

1-1-3 自動車（駐車場）

(1) 札幌市における駐車場の現状

札幌市では、増加する自動車の駐車需要に対応し、自動車交通が著しくふくそうする地区での円滑な道路交通を確保するため、昭和40年度（1965年度）に都市計画法および駐車場法に基づき駐車場整備地区を定めるとともに、新築建物への駐車場附置を義務付ける（附置義務条例）など、駐車場の供給を進めてきた。

その結果、駐車場の整備は着実に進んだが、一方で、まちづくりの視点から見ると、「建物ごとに駐車場の出入口があることが、歩道を分断し歩行空間の快適性を低下させる」、「駐車場を整備することが、建物のレイアウトを制約し土地や空間の有効利用を妨げることもある」などが、課題となっている。

また、荷さばき車両の駐車対策としては、平成13年度（2001年度）に、荷さばき駐車場の附置義務を追加している。（附置義務荷さばき駐車場：平成22年3月31日時点で約300台）

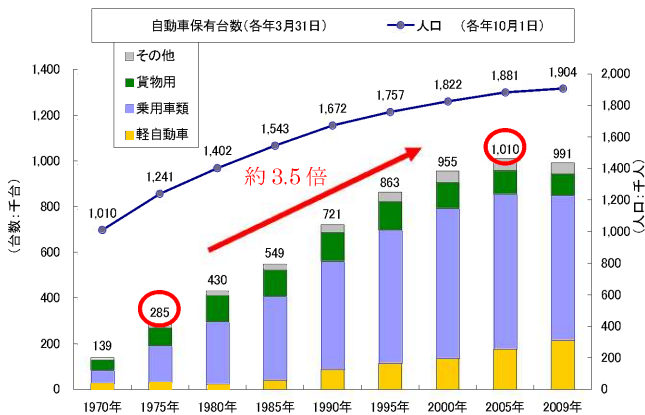


図1-8 人口と自動車保有台数の推移（札幌市）

資料：札幌の都市交通データブック、北海道運輸局

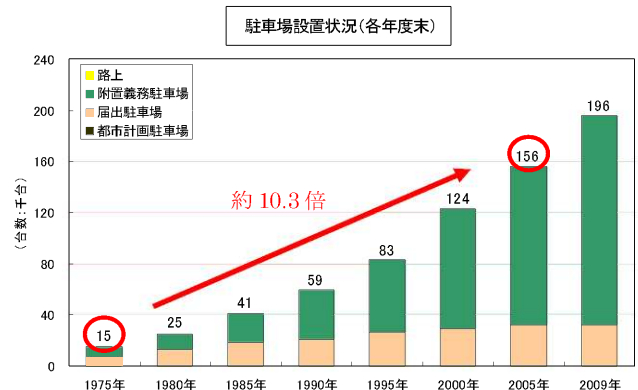


図1-9 駐車場の整備台数の推移（札幌市内）

資料：札幌の都市交通データブック

表1-2 「札幌市の駐車を取り巻く法制度の変遷」と「駐車場附置を義務付けている新築建物（現在）」

札幌市の駐車を取り巻く法制度の変遷		
昭和40年度 (1965年度)	附置義務条例制定 駐車場整備地区(当初)の指定:約200ha(都心部)	
平成元年度 (1989年度)	駐車場整備地区(現在)の拡大:約383ha (当初の駐車場整備地区の周辺を追加)	
平成5年度 (1993年度)	附置義務条例改正「対象建物や単位面積当たりの駐車台数を拡大」	
平成13年度 (2001年度)	附置義務条例改正「荷さばき駐車場の附置義務を追加」	
駐車場附置を義務付けている新築建物(現在)		
地区	駐車施設の附置義務	荷さばき駐車施設の附置義務
『駐車場整備地区』 『商業地域』 『近隣商業地域』	<特定用途> 床面積が1,500㎡を超える建築物 <非特定用途> 床面積が2,000㎡を超える建築物	<特定用途> 床面積が2,000㎡を超える建築物
『周辺地区又は自動車 ふくそう地区』	<特定用途> 床面積が2,000㎡を超える建築物	

第4回道央都市圏パーソントリップ調査（平成18年度）によると、市内全体の駐車台数は、増加傾向にあるが、都心部の駐車台数は、減少傾向にある。目的別の駐車台数を見ると、市内全体・都心部ともに、私用目的の駐車台数が増加している一方で、業務目的の駐車台数は減少している。

平成17年度（2005年度）に行われた駐車実態調査によると、都心部の各時間貸し駐車場のピーク時（平日1日の中で駐車台数が最も多い1時間）の在車率（駐車台数÷駐車容量）は、平均で65%となり、駐車容量に余裕がある。一般車両の路上駐車は著しく減少しており、これらのことから、**概ね一般車両の駐車場は充足している**と言える。

一方、荷さばき駐車場については、附置義務を課してから10年ほどしか経っておらず、多くの建物でまだ確保されていない。

また、荷さばき車両の路上駐車は依然として多いことから、今後も荷さばき駐車場を増やしていくとともに、民間事業者による路外荷捌き施設からの台車による個別輸送や荷捌きのルール化など、効果的な取り組みをあわせて実施することが重要である。

1994→2006
約1.1倍

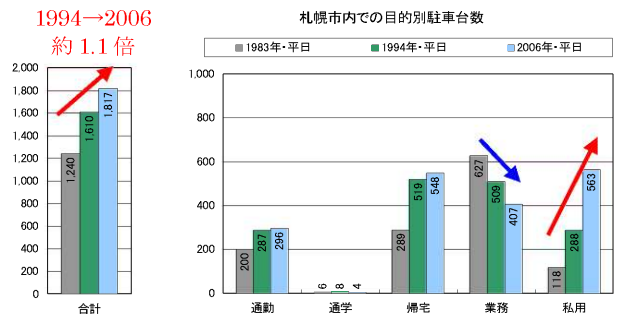


図1-10 目的別 延べ駐車台数の推移（札幌市内全体）
資料：道央都市圏パーソントリップ調査

1994→2006
約0.8倍

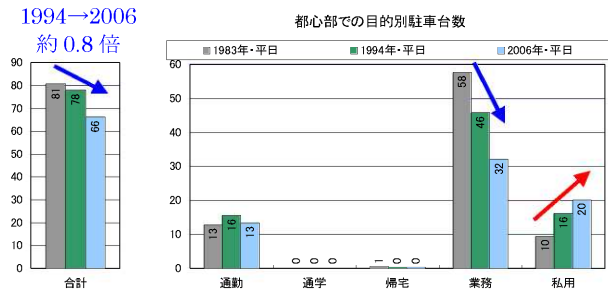


図1-11 目的別 延べ駐車台数の推移（都心部）
資料：道央都市圏パーソントリップ調査

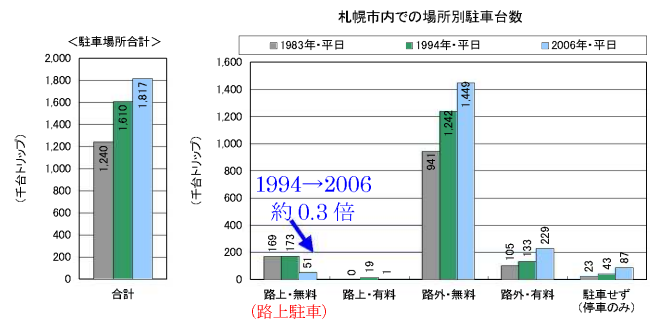


図1-12 場所別 延べ駐車台数の推移（札幌市内全体）
資料：道央都市圏パーソントリップ調査

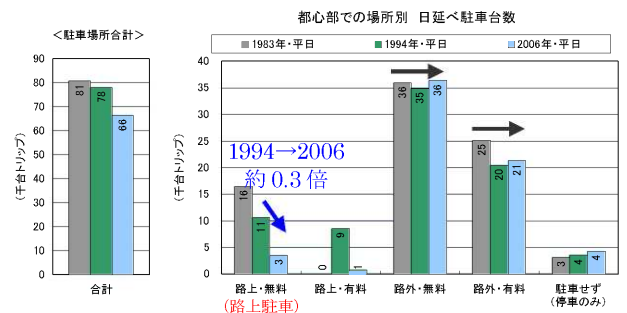
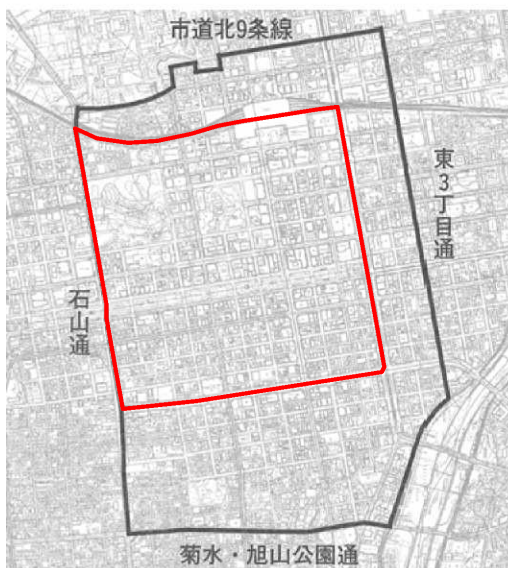


図1-13 場所別 延べ駐車台数の推移（都心部）
資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図1-14 □ 駐車場整備地区
□ 都心部（パーソントリップ調査）

(2) 札幌市における駐車場施策の方向性

駐車場は、市民の利便性や経済活動を支える上で欠かすことの出来ない施設であるが、一般車両の駐車場は、供給が進み駐車容量には余裕がある。

例えば、既存駐車場の余裕分を活用し、駐車場を共同化すると、土地や空間の有効利用が図られ、併せて、駐車場の出入口が集約できるため、快適な歩行空間の形成につながるができる。

このように、駐車場の確保の仕方を工夫しながら、それぞれの駐車需要に対応する駐車場を、まちづくりの支障とならずに確保する施策を進めていく。

現在、駐車場整備地区などにおいて、1時間ごとの駐車台数の把握や、駐車場利用者へのアンケートなど、駐車場の利用実態調査を進めており、次回委員会でこの結果を報告するとともに、駐車場施策の方向性について、記述を深める予定である。

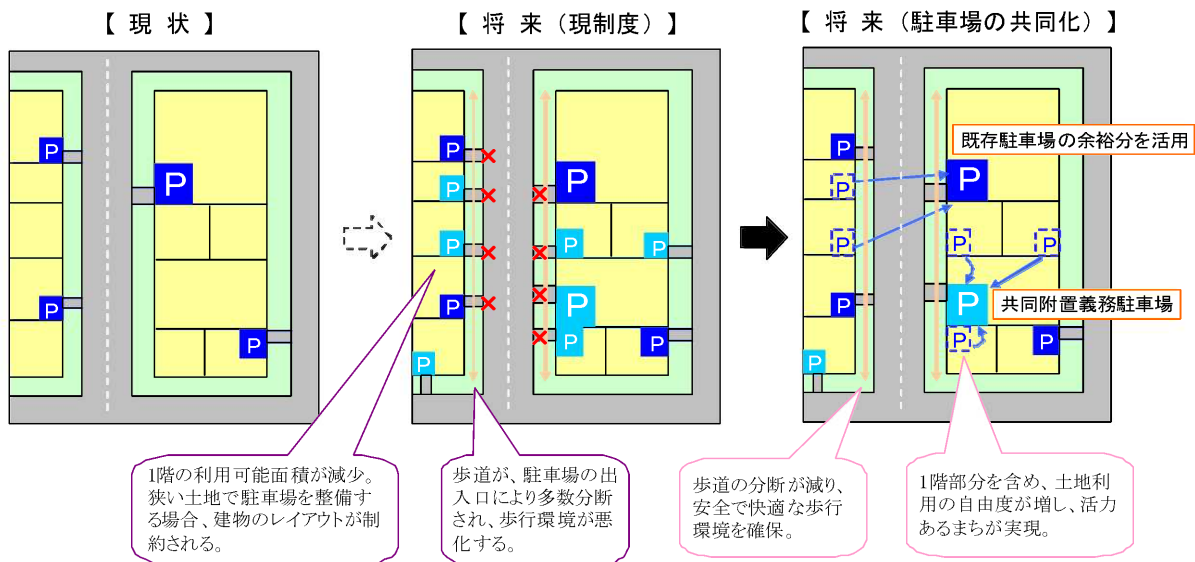


図 1-15 附置義務駐車場の共同化のイメージ

(3) パークアンドライド駐車場

① パークアンドライド駐車場施策の目的

パークアンドライド駐車場は、都心に向かう道路の混雑緩和と、公共交通機関の利用促進を目的に、自動車から地下鉄等への乗継施設として郊外駅周辺に確保するもので、交通需要マネジメント（TDM）※ の手法のひとつである。これにより、二酸化炭素排出量の削減など環境面での効果も期待できる。

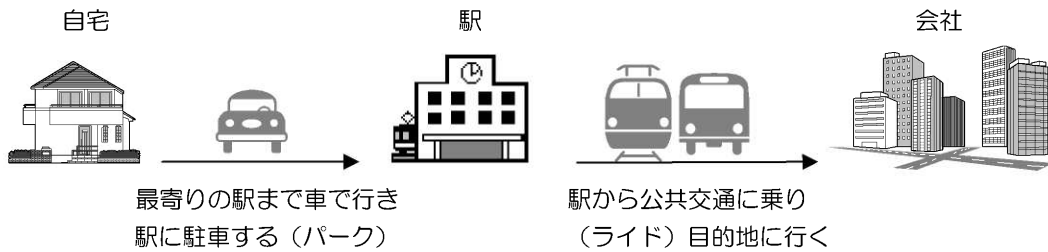


図 1-16 パークアンドライドのイメージ

※「交通需要マネジメント（TDM）」とは、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、交通需要の調整を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組み。

② パークアンドライド駐車場整備の状況

札幌市では、利用されていない市有地や民間商業施設の駐車場の活用等により、地下鉄・JR15 駅に、29 箇所 3,136 台（2009 年 10 月現在）のパークアンドライド駐車場を確保している。

これらについては、通勤・通学等を対象とした、月極め形式での運用のほか、一部の駐車場において、短時間の業務・私用等に対応した、時間貸しでの運用も行っている。

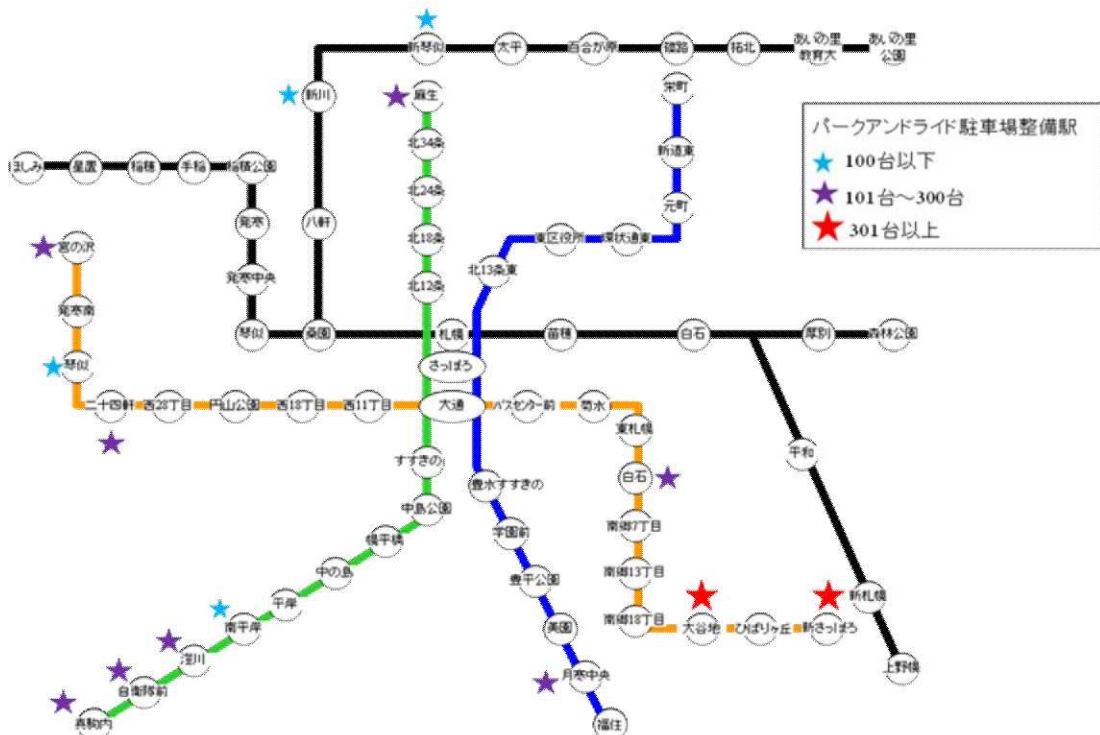


図 1-17 パークアンドライド駐車場の整備状況

③ パークアンドライド駐車場利用の状況

2009年(平成21年)10月現在の利用状況については、全体の収容台数3,136台に対し、パークアンドライド契約(月極)台数は1,439台であり、全体の収容台数に占める割合は45.9%となっている。

また、2008年度(平成20年度)に実施したパークアンドライド駐車場利用者へのアンケート調査によると、通勤のための利用が96.6%となっている。

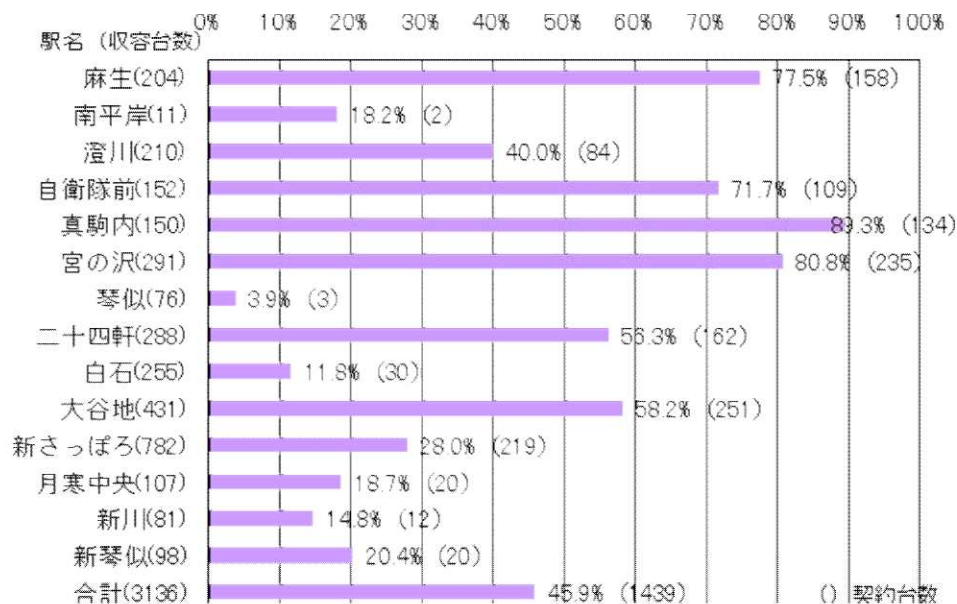


図1-18 収容台数に占めるパークアンドライド契約(月極)台数の割合(2009年10月)



図1-19 パークアンドライド駐車場の利用目的
(2008年度 乗継施設利用実態調査)

一方、パークアンドライド駐車場を利用する前の交通手段は、「駅までバスを利用」が55.7%、次に「目的地まで自動車」が15.2%であり、**バスからの転換が多い**結果となっている。

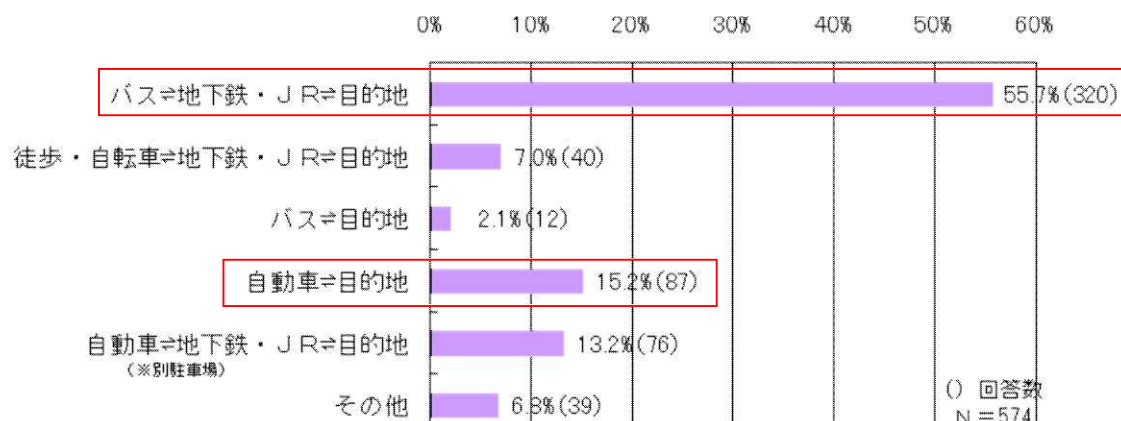


図 1-20 パークアンドライド駐車場を利用する前の交通手段
(2008 年度 乗継施設利用実態調査)

④ パークアンドライド駐車場の今後の方向性

パークアンドライド駐車場の利用状況等を踏まえ、「都心に向かう道路の混雑緩和」、「公共交通機関の利用促進」に対する効果や影響を検証するとともに、**これからの施策のあり方や役割について、他の交通モードと連携しながら検討をしていく必要がある。**

★自動車（駐車場）

<想定される事業・施策 イメージ例>

- ・ 附置義務駐車場確保の手法検討
- ・ 附置義務の原単位※1の適正化

※1 原単位 : 単位面積当たりの駐車台数