
「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」(素案)

駐車施設基本計画として整理した「背景」や「方針」、「施策」、さらにこれまでの議論の内容を整理したもの受け、次頁以降に、京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画(以下「駐車場整備計画」という。)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 路外駐車場の整備に関する基本方針

- (1) 駐車場整備地区における駐車問題の現況
 - ア 駐車場整備状況
 - イ 平日ピーク時の駐車場駐車台数と空き台数
 - ウ 平日路上駐車の状態と駐車容量
 - エ 休日ピーク時の駐車場駐車台数と空き台数
 - オ 休日路上駐車の状態と駐車容量
 - カ 平日の自動二輪車の駐車，路上駐車状況
 - キ 休日の自動二輪車の駐車，路上駐車状況
- (2) 基本方針

2 路外駐車場の整備の目標年次及び目標量

- (1) 目標年次
- (2) 目標量
 - ア 現況駐車需要量
 - イ 将来駐車需要量
 - ウ 駐車場整備目標量

3 駐車場整備計画推進に必要な施策

- (1) 自動車利用の抑制を図る駐車場施策
 - ア 附置義務による駐車施設の整備
 - イ 附置義務の引き下げ
- (2) 既存の駐車場を有効に活用する施策
 - ア 自動二輪車対策としての有効活用
 - イ 荷捌き車両対策としての有効活用
 - ウ 駐車場案内システムの高度化
- (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場を確保する施策
 - ア 自動二輪車駐車施設の附置義務
 - イ 附置義務制度による配置誘導

4 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

1 路外駐車場の整備に関する基本方針

(1) 駐車場整備地区における駐車問題の現況

駐車場整備地区の駐車容量は、平日、休日のどちらにおいても、**ピーク時間の駐車需要に対して充足**している。

ア 駐車場整備状況

- ・ 駐車場整備地区における平成 20 年 11 月時点における調査によると、駐車場整備状況は、附置義務等で設備された店舗や事務所の専用駐車場が約 800 箇所、約 6,700 台と、時間貸駐車場（コイン駐車場含む）が約 400 箇所、約 11,900 台である。さらに、月極等その他が約 500 箇所、約 7,200 台あり、合わせて約 1,700 箇所、約 25,800 台整備されている。

	専用	時間貸し	月極	計
箇所数	754	408	497	1,659
台数	6,722	11,889	7,184	25,795

イ 平日ピーク時の駐車場駐車台数と空き台数

- ・ ピーク時（12 時から 15 時まで）の瞬間的な駐車場の駐車台数は、専用駐車場では約 2,500 台、時間貸駐車場では約 6,000 台、月極その他で約 3,300 台であり、合計約 11,700 台となっている。
- ・ 時間貸駐車場は 11,900 台分であることから、時間貸駐車場の空きスペースは約 5,900 台となる。

	専用	時間貸し	月極	計
駐車台数	2,470	5,981	3,263	11,714
空き台数	4,252	5,908	3,921	14,081

ウ 平日路上駐車状況と駐車容量

- ・ ピーク時（12 時から 15 時まで）における路上駐車台数は約 1,100 台であり、これは駐車場駐車台数と合わせた総駐車台数約 12,800 台の約 8%を占めている。
- ・ 路上駐車台数約 1,100 台の車種別の内訳を見ると、貨物車両等は約 700 台、乗用車は約 400 台（うち長時間駐車は約 200 台）である。駐車場と路上駐車との距離を考慮しても、時間貸駐車場の空きスペースに長時間駐車乗用車をほぼ収容することが可能である。

※短時間駐車は、「エンジンがかかっている」、「人が乗っている」、「ハザードが付いている」等、すぐに動かすことが可能な駐車状態の車両とする。

$$\begin{aligned}\text{総駐車台数} &= \text{駐車場駐車台数} + \text{路上駐車台数} \\ &= 11,714 \text{ 台} + 1,051 \text{ 台} = 12,765 \text{ 台}\end{aligned}$$

貨物車両等		乗用車		計
短時間	長時間	短時間	長時間	
212	473	191	175	1,051
685		366		

エ 休日ピーク時の駐車場駐車台数と空き台数

- ・ ピーク時（15時から18時まで）の瞬間的な駐車場の駐車台数は、専用駐車場では約1,900台、時間貸駐車場では約7,200台、月極その他で約3,400台であり、合計約12,500台となっている。
- ・ 時間貸駐車場は11,900台分であることから、時間貸駐車場の空きスペースは約4,700台となる。

	専用	時間貸し	月極	計
駐車台数	1,949	7,164	3,420	12,533
空き台数	4,773	4,725	3,764	13,262

オ 休日路上駐車状況と駐車容量

- ・ ピーク時（15時から18時まで）における路上駐車台数は約700台であり、これは駐車場駐車台数と合わせた総駐車台数約13,300台の約5%を占めている。
- ・ 路上駐車台数約700台の車種別の内訳は、貨物車両等が約300台、乗用車が約400台（うち長時間駐車は約200台）である。平日と同様に、駐車場と路上駐車場の距離を考慮しても、時間貸駐車場の空きスペースに長時間駐車する乗用車をほぼ収容することが可能である。

$$\begin{aligned} \text{総駐車台数} &= \text{駐車場駐車台数} + \text{路上駐車台数} \\ &= 12,533 \text{ 台} + 727 \text{ 台} = 13,260 \text{ 台} \end{aligned}$$

貨物車両等		乗用車		計
短時間	長時間	短時間	長時間	
60	229	216	222	727
289		438		

カ 平日の自動二輪車の駐車、路上駐車状況

- ・ 自動二輪車のピーク時（12時から15時まで）の瞬間的な駐車場利用台数は約170台であり、路上駐車台数は約30台である。

キ 休日の自動二輪車の駐車、路上駐車状況

- ・ 自動二輪車のピーク時（15時から18時まで）の瞬間的な駐車場利用台数は約280台であり、路上駐車台数は約20台である。

	駐車場利用	路上駐車
自動二輪車(平日)	171	34
自動二輪車(休日)	278	17

(2) 基本方針

駐車場整備地区では、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしの実現を目指し、必要な量の駐車場を必要な場所に確保するため、駐車需要の抑制、既存の駐車場の有効活用等の駐車施設に関する施策全体のマネジメントを推進する。

- ・ 駐車場整備地区では、平成9年2月に「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」（以下「現・駐車場整備計画」という。）を策定し、自動車交通の抑制と公共交通機関の充実を図る一方で、それでも必要とされる自動車の駐車需要に対し、駐車場の整備を図ってきた。
- ・ この現・駐車場整備計画に従い、御池地下駐車場や京都駅ビル駐車場等の大規模駐車場整備、民間の附置義務駐車場整備が推進された。それによって駐車場整備地区内の駐車場の箇所数・駐車容量は大幅に増大し、路上駐車等の駐車問題は一定軽減した。しかしながら、自動二輪車の路上駐車や荷捌き車両による歩行者の安全・快適性の低下といった問題も依然として残っている。
- ・ こうした中、京都市においては「歩く」ことを中心としたまちと暮らしの実現を目指すことを基本理念とした「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定しており、この基本理念のもとで、京都市の駐車場整備のマスタープランである「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。）も改正するものである。
- ・ この駐車施設基本計画では、必要な自動車需要に配慮し、自動車利用の抑制に繋がる駐車施設の抑制と既存の駐車場の有効活用に努め、駐車場に関わる整備、配置、状況把握に至る施策全体をマネジメントすることを基本方針としている。
- ・ これら「歩くまち・京都」総合交通戦略と駐車施設基本計画の目指すものを実現するためには、歴史的都心地区をはじめ駐車場整備地区全体として、特に自動車よりも歩行者と公共交通を優先する地区の駐車場配置など、歩いて楽しいまちにふさわしい駐車場の整備、配置を考える必要がある。
- ・ 本駐車場整備計画は、駐車施設基本計画の基本方針に従い、駐車場の配置誘導を進めていくとともに、駐車需要の抑制を図り、必要な駐車場については、整備や既存駐車場の有効活用によって確保することで、必要な量の駐車場を必要な場所に確保するマネジメントを推進していくことを目的とする。

【歴史的都心地区の位置づけについて】

駐車場整備地区のうち、歴史的都心地区(四条通、河原町通、御池通、烏丸通で囲まれた地区)は特に自動車流入を抑制する地域であり、適切な駐車場の確保・配置が必要な地区である。

2 路外駐車場の整備の目標年次及び目標量

(1) 目標年次

目標年次は、**平成32年(2020年)**とする。

(2) 目標量

将来においても**駐車需要が大幅に増加することは見込まれない**が、歩いて楽しいまちにふさわしい駐車場の整備、配置を実現するため、**公共交通の利用促進策等と連携しながら、必要な量の駐車場を必要な場所に確保し**、駐車場整備地区全体として、**適切な駐車容量を確保していくものとする。**

7 現況駐車需要量

- ・ 現状（平成 20 年 11 月時点調査）の平日ピーク時の駐車需要は、時間貸駐車場に駐車している駐車台数約 6,000 台に、路上駐車の数である約 1,100 台を合計し、約 7,000 台となる。

$$\begin{aligned}\text{現況駐車場需要量} &= \text{時間貸し駐車場駐車台数} + \text{路上駐車台数} \\ &= 5981 \text{ 台} + 1,051 \text{ 台} = 7,032 \text{ 台}\end{aligned}$$

イ 将来駐車需要量

- ・ 平成 6 年から平成 17 年までの自動車起終点調査※1 より京都市における発生集中交通量の経年変化を確認すると、平成 6 年から平成 17 年では京都市の発生集中交通量は減少傾向にあり、平成 6 年と平成 17 年を比較すると、平成 17 年は約 13%減少している。
- ・ また、京都市の将来人口は、今後減少すると考えられている※2。京都府の免許保有者は、ほぼ横ばいであるが、30 歳以下の若年層については減少傾向にあるため※3、将来的には減少することが考えられる。
- ・ 従って、将来的に駐車需要量が大幅に増加することは見込まれない。

※1 自動車交通の起終点、運行目的等を調査することにより、自動車の利用実態等を把握するための調査である。

※2 京都府統計書の市区町村別将来推計人口より。

※3 京都府統計書の年齢階級別、免許種別免許保有者数より。

ウ 駐車場整備目標量

- ・ 将来想定される駐車需要に対し、現状では駐車容量は充足している。歩いて楽しいまちにふさわしい駐車場の整備、配置を実現するため、公共交通の利用促進策等と連携しながら必要な量の駐車場を必要な場所に確保する必要がある。
- ・ 従って、本駐車場整備計画では、駐車施設基本計画の基本方針に従い、必要な量の駐車場を必要な場所に確保し、駐車場整備地区全体として、適切な量を確保していくこととする。

3 駐車場整備計画推進に必要な施策

駐車場整備計画を推進するための施策については、駐車施設基本計画の基本方針を参考に、「自動車利用の抑制を図る駐車場施策」、「既存の駐車場を有効に活用する施策」、「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場を確保する施策」に分類して、推進していくこととする。

(1) 自動車利用の抑制を図る駐車場施策

建築物の用途、立地条件、公共交通の利用促進を考慮した、駐車需要の実態に見合った駐車容量を確保する附置義務の見直しについて検討する。

7 附置義務による駐車施設の整備

- ・ 駐車施設は、駐車需要の発生原因者が確保するのが原則であり、「京都市駐車場条例」に基づき、附置義務駐車施設の整備推進を図る。
- ・ 現状の「京都市駐車場条例」における附置義務では、建築物の用途にかかわらず一律の、面積に応じた駐車容量の整備が義務づけられている。しかしながら、例えば店舗、工場、それ以外の事業所では、それぞれ必要とされる駐車容量は異なると考えられる。
従って、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。

イ 附置義務の引き下げ

- ・ 歴史的都心地区については、駐車場整備地区の中でも特に徒歩と公共交通の優先を目指し、自動車流入を抑制する地区である。
- ・ また、歴史的都心地区は、地区の四隅に鉄道駅※が存在しており、京都駅をはじめとした鉄道駅周辺とともに、京都市内でも特に公共交通機関の利便性が高い地域である。さらに、現状では駐車容量が充足しているため、新たな駐車場の整備の必要性も低いと考えられる。
- ・ したがって、歴史的都心地区ならびに京都駅をはじめとした鉄道駅周辺については、建築物の整備時に公共交通利用の促進策を併せて立案・実施することにより、附置義務を引き下げる施策を検討する。
- ・ また、附置義務の引き下げとしては、既存の駐車需要に対して周辺の駐車容量の不足が発生しない範囲の引き下げ割合を検討する。

※ 地下鉄烏丸御池駅、地下鉄四条駅、阪急烏丸駅、地下鉄京都市役所前駅、阪急河原町駅

(2) 既存の駐車場を有効に活用する施策

既存の駐車場については、施設の改善や案内システムの改善により、**有効活用**を推進する。

ア 自動二輪車対策としての有効活用

- ・ 自動二輪車は、普通車の駐車マスを確保できないような空きスペースにも駐車することが可能である。このため自動二輪車の駐車容量の確保に際しては、既存駐車場の駐車マスの一部を自動二輪車専用に変更するだけでなく、駐車場内の空きスペースを自動二輪車用の駐車マスとする活用策を検討する。

イ 荷捌き車両対策としての有効活用

- ・ 大規模店舗については必要な荷捌きスペースが確保されているのが現状であるが、中・小規模店舗については確保されていない場合もある。
- ・ 従って、中・小規模店舗が既存駐車場を共同荷捌き場として活用することを検討する。

ウ 駐車場案内システムの高度化

- ・ 既存駐車場については、駐車場案内システムにより効率的利用を図ってきている。
- ・ 既存駐車場をさらに活用するため、現在運用されているシステムを高度化し、ドライバーに適切な駐車場情報を提供する。これにより、駐車場探しのうろつき交通の削減や、駐車場の利用向上を図る。
- ・ 具体的な高度化の方向としては、カーナビゲーションやインターネットを通じ、公共・民間の駐車場の位置、料金、駐車容量やリアルタイムの満空情報を提供することを目指し、駐車場案内システムによる情報提供について、公共と民間の駐車場の協力体制の構築を検討するものとする。

(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場を確保する施策

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**必要となる駐車場を確保**する施策について検討する。

ア 自動二輪車駐車施設の附置義務

- ・ 自動二輪車の路上駐車は、駐車場整備地区内に広範囲に亘って存在しており、また、自動二輪車専用の公共駐車場の利用状況は高い。このため、自動二輪車専用の駐車場を確保する必要性がある。

- ・ したがって、自動二輪車の駐車需要の原因者が駐車施設を確保する、自動二輪車の附置義務の適用について検討する。

(参考) 標準駐車場条例※における、建築物の新築の場合の自動二輪車のための駐車施設の附置

対象地区	駐車場整備地区又は商業地域若しくは 近隣商業地域		周辺地区又は自動車ふくそう地区
対象床となる 建築物の面積	1, 500 平方メートル		2, 000 平方メートル
建築物の用途	百貨店その他の店舗の 用途に供する部分	特定用途（百貨店その 他の店舗を除く。）に供 する部分	特定用途に供する部分
用途毎の1台 当たりの面積	3, 000 平方メートル	8, 000 平方メートル	8, 000 平方メートル
延べ面積 6, 000 平 方メートル以下の 場合の補正係数	$1 - \frac{1, 500 \text{ 平方メートル} \times (6, 000 \text{ 平方メートル} - \text{延べ面積})}{4, 500 \text{ 平方メートル} \times \text{延べ面積}}$		$1 - \frac{6, 000 \text{ 平方メートル} - \text{延べ面積}}{2 \times \text{延べ面積}}$
備考			
1 建築物の用途の欄に掲げる部分は、駐車場の用途に供する部分を除き、観覧場にあつては、屋外観覧席の部分を含む。			
2 延べ面積 6, 000 平方メートル以下の場合の補正係数の欄に規定する延べ面積は、駐車場の用途に供する部分の面積を除き、観覧場にあつては、屋外観覧席の部分の面積を含む。			

※標準駐車場条例とは、国土交通省で定められた、各都市が駐車場条例を定める際の参考となる、駐車場条例のひな形であり、京都市における自動二輪車の附置義務においては、標準駐車場条例を参考とし、地域の状況に応じた適切な適用を図る。

イ 附置義務制度による配置誘導

- ・ 京都市駐車場条例 第26条(駐車施設の附置の特例)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(以下「隔地駐車場」という。)
- ・ 確保できる隔地駐車場までの距離が伸びれば、駐車場の選択肢が増えるため、配置誘導が可能となる。歴史的都心地区への自動車流入を抑制するため、地区周辺部の駐車施設を隔地駐車場として有効活用し、歴史的都心地区から地区周辺部へ配置誘導することを積極的に進めていくことを検討する。また、隔地駐車場による確保を促進するため、隔地駐車場までの距離の変更を検討する。
- ・ 具体的な隔地駐車場までの距離としては、容易に歩くことができる 400m 程度の距離を適用することが考えられる。

4 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

駐車場整備地区においては、駐車需要に対して駐車容量が充足しているため、主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画については、必要性を再検討する。

主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

地区	番号	駐車場名	整備主体	位置	規模（台）	駐車場種別	現 状
都心部地区	①	御池 地下駐車場	御池 地下街	御池通 地下	313	都市計画 駐車場	平成 8 年度 完 成
	②	御池第 2 地下駐車場	京都市	御池通 地下	667	都市計画 駐車場	平成 8 年度 完 成
	③	鴨東 駐車場	京都市	川端通 四条上る	131	都市計画 駐車場	平成 13 年度 完 成
	④	京都東山五条 地下駐車場 (仮称)	国土 交通省	五条 大橋東	未定	未定	
京都駅周辺地区	⑤	京都駅 南口駐車場 (仮称)	京都市	京都駅南	未定	未定	

(注)・主要な路外駐車場の位置については、別図のとおり。

・年 1 回程度見直しを行う。

