
「京都市駐車施設に関する基本計画」(素案)に対する市民意見募集の結果

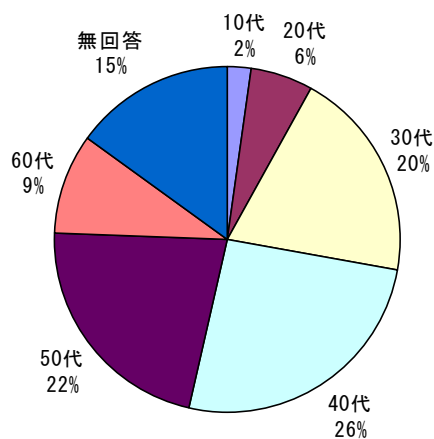
1 意見募集

意見者数 ８６名， 意見数 ２０５件

2 回答者の個人属性

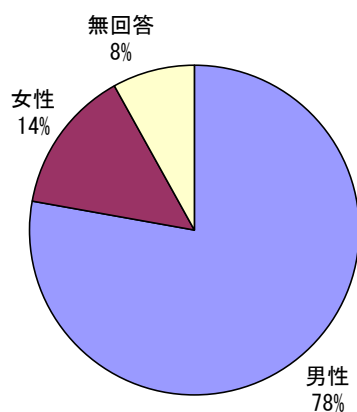
(1) 年代

１０代	(２名)
２０代	(５名)
３０代	(１７名)
４０代	(２２名)
５０代	(１９名)
６０代	(８名)
無回答	(１３名) ／ ８６名



(2) 性別

男性	(67名)
女性	(12名)
無回答	(7名) ／ 86名



3 意見内容

(1) 駐車施設基本計画の方針について・・・64件

主な意見	ご意見に対する考え方(案)
全般にわたる意見等	
・「歩いて楽しいまち」の実現には、車の抑制が最も大切であると思う。 ・容量の抑制や周辺(フリンジ)への配置誘導が大切。 ・都心部の取組として流入抑制に繋がる必要がある。もっと大胆な提案であって欲しい。 ・駐車施設を増やさない方針を明らかにしたことは画期的である。 ・総合交通戦略で示された理念とバランスがとれていると思う。	・市民の皆様の賛同を活かし、基本計画の推進に取り組んでいきます。
「歩くまち・京都」総合交通戦略との連携	
・自動車利用者の公共交通への転換を促すために最初にすべき事が駐車場施設の整備や車の流入を抑制する事なのか。 ・「歩くまち京都」の推進は聞こえが良すぎではないか。 ・京都のまちを歩き、京都の魅力を最大に感じてもらうという考え方には賛同できるが、自動車交通の流入を抑制することが「歩く」ことにつながるのか。 ・車を抑制することで観光客がどれだけ減るかを考えてほしい。 ・「歩くまち京都」を実現してどうなっていくのかビジョンがない。 ・「駐車設備の整備抑制」だけではなく、自動車の利用が不便になるような施策も必要ではないか。 ・日本を代表する観光地京都にとって、この計画は観光業を低下させてしまう危険性がある。ビジネスへの影響も考えられ、メリットよりもデメリットが多い。もっと具体的なデータを開示し、市民が納得できる計画の再考を願う。 ・まずは不便で割高な公共交通機関を使いやすさ世界トップレベルにすることが大切。そうなれば、おのずと市民も観光客も公共交通機関を利用し、車の流入や不正駐車、うろつき交通も自然に減る。 ・一般的な施策ではなく、京都市ならではの方針を期待したい。 ・公共交通の再編強化は実現可能か疑問。	・平成22年1月に策定されました「歩くまち・京都」総合交通戦略において、自動車利用の制限を含めた様々な抑制等を通じて、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転換し、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指すことを基本理念としております。 この基本理念に基づいた、 「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する、 「まちづくり」の取組：歩く魅力を最大限に味わえるよう歩行者優先のまちをつくる、 「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する の3つの柱とその相乗効果により、「歩くまち・京都」、脱「クルマ中心」社会を実現していきます。 駐車施設に関する施策においても、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します。 ・「歩くまち・京都」総合交通戦略に基づき、公共交通の優先の交通施策を推進するとともに、それと連携した駐車場施策に取り組みます。

・歩くまち京都総合交通戦略だけでなく、都市計画や地球温暖化対策など、深く関係する分野と連携して方針を立てるべき。 ・自動車による観光流入は極力排除すべき。	・「歩くまち・京都」総合交通戦略は、健康、環境、観光などの幅広い観点から策定された、交通まちづくりのマスタープランであり、戦略の掲げる多様な施策と連携を図りながら、自動車交通の抑制に取り組めます。
・まずは駐車場整備の抑制や空間占有コスト負担を求めるといのは、基本理念実現への道のりにとっては短絡的かつ拙速過ぎる。 ・「空間の占有に対して適切なコスト負担を求める施策」とは何を指すのか。「構築します」と記述されている当該施策を分かりやすく示して欲しい。	・整備の抑制や空間占有に対するコスト負担は、「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として揚げられており、本計画においては、この方向性に基づき、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ことを基本方針としています。
駐車場の整備	
・市内の町中に駐車場は不要だと思うが郊外には必要。 ・市民にとっては商業活動上、駐車施設は必要である。 ・高齢者の利便性では駐車場は必要。	・自動車は都市にとって必要な交通手段であるため、自動車の抑制策と既存施設の活用策を実施した上で、なお必要となる、都市活動を支える駐車施設については確保していきます。
・将来的には、付近住民の駐車スペース以外は不要にすべき。 ・環境保全を主と考えるならば近未来自動車の利用増加を踏まえた構想をお願いしたい。	・歩くまち・京都」総合交通戦略が目指すのは、歩行者中心のまちづくりであり、環境負荷の小さい自動車であっても、自動車の抑制を図りたいと考えています。
・一部の特定地域で車の流入抑制は、前提条件としてエリアを最小限にとどめること、エリア境界地域には十分な駐車場の確保や公共交通機関との接点でのP&Rなどの施策と駐車場設備の充実が求められる。 ・目的地に駐車場があれば、P&R利用はなかなか増えない。	・駐車施設の適切な配置誘導や、周辺部の交通結節点における駐車施設の確保を推進することで、都心部への自動車流入を抑制していきます。
駐車場案内システム	
・小規模の駐車場の空き状況が分かるシステムの構築が必要。 ・駐車施設の有効活用と将来の適正な配置を促す施策であって欲しい。 ・現在ある物を利用して経済的にもこれ以上負担を掛けないことが大事。	・駐車場案内システムの高度化を推進するとともに、既存の駐車場を有効に活用することで、駐車需要に対応いたします。
・なぜ路上駐車がされるかの、調査・分析が必要なのは。	・既存の調査結果も含め、実態を十分に捉えながら、「駐車場案内システムの高度化」等の既存の駐車場を効率的に利用する施策に取り組めます。
自動二輪車・自転車	
・自動二輪車は危険なので排除すべき。ミニバイクや自転車も一定排除を考えるべき。 ・自動車を制限する一方で、自動二輪車が必要となる発想はどうなのか。あくまで公共交通を有効に活用すべきでは。	・自動二輪車についても、駐車需要の抑制を図ったうえで、駐車施設の確保に取り組んでいきます。

・ターミナルの駐輪施設充足が必要。歩道の駐輪スペース化がその対応策。	・改定中の京都市自転車総合計画との連携を図りながら、駐輪スペースの確保に取り組んでいきます。
・四輪には利用できないデッドスペースを有効活用すれば、二輪車駐車を増やすことは可能。	・既存施設を活用しながら二輪車駐車場の確保に努めます。
その他	
・駐車場施設基本計画の基本方針は何かということを一目で分かるようにした方がよい。基本方針をすぐに見つけることができない。	・「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」ことを基本方針として掲げています。
・実施している都市、成功している都市の事を広報してほしい。	・施策の実施にあたっては、他都市の成功事例の紹介等の広報活動にも取り組みます。
・駐車場は足りているというが、どんなデータを持って足りているというのか公表してほしい。	・駐車場整備地区における現状を駐車場整備計画に整理しています。
・駐車場需要は十分満たされているようだが、周辺部を含んだみせかけではないのか。	・都心部においても、時間貸駐車場への収容により需給バランスを図ることが可能です。
・都心部ではコインパーキングが増えつつあるが、新たな駐車施設の整備を抑制する施策とは具体的にないか。	・「附置義務制度における建築物の用途区分の細分化」や「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」等によって、新たな駐車施設の整備を抑制していきます。

(2) 駐車施設施策の内容について・・・49件

主な意見	ご意見に対する考え方(案)
全般にわたる意見等	
・金沢市のような駐車施設付置義務緩和の取組は有効。 ・公共交通の利便性を向上させることにより、デパートの駐車場や既存駐車場の駐車容量を抑制することができる。 ・適正な需給バランスがとれた駐車施設の配置としていくことに賛成。 ・用途区分の細分化や地域特性に応じた基準の策定はよい。	・市民の皆様の賛同を活かし、基本計画の推進に取り組んでいきます。
荷捌き	
・荷捌きについて既存施設を有効活用すれば京都市でも実現可能。 ・荷捌き駐車場整備の助成金制度を考慮してはどうか。 ・荷捌き駐車施設の附置義務制度が必要。 ・(荷捌き) 商業者との連携実現が疑問。 ・必要な駐車需要のイメージが不明確。	・荷捌きなどの都市活動を支えるため、既存施設の有効活用等により、荷捌き施設の確保に努めます。 ・荷捌きなどの都市活動を支えるものを必要な駐車需要としております。

駐車場案内システム	
・小規模駐車場施設の現状を把握するためには、空き状況を把握できるシステムの設置を義務づけたら良いのではないかな。	・駐車場案内システムの高度化に関するご意見として参考にさせていただきます。
自動二輪車	
・自動二輪車の駐車施設確保策は積極的に進めてほしい。	・市民の皆様の賛同を活かし、基本計画の推進に取り組んでいきます。
・自動二輪のため既存駐車施設の有効活用を図るべきではない。むしろ自動二輪こそ抑制すべき。弱者対策と逆行している。	・自動二輪車についても、駐車需要の抑制を図ったうえで、駐車施設の確保に取り組んでいきます。
・自動二輪の附置義務基準は、車のものよりも厳しくするべき。	・自動二輪車の附置義務基準の検討の際に参考にいたします。
景観に配慮した駐車施設	
・附置義務台数緩和分は都心部での緑化の推進にあてられないかな。	・景観に配慮した駐車施設に関するご意見として、参考にさせていただきます。
・駐車場を緑化するというのはとても良いと思う。小規模駐車場・コインパーキングにおいても植物を必ず植えるなどといったしばりを設けては。	
・町家風の駐車場を作るなど京都らしい駐車場を作って欲しい。	
その他	
・観光対策に偏りすぎ。住民の経済活動を無視している。	・自動車は都市にとって必要な交通手段であるため、自動車の抑制策と既存施設の活用策を実施した上で、なお必要となる、都市活動を支える駐車施設については確保していきます。
・観光バスの流入も規制するべき。	・観光地交通対策と連携しながら対策に取り組んでいきます。
・既存の駐車施設の有効活用、景観に配慮した駐車施設の推進は、事業主（土地所有者）に特典がないと普及しないと思う。	・施策の実施にあたっては、まず、他都市の成功事例の紹介等の広報活動による普及を図っていきます。
・地域特性に応じた駐車施設整備に関する基準など、本当に作れるのか。どう地域を分け、いかなる基準で差を設けるのか。	・地域特性を踏まえ、関係者との議論を重ねながら、地域特性に応じた駐車施設整備に関する基準を策定することを検討します。
・観光P&Rは大変有意義だが、通勤交通対策としてのP&Rは全く意義が無い。自動車通勤には、別の賦課金を課さない限り止めることはないと思う。	・通年型パークアンドライドの実施とともに、「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる、「交通行動スタイルの見直しを促すコミュニケーション施策」により、公共交通の利用促進を図ります。
・公共交通利用促進と附置義務引下げは別個に考えるべき問題で、基準を緩和すべきではない。	・公共交通の利用促進策と連携することで、駐車需要の抑制を図り、そのうえで必要となる駐車場を整備していきます。

(3) 地区別対策について・・・39 件

主な意見	ご意見に対する考え方(案)
全般にわたる意見等	
・社会情勢の変化に対応した計画に賛成。 ・駐車場の緑化に積極的に取組でほしい。 ・都心部への自動車流入抑制のための「通年型P&R」の実施に賛成です。 ・公共交通の利用促進の義務づけはどうか。 ・100 円バス等，京都一公共交通機関が充実した地区に駐車場整備は時代錯誤。 ・合意形成のもと，自動車の流入抑制，うろつき排除，公共交通への転換を徹底すべき。	・市民の皆様の賛同を活かし，基本計画の推進に取り組んでいきます。
駐車場案内システム	
・「駐車場案内システムの高度化」に賛成。カーナビ以外にも多様な方策を。 ・目的地と駐車場を結びつけて誘導（P & R）する駐車場案内システムも考えて欲しい。 ・あふれた車が空き駐車施設に入れば数の上では需給バランスは保たれるのかもしれないが，入れない理由が重要なのではないか。	・駐車場案内システムの高度化を推進し，既存の駐車場を効率的に利用することで，駐車需要に対応いたします。
観光地交通対策	
・観光バスの駐車スペースが不足している。 ・車で来る観光客も大事にするべき。 ・P&R の案内情報はテロップだけではなく，観光客が一目でわかる看板などを設置してはどうか。	・観光地交通対策と連携しながら対策に取り組んでいきます。
その他	
・駐車場をタクシーの待機スペースとして活用したらどうか。 ・目的地に駐車場があれば，P & R利用はなかなか増えない。 ・なぜ駐車場整備地区を存続させるべきなのか，理論立てをもっとしっかり組立てるべき。 ・自治体として多くのステークホルダーの意見を公平にヒアリングするべき。 ・市民ばかり抑制して誰の街かわからない。 ・京都の中心を車で行きにくいようにすることは，経済活動の妨げになるのではないか。	・既存の駐車場を有効に活用するご意見として，参考にさせていただきます。 ・駐車施設の適切な配置誘導や，周辺部の交通結節点における駐車施設の確保を推進することで，都心部への自動車流入を抑制していきます。 ・駐車場整備地区においては，未だに路上駐車が存在するなど，課題が残されており，継続して同地区での取り組みが必要と考えています。 ・都市活動に関わる様々な分野の声を踏まえながら，施策の検討に取り組めます。 ・自動車は都市にとって必要な交通手段であるため，自動車の抑制策と既存施設の活用策を実施した上で，なお必要となる，都市活動を支える駐車施設については確保していきます。

(4) その他の意見・・・53件

主な意見	ご意見に対する考え方(案)
全般にわたる意見等	
・脱「クルマ中心」社会の実現にむけて網羅的な提携となっている。総合交通戦略も含めて実現を期待する。 ・もっと大胆に今の駐車場やその制度を見直したらよい。 ・CO2の環境面だけでない視点から検討されているので、よく理解できた。 ・地場産業を発展させるためにも、隔地制度を有効活用することで、「歩いて楽しいまち」を感じる機会を作ってはどうか。	・市民の皆様の賛同を活かし、基本計画の推進に取り組んでいきます。
・届出駐車場の面積を引き下げるよう国に要望すべき。 ・駐車場税の検討をしてはどうか。 ・駐車料金の優待制度（買い物をした人にかいたする）はやめるべき。	・小規模駐車施設の現状把握に対してのご意見として参考にさせていただきます。 ・駐車施設の運用・整備が、歩く魅力を最大限に味わえる、自動車利用を抑制し公共交通を優先した歩いて楽しいまちの実現に寄与するためのご意見として参考にさせていただきます。
荷捌き	
・荷捌き専用駐車場の充実を望みます。	・既存施設の有効活用等により、荷捌き施設の確保に努めます。
自動二輪車・自転車	
・周辺部の駅周辺に自動二輪の駐車場があれば、鉄道等を利用しやすい。 ・京阪駅前には駐輪場が不足している。 ・寺町通四条以南の自転車の路上駐輪を何とかするべき。 ・自転車利用者の啓蒙も必要である。	・配置に考慮しながら、自動二輪車駐車場の確保に努めます。 ・改定中の京都市自転車総合計画との連携を図りながら、駐輪スペースの確保等に取り組んでいきます。
・「景観に配慮した駐車施設の推進」は「自動二輪等の駐車施設を確保する施策」とは言えない。	・（自動二輪車駐車施設等）必要な駐車場を整備する場合には、景観に配慮した駐車施設を整備することを、検討いたします。
駐車場整備	
・京都市民にとって、駐車場はもっと必要。 ・感情的に車を悪者にしないで、未来に誇れる街づくりを図って欲しい。 ・環境の視点では、電気自動車の普及が必要である。 ・駐車施設整備の抑制が「歩いて楽しいまち」実現への妨げになるように感じ、矛盾に思う。 ・拙速かつ短絡的な発想に基づく計画によるコスト負担増が不安。	・自動車は都市にとって必要な交通手段であるため、自動車の抑制策と既存施設の活用策を実施した上で、なお必要となる、都市活動を支える駐車施設については確保していきます。

駐車場案内システム	
・停めるところがほとんどないにもかかわらず、京都府では年に 3 万件の駐車禁止が摘発されている。	・駐車場案内システムの高度化を推進し、既存の駐車場を有効に活用することで、駐車需要に対応いたします。
・駐車場を減らすと今以上に路上駐車や、うろつき運転が増えると思うので反対。	
・「駐車場案内システムの高度化」など一般市民にはイメージしづらい表現がある。	・分かりやすい表現に努めます。
その他	
・小規模な駐車場にもお手洗いや休憩できるスペースがあっても良い。	・「小規模駐車施設の現状把握及び整序化」、「地域特性に応じた駐車施設整備に関する基準等の策定」の検討において、ご意見の内容を参考とさせていただきます。
・道路に停まっている自動車が迷惑。夜のタクシーも迷惑。	・関係機関と連携・協力し、路上駐車への対策を推進いたします。
・「駐車施設の需給バランスが保たれており、これ以上の路外駐車場はいらない」なら、駐車場整備地区及び駐車場整備計画を廃止し、「基本計画」と「その実行施策」の策定でよい。	・駐車場整備地区においては、未だに路上駐車が存在するなど、課題が残されており、継続して同地区での取り組みが必要と考えています。