
「京都市駐車施設に関する基本計画」 (改定案)

平成 22 年 3 月

京 都 市

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	4
(2) 駐車施設基本計画の対応方針	6
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	6
イ 既存の駐車施設を有効に活用する施策	6
ウ 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	7
3 駐車施設施策の内容	9
(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	10
ア 附置義務制度における建築物の用途区分の細分化	10
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	10
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	11
エ 小規模駐車施設の現状把握及び整序化	11
(2) 既存の駐車施設を有効に活用する施策	12
ア 既存駐車施設から自動二輪車駐車施設への転用	12
イ パーク・アンド・ライド	12
ウ 観光バス対策	13
エ 駐車場案内システムの高度化	13
オ 共同荷捌きスペースの確保	14
(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	15
ア 附置義務制度による配置誘導	15
イ 自動二輪車駐車施設の附置義務制度の適用	15
ウ 公共による駐車施設整備の再検討	15
エ 景観に配慮した駐車施設の推進	16
オ 荷捌き駐車施設の附置義務制度の適用	16
4 地区別対策	17
(1) 駐車場整備地区・歴史的都心地区	17
(2) 観光地	20
(3) 周辺部の交通結節点	21
(4) その他の地域	21

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%削減することを目指している。
- ・ 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。
- 自動二輪車については、不適切な流入に対しては抑制を図った上で、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、まちづくりの方針と無関係に駐車施設が整備されている。

- 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、また、まちづくりの方針と無関係に駐車施設が整備されている。

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

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^{※1}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。（この理念は、「まちづくり」の取組のイメージ図^{※2}や「歩くまち・京都」憲章^{※3}の中に集約されている。）

また、この基本理念のもとで、「歩くまち・京都」の実現のために、非自動車（徒歩・公共交通・自転車）分担率において、世界の同規模の大都市の中で最高水準となる目標値（非自動車分担率：現在の約 72%→80%超、自動車分担率：現在 28%→20%以下）を掲げており、目標達成のためには、都市構造の見直しも含めて、クルマの位置付けを総合的に見直す必要がある。

（注） ※1～3 は、巻末の参考資料を参照

イ 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。

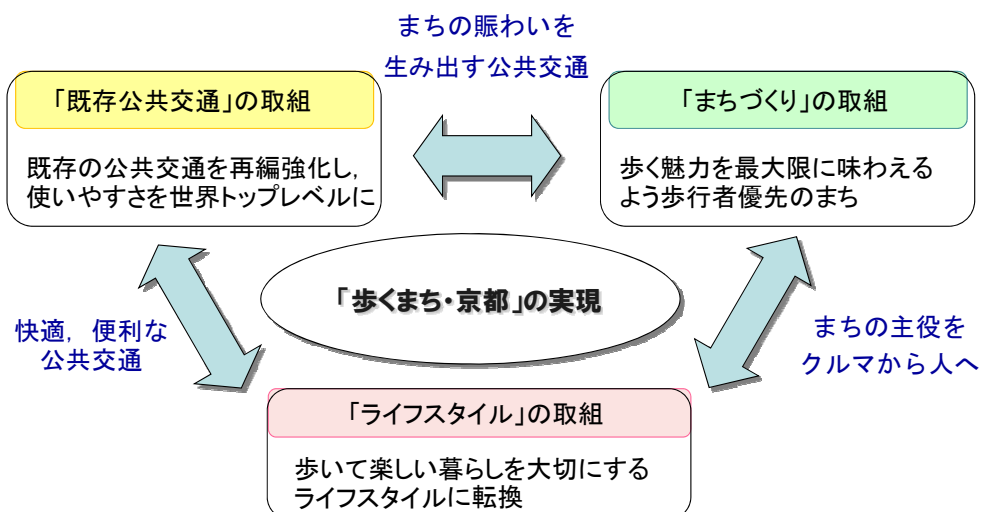


図 「歩くまち・京都」総合交通戦略における3つの柱の相乗効果

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必要がある。

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、駐車需要を抑制したうえで、「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、駐車施設基本計画の基本方針とする。

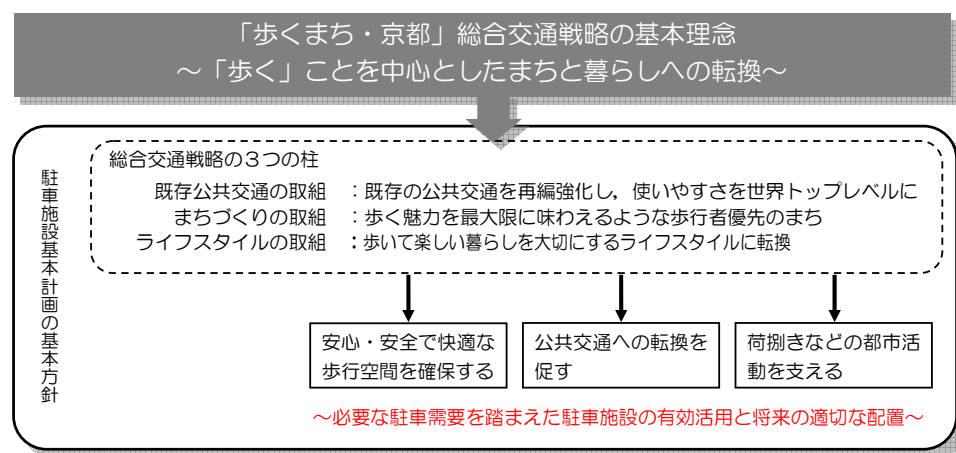


図 駐車施設基本計画の基本的な考え方の概念図

(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駐車施設の抑制と既存の駐車施設の有効活用を行う。

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、継続的に計画・検証・見直しを行いながら、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、継続的に計画・検証・見直しを行いながら、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ための施策を実施し、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。

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)、コインパーキングや小規模な駐車場を含めた駐車場案内システムの拡充や案内板だけでなくカーナビなどを活用した駐車場案内システムの高度化等により、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推進する。
- さらに、その適用事例や成功事例についても広く周知し、有効活用を促進する。

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

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。
- 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。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。よって、自動二輪車についても、交通の集中する地区においては、駐車需要の抑制を図ったうえで、必要となる駐車施設については確保していく。

「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～

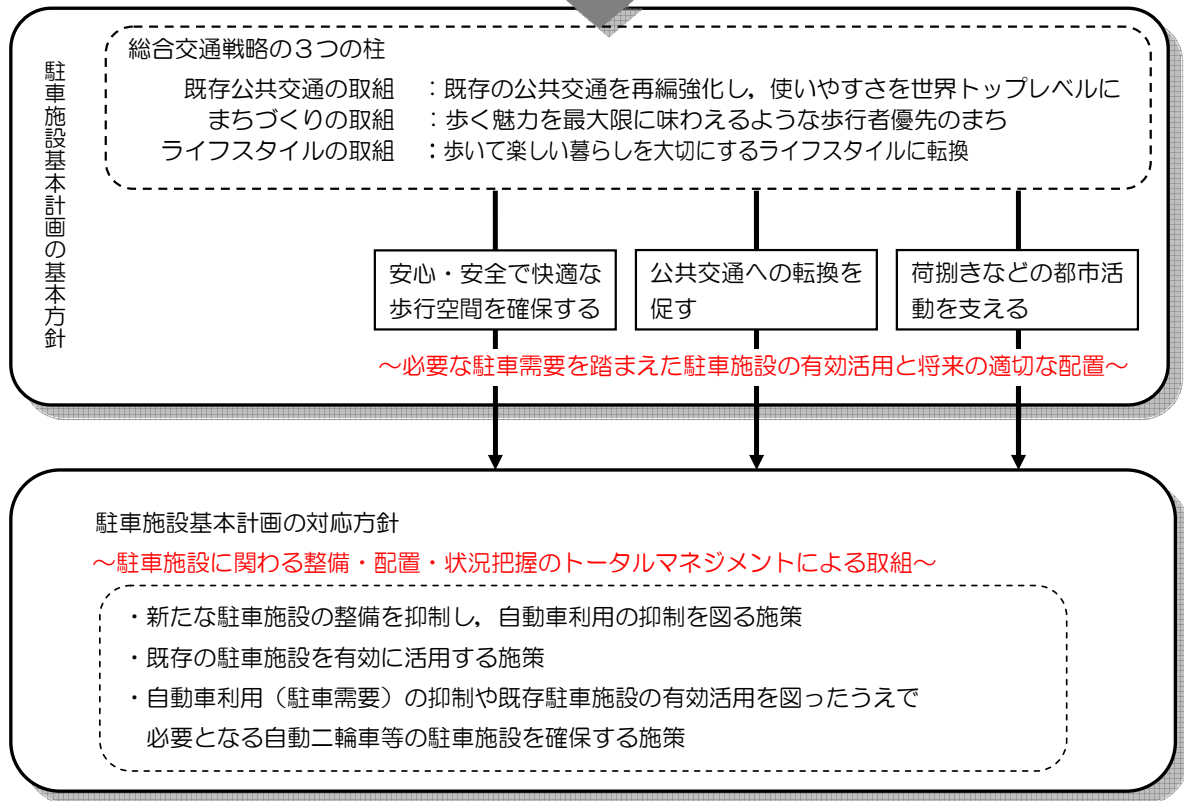


図 駐車施設基本計画の基本的な考え方と対応方針の関係

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施策に対応する。

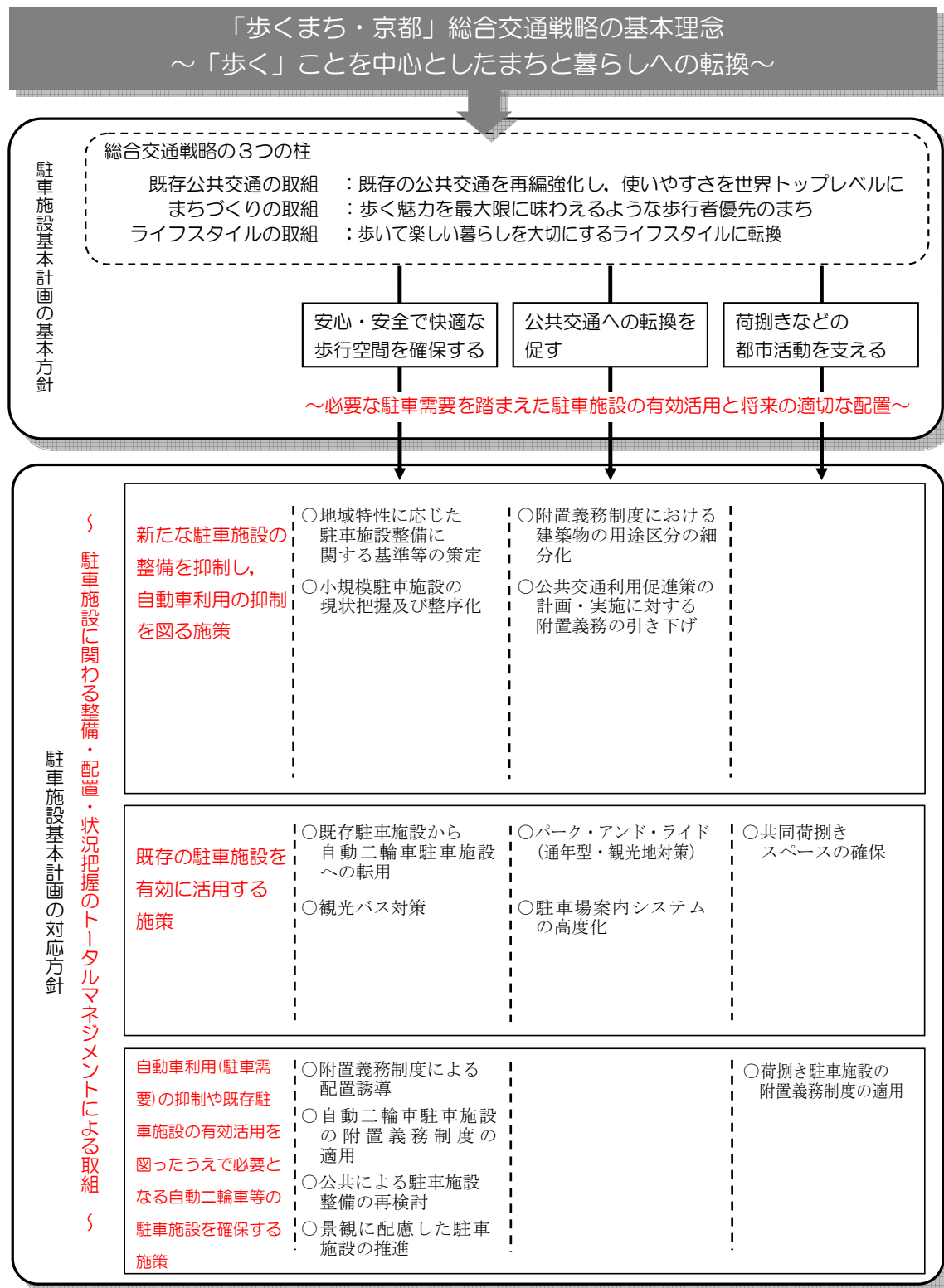


図 駐車施設基本計画の基本的な考え方と駐車施設施策の関係

(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

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」を推進する。

- 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 m²または3,000 m²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整備の原単位を検討し、建築物の用途区分の細分化を推進する。

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 ² をこえるとき (延べ面積)÷1300 m ² 200 m ² 台	延べ面積が3000 m ² をこえるとき (延べ面積)÷2700 m ² 300 m ² 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 ² をこえるとき (延べ面積)÷2750 m ² 250 m ² 台	—

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

「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、附置義務の引き下げを図る。

- 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、附置義務の引き下げを図る。
- 公共交通の利用促進策の例として、駐車場利用者と公共交通利用者の交通条件の公平化を図るため、自動車利用者に優遇措置を講じる場合には、公共交通等の利用者に対しても

同等水準以上のサービスを提供する等が考えられる。

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

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、**附置義務駐車施設やコインパーキング等の時間貸駐車施設を整備、配置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での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や仕組みの策定を検討する。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、附置義務駐車施設に限らず、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等の策定を検討する。

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**時間貸駐車施設については、駐車**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配置誘導等の整序化を促すシステムの構築を図る。

※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。

(2) 既存の駐車施設を有効に活用する施策

ア 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の抑制を図ったうえで、必要となる駐車施設を確保するため、既存駐車施設を有効活用し、自動二輪車駐車施設への転用を図る。

- ・ 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。
- ・ よって、自動二輪車についても、交通の集中する地区においては、駐車需要の抑制を図ったうえで、必要となる駐車施設については確保していく。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、自動二輪車駐車施設への転用を図る。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を検討する。

イ 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図る。

- ・ 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。

(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。

- ・ 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推進し、観光地周辺への自動車流入の抑制を図る。

ウ 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を図ることにより、適切に誘導する。

- 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、駐車容量の拡大や予約システムの拡充による来訪時間の分散化を図る。

エ 駐車場案内システムの高度化

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の高度化を推進する。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の構築を図る。

- 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、公共と民間の駐車施設の協力体制を整え、提供する情報の内容等について検討し、小規模駐車施設を含む公共・民間の駐車施設の情報が提供できるシステムの構築を図る。

オ 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、大規模小売店舗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し、荷捌きの実態に応じた荷捌き車両対策を検討する。
- 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) 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

ア 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制度の緩和を図ることで、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、駐車施設の適正な配置誘導を促す。

- ・ 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、適正な配置誘導を促す。
- ・ 「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の緩和を図り、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誘導を促す。

イ 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の抑制を図ったうえで、必要となる駐車施設を確保するため、自動二輪車の駐車施設の附置義務制度の適用を図る。

- ・ 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。
- ・ よって、自動二輪車についても、交通の集中する地区においては、駐車需要の抑制を図ったうえで、必要となる駐車施設については確保していく。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。
- ・ 「自動二輪車駐車施設の附置義務制度の適用」を図ることにより、建築物の延べ面積に応じた駐車施設を確保する。

ウ 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再検討する。

- ・ 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。

エ 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、京都らしいデザインの駐車施設を創出する。

- 歩行者を優先するまちづくりにおいて、京都市の都市計画と整合するよう、まちなかの景観にも配慮するため、駐車施設の緑化による都心部の緑化推進や、駐車施設の優良デザインの普及を図り、京都らしいデザインの駐車施設を創出する。
- 例えば、欧州駐車協会(EPA)においては、優良デザイン駐車施設の表彰制度が採用されており、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している。京都らしい優良デザインの駐車場の創出を図る。

オ 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、大規模小売店舗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、大規模小売店舗立地法によって、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に当てはめ、その適用の方向性を示す。

(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配置を推進すべき地区であるため、駐車場整備地区は変更しない。

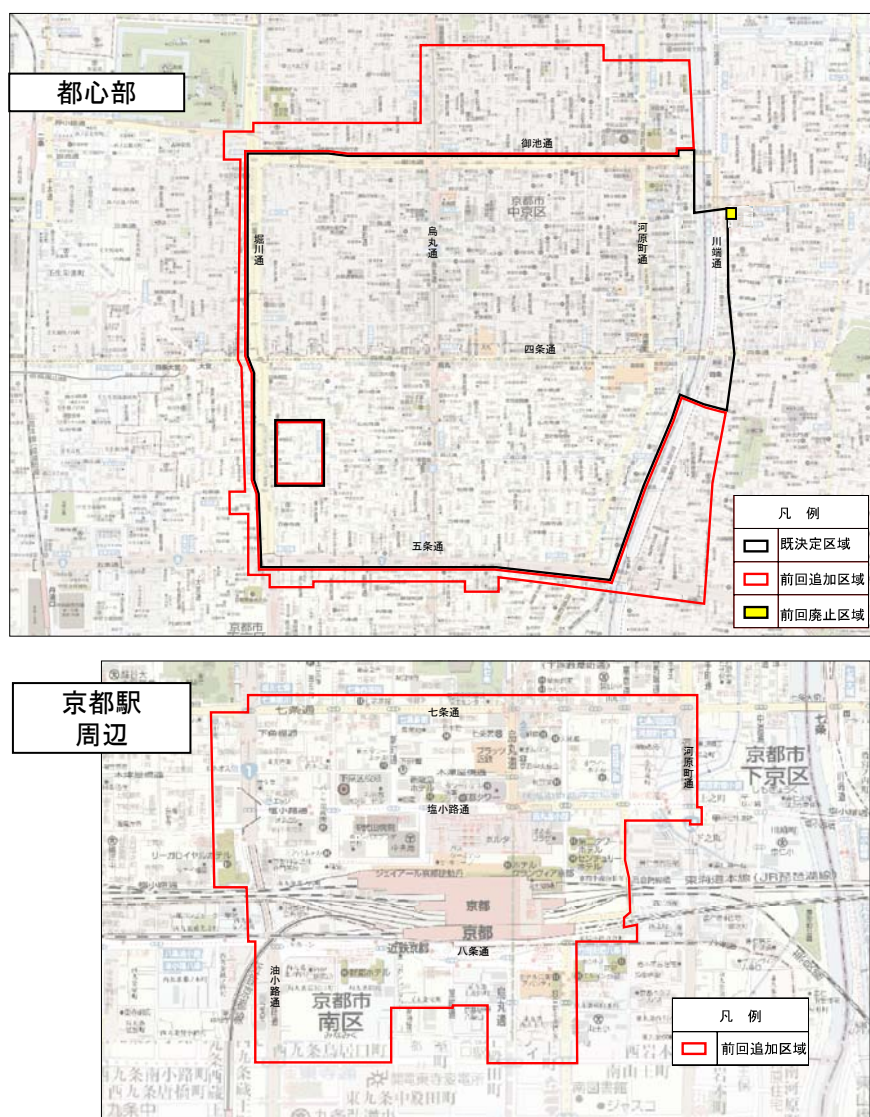


図 現行の駐車施設基本計画改定時の駐車場整備地区の変更

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。

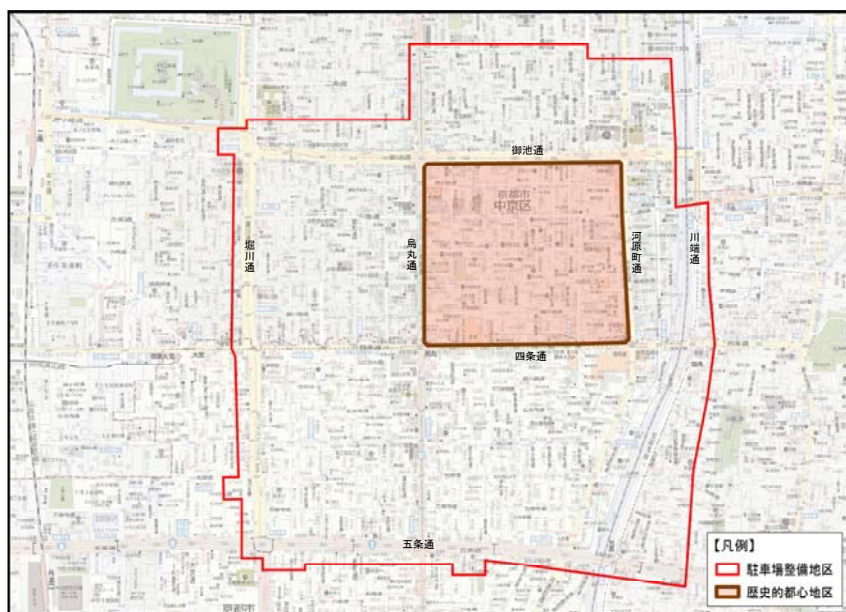


図 駐車場整備地区と歴史的都心地区

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とする。

- 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」を推進し、「地域特性に応じた駐車施設整備に関する基準等の策定」を検討する。
- 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及び整序化」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等の整序化を促すシステムの構築を図り、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の確保を図る。

- ・ 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検討する。

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、駐車施設を効率的に利用する。

- ・ 「駐車場案内システムの高度化」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を再検討するとともに、駐車施設については、まちなかの景観にも配慮する。

- ・ 「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、「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、歴史的都心地区から周辺へ駐車施設を配置誘導し、自動車流入を抑制する。

- ・ 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、歴史的都心地区の建築物に対して、附置義務制度における隔地制度の緩和を図り、歴史的都心地区から周辺へ駐車施設を配置誘導し、自動車流入の抑制を促す。

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、駐車施設施策においても、公共交通の利用促進に配慮する。

- ・ 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・実施に対する附置義務の引き下げ」を図る。

(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図る。

- ・ 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、適切な駐車を誘導する。

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」の推進によって、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を図ることにより、適切に誘導する。

- ・ 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図る。
- ・ 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図る。

②「駐車場案内システムの高度化」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。

- ・ 観光ピーク時に限らず、駐車場案内システムを活用し、目的地とパーク・アンド・ライド駐車施設への適切な誘導を促す。

(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ける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る。

- ・ 周辺部の交通結節点において、駐車施設の確保を推進することで、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、利用促進を図る。

②「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の高度化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」を推進し、建築物の用途に見合った、必要量の整備を図る。

- ・ 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」ことを大切にする一方で、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、市民一人ひとは、

- 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、

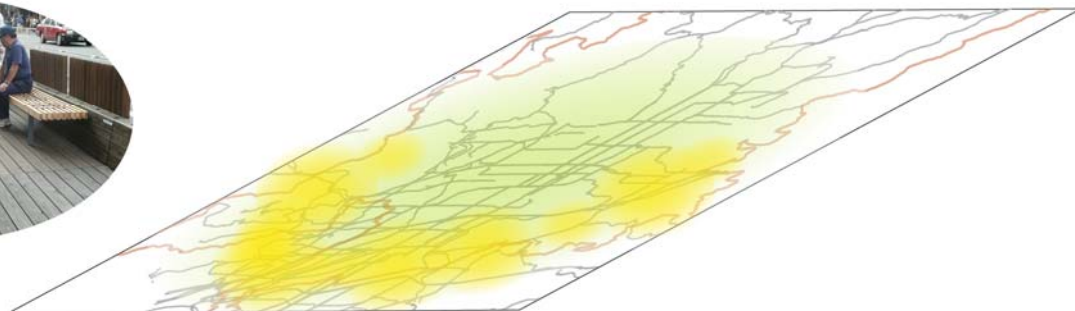
- 1 だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、
賑わいあるまちを創ります。
- 1 京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるようにします。

(参考3)「まちづくり」の取組のイメージ図

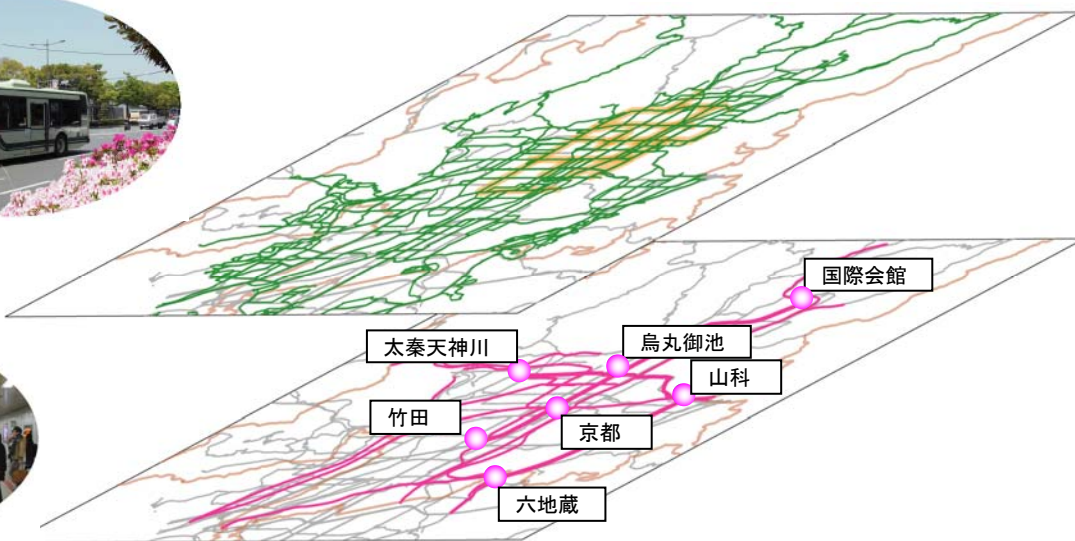
【「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組の概念図】

「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

