

CITY OF YOKOHAMA

駐車場政策検討懇談会

第1回 現状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6年10月28日

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER

1 現行の駐車場政策の概要

法令・計画／都市計画／都市整備局の取組

2 駐車場政策を取り巻く現状

3 駐車場政策の課題と対応の方向性 【意見聴取】

駐車場に関する法令

自動車

・ 駐車場法

駐車場の附置について規定

・ 横浜市駐車場条例

住宅以外の全用途

義務

・ 横浜市建築基準条例

共同住宅

義務

・ 車庫、自動車の保管場所の確保等に関する法律

・ 大規模小売店舗立地法

店舗の一部

指導

自転車

・ 自転車の安全利用の促進及び自転車等の 駐車対策の総合的推進に関する法律

・ 横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例

駐車場法（S32制定）

- ▶ 自動車保有台数の増加（都市部の自動車交通量の増加）
↓
- ▶ 交通渋滞の深刻化（路上駐車により拍車）
↓
- ▶ 地方公共団体・民間事業者による駐車場整備の必要性
↓
- ▶ 道路交通の円滑化、都市機能の維持・増進を目的に制定
 - ▶ 駐車場整備地区の指定（3条）
 - ▶ 駐車場整備計画の策定（4条）
 - ▶ 路外駐車場の構造基準（11条）
 - ▶ 路外駐車場の届出制度（12～14条）
 - ▶ **駐車場(附置義務)条例**の制定（20条～20条の3）

} 等を規定

駐車場条例（S38制定）

▶ 【目的】 路上駐車の解消や道路交通の円滑化

▶ 周辺地区及び自動車ふくそう地区の指定（3条）

▶ 建築物の新築、増築、用途変更等の際の駐車場（乗用車・荷捌き・自動二輪）の附置（4条～6条の3）

▶ 駐車区画の寸法、出入口の禁止位置、車路の幅員などの構造等（11条）

▶ 駐車場設置者による市長への届出（7条）

▶ 駐車場管理者による維持管理・市長への定期報告（12条～12条の2）

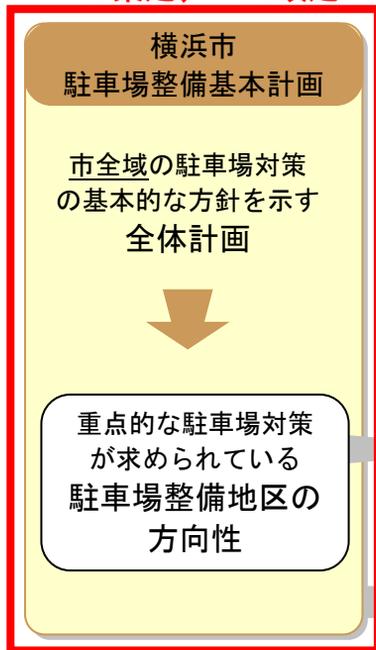
などについて規定

▶ 建築基準法の「関係規定」（＝建築確認における審査事項）

→ 適合していないと建築確認がおりない

駐車場に関する計画

H 8 策定、H19改定

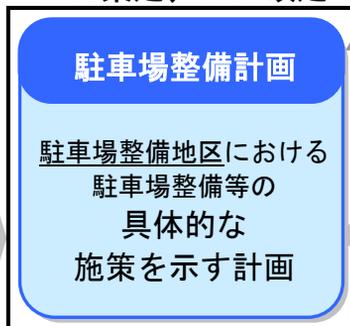


趣旨

駐車場法

- ・駐車場整備地区の都市計画決定
- ・駐車整備計画の策定 など

H10策定、H24改定



法定計画

具体化

具体化

反映

横浜市駐車場条例

- ・建築物の駐車施設の附置義務
- ・附置義務駐車場の構造基準 など

反映

駐車場整備基本計画	任意計画	全市域	基本の方針など	改定予定
駐車場整備計画	法定計画	駐車場整備地区	整備目標など	

駐車場整備地区

駐車場整備地区とは...

重点的に駐車場整備を図るべき地域として都市計画決定した地区

横浜市の駐車場整備地区

地区名	面積	指定時期
中央地区	約755ha	S38.1.22※
港北NT第1地区	約28ha	H4.1.14
港北NT第2地区	約45ha	
新横浜北部地区	約85ha	H10.5.25
上大岡周辺地区	約21ha	
戸塚駅周辺地区	約14ha	

※H10.5.25に区域拡大（約408ha→）



6地区・約950ha(市域の約2.1%)

都市計画駐車場

都市計画駐車場 ※青字の駐車場は横浜市（道路局）が所有

駐車場名	所在地（町丁目）	駐車台数	決定日
横浜駅西口自動車駐車場	西区南幸1丁目ほか	約1,000台	S38.3.2
横浜駅東口自動車駐車場	西区高島2丁目	約500台	S48.2.15
港北NT第1自動車駐車場	都筑区中川中央1丁目	約480台	H 4.1.14
港北NT第2自動車駐車場	都筑区茅ヶ崎中央	約590台	
<u>ヨコハマポータルサット自動車駐車場</u>	神奈川区栄町	200台	H 6.1.14
<u>福富町西公園自動車駐車場</u>	中区福富町西通	184台	
新横浜駅北口自動車駐車場	港北区新横浜2丁目	約300台	H15.5.2

7箇所・約3250台

道路附属物自動車駐車場（都市計画以外）

馬車道地下駐車場（中区本町6丁目、200台）

山下町地下駐車場（中区山下町、193台）

日本大通り地下駐車場（中区日本大通、200台）

伊勢佐木長者町地下駐車場（中区長者町5丁目、198台）

6箇所

・
約1175台

都市整備局による駐車場対策に関する取組

①-1 路外駐車場の整備に係る用地の貸付

駐車需要の多い都心部において、駐車場として運営いただける事業者に土地を貸し付けて路外駐車場を整備

■ 新横浜駐車場

【港北区新横浜3丁目、
約257台】

■ D-Parking横浜中華街第1駐車場

（旧山下町公共駐車場）
【中区山下町、約300台】



都市整備局による駐車場対策に関する取組

①-2 自動二輪車駐車場整備の推進

民間事業者による自動二輪の駐車場の整備促進を目的として、一般財団法人横浜市交通安全協会と連携して、横浜駅西口周辺地区の市有地に自動二輪車専用駐車場を整備

平成17年10月 協定締結

平成18年 3 月 供用開始（社会実験として）

平成21年 3 月 本格運用（現在29台、交通安全協会が管理・運営）



都市整備局による駐車場対策に関する取組

②-1 観光バス専用駐車場（花園橋駐車場）の整備

中華街周辺の観光バスの路上駐車対策として、一般財団法人首都高速道路協会の協力を得て、平成20年に観光バス専用駐車場7台分を整備（同協会において管理・運営）



都市整備局による駐車場対策に関する取組

③ 駐車場案内システム

<目的>

「違法駐車」や「迷走（うろつき）車」の減少

<経過>

平成初期 横浜駅周辺地区に道路施設として電光掲示板を設置
 平成18年度 国の社会実験を機に、携帯電話及びVICSに情報配信するインターネットを活用した情報配信システムとして構築
 令和5年度 **【4地区・2システム】** → **【全市域・1システム】** に再編し、スマートフォン対応に改修



都市整備局による駐車場対策に関する取組

③ 駐車場案内システム

- ・ 各駐車場の施設情報ページでは、バリアフリー区画や提携サービスの有無等も掲出しており、利用者がニーズに合った駐車場を探すことが可能
- ・ 全市域・1システムにまとまったことにより、利便性が向上
- ・ 運用実績：1か月あたり約11万アクセス（R6.8末現在）



- 1 現行の駐車場政策の概要
- 2 駐車場政策を取り巻く現状
- 3 駐車場政策の課題と対応の方向
【意見聴取】

少子高齢化の状況

○本市の全人口に占める65歳以上の人口の比率は、2005年には16.8%（5人に1人未満）だったものが**2020年に25%（4人に1人）を超えており、2040年には33%（約3人に1人）に達する**と予想されている。

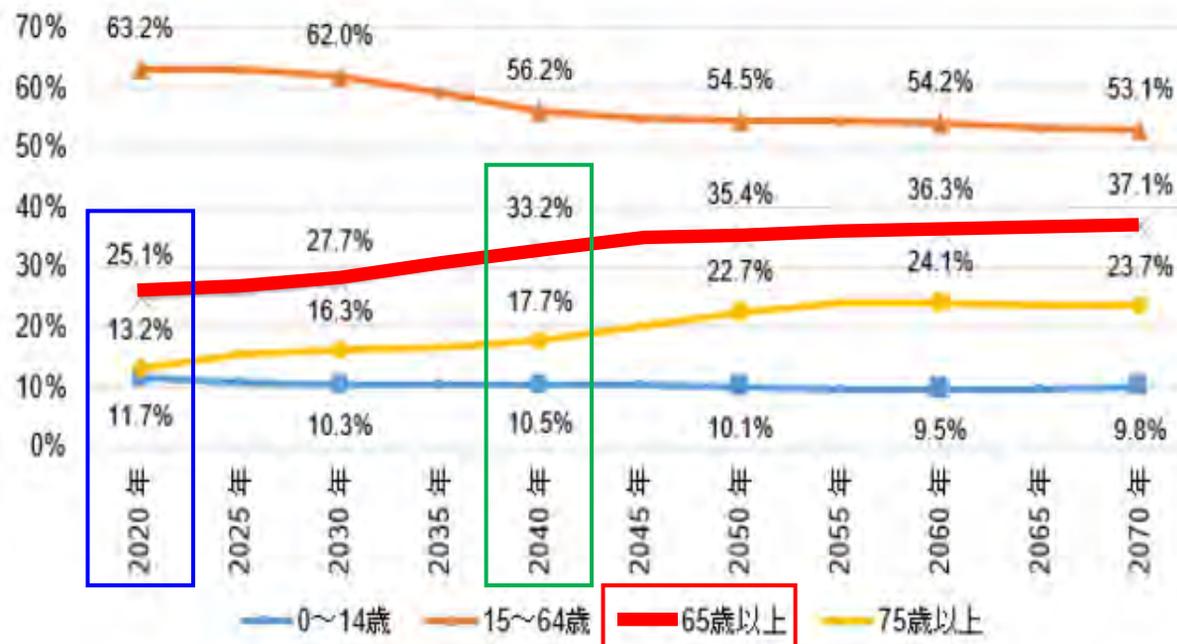


図 本市の年代別将来人口推計

自動車の保有台数の状況

- 全国的には、モータリゼーションの進展とともに急激に増加していたが、平成10年（1998年）あたりから増加が鈍化している。
- 横浜市は、全国より早く鈍化し、既に減少に転じている。



図 自動車保有台数の推移(全国)

【出典】駐車対策の現状(2022、国土交通省)より引用

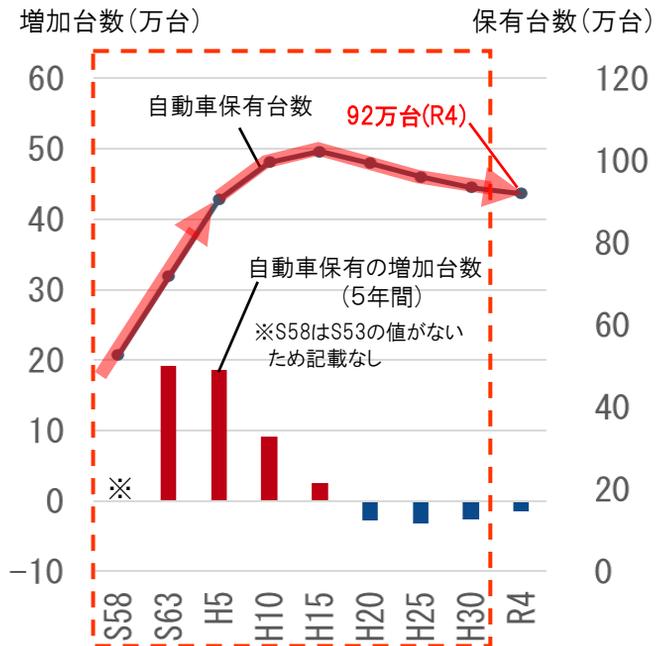


図 自動車保有台数の推移(横浜市)

【出典】横浜市統計書第9章「8自動車台数」

自動車の駐車場整備の状況

- 市内の路外駐車場は、箇所・台数ともに2005年以降も増加している。
(2004年度から2023度の19年間で**箇所数：約25%増**／**台数：約55%増**)
- 路外駐車場台数の**約9割**は**附置義務駐車場**（主に民間ビル）が占めている。

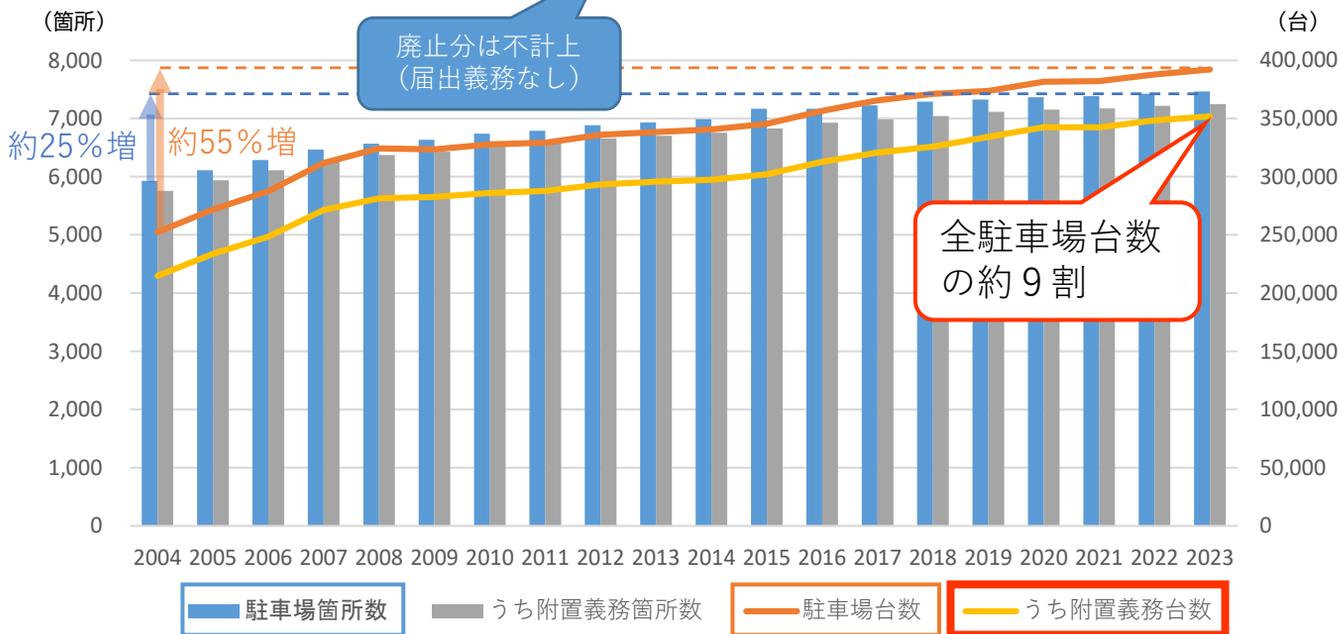


図 路外駐車場※の箇所及び台数の推移(横浜市)

※都市計画駐車場、附置義務駐車場、駐車場法の届出駐車場の合計（小規模なコイン式駐車場は含まない。）

- 代表交通手段分担率の「自動車」の割合は減少している。
- 一方で、高齢者に限ると微増となっている。



図 市内を発着する移動における代表交通手段

【出典】第4回-第6回(H10,H20,H30)東京都市圏パーソントリップ調査

駐車違反の取締りの状況

○県下の普通自動車の違反駐車取締り件数は、平成18年6月の改正道路交通法施行（違法駐車対策強化）や駐車監視員制度導入により大幅に減少し、以降減少傾向である。（平成10年から令和4年の25年間で約94%減）



図 普通自動車の道路交通法違反駐車取締り件数(神奈川県)

【出典】神奈川県行政資料(県勢要覧)

荷捌き駐車需要の状況

- 日本国内のB to C-EC※の市場規模・EC化は、ともに年々拡大している。
- 同様に小口の宅配取扱も増加している。
- ⇒共同住宅における荷捌き駐車需要が高まっている。



図 日本のBtoC-EC※市場規模の推移
【出典】電子商取引に関する市場調査(経済産業省)

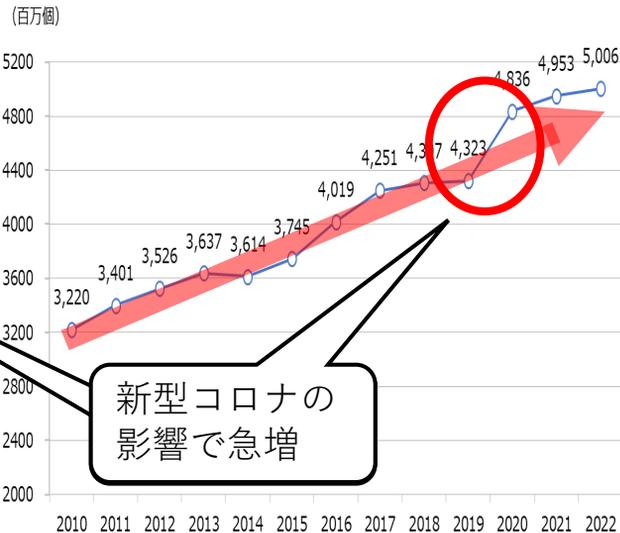
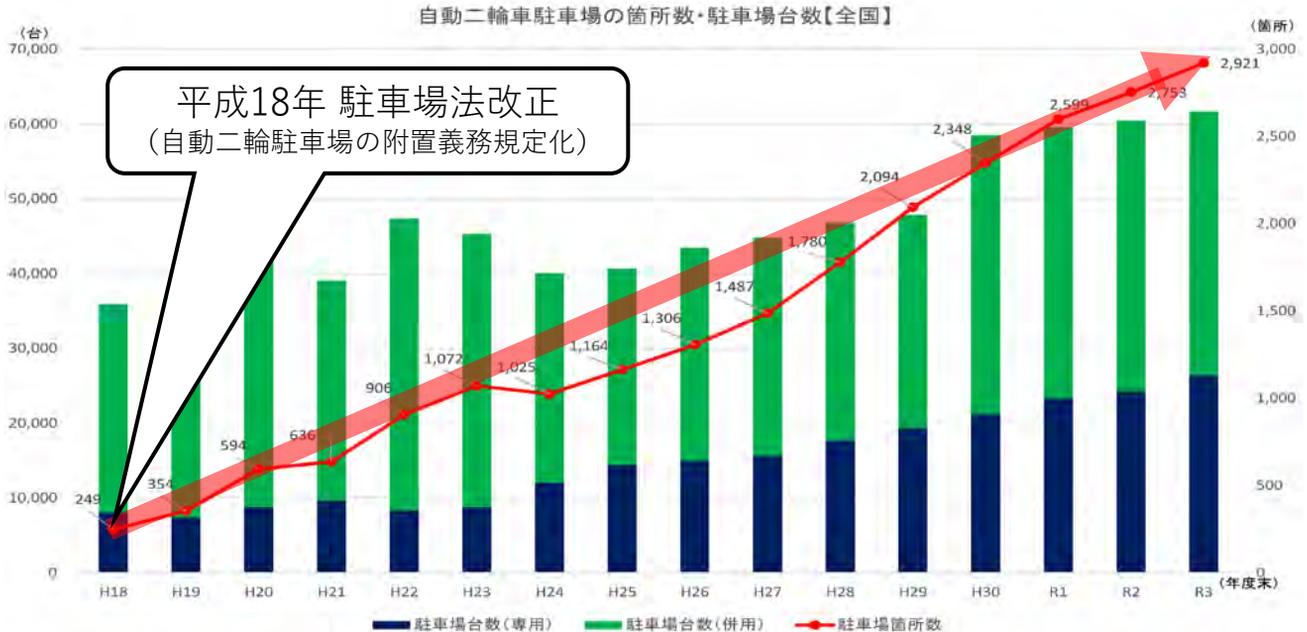


図 宅配便取扱個数の推移
【出典】宅配便等取り扱い工数の調査(国土交通省)

※BtoC-EC・・・企業(Business)から消費者(Consumer)に対する電子商取引(EC)

自動二輪の駐車場整備の状況

○自動二輪の駐車場は、平成18年の駐車場法改正における自動二輪の附置義務の規定化以降、**着実に整備が進んでいる**。



注1 駐車場の箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値

図 全国の自動二輪車駐車場の箇所数及び駐車場台数

横浜市はなし

【出典】国土交通省：駐車対策の現状

次世代自動車の普及状況

○次世代自動車が普及拡大していく中で、EV・PHEVはまだまだ普及が進んでいないとはいえないが、2017年以降でみると、ハイブリッド車が横ばいであるのに対して増進しており、**拡大の兆し**がみえる。

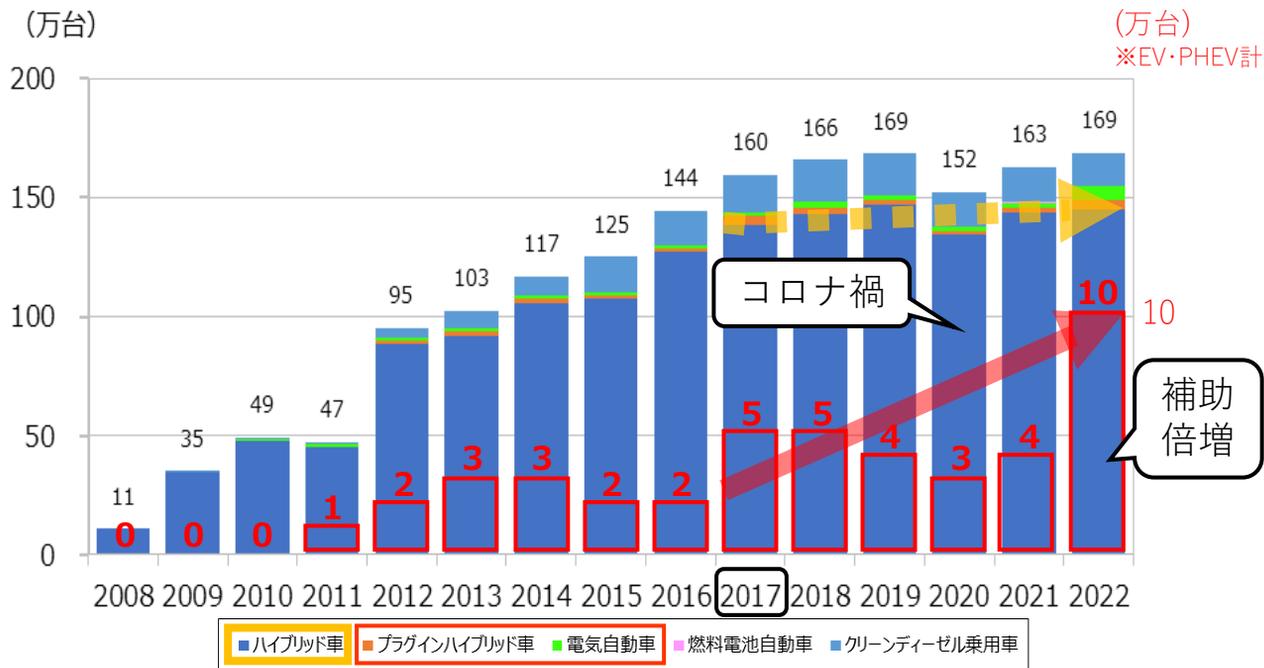
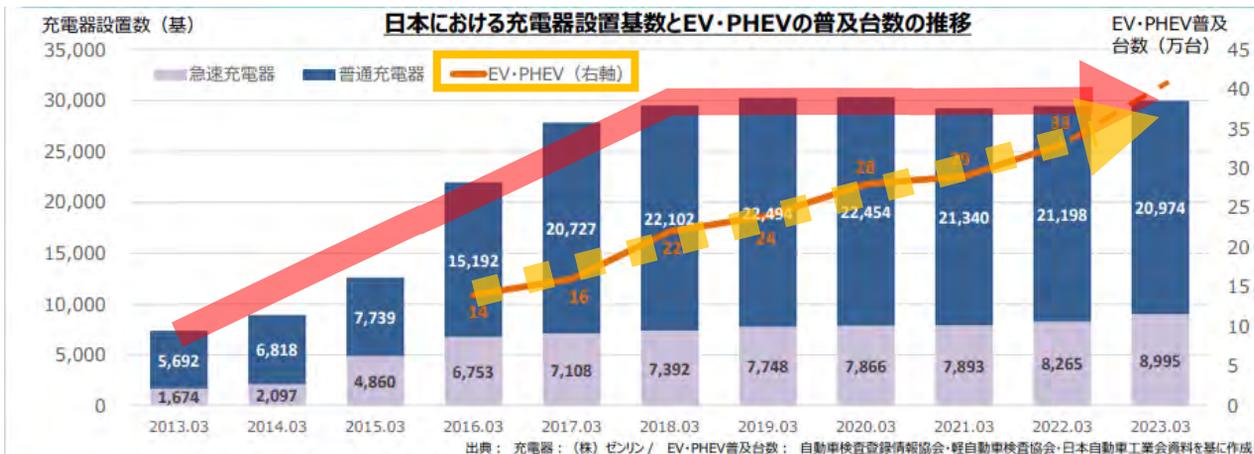


図 次世代自動車(乗用車)の国内販売台数の推移

【出典】日本自動車工業会

電気自動車充電設備の整備状況

○電気自動車充電設備の整備は、平成17年度まで順調に増加していたが、平成18年度以降は頭打ちで、EV・PHEVの増加傾向と足並みが揃っていない。



各国におけるEV/PHVの累計販売台数と公共用充電器数 (2022年実績)

	日本	中国	米国	ドイツ	イギリス	フランス	オランダ	スウェーデン	ノルウェー
EV・PHVの累計販売台数	41万台	1,410万台	296万台	189万台	95万台	99万台	53万台	44万台	79万台
公共充電器数	2.9万基	176万基	12.8万基	7.7万基	5.1万基	8.4万基	12.4万基	1.8万基	2.4万基
(うち急速充電器数)	0.8万基	76万基	2.8万基	1.3万基	0.9万基	1.0万基	0.4万基	0.3万基	0.9万基
EV・PHV1台あたりの公共用充電器基数	0.07	0.12	0.04	0.04	0.05	0.08	0.23	0.04	0.03

出典：IEA Global EV Outlook 2023, IEA Global EV Data Explorer

図 日本における充電器設置数(一般公共用)とEV・PHEVの普及台数の推移

【出典】充電インフラ整備促進に関する検討会事務局資料(2023年6月23日、経済産業省)

シェアモビリティの普及状況

- 全国におけるカーシェアリングの車両台数、会員数ともに増加を見せている。
- 同様に、シェアサイクルも、実施都市数、ポート数ともに増加を見せており、**シェアリングの浸透と移動手段の多様化が見られる。**

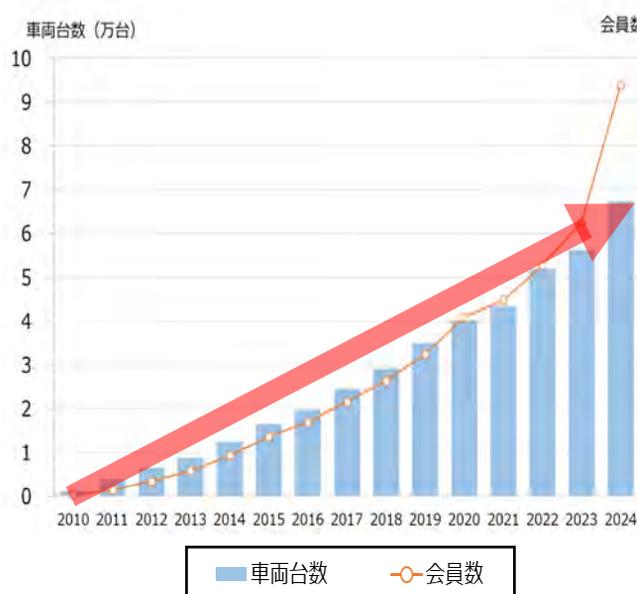


図 カーシェアリング車両台数と会員数の推移(全国)

【出典】公益社団法人交通エコロジー・モビリティ財団



図 シェアサイクル実施都市数とポート設置数の推移

【出典】国土交通省：公共交通とシェアサイクル

コイン式駐車場の整備状況

- 全国的にコイン式駐車場は箇所数・車室数ともに増加傾向
(2021年4月時点で、2007年比、箇所数が約2.8倍、車室数が約2.4倍)
- 500㎡未満が占める割合が大きく、更に拡大
(2007年:約90%→2021年4月:約94%)

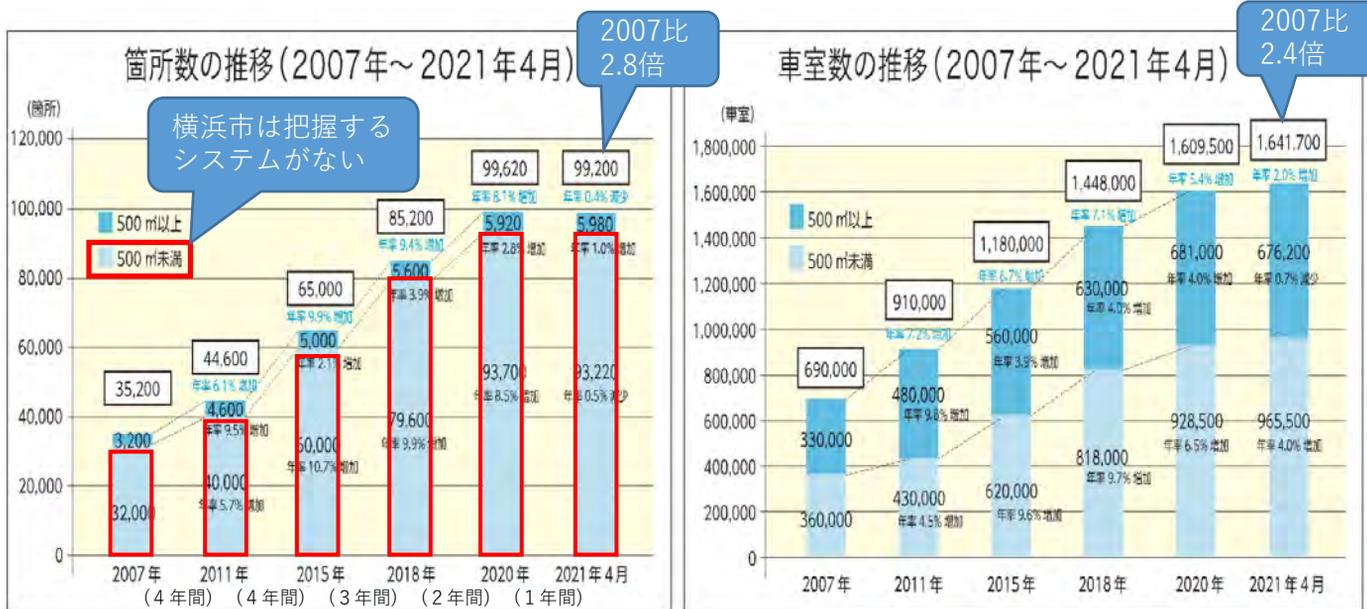


図 コイン式駐車場の全体像(全国)

【出典】駐車場便覧2022

- 1 現行の駐車場政策の概要
- 2 駐車場政策を取り巻く現状
- 3 駐車場政策の課題と対応の方向性
【意見聴取】

“いま取り組むべき” 5つの課題

- ① 需給バランスの適正化
- ② バリアフリー・脱炭素への貢献
- ③ 荷捌き・自動二輪・観光駐車ニーズへの対応
- ④ 地域のまちづくりとの連携
- ⑤ その他情勢変化等への適応

課題①需給バランスの適正化

○大部分の調査*対象地区において、平日・休日とも、ピーク時間帯の駐車場の利用率が5割前後であり、**空き実態がある**と認められる。

*調査対象の駐車場には届出で把握した駐車場のほか、小規模コイン式駐車場も含む。【抽出調査】

■需給バランスの状況

 : 横浜駅周辺地区

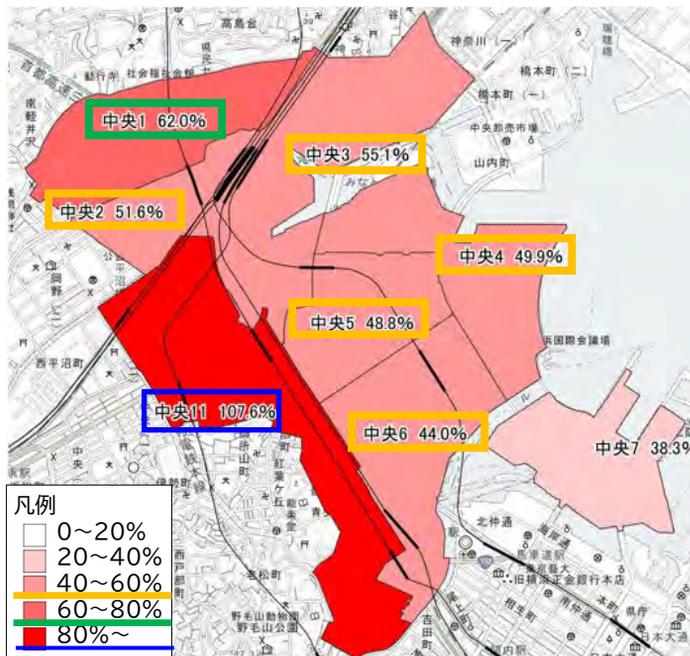
 : みなとみらい21地区

地区名	需給バランス（＝路外駐車場駐車台数+路上駐車台数）/駐車場容量（マス数）																			
	平日									休日（土曜日）										
	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台
中央 1			58.9%	62.0%	62.2%								31.2%	35.3%	38.7%					
中央 2			49.5%	51.6%	50.9%								60.7%	62.4%	66.1%					
中央 3			49.4%	55.1%	55.4%								44.5%	51.9%	55.0%					
中央 4			40.4%	49.9%	50.8%								58.7%	66.7%	70.5%					
中央 5			52.6%	48.8%	51.2%								39.9%	42.7%	44.0%					
中央 6			42.6%	44.0%	44.1%								41.3%	45.0%	46.5%					
中央 7			28.7%	38.3%	41.6%								45.0%	55.7%	57.4%					
中央 1 1			107.6%	107.6%	108.8%								87.7%	93.0%	104.6%					
中央地区合計			47.2%	50.7%	51.5%								46.2%	51.4%	54.1%					
新横浜 1		61.7%	75.9%	77.2%		80.7%	76.9%	78.3%				83.4%	89.3%	93.8%		83.1%	80.0%	75.5%		
新横浜 2		36.6%	35.7%	36.1%		33.1%	38.3%	31.8%				30.4%	35.4%	35.7%		34.4%	31.6%	27.5%		
新横浜 3		45.0%	47.1%	48.6%		55.2%	55.2%	59.1%				31.6%	38.0%	43.4%		48.2%	52.0%	56.5%		
新横浜地区合計		42.9%	44.6%	45.7%		48.5%	50.2%	49.9%				34.6%	40.4%	43.8%		45.2%	46.1%	46.6%		
戸塚 1	54.6%	55.4%	63.5%					36.2%	23.9%	27.9%	23.8%	24.6%	18.3%				16.9%	14.6%	11.3%	
戸塚 2	39.3%	55.0%	53.4%					46.6%	39.3%	33.8%	30.9%	53.6%	59.8%				58.4%	49.2%	43.6%	
戸塚地区合計	48.0%	55.3%	59.2%					40.7%	30.5%	30.4%	26.9%	37.1%	36.1%				34.7%	29.4%	25.2%	

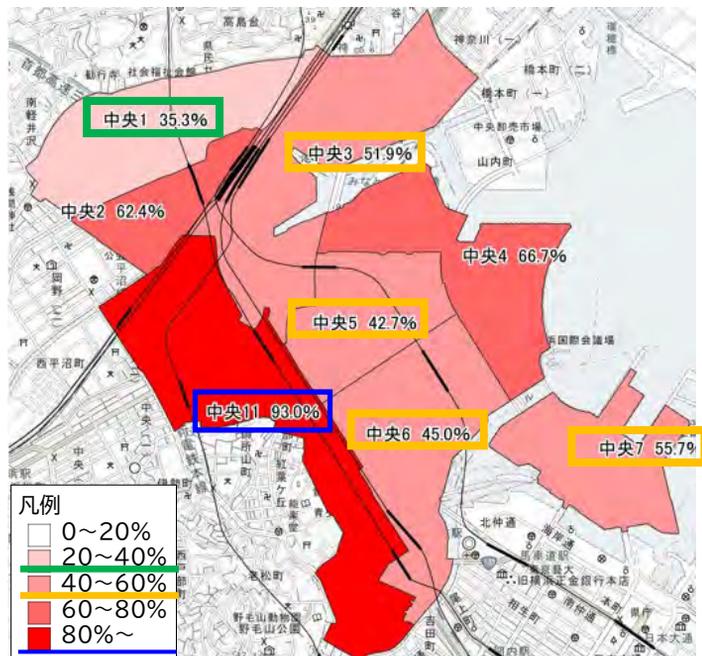
駐車傾向に違い

課題① 需給バランスの適正化

- 平日・休日の12時台において、【中央11】以外は概ね4～6割程度の利用率
- エリア（地区の特性）によって平日と休日の利用率に違い



平日12時台

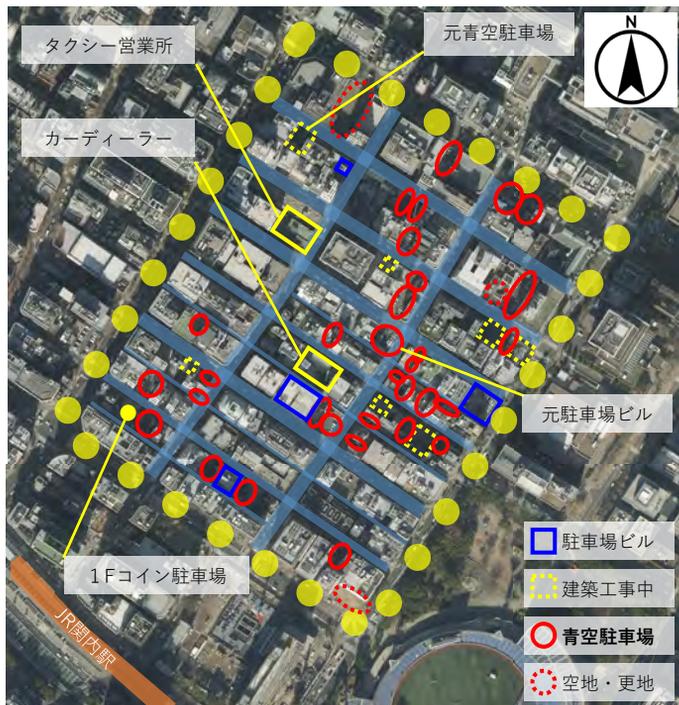


休日（土曜日）12時台

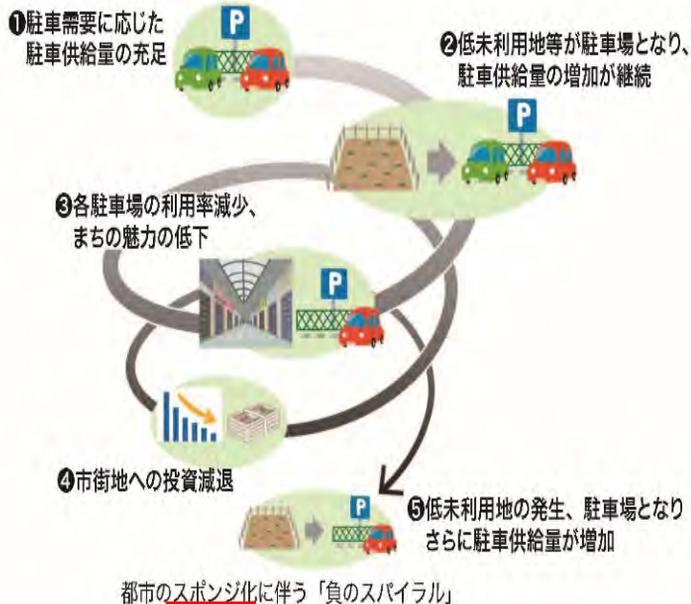
課題① 需給バランスの適正化

○小規模な青空（コイン式）駐車場が立地
→都市のスポンジ化が見受けられる

■ 関内の業務ビル集積エリアの状況（R6.10時点）



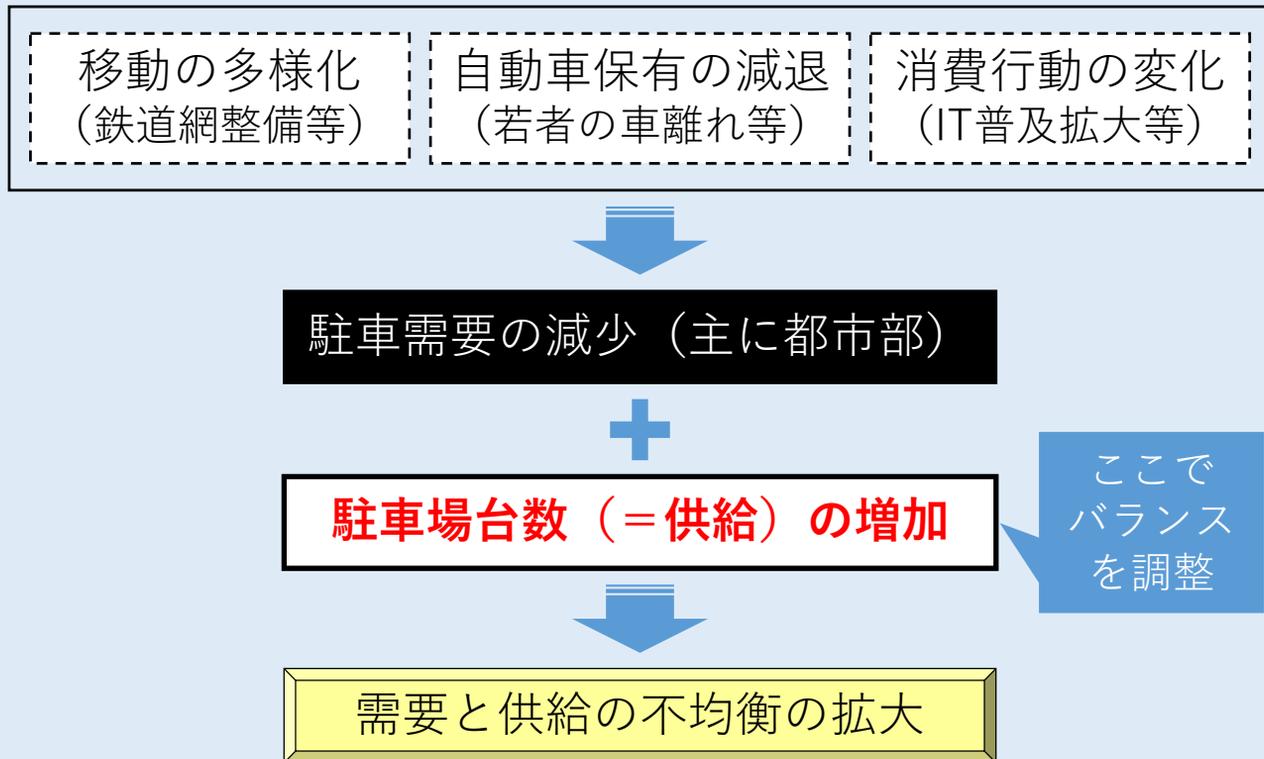
写真出典（「©横浜市財政局 地図情報システムデータ」）



【まちづくりにおける駐車場政策のあり方
検討会（R4_国土交通省）資料より引用】

課題①需給バランスの適正化

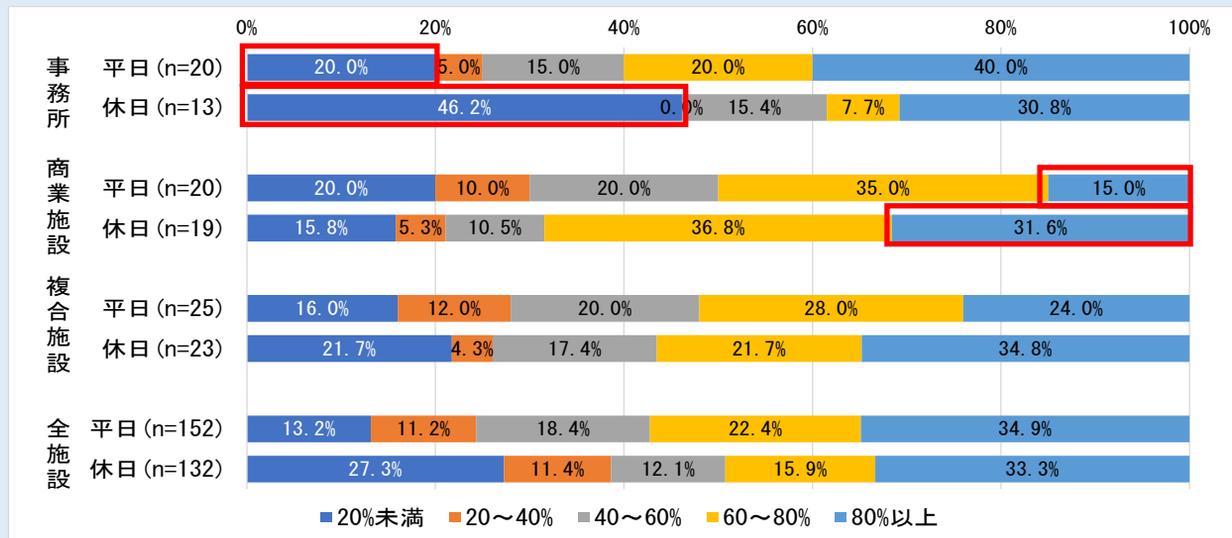
< 空き実態についての考察 >



課題①需給バランスの適正化

<留意すべき事項①施設間のばらつき>

■施設の用途間で利用率にばらつき（業務と商業で対照的）



ピーク時間帯(12時)における駐車場の利用率の分布

(令和5年度 市内の附置義務駐車施設アンケート調査より)

特性を踏まえた“きめ細やかな対応”が重要

課題①需給バランスの適正化

<留意すべき事項②駐車場の管理側の視点>

- 利用者心理として、**料金設定**（減免サービスの有無）の影響大
- 料金ゲートの位置・容量**や**誘導員のオペレーション**なども入庫待ち（路上駐車とは異なる道路交通の障害）の発生要因となりうる

大規模商業施設駐車場



周辺駐車場①



周辺駐車場②



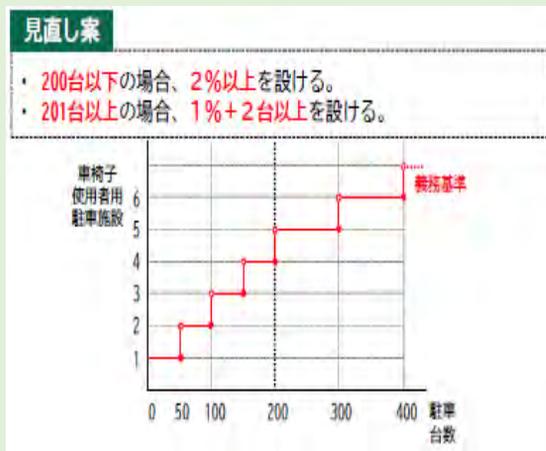
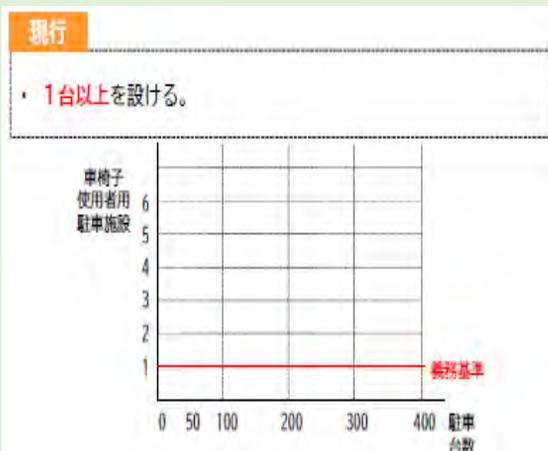
駐車場の設置・管理者に係る対策も重要

課題②バリアフリー・脱炭素への貢献

<バリアフリー施策>

■バリアフリー法施行令の一部改正の閣議決定（令和6年6月）

- ・トイレ及び**駐車場に係るバリアフリー基準を見直す**とともに、劇場等の客席に係るバリアフリー基準を新設
- ・駐車場については、車椅子利用者駐車施設設置数を、駐車台数に対する割合で定めるよう見直し（強化）



- ・横浜市も福祉のまちづくり条例を改正して対応の予定

<バリアフリー施策>

- パーキング・パーミット制度の導入（令和6年7月）
 - ・ 神奈川県内で初（神奈川県も今年11月に導入予定）

パーキング・パーミット制度とは

明日をひらく都市
OPEN × PIONEER
YOKOHAMA

- ▶ 利用対象者が車いす使用者用駐車区画や優先駐車区画に駐車する際に、横浜市が発行した利用証を掲示することで、安心して駐車できるようにするとともに、適正な利用を推進する制度です。



R5.11現在:42府県が導入

車いす用
駐車区画

優先
駐車区画

課題②バリアフリー・脱炭素への貢献

<バリアフリー施策>

■ パーキング・パーミット制度の導入（令和6年7月）

- ・ 利用証の発行と公共施設への「優先駐車区画」の整備を推進

市民、事業者の皆様へ

明日をひらく都市
OPEN × PIONEER
YOKOHAMA

車いす使用者の方、外見からはわかりにくい障害のある方や妊産婦の方など

- ▷ 幅の広い駐車区画を必要としている方がいます。
- ▷ 長い距離を歩くのが難しい方がいます。

○市民、事業者の皆様には、車いす使用者用駐車区画等を必要とする方へのご理解、ご協力をお願いいたします。

○事業者の皆様にも「優先駐車区画」の設置にご協力をお願いします

附置義務
なし



駐車場整備において更なるバリアフリー化が必要

課題②バリアフリー・脱炭素への貢献

<脱炭素施策>

■横浜市地球温暖化対策地域推進計画の改定（令和5年1月）

- ・ 2030年度温室効果ガス排出削減目標を50%削減(2013年度比)とし、**2050年の温室効果ガス排出実質ゼロを目指す。**
- ・ 全CO₂排出量に占める運輸部門の比率は、2003年度の22.5%から2013年度には18.3%まで減少したが、**2015年度に増加に転じ、2022年度に20.5%まで上昇している。**



横浜市 温室効果ガス排出量部門別の推移(2021年度)

【横浜市 脱炭素ポータルサイトに掲載】

課題②バリアフリー・脱炭素への貢献

< 脱炭素施策 >

■市区庁舎等へのEV充電設備の導入

- ・平成21年から区役所等の一般駐車場に充電設備を設置
< 公共施設への導入状況（令和6年10月現在） >

普通充電器	急速充電器
<ul style="list-style-type: none"> ・ 区役所 （中区以外の17区役所） ・ 市営地下駐車場 （ポートサイド、馬車道） ・ 横浜市立よこはま動物園 「ズーラシア」 ・ 横浜市立金沢自然公園 「金沢動物園」 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 横浜市高齢者保養研修施設 「ふれーゆ」 ・ 金沢プール 「リネツ金沢」 ・ 資源循環局都筑工場 ・ 旭プール ・ 横浜市庁舎



市庁舎駐車場のEV専用区画

- ・ 市Webページで導入施設を案内

課題②バリアフリー・脱炭素への貢献

< 脱炭素施策 >

■ E V充電器の公道設置に関する事業（日本初）

- 令和2年3月 株式会社e-Mobility Powerとの連携協定の締結
- 9月 国土交通省「道路に関する新たな取り組みの現地実証実験(社会実験)」に採択
- 令和3年6月 実証実験開始（R5年度にかけて3箇所を実施）
- 令和6年4月 実証実験（3箇所）の事業化への移行



MM21地区新港中央広場の整備事例(出典:脱炭素・GREEN×EXPO推進局カーボンニュートラル事業推進課)

課題②バリアフリー・脱炭素への貢献

< 脱炭素施策 >

■改正建築物省エネ法・建築基準法の全面施行（令和7年4月予定）

- ・原則すべての新築住宅・建築物の省エネ基準への適合義務化
- ・横浜市は全域を「建築物再生可能エネルギー利用促進区域」に位置づけ、再エネ設備の整備を推進

建築基準法の
規制緩和の見込

< 促進区域において認められる例 >



太陽光パネルの設置により
高さ制限を超える場合でも、
促進区域の趣旨に鑑みて、
建築物本体の影から影を
増やさないことや
敷地外に影を落とさないこと等を
確認した上で特定行政庁が許可。

【国土交通省 建築物省エネ法のページに掲載】

駐車場整備においても脱炭素化の取組が必要

課題③～⑤その他の課題

< 課題③荷捌き・自動二輪・観光駐車ニーズへの対応 >

- ・各ニーズに適切に対応していく必要がある。

荷捌き →特に共同住宅でニーズが高い

自動二輪→「自宅付近」や「駅」を中心にニーズが高い

観光 →都心部で継続的にニーズが高い

< 課題④地域のまちづくりとの連携 >

- ・駐車場政策がまちづくりに及ぼす影響が大きい都心部を中心に対応する必要がある。

< 課題⑤その他情勢変化等への適応 >

- ・自動運転などの情報技術の進展について注視していく必要がある。
- ・駐車場データの全容把握が必要である。

対応の方向性 ⇒ 今後の駐車場政策の方針

- 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

主題（目指すべき将来像）

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）