

大規模小売店舗立地法に基づく必要駐車台数の引下げ（案）に対する市民意見 について

1. 市民意見募集結果

- (1) 募集期間 平成23年3月1日から3月31日（木）まで（1箇月間）
- (2) 周知方法 商業振興課窓口，市役所案内所，各区役所・支所，京都市景観・まちづくりセンターにチラシにてチラシを配布したほか，ホームページに掲載しました。
- (3) 応募者数 120名
- (4) 意見数 234件

2. 御意見の主な内容

（肯定的御意見）

・「歩くまち・京都」を推進するうえでも，必要駐車台数の引下げを積極的に進めるべきである。既存店舗へも，当該取組みの趣旨を伝え，積極的に協力を呼びかけてほしい。

・人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を実現するには，脱クルマ社会を目指してクルマを中心とする暮らしから，歩くことを中心とする暮らしへの転換を図っていく必要がある。大規模小売店舗立地法に基づく必要駐車台数の引下げは，買い物に行く際に公共交通の利用を促す機会となり，効果があると思う。

・環境に負荷の少ないまちづくりを進めるために，極力，車を使わないライフスタイルにすることは大変効果があると思います。今回の，大規模小売店舗立地法に基づく必要駐車台数の引下げを実施することは，こうした社会の動きにマッチした取組みで大変意義のあることであり，実施して問題ないのではないかと思います。

・全国統一の基準によらず，地域ごとに地域の事情に応じた基準を作成し，運用することには賛成です。京都駅周辺や四条通の商業施設にマイカーで買い物に来られる方は少ないでしょうし，駐車場は必要最小限度でよかろうと思います。今後の更なる引下げを検討すべきでしょう。

・来店客が自家用車で来ることを前提とした大規模小売店舗立地法は，低炭素社会を目指す現在の社会情勢を反映しておらず，「歩くまち・京都」の推進を掲げる京都市が台数の引下げをするのは適切であり，歓迎である。

(否定的御意見)

・現状ですら大規模小売店舗の駐車スペースが不足しているように感じられるが、今回の案のように、駐車台数を引き下げると、さらに入庫待ちの車が増え、渋滞が増えて、ひいてはCO₂の排出も増加することが懸念される

・この施策を行うことにより、駐車場がなく違法駐車を行う車が増える可能性があるため、近隣住民として不安である。

・郊外周辺区に住む者にとっては車社会となっているため、引下げの必要性は感じない。

3. 本市の考え方

御応募いただいた御意見について、趣旨を踏まえた上で主な御意見をまとめ、本市の考え方を記載致しました。

番号	寄せられた御意見	本市の考え方
1	・都心部への一般車両の流入抑制のため、公共交通機関とのアクセス改善、マーケットに応じた駐車場設計、二輪駐車場設置の義務化、荷さばきスペースの義務化、店舗敷地内タクシー乗降場の義務化、路上待機車両の防止といった対策を採るべきである。	今回の駐車場の取扱いは、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換することを基本理念とした、「歩くまち・京都」総合交通戦略をふまえたものです。 駐車場施策には様々な手法があることから、地域の実情の把握に努め、総合交通戦略を進める関係各所とも連携して取り組んで参ります。
2	・車の市街地流入量の規制といった、他の交通施策と組み合わせて実施したほうが、より効果的である。	
3	・大規模小売店舗ごとの対応、つまり「点」での対応には限界がある。店舗の立地する地域を「面」として捉えた上で、対策をとることが必要である。	
4	駐車台数の引下げによって、渋滞が悪化する懸念もあるため、市内の総合的な交通施策から検討を始めるべきだと考える。	
5	・四条通などは車の交通量も多く、「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる四条通のトランジットモール化などの規制と併せての実施が望ましい。	

6	<ul style="list-style-type: none"> ・車を使つての移動は、子どもがいる家族連れの方たちが多い。歩道を広げ、段差や階段を減らし、ベビーカーや小さな子どもでも安全に移動できるまちづくりが絶対に必要である。 	
7	<ul style="list-style-type: none"> ・車なしでも家族連れで安全で効率的に移動できる手段も詳しく伝えていくことも必要である。 	
8	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性を考慮して、地域特性に応じた駐車場施策が必要。 	
9	<ul style="list-style-type: none"> ・経済の活性化とのバランスをとるべき。 	<p>社会状況、経済状況などの環境変化に応じて、必要な見直しを行うこととしております。</p>
10	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場が少ないと感じるため、駐輪場をその分増やしてほしい。 	<p>駐輪場につきましては、京都市自転車等放置防止条例に基づく整備が中心となりますが、来店者の交通アクセスの実状を踏まえた整備について、適宜事業者呼びかけて参ります。</p>
11	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の対象地域は、地下鉄や市バスといった公共交通機関が発達しているという側面と同時に、周辺から多くの方が集まるといふ側面もあり、環境に負荷の少ないライフスタイルが進めば進むほど、車から公共交通機関へのシフトと同時に、自転車の利用がますます増えていく。そのため、今回の駐車場台数の引下げと、駐輪場の引上げをセットで実施してはどうか。 	
12	<ul style="list-style-type: none"> ・京都は自転車の利用しやすいまちであり、駐車場の台数を引下げ、駐輪場の台数を増やしてCO2の低減を図るべきである。 	
13	<ul style="list-style-type: none"> ・店舗利用者である買い物客の協力が欠かせない。金銭的・経済的なインセンティブを与える仕組みを考える必要がある。 	<p>公共交通機関利用者へのインセンティブの付与等については、事業者の集客活動の一環であるため、事業者の判断において行われるべきものですが、来店者から協力を得る仕組みを各事業者へ働きかけて参ります。</p>
14	<ul style="list-style-type: none"> ・既存店舗へも、当該取組みの趣旨を伝え、積極的に協力を呼びかけてほしい。 	

15	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関を利用したお客様が、買い物に一定額を支払った場合、鉄道やバスの運賃をキャッシュバックさせるなど、車利用をできるだけ控えさせるような施策を取らせていくべきである。 	
16	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもや高齢者に配慮する必要がある。 	事業者に対して、いわゆる「交通弱者」に対して配慮するよう求めて参ります。
17	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車台数を引き下げると、入庫待ちの車が増え、渋滞が増えて、ひいてはCO2の排出も増加することが懸念される。 	大規模小売店舗立地法では、大規模小売店舗に伴う交通処理、交通安全の確保、騒音等について新たな負荷が加わることを可能な限り回避するよう十分な配慮を行うこととされています。各店舗の事業者に対しては、大規模小売店舗立地法の趣旨を的確に踏まえた運用を行うよう引き続き求めて参ります。
18	<ul style="list-style-type: none"> ・違法駐車が増える可能性がある。 	
19	<ul style="list-style-type: none"> ・行政側としては必要駐車台数を引き下げ、あとは各店舗の判断で必要な数の駐車場を用意してもらえばよい。 	
20	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路で渋滞が発生しないよう、交通整理員の配置などを大規模小売店舗がしっかり行うことを、駐車台数の引下げをする店舗には求めているほしい。 	大規模小売店舗立地法では、来店者の自動車が駐車場に到着するまでの案内経路を設定するとともに、案内表示の設置や交通整理員の配置を行うなど、混雑時間帯や経路等に関する情報提供を行うことが必要とされています。事業者に対しては、今後とも、適切な経路設定や交通整理員の配置等を求めて参ります。
21	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の対応は歓迎すべきことであるが、今回はあくまでも下限の引下げであり、実効性は疑問である。上限を設けることを強く求めたい。 	駐車場整備に関わる法令では、現在のところ下限を設けることのみを前提としており、現在の法体系の中では難しいと考えます。
22	<ul style="list-style-type: none"> ・どうしても車に頼らざるを得ない障害者等のみを駐車場の利用可とすべきである。 	大規模小売店舗立地法においては、来店者の要件等を問わず一定規模の駐車場の整備を求めていることから、現時点で駐車場の利用者を限定することは困難と考えます。
23	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車台数に大きな影響を与える来店客数については、業態やコンセプト(スーパー、百貨店、家電量販店、或いは高級志向、安売り志向等)に関わらず、一律に店舗面積で仮定していますが、まだ工夫の余地はあると思う。 	大規模小売店舗立地法においては、必要駐車台数の算定について、業種による相違を設けておりません。大規模小売店舗の集客力を踏まえますと、店舗として最低限必要であろうという台数を確保することになっております。各店舗の具体的な駐車台数について、新たな課題を生み出さない適切な工夫については、今後とも検討して参ります。

24	<ul style="list-style-type: none"> ・開店後においても、一律の基準ではなく、実態を分析したうえで、事業者が希望すれば駐車台数を減らすことができるような制度も検討してみてもどうか。 	<p>更なる引下げ策について引き続き検討して参ります。</p>
25	<ul style="list-style-type: none"> ・四条河原町や烏丸、京都駅周辺に商業施設が集積してほしい。 	<p>四条河原町界わい及び京都駅界わいにつきましては、京都市商業集積ガイドプラン上、商業機能の高度集積拠点として位置付けられております。当該基準の運用により、店舗出店の誘引につながることも想定しております。</p>
26	<ul style="list-style-type: none"> ・今以上の運賃値上げを回避するため、市営地下鉄沿線に積極的にこの制度を活用して、出店誘導することで利用促進を図ってもらいたいと思う。 	
27	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場を減らす交換条件に、周辺のアクセスや環境の整備(歩道の拡幅やアーケードの設置)に費用を回してもらえないか。 	<p>店舗周辺のアクセスや環境整備は集客活動の一部であり、一義的に事業者の責任において行われるべきものですが、良好な歩行者環境の整備について協力を求めて参ります。</p>
28	<ul style="list-style-type: none"> ・これを機に、既存施設も含め市内の大規模小売店舗に対して、公共交通による来店への誘導、PRを働きかけるとともに、市役所もそうした活動に協力する店舗に対して、お金のかからない支援を行うべき。 	<p>関係各所とも連携しながら、検討して参ります。</p>
29	<ul style="list-style-type: none"> ・歩くまちを進めるには、公共交通機関の発達とともに、商店などの配送サービスが充実し、安価であることが求められる。 	<p>配送サービスについては、顧客サービスの一環であり、事業者の判断において行われるべきものですが、公共交通機関利用促進策のひとつとして、事業者に働きかけて参ります。</p>
30	<ul style="list-style-type: none"> ・店舗から御池地下駐車場など、エリア周辺地域にある大規模駐車スペースまでの荷物配送サービスなどを提供する仕組みを入れてはどうか。 	
31	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員駐車場は廃止させるべきである。 	<p>大規模小売店舗立地法は来店客用駐車場の台数についての定めであるため、今回の対象にはなりません。人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の観点から、今後とも事業者を検討を促して参ります。</p>
32	<ul style="list-style-type: none"> ・周知を効果的に進めないと、車で来て停められず、却って混雑を招く恐れがある。 	<p>今回の取扱いを適用する事業者には、遺漏のないよう広報に努めるよう指導して参ります。</p>
33	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者が鉄道利用を全面に打ち出すところは、ボーナスとして削減台数を加算すべきである。 	<p>今後の検討の参考に致します。</p>

34	<ul style="list-style-type: none"> ・建築物の駐車場附置義務制度の見直し内容とのダブルスタンダードの解消を図る必要があるのではないか。 	
35	<ul style="list-style-type: none"> ・CO2 削減に向けて, さらに一步踏み込むという点で, 駐車場に電気自動車用の充電設備や自動車用の水素ステーションを設置することを推進してはどうか。 	<p>電気自動車用の充電設備等につきましては, 一義的に事業者の責任において行われるべきものですが, 地球温暖化対策の観点からの協力を働きかけて参ります。</p>
36	<ul style="list-style-type: none"> ・より環境性能の高い自動車(EV など)が優先的に利用できるような仕組み(急速充電設備の設置義務化など)を検討すべきである。 	