

第1回 横浜市駐車場政策検討懇談会 議事要旨

1 日時

令和6年10月28日（月）10:00～11:30

2 場所

横浜市庁舎会議室 18階 なみき2～5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（代理）、永井委員、渡邊委員、松井委員

4 議事事項

＜現状の駐車場政策について＞

- 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

5 委員意見（質疑を除く。）

■現行の駐車場政策の概要について

○スライド番号10～11で説明のあった自動二輪駐車場と観光バス専用駐車場とについて、どの程度利用が図られているのか確認し、共有されたい。

■駐車場政策を取り巻く現状について

○移動実態の状況（スライド番号19）において、パーソントリップ調査に基づく人の移動実態に関するデータを提示しているが、物資流動調査から物流の特徴のようなデータは取れると思われるので、把握されたい。

○駐車違反の取締りの状況（スライド番号20）について、平成18年以降、車の所有者が取締りの対象になったことにより、一度所有者が取締りを受けてしまうと以降は特定されるということで、（路上駐車の）数が減ってきている。ただし、なくなったわけではなく場所によっては増えているところもある。

○路上駐車の状況について、令和5年度の調査以外にも過年度で調査していたのであれば、経年変化を調査し、取締り状況の経年変化と比較して報告していただきたい。

- スライド番号 21 で宅配便取扱個数が増えているとの説明があったが、一人当たりの注文数が増えているのであれば、個数に比例してトラックの移動距離等が増えているとは言えなくなるため、個数の増加に対する比例算で評価するのは危険であると考えます。そのため、荷さばき対策について検討する上でも、やはり荷さばき車の動きなどのデータ把握が必要である。
- 小規模なコイン式駐車場を把握するシステムがないこと（スライド番号 26）について、道路交通政策全体のことを考えると、駐車場台数や利用率といった情報の全体像の把握は必要なため、現状で把握できていることと工夫次第で今後把握できそうなことを見極め、予算上などの課題を踏まえて把握方策を検討していく必要がある。把握方策の検討にあたっては、同様に駐車場問題が深刻な他の自治体の取組を調べることも大事である。

■ 駐車場政策の課題と対応の方向性について

- 需給バランスの適正化（スライド番号 29～34）を考えるにあたって、まず現状の駐車場の実数をしっかりと把握したうえで議論をすることが重要である。
- スライド番号 34 のように駐車場の入庫待ちが発生している現状を考慮すると、料金設定についても整合のとれた体系を地区毎で設けるべきでないか。基本的には路上駐車場は路外駐車場よりも高くあるべきである。
- 附置義務駐車場について、現状は附置すべき台数が下限値で設定されているが、供給過多になってきている状況を踏まえると、地区毎に、実情に応じて適正な範囲を考慮し、上限値を設けることも考えるべきでないか。
- 脱炭素を目指すには、そもそも自動車の移動を減らすことが重要になると思う。公共交通機関が充実している地域については、駐車場の供給量を調整し、公共交通機関への誘導を促すことができる。
- パーキング・パーミット制度や荷さばき駐車場といった目的・車種別の差別化を図った駐車場の供給や料金体系が今後必要になってくると思う。
- まちづくりの上で、空いたスペースをどのように有効活用するべきかは非常に重要である。駐車場は都市の中で貴重なスペースのため、駐車場政策だけではなく都市全体の政策の視点で取り組んでもらいたい。
- 関内地区には多数のパーキングメーター・パーキングチケットが立地している。現状に合わせ必要な場所の取捨選択を行ったうえで、空いたスペースは歩道の拡幅等の用途として有効活用していけるとよいのではないか。ただし、一度廃止したものを再度利用可能にするのは困難なため、取捨選択は慎重に検討したい。

- 需給バランスの適正化は非常に大事だと思うが、実際の駐車場利用実態と合わせるのは難しいと考える。
- 集合住宅における荷さばき対策の必要性が全国的に高まっており、集配・宅配の重要性も増しているため、集合住宅において、空いた駐車区画が荷さばき用に転用されるよう、ぜひ検討していただきたい。
- 実際に駐車場の利用実績は減少傾向にあると感じている。
- 法令等で求められる駐車台数を確保するために機械式駐車場で対応してきたが、乗用車の大型化・重量化により支障が出ている。また、機械式駐車場は誘導員が必要となり、高齢化による運転技術の低下で駐車場内の事故が多発するなど、駐車場経営に困難になってきている。そのため、バリアフリー施策や駐車区画の拡大やパーキング・パーミット制度の推進への対応が求められる中、法令改正によって、機械式駐車場の平面化といった利用しやすい駐車場への改修のきっかけとなることを期待している。
- スライド番号 44 の「期待される効果」にある「共同化」が進めば、事業性が高まるとともに、まちづくりにも貢献できると考える。
- 駐車場政策はまちづくりに大きく影響してくるので、ぜひ利用実態調査をしっかりとやっていただいて、規制緩和に向けた前向きな検討をお願いしたい。
- 比較的中小規模な建築物において附置義務が課されると機械式駐車場にする必要があるが、入出庫に時間がかかるため利用者の減少に繋がっている。さらに、機械式駐車場の場合、人員配置を要するため、テナント向け（専用）と比較して一般向けは利用者減少の影響を受けて収支上合理性が薄くなっている。そのため、（比較的利用率の高い）テナント向けと一般向けを別にして（一般向けをターゲットにして）需給バランスを検討する必要があるのではないかと考える。
- 当協会の所有するビルは都心部に大小様々あるが、できたばかりで相当余ってしまっているとの話を聞いている。
- 地区単位で、街方の声を聴きながら柔軟な対応・弾力的な運用が図られる制度にしていただきたい。
- 数年後には状況が大きく変わっていると思う。数年後には自動運転が主流になるかもしれない。そういった変化を捉えていていただきたい。
- 市内の道路附属駐車場もスライド番号 29 で提示の利用実態と同様の利用実態である。機械式の駐車場は入出庫に時間がかかりやすく、空きがあっても利用されず周辺での路上駐車がみられる。
- 自転車通行空間の上に荷さばきによるものと思われる路上駐車があり、自

転車で安心して走行できないという意見を多くもらっている。荷さばき駐車需要が高まる社会情勢の中で、駐車場施策の検討において大事になってくると思うので、積極的なご検討をお願いしたい。

- 駐車場の確保は主に民間事業者の資金を投入して整備していただいているため、真に必要な量・内容に限定していく必要があると考えている。
- まちづくりの一環として駐車場を整備する必要があるため、交通政策全般やまちづくりと整合した駐車場施策を進めていきたいと考えている。
- 昨今の社会情勢として、時系列ごとで継続的にデータがとれていることは当然であるといった流れとなっているが、日本の駐車場のデータはまだ不十分である。そのうえでコロナの影響によって人々の生活は多様化しており、きめ細やかな対応が必要であることから、データが必要となってくる。
- 荷さばきについての議題が本懇談会の中でも多数挙がったが、24 時間いつでも荷さばきスペースが必要かと問われるとそうではなく、歩行者空間実現の必要性が高い地域に関しては、時間帯によって柔軟な対応をとることも実験を重ねていくに連れて難しい話ではなくなってくる。時間帯別のルールを設定するためにもやはりデータは必要になってくる。
- 変化する社会情勢の中で、硬直化しないように、定期的に制度を見直す仕掛けが絶対的に必要になり、その仕組みや体制づくりも必要である。
- 自動車と徒歩の利用における距離と所要時間のバランスの感覚を大切にすると、いい街づくりができるだろう。

以上