

「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)

～第1回～第3回までの、協議会の審議内容の整理結果～

第1回～3回の協議会では、京都市の駐車施設計画の基本的な方針、京都市において実施すべき駐車場施策の内容などについて議論した。以下は、基本計画に掲載すべき「背景」や「方針」、「施策」について、これまでの議論の内容を整理したものであり、次頁以降は、その内容を具体的にまとめたものである。

< 整理結果 項目一覧 >

- 1 駐車施設基本計画の見直しの背景
 - (1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定
 - (2) 市内の駐車施設の需給バランスの変化
 - (3) 環境問題への対応
 - (4) 景観やまちの賑わいと交通との関わりの変化
 - (5) 情報通信技術の進展
- 2 駐車施設問題への対応の基本方針
 - (1) 自動車交通の特性と駐車施設の整備
 - (2) 駐車施設の有効活用
 - (3) まちの賑わいと駐車施設の配置
- 3 駐車施設の整備
 - (1) 公共での駐車施設整備
 - (2) 民間での駐車施設整備
- 4 既存駐車施設の有効活用に関する施策
 - (1) 既存駐車施設の有効活用策
 - (2) 自動二輪車対策
 - (3) 駐車場案内システム
 - (4) パーク・アンド・ライド
 - (5) 観光バス対策
- 5 まちの賑わいの創出に寄与する駐車施設施策
 - (1) 荷捌き車両対策
 - (2) 附置義務引き下げ
 - (3) 附置義務制度による配置誘導
 - (4) 小規模駐車施設の現状把握
- 6 地区別対策
 - (1) 駐車場整備地区・歴史的都心地区
 - (2) 観光地
 - (3) 周辺部の交通結節点
 - (4) その他

1 駐車施設基本計画の見直しの背景

京都市においては、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指し、「**歩くまち・京都**」総合交通戦略を策定している。また、**駐車施設の需給バランスの変化**、**環境問題への対応**、**景観やまちの賑わいと交通との関わり**、**情報通信技術の進展**等、駐車施設整備を取り巻く社会情勢も変化している。こうした変化に対応するため、駐車施設整備の基本計画を見直す。

(1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定

京都市では、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指し、「**歩くまち・京都**」総合交通戦略を策定している。

- ・ 京都市においては、市民生活のマイカーへの依存が高まるとともに、観光地を中心とした交通問題が発生しているため、新たな視点に立って大胆な対策を進めることが必要となってきた。
- ・ 京都市が、「公共交通に乗って、たくさんの人達がまちに集まり、賑わいを生み出す持続可能な都市」であり続けるため、健康、環境、公共交通、子育て・教育、コミュニティ、景観、観光、経済などの幅広い視点に立った、「歩いて楽しいまち」の実現を目指す「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定している。「歩くまち・京都」総合交通戦略の中間とりまとめにおける駐車場施策の方向性では、駐車施設は都市の装置の一つとして、重要な施設であり、駐車場施策は、現状の駐車場の有効活用と、将来の適切な配置を促すものとしている。

(2) 市内の駐車施設の需給バランスの変化

ア 駐車施設整備の現況と動向

駐車需要の大きな都心部においても、駐車施設の供給は**上回っている**。

- ・ 平成6年から平成17年にかけて、京都市の駐車需要は減少傾向にあった。(道路交通センサス調査結果)
- ・ 京都市や京都府の人口の推移を考慮すると、今後、自動車利用の大幅な増加の可能性は少ない。
- ・ 駐車場整備地区における駐車需要(駐車施設に駐車している台数及び路上駐車の数)と供給(駐車容量)のバランスを検証した結果、路上駐車は全て、空いている時間貸し駐車施設に収容することが可能であった。

イ 現状の駐車施設の問題点

駐車施設の供給が需要を上回っているにもかかわらず、**自動二輪車対策や荷捌き車両対策**、**観光バス対策**等、依然として問題がある。また、附置義務制度については、建築物の用途で**一律の算定基準が適用**されている。

- ・ 自動二輪車について、都心部では路上駐車が多数見られる。また、自動二輪車、原付、自転車といった二輪専用の公共の駐車施設は、利用率が高い。このため、今後も自動二輪車の利用は見込まれる。

- ・ 荷捌き車両の路上駐車によって、歩道のない道路においては、歩行者の安全・快適性の低下や、歩行空間の減少等が発生している。
- ・ 京都市は国際文化観光都市であり、ピーク時には多数の方が自動車や観光バスで訪問する。そのため、観光地を中心に自動車・バスによる交通混雑が発生している。
- ・ 京都市では、原因者負担の考え方から駐車需要を発生させる特定の建築物において駐車施設を整備する附置義務制度を適用している。一定規模以上の建築物では、その場所や建築物の用途に見合った駐車施設を整備することが制度化されており、現状では特定用途として一律の算定基準が適用されている。建築物の用途を考えると、例えば、店舗と工場とでは、必要となる駐車容量は異なると考えられるが、現状では一律の算定基準が適用されている。

(3) 環境問題への対応

自動車利用は、地球温暖化に大きく影響を及ぼしている。

- ・ 京都市地球温暖化対策条例では、二酸化炭素排出量を2010年までに、1990年と比べて10%削減することを目標としている。
- ・ 京都市の部門別二酸化炭素排出量の約2割が運輸部門で発生している。その運輸部門の内訳を見ると、約8割が自動車から発生しており、自動車利用は地球温暖化に大きく影響を及ぼしている。
- ・ 京都市は、京都議定書誕生の地として、地球温暖化対策を推進してきた環境先進都市であり、平成21年1月に環境モデル都市に選定された。

(4) 景観やまちの賑わいと交通との関わりの変化

ア 景観における交通対策の必要性

京都市の優れたまちなみ保全のため、駐車施設において景観へ配慮する必要がある。

- ・ 優れた眺望景観を守る一方、都市部では伝統ある京町家の保全・再生等の景観対策が行われている。また、市内には14箇所の世界文化遺産が存在する等、1200年の歴史に育まれた世界に誇る伝統と文化を有する都市である。
- ・ 京町家などのまちなみや自然景観と調和するよう、駐車施設において景観への配慮を検討する必要がある。

イ まちの賑わい・コミュニティにおける交通対策の必要性

まちの賑わいやコミュニティ活性化のため、駐車施設の配置を検討する必要がある。

- ・ 京都市は、町衆文化に育まれた歴史ある地域コミュニティが息づく大都市であり、更に、日本初の学区制小学校である「番組小学校」を中心とした高度に発達した自治組織を形成している。
- ・ 公共交通の利用や歩くことで人が行き交い、挨拶や会話が生まれることにより、交流が活発になり、町の賑わいや華やかさをもたらされる。このため、歩道などの公共空間に配慮した

駐車施設の配置とすることがある。

(5) 情報通信技術の進展

情報通信技術の進展により、**駐車施設の高度な情報提供**が可能となってきた。

- 携帯電話、カーナビゲーション等を利用した情報通信技術の進展により、駐車施設のリアルタイムな情報提供が可能となってきた。

2 駐車施設問題への対応の基本方針

都市にとって**必要な駐車需要**(自動二輪車駐車施設や荷捌き駐車施設等)がある場合は、**新規整備に依存せず、既存施設の有効活用による確保を目指す**。また、構想はあるが未着手の公共駐車施設については、改めてその**必要性を検討**する。

(1) 自動車交通の特性と駐車施設の整備

自動車は、**公共交通が不便な地域での移動や物流交通**等を担う交通手段であり、駐車需要等を踏まえた適切な駐車施設の確保を図る。

- ・ 自動車は、車両単位で自由な移動が可能な交通手段であるため、公共交通が不便な地域の移動、公共交通の利用が困難な方の移動や物流交通を担う、都市にとって必要な交通手段である。
- ・ しかしながら、自動車は目的地において必ず駐車施設を必要とするものであり、駐車容量が不足すれば、路上駐車やうろつき交通の増加等の交通問題の要因となる。
- ・ したがって、既存の駐車施設の有効活用を図っても駐車施設が不足する場合には、目的施設の駐車需要や荷捌き駐車需要を踏まえた適切な駐車施設の確保を図る。

(2) 駐車施設の有効活用

駐車施設の改善や駐車場案内システムの活用により、**既存の駐車施設の有効活用**を図る。

- ・ 駐車場整備地区では、駐車需要より駐車容量が上回っているものの、自動二輪車の駐車施設が少ないため自動二輪車の路上駐車が問題となっている場合や、中小規模の店舗では荷捌き駐車施設がないために路上で荷捌きが行われている場合がある。
- ・ したがって、駐車施設の改善(自動二輪車や荷捌き車両への対応)や、駐車場案内システムの活用等により、既存の駐車施設の有効活用、効率的利用を図る。

(3) まちの賑わいと駐車施設の配置

都心部等の**交通が集中する地区**への交通手段としては、**自動車は適切でない**ため、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指すとともに駐車施設の適切な配置を図る。

- ・ 都心部等の交通が集中する地区への交通手段として、自動車が過度に利用されると、道路容量・駐車容量が不足し、渋滞や路上駐車といった問題が発生する。
- ・ このため、まちの賑わいを創出する地区では、過度な自動車利用から公共交通利用への転換を促し、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指している。
- ・ したがって、駐車施設の配置誘導(フリンジ駐車施設)方策や、観光地周辺や周辺部の交通結節点におけるパーク・アンド・ライド等の駐車施設の適切な配置を図る。

3 駐車施設の整備

必要な駐車需要に対して、公共・民間において**適切に役割分担**し、駐車施設を確保する。

- 目的施設の駐車需要や荷捌き駐車需要を踏まえた駐車施設の確保については、まず既存の駐車施設の改善や駐車場案内システム等によって既存の駐車施設の有効活用、効率的利用を図り、それでも不足する場合には新規整備によって適正な駐車施設の確保を目指す必要がある。
- 適切な量と設備の駐車施設を整備するため、公共・民間において適切に役割を分担し、駐車施設を確保する。

(1) 公共での駐車施設整備

必要な駐車施設が、既存の駐車施設の有効活用を図っても不足する場合は、公共の駐車施設の整備を検討する。また、構想はあるが未着手の公共の駐車施設については、改めてその**必要性を検討**する。

- 路上駐車等の駐車問題は、まちの賑わいや歩行者の安全性の低下を招くものであり、駐車需要のコントロールや駐車場の確保など、対策が必要である。
- 都心部の自動車の駐車施設については、自動車から公共交通への転換による駐車需要のコントロール、既存駐車施設の有効活用や効率的利用により確保することを基本とする。
- 既存の駐車施設の有効活用を図っても不足する場合には、公共の駐車施設の整備の検討が必要となる。
- また、整備構想はあるが、事業化していない駐車施設については、構想した時点と現在では、駐車需要が変化していることや、新たなまちづくり方針に対応させる必要があるため、その必要性を再検討する。
- 特に駐車場整備地区内の構想である「京都東山五条地下駐車場(仮称)」と「京都駅南口駐車場(仮称)」については、必要性の十分な検討が必要である。

(2) 民間での駐車施設整備

附置義務制度によって、今後も、駐車需要の原因者が駐車施設を整備する。ただし、建築物の立地条件や用途、周辺の交通状況、まちづくりの方針に対応させるため、附置義務制度における「**建築物の用途区分の細分化**」、「**附置義務台数の引き下げ**」、「**配置誘導**」を検討する。

- 京都市では、原因者負担の考え方から、駐車需要を発生させる建築物において駐車施設を整備する附置義務制度を適用し、一定規模以上の建築物では、立地場所や建築物の用途に見合った駐車施設を整備することが制度化されている。
- 附置義務制度の対象となる地域は、自動車交通がふくそうする、駐車需要の多い地域で、駐車場整備地区、商業地区、近隣商業地区と周辺地区である。附置義務制度の対象となる建築物の用途については、百貨店や店舗、事務所等、不特定多数の駐車需要が発生する用途である。また、附置義務制度の対象は、まとまった駐車需要が発生する一定規模以上の建築物(延べ面積が 1,500 m²または 3,000 m²以上)である。
- 公共での整備に加えて、この附置義務制度の適用による民間駐車施設の整備推進により、市内の駐車容量は確保されてきた。しかし、建築物の用途を考えると、例えば、店舗と工場とでは、必要となる駐車施設台数は異なると考えられるが、現状では特定用途として一律の算定基準が適用されている。よって、建築物の用途に見合った、適切な駐車容量を整備することを念頭に、附置義務制度における建築物の用途区分の細分化を検討する。
- また、「歩いて楽しいまち」の実現を目指すまちづくりの方針や建築物の立地条件を考慮して、附置義務によって整備する駐車施設の台数の引き下げや、自動車の流入を抑制するための配置誘導を検討する。

表 京都市 駐車施設条例による附置義務台数の算定表

	特定用途(商業施設,事務所,工場,倉庫等)	非特定用途
駐車場整備地区	延べ面積が 1500 m ² をこえるとき	延べ面積が 3000 m ² をこえるとき
商業地域	(延べ面積)−1300 m ²	(延べ面積)−2700 m ²
近隣商業地域	$\frac{\quad}{200 \text{ m}^2}$ 台	$\frac{\quad}{300 \text{ m}^2}$ 台
周辺地区 (第 1 種中高層住居専用地域, 第2種中高層住居専用地域, 第 1 種住居地域, 第2種住居地 域, 準住居地域, 準工業地域, 工業地域及び工業専用地域)	延べ面積が 3000 m ² をこえるとき (延べ面積)−2750 m ² $\frac{\quad}{250 \text{ m}^2}$ 台	—

4 既存駐車施設の有効活用に関する施策

(1) 既存駐車施設の有効活用策

公共施設において、既存の駐車施設の有効活用策として、**施設改善等によって自動二輪車や荷捌き車両の駐車問題への対応**を検討する。また、**民間施設においても有効活用策の促進を目指す。**

ア 自動二輪車への対応

- 公共の駐車施設において、自動二輪車の駐車スペースの確保を検討する。
- 既存の自動車の駐車スペースを転用する他に、形状等の問題から自動車では利用が困難であるが、自動二輪車であれば利用できるスペースの活用を検討する。

イ 荷捌き車両への対応

- 荷主を含む物流関係者間の協議の中で、運用ルールとあわせて荷捌きスペースの確保を検討する。
- 荷捌きの実態を考慮すると、大規模駐車施設ではなく、比較的小規模で、分散している民間の駐車施設を活用する方法が適当である。

ウ 既存駐車施設の有効活用策の周知

- 民間における駐車施設の改善を促すため、スペースの確保方法やその利用状況等、既存駐車施設の有効活用に関する事例を広く周知する。

(2) 自動二輪車対策

自動二輪車の駐車需要に対応するため、**自動二輪車の駐車施設の附置義務制度の適用**や**既存駐車施設からの転用**を検討する。

- 自動二輪車は、自動車同様、都市の交通の一端を担う交通手段であり、平成 12 年のパーソントリップ調査では、京都市の交通の約7%が自動二輪車である。自動二輪車の近年の保有傾向は横ばいであることから、今後も一定量の自動二輪車利用が見込まれる。また、駐車場整備地区では、自動二輪車の路上駐車が地区全域に亘って存在している。
- 京都市の公共の駐車施設では、自動二輪車専用の駐車施設が 4 カ所、自動車との併用が 9 カ所整備されているが、利用率が高く、自動二輪車の駐車容量は十分とは言えない。
- 自動二輪車の駐車施設の確保の方法としては、前述の「既存駐車施設の有効活用策」による既存駐車施設からの転用に加えて、「自動二輪車の駐車施設の附置義務制度の適用」が考えられる。
- 「自動二輪車の駐車施設の附置義務制度の適用」により、駐車場整備地区だけではなく、商業地域、近隣商業地域において、建築物の延べ面積に応じた駐車施設を整備することが可能となる。

(3) 駐車場案内システム

駐車施設を効率的に利用できるよう、利用者にとって使いやすい情報案内システムを構築する。情報提供の媒体として、**インターネット**や**カーナビゲーション**を想定しながら、**公共・民間の駐車施設の情報が提供できるシステム**を検討する。

- 駐車場案内システムは、駐車施設の位置・容量・料金や、リアルタイムの満空情報を提供することが可能である。駐車場案内システムによって、うろつき交通の削減や、利用状況の異なる駐車施設の利用率向上を図ることができる。
- 現状では、京都市内の公共と民間のそれぞれの駐車施設の満空情報は、インターネット等を通じて提供されているが、公共・民間の駐車施設が統括された情報提供や、公共の駐車施設とカーナビゲーションとの連携はできていない。
- 今後の駐車場案内システムは、利用者の利便性を考えると、カーナビゲーションやインターネットを通じ、公共・民間の駐車施設の情報を統括して提供することが望まれている。このため、駐車場案内システムの構築や情報提供について、公共と民間の駐車施設の協力体制の構築が必要である。

(4) パーク・アンド・ライド

ア 恒常的パーク・アンド・ライド

都心部に流入する自動車を抑制するため、今後も**恒常的なパーク・アンド・ライド**を推進する。また、利便性向上を目指し、**新たな駐車施設の確保**や**運営方法の改善**等を検討する。

- ・ 現状では、都心部に向けて流入する自動車を対象として、主に東部・西部において10箇所のパーク・アンド・ライド駐車施設が通年(土日祝に限る)で運用されているが、北部や南部から都心部に向けて流入する自動車に対するパーク・アンド・ライド駐車施設は確保されていない。
- ・ パーク・アンド・ライド駐車施設の確保については、周辺自治体や一般企業等と連携し、既存の駐車施設を活用することを検討する。

イ 観光地対策パーク・アンド・ライド

観光地周辺の交通渋滞解消のため、**パーク・アンド・ライドの更なる利用促進による自動車の流入抑制**を検討する。

- ・ 観光地は、都心部と同様に交通が集中するため、パーク・アンド・ライド施策が有効である。現状では京都市への観光客の多くが、自動車・観光バスを利用している。そのため、京都市では観光地対策のパーク・アンド・ライドを実施しているが、嵐山や東山といった観光地では未だ著しい渋滞が発生している。
- ・ このため、パーク・アンド・ライドの新たな駐車施設の確保、利用時間の拡大等の改善策を検討するとともに、観光客に対する、パーク・アンド・ライド施策の周知と利用促進により、観光地周辺の自動車の流入を抑制する必要がある。

(5) 観光バス対策

観光バスについては、**予約システムの拡充**や**観光バスの駐車スペースの確保**等により、**適切な誘導方法**の検討が必要である。

- ・ 観光ピーク時では、観光バスの駐車施設の空き待ち停車や、乗客を降ろしてから乗せるまでの間のうろつき交通が問題となっている。このため、観光ピーク時における嵐山や東山等では、駐車施設を観光バス専用として運用しているとともに、嵐山では駐車施設の予約システムを運営している。
- ・ 観光バスの路上駐車を削減するためには、観光バスの駐車需要を適切にコントロールする必要があることから、観光バスの駐車予約システムの拡充や、観光バスのパーク・アンド・ライド(観光地周辺で観光客を降ろす→観光地から離れた駐車施設に待機→観光地周辺で観光客を乗せる)の導入も検討する。

5 まちの賑わいの創出に寄与する駐車施設施策

(1) 荷捌き車両対策

荷捌き車両の路上駐車に対応するため、**各地域の交通事情や荷捌きの実態に応じた荷捌き車両対策**を実施する。

- 都市活動において、荷捌きは必要な活動であり、荷捌きの多くは自動車(貨物車)によって支えられている。京都市内の大規模店舗は、大店立地法によって荷捌きスペースを確保しており、中・小規模店舗でも駐車施設を有する場合は敷地内で荷捌きを実施している。しかしながら、駐車施設を有していない店舗・事業所については、路上で荷捌きを実施しているのが現状である。駐車場整備地区では、荷捌き車両の路上駐車が地区全域に亘って存在している。
- 歩道のない道路においては、荷捌き車両の路上駐車によって、歩行空間の減少等が生じ、歩行者の安全性・快適性が低下している。その対策としては、「荷捌き車両の附置義務制度の適用」、「地域での共同荷捌き施設の確保、運用ルールの制定」等がある。
- 附置義務制度の適用に関しては、大店立地法によって、既に一定規模以上の大店舗において荷捌きスペースが確保されていることを考慮して検討する。
- 中・小規模店舗の荷捌きのあり方については、地域による差異が大きいため、画一的な方法ではなく、地域ごとに、共同荷捌きスペースの確保や運用ルールを検討する。

(2) 附置義務引き下げ

公共交通の利便性の高い駅周辺や、歴史的都心地区の建築物については、附置義務制度で整備される**駐車台数の引き下げ**を検討する。

- 附置義務制度は、特定用途であれば、一律の算定基準が適用される。このため、その建築物の立地条件やまちづくりの方針には関係なく、駐車施設の整備が義務づけられる。
- 都心部の駅周辺や「歴史的都心地区」(四条通・河原町通・御池通・烏丸通)に囲まれた地区は、京都市の中でも特に、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指す地区である。附置義務制度によって整備する台数を引き下げ、空き容量のある周辺の駐車施設を活用することにより、都心部の駅周辺や歴史的都心地区への自動車流入を抑制することが可能となる。
- このため、駐車場整備地区のうち、公共交通の利便性の高い都心部の駅周辺や、歴史的都心地区については、附置義務制度によって整備する台数を引き下げること検討する。ただし、他の整備者との不公平がないよう、例えば、公共交通の利便性向上策を代替として課すこと等を併せて検討する。

(3) 附置義務制度による配置誘導

附置義務制度における隔地条件を変更することで、確保される駐車場の選択肢が増え、自動車流入を抑制する地区からその周辺へ、**駐車施設を適正に配置誘導**する。

- ・ 京都市駐車場条例では、附置義務制度によって整備が義務づけられる駐車施設は、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、おおむね 200m 以内の場所に確保することができる。(京都市駐車場条例 第 26 条 以下、「隔地制度」と言う。)京都市の場合、附置義務駐車施設のうち、約 2 割は隔地制度により確保されている。
- ・ 隔地制度を変更することで、確保される駐車場の選択肢が増え、自動車流入を抑制すべき地区の建築物は、その周辺に駐車施設を配置誘導することができる。
- ・ 「歴史的都心地区」は、京都市の中でも特に、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指す地区であり、自動車流入を抑制すべき地区である。このため、「歴史的都心地区」においては、隔地制度を変更することにより、駐車施設の適切な配置を推進する。

(4) 小規模駐車施設の現状把握

駐車施設の整備状況を常時把握し、柔軟な施策を実施できるよう、**小規模駐車施設の現状把握システム**を構築する。

- ・ 現状では、附置義務駐車施設は、施設の建設時に市への届出が必要であるため、整備状況の把握が可能である。また、不特定多数が利用できる時間貸し駐車施設については、駐車用の供する部分(車を止めておく部分)の面積が 500 m²以上(約 30台程度※)の駐車施設については、駐車施設整備時、変更時及び廃止時に市へ届出することが義務づけられている。
- ・ しかしながら、時間貸し駐車施設のうち、小規模なものについて(500 m²未満)は届出を要せず、整備や廃止の状況を把握することができない。駐車場整備地区においては、不特定多数が利用できる時間貸し駐車施設のうちでは、小規模の駐車施設が多く、駐車容量の面でも、時間貸し駐車施設全体の約 1/4 を占めている。
- ・ したがって、土地利用の状況が変動しやすい、小規模な駐車施設の状況を常時把握できるようなシステムの構築が必要である。このシステムの運用により、現状に即した施策を迅速に実施することが可能となる。

※駐車施設は、通常で1マス約 15 m²、車いす利用者用で約 21 m²であるので、500 m²で約 30 台である。

6 地区別対策

(1) 駐車場整備地区・歴史的都心地区

ア 駐車場整備地区の設定

現状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。**

- 京都市では昭和 35 年に、都心部の商業・業務地を中心に駐車場整備地区を設定した。
- 平成8年には駐車場整備地区を見直し、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を追加指定した。
- 現状において、既指定区域の土地利用に大きな変化はみられない。地区の駐車需要は減少傾向にあるが、このエリアは駐車施設整備を考える上で、駐車施設の適正な整備や確保を検討すべき地域であるため、地区の拡大・縮小はしない。

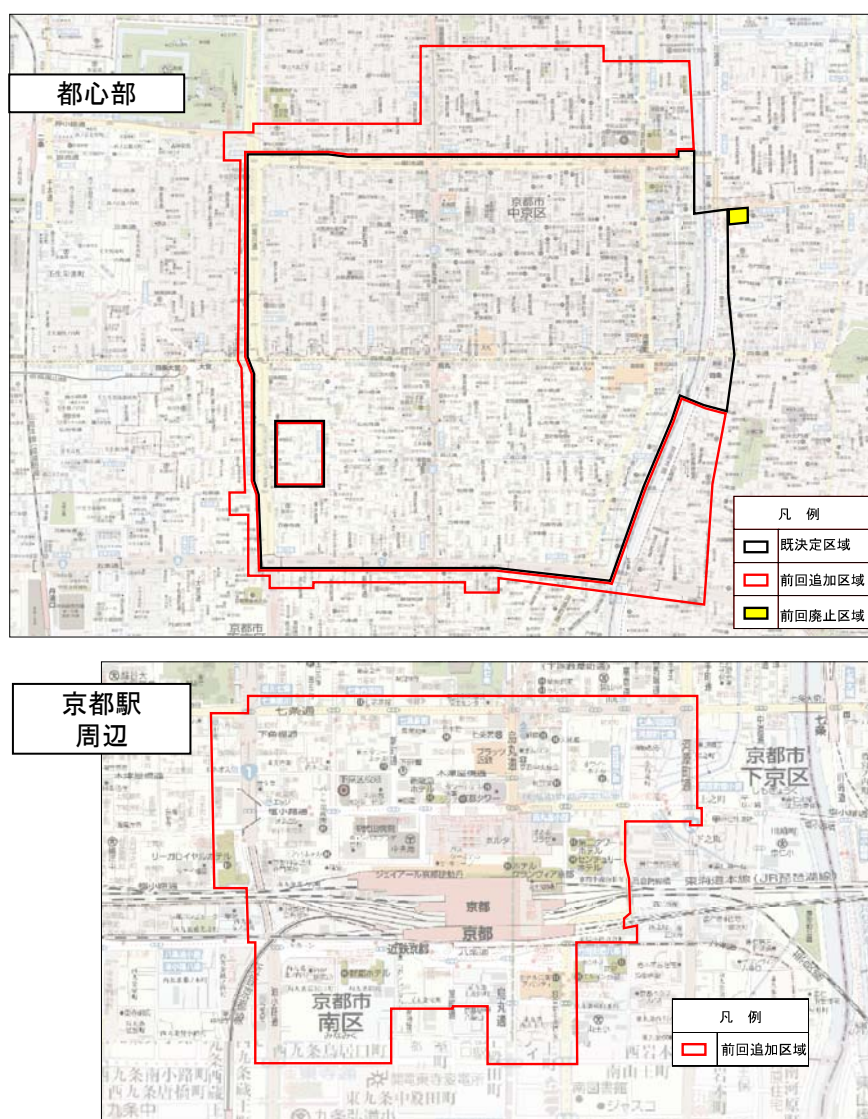


図 現行の駐車施設基本計画改定時の駐車場整備地区の変更

イ 歴史的都心地区の位置づけ

駐車場整備地区のうち、歴史的都心地区は特に**自動車の流入を抑制する地域**であり、適切な駐車施設の確保・配置が必要である。

- ・ 歴史的都心地区は、周辺に鉄道駅があり、公共交通の利便性が高い地区である。
- ・ 歴史的都心地区では、まちの魅力を高めるため、地区内への自動車流入を抑制し、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指している。
- ・ しかしながら、歴史的都心地区においても物流等の自動車交通は必要であるため、既存駐車施設の有効活用や周辺部への配置誘導により、必要な量の駐車施設を適切に確保する。

ウ 駐車施設施策と方向性

①歴史的都心地区への自動車の流入を抑制するため、**必要以上の駐車施設を整備しない**の方策を進める。

- ・ 歴史的都心地区にある建築物については、地区への自動車の流入を抑制し、必要以上の駐車施設を整備しないために、「**附置義務引き下げ**」を検討する。
- ・ また、「**小規模駐車施設の現状把握**」の実施を検討する。これによって、常時駐車施設の整備状況を把握することができ、柔軟な駐車施設施策の立案や駐車施設情報の提供に活用できる。

②地区の路上駐車対策として、「**自動二輪車対策**」、「**荷捌き車両対策**」を実施する。

- ・ 駐車場整備地区内の路上駐車を発生させている自動二輪車、荷捌き車両への対策として、それぞれの駐車施設を確保する。
- ・ 駐車施設の確保については「**既存駐車施設の有効活用策**」を積極的に推進する。

③安全な歩行空間の確保、まちの賑わい創出のため、**駐車施設を周辺に配置誘導**する。

- ・ 自動車の流入を抑制し、土地利用をまちの賑わいに資するものにするため、歴史的都心地区から周辺へ駐車施設を配置誘導する「**隔地制度の変更**」を、歴史的都心地区の建築物について適用する。

④新規駐車施設の整備を抑制しながら、必要な駐車施設を確保するため、**駐車施設を効率的利用**する。

- ・ 「**駐車場案内システム**」の活用を推進する。これによって、利用状況の高くない駐車施設の利用率の向上が実現し、新規駐車施設の整備を抑制しながら、必要な駐車施設の確保を行う。

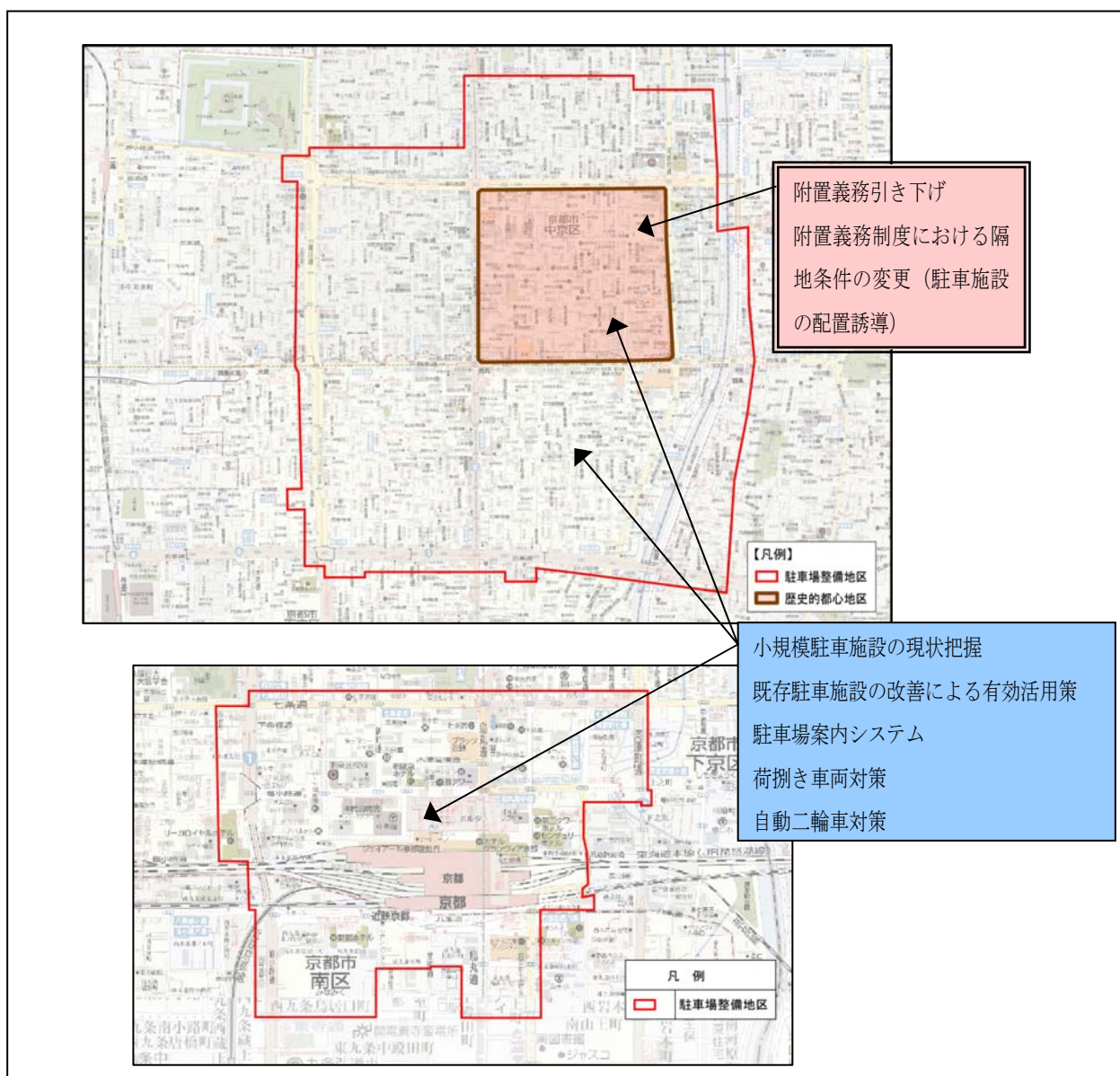


図 駐車場整備地区・歴史的都心地区における駐車施設施策

(2) 観光地

ア 観光地の交通の考え方

観光地では、**自動車による来訪を抑制し、公共交通の利用促進**を目指している。

- ・ 市内の観光地には、秋の観光シーズンを始め多数の自動車での来訪者があるため、著しい交通渋滞が発生している。
- ・ 観光時の歩行者の安全性やまちの賑わいを図るため、観光地へは公共交通の利用を促進し、自動車の流入を抑制する。
- ・ 観光バスについては、観光地周辺の円滑な交通処理と、歩行者の安全性・快適性を確保する観点から、適切な駐車を誘導する。

イ 駐車施設施策と方向性

①「**観光地対策パーク・アンド・ライド**」によって、観光地周辺での**自動車利用を抑制**する。また観光バスは、予約システムの拡充や駐車スペースの確保等により、**適切な誘導**を実施する。

- ・ これまでから、観光ピーク時には「観光地対策パーク・アンド・ライド」を実施しており、今後も継続して実施する。
- ・ しかしながら、嵐山・東山の観光ピーク時の交通渋滞の解消には至っていないため、新たなパーク・アンド・ライド駐車施設の確保や、観光客への周知徹底を行う。
- ・ また、観光バスの適切な誘導を目指し、観光バス予約システムの拡充や駐車スペースの確保、観光バスのパーク・アンド・ライド等を推進する。

②「**駐車場案内システム**」により、**自動車を適切に誘導**することで、観光地周辺での**自動車利用を抑制**する。

- ・ 観光ピーク時には、駐車場案内システムを活用し、パーク・アンド・ライドを推進する。

(3) 周辺部の交通結節点

ア 交通結節点における交通の考え方

周辺部の交通結節点において駐車施設を確保し、都心部への自動車の流入を抑制し、公共交通への乗り換えを促すことで、都心部への自動車流入を抑制する。

- ・ 周辺部の交通結節点において、駐車施設を確保することで、パーク・アンド・ライドの実施が可能となり、都心部への自動車流入の抑制を図る。

イ 駐車施設施策と方向性

①「**恒常的パーク・アンド・ライド**」によって、都心部への**自動車流入を抑制する**。

- ・ 既に、「恒常的パーク・アンド・ライド」を実施してきており、今後も新たな恒常的パーク・アンド・ライド駐車施設の確保や、パーク・アンド・ライドの周知を推進し、利用促進を図る。

②「**駐車場案内システム**」により、**周辺部の交通結節点における駐車施設と公共交通への乗り換えを案内する**。

- ・ 駐車場案内システムにより混雑状況等の情報を提供することで、公共交通の利用への転換を促し、都心部への自動車流入を抑制する。

(4) その他

ア 附置義務制度の細分化

「附置義務制度の細分化」を検討し、駐車施設利用の実態に見合った、必要量の整備を推進する。

- ・ 附置義務制度における建築物の用途区分の細分化を検討し、建築物の用途に見合った、適切な駐車容量の整備を推進する。

イ 車庫法による確保

自動車保有者については、車庫の確保を徹底する。

- ・ 住宅地における路上駐車等が発生しないよう、自動車保有者の車庫の確保を徹底する。