

平成28年度第1回広島市駐車場附置義務条例見直し連絡調整会議 議事概要

1 開催日時 平成28年11月28日(月) 10時45分～11時30分

2 開催場所 広島市役所本庁舎14階第7会議室

3 出席者

(1) 出席委員：塚井座長、竹下委員、古川委員、下平委員、下村委員

4 議題

(1) 駐車場附置義務基準の見直しについて

5 公開・非公開の別 公開

6 傍聴者 一般傍聴者 0名 報道関係者 1社

7 発言の要旨

(1) 座長、副座長の選任

委員からの推薦及び全委員の同意により、塚井委員、下村委員を座長、副座長に選任した。

(2) 駐車場附置義務基準の見直しについて

(事務局)

<資料1～資料5の説明>

(塚井座長)

事務局の説明について、質問、意見等があれば発言いただきたい。

(下村委員)

附置義務の改正は、新設の建物だけでなく、既設の建物も対象となるのか。

(事務局)

駐輪場と駐車場の附置義務は別々の仕組みであり、駐輪場については、新たに事務所を対象に加えるため新設の建物を対象にし、駐車場については、現行基準の緩和なので、既存の建物も新設の建物も対象にすることを考えている。

(塚井座長)

駐輪場と駐車場の同時に見直すことで、駐車場で緩和された部分が駐輪場に転用されることも期待するという話が、本連絡調整会議の前に開催された広島市自転車等駐車対策協議会でありましたが、何も仕掛けをしなければ、期待は薄いと思う。

(下村委員)

駐車場の附置義務について、例えば事務所を設ける際に何m以内に駐車場を設けなければならないといった制度があると思うのだが。

(事務局)

敷地内に設けることが原則だが、例外的に敷地外に駐車場を設けることが認められた場合は、敷地からおおむね200m以内に設けることができるという制度である。

(下村委員)

200m 以内に設けなければならないということであるので、附置義務基準の緩和だけでなく、そういったことについても弾力的に運用することを検討できるか。

(事務局)

距離の 200m は条例で定められたものであり、敷地外の駐車を認めるかどうかについては裁量事項である。どちらについても弾力的に運用することを検討してみる。

(古川委員)

座長の発言の中でもっとも思ったことであるが、既存の建物が緩和を受けて駐車を減らすとなった場合に、倉庫スペースとして使われてしまうと、駐輪場は増えない。その部分で駐輪場を増やすためには何かインセンティブを与える制度を設ける必要がある。

距離の話が出たが、敷地外に設けることができ、事務所間で取引ができるようになると、余分なスペースを駐輪場・駐車場として確保しておこうという、一つのインセンティブにもなると思われる、検討の余地がある。

(下村委員)

中心部から距離が離れると駐車料金が安くなるので、200m という基準が緩和されれば経営側がずいぶん楽になるということもありうる。

(塚井座長)

距離を緩和することが一番のインセンティブになるかもしれないが、緩和するだけではそれで終わってしまう。供給が増えないということも考えられるので、よく考えないと意図した通りにはならない。

駐車場と駐輪場のそれぞれの需給状況が示されているが、100%という数値を見てこれで足りていると判断するのか、供給を増やせば需要も増えるというように判断するのは難しいと思う。

駐車場の状況をみると、休日に満車になるような駐車場もあるにはあるが、2、30 年前と比べるとかなり駐車場の状況は良くなっていると感じられる。需給バランスで示されている 76%や 80%という数字は丁度よいもので、この 20%ぐらい余裕のある状態が、違法駐車の発生を抑制できる状態だろう。バランスについて話したのは、駐輪場において、どれくらいの供給を目指すのかを協議したためである。特に、駐車場からの転用をきちんと考えるのであれば、インセンティブをどれくらい強くするのか、どれくらいの台数が整備されるのかを考えなければならない。そのところでは、現状に対して当面は 2 割増しの供給を目標にしてはどうか。駐車場から駐輪場へインセンティブを与えて転用を図る仕掛けにおいて、車 1 台に対し自転車を 5 台と設定した場合、駐輪場を 2,000～2,500 台程度増やすためには、400～500 台の駐車場の転用を図る、という計算になる。

(下村委員)

通勤ではなく、買い物の駐輪について、夕方の紙屋町や八丁堀周辺の不法駐輪が非常に多い。白島などで道路上に駐輪場を設けているが、附置義務のような制度よりも、ハード面の整備をより強化する方が、その辺りの放置自転車を減らす可能性が高いのではないかと思う。

(下平委員)

4 頁の昭和 62 年と平成 20 年の交通手段の割合について、どのような認識であるか。

(塚井座長)

鉄道とアストラムラインを合わせると 13.2%であり、昭和 62 年から 5 ポイント程度上がっている。今は新白島駅が完成し、少し上がっていると思われるが、他の都市並みになったという感じである。自動車の利用は高めであると思う。

(下平委員)

自転車の割合が増えているのは、鉄道の利用に連動して、広島駅や西広島駅から自転車で中心部に集まっているということか。

(塚井座長)

それもあると思うが、道路側の対策が進んだことが大きいと思う。祇園新道や国道 183 号線の整備など自転車が走行しやすい交通空間が供給されてきている。市内側では路上駐車によって自転車が走行しづらい問題があったが、駐車場の供給が増え、路上駐車の問題が解消されてきて、自転車も走りやすくなってきている。

(下村委員)

中区の人口が増えてきていることも影響しているだろう。広島のデルタ地帯の範囲で一番便利なのは自転車ということだろう。

(塚井座長)

駐車場の附置は緩和であるので、状況が悪くならないのであれば、強く反対する理由は見当たらない。この点で、緩和により路上駐車が増えないのかという議論もあるが、需給バランスの状況から、緩和したからといって駐車場利用者が路上駐車をするかというとはならないと思う。ただ、駐車場の契約を解消して、それで終わるという懸念がある。

隔地を認める代わりに駐輪場を整備させるというのが、一番効果があると思うが、条件にしてもいいのかという話がある。駐輪場の整備に関わる様な基金を作って、そこに拠出してもらうというのもある。

附置という形で個別に任せることについて、駐車場の場合は、満空情報を民間企業では各々が情報提供しているが、一元で見分けるようになるとうごく便利になる。駐輪場についても同じことが言え、駐輪にかかるコストよりも、空いている場所を探す手間の方が放置につながっていると思う。一元管理されていた方が、情報提供もしやすくなるだろうし、融通も当然しやすくなるだろう。運用にかかわることなので、議題ではないが。

駐車場で緩和された部分が駐輪場に転用されることも期待するという話について、やはり善意に期待するというのは難しいという気がする。もう少し仕掛けを、インセンティブなのか、運用の仕方なのか、情報提供なのか、様々な方法があるかと思うが。駐輪場であれば 2,000 m²、駐車場は 1,500 m²という面積要件を超える大規模な建物に対して、もう少しヒアリングが必要かもしれない。

(下村委員)

今は景気があまり良くないので、事務所としてもこういう緩和があったら、今の話のように駐車場を減らすということだけを選択することが結構多くなると思うので、注意が必要である。

(古川委員)

ヒアリングというのは有効な手段と考える。他都市ではどのように対策をしているか、うまくいったか、失敗したかということがあがるかと思うので、参考にできればと思う。

(塚井座長)

本日の論点は概ね出尽くしたと思う。何点か意見のあったところを事務局で検討し、次回に資料で示していただきたいと思う。

以上