

第1回区庁舎駐車場等あり方懇談会会議録	
日 時	平成19年12月21日（金）17時00分～19時00分
開催場所	ヨコハマジャスト1号館 8階 3号室
出席者	<p>（委員） 中村委員（座長）、荒井委員、小池委員、重田委員、田中委員、西ヶ谷委員 （事務局）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民活力推進局 成田局長（挨拶後退席） 区政支援部 小泉部長、地域施設課 寺岡課長、杉田係長、白鳥職員、大濱職員 ・行政運営調整局総務課 小松担当課長、松本係長 ・18区代表 保土ヶ谷区総務課 川俣課長、青葉区総務課 宮口課長 泉区地域振興課 伏見課長
欠席者	なし
開催形態	公開（傍聴者0人）
議 題	<ol style="list-style-type: none"> 1 座長の選任 2 区庁舎駐車場等の現状について 3 これまでの取組みについて 4 区庁舎駐車場等のあり方について
決定事項	<ol style="list-style-type: none"> 1 座長に中村委員を選任 2 次の検討事項を整理し、第2回懇談会で提示 <ol style="list-style-type: none"> (1) 調査データの整備（「有料化容認」の背景分析、「区ごとの特性」を示す指標の整備等） (2) 区庁舎駐車場等のあり方に関する具体的方針の整理、検討（有料化の目的の再整理、収入の還元方策、減免の考え方、18区の特性を踏まえた制度設計等） (3) パブコメ原案の作成、提示
議 事	<ol style="list-style-type: none"> 1 座長の選任について 委員の互選により、中村委員を座長に選任。 2 区庁舎駐車場等の現状について （事務局）「資料3 区庁舎駐車場等の現状について」に基づき説明。 （委員）市役所は区役所と比べて業者の車利用が多いとの説明があったが、そもそも市民はどのような用事で市役所に来るのか。 （事務局）市役所は区役所と比べると住民票や戸籍といった市民の窓口がほとんどない。例えば、福祉関係で区役所で受け付けたがもう少し詳しく聞きたいという方が健康福祉局に問い合わせるといった利用は考えられるが、区役所と比べると市民の方が直接来る機会はほとんどないのではないか。 （委員）そもそも来庁される方で市民がこのくらい、業者がこのくらいというイメージの中で車利用が多いだろう。車を使わない業者

の人も多いと思うので、業者だけで駐車場を占拠してしまい、市民が締め出されているということではないだろう。

(委員) 泉区の駐車場の入口もカードを取るものはあるのか。

(事務局) 入口でカードを取り、行った先の課でパンチをしてもらう方法である。

(委員) 泉区の駐車場の入口に満車・空車の表示はあるか。

(事務局) 入口に満車か空車かの表示が出る。

(委員) 実際に、駐車場になかなか入れないといった苦情が、市民の方から区役所なり市役所に寄せられたことはあるか。

(事務局) 市役所の場合年中寄せられている。1日平均駐車台数が740台で、おそらく午前11時過ぎから午後3時半頃までがピーク時であるが、これを時間で割ると駐車台数96台を遥かに超える台数となり、常に並んでいる状態である。特に今は工事で台数が減っている所以で相当な苦情が来る。

(委員) 区役所の方はどうか。

(事務局) 青葉区はスポーツセンターと公会堂を合わせた3つの施設が一緒になっているので苦情が特に多く、イベントや乳幼児健診が重なると長時間待たざるを得ない状況となっている。また、どの区も同じだと思うが、乳幼児健診や予防接種の時は非常に台数が多くなり、区役所だけでなく最寄りの警察署にまで苦情が及ぶことがあり、交通整理をやらなければならないような状況が出てきている。

(委員) 例えば保土ヶ谷区では60分までは駐車可能で、それ超えると認印をもらってゲートを開けるということをやっているようだが、他の区ではそのようなことをやっているのか。

(事務局) 青葉区の場合、各課にある機械では3時間まではクリアできるが、それを超えるものは総務課まで来ていただかないと処理できないような仕掛けになっており、一種の抑止効果を狙っている。

(事務局) 都筑区では、近くに量販店があり、買い物かごを下げている人がいるとの指摘もあるため、1時間以内に関係部署へ行って認証を受けるということを厳格にやっている。

3 これまでの取組みについて

(事務局) 「資料4 これまでの取組みについて」に基づき説明。

(委員) アンケート結果を見ると、有料化に関しては割と好意的な部分も多いことがわかる。「行政財産の目的外使用許可」という意味は、行政財産を当初の目的でない目的で使用する、という解釈でよいのか。

(事務局) その通りである。

(委員) 16ページでいうと、例えば大阪市の場合「全駐車台数を目的外使用許可にて料金徴収」ということは、その駐車場の当初の目的とは違う目的で使うという解釈でよいのか。

(事務局) おそらく料金を取るための一種の方策の一つとして考えているのではないか。目的内使用では料金が取れないので、目的外使用許可という形でやっているのだとしか考えられないと思われる。

(事務局) この件について区役所及び関係部署といろいろ議論をしてきたが、「目的外使用許可」は手法としてはグレーであって法令遵守的には厳しく、やはり条例化して合意形成を図っていくべきではないかとの結論になっている。

(委員) アンケートを見ると、「有料化はやむを得ない」と読めるグラフになっているが、市民は地方税等税金を納めていて、区役所に用事があって行くのに、駐車場も区民サービスの一環と考えれば、駐車場の有料化には非常に抵抗がある方も多いのではないか。有料化に対して寛容な方が、車を持っている人なのか持っていない人の意見なのかということとはわからないか。

(事務局) 14ページの3つある調査結果のうち少なくとも一番下の欄は駐車場を利用した人なので数字は、はっきりするが真ん中の欄は車利用者に関わらず入口を出入りした人にアンケート用紙を渡しているので少し違う。

(委員) 資料の14ページを開くと3欄のアンケートがあり、一番下は南、港南、泉区に車で来た人の意見で、35パーセントの人は無料がよいと言っている。これは上の2つのアンケートと比べると確かに少し多い。ところで上の2つのアンケートも交通手段は聞いているのか。車で来ている人と来ていない人とで分けてクロス集計をすれば、今のご質問に対してもう少しくリアな答えができるだろう。

(事務局) 18ページの間7-③に9区の来庁者アンケートのクロス集計結果を載せている。

(委員) 右下のグラフを見ると、「車では来ない」という人で「無料がよい」という人は16パーセントだが、「車でくることが多い」という人は32パーセントとなっている。それでも有料化に関して好意的である。

(事務局) もちろん、一定の条件付きということであって、諸手を挙げてということではないと思う。

(委員) 泉区役所は割と駅の近くにあるので、車を停めて出勤してしまう人もいるのではないか。

(事務局) 駐車場は8時30分にオープンするので、通勤の人が使う機会はあまりないと思われるが、10時頃から勤める方の中には使

う可能性はあると思われる。基本的には無人だが、同じ車が長時間停まっていたら注意をするが、とりたててそのような車が多いという話は聞いたことはない。月1回買物で利用する程度の人はいるかもしれない。

(委員) 本当に区役所に用事があったかどうかを調べるのは難しい。区役所で用事を済ませたあと例えば横浜駅へ買物に行くといった人をどう考えるのか。本来区役所へ来る方のための公共の施設がこうした本来以外の使われ方をしているのであれば、駅前の駐車場がある区もけっこうあるので、何らかの議論はしなければならない。

(事務局) 数字で把握することは難しいが、そのような声は時々ある。

(委員) 駐車場の維持管理費が18区全体で年間1億7千万円で、管理状況をみると整理員の委託やパーキングメーターなどがあるが、内訳としては整理員の人件費がほとんどと考えてよいのか。

(事務局) 立体機械式駐車場については、人件費がかなりを占めている。

(委員) 青葉区の場合、公共交通機関を乗り継ぐと往復700円くらいかかるため、私は車を利用している。公共交通機関を乗り継ぐと片道30分以上かかるが、車だと15分ということもあって、利便性を考えると実際には有料であってもおそらく車で行くだろう。金額の設定にもよると思うが、青葉区の方であれば、お金を有る程度出しても車で行く人が多いのではないかと。有料化をしても駐車場の混雑緩和にはつながらないのではないかと。

(委員) 有料化検討の目的として、不正駐車の防止があるが、自動車ですべて区役所へ来るのを違う交通手段に変えてもらうことが狙いだとしたときに、一定の無料時間等の条件を付ける等有料化のメニューによっては、交通手段の変更は起きず、車の渋滞は変わらず、区役所の収入だけ増えるという政策を我々は議論するのか、ということであろう。効果が出ない有料化は意味がない。その一方で市民の方々がおかしいと思う負担を求めるのは合意が取れにくい。

交通計画という視点では、車の利用を減らすためには、車利用者に対して社会的費用を負担すべきだという経済学的な言い方から始まり、価格を付与することによって、車でないものに変えてもらう動機付けをし、同時にそれによって得られる収入を代替りの乗り物の使いやすさに投資するということである。駐車場を有料にすることで得られる収入を使って、例えば100円バスなりアクセスのいい物や他の駐輪場を用意する。これらをセットでやるのが交通政策の理論上のやり方である。有料化だったやむを得ないと答えた人が、「ある程度の有料化でも車を利用できるからよい」のか「有料化としても代替の交通手段

を確保できるからよい」のか賛成の意味合いは2通りある。このアンケートで「賛成」と回答した中身を分析する必要がある。実際に市民の方々の行動変化を期待でき、結果として10ページに書かれているような狙いが達成できるのか、その一方で「税金でつくった施設で金を取るとは何事か」という意見に対してどういう理屈づけをするのか、そこがこの問題の一番難しいところであろう。次に何か市民に対してアクションを起こすときには、納得して皆さんに行動を変えてもらえるかどうかまで問わなければならない。

(委員) 泉区の場合は台数も多いので有料化は良いのではないかと。公平性の観点から、車を持つ人、持たない人、あるいは利用の頻度、色々な中での公平性があるので、一定の有料化は良い。私達も色々なところで議論をしていて、受益者負担、応分の負担などと言うものではないという人もいますが、税金で行われているからこそ公平性を考える必要もある。大きな流れとして有料化の方向に向かっているのではないかと。

(委員) 金沢区は、区役所が駅からだいぶ離れているので電車でも区役所に行きにくい。今回のこうした制度をつくるに当たっては、18区の横浜市全体としてのバランスの考え方と、逆に18区それぞれで状況が違うので、それをどう考えるかが重要である。アンケートについては基本的には一定の無料時間があればよいという人が圧倒的に多いと思うので、有料化してよいかの観点だけで見てよいかという考えはある。13ページの「有料化のパターン」を見ると、全ての維持管理費を賄った上で5億円の収益を見込めるとあるが、先ほどの1億7千万円の維持管理費を賄った上でこれだけの収益が見込めるということか。

(事務局) その通りである。

(委員) ではどういう意義で有料化するのか、有料化する場合にどこまでお金を取るかという場合、税金で取るか利用者から取るかということを考える場合、維持管理費をかなり上回る黒字が出るということなどをどのように考えるのか今度議論させていただきたい。

(委員) 今の利用者が皆お金を払ったらという前提で収益を計算しているのか。

(事務局) 有料化によって車利用者は約6.7%は減るだろうという大雑把な見込みで計算している。施設の有効利用の側面があり、土日、夜間も全稼働した場合の収益である。

(委員) 施設の有効活用として入ってくる収入と、通常の目的での課金による収入を分けなければならない。

(委員) 車を利用する方から考えると、有料化すれば、区役所近隣の民

間駐車場を見比べた上で利用するかどうかを決めると思う。各区の中で周辺の民間駐車場がどのくらいあるかといったデータはあるのか。

(事務局) 一応調べてはあるので、次回まとめてご提示したい。

(委員) 港南、金沢、緑、戸塚の各区で実施している「借上げ駐車場」は無料で使えるのか。

(事務局) 無料で使える。

(委員) 戸塚区役所の駐車場は使いにくく駐車台数が少ないので、いつも並んでいて待たされる。例えば、黒字が出たら使いやすい駐車場整備のために還元するといった使い道は考えているか。

(事務局) 区役所でやる意味は何なのかを考えると、区民からお金をいただくのだから区民の為に還元できないか、もっと利便性を高められないかという庁内の意見はあるが、用途はまだ決めていない。引き続き庁内でも検討を進めたい。

(委員) 車社会である以上、渋滞に関しては、有料化だけでなく来庁者に対する啓蒙活動の中で車を使わないようなPR活動を行うなどを色々併せてやっていかなければ解決は出来ない。このまま有料化しても、恐らく市民の苦情や要望は将来続くと思うので、その時々状況の応じて改善していくしかない。なるべく使いやすく公平性があり、市民の皆さんにご理解いただけるような方向を考えていくべきである。

(委員) 有料化だけで目標を達成できないという点をどう考えるかという話と、何億円という数字が出てきたときに、それが一人歩きしてしまう可能性があるので慎重にしなければならぬ。

(委員) 泉区役所の収入は泉区民に還元するというのが一番望ましく、理解されやすい。泉区役所の中で上がった収入は区民のために使ってよいとしていくと、もう少し料金が高くてよいと言われるかも知れない。

(事務局) 環境のために使うといった意見もある。

(事務局) 18区役所の意見の中では区に還元すべきという意見が有力である。

(委員) これから先の議論の中では収益をどのような使い道があるのか区民に納得いただける方向を議論をしなければならない。

(事務局) 区によって台数の差がこれだけあると難しい面がある。

(委員) 車を持っている人、持っていない人という分けとともに、18区の間基本ルールは同じにするのは仕方ないとしても、相違点をどのように説明していくかが重要。

	<p>4 区庁舎駐車場等のあり方について</p> <p>(事務局)「資料5 区庁舎駐車場等のあり方について」に基づき説明。</p> <p>(委員) これは次回議論していただく課題で、車の利用可能性からみた公平性、区ごとの違い、収益の使い方、自動車利用を減らすための市民の啓発、どうやって市民に理解してもらうか等いくつか視点があったので、今後はその検討課題を体系的に整理してもらいたい。</p> <p>現在区役所に何台駐車場があるかだけでなく、そもそも区民が何人いるかや、区役所へのアクセスのしやすさも区によって違っているだろう。そのときに安い運賃で行ける人、乗り継がなければならない人が出てくるが、そのようないくつかの判断基準によって有料化の中身や言い方が変わってくるのかも知れない。駐車場の台数にばらつきがあるから区によって違えるなど、区によってなぜ違えるのか、既にある施設や交通利便性などから考えてほしい。</p> <p>(委員) 青葉区ではいくつかある駐車場を用途によって使い分けることを推奨されているのか。</p> <p>(事務局) 庁舎の周りにブロックごとに第1、第2、第3駐車場があり、そのうち区役所に近い駐車場は区役所に来る方が使ってくださいというお願いベースの利用区分を設けている。</p> <p>(委員) 今回は、スポーツセンターなどに来た方と区役所利用者で同じ料金を取るべきか、といった検討することになる。栄区なども含め、駐車場が複数ある区については次回考えてみたい。</p> <p>(委員) 原則論は共通な考え方なのだろうが、区によって駐車場が複数あった場合にどうするかを考えることは大切であり、その時にどう判断していくかを齟齬がないようにしておく必要がある。</p> <p>(委員) ここまでの議論で大事なポイントはひと通り出てきかと思うので、次回は市の方で考え方のたたき台を出していただいて、考え方の議論をさせていただき、3回目はそれを揉んでまとめていきたい。</p>
<p>資料 ・ 特記事項</p>	<p>1 資料</p> <p>(1) 区庁舎駐車場等あり方懇談会設置要綱</p> <p>(2) 区庁舎駐車場等あり方懇談会 委員名簿</p> <p>(3) 区庁舎駐車場等の現状について</p> <p>(4) これまでの取組みについて</p> <p>(5) 区庁舎駐車場等のあり方について</p> <p>2 特記事項</p> <p>第2回は2月1日(金)午後5時から(同一会場)、第3回は2月28日(木)午後5時から(場所未定)にて開催することとなった。</p>