

横浜市道路附属物自動車駐車場の 運営形態の見直しについて

【目 次】

- 1 報告の趣旨
- 2 横浜市道路附属物自動車駐車場の概要
- 3 「運営形態の見直し」の背景
- 4 「運営形態の見直し」の検討状況
- 5 「運営形態の見直し」の方向性
- 6 今後のスケジュール

1 報告の趣旨

- ・横浜市道路附属物自動車駐車場は、無秩序な路上駐車による交通渋滞や交通事故の防止を目的とし、都心部の6か所に道路、公園の地下空間を活用した機械式の地下駐車場として開業しました。
- ・開業から30年近く経過した地下駐車場もあり、施設の老朽化が進み、修繕費が増加した結果、令和2年度から6年度にかけて一般会計からの繰入れが発生している状況です。
- ・今後想定される施設修繕や機械駐車設備の大規模改修への対応に向けた、財政上の課題があることから、地下駐車場のあり方について、検討を進めてきました。
- ・検討の結果、地下駐車場の運営形態について見直しの方向性が整理できましたので、報告します。

2 横浜市道路附属物自動車駐車場の概要



名 称	①馬車道	②山下町	③福富町西公園	④ポートサイド	⑤日本大通り	⑥伊勢佐木長者町
開 業	1999年4月	2001年4月	1997年4月	1998年4月	2002年4月	2003年4月
	(平成11年度)	(平成13年度)	(平成9年度)	(平成10年度)	(平成14年度)	(平成15年度)
収容台数 四輪(二輪)	200台(25台)	193台(26台)	184台	200台	200台	200台
建 設 費	72億円	72億円	54億円	69億円	73億円	84億円
公債費償還完了時期	令和9年度末	令和9年度末	令和7年度末	令和9年度末	令和5年度末	令和9年度末
年間利用台数(R7)	77,386台	49,363台	55,158台	61,094台	65,639台	62,700台
駐車形式	自走・機械式	自走・機械式	自走・機械式	機械式	機械式	機械式
	昇降横行式	昇降横行式	昇降横行式	平面往復式	平面往復式	平面往復式



① 馬車道



② 山下町



③ 福富町西公園



④ ポートサイド



⑤ 日本大通り



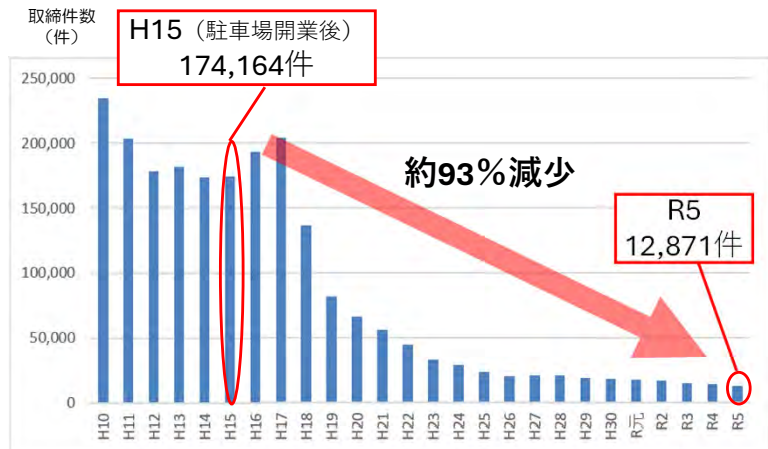
⑥ 伊勢佐木長者町

3 「運営形態の見直し」の背景

(1) 駐停車違反取締件数や交通事故件数・死者数は大幅に減少

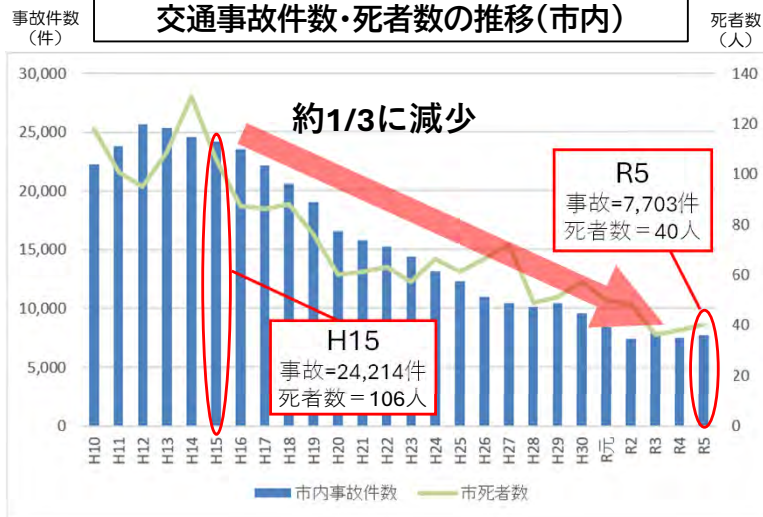
地下駐車場の開業以降、県内の駐停車違反取締件数や市内の交通事故件数・死者数は、大幅に減少しており、「無秩序な路上駐車による交通渋滞や交通事故の防止」という開業当時の公共的な役割は、薄れつつあります。

駐停車違反取締件数の推移(県内)



(出典:県勢要覧(神奈川県))

交通事故件数・死者数の推移(市内)



(出典:横浜市内の交通事故統計(横浜市))

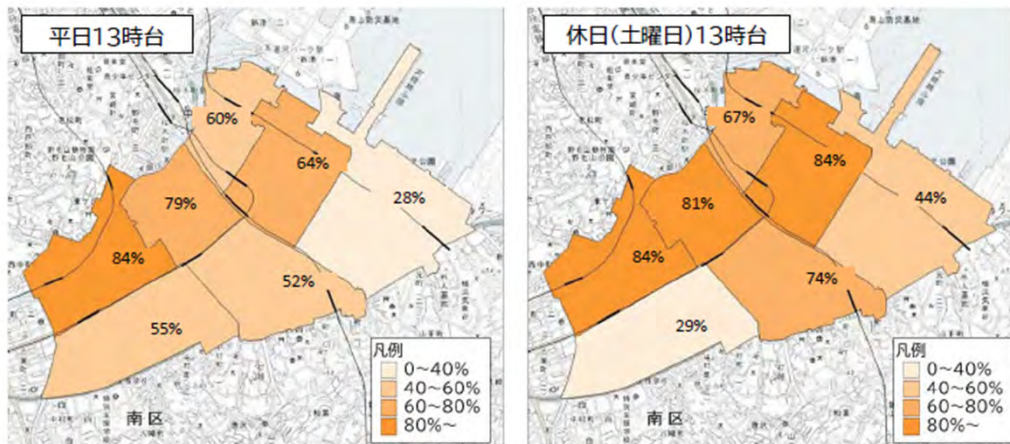
3 「運営形態の見直し」の背景

(2) 駐車場は供給が需要を上回っており、将来の需要増加も見込めない

路外駐車場の整備が進むなど、駐車場を取り巻く環境は開業当初から大きく変化しており、駐車場整備地区を対象に都市整備局が行った調査(R6)では、供給が需要を上回っています。

また、横浜市内の自動車保有台数は減少傾向にあり、将来の需要も大きく増加することはないと考えられます。

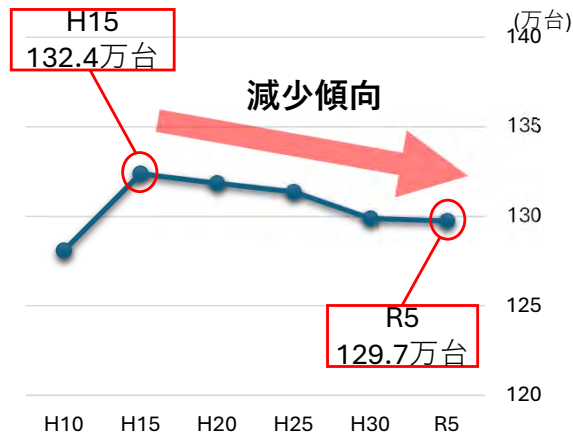
駐車場利用率調査(駐車場整備地区／中央地区)



(駐車場利用率＝需要台数／供給台数)

(出典:横浜市駐車場地区等実態調査による駐車施策の検討業務委託(R6都市整備局))

自動車保有台数の推移(横浜市)



(出典:横浜市統計書(横浜市))

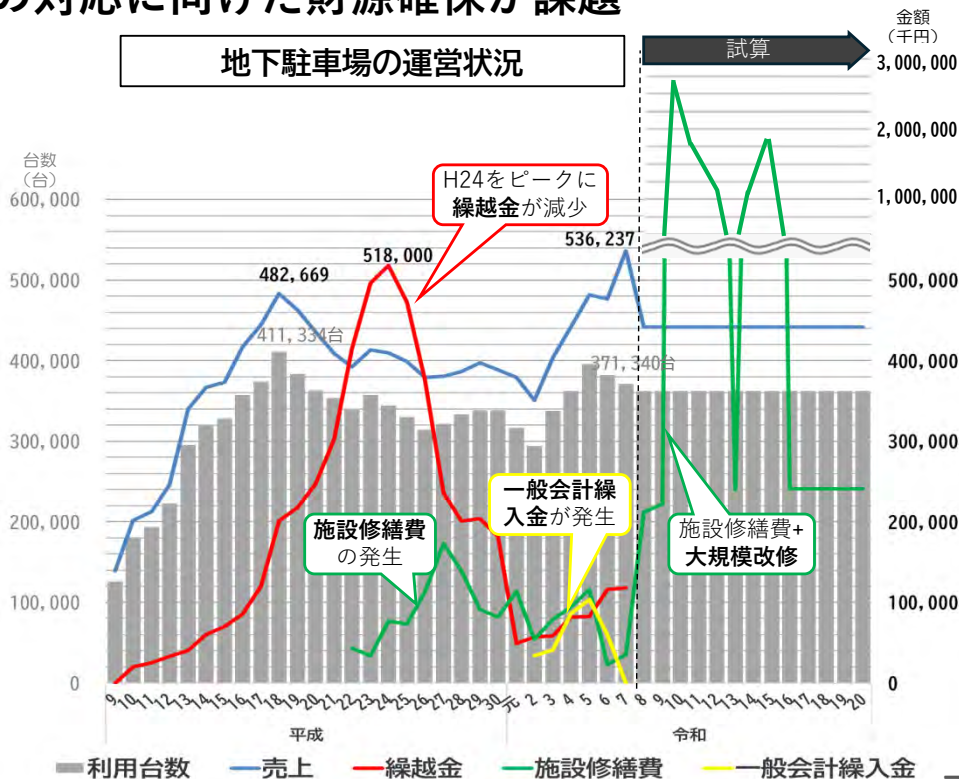
3 「運営形態の見直し」の背景

(3) 機械駐車設備の大規模改修への対応に向けた財源確保が課題

地下駐車場の利用台数が伸び悩む中、老朽化による施設修繕などにより、売上よりも支出が上回る状況が続き、繰越金を取り崩してきました。

その結果、令和2年度から6年度にかけて、一般会計から自動車駐車場事業費会計への繰入れが発生しました。

さらに、今後20年間で想定される施設修繕や機械駐車設備の大規模改修に約122億円かかる見込みであり、財源確保が課題となっています。



4 「運営形態の見直し」の検討状況

検討①＜現状の運営形態の継続の試算＞

現状の運営形態（機械式駐車場）を継続した場合、利用料金などの収入※¹（歳入）から修繕費や人件費などの支出※²（歳出）を差し引くと、20年間で約104億円の赤字の見込みとなりました。

また、黒字化が見込まれる駐車場はないため、運営形態を機械式駐車場から変更する必要があることが分かりました。

※1 収入：利用料金、自動販売機設置手数料など

※2 支出：人件費、光熱水費、施設修繕費、機械駐車設備の大規模改修費、保守管理費など

現状の運営形態を継続した場合の収支試算(R6時点 20年間)

	①馬車道	②山下町	③福富町西公園	④ポートサイド	⑤日本大通り	⑥伊勢佐木長者町	合 計
歳入	16.3億円	19.5億円	8.1億円	12.3億円	16.9億円	12.7億円	85.8億円
歳出	25.9億円	29.4億円	25.5億円	35.5億円	35.5億円	38.0億円	189.9億円
収支	－9.6億円	－9.9億円	－17.4億円	－23.2億円	－18.6億円	－25.3億円	－104.1億円

4 「運営形態の見直し」の検討状況

検討②＜運営形態見直し後の試算＞

機械式駐車場と比較し、維持管理費や人件費などが大幅に削減できる平面式駐車場への見直しを検討したところ、

- ・馬車道、山下町については、収容台数は減少するものの黒字化が可能
- ・福富町西公園については、収容台数が約3分の1まで減少してしまうため黒字化は不可能
- ・ポートサイド、日本大通り、伊勢佐木長者町については、構造上、収容台数が数台しか残らないため駐車場の運営は不可能

ということがわかりました。

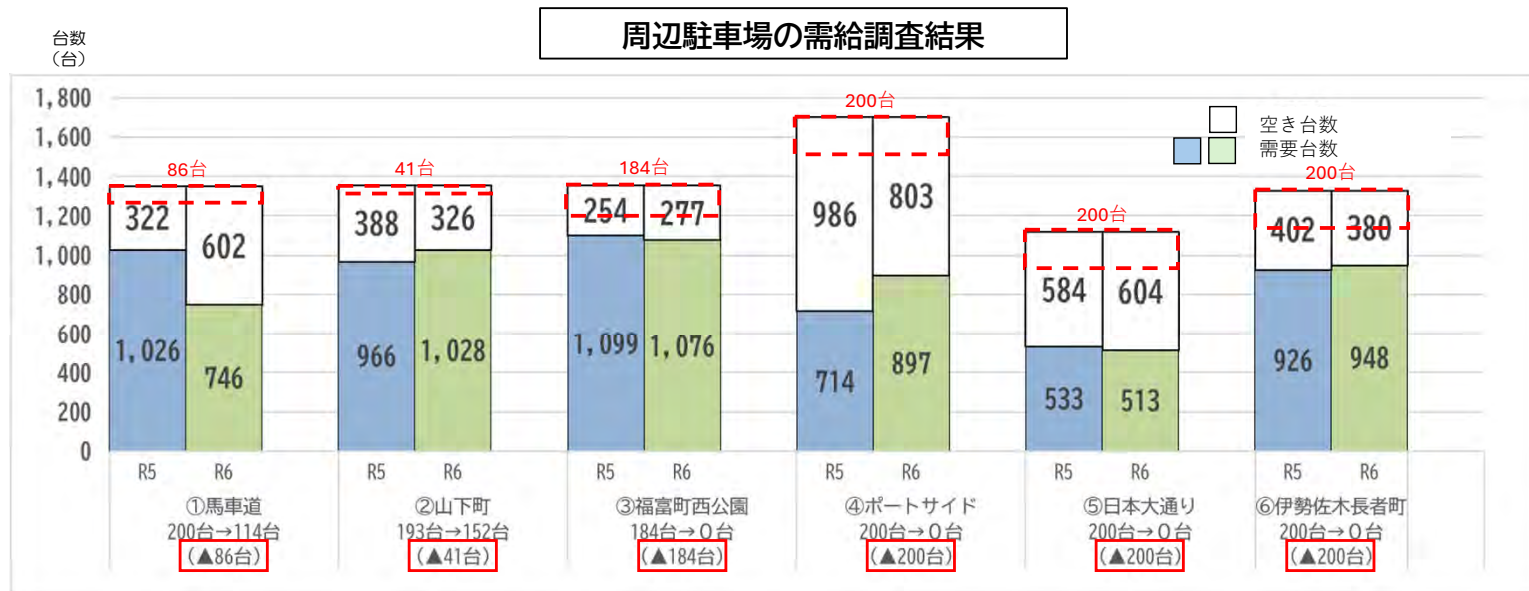
平面式駐車場への見直し収支試算(R6時点 20年間)

	①馬車道	②山下町	③福富町西公園	④ポートサイド	⑤日本大通り	⑥伊勢佐木長者町
見直し後駐車台数 (現状駐車台数)	114台 (200台)	152台 (193台)	64台 (184台)	8台 (200台)	2台 (200台)	9台 (200台)
20年間の収支見込	5.3億円	6.9億円	-1.8億円	(運営不可能)	(運営不可能)	(運営不可能)

4 「運営形態の見直し」の検討状況

検討③＜運営形態見直し後の駐車場需給バランスの確認＞

地下駐車場の周辺300m圏域にある民間駐車場の空き状況を調査（令和5年度、6年度）した結果、地下駐車場の運営形態を見直し、駐車台数が減少した場合でも、民間駐車場でカバーできることが確認できています。



5 「運営形態の見直し」の方向性

検討① 現状の運営形態の継続の試算

⇒現状の運営形態で黒字化できる地下駐車場はない

検討② 運営形態見直し後の試算

⇒馬車道、山下町は平面化することにより黒字化が見込める

⇒福富町西公園、ポートサイド、日本大通り、伊勢佐木長者町は黒字化できない

検討③ 運営形態見直し後の駐車場需給バランスの確認

⇒運営形態見直しによる地下駐車場の収容台数の減少分は、周辺の民間駐車場でカバー可能



【方向性】

- ・建設公債費償還完了後の令和10年4月に、6地下駐車場を一斉休止
- ・馬車道、山下町は平面化改修工事を行ったのち再開

6 今後のスケジュール

