

# 京都市駐車施設に関する基本計画

(素案)

概要版

# 駐車施設基本計画と京都市のまちづくりとの関係

平成22年1月に策定された「歩くまち・京都」総合交通戦略は、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心に公共交通を生かしたまちと暮らし、脱「クルマ中心」社会に力強く転換することを基本理念としており、今後は、この理念に基づきながら、京都市の新しいまちづくりが進められます。

クルマの利用と大きな関わりのある駐車施設のあり方も、この理念に基づき、自動車利用抑制の観点に立って、これまでの考え方を見直していく必要があります。

新たな駐車施設のあり方については、これまで、京都市駐車場整備連絡協議会において議論を重ねて参りましたが、このたび、協議会での検討結果を踏まえ、京都市全域の駐車場政策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「駐車場整備地区」における駐車場整備の計画である「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」）の改定素案をとりまとめました。

この「駐車施設基本計画」と「駐車場整備計画」は、「歩くまち・京都」総合交通戦略の理念を踏まえ、京都市における新たな駐車施設のあり方を示したものです。今後は、両計画を推進するため、駐車場法、大規模小売店舗立地法等による施策の改革・充実や、駐車施設の整序化を図る新たな条例等の制定を検討し、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」を支えます。

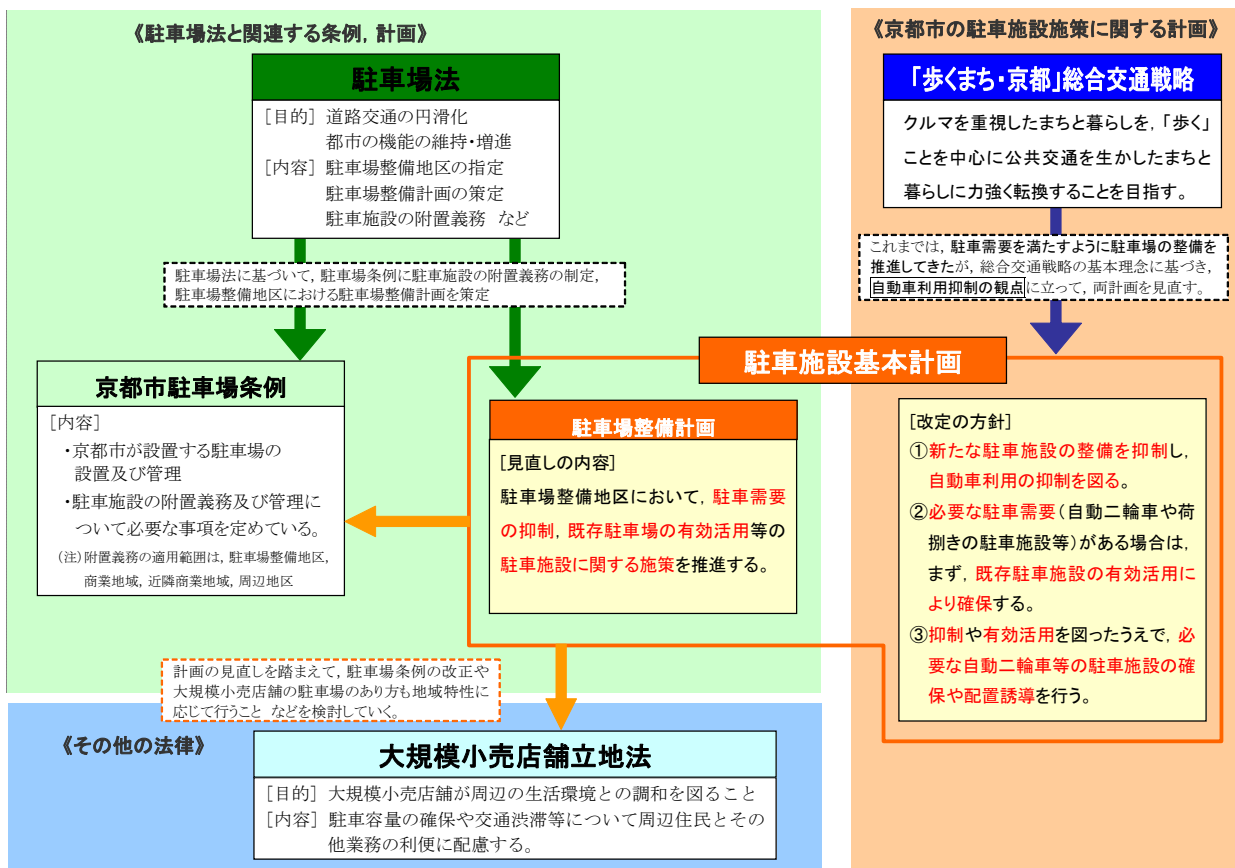


図 駐車施設基本計画と駐車場整備計画の改定の位置づけ

# 目次

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1   | 駐車施設基本計画の見直しの背景  | 1  |
| (1) | 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定                                       | 1  |
| (2) | 環境モデル都市としての取組  | 1  |
| (3) | 市内の駐車施設の現況   | 2  |
| 2   | 駐車施設基本計画の方針  | 3  |
| (1) | 駐車施設基本計画の基本的な考え方   | 3  |
| ア   | 「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念                                     | 3  |
| イ   | 駐車施設基本計画の基本方針  | 3  |
| (2) | 駐車施設基本計画の対応方針  | 5  |
| ア   | 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                             | 5  |
| イ   | 既存の駐車施設を有効に活用する施策  | 5  |
| ウ   | 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 | 5  |
| 3   | 駐車施設施策の内容  | 6  |
| (1) | 駐車施設基本計画の対応方針と施策の関係                                      | 6  |
| (2) | 新たな基本計画における主な施策  | 7  |
| ア   | 附置義務制度における建築物の用途区分の細分化                                   | 7  |
| イ   | 公共交通利用促進策の計画・実施に対する附置義務の引き下げ                             | 7  |
| ウ   | 地域特性に応じた駐車施設整備に関する基準等の策定                                 | 7  |
| エ   | 小規模駐車施設の現状把握及び整序化  | 7  |
| オ   | 既存の駐車施設の有効活用   | 8  |
| カ   | 景観に配慮した駐車施設の推進   | 8  |
| 4   | 地区別対策  | 9  |
| (1) | 駐車場整備地区・歴史的都心地区  | 9  |
| (2) | 観光地  | 11 |
| (3) | 周辺部の交通結節点  | 11 |
| (4) | その他の地域での駐車施設施策の方向性                                       | 11 |



## 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ます。

また、京都市は京都議定書誕生の地であり、さらに平成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二酸化炭素排出量の削減（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、自動車利用の抑制も含めた施策に取り組んでいます。

駐車施設については、自動二輪車や荷捌き車両、観光バス等の対策の課題が残るものの、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には至っていません。

このような駐車施設を取り巻く情勢変化を踏まえ、新たな視点に立った駐車施設の基本計画の見直しを行います。

### (1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定

京都市では、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」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ます。

「歩くまち・京都」総合交通戦略においては、「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ことを基本理念として掲げています。

### (2) 環境モデル都市としての取組

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ました。

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ます。

### (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

道路交通センサスの結果を見ると、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が見られます。

また、京都市や京都府のこれまでの人口推移を踏まえると、今後、自動車利用の大幅な増加は見込まれません。

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だと考えられます。

#### 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、駐車施設の需給バランスを図れる状況にありますが、自動二輪車の路上駐車や歩道のない道路での荷捌き車両の路上駐車等によって、歩行者の安全・快適性の低下等が発生しています。

また、観光シーズンには、多数のマイカーや観光バスが観光地に集中し、観光地を中心とした交通混雑が発生しています。

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、既存の駐車施設を有効に活用する対策が必要です。

#### ウ 一律の算定基準が適用される附置義務制度

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附置義務が制度化されており、現状では特定用途<sup>※</sup>として一律の算定基準が適用されます。

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ますが、現状では、建築物の用途とは関係無く一律の算定基準が適用され、まちづくりの方針とは無関係に駐車施設が整備されています。

※附置義務制度における建築物の特定用途とは、劇場、百貨店、事務所、観覧場その他の駐車場法施行令第18条に規定する用途をいい、京都市駐車場条例においては、特定用途で一律の、面積に応じた駐車容量の整備が義務づけられています。

## 2 駐車施設基本計画の方針

### (1) 駐車施設基本計画の基本的な考え方

#### ア 「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念

「歩くまち・京都」総合交通戦略は、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を基本理念としています。

駐車施設基本計画の基本的な考え方は、この「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念に基づいています。

#### イ 駐車施設基本計画の基本方針

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く3つの柱の取組とその相乗効果によって、「歩くまち・京都」の実現を目指しています。

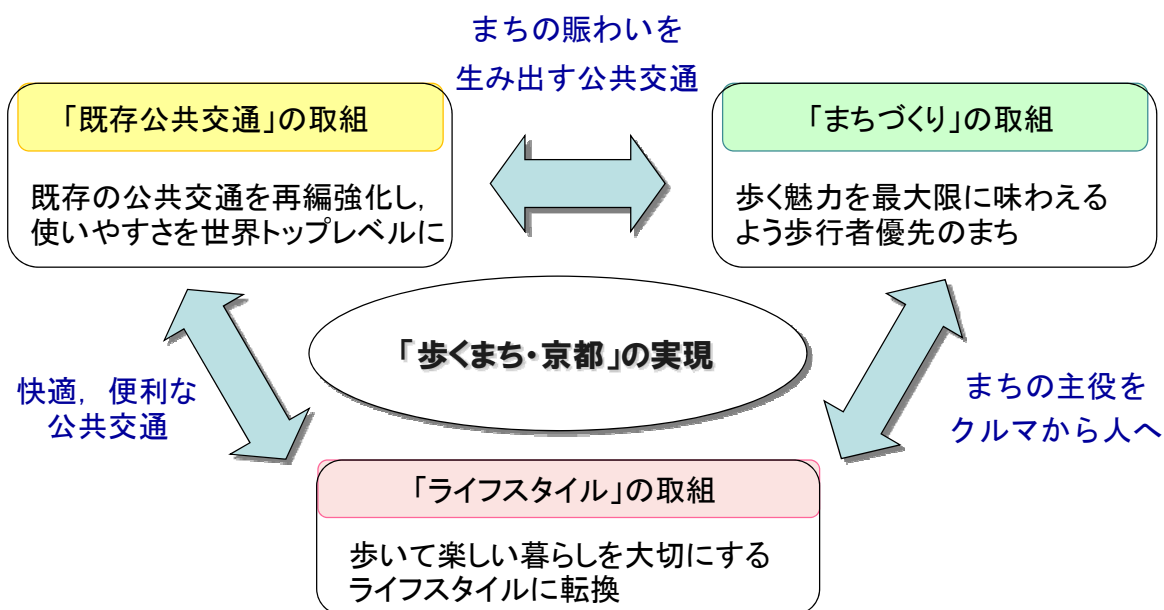


図 「歩くまち・京都」総合交通戦略における3つの柱の相乗効果

また、「歩くまち・京都」総合交通戦略では、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」を創出する駐車施設策の方向性が示されています。

## <「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場施策を構築します。

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、適切な配置により、「歩いて楽しいまち」の実現を図っていくことが重要です。

## 「歩くまち・京都」総合交通戦略の3つの柱と駐車施設の関係

### 既存公共交通の取組

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す。

### まちづくりの取組

駐車施設の運用・整備が、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す。

さらに、駐車施設が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から、安心・安全な歩行空間を確保する取組が必要です。

### ライフスタイルの取組

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することも重要です。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す。

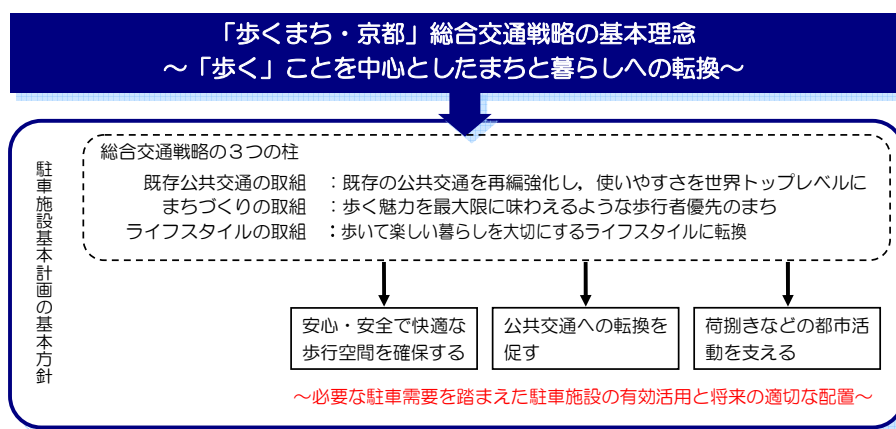


図 駐車施設基本計画の基本的な考え方の概念図

## (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新たな駐車施設の抑制と既存の駐車施設の有効活用を図ります。

さらに、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、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしへの転換を促します。

### ア 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施策を推進し、自動車利用の抑制を図ります。

### イ 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高度化等により、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します。

### ウ 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

都市交通の一端を担う自動二輪車等の交通手段に対応し、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駐車施設を確保します。

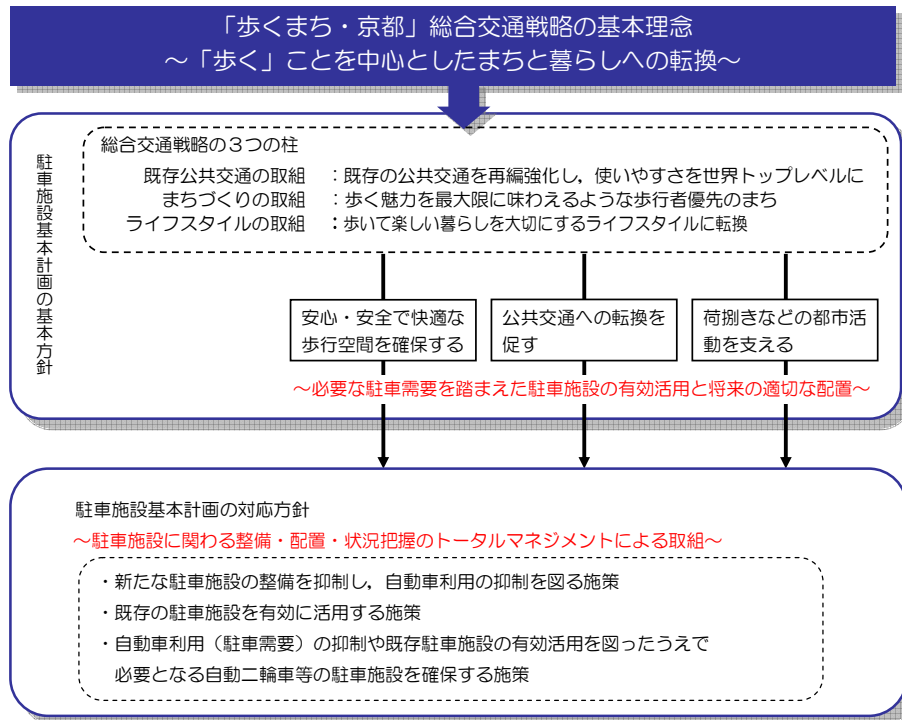


図 駐車施設基本計画の基本的な考え方と対応方針の関係

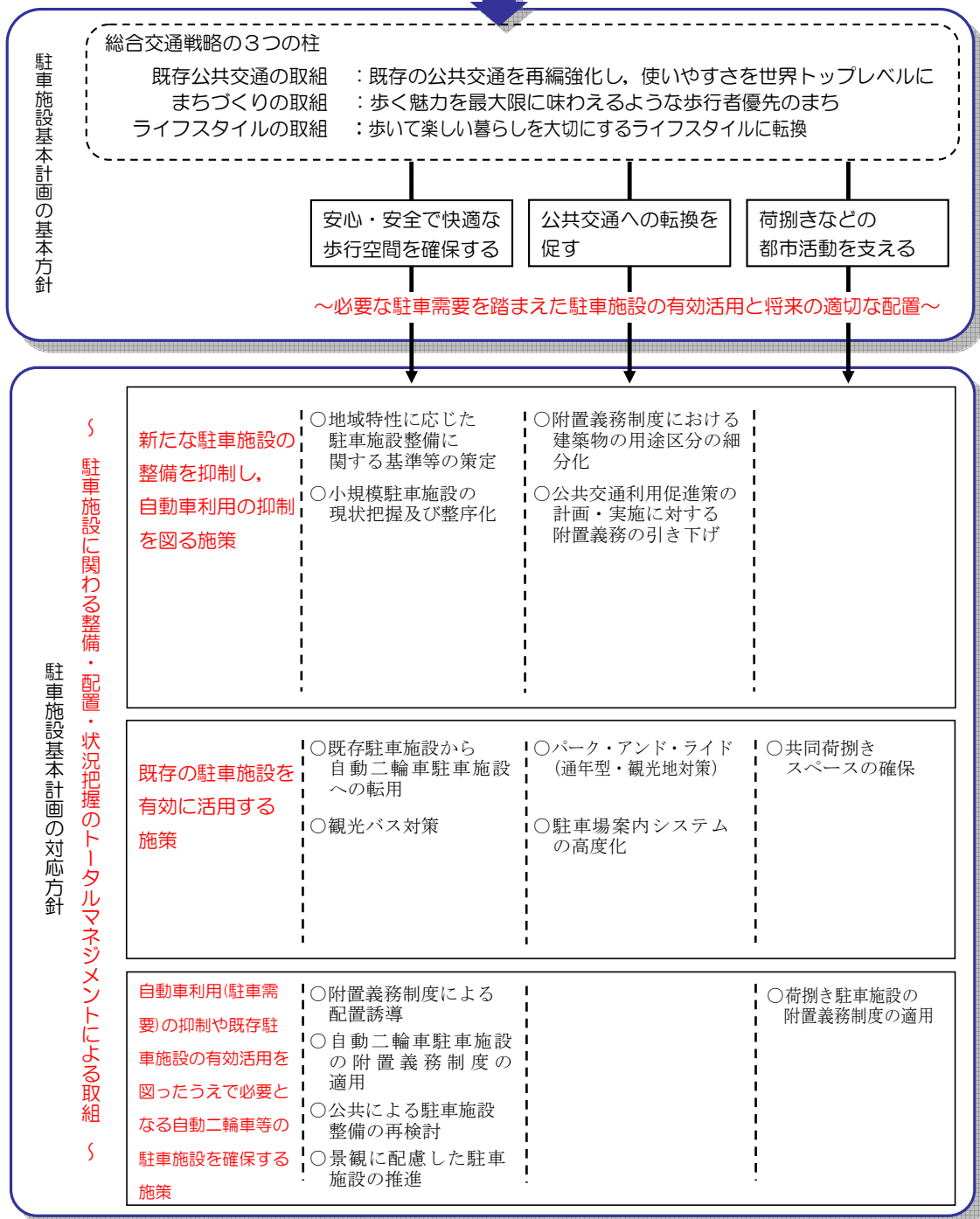


### 3 駐車施設施策の内容

#### (1) 駐車施設基本計画の対応方針と施策の関係

「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の抑制と自動車利用の抑制、既存駐車施設の有効活用、駐車需要の抑制を図ったうえで必要な駐車施設の確保について、それぞれの観点から、駐車施設施策に対応します。

「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念  
 ～「歩く」ことを中心としたまちと暮らしへの転換～



## (2) 新たな基本計画における主な施策

### ア 附置義務制度における建築物の用途区分の細分化

附置義務制度によって、今後も、駐車需要の原因者が駐車施設を整備します。

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特定用途の区分の細分化を推進します。

### イ 公共交通利用促進策の計画・実施に対する附置義務の引き下げ

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、附置義務の引き下げを図ります。

#### 石川県 金沢市では・・・

金沢市では中心部にあるまちなか駐車場区域において、周辺の交通環境の保全上支障がなく、かつ公共交通の利用促進に資する措置※が講じられている場合、駐車施設の附置義務を緩和しています。

※公共交通機関乗車券の配布、送迎バスの運行、その他施設利用者への公共交通の利用促進に資する取組 など

### ウ 地域特性に応じた駐車施設整備に関する基準等の策定

駐車施設の整備において、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や仕組みの策定を検討します。

#### 東京都千代田区 大丸有地区（大手町・丸の内・有楽町地区）では・・・

大丸有地区は、公共交通が整備され、さらに駐車場の容量に余裕がある状況です。

この状況を踏まえ、適切な駐車場整備を推進するために、地元住民の発意と千代田区で定める手続きに基づいて、「大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会」を設立し、駐車場整備に関する地域独自のルールを策定、運営しています。

具体的には、東京都駐車場条例による附置義務台数を緩和し、削減された台数分に応じて、定められた負担金を協議会に納入するもので、納められた負担金は、地区及び周辺の駐車環境整備事業に用いられています。

### エ 小規模駐車施設の現状把握及び整序化

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を把握するとともに、地域全体の需給バランスの調整や駐車施設の配置誘導等の整序化を促すシステムの構築を図ります。

#### 石川県 金沢市では・・・

金沢市では、「金沢市駐車場適正配置条例」を定めて、中心部にあるまちなか駐車場区域内において、駐車施設（駐車マス 50m<sup>2</sup>以上）の新設や変更をする際には、届出することを義務づけています。この届出があった場合、駐車場の適正な配置のため、必要に応じて助言・指導を行っています。

## オ 既存の駐車施設の有効活用

自動二輪車や荷捌き車両等の都市の交通の一端を担う交通手段に対応するため、既存駐車施設の有効活用を図ります。

### 自動二輪車の有効活用としては・・・

東京都では、民間、公共の既存の駐車場や駐輪場の一部を自動二輪車用のスペースにするなど、自動二輪車の駐車需要に見合った既存施設の有効活用を実施しています。

また、従来は利用されてこなかった高架下のスペースを自動二輪車の駐車場とする等の自動二輪車対策も実施されています。



駐車場内にある自動二輪車専用スペース  
出典：東京都HP 総合駐車対策マニュアル

### 荷捌き車両等の有効活用としては・・・

香川県高松市では、中心市街地において、既存駐車場の一部を活用するなどにより、5箇所6台分の荷捌き駐車スペースを確保して、そのネットワーク化を図っています。駐車スペースについては、行政とトラック協会等の連携により確保されています。



荷捌きスペースに駐車する車両  
出典：運輸政策研究機構HP

## カ 景観に配慮した駐車施設の推進

歩行者を優先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、駐車施設の緑化や、駐車施設の優良デザインの普及を図ります。

### デザインの普及では・・・

(財)駐車場整備推進機構(JPO)において、駐車場をハード及びソフトの両面から評価し、優良な駐車場について表彰する「日本ベストパーキング賞」があり、海外では、欧州駐車場協会(EPA)において、駐車場の設計、維持管理などに卓越した駐車施設を表彰する「欧州駐車場賞」などがあります。

### 駐車場の緑化では・・・

京都市都市緑化協会では、京都市下京区の梅小路公園において、京都市の「京のまちなか緑化助成」事業を受け、都心部の緑化を進める手法としての駐車場緑化の公開試験を実施しています。



駐車場緑化の公開実験  
出典：京都市

## 4 地区別対策

### (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と歴史的都心地区の位置付け

##### 駐車場整備地区

京都市では、都心部の商業・業務地と京都駅周辺の商業地域を中心に駐車場整備地区を設定しています。(p10 駐車場整備地区及び主要な路外駐車場の位置図 参照)

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ますが、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配置を推進すべき地区であるため、引き続きこの地区を駐車場整備地区として設定します。

##### 歴史的都心地区

駐車場整備地区に含まれる歴史的都心地区は、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・配置が必要な地域として位置付けています。(p10 駐車場整備地区及び主要な路外駐車場の位置図 参照)

#### イ 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

##### 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主な施策

- 適切に駐車施設を確保し、必要以上の駐車施設整備を義務づけないため、「附置義務制度における建築物の用途区分の細分化」を推進するとともに、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等の策定」を検討します。また、「小規模駐車施設の現状把握及び整序化」により、現状を把握し、駐車施設の配置誘導などの整序化を促すシステムの構築を図ります。
- 駐車場整備地区において、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では、公共交通の利用を促進するとともに必要以上の駐車施設整備を抑制するため、「公共交通利用促進策の計画・実施に対する附置義務の引き下げ」を図ります。

##### 既存の駐車施設を有効に活用する主な施策

- 自動二輪車や荷捌き車両の路上駐車対策として、これらの車両の駐車施設を確保するために、既存の駐車施設の有効活用を図ります。
- 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、「駐車場案内システムの高度化」を推進し、ドライバーに適切な駐車場情報を提供することで、駐車施設の効率的な利用を促します。

## 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

- 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、「附置義務制度による配置誘導」を図り、自動車流入を抑制する地区からその周辺へ、駐車施設の適切な配置誘導を促します。
- まちなかの景観に配慮するため、「景観に配慮した駐車施設の推進」により、駐車施設の緑化や、駐車施設の優良デザインの普及を図ります。

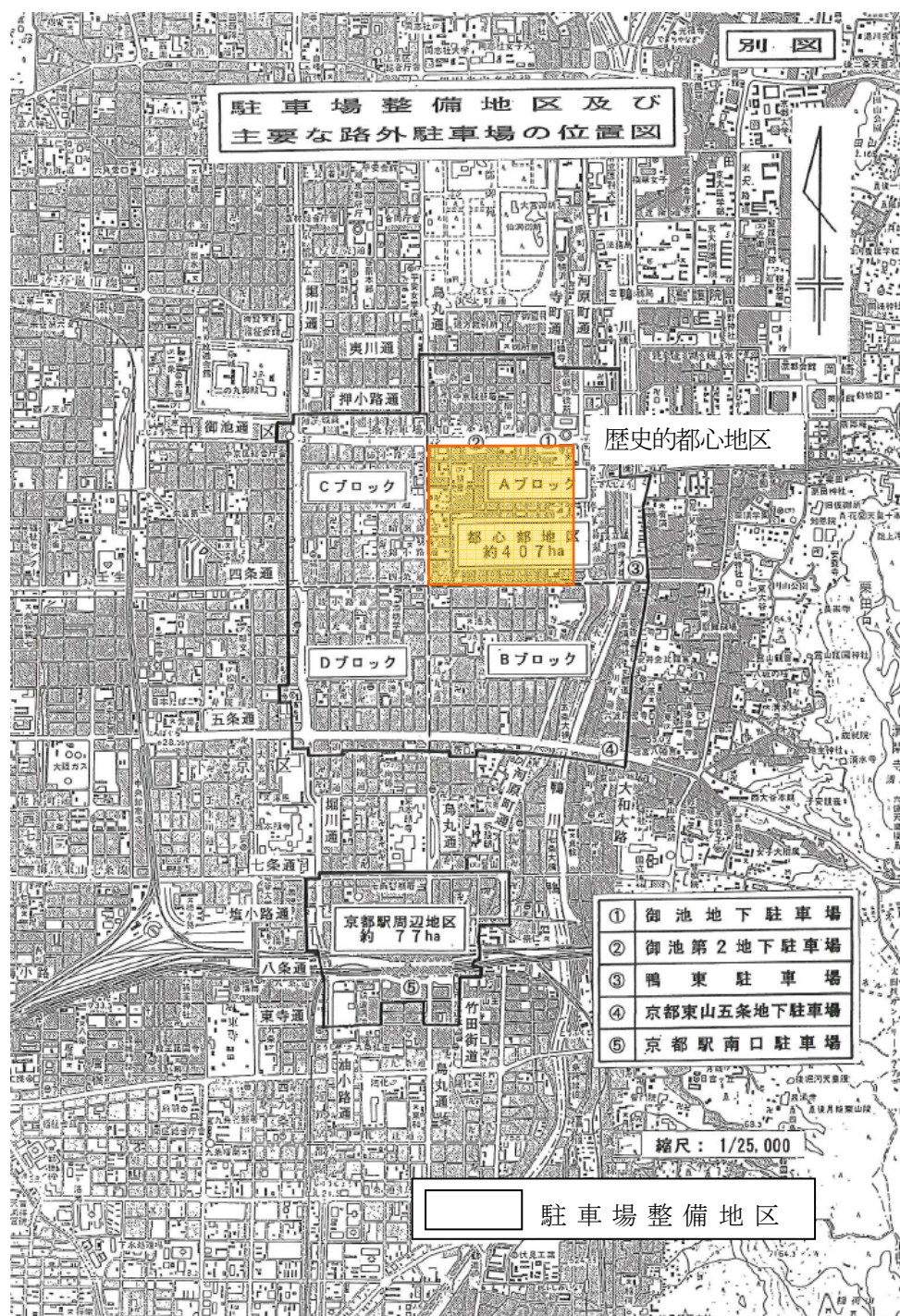


図 駐車場整備地区及び主要な路外駐車場の位置図

## (2) 観光地

---

### 7 観光地の交通の考え方

市内の観光地は、道路が狭あいな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ます。

観光時の歩行者の安全性やまちの賑わい創出を図るため、観光地へは公共交通の利用を促進し、自動車流入を抑制します。また、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、適切な駐車を誘導します。

#### 1 観光地での駐車施設施策の方向性

- 観光地の周辺部において自動車を駐車し、公共交通で観光地に訪れる「観光地対策パーク・アンド・ライド」によって、観光地への自動車流入を抑制します。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を図ることにより、適切に誘導します。
- 「駐車場案内システムの高度化」により、ドライバーに適切な駐車場情報を提供することで自動車を適切に誘導し、観光地周辺での自動車利用の抑制を図ります。

## (3) 周辺部の交通結節点

---

### 7 周辺部の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の確保を推進し、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ります。

#### 1 周辺部の交通結節点での駐車施設施策の方向性

- 「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ります。
- 「駐車場案内システムの高度化」により、周辺の交通結節点の駐車施設へ適切な誘導を行う情報を提供するとともに、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ります。

## (4) その他の地域での駐車施設施策の方向性

---

- 「附置義務制度における建築物の用途区分の細分化」を推進し、建築物の用途に見合った、適切な駐車容量の整備を図ります。
- 自動車保有者については、車庫の確保を徹底します。



京都市駐車施設に関する基本計画（素案）に対する意見提出用紙

「京都市駐車施設に関する基本計画」（素案）に対する御意見をお聞かせ下さい。  
お寄せいただいた御意見などにつきましては、内容を公表する場合がありますので、あらかじめ御了承ください（氏名等は公表しません）。  
また、御意見等に対しましては、個別に回答はしませんので併せて御了承ください。

【募集期間】 平成22年2月17日(水)～3月9日(火)

【応募方法】 郵送, FAX, ホームページで受け付けます。

【お問合せ・応募先】

京都市 都市計画局歩くまち京都推進室

住所: 〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町 488 番地

電話:075-222-3483 FAX:075-213-1064

ホームページ : <http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/soshiki/9-5-0-0-0.html>

1) 駐車施設基本計画の方針 (p3～p5) について、御意見をお聞かせください。

2) 駐車施設施策の内容 (p6～p8) について、御意見をお聞かせください。

3) 地区別対策 (p9～11) について、御意見をお聞かせください。

4) その他御意見があれば、お聞かせください。

(差し支えなければ下欄にも御記入ください。)

|                   |       |               |      |
|-------------------|-------|---------------|------|
| お住まい又は<br>勤務先の行政区 | 京都市 区 | 職業又は<br>所属団体等 |      |
| 氏 名               |       | 性別 男 ・ 女      | 年齢 歳 |