

## 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>

◎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

## 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)
	■橋本駅北口第 2 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

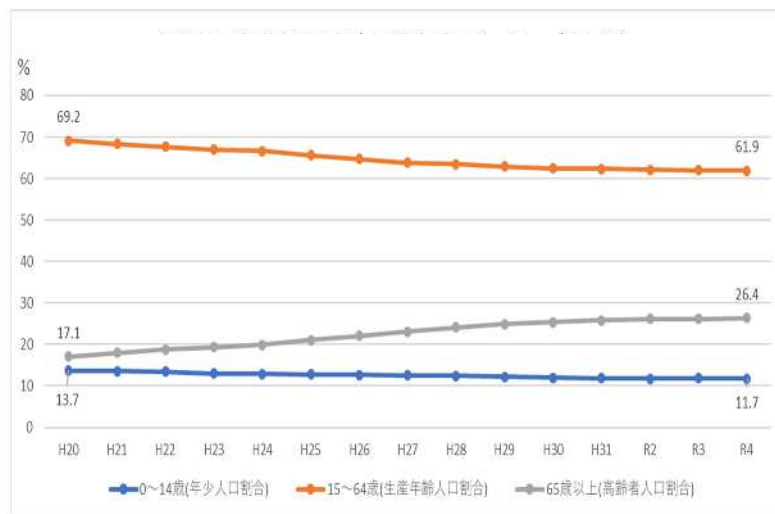
## 2 市の駐車場整備に係る社会情勢の変化

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

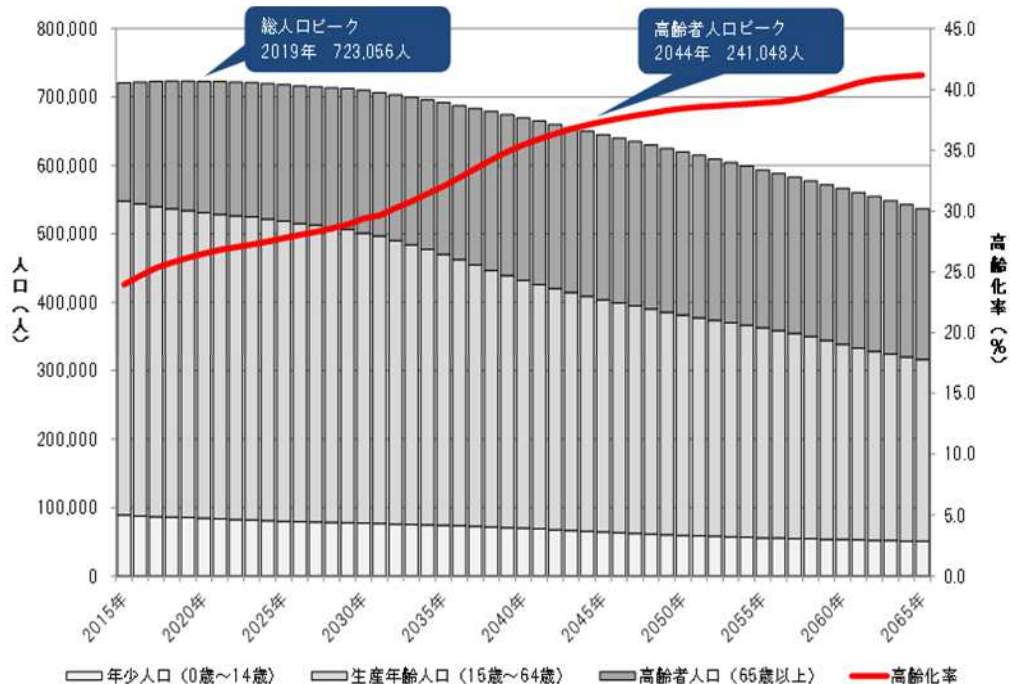
年齢3区分（年少人口、生産年齢人口、高齢者人口）別に人口割合の推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少する一方で、高齢者人口は増加しており、令和4年には全体の4分の1を超えています。また、「2015年国勢調査に基づく相模原市の将来人口推計」において、今後の総人口や生産年齢人口は減少すると推計しており、自動車利用者数も減少することが見込まれます。

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)



【参考】令和4年度相模原市将来人口推計業務委託報告書の推計結果を抜粋して掲載します。

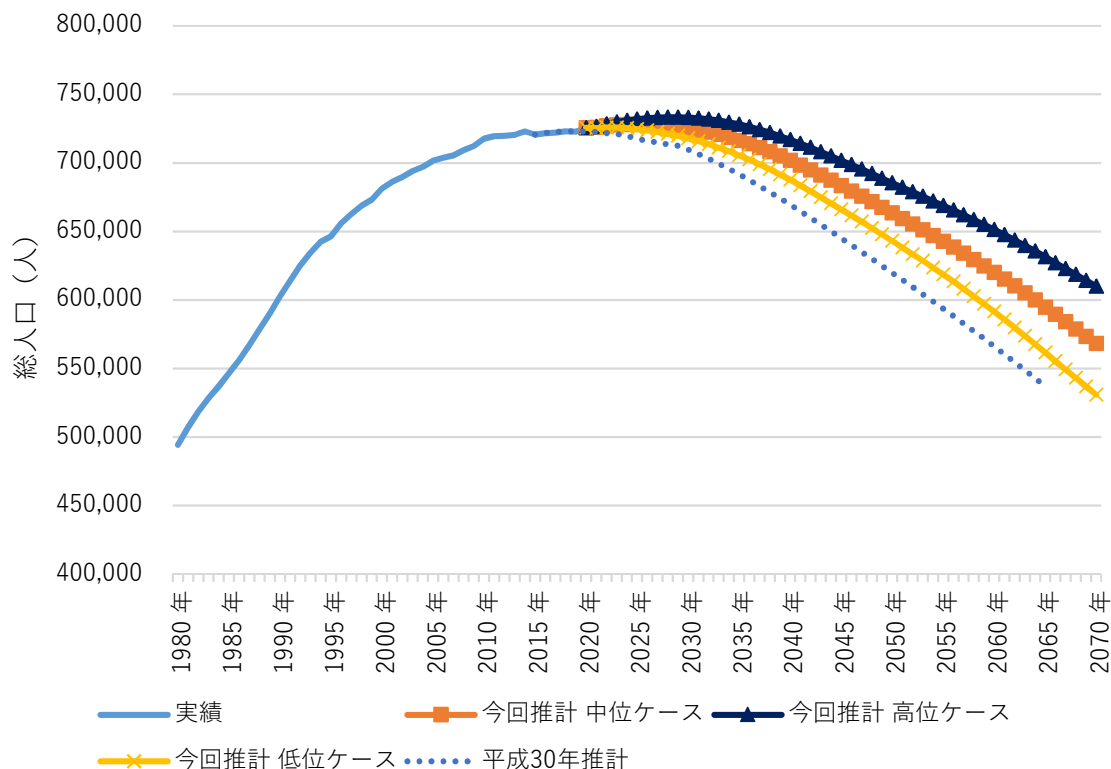
2015年国勢調査に基づく相模原市の将来人口推計と異なるピーク予測となりましたが、今後の総人口や生産年齢人口は減少する見込みは変わりありません。

参考資料1 総人口(出典：令和4年度相模原市将来人口推計業務委託報告書)

相模原市の総人口は、中位ケースの場合は2020年の725,493人から増加し、2025年に728,042人でピークを迎える。その後は減少を続け、2040年には701,773人、2070年には568,161人になると予測される。

以下に各推計ケースによる総人口の推移と、前回(平成30年)の推計結果との比較を示す。前回推計では、総人口が2019年に723,056人でピークを迎えるという予測であったのに比べて、今回推計では以下のように予測される。

- 中位ケース： 2025年、728,042人
- 高位ケース： 2029年、733,348人
- 低位ケース： 2022年、725,817人



※実績値は各年の国勢調査人口による。

図 総人口の推移および前回推計との比較

中位ケースの場合、0～14歳人口は2020年の82,547人から減少を続け、2070年には53,108人になると予測される。15～64歳人口についても同様に2020年の453,230人から減少を続け、2070年には286,584人になると予測される。65歳以上人口は2020年の189,716人から増加し、2046年に251,463人でピークを迎える。その後は減少し、2070年に228,469人になると予測される。

人口構成比は、0～14歳は2020年の11.4%から減少を続け、2070年に9.3%になると予測される。15～64歳は2020年の62.5%から大幅に減少し、2070年には50.4%になると予測される。65歳以上は2020年の26.1%から大幅に増加し、2037年には33.3%（市民の3人に1人が高齢者）、2070年には40.2%になると予測される。

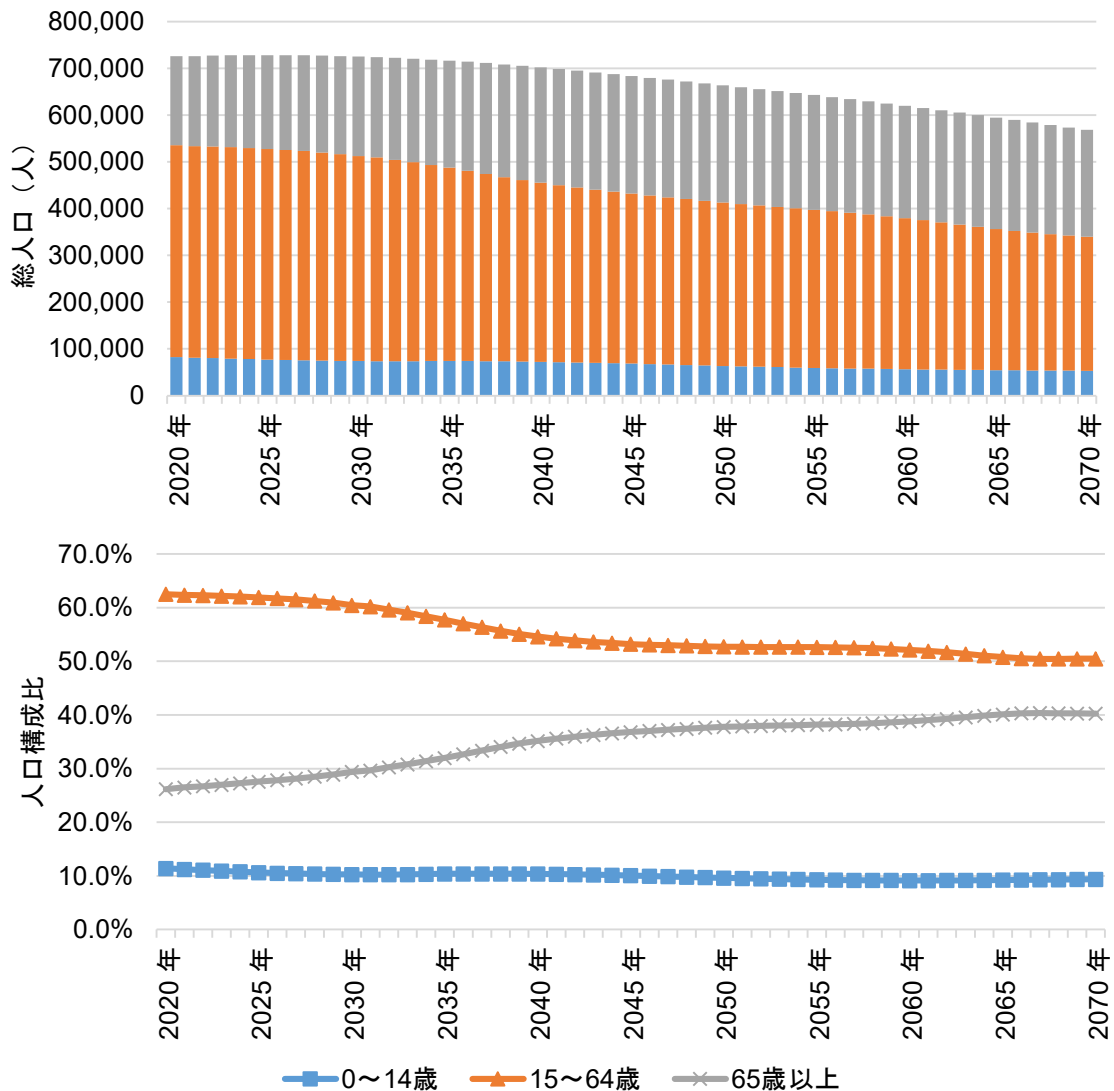
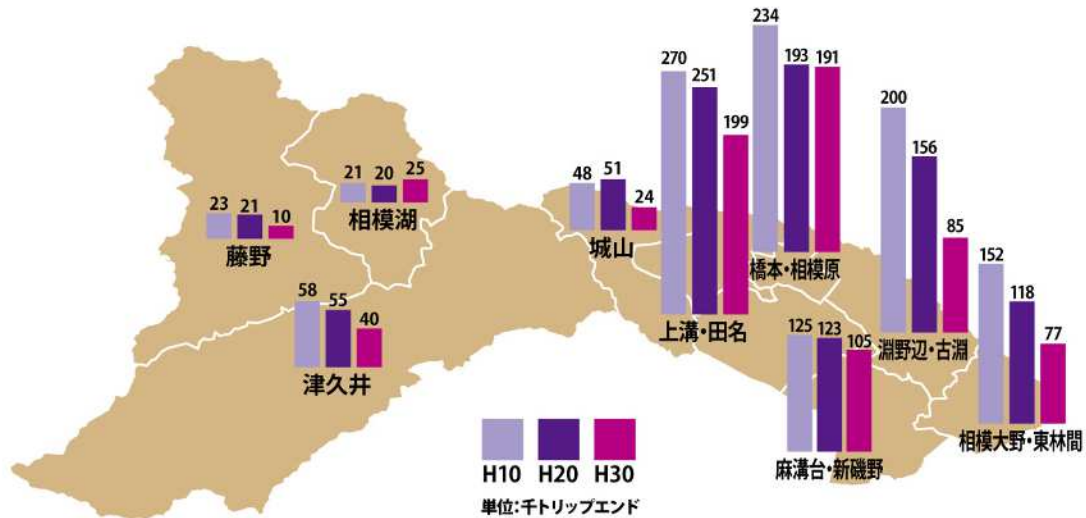


図 年齢3区分別人口および構成比の推移（中位ケース）

## 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。

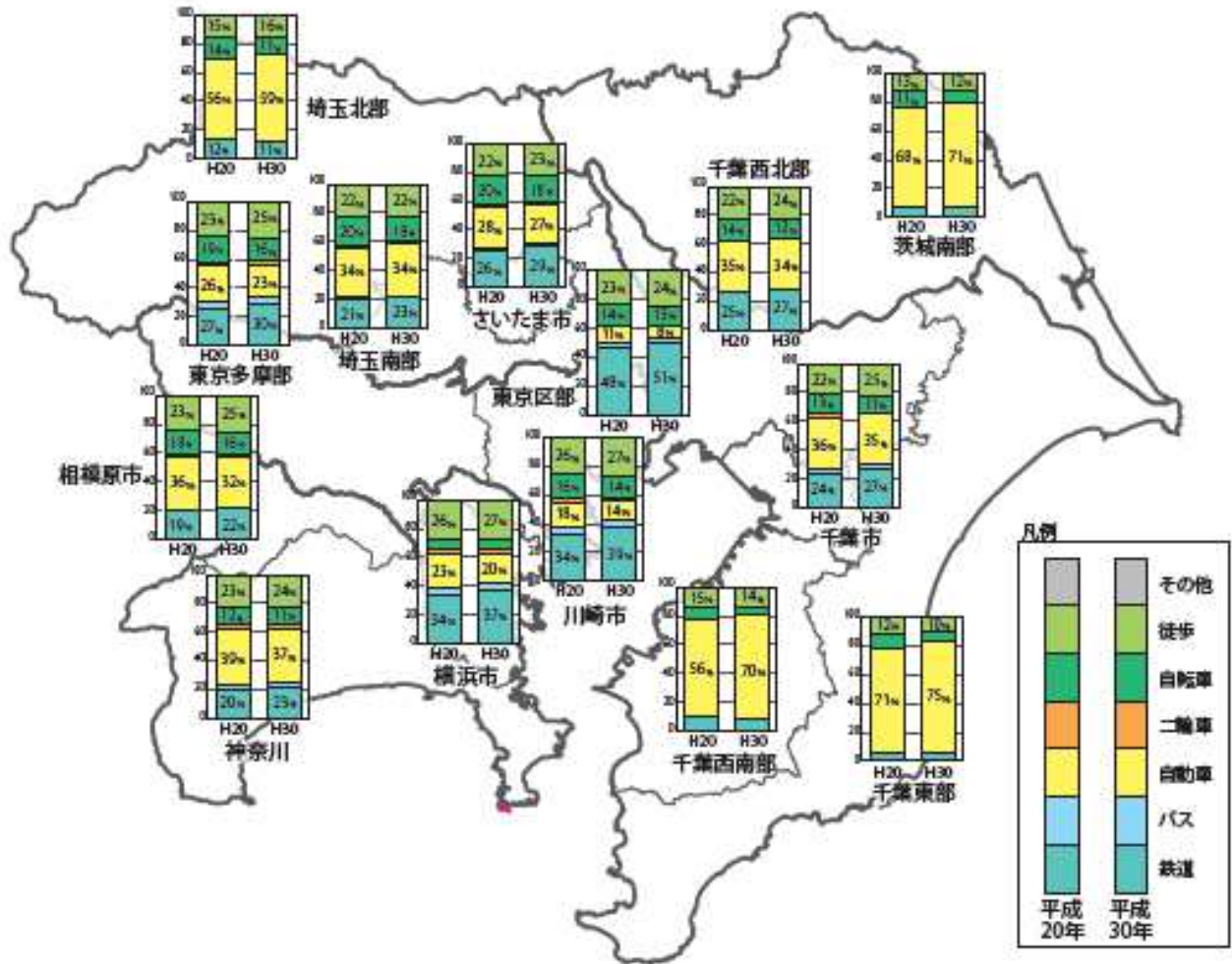
（第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施） 巻末用語集より）

### 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

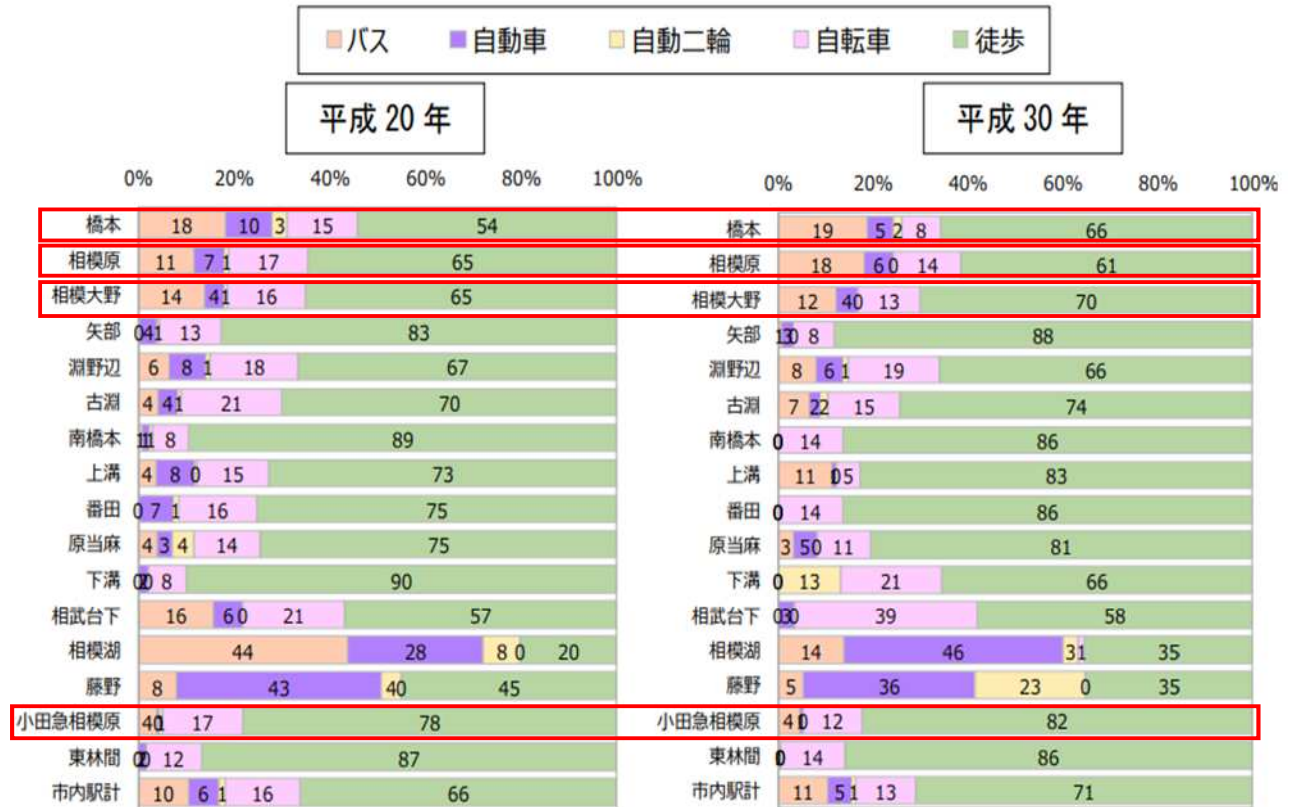
市内の各駅における駅まで、または駅からの交通手段の利用率は、平成30年で徒歩が約71%と平成20年から5%増加しています。

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

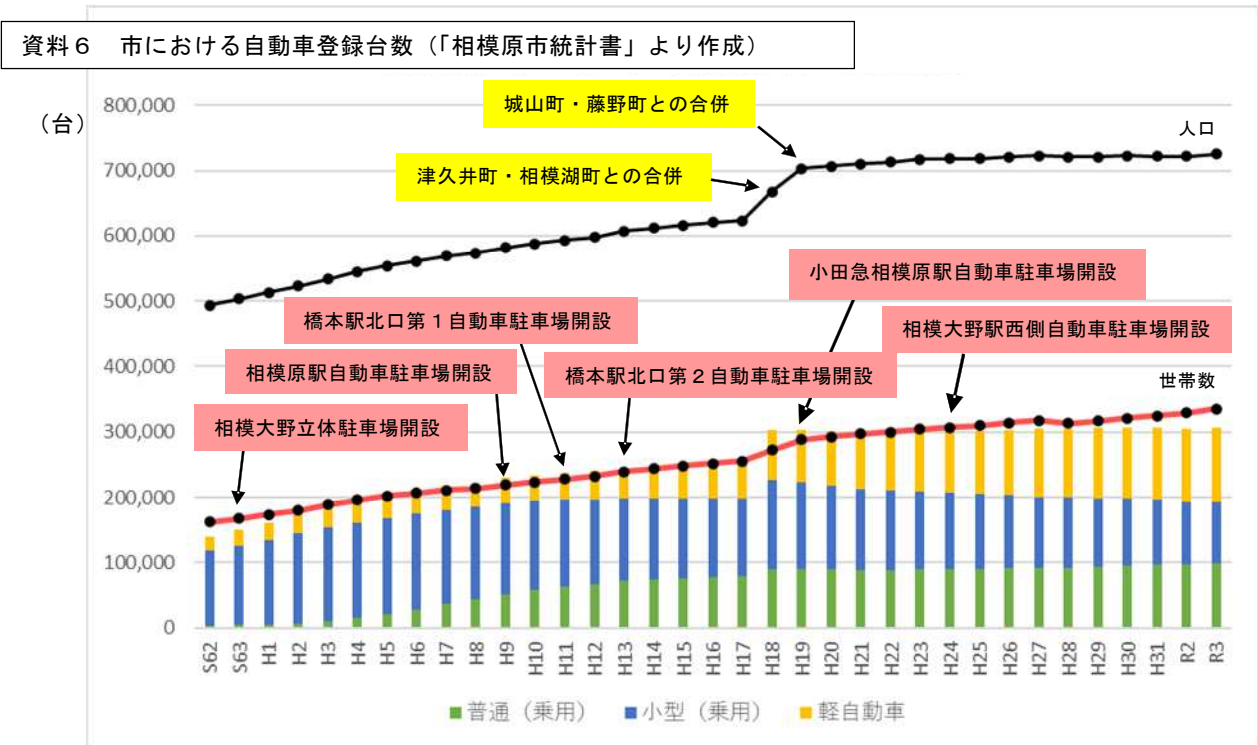
### ■対象地区の駅まで（から）の自動車利用の占める割合（H20⇒H30）

- ・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 H20：0% ⇒ H30：0%

## 2-5 自動車保有状況の変化

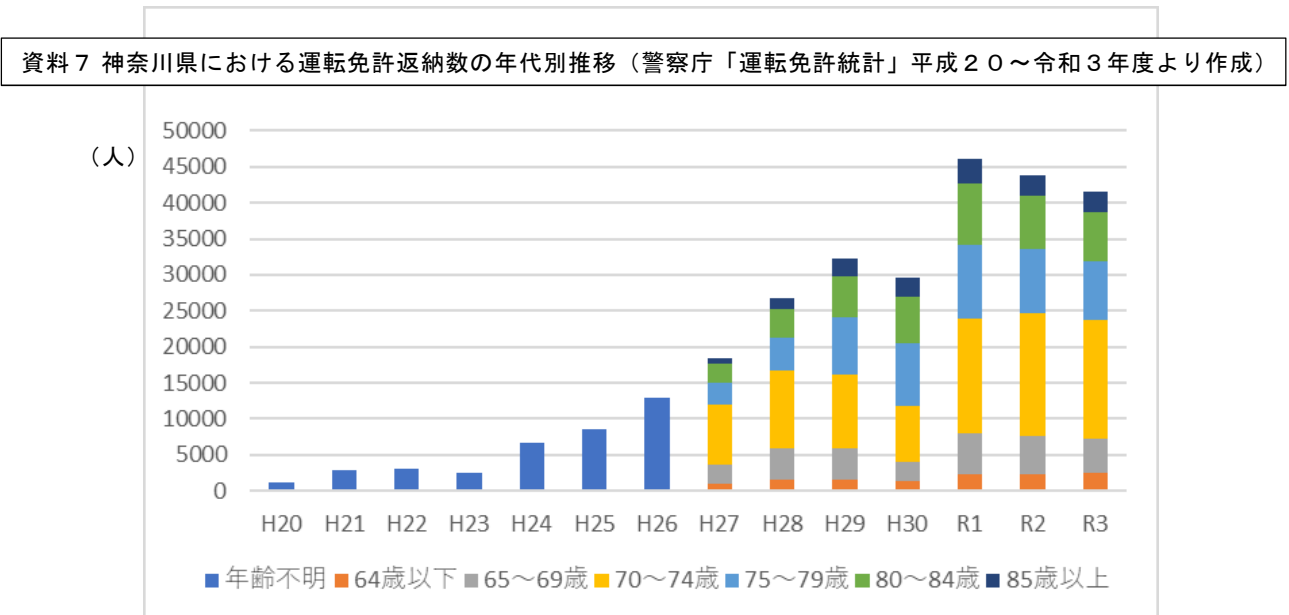
市の登録自動車台数のうち乗用自動車数は、世帯数と近い数値であり、一時は世帯数を超えていましたが、平成23年頃から世帯数を下回るようになりました。

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。

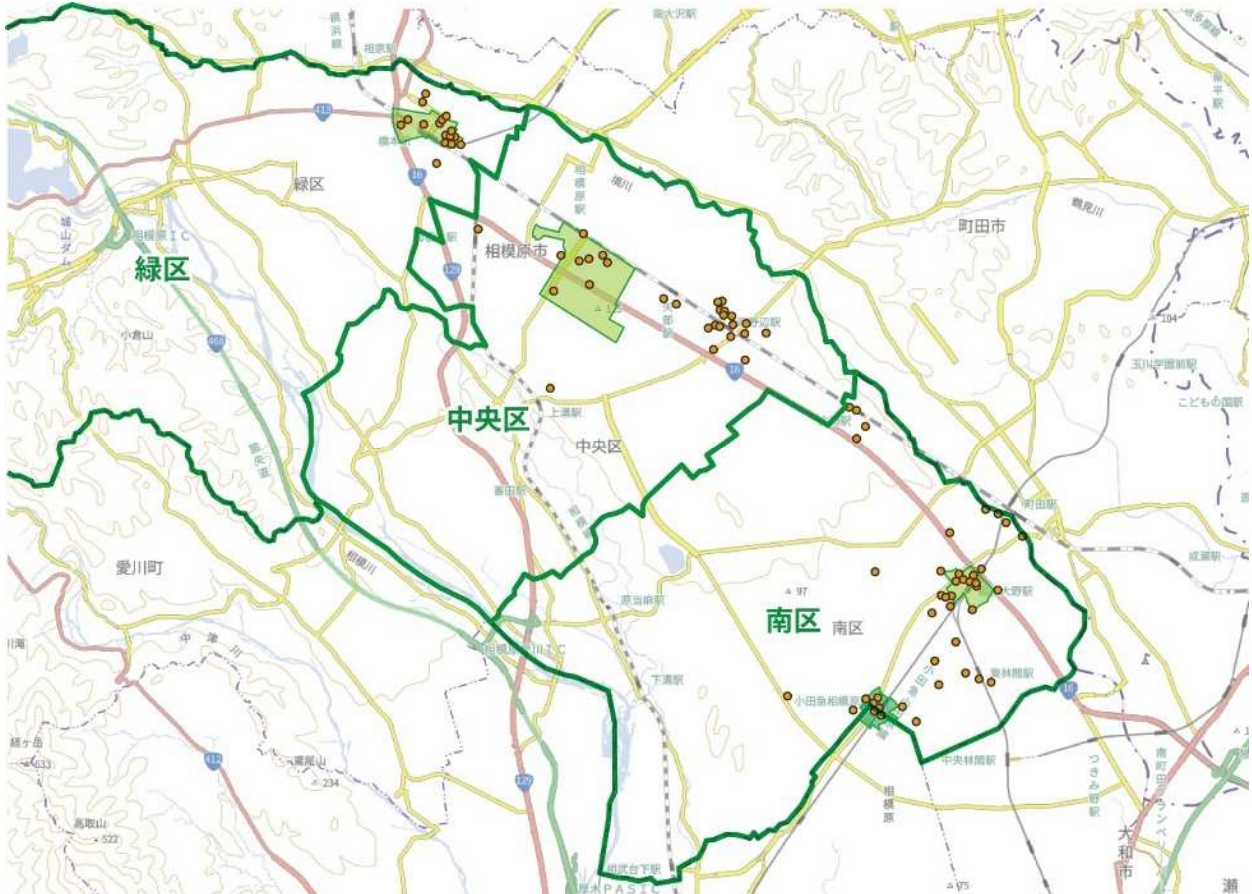


## 2-7 カーシェアリングの普及状況

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)



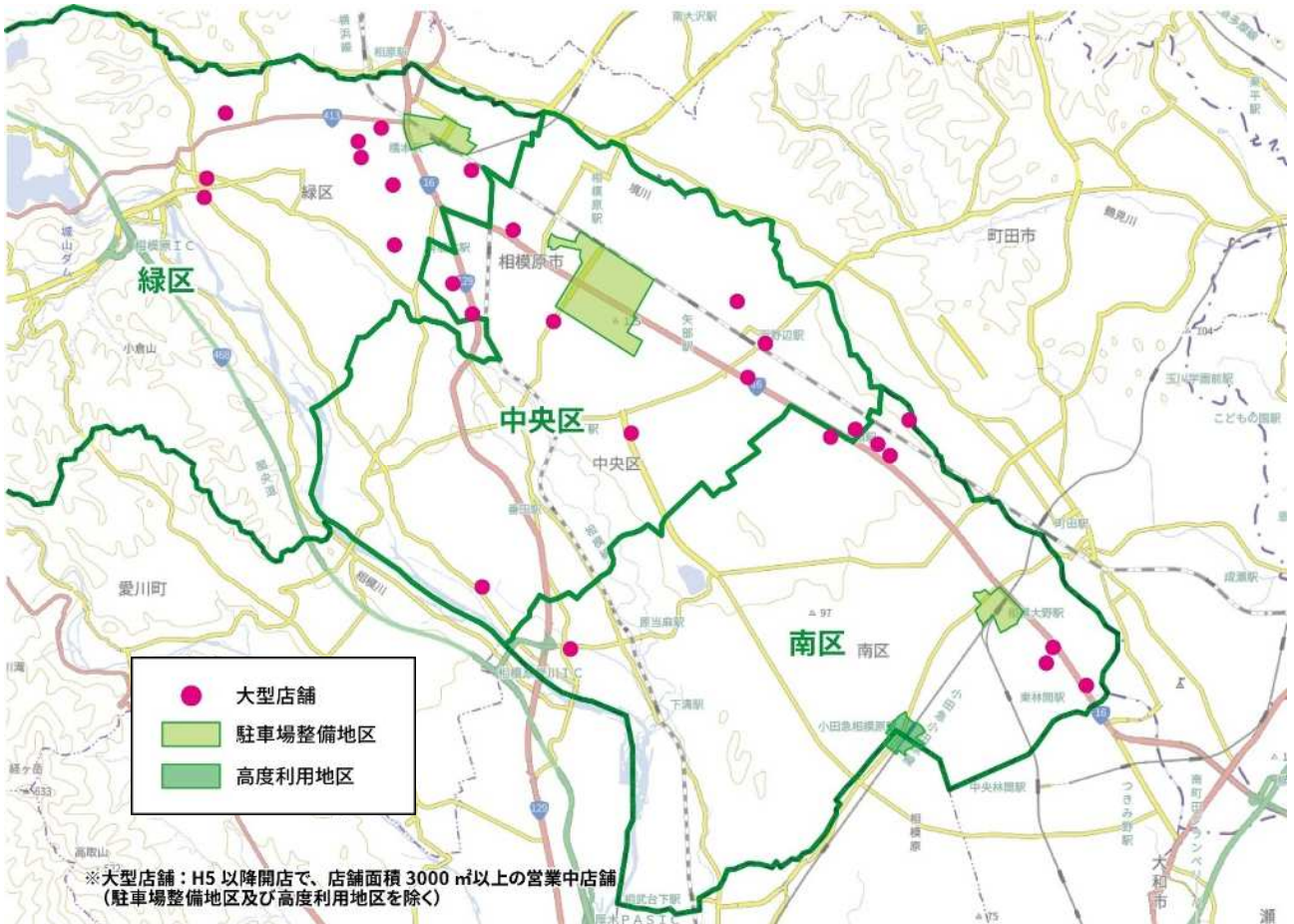
地区	ステーション数	合計車両台数
橋本地区	11箇所	計34台
相模原地区	7箇所	計15台
相模大野地区	8箇所	計31台
小田急相模原地区	6箇所	計10台

## 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。

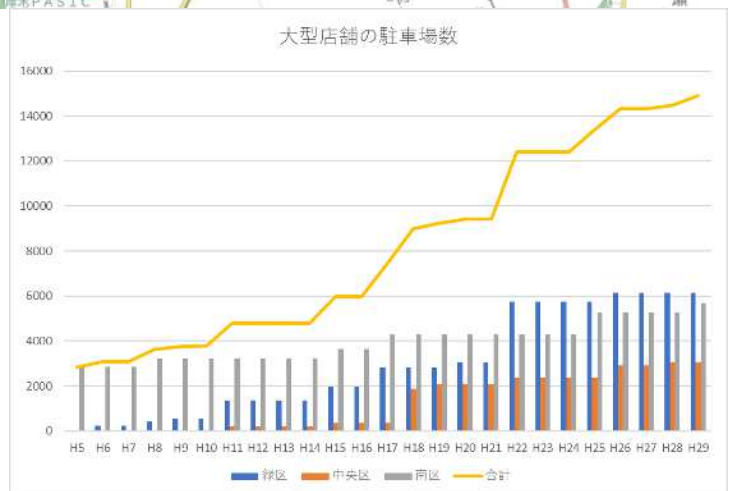
駐車場整備地区及び高度利用地区を除く区域に立地している、店舗面積3,000㎡以上の営業中店舗の駐車場は約1万5,000台整備されています。

資料9 市内における大型店舗の立地（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



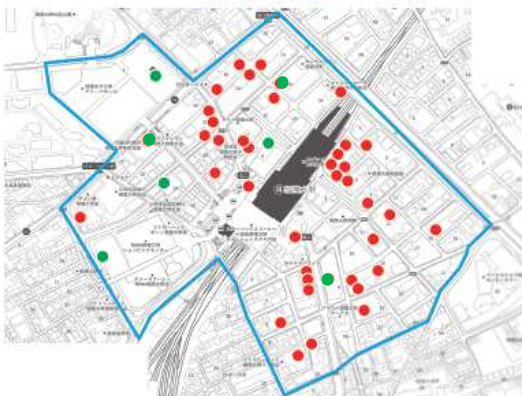
※店舗数は大規模小売店舗立地法等による届出に基づきますが、現在営業していない店舗で、廃止の届出がない店舗を含むため実態と異なります。

## 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。

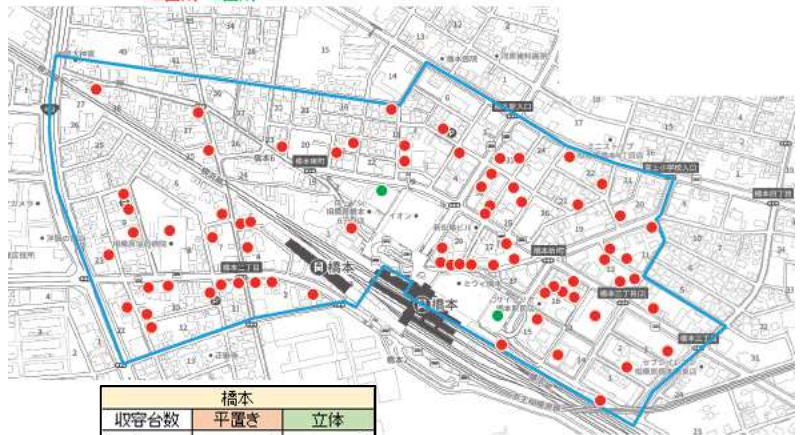
資料 10 市営自動車駐車場周辺の時間貸駐車場（令和2年度 駐車場需要調査結果に基づき作成）

相模大野地区 40箇所 4箇所



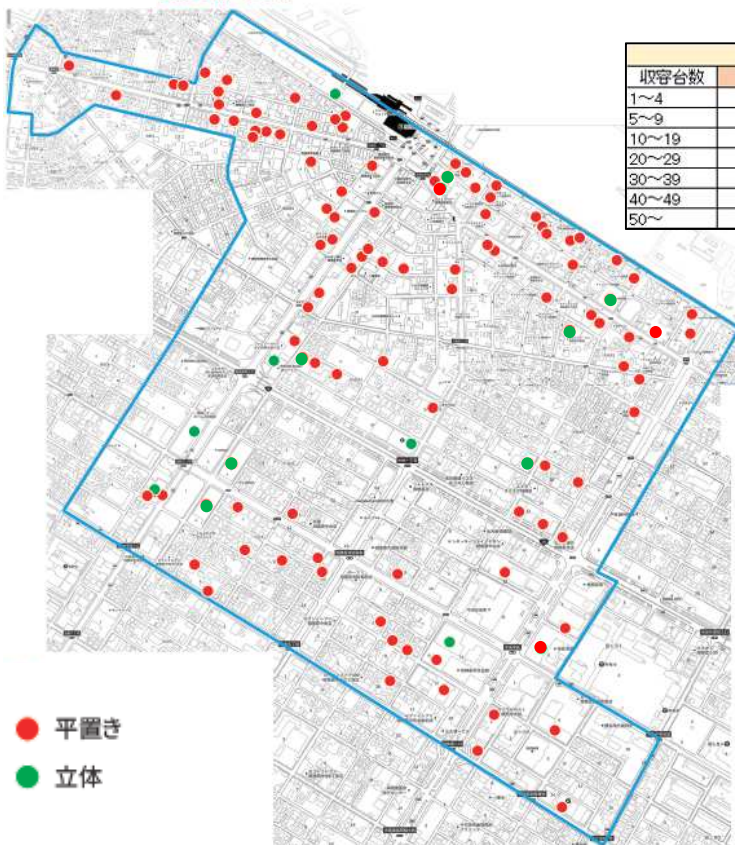
相模大野		
収容台数	平置き	立体
1~4	5	0
5~9	12	0
10~19	10	0
20~29	6	0
30~39	4	0
40~49	0	0
50~	0	7

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

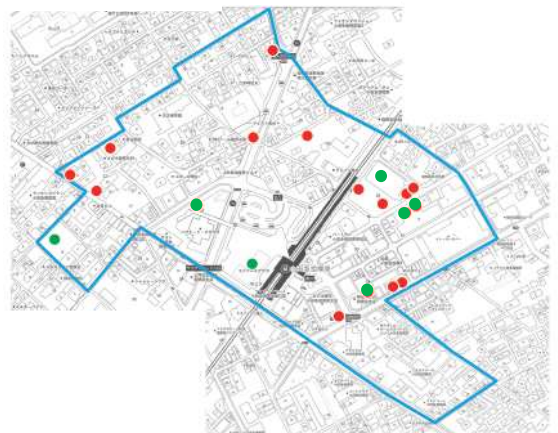
相模原地区 103箇所 8箇所



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

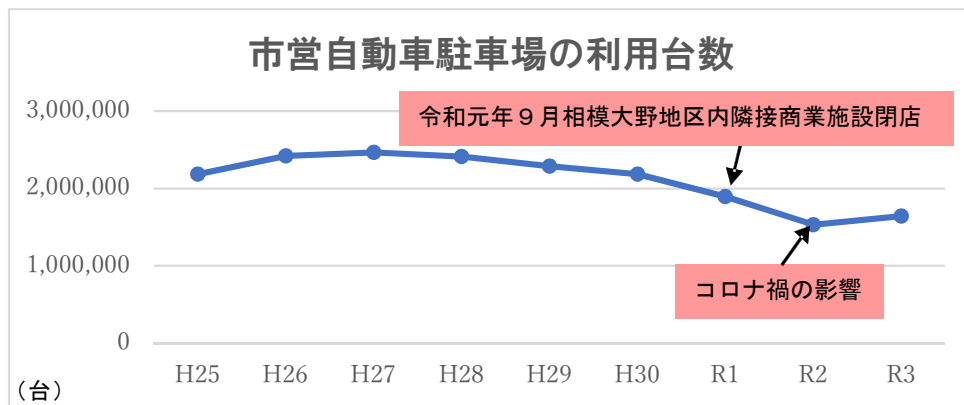
### 2-10-1 市営自動車駐車場の利用状況

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)

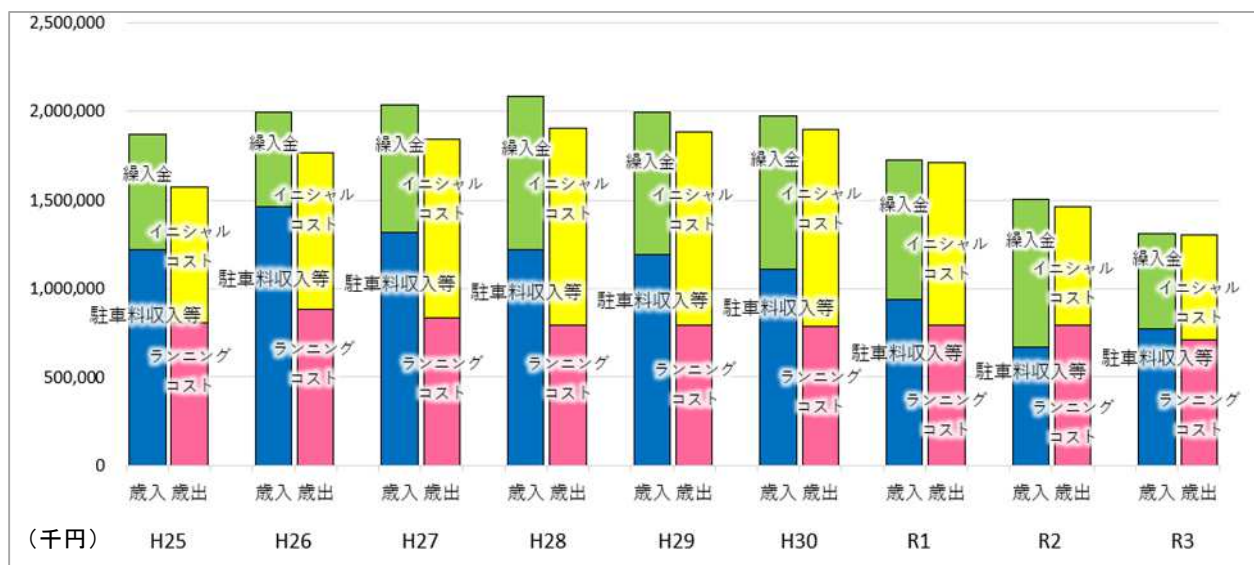
H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
2,184,610	2,419,567	2,465,212	2,412,224	2,288,447	2,185,415	1,894,183	1,531,907	1,642,492



### 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

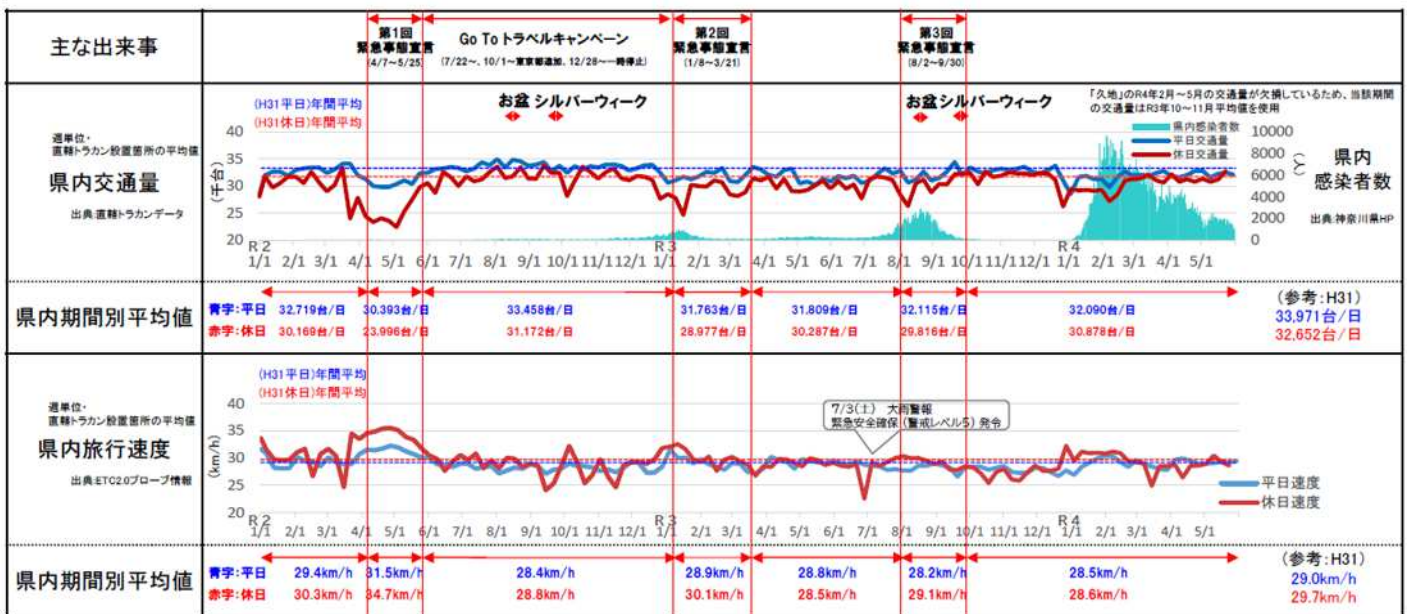
ランニングコスト：市営自動車駐車場の管理運営・維持補修・公債利子

### 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

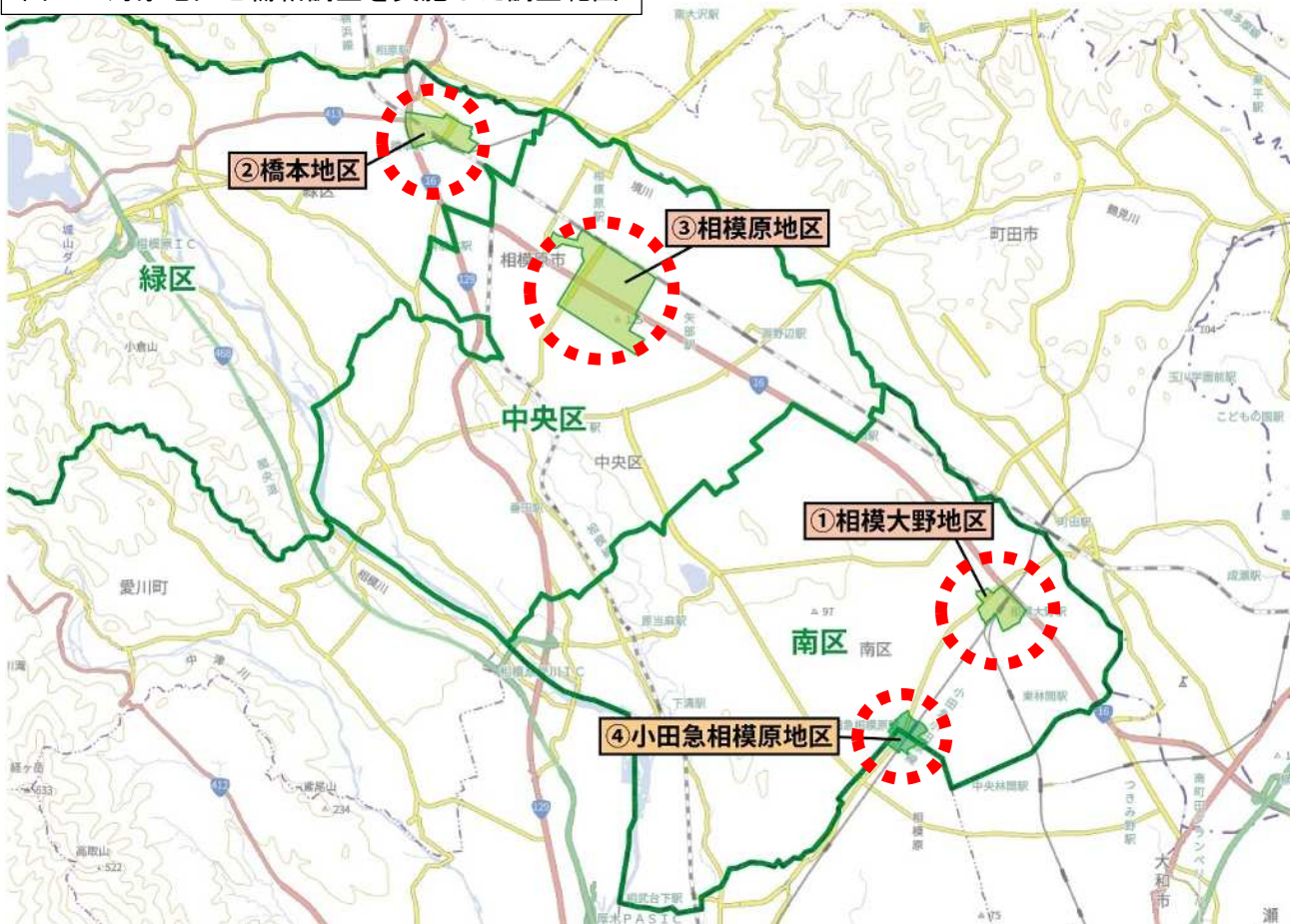
#### 3-1 対象地区

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

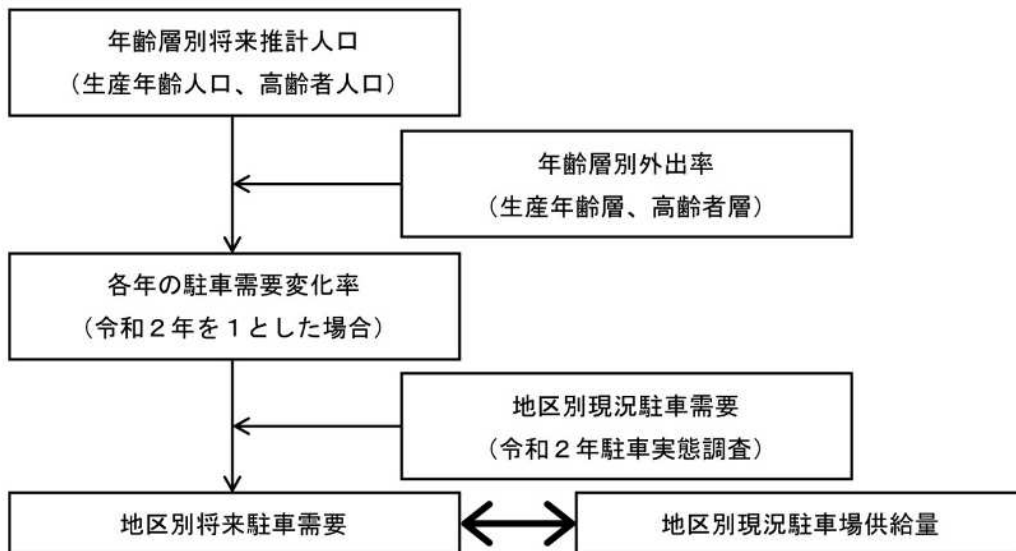
現況需給バランスの「整備台数」は、市営自動車駐車場を含む主要な時間貸駐車場の台数です。

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

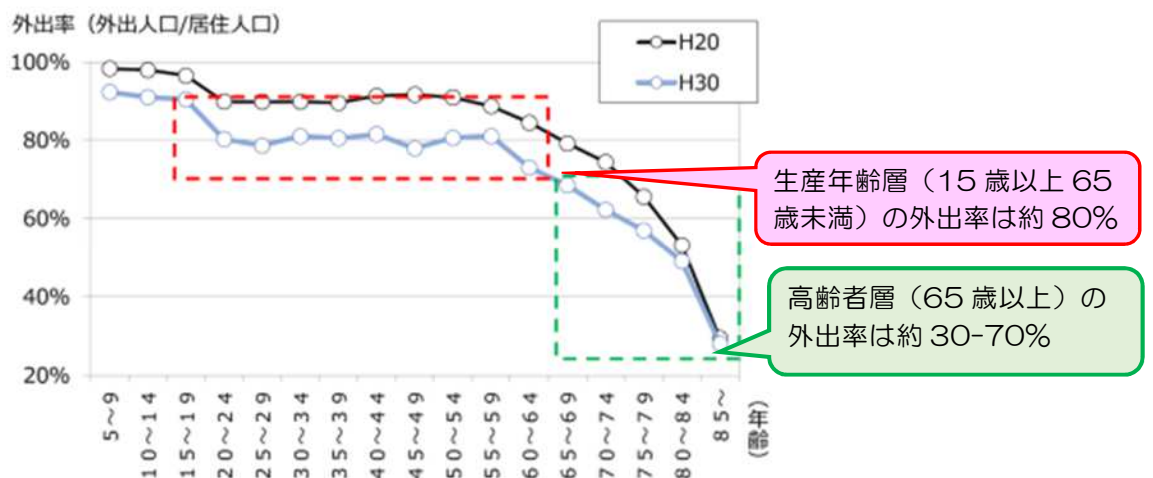
将来需給バランスは次のフロー図に基づき推計します。将来的に、年齢層別の将来推計人口及び外出率※を基に推計した将来駐車需要量は徐々に減少します。本計画期間の最終年度である令和14年度は令和2年度の約97%、令和22年度は約90%に減少することが見込まれます。

＜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＞

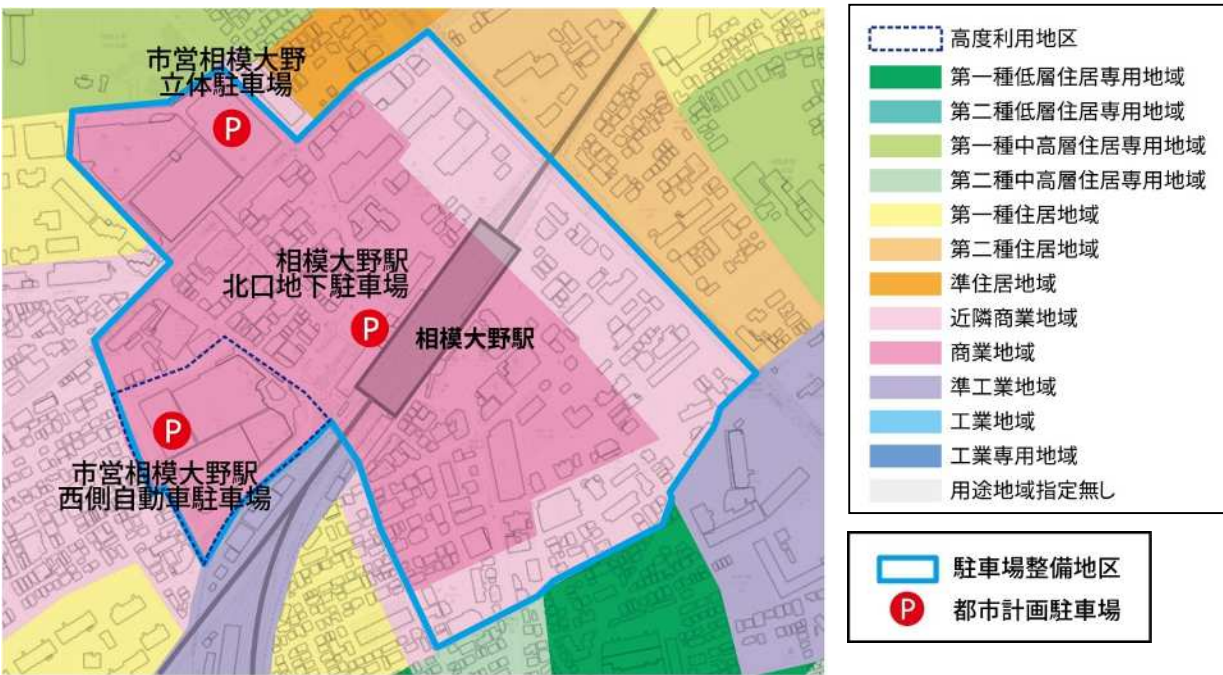


出典：第5回及び第6回東京都市圏パーソントリップ調査

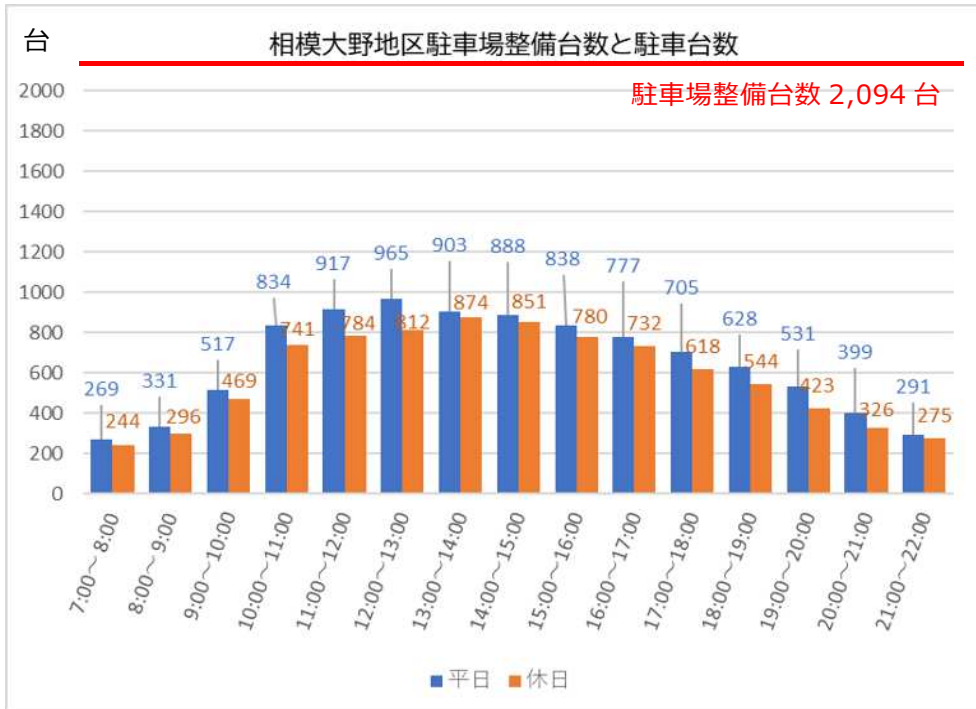
### 3-2-3 各地区の需給バランス

#### [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。



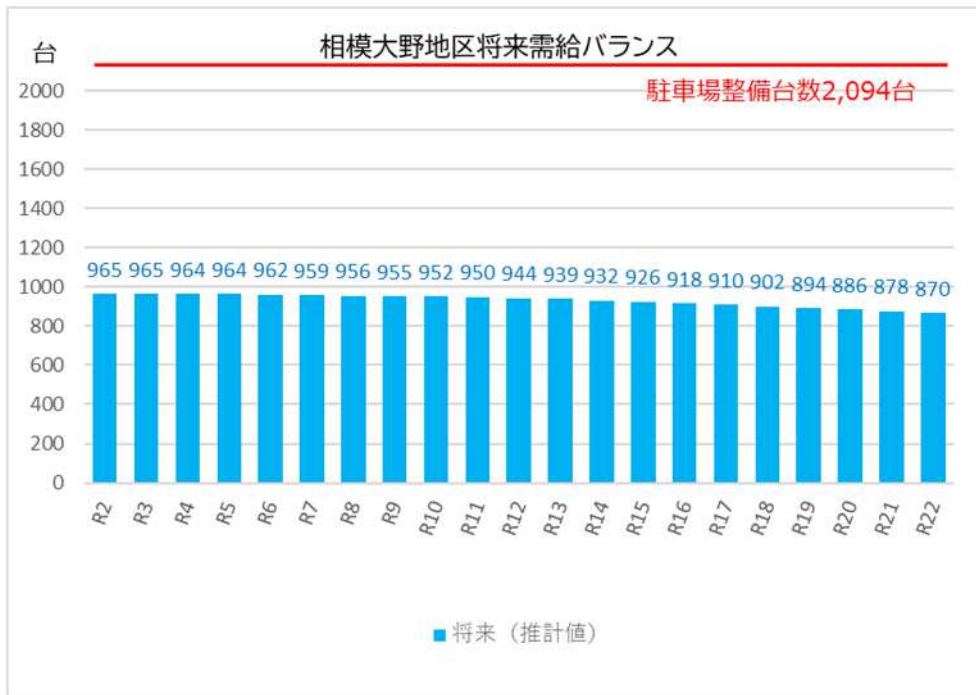
#### <相模大野駐車場整備地区内の現況需給バランス>



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>

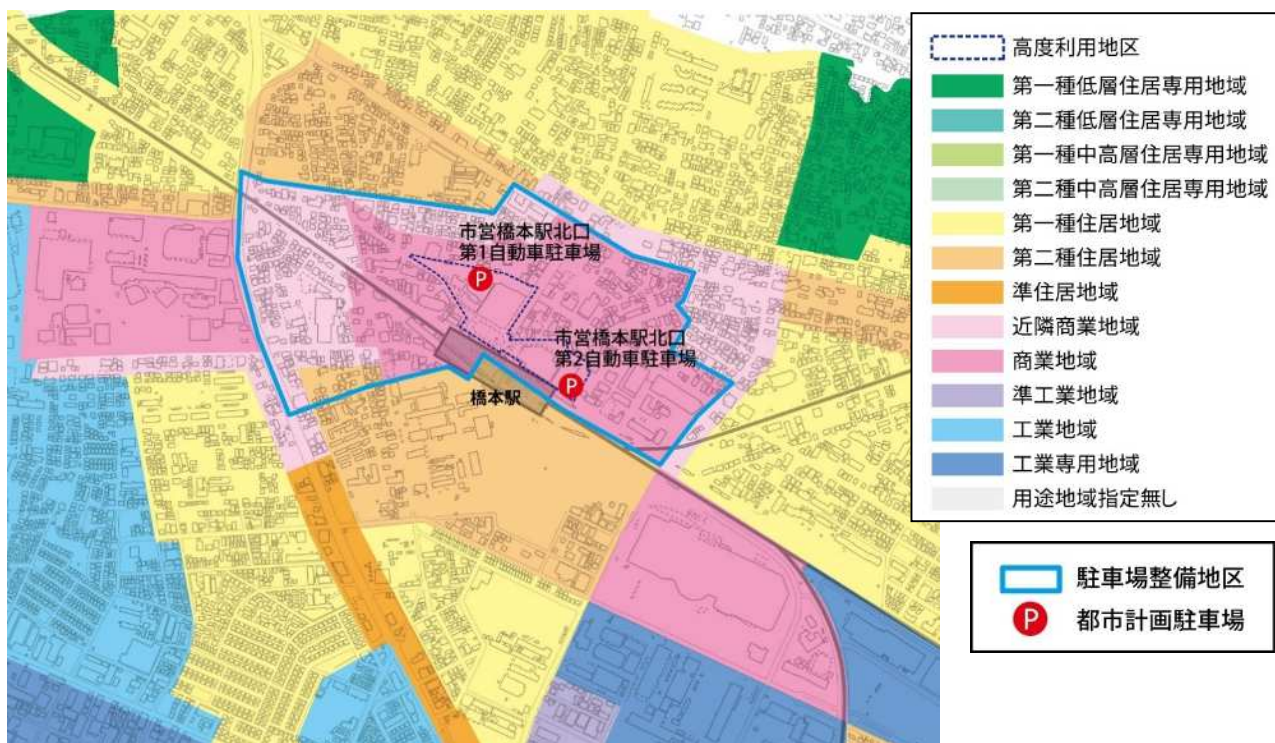


<相模大野地区のまちづくりに関する特記事項>

- ・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

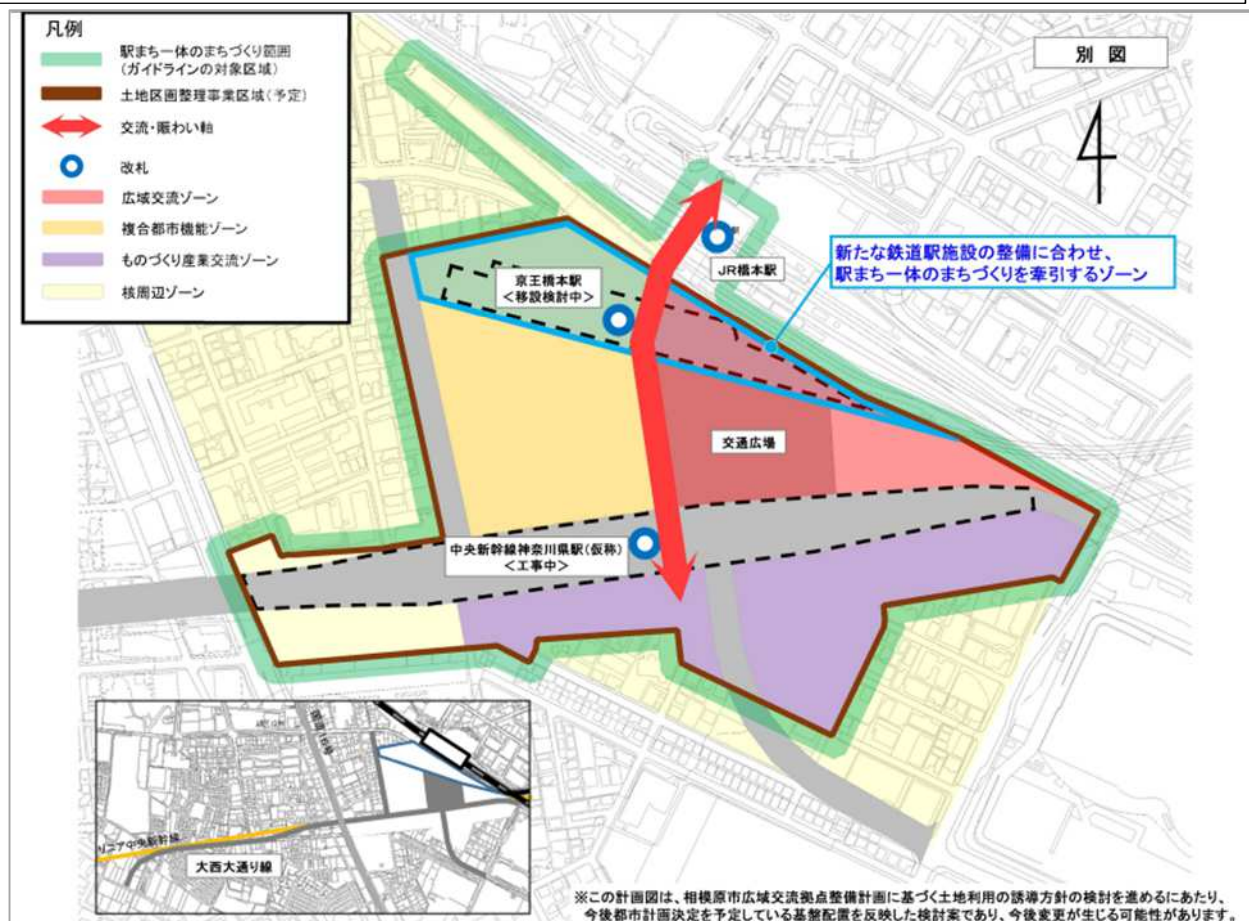
<橋本駅周辺駐車場整備地区内の将来需給バランス>



<橋本地区のまちづくりに関する特記事項>

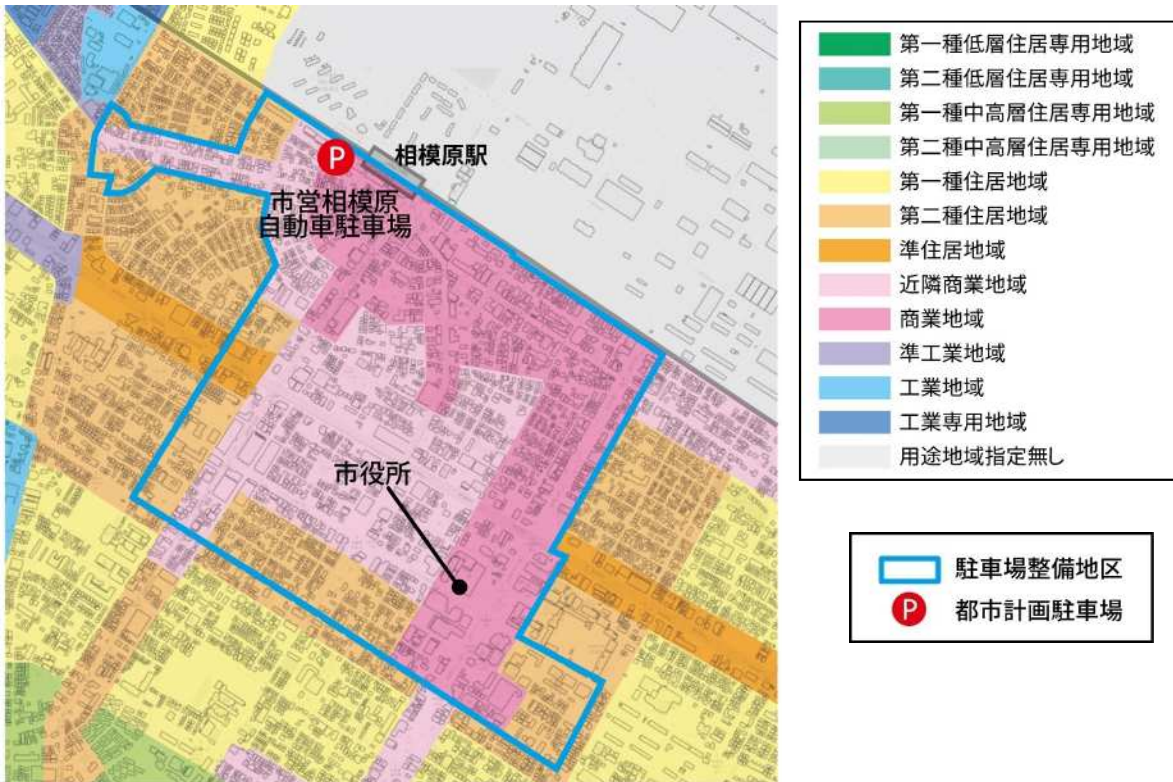
- 橋本駅南口では、リニア中央新幹線の開業を見据えたまちづくりが進められています。駅周辺のまちづくりに当たっては、交通の要衝としての利便性を生かし、人・もの・情報が行き交う広域的な交流によるにぎわいのある都市づくりを進めるとしています。

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27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＞

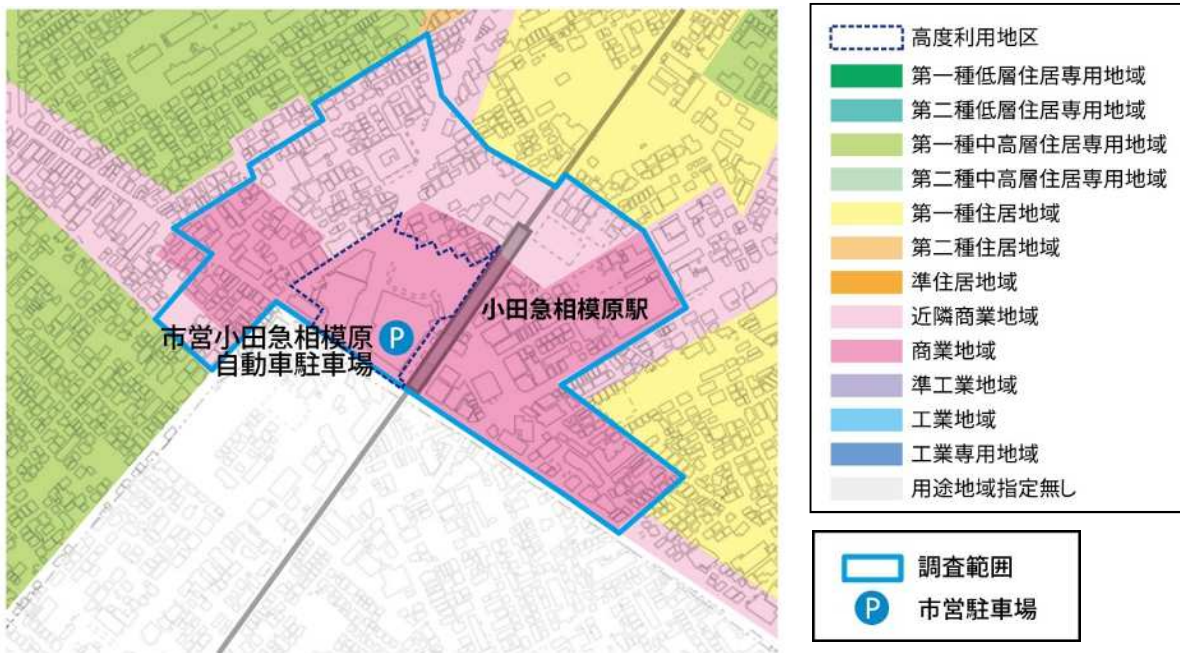
- 相模総合補給廠一部返還地において、まちづくりの取組が進められています。  
令和4年5月に策定した相模原駅北口地区土地利用方針では、導入機能として、居住生活機能、商業機能、業務開発共創機能、交流にぎわい機能、交流ハブ機能が位置付けられています。

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>



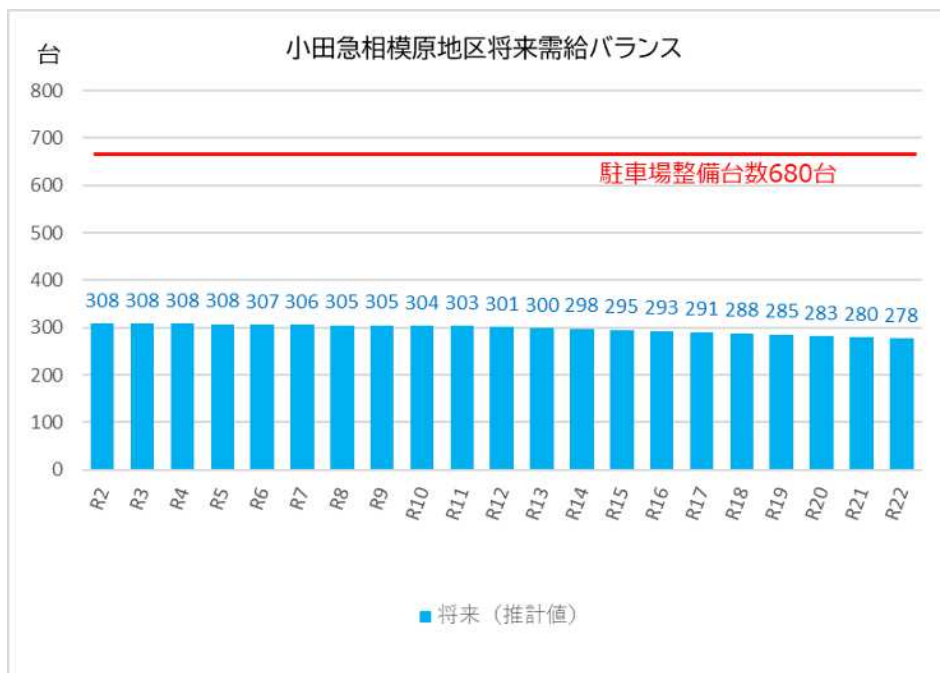
調査日：令和2年11月13日（金）、11月15日（日）

※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】

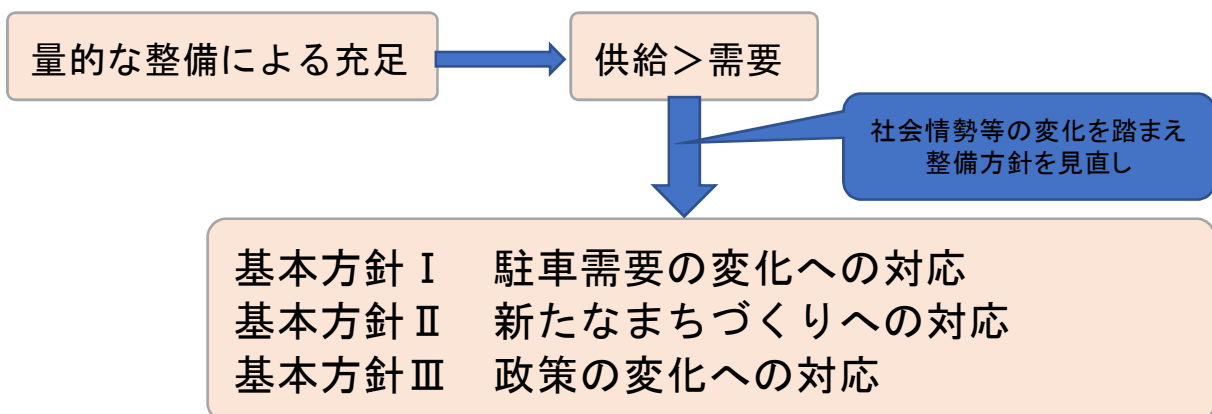
- ・ 駐車場需要の変化からの見直し：自動車を使う目的や利用時間、自動車の変化等に対応
- ・ 新たなまちづくりからの見直し：まちの機能や目指す姿等に対応
- ・ 政策の変化からの見直し：公共交通の活用やバリアフリー施策等に対応

### 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（仮称）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