



JAPIC 駐車場プロジェクト  
「歩くまち・京都」のための  
自動車流入抑制と連携した駐車マネジメント

2021年12月7日

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会  
国土・未来プロジェクト研究会

# 目次

1. 京都市における道路・観光交通の現状と課題
2. 国内外の参考事例
3. 3. 歩くまち・京都のための駐車場政策、及び連動する総合交通政策の提案
  3. 1 都心・観光地の一般道路への自動車流入抑制
  3. 2 フリンジ・P&R駐車場、二次交通システムの整備
    - 1) 鴨川西IC駐車場
    - 2) ゼスト御池駐車場
    - 3) 将軍塚駐車場
    - 4) 国道1号地下駐車場
  3. 3 駐車場の効率的運用
4. 事業推進方策
5. プロジェクトの効果

# 1. 京都市における道路・観光交通の現状と課題

## 現状の問題点

- 観光地の道路渋滞、観光バスの路上駐停車
- 不要不急の自動車による都心・観光地の歩行環境の悪化→観光地の魅力低下

## 関連施策

- 「歩くまち・京都」総合交通戦略
- 京都高速道路計画・構想見直し

## 課題

- 自動車による入洛の総量抑制・通過交通抑制（そもそも、自動車による入洛を極力控えてもらう）
- 都心・観光地周辺への駐車誘導（自動車で入洛する人には、都心や観光地ではなく、周辺部に駐車してもらう）
- 駐車場探しのうろつき交通の排除（どうしても都心・観光地まで自動車利用する人には、迷惑をかけない運転をしてもらう）

## 観光地の道路渋滞、観光バスの路上駐停車

- 東山観光エリアでは、京都市の観光交通対策により道路渋滞は以前よりも緩和しつつあるが、**観光シーズン期の道路混雑や観光バスの路上駐停車**により、世界的な観光都市としてふさわしい魅力的な回遊空間としては課題がある。
- 歴史的都心地区を中心とした都心エリアにおいても、四条通の歩道拡幅・車線減、歩くまちゾーン等の施策で歩行環境が改善しつつあるが、**世界的な歩行空間形成の潮流と比較すると十分ではない。**



# 1. 京都市における道路・観光交通の現状と課題

## 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進

### 「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの京都では、市民一人ひとりは、

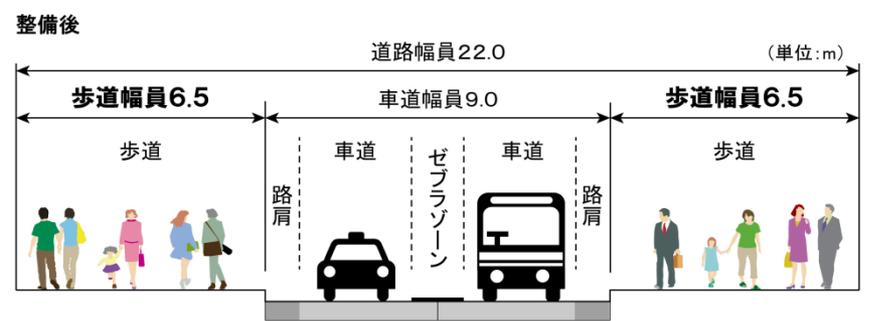
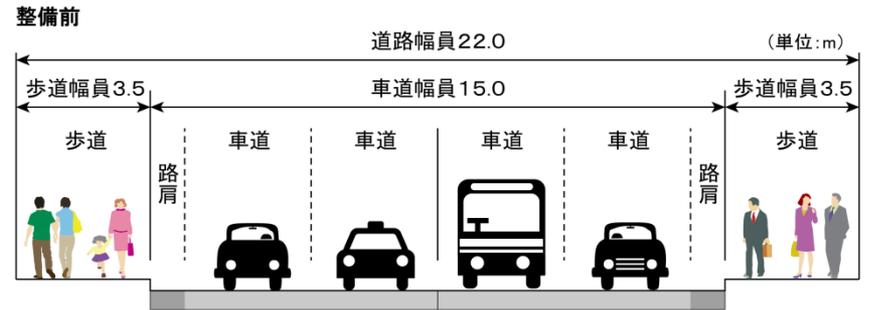
1 健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

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。

平成22年11月23日、「歩くまち・京都」憲章は、市民・観光客の健康、安全・安心を確保し、自然・歴史・文化の魅力を最大限に引き出し、市民一人ひとりが「歩いて楽しいまちづくり」を進めるための基盤となることになりました。この憲章は、市民・観光客、大学・専門学校や研究者、事業者、行政が連携して推進し、市民一人ひとりが「歩いて楽しいまちづくり」を実現するための基盤となることになりました。14,700人を対象としたアンケート等を通じて市民の意見と行政の施策を照らし合わせることでより作られたものです。



# 1. 京都市における道路・観光交通の現状と課題

## 京都高速道路計画・構想の見直し

### 京都高速道路 5 路線 都市計画決定

- ・新十条通：昭和62年8月
- ・油小路線、堀川線、西大路線、久世橋線：平成5年3月

### 計画・構想見直し

(堀川線、西大路線、久世橋線の3路線)

### 幹線道路網の役割の 再定義



【新十条通】  
平成20年6月供用

【油小路線】  
平成23年3月全面供用

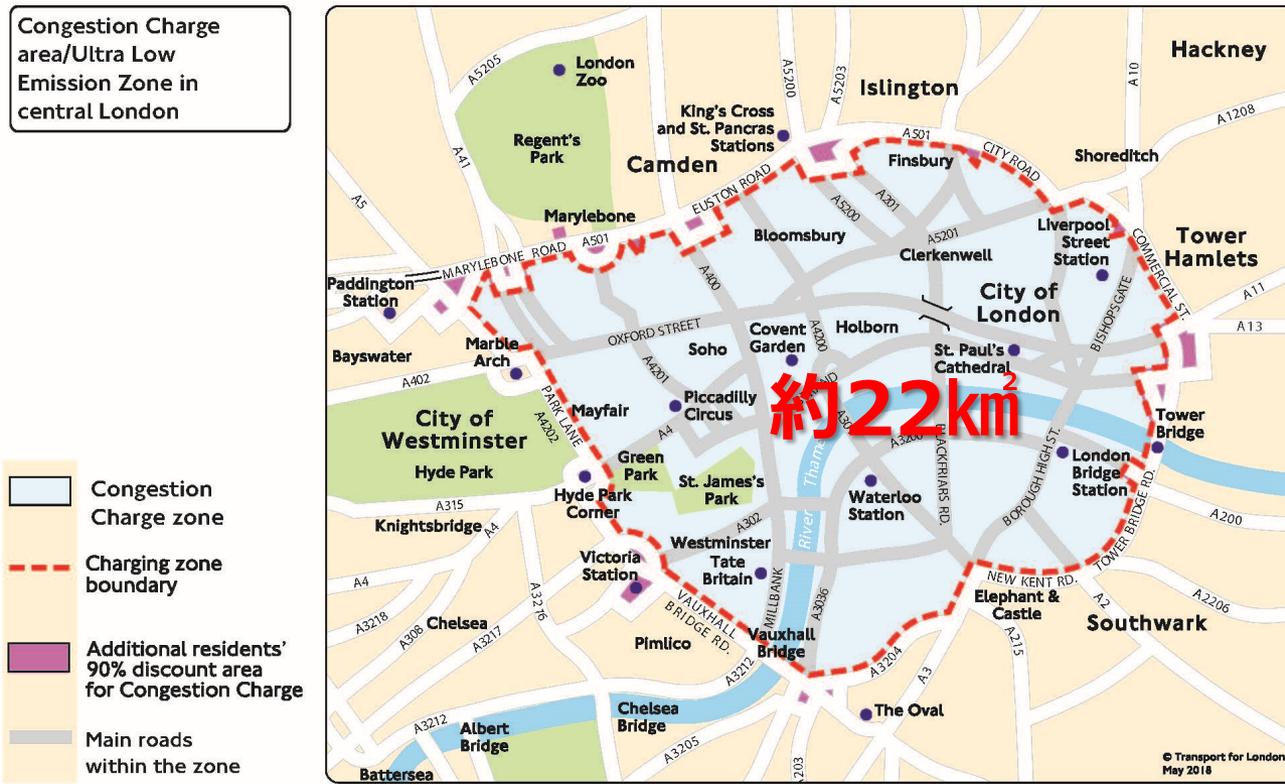
## 2. 参考事例

# ロードプライシングの事例

都市名	施策名	導入時期	概要
シンガポール	Electronic Road Pricing (ERP)	1998年 9月	車載機器と道路上に設置したゲートが通信することで自動的に料金を徴収。区域内の通行量によって料金変動。 未払いの車については、ナンバープレートゲートのカメラで撮影し罰金を課す。
ロンドン (英国)	Congestion Charging	2003年 2月	市の中心部に乗り入れるための料金を、事前に支払うことを義務付け、その際にナンバープレート番号をデータベースに登録。 制限区域内のカメラ(約200台)でナンバープレートを自動認識し、データベースと照合。未登録で進入した場合、当日夜までに支払わないと罰金。
ストックホルム (スウェーデン)	Congestion Charging	2007年 8月	平日のラッシュアワーの時間帯に、市中心部に18カ所あるコントロールポイントを通過するたびに課金。 無線ICタグとカメラを使って車両を特定し、時間帯によって異なる料金を徴収。
東京オリ・パラ (日本)	Road Pricing	2021年 7-8月	首都高の都内区間を対象に、6時～22時の時間帯は、軽自動車、二輪車、普通車の料金に一律1,000円を上乗せ。 0～4時は、全車両半額(現金払い除く)。

## 2. 参考事例

# ロンドンの交通混雑税（ロードプライシング）

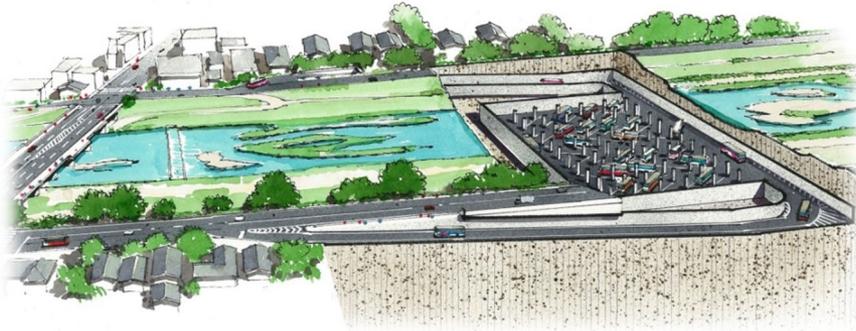


対象車両	二輪車、タクシー、公共バス、緊急車両以外のすべての車両
課金時間帯	7:00~22:00（クリスマスを除く）
課金額	一律15ポンド（約2,300円）、エリア内住民は90%割引
未払い車両への対応	罰金160ポンド（約2万4,000円） 2週間以内に支払えば80ポンド（約1万2,000円）に軽減

## 2. 参考事例

# 公共空間地下や丘陵地等を活用した大型駐車場整備

河川地下



プラージュ地下駐車場 (スイス ジュネーブ)



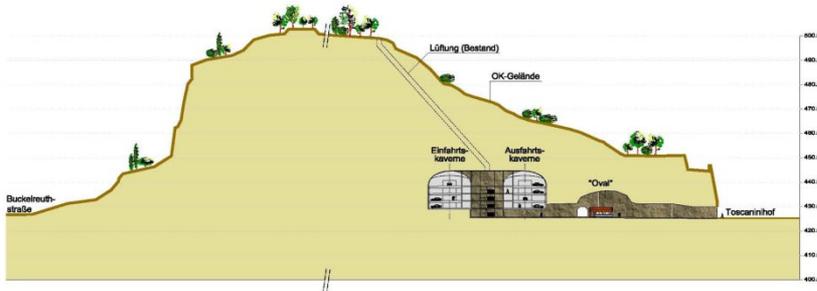
道路地下



シャンゼリゼ地下駐車場 (フランス パリ)



丘陵地



山腹駐車場 (オーストリア ザルツブルク)

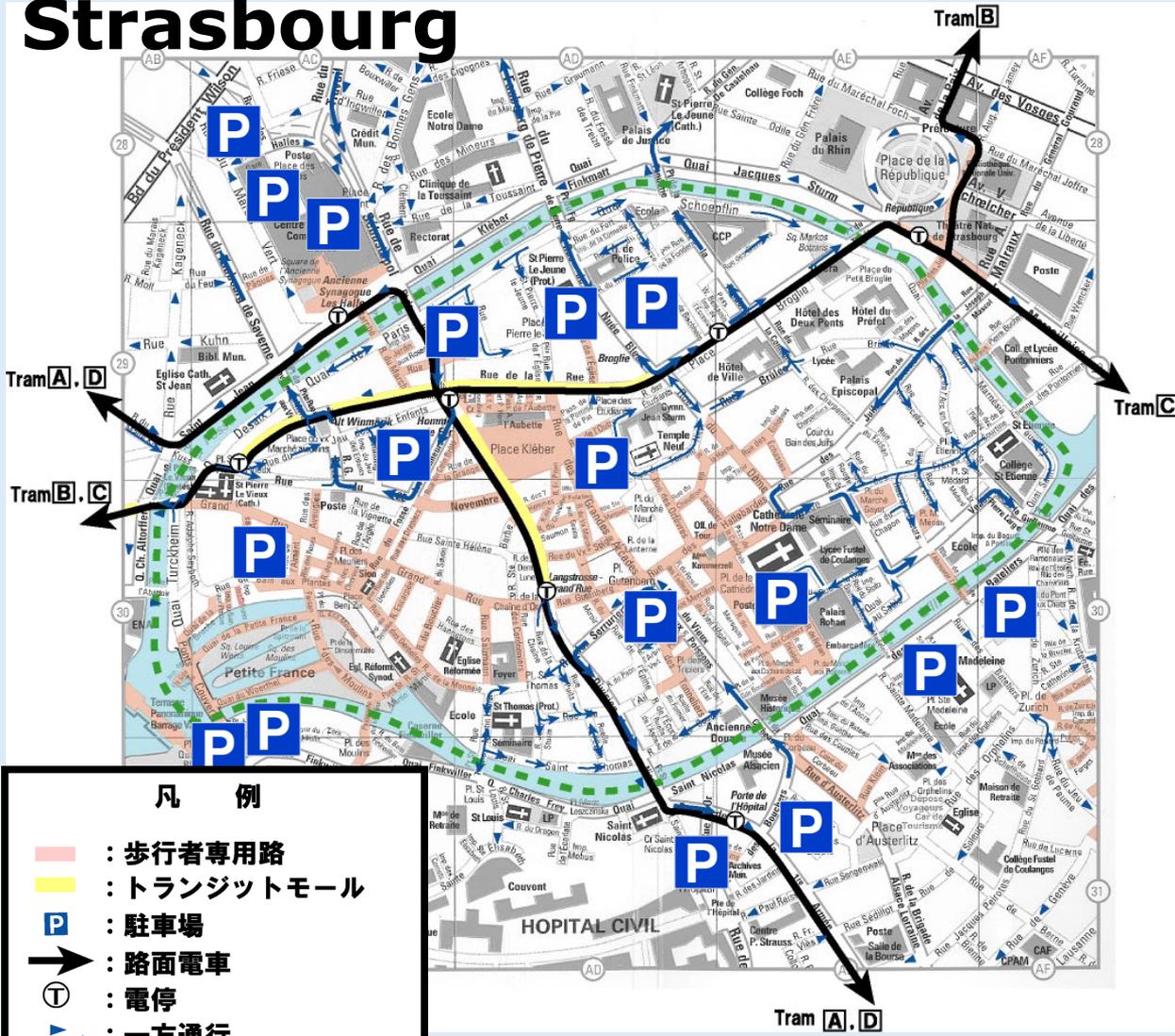


## 2. 参考事例

# 面的な交通・駐車マネジメントと都心の歩行空間形成



## Strasbourg



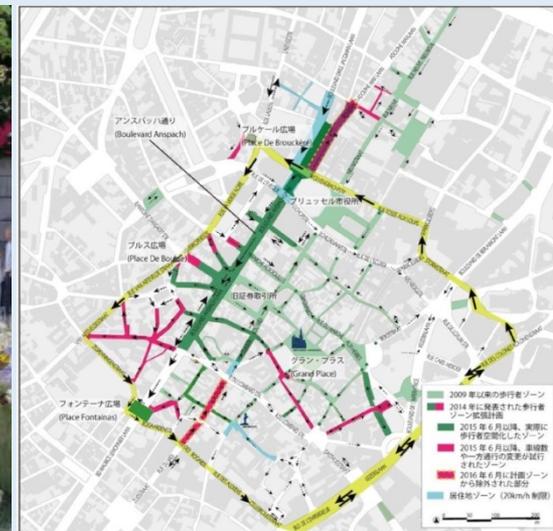
- 凡 例
- : 歩行者専用路
  - : トランジットモール
  - : 駐車場
  - : 路面電車
  - : 電停
  - : 一方通行
  - : 世界文化遺産地区  
(この区域内はゾーン30)

## 2. 参考事例

# 面的な交通・駐車マネジメントと都心の歩行空間形成



出典：近年の欧州におけるインフラ空間の再編に関する共同研究会（京都大学山口研究室、中央復建コンサルタンツほか）



出典：The Traffic Scheme & Pedestrian Zone for Central Brussels (Jan Schollaert - Public Space and Mobility Unit)

ブリュッセル・アンスパッハ通りの道路空間再編にみる広場空間像の形成と空間デザインプロセス（吉野和泰・山口敬太・諏訪淑也・川崎雅史）

### 3. 歩くまち・京都のための駐車場政策、及び連動する総合交通政策の提案

#### 課題

- ① **自動車による入洛の総量抑制・通過交通抑制**（そもそも、自動車による入洛を極力控えてもらう）
- ② **都心・観光地から周辺部への駐車誘導**（自動車が入洛する人には、都心や観光地ではなく、周辺部に駐車してもらう）
- ③ **駐車場探しのうろつき交通の排除**（どうしても都心・観光地まで自動車利用する人には、迷惑をかけない運転をしてもらう）



#### 対策

- ① **都心・観光地の一般道路への自動車流入抑制**（都心部駐車場削減等も一体的に推進）
- ② **規制エリア周辺部におけるフリンジ駐車場・パーク&ライド駐車場の整備、及びそれらの駐車場を拠点とした二次交通システム（観光周遊モビリティ）の整備**
- ③ **駐車場の効率的運用**（予約システム、案内システム、包括マネジメント）

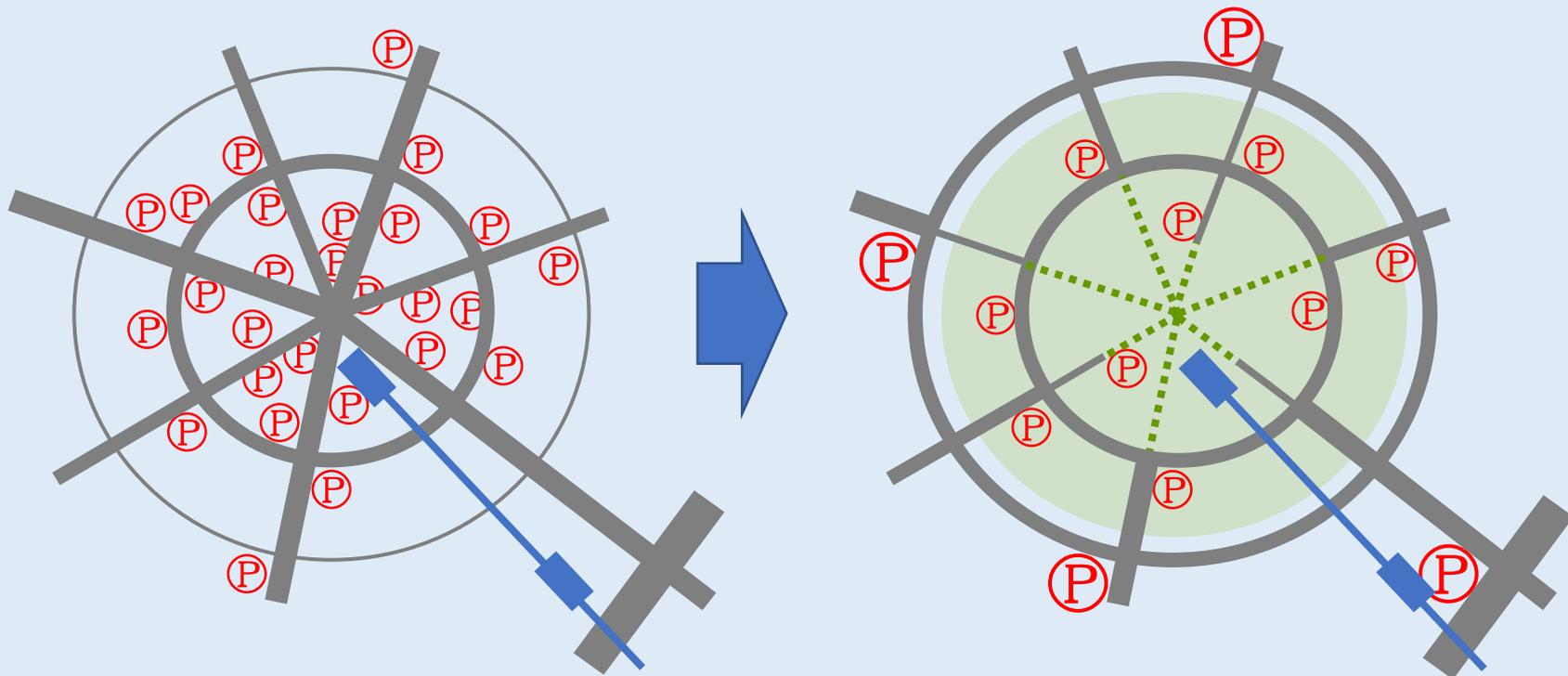
# 3. 歩くまち・京都のための駐車場政策、及び連動する総合交通政策の提案

## <駐車場政策>

- 都心部駐車場の削減⇒①③
- P&R・フリンジ駐車場の有効活用 + 2次交通システムの整備⇒②
- 駐車場の効率的運用⇒③

## <総合交通政策>

- 環状道路機能の強化⇒①
- 都心部の道路空間再編⇒①③
- 都心部流入抑制⇒①
- TDM、MM、MaaS等⇒①②③



### 3. 歩くまち・京都のための駐車場政策、及び連動する総合交通政策の提案

## 3. 1 都心・観光地の一般道路への自動車流入抑制

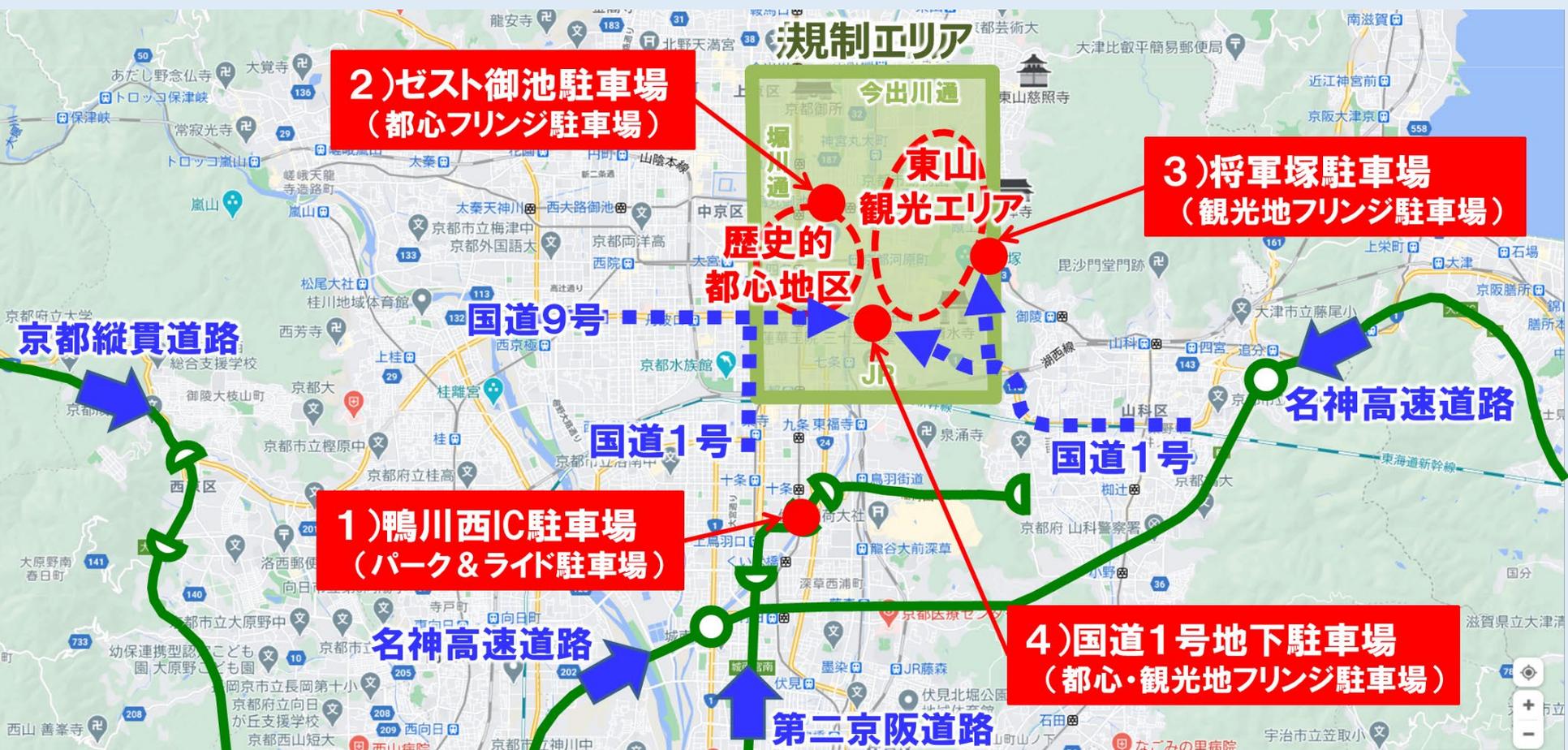
- 規制エリア : JR・堀川通・今出川通・東山に囲まれた約18km<sup>2</sup>
- 対象車両 : 路線バス、タクシー、緊急車両以外のすべての車両
- 課金額例※ : 1,000円（観光期2,000円）、エリア内住民・事業所は無料  
※ロンドンの事例（約2,300円）、東京オリ・パラの事例（1,000円）を参考に設定
- 規制方法 : ETC + 事前支払い（ロンドン方式）の併用



### 3. 歩くまち・京都のための駐車場政策、及び連動する総合交通政策の提案

## 3. 2 フリンジ・P&R駐車場、二次交通システムの整備

- 1) 鴨川西IC駐車場の有効活用 (ランプ直結型P & R駐車場 + 観光MaaS)
- 2) ゼスト御池駐車場の有効活用 (一部観光バス対応 + 観光MaaS)
- 3) 将軍塚駐車場の有効活用 (駐車場拡充 + 観光地直結移動システム)
- 4) 国道1号地下駐車場の整備 (大型駐車場新設 + 観光周遊モビリティ)



# 1) 鴨川西IC駐車場 (ランプ直結型パーク&ライド駐車場+観光MaaS)

## ◆ 駐車場整備 (高速道路直結)

### + 鉄道 + 観光MaaS

- 鴨川西IC駐車場 (既設)

- ・地下鉄十条駅 : 約300m
- ・既存民間駐車場改修・道の駅化



## 2) ゼスト御池駐車場 (観光バス対応+観光MaaS)

### ◆ 駐車場整備 (観光バス対応へ改修)

- 20-40台分

### ◆ 周辺駐車場と一体となったマネジメント

- 歴史的都心地区のフリンジパーキングとしての活用等

### ◆ 官民連携による事業性改善

(3.3駐車場の効率的運用で詳述)



2) ゼスト御池駐車場(既設)



### 3) 将軍塚駐車場 (山上駐車場拡充 + 観光地直結移動システム)

#### ◆ 将軍塚駐車場 (東山山頂公園駐車場) の拡充

- 平面式 (乗用車32台、バス4台) ⇒ 二層式 (乗用車200台、バス4台)

#### ◆ 二次交通システム

- 垂直エレベータ&動く歩道付き地下連絡通路 (高台寺方面へ10~15分)
- EVシャトルバス (清水寺方面へ約10分)



### 3) 将軍塚駐車場 (山上駐車場拡充 + 観光地直結移動システム)

#### ◆ 垂直エレベータ&動く歩道付き地下連絡通路 (約35億円)



## 4) 国道1号地下駐車場 (大型駐車場新設 + 観光周遊モビリティ)

### ◆ 大型駐車場新設 + 付帯事業

- 施設規模 : 23,800m<sup>2</sup> (2層構造)
- 整備台数 : 乗用車500台、  
観光バス50台
- 観光周遊モビリティ : 電動シェアサイクル
- 付帯事業 : 道の駅事業、道路占用事業

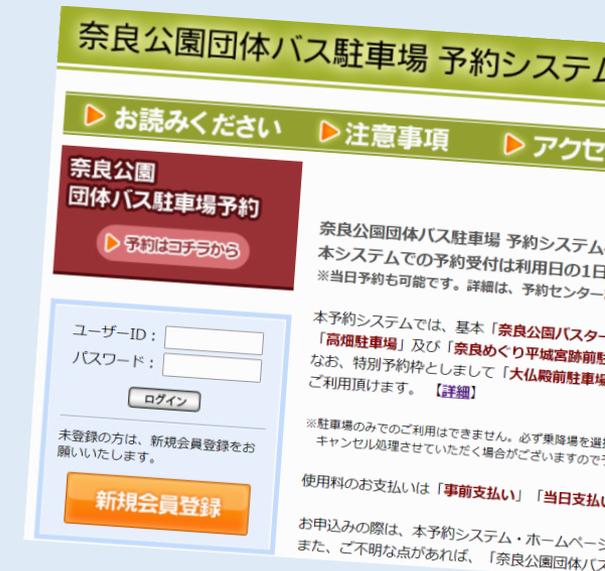


- 土木事業費 : 約300億円



## 3. 3 駐車場の効率的運用

- 観光バスおよび普通車に対する**空き情報検索、予約・決裁システム**の導入
- 駐車場情報案内システムの高度化
  - ・公共・民間駐車場情報の共通データベース化
  - ・公共・民間の駐車施設の一体的な情報提供
  - ・カーナビ、経路検索アプリによる**駐車場所誘導**
  - ・**MaaSとの連携**



### 予約制の進化



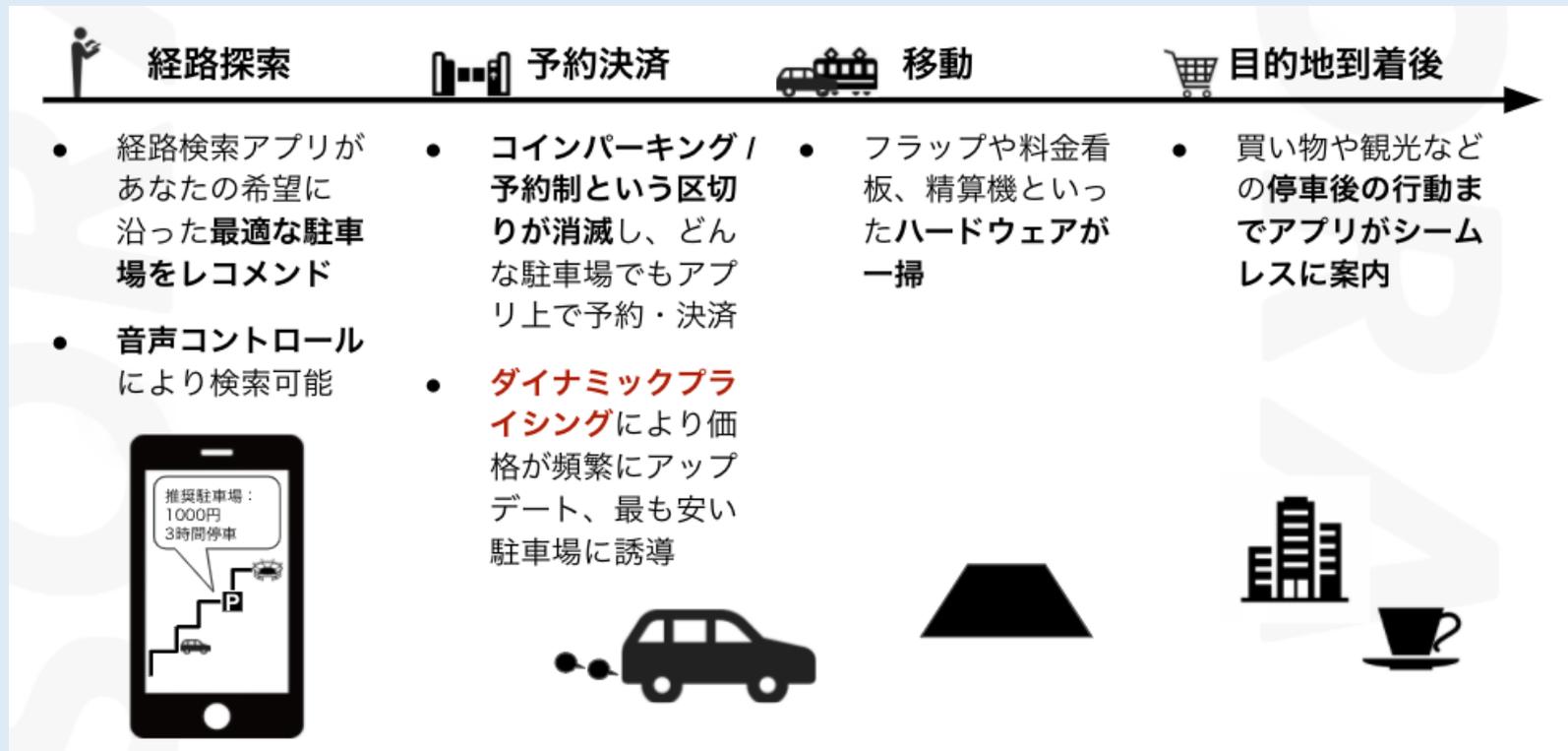
### 決済の進化

- キャッシュレス対応 精算機導入
  - ・クレジットカードや交通系ICカードに対応した精算機の導入
  - ・駐車場事業者により導入進度に差がある模様
- キャッシュレス対応 アプリ導入
  - ・一部の駐車場企業がアプリ経由のオンライン決済機能を導入
  - ・NTTドコモ「Peasy」やIMJ「SmooPA」など



## 3. 3 駐車場の効率的運用

- 流入規制と連動した**包括管理型駐車場マネジメント**
  - ・ 駐車場整備誘導（中心部：付置義務緩和／整備抑制 等）
  - ・ 駐車料金ガイドライン作り（中心部は高く、周辺部は安く）
  - ・ 流入規制と連動した駐車場のダイナミックプライシング⇒**駐車場MaaS**
- 民間駐車場と一体となった公共駐車場の包括管理委託



## 4. 事業推進方策

- 規制エリア周辺部等における大型公共駐車場の整備
  - 道路事業（国道1号地下駐車場、鴨川西ランプ一体型駐車場 等）
  - 国際観光都市税（自動車流入規制による課金）の活用
- 官民連携型事業スキームによる駐車場の整備・運営
  - PFI、コンセッション方式による包括管理委託
  - 付帯事業（二次交通システム運営、道の駅事業、道路占用事業、駐車場マネジメント事業）とのパッケージ化

### ● 国際観光都市税収益の試算例

- ロンドン：初期投資235億円、運営費70億円/年
- カメラ設置台数はロンドンの半分以下 ⇒運営費約35億円/年
- 対象車両台数を5万台/日と仮定 ⇒収入約180億円/年  
⇒年間約150億円が事業費として活用可能

## 5. プロジェクトの効果

- 観光に起因する交通諸問題の解消**
- 自動車による入洛の削減**（例：ロンドンでは約30%減少）
- 都心・観光地における駐車問題の解消**（観光バスの路上駐車、駐車場探しのうろつき交通 等）
- 「歩くまち・京都」に資する都心・観光地の歩行環境の実現**（既存施策との連携、都心エリアマネジメントとの連携 等）



人と地球環境にやさしい観光都市の実現  
**SDGs型観光都市・京都**

# 5. プロジェクトの効果

## ● 都心エリアマネジメントとの連携 (三条通社会実験の例)



三条通まちづくり社会実験 2021

### 三条通で遊んでみよし

11月6日(土) 13:30~19:00  
11月7日(日) 11:00~17:00

**みなさまに**

- ① 三条通ワークショップ (一部参加費)
- ② 聴いのスペース
- ③ まちかどライブラリー
- ④ 路上会議・三条昔話 (ライブ録音予定)

**お子様には**

- ⑤ みちで遊んでみよし

ワークショップ申込み・詳細はこちら  
https://www.kyotosanjo.jp/kyoto/kyoto3joe/

目的：よりよい道の実現に向けて

- 気軽に道に集い、道を使う仕掛けづくり  
住居の沿道に道での暮らしを体験・発見して頂くことで、道を交流の場にすることを目指します。
- 三条通の歴史文化を知る仕掛けづくり  
沿道に歴史・文化の知識を「再発見して頂くことで、伝統を基盤とした新しい文化創生を期待します。
- 来訪者と住民との空間の共有  
来訪者の方々に三条通の魅力を体験して頂くことで、三条通ファンが増加することを期待します。
- 沿道施設における協働の経験  
沿道で働く方が自主的に行動を起こすことで、沿道施設コミュニティを形成します。

お問い合わせ：三条通エリアマネジメント検討会議事務局  
TEL：075-221-3955  
E-mail: kyonosanjo@yahoo.co.jp



### 三条通でまちづくりの社会実験を行います

三条通におけるみちを含めたエリアをどのように活用・運営していくかを検証するため、まちづくり社会実験を行います。  
一部、車両通行止め区間が発生しますので皆さまご協力をお願いいたします。

**実施時期** 令和 11月6日(土) 13:30~19:00  
3年 11月7日(日) 11:00~17:00

**実施場所** イベント実施区間：三条通(烏丸通~寺町通)  
通行止め区間：  
三条通(高倉通~堺町通)  
三条通(柳馬場通~富小路通)

の場所では 実施期間は車両通行ができなくなります

実施主体：三条通エリアマネジメント検討会議  
問い合わせ先：三条通エリアマネジメント検討会議事務局 (京の三条まちづくり協議会)  
TEL: 075-221-3955 FAX: 075-491-9663 E-mail: kyonosanjo@yahoo.co.jp

An aerial photograph of a city with a dense grid of streets. A semi-transparent, light-colored rectangular overlay is placed over the center of the city. The Japanese text 'ご清聴ありがとうございました' is written in white, bold characters across the middle of this overlay. The background shows a mix of urban buildings, roads, and green spaces, with a river or canal visible on the right side.

ご清聴ありがとうございました