

⑥ 駐車場整備

■美濃輪和朗

1 はじめに

これまで駐車場問題に関する議論の中心は、都市型の駐車場問題、すなわち、いわゆる駐車需要に対する供給不足と、それに起因する違法路上駐車の問題にあつて、これに対し、どのようにその不足を補い、違法路上駐車を解消していくかが駐車施策のポイントであつた。

しかし、都市部における問題であつた駐車場不足が、近年の急激な自動車保有台数の増加に伴い、周辺郊外部の住宅地にまで及ぶようになってきている。特に、既存の集合住宅などでは、車庫スペース不足などが原因となり、違法路上駐車が発生し、住宅地の区画街路の交通機能に支障を来しているといった、新たな問題が起こっている。

加えて、駐車場不足が都市活力の低下の原因となるなど、駐車場問題は、もはや単に駐車場だけの問題とはいえず、その解決のために、より包括的な広い視野に立つた駐車施策の実施が求められている。

こうした社会的要請を背景に、現在、中・長期を展望した総合的駐車施策を推進するために、「ゆめはま2010プラン」の策定に合わせて、横浜市駐車場整備基本計画を検

討中である。今回はその内容に沿って、横浜市における駐車場問題の現況と、その対応策、さらにそれを実現するうえでの課題等についてまとめてみたい。

2 一 駐車問題と課題

本市の駐車場問題は、地域の地理的構造や、機能集積の程度により、地域間で大きく違つた。

ここでは、「ゆめはま2010プラン」の中の地域の位置づけにしたがつて、地域毎の駐車場問題の現状と課題について考察する。

① 横浜における駐車問題の現況

まず、各地区の駐車問題に共通の背景を整理する。

戦後、自動車の保有台数は徐々に伸び、平成四年の段階で百二十万台となり、三十年間でおよそ十倍となっている。これに伴つて、交通手段としての自動車利用率も年々高くなってきている。特に、買い物利用等、私事目的の交通手段における自動車利用率の伸びは著しい。

これに対し、道路延長、道路面積の伸びは、同じ三十年間に約二〜三倍であり、自動車車両数の急激な増加に比べては言い難い。

現在市内各所で慢性的となつている道路渋滞は、こうした道路の整備状況から起こつたものとも言えるが、機能集積地区等における路上駐車による道路空間占拠が、これに拍車をかけている。とにかく、道路も駐車場も自動車保有の現況に対し、全く追いついていない状況であり、現状の課題を解消するには、まず施設整備を進める必要がある。

② 一 都心における駐車問題の現状と課題

横浜駅周辺、及び関内駅周辺の地域は、昭和三十八年、中央地区駐車場整備地区に指定されて以来、古くから自動車の集中による交通問題が指摘されていた地区であり、また、市域の中でも最も駐車場対策が積極的に行われてきた地区でもある。公共だけでなく、民間による駐車場整備も他地域に比べ盛んである。しかし、その整備量は、現況で都心全体の駐車需要に追いついていないと言えない。

近年、横浜駅周辺においては、駐車場案内システムの導入や警察による取り締まりの強化もあつて、路上駐車的大幅な増加は見られないが、駅周辺の駐車場は、休日には常に満車状態で、長い待ち行列ができています。

関内周辺地区では、十分な幅員を持たない道路網に加え、後を絶たない違法路上駐車に

- 1―はじめに
- 2―駐車問題と課題
- 3―駐車問題への対応の基本方針
 - ―横浜市駐車場整備基本計画
- 4―本市における駐車対策の現状と今後
- 5―最後に

より、周辺の道路交通状況の混乱は慢性化している。特に、最近問題となっているのは、一般乗用車の違法路上駐車増加により、路上に荷捌き車のためのスペースが失われ、作業中の荷捌き車がやむなく道路をふさいでしまうという事例で、地区内の交通渋滞をさらに悪化させている。

こうした状況に対し、駐車施設の充実と共に、道路改良等による荷捌きスペースの確保と、それ以外の違法路上駐車排除対策の推進などが今後の課題と言える。

③ 新横浜都心における駐車場問題の現状と課題

新横浜駅北部の新横浜地区では、区画整理事業の終了後、現在、市街化が進行中である。駅周辺では土地利用がかなり進んできたが、未利用地がまだかなり残されているのが現状である。現在そういった未利用地が、暫定的に駐車場として利用され、駐車需要に対応している。また、駐車場法に基づく届出^①路上駐車場も平成五年度末で、二千台を超えており、一時預かり駐車場についても整備が進んできている。

しかし、機能集積の進む駅周辺などでは、既に駐車場不足となっているところも見られ、将来、土地利用の高度化、加えて駅南部の区画整理事業の進行に伴い、駐車需要は高まることが予想され、今から対応を図る必要がある。

④ 副都心、及びその他の鉄道駅周辺地区における駐車場問題の現状と課題

これまでの駐車場対策は、都心、新横浜都心を中心に行われてきたので、副都心を含むその他の鉄道駅周辺地区における駐車場整備は遅れていると言わざるを得ない。

現在整備されている駐車場の多くは、大規模店舗に付随する専用の駐車場であり、基幹的な公共駐車場はほとんど整備されておらず、駅周辺は路上駐車が多く発生している。幅員の狭い道路によって道路網が形成されている所などでは、道路機能が麻痺している所もある。

これらの地区については、今後の街づくりの方針の中で、こうした交通状況の解消を目指し、地区の交通計画に合わせた公共的駐車施設の配置を計画していく必要がある。

⑤ 郊外住宅地における駐車場問題の現状と課題

近年の自動車保有台数の増加は、機能集積地区の駐車場不足を招いただけではなく、住宅地における車庫不足をも深刻にしている。市内における夜間の路上駐車台数は、二万台弱発生しており、自動車保有台数の約二%が路上駐車をしていることになる。

この問題は特に共同住宅周辺において顕著に現れており、多くの団地で問題となっている。これに対し、市内で個々の団地の自治会単位の努力で車庫不足を解消してきた例が、平成五年三月に開かれた、駐車場問題フォーラムでも紹介されたが、こうした努力にも限界はあり、公共による積極的な対応が要求されている。

3 駐車問題への対応の基本方針 — 横浜市駐車場整備基本計画

こうした駐車問題に対し、「円滑な都市活動を維持するため、鉄道・道路等の基盤施設の整備やバス路線網の充実等と共に、単に駐車問題の解決だけでなく、利用し易い交通体系を実現させるための施策の一つとして総合的、長期的な視点から、様々な駐車施策を展開していく必要がある」。こうした基本方針の下に検討を進めているのが、「横浜市駐車場整備基本計画」である。

その中で示されている、駐車問題への対応の方向性についてまとめてみよう。

① 適正な交通機関分担の形成

都市の総合交通体系の観点から、公共交通機関の利用促進を図り、都心部への自動車交通の流入を適正に誘導する必要がある。

まず、主要駅において、駅前広場を整備し、公共交通のアクセス性の向上を図る。同時に、公共的駐車施設の整備、あるいは、自動車の乗降施設の整備を行い、パークアンドライド、あるいはキスアンドライドを可能にし、自動車から公共交通への乗り換えの利便性を高める。都心周辺の鉄道駅近傍の既存駐車施設の中で、平日に余裕のある駐車施設を活用し、パークアンドライドを可能にする。将来整備される鉄道新駅については、その計画段階からこうした施設整備導入の可能性を、積極的に検討していく必要がある。

② 駐車施設の計画的な整備の推進

注① 路外駐車場

「路上」に対する「路外」に設置される駐車場で、不特定多数が使用することができる一時預かり駐車場をいう。駐車場法の定義による。このうち、一定規模を超えた駐車場で料金を徴収するものについては、駐車場法により、各自治体に対する届出が義務づけられている。

横浜における交通状況については、先にも述べたとおり、自動車保有台数の大幅な伸びに対して、各種交通施設の整備量は全く追いついていない状況である。よって、まず、何よりも必要なのは、現状の需給ギャップを満足する駐車施設の整備である。

しかし、こうした施設整備にあたっては、街づくり全体の方向性を考慮したうえで、計画的に行われなくてはならない。さらに、駐車需要を最低限に抑えるように適正な交通機関分担を形成する、あるいは整備後の施設の効率的運用を促進するなど、各種施策を並行して行うことにより、バランスのよい、駐車施設の配置を実現する必要がある。

③ 1 駐車施設の効率的な運用の促進

都市の限られた空間を有効に利用し、良好な交通環境を整備・維持していくために、駐車施設整備と共に、その効率的な運用を促進することが重要である。

駐車場の位置、空き情報、料金などを利用者に提供する、駐車場案内システム等の駐車場情報提供サービスを行う。

複数の駐車需要発生施設が、共同で一つの駐車施設を利用することで、土地利用の効率化、周辺交通の安全性の向上、駐車需要の時間的変動の吸収などを図ることができる。特に小規模施設の密集地などについてはこうした施策を推進していく必要がある。また、駐車施設相互の利用効率を高めるために、共通駐車券の導入等についても検討の必要がある。

さらに、業務系ビルに付属する専用駐車場を土曜、休日に開放することで、周囲の駐車

需要を吸収することができる。駐車場の管理方法などに問題は残るが、積極的に進めていくべき施策であると考ええる。

④ 1 道路機能を発揮するための路上駐車対応

駐車施設の整備、あるいは駐車施設の効率的運用と並行して、道路機能を著しく低下させている、違法路上駐車との排除と、同様に問題となっている荷捌き駐車に対する適切な対応が必要となる。

違法路上駐車については、取り締まりを強化する他にも、ドライバーに対し自動車運転におけるモラルの向上をアピールし、路外駐車場の利用を促す必要がある。

また、都心における路上駐車のおよそ二五%までが荷捌き対応の車両であり、こうした業務用車両専用の駐車スペースを路上に確保したり、あるいは、道路空間を時間的に使い分け、荷捌き車両専用路線を時間帯によって設ける必要のある箇所もあるだろう。運送に關して、自動車に依存する部分が以前にも増して大きくなってきているため、この件についても、違法路上駐車との排除同様、早急な対応が要求されている。

⑤ 1 住宅地における車庫不足への対応

総合交通体系を考慮した場合、道路機能を拡充し、公共交通機関のアクセス性、利便性の向上を図ることで、公共交通機関利用者が増加させ、むやみに乗用車の保有台数を増加させないことが基本的な施策の方向である。

また、車庫の確保は、自動車保有者の義務であり、公共で整備するのになじまないとされ

てきた。

しかし、特に集合住宅地を中心とした、車庫スペースの不足は深刻化するばかりで、これに対し行政の適切な対応が求められている。特に、現行の車庫法に關して、その運用法について検討の余地があると考えられる。車庫証明を取るときだけ駐車場契約をし、その後すぐに契約を解消して、自宅前の路上に、という例もあるようなので、車庫確保が適正に行われているかどうかチェックする機能をどのように設けるかが課題と言えよう。

集合住宅に対する附置義務を強化していく外に、既存の住宅における駐車場の増設を積極的に支援していく必要がある。また、平面である場合が多い車庫対応の月極駐車場について、工作物あるいは建築物等を導入し、立体化を図り、更にこれらを共同化して、集約することで土地利用を促進すると共に、周辺交通環境に対しても安全面で寄与することができる。こうした事業を推進するための支援策についても、検討していく必要がある。

4 本市における駐車場対策の現状と今後

こうした基本方針を達成するために、本市が実際に行ってきた駐車場施策とその現状、そして今後の展望についてまとめてみよう。

まず、要となる駐車施設整備についてであるが、横浜市駐車場整備基本計画の中では、現在の供給量を基準とすると、西暦二〇一〇年には、四万六百台の一時預かり駐車場が不足する、とうたわれている。まずは、これを

表一 1 駐車場整備の推移（横浜市全域）

単位：台

| | 届出の有無 | 平成2年度 | 平成3年度 | 平成4年度 | 平成5年度 |
|----------|-------|--------|--------|---------|---------|
| 都市計画駐車場 | 有 | 862 | 862 | 862 | 862 |
| 公的駐車場 | 有 | 5,566 | 7,515 | 7,802 | 10,227 |
| 民営駐車場 | 有 | 10,864 | 14,916 | 15,474 | 17,557 |
| 附置義務駐車場 | 有 | 10,163 | 14,021 | 14,346 | 17,358 |
| | 無 | 53,477 | 57,644 | 67,910 | 74,720 |
| 合計 | | 80,932 | 94,958 | 106,394 | 120,724 |
| 一時預かり駐車場 | 計 | 27,455 | 37,314 | 38,484 | 46,004 |

一時預かり
(時間貸)駐車場

→専用駐車場

目指して駐車施設を整備していかなくてはならない。参考までに、現在までの駐車施設の整備状況の推移を表一1に示す。
このうち、公共駐車場の整備については、都心を中心にすでに進められている。現在計画中の公共駐車場について、表一2にまとめられた。今後は、公共と民間の分担も考慮に入れながら、新横浜都心、副都心等にも順次こうした公共駐車場を整備していく。

表一 2 都心における建設中及び計画中の公共駐車場

| 事業名 | 計画駐車台数 | 所在地 | 供用予定年 |
|---------------------|----------------------|------------|---------|
| ヨコハマポートサイド地下駐車場(仮称) | 約200台 | 神奈川区栄町 | 平成9年 |
| 福富町西公園地下駐車場(仮称) | 約170台 | 中区福富町西通 | 平成8年 |
| 北仲地下駐車場(仮称) | 約200台 | 中区本町6丁目 | 平成9年 |
| 元町地下駐車場(仮称) | 〃 | 中区山下町 | 平成10年 |
| 日本大通地下駐車場(仮称) | 〃 | 中区日本大通 | 未定 |
| 横浜駅根岸線地下駐車場(仮称) | 〃 | 中区長者町 | 平成11年 |
| 桜木東戸塚線地下駐車場(仮称) | 〃 | 中区野毛町 | 未定 |
| 山下町駐車場再整備 | 約300台 | 中区山下町 | 平成7年 |
| 横浜駅西口地下駐車場(増設) | 約1,000台 (増設約640台) | 西区南幸 | 平成10年 |
| 横浜都心部地下駐車場(仮称) | 約200台 | 中区長者町, 羽衣町 | 平成10年以降 |

都心の場合、業務床の集中する地区であると同時に、観光地であり、観光需要に対する対応も必要となる。特に大型観光バスについては、需要があるにもかかわらず、施設の構造上駐車できない場合が多い。こうした観光バスの需要について現在調査中であり、将来どの程度の駐車施設が必要となるのか検討を進めている。
民間駐車場整備を促進するために、本市には建築物に対する駐車施設の附置義務に関する条例が設けられている。平成三年十二月に大幅な改正があり、基準が強化された。また、

問題となっている荷捌き車への対応についても、附置義務化を図るべく現在調査中である。また大規模建築物建設の際には、附置義務以上にその建築物の駐車需要に見合った駐車施設を設けるよう、今後も指導を行っていく必要がある。

本市では、平成二年度より市中金利よりも低金利の、駐車場建設に対する融資を行っている。また、国の補助事業・融資事業についてもいくつかの制度が新たに創設されている。中でも、共同駐車場の整備事業については、小規模建築物が密集し、建築物にそれぞれ駐車場を設けられないような地区における、需要に見合った駐車施設の確保に有効な手段として、今後さらに活用されるべき制度であると考えている。

さらに、駐車場法に基づく届出外駐車場については、税の減免がすでに行われている。平成三年の駐車場法改正に合わせ、市町村が定める駐車場整備計画の中で、主要な路外駐車場として位置づけられた時間貸駐車場についても税の減免が受けられるようになった。事業として収益性が低いといわれる駐車場経営にとって、特に税金の減免は大きな魅力であるといえる。

今後、こうした既存制度の活用促進に努め、実態に応じた新たな制度の拡充などを検討していく必要がある。

こうした駐車施設整備と併せて、駐車施設の効率的運用を図るための施策の一環として、本市では、平成元年に横浜駅周辺において駐車場案内システムを導入し、案内対象駐車場の利用率の向上の他、周辺の路上駐車と交通

量の減少などの効果があった。現在、関内地区、伊勢佐木・野毛地区、山下・元町地区等を含む既存都心部と、みなとみらい中央地区のそれぞれで導入を検討中である。今後、市域のその他の地区でも導入を図っていく予定である。

また将来は、駐車場案内にとどまらず、案内対象地区内の交通状況案内や、街区内情報案内など、都市総合情報システムのような機能への拡充や、衛星通信システムの利用によるカーナビゲーションシステムとの接続などが期待でき、非常に将来性の高いシステムであるといえる。

違法路上駐車等の防止についても、平成六年二月より、「違法路上駐車等の防止に関する条例」が施行され、都心を中心に、重点監視区域あるいは路線が指定され、警察の取り締まりとは別に監視員による指導を行っている。これらの駐車対策をよりいっそう積極的に推進するために、必要な地区については、

駐車場整備地区に指定し、駐車場整備計画を策定していく。現在、都心については、みなとみらい地区、ポートサイド地区など、計画開発地を含め、現状に見合った駐車場整備地区の拡大を検討している。また、新横浜都心、上大岡地区、戸塚地区についても同じ時期に駐車場整備地区の指定を検討している。今後その他の地区についてもその必要性に応じ、順次指定を行う予定である。

こうした一連の駐車対策と合わせて、道路機能の一層の拡充と、公共交通機関のアクセス性・利便性の向上を図っていくことにより、駐車問題の解決をより確実なものとすることができると考えている。

5 一最後に

この数年で自動車は、一ぜいたく品から、生活必需品となるまでにその普及率を上げてきた。しかしその間、自動車の便利な面ばかりが強調され、ドライバーが最低持つべきモラルやマナーがおざなりにされてきたように思う。例えば、自動車で出なければ、行った先では必ず駐車場に止める、といった当たり前のことが。

駐車場がないから車はあふれるのか、駐車場が作られた後も、なお車はあふれたままなのか。我々が現在進めているこうしたいくつかの施策の効果が現れるかどうかは、最終的にドライバーの良心にゆだねられていると、わたしは常々思う。

ちなみに、わたしは行く先に駐車場がないと分かっているときには、自動車を利用しないようにしている。また、自動車を出かけるときには、一日約二千元ぐらいの駐車料金を用意して出かける。それが、この仕事を始めてから、わたしの「当たり前」になった。

△都市計画局駐車場対策課▽

注②カーナビゲーションシステム
自動車の運転者が車内で、音声や画面によって自車の位置など地図情報を得られるシステム。