

平成8年度の状況	問題点	現状
1 駐車に関する問題への対応の基本方針 ・駐車需要の質・量に応じて、公民が適切な分担により駐車場施設を整備する。 ・駐車場のハード整備のみでなく、既存駐車場の有効利用や公共交通機関の利用促進も検討する。	➤ 既存駐車場の有効利用や公共交通への転換を促進した上で、まだ発生する駐車需要に見合った整備を推進したことで、路上駐車等の交通問題は軽減した。 ➤ 「歩くまち・京都」という京都市の交通政策の基本理念の観点からは、都心部の自動車需要を抑制することが望ましい。	1 駐車場に関する問題への対応の基本方針 ・京都市の交通政策の基本理念である「歩くまち・京都」の実現という観点から、既存駐車場の有効利用や公共交通機関の利用促進策を中心に、補完的措置として駐車場を考える。
2 駐車施設整備に関する基本方針 （1）駐車需要の見通しと駐車施設整備の目標量 ・自動車 OD 調査より、昭和 55 年から平成 2 年の 10 年間で京都市の自動車交通量は増加しており、またパーソントリップ調査の交通手段構成によると自動車利用率も増加している。 ・自動車保有台数、運転免許保有者数とも増加しており、駐車需要は増加すると予想される。	➤ 過年度の計画策定時には、駐車需要は増加傾向であったが、道路交通センサス起終点調査によると平成6年以降は減少傾向にある。【資料－3：P.2】 ➤ 時間貸し・専用とも駐車場の容量は、駐車場整備を推進した結果、増加している。【資料－3：P.4】 ➤ 過年度設定時とは、駐車需要や整備状況が異なるため、整備方針を見直すべきである。	2 駐車施設整備に関する基本方針 ○ 駐車需要の見通しと現状 ・現在の駐車場整備地区の需給バランスでは、時間貸し駐車場の空き容量に路上駐車台数を全て収容することが可能である。【資料－3：P.10】 ・ただし、時間貸し駐車場には小規模なものが多く、恒常的に駐車場利用されることは担保されていない。これら小規模なものを除いて恒常的に確保すべき駐車場の整備台数は約 300 台～2,100 台である。【資料－3：P.11】
（2）駐車施設整備に関する公共と民間の役割分担 ・駐車施設は、原則は附置義務制度を適用し、駐車需要の原因者が整備を推進する（民間）。 ・都心部や駅周辺、附置義務適応外の小規模の建物等の多いエリアでは、公共と民間が分担して整備する。 ・観光地対策としてパーク＆ライドを検討する。	➤ 附置義務制度によって、交通需要の原因者が駐車場を確保すべきであるが、公共の役割は駐車場整備だけではなく、駐車が必要にならない施策を実施することも同時に必要。 ➤ 歩行者の交通を優先すべきエリアにおいても駐車場整備が義務づけられるため、結果として自動車需要を喚起することが懸念される。	○ 駐車施設整備に関する基本的な考え方 ・駐車施設は、原則は附置義務制度を適用し、整備することが基本であるが、既存の駐車場の有効利用方法等も検討し、駐車場整備と駐車車両量の抑制策を同時に検証できる制度を検討する。 ・一般車両だけではなく、荷捌き車両、自動二輪の附置義務基準のあり方の改善を視野にいれ検討する。 ・観光地対策としてパーク＆ライドを実施していくとともに、都心部への主として市外からの自動車流入抑制を目的とした定常的なパーク＆ライドを検討する。

・自動車の使用本抛の駐車需要は，車庫法に基づき自動車保有者が保管場所を確保する。		・自動車の使用本抛の駐車需要は，車庫法に基づき自動車保有者が保管場所を確保する。
（３）駐車施設の附置義務に関する基本的考え方 ・附置義務とは京都市駐車場条例で定められ，駐車需要発生の原因者が駐車場整備を担保するものである。	➤ 策定時から現在に至るまで，附置義務制度自体（京都市駐車場整備条例で定められていること）や，基本的な考え方（駐車需要発生の原因者が駐車場整備を担保すること）は変わっていない。	

前回の駐車場整備計画策定時の状況と現状（その２）

平成８年度の状況	問題点	現状
３ 駐車施設の整備推進方策 （１）駐車施設の附置義務制度による整備推進方策 ・京都市における駐車施設整備の基本となる制度であり、今後も整備を推進していく。 ・荷捌き駐車に関しては状況を考慮し、附置義務化を検討する。	➤ 附置義務制度にて駐車場整備を推進していくので、画一的な駐車場整備ではなく、土地利用の実態やまちづくり方針に見合った、メリハリのある駐車場整備ができるような制度を作成する必要がある。 ➤ 荷捌き車両については、都心部や京都駅周辺における貨物車の路上駐車 500 台と、路上荷捌きが問題となっている。【資料－３：P.12】 ➤ 駐車場容量が確保されているにも関わらず路上荷裁きが依然として存在することを考慮して、荷捌き駐車施設の附置義務化を検討する必要がある。	３ 総合的な駐車施設整備の推進方策 ○ 附置義務駐車場条例の見直し ・地域の特性（公共交通の利便性、駐車場容量）や施設の使われ方（特定用途の区分）により、メリハリのつけた附置義務基準を検討する。 ・附置義務制度の最終目的を実現するため、駐車場整備の代替手段、制度の導入を検討する。 ○ 荷捌き車両対策 ・路上駐車問題の原因の一つとなっている荷裁き車両について、原因者負担の観点から、本市においても荷捌き車両の附置義務化を検討する。
（２）公共的駐車施設の整備推進方策 ・公共的な意味合いをもつ駐車施設の整備を推進する。 ・推進のための具体的な方法としては「国や京都市の助成制度の活用促進」、「都市計画駐車場の整備」、「市街地再開発事業や面開発事業の駐車場整備に対する補助制度の活用促進」等である。	➤ 現状では駐車需要に対して容量が満たされているが、都市計画駐車場と届出駐車場、附置義務駐車場では意味が異なり、さらにはコインパークが現実的には容量を補っていると考えられるため、駐車場の属性、持続性の観点を加味しながら、公共駐車場の必要性を再検討する必要がある。	○ 駐車場整備計画の見直し ・御池地下駐車場等の永続的な（都市計画）駐車場の容量と照らし合わせつつ、計画段階の公的駐車場の必要性を再検討する。 ・駐車場整備地区への自動車流入を抑制するために、駐車場整備台数の上限を設定することも考えられるが、それだけで附置義務対象施設への駐車待ち車両が自動的に減るわけではないので、代替手段の有効性と併せて検討する。 ・自動車容量が十分に確保されている地区では、自動車駐車場から自動二輪や自転車駐輪場、荷捌き施設への利用転換を推進する仕組みを検討する。
（３）路上駐車場の整備推進方策 ・路上駐車場の整備については、荷捌き等の短時間駐車への対応として、今後整備のあり方を検討する。	➤ 路上駐車場は、駐車場需要に対する駐車場供給不足問題への暫定的な処置であり、他都市でも削減方向であることを鑑みて、検討対象から除外する。	⇒項目削除

前回の駐車場整備計画策定時の状況と現状（その３）

平成８年度の状況	問題点	現状
（４）駐車施設の有効利用方策 ・駐車場案内システム等の導入を検討する。	➤ 駐車場案内板は整備されているが、更なる利便性向上を目指し、改善が必要とされている。	○ 駐車施設の有効利用方策 ・駐車施設の有効活用を目指し、現状のシステムの高度化を検討する。 ・具体的には、京都市内の駐車施設のリアルタイム満空情報のインターネットでの提供、カーナビシステムでの満空情報の提供などが考えられる。
【平成２０年 追加項目】	➤ 自動二輪については、都心部や京都駅周辺での路上駐車台数は約 30 台（平日）、約 20 台（休日）である。【資料－３：P. 12】 ➤ 駐車場整備地区における自動二輪専用の駐車マスは 390 台である。地区全体では、四輪の駐車マス利用を含めて、約 170 台（平日）、約 280 台（休日）の利用がある。【資料－３：P. 12】	○ 自動二輪車対策 ・路上駐車問題の原因の一つとなっている自動二輪について、原因者負担の観点から自動二輪の附置義務化を検討する。 ・整備においては、既存民間駐車場の転用や公共での整備を検討する。 ・自動二輪対策は、都心部における自転車対策との整合性も図って検討する。
	➤ 都心部や京都駅周辺で客待ちタクシー車両が問題となっている。	○ 客待ちタクシー対策 ・自家用車の駐車需要を減らすとともに、客待ちタクシーを減らすという観点から、タクシーを効率的に利用できる仕組みを検討する。
（５）その他の施策 ・観光時においては、遊休地等の暫定的利用を中心にパーク＆ライド駐車場の確保を検討する。 ・公共・公益施設においては、附置義務駐車場のみにとどまらず、周辺の土地利用等を考慮して積極的に駐車施設の整備・確保につとめる。	➤ 観光ピーク時には観光バスが観光地の交通状況を悪化させており、今後も引き続き対策を実施する必要がある。	○ 観光バス対策 ・観光時においては、パーク＆ライド駐車場の確保や、駐車場が円滑に利用できるような予約システムの恒常的導入を検討する。

前回の駐車場整備計画策定時の状況と現状（その４）

平成８年度の状況	問題点	現状
４ 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区 （１）駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区の設定方針 ・面的な中心商業地域である都心部と、大規模な開発が行われる京都駅周辺の商業地域を駐車場整備地区として定める。 （２）駐車施設を重点的に推進すべき地区の内容 ・駐車場整備地区では公共と民間の適切な役割分担のもとに駐車施設の整備や既存駐車施設の有効利用を推進する駐車場整備計画を策定する。	➤ 過年度に比べ、京都市における自動車需要が減少傾向であることを踏まえると整備地区を拡大する必要性は低い。 ➤ なお、駐車場整備地区は、「都心部等の商業・業務機能が高度に集積し、自動車交通の集中が面的に著しく広がる地区」を要件の一つとして定められたものであり、駐車場整備地区外においても公共駐車施設の配置について検討されている。	４ 駐車場整備地区 ・過年度に設定した駐車場整備地区は、本市の発展を考えるとときに重要な地域であり、また 未だに解決すべき駐車問題 を抱えているため、本計画においても駐車場整備地区として、 重点的に駐車場の整備や配置 を検討する地域として設定する。 ・都心部や京都駅周辺以外でのパーク＆ライド駐車場整備について、 追加的に地区設定 をした上で進めるべきか検討する。
５ その他の地区についての方針 ・市街化区域のうち第１種低層住居専用地域と第２種低層住居専用地域では、自動車保有者が車庫を確保することが原則である。 ・その他の市街化区域では附置義務制度による駐車施設の整備を推進する。 ・民間マンション等では、「京都市共同住宅建築に関する指導指針」による指導を行う。	➤ 駐車場整備地区以外の住宅地においても、路上駐車を防ぐために必要な量の駐車場を整備する必要がある。 ➤ また、周縁（フリンジ）地区や都心部や京都駅への交通アクセスがよいエリアについては、 フリンジ駐車場やパーク＆ライドのりかえ駐車場の整備 を検討し、駐車場整備地区だけでなく市域全体の駐車問題解決を目指す必要がある。	５ その他の地区についての方針 ・駐車場整備地区の周縁（フリンジ）地区において、 フリンジ駐車場の整備 を検討する。 ・都心部、駅周辺までの利用経路や交通量より、 パーク＆ライドのりかえ駐車場の配置・容量・期間 を検討する。 ・市街化区域のうち第１種低層住居専用地域と第２種低層住居専用地域では、自動車保有者が車庫を確保することが原則である。