

「横浜市駐車場条例の改正原案に関する意見募集」の結果について

横浜市では、「横浜市駐車場条例の改正原案」について、平成 27 年 9 月 10 日（木）から平成 27 年 10 月 9 日（金）まで意見募集を行いました。

その結果、13 名の方から 22 件のご意見をいただきましたので、いただいたご意見とそれらに対する本市の考え方を公表します。ご意見の公表にあたっては適宜要約しましたので、ご了承ください。

皆様のご協力に感謝申し上げますとともに、今後とも横浜市政にご協力くださいますようお願い申し上げます。

1 意見の分類

13 名の方から合計「22 件」のご意見をいただきました。意見項目は以下のとおり

意見の分類	件数
改正内容の全般についてのご意見	6 件
事務所に関する原単位を緩和する改正についてのご意見	4 件
地区の駐車需要を踏まえた原単位の緩和を可能とする改正についてのご意見	7 件
その他、所要の改正についてのご意見	2 件
改正内容以外についてのご意見	3 件
合計	22 件

2 ご意見の概要とそれに対する本市の考え方

《表 1》のとおり

《表1》 いただいたご意見の概要とそれに対する本市の考え方

改正項目	いただいたご意見の概要	本市の考え方
改正内容の全般について (6件)	<p>原単位の緩和や地区内の駐車場需要の実情に応じた附置義務台数の軽減がなされることは、新規開発時の駐車場計画に係る事業者負担の柔軟性が増すため、条例改正についてはぜひ推進をしていただきたい。</p>	<p>・賛同のご意見をいただきありがとうございます。引き続き駐車場対策行政の推進に努めていきます。</p>
	<p>都市に歩行者・公共交通中心のネットワークが要請される中で、駐車場の需要は徐々に減少していくと思われる。附置義務駐車場は今後遊休化する可能性もあり、事業者にとっては大きな負担となると考える。</p>	
	<p>原単位が緩和される方向について賛成。しかしながら、緩和の規模が小さく感じる。車の利用予定は自ずとビル所有者が必要な駐車場設備（台数や規模）を考えるとと思う。条例の規定は、最低限度でいいと考える。</p>	
	<p>余剰の駐車施設を一般貸するとしても、不要な駐車場は、過大投資を招くだけでなく、低炭素化社会に逆行する。今の時代の社会情勢やその地区の実情、そして施設の利用実態、そのバランスを考えて他の行政区の見本となるような新たな条例を作っていただきたい。</p>	
	<p>条例改正によって生じる、既存ビルの実質的な余剰駐車区画について、新規開発ビルの隔地駐車場に利用できる等、既存ビルもメリットを享受できる運用の検討をお願いしたい。</p> <p>施設の利用計画や利用実態に合わせた緩和措置を切望する。 (例：当該施設の駐車場利用計画をビル所有者および使用者に提出させ、緩和措置を定め、利用実態報告を義務付ける等)</p>	
事務所に関する原単位を緩和する改正について (4件)		<p>事務所新築工事においては、事業主からの駐車場台数要求は、常に現行附置義務台数を下回る。実態と大きくかい離していると感じている。</p>
	<p>事務所の床面積によって、全ての企業・ビルに附置義務台数が統一に決められているが、ビルや企業の業務内容によって附置義務台数を分けるべき。(業務内容により必要台数が異なると考える。)</p>	
	<p>商業施設はまだしも、オフィスの面積に応じて付与される現在の附置義務台数はあまりにも多いと感じる。電車交通の発達した横浜市内で、主な通勤手段に車を想定するのは妥当とはいえない。台数を稼ぐためだけの機械式駐車場等の設置は景観保護の観点からも望ましくない。</p>	
	<p>事務所の床面積 10,000 m²につき 50 台というのは、たったの 50 台、50 人分しか止められない事になる。店舗であれば、より多くの人が入りがなければいけない事を考えれば、自動車・自動二輪が止められる台数は相当制限されます。これにより、特に、高層ビルが多い地区は、路上駐車を誘発します。</p>	<p>・「店舗」については、駐車場条例の他に「大規模小売店舗立地法に基づく指導基準」により、実態に合わせた駐車場の確保を求めています。</p>

地区の駐車需要を踏まえた原単位の緩和を可能とする改正について (7件)	みなとみらい線新高島駅に隣接しており、鉄道によるアクセスが非常に良好であるため、従業員には電車・バス等の公共交通機関での通勤を義務付ける等、現行の附置義務に基づき設置する駐車場も多くは使用される見込みがない。また、チャイモビやペイバイクなど環境配慮の交通システムの構築もあり、みなとみらいのブランド力の向上のためにも、このような先進的でイノベーティブな取り組みは強化していただきたい。	<ul style="list-style-type: none"> ・賛同のご意見をいただきありがとうございます。引き続き駐車場対策行政の推進に努めていきます。 ・また、地区ごとの原単位等の指定については、今後、「横浜市駐車場条例取扱基準」等により定める予定です。
	みなとみらい地区は交通の便もよく車利用の需要が低いため、地区ごとに駐車需要を踏まえた原単位の緩和を行うことに賛成します。	
	みなとみらい地区は歩行者空間を基調としたペDESTリアンネットワークや通りに賑わいを創出することを景観形成の主軸としており、自動車でのアクセスに頼らない街区計画が望ましく、使用されない附置義務駐車が発生している。使われない附置義務駐車を地下に設置することも莫大な施工予算等を伴うため、適正な条件の附置義務要件の再検討をお願いしたい。	
	みなとみらい地区などで街づくり方針に沿った計画をする場合、現行の附置義務では多くを地下に確保する必要性が発生する。昨今、各地にて緩和する動きがある点からも緩和する動きがある点からも緩和を願う。	
	賛成です。実際に使われない駐車スペースを保持している事業者も多いかと思えます。駐車需要にあった附置義務台数の設定ができる今回の改正案実施を希望する。	
	事務所に限らず、市街地建築物が発生させる駐車需要は全体的に減少傾向にあることを感じる。公共交通機関の利用促進の観点からも駐車場の供給を意図的に抑制することがあるべき方向性だと考える。	
	地区ごとの実情に応じた適正な基準判定による適度な駐車場確保のために、本条例の柔軟な運用方法について、より検討を深めていただきたい。	
その他、所要の改正について (2件)	他条例等の整合を図り規定を改正することに賛成します。	<ul style="list-style-type: none"> ・賛同のご意見をいただきありがとうございます。引き続き駐車場対策行政の推進に努めていきます。
	現行の福祉車両は、側面ドアの開きが少なくても円滑に乗降できるもの、車両後部から円滑な乗降ができるものが増加しているから賛成する。後部乗降は通過車両への十分な注意をすれば通常の駐車施設車路幅員で行える。	
改正内容以外について (3件)	近年建築基準法の改正事項が多くありますが、ELVの昇降路の面積や老人ホームの地下室等の建築基準法で容積対象とならない部分については、附置義務駐車場の算定面積の対象外とする改正をお願いしたい。	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の駐車場対策行政の参考とさせていただきます。 ・本件の内容に直接関係する御意見ではありませんが、関係部署と共有します。
	住宅専用地域における駐車場台数の確保のしにくさ（48条許可での駐車場面積の緩和の通りにくさ）が気になる。車が必要な郊外の住宅地において住戸に対して適切な台数の駐車場をつくらせないことは単に景観を壊す機械式駐車場等を増やすだけ。	
	その他、具体的な施設に関する「駐車場管理」及び「駐車場料金」に関するご意見について	

以上