

第2回 区庁舎駐車場等あり方懇談会会議録	
日 時	平成20年2月1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)</p> <p>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</p> <p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民活力推進局 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 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 湊係長(代理) 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3人)
議 題	<ol style="list-style-type: none"> 1 第1回懇談会会議事録について 2 有料化における課題等について 3 「区庁舎駐車場等あり方について」に対するパブリックコメント(素案)について
決定事項	<ol style="list-style-type: none"> 1 会議録了承 2 有料化の目的・課題(市の交通政策的な視点との関係、有料化の対象となる駐車場、減免対象の考え方等)について整理・検討 3 パブリックコメント(素案)は大筋了承、指摘事項を踏まえ必要な部分を修正
議 事	<ol style="list-style-type: none"> 1 第1回懇談会会議事録について 会議録了承 2 有料化における課題等について <p><前回のまとめ、有料化の目的、アンケートの結果精査について></p> <p>(事務局)「資料2 有料化における課題等について 1 前回のまとめ 2 有料化の目的 3 アンケート(来庁者及び駐車場利用者)の結果精査」に基づき説明。</p> <p>(委員) 有料化を図る目的として、資料2の2ページに「公平性・受益者負担」と「適正利用・有効活用の促進」という記述があるが、資料2の7ページの「視点別有料化に対する意向」にある「車利用の抑制(交通、環境問題対策)の視点も、2ページの有料化の目的の記述の中に入れてらどうか。</p> <p>(事務局) 庁内プロジェクトで検討した時もこの視点が入っていたので、必要という議論があれば入れていきたい。パブリックコメント(素案)には入れている。</p> <p>(委員) 車を使わざるを得ない方々の車利用を否定しているわけではないが、車を使わなくても済む場面では車以外を使ってもらい、渋滞緩和や環境の面で少しずつ貢献するという、横浜市としての都市交通の方向に</p>

合致するようなことも記載してはどうか。

(委員) 資料2の9ページにあるように、「有料化したときに車を使わないようにしますか」というアンケート調査では、7割の方が「変わらない」という結果が出ているが、実際に有料化をするに当たっては、やはりそういう目的を掲げて、これから市が市民に向けて色々アピールをすることが重要だと思う。

(委員) 受益者負担や公平性という観点から、有料化を行ってもよいと思う。資料2の2ページのアンケート結果を見ても、市民が有料化に肯定的であることがわかる。

(委員) 区役所によって色々あると思うが、戸塚区の場合、前面道路が狭く、入庫待ちが発生すると、対向交通に支障をきたしている。入庫待ちは、環境面でもあまり好ましくないと思う。

(委員) 環境施策についても、横浜市において重要な課題だと思うがいかがか。

(委員) 「マイカーから公共交通への転換」「環境負荷軽減につながる交通施策の推進」というのは市として掲げていることであり、駐車場のことは交通のことという側面もあるので、こうした流れと合ったものかどうかは少し有料化の目的に入れておきたいと思う。駐車場というものは、レベルは大小あるにせよ交通に対して影響を与えているという認識を持ってもらい、それでも使いたい人は適正な負担をして使えばよい。

<有料化の対象となる駐車場について>

(事務局) 「資料2 有料化における課題等について 4 有料化における課題 (1) 有料化の対象となる駐車場」に基づき説明。

(委員) ここでの議論は、中区の7台を始めとして、非常に小規模なところを対象外とするのか、それとも18区はすべて有料とするのかである。

(委員) 有料化の対象外となる区は、数字で見えていくと中区や西区が挙げられるが、まず、どこまで例外の区を認めるかというのが一つの問題である。また、区の人口に対する駐車場の割合、割り当てられる台数等も考慮する必要がある。

(事務局) 実施にあたっては、区の様々な状況を調査・検討する必要がある。

(委員) 資料2の11ページにある「障害者用・業務用の駐車場を確保する必要があるため」の「業務」とは何を指しているのか。

(事務局) 例えば、業者が区役所へ荷物を届けたりすることである。

(委員) 他の区の駐車場は有料化したときに業務用駐車場はどうなるのか。中区は無料で荷物を届けられるが、その他の区は有料になってしまうということか。

(事務局) 業者の配送等については、区では無料であると考えている。

(委員) 全ての区において、「公用業務に関しては30分無料」というルール

を作るなど、利用目的によって有料、無料を含めて料金を変えるということが担保できるのであれば、少ないから無料にするという論理にはならないと思う。

また、障害のある方の駐車スペースの確保については、駐車場台数が極少かどうかではなく、障害のある方のための車利用の割合をみて区によって1台か2台は確保するということになるだろう。

案2の趣旨としては、駐車台数が多いところでは障害の方
らっしゃっても大抵は何とかなるが、7台しかないところでは何
ならないことが多すぎる、ということだと思う。障害の
動の支援、業務用のための確保というのがどの区でも起きる話だとす
れば、これをどうするかを考えるべきであって、有料化の対象を区に
よって変えるという論理にはならないのではないか。

例えば、障害のある方に関しては事前予約ができるというルールを
作り、スペースを確保するという方法も考えられる。

(事務局) 障害のある方や業務用の駐車場の確保については、今後詳細に検討
していく。

<駐車場の利用料金と料金時間について>

(事務局) 「資料2 有料化における課題等について 4 有料化における課題
(2) 駐車場の利用料金と料金時間」に基づき説明。

(委員) 閉庁時の有料化の判断だが、とても財政がひっ迫していて駐車場で
稼がなければならないという状況ではないと思う。閉庁時の有料化によ
って、「夜は非常に止めやすい駐車場ができた」という話になり、車
利用を促進するようなことになると、マイカー交通の抑制と相反して
しまう。閉庁時の有効活用は良いと思うが、あまり料金を安く便利にす
る必要はないのではないか。逆に、夜間で繁華街等が近くにあって路
上駐車が非常に多いような場所だと、それを吸収する機能は当然あり
得るので、按配が必要である。閉庁時の有効活用ということを過度に
考えすぎるのは少し危険だと思う。

(事務局) ご指摘の点を踏まえ実施にあたっては慎重に検討したい。

(委員) 13ページにあるように、駐車場を「公の施設」として位置付けるこ
とから、開庁時であっても一般利用者が利用料金を払えば駐車できる
ようになるということは、区役所を利用しなくても料金を払えば利用
できるということか。お金さえ払えば車を置いて構わないということ
になって渋滞が出てくることになるので、区役所利用優先というこ
とにしなければならないのではないか。

(事務局) 減免も含めて、区役所本来の利用の人とそうでない人との区別は何
らかの形でしなければならないと思う。

(委員) 基本的には一般利用者が料金を払えば駐車できるという認識は変え
ないということか。

(事務局) 法律論とは別に、公の施設とはいっても街の駐車場ではないという認識を我々は持っている。基本的に区役所の駐車場であるということ強調しなければならないと思う。

(事務局) 区役所優先で基本的には考えているが、一般の方を排除はできない。ただ何時間も停めると高くなるような逡増型の料金設定など、一般の方が駐車しづらくなるような仕組みを考えたいと思う。

(委員) 今も駐車場は「公の施設」と位置付けられているのか。

(事務局) 位置付けられていないが、有料化をすると「公の施設」という扱いになる。

(委員) 庁舎の駐車場というのは、区役所へ来る人のためのものであり、民間の駐車場のような高い料金は非常に設定しづらいと思う。一方で安い料金にすると今までの状況は全然改善されないということもある。

有料化は、公平性の中で負担を求めるという範囲のものであって、料金収入により、市の財政を豊かにするというものではないように思う。

(委員) 料金を高くすると批判があり、安くするとそれはそれで民間駐車場のオーナーから批判が来る。

(委員) 料金はどうしても安めの設定をせざるを得ないと思う。

(委員) 区役所あるいは併設施設の利用者を減免にする前提で、区役所利用以外の人には駐車場をあまり使ってほしくないというメッセージがあるのであれば、区役所利用以外の人料金は理屈上は高くしていいはずである。

民間駐車場との料金のバランスを考慮し同額とするか、民業を圧迫しないという考えであれば、同額以上にしなければならない。一方では、公がつくるものが民間以上の商売をすること許されないならば民間より安くしなければならない。政策上あるべきはどこなのかを整理しなければならないと思う。

(委員) 区役所以外の利用者かどうかは、本人が申告しない限り分からないのか。

(委員) おそらくスタンプを押してもらいなどの認証を行うのだろう。

(委員) 区によっては誰でも押してもらえるので、そこを改善しなければならないと思う。区役所でスタンプをもらって、そのまま買い物に行くことも出来てしまうので難しい。

(委員) 区役所へ来ていろいろな用事が済んでから、その窓口で押してもらいというような仕組みにしなければ意味がない。

(委員) 駐車場を「公の施設」として位置づけざるを得ないということになってくると、目的外の利用者が多く利用するようなことは望ましくないだろうということについては皆さん異論はないと思う。

(委員) 資料2の1ページにもあるように、駐車場が混雑していて利用できない、本来利用したい人が利用できないということが問題とされてい

るので、この部分が解決されなければ、目的外利用者の扱いについては、減免云々以前の話だろう。

(委員) 本当に利用したい人が使えるようにすべきであるというのが基本である。『公の施設』として位置付けざるを得ないから、開庁時であっても一般利用者が料金を払えば駐車できる仕掛けにせざるを得ない」ということになろう。法制上の課題や他の自治体の事例も含め、もう一度整理していただきたい。

(事務局) スタンプ、認証の徹底を含め、区役所利用以外の一般利用者を誘発させないよう検討していきたい。

(委員) 大阪市のように「目的外使用許可」については検討したのか。

(事務局) 閉庁時は実施可能だが、開庁時に駐車場全体について目的外使用許可をすることは、来庁者のためのスペースが存在しないこととなり、「来庁者の利便性の確保」という庁舎駐車場本来用途・目的を阻害することになるので行うことはできない。

(委員) ここに関してはもう1回検討いただき、本来の問題点の解決へ向けて考えているものの、そうせざるを得ないのだったら、そのような記載にしてほしい。

<減免対象の考え方について>

(事務局) 「資料2 有料化における課題等について 4 有料化における課題 (3) 減免対象の考え方」に基づき説明。

(委員) 公平性や受益者負担のことを考えると、環境だけの問題ではないと思うが、減免対象として低公害車をあげているのはなぜか。

(事務局) 本市全体の施策として、受益者負担だけではなく、環境面もアピールするために減免対象に含めた方が望ましいのではないかということである。

(委員) 日本大通りや山下町の駐車場など一般的な駐車場では、低公害車の減免といった発想はあるが、あくまで区役所利用者のための駐車場であるので、今回はうたう必要はないのではないか。

パリの市営駐車場では電気自動車をひたすら安くしている。また、共同で利用する車(カーシェアリング)は安くするなど、いろいろなアイデアが世界中にあるが、今の段階では、そこまで考えなくてもよいのではないか。

(委員) 環境問題のためにこうした視点が大切なのは、よく分かるが、これまで議論してきた公平性等の観点とは別の観点からの話だろう。

(事務局) 次に、区役所利用者の減免時間を1時間とすることについてご意見いただきたい。

(委員) 短時間で手続き等が終わらない人に対する配慮は必要なのではないか。

(委員) 減免の手続きをしっかりと行うためにも、誰でも押せるスタンプはや

めるべきである。

(委員) 減免時間30分というのはなかなか厳しい。曜日あるいは午前・午後でも利用時間は違って来るが、やはりどこかで線を引かなければならないだろう。会議等1時間経っても終わらないものは多くある。ただ、あれもこれも減免するのはいかがなものかと思う。

(委員) 整理しなければならないのは、区役所を使う人は用事の時間を全部無料にするのか、1時間の減免等区役所を使う人でもある程度の負担を考えるのかという点である。用事の部分は全て無料にするのであれば、原則1時間無料とし、それぞれの用務に応じて、1時間を超えた場合はその用務の担当課が責任を持って追加で無料券を出すというように、原則とその応用動作を書けばよいのではないか。

区役所利用者は全て無料でよいのか。

(委員) 元々、車で来ない人達との公平性ということになっている問題なので無料にはできないのではないか。また、会議等の場合には無料券を発行するようなやり方をやらなければならないのではないか。ただ、基本的な減免時間は30分にするか1時間にするかのどちらかだと思う。

(委員) アンケート結果を見ても、減免前提で有料化に納得している背景があるので、減免ということになると思うが、本当に無料対象者というのを設定すべきかどうか確認をしたい。区役所を利用する人は安くするが無料ではないという政策判断はあり得る。ただ、今回の資料は、区役所利用者は原則無料にする、そのときの時間制限をどう決めようかという議論である。

個人的には、無料というのは絶対あり得なくて、用事のある人となし人との価格差をつけるという整理だと思っていた。今日の事務局の資料で、皆さんも異論がないのは、区役所利用の方に対しては無料時間を設定する、その時間の長さは、提案によると原則1時間で後は適宜対応というストーリーである。

(委員) 戸塚区のように交通渋滞が起きているとか、利用者にとって不便であるし、近隣住民にとっても迷惑であるといった問題を考えていくと、例えば長時間かかる乳幼児健診や会議で来る人達を無料にしてしまうとかえって独占されてしまう時間が増えて、他の利用者にとっては迷惑になるのではないか。

(事務局) 区主催の会合は、どちらかというに来ていただいているという意味合いが強く、乳幼児健診はどうしても時間がかかるものであり、義務化されているので、減免はやはり必要だと思う。

(委員) むしろそのようにすると、結局みんな車で来てしまっって渋滞は減らないのではないか。個人的には乳幼児健診でも無料はあり得ないと思う。乳幼児健診に来る方にも個人差があり、本当に小さな子を抱えて来なければならないくて、車で来ざるを得ない方もいれば、自転車で来

られる方等色々な方がいて、車を使う必要のない方々もいると思う。会議等に関しても車を使わなくても来れる方もいるので、区に関わる人は全て必要な時間全部無料というのは少し疑問である。適正利用の促進等の観点からも、区役所を利用する方にも少しずつ我慢してもらってもよいのではないか。それでも車を使いたい人はお金を払ってでも車で来るだろう。

また、区役所利用者等を全て減免するという事は、この人たちは受益者負担をしないということになり、受益者負担の原則からずれてしまうのではないか。受益者の負担が目的外利用者だけだとすると、その整理をどうするのか。

(事務局) 区役所の中にも各種証明書の交付など義務的なところと、公会堂、図書館、スポーツセンターなどのような趣味的な併設施設があるので、区役所利用者と、公会堂など趣味的なところへ来られる方とは明確に分けたい。

(委員) 各種証明書の交付と乳幼児健診等は義務的要素があり、公会堂と図書館は趣味的要素があるということで、受益者とは趣味的要素のある人だということか。例えば、都筑区や青葉区などのような両方の方々が利用する区役所では、駐車需要はそれぞれのくらいなのか。

(事務局) アンケート結果によると、車を利用する来庁者のうち約2割が公会堂、図書館、スポーツセンター利用者であり、長時間施設を利用する傾向が見られる。

(委員) つまり公会堂や図書館などを趣味的に利用する人がお金を払うなり自粛するなり、ということが仮に起きると、渋滞が少し減るかも知れないということか。

(委員) 例えば金沢区など図書館が独立しているところはどのような扱いになるのか。

(委員) 18区の中には公会堂が併設されていないところもある。

(事務局) 単独公会堂や図書館の扱いについては、今後の課題として認識している。

(委員) 例えば、障害者手帳を所持し減免対象になっている人が、公会堂を利用するということが必ず出てくるだろう。障害者の方や要介護認定を受けている方等、減免の範囲がかなり広いと思う。したがって、その利用目的によって、趣味的な要素で利用する方々の減免をどうするかということを決済できるような方法を取らないと、弾力的に利用されてしまうことはあり得るだろう。

(委員) 先ほど障害者用と業務用という話があったが、障害者に対するバリアフリーなどを考えるときは対策を考えるが、駐車のことを考えるときは健常者と同じだと思う。車を停めるスペースを確保することなので、あまり減免のことを考える必要はないと思う。

(事務局) 障害者の範囲は確かに広いので、一定の基準を設けて配慮する必要

であると思う。

(委員) 健全者は車で来なくても交通機関を利用したり歩いたりして行けるわけだが、障害者の方は車でなければ行けないので、車を使う人と使わない人との公平性というたたき台になったときに、障害者の方は不利だと思う。どうしても車を必要とする方だと思うので、減免してもよいのではないか。

(委員) 交通の側の一般的な考え方としては、障害の方々の移動のに関しては少し下げて、その分外出を促進するというのが一般的である。多少幅はあるが、一般的には駐車料金に関して障害の方々に何らかの減免をするというのは、日本だけでなく世界われている。

障害のある方は区役所を使わなくても無料になるのか。

(事務局) 区役所利用者の減免を想定している。

(委員) 原則は、施設利用者がこの駐車場利用者であって、施設利用者の障害者は減免するというので、障害者であればここに車を停めて買い物に行ってもよいということではないだろう。

(委員) 障害者に認定されていなくても高齢の方はいる。

(委員) 一般的には、車を利用せざるを得ない障害のある方々は減免するルールづくりができればよいと思う。

資料2の20ページにあるように本市事業の協力者というのは色々な方がいるが、この方々を全部無料にしてしまうと大変だろう。個人的には、駐車場は有料にする代わり交通費は支給するのが正しいと思う。そうしなければ電車やバスで来る人が不公平である。

<収入の還元方法、その他の課題について>

(事務局) 「資料2 有料化における課題等について 4 有料化における課題 (4) 収入の還元方法 (5) その他の課題」に基づき説明。

(委員) 収入還元方法に関しては、第1回懇談会で収益は区民へ還元するのが一番理解されやすいとの意見があって、特に異論がなかったかと思う。

資料2の25ページの「その他の課題」にある、車を利用しないようにするPR活動等の実施は、横浜市都市交通計画案の「節度あるマイカー利用や公共交通の利用促進の啓発など」に連携するものである。

市民・区民がより使いやすいような改善努力とは何か。

(事務局) 区役所に用もない人が、必要以上に駐車することをやめてもらい、本来使うべき人たちが使えるようにすることである。

(委員) まず車を使わずに済む人たちはなるべく使わないようにすること、本来使ってもらいたい人が使ってもらえるようにすること、本来使ってほしくない人は使ってほしくないということ、駐車場に限られた空間なので短時間で使ってもらうことを市民に対してPRするなど、具

	<p>体的にしたほうがよい。</p> <p>ここでの議論の整理としては、路上駐車の問題、民間駐車場事業者への影響、そもそもどこまでやれば現状の駐車場の問題が解決できるか、市の他の政策との連携、この4つだろう。これらに対して、警察等他の主体や市民の協力も得る必要がある、ということであろう。</p> <p>(事務局) ご指摘を踏まえ項目ごとに整理したいと思う。</p> <p>(委員) 特に市民の方々にどんなアピールをしていくのかは是非考えて欲しい。過激にアピールしすぎると良くないが、その際には、環境創造局や都市経営局など色々な部局と連携したうえで何が良いのか、市として考えてほしい。</p> <p>3 「区庁舎駐車場等あり方について」に対するパブリックコメント(素案)について</p> <p>(事務局) 「資料3 区庁舎駐車場等のあり方についてに対するパブリックコメント(素案)」に基づき説明。</p> <p>(委員) 今まで議論してきたように、有料化の目的として交通・環境問題対策の視点は入れるのか。</p> <p>(委員) 資料3の3ページの「なぜ有料化をするの?」という整理のところに入れたらどうか。</p> <p>(委員) 資料3の2ページ下「駐車場有料化を望む声もあります」という表現をもっと明確にしたほうがよい。</p> <p>(委員) このパブリックコメントは、市民の意見を聞く一つの手続きとして実施しなければならない。パブリックコメントを行えば、極端な意見も含め様々な意見が出るが、ある程度の良識の範囲内で減免時間や料金を決めることになるだろう。</p> <p>(委員) 委員の皆様の意見を聞くに、原則的には大筋は良いようだが、指摘事項を踏まえ必要部分は修正していただきたい。</p>
<p>資料 ・ 特記事項</p>	<p>1 資料</p> <p>資料1 第1回区庁舎駐車場等あり方懇談会会議録</p> <p>資料2 有料化における課題等について</p> <p>資料3 「区庁舎駐車場等のあり方について」に対するパブリックコメント(素案)</p> <p>2 特記事項</p> <p>第3回(最終回)は2月28日(木)午後5時から同一会場にて開催。</p>