

## 第2回運輸TF議事概要（国土交通省ヒアリング）

1. 日時：平成19年10月12日（金） 13:00～14:00

2. 場所：永田町合同庁舎2階 第2共用会議室

3. 項目：「駐車場法における路上駐車場について」

4. 出席者：【規制改革会議】中条主査、福井委員

【国土交通省】都市・地域整備局 街路課長 松谷 春敏

都市・地域整備局 街路課街路事業調整官 廣瀬 隆正

都市・地域整備局 街路課企画専門官 木村 吉晴

### 5. 議事

○中条主査 それでは、路上駐車場に関するヒアリングを国交省さんからいただきたいと思っております。今日は是非いろいろと教えていただいて、知恵をお貸しいただきたいということが目的でございますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

○松谷課長 資料がお手元に、図表等を御理解していただくために用意いたしております。

最初の御質問の、駐車場法の路上駐車場とは何かということで、少し概念を整理していただくために持ってまいりました。

御案内のことがほとんどだと思っておりますが、車をとめる場所というのは2種類にまず分かれまして、いわゆる車庫、保管場所と、それから、いわゆる駐車場所ということでありまして、駐車する場所については道路区域の中か外かということで大きく体系が分かれまして、道路区域外はいわゆる宅地にある駐車場、これは言葉で言えば全部路外駐車場に入ります。道路区域内の中は、更に区域内ではあっても路外駐車場と路上駐車場というのに分かれまして。

路上駐車場の方から申し上げますと、駐車場法で書いてある路上駐車場、後ほど見させていただきますが、いわゆるここで言っている路上というのは車道と言うのですか、車が走る走行路面のようなもの及びそこからすぐ出入りできる場所、中央帯とかそういうところを言っております、先日ヒアリングがあったようですが、パーキング・メーター、パーキング・チケットも路上にあります。ただし、これは駐車場法ではなくて、道路交通法で整理をされているものです。

それから、道路区域内には、道路管理者が整備する駐車場がございますが、これは駐車場法上の路上駐車場ではございません。

念のために駐車場法で管理と言いましょいか、対象にしている駐車施設が上の方の赤字にも出ておりまして、1つは専用的に利用される駐車場、これは会社の従業員や役員といった特定の人向けのものがございます。その中には、附置義務という一定規模以上の用途

の床がある場合に、最低発生する自動車を自分でとめる場所を確保するという観点から附置義務駐車施設というものがございます。

それから、一般公共の用に供する駐車場というのは、特定せずに、わかりやすくは、来た人に料金を払っていただいとめるような概念のものでございます。附置義務駐車施設もありますし、届出駐車場というのは、500 平米以上で、料金を取って不特定多数の方に利用していただくような場合に、技術基準等で安全確保というのがございますので、管理しています。また、都市計画駐車場というのがございます。

資料の赤字の部分だけが我々日ごろ把握をして管理している部分なのですが、全国で今 375 万台ございます。そのうち附置義務駐車施設が 220 万台、それから届出駐車場が 140 万台、都市計画駐車場が 12 万台、路上駐車場は 1,070 台ということでありまして、いわゆる駐車場、駐車マスという中で、路上駐車場は 375 万分の 1,000 台という規模になっています。

3 ページに「駐車場法における路上駐車場の定義」ということで条文を引いておりますが、まず、駐車場法の第二条に定義がございまして。駐車場整備地区という、都市計画で地区を定めて、その中の路面にある駐車施設で一般公共の用に供されるものという定義でございまして。

なお、路上駐車場について、駐車場法上でどういう定めがあるかというのは、第四条から出てまいりますが、第四条で、路上駐車場と路外駐車場の需要と供給、現在と将来の見通しを見て、駐車場整備計画を定めなければならないということになっています。

第四条の第二項というのを見ていただきますと、具体的に路上駐車場は、路外駐車場によって満たされない需要に応ずるためのものという位置づけで、基本的には駐車場というのは、駐車場業を営んでいる民間の駐車場がありまして、それで満たされないような不特定多数の需要に対して公共側が計画的に供給する、それも路外駐車場が基本で、それでも満たされないときに路上もあるという順番になっていることを最初に御理解いただければと思います。

以降、詳しくは調整官の方から御説明いたします。

○廣瀬調整官 質問事項の 2 以降につきましては私から説明したいと思います。

まず、①の路上駐車場の状況でございますけれども、お配りいたしました資料の 4 ページに一覧表を載せております。

全国で 4 都市ございまして、総台数としては 1,070 台、ほとんどが広島市の駐車場でございます。

それから、駐車料金については、この 4 ページの表にもございますように、おおむね 30 分 150 円、あるいは 100 円というような水準でございます。

次の 5 ページを見ていただきますと、例をお持ちしております。広島市の 800 台ほどある駐車場です。100 メートル道路、大通りの側道に面して設置しているものでございまして、駐車料金としては 30 分 150 円です。赤く囲ったのが近傍の民間の駐車場でございます。

して、これらの駐車場より若干高めの料金設定になっております。

6 ページをめくっていただきますと、鹿児島の上駐駐車場の例がございます。これも道路の中央部分を駐車場として活用しているものでございまして、料金水準としては、やはりこの近傍の赤いところで囲っていますけれども、民間駐車場と同等か若干高い水準になっています。

(2) の③の問の「需要を勘案して立地条件、利用状況等で、柔軟に」ということにつきましては、前回の文書での御回答に、駐車場法の第六条第二項第三号という規定がございます。これに「路上駐車場の駐車料金は附近の路外駐車場の駐車料金に比して著しく均衡を失しないものである」ということが定められております。これに沿って、実際に今見ただいたような料金水準になっており、附近の民間駐車場の経営を圧迫しないような料金設定で、同等か若干高めに運用されております。

御質問いただいたような都市交通の整序化というような趣旨では、料金設定をしていないということをごさしまして、法律に基づいて運用されているということをごさします。

○福井委員 これは時間差料金を附近の民間で取っている場合もあるんですか。

○廣瀬調整官 あります。

○福井委員 そこは路上駐車場ではどうしているんですか。

○廣瀬調整官 路上駐車場は、差は付けてはおりません。

○松谷課長 4 ページのとおりでありまして、どんどん増える料金体系、単純に増えるのです。

○福井委員 一律時間当たり一定額で、時間帯など、あるいは曜日などによる差はないということですか。

○廣瀬調整官 長期割引とか夜間割引というものはございません。

○松谷課長 基本料金のままです。

○福井委員 実際には、広島などの近隣駐車場だと時間差とか曜日差みたいなものはあるわけですか。

○廣瀬調整官 ありますね。

○福井委員 そうすると、今の第六条第二項第三号の、「附近の路外駐車場の駐車料金に比して著しく均衡を失しない」というのは、丁寧に読めば、近所が時間差とか言っているんだったら、それに合わせた方がより均衡は保たれるということになりますね。

○松谷課長 おっしゃるように、周辺の形に基本的には合わせるということは可能だと。ただ、周辺が都市交通的な意味で、政策的にうまく適合しているかどうかわかりませんので。

○福井委員 要するに、どんどんふくれ上がる料金だと、近所の民間駐車場に長時間割引があるんだったらみんなそっちには入れるけれども、せっかくの路上駐車場が閑古鳥が鳴いているということが起こり得る料金体系ですね。

○廣瀬調整官 ただ、これは有人管理をしているケースであって、深夜までは営業してい

ないケースが多いのですね。終日営業しているのは1か所だけですので。

○福井委員 それは後でお聞きしたかったのですが、何ではね上げ式の機械式のものにならないのか、ちょっと不思議な感じがしたのですけれども。

○廣瀬調整官 3番目の「路上駐車場を作っている公共団体と作っていない公共団体があることの違いは」という御質問です。リストを見ていただくとおり、設置は4箇所のみでございまして、先程駐車場法の路上駐車場の条文を見ていただきましたけれども、駐車場整備地区内で、路外駐車場によっては満たされない駐車需要に応ずるために設置するもので、さらに、

路面に設けるものですので、歩行者空間の確保や、植樹帯での都市景観づくり、そのようなことに道路空間に使うというようなことがございまして、空間に余裕があるところのみみついているということでございます。

東京や名古屋にも路上駐車場がかつてはあったのですけれども、路外駐車場の整備が進むにつれて、順次廃止してきているのが実態でございます。そういうことで差があるということだと思います。

4番目の「広島市の平和大通りの駐車場がなぜこういうふうに整備されてきたか」という御質問です。広島市は昭和42年に駐車場整備地区、43年に附置義務駐車場条例をつくっております。路上駐車が多かったので、その対策をやってきたわけでございますが、45年から、主として平和大通りの側道部分に順次路上駐車場を整備してきております。

グラフを見ていただきますと、51年くらいまで一挙につくったということでございます。特に平和記念公園の周辺に駐車場がほとんどないこともあって、作ってきています。現在、徐々に路外駐車場ができつつあるので、少しずつですけれども、廃止をしてきている。駐車マスをつぶしてきているのが実態です。

5番目の質問は、中条主査にもお世話になりました道路分科会の建議に関するものです。9ページに今年の6月に出されました建議の中で、荷さばきも含めて駐車場について記述してある部分について抜粋してきてございます。

1つは都市内物流のシステムの改善という観点から、やむなく路上で行われる荷さばきに対して、路上に荷さばき駐車帯とか、荷さばき駐車場の計画的な配置を行うことが書かれております。

もう一つは、アンダーラインのところ、渋滞対策の中で違法駐車取締りの重点地区にして取り締まる。そのときに、駐車場がないといけないので、こちらは路外を念頭に置いていますけれども、駐車場、あるいは荷さばきスペースをつくっていくことが言われております。

前半のことにつきましては、荷さばき対策ということで、短時間路上で荷さばきをするというような施設、荷物さばき駐車施設と呼んでいますけれども、こういうようなものを作ってきてございます。商店街の道路に荷さばき専用のスペースをつくる仕事を道路事業としてやってきているということでございます。

渋滞対策の方の路外駐車場につきましても、積極的に整備を進めているという状況でございます。

最後6番目の問の路上駐車場の積極的活用についてです。先程申し上げましたように、駐車場法では路外が中心になっておりまして、路上は路外駐車場によっては満たされない駐車需要に対応するということとされています。

緊急整備的に路上駐車場を東京都などでも幾つかつくってきたのですけれども、むしろ路外につくって廃止をしてきているという状況がございまして、路外駐車場の整備を積極的にやっていくべきと思っております。

更に駐車料金につきましても、路外駐車場の駐車料金に比して著しく均衡を失しないという条件が付いておりますので、政策的に用いるのはなかなか難しいところがあると考えているところでございます。

以上、御質問のお答えでございます。

○中条主査 ありがとうございます。丁寧に資料を用意いただきまして、ありがとうございます。

私たちとして一番期待しておるといえるか、お知恵を拝借いただいたたいのは(6)のところなのです。経緯を申し上げますと、警察庁さんからヒアリングをいたしまして、私たちとしては、道路空間を有効に活用していくために、路上駐車について、もう少し弾力的な料金システム等々を適用するということによって、道路空間の有効な活用を図っていけないかということが出発点にあったわけです。

道路空間の有効な活用と言えば、当然走っている車ととまっている車の両方ということになるわけです。走っている車の方については、これはロードプライシング等々という形で対応していく。

とまっている車に関しても、その地域が時間帯としては非常に需要の多い地域であるか、あるいは需要の多い、お客さんがたくさんいる地域では、高い価格を払っていただき、逆に深夜などはただにするという形でメリハリを付けていくことによって、道路空間を有効に活用していくことはできないだろうかと考えています。

そのためには、今の警察の違反取締り、罰金という形だと、これは大変迂遠な対応になるわけです。勿論、路上駐車をする人は捕まる確率と罰金というリスクを考えてとめるわけですが、私の研究室で路上駐車アンケート調査をやりましたところ、とめている人たちというのはそういうことを余り考えていなくても、とめていたりするわけです。

であるならば、むしろ路上駐車についても、罰金・違反という形ではなくて、料金システムでやっていくことはどうだろうか。それをすぐに警察に今の違反・取締りというやり方をやめて料金システムにしると言ってもなかなか難しい話なので、まずはパーキングメーターをもっと増やしていく。それから、パーキングメーターの料金を今のような単一なシステムではなくて、もう少し時間帯や地域に応じた形でやっていくということはどうだろうか。そういうことで警察庁にお話を聞いたわけです。

ところが、警察庁の方は、考え方が基本的に違反を取締るということが警察の役割である。そこは私たちからすると、警察だって重点的な違反取締りとかやっておられるし、深夜はとめてもいいよということをおっしゃっているわけですから、考え方は同じじゃないかということをお説明したのですけれども、やはり警察の方としては、なかなかそういう考え方についていけませんねというお話がありました。

その中で、パーキングメーターと実は同じような機能を果たしているのは、国交省さん管轄の路上駐車場である。むしろこちらの方を拡大するという形で、その目的を考えていかれるという手がありますよという御示唆をいただいたわけです。

そうしていった場合に警察の方としては特に問題がないのかと申し上げたら、それに対して特段反対する理由もない。であるならば、是非国交省さんにヒアリングをさせていただいて、路上駐車場をもっと拡大していくという形で、駐車対策に資するということはできないだろうか。そこが私たちの目的なのです。

もっと端的に言えば、路上駐車場というのをもっと増やしていくことによって、路上駐車をプライシングでコントロールをしていく。まさに「品格ある道路政策」の報告書の中にもDSRC等々、さまざまなIT技術をもっとどんどん使っていくということがありますから、それを活用していくということによって、路外だけではなくて、路上駐車についても、道路空間の有効な活用を考えていけないかということなのです。趣旨はそういうところにあるんです。

別に路上駐車場を拡大して、警察の権限を国土交通省に移せということを行っているわけではないのですけれども、警察の方は警察の考え方としては、なかなか料金制度というやり方はなじまない。だったら、路上駐車場を拡大していくことによって対応する。国交省さんの方はどちらかと言えばそういう考え方になじむ方のお考えだろうという私たちの思惑なのですけれども、いかがでしょうか。

○松谷課長 先程からお話しさせていただいております駐車場法のでき方として、路上駐車場というものが存在し、そこに料金というのが、今お話のように、パーキングチケットとは違う料金を設定できるという意味では、お考えのような対象物になり得るかと思うのですが、最初に私からお話しさせていただいたように、諸外国と日本の一番大きい違いは、駐車場というのはまず業である。業で300万台くらいの駐車場があって、民業で駐車場というサービスを提供しておられる方々で足りない部分を公共側が補完するという順番で組み立てられているのです。

ですから、そもそも公共側で整備するものというのは、駐車場整備計画の中で現在の需要と供給、将来の需要の見通し供給の見通しで計画をつくることになっておりまして、そういった意味で公共側が整備をしていく駐車場をどんどん増やすべきかどうかというのは、都市によって状況が違ふとは思いますが、まず民業との関係を十分整理しないといけないというのが1つございます。

2つ目は、道路空間の有効利用というお話で、確かに車と分離スペース、あそこがあい

ているじゃないかと。現にそういうことで今までパーキングチケットなども問題がないところに勿論設置されてきているはずですし、緊急避難的ですが、路上駐車場そのものも、例えば緑地を少し削ってつくったという経緯はありますが、今日的な道路空間の活用という意味で言えば、それ以外に例えば歩行者の空間を充実させるとか、もっと大きい最近の課題は自転車はどこを走るのだと。歩道を走ってたら歩行者とぶつかる、車道を走ったらまき込まれるということで、自転車の占有空間をつくるべきだということが、これは警察庁と国土交通省と一緒に勉強した中でも、道路審議会の中でも言われております。

さらには、地球環境とか都市環境の観点で植樹が足りない。もっと緑を増やすべきということもあります。

もう一つは、公共交通も車に負けないで、地球環境を考えたり、少子高齢社会を考えると、もう少し日本は公共交通の走りやすい場所を提供すべきではないかというのがあります。そういったいろいろな道路の中にあるべき機能をどうはめ込んでいくのか。欧米に比べてもともと狭い日本の道路を、どう使っていくのが一番いいのか。

そういった意味で、一回つくった道路の形そのままではなく、つくり変えは大事、道路空間の再配分は大事だということは道路審議会の中でも御提言いただいているわけですが、その行き先として、駐車場というの、全体の中の一つということですので、ここから先は国がどこまで政策的に決めるべきかどうかという議論にもなりますが、直ちに路上の駐車スペースを増やそうということには今はなっていないのではないかと思います。

○中条主査 勿論、道路政策全体の中の1つであることは確かなので、そういう観点からお考えいただいているのだと思いますけれども、せっかくこのような手段をお持ちになっているならば、これまではどちらかと言えば、国交省さんは、道路の上を走ったり、道路で止まっている車を取り締まるのは警察の役割という形で考えておられたと思いますけれども、そうではなくて、道路政策をトータルで考えるときには、これは上を走る車やとまる車についての、まさにTDMの一環として考えていくべきであって、だからと言って、警察から権限を取り上げようとか、そんなことを私たちは言うつもりはないので、せっかく警察の方が表立って特に反対をすることはしないのだとおっしゃっているのだったら、是非その手段をお使いになって、道路政策に、特に路上駐車政策に積極的にお取り組みになったらいかがだろうか。

勿論、駐車場というのは民業主体だということも、これまではそうだったということはおわかりです。補完するものであるのだということはおわかりですけれども、1つは、そういう観点から路上駐車場を見るんじゃなくて、道路政策の観点から見ていくという形に転換をするということ。

もう一つは、民業との関連ということからいっても、補完をするというのであるならば、違法の路上駐車というのが全然ないのだったら、路外駐車場だけでOKだと私は思います。あれだけたくさんの違法駐車がある。車がとまっているわけじゃないですか。需要がある

ということなのです。

ということは、路外駐車場だけでは十分ではないわけです。だから、それを補完するために、路上の駐車スペースを活用していくというのは、決して矛盾する話ではないと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○松谷課長 後段からいきますと、確かに違法駐車はあります。今の私どもの駐車場法なり道路政策の考え方は、基本的にはまず路外に行っていて、路外で民間が提供する駐車場もあるし、先程お話ししましたように、路外の公共が提供する駐車場もありますし、これからも整備をしていこうという計画はできています。

問題は、違法駐車があるところに、本当に民も含めて路外が満杯だから、道路にあふれて違法駐車をしているのかということだと思いのです。

○中条主査 勿論、そうではないです。そうではないけれども、要するにそれはレストランが複数あって、両方とも結構すいているけれども、別の3軒目のレストランができていいわけで、それは需要に対応した形の駐車スペースが十分に提供されていれば、勿論問題はないわけです。けれども、路上駐車需要というのはあるわけです。これは御存じだと思いますけれども、さまざまな形で路上に駐車するという事情があって、今のところ違反だから罰金という形になってはいるけれども、それでもとめたい。要するに、そのスペースを使いたい。そこに支払い意思を持っている人たちがたくさんいるということです。

そういう点では、路外駐車場だけで十分だということには決してならない。路外駐車場で十分でない部分というのは、単に路外のスペースが足りないからということだけでは決してない。

○松谷課長 先ほどの御説明の中で荷さばきについては、道路審議会の御提言にもありましたし、まさに場所性が非常に大事だと思うのです。去年の駐車取締りがああいう形になって、例えば宅配便の車をどうとめるのだとか。少し離れたところでもう一人おられて、横持ちをされているという問題もありますし、そういう宅配ではなく、商店街に荷下ろしに来る車もある。そういったものについて、その場所に必要だということがどうしても強いという場合に、先程お話ししたように、例えば道路を少し食い込んで、そういった荷さばき専用のスペースをつくるということは、まさにこれから政策的にやっていかなければいけないと思っていますし、そういった事例ももう出つつあります。

今おっしゃったように、幹線道路で違法駐車があるところで、その駐車車両を形を変えて、路上駐車としていい場所なのか。それは取締りを重点的にやって、そこはむしろ車に出ていただいて、別の用途に使うべきかどうかということで考えてみると、先生の御意見はそういうところで車をとめたい人がいるのだから、逆に違法罰金ではなくて、料金政策でやったらどうかという御意見かと思うのです。

○中条主査 違反罰金でもいいのです。さっきも申し上げたように、とめる方は、誰もあれを犯罪だと思っている人はいないわけです。捕まるリスクと罰金の額とを考えながらとめるわけで、とめている人たちのリスク計算のやり方というのはかなり楽観的な形なので、

余りききがないよということをさっき申し上げたのですけれども、いずれにしても、何らかのコストを支払ってそこにとめているわけです。それはそれなりに需要があるわけです。

であるならば、それをもうちょっと価格システムを弾力的にしてやって、非常に混んでいる道路で、混んでいる時間帯だったら、そこは道路の路上空間という価値が高いわけですから、そういうところはかなり高い料金を取っても、どうしてもとめなきゃいけないという人に払っていただきます。基本的にはそこはもうとめる場所ではないのだというところは高い価格にしてやる。

かなり余裕があって、あるいは余裕がある時間帯だったら、安くしてやるという形で道路空間を配分していく。道路の走行の方については、国交省さんも特に高速道路などでも、ロードプライシングを考えたり、実施しておられるわけですから、それをとまっている車についても適用するという事なのです。

とまっている車について、それを適用しようとしても、それは、基本的に警察の路上駐車車の違法取締りの管轄だったから、なかなかできないと思ってきた。

けれども、路上駐車場という国交省さんの管轄の駐車場を増やしていくことによって、そういう手段を取れば、それができるではないですか。しかも警察のほうが示唆してくれている。

規制改革会議というのは、大体においてお役所に対しては、これはやるなとか、これはやめろということか多いのですが、決して規制緩和だけやるわけではなくて、より効率的な社会をつくっていかうということを考えるわけですから、そういう発想でいくと、せっかくあるこの手段を使って道路空間というものをもっと効率的に活用していくということ、是非担当官庁にお願いできないかなというのが今回の趣旨なんです。

○松谷課長 先生のイメージは幹線道路なのですね。

○中条主査 もう一つは、担当が実は自治体であって、そこをどうしようかという話は一方であります。勿論、申し上げているのは、都市内の先程の広島我真ん中の道路、ああいうところをイメージしていただいていると思うのです。ああいうたぐいのところは恐らくほかにもいろいろあるだろうと。それは基本的に広島市がおやりになる話だから、国交省がどこまで言えるかという話は別途あると思うのですが、例えば政策の中で国交省が中心の政策の1つに位置づけて、奨励をするということをやられるとか、いろんな方法はある得るのではないかなと私は思うのです。

○松谷課長 それは道路空間をどう機能配分するかという問題で、駐車場を選択するケースが本当に意味があるのかどうかということに尽きると思うのです。

広島の場合は、100m道路の空間をつくって、緑地があった部分を、駐車需要が非常に多いために、現実につぶして駐車スペースに使わざるを得なかったわけです。

もし民間であれば、緑地の方がいいわけです。オープンカフェでもできる可能性もあるわけです。名古屋の100m道路はこういう使い方をしていなくて、むしろ歩行者のスペースというか、たまりの大きなイベントのスペースとして使っていっちゃるわけです。

それを必ず駐車場にすべきであるということではなくて、道路空間をどう使うかという議論だと思うのです。

ただ、先生のおっしゃるように、本当に路上じゃないとまずいですねという需要者は一体どこにあるのかというところを考えていくと、荷さばきが一番路上でされるニーズが高いであろうと我々は思っています、それで最繁部の荷さばき空間の話は取締りと連動してやっていくつもりではあるのです。けれども、高いお金を払ってもらえば、歩行者空間を犠牲にして駐車場をつくってもいいという選択を我々が進めるべきかどうかというところは、そこはなかなか難しいのではないかと思います。

○中条主査 それは申し上げていないです。

○福井委員 多分こういうことではないかと思うのです。

おっしゃることはよくわかるのです。そんなに違うことを言っているわけではなくて、本来の道路の主要な目的は通過交通を流すことでしょうから、まず、通過交通がつかえて大渋滞を引き起こすようなところが多目的利用されたらまずい。これは駐車場であっても、路上カフェであってもまずい。まず通過交通の外部性が少ないような、それを流すことを最優先した上で、比較的弊害が少ないエリアが仮に路上ないし道路空間にあったときにどうするかというのが次のステップですね。

そうすると、広島はこの大きい通りだと、通過交通の点ではそれほど支障がない。むしろ、違法駐車が多いとか、通過交通には支障がないけれども、何らかの多目的利用の余地がある空間があったとして、そこを緑にするか、あるいはカフェにするのか、自転車道にするのか、駐車場にするのかというときに、広島の市民なり市当局が駐車場を選んだとします。

その選んだときには、いろんな論拠はあるのでしようけれども、思考プロセスを合理的に追っていくと、通過交通のための弊害がないところの多目的利用の可能性をいろいろつぶしていったら、一番リーズナブルな、逆に言えば道路空間が最も市民なり国民の利益になるような使い方を選んだときに、それが駐車場になり得るのであれば、逆に言えば果敢に駐車場とすることを進めるというのが、本来の路上駐車場政策ではないかと思うのです。

その判断プロセスが、この法律は非常にすっきりとよくできた考え方の体系だと思うのですけれども、まさに何をを選ぶか、この駐車場整備地区なりの定め方として、そこを通過交通に支障がない前提で駐車場整備にするのが最適かどうかという隠れたプロセス、一種の費用対効果分析があるはずなのです。そのところをもうちょっと例えば本省なりで指針を示して差し上げて、駐車場も1つの選択肢だ。ほかを考えてもいいけれども、例えば通過交通の邪魔になるようなところにいっぱい違法駐車があふれているような場合は、ちょっと離れているかもしれないけれども、多目的利用として駐車場を、余り支障にならないところをつくった方がいいかもしれない、と示すことはシグナルになり得るわけです。

とすれば、そういう選択肢を考える上で、駐車場というのは極めてリーズナブルである可能性があるわけであって、単にカフェがいいとか、緑地がいいとか、自転車道というこ

とを主観的に決めるのではなくて、違法駐車の状態とか、民間駐車場の設置状況も見て、駐車場も1つのニュートラルかもしれない。有力な選択肢となり得るという思考プロセスなり判定プロセスなりの基準をもうちょっと示してあげると、躊躇なくつくれる。本当は違法対策でみんなが困っているところでも、必ずしも基準と手続がはっきりしないといつくりにくいというときの障害を取り除ける。そこまではあり得るのではないかという気がするのです。

○松谷課長 おっしゃる思考過程はわかるのですけれども、本当にそういうことでいったときに、むいている場所があるのだろうか。広島みたいな100 mあって、緑もあるし、いろいろあって、公共交通の場所もいろいろ考えておられるような、かなりいろんな機能を配分できるような場所であれば、だから、ほとんど広島市しかないわけです。

○中条主査 最初からそんな消極的にお考えにならなくてもいいのじゃないかと思うのです。私からすれば、違法駐車の手がかりがいっぱい並んでいるところは全部その対象になると思います。

今は、端的に言えば、そのところは警察の取締りという方法しか今はないわけです。そこに、路上駐車場という形のもを設置してやれば、プライシングで配分するというやり方はそこで選択ができるわけですから、そういうことになれば、今までよりも道路空間の活用という点では望ましいことに、前よりよくなるのじゃないですかというのが1つです。

もう一つは、まさに福井委員もおっしゃったように、あるいは課長さんもおっしゃったように、国土交通省のフリーハンドにある部分について、それを何に使うかという話は、そこを全部駐車場にしろと言っているわけではなくて、歩行者対応、あるいは自転車道とかカフェとか、いろいろ使い方があつたわけです。

その中に路上駐車場という考え方もあるのですよと。それを皆さん忘れていませんでしたかということをし少し自治体を刺激してあげれば、そうか、そういうやり方もあるのだねという形で対応が可能だろう。その2つの方法があり得るのじゃないかと私は思っているのです。

○福井委員 1つ補足申し上げれば、自転車道とか歩行者空間とか緑地というのは、転用コストがすごく高いですから、それをつくってしまったら、昼も夜も休日も平日も多分それにしか使えないのです。

路上駐車場というのは、基本的には通過交通を流せる場所と形状的にはほとんど同じはずですので、昼と夜の交通量の違いだとか、季節間繁忙とかに応じて、例えばものすごく混む、通過交通を流す必然性が非常にあるとか、必要性が強い時期について言えば、禁止をしてもいいし、禁止的な料金設定をすることによって通過交通に支障がないようにできるし、そうでない時間帯、季節については、駐車場として使わせることもできるという意味で、転用コストが非常に安いわけです。

多目的利用のときの、通過交通の流れているところでも使いやすい、非常にフレキシブル

ルな用途の有力候補の1つであるということとは言えると思うのです。

多分、そういう思考プロセスも自治体の方には必ずしも念頭に置かれていないんじゃないかという気もするので、示して差し上げることに一定の意味はあると思うのです。

○松谷課長 おっしゃる御意見はわかるのですけれども、もう一つ裏側から駐車場で見ると、民業と公の関係と、公でも路外と路上があるというお話も差し上げましたが、道路上で本当にそのポイントにないといけないかどうかという意味で言えば、もともと民業の駐車場自体もそれなりにばらついてあって、それなりにお客さんがおられるし、車をとめる方も目の前でない方がほとんどなわけです。

そういった意味で路外駐車場でなく、路上につくるのだという順番をたどらないと、公共団体からしてもですね。

○福井委員 それはそうです。

○松谷課長 というのは、もう一つ言えば、自転車道とか歩道というのは、おっしゃるとおり転用は不可能なのですけれども、逆に言えば宅地では絶対に供給できない。

○福井委員 ばらばらであってもいけない。つながっていないといけないのですね。それはよくわかります。

○松谷課長 そういった意味では道路の中の空間は、先程お話ししたように、もう一回機能を見直して再配分しましょうということは私どもも政策提言もいただいて、今進めているわけです。

その中の順番であるのではないかというお話だと思うのですが、そのときに、順番に考えていきたいと思います。

○福井委員 重要な考慮要素ですね。それは全くそうだと思います。

○松谷課長 その中には、先程お話ししたように、でも、荷さばきは考えましょうというところまでたどり着いているので、もう一歩先のおっしゃるような路上駐車場まで行くかどうかということだと思います。

○中条主査 順番にやっていくプロセスとして必要な話と、もう一つは、先程から私が申し上げているように、要するに、パーキングメーターがありますね。パーキングメーターを使っている時間というのは大体20分くらいなのです。そういう人たちは要するに短期の駐車スペースを需要したい人たちなのです。この人たちは、一々路外駐車場に入れたり出したりというより、道路のパーキングメーターのところにとめればいいわけです。パーキングメーターを増やしていこうという発想は警察の方にはなかなかないわけです。あるいはパーキングメーターの料金を変更させていって、うまくその駐車需要をコントロールしようという発想は余りないわけです。

だから、路上駐車場という形にすれば、そういう需要への対応が現実的にできるわけです。そこを是非お考えいただけないかということなのです。

確かにおっしゃるのは、まず荷さばきなのだと。それはわかりますけれども、まさにコスト的には転用コストも本当に低いわけですし、今ある道路について、今の技術水準から

言えば、無人の路上駐車場をつくることは十分可能なわけですし、それを10分だけとめるとか、20分だけとめるとか、そういう形で使わせて、今の違法の路上駐車と代替するという発想で考えていくということはできないのでしょうかね。確かに街路課のお仕事は増えるかと思います。

○福井委員 コインパークランドをむしろ位置づけていったいいのじゃないかという問題意識です。駐車場法上の駐車場とした方が、多分価格の設定の仕方も非常にリーズナブルですし、多分計画的に位置づけられる。パーキングメーターというのは一種の間に合わせですから。むしろ駐車場に位置づけた方が交通政策として都市政策としても首尾一貫したことができるのじゃないかという問題意識なのです。

○中条主査 そのこのところを警察がわざわざアイデアを出してくれているのだから。

○福井委員 無人か有人かのところで冒頭で指摘申し上げましたように、無人の方が一般に明らかにコストは安いような気がするのです。よほど人件費が安いところでなければね。

○廣瀬調整官 広島の場合も、機械式のタイプのものも設置しております。

○福井委員 多分、有人の場合は、一種の時間差料金制は、計算間違いとか絶対にしますからむちゃくちゃ難しいのです。だから、機械式でコインを入れるようなパターンだったら、一種のピーク・ロードプライシングが容易にできるわけで、駐車場法の条文の趣旨であるところの近傍の民間駐車場との均衡は、よりきめ細かにできるわけです。その辺りは大きな論点とちょっとはずれた、やや横の論点です。

要するに、広島とかも全部含めて、既存のものも含めてですが、料金設定は、可能な限り近隣の民間駐車場が時間差的なものとか、曜日別みたいなものがあるのであれば、それにできるだけ近づけた方がいいし、そのためにはできるだけ機械、無人を活用した方がいいという示唆なりガイドラインをもうちょっと明らかにしていただくのがいいと思います。

○松谷課長 さっき後ほどの論点とおっしゃったように、料金については、均衡ということですので、例えば長時間になったら割引制度が入るとか、曜日によってというのは禁じているわけではありません。

○福井委員 奨励した方がいいんじゃないかという趣旨です。

○松谷課長 そこはもう一つ言うと、先程パーキングチケットでおっしゃったように路上駐車は短時間駐車を主としてねらっているという、多分そこは基本的にあるのだと思うのです。また、8ページに広島市の駐車場準備計画の抜粋的なことがあります。この広島市も計画の中で順次廃止というふうに、少なくとも広島市は今思っておられますので、これは別に国土交通省はそれを書けと言ったわけではなくて、市の行政体として、また道路管理者として、そういったお考えのところもありますので、広島市が何を考えた上でこういうことになっているかというのはしっかり確かめたいと思います。

○中条主査 是非お考えいただきたいのは、路上の違法駐車等の代替案として、路上駐車場という発想を是非考えてみてくださいということなので、また、是非お知恵をお借りしたいと思います。今日のところはありがとうございました。お時間を取りまして、申し訳

ありませんでした。よろしくお願いたします。