

4-2-6 駐車場

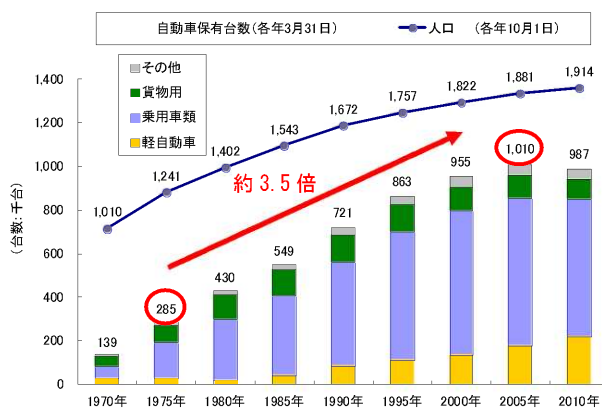
(1) 札幌市における駐車場の現状

① 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輻輳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ており、その結果、駐車場の整備は着実に進んでいます。

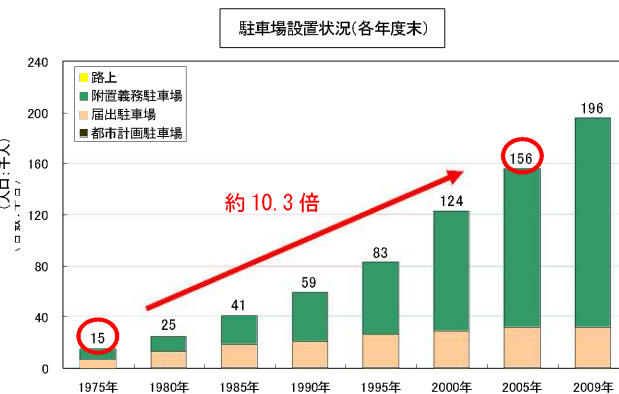
第4回道央都市圏パーソントリップ調査（平成18年度）によると、札幌市内の駐車台数は、増加傾向にあるが、都心部の駐車台数は、減少傾向にあります。場所別の駐車台数を見ると、札幌市内では、駐車場利用台数が増加している一方で、都心部では、駐車場利用台数は横ばいとなっています。また、札幌市内・都心部ともに、路上駐車は著しく減少しています。

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ります。これらのことから、札幌市内においては、概ね一般車両の駐車場は充足しており、都心部については、余裕が生じている状況となっていると言えます。



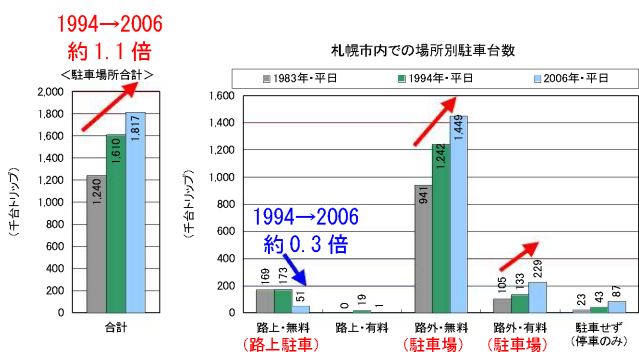
資料：北海道運輸局、札幌の都市交通データブック

図4-26 人口と自動車保有台数の推移（札幌市）



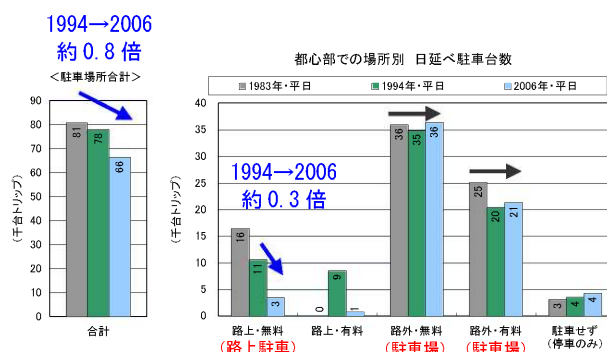
資料：札幌の都市交通データブック

図4-27 駐車場の整備台数の推移（札幌市内）



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図4-28 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4-29 場所別 延べ駐車台数の推移（都心部）

② 荷さばき駐車場の現状

荷さばき車両の駐車対策としては、平成12年度（2000年度）に策定しました「札幌市駐車施設計画」を受け、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ます。

また、周辺交通への影響を軽減するため、交通量の少ない路上などを活用した荷さばきのルール化や民間事業者による路外荷さばき施設からの台車による個別輸送などの取り組みが行われています。

（附置義務荷さばき駐車場：平成22年3月31日時点で約200台）

表4-2「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 (駐車場整備地区にのみ適用)
『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	

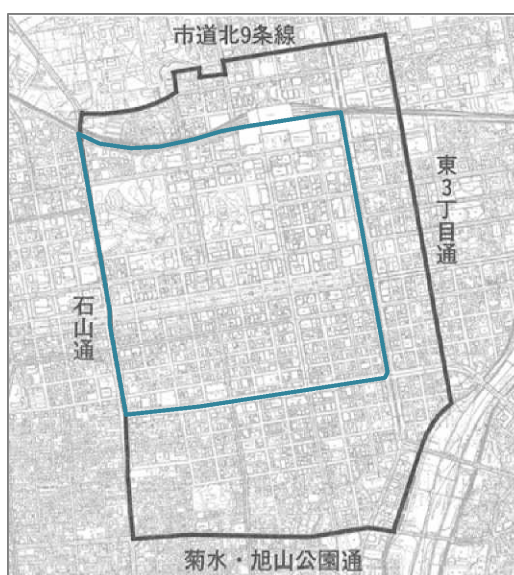


図4-30 駐車場整備地区

- 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

① 駐車場の課題と施策の方向性

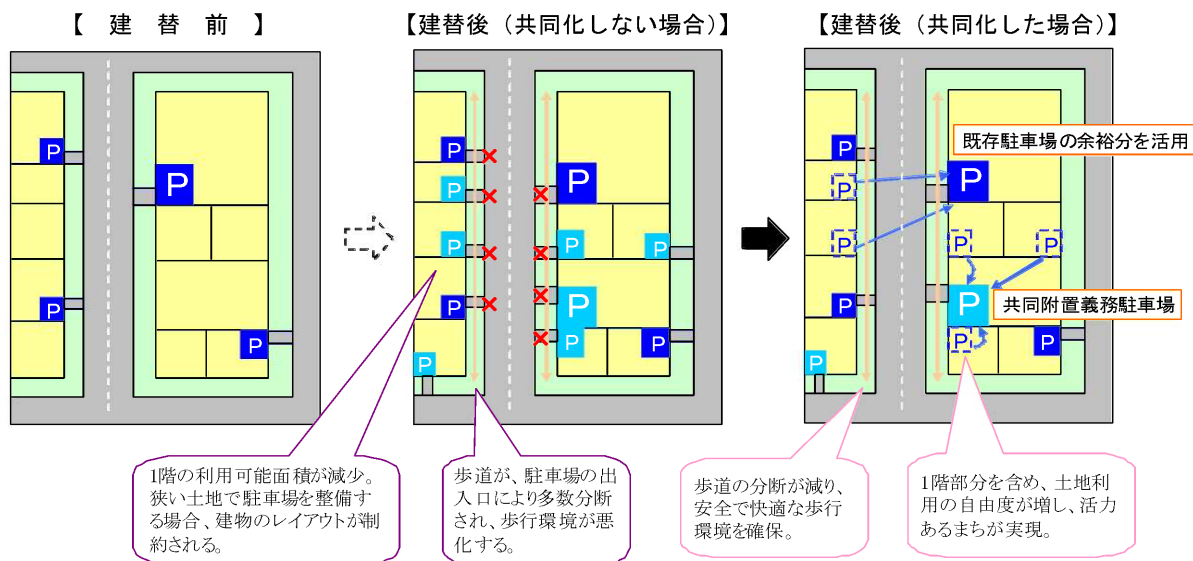
駐車場は、市民の利便性や経済活動を支える上で欠かすことの出来ない施設であり、増加する駐車需要に対して着実に整備が進んできました。その結果、現在、札幌市内において一般車両の駐車場は概ね充足しており、なかでも、都心部については余裕が生じていることが、近年の駐車場利用実態調査により判明しています。

一方、まちづくりの視点から見ると、「駐車場を整備することが、建物レイアウトを制約する」「建物ごとに駐車場の出入口があることが、歩道を分断する」などが課題となっています。都心部における再開発等のまちづくりにおいては、「土地や空間の有効活用」「快適な歩行環境の創出」「良好な都市景観」などが求められており、駐車場施策からの支援についても期待されています。

このような状況の中、今後の都心部における駐車場施策は、公共交通機関の利用を促進する取り組みと連携を図るなど、公共交通と自動車利用のバランスを考えながら、必要な駐車機能を、駐車場の共同化や既存駐車場の有効活用など、工夫して確保することにより、まちづくりの支障となることの無いように進めていく必要があります。

附置義務駐車場を工夫して確保した一例

附置義務駐車場を建物毎に整備するのではなく、他の附置義務駐車場との共同化や既存駐車場の余裕分を活用することにより、土地や空間の有効利用が図られるとともに、駐車場の出入口が集約でき、快適な歩行空間の形成につなげることができます。



② 荷さばき駐車場の課題と施策の方向性

平成13年度に荷さばき駐車場の附置義務を課してから10年ほどが経過し、都心部では、約200台の附置義務荷さばき駐車場が整備されましたが、多くの建物でまだ荷さばき駐車場は確保されていません。

このため、今後も附置義務条例などによる路外施設を増やしていくことを基本としつつ、効果が出るまでには時間がかかるため、それまでの間、路上での荷さばきのルール化などの効果的な取り組みをあわせて実施していく必要があります。

路上を活用した取り組み事例(中央区南1条西3丁目:さっぽろシャワー一通)

交通量の少ない仲通において、車道の縮小及び歩道の拡幅を行った。この拡幅した歩道を、11時30分から21時30分は歩道、21時30分から11時30分は荷さばきスペースとして利用しています。

これにより、快適な歩行空間と荷さばきスペースの両方が確保されています。

【 歩道拡幅後 】



【 荷さばきの様子 】



(3) パークアンドライド駐車場

③ 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）¹²の手法のひとつです。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ます。

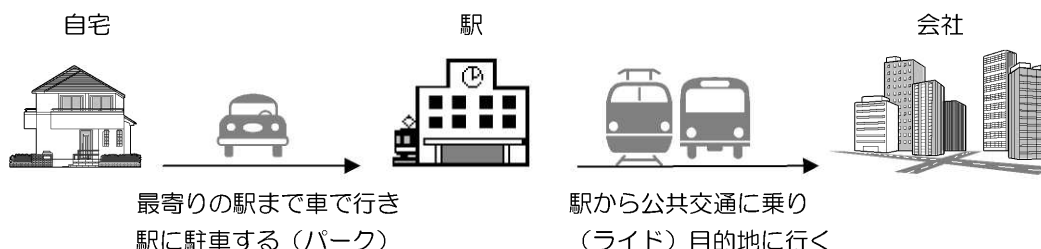


図 4-31 パークアンドライドのイメージ

④ 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ます。

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ます。

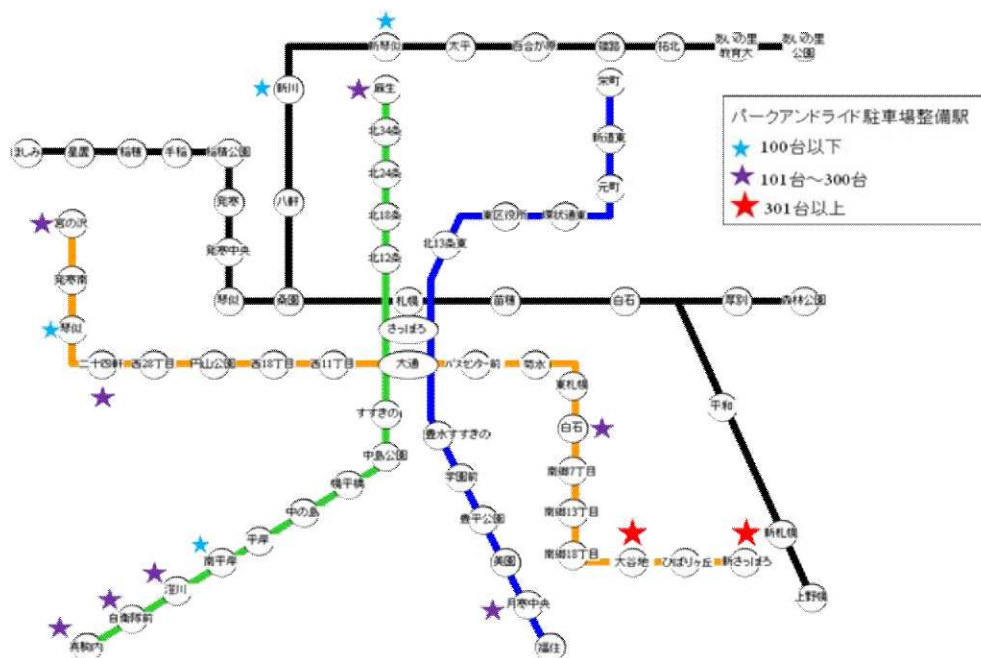


図 4-32 パークアンドライド駐車場の整備

¹²「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。

⑤ 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%となっています。

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%となっています。

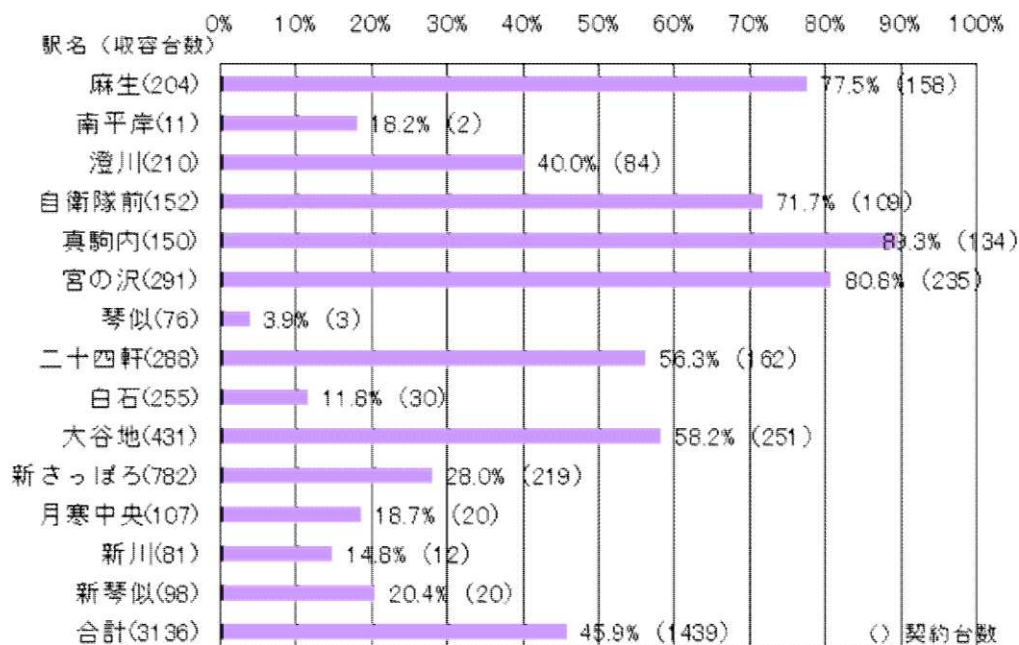
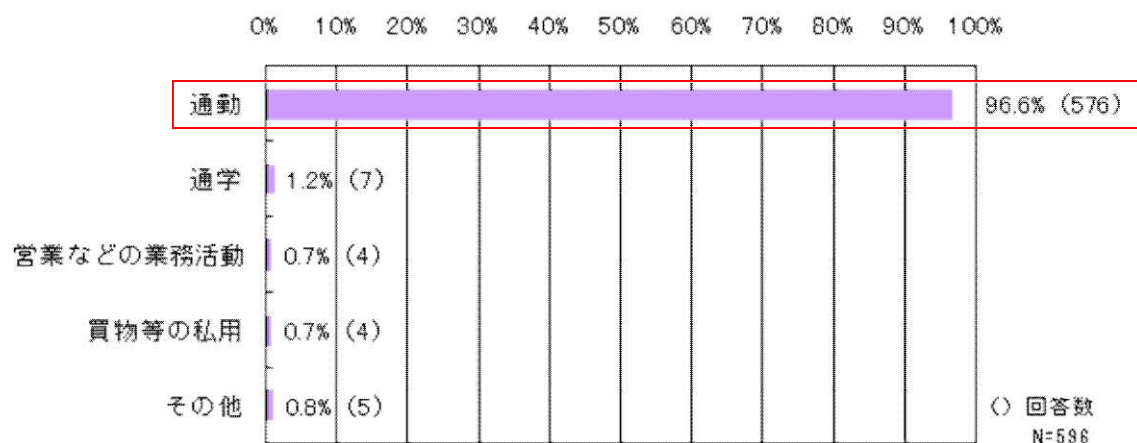


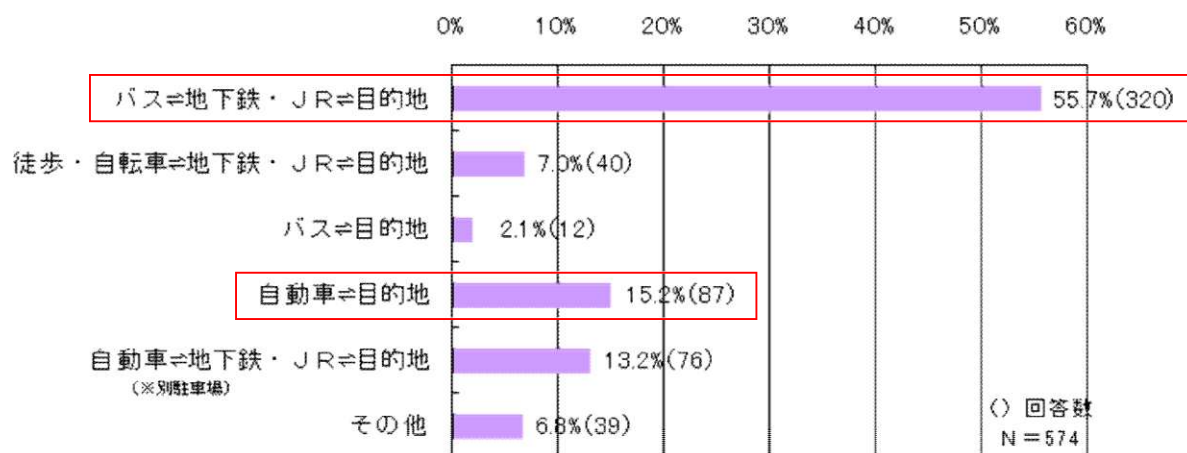
図4-33 収容台数に占めるパークアンドライド契約(月極)台数の割合(2009年10月)



(2008年度 乗継施設利用実態調査)

図4-34 パークアンドライド駐車場の利用目的

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ます。



(2008年度 乗継施設利用実態調査)

図4-35 パークアンドライド駐車場を利用する前の交通手段

⑥ 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ります。