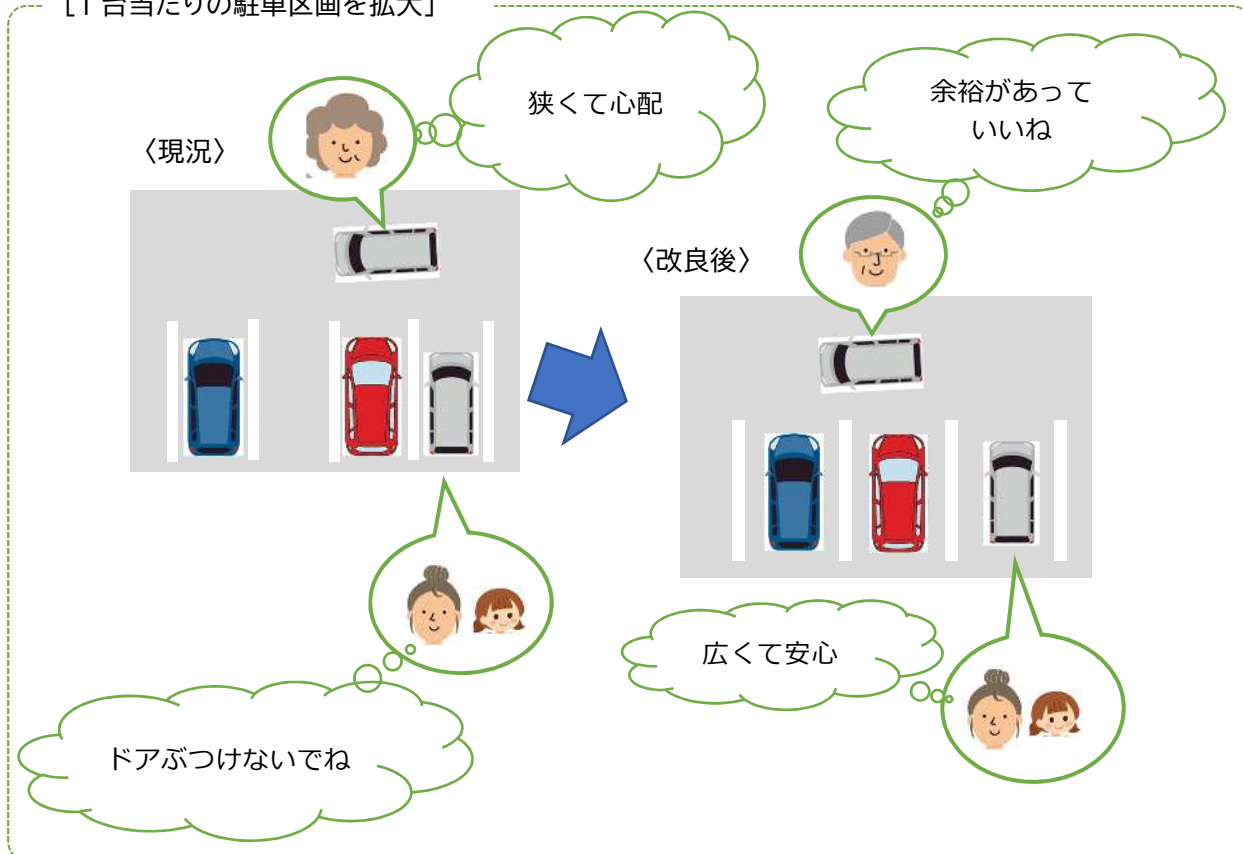
誰もが安心・安全に利用できる駐車場とするため、精算機等のユニバーサルデザイン対応や、バリアフリーに係る設備の更新、無人でも施設利用者を見守れるI T V（防犯カメラ）の設置などを推進します。

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

### 対策例

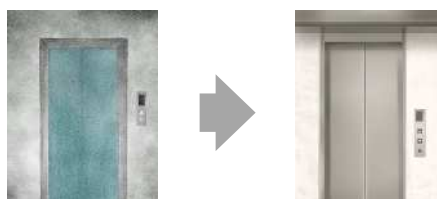
#### [1台当たりの駐車区画を拡大]



#### [I T V設置]



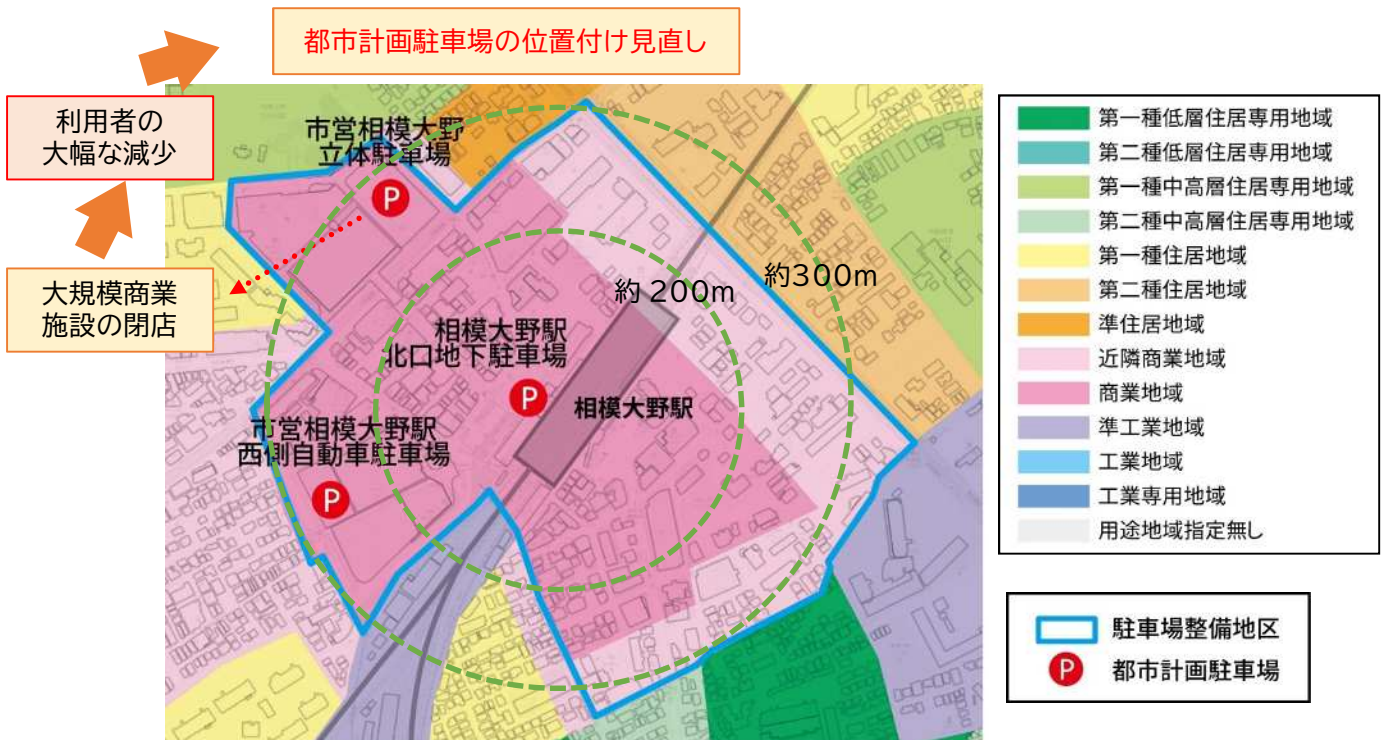
#### [バリアフリーに係る設備の更新]



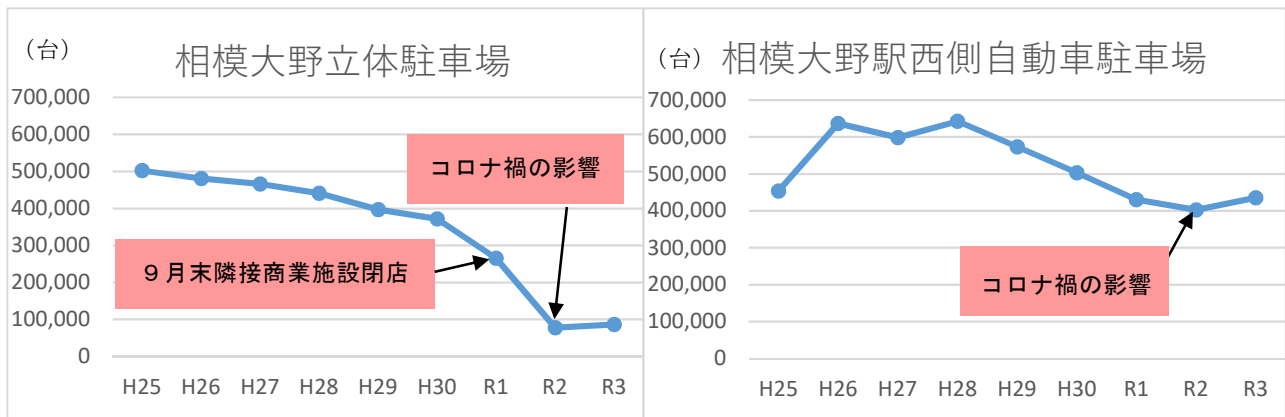
各地区の方向性

[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, 146台</td> <td>3, 173台</td> <td>1, 454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, 146台	3, 173台	1, 454台
現況整備台数	将来整備台数	将来駐車需要					
3, 146台	3, 173台	1, 454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, 542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>						



相模大野地区内の市営自動車駐車場の利用台数(二輪自動車は除く)



相模大野立体駐車場 (794 台)

(台)

H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
502,294	481,247	466,383	440,802	397,497	371,946	265,526	77,858	86,633

相模大野駅西側駐車場 (698 台)

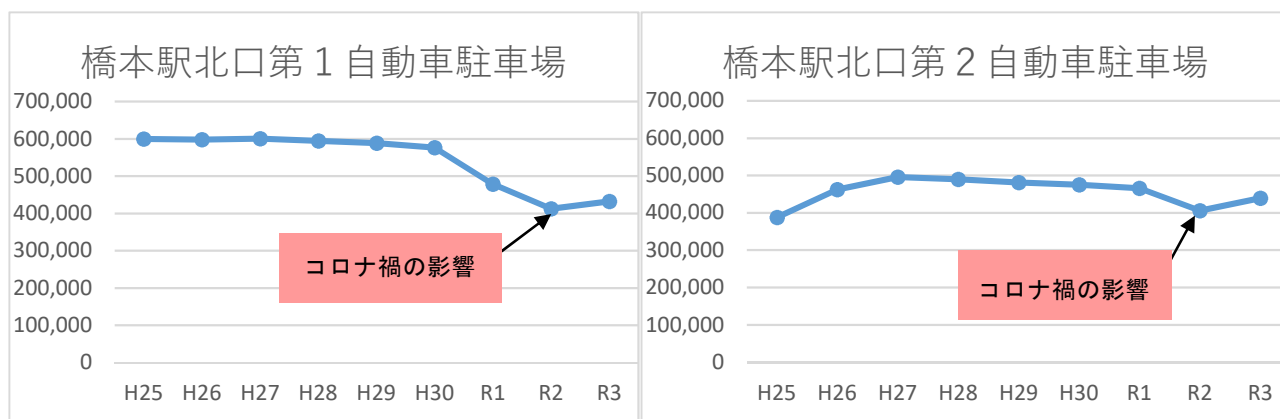
(台)

H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
453,907	637,069	598,582	642,588	573,579	503,066	430,534	402,476	435,806

[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"> <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> <tr> <td>2, 561台</td> <td>3, 212台</td> <td>2, 200台</td> </tr> </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その周辺区域について、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	施策3 ①駐車場整備地区の指定 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						

橋本地区内の市営自動車駐車場の利用台数(二輪自動車は除く)



橋本駅北口第1自動車駐車場(747台)

(台)

H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
599,304	597,901	600,789	594,214	588,846	576,120	478,759	412,637	432,611

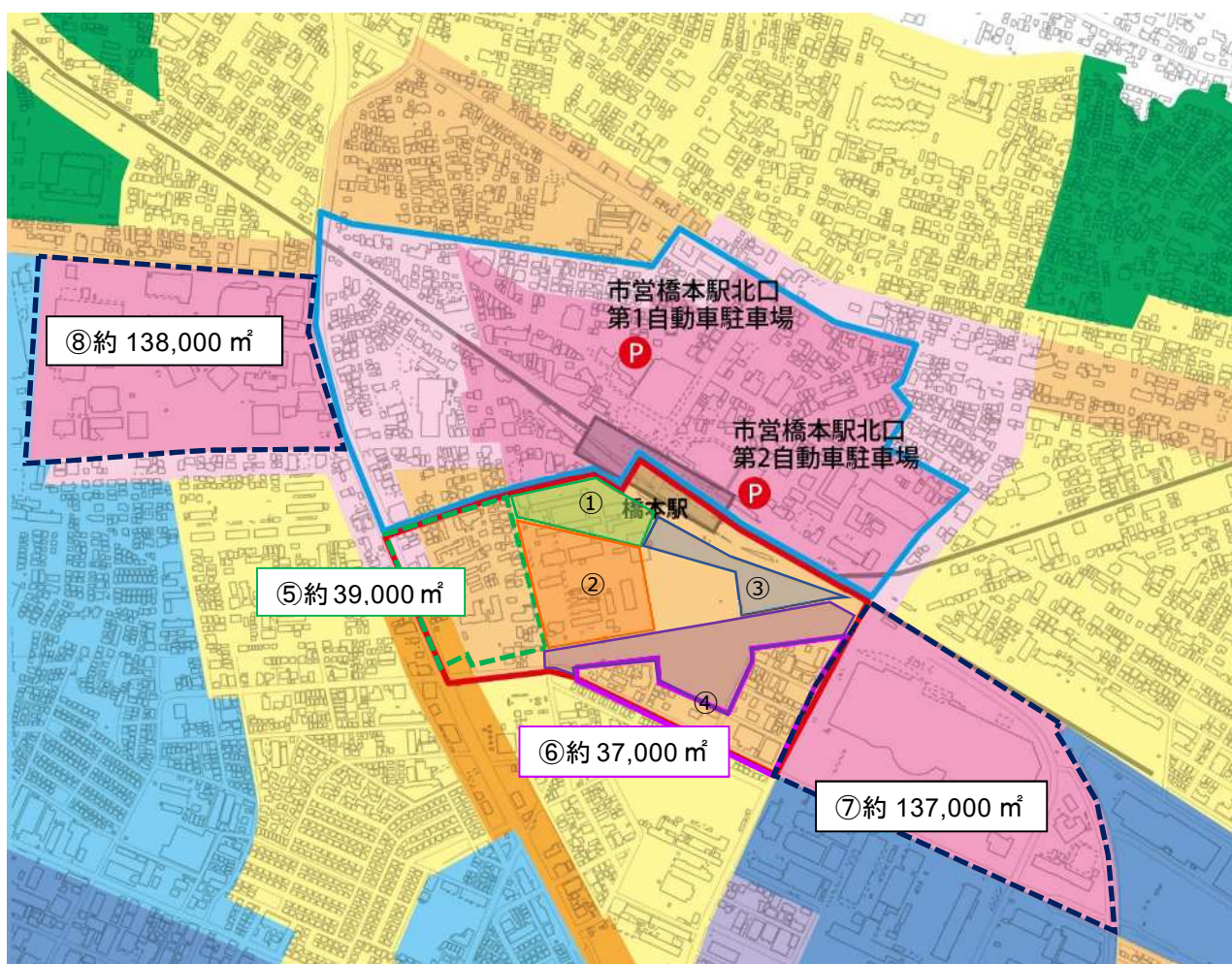
橋本駅北口第2自動車駐車場(401台)

(台)

H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
387,963	462,666	495,890	490,316	481,155	475,650	465,592	405,665	439,029



【駐車場整備地区の拡大候補区域】



【拡大候補区域の概要】

番号	区域面積(m <sup>2</sup> )	主な用途地域	主な用途又は現状	駐車場の附置義務を課す必要性
①	約12,400	第二種住居地域から商業地域に区画整理予定	業務・商業	高
②	約23,200		商業・住居	
③	約15,900		商業	
④	約13,900		業務	
⑤	約39,000	第二種住居地域	住居	高
⑥	約37,000	商業地域	大型商業施設	低
⑦	約137,000	商業地域	住宅、国道16号隣接	低
⑧	約138,000	商業地域	住宅、国道16号隣接	低

【駐車場整備地区指定の考え方】

①から④までは、土地区画整理事業により土地利用が転換される予定があり、駅に近接していることから、自動車交通が著しくふくそうする地区になると考えられ、リニア中央新幹線神奈川県駅が整備される予定地であることも考慮すると、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といえます。

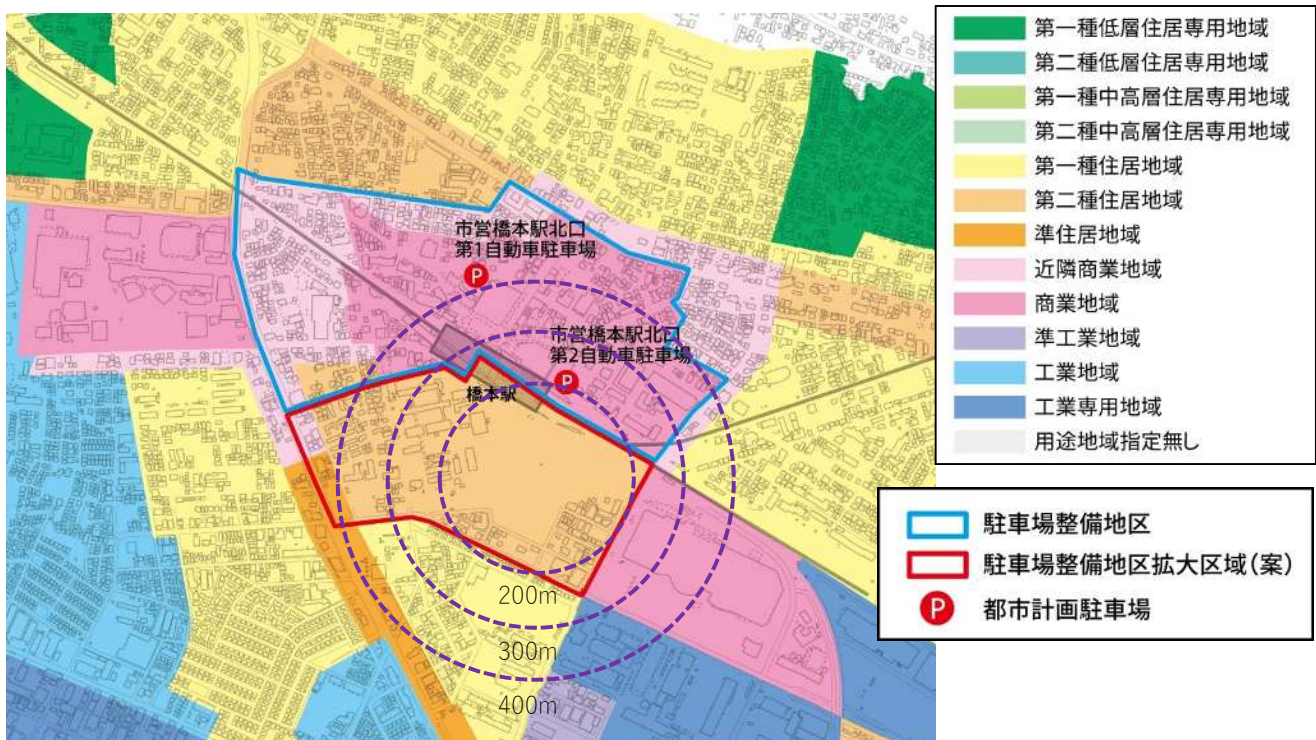
⑤及び⑥は、土地区画整理事業予定地に隣接し、国道16号等の幹線道路につながる住宅中心の街区であり、今後、土地利用が変化することも想定されることから、①から④までと同様に円滑な道路

交通を確保する必要があると考えます。

⑦の現在大型商業施設が設置されている地区及び⑧の緑区役所周辺については、施設に十分な駐車場が整備されており、特に駐車場に起因する問題が発生していないこと、当面土地利用の変化が見込まれないことから、駐車場整備地区として指定する必要性は低いといえます。

このことから、次の区域を駐車場整備地区として指定する拡大区域（案）とします。

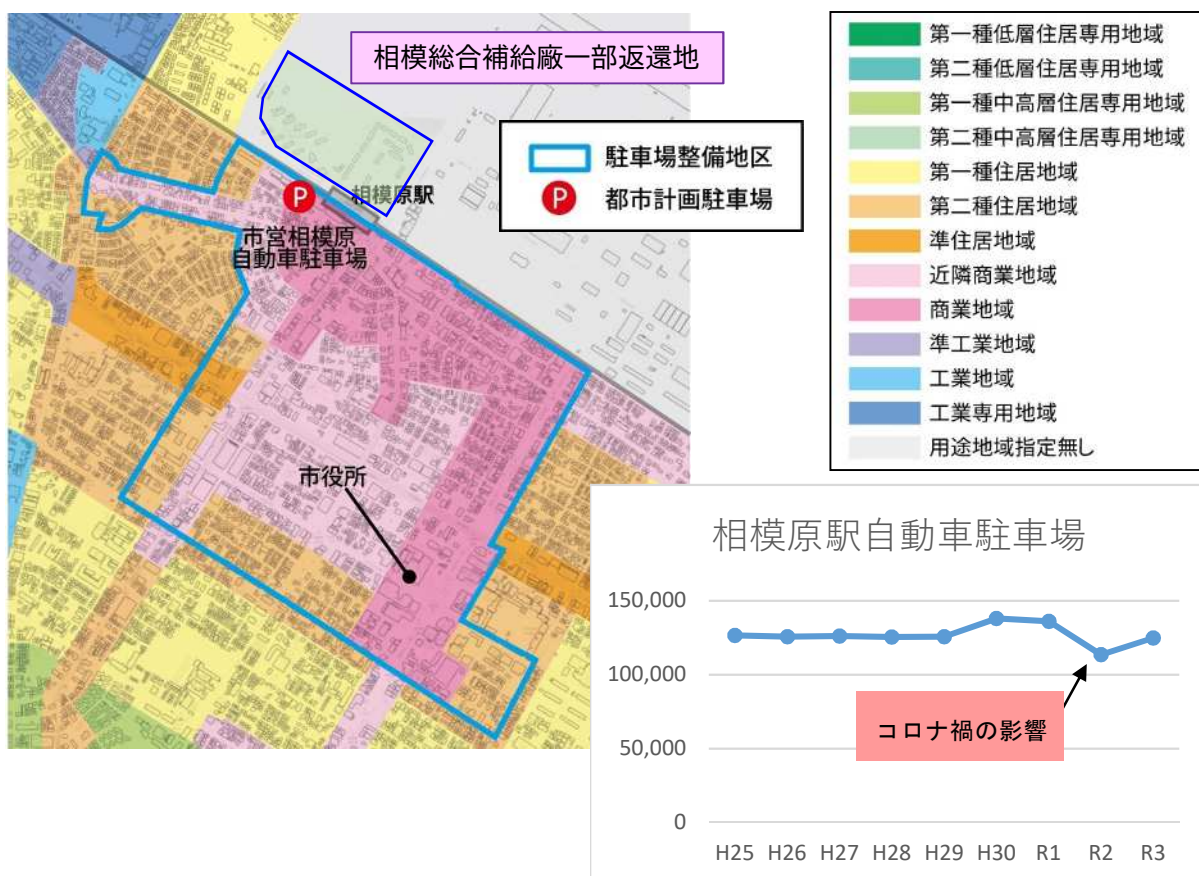
#### 【駐車場整備地区の拡大区域（案）】





[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>						



相模原地区内の市営自動車駐車場の利用台数(二輪自動車は除く)

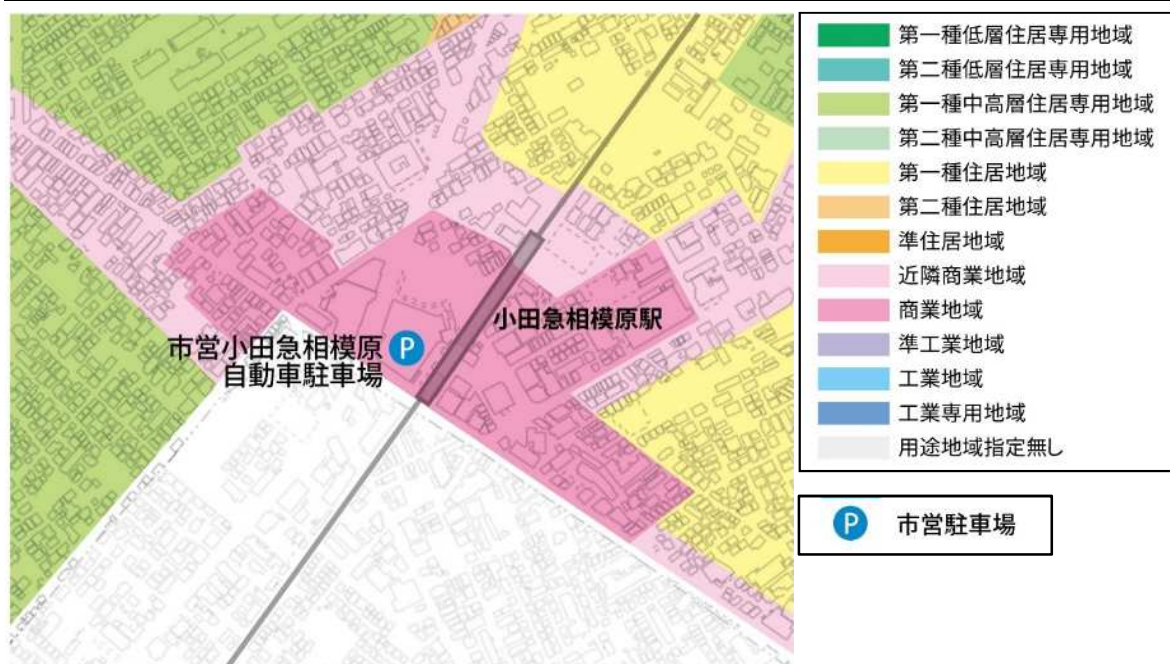
相模原駅自動車駐車場(236台)

(台)

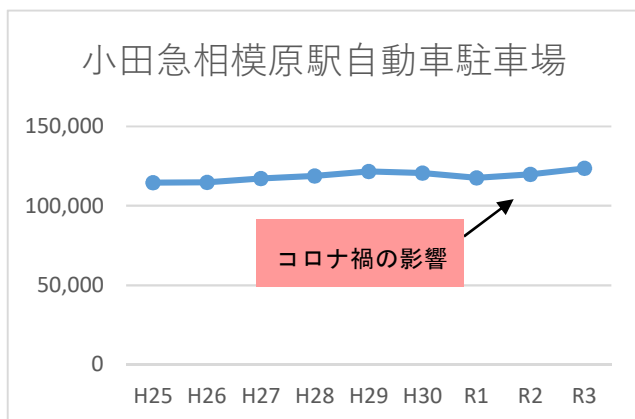
H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
126, 537	125, 805	126, 254	125, 416	125, 671	138, 037	136, 085	113, 517	124, 832

[小田急相模原地区]

現況	・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。		
駐車需要予測	※時間貸駐車場の台数		
	※現況整備台数	将来整備台数	将来駐車需要
	832台	832台	364台
	・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、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。		
検討事項	・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。		
主な関連施策	施策1 既存駐車場の効率的な活用		



小田急相模原地区内の市営自動車駐車場の利用台数(二輪自動車は除く)



小田急相模原駅自動車駐車場(136台)

(台)

H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
114,605	114,879	117,314	118,888	121,699	120,596	117,687	119,754	123,581