

釧路市駐車場整備計画

平成21年3月

北海道釧路市

目次

1. 駐車場整備計画策定の概要	
1.1 計画策定の目的	1
1.2 駐車場整備地区及び検討対象地区	2
1.3 目標年次及び基本的な方向性	3
2. 駐車場整備地区の概要	
2.1 用途地域等の指定状況	4
2.2 道路整備の状況	5
2.3 自動車交通	5
2.4 人口動態	6
2.5 自動車保有の状況	7
3. 駐車場の現況把握	
3.1 駐車場の状況	8
3.2 駐車場の利用実態	12
4. 駐車場の需給バランスと目標量	
4.1 駐車場の現況需給バランス	15
4.2 駐車場の現況分析	21
4.3 将来の駐車場需給推計	22
4.4 駐車場の目標量	31
5. 駐車場の整備に関する施策	
5.1 駐車に関する問題への対応の基本方針	32
5.2 駐車施設整備に関する施策	32

1. 駐車場整備計画策定の概要

1.1 計画策定の目的

釧路市は、北海道の東、太平洋岸に位置し、行政、商業、業務、文化等の高次都市機能の集積が進むとともに、鉄道、港湾、空港の交通の要衝となり、東北海道の中核・拠点都市として発展してきた。

JR釧路駅を中心とする都心部では、モータリゼーションの進展と多様な都市機能の集積による来街機会の増大から、昭和47年に駐車場整備地区を指定するとともに平成6年には区域の拡大を行い、駐車需要の増大と路上での駐車待ち、違法路上駐車による交通渋滞発生の解消に向け対応をしている。しかしながら、近年の自動車保有の増加と、駐車需要に対する利便性の低さ、あるいは集客機能に見合った駐車施設の供給不足などから、一部の地域においては恒常的な違法駐車も散見され、道路機能の低下や交通安全上の問題を招いている。さらに、今後の都心部の活性化やまちづくり上からも駐車場の適正配置が課題となっている。

一方、釧路圏では、移動交通手段である車の依存率が他都市圏と比較して高い状況にあり、昨今の大型店の郊外進出や消費者ニーズの多様化などから、都心商業機能の低下が顕著となり、これまでの駐車需要の動向に大きな変化が生じている。このため、駐車場整備地区内及びその周辺地区における当市の駐車需要の実態について、「釧路圏総合都市交通体系調査（平成14年3月；北海道、以下“**交通体系調査**”）」での調査や将来駐車需要の予測及び平成19年度に実施した駐車場の実態調査を踏まえ、駐車場の適正配置や附置義務条例の再検討をはじめとする駐車場整備に関する対応方針及び基本施策の検討や立案を行い、総合的な交通体系の形成に資する駐車場施設整備に関する基本計画を策定することを目的とする。

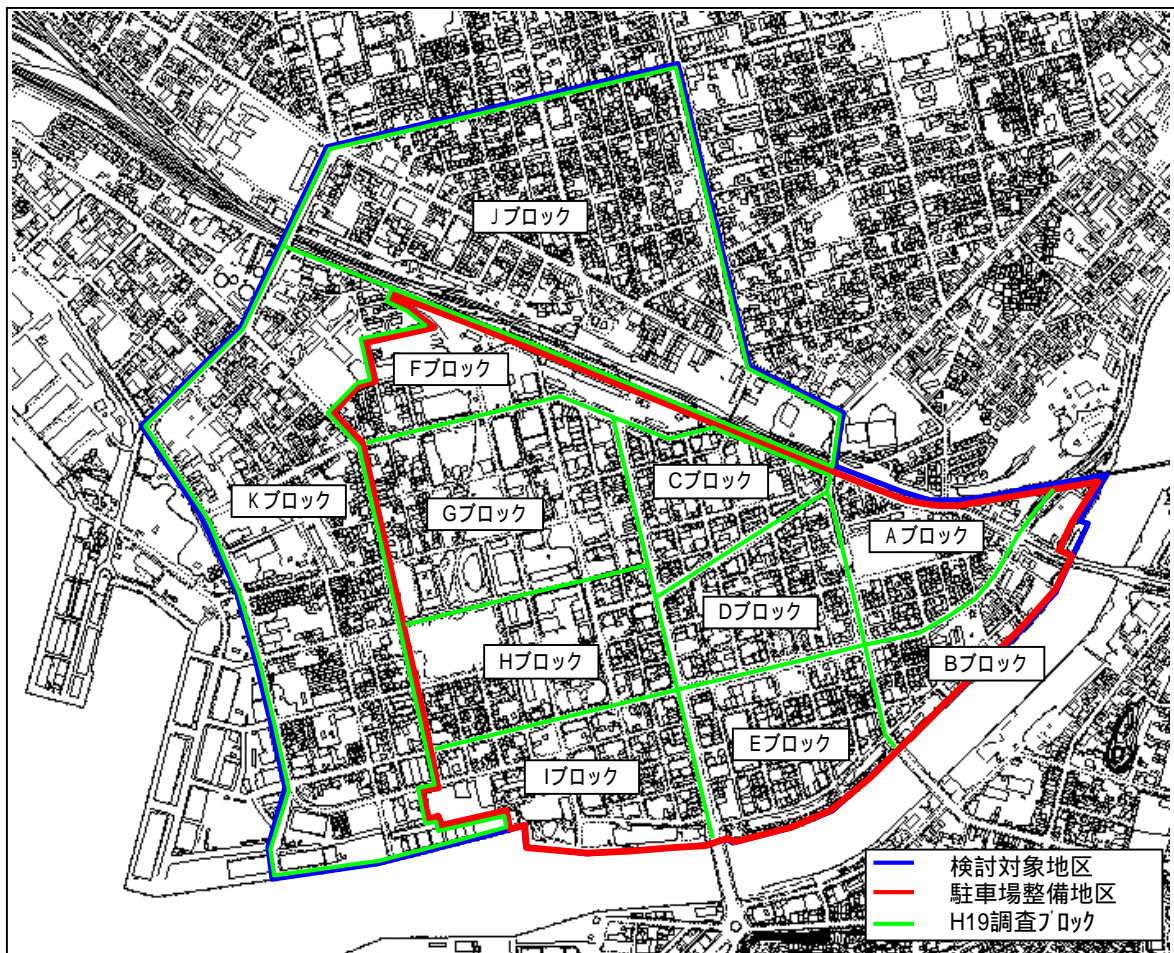
1.2 駐車場整備地区及び検討対象地区

釧路市では、昭和47年に中心市街地周辺の約85haの区域を駐車場整備地区に指定している。昭和47年には一定規模以上の建築物に駐車施設の附置を義務づける「釧路市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」(平成8年一部改正)を制定し、駐車場整備地区や商業地域、近隣商業地域を対象に附置義務駐車場の確保を図ってきた。

また、平成6年には、近年の車社会の進展に伴う交通混雑や土地利用の変化に対応するために駐車整備地区の見直しを行い、約109haに変更している。

「交通体系調査」において、駐車場整備地区を含む約198haの区域(以下、“**検討対象地区**”)について、駐車場の需要・利用状況等の実態調査を行っており、将来の需要動向等を検討している。駐車場整備計画策定にあたり、近年の中心市街地における空洞化の進行や土地利用動向、少子高齢化の進展、人口減少等の状況を反映させるため、平成19年に駐車場整備地区内を9ブロック、対象地区内で駐車場整備地区外となる地区を2ブロックに分けて駐車場の実態調査を行った。

図1.1 駐車場整備地区と検討対象地区



1.3 目標年次及び基本的な方向性

1) 目標年次

釧路市駐車場整備計画は、「交通体系調査」及び「釧路市都市計画マスタープラン」との整合を図り、目標年次を平成32年(2020年)とする。

2) 基本的な方向性

駐車場整備地区内において、安全で円滑な道路交通を確保し、また中心市街地活性化の観点からも、総合的・計画的な駐車場の設置が必要と考えられる。このため、駐車場整備計画策定の基本的な方向性を以下のとおり定める。

既存駐車場の有効活用

・利用者の回遊性、利便性等に配慮した既存駐車場の有効活用

・利用者のニーズを考慮した既存駐車場の有効活用

公共・民間の適切な役割分担による駐車場整備

・民間の駐車場の推移を考慮した、公共、民間の役割分担

・専用駐車場等については、民間での整備促進

駐車施設の計画的な整備促進

・基幹となる駐車場をベースとした計画的な整備

・利用者の実態を考慮した計画的な駐車場整備

中心市街地活性化の観点からニーズに対応した駐車場の確保

・中心市街地への駐車需要に対応した駐車場の確保及び配置

・適切な駐車場配置による中心市街地の交通混雑緩和

2. 駐車場整備地区の概要

2.1 用途地域等の指定状況

釧路市における都市計画区域内の用途地域は12用途に分類されており、住居系が概ね60%、商業系が5%、工業系が35%となっている。検討対象地区は、JR釧路駅に接続する北大通と共栄新橋大通を中心に商業地域と近隣商業地域が大半を占めており、その周辺地域の一部に住居地域や工業地域の用途地域となっている。

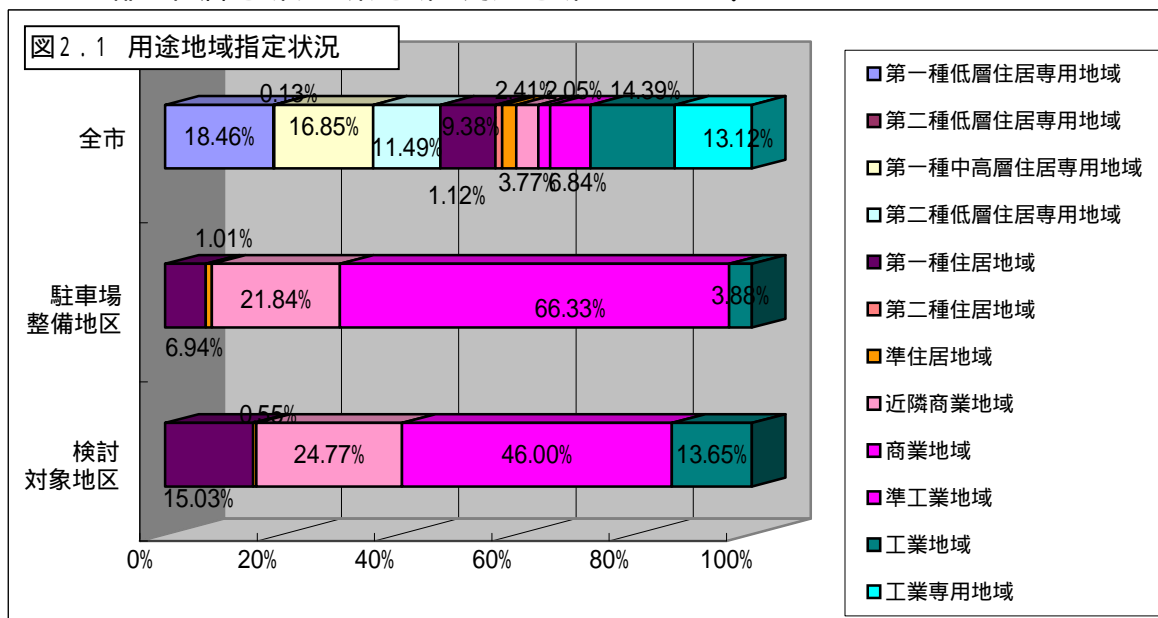
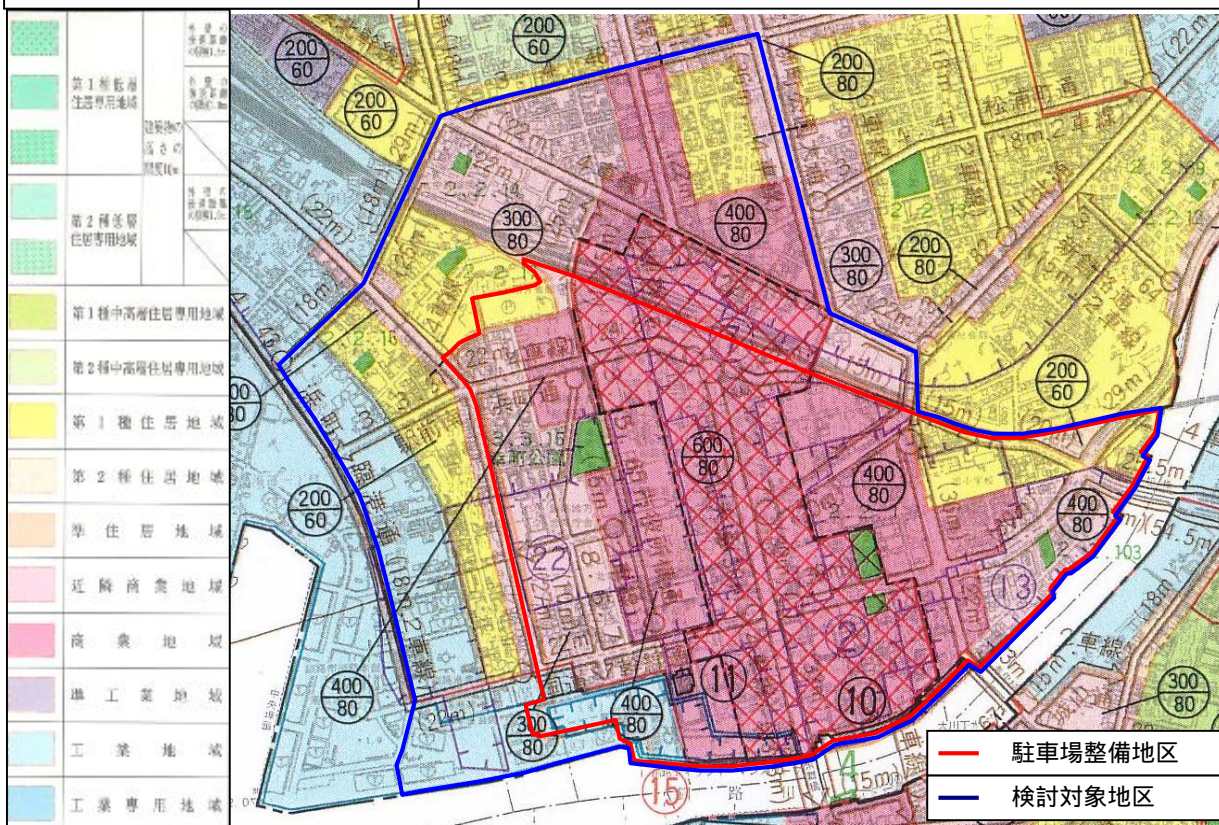


図2.2 中心市街地の用途地域



2.2 道路整備の状況

平成19年3月末現在における釧路市内の都市計画道路整備状況は、全体計画延長228.00kmの内、改良済み延長173.53km(改良率76.1%)、舗装延長167.09km(舗装率73.3%)となっている。駐車場整備地区における都市計画道路の整備状況は、3・5・65市役所横通の鉄道横断部が未整備となっている。検討対象地区内においても3・4・43浜町臨港通の起点部を残すのみで、その他の都市計画道路は整備済みとなっている。

表2.1 都市計画道路整備状況 平成19年3月31日現在

計画延長 (km)	改良済み延長 (km)	改良率 (%)	舗装延長 (km)	舗装率 (%)
228.00	173.53	76.1	167.09	73.3

2.3 自動車交通

都心地区にアクセスする国道及び道道の交通量の推移は、図2.3に示すとおりとなっている。調査箇所5(道道釧路鶴居弟子屈線 若松町)は増加となっているが、鉄北大橋の完成に伴う道道の路線変更によるものであり、交通量は他の調査箇所にみられるように概ね横ばいから減少傾向となっている。

図2.3 交通量の推移

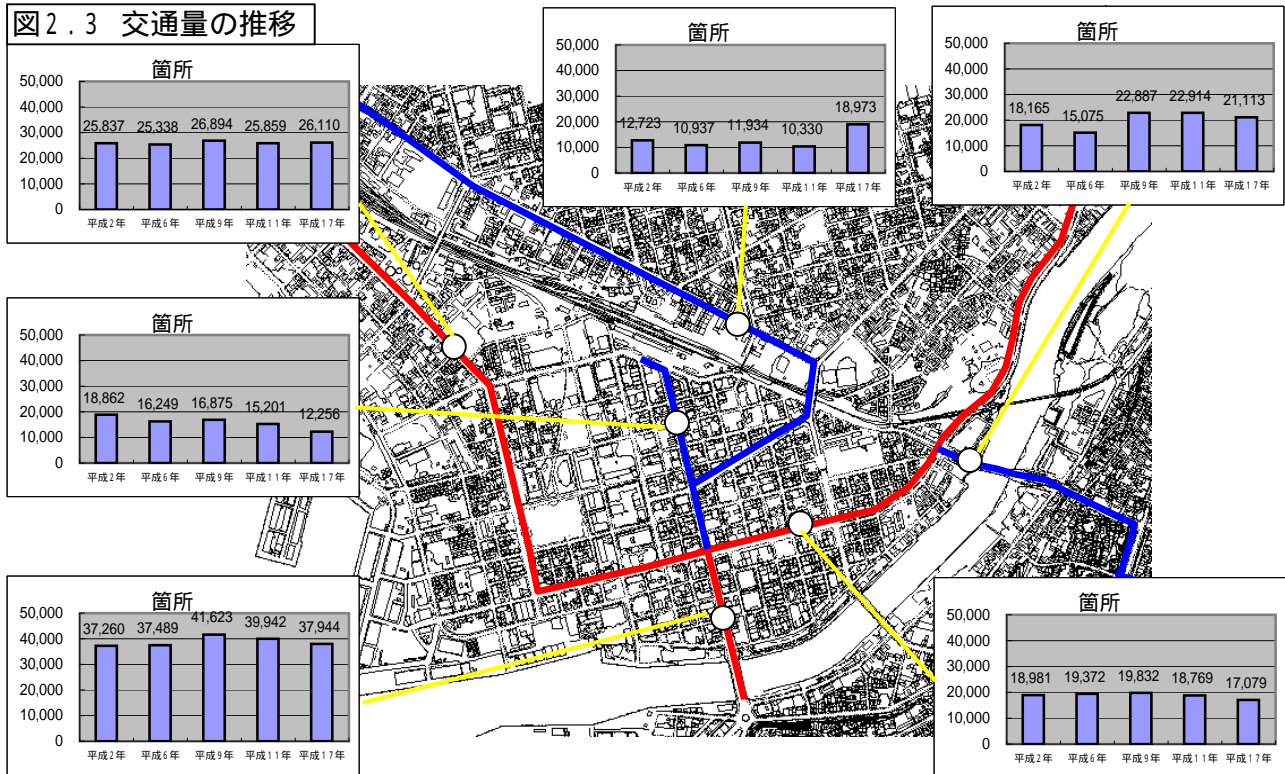


表2.2 箇所別交通量の推移(道路交通センサより)

			(台/12h)				
	路線名	調査箇所	平成2年	平成6年	平成9年	平成11年	平成17年
箇所	一般国道38号	寿1丁目	25,837	25,338	26,894	25,859	26,110
箇所	一般国道38号	北大通1丁目	37,260	37,489	41,623	39,942	37,944
箇所	一般国道44号	栄町6丁目	18,981	19,372	19,832	18,769	17,079
箇所	道道釧路停車場線	北大通8丁目	18,862	16,249	16,875	15,201	12,256
箇所	道道釧路鶴居弟子屈線	若松町	12,723	10,937	11,934	10,330	18,973
箇所	道道釧路環状線	旭町61番地	18,165	15,075	22,887	22,914	21,113

2.4 人口動態

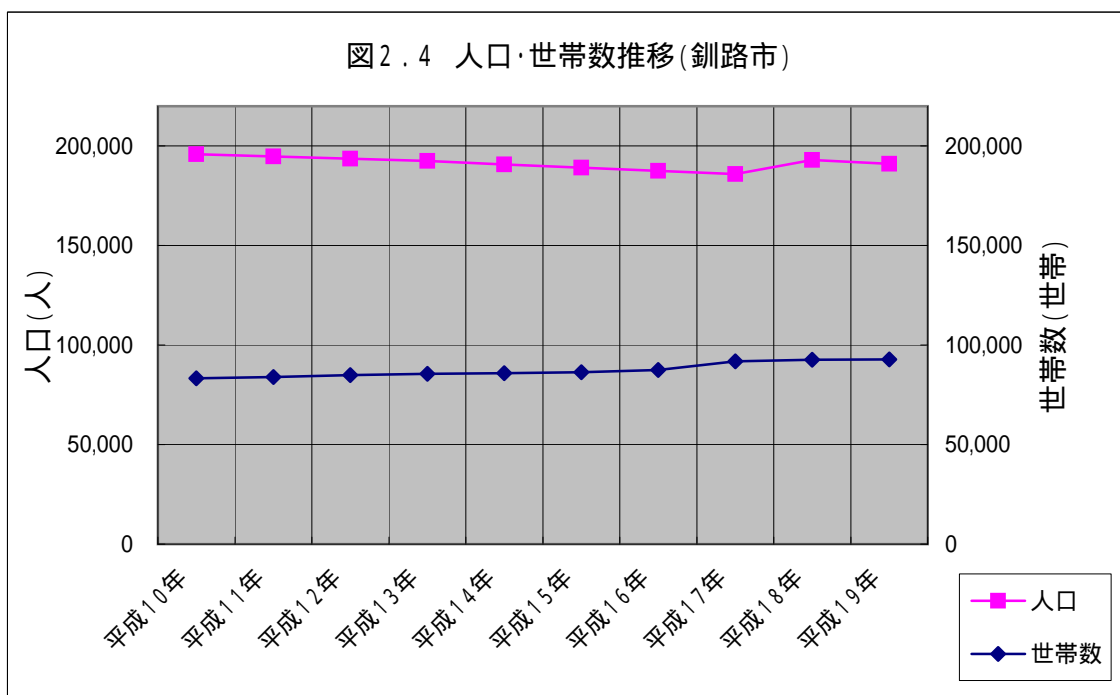
国勢調査による人口動態は、平成17年調査で市街化区域内の人口密度は34.4人/haとなっているが、駐車場整備地区内においては32.8人/haとなっている。平成12年調査と比較すると、人口・世帯数ともに減少しており、市街化区域内、駐車場整備地区内ともに同様の傾向であるが、商業地域・近隣商業地域を主体とする駐車場整備地区により顕著にあらわれている。

釧路市全域の人口・世帯数の経年変化を見ると、人口は減少傾向、世帯数は増加傾向となっている。ここで、平成18年に人口の増加が見られるが、これは平成17年10月の合併による増であり、旧釧路市域での減少傾向に歯止めはかかっていない。

表2.3 人口及び世帯数推移

	平成12年		平成17年	
	市街化区域	駐車場整備地区	市街化区域	駐車場整備地区
人口(人)	191,739	4,112	181,516	3,577
世帯数(世帯)	79,796	2,060	78,230	1,854
面積(ha)	5,276	109	5,276	109
密度(人/ha)	36.3	37.7	34.4	32.8
密度(世帯/ha)	15.1	18.9	14.8	17.0

国勢調査より



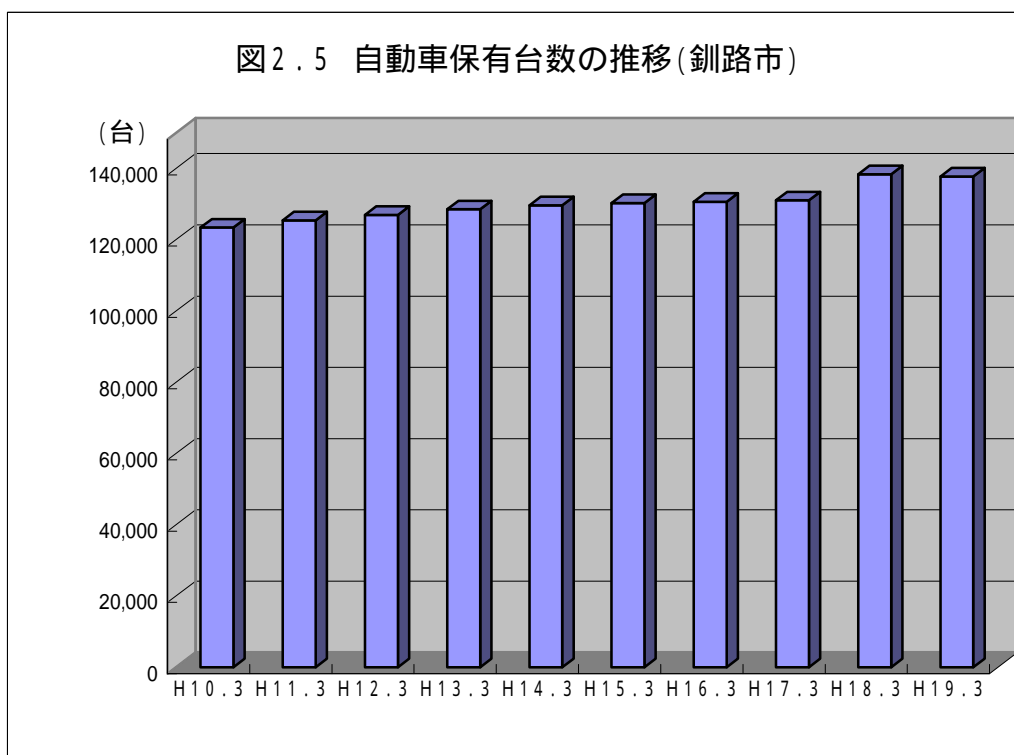
2.5 自動車保有の状況

北海道自動車統計(北海道運輸局)による釧路市の自動車保有台数は、平成18年度末現在13.8万台となっている。平成17年度末に増加しているが、これは市町村合併による母数の変化であり、傾向としては平成16年度末をピークに減少に転じている。

表2.4 自動車保有台数の推移 (台)

	釧路市	阿寒町	音別町	計
H10.3	123,447	4,923	2,191	130,561
H11.3	125,434	5,013	2,208	132,655
H12.3	127,011	5,141	2,233	134,385
H13.3	128,542	5,189	2,232	135,963
H14.3	129,666	5,261	2,257	137,184
H15.3	130,332	5,327	2,273	137,932
H16.3	130,686	5,312	2,266	138,264
H17.3	131,089	5,344	2,281	138,714
H18.3	138,384	-	-	138,384
H19.3	137,776	-	-	137,776

H17.10釧路市・阿寒町・音別町合併



3. 駐車場の現況把握

3.1 駐車場の状況

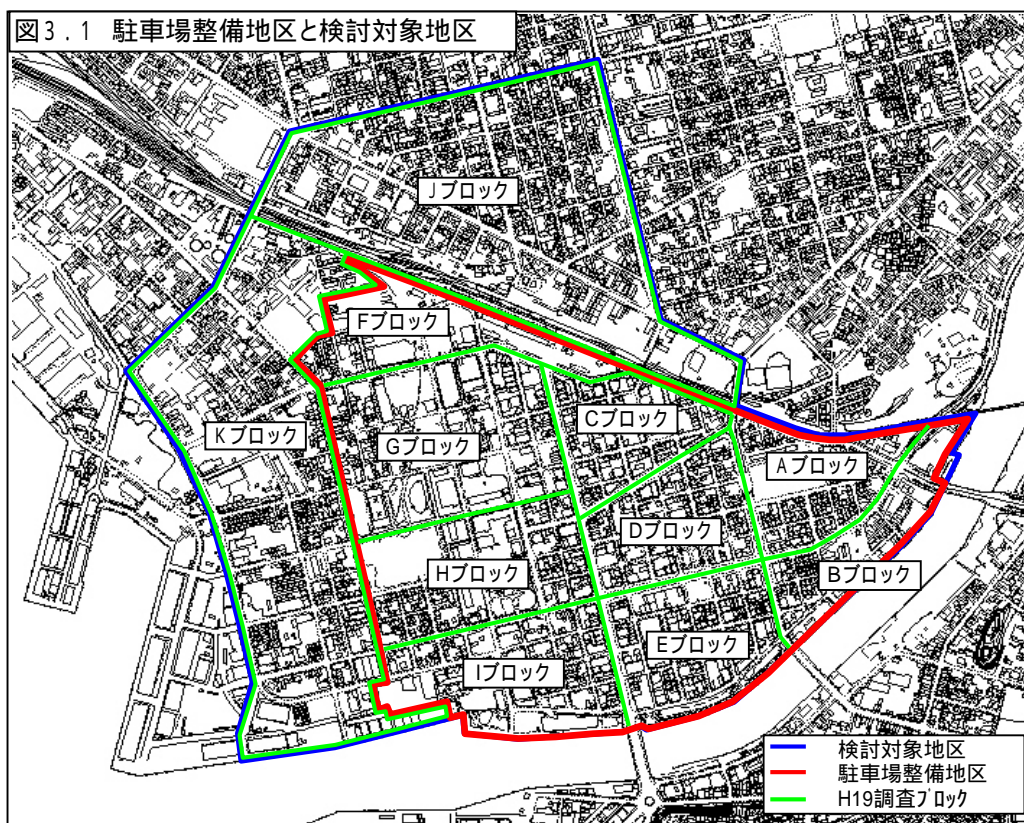
1) 施設数、収容台数

検討対象地区内の駐車場について、平成19年度に現況調査を行っている(駐車場整備地区内を9ブロック(A~Iブロック)、駐車場整備地区外を2ブロック(J、Kブロック)の計11ブロック)。表3.1のとおり収容台数17,034台、施設数で871箇所となっている。

表3.1 検討対象地区内ブロック別駐車場の現況

ブロック		箇所数	駐車マス	平均駐車容量
駐車場整備地区内	Aブロック	45	452	10.0
	Bブロック	37	432	11.7
	Cブロック	89	1,244	14.0
	Dブロック	105	1,289	12.3
	Eブロック	38	1,268	33.4
	Fブロック	35	1,230	35.1
	Gブロック	99	2,568	25.9
	Hブロック	63	2,426	38.5
	Iブロック	72	1,528	21.2
地区外	Jブロック	178	2,109	11.8
	Kブロック	110	2,488	22.6
全体		871	17,034	19.6

平成19年釧路市調べ



2) 構造形態

平成19年度に調査を行った駐車場の構造形態は、施設数で95%以上、収容台数で85%以上が平面形式の駐車場となっている。

表3.2 検討対象地区内ブロック別駐車場の現況

ブロック		平面	立体	機械式・地下	計
Aブロック	箇所数	45	0	0	45
	台数	452	0	0	452
Bブロック	箇所数	37	0	0	37
	台数	432	0	0	432
Cブロック	箇所数	81	6	3	90
	台数	1,019	201	24	1,244
Dブロック	箇所数	103	3	0	106
	台数	1,185	104	0	1,289
Eブロック	箇所数	35	4	0	39
	台数	669	599	0	1,268
Fブロック	箇所数	35	0	0	35
	台数	1,230	0	0	1,230
Gブロック	箇所数	96	0	4	100
	台数	2,245	0	323	2,568
Hブロック	箇所数	60	6	2	68
	台数	2,046	332	48	2,426
Iブロック	箇所数	71	1	1	73
	台数	985	509	34	1,528
Jブロック	箇所数	178	0	0	178
	台数	2,109	0	0	2,109
Kブロック	箇所数	110	0	0	110
	台数	2,488	0	0	2,488
全体	箇所数	851	20	10	881
	台数	14,860	1,745	429	17,034

構造別については平面・立体併用(5箇所)及び機械・地下併用(5箇所)が含まれており、合計が10箇所多い

3) 運用区分

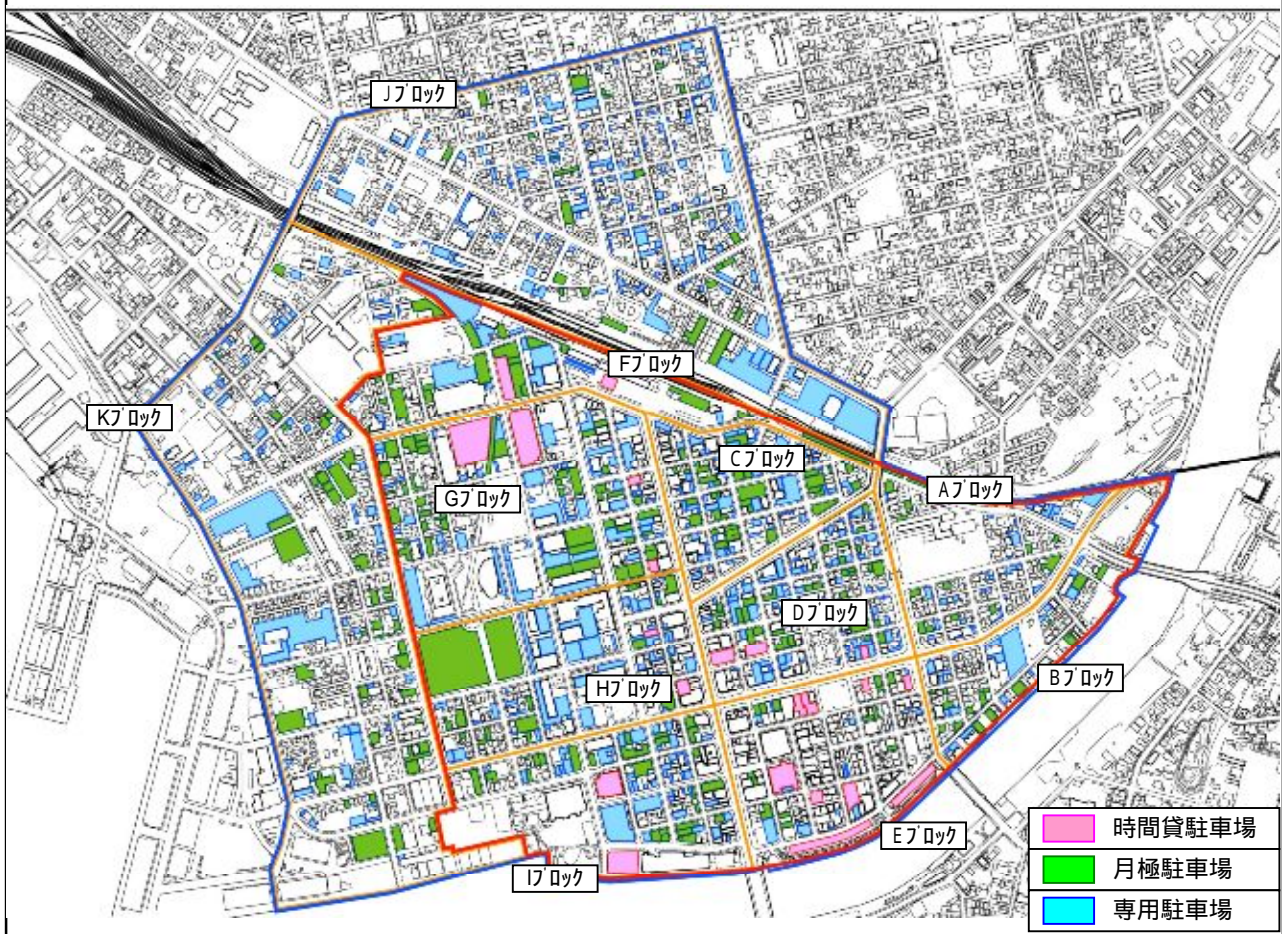
検討対象地区内における駐車場の運用区分は、箇所数で専用駐車場が約62%、月極駐車場が約35%を占めており、通勤や来客等のための駐車場運用箇所が多いが、駐車マスで見ると時間貸しが全体の14%あまりとなっている。また、時間貸駐車場については駐車場整備地区内のみで運用されている。

表3.3 運用区分別駐車場箇所数及びマス数

		平成19年調査			
		全体	時間貸	月極	専用
検討対象地区内	箇所数	871	22	306	543
		100.0%	2.5%	35.1%	62.3%
	駐車マス	17,034	2,328	6,310	8,396
		100.0%	13.7%	37.0%	49.3%
駐車場整備地区内	箇所数	583	22	228	333
		100.0%	3.8%	39.1%	57.1%
	駐車マス	12,437	2,328	4,786	5,323
		100.0%	18.7%	38.5%	42.8%

平成19年釧路市調べ

図3.2 駐車場現況図



ブロック別では、11ブロック中、D～Iの5ブロックで時間貸し駐車場が営業されており、特に飲食店の集積するEブロックでは、時間貸し駐車場全体のおよそ4割が集中している。

駐車場整備地区外となるJ、Kブロックでは、時間貸しでの運用はなく、月極・専用での運用となっている。

表3.4 検討対象地区内ブロック別運用形態別駐車場の現況

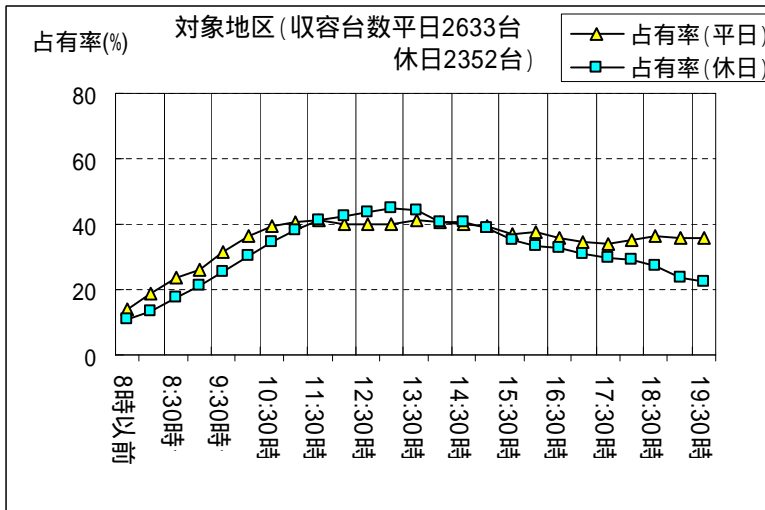
ブロック		時間貸し	月極	専用	計
Aブロック	箇所数	0	15	30	45
	台数	0	203	249	452
Bブロック	箇所数	0	16	21	37
	台数	0	188	244	432
Cブロック	箇所数	0	33	56	89
	台数	0	530	714	1,244
Dブロック	箇所数	3	34	68	105
	台数	162	417	710	1,289
Eブロック	箇所数	9	13	16	38
	台数	880	151	237	1,268
Fブロック	箇所数	2	19	14	35
	台数	129	554	547	1,230
Gブロック	箇所数	4	45	50	99
	台数	438	927	1,203	2,568
Hブロック	箇所数	2	18	43	63
	台数	135	1,310	981	2,426
Iブロック	箇所数	2	35	35	72
	台数	584	506	438	1,528
Jブロック	箇所数	0	46	132	178
	台数	0	706	1,403	2,109
Kブロック	箇所数	0	32	78	110
	台数	0	818	1,670	2,488
全体	箇所数	22	306	543	871
	台数	2,328	6,310	8,396	17,034

3.2 駐車場の利用実態

1) 時間貸駐車場の利用実態

交通体系調査において時間貸駐車場の利用実態を調査している(交通体系調査時に営業を行っていた33箇所のうち30箇所)。うち5箇所については、休日を非営業としているため、休日の収容台数は平日よりも300台ほど少なくなっている。調査箇所の占有率を見ると、平日・休日とも13時台にピークを迎えるものの、占有率は41~44%と半分以下の状況にある。また、平日における夜間の占有率が高いことが特徴となっている。

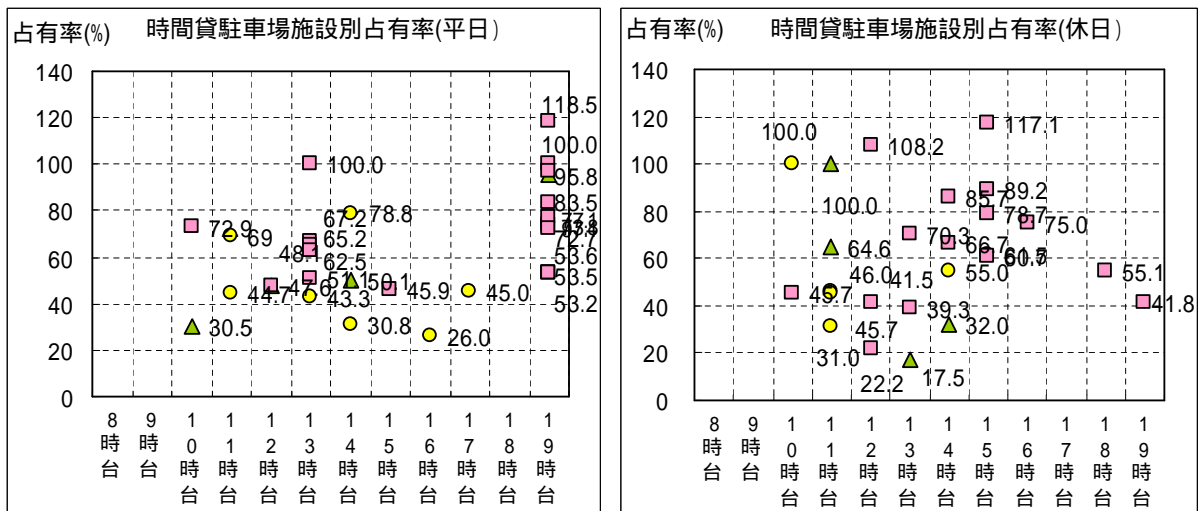
図3.5 時間貸駐車場の占有率の時間変動



平日 = 30箇所、休日 = 25箇所の平均
 平日最大占有率41.2%(13時台)、休日最大占有率44.9%
 月極契約車も含む
 平日752台、休日672台

なお、駐車場個別の占有率を見ると場所により大きなバラツキがあり、飲食街周辺の駐車場では、平日は19時台にピークがあり、占有率も7割を超えている箇所が多く、休日は11時台から15時台までにピークを迎えている。

図3.6 個別時間貸駐車場の最大占有率とピーク時間



平均駐車時間については、平日108分、休日96分となっている。平均回転数は、平日1.88回、休日2.14回であり、他都市と比較して低い値となっている。これは、時間貸駐車場を月極契約で利用している台数が多いことによるものと考えられ、月極契約車を除くと旭川市と同程度の回転率となる。

表3.5 時間貸駐車場の利用状況総括表(30分毎集計データによる)

		箇所数 (箇所)	収容台数 (台)	月極契約者数 (台)	実駐車台数 (台)	平均回転率 (回)	月極駐車場を除く回転率 (回)	平均駐車時間 (分)	各駐車場の最大滞留台数の累計	
									最大駐車台数 (台)	最大占有率 (%)
時間貸駐車場	平日	30	2,633	752	4,958	1.88	2.24	108	1,491	57
	休日	25	2,352	672	5,027	2.14	2.59	96	1,203	51
旭川市(H6)	平日	20	1,977	-	-	2.4	-	109	1,103	56
	休日	20	1,977	-	-	2.6	-	121	1,612	82
函館市(H9)	平日	10	1,139	-	2,594	2.3	-	73	443	39
	休日	10	1,139	-	4,151	3.6	-	73	803	71
帯広市(H5)	平日	12	1,195	-	4,588	3.8	-	77	844	71
	休日	12	1,195	-	4,679	3.9	-	87	990	83

最大駐車台数と最大占有率は各駐車場の時系列的加算ではなく、各駐車場の最大駐車滞留台数を累計したものである。

2) 月極・専用駐車場の利用実態

月極・専用駐車場についても時間貸駐車場と同様に交通体系調査時に利用実態を調査している。調査箇所は検討対象地区内の月極・専用駐車場から20箇所、1,459台分について調査を実施している。

調査箇所の平日の占有率をみると、日中は50%前後にのぼっているが、休日は全体をとおし10%台であり、最大でも14時台の20.3%となっていて、休日より平日の利用が高くなっている。

図3.7 月極・専用駐車場の滞留台数と占有率の時間変化

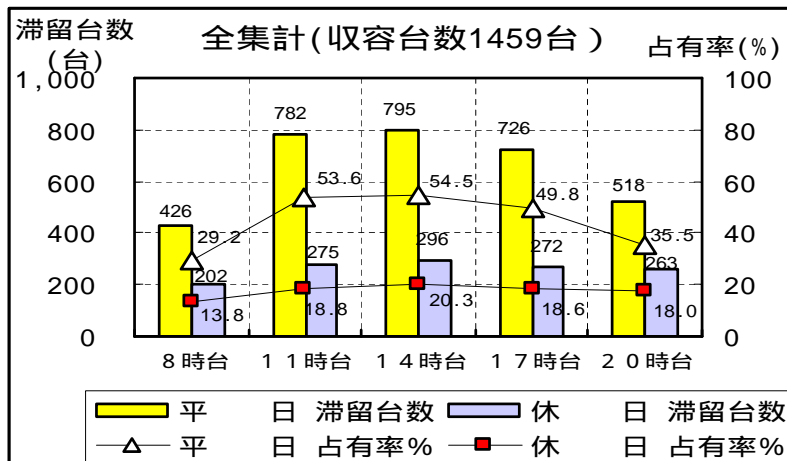


表3.6 月極・専用駐車場の実態調査結果

調査箇所数 (箇所)	収容台数 (台)	ピーク時		
		平日/休日区分	滞留駐車台数 (台)	最大占有率 (%)
20	1,459	平日	841	57.6
		休日	319	21.9

また、調査した20箇所の月極・専用駐車場については、平日の最大占有率で57.6%、休日
で21.9%となっており、休日の利用状況が低い状態となっている。

3) 路上駐車

平日、休日の時間帯別路上駐車状況と長時間駐車(10時と15時のナンバープレート調査
による)についても、交通体系調査時に調査を実施している。長時間の路上駐車台数は、平
日307台、休日193台でそれぞれ同一時間帯の総路上駐車台数の約35%、30%を占めて
いる。

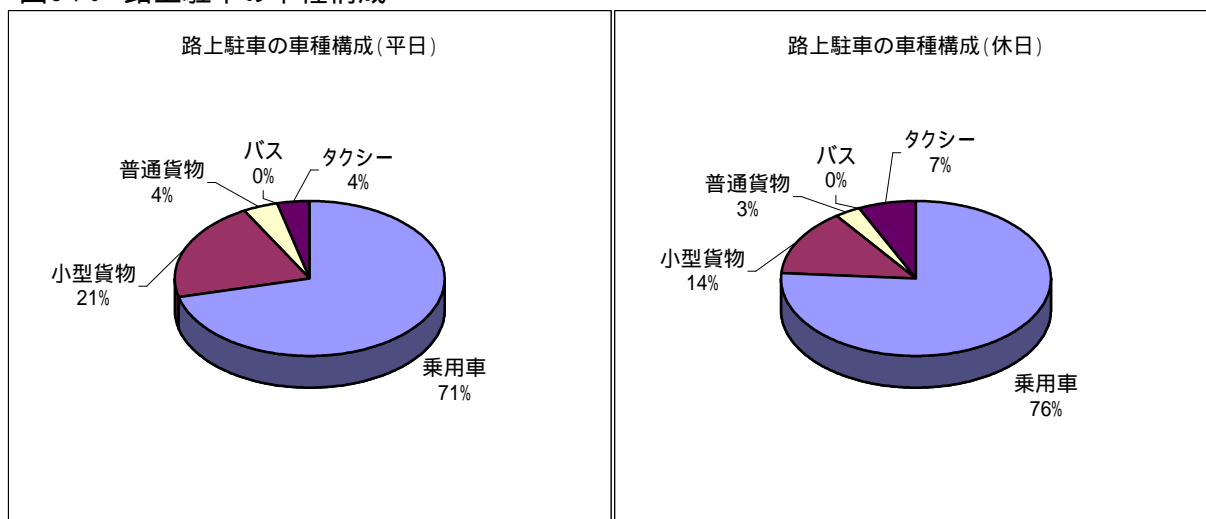
表3.7 時間帯別路上駐車台数(30分毎集計データによる)

単位:台

	7時台	10時台	13時台	15時台	18時台	15時における長時間駐車割合	
						駐車台数	割合%
平日	493	864	905	884	869	307	34.7
休日	447	548	631	655	684	193	29.5

平日においては、いずれの駐車場所においても、乗用車の路上駐車が多く、全体の70%以
上となっている。貨物車は全体の17~25%を占めているが、平日に比べ、休日は減少してい
る。

図3.8 路上駐車の種類構成



4. 駐車場の需給バランスと目標量

4.1 駐車場の現況需給バランス

1) 駐車需給バランスの算定方法

検討対象地区の駐車場の現況需給バランスについては、交通体系調査で得られている目的別駐車形態別発生台数の駐車需要と、現況調査(H19)の駐車容量(収容可能駐車マス数)をもとに過不足量を把握することにより行う。

また、路上及びその他空地駐車台数は駐車禁止区域との関係や周辺土地利用との関係もあり、路外駐車場(時間貸・月極・専用)に収容することとした。

さらに、駐車需要のうち、時間貸駐車台数と専用駐車場利用台数分は不特定多数の人が短時間で利用する駐車形態となることから、交通体系調査時に得られた修正回転率(総入庫台数÷収容可能台数÷ピーク時占有率)を使用し、利用実態に即した内容で駐車必要マス数を算定することとした。

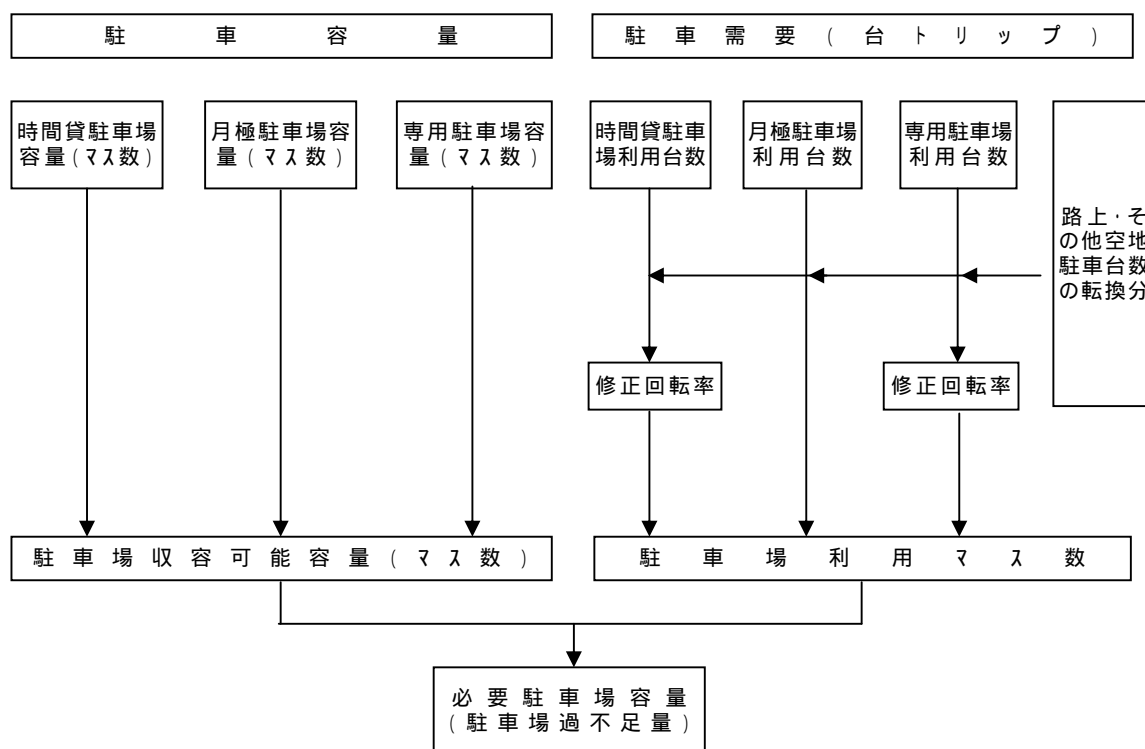


図4.1 需給バランスの算定フロー

2) 検討対象地区における駐車収容可能量

検討対象地区における駐車場運用形態別収容可能量(マズ数)を表4.1に示す。時間貸駐車場は駐車場整備地区内でのみ運営されている。月極・専用駐車場については、駐車場整備地区内・検討対象地区内ともに全体の施設数の9割以上の箇所を占めているが、マズ数としては8割程度であり、時間貸しと比較し相対的に規模が小さいことが伺える。

表4.1 運用形態別収容可能量

		平成19年調査			
		全体	時間貸	月極	専用
検討対象地区	箇所数	871	22	306	543
		100.0%	2.5%	35.1%	62.3%
	駐車マズ	17,034	2,328	6,310	8,396
		100.0%	13.7%	37.0%	49.3%
駐車場整備地区内	箇所数	583	22	228	333
		100.0%	3.8%	39.1%	57.1%
	駐車マズ	12,437	2,328	4,786	5,323
		100.0%	18.7%	38.5%	42.8%

平成19年釧路市調べ

また、交通体系調査時における利用実態調査結果は表4.2のとおりであり、時間貸し駐車場の平日における修正回転率は3.92となっている。

表4.2 時間貸駐車場利用実態調査結果

	平日	休日
収容可能台数(台)	1,881	1,680
入庫台数(台)	4,206	4,355
単純回転率	2.24	2.59
ピーク時占有率(%)	57	51
修正回転率	3.92	5.08

平日30箇所、休日25箇所調査。

月極も運用している駐車場においては、月極契約率を100%、また調査日当日に全ての契約者が利用したと仮定し、総入庫台数から月極台数分を差し引いた数を時間貸し利用の入庫台数とした。

$$\text{単純回転率} = \text{入庫台数} \div \text{収容可能台数}$$

$$\text{修正回転率} = \text{入庫台数} \div (\text{収容可能台数} \times \text{ピーク時占有率})$$

3) 調査対象地区における現況の目的別駐車形態別駐車発生台数

駐車発生台数については、交通体系調査時に調査を行っている。対象地区内での目的別駐車形態別駐車発生台数を次表に示す。

表4.3 目的別駐車形態別駐車発生台数

(単位:台トリップ)

	通勤	通学	私用	帰宅	業務	合計
時間貸	17	0	290	0	35	342
路上	174	0	886	97	622	1,779
その他空地	280	0	193	134	130	737
月極	3,609	0	339	223	493	4,664
事務所・店舗	6,192	19	5,580	65	6,991	18,847
自宅車庫	0	0	67	2,096	70	2,233
合計	10,272	19	7,355	2,615	8,341	28,602

ここで、上記調査における駐車発生台数については、駐車場の実態調査を踏まえ、次により補正を行う。

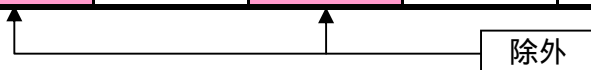
<補正内容>

帰宅目的と通学目的の除外

帰宅目的については自宅車庫等が主な駐車場所となる。自宅車庫は、検討対象地区外であると考えられるため、検討対象から除外する。また、通学も同様に考え、検討対象から除外する。

(単位:台トリップ)

	通勤	通学	私用	帰宅	業務	合計
時間貸	17	0	290	0	35	342
路上	174	0	886	97	622	1,779
その他空地	280	0	193	134	130	737
月極	3,609	0	339	223	493	4,664
事務所・店舗	6,192	19	5,580	65	6,991	18,847
自宅車庫	0	0	67	2,096	70	2,233
合計	10,272	19	7,355	2,615	8,341	28,602



私用目的による時間貸総駐車発生台数の補正

交通体系調査で得られた地区内の時間貸総駐車発生台数は、表4.3から342台である。表4.1の時間貸駐車場の収容可能台数2,328台との比較では単純回転率0.15(=342÷2,328)の利用状況となるが、時間貸駐車場の利用状況については、交通体系調査時に検討対象地区内33箇所中30箇所について別途利用実態調査を行っており(表4.2参照)、それによると、平日で入庫総数4,206台、単純回転率2.24、修正回転率3.92(=4,206÷(1,881台×0.57))の利用状況となっている。

両調査結果が食い違う要因として、調査において被調査者が一定時間以内無料の駐車場を、無料の範囲内で利用した場合、「無料の店舗の駐車場(買い物割引で無料となるものを含む)」利用と回答することとなる。この点に留意して、表4.1の収容可能台数と表4.2の平日の回転率から算出したものを時間貸総駐車発生台数とみなすこととし、

総駐車発生台数(入庫台数) = 収容可能台数 × ピーク時占有率 × 修正回転率
 により5,202台(= 2,328台 × 0.57 × 3.92)となり、私用目的での「時間貸」と「事務所・店舗」との間で駐車発生台数の補正を行った。

表4.4 目的別駐車形態別駐車発生台数(時間貸駐車場需要補正後)

	通勤	私用	業務	合計	
時間貸	17	5,150	35	5,202	補正
路上	174	886	622	1,682	
その他空地	280	193	130	603	
月極	3,609	339	493	4,441	
事務所・店舗	6,192	720	6,991	13,903	補正
合計	10,272	7,288	8,271	25,831	

路上、その他空地の駐車形態別発生台数の補正

路上、その他空地の通勤目的の駐車需要は、全て月極駐車場で受け持つこととする。

路上、その他空地の駐車形態別駐車発生台数の中で、私用・業務目的の1,831台(私用:886台 + 193台 = 1,079台、業務:622台 + 130台 = 752台)については、駐車禁止区域との関連や検討対象地区の土地利用上の性格から、時間貸駐車場、もしくは事務所・店舗駐車場で対応すべきと考えられる。

そこで、路上駐車発生台数の私用・業務目的の1,508台(私用:886台、業務:622台)について、時間貸駐車場と事務所・店舗駐車場の寄与割合から、下記により配分する。

・時間貸駐車場で収容すべき駐車需要 = 780台

【私用 = $886 \text{台} \times 5,150 \text{台} / (5,150 \text{台} + 720 \text{台}) = 777 \text{台}$ 、業務 = $622 \text{台} \times 35 \text{台} / (35 \text{台} + 6,991 \text{台}) = 3 \text{台}$ 】

・事務所・店舗駐車場で対応すべき駐車需用 = 728台

【私用 = $886 \text{台} \times 720 \text{台} / (5,150 \text{台} + 720 \text{台}) = 109 \text{台}$ 、業務 = $622 \text{台} \times 6,991 \text{台} / (35 \text{台} + 6,991 \text{台}) = 619 \text{台}$ 】

次に、その他空地駐車発生台数の私用・業務目的の323台(私用:193台、業務:130台)について、時間貸駐車場と事務所・店舗駐車場の寄与割合から、下記により配分する

・時間貸駐車場で収容すべき駐車需要 = 170台

【私用 = $193 \text{台} \times 5,150 \text{台} / (5,150 \text{台} + 720 \text{台}) = 169 \text{台}$ 、業務 = $130 \text{台} \times 35 \text{台} / (35 \text{台} + 6,991 \text{台}) = 1 \text{台}$ 】

・事務所・店舗駐車場で対応すべき駐車需用 = 153台

【私用 = $193 \text{台} \times 720 \text{台} / (5,150 \text{台} + 720 \text{台}) = 24 \text{台}$ 、業務 = $130 \text{台} \times 6,991 \text{台} / (35 \text{台} + 6,991 \text{台}) = 129 \text{台}$ 】

表4.5 路上とその他空地駐車場の配分

	通勤	私用	業務	計
路上	174	886	622	1,682
その他空地	280	193	130	603
計	454	1,079	752	2,285

補正

	通勤	私用	業務	計		
時間貸		777	169	3	1	950
月極	454					454
事務所・店舗		109	24	619	129	881
計	454	886	193	622	130	2,285

表4.6 目的別駐車形態別駐車発生台数（補正後）

	通勤	私用	業務	合計
時間貸	17	6,096	39	6,152
月極	4,063	339	493	4,895
事務所・店舗	6,192	853	7,739	14,784
合計	10,272	7,288	8,271	25,831

4) 対象地区における現況の駐車需要供給バランス

上記までに整理を行った、対象地区の現況における駐車場の駐車収容可能量と目的別駐車形態別発生台数から、現状の駐車需給を以下に取りまとめる。

時間貸駐車場

・時間貸駐車場としての需要量は6,152台(5,202台 + 780台 + 170台、路上とその他空地を含む)があり、需要量を修正回転率3.92の水準で処理すると、1,570台の時間貸駐車場のスペースが必要となることから、現状の収容可能量(マス数)と比較すると758マス供給過剰の状況となっている。

月極、事務所店舗駐車場(通勤目的)

・月極駐車場と専用駐車場はそれぞれ6,310台と8,396台の施設量がある。表4.3より、このうち、通勤目的で月極駐車場を利用している3,609台と、通勤目的で事務所・店舗駐車場(月極及び専用)を利用している6,192台を合わせた9,801台のスペースは、通勤目的の車によって占有されている。したがって、需要量としては、路上分も含め10,255台のスペースが必要となることから、現状のの収容可能量(マス数)と比較すると454マス供給不足の状況となっている。

月極、事務所店舗駐車場(私用・業務目的)

・月極駐車場と専用駐車場の残り4,905台(6,310台 + 8,396台 - 3,609台 - 6,192台)の施設で、私用・業務目的の8,543台(私用:339台 + 720台、業務:493台 + 6,991台)の駐車需要に対応している。月極、専用駐車場の利用頻度は、単純回転率として(駐車需要8,543台) ÷

(駐車マス4,905台) = 1.74となるが、利用実態調査よりピーク時の利用率が57.6%であることから修正回転率3.00(8,543台 ÷ (4,905台 × 58%))となっている。必要な駐車スペースとしては、8,453台に路上分とその他空地分の駐車需要台数881台を加えた9,424台に修正回転率3.00の水準で処置すると3,142台の駐車スペースが必要となることから、現状の収容可能量(マス数)と比較すると1,763マス供給過剰の状況となっている。

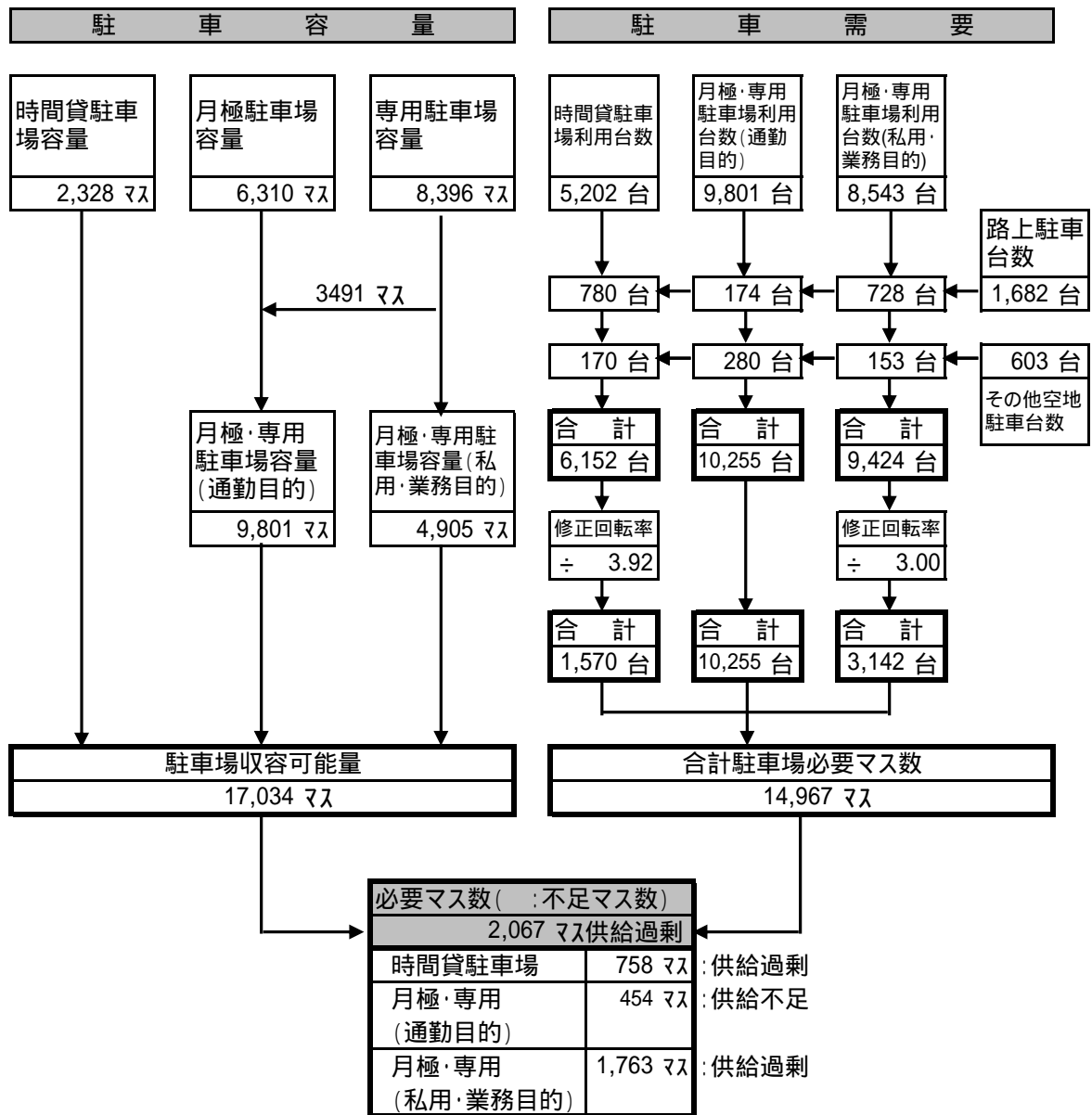


図4.2 現況の需給バランス

4.2 駐車場の現況分析

1) 駐車場についての現状と課題等

- ・検討対象地区内の駐車場の施設数、収容台数共に駐車場整備地区内で70%程度を占めている。
- ・構造形態としては施設数、収容台数とも平面駐車場が90%以上を占めている。
- ・運用形態では、収容台数の49%が専用駐車場、37%が月極駐車場となっており、通勤や来客用の駐車場運用割合が高い。
- ・時間貸駐車場は、駐車場整備地区内で飲食店や商業施設が集積しているD～Iブロックに限定され、特にEブロックでは時間貸駐車場のおよそ4割が集中している。
- ・平面駐車場での運用が多く、土地利用の転換の可能性が高いため、駐車場の安定供給に不安がある。

2) 駐車場の利用形態についての現状と課題等

- ・時間貸駐車場で休日を非営業としている駐車場があるが、利用台数は平休日とも大きな変化はない。
- ・時間貸駐車場の平均最大占有率は、平・休日とも41%から44%であり、11時から13時台に集中している。
- ・飲食店が集中しているEブロックでは、時間貸駐車場の平日の最大占有率も7割以上となり、利用時間も19時台以降となっている。
- ・中心市街地の商業機能の低下から、時間貸駐車場の休日の利用率が低く、駐車場の効率的な運用に欠ける。
- ・時間貸し駐車場の在庫待ち時間はほとんどないことから、駐車場容量の充足感はあるが、より利用しやすい駐車場の配置が必要
- ・飲食店等への利用から、Eブロックでの夕方から夜間にかけて一部の時間貸駐車場の不足が見られる。
- ・月極駐車場の占有率は平日と休日の開きが大きいのが、管理上の問題もあり平準化する取組みは難しい。
- ・路上駐車が多いのは商業機能や飲食店等が集積している地域で、特に歓楽街では夜間の路上駐車が増加しており、交通安全上、警察や商店街との連携や取り締まりの強化が必要。

4.3 将来の駐車場需給推計

1) 将来の都市構造等について

人口フレーム及び自動車保有率

交通体系調査での人口フレーム設定は第3次北海道長期総合計画(目標年次:平成19年)に基づき推計し、北海道における将来人口の推移や釧路根室圏の圏域シェア等から平成32年の釧路都市圏の人口フレームを235千人としている。

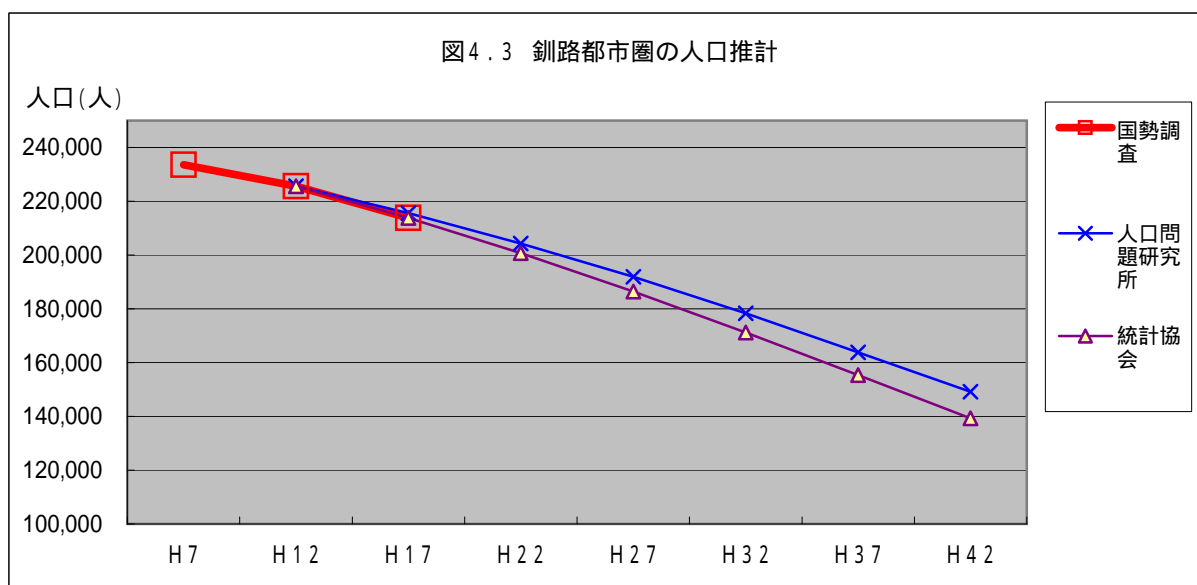
表4.7 釧路都市圏(釧路市釧路地区・釧路町・白糠町)における人口フレーム

	釧路都市圏	釧路根室圏	
平成2年	238,000 人	388,000 人	国勢調査
平成7年	234,000 人	377,000 人	国勢調査
平成12年	226,000 人	363,000 人	国勢調査
平成19年	-	371,000 人	道内人口推計と圏域シェアから推計
平成22年	236,000 人	368,000 人	道内人口推計と圏域シェアから推計
平成32年	235,000 人	356,000 人	道内人口推計と圏域シェアから推計

交通体系調査における人口フレーム

しかしながら、昨今の社会情勢等からも、人口増の見込める状況ではなく、平成20年度策定の「釧路市総合計画(2008～2018)」においても平成29年の将来人口をおよそ17万人(釧路市釧路地区、音別地区、阿寒地区の合計)と、平成17年国勢調査と比較し3万人(およそ16%)減と推計している。

また、将来人口推計については、国立社会保障・人口問題研究所や(財)日本統計協会で行っている推計があるが、どちらの推計においても、釧路都市圏(釧路市釧路地区、釧路町、白糠町)での平成32年度の人口は約17～20%減少(H17国勢調査比)と推計されている。



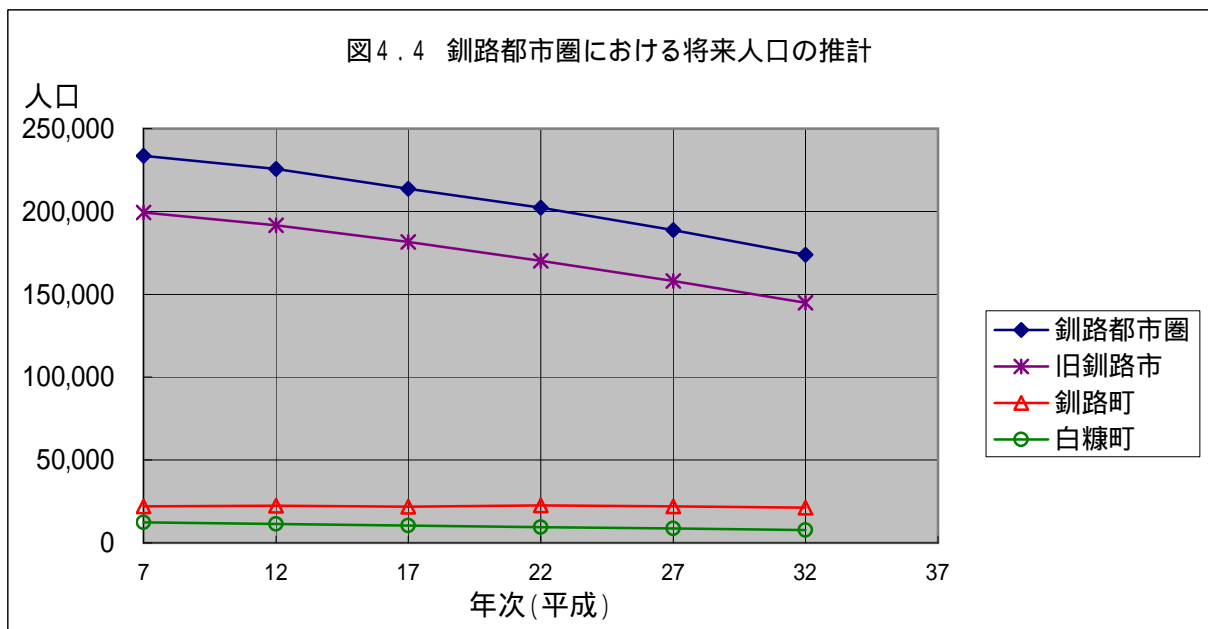
ここで、釧路都市圏の将来人口推計については、釧路市釧路地区、釧路町、白糠町それぞれ、ある程度同じレベルでの推計が必要と考えられることから、各々の地域を同条件で推計を行っている国立社会保障・人口問題研究所または(財)日本統計協会での推計を用いることとする。

両者の差として、国立社会保障・人口問題研究所の推計は、平成12年国勢調査を基準に推計を行っているが、(財)日本統計協会の推計は、平成17年国勢調査の結果が反映されており、推計値もより低いものとなっている。将来推計については、できるだけ最新のデータを利用したもののほうが、より実態に即した推計が可能と考えられる。

以上のことから、本計画における平成32年の人口フレームは、交通体系調査での推計から変更し、「釧路市総合計画」及び(財)日本統計協会での人口推計を基本に釧路都市圏(旧釧路市、釧路町、白糠町)人口フレームを表4.8のとおり171千人とする。

表4.8 釧路都市圏(釧路市・釧路町・白糠町)における人口フレームの推計

	釧路都市圏	旧釧路市	釧路町	白糠町	
平成7年	233,616人	199,323人	21,986人	12,307人	国勢調査
平成12年	225,576人	191,739人	22,478人	11,359人	国勢調査
平成17年	213,768人	181,516人	21,855人	10,397人	国勢調査
平成22年	200,696人	170,159人	21,139人	9,398人	(財)日本統計協会「市町村の将来人口」より
平成27年	186,465人	157,819人	20,278人	8,368人	(財)日本統計協会「市町村の将来人口」より
平成29年	-人	152,735人	-人	-人	釧路市総合計画における推計
平成32年	171,248人	144,615人	19,273人	7,360人	(財)日本統計協会「市町村の将来人口」より



また、駐車場を利用すると考えられる乗用車の状況について、交通体系調査では、調査時の自動車保有率のトレンドから将来の自動車保有率を表4.9のとおり推計し、累乗近似での推計を用いて1.82としている。

表4.9 交通体系調査での自動車保有率の推計

	釧路圏実数	線形近似	対数近似	累乗近似	指数近似
平成 1 年	3.21	3.14	3.35	3.43	3.17
平成 2 年	3.04	3.03	3.02	3.02	3.04
平成 3 年	2.91	2.92	2.82	2.80	2.91
平成 4 年	2.79	2.81	2.69	2.66	2.79
平成 5 年	2.67	2.70	2.58	2.56	2.67
平成 6 年	2.56	2.59	2.49	2.47	2.56
平成 7 年	2.43	2.48	2.42	2.40	2.46
平成 8 年	2.32	2.37	2.35	2.35	2.35
平成 9 年	2.25	2.26	2.30	2.30	2.26
平成 10 年	2.17	2.15	2.24	2.25	2.16
平成 11 年	2.11	2.04	2.20	2.21	2.07
平成 12 年		1.92	2.16	2.18	1.99
平成 13 年		1.81	2.12	2.15	1.90
平成 14 年		1.70	2.08	2.12	1.82
平成 15 年		1.59	2.05	2.09	1.75
平成 16 年		1.48	2.02	2.07	1.67
平成 17 年		1.37	1.99	2.04	1.60
平成 18 年		1.26	1.96	2.02	1.54
平成 19 年		1.15	1.94	2.00	1.47
平成 20 年		1.04	1.91	1.98	1.41
平成 21 年		0.93	1.89	1.97	1.35
平成 22 年		0.82	1.86	1.95	1.30
平成 23 年		0.71	1.84	1.93	1.24
平成 24 年		0.60	1.82	1.92	1.19
平成 25 年		0.49	1.80	1.91	1.14
平成 26 年		0.38	1.78	1.89	1.09
平成 27 年		0.27	1.77	1.88	1.05
平成 28 年		0.16	1.75	1.87	1.00
平成 29 年		0.05	1.73	1.85	0.96
平成 30 年		-0.06	1.72	1.84	0.92
平成 31 年		-0.17	1.70	1.83	0.88
平成 32 年		-0.28	1.68	1.82	0.85
相関係数		0.99	0.95	0.92	1.00

交通体系調査における保有率の推計

ここで、自動車保有率についても、昨今の人口減や地方都市におけるモーターリゼーションの進展等を考慮し、最近10年間の自動車保有率をもとに再推計を行うこととした。最近10年間の自動車保有率については、「北海道自動車統計」から表4.10のとおりである。

表4.10 自動車保有率(「北海道自動車統計」より)

	釧路市	釧路町	白糠町	計	都市圏人口	保有率(人/台)
H10.3	87,167	10,749	5,302	103,218	229,740 人	2.23
H11.3	89,567	11,203	5,433	106,203	228,531 人	2.15
H12.3	91,491	11,697	5,547	108,735	226,454 人	2.08
H13.3	93,199	12,124	5,675	110,998	225,570 人	2.03
H14.3	94,620	12,406	5,784	112,810	224,088 人	1.99
H15.3	96,005	12,710	5,785	114,500	222,019 人	1.94
H16.3	96,748	12,946	5,811	115,505	220,349 人	1.91
H17.3	97,548	13,197	5,869	116,614	218,415 人	1.87
H18.3	102,904	13,285	5,880	122,069	226,488 人	1.86
H19.3	102,660	13,237	5,802	121,699	223,577 人	1.84

・乗用車、軽乗用車の保有台数(北海道自動車統計:北海道運輸局)より

・ :釧路市はH17.10に合併しており保有台数、人口共に旧音別町、旧阿寒町を含む

上表をもとに、近似式による将来的な自動車保有率を推計すると、図4.5及び表4.11のとおりとなる。推計上、累乗近似によるものが最も相関が高くなることから、平成32年の自動車保有率として1.55を採用する。

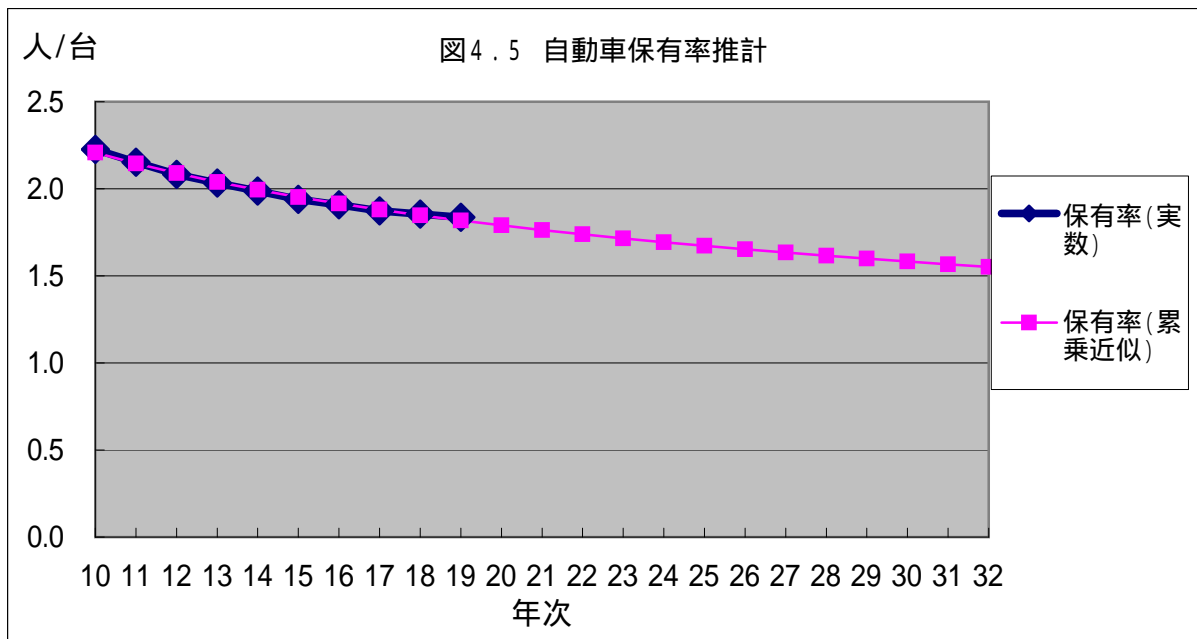


表4.11 自動車保有率の推計

		保有率(人/台)				
		実数	線形近似	対数近似	累乗近似	指数近似
H 10	3	2.23	2.18	2.20	2.21	2.18
H 11	3	2.15	2.14	2.15	2.15	2.14
H 12	3	2.08	2.10	2.09	2.09	2.09
H 13	3	2.03	2.05	2.04	2.04	2.05
H 14	3	1.99	2.01	2.00	1.99	2.01
H 15	3	1.94	1.97	1.96	1.95	1.96
H 16	3	1.91	1.92	1.92	1.91	1.92
H 17	3	1.87	1.88	1.88	1.88	1.88
H 18	3	1.86	1.84	1.84	1.85	1.84
H 19	3	1.84	1.80	1.81	1.82	1.80
H 20	3		1.75	1.78	1.79	1.76
H 21	3		1.71	1.75	1.76	1.73
H 22	3		1.67	1.72	1.74	1.69
H 23	3		1.63	1.70	1.72	1.66
H 24	3		1.58	1.67	1.69	1.62
H 25	3		1.54	1.64	1.67	1.59
H 26	3		1.50	1.62	1.65	1.55
H 27	3		1.46	1.60	1.63	1.52
H 28	3		1.41	1.58	1.62	1.49
H 29	3		1.37	1.55	1.60	1.46
H 30	3		1.33	1.53	1.58	1.43
H 31	3		1.28	1.51	1.57	1.40
H 32	3		1.24	1.49	1.55	1.37
相関係数		R2=0.959	R2=0.986	R2=0.991	R2=0.968	

将来の都市圏構造

交通体系調査においては、釧路都市圏の将来的な都市構造について、土地利用及び交通の骨格に対して整理している。将来市街地における都市的土地利用の範囲や交通ネットワークの方針等については、現状で変更はないことから、交通体系調査での方向性を踏襲することとする。

2) 将来の駐車発生台数の推計

将来の駐車発生台数は、将来の目的別平均乗車人員や駐車率が交通体系調査時と変わらないと仮定して、交通体系調査での「Cゾーン別目的別自動車利用週通交通量(人トリップ/日)」に対する将来交通量予測によって得られる「Cゾーン別将来目的別自動車利用集中交通量(人トリップ/日)」の伸び率を、将来の目的別駐車発生台数の伸び率と見なすと、各々の目的別の駐車発生台数の伸び率は表4.12のとおりとなる。

Cゾーン ... 都市圏における個別施設計画、配分交通量等を解析するため、人口集積状況拠点的なプロジェクトなどによってBゾーン(道路交通センサスでの都市圏の交通流動及び地域の特性を把握するためのゾーニング)を分割設定したもので、交通体系調査では釧路市内を40ゾーンに分割設定している。

表4.12 将来伸び率(交通体系調査) 単位:人トリップ/日

	現況	将来	伸び率
通勤	12,430	13,516	1.09
私用	13,446	15,866	1.18
業務	9,227	3,846	0.42
合計	35,103	33,228	0.95

ここで、将来都市構造における人口フレーム及び自動車保有率については、前述のとおり、交通体系調査時から社会情勢の変化等を見込んで変更することとしており、それに伴い、将来駐車発生台数への影響も考慮する必要がある。

人口フレーム及び自動車保有率とも、今回推計においては交通体系調査時よりも減少傾向となっている。したがって、両者の傾向を反映し、駐車需要と関連が高いと考えられる自動車保有台数(=推計人口÷推計自動車保有率)を交通体系調査での推計からの減少率として、表4.12で推計した伸び率を補正すると、表4.14の通りとなる(表4.12の伸び率×0.854)。

表4.13 交通体系調査での推計と今回推計の比較

	交通体系調査	今回推計	今回推計/交通体系調査
都市圏人口フレーム	235,000 人	171,000 人	0.728
自動車保有率	1.82 人/台	1.55 人/台	0.852
自動車保有台数	129,121 台	110,323 台	0.854

自動車保有台数 = 人口 ÷ 自動車保有率

表4.14 将来目的別伸び率

	現況(人トリップ/日)	将来(人トリップ/日)	伸び率
通勤	12,430	11,548	0.93
私用	13,446	13,556	1.01
業務	9,227	3,286	0.36
合計	35,103	28,390	0.81

検討対象地区全体での目的別駐車形態構成や目的別駐車時間特性が都心地区における現況と変わらないとして、将来における需給検討対象駐車需要量を現況の目的別駐車形態別発生台数(表4.4)と将来目的別駐車発生台数の伸び率(表4.14)から下表のとおりとする。

表4.15 将来目的別駐車発生台数 単位:台/日

	通勤	私用	業務	合計
時間貸	16	5,192	12	5,220
路上	162	893	222	1,277
その他空地	260	195	46	501
月極	3,353	342	176	3,871
事務所・店舗	5,753	726	2,490	8,969
合計	9,544	7,348	2,946	19,838

3) 将来の駐車需給推計

将来駐車需要量推計値(表4.15)をもとに、駐車場種類別の将来供給台数と必要量を検討する。ここで、将来駐車需要量の路上、その他空地の需要量については、以下のとおり整理する。

路上、その他空地の将来駐車発生台数のうち通勤目的の駐車需要422台(路上:162台、その他空地:260台)については、駐車禁止区域や土地利用上の性格等から全て月極駐車場で対応すべきと考えられる。

路上、その他空地の駐車形態別駐車発生台数の中で、私用・業務目的の1,356台(私用:893台 + 195台 = 1,088台、業務:222台 + 46台 = 268台)については、駐車禁止区域との関連や調査対象地区の土地利用上の性格から、時間貸駐車場、もしくは事務所・店舗駐車場で対応すべきと考えられる。

路上の将来駐車需要量の中で、私用・業務目的の駐車需要に関する、時間貸駐車場と事務所・店舗駐車場の寄与割合を当てはめて、本来、時間貸駐車場で収容すべき駐車需要は784台(私用:893台 × 5,192台 / (5,192台+726台) = 783台、業務:222台 × 12台 / (12台+2,490台) = 1台)あるとした。

その他空地の将来駐車需要量の中で、私用・業務目的の駐車需要に関する、時間貸駐車場と事務所・店舗駐車場の寄与割合を当てはめて、本来、時間貸駐車場で収容すべき駐車需要は171台(私用:195台 × 5,192台 / (5,192台+726台) = 171台、業務:46台 × 12台 / (12台+2,490台) = 0台)あるとした。

したがって、路上の私用・業務目的の駐車需要量のうち、事務所・店舗駐車場で対応すべき駐車需要は時間貸駐車場の検討結果により331台((893台 + 222台) - 784台))である。

その他空地の私用・業務目的の駐車需要量のうち、事務所・店舗駐車場で対応すべき駐車需要が時間貸駐車場の検討結果により70台((195台 + 46台) - 171台)である。

路上、その他空地の将来需要台数を整理すると下表の通りとなる。

	通勤	私用	業務	合計
路上	162	893	222	1,277
その他空地	260	195	46	501
合計	422	1,088	268	1,778

	通勤	↓私用↓	↓業務↓	合計
時間貸		783	1	955
月極	422			422
事務所・店舗		110	24	401
合計	422	893	222	1,778

路上・その他空地の駐車需要量を補正した後の将来駐車発生台数は、下表の通りとなる。

表4.16 将来目的別駐車発生台数(補正後)

	通勤	私用	業務	合計
時間貸	16	6,146	13	6,175
月極	3,775	342	176	4,293
事務所・店舗	5,753	860	2,757	9,370
合計	9,544	7,348	2,946	19,838

将来駐車発生台数に対し、現況の駐車場容量と比較することで、将来駐車場の需給バランスを検討する。

(時間貸駐車場の将来必要整備量)

時間貸駐車場は、上記の合計駐車需用需要量6,175台(5,220台 + 784台 + 171台)を修正回転率3.92の現行のサービス水準で処理すると、1,576台のスペースが必要となる。従って、現況の施設量(22箇所2,328台)と比べると、将来必要整備量は752台の供給過剰となる。

(月極駐車場と事務所・店舗駐車場の将来必要整備量)

月極駐車場と事務所・店舗駐車場の将来必要整備量の推定にあたっては、通勤目的と私用・業務目的に分けて検討する。

【通勤目的】

通勤目的の駐車需要は、現況の0.93倍の9,106台(月極3,353台 + 事務所・店舗5,753台)と見込まれ、スペースを占有する特性上、同量の供給が必要とされる。

路上、その他空地の駐車形態別駐車発生台数の中で、通勤目的の422台(路上:162台、その他空地:260台)については、駐車禁止区域との関連や検討対象地区の土地利用上の性格から、月極駐車場で対応すべきであると考えられる。

以上から月極駐車場の将来需要量は、9,528台(9,106台 + 422台)と推定されるが、現行の通勤目的として利用されている月極駐車場と事務所店舗駐車場はそれぞれ6,310台と3,491台を合わせた9,801台の供給スペースであることから273台(9,801台 - 9,528台)が過剰と算定される。

【私用・業務目的】

月極駐車場と事務所・店舗駐車場に対する私用・業務目的の駐車需要は3,734台(342台 + 176台 + 726台 + 2,490台)と見込まれる。

さらに、路上の私用・業務目的の駐車需要量のうち、事務所・店舗駐車場で対応すべき駐車需要は、路上、その他空地の駐車台数の検討から331台((893台 + 222台) - 784台))である。

その他空地の私用・業務目的の駐車需要量のうち、事務所・店舗駐車場で対応すべき駐車需要は、路上、その他空地の駐車台数の検討から70台((195台 + 46台) - 171台))である。

したがって、事務所・店舗駐車場に対応すべき私用・業務目的の将来駐車需要量は4,135台(3,734台 + 331台 + 70台)あり、現在と同水準のサービスレベル(回転率 3.00)で対応するとした場合、将来必要供給スペースは1,379台となる。

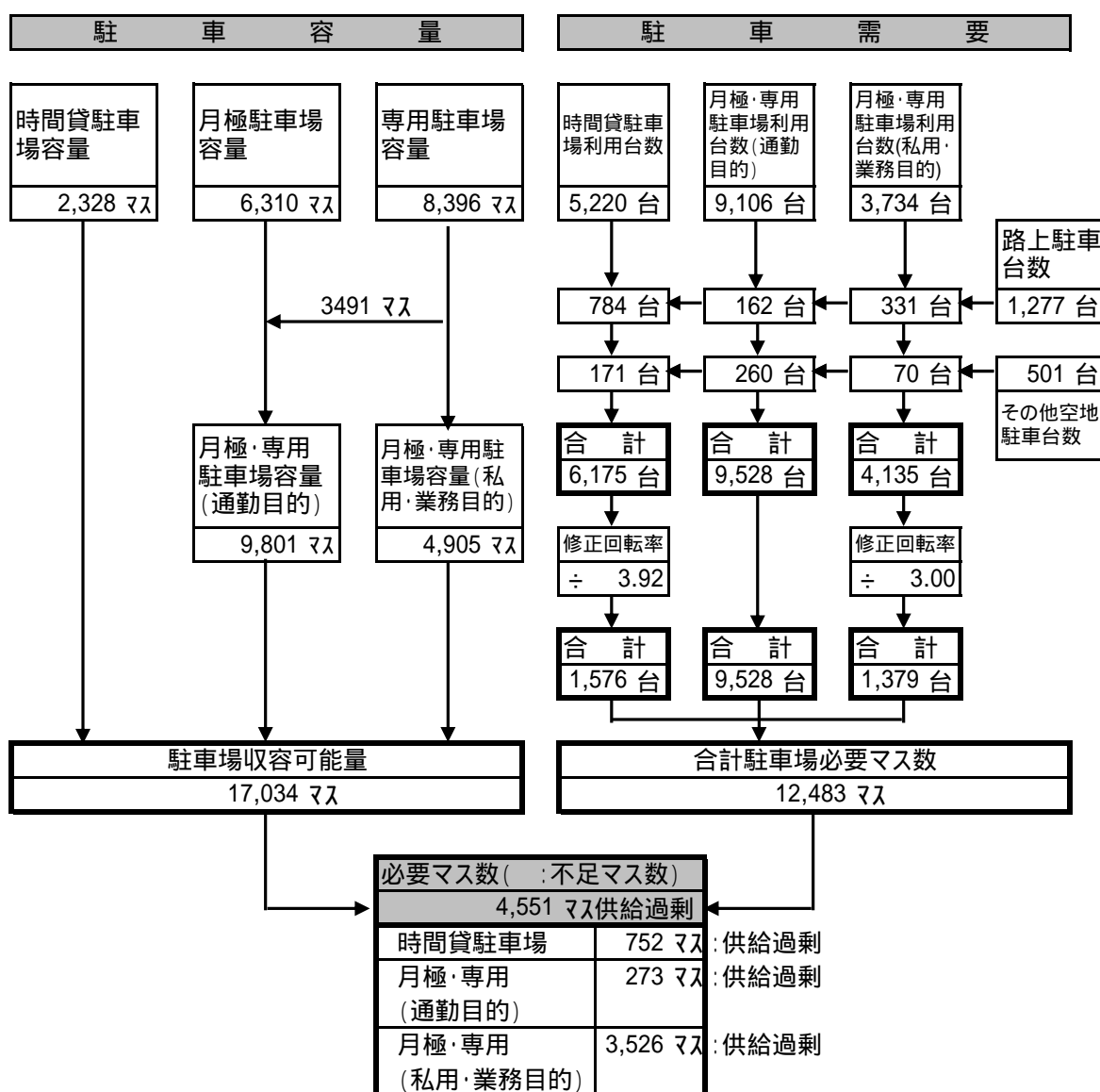
以上から、私用・業務目的における月極・事務所店舗(専用)の将来必要整備量は、現況供給量4,905台に対し将来必要台数が1,379台と見込まれることから3,526台の供給過剰と算定される。

【通勤目的及び私用・業務目的計】

月極駐車場と事務所・店舗駐車場の将来必要整備量は、現況施設量14,762台(月極6,310台、事務所・店舗8,396台)に対し、将来必要供給台数10,907台(通勤目的用 9,528台、私用・業務目的用1,379台)と見込まれることから、3,855台の供給過剰と算定される。

以上の検討結果を駐車場の需給バランスとしてまとめると次のとおりである。

図 4 . 6 将来の需給バランス



4.4 駐車場の目標量

将来の需給バランスを推計した結果、現在の駐車場が全て運用されているとした場合、駐車場不足は生じない。しかしながら、対象区域内では、平面駐車場が全体の90%を占めており、土地利用の転換が図られやすい形態での運用となっていることから、今後の開発動向によっては供給量の不足となることも考えられる。特に時間貸駐車場については、駐車場整備地区内でも西側のA、B、Cブロックには存在しないなど、ブロックによる偏りも見受けられる状況である。

また、釧路市では現在、「中心市街地活性化基本計画」の策定を進めており、計画に盛り込まれた事業の展開状況や、調査検討を進めている「釧路駅周辺まちづくり」の事業内容によっては、駐車場が供給不足となる地域が生じる可能性もあることから、駐車場整備の必要性が生じた段階で、公共・民間の適切な役割分担により現在の駐車場の供給量では対応できない分に対しては、民間への支援を図りながら駐車場の計画を検討する。

5 駐車場の整備に関する施策

5.1 駐車に関する課題への対応の基本方針

駐車場対策については、違法駐車に対する指導や取締り、広報活動などソフト的な対策と駐車場施設の供給といったハード的な対策との十分な連携のもとに、行政、企業、市民などによる多角的な取組みが必要である。

平成32年における釧路市都心地区及び周辺地区での駐車需要の推計結果からは、駐車場の不足は生じないと考えられるが、駐車場整備地区内で駐車場として利用されている土地については、再開発をはじめとする新たな土地利用展開も想定されるため、既存駐車場の有効利用などの施策を総合的・効率的に展開し、多様化する自動車社会に対応し、もって効率的で調和のとれた総合交通体系の形成に資することを基本方針とする。

また、駐車場整備地区については、現在JR釧路駅南側の109haが指定されているが、将来駐車場の需給推計等を勘案すると、駐車場整備地区を拡大する必要性は低いと考えられることから、現状の区域を維持し、将来的な開発計画等を見据えた上で、既存駐車場の有効活用と利用者ニーズにあった整備を進めることとする。

5.2 駐車施設整備に関する施策

(1) 既存駐車場の有効活用

- ・官公庁や金融機関等の駐車場の祝祭日における一般解放の継続実施。
- ・商店街が進めている共通駐車券システムについて、駐車場の新規加盟の促進と料金システムの改善(加盟参加店による駐車サービスの標準化)、商店街のポイントカード(ICカード)システムと駐車場との連携による利用者の利便性向上を推進する。
- ・共通駐車券システムに加盟している駐車場の案内情報の提供(チラシ、携帯電話による情報発信の検討)を図る。

(2) 駐車場の適正配置

将来の需給バランスの推計結果から、現在の駐車場が全て運用されているとした場合、駐車場不足は生じないと考えられる。しかしながら、時間貸駐車場については、駐車場整備地区内でも東側のA、B、Cブロックには存在しないなど、ブロックによる偏りも見受けられる状況である。また、Cブロックに隣接するFブロックは、都心部の拠点の一つであるJR釧路駅を含むブロックであるが、時間貸駐車場は2箇所129台分と全体の5%程度の供給量に留まっており、特にJR釧路駅周辺においては、観光客等のニーズの高まりや、現在検討中である釧路駅周辺再整備の進展により駐車需要の増加も考えられることから、民間が整備するものと公共が整備するものとの適正化に配慮し、駐車場の適正配置を推進する。

1) 公共駐車場の適正配置

・時間貸駐車場は、現況の利用実態ならびに将来の駐車需要推計においても、供給量が需要量を上回っている。現況の公共時間貸駐車場(市営)については、「中心市街地グランドデザイン(平成18年度:釧路市)」における中核商業ゾーン、文化・交流ゾーンにあたる駐車場整備地区内南側のE・Iブロックに設置されており、Eブロックの釧路川右岸駐車場は202台、Iブロックの釧路錦町駐車場は509台、合計711台の供給量がある。推計上は、公共駐車場が廃止となった場合でも、供給量が需要量を上回っており、需給バランスに問題はないと想定されるが、公共駐車場については民間駐車場と役割分担しつつ、配置される必要がある。また、現況の民間駐車場は平面駐車場がほとんどであることから、土地利用転換の可能性も想定され、営業の継続性が担保されないことから、現時点において、公共駐車場を廃止することは困難であると考えられる。したがって、公共駐車場については、今後活性化の事業状況や土地利用動向を注意深く見据えた上で、公共駐車場のあり方を検討する必要があると考えられる。

中心市街地のもう一つの核である駅南地区商業ゾーンにあたるFブロックには、現在、公共駐車場は設置されていない。公共駐車場は、民間施設との競合を避ける必要があるが、駐車場整備地区内における適正配置や今後の駐車需要動向を勘案し、必要に応じて、検討中である釧路駅周辺再整備において公共駐車場の位置付けを図る。

2) 民間駐車場の適正配置

・商業機能等の集積する都心地区では、利用者のドアツードア指向の要望に応えるため、駐車場の適正配置や商業者等による利便性の高い共同駐車場の確保を図ることが必要であると考えられる。現状においても、多数の飲食店等が集積するEブロックには、時間貸し駐車場の4割が集中し、利用されていることから、今後も駐車需要に対する民間駐車場の役割は大きく、駐車場利用者の特性を踏まえた整備が必要と考えられることから、民間による駐車場整備については、国等の補助制度や融資制度等の積極的な活用を促し、民間での駐車場整備の促進を支援する。

(3) 附置義務制度の適切な運用と荷捌き施設の確保

・駐車施設の附置義務制度は、駐車需要を発生させる建築物の建築主に対し、条例により建築物の規模に応じた一定の自動車の駐車のための施設を設置することを義務づけたものである。釧路市においても、昭和47年に「釧路市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を制定しており、平成8年には条例の一部改正をおこなっている。しかしながら、平成8年の条例改正では、表現の整理が主体であり、駐車施設に関する基準値等は条例制定時のまま、既に35年以上が経過し、この間の交通環境や社会情勢の変化に対応したものとはなっていない。また、附置義務制度に関する条例のひな型となる「標準駐車場条例」では、附置義務駐車施設の算定法が変更されるとともに、現行の条例には規定のない荷捌き施設に関する附置条項の追加などの改正がおこなわれている。

さらに、「北海道福祉のまちづくり条例(平成9年)」や「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年)」の制定など、駐車場を含めた施設のバリアフリー化の推進

が求められている。

以上のことから、現行の「釧路市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」について、公共施設をはじめ建物を建築する者が、自らの集客規模に見合った駐車施設を設置するよう附置義務駐車施設の算定基準及び算定法を変更するとともに、バリアフリー化の推進のため、車いす利用者のための駐車施設の設置規定や荷捌きのための駐車施設確保を促進する規定を盛り込んだ条例改正をおこない、必要な駐車施設の効果的な設置を推進する。

(4) 公共交通機関の利用促進による駐車環境の改善

・平成32年の推計では、時間貸し利用の需要が若干増加することが予測されている。また、中心市街地の活性化等によって、さらに駐車需要が増加することも考えられ、都心部の交通環境の悪化を招くなどの弊害や、需要増に対応した供給増によって駐車場が拡大し、都心部の土地利用の高度化に影響を及ぼすおそれもある。したがって、鉄道やバス利用の利便性を高め、乗用車から他の交通機関への利用転換を促すことで、駐車需要を軽減、環境改善を推進する。

(5) 「中心市街地活性化基本計画」との連携

・現在、釧路市では「中心市街地活性化基本計画(以下、基本計画)」を策定中であり、基本計画の原案において駐車場整備地区は基本計画の区域内となっていることから、基本計画の実施によって中心市街地の活性化が図られることで、今回の駐車需要予測を上回り、交通環境が悪化することも考えられる。

したがって、今後の中心市街地の活性化、フィッシャーマンズワーフMOOや幣舞橋などを中心とした都市観光への対応などを勘案し、将来的な駐車需要の動向を見極めながら、前述した駐車場の施策を適切に進めるとともに、必要に応じて北大通周辺における路上駐車場の設置を含む公共駐車場の検討を行うこととする。