

札幌市都心部における駐車対策について ～駐車施設計画の方向性～

The parking strategies in Sapporo downtown

札幌市 企画調整局 総合交通対策部
 同 同
 同 総合交通対策部長
 ㈱開発工営社 交通事業本部 交通第1部

○正員 伴野純一 (Junichi Banno)
 新村憲司 (Kenji Shinmura)
 正員 高宮則夫 (Norio Takamiya)
 連川三十史 (Mitoshi Tsurekawa)

1. まえがき

札幌市は、明治初期に北海道開拓使によりその骨格が形成され、現在では人口186万人を超える北海道の中核都市へ成長してきた。その結果、都市基盤の整備は一定の水準に達しており、今後はこれらの社会資本ストックを有効活用し、次世代へ引き継げるまちづくりが求められている。

一方、都心部においては「人と環境を重視した都心づくり」が、都市再生プロジェクト（第4次）に決定されており、その魅力と活力を高めるため、歩いて暮らせる「豊かで快適な都心」の創造を目指すこととしている。

さらに、多様で高次の機能が複合した市街地を形成するため、「札幌駅・大通駅周辺地域」が都市再生緊急整備地域に指定されている。（図-1参照）

しかしながら、都心部の商店街や駐車場事業者等の経済活動を考慮し、自動車と人が共存できる取り組みを進めることも重要である。したがって、自動車にも一定の配慮を行うことが必要であり、都心部における駐車対策の充実強化が求められている。

2. 都心部における駐車問題

都心部は、商業・業務機能が高度に集積しているほか、大規模な集客施設の立地も促進されており、多くの来街者があるが、本市では公共交通の利用が伸び悩んでいる反面、市民の自動車依存が高いことから、以下のような駐車問題が顕在化している。

2.1 駐車場需給のアンバランス

都心部全体における駐車場の需給関係は、平日・休日とも需要が供給を下回っているものの、一部街区（百貨店周辺等）では需要が集中し供給不足となっており、入庫待ちのための路上駐車がみられる。

しかしながら、供給不足となっている街区でも、近接する2ブロック（概ね200m）以内の範囲で補正を行うと、全ての区域で需要を満足させることが可能であり（図-2参照）、駐車場の供給量が不足している地区はないと判断できる状況である。¹⁾

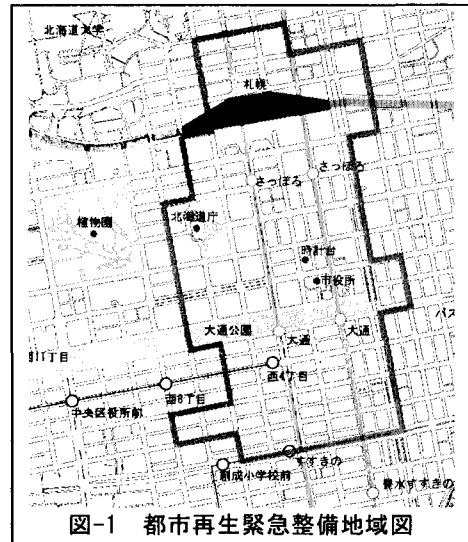


図-1 都市再生緊急整備地域図

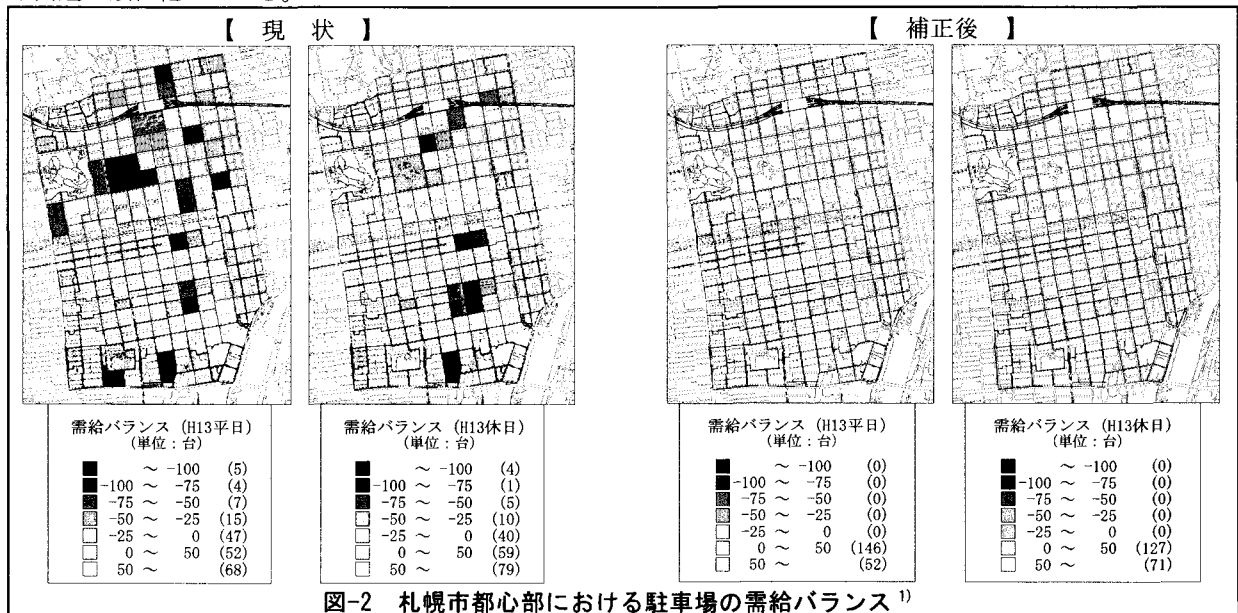
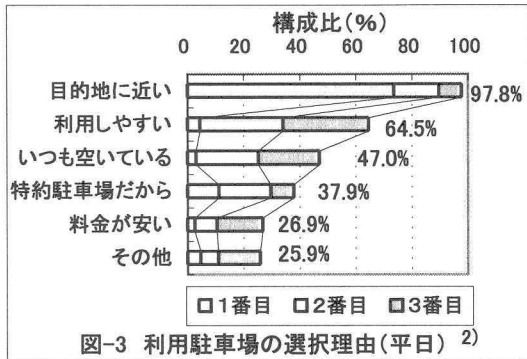


図-2 札幌市都心部における駐車場の需給バランス¹⁾

全体の需給バランスには問題がないものの、局所的には需要の集中がみられる原因については、利用駐車場の選択理由として、「目的地に近い」ということのほか、「特約駐車場だから（料金が無料あるいは安くなる）」といった回答が多く、百貨店の特約駐車場等に利用が集中していることによるものと考えられる。（図-3 参照）



2.2 路上での荷さばき

都心部には、約 16,000 台/日の荷さばき車両が流入していると推計されるが、このうち約 9 割弱が路上にて荷さばきを行っており、交通混雑や一般車両の違法駐車を誘発している。

また、トラック 1 台の配送回数が 1.6 回/日、荷さばき 1 回あたりの荷物個数が 5 個/回程度で、物流効率が低いものにとどまっている。（表-1 参照）

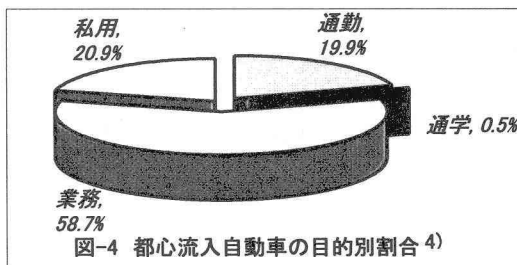
表-1 車両用途別の荷さばき状況³⁾

車両用途	自営 A	営業 B	計 C=A+B	荷物数 D	D/C
宅配便		521	521	3,737	7.2
宅配便以外		836	836	5,395	6.5
卸業者等	2,537		2,537	11,850	4.7
飲料水運搬	65	98	163	1,627	10.0
郵便	39	76	115	875	7.6
その他	8		8	26	3.3
総計	2,649	1,531	4,180	23,510	5.6

2.3 パークアンドライド駐車場利用者の偏在

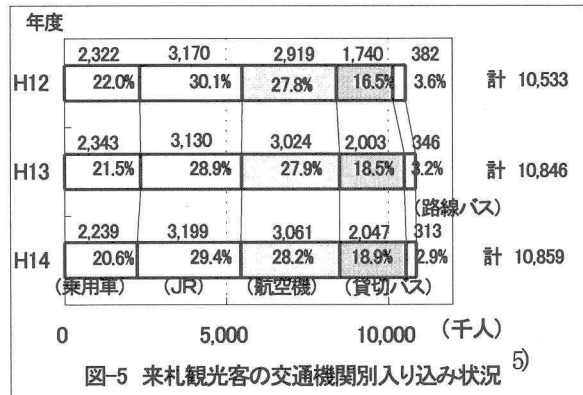
札幌市では、都心への自動車流入の抑制や公共交通機関の利用促進を図るため、現在までに交通局所有地や商業施設との複合施設、さらには民有地の借り上げ等あわせて約 3,300 台分のパークアンドライド駐車場を確保しているものの、ほとんどが月極契約であり、通勤目的の利用となっている。

しかしながら、都心へ流入する自動車交通のうち通勤目的が占める割合は、全体の 2 割程度であり（図-4 参照）、残る業務・私用目的での利用に対応できない状況となっている。



2.4 観光バスによる路上駐車

来札観光客の交通機関別入り込み状況では、貸切バス（観光バス）利用者が、年間約 200 万人（H14 年度：約 18.9%，定山溪地区除く，図-5 参照）であり、ここから観光バスの流入量を推計すると、約 70,000 台/年となる。



都心部には、札幌時計台・大通公園・旧北海道庁赤レンガ庁舎などの観光資源も多く、一般的なツアーコースにはこうした施設の見学が含まれていることから、多くの観光バスが都心に乗り入れていると考えられる。

しかしながら、都心部には大型車両を受け入れ可能な駐車場が無いことから、路上駐車により観光客の乗車待ちをしている状況である。

3. 都心交通に対する基本的な考え方

札幌市では、平成 13 年度から都心交通のあり方に関する検討を進めており、これまでに学識経験者・関係行政機関・都心事業者・運輸業界・障害者団体・市民団体等により組織された委員会にて議論を進めるとともに、大規模市民ワークショップなどを開催してきた。

これらの検討経過を踏まえ、これからの都心交通の方向性としては、既存の道路空間を有効活用し、これまでの自動車交通の円滑化を重点とした考え方から、人と環境を重視した都心交通を目指すことが提案されている。

具体的には、都心部の道路を「トラフィック機能重視道路」（図-6 参照）と「アクセス機能重視道路」（図-7 参照）に機能分類し、それぞれの機能に応じた道路空間の再配分を行うこと等が示されている。⁶⁾

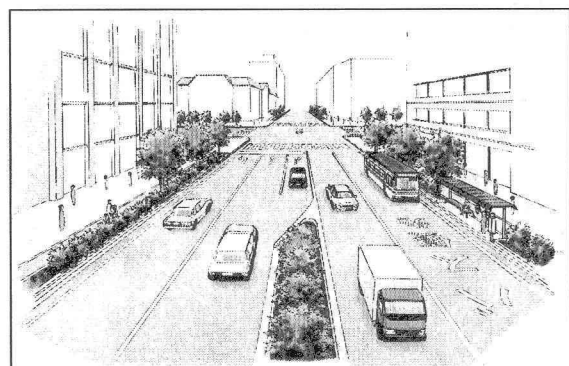


図-6 トラフィック機能重視道路イメージ

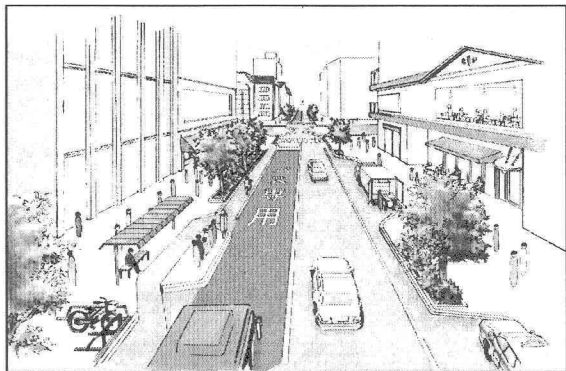


図-7 アクセス機能重視道路イメージ

トラフィック機能重視道路とは、円滑な自動車交通の実現を目指す道路であり、自動車交通の流れが妨げられないように十分な車線幅を確保するとともに、荷さばき等の沿道アクセス機能をできるだけ制限するような道路としている。

一方、アクセス機能重視道路は、沿道へのアクセス機能と快適な歩行環境整備を目指す道路であり、車線を減少させて歩行者空間の拡幅や路上荷さばきスペースを確保するような道路としている。

しかしながら、こうした機能分類を実現させるためには、違法路上駐車対策や荷さばき駐車対策の実施が不可欠であり、総合的な駐車対策が求められている。

4. 今後の駐車施設計画の方向性

札幌市では、以上の課題や、社会情勢に対応し、都市再生に向けた取り組みの実現を図るため、総合的な駐車対策としての「都心部駐車場基本計画」の策定とそのアクションプログラムの検討を進めている。

都心交通の将来的な目標は、歩行者や環境に配慮した都市交通政策への転換であるが、当面は現状の自動車依存度や公共交通機関の利用状況を考慮し、人と自動車が共存できる駐車施策が必要である。

そのため、施策展開は、以下の政策を柱として短期的施策から中長期的施策へと段階的に進めていくこととしている。

4.1 駐車スペースの供給適正化

都市機能の維持更新に必要な駐車施設の整備を進める。

【短期的施策】

荷さばきスペースの確保 等

【中長期的施策】

附置義務条例による駐車施設整備 等

4.2 既存駐車場（施設）の有効活用

既存の駐車場や施設の活用による空き駐車スペースを有効活用する。

【短期的施策】

共通駐車券制度の導入 等

【中長期的施策】

共同集配施設（デポジット）整備 等

4.3 路上駐車の整序化

一般車・荷さばき・観光バスなどの特性を踏まえた路外施設への転換を推進する。

【短期的施策】

荷さばきのルール化、効率化 等

【中長期的施策】

観光バス駐車施設の整備 等

4.4 駐車需要のコントロール

駐車需要の分散・平準化、並びに公共交通対策と一体となった需要抑制策を実施する。

【短期的施策】

パークアンドライド駐車場の効率的活用 等

【中長期的施策】

駐車賦課制度の導入 等

5. 具体的な施策展開

駐車対策の実施にあたっては、建物所有者や商業者、さらには駐車場事業者等の協力が不可欠であり、市民の理解を得ることが重要である。

このため、まちづくりのコーディネーターであるTMOとの連携や、社会実験の実施が必要であり、具体的には以下のような取り組みが進められている。

5.1 大通地区共通駐車券システム事業の実施

大通地区の6商店街による共通駐車券事業であり、TMOが主体となり、実現に向けた具体的なシステムや運営体制の検討、さらには商業者と駐車場事業者の合意形成を図っている。

5.2 荷さばき効率化の社会実験

荷さばきによる路上駐車の減少や効率化を目指して、路外の共同荷さばき駐車場の設置や、ビルの空き室を利用したミニデポジット、並びに路上荷さばき帯の複合実験を実施し、効果や問題点の分析を進めている。（写真-1～3 参照）

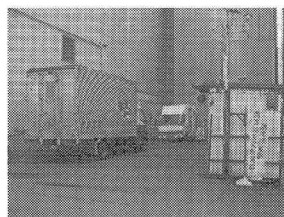


写真-1 共同荷さばき駐車場

写真-2 ミニデポジット

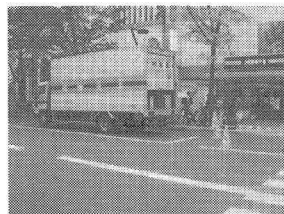


写真-3 路上荷さばき帯

5.3 パークアンドライド駐車場の時間貸し開放

札幌市がこれまで運営してきた通勤を目的とした月極契約によるパークアンドライド駐車場の在庫率をみると、平日で4割弱、休日では6~7割程度の空きスペースがある。(表-2 参照)

表2- パークアンドライド駐車場在庫状況⁷⁾

	平日	土曜日	日曜日
収容台数		2,144	
契約台数		1,953	
契約率		91.1%	
最大在庫台数	1,353	778	691
最大在庫率	63.1%	36.3%	32.2%
平均在庫台数	1,297	757	645
平均在庫率	60.5%	35.3%	30.1%

そこで、この空きスペースを活用して、一時利用目的(買物・業務)に対応した時間貸し利用のパークアンドライド駐車場の運用が可能か検討を進めており、現在地下鉄白石駅において月極利用と時間貸し利用の並行運用に関する社会実験を開始している。

5.4 観光バス駐車対策

これまで本市では、都心部での観光バスの路上駐車対策として、市バス営業所跡地(東区北22条東1丁目)を(社)北海道バス協会に貸付け、観光バス待機場としていた。

しかしながら、移動に時間を要する(片道30分程度)ことから、短時間での待機には対応が不可能であり、大通(西1丁目・西12丁目)や西6丁目線(道庁前)等に多くの路上駐車が見受けられた。

このため、市有地を暫定活用し、15台程度の駐車が可能な路外待機場設置の社会実験を平成14年度から実施している。(図-8 及び写真-4 参照)

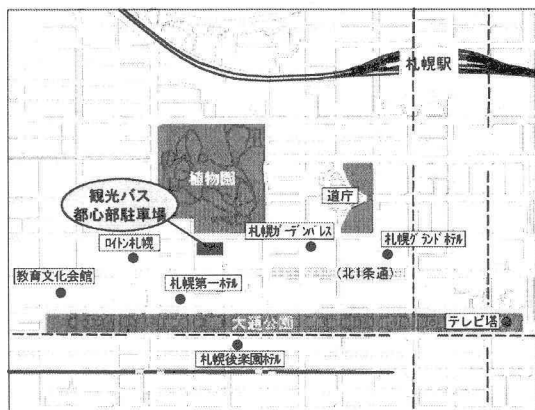


図-8 都心部待機場位置図



写真-4 待機場利用状況

利用状況としては、日平均25台程度の利用があり、路上駐車への減少にも一定の効果がみられている。(図-9 及び図-10 参照)

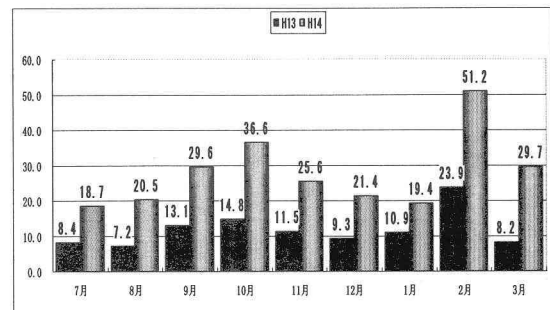


図-9 観光バス待機場利用状況(台/日)⁸⁾

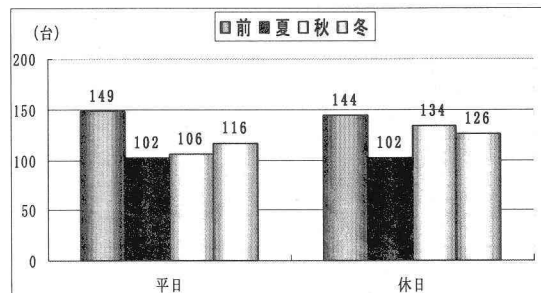


図-10 観光バス路上駐車状況(台/日)⁹⁾

6. 今後の課題

札幌市では、これまでの都心交通のあり方に関する検討経過を踏まえ、将来のあるべき方向性として、人と環境にやさしい交通体系の構築へ政策転換を図っていききたいと考えている。

しかしながら、この前提として違法路上駐車・路上荷さばき・自転車対策(歩道上放置・走行帯)が不可欠であり、早急な対応が求められている。

今後の具体的な駐車対策の実施段階では、商業者・運輸事業者・駐車場事業者等との緊密な連携が必要であり、関係者の協力が得られなければ実現性の高い施策実施も不可能である。

札幌市では、市民との協働型社会の構築を目指しており、今後も関係者との協議を進めるとともに、社会実験の実施等を通じて、課題の抽出・分析を進めるとともに、官民の役割分担や費用負担の検討等を行い、効果的な施策展開を図っていききたいと考えている。

参考文献

- 1), 2) 都心部駐車場基本計画検討調査報告書 H14.3
- 3) 共同荷さばき駐車施設基本計画検討調査報告書 H14.3
- 4) 平成6年度 道路交通センサス
- 5) 平成15年度版 札幌の観光 H15.7
- 6) さっぽろ都心交通検討会報告書 H15.3
- 7) 都心部駐車場基本計画策定業務報告書 H15.3
- 8), 9) 観光バス都心部待機場設置による効果測定検討業務報告書 H15.3