

「京都市駐車施設整備に関する基本計画」の改定

～新しい駐車場基本計画の方針～

1 駐車に関する問題への対応の基本方針

歩行者と公共交通優先の「**歩いて楽しいまち**」の実現という観点から、公共交通への転換を図りながら、必要な自動車のために、**既存駐車場の有効活用**や**適正な配置**などを検討し、必要な質・量の駐車場を整備する。

- ・ 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。
- ・ 「歩いて楽しいまち」の実現には、公共交通への転換などにより、都心部自動車需要を抑制することが望ましいが、必要とされる自動車については、既存駐車場の有効活用などで対応していく。

2 駐車施設整備に関する基本方針

現状において駐車場は不足しておらず、将来的にも大幅な需要の増加はないと推測されるため、**新たな駐車場の整備を、積極的に推進していくものではない。**

今後は、「歩いて楽しいまち」の実現に向けて、**既存駐車場の有効活用**や**適正な配置**などにより、**駐車場の質の向上**を図る。

(1) 駐車需要の見通し

現状では駐車需要に対して**駐車場の供給は充足**している。ただし、**今後の土地利用の状況次第では不足する可能性**もある。

- ・ 駐車場整備地区における駐車需要(＝駐車場の駐車台数＋路上駐車の数)と供給量(＝駐車場の容量)のバランスを検証した結果、不特定多数が利用できる時間貸し駐車場の空容量には、路上駐車の数全てを収容することが可能であった。
- ・ 将来的に自動車の発生集中量は減少傾向にあり、現在より自動車利用が増加することは考えにくい。
- ・ 時間貸し駐車場には小規模なものが多く、土地利用の変更が容易であるため、恒常的に駐車場として利用されることは担保されていない。

(2) 駐車施設整備に関する基本方針

附置義務制度により、**駐車需要を誘発する原因者が整備**することを基本とする。ただし、「歩いて楽しいまち」の実現に向けて、**既存駐車場の有効活用**や**適正な配置**などにより、**駐車場の質の向上**を図る。

- ・ 一般車両だけでなく、荷捌き車両、自動二輪についても原因者が駐車施設を整備するためのあり方を検討する。
- ・ 既存駐車場の有効活用(自動二輪や荷捌き車両への利用など)、適正な配置誘導、情報提供(駐車場位置、満空など)による効率的利用により、駐車場の質の向上を図る。
- ・ また、観光地対策としてパークアンドライドを実施していくとともに、主に市外から都心部への自動車流入抑制を目的とした恒常的なパークアンドライドを検討する。

3 駐車施設の整備推進方策

駐車場を整備する主体別、対象となる車両別に「歩いて楽しいまち」の実現と整合のとれた駐車場整備方策を検討する。

(1) 駐車場を整備する主体別の施策項目

ア 民間による駐車場整備

- ・ 附置義務駐車場の制度を見直し、交通状況や土地利用状況に見合った量の整備を検討
- ・ 附置義務における隔地の条件の変更について検討

イ 公共による駐車場整備

- ・ 「公共駐車場の事業計画」を見直し、現状にあった駐車場整備を推進
- ・ 駐車場を効率的に利用するための駐車場案内システムの高度化を検討

(2) 新たに対象とする車両別の施策項目

ア 自動二輪

- ・ 原因者負担の観点からの検討
- ・ 既存駐車場の有効活用の観点からの検討

イ 荷捌き車両

- ・ 原因者負担の観点からの検討
- ・ 既存駐車場の有効活用の観点からの検討

(3) その他の施策項目

- ・ 住宅地での車庫の確保
- ・ 中心市街地周辺のフリンジ駐車場の整備
- ・ パークアンドライド駐車場の整備

4 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区(駐車場整備地区)

現在の駐車状況及びまちづくりの観点から**駐車場整備地区は変更しない**。

(1) 計画策定当初(昭和 35 年)の駐車場整備地区設定

都心部の**商業・業務地**を中心に設定した。

- 昭和 35 年に都心部の商業・業務地を中心に約 305ha 都市計画決定した。

(2) 駐車場整備地区拡大(平成 8 年)の経緯

都心部の既指定区域に付随する面的な商業地域と、鉄道ターミナルの要であり都市機能の高度な集積が計画されている**京都駅周辺の商業地域**において、計画的な駐車場整備を行うために追加した。

- 自動車利用の増加と土地利用の高度化により駐車需要が増加し、路上駐車が円滑な道路交通の妨げとなり、都市活動の活性化を阻害する要因となった。
- 追加箇所のうち、鴨川左岸の五条通周辺は、都心部への東南の出入口であり、商業・業務地に加えて、観光地に隣接しており、業務交通と観光交通がふくそうした。
- 夷川通と御池通に挟まれた区域は、既指定区域(昭和 35 年)と一体的かつ面的な商業地域であり、御池地下駐車場利用者の徒歩圏であることから、一体的な駐車対策を行うこととなった。
- 境界部については、駐車需要は道路の両側にあることから、道路を境界とするのではなく、商業地域界に変更した。
- 京都駅は、市の基幹的・広域的鉄道駅であるとともに、その周辺は都市機能の高度な集積が進んでおり、駐車需要が高い。商業施設等については附置義務で対応するが、自家用車から鉄道への乗換や送迎に伴って生じるターミナル機能関連の駐車需要については、まちづくりの観点から計画的に駐車場整備を行うこととなった。
- 面積は約 305ha から約 484ha へ増加した。

(3) 今回の駐車場整備地区設定の考え方

既指定区域の土地利用に大きな変化はない。また、交通需要は減少傾向にあるが、「歩いて楽しいまち」の実現と整合した駐車場整備を考える上で、**既指定区域は駐車場の適正な整備を検討すべき地域**である。

- 都心部は今も商業・業務の中心地であり、京都駅も市の広域的基幹ターミナルとして機能している。
- 既指定区域においては、その機能を十分に発揮するために自動車交通は欠かせないものである。そのため、自動車総量抑制や公共交通への転換などにより、必要のない自動車交通は抑えながら、必要な駐車需要について適切に対応する駐車場整備を検討する必要がある。

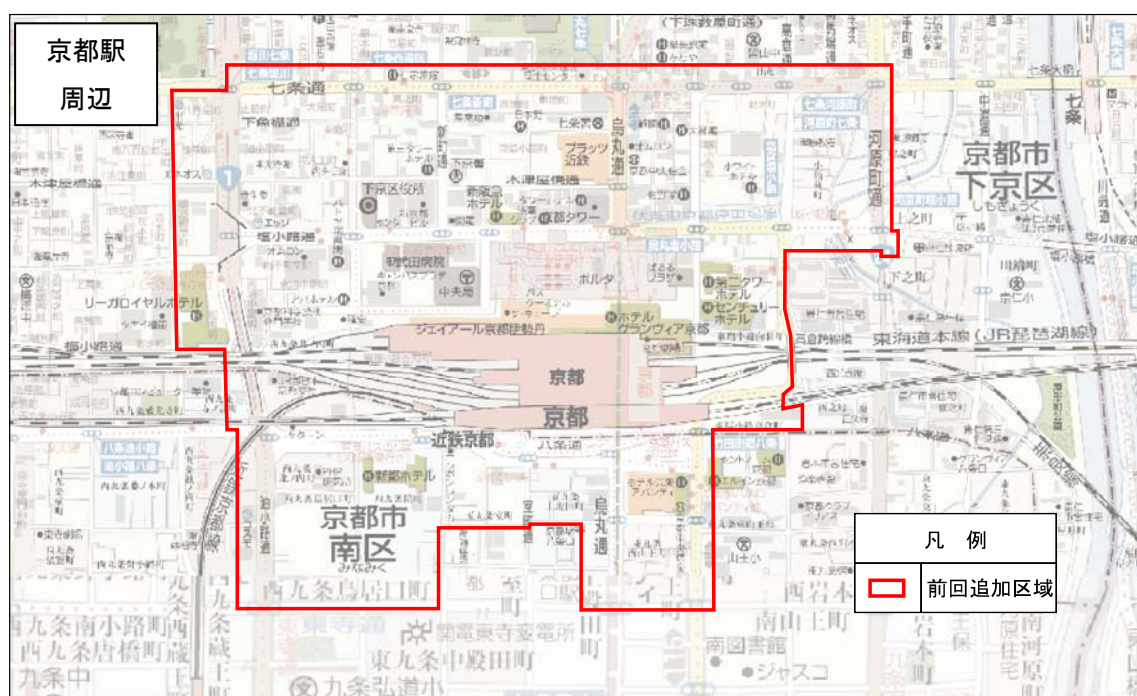
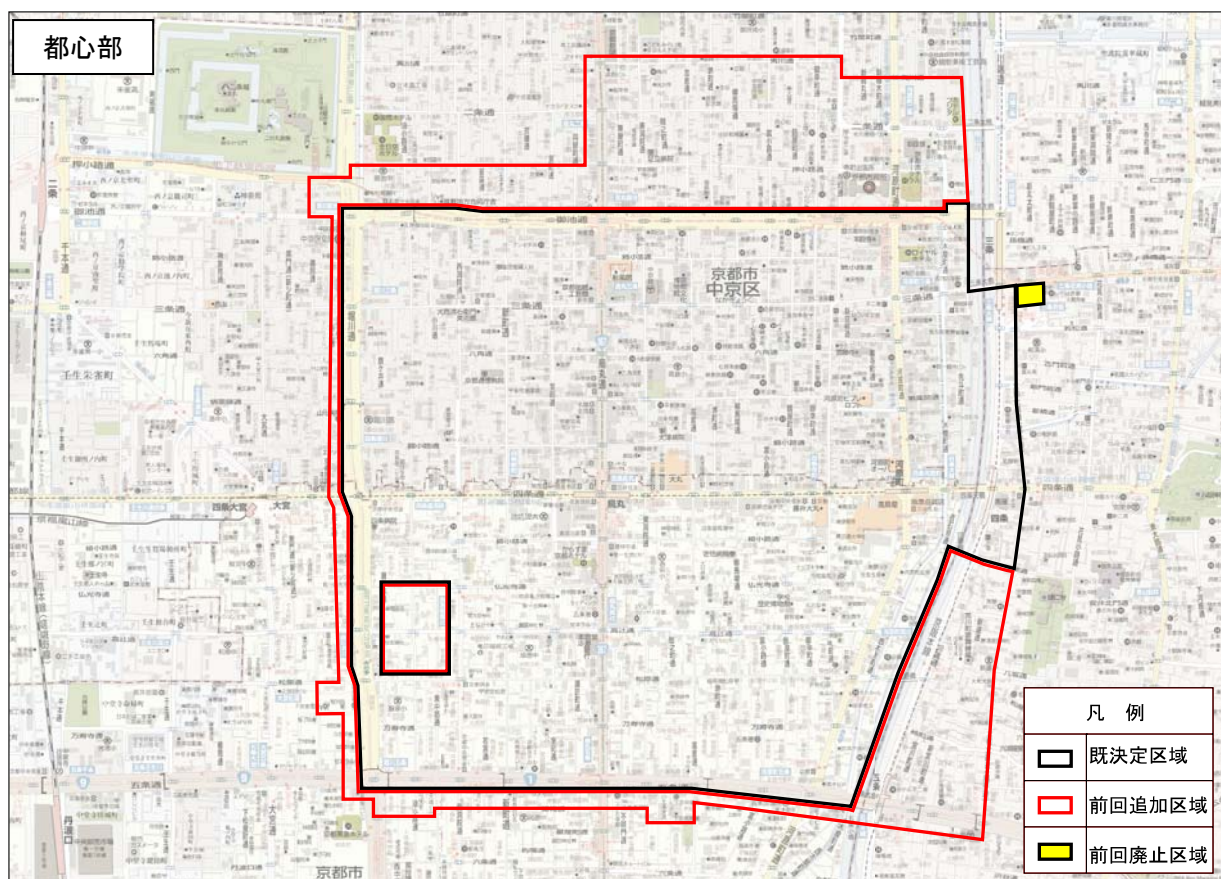


図 現行の駐車場基本計画改定時の駐車場整備地区の変更

黒線:既決定区域(昭和 35 年当時 約 305ha)

赤線:前回追加区域(平成 8 年 追加を含め全体で約 484ha)

《参考》駐車場基本計画と関連する各計画・プランの概要

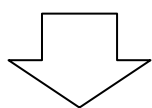
◆京都市基本計画（H13 年 1 月）

「都市としての魅力と活力をもち続けるために、「安らぎのある暮らし」と「華やぎのあるまち」という目標を掲げ、「信頼」を基礎に社会の再構築をめざす」とした京都市基本構想を具体化する計画。

計画年次：平成 13～22 年

「歩くまち・京都」とは…

- 歴史文化資産や自然環境と調和した歩く魅力があるまち
- だれもが歩きたくなるような安全・快適な交通環境が整ったまち
- 生活目的が身近な地域で歩いて果たせるまち
- 来訪者にとっても歩くことによってその価値をより深く楽しむことができるまち



実現のためにとりくむこと

- 美しい町並み景観の形成など**歩くまちの魅力高める取組**を進める。
- **自動車流入の抑制**や安全な自転車利用の促進等、**のびのびと歩けるための条件を整備**する。
- **環境への負担の少ないまちづくり**をめざす。

◆京都未来まちづくりプラン（H21 年 1 月）

京都市基本計画の総仕上げと次期基本計画への円滑な繋ぎとして策定された年次計画。これまでの政策推進と行財政改革の成果、厳しい財政を踏まえ、市民との共汗と政策の融合により未来の京都づくりを進めるために策定。

計画年次：平成 20～23 年度

行政の縦割りではなく、市民の目線から、政策を融合し、企画、実施及び評価するため、「いのち」、「**環境**」、「知恵」、「ひと」、「刷新」の5つの視点に沿って、平成 23 年度までの4年間に**取り組む**主な施策・事業をとりまとめる

「環境」における《基本方向2》：**公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現**

- ① 歩いたり、自転車で歴史や伝統を感じることができるまちづくり
- ② 公共交通機関の利便性向上と新たなネットワーク化
 - 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定・推進 など
- ③ 環境に優しく利便性の高い交通システムの検討
 - 歩いて楽しいまちなか戦略（歴史的都心地区での歩行者、公共交通優先のまちづくり）
 - 自動車交通抑制対策（観光地交通対策、モビリティマネジメントの推進） など
- ④ 「歩くまち京都推進室」の設置

◆環境モデル都市シンボルプロジェクト（H21年3月）

平成21年1月に京都市が環境モデル都市に認定されたことを受け、CO₂の削減に取り組む環境モデル都市行動計画のうち、取組の第一歩として進めるプロジェクト。

目標年次：環境モデル都市行動計画として中期（2030年）、長期（2050年）

シンボルプロジェクトは以下の3つ

（1）人が主役の道づくり、まちづくりを目指す「歩くまち・京都」戦略

（2）「低炭素景観の創造」を目指す「木の文化を大切にすまち・京都」戦略

（3）“DO YOU KYOTO?” ライフスタイルの変革と技術革新

- 京都の特性を活かし、持続可能な都市であり続けるために、環境や観光、コミュニティをはじめとした幅広い視点に立った「**歩いて楽しいまち**」の**実現**を目指す
- 大胆なマイカー抑制を市民や観光客とともに進めていくためのライフスタイルの転換にむけ、「**モビリティ・マネジメント施策**」を実施し、**様々な施策と連携した相乗効果**を創出
- 交通マスタープラン「**『歩くまち・京都』総合交通戦略**」の策定とともに、歩行者優先のまちづくりを目指す「**歩行者優先憲章**」を策定し、自動車から**徒歩や自転車、公共交通を優先する**交通行動への**市民意識改革**を促す。

◆「歩くまち・京都」総合交通戦略 中間とりまとめ (H21年6月)

京都市で初の交通マスタープラン。公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を実現するために、公共交通の利便性向上、未来の公共交通まちづくり、公共交通優先のライフスタイルの3分野における施策を検討。

《戦略の目標》

- 京都の誇りや魅力を守り育て、後世に残していくため、健康、環境、景観などの幅広い観点から「人が主役の魅力あるまちづくり」の構築
- 地域主権時代の全国のモデルとなる、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現
- 非自動車分担率において、世界の同規模の大都市のなかでの最高水準を目指す

◆都心部（上京区、中京区、下京区、東山区）の交通体系の方向性

- 「**歩くまち・京都**」を実現する**シンボリックなエリア**として位置づけ
- **不要な自動車交通を排除**
- より**安心安全な歩行空間**と**快適な公共交通ネットワーク**を創出

◆自動車交通の効率化と適正化（駐車場施策）

- 駐車場施策において、**都心における空間の占有に対して適切なコスト負担**を求める考え方は**効果的な施策**として検討を進める
- 駐車場は**都市の装置のひとつとして重要**であるため、**現在の駐車場の賢い活かし方**と、**将来の適切な配置**を促していく

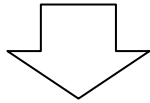
◆歩いて楽しいまちなか戦略（平成 18 年度～）

市内有数の繁華街と京町家などの伝統的な街並みが共存する「歴史的都心地区」（四条通・河原町通・御池通・烏丸通に囲まれた地区）において、徒歩と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現に向けた施策を実施・検討。

《戦略のねらい》

世界に誇る歴史都市・京都の魅力と活力が凝縮した歴史的都心地区において

- 子供からお年寄りまですべての人が「安心安全で快適」に暮らせるまち
- 市民も国内外の観光客も、京都を愛するすべての人が「ゆったりと」買い物や散策を楽しめるまち



実現のために

- 協議会・社会実験を通じた合意形成
- 歩行者と公共交通を中心とした施策展開