

## 第1回運輸TF 議事次第

1. 日 時：平成21年5月14日（木）10:00～10:39
2. 場 所：永田町合同庁舎2階A会議室（207号室）
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

【国土交通省】都市・地域整備局街路交通施設課長 松井 直人  
都市・地域整備局街路交通施設課調整官 神田 昌幸

### 5. 議事：

○中条主査 駐車場の件については大分いろいろと御努力をいただいて、進めていただいているようでございますので、その現状等々について、今日、第1回「運輸TF」のヒアリングをさせていただきます。今日は、国土交通省さんからお話を伺うということになっておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

それでは、早速、御説明をお願いします。

○松井課長 それでは、資料で御説明をさせていただきます。

「質問事項」にありますとおり、御質問を承ってございまして、①が規制改革推進のための第2次答申が19年12月25日にされておりますが、当方から地方公共団体等への働きかけの状況、それを受けての地方公共団体の対応状況についての御説明ということでございます。

①につきましては、資料1-1をご覧いただきたいと思います。規制改革会議の第2次答申の内容が書いてございます。ここに掲げてあるとおり、道路空間を活用した駐車需要マネジメントの推進ということで、問題意識として、この推進を進めていくということに対して、具体的な施策が20年3月25日に閣議決定されたところでございます。これにつきまして、全国街路主管課長会議、全国駐車場案内システム推進協議会、全国駐車場政策担当者会議というような、それぞれの全国的な会議がございまして、都道府県、あるいは市町村の駐車場担当者が出席する会議でございますけれども、そこでこの資料1-1のような資料を用いて閣議決定の内容、それに対する具体的な施策について、20年度に周知徹底をさせていただいてございます。このような説明をした後、地方公共団体でこのような具体的な施策を十分理解していただいて駐車場施策に取り組んでいただきたいということを申し上げます。

なお、資料は20年4月16日の全国街路主管課長会議ですが、21年度は同様なもので、4月23日にこの趣旨を再度周知させていただいてございます。

これらについて、それぞれの地方公共団体がどうなっているかというのを検討中でございますけれども、この路上駐車場というのが、駐車場法の路上駐車場に関連してお話しているんですが、これが大体1,000台、全国にございますが、そのうちの7割に当たります700台が広島なんです。広島市に大体7割の路上駐車場がございまして、こういうような周知をさせていただいた状況で、どういようなお考えかということをごちから聞きました。

その結果、現状では付近の路外駐車場と著しく均衡を逸しているようなケースはないので、利用時間帯を考慮して料金システムを弾力的にするという考えについては、もう少し状況を見て考えていきたいというお答えでありました。内容については、また後ほど御説明いたしますけれども、国レベルでも、これについての調査をするというのを、実は広島市のモデルも十分考えながら、どのように駐車場マネジメントをやっていくのがいいのかということも検討するとしておりますので、そちらの動向を見ながら、もう少し考えていきたいというようなお話でございました。

それから、②平成21年度から、地域の実情や駐車特性を踏まえた駐車需要マネジメント方策のガイドライン策定に向けた検討会の設置など、今後の検討スケジュールについて御説明いただきたいということです。これはまさに21年度からということで、今年の4月からのお話でございまして、今のところ、21年度から22年度の上半期にまず調査する、調査結果を分析する、更に22年度の下半期ぐらいに検討会をつくって、ガイドラインをこういうふうに考えたらどうだろうかというのをつくって、それを全国に参考にしてもらえればどうかと考えております。実は、予算等の関係でございまして、このようなスケジュールは予算のつき方で若干変動することがあると思いますけれども、こういうような考え方をしてみたいと考えております。

したがって、ガイドラインの策定に向けてのこれまでの検討状況と今後の検討内容についてということで、今、まだ調査の検討の最中で、これから調査を進めるということで、検討内容は十分詰まったといいますか、御説明できる内容まで消化しているわけではございませんが、基本的なポイントといいますか、こういうことを考えていったらどうかということがございまして、それについては、3枚目の資料2を見ていただきたいと思っております。

先ほど、こういうマネジメント方策の調査を進めていきたいということで、21年度の要求額で300万円と少額なんでございますが、この予算を確保いたしまして、規制改革会議の答申を受けて、道路空間を有効利用した路上駐車施設の積極的整備と、これらの施設の利用料金を路上駐車しようとするドライバーの需要を反映して考えていくと、こういうものを調査していきたい、そういうガイドライン的なものを考えたいということであります。

基本的に道路空間の有効利用ということで、駐車施設の積極的整備ということでございますが、資料1-1の答申に書いてありますけれども、道路空間が道路交通の関係でいろいろな使い方というのがありますが、まず、道路空間にいろいろ使うような余剰とか、

使える場面が出てきた場合には、基本的には、公共交通ですとか、あるいは自転車交通ですとか、そういうような交通をまず考える必要があるというふうに思っています、そういうものに利用することが考えられるので、すぐに駐車場というふうにはいかないと思うんですけれども、そういうものも考えながら、その上で、駐車場にすることが交通の円滑化とか、そういうことも踏まえて的確ではないかなというところを進めていくというのが基本ではないかなと思っています。

そういうものを考えながら、実際、そこの地域の駐車需要とといいますか、路上駐車施設の整備と活用、路外駐車場との関係、そういうものも十分考えて、ここの空間は駐車場に活用することが非常に効果的であろう、既にそういう駐車場がある、そういうようなものについて、それらをどんなふうに必要なとのバランスでマネジメントしていくかということ、机上ではなくて、ケーススタディとといいますか、現地でもよく見て考えていく必要があると、そういうようなことを進めていければなと思っています。

ちなみに、名古屋に2本、札幌に1本、広島に1本、今後、大分市にまた1本できるんですが、日本には今、100メートル道路は4本しかありません。そのうちの1つの広島市のシンボリックな道路の平和通りは、中央に車線があって、側道があって、緑地帯があるんですが、その側道の部分は緩速車線という形態でもありますし、橋の部分がすべて100メートルの幅があるわけではないため、走行空間は中央部分の車線で、側道部分を走行空間として使わなければならないという空間ではないので、それを活用して、路上駐車施設が700台程度、広島市に発達しているという現状がございます。こういうものでございますので、先ほど言いました駐車需要のマネジメントとして今すぐに、周辺との関係で料金を変動させてうまく使うということにならないのですが、そのような路上駐車形のケースとしては、ここが一番多いものですから、こういうところも見ながら検討を進めて、道路空間をよりうまく、賢く使って、それを交通の円滑化につなげていけるような施策につなげていければなと考えてございます。

なお、資料1-2については先程省略してしまいましたが、全国駐車場案内システム推進協議会と全国駐車場政策担当者会議で周知した内容であります。これは駐車場施策における最新の動向ということでございまして、20年の3月に規制改革会議からあったお話で具体的施策として、これは警察庁さんの話であります、パーキングメーター、パーキングチケットの設備の整備ときめ細かな駐車時間の設定を進める。

それから、路上駐車の関係で、弾力的な料金システムの適用により道路空間の有効利用を図るために、地方公共団体の条例で設置されている路上駐車場についても、周辺の駐車料金とバランスしながら、利用時間帯、あるいは立地条件での差異を勘案して、バリエアブルに設定するようなことを考えられてはいかがかということを知徹底する。

3つ目が、先ほども申しましたように、道路空間というのは、自動車や公共交通、あるいは歩行者、自転車、緑化、荷さばき、駐車と、様々な空間としての位置づけがありますから、それを現在の、あるいは将来に向かってのいろいろな使い方を考えた上で、駐停車

と路外駐車場や路上駐車役割分担も考えながら、駐車場整備計画の中で検討することが非常に望ましいということで、そういったことも併せて地方公共団体に促すこととしております。これは上に書いてありました20年と、最近では21年1月23日、これは全国駐車場案内システム推進協議会と、全国駐車場政策担当者会議にて、駐車のお話をさせていただいております。

下の方の駐車場施策に関する最近の動向というのは、参考で、駐車場の体系でございまして、自動車の保管場所として、このような法体系といいますか、保管場所に関する法律、これは車庫法というものであります。それから、保管場所である駐車場所ということで、道路区域の外と道路区域の中があって、道路区域の外については路外ということで、専用的に利用される駐車場と、一般公共の用に供する駐車場。上の方は附置義務とか、施設の専用の駐車場。下の方は一般公共の用に供される駐車場ということで、こういったグループと、それから、道路区域内の下の方のグループですが、これについては路外で道路管理者が整備する道路に接しているもの、あるいは道路上にあるもの。それから、路上ということで、路上駐車場とパーキングメーター、パーキングチケットということで、道路と道路上にあるものと、道路の外側といいますか、外に外れて整備されているものというような位置づけにあります。

ちなみに、今回のターゲットはこの中でもちょっと小さいのでありますが、路上駐車場の需要ということであれば1,000台になりますけれども、全体的にこれから道路空間をどのように活用していくかということで、勿論、先ほど申しましたような公共交通とか、自転車とか、あるいは現在、二輪の駐車場が非常に逼迫しているということがあるので、二輪の駐車場、そういうようなことも考える必要があるんでございますけれども、そういうようなものも含めて進めていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○中条主査 御説明ありがとうございました。

全体の話としてはこのようなことで結構なんですけれども、1つ、是非御理解をいただいておりますのが、私どもの問題意識のところにある話でありまして、要するに、我々としては、ここを路上駐車してはいけないとか、ここを路上駐車以外の何かに使うとかということを区分して決めるという話ではなくて、道路の有効利用、有効活用ということを見ると、道路に対して課金をするということが重要であろうというのがもともとの考え方の基本であります。

実は、私の研究室で、路上駐車IT化について5～6年研究をしてきまして、その中で、御承知のとおり、道路を走る場合には、課金をしろとか、いろんな考え方が結構出てきているわけです。また、路外駐車場については、このように、いろいろやろうという議論がされているわけです。ところが、駐車する場合には、今のところ、それとは全く別な形でしか議論がされていない。路上駐車、いわゆるオンロードの駐車違反をもう少し弾力

的にいろいろやれば、例えば、荷さばきの車はごく短い時間しか止まらないわけですから、それをITを使って、例えば、10分、15分使うんだったら、お金を取っても時間が短いですから、すぐにはけるわけですし、そういう形で、路上駐車違反の取り締まりをもっと弾力化できないのかというところが最初の発想であったわけです。

その点で、管轄が警察庁さんですので、お話を伺いましたところ、警察庁としても、パーキングメーター、パーキングチケットについては、単位時間を短くするというような形で効率的に使えるような方法は賛成であるということで、そういう点については、各自治体に対して、県警というか、公安委員会に対して、そういうことを促すというようなことはやりましょうというお話だったんです。警視庁等々もそういうことをお考えになっているところなんです。

ところが、そこまでのところは警察庁としてはできるけれども、違法駐車になっているところについて、それをお金を取って、払った場合にはOKと、非常に混んでいるところは高い路上駐車料金を取る、混んでいないところは、極端に言えばただで止めてもいいですよと、価格メカニズムで配分するというやり方は、今のコインパーキングをやっている範囲内でしか無理ですよということが1つです。

もう一つは、コインパーキングについて、技術革新をそれほどは考えておられないというところがございました。我々としては、コインパーキングもIT化が進んで、DSRCでどんどんやっているところは諸外国にもあるわけですし、たとえばリスボンなどはDSRCで料金收受でもってするというやり方を取っていますから、そういうやり方はできないのかということをお話を警察庁さんと話をしましたら、警察庁としては、基本的に止めてはいけない、それをお目こぼしでやっているという形なんで、要するに、交通違反の範疇のものである。そういうものについて、金を払ったら止められるという考え方というのは、警察としてはなかなかできません。そこでとどまるかと思ったら、なかなか警察庁さんは弾力的で、しかし、路上駐車場というのがあります、これは国交省さんの管轄です。道路の空間を路上駐車場としてお使いになるという形を進めていかれたらどうなんでしょうかという御提案をいただいたわけです。

それで国交省さんの方にもお話をお持ちしまして、路上駐車場で対応できないか。ですから、そもそもの考え方は、今、駐車場法で路上駐車場として設置されている広島のようなものを念頭に置くというよりも、その辺の道路を路上駐車場にしてしまうと、警察の管轄ではなくて、国交省さんがそこを管理して、管理するに当たっては課金をするというやり方が可能になるということなんです。そちらの方を実は最終的な目標に置いているということなんです。

我々としては、別にそれはだれが管理してもいいんで、警察であろうが国交省であろうが、どこでもいいんですけれども、とにかくその辺の道路に止めたときに、混雑していて、価値の高い道路に止めるんだったら高く料金を払ってもらいましょうね、あるいは混んでいる時間帯だったら高く払ってもらいます、空いているときには安く止めてもいいですよ

いう、時間帯別に決めてお金を取ったりするというのは、今まではなかなか大変だったわけですが、これはD S R Cを使えば技術的にはかなり簡単にできるようになるだろう。IT化と組み合わせてやっていくことが可能ではないか。結局のところ、その話は、今、だれが管理しているかということになると、警察という組織の物の考え方としては、なかなかそれは難しいですよというお考えなんです。でも、国交省さんがおやりになるのは大丈夫なんではないかということで、要するに、警察の管轄から別のところに移す。

ヨーロッパの場合は、警察の管轄から移すことによって、犯罪ではなくして、課金をしているわけです。一応、今のところ、駐車違反というのは違法行為で、犯罪になっているわけです。だから警察が担当しているわけですが、犯罪という考え方では物を見ないようにすればよい。ディスクリミナイゼーションという言い方をするんですけども、それを今、ヨーロッパの場合は進めているわけです。自治体がそれを担当するという形にして、自治体が民間に委託するなどして、時間帯に応じて課金をする。それを路外駐車場の政策とも整合的にやっていくというやり方なんです。ディスクリミナイゼーションを一遍にやるわけにはいきませんし、オンロードの駐車について、全部管轄を警察から国交省さんに移すというわけにもいかないでしょうけれども、徐々にそういうところを増やしていくって対応していくというのは、警察庁さんと国交省さんで話し合っただけであれば、そういうところを増やしていくことができるんじゃないかということなんです。

広島の場合は、どちらかといえば、道路が空いているんで、その部分は車がそんなに走らないんだから、もったいないんだから、駐車場として使うかと、そういう発想なんですけれども、そうではなくて、今、車がたくさん走っているし、違法駐車もたくさん行われている都心の道路などにおいて、その一部を路上駐車場にしてしまっただけで、法律の管轄も変えてしまう。それによって、そこに課金をすることができるようになりますから、道路交通が非常に多いところだと、路上駐車料金も非常に高くしてしまっただけで、余り止められないように、どうしても止めたい車だけ認めると、そういうやり方にしていくという方法が可能なんではないかと、そういうことなんです。

警察の方では、料金を時間帯別に変えるとか、そういう発想は無理だというお話なんです。せっかくD S R Cが進んできても、そういうやり方を取ることはできないんです。あるいは同じ警視庁の管轄の道路で、道路によってパーキングメーターの料金が違うというやり方も、警察の考え方では無理だということなんです。国交省の管轄になれば、それは地域によって、混雑した道路と、混雑した時間帯は高くするというやり方も可能になりますから、そういうことも考えての議論であるということを経緯として御理解をいただければありがたいなと思うところです。

それは最終的な目的なんで、そんなに簡単にはいかない話なんで、まずは第一歩としては、路上駐車場として現在あるところの有効な活用というところから入っていきこうという話で、広島の場合は見ていただいてということで始めていただいたということですので、その辺のところも是非御理解いただければと思います。

○松井課長 先生のお話は非常に理解といたしますか、すぐに行政の内部でどうするかということに、こうすればできるというふうには一足飛びにいかないと思います。ただ、イメージしたのは、非常によく理解できて、我々はE T Cという、高速道路の入口で非接触の料金徴収システムをもう既に持っている、まだまだ数 10%ですけれども、これが発展していくと、車と、車以外との課金システムというのはできるということになれば、D S R Cの技術ですから、一定部分に車が止まったということを検知して、そこに耳がある。その耳が、この車はこのエリアで何分停止した、そうすると、自動的に口座から引き落とす、そういうふうにしてやるということが、法的なとか、いろいろなことは別として、技術的には可能である。そのゾーンと、パッシブなE T Cのカードの通信するシステムの耳を、必要な路上駐車、あるいは停止する場所のところにつけていけば、今、先生のおっしゃったことが、短時間だとこのぐらいで、長時間だとこのぐらいだと、E T Cは距離でありますけれども、距離ではなくて、時間をカウントするということも多分、コンピュータはできるはずなので、それによって、この時期の、あるいはこの区間の料金は、この時間だったら、この車種はこれだけですよというのが決まっていれば、そういうことが技術的にはできるのかなというふうに、そういうイメージのことをおっしゃっているという理解でよろしいでしょうか。

○中条主査 結構です。

考え方としては、技術的に可能ですから、当然、道路交通のI T S化の話では必ず出てきて、我々もそれをテーマにして研究をしたんですが、実際にリスボンなどではそれをやっているわけです。エメルという会社が全部そういった業務を委託を受けてやっています、当然、高速道路を通るときの料金もE T Cでやる。路上駐車するときもそれをもってカウントして、全部1枚のカードで課金がされるというやり方を実際にやっているわけです。

では、それが何で日本ではできないのかということの1つの理由は、日本の場合には、路上駐車については警察が担当していますから、警察に基本的にそういう考えはなじみませんよということなので、それだったら、1つの方法は、ほかのところで、そういう考え方がなじむところでやっていただくというやり方がありますよねということなんです。そのときに、警察が、そこはおれの領域だから人には譲らんよということだと困るんですが、実際は警察の方は、どうぞ、国交省さんがおやりになるんだったらOKですというかなり柔軟な姿勢ですので、それだったら活用させていただいた方がいいんじゃないかなと、そういうことなんです。技術的には全く可能なんですけれども、どういうふうにして法的にやっていくか、それから、社会的にやっていくかということなんです。

もう一つは、警察の方も国交省さんの方も同じように問題があると思いますけれども、基本的に都市内の道路ですと自治体の権限という話になりますので、警察の方も、県警、あるいは県の公安委員会の話になるんです。国交省さんの方も、自治体の方が道路の管理はしていますから、そうすると、国がこういうやり方をやるからやれというやり方がなかなかできないわけです。パーキングメーターにしても、警察庁から各公安委員会にアド

バイスをするというようなことしかできなくて、強制的にやれとはなかなか言えない。恐らく国交省さんも同じような状況があるかと思います。そこがもう一つの問題ではあるんですけども、一歩ずつやっていきませんかという提案とお考えいただければと思います。

ですので、1つは、自治体の方々に御説明いただくときに大変ありがたいのは、警察の方の管轄になるところの答申の部分もきちんと一緒に書いていただいて、それも自治体に御説明いただいて、大変ありがたいんですけども、今、私が申し上げたようなたぐいのところの議論がどうしても規制改革会議の問題意識とか、具体的施策とか、そういう文章のままで伝わるかどうかというところが、ちょっと心配なところがございます。広島なども、ある意味では既に活用しているわけですね。その辺のところの周知徹底を是非お願いしたいということと、これから調査をしていただくということですので、その結果に期待をいたしておりますので、どうぞよろしくお願いします。

今日はどうもありがとうございました。