

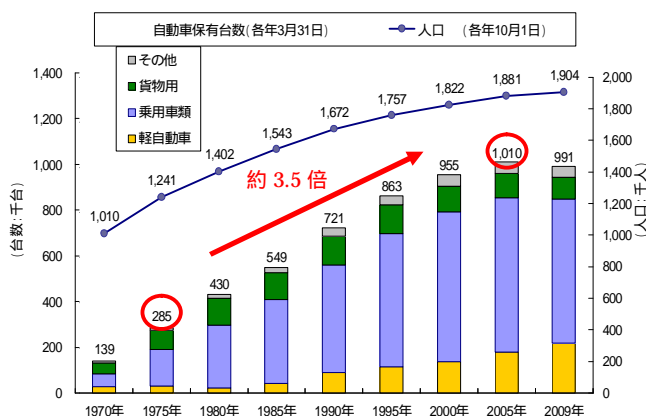
3-2-6 自動車（駐車場）

(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。

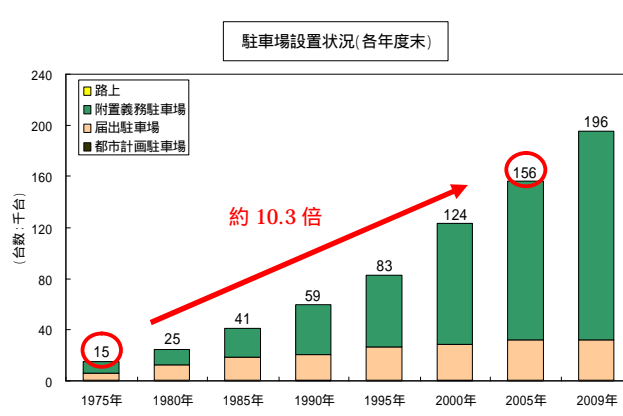
その結果、駐車場の整備は着実に進んだが、一方で、まちづくりの視点から見ると、「建物ごとに駐車場の出入口があることが、歩道を分断し歩行空間の快適性を低下させる」、「駐車場を整備することが、建物のレイアウトを制約し土地や空間の有効利用を妨げることもある」などが、課題となっている。

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）



資料：札幌の都市交通データブック、北海道運輸局

図 3-27 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

図 3-28 駐車場の整備台数の推移（札幌市内）

表 3-2 「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）」

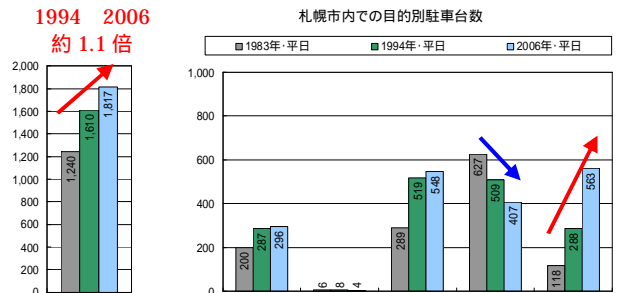
| 札幌市の駐車を取り巻く法制度の変遷 | | |
|---------------------------------|---|---|
| 昭和 40 年度 (1965 年度) | 附置義務条例制定 駐車場整備地区(当初)の指定: 約 200ha (都心部) | |
| 平成元年度 (1989 年度) | 駐車場整備地区(現在)の拡大: 約 383ha (当初の駐車場整備地区の周辺を追加) | |
| 平成 5 年度 (1993 年度) | 附置義務条例改正「対象建物や単位面積当たりの駐車台数を拡大」 | |
| 平成 13 年度 (2001 年度) | 附置義務条例改正「荷さばき駐車場の附置義務を追加」 | |
| 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 m ² を超える建築物 < 非特定用途 > 床面積が 2,000 m ² を超える建築物 | < 特定用途 > 床面積が 2,000 m ² 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 m ² 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。

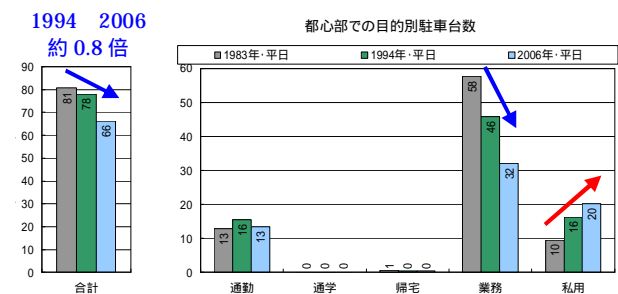
一方、荷さばき駐車場については、附置義務を課してから 10 年ほどしか経っておらず、多くの建物でまだ確保されていない。

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。



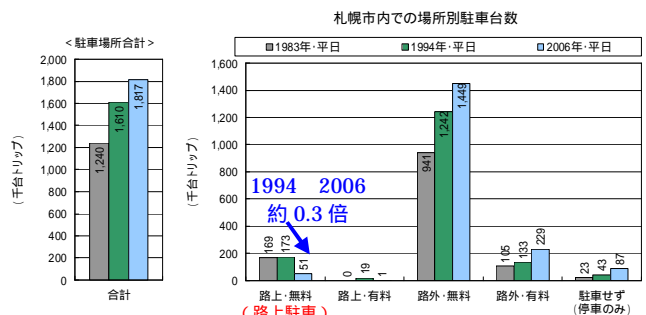
資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図 3-29 目的別 延べ駐車台数の推移（札幌市内全体）



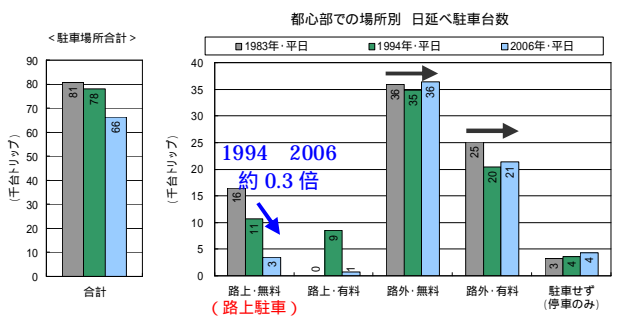
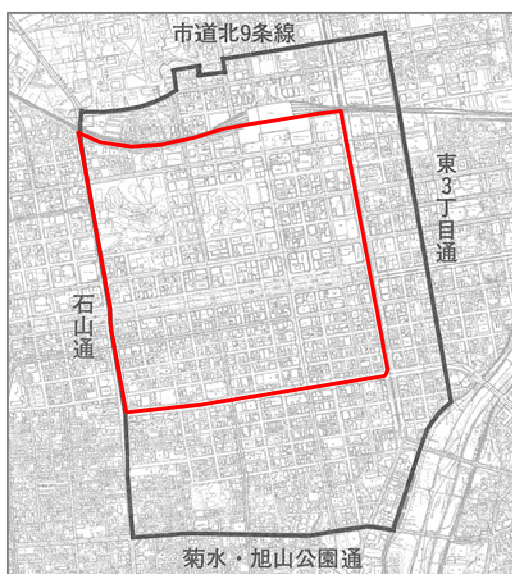
資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図 3-30 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 3-31 場所別 延べ駐車台数の推移（札幌市内全



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図 3-32 場所別 延べ駐車台数の推移（都心部）

図 3-33

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げることができる。

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。