

京都市駐車施設整備に関する基本計画

平成 8 年 7 月

京 都 市

目 次

	(頁)
1 駐車に関する問題への対応の基本方針	1
2 駐車施設整備に関する基本方針	3
(1) 駐車需要の見通しと駐車施設整備の目標量	3
(2) 駐車施設整備に関する公共と民間の役割分担	4
(3) 駐車施設の附置義務に関する基本的考え方	7
3 駐車施設の整備推進方策	8
(1) 駐車施設の附置義務制度による整備推進方策	8
(2) 公共的駐車施設の整備推進方策	8
(3) 路上駐車場の整備推進方策	12
(4) 駐車施設の有効利用方策	12
(5) その他の施策	13
4 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区	15
(1) 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区の設定方針 ...	15
(2) 駐車施設を重点的に推進すべき地区の内容	15
5 その他の地区についての方針	16

1 駐車に関する問題への対応の基本方針

近年の自動車利用の増加は、様々な道路交通問題の発生を招いている。中でも駐車需要の増加は、駐車場の整備が追いつかないため、違法駐車 of 常態化となつて、交通渋滞や交通事故の原因となり、また、路線バスの定時運行や緊急自動車の通行、商業活動を始めとする都市活動の活性化を妨げる結果となっている。

本市では、これらの問題に対応するため、附置義務制度などにより民間を中心に駐車施設の整備を進めてきた。しかし、駐車施設の整備や経営は採算性のある安定したものとは言い難い面があり、駐車施設整備の重要性が高まっているにもかかわらず、都心部とその周辺を中心として駐車需要の急増に対してその供給が追いつかない状況である。こうした駐車施設の不足や運転者の駐車モラルの低下も相まって、都心部の幹線道路を始めとし、区画道路に至るまで路上駐車が蔓延し、安全で快適な生活環境を阻害する要因となっている。

また、住宅地においても、住宅団地やマンションなどの集合住宅の多い地区やその近辺では、自動車の保管のためのスペースが不足し、道路が車庫と化すという「自動車の保管場所の確保等に関する法律」（以下「車庫法」という。）関係の違法駐車が多く、都心部での違法駐車とその形態をやや異にするが、これも交通事故の原因となつたり、緊急自動車の通行を妨げるなど良好な居住環境を阻害する要因となっている。

このように駐車に関する問題は、今や本市全体の問題となっており、出発地から目的地に至る移動全体の円滑な道路交通機能及び機能的な都市活動の確保と、安全で快適な生活環境を保持した都市を実現するため、より効果的で総合的な駐車対策を推進することが求められており、緊急課題の一つになっている。

この課題に対応するため、取締りの強化、合理的な駐車規制の実施、違法駐車等防止条例などによる違法駐車に対する指導、駐車マナー向上のための広報、啓発活動の推進といったソフト的な違法駐車対策と駐車施設の整備を中心とするハード的な駐車対策を総合的に推進していく必要があり、行政、事業者、市民による多角的で積極的な取組みが重要である。

京都市における駐車施設整備に関する基本計画は、特にハード面の対策としての駐車施設整備を総合的、計画的に進めるための基本方針や推進方を定めるものであり、駐車需要の質、量に応じて、公民が適切な分担により駐車施設を整備し、また、既存駐車場のより一層の有効利用や公共交通機関の利用を促進する施策を総合的、効率的に展開することによって、効率的で調和のとれた総合交通体系を実現し、もって市民の利便に資するとともに、円滑な道路交通機能及び機能的な都市活動の確保と安全で快適な生活環境を保持した都市の実現に寄与することを目的とするものである。

2 駐車施設整備に関する基本方針

(1) 駐車需要の見通しと駐車施設整備の目標量

自動車OD調査によると、昭和55年から平成2年の10年間で、京都市の自動車交通量は約17%増加しており、また、パーソントリップ調査の交通手段構成によると自動車利用率は同じ10年間で22%から27%に伸びている。さらに、自動車保有台数、運転免許保有者数とも増加をみており、将来の自動車交通量及び駐車需要は、まだまだ増加するものと予想される。

自動車OD調査によると、平成2年での1日の自動車集中交通量は約150万台でありこれを駐車需要量とすると、平成22年の駐車需要量は約168万台と推定され、約1.12倍増加するものと予測される。

この駐車需要量には、帰社・帰宅目的及び営業目的^{*1}による需要も含まれているが、駐車施設の整備に関する方策で対応すべき駐車需要は、交通の目的地あるいは目的地に至る途中のものが主となるため、これらを除外して駐車場収容力の不足量を算定する。

駐車場のピーク時の駐車台数^{*2}を駐車場収容力とすると、自動車OD調査から平成2年の京都市内の駐車場収容力は約181,000台と設定できる。平成22年のピーク時の駐車需要量を求めた結果、約246,000台と算定され、駐車場収容力との差である約65,000台が不足する。このうち、約25%が10分以内の短時間駐車であるため、これを除外した約48,700台を交通の目的地あるいは目的地に至る途中における駐車施設の整備に関する方策を検討すべき需要とする。

※1 帰社・帰宅目的の駐車需要は、既に車庫法によって保管場所を確保することが義務づけられており、また、営業目的による需要（タクシーや宅配便等の需要）は、自動車そのものが交通の主体とは無関係で駐車施設が必要ない場合が多い。これらの駐車需要は、交通の目的地あるいは目的地に至る途中における需要とは性格が異なることから区分する必要がある。

※2 交通の目的地あるいは目的地に至る途中における駐車場収容力は、車庫や月極駐車場を除外する必要があるが、これを詳細に調査・推定することは困難であることから、これらの種類の駐車場を除いた自動車OD調査結果の駐車場の最大瞬間駐車台数、すなわちピーク時の駐車台数を駐車場収容力とする方法が現実的なためこれを採用した。

(2) 駐車施設整備に関する公共と民間の役割分担

駐車需要は大別すると、目的地での需要、交通結節点等目的地に至る途中での需要及び自動車の本拠（保管場所）の位置における需要の3つに分けられる。

それぞれの需要の特性に対応して、公共と民間が適切な役割分担のもとに駐車施設を整備・確保していくものとする。

ア 目的地での駐車施設の整備

交通の目的地における駐車需要については、民間を主体とする目的地の建築物等が駐車需要を発生させる原因であることから、その原因者の責務として駐車施設の整備を行い、駐車需要に対応していくことが原則であり、これを担保するため、荷さばき駐車車両も考慮した附置義務制度がある。

しかしながら、小規模な建築物にそれぞれ必要な駐車施設を設置することは、土地利用上や交通処理上、困難又は適当でない場合があったり、また、個々の建築物ごとに最大需要量に対応する容量の駐車施設を確保していくことは、都市空間の合理的利用や社会経済的観点から適当ではないこともあり、附置義務制度を全ての建築物の場合に当てはめることは適当ではない。よって、附置義務制度は建築物の規模や用途等による一定の条件のもとに駐車施設の附置義務を課すこととすることが現実上やむを得ないといえる。

また、業務交通や買い物・娯楽目的等の交通にみられるように、行き先の施設が同一地区内でも複数に渡るものや、一定範囲の地区（例：四条河原町周辺）での周遊など目的施設が事前には特定されていない需要もあるが、これらは原因者が明確でないため附置義務制度だけでの対応は困難で

ある。

このように、附置義務制度では適切でない場合や対応が困難な場合もあるため、附置義務制度等による個々の建築物に設置される駐車施設と併せて、一定範囲の地区の需要に対応する駐車場など、一時預かり等の独立した駐車施設の整備が必要であり、これらの駐車施設は円滑な道路交通機能及び機能的な都市活動の確保と安全で快適な生活環境を保持した都市の実現に重要であるため、これまで、公共と民間が分担して整備を進めてきた。

今後とも、公共と民間の分担によりこれらの駐車施設の整備が求められるが、駐車に関する問題が本市全体の問題となっており、さらに公共の役割への期待が高まって、その重要性も増してくると考えられる。

以上のことから、次のように公共と民間の役割を分担し駐車施設の整備を進める。

(ア) 目的地が明確な駐車需要については、附置義務制度を中心とした民間を主体とする目的地の建築物側による駐車施設の整備で対応することを原則とする。

(イ) 附置義務制度では適当でない場合や対応が困難な場合の需要のうち、以下に掲げるものは公共と民間が役割を分担するものとする。

a 都心部や京都駅又はその周辺部などにおいて発生する駐車需要のうち、複数の目的施設を持つ需要や一定範囲の地区での周遊など目的施設が事前に特定されない需要については、都市活動の拠点として商業・業務活動を活性化させるため、民間だけではなく、公共も駐車施設整備の事業主体になる等積極的に対応する。(例：四条烏丸周辺)

b 附置義務制度からは適用外となる小規模な建築物が多く、駐車需要は生じるが駐車施設の整備が原因者では難しい地域での駐車施設は、一般公共の用に供する駐車施設として位置付けることが多く、民間による整備を主体としつつも、その一部の需要に対応した駐車施設を公共が設置又は助成していく。(例：川端四条周辺)

c 観光交通問題への対応のあり方については、公共やこれに準じる団体等が検討を行っていくものとする。

以上の3つの駐車施設は、道路交通の円滑化、機能的な都市活動の確保及び安全で快適な生活環境の保持を図るうえで重要であることから、公共と民間の適切な役割分担と十分な連携のもと、総合的なまちづくりの観点から計画的に整備を図ることとする。

特に、駐車施設の整備にあたって道路、公園や広場などの地下空間等の効果的利用を図る必要があると認められる場合は、公共での対応若しくは支援を行っていくものとする。（例：河原町御池周辺）

また、これらの駐車施設を全体として有効に活用するため、公共と民間が十分な連携のもとに、有効利用を図るための施策を実施する。

本市は以上のような公共と民間の役割分担のもと、駐車施設の整備が推進されるよう主導的役割を果たす。

イ 目的地に至る途中での駐車施設の整備

交通の目的地に至る途中での駐車需要というのは、自宅から途中の鉄道駅やバス停まで自動車を利用し、駅等の周辺に自動車を駐車して、目的地まで鉄道やバスを利用することから生じるものである。

このような交通の形態は、パークアンドライドと呼ばれ、本市では通勤交通と観光交通の2種類に大別される。

一般的には、パークアンドライドは、自動車交通を公共交通機関に転換することにより適正な交通機関分担を実現したり、都心部における駐車需要を軽減することにより、中心市街地の道路交通渋滞の軽減に寄与するものである。

しかしながら、本市での通勤交通は、もともと自動車利用の割合が低いこと、比較的鉄道利用の便が良く、通勤時間が比較的短いことなどから、自動車から公共交通機関への転換は多くは見込まれない。そのため、パークアンドライド用の駐車場を新たに整備等することの効果は比較的小さいと予想する。

よって、本市においては、観光交通に対応したパークアンドライドを中心に検討する。

ウ 自動車の保管場所（車庫）の確保

自動車の使用の本拠の位置での駐車需要については、車庫等の自動車の保管場所に対応すべきであり、自動車の所有者が車庫法に基づき、その責務として保管場所を整備・確保することが原則である。

しかし、住宅団地やマンションなどの集合住宅の多い地区やその近辺では、自動車の保管のためのスペースが不足しているため、路上駐車が蔓延し、交通事故や緊急車両の通行妨害の原因となっている。

本市においては、このような保管場所の確保難に伴う路上駐車問題に対処するため、公営住宅については、公営住宅の駐車施設整備の方針である「京都市公営住宅団地駐車場整備基準」を定め、これに基づいて駐車施設の設置に努めるとともに、当面、民間マンション等における駐車施設の設置に対しては、「京都市共同住宅建築に関する指導指針」により指導していくものとする。

（３）駐車施設の附置義務に関する基本的考え方

駐車施設は、駐車需要を発生させる原因者の責務として整備していくことが原則であるが、一律に附置義務を課すことは好ましくない場合もある。したがって、駐車需要を発生させる建築物の規模や用途等による一定の条件のもとに駐車施設の附置義務を課すこととするのが望ましい。

本市では、昭和３５年に「京都市駐車場条例」を制定して以来、附置義務制度は駐車施設整備の推進に大きな役割を果たしてきた。最近では、平成３年の条例の全面改正によって附置義務制度の見直しを行い、その整備量は目覚ましい増加を見せている。

今後とも附置義務制度は、駐車需要発生の原因者による駐車施設整備を担保する施策として、駐車施設整備の基本となるものである。

3 駐車施設の整備推進方策

(1) 駐車施設の附置義務制度による整備推進方策

附置義務制度については、駐車施設整備の基本となるものであり、引き続き附置義務制度によって、駐車施設整備の一層の推進を図る。

附置義務制度については、建築物の対象範囲・規模及び駐車施設の設置が物理的に不可能な場合による特例など今後検討を要する内容があり、駐車施設整備をさらに進めるためには、これらの検討に合せた附置義務制度の強化も一つの方法ではある。しかしながら、附置義務制度の対象地区・地域の拡大や建築物規模要件の強化など、平成3年に附置義務制度の見直しを行った結果、見直し前に比べると駐車施設の整備量の伸び率は増加している。附置義務制度の強化については、民間に負担を過度に課さないためにも、その他の駐車施設に関する施策の実施も考慮しながら、他方で、違法駐車の状態、駐車需要の動向や駐車施設の利用状況により必要範囲を見極めてから行うこととする。

また、現在の条例には、荷さばき駐車に関しては附置義務化していない。今後、実態に基づき必要であれば、附置義務化について検討していくものとする。

車いす利用者等の身体に障害のある市民のための駐車施設の技術的基準については、京都市駐車場条例に定めているが、より詳細な施設整備基準として平成7年4月に「京都市人にやさしいまちづくり要綱」、同年10月から「京都府福祉のまちづくり条例」を実施しており、これらにより指導していくものとする。

(2) 公共的駐車施設の整備推進方策

ア 公共的駐車施設整備の基本方針

附置義務制度からは適用外となる小規模な建築物が多く、駐車需要は生じるが駐車施設の整備が原因者では難しい地域や、一定範囲の需要に対応する駐車場が必要な地域において、不特定多数の利用者を対象とし、ある程度以上の規模をもつ恒久的な駐車施設は、公共性が高く、円滑な道路交

通機能等を確保するうえで重要な機能を有しており、公共的駐車施設といえる。

本市においては、次に示す施策を積極的に実施することにより、公共的駐車施設の整備を推進する。

(ア) 民間駐車場等の整備における国や本市の助成制度等の活用

一定条件を満たす民間駐車場等の整備については、国による助成制度として道路開発資金等の融資制度や共同駐車場整備促進事業による補助制度等があり、また、本市も融資制度や補助制度を設けており、これらの制度等の周知・活用を促進する。

(イ) 都市計画駐車場の整備

円滑な道路交通機能及び機能的な都市活動の確保と、安全で快適な生活環境の保持を図り、総合的なまちづくりの観点から特に公共性が高い恒久的な都市施設として整備していくべき、重要かつ基幹的な駐車場については、都市計画に定め、計画的な配置を図る。

本市では、従来より都市計画駐車場は主に道路、公園や広場の地下を有効に利用して進めてきており、今後とも、その本来の機能を損なわないことはもとより、安全面や環境面に配慮しつつ、道路等の公共用地の地下を活用したり、あるいは、再開発等に合わせた整備を進める。

(ウ) 再開発事業による駐車場整備

市街地再開発事業や街並み・まちづくり総合支援事業等の面開発事業における駐車場整備に対しては補助制度があり、その活用を促進する。

(エ) 道路事業等による駐車場整備

路上駐車車両が交通機能等を阻害しており、駐車場の整備が必要と認められる地域については、安全かつ円滑な道路交通の確保を図るため、道路事業等による駐車場整備を行う。

また、当該地区において都市計画道路が未整備の場合には、街路整備と併せて一体的に駐車場整備を図る。

(オ) 技術面や運営面に関する指導等

公共的駐車施設の整備・運営にあたっては、安全かつ適切な利用が図れるよう技術面や運営面に関して指導等を行うものとする。

また、車いす利用者等の身体に障害のある市民のための駐車施設の設置については、「京都市人にやさしいまちづくり要綱」や「京都府福祉のまちづくり条例」に沿って指導していくものとする。

イ 公共的駐車施設の配置及び規模の方針等

整備もしくは整備を予定している基幹的な駐車施設は、次のとおりである。

駐 車 場 名	整備主体	位 置	規 模	共用予定年度	整備手法等	備 考
御池地下駐車場	京都 駐車場(株)	中京区 上樵木町	約 310台	平成 9 年度	NTT-C型 事業	・府道地下 ・都市計画施設
御池第2地下駐車場	京都市	中京区 大文字町	約 630台	平成 9 年度	単独事業	・府道地下 ・都市計画施設
出町駐車場	京都市	上京区 青龍町	約 180台	平成 9 年度	特定交通安全施設等整備事業	・自転車 約 400台 ・府道地下
京都駅ビル 駐車場(仮称)	西日本旅客鉄道(株) 京都駅ビル開発(株)	下京区 三哲通西洞院東上ル 東塩小路町	約1250台	平成 8 年度		・自転車 約1000台
山科駅前駐車場(仮称)	京都市	山科区 竹鼻竹ノ 街道町	約 260台	平成10 年度	第一種市街 地再開発事 業	・施設建築 物 B 棟地 下
京都駅南口 地下駐車場 (仮称)	未 定	南区 東九条 上殿田町	未 定	未 定	未 定	・市道地下
二条城前地下駐車場 (仮称)	未 定	中京区 二条城町	未 定	未 定	未 定	・府道地下
京都東山五 条地区地下 駐車場(仮称)	建設省	東山区 五条橋東 四丁目	未 定	未 定	未 定	・国道地下
京都リサー チパーク駐 車場(仮称)	未 定	下京区 中堂寺 栗田町	未 定	未 定	未 定	・京都リサ ーチパー ク西地区
鴨東駐車場	京都市	東山区 川端通 四条上ル	未 定	未 定	未 定	・再整備計画 ・現在 144台 ・都市計画施設

(3) 路上駐車場の整備推進方策

駐車施設は路外駐車場を基本とするが、路上駐車場の整備については、荷さばき等の短時間駐車への対応もあることから、今後、整備のあり方も含め検討する。

(4) 駐車施設の有効利用方策

ア 駐車施設の有効利用に関する基本的考え方

都心部等では運転者への情報不足から、利用駐車場の偏りがみられ、さらにそれに伴う駐車場への待ち行列や駐車場探しの交通が交通混雑に拍車をかけている。これらは、慢性的な交通渋滞、交通事故の増大、及び都市環境の悪化にとどまらず、郊外型の店舗に顧客を奪われ、都心部の経済的な地盤沈下にもつながっている。

よって、駐車に関する問題への効果的な対策は、新しく駐車場を整備することで駐車需要に対応するだけでなく、公共的駐車施設等に関する情報を適切に運転者に提供することや、複数の駐車施設の統合運用、さらには専用駐車施設における不特定多数の受入れなど既存の駐車場の効率的な利用を体系的に促進し、ハード的な方策とソフト的な方策の両方を適切に組み合わせる実施することが重要である。

イ 駐車場案内システムの整備推進方策

駐車場案内システムとは、道路上に設置した案内表示板により運転者に駐車場の位置や駐車状況などに関する情報を提供することによって、駐車場利用者をスムーズに空き駐車場に案内し、効率的な駐車場利用の促進と自動車交通の円滑化及び自動車利用の利便性の向上に資することを目的とするものである。

本市では、平成6年度に駐車場案内システムの基本計画の策定を行っており、今後、基本計画を踏まえ、道路交通及び駐車需要の状況、駐車場の分布に関する現状と将来の見通し及び他施策との連携を考慮し、自動車交通の都心部や細街路への流入抑制とのバランスをとりながら、都心部の商業・業務地区を中心とした範囲を対象として駐車場案内システムの導入の

検討を進める。

また、案内表示板による案内誘導だけではなく、景観上の問題や最近の道路交通情報提供システムの開発動向から、それらのシステムの活用による詳細な情報提供についても検討する。

ウ 駐車施設の統合運用方策

駐車場需要・供給のアンバランスを是正し、かつ路上駐車の新減と自動車交通の円滑化を図るため、複数の駐車施設を統合運用する駐車場有効利用システムについて検討する。

駐車場有効利用システムは、駐車場利用者、対象駐車場、デパートや商店街などの加入事業者及び有効利用システム事業主体からなる構成員によって、事業主体が発行する共通利用券やクーポン券等による運用面での駐車施設の統合を図るものであり、都心部等をはじめとして対象地区や手法等を検討する。

エ 専用駐車施設における不特定多数の受入れ方策

銀行や公共・公益施設などの専用的な駐車場を休日など可能な範囲で一般開放することについて、対象地区や手法等を検討する。

なお、駐車施設の統合運用や専用駐車場の休日一般開放のシステム整備に対する補助として、一定の要件に該当するものについては国の補助制度である「共同駐車場整備促進事業」があり、この活用を促進する。

(5) その他の施策

ア パークアンドライド駐車場の整備方策

本市では、「2 駐車施設整備に関する基本方針」で述べたとおり観光交通に対応したパークアンドライド駐車場が検討の中心になるが、主な利用が観光シーズンに限られることから、新たに整備するというよりは、遊休地等の暫定的利用を中心として確保する方向で検討する。

イ 公共・公益施設における駐車施設整備

公共・公益施設においては、附置義務台数のみにとどまらず、公共・公益施設の内容や周辺の土地利用等を考慮するとともに、安全面や環境面にも配慮して、出来るだけ多くの駐車施設の整備・確保に努める。

4 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区

(1) 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区の設定方針

駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区は、現在若しくは将来に、都心部等の商業・業務機能が高度に集積し、自動車交通の集中が面的に著しく広がる地区において、都市計画駐車場の整備を始めとする種々のハード的な方策とソフト的な方策を公共と民間の適切な役割分担のもとに、複合的・総合的に実施していく必要のある地区であり、駐車場整備地区として都市計画に定める。

駐車場整備地区の設定にあたっては、現況の土地利用や自動車交通の状況に対応するとともに、将来に駐車需要の発生が予想される各種計画や自動車交通の動向などを十分に考慮していく必要がある。

具体的には、現在駐車問題が顕著な地区又は将来駐車施設の整備が著しく必要な地区で、本市の都市核として整備・育成を図るべき商業・業務系の地区（商業地域、近隣商業地域）のうち、面的な中心商業地域である都心部と大規模な開発が行われる京都駅周辺の商業地域を中心に、各種計画を考慮しながら設定するものとする。

(2) 駐車施設を重点的に推進すべき地区の内容

ア 地区の名称、位置、区域及び面積

地区の名称：駐車場整備地区

- ・都心部地区
- ・京都駅周辺地区

位置：P. 17の図に示すとおり

面積：約484ha（現在 305ha）

内訳 都心部地区 407ha

京都駅周辺地区 77ha

イ 駐車場整備地区における駐車施設整備の基本方針

駐車場整備地区では、地区内の円滑な道路交通機能及び機能的な都市活動の確保と、安全で快適な生活環境の保持を図ることが重要であることから、公共と民間の適切な役割分担のもとに駐車施設の整備や既存の駐車施設の有効利用を総合的・計画的に推進していくために駐車場整備計画を策定する。

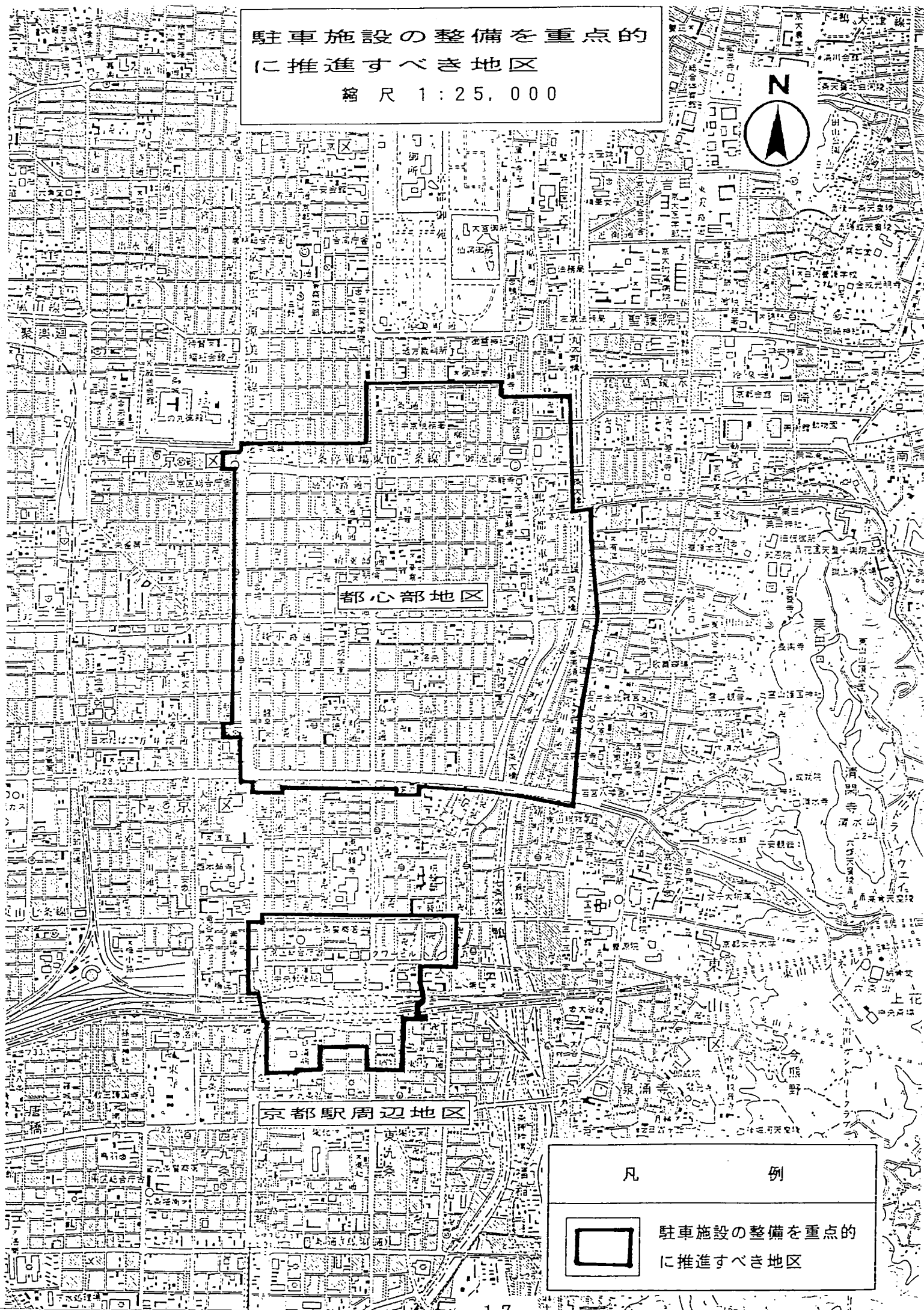
5 その他の地区についての方針

駐車場整備地区以外の市街化区域のうち第1種低層住居専用地域と第2種低層住居専用地域では、そのほとんどの用途が住宅であるため、自動車の保有者がその責務として車庫を確保することが原則である。その他の用途地域では、交通の目的地となる施設が立地することが可能であるため、引き続き附置義務制度によって駐車施設の整備を進めるが、駐車問題が顕著であり附置義務制度以外による駐車施設整備の必要性が高い地区については、公共と民間の適切な役割分担のもとに駐車施設の整備を行っていくものとする。

この他、民間マンション等における駐車施設の設置については、当面、「京都市共同住宅建築に関する指導指針」による指導を全市的に行っていくものとする。

駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区

縮尺 1:25,000



都心部地区

京都駅周辺地区

凡 例



駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区