



札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例の改正について
～まちづくりと連携した今後の駐車施策の展開～

2019/2/1

札幌市まちづくり政策局総合交通計画部
交通計画課

1. 改正前の『札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
（附置義務条例）』
2. 札幌市の現状と課題
3. 札幌市の上位計画や関連計画における駐車施策の位置付け
4. 改正附置義務条例の概要
（2018年12月13日公布、2019年1月1日施行）
5. 改正附置義務条例により期待される効果

1. 改正前の『札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例』

○主旨

都市部における駐車場不足や路上駐車増加により発生した道路交通障害を解消するため、「一定規模以上の建築物」に対して、「駐車場の附置」を義務づけている。

○経緯

1965年(昭和40年)	附置義務条例の制定、駐車場整備地区の決定
1989年(平成元年)	駐車場整備地区の拡大
1993年(平成5年)	附置義務条例の改正 (特定用途の原単位の強化等 400㎡/台 ⇒ 200㎡/台)
2001年(平成13年)	附置義務条例の改正 (荷さばき駐車施設の附置義務を追加)



-  : 旧駐車場整備地区 (1965年制定)
-  : 現駐車場整備地区 (1989年改正)

1. 改正前の『札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例』

○一般駐車施設の対象施設と附置台数基準（原単位）

	対 象		原 単 位		
	特定用途	非特定用途	特定用途		非特定用途
			店舗、事務所	その他	
駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	1,500㎡超	2,000㎡超	200㎡/台	250㎡/台	400㎡/台
周辺地区 自動車ふくそう地区	2,000㎡超	—	250㎡/台		—

○隔地距離

原則、建築物又は建築物の敷地内に設置しなければならないが、当該建築物の構造又は敷地の状態により市長が特にやむを得ないと認める場合においては、概ね200m以内の場所に設置可能。

○荷さばき駐車施設の対象施設と附置台数基準（原単位）

	対 象		原 単 位		
	特定用途		店舗	事務所	左記以外の特定用途
駐車場整備地区	2,000㎡超		6,000㎡/台	8,000㎡/台	7,000㎡/台

2. 札幌市の現状と課題

○駐車場実態調査

2015年度に、都心部における駐車実態を把握するため、以下のとおり実態調査を実施

≪調査概要≫

●調査日時

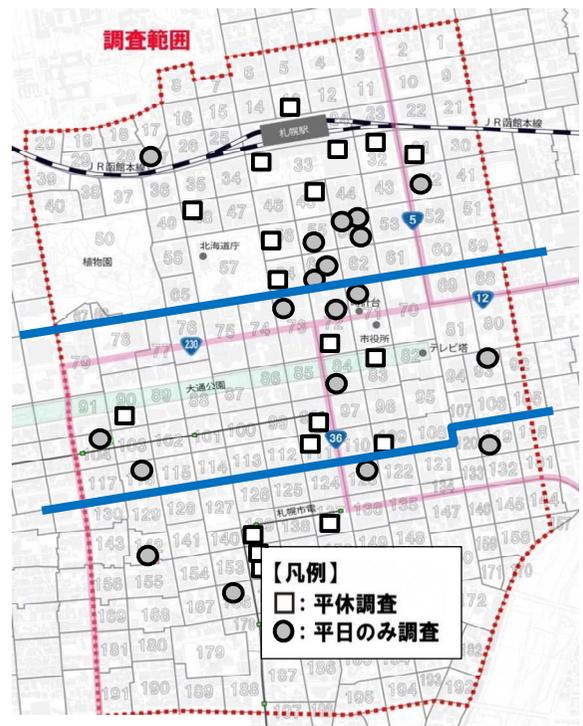
- ・2015年10月14日（水：平日）
7時台～20時台の1時間毎
- ・2015年11月8日（日：休日）
7時台～20時台の1時間毎

●調査手法

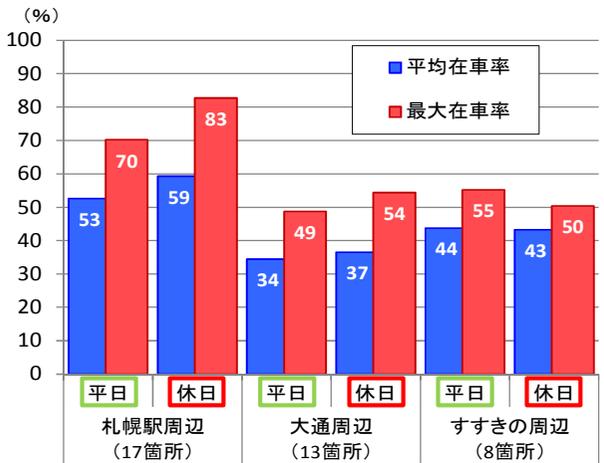
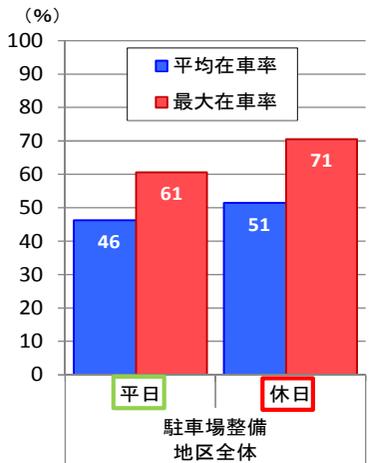
1時間毎に「目視カウント」や「駐車場管理者からの聞き取り」等を実施して把握

●調査箇所

駐車場整備地区内の駐車場で平日は38箇所、休日は19箇所を実施（右図中の凡例参照）



○調査結果



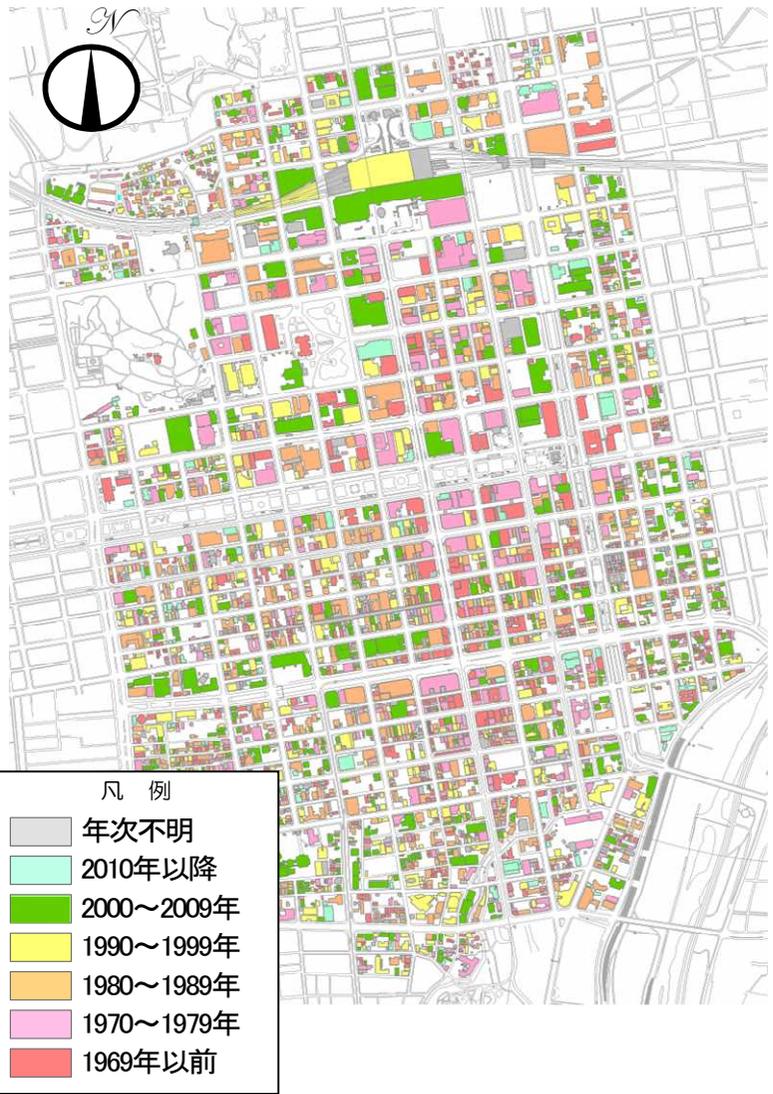
駐車場整備地区全体での在車率はピーク時においても6～7割程度であり、駐車場に余裕が生じている状況にある。

2. 札幌市の現状と課題

○都心部における建築物の状況

札幌駅前通の周辺には、札幌オリンピック（1972年）前後に建設された建築物が多く立地しており、今後、更新時期を迎える状況

また、各々のビルの附置義務駐車場等により、ビル低層部が駐車場化し、まちなみを分断している状況が見受けられる



(左) 都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会資料
(右) 第29回全国駐車場政策担当者会議資料



(左) 札幌市中央区大通西3丁目
(右) 札幌市中央区北2条西3丁目



2. 札幌市の現状と課題



- 地下歩行ネットワーク
 - ・積雪寒冷地である札幌市において、冬期間の天候や路面状況に左右されずに都心を回遊できる地下歩行空間は重要な社会インフラ
 - ・歩行者の安全・快適な回遊だけでなく、にぎわいの創出などの都心の活性化にも寄与
- 札幌駅前通地下歩行空間（チカホ）



今後は、地下歩行ネットワークの拡充を図るため、民間開発と連動した取組が重要

3. 上位計画や関連計画における駐車施策の位置付け

○上位計画や関連計画における駐車施策の位置付け

札幌市における上位計画や関連計画における駐車施策の位置付けは以下のとおり

●札幌市総合交通計画（2012年）

都心部で公共交通とのバランスを考えながら、駐車場の共同化や既存駐車場の有効活用など、まちづくりの支障とならないよう進めていく必要があります

●札幌市まちづくり戦略ビジョン（2013年）

過度な駐車場整備を誘発しないための既存施設の有効活用など駐車場の在り方などを検討します。



今後は、附置義務台数の適正化を図ることに加え、まちづくりと連携した駐車施策を展開することが重要

○『札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例検討会議』の設置（2017年）

学識経験者、地元関係者（ビル協会、駐車場協会）、まちづくり会社等から成る検討会議を設置し、今後の駐車施策の方向性について検討を行った。

●開催概要

回	内 容
第1回	検討案の提示及び全体概要に係る意見交換
第2回	公共交通利用促進措置及びその他の検討項目に係る意見交換
第3回	とりまとめ内容の確認

4. 改正附置義務条例の概要

上位計画や検討会議を踏まえ、以下の3つの方向性に沿って、条例改正を行った。

- ①附置義務台数の適正化、 ②隔地距離の緩和、 ③公共交通利用促進措置等による特例制度の創設

①附置義務台数の適正化

駐車場整備地区内において、原単位の緩和、条例対象となる建築物の最低床面積の緩和を行い、附置義務台数の適正化を図る。

(1) 原単位の緩和

原単位は、道路交通センサス（2010年）と都市計画基礎調査（2011年度）から算出

改正前	特定用途		非特定用途
	店舗、事務所	その他	
駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域	200㎡/台	250㎡/台	400㎡/台
周辺地区、自動車ふくそう地区	250㎡/台		—



改正後（2019年1月1日～）	特定用途		非特定用途
	店舗、事務所	その他	
駐車場整備地区	300㎡/台	500㎡/台	600㎡/台
商業地域、近隣商業地域	200㎡/台	250㎡/台	400㎡/台
周辺地区、自動車ふくそう地区	250㎡/台		—

駐車場が供給過多である駐車場整備地区の原単位を緩和する。
駐車場整備地区以外のエリアについては、地下鉄等の公共交通機関よりも自動車を利用する方の割合が高いこと等を踏まえ、今回の改正では原単位の見直しは行わないが、今後も駐車需要等の動向について注視する。

4. 改正附置義務条例の概要

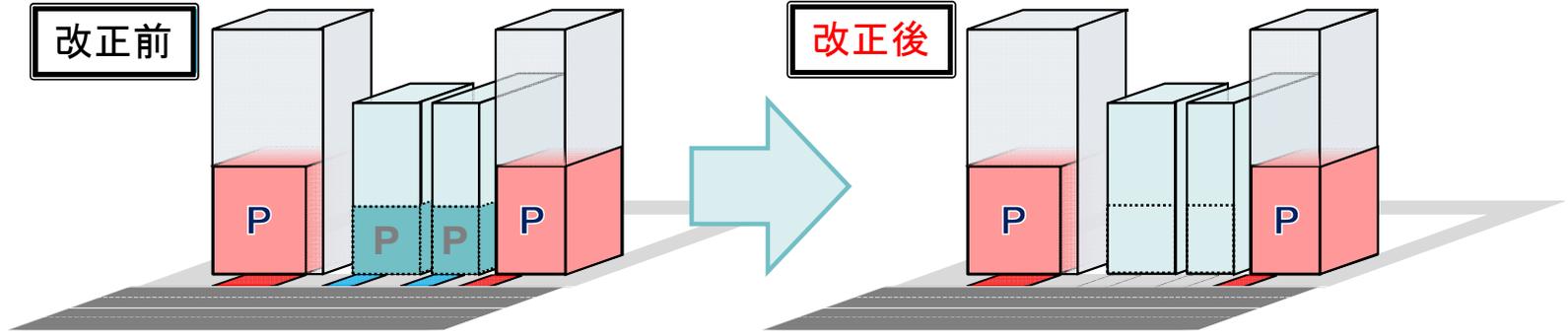
(2) 最低床面積の緩和

小規模な駐車場の設置を抑制し、まちなみの分断の解消を図るため、附置義務の対象となる最低床面積を緩和

改正前	特定用途	非特定用途
駐車場整備地区、 商業地域、近隣商業地域	1,500㎡超	2,000㎡超
周辺地区、自動車ふくそう地区	2,000㎡超	—



改正後（2019年1月1日～）	特定用途	非特定用途
駐車場整備地区	2,000㎡超	3,000㎡超
商業地域、近隣商業地域	1,500㎡超	2,000㎡超
周辺地区、自動車ふくそう地区	2,000㎡超	—



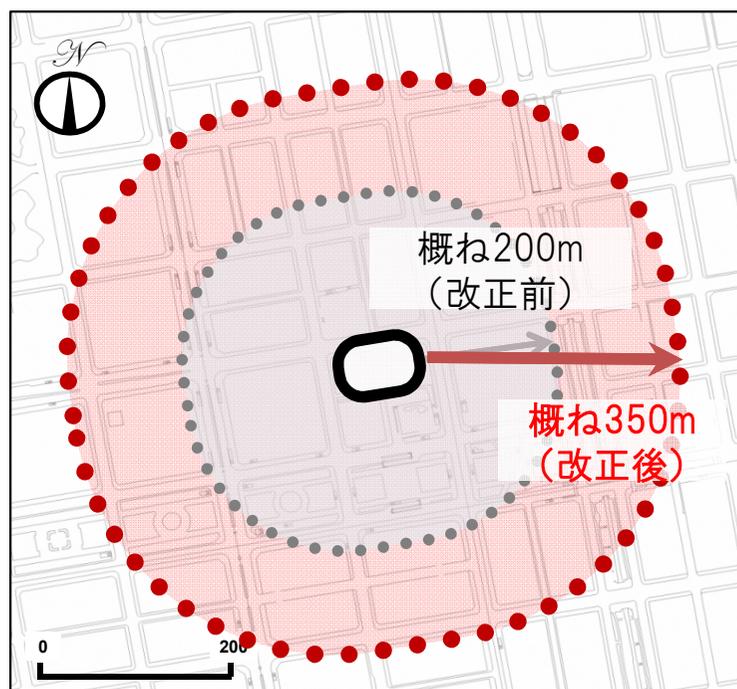
土地利用が高度化されている駐車場整備地区を対象に、附置義務の最低床面積の緩和を行う。この見直しにより、条例対象となる建物数が約2割減少すると推測され、駐車場出入口の数も約2割減少することが見込まれるため、まちなみの分断の解消が期待できる

4. 改正附置義務条例の概要

② 隔地距離の緩和

附置義務駐車場の集約化や既存施設の有効活用を図るため、隔地距離を緩和

- ・ 駐車場利用者に対するアンケート結果や特約駐車券割引の実態結果によると、駐車場から目的地までの距離が350m未満の利用が多いことから、隔地距離は、『おおむね200m以内』から、150m広げ『350m以内』に緩和する。
- ・ 建築物の構造若しくは敷地の状態により市長が特にやむを得ないと認める場合、又は交通の安全及び円滑化、良好な景観の形成若しくは土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合において、隔地駐車施設の設置が可能となる。



隔地距離を緩和することで、小規模な建築物毎に駐車場が設置されることを抑制し、駐車場の集約化や出入口数の削減につながると考える

4. 改正附置義務条例の概要

③公共交通利用促進措置等による特例制度の新設

公共交通利用促進策の実施等、駐車需要の低減に資する取組を行う場合や、集約駐車施設への集約化を行う場合に、その取組内容に応じて台数を緩和

取組内容		緩和率
①公共交通利用促進策	公共交通利用促進PR	必須
	マイカー通勤規制	5%
	公共交通利用者への運賃補助	10%
	公共交通利用者へのポイント付与サービス	10%
	公共交通利用者への商品配送サービス	10%
	公共交通の待合環境整備（全天候型対応以外）	20%(10%)
	公共地下通路等への接続	20%
②集約化	集約駐車施設への集約化	上限20%
最大緩和率50%		

※その他の公共交通利用促進策等、駐車需要の低減に資する取組で、減少台数の根拠が明確に示される場合は、別途定める。

事業者自らが、駐車需要の低減に資する公共交通利用促進策等の取組を行うことにより、自動車から公共交通への転換が期待される。

●公共交通利用者への運賃補助について

⇒公共交通利用者が商業ビル等で買い物した場合、駐車場の割引と同程度の公共交通運賃補助を実施

(例) 2,000円以上お買いものしたお客様に対して、運賃補助として交通系ICカード(SAPICA)に100円チャージ

4. 改正附置義務条例の概要

●公共交通利用者の待合施設の整備について

⇒バスや路面電車等の公共交通利用者の利便性向上を目的として、待合施設を建築物内又は建築物の敷地内に設置する場合に、附置義務台数の20%緩和を認める。ただし、全天候型以外の待合施設の場合は、10%の緩和



出典: 札幌市、地域交流拠点等開発誘導事業パンフレット

●地下通路接続について

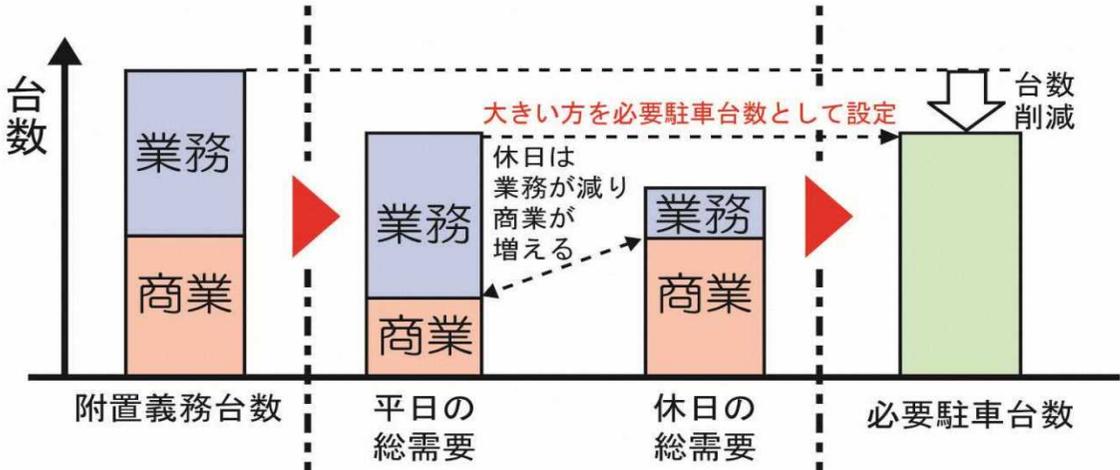
⇒建築物と公共地下通路等を接続する場合に、20%の緩和を認める



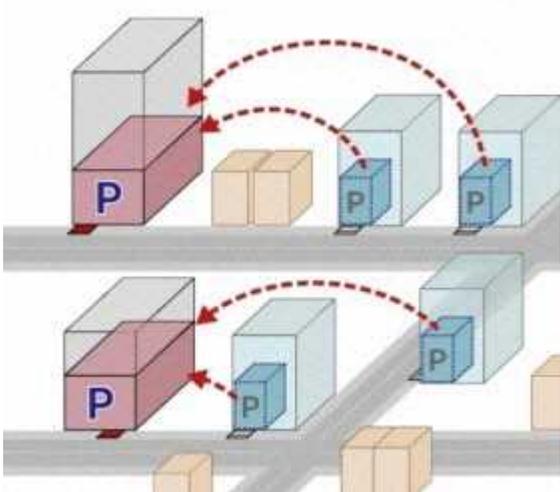
4. 改正附置義務条例の概要

● 駐車場の集約化

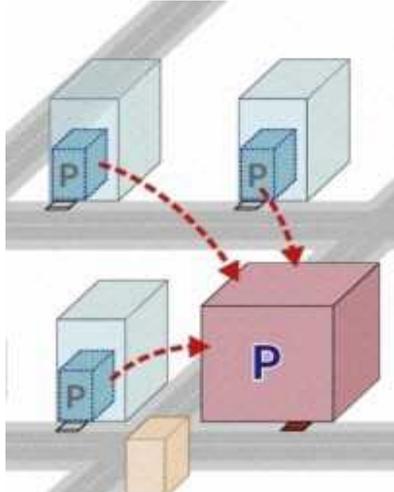
複数の建築物の附置義務駐車台数を札幌市の指定する集約駐車施設に設置する場合は、用途別、曜日別の駐車場台数を算出し、それらを組み合わせた必要駐車台数まで緩和（上限20%）を認める。



出典：国土交通省、都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き（平成27年）



既存駐車場の余裕分を活用



共同の附置義務駐車場への集約化

4. 改正附置義務条例の概要

●指定集約駐車施設

- ・ 集約駐車施設となるには、駐車場事業者が札幌市に対し、指定承認申請が必要
- ・ 集約駐車施設への附置義務の受入れ状況が変化した際には、都度札幌市への報告が必要
- ・ 1年毎に、集約駐車施設の利用状況や施設周辺の交通影響等に関する報告が必要
- ・ 札幌市が指定集約駐車施設として認める要件は以下のとおり

1	建築物である駐車場	3	駐車場法第11条に規定の技術基準に適合
2	収容台数100台以上	4	駐車場への出入りに伴う交通渋滞等を生じないこと

●指定集約駐車施設のメリット

- ・ 複数の建築物の附置義務駐車台数を用途別、曜日別に算出し、それらを組み合わせた必要駐車台数まで緩和が可能（上限20%）
- ・ 一般公共の用に供する部分（時間貸し）への附置が可能。ただし、附置可能台数は、時間貸しの収容台数の10分の3以下
（通常、隔地駐車施設とする場合、マス固定で、5年以上の賃貸借契約等とし、当該期間後は自動更新とする必要がある）

4. 改正附置義務条例の概要

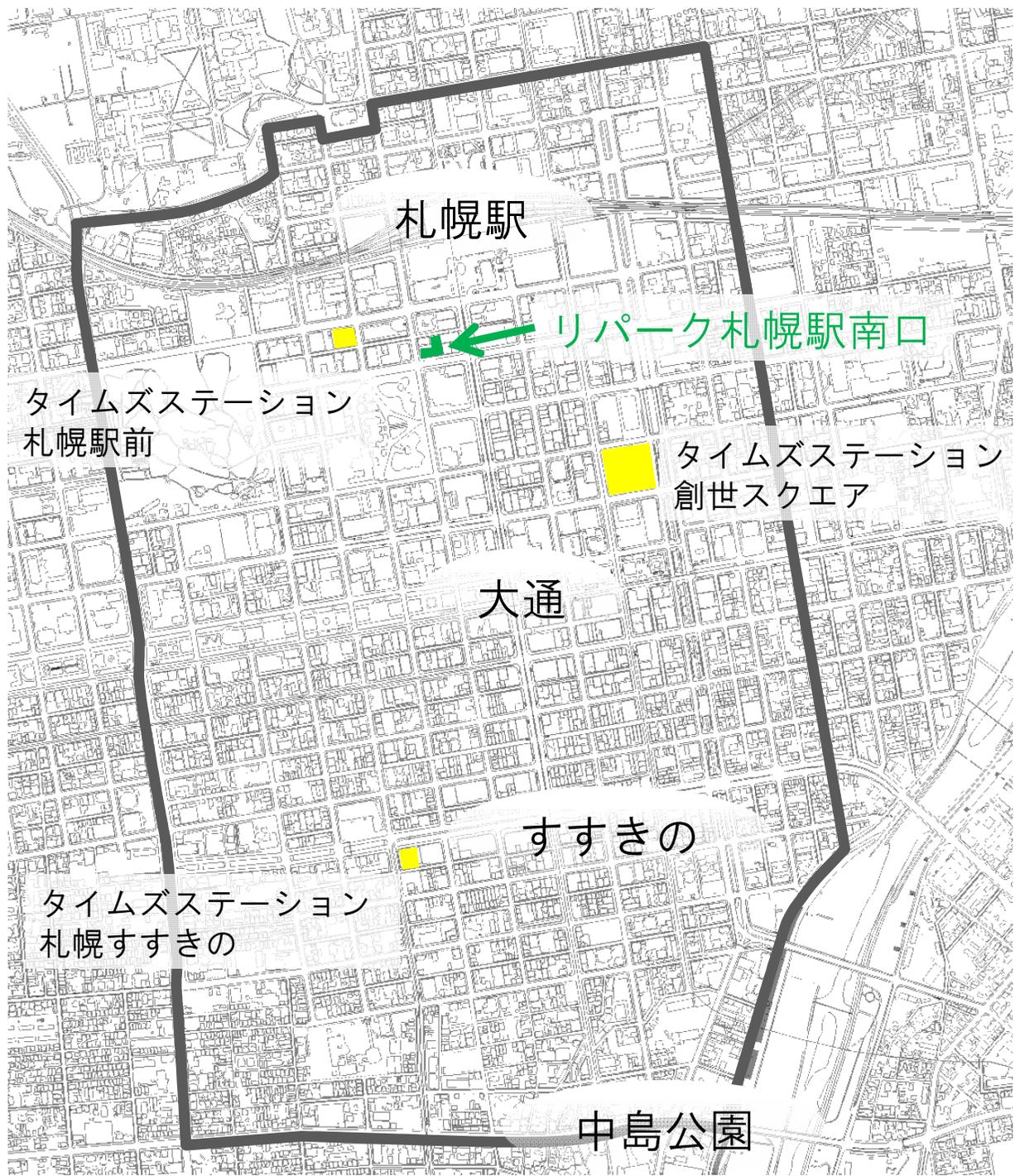
●集約駐車施設の指定状況 (2019年1月時点)

○リパーク札幌駅南口

所在地	札幌市中央区北4条西4丁目
収容台数	453台 (うち、時間貸し293台)
構造	立体自走式

●集約駐車施設の指定予定

- タイムズステーション札幌駅前
(299台)
- タイムズステーション創世スクエア
(287台)
- タイムズステーション札幌すすきの
(409台)



4. 改正附置義務条例の概要

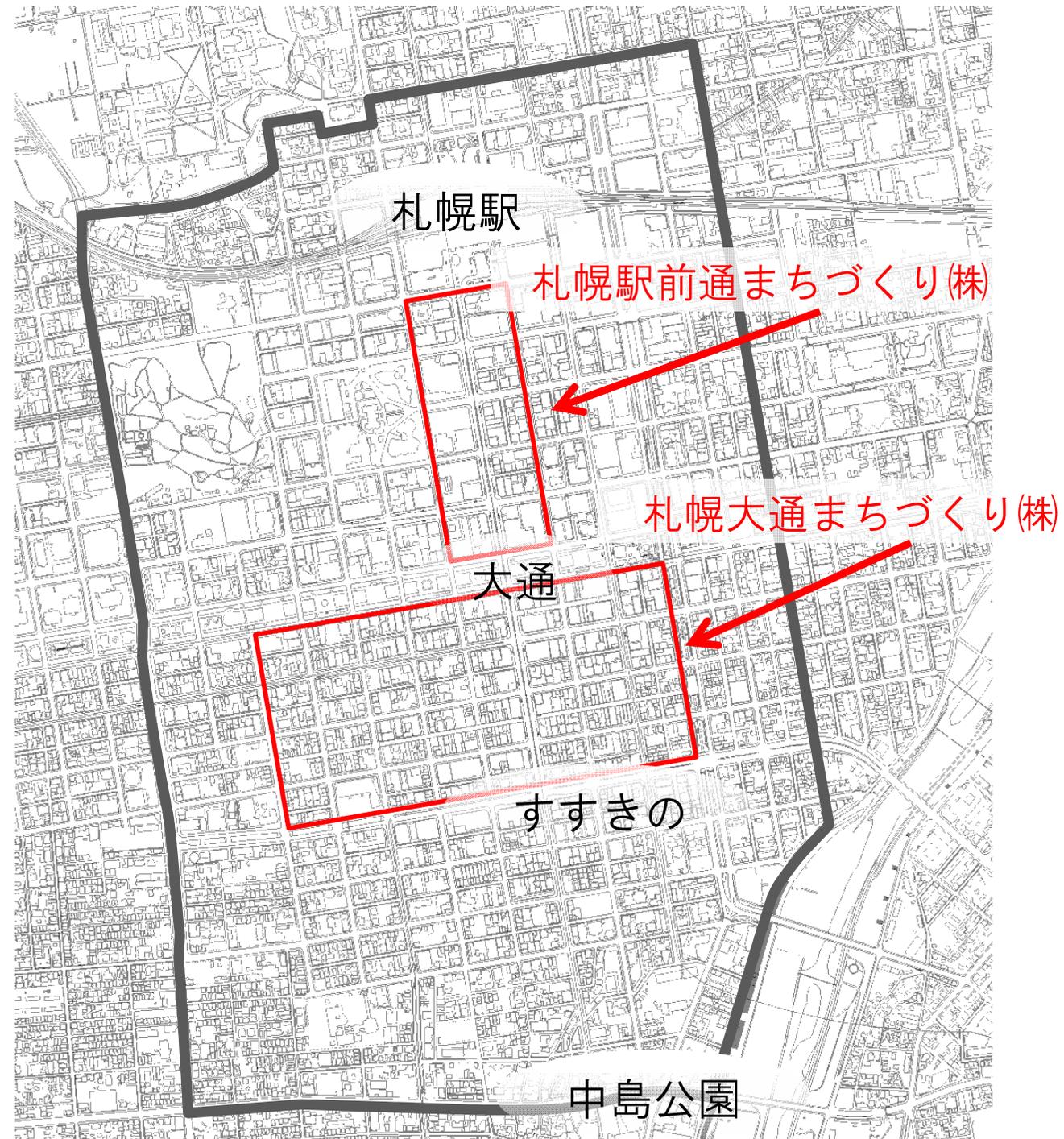
●まちづくりとの連携

まちづくり会社のエリア内において、公共交通利用促進措置等を行う場合、まちづくり会社との事前協議が必要



地域のまちづくりの方向性を踏まえ、駐車施設の集約化や隔地等について相談

地域のまちづくりと連携した
駐車施策の取り組みを推進



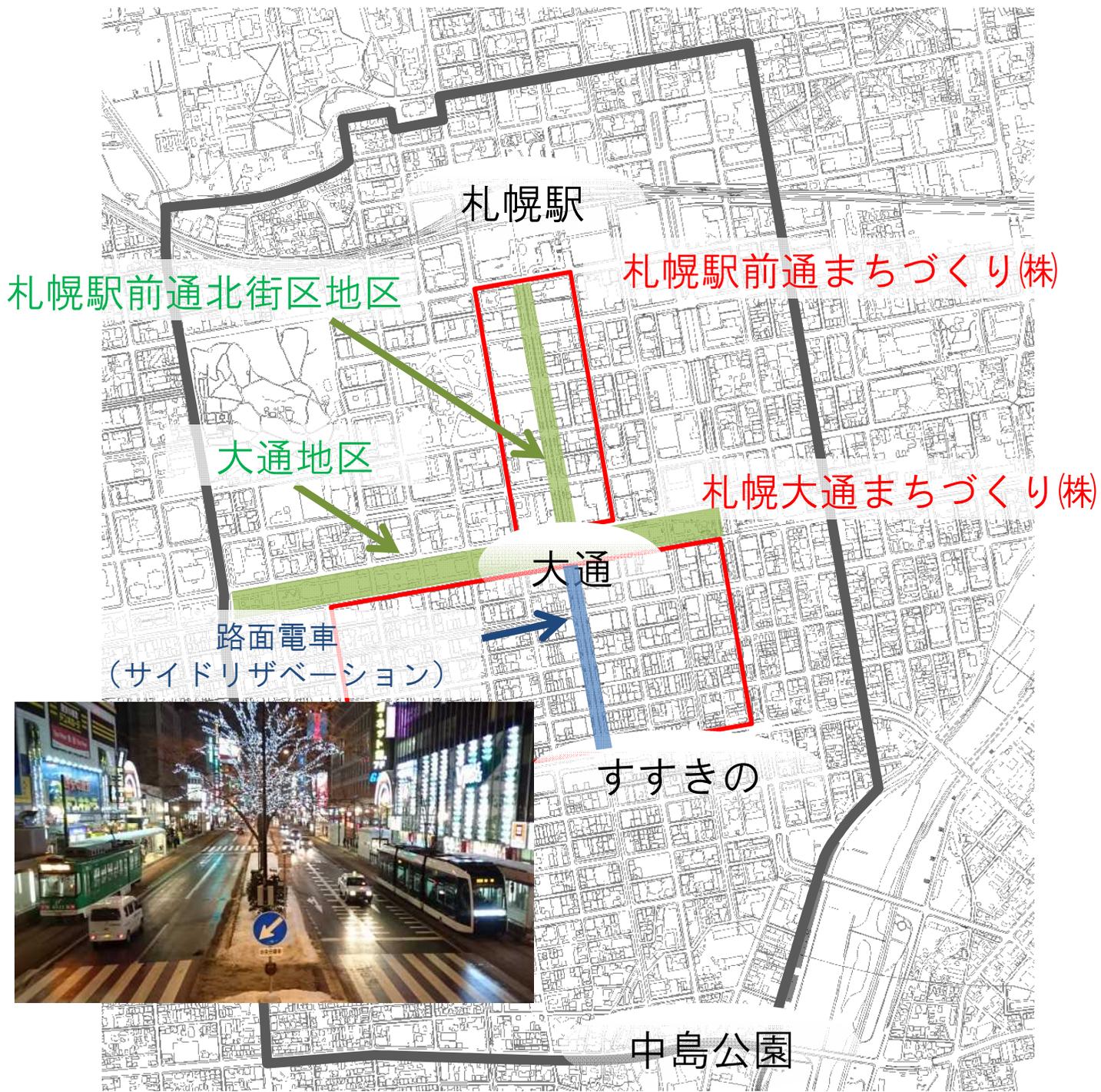
4. 改正附置義務条例の概要

- 札幌市景観計画において、「札幌駅前通北街区地区」及び「大通地区」において駐車場の出入口の設置を制限



- 路面電車のサイドリザベーションにより駐車場の出入口が設置不可

主要な道路における駐車場出入口の設置制限により、街並みの連続化や駐車場の適正な配置が期待される



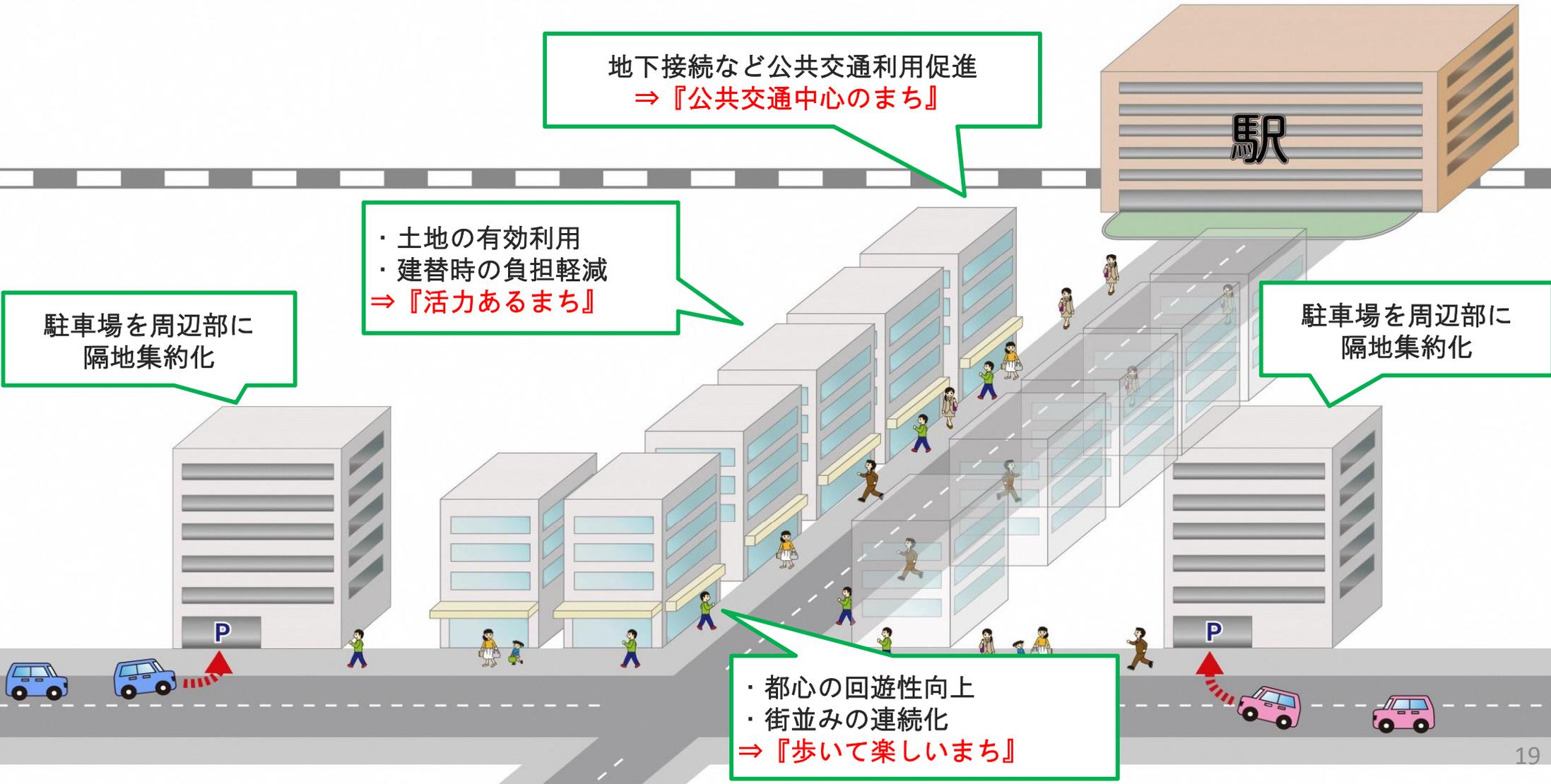
5. 条例改正により期待される効果

今回の条例改正により、「活力あるまち」「歩いて楽しいまち」「公共交通中心のまち」の実現が期待される。

原単位の緩和 ⇒ 建替えの促進 ⇒ 『活力あるまち』

対象床面積及び隔地距離の緩和、集約化 ⇒ まちなみの分断解消 ⇒ 『歩いて楽しいまち』

公共交通利用促進策 ⇒ 自動車から公共交通への転換 ⇒ 『公共交通中心のまち』





御清聴ありがとうございました

