

第3回 京都市駐車場整備連絡協議会 摘録

1 日 時 平成21年7月22日（月）15時30分～17時30分

2 場 所 職員会館かもがわ 2F 大会議室

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）

- 京都市が進めようとしている「歩くまち・京都」と、現行の国の駐車場法は、やや方向性が異なる。しかしながら、国土交通省の方でも駐車場法を見直そうという動きがある。最終のとりまとめについては現行法を考慮したものとならざるを得ないが、協議会では幅広に議論を進めたいと思う。

（2）議事

ア 第1回、第2回の審議概要と第3回協議会の審議方針について

イ 「京都市駐車施設整備に関する基本計画」改定の背景と方向性、施策の検討

（3）意見交換

（山田委員）

- 公共と民間の役割分担だけでなく、一体となって進めるというイメージを盛り込んだ方が良いのではないか。例えばパーク＆ライドも駐車場の整備だけではなく、ドライバーが公共交通に乗り換える効果がない。荷物を車両や自動二輪車の駐車場についても、市民との協働が重要である。

（早瀬委員）

- 現行の駐車場条例の附置義務の課題認識は、附置義務で整備する駐車場台数を減らすこと、この一点につきる。

（長谷川委員）

- 「駐車施設の配置誘導」というのは、長い年月をかけて駐車場の配置を転換していくというイメージなのか。

（事務局）

- 附置義務制度によって、配置を転換していくというイメージで、長期的展望と考えている。

(松田委員)

- 駐車場対策における、景観の必要性とはどのようなイメージか。
- 環境問題への対策として、『「歩くまち・京都」総合交通戦略』等において、「歩くまち・京都」を推進することで、どの程度の効果を見込んでいるのか。

(事務局)

- 景観は調和が重要であり、京都の町並みについては、景観を非常に重視している。駐車場のあり方においても、修景的な配慮が必要と考えている。
- 京都市全体の交通手段分担のうち自動車の割合が、現状では28%であるが、これを約3割削減して20%とすることを『「歩くまち・京都」総合交通戦略』の目標として掲げている。

(塚口会長)

- ヨーロッパではデザインの優れた駐車場を表彰する団体があるので、京都市でも取り組まれたら良いかもしない。

(塚口会長)

- 基本計画改定の背景として、総合交通戦略の策定や、環境意識の変化など、駐車場をとりまく状況が変化している。また駐車場の需給バランスも概ね取れてきている。しかしながら、荷捌きや二輪車などの駐車問題は依然として存在しているという現状がある。
- まちにとって駐車場は必要な都市施設であることを踏まえて、既存駐車場の有効活用、駐車場の適正な整備、駐車場の配置誘導といった方向を目指すべきである。
- こうした背景、方向性について、協議会での合意が得られたと考えている。

(長谷川委員)

- 公共と民間で一緒に、統一的に、ドライバーや歩行者に情報を提供する必要がある。
- 駐車場案内システムの今後の方向性が示されていないが、カーナビや情報通信の技術力の向上を踏まえて盛り込んでいくはどうか。

(事務局)

- 最新の技術力を駆使し、公共、民間で協力してシステムを検討していきたい。

(塚口委員)

- 駐車場情報システムで案内されると、民間事業者にとってもメリットが大きいが、民間の駐車場名を、そのまま案内することは問題ないか。

(事務局)

- 東京都の事例もあり、特段問題ないと認識している。

(塚口委員)

- 違法駐車を減らし、駐車場を効率的に利用するには、案内システムは重要である。

(島田委員)

- 駐車場案内板には、公共的な大規模な駐車場しか掲示されていない。
- 民間事業者としては、公共と一体となった、カーナビ等を用いたシステム作りと一緒にしていきたいと考えている。しかし、リアルタイムに満空情報を提供するための知識、経験が無いため、我々も努力していく必要がある。

(塚口委員)

- 今後は、幹線道路沿いに新たに案内板が作成されるわけではなく、車積機によって情報が提供されることになると思う。そこで、民間も含めた情報提供ができればよいと思う。

(村山委員)

- 駐車場情報提供について、非常によい施策なので、カーナビ等での情報提供を検討して欲しい。
- 自動二輪車は、原付を含むのか。地域の実情に応じて必要な場所に、とあるので、是非とも対象に考えて頂きたい。
- 目的別では業務交通が減少しているとあるが、警察の調査では違法駐車については減少しているが、荷捌き駐車は減少していないという認識である。

(事務局)

- 駐車場法の定義では、自動二輪車には原付を含まないが、課題としては原付の問題もあると認識している。
- 業務交通については、道路交通センサスのデータであるので、路上駐車だけでなく地域に集中するクルマが全て対象である。

(塚口会長)

- センサスデータで集中交通全てを対象としているので、路上駐車だけを見たものではない。そういう理由で、路上駐車の実感との乖離が見られるかもしれない。

(村山委員)

- 駐車場が空いていても、特に幹線道路では、依然として路上での荷捌きは行われているという認識である。
- 地域の実情にあわせて、必要な場所に、二輪車の対策を実施して欲しいと考えている。
- 荷捌きについて警察でも他府県の事例などを検討したことがあるが、なかなか難しい。協議会では、新たな荷捌きスペースの整備ではなく、既存駐車場の有効活用という意図でよいのか？

(事務局)

- 既存駐車場の有効活用も含めた、スペースの確保という意図であるが、まだ具体的なイメージは固まっていない。協議会の中でも共同荷捌き施設などについて、議論いただきたい。

(山田委員)

- 既存の駐車場を荷捌き施設に転用するだけでは解決しないということは、事務局も理解されていると思う。イギリスのFQPのような利害関係者が集まって推進方法を決めていくことが必要になってくると思う。
- きめ細かい対策が必要で、そういう意味でも「各地域の実情に応じた」対策が必要である。

(塚田委員長)

- 東京を中心に、一般車両の駐車場の隙間スペースを自動二輪車へ活用した事例が多々あるので、そういう情報を民間に提供して、官民協働による取組を進められてはどうか。

(自転車政策課)

- 自転車・原付に自動二輪車も含めた形で民間の駐輪場に助成金を用意しており、積極的に活用いただきたいと考えている。

(事務局)

- 地域の実情に応じたということで、駐輪場の設置場所については、交通結節点での整備と、まちなかでの整備が必要と考えられる。

(大橋委員)

- コインパークについて、行政の規制・抑制が盛り込まれるのか。

(事務局)

- まちなかについては、歩いて楽しいまちを念頭に駐車場の配置を考えていきたい。歴史的都心地区は公共交通が発達したエリアで、かつ歩行者優先の空間と考えているため、できるだけ周辺部に駐車場を配置できるように、今後検討していきたい。
- 駐車場整備地区の駐車場整備状況は、コインパークを含む小規模駐車場によって充足状態が保たれている。小規模駐車場は、大規模駐車場と比較すると永続性が乏しいと考えているので、この後も整備状況を確認していく必要があると考えている。

(芝原委員)

- 第1回の会議の時に、タクシー問題対策としてタクシー券を出すことができないかという意見を申し上げたが、公共交通利用者や徒歩での訪問者に、商品券のような、サービス券のようなものを出すことはできないか。自動車利用者に対しては、百貨店では買い物をすると、駐車券がもらえたりする。

(塚口会長)

- 「歩いて楽しいまち」は不要な自動車を使わないことを目的としているが、まちなかに人が集まらないのではどうしようもない。
- ご意見は、まちなか交通のソフト施策として、有効といえるのではないか。

(事務局)

- 公共交通への誘導策も、駐車場施策と併せて実施すべきと考えている。
- 公共交通への来訪者のポイントサービス等について、総合交通戦略でも検討しているところである。

(山田委員)

- 観光バス対策の基本的な考え方について、どのように考えられているか。
- 自動車は都心部に流入して欲しくないので、パークアンドライドやフリンジ駐車場への誘導する、荷捌き車両については、ある程度流入を認めざるを得ないので、共同荷捌き等による路上駐車減少を検討する、また、自動二輪については自動車と同様の方向性が示されたと認識している。

(事務局)

- 観光バスは、京都の観光にとっては非常に重要な交通手段と考えている。
- ただし、観光地周辺に集中して駐車する、観光地で駐車できずにうろついている観光バスは問題と考えている。
- その対策として、観光シーズンのみ臨時に、観光バスの予約システムや、観光客を降ろした後のバス停車場として、資材置き場や九条車庫などに誘導する取組を実施している。
- 観光客を降ろした後、観光地から離れた周辺部でバスを駐車するような、観光バスのパーク＆ライドのような対策も必要ではないかと考えている。

(村山委員)

- 観光バスについては、事前に特定・連絡することが難しいため、当日の現場対応となっている。ただし、違法駐車が発生する場所は、毎年同じなので、観光バスのパーク＆ライドのような対策は検討していきたい。

(塚口会長)

- 駐車場施策の大きな方向性としては、提示されている方向性でよいと思う。
- 附置義務制度の柔軟な検討について、提示されている方向性に意見はないか。

(事務局)

- 附置義務の特定用途について、京都市では百貨店も工場も一律の基準となっており、駐車需要をあまり考慮せずに、駐車場が整備されている可能性があると認識している。
- 特に都心部については、公共交通の利便性が高く、駐車需要が少なくてすむと考えている。地域の実情にあった、附置義務基準の引き下げについても検討したい。

(塚口会長)

- 荷捌き駐車に対する附置義務制度の適用は、必要であるかどうかを確認しておきたい。

(商業振興課)

- 大店立地法上は、ピーク時の荷捌き台数・処理時間を想定して荷捌きスペースを確保している。そもそも、事業者にとって荷捌きは重要な作業であり、スペースが不足するという問題はあまりない。それよりも、施設の騒音や周辺の交通処理が問題となる可能性が高い。
- 大店立地法は 1000 m²以上の店舗を対象としている。400 m²～1000 m²の中規模店舗について荷捌き施設の確保は努力規定となっているが、ほぼ守られている。問題は 400 m²未満の小規模店舗である。
- 商業振興課の立場からは、荷捌きの台数を法で規定する効果はあまりないのではないかと思う。

(塚口会長)

- 荷捌き施設の附置義務化については、その効果に多少疑問がある。

(塚口会長)

- 本日は、駐車場基本計画についての議論を頂いた。
- 整備主体、車種、エリア、路線といった切り口で整理された資料について、個々の意見が寄せられた。およそ基本的な方向については合意できた。
- 第4回では、本日の協議会で確認した基本計画における駐車場政策の方向性と、第2回協議会で確認した整備計画における基本事項、の関係性を整理していただき、駐車場政策の方向性の議論を深めていただきたい。非常に前向きな検討ができると思うので、議論しやすい資料づくりをお願いしたい。

(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、よろしくお願ひします。

(5) 閉会（佐伯室長）

- 委員の皆様におかれましては、長時間に亘りまして、本当にありがとうございました。
- 冒頭、塚口会長からは、駐車場問題は重要であるが、問題も多いと指摘いただいた。基本計画や整備計画だけではなく、『「歩くまち・京都」総合交通戦略』などの関連計画でも、駐車場政策の方向性が触れられているものであり、次回以降、基本計画の視点に基づいて、整備計画との整合性と方向性について議論していただければと思う。
ひきつづき皆様方のお力を借りながら、進めて参りたいと思いますのでよろしくお願ひします。あわせまして、『「歩くまち・京都」総合交通戦略』のパブリックコメントを実施しているところであり、ご意見を頂戴できれば幸いに思う。

第3回 京都市駐車場整備連絡協議会 出席者名簿

分 野	所 属	役 職	委 員 氏 名	出欠	代 理
学識経験者	立命館大学理工学部教授		塚口 博司	出席	
	京都女子大学現代社会学部教授		横村 久子	欠席	
	京都大学大学院工学研究科准教授		山田 忠史	出席	
	岐阜大学工学部准教授		倉内 文孝	欠席	
有識者	京都商店連盟 会長		早瀬 善男	出席	
	京都百貨店協会 事務局長		大橋 弘司	出席	
	(社) 京都府建築士会 常務理事		山田 敬子	欠席	
駐車場関係団体	(財) 京都市都市整備公社 総務駐車場部長		奥村 哲也	出席	
	京都駐車協会 会長		青木 善男	代理	理事 津田 和雄
	全京都駐車場協会 会長		島田 哲夫	出席	
市民公募委員	市民公募委員		芝原 直子	出席	
	市民公募委員		長谷川 吉典	出席	
	市民公募委員		松田 直子	出席	
関係行政機関	国土交通省 近畿地方整備局 京都国道事務所 副所長		西海 俊幸	代理	調査課長 梅阪 浩
	京都府 建設交通部 道路建設課長		中川 茂男	欠席	
	京都府警察本部 交通部 交通規制課長		川村 猛	代理	規制担当補佐 梅津 康彦
	京都府警察本部 交通部 駐車対策課長		村山 守	出席	
京都市関係課	都市計画局 歩くまち京都推進室長		佐伯 康介	出席	
	都市計画局 歩くまち京都推進室担当部長		木村 裕	出席	
	産業観光局 商工部 商業振興課長		高見 孝幸	出席	
	都市計画局 都市企画部 都市計画課長		岩井 英人	代理	担当係長 乾 正明
	都市計画局 建築指導部 建築審査課長		溝上 省二	欠席	
	都市計画局 歩くまち京都推進室 企画課長		林 裕之	出席	
	建設局建設企画部 建設企画課長		大嶋 政夫	欠席	
	建設局 土木管理部 道路河川管理課技術調整担当課長		濱田 滋	出席	
	建設局 土木管理部 自転車政策課長		川越 順二	代理	担当課長 神田 信之