

「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」の改定 ～駐車場整備計画改定のための議論のポイント～

駐車場整備計画 議論のポイント

- 1 自動二輪のための駐車施設
- 2 荷捌き車両のための駐車施設
- 3 「歩いて楽しいまち」を実現するための附置義務基準
- 4 新規駐車場の適正な整備に向けて

※附置義務とは・・・

- ・ 特定条件の建物を新築・増築する場合の駐車施設整備の義務である。
- ・ 附置義務が義務づけられる建物は、延べ面積が一定面積以上の建物である。
- ・ 建物の用途については、特定用途^(注1)で利用されるものは、附置すべき台数が多く設定されている。
- ・ 駐車場需要の原因となる建物が、駐車場を確保するという趣旨である。
- ・ 京都市駐車場条例によって定められている。

注1:特定用途とは、劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、待合、キャバレー、カフェー、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場である。

1 自動二輪のための駐車施設

(1) 駐車場整備地区における自動二輪の利用状況

駐車場整備地区への移動について、**自動二輪は、今後も現状程度利用され**と**考えられる。**

- ・ 駐車場整備地区に流入する自動二輪の台数は、平成 2 年～平成 12 年で都心部は増加、京都駅周辺部は横ばいである。
- ・ 京都市内からの流入がほとんどである。
- ・ 京都市内の自動二輪の保有台数は横ばいであり、今後、自動二輪の流入数が大幅に減少するとは考えにくい。

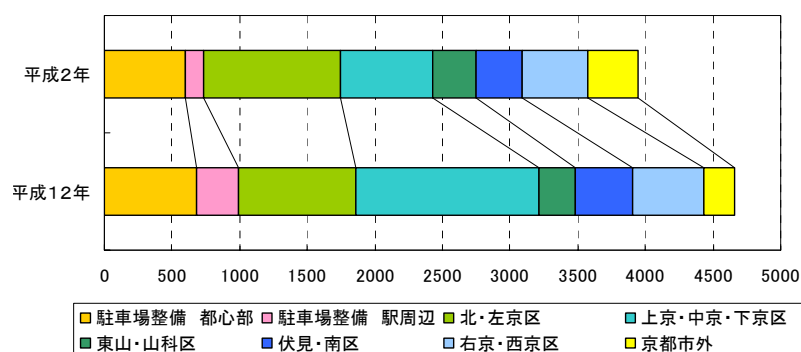


図 駐車場整備地区(都心部)への自動二輪流入量

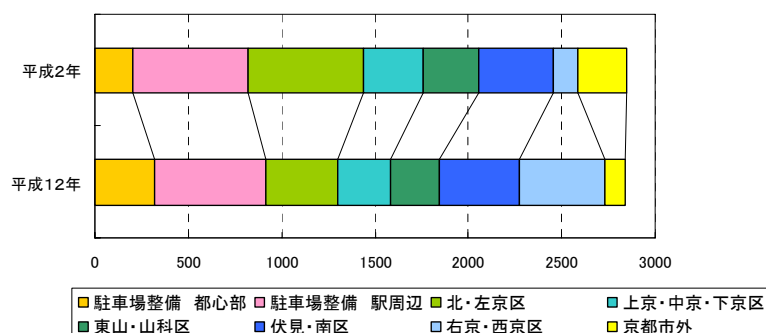


図 駐車場整備地区(京都駅周辺部)への自動二輪流入量

(出典:第3回,第4回パーソントリップ調査より集計)

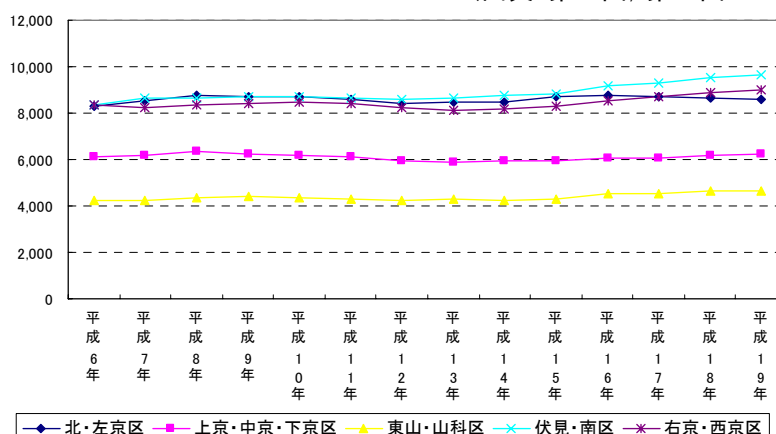


図 京都市の自動二輪の保有台数

(出典:京都市統計書)

(2) 自動二輪駐車場の整備状況と利用状況

駐車場整備地区内の自動二輪駐車場は、整備されている数が少なく、利用者は多い。

- 京都市内の駐車場(公営)では、一般駐車場と比較しても自動二輪専用駐車場の数は少ない。
- 駐車場整備地区の都心部にある自動二輪駐車場の稼働率は高い。



図 自動二輪駐車場



図 自動車駐車場

(出典:京都市駐車場案内 HP)

※「一般駐車場との併用」では、自動二輪の駐車料金が定められている。

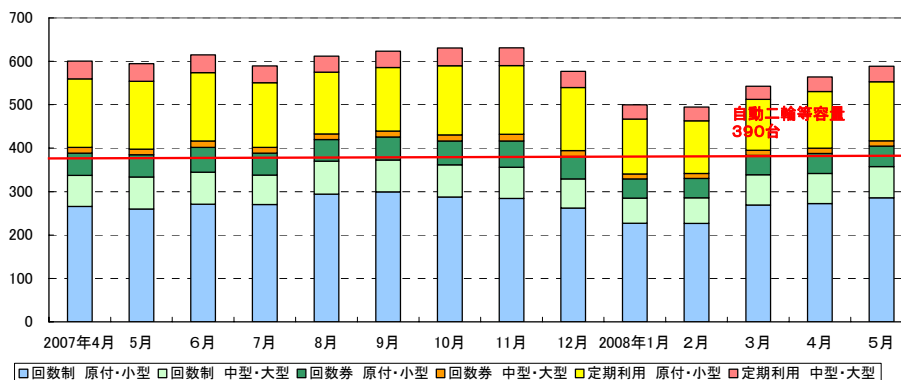


図 先斗町自動二輪駐車場の利用状況

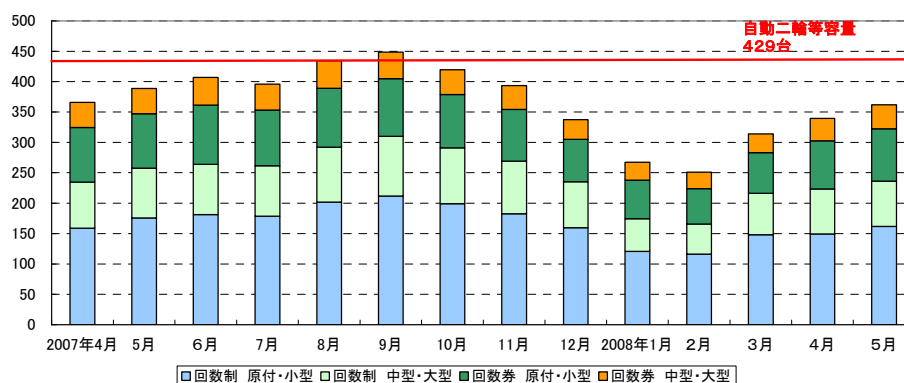


図 寺町臨時自動二輪駐車場の利用状況

(出典:京都市)

(3) 自動二輪等(原付含む)の路上駐車状況

駐車場整備地区における自動二輪等(原付含む)の路上駐車は、**地区内の広範囲に亘って存在している。**

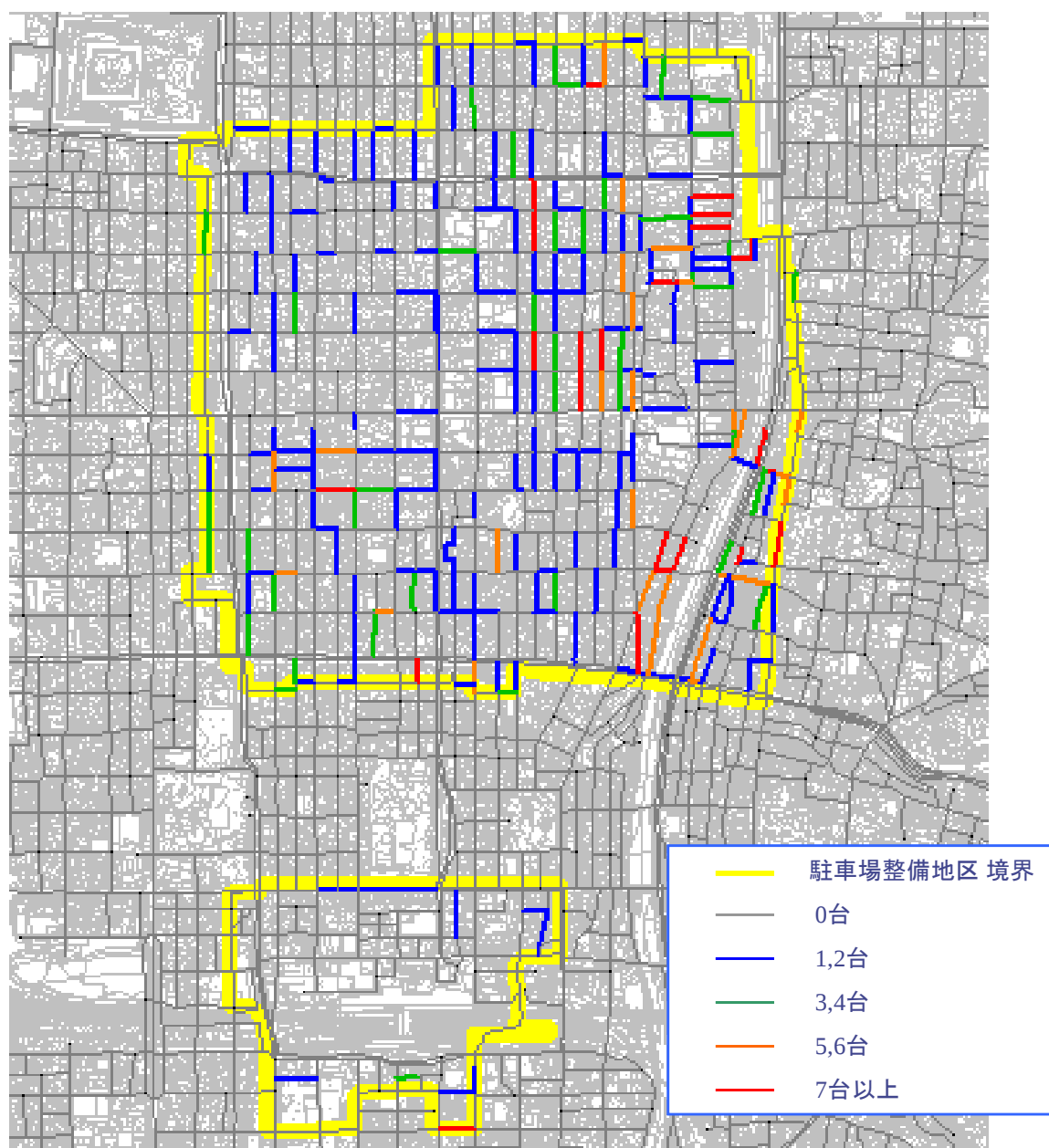


図 平日 自動二輪等(原付含む)の路上駐車台数

(出典:平成 20 年 11 月調査結果)

※上図の調査では朝(9～12 時)、昼(12～15 時)、夕方 (15～18 時) の各時間帯に 1 度、駐車場整備地区内の全て道路をまわり、目視で確認した自動二輪台数(原付含む)を交差点間の道路毎に記録した。上図の台数は、その朝、昼、夕方の調査結果を足し合わせたものである。

(4) 自動二輪の駐車施設整備の現状

自動二輪の路上駐車の解消や、既存の二輪駐車場不足を補うため、**自動二輪駐車場の対策は必要**である。

- 自動二輪の路上駐車は、駐車場整備地区内の広範囲に亘って存在している。
- 自動二輪専用の公共駐車場の利用状況は高い。
- 今後、自動二輪の利用が大幅に減少するとは考えられない。

【参考】標準駐車場条例

標準駐車場条例では、**自動二輪駐車場を整備する義務(附置義務)**が示されている。

- 標準駐車場条例とは、国土交通省で定められた、各都市が駐車場条例を定める際の参考となるべき、駐車場条例のひな形である。
- 平成 18 年には、駐車場法と標準駐車場条例が改正され、自動二輪駐車場の附置が設けられた。
- 標準駐車場条例では、駐車場整備地区内に 1,500m² を超える特定用途の建物を新築する場合は、一定規模の自動二輪駐車場を確保することが示されている。

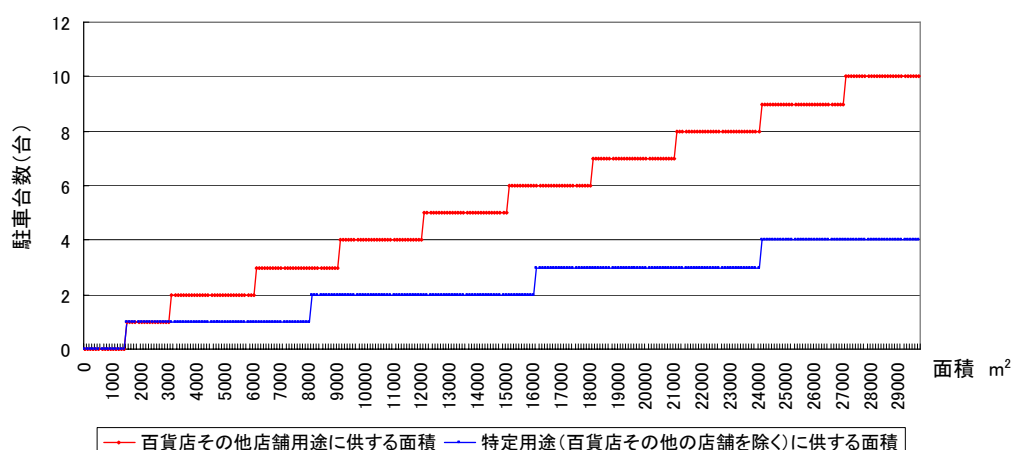


図 自動二輪駐車場の附置義務駐車台数(標準駐車場条例)

2 荷捌き車両のための駐車施設

(1) 駐車場整備地区における荷捌き車両の集中量

駐車場整備地区は、京都市のほかの場所と比較して**荷捌き車両の集中が多い**。

- ・ 駐車場整備地区は、都心部地区、京都駅周辺地区ともに京都市の他の地区と比較して貨物車の路上駐車密度が高い。

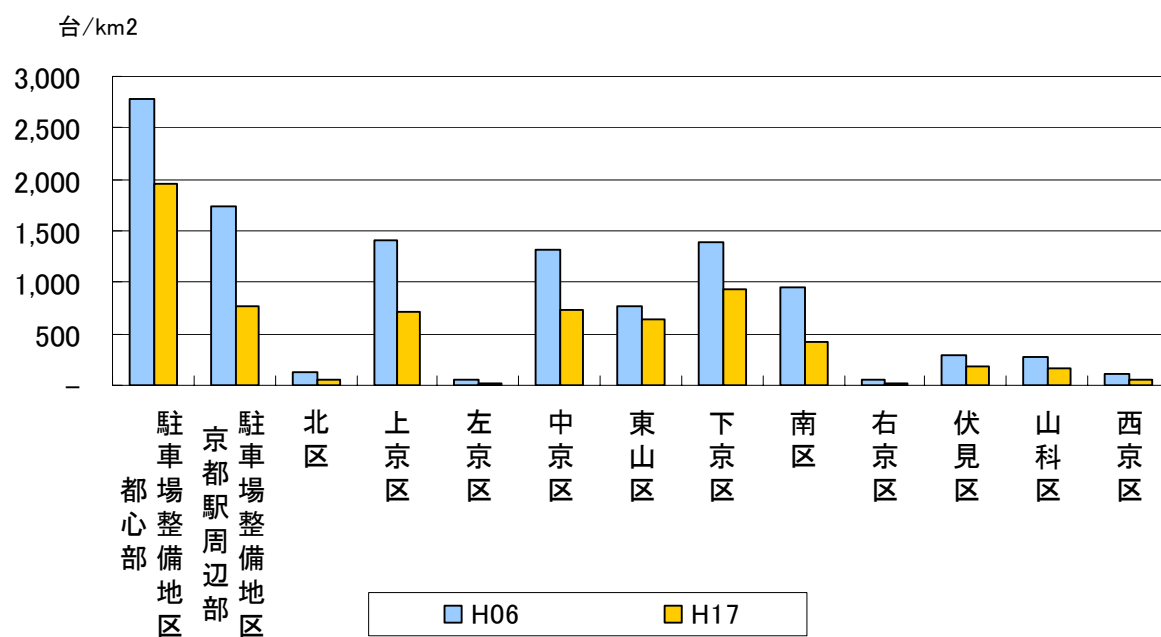


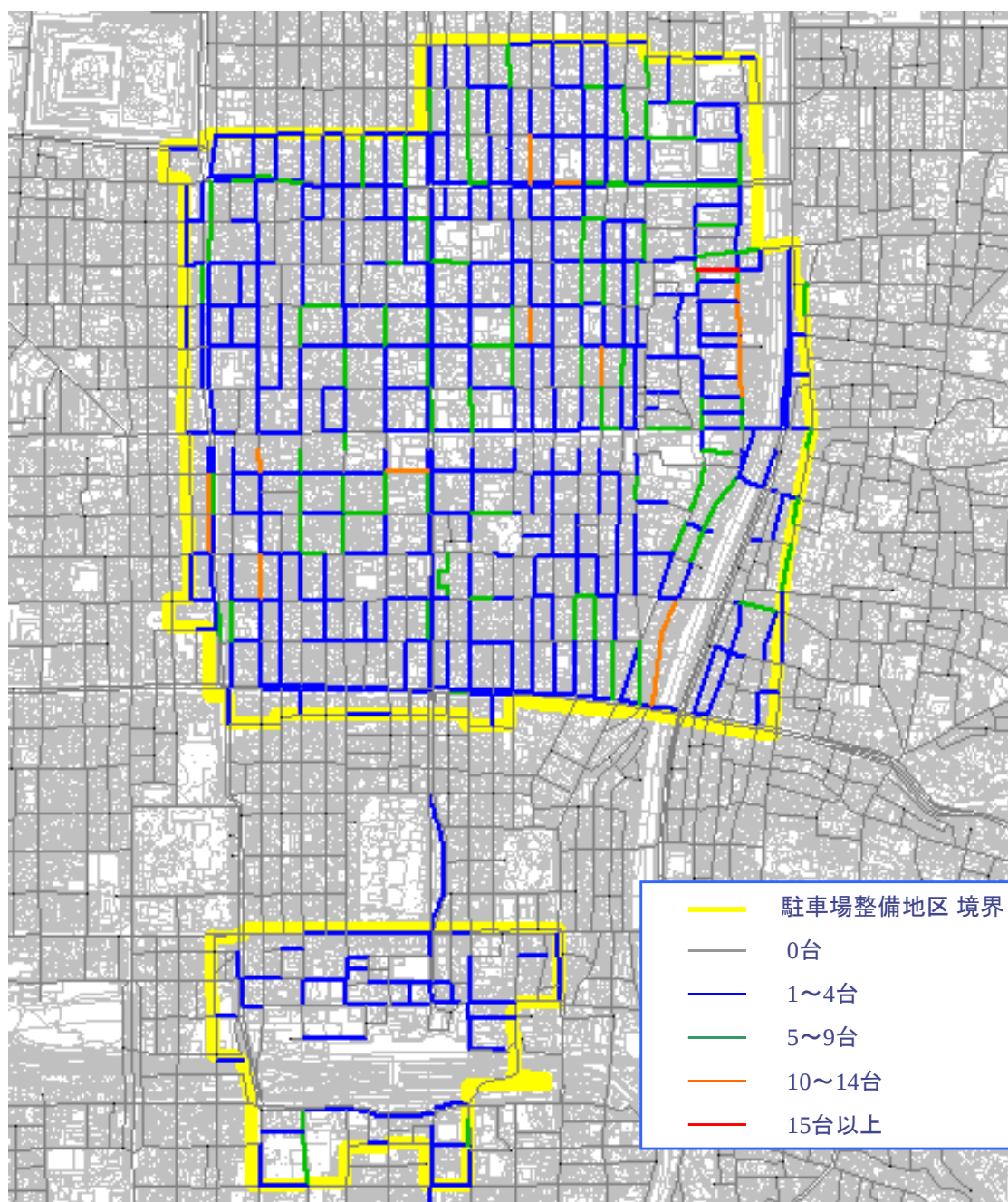
図 地域別貨物車路上駐車密度

(出典: 道路交通センサス調査)

(2) 荷捌き車両の路上駐車状況

荷捌き車両の路上駐車は、**駐車場整備地区内の広範囲に亘って存在している。**

- 荷捌き車両の路上駐車は、駐車場整備地区内のほぼ全ての道路に存在している。



(3) 荷捌き駐車施設整備の現状

荷捌き車両の路上駐車に対応するため、**荷捌き車両の対策は必要**である。

- ・ 駐車場整備地区における荷捌き車両数は、京都市の他のエリアと比較しても数が多い。
- ・ 荷捌きの路上駐車については、駐車場整備地区内の広範囲に亘って存在している。
- ・ まちの賑わいを創出するために、荷捌き車両は減らすことができない車両である。

【参考】標準駐車場条例

標準駐車場条例では、**荷捌き駐車場を整備する義務(附置義務)**が示されている。

- ・ 荷捌き車両に対しては、平成 6 年に標準駐車場条例が改正され、荷捌き駐車場の附置が設けられた。
- ・ 標準駐車場条例では、駐車場整備地区内に 2,000m² を超える特定用途の建物を新築する場合は、一定規模の荷捌き駐車場を確保することが示されている。

【参考】大店立地法での荷捌き施設の確保

大規模小売店については、大店立地法に関して定められている指針に従っているため、荷捌き施設がある程度確保されている。

- ・ 大店立地法では、設置者が想定した容量の荷捌き施設を整備することとなっている。
- ・ 京都市の大規模店舗は、おおむね附置義務程度の荷捌き施設を整備している。

大店立地法での荷捌き施設確保の考え方

- ・ 荷捌き施設の規模は、
荷捌きを実施できる作業スペースの広さ > ピーク時の荷捌き車両数による負荷
となる必要がある。
- ・ 荷捌きを実施できる作業スペースの広さは、
①1台の荷捌き車両の1回の平均的な荷捌き処理時間
②ピーク時において、同時に集中すると思われる荷捌き車両台数
から算出するものとする。

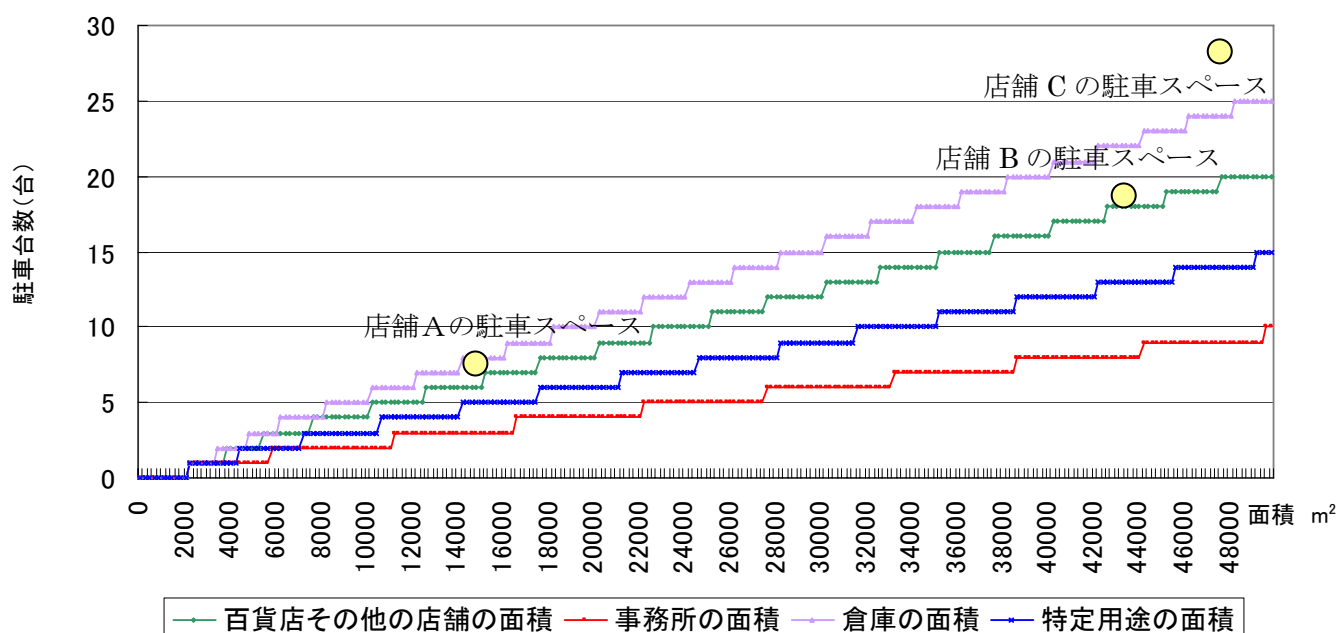


図 附置義務で確保すべき荷捌き駐車場台数(標準駐車場条例)と
大店立地法で確保される荷捌きスペースの確保状況(3店舗の事例)

- ・ 標準駐車場条例では、施設の規模、土地用途に応じて、荷捌き駐車場を確保する必要がある(上図の線)。
- ・ 大店立地法によって、京都市内の大型店舗は、ある程度の駐車スペースを確保している(上図の●)。

3 「歩いて楽しいまち」を実現するための附置義務基準

(1) 附置義務基準のあり方

ア 「歩いて楽しいまち」の実現にふさわしい附置義務基準の検討

「歩いて楽しいまち」を実現するため、とりわけ、公共交通の利便性の高い施設は、附置義務のあり方を検討する。

- ・ 鉄道駅周辺など、公共交通の利便性の高い施設については、自動車から公共交通への転換を促すことで、駐車需要を減らすことが可能であると考えられる。
- ・ よって、公共交通の利便性が高く、駐車需要を減らすことができる施設については、整備すべき附置義務駐車場のあり方を検討する。
- ・ 対象となる地域 及び 施設と公共交通機関までの距離を検討する。
- ・ 必要以上の駐車場整備を抑制することができ、「歩いて楽しいまち」にふさわしい駐車場整備につながる。

(2) 附置義務の隔地駐車場のあり方

ア 隔地による附置義務駐車場確保の現状

附置義務駐車場は、建築物の敷地からおおむね 200m 以内の場所(隔地)に確保することができる(京都市駐車場条例 第 26 条)。

- ・ 施設の敷地内に設置することが困難であると認められる場合に限り、200m 以内の場所に附置義務駐車場を確保することができる。

イ 隔地の条件と駐車場の配置

隔地の条件のあり方を検討することで、「歩いて楽しいまち」を実現する駐車場配置が可能になると考えられる。

- ・ 対象となる地域及び施設までの距離を検討する。
- ・ 隔地の条件のあり方を検討することによって、自動車の過度な流入を抑制したい地域において、「歩いて楽しいまち」を実現する駐車場配置につながる。

4 新規駐車場の適正な整備に向けて

新規駐車場の整備に関する問題

駐車場をコントロールする上で、**駐車場の整備・廃止を常時把握することは重要であるが、現状では小規模駐車場の整備・廃止について把握できない。**

- 現状の駐車場整備地区における、時間貸とコインパーキングという不特定多数の方が利用する駐車場では、小規模駐車場の数が多い。容量でも時間貸・コインパーキングの総容量の約 1/4 を、小規模駐車場が占めている。
- 不特定多数の方が利用できる届出駐車場について、現状では「駐車のために供する部分(車を止めておく部分)の面積が 500 m²以上(約 30 台程度)で、かつ時間預かりをする駐車場」という条件で、駐車場整備時、変更時、廃止時に届出することが義務づけられている。
- しかし、この条件では、コインパーキングをはじめとした小規模の駐車場の整備や廃止の状況を把握することができない。
- コインパーキングは、
 - ・設置が簡単であるため、すぐに営業が可能である。
 - ・狭いスペースでも設置できる。
 - ・駐車場の安全性が必ずしも確保されていない。
 - ・継続的な営業が期待できない。
 - ・人が常駐していないため、防犯面で問題がある。

という利点がある反面、

といった問題点がある。

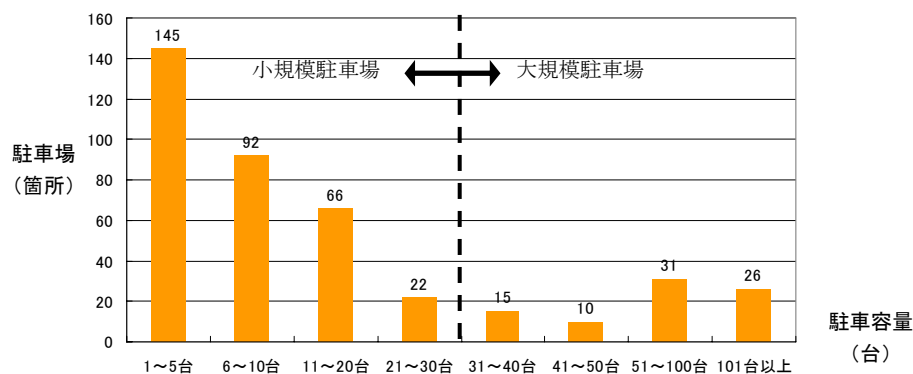


図 時間貸駐車場・コインパーキングの駐車場数と駐車容量の関係

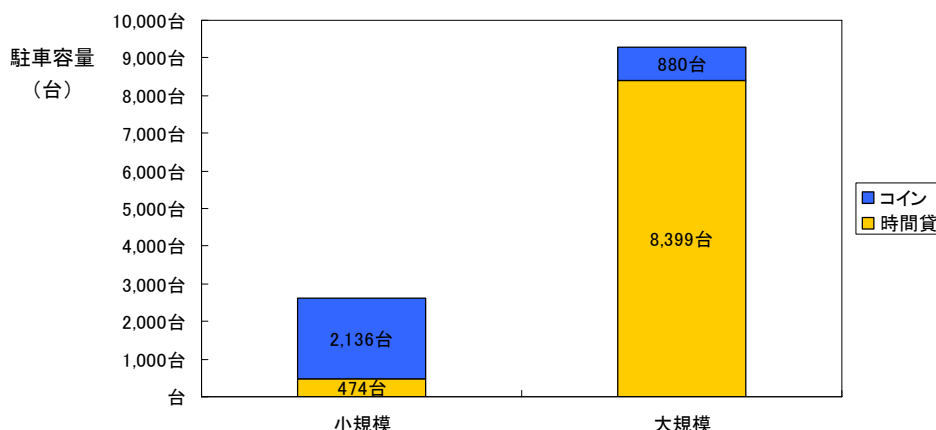


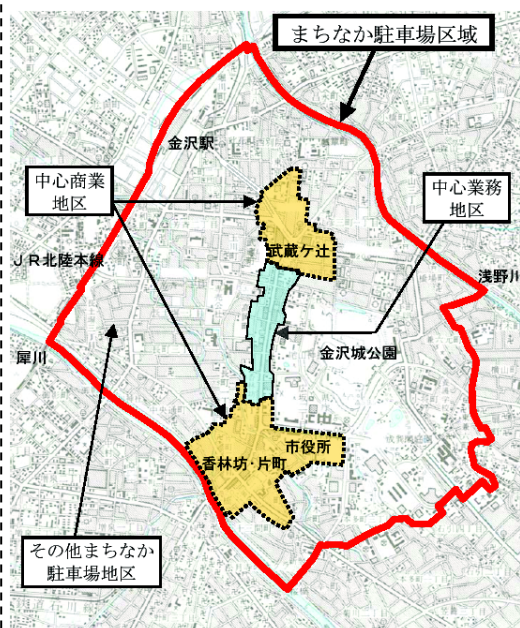
図 時間貸駐車場・コインパーキングの駐車場容量

(出典:平成20年11月 調査結果)

【参考】金沢市の事例(まちなか駐車場区域)

金沢市のまちなか駐車場区域においては、**小規模の駐車場の届出を義務化し**、状況把握を行っている。

- ・ 金沢市の「まちなか駐車場区域」では、駐車マス 50 m²以上（3～4 台程度）の駐車場の新設・増築や営業方法等の変更の場合に、市役所に対して届出することを義務化している。
- ・ 市役所では、新規駐車場の設置にあたり、「まちなか駐車場設置基準」に適合しているのかをチェックし、必要に応じて助言・指導を行っている。



適正配置の基準

届出いただいた駐車場が適切かどうかを判断する基準（まちなか駐車場設置基準）は以下のとおりです。この基準は3つの地区（表面の地図参照）に区分して設定しています。

◎ まちなか駐車場区域共通に適用する事項

- ・ まちなかへの過度な自動車の流入を助長しないこと
- ・ 駐車場の出入りが前面道路の渋滞を引き起こさないこと
- ・ 歩行者の安全性を阻害しないこと
- ・ 周辺のまちなみ景観に配慮すること

● 中心商業地区に適用する事項

- ・ 駐車場に出入りする自動車が買い物客の回遊動線を阻害しないこと
- ・ 店舗の連続性が確保されること
- ・ 立体化・集約化等により土地が有効に利用されること

● 中心業務地区に適用する事項

- ・ 原則として国道 157 号からの出入りを行わないこと
- ・ 近隣の業務需要を超えたものでないこと
- ・ 立体化により土地の高度利用がなされること

● その他まちなか駐車場地区に適用する事項

- ・ 周辺地区内の需要の範囲内であること
- ・ 地区内の道路事情を勘案し、生活道路に悪影響を及ぼさないこと
- ・ 前2地区の利用者のための駐車場ではないこと
- ・ 地域のコミュニティに配慮しているものであること

図 金沢市 まちなかでの駐車場整備設置の基準

(出典:金沢市HP)