

## 資料 2 自転車等駐車に関する課題と対応策

## 目 次

1.	自転車等駐車の需給バランスについて .....	1
【1】	駅単位での需給バランス（現況） .....	1
【2】	エリア別での需給バランス（現況） .....	1
【3】	自転車等駐車場別の需給バランス（現況） .....	2
【4】	将来の見通し（廃止予定の自転車等駐車場について） .....	3
2.	市営自転車等駐車場の問題点 .....	4
【5】	市有地が少ないため、恒久的な確保が難しい .....	4
【6】	駐車場内の撤去台数が多く、返還率は少ない .....	4
【7】	駅周辺自転車等駐車対策にかかる経費の多くは税金で補填している .....	5
【8】	無料駐車場が民間事業者の参入障壁となり、経営環境を悪化させている .....	5
【9】	防犯性・安全性に課題がある .....	6
【10】	利用者が求める自転車等駐車施設となっていない .....	7
【11】	利用者の多くが近距離（徒歩圏）からの利用である .....	7
3.	放置されやすい環境が多い .....	8
【12】	放置禁止区域に設定されていない駅がある .....	8

# 1. 自転車等駐車の需給バランスについて

## 【1】駅単位での需給バランス（現況）

- 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。
- 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。

表 1 駅別時間帯別の過不足台数〔収容可能台数－乗入台数〕

	東海交通	JR東海		名鉄							東海交通
		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	
平日	9時	1,036	-80	176	59	30	932	-13	30	92	-37
	12時	865	-210	166	31	28	843	-15	-176	79	-37
	15時	906	-187	183	41	29	873	-10	-123	81	-35
	深夜	1,641	670	202	250	40	1,387	40	1,005	334	-35
休日	9時	1,394	427	186	211	36	1,262	14	733	266	-34
	12時	1,285	273	186	151	36	1,164	16	565	243	-35
	15時	1,261	238	194	178	34	1,136	18	527	195	-37

### 課題と対応策の方向性

#### ◆ 適正な需給バランスになるように、マネジメント（需要抑制・駐車可能台数の増設）する。

自転車の駐車需要抑制策としては、自転車駐車場の有料化、その他の交通手段への転換（バスの利用促進、徒歩への転換など）、駐車スペースの余裕のある駅への誘導、などが挙げられる。

駐車可能台数の増設については、自転車駐車場の新規整備、既存自転車駐車場のリニューアル、駅周辺施設における整備（附置義務条例の制定）、などが挙げられる。

清須市における自転車の位置付け（都市交通手段として）を明確にして、その方針に基いた自転車の利用のあり方を検討する必要がある。

## 【2】エリア別での需給バランス（現況）

- 10 駅のうち、線路などによって東西南北などのエリアに分かれている右記 6 駅についてエリア別の需給バランスを集計すると、平日 9 時、平日 12 時ともに、「清洲駅北東エリア」、「二ツ杵駅北エリア」、「新清洲駅南エリア」において集中台数が収容可能台数を上回っている。

表 2 駅方向別時間帯別の過不足台数〔収容可能台数－乗入台数〕

駅名	エリア	収容可能台数		集中台数		過不足台数	
		公共	施設等	9:00	12:00	9:00	12:00
JR枇杷島	東	1,428	44	763	883	665	589
	西	586	0	259	310	327	276
JR清洲	北東	732	0	921	1,011	-189	-279
	北西	585	0	476	516	109	69
二ツ杵	北	74	18	81	94	-7	-2
	南	203	0	155	170	48	33
須ヶ口	北	504	0	227	251	277	253
	南	1,082	22	449	514	633	590
新清洲	北	476	0	460	476	16	0
	南	896	15	897	1,087	-1	-176
下小田井	東	376	0	319	332	57	44
	西	60	0	25	25	35	35

### 課題と対応策の方向性

#### ◆ 方向別の需給バランスを把握して、自転車等の利用動線に合った場所に自転車等駐車場を配置する。

自転車利用発生地分布（資料 1 p33～）をもとに、方向別の需要が明らかになっているため、これをもとに自転車の利用動線に合った配置計画を検討していく。

### 【3】自転車等駐車場別の需給バランス（現況）

- 駐車台数のピーク時である平日 12 時における一般公共用自転車等駐車場の利用率をみると、清須市営 16 か所のうち 100%を超える自転車等駐車場は 6 か所である。利用率が 100%を超えると、自転車が窮屈に止められ取り出しにくくなったり、通路に置かれ自転車等駐車場の移動が困難になったり、安全性・快適性の面で問題点が多くなる。
- 一方で、利用率が平日のピーク時においても 30%に満たない自転車等駐車場は清須市営 16 か所のうち、2 か所である。

表 3 一般公共用自転車等駐車場時間帯別利用率

	自転車等駐車場名	料金体系	区分	敷地所有者	収容可能台数	平日		休日	
						9:00	12:00	9:00	15:00
J R 枇杷島	枇杷島駅東口	無料	市営	市	1,428	53%	57%	33%	37%
	枇杷島駅西口	無料	市営	市	586	44%	53%	23%	29%
J R 清洲	清洲駅東駐車場	無料	市営	民地	507	122%	135%	91%	103%
	清洲駅前駐車場	無料	市営	民地	225	135%	145%	88%	109%
	稲沢市清洲駅東第 4	無料	市営		94	185%	181%	121%	159%
	稲沢市清洲駅東第 3	無料	市営		77	195%	205%	73%	110%
	稲沢市清洲駅東第 2	無料	市営		94	150%	188%	56%	77%
	稲沢市清洲駅東第 1	無料	市営		320	3%	3%	3%	2%
西枇杷島	日の出駐車場（陸橋下駐車場）	無料	市営	愛知県	35	111%	129%	63%	66%
	日の出駐車場	無料	市営	市	100	24%	24%	25%	26%
	西枇杷島駐車場（名鉄駅内）	無料	民営		120	9%	13%	16%	8%
二ツ杵	二ツ杵自転車駐車場	無料	市営	民地	129	76%	85%	24%	37%
	名鉄二ツ杵駐車場	無料	市営	鉄道用地	148	80%	85%	31%	38%
新川橋	新川橋駐車場	無料	市営	鉄道用地	60	42%	43%	27%	35%
須ヶ口	東外町自転車駐車場	無料	市営	愛知県	86	19%	21%	14%	17%
	東須ヶ口自転車駐車場	無料	市営	愛知県	104	83%	95%	45%	54%
	名鉄西部交通須ヶ口駅自転車駐輪場	有料	民営		1,000	36%	39%	15%	23%
	堀田自転車駐輪場	有料	民営		246	57%	62%	28%	32%
	鈴木自転車預り店	有料	民営		150	41%	43%	39%	43%
丸ノ内	丸ノ内自転車駐輪場（名鉄駅内）	無料	民営		72	118%	121%	81%	75%
新清洲	新清洲駅東	無料	市営	民地	170	74%	89%	23%	30%
	新清洲駅北	無料	市営	市	376	110%	114%	53%	74%
	新清洲駅前自転車駐車場	無料	市営	鉄道用地	726	92%	106%	51%	64%
	井戸田自転車預り所	有料	民営		100	43%	47%	0%	0%
下小田井	下小田井駅(駅隣接)	無料	市営	鉄道用地	170	73%	71%	27%	41%
	下小田井駅(上新)	無料	市営	愛知県	206	95%	102%	55%	75%
	名鉄協高パーキング民営下小田井自転車駐車場	有料	民営	鉄道用地	60	38%	38%	18%	28%
合計					7,389	69%	75%	38%	47%

#### 課題と対応策の方向性

##### ◆ 自転車等駐車場の利便性に格差を付け、利用率を平準化し、利用者の利便性・安全性を向上する。

利用者にとって利便性の高い場所（駅に近い）に利用者が集中しており、駅に近い方が限界まで需要を集めてしまう。利用率を平準化するには、利用者にとっての利便性に差を付ける（有料にして料金格差を付ける、遠い方に屋根を付けるなど）必要がある。

#### 【4】 将来の見通し（廃止予定の自転車等駐車場について）

- 新清洲駅北口は、都市計画事業である「新清洲駅北土地区画整理事業」や「新清洲駅前北線」の整備に伴い、2か所の自転車等駐車場が廃止される。
- JR清洲駅は、都市計画事業である「清洲駅前土地区画整理事業」や「清洲駅前線」の整備に伴い、2か所の自転車等駐車場が廃止される。



図 1 新清洲駅北口の都市計画事業

平成 24 年度第 4 回清須市都市計画審議会「名古屋都市計画道路の変更案（愛知県決定）について」、「名古屋都市計画新清洲駅北土地区画整理事業の決定案（清須市決定）について」から作成



図 2 新清洲駅井戸田自転車預り所

収容可能台数 100 台  
平日ピーク時駐車台数 47 台



図 3 新清洲駅北自転車駐車場

収容可能台数 376 台  
平日ピーク時駐車台数 428 台

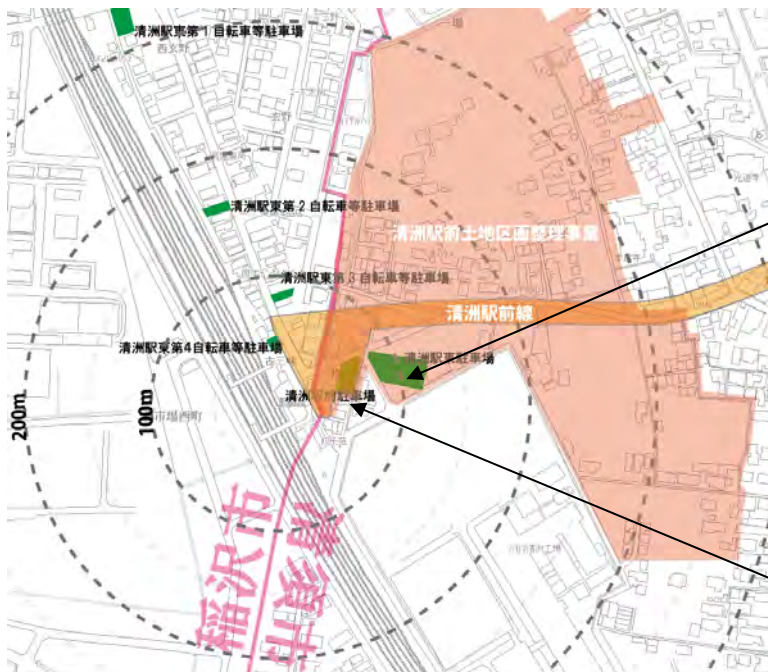


図 4 JR清洲駅の都市計画事業

平成 23 年度第 2 回清須市都市計画審議会「名古屋都市計画道路の変更案（愛知県決定、清須市決定）について」、「名古屋都市計画清洲駅前土地区画整理事業の決定案（清須市決定）について」



図 5 清洲駅東自転車駐車場

収容可能台数 507 台  
平日ピーク時駐車台数 685 台



図 6 清洲駅前自転車駐車場

収容可能台数 225 台  
平日ピーク時駐車台数 334 台

#### 課題と対応策の方向性

➤ 都市計画事業の中に自転車等駐車場の位置付けをしていく。

- 自転車等駐車場の用地を確保することに努める。

## 2. 市営自転車等駐車場の問題点

### 【5】市有地が少ないため、恒久的な確保が難しい

- 市営自転車等駐車場の多くが、鉄道敷や路上に設置されており、市有地の比率は49%にとどまっている。
- そのため、階層化などの高度利用によって収容台数を増加させることが難しくなっている。

表 2 市営自転車等駐車場の敷地所有者

敷地所有者	箇所数	収容可能台数	構成比
愛知県	4	431	8.5%
市	4	2,490	49.2%
鉄道用地	4	1,104	21.8%
民地	4	1,031	20.4%
計	16	5,056	100.0%

### 課題と対応策の方向性

#### ◆ 恒久的な駐車スペースの確保

現状で恒久的に確保できる自転車等駐車場の候補地は、市有地上にある既存市営自転車等駐車場敷地のみであるため、今後その他公共施設等における一部利用の可能性や民有地を借りる又は、購入などによる用地確保を検討していく必要がある。

また、土地区画整理事業等の駅前整備を行う際には、自転車等駐車場の設置を検討する。

### 【6】駐車場内の撤去台数が多く、返還率は少ない

- 自転車等駐車場内の長期放置自転車等が多く、収容能力を圧迫している。
- 年間500台以上の撤去を行っているが、返還率は約1割と少ない。



図 7 長期放置自転車等（機能喪失車）  
（西枇杷島駅日の出駐車場（陸橋下））

表 4 市営自転車等駐車場内の撤去・返還台数

		平成23年度	平成24年度
撤去台数	A	565 台	558 台
盗難届台数	B	27 台	23 台
返還台数	C	22 台	40 台
処分台数	D	516 台	495 台
返還率	(B+C)/A	8.7%	11.3%

### 課題と対応策の方向性

#### ◆ 出入りの管理、利用者の特定による場内放置の抑制

出入り管理ゲートや管理人の配置等により出入り管理を行い、廃棄のために入場する物を排除する。登録制や有料制の導入により利用者の特定を図る。

## 【7】 駅周辺自転車等駐車対策にかかる経費の多くは税金で補填している

- 自転車等駐車対策に係る経費は、平成 23 年度決算で、11,667 千円である。
- 同対策に係る収入は撤去手数料の 13 千円の外、一般財源から 11,604 千円の財政負担によるものとなっている。

表 4 自転車等駐車対策に係る経費（支出）と収入

歳 出				歳 入		
費目	内容	平成22年度 (決算)	平成23年度 (決算)	費目	平成22年度 (決算)	平成23年度 (決算)
委託料	駐輪場整理等	8,437 千円	8,122 千円	撤去手数料	67 千円	13 千円
その他	土地借上げ料等	3,398 千円	3,495 千円	一般財源	11,769 千円	11,604 千円
計		11,835 千円	11,617 千円	計	11,835 千円	11,617 千円

### 課題と対応策の方向性

#### ◆ 適正な受益者負担の実現

自転車等駐車場の有料化により、経費の全部または一部を利用者が負担することで、適正な受益者負担の実現と非利用者との間の不公平の緩和を実現し、市の財政負担の軽減を図る。

## 【8】 無料駐車が民間事業者の参入障壁となり、経営環境を悪化させている

- 平日 12 時における管理主体別の自転車等駐車場の利用率を比較すると、無料制である清須市営駐車場の利用率は 84% である一方、有料制の民営駐車場の利用率は 44% であり、40 ポイントの差がある。
- 駅周辺の収容台数確保には、民間の果たす役割も大きいですが、無料駐車場の存在が民間事業者の参入障壁となり、経営環境を悪化させている。

表 5 管理主体別利用率（10 駅全体）

管理主体	料金	箇所数	収容可能 台数	利用率						
				平日				休日		
				9時	12時	15時	深夜	9時	12時	15時
清須市営	無料	16	5,056	77%	84%	82%	30%	44%	52%	54%
稲沢市営		4	585	81%	88%	85%	22%	39%	51%	53%
民営	有料	2	192	50%	54%	49%	22%	40%	36%	33%
		5	1,556	40%	44%	42%	12%	19%	23%	25%



図 8 無料駐車場  
(新清洲駅北自転車駐車場)



図 9 有料駐車場  
(新清洲駅井戸田自転車預り所)

### 課題と対応策の方向性

#### ◆ 民間事業者の経営環境の改善

無料制駐車場の廃止などにより、民間による駐車場の整備促進策、民間事業者の経営環境の改善を図る。

## 【9】防犯性・安全性に課題がある

- 市営自転車等駐車場には管理人が常駐していない。自転車整理員が朝の時間帯に配置されているが、それ以外の時間帯は無人であることから、防犯面で十分とはいえない。
- また、路上（歩道上）自転車等駐車場の設置により、歩道空間が狭くなっている。また駐車に際しやむを得ず歩道通行をすることとなり、歩行者との交錯が生じている。



図 10 新清洲駅前自転車駐車場



図 11 東須ヶ口自転車駐車場（陸橋下）

### 課題と対応策の方向性

#### ◆ 防犯性の確保

人の目による監視、照明の増設や防犯カメラの設置により、防犯体制の強化を行う。  
出入管理ゲートや管理人の配置等により利用者以外の出入りを抑制する。

#### ◆ 歩行者の安全を確保した駐車空間の実現

路上駐車場の適切な場所（歩行者の安全性が確保できる場所）への設置を行う。

### 参考 道路、公園、自動車駐車場等に関する防犯上の指針（抜粋） 愛知県、愛知県公安委員会

平成16年7月1日施行 平成25年6月1日改正

#### 第2 犯罪の防止に配慮した構造、設備等に関する基準

##### 4 自転車駐車場

自転車駐車場における自転車等の盗難、恐喝等の犯罪を防止するため、犯罪企図者が被害対象者又は被害対象物に近づきにくいようにするための次のような措置を講ずるよう努める。

- (1) 駐車場の外周を、見通しを確保した柵等により周囲と区分すること。ただし、その柵等が隣接家屋の2階等への侵入経路とならないよう配慮すること。
- (2) 駐車場の規模、形態等に応じて、次のような防犯上の対策のうち、必要と考えられる措置を講ずること。
  - ア 管理者等が常駐し、又は巡回する。
  - イ 防犯性を向上させるため防犯カメラを設置する。
  - ウ 周囲からの見通しが確保された構造とし、確保されない場合には、死角をなくするためのミラーその他の防犯設備を設置する。
  - エ チェーン用パーラック、サイクルラック等の設置により整列した駐車を促すこと。
- (3) 夜間において人の行動を視認できる程度以上の照度を確保すること。

【10】 利用者が求める自転車等駐車施設となっていない

- すべての市営自転車等駐車場は、屋根やシェルターが設置されていない。そのため、駅舎下を除き、風雨による快適性の低下が起こっている。
- ラックが未設置であることから、整理員が不在の午後などは、通路がふさがる。
- 自転車等駐車場利用者アンケートでは利便性に関する要望（屋根・駐車スペース）が多くなっている。



図 12 新清洲駅自転車駐車場  
(未舗装)

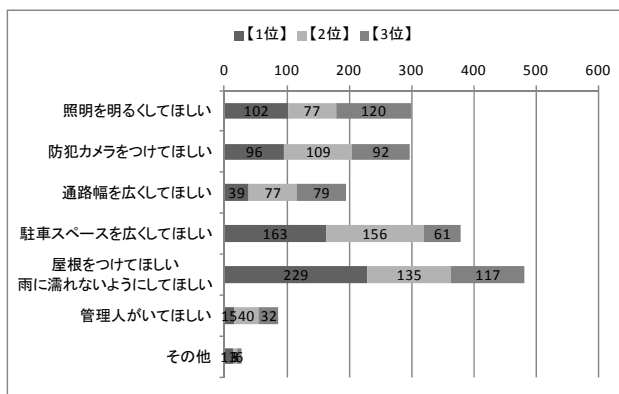


図 13 市営自転車等駐車場が有料になった場合の求めるサービス

自転車等駐車場利用者アンケート調査結果から

課題と対応策の方向性

◆ 屋根の設置

風雨をさえぎる屋根・壁等を設置する。

◆ ラック等の設置による通路幅・駐車スペースの確保

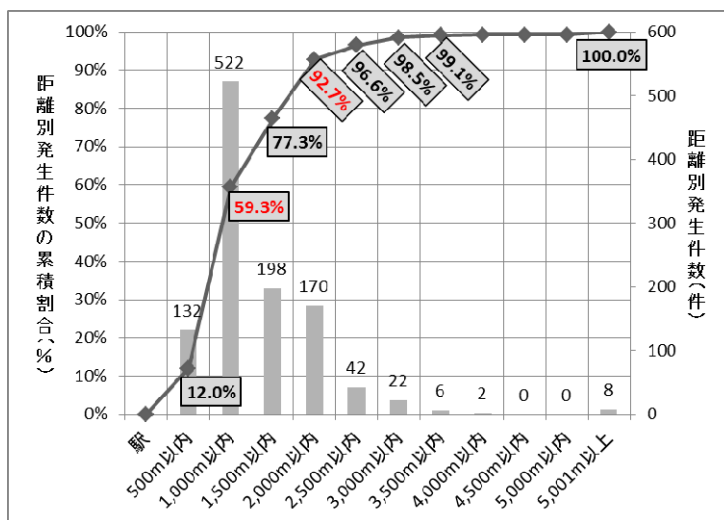
整然駐車・通路幅確保のためにラックを設置する。床の舗装を行う。

【11】 利用者の多くが近距離（徒歩圏）からの利用である

- 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のが約 59%となっている。
- 無料自転車等駐車場があると、近距離からの利用が増加する傾向にあり、駅へのアクセスに自転車が必要である遠距離利用者のための自転車等駐車場の確保が難しくなっている。

図 14 市営自転車等駐車場利用者の発生距離（構成比累計）

自転車等駐車場利用者アンケート調査結果から



課題と対応策の方向性

◆ 遠距離利用者の駐車空間の確保

徒歩圏の利用者に徒歩への転換を促すことで、遠距離利用者の駐車空間を確保する。



### 3. 放置されやすい環境が多い

#### 【12】 放置禁止区域に設定されていない駅がある

- 民間による有料自転車等駐車が設置されているにも関わらず、周辺の路上が放置禁止区域に指定されていない駅がある。そういった駅では自転車等駐車の利用率が低い一方、放置も目立っている。
- JR 枇杷島駅、新清洲駅の駅前広場は、無料自転車等駐車が隣接しているにもかかわらず、放置が目立つ。



図 15 下小田井駅（民営駐車場）  
平日 12 時の利用率が 38%



図 16 下小田井駅（放置）  
（放置禁止区域未指定）



図 17 駅前広場の放置（JR 枇杷島駅）  
（放置禁止区域未指定）  
平日 9 時で 1 台、12 時で 26 台、15 時で 41 台の放置



図 18 駅前広場の放置（新清洲駅）  
（放置禁止区域未指定）  
平日 9 時で 95 台、12 時で 133 台、15 時で 134 台の放置

#### 課題と対応策の方向性

##### ◆ 放置禁止区域の指定、見直し

放置の状況や自転車等駐車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、自転車等駐車の利用を促す。

自転車等駐車に関する教育、啓発、広報を充実・強化する。