

# 駐車場整備計画

平成 24 年 10 月

横 浜 市



# 目次

---

I 駐車場整備計画とは	1
1 改定の趣旨と対象地区	1
2 駐車場整備計画の位置づけ	2
3 目標年次と目標量	2
4 駐車場整備地区別の現状整理	3
II 駐車場整備に関する課題	5
III 整備計画の基本方針	9
IV 駐車場整備に関する基本施策	10
①適正な駐車場の確保	10
②駐車施設の有効活用の推進	10
③地域特性に応じた独自ルールの導入	12
④自動二輪車駐車場の確保	13
⑤荷さばき駐車施設の確保	14
⑥駐車場のバリアフリー化	14
⑦次世代自動車対応設備の普及促進等	15

---

# I

## 駐車場整備計画とは

### 1 改定の趣旨と対象地区

#### ① 改定の趣旨

計画的な駐車場整備を推進することを主な目的として、平成8年に市全域を対象とした「横浜市駐車場整備基本計画」を策定、平成10年には、駐車場整備地区を対象とした「駐車場整備計画」を策定した。

その後、少子高齢化の進展や駐車場の需給バランスの変化等、駐車場を取り巻く状況が大きく変化したことを受け、平成19年に「横浜市駐車場整備基本計画」の改定を行った。

この「横浜市駐車場整備基本計画」の方針を踏まえ、今回「駐車場整備計画」を改定するものである。

なお、現行計画の整備目標量がおおむね達成しているため、駐車場整備を推進する『量』から、地域の特性に応じた駐車場の整備や活用等、『質』への転換を推進することとする。

#### ② 駐車場整備地区の位置及び面積

駐車場整備計画は、右図に示した6箇所の駐車場整備地区を対象とする。

なお、各地区の名称及び面積は下表のとおりである。

	地区名	面積
①	中央地区駐車場整備地区	約 755ha
②	新横浜北部地区駐車場整備地区	約 85ha
③	港北NT第1駐車場整備地区	約 28ha
④	港北NT第2駐車場整備地区	約 45ha
⑤	上大岡駅周辺駐車場整備地区	約 21ha
⑥	戸塚駅周辺駐車場整備地区	約 14ha



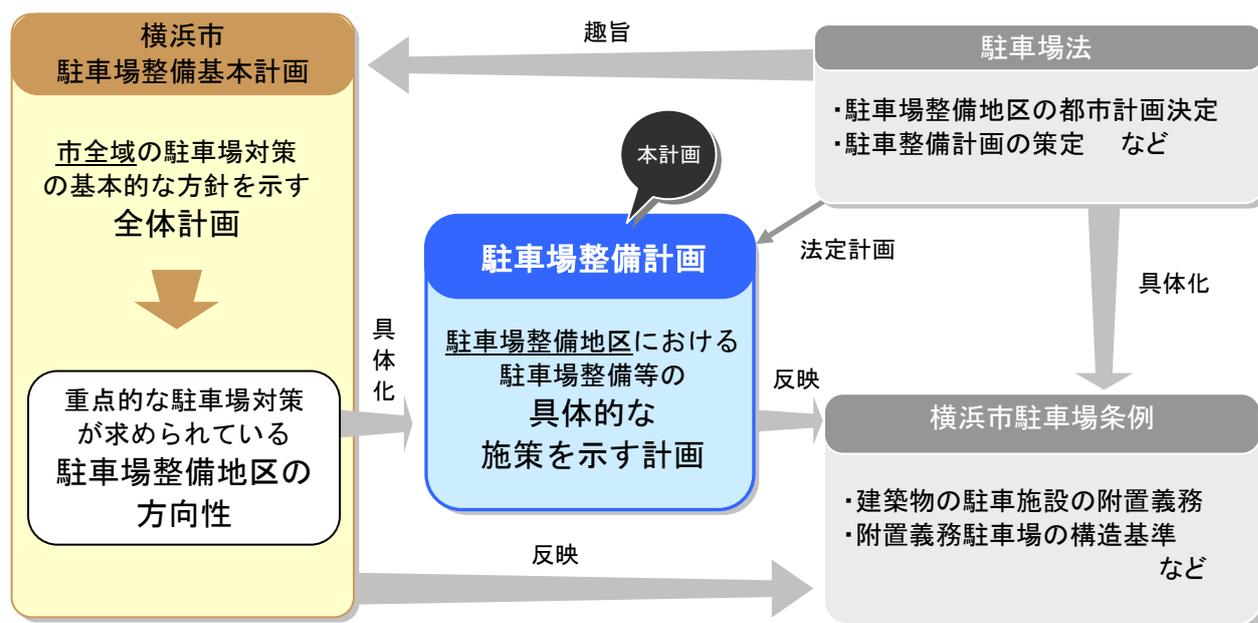
## 2 駐車場整備計画の位置付け

### 本整備計画の位置付け

「横浜市駐車場整備基本計画」(H19.4)は、市全域の駐車場整備等に関する基本的な方針を示す全体計画であり、重点的な駐車場対策が求められている駐車場整備地区の方向性も示している。

「駐車場整備計画」は、「横浜市駐車場整備基本計画」で示している方向性を具体化したものであり、駐車場整備地区における、駐車場の整備や活用等、具体的な施策を示す計画である。

また、「駐車場整備計画」は駐車場法に基づく法定計画であり、「横浜市駐車場整備基本計画」とともに、施策等が「横浜市駐車場条例」に反映されるものである。



## 3 目標年次と目標量

本計画の目標年次については、おおむね10年後の平成34年度とする。

目標量については、各地区の駐車需要を充足する供給量が確保されていることを踏まえ、地域の特性に応じた駐車場整備を行うことにより、適正な量を確保していくものとする。

## 4 駐車場整備地区別の現状整理

駐車場整備地区6地区について、各地区の土地利用状況や、駐車場整備の状況などを整理する。

	①中央地区			②新横浜北部
	横浜駅周辺	MM地区周辺	関内・関外地区	
土地利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜市の都心地区として、商業・業務施設が集積し、多くの来街者が訪れている。</li> <li>・横浜駅周辺では、大規模開発の他に、老朽化建築物の更新が進むことも見込まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜市の都心地区として、商業・業務施設が集積し、多くの来街者が訪れている。</li> <li>・みなとみらい地区を中心に現在も大規模開発が進められており、更なる集客力の向上が見込まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・官公庁施設を中心に商業・業務施設等の集積が進み、横浜都心の中心的役割を果たしている。</li> <li>・近年、みなとみらい線開通や居住機能の流入など、都市機能の変化がみられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道新幹線 新横浜駅を中心とする市の新たな都心に位置づけられる地区。</li> <li>・多くの商業施設、事業所系ビル、ホテル等が立地している他、横浜アリーナや日産スタジアムが立地している。</li> </ul>
主要施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルミネ横浜</li> <li>・そごう</li> <li>・高島屋</li> <li>…など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ランドマークタワー</li> <li>・クイーンズスクエア</li> <li>・パシフィコ横浜</li> <li>…など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市庁舎</li> <li>・横浜中華街</li> <li>・伊勢佐木モール</li> <li>…など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日産スタジアム</li> <li>・横浜アリーナ</li> <li>・新横浜プリンスホテル</li> <li>…など</li> </ul>
駐車場問題の概況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に商業・業務機能が高度に集積する地区であり、各施設に駐車場が整備されている。</li> <li>・集客力の高い特定施設の駐車場に需要が集中する傾向がある。</li> <li>・荷さばき車両や自動二輪車など、自家用車以外の路上駐停車が散見される傾向にある。</li> <li>・駐車目的車両による歩行者等の通行への支障が発生している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に商業・業務機能が高度に集積する地区であり、各施設に駐車場が整備されている。</li> <li>・集客力の高い特定施設の駐車場に需要が集中する傾向がある。</li> <li>・イベント等が多く、突発的な駐車場不足が発生する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小規模な店舗、事務所等が入居する建物が多く、駐車場の出入口がまちづくりを阻害している。</li> <li>・民間の一時預かり駐車場が多く立地し、地区に点在している。</li> <li>・荷さばき車両や自動二輪車など、自家用車以外の路上駐停車が散見される傾向がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新横浜駅の周辺を除くと、小規模な店舗、事務所等が入居する建物が多く、周辺の駐車場では対応できない需要が発生している。</li> <li>・民間の暫定整備された一時預かり駐車場が多く立地し、地区に点在している。</li> <li>・荷さばき車両や自動二輪車などの路上駐停車が散見される傾向がある。</li> </ul>
駐車場の整備状況※	一時預かり駐車場	現況台数 : 約30,600台 整備目標量 : 20,200台		現況台数 : 約4,100台 整備目標量 : 2,800台
	駐車場現況ピーク時利用率	ピーク時利用率 : 44% (61%) 路上駐車台数 : 約2,500台 (約1,900台) ※数値は、平日(休日)の順		ピーク時利用率 : 56% (43%) 路上駐車台数 : 約220台 (約220台) ※数値は、平日(休日)の順
	将来駐車需要量	【需要】 【供給】 現況(H21) : 約18,800台 < 約30,600台 将来(H32) : 約22,500台 < 約42,300台		【需要】 【供給】 現況(H21) : 約2,300台 < 約4,100台 将来(H32) : 約2,300台 < 約4,100台

※駐車場の整備状況 : 平成 20~22 年度調査に基づく

	③港北NT 第1	④港北NT 第2	⑤上大岡駅周辺	⑥戸塚駅周辺
土地利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>都筑区を中心とする市北部の生活拠点であり、鉄道等交通機能の充実、大型商業施設の出店などで、人口の増加が進む地区。</li> <li>センター北駅／南駅の周辺道路は、ペDESTリアンデッキ等により歩行者、自動車が分離された構造である。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>港南区と南区の区界に位置する、周辺地区の生活拠点であり、鉄道駅周辺開発とともに、大規模商業施設等が立地する地区。</li> <li>地区を南北に鎌倉街道が縦断し、当該エリアへの主要な自動車アクセス経路となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道2路線が交わる戸塚区の中心拠点であり、大規模商業施設の出店にくわえ、公共施設等の整備が進む拠点地区。</li> <li>戸塚駅周辺には住宅街が広がり、鉄道駅利用のほか、買い物などでの交通集中が発生する地区となっている。</li> </ul>
主要施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>港北東急・港北 TOKYU S.C.</li> <li>都筑阪急・モザイクモール ..など</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>ゆめおおおか（駅ビル）</li> <li>カミオ（camio） ..など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>戸塚モディ</li> <li>サクラス戸塚 ..など</li> </ul>
駐車場問題の概況	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型商業施設では、各施設に駐車場や荷さばきスペース等が整備されている。</li> <li>集客力の高い特定の駐車場に需要が集中する傾向がある。</li> <li>歩道と車道の分離が徹底された都市構造のため、路上駐車が発生しにくい。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺地区からの自動車、自動二輪車のアクセスが多く、駅前道路を中心に、自動車、自動二輪車の路上駐車が発生している。</li> <li>駅ビル等の附置義務駐車場の他、民間の一時預かり駐車場により地区の駐車需要に対応。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺地区からの自動車、自動二輪車のアクセスが多く、現在も市街地再開発事業が進められ、今後一層の拠点化が進む地区である。</li> <li>駐車需要の多くは、施設等の附置駐車場に対応しており、路上駐車が発生しにくい。</li> </ul>
駐車場の整備状況	一時預かり駐車場	現況台数：約8,100台 整備目標量：6,600台	現況台数：約1,600台 整備目標量：2,700台	現況台数：約2,300台 整備目標量：2,100台
	駐車場現況ピーク時利用率	ピーク時利用率：54%（77%） 路上駐車台数：約140台（約140台） ※数値は、平日（休日）の順	ピーク時利用率：50%（68%） 路上駐車台数：約60台（約50台） ※数値は、平日（休日）の順	ピーク時利用率：56%（56%） 路上駐車台数：約30台（約30台） ※数値は、平日（休日）の順
	将来駐車需要量	【需要】 【供給】 現況（H21）：約6,300台＜約8,100台 将来（H32）：約8,400台＜約10,600台	【需要】 【供給】 現況（H21）：約1,100台＜約1,600台 将来（H32）：約2,100台＜約2,600台	【需要】 【供給】 現況（H21）：約1,300台＜約2,300台 将来（H32）：約1,500台＜約2,400台

※駐車場の整備状況：平成20～22年度調査に基づく

# III

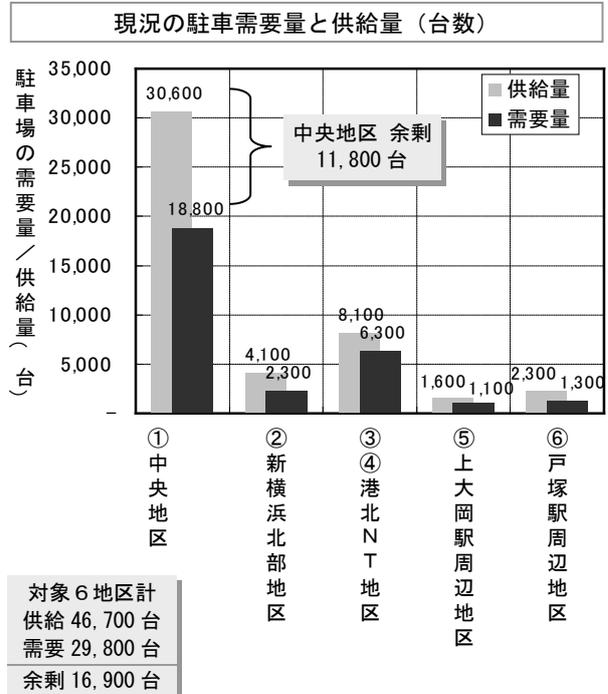
## 駐車場整備に関する課題

### 課題① 現況の駐車需要に対する供給過多の実態

駐車場整備地区において駐車実態を調査した、各地区の駐車場の整備台数に基づく「供給量」と、実際に発生した駐車台数に基づく「需要量」によれば、対象6地区の全てにおいて「供給量」が「需要量」を上回る状況となっている。

特に①中央地区は、地区が広く、みなとみらい地区を中心に公共駐車場をはじめとした単体運営の駐車場や、大規模な商業・業務施設に併設された駐車場も多く、その利用形態が異なることなどから、駐車台数の余剰が11,800台と、供給過多の状況が見られる。

しかしながら、大規模商業施設等が立地する地区では局所的に駐車需要が集中し、入庫待ちの渋滞が発生する箇所も存在している。

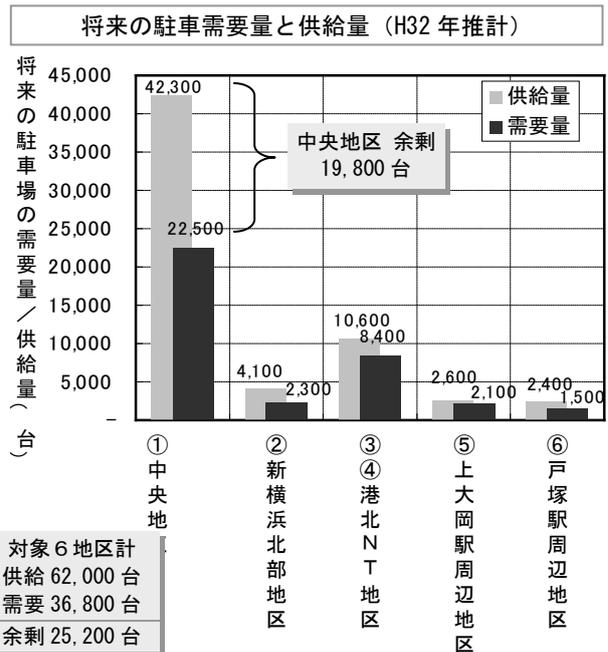


### 課題② 将来の大規模開発による更なる駐車場の増加

対象6地区は本市の主要な市街地であり、将来に渡り大規模な集客施設などの開発が進むと予想されている。

しかしながら、人口減少や、自動車保有率の低下が進む社会情勢の中で、今後の駐車需要は横ばいもしくは微減と予想され、現在の供給過多の状況が進む可能性がある。

対象6地区でも最も駐車需要、供給量ともに多い中央地区では、将来的な余剰が19,800台と予測されており、現状の11,800台に比べて大幅に増加している。



### 課題③ 地区ごとの駐車特性に適さない画一的な整備基準の実状

本市では、附置義務駐車場の整備台数を定める「原単位」について、平成19年度の改正時点では、各整備地区の特徴によらず、用途地域に従い整理された画一的な原単位と、その整備に資する施策体系の検討を行っている。これにより、対象6地区を中心に附置義務駐車場の整備が促進され、十分な駐車台数の確保に至っている。

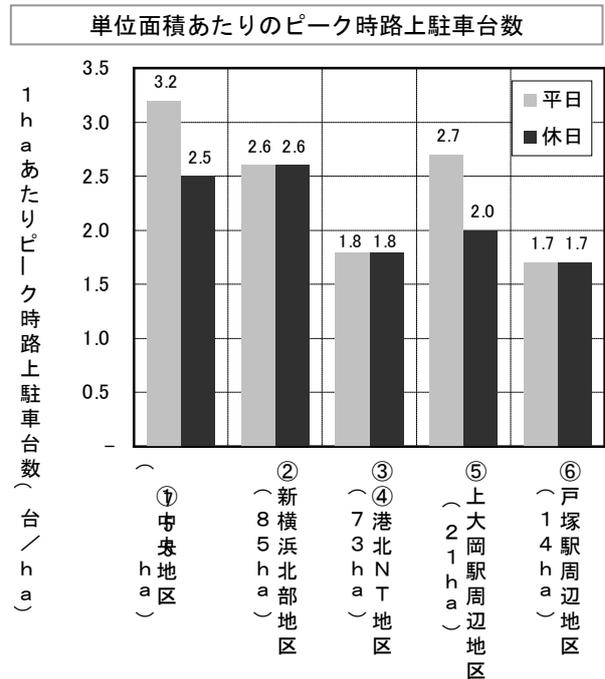
しかしその一方で、現状の駐車場の供給過多の実状や、将来の大幅な駐車需要の増加が見込まれない状況を鑑みると、今後、地区それぞれの駐車場の需給バランスは一層供給過多の傾向が強まる可能性も示唆される。この状況を鑑み、今後の地区ごとの開発動向や人・モノの流れを踏まえながら、地区の駐車需要に適正な施策の検討が急務となる。

また、地区範囲が広く、様々な特性を持つエリアが混在する中央地区では、大きく3エリア（横浜駅周辺、みなとみらい地区、関内・関外地区）で地区特性が異なる状況にある。

### 課題④ 中心市街地を中心とする路上駐車が発生

ピーク時における路上駐車台数によれば、対象6地区では1ha（ヘクタール）あたり約2～3台の路上駐車が発生している。

特に本市の中心市街地である中央地区や新横浜北部地区の平日・休日及び上大岡駅周辺地区の平日において、路上駐車が多い傾向が見られる。



## 課題⑤ 建築物ごとの駐車場設置に伴うまちなみ景観・歩行者交通への影響

附置義務駐車場の整備については、駐車場条例に基づき、建築物の敷地内への駐車場設置が基本となり、建築物に対して最低でも1箇所の駐車場出入口が設置されることになる。

そのため、規模の小さい商業施設等が集積する地区においては、附置義務駐車場の出入口が各建築物に設置されるため、まちなみ景観の阻害要因になるとともに、歩行者等の通行の支障となっている。

この状況に対して、平成19年度の条例改正により、指定された路線に位置する建築物を計画する場合について、附置義務駐車場の隔地配置（敷地外駐車場）を認可する制度を定めている。

しかしながら、既存建築物の建替え等の建築行為が進まない現状もあり、駐車場出入口等によるまちなみ景観や歩行者等の通行への阻害要因は十分に解消していない現状がある。

## 課題⑥ 自動二輪車の路上駐車の発生

自動二輪車駐車場（125cc 超）については、鉄道駅周辺を中心に自動二輪車駐車場の整備が進められ、市内で約1,000台以上の収容台数の時間貸し駐車場を確保している。（H24.9現在）

しかしながら、一部の集客力の高い地区や施設周辺においては民間の自動二輪車駐車場が整備されているが、実態として自動二輪車が不適切に路上に駐車される状況が散見される。

また本市では、駐車場の確保に向け、平成19年度の横浜市駐車場条例の改正により自動二輪車の附置義務駐車場整備の義務付けを行ったが、開発や建て替えが行われない場合、附置義務が発生せず、実際に需要を発生している施設への適切な整備が進まない状況である。

### 伊勢佐木地区 自動二輪車駐車状況



- ・伊勢佐木モール内の自動二輪車の路上駐車状況
- ・歩行者用道路で車両通行が認められない地区のため、押し歩きで駐車する実態あり。



- ・伊勢佐木モール周辺の民間の自動二輪車駐車場
- ・ほぼ全ての駐車スペースが利用されている。

### 大規模商業施設前の自動二輪車駐車場



- ・戸塚駅周辺地区大規模商業施設前の民間自動二輪車駐車場
- ・買い物客だけでなく、戸塚駅利用者の駐車需要が重複しているため、ほぼ満車状態。

---

## 課題⑦ 荷さばき車両の駐停車による交通障害・まちなみ景観への影響

---

駐車場整備地区は本市の商業系、事業系の中心拠点地区となっており、商業施設や事務所系ビル等が道路沿道に立地している。これらの商業活動、業務活動においては、商品や物品の搬送、宅配便等の配送などが発生し、“荷さばき車両”の一時的な路上駐停車が発生する。

このような荷さばき車両の路上駐停車により、車線数の少ない道路での交通障害や、駐停車車両によるまちなみ景観への悪影響などの発生が懸念される。

特に、横浜市駐車場条例等による荷さばき駐車施設の義務付けの対象から外れる中小規模の商業施設の集積地区では、慢性的に荷さばき駐車スペースが不足している状況にあり、この対策が求められている。

## 課題⑧ 高齢化社会を見据えたバリアフリー駐車場の整備

---

高齢化社会の進展や、人に優しいまちづくりへの期待の高まりとともに、車いす使用者や高齢者、妊婦など、移動が困難な人々の優先的な駐車スペースの確保が必要である。

そのため、「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）」や「福祉のまちづくり条例」等に基づき、車いす使用者等駐車スペースの確保など、駐車場のバリアフリー化の推進が求められている。

## 課題⑨ 環境に優しい交通体系を支える新たな需要への対応

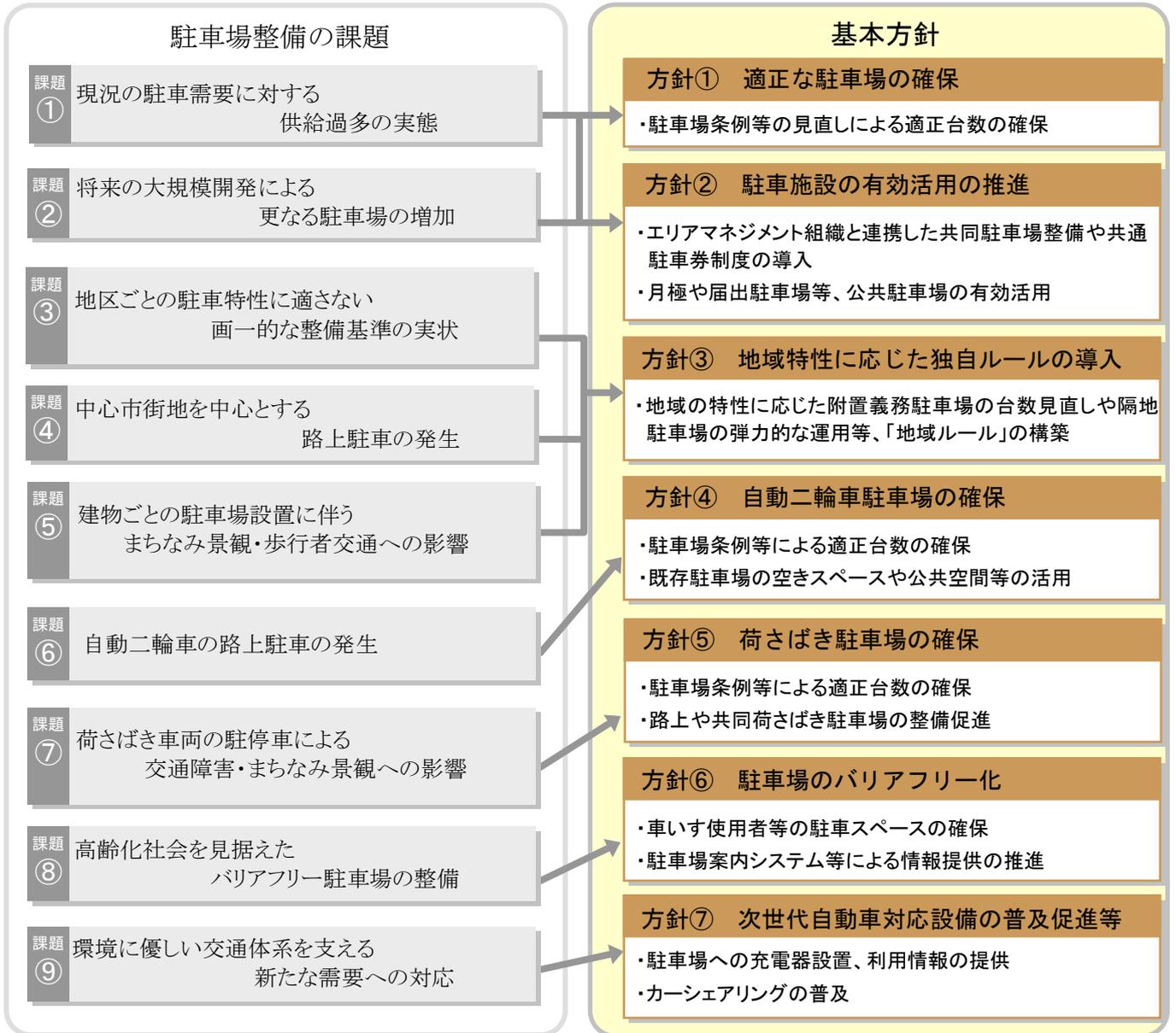
---

世界的なCO<sub>2</sub>排出量抑制の風潮や、人にも環境にも優しい交通に対する期待の高まりの中で、排気ガスを出さない次世代自動車（電気自動車などの環境配慮型自動車）やカーシェアリングの普及など、自動車に対する人々の考え方が変容している。

しかし一方で、電気自動車を例に取れば、充電スタンドの整備など、次世代自動車の普及を誘導するための取組を進めることが求められており、今後の駐車場の整備においても必要な対策を講じていくことが必要である。

### 1 基本方針

駐車場整備に関する課題の解消に向けて、以下のとおり7つの基本方針を定める。



# IV

## 駐車場整備に関する基本施策

先に示した7つの基本方針を推進するため、基本施策を定めるものとする。

【施策の対象地区】各施策は、駐車場整備地区6地区それぞれの特性を踏まえ対象すべき地区を設定。各施策の横に、濃淡により対象地区（濃灰色）を明示した。

### 基本方針① 適正な駐車場の確保

#### 施策(1) 駐車場条例及び大規模小売店舗立地法による適正な駐車場の確保

- ・駐車場条例の見直しにより、適正な建築物の附置義務駐車場を確保するとともに、大規模小売店舗(物販店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>超)においては、大規模小売店舗立地法により適正な駐車場台数の確保を図る。

【施策の対象地区】

①中央地区

②新横浜北部

③港北NT第1

④港北NT第2

⑤上大岡駅周辺

⑥戸塚駅周辺

### 基本方針② 駐車施設の有効活用の推進

#### 施策(1) 共同駐車場整備誘導方策の検討

- ・老朽化した建物の更新や暫定駐車場の跡地等開発に伴う駐車場整備に際し、歩行者・自転車通行の安全確保、良好なまちなみや景観形成、自動車交通動線の円滑化等の観点から、個別の建物単位での駐車場整備を抑制し、適正な配置による共同駐車場の整備を推進する。
- ・共同駐車場の整備・誘導については、地区全体の需給バランスの適正化に向けて、既存のエリアマネジメント組織などと連携し検討を進める。

【施策の対象地区】

①中央地区

②新横浜北部

③港北NT第1

④港北NT第2

⑤上大岡駅周辺

⑥戸塚駅周辺

## 基本方針② 駐車施設の有効活用の推進（つづき）

### 施策(2) 共通駐車券制度の導入等の検討

- ・特定施設に集中する駐車需要による地区内の道路混雑を解消するため、駐車場選択の幅を広げ、効率的な駐車場利用を図ることを目的とした、共通駐車券等の導入や、交通 IC カード決済等による地区ごとの共通駐車サービスの導入、集客施設等からの距離に応じた料金体系の構築に向けて、システムの開発動向や適用条件を見極めつつ導入を図る。
- ・共通駐車券、共通駐車サービスの導入に関しては、民間施設間の連携が必要であるため、地区ごとの既存エリアマネジメント組織などと連携し検討を進める。

#### 【施策の対象地区】

①中央地区

②新横浜北部

③港北NT第1

④港北NT第2

⑤上大岡駅周辺

⑥戸塚駅周辺

### 施策(3) 駐車場案内情報の提供

- ・駐車場の満空等の情報について、交通混雑の緩和や駐車場の効率的な利用に活用している、地区ごとの「駐車場案内システム」の効率的な運用を進める。(対象：中央地区、港北NT第1・第2)
- ・自動二輪車駐車場については、ホームページ等により、自動二輪車用駐車場情報の提供を引き続き行う。(対象：全地区)

#### 【施策の対象地区】

①中央地区

②新横浜北部

③港北NT第1

④港北NT第2

⑤上大岡駅周辺

⑥戸塚駅周辺

### 施策(4) 公共駐車場の有効活用

- ・公共駐車場については、その施設の維持を図るため利用実態や経営的な観点を考慮し、一般公共利用（誰もが利用できる）を阻害しない範囲で、月極や届出駐車場等の利用について推進する。
- ・地区の様々な駐車需要に対応するため、自動二輪車の受入れ促進や共同駐車場としての運用、共通駐車サービスの導入など、引き続き地区の先導的な駐車場モデルとしての活用を推進する。

#### 【施策の対象地区】

①中央地区

②新横浜北部

③港北NT第1

④港北NT第2

⑤上大岡駅周辺

⑥戸塚駅周辺

## 基本方針② 駐車施設の有効活用の推進（つづき）

### 施策(5) コミュニティサイクルの導入

- ・都心部でのコミュニティサイクルの導入により、駐車場に自家用車を止め、都心地区を自転車で回遊する新たな交通パターンの創出が期待されるほか、特定の施設に集中する駐車場利用の分散化が期待される。そのため、既存駐車場へのサイクルポート（専用自転車の貸出・返却拠点）の設置を推進する。

#### 【施策の対象地区】

①中央地区

②新横浜北部

③港北NT第1

④港北NT第2

⑤上大岡駅周辺

⑥戸塚駅周辺

## 基本方針③ 地域特性に応じた独自ルールの導入

### 施策(1) 地域特性に応じた独自ルールの導入

- ・駅周辺など、地域の特性に合わせた駐車場整備や駅前への自動車流入の抑制等、適切な自動車交通誘導等に資する、附置義務駐車場の原単位の見直しや、隔地駐車場の弾力的な運用等の「地域ルール」を定めるとともに、駐車場条例の改正等を行う。
- ・附置義務台数の原単位の見直しに伴い、既存駐車場についても附置義務台数が縮小可能となる仕組みの構築を図る。
- ・横浜駅周辺は「エキサイトよこはま 22 による駐車場整備ルール運用マニュアル」に従い、適正かつ効率的な駐車場の整備運用を推進する。
- ・共同駐車場の整備など隔地駐車場制度の柔軟な活用により、まちなみ景観や快適な歩行空間の確保に向けた取組を推進する。
- ・大規模店舗に関しては、地域の特性に合わせた、適正かつ効率的な駐車場の整備運用について、関係部署と連携して取り組む。

#### 【施策の対象地区】

①中央地区

②新横浜北部

③港北NT第1

④港北NT第2

⑤上大岡駅周辺

⑥戸塚駅周辺

## 基本方針④ 自動二輪車駐車場の確保

### 施策(1) 駐車場条例等に基づく自動二輪車駐車場の確保及び適正な駐車場利用

- ・ 駐車場条例等により、建築物の附置義務自動二輪車駐車場を確保するとともに、各地区の利用実態に鑑み、民間事業者へ駐車場設置の協力を働きかける。
- ・ 路上に不適切に駐車する自動二輪車に対して、**既設の自動二輪車駐車場の適正利用を促す情報提供**を行う。また、取り締まり強化について、関係機関と連携し取組を進める。

#### 【施策の対象地区】

①中央地区

②新横浜北部

③港北NT第1

④港北NT第2

⑤上大岡駅周辺

⑥戸塚駅周辺

### 施策(2) 既存駐車場等への自動二輪車の受入れ

- ・ 路上駐車防止による安全な歩行環境の確保とともに自動車の円滑な走行を確保するため、**既存駐車場の空きスペースを活用した自動二輪車の受入れ**について、引き続き民間事業者等へ要請を行っていく。
- ・ 道路の高架下や公共空間など、歩行者等の通行に支障にならない空間への自動二輪車の受入れについて、関係機関と連携し取組を進める。

#### 【施策の対象地区】

①中央地区

②新横浜北部

③港北NT第1

④港北NT第2

⑤上大岡駅周辺

⑥戸塚駅周辺

## 基本方針⑤ 荷さばき駐車場の確保

### 施策(1) 荷さばき駐車場の確保

- ・ 駐車場条例により、建築物の附置義務荷さばき駐車場を確保するとともに、大規模小売店舗においては、大規模小売店舗立地法により適正な荷さばき駐車場を確保する。
- ・ 中小の商業施設が立ち並ぶ地区においては、荷さばき専用の共同駐車場の確保に向けて、駐車場事業者等と連携して整備の促進を行うとともに、パーキングメーター等の路上を活用した荷さばきスペースの確保に関して、関係機関と連携し取組を進める。

#### 【施策の対象地区】

①中央地区

②新横浜北部

③港北NT第1

④港北NT第2

⑤上大岡駅周辺

⑥戸塚駅周辺

## 基本方針⑥ 駐車場のバリアフリー化

### 施策(1) 駐車場のバリアフリー化

- ・ 「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）」及び駐車場条例等に基づき、駐車場のバリアフリー化を推進し、車いす使用者等の駐車スペースの確保を進める。
- ・ 駐車場案内システム等により、車いす使用者等駐車スペースの設置箇所に関する情報提供を推進する。

#### 【施策の対象地区】

①中央地区

②新横浜北部

③港北NT第1

④港北NT第2

⑤上大岡駅周辺

⑥戸塚駅周辺

## 基本方針⑦ 次世代自動車対応設備の普及促進等

### 施策(1) 次世代自動車対応設備の普及促進等

- ・次世代自動車の導入や充電スタンドの設置等を進めているが、より一層、利用しやすい環境を整備するため、駐車場への充電器の設置や、充電器設置場所と利用情報の提供、災害時の次世代自動車の電源利用等の次世代自動車対応設備の普及に向け取り組んでいく。
- ・渋滞の解消や環境への負荷低減等が期待される、「カーシェアリング」の普及に向けて駐車場事業者等と連携して取り組んでいく。

【施策の対象地区】

①中央地区

②新横浜北部

③港北NT第1

④港北NT第2

⑤上大岡駅周辺

⑥戸塚駅周辺

### 用語の解説

- |             |                                                                                               |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①路外駐車場      | 道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるもの。(駐車場法第二条により)                                       |
| ②附置義務駐車場    | 建築主が一定の規模以上等の要件を満たす建築物を新築、増築又は用途変更する際に、附置を義務付けられる駐車場                                          |
| ③原単位        | 附置義務駐車施設1台当たりの建築物床面積 (㎡/台)                                                                    |
| ④敷地外駐車場     | 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                                                                     |
| ⑤エリアマネジメント  | 地域において、良好な環境や地域の価値の維持・向上などを推進するための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み                                     |
| ⑥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。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。                            |
| ⑦コミュニティサイクル | 街中に複数のサイクルポート(貸出・返却拠点)を設置し、どのサイクルポートで自転車の貸出・返却が自由に行えるシステム。                                    |
| ⑧次世代自動車     | ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車など、環境負荷の少ない新たな動力源による自動車の総称。電気自動車であれば充電施設など、専用の機器、施設が必要。 |



