

## 第４回 京都市駐車場整備連絡協議会 摘録

１ 日 時 平成 21 年 9 月 1 日（火） 16 時 30 分～18 時

２ 場 所 セントノーム京都 ２F 平安の間

３ 出席者 別紙出席者名簿参照

### ４ 議事内容

#### （１）開会

（塚口会長）

- 本協議会も、今回で第４回目を迎え、非常に重要な議論の局面を迎えていると感じている。委員のみなさまの活発な議論をお願いしたい。

#### （２）議事

ア 第１回～３回の審議概要と第４回協議会の審議方針

イ 「京都市駐車施設整備に関する基本計画」に掲載すべき項目（案）と  
「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」の関係について

ウ 京都市駐車施設整備における基本計画の構成、掲載する施策内容について

#### （３）意見交換

（長谷川委員）

- 基本計画の「６ 地区別対策」における、「（１）駐車場整備地区・歴史的都心地区」について、現状では駐車場整備地区を１項目として扱っている。駐車場整備地区の中でも京都駅周辺地区と歴史的都心地区では状況が異なるのではないか。地域の特性を考慮するのであれば、項目を分けて記載した方がよいのではないか。

（山田委員）

- 現状では、駐車場案内システムを利用して、より安いコインパークを探すうろつき交通が発生していると考えられる。小さな駐車場を案内することまで必要であるのか。
- 駐車場案内システムの有効性を示すため、駐車場案内システムの利用状況ならびに整備効果に関するデータがあれば、教えていただきたい。

（事務局）

- 駐車場案内システムの利用状況や、整備効果に関する資料は、現状では把握できていない。

（塚口座長）

- 駐車場案内システムの効果について、何かしら把握しておかないと説得力に欠ける。

- 駐車場の案内情報を的確に掲示することによって、路上駐車が減少した、周辺の駐車施設の利用状況が平準化した、という研究を過去に実施している。
- 従来の駐車場案内システムは大きな掲示板であったが、今後は車載のカーナビゲーションが中心になると思われるので、既存調査結果、研究結果などを活用して、効果を整理してもらいたい。

#### (村山委員)

- パーク・アンド・ライドと観光バス対策が、駐車場整備計画から外れているのは、駐車場整備地区の地区特性を踏まえたものということで良いか。
- 新しい駐車施設を整備しないで、附置義務制度により配置誘導が可能なのか。
- 観光バスの予約システムや、恒常的なパーク・アンド・ライドのイメージはどのようなものか。
- 車庫の確保を徹底するについては、具体的にどのようなことをされるのか。

#### (事務局)

- パーク・アンド・ライドと観光バス対策は、駐車場整備地区との関連性は薄いという認識で整理している。
- 配置誘導については、隔地の距離を長くすることによって駐車施設の選択肢が増えるため、長期的に見ると、配置誘導が可能になると考えている。新しい整備を推進しない駐車施設は一時貸し駐車施設を想定しており、建築物の建設時に原因者負担として設置する附置義務駐車場は、今後も確保していくものと考えている。
- 恒常的なパーク・アンド・ライドは、観光ピーク時以外の休日において実施しているものである。この施策は、昨年度のサミットで実施した平日パーク・アンド・ライドをきっかけとしたものであり、今後は、現状の施策を拡充していくイメージである。
- 車庫については、問題は少ないかもしれないが、もしあるのであれば、その部分に対しても適切に対応するという趣旨で、あえて言及している。

#### (長谷川委員)

- パーク・アンド・ライドについて、基本計画という中長期のプランの中で紹介するのであれば、現状施策の推進状況の紹介ではなく、もうすこし先を見据えた表現でもよいのではないか。例えば、観光パーク・アンド・ライドは、観光ピーク時の短期間だけに限定するのではなく、通年に近い形の観光地対策と捉えてもよいと思う。なぜならば、京都市は年間を通じて観光客が多い、観光都市といえるからである。
- 駐車場整備地区について、京都駅周辺地区は、都心地区とは特性の違う地域として、平成8年に駐車場整備地区に追加されている。それを考慮すると、都心地区と京都駅周辺地区は違う整理をする必要があると思う。具体的には、京都駅という、京都市で一番の交通結節点周辺の地区であることを考慮し、駐車場整備地区という考え方からは離れるかもしれないが、自動車に依存しない地区として整理することも考えられる。

**(事務局)**

- 観光シーズンの観光地交通対策は、より充実させなければならないという表現としていく。
- 駐車施設基本計画の方針については、現行の法制度の枠を超えて、京都から新たに発信できる、画期的なものにしたいと考えている。
- 本日の資料の参考事例を踏まえながら、「さすが京都」といわれるようなものにしていくため、皆様のご意見・活発な議論を頂きたいと考えている。

**(塚口委員長)**

- 歴史的都心地区については、その他の地区と別の扱いができるのではないか。今後、より発展させていただければと思う。

**(松田委員)**

- 参考資料として紹介された先進事例について、計画改定の目玉になるようなものとして、京都市の計画に取り入れるお考えがあれば、教えて頂きたい。

**(事務局)**

- 先進事例は一つの案であるが、そのまま取り入れれば良いのか、協議会の中で検討頂き、新たな、京都にふさわしいアイデアを頂きたいと考えている。
- 例えば、複数の施策を組み合わせることで、より良い施策が協議会の中で出てくれば、取り入れていきたい。
- 海外の事例については、日本とは条件が異なるため、ハードルが厳しいものではある。

**(早瀬委員)**

- 東京の大丸有の事例は、金さえ出せば低炭素社会に反して駐車場を整備しても良いということであると思うので、低炭素社会に逆行する。

**(塚口委員長)**

- 大丸有地区の地権者は、非常に大規模で、かつ少数人数で構成されている。よって、地区での合意形成が比較的容易であるという、非常に特異な地域であると思われる。

**(事務局)**

- 大丸有地区は、協議会で承認されれば附置義務の整備台数を緩和できるという事例であるので、低炭素社会に逆行するものではないと考えている。

**(島田委員)**

- 東京の事例は、駐車台数を減らしたら商業床が増えるので、ビル所有者には有益である。ただし、駐車容量が充足していることが条件となると思うので、京都において実施する際には、実態調査をしっかりともらいたい。
- 京都の魅力は歩いて発見してもらいたい、というキャンペーンを、全国各地で展開しても

raitai. また、パーク・アンド・ライドを利用された方へのメリットを用意することで、中心市街地への自動車流入の抑制を推進する必要があると思う。

- 資料－３は、文章としては理解できるが実効性があるのか、と疑問を感じていた。ただ、参考資料の他都市事例を確認して、可能性があるかもしれないと考えている。
- 車庫法について、車庫確保の実効性を挙げるためには、車検の際に車庫の確保を確認するようなシステムがあれば、よいのではないか。

#### (塚口委員長)

- 本日の取りまとめ。
- 資料－２の「見直しの背景」の５項目と「基本方針」の３項目については、協議会において合意が得られた。
- 資料－３について、「既存駐車施設を有効に活用していく」という方針、整備に関しては駐車場整備地区の駐車場は充足しているため、「民間で対応ができない場合においてのみ、公共で整備していく」という方針について、概ね合意が得られた。
- 二輪車の附置義務制度の創設と既存施設の活用について合意が得られた。
- 観光以外のパーク・アンド・ライドの促進について合意が得られた。
- まちの賑わいと駐車施設の配置として、歴史的都心地区の附置義務の引き下げを検討し、歴史的都心地区を特別に扱うことについても、合意が得られた。  
小規模駐車施設の届出については、他都市の事例を参考にしながら検討されると良い。
- 駐車場整備地区の範囲を、今回は変更しない点について、合意が得られた。
- 資料について、不都合があるという意見はなかったが、施策の実効性を疑問視する意見があった。今後は、大きな方向性については問題がないので、施策の実効性を明らかにする方向で、検討を進めていくべきである。

#### (４) その他(事務局)

- 次回協議会については、塚口会長と日程調整の上、ご連絡いたしますので、よろしくお願いいたします。

#### (５) 閉会(水田交通政策監)

- 昨年から進めている「歩くまち・京都」総合交通戦略も大詰めにさしかかっている。７月にパブリックコメントを実施し、二千件を超える積極的な意見を頂戴している。パブリックコメントについては、賛成意見よりも、批判意見が多く寄せられることが常であるので、「歩くまち・京都」という理念に追い風が吹いていることを感じている。委員みなさまのそれぞれの立場と知恵を頂戴しながら、他の都市の参考になる駐車場計画を策定したいと思いますので、今後ともよろしくお願いいたします。