

# 清須市自転車等駐車対策基本方針

## 概要版

平成 26 年 3 月

清 須 市  
公益財団法人自転車駐車場整備センター

## 目次

<b>I. 方針の概要</b> .....	1
I.1 方針策定の経緯 .....	1
I.2 基本方針の概要 .....	1
<b>II. 自転車利用と対策の現状</b> .....	2
<b>III. 自転車等利用実態調査</b> .....	2
III.1 調査概要 .....	2
III.2 調査結果 .....	3
<b>IV. 自転車等駐車場に関する課題と対応策</b> .....	5
<b>V. 自転車等駐車対策基本方針</b> .....	6
基本方針 1. 自転車等駐車場の有料化 .....	7
基本方針 2. 自転車等駐車場の整備に関する方針と施策 .....	10
基本方針 3. 自転車等の放置防止対策に関する施策 .....	11
<b>VI. 駅別自転車等駐車対策基本方針</b> .....	12
VI.1 自転車等駐車場整備目標台数(平成 36 年) .....	12
VI.2 駅別自転車等駐車対策方針 .....	13

# I. 方針の概要

## I.1 方針策定の経緯

- 市では、これまで自転車等駐車場の整備や放置禁止区域の指定などによる自転車等駐車対策を行ってきたが、放置自転車問題は根本的な解決には至っていない。
- 平成 24 年度に「清須市自転車等駐車場対策検討会」を設置し今後の方向性を検討した。他都市の事例で、自転車等駐車場の整備と有料化によって、受益者負担による非利用者との不公平感の解消、照明や防犯カメラの充実などによる防犯性の向上、近距離利用者の抑制、利用者が少なかった民間事業者の利用率の上昇という例があり、当市においても有料化を含めて検討するという方向性を定めた。
- 平成 25 年度は、上記の実施に向けて、「清須市自転車等駐車対策協議会」を設置し、自転車等に関する駐車実態調査、利用者意識調査、市民意識調査を実施その結果をもとに、市内駅周辺の自転車等駐車特性や具体的な方策について検討を行い、清須市自転車等駐車対策基本方針を策定することとした。

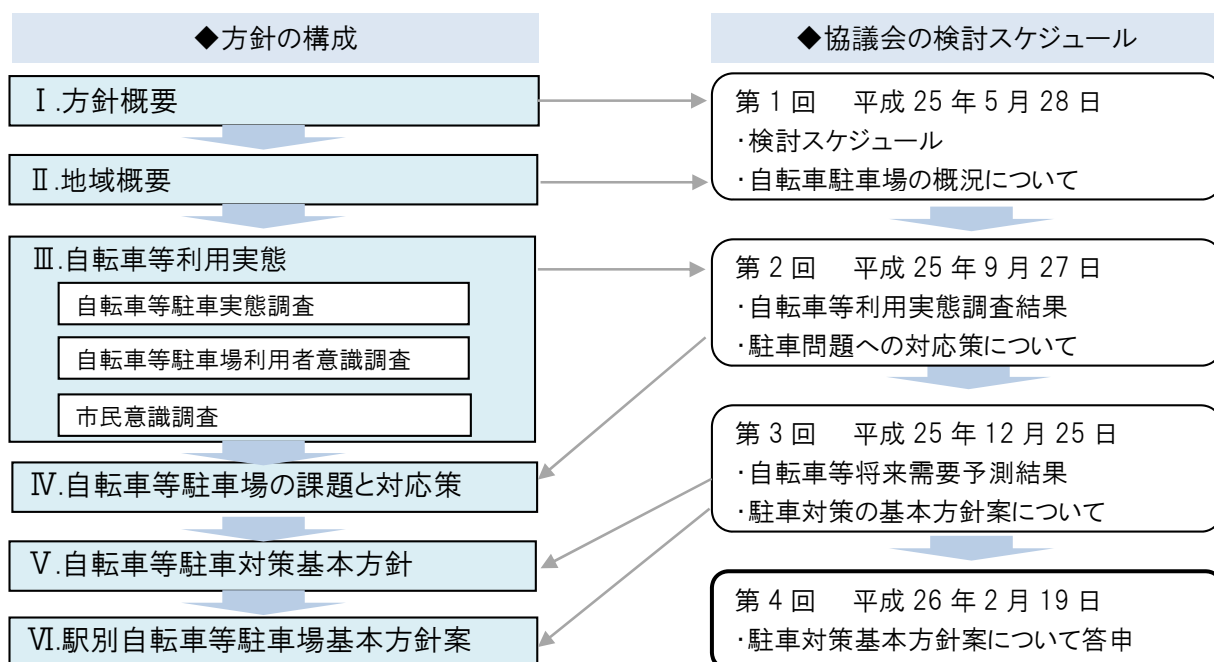
## I.2 基本方針の概要

### ◆協議会の法的根拠

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律  
清須市自転車等の放置の防止に関する条例・条例施行規則

### ◆上位計画

清須市総合計画 〈放置自転車等対策事業〉  
清須市都市計画マスタープラン 〈交通施設〉



## II. 自転車利用と対策の現状

清須市の地形は、比較的平坦で高低差が少ないことから、自転車が日常生活に不可欠な乗り物として利用されている。

### ◆清須市をとりまく環境

- 市内在住者の自転車の代表交通手段分担率は 20%で、自家用車、鉄道に次ぐ（通勤・通学時）
- 鉄道利用者の 49%が駅まで自転車を利用

### ◆清須市の取り組み

- 16箇所、約 5,700 台分の自転車等駐車を整備、無料制で供用
- 自転車等放置禁止区域の設定（須ヶ口駅）
- 年間撤去台数は約 500 台、そのうち返還率は約 10%
- 市の自転車等駐車対策に係る収支は約 15,000 千円のマイナス

## III. 自転車等利用実態調査

### III.1 調査概要

自転車等に関する駐車実態や意識を把握し、方針検討の基礎資料とするため、下記の調査を実施した。

#### ◆自転車等駐車実態調査

駅周辺に駐車している自転車等が、どこに何台とまっているかを把握

調査日時	平成 25 年 5 月 26 日(日)晴れ 9:00、12:00、15:00 平成 25 年 5 月 27 日(月)晴れ 9:00、12:00、15:00、翌 1:00
調査対象エリア	駅周辺自転車等駐車場(公営・民営)及び駅周辺路上
調査方法	車両の種類を自転車、原付バイク(50cc 以下)、自動二輪(50cc 超 125cc 以下)、自動二輪(125cc 超)の 4 種類に分類して計測を行った。

#### ◆自転車等駐車場利用者意識調査

市営自転車等駐車場利用者の利用特性、駐車に関する意識を把握

調査日時	平成 25 年 5 月 27 日(月)晴れ 16:00~22:00
調査対象エリア	JR枇杷島駅、JR清洲駅、新清洲駅、下小田井駅の市営自転車等駐車場(8 施設)利用者
調査方法	調査員による対面式聞き取り調査(ヒアリング)

#### ◆市民意識調査

市民の自転車等利用、駐車対策に関する意識を把握

調査日時	発送日 :平成 25 年 6 月 21 日(金) 郵送回収期間:平成 25 年 6 月 21 日(金)~7 月 8 日(月)
調査対象	平成 25 年 6 月 1 日時点で満 15 歳以上の清須市民
調査方法	住民基本台帳(満 15 歳以上)から無作為抽出した 4,000 人に対して郵送配布・郵送回収

## III.2 調査結果

### ◆収容可能台数を超える駐車需要のある駅がある

平日 9 時は、JR清洲駅、丸ノ内駅、尾張星の宮駅の 3 駅で、集中台数が収容可能台数を上回っている。(尾張星の宮駅は自転車等駐車が未設置)

平日 12 時は、上記 3 駅に新清洲駅を加えた 4 駅で、集中台数が収容可能台数を上回っている。

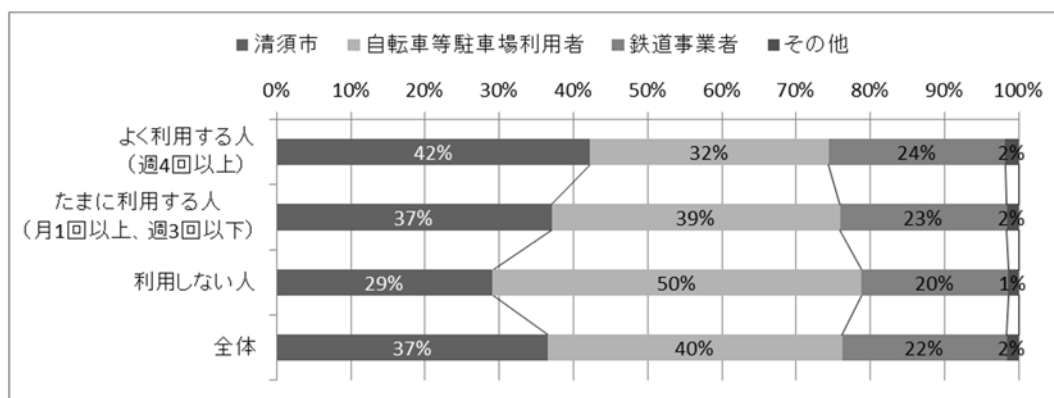
駅別、時間帯別の過不足台数〔収容可能台数－乗入台数〕  
(自転車等駐車実態調査から)

		枇杷島	清洲	西枇杷島	二ツ杵	新川橋	須ヶ口	丸ノ内	新清洲	下小田井	尾張星の宮	合計
平日	9時	1,036	-80	176	59	30	932	-13	30	92	-37	2,225
	12時	865	-210	166	31	28	843	-15	-176	79	-37	1,574
	15時	906	-187	183	41	29	873	-10	-123	81	-35	1,758
	深夜	1,641	670	202	250	40	1,387	40	1,005	334	-35	5,534
休日	9時	1,394	427	186	211	36	1,262	14	733	266	-34	4,495
	12時	1,285	273	186	151	36	1,164	16	565	243	-35	3,884
	15時	1,261	238	194	178	34	1,136	18	527	195	-37	3,744

### ◆市民の 40%が、市営駐輪場の整備・運営費について駐輪場利用者も負担すべきと考えている

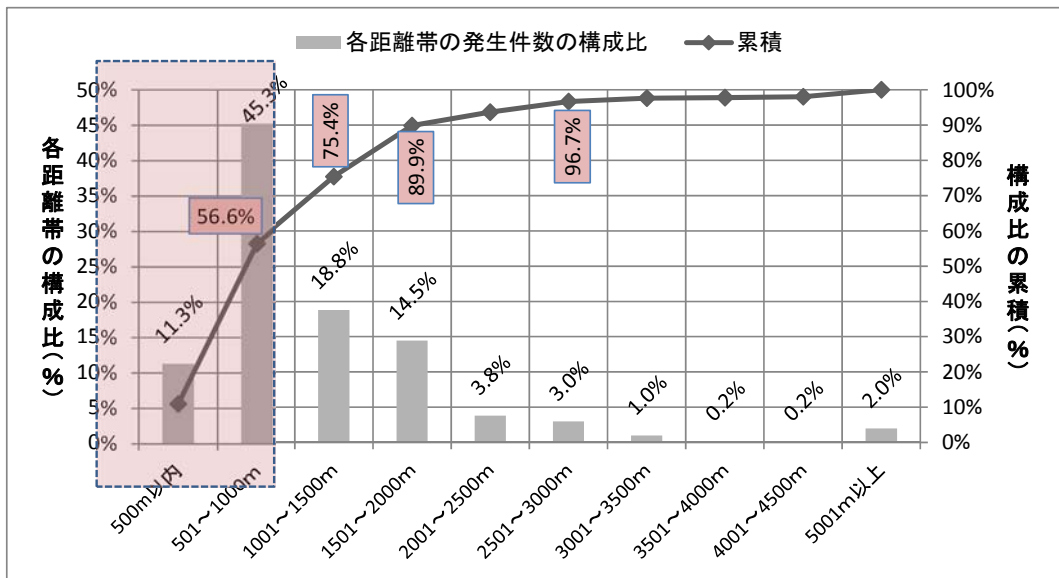
市民全体では、「自転車等駐車場利用者が負担すべき」が 40%を占め、最も多くなり、次いで「清須市が負担すべき」が 37%、「鉄道事業者が負担すべき」が 22%となっている。

Q 市営駐輪場の整備、運営費は誰が負担すべきか？〔自転車等の利用頻度別集計〕  
(市民意識調査結果から)

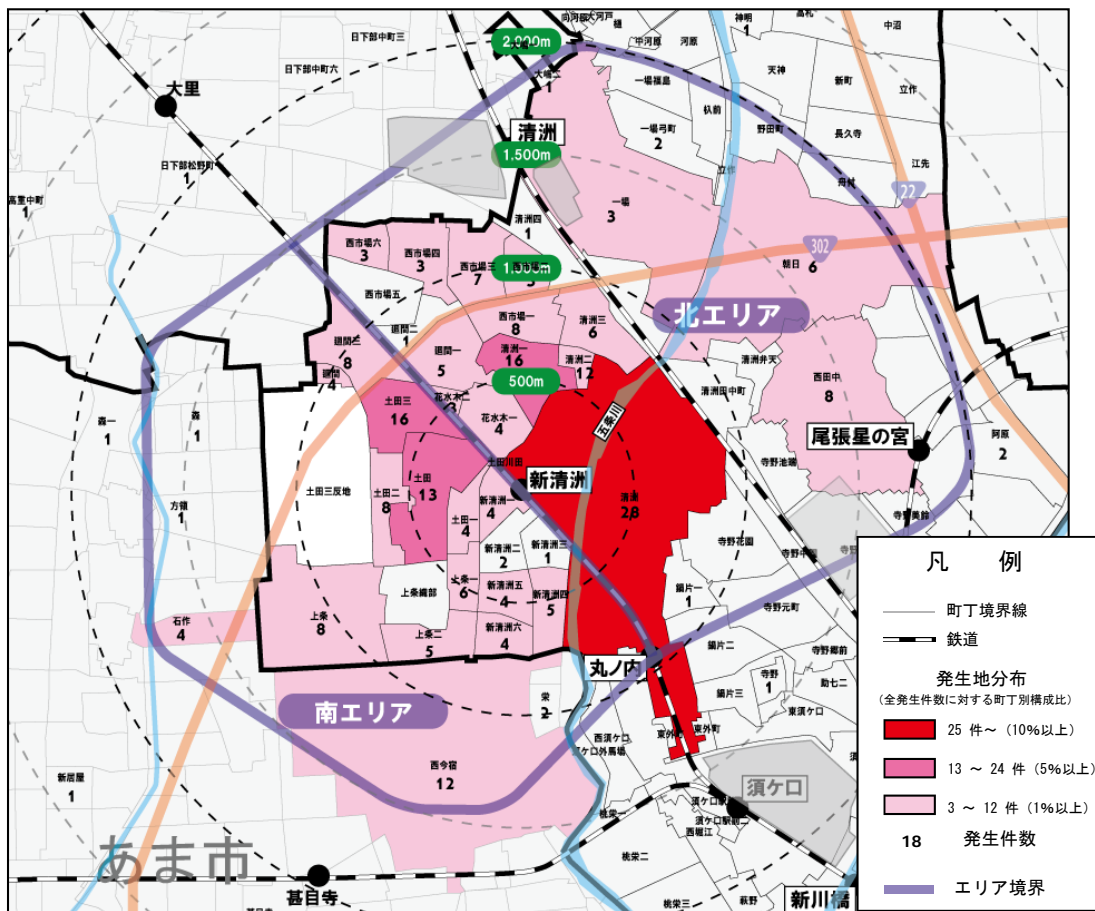


◆市営自転車等駐車場利用者は、近距離利用が多い

自転車等駐車場利用者(正利用者)のうち、駅から1km以内の近距離からの約57%となっている。



市営自転車等駐車場利用者の発生距離(4駅合計)  
(自転車等駐車場利用者意識調査から)



自転車発生地分布図(新清洲駅の自転車等駐車場利用者)  
(自転車等駐車場利用者意識調査から)

## IV. 自転車等駐車場に関する課題と対応策

### 自転車駐車需給バランスに関する課題

課題 1	現在の利用者の多くは、近距離(徒歩圏内)からの利用である	→	近距離利用者の抑制
課題 2	自転車駐車場の収容能力を上回る需要がある	→	需要の適正化 自転車等駐車場の増設
課題 3	立地によって自転車等駐車場の利用率に大きな差がある	→	利用率を適正化(平準化)
課題 4	民間事業者の自転車等駐車場が利用されていない	→	民間駐車場の有効活用
課題 5	将来廃止予定の自転車等駐車場があり、供給不足が生じる	→	用地の確保
課題 6	市有地が少ないため、恒久的な確保が難しい	→	民間事業者の参入促進

### 課題解決のための方向性

### 市営自転車駐車場の管理運営に関する課題

課題 7	駅周辺自転車等駐車対策にかかる経費の多くは一般財源で補填している	→	財政の健全化
課題 8	近隣自治体の自転車等駐車場が有料化されている	→	周辺自治体とのバランスを図る
課題 9	適切な受益者負担が求められている	→	適切な受益者負担
課題 10	長期放置・廃棄自転車が自転車駐車場の収容能力を圧迫している	→	自転車を廃棄させない環境
課題 11	防犯性・安全性に課題がある	→	防犯性・管理体制の強化
課題 12	利用者が求める自転車等駐車施設となっていない	→	利用者ニーズの高い設備

### 放置自転車対策に関する課題

課題 13	放置禁止区域に設定されていない駅があり、抑止効果が低い	→	放置しにくい環境の構築
-------	-----------------------------	---	-------------

## V. 自転車等駐車対策基本方針

### <基本方針の考え方>

現在の市営無料自転車等駐車場は、徒歩圏内からの利用者が多くを占めている状況で、収容台数不足や利用率の偏りによる安全性や防犯面の問題など様々な課題を抱えている。

そのため、適正な需要コントロール(主に近距離利用者の抑制)を行った上で必要な自転車等駐車場の収容台数を確保・整備していくために、自転車駐車場の有料化を図る。

市営自転車等駐車場を有料化することで、適切な受益者負担、民間事業者の有効活用、財政の健全化、周辺自治体とのバランスなどが図られる。また、料金収入を利用者ニーズの高い設備投資などにあて、安全で快適な自転車等駐車場を整備していく。

しかし、有料化に伴い放置自転車等が増える可能性があるため、放置自転車等対策はより強化して、放置させない環境を構築していく。

### <総合的方針>

1. 原則的に市内全ての自転車等駐車場を有料化するが、優先対象を絞り、手順にそって順次有料制への移行を図る。
2. その他の駅については、当面無料制を存続する。
3. 有料化と放置禁止区域の設定は一体で考える。
4. 放置禁止区域の基準は他自治体の状況から300mを目安に検討する。
5. 有料制の料金については、駐車施設のサービス水準に応じた適正な料金を設定する。

#### 基本方針 1 自転車等駐車場の有料化

1-1. 自転車等駐車場の有料化

#### 基本方針 2 自転車等駐車場整備・運営に関する方針

2-1. 駐車需要の特性に応じた自転車等駐車場の整備

2-2. 利用しやすい自転車等駐車場の整備

2-3. 民間事業者の活用(公設公営以外)

2-4. 登録制効率的な自転車等駐車場の管理・運営

#### 基本方針 3 放置自転車等対策に関する方針

3-1. 適切な放置禁止区域の設定

3-2. 放置自転車の撤去・保管・処分

3-3. 放置防止に関する啓発・広報



## 基本方針1. 自転車等駐車場の有料化

### ◆有料化検討の背景

無料制市営自転車等駐車場には、以下の課題がある。

1. 徒歩圏内である近距離から多くの需要があり、駅に近い自転車等駐車場に需要が集中
2. 駐車場の維持管理費等のほとんどが市の一般財源歳出
3. 維持管理費の負担について、一定程度の受益者負担が求められている
4. 安全性や防犯性に問題。また、長期放置による駐車スペースの圧迫
5. 清洲駅、新清洲駅では土地区画整理事業に伴い、自転車等駐車場が廃止されるが、代替の用地費や建設費の財源確保が困難
6. 民間の有料自転車等駐車場は、極めて利用率が悪く、有効活用されていない

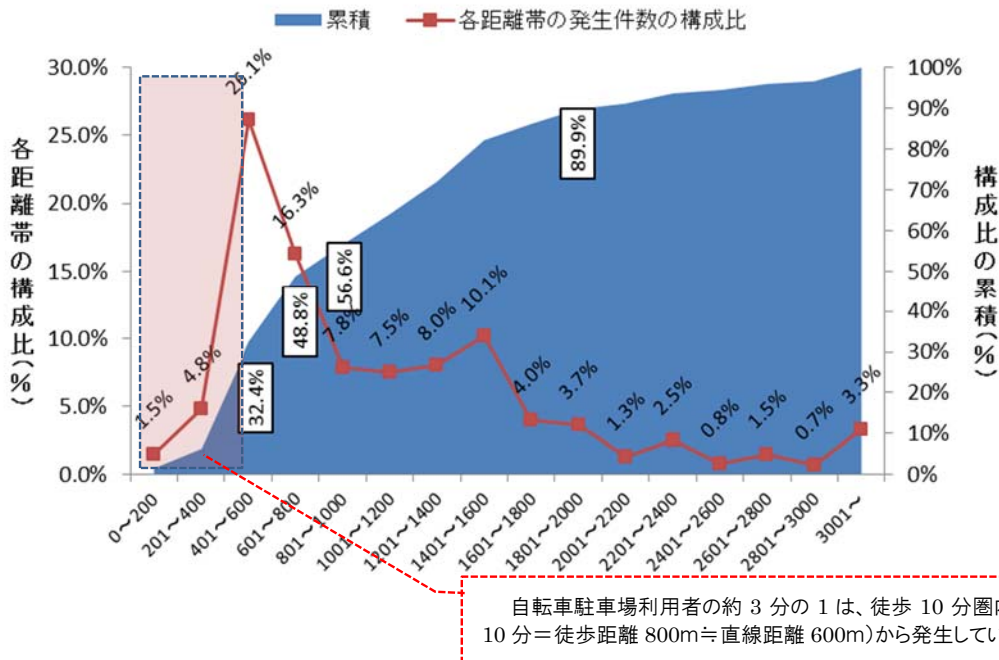
### ◆有料化によって期待できる効果

左記の課題解決のために、有料化を図ることで以下の効果が期待できる。

1. 自転車駐車需要の適正化(近距離利用者の抑制)
2. 財政負担の適正化
3. 適切な受益者負担
4. 安心して利用できる自転車等駐車場の確保(安全性・快適性・防犯性を強化するための財源確保)
5. 恒久的な自転車等駐車場の確保(借地料負担の削減)
6. 民間自転車等駐車場事業者の参入促進(新規整備コストの削減)

## ◆ 自転車駐車需要の適正化

徒歩圏内の需要を抑制し、自転車駐車需要の適正化を図ることで、必要整備台数が約 30%削減することができ、建設、維持管理コストの削減も図れる。

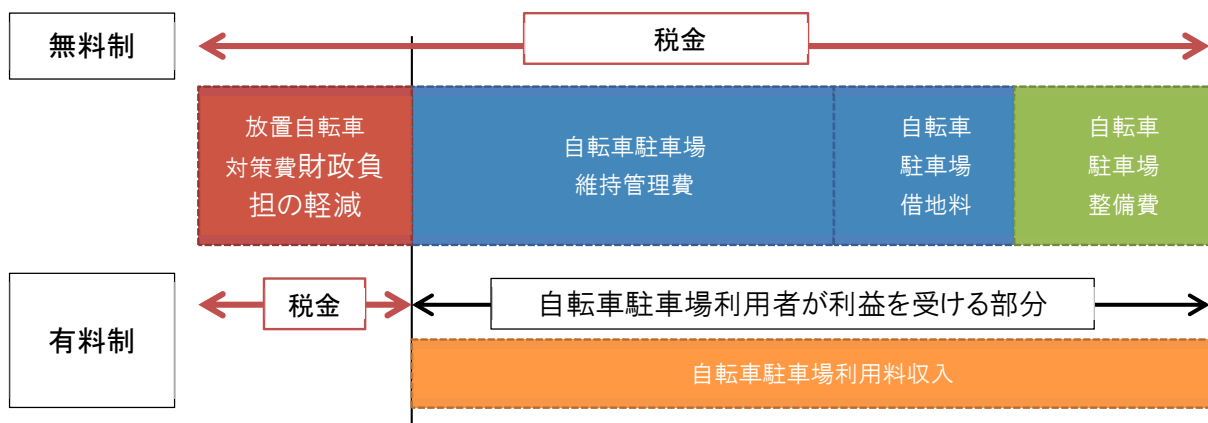


自転車等駐車場利用者の駅から自宅までの直線距離別発生件数

## ◆ 財政負担の適正化

## ◆ 適切な受益者負担

自転車等駐車場利用者が利益を受ける部分について利用料を徴収し、その収入によって維持管理や整備費用を賄い、駅周辺的美観を維持するための放置自転車対策費用のみ税金によって賄うことで、財政負担の適正化及び軽減を図る。



◆ 有料制自転車等駐車場整備を優先する駅

- ・ 自転車駐車需要が多く(1,000 台以上)需要の適正化(近距離利用者の抑制)を図るべき駅(新清洲・清洲・枇杷島)
- ・ 有料制自転車等駐車場がすでに整備されており、需要の適正化が図られている駅(須ヶ口)
- ・ その他の駅については、需要が多いため、優先する駅の整備後に条件が整うまで当面無料制として存続する。

駅	自転車等 乗り入れ台数	需給バランス	有料制民間自転車等 駐車場	有料化 についての方針
	●1,000 台以上	●不足している	●複数設置駅	
	▲200 台以上		▲設置駅	
枇杷島	●			全面有料化
清洲	●	●		全面有料化
新清洲	●	●	▲	全面有料化
西枇杷島				当面無料制存続
下小田井	▲		▲	有料化検討
二ツ杵	▲			有料化検討
丸ノ内		●		有料化検討
新川橋				当面無料制存続
須ヶ口	▲		●	全面有料化
尾張星の宮				—

## 基本方針2. 自転車等駐車場の整備に関する方針と施策

### 方針 2-1. 駐車需要の特性に応じた整備

- ・ 駅周辺の自転車等駐車需要は、主に鉄道利用の有無によって質が異なり、それに応じた整備を行うことが必要であることから、駐車需要を発生させる施設における整備については、その施設管理者が整備するものとし、市は、鉄道利用者のための一般公共用自転車等駐車場の整備を行っていく。
- ・ また、整備にあたっては、市・道路管理者・鉄道事業者及び民間事業者が主体となって推進していく。

### 方針 2-2. 利用しやすい自転車等駐車場整備の促進

- ・ 「自転車等利用に関する意識調査」では、自転車等駐車場に求められる設備・サービスとして、屋根、余裕のある駐輪スペース、防犯カメラ、余裕のある通路幅、管理人の配置等の要望が多いことが把握されている。これらを参考に利用者サービス機能を充実させていく。
- ・ わかりやすい案内板、誘導サインの整備をするとともに、バリアフリーの観点から、ハンディキャップを持った人々へ出入口付近や低層部の優先的利用などの配慮をし、ラックの操作性の向上や通路幅の拡大などの検討を行う。



ラックの例



シェルターの例



管理人室の例

### 方針 2-3. 民間事業者による整備の促進

- ・ スムーズに自転車等駐車場を有料化するには、施設の整備費用が必要となり、多額の費用を市が単独で準備するのが困難な場合がある。そのため、補助金制度の活用や PFI 方式の検討、民間事業者による整備などを組み合わせて検討していく必要がある。そこで、各種事業手法別に定められた援助方法をうまく活用する必要がある。
- ・ 現在、市営自転車等駐車場では、業務委託による管理を行っている。今後は、市の負担を軽減するとともに、多様化する利用者ニーズに柔軟な対応をするため、公設公営以外の整備・管理手法の導入も検討する。

### 方針 2-4. 効率的な自転車等駐車場の管理・運営

- ・ 自転車等駐車場の料金体系は、主に有料制・登録制・無料制とあるが、それぞれに必要な整備台数や設備、管理運営形態が異なってくるため、駅や利用者の特性をもとに適切な対応をとっていく。

## 基本方針3. 自転車等の放置防止対策に関する施策

### 方針 3-1. 放置禁止区域の指定

- ・ 放置の状況や自転車等駐車場の配置に応じた放置禁止区域設定の指定、見直しを図ることで放置を抑制し、自転車等駐車場の利用を促す。
- ・ 特に、自転車等駐車場の有料制を導入することで、放置禁止区域外に自転車等が放置される可能性があるため、放置禁止区域を指定していない駅については駅から 300mを目安として、新規指定を行う。

### 方針 3-2. 放置自転車等の撤去・保管・処分

- 撤去活動の強化
  - ・ 安全な歩行空間の維持や自転車等駐車場の利用を促進するため、放置自転車等の撤去を効果的に行う。有料制導入時には、一時的に放置自転車等が増加する可能性がある。それに対応するため、周知活動とともに放置自転車等の撤去活動を強化する。
- 自転車等の保管・処分
  - ・ 現在の撤去手数料は自転車 1,000 円、原付 1,500 円となっているが、有料化した場合、放置自転車等が増える可能性もあり、撤去手数料、保管期間については、今後、必要に応じて見直し等を検討していく。
  - ・ また、撤去台数が現在より増加することが想定されるため、自転車等保管所のスペース確保についても検討する。
  - ・ 撤去した放置自転車等で返還されないものについて、リサイクルなど有効な活用方法等を検討していく。
- 民地における放置自転車等撤去について
  - ・ 道路に隣接した民地や駅前広場に隣接した鉄道事業者用地など、道路空間以外でも自転車等が放置される可能性がある。このような民地内に自転車等が放置された場合は、自転車条例に基づく撤去の対象外となるので、放置自転車への対応方法や、放置禁止区域への編入について関係者との協議を行っていく必要がある。

### 方針 3-3. 放置防止に関する啓発・広報

- ・ 駅前放置自転車クリーンキャンペーンや、市広報での啓発を継続するとともに、ホームページなどによる広報啓発活動を推進する。
- ・ 現在は放置自転車を防止するための指導員を配置しているが、有料制導入時に増加が懸念される放置自転車等を防止するため、今後も放置防止の指導と自転車等駐車場への誘導を行う人員を配置し、放置防止に努める。

## VI. 駅別自転車等駐車対策基本方針

### VI.1 自転車等駐車場整備目標台数(平成 36 年)

- 各駅の将来駐車需要台数(目的別・方向別)をもとに、将来必要な自転車等駐車場の過不足台数を算出し、それに対応した駅ごとの自転車等駐車場整備方針を策定する。
- 基本方針の有料制導入の優先順位に基づき算出した将来需要予測結果をもとに、将来の整備目標台数を設定する。(有料制の4駅は1人1台分のスペースを確保した場合の整備必要台数としている。)

駅	エリア	現況			将来		
		集中台数	収容可能台数	需給バランス	料金	整備目標台数 ※端数切り上げ	
JR枇杷島	東	1,149 台	2,014 台	865 台	有料制	799 台	800 台
	西					280 台	300 台
JR清洲	東	1,527 台	1,317 台	-210 台	有料制	688 台	700 台
	西					535 台	550 台
西枇杷島		89 台	255 台	166 台	無料制	83 台	90 台
二ツ杵		246 台	277 台	31 台	無料制	237 台	250 台
新川橋		32 台	60 台	28 台	無料制	29 台	30 台
須ヶ口		747 台	1,586 台	839 台	有料制	836 台	850 台
丸ノ内		87 台	72 台	-15 台	無料制	86 台	90 台
新清洲	北	1,551 台	1,372 台	-179 台	有料制	567 台	600 台
	南					691 台	700 台
下小田井	東	357 台	436 台	79 台	無料制	120 台	150 台
	西				無料制	227 台	250 台
尾張星の宮		37 台	0 台	-37 台	無料制	35 台	40 台
市全体		5,822 台	7,389 台	1,567 台		5,213 台	5,400 台

## VI.2 駅別自転車等駐車対策方針

- 市営自転車等駐車場の有料化に伴い、増加が懸念される放置自転車等に対応するため、適正な放置禁止区域を指定した上で、効果的な撤去活動を実施し、自転車等駐車場への誘導を図っていく。
- 市営自転車等駐車場の再整備は、公設公営による整備だけでなく、民間事業者などの参入を促進する。また、市営においても管理運営を指定管理者制度の導入などを検討し、市の財政負担を軽減していく。

施策の優先順位		枇杷島駅	清洲駅	西枇杷島駅	二ツ杵駅	新川橋駅	須ヶ口駅	丸ノ内駅	新清洲駅	下小田井駅	尾張星の宮駅
<b>基本方針 1 自転車等駐車場の有料化</b>											
1-1	自転車等駐車場の有料化	◎	◎	△	△	△	○	△	◎	○	△
<b>基本方針 2 自転車等駐車場整備・運営に関する方針</b>											
2-1	駐車需要の特性に応じた自転車等駐車場の整備	◎	◎	△	△	△	○	○	◎	○	△
2-2	利用しやすい自転車等駐車場の整備	◎	◎	△	△	△	△	△	◎	△	△
2-3	民間事業者の活用（公設公営以外）	◎	◎	△	○	△	◎	○	◎	○	△
2-4	効率的な自転車等駐車場の管理・運営	◎	◎	△	○	△	△	○	◎	○	△
<b>基本方針 3 放置自転車等対策に関する方針</b>											
3-1	適切な放置禁止区域の設定	◎	◎	△	△	△	◎	△	◎	○	△
3-2	放置自転車等の撤去・保管・処分	◎	◎	△	△	△	◎	△	◎	○	△
3-3	放置防止に関する啓発・広報	◎	◎	△	△	△	◎	△	◎	○	△

◎最優先事項 ○優先事項 △検討事項