

平成9年3月27日京都市公告（京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画）を次のように改めます。

平成22年6月10日

京都市長 門川 大作

「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」

～京都らしい駐車施設の適切なマネジメントを目指して～

計画対象駐車場整備地区の名称

京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）駐車場整備地区

計画対象駐車場整備地区の位置，範囲及び面積

位置 都心部地区 中京区，下京区及び東山区の各一部

京都駅周辺地区 下京区及び南区の各一部

範囲 別図のとおり

面積 約484ヘクタール

都心部地区 約407ヘクタール

京都駅周辺地区 約77ヘクタール

## 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（コイン駐車場合む）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   | 月極等その他 | 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。

時間貸駐車場は約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。(単位:台)

|      | 専用    | 時間貸し  | 月極等その他 | 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、時間貸駐車場の空スペースに長時間駐車用の乗用車を収容することがほぼ可能である。

※ 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。

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

(単位：台)

| 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。

時間貸駐車場は約 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。

(単位：台)

|      | 専用    | 時間貸し  | 月極等その他 | 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、駐車場と路上駐車との距離を考慮しても、時間貸駐車場の空スペースに長時間駐車用の乗用車をほぼ収容することが可能である。

総駐車台数 = 駐車場駐車台数 + 路上駐車台数

$$= 12,533 \text{ 台} + 727 \text{ 台} = 13,260 \text{ 台}$$

(単位：台)

| 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。

（単位：台）

|           | 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，駐車需要の抑制を図ったうえで，なお必要となる市民生活を支える物流などのための駐車場や，市街地への流入を抑制する駐車場を，必要な場所に確保する。

そのため，既存の駐車場の有効活用や配置等の駐車施設に関する施策について，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，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おり、今後も引き続き、駐車場整備地区として対策が必要な状況である。

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。

駐車施設基本計画では、自動車利用の抑制に繋がる駐車施設整備の抑制を図ったうえで、必要な自動車需要に配慮するため、既存の駐車場の有効活用に努め、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を基本方針としている。

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、駐車需要の抑制を図ったうえで、なお必要となる駐車場については、既存駐車場の有効活用等によって確保し、駐車場の配置誘導を進め、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，駐車需要の抑制を図ったうえで，なお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。

#### ア 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。

$$\begin{aligned} \text{現況駐車場需要量} &= \text{時間貸し駐車場駐車台数} + \text{路上駐車台数} \\ &= 5,981 \text{ 台} + 1,051 \text{ 台} = 7,032 \text{ 台} \end{aligned}$$

#### 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<sup>\*1</sup>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<sup>※2</sup>。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<sup>※3</sup>、将来的には減少することが考えられる。

したがって、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

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ものの、歩いて楽しいまちにふさわしい駐車場を実現するためには、公共交通の利用促進策等と連携しながら、駐車場の適切な配置と管理が必要である。

したがって、本駐車場整備計画では、駐車施設基本計画の基本方針に基づき、駐車需要の抑制を図ったうえで、なお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 駐車場整備計画の推進に必要な施策

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に基づき、「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）の抑制や既存駐車場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、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や、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。

##### ア 附置義務制度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、それ以外の事業所等では、それぞれで必要とされる駐車容量は異なると考えられる。

したがって、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、用途に見合った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。

##### 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

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を優先し、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、歴史的都心地区及び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計画・実施することに対して、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、自動車利用者に優遇措置を講じる場合には、公共交通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により、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こと等が考えられる。

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

#### 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

駐車場整備地区の駐車容量が駐車需要に対して充足している状況、「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」の実現を目指していくことを踏まえると、画一的な基準のもとではなく、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場を整備、配置することが重要である。

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、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。

## (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、駐車施設の改善や駐車場案内システムの高度化により、有効活用を図る。

### ア 既存駐車場から自動二輪車駐車場への転用

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する。

自動二輪車の駐車場の確保に際しては、既存駐車場の駐車マスの一部を自動二輪車用に転用するだけでなく、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ことで、自動二輪車駐車場の確保を図る。

### イ 共同荷捌きスペースの確保

大規模店舗については大規模小売店舗立地法によって必要な荷捌きスペースが確保されているが、中・小規模店舗については確保されていない場合もあり、路上での荷捌きが問題となっている。

したがって、中・小規模店舗について、既存駐車場の活用による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。

### 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

図っているところであるが、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もできていない。

既存駐車場をさらに効率的に活用するため、現在運用されている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。これにより、駐車場探しのうろつき交通の削減による周辺道路の歩行空間の安全性向上や、現状では空車になっている既存駐車場の利用向上などの効果が期待される。

具体的には、公共と民間の駐車施設の協力体制のもと、提供する情報の内容等について検討し、カーナビゲーションやインターネットを通じて小規模駐車場を含む公共・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を図る。

(3) 自動車利用（駐車需要）の抑制や既存駐車場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

自動車利用（駐車需要）の抑制や既存駐車場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。自動二輪車等についても、交通の集中する地区においては、駐車需要の抑制等を図ったうえで、必要となる駐車施設については確保し、適切な配置誘導を促す。

ア 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する。

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、自動二輪車駐車施設の附置義務制度の適用を図る。

(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<br>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。<br>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「隔地制度」という。)

隔地制度により確保できる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、適切な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、地区周辺部の駐車場を隔地の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を促す。また、隔地制度による確保を促すため、隔地制度における距離の制限の緩和を図る。

#### 4 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

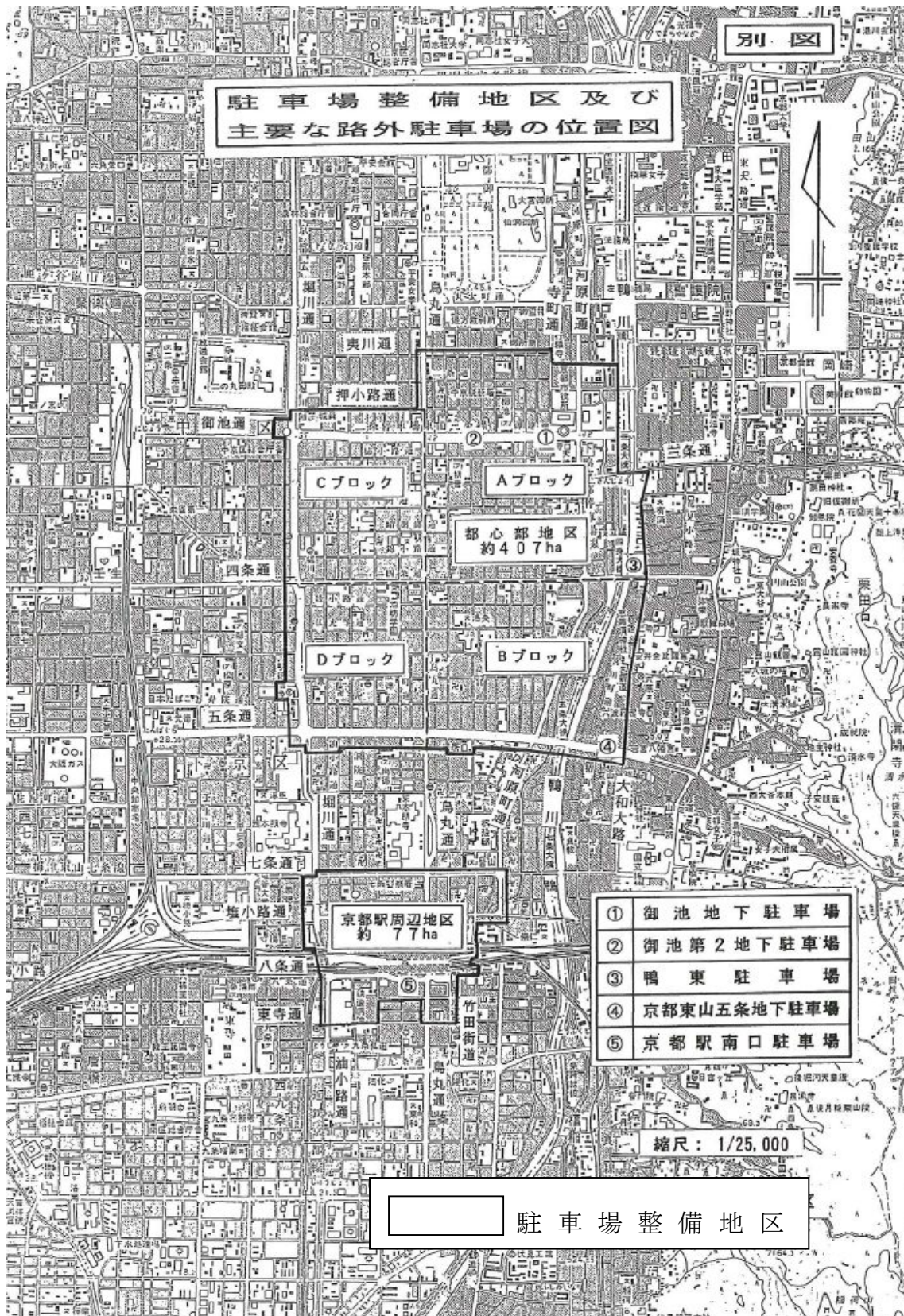
駐車場整備地区においては、駐車需要に対して駐車容量が充足しているため、主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画については、必要性を再検討する。

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<br>地下駐車場                 | 御池<br>地下街 | 御池通<br>地下   | 313   | 都市計<br>画駐車<br>場 | 平成8年度<br>完 成      |
|             | ②  | 御池第<br>2<br>地下駐車場           | 京都市       | 御池通<br>地下   | 667   | 都市計画<br>駐車場     | 平成8年度<br>完 成      |
|             | ③  | 鴨東<br>駐車場                   | 京都市       | 川端通<br>四条上る | 131   | 都市計<br>画駐車<br>場 | 平成13年<br>度<br>完 成 |
|             | ④  | 京都東山五条<br>地下駐車場<br>(仮<br>称) | 未定        | 五条<br>大橋東   | 未定    | 未定              |                   |
| 京都駅<br>周辺地区 | ⑤  | 京都駅<br>南口駐車場<br>(仮<br>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。





(都市計画局歩くまち京都推進室)