

## 第2回 横浜市駐車場政策検討懇談会 議事要旨

### 1 日時

令和7年1月22日（水）10:00～11:30

### 2 場所

横浜市庁舎会議室 18階 なみき9～12号室

### 3 出席委員

中村委員、田中委員、山口委員（代理）、水田委員（代理）、  
角野委員、永井委員、渡邊委員、松井委員

### 4 議事事項

<今後の駐車場政策について>

- 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

### 5 委員意見（質疑を除く。）

#### ■第1回懇談会の振り返りについて

意見なし

#### ■駐車場整備基本計画改定の素案(案)について

○スライド番号19の観光バス(※)対応の駐車施設の附置義務化について、  
（対象施設の特定や）大きさ(軒高)の問題などで難しいことはわかるが、  
施設利用者がバスを利用すれば自家用車の駐車台数は減らせるため、駐車  
区画数の置き換え(緩和)で対応できるようなことがあってもよいのでは  
ないか。

※道路運送法第3条に規定する一般貸切旅客自動車運送事業によるもの  
を指す

○観光バス対応について、地方の大規模な観光施設などにおいて必要台数を  
算定している実態もある。横浜市に当てはまるかはわからないが、（基本  
計画の期間である）10年先を見据えて考えてほしい。

○スライド番号22の「モビリティハブ」は定義がない。言葉で終わらせず、  
例えばシェアサイクルを借りるようにするとか、駐車場の施設の中に少し

座れる場所を用意するといったように、具体的に何を行うのかを記載すべきである。

- スライド番号 23 について、簡単に“質の向上”で終わらせるのではなく、（受け取る側に意図が的確に伝わるように、）“何をよくするか”“なぜそこに誘導するか（社会的意義）”といったロジックを整理しておく必要がある。
- スライド番号 16 について、駐車場の整備を抑制することは賛成だが、開発した分、人が来るということに関して何らかのインフラあるいは交通サービスに影響があることから、単純に廃止や緩和を行うのではなく、開発者が発生する交通需要の応分を負担する枠組みは維持されるべきである。これまでの駐車区画の確保に代わって負担金を求めるなどして都市を魅力的にする枠組みを新しく作れないか、時間がかかってもよいので議論する必要があると考える。
- スライド番号 17 の集約化の促進方策の検討に当たっては、集約型駐車場として認定を受けるメリットや、附置義務事業者が隔地先駐車場（管理者）に対して利用料に加えて負担金を支払う意義について、背景（課題）から整理が必要と考える。
- スライド番号 20 のパーキング・パーミット制度について、市民への周知が不十分と感じた場面があったので、制度の所管課に共有されたい。
- スライド番号 19 の観光駐車需要への対応に関連して、川崎市では臨海部における荷受け待ちや時間調整の物流車両による路上駐車問題に対して社会実験で仮設トイレやごみ集積場を備えた集約駐車場を整備して解消した事例がある。観光バスの路上駐車問題にも同じようなことがいえると考えられる。試行的・実証実験的にやっていくということはよい取組だと考えるため、基本計画の中で触れておくこと。
- 観光駐車需要は、乗降と待機で分けて考えることで、対応の可能性は広がると考える。
- スライド番号 25 において、届出制度が事業者・行政双方に負担大とあるが、デジタル化すれば負担は減るはずなので、データベース化の必要性を鑑みて、いかに負担を減らすかという方向で基本計画に記載されたい。
- スライド番号 24 の満空情報の自動化について、入庫待ち時間は満空状況とリンクしないケースもあるため、情報技術が進化し続けている中で、基本計画の計画期間（10 年先）を見据えて、入庫待ち時間で案内できないかというところまで踏み込んで検討していただきたい。

■ 駐車場附置義務制度見直しの方向性について

- 原単位の緩和（スライド番号 42）について、商業施設も利用率が下がっている実態がある中でなぜ緩和しないのか、統計データによる試算過程とともに丁寧な説明が求められる。
- 利用実績に基づく緩和（スライド番号 43～44）は、駐車場を隔地化（駐車施設の一部を借用）したケースにおいて把握が難しいと考える。
- 利用実績に基づく緩和の運用に当たっては、資料として何を求めるかを明示されたい。
- 適用規模の緩和について、スライド番号 34 をみると、見直し後は「駐車整備地区又は商業系用途地域」と「周辺地区又は自動車ふくそう地区」で規制値が同じとなっているが、商業エリアはそれなりに地価も高く人が集まる要因もいろいろあることから、規制値を差別化すべきでないか。まちづくりや都市の全体形状を考えて本当に差別化しなくていいのかどうかを考えていただきたい。
- 全体論として、望ましい供給量に導くために、新規供給を減らすだけでなく、既存の余剰分をどのように減らしていくかの視点も必要である。
- 駐車場を減らしていくこととあわせて“減らしたものがどのようにまちづくりの中で貢献できるのか”という視点を持ちながら取り組んでいただきたい。

以上