

I. 自転車等駐車対策基本方針

1. 自転車等駐車場の整備に関する方針

- 方針 1-1 受益者負担に基づく自転車等駐車場のあり方
- 方針 1-2 駐車需要の特性に応じた自転車等駐車場の整備
- 方針 1-3 利用しやすい自転車等駐車場の整備
- 方針 1-4 民間事業者の活用（公設公営以外）
- 方針 1-5 効率的な自転車等駐車場の管理・運営

2. 自転車等の放置防止対策に関する方針

- 方針 2-1 適切な放置禁止区域の設定
- 方針 2-2 放置自転車の撤去・保管・処分
- 方針 2-3 放置防止に関する啓発・広報

1. 自転車等駐車場の整備に関する方針と施策

方針 1-1. 受益者負担に基づく自転車等駐車場のあり方

現在、8 駅周辺に 16 ヶ所 5,056 台分の市営自転車等駐車場があるが、これまでの整備・維持管理費は全て市の一般財源によって賄ってきた。しかし、近年の自転車等駐車需要の増加に伴い、維持管理費の増加及び、新規整備のための財源確保などが困難になっている。

そこで、市の財政負担を増大させないため、また、自転車等駐車場利用者と非利用者間の不公平を緩和するために、自転車等駐車場を有料化し、一定程度の受益者負担を図っていく。

① 自転車等駐車場のあり方についての市民の意識

自転車等駐車場の整備・運営費を誰が負担すべきかを市民に聞いた結果、自転車等を良く利用する人は、「①市、②利用者、③鉄道事業者」の順に多かったが、自転車等を利用しない人は、「①利用者、②市、③鉄道事業者」の順に多かった。

市民全体では、自転車等駐車場利用者が負担すべきという意見が最も多くなっている。つまり、自転車等駐車場利用者に受益者として一定の負担をしてもらうことが、望まれている。

＜市営自転車等駐車場の整備、運営費負担に関する市民の意識＞



② 自転車等駐車場維持管理に関わる経費

平成 24 年度（当初）における駅周辺の自転車等駐車対策に係る経費は 14,714 千円となっており、増加傾向にある。

自転車等駐車対策に係る経費

費目	内容	平成22年度 (決算)	平成23年度 (決算)	平成24年度 (当初)
委託料	駐輪場整理等	8,437 千円	8,122 千円	10,963 千円
その他	土地借上げ料等	3,398 千円	3,495 千円	3,751 千円
	計	11,835 千円	11,617 千円	14,714 千円

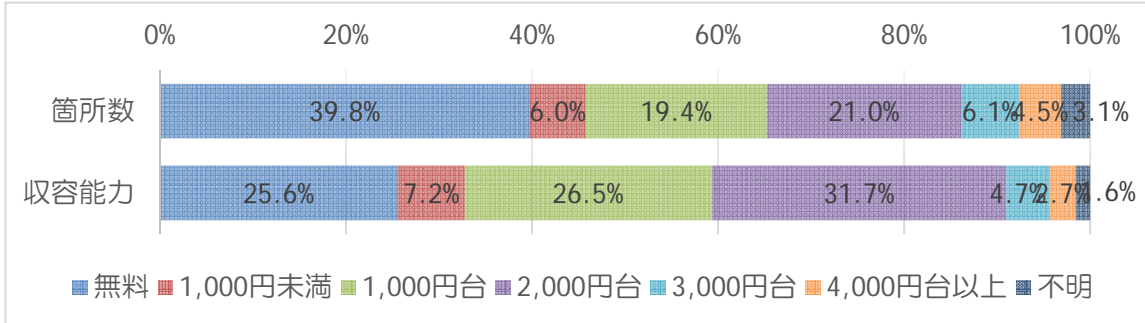
駅周辺自転車等駐車対策に係る収入

費目	平成22年度 (決算)	平成23年度 (決算)	平成24年度 (当初)
撤去手数料	67 千円	13 千円	50 千円

③ 自転車等駐車場有料化の状況

全国の自転車駐車場の料金別設置状況をみると、無料の駐輪場の比率は、収容台数ベースで25.6%となっており、年々減少傾向にある。「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」平成24年3月。内閣府

また、近隣の名古屋市、一宮市、北名古屋市、あま市においてはすでに公営自転車等駐車場の有料化が実施されている。



1ヶ月定期利用料金別 自転車駐車場箇所数・収容能力比率

「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」平成24年3月。内閣府

④ 有料制導入対象の駅

市内10駅全てにおいて、有料制を導入していくには時間とコストがかかるため、本計画においては、以下の観点から優先対象を絞り、有料制への移行を図っていくこととする。

i) 乗入台数の多い駅

	乗入台数	対象駅	ピーク時乗入台数合計	構成比
主要駅	1,000台以上	新清洲・清洲・枇杷島	4,283台	72.5%
準主要駅	200台以上	須ヶ口・下小田井・二ツ杵	1,386台	23.5%
その他の駅	200台以下	西枇杷島・丸ノ内・尾張星の宮・新川橋	236台	4.0%

ii) 現況の需給バランスにおいて、不足が生じている駅

需給バランス	ピーク時収容率	対象駅
収容台数を上回る需要がある駅	100%以上	清洲・新清洲・丸の内
需給バランスが適正である駅	80~100%	二ツ杵・下小田井
収容台数を十分に下回る需要の駅	80%以下	枇杷島・須ヶ口・西枇杷島・丸ノ内・新川橋
自転車駐車場のない駅		尾張星の宮

iii) 民間自転車等駐車場がある駅

需給バランス	対象駅
民間事業者が有料で営業している駅	須ヶ口(3ヶ所)・下小田井(1ヶ所) 新清洲(1ヶ所・※H25.11に廃止)
無料制のみの駅	枇杷島・清洲・二ツ杵・西枇杷島・丸ノ内・新川橋

有料制導入対象とする駅 (5 駅)	新清洲・清洲・枇杷島・須ヶ口・下小田井
有料制導入を検討する駅 (2 駅)	二ツ杵・丸ノ内
無料制を存続する駅 (2 駅)	西枇杷島・新川橋

方針 1-2. 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。

① 整備の役割分担

鉄道利用者の駐車需要については、市、道路管理者及び民間駐車場事業者と鉄道事業者の協力関係のもとに、一般公共用駐車場を整備して対応することを基本とする。

鉄道を利用せず直接目的施設（勤務先、学校、商業・業務施設など）へ行く自転車等利用者の駐車需要については、目的施設の設置者が施設利用者及び従業者のための駐車場を自ら整備することを基本とする。これについては、「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」（昭和 55 年 11 月 25 日法律第 87 号。以下「自転車法」という）で、概要が次のように定められている。

<自転車法>

- ・ 官公署、学校等の公益的施設、及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等の自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、利用者の自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。（第 5 条第 3 項）
- ・ 地方公共団体は、百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等の自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設を新築し、又は増築する者に対し、条例で、自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。（第 5 条第 4 項）

市は、目的施設の設置者が施設利用者及び従業者のための駐車場を自ら整備するよう指導し、又は必要に応じてこれを支援する。また、**土地区画整理事業等による駐車需要の変動を注視し、必要に応じて**附置義務制度の導入について検討を行う必要がある。

また、施設利用者用自転車等駐車場に余裕がある場合は、施設設置者の協力を得て、一般公共用自転車等駐車場として整備、利用することも検討する。

<自転車等の駐車特性>

鉄道利用の有無	自転車等利用の目的地	利用者の最終目的地
鉄道利用 (端末利用)	鉄道駅 (乗車駅)	鉄道降車後に向かう 会社・学校・商業施設 など
非鉄道利用 (直行型利用)	会社・学校・ 商業施設など	駐車場所付近の 会社・学校・商業施設 など

<駐車特性に応じた整備の考え方>

駐車場の種類	整備主体	整備方針
一般公共用 駐車場	市・道路管理者・ 鉄道事業者・ 民間事業者	市・道路管理者・鉄道事業者・民間事業者が主体となって整備を検討
施設利用者用 駐車場	会社・学校・ 商業施設など	駐車需要発生施設による 整備 附置義務による整備

② 自転車等駐車場の配置

自転車等駐車場の配置についても、駐車需要の質により異なった対応が求められる。

鉄道利用者用の駐車場は、利用者の自宅等から駅までの動線上に配置することが必要であり、各駅の方角別の駐車需要と供給のバランスを考慮し、エリア別に整備目標台数を設定して、必要な収容台数の駐車場を整備する。

非鉄道利用者用の駐車場は、目的施設内又はその付近に配置することが必要であり、市は、目的施設の設置者が施設内又は付近に整備するよう指導し、又は必要に応じてこれを支援する。

③ 恒久的な自転車等駐車スペースの確保

JR 清洲駅、また名鉄新清洲駅周辺では、区画整理事業により自転車駐車が廃止される。利便性の向上のために代替する自転車等駐車場を整備し、放置自転車等の解消と併せて、安全・安心で快適な駅前空間を創出する。

併せて、恒久的な自転車等駐車が整備されるまでの当面の措置として、路上や種地等を活用した暫定的な自転車駐車施設の設置を行う。

方針 1-3. 利用しやすい自転車駐車場整備の促進

これまでの自転車等駐車場は、自転車等を単に預かるだけの施設で、利用者サービスという観点に乏しいものが多かったといえる。

「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。

また、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に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 1-4. 民間事業者による整備の促進

必要な収容台数の確保と自転車等駐車場の恒久性維持のためには、民間自転車等駐車場の果たす役割も大きい。そのため、放置禁止区域の設定や、市営自転車等駐車場の利用料金の設定に際しては、民間事業者等による自転車等駐車場の経営環境の維持に配慮する。

① 公設公営以外の事業方式の検討

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。

公設公営以外の整備・管理手法としては、指定管理者制度や、資金調達から建設・管理運営まで民間事業者が行う官民協働型の事業方式等が考えられる。

官民協働型の事業方式については、PFI方式が一般に知られている。

公設公営以外の事業方式の例

事業方式	指定管理者制度	官民協働型		
		DBO方式 (Design Build Operate)	PFI方式 (BOT方式)	(公財)自転車駐車場整備センター
設置・運営の型	公設民営型	民設民営型		
公共・民間の役割	設計、建設を公共が実施 維持管理、運営を指定管理者が実施	設計、建設、維持管理、運営を民間事業者（企業グループ）が一括で実施	設計、建設、維持管理、運営を民間事業者が包括的に実施	設計、建設、維持管理、運営を財団が一括で実施
施設の所有	公共	公共	事業期間中は民間 その後、公共に譲渡（有償又は無償）	一定期間は財団 その後、公共に無償譲渡
契約方式	個別契約	一括契約（企業グループ）	一括契約（SPC）	一括契約（財団）
資金調達	公共（補助金や交付金、起債の活用が可能）	公共（補助金や交付金、起債の活用が可能）	民間（金融機関融資）	財団（補助金や助成金等の活用が可能）
公共の整備費負担	全部負担	全部負担	原則なし（一部を負担する場合もある）	一部を負担（協議による）
事業者選定	設計、建設、維持管理、運営、その都度選定手続きが必要	一括で選定	一括で選定 PFI法所定の手続きが必要	一括で選定

方針 1-5. 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。

① 自転車等駐車場の料金体系

自転車等駐車場の料金体系は、おおよそ以下の区分に分けられる。

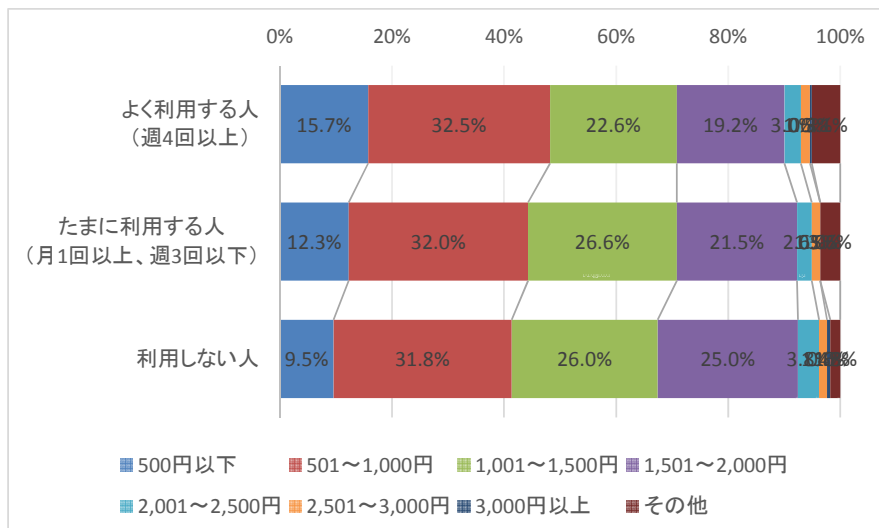
有料制の場所貸しの場合、利用したい人の数だけ整備しなければならないが、ゾーン制や一時利用スペースを確保することで、スペースの効率利用が図れるため、需要台数分よりも少ない整備台数で運営可能となる。

料金体系の分類			特徴
有料制	定期・月極利用	場所貸し	1人1台分の専用スペースを月極で契約するため、契約者以外は利用できない。
		ゾーン制	契約者が決められたゾーン（例えば10台ごと）を利用することができ、逆利用者と正利用者をうまく配分することで1ゾーンあたり、収容台数以上（例えば11、12人）の利用が可能となる。
	一時利用	1回もしくは1日単位で料金を支払う。毎日利用しない人でも利用することができ、空いていれば誰でも利用できるため、1台分のスペースで何回転も利用が可能となる。	
登録制			一般的に、利用登録をすることで半年や1年単位で利用できる。有料制に比べ、管理人を常駐させず、事務手続きを簡素化することで料金は安価に設定されることが多い。
無料制			誰もが自由にいつでも無料で利用することができる。

② 自転車等駐車場の利用料金

市民意識調査結果によると、「良く利用する人」も「利用しない人」においても、1ヶ月の利用料金は「500～1,000円」程度が適正だと回答しているが、半数以上は、1,000円以上でも良いと回答している。

表 I-1 「適正だと思う」自転車等駐車場の利用料金（H25 市民意識調査から）



③ 無料自転車等駐車場の管理

現在の無料制の自転車等駐車場においては、長期放置自転車（もしくは廃棄自転車等）が多いため、定期的に所有者の利用状況の確認（タグ付けなど）を行い、長期間利用がされていない自転車等については、撤去をしていく。

④ 指定管理者制度の導入検討

指定管理者制度は、公の施設の管理・運営を、地方公共団体やその外郭団体以外の法人その他の団体に包括的に代行させる制度で、施設運営面でのサービス向上による利用者の利便性の向上、管理運営経費の削減による地方公共団体の負担の軽減等の利点があるため、導入を検討していく。

2. 自転車等の放置防止対策に関する施策

方針 2-1. 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新規指定を行う。

方針 2-2. 放置自転車の撤去・保管・処分

① 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。

② 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。

③ 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 2-3. 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。

また現在、放置自転車を防止するための指導員を配置している。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。

II. 自転車等将来駐車需要予測

1. 種類別自転車等利用台数の算出

(1) 自転車等利用者の分類

時間帯別自転車等駐車実態調査から、以下の表のように利用者を分類する。

表 II-1 各時刻に駐車している自転車等利用者の分類

調査時間	駐車されている自転車等	利用形態			長期放置自転車	JR 枇杷島駅の場合	
		正利用	逆利用	施設等利用者 買い物等			駐車台数
		①	②	③	④		
平日	ピーク時	●		● 44台	● 34台	①+③+④	1,193台 (12時)
	深夜		●	● 3台	● 34台	②+③+④	417台

正利用者数

$$= \text{ピーク時集中台数 } 1,193 \text{ 台} - \text{施設等駐車台数 } 44 \text{ 台} - \text{長期放置台数 } 34 \text{ 台}$$

$$= 1,115 \text{ 台}$$

逆利用者数

$$= \text{深夜残留台数 } 417 \text{ 台} - \text{施設等駐車台数 } 3 \text{ 台} - \text{長期放置台数 } 34 \text{ 台}$$

$$= 380 \text{ 台}$$

2. 将来需要台数予測フロー

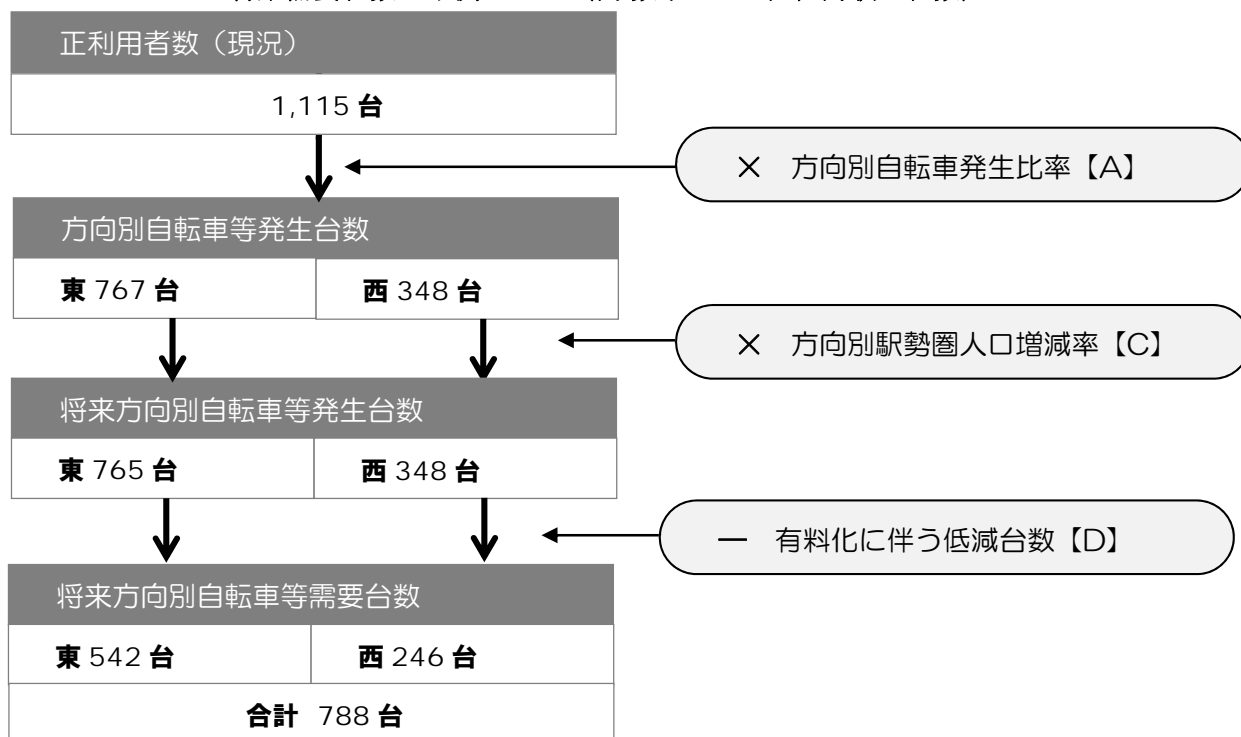
前項で分類した利用者の種別ごとに、駅別、方向別の駐車需要台数を算出する。

(1) 正利用の推計

目的地まで鉄道を利用する自転車利用者は、駅周辺までを自転車利用の目的地としている。したがって、自宅から駅までの動線上にある最も利便性の高い自転車等駐車場を利用することを前提として（発生エリアと駐車エリアが同じになる）、方向別の駐車需要台数を算出する。

また、市営自転車等駐車場が有料になった場合の自転車等の需要低減台数を算出し、将来の方向別自転車等駐車需要台数を算出する。

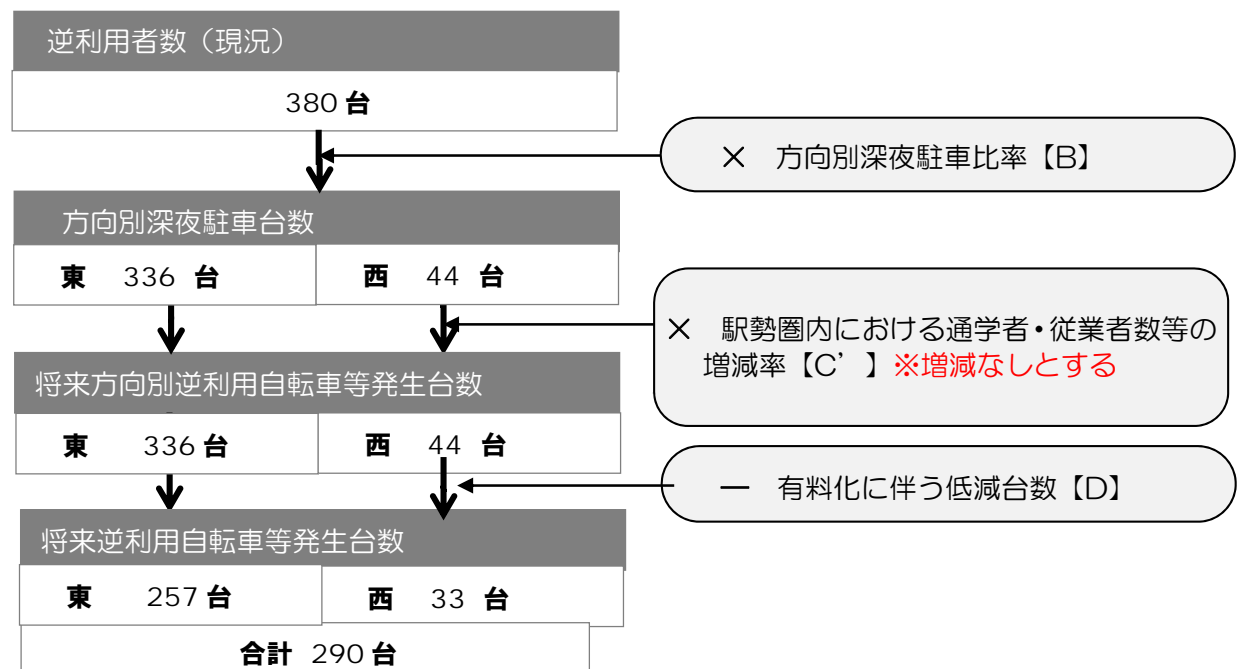
＜将来需要台数の予測フロー（例.数字は JR 枇杷島駅の台数）＞



(2) 逆利用の推計

深夜に残留されている台数は、主に逆利用者（駅周辺から学校や会社などの目的地へ利用するため、平日夜間及び土日に駐車）の自転車が駐車されている。

＜将来需要台数の予測フロー（例.数字は JR 枇杷島駅の台数）＞



(3) 方向別比率

① 自転車発生率【A】

市営自転車等駐車場利用者アンケート調査（H25）結果から、駅ごとのエリア別自転車発生比率を算出した。

JR 枇杷島駅

東	西
68.80%	31.20%

JR 清洲駅

東	西
76.10%	23.90%

新清洲駅

東	西
48.80%	51.20%

下小田井駅

東	西
34.60%	65.40%

② 自転車等深夜駐車比率【B】

自転車等駐車実態調査（H25）結果から、駅ごとのエリア別自転車等駐車比率を算出した。

JR 枇杷島駅

東	西
88.49%	11.51%

JR 清洲駅

東	西
80.37%	19.63%

新清洲駅

東	西
29.06%	70.94%

下小田井駅

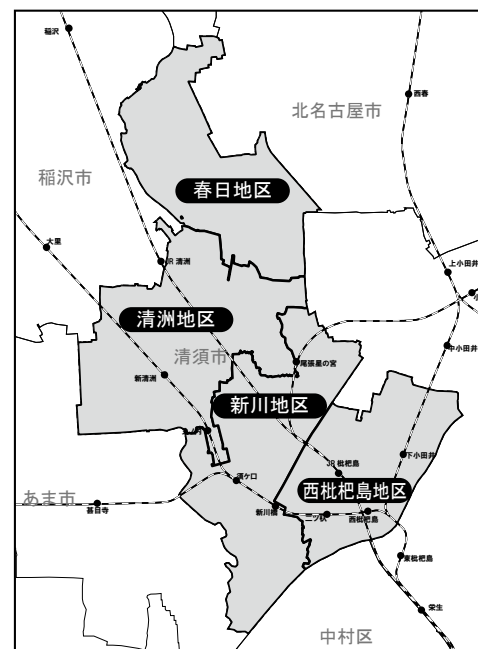
東	西
92.16%	7.84%

③ 方向別人口増減率【C】

将来の人口推計については、「清須市第1次総合計画後期計画・資料編・7 清須市の人口見通し（下表参照）」の各地区のH37度における人口推計値をもとに、人口増減率を算出した。

	H27	H37	H27年比
西枇杷島地区	17,081	16,787	98.3%
清洲地区	22,866	24,898	108.9%
新川地区	18,880	18,423	97.6%
春日地区	8,044	7,438	92.5%
清須市全体	66,842	67,455	100.9%

清洲駅や新清洲駅を含む清洲地区において、人口増加が見込まれており、その他の地区では減少傾向にある。



利用者の発生地分布調査の結果をもとに設定した駅別の自転車利用勢圏(駅勢圏)を下図に示す。これらの駅勢圏における人口を算出し、それぞれ地区別の人口増減率をかけて将来(平成 37 年)の駅勢圏人口を算出する。

< 枇杷島・清洲・新清洲 >

< その他 7 駅 >

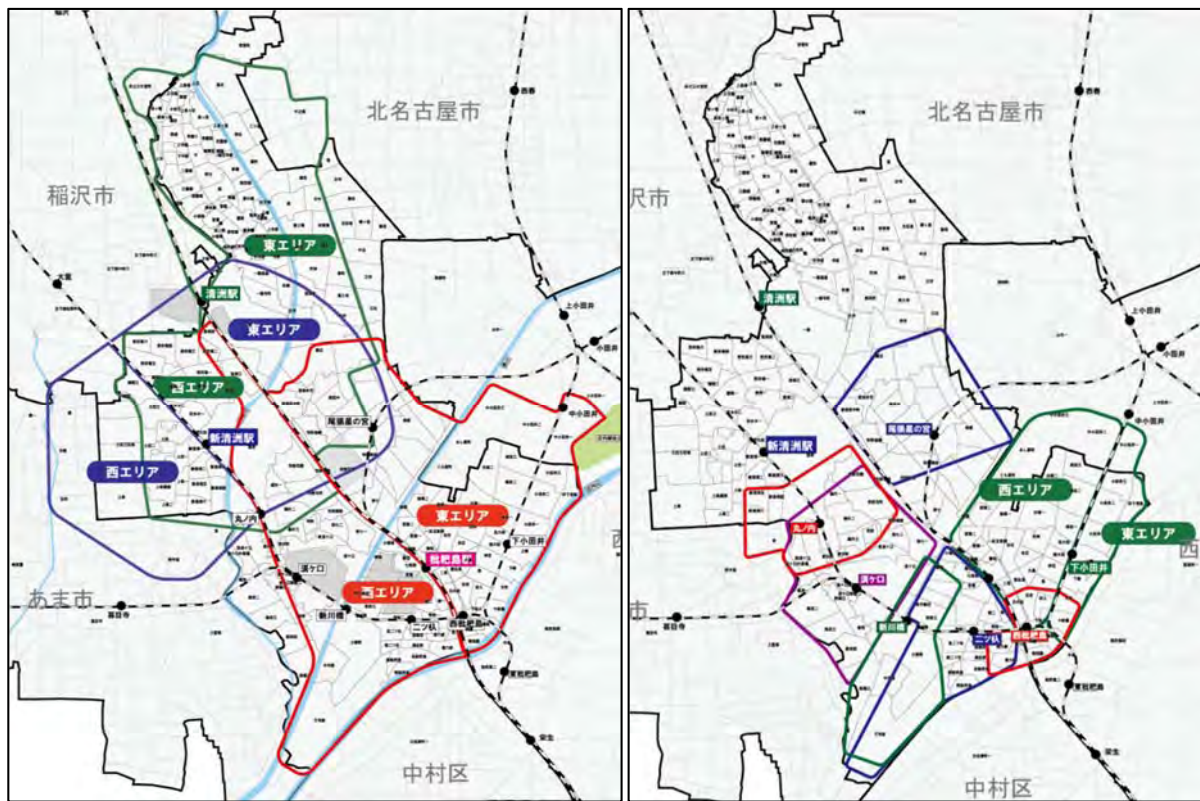


図 II-1 各駅の駅勢圏図

駅別エリア別の駅勢圏人口を現在と将来で比較し、人口増減率を算出したものを以下に示す。

表 II-2 駅別、エリア別の駅勢圏人口

駅 エリア		JR枇杷島		JR清洲		西枇杷島	二ツ杵	新川橋
		東	西	東	西			
駅勢圏人口	(現在)	27,623 人	19,836 人	14,975 人	17,877 人	2,345 人	8,697 人	5,604 人
	(H37)	27,556 人	19,831 人	14,944 人	19,277 人	2,305 人	8,517 人	5,471 人
	増減率 (H37/現在)	99.8%	100.0%	99.8%	107.8%	98.3%	97.9%	97.6%

駅 エリア		須ヶ口	丸ノ内	新清洲		下小田井		尾張 星の宮
				東	西	東	西	
駅勢圏人口	(現在)	10,344 人	6,672 人	16,100 人	10,105 人	4,377 人	13,635 人	4,665 人
	(H37)	10,182 人	6,867 人	17,346 人	10,739 人	4,323 人	13,494 人	4,865 人
	増減率 (H37/現在)	98.4%	102.9%	107.7%	106.3%	98.8%	99.0%	104.3%

④ 駅勢圏内における通学者・従業者数【C'】

通学者・従業者数の将来の増減については、不確定要素が多く推計が困難なため、ここでは増減率を 0 とする。

(4) 有料化に伴う低減台数【D】

有料化に伴い需要に影響を与えるのは、現在無料で駐車している利用者が対象となるため、無料の自転車等駐車場及び施設等利用者・放置していた利用者が対象となる。

ここでは、今回新たに有料化の方針とする4駅について、方向別における有料化低減率を市営自転車等駐車場利用者のアンケート調査（H25）結果から算出した。なお逆利用者においても同様に数値を算出した。

表 II-3 各駅の有料化低減率

駅 エリア		JR枇杷島		JR清洲		新清洲		下小田井	
		東	西	東	西	東	西	東	西
有料化低減率 【D】	正利用者	29.2%		41.4%		37.3%		39.7%	
	逆利用者	23.5%		46.2%		22.2%		40.0%	

3. 将来需要予測台数算出結果

方向別目的別の各駐車需要台数は、以下のとおりとなる。

表 II-4 駅別、方向別将来駐車需要台数

駅		JR枇杷島		JR清洲		西枇杷島	二ツ杵	新川橋
エリア		東	西	東	西			
現況 駐車台数	自転車等駐車場 駐車台数	1,120 台		1,011 台		85 台	236 台	26 台
	放置台数	29 台		0 台		4 台	10 台	6 台
	集中台数 合計	1,149 台		1,011 台		89 台	246 台	32 台
	長期放置自転車 利用台数 合計	34 台		47 台		5 台	4 台	2 台
	深夜台数	414 台		520 台		53 台	45 台	20 台

種別 利用台数	正利用者数	1,115 台	964 台	84 台	242 台	30 台
	逆利用者数	380 台	473 台	48 台	41 台	18 台
	総利用者数	1,495 台	1,437 台	132 台	283 台	48 台

方向別発生比率【A】	68.80%	31.20%	76.10%	23.90%	100%	100%	100%
------------	--------	--------	--------	--------	------	------	------

方向別深夜駐車比率【B】	88.49%	11.51%	80.37%	19.63%	100%	100%	100%	
駅勢圏人口	(現在)	27,623 人	19,836 人	14,975 人	17,877 人	2,345 人	8,697 人	5,604 人
	(H37)	27,556 人	19,831 人	14,944 人	19,277 人	2,305 人	8,517 人	5,471 人
	増減率 (H37/現在)	99.8%	100.0%	99.8%	107.8%	98.3%	97.9%	97.6%
通学者・従業者数等の増減率【C'】	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
有料化低減率 【D】	正利用者	29.2%		41.4%				
	逆利用者	23.5%		46.2%				

駅		JR枇杷島		JR清洲		西枇杷島	二ツ杵	新川橋
エリア		東	西	東	西			
将来需要台数	正利用者	542 台	246 台	429 台	145 台	83 台	237 台	29 台
	逆利用者	257 台	33 台	205 台	50 台	48 台	41 台	18 台
	計	799 台	280 台	633 台	195 台	131 台	278 台	47 台
	1,079 台		829 台					

表 II-5 駅別、方向別将来駐車需要台数

駅		須ヶ口	丸ノ内	新清洲		下小田井		尾張 星の宮
エリア				東	西	東	西	
現況 駐車台数	自転車等駐車場 駐車台数	729 台	87 台	1,399 台		355 台		37 台
	放置台数	18 台	0 台	152 台		2 台		0 台
	集中台数 合計	747 台	87 台	1,551 台		357 台		37 台
	長期放置自転車	22 台	3 台	54 台		7 台		3 台
	利用台数 合計	725 台	84 台	1,497 台		350 台		34 台
	深夜台数	221 台	32 台	382 台		102 台		35 台

種別 利用台数	正利用者数	725 台	84 台	1,497 台	350 台	34 台
	逆利用者数	199 台	29 台	328 台	95 台	32 台
	総利用者数	924 台	113 台	1,825 台	445 台	66 台

方向別発生比率【A】	100%	100%	48.80%	51.20%	34.60%	65.40%	100%
------------	------	------	--------	--------	--------	--------	------

方向別深夜駐車比率【B】	100%	100%	29.06%	70.94%	92.16%	7.84%	100%	
駅勢圏人口	(現在)	10,344 人	6,672 人	16,100 人	10,105 人	4,377 人	13,635 人	4,665 人
	(H37)	10,182 人	6,867 人	17,346 人	10,739 人	4,323 人	13,494 人	4,865 人
	増減率 (H37/現在)	98.4%	102.9%	107.7%	106.3%	98.8%	99.0%	104.3%
通学者・従業者数等の増減率【C】	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
有料化低減率 【D】	正利用者			37.3%		39.7%		
	逆利用者			22.2%		40.0%		

駅		須ヶ口	丸ノ内	新清洲		下小田井		尾張 星の宮
エリア				東	西	東	西	
将来需要台数	正利用者	714 台	86 台	493 台	510 台	72 台	137 台	35 台
	逆利用者	199 台	29 台	74 台	181 台	53 台	4 台	32 台
	計	913 台	115 台	567 台	691 台	125 台	141 台	67 台
				1,259 台		266 台		

※須ヶ口駅は、有料化されているものとして低減台数は考慮していない。

III. 自転車等駐車場基本計画(案)

1. 自転車等駐車場整備目標台数

将来需要予測結果をもとに、将来の整備目標台数を検討する。ただし、整備目標台数は駐車需要のコントロールをどの程度行うか等、駐車需要に対する市としての対応方針によって異なるので、ここでは整備目標台数設定の前提条件となる、目的別将来需要台数、将来収容可能台数、将来過不足台数を示すこととする。

<前提条件>

有料化 5 駅はすべて定期利用として考えて、1 人 1 台分のスペースを確保する

(須ヶ口駅はすでに有料化されている。今回新たに JR 枇杷島、JR 清洲、新清洲、下小田井の 4 駅を有料化する場合。)

無料制とする 5 駅は、正利用者と逆利用者でスペースを共用できるため、正利用者数に相当するスペースのみを確保する。(下表の×部分の数字は算入しない)

駅	エリア	正利用対応	逆利用対応	合計		一般公共用自転車駐車場収容可能台数 (調査時点)	整備目標台数に対する 過不足台数
JR枇杷島	東	542 台	257 台	799 台	1,079 台	2,014 台	935 台
	西	246 台	33 台	280 台			
JR清洲	東	429 台	205 台	633 台	829 台	1,317 台	488 台
	西	145 台	50 台	195 台			
西枇杷島		83 台	48 台	83 台		255 台	172 台
二ツ杵		237 台	41 台	237 台		277 台	40 台
新川橋		29 台	18 台	29 台		60 台	31 台
須ヶ口		714 台	199 台	913 台		1,586 台	673 台
丸ノ内		86 台	29 台	86 台		72 台	-14 台
新清洲	東	493 台	74 台	567 台	1,259 台	1,372 台	113 台
	西	510 台	181 台	691 台			
下小田井	東	72 台	53 台	125 台	266 台	436 台	170 台
	西	137 台	4 台	141 台			
尾張星の宮		35 台	32 台	35 台		0 台	-35 台

- 現在の自転車等収容台数と将来の整備目標台数を比較して、不足が生じているのは丸の内駅のみであり、それ以外の駅については、充足している。

2. 駅別の駐車対策計画

各駅の将来需要台数（目的別・方向別）をもとに、有料化に伴い現在の無料市営自転車等駐車を一旦閉鎖とした場合に、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。

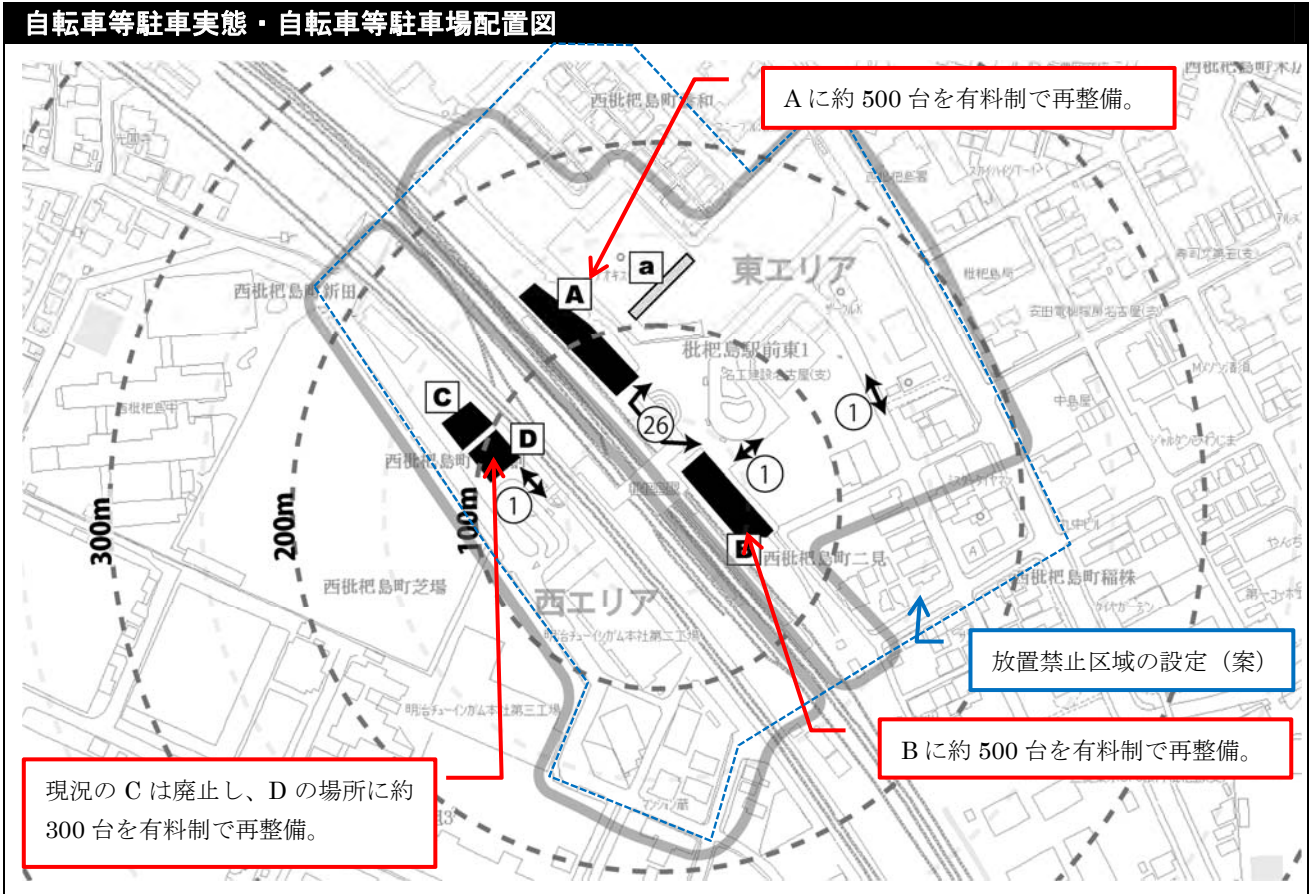
施策の優先順位											
	枇杷島駅	清洲駅	西枇杷島駅	二ツ杵駅	新川橋駅	須ヶ口駅	丸ノ内駅	新清洲駅	下小田井駅	尾張星の宮駅	
1. 自転車等駐車場の整備に関する方針											
1-1	◎	◎	△	○	△	○	△	◎	◎	△	
1-2	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
1-3	◎	◎	○	○	○	○	○	◎	◎	△	
1-4	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	
1-5	◎	◎	△	○	△	○	△	◎	◎	△	
1-6	◎	◎	△	○	△	○	△	◎	◎	△	
2. 自転車等の放置防止対策に関する方針											
3-1	◎	◎	△	○	△	○	△	◎	◎	△	
3-2	◎	◎	△	○	△	○	△	◎	◎	△	
3-3	◎	◎	○	○	○	○	○	◎	◎	○	

◎最優先事項 ○優先事項 △検討事項

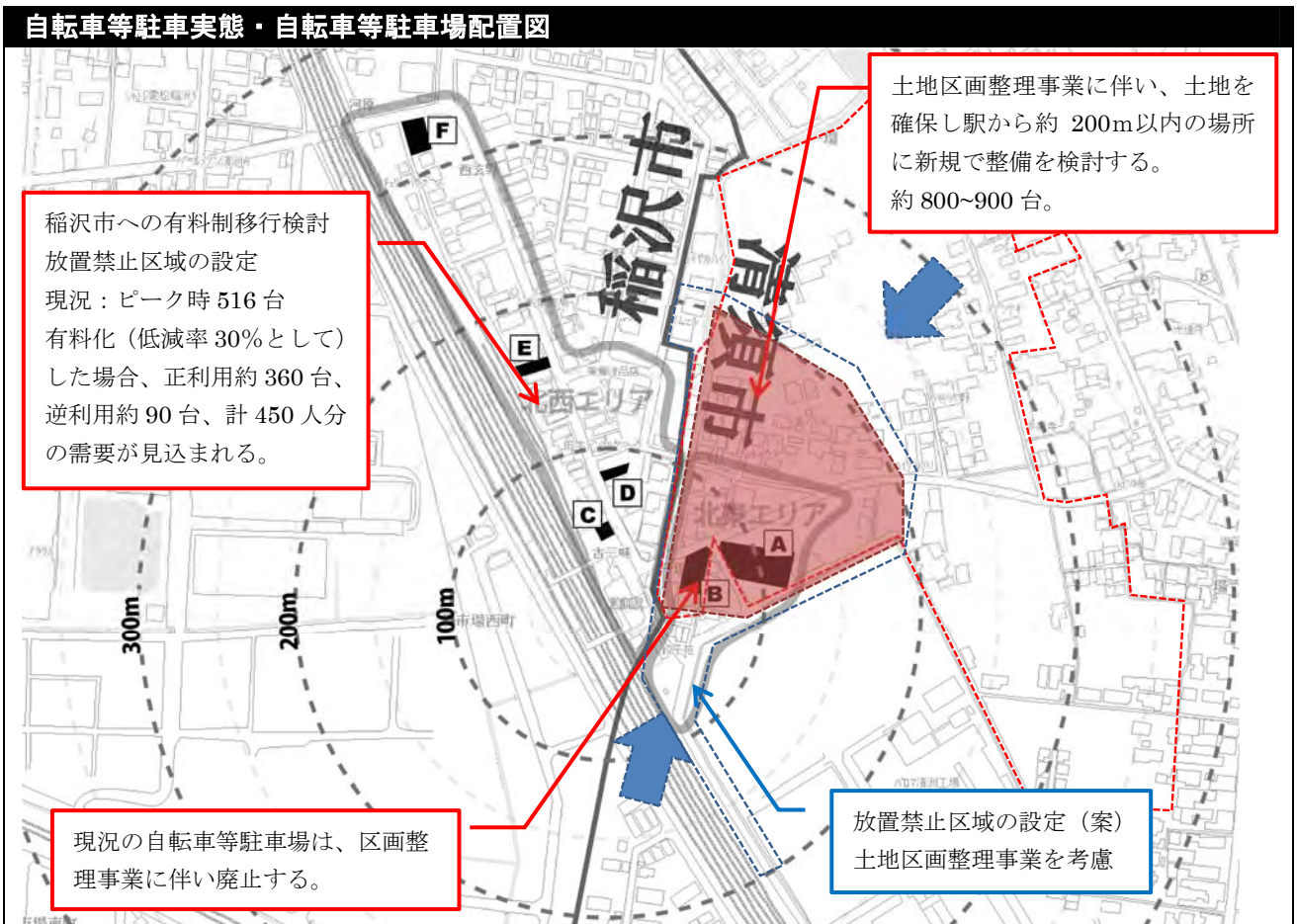
市営自転車等駐車場の有料化に伴い、増加が懸念される放置自転車等に対応するため、適正な放置禁止区域を指定した上で、効果的な撤去活動を実施し、自転車等駐車場への誘導を図っていく。

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。

(1) JR 枇杷島駅

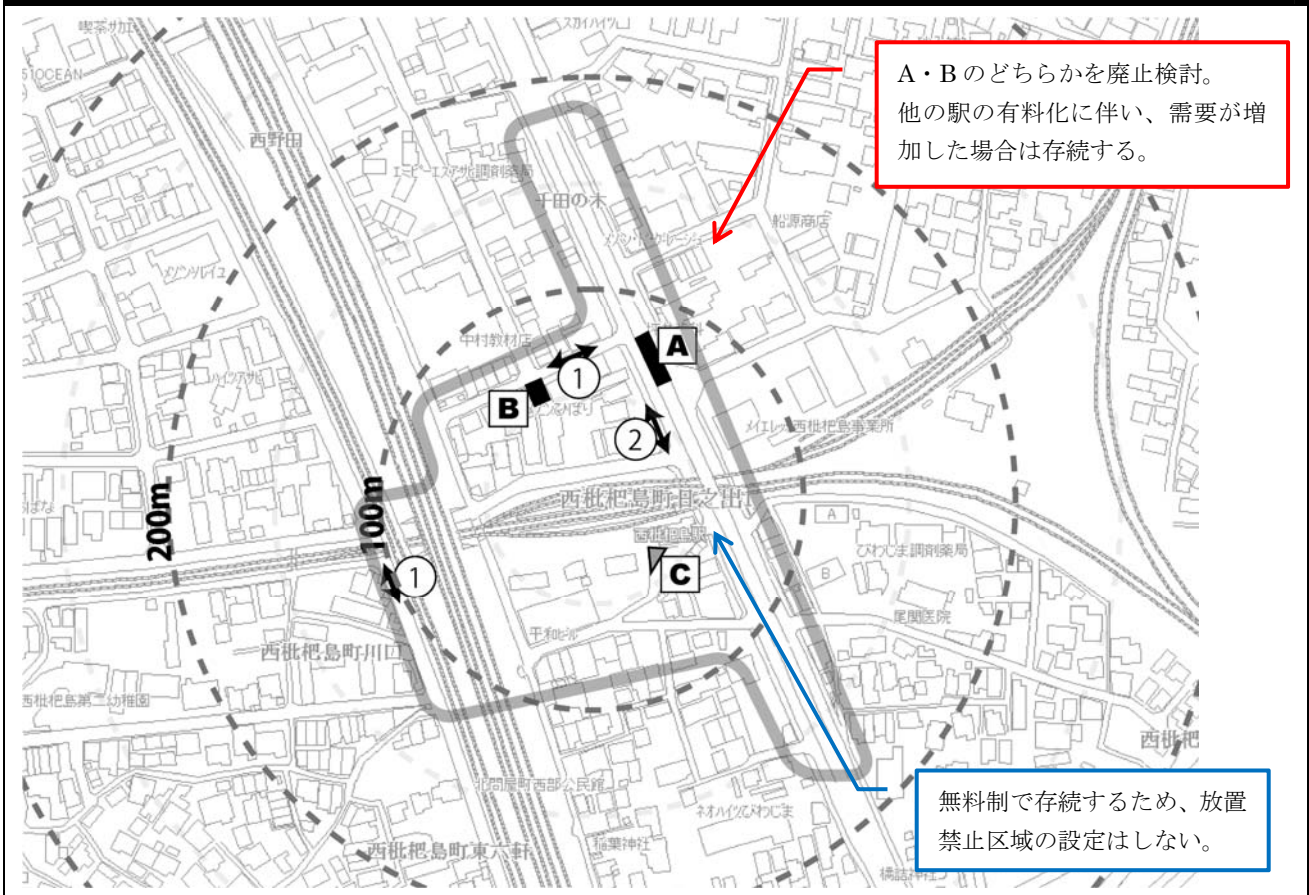


(2) JR 清洲駅



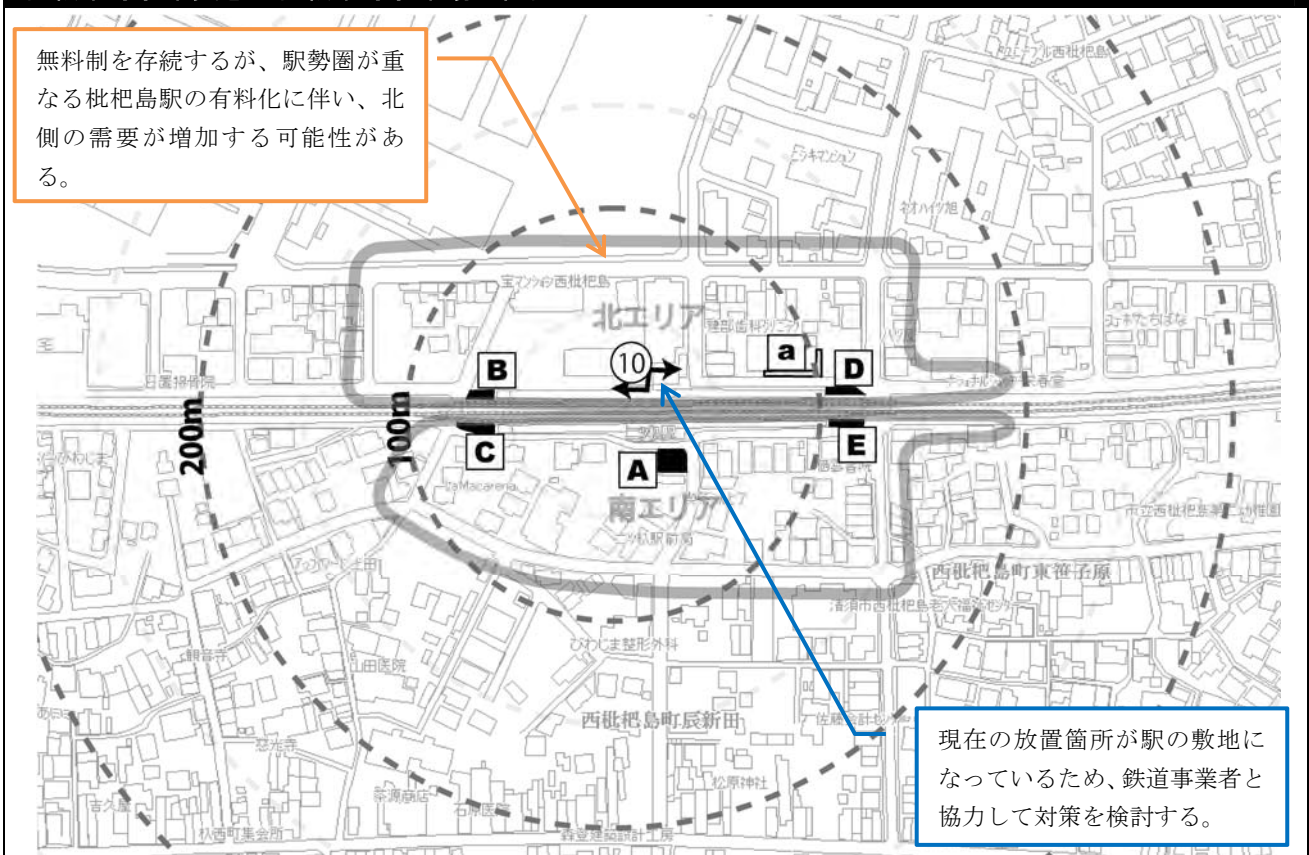
(3) 西枇杷島駅

自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図



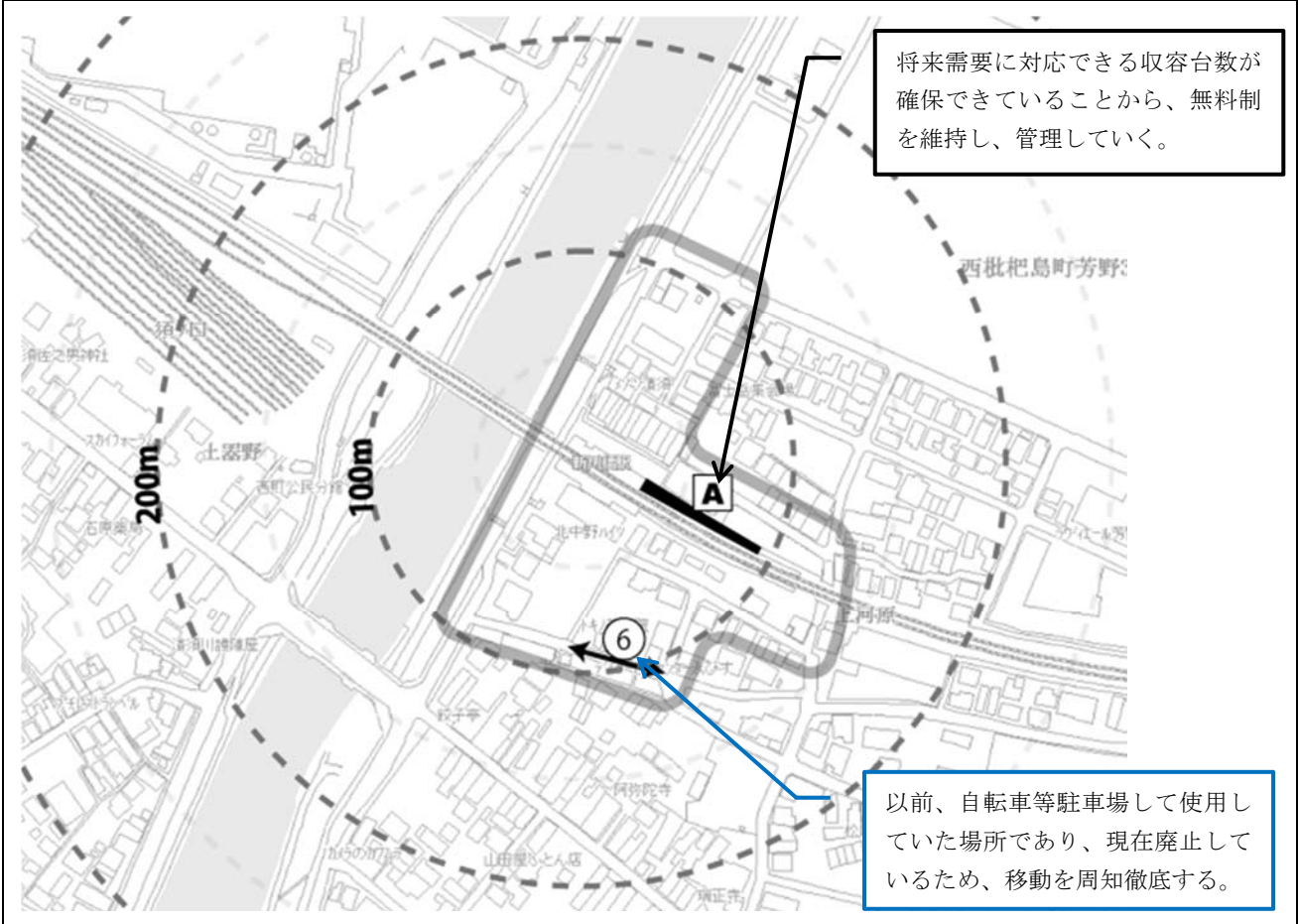
(4) ニツ枹駅

自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図



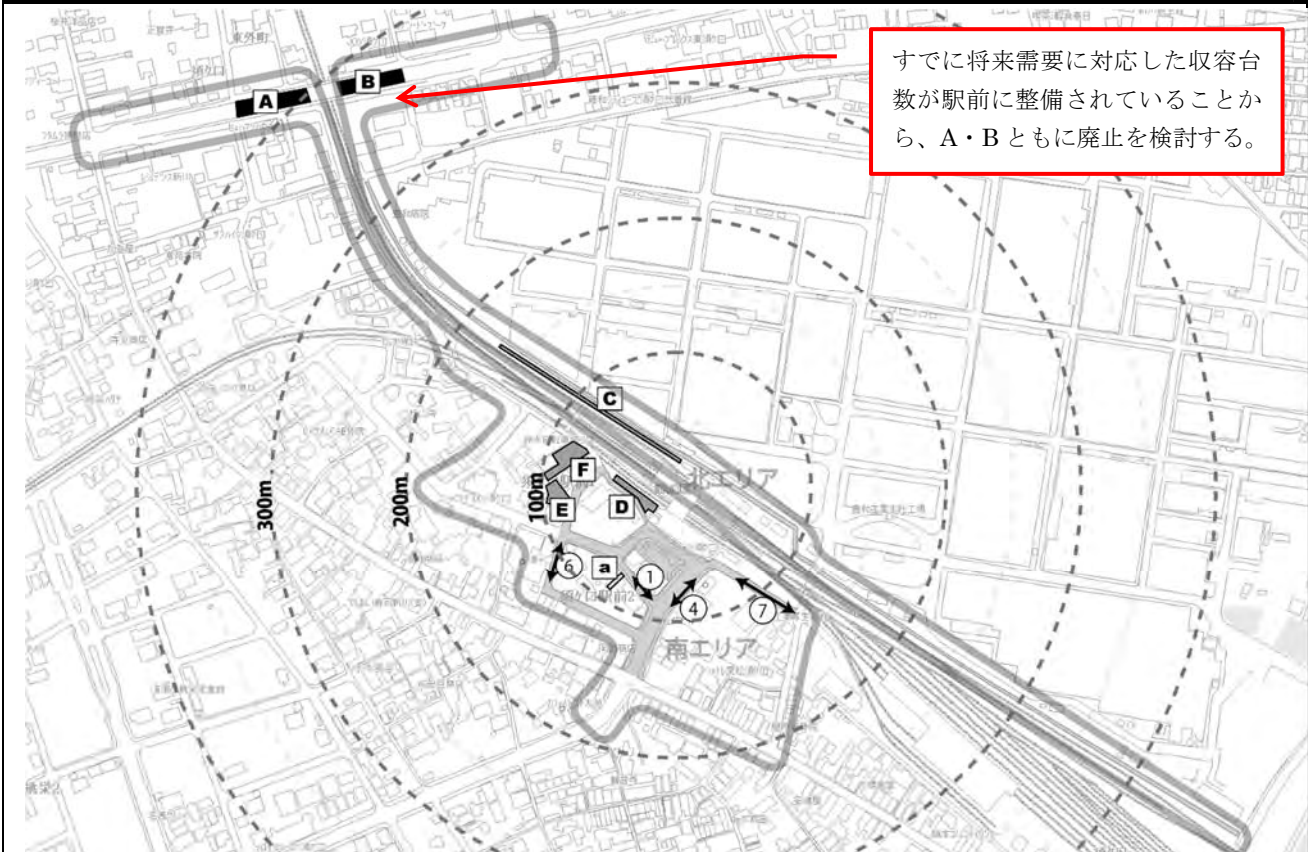
(5) 新川橋駅

自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図

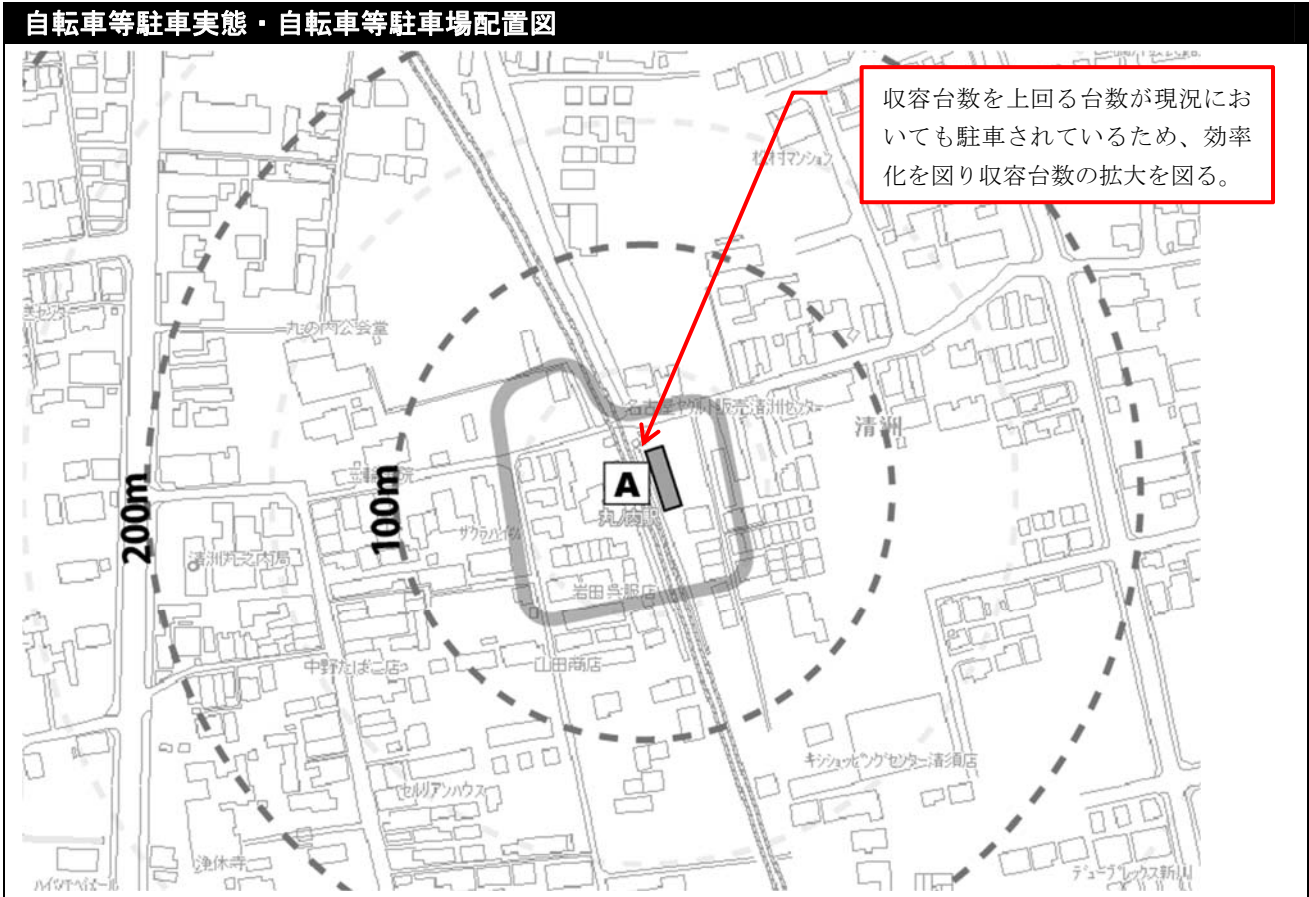


(6) 須ヶ口駅

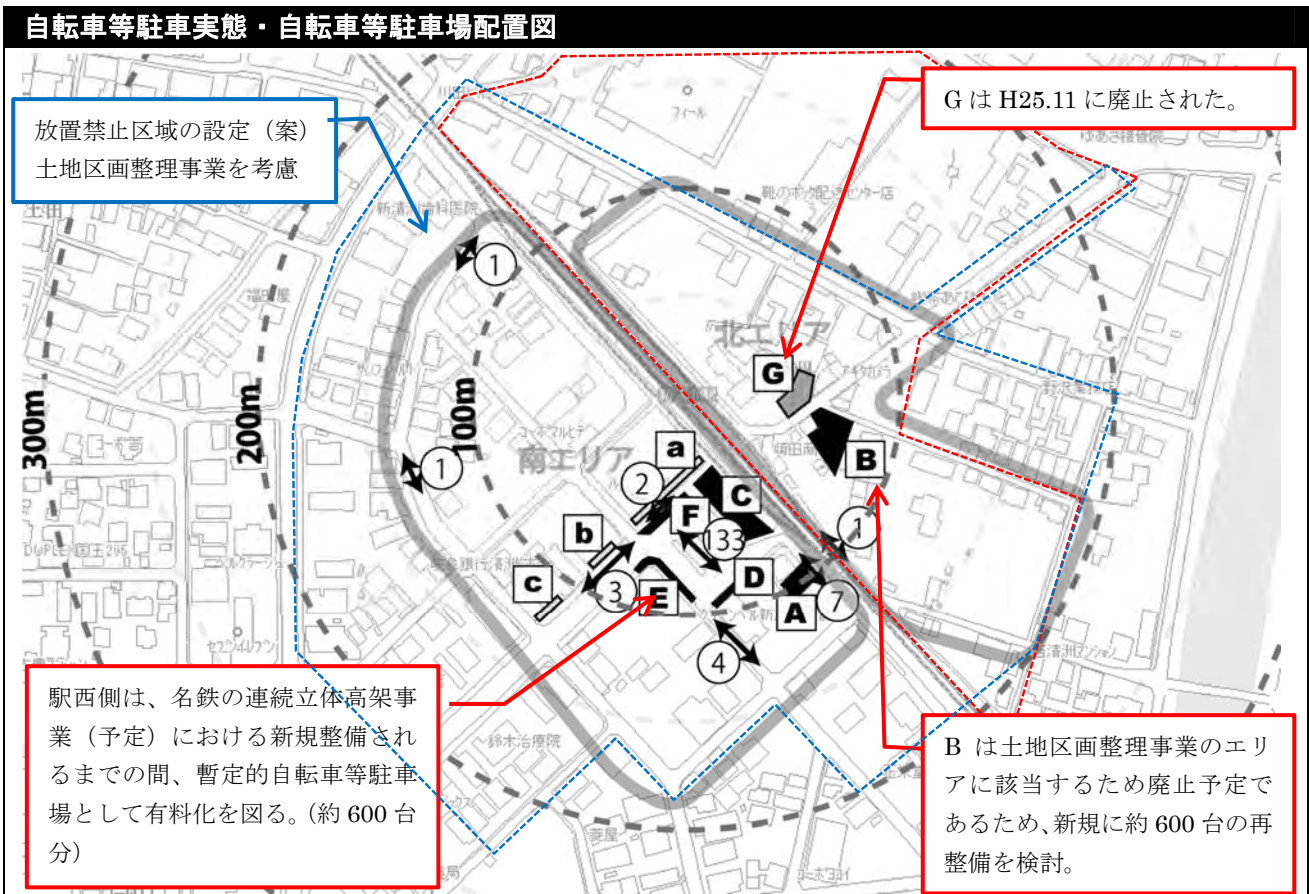
自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図



(7) 丸ノ内駅

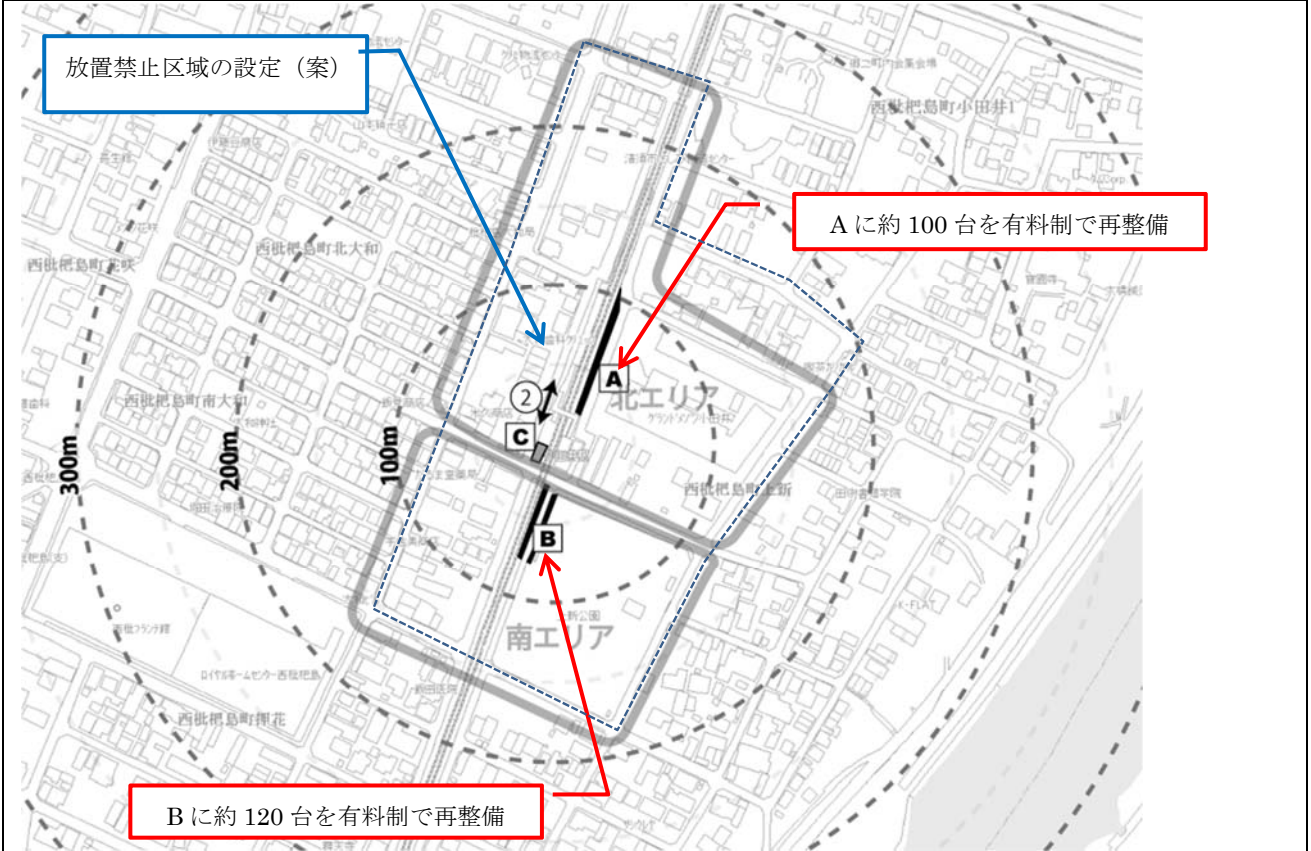


(8) 新清洲駅



(9) 下小田井駅

自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図



(10) 尾張星の宮駅

自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図

