

# 「京都市駐車施設に関する基本計画」(素案)

～第1回～第4回までの協議会審議の内容を踏まえて～

第1回～4回の協議会では、京都市駐車施設に関する基本計画(以下「駐車施設基本計画」という。)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) 環境モデル都市としての取組
- (3) 市内の駐車施設の現況

### 2 駐車施設基本計画の方針

#### 2.1 駐車施設基本計画の基本的な考え方

- (1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念
- (2) 駐車施設基本計画の基本方針

#### 2.2 駐車施設基本計画の対応方針

- (1) 新たな駐車施設の整備を抑制し、自動車利用の抑制を図る施策
- (2) 既存の駐車施設を有効に活用する施策
- (3) 自動車利用(駐車需要)の抑制や既存の駐車施設の有効活用を図ったうえで必要となる自動二輪車等の駐車施設を確保する施策

### 3 駐車施設施策の内容

#### 3.1 新たな駐車施設の整備を抑制し、自動車利用の抑制を図る施策

#### 3.2 既存の駐車施設を有効に活用する施策

#### 3.3 自動車利用(駐車需要)の抑制や既存の駐車施設の有効活用を図ったうえで必要となる自動二輪車等の駐車施設を確保する施策

### 4 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) その他の地域

## 1 駐車施設基本計画の見直しの背景

京都市では、これまでのクルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに力強く転換していくことを目指し、「**歩くまち・京都**」総合交通戦略を策定し、「既存公共交通」、「まちづくり」、「ライフスタイル」を3つの柱とした取組を進めている。

また、京都市は平成21年1月に**環境モデル都市に選定**されており、京都市環境モデル都市行動計画で目標としているCO2排出量の削減(1990年比で、2030年までに40%削減、2050年までに60%削減)の実現に向けて、自動車利用の抑制をはじめとした施策に取り組んでいる。

駐車施設については、自動二輪車や荷捌き車両、観光バス等の対策に課題があるが、駐車需要の大きな都心部においても、駐車施設が大きく不足している状況は見られない。

こうした駐車施設を取り巻く社会情勢の変化のもと、**駐車需要の抑制と既存の駐車施設の有効活用**などの新たな視点に立って、駐車施設の基本計画の見直しを行う。

### (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」を実現するため、「**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、新たな視点に立った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) 環境モデル都市としての取組

**地球温暖化に大きく影響を及ぼしている自動車利用を抑制する。**

- 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。
- 京都市環境モデル都市行動計画では、地球温暖化に大きく影響を及ぼしている自動車利用を抑制するなど、二酸化炭素排出量を1990年比で、2030年までに40%削減、2050年までに60%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おり、環境モデル都市として、自動車利用の抑制に努めていかなければならない。

### (3) 市内の駐車施設の現況

#### ア 駐車施設の需給バランスの変化

駐車需要の大きな都心部においても、駐車施設の供給は需要を上回っている。

- 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。
- 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は見込まれない。
- 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台数)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 自動二輪車・荷捌き車両・観光バス対策の必要性

都心部においては、駐車施設の供給が需要を上回っているにもかかわらず、**自動二輪車や荷捌き車両、観光バス等の対策の必要性**が依然としてある。このため、駐車施設配置の見直しや効果的な情報提供により、**既存駐車施設を有効に活用する対策が必要**である。

- 都心部においては、駐車施設の需給バランスを図れる状況にあるが、自動二輪車の路上駐車がみられ、また、荷捌き車両については、歩道のない道路での路上駐車によって、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来訪する。そのため、観光地を中心に自動車・観光バスによる交通混雑が発生している。
- 駐車施設配置の見直しや効果的な情報提供により、既存の駐車施設を有効に活用する対策が必要である。

#### ウ 一律の算定基準が適用される附置義務制度

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**されており、まちづくりの方針と無関係に駐車施設が整備される。

- 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、工場、それ以外の用途では、それぞれ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おり、また、まちづくりの方針と無関係に駐車施設が整備される。

## 2 駐車施設基本計画の方針

### 2.1 駐車施設基本計画の基本的な考え方

#### (1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念

クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに力強く転換し、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」の推進を通じて、まちの賑わいを生み出す都市であり続ける。

京都市では、「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、自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等を通じて、これまでのクルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに力強く転換していくために” 「歩くまち・京都」総合交通戦略”を策定している。

この「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念<sup>※1</sup>は、歩行者を最優先とし、「歩く」ことを中心とする移動を支えるための公共交通環境を整え、さらには、都市活動において欠かすことのできない自動車の利用を上手に受け入れることである。また、この理念は、「まちづくり」の取組のイメージ図<sup>※2</sup>や「歩くまち・京都」憲章<sup>※3</sup>の中に集約されている。

(注) ※1～3は、巻末の参考資料を参照

#### (2) 駐車施設基本計画の基本方針

必要な駐車需要等を踏まえた駐車施設の有効活用と将来の適切な配置を促すことにより、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしを実現する。

京都市では、「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念に基づいて、「歩くまち・京都」を実現していくこととしている。総合交通戦略では、基本理念の基に以下の3つの取組とその相乗効果によって、「歩くまち・京都」を実現する。

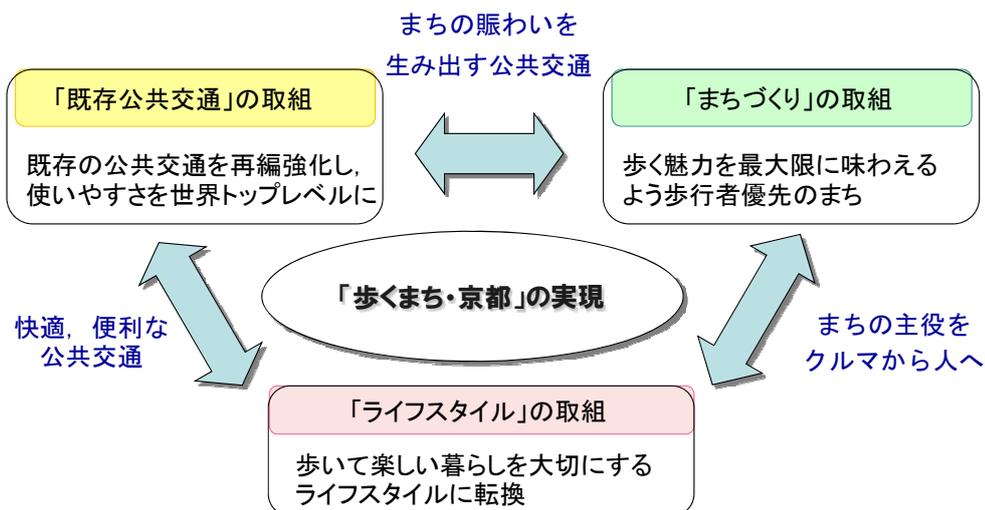


図 「歩くまち・京都」総合交通戦略における3つの柱の相乗効果

また、「歩くまち・京都」総合交通戦略では、以下に示す駐車施設施策の方向性を示しており、必要な駐車需要等を踏まえながら、都市の装置としての駐車施設を有効に活用し、将来的に適切な配置を促すことにより、「歩いて楽しいまち」を実現するものとしている。

## <「歩くまち・京都」総合交通戦略における駐車施設施策の方向性>

駐車場は都市の装置の一つとして、重要な施設であり、必要な駐車需要等を踏まえた有効活用と、将来の適切な配置を促すものとします。

都心において、必要以上の駐車場の整備を抑制することや、空間の占有に対して適切なコスト負担を求める施策は、自動車交通の流入を抑制する効果があり、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を創出するため、公的施設や大型商業施設の駐車場も含め、京都にふさわしい駐車施設施策を構築します。

駐車施設基本計画においては、この施策の方向性を踏襲し、「歩くまち・京都」総合交通戦略の3つの柱の取組に寄与するよう、自動車利用を抑制しながら、駐車施設の運用や整備により、駐車施設の配置誘導と「歩いて楽しいまち」の実現を図っていくことが重要である。

駐車施設の運用・整備が、歩く魅力を最大限に味わえるような歩行者優先のまちの実現に寄与するためには、駐車施設の機能を有効に活用し、空間の占有に対して適切なコスト負担や必要以上の駐車場整備の抑制等により、自動車交通の流入を抑制することが重要である。

さらに、駐車施設がその配置や運用によって快適な歩行を脅かす路上駐車やうろつき交通を排除する機能を有していることにも十分留意し、安心・安全で快適な歩行空間を確保する駐車施設施策に取り組むことが必要である。

また、既存の公共交通を再編強化し、使いやすさを世界トップレベルにし、自動車利用者の公共交通への転換を促すためにも、駐車施設の適切な整備が必要である。

そして、歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルに転換していくためには、かしこいクルマの使い方を考えるとともに、荷捌き、高齢者や障害のある方、交通不便地域の活動を支える必要な自動車交通について配慮していくことが重要である。そのため、快適な歩行者空間の創出や公共交通利用の促進に留意しながら、必要な都市活動を支えることが駐車施設整備においても必要である。

このため、駐車需要を抑制し、駐車施設の有効活用と将来の適切な配置を促すことにより、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしを実現する。

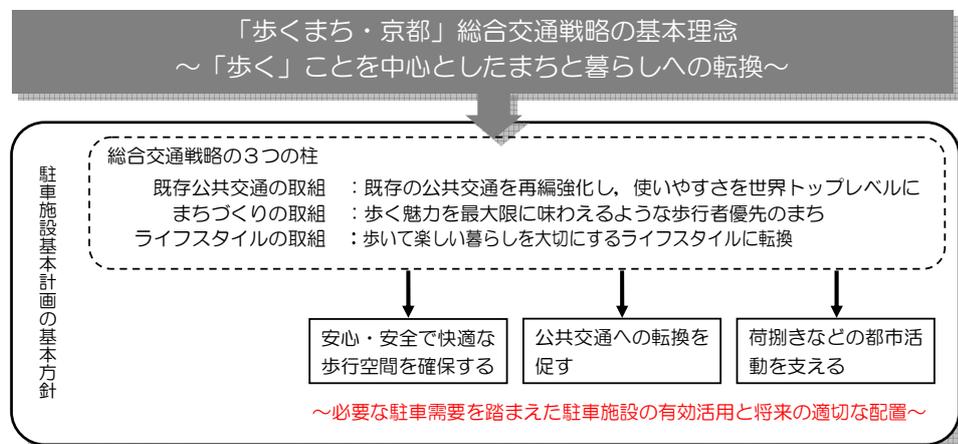


図 駐車施設基本計画の基本的な考え方の概念図

## 2.2 駐車施設基本計画の対応方針

駐車施設施策が**安心・安全で快適な歩行空間の確保**や**まちの賑わい創出**に寄与するため、**必要な駐車需要に配慮しながら、自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等に繋がる駐車施設の抑制と既存の駐車施設の有効活用**を行う。

**駐車施設に関わる整備、配置、状況把握に至る施策全体をマネジメント**することによって、駐車施設問題に対応し、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしへの転換を促す。

駐車施設基本計画では、前述の基本的な考え方に基づき、駐車施設施策が**安心・安全で快適な歩行空間の確保**や**まちの賑わい創出**に寄与するため、自動車利用の制限を含めた様々な抑制等に繋がるよう、整備、配置の観点からも**新たな駐車施設の整備の抑制**を行う。

また、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、まず、**既存駐車施設の有効活用により確保**する。

さらに、駐車需要の抑制、既存駐車施設の有効活用を図ったうえで、**必要な駐車施設の確保や配置誘導**を行う。

整備、配置、状況把握等の駐車施設に関わる施策は、駐車施設問題に対し個別に対応するのではなく、**施策全体をマネジメント**することによって、最終的には、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしへの転換を促す。

### (1) 新たな駐車施設の整備を抑制し、自動車利用の抑制を図る施策

都心部等の**交通が集中する地区**への交通手段としては、**自動車利用はふさわしくない**ため、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指し、**新たな駐車施設の整備を抑制する**方向での施策を実施し、自動車利用の抑制を図る。

- 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」を実現する。
- したがって、駐車施設施策においては、基本的に新たな駐車施設の整備を抑制する方向での施策を行い、駐車施設の配置誘導(自動車流入を抑制する地区においては、その周辺部に駐車施設を誘導する等)の考え方も踏まえながら自動車利用の抑制を図る。

### (2) 既存の駐車施設を有効に活用する施策

駐車施設の改善や駐車場案内システムの活用等により、**既存駐車施設を有効活用**するとともに、その**適用事例について広く周知**し、有効活用施策を促進する。

- 都心部では、駐車施設の需給バランスを図れる状況にあるが、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、効率的利用を行う。

- 既存の駐車施設の有効活用については、自動二輪車や荷捌き車両だけでなく、原付や自転車に対しても有効である。
- また、既存駐車施設を有効に活用し、駐車施設の配置誘導や、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、駐車施設の適切な配置を図る施策を実施する。
- さらに、その適用事例についても広く周知し、有効活用施策を促進する。

### (3) 自動車利用(駐車需要)の抑制、既存駐車施設の有効活用を図ったうえで必要となる自動二輪車等の駐車施設を確保する施策

自動二輪車等の都市の交通の一端を担う交通手段に対応するため、**自動車利用(駐車需要)の抑制、既存駐車施設の有効活用を図ったうえで必要となる駐車施設を確保する。**

- 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、物流交通や公共交通の利用が困難な方の移動、公共交通が不便な地域の移動等を担う、都市にとって必要な交通手段である。
- 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。
- しかしながら、自動車等は目的地において必ず駐車施設を必要とし、駐車容量が不足すれば、路上駐車や駐車場探しの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を踏まえ、適切に駐車施設を確保する。

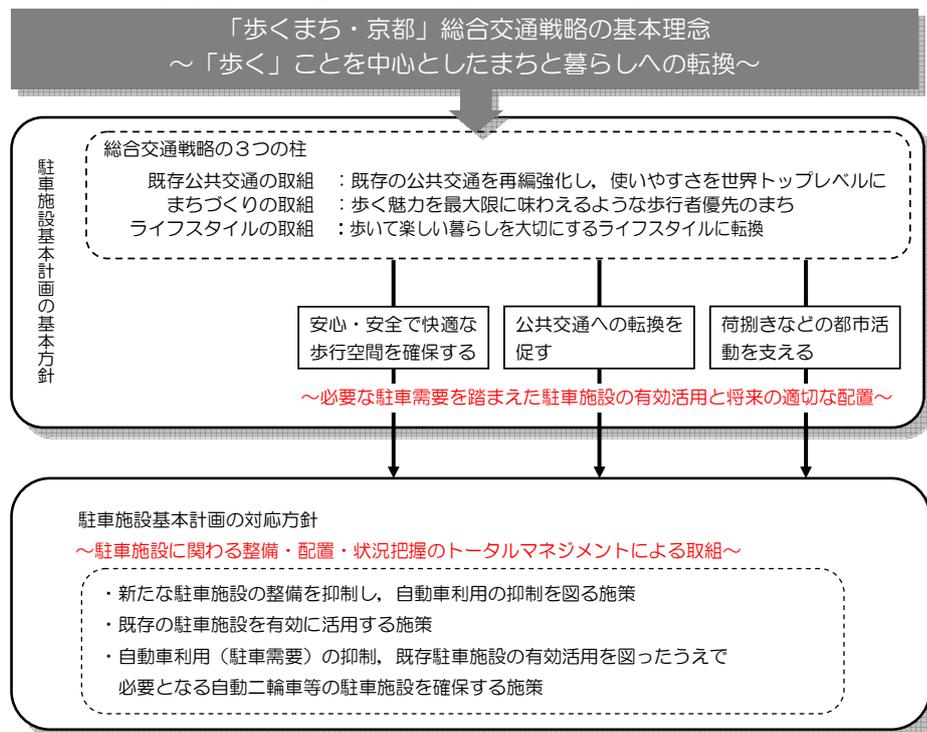


図 駐車施設基本計画の基本的な考え方と対応方針の関係

### 3 駐車施設施策の内容

「歩く」ことを中心としたまちと暮らしへの転換を図るために、新たな駐車施設の整備を抑制し、自動車利用の抑制を図る、既存の駐車施設を有効に活用する、自動車利用(駐車需要)の抑制や既存駐車施設の有効活用を図ったうえで必要となる自動二輪車等の駐車施設を確保する、それぞれの観点から、駐車施設に関わる施策を検討する。

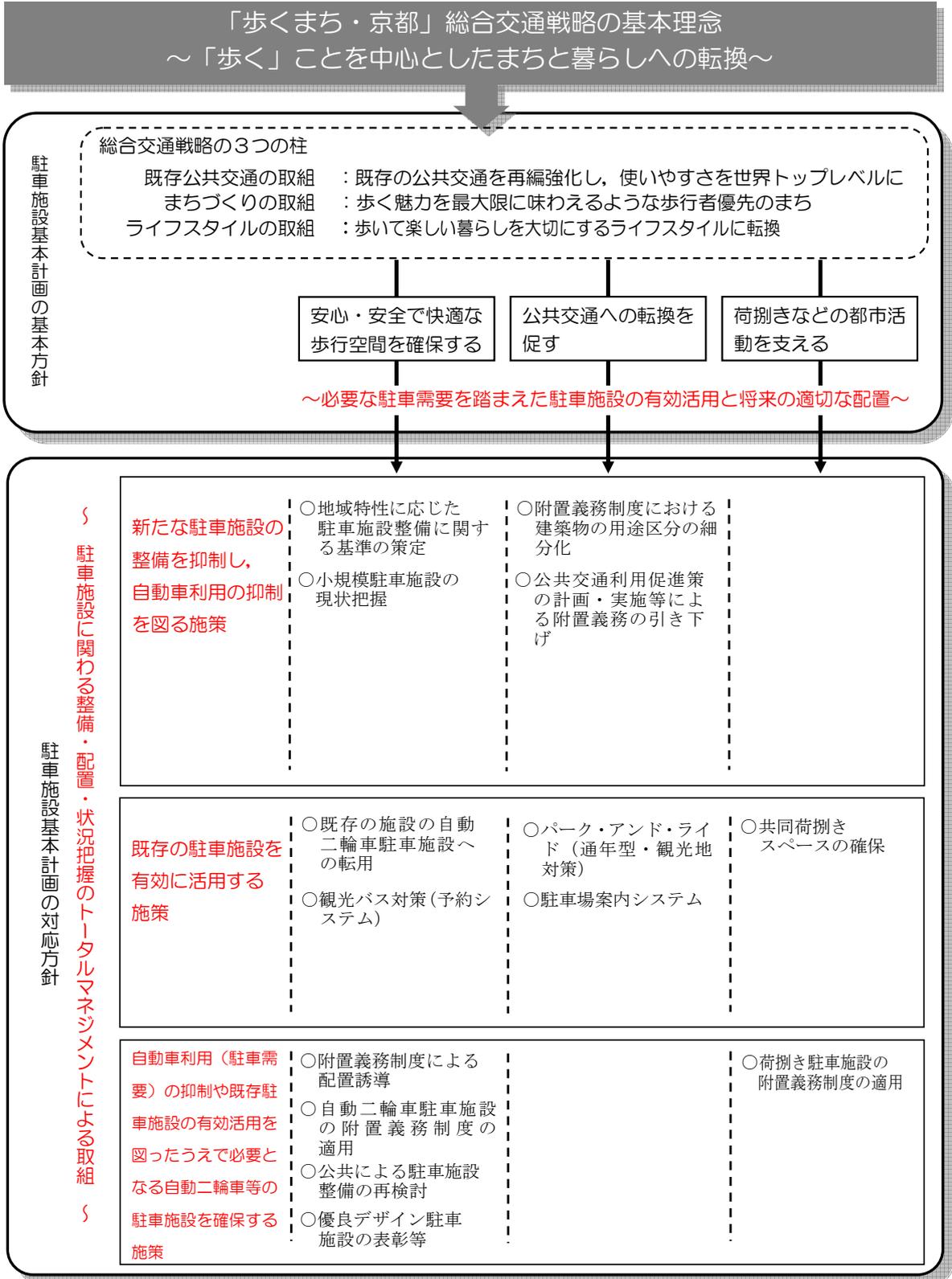


図 駐車施設基本計画の基本的な考え方と駐車施設施策の関係

### 3.1 新たな駐車施設の整備を抑制し、自動車利用の抑制を図る施策

#### (1) 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**」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、商業地域、近隣商業地域と周辺地区である。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 m<sup>2</sup>または3,000 m<sup>2</sup>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、工場、それ以外の用途では、それぞれ必要となる駐車施設台数は異なると考えられるが、現状では特定用途で一律の、面積に応じた駐車容量の整備(原単位)が義務づけられている。このため、建築物の用途に見合った適切な駐車容量の義務となるよう、建築物の用途区分の細分化と、用途に見合った整備の原単位を検討する。

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 商業地域 近隣商業地域	延べ面積が1500 m <sup>2</sup> をこえるとき (延べ面積)÷1300 m <sup>2</sup> 200 m <sup>2</sup> 台	延べ面積が3000 m <sup>2</sup> をこえるとき (延べ面積)÷2700 m <sup>2</sup> 300 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> をこえるとき (延べ面積)÷2750 m <sup>2</sup> 250 m <sup>2</sup> 台	—

#### (2) 公共交通利用促進策の計画・実施による附置義務の引き下げ

「**歩いて楽しいまち**」の実現を目指すまちづくりの方針や立地条件を考慮したうえで、公共交通利用促進策の計画・実施に対し、**附置義務を引き下げる**施策を検討する。

- 駐車施設の計画は、公共交通の利用促進にも配慮し、そうした計画立案を促すことも重要である。
- 附置義務に伴う駐車施設の整備において、「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、隣接する駅の規模等の状況を考慮したうえで、公共交通利用の促進策を併せて、計画・実施することにより、附置義務を引き下げる施策について検討する。

### (3) 地域特性に応じた駐車施設整備に関する基準の策定

交通手段の分担状況やまちづくりの方向性などを踏まえた**地域特性に柔軟に対応するため、地域特性に応じた駐車施設整備に関する基準の策定**について検討する。

- 駐車需要の大きな都心部において、駐車施設の供給が需要を上回っている状況を踏まえると、画一的な基準のもとで駐車施設を整備するのではなく、交通手段の分担状況やまちづくりの方向性など、地域それぞれの特性に応じて駐車施設を整備することが重要である。
- また、「歩くまち・京都」総合交通戦略の理念に基づき、駐車施設整備の観点からも「歩くまち・京都」の実現を目指すことを踏まえると、地域特性に柔軟に対応しながら、駐車施設問題に取り組んでいくことが重要である。
- このため、地域住民等の関係者合意のもと、独自のルール策定等により、地域特性に応じた駐車施設整備に関する基準の策定について検討する。例えば、地区全体として必要な駐車場が確保されている場合には、附置義務駐車施設の台数を軽減する、あるいは集約して設置するなどの附置義務基準や、自動車流入を抑制する地区においては、その周辺部に駐車施設の配置誘導を図るなど、地域特性に応じた基準を策定することを検討する。

### (4) 小規模駐車施設の現状把握

**駐車施設の整備状況を把握し、現状に即した取組を迅速に実施できるよう、小規模駐車施設の現状把握を行う施策**を検討する。

- 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、駐車場の用に供する部分(車を止めておく部分)の面積が500㎡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㎡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、不特定多数が利用できる時間貸し駐車施設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1/5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都心部においては、小規模な駐車施設の整備状況を把握できる施策を検討することにより、現状に即した取組を迅速に実施することが可能となる。
- また、現状を把握することにより、地域全体の需給バランスの調整や駐車施設の配置誘導を促すシステムの構築を検討する。

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

## 3.2 既存の駐車施設を有効に活用する施策

### (1) 既存駐車施設から自動二輪車駐車施設への転用

自動二輪車の駐車需要に対応するため、**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、既存の駐車施設を有効活用した転用を検討する。また、この既存の駐車施設の有効活用については、原付、自転車においても有効と考えられるため、自動二輪車と同様に転用することを検討する。

### (2) パーク・アンド・ライド

#### ア 通年型パーク・アンド・ライド

**都心部に流入する自動車の抑制を図るため、パーク・アンド・ライドの通年実施**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・ライド駐車施設が平成 21 年 3 月から運用されている(土日、祝日、年末年始等の繁忙期)。
- 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り自動車流入の抑制を図る**ことを検討する。

- 観光地は道路が狭あいであり、交通の集中に対してパーク・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約3割が、自動車を利用している。そのため、京都市では観光地への自動車流入の抑制対策としてパーク・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渋滞が発生している。
- このため、出発地からの公共交通利用の定着を図るとともに、パーク・アンド・ライドの新たな駐車施設の確保等の充実策を検討し、観光地周辺への自動車流入の抑制を図る。

### (3) 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**を検討する。

- 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容量の拡大を図るとともに、来訪時間の分散化を図る対策の一つとして、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、駐車容量の拡大や来訪時間の分散化を一層図るための施策を検討する。

### (4) 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駐車場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、利用状況の高くない駐車施設の利用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・民間の駐車施設の一体的な情報提供や、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一体として提供することが望まれている。このため、提供する情報の内容等について、公共と民間の駐車施設の協力体制の構築を検討する。

(5) 共同荷捌きスペースの確保

荷捌き車両の路上駐車に対応するため、**既存の駐車施設の有効な活用や共同荷捌きスペースの確保**などにより、**荷捌きの実態に応じた荷捌き車両対策**を検討する。

- 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。
- 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公共、民間の連携のもとで検討する。
- また、既存の駐車施設を有効に活用する荷捌き車両対策としては、道路外に荷物の積み卸しのための小スペースを設け、そのネットワーク化を図ることによって、荷捌き駐車スペースを確保することができるシステム(ポケットローディング)の適用についても検討する。

### 3.3 自動車利用(駐車需要)の抑制や既存駐車施設の有効活用を図ったうえで必要となる自動二輪車等の駐車施設を確保する施策

#### (1) 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を増やし、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**することを検討する。

- ・ 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。
- ・ 建築物から離れたところに駐車施設を配置できる隔地制度の考え方を活用することにより、確保が必要な駐車施設の配置箇所の選択肢を増やし、自動車流入を抑制する地区においては、その周辺部における駐車施設を隔地駐車場として有効活用することで、適正な配置誘導を図る。
- ・ 「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る地区である。このため、「歴史的都心地区」においては、隔地制度における駐車施設との距離を変更し、地区周辺部における駐車施設を隔地駐車場として有効活用することで、駐車施設の適切な配置を誘導することを検討する。

#### (2) 自動二輪車駐車施設の附置義務制度の適用

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**を検討する。

- ・ 京都市の駐車施設における自動二輪車の利用率は高く、駐車容量は十分とは言えない状況にある。
- ・ 自動二輪車の駐車施設の確保の方法としては、「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、建築物の延べ面積に応じた駐車施設を確保することが可能となる。

#### (3) 公共による駐車施設整備の再検討

必要な駐車施設が、既存の駐車施設の有効活用や附置義務制度の適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、自動車から公共交通への転換による駐車需要の抑制、既存駐車施設の有効活用や附置義務制度の適用による対策が必要である
- ・ 必要な駐車施設が、既存の駐車施設の有効活用や附置義務制度の適用を図っても不足

する場合は、公共の駐車施設の整備の検討が必要となるが、事業化していない駐車施設については、構想した時点からの状況の変化や、「歩く」ことを中心とした新たなまちづくり方針にも配慮しながら、その必要性を再検討する。

#### (4) 優良デザイン駐車施設の表彰等

**歩行者を最優先とするまちづくりにおいて、まちなかの景観にも配慮するため、駐車施設の優良デザインに対する表彰等を行う施策について検討する。**

- 歩行者を最優先とするまちづくりにおいて、まちなかの景観にも配慮するため、駐車施設に対するデザインへの関心を高める施策についても検討する。
- 優良デザイン駐車施設の表彰は、駐車施設の実用性、設置、維持管理、設計、安全性の品質の改善を促進し、また適切な駐車施設の対策を推進するため、賞を設け表彰するものであり、欧州駐車協会(EPA)にて採用されている。

#### (5) 荷捌き駐車施設の附置義務制度の適用

**荷捌き車両の路上駐車によって安全性、快適性が損なわれる道路については、荷捌き車両の附置義務制度の適用を検討する。**

- 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。
- 歩道がなく、荷捌き車両の路上駐車による歩行空間の減少等が生じている道路については、歩行者の安全性・快適性を確保するため、「荷捌き車両の附置義務制度の適用」を検討する。
- 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現状を踏まえて検討する。

#### 4 地区別対策

ここでは、以上で挙げた各施策を地区別（駐車場整備地区、観光地、周辺部の交通結節点、その他の地域）に当てはめ、その適用の方向性を示す。

表 地区別の駐車施設施策

地区	駐車施設基本計画の対応方針と駐車施設施策													
	安心・安全で快適な歩行を確保する							公共交通への転換を促す				荷捌きなどの都市活動を支える		
	地域特性に関する基準の策定	小規模駐車施設の現状把握	既存駐車施設から自動二輪車駐車施設への転用	導置義務制度による配置誘	自動二輪車駐車施設の附置義務制度の適用	観光バス対策（予約システム）	公共による駐車施設整備の再検討	優良デザイン駐車施設の表彰等	附置義務制度における建築物の用途区分の細分化	引き下げ	公共交通利用促進案の立案・実施による附置義務の立	（パーク・アンド・ライド） （通年型・観光地対策）	駐車場案内システム	共同荷捌きスペースの確保
駐車場整備地区・歴史的都心地区	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●
観光地区						●					●	●		
周辺部の交通結節点											●	●		
その他の地域									●					

## (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、この地区はいずれも駐車施設の需給バランスが保たれているが、未だに路上駐車が存在し、自動車交通が著しくふくそうする地区でもある。また、まちの魅力を高め、歩行者と公共交通に配慮した円滑な道路交通を確保するためにも、駐車施設の適正な整備や確保を検討すべき地区であるため、駐車場整備地区は変更しない。

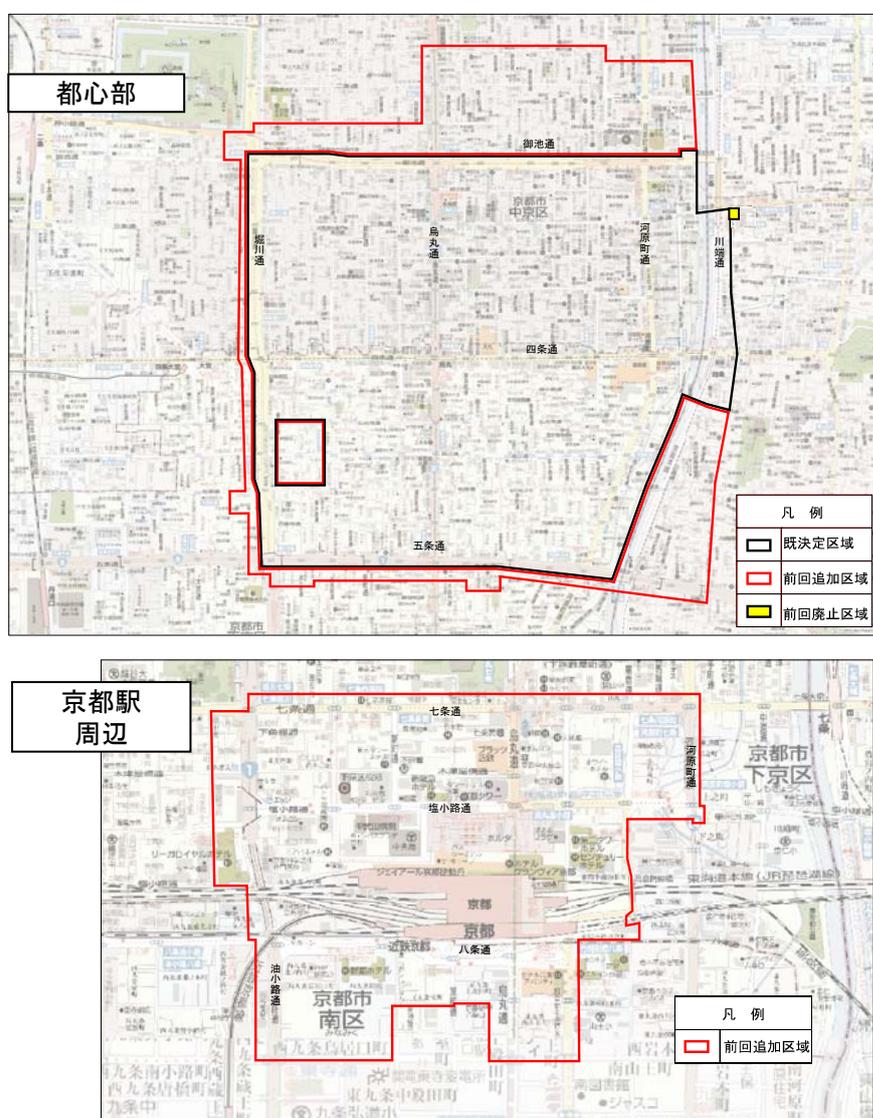


図 現行の駐車施設基本計画改定時の駐車場整備地区の変更

## イ 歴史的都心地区の位置づけ

駐車場整備地区のうち、歴史的都心地区は安心・安全で快適な歩行空間の確保やまちの賑わい創出のため、特に**自動車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り(下図参照)、安心・安全で快適な歩行空間の確保やまちの賑わい創出のため、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。

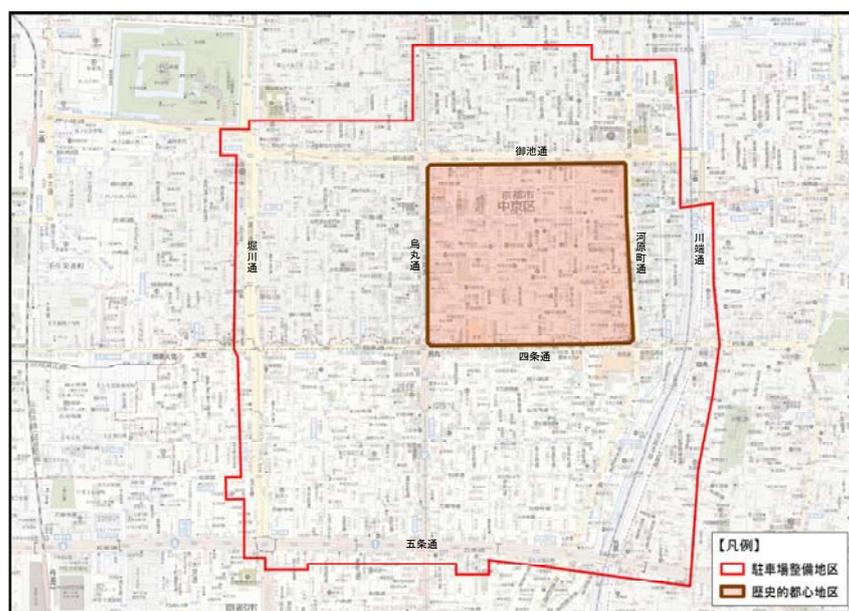


図 駐車場整備地区と歴史的都心地区

## ウ 駐車場整備地区・歴史的都心地区での駐車施設施策の方向性

①適切に駐車施設を確保するため、**必要以上の駐車施設を整備しない**施策を検討する。

- 適切に駐車施設を確保し、必要以上の整備を抑制するため、「**附置義務制度における建築物の用途区分の細分化**」や「**地域ルールによる附置義務の運用**」を検討する。
- 「**小規模駐車施設の現状把握**」を検討することにより、駐車施設の整備状況が把握でき、現状に即した取組を迅速に実施することが可能となる。また、現状を把握することにより、地域全体の需給バランスの調整や駐車施設の配置誘導を促すシステムの構築を検討し、地区内での必要以上の駐車施設整備を抑制する。

②路上駐車対策として、「**自動二輪車対策**」、「**荷捌き車両対策**」を検討する。

- 駐車場整備地区や歴史的都心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**附置義務制度の適用や既存駐車施設の有効活用策**を積極的

に推進する。

③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、**駐車施設の効率的利用を検討する。**

- 「**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。

④現状を踏まえながら既往計画の見直しを図るとともに、整備する駐車施設については、**まちなかの景観にも配慮する施策を検討する。**

- 「歩くまち・京都」総合交通戦略の理念のもと、これまでの駐車需要を充足させるための整備の考え方を見直し、現状を踏まえながら、「**公共による駐車施設整備の再検討**」を行う。
- また、整備する駐車施設については、「**景観に配慮した駐車施設の推進**」等の施策について検討し、駐車施設に対するデザインへの関心を高め、まちなかの景観にも配慮する。

⑤歴史的都心地区では、安心・安全で快適な歩行空間の確保やまちの賑わい創出のため、**駐車施設を周辺に配置誘導**することを検討し、自動車流入の抑制を図る。

- 安心・安全で快適な歩行空間を確保し、まちの賑わいを創出するため、附置義務制度における隔地条件の変更を歴史的都心地区の建築物について適用し、歴史的都心地区から周辺へ駐車施設を配置誘導することを検討し、自動車流入の抑制を図る。

⑥特に公共交通の利便性の高い歴史的都心地区及び京都駅をはじめとした鉄道駅の周辺においては、**公共交通の利用促進に配慮した駐車施設施策**を検討する。

- 駐車施設の計画は、公共交通の利用促進にも配慮することが重要であり、そうした計画立案を促すことも重要である。
- 公共交通の利便性の高い地域における、附置義務に伴う駐車施設の整備において、公共交通利用の促進策を併せて、計画・実施することにより、附置義務を引き下げするような取組が考えられる。そのため、「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、特に公共交通の利便性の高い歴史的都心地区及び京都駅をはじめとした鉄道駅の周辺においては、「**公共交通利用促進策の計画・実施による附置義務の引き下げ**」の施策について検討する。

## (2) 観光地

### ア 観光地の交通の考え方

観光地では、**自動車利用による来訪を抑制し、公共交通の利用促進**を目指す。

- ・ 市内の観光地は、道路が狭い状況にあるにもかかわらず、特定の時期に交通が集中するため、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、適切な駐車誘導を検討する。

### イ 駐車施設施策の方向性

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**自動車利用の抑制**を図る。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検討する。
- ・ 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等を検討する。

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**自動車利用の抑制**を図る。

- ・ 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・ライド駐車施設への誘導を推進する。

### (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、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の抑制を図る。**

- ・ 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 駐車施設施策の方向性

①「**通年型パーク・アンド・ライド**」によって、都心部への**自動車流入の抑制**を図る。

- ・ 既に、パーク・アンド・ライドの通年化に向けた取組を実施してきており、今後も新たな通年型パーク・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、利用促進を検討する。

②「**駐車場案内システム**」により、**周辺の交通結節点における駐車施設への誘導**を行うとともに、**公共交通の利用への転換**を促し、都心部への**自動車流入の抑制**を図る。

- ・ 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の抑制を図る。

### (4) その他の地域

#### ア 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、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。

## (参考1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念

京都市は、自然と共生する山紫水明の都であり、千二百余年に及ぶ悠久の歴史や世界に誇る伝統、文化を有するまちであります。そして、その自然や歴史、伝統、文化は、市民の皆様一人ひとりのたゆみない努力により、守り育てられてきた結晶です。その一方で、常に新しいものを作り上げてきたのもまた京都です。例えば、琵琶湖疏水の開削をはじめ、日本最初の学区制小学校である番組小学校の創設や市電の敷設など近代化政策に全国に先駆けて取り組んできました。また、近年で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り、環境モデル都市でもあります。

私たちのまち京都では、「古きをたずね新らしきを知る。」温故知新の精神が息づき、その時々課題解決に取り組んできました。そして、現代の私たちもまた、伝統を重んじながら現代的な課題を克服し、次世代に「京都」を引き継いでいく責務を担っています。

現代の京都にとって避けては通ることができない重要な課題こそ、「自動車（クルマ）社会」の問題です。

時代の流れの中で、市民生活のマイカーへの依存が高まるとともに、観光シーズンにはたくさんの方が自動車で京都を訪れるようになりました。その結果、観光地を中心とした交通問題が発生するとともに、まちの活力や魅力の低下、そして地球温暖化や景観などの諸問題がますます深刻なものとなっています。

こうしたクルマ社会の進展に伴う諸問題を危機感を持って受け止め、それらを解消していくためには、自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等を通じて、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに力強く転換していくことが不可欠です。一方、多くの人々が住まい、訪れるという大都市としての側面を踏まえると、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換するためには、鉄軌道やバスといった都市の装置としての「公共交通」を整えなければなりません。私たちのまち「京都」が、悠久の歴史の中で培われた文化を守り、磨き上げ、次世代に引き継いでいくためには、「歩く」ことを大切にしながら、新しいスタイルの公共交通を構築することも欠くことのできないものです。

こうした、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」の推進を通じて、京都議定書誕生の地であり、環境モデル都市でもある京都が、日本を代表する「国際文化観光都市」であると同時に、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指して策定するものが、「歩くまち・京都」総合交通戦略です。

## 「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの京都は、千二百年を超える悠久の歴史を積み重ねながら、趣あるまち並みや自然景観、伝統、文化などを守り育ててきました。そして、だれもが安心して快適に歩くことができるまちをつくりあげてきました。しかし、クルマを中心とする生活が急激に進展する時代の中で、こうしたまちの魅力が損なわれています。

京都にふさわしい移動の方法は、自分の力で、また時に人の助けを借りながら、“歩くこと”を中心としたものに違いありません。行き交う人々こそがまちの賑わいと活力の重要な源泉であり、歩くことこそは健康や環境にも望ましいものです。

このような認識のもと、世界の範となる「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するため、ここに「歩くまち・京都」憲章を定めます。

わたしたちの京都では、市民一人ひとり、

- 1 健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

そして、市民と行政が一体となって、

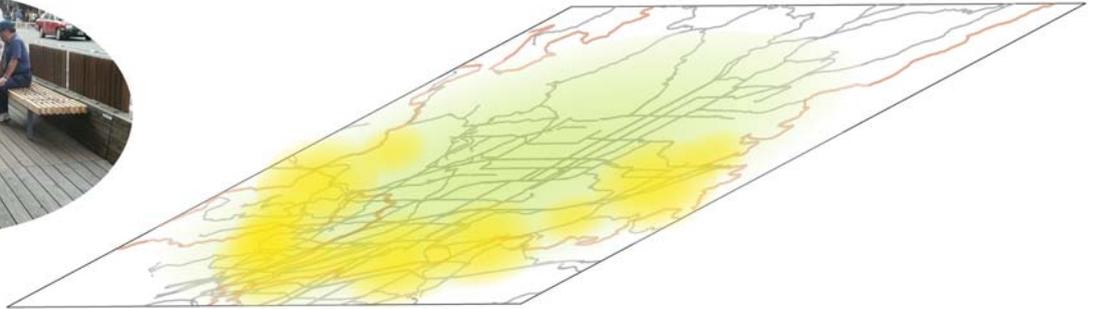
- 1 だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、  
賑わいあるまちを創ります。
- 1 京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるようにします。

(参考3)「まちづくり」の取組のイメージ図

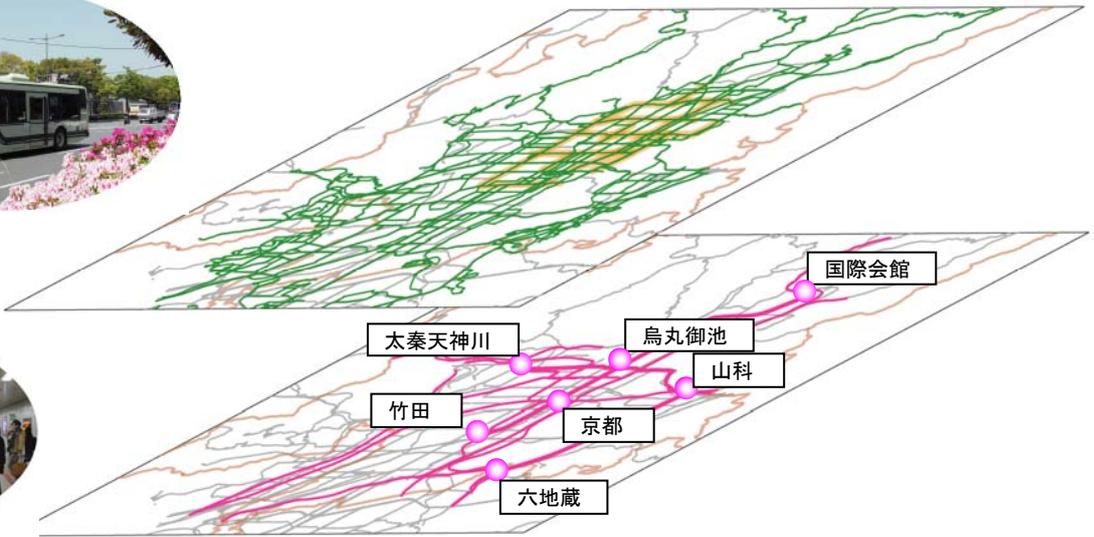
【「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組の概念図】

「歩くまち・京都」の実現を目指し、関連する様々な取組と融合しながら、歩行者を最優先とする快適な道路空間の確保、自動車利用抑制策、バスの速達性と定時性の向上、歩く人々による賑わい創出、都市の装置としての新しい公共交通のあり方などを総合的に検討します。

-  パークアンドライドによる、自動車流入抑制
-  歩行空間の創出、駐車場施策やカーシェアリングの実施



-  バス路線の速達性・定時性の向上 (  バス専用・優先レーンや公共交通優先システム導入 )
- バス、鉄道の連携によるネットワークの充実
-  旅客施設のバリアフリー化の推進など、鉄道結節点の機能強化



-  新しい公共交通のあり方を検討するエリア

