

「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」改定に向けての議論のポイント（その１）

H8（現行版）	議論のポイント	改定に向けた基本方針
<p>1 路外駐車場の整備に関する基本方針</p> <p>（１） 駐車場整備地区における駐車問題の現況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場整備地区内において整備されている駐車場は、約 1,400 箇所、約 23,600 台（うち時間貸駐車場約 11,400 台）が整備されている。 ・ピーク時の瞬間的な駐車台数は約 16,800 台（うち時間貸駐車場約 10,000 台）となっている。よって時間貸駐車場の空きスペースは 1,400 台である。 ・ピーク時における路上駐車台数は約 3,500 台であるが、10分以内の短時間駐車台数を除くと約 2,600 台となる。 ・利用距離等の関係から実際に有効利用できる空駐車台数は、800 台程度であるため、約 1,800 台分が不足することになる。 	<p>➤ 駐車場整備地区の現状では、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が、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くと不足が生じる。【資料－３：P.11】</p>	<p>1 路外駐車場設置に関する基本方針</p> <p>○ 駐車場整備地区における駐車問題の現況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場整備地区において整備されている駐車場は、約 1,660 箇所、約 25,800 台（うち時間貸駐車場約 11,900 台）整備されている。【資料－３：P.3】 ・平日ピーク時の瞬間的な駐車場の駐車台数は約 11,700 台（うち時間貸駐車場では約 6,000 台）となっている。よって、時間貸駐車場の空きスペースは約 5,900 台となる。【資料－３：P.5, P9】 ・ピーク時における路上駐車台数は約 1,100 台であるが、短時間駐車を除くと約 650 台となる。 ・これを時間貸駐車場の空きスペースに収容したとすると、駐車場と路上駐車との距離をみてもほぼ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～約 2,000 台である。【資料－３：P.11】 ・休日についても同様の調査を実施しており、路上駐車台数を全て駐車場に収容することは可能であるが、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 400 台～約 2,400 台である。【資料－３：P.11】
<p>（２） 基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・早急に駐車場整備が必要な場合、附置義務適用外の施設の集積により駐車需要が発生する等、まちづくりの観点から整備が必要な場合は公共が積極的に整備又は助成する。 ・民間においては、附置義務制度を活用して整備する。 	<p>➤ 「歩くまち・京都」を推進するために、対象地区内でのメリハリのある駐車場配置を可能とする制度を検討する必要がある。</p> <p>➤ 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、小規模な時間貸し駐車場が容量を補っていると考えられるため、駐車場の属性、永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。</p>	<p>○ 基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共で整備予定の駐車場については、その必要性の点から見直す必要がある。 ・自動車利用を抑制するため、公共交通機関へのアクセス性等を考慮して特定地区を設定し、駐車場整備の抑制を図ることが可能かどうかを検討する。

<ul style="list-style-type: none">・「京都市違法駐車等防止条例」に基づき、啓蒙活動を推進する。また、観光バス対策は、公共等が主導的に取組む。	<ul style="list-style-type: none">➤ 民間の駐車場整備については、駐車場整備を推進する附置義務制度や土地利用の制度について、まちづくりの方針にあった駐車場整備を推進できる制度を検討する必要がある。	<ul style="list-style-type: none">・具体的には、一定規模以上の駐車場の新設・変更行為には届出を義務付ける制度、駐車場整備台数の上限に一定の規制を図る制度の可能性、附置義務による最終目的を実現するための駐車施設整備の代替手段、制度導入を検討する。
---	--	--

「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」改定に向けての議論のポイント（その2）

H8（現行版）	議論のポイント	改定に向けた基本方針
<p>2 路外駐車場の整備の目標年次及び目標量</p> <p>（1）目標年次 ・平成17年（2005年）とする。</p> <p>（2）目標量 ・駐車場整備地区を5ブロック（都心部4ブロック、今日と駅周辺1ブロック）に分け、地域別に合計で約2,700台の駐車場を整備する。</p>	<p>➤ 駐車場は、整備しないのではなく、適正な配置や自動車流入の抑制のための駐車場整備を考える必要がある。</p>	<p>2 路外駐車場の整備の目標年次及び目標量</p> <p>○ 目標年次 ・平成32年（2020年）とする。</p> <p>○ 目標量 ・小規模な時間貸し駐車場を除いた地区別の整備の目標量を設定する。</p>
<p>3 路外駐車場の整備の目標量を達成するための必要な施策</p> <p>（1）公共と民間の整備分担 ・附置義務では、駐車需要の原因者が駐車場を整備することが基本であるが、附置義務で対応しきれない駐車需要に対しては公共で整備していく。</p> <p>（2）整備を推進するための施策 ・公共では、道路や広場などの地下空間を有効に活用した駐車場整備を推進する。 ・「京都市駐車場条例」に基づいた附置義務駐車場の整備を推進し、駐車場整備における融資制度や助成制度を活用する。 ・駐車場案内システムの検討を行う。</p>	<p>➤ 公共の駐車場については、現状の駐車需要と供給のバランスより、民間の現行駐車場台数が大きく変化するかどうが見極めつつ、整備の必要性を検討する。</p> <p>➤ 附置義務によって用途、面積に応じて駐車場の附置が義務付けられているため、土地利用の実態やまちづくりの方針に合った整備計画の策定が必要である。</p> <p>➤ 土地利用についても、まちづくりの方針に見合った施設の整備が推進できる制度の策定が必要である。</p> <p>➤ 自動車駐車場の容量が十分確保されている場所の駐車場については、他の目的での活用方法を検討する必要がある。</p>	<p>3 駐車場整備計画推進に必要な施策</p> <p>○ 公共的駐車施設整備に関する事業計画の見直し ・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。</p> <p>○ 駐車場整備台数の見直し ・駐車場整備の抑制を図る土地利用制度を検討する。 ・地域によってメリハリを付けることが出来る附置義務基準を検討する。 ・附置義務については、路上駐車の問題となっている自動二輪や荷捌き駐車施設の附置義務化も検討する。</p> <p>○ 駐車場からの利用転換の支援 ・自動車駐車場の容量が十分に確保されている地区では、既存の自動車駐車から自動二輪や自転車駐輪場、荷捌き施設への転換を支援する仕組みづくりを検討する。</p>
<p>4 主要な路外駐車場の整備に関する事業計画の概要</p> <p>・御池地下駐車場等、駐車場の事業計画の概要を示す。</p>		<p>4 主要な路外駐車場の整備に関する事業計画の概要</p> <p>・御池地下駐車場の完成等、過年度からの変更点を示す。</p>