
「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」(素案)に対する
市民意見募集の結果

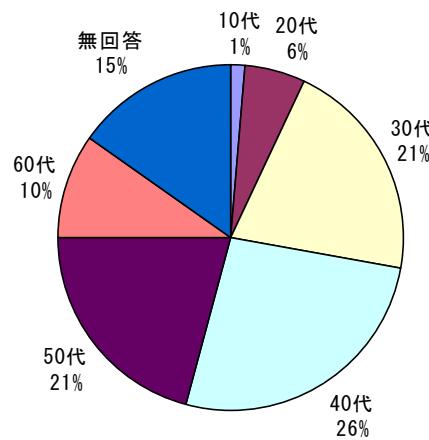
1 意見募集

意見者数 72名、 意見数 192件

2 回答者の個人属性

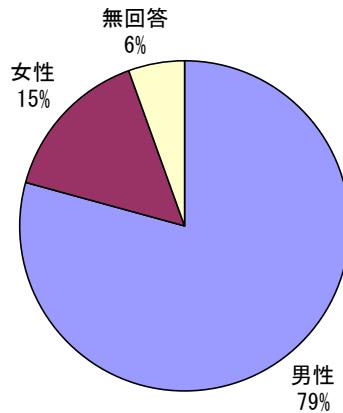
(1) 年代

10代	(1名)
20代	(4名)
30代	(15名)
40代	(19名)
50代	(15名)
60代	(7名)
無回答	(11名) / 72名



(2) 性別

男性	(57名)
女性	(11名)
無回答	(4名) / 72名



3 意見内容

(1) 路外駐車場の整備に関する基本方針について・・・40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	
<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の飽和による、中心市街地でのこれ以上の駐車場新設は不要という考えは大賛成。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の皆様の賛同を活かし、整備計画の推進に取り組んでいきます。
<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場（コインパーキング）を減らしてほしい。 ・駐車場はまちの景観を大きく阻害しており、危険性も高いため、今後対策を検討して欲しい。 ・荷捌きスペースは必要だが、人の駐車場は抑制する。 	
自動二輪車について	
<ul style="list-style-type: none"> ・自動二輪も流入を抑制してほしい。 ・自動二輪車の路上駐車は、自転車の通行にも支障をきたしている。 ・二輪車の駐輪場確保の必要性が益々出てくる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・既存施設の有効活用や附置義務等によって、自動二輪車駐車場の確保に努めます。
駐車場案内システムについて	
<ul style="list-style-type: none"> ・必要な場所には、まだ駐車場が不足しているのではないか。 ・うろつき車両への対策も必要。 ・身体障害者などの駐車場の整備も必要。 ・駐車施設の需給バランスが保たれているというのは市民感覚とかけ離れている。 ・駐車場需要のある場所をリアルタイムに把握し、需要に応じた駐車場を展開する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、必要な駐車需要に対応いたします。
その他	
<ul style="list-style-type: none"> ・必要な場所に駐車場を確保するための具体的な手法とは。 ・駐車場整備地区はいらないのではないか。 ・需要より供給が多いのであれば、計画を見直す理由が分からない。 ・路外駐車場の意味が分からない。 ・需要より供給が多いのであれば、P & Rは不必要ではないか。 ・1ページ目の台数計算がおかしくないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場整備計画のP6~9に掲載している各施策により、確保していきます。 ・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。 ・路外駐車場とは、道路の路面外に設置される自動車のための施設で、一般公共の用に供される駐車場のことです。 ・P & Rでは都心部や観光地への自動車の流入抑制を目的とした施策です。 ・時間貸駐車場の整備台数から時間貸駐車場の駐車台数を引いたものを、駐車場の空きスペースとしています。

(2) 路外駐車場の整備の目標年次及び目標量について・・・32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	
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性向上により需要は減少すると思う。 ・目標量として必要な量を必要な場所に確保の考え方には賛成。 ・目標年次をH32とすることは適切と考える。 ・適宜実態調査を行い、抑制につながる取り組みをしてもらいたい。 ・駐車場が足りている、将来は自動車も減るのなら、新規店舗には緩和ではなく作らせないようにするのがよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の皆様の賛同を活かし、目標の実現に取り組んでいきます。 ・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、既存の駐車施設の活用策を実施した上で、それでもなお必要となる駐車施設については確保していきます。
目標について	
<ul style="list-style-type: none"> ・既存駐車場の有効利用の促進に目標値を定めるべき。 ・整備目標量はムダな空き駐車場が出ないようにすべきだ。 ・需要量の大幅増がないのであれば、より少ない目標量の設定もありではないか。 ・駐車容量は足りているのに目標量を設定する事が疑問。 ・何を持って目標を達成すると考えているのかが理解できない。 ・「必要な量の駐車場を必要な場所」とは誰にとってのことか分かりにくい。 ・5年程度でできるものとすべきである。 ・短期、中期、長期的な目標も必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車容量が充足している現状と、今後、駐車需要そのものを抑制していくという方針を掲げた計画であることより、数値目標ではなく、必要な場所に必要な量の駐車場を整備する、ということを目標としています。 ・必要な自動車利用をしている方のため、必要な量の駐車場を、必要な場所に確保することを目指します。 ・早期に実現できるものから順次具体化に取り組んでいきます。
将来の交通需要について	
<ul style="list-style-type: none"> ・10年後の交通事情の予測をしっかりとてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・将来の交通需要については減少する予測がなされており、さらに人口の減少等を考えあわせて、将来の駐車需要が大幅に増加することは見込まれないとしています。
自転車について	
<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の確保が難しく、また路上駐輪が多い現状を考えると、公営の駐輪場確保に転換する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
公共交通優先策について	
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進と駐車場施策とをセットで考える必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進策と連携した駐車場施策に取り組んでいきます。

<p>・「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策を通じて、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」を中心としたまちと暮らしを実現します。</p>	<p>・「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策を通じて、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」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」を中心としたまちと暮らしを実現します。</p>
--	--

「歩くまち・京都」総合交通戦略」との連携について

<p>・駐車需要抑制の具体策がどのようなものか分かりにくい。</p>	<p>・「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planであり、戦略の掲げる多様な自動車利用の抑制策、公共交通の利用促進策と連携を図りながら、自動車交通(駐車需要)の抑制に取り組みます。</p>
------------------------------------	--

その他

<p>・「歩くまち・京都」総合交通戦略に従い、クルマ重視のまちと暮らしから、「歩く」を中心としたまちと暮らしへの転換を目指しています。 そのため、クルマ利用から公共交通利用への転換を促し、駐車需要を抑制します。しかし、クルマは都市活動を支える交通手段であるため、必要な量の駐車場を必要な場所に確保します。</p>	<p>・京都市では「歩くまち・京都」総合交通戦略に従い、クルマ重視のまちと暮らしから、「歩く」を中心としたまちと暮らしへの転換を目指しています。 そのため、クルマ利用から公共交通利用への転換を促し、駐車需要を抑制します。しかし、クルマは都市活動を支える交通手段であるため、必要な量の駐車場を必要な場所に確保します。</p>
---	--

(3) 駐車場整備計画の推進に必要な施策について・・・59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	
<ul style="list-style-type: none"> ・共同荷捌きスペースの確保については、歩いて楽しいまちづくりの前提として不可欠。 ・「地域特性に応じた駐車場整備」は特に賛成。 ・自動二輪等の駐車施設の確保は大いに意義があり、需要もあるので是非早急に実施願いたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の皆様の賛同を活かし、施策の推進に取り組んでいきます。

駐車場の廃止や抑制について	
<ul style="list-style-type: none"> 民間路外駐車場の抑制策をもっと打ち出すべき。 駐車場（コインパーキング）を抑制してほしい。 「歴史遺産型美観地区」には、普通乗用車の駐車場は絶対なくすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 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ための施策を実施し、駐車需要の抑制を図っていきます。
附置義務制度について	
<ul style="list-style-type: none"> 百貨店はマイカーで来ないことによるインセンティブを与え、駐車台数を減らす。 公共交通の便利な都心部や京都駅周辺等における附置義務の引き下げは行うべきだ。 商業施設は、顧客との関係をシビアに考えているので、附置義務は不要。 隔地制度の距離設定（200m）は、自転車附置義務の距離（250m）となぜ違うのか。長いほうが良い。 附置義務制度により建てられた駐車場へ車が押し寄せたときの渋滞についても考え方駐車場の配分も考えなければいけないと思います 隔地による柔軟で確保しやすいものにできるようにした方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 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検討していきます。 附置義務の隔地制度について、確保できる隔地駐車場までの距離の制限の緩和を検討いたします。また、制限緩和による隔地駐車場の配置誘導により、駐車場への自動車の渋滞や歩行者に配慮した誘導方法を検討します。
荷捌きについて	
<ul style="list-style-type: none"> 既存駐車場の有効利用の方策として、共同荷捌き場に活用する仕組みづくりを進めてほしい。 歩行者への安全性を確保した上で、緑化等の京都らしい景観に配慮した共同荷捌きスペースの必要性が高い。 コンビニ前のトラックについても対策を考えて欲しい。 (荷捌きについて) 業界が納得するか疑問。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の施設を有効活用して、景観に配慮しながら、共同荷捌き場の確保、運用方法を検討いたします。
駐車場案内システムについて	
<ul style="list-style-type: none"> インターネットから駐車場の利用情報がわかれれば便利。 駐車場案内システムはカーナビを付けていない車にも分かるように。 情報案内システムには、コインパーキング等の小規模駐車場の情報も必ず提供できること。 駐車場案内システムの高度化とはどのようなものか。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 カーナビゲーションやインターネットを通じて公共・民間の駐車施設の情報を一体で提供できるシステムの構築等を検討していきます。
自動二輪車・自転車について	
<ul style="list-style-type: none"> 自動二輪の附置義務基準は、車のものよりも厳しくるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動二輪車の附置義務基準の検討の際に参考にさせていただきます。

・自動二輪車駐車施設への転用を目指すなら、市が専用の助成制度を設けるべき。	・頂きました意見は、有効活用による駐車施設の確保の際に参考にいたします。
・自動車より自動二輪車の方が市民にとつて危険。	・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。
・駐車場整備地区内に自動二輪車で買い物に行く人はあまりいないのでは。	・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。
・通行の妨げにならない歩道上になんとか駐輪施設を設置できないか。	・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。
その他	
・バスや地下鉄などの公共交通機関の配備網の徹底。	・京都市では、「歩くまち・総合交通戦略」に従い、既存の公共交通の再編・強化を推進していきます。また、再編・強化と連携した駐車場施策に取り組んでいきます。
・駐車場をタクシーの待機場所にする。	・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。
・公共交通の利用促進計画とは具体的にどのようなものなのか。	・施設利用者への公共交通の利用促進に資する取組等を検討しています。具体的な内容については今後検討していきます。

(4) 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要について・・23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	
・自動車交通を呼び込むことを避けるためにも見直しは必要だと思う。	・市民の皆様の賛同を活かし、駐車場計画の見直しに取り組んでいきます。
・東山五条地下駐車場や京都駅南口地下駐車場は市の財政から必要ない。	
・新たな駐車場整備の必要性はないが、既存駐車施設の有効活用は必要。	
駐車場整備について	
・清水寺付近の渋滞対策のため、東山五条駐車場は実現すべき。	・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。
・東山五条地下Pや京都駅南口Pを十分確保し、都市部への車の流入の受け皿にするべき。	
・お年寄りのためには駐車場は必要である。	
観光地交通対策について	
・五条通や御池通の客待ちバスの駐車場への誘導が大事。	・観光地交通対策と連携して、適切な誘導を目指します。
・P&Rとリンクして実施すること。	・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	
・自動二輪と荷捌きのための路外駐車場の計画概要を示してほしい。	・自動二輪車や荷捌き車両のための駐車施設については、既存駐車施設の有効活用等により確保を図っていきます。本整備計画に従い、今後具体的に検討していきます。
・事業計画の具体的な内容が示されていない。	・構想段階の事業計画もあり、再検討等の結果を踏まえて、必要であれば具体化を検討します。

(5) その他の意見・・・38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	
<ul style="list-style-type: none"> ・この地区は、公共交通が京都一充実した地区なので、これ以上の駐車場整備は必要ない。 ・若い人と共に歩いて楽しく過ごせる空間を、駐車場を通して作ってほしい。 ・環境問題の点から言えば、今在る駐車場を活用すべき。 ・実行できれば良い計画である。 ・時間がかかるかもしれないが、計画と実施に矛盾がないように。 ・大変有意義な計画だ。他への波及効果の可能性を感じる。 ・これからエネルギー戦略を考える上で自動車利用抑制は必要な事で、その観点から整備計画策定を望みます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の皆様の賛同を活かし、整備計画の推進に取り組んでいきます。
自動二輪車・自転車について	
<ul style="list-style-type: none"> ・二輪駐輪場が少なすぎる。 ・自転車の駐輪場整備が必要。 ・小型の自動二輪車の駐輪場での受け入れが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存駐車施設の有効活用や附置義務により確保していきます。 ・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に取り組んでいきます。
駐車場整備について	
<ul style="list-style-type: none"> ・景観に配慮した駐車場を整備すべき。 ・既存駐車場の緑化を進められる余地がないのか検討されてはどうか。 ・商業活動にとって、自動車駐車施設がまだ必要。 ・ビジネスシーンで車の使用は不可欠。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車施設に関する基本計画に掲げる「景観に配慮した駐車施設の推進」を踏まえ、検討します。 ・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。
その他	
<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場税をとること。 ・歩行者に配慮した計画を作ってほしい。 ・P & Rを広く実現してほしい。 ・駐車場整備には、地域の利害関係者の意見を聞く事もしてほしい。 ・駐車場所有者など、駐車場から利益を得ている人達から柔軟な理解を得るには時間が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・総合交通戦略の実現を通じ、公共交通の取組とまちづくりの取組とライフスタイルの取組を推進していきます。 ・関係者との連携のもと計画の推進を図ります。

<ul style="list-style-type: none"> ・地域特性に応じた駐車整備に関する基準作りには、都市計画の専門家の意見を基に策定してほしい。 ・客待ちタクシーが路外施設を利用する案もあるのでは。 ・全体的に車や駐車場に対する悪意と偏見を感じる。 ・各課題にある「路外駐車場の整備〇〇」は内容と合致していないので、「路外」を外した方が良いのではないか ・駐車場整備計画とは何なのか分かりやすく書いてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域特性に応じた基準や仕組みの策定に際しては、専門家のご意見を参考にさせていただきます。 ・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。 ・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。 ・「路上駐車場」との区別を明確にするため、「路外駐車場」の表現としております。 ・駐車場整備地区における駐車場整備の基本方針や目標を定めた計画です。
--	---