

「京都市駐車施設整備に関する基本計画」の改定

1 基本計画の見直しの背景

(1) 京都市の交通状況等の変化

京都市においては、**市内の交通状況、環境問題への取組、景観やまちの賑わいと交通との関わり等**、駐車場整備を取り巻く環境が変化している中で、「人が主役の魅力あるまちづくり」の推進、「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**を策定しており、こうした状況の変化に対応した駐車場の整備方針を検討する。

ア 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定

- 各公共交通間の乗継情報提供の不足や交通結節点の利便性の課題等から、公共交通利用者が減少している一方で、市内の道路では慢性的な渋滞・混雑が発生している。
- 健康、環境、子育て・教育、コミュニティ、景観、観光、経済など幅広い観点から、交通政策のマスタープランである『「歩くまち・京都」総合交通戦略』の策定に着手した。
- 平成 21 年 6 月には、「地域別の未来の交通体系のあり方」、「道路の機能分担の基本的考え方」等を述べた「中間とりまとめ」を行い、平成 21 年 6 月 29 日から 7 月 28 日までの期間で市民意見の募集を行っている。

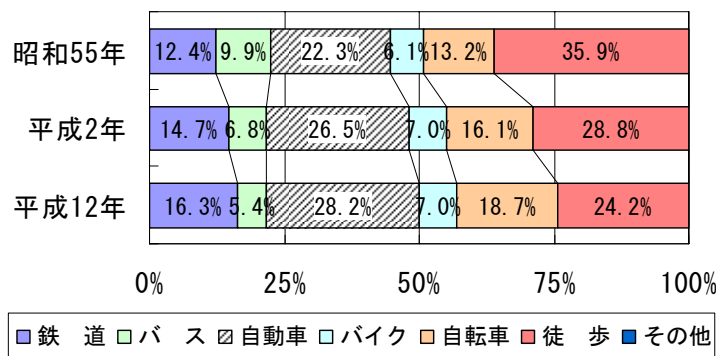


図 京都市における交通手段分担率

(出典:京阪神都市圏パーソントリップ調査)



図 「歩くまち・京都」総合交通戦略 中間とりまとめ

(出典:京都市HP)

イ 京都市環境モデル都市行動計画

- 平成 21 年 1 月に京都市が環境モデル都市に選定されたことを受け、二酸化炭素の削減を目標に掲げた「京都市環境モデル都市行動計画」を策定した。
- 計画では、低炭素社会の実現に向けて、「歩くまち・京都」等の方向性のもと、京都市の特性、地域力、知的資源を活かし、総合的な取組を進めている。

ウ 環境問題への取組の必要性

- ・ 京都市は、京都議定書誕生の地として、地球温暖化対策を強力に推進してきた環境先進都市である。
- ・ 二酸化炭素削減のための対策としては、公共交通の利用を推進して自動車交通を軽減するだけでなく、駐車場探しのうろつき交通等を削減していくことが求められている。



図 京都市航空写真

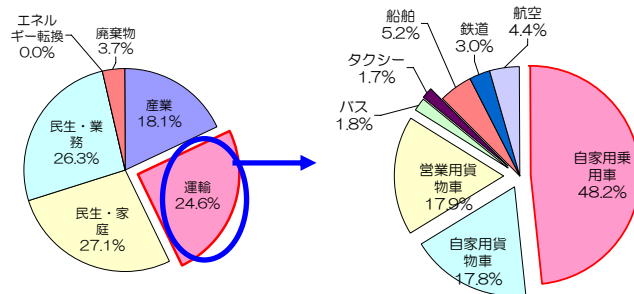


図 京都市部門別二酸化炭素排出量(H16)

図 交通機関別二酸化炭素排出量(H16)

(出典:第1回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会)

エ 観光における交通対策の必要性

- ・ 京都は国際観光都市であり、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、観光地を中心として自動車・バスの集中や駐車場探しのうろつき交通等が発生しているため、駐車対策が求められている。



図 祇園新橋通



図 五山送り火

(出典:第1回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会)

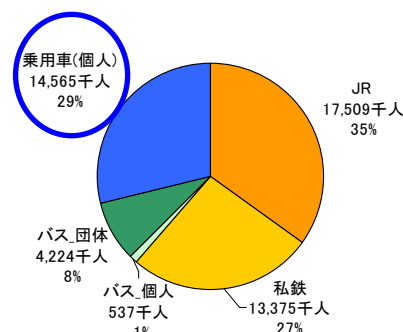


図 京都市までの利用交通機関

(出典:京都市観光調査年報 平成20年)

オ 景観における交通対策の必要性

- ・ 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・再生なども行われている。また、市内には14箇所の世界文化遺産が存在するなど、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。
- ・ 自動車に代わり人と公共交通が新たなまちのシンボルとなり、人の目線に調和しながら築き上げられた京都のまちの景観を更に引き立てることが求められており、駐車場についても景観への配慮を検討する必要がある。



図 花見小路通



図 先斗町通

(出典:第1回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会)

カ まちの賑わい・コミュニティにおける交通対策の必要性

- ・ 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するなど、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る。
- ・ 公共交通の利用や歩くことで人が行き交い、あいさつや会話が生まれることにより、交流が活発になり、まちの賑わいや華やぎをもたらすことが求められている。
- ・ まちの賑わい、歩道でのコミュニティの活性化を促せるよう、通過交通の抑制とともに、駐車場の配置誘導を検討する必要がある。



図 地域のコミュニティ



図 新京極通の賑わい

(出典:第1回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会)

キ 情報通信技術の進展

- ・ インターネット情報の普及に伴うパソコンや携帯電話、カーナビゲーションなどの通信技術が発達し、交通に関するリアルタイム情報の入手が可能となってきた。
- ・ 駐車場施策においても、より高度な駐車場情報提供が求められている。



図 京都市 駐車場情報(PC版)

(出典:京都市都市整備公社HP)

(2) 京都市における駐車状況に関する変化

ア 集中交通量の推移

駐車需要(京都市内に集中する自動車交通量)は**減少傾向**である。

- 京都市全体の駐車需要は減少傾向である。
- 目的別にみると業務交通が減少している。一方で、家事・娯楽等の目的の交通は増加している。

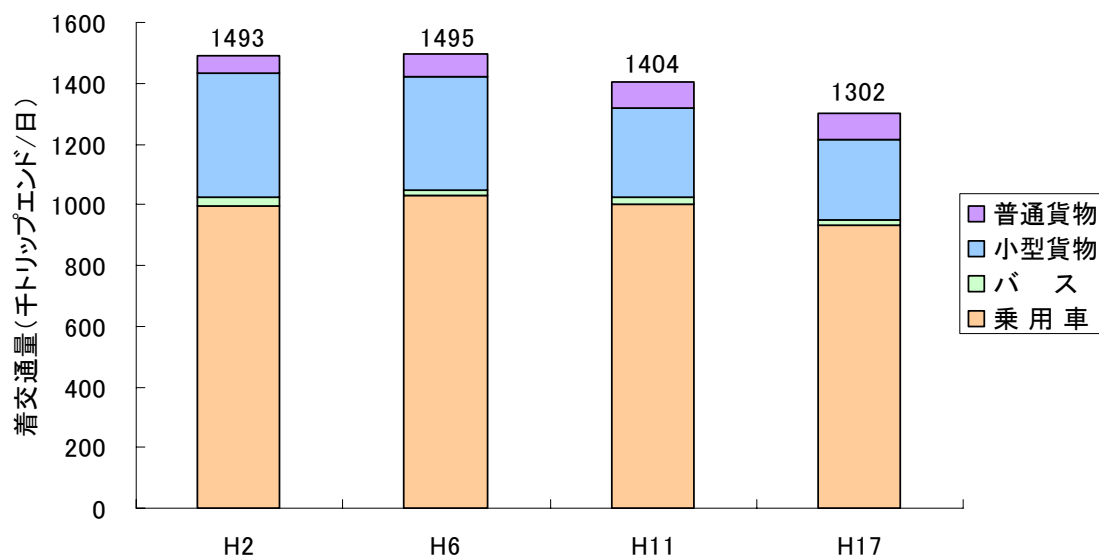


図 京都市内の駐車需要(集中自動車交通量)

(出典:平成17年道路交通センサス調査より集計)

表 目的別集中交通量(台/日)

平日		H2	H17	伸び率	休日		H2	H17	伸び率
来訪車	出勤	159,807	123,974	77.6%	来訪車	出勤	36,343	35,981	99.0%
	登校	11,874	3,384	28.5%		登校	2,972	1,246	41.9%
	家事・買物	80,707	67,001	198.9%		家事・買物	132,572	107,162	136.0%
	その他私用		93,554			その他私用		73,103	
	娯楽・レクリエーション	45,768	23,165	122.4%		娯楽・レクリエーション	144,418	44,191	79.2%
	観光		32,850			観光		70,160	
	業務(荷物なし)	217,061	142,919	65.8%		業務(荷物なし)	41,290	22,946	55.6%
	業務(荷物あり)	240,128	143,054	59.6%		業務(荷物あり)	36,726	23,743	64.6%
	小計	755,345	629,901	83.4%		小計	394,321	378,532	96.0%
帰着車	帰社	123,309	69,972	56.7%	帰着車	帰社	22,747	12,006	52.8%
	帰宅	251,500	230,545	91.7%		帰宅	199,726	191,285	95.8%
	小計	374,809	300,517	80.2%		小計	222,473	203,291	91.4%
営業車		361,851	363,879	100.6%	営業車		313,562	210,214	67.0%
目的不明		—	7,561	—	目的不明		—	4,346	—
合計		1,492,005	1,301,858	87.3%	合計		930,356	796,383	85.6%

(出典:平成17年道路交通センサス調査より集計)

イ 駐車場需給バランスの変化

- ・ 京都府の人口減少傾向、少子高齢化傾向より、今後自動車利用が大幅に増加するとは見込まれない。
- ・ 過年度の基本計画から、御池地下駐車場等の公共的な駐車場の整備と、附置義務制度による民間駐車施設の整備が推進されたことによって、市内の駐車容量が確保されてきた。
- ・ 駐車場の整備状況、駐車場の需要に合わせた駐車場整備方針が求められている。

ウ 自動二輪車問題

- ・ 中心市街地や鉄道駅周辺では、自動二輪車の路上駐車が存在し、歩行者の通行の妨げになっているため、自動二輪車の駐車対策が求められている。
- ・ なお、平成18年の駐車場法の改正によって、自動二輪車の対策が法的に位置づけられるようになった。

エ 荷捌き車両問題

- ・ 物流交通はその多くを自動車が担っており、京都市の中心市街地等では多くの荷捌き車両が路上で荷捌きを行っている。
- ・ 自動車交通の円滑化、歩行者の安全性を考慮した荷捌き車両対策が求められている。



図 荷捌き車両路上駐車

オ 附置義務駐車施設の課題

- ・ 京都市駐車場条例によって、駐車場整備地区や商業地域、近隣商業地域において、特定用途の、一定規模の建築物については、建築物の面積に応じて一律に駐車施設を確保することが義務づけられている。
- ・ まちづくりの方針や交通状況に応じた、柔軟な駐車場整備が求められている。

表 京都市 駐車場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 商業地域 近隣商業地域	延べ面積が 1500 m ² をこえるとき $\frac{(\text{延べ面積}) - 1300 \text{ m}^2}{200 \text{ m}^2} \quad \text{台}$	延べ面積が 3000 m ² をこえるとき $\frac{(\text{延べ面積}) - 2700 \text{ m}^2}{300 \text{ m}^2} \quad \text{台}$
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 $\frac{(\text{延べ面積}) - 2750 \text{ m}^2}{250 \text{ m}^2} \quad \text{台}$	—

(3) 京都市における駐車場の方向性

ア 駐車場の必要性

「歩くまち・京都」総合交通戦略の方向性と適応させつつ、まちにとって必要な自動車を収容できるよう、駐車場を確保し、配置誘導する。

- ・ 京都市の交通手段の分担状況は、自動車が 28%である。「歩くまち・京都」総合交通戦略では、自動車の分担率を 20%とすることを目標としている。
- ・ これは、自動車を適正に利用したとしても、京都の交通の2割程度は自動車が担うものであることを示している。
- ・ 通勤から買い物までの日常生活、業務や物流など、多岐にわたって自動車は利用される。駐車場の整備方針は、まちにとって自動車は必要であるということを前提に策定する必要がある。
- ・ 「歩いて楽しいまち」を実現させるため、地域ごとの交通、まちづくり、駐車場の必要性や質を考慮し、駐車場を確保する必要がある。
- ・ 駐車場の確保においては、地域ごとの特性に応じた配置についても検討する必要がある。

イ 都心部と駐車場

「歩くまち・京都」総合交通戦略においては、都心部地域は、「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られており、特に歩行者と公共交通優先のまちづくりを実現するための駐車場整備を検討する必要がある。

- ・ 最も公共交通機関の発達している都心部においても、自動車は必要な交通手段であり、自動車を収容できる駐車場は必要な施設である。
- ・ 京都市のまちの魅力を発揮するためには、歩行者と公共交通中心のまちづくりを目指す必要がある。このため、都心部の駐車場に関しては以下を基本方針とする。
 - ① 既存駐車場の有効活用(自動二輪車駐車場、荷捌き施設への転用等)
 - ② 積極的には新規の駐車場整備を推進しない
 - ③ 駐車施設の配置誘導

ウ 交通結節点と駐車場

端末交通の長所を活かすために、パークアンドライドなど端末交通から公共交通へのシームレスな接続を工夫する

- ・ 自動車は、出発地から目的地付近までの移動ができるという特徴から、端末交通に適した交通手段である。
- ・ ただし、自動車の環境への影響を見ると、公共交通と比較して、一人あたりが排出する二酸化炭素排出量が大きく、鉄道と比較すると約9倍排出する。

エ 物流と駐車場

物流交通の長所を活かすために、荷捌き施設を工夫する。

- ・ 自動車は、車両空間ごとに移動できるという特徴から、物流に適した交通手段である。

(4) 国土交通省における駐車場施策の方向性

ア 研究会の設置

国土交通省では、身近な道路に対する国民の関心の高まりを踏まえ、**道路及び道路空間の利活用について総合的に検討することを目的として「人間重視の道路創造研究会」を設置し、平成 20 年 9 月 19 日の第 1 回会合以降、合計 10 回の会合を開催した。**

- 研究会では、学識経験者や関係団体等からヒアリングを行い、自動車を安全・円滑に通行させるだけではなく歩行者・自転車などの他の道路利用者と地域住民の生活の質を高めるような道路機能のあり方について議論を積み重ねてきた。

イ 研究会での駐車場施策の検討

円滑な道路交通の確保には、自動車と他の交通手段の円滑な連携を図るためのつなぎ施設としての駐車場の果たす役割が大きい。現在の駐車施設は適切な配置・集約化が不十分なため、**生活道路への通過車両の進入が無秩序化**している場合がある。また、荷捌きスペースの確保など物流交通の対応が不十分なため、路上駐車等により**歩行者等の安全を阻害**している場合がある。

そこで、都心部への自動車流入抑制など生活道路等における自動車交通を調整する観点から、包括的な駐車対策を講じる必要がある。具体的には、一定区域内における駐車対策の基本方針を策定のうえ、当該方針に従い**計画的に既存駐車場の集約化、駐車場の出入り口規制、荷捌き施設の整備**、さらには**公共交通と郊外部のパーク＆ライドなどの駐車コントロール方策**を展開する必要がある。そのため、**附置義務駐車場制度など現行の駐車場法制のあり方についても併せて検討**が必要である。

人間重視の道路創造研究会報告書(平成 21 年 6 月 16 日)より抜粋

ウ 国土交通省の方向性と京都市の方向性

国における検討の方向性は、現在、京都市が進めている改定の方針と同じ方向である。今後、**駐車場法が改正された場合は、改定の趣旨に沿った検討を行うことが必要**であるが、今回は、**現行法の枠組みの中で、駐車場のコントロールの方針を盛り込んだ改定**を検討する。

2 京都市が目指す駐車場施策の検討

表 駐車場施策の検討の視点

京都市の駐車場施策			
↓			
		視点：整備主体別	
		公共	民間
視点： エリア別	京都市域 共通	- 公共駐車場 - 駐車場案内システム - 附置義務制度の検討	附置義務制度による整備 (一般車両, 荷捌き車両, 自動二輪車)
	歴史的 都心地区	京都の魅力を発揮するまちなかの賑わいを創出する	
	駐車場 整備地区	- 附置義務制度の検討 - 荷捌き車両対策 - 自動二輪車対策	フリンジへの配置誘導
	観光地	観光地への自動車の集中の緩和 - パークアンドライドの活用 - 観光バス予約システム - 観光地への乗り入れ規制	観光バス駐車場の運営
	交通 結節点	端末交通から公共交通へのシームレスな接続 パークアンドライドの推進	パークアンドライド駐車場運営

(1) 整備主体別の視点

ア 公共での整備

(ア) 公共駐車場

【現状・課題】

京都市域で公共的駐車場は整備されているが、自動二輪車駐車場の数は少なく、また、荷捌き駐車施設は整備されていない。

- ・ 御池地下駐車場など、市内の公共駐車場の整備は推進されている。
- ・ ただし、自動二輪車専用の駐車場は3カ所のみで、また、公共の荷捌き駐車施設は整備されていない。



表 京都市の公共的駐車場整備

名称	取扱車両	収容台数
京都市高雄観光駐車場	バス・普通車・自動二輪車・自転車	バス 14 台・普通車 40 台
京都市嵐山観光駐車場	バス・普通車・自動二輪車・自転車	バス 37 台・普通車 105 台
紫明通駐車場	普通車	普通車 113 台
二条城駐車場	普通車・自動二輪車・自転車	普通車 216 台
二条城駐車場バスコーナー	バス	バス 30 台
松ヶ崎駐車場	普通車	普通車 3 台
京都市出町駐車場	普通車・自動二輪車	普通車 159 台
御所東駐車場	普通車	普通車 70 台
京都市銀閣寺観光駐車場	バス・普通車・自動二輪車・自転車	バス 12 台・普通車 40 台
京都市御池地下駐車場	普通車	普通車 1,000 台
京都市鴨東駐車場	普通車	普通車 131 台(ハイルーフ 30 台)
岡崎公園駐車場	普通車・自動二輪車・自転車	普通車 506 台
岡崎公園駐車場バスコーナー	バス	バス 28 台
東山三条駐車場	普通車	普通車 4 台
円山駐車場	普通車	普通車 134 台
京都市四条烏丸駐車場	普通車・自動二輪車	普通車 357 台
京都市清水坂観光駐車場	バス・普通車・自動二輪車・自転車	バス 55 台・普通車 59 台
京都駅八条口駐車場	普通車・自動二輪車	普通車 208 台
京都市山科駅前駐車場	普通車	普通車 264 台
山科柳辻駐車場	普通車	普通車 36 台
京都市醍醐駐車場	普通車	普通車 166 台
伏見今町駐車場	普通車	普通車 51 台
大手筋北駐車場	普通車	普通車 24 台
観月橋南駐車場	普通車	普通車 12 台
京都リサーチパーク駐車場	普通車	普通車 280 台
京都駅ビル駐車場	普通車	普通車 1,250 台
寺町臨時自転車駐車場		自転車 309 台 原付等 429 台
先斗町バイク駐車場		原付等 390 台
富小路六角自転車駐車場		自転車 464 台 バイク等 66 台

(イ) 駐車場案内システム

【現状・課題】

京都市内の公共駐車場や民間駐車場の満空情報は、それぞれの **PC サイト**、**携帯電話サイト** で確認することができるが、これらが統一された駐車場案内システムや、公共駐車場とカーナビゲーションとの連携はできていない。

- ・ 京都市都市整備公社の HP では、市営の駐車場情報(満空情報, 料金等)が、PC と携帯電話で確認することができる。
- ・ また、民間の駐車場会社の HP でも、その会社の駐車場情報が確認できる。また、一部機種では、カーナビでも駐車場情報を確認することができる。



図 京都市 駐車場情報(モバイル版)

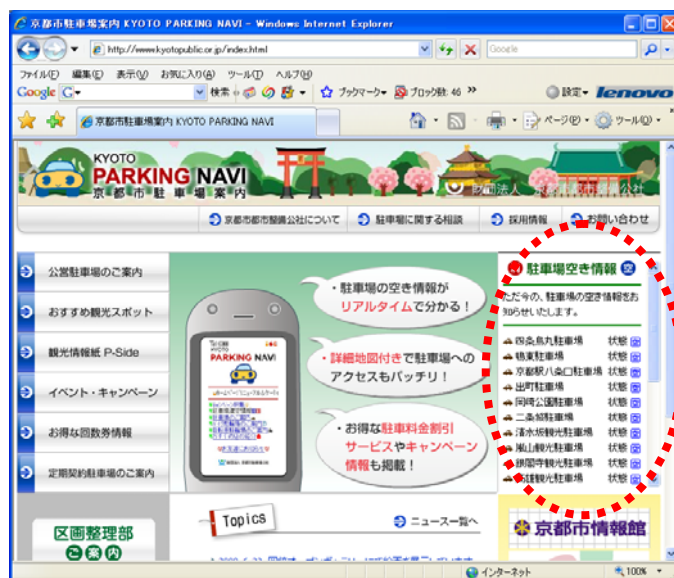


図 京都市 駐車場情報(PC版)

(出典:京都市都市整備公社HP)

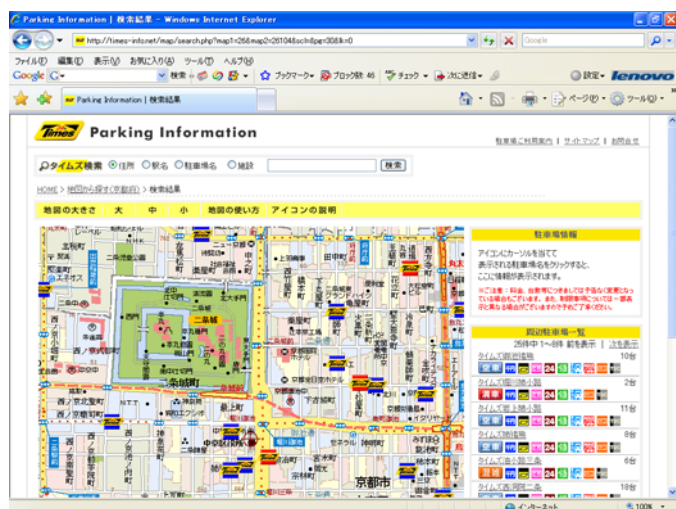


図 パーク 24 駐車場情報(PC版) (出典:タイムズHP)

京都市内の幹線道路では、**駐車場の満空情報等を掲載した案内板**が整備されているが、都心部の周辺のみを整備されており、広域的な案内やパークアンドライドとの連携ができていない。

- 京都市内では、四条通、烏丸通、御池通などの幹線道路において、駐車場の情報提供版が設定されている。



図 京都市 駐車場案内板の位置

(出典:京都市)



図 ブロック案内板の例



図 個別案内板の例

イ 民間での整備

(ア) 附置義務制度

【現状・課題】

公共での整備に加えて、**附置義務制度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**されてきたが、建築物の場所や用途、周辺の交通・まちづくりの状況が適切に考慮されておらず、**画一的に適用**されている。

- ・ 特に、駐車場整備地区や商業地区、近隣商業地区といった、自動車交通がふくそうする地域の建築物が附置義務制度の適用の対象となる。
- ・ 建築物の用途としては、百貨店や店舗、事務所等の不特定多数の人間の駐車需要が発生する特定用途の建築物が対象となる。
- ・ 特定用途における建築物の種類は多様であり、その種類によって駐車需要の程度が異なるが、現状では画一的に附置義務制度が適用されている。
- ・ まちづくりの方針や交通状況を適切に考慮せず、画一的に駐車場が整備されている。

【今後の方向性】

附置義務制度による駐車施設の確保について、**地域のまちづくりの方針や駐車状況を考慮して**、対象となる車両に応じた駐車施設を適切に整備できるよう、柔軟に検討することが必要である。

- ・ 京都市においては、公共交通の利便性向上や公共交通優先のライフスタイルへの転換を図ることで、自動車から公共交通への転換を推進している。よって、公共交通の利便性の高い場所では、駐車需要に見合った必要な量を整備していく必要がある。
- ・ 附置義務駐車施設の配置についても、地域のまちづくりの方針と整合した、適切な場所に整備していく必要がある。
- ・ 今後の方向性を検討する例としては、「公共交通の利便性を考慮した附置義務基準の引き下げ(例えば、公共交通の利便性向上策の実施等が条件)」、「地域のまちづくりの方針等を考慮し、より望ましい交通を実現するための隔地条件の変更」、「駐車需要特性を反映できる、建築物の用途区分の細分化」などが考えられる。

(2) 車種別の視点

ア 自動二輪車対策

【現状・課題】

自動二輪車は、京都市で広く使われている交通手段であるが、一般車両の駐車場と比較すると、公共・民間ともに駐車場の整備が少ない。

- ・ 自動二輪車は京都市内で広く利用されている交通手段である。
- ・ 京都市の公共の駐車場では、自動二輪車専用の駐車場が3カ所、一般車両との併用が 9カ所整備されている。

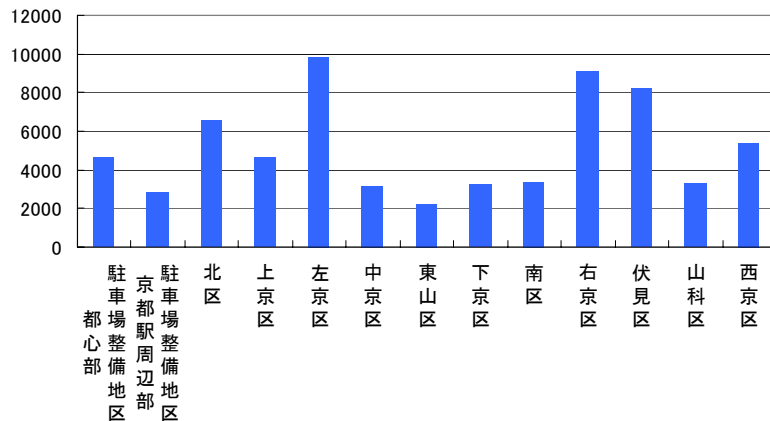


図 地域別の京都市内の自動二輪車の流入量

(出典:第4回パーソントリップ調査(2000年)より集計)



名称	収容台数	入退場時間
寺町臨時 自転車駐車場	自転車 309 台 原付等 429 台	6:30～22:30 (早朝・深夜 コーナー5:00～翌 0:30)
富小路六角 自転車駐車場	自転車 464 台 バイク等 66 台	0:00～24:00
先斗町バイク 駐車場	原付等 390 台	0:00～24:00

図 京都市内の自動二輪車駐車場の位置と内容

(出典:京都市駐車場案内 HP)

※「一般駐車場との併用」では、自動二輪車の駐車料金が定められている。

【今後の方向性】

自動二輪車の路上駐車に対応するため、**各地域の実情に応じた自動二輪車対策を実施する必要がある。**

- ・ 対策例としては、「自動二輪車の駐車施設の附置義務制度の適用」や「既存駐車場の有効活用による自動二輪車の駐車スペースの確保」などが考えられる。
- ・ 自動二輪車の附置義務制度では、駐車場整備地区だけではなく、市内の鉄道駅周辺、幹線道路沿線などの商業地域、近隣商業地域での確保も検討する必要がある。

イ 荷捌き車両対策

【現状・課題】

荷捌き車両の路上駐車は、**京都市内の広範囲に亘って存在している。**

- ・ 京都市内の荷捌き車両は、駐車場整備地区だけでなく、広く全域に亘って存在している。
- ・ 荷捌き車両の路上駐車は、円滑な道路交通の阻害や歩行者の安全性の低下などを招く可能性がある。

台/km²

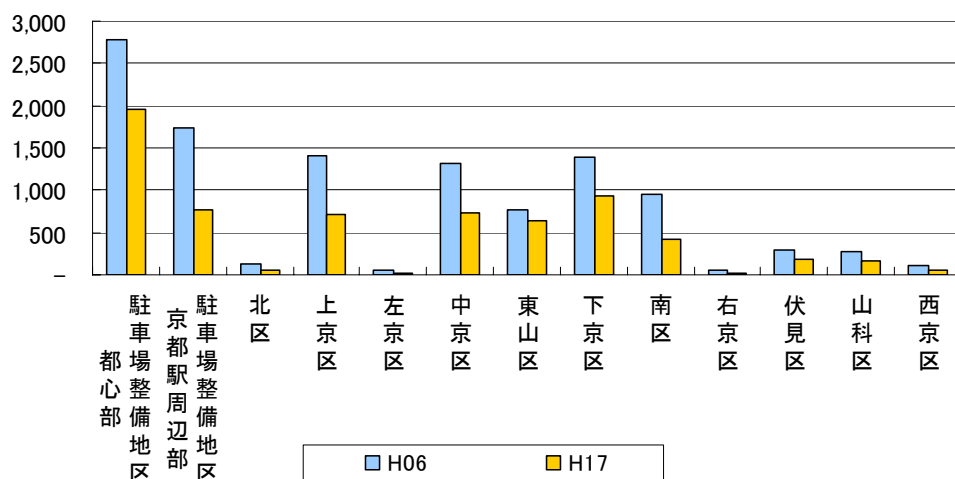


図 地域別貨物車路上駐車密度

(出典:平成 17 年道路交通センサス調査)

【今後の方向性】

荷捌き車両の路上駐車に対応するため、**各地域の実情に応じた荷捌き車両対策を実施する必要がある。**

- ・ 大規模店舗については大店立地法によって荷捌き施設を確保している。
- ・ 中規模、小規模の店舗については、荷捌き施設確保を明確に定めた法令・基準等がない。
- ・ 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」などが考えられる。

【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、概ね附置義務制度の適用による台数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、
荷捌きを行う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。
- ・ 荷捌きを行う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。

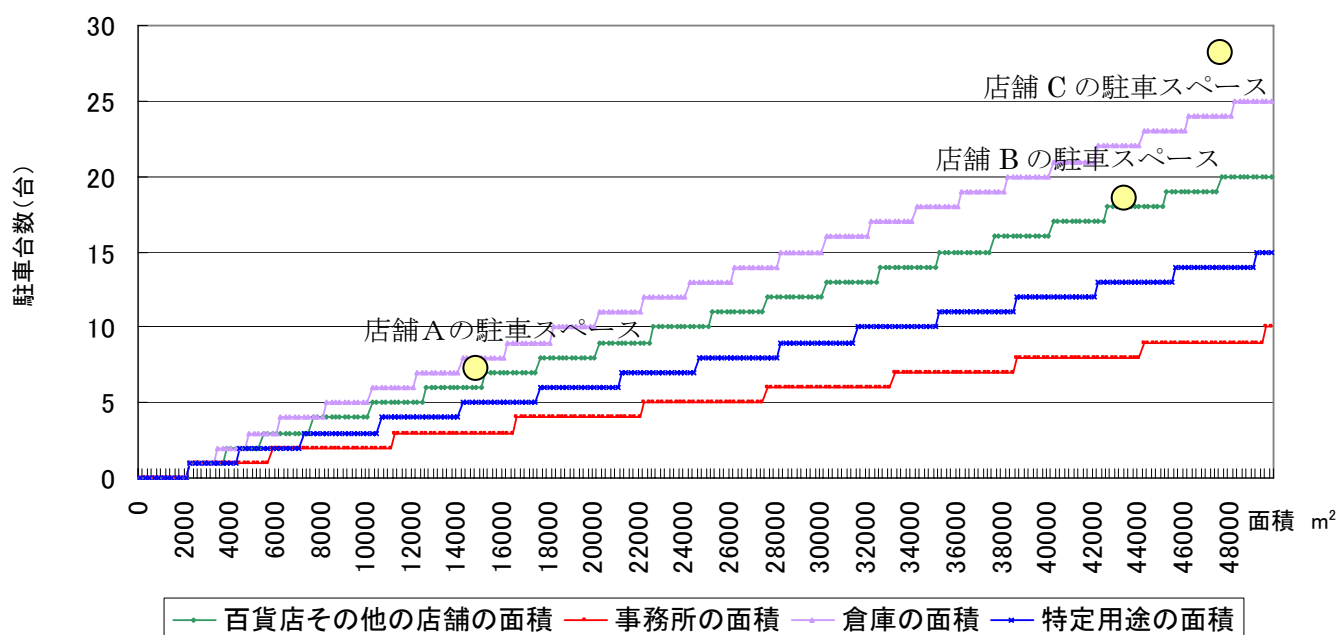


図 附置義務制度の適用で確保すべき荷捌き駐車施設台数(標準駐車場条例)と
大店立地法で確保される荷捌きスペースの確保状況(3店舗の事例)

- ・ 標準駐車場条例では、施設の規模、土地用途に応じて、荷捌き駐車施設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(例として、上図の店舗 A,B,C を明示○)。

ウ 観光バス対策(観光バス予約システム 観光バス駐車場の運営)

【現状・課題】

京都市への観光客の多くが、乗用車に加えて、観光バスを利用しているため、**観光地周辺では交通渋滞**が発生している。

- ・ 京都市への訪問に利用する交通手段において、団体でのバス利用(観光バス)率は約 8%である。

表 利用交通機関別 人数

区分	総数	JR			私鉄			バス			乗用車 (個人)
		個人	団体		個人	団体		個人	団体		
1月	2,581	892	887	5	725	721	4	153	30	123	811
2月	2,225	786	775	11	608	601	7	134	27	107	697
3月	4,542	1,656	1,635	21	1,250	1,241	9	272	47	225	1,364
4月	5,326	1,804	1,756	48	1,379	1,365	14	661	54	607	1,482
5月	5,401	1,961	1,808	153	1,443	1,421	22	558	57	501	1,439
6月	3,605	1,249	1,151	98	993	977	16	366	41	325	997
7月	3,549	1,196	1,176	20	1,019	1,006	13	239	40	199	1,095
8月	4,378	1,563	1,548	15	1,183	1,163	20	271	48	223	1,361
9月	3,884	1,331	1,299	32	1,085	1,068	17	278	44	234	1,190
10月	5,121	1,707	1,641	66	1,264	1,257	7	664	53	611	1,486
11月	6,793	2,384	2,290	94	1,663	1,641	22	944	63	881	1,802
12月	2,805	980	961	19	763	760	3	221	33	188	841
合計	50,210	17,509	16,927	582	13,375	13,221	154	4,761	537	4,224	14,565
	(49,445)	(17,361)	(16,792)	(569)	(13,025)	(12,874)	(151)	(4,724)	(521)	(4,203)	(14,335)
構成比 (%)	100%	34.9%			26.6%			9.5%			29.0%
	(100%)	(35.1%)			(26.3%)			(9.6%)			(29.0%)

(出典:2008 京都市観光調査年報)

【今後の方向性】

観光バスの予約システム等、**観光バスを適切に誘導する方策**を検討していく必要がある。

- ・ 平成 20 年度には東福寺周辺において、交通渋滞解消のため、地元企業の駐車場を利用する実験を実施した。

(3) エリア別の視点

ア 歴史的都心地区・駐車場整備地区

(ア) 附置義務制度の検討

【現状・課題】

歴史的都心地区や駐車場整備地区は、**駐車需要に対して駐車場が充足している。**

- ・ 不足量を算出した結果、都心部地区及び京都駅周辺地区において、路上駐車(需要)は駐車場の空台数(供給)でまかなうことができる。

表 駐車場不足量の算出(平日 ピーク時間(昼))

			都心部地区	京都駅周辺地区	地区合計	
①	長時間	乗用車	159	16	175	注1)
	路上	乗用車以外	435	38	473	
	駐車	路上合計	594	54	648	
②	時間貸	時間貸駐車場空台数	3,512	1,163	4,675	注2)
	駐車場	コイン駐車場空台数	974	259	1,233	
	空台数	空台数合計	4,486	1,422	5,908	
③	②-①	時間貸駐車場空台数	3,353	1,147	4,500	注3)
		コイン駐車場空台数	539	221	760	
		駐車場余り台数	3,892	1,368	5,260	

注1)

図 調査における集計ゾーン

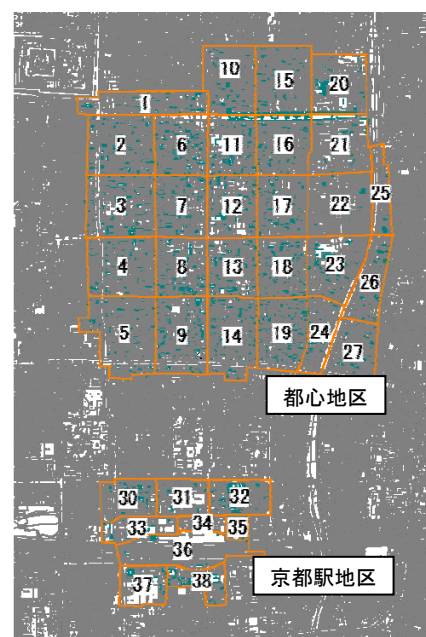


表 駐車場不足量の算出(休日)

			都心部地区	京都駅周辺地区	地区合計	
①	長時間	乗用車	172	50	222	注1)
	路上	乗用車以外	200	29	229	
	駐車	路上合計	372	79	451	
②	時間貸	時間貸駐車場空台数	3,215	669	3,884	注2)
	駐車場	コイン駐車場空台数	722	119	841	
	空台数	空台数合計	3,937	788	4,725	
③	②-①	時間貸駐車場空台数	3,043	619	3,662	注3)
		コイン駐車場空台数	522	90	612	
		駐車場余り台数	3,565	709	4,274	

(出典：平成20年11月 調査結果※)

※平成20年11月 調査：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駐車場と道路をまわり、目視で、駐車場に駐車している台数、路上駐車台数を確認する調査

注1) 長時間路上駐車：調査で確認した路上駐車車両のうち、駐車需要のピーク時(平日：昼、休日：夕方)で、エンジン停止、ドライバー無、ハザード点灯無など、完全に駐車している状態の車両の台数を、図のゾーン毎に集計した値

注2) 時間貸駐車場空台数：調査で確認した駐車場利用台数より、ピーク時の(不特定多数の方が利用できる駐車場である)時間貸駐車場、コイン駐車場の空き台数を算出し、ゾーン毎に集計した値

注3) ②-①：ゾーン毎に、(時間貸駐車場の空き台数) - (長時間路上駐車台数)を計算し、各ゾーンで、路上駐車台数を時間貸駐車場に収容できるかどうかを整理。②-①が正(+)であれば、駐車需要に対して供給が多い状態である。

【今後の方向性】

歩行者と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現に向けて、**適切な場所に適切な量の駐車施設を確保**できるような附置義務制度を検討する。

- ・ 附置義務制度については、地域の特性(公共交通の利便性、駐車場容量)や建築物の用途を考慮し、附置義務の引き下げや隔地条件の変更による配置誘導方法を検討する。
- ・ 附置義務制度の検討の際には、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引き下げた附置義務駐車施設の代替として課すことなども併せて検討する。

イ 観光地

(ア) 観光地への乗り入れ規制

【現状・課題】

観光ピーク時には、観光地の周辺において著しい交通渋滞が発生している。

- 観光ピーク時には、嵐山や東山周辺をはじめとする観光地においては、著しい交通渋滞が発生している。

図 観光シーズンの東山の交通渋滞



(出典:京都市)

【今後の方向性】

「歩いて楽しいまち」を実現するため、快適な歩行空間を確保できるよう、特に観光ピーク時の駐車場の運用を検討する。

- 京都市においては、観光ピーク時には、観光地周辺への自動車流入を抑制するため、パークアンドライド施策を実施している。
- さらに、嵐山や清水寺の市営駐車場においては、観光バスのみ駐車可能とし、自動車の流入の抑制を図っている。
- 他の駐車場についても、観光ピーク時の需要を適切にコントロールする方法を検討する。

ウ 交通結節点

(ア) パークアンドライドの推進と運営

【現状・課題】

現状では、京都市周辺では、**10箇所のパークアンドライド駐車場**が通年で(土日祝に限る)運用されている。

- 恒常的パークアンドライドは、京都市内で3カ所、長岡京市で1カ所、八幡市で1カ所、大山崎町で2カ所、大津市で3カ所実施されている。

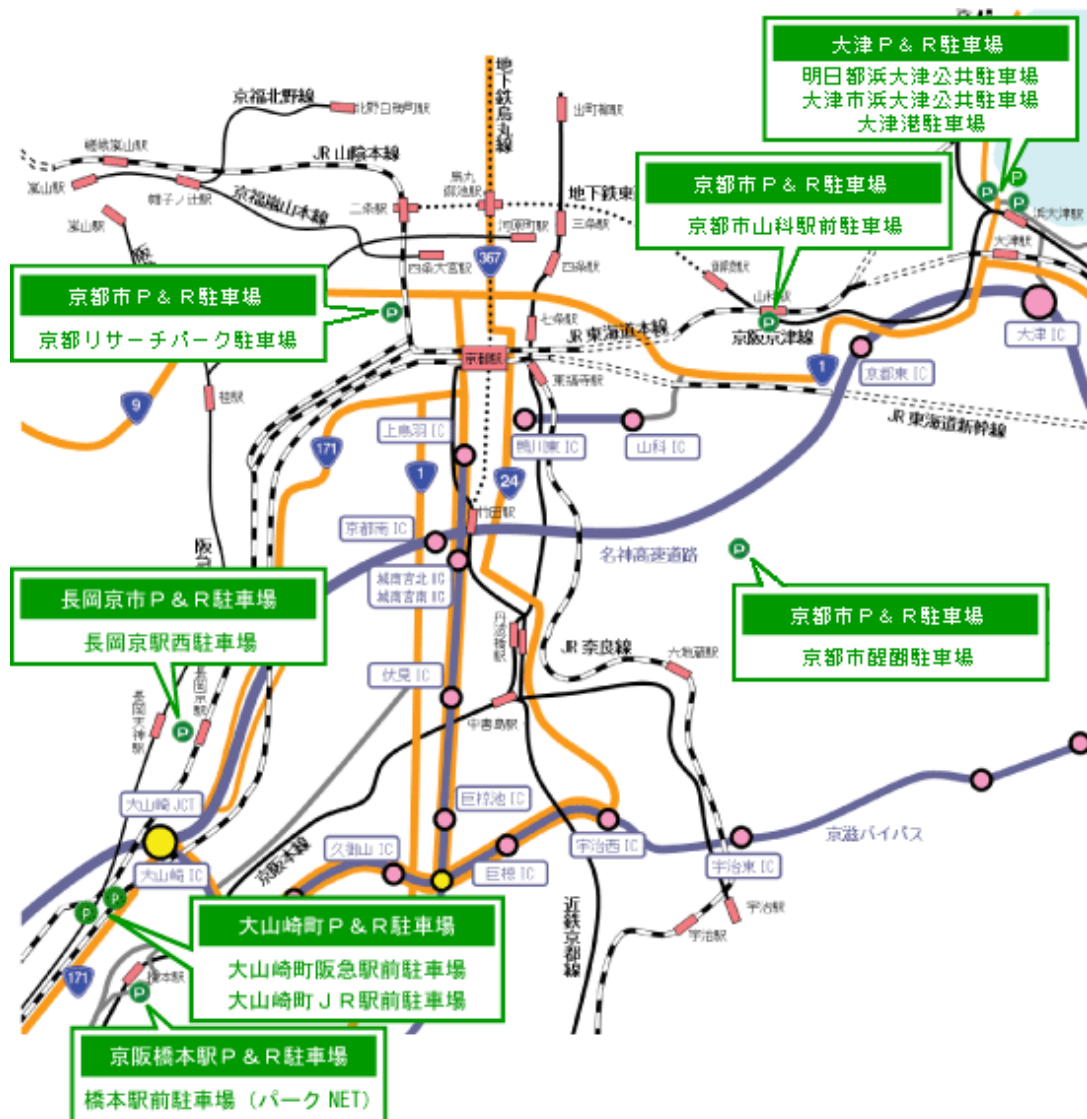


図 京都市周辺のパークアンドライド駐車場

(出典:京都市HP)

図 京都市周辺のパークアンドライド駐車場 内容

施設名	最寄り駅名	利用可能台数	開設時間	料金
京都リサーチパーク駐車場	JR丹波口駅	280台	24時間	100円/20分(8:00～20:00) 100円/60分(20:00～8:00) (1日上限平日1,500円、土・日・祝1,000円)
京都市山科駅前駐車場	地下鉄・京阪・JR山科駅	40台	5:00～24:30	150円/30分 (1日上限1,200円※土・日・祝除く)
京都市醍醐駐車場	地下鉄醍醐駅	30台	5:00～24:30	150円/30分(1日上限1,200円)
大津市浜大津公共駐車場	京阪浜大津駅	247台	24時間	150円/30分(最初の30分無料)
明日都浜大津公共駐車場	京阪浜大津駅	381台	24時間	150円/30分(最初の30分無料)
大津港駐車場	京阪浜大津駅	151台	24時間 (ただし入出庫は7:30～24:00)	150円/30分(1日上限平日800円、土・日・祝1,000円)
橋本駅前駐車場	京阪橋本駅	273台	24時間	100円/1時間(1日上限600円)
長岡京市宮長岡京駅西駐車場	JR長岡京駅	391台	5:00～翌1:30	100円/20分(1日上限1,000円※)
大山崎町営JR駅前自動車駐車場	JR山崎駅	52台	24時間	150円/1時間
大山崎町営阪急駅前自動車駐車場	阪急大山崎駅	39台	24時間	150円/1時間

(出典:京都市HP)

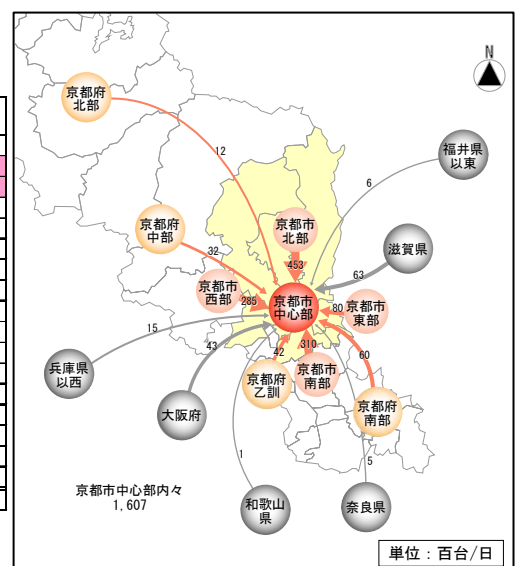
【今後の方向性】

京都市中心部に流入する乗用車交通のうち、**京都市の南部や北部方面**への対応も検討する。パークアンドライド駐車場の確保については、**周辺の自治体や企業等と連携し、既存の駐車場を活用する方法等**が考えられる。

- ・ 京都市の北部、南部から京都市の中心部に流入してくる乗用車交通量は、全体の約25%であり、約8万台/日の流入がある。
- ・ 鉄道駅までのアクセス状況を考慮し、周辺自治体や企業等と連携する方法等を検討する。

表 京都市中心部に到着する乗用車交通量

		着交通量 (百台/日)		地域区分
京都市	中心部	1607	53.3%	上京区、中京区、下京区、東山区
	北部	453	15.0%	北区、左京区
	南部	310	10.3%	南区、伏見区
	東部	80	2.6%	山科区
	西部	285	9.5%	右京区、西京区
	小計	2735	90.7%	
福井県以東		6	0.2%	
滋賀県		63	2.1%	
京都府	北部	12	0.4%	福知山・綾部以北
	中部	32	1.1%	京丹波町、南丹市、亀岡市
	乙訓	42	1.4%	向日市、長岡京市、大山崎町、久御山町、八幡市
	南部	60	2.0%	宇治・城陽・京田辺以南
小計		146	4.9%	
大阪府		43	1.4%	
奈良県		5	0.2%	
和歌山県		1	0.0%	
兵庫県以西		15	0.5%	
合計		3014	100.0%	



(出典:H17 道路交通センサス)

(4) 都市交通(路線別)からの主な視点

ア 都心主要道路

【現状・課題】

都心において繁華街を形成している都心主要道路は、沿道に店舗が多く、商品の搬出入のための荷捌きの多くが路上で行われている。

- ・ 都心主要道路は、荷捌きが路上で行われることが多く、自動車交通の阻害や、歩行者の安全性の低下を招いている可能性がある。

【今後の方向性】

自動車交通の円滑化、歩行者の安全性を考慮した、荷捌きスペース、荷捌きルールを検討する必要がある。

- ・ 店舗、物流業者との協力のもと、歩行者や交通の阻害とならないよう、荷捌きのスペースの確保や運用のルールを検討する必要がある。

イ 都心の細街路

【現状・課題】

自動車の流入や自動二輪車の路上駐車、細街路での荷捌きなどにより、歩行者の安全性が確保されていない。

- ・ まちの賑わいを創出するためには、歩行者の安全性の向上は不可欠な要素である。

【今後の方向性】

歩行者の安全性を確保するため、駐車場の配置誘導方法、既存駐車場の活用方法、荷捌きスペースの確保や運用ルールを検討する必要がある。

- ・ 駐車場の配置誘導、既存駐車場の自動二輪車への転用等、自動車の流入や自動二輪車対策を検討する必要がある。
- ・ 店舗、物流業者との協力のもと、歩行者や交通の阻害とならないよう、荷捌きのスペースの確保や運用のルールを検討する必要がある。