

新駅周辺駐車場整備について

1 整備方針の転換

従前の方針 [H29年3月策定] 北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画

目標 年平均[日当たり]の需要予測台数を満足する駐車場を整備 ≒ 300台

整備 平面駐車場での対応

方針転換

[外的要因]保守基地範囲拡大

… 平面で300台分を確保することが困難[272台※R3d概略設計より]

他駅視察より新函館北斗・新青森・七戸十和田・八戸

… 他駅では十分な台数の駐車場が整備されている

駐車場事業者ヒアリングより

… 利用者視点では稼働率^{時間当たり日平均}は47~48%が望ましい

新駅駐車場ニーズ調査よりR4.11実施web

… 300台/日以上^{の潜在需要} 一定程度の札幌駅勢圏からの転換利用が見込まれる

新駅利用促進戦略での位置付け

… 利用駅として選択される駐車場環境の確保が重要

“新”整備方針 新駅利用促進に資する駐車場の整備

目指すのは 『札幌駅周辺よりも』 利便性の高い駐車場

立地性

駐車場から駅舎、改札口、ホームが
近いこと 約160m / わかりやすいルート
スムーズな移動ができること

札幌より楽々

札幌は…

最寄りの屋内自走式駐車場
(札幌駅北口地下駐車場)から
経路※平面：約320m

料金

札幌駅周辺より安価であること
※特に宿泊料金において
↳ 初日500円 以降300円/日加算

札幌より手軽

札幌は…

24h毎 1,000~2,000円
※小樽商工会議所調べ

雪対策

屋根があること（出庫時に雪おろしが不要）
※最低限、宿泊利用予測台数分
しっかり除雪されていること

札幌に負けない

札幌は…

ほぼ屋内駐車場

確実性

駐車しやすい駅とは
… いくつか行っても停められると思ってもらえること

札幌より優位に!

効果

稼働率^{時間当たり日平均} 47~48%を確保

駅利用を誘発 (土木計画学研究論文)

『選ばれる駅』

目標 混雑時^{週末・休日等}の需要予測を満足すること!!

総需要台数

休日〈年平均[日]×1.21倍〉

ピーク時間帯

全体

約370台[Ⓐ]

屋内需要台数

休日〈年平均[日]×1.21倍〉

ピーク時間帯

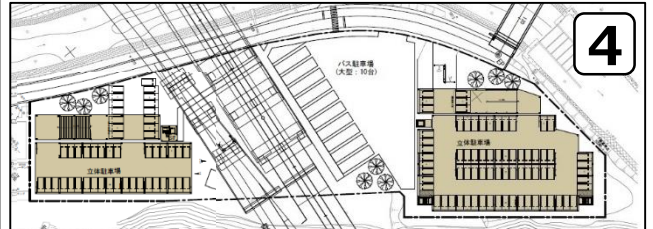
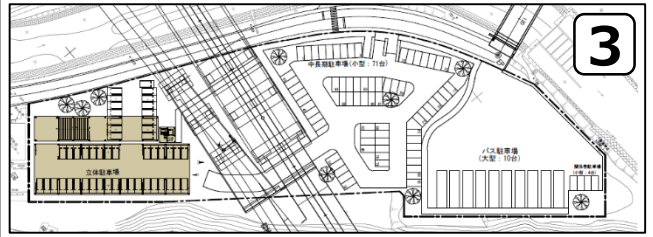
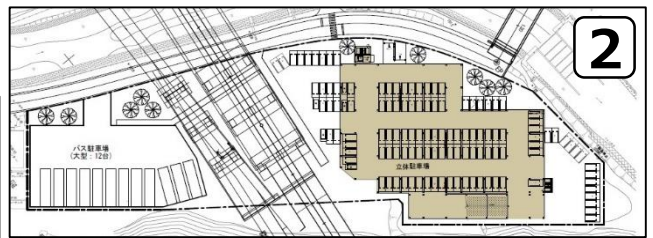
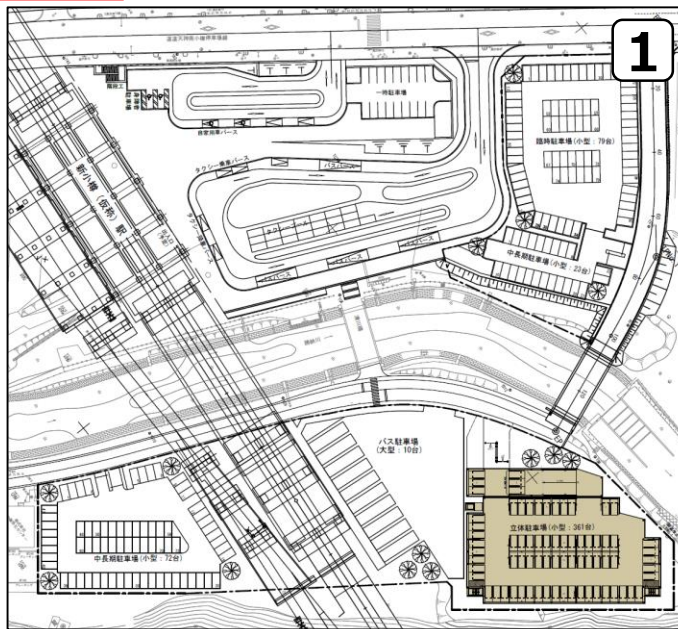
宿泊

約240台[Ⓑ]

整備 平面 + 立体駐車場での対応

2 規模の検討

配置案



規模検討

屋内需要 **240台^B** 総需要 **370台^A**
 ← OK ← OK

案	4層5段	3層4段	2層3段	1層2段
①	冬期総数 450台	冬期総数 380台		
	[屋内台数 290台]	[屋内台数 220台]		
	事業費 16.3億円	事業費 13.6億円		
②	冬期総数 490台	冬期総数 400台		
	[屋内台数 360台]	[屋内台数 270台]		
	事業費 21.5億円	事業費 17.6億円		
③	〔総台数不足〕			
④	冬期総数 560台	冬期総数 450台		
	[屋内台数 440台]	[屋内台数 330台]		
	事業費 23.0億円	事業費 18.7億円		

規模の決定

- ◆ 需要予測を完全に満足する規模：① 4層5段 … 需要の1.2倍の台数確保
- ◆ 3層4段：不足するのは屋内20台 ← 利便性は劣る(屋根なし)が屋外には駐車可能
- ➔ 費用対効果を勘案して立体駐車場は〔3層4段〕での整備とする。

3 収益見込

① 維持管理費

内訳	見込額(千円)	備考
需用費	2,210	光熱水費, 修繕料
委託料	22,250	施設管理業務, 設備保守点検業務, 消防設備点検業務, 除排雪業務, 清掃業務, 警備業務
維持管理費 [年間]	24,460千円	

② 駐車場利用料金収入

内訳	見込額(円)	備考
短時間利用	0	無料 × 172台
2h ≤ 利用時間 < 24h	19,400	200円 × 97台
24h ≤ 利用時間 < 48h	60,500	500円 × 121台
駐車場利用料金収入[日当たり]	79,900円	
駐車場利用料金収入[年間]	29,200千円	79,900円/日 × 365日 = 29,200千円/年

◇ 駐車料金設定 ◇

〈日帰り〉30分まで	無料
2時間まで	100円
24時間まで	200円
〈宿泊〉以降24時間経過毎	300円加算